

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 24 日 (第 1687 期)

◆ 经济制度与开放化发展对我国经济增长的影响	1
◆ Why-How-What: 中远海运携手上港集团 63 亿美元收购东方海外	5
◆ “限硫时代”下, 航运企业将如何发展?	13
◆ “船、港、人”互联互通	17

经济制度与开放化发展对我国经济增长的影响

随着经济的发展, 第一产业的增加值和就业人数在 GDP 和全部劳动力中的比重呈现不断下降趋势, 第二、三产业增加值和就业人数所占比重呈上升趋势, 且第三产业的比重逐渐接近并超越第二产业, 最终占据国民经济的主导地位, 这是产业结构演进的一般规律。当一个国家服务业就业人数超过总就业人口的 50% 时, 该国就进入了经济制度、开放化发展时代; 或一个国家第三产业增加值达到 GDP 的 60% 以上时, 也可以认定该国进入了经济制度、开放化发展时代。按照这些标准, 美国和大部分的 OECD 成员国已经步入了经济制度、开放化发展时代。随着我国经济制度与不断开放化发展, 预计我国也将在 2020 年迈入服务经济发展时代。新的经济时代背景, 对我国的经济增长方式提出了更高的要求, 我们需要清醒地认识到转变经济增长方式的紧迫性。

1 经济增长方式转变的影响因素分析

1.1 技术进步是经济增长方式转变的基础

新古典增长理论学派和内生增长理论学派都把知识看做一种重要的生产要素, 内生增长理论学派更是把知识视作能够使一国经济长久健康稳定增长的孵化器, 并且把技术进步看作经济增长的最内在因素。综合来看, 这些经济增长理论都存在一个共识, 即技术进步与创新是经济增长与发展的主要源泉。

经济增长方式的转变实质上就是在既定的外部环境和资源条件的约束下, 经济增长的动力结构不断发展变化的一个过程。在此过程中, 技术进步逐渐替代劳动力和资本, 成为经济增长动力的主要来源。换句话说, 技术水平的高低成为经济增长方式能否顺利转变的关键影响因素。

从经济发展历程来看, 可以认为技术进步与经济增长方式转变之间存在天然、不可分割的联系。农业经济时代和工业经济发展的初期, 经济增长方式以外延式粗放型为主, 通过劳动、资金、自然资源等生产要素的大量投入换取产出的快速增长, 生产效率低下, 技术含量有限。随着资源的过度开采和生态环境的恶化, 原来的粗放型经济增长方式已经不能满足人类社会日益增长的物质需要, 于是技术因素在经济增长中的作用开始自发地受到人们的重视, 产品生产对技术的依赖性逐步加强, 继而技术因素对经济增长的贡献率逐步提升, 并逐渐超过劳动、资本对经济增长的贡献率, 成为经济增长动力的主要来源, 内涵式集约型增长成为经济增长的主流方式。

从技术对生产要素所起到的作用来看, 缺乏技术进步, 经济增长方式的顺利转变就无从谈起。以第一次工业革命为例, 机器的发明及运用引起了从手工劳动向动力机器生产转变的重大飞跃, 同等的产出节约了劳动力和资金的投入, 这就完全归功于技术进步

对生产要素的替代作用。技术进步也可以提升生产要素本身的性能，如改善原材料的质量从而提高原材料的使用效率，培养提高劳动者的生产技能从而提高产出效率。由此可以看出，技术进步不仅可以对生产要素的组合带来改变，还能对生产要素的质量起到强化作用，从而实现生产效率的提高，最终推动经济增长方式向集约化转变。

1.2 产业结构是经济增长方式转变的载体

综观西方发达国家经济发展历程，产业结构的演变与经济增长方式转变二者之间联系密切，相辅相成。一方面，产业结构的升级会推动经济增长方式的快速转变；另一方面，转变经济增长方式的过程也必然表现为产业结构不断得以调整的一个过程。两者之间不存在层次分明的前因和后果的关系，而呈现为交织互动。

产业结构升级是产业结构合理化和高级化的过程，反映了各产业间资源配置状况的动态变化。总结发达国家产业结构调整的基本路径，产业结构的升级都是以最初的第一产业为主导依次转变为以第二产业、第三产业为国民经济主导，并伴随着产业各部门均衡、协调发展的过程。具体来看，就是从农业、轻纺织业、原料及资源开采等基础产业向加工制造装备业再向信息产业等高科技以及服务业转变的过程。第一、二、三次产业依次演变的每一阶段都是不能逾越的，任何国家和地区在经济发展中都应当遵循产业演进的客观规律，避免突进式的发展。

各国经济发展水平有所差异，经济发展水平较低地区的产业结构必然存在着不合理、不协调等诸多缺陷。通过产业结构升级影响经济增长方式的转变，已经成为各国各地区尽可能消除经济增长过程中的阻碍因素、寻求经济发展转型的重要途径。

1.3 其他影响因素

经济增长方式的转变是一个长期、渐进、复杂的历史演进过程，不仅会受到一国当前科技水平和产业结构状况等主要因素的影响，同样还会受到一国政府宏观调控、经济发展阶段、国际竞争环境等诸多因素的制约。

以一国政府对经济发展的宏观调控为例，如果政府的经济发展观念落后，缺乏持续发展的战略思想，一味地看重经济增长的数量和速度指标，忽视经济增长的质量和经济增长过程中对资源和环境的巨大危害，那么通过资源的高消耗、高投资立竿见影地换取经济增长的高速度这一粗放型增长方式往往会成为第一选择。于是，政府在看到经济增长停滞不前时，对经济的宏观调控手段往往以出台相关政策法规，鼓励、刺激资源的过度开采和利用为主，通过原材料的大量投入促进经济总量的提升，这样就必然延缓了经济增长方式的转变。相反，如果一国政府认为当前粗放型的经济增长方式已经严重阻碍经济持续、健康、稳定的发展，迫切需要向追求高产出效率的集约型增长方式转变，也会出台一系列相关政策法规，要求生产企业提高自主创新能力、提高资源利用率，于是，通过政府的宏观调控加快了经济增长方式转变的速度。

经济发展阶段也被认为是影响经济增长方式转变的一个重要因素。在经济发展相对落后的阶段，技术水平低下，农业在国民经济中占据主导地位，只有廉价的劳动力和自然资源等生产要素具有比较优势，于是只能被动地选择粗放型的经济增长方式达到发展经济的目的。^②而当经济发展到相对发达的阶段时，生产技术得以改进、产业结构也随着经济的发展得到优化升级，转变经济增长方式的各方面条件随着经济发展阶段的提高逐渐成熟。

2 经济制度与开放化发展对经济增长的影响分析

2.1 经济的发展促进经济增长方式转变

第一，经济制度、开放化发展通过技术进步推动经济增长方式的转变。进入经济制度、开放化发展时代，从投入要素看，区别于以往的农业经济与工业经济，信息、知识与技术创新等高级生产要素替代传统的劳动、资本等物质生产要素，成为推动经济增长的最重要因素。在经济制度、开放化发展形态下，信息和知识的创造成为生产过程的核心环节，在这一过程中，服务不仅是创新主要源泉，还与其他相关领域的创新提供了重

要支撑平台。经济制度、开放化发展离不开技术创新，技术进步是经济持续增长的重要推动力。

第二，经济制度、开放化发展通过产业结构升级推动经济增长方式的转变。根据经济制度、开放化发展的判断标准和基本特征，当一国或地区步入服务经济发展时代后，服务业渗透生产、生活的各个方面，服务业将取代制造业，成为该经济体的主导产业。经济制度、开放化发展时代，服务业增加值占 GDP 的比重会达到 60%以上，服务业就业人数占就业总人口的比重也大幅上升，超过工业和农业就业人口，经济发展的重心向服务业转移。在产业结构升级的过程中，服务业规模的快速扩张会带动农业、制造业向服务化和高端化转变。农业、制造业与服务业之间不再相互孤立、泾渭分明，三者之间互相促进，不断融合，联系日益密切，产业链中的服务环节日益占据主导地位，产业结构向着高级化、合理化演进。

资源的再配置对产业结构变动的的影响，实际可以看做是沿着提高生产率的方向不断推进的。也就是说，生产率较高的产业会得到快速发展，其在产业结构中的比重就会不断上升，而生产率相对较低的产业会逐渐被淘汰，其在产业结构中的比重就会不断降低。这也就在一定程度上解释了一国在经济发展过程中农业所占比重不断降低，服务业所占比重持续上升的现象。

资源配置效率的改善是经济增长方式向集约化方向转变的一个基本表现。经济增长方式变化的本质就是资源从低生产效率部门向高生产效率部门流动、调整的过程。世界发达国家的发展历程也表明，由于生产率的差距，资源在各产业间的重新配置对经济增长产生了极大的促进作用，实际上就是产业结构的优化改变了原来的经济增长方式，提高了生产部门的产出效率的结果。

这样，从长期的角度看，产业结构的演进就与经济增长方式的转变逻辑地联系起来了。由此看出，经济制度、开放化发展的能够发展能够通过产业结构升级达到促进经济增长方式转变的目的。

2.2 经济增长方式的转变为经济制度、开放化发展提供发展空间

首先，经济增长方式的转变表现为产业结构的升级。一方面，产业结构的优化调整能够加快转变经济增长方式的步伐；另一方面，经济增长方式向集约化方向转变的过程中也相应地伴随着产业结构的演进，换句话说，产业结构的变动是一国经济增长方式实现转变的一个重要表现。从静态的角度分析，一个经济体经济增长的方式会以当前产业结构状况具体呈现出来。以我国为例，当前正处于工业化的中后期，经济增长主要来自第二产业的贡献，其次是第三产业，工业依然是国民经济发展的主导力量。这就表明了我国现阶段经济增长方式仍以粗放型为主。从动态角度来看，产业结构的演进趋势又明确反映了经济增长方式转变的具体方向。在经济发展过程中，一个经济体的产业结构如果不断地向合理化和高级化演进，则意味着该经济体的经济增长方式正逐渐向集约化转型。总之，经济增长方式转变的过程也可以看做是一国产业结构不断优化升级的过程。

其次，居民生活水平提高是转变经济增长方式的重要成果。经济增长方式向集约化方向转变会带来产出效率的提高，不仅能够推动经济“量”的增长，还能够实现经济增长“质”的飞跃。国内居民对本国经济增长方式转变最直观的感受就是自身收入的改善和生活水平的提高，于是人们在满足了生存性需要之后会增加对服务产品的需求，从而推动了经济制度、开放化发展的的发展。

恩格尔定律就为此提供了理论上的依据。根据恩格尔定律，随着家庭总收入的提高，食品的消费支出在家庭总收入中所占的比例即恩格尔系数会下降，而文化教育、休闲娱乐、卫生保健、交通等服务产品的消费支出在家庭总收入中所占的比例会有所上升。也就是说，随着人们的收入和生活状况得到改善，在满足了自己的生存性需要之后，需求的重点会逐渐向更高层次转移，对精神生活、生活质量和生活环境的要求大大提高，人

们把更多的可支配收入用于文化娱乐、保健、医疗、教育、卫生、体育等服务消费品的消费，促进了服务业的发展，带动了服务业在国民经济结构中的所占比重不断增大。

3 促进我国经济增长的对策

3.1 继续优化调整产业结构

首先，要看到我国现阶段制造业与服务业之间密不可分的良性互动联系，尤其要看到制造业不断向生产性服务业转变的趋势越来越显著。要推动产业结构的优化调整，就应当采取多项措施加速促进二者之间的渗透融合。

其次，要培育和合理规划新兴战略性产业。纵观世界发达国家的产业发展路径，大力提升新兴战略产业在国民经济中的主导地位，是促进经济增长方式平稳快速转变、实现一国经济持久健康增长的关键所在。要以世界眼光在全球范围内充分吸收利用最前沿尖端技术，并提升自主创新能力，把握产业结构未来发展脉络，从我国现阶段基本国情、科技和产业基础出发，全力做好节能环保、新一代信息技术、生物、高端装备制造、新能源、新材料等新型战略产业的规划和发展工作。对于依然能够吸纳相当数量就业人口并仍有发展潜力的一些传统优势行业，可以通过自主研发、技术革新、完善服务、提升品牌、拓展采购和销售渠道、整合相关产业链等多种方式相结合的形式，赋予其新的活力。

3.2 提高自主创新能力，促进技术进步

第一，应当继续坚定不移地坚持国外先进技术引进，要切实做好外资项目引进前的评估考察工作，切忌盲目投资和重复建设，尤其注重对市场效益好、科技含量高、环境污染少、产业关联效应显著、能够提升我国经济增长质量的重大项目的引进。特别是在我国当前即将迈入经济制度、开放化发展时代的背景下，着重加强国外高端服务业的招商引资工作，利用一系列优惠政策，鼓励大型跨国企业把设计、研发、服务部门迁入中国。

第二，采取多种措施，建立和完善对企业自主创新的扶持激励机制。通过一系列税收优惠政策，保证企业有更充裕的资金用于新项目、新产品的研究开发。在政府采购中，给予自主创新的企业招投标上的优惠，承诺对自主创新产品的优先购买；引导各类金融机构为企业的自主创新项目提供充足的资金支持，特别是保证中小企业融资渠道的畅通。设立专项基金，对核心技术取得重大突破的企业和个人给予物质上的奖励。充分发挥高校、科研院所等创新平台的作用，鼓励这些创新平台以多种方式与企业展开合作，参与产品和项目创新。

第三，持续培养和引进高端技术人才。加大对基础教育的投入，对待就业人员和已就业人员定期进行免费技能培训。鼓励高校与企业开展人才合作，签订在校大学生的实习就业协议，定向培养今后满足企业需要的专业人才。定向选拔优秀毕业生到发达国家留学，学习国外先进技术和思想，归国后参与企业生产研发。采取各种优惠、奖励措施，鼓励国外高端人才来中国发展。

3.3 刺激个人消费，改变生产与消费结构的不平衡

刺激国内消费需求，提高国内居民消费支出水平，对缓解我国生产与消费结构上的失衡，促进我国经济持续、稳定增长具有重要意义。改变当前消费困境，我国政府可以从提升居民消费能力、建立持续性的消费刺激计划、培育新的消费增长点和营造良好的消费环境四方面着手，制定、完善相关的政策制度。

要建立持续性的消费刺激计划。组织实施好国家法定节假日调整方案，落实职工带薪年休假制度，鼓励居民假期消费。继续采取多种强有力的措施稳定物价，把物价增长速度与经济增长速度联系起来，维持相对合理稳定的水平；继续积极推进廉租房、经济适用房的建设，抑制房价过快增长，鼓励居民购买节能环保小排量汽车；加大宣传力度，积极引导消费者改变量入为出的传统消费理念，采取多种促销方式提高信用卡的消费率，鼓励具有持久稳定收入的群体使用信用卡进行消费，提高居民当期消费水平。

全面改善农村消费环境，是提高我国居民消费总体水平的一项重要举措。首先，要重视农村基础硬件设施的建设，解决农村居民用水、用电和交通问题，为扩大农民消费夯实基础；其次，要积极鼓励农村零售、批发商业的开展，引导、支持多方投资主体对农村连锁超市、百货商店、批发市场的投资建设，方便农村居民进行消费；最后，还要严格规范农村消费市场秩序，对进行虚假宣传、价格欺诈、制假售假等扰乱正常市场秩序的商家和行为严肃查处，切实保障农村消费者的合法权益。[返回](#)

Why-How-What：中远海运携手上港集团 63 亿美元收购东方海外

7 月 9 日，中远海运集团下属中远海控与上港集团、东方海外（国际）有限公司（东方海外）联合公布：中远海控和上港集团将以每股 78.67 港元向东方海外全体股东发出附先决条件的自愿性全面现金收购要约。假设要约获全数接纳且交易完成，中远海控将持有东方海外 90.1% 的股权，上港集团则持股 9.9%。

如果收购东方海外全部已发行股份，中远海控和上港集团将支付 492.31 亿港元（约 63 亿美元）的对价；如果仅收购董氏家族持有的 68.70% 股权，中远海控和上港集团将支付 338.22 亿港元（约 43 亿美元）的对价。

价格有了，路径也明确了，一起收购的“小伙伴”也确定了，从 2 月开始的市场传闻终于变为现实。于是，中远海控旗下的中远海运集运将成为全球第三大班轮公司，而亲密“小伙伴”上港集团在其国际化道路上则迈出有意义的一步：从码头资产到国际班轮公司资产。

对于中远海控而言，自重组成立以来，“We are ready”就成为企业的口号，收购东方海外只为在成长的道路上变得更强大，毕竟“我们的征途是星辰大海”。

1 中远海运的收购“冲动”

对于中远海控（601919.SH；01919.HK）收购东方海外（00316.HK），很多人尽管有预期，但是未料想来得这么快，毕竟去年两家央企的集运业务刚刚完成整合。但深入分析的话，可以肯定的是，在中远海控成立之初，做强、做多和做专就是其天然的目标，而这些目标还需“做大”来支撑。显然，在集运市场，旗下中远海运集运的全球第四大运力规模不能满足这样的目标。

1.1 刚刚经历的“合二为一”

2015 年 12 月 11 日，国资委网站公布：经报国务院批准，中国远洋运输（集团）总公司与中国海运（集团）总公司实施重组，这意味着原中远与中海两家集团的重组方案终获通过。2016 年 2 月 18 日，中国远洋海运集团有限公司（中远海运集团）宣告成立，这意味着中国两家航运央企的整合进入具体操作阶段。

2016 年 3 月 1 日，经重组整合而成的中远海运集团旗下的集运业务板块——中远海运集运正式合署办公，并在上海总部办公室签署一系列集装箱船和集装箱租赁合同，标志着原中远集运与原中海集运两家班轮公司正式实施业务重组。

整合前，原中远集运和原中海集运的运力排名为全球第 6 位和第 7 位，整合后，排名升至全球第 4 位。中远海运集运现有运力超过 160 万 TEU，加上目前手持订单，2018 年船队规模将超过 200 万 TEU，这意味着与全球第一梯队的班轮公司站在同一起跑线。

中远海运集团总经理万敏曾坦言：“只有在第一梯队，规模上去了，大船比例提高了，在各航线使用最具竞争力的船型，才能为客户提供最稳定的服务。一是可带来成本竞争能力；二是可带来全球布局能力（布局新兴市场、第三国市场、区域市场的能力）；三是将极大提升为客户的服务水平，从传统的以船舶为中心转向以客户为中心；四是将提升行业引领能力（企业处于国际市场竞争中，话语权和标准制定权非常重要）。”

整合后的中远海运集运除了规模上要成为第一梯队之外，在业绩上同样也力图成为第一梯队。

通过深改、快改，中远海运集运顺利完成了国内与海外网络整合，并较原计划提前实现全球信息操作系统的统一运行，高效平稳地完成了集运业务的整合重组工作。同时，中远海运集运确立“规模化和全球化，以客户为中心，低成本战略，逐步提高为客户提供全程物流解决方案的能力”四大核心战略，致力于持续增强收益管理能力和成本控制能力。持续增强营销力度，并迅速打造起规模和成本领先优势。通过航线网络布局优化、供应商采购优化、集装箱管理优化等手段，协同效应得到逐步体现。

2017年7月6日，中远海运集运所在的上市公司中远海控发布上半年预盈公告，经财务部门初步测算，预计上半年经营业绩同比将扭亏为盈，实现归属于上市公司股东的净利润约为18.5亿元左右。

从表1、表2中可以看到，在最近5年时间里，整合前的中远集运和中海集运的业绩起伏，如果将两者净利润简单相加，无疑，上半年的业绩表现最好。重组效益在第二年如期实现，这对于重组案而言几乎是最好的消息。

表1 中远海运集运(中远集运)相关营业数据

项目	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
营业收入(亿元)	431.69	425.35	477.43	447.26	665.69
归母净利润(亿元)	-22.80	-14.26	0.52	0.37	-69.26
载箱量(万TEU)	801.62	870.16	943.75	982.77	1690.28
平均单箱收入(元/TEU)	5003	4482	4558	3995	4141
运力规模	艘	174	173	178	312
	万TEU	75.70	78.63	84.07	85.77万

注：1. 原中海集运数据自2016年3月1日起纳入报表

2. 2016年单箱收入为中远海运集运国际航线平均单箱收入数据

来源：中远海控(中国远洋)年报

表2 原中海集运相关营业数据

项目	2012年	2013年	2014年	2015年
营业收入(亿元)	326	343.4	362	318.6
归母净利润(亿元)	5.23	-26.5	10.6	-29.49
载箱量(万TEU)	803	819.1	809	781
平均单箱收入	国际航线 (元/TEU)	5845	5172	5228
		4757	4757	4757
	国内航线	1586	1766	1824
		1540	1540	1540
运力规模(万TEU)	59.5	61	72.7	88.94

来源：中远海发(中海集运)年报(注：原中海集运于2016年3月1日起完成与原中远集运整合)

1.2 中国“最大”需要“顶级”目标

在2016年2月18日，中远海运集团成立的新闻发布会上，中远海运集团董事长许立荣有过这样的表述：“很多有识之士都非常赞同两家集团的重组，他们认为这起重组不仅代表中国，也代表整个亚洲，因为这起重组是东半球平衡西半球的核心。比如，全球集装箱生成量70%在亚洲，而其中的七成又在中国，但是现在全球班轮控制能力却在欧洲，前三家欧洲班轮公司控制着全球40%的运力，所以重组必然会增强东半球的控制力，将极大提高我们在全球航运市场的话语权。”

今年上半年，许立荣在接受媒体采访时进一步指出：“中远海运集团的整合，就是要通过‘做大’，维持在全球市场的竞争力，让中国航运企业在国际市场上有充分的地位，从而让我们的运力规模与中国的经贸发展相匹配，服务国家战略。”

仔细品味上述两段话。

在整合之后，中远海运集运已经成为中国大陆唯一一家当然也是规模最大的远洋班轮公司，那么，全球第四的运力规模是否就是目标呢？是否与中国的经贸发展相匹配了呢？

从克拉克森的数据来看（见表3），中国港口每年集装箱吞吐量超过2亿TEU，约占全球31%的比例，“全球最大集装箱生成国”名符其实。

表3 全球集装箱港口吞吐量及主要航线运力预测 单位:百万TEU

集装箱吞吐量					
主要航线	2014年	2015年	2016年	2017年(预测)	2018年(预测)
北美港口	51	53	54	56	58
北欧港口	69	70	72	74	77
地中海港口	40	40	41	43	44
中国	200	203	207	212	217
亚洲(不包括中国)	166	165	169	174	181
其他	127	130	133	138	144
总计	654	662	676	697	721
集装箱运量					
主要航线	2014年	2015年	2016年	2017年(预测)	2018年(预测)
太平洋航线	22.2	22.9	24.1	25.2	26.1
亚欧航线	22.2	21.9	22.7	23.5	24.1
大西洋航线	6.6	6.8	6.9	7.1	7.3
东西次干线	21.7	22.8	23.4	24.4	25.6
南北航线	30.4	30.5	30.7	31.3	32.3
其他	68.1	70.2	73.8	78.3	83.3
总计	171	175	181	190	199

来源:克拉克森

从表3中可以得知，2016年，全球集装箱运量达到1.81亿TEU，而中远海运集运货运量达到1690.3万TEU，占全球份额约为9.33%（见表4）。但这一比例不能完全说明问题，因为中国国内集装箱运量也占据了相当比例。如果去除国内箱量的话，中远海运集运的货运量占全球份额约为6.50%。这一比例与中国集装箱吞吐量占据全球三成以上的比例相比，的确相形见绌。这里还可以与全球最大班轮公司马士基航运的货量数据进行比较——2016年，马士基航运货量同比增长9.4%，全年达到1041.5万FEU（即2083万TEU），这个运输量则占据了全球份额的11.51%。

表4 中远海运集运各航线货运量 单位:万TEU

航线	2016年	2015年	同比(%)
跨太平洋	250.1	179.8	39.1
亚洲(包括地中海)	360.9	194.2	85.9
亚洲区内(包括澳洲)	442.7	342.2	29.4
其他国际(包括大西洋)	122.0	83.3	46.5
中国	514.6	295.6	74.1
合计	1690.3	1095.0	54.4

来源:中远海控年报

中国“最大”显然需要“顶级”目标。那么。加上东方海外的份额呢？从表5中得知，东方海外2016年货运量达到608.1万TEU，约占全球份额的3.36%。假若与中远海运集运简单相加的话，货运量约占全球份额的9.86%。这一份额距离马士基航运的市场份额大为缩小。

航线	2016年	2015年	同比(%)
太平洋	155.8	131.8	18.2
亚洲/欧洲及欧洲区内航线	95.1	89.4	6.4
大西洋航线	39.6	36.6	8.2
亚洲区内及澳亚航线	317.6	299.8	5.9
合计	608.1	557.6	9.1

来源:东方海外年报

1.3 扩大规模唯有收购

中国庞大的贸易量需要相匹配的集装箱船队,这个重任毫无疑问落在了中远海运集运的肩上。如何迅速扩大规模?毫无疑问,收购。或许有人要问,可以建造新船啊。的确,造船也是扩大规模的有效途径,但是需要较长的时间。而从另外一个角度而言,在当前供需依然失衡的情况下(见图1),新造船无疑将对市场好不容易建立起来的信心造成破坏。我们也看到,在这轮市场低谷中,有志于扩大规模的班轮公司毫无例外地选择了收购或者合并。如,马士基航运收购汉堡南美;达飞轮船收购东方海皇;赫伯罗特收购阿拉伯轮船;日本三家航运企业合并集运业务等。所以,中远海运集运要迅速扩大规模,选择收购也是很自然的手段。



随着2016年业务整合重组基本完成,中远海控运力规模明显扩大,依托协同优势,通过航线网络布局优化、供应商采购优化、集装箱管理优化等手段,加大成本控制力度,夯实竞争基础。随着重组后的协同效应的逐步体现,同时伴随市场运价回升,中远海控营业收入效益逐渐改善。2015年、2016年和2017年一季度,中远海控实现营业收入分别为650.36亿元、711.60亿元和201.01亿元。与此同时,随着重组完成和市场运价回升,企业毛利率和净利率均提升。

收购所需花费的巨额资金,中远海控也早有准备。中远海控已与中国银行签署协议,中国银行将安排其境外分支机构向中远海控提供总金额不超过65亿美元的银行过桥贷款。一旦中远海控正式进行收购时,相关方将就该类过桥贷款签署正式的贷款协议。

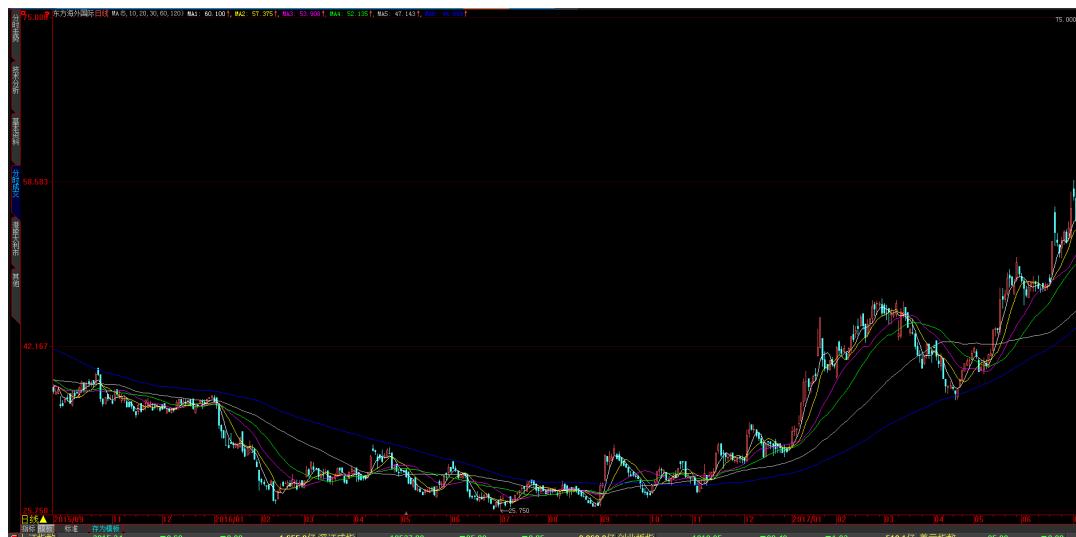
2 缘何为东方海外

在近两年集运市场暴风骤雨的收购战之后,除了排名靠后、规模较小的区域内班轮公司以及各国国内班轮公司外,保持独立的远洋班轮公司仅剩长荣海运、阳明海运、东方海外、以星航运、现代商船等少数几家。但是,选择东方海外,绝非是中远海控无奈

的选择。实际上，东方海外对于中远海控而言，是一家非常好的收购标的，而对于东方海外而言，中远海控也是最好的归宿

2.1 数据透明：集运市场“绩优生”

截至 7 月 7 日收盘，东方海外的股价为每股 60.00 港元，这个价格比其去年 12 月 30 日的每股 32.15 港元的收盘价几乎翻番，这也是其自 2012 年以来的股价最高点（见图 2）。伴随着股价的上涨，东方海外的市值也水涨船高，达到 375.48 亿港元。



显然，在这样的时间节点上，东方海外在资本市场上备受追捧是受到被收购消息的刺激。但实际上，以“稳健”著称的东方海外一直都是集运市场的“绩优生”。从表 6 来看，近 5 年来，东方海外仅在 2016 年亏损，其余 4 年均获盈利。从表 7 来看，东方海外的财务状况也相当健康，其资产负债率近年来维持在 50% 左右，这对于重资产的航运业而言实属难得。

表 6 东方海外相关营业数据

项 目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
营业收入(亿美元)	64.59	62.32	65.22	59.53	52.98
经营利润(亿美元)	3.28	0.90	3.29	3.53	-1.38
归母净利润(亿美元)	2.96	0.47	2.71	2.84	-2.19
载箱量(万 TEU)	521.72	529.35	558.55	557.59	608.07
平均单箱收入(美元/TEU)	1131	1060	1040	936	773
运力规模(万 TEU)	45.22	49.61	52.97	56.14	57.43

表 7 东方海外资产负债表项目

项 目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
总资产(亿美元)	82.31	89.90	96.33	97.32	94.05
总负债(亿美元)	37.43	45.14	49.99	49.34	48.86
资产负债率(%)	45.47	50.21	51.89	50.70	51.95
普通股股东权益(亿美元)	44.82	44.71	46.35	47.98	45.19

注:表 6、表 7 均来源于东方海外年报

2.2 谈判掌控：与控股家族关系良好

中远海控与东方海外相互“看对眼”，还在于双方一直有着非常良好的合作关系。

1947 年，东方海外创办人董浩云旗下商船成为首艘抵达大西洋彼岸及欧洲的中国商船。其后他以“东方海外航运公司”的名义不断开拓定期客货运服务。随着集运业兴起，东方海外航运公司于 1969 年易名为东方海外货柜航运公司。1982 年，董浩云去世，其长子董建华执掌东方海外 14 年。1996 年，董建华当选香港特别行政区行政长官后，其胞弟董建成便接任东方海外主席之职至今。

根据公开数据，董氏家族直接或者通过信托公司拥有东方海外的股权比例为68.70%。目前执行董事共3人，均为董家人：董建成（董建华之胞弟）、董立均（董建华之长子）、董立新（董建华之次子），董建成为董事会主席、总裁兼行政总裁；董立新为财务总裁；董立均则为旗下东方海外货柜航运公司行政总裁。

而在 OCEAN Alliance 成立之初，4 家成员中东方海外的运力规模最小，当时，中远海运集团副总经理黄小文向《航运交易公报》记者表示，对于合作伙伴的选择，除了规模上的考量，还有经营理念上的“志同道合”。而董立均也向《航运交易公报》记者表示：“目前为止我们对 OCEAN Alliance 所提出的合作机制感到非常满意，相信这样的合作机制是一定可以保证各方的公平权益。”

从企业而言，东方海外即使在 OCEAN Alliance 之前也与中远海运集团保持良好的合作关系；从家族而言，董氏家族作为香港商界翘楚，与内地各方一直保持良好沟通。如此，在行业低迷收购频发的年代里，对于中远海控而言，东方海外属于家族控股企业，归属简单，财务清晰，在谈判过程中也更具掌控性。更何况，此次加入联合收购的“小伙伴”上港集团（600018.SH）作为全球最大集装箱港口的运营商，与东方海外长期保持着良好的合作关系。

2.3 市场因素：不影响新联盟竞争格局

自然，我们并不知晓中远海控收购一家班轮公司的意愿从何时开始，但是一个很重要的现实因素在于，OCEAN Alliance 自今年 4 月 1 日开始正式运营，与此同时，THE Alliance 和 2M+现代商船也于今年 4 月 1 日起正式运营，班轮新联盟“三足鼎立”的竞争格局正式形成。所以，从这个因素而言，或许可以大胆判断，在新联盟运营之前，东方海外已经是中远海控的收购目标了；当然还有一种可能，在新联盟成立之后，中远海控的收购标的需要在联盟内选择。不管如何，收购东方海外是皆大欢喜，这样的结局对于当前刚刚形成的市场竞争格局几乎没有太大影响。

根据 Alphaliner 截至 6 月 1 日的的数据，在远东至欧洲航线上，2M+现代商船略胜一筹，以 39% 的市场份额占据第一；OCEAN Alliance 紧随其后，占据 35% 的市场份额；THE Alliance 则占据 25% 的市场份额（见图 3）。如果从单家企业投入运力来看，地中海航运和达飞轮船以 8.95 万 TEU 和 6.49 万 TEU 的周运力投放分列前两位，中远海运集运分别位居第 3 位和第 4 位，东方海外则排名第 10 位。如果将中远海运集运与东方海外投入运力简单相加的话，其周运力规模达到 5.80 万 TEU，将超过达飞轮船排名第 3 位。



根据 Alphaliner 截至 6 月 1 日的数据，在远东至北美航线上，OCEAN Alliance 独占鳌头，占据 41% 的市场份额；THE Alliance 排名第 2 位，占据 27% 的市场份额；2M+ 现代商船则占据 23% 的市场份额（见图 4）。如果从单家企业投入运力来看，马士基航运和达飞轮船以 6.80 万 TEU 和 5.93 万 TEU 的周运力投放分列前两位，中远海运集运和长荣海运分别位居第 3 位和第 4 位，东方海外则排名第 6 位。如果将中远海运集运与东方海外投入运力简单相加的话，其周运力规模达到 7.72 万 TEU，将超过马士基航运居第 1 位。



2.4 未来对接：同一系统更远大目标

说中远海控和东方海外是完美的对象还有一个重要的原因在于，原中远集运曾经耗费巨资引入东方海外研发的集装箱信息管理系统，并获得成功。对于中远海运集运这样全球性班轮公司而言，信息系统的重要性不言而喻，与收购对象的系统对接也是一件旷日持久的麻烦事。但是现在，对象是东方海外，事情就变得简单多了。

而东方海外在信息管理方面的成绩也是值得抒写一番的。旗下的货讯通（CargoSmart）提供全球船运管理软件方案，帮助发货人、收货人、物流服务供应商、无船承运人和海运承运人优化供应链规划和提高货运准时率。通过与全球超过 30 家领先的承运人进行连接，货讯通利用多来源的大数据和云计算平台为客户提供卓越的船运管理方案并获得了业内的赞誉，包括船期表、船运视野、文档管理、合同管理、贸易法规以及基准化分析管理解决方案，提高货运可靠性、降低运输成本和简化运营流程。

我们完全可以畅想一下未来，在各大航运企业都在大力发展电商平台的今天，中远海运集团旗下已有的平台经验，货讯通的加入，意味着中远海运集团将可以在信息化和数字化方面进行更多尝试，收获更多成果。

3 集运市场未来走势

上文我们将中远海控为何一定要收购以及为何选择东方海外作为收购对象进行了阐述，那么，这件收购案究竟将对集运市场带来怎样的变化呢？

3.1 “第一阵营”格局有变

显而易见的一点就是，通过收购东方海外，中远海运集运的运力规模将超越达飞轮船成为全球第 3 位，成功跻身第一梯队。

根据 Alphaliner 截至 6 月 30 日的数据，中远海运集运现排名为全球第 4 位，东方海外排名为全球第 7 位，双方合计运力规模达到 240.41 万 TEU，成功超越达飞轮船，距离第 2 位的地中海航运运力规模相差 66.50 万 TEU。倘若加上现有手持订单的话，中远海运集运与东方海外合计将拥有 304.67 万 TEU 的运力规模，距离地中海航运的 323.92 万 TEU 的运力规模，差距缩小至 19.25 万 TEU（见表 8）。

表 8 全球主要班轮公司运力排名(截至 2017.6.30)

排名	班轮公司	运力规模		手持订单		
		TEU	艘	TEU	艘	占现有运力比例(%)
1	马士基航运(1)	3423953	638	347822	25	10.2
	汉堡南美(10)	561414	104	30640	8	5.5
2	地中海航运(2)	3069103	509	170050	15	5.5
3	中远海运集运(4)	1734774	312	535520	31	30.9
	东方海外(7)	669350	103	107065	5	16
4	达飞轮船(3)	2330497	459	169200	17	7.3
5	赫伯罗特(5)	1519435	219	29986	2	2
6	Ocean 日本邮船(9)	563260	97	126104	9	22.4
	Network 商船三井(11)	536432	82	80640	4	15
	Express 川崎汽船(13)	353566	61	69350	5	19.6
7	长荣海运(6)	1037470	195	282000	33	27.2
8	阳明海运(8)	582691	95	70000	5	12
9	太平船务(12)	371926	141	142200	13	38.2
10	以星航运(14)	345228	75	/	/	/
11	现代商船(15)	344408	59	/	/	/
12	万海航运(16)	224283	86	15200	8	6.8%

来源: Alphaliner(注:表格中括号数字为目前排名)

而在 OCEAN Alliance 中，随着并购案的逐步完成，4 家成员未来将变成 3 家，中远海运集运携运力规模以及大船规模上的优势，势必将增加在联盟中的话语权。

中远海控表示，本次收购预计在航线网络及运力布局优化、供应商相关成本优化、集装箱箱队整合、收益管理能力提升、运营标准化和低成本化等方面为上市公司集装箱及码头等业务带来明显的协同效应。

3.2 市场集中度大为增强

根据 Alphaliner 相关数据，在 2000 年，集运业 CR4 占据的运力规模为 150.94 万 TEU，所占市场份额为 22.97%；至 2014 年，CR4 占据的运力规模大幅提升，达到 766.99 万 TEU，所占份额也是大幅升至 42.03%。CR8、CR16、CR20 所占份额均在 2000 年的基础上大幅攀升。

时间来到 2017 年，集运市场的并购还在持续。截至目前，尽管还有并购正在进行中，但基于数据计算方便，表 9 中 2017 年市场份额计算，马士基航运包含汉堡南美运力规模，中远海运集运包含东方海外运力规模，日本三家航运企业集运业务合并后运力规模。从数据来看，在一系列并购案完成之后，CR4 所占市场份额大幅升至 56.2%，这意味着前四大班轮公司已经占据整个班轮公司的半壁江山还多；CR8 所占市场份额同样大幅升至 78.1%，意味着前 8 家班轮公司的市场份额接近整个集运市场的八成，市场集中度大为增强。

表9 全球集运市场集中度变化情况

指标	2000年		2014年		2017年	
	运力(万TEU)	份额(%)	运力(万TEU)	份额(%)	运力(万TEU)	份额(%)
CR4	150.94	22.97	766.99	42.03	1178.91	56.2
CR8	226.61	34.49	1045.47	57.29	1638.19	78.1
CR16	329.17	50.10	1422.72	77.96	1813.91	86.5
CR20	365.09	55.57	1547.47	84.80	1843.26	87.9

来源:《航运交易公报》记者基于 Alphaliner 数据计算

3.3 下一起收购对象会是谁

此轮并购潮毫无疑问将载入史册，前无古人是肯定的，后无来者估计也是大概率事件。经历过一番翻转腾挪之后，新全球排名前六的班轮公司都有猎物“入账”。

排名第1位的马士基航运目前正处于收购汉堡南美的过程，一旦完成收购，其全球第一的位置将更为巩固。排名第2位的地中海航运尽管没有收购大型远洋班轮公司，但是也在洽售洽购意大利 Messina 集团，拓展其运输领域。排名第3位的中远海运集运在完成中国原两大航运央企旗下的集装箱运输业务整合之后，再次出手收购东方海外。排名第4位的达飞轮船去年完成收购东方海皇，而今年上半年的业绩已经显现出明显的协同效应。排名第5位的赫伯罗特5月24日宣布与阿拉伯轮船完成合并事宜。排名第6位的 Ocean Network Express 则由日本三大航运企业日本邮船、商船三井以及川崎汽船的集运业务组成，于7月7日宣布成立。

那么，市场下一起收购对象将是谁？显然，收购标的已经不多了。业内人士指出，下一阶段，台湾地区三家班轮公司长荣海运、阳明海运、万海航运及以星航运将成为市场重点关注对象。《航运交易公报》认为，在全球航线网络的搭建过程中，大型远洋班轮公司下一步的收购标的或许将是那些运营良好的区域内班轮公司。如此看来，太平船务、海丰国际等区域内班轮公司都将是市场感兴趣的收购对象。事实如何，只能等待时间来揭晓。[返回](#)

“限硫时代”下，航运企业将如何发展？

1 全球“限硫”确认实施

2016年10月底，国际海事组织（IMO）下属海上环境保护委员会第70次会议已通过决议，全球船用燃料0.5%的硫排放上限将于2020年1月1日强制生效。之前划设的四大排放控制区仍然实行0.1%的限制。

在此之前，欧洲、北美已率先“降硫”。2006年起，国际海事组织（IMO）《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）附则六“防止船舶造成空气污染”对船舶的硫氧化物排放设立了总体的限制，该附则还促成了硫排放控制区（SECA）的建立。目前的四大排放控制区域位于波罗地海、北海、北美及美国加勒比海，它规定区域内的硫含量上限是0.1%。

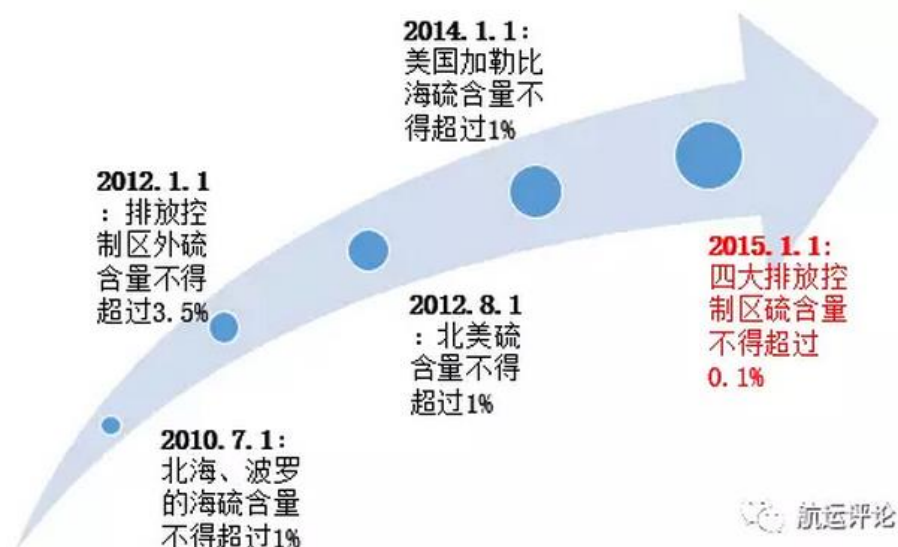


图 1 MARPOL 公约对排放控制区的含硫量规定（图中日期为实施日期）

来源：互联网，上海国际航运研究中心整理

中国“限硫”政策紧随其后。2015 年 9 月，交通运输部发布《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015-2020 年）》，并提出以减少污染物排放和强化污染物处置为核心。同年 12 月，交通运输部发布《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》，要求该三大控制区逐步施行 0.5% 的硫含量上限要求。2016 年 4 月起，长三角区域率先实施减排措施。



图 2 中国三大排放控制区

来源：上海国际航运研究中心

2 “限硫”政策对航运业的影响

2.1 “限硫令”下船东成本大幅增加

众所周知，燃油成本是营运成本重要的组成部分。为应对 IMO 新规，船东短期内普遍选择燃烧低硫油，但根据 2017 年 7 月的供油商报价，船用燃油市场上低硫油的价格比普通船用燃料油高出 45% 以上，这对于船东而言是一笔不小的数字。

如果考虑船舶燃油供应市场的垄断性因素，未来低硫油的价格还存在一定的上升空间。因此，若在全球范围内实施“降硫”，将给船东增加更多的额外成本。

表 1 2017 年 7 月燃油报价一览表

美元/吨	380cst 重油	低硫重油 (硫含量≤0.5% m/m)		低硫轻油 (硫含量≤0.5% m/m)	
		重油	轻油	重油	轻油
香港	303	-	-	475	-
新加坡	300	440	447	457	-

来源：供油商报价，上海国际航运研究中心整理

若船东选择安装废弃洗涤器（脱硫装置）或使用 LNG 燃料，将产生巨大的前期资金投入，废弃洗涤器的初始投资是低硫燃油改造所需费用的 5 倍以上，而使用 LNG 的初始费用则更高，这对于目前市场低迷、处于盈亏平衡线上的船东而言，无疑是一个极大的挑战。

2.2 新船订单发生结构性调整

“限硫令”的颁布，将在未来几年内持续影响新造船市场，使新船订单中电推船及 LNG 动力船的订单比例持续攀升。根据 Clarksons 的统计，2010 至 2016 年，电推船及 LNG 动力船订单比例为 7-11%及 2-4%。而 2017 年至今，比例则迅速攀升至 22%和 16%。虽然电推船及 LNG 动力船前期投入资金较高，但在运营成本上则远低于低硫油，随着“限硫令”的深入推进，会有更多船东选择建造这两类船舶，从长远来看，电推船及 LNG 动力船的订单量将维持增长趋势，从而导致新船订单的结构性调整。

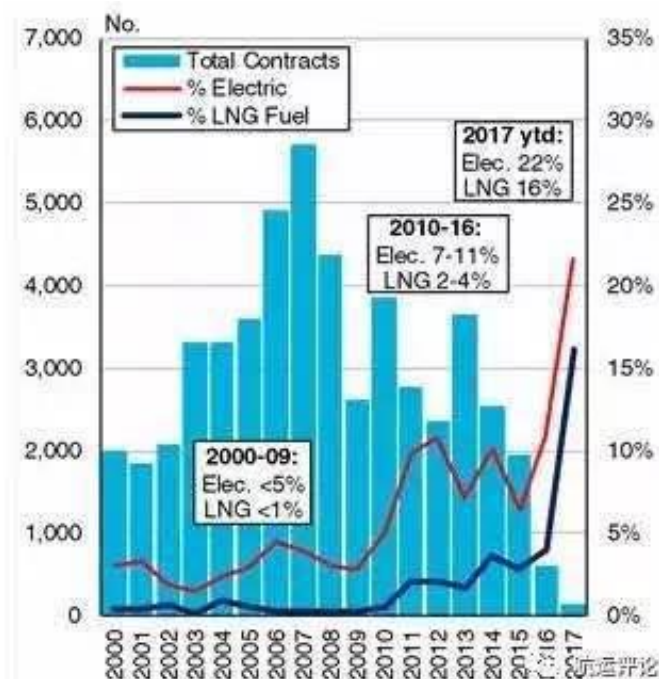


图 3 2000 年至 2017 年新船订单中电推船及 LNG 动力船的订单比例

来源：Clarksons

2.3 “限硫令”加速老旧船舶拆解

由于目前欧美地区已经开始实行“0.1 版限硫令”，新颁布的“全球燃油排放不超过 0.5%”的标准对于本就需要前往欧美 ECA 海域的船舶而言影响并不大，但对于经营其

他航线运输或为避开欧美严苛的限硫标准而转向其他航线运输的船舶而言，所可能产生的改变则不容忽视。

虽然大多数船东会选择改造船舶来应对该措施，但由于无论采取何种方式改造都将产生巨大的费用，综合考虑成本和未来收益后，部分船东会选择将老旧船舶提前进行拆解，预计目前船龄 20 年至 22 年的船舶将受到较大影响，这类船舶目前约 5000 艘。这将导致未来几年内的船舶拆解船龄进一步降低，船舶拆解的加速也使得航运市场运力过剩的局面一定程度上得到改善。

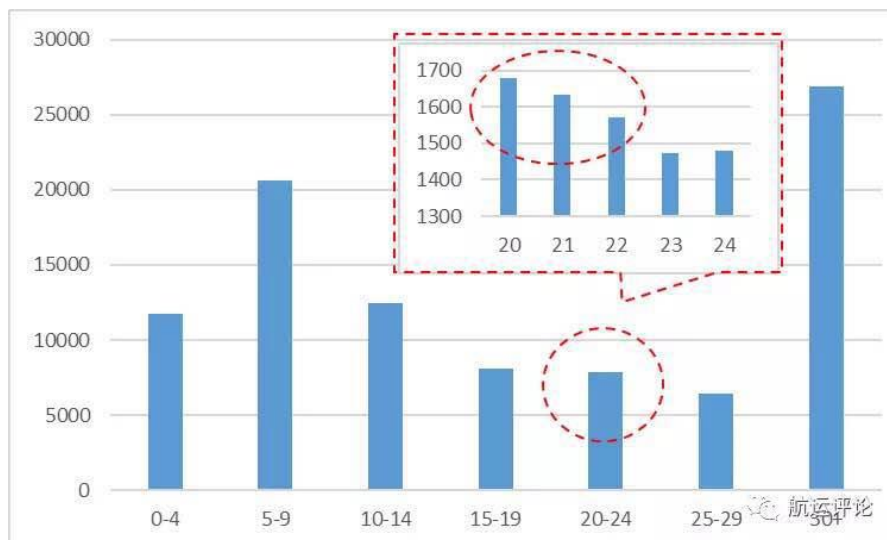


图 4 全球船队船龄结构-艘数（截止至 2017 年 7 月）

来源：Clarksons，上海国际航运研究中心整理

2.4 “全球限硫”法案促使航运减排规范化

虽然短期内“限硫令”将给市场带来一定的冲击，但从长期来看，在全球范围内实行“限硫令”，能给予船公司一个规范、统一的标准，促使航运企业更积极地面对环保减排。

尽管目前欧美地区已经开始“减硫”，但仍面临较多问题：（1）抽查被抓的罚金相对于避免使用低硫油所节约的成本而言可谓是“九牛一毛”，违法成本低导致部分船东知法犯法；（2）政策的执行情况和处罚力度因国而异，部分国家采取相对松懈的监管及惩戒力度，使得严格执行的国家愤愤不平，标准的不统一也导致部分船东懈怠应对。在 IMO 颁布“限硫令”后，各国政府及船东也将拥有一个相对统一的执行标准，违法成本低、执行力度差异化等问题将得到有效解决。

3 面对“限硫”，船东又将如何应对？

面对“限硫令”，目前市场上较为常见的应对措施有几种：（1）使用低硫石油（2）采用船舶新动力，例如电力推动型船舶（3）选择清洁型气体能源燃料，例如 LNG 燃料（4）加快现有船舶改造，在船只上安装洗涤系统，降低船舶有害气体排放。

上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室于 2017 年 6 月对近八十家船舶运输企业进行了调查，调查结果显示：有 42.76% 的企业认为将会使用低硫石油以此应对新要求；有 38.67% 的企业认为将会加快现有船舶改造，在船只上安装洗涤系统，降低船舶有害气体排放；有 28% 的企业认为会采用船舶新动力，例如电力推动型船舶；有 10.67% 的企业会选择选择清洁型气体能源燃料，例如 LNG 燃料。

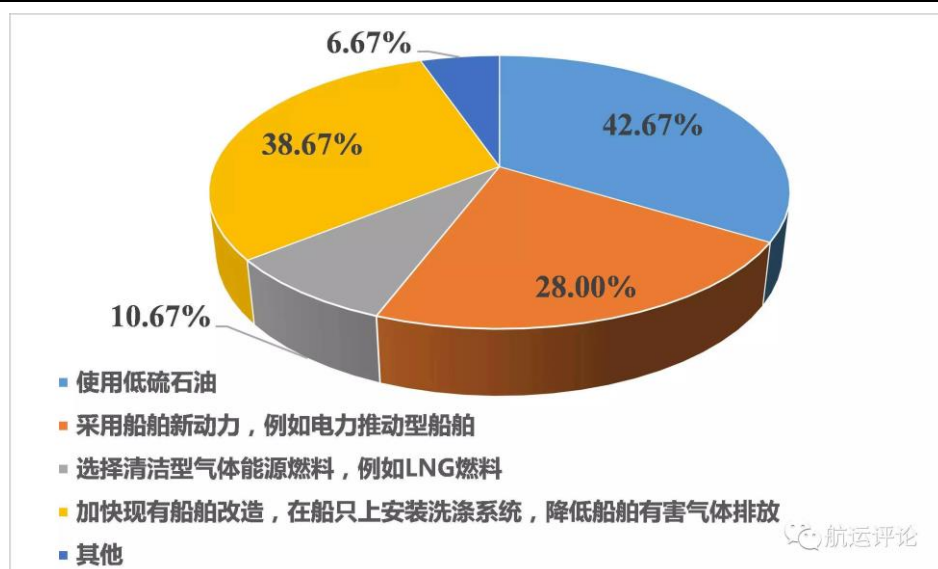


图 5 航运企业应对新规的措施比例

来源：上海国际航运研究中心

总体而言，目前采用低硫石油和在船只上安装洗涤系统的方式应对新规是市场的主旋律，但是另外两种方式的选择也占了一定的比例，随着老旧船舶的淘汰，新能源船舶将逐步增多。[返回](#)

“船、港、人”互联互通

7月11日是中国第13个航海日。作为“中国航海日”主体活动，2017年“中国航海日论坛”如期在浙江宁波举行，这也是自2015年以来举行的第三届中国航海日论坛。2017年“中国航海日论坛”的主题为“船·港·人——互联互通”，同时也是2017年“世界海事日”的主题。国际海事组织秘书长林基泽强调该主题将为发达国家和发展中国家航运业、公有及私有港口提供新的视野，包括确定和促进最佳实践方式，以及构建此领域众多参与者间的桥梁。

2017年“中国航海日论坛”以“再扬丝路风帆、共筑蓝色梦想”为主旨，由1个主论坛和中国国际海员论坛、海丝港口国际合作论坛、中国引航发展论坛、中小航运企业发展论坛、国际航运服务业创新发展论坛、行舟致远航海文化论坛、宁波国际海洋新兴产业论坛和中国航运50人论坛8个专题论坛组成。

2013年，国家主席习近平提出“一带一路”倡议，今年5月在北京举行的“‘一带一路’国际合作高峰论坛”见证了“一带一路”从理想走向现实。交通运输部水运局副局长易继勇指出，2017年“中国航海日论坛”活动，旨在进一步促进“21世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区的合作与交流，推进“‘一带一路’国际合作高峰论坛”和专题平行会议相关工作的落实。

1 海运为“一带一路”当好先行

2017年“中国航海日论坛”聚焦“21世纪海上丝绸之路”建设，旨在弘扬和平合作、开放包容、互联互通、互利共赢，加速推进“一带一路”互联互通，推动中国海洋航海事业加快发展。交通运输部副部长何建中在主论坛上发表的主旨演讲中指出，在新的时期，“一带一路”倡议提出了全球治理的中国方案，并为世界各国开辟了新的合作之路。海运是“海上丝绸之路”的重要载体和保障，海运便利化为“一带一路”当好先行，“一带一路”建设又将大力促进海运便利化。

因此，何建中认为，中国海运发展需要在加强基础设施互联互通等“硬件”建设的同时，加强海运发展制度、规则、政策、标准衔接融通等“软件”建设，深化合作机制，突出规划引领，推进项目落实。

合理的海运供给结构是海上便利运输的重要基础。何建中表示，当前国际海运市场最主要的问题，仍然是船舶运力过剩、供过于求的矛盾，这需要世界海运界携手应对，特别是海运企业要深入研究新常态规律，强化运力投放管理，共同维护良好的市场发展环境。中国虽然从航运总量上已发展成为世界海运大国，但发展中存在的结构性问题亟待调整改革。

今年以来，中国不断推进水运业供给侧结构性改革。据易继勇介绍，在运力结构调整方面，交通运输部加强宏观调控，引导运力有序投放。2016年1月至今年6月，拆解内河运输船舶近5000艘，拆解老旧海船近1300万DWT，实现了国内运输船舶艘数和吨位“双下降”。而在促进区域港口协调发展方面，交通运输部积极推进开展区域港口“一体化”发展改革试点，提升运营效率和资源利用率，以避免区域港口无序发展和同质化竞争。自2015年以来，中国主要港口探索集装箱铁水联运业务，今年上半年，大连、营口、天津、青岛、连云港、宁波、深圳等中国7个主要集装箱铁水联运港口完成140万TEU，同比增长35%。

何建中指出，经济全球化要求海运提供更加便捷高效的运输服务。中国作为《1965年便利运输国际海上运输公约》的履约国，要主动优化海运供给结构，完善海运服务网络，促进口岸管理便利化，推动安全绿色发展，以促进海上便利运输、提高运输服务效率、降低物流成本为目标，对标国际先进水平，共同打造畅通高效安全绿色的运输大通道。

2 共商共建“海丝”港口

港口作为全球贸易的流通载体，日益成为区域经济发展的核心，从全球城市的成长轨迹看，港口仍然是主驱动力。招商局集团作为中国近代首家以港航业起家的企业，已经率先成为“一带一路”倡议的践行者、先行者和领先者。招商局集团自2009年海外投资首个海外港口项目，迄今为止已经在19个国家、49个港口参与投资。在2017年“中国航海日论坛”上，招商局集团副总经理胡建华提出了在新一轮全球化中建设“海丝”港口的新标准和新模式。

胡建华指出：“今天我们已经站在了全球高度融合发展的历史巅峰，正在创造更加紧密合作的全球化新时代。‘海上丝绸之路’沿线国家的港口是实现政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心互通的关键载体。‘一带一路’倡议之下，‘海丝’港口的发展，首先要牢牢把握与所在国家共商、共建、共享的原则，在共商的基础上形成共识，以港口设施联通促进沿线国家的水陆交通条件改善、物流中转提速和综合水平提升”。

在胡建华看来，共建是发展“海丝”港口的新方式。他指出，随着全球化程度的加深，“海丝”港口的合作正面临着四个新的变化：一是由财务投资型向投资、建设、运营并重转型，以往中国企业大多出去是建设，建设完成后把港口、铁路交给当地人，现在则更看重建设完成后的运营状况；二是由机会触发式参与向战略导向型理性参与转型，现在从全局的观念开始重新布局；三是由单纯的港口投资向区港联动综合开发转型，港口是服务型的基础设施，要为经济服务，所以这个重要转型也是非常重要；四是由短期获利向长期经营持续发展转型，不是简单的建个三五年，中国在很多国家现在签建的自由贸易区、合作区年限均为99年，甚至还给予十几年的准备期。相应地，对“海丝”港口建设各方提出了新的能力要求和商业模式创新要求。

因此，在能力要求方面，首先要具备综合开发能力，“海丝”港口的业态趋向于多元化，不仅仅要完成港口基础设施建设，不单纯是港航物流功能，而是要有港区与城区的联合互动；其次要具备组织协调能力，联合开发，充分发挥承包商的建设能力、地方港务集团精细化管理和运营能力、港口运营商的精准布局和国际管理的能力；第三要具备精耕细作能力，“海丝之路”建设不在一朝一夕，要深耕当地，与所在国结成命运共同体和责任共同体。

在商业模式创新方面，招商局集团总结蛇口工业区和中国开发区 30 多年发展模式和经验，形成了“蛇口”经验，即到“海丝”国家，以沿岸港口为特色，以中间经贸合作区为产业聚集平台，以后方城市为依托的“前港、中区、后城”的“一体化”战略综合布局方案；通过与“一带一路”沿线国家合作，在临港区域开发海外产业园区，打造适合国际产能合作的软环境，提供“一站式”服务，同时帮助东道国政府解决发展经济和就业、吸引外资等问题，将海外产业园区打造成连接中国与“一带一路”沿线国家的一个重要桥梁。

胡建华强调，互联网时代的全球化，更需要统一的标准来推动“海丝”港口的深度发展和共享。在今天，“海丝”港口必将从贸易和物流枢纽，转变为包括物流、资金流、商流、信息流“四位一体”的信息枢纽。“海丝”港口应该主动作为，为贸易物流新标准贡献新智慧，成为“五通三同”新标准的重要载体和节点。招商局集团在全球建设“丝路”驿站，也是基于“海丝”港口，探索大数据应用、跨境金融服务和贸易便利化的标准化应用，助力中国企业走出国门，参与国际产能合作，致力于打造“海丝”贸易和物流的高效通道。

3 航运发展人才为要

航运经济发展，人才为要，海员是建设海洋强国一支不可或缺的力量，而海员素质的高低直接关系着海运业的发展。国际海事组织确定今年“世界海员日”的主题为“心系海员”，旨在让行业认识到海员对服务国际海运贸易、促进世界经济和社会发展所做出的重要贡献。

中国是海员大国，要向海员强国迈进，海员素质提升尤为重要，如何培养高素质海员，是一个涉及海员培训和航运业发展的系统性问题。2017 年“中国航海日论坛”对船员行业发展和智能船舶对行业影响给予高度关注。

6 月 25 日是第七个“世界海员日”，《2016 年中国船员发展报告》（《白皮书》）同期发布。据《白皮书》统计，截至 2016 年，中国共有注册船员 139 万名，同比增长 1.6%。其中，海员船员 672961 名；内河船舶船员 719790 名。2016 年，新增注册国际航行海船船员 26685 名，新增注册沿海航行海船船员 7286 名；截至 2016 年，共有注册国际航行海船船员 497197 名，沿海航行海船船员 175764 名。2016 年，中国注册内河船舶船员减少 11444 名；截至 2016 年，中国共有注册内河船舶船员 719790 名。交通运输部海事局副局长杨新宅指出，中国船员队伍在规模上总体满足航运发展的要求，但结构上仍需要根据市场需求进一步优化。

根据《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》，要“完善海运业人才培养体制机制，加强海员特别是高级海员队伍建设，大力培养专业化、国际化海运人才”。据悉，为打造高素质的海员队伍，交通运输部正通过建立健全船员教育培训规范标准、统筹规划船员教育培训能力建设、改革和创新船员教育培训方式、落实船员培养主体责任等方面培养高素质海员。

此前，交通运输部海事局对外公布第四批便利船员服务清单，其中的 6 项便利措施，进一步方便了船员的工作与生活。中国自 2007 年 9 月 1 日就实施《船员条例》，从立法上对船员职业保障做出安排。同时，交通运输部很早就与中国海员建设工会、中国船东协会建立全国海上劳动关系三方协调机制，为促进建立和谐海上劳动关系发挥了积极作用。去年 11 月 12 日，《2006 年海事劳工公约》正式对中国生效，中国籍国际航行和国内沿海航行商船船员的船上工作和生活条件与国际全面接轨，船员权益得到进一步保护。

据杨新宅介绍，目前正在推进落实《中国船员发展规划（2016—2020 年）》，会同有关部门共同实施《海事劳工条件检查办法》，并对《2006 年海事劳工公约》第一修正案关于船员遣返和船东责任财务担保做出了安排。

另一方面，智能化船舶正在成为趋势，在航运技术发展下，船员则对此表示担忧，智能化代替人工，新技术的产生致使“旧的”工作岗位减少，航海人才发生变革。对此，与会专家指出，传统形式的海员的需求量会减少，但是“新的”工作岗位将增加，船员职业不会消失，会发生“改变”，船岸交互的纵深发展将会改变未来船员的岗位智能和工作方式。在此背景下，航海人才培养的理念亦相应转变，围绕目标来构建教育系统的各个部分，更加重视工程和综合理工科教育的培养。[返回](#)

微信公众号“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



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库