

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年10月17日 (第1619期)

◆ 深化资本市场改革是根本.....	1
◆ 2015年上海国际航运中心建设评估专题系列之现代航运服务体系建设的进展.....	5
◆ 港口进入过剩时代 转型迫在眉睫.....	9
◆ 船舶融资曲径能否通幽处.....	11
◆ 巴黎协定与海运无关吗? .....	14
◆ 如何解决港口调度面临的船型结构困境? .....	16
◆ 如何认识港口产能过剩.....	20

## 深化资本市场改革是根本

中国已经成为世界第二大经济体，但金融体系却不具备强大的竞争力。当前各界的共识是，构建与我国经济地位相匹配的大国金融，这也是中国金融人的梦想。加强多层次资本市场体系建设，是中国金融体系转型升级的核心环节，大国金融也需要战略思维。《中国经济时报》财经深观察希望与各界共同探讨，为资本市场的改革与完善建言献策。也欢迎各位读者能够积极参与，你的来信也许会点燃资本市场的希望之光。

### 1 很多事件在历史的长河中都是那滴水不断地出现

英国，曾经在长达两三个世纪里都是全球金融的中心，对现代金融制度有很好的诠释。美国，在20世纪得到蓬勃发展。极具创新力的美国现代金融对美国经济的持续推动力。这两个国家都称得上是大国金融。作为世界上最大的发展中国家，中国在国际金融格局中扮演着越来越重要的角色，构建大国金融非常重要。而在很多中国金融人的心目中，发展资本市场就是为了构建大国金融。

### 2 中国资本市场改革需消除功利主义色彩

中国资本市场的现状是直接融资比例低，市场结构不尽合理，投资者不成熟。从1990年上海证券交易所挂牌开启中国股市之元年，到今年已经26年了。证券市场融资规模相对于金融机构的贷款余额仍微不足道。机构投资者数量偏小、话语权过低，多层次资本市场有待完善。

“中国资本市场如此艰难和功利主义色彩有太多的关系，包括研究者和监管者。在相当长时期里，无论是社会还是其他部门，对监管者的评价标准通常会拿市场发展来评判其价值和成绩。监管者把市场发展作为第一要务就开始出问题了。”中国人民大学副校长吴晓求表示。

在他看来，2015年出现市场危机的原因之一是，监管者发展评判不能通过市值、上市公司价值来评判其价值，监管者角色是市场的清道夫，核心职责是保持市场有足够的透明度，市场透明度是三公原则实现的基石，信息的公开是前提。如果有内幕交易，操纵市场就会盛行，这个市场就成为一个尔虞我诈的市场。为何很多投资者对中国资本市场没有信任感，是因为没有重视第一个原则——公开性。重组是资本市场的基本功能，也是资本市场的基本价值，重组后会增加企业的竞争力，只不过我们把这个题材应用得有些过分。

吴晓求表示，当前的 IPO 标准是落后的，它严重阻碍了中国资本市场的发展。这是传统工业时代所制定的标准，它把后工业化社会的企业通过这个标准阻止在上市公司之外。所以，按现行的标准，阿里巴巴和腾讯都上不了市，但这两家公司交替成为亚洲市值最大的公司。

近来一些学者对监管部门出台的一些措施、文件、政策感到忧虑。“我们要从观念上和根本上认识到资本市场是做什么的。无论是扶贫也好，什么也好，它是做不了的。扶贫由政府减税政策来做，商业银行的贷款也可以通过利息优惠做适当的倾斜，唯独资本市场不能做。”吴晓求说，“西部的上市公司或并购就优先安排”，这个话我不赞成，市场对所有人都是公平的。中国融资难、融资贵的原因是中国金融制度出了问题，它嫌贫爱富，那个富可能是没落的贵族，贫可能代表着未来。

“中国经济和日本有很多相似之处，尽管我希望中国的金融机构更多向美国学习。”吴晓求称，美国有两点很重要，重视人才和重视创新。有人才就会有科学技术进步，才会导致产业革命。它对金融结构进行了变革，有了风险投资等创业资本，这对美国技术进步和产业革命起到了极其重要的作用。

上海交通大学安泰经济与管理学院教授潘英丽表示，当前的《破产法》要修改，在修改的前提下引入集体诉讼制度，最后就是注册制推出。政府现在担心改革的冲击会让股市往下走，其实可以对二级市场的投资者发行一种新股认购的权证，以折扣的价格新股认购，股市跌多少就认购多少。同时增加机构投资者，包括保险入市的百分比都可以适当有些空间。从债券市场来讲，政府以前的立场是帮助企业筹集廉价资本，那未来应该在金融市场上兼顾，保护中小企业投资者和债权人防范商业欺诈。这样的话，金融才有比较坚实的基础。

### 3 富有弹性的金融体系来自于资本市场

美国是从 2008 年金融危机中恢复最快的国家，欧洲还在苦苦挣扎。而且在危机之后，美元没有贬值，成为全球最坚挺的一种货币。

吴晓求认为，只有不断提升金融资产中证券化的比重，我国的金融才有出路。富有弹性的金融体系来自于资本市场。“不要把它融资的增量作为评判一种金融制度安排作用的大小，资本市场规模现在小，但要看日益增长的部分。所以，大国金融跟资本市场有关系。我的梦想是，中国资本市场成为全球新的金融中心。我在《全球金融中心漂移理论》书中写道：从 13 世纪的威尼斯开始漂，后来到阿姆斯特丹，到伦敦，到纽约，到东京、上海，大概有七八百年的历史，最终会落到中国。”

中国当前的金融结构必须得到改善。中国政法大学国际经济法研究所副所长杨帆表示，现在在中国所有的财富都被吸到了房地产里，中央政府什么时候下决心，房价就会下来，措施包括在全国实行房地产登记制度，小产权房承认产权并让它上市。当房价跌下来，股市上去就正常了。

“如果老百姓有钱要么买房，要么存款，企业主要向银行贷款，将来还维持这种格局，中国金融就没希望了。必须营造一个老百姓未来不想买房，想买不同金融资产组合的环境。所以，推进资产证券化就非常重要，债券市场发展也非常重要，核心目的是让证券化的金融资产比重要慢慢提升。”吴晓求说。他预计，到 2020 年，中国股票市场市值能达到 80 万亿元以上，证券化率能超过 90%，GDP 应该接近 80 万亿元。除了新三板以外，沪深两个交易所的上市公司数量会超过 3800 家。上海会成为全球重要的人民币计价资产的交易中心，深圳也会成为一个成长型的市场。人民币也应该成为完全可自由交易的货币，外国投资者的占比将至少不会低于 5%。

中国资本市场把很多精力放在股票市场上，但不太关注债券市场。对此，吴晓求表示，一个发达的、结构良好的资本市场必须要有一个与之相匹配的债券市场，人民币国际化更多是指债券市场，让外国人用人民币到中国买股票不太现实，商业机构是可能的。

作为各国央行和各国政府，使用人民币一定是在债券市场上进行组合投资。而中国现在的债券市场是割裂的，我们没有深刻理解债券市场对未来中国的重要性。

市场涨涨跌跌是本性，投资者都不希望财产大缩水。总而言之，需要从战略层面、从文化层面、从法律层面以及从全球竞争力的角度理解资本市场。从东南亚金融危机、俄罗斯金融危机、日本泡沫经济时代的金融危机、互联网泡沫导致市场下跌及 2008 年全球金融危机中吸取教训。

中国 9 月末外汇储备降至 31663.8 亿美元，跌至 2011 年 5 月以来最低水平。中国出口创 7 个月来最大降幅。

10 月 13 日人民币兑美元中间价报 6.7296，连续四天刷新 6 年来新低。CIBC 称，人民币下跌源于美元普遍强势，无关人民币贬值预期。美银美林下调在岸人民币兑美元 2017 年末预测至 7.25。

10 月 13 日，石油输出国组织（OPEC）报告称，9 月石油产量增至至少 8 年来最高，上调对 2017 年非 OPEC 国家供应增幅的预估，表明尽管该组织同意减产，但市场供应过剩仍将扩大。油价报每桶近 53 美元。

黄金最近滑落的原因是美元走强和美债收益率上扬。瑞银集团称，黄金守住 200 日均线 and 中国的黄金需求增长是两大利好，让寻求建立长期头寸的投资者找到了更好的入场位置。瑞士宝盛称：“从长期看黄金处于逐渐下行势头，低增长和低通胀引起的避险需求在减少。从短期看美元和加息预期会让黄金出现波动。” [返回](#)

### 2015 年上海国际航运中心建设评估专题系列之现代航运服务体系建设进展

2009 年，国发 19 号文对上海建设国际航运中心指明了发展方向，为贯彻落实文件要求，上海在“十二五”时期积极推进国际航运中心建设。当前正处于“十三五”的开局之年，上海国际航运中心建设的进展如何？我们离最终目标还有多少路要走？我中心航运中心建设研究室研究团队对此进行了专门分析。

2015 年，上海国际航运中心现代航运服务体系建设评估结果分别为 71.1% 和 38.5%（见表 1）。总体来看，上海已经基本形成功能健全的现代航运服务体系，但距离上海国际航运中心“十二五”规划既定目标和国发[2009]19 号文提出的建设具有全球资源配置能力的目标仍有一定差距，尤其是航运服务机构集聚程度、航运服务全国竞争力和国际化水平有待进一步提升。现代航运服务体系建设指标由航运服务机构集聚程度、航运服务能力、航运服务全国竞争力及航运服务国际化水平四个二级指标构成，各二级指标的完成率与基准线的差距如图 1 所示。

表 1 现代航运服务体系建设评估结果

二级指标	2015 年为目标值		2020 年为目标值	
	2015 年完成率	进展情况	2015 年完成率	进展情况
航运服务机构集聚程度	50%	有待提高	35%	有待提高
航运服务能力	113%	超额完成	56%	超额完成
航运服务全国竞争力	63%	有待提高	31%	有待提高
航运服务国际化水平	58%	有待提高	32%	有待提高
现代航运服务体系建设评估结果	71%	有待提高	38%	有待提高

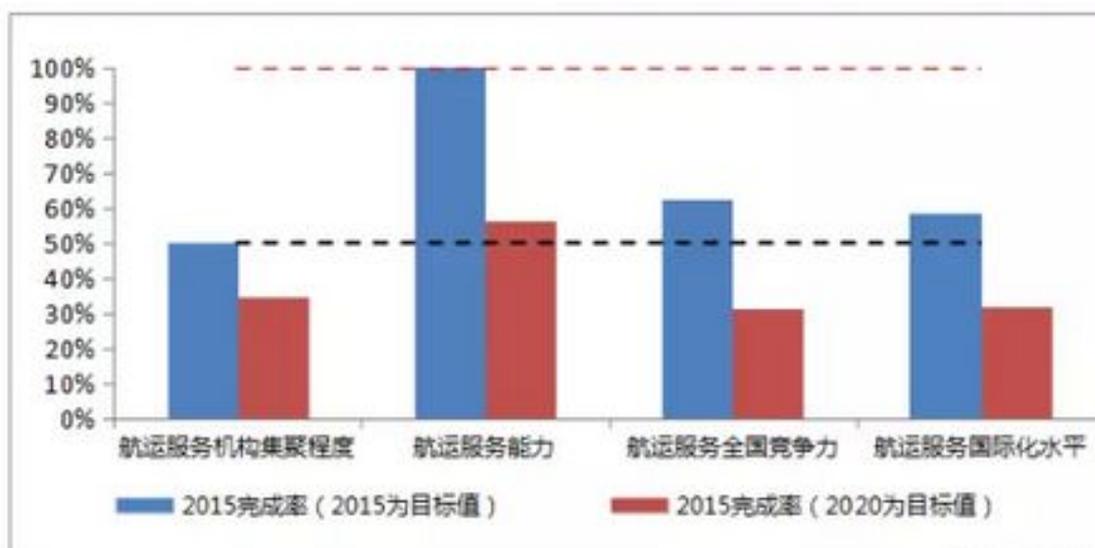


图1 现代航运服务体系建设二级指标评价结果比较

航运评论

航运服务机构集群效应尚不明显。2015年，上海航运服务机构集聚程度指标完成率分别为50.5%和34.6%。2015年，上海航运服务机构集聚程度有所提高。截至2015年底国际船舶管理企业达到113家，同比增长10.8%；注册无船承运人达到1360家，同比减少5.6%；在沪航运保险运营中心达10家，成为国内航运保险集聚地。但是，上海航运服务产业集群效应并不明显，主要原因在于配套软环境建设相对缓慢，对航运经纪、船舶管理等易受外部环境影响的航运服务企业的吸引力不及预期，例如国际船舶运输企业减少到65家，船舶代理企业减少到111家。

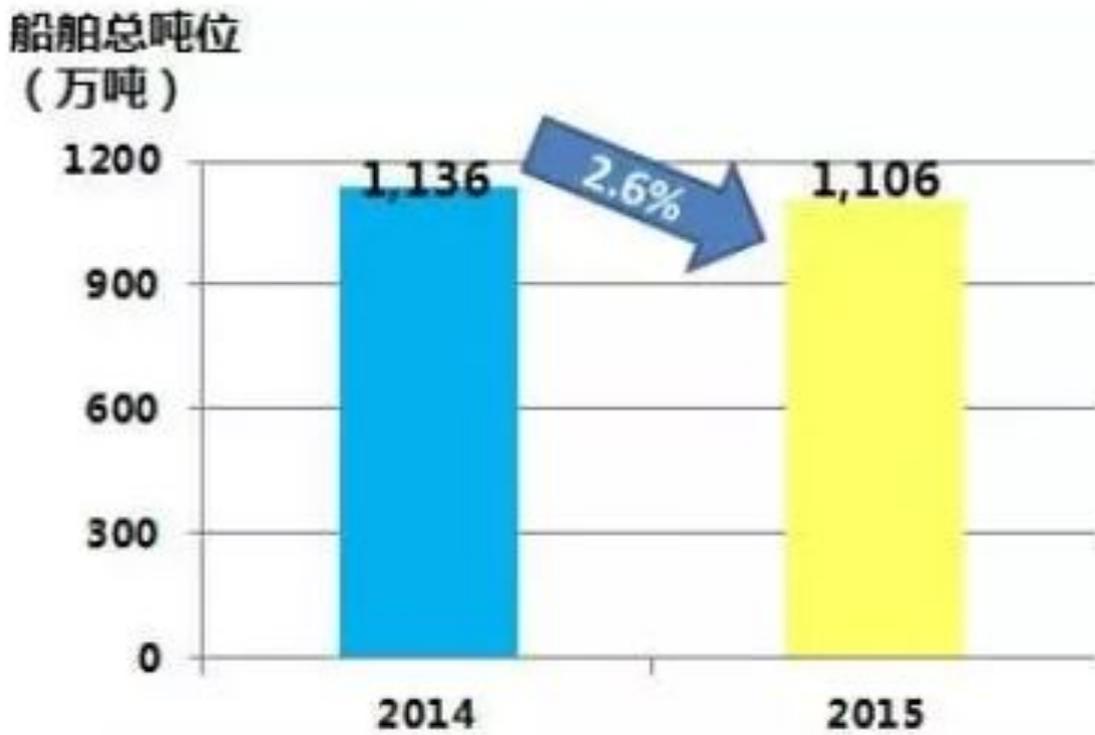
航运服务能力实现预期。2015年，上海航运服务能力指标完成率分别达到112.8%和56.3%，是现代航运服务体系四个二级指标中得分最高的指标，也是2015年上海市国际航运中心建设成效的亮点之一。从完成率来看，2015年上海航运服务能力已经实现预期目标。海事仲裁和船舶融资业务发展迅速，海事仲裁业务量达到421件，航运相关企业授信总额达到2448.65亿元，实现较快增长。但二手船交易、国际船舶登记、航运运价衍生品交易、船货保险业务量都呈现不同程度的下滑，航运交易相关业务不容乐观。受航运市场不景气的影响，二手船交易数量和交易金额双双下降，分别为129艘次和11.50亿元（见图2）；国际船舶登记总吨位为1106万吨，同比下降2.6%（见图3）；航运运价衍生品交易完成额为558.03亿元，同比下降26.1%（见图4）；船货保险业务量共计实现38.33亿元，同比下降4.7%（见图5）。



数据来源：上海航运交易所

图2 2014-2015年上海二手船交易情况

航运评论



数据来源：上海海事局

图3 2014-2015年上海注册登记国际航行船舶总吨位

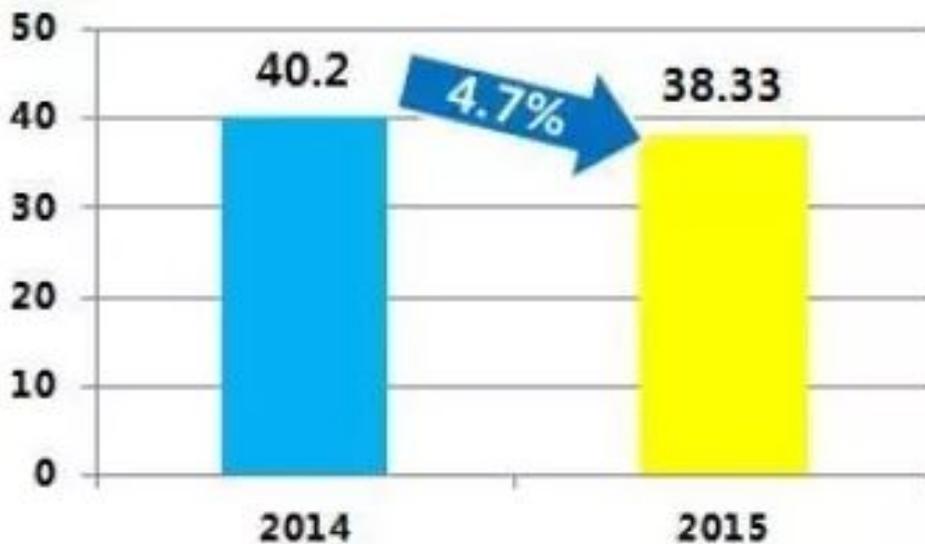
单边成交额  
(亿元)



数据来源：上海航运运价交易有限公司

图 4 2014-2015 年上海航运衍生品交易单边总成交金额

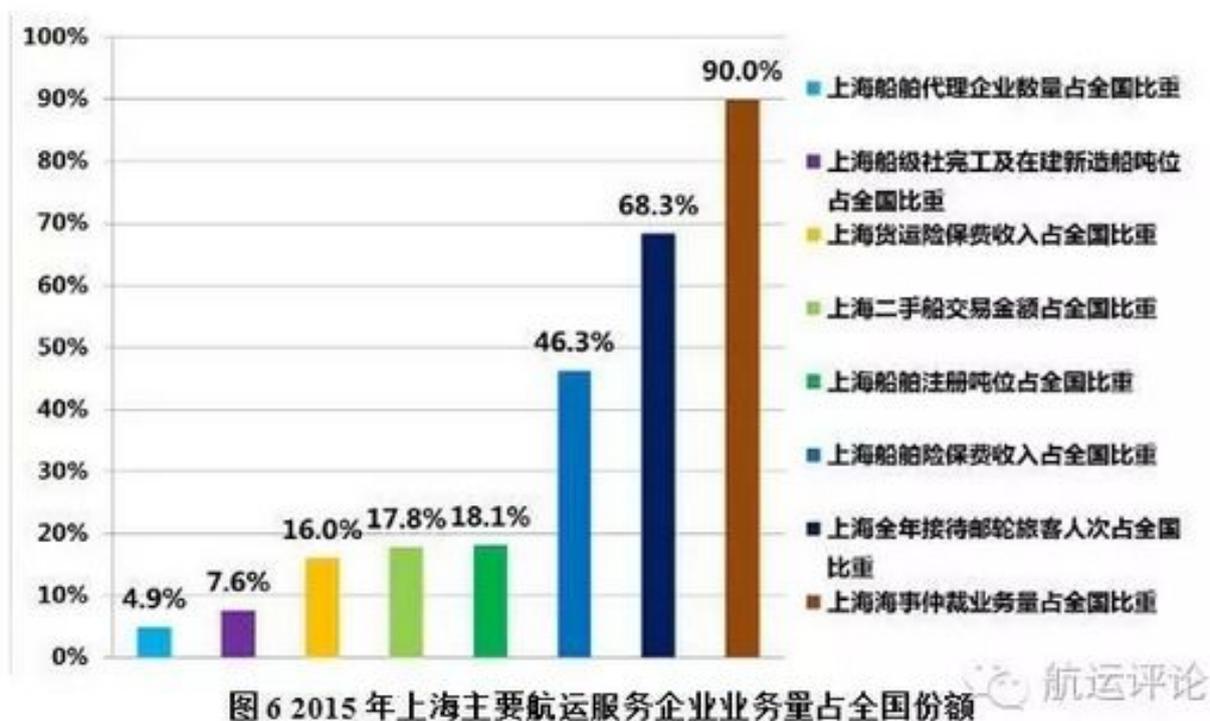
保费收入  
(亿元)



数据来源：中国保险业监督管理委员会上海监管局

图 5 2014-2015 年上海船货险保费收入变化情况

航运服务全国竞争力有待加强。2015年，上海航运服务全国竞争力指标完成率分别达到62.5%和31.3%。海事仲裁和邮轮旅游的领先优势十分明显，海事仲裁业务量和全年接待邮轮旅客人次分别占全国总量的90.0%和68.3%；货运险和船舶险业务量均位居全国首位，分别占全国业务总量的15.7%和44.5%；船舶注册吨位、二手船交易金额、船舶代理企业数量、中国船级社上海分社完工及在建新造船吨位均位居全国前列，分别占全国总量的18.1%、17.8%、4.9%和7.6%（见图6）。但与前两年相比，上海航运服务业如货运保险、二手船交易、船舶代理企业、邮轮旅客接待量、注册无船承运人企业数量等占全国比重均有所下降，航运服务业对外辐射的基础尚不牢固。



航运服务国际化水平亟需提高。2015年，上海航运服务国际化水平指标完成率分别达到58.3%（以2015年为目标）和31.8%（以2020年为目标）。由于上海航运服务业发展起步晚、软环境局限等原因，航运服务企业参与国际竞争的能力较弱，航运服务业务量的全球占比普遍较低。在国际航运服务要素东移过程中，上海承接要素转移的效果与新加坡等国际航运发达地区相比存在较大差距（见表2）。2015年，上海船货险保费和海事仲裁案件金额的全球份额不足5.0%，海运和航空国际中转集拼业务尚未形成规模，航运衍生品交易业务发展受到金融监管要求限制。但是，随着全球主要造船国以及欧洲船舶融资业务规模不断缩小，上海船舶融资业务迎来发展机遇期，航运相关产业授信总额的全球比重超过10.0%。

表 2 近年新设于或者转移至新加坡的高端航运服务业

业务类别	机构/企业	原址
航运经纪	劳斯莱斯 (Rolls Royce)海运业务的全球总部	伦敦
	克拉克森 (Clarksons) 干散货经纪团队	伦敦
	豪罗宾逊(Howe Robinson)总部	伦敦
海事保险	全球性海运保险企业 Shipowners' P&I Club	英国
	瑞士再保险公司 RUKN.VX 海上再保险业务	中国 (香港)
海事仲裁	亚洲首个也是唯一一个被列入波罗的海国际航运协会 (BIMCO) 合同的海事仲裁地	/
国际航运组织	亚洲船东论坛 (ASF) (亚洲唯一的民间国际航运组织)	/
	波罗的海国际航运协会 (BIMCO) 亚洲代表处	/
	国际独立油轮船东协会 (INTERTANKO) 分会	/
	波罗的海交易所 (Baltic Exchange) 新加坡代表处	/
	东盟船东协会 (FASA)	/
	特许船舶经纪人学会 (ICS) 新加坡分会	/
其它	海贸 (国际) 传媒集团 (Seatrade) 新加坡办事处	/

[返回](#)

### 港口进入过剩时代 转型迫在眉睫

中国经济进入新常态后，业内不乏对港口产能过剩深表忧虑的声音。那么，港口产能是否过剩？中国交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛非常客观地为业界分析了当前港口在产能方面所处的阶段和状态。

近期，业界有人提出，港口已成为继钢铁、水泥、玻璃行业等第四大产能过剩行业，且港口产能过剩的规模总量预计超越前三大产业产能过剩的总和。那么，中国港口业真的面临如此尴尬境地？

#### 1 进入全面过剩时代？

中国经济进入新常态后，业内不乏对港口产能过剩深表忧虑的声音。那么，港口产能是否过剩？中国交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛非常客观地为业界分析了当前港口在产能方面所处的阶段和状态。他表示，中国经济进入新常态，几乎所有产业面临转型升级，港口亦不例外。但港口进入产能全面过剩时代的说法言过其实。不可否认，中国局部地区港口的确存在产能过剩的情况，身居其中的业内人士的担忧也并非空穴来风，但实属个别地区，无需过度恐慌。从整体讲，我国港口产能处于适度超前阶段，即适当的富余。

那么，判断港口产能是否存在过剩应基于哪些标准？首先，从定义层面去判断。不同于钢铁、玻璃等产业，交通设施具有公共基础设施性质，适当富余很有必要。举例讲，城市公路的通过能力设计必须留有一定储备空间，由于建设周期的存在，能力与需求不可能及时匹配，如不留有空间，在遇到交通高峰或突发事件时问题难以有效解决。港口亦如此，在遇到季节性波动或突发事件时，需要适度超前的能力。经“十二五”发展建设，中国港口由过去的基本适应(即需求与能力比值 1:1)发展至适度超前(即需求与能力比值 1:1.1)，当然一些地区存在比值更高的个例，但从整体上讲，尚未到严重过剩的状

态。其次，从港口投资回报率层面去判断。2005年至2009年，沿海港口平均每吨吞吐量增量投资额约150元/吨，根据最新统计数据，2009年至2014年，约160元/吨。即近5年与前5年每吨吞吐量投资额增长率比值为8.5%。由于全国经济进入新常态，这一数字在可接受范围。另外，从企业利润层面去判断。可以说，该方法能够非常直观地监测行业走势。2015年主要沿海国有港口企业完成货物吞吐量52.6亿吨，占沿海港口货物总吞吐量的65%；完成集装箱吞吐量1.55亿TEU，占沿海集装箱总吞吐量的82%；全国42家国有港口企业总资产达1万亿元，2015年合计实现净利润238亿元。以青岛港为例，2015年全年净利润为19.05亿元，同期增长20.07%，青岛港发布2016年第二季度财报，净利润12.5亿，同比增长11.64%。广州港也即将上市。可以说，港口给经济社会发展带来了重要支撑，这里要说明的是，港口企业并非暴利产业，而是作为服务型产业，其盈利也处于合理利润区间。虽然对未来港口的发展预判是下滑，整体来讲，尚属适度超前阶段。

与宁涛持有相似观点的还有上海国际航运研究中心港口发展研究中心研究员谢文卿。他认为，业界一些声音所指的产能过剩，多指结构性产能过剩。从货种和地域上讲，由于市场需求问题，矿石与煤炭在下降过程中，所以散货码头利用率逐渐下降。而地域方面，长三角地区，如上海、宁波、舟山，江海联运能力强、货运量大，并没有明显的产能过剩。但相对而言，北方码头的能力要比实际运量超过很多。

## 2 转型发展迫在眉睫

港口行业的结构性产能过剩，直接导致了南北方港口表现的差异，即南方港口利润率水平相对比较高，富余比值低，而北方港口相对来说表现则要逊色一些。为什么会出现这种现象呢？

改革开放初期，中国港口基础设施严重不足，硬件设施是发展短板。因此，在改革开放后很长一段时期，通过港口建设吸引产业转移的思路都是有效的。港口能力的快速提升，为产业向中国沿海转移创造了有利条件。到2008年，随着金融危机的爆发，需求增速放缓，加之中国劳动力红利、土地红利、环境的脆弱性，以及生态保护成本增加后，靠投资硬件基础设施吸引产业的做法开始行不通，这是港口产业发展的分水岭，港口发展进入分化阶段。一些港口在产业竞争中摸索出了转型升级的路子，即更多关注如何提高效益，做好服务，进一步发展好港口的服务功能。而另一些港口沿袭过去通过大规模港口建设吸引产业的思路，导致了一些问题的发生，出现了过剩的苗头。宁涛表示，对于未来港口的发展，不论是南方还是北方，如果还是按照以前“大干快上”的建设节奏，那么一定会出问题。在新常态下一定要有新的应对策略。

2016年8月，交通运输部召开做强做优做大国有港口企业座谈会，要求加快港口转型升级。显然，在港口产业积极推进供给侧结构性改革，推进港航企业兼并重组，从更高层面统筹建设，以防恶性竞争与超前建设的频繁发生迫在眉睫。其实，港口行业也已经意识到了这个问题，并开始有所行动。如浙江省海港投资运营集团有限公司（浙江海港集团）吸收宁波舟山港集团，控制其100%股权，宁波舟山港上升成为浙江省层面的港航资源配置者。唐山港集团与天津港集团合作，合资组建唐山集装箱码头有限公司等。同时，港口行业也意识到，在做好“装卸”工作的同时，增值服务是未来发展的重点，包括对于客户的精致服务、港口与内陆腹地的物流衔接、港口的互联互通等，在服务国家重大战略中发挥带动作用，进一步增强港口对城市和腹地的带动和辐射作用。上海港近期提出的建设智慧型港口便是港口未来发展的一个方向，这也是港口在创新发展中发挥带动作用，推进绿色发展，加快建设智慧港口的代表。当然，许多港口也已经开始在服务意识方面逐步增强。以盐田港为例，近年来，盐田港以服务为价值核心的成功案例可圈可点。盐田港的装卸费高于相邻港口，还能保持货源稳定。究其原因，则是盐田港真正做到了直接且稳定地服务客户。未来，随着消费及产业升级，货值越来越高，所要求的物流服务也将更精确，不仅门到门，时间更精准，对于货物的保存完好程度也会越

来越高。未来港口拼的是服务，是海上网络搭建的完善度，是从中国的沿海港口向内陆延伸的效率。

北方大连港的产能情况曾让许多业内人士感到忧虑。大连港一度被辽宁寄予了很高期望。2008年金融危机发生后，伴随经济下滑，加之本地产业粗放发展，问题逐渐显现，且在相当长一段时间内未能得到改善。“一带一路”战略的实施给大连港带来了转型契机，当前，大连港正积极地谋划“走出去”，通过与招商局“捆绑”的形式，与吉布提港务公司共同签署了三方在吉布提共和国境内联合开发港口及相关物流领域项目的合作备忘录，在吉布提多哈雷多功能码头项目、吉布提有关港口操作及培训、滚装码头操作IT系统与铁路运营方面，以及港口相关业务、市场、商务领域开展研究与合作，意在提高利润，弥补东北需求不足的问题。可见，利用好资源优势，与经验丰富的国际企业一起“走出去”也是当前港口寻求转型的思考重点之一。除此之外，港口与货主捆绑“走出去”也是可行之路。烟台港集团与山东魏桥集团、新加坡韦立集团、几内亚博凯矿业投资4.7亿人民币在几内亚合作建设码头，全力打造全程国际物流链条，通过稳定铝矾土货源保证烟台港中国进口铝矾土第一港地位。同时，港口与一些大型建设企业捆绑“走出去”也能够带动港口发展。如中国电力建设集团曾承建柬埔寨、安哥拉等多处码头项目，项目建设期间也会寻找中国港口提供技术支持，进行资源优势互补。可见，港口发展不能仅拘泥于自身码头，寻求国际发展也是转型的突破口。

### 3 新常态要有新策略

当前，经济进入新常态后，除了港口自身所面临的一些问题外，其发展所依托的航运业也正面临着前所未有的严酷环境，正如国际信用评级机构穆迪(Moody)警告说，经济增长放缓，出口竞争力恶化，班轮盈利能力弱化缩小了中国港口运营商的评级空间。其高级分析师Osbert Tang表示，虽然未来三年可控的资本支出计划将在一定程度上减轻财务压力，班轮盈利能力微弱，港口运营商无法提高港务费。此外，中国外贸出口增长放缓，集装箱船运量逐渐下降，会给像上海和深圳这样以出口为导向的港口造成影响。同时，港口为配合航运公司船舶大型化与联盟化的发展，努力争当枢纽港，纷纷建设大泊位，但随着需求不足等问题的出现，港口发展面临新的挑战。对此，宁涛提出了“三个理性对待”与“四个管理强化”等建议。

对于港口未来的发展，宁涛认为，一是要理性对待港口的发展节奏，避免过度竞争。港口为中国经济的突飞猛进奠定了一定的基础，各个港口通过竞争降低了交易费用，吸引了新产业，可以说是一个好的经验。但目前局部地区的产能过剩一定程度上表明了该地陷入了过度竞争，导致了许多资源无法进行最优配置。所以我们看到当前各地也在开展整合来应对不必要的竞争。根据研究，中国经济进入新常态后，可以肯定的是总需求在数量增速上呈现放缓趋势，所以呼吁决策者理性对待。二是要理性对待吞吐量。吞吐量非常重要，因为吞吐量在很大程度上还是港口发展的代表，是经济发展的代表，有了一定体量的吞吐量才能丰富航线。吞吐量的必要保证是以上提及的增值产品的基础和核心，没有吞吐量就没有增值服务空间，但不应过分强调。根据数据研究得出，对比历史与现在吞吐量所带来的效益得出，每单位吞吐量所能带来的边际效益是递减的，即新增吞吐量对经济直接效益的带动不是特别明显。所以建议，新常态下的转型升级要求港口寻求更精细化的服务，例如软环境开发、集疏运的搭建以及腹地服务功能等。另外，想要达到港口的多元化发展，港口装卸是基本功，将老本行做到极致，才能做到1+1>2。三是要理性对待过剩与竞争的关系。对于港口而言，过去硬件不足的时候，服务并非尽善尽美，竞争能够完善短板，而竞争的产生也一定源于一定的过剩，需要注意的是保证适度的竞争。市场经济就是过剩经济。对于一个成熟的市场来讲，产能永远是略微富余或过剩，这种过剩能够让市场低效率的产能淘汰，是市场一种正常的新陈代谢。

对于未来港口的管理，宁涛认为，一是将港口规划法律化。根据港口法，港口总体规划由政府制定，在经济高速发展时期，规划的不断调整是正确的。当前经济进入新常态，规划应随之稳定。但目前问题是，规划会随政府任期出现调整变化，所以建议依靠法律手段去实现规划的稳定性。二是将准入精细化。在区域范围内，码头利用率不达到一定的标准，不启用新码头的审批，在建设节奏上进行掌控。过去岸线的审批是基于对未来预测的一种准入。由于当时港口码头资源严重短缺，怎样建设都不足够。新常态下，发展脚步放缓，预测方式需改变。这方面，香港的做法值得学习。三是事中监管的信息化。通过事中监管信息化积累“大数据”，为规划科学化、准入精细化提供必要的决策基础。四是岸线使用有偿化。采取恰当方式推动岸线有偿使用，有助于促进低效岸线的退出或高效对低效资源的有效整合。如针对岸线资源有偿使用费收取采取累退制，即岸线资源利用率越高，单位岸线资源使用费率越低，采用此种方式，用经济的手段促使岸线资源低效利用者退出或寻求高效利用者的整合，实现岸线资源的有效利用。通过规划的法律化、准入的精细化、事中监管的信息化和岸线的有偿使用共同促进港口基础设施的有效利用以及港、产、城的和谐发展。[返回](#)

### 船舶融资曲径能否通幽处

2008 年全球金融危机爆发，航运业开始步入低谷，其间虽多次出现复苏迹象，但终究难逃昙花一现的命运。那么，在市场低迷、赢利艰难的形势下，航运业作为典型的资金密集型行业，如何破解融资难题，保持平稳经营呢？

#### 1 欧洲银行对航运业失去耐心

随着航运市场持续恶化，银行机构在航运业务上的风险显著提升。就在几周以前，德国最大商业银行之一北德意志州立银行在考虑全面接管其同业不莱梅州立银行。不莱梅州立银行因持有不良航运业贷款资产组合而面临巨大压力，该银行日前警告称，将不得不把其航运业贷款资产组合中的 4 亿欧元坏账销账，该银行并将因此在今年面临数亿美元亏损。此外，北德意志州银行加快缩减其航运信贷组合规模。自 2015 年年底以来，其航运信贷组合规模由 190 亿欧元降至 179 亿欧元。日前，私募机构 KKR 集团与北德意志州银行达成一项价值 15 亿美元的航运信贷组合资产交易。该基础信贷组合包括 100 艘船舶资产和不良信贷组合，并委托第三方银行机构进行管理。预计，该项交易将于今年四季度完成，并同时进行资产证券化。此次交易完成后，北德意志州银行航运贷款的敞口风险将由 180 亿欧元降至 120 亿至 140 亿欧元。北德意志州银行主席 Gunter Dunkel 称，该项交易对北德意志州银行而言意义重大，目前银行正在此次航运危机中继续优化资产负债表。该项交易同时也表明，银行业能够从国际知名投资者处获得资金，并切实减少银行的航运业务风险。8 月 24 日，北德意志州银行发布 2016 年中期业绩。Gunter Dunkel 在北德意志州银行中期业绩报告会上称，上半年，航运危机的负面影响要远远高于其预期，致使北德意志州银行录得税前亏损 3.64 亿欧元，税后亏损进一步增至 4.06 亿欧元。

抛开德国不谈，由英国政府持股 41% 的劳埃德银行集团日前计划出售旗下航运贷款部。银行发言人沙克拉日前在伦敦称，只要符合集团最佳利益，银行就会出售该部分资产。据路透社消息，苏格兰皇家银行将出售土耳其航运账簿，同时正试图脱手希腊贷款。最近几年，英国 RBS、法国兴业银行、西班牙桑坦德银行等欧洲各主要银行均出现航运资产规模萎缩或是整体出售的现象。

银行一直是航运业最大的贷款机构。但种种迹象表明，随着航运业贷款情况的每况愈下，这可能成为欧洲银行业危机的导火索，而德国可能就将是欧洲银行业危机中倒下的下一个多米诺骨牌。对此，欧洲央行已经开始检视银行业对航运业的贷款。欧洲央行旗下银行业监管部门的检视已引发放款银行的担忧，尤其是德国的银行，他们担心自己可能被要求为航运业贷款拨备更多资本、以及增加损失拨备。正如德意志银行旗下全球航运金融主管 Klaus Stoltenberg 日前在雅典举办的航运论坛上称，鉴于目前的市场情

况，未来两年银行业者将不得不减记贷款，并根据市场估值调整资产组合。可以看出，由于航运市场自2015年第三季再度陷入低迷以来，银行业尤其是欧洲银行业对一直深陷低谷航运业的耐心已消磨殆尽。

## 2 外源融资日益受青睐

不仅是欧洲银行，国内的大部分商业银行同样不看好航运业。自2013年起，航运业的融资纠纷暴增，大部分表现为船企向银行的贷款违约，最为典型的是遭遇浦发、光大等多家银行抽贷，面临30亿元贷款逼宫窘境的\*ST凤凰。然而，\*ST凤凰遭遇的情况仅仅是航运企业的一个缩影。从2014年至2015年，国内沿海城市船企违约的情况频频出现，纠纷案件随之增多。正是由于航运业的持续不景气，造成银行坏账的情况增多，不少银行对航运业的贷款均呈现收缩趋势，风险把控也严格了很多。

尽管如此，大型航运企业的银行贷款可能相对还容易一点，中小航运企业贷款更难。据一位股份制银行信贷部相关负责人表示，大型且信誉较好航运企业一般都是国企背景。同时，这些企业都是银行大客户，只要在抵押充足的情况下，相比小企业贷款肯定是要容易很多。而中小航运企业则不然，近两年中小航运企业不仅贷款难而且融资成本还在不断上涨，融到的资金少了，但资金的成本却更高了，加剧了中小航运企业的生存危机。

银行之所以对航运业收紧贷款主要就是因为航运业现在不景气，风险暴露比较大，银行担心不良贷款增加。据银行业内人士透露，因为银行本身也是以盈利为目的的企业，尤其是对商业银行而言更是如此，自然会考虑自己的利益。如果说银行对风险太大的行业投入的资金太多，那么就会占有自己的自有资金和核心资本，就会直接影响对其他项目的投放。银行的资源是有限的，对某个领域放得多，那么其他领域就会相对少放。尤其对风险系数较大的项目，银行也有相应的风险拨备措施，但是拨备也是有资金限制的。如果大量的资金都集中在一个行业上，其他的行业也不能保证不出问题。所以说这只是银行的一个正常行为，并不是专门针对航运业，只是航运业正好赶上了这一不景气时期。

中国是航运大国，航运业在国内产业中也占有相当比重。面对如此窘境，航运业是否真的就无路可走？事实上，除了人们所熟悉的银行贷款，航运业还有其他的一些融资渠道。据业内人士介绍，总的来说，航运业的融资方式主要分为内源融资和外源融资两大部分。内源融资即航运企业利用企业现有的自有资金来支持船舶建造，或通过多种途径来扩大自有资金基础。外源融资则是指来源于企业外部的融资。一般来说，航运企业的资金更多的还是通过外部融资获得。

外部融资除了银行贷款还包括融资租赁、股票融资、债券、基金等融资方式。融资租赁是指航运企业向租赁公司、信托公司等专业机构融资租入船舶并按期向其交纳租金、最终取得船舶所有权的一种融资行为。融资租赁可以解决航运企业希望扩大运力，而融资渠道不畅的问题，相比于银行贷款更加灵活、方便。股票融资是航运企业通过股票市场获得资金的一种方式，它是航运企业和资本结合的理想方式。航运企业融资的特点决定了其不能仅靠自有资金和贷款资金，上市融资可以迅速满足对资金的需求。债券融资是航运企业在证券市场发行债券获得资金的一种方式。由于公司发行债券限制条件比较严格，航运企业如果想以债券的方式筹资，必须通过严格的审批程序。就以上这些融资方式的风险来看，债券融资的风险最高，银行贷款其次，融资租赁、股票融资和内部融资的风险相对较低；从融资数量来看，股票、债券融资数量最大，融资租赁可大可小，而银行贷款则比较有限；而从融资速度来看，融资租赁和内部融资都较快，而银行贷款、股票融资和债券融资都相对较慢。

由此可见，航运业融资方式比较灵活，而且每种方式都各有所长。不同规模的航运企业都可以根据不同特点的融资渠道选择最佳的融资方式。据研究机构Petrofin Research表示，随着银行提供给航运公司的贷款收紧，过去8年里，作为航运资金来源，银行在全球船队融资方面的作用正在降低。这意味着非银行融资渠道也越来越受青睐。

### 3 构建多元化航运融资体系

根据海运市场研究机构 Petropin Research 发表的市场调研报告分析, 国际船舶融资市场的资金来源主要有五条渠道, 分别为银行、股票市场、债券市场、航运船舶基金以及政策性融资支援。在船舶融资各项产品中, 商业银行贷款是适用最为广泛的船舶融资产品, 服务量约占船舶融资服务量的 70%。从区域来看, 传统上欧洲是航运融资的中心, 至今仍占据 60%~70% 市场份额, 伦敦是世界上船舶融资服务最为发达的地区, 提供了全球近 30% 的融资服务。然而, 随着欧洲份额的降低, 亚太地区的船舶融资集中度却在提高。据业内人士透露, 亚太地区航运融资市场份额已从 20% 上升至近 30%。全球前 20 家提供航运贷款的银行中, 亚洲银行已占据 6 席, 其中中资银行 3 家。可以看出, 随着中国造船实力的不断增强, 中国的船舶融资也得到了相应的发展。

早在 2009 年 3 月, 国务院就颁布了《关于推进上海加快发展现代和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》, 就将国际金融、航运两大中心的建设结合在一起, 说明这两者的发展相辅相成。交通运输部于 2015 年发布《关于加快现代航运服务业发展的意见》, 提出“积极发展多种航运融资方式, 拓宽社会资本投资航运业渠道, 支持船舶融资租赁业务发展, 鼓励航运金融产品创新, 拓展航运金融服务功能”, 进一步明确了航运金融发展的目标和方向。同时, 针对当前全国供给侧结构性改革大势, 航运金融应围绕服务运力供给侧结构性改革, 通过加大产品和服务创新力度, 进一步支持我国航运企业提升国际竞争力、促进我国船舶工业转型升级和去产能去库存。

一直以来, 我国政策银行的导向就是服务国家战略。在这种大框架下, 只要符合条件, 即使是在航运大萧条的前提下, 政策银行都会根据具体项目具体分析, 对能更好服务国家战略的企业给予支持。正是如此才成就了我国以国开行和进出口银行这样的政策银行顺利进入航运、船舶融资领域并取得了可喜的发展。

值得一提的是, 融资租赁在最近几年的发展中异军突起。据业内人士透露, 目前, 不论是国外还是国内, 融资租赁都在航运信贷、船舶融资这一块占到了很大比例, 尤其是在中国。中国的租赁公司可能在 2011 年才 1000 家左右, 现在已经差不多发展到近 5000 家的规模, 每年增加差不多 1000 家左右。可以看出, 中国的船舶融资租赁这一块儿发展迅猛, 甚至有些租赁公司也是将船舶作为主营业务, 所以说融资租赁在中国的航运金融结构上已经占到了一定比例。但是, 当前我国融资租赁市场渗透率仅为 4%~5%, 远低于发达国家的 15%~30%, 且我国船舶融资租赁市场渗透率仅约 1.6%, 未来仍有较大发展空间。

除此以外, 近年来我国也相继设立了中国船舶产业投资基金、上海航运产业基金、大连港航基金、浙江航运产业基金, 以及舟山产业基金等, 逐步成为我国船舶融资市场重要的参与者。但是, 我国航运企业利用资本市场的融资的成效不大, 航运企业通过股权、债券、基金、信托等资本市场直接融资的业务仍没有大规模的开展。

可以看出, 我国航运业融资仍将以银行贷款、融资租赁为主, 股权、债券、基金、信托为补充的融资体系, 在融资渠道方面显得过分单一, 缺少多元化。然而, 航运作为资本密集型行业, 需要有力的金融平台作支撑, 需要多元化的航运融资方式为航运企业提供便利的融资服务。尤其在航运业低迷时期更是如此。

如何实现航运融资的多元化? 业内专家建议, 在信贷环境方面, 应当引导中资商业银行充分理解航运业、航运企业的特殊性, 并鼓励银行向航运企业、船舶企业提供船舶购买、建造贷款, 构建适合航运业发展的信贷体系; 在专业机构的设置上, 可以借鉴世界航运大国设立专业航运咨询机构的做法, 由政府出资设立航运及金融研究机构, 并搭建航运金融咨询平台; 在人才培养和引进方面, 以高校、研究机构为依托, 引进、培养高端航运、金融、保险、法律、财务、技术等全方面人才; 在法律方面, 可考虑增强争议解决体系的建设, 在保证上海海事法院公开、公平、公正地履行司法职能的基础上,

鼓励用非诉方式解决船舶融资以及其他航运金融争议，体现航运金融服务和谐发展的理念。一句话，航运市场繁荣离不开航运金融，航运市场调整航运金融更大有可为。[返回](#)

### 巴黎协定与海运无关吗？

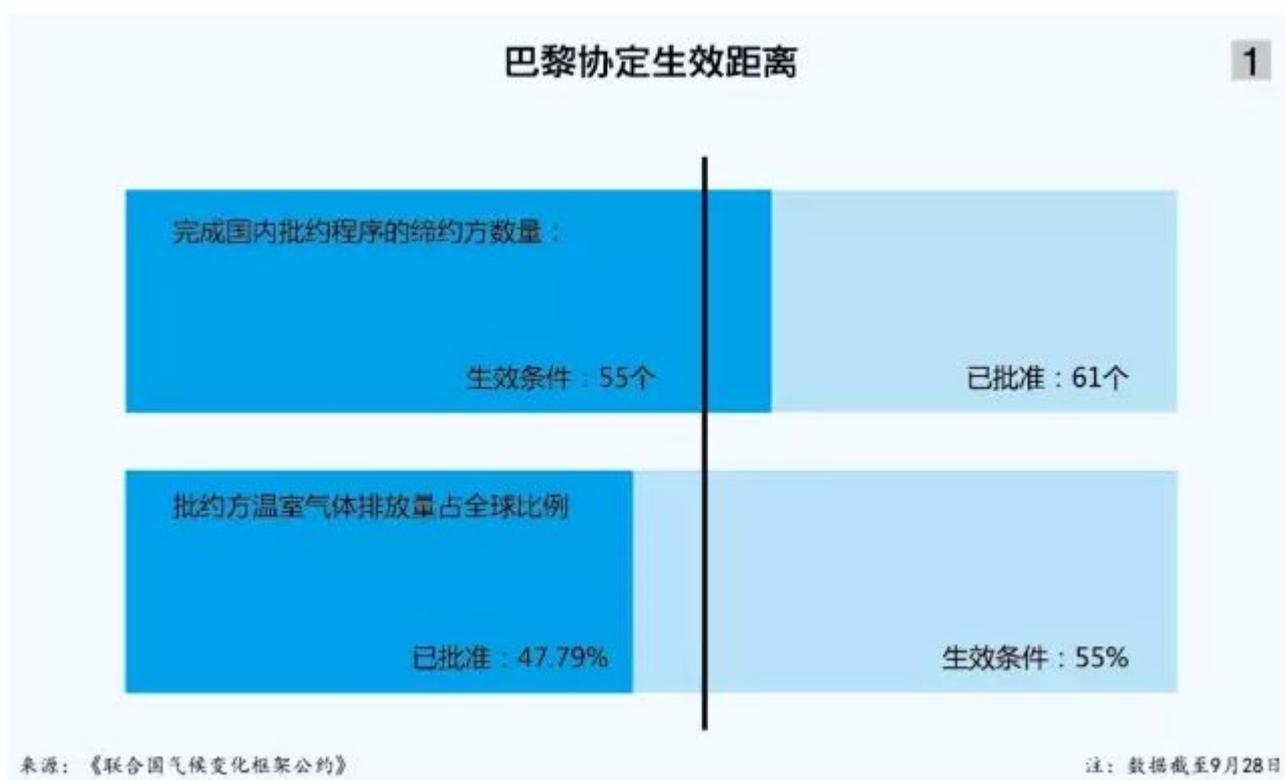
去年 12 月 12 日，“巴黎气候变化大会”通过《巴黎协定》，达成具有法律约束力并适用于各方的全球减排新协议，为 2020 年后全球应对气候变化行动做出安排。《巴黎协定》提出全球温度较工业化前水平升高控制在 2 摄氏度以内，并力争实现温度升高不超过 1.5 摄氏度的目标。

今年 9 月 3 日，十二届全国人大常委会第二十二次会议表决通过关于批准《巴黎协定》的决定。随后，在杭州 G20 峰会期间，举行了中美《巴黎协定》批准文书交存仪式。按照《巴黎协定》生效条款的规则计算，中美两国占全球排放量的 37.98%，《巴黎协定》提前生效的可能性进一步提高。

#### 1 巴黎协定有望提前生效

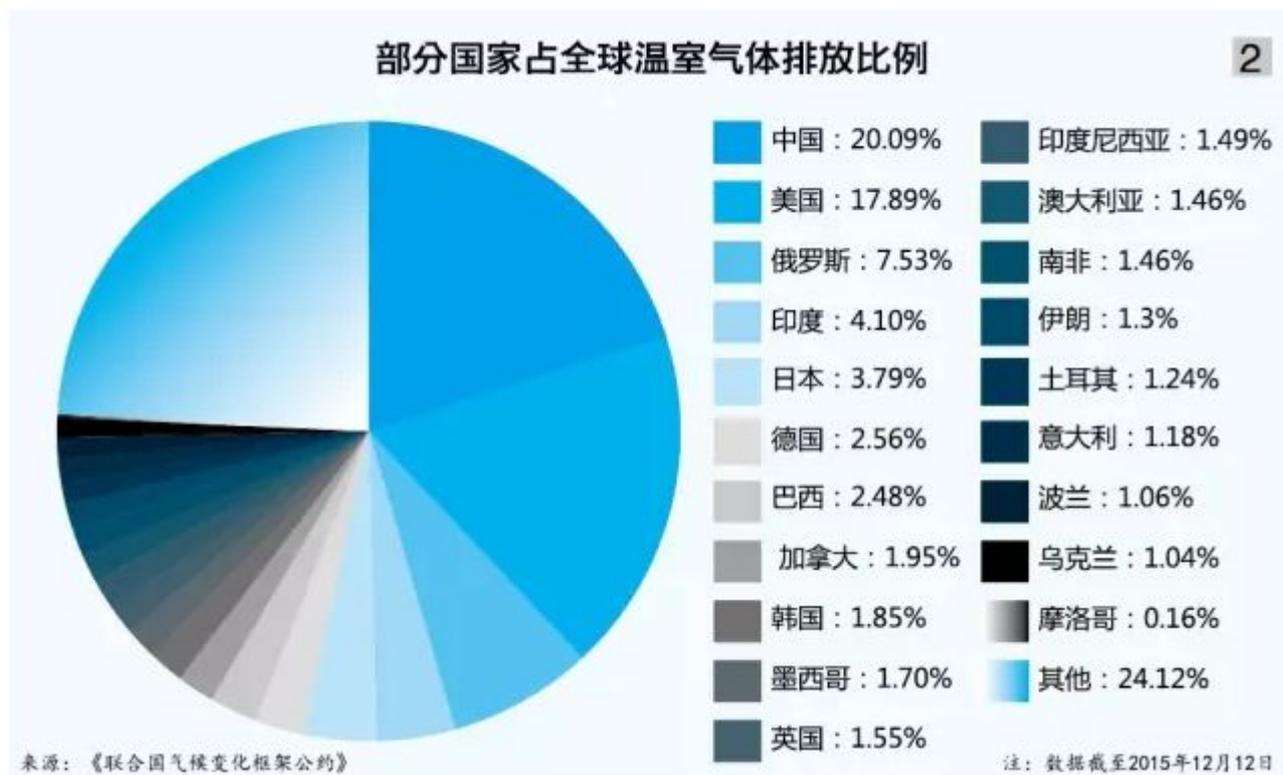
根据《巴黎协定》第 21 条，《巴黎协定》生效需满足两个条件：一是至少 55 个缔约国完成国内批约程序并向联合国提交批约文件；二是批约国家排放量达到全球温室气体排放量的 55% 以上。在这两个条件得到满足后的第 30 天，《巴黎协定》将生效。

截至 9 月 28 日，已有 197 个缔约国签署《巴黎协定》，其中 61 个缔约国完成国内批约程序并向联合国秘书长提交批约文书，占全球温室气体排放量的 47.79%（见图 1）。虽然距离满足生效条件仍有差距，但《巴黎协定》提前生效的可能性较大。



一方面，大部分排放大国都已批约或表示将批约，其中包括中国（排放量占全球的 20.09%）、美国（排放量占全球的 17.89%）、巴西（排放量占全球的 2.48%）、加拿大（排放量占全球的 1.95%）、墨西哥（排放量占全球的 1.70%）、印度尼西亚（排放量占全球的 1.49%）、澳大利亚（排放量占全球的 1.46%）等；另一方面，已经表示将于年内批约的缔约国至少有 47 个，排放量占比约为 53.49%。此外，上述数据尚未将摩洛哥、日本、韩国等国计算在内，摩洛哥（排放量占全球的 0.16%）以主席国身份在“第二十二届联合国气候变化大会”（将于 11 月 7—18 日在摩洛哥马拉喀什举行）期间批

约的可能性极大；G7（美国、日本、德国、英国、法国、意大利和加拿大）积极推动《巴黎协定》提前生效，日本（排放量占全球的 3.79%）作为 G7 主席国亦或发挥领导力；韩国（排放量占全球的 1.85%）尽管未提供明确的批约时间表，但表达了尽快批约的意愿。因此，很多国际机构对《巴黎协定》生效进程都做出了十分乐观的预测（见图 2）。



《巴黎协定》是自 1992 年达成《联合国气候变化框架公约》、1997 年达成《京都议定书》以来，人类历史上应对气候变化的第三个里程碑式的国际法律文本。与《京都议定书》提出的“自上而下”要求发达国家强制减排的模式不同，《巴黎协定》规定各方以“国家自主贡献”的方式参与全球应对气候变化行动，这是一种“自下而上”的模式，具有很大的包容性，可以动员所有的国家采取行动。《巴黎协定》建立每 5 年对各国行动的效果进行全球盘点的机制，各国在此基础上定期更新“国家自主贡献”，以此鼓励各国基于新的情况、新的认识不断加大行动的力度，确保实现应对气候变化的长期目标。

## 2 IMO 力推海运减排

尽管《巴黎协定》未涉及海运减排的内容，但这并不意味着海运业将游离于“体制”外。在“巴黎气候变化大会”上，海运议题成为倍受关注的议题之一。国际海事组织（IMO）在大会期间专程安排以“船舶能效技术合作和能力建设”为主题的边会，并邀请联合国开发计划署（UNDP）、国际航运商会、芬兰和中国政府机构参加。

《巴黎协定》通过后，国际海运减排将在 IMO 平台这一主渠道下加速推进，适用于全球的海运减排机制将加快形成。

1 月 22 日，中国参加的 IMO 全球能效合作伙伴项目在中国召开首次会议，宣布在中国启动项目，并将组建由 10 家单位组成的国家工作组（原中远和中海两家集团也在其中）。通过这个平台，建立可持续、政产学研相结合的运行机制，加快推动海运业的履约能力和绿色发展能力建设。

8 月 4 日，IMO 推出由全球环境基金、UNDP 和 IMO 联合发起的全球海上能效伙伴项目（G10MEEP 项目），支持航运能效措施的引用和实施，减少行业温室气体排放，以促进全球绿色航运发展。此外，继新加坡海事港务管理局和海洋工程、科学与技术研究所

之后，国际港口协会成为 GloMEEP 项目第三个战略合作伙伴。国际港口协会将研发工具和材料与 GloMEEP 项目合作，协助 GloMEEP 项目的牵头试点国对港口空气污染物和温室气体排放定量化，帮助其制定低成本高效率地减少港口排放量的措施。

### 3 中国加大减排力度

业内人士表示，即便《巴黎协定》暂时与海运业没有直接关系，但是因为存在碳排放交易的趋势，海运企业若能省下碳排放指标，还能卖给其他企业以获得一定的货币补偿。目前，上海、天津、广州等城市相继成立碳排放交易所，因此，从根本上说，海运业一直与温室气体减排息息相关。

为了控制海运温室气体排放，中国交通运输部主管部门相继出台相关管理措施。

2008 年，交通运输部发布《公路水路交通节能中长期规划纲要》，以 2005 年为基期，力争到 2015 年，营运船舶单位运输周转量能耗下降 15% 左右，其中海运船舶和内河船舶分别下降 16% 和 14% 左右；力争到 2020 年，海运和内河营运船舶单位运输周转量能耗均下降 20% 左右。

去年 12 月：交通运输部印发《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案的通知》，旨在通过设立船舶大气污染物排放控制区，控制中国船舶硫氧化物、氮氧化物和颗粒物排放。根据方案，自今年 1 月 1 日开始，上述区域和港口将逐步把船舶的硫含量从现有的 3.5% 降至 0.5%，并进一步降至 0.1%。

此外，对于环保的管理体制，中国进行了大幅度调整。9 月 22 日，中央办公厅、国务院办公厅联合发布《关于省以下环保机构监测监察执法垂直管理制度改革试点工作的指导意见》（《指导意见》），改革试点目前涉及 12 个省份：河北、上海、山东、河南、江苏、福建、湖北、广东、重庆、陕西、青海、贵州，2018 年 6 月底前全国完成。某地方环保厅官员分析，《指导意见》扩大了省级环保部门的职权，削弱了市县环保部门的职权。与此同时，环保部正研究制定《国家环境质量监测事权上收方案》，考虑在“十三五”前 3 年内，将国家环境质量监测网络中的环境质量国控点监测事权，上收至中央政府。业内人士表示，环保权限上收，将加大中国环保的执行力度。 [返回](#)

### 如何解决港口调度面临的船型结构困境？

港口调度涉猎的领域相对较广，特别是在组织通航、装卸及口岸协同等方面，需要对气象学、运筹学、组织行为学、船舶学、工艺设计学、公共关系管理学等多个学科进行深入研究。否则，调度人员就会在日常工作中受阻，也阻碍其个人业务水准的持续提升。在本文中，笔者结合自身在通航业务领域多年来的切身体会，就港口调度路径中遭遇的船型结构困境及对应的解决策略进行深入探讨，并希望藉此在船舶靠港方面为业界同仁提供可以借鉴的行业经验。

#### 1 背景介绍

世界航运发展的速度在以中国为龙头的亚洲经济高速发展阶段得到了更大的提升，特别是近二十年，我们可以常常看到海上运输中港口和航运中中国主体的身影。在航运方面，中远、中海等航运企业在船舶拥有和经营数量、船队规模等方面都排在了世界航运企业实力榜前列。特别是港口，在近些年的吞吐量排行榜上，我们可以看到世界十大港口中中国港口占据七席。这些现象在不断印证中国已经步入世界海运大国，甚至是海运强国的行列。于此同时，国家也发布了加快海运发展的战略布局，特别是海上丝绸之路经济带的构想，以及国家层面配套的加强海运强国发展的指导意见。

在港口、航运业由大转强的过程中，一些特殊的事件更是促进了行业的规范和内涵式提升。港口航运业中，中远、中海的战略重组；宁波港、舟山港的重组等；黄石港因卡口系统不合格被闭关等事件，都传递了一个摆脱粗放增长、强化依法依规提质增效的集约化内涵式增长道路的信号。

但是，冰冻三尺非一日之寒。在大干快上阶段形成的诸多历史遗留问题在转型期也越来越影响港口经营。在港口调度方面也存在同样的问题。特别是在组织船舶靠港时遭遇的船型结构困境成为了当前一个较为突出的问题。

## 2 存在的主要困境

船型结构问题本身作为航运业与港口靠泊的矛盾问题，从发展的角度来讲，究其原因可能是由于行业标准的制定进度落后于行业发展的进度。这也是行业快速发展与配套体制机制自然形成的矛盾。那么在过去快速推进时期，出于支持经济快速发展，项目的快速发展往往仅仅依赖于实际的认证就可以快速推进。但随着依法治国、依规行政的深度推行，过去不是问题的问题变成了日渐突出的问题。港口调度路径中遭遇的船型结构困境即是其中较为突出的典例。

一是集装箱船舶。当前集装箱船设计船型尺度最大为20万吨级(175001-200000吨)，船长399米，船宽59米，型深30.3米，满载吃水16.0米，载箱量15501—18000TEU。而在实际运作中，已经出现如“中海环球”类超20万吨级船舶，船长400米，船宽58.6米，载箱量19100TEU。且按照造船订单披露，已经有载箱量24000TEU船舶在建造中。由此可以预见，我们在以后的实际操作中就会遇到船舶吨级和载箱量都远远超过原来设计的码头靠泊船型规定的情况。码头审批的法定靠泊船型结构与实际运作的船型结构不匹配，即我们前面提到的船型结构困境。这里主要体现在两个方面，一方面是当前靠泊安排上存在实际的法定合规性偏差，另一方面是在谋划新建泊位时定位偏差。这些新的情况给整个行业标准带来新的活力和冲击，迫切需要对原有相关规范进行修订。

二是散货船舶。那么集装箱船舶是在大型船舶的端口存在偏差性困境，由于社会性整体关注，解决起来也许存在一定空间。就大宗散货船而言，也存在类似问题，甚至该类问题更为突出。虽然在轰轰烈烈的中外航运与矿山的对抗与合作中逐步解决了超大型矿砂船进靠中国港口的难题，也在该类大型船运行了几年后，中国交通部发布了40万吨散货船船型尺度，并联合发改委发布了40万吨船靠泊布局方案，但目前该政策的适用仅限于文件中提到的几个港口。在中国港口界逐步解决巴西淡水河谷40万吨散货船靠泊问题并持续扩大覆盖面亟须提上日程。

但散货船舶船型结构困境不仅仅局限在端口的大船，在普通CAPE型船舶方面也存在较为突出的问题。据不完全统计，在10万吨级以上散货船中，15万吨级以下船舶占比20.34%，20万吨级船舶占比62.12%，25万吨级船舶占比8.91%，30万吨级及以上船舶占比8.64%。在实际调度运作中，历史上建造过一批15万吨级泊位，该泊位主要接靠15万吨级及以下CAPE型散货船，但在实操环节，根据船舶尺度及吃水的控制，实际也接靠了相当大一部分20万吨级船舶。特别是随着船舶大型化以后，按照原有规范，这类码头接靠的主力船型就变成了20万吨级。但在实际上，这类船舶准确地讲应该是类15万吨级，其主要船舶尺度与15万吨级极其类似，并且与20万吨级主尺度相差比较大，在20万吨级船舶中占比也非常高。由此，就造成了船型结构困境对实际生产的重大影响。

三是杂货船舶。在杂货船方面也存在船型结构与调度安排冲突的困境，主要体现在实际应用与标准设定上的偏差。按照行业标准杂货船设计船型尺度安排，杂货船最大吨级为4万吨级，可是，在实际运作中航运界早就使用散货船装载运输件杂货，且最大船舶已经达到7万吨级散货船乃至更大。而在对应的泊位建设中，最大的杂货泊位只有4万吨级。所以，实操中就不得不采取曲线救国的策略，而策略的采取与船型尺度安排、泊位吨级安排存在法律上的冲突，既影响海事安全监管，又影响港口生产调度组织。

## 3 困境关涉的焦点及解决建议

根据集装箱船、散货船、杂货船存在的船型结构与泊位靠泊等级冲突困境来看，焦点集中在两个方面：一是合法性问题。行业标准，特别是泊位审批建设吨级是法定的执行标准，凡是与设计船型不匹配的船型结构靠泊原则上均属违法，即使类15万吨级船

船从尺度上讲与 15 万吨级船舶基本相同，但毕竟是有差别，不符合法定条件。但实际操作经验告诉我们，它又是可以确保安全且可以大幅提高生产率的。那么，这样一种经过实践检验的符合生产实际的靠泊组合的合法性问题亟待解决。二是适配性问题。作为行业标准的制定方，或者作为船型设计应用方，双方在实际工作中处于不同位置，发展趋势的预测与实际的应用需求难免存在偏差或者利益纠葛，所以在某些方面存在适配性问题也就不足为奇。比如 12 万吨级船舶、15 万吨级船舶、20 万吨级船舶等，从它们运行的数量与尺度的设计不难看出，实际的需求与标准的设立存在偏差，这一点在特别是类 15 万吨级的 20 万吨级船舶上表现得尤为明显。根据实际的需求造就的这么一大批类 15 万吨级船舶与标准是不适配的，在 15 万吨级泊位面前是相冲突的。那么，怎样解决对应的泊位吨级的调度需求与船型结构适配性问题呢？我想，这还需要实事求是。尽管交通部也做了一些努力，特别是 2014 年《沿海码头靠泊管理规定》的出台，给类似码头提供了一种出路，但力度不够，没有解决一些关键问题。

面临这些困境，我们在实际操作中也采取了一些办法。一是沿着国家给的思路开展码头升级论证、减载靠泊，把原有 15 万吨级码头升级为 20 万吨级减载靠泊码头，升级之后仍存在的问题不再是载重吨，而是允许载重的货量。二是在确保安全的前提下，需求监管部门的单船支持。可是，从长远来看，这些临时措解决不了根本问题，特别是散货船舶、杂货船舶、集装箱船舶通用的问题。我们根据实际调度操作经验和团队的研究，给出以下几点建议：

一是建议行业标准研究部门从根本上对有关标准进行调整，解决部分符合实际的船型结构与泊位结构匹配的合法性问题，对散货船进行 15 万吨级、类 15 万吨级归类；对集装箱船对应划定 18000TEU 以上船舶吨级尺度；对杂货船明确散杂通用船舶以及更大需求船舶的尺度规范。

二是建议业主码头可以接洽行业安全主管部门帮助开展大量符合实际靠泊操作的课题安全论证工作，比如散货船装载杂货项目、类 15 万吨级船舶满载靠泊项目等，以规避安全风险。

三是建议港口企业、行业协会与行业标准研究组织加强泊位结构设计、船型结构设计、行业标准设计的沟通，形成长效的信息反馈机制，促进船、港、法的适配能力提升，并最终推动海运强国建设。[返回](#)

## 如何认识港口产能过剩

中国经济进入新常态后，业内不乏对港口产能过剩深表忧虑的声音。那么，港口产能是否过剩？

近期，业界有人提出，港口已成为继钢铁、水泥、玻璃行业等第四大产能过剩行业，且港口产能过剩的规模总量预计超越前三大产业产能过剩的总和。那么，中国港口业真的面临如此尴尬境地？

### 1 进入全面过剩时代？

中国经济进入新常态后，业内不乏对港口产能过剩深表忧虑的声音。那么，港口产能是否过剩？中国交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛非常客观地为业界分析了当前港口在产能方面所处的阶段和状态。他表示，中国经济进入新常态，几乎所有产业面临转型升级，港口亦不例外。但港口进入产能全面过剩时代的说法言过其实。不可否认，中国局部地区港口的确存在产能过剩的情况，身居其中的业内人士的担忧也并非空穴来风，但实属个别地区，无需过度恐慌。从整体讲，我国港口产能处于适度超前阶段，即适当的富余。

那么，判断港口产能是否存在过剩应基于哪些标准？首先，从定义层面去判断。不同于钢铁、玻璃等产业，交通设施具有公共基础设施性质，适当富余很有必要。举例讲，城市公路的通过能力设计必须留有一定储备空间，由于建设周期的存在，能力与需求不

可能及时匹配，如不留有空间，在遇到交通高峰或突发事件时问题难以有效解决。港口亦如此，在遇到季节性波动或突发事件时，需要适度超前的能力。经“十二五”发展建设，中国港口由过去的基本适应（即需求与能力比值 1:1）发展至适度超前（即需求与能力比值 1:1.1），当然一些地区存在比值更高的个例，但从整体上讲，尚未到严重过剩的状态。其次，从港口投资回报率层面去判断。2005 年至 2009 年，沿海港口平均每吨吞吐量增量投资额约 150 元/吨，根据最新统计数据，2009 年至 2014 年，约 160 元/吨。即近 5 年与前 5 年每吨吞吐量投资额增长率比值为 8.5%。由于全国经济进入新常态，这一数字在可接受范围。另外，从企业利润层面去判断。可以说，该方法能够非常直观地监测行业走势。2015 年主要沿海国有港口企业完成货物吞吐量 52.6 亿吨，占沿海港口货物总吞吐量的 65%；完成集装箱吞吐量 1.55 亿 TEU，占沿海集装箱总吞吐量的 82%；全国 42 家国有港口企业总资产达 1 万亿元，2015 年合计实现净利润 238 亿元。以青岛港为例，2015 年全年净利润为 19.05 亿元，同期增长 20.07%，青岛港发布 2016 年第二季度财报，净利润 12.5 亿，同比增长 11.64%。广州港也即将上市。可以说，港口给经济社会发展带来了重要支撑，这里要说明的是，港口企业并非暴利产业，而是作为服务型产业，其盈利也处于合理利润区间。虽然对未来港口的发展预判是下滑，整体来讲，尚属适度超前阶段。

与宁涛持有相似观点的还有上海国际航运研究中心港口发展研究中心研究员谢文卿。他认为，业界一些声音所指的产能过剩，多指结构性产能过剩。从货种和地域上讲，由于市场需求问题，矿石与煤炭在下降过程中，所以散货码头利用率逐渐下降。而地域方面，长三角地区，如上海、宁波、舟山，江海联运能力强、货运量大，并没有明显的产能过剩。但相对而言，北方码头的能力要比实际运量超过很多。

## 2 转型发展迫在眉睫

港口行业的结构性产能过剩，直接导致了南北方港口表现的差异，即南方港口利润率水平相对比较高，富余比值低，而北方港口相对来说表现则要逊色一些。为什么会出现这种现象呢？

改革开放初期，中国港口基础设施严重不足，硬件设施是发展短板。因此，在改革开放后很长一段时期，通过港口建设吸引产业转移的思路都是有效的。港口能力的快速提升，为产业向中国沿海转移创造了有利条件。到 2008 年，随着金融危机的爆发，需求增速放缓，加之中国劳动力红利、土地红利、环境的脆弱性，以及生态保护成本增加后，靠投资硬件基础设施吸引产业的做法开始行不通，这是港口产业发展的分水岭，港口发展进入分化阶段。一些港口在产业竞争中摸索出了转型升级的路子，即更多关注如何提高效益，做好服务，进一步发展好港口的服务功能。而另一些港口沿袭过去通过大规模港口建设吸引产业的思路，导致了一些问题的发生，出现了过剩的苗头。宁涛表示，对于未来港口的发展，不论是南方还是北方，如果还是按照以前“大干快上”的建设节奏，那么一定会出问题。在新常态下一定要有新的应对策略。

2016 年 8 月，交通运输部召开做强做优做大国有港口企业座谈会，要求加快港口转型升级。显然，在港口产业积极推进供给侧结构性改革，推进港航企业兼并重组，从更高层面统筹建设，以防恶性竞争与超前建设的频繁发生迫在眉睫。其实，港口行业也已经意识到了这个问题，并开始有所行动。如浙江省海港投资运营集团有限公司（浙江海港集团）吸收宁波舟山港集团，控制其 100% 股权，宁波舟山港上升成为浙江省层面的港航资源配置者。唐山港集团与天津港集团合作，合资组建唐山集装箱码头有限公司等。同时，港口行业也意识到，在做好“装卸”工作的同时，增值服务是未来发展的重点，包括对于客户的精致服务、港口与内陆腹地的物流衔接、港口的互联互通等，在服务国家重大战略中发挥带动作用，进一步增强港口对城市和腹地的带动和辐射作用。上海港近期提出的建设智慧型港口便是港口未来发展的一个方向，这也是港口在创新发展中发挥带动作用，推进绿色发展，加快建设智慧港口的代表。当然，许多港口也已经开始在

服务意识方面逐步增强。以盐田港为例，近年来，盐田港以服务为价值核心的成功案例可圈可点。盐田港的装卸费高于相邻港口，还能保持货源稳定。究其原因，则是盐田港真正做到了直接且稳定地服务客户。未来，随着消费及产业升级，货值越来越高，所要求的物流服务也将更精确，不仅门到门，时间更精准，对于货物的保存完好程度也会越来越高。未来港口拼的是服务，是海上网络搭建的完善度，是从中国的沿海港口向内陆延伸的效率。

北方大连港的产能情况曾让许多业内人士感到忧虑。大连港一度被辽宁寄予了很高期望。2008年金融危机发生后，伴随经济下滑，加之本地产业粗放发展，问题逐渐显现，且在相当长一段时间内未能得到改善。“一带一路”战略的实施给大连港带来了转型契机，当前，大连港正积极地谋划“走出去”，通过与招商局“捆绑”的形式，与吉布提港务公司共同签署了三方在吉布提共和国境内联合开发港口及相关物流领域项目的合作备忘录，在吉布提多哈雷多功能码头项目、吉布提有关港口操作及培训、滚装码头操作IT系统与铁路运营方面，以及港口相关业务、市场、商务领域开展研究与合作，意在提高利润，弥补东北需求不足的问题。可见，利用好资源优势，与经验丰富的国际企业一起“走出去”也是当前港口寻求转型的思考重点之一。除此之外，港口与货主捆绑“走出去”也是可行之路。烟台港集团与山东魏桥集团、新加坡韦立集团、几内亚博凯矿业投资4.7亿人民币在几内亚合作建设码头，全力打造全程国际物流链条，通过稳定铝矾土货源保证烟台港中国进口铝矾土第一港地位。同时，港口与一些大型建设企业捆绑“走出去”也能够带动港口发展。如中国电力建设集团曾承建柬埔寨、安哥拉等多处码头项目，项目建设期间也会寻找中国港口提供技术支持，进行资源优势互补。可见，港口发展不能仅拘泥于自身码头，寻求国际发展也是转型的突破口。

### 3 新常态要有新策略

当前，经济进入新常态后，除了港口自身所面临的一些问题外，其发展所依托的航运业也正面临着前所未有的严酷环境，正如国际信用评级机构穆迪（Moody）警告说，经济增长放缓，出口竞争力恶化，班轮盈利能力弱化缩小了中国港口运营商的评级空间。其高级分析师Osbert Tang表示，虽然未来三年可控的资本支出计划将在一定程度上减轻财务压力，班轮盈利能力微弱，港口运营商无法提高港务费。此外，中国外贸出口增长放缓，集装箱船运量逐渐下降，会给像上海和深圳这样以出口为导向的港口造成影响。同时，港口为配合航运公司船舶大型化与联盟化的发展，努力争当枢纽港，纷纷建设大泊位，但随着需求不足等问题的出现，港口发展面临新的挑战。对此，宁涛提出了“三个理性对待”与“四个管理强化”等建议。

对于港口未来的发展，宁涛认为，一是要理性对待港口的发展节奏，避免过度竞争。港口为中国经济的突飞猛进奠定了一定的基础，各个港口通过竞争降低了交易费用，吸引了新产业，可以说是一个好的经验。但目前局部地区的产能过剩一定程度上表明了该地陷入了过度竞争，导致了许多资源无法进行最优配置。所以我们看到当前各地也在开展整合来应对不必要的竞争。根据研究，中国经济进入新常态后，可以肯定的是总需求在数量增速上呈现放缓趋势，所以呼吁决策者理性对待。二是要理性对待吞吐量。吞吐量非常重要，因为吞吐量在很大程度上还是港口发展的代表，是经济发展的代表，有了一定体量的吞吐量才能丰富航线。吞吐量的必要保证是以上提及的增值产品的基础和核心，没有吞吐量就没有增值服务的空间，但不应过分强调。根据数据研究得出，对比历史与现在吞吐量所带来的效益得出，每单位吞吐量所能带来的边际效益是递减的，即新增吞吐量对经济直接效益的带动不是特别明显。所以建议，新常态下的转型升级要求港口寻求更精细化的服务，例如软环境开发、集疏运的搭建以及腹地服务功能等。另外，想要达到港口的多元化发展，港口装卸是基本功，将老本行做到极致，才能做到 $1+1>2$ 。三是要理性对待过剩与竞争的关系。对于港口而言，过去硬件不足的时候，服务并非尽善尽美，竞争能够完善短板，而竞争的产生也一定源于一定的过剩，需要注意的是保证

适度的竞争。市场经济就是过剩经济。对于一个成熟的市场来讲，产能永远是略微富余或过剩，这种过剩能够让市场低效率的产能淘汰，是市场一种正常的新陈代谢。

对于未来港口的管理，宁涛认为，一是将港口规划法律化。根据港口法，港口总规划由政府制定，在经济高速发展时期，规划的不断调整是正确的。当前经济进入新常态，规划应随之稳定。但目前问题是，规划会随政府任期出现调整变化，所以建议依靠法律手段去实现规划的稳定性。二是将准入精细化。在区域范围内，码头利用率不达到一定的标准，不启用新码头的审批，在建设节奏上进行掌控。过去岸线的审批是基于对未来预测的一种准入。由于当时港口码头资源严重短缺，怎样建设都不足够。新常态下，发展脚步放缓，预测方式需改变。这方面，香港的做法值得学习。三是事中监管的信息化。通过事中监管信息化积累“大数据”，为规划科学化、准入精细化提供必要的决策基础。四是岸线使用有偿化。采取恰当方式推动岸线有偿使用，有助于促进低效岸线的退出或高效对低效资源的有效整合。如针对岸线资源有偿使用费收取采取累退制，即岸线资源利用率越高，单位岸线资源使用费率越低，采用此种方式，用经济的手段促使岸线资源低效利用者退出或寻求高效利用者的整合，实现岸线资源的有效利用。通过规划的法律化、准入的精细化、事中监管的信息化和岸线的有偿使用共同促进港口基础设施的有效利用以及港、产、城的和谐发展。[返回](#)

公众微信“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

**中国海洋运输情报网**

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

http: // [www.chinashippinginfo.net](http://www.chinashippinginfo.net) E-mail: [tong@sisi-smu.org](mailto:tong@sisi-smu.org)

欢迎订阅