

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 3 月 1 日 (第 1649 期)

◇ 《2016 年统计公报》评读	1
◇ “后韩进海运时代”到来	4
◇ 谁来为航运风险买单?	6
◇ 京津冀港口棋局大开	8

《2016 年统计公报》评读

2016 年是“十三五”规划的开局之年，也是供给侧结构性改革的攻坚之年。这一年，面对错综复杂的国内外环境，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，全国各族人民团结一心，攻坚克难，确保了经济社会平稳健康发展，实现了“十三五”良好开局。

1 经济运行总体平稳，经济增长质量提高，就业稳定增加

面对世界经济仍处在深度调整期、逆全球化思潮抬头、世界贸易低速增长、国际金融市场剧烈振荡的国际环境，面对经济进入新常态、改革发展任务艰巨的国内形势，党中央、国务院坚持以推进供给侧结构性改革为主线，适度扩大总需求，经济总体保持了平稳运行的态势，经济增长质量提高，就业稳定增加，价格温和上涨。

经济增长质量提高。2016 年，我国国内生产总值达到 744127 亿元，比上年增长 6.7%，增速比上年回落 0.2 个百分点，处在调控预期目标区间。这一增长速度虽然比上年有所回落，但国内生产总值以 2015 年不变价计算的增量达 4.6 万亿元，比上年 4.4 万亿元增量多 1600 多亿元，更为重要的是国民总收入增长 6.9%，加快 0.6 个百分点，说明收入增速并没有因生产增长的回落而放慢，整个社会还是得到了实惠。这一增长速度是在单位能耗下降的情况下实现的，2016 年万元国内生产总值能耗比上年下降了 5.0%，说明消耗了较少的能源生产出了等量的国内生产总值，能源消耗少了，生产并没有少，更为重要的是在能源消费中清洁能源消费的比重还提高了 1.7 个百分点。这一增长速度仍保持住我国对世界经济增长较大的贡献。根据国际货币基金组织最新预计，2016 年美国经济增长 1.6%，欧元区增长 1.7%，日本增长 0.9%，印度增长 6.6%，南非增长 0.3%。较大的总量和较快的增速决定了我国对世界经济增长的贡献率为 33.2%，仍是世界经济增长的主要动力。

就业保持稳定增加。2016 年末全国就业人员 77603 万人，比上年末增加了 152 万人，就业保持了基本稳定的态势。从城乡看，就业增量主要集中在城镇，年末城镇就业人员 41428 万人，净增加了 1018 万人；从产业看，就业主要集中在第三产业，第三产业不仅增长快，而且吸纳就业密度高，第三产业的较快增长一定会带来更多就业岗位；从所有制看，个体和私营经济是吸纳就业增量的主要力量，去年随着大众创业、万众创新工作的推动，个体和私营经济得到较快发展，吸纳了较多的就业人员。全年城镇新增就业 1314 万人，连续 4 年保持在 1300 万人以上。

价格呈现温和上涨。2016 年全年居民消费价格上涨 2.0%，涨幅比上年提高 0.6 个百分点，但总体呈现温和上涨的态势。一是上年居民消费基数较低，两年平均仅上涨 1.7%，而且上涨的结构性特征还比较明显，如有些项目上涨，有些项目出现下降；二是

工业生产者出厂价格结束了连续 54 个月同比下降的局面，出现了由降转升，从成本方面推动了居民消费价格的上涨；三是价格出现一定程度的上涨也为经济良性运行所需要，经济运行活力需要一定价格上涨的激发和刺激，因为微观主体存在着货币幻觉，保持温和价格上涨对经济运行是有利的。

2 结构存量和增量调整同步推进，服务业比重进一步提高，基础设施得到加强

针对经济结构演变的规律以及当前经济结构存在的问题，党中央、国务院积极采取措施，在去和补上同时发力，在存量和增量上同时用劲，努力推进经济结构的优化升级，经济结构出现了积极变化。

服务业比重进一步提高。2016 年服务业增加值比上年增长 7.8%，比国内生产总值增长快 1.1 个百分点；占国内生产总值比重达 51.6%，比上年提高 1.4 个百分点。服务业比重在连续多年提高的基础上，2016 年继续保持上升的势头，虽然升幅比上年有所回落，但也是比较快的一年。这主要得益于大力发展服务业有关政策的不断落地，也是经济发展到一定水平必然出现的现象，特别是互联网进一步向各领域渗透、服务业规模不断扩大的结果。同时，农业结构也在不断调整优化升级，工业结构在技术进步的推动下也在不断升级换代。

消费保持较大贡献。2016 年最终消费对经济增长的贡献率为 64.6%，比上年提高 4.9 个百分点，比资本形成总额高 22.4 个百分点，经济增长的驱动过于依赖投资的局面有所改变。消费较快增长主要集中在仍有较大潜力的旅游、医疗、保健和家政等服务方面，还集中在家装家饰、汽车等与住房和交通通讯有关的领域。同时，在投资领域中，高技术产业投资增长 15.8%，增速比固定资产投资（不含农户）快 7.7 个百分点，占固定资产投资（不含农户）的比重为 6.3%。

城镇化率进一步提高。2016 年末常住人口城镇化率为 57.35%，比上年末提高 1.25 个百分点；户籍人口城镇化率为 41.2%，提高 1.3 个百分点。城镇化率提高幅度虽然比上年有所回落，但仍大体保持过去多年的提高幅度，城镇化进程继续保持旺盛势头。按照常住人口计算，2016 年城镇人口比上年增加 2182 万人，农村人口减少 1373 万人，农村向城镇转移的人口仍比较多。

基础设施得到进一步加强。2016 年基础设施固定资产投资达 118878 亿元，增长 17.4%，比固定资产投资（不含农户）快 9.3 个百分点。重点领域投资保持较快增长，对生态保护和环境治理业、水利管理业、农林牧渔业投资分别比上年增长 39.9%、20.4% 和 19.5%，分别快于全部投资 31.8、12.3 和 11.4 个百分点。投资更加注重薄弱环节，增强了经济发展的后劲，新建高速铁路投产里程 1903 公里，新改建高速公路里程 6745 公里，新增光缆线路长度 554 万公里。

3 新动能对经济社会发展贡献明显，互联网进一步向各领域渗透，创新创业活跃

针对经济社会发展传统动能减弱，新动能亟需培育推动的形势，党中央、国务院积极实施创新驱动发展战略以促进创新有序健康发展，大力推动大众创业万众创新以调动微观主体积极性，不断深化“放管服”改革以激发经济活力，新的力量新的动能不断发力，对经济社会发展的贡献不断提高。

互联网经济继续快速发展。2016 年互联网普及率达到 53.2%，其中农村地区普及率达到 33.1%；移动互联网接入量 93.6 亿 G，比上年增长 123.7%；互联网上网人数 7.3 亿人，增加 4299 万人。互联网进一步向经济社会各个领域渗透，对生产和流通方式等产生了重大影响，为经济社会发展注入了新的动能，使一些传统行业焕发了青春。2016 年网上零售额比上年增长 26.2%，比社会消费品零售额增长快 15.8 个百分点；快递业务量达 312.8 亿件。

新产业新产品快速成长。2016 年，工业战略性新兴产业和高技术制造业增加值分别比上年增长 10.5% 和 10.8%，增速分别比规模以上工业快 4.5 和 4.8 个百分点；运动型

多用途乘用车（SUV）产量增长 51.8%，新能源汽车增长 40.0%，工业机器人增长 30.4%，集成电路增长 21.2%，智能电视增长 11.1%，智能手机增长 9.9%。

创业创新发展势头良好。2016 年全国新登记企业 553 万户，比上年增长 24.5%，平均每天新登记企业 1.5 万户，明显高于前两年，掀起了商事制度改革以来的新高潮。一批具有标志性意义的重大科技成果涌现，不少达到国际先进水平，为新经济成长提供了强大技术支撑。全年授予境内发明专利权 29.5 万件，比上年增长 15.0%，境内有效发明专利拥有量突破 100 万件。全年签订技术合同成交金额 11407 亿元，比上年增长 16.0%。神舟十一号载人飞船与天宫二号空间实验室成功交会对接，世界最大单口径射电望远镜建成使用，使用我国自主研发芯片的超级计算机“神威·太湖之光”再次刷新世界纪录。科技创新促进了劳动生产率的提高。

4 对外开放向纵深发展，服务贸易增长较快，对外投资高速增长

面对国际经济合作和竞争格局的深刻变化，顺应国内经济提质增效升级的迫切需要，党中央、国务院统筹国际国内两个大局，推进新一轮高水平对外开放，促进外贸创新发展，扩大国际产能合作，提高利用外资水平，加快实施自由贸易区战略，开放型经济进一步提高，国际影响力不断增强。

对外贸易仍保持较高顺差。2016 年货物进出口总额达到 24.3 万亿元，比上年下降 0.9%，降幅比上年收窄 6.1 个百分点，扭转了较大降幅的局面。其中出口下降 1.9%，进口增长 0.6%，货物贸易仍保持 3.4 万亿元的顺差，虽然比上年有所减少，但顺差仍还比较大，这在我国劳动力成本不断上升、部分产业出现回流、产品国际竞争力减弱的形势下，取得这样的成绩十分不易。但服务贸易却保持了较快增长，2016 年服务进出口总额 53484 亿元，比上年增长 14.2%，占对外贸易的比重攀升至 18%。其中，服务出口 18193 亿元，增长 2.3%，其中以技术服务、维护和维修服务、广告服务为代表的高附加值领域出口增速较快；服务进口 35291 亿元，增长 21.5%。全年服务贸易逆差 1.7 万亿元。

对外直接投资高速增长。2016 年吸收外商直接投资（不含银行、证券、保险）新设立企业 27900 家，比上年增长 5.0%；实际使用外商直接投资 8132 亿元，增长 4.1%。利用外资结构向产业链高端环节转移，全年信息传输、计算机服务和软件业实际使用外资增长 128.0%，租赁和商务服务业增长 67.8%。上海、广东、天津、福建等自贸区建设全面推进，改革试点经验向全国复制推广。2016 年对外直接投资（不含银行、证券、保险）11299 亿元，比上年增长 44.1%。其中，投向信息传输、软件和信息技术服务业的对外直接投资比上年增长 2.5 倍，投向制造业的对外直接投资增长 116.7%。国际产能合作稳步推进，一批重大项目顺利实施，成功带动我国装备、技术、标准和服务“走出去”。

“一带一路”战略取得积极进展。我国与沿线国家经贸合作的步伐不断加快，双向投资保持较高水平。2016 年对“一带一路”沿线国家进出口 62517 亿元，比上年增长 0.5%。其中出口增长 0.5%，进口增长 0.4%。全年对“一带一路”沿线国家直接投资 145 亿美元；沿线国家对我直接投资新设立企业 2905 家，增长 34.1%，直接投资金额 458 亿元。对沿线国家承包工程业务完成营业额 760 亿美元，增长 9.7%，占同期我国对外承包工程业务完成营业额的 47.7%。

5 居民生活进一步改善，恩格尔系数继续下降，扶贫攻坚取得明显成效

按照全面建成小康社会奋斗目标的总体要求，党中央、国务院坚持民生优先，努力拓宽增收渠道，大力增加公共服务供给，奋力实施脱贫攻坚工程，着力提高教育质量和公平，织牢织密社会保障安全网，居民生活进一步改善。

居民收入稳步增长。2016 年全国居民人均可支配收入 23821 元，比上年实际增长 6.3%，高于人均 GDP 增速 0.2 个百分点。农村居民人均可支配收入名义增速和实际增速分别高于城镇居民 0.4 和 0.6 个百分点。农村居民收入增长继续快于城镇居民，不仅有利于缩小城乡居民生活的差距，扩大居民消费需求，也将对促进城乡经济的平衡发展发挥重要的积极作用。

脱贫攻坚取得明显成效。按照每人每年 2300 元（2010 年不变价）的农村贫困标准计算，2016 年农村贫困人口 4335 万人，比上年减少 1240 万人，超额完成 1000 万人的目标任务。贫困地区人民生活水平不断提高。2016 年，贫困地区农村居民人均可支配收入 8452 元，比上年实际增长 8.4%，增速比全部农村居民收入快 2.2 个百分点。全年全国农村地区建档立卡贫困户危房改造 158 万户。

社会保障网进一步完善。年末参加城镇职工基本养老保险、城乡居民基本养老保险、城镇基本医疗保险人数分别比上年末增加 2501 万人、375 万人和 8257 万人，享受城市居民最低生活保障、农村居民最低生活保障和农村特困人员救助供养人数分别为 1480 万人、4577 万人和 497 万人。全年资助 5621 万人参加基本医疗保险，医疗救助 3100 万人次。

恩格尔系数继续下降。2016 年，全国居民恩格尔系数为 30.1%，比上年下降 0.5 个百分点，接近联合国划分的 20%至 30%的富足标准。随着收入的增加，恩格尔系数的下降，居民对服务的消费将会不断增加，2016 年居民人均交通通信、教育文化娱乐、医疗保健等服务消费支出比重分别为 13.7%、11.2%和 7.6%，比上年分别提高 0.4、0.2 和 0.2 个百分点。居民耐用消费品拥有量也保持快速增长，全国居民每百户家用汽车拥有量为 27.7 辆，比上年增长 21.9%；空调拥有量为 90.9 台，增长 11.5%，电冰箱拥有量为 93.5 台，增长 5.0%。[返回](#)

“后韩进海运时代”到来

经历了 170 天的酝酿，韩进海运 40 年的航运史业告终结。2 月 17 日，韩国首尔法院正式宣布这家曾经位居韩国第一、世界第七的班轮公司破产。预期中的“死刑”如期而至，韩进海运下一步将进行财务清算并出售剩余资产偿付债务。

目前韩进海运约九成的资产已经被拍卖或正在被拍卖，且相当多的韩进海运旧有运力已经通过各种渠道回到航运市场，未来班轮市场的健康度因韩进海运破产而带来的正面作用渐渐趋于平淡。

1 一个教训

当初的破产决定是否过于草率？韩国共同民主党前代表文在寅曾表示：“看到处理韩进海运的过程，怒发冲冠。”国民之党前代表安哲秀也曾表示：“将在下届政府中就韩进海运事件追究责任。”当初韩进海运真的是无可救药？需要以一种“硬着陆”的模式死磕？数十亿美元的货物因破产而漂泊海上，仅韩国国内就有近万个相关岗位瞬间蒸发。而这一切的一切作为代价，仅仅能换来韩进海运对公共性债务的偿还——广大散户在证券市场的投入、银行包括大型国有银行的债务基本得不到偿付。而前几年大发(船机库 位置)航运融资财的金融端早已置身事外、隔岸观火多时。

破产真的是最优化选择吗？韩国《东亚日报》认为，眼下应搁置政治性问责，制订一系列方案来挽救航运业，以留住相关就业机会。事实上，原本就虚幻的韩国“航运大国”形象已经在韩进海运破产之后灰飞烟灭，现代商船被动成为韩国最大班轮公司，尽管与 2M 达成舱位合作，但是并非 2M 正式成员，事实上已被排挤出三大班轮联盟之外；收购韩进海运太平洋航线资产的森罗商船据悉将在 4 月份开出首条太平洋航线，然而前途难卜。显然，韩进海运倒闭的软性影响还将在更长的时间维度显现。

此外，虽然现代商船受到觉醒后的韩国政府之加倍呵护，然而其商誉亦多少受到韩进海运破产事件的影响。可以预见的是，为了争夺市场份额，现代商船将奉行其一贯的低价政策。然而托运人经历韩进海运破产事件的“洗礼”后，会愈加重视“航运安全”和“航运服务”等软价值——毕竟航运不是单纯地完成货物的位移。从这个角度来说，现代商船未来将显得进退维谷。

2 两种结果

如果韩进海运的破产和原中远与中海集团的整合、赫伯罗特与阿拉伯轮船的合并、日本三大班轮公司预期中集运业务的合并、马士基航运收购汉堡南美放在一起来看的话，可以看出无论是“合并”还是“灭亡”，全球班轮业的市场集中度都在客观中得到了提高，而客户的选择面正在收窄——这是两种结果中的一个趋好的结果。但需要看到的是，因合并和破产，一些优质服务和航线也正在被淡忘，诸如韩进海运在濒死状态下开辟的美西快线等，在其消失之前，尚存不错的市场反响。

森罗商船作为韩进海运美线资源的继承者，开辟美线的差异化服务可谓是“近水楼台先得月”。据悉，森罗商船于美西快线的布局已经紧锣密鼓地展开，然后由于客观条件的限制，4月份可能只开通计划中的1条航线。但美西快线作为目前竞争局势激烈的航线之一，身为“小字辈”的森罗商船能否杀出一条血路，值得人们拭目以待。

第二种结果是韩进海运在欧线、美线的份额被“去韩国化”的几大班轮公司瓜分殆尽，班轮公司份额发生深刻变化。就美线而言（见图），自从去年9月“后韩进海运时代”到来后，各班轮公司的美线份额都得到了一定提升。以地中海航运为例，虽然原本该企业的美线周运力占比有限，然而超两成的增长拉近了其与前11位班轮公司的差距。另外，值得一提的是达飞轮船，其美线的周运力份额在年初较去年9月反而有超过一成的降幅，不过联系被其并购的美总轮船的份额上升，不难理解成是集团内部的运力部署和调整——只是这种调整是以在份额战中整体未捞到任何好处为代价的。



去年10月，釜山港转运货物（81.6717万TEU）同比下降6.5%（因韩进海运和CKYHE带来的釜山港150万TEU转运货物正在消失）。韩国政府此前认为，即使韩进海运破产，也将由现代商船来吸收这些物流量。而事实呢？韩进海运物流量在法院接管以前为61.34万TEU，去年12月12日减至6.22万TEU。同期，现代商船物流量（从40.88万TEU增至45.59万TEU）几乎未发生改变（因韩进海运破产而出现的收益几乎全被海外班轮公司拿走）。

根据釜山港务局去年11月30日的数据，韩进海运2015年10月在亚洲至北美航线上的市场份额为7.78%，但是去年同期降至1.10%；在北美至亚洲航线的市场份额由2015年10月的8.00%降至去年同期的0.01%。与此同时，2M在亚洲至北美航线的市场份额增长3.50%至17.50%，而其在北美至亚洲航线的市场份额增长7.80%至24.16%。不仅只有2M，中国和日本的班轮公司也受益于韩进海运的破产。在亚洲至北美航线上，中远海运集运的市场份额增长4.80%至11.09%；长荣海运的市场份额增长1.40%至11.35%；川崎

汽船的市场份额增长 0.70%至 6.32%。在北美至亚洲航线上，中远海运集运的市场份额增长 4.80%至 9.80%；阳明海运的市场份额增长 2.60%至 7.99%。

3 三大看点

2017 年是班轮公司熬过 2016 灾年后的调整年，同样也是班轮公司“去韩进海运化”的伊始元年。

首先，需要评估 THE Alliance 失去韩进海运这个远东重要支点的影响。在 THE Alliance 中，赫伯罗特、日本邮船、商船三井、川崎汽船都面临并购和调整问题，而阳明海运的财务状况一向堪忧——好消息是今后 THE Alliance 将会从原先的六大成员企业骤减至三大成员企业。

其次，业已消化完韩进海运破产“红利”的各大班轮公司，会否在“后韩进海运时代”节制对运力的追求、停止枉然的价格战，开启一种有限竞争的理性模式？

最后，韩国航运业在失去韩进海运之后，现代商船能否只身撑起“航运大国”的“韩国梦”？以目前的状况来讲，这需要仰仗于该国“航运口碑”的尽快修复。[返回](#)

谁来为航运风险买单？

所谓自保公司，即自营保险公司，是指由非保险企业拥有或控制的保险公司，其主要目的是为母公司及其子公司的某些风险提供保险保障。不过，随着自保公司的发展，其含义也逐渐变得开放，不仅为母公司提供保险，也为与母公司无隶属关系的企业提供保险，即为第三方客户提供保险。

保监会相关负责人表示，一些企业成立自保公司可以根据自身情况开展保险设计，更好地助力企业实现全面风控。通过自保公司稳驾“三驾马车”，即承保、风控、投资，实现业务发展。

“对于很多大型企业而言，设立自保公司，承保自身企业风险，不仅可以解决自身的风险保障需求，还能在一定程度上节约保险费用开支。”清华大学中国保险与风险管理研究中心主任陈秉正表示。

1 航运是高风险行业

根据宁波海事法院曾经处理的海商纠纷，有货物抵达目的港后却无人提货，致使集装箱长期滞港，产生高额费用；国内造船厂接受不利格式合同，导致仲裁失利；万吨巨轮触碰码头，船企面临巨额赔偿等等……

“这些风险人们在事先或许都不曾预想到。”业界人士说，“我们曾身处玻璃气泡中，但是甜蜜的时光已经过去，现在我们必须应对宿醉的痛苦。”

风险无处不在，无时不在，如何防控风险，保持企业平稳发展及长久生存成为各个企业的关注重点。航运业是传统的高风险行业，航运企业投资大、收益率低、回收周期长，受世界经济周期性波动的影响更为直接和强烈。因此，航运企业的经营管理人员只有把风险管理理论与航运企业的管理实践相结合，了解本企业的风险水平，根据风险的等级来制定风险管理的策略，才能提升航运企业的竞争实力。

国际会计师事务所和航运顾问公司马施云（Moore Stephens）在去年底进行的一项航运风险调查显示，良好的风险管理有助于组织经营的成功。根据统计结果，在 1—10 的评分中（1 为最低，10 为最高），企业和商业风险管理对经营成功与否的程度影响平均为 6.6，低于 2015 年的 6.9。有 23%的受访者认为该指数评级为 8.0，70%的受访者给出高于 5.0 的分数。

马施云合作伙伴 Michael Simms 表示，航运是高风险行业，航运业的脆弱性反映在不同层面，包括经济不确定性、现有合同的重新谈判、融资缺乏、资产预估的不确定性、拖欠贷款偿还、政治制裁、垄断政策、监管变化、油价下跌、客户破产、供需不平衡等等。

2 风险防控不断升级

由于风险管理和自身保障需求强烈，近年来，越来越多的大型企业开始自建专属的保险公司。与商业保险公司需要为股东谋求最大利益、以利润为导向的立场相比，自保公司由于多是母公司旗下的全资子公司，协助母公司完成风险管理目标，成为自保公司运营的首要目的。数据显示，全球 500 强企业中有接近 7% 的企业设立了自保公司，全球自保公司总保费规模超过 500 亿美元。与之相比，目前自保行业在国内尚属起步阶段。

作为中远海运集团航运金融战略板块的首张真正意义上的金融牌照，中远海运自保公司的成立，标志着该集团在布局“6+1”产业集群的横向和纵深化改革方面更具成效。据了解，中远海运自保公司注册资本 20 亿元，其战略定位于中远海运集团的“保险管理平台、风险管理工具和成本管理中心”。

上海市交通委员会副主任张林表示，自保公司作为中国航运业和保险业紧密衔接的新生事物，不仅为中远海运集团及其成员单位提供多样化、定制化的保险保障，也契合了中国保险业在经济新常态下的创新发展需求，为中国保险领域的发展做出了积极尝试。

航运保险是世界现代保险制度的起源，也是中国保险业的起源。近年来，我国保险业紧抓时代机遇、围绕航运强国战略，以保险业与航运业的集聚融合、功能辐射为主线，聚焦制度创新，接轨国际规则，优化发展环境，提升产业能级，实现了航运保险大发展，支持我国从航运大国向航运强国持续迈进。

“无论是航运企业还是船舶融资企业，都需要进行风险防控，买保险就是一种很好的风险防控。”上海海事大学教授戴东鑫认为，保险表面看是保障，本质却是分散、规避经营风险的财务工具，航运企业可以购买船壳保险、附加保险、保赔保险、建造中船舶保险等，以提高自身的风险防控能力。

3 步步为营才能履险如夷

除了购买保险，航运企业自身在经营管理中也有必要做好各种风险的预测、评估、分析、化解和转化工作，把经营目标和规避风险的措施联系在一起，通过有效的风险管理（控制），识别出真正的航运风险，并有针对性地制定相应的遏制和防止措施，才能尽最大努力规避风险。

例如，日本船公司在经营上重视发展带来稳定回报的业务，偏好签订长期运输合同，以规避市场风险，保证稳定盈利。从历史上看，日本船公司稳定盈利的占比非常大，在周期下行期间更能凸显其优势。

据西英（香港）保赔协会相关防灾部海事资深专家余元佳介绍，航运业是高风险行业，商船经常会碰到各种各样的索赔，航运企业要详细了解索赔发生的原因，平日里要做好检查船舶状况的这堂必修课。另据介绍，船龄超过十年的新入会船舶、被港口检查（PSC）拘留或有不良记录的船舶以及在过去一年回装运重油、持久性油类的船舶等都会是相关部门检查的重点。

航运业是国际化程度较高的一个行业，在涉外业务中，由于多数国内企业对世界上其他国家和地区的规定不熟悉而吃亏的情况不在少数。因此，了解国际通行的裁判制度，对于国内很多航运企业来说也是一种急切的需求。宁波海事法院相关人士建议，航企在境外申请仲裁时，首先争取适用中国法律，在中国仲裁；如果适用英国法的，考虑在伦敦、香港或新加坡仲裁，坚决避免到法律不健全或不可信的国家参与仲裁。

此外，宁波海事法院还建议，关于在建船舶的续建问题，应在合同签订前开展必要的法律风险评估，确保合同对方有权订立续建合同，有可靠的资金来源能够完成造船；关于多式联运下货物在国外陆运区段遭盗抢的法律风险问题，托运人应当主动申报货物价值，要求承运人签发提单并载明货物价值，以便货物运输途中遭遇盗抢等意外事故时可以向承运人主张足额赔偿；关于保税仓库内货物所涉提货单的物权属性问题，根据现行的保税仓库内货物的进口流程，出区（库）提货单仅是办理货物出区时海关需验核的

手续之用，货物的发放实质上依赖于仓储合同的履行，进口企业应当在外贸合同框架下依法寻求解决途径，而不宜从货运代理人过错角度要求赔偿损失等等。

4 风险管理是市场化的必修课

航运业作为一个高投入、低利润、高风险的行业，与其他企业相比面临着更为复杂的外部环境。航运生产经营存在诸多的不确定性，航运企业从购买、建造或租赁船舶开始到投入运营、海上运输、进出港口至交付货物等一系列活动都存在巨大风险。“凡事预则立，不预则废”，在贸易全球化，市场环境瞬息万变的今天，航运企业要想“万里长城永不倒”，必须把风险管理作为参与市场竞争的必修课。

控制风险也需内外兼修。对内，要从战略上进行风险的预控。航运企业应充分注意未来国内外宏观经济政策、世界经济运行发展趋势及未来国际运输所面临的货物结构的变化对航运企业提供的产品和服务的新需求，密切关注世界其他主要航运企业，尤其是提供类似服务的航运企业的发展动向，充分利用科技的进步，制定出着眼未来发展的企业发展战略和规划，正确把握企业未来发展的方向，避免重大决策失误。其次，要避免内伤。航运企业应根据企业自身所处的行业特点，从企业整体层面制定风险战略、完善内控体系，通过对风险识别、风险估计、风险驾驭、风险监控等一系列活动来防范、规避企业内部风险。

对外，可以通过合作机制来降低市场风险。在市场风向变幻莫测的状况下，航运企业可以加强对外合作，推进与大货主建立长期、稳定的合作关系，采取参股、签订长期协议等深层次合作方式来规避市场波动的风险。此外，航运企业还可以合理利用风险承担、风险转移、风险规避、风险转换、风险分散、风险补偿、风险控制等风险管理工具，如燃油期货、利率掉期、资产证券化、投保船壳险、保赔险、战争险等风险理财工具，进行风险的对冲、转移、规避、补偿，以达到风险与收益的平衡，大型航企建立自保公司也是利用金融杠杆工具分散风险的有效招数。[返回](#)

京津冀港口棋局大开

2015年4月，中共中央政治局会议审议通过《京津冀协同发展规划纲要》，“京津冀一体化”成为国家重大战略，其核心为有序疏解北京非首都功能，调整经济结构和空间结构；同年年底，《京津冀协同发展交通一体化规划》率先发布，为天津、河北的港口合作发展打开了一扇窗。

实施京津冀协同发展战略3年来，京津冀港口棋局快速出子，在“顶层设计”支撑下，天津、河北两地港口辅助“资本纽带”，组建合资企业，并从产业层面配合“产能出京”。

1 打造世界级港口群

京津冀港口的协同发展，主要是指津冀的天津港、唐山港、黄骅港和秦皇岛港4港的错位发展、优势互补。此前，天津港（集团）有限公司（天津港集团）董事长张锐钢在接受央媒调研采访时表示，天津港将深化与河北省港口群的合资合作，共同打造世界级港口群。

张锐钢坦言，过去天津港与河北省港口之间在航道规划、腹地建设、陆路运输补贴政策等方面暗自较劲、争抢运输资源，恶性竞争造成两败俱伤。天津港的优势在集装箱业务，但单一港口装卸能力有限，有些船舶短时间难以停靠天津港，“而该些船舶在海上多漂泊一天就多一天费用”。天津港要做大做强，离不开同区域的河北省港口。

属地范围更为广阔的河北省则拥有“三港四区”，即唐山港京唐港区、曹妃甸港区，黄骅港和秦皇岛港，年总吞吐能力超过10亿吨，货物运输的90%为煤炭、钢材、铁矿石等大宗散货。在京津冀协同发展战略背景下，加之低迷的大宗散货贸易形势，河北省加快调整结构，精确港口功能定位，尤其针对供大于求的煤炭运输能力建设严格控制，重点支持集装箱、原油、液化天然气、汽车滚装、杂货专业码头建设。

河北省交通运输厅信息显示，河北省正在快速推进港口集装箱多式联运业务发展，培育新的集装箱运量增长点，打造京津冀乃至北方地区海陆速运体系。唐山港至二连浩特、唐山港至乌鲁木齐、秦皇岛港至包头等 8 趟海铁联运集装箱班列，是河北省港口集装箱吞吐量重要增长点。此外，河北省还将开通曹妃甸至韩国仁川的客货滚装航线、黄骅港至韩国釜山的集装箱班轮航线。

目前，京津冀港口协同发展路径已日渐清晰：作为国际综合贸易大港和北方最大港口的天津港，希望依旧保持区域领头地位，尤其是在集装箱领域发挥“核心”力量，唐山港、黄骅港作为南北“两翼”协同发展；而河北省尽管认同天津港的大港优势，但在战略发展上希望唐山港与天津港形成“双核”，建造国际综合贸易大港，秦皇岛港、黄骅港依托“双核”形成“两翼”，向多功能现代化大港转变，共同打造北方国际航运核心区。

2 资本促进业务协同

尽管战略认同存异，但天津、河北港口企业资本对利益的敏感度无差。在京津冀协同发展战略的背景下，津冀两地港口间的经济互动日渐频繁，具体表现在天津港运营主体天津港集团与河北港口集团以资产为纽带形成了利益共同体，目前这种模式已完全覆盖两地间的四港口（见图）。

早在 2014 年 8 月，天津港集团宣布与河北港口集团共同出资 20 亿元，组建渤海津冀港口投资发展有限公司（津冀港口投资公司），未来统筹规划利用天津、河北两地的港口资源及航运要素，不断优化京津冀区域港口的合理分工和产业布局。

相关资料显示，河北港口集团是 2009 年 7 月在秦皇岛港务集团基础上组建的大型港口企业，主导整合河北省内岸线资源的开发与经营管理，主要经营秦皇岛港、唐山港曹妃甸港区、沧州黄骅港综合港区。河北港口集团旗下拥有的上市平台为在香港上市的秦港股份。2015 年年底，津冀港口投资公司启动收购天津港高沙岭港区通用码头工程（一期）和黄骅港综合港区多用途码头 3 号、4 号泊位项目。

去年 12 月 27 日，由天津港集团与唐山港集团股份有限公司（唐山港）共同出资成立的津唐国际集装箱码头有限公司（津唐集装箱码头公司）揭牌成立，津唐集装箱码头公司负责运营唐山港京唐港区集装箱码头。其中，津唐集装箱码头公司注册资金 5 亿元，唐山港股权占比 60%；天津港集团占比 40%。

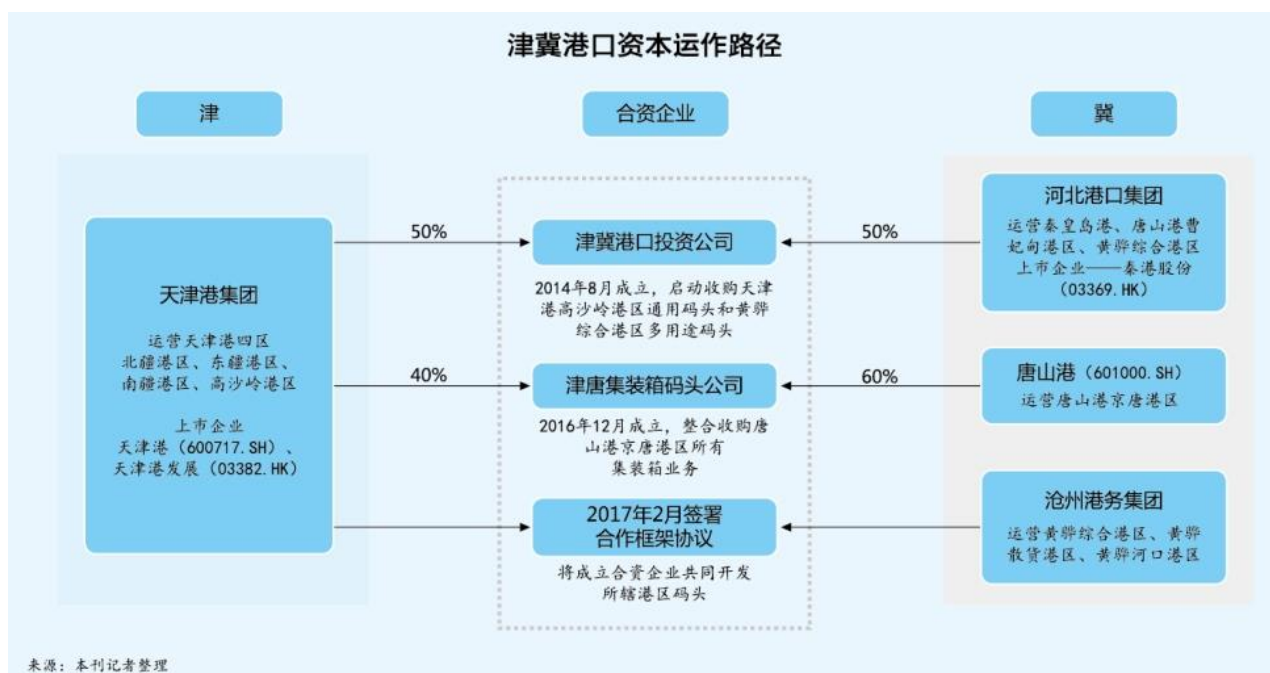
今年 2 月 9 日，天津港集团与沧州港务集团有限公司（沧州港务集团）签署合作框架协议，在黄骅港滚装及多用途码头、集装箱码头、通用码头、矿石码头及原油码头的建设上，成立合资企业共同开发建设。根据此前媒体报道，两港还将在天津港范围内选择优质项目进行投资，实现业务联动和协同发展。据悉，沧州港务集团管理经营黄骅港四大港区中除煤炭港区以外的 3 个港区，是黄骅港综合港区、散货港区及河口港区的唯一业主单位。

根据河北省和天津市交通主管部门信息披露，目前在港口方面，河北省与天津市签署《津冀港口合作备忘录》，津冀港口投资公司收购天津港南疆码头、黄骅港集装箱码头已取得实质进展。天津市则编制完成《京津冀港口群集疏运体系改善方案》，在顶层设计层面取得新成果；此外 14 个重点项目取得突破性进展——大港港区深水航道工程疏浚完成 95%。

不难看出，在京津冀协同发展战略的背景下，津冀港口主动优化资源配置，河北省三大港口与天津港集团的合作业务，围绕集装箱和大宗商品散货业务各有侧重展开。

京津冀区域内的港口存在明显的同质化竞争，其中最为突出的就是对煤炭货源的争夺。秦皇岛港为中国最大的能源输出港，也是世界上最大的煤炭输出港，拥有泊位 46 个，其中煤炭专用泊位 15 个，设计煤炭年通过能力 1.21 亿吨；唐山港曹妃甸港区承担“北煤南运”任务；黄骅港是国家“西煤东运”第二大通道的唯一出海口，为中国第三大输煤大港。京津冀协同发展战略的背景下，河北省港口在调控产能基础上仍将坚守传

统大宗散货业务优势，而在具有发展前景的集装箱业务上，与产能欠佳的天津港合作亦是一拍即合。



3 强化集装箱港口主业

根据去年 7 月 18 日唐山港与天津港集团签署的框架合作协议，新成立的津唐集装箱码头公司负责唐山港京唐港区集装箱码头的建设、运营和管理，并逐步收购唐山港国际集装箱码头有限公司 100% 股权，及京唐港区 21—22 号、26—27 号等集装箱泊位的资产，实现京唐港区集装箱运营业务全部整合到该企业。据悉，合资企业将启动京唐港区 3 号港池北岸的集装箱化改造，到“十三五”末期，京唐港区集装箱泊位将由目前的 4 个增至 10 个。

唐山港与天津港两港约定，合资企业组建后，为进一步促进集装箱业务发展，可适时引入一家在集装箱经营和运输上具有优势和影响力的大型企业参股，其股权比例在确保唐山港不低于 55% 的前提下，由三方友好协商确定。而对于合资企业成立后的收购和整合动作，天津港集团和唐山港表示是为了避免同一港区内的同业竞争。

资料显示，天津港集团主要负责天津港北疆港区、东疆港区、南疆港区、高沙岭港区四港地域的开发建设与运营，目前已开通直达世界各港口的 120 条集装箱班轮航线。去年，天津港港口货物吞吐量完成 5.5 亿吨，同比增长 1.9%；集装箱吞吐量 1450 万 TEU，同比增长 2.8%。

唐山港则为唐山港京唐港区的拓荒者，在京唐港区投资、建设、运营中发挥着主导作用，于 2010 年 7 月在上海证券交易所挂牌上市。近年来，伴随河北省唐山地区制造业的快速发展，其集装箱业务量保持高速增长。去年，唐山港完成集装箱吞吐量 193.2 万 TEU，同比增长 27%，超过河北省港口集装箱吞吐总量的一半。

但目前唐山港已开设的 29 条航线中仅有两条外贸航线，60% 以上的集装箱需要利用天津港的国际航线运往世界各地。唐山市是首钢集团所在地，聚集了非常多大型生产企业，这些企业的大量原料及成品需要通过天津港作为枢纽港从事进出口。而天津港集装箱泊位已近饱和，津冀集装箱港口合资之后成为一家，可利用原有资源创造更大效率和效益，实现内涵式增长。

根据战略发展规划，今后，内贸航线及日韩、东南亚航线将是京唐港区重点发展的航线。在欧美干线上，京唐港区将积极配合天津港北方国际航运中心建设，运往欧美等地的货物将通过其支线运到天津港，然后从天津港装船。

同时在上市企业层面，天津港自 2015 年开始剥离贸易业务，优化资产结构、专注码头运营核心业务。在京津冀协同发展战略的背景下，唐山港亦在上市企业层面启动重组整合。去年 12 月，唐山港完成非公开发行 2.71 亿股并支付现金 10 亿元，购买控股股东唐山港口实业集团有限公司（唐山港口实业集团）持有的津航疏浚公司 30%股权、唐港铁路公司 18.58%股权、曹妃甸实业公司 10%股权及 6 宗土地使用权及其地上附着物。其中，津航疏浚公司主营港口及航道疏浚、吹填造地、港口水工施工等业务；唐港铁路公司管辖线路和大秦铁路同为目前最高等级重载铁路，主营业务为唐山港两大港区——京唐港区和曹妃甸港区的进出港货物的铁路运输服务；曹妃甸实业公司主要负责唐山港曹妃甸港区 4 个 25 万吨级矿石泊位和 2 个 5 万~10 万吨级通用散杂货泊位的建设和经营管理。

重组完成后，唐山港口实业集团持有上述资产将全部注入上市企业，同时唐山港口实业集团将其拥有的集装箱等经营性泊位全部委托公司经营管理，唐山港业务将扩展到集装箱领域，进一步壮大港口主业，并向延伸领域发展。

此外，在黄骅港区内，由津冀港口投资公司收购的两个集装箱泊位目前也正在提升改造。在港口集装箱业务上，天津港主导，唐山港、黄骅港“两翼”协同发展的格局正在形成。伴随区域集装箱码头布局的推进，津冀环渤海运输网络有待完善，天津港、唐山港、黄骅港三点间的支线运输贸易亦将迎来发展期。[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 SSI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库