

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 10 月 19 日 (第 1620 期)

◆ 四季度中国经济景气指数可能再次下探	1
◆ 经济 L 型拐点悄然走近 多个宏观数据向好	4
◆ 太平洋航运：市场最坏时间已过	7
◆ 中海集运募资增强租赁业务能力	8
◆ 江苏造船业负重前行	9
◆ 厦门港务七大举措创新港口经营模式	11
◆ 内河水运之浙江模式	12

四季度中国经济景气指数可能再次下探

2012 年二季度以来，我国进入“新常态”，经济增长速度呈现出阶段性企稳态势。同时，以 CPI 为代表的物价波动也明显趋缓，物价上涨率处于 2.5% 以内的温和范围。2016 年我国经济发展所面临的内、外部环境依然复杂，世界经济虽已呈现出回暖迹象，但步履维艰。国民经济处于潜在增长率下移、结构调整和深层次改革的叠加阶段，结构性矛盾突出，经济运行存在着特有的复杂性和不确定性，仍然存在较大的下行压力。

1 下半年我国经济景气指数或双双下探

为了尽可能保持对总体经济景气分析结果的连续性和可比性，我们选用的一致景气指标和滞后指标组与以往相同，6 个一致合成指标分别是：工业增加值、发电量、累计固定资产投资（不含农户）、出口总额、狭义货币 M1 和财政收入；先行合成指标为：粗钢产量、汽车产量、固定资产投资本年施工项目计划总投资、金融机构各项贷款和产成品库存（逆转）。各景气指标均为同比增长率序列，经季节调整并消除不规则因素。利用美国全国经济研究所（NBER）方法，分别建立了一致、先行合成指数（各指数均以 2000 年平均值为 100）。

根据一致合成指数所反映的宏观经济总体走势和经济周期转折点的测定结果，2010 年-2013 年，我国经济景气出现了一定程度的起落，2013 年 9 月，我国经济周期步入新一轮下降通道，此次下降周期持续 2 年时间。2015 年 9 月，一致合成指数止跌企稳并连续回升，至 2016 年 6 月已经回升 9 个月。先行合成指数在前一个周期的先行期为 6 个月，峰出现在 2013 年 2 月，近期的最低点出现在 2015 年 6 月。2016 年 6 月，一致指数继续保持上升态势，先行指数虽然并未出现最高点，但是数值已基本持平。

一致合成指数的 6 个构成指标中，发电量、M1、出口总额和工业增加值增速季节调整后处于上升走势，财政收入和固定资产投资完成额增速季节调整后下降，构成指标四升两降，一致合成指数的上升动力还是比较明显。

先行指数的 5 个构成指标有 3 个已经开始下降，即汽车产量、固定资产投资本年施工项目计划总投资和金融机构各项贷款。6 月份保持上升的两个指标中，产成品库存属于逆转指标，企业的去库存过程给先行合成指数带来持续上涨动力。但是进入 2016 年以后，企业去库存速度明显减缓，6 月份虽然库存保持负增长，但增速已经低于 5 月份，预计未来产成品库存增速可能反弹回升，给先行指数带来下降压力；汽车产量增速季节

调整后也保持了上升的态势，从月度增速看，2016年前5个月汽车产量增速持续回落，6月份大幅反弹，带动季节调整后的增速回调，汽车产量这种大幅回升的态势是否能够保持很难预料。从构成指标看，未来先行合成指数的5个构成指标可能出现全面下降的态势，带动先行合成指数在下半年结束持续上升的走势掉头向下。

根据以上合成指数和构成指标的分析结果预测，先行合成指数的峰可能出现在2016年6月份，率先进入2010年历史高位后的第三个下行周期，先行指数的先行期约3个月，因此预计三季度我国一致合成指数仍将保持上升，但四季度开始我国经济景气可能再次下探。

2 监测预警信号系统显示我国经济呈现出一定程度的冷热不均

由10个预警指标构成的“宏观经济监测预警信号系统”，能够对各预警指标的警情和当前经济的总体景气状况以及变动趋势做进一步的考查和判断。考虑到我国经济已经进入潜在经济增长率下移和结构转型的新阶段，结合对预警指标变化情况的统计分析和发展趋势判断，我们以“十二五”期间的数据为基础，对全部预警指标在不同景气区间的预警界限进行了调整，以便更准确地反映“新常态”下经济景气的变动情况。

金融危机爆发后，我国综合警情指数出现了快速下滑，并进入了趋冷的浅蓝灯区，在刺激性政策的拉动下，综合警情指数仅在趋冷区间停留一个月就返回绿灯区，并快速通过趋热的黄灯区进入了过热的红灯区，从2010年开始，我国综合警情指数进入了下行长周期阶段，指数数值平稳下行，2010年3月达到历史高点后，迅速回落至黄灯区，在2010年9月至2011年5月，综合警情指数出现了短期小幅度反弹，此后确认长期下行走势，2011年6月-2011年11月在黄灯区运行，2011年12月-2014年10月在绿灯区内运行，2014年11月，综合警情指数再次进入趋冷的浅蓝灯区，此后在浅蓝灯区上沿和绿灯区下沿波动运行，从2016年2月开始，综合警情指数再次回到了正常运行的绿灯区内，并且呈现平稳回升的势头。

从宏观经济监测预警信号系统构成指标的走势看，10个构成指标中，M1增速处于过热的红灯区，CPI、金融机构各项贷款、国家财政收入、社会消费品零售总额、工业企业增加值和工业企业主营业务收入增速处于正常的绿灯区，发电量和固定资产投资完成额增速处于趋冷的浅蓝灯区，进出口总额增速均处于过冷的深蓝灯区。构成宏观经济监测预警信号系统的10个指标，涵盖了宏观经济的主要领域，从月度监测预警信号图可以发现，代表实体经济的发电量、投资、进出口等领域的指标呈现出趋冷的走势，而代表虚拟经济的各项贷款和货币供应量却正常运行甚至出现了过热的苗头，说明当前我国宏观经济的呈现了一定的冷热不均。

3 当前我国宏观经济景气运行新特点

随着我国经济进入“新常态”，潜在增长率下移、结构调整和深层次改革叠加，结构性矛盾突出，经济运行存在着特有的复杂性和不确定性，导致我国经济景气运行呈现出与以往不同的新特点。

3.1 经济景气出现下降

2008年世界金融危机爆发后，在扩张政策刺激下，我国经济景气指数在2010年出现了1996年以来的历史高点。从一致合成指数（实线）和先行合成指数（虚线）图看，我国经济景气指数的波动可以将2010年的峰作为一个分水岭，在2010年之前，我国经济景气波动的峰是逐渐上升的，与之对应的是我国经济增速的不断提高，这个阶段可以理解为我国经济增长红利的释放带来的经济持续高速增长；2010年以后，按照峰-峰对应，我国经济景气可以分为两个短周期，这两个周期的峰依次降低，而谷则不断下探，2015年9月的谷底已经是1996年我国经济景气指数的最低点。如果按照长周期划分，我国2010年以来的景气波动都可以视为一个长下降周期，2013年和2015年的景气震荡都是下行周期中的阶段性波动，经济运行呈下降走势。

3.2 经济指标走势出现背离

纵观 1996 年以来我国的经济景气波动，与我国的 GDP 增速基本保持一致变动，但是从 2015 年 9 月至今一致指数持续增长，而我国 GDP 则缓慢回落，经济景气的波动似乎与 GDP 的增长出现了背离。作为基准指标，工业企业增加值的走势与 GDP 增速基本保持一致，但其他指标的背离导致了经济景气指数与宏观经济波动出现了不一致性。

观察 2013 年一致合成指数构成指标走势（季节调整后）图可以发现，一致合成指数的构成指标在 2015 年 9 月之后的走势出现了背离，M1 和出口额增速出现了快速拉升，财政收入和发电量自 2016 年初触底缓慢回升，固定资产投资和工业企业增加值基本保持平稳运行。M1 增速的提高主要是受到扩张性政策的影响，而出口增速的反弹一方面得益于国际环境的改善，另一方面本轮出口的触底反弹也是前面一个长达一年半时间的长期调整后的恢复增长。因此，M1 和出口增速的快速拉升是带动一致合成指数反弹的主要动力。

合成指数构成指标的这种背离与上图显示的我国经济冷热不均现象相呼应。伴随着我国经济增长速度放缓，潜在增长率下降，我国实体经济指标的增长速度必然下降，作为经济景气系统基准指标的工业增加值从最高的 20% 的增长速度下滑到 6% 左右，其他实体经济指标也出现了不同程度的回落。

但是与实体经济不同，虚拟经济受到潜在增长率下滑的影响相对较小，并且在经济下滑阶段，虚拟经济指标包含的政策性往往更强，因此在扩张性政策的刺激下，经济下滑阶段虚拟经济指标往往会出现逆周期上涨的现象，虚拟经济和实体经济就会出现背离。但是纵观 1996 年我国经济景气的一致合成指数和先行合成指数走势看，实体经济与虚拟经济的这种背离不会持续很长时间，一般在宏观调控政策效应的时滞内，实体经济都会出现反弹，保持与虚拟经济的一致走势，但本轮实体经济与虚拟经济之间的背离持续了整个下行短周期。

究其原因，一方面，是我国实体经济与虚拟经济之间的传导不畅，更主要的原因，在经济新常态下，我国潜在增长率也在逐渐下滑，在此背景下，即使实行刺激政策并不会带来实体经济的快速反弹，只会导致实体经济与虚拟经济出现背离。

3.3 物价基本保持稳定

2010 年高位回落后，CPI 一直在绿灯区内平稳运行。近两年，消费需求平稳发展，投资需求相对低迷，造成社会总需求处于较低水平。农产品与最终消费的工业制成品供给较充分，金融危机期间大规模刺激导致产能过剩，在当前投资需求相对不足的情况下造成了工业制成品价格的长期低迷。但是，政府采取的微刺激政策对固定资产的投资需求起到一定的托底作用，导致上游产品价格不会大幅下降。

综合这几方面的原因，形成了物价自 2012 年 9 月份开始在一个相对窄幅的位置上下小幅震荡，没有出现以前较大幅度的上下波动。随着我国经济的发展，民众已有较多的积蓄，国内需求较亚洲金融危机时期已经有了长足的发展，因此，社会总需求并不会因为企业盈利的受限而出现太多的降低，而总需求的稳固又会促进企业更快的走出供大于求的局面。可以预测 CPI 仍将保持稳定波动，但内需的增强使 CPI 不会出现亚洲金融危机期间的负增长。

3.4 收入类指标基本稳定

中国经济景气监测预警系统中包含了社会消费品零售总额、财政收入和工业企业主营业务收入等三种收入指标，从指标走势上看，这三种指标基本稳定运行。消费品零售总额一直在绿灯区内运行，说明新常态下社会消费品零售总额增速相对平稳，消费对经济增长的贡献稳步上升，超过投资成为经济增长第一动力。

2016 年以来，全国财政收入增长的波动幅度较以前明显减小，增长速度在 7.4%-7.7% 之间波动，4 月份受到房地产影响，当月出现了 14.4% 的高速增长，而 6 月份则是受全面推行营改增试点后中央与地方增值税收入划分办法调整影响，仅增长了 1.7%，但总体来看，今年以来我国财政收入处于平稳增长；以往经济周期波动中，工业企业效益指标

总体呈高弹性特征，即增长速度越高，效益越好；增速回落，效益类指标往往降幅更大，但是本轮工业增加值增速虽然逐步放缓，工业企业效益类指标基本稳定，2016年以来工业企业主营业务收入增速稳步提高，表明市场主体逐步适应新常态，盈利模式开始发生转变。

4 采取有效措施增强经济增长内生动力

4.1 继续积极推进供给侧改革

根据测算，2016-2020年，我国潜在经济增长率分别为6.91%、6.73%、6.61%、6.72%和6.67%，平均为6.73%。与“十二五”期间相比，“十三五”的平均增速回落1.45个百分点，保持在6.7%左右的中高速水平上。在此背景下，我们必须继续积极推进供给侧改革，适当提高对经济增速短期放缓的容忍度，加快启动债务的战略性重组，增强市场配置资源功能、市场主体活力和经济增长内生动力。

要加快推进财税、金融、社会保障等重要基础领域改革，形成支撑供给侧改革的体制环境。加快国有企业改革，切实从管企业为主转向管资本为主，有效提高国有资本流动性，下决心处置僵尸企业，加快破产清算程序，为实质性去产能创造条件。打破既有利益格局，清除推进结构性改革的各种障碍，同时构建过剩产能市场化退出机制和利益补偿机制。

4.2 应该保持宏观经济政策适度宽松，扩大总需求

2008年金融危机以来，除了2010年和2011年，增长率缺口一直为负，说明我国经济一直在潜在增长速度以下运行，有效需求不足一直是宏观经济运行面临的突出矛盾。因此，应该保持宏观经济政策适度宽松，更好地将稳定和扩大需求与推进供给侧结构改革结合起来。

积极的财政政策要侧重结构性调整。扩大赤字规模，中央财政适度加大在重大项目建设和社会公共服务方面的支出比例。优化财政支出结构，重点支持民生、创新、绿色发展等领域。进一步完善营改增后增值税抵扣政策，避免行业税负不降反增。分类处理地方投融资平台和地方债务置换，并纳入政府预算管理。加强地方政府债务约限额管理，控制债务规模，建立债务风险化解和应急机制。稳健货币政策要适度灵活。下半年可以在适当时机降低法定存款准备金率，确保流动性供给适度和平稳。加强债券市场监管，及时对冲违约风险上升对市场流动性的冲击。加强宏观审慎管理，提高金融风险防范能力。加强国际协调，完善对跨境资金流动的审慎监管。

4.3 加大金融对实体经济的支持力度

目前我国经济冷热不均态势较为明显，一方面，金融数据明显好转，增速甚至出现局部新高，另一方面实体经济的工业、投资等领域增长仍然较为缓慢。我国金融支持实体经济的渠道仍不够通畅，企业贷款难度大。因房地产价格上升过快，部分城市推出新的房地产限购政策，由房地产市场带动的实体经济回暖正面临回落的风险。

因此要进一步加大金融对实际经济的支持力度，坚持“有保有控”信贷政策，不搞一刀切，综合运用收回再贷、续贷展期、资产转换等手段帮助企业转贷应急，研究制定化解担保权风险的政策措施。

创新金融服务手段，落实银行业金融机构开发自主品牌、商标专用权等企业无形资产质押贷款业务，进一步扩大应收账款质押融资规模，建立应收账款交易机制。适当放宽融资担保条件，加大中长期贷款的比例，安排财政资金引导担保机构加强对小微企业融资担保的支持。[返回](#)

经济L型拐点悄然走近 多个宏观数据向好

中国经济可能比过去任何时候都更接近“L型拐点”。

国务院总理李克强11日在澳门出席中国-葡语国家经贸合作论坛第五届部长级会议时表示，进入第三季度，中国经济运行好于预期。

三天后，国家统计局公布的 9 月份全国居民消费价格指数（CPI）和工业生产者出厂价格指数（PPI）印证了总理的说法。

特别是 PPI，以同比上涨 0.1% 终结了连续 54 个月以来的下降态势，2012 年 3 月以来首度转正。

国务院国资委研究中心研究员胡迟表示，PPI 转正一方面是由于供给侧结构性改革取得的成效初步显现，另一方面是下半年一些大型项目落地带动了需求的增长，促使经济数据有了更为积极的好转。

国家统计局计划于后天（10 月 19 日）公布今年前三季度经济数据，目前多数机构预计前三季度经济增速为 6.7%，与二季度一致。一些经济学家近期也在不同场合表示，中国全年达到 6.5% 以上的经济增速完全可能。

1 供给侧改革见效

PPI 54 个月以来首度转正其实早有征兆。

国家统计局城市司高级统计师余秋梅在解读 9 月份 CPI、PPI 数据时表示，今年以来，在稳增长、去产能、去库存政策作用下，国内工业行业供需矛盾有所缓解，重点行业库存、销量均出现向好态势，加之国际市场原油、铁矿石、有色金属等大宗商品行情有所好转，国内工业品价格持续回升。

钢铁及煤炭去产能发挥的作用十分突出。国家发改委新闻发言人赵辰昕 10 月 13 日表示，截至 9 月底，钢铁、煤炭两个行业退出产能均已完成全年目标任务量的 80% 以上。

在这样的大背景下，相关企业的经营状况大幅改善。以钢铁行业为例，鞍钢股份（000898，股吧）（000898.SZ）2016 年半年报显示，受益于钢材价格上涨，以及集团通过降低采购成本，降低生产成本，1~6 月归属于上市公司股东的净利润为 3 亿元，同比增长 93.55%；江西的方大萍钢经过一年的降本攻坚，8 月份的利税总额达 2.9 亿元，同比增长 177.8%。

“供给侧改革的成效已经逐渐显现。”胡迟表示，去产能、调结构、产业转型都取得了一定效果，减少了无效供给，“需求端翘起来，也反映了市场对供给侧改革的乐观预期，市场对改革仍抱有很高的期望。”

万博新经济研究院院长助理刘哲表示，作为投资的领先指标，PPI 持续改善并如期转正，对于企业家的信心和投资动力都有很好的提振作用，同时表明投资有望触底企稳。

北京大学新结构经济学研究中心主任林毅夫 10 月 16 日在“复旦首席经济学家论坛”上表示，一旦可以保持适度的投资增长，就能够创造就业，增加家庭收入，进而使得消费保持一个比较正常的增长，“在这种状况下，我想实现‘十三五’规划所提出的 6.5% 以上的增长，只要我们政策到位，是完全有可能的。”

2 不少经济数据向好

显示经济向好的数据并不止于 PPI。

与 PPI 同日公布的 9 月份 CPI 同比上涨 1.9%，环比上涨 0.7%。虽然同比涨幅已连续第 4 个月处于“1 时代”，但比 8 月扩大 0.6 个百分点。

刘哲表示，受食品和能源价格企稳的影响，CPI 结束了上季度的下行趋势，开始回升。剔除食品和能源等供给主导的影响因素，今年核心 CPI 一直呈现波动向上的趋势，9 月环比上升 0.1 个百分点，是今年以来的次高点。作为消费的领先指标，说明消费已经企稳，并且消费升级对于中国经济的带动作用已经开始显现。

国家统计局 10 月初公布的数据显示，9 月中国制造业采购经理指数（PMI）较 8 月持平为 50.4，制造业保持平稳。官方制造业 PMI 在 8 月强劲反弹至荣枯线 50 以上之后，9 月稳定在 50.4。前三季度制造业月均 PMI 达 50.2，高于二季度的 50.1，且为近 7 个季度以来的峰值。

国家统计局服务业调查中心高级统计师赵庆河表示，制造业生产和需求增长平稳，有阶段性趋稳的迹象，高技术制造业和装备制造业继续保持较快增长。

铁路部门的数据则显示，今年9月23日~25日，全路连续3天装车达到13万车以上，创今年以来最高水平。根据交通部公布的数据，今年前三季度全社会货运量增速回升，铁路月度货运量增速两年多来首次由负转正，高速公路货运量增长加快，快递业务量增速超过50%。

最近的就业数据也不错。李克强10月11日在澳门透露，9月份31个大城市城镇调查失业率低于5%，为近年来首次。

李克强还表示，这些年，中国经济之所以能够顶住内外压力，实现稳中有进、稳中提质，不是靠“大水漫灌”的强刺激，而是依靠改革开放、积极创新宏观调控方式、加快新旧发展动能接续转换的结果。因此，中国经济发展潜力、优势、回旋余地广阔，完全有能力保持中高速增长、迈向中高端水平。

积极数据之下，三季度经济企稳概率越来越大。多位经济学者及金融机构均预计，受财政政策、楼市炽热及外部需求较预期好等支持，三季度GDP将维持在6.7%左右。渣打银行发布的最新报告甚至预计，中国三季度GDP增长将由二季度的6.7%升至6.8%。

3 为企业去杠杆创造条件

在去产能取得不错效果后，降杠杆或成下一阶段主要任务。

复旦经济学院院长张军在“复旦首席经济学家论坛”上表示，在威胁中国中长期增长前景的挑战中，巨额的债务存量首当其冲。

国际货币基金组织（IMF）第一副总裁利普顿此前也强调了其对于中企债务的担忧：“中企债务约占GDP的145%（2010年不足100%），显著高于国际平均水平。”

同济大学经济学与金融学教授、去年新晋的孙冶方经济科学奖得主钟宁桦近期表示，我国国有银行的放贷偏好或许是其背后主要的原因——在央行释放流动性后，国有银行为了规避风险，将资金源源不断地贷给了大型、国有企业，以及外部融资约束最小的上市公司；反之，大部分企业并没有受惠于当下的货币政策。

钟宁桦表示，若要解决问题，必须果断地在低效的地方去杠杆。为此，需要持续推进国有企业改革，“关停并转”。

中国人民银行副行长范一飞10日表示，为了积极稳妥实现降杠杆的目标，货币政策将松紧适度，要更加精准地把握货币信贷调控力度和节奏。

关于降杠杆和债转股会怎样影响货币信贷和社会融资规模，范一飞认为，在降杠杆过程中，由于企业兼并重组、实施市场化债转股，包括银行业加大不良资产处理力度等，这些都可能会减少存量信贷和社会融资规模，出现信贷和社会融资规模增速下降并低于预期的情况。

“我们也需要进一步完善社会融资规模统计，以更准确地反映总量和结构上的变化。”范一飞说，由于债务结构优化、存量资产盘活，会提高金融资源的利用效率、加快货币流通速度，实际上相对慢一些的货币信贷和社会融资规模增速，也能够满足实体经济的融资需求。

李克强则在上述部长级会议上表示，我们面临的杠杆率问题主要是非金融类企业杠杆率较高，这与中国资本市场发展时间短、还不成熟，居民储蓄倾向较强、居民储蓄率达50%以上，以及以银行为主的融资结构等密切相关。而且中国债务是以内债为主，外债占比小，触发债务风险的可能性也较小。

李克强表示，中国货币政策是稳健的，流动性保持合理充裕。商业银行资本充足率和拨备覆盖率比较高，虽然不良资产有所上升，但远低于世界平均水平，而且风险弥补和损失吸收能力较强。

在目前经济短期企稳、不少企业有降杠杆需求的背景下，我国货币政策进一步发力的可能性下降。不少分析认为，年内降准的概率仍然存在，但降息的概率总体已经不大。

[返回](#)

太平洋航运：市场最坏时间已过

10月6日，于香港上市的全球最大的小灵便型散货船船东太平洋航运（02343.HK）发布公告，揭示三季度该企业及市场相关交易活动。

1 日租金大幅增长

太平洋航运表示，三季度，小灵便型及超灵便型干散货船现货市场日均租金净值分别为5500美元和6710美元；受货运量增加及自2月起市场运价低位拉升，日均租金季环比分别增长21%和22%，但同比分别下跌8%和20%，显示货运市况仍不景气。

三季度，太平洋航运小灵便型及超灵便型干散货船日均收入分别为7040美元和7360美元；前三季度日均收入分别增至6400美元和6430美元，较现货指数分别增长44%和21%。

主要货物方面，前三季度，中国干散货进口量同比增长6.5%。其中，铁矿石和煤炭增长显著（后者主要因减少煤炭生产）；木材货运量平稳增长；钢材出口量继6月份达到历史高位后，于三季度回软。

国际运输方面，继南美农业出口上半年表现强劲后，美国粮食出口量三季度表现出季节性活跃，尤其是大豆及玉米的出口。

太平洋航运首席执行官 Mats Berglund 表示，审视三季度的表现后，表明市场最坏的时间已经过去，业务表现改善可期。他指出，干散货运输市场自2月开始低位回升，货运量、运费双双上升，企业要耐心等待业务复苏。

2 市场仍具挑战

克拉克森预计年初至今的干散货船整体需求量同比增长约1.5%，全年增长约1.8%。三季度5年船龄的二手小灵便型干散货船价格增至1050万美元，较二季度的市场低位上升13%。但克拉克森预计新造船价格维持1950万美元，新造船价格与二手船价格间的显著差距将继续打击新造船订单量，因此三季度订单量可谓微不足道。

太平洋航运表示，上半年市况极为疲弱，供应方面的自然修复有助于减除市场过剩运力，但报废量于三季度减少，因而预计干散货船船队运力明年仍将实现净增长。《压载水管理公约》将于明年9月生效，这将增加船东对船龄较高、表现较弱的干散货船报废的压力，从而缓解运力供应过剩。

专注干散货运输业务的同时，太平洋航运开始逐渐退出一些先期进入的行业，如滚装船、拖轮等业务。去年，太平洋航运退出滚装船及大部分拖轮业务，获现金1.4亿美元，净亏损1850万美元，较2014年同期2.85亿美元的亏损，减亏94%。太平洋航运表示，截至6月底，拖轮资产的账面净值约为1800万美元，其后将就余下的拖轮资产达成出售协议，预计交易完成后，可产生约300万美元现金款，但同时将录得账面亏损约200万美元。所有余下拖轮资产均没有任何抵押，所以资产出售将为太平洋航运带来现金贡献。



展望未来，太平洋航运认为干散货运输市场仍具挑战性，市场平均租金处于亏损水平，市场须增加报废量来平衡供求关系。太平洋航运正努力采取措施进一步降低成本，利用规模效益及在不影响干散货船安全及保养的情况下，降低干散货船日常营运开支。明年上半年，太平洋航运香港总部将迁出香港中央商业区，此举将大幅节省开支。此外，年底太平洋航运将在里约热内卢设立办事处，这将有助于增加其货运量，维护其位于南美东岸的众多客户。[返回](#)

中海集运募资增强租赁业务能力

10月11日，中海集运（601866.SH；02866.HK）发布非公开定增预案，拟以不低于3.66元/股的价格，向包括控股股东中国海运在内的不超过10名特定对象非公开发行不超过32.79亿股，募集资金总额不超过120亿元，拟用于增资中远海运租赁、增资佛罗伦、偿还到期企业债券和补充流动资金（见表），其中中国海运承诺拟用于认购此次非公开发行A股股票的金额不低于50亿元且不超过70亿元。

中海集运募集资金使用计划 单位：亿元		
项目名称	项目投资总额	拟投入募集资金
增资中远海运租赁	60	60
增资佛罗伦	24	24
偿还到期企业债券	18	18
补充流动资金	18	18
合计	120	120
来源：中海集运		

1 拓展融租业务布局

本次募集资金中，中海集运拟投入募集资金60亿元用于增资中远海运租赁进一步拓展融资租赁业务布局，新增投资融资租赁资产并重点开拓医疗、能源、教育和创新领域，旨在进一步扩大中远海运租赁融资租赁业务经营规模，促进非航租赁业务发展。根

据中远海运租赁 2017—2019 年度租赁资产资本性投资规划，未来 3 年中远海运租赁将合计使用自有资金 138 亿元投资融资租赁资产。

中远海运租赁作为中海集运实施金融产业战略的重要平台，主要经营多元化融资租赁业务，旗下拥有医疗、能源、教育、航运及创新领域等五大业务板块。截至 6 月底，中远海运租赁的融资租赁资产总额为 82.92 亿元，其中医疗、能源、教育和航运四大板块分别占比 27%、35%、27%和 11%，前 6 月新增租赁资产投资合计 43.74 亿元。

2 打造世界级租箱企业

佛罗伦是中海集运开展集装箱租赁业务平台，主要负责经营集装箱租赁、管理及旧箱销售业务，经过 30 年的发展壮大，佛罗伦建立了业内首屈一指的服务品牌。年初，佛罗伦与东方国际投资有限公司合并，箱队规模达到约 290 万 TEU，成为世界第二大租箱企业。

未来 10 年，佛罗伦将以体现规模效应、创新服务、提升能力为目标，以全球客户为重点服务对象，在巩固现有集装箱租赁、管理和销售业务的市场份额基础上，积极拓展多元化业务和外部市场，通过在适当时机收购行业内合适的企业继续提高市场份额和规模效益，力争成为箱量规模达 500 万 TEU、资产规模达 500 亿元的世界级租箱企业。

在市场缓慢回温、竞争态势逐步恢复正常、投资回报率逐渐回升的情况下，佛罗伦计划 2017—2019 年采购集装箱约 98.36 万 TEU，以维持和扩大箱队规模，巩固市场竞争地位，采购集装箱共计使用自有资金约 29.92 亿元。

3 降低资产负债率

中海集运此次非公开发行 A 股募集资金除用于以上项目外，拟投入不超过 36 亿元用于偿还到期企业债券和补充流动资金（各占 50%资金）。

截至 6 月底，中海集运资产负债率为 86.03%，抗财务风险能力较弱，制约了企业的融资能力，一定程度上阻碍了企业的发展壮大。本次非公开发行完成后，中海集运的权益资本将增加，资金实力将迅速加强。以 6 月 30 日财务数据测算，假设本次非公开发行募集资金为 120 亿元，则募集资金全部到位后，中海集运合并口径的资产负债率将从 86.03%降至 76.92%，募集资金偿还到期企业债券后，资产负债率将进一步降至 76.55%。

中海集运表示，通过实施重大资产重组，企业将实现战略转型，由集装箱班轮运营商转型成为以船舶租赁、集装箱租赁和非航运租赁等租赁业务为核心，以航运金融为特色的综合性金融服务平台。此次非公开发行将有助于巩固和提升企业租赁业务能力，增强企业的核心竞争力。[返回](#)

江苏造船业负重前行

江苏 2008 年跃升为全国造船第一大省，不料，世界船舶产业随即进入持续低迷期。近年来，与船舶产业紧密相关的波罗的海指数长期低位徘徊，江苏船舶业生产经营状况如何备受关注。

1 三大指标全面下滑，部分船企回暖

观察造船业兴衰，主要有三大指标：造船完工量、手持订单量、新承订单量。从前 8 个月的江苏造船业数据看，三大指标全面下滑。造船完工量：全省为 155 艘 830.2 万载重吨，同比下降 24.3%，其中出口船舶占总量的 96.2%，占世界市场份额的 12.2%，占全国份额的 37.5%。手持订单量：全省为 722 艘 4258.0 万载重吨，同比下降 29.1%，其中出口船舶占总量的 93.2%，占世界市场份额的 16.4%，占全国份额的 37.3%。而作为可持续发展能力指标的新承订单量，全省为 57 艘 330.8 万载重吨，同比下降 10.6%，其中出口船舶占总量的 92.8%，占世界市场份额的 13.1%，占全国份额的 18.5%。

据悉，南通、泰州等造船基地绵延数百公里的江岸线上，一些船舶企业萧条破败，但也有部分重点企业重现焊花飞溅、吊机轰鸣的景象。

9月27日，泰州口岸船舶公司厂区内，一艘正在建设的208000吨散货船稳稳地停泊在高港江边。邻近的“王海东焊接技师工作室”里，伴随着火花四溅，高级技师王海东和3位工人一起在各自的“包间”里焊接“作品”。“正在建造的这艘散货船，是德国Oldendorff航运公司预订的。”就在9月8日、26日，口岸船舶公司分别交付一艘55500吨杂货船给南京远洋运输股份公司和德国Oldendorff航运公司，28日还有一艘要交付给南京远洋运输股份公司。口岸船舶公司党委副书记居金文称，55500吨杂货船是船东针对非洲航线经营需要，专门量身定做的新船，一共6艘，其中4艘在口岸船舶建造。208000吨散货船是口岸船舶今年以来交付的第三艘同型船。

2 融资难，成压倒一些船企最后一根稻草

就总体而言，当前船舶行业仍然矛盾重叠、市场严峻。主要问题一是接单船价低。集装箱船由1标箱1.5万美金降到1万美金以下，直接拉低产值、销售收入等指标。2013年前后接的船越多，盈利压力越大。二是融资规模大、成本高。目前船东预付款仅有30%左右。以年造船完工量百万吨的中型企业为例，企业需新增融资规模10亿元以上，年新增财务费用在5000万元以上，而且融资难度加大。三是企业运行成本增大。由于航运形势严峻，不少船东提出延迟交船或改单等要求，企业不得不放慢生产节奏或新船停泊码头，明显增加管理成本和财务费用。四是用工成本继续增加。

在诸多困难中，融资难往往成为压倒船企的最后一根稻草。8月23日，从启东市人民法院获悉，该院已正式受理南通太平洋海洋工程有限公司破产清算一案。

2006年由春和集团投资创立的南通太平洋海洋工程有限公司是世界中小型液化气船细分市场的领导者，也是世界石油巨头法国道达尔公司审核认证的国内首家海工装备的合格供应商。但作为民营企业，资金短缺一直困扰着企业的发展。2014年，国务院副总理马凯到该企业视察时，企业领导就曾建议国家出台对民营船舶企业的扶持政策，特别是加大资金扶持力度。

然而，融资难，最终让它未能走出全球船舶产业的严冬。8月17日，春和集团正式发布《关于南通太平洋海洋工程有限公司破产清算的公告》。公告称，由于外部经营环境进一步恶化，南通公司持续亏损，被供应商向法院提起破产清算。

3 船企转型，关键还得依靠技术创新

9月23日，位于启东海工园的中远海工“高德4号”海洋生活平台正在抓紧试航。“高德4号”是该公司设计建造的目前世界同类产品中满足规范最多、要求最高、设备最先进的海工设施，可以满足500名船员的生活居住，相当于一个豪华的海上五星级宾馆。

国际经济形势的持续低迷对海工船舶行业造成了巨大冲击，启东海工船舶工业园主动出击，加快腾笼换凤，实现从传统造船业向高端海工装备制造业的转型升级。据了解，园内蓝岛海工着力建设专业的海上风电流水式生产线，转型风电后顺风顺水、订单不断；华滋海工转型气体特种装备制造，在上海组建了50多人的研发中心，与欧洲知名设计公司展开合作，掌握了85000立方米液化气船的核心技术，产销两旺。1-8月，园区实现工业总产值158.14亿元，同比增长8.8%；实现应税销售70.15亿元，同比增长5.0%；高新产业产值133.22亿元。

最新统计显示，泰州船舶产业今年以来回暖明显，新承订单和手持订单保持全国领先。江苏新时代、扬子鑫福等7家重点船企1至7月实现销售90亿元，同比增长15%；实现利润3.65亿元，同比增长150.75%。

“泰州船舶产业的比较优势还是十分明显，是其在这一产业站稳脚跟的主要原因。”泰州市经信委主任刘秋平说。泰州造船不仅体量大，而且技术先进，在国内造船史上创造了多项“泰州之最”。如今，新扬子江造船、新世纪造船、口岸船舶等“巨头”正加速向产业链高端延伸，在高科技、高附加值船型以及海工产品上凸显风生水起之势。

9月22日开幕的泰州市第五次党代会提出，今后五年，要力推泰州高技术船舶及海工装备产业发展更聚焦、特色更鲜明，在全国有影响。泰州市委书记蓝绍敏说，“十三五”期间，泰州市船舶行业产值有望达到1500亿元。为此，泰州市将采取一系列行动，首先就是开展技术创新；其次是在去产能的过程中，更好地推进行业重组。[返回](#)

厦门港务七大举措创新港口经营模式

近日，厦门港务控股集团为了更好地践行厦门市党代会提出的新理念、新目标、新任务，结合企业实际，港务控股集团提出了初步贯彻意见，具体包括七大方面举措，具体措施如下：

1 创新港口经营模式——全面实施“平台战略”，引领厦门港口经济产业升级

围绕做强做优，厦门港务控股集团将全面推进国际集装箱枢纽港、国际邮轮母港、绿色智慧港“三港”建设。大力发展国际航运物流综合服务链、国际物流金融配套服务链。打造集物流、客流、信息流、资金流为一体的“港口产业经济平台”，以优质、高效、便捷、经济的港口综合服务促进产业经济发展。培育平台经济生态圈，吸引相关产业集聚，带动全产业链发展，做大城市经济体量。推广平台大数据应用，引领厦门港城的产业转型发展。

2 建设国际集装箱枢纽港——建设年集装箱吞吐量千万级国际大港

为达到国际集装箱枢纽港的目标，厦门港务控股集团将加大港口的全球营销力度，深化与航商和联盟体的战略合作，巩固和提升厦门港在世界航运中的地位，吸引货源和产业向厦门积聚；扩大港口辐射，加强国内港口和海西港口群合作布局，拓展陆地港和揽货网点，发展自营支线业务，植入信息、金融服务，丰富提升港口综合供给；提高港口靠泊和服务能力；加快刘五店南部港区集装箱自动化深水泊位规划建设、加快码头改造提升海沧港区靠泊能力、购置智能化大型设备，配合推动高效便捷、无缝对接的港口物流综合集疏运体系。

3 建设国际邮轮母港——体现港城融合，引领厦门旅游产业转型升级

在建设国际邮轮母港方面，厦门港务控股集团将引进世界知名邮轮公司开辟厦门常态化母港航线，国际邮轮航次、邮轮旅客两项指标要保持国内前列。同时，突出融入鼓浪屿和本港海域特色，传承传播港城历史文脉，弘扬厦门文明品牌，展示当代创新创意，打造融通世界的海洋文化港；发展多层次的海洋旅游产业，丰富市民和宾客的海上体验；东渡邮轮中心要建成“船、港、城”三位一体建设运营的标杆，成为厦门又一知名的城市新地标。

4 建设绿色智慧港——着力打造数字港口，低碳港口

厦门港务控股集团将加快发展港口数字经济，推动大数据、云计算、物联网、电子商务、智能控制等新技术在港口全领域、全产业的应用。如推广智慧物流平台，率先实现港口货运业务链“门到门”全程信息化、智能化；建设集“海陆空”联程交通智能服务、通关申报、住宿餐饮、购物配送于一体的“一站式”旅游客运信息系统；围绕提质增效，推广节能工艺和清洁能源，加大油改电、油改气等技术改造，推进低碳港口建设。

5 助力一流港口营商环境——“单一窗口”升级版要继续成为国内标杆

在自贸试验区国际贸易单一窗口获得全国最佳实践案例的基础上，厦门港务控股集团将进一步总结经验、完善提升，已完成60个系统建设，2.0版本力争年底基本建成上线，同时还要前瞻启动3.0版本规划。

另外，该集团将大力推动国际贸易单一窗口与政务服务平台、口岸监管平台、港航企业服务平台的对接融合，完善集装箱智慧平台建设和提升深化应用，合力提升贸易便利化水平。港口客货运操作效率和服务标准要对标国际水平，继续保持在业界前列，要聚焦客户需求，实行差异化精准服务，不断提高商客的满意度。

6 打造“一带一路”战略支点港——开创两岸港航融合新示范

厦门港务控股集团将紧紧围绕厦门国际航运中心建设目标，把增辟“一带一路”货客运航线作为主攻方向，增加航次运力供给，融合海陆空交通枢纽，力争打造 21 世纪最有竞争力的海丝出海口；携手国际国内优势资源、资本，强强联合，探索到“一带一路”沿线国家、地区投资建设港口；打造箱道、货道、客道、资金道、信息通道“五道”贯通的两岸港航融合发展新模式，共同拓展“一带一路”业务，谋求世界航运新市场。

7 以党建独特优势引领“港务人”精神底色——以党建为“根”和“魂”，把党建优势转化为发展优势

厦门港务控股集团将贯彻落实全国国有企业党建工作会议精神，加强和改进相关工作，把牢集团改革发展方向，把全集团党员、干部、职工思想和行动统一到市党代会的决策部署上，从上到下营造有责任感、有使命感的服务大局“正能量”。港务集团将进一步完善党组织的顶层设计，将党的领导融入集团治理各个环节，内嵌到公司治理结构中，做到组织落实、干部到位、职责明确、监督严格；强化廉洁履职意识，全面落实集团各级党组织履行主体责任制，规范企业管理，实施阳光工程；集团“两学一做”学习教育要学有成果、做有成效，集团党委提出的“一种学习研讨新模式、十个标准动作、百个提质增效项目、千名党员献计献策、党员带动职工做万件好事”的“个十百千万”行动计划要扎实推进，发挥冯鸿昌党代表工作室的示范作用，提升各级党组织的战斗力。

[返回](#)

内河水运之浙江模式

2012 年，《浙江省内河水运复兴行动计划》获浙江省政府批复，浙江内河水运复兴行动全面加速。到 2020 年，浙江省将基本完成规划的 20 条骨干航道建设，形成“北提升、南畅通、东通海、西振兴”的内河四大交通走廊，内河水运量达到 4 亿吨，四级以上高等级航道里程达到 1800 公里。根据《浙江省内河水运复兴行动计划》，四大交通走廊总投资达 550.1 亿元，其中“北提升”投资达 345.4 亿元，占比 62.78%，可谓重中之重。这些规划大多涉及对航道能力的提升、对碍航桥梁的改建……这项浩浩荡荡的“改造大自然”的工程能否达成预期效果？很少有人能给出准确判断，因为现实总是很残酷的。也有专家对标内河水运发达国家，认为改造船型也是解决途径，且不似改造航道那样需要大兴土木。究竟是“他山之石可以攻玉”，还是“彼之蜜糖，吾之砒霜”，如今似无法定论。

虽然对于内河水运发展前景，学术界有诸多疑虑，但在实践中，《浙江省内河水运复兴行动计划》提及的安吉上港国际港务有限公司去年已实现盈利；宁波港投资的乍浦港也有着可以预见的优越性……浙江省把内河水运作为航运配套的规划重点，已经获得许多班轮公司的青睐。

在乐见《浙江省内河水运复兴行动计划》的同时，人们也看到了上海内河水运的发展潜力。虽然发展内河水运的任务较为艰巨，但对上海来说，至少能减轻城市交通的压力。

目前，属于浙北的湖州地区内河水运已成气候；嘉兴一带也已“蚕食”部分原上海港的腹地货源。浙江省将依托内河主要港口，构建专业化、现代化物流服务网络。

1 浙江 600 亿打造内河水运网络

长期以来，杭州、湖州、嘉兴等地是宁波港和上海港的共同腹地。此前，由于服务、区位、城市辐射、货主习惯等多重原因，这些地区的外贸集装箱几乎都由上海港进出。目前，属于浙北的湖州地区内河水运已成气候；嘉兴一带也已“蚕食”部分原上海港的腹地货源。此外，浙东的杭甬运河、浙南的瓯江航道、浙西的衢江等都在如火如荼地建设，浙江省将依托内河主要港口，构建专业化、现代化物流服务网络，腹地有望拓展至安徽省和江西省。

1.1 600 亿打造四大交通走廊

2012年,《浙江省内河水运复兴行动计划》(《行动计划》)获浙江省政府批复,浙江内河水运复兴全面加速。到2020年,浙江省将基本完成规划的20条骨干航道建设,形成“北提升、南畅通、东通海、西振兴”的内河四大交通走廊,内河水运货运量达到4亿吨,四级以上高等级航道里程达到1800公里。

根据《行动计划》,四大交通走廊总投资达550.1亿元(见表),其中“北提升”投资达345.4亿元,占比62.78%,可谓重中之重。这些规划大多涉及对航道能力的提升、对碍航桥梁的改建。

1.2 “北提升”:渐成气候

在四大交通走廊建设中,就投资额而言,浙北地区占比62.78%,可谓重中之重。业内人士对此表示,浙江省自然条件较差,可供通航的河道不多,只有浙北地区有若干。因此,湖州、嘉兴等浙北地区被浙江省寄予厚望也就不难理解了。

“十二五”期间,浙江省内河水运基础设施投资总额超过250亿元,较“十一五”时期翻一番。如此重金打造,以安吉上港国际港务有限公司(安吉上港)为代表的湖州地区已渐成气候;以乍浦港为代表的嘉兴一带也“蚕食”了部分原先属于上海港的腹地货源。

1.2.1 安吉上港实现盈利

去年安吉上港实现盈利。据安吉上港董事总经理黄少远介绍,去年安吉上港实现集装箱量16.3万TEU,超越盈亏平衡线。据黄少远介绍,安吉上港的投资约为3亿元,盈亏平衡线在16万TEU(计费箱为11.5万TEU),在11.5万TEU的计费箱中,进口重箱占比为40%,能覆盖掉3000万元融资导致的财务成本及各项折旧费用,实现盈利。

安吉上港前身为安吉川达物流有限公司。2014年7月,上港集团发现其价值,与其达成合作。此后,安吉港作为货源聚集区,成为上海港的重要延伸港、枢纽港和物流节点。

作为安吉上港的创始人,黄少远可谓眼光独到。他在考察了长兴、南浔等多个码头岸线后,从航道和货源聚集多方面因素考虑,最终选择在安吉建造集装箱码头。2012年黄少远表示,安吉虽处山区,但地理位置非常重要,是连接以上海为核心的长三角与皖南及浙西北的重要物流枢纽。安吉2010年进出口总额为16.27亿美元,进出口企业422家;2011年外运箱量达35万TEU,主要为竹制品、椅业、新型建材和农副产品,十分适合集装箱运输,是湖州市目前最大的外贸集装箱生成地区。除本地货源外,周边的临安市及余杭区年进出口箱量60万TEU,安徽广德年出口箱量5.5万TEU,宁国市年出口箱量8万TEU,一小时经济圈内累计103万TEU的货源量。“安吉的集装箱货源潜力非常巨大,只要本地和周边地区有10%的出口集装箱量走安吉水路,就可带来10万TEU的吞吐量。”黄少远说。

黄少远介绍,过去安吉当地企业主要通过公路将集装箱运至上海再出口,不仅能耗和污染大,集卡运输带来的道路阻塞情况经常发生。现在通过安吉港走水路将集装箱运至上海,就可解决这些问题。

安吉港的发展引起了班轮公司的关注。“目前,安吉港已与中远集运、地中海航运、南美轮船、新海丰等6家干线班轮公司及外贸企业、货代企业签订内支线运输协议,开通FOB贸易方式发货,将安吉港作为出口的始发港,上海港作为中转港,全程签发提单,同时在码头设立班轮公司的还箱点和订舱舱口。”黄少远说。

许是受到安吉上港的启发,目前湖州地区集装箱码头建设如火如荼(至少有十多个集装箱码头),“长兴就有2个,德清德泰等都有……”黄少远介绍。

对于未来的发展,黄少远颇为乐观,据其介绍,目前安吉一带有26家大型企业,这些企业更注重成本,其中前5大企业80%的货量都选择走安吉港。其中,浙江万邦纸业每年贡献4万TEU的箱量;11月份,某香烟卷纸企业将落户安吉试运营,有望每年贡献2.5万TEU的箱量。此外,安吉港还能向皖南一带发展腹地。当然,安吉港也有其发

展“天花板”，“目前安吉的自有箱源为 40 万 TEU，发展到 60 万 TEU 后就差不多了”，因此，黄少远认为安吉港不应先做大再做强，而应先做强然后做大。“安吉港成立湖州市首家跨境电商平台，实施网络化、信息化、无纸化运营。订舱就好比滴滴打车，通过手机就能解决，海关基本上也已到位，安吉港与沿海港口的差距正在不断缩小。”黄少远表示。

安吉上港占地总面积 198676 平方米，总投资 4500 万美元，一期已投资 2.6 亿元。沿河岸线 265 米设有 500 吨级集装箱船泊位 5 个，年设计吞吐量 20 万 TEU。目前安吉上港正在建设二期项目。

1.2.2 乍浦港“蚕食”上港腹地

浙北地区还有一个强势港口，那就是宁波港投资的乍浦港。

日前，黄少远介绍了乍浦港对于安吉港的意义。一是安吉港到乍浦港 185 公里，到上海港 270 公里，同样是 20 万 TEU 箱量，对接上海港需要 20 艘船，对接乍浦港只需 15 艘船，一艘船舶需投资 200 多万元，5 艘船就能节省 1000 多万元；二是节约运营成本，一艘船月租金为 7 万元，走乍浦港每月可少租船不到 8 艘，约节省 54 万元租金，一年租金就约 600 万元；三是节省燃油费用。所以，从经济效益上讲，乍浦港要好于上海港，但目前安吉港还是选择上海港，主要受限于乍浦港的航道条件。黄少远透露，目前，浙江省政府和海港委出台优惠政策，希望安吉港对接乍浦港。

2012 年，上港集团平湖独山港码头有限公司副总经理朱华表示，在宁波港入驻乍浦港之前，浙北地区货物的 90% 通过上海港出口，2012 年这一比例降至 75%，上海港在浙北地区流失 15% 左右的货源。

1.2.3 重金打造京杭运河

目前，浙北地区还在重金打造京杭运河。京杭运河浙江段北向连接长江“黄金水道”，南向与杭甬运河联通，连接宁波舟山港，西向连接钱塘江中上游，地位作用十分突出。浙江省港航管理局相关负责人表示，京杭运河沟通钱塘江第二通道建成后，将强化浙北航道网与浙东航道网及钱塘江的沟通，分流杭州市区段大部分的货运量，有效解决市区航道拥堵状况。

去年 10 月，京杭运河浙江段三级航道整治工程可行性研究报告获得国家发改委批复，项目前期工作取得重大突破。工程总投资预期为 117.12 亿元，建成后，京杭运河浙江段的通过能力可达 1 亿吨以上。

京杭运河是全国高等级航道网“两横一纵两网”之“一纵”，是唯一贯穿中国南北的航运主通道。京杭运河浙江段三级航道整治工程是《行动计划》的重点项目，是浙江省贯彻落实长江经济带综合立体交通走廊规划的重点项目，也是交通运输部和浙江省“十二五”期间的重点项目。该项目覆盖浙江省杭州、湖州、嘉兴（部分涉及江浙界河段）三市，建设内容包括扩建航道 95.2 公里，新开航道 26.4 公里（博陆—八堡，是京杭运河沟通钱塘江的第二通道），合计航道里程 121.6 公里，改建桥梁 17 座，新建桥梁 32 座，新建服务区 6 处，新建船闸 1 座；博陆至八堡段水利设施及八堡出口的整治措施等。

1.3 “东通海”：壮志难酬

浙东地带最重要的内河水运项目是杭甬运河，目前杭甬运河改扩建工程已历时二十余年。杭甬运河是京杭运河的延伸，修成后，京杭运河起于北京，经宁波入海，纵贯半个中国，与长江、黄河交错相连。杭甬运河西起京杭运河最南端的杭州三堡，经浙江经济最发达的杭州、绍兴、宁波等地，沟通长江、钱塘江、甬江水系，是浙江东部宁绍平原上的内河主干航道。

早在上世纪 80 年代末，浙江交通部门就有人提议复兴杭甬运河、改造提升航道条件。1997 年，浙江省政府采纳宁波市的建议，同意按五级航道、可运行 300 吨级货船的标准来改扩建杭甬运河。1999 年，宁波率先开始一期工程姚江船闸的建设，标准是通行

300 吨级货船。但姚江船闸开工后，原交通部对杭甬运河的批复，建议将航道标准提升至四级，通航船舶标准提升至 500 吨级。“当时，原交通部表示，只有达到四级航道标准，国家才会给予资金支持。”一位当事人如此描述当时的情况。于是，浙江省提高了杭甬运河的建设标准。国家对杭甬运河的重视程度越来越高，将改造工程列入国家长三角高等级航道网“二纵六横”规划，成为其中的重要组成部分。但直至今日，杭甬运河改扩建并没有达到预期。

其实并不是宁波不想让这条“黄金水道”通航。《杭嘉湖内河集装箱联运通道示意图》显示，如果实现通航，就得改造 19 座不达标的桥梁。在工程提出初期，投资预算只有约 30 亿元，但随着征地拆迁、工价和材料等成本不断上涨，不包括宁波市区段三期工程，最终投资超过 74 亿元。按照 2006 年的预测，如果实现四级航道贯通，运河宁波段内水运量将从 2010 年的 1700 万吨增至 2020 年的 2400 万吨，增量只有区区 700 万吨。经有关单位估算，宁波在三期工程上（含姚江水利二闸）的投入将超过 40 亿元。更重要的是，整个杭甬运河改扩建工程的预算很难控制，既然工程投资从规划的 30 亿元膨胀至 74 亿元，谁能保证宁波三期工程不会有同样的经历呢？

今年，宁波市港航局提出保障杭甬运河畅通的三项措施，包括争取延长运河过闸、通行等优惠政策期限；引导社会资本投入内河水运业，形成多元化市场主体等。不管是好事多磨还是壮志难酬，杭甬运河毕竟雄心勃勃了 20 多年。

1.4 “西振兴”：成果渐显

3 月 13 日 22 时，龙游县小南海镇汀塘圩村衢江上的红船豆电站 1 号机组成功并网，发电机组等所有设备运转正常，至此，钱塘江中上游衢江航运开发建设取得重大进展，伴随红船豆航电枢纽、富春江船闸等一系列钱塘江上项目的完工，千吨级内河船可从杭州直驶衢州。

目前，衢州正加快推进衢江（衢州段）航运开发工程的建设步伐，计划明年年底全面完工。据测算，到 2020 年衢江航道年水路货运量将达 1670 万吨，年节约运费约 4 亿元，年平均减少二氧化碳排放约 6.3 万吨。衢江（衢州段）航运开发工程的建成，将成为浙中西地区水上运输的主要通道，对构建衢州水运、公路、铁路、航空优势互补“四位一体”的立体交通运输体系，发挥衢州市区位优势及物资集散枢纽功能，提升衢州对周边城市的影响力辐射力和核心竞争力，打造钱塘江“黄金水道”经济带，主动融入国家“一带一路”战略，具有十分深远而重要的意义。

据杭州交通港航部门统计，在钱塘江中上游的兰溪、衢州等地，适合水运的煤炭、建材、粮食等物资运量每年可达 1200 多万吨。一旦船闸通航，低廉的运价会吸引更多企业弃陆路走水路。位于富春江船闸上游建德的新安化工公司物流中心负责人洪建良表示，如果企业原材料改走水路运输，仅煤炭一项，一年就能节省运输成本 1000 万元，如果全部改用水运，全年能节省 5000 万元左右。

1.5 “南畅通”：复兴瓯江

自古以来，八百里瓯江就是一条“黄金水道”。近年来，瓯江航运复兴列入国家、浙江省重点项目计划。9 月 28 日，浙江省交通运输厅与丽水市政府签订《瓯江航道整治工程丽水段建设协议》，就瓯江航道开发双方职责分工、建设模式和建设工期等内容进行明确。

瓯江航道建设不仅列入《行动计划》，并且在项目资金补助政策上给予倾斜，按照工程直接费用的 90% 予以补助，约占总投资的 70%。根据该协议，下游段项目航道部分工程于 10 月份开工，确保 2020 年年底建成；上游段项目于 12 月份开工，确保 2020 年年底与下游段同步建成。项目性质为公益性政府投资项目，总投资约 12.6 亿元，由丽水市政府落实建设主体，负责项目建设管理、安全质量管理等工作，浙江省交通运输厅负责指导、协调、督查和建设资金的定额补助，同时协助解决工程建设中出现的行业管理和技术问题。

目前杭甬运河宁波段建设陷入僵局，很大程度上或是性价比的问题，即投入与产出是否匹配的问题。除了整治航道、改建桥梁等价格不菲的措施，欧美内河水运发达国家的经验是否可予借鉴。

2 欧美内河水运缘何发达

目前杭甬运河宁波段建设陷入僵局，很大程度上或是性价比问题，也即投入与产出是否匹配的问题。

让杭甬运河真正通航需要改建 19 座不合规的桥梁，日益增长的成本与 20 年前项目获批时已不可同日而语，原来 30 亿元的项目预算，现如今已经涨至 74 亿元，杭甬运河宁波段三期的预算也将超出 40 亿元，且无法预料该预算是否还会失控，所以杭甬运河是否还值得建设令人纠结。

除了整治航道、改建桥梁等价格不菲的措施，欧美内河水运发达国家的经验是否可予借鉴？

2.1 政策重倾斜

一位从事内河水运工作 30 多年的专家表示，其曾到世界最大的内河港——德国杜伊斯堡港，及其他的一些内河水运发达地区去调研，发现它们的一些经验颇值得中国借鉴。“一些国家高速公路不限制集卡通行，但是一旦交通拥堵，就首先处罚集卡，所以现在几乎没有集卡敢上高速公路。如此一来，在集装箱疏运中，内河水运就成了首选，这其实就是向内河水运倾斜的政策。”

德国是欧洲各国中内河航道最稠密的，境内内河航道总长达 7367 公里。其中，渠化的天然河流 5525 公里，占航道总长 75%；人工通航运河 1842 公里，占航道总长 25%。沿线建有 350 余座过船设施，均采用欧洲统一的通航标准。德国 104 个内河港口年吞吐量近 3 亿吨，内河运输能力约 2.3 亿吨。德国水路运输条件良好，欧洲大河多瑙河、莱茵河及其支流美因河、摩泽尔河、易北河、奥得河、威悉河等都流经德国，人工运河又把这些河流联系在一起，四通八达，形成水上交通网络。1992 年竣工的美因—多瑙运河开辟了莱茵河与多瑙河流域之间的水路联系，使德国的水路网络更趋完善，目前约有 6300 艘德国货轮穿梭往来。

德国内河水资源归国家所有，由政府负责综合开发利用，每个财政年度计划都安排一定比例资金用于内河航道建设，占比基本保持在交通基本建设投资的 10%左右，采用以国家投资为主的多元化投融资政策。内河航道和公共港口基础设施建设以国家负责投资为主，实行国家投资、地方集资、以电养航和发行债券多元化投、融资政策。

德国很早就确立了发展大交通、建设综合运输体系的思想。德国政府认为，发展交通应从资源综合利用及可持续发展的战略高度着眼，以建立现代化综合运输体系为目标，充分挖掘各种运输方式的潜力，发挥各种运输方式的优势，促进各种运输方式的协调发展。目前，德国公路运输十分拥挤，政府从节省土地、保护环境的角度出发，不再加大道路密度，采取措施让水运和铁路承担更多的运量，减轻公路负担。为此，德国政府制定了一系列促进内河发展的政策措施。

一是增加水运基础设施投资，加强航道整治，提高通航能力。德国政府每年拨出大量资金，持续对内河航道进行整治和维护，建成完善的现代化内河航道网。其中连接中部与柏林工业区的内河航道建设工程的投资为 50 亿马克，包括建设跨越易北河的运河渡槽，修建船闸、改造升船机和拓宽航道，以及开挖中部运河至柏林工业区内 200 公里的内河航道，极大地改善了中部运河、易北河的航行条件。特别是两条河流的互通延伸了中部运河的服务范围，可使由船长 110 米的大型欧洲驳船组成的船队直达柏林工业区。同时逐步增加莱茵河等航道水深，扩大船舶载重量，降低水运成本。

二是鼓励老旧船改造，促进船舶大型化。筹备资金，鼓励老旧船改造，对进行老旧船更新的给予旧船价值 40%的补助，促进船舶大型化，使内河水运更具竞争力。

三是免征内河航运燃油税。德国公路燃油价为 1.3 马克/升，其中含燃油税 0.7 马克/升，而内河航运燃油价仅为 0.5 马克/升，享受了免征燃油税的政策。水运的低成本提高了其竞争力，使公路与水路有合理的运输分工。

四是推行水陆联运的措施。德国政府认为，内河水运从一个码头到另一个码头的单一运输方式已经结束，必须实现水陆联运。政府通过投资建设水公联运装卸点，并将联运点建设在水边，为推行联运创造条件，为发挥水运、公路的优势寻找新的途径。

五是加强信息系统建设。德国政府在主要内河航段均建设交管系统，利用现代化手段保证航道通航秩序的畅通。1999 年 3 月，德国联邦交通部利用互联网开发航运电子信息网站，实现航道动态、船舶定位等的信息交流和对危险货物运输的管理，提高了船舶的平均载货量 and 经济效益。

六是采用经济和行政手段，促使公路货运向水运和铁路分流。德国政府通过一项法令，自 2003 年开始，政府对卡车运输征收公路使用费，以促进公路运输向水路、铁路分流。德国政府还对公路超长、超重货物运输实行严格限制，以充分利用水运的优势，缓解公路运输拥挤的压力。

德国内河水运发展水平在某种程度上代表了欧洲。欧洲各国保证内河水系航道开发的依据是由欧洲经济委员会统一制定的航道和船型标准及公约，各有关国家均在公约上签字，形成能约束各有关国家的法律体系。

在美国，1824 年国会制定密西西比河通航法，开始疏浚整治内河航道。迄今 170 多年间，美国共颁布 36 项与水资源开发利用有关的法规，以确保内河水运在水资源开发中的地位。

2.2 船型系列化

除了政策向内河水运倾斜外，专家认为，欧美内河水运之所以发达，其内河船型标准化和系列化也是很重要的一个因素。

欧美内河水运发达国家十分重视船型的系列化和标准化发展。目前，莱茵河定期班轮航线主要采用 3 种运输形式：一是自航驳船。主要特点是机动灵活，运输速度快。二是大型驳船队。组编“一推四驳”船队营运，载箱量一般在 360TEU 左右；组编“一推六驳”船队营运，载箱量可达 540 TEU 左右。主要特点是极大提高了内河集装箱运输效率。三是滚装船运输。代表船型为载重量 2300 吨级滚装船，该型船装载堆码一层集装箱为 166TEU 及 3 辆拖挂车，航速 10.5 节，如从事杜伊斯堡至波士顿航线营运，航行时间约 30 小时，双周班往返 3 个航次。

此外，随着航道条件的改善，内河船舶逐渐大型化。目前，德国 330 万吨内河船舶平均吨位达到 1670 吨/艘，近 10 年平均吨位每年增长 1%。最大集装箱运输船船长 135 米，船宽 17 米，最大可承载 400TEU。

莱茵河和密西西比河集装箱船型标准化和系列化，大大提高了船队的使用效率及管理和维护水平，降低了造价和营运成本。

中国也在大力推进内河船舶标准化，《内河运输船舶标准化管理规定》于 2014 年 12 月 12 日经交通运输部第 14 次部务会议通过。中国在标准船型的研制上也取得了很大进步，如日前研制成功可通行至武汉的江海直达船型。目前，大型海船因南京长江大桥高度和吃水的原因，无法到达南京以上江段，从舟山港到长江中上游，通常需要两次转运。日前举行的“舟山江海联运服务中心对接长江经济带战略协作会”上，专家公布了正在研制的 2 万吨级江海直达货轮，其吃水介于普通海船与内河货轮之间，桅杆可放倒，可通过南京江段到达马鞍山，该船型预计明年上半年可投入运行。专家还将在该船型基础上继续研发适用于武汉江段的船型，明年有望研制成功，届时武汉将实现与世界最大海港宁波舟山港的“无缝对接”，货物在舟山港仅需一次转运，成本比现在降低 15%以上。

当然，不得不说的是，目前中国内河标准船型或许与实际还有些脱节，专家表示：“目前中国标准船型超过 60 多种，还存在很多问题。”

在内河航道方面没有先天优势条件的浙江省，用 600 亿元打造内河水运网络。相比之下，上海内河水运发展与“王者”的距离或许更接近。

3 上海内河水运发展突破口

在内河航道方面没有先天优势条件的浙江省，用 600 亿元打造内河水运网络。相比之下，上海内河水运发展与“王者”的距离或许更接近。

据安吉上港国际港务有限公司董事总经理黄少远介绍，上海有一处内河枢纽，连接全国 5 条内河航线——苏申外港线、长湖申线、湖嘉申线、杭平申线、黄浦江，该内河枢纽就在上海市松江区泖港一带。

某内河水运专家表示，规划洋山港区时曾有数据显示，通过上述 5 条内河运输至上海的货物占中国内河总运量的 60%以上。该专家表示，该枢纽点其实就在油墩港附近。目前长江 8000 吨级大船能行至油墩港，若该港能建设集装箱换装点，将极大减少上海港集装箱集疏运成本，也将极大缓解上海市区的交通压力。

3.1 5 条内河之枢纽

黄少远表示，上海要治堵，使集装箱运输“去陆走水”，就应有大手笔。上海市背靠长江、东海，面朝江苏、浙江的腹地，处于上海西南面的货物要从上海港出海需穿越整个上海市，给上海的城市交通造成极大压力。2012 年嘉兴内河港和独山港区相关人士时，他们均表示，杭嘉湖地区到上海港的陆路运输模式亟需新的方式来承接，主要原因是公路拥堵严重。进入上海的绕城高速 G1501 堵车严重；上海外高桥地区港城路、凌海路因集卡流量上升，报关程序衔接有问题，拥堵已到了“不堵就奇怪”的程度；通往洋山港区的东海大桥，在洋山港区集疏运目前仍以公路为主的情况下，车流量已达到饱和状态。

黄少远认为，如果能在江浙交接口开拓集装箱内河换装点，问题就可解决。以安吉港为例，其到上海外高桥港区的距离为 270 公里，到江浙交接口只有 150 公里，还有 120 公里可以用大型船舶如上海港的穿梭巴士来完成，一艘穿梭巴士能运三四百只箱子，内河运输的成本就能降下来；同时大量减少上海市区集卡的疏运，理论上可以把原先横穿上海市区的集卡拦截于此。黄少远举例介绍，从安吉港到上海外高桥港区拖车费用为 1150 元/FEU，安吉港到洋山港区为 1400 元/FEU，如果改为穿梭巴士，到上海外高桥港区只需 120 元/FEU，到洋山港区只需 300 元/FEU，节约 1000 元/FEU，这样一来，哪个港口能与上海港竞争？乍浦港目前相对上海港的经济效益优势也将不复存在。黄少远还提到，目前上海港集装箱吞吐量为 3700 万 TEU/年，如果全用集卡疏运，需要多少集卡？如果全在江浙交接口换装，能养活多少艘穿梭巴士？

黄少远还分析了穿梭巴士航行黄浦江的优势。黄少远表示，若将 40TEU 型内河船舶换成 400TEU 型穿梭巴士，原先 10 艘船的运输量只需要 1 艘船就能完成，直接减少了黄浦江上船舶通行的数量。

黄少远还与相关专家一起分析了江浙交接口开拓集装箱内河换装点设想的可行性，“若建设集疏运体系，还箱、订箱，集卡都集中于此，则岸线越长越好，至少需要 2000 米，土地约需 5000 亩。”另据调研过该地的专家表示，该地完全能满足这些要求。

3.2 大芦线缘何被闲置

除了黄少远介绍的这条通过黄浦江到达上海外高桥港区的线路，上海的内河疏运还可沿着杭申线、黄浦江、大芦线到达芦潮港。

大芦线曾被上海市寄予厚望。大芦线航道位于上海东南部，起于黄浦江，止于芦潮港内河集装箱港区同盛大道，由临港新城段和大治河段组成，经黄浦江与长湖申线、苏申外港线、杭申线、平申线等江南水网干线航道相沟通，沿线又与浦东新区的主要航道大浦线相连。

上海浦东新区 2006 年 5 月启动大芦线航道整治（一期）工程（临港新城段）。据悉，该段项目总投资为 27.64 亿元，全长 16.31 公里，规划等级为三级。工程历时 7 年，2013 年上半年主体工程通过交工验收。

2012 年 10 月，大芦线航道整治二期工程（闵行浦江段）可行性研究报告获上海市发改委批复同意。该工程是上海市“十二五”期间内河高等级航道建设重点项目，按三级航道标准整治航道 5.69 公里。

相关人士分析，由于地处洋山港区和相邻省区集装箱运输主通道的“要塞”，大芦线航道贯通后将打通上海自贸试验区的水上“高速公路”。根据规划，大芦线航道及内河集装箱港区投入使用后，每年将有超过 200 万 TEU 的货物通过上海内河由洋山港区输运至江苏、浙江省部分地区，占港区设计吞吐量的 1/10，将极大缓解陆上交通压力，助力上海国际航运中心建设。

但曾被寄予如此厚望的大芦线，现在却几乎被闲置，“芦潮港内河集装箱港区现在完全变成集装箱堆场，”某业内人士表示。对此，黄少远解释道，走大芦线没有优势，因为大芦线沿线有船闸，还有一些无法拆除的不合规的桥梁，“开关闸要多少时间？过闸费收不收？”这些都成为阻碍因素。

3.3 内河水运“十三五”规划

由于航程远、运量大，上海港历来十分重视长江航运的发展，在沿江港口进行大量投资，交通运输部也对发展长江“黄金水道”多次发文给予支持。而对内河水运发展的支持，上海港则缺乏更优化的规划布局方案。

究其原因，一位业内人士表示，按照目前国际主要港口现代化集疏运体系的理论，在距离港口 400 公里范围内，采取陆路运输方式是最经济的选择。因为在这一范围内，陆路运输的中转环节所花费时间和成本具有比较优势。目前，杭嘉湖地区和苏锡常地区等长三角主要集装箱货源地距上海港的距离从理论上讲几乎都在陆路运输的“最经济距离”范围内。不过，面对长三角地区发展内河集装箱运输的巨大竞争压力，上海港须充分重视内河水运的规划布局问题。

日前，上海市出台《〈“十三五”时期上海国际航运中心建设规划〉工作目标任务分解表》（《规划分解表》）。

《规划分解表》介绍了上海在内河水运发展中取得的成绩。一是杭申线航道整治工程中沪昆铁路圆泄泾特大桥新线建成，新老铁路拨接基本完成。二是大芦线航道整治二期工程 5 个项目航道部分工程全线开工，21 座需新建、改建桥梁中的 11 座进入施工阶段。三是长湖申线航道整治工程航道 1 标新防汛墙基础打桩施工已新建 141.6 米。四是平申线航道整治工程一期航道工程累计新建护岸 4235 米；G1501 泖港大桥改建工程老桥拆除 70%，第一幅钢栈桥、施工便道施工完毕。五是赵家沟东段航道整治工程新建驳岸 1000 米。六是平申线叶新公路泖港大桥工可上报并完成评估。七是苏申内港线西段航道整治工程前期研究完成。八是油墩港航道整治工程项建书上报。九是上海外高桥内河港区一期工程与赵家沟东段（桥梁部分）工可获批。

《规划分解表》也介绍了“十三五”期间的上海内河水运发展规划。

一是加快推进洋山港区四期工程建设并发挥自动化码头示范效应，推动上海外高桥港区后续项目建设。推进军工路、张华浜及黄浦江老港区码头迁移，推动罗泾港区功能转型。加快实施上海外高桥内河港区建设，研究芦潮港内河集装箱港区扩建项目（牵头单位为上海市交通委、上海市发改委、上港集团、同盛集团）。

二是推进杭申线、大芦线二期、平申线、长湖申线及赵家沟东段等内河高等级航道整治工程，适时启动油墩港、苏申内港线等内河高等级航道建设，实现上海外高桥港区内河集疏运通道高标准贯通（牵头单位为上海市交通委、上海市发改委）。

三是加快推进上海内河运输船舶标准化，推进内河集装箱船型的研发应用。推动长江集装箱运输服务标准化和市场一体化，推动江海直达船型的研发应用，积极发展江海联运、江海直达运输（牵头单位是上海市交通委）。[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> E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅