

创新驱动发展，掘金经济新常态

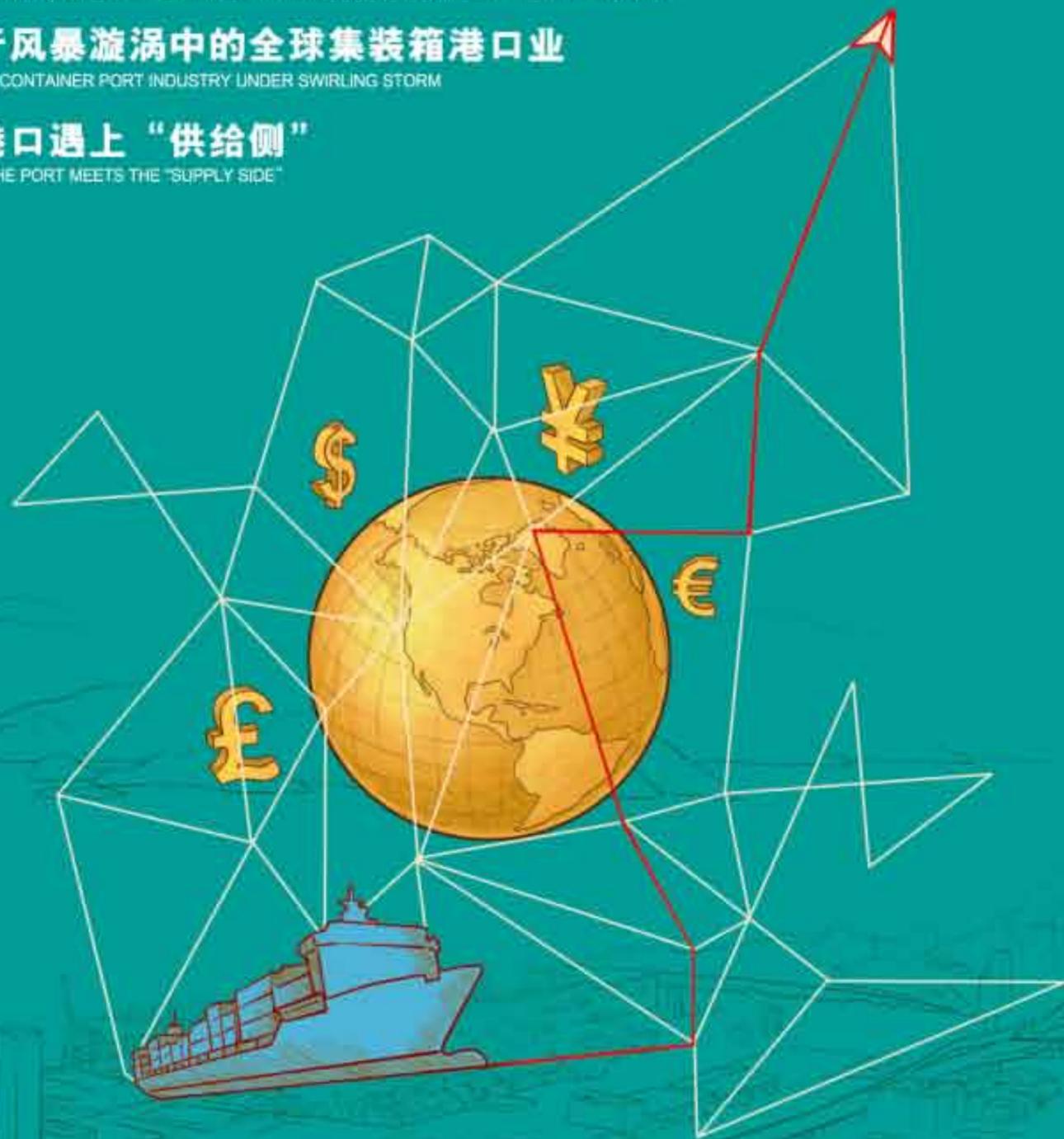
INNOVATION DRIVEN DEVELOPMENT ,THE NUGGETS ECONOMY THE NEW NORMAL

处于风暴漩涡中的全球集装箱港口业

GLOBAL CONTAINER PORT INDUSTRY UNDER SWIRLING STORM

当港口遇上“供给侧”

WHEN THE PORT MEETS THE "SUPPLY SIDE"



深圳市盐田港集团有限公司主办
Published by Shenzhen Yantian Port Group Co., Ltd

登记证号：粤内8第10175号
内部资料 免费交流

目录



天下 [GLOBE]

“十三五”规划优化现代产业体系 02

专栏 [FEATURE]

航运市场预测为什么常不靠谱 06

WHY FORECAST OF SHIPPING MARKET NOT RELIABLE

集装箱运输：要么联盟要么死？ 08

CONTAINER SHIPPING: TO ALLY OR DIE?

聚焦 [FOCUS]

创新驱动发展，掘金经济新常态 10

INNOVATION-DRIVEN DEVELOPMENT TO DIG GOLD UNDER NEW NORMAL

经济发展新常态下对港口经营发展若干问题的思考 12

REFLECTION ON PORT OPERATION AND DEVELOPMENT UNDER THE NEW NORMAL OF CHINA'S ECONOMIC DEVELOPMENT

处于风暴漩涡中的全球集装箱港口业 22

GLOBAL CONTAINER PORT INDUSTRY UNDER SWIRLING STORM

港口企业转型升级所需关注的重点 28

FOCUSES TO BE PAID DURING THE TRANSFORMATION AND UPGRADING OF PORT ENTERPRISES

应对航运低迷困境 优化整合港口资源 32

RESPONSE TO SHIPPING DOWNTURN CRISIS OPTIMIZE AND INTEGRATE PORT RESOURCES

为港口企业转型发展寻一剂良方 38

REMEDY FOR PORT TRANSFORMATION

限排区政策实施给港航业带来的挑战 42

CHALLENGES BROUGHT TO PORT AND SHIPPING INDUSTRY BY THE POLICIES OF EMISSION CONTROL AREAS

党建之窗 [CPC CULTURE]

坚持党建引领 促进企业发展 46

CONTENTS

观察 [OBSERVE]

当港口遇上“供给侧” 50

港口整合与资本扩张 54

论坛 [FORUM]

落实七项新企业会计准则的应对措施 58

新近吹填超软土浅层处理技术的研究及应用 62

视觉 [VIEW]

陈慰仲摄影作品欣赏——春·摄 66

万象 [COFFEE BREAK]

为梦想而生的城市 为未来而来的我们 72

江西美食游记 74

立春四首 76

经济视觉 通古观今 读史明道——《历代经济变革得失》读后感 77

资讯 [INFORMATION]

2016年1季度盐田港集团系统完成集装箱吞吐量299.39万标箱，同比增长0.52% 78

2015年度盐田港集团团队和个人嘉奖表扬通报 81

深圳市盐田港集团有限公司主办
登记证号：粤内8第10175号 2016年第2期（总第132期） 2016年4月出版

编委主任 童亚明
副主任 陈锦云
委员 朱新宏 叶志孝 朱大华
主编 陶续良
副主编 白薇
责任编辑 何伟欢
视觉设计 深圳市华语传奇广告有限公司
印刷制作 雅昌文化（集团）有限公司



更多资讯，请关注
盐田港公众微信号

深圳市盐田港集团有限公司
SHENZHEN YANTIAN PORT GROUP CO., LTD.

地址：深圳市盐田区海港大厦21-26楼 邮编：518081
电话：86-755-25291021 传真：86-755-25291051 邮箱：ytp000088@163.com OA内部邮箱
杂志部分文章来自网络，请作者与我们联系，以便支付稿费。



www.ytport.com



天下

Globe

财经 Finance

“十三五”规划优化现代产业体系

《国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要(草案)》提出,围绕结构深度调整、振兴实体经济,推进供给侧结构性改革,培育壮大新兴产业,改造提升传统产业,加快构建创新能力强、品质服务优、协作紧密、环境友好的现代产业新体系。规划纲要草案

提出,要实施制造强国战略,深入实施《中国制造2025》,以提高制造业创新能力和基础能力为重点,推进信息技术与制造技术深度融合,促进制造业朝高端、智能、绿色、服务方向发展,培育制造业竞争新优势。全面提升工业基础能力,加快发展新型制造业,推动传统产业改造升级,加强质量品牌建设,积极稳妥化解产能过剩,降低实体经济企业成本。

(来源:新华网)

个税征管系统有望2018年建立 强化对高收入人群管理

我国正在加快税收信息系统建设,有望在2018年实现征管数据向税务总局集中,建成个人税收征管系统,并实现该征管系统与个人收入和财产信息系统互联互通。同时,为了顺应自然人纳税人数量多、管理难的趋势,我国将从法律框架、制度设计、征管方式、技术支撑、资源配置等方面构建以高收入者为重点的自然人税收管理体系。

(来源:经济参考报)

五部门发力“夕阳红”:支持符合条件养老服务企业上市

当前,我国已经进入人口老龄化快速发展阶段。发展养老服

务业,是积极应对人口老龄化,推动供给侧结构性改革的重要内容,发展养老服务业迫切要求改进和创新金融服务,加大金融支持力度。人民银行、民政部、银监会、证监会、保监会等部门日前联合印发《关于金融支持养老服务业加快发展的指导意见》支持养老服务业发展。意见提出要综合运用多种政策工具支持养老服务业发展,鼓励银行业金融机构提供差异化信贷支持,完善多层次社会养老保险体系,支持拓宽有利于养老服务业发展的多元化融资渠道,创新保险资金运用方式,为养老服务企业及项目提供中长期、低成本的资金支持。

(来源:经济日报)

《互联网金融报告2016》公布

3月22日,博鳌亚洲论坛秘书处发布了《互联网金融报告2016》。《报告》得出一个令人意想不到的结论:中国金融互联网化指数为108.5,这表明网络贷款给融资借贷者带来了更胜于线下贷款的积极影响,金融互联网化的成效已初步体现。目前中国金融互联网化的易得指数为127.2,这表明金融互联网化最突出的贡献在于使融资借贷需求者可以更容易、更便利、很简单地获得贷款资源。

(来源:中国青年报)

统计局:2015年全国居民人均可支配收入实际增长7.4%

国家统计局近日发布2015年国民经济和社会发展统计公报,公报显示,全年全国居民人均可支配收入21966元,比上年增长8.9%,扣除价格因素,实际增长7.4%;城镇和农村同比分别增长8.2%和8.9%。全年国内生产总值676708亿元,比上年增长6.9%。其中,第一产业增加值60863亿元,增长3.9%;第二产业增加值274278亿元,增长6.0%;第三产业增

加值341567亿元,增长8.3%。全年人均国内生产总值49351元,比上年增长6.3%。全年国民总收入673021亿元。

(来源:国家统计局)

全面营改增方案发布

3月18日,国务院常务会议审议通过了全面推开营改增试点方案,明确自2016年5月1日起,全面推开营改增试点,将建筑业、房地产业、金融业、生活服务业纳入试点范围。对此,财政部税政司、国家税务总局货物和劳务税司负责人表示,建筑业和房地产业适用11%税率,金融业和生活服务业适用6%税率。

(来源:证券日报)

2017年全国全面推行国五标准

从发改委网站获悉,国家发改委等11个部门发布通知,要求进一步推进成品油质量升级及加强市场管理。2016年1月1日东部地区11省市成品油已提前施行国五标准。2017年1月1日起,全国全面供应符合国V标准的车用汽油、柴油,同时停止国内销售低于国V标准车用汽、柴油。

(来源:发改委网站)

2015年中国宏观税负30.1% 低于世界平均水平

按照IMF统计口径测算,2014年、2015年中国宏观税负分别为30.5%、30.1%。总体看,中国宏观税负低于世界平均38.8%的水平。宏观税负是指一国在一定时期政府收入占经济总量的比重,体现政府在国民收入分配中所占的份额,及政府与企业、居民个人之间占有和支配社会资源的关系,也反映政府职能的广度和深度,以及政

府在经济社会生活中的地位和作用。

(来源:中国新闻网)

贸易 Trade

中国开展服务贸易创新发展试点 助外贸向“优进优出”转变

国务院日前印发《关于同意开展服务贸易创新发展试点的批复》,同意在天津、上海、海南、深圳、杭州、武汉、广州、成都、苏州、威海和哈尔滨新区、江北新区、两江新区、贵安

新区、西咸新区等省市(区域)开展服务贸易创新发展试点。服务贸易创新发展试点将为全国服务贸易创新发展探索路径,助力外贸从“大进大出”向“优进优出”转变,促进中国外贸转型升级。

(来源:新华社)

海关总署:一季度进出口总值5.2万亿元 同比降5.9%

据海关统计,今年一季度,我国货物贸易进出口总值5.2万亿元人民币,比去年同期(下同)下降5.9%。其中,出口3万亿元,下降4.2%;进口2.2万亿元,下降8.2%;贸易顺差8102亿元,扩大8.5%。

(来源:中新网)

3月后外贸降幅将收窄 商务部:将推一系列强有力政策

今年前两月,中国进出口出现大幅下滑。商务部新闻发言人沈丹阳表示,外贸新的增长动能正在积聚,预计3月份以后,我国外贸降幅将呈逐步收窄走势,我国外贸将向回稳向好的方向发展。沈丹阳表示,2月份,我国出口增速出现较

大幅度下滑，既受外需低迷影响，也与上年同期高基数因素有关。今年前2个月，我国进出口总值都有较大幅度的下降，反映出2016年国际市场需求依然十分疲弱，外贸形势依然严峻复杂。

(来源：北京晨报)

商务部等8部门印发《关于促进汽车平行进口试点的若干意见》

商务部、工业和信息化部、公安部、环境保护部、交通运输部、海关总署、质检总局、国家认监委印发《关于促进汽车平行进口试点的若干意见》，加快推动汽车平行进口试点政策措施落地，促进试点工作取得实效。《意见》指出，在自贸试验区开展汽车平行进口试点，是推进汽车领域供给侧结构性改革，加快汽车流通体制创新发展，激发汽车市场活力的重要举措。

(来源：新华网)

商务部：前两个月我国对外直接投资增七成

在国际形势严峻复杂、国内经济下行压力不减的背景下，对外投资无疑交出了一份亮眼的“成绩单”。据商务部统计，今年前两个月，我国非金融类对外直接投资1959.7亿元，同比增长71.8%。其中，2月当月新增投资179亿美元，同比增长1.5倍，超过去年前两个月之和。相较之下，我国实际使用外资1418.8亿元人民币，同比增长2.7%，增速有所放缓。

(来源：南方日报)

港航 Port & Shipping

交通运输部：加快推动东北港口转型升级

交通运输部党组书记、部长杨传堂在辽宁大连调研时强调，要深入学习贯彻中央关于全面振兴东北地区等老工业基地的最新精神，按照全国交通运输工作会议的部署，更好认识、适应、引领经济发展新常态，牢固树立并贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，着力推进结构性改革，为全面振兴东北当好先行、提供坚强保障。他还强调，努力实现“十三五”交通运输发展开好局、起好步。

(来源：中国证券网)

国际航运市场加速洗牌 情况还会持续

韩国现代商船又在出售资产了。为了筹集现金偿还债务，现代商船近期表示将对其经纪子公司现代证券及其他航运设施进行出售。事实上，出售资产、合并、收购已经成为现在航运企业避免破产的常态。

(来源：中国水运网)

2015年全球海运损失下降3%为十年以来最低

据安联保险集团在最新发布的《安全与航运报告》指出，2015年全球海运损失下降3%，事故船舶为85艘，这是10年以来海运损失最低的一年。在2015年，超过四分之一的海运损失事故，总计22起，都发生在中国南部，中南半岛印尼和菲律宾一带海域，这也是过去10年里，海运损失发生率最高的地区。船舶损失数量总计22起。另一个事故多发地区为地中海东部及黑海。

(来源：中国船检)

长江经济带：“十三五”中国经济新棋局

目前，国家在长江经济带上已布局了“长三角城市群”、“长江中游城市群”和“成渝城市群”，并在“长三角城市群”与“长江中游城市群”之间规划了次一级的皖江城市带，以呼应沪汉、引领皖江区域协同发展。而要联结起这些集群，离不开交通一体化的布局。“十三五”规划(纲要)提出，要建设南京以下12.5米深水航道，开展宜昌至安庆航道整治，推进三峡枢纽水运新通道建设，完善三峡综合交通运输体系。

(来源：中国水运网)

船舶融资租赁迎来发展高潮

全球金融危机爆发后，航运市场快速陷入低谷，银行业紧缩银根，船舶融资难问题显现。航运市场的长期低迷，使得航运企业在经营过程中迫切需要解决现金流吃紧的问题，而融资租赁业务在解决企业资金问题的同时并不会导致负债率上升。目前，在金融危机和市场低迷的双重压力下，融资租赁正成为船舶融资的主流渠道之一。中国船舶融资租赁业应运而生，迎来一波发展高潮，上海等多个自贸区的成立，为融资租赁业务提供了更多的优惠政策和发展机遇。

(来源：中国远洋船务)

发改委“十三五”着力推动物流创新发展

国家发改委在网站公布了十二五规划期间我国现代物流发展情况。数据显示，2015年，我国社会物流总额约220万亿元，“十二五”时期年均增长8.7%。社会物流总费用与GDP的比率约为15%左右，比2010年的17.8%有较大幅度下降，为稳增长、调结构、惠民生发挥了重要的支撑和保障作用。发改委表示，“十三五”期间，将按照引领经济新常态、贯彻发展新理念的要求，进一步把物流业降本增效和服务国家重大战略，作为降成本、补短板，推进供给侧结构性改革的重点任务，着力推动物流业创新发展。

(来源：中国水运网)

全面推进国际一流船级社建设

国务院印发的《关于促进海运业健康发展的若干意见》，将建设海运强国上升为国家战略，同时明确提出要建设国际一流船舶检验机构。这是国家把握海运业在国民经济和社会发展中的重要作用，充分考虑世界海运业发展规律和海运强国构成要素，深刻分析我国海运业发展实际，作出的具有深远意义的重大战略部署。

(来源：中国水运网)

我国首个船舶排放控制区正式实施

4月1日起，我国首个船舶排放控制区——长三角区域将率先实施减排，船舶在长三角水域排放控制区核心港口靠岸停泊期间，使用硫含量不高于0.5%的燃油；鼓励船舶在靠岸停泊期间使用硫含量不高于0.1%的燃油，鼓励船舶进入排放控制区使用硫含量不高于0.5%的燃油。新政即将推行，各方都在积极准备中：船东正忙着再造流程、开展培训，以适应新的排放要求；船员们正积极操练技术，研习要点，以顺利实现船舶排放达标；专家们也多方建言，探讨确保船舶排放控制区顺利实施的良策。

(来源：交通运输部网站)

国内首个移动式试采平台开工建造

国内首个移动式试采平台“海洋石油162”在烟台开工建造。该平台系海油发展配合渤海油田实现勘探开发一体化而投资建设，海油发展采油公司负责平台开发及建造。“海洋石油162”是一座四桩腿的海洋自升式试采、修井一体化平

台，钢质非自航。是一种专门用于试采作业的海上设施，可以进行试采、稠油辅助热采、原油处理、原油/污水水储存和外输，并具备井口回接、井口支持、修井、弃井等功能。可以为海上油田开发提供准确的参数，确认海上油田的商业价值，减少海上油田的开发风险，确保油田经济效益。设计使用年限25年，定员73人，最大作业水深40米，井口作业设备最大提升能力1580KN。

(来源：中国水运报)

广东出台交通运输综合改革试点意见

日前，《广东省交通运输综合改革试点工作实施意见》(简称《意见》)经省政府同意，印发实施。广东将通过部省共建、合力推进的方式，围绕交通运输管理体制、市场化改革、转型升级三个方面深入探索，全面提升交通运输发展质量和服务水平，加快推进广东“四个交通”发展，为实现广东“三个定位、两个率先”总目标提供有力支撑。根据《意见》，广东省交通运输厅将用一年左右时间进行改革试点。通过综合改革试点工作，初步形成“大交通”管理体制和工作机制。

(来源：交通运输部网站)

中国港口集装箱增幅喜忧参半

据中国港口集装箱网最新统计，全国规模以上港口2016年1月份完成集装箱吞吐量1808.23万标箱，同比微增0.3%。受全球贸易疲弱、中国经济增速放缓影响，航运市场全线低迷，港口生产运行总体趋缓。中国港口集装箱表现喜忧参半，以青岛港、宁波舟山港为代表的一批港口实现不同程度上涨，但上海港、大连港等呈现下滑态势。数据显示，1月份，沿海港口整体表现与去年同期持平，共完成1619.32万标箱，整体成绩喜忧参半，其中宁波舟山港、青岛港、厦门港和营口港实现不同程度的上涨，青岛港以6.3%同比增幅位列第一；其余上海港、深圳港、广州港、天津港、大连港等港口增幅出现不同程度下滑。

(来源：中国水运网)

航运市场预测 为什么常不靠谱

WHY FORECAST OF SHIPPING MARKET NOT RELIABLE

文/刘巽良(众盟航运咨询(上海)有限公司总经理)

By Liu Xunliang (General Manager of CNPI (Shanghai) Co., Ltd)

当一个船公司经理从一个长周期的上升通道开始入行, 他的经验会令他百折不挠, 扩张船队的信念往往易生难灭, 对利好消息悉数接纳, 对利空消息则听而不闻, 视而不见。百千个这样的经理, 其心理就构成了航运市场的趋势, 并形成了一个特征: 在市场萧条时, 预测多数是悲观的, 在市场复苏时, 预测则多数是乐观的。

航运市场深陷萧条, 各种预测文章纷纷出笼, 有引经据典的, 也有数量分析的, 虽然各家说法不一, 但有一个共同特征: 在市场萧条时, 预测多数是悲观的, 在市场复苏时, 预测则多数是乐观的。

一代人的职业生涯只有几十年时间, 他们往往根据自己亲身经历过的市场去判断今后的市场走势, 只有通过十几年甚至更长的时间才能改变其信念, 甚至要等他们退休。当一个船公司经理从一个长周期的上升通道开始入行, 他的经验会令他百折不挠, 扩张船队的信念往往易生难灭, 对利好消息悉数接纳, 对利空消息则听而不闻, 视而不见。百千个这样的经理, 其心理就构成了航运市场的趋势。反过来说, 2010年后入行的年轻人, 他们入行后见到最多的字眼就是过剩, 急需求职时却遇到了大公司大裁员, 经纪人没干几年就遇到佣金缩水或索性裁员, 甚至看到了船厂倒闭、曾经是创业英雄的老板锒铛入狱……在他们眼里的航运市场就是一个惨淡经营的行业。诸如“少年不努力, 老大做航运”、“船舶经纪人已经和站在街上兜售的房地产经纪人成为一个战壕的战友”等等段子、戏言、笑话都是市场心理一种反映。他们一旦进入公司的高级管理层, 应该不会轻易扩张船队, 而是显得格外谨慎保守。只有当包括船东在内的整个行业悲观心理发展到极致, 加上银行的釜底抽薪和造船产能的实质性显著减少, 否极泰来的市场转机才会真正到来。

总之, 如果不善于学习历史, 单凭自己的经验, 就容易失之偏颇。令事情更加糟糕的是, 除了船东之外, 货主、银行以及其他领域的投资人也不时入市搅局。

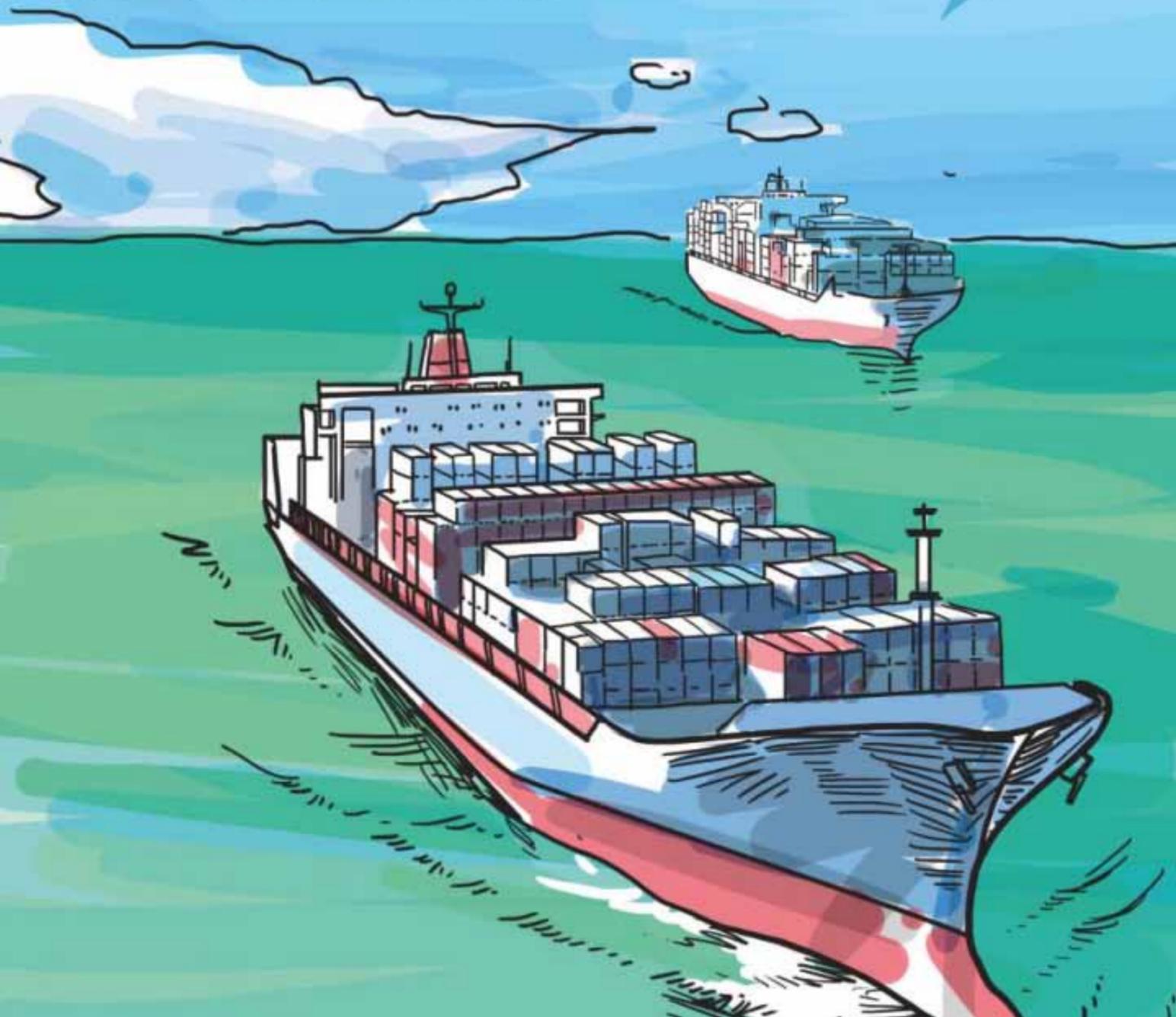
货主船队是航运市场的一个重要风向标。上世纪80年代中后期, 面对不断高涨的市场, 货主们不情愿让船东独吞了这份好处, 纷纷建立了自己的船队, 记得当时中粮、五矿、华润、华夏、外运等货主都拥有了规模不小的船队, 但多数经受不起市场萧条期的考验而退出了, 有的甚至在黎明前的黑暗中退出。面对2000年后不断高涨的市场, 淡水河谷、时代航运、国电等货主船队又杀进干散货船市场。除了货主之外, 金融界的心理对航运市场走势影响巨大。如今银行系的金融租赁公司已经成为中国最大的船东。他们不满足于被动地为船东提供资金解决方案, 而是以更主动的方式参与航运市场的运力资源配置, 他们似乎认真研究了航运市场后说: OK, 我们配置了不同的资产组合, 可以应对市场种种不利情况。这说明, 金融界对航运依然执着地相信自己的判断, 这本身就是一个信号。

The shipping market is under deep depression when all kinds of forecasts appear, some quoting classics and some using data to make analysis. However different these articles are, there is one thing in common: overwhelmingly pessimistic in depression and overwhelmingly optimistic when the market rebounds.

People tend to predict the future market based on the market they have experienced themselves, but the career of one generation only lasts for a few decades. People's mindset cannot be easily changed in a few decades or even after they retire. If a manager in a shipping company enters the industry when the market is going increasingly better, his experience will courage him to expand the fleet despite all setbacks. He tends to accept good news and ignore bad one. Hundreds of such managers will form the trend of the shipping market. On the contrary, young people who entered the industry after 2010 have experienced major layoffs when they were on job hunting. The most common word they had been seeing was "oversupply". They also witnessed brokers' commission shrinking, shipyard going bankrupt and even famed entrepreneurs being put into prison. In the eyes of these young people, the shipping market was dismal and gloomy. Such sayings and jokes as "one who was idle when he was young will be in the shipping industry when he is old." and "the role of shipbroker has become the same with real estate broker who peddle in the street" represented how people viewed the market at that time. Once people who have such experience become the management of a company, they will be particularly cautious in expanding the fleet. Only when the whole industry including ship owners goes to ultimate pessimism, the banks take away the money and ship building capacity sees a substantial decrease can the market have a favorable turnaround?

In a word, forecast can be unreliable if one only draws from his own experience without learning from the history. What makes things worse is that apart from ship owners, cargo owners, bankers and investors from other fields would spoil the market from time to time.

For example, the fleet of cargo owners is a wind vane of the shipping market. In middle and late 1980s, the market was blooming. Cargo owners were not happy to see ship owners take the whole cake and they started to build their own fleet. These cargo owners included COFCO Group, China Minmetals Corporation, China Resources, Huaxia and Sinotrans. However, most cargo owners could not stand with the depression and they withdrew from the market, some even leaving right in the darkness before the dawn. In 2000, the market was recovering rapidly and the fleet of such cargo owners as Vale, Time Shipping, and China Guodian Corporation entered the dry bulk cargo shipping market again. Apart from cargo owners, another significant element that affects the shipping market is the financial sector. Financial leasing companies affiliated to banks have now become the largest ship owners in China. They are not satisfied with providing fund related solutions only to ship owners. Therefore, they take a more active role and take part in the allocation of resources of shipping capacity in the shipping market. After conducting careful research on the shipping market, which seems to be, they will say "OK. We have provided different portfolio to deal with various disadvantages in the market." It means that the financial sector still believe their own judgment in terms of the shipping market, which itself is some kind of signal.



集装箱运输： 要么联盟要么死？

文/航运界

据AlixPartners顾问公司的一份最新报告，集装箱运输业的第一次大联盟发生在过去十年间，而且这一做法很可能在2016年得到保持。

集装箱运输行业在2015年受到连续金融危机的严重影响，所有迹象表明这种趋势将在2016年持续并且加重。最新预测认为，尽管由于运力需求骤减，但2016年全球集装箱船队规模将增长4.6%，2017年再增长4.7%。当前主要航线的运价较一年前下降了21至44个百分点，该预测准确判断了目前的增长。

为了应对新情况，船东们必须达到一定规模才能在低营业收入的背景下通过必要高效的运作来获取利润。

许多班轮公司已被债务问题困扰多年。集装箱运输业的债务总额在2013年随着对载重吨投资的增加达到顶峰，共计11.4亿美元，一些公司很快因承担投资投入而陷入困境。这些债务通过削减大吨位船舶的合同以及其他资金项目，降低成本、交还超期使用船舶，更甚者以出让核心资产的方式，把负债规模降到了9亿美元。

因此AlixPartners认为，彻底有效地合并后整合对于确保新合并的班轮公司达到创收减支的目标是十分必要的。

为了适应这种转变，集装箱运输领域内的船东们应当采取重要措施以及仔细核查其资产负债表和继续出让核心资产，以减少债务负担。此外，这些船东应当开发在核心班轮业务中持续降低成本以增加利润的能力，并且发现机会：既包括内部自发减少支出也包括外部的合作联盟。

“成功平衡其资产负债表和收入报表的承运人将在行业改造中占据领袖地位并且引领联盟。未能加入运输联盟的承运人必须通过贸易线路或特别货物来找到合适的市场以独立生存”，AlixPartners认为，在许多方面，集装箱行业恢复之路将由航运公司开启。

“班轮公司应当紧紧控制运力，以有原则、富有经验的商业管理进行重组，使得行业重新盈利。但是令人痛心的是，潜在危险依然清晰地存在：就像最大的网络航空公司（Network Airlines，热衷枢纽运营模式，在自己的枢纽机场不断提高航班份额，抬高竞争对手进入壁垒，达到控制市场、甚至垄断市场目的的航空公司——航运界网注）持续不断地与IT系统和劳工情绪作斗争。”

CONTAINER SHIPPING: TO ALLY OR DIE?

By Shipping World

According to a latest report by AlixPartners Consulting Company, the first big alliance of container shipping emerged in the past decade, which is very likely to be maintained in 2016.

Container shipping was affected greatly by continual financial crisis in 2015, and all signs have indicated that the trend will go on and become more obvious in 2016. It is predicted lately that although shipping demand dropped dramatically, 2016 will witness global container fleet growing by 4.6%, 2017 up by 4.7%. Currently freight rates of major route have decreased by 21 to 44 percent year-on-year, which means the above prediction forecasted growth exactly.

To cope up with new situation, ship owners have to reach some scale to capture profit through necessary and efficient operation in the context of low operating revenue.

Many liner companies have been in debt troubles for years. Total debt of container shipping peaked in 2013 with increasing investment in deadweight ton, reaching 1.14 billion dollars, and many companies got into trouble for undertaking investments. Debt decreased to 900 million dollars with companies reducing contracts of large ship and other fund projects, lowering costs, giving back overdue ships, or even transferring core assets.

Therefore AlixPartners believed that it was necessary to integrate shipping companies after thorough and effective merging to ensure newly merged liner companies reach the goal of increasing revenue and decreasing expenditure.

To adapt to this change, ship owners in the field of container shipping should take important measures, check balance sheet and continue transferring core assets to lighten debt burden. Furthermore, the ship owners should develop the ability of constantly reducing cost to increase profit in core liner business, meanwhile, find opportunities, including internal spontaneous expenditure decline and external cooperation alliance.

The report mentioned above pointed out that "carrier who successfully balances the balance sheet and income statements will become leader in industry transformation and lead the alliance. Carrier who fails to join transportation alliance has to find suitable markets to survive independently through trade route or special goods." AlixPartners thought the recovery way of container shipping will be made by shipping companies in many aspects.

The report concluded that "Liner companies should control capacity tightly and merge with principled and experienced business management to make the industry profitable again. But it really hurts to think that potential danger still exists apparently, just like the largest network airline company (Note by Shipping World: Network Airlines, an airline company which is keen on hub operation. It continually increases airline share in its hub airport, raises the entry barrier of competitors to control or even monopolize the market) struggling with IT system and labor moods."



经济发展新常态下

对港口经营发展若干问题的思考

REFLECTION ON PORT OPERATION AND DEVELOPMENT
 UNDER THE NEW NORMAL OF CHINA'S
 ECONOMIC DEVELOPMENT

文/徐晓阳 盐田国际
 By Xu Xiaoyang (Yantian International Container Terminals)

经济发展的新常态，外贸进出口的新常态，必然导致港口吞吐量的新常态。可以预计，今后一段时期港口业会进入低速增长时期，甚至有可能出现个别年份的负增长。我们一定要把握好这一重大的变化，调整好心态、策略，在保持传统出口重箱优势的同时，要更加重视和加强国际中转等其他业务的开展。搞好海铁联运，扩大内地货源腹地，努力实现新常态下的新增长。



据国家统计局于2016年1月19日发布的权威数据显示，2015年全年，我国进出口总额245849亿元，比上年下降7.0%。其中，出口141357亿元，下降1.8%；进口104492亿元，下降13.2%，全年外贸进出口双双出现负增长。

外贸形势严峻，一方面受国际市场的影响，世界经济增长乏力、国际市场需求萎缩、大宗商品价格下跌等因素均导致我国近期对外贸易发展遇到较大的困难；另一方面，我国经济发展进入新常态，正从高速增长转向中高速增长，呈现出下行的态势，经济发展方式正努力从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，产业结构正尝试进行优化升级，在这个过程中，经济增速有所放缓，外贸低速增长乃至负增长的压力可能会成为我国长期要面临的挑战。港口吞吐量是中国经济发展的晴雨表之一，港口的经营发展如何适应经济发展新常态并寻找新的增长点是我们必须面对的重大问题。

一、新常态下的经济表现

2014年5月，习近平总书记指出：“我国发展仍处于重要战略机遇期，我们要增强信心，从当前我国经济发展的阶段性特征出发，适应新常态，保持战略上的平常心态。”这是新一代中央领导首次以新常态描述新周期中的中国经济。转入新常态，意味着我国经济发展的条件和环境已发生诸多转变，经济增长将与过去的不可持续的粗放增长模式基本告别，与过去30多年10%以上的高速度基本告别。我国外贸也将告别过去两位数的高速增长，步入中低速增长的新常态。

1. GDP增幅下滑

国家统计局数据显示，2015年全年国内生产总值（GDP）同比增长6.9%。据中国银行发布的展望报告预测，2016年的经济形势依然严峻，预计GDP增速为6.8%左右。从下表可以看出，除了金融危机之后的短暂反弹，自2010年开始我国的

The official data released by the National Bureau of Statistics of China on January 19th, 2016 indicates that the total volume of China's foreign trade in 2015 is 24,584.9 billion yuan, decreasing by 7% year-on-year with export being 14,135.7 billion yuan, falling by 1.8%; import being 10,449.2 billion yuan, a 13.2% drop. Both the import and export of 2015 grew negatively.

China's foreign trade is in hard times, affected by international markets on one hand. Factors like sluggish world economic growth, global demand shrinks, and bulk stock price drop all make China's foreign trade development difficult in the near term. On the other hand, Chinese economy has entered the new normal state, converting from high-rate growth to mid-to high-rate growth showing a downward trend. And in terms of economic growth pattern, China is striving to transform from extensive growth featuring scale and speed to intensive growth featuring quality and efficiency, with economic structure being upgraded. Amid this process, China may face challenges like economic growth slowdown and low-speed or even negative foreign trade growth in the long term. Port throughput is an indicator of Chinese economic development. And we must face the key issues of how port operation and development should adapt to the new normal state and find new growth engine.

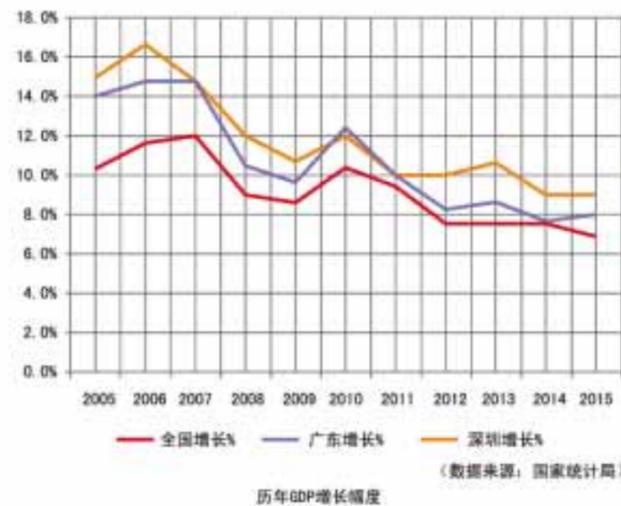
1. Economic Performance under the New Normal

President Xi Jinping mentioned in May 2014 that "China's development is in a period of strategic importance. We should consolidate confidence to adapt to the new normal featuring the characteristics of the current development of the Chinese economy, and keep calm while making strategies." This is the first time that the new generation of central leadership depicts Chinese economy which has entered a new phase using "new normal". Entering the new normal means the conditions and environment of the Chinese economy has changed a lot and we will say goodbye to the unsustainable growth pattern as well as the high-speed growth of over 10% lasting for over 30 years. Also, China's foreign trade will bid farewell to the past two-digit high-speed growth, entering new normal of low- to mid-speed growth.

1. GDP Growth Slows Down

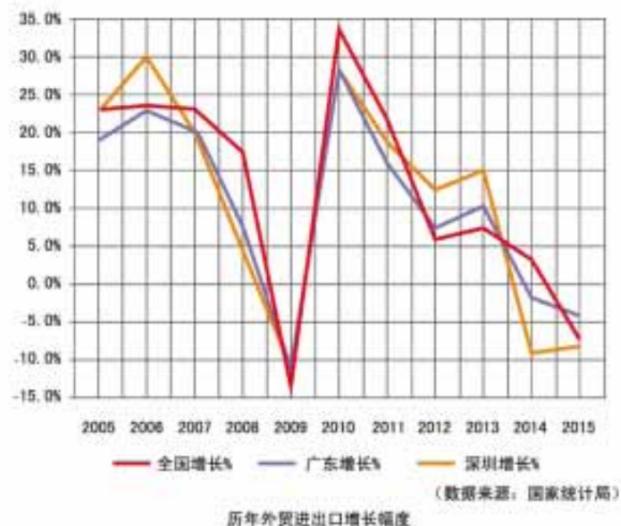
According to National Bureau of Statistics of China, China's GDP 2015 rose by 6.9% year-on-year. And the forecast report by Bank of China predicted that in 2016 the economic situation would

GDP增长便开始减速，而广东省及深圳市的趋势也大致相同，表明我国经济告别高速增长阶段进入深度调整期。



2、进出口同比现双降

2015年全年，我国进出口同比下降7.0%；广东省进出口总额为6.36万亿元人民币，同比下降3.9%；其中，出口4万亿元，微增0.8%；进口2.36万亿元，下降10.8%。深圳市进出口总额为2.75万亿元，同比下降8.2%，跌幅大于全国水平。



据商务部最近对全国70个重点行业、6000多家企业进行问卷调查显示，中国企业普遍反映今年全球市场需求比2009年金融危机时更加糟糕。外贸数据表现不理想，有外部环境不利的因素，也与中国竞争优势转换、外贸进入转型升级关键期有关。



still be grim with GDP growth being about 6.8%. From the chart below, we can see brief rebound of the Chinese economy after the world financial crisis, and its growth started to slow down since 2010. It is the same for Guangdong and Shenzhen, suggesting that the Chinese economy has entered a deep adjustment period from high-speed growth period.

2. Both Import and Export Declined Year-on-year

2015 witnessed China's foreign trade dropped by 7.0% year-on-year. The total volume of Guangdong's foreign trade is 6.36 trillion yuan, decreasing by 3.9% year-on-year, with export 4 trillion yuan, growing slightly by 0.8%, and import 2.36 trillion yuan, falling by 10.8%. The total volume of Shenzhen's foreign trade is 2.75 trillion yuan, declining by 8.2%, which is greater than the national level.

The results of a recent survey by the Ministry of Commerce to over 6,000 enterprises covering 70 industries shows that Chinese enterprise generally thought global market demand of this year is worse than that of 2009 when the financial crisis broke out. That foreign trade performance is not ideal relates not only with the adverse external environment but with the fact that China is converting competitive advantages and foreign trade is entering key phase of transformation and upgrade.

3. Manufacturing Beset in Difficulties

Besides foreign trade data, the following data also indicates manufacturing depression.

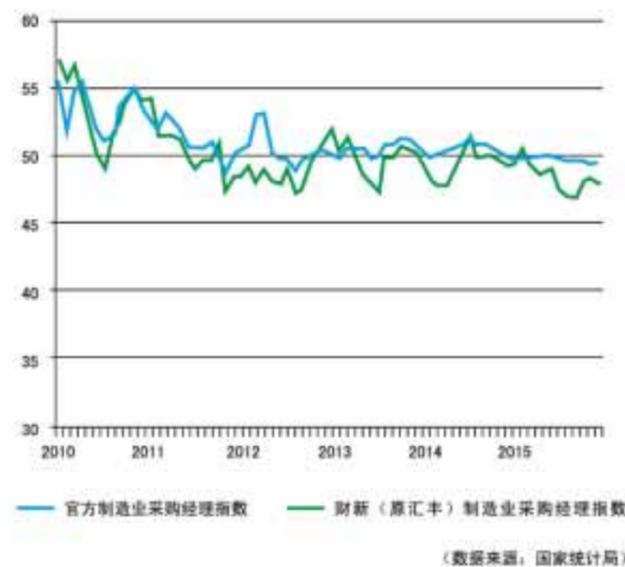
• Purchasing Managers' Index (PMI) Lower than 50

3、制造业困难重重

除进出口数据外，以下几组数据也反映出目前制造业的不景气。

● 采购经理指数 (PMI) 低于50

2015年，PMI指数一直在50的荣枯线下徘徊，表明我国制造业面临较大下行压力，宏观经济政策的调整对实体经济的拉动效应还不显著。而主要反映中小企业情况的财新（原汇丰）PMI跌幅较主要反映大型企业情况的官方PMI跌幅更大，反映出作为我国出口主力军的中小制造企业的处境较大型企业更加困难。



● CPI和PPI持续走弱

2015年的居民消费价格指数(CPI)增幅为1.4%，据央行的工作报告预计2016年将继续低位运行。目前CPI数据偏弱反映了总需求依然稳而不强。而代表制造业景气程度的工业品价格指数(PPI)自2013年3月起已连续第46个月下降，对于我国这样一个GDP排名世界第二的大国来说，是个危险的信号。

● 铁路货运量

2015年，全国铁路货运量继续大幅下滑，全年为34亿吨，同比大幅下降10.5%，创下同比跌幅最大的纪录，当前铁路货运量已经跌至6年前水平。

In 2015, PMI fluctuates under the threshold 50, suggesting that China's manufacturing is under great downward pressure, as the pulling effect brought by macroeconomic policy adjustments to the real economy is not significant. And the civilian Caixin (originally HSBC) PMI which mainly indicates the conditions of medium-sized and small enterprises falls more dramatically than the official PMI, showing that medium-sized and small enterprises, main force of China's export, faces more difficulties than big enterprises.

• Weakening CPI and PPI

2015 witnessed China's Consumer Price Index (CPI) increasing by 1.4%, and in 2016 CPI will remain weak. The weak CPI indicates that the aggregate demand is still steady yet not strong. And Producer Price Index (PPI) has dropped for 46 months in a row since March 2013, which is a dangerous signal for China, whose GDP ranks second in the world.

• Railway Freight Volume

National railway freight volume continues decreasing dramatically to 3.4 billion tons in 2015, a sharp drop of 10.5% year-on-year, breaking the record. Currently railway freight volume has declined to the level of six year ago.

II Port Performance under the New Normal

With Chinese economy having entered the new normal state and foreign trade in the new normal state of low- to mid-speed growth, gone are the days when China's port throughput grew rapidly. For Shenzhen, the most dynamic pioneer in China's foreign trade, the growth of port throughput is slowing down.

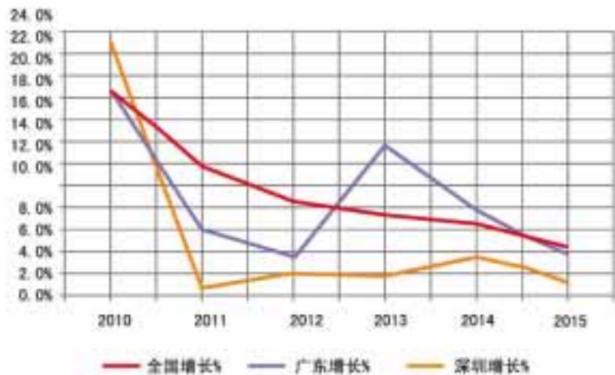
As shown in the table above, Yantian Port performed well on the whole in terms of throughput in 2015, being 12.165 million TEU, up 4.2% year-on-year, which resulted from Yantian people's creative work facing difficulties. But we should be conscious that growth rate has already gone down and the growth is not satisfactory. Greater pressure is put on Yantian Port whose key business is containers exported to Europe and America, as export to these regions grew sluggishly.

While Shenzhen Port's overall performance is not so satisfactory. The throughput grew negatively for five months successively since the peak season beginning from August, indicating a sluggish export market of South China. And the competition between the terminals of Shenzhen Port will become more intense as they share the same hinterland. Plus the new challenges brought by the rapid development of Nansha Port, Yantian Port's dominant status are unlikely to be sustainable.

III Analysis on Foreign Trade Development 2016

二、新常态下的港口生产形势

随着国内经济步入中高速增长的新常态，对外贸易步入中低速增长的新常态，我国港口吞吐量高速发展的阶段已然过去。深圳作为我国对外贸易最活跃的前沿地带，港口吞吐量的总体增幅也呈现回落态势。



(数据来源: 国家统计局)

历年外贸进出口增长幅度

(单位: 万TEU)	深圳		盐田	
	吞吐量	同比	吞吐量	同比
1月	217.6	-0.1%	102.3	0.02%
2月	185.6	44.0%	89.7	44.4%
3月	168.7	-2.3%	78.4	-3.6%
4月	189.0	0.7%	89.2	0.9%
5月	194.2	2.2%	92.8	5.3%
6月	200.7	0.3%	100.6	5.5%
7月	214.9	2.4%	112.4	7.5%
8月	227.4	-2.5%	124.2	2.5%
9月	216.2	-1.8%	118.6	4.4%
10月	202.8	-5.2%	109.1	0.7%
11月	205.4	-5.8%	104.2	1.7%
12月	202.9	-4.9%	95.1	-4.5%
合计	2421.0	0.7%	1216.5	4.2%

2015年深圳港及盐田港区的吞吐量

上表数据显示，2015年盐田港区的吞吐量总体表现较好。全年吞吐量共录得1216.5万TEU，增长4.2%，这里固然是盐田港人在困难中创造性工作的结果，但应该清醒地看到，



Currently world economy has not found stable new growth engine, recovering sluggishly. International Monetary Fund (IMF) released World Economic Outlook on January 19th, lowering estimated growth rate of world economy to 3.4%, 0.2% percent lower than the growth rate estimated in October 2015. The growth rate of developed countries is estimated to be 2.1%, 0.2% higher than 2015; emerging markets and developing countries growing by 4.3%, 0.3% higher than 2015. World Trade Organization (WTO) predicted that world trade 2016 would grow by 3.9%, lower than 5% the average level in the past two decades. Developed countries' export was predicted to increase by 3.9%, developing countries 3.8%. China's foreign trade 2016 will have to endure pressure from home and abroad. On one hand, global demand shrinks and international trade growth lacks impetus. On the other hand, China's traditional competitive edge is weakening. In the process of foreign trade transformation and upgrade, China's traditional competitive edge will disappear gradually while new competitive edge will not emerge shortly, which will brought sluggish foreign trade growth.

1. TPP Influences China's Foreign Trade Negatively

On October 5th, 2015, 12 countries reached basic agreement on TPP (Trans-Pacific Partnership) in Atlanta, America, consenting to free trade. TPP covers 40% of the world economic output. The key characteristic of TPP trade agreement is eliminating tariffs, and tariffs of about 18000 goods will be reduced or eliminated gradually in the future. As a customs union, TPP will have great trade discrimination effect and trade diversion effect on China.

增长速度已经降低，增长的内容也是差强人意。欧美出口增长乏力，这对以出口欧美集装箱为重心业务的盐田港区带来更大压力。

深圳港的整体表现却不尽人意，自8月份的高峰期开始连续5个月录得负增长，反映了整个华南出口市场日渐低迷，由于深圳各港区处于共同的货源腹地，各码头之间的竞争压力将会进一步加剧。再加上南沙港迅速发展带来的新挑战，盐田港区一枝独秀的局面是不可能长期维持的。

三、2016年外贸发展态势分析

目前，世界经济尚未找到新的稳定增长点，全球经济总体复苏疲弱。国际货币基金组织（IMF）1月19日发布世界经济展望报告，将2016年全球经济预估增长率下调至3.4%，比2015年10月估计的增长率下调了0.2个百分点。其中，发达国家增长2.1%，较2015年上升0.2%；新兴市场和发展中国家增长4.3%，较2015年提高0.3%。据世贸组织（WTO）预计，2016年全球贸易量增长3.9%，仍将低于过去20年5%的平均水平。其中，发达国家出口增长3.9%，发展中国家出口增长3.8%。2016年我国的对外贸易依然面临内忧外患的双重压力。一方面是国际市场需求不足，国际贸易缺乏增长动能；另一方面，中国的传统竞争优势弱化，在外贸转型升级中，传统优势逐渐消失而新兴优势尚未形成，这个时间差必然会导致外贸增长乏力。

1. TPP对中国外贸带来负面影响

2015年10月5日，12个国家在美国亚特兰大就TPP（跨太平洋伙伴关系协议）达成基本协议，同意进行自由贸易，这一协议涵盖了全球40%的经济产出。TPP贸易协议最重要的特点是相互取消关税，约1.8万种商品的关税将在未来一段时间内逐步减少或完全取消。TPP作为一种关税同盟将对我国形成巨大的贸易歧视与贸易转移效应。长期以来，对外贸易在拉动中国经济增长中起到重要作用。在当前中国经济结构转型尚未完成、内需亟待扩大的情形下，外贸在可见的将来仍将占据中国经济的半壁江山。而在中国的对外贸易中，亚太地区历来居于举足轻重的地位，中国对美国和其他东亚国家的出口占中国对外出口的一半左右，亚太地区对中国经济具有极其重要的意义。TPP生效后，其所产生的贸易转移效应可能会稀释加入世界贸易组织对中国参与经济全球化带来的红利，挤占中国的出口市场，对中国的对外贸易造成一定程度的冲击。

Foreign trade has been playing an important role in driving China's economic to grow for a long time. In the context that China's economic restructure has not been completed and domestic demand needs expansion badly, foreign trade will still account for half of China's economy in the foreseeable future. And the Asian-Pacific region has played a key role in China's foreign trade, with China's export to America and other East Asian countries taking up about half of the total export, therefore the Asian-Pacific region is extremely important to China's economy. When TPP enters into force, the trade diversion effect it will have may dilute China's bonus brought by participating in economy globalization after joining WTO, squeezing China's export market, and impacting on China's foreign trade to some extent.

2. Export Enterprises' Competitiveness Further Weakened

In recent years, China's production costs like labor, land, etc. are increasing, greatly weakening export enterprises' competitiveness. Currently, the average wage per month of manufacturing workers of Guangdong and other coastal provinces is about 600 dollars, more than twice that of some Southeast countries. Since 2008, the minimum wage standard of Guangzhou has risen from 860 yuan per month to 1,895 yuan per month, Shenzhen from 900 yuan to 2,030 yuan, and Dongguan from 770 yuan to 1,510 yuan. According to the Shifting Economics of Global Manufacturing by the Boston Consulting Group (BCG), China's manufacturing cost is very close to America. Taking America as the base (100), the manufacturing cost index of China is 96. "In Bangladesh and Cambodia where a worker's wage is less than 130 dollars per month, garments can be produced with labor cost less than 1000 yuan per capita. But things are different in China where wage is 600 to 800 dollars per month per capita. China has lost labor cost advantage in the global context." With labor cost rising, it is not surprising that the competitiveness of China's manufacturing which lacks core technology decreases further.

If combining the prices of land and other production factors, cost gap will be further expanded. Emerging economies like Southeast Asia and South Asia compete with and substitute China in developed countries as they undertake capacity transfer of export processing and improve labor-intensive manufacturing. According to the Ministry of Commerce, from January to August 2015, China's share of seven kinds of labor-intensive products in America's import declined to 46.7% from 47.7%, the level of the corresponding period 2013, while Vietnam's share increased from 7.0% to 8.8%, and India from 3.6% to 3.8%.

3. Cargo Volume Decreases in the Pearl River Delta

Guangdong is one of the areas which have enjoyed fastest development since China's Reform and Opening-up, whose GDP rose sharply to 7.28 trillion yuan in 2015 from 18.585 billion yuan, the level of 1978, by over 300 times in only 36 years. And the GDP of the Pearl River Delta takes up over 80% of

2、企业出口竞争力进一步削弱

近年来，中国劳动力、土地等生产要素成本持续上升，严重削弱了出口企业的竞争力。目前，广东等沿海省份制造企业普通工人的月平均工资约为600美元，是部分东南亚国家的2倍以上。2008年至今，广州的最低工资标准从860元/月提升至1895元/月，深圳由900元涨至2030元/月，东莞由770元涨至1510元/月。美国波士顿咨询集团（BCG）发布的《全球制造业的经济大挪移》报告显示，目前中国的制造成本已经与美国相差无几。以美国为基准（100），中国制造成本指数是96。“在孟加拉、柬埔寨，每个员工一个月薪水不到130美元，每个工人不到1000元人民币的工资成本，就能把服装生产出来。但是中国不一样，中国的人均工资是600~800美元/月。从全球的角度来说，中国的人力成本优势就没有了。”用工成本逐年提升，缺乏核心技术的加工制造业的出口竞争力进一步下降就不足为奇了。

如综合考虑土地、其他生产要素价格等因素，成本差距还将进一步扩大。东南亚、南亚等新兴经济体承接出口加工产能转移，劳动密集型制造业能力提升，在发达国家市场对中国产品形成竞争和替代。据商务部的资料显示，2015年前8个月，中国七大类劳动密集型产品在美国进口中的份额从2013年同期的47.7%下滑至46.7%，同期越南从7.0%提高到8.8%，印度从3.6%提高到3.8%。

3、珠三角货源减少

广东是中国改革开放以来发展最快的地区之一，其GDP总量由1979年的185.85亿元发展到2015年的7.28万亿元，在短短36年间增加300多倍。其中，珠三角地区生产总值常年占全省80%以上。珠三角地区规模庞大的产业集群为珠三角港口尤其是以外贸集装箱为主营业务的盐田港提供了源源不断的货源，成就了盐田港近二十年来箱量的高速增长。

但珠三角地区的企业大多处于国际产业链的低端，过度依赖劳动密集型生产模式且工业附加值低。随着劳动力成本的不断上升，劳动密集型产业原先赖以生存的低成本优势就消失了，部分企业的生产经营举步维艰，不得不关门倒闭；且随着广东省的“腾笼换鸟”、产业转移和劳动力转移的“双转移”政策的推动，珠三角地区部分产业逐步迁出珠三角，转向内地或东南亚等更具成本优势的地方。据报道，富士康深圳2500万部手机生产线近期将搬迁至郑州。

东莞市领导在2015年7月接受采访时提到，仅2014年东莞就有428家企业关门。据媒体不完全报道，2015年以来，

Guangdong's GDP year in year out. Large-scale industrial clusters in the Pearl River Delta have provided numerous goods for ports in the Pearl River Delta, especially Yantian Port whose main business is foreign trade containers, helping to achieve Yantian Port's high-speed growth in the past two decades.

But enterprises in the Pearl River Delta are mostly at the low end of international industrial chain, largely depending on labor-intensive production mode with low value added. With labor cost soaring, low cost advantage on which labor-intensive industries rely is lost thus some enterprises can hardly run and have to shut down. And as Guangdong government promotes "emptying the cage, removing the bird" and the "double transfers" policies, i.e. industry transfer and labor transfer, some industries have gone out of the Pearl River Delta gradually, transferring to places where cost advantage is more obvious like inland China or Southeast Asia. It was reported that Foxconn would transfer its production of 25 million mobile phones to Zhengzhou from Shenzhen.

Dongguan leaders mentioned in July 2015 when interviewed that 428 Dongguan enterprises shut down in 2014 alone. In the perspective of industry, seven labor-intensive industries, furniture, textile, electronics, ceramics and so on, are where shutdown is most common to be seen. According to Dongguan Taiwanese Businessmen Association, currently the number of Taiwanese enterprises investing in Dongguan has sharply fallen from the peak 6,000 or so to about 4,000 and the number of Taiwanese Businessmen has decreased by a third. Shenzhen's processing trade shrank by 10.6% in 2015. And Hong Kong businessmen also indicated that orders fell sharply in 2016, and it is widely believed that the current situation is worse than that of the financial tsunami.

Labor-intensive products, mostly container goods, are the main cargo exported. Whether these enterprises shut down or transfer production lines will directly affect the export cargo volume of South China ports. Data from the Shenzhen Customs showed that import and export volumes by way of Shenzhen Port dropped dramatically in 2015, especially export had fallen year-on-year for 10 months in a row from February to November. And the total value of labor-intensive products exported by way of Shenzhen Port declined by about 9% year-on-year. Shenzhen Port, as the main channel of cargo exported from the Pearl River Delta is greatly influenced. And the situation that TEU increases naturally brought by large-scale industry clusters of the Pearl River Delta in the past two decades has been significantly changed now.

4. Ports Face Changes in External Environment

• The Trend of Mega- Vessels

Data from shipping research institute Alphaliner shows that by the end of 2015, a total of 779 large container vessels with

珠三角地区共有76家较大的企业关门。从行业看，家具、纺织、电子、陶瓷等7大劳动力密集行业成为倒闭的高发行业。据东莞台商协会的数据，目前在莞投资的台商企业已经从高峰期的6000多家锐减至目前的4000家左右，台商人数也比以前少了三成。2015年深圳加工贸易进出口下降10.6%，而港商也表示2016年的订单骤减，普遍认为形势比金融海啸时期更恶劣。

劳动密集型企业的产品大多数都是集装箱货物，是港口的主要出口货源。无论这些企业是倒闭还是将生产线迁移，都会直接影响华南港口的出口货量。根据深圳海关数据，2015年经深圳口岸进出口额大幅下降，尤其是出口自2月至11月连续10个月出现同比下滑。经深圳口岸出口的劳动密集型产品总值比去年同期减少约9%。作为珠三角货物主要出口通道的深圳港也大受影响，过去二十年来由于珠三角庞大的产业群带来的箱量自然增长的状况已出现重大的变化。

4、港口自身面临经营环境的变化

● 船舶大型化的变化

据航运研究机构Alphaliner的数据，截止2015年底，已投入使用的超7500TEU的大型集装箱船舶共有779艘，其中运力超18000TEU的超大型船舶有32艘。而船公司已订购尚未下水的大型船舶有248艘，其中运力超18000TEU的超大型船舶达77艘。

盐田港致力成为华南地区超大型船舶的首选港，截止2015年12月，在盐田港靠泊的各类船型中，有51%为大型船舶（8000TEU以上），而超大型船舶（13000TEU以上）的比例达到23%。但另一方面，船舶大型化也给码头运营带来压力，需要为之投入更多的资源配置、提供更精细化的服务及便捷的集疏运配套系统等。

● 成本上升收入减少

港口经营中包括劳动力成本在内的各种要素价格都在上涨，而为了提高服务水平及适应大型船舶的操作，需不断配置新的码头、新的设备并对原有泊位和设备进行更新改造，环境保护的新要求也需码头企业增加投入，这些都大大增加了码头的经营成本。而同时，为了刺激外贸的增长，交通运输部出台了一系列政策降低出口环节收费。根据《交通运输部 国家发展改革委关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》，政府对港口船舶使费

carrying capacity of 7,500 TEU and above have been put into use, including 32 mega-vessels whose capacity are more than 18,000 TEU. And shipping companies have ordered 248 large vessels which have not been launched, including 77 super-large vessels having capacity over 18,000 TEU.

Yantian Port is dedicated to becoming the preferred port-of-call for mega-vessels in South China. By the end of December 2015, of all the vessels berthed in Yantian Port, 51% are large vessels (above 8,000 TEU), and 23% are super-large vessels (above 13,000 TEU). But mega-vessels will also put pressure on port operation, as more resources and facilities need to be allocated, and finer service & convenient transportation supporting system etc. need to be provided for them.

• Higher Cost and Lower Income

As for port operation, the prices of factors including labor cost are increasing. In order to enhance service and handle large ships, new ports and facilities need to be built, and old berths and facilities need to be updated. Also new requirements for environmental protection make port enterprises increase input. All mentioned above contributes to higher port operation cost. Meanwhile, to stimulate foreign trade growth, Ministry of Transport has launched a series of policies to reduce export charges. According to Notice of Regulating Port Ship Disbursement and Port Facility Security Fee released by Ministry of Transport and National Development and Reform Commission, government regulates port ship disbursement and port facility security fee, which enters into force on September 20th, 2015. These measures make port income reduce largely.

• Shipping Companies' Dismal Returns Influence Port Companies

Because of low transport price and excess supply, 2015 witnessed liner service experiencing heavy losses again. Shipping companies have to adjust routes to survive in the off-season. Meanwhile, by the end of 2015, 212 vessels are idle, amounting to 1.7 million idle capacity around the world, taking up 6% of the total capacity, including 48 large vessels having capacity over 13,800 TEU. It is reported that influenced by successive excess supply of container ship and low-speed global economic growth, AP Moller-Maersk decided to give up a batch of option order for 14 super-large container vessels signed in South Korean shipyard in June 2015, including 14,000 TEU container vessels and 19,000 TEU container ships. Great changes have taken place in shipping market 2016 that CMA CGM purchased American President Lines (APL) and China Shipping merged with COSCO, which will have profound impact on current shipping alliance pattern, changing port calls. All mentioned above will make terminal companies face more difficulties in striving to raise charge standard as a result of years of increasing input and higher operation cost.

和港口设施保安费做出调整，自2015年9月20日起执行，这些措施使得码头的收入大幅减少。

● 船公司惨淡经营对码头公司带来影响

由于运价的低迷和市场供大于求，2015年班轮运输业迎来又一个全行业严重亏损的年份，船公司不得不调整航线以求在淡季市场求得一线生机。同时，截至2015年底，全球共有212艘总计170万TEU运力闲置，占总运力的6%。其中有48艘为13800TEU级及以上的大船。据报道，受集装箱船运力连年供应过剩和世界经济低速增长的不利影响，马士基集团决定放弃2015年6月份在韩国造船厂签订的一批超大型集装箱船的选择权订单，共计14艘，船型包括了14000TEU集装箱船和19000TEU集装箱船。2016年的航运市场烽烟再起，达飞（CMA）收购美国总统轮船（APL），中海与中远合并重组，这必定为目前的联盟格局带来深远的影响，从而改变航线挂靠的情况。所有的这些使得码头公司希望因应多年来增加投入和运营成本的上升而争取提高收费标准努力更加困难。

● 香港港口吞吐量连年下降

据报道，香港2015年集装箱吞吐量为2011.4万TEU，同比下跌9.5%，为连续第4年下跌，创下了13年新低，已经退回到2002年时的水平。其全球集装箱港口排名已由原来的第一名下降为第五名。同为珠三角同一货源腹地，香港出现的变化实在值得码头同行的警醒和深思。

值得一提的是，全球集装箱排名第二的新加坡港在2015年也录得8.7%的跌幅。

四、对港口经营发展的几点思考和建议

1、主动适应新常态，努力实现新发展

由于经济发展的新常态、外贸进出口的新常态，必然导致港口吞吐量的新常态。就深圳港而言，过去的高速增长已经转变为近几年的中速增长。可以预计，今后一段时期会进入低速增长时期，甚至有可能出现个别年份的负增长。我们一定要把握好这一重大的变化，调整好心态、策略，在保持传统出口重箱优势的同时，要更加重视和加强国际中转等其他业务的开展，搞好海铁联运，扩大内地货源腹地。此外，随着跨境电商业务的迅速崛起，将成为集装箱海运的新增长点，我们应该以深圳市获批为跨境电子商务综合试验区为契

• Throughput of Hong Kong Port Drops Successively

It is reported that the container throughput of Hong Kong Port in 2015 is 20.114 million TEU, going down by 9.5% year-on-year, falling for 4 years in a row, the lowest level in 13 years going back to the level of 2002. Hong Kong's ranking on the global container port list has dropped from the first to the fifth. Hong Kong's change is worth reflection for other ports as they share the Pearl River Delta as their hinterland.

It is worth mentioning that the throughput of Singapore Port ranking second among global container ports dropped by 8.7% in 2015.

IV Reflection and Suggestions on Port Operation and Development

1. Adapting to the New Normal Actively and Striving to Achieve New Development

The new normal state of economic development and foreign trade will inevitably result in the new normal state of port throughput. As for Shenzhen Port, the past high-speed growth has changed into mid-speed growth in recent years. It can be predicted that Shenzhen Port will enter low-speed growth phase in the future, and even negative growth may occur in some year. We must grasp this great change and adjust our attitude and strategies. While keeping traditional advantage of exporting heavy containers, we should attach more importance to and strengthen the development of international transit and other business, develop intermodal services, and expand hinterland. Furthermore, the rising cross-border e-commerce will be a new engine of container shipping growth. We should seize the opportunity that Shenzhen has been approved as a comprehensive pilot area of cross-border e-commerce, pay attention to cross-border e-commerce business, study and track its trend, meanwhile, study and exploit policies about the back land area and warehousing. In a word, we should grasp business growth route in the new normal state, striving to achieve new growth in the new normal state.

2. Controlling Capacity and Balancing Development

Hong Kong Container ports have changed from under capacity years ago to overcapacity in 2015; now Yantian Port has room for extra capacity of over 3 million TEU, and there is big room for Dachan Bay's capacity. Again, much capacity is idle in Zhuhai, Huizhou, Dongguan, etc. While in the new normal state, foreign trade TEU grows sluggishly. We can say there is overcapacity in terminals of the Pearl River Delta. With four one hundred-thousand-ton and two seventy-thousand-ton container terminals to be built in Nansha, the capacity of Pearl River Delta ports will largely exceed demand. Under this situation, it is worthwhile for every party in port industry to think about how to achieve

机，重视跨境电商业务，研究并跟踪其发展趋势，同时对港口后方陆域及仓储的综合政策要好好研究利用。总之，我们要把握好新常态环境下的业务增长方向，努力实现新常态下的新增长。

2、控制产能，协调发展

从现状来看，香港货柜码头已从前几年的吃不了到2015年的吃不饱；盐田现有码头仍有300万箱以上的能力空间，大铲湾的能力空间也很大；珠海、惠州、东莞等仍处于大量能力闲置状态。而在新常态下，外贸箱量的增长乏力，可以说，珠三角地区的码头吞吐能力已经出现产能过剩的现象。随着南沙三期4个10万吨级和2个7万吨级集装箱码头的建成，珠三角地区的码头能力在未来一段时期内将远远大于实际的需要。在这种情况下，各码头之间如何做到差异化经营，实现错位发展，如何通过整个物流供应链的协同发展创造新的机会，做大蛋糕，而不是通过低端的价格竞争去抢原有的蛋糕，是值得所有从业者认真思考的。前车之鉴，船公司低价竞争策略走到今天，没有赢家，都是输家，而且完全看不到前景。

3、加大宏观调控，合理编制规划

从政府的角度应该切实加强宏观调控，完善相应的规划，抑制产能的盲目增长，以切合新常态下码头发展的实际。过去我们总是讲基础设施建设要适度超前，这在经济和外贸高速发展的年代是对的。而现在一方面经济发展放缓，码头能力已大大过剩；另一方面各地的港口规划仍然雄心勃勃，大得惊人，实在是有必要冷静下来，重新审视。当前国家正在大力推动供给侧改革，去产能是其中重要的内容，在珠三角港口发展上，应特别注意防止借着“一带一路”的名义一哄而上，造成新的产能过剩。

如果说长远而言适当的时候仍然需要建设新的码头，那么在新的规划编制时，还应该全局视野和高性价比的意识，因应船舶大型化的趋势，在最适合的地点规划建设。比如，盐田东港区水深条件好、航道条件好，最适合建设超大型泊位。而有些区域受自然条件所限，建大泊位需投入巨资改善航道，建成后每年还需投入大量的成本清淤，比起盐田东港区实在是事倍而功半。而这些区域如果能充分利用国家自贸区的优势和前海发展的前景，适时实现产业的转型升级，反而能为企业和社会创造更大的价值。

differential operation and diverse development, how to create new opportunities with collaborative development of the whole logistics supply chain, and how to make the cake bigger instead of grapping the original slices by means of low-end price competition. Shipping companies have given us a lesson that price competition makes everyone lose with no winners.

3. Strengthening Micro-control and Making Plans Reasonably

The government should strengthen micro-control, improve planning, and curb blind growth of capacity to meet the requirements for port development in the new normal state. In the past we always said that infrastructure construction should go ahead moderately, which is right in the period of rapid economic and foreign trade growth. However now, on one hand, economic growth slows down and there is overcapacity in terminals; on the other hand, many ports are making ambitious plans. It is necessary to calm down and rethink. Currently China is promoting reform of the supply front, of which cutting excessive capacity is a key point. In terms of port development of the Pearl River Delta, we should especially avoid rash action in the name of "One Belt and One Road", bringing new overcapacity.

If in the long run new terminals need to be built in due course, then when making new plans, the government should have overall perspectives, be conscious of cost-benefit and plan construction in the most suitable place following the trend of larger container vessels. For example, the East Port of Yantian Port is the most suitable place to build super-large berths because of its advantages in water-depth and channel. While if building large berths in some other areas limited by natural conditions, the government should invest heavily to improve channel and high dredging cost need be spent every year after construction, which will be counterproductive compared with the east area of Yantian Port. But if these areas can harness the advantages of the national free trade zone and the prospects of Qianhai to achieve industrial transformation and upgrade, they will create more value for enterprises and society.

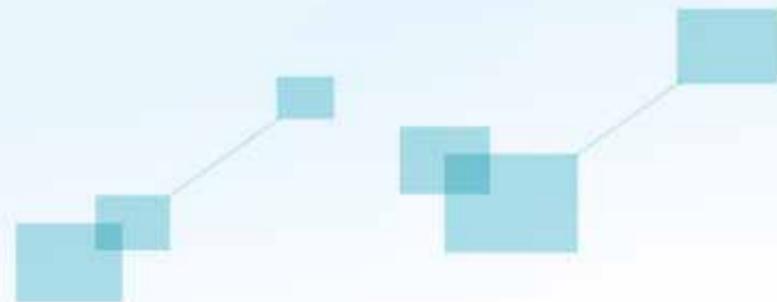


处于风暴漩涡中的全球集装箱港口业

GLOBAL CONTAINER PORT INDUSTRY UNDER SWIRLING STORM

文/徐剑华 行业专家
 By Xu Jianhua (Industry Expert)

全球集装箱贸易需求增长疲软带来的影响并不仅仅局限于航运业，也冲击影响着港口业务。集装箱吞吐量增速骤降、船舶大型化、区域港口差距日趋扩大、港口转型升级逐渐成为新常态。在风暴漩涡中的全球集装箱港口业将如何激流勇进，寻求突破？



当前，集装箱航运业正承受着越来越大的压力。一场海事金融风暴正在逼近班轮运输行业。这场危机对港口行业有什么影响？2016年港口将会采取什么样的对策？

2015年集装箱吞吐量增速骤降 只是一次小小的失误？



全球集装箱贸易需求增长疲软带来的影响并不仅仅局限于航运业，港口也担心经济危机对主要贸易国家业务的冲击，这些冲击影响着港口业务。

欧元区的疲软导致欧洲贸易量暴跌，尤其是那些严重依赖于俄罗斯贸易的门户港口深受国际制裁的打击。拉丁美洲的经济不稳定已经损害到它的港口。中国经济也已经放缓下来，2015年的GDP增速降到6.9%，创25年来新低。事实上，从区域意义上来说，最大的亮点是北美港口的健康发展，但最近几个月以来，这里的货运量增速也在逐渐降低。

在东西向主干贸易航线上，效率更高的新船正在形成趋势，新型超大集装箱船的到来使港口付出了代价。要适应这些巨型船舶，港口需要新的起重机、更长更结实的码头、更深的泊位岸边水深、更大的堆场以及更先进更完善的集疏运基础设施。

这个问题不仅仅只是大型港口所面临的，那些所谓的次级贸易航线沿途的港口也不得不适应从主干航线上梯级置换下来的那些不断增大的船舶。

依赖健康贸易量的一些港口要确保他们的收益，还要考虑投资回报率，他们将希望寄托于全球贸易的回暖。

然而，分析师们仍然相信在2015年集装箱吞吐量增速骤降

At the moment, the container port industry is shouldering increasingly tense pressure. A maritime financial storm is approaching the liner transport industry. How will such crisis affect the port industry? What strategies can ports take in 2016 to deal with the crisis?

Was the Plunge of Container Handling Capacity in 2015 only a Small Mistake?

Weak demand of global containerized trade doesn't merely affect the shipping industry. The port sector also worries about shake the trade between major trading nations, which means it would affect port business.

The sluggish economy of the Eurozone has caused a plummet in the trading volume in Europe; with those nations deeply rely on trades with Russia bearing the brunt of international sanction. The economic uncertainty of Latin America has also hurt its ports. China is no exception, facing economic slowdown when its GDP growth rate dropped to 6.9% in 2015, a record low in 25 years. Even the ports in North America enjoying sound development have witnessed slowdown in volume growth in recent months.

New jumbo container ships with higher efficiency are playing increasingly important roles on east-west trunk trade routes. However, ports have paid a price to handle them. Newer generations of cranes, longer and stronger wharfs, deeper berths, larger container yard, as well as more advanced terminal facilities are required in order to accommodate these giant ships.

It is not only a problem for large ports. Ports along the secondary trading routes also have to think about how to deal with larger ships phased out from the main routes.

Ports relying on healthy trade volume want to ensure both profit gains and investment return rates. What they wish for is the global trade will be getting better.

However, analysts are convinced that the plunge of container handling capacity in 2015 was only a small mistake. Drewry still

降只不过是一次小小的失误。例如，德鲁里仍然预计从现在起到2019年的集装箱运输需求的年均增长率将达4.5%。

跨太平洋航线上18000标箱船 从试水走向常规



本来，18000标箱船是为亚欧航线量身定做的，而美西港口无论从港口效率还是水深条件来看，并不适合接纳这类大船。但是，去年圣诞节期间，达飞轮船17,800标箱的“本杰明·富兰克林”号到访洛杉矶港，成为挂靠美国西海岸港口的最大船，并在2月下旬再次到访美西海岸，试水挂靠长滩港。3月初达飞轮船宣布，基于在洛杉矶、长滩、奥克兰和西雅图港的成功测试，公司已决定从5月底开始在跨太平洋航线部署6艘该系列大型船舶，定期挂靠美西港口。

早在去年10月，达飞轮船的创始人、董事长雅克·萨德在洛杉矶宣布试水决定时说，达飞的这一行动是为了表明“达飞对美国长期增长潜力很有信心”，公司目标是扩大在美国航运市场的份额。由于马士基和赫伯罗特的高管都表示近期内不会跟进，所以达飞此举已经被证明为敢为天下先的又一个惊人之举。

洛杉矶港口报导，“本杰明·富兰克林”号在马士基集装箱码头公司的Pier 400号泊位上一共装卸了11200个集装箱，作业流畅、无缝操作。但是很多分析人士怀疑，即使像洛杉矶和长滩这样的美国最大港口，是否有能力处理这些庞然大物的定期挂靠。

作为试验，该船的舱位利用率仅达到80%左右，而且并不是卸下全部集装箱。此外，作为一次特别的挂靠，码头运营商和参加集疏运的卡车公司等各个环节为了这一次性的试验，都做好了周密的安排。因此，试验的成功并不表明以后的常规性挂靠也必然成功。

容量超过10000TEU的所谓的“大型船舶”的经济性深受承运商的喜爱，却不一定有利于货主。但是最终却需要货主出资补贴与大船相关的美国港口多式联运基础设施，因为这些货主希望加快货物处理速度。营运这类大船的承运商因此而饱受诟病。

例如在美国东海岸，港口正经历一个类似的情况，就是

predicts that the annual growth rate of container shipping demand from now to 2019 will reach around 4.5%.

18000-TEU Container Vessels Becoming a Norm on Trans-Pacific Routes

Vessels with 18000-TEU capacity were specially designed for Asia-Europe routes. Ports on west coast of America are not considered suitable to accommodate such large ships no matter from the view of port efficiency or depth of water. However, "Benjamin Franklin", a 17,800-TEU vessel under CMA CGM's fleet, visited Los Angeles Port and became the largest ship that ever visited the port on the west coast of America. It called at Long Beach Port later which is also a member on the west coast at the end of February and the visit was turned out to be a success. Based on all its good track record at ports of Los Angeles, Long Beach, Auckland, and Seattle, CMA CGM then announced in early of March that the company has determined to deploy six large ships of the same series on the trans-Pacific routes from the end of May and would let them visit the west coast of America on a regular basis.

Early in last October, Jacques R. Saadé, the founder and chairman of CMA CGM said in the above mentioned call in Los Angeles that the move was to show "CMA CGM is confident in the long-term growth potential of the America economy" and the objective of the company was to enlarge its market share in the American shipping market. Both Maersk and Hapag-Lloyd commented that they would not follow it, which proves that it is really a surprising action taken by CMA CGM.

According to the report of Los Angeles Port, a total of 11,200 containers were handled during the stay of "Benjamin Franklin" at Maersk's Pier 400. Many analysts doubt that even large ports like Los Angeles and Long Beach may not have the ability to handle the regular visits of such giant ships.

In fact, the utilization rate of that ship only counted for around 80%. In addition, all the activities of port operator and truck companies taking part in transportation of containers were well planned. Therefore, the success of the call doesn't mean that there will be no problem for future regular visits.

Those so-called "large ships" with capacity exceeding 10,000 TEU are popular with carriers as they are economical, but they are not necessarily beneficial to cargo owners. They require cargo owners to fund the infrastructure for intermodal services, as they want the handling process be accelerated. Carriers who operate such large ships are criticized for this reason.

For example, a port on the east coast of America is experiencing similar situation: get prepared for the expanded Panama Canal which enables 13000-14000 TEU ships to cross the Central America.



准备迎接扩建后的巴拿马运河通航，这条水道将使13000至14000标箱船能够穿越中美洲。

迈阿密、诺福克和巴尔的摩是美国大西洋海岸能够处理大船的仅有的港口。其他如纽约/新泽西、萨凡纳、查尔斯顿和杰克逊维尔港在大型船只能够挂靠之前仍然有许多工作要做。所有这一切似乎表明，迄今没有任何一家承运商宣布计划派遣船只到任何东海岸的港口。其原因包括陆上基础设施、卡车接运和铁路多式联运的连接仍然存在严峻的挑战，更不用说缺乏基本的货运需求来填满这样的大船。

区域港口差距变大



据估计，未来行业内不同区域港口的差距将会扩大。同时，那些寻求扩展业务的全球码头运营商会有机会。

世界上很大一部分的货运量增加来自于东南亚、南亚和印度次大陆地区，这些地区的发展中国家的港口正在走向现代化。此外还有中东和西非的港口也大有希望。一些嗅觉灵敏的港口当局和码头运营商已经开始在这些地区建立立足点，以便能够抓住未来贸易增加的先机。

Port of Miami, Norfolk, and Baltimore are the only ports that can deal with large ships on the Atlantic coast of America. Other ports such as New York/ New Jersey, Savannah, Charleston, Jacksonville still have a long way to go in order to handle mega- ships. No carrier has so far planned to deploy ships only to the east coast due to difficulties in the connection between onland infrastructure, truck transport, and intermodal services, not to mention lack of shipping demand to fill such large ships.

Bigger Gaps between Ports in Different Regions

It is predicted that gaps between ports in different regions will be enlarged in the future. Global port operators will see opportunities in seeking business expansion.

A large part of cargo increase in the world comes from Southeast Asia, South Asia, and Indian Subcontinent because ports in the developing nations on these regions are on their way to modernization. Besides, ports in Middle East and West Africa are faced with plenty of opportunities, too. Some of them have already established footholds in such regions so as to grasp future opportunities.

Port of Nehru, the largest port in South Asia, will witness at least double handling capacity in PSA's new port, exceeding 9 million TEU. China Merchants Group has built the first deepwater container port in Colombo Port in Sri Lanka. At the same time, some new ports are under construction planning in Southeast Asia. In Mediterranean, Piraeus Port in Greece which is held by COSCO has seen double digit

在南亚，印度最大的港口尼赫鲁港的重大项目——新加坡国际港务集团（PSA）的新码头的处理能力会增加到两倍以上，超过900万标箱。中国招商局集团在斯里兰卡科伦坡港建设了第一个深水集装箱港口。同时，在东南亚，一些新码头的开发建设也正在规划中。在地中海，中远集团控股的希腊比雷埃夫斯港不但吞吐量连续多年以两位数增长，而且正在努力开拓连接东欧的多式联运铁路线，完善“一带一路”的关键节点建设。

除了新加坡港的持续扩张以外，缅甸、越南、泰国和印度尼西亚等东南亚国家都在不断建设新的港口。

据预测，到2020年，中东地区港口的处理能力将会翻一番，达到3000万标箱。随着国际社会对伊朗的贸易制裁开始缓解，吞吐量增加得会更多。在这块利润丰厚的市场，国际集装箱码头运营商会争先恐后地争当领头羊。迪拜环球港务集团（DP World）证实，他们已经和伊朗的官员进行了会谈。

在西非，随着贸易的增加，集装箱航运公司继续以更大容量的船舶向这一地区提供服务，码头运营商正在设计新一代的码头。例如，马士基码头（APM Terminals）和Bollore最近推出了15亿美元的项目，在加纳的特马（Tema）建设一个新的港口和集装箱码头。总部设在马尼拉的国际集装箱码头服务公司（ICTSI）和达飞轮船公司计划在靠近尼日利亚拉各斯（Lagos）的地方联合建设一个处理能力达250万标箱的集装箱码头。

那些在西非的深水泊位给西地中海地区的转运枢纽港带来了麻烦。如丹吉尔地中海新港（Tanger Med）、阿尔赫西拉斯港和瓦伦西亚港，它们一直承担着该地区相当一部分的中转贸易运量。西非新建的港口会使集装箱航运公司能够从最近目的地的地区运输货物。如果承运商看到这个选择更符合成本效益，它们会把原先在地中海港口中转的货物转移到西非港口来做中转。

对港口生产效率的考验



预计未来的贸易增长都只能是温和的，然而在西非，转运的机遇会使一部分港口和码头运营商的业务得到扩大。最典型的例子就是中远太平洋和中国招商局国际（CMHI）集团，它们通过为挂靠东地中海港口的大型船舶提供转运服

growth in its handling capacity for many consecutive years. It is endeavoring to expand multimodal services in East Europe and improve the construction of key connections of the countries along "One Belt, One Road".

Except from the continuous expansion of Singapore Port, such nations in Southeast Asia as Burma, Vietnam, Thailand, and Indonesia are building new ports too.

It is estimated that the handling capacity of ports in Middle East will double by 2020 and reach 30 million TEU. As the trade sanction posed by the international community on Iran has eased, Iran's handling capacity will see more increase. International container port operators are competing with each other to devour such delicious market. According to DP World, these operators have met and talked with Iran officials.

In West Africa, the increase of trade volume has fostered container shipping companies to provide larger ships to this region and pushed port operators to design new ports. For instance, APM Terminals and Bollore have recently launched a 1.5 billion dollars program to build a new port and a container terminal at Tema in Ghana. ICTSI (headquartered in Manila), together with CMA CGM, are planning to co-build a container terminal that can handle 2.5 million TEU in Lagos in Nigeria.

The deep-water berths in West Africa have brought trouble to the transshipment hubs in West Mediterranean Region, such as Tanger Med, Algeciras Port, and Valencia Port, which have been responsible for a large portion of cargo transfer in the region. Newly built ports in West Africa will enable container shipping companies to transfer cargo from the port that is the nearest to the destination. If the carriers consider this option is more economical, they will change the transshipment hub from Mediterranean to West Africa.

Challenge for Port Operation Efficiency

The trade growth is predicted to be mild while in West Africa the transshipment opportunities will expand business in some ports. COSCO and China Merchants Holdings International (CMHI) are typical examples. They provide transshipment service through large ships in East Mediterranean as a means to increase their market share in the region. In addition to the business expansion at Piraeus Port in Greece, COSCO also bought a number of shares in CMHI's acquisition of Kumport in Turkey.

The starting point of the 2016 transshipment business is the open of the third lock in Panama Canal, which enabled the first entry of ships with 13,000-14,000 TEU. In Panama and its neighboring nations, carriers will take advantage of transshipment to fully load ships and establish a series of new transshipment hubs in every entrance along

务，希望在该地区不断扩大市场占有率，此外也作为增加他们低迷的国内外业务的一种手段。中远集团除了加强在希腊比雷埃夫斯港的业务计划以外，还加入了招商局国际参与收购土耳其康普特港（Kumport）的大量股份。

2016年转运业务前景的开端是巴拿马运河第三套船闸的开放，它可以让13000至14000标箱的船舶首次通过现在的世纪航道。在巴拿马和其邻国，承运商将会利用转运来使船舶满载，而且在运河两端的每一个入口建立一系列新的转运枢纽港。这里的竞争将会非常激烈，比如美国东海岸港口，他们与时间赛跑，以确保能够解决大型船舶涌进来的情况。他们解决大型船舶问题的能力，将吸引更多的跨太平洋航线船舶从美国西海岸转移过来走全水路航线。对于中美洲和美国中西部各州货物来说，全水路航线将变得更加经济。

对于美国东海岸港口来说，货运量的增加是最好的消息，但最大的挑战就是这些港口能否解决不断增加的大型船舶挂靠的问题。

在2015年，如何处理这些船舶的问题已经成为全球的热点，而且还会持续到2016年。对于那些需要在任何时候都有可能装载和卸除的相当多的货物，给港口的基础设施带来了不断增加的压力。

现代港口正处在史无前例的拥堵状况，很多人将此归咎于巨型船舶。人们认为，正是由于巨型船舶造成了瞬间货量高峰，此时哪怕一些无关紧要的问题都可能导致整个运输系统的断裂和瘫痪，例如在美国西海岸港口的劳资纠纷问题，他们花费了大量的时间只是去解决令他们愤怒的问题。

在欧洲最大的港口鹿特丹港，那些对新建的马斯二号（Maasvlakte2）码头感兴趣的人认为解决集装箱运输产业难题的答案在于自动化。马斯二号的两个码头，一个是由马士基码头公司建设；另一个是由迪拜环球港务集团负责经营管理的鹿特丹世界门户港（Rotterdam World Gateway），后者还有其它的集装箱航运公司参股，它们被誉为世界最完全自动化的集装箱码头设施。在2016年，业界关注的是他们是否会实现当初对股东承诺的每小时40次以上操作的生产效率。

both sides of the canal. Competition will become fiercer. Ports on the east coast of America should race to ensure large ships can have a smooth visit. If they can solve relevant problems for large ships, more ships from the trans-Pacific routes will move from the west coast to the east. Such a complete loop will make cargo shipping in Central America and the middle and east part of the US more economical.

The increase of cargo volume is good news for ports on east coast of America, but the challenge is whether these ports can handle more and more calls of large ships.

How to handle large ships was a global focus in 2015, and still is in 2016. Large quantities of cargo have brought more pressure to the infrastructure of port.

Ports are now at the most crowded point in the history and many people blame it on large ships. They think it is large ships that cause the instant surge of cargo and at such moment, even some irrelevant problem can break and destroy the whole link of the transport chain. The labor dispute at ports on west coast of America is an example. People spend a lot of time only to solve the problem that irritates them.

In Rotterdam Port, the largest port in Europe, people who are interested in the newly built Maasvlakte 2 consider that automation is the solution to the problem. The two wharfs of Maasvlakte2 (one was built by APM Terminals; the other is Rotterdam World Gateway managed and operated by DP World) are regarded as the most automated container port facilities. Whether they will achieve the promise to share holders, i.e. 40+ moves per hour, will become a focus in the industry in 2016.



港口企业转型升级 所需关注的重点

FOCUSES TO BE PAID DURING THE TRANSFORMATION
AND UPGRADING OF PORT ENTERPRISES

文/周周 行业专家
By Zhou Zhou (Industry Expert)

新常态下港口行业利润率不断下滑

根据行业生命周期理论，现阶段我国沿海港口行业初步迈入了成熟发展期，一方面，在经济转型发展的新常态下，运输需求明显放缓，直接导致港口吞吐量增速从之前的2位数下调为个位数。另一方面，各区域港口群逐步从寡头垄断发展到垄断竞争格局，竞争压力明显加大，最终导致码头泊位利用率下降、企业利润空间不断挤压。

由于港口行业属于重资产行业，沉没成本大，因此，在市场需求快速下降时，其对企业利润的影响也更为明显，具体表现为企业的资产回报率呈不断下降趋势。

Continuous profits declining of port industry under new normal

Based on the theory of industry life cycle, the coastal ports industries in China has initially entered the mature development period in the current stage. On one hand, under the new normal of economy development and transformation, the transportation demands increase apparently slowly, which directly results in the growth of port throughput at 2 digits before decreased to single digit. On the other hand, the port groups of each region has gradually developed from oligopoly to monopolistic competition, which significantly increased the competition pressure, and eventually led to the declining of berth utilization, and continuous squeezing of enterprise profit margins.

The port industry shall be of heavy assets industry, with high sunk costs, therefore, the effect of rapid decreasing of market demands on the enterprise profits shall be more apparent, with the concrete manifestation of continuous declining trend of enterprise return on assets.

重资产行业转型难度大，必须妥善处理 好相关关系

一方面是供给侧改革的客观形势所迫，另一方面是港口企业追求利润最大化的内在本质要求，转型升级成为大大小小港口企业“十三五”发展的重点内容。相较于金融、科技等轻资产行业而言，虽然港口行业依托大量的资产投入形成了明显的规模优势，但由于沉没成本大，路径依赖性高，往往忽视了科技和创新对提升企业可持续发展能力的重大作用，因而转型难度更大。

其中，发挥政府这只手的作用至关重要，即通过政府层面的改革，少干预市场，做行政减法，通过减税降费、建立负面清单等方式，为企业发展创造良好的环境。但同时，更需要企业发挥自己的主观能动性，做自己能做的和擅长的。具体到企业层面来看，在转型之前，港口企业必须先处理好几个方面的关系：

一是处理好供给与需求的关系。港口行业作为国民经济和社会发展的基础性、服务性行业，更多的体现了供给侧的特征。因此，当港口企业遇上“供给侧”，提高服务质量和效率、降低服务成本是服务供给侧改革的内在要求。但另一方面，创新服务模式、拓展服务功能，为客户提供更灵活多样的服务，从而创造需求或诱发需求才是改革的重点。尤其是在激烈的竞争格局下，唯有深入挖掘客户的个性化服务需求，不走寻常路，才能获取高额利润。如鹿特丹港通过为客户提供非常规的个性化私人定制服务吸引客户。

二是处理好投入与产出的关系。在需求下降、港口能力结构性过剩、劳动力成本快速上升（详见图3）的情况下，2000年以来持续依赖大规模基建投资、劳动力投入获得高额产出的模式已不可持续，必须寻求更为合理的投入产出模式。一种是提高原有产能的利用率，如合理配备机械设备提高运行效率，挖掘码头工人工作效率提高产出率，适用于有挖掘空间的中小型港口企业。另一种是通过物联网、大数据、智能化等科技创新手段提高投入产出率，如建设自动化码头等，由于投资大，见效慢，适用于规模化发展的港口企业。无论采取哪种方式，在衡量投入产出比的同时更需要关注长期和短期的辩证发展关系。

It is essential to straighten out all relations properly due to difficulties of transformation for heavy assets industries.

It is forced on one hand by the situation of supply side reform, on the other hand, it is the inherent natural requirement of port enterprises pursuing maximize profits, therefore, transformation and upgrading become the development priority of port enterprises, no matter large-scale or small-size, in the "Thirteen Five-Year-Plan". Compared to light assets industry, such as financial industry, science and technology industry, although a clear advantage of scale has been formed due to a large number of assets investment in the port industry, however, because of the high sunk costs and high route dependence, it tends to ignore the influence of science&technology and innovation on strengthening the enterprise sustainable development capability, which therefore makes the difficulty of transformation higher.

Whereas, it is crucial to play the roles of government, that is, lessening the market intervention and deducting administrative management through the reforms at the government level, and creating a favorable environment for enterprise development by cutting off taxes and fees and setting up negative list. But meanwhile, the enterprises shall put out all their subjective initiative to do what they can do and what they can do well. Specific to the enterprise level, port enterprises must deal with several aspects of the relationships prior to the transformation:

First, handle the relationship between supply and demand. As a basic and service industry for national economic and social development, the port industry embodies more characteristics of the supply side. Therefore, when the port enterprises meet the "supply side", the inherent requirement of service supply side reforms is to improve service quality and efficiency, reduce service costs. However, on the other hand, the priorities of reforms shall be innovative service model, expanding service functions, providing customers with more flexible services, and thereby creating demands or inducing demands. Especially in a fierce competition situation, only digging the customers' demand for personalized services deeply, and taking unique measures can make high profits. For instance, in Rotterdam, the customers are attracted by providing customers with unconventional, private and custom personalized services.

Second, handle relationship between inputs and outputs. Under the circumstances of demands declining, structural surplus of port capacity and rapid rising of labor costs (see Figure 3), The model of obtaining high output relying on massive infrastructure investment and labor input since 2000 can not sustained any more, it is essential to seek a more reasonable input-output model. One approach is to improve the utilization of existing capacity, such as properly equip with mechanical devices to improve operating efficiency, and develop the work efficiency of dockers to increase rate of output, which applies to the small and medium port enterprises with developing space. Another approach is to improve rate of output by technological innovations, such as Internet,





图3 中国制造业劳动力成本的变化趋势

三是处理好价格与市场的关系。港口企业身处垄断竞争市场，必须具备良好的市场掌控力以获取相应的垄断利润。而价格战只是获取市场掌控力的手段之一，且不可持续。因此，不同区域、不同发展阶段的港口企业也会有不同的竞争手段。在港口发展相对成熟的区域，对于市场地位靠前的企业，除了合理的价格竞争外，更需要关注通过提升服务、控制物流链等手段来实现对市场的掌控。其中，物流链的掌控关键在于通过参与投资建设、搭建物流平台或整合物流流程等方式，加强港口与内陆货源、客户之间某些关键节点的有机整合，从而提升港口企业在“腹地-港口-客户”全程物流或半程物流中的话语权和价格制定权。

做好港口企业转型升级的几大关键

上述各种关系的处理关键在于港口企业应充分认清自己所处的发展阶段、所处区域、竞争格局等外部环境，进而选择符合自身的战略举措，明确今后转型发展的思路 and 方向。此外，企业内在的改革创新能力也对今后的转型发展具有举足轻重的作用。因此，以下几项工作是港口企业能否成功转型的关键：

一是清产核资，全面分析企业的财务状况。在吞吐量快速增长的形势下，只要有量就有利润，因此企业上下并不十分关心财务状况，并由此掩盖了资产负债率高达60%~70%背后的危机。而如今，在吞吐量缓慢增长、成本不断提高的形势下，为确保合理利润明确未来发展方向，首先需要对企业自身进行大扫除，全面清产核资，分别从公司、项目层面层层分解企业资产、负债、投资回报率、盈利能力和收益质量等数字，并揭示数字背后的内在本质，从而为下一步改革奠定

big data, and intelligent, for example, build automation terminals, it is suitable for large-scale developed port enterprises due to the large investments and long-term returns. No matter what approaches to be taken, more attention shall be paid to the dialectical development relation between long-term and short-term when measuring the input-output ratio.

Third, handle the relationship between price and market. Port enterprises in monopolistic competition market must have a sufficient influence in the market to get the corresponding monopoly profits. Price war is just one of means to gain market control, which is not sustainable. Therefore, the port enterprises of different development stages in different regions will have different means of competition. In the regions that are relatively mature, the enterprises ranked higher need pay more attention to achieve the influence on the market by updating services and controlling the logistics chains, in addition to the reasonable price competitions. Whereas, the key point to control the logistics chains is to strengthen the integration of the ports and certain key nodes of inland sources, customers through participating in investment and construction, building logistics platform or integrating logistics processes, so as to enhance the discourse power and pricing power of port enterprises in the total logistics or the half logistics of "hinterland-port-customers".

The keys for handling various relationships above-mentioned lie in that the port enterprises should fully understand their development stages, location, competitive landscape, and other external environments, and then choose their own strategic initiatives, clear the principles and direction for future development. In addition, the internal reform and innovation capacities of enterprises also play an important role in the transformation and development in the future. Therefore, the followings are the keys to determine whether the transformation of port enterprises will be successful or not:

First, asset and capital verification and comprehensive analysis of the financial status. In the context of rapid throughput growth, as long as there is amount, there are profits, thus the enterprises care little about the financial situation, which therefore covers the crisis behind the 60%~70% asset-liability ratio. And now, in the environment of slow throughput growth and continuous cost increasing, in order to guarantee the reasonable profits and clear future development directions, the priority is to clean the enterprises themselves, perform the comprehensive asset and capital verification and break down figures like enterprise assets, liabilities, investment returns, profit capacity and returns quality by levels from the levels of enterprise and project, and reveal the inner natures behind the figures, so as to lay the foundations for next reform. This step is particularly critical for the large-medium scale port enterprises with false throughput data, chaotic financial data, complex enterprise architecture, and also the basis deciding the directions and longevity of a enterprise in the future.

Second, Be simple and reflect the enterprise's operation and management mode. The organization structures in port industry are complex and diverse currently, including the flat management structure, such as parent company - subsidiaries mode in Yingkou port, and vertical management structure, such as parent company - subsidiaries - branches mode in Shanghai port; and also includes the investment mode of engaging in investment construction in various fields on one's own, and

基础。这一步对于现阶段吞吐量数据虚假、财务数据混乱、企业架构复杂的大中型港口企业尤为关键，而这也是决定企业未来能往哪走、能走多远的根本。

二是删繁就简，全面反思企业的运营管理模式。目前港口行业的组织架构繁多多样，既有如营口港总公司-分公司为主的扁平式管理架构，又有上海港总公司-子公司-孙公司为主的垂直式管理架构；既有以一己之力大搞投资建设、全面开花的投资模式，也有通过杠杆作用以小博大获取收益的投资模式。不同的运营管理模式对于企业控成本、提效率、拓展业务具有明显不同的作用，尤其是对子公司、分公司数量众多、业务繁杂的企业集团而言，不合理的运营管理模式将显著提升内部交易成本，降低效率等。通过对运营管理模式重新梳理和删繁就简，有利于企业明确发展重点，提高资源的投入产出率。对于一些分支业务，完全可以采取外包方式降低成本；对于与主业密切相关的业务，可通过合资控股方式加强控制即可。

三是抓大放小，系统梳理物流服务的关键环节。港口作为物流服务的枢纽，由于兼具有换装、仓储、配送、增值加工、信息等服务功能，因而在货物运输物流链中具有举足轻重的地位，并具备往上下游环节延伸的条件。而这也是港口企业将拓展服务功能作为转型升级方向的考量因素之一。因此，港口企业应根据自身的业务领域，结合各业务领域的投入产出、财务效益等分析，系统梳理其中的关键环节，以及可整合或强化的环节（从流程作用以及效益贡献两个角度进行综合分析）；同时，针对全程物流服务体系，明确其中对自身业务有增强或削弱作用的环节。在此基础上，一方面可通过简化或创新流程，对自身业务流程进行优化，达到降低成本、提高效率的目的，同时也为企业的改革转型指明发展方向；另一方面，有条件的港口企业应针对全程物流的关键环节采取必要的介入手段，逐步增强对物流链的掌控力。

四是盘活存量，稳步推进企业经营业务的整合。对于港口企业所拥有的土地、码头、机械设备等存量资产，只有努力盘活才能获取更多收益。无论是资产证券化、还是以土地、码头作价入股的方式，均可以较好地盘活港口存量资产。盘活存量只是目的之一，更重要的是通过市场化运作方式，有序推进相关企业间的整合，形成整体合力共同促进区域港口市场的良性发展。尤其在拓展港口金融、保险、信息等相关服务功能等方面，必须引进相应行业的专业化企业以合资合作的方式才能做得更好，而港口企业大量的存量资产就发挥了用处。推进整合进程的前提一是部分存量资产产能过剩不能发挥出效益；二是看好相关业务的未来发展趋势，以现有资产搏未来收益。

the investment mode of obtaining profits by leverage effect. Different operation and management modes have distinctly different effect on controlling costs, improving efficiency and expanding business for the enterprises, especially for the enterprise groups with a large number of affiliates, subsidiaries, and complex businesses, and the unreasonable operation and management mode will significantly increase the internal transaction costs and reduce efficiency. By rearranging the operation and management architecture and deleting the redundancies, it shall be favorable for the enterprises to clear the development priorities, and improve resource input-output ratio. For some branch operations, outsourcing can be taken to reduce costs; and for those closely related to the main business, it is able to strengthen the control by holding a joint-venture company.

Third, focus on the majorities, and systematically sort out the key links of logistics services. As the hub for logistic services, the ports play an important role in the freight transport logistics chains due to their functions of reloading, storage, distribution, value-added processing, and information services etc., and have the convenience to extend to the up/downstream links. This is also the reason why enterprises take service function extension as one of the considerations for transformation and upgrading directions. Therefore, port enterprises should systematically sort out the key links therein and the links can be integrated or strengthen (from two perspectives of process effects and benefit contribution for comprehensive analysis) according to their business areas, and combined with the analysis of input-output and financial benefits in various business areas; Meanwhile, as for the total logistics services, clear the links that may enhance or weaken their own businesses, on the basis of which, on the one hand, optimize their business processes by simplifying or innovative processes, to reduce costs and improve the efficiency, also point out a development direction of reform and transformation for the enterprises; On the other hand, take necessary measures of intervention to the key links of total logistics for the conditional port enterprises, so as to enhance the control of the logistics chains gradually.

Forth, activate the stock assets, and steadily push forward the integration of enterprise businesses. The existing stock assets owned by the port enterprises, such as the land, dock, and machinery and equipment can bring more profits only after activated. Whether by the means of asset securitization, or holding shares with the land, can be used to activate the port stock assets. Activating the stock assets is one of the purposes, and it is more important to orderly promote the integration of related enterprises through market-oriented operation mode, so as to form the integrated power to jointly promote the development of regional port markets. Especially in expanding services related to the port finance, insurance and information etc., it can be performed better by introducing the professional enterprises from appropriate industry in the form of joint venture cooperation, then the large stock assets of port enterprises would play an important role. The premise for promoting integration process is that, first, part of the stock assets are overcapacity and can not make benefits; second, be optimistic about the future development trend of related businesses, and fight for the future earnings with existing assets.

应对航运低迷困境 优化整合港口资源

RESPONSE TO SHIPPING DOWNTURN CRISIS
OPTIMIZE AND INTEGRATE PORT RESOURCES

文/俞鹤年 行业专家
By Yu Henian(Industry Expert)

当前，全球经济呈现放缓状态，中国经济进入调节增长速度、优化经济结构和转型创新驱动的新常态，推进企业微观机制重构的供给侧改革。这“新常态”与“供给侧改革”正是港航企业解脱低迷困境的纲领性对策。港航企业应积极调整结构优化资源，化解航运低迷影响。



一、干散运市场遭遇“霸王寒” BDI 濒临崩盘边缘

目前全球航运究竟低迷到何种程度？且看占全球航运总量一半以上的干散货运输现状如何？

1、BDI 八年间从11793点跌至290点

波罗的海干散货运价指数（BDI）始创于1985年1月初，以1000点为基线。业界共识，2000点为盈亏平衡点。自2014年1月6日至今年2月底已连续539个交易日在2000点以下（每年交易日总计250个左右），其中，累计365个交易日在1000点以下，再其中，自12月15日至今年2月底已连续49日在500点以下，又其中，今年2月10日创下了BDI创设30年来的历史最低值290点，与危机爆发前的2008年5月20日的历史最高值11793点相比，近八年间跌掉了11503点或97.54%。可见，BDI跌无可跌濒临崩盘边缘。



【图1】2007-2015年BDI历年平均值走势图

First, "extreme cold" in dry bulk market BDI on the edge of collapse

At present, how bad is the global shipping industry? Just look at the situation of dry bulk cargo transportation accounting for more than half of the total global shipping?

1. BDI fell from 11,793 points to 290points in eight years

The Baltic dry index (BDI) was founded in early January 1985, with 1000 points as the baseline. As known in the industry, 2000 is the break even point. Since January 6, 2014 until the end of February of this year, BDI had been below 2000 in continuous 539 trading days (The annual trading day shall be around 250), in which, there were accumulated 365 trading days, it was below 1000, in which, there were continuous 49 trading days from December 15, 2015 to the end of February of this year it was below 500, and in which, on February 10, 2016, BDI reached 290, the lowest points record in the past 30 years, decreased by 11,503 points or 97.54% in the past eight years compared to the historical peak of 11,793 points on May 20, 2008 before the crisis. Therefore, we can see that, BDI may fall on the edge of collapse.

2. Freight of capesize fell from USD 38023 to USD 2172 within three years

Seeing from the transportation structure of international dry bulk cargo, iron ore and coal transportation accounted for more than half of the total transport volume, and more than 80% of the global iron ore shall be transported by capesize, accounted for 1/3 total volume. Freight of capesize shall be a key factor determining the dry bulk shipping price. Calculated by the market department of RS Platou in 2013, generally shipping companies shall be able to achieve balance when the daily profit of capesize is USD 15400. As known in the industry, USD 30,000 shall be a "psychological barrier". On September 27, 2013, capesize daily profits reached the highest record of USD 38,023. On August 5, 2015, it was still USD 20,601. While on March 11 in this year, it has fell to USD 2,172, reduced by 35,851 or 94.29% and 18,429 or 89.46% respectively compared with the previous two peaks. Since last December, the Baltic Capesize Index (BCI) created new lowest points continually, and reached 161 on March 7 of this year. We can see that, the main force of dry bulk shipping market also suffered the risky situation of "collapsed like landslide".

From September 2013 to March 2016, only half and two years, capesize daily average profit has dropped by USD 35,851 or 94.29%.

上图显示，国际金融危机爆发后七年间，BDI呈断崖式下跌，BDI年均值从危机前一年的7070点至2015年的719点，跌掉了6351点或89.83%。

2、海岬型船运价三年内从38023美元跌至2172美元

从国际干散货运输结构来看，铁矿石与煤炭运输占其总运量的一半以上，全球铁矿石逾八成由海岬型船舶运输，占其总运量1/3。海岬型船运价是左右干散货运价的关键因素。据挪威船舶经纪公司市场部2013年测算，一般船运企业在海岬型船运价日均获利为15400美元时即可收支平衡。业界共识，30000美元为“心理关口”。2013年9月27日海岬型船运价日均获利达历史高点38023美元，迄无来者。至2015年8月5日尚高达20601美元。今年3月11日已惨跌至2172美元，与前两个高点相比分别跌掉35851美元或94.29%与18429美元或89.46%。自去年12月以来，波罗的海海岬型船运价指数（BCI）连创历史新低，今年3月7日竟跌至161点。可见，干散货航运市场主力军深陷“兵败如山倒”之险境。



【图2】近三年间海岬型船运价日均获利峰谷走势图（单位：美元）

上图可见——

从2013年9月至2016年3月，仅仅两年半时间，海岬型船运价日均获利跌掉了35851美元或94.29%，犹如从海拔近40000米的高峰滚落至不足3000米的山脚。

二、运力供应规模过大积重难返 工业需求疲软延迟恢复时间

波罗的海国际航运公会（BIMCO）大中华区总经理庄炜在接受航运媒体采访时表示，BDI不断下跌的根本原因是在需求方面，世界主要经济体，如美国、欧盟、中国、印度、巴西、南非等，经济处在比较疲软的状态。对于干散货的需求

as if it fell from the peak with an altitude of approximately 40,000 m to less than 3,000 m at the bottom.

Second, Difficult for recovery due to oversized capacity supply, and weak industrial demand delays recovery time

Shipping media Managing Mr. Zhuang Yi, director of greater China Region of Baltic International Maritime Conference (BIMCO), said in an interview, the root reason for continuous falling of BDI lie in the demand side, the world's major economies, such as the United States, the European Union, China, India, Brazil, and South Africa, are in a weak state. Demand for dry bulk cargo is also relatively weak, and did not reach the public expectations. Meanwhile he pointed out that on the supply side, since the shipping crisis in 1997, overcapacity has always been a big problem in the shipping industry. Industry experts have predicted that there is a circle every five-year starting from 1998. Calculated according to the time, in 2012 or 2013, the shipping industry should be in a recovery phase. Those speculators who believe in "a cycle every five-year" increased the amount of new ship orders in this period and waited for the opportunity. While the recovery did not occur, which made the condition of excess capacity worse, and extended the recovery time further. Peter Sand, a shipping analyst of Baltic International Maritime Conference (BIMCO), said that, "we would probably be suffered a darkest period since 1980." Sand pointed that, slow demand growth would likely delay the recovery time of international shipping to a much larger degree. According to the prediction of Sand, this "winter" of global shipping is likely to continue until 2017.

That's the case, in 2015, not only China's economy, as well as Europe, Japan and emerging economies were slow down. The prices of global major commodities were declined sharply, the import and export transactions of iron ore, coal and grain remained weak, industrial demand was still low and overcapacity, which resulted in the slow recovery of the world economy, increasing of downward pressure, and dim prospects. Under this background, dry bulk shipping market fell into the trouble of "cooking without rice", what's worse, considering the redundancies caused by the overcapacity in the past years, it is difficult to recover for being attacked by severe diseases, which also led to the "extreme cold" against the expectation. Actually, this is the "reversal pressure" and "revenge" to the out-of-control and overheating of the oversize economies prior to the outbreak of the crisis. That is the dialectics of market economy. However, see the recovery from another prospect, now the dry bulk shipping market is in the period of "darkest before the dawn", subsequently is that possible to welcome a period of "warm air blowing on the earth slightly" and "sunlight shining on the armor as bright as golden scales"? It is believed that the market will follow the laws of dialectics, this is not just a philosophical subject, but also a practical subject.

Third, adjust the structure and allocate the resources relieve the influence of shipping downturn

也比较薄弱，没有达到人们的预期。同时他指出，在供给方面，从1997年航运危机以来，产能过剩一直是困扰航运业的一大难题。相关行业专家曾预测，从1998年开始大概每五年一个周期。按照时间来计算，2012或者2013年航运业应该处于一个复苏的阶段。那些深信“每五年一轮回”的投机客在这段时间里增加新船订单量，严阵以待。由于复苏的情况并没有出现，这使得过剩产能被进一步加重，复苏时间被进一步延长。波罗的海国际航运公会（BIMCO）航运分析师彼得·桑德指出，“我们将有可能会遭遇1980年以来最暗淡的一个时期。”桑德指出，需求放缓可能会在更大程度上延迟国际海运恢复健康时间。据桑德预测，全球航运的此次“寒冬”将有可能延续到2017年。

事实如此，2015年不单是中国经济，还有欧美日及新兴经济体都出现了放缓状况。全球主要大宗商品价格的大幅下跌，铁矿石、煤炭和谷物进出口交易持续疲弱，工业需求低迷，而产能严重过剩，造成了世界经济复苏缓慢，下行压力增大，前景艰难曲折。在此大环境下，干散运市场陷入“缺米下炊”的困境，加上多年叠加的运力过剩的沉疴积弊，积重难返，重症并发，也就形成了反预期的“霸王寒”，实际上，这正是对危机爆发前超前规模经济失度过热的“倒退”与“报复”，市场经济的辩证法即如此。不过，换个角度看恢复期，目前干散运市场遭遇的是否即“黎明前最黑暗”的时段，后续是否可能迎来“大地微微暖气吹”与“甲光向日金鳞开”呢？相信市场自会遵循事物发展的辩证规律，这不仅是个哲学命题，更是个现实问题。

三、调整结构优化资源 化解航运低迷影响

从大宗商品“三大件”即铁矿石、煤炭和谷物的供应端，到干散货航运，到港口，再到工业需求端，由此构成了全球供应链的港航物流环节。矿商、船企和港企“三位一体”，形成一个“一荣俱荣，一损俱损”的物流供应链，它们有一个共同的需求终端。通常在供需平衡的状态下，会是一个多赢局面。现在面临的问题主要是工业需求疲软、大宗商品价格下滑、船业运力过剩，直接影响了港航物流的正常运营。危机前出现的经济过热时期，供应端的大规模增量远远超出需求端的容量。当时港口扩建码头，船公司大造船舶，争先恐后，热火朝天，错误地估计了航运走势与需求预期，结果是作茧自缚，导致危机后背负产能过剩的存量重荷，使港航服务供应链陷入供需严重失衡的非正常状态，举步维艰。

当前，全球经济呈现放缓状态，中国经济进入调节增长速度、优化经济结构和转型创新驱动的新常态，推进重在企

From the supply side of three major commodities, that is iron ore, coal and grains, to dry bulk shipping, to the ports, then to industrial demand side, it constitutes the port and shipping logistics link of global supply chain. Miners, shipping enterprises and port enterprises, "three in one", forms a logistics supply chain of "sharing prosperity and bearing losses together", with a common demand terminal. Usually in a state of balance between supply and demand, it will be a win-win situation. Now the problem is weak industrial demand, declined major commodities prices, overcapacity in shipping industry, which directly affect the normal operation of the port and shipping logistics. During the economic overheating period prior to crisis, massive increment of the supply far exceeds demand-side capacity. At that time, the ports struggled to expand the port terminals, and shipping companies made all effort to build the ships, expected the shipping trends and demand results incorrectly, which led to heavy stocks of overcapacity after the crisis, and made the service supply chain of ports and shipping fell into a abnormal state with serious imbalance between supply and demand, and therefore it was extremely difficult to develop.

At present, the global economy kept slowing down, and China's economy stepped into the new normal of regulating growth, optimizing the economic structure and transformation of innovation driven, so as to promote the supply side reforms focusing on the reconstruction of enterprise micro-mechanisms. This "new normal" and "supply side reform" is the programmatic countermeasure for the port and shipping enterprises to free from downturn. Recently, two state-owned freight companies, Cosco and CSCL were merged and reorganized, which was a demonstrative initiative. Then how shall the port enterprises do?

1. Eliminate homogeneous competition commonly establish supply gradient

Some experts pointed out that, as with the shipping capacity, in the current status on the supply side of the ports, there are also exist increased homogeneous competition, inefficient resource allocation and profit falling of enterprises. Return on equity of the port companies listed A share market has declined from 13% in 2005 to less than 8.5% in 2014. Overall surplus of supply capacity, structural contradictions still exist in China's ports currently, comparisons of ports sharing the same economic hinterland, excessive investment, duplicated construction, resulted in serious insufficient production efficiency of berths, and the embarrassment of the "sunbather", "empty" docks are quite popular.

Supply side reform is a large strategy. As for the port, supply structure for the ports sharing the same economic hinterland shall be considered as a whole, each port should have its own focus, and each port should make all its effort to obtain its own profits. Homogeneous competition is caused by homogeneous supply, which results in oversupply and deviates from the demand gradient, and brings harms to all parties. Therefore, adjust the homogeneous structures, avoid

业微观机制重构的供给侧改革。这“新常态”与“供给侧改革”正是港航企业解脱低迷困境的纲领性对策。近期中远与中海两大航运央企合并重组就是一个示范性举措。那么，港口企业当如何作为呢？

1、去同质化竞争，共建供给梯度

有专家指出，同船舶运力一样，港口的供给侧现状同样存在同质化竞争加剧、资源配置低效、企业效益下滑的特点。A股上市的港口企业净资产收益率已由2005年的13%下降到2014年的不足8.5%；当前我国港口供给能力整体过剩，结构性矛盾依然存在；同一经济腹地区域的港口攀比贪大，过度投资，重复建设，以致泊位生产效率严重不足，码头“晒太阳”、“门可罗雀”的窘况屡见不鲜。

供给侧改革是一盘大棋，就港口而言，同一经济腹地区域的港口供给结构是一个整体，各个港口应该各有侧重，各尽所能，各得其所。而同质化竞争造成同质化供给，结果供大于求，偏离了需求梯度，两败俱伤。所以，调整同质化结构，避免同质化竞争，厘清重点，按需定供，形成供给梯度，这在低迷期显得尤为迫切。在这方面，长江经济带港口物流区域合作的经验值得借鉴。比如，据南京港集团总经理沈卫新介绍，南京港通过调整港区功能，加大岸线资源利用效率，重点打造长江进口金属矿石、北煤南运以及南京以上沿江省份进口煤炭、进口成品油及液体化工品到长江沿线腹地的江海转运。

2、清除无效供给，开拓有效供给

一段时期的“大建快上”使港口的体量大增，而供给的有效性并未同步增长，反而增生了无效供给的累赘，违背了供需平衡的规律性，在低迷期更是受其负累。正如上海国际航运研究中心国际航运研究室主任张永锋所指出的，“从港口企业角度看，当前我国港口供给能力整体过剩，结构性矛盾依然存在，同时港口服务水平和效率还有待提升”，未来如何更好地优化区域港口结构、统筹协调跨区域港口资源、创新港口服务模式、提升港口服务效率非常重要。

因此，港口企业有必要清理自身供给侧状况，开列无效供给清单，逐步“减肥去赘”，从港口服务创新模式、提高效率即基础上，开拓有效供给。

3、盘活存量资源，挖潜创新供给

就干散货码头运营商而言，港口拥有的主要是岸线、仓储和堆场等空间资源，如何优化配置、整合盘活这些“不动

from homogeneous competition, sort out the focuses, determine the supply as demanded to create supply gradient, which shall be particularly urgent during the downturn period. In this aspect, regional cooperation of ports and logistics in the Yangtze River economic zone shall be worth learning and reference. For example, as introduced by Shen Weixin, general Manager of Nanjing port group, by adjusting the port functions, increasing usage efficiency of its shoreline resource, Nanjing port focuses on the river-sea transshipment for the imported metal ore at Yangtze River, coal transport from North area and imported coal, imported oil and liquid chemicals of the provinces at the upstream of Nanjing to the hinterland along Yangtze River.

2.Delete ineffective supply, and develop effective supply

The volume of the ports was significantly increased in a period of "massive building and quick construction", while the effectiveness of supply was not increased at the same time, instead, redundancy of ineffective supply was increased, which breached the regularity of the balance between supply and demand, and in the downturn period, it was suffered seriously. As stated by Zhang Yongfeng, dean of international shipping research office of Shanghai International Shipping Institute, "Seeing from the perspective of port enterprises, the overall surplus of supply capacity, structural contradiction still exist in China's ports currently, meanwhile service levels and efficiency of the ports need to be improved", and how to optimize the structure of regional ports, integrate and coordinate trans-regional ports resources, innovate the mode of port services, and improve the efficiency of port services better, it is very important.

Therefore, the port enterprises need to clean up their own supply side conditions, make the list of ineffective supply requirements, "lose weight and deduct redundancies" step by step, and develop effective supply on the basis of innovating mode of port services and improving efficiency.

3.Activate stock resources, and dig the innovative supply

As to the dry bulk terminal operators, ports mainly have the spatial resources including shorelines, warehouse and stockyard, it shall be considered on how to optimize, allocate, integrate and activate these inventory of these "immovable" resources, and adjust the structure to adapt to the new normal. Xie Xie, a researcher of Waterborne Transport Research Institute of Ministry of Transport, believes that "in the case of excess supplies overall, it is difficult to gain a competitive advantage in a competitive market for the enterprises if they only provide the hard value of transport, and they need to focus on value-added services in the transport, and constantly improve the soft value of supply services. This requires a deep connection with the clients and difficulty for replacement."

In other words, in order to activate the hard value of the ports "space resources", the key point is to increase the soft value of port services, actually, it is to optimize value-added services of ports logistics

产”资源，调整供给结构以适应新常态，这是必须考虑的问题。交通运输部水运科学研究院研究员谢雯认为，“在供给总体过剩的情况下，如果仅提供运输的硬价值，企业很难在竞争激烈的市场中获得竞争优势，需要在运输的增值服务上下功夫，不断提升供给服务的软价值。这就需要与客户构建深度的连接关系和难以被替代的场景。”

也就是说，要盘活港口码头“空间资源”的硬价值，关键在于提升港口服务的软价值，实际上就是要深度优化港口物流的增值服务。而这个“增值点”即在于挖掘潜在供给，创造新供给，催生并吸引新需求，比如仓储、堆场的电子化服务，是否就是“终极服务”了？除了储物堆货就别无功能可开发了？

4、构筑互联网+港口，推进商品贸易物流

从物理角度看，港口物流是货物供应链流通环节，而从经济角度审视，不也就是商品贸易全流程的节点吗？供应链不也就是商品贸易链吗？

日照港有个大宗商品交易中心。日照港集团董事长杜传志认为，“在‘供给侧结构性改革’的窗口期，大宗商品交易市场将有望成为港航业最为有效的供给端管理工具之一。”大宗商品交易市场集商品、信息、资金等多种要素于一体，能够通过市场化手段，对各类资源要素进行有效配置。因此，对商品贸易流通能力、实现港航业转型升级具有重要意义。他提出，“首先应当推进交易市场整合，根据国家相关产业政策和港口经济特点，建立有代表性的、统一的区域性大宗商品交易市场”。

众所周知，在商品贸易方面，电商以互联网商业模式崛起于供应链服务领域。“互联网+”正在以云计算、大数据、互联网形成一种改变世界的力量。港航物流业当然不可能置身度外，经营边界必然要向互联网拓展。“互联网+港口”自当应运而生。上述日照大宗商品交易中心在线服务就是一种对接。这是供应链服务发展的必然趋势。

结语

毫无疑问，上述应对之策必将涉及相关的一系列法律、政策、环境、安全等等方方面面的问题。本文所述主要还是一种方向性的思路，仅供参考而已。

deeply. The "value-add point" is to dig the potential supplies, create and attract new supplies. For instance, should the electronic services for warehousing, stockyard be the "ultimate service"? In addition to the storage of goods, are there any other functions can be developed?

4. Build Internet + port, promote commodity trading logistics

Seeing from the physical prospect, port logistics belongs to the circulation link of commodity supply chain, while from an economic point, it is also a node of the whole process of commodity trade. Supply chain shall also be commodity trade chain.

There is a major commodities trading center in Rizhao Port. Mr. Du Chuanzhi, president of Rizhao Port Group, believes that "in the window period of 'supply side structural reform', major commodity trading market is expected to become one of the most effective supply side management tool for the port and shipping industry." Commodity trading market is integrated with commodities, information, capitals and other elements, which can be allocated effectively through market means. Therefore, it has important influence on the circulating capacity of commodity trading, and realizing the transformation and upgrading of port and shipping industry. He suggests, "firstly it is recommended to promote the integration of trading markets, and establish the representative and unified regional commodities trading market according to the national relevant industrial policies and ports economic conditions."

As we all know, in terms of merchandise trade, e-commerce emerges in the field of supply chain services as Internet business mode. "Internet +" is creating a new force that will change the world in the forms of cloud computing, big data, the Internet. Logistics industry in port and shipping could not be isolated of course, the boundary of operation must be expanded to the Internet. "Internet + port" was emerged under this background. The online service in Rizhao Commodities Trading Market above-mentioned is a kind of connection. This is also an inevitable trend in the development of supply chain services.

Conclusion

There is no doubt that the countermeasures above-mentioned will involve a series issues in the aspects of legal, policy, environment, security, etc.. This article mainly presents a directional idea for reference only.

REMEDY FOR PORT TRANSFORMATION 为港口企业转型发展 寻一剂良方

文/周淑 行业专家
 By Zhou Shu (Industry Expert)



港口作为物流产业链的重要枢纽，多年来，始终拥有极强的抵御经济风暴的能力，并且具有很高的增长性，所以行业内戏称为“港老大”。但是，在经济和贸易“新常态”不断被提及不断被确认，港口业务的核心重塑问题被提上议事日程。对于港口企业而言，面对新常态，为了更好的生存和发展，的确需要更多的创新思维和发展模式。

自动化



随着老码头的升级换代需求日益突出，自动化码头的节能环保、高效安全、减少人工成本等优势突显，自动化集装箱码头的发展将迎来春天。

目前国内在建的集装箱码头位于厦门、青岛和上海。据悉，厦门远海自动化码头属常规码头改造项目，其余正在运营的常规人工操作的泊位，将视改造的自动化泊位运营情况分步推行改造升级，国内的宁波港、深圳港等也都在考虑将其码头改造升级为自动化码头；青岛自动化码头和上海洋山自动化码头属于新建全自动化码头，天津港、大连港等也在

As a key connection in the logistics chain, ports have plenty of room for development and have well kept themselves safe from financial storms for years, which is why ports are regarded as the "boss" in the logistics chain. However, as the "new normal" of economy and trade has been brought up and confirmed again and again, transformation of port services has been put on the agenda. For survival and better development under the new normal, innovative development paths are indeed necessary for port enterprises.

Automation

Compared with old terminals, automated terminals have such prominent advantages as energy conservative, efficient, economical (lower labour costs). Therefore, automated container terminals are facing a bright future.

The container terminals currently under construction within the nation are located in Xiamen, Qingdao, and Shanghai. It is said that the automated terminal of Xiamen Ocean Gate Terminal Co Ltd is an upgraded automated terminal from manual operation. Other terminals which are still under manual operation will be upgraded step by step based on the effect of the upgraded ones. Ningbo Port and Shenzhen Port are also considering transforming traditional terminals to automated ones. Unlike the above ports, the newly built

考虑新建自动化码头。

上海洋山四期自动化码头工程采用代表当前国际集装箱码头技术最高水平和发展方向的全自动化集装箱码头方案，全自动化码头在通过能力、装卸效率、节能环保、安全等方面具有突出优势。建成后，洋山深水港区四期工程将全面实现港口“智能装卸”、“零排放”和“无人码头”。根据设计，其相较于传统码头作业的平均效率能够提高30%甚至50%，成本则会有明显下降。青岛港相关人士也表示，青岛集装箱自动化码头建成之后，将减少人工约70%，提升作业效率约30%。

信息化



现代港口物流业已经形成信息化和网络化的趋势，信息技术和互联网技术在港口货物的装卸、储运和运输等环节中已广泛运用，形成了纵横交错、四通八达的港口物流信息网，港口信息化的发展促进了运输、物流系统的优化，极大地降低了物流成本、提高了服务水平。

上港集团提出建设智慧港口，通过广泛利用互联网和物联网的技术来对港口业务进行信息化改造，尝试通过自动化码头技术来提升港口的综合竞争力，全力打造七大公共物流平台以贯通港口生产领域的各类业务，并推动长江流域集装箱业务资源的高效整合，实现港口的转型升级。目前，上港集团大力推动的智慧港口项目包括港航业务与电子商务平台项目、集装箱码头智能化生产运营系统项目等。

欧洲港口正在提出港口是“虚拟物流链控制中心”的理念。强调港口物流必须建立在港口物流信息平台的基础上，形成发达的高速“虚拟供应链”，提高物流信息的搜集、处理和服务能力，缩短物流信息交换与作业时间；大力发展电子商务，提供电子定舱、网上报关、报检、许可证申请、结算、缴（退）税、虚拟银行等网上服务；依托“虚拟链”建设服务于全球的“虚拟港”，扩大港口的腹地和服务范围。通过“虚拟链”，实现港口物流在供应链的任何一环都能做到资源、信息共享，从而实现总体功能最优化的物流服务目标。

香港港面对激烈的市场竞争，采取了先进的信息化系统，除了推出香港首个为航运业提供一站式电子商贸平台的网站外，还推行数码贸易运输网络系统（DTTN），利用现代物流技术和电子信息管理技术，为产品创造空间和时间价值，减少积压资金，降低配送和仓储成本，把供应链管理、

terminals in Qingdao Port and Shanghai Yangshan Port are entirely automated. Tianjin Port, Dalian Port and other ports are also considering building new automated terminals.

The Yangshan Phase IV Automated Terminal of Shanghai adopts the entirely automated container terminal plan, which represents the development trend and the highest technological level of container terminal today. Entirely automated container terminal stands out with its high performance in ship receiving capacity, handling efficiency, energy conservation and safety levels. Upon completion, the Phase IV Project of Yangshan Automated Terminal will achieve intelligent handling, zero emission, and zero manual operation. It is designed to see a 30% to 50% increase in average efficiency compared with traditional terminals at obviously lower cost. In the circumstance in Qingdao, manual operation will also be decreased by around 70% and operation efficiency will increase about 30% in the completion of the automated container terminal in Qingdao according to insiders.

Informationalization

Modern port logistics witnesses a trend of informationalization due to the extensive application of information technology and internet technology in cargo handling, storage, and transportation. With informatization, an interconnected port logistics information network is formed, the transport and logistics systems are optimized, and significant decrease in logistics costs and improvement in service can be achieved.

Shanghai International Port (Group) Co Ltd (SIPG) puts forward the concept of intelligent port. By broadly using the internet and internet of things on port services and the automation technology, it endeavors to build seven largest public logistics platforms which interconnect all port services, and thus improves its competitiveness, promotes efficient integration of the container business resources in the Yangtze River as well as achieving port upgrade and transformation. At the moment, the intelligent port programs promoted by SIPG include port services on e-commerce platform, intelligent manufacturing and intelligent container terminal operating system.

Ports in the Europe are bringing up the concept of "Virtual Logistics Chain Control Center", which emphasizes that ports must base on a logistics information platform, form an advanced and fast "virtual supply chain", improve the ability of logistics information collection and processing, and shorten time used in information exchange; develop e-commerce and provide such internet services as e-booking, online clearance, declaration, application for permits, settlement, tax payment/return, and virtual bank; expand the service scope to the "virtual ports" worldwide through the "virtual chain". With the "virtual chain", the resources and information of every link in the supply chain can be shared and the overall functions of logistics service can be optimized.

Port of Hong Kong, under fierce competition, adopts advanced information system. Apart from launching the first website of one-stop e-commerce platform for the shipping industry in Hong Kong,

电子商贸、及时供货和零库存等概念联系在一起。

个性化



在港口的个性化服务方面，鹿特丹港为客户提供个性化运输，非常规的私人定制的方式，来吸引客户，满足客户的要求，以此同时，还给客户的中转服务与多式联运相结合等服务。由于鹿特丹港可提供个性化的服务，促使鹿特丹港物流中心的配送园区成为许多企业在欧洲建立的配送中心的所在地，也是小企业把货物交付一个能保证实时送货到全欧洲的放心的物流服务商。这也是鹿特丹港吞吐的货物80%的发货地或目的地不在荷兰，大量的货物在港口通过一流的内陆运输网进行中转，在48小时内可运抵欧盟各成员国的目的地的原因。

德国汉堡港在自由港内为多家公司开展各种货物、特别是高价值商品的加工、包装、装配、分拣、修理等作业。为货物代理人使用提供EDI通讯方式、办理欧盟的海关手续等。汉堡港共有超过1000家的专业货运公司，服务范围遍及整个德国和欧洲其他地区，提供各种仓储、配送、进出口集装箱拆箱和门到门服务。

在安特卫普港，物流服务提供者对物流链整体的优化理念已在港口物流的具体实施中普遍体现。这里活跃着200多家货代公司，顾客可以在合理的价格下享受快捷而又高效的物流服务。这些货代独立于航运公司和运输公司运作，因而可以为每一批货物选择最佳的物流路线，并对整个物流运作进行整体安排、组织和管理，为物流活动的各个环节找到最佳方案，从而满足每个客户的特殊需要。

多元化



港口企业要想做大做强，必须要形成较大的营运能力，可以通过横向跨界投资（充分利用港口土地搞一些物流、金融、保险或者房地产开发等）、纵向上下游投资（供应链、货物流、服务商）等各种方式进行多元化发展。

上港集团面对经济新常态下港航业发展的新挑战和新趋势，积极转型创新，并全面布局码头、航运、物流以及体育等多方面产业。上港集团已经确立了业务的发展主攻方向，在码头业务之外，重点将港口物流和地产商务作为延伸产业链，提质增效的重要途径。过去码头主业占到上港集团总收

Hong Kong Port promotes the system of Digital Trade Transport Network (DTTN), which, through the application of modern logistics technology and digital information management technology, creates space and time value for products, lessens overstocking capital, lowers delivery and storage cost, and connects different concepts of supply chain management, e-commerce, timely delivery, and zero inventory.

Personalization

In the aspect of personalized service, Port of Rotterdam provides clients with personalized shipping service to meet their needs and attract more clients. It also provides clients with transshipment services and intermodal services. The personalized services of Port of Rotterdam help it become a reliable logistics service provider for small enterprises in Europe and its delivery center become the choice for many enterprises in Europe. It is why 80% of the cargo handled in Port of Rotterdam doesn't come from or go to Netherland, but transit via the inland transport network and can be delivered to all member states of the EU within 48 hours.

Port of Hamburg in Germany provides services of processing, packaging, assembling, sorting, and repairing for all kinds of cargo in the free port, especially high value products. It provides shipping agents with services of EDI communication, EU customs clearance and so on. Port of Hamburg owns over 1,000 professional transportation companies, its service scope covering Germany and other regions in the Europe. It provides all kinds of services including storage, delivery, devanning for imported and exported containers, and door-to-door services.

At Port of Antwerp, the idea of optimization exercised by logistics service provider to the logistics chain has been exemplified in real practice. With more than 200 freight forwarding agents playing their active roles, customers can enjoy efficient logistics services at a reasonable price. The operation of such agents are independent from shipping companies and transportation companies, which means they can choose the best route for every shipment of cargo. They can make overall management for the whole logistics process and find the best solution for each logistics activity. Therefore, they can therefore satisfy the unique demand of every customer.

Diversification

To be a large and strong port company requires sound management and diversified development which enable it to invest across a variety of fields (logistics, finance, insurance, real estate development, etc.) and different roles in the upstream and downstream of the industry (supply chain, cargo flow, service providers).

Facing new challenges and trends under the new normal, SIPG promotes transformation and innovation by making overall layout in such industries as terminals, shipping, logistics, and sports. SIPG has set its focus on improving quality and efficiency by port logistics and real estate services apart from terminal services. Terminal services accounted for 80% of the total income of SIPG in the past, but with

入80%，“十三五”时期其效益结构会发生变化，多元产业发展要从现在的20%提高到50%左右。

在鹿特丹港，港口工业已成为鹿特丹港产业的重要组成部分，鹿特丹港约有50%的增加值来自港口工业，港口工业雇员高达2万人。由港口物流形成的产业链，使鹿特丹港对区域经济产生巨大的带动作用，已成为鹿特丹地区发展现代服务业、提升城市综合功能的重要依托。临港工业不仅丰富了市场，而且港口工业对原材料的需求直接带动腹地经济的振兴，也有利于优化港口城市的工业布局，加速城市化进程，还可以结合创办保税仓库或自由港，建立以港口为主体的出口加工区，促进临港经济发展。

国际化



航运企业投资国外港口，有利于其在国际航运产业链中掌握更多的主动权。对国内大型海运企业来说，对港口的投资布局也是由单纯的航运承运人转变为全球物流经营人的一种战略选择。中国远洋海运集团为了满足航运主业发展需要，在主要航线挂靠港投资建设运营码头，形成一个跨国经营的辅助产业，营造了港航一体化运输网络。

招商局国际目前已经成为中国第一、世界领先的公共码头运营商。招商局国际特别强调其“公共码头运营商”属性，缘于旗下码头是面向所有的航运企业，而非航运企业自身的或货主的码头。招商局国际首先要考量的是区域经济发展所带来的机遇，正因为此，招商局国际目前的海外港口投资项目都集中于新兴市场，其中大多都集中在非洲。伴随着中国政府积极推行“一带一路”、“走出去”的国家战略，招商局国际也依托国家力量更加积极地在新兴市场积极构建更加完善的全球港口投资网络。

作为中国第一大港的主要运营商，2010年，上港集团收购比利时APM码头泽布吕赫公司25%的股权，成为该码头公司第二大股东，收购金额为2716万欧元。这是上港集团国际化战略迈出的实质性第一步。未来几年，上港集团将把国际化战略作为发展的主要战略目标，着力转变港口运营商的单一角色，从母港运营商向全球运营商转变，加大国际化拓展，致力于成为全球卓越码头运营商和港口物流服务商。

structural changes during the 13th Five Year Plan, the proportion of diversified services in total income will be brought up from 20% to 50% in SIPG.

At Port of Rotterdam, off-dock industry has already become a crucial part to the port industry with 20,000 employees and 50% added value coming from port industry. The industrial chain stemmed from port logistics has given tremendous impetus to regional economy and has become a critical support for Rotterdam to develop modern service industry and upgrade urban comprehensive functions. Off-dock industry not only enriches the market, but also does good to the economic development of the hinterland, the optimization of industrial layout of the port city, and the process of urbanization. Port industry can also be combined with bonded entrepots or free ports to build an export processing area based on the port, so as to accelerate the economy growth of off-dock areas.

Internationalization

Investing in overseas ports can help the shipping companies gain more bargaining power in the international shipping arena. For large maritime enterprises in China, such investment means a strategic transformation from a pure carrier to a global logistics operator. COSCO, for example, invests in the construction and operation of terminals along major trade routes to create a global supporting industry, so as to form an integrated transport network involving port and shipping services.

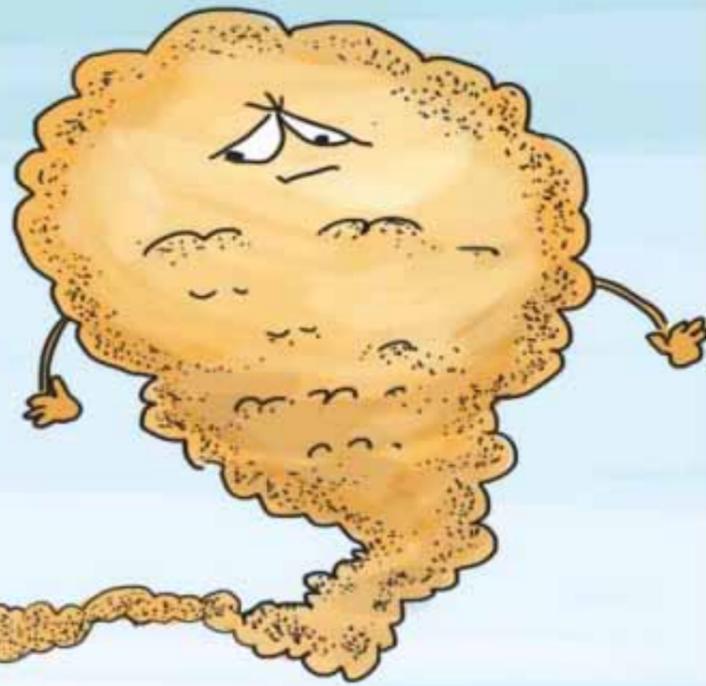
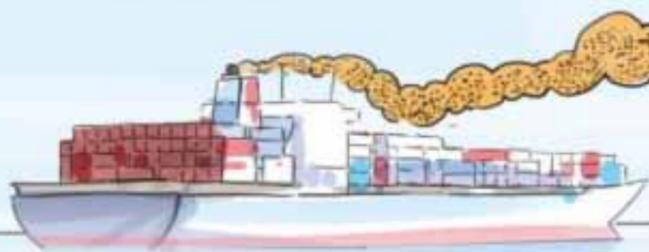
China Merchants Holdings (International) Co Ltd (CMHI) has become the No.1 public port operator in China and a leading one in the world. The company emphasizes its role as a "public terminal operator" as its terminals are open to all shipping companies, not only to its own shipping companies or cargo owners. What the company looks at first is the opportunities brought by the development of the regional economy. It is why its overseas investment projects are mainly located in emerging markets, especially in Africa. With the active promotion of "One Belt, One Road" Initiative by the Chinese government, CMHI are now more active to build and improve its global investment network in the emerging markets.

SIPG, the major operator of China's largest port, acquired 25% shares of APM Terminals Zeebrugge at €27.16 million and became the second largest shareholder of the company. It was the first real step taken by SIPG to the global strategic layout. In the next few years, SIPG will regard global strategic development as its major objective, change from being a single port operator to a global operator, expand the overseas market, and strive to become an outstanding global port operator and port logistics service provider.

限排区政策实施 给港航业带来的挑战

CHALLENGES BROUGHT TO PORT AND SHIPPING
INDUSTRY BY THE POLICIES OF EMISSION
CONTROL AREAS

文/罗凯 行业专家
By Luo Kai (Industry Expert)



随着我国经济社会与国际贸易的快速发展，海运市场规模越来越大，船舶运输和港口运营活动不可避免对大气环境产生影响。自交通运输部颁布《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015-2020年）》，全面推进船舶与港口污染防治工作后，上海市也出台限排区的具体条例，今年两会针对限排区有关问题也是热议的焦点，为此，对限排区相关问题将是影响我国港航业未来发展的关注点，目前，国外在船舶与港口污染防治上主要从标准规则、技术及政策三个层面分别采取相应的措施，并取得了较为明显的效果。

国外在船舶污染防治的主要经验做法

在标准规则方面，一是以国际海事组织为主导制定一系列标准及规则。国际海事组织（IMO）在对于提高船舶能效，防治船舶污染方面制定多项规则，如2009年第59次海洋环境保护委员会（MEPC）会议上通过的《新船能效设计指数（EEDI）计算方法的临时指南》等。IMO在1997年通过《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 73/78/公约）是现行最主要的标准参照，且经过多次修正，主要致力于解决船舶造成的水污染、大气污染、固

As China's economy and international trade grow rapidly, the ocean shipping market expands continuously, and ship transport and port operation inevitably influence the atmospheric environment. The Ministry of Transport promulgated The Specialized Implementation Plan on Preventing and Controlling the Pollution from Shipping and Port Industry (2015-2020), and advanced curbing the pollution caused by shipping and ports. Following that, Shanghai also issued detailed rules of Emission Control Areas (ECAs). In the NPC and CPPCC this year, issues involving ECAs are still a hot and central topic. Therefore, issues concerning ECAs will be the focus of future development of China's port and shipping industry. Currently, other countries prevent and control pollution caused by shipping and port industry mainly from three levels, namely standard regulations, technologies and policies, and with prominent effects.

Other Countries' Major Practices in Preventing and Controlling Pollution from Vessels

In terms of standard regulations, first, a series of criteria and regulations are made predominantly by International Maritime Organization. International Maritime Organization (IMO) made a number of rules on promoting ships' energy efficiency and controlling ships' pollution, i.e., The Interim Guidance on the Calculation Method of Energy Efficiency Design Index (EEDI) of New Ships passed in the 59th Marine Environment Protection Committee (MEPC) meeting in 2009, etc. The 1973 Maritime Agreement Regarding Oil Pollution Revised by Protocol in 1978 (MARPOL 73/78 Agreement) passed by IMO in 1997 is, with repeated amendment, the main criterion in force. It aims at solving the problems caused by vessels, including water pollution, air pollution, solid and noise pollution, pollution emergency, etc. Second, the US and

体及噪声污染、污染应急等问题。二是美国、欧盟专门立法，制定出台普遍高于同期国际公约的船舶污染防治要求标准。如美国对船机尾气排放除IMO规定的氮氧化物排放限值外，还规定了碳氧化物和PM（颗粒物）值。并且在氮氧化物排放限值方面，C1类船舶发动机标准要求明显高于IMO Tier II标准。欧盟正在研究制定下一阶段的船舶发动机排放法规，其限值要求将会参照美国船机排放法规的排放限值要求。三是积极推进设置ECA（污染控制排放区）。美国、欧洲在IMO框架下都已设立了ECA，并还在继续加紧申请新的ECA，如目前美国正在联合加拿大申请在两国主要海岸线外370公里范围设置ECA。同时，美国、欧盟也通过立法形式加强本土沿海、内河岸边区域的空气污染物排放控制。

在技术方面，一是推广使用岸电。如美国洛杉矶港实施靠泊船舶使用岸电替代船舶辅机动力的AMP计划，加州在其法典17篇明确规定“靠泊加州港口远洋船舶辅助柴油引擎的有毒空气污染排放控制”对岸电使用有强制性要求。欧盟委员会在2006/339/EC法案中明确规定了欧盟港口促进靠泊船舶使用岸电替代船舶辅机动力的要求。二是转用低硫油以及LNG燃料。如在排放控制区停靠时的船舶使用低硫油，或使用LNG作为燃油实现船舶污染排放减少。如欧盟则采取增加低硫油的生产供应，推广使用LNG等清洁能源来替代污染排放较高的燃料。三是加装后处理装置。主要采用SCR（选择性催化还原）技术和废弃洗涤技术，对船舶柴油机尾气加装后处理装置，达到减少氮氧化物、硫氧化物及颗粒物排放的效果。

在政策方面，一是针对污染防治实施差异化的港口收费政策。如瑞典在1996年制定了税收措施，对经常需要在瑞典港口出入的船舶，无论属于哪个国家或组织，安装有减少氮氧化物排放技术装置的可根据其总吨享受港口收费打折。二是设立污染防治的专项基金。如挪威设立了氮氧化物排放防治专项基金，要求自2007年1月1日起对在挪威水域，750千瓦以上的船舶发动机征收氮氧化物排放税，并纳入为氮氧化物排放防治专项基金。该基金为LNG船只改造支付不高于80%的投资，以及LNG基础设施建设支付不高于88%的投资，同时也可用于支付船舶上加装SCR排气后处理系统。三是采取鼓励性的补贴措施。如美国纽约-新泽西港务管理局以提供补贴鼓励的方式，引导挂靠船舶的船公司自愿转换使用低硫燃油。长滩港从2006年1月1日起实施的绿旗计划，以减免港口收费方式鼓励挂靠本港的船公司自愿降低船舶航行速度。

我国当前限排政策的现状及存在的问题

一是标准规则制定相比国外起步晚，实施相对滞后。目

the EU made special laws to regulate vessel-caused pollution control at a higher standard than that of the international agreement in the same period. For example, the marine engine exhaust emission controls of the US include that of carbon oxides and PM (particulate matter), apart from that of nitrogen oxides regulated by IMO. In addition, the emission control of nitrogen oxides is apparently higher than that of IMO Tier II. The EU is working on making regulations on exhaust emission of marine engines for the next stage, and will refer to the corresponding standards of the US. Third, active impetus can be given to setting ECAs. Both the US and the EU have set ECAs under the Framework of IMO and are applying tensely for new ECAs. For instance, the US is currently applying, in union with Canada, to set the waters 370 kilometers off their main coastal line as ECAs. Meanwhile, the US and the EU also reinforce the control of air pollution emission around coastland and river bank through legislation.

When it comes to technologies, first, the use of shore power is generalized. The Port of Los Angeles in the US, as an example, is executing the AMP plan, which is that berthed vessels must use shore power instead of ship's auxiliary power. California, as another example, clearly regulated, in the Article 17 of the Statute of California, that "the toxic air pollution let out by the auxiliary diesel engine of ocean vessels berthing at the Port of California should be controlled," and that it is compulsory to use shore power. The EU Committee clearly regulated, in the act of 2006/339/EC, that, the EU ports are required to urge berthing vessels to use shore power instead of ship's auxiliary power. Second, previous fuels are replaced by low sulfur oil and LNG. For example, vessels berthing at ECAs use low sulfur oil and LNG in order to reduce pollution emission. Take EU as an example, the production and supply of low sulfur oil is increased and the use of clean energy, such as LNG, is generally used instead of the fuels with higher pollution emission. Third, post-treatment device is installed. The post-treatment device is installed to process diesel engine exhaust with mainly SCR (Selective Catalytic Reduction) technology and exhaust scrubbing technology, and aimed at reducing the emission of nitrogen oxides, sulfur oxides and particulate matter.

In regard to policies, first, differential port-charge policies aiming at pollution control are carried out. Swede, for example, made tax policies about any vessel that sails regularly into or out of Sweden ports in 1996. Those vessels, no matter what country or organization they come from, can enjoy a discount of port-charges according to their total tonnage, only if they are installed with devices that can reduce nitrogen oxides emission. Second, funds are set up specially for pollutant control. For instance, Norway set up a fund specially for preventing and controlling nitrogen oxides emission. It is required that vessels with engines of over 750 kW in Norway waters shall pay taxes for nitrogen oxides emission since Jan. 1st, 2007 and that the revenue shall be included in the fund. The fund pays no more than 80% of the investment for upgrading LNG ships, and no more than 88% of the investment for LNG infrastructure construction, or also pays for installing SCR post-treatment system of emission onto vessels. Third, incentive subsidies are provided. For example, the Port Authority of New York and New Jersey of US encourage ship companies that are affiliated to the port to use low sulfur fuel voluntarily by providing subsidies. The Port of Long Beach carried out the Green Flag Program on Jan 1st, 2016, which cut down the port charge, in order to encourage the ship companies that are affiliated to the port to slow down their vessels.

China's Current Emission Control Policies and Existing Problems

Firstly, China began making standard regulations later than other countries and put them into practice in a hysteric way. Compared with Europe, America or other countries and overseas districts with

前我国已出台及正在制定的标准规则文件，与国外欧美等港口航运发达地区相比，一是所提出的排放标准在实施时间已相对滞后。如环保部在7月对外第二次征求意见的《船舶发动机排气污染物排放限值和测量方法（中国第一、二阶段）》当中：一是对氮氧化物的规定明显滞后。2017年开始实施的第一阶段排放标准仅相当于欧盟2009年和美国2007年开始实施的标准，时间上晚了8到10年，2020年开始实施的第二阶段排放标准仅相当于美国2013年开始实施的标准，时间上晚了7年。二是部分在国际上通行做法在我国还尚未有专门标准规则。如对一氧化硫，并未在有关文件中列出排放限值，而是学习国际经验，仅仅是在要求内河、江海直达船其用油含硫量不得超过1000mg/kg。欧美都早已在规则标准明确了船舶发动机一氧化硫的排放限值。三是对国际上正在开展的标准规则制定参与不够，尤其在ECA的设置方面。目前世界已按照IMO相关公约规则的框架下，设立了波罗的海、北美、北海、加勒比海等4个ECA，在这些区域，港口船舶被要求使用清洁燃料，有含硫量不得高于0.1%。相比之下，世界十大港口中，我国港口占据八个，但并未设立专门的ECA，更谈不上列入IMO公约规则框架下，这些区域的港口船舶燃油平均含硫率高达2.8%~3.5%，部分超过4.5%，且多未进行有效尾气处理。

二是技术应用上缺乏有效的鼓励措施和强制力，港航企业的积极性不高。一是岸电等成熟技术应用推广缺乏强制性。目前对岸电等成熟技术采取是“提倡性”采用，缺乏强制力，难以调动港航企业的积极性。以蛇口集装箱码头为例，早在2012年就耗资千万元建有岸电设施，但之后几乎“无船问津”。岸电对船东没有经济效益，船企只希望尽量缩短在岸时间，靠岸时仍继续使用发动机燃料发电，没有强制力的岸电推广很难落实。二是现行激励措施有限，亟需加大力度。目前仅有交通运输部安排节能减排专项资金鼓励我国港航企业应用节能技术及《内河船型标准化补贴资金管理暂行办法》（财建〔2014〕61号）对新建LNG动力示范船和新建高能示范船进行补贴，部分省市制定了一定的激励政策措施，但并未达到预期效果，市场积极性不足。

三是政策措施实施缺乏联动性和操作性。一是国内绿色港航企业建设力度和进度不一，缺乏联防联控。污染防治必然会增加港口生产及船舶运营的成本，如果只是部分城市、部分港口开展治理，在港航业竞争激烈的背景下，一方面导致了一些船舶转向没有采取治理措施的港口停靠，整体污染仍然没有减少，另一方面也会对率先实施严格管控的港口产生不利影响。二是目前制定法规政策缺乏一定的可操作性。以船舶污染防治为例，目前在《港口法》等法规中提及港口接收设施，但没有具体的可操作性内容，而且基本类似，即“港口、码头、装卸站和船舶修造厂必须按照有关规定备有

advanced port and shipping industry, China's regulations on emission standard, whether issued or in the process, are relatively hysteretic once they are put into practice. For example, the regulations on nitrogen oxides emission are obviously hysteretic in The Emission control and Measuring Method of Vessel Engine Exhaust Pollution (the First and Second Stage of China), on which Ministry of Environmental Protection asked opinion from outside for the second time in July. The emission standard of the first stage to be carried out in 2017 in China is similar to that of EU in 2009 and US in 2007, which is 8 to 10 years later. The emission standard of the second stage to be carried out in 2020 is similar to that of US in 2013, which is 7 years later. Second, parts of the worldwide general practices are not formed with standard regulations in China. For instance, in terms of sulfur monoxide, China has not listed the emission controls in related documents, but merely requires the sulfur content in the fuel used by direct vessels in river or sea shall not be more than 1000mg/kg, following international practice. Europe and America had clearly regulated the emission controls of sulfur monoxide let out by vessel engine long ago. Third, China lacks in participating in international process of making standard regulations, especially in setting ECAs. In the world at present, four ECAs have been set respectively in Baltic Sea, North America, the North Sea and the Caribbean Sea under the regulation framework of IMO related agreements. In the above ECAs, vessels at ports are required to use clean fuels, with sulfur content no more than 0.1%. Out of the worlds' largest ten ports, eight are in China. However, China does not have any special ECAs, not to mention being included in the regulation framework of IMO agreements. The average sulfur content of vessel fuel in the eight ports is up to 2.8% to 3.5%, partly over 4.5% and the vessel exhaust is mostly not effectively treated.

Secondly, China does not have effective incentive methods and compulsory force on the application of technology, thus port and shipping enterprises lack of motivation. First, the application and generalization of mature technologies, such as shore power, is not compulsory enough. Currently, such mature technologies are merely encouraged instead of compulsory, so that port and shipping enterprises cannot be motivated. Take Shekou Container Terminals as an example, it took ten million RMB to construct the shore power facilities as early as 2012, however, with few vessels using them afterwards. Shore power is not beneficial to ship owners. Shipping companies only hope to shorten onshore time and thus continue using engine fuel to generate power on shore. Therefore, shore power without compulsory force is unlikely to be generalized. Second, current incentive measures are limited and more effective measures are needed. At present, only the special fund for Energy Saving and Emission Reduction set up by the Ministry of Transport encourages China's port and shipping enterprises to use energy-saving technologies, and only The Regulation on Subsidies Management for the Ship Model Standardization of River Vessel (Economic Construction Division of Ministry of Finance [2014] No. 61) provides subsidies to newly-built LND-dynamic model ship and high-efficiency model ship. Parts of the provinces and cities made some incentive measures, but did not receive expected effect, because the market lacked of motivation.

Thirdly, the policies are not feasible enough and not connected with each other. First, the intensity and progress of the construction of different domestic green port and shipping enterprises are different. The prevention and control of the pollution by different enterprises should be united. Pollution control will inevitably increase the cost of port production and vessel management. If only parts of the cities and ports are restricted while the entire port and shipping industry is in fierce competition, the result will be, on one hand, that some vessels turn to ports that are not restricted, with total pollution remaining undiminished; on the other hand, that the benefit of the restricted parts of ports will be harmed. Second, the current regulations and policies are

足够的用于处理船舶污染物、废弃物的接收设施，并使该设施处于良好状态”，从履行国际公约的角度，该要求也不够全面，操作性不够。

限排区政策给港航业发展带来的挑战

我国目前对减缓船舶和港口空气污染的研究还在起步阶段，船舶和港口设备的类型、运作情况和废气排放水平的初步数据十分有限。各地拟定的许多减排措施所需费用庞大，并且缺乏详细的数据和深入的分析来说明其成本及效益。若缺乏研究基础来证明这些措施的必要性和可行性，政府可能会面临来自船公司、港口和其他利益相关方的反对。

美国和欧盟的大型港口会定期更新大气污染物排放清单，使得港口和监管机构能够定期调整和优化废气控制方案及“港口清洁空气行动计划”（如果港口已制定此计划）。目前国内只有香港的港口和上海港制定了详细的大气污染物排放清单并定期更新。缺乏排放数据不利于港口和监管机构因地制宜的制定废气减排方案并定期进行修订，从而实现环境和健康效益的最大化。

航运业的竞争尤为激烈。港口是地方财政收入的主要来源，并为当地提供了大量工作岗位。政府和企业对港口竞争力的担忧将持续妨碍清洁技术或绿色港口政策以及自愿性计划的实施。虽然尚无明确的报道，但航运业已表达了忧虑：若部分港口决定强制实施防治方案，较高的合规成本可能会驱使船舶到要求相对较宽松的港口。这必将削弱已实施污染防治措施的港口地区的治理意愿，弱化已出台政策的效果。

由于国内公众仍很关注空气污染及其导致的健康问题，船舶和港口预计会逐步成为大气污染防治工作的重心。目前珠三角、长三角乃至全国正在开展船舶和港口废气排放控制研究，这将有助于政府和利益相关方更好地认识船舶和港口污染造成的影响以及这些污染的主要来源。从长远角度看，国家和地方可为防治船舶大气污染协同努力，限排区政策的市场会成为消除港口竞争力忧虑，并实现环境和经济效益最大化的最佳途径。制定全国性的法律法规来防治船舶大气污染，有助于防止船舶逃避责任、转向环保要求较低的港口，并保护采取了严格环保措施的地方的经济利益。另外，建立ECA可以促使各类船舶在进入中国海域时采用先进的废气排放控制技术、使用清洁能源，从而有效减少船舶废气排放，帮助实现空气质量目标。

not feasible. Take vessel pollution control for example, in the existing laws, such as Law of Port, port-reception facilities are only mentioned without practical content and are mostly similar with such statement as "port, terminal, handling station and ship repair yard must, according to relative regulations, stock abundant facilities for receiving vessel pollution and waste and make sure of them available". For performing international conventions, the requirements are still not comprehensive and feasible enough.

The Challenges Brought to Port and Shipping Industry by the Policies of ECAs

Currently, China's research on relieving shipping and port air pollution is still in the start-up stage. The type, operation and waste gas emission of vessels and port facilities have limited preliminary data. Many emission reduction measures of various districts need large amounts of fund and lack of detailed date or intensive analysis to state its cost and benefit. If without sufficient basic research to prove the necessity and feasibility of the measures, the government may face rejection from ship companies, ports and other stakeholders.

Large ports of the US and the EU regularly update the list of air pollutants discharged, making it possible for ports and regulators to regularly adjust and optimize the waste gas control scheme and "Port Air Cleaning Program" (if the port has made the program). At present, only ports of Hong Kong and Port of Shanghai, across China, have made detailed air pollutant emission list and regularly update it. Lack of emission data makes it more difficult for ports and regulators to make schemes accordingly for reducing waste gas emission and revise it regularly to maximize benefit in environment and health.

Competition in shipping industry is particularly intense. A port is the main source of local financial revenue and provides a great number of jobs for local residents. Governments and enterprises' concern about competitiveness of their ports will continuously hamper the implementation of green technology and green port policies and voluntary plans. Although no clear reports are found, shipping industry has voiced concern: if some of the ports decided to enforce pollution-controlling plans, the high compliance cost may drive vessels to ports with easier requirements. That will certainly decrease the enthusiasm of the ports that are implementing pollution control measures and weaken the effect of the issued policies.

As the domestic public still pays great attention to air pollution and the healthy problem caused by it, vessels and ports are predicted to be the focus of air pollution preventing and controlling. At the moment, the Pearl River Delta, the Yangtze River Delta and even all the other parts of China are researching on controlling waste gas emission of vessels and ports. That will contribute to government and stakeholders' better knowledge of the influence and main source of vessel and port pollution. In the long run, national and local efforts can be united to prevent and control air pollution from vessels. Emission control policies will be the best way to eliminate concerns about port competitiveness and maximize the benefit of both environment and economy. It is beneficial to make nationwide laws and regulations on preventing and controlling air pollution from vessels. It not only helps prevent vessels from escaping responsibilities and turning to ports with easier environmental requirements, but also protects the benefit of the ports with environmental limits. Moreover, setting ECAs can urge different kinds of vessels to use advanced technology of controlling exhaust emission and clean fuels when entering Chinese waters, and, thereby, will decrease exhaust emission effectively and contribute to achieving air quality goals.

坚持党建引领 促进企业发展

——盐田国际党委党建工作经验交流

编者按：

盐田国际集装箱码头有限公司（以下简称盐田国际）是国内首家由外商控股经营的大型港口合资企业，公司自1994年成立以来，经过二十多年的扩建、发展，已建成16个大型集装箱深水泊位，堆场面积373公顷。与全球近40家大型船公司紧密合作，提供每周100余条航线通往世界各主要港口，为航运业及进出口商提供“世界级”集装箱码头服务，积极推动华南地区外向型经济发展，已成为中国进出口贸易的重要门户。

本期我们以盐田国际党委近五年的党建工作总结为蓝本，看看作为外商控股企业中的党组织，在没有企业战略决策权、经营管理权和人事任免权等有限的资源和条件下，是如何在企业发展中发挥政治引领作用，促进企业可持续发展、不断改善管理体制和管理理念；以及在职工群众中发挥政治核心作用，为广大员工争取合理权益等方面的创新与举措。

盐田国际拥有一支2300多人的现代港口产业工人队伍，并管理着5000多人的承包商队伍。盐田国际党组织成立于1994年12月，成立之初的党支部仅有15名党员。2000年11月伴随着公司党员人数的增加，在盐田港集团党委的支持与指导下，盐田国际党总支成立；2010年10月，经集团党委研究，认为盐田国际成立党委的时机、条件已基本具备，批复以公推直选方式成立了党委、纪委，目前党委下设十个党支部，共有党员262名。

近年来，盐田国际积极探索，大胆实践，将党建工作、企业文化和精神文明建设三者相结合，探索出一条合资企业党建工作新模式，不但党建、企业文化和精神文明建设工作屡结硕果，同时也有效推动了公司各项业务工作的顺利开展，为盐田港区位居世界单体集装箱码头首位作出了突出的贡献。

盐田国际党委作为合资企业的基层党委，党委领导班子坚持正确的企业经营发展政治方向，一方面以企业的经济建设为中心，按照股东、董事会和集团党委的要求，紧紧围绕企业生产经营任务，积极配合公司经营班子搞好生产经营工作；另一方面，以党建带动企业文化建设，凝聚人心，各级党员干部以及广大党员在各自的工作岗位上表现突出，确实发挥了党员的先锋模范作用，有利地促进了企业的发展。党委把生产经营的重点作为党建工作的结合点，把生产经营的难点作为党建工作的突破点，帮助公司管理层做了大量促进和谐稳定劳动关系方面的工作，切实关心、维护广大员工的切身利益，回应广大员工的合理诉求，切实领导工会有理有据地与公司开展集体协商，共创双赢，从而真正赢得了管理层和广大员工的尊重、信任和拥护。

一、强化党组织政治意识，保持组织的先进性和纪律性

盐田国际党委将相关专题教育和加强基层党建有机结

合，理论结合实际强化党组织政治意识，树立清风正气、勇于担当作为的良好氛围，推动学习教育从“关键少数”向全体党员拓展、从集中性教育活动向经常性教育延伸，全面提升党员队伍思想政治素质，保持发展党的先进性和纯洁性。

为深入学习宣传贯彻党的十八大精神，盐田国际党委于2012年11月邀请市委党校教授作了关于“坚定不移走中国特色社会主义道路”的十八大精神专题的报告。与会人员包括公司党员、入党积极分子、工会、团委有关代表以及应邀参加的公司合资方董事总经理等高层管理人员、各部门经理等约180名员工。

为进一步理解党执政为民的宗旨，党委组织党委委员、纪委委员、党支部书记和部分支委进行“勿忘昨天，无愧今天、立足本职、探索实干”的主题学习和培训。

盐田国际党委高度重视党风廉政教育。一是组织全体党员干部对中央出台的《党政机关国内公务接待管理规定》进行认真的宣读和集中学习；二是召开了盐田国际全体党务干部专题会议，集中观看了《滑向深渊——三名局级干部落马警示录》、《疯狂抢建背后的腐败窝案——大鹏新区坝光拆迁腐败窝案警示录》两部警示教育片并开展座谈讨论；三是组织全体党务干部及相关岗位工作人员到反腐倡廉教育基地——深圳博物馆参观深圳改革开放史展览；四是组织了《中国共产党廉洁自律准则》和《中国共产党纪律处分条例》的解读和集中学习，观看了党风廉政教育专题片《蜕变的人生——深圳市原市委常委、政法委书记蒋尊玉腐化蜕变纪实》，要求全体党员同志要防微杜渐，警钟长鸣。

2015年盐田国际党委组织各支部全体党员召开了“五破五立”专题组织生活会，并且进一步传达学习了市六次党代会的精神，学习和讨论“严以修身、严以用权、严以律己、谋事要实、创业要实、做人要实”的“三严三实”精神和内容，以及习近平总书记在中央政治局6月26日加强反腐倡廉法规制度建设的集体学习资料，谈反腐，坚决防止“破窗效应”内容等。

二、理论结合实践，以党建促发展

盐田国际党委结合自身发展需求，积极发挥学习型党组织和学习型领导班子建设的率先垂范作用。2015年七一期间盐田国际党委组织全体支委、入党积极分子等共32人参加了国家“一带一路”战略的党课专题讲座。与会人员通过聆听市委党校博士讲授的“一带一路：中国国际战略新思维”课程，初步了解“一带一路”国家战略的背景和意义；了解“一带一路”的具体内容及国内布局，如何从构想变成现实等，大家纷纷表示受益匪浅。

2014年，党委领导班子成员以“践行党的群众路线，建设服务型党组织”为主题，组织开展形式多样的党员活动和党员志愿服务活动，充分提高和展示了党组织在盐田国际这种非公企的影响力和凝聚力。例如：1月，党委举办题为《中国改革迈入新时代》十八届三中全会专题报告会，参加人员为全体党务干部和应邀参加的公司管理人员等；4月，组织全体党务干部去参观大铲湾港区、参加盐田港集团业务发展总结会，进一步开拓了视野，增进了与集团党委党员干部间的交流和了解；6月，分四批组织了全体党员进行“海上游览盐田港”活动，不仅提升了基层党员的凝聚力和自豪感，同时也提高了党员干部对国内政治经济的了解，以及促进了他们对相关业务的思考。

面对国内经济新常态，盐田国际党委组织学习探讨，新常态下的经济表现，港口生产形式，以及在经济发展新常态下对港口经营发展的创新和举措，为公司的战略决策提供重要依据。

三、争优创先，培养业务骨干，建设“带头人”队伍

火车跑得快，全凭车头带。盐田国际党委积极培育党员骨干带头人，充分发挥他们在产业发展中的示范带头作用，激发党员骨干带头人活力。一方面促进把能谋发展、抓发展、促发展的优秀干部，选配到党政正职岗位上，树立先锋模范作用，建设好“带头人”队伍；另一方面，多管齐下提高党员干部的党性修养和业务素质，使其快速成长，在岗位上能独挡一面，发光发热。

经过多年的努力，盐田国际党组织的影响力持续得到提升，一批工作表现突出的党员同志们获得了晋升和发展，党员领导干部得到了提拔和重用。目前，盐田国际内地员工中

层以上管理人员、部门总经理绝大部分都由党员同志担任，本职工作考核均在优秀或良好水平，使普通党员群众们深受鼓舞和激励，充分地发挥了共产党员的先锋模范作用。

近五年来，盐田国际发展的新党员中包括操作、工程等一线部门的组别经理、高级主管和技术精英，例如操作服务及发展部岸吊操作组别经理卞嘉聪同志（负责400多名岸吊司机的现场管理）；广东省五一劳动奖章获得者、工程部项目经理冯仁才同志，全国五一劳动奖章获得者、操作服务及发展部岸吊司机陈活常同志等等，这是难得可贵的突破，是盐田国际党组织影响力和凝聚力提升的具体体现。

四、探索合资企业党建工作新模式，深化企业党建，提高党组织的影响力和凝聚力

中外合资企业是不同社会制度，不同管理方式和不同价值取向的交汇点，东西方文化在这里交融碰撞。企业在经营活动中，自然会出现不同的社会意识、管理理念，乃至人生价值观的不同，因此如何确定党组织在企业中的角色和定位，避免出现不必要的“摩擦”与“错位”，都需要我们慎重把握。历年来，党委根据工作需要适时召开党政工联席会议，以更好地加强党政工三方的沟通和合作。为帮助行政方提高中层管理人员的忠诚度和敬业心，2014年党委领导还精心准备了培训课程，给公司全体经理作了题为“中层——忠诚”的主题演讲，反响热烈。

盐田国际党委以党建带工建，始终坚持对工会的坚强领导，领导工会民主、规范、稳妥、顺利完成换届选举工作。2013年在公司党委的坚强领导下，盐田国际工会换届工作经过三个月的细致工作，顺利完成了第三届工会会员代表（职工代表）换届选举、组织新一届代表培训、制定并公示工会委员候选人产生办法、酝酿、推荐、公示工会委员候选人等工作，民主选举产生了第三届工会委员会、经费审查委员会和女职工委员会。公司党委要求新一届的工会主席、副主席和全体工会委员要树立高度的责任意识，积极依法履职，只有通过党政工三方共同努力将公司的生产经营秩序维护好，才是对公司、对员工最大的负责。

2014年3月，为领导和支持工会下属八个分工会换届选举工作的稳妥顺利进行，珍惜公司当前来之不易的生产经营稳定发展、劳动关系和谐稳定的局面，公司党委领导召集全体

党委委员、纪委委员、各党支部书记工作会议，对分工会换届选举工作提出具体要求和部署，要求各同级党支部要做好同级党、政、工的沟通工作，大力领导、支持和鼓励政治上可靠、群众基础较好的党员和同事积极参选，沟通工作要提前做到细致、扎实，按照选举规定同级党支部要对分工会委员会候选人建议名单进行把关；充分体现了党组织对工会的领导，密切了党支部与各分工会的联系，使分工会换届选举取得较好的结果。

盐田国际劳资双方的集体协商机制于2008年建立，公司党委每年都把领导工会开展集体协商列为重点工作之一。经过多年努力，盐田国际集体协商机制日渐成熟，更加注重争取权益和解决管理问题的双向平衡，在维护员工合法权益、努力争取共建共享、推动劳资双方沟通理解等方面发挥了不可替代的积极作用；2011至2016年，通过集体协商，员工基本工资分别得到了10%、8%、7%、8%、5%和6%的增长，年终奖也相应得到提高；在加班工资支付、提高集体活动经费、推动岗位薪酬检讨、解决闸口女员工上夜班困难等许多议题上都取得了不同程度的进展。通过每年的集体协商，有效帮助公司更深入地了解管理中存在的一些难题，从客观、公正的角度，改善和优化现有机制，有效地维护公司和谐稳定劳动关系，促进了公司业务的稳步增长，较好地促进了股东、公司和广大员工多方利益的平衡。

经过盐田国际党政工的通力合作与努力，2013年1月，盐田国际以最短时间创造行业新纪录——18年半累计吞吐量超一亿标箱；继2007年吞吐量首次突破1000万标箱后，2010至2015年，公司年吞吐量稳步攀升，已连续六年突破1000万标箱，2015年达1217万标箱，稳居世界单体集装箱码头首位。

盐田国际近年来获得的荣誉：

2011年，荣获广东省和谐劳动关系先进企业；

2012年，荣获2009-2011年度深圳市先进集体；

2013年4月，荣获深圳市五一劳动奖状；

2014年4月，荣获全国五一劳动奖状；

2014年11月，第六届全国交通运输行业职业技能大赛港口领域项目决赛中，盐田国际囊括前三名，还获得大赛的“贡献奖”和“优秀组织奖”，冠军陈活常同志被中华全国总工会授予“全国五一劳动奖章”殊荣，另有四名员工及一名承包商员工获得国家人力资源和社会保障部授予的“全国技术能手”称号。

2015年1月，盐田国际工会委员会荣获省总工会授予的“广东省模范职工之家”、“广东省基层工会工作红旗单位”荣誉称号，同时被授予“广东省五一劳动奖状”。

中共盐田国际集装箱码头有限公司委员会供稿



当港口遇上 “供给侧”

文/陈瑞 中国水运报

编者按：当前，处于转型期的中国，经济发展长期向好的基本面没有变，经济韧性好、潜力足、回旋余地大的基本特征没有变，经济持续增长的良好支撑基础和条件没有变，经济结构调整优化的前进态势没有变。这一点，港口行业基本与中国经济看齐。但是，长期的发展，也积累了一些结构性、体制性、素质性突出矛盾和问题，如区域港口同质化、码头岸线规划不合理、港口收费繁杂等等。推进港口供给侧结构性改革，是问题倒逼、必经关口。

下好港口供给侧结构性改革这盘大棋，主要发挥好政府这只手的作用。既要在行政干预上多做“减法”，同时规范港口收费，并对企业实行减税，也要“放水养鱼”，让企业去创造有效供给和开拓消费市场。最重要的是，进行顶层设计创新、体制机制创新，不失时机地进行技术创新。同时，改革政策要实，政府要一项一项出台，并一项一项督导港口落实，这样才能取得预期效果，让港口企业更有活力，更有发展动力。



供给侧改革已经成为当前中国政治经济语境中最热的词汇。

那么，“供给侧改革”到底是什么？

事实上，供给侧改革就是从供给、生产端入手，通过解放生产力，提升竞争力促进经济发展。具体而言，就是要求清理僵尸企业，淘汰落后产能，将发展方向锁定新兴领域、创新领域，创造新的经济增长点。

具体到港口领域，上海国际航运研究中心国际航运研究室副主任张永锋认为，就是要重点推动港口体制改革，加速对低效港口资源整合，试点地主港模式，打破区域垄断，形成“一港区多经营主体”或可跨区域的良性竞争局面。

A 把“去”的政策转化为“增”的机遇

查阅有关资料发现，需求侧强调“投资、消费、出口”三驾马车，而供给侧在于“劳动力、土地、资本、创新”四大要素，“供给侧结构性改革”旨在调整经济结构，使要素实现最优配置，提升经济增长的质量和数量。

简单的讲，供给侧改革分为4个层面，一是产业层面，通过价格调整、企业整合淘汰，优化产业结构，化解过剩产能；二是财税层面，降低企业成本，提升企业竞争优势；三是宏观调控层面，去库存，消除供给制约；四是资本层面，防范化解金融风险，形成完备高效的金融市场。

张永锋表示，产业层面的改革重点应该在于反垄断与市场化定价机制推动方面，切实落实反垄断法对于港口和航运企业的约束作用，进而形成良性的竞争机制与创新基础。破除限制公平竞争及民营资本依法进入港口、港口服务、航运及航运服务的各种限制，真正落实负面清单管理；逐步放开港口、航运环节的政府定价，完善市场化价格形成机制；通过鼓励企业自发或行业协会建立符合国际惯例的行业规范与

标准体系，形成对于不规范企业的监管与约束机制。

财税层面在于建立与国际接轨的港口航运财税发展环境，优化通行便利化水平。

宏观层面在于维护公平竞争秩序与合理引导发展方向。增强对于港口建设的统一规划布局，避免过度投资与港口资源浪费，加快淘汰落后产能；强化对于跨区域港口一体化统筹协调，合理引导港口企业资源最优化利用。

资本层面在营造低成本低风险的金融环境。积极鼓励政府、银行、企业、行业协会、保险机构等参与，完善支持港口航运企业发展的一系列金融政策，健全相关事中事后监管制度。

B 突破“坐地收钱”模式瓶颈

经济学家刘世锦认为，在供给侧结构性改革中，企业盈利水平是需要特别关注的核心指标。他认为，现在企业盈利是负增长，将来企业盈利以后，就业就会增加，财政收入也会增加，企业风险就得到了控制。

“现阶段，政策着力点应放在加大供给侧调整力度上，引导过剩产能供给侧减量和结构调整，达到与需求侧相适应的新水平，价格企稳，企业盈利能力恢复，进而实现转型再平衡。”刘世锦说。

这同样适用于港口行业。整体来看，相较其他行业，港口企业市值增长趋缓，其中不乏负增长。外贸不振，行业低迷，港口业高速增长时代不再，低速增长成为新常态。如何提高港口的盈利水平？从供给侧看，既要“汗水经济”，也要“智慧经济”，在加快主业转型的同时，实施金融战略、“国际化”及“互联网化”三大转型战略，打通全程物流服务纵向一体化产业链，推动港口从单一的吞吐量增长驱动，

向复合型的多核驱动转变，打造港口新增长极。

首先，摆脱地域限制，异地扩张，重拾增长。交通运输部鼓励有实力的港口企业通过收购增速较快的国内港口或者海外港口重新实现增长。例如，上港集团的长江战略以及海外收购集装箱码头、盐田港/深赤湾跨区域收购曹妃甸码头和莱州港码头。

其次，向上下游产业链要利润——贸易、物流、金融、保险。港口作为物流节点掌握重要的信息流，拓展至物流、资金流。港口企业可以脱离狭义港口区域扩展至广义腹地，切入“腹地——港口”全程物流，实现物流覆盖。例如无水港、水水联运、陆地港等方式；同时，可以利用货物集聚窗口的优势以及仓储资源开展金融贸易服务，实现资金流覆盖，例如开展大宗商品贸易平台、大宗品交割平台、担保贷款等。

还有就是，回避产能过剩，综合利用岸线资源发展港口地产。目前我国港口已经出现产能过剩的现象，如果港口企业再进一步扩大产能将会加剧过剩，因此港口企业应针对有限的岸线资源，综合开发。上港集团的港口地产业务经过几年培育期已经进入结算期，预计2013—2017年每年均会有相应的投资收益。

他山之石，可以攻玉。香港在港口发展过程中积累了信息化、智能化、最优化的国际现代港口的经验，值得中国各大港口借鉴。港口多元化发展方面，新加坡和伦敦的港口则可以提供经验。新加坡的港口改变了以码头装卸为主的劳动密集型业务，转向发展知识密集型业务，致力吸引外国航运公司、海事公司到新加坡设立区域总部，以及培养更多的具国际视野而且能灵活变通的航运人才，这些动作巩固了新加坡港口作为区域航运中心的地位。



在个性化方面，荷兰的鹿特丹港则提供了很好的借鉴经验。为了跟上全球贸易、国际运输和物流的发展趋势，鹿特丹港务管理局不断进行功能调整，包括改变港务管理的传统职能、扩大港口区域、允许设立船公司集装箱码头、促进发展腹地交通、促进物流专业人才的教育和培训、发展信息港、促进更为有效的海关服务、推销配送园区概念等。尤其重要的是，鹿特丹港还为客户提供个性化运输，非常规的私人定制的方式，来吸引客户，满足客户的要求。与此同时，还为客户提供中转服务与多式联运相结合等服务。

C 调整效应 从源头向外延伸

业内专家分析，由于经济增长进入新常态，港口需求增速放缓；港口能力不断改善，港口间的距离持续接近；港口集疏运体系不断完善，港口服务范围不断扩大等原因的影响，我国港口发展面临一定的问题。如，一些地方岸线出现低效利用的问题。如长江中下游地区，出现深水岸线占而不用、多占少用、深水浅用、贴岸使用和碎片化使用等现象。一些区域出现无序竞争的局面。既存在大型港口企业滥用优势地位限制中小港口企业进入的现象，也存在港口企业间恶性竞争、压价竞争的现象。

因此，从交通运输主管部门角度来看，港口资源整合的目的应是保持港口能力适度超前的前提下有效利用港口资源，并防止垄断和不正当竞争等低效行为。客观上，有效的港口资源整合也有利于港口企业服务水平的提高和经营绩效的提升。

宁波舟山港完成整合后，国内更多港口的整合或将相继出现。但是，以纯行政命令的形式整合很难奏效，纯商业模式整合成本过高，这导致国内港口整合既蠢蠢欲动，又面临困难。一些省市政府意识到当前港口发展中的问题，主要依靠市场手段，通过对域内港口企业资产的重组，形成统一的港口企业集团，并试图依靠单一企业集团整合省域内的港口自然资源和经营资源。比较典型的包括北部湾港务集团、河北港口集团、厦门港集装箱码头集团等。

目前较为成功的港口资源整合较少涉及地方政府间的利益平衡。比如厦门集装箱码头的资源整合，由于处于同一市域内，涉及地方利益较少，主要是企业间的利益平衡，整合共识容易达成。而河北省港口资源整合，由于地方政府利益层次多、关系复杂，至今仍然处于摸索阶段。

未来港口资源整合，加强政府间协调仍是重中之重，解决好港口资源整合中地方政府利益不一致的核心矛盾。当前京津冀协同发展规划中对于跨区政府之间的利益协调机制有些值得借鉴的经验，比如在产业转移、企业搬迁过程中对于

企业税收的重新分配，保证迁出地税收水平不变，同时在新增收部分考虑相关地方政府的分成机制等。同时，加强完善统计调查制度和信息化建设，为有关制度设计提供准确依据。对于港口资源效率情况，例如单位岸线吞吐量、效益等指标应动态跟踪，作为决策的依据。并且做好有关法律法规的完善工作，为资源整合做好制度保障。

D 提效降费 必不可少

业内分析师称，交通运输是连接生产和消费的重要环节，交通运输供给的优劣，会传导到经济供给侧，进而影响经济发展质量和效益。提高供给质量效率、降低运输服务成本，既是服务国家供给侧结构性改革的应有之义，也是扩大交通运输有效供给的内在要求。因此，港口供给侧改革，提效降费是必不可少的一步棋。

其实，从去年以来，关于港口收费改革的事宜不绝于耳。2015年8月17日，财政部、国家发改委联合发布《关于取消有关水运涉企行政事业性收费项目的通知》，取消船舶港务费等7项行政事业性收费，预计每年将减轻航运企业负担近55亿元。

同年8月4日，交通运输部和国家发改委公布了《关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》，减免合并了一批港口船舶使费收费项目，降低了港口设施保安费收费标准。

而在更早的2014年11月12日，交通运输部发文，将超过40项劳务性收费统一为港口作业包干费。

一位不愿具名的业内人士称，日前，交通运输部联合国家发改委，率先从较为容易推进的海运费用降起。自3月起，我国将精简港口收费项目和条款，降低收费标准，按照“减项、并项、降费”的原则，港口收费项目大幅压减，港口经营服务性收费项目从原来的45项减到18项，涉及港口收费的2件规章和9个规范性文件的近200多条规定合并精简到58条，预计每年可减轻航运企业和进出口企业负担10亿元。



港口整合与资本扩张

文/施秀芬 航运交易公报

在经济新常态的背景下，沿海港口面临的内、外部市场竞争日益激烈，为提高港口资源利用效率、提升港口整体竞争力，实现区域内港口协调、可持续性发展，港口资源整合与资本扩张势在必行。

在港口整合过程中，常常看到一些熟悉的身影，它们通过投资以取得另外一些港口的股权，分享其收益，承担其亏损，参与其管理……这些港口，以资本为纽带被整合在一起，拴在一根绳上，如日前招商局国际成为辽宁省第一大港——大连港的第二大股东。

招商局国际的国内布局

1月12日，招商局国际公布与大连港及配售代理订立股份认购协议，以每股3.67港元认购大连港11.8亿股H股，总价约43.32亿港元。认购股份占大连港现已发行股本约26.67%，占扩大后股本21.05%，交易完成后，招商局国际将成为大连港第二大股东。

原招商局国际董事会主席李建红强调：“通过入股大连港，招商局国际向整合中国港口资产的目标迈进了重要一步。大连港作为业务类别全面的综合性港口，将会为招商局国际海外港口及临港园区综合开发提供宝贵的经验和能力支

持。同时，招商局国际也因此能够进一步强化国内港口网络优势，并利用先进的管理能力，促进大连港业务增长和效益提升，实现未来双方业务发展的互利共赢。”

据悉，此次交易款项的约25%拟用于发展大连港油品业务；约35%拟用于应付国内外港口投资或优化整合；约10%拟用于建设港口互联网系统建设；约20%拟用于建设企业其他专业化港口物流设施；约10%拟拨作补充大连港营运资金。

分析人士认为，随着“一带一路”、自贸区等国家战略的推进，以及国企改革带来的契机，招商局国际凭借雄厚的资本实力和先进的管理经验，港口资源的收购步伐将进一步加快。

此前招商局国际于中国沿海主要枢纽港建立的港口网络群，覆盖珠三角、长三角、环渤海湾、厦门湾经济区以及西南地区，所投资及投资拥有管理权的码头遍及香港、深圳、宁波、上海、青岛、天津、漳州和湛江等集装箱枢纽港（见表1）。



区域	港口与码头
珠三角	蛇口集装箱码头、招商港务、赤湾集装箱码头、深圳妈湾项目、深圳赤湾港航、深圳海星港口发展、招商局货柜服务、现代货箱码头
长三角	上港集团、宁波大榭招商国际码头、宁波港
西南	湛江港、厦门港经济区、漳州招商局码头、厦门海沧新海达集装箱码头
环渤海	天津五洲国际集装箱码头、青岛前湾联合集装箱码头、青岛前湾西港联合码头、青岛港董家口矿石码头、青岛港国际、大连港
台湾	高明货柜码头

表1：招商局国际在中国港口股权布局情况

招商局国际去年上半年财报坦言：总体而言，港口业务仍然持续为集团带来稳定现金收益。这可以从布局在中国的港口所取得的归属于公司权益持有者溢利可见（见图），其中上港集团更是招商局国际利润的重要来源。据2014年年报，招商局国际2014年自上港集团收取的股息达8.92亿港元，2013年为9.38亿港元。



谈到中国港口布局，招商局国际表示将立足于完善、深化和协同，积极加强与沿海主要港口集团的互动交流，寻找新的投资与合作机会。

上港集团的长江战略

历年来，上港集团陆续进行长期股权投资的长江沿线港口企业有武汉港务集团有限公司、长沙集星集装箱码头有限公司、江阴苏南国际集装箱码头有限公司、温州金洋集装箱码头有限公司、重庆国际集装箱码头有限公司、太仓港上港正和集装箱码头有限公司、重庆果园集装箱码头有限公司、安吉上港国际港务有限公司、四川宜宾港有限责任公司、芜湖港务有限责任公司，其中太仓港上港正和集装箱码头有限公司、重庆果园集装箱码头有限公司、安吉上港国际港务有限公司、芜湖港务有限责任公司为2014年新投资的港口企业（见表2）。

被投资企业名称	占被投资公司权益	备注
太仓港上港正和集装箱码头有限公司	45	以3.3亿元现金对太仓港正和集装箱码头有限公司增资，获得45%股权。增资后，该企业更名为“太仓港上港正和集装箱码头有限公司”，注册资本为7.33亿元
重庆果园集装箱码头有限公司	35	以所持有的重庆东港集装箱码头有限公司55%股权和债权（作价3.0175亿元）置换获得重庆果园集装箱码头有限公司的注册资本为12.55亿元
安吉上港国际港务有限责任公司	30	出资8157.51万元，与安吉川达物流有限公司合资设立安吉上港国际港务有限公司，公司注册资本2亿元
芜湖港务有限责任公司	36	出资10633.54万元对芜湖港务有限责任公司增资，获得35%股权。增资后，公司注册资本为3亿元

表2：2014年上港集团新投资港口情况 单位：%

历年来，按照权益法统计，上港集团对这些港口的投资损益有涨有跌，不过可以看到整体上扬的趋势（见表3）。

港口	2013年	2014年	2015年上半年
武汉港务集团有限公司	11757.84	-3444.96	32.17
长沙集星集装箱码头有限公司	50.51	201.24	127.78
江阴苏南国际集装箱码头有限公司	294.96	632.33	379.44
温州金洋集装箱码头有限公司	200.49	226.08	117.17
重庆国际集装箱码头有限公司	2558.01	4642.32	1622.06
太仓港上港正和集装箱码头有限公司		-2257.31	21.73
重庆果园集装箱码头有限公司		-75.79	217.96
安吉上港国际港务有限公司		-230.63	-192.97
四川宜宾港有限责任公司		-505.82	-137.35
芜湖港务有限责任公司		16.72	33.19

表3：上港集团投资国内港口损益情况 单位：万元

上港集团表示，将不断深化“长江战略、东北亚战略和国际化战略”，致力于构建服务于长江流域经济发展的物流体系，逐步参与跨地区港口经营。

长和的港口生意

和记黄埔有限公司（和黄）是香港交易所最大的上市企业，去年6月3日完成业务重组与合并后，组建成为长江和记实业有限公司（长和）。

长和的港口生意包括和记港口和和记港口信托。据和记港口官网介绍，其拥有股权的中国港口企业及码头包括香港内河码头有限公司；惠州国际集装箱码头；惠州港业股份有限公司；宁波北仑国际集装箱码头；上海集装箱码头、上海浦东集装箱码头、上海浦东国际集装箱码头；汕头国际集装箱码头；厦门国际货柜码头。

当今，香港港口的发展受到内地港口的竞争压力，集装箱吞吐量连续3年下降。去年，香港港口的集装箱吞吐量居于上海港、新加坡港和深圳港之后，位居全球第四位。在全球

经济不明朗的局势下，和记港口信托在中国南方港口布局，深水港方面，与盐田港集团成立合资企业，包揽盐田港的集装箱业务，去年前三季度业绩中，盐田港收益一定程度上抵消了和记港口香港葵青港区吞吐量下跌的影响。和记港口信托还在中国的江门、南海和珠海3个内河港参股投资。

招商局国际、上港集团和长和的港口整合是较典型的纯商业模式港口资源整合。有业内人士认为，纯商业模式整合成本过高，这些港口企业的整合之所以能够成功，一定程度上有被整合企业经济效益差的原因，加上地方政府在政策和财政的支持，因此整合的阻力较小。

港口分析人士指出，虽然商业资本推动的港口资源重构，目前在中国不是主流，且大多数同时与港口所在地国资有着深刻的互动关系，但最终，港口必然在纯商业模式中找到自身的价值。在土地资源、贸易需求达到一个较稳定的平衡态时——这里所谓的“平衡态”在以“新常态”为主要特征的经济运行阶段已经开始浮现——港口运作的核心将从规模转向效率。此时，商业资本的效率天性将帮助中国港口建立商业化价值模式，以替代以往的“影响力+商业价值”的二元模式。



落实七项新企业会计准则的应对措施

文/盐田港集团财务管理部

编者按：2014年7月，财政部根据我国国内企业和资本市场发展的实际需要，在借鉴国际财务报告准则的基础之上，发布了“公允价值计量、财务报表列报、职工薪酬、长期股权投资、合并财务报表、合营安排、在其他主体中权益的披露”七项新企业会计准则。为适应新准则，完善财务管理体系，盐田港集团财务管理部内部组织了新企业会计准则的专题培训，成立了课题小组，结合工作实际经过深入研讨和反复交流后完成了课题论文《七项新企业会计准则实施相关问题研究》，该论文荣获深圳市会计学会2014年度会计学术课题论文一等奖，并在《深圳财政与会计研究》2015年第02期刊登发表。现节选其中章节进行刊登，以便交流。



目前，企业财务管理工作是市场经济中一个相当重要的工作。与前些年仅注重记好账不同，现在，不论是国有企业，还是蓬勃众生的私营企业，都对财务部门寄予了更高的管理期望。在形势繁荣而又竞争残酷的市场经济中，在国家法律法规不断完善的基础上，企业要落实七项新企业会计准则必须做好以下几方面工作：

一 转变企业财务管理理念

企业的生产经营是处于一个特定的环境之中，不同政治、法律、经济发展状况背景下的企业财务管理理念会存在很大的差异。比较改革开放以来我国经济体制发展的两个阶段，我们可以发现在这25年间随着经济体制改革的进行，我国企业财务管理理念从无到有、从狭隘到完善发生了巨大的转变。

一是企业财务管理目标的转变：由利润最大化发展至企业价值或者股东财富最大化。在改革开放初期，我国国有企业主要实行承包制或者租赁制的经营方式。在这种情况下，不仅国家把利润作为对企业经营者考核的一个重要指标，而且承包者、企业职工的经济利益同企业的利润也是紧密联系在一起，“利润最大化”自然发展成为企业财务管理的目标。尽管与完全计划经济时期仅仅完成国家下达的各项任务比如产值、税收等指标的企业目标相比，以利润最大化作为公司经营和财务管理目标体现了对企业利益的重视。但是“利润最大化”目标却存在着许多不足，比如没有考虑资金的时间价值和风险，忽视了投资额的大小，不能协调大部分股东和债权人的利益等。九十年代初期开始，随着改革的进行社会主义市场经济体制在我国得到初步发展，我国企业的产权改革也逐步深入，以所有权和经营权相分离为典型特征

的有限责任公司、股份有限公司在我国如雨后春笋般出现，“企业价值最大化”或者“股东财富最大化”成为我国企业目前主导的财务管理理念，也就是通过对企业的合理经营，在考虑货币时间价值和风险因素的情况下，使企业的总价值实现最大，进而使得股东财富实现最大化。目前，在企业进行融资、投资等重大决策时，资金的时间价值以及风险已成为企业经营者必须考虑的重要因素。

二是融资方式的变迁：从银行贷款到股票、债券、定向配股增发等。经济体制改革、资本市场的发展也促进了我国企业融资理念的不断更新。企业融资方式由向银行间接融资逐步出现向股票、债券等直接融资方式转变的趋势，融资方式不断创新，公司债券、可转换公司债券、发行新股（IPO）、配股增发、定向发行等已成为一些企业常用的融资手段；融资范围扩大，海外上市融资成为一些企业资金的重要来源，青岛啤酒在香港的直接上市、中新药业在新加坡上市、中信泰富香港买壳上市以及上海石化、马鞍山钢铁、仪征化纤等八家通过全球存股证方式（GDR）和美国存股证方式（ADR）分别在全球各地和美国纽约证券交易所上市拓宽了企业的融资渠道。从总体上来看，目前我国企业的直接融资比例还相当低，直接融资和间接融资的比例还不足10%，而这一比例在发达国家往往超过50%，另一方面直接融资所取得的长期资本对于企业的发展又十分重要，企业过多地依赖财务杠杆甚至以短期资金替代长期资本容易导致企业资金链的断裂，引发企业危机，近期发生的新疆“德隆事件”就足以说明这一点。另外企业融资必然想起的一个问题的是中小企业融资难问题，虽然深圳中小企业板块的建立为中小企业直接融资带来了一线曙光，但是这条道路的前景如何仍需要时间的考验。随着我国资本市场的开放，大量外资银行的进入也为中小企业融资带来了一点希望。与国内大银行不一样，国外银行更看重具有发展潜力的中小企业，更愿意与其结成战略性

的合作伙伴。同时他们这种做法也将会促进国内银行积极关注中小企业，民生银行已经设立了专门针对中小企业的办事机构。但中小企业的诚信问题仍然是其融资的一大障碍。

三是资本运营的出现：企业并购，“资本运营”这个具有中国特色的名词也在这25年间出现，并且已经成为企业界热门的话题。对资本的运作是现代理财观念的重要体现。由于在我国经济体制改革中面临的重大问题就是产权问题，如果不按照现代企业制度明晰企业产权，企业的各项经济资源也就不能进行资本运作，那么也就不能实现资本的最优化配置，实现国有资产保值、增值的目标。随着我国企业产权改革的逐步开展，以企业间兼并、收购为主要表现形式的资本运营日渐得到了发展。

四是投资方式的创新：合营安排。随着我国市场经济的不断发展，合营安排日益增多，实务界、监管部门等在企业会计准则执行过程中提出建议，有必要根据我国实际情况单独制定一项会计准则以规范合营安排各参与方的会计处理。此次新发布合营安排准则，对合营安排进行了定义、分类，并对共同控制进行界定，明确了共同经营和合营企业各参与方的会计处理方法，包括个别财务报表和合并财务报表层面，至于具体如何核算，则由长期股权投资、金融工具确认和计量等其他相关企业会计准则予以规范。存在合营安排的企业，以及计划参与合营安排的企业应根据修订后的合营安排分类标准，评估现有的以及计划参与的合营安排，确定适当的会计处理。

三 转变财务人员的思想观念

市场经济环境下的财务管理部门，财务管理职能现在变得更为突出，而会计核算职能慢慢淡化成一个合规性的基础工作。因此，从财务负责人到基层会计人员的财务管理理念，都必须随着市场经济需求的变革而转变，才能成为企业经营的重要支柱，甚至是企业领导的左膀右臂。

一是要做好财务管理工作，首先要取得公司领导的支持。大多数民营企业，有的老板对财务的认识就是一个可以随时支取的“钱匣子”，认识很不全面；有的老板对财务的认识仅停留在记好账上，对财务工作所辐射出来的管理色彩不以为然，认识不够深入。适当向公司领导阐述好财务工作的重要性，如灌输在投资领域和资金融通方式能给企业带来活力、规范会计核算能降低企业经营风险、财务人员职业判断能力能影响企业知名度等方面知识。

二是处理好企业内、外部部门的业务关系。陆游说“汝果欲学诗，工夫在诗外”，财务部门需要重点处理的外部关系，主要包括银行、税务、财政等部门的关系。现在信息社会，没有政府职能部门的经常指导，很多政策是没法完全、及时掌握。银行部门能够给企业传递信贷政策信息以及本行的投放趋向；税务部门能够给企业提供重要的新政策，经常交流有助于企业准确处理税务事宜；财政部门能够给企业提供更多的财政信息。再说企业内部，人都是感情动物，没有交流就谈不上合作。很多时候，财务部门已经有了好的制度与流程，但实施起来磕磕碰碰，其实就是部门协调的问题。这个问题相当普遍，但是深入分析这些矛盾，应该发现所谓的矛盾，大多是工作上的矛盾，是出于程序执行方面的纠纷。所以，合情合理、有根有据地与各部门处理好业务，能够保障财务工作正常运行，特别是准确性和及时性上。

三是提高财务人员职业判断能力。我国新企业会计准则正逐步实现与国际财务报告准则的等效及趋同，促进了中国企业以及资本市场走向更加成熟、更加规范化的道路。新会计准则更加注重经济实质，提高了会计信息的可靠性和相关性，有利于进一步夯实企业资产质量，充分揭示财务风险，正确衡量经营业绩。通过学习，我们可以体会到：新准则下会计业务处理许多是原则性的规定，相当多的内容要求通过会计人员的职业判断来解决具体的会计处理问题，从而对会计人员的职业判断提出了更高的要求。会计职业判断能力是新形势下会计人员应具备的基本素质。会计职业判断能力是会计人员按照国家法律、法规，结合企业自身的特点，运用其掌握的会计专业知识和工作经验，对会计主体发生的经济事项和交易采用准确的会计处理原则、方法等进行合理且合法的判断和选择的能力。通过会计职业判断，可以使我们在面对不确定性经济事项时，能够选择一种合理的方法对复杂的会计对象进行分析和处理，从而得出客观、真实和公允的结果。会计职业判断贯穿于会计工作的始终，涉及到方方面面，比如：固定资产折旧年限、残值和弃置费用、资产减值、公允价值、重要性原则、实质重于形式、会计估计等都需要会计人员正确运用职业判断。首先，会计人员要确认原始凭证的真实性、合法性、完整性，判断其性质，从而确定会计要素；其次，要判断合适的计量属性，准确地计量会计要素的价值；接下来，要对各项会计要素按其性质进行正确的分类，准确地登记在与其相应的账户体系中；最后，要确定会计报告的内容和形式，选择要说明或披露的信息，使会计报告相关使用者正确理解和掌握准确可靠的会计信息。不同的判断和选择对财务成果有很大的影响，合理的会计职业判断能够优化经济后果，反映经济业务的实质。

因此，提高财务人员职业判断能力是企业落实新企业会计准则必要条件之一。

三 梳理和规范财务管理制度

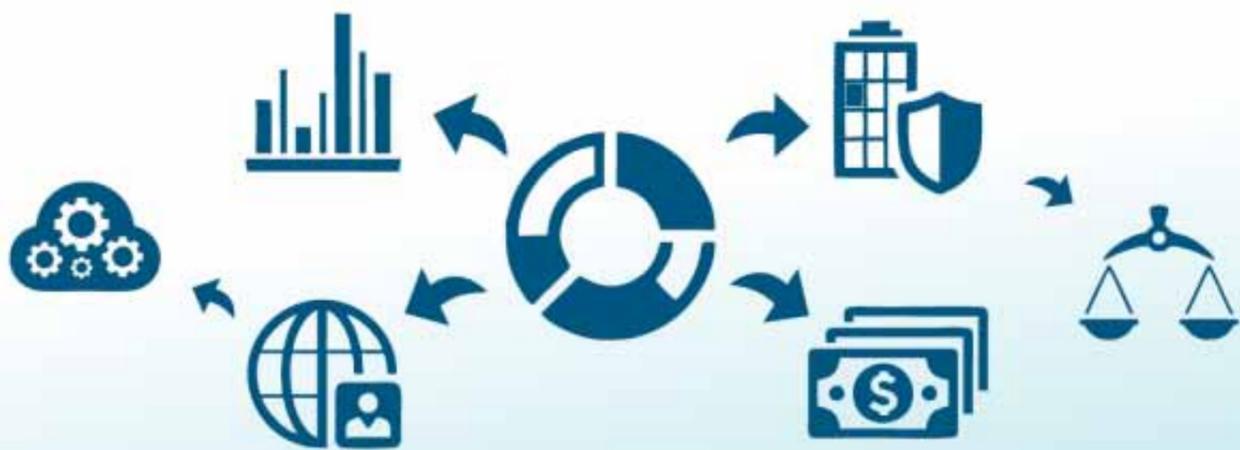
2014年初财政部发布了《企业会计准则第2号——长期股权投资（修订）》等7项新企业会计准则，要求所有执行企业会计准则的企业自2014年7月1日起施行。企业应组织财务人员进行培训，学习新企业会计准则变化和新增的内容，分析新企业会计准则对企业财务管理制度、财务信息系统和具体业务事项的影响。

首先企业应对财务信息系统的会计科目进行增设。按职工薪酬准则规定，在“应付职工薪酬”科目下增设二级科目“短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利”。按归属于“短期薪酬”的项目，下设三级科目“职工工资、职工福利费、职工教育经费、工会经费、社会保险费、退休内退人员费用、企业年金、住房公积金、短期带薪缺勤、短期利润分享计划、非货币性福利和其他短期薪酬”等；按归属于“离职后福利”的项目，下设三级科目“设定提存计划”和“设定受益计划”；按归属于“其他长期职工福利”的项目，下设三级科目“长期带薪缺勤、长期残疾福利和长期利润分享计划”；“辞退福利”根据企业需求下设明细科目。企业成本费用中的职工薪酬核算项目参考上述分类进行设置。按财务报表列报准则规定，增设“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”、“衍生金融资

产”、“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债”和“衍生金融负债”一级科目；在“可供出售金融资产”下增设“股权投资”二级科目；增设“划分为持有待售的资产”、“划分为持有待售的负债”和“其他综合收益”一级科目。

其次企业应财务报表列报项目进行调整。在资产负债表中“货币资金”和“应收票据”项目之间分别增设“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”和“衍生金融资产”；“短期借款”和“应付票据”项目之间分别增设“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债”和“衍生金融负债”；“存货”和“一年内到期的非流动资产”项目之间增设“划分为持有待售的资产”；“其他应付款”和“一年内到期的非流动资产”项目之间增设“划分为持有待售的负债”；“资本公积”和“专项储备”项目之间增设“其他综合收益”；删除“交易性金融资产”和“交易性金融负债”项目。在利润表中“净利润”和“每股收益”之间分别增设“其他综合收益”和“综合收益总额”项目，按照“其他综合收益”项目是否能重分类进损益划分为“以后不能重分类进损益的其他综合收益”和“以后重分类进损益的其他综合收益”两类。在所有者权益变动表中增设“其他综合收益”栏。

最后是调整和重新分类原核算项目金额。如根据长期股权投资准则的变化，重新评估和调整原长期股权投资核算项目，按定义重分类会计科目和调整相关投资金额；根据职工薪酬准则的变化，转换相关会计科目金额和核算内容等。



新近吹填超软土浅层处理技术的研究及应用

文/集团工程管理部 王建华

一 引言

近年来,随着港口建设的快速发展,部分地区砂料缺乏,出现了大量采用港池和航道淤泥作为吹填料,经水力吹填形成的陆域。新吹填的陆域含水率极高,表层浮泥可达到200%,基本无强度和承载力。由于项目的建设工期紧,陆域吹填完后不允许长时间晾晒,为节约工期,目前采用的处理方法基本是先浅层真空预压处理后深层处理,浅层真空预压处理的成败至关重要,关系到后期深层处理的顺利进行,对工程的成本、工期和质量都有较大影响。

目前浅层真空预压处理在天津滨海新区及其他地区已进行了广泛的应用,但对于浅层真空预压加固技术的研究目前仍处于探索阶段。程万钊等发现温州某新近吹填淤泥场地真空预压处理过程中,排水板周围形成了10~20cm的土柱,土柱的强度较高,而土柱间土体几乎呈流动状态,排水板淤堵较严重^[1]。董志良等基于天津滨海新区浅层超软土加固,研发了一种适用于天津滨海新区的超软土加固技术,并对不同方案的加固效果进行了研究^[2-3]。关云飞等基于新近吹填超软土现场试验研究了真空压力传递、地表沉降和孔压消散规律,并提出了土体强度增长和地基承载力的实用计算方法^[4]。新近吹填超软土处理过程中,目前较多采用土工布等土工材料作为排水垫层替代砂垫层,并将排水板绑在滤管上,插板过程中流动状态的浮泥虽有底层编织布的隔离,但仍有淤泥冒出污染滤管和排水板。深层真空预压时已有工程采用直排技术,夏玉斌等通过直排式真空预压与常规真空预压现场试验的对比,分析了各项监测和检测数据,认为直排式真空预压处理场地的各项物理力学指标均优于常规真空预压,且直排式真空预压无须中粗砂垫层,节省了造价^[5]。

新近吹填超软土的浅层处理中目前未见有学者对直排式真空预压技术进行研究,本文基于广东惠州荃湾港区某新近

吹填超软土试验区,采用新型分离式直连真空预压法进行浅层处理,介绍其工艺流程及特点,并基于现场各项监测和检测数据,与已有学者的研究成果进行对比,同时计算该工艺的节能效益。

二 新型分离式直连真空预压法技术

新型分离式直连真空预压法与传统真空预压法相比,其特点主要体现在两个方面:使用蝶形接头的直排技术和采用新型高效节能真空设备。

(1)使用蝶形接头的直排技术:与传统真空预压技术相比,其有替代砂垫层、减少真空度沿程损失和防止冒泥污染及淤堵的优点。董志良等在新近吹填超软土浅层加固时对传统真空预压技术进行了改进,通过外裹无纺布将排水板头与软式透水滤管绑扎连接,在抽真空过程中,发现绑扎处出现较大程度的局部真空损失。此外,滤管由于没有了砂垫层的保护,真空度较高时大量被压瘪,减小了真空度的传递速度和效率^[6-7]。文中方法采用蝶形接头直接连接排水板和钢丝软管,可避免上述两种不利情况的发生,两种不同连接方式的对比见图1。



图1 不同的排水板与排水管路连接方式

图1 不同的排水板与排水管路连接方式



(2)新型高效节能真空设备:主要包括电力设备、输电设备、工作设备和管路四部分,其中工作设备为其核心部分,由集控室、水气分离罐、大功率真空泵和冷却循环水泵组成,集控室、水气分离罐和大功率真空泵见图2。



图2 工作设备

新型设备的工作原理是利用大功率真空泵改变水气分离罐内的气体容量达到形成负压的作用,通过可控的负压调节将水气分离罐所负责的加固区域形成稳定的负压差,负压差将各级土体内的水、气混合物吸入水气分离罐,最后将水和水气分别排出,达到加固土体的目的,具体的原理图见图3。

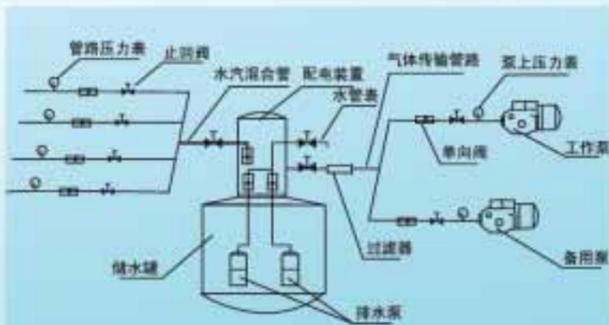


图3 新型水汽分离真空设备原理图

新型设备与传统射流泵相比,具有如下优点:根据负荷变化的自动调节功能,通过改变气体容量代替利用循环水形成真空,节省了大量电能;真空设备布置结构紧凑,可集中控制真空度,节省了人力和电缆的投入;电缆布置单一,提高了安全系数;水气混合管、吸气管及出水管上均有手动阀门,设备维护时可保证区内压力的稳定;该设备可循环使用多次。

三 现场试验结果分析

依托广东惠州荃湾港区某地基处理项目,新近吹填淤泥厚度约6m,浅层土体含水率范围为80%-200%,其中吹填口处土体土质较好,含水率较低,含较多碎贝壳,其它区域土体呈流动状态,基本无承载力和强度。所处理试验区域的面积为75509m²,分为5个区,采用不同类型的排水板和间距,以为后期大面积处理选择合适的排水板和间距,具体的布置见图4。

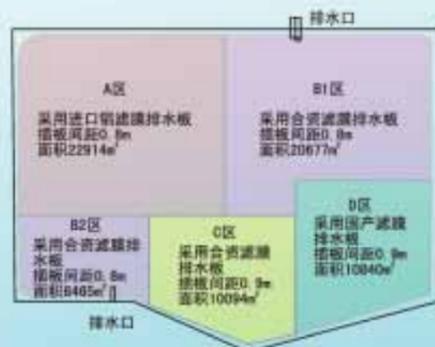


图4 排水板布置分区图

3.1 监测检测方案

为分析新工艺对惠州地区新近吹填超软土浅层处理的加固效果,地基处理过程中进行真空度、地表沉降和孔隙水压力监测,地基处理完后采用便携式十字板进行十字板剪切试验,具体的监测检测方案见图5。



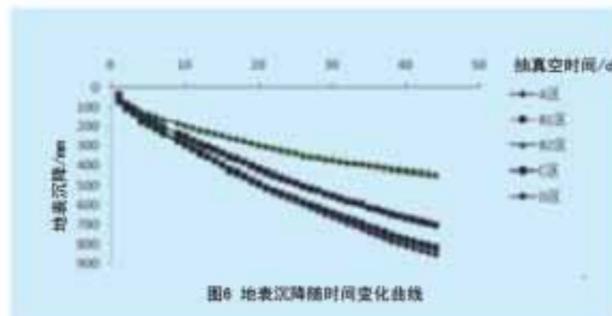
3.2 监测检测成果分析

3.2.1 真空度

试验区域从2015年7月10日开始抽真空,根据设计要求进行分级加载,第1周真空压力控制在50kPa左右,第2周真空压力控制在70kPa左右,第3周真空压力提高到85kPa以上。

3.2.2 地表沉降

各区的沉降标实测值取平均,其随时间的变化见图6。



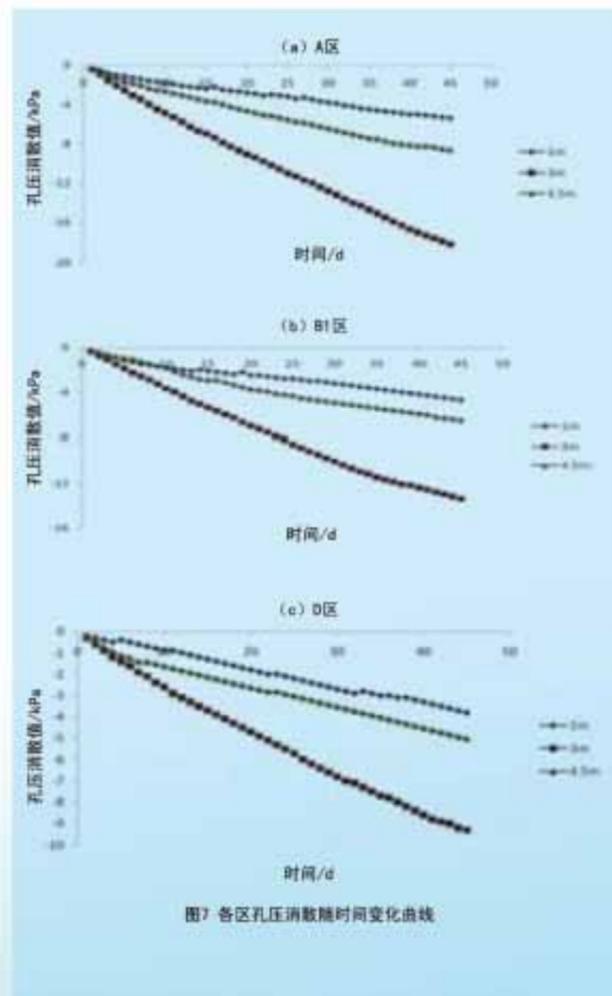
从图6中可知,除B2区外,其他各区在抽真空45天时沉降速率仍较大,基本呈线性状态,未有收敛趋势。B2区为吹填口区,C区为吹填口影响区,A区、B1区及D区为非吹填口影响区。对比分析各区的地表沉降,A区最大,B2区最小。结合现场实际施工情况,A区最早进行插板,其次是B1区、B2区和C区,最后进行D区的插板,抽真空前A区与D区相比,约有10cm的插板沉降,B1区与D区相比约有5cm的插板沉降(根据第一层土工布和第二层土工布铺设完成时的标高计算得到)。考虑了插板沉降后,将A区、B1区与D区的地表沉降与文献[1]中的最大地表沉降进行对比,见下表。

位置	抽真空时间/d	地表沉降/mm
A区	34	822
B1区	34	702
D区	34	691
文献[1]	34	604

由上表可知,在经过相同时间的抽真空后,A区与B1区及D区相比地表沉降值较大,说明进口滤膜排水板的加固效果明显优于合资滤膜和普通国产滤膜。与文献[1]进行对比,本文所用方法各区(不包括吹填口及影响区)的地表沉降均大于其最大值,间接说明了本文方法的可行性和优越性。

3.2.3 孔压消散规律

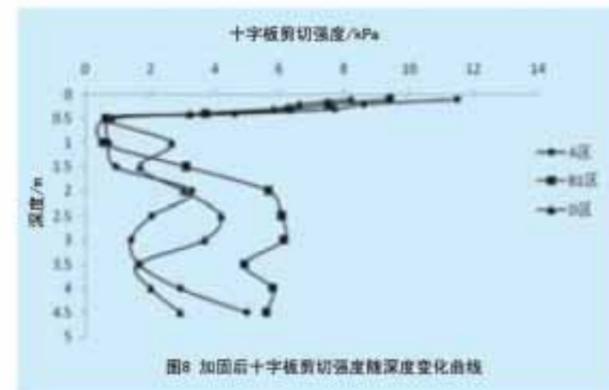
A区、B1区及D区的土质条件相似,其孔压消散随时间的变化见图7。



由图7可知,各区不同深度处的孔压均随着抽真空的进行不断消散,其中3m深度处孔压消散最大,4.5m处次之,1.0m处最小,分析原因是表层浮泥的细颗粒在抽真空后随水向排水板周围聚集形成“土柱”,包裹排水板,阻止真空度向土柱外土体的传递,而下部土层由于水力分选原因土颗粒较粗,真空度传递较好,利于孔隙水压力的消散。

3.2.4 十字板剪切试验成果

为分析新工艺处理后地基土体的强度增长情况,对各区进行十字板剪切试验,使用便携式十字板剪切仪,A区、B1区及D区的十字板剪切强度随深度变化曲线见图8。



由图8可知,加固后的土体表层强度增长明显,由原来的流动状态浮泥变化具有强度的淤泥,硬壳层厚度达到40cm,硬壳层的不排水剪切强度为3~12kPa,0.5m~1.5m处土体强度仍较低,基本处于流动状态,1.5m以下土体由于水力分选颗粒较粗,孔压消散快,处理效果好,土体强度有所增长。在后续的土垫层和砂垫层施工前,先铺一层300g/m²的土工布和一层三向土工格栅,土垫层施工时采用农用车,可顺利进行,新近吹填超软土浅层处理完全满足了设计的要求。

3.2.5 新型高效节能真空设备的经济效益分析

以本试验区为例,面积为75509m²,布置一套抽真设备泵(55kW)和8个水汽分离罐,每个罐内有两个抽水泵(7.5kW),按一个泵70%的时间在抽水,总功率约为97kW,如采用传统射流泵,每1000m²布置1台射流泵(7.5kW),75509m²需布置75台射流泵,总功率为560kW,即使考虑到后期不用全部开泵,总能耗也远高于新型高效节能真空设备。根据以往工程经验,新型抽真空设备可节约能耗50%左右。

四 结论

基于广东惠州荃湾港区某新近吹填超软土浅层处理项目,采用新型分离式直连真空预压法,结合监测检测成果的

分析,得出如下结论:

(1) 采用蝶形接头连接排水板和钢丝软管并固定,与其他学者提出的方法相比,可在排水板和排水管路连接处降低真空度损耗,提高真空度的传递效率,提升加固效果;

(2) 进口滤膜排水板所在区域的地表沉降明显大于其它区域,且本工法与已有学者的方法相比,地表沉降较大;

(3) 表层土体孔压消散值与深层土体相比较小,主要是表层浮泥颗粒极细,在抽真空过程中随水向排水板附近聚集形成“土柱”,阻碍真空度进一步向“土柱”四周土体传递;

(4) 试验区经浅层加固后表层土体强度明显增大,硬壳层厚度达到40cm,不排水剪切强度为3~12kPa,完全能满足后期的垫层施工要求;

(5) 采用新型高效节能真空设备代替传统的射流泵,可节约能耗50%左右。

参考文献:

[1] 程万利. 吹填淤泥真空预压快速处理技术研究[D]. 南京: 南京水利科学研究院, 2010.

[2] 董志良, 张功新, 周琦, 等. 天津滨海新区吹填造陆浅层超软土加固技术研发及应用[J]. 岩石力学与工程学报, 2011, 30(5): 1073-1080.

[3] 董志良, 周琦, 张功新, 等. 天津滨海新区浅层超软土加固技术现场对比试验[J]. 岩土力学, 2012, 33(5): 1306-1312.

[4] 关云飞, 唐彤芝, 陈海军, 等. 超软地基真空预压浅层加固现场试验研究[J]. 岩土工程学报, 2011, 33(5): 97-101.

[5] 夏玉斌, 陈允进. 直排式真空预压法加固软土地基的试验与研究[J]. 工程地质学报, 2010, 18(3): 376-384.

[6] 董志良, 张功新, 莫海鸿, 等. 超软弱土浅表层快速加固方法及成套技术: 中国, 200810026168.4[P]. 2008.07.23.

[7] 鲍树峰, 莫海鸿, 董志良, 等. 新近吹填淤泥地基真空预压传递特性及分布模式研究[J]. 岩土力学, 2014, 35(12): 3569-3576.

*注: 原文已被《港工技术》录用, 王建华为第一作者, 本文为摘要



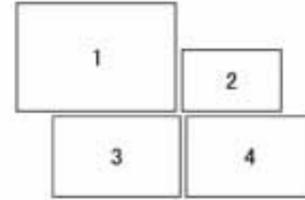
视觉.View

陈慰仲摄影作品欣赏——春·摄

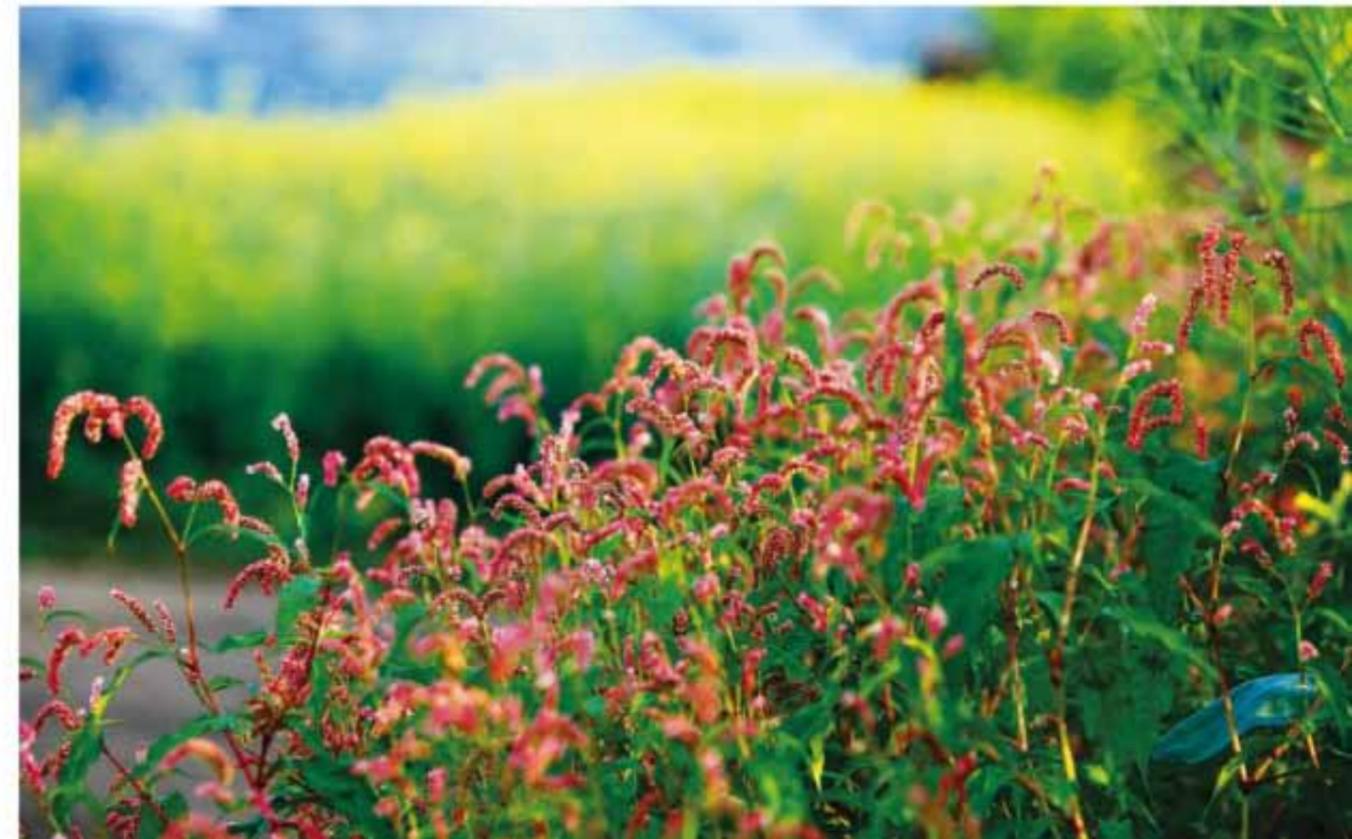


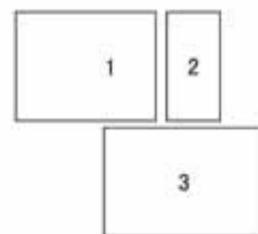
- 1: 春光普照
- 2: 春雾朦胧
- 3: 沐春晨曦



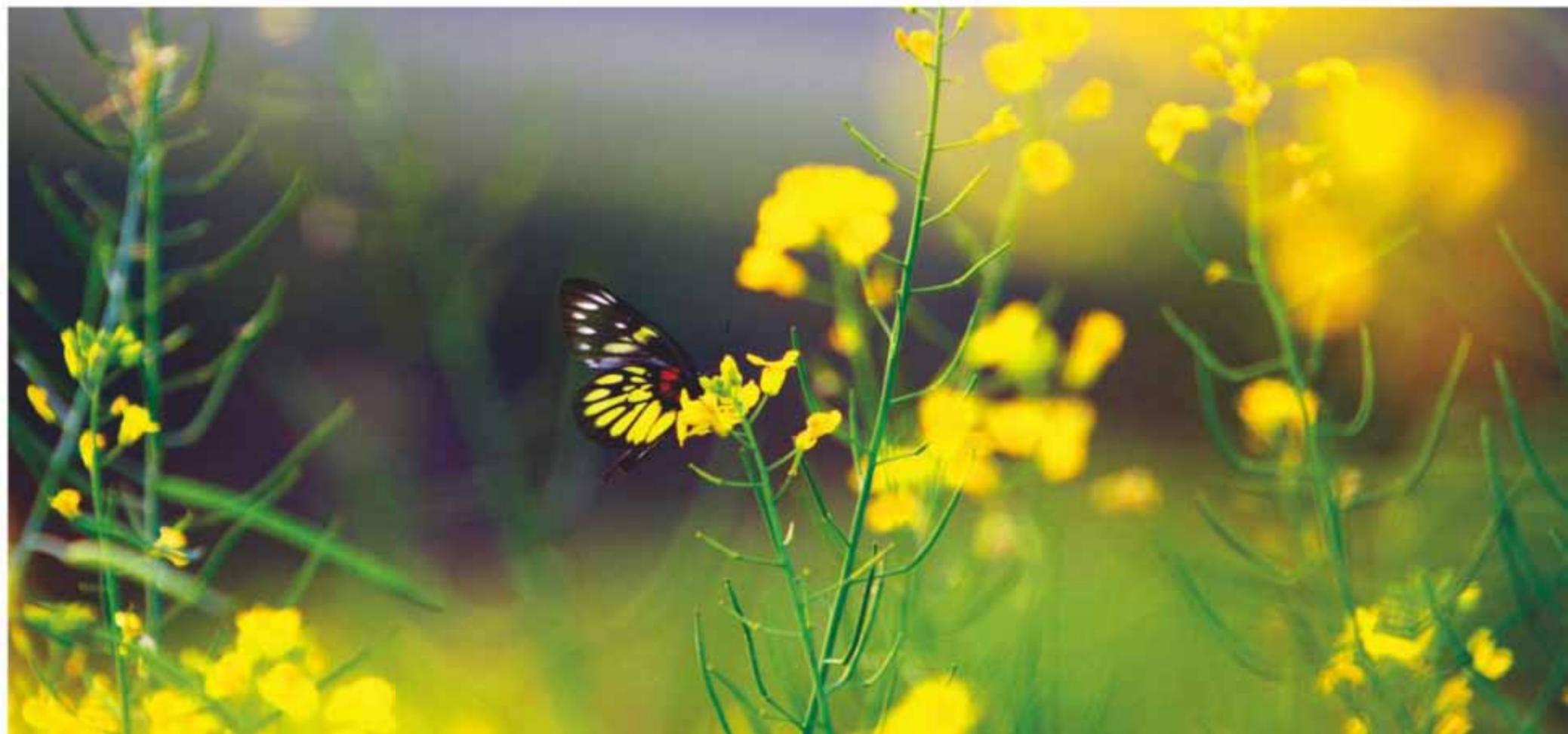


- 1: 春味
- 2: 春韵
- 3: 春望
- 4: 满园春色





- 1:蓄势待发
- 2:鸟语花香
- 3:蝶恋花





为梦想而生的城市 为未来而来的我们

文/王莹

勇敢是什么

毕业那年，来深圳，就是人生第一次踏上深圳的土地，对当时的我来说，这里是没有朋友、没有亲人、没有爱人的地方，身上带着家里艰难筹到的900元，还有一个书包和一个行李箱，站在熙熙攘攘的人群中，开始了真正意义上的独立生活，开启了无数的“第一次”，与这座名为“深圳”的年轻城市一起……

第一次，在来自全国各地的年轻人面前，讲演梦想、畅谈追求，这是我第一次感受到年轻的炽热；

第一次，在与港台三地连线的直播大会上，学主播、做主持，这是我第一次感受到声音的力量；

第一次，忘记自己是女生，忘记自己是一人，忘记天黑入夜，沿着地铁线在街头巷尾奔走，找广告、打电话、看房，这是我第一次发现自己的强大；

第一次，在不断的笔试、面试中，在陌生人的打击中，渐渐发现自己的优势和缺点，在不认可的表情中逐渐发现肯定的目光，这是我第一次找到自己的方向……

曾经，有一个阳光明媚的日子，我和我的小伙伴走在公司操场上，他朗声大笑着说：“我相信我绝对可以在这个城

市有房有车，我相信我绝对可以百万以上……”之后，他被公司解雇，开始了外出寻找机会的过程，两年后，他已在某知名企业国际总部任职，某天他从国外回来，告诉我，他已经有房有车了，他还告诉我，人生，不只有坚持，还要相信，深圳，不只有梦想，还要勇敢。

温暖是什么

据说，这是一座陌生人城市，是一个陌生人社会，每个人都可能是朋友，但每个人都可能相忘于江湖。对梦想和目标的执着追求，对财富和自由的强烈渴望，在欲望和梦想的交战中，往往只能保护自己，来不及细看周围。

可是——

当我突然接到妈妈生病需要手术的电话，欲哭无泪地回到办公卡位上看到屏幕上一个个在线信息：“我刚刚下楼去银行取钱，你先拿去给你妈治病用吧”，“钱已打到你银行上，你查下，虽然不多，但是起码有点作用”，“费用还差多少，要是我不够，我老公肯定够……”泪流满面，不是因为难过，是因为温暖；

当我工作失意，生活不顺，在大街小巷游走，羞于和同事朋友见面的时候，昨天的紫丹、瑶苒说：“我们就是想过去见见你”，今天的嘉琪说：“其实我过去纯粹是想看看

你，和你聚聚，我们的友谊又不在于其他形式”；菲的信息：“莹，不要太看重某些物质和形式，真正的朋友又怎么会看轻你，嫌弃你的现在”，地铁里手握手机的我，再一次忍不住泪流满面……

还记得，几个同事每天轮流请吃饭，就为了让我省饭钱，度过那段入不敷出的日子；还记得，找工作处于无业状态的我，天天中午享受着同事走两个公交站过来请吃、陪吃和送饭的酷暑；还记得，同事姐姐们送我卡哇伊的衣服、帽子，唤着“小丫头”，扔给我煮好的热玉米和浓汤，让我热乎乎地度过每一个严冬的日与夜。

我才知道，原来，没有亲缘关系的人的认可、关心和帮助，是这样让人幸福温暖。

我喜欢坐公交，我喜欢每天早晨看到不认识的人，因为坐同一班车而见面招呼、点头微笑，我特别喜欢听到深圳司机师傅和常客的各种对话：

B689司机师傅，对着上车的老太太说：“阿姨，您的脚还没有好吗，我明天从家里带一个家传秘方的药酒，您明天什么时候出门上车？我明天带好放车上……”

J1常客香港大叔对司机师傅说：“师傅，你最近精神不好啊，休息不好吗，晚上睡前可以盘腿静坐十分钟，有利于睡眠啊，我坚持了十几年了，明天我带个书给你，里面很详细的……”

28的可爱小乘客一上车就嚷嚷：“司机叔叔，我今天早餐是肉包子哦，真的是肉包子哦，很好吃的哦，下次我问妈妈可不可以带一个给你，但是，妈妈说好才有，不好就没有哦，不是一定真的有喔……”

也许城市浮华太重，也许现实咄咄逼人，但其实，这里，不只有奋斗，还有善良，不只有梦想，还有温暖。

梦想是什么

不可否认，这座美丽的城市让我见识到了社会非常现实的一面。时至今日，我依然不能适应，大部分周围的人都在

讨论房子财富，致力于改变自身的阶层与身份，在这里立足似乎成为了一种标签，一个符号，象征着个人的成功与他人的失败。在这行色匆匆的城市里，保持不浮躁需要很强的定力。但是我希望有更多的人可以意识到深圳的魅力，不仅在于它可以创造出更多的财富，也在于它勇敢地在改变着原有的社会格局，努力地做更多的新尝试，所以我期待它在未来可以创造出更多对我们的生活有意义、有价值的事物。

不论时代如何变化，人对于梦想的追求其实一直没有太多改变，好奇心以及创造一个好家庭、好社区和优秀价值观，依然是一代又一代人努力向前的驱动力。

2016，中国有梦；

人们将有更多的窗口开阔眼界，和外面的世界沟通，建立新的世界观和价值观。

2016，深圳有梦；

深圳，致力于把城市发展为实现更广泛的人的发展、人的自由、人的尊严紧密结合，努力把经济发展的成果真正作用于美好社会生活、优质城市生活、幸福个人生活的建设，坚持从语言到生活方式、文化去包容，打开城市认同感，建立幸福感，做物质与精神并重，让深圳人对未来更有想象力、更有向往感。

2016，我有梦；

我渴望，有更多的通道发散自己的能量，表达自己独到的声音，也能有更多的渠道去了解、培养自己的新生活趣味。

在这个为梦想而生的城市，有一群为未来而来的人们，用自己的方式书写大时代下的小故事，创造大城市下的小生活，努力实现大梦想中的小梦想。

我相信，善良的温柔和真诚的感情可以破除浮华，超越现实；我也相信，勇敢的姿态、温暖的内心以及美好的梦想，会让我们在前往未来的路上，更热爱现在的每一天，更快乐地实现梦想！

江西美食 游记

文/子尚

赣菜有南昌、上饶、九江、赣东、赣南五大流派，以南昌为首，凸显鲜辣，其与四川的麻、湖南的辛、湖北的酸辣风格均有不同。我一直朝思暮想去南昌看看，说来也巧，刚好南昌有一个国内学术会议，非我去不可，便顺道成行，豫章之旅旋即展开。

五个半小时的高铁，晚上10点到了南昌西，室外零度，冬气逼人。我带着同事们，租的滴滴快车，风尘仆仆，约30分钟车程，直奔西湖区绳金塔老五汤店，瓦罐煨汤和南昌拌粉是绝顶的招牌，我们围着八仙桌而坐，信手点来一罐鄱阳湖大雁汤，再锦上添花上一罐墨鱼排骨汤，仅来一碟小炒“鄱阳湖泥鳅炒腊肉”足矣，因为两个主打是南昌拌粉和炒粉，我命名为“海陆空盛宴”。虽未全得袁枚的精髓，也有其精义，我设计菜谱很多年，墨鱼是海鲜、腊肉是陆地上品、大雁是空中美眷，当海陆空集结成舌尖上的最好的味道组合的时候，胃便是皇侯般的享受。南昌的米粉较之广西和云南的米粉，形状相差无几，但是更加有爆浆的感觉，所以大火烧开中火煮软后，得用冷水冲洗两分钟，去掉黏的米膜，露出米的最纯洁的谷物蛋白的原味。与此同时，爆炒干辣椒之际，添入老坛酸腌菜接连爆炒，附上茴香肉豆蔻丁香等香辛料，新鲜热辣置于爆浆的凉米粉之上，冷热交融，再注入橄榄油、砂糖、酱油、盐、香炒花生米碎等，七上八下螺旋式搅拌之，大功告成。

南昌菜有一个特点，前菜是清淡，逐渐增辣增咸，咸至滋润五味，方教你渐入浑厚的佳境。此前，我点了一个桂花马蹄的凉菜，众人便由浅入深，喝着瓦罐汤，哼着小调，嚼着泥鳅炒肥腊肉，夹着锡纸蒜泥焖锅花甲，这腊肉用的是丝毫没有烟熏味的地道土猪肉原味，那花甲使的是西式焗海鲜饭的技法，土洋结合，洋为中用，我等高呼过瘾。极品的美食，定是在高潮迭起的时候猛然填上一把烈火，又要了一份南昌炒粉。完全展现出爆浆的味道，事不过三，则三为

大，我点上最后一道汤，百合蜂蜜汤，用的是蜜枣果脯、鲜百合和猕猴桃干果，一款滴记远不能及的甜品，单是对于甜品的深厚理解，便能够将我等的味蕾磅礴般沸腾起来，罢了罢！彼时，不知天上宫阙，今夕是何年。

红谷滩的万达嘉华酒店，和国内所有的酒店无异，一律千篇的主打粤菜，是食之无味的审美疲劳。对于一位讲究早餐，一日之计在于晨的饕餮食客来讲，必会火眼金睛将自助早餐捡漏研究走透透。我无兴趣所有的雷同，终于发现了颇具特别的杏仁酱和酸奶酪，以及甚有荆州梅台巷韵味的猪肉码子，下雪天的麦菜是甜口的冰爽，于是标配早餐也。一碗南昌汤米粉：汤灼寒冬麦菜加猪肉码子；自制三明治一个；亲烤刀切的法式全麦面包，细细抹上杏仁酱、酸奶酪、西生菜，撒上椭圆的橄榄仁，夹上荷包蛋一只，火腿肉一片。一杯鲜榨西瓜汁，两条锅塌黄鱼，为辛劳一天的出差工作，带来了无穷的能量。

若论中华佳饌，非宴席莫属，惜烧尾宴已经失传，然而唯有宴席，才能挤进星光熠熠的国菜大雅之堂。豫章之地，乃人杰地灵，唐宋八大家就占了欧阳修、王安石和曾巩三个，如此深厚人文，怎能缺了赣菜的江湖呢。可谓中国之名宴，江西有鄱湖鱼宴也，路远去不了九江都昌县，南昌青山湖区有一家云境生态园酒店旗舰店，特色是鄱湖鱼宴的做法，取鄱阳湖或者赣江的湖鲜或者江鲜，寻古觅今得来不费功夫。我和同事两人在高大上小桥流水式的园林里，订了一座复古戏楼雕饰的雅间，半遮的帷幕里，居中的八仙桌上精致盛放着一碟椒盐红薯片，我们点了一壶庐山云雾茗茶，一道雪梨肉饼百合盅汤；主菜为：醉江小虾、清蒸野生白鱼、红烧野生螺丝鲩鱼，上汤绿色豌豆苗，醉虾玲珑娇小，晶莹剔透，颇具江南神韵，亦用海派醉虾的做法，花雕酒和桃红的酱料将小小的江虾迷得八分醉意，当是最为鲜美之时。



长江两岸均有白鱼，无论鄱阳湖抑或赣江，皆为长江滋养，清蒸的白鱼1.6斤，一对滚圆的鱼眼犹如雪白的珍珠，我用舌尖挑开那洁白嫩香的肉质正如娇花照水，迷离之间有秦淮名妓更是江南名厨董小宛烧的“醉鲟骨如白玉”的异香境界。与硬朗的吃蚕豆长大的中山脆肉鲩鱼完全不同，3.3斤的螺丝鲩鱼是吃湖边螺丝长大的黑色鲩鱼，或许是幽林远涧般的水质所致，肉质却是酥软弹牙。赣式的红烧，少了些许浓油赤酱，但调和五味，水火皆齐，已经臻至食不厌精和脍不厌细的幽境。罗曼·罗兰说过，即使一动不动，时间也在替我们移动，而日子的消逝，就足以带走我们希望保留的幻想。窃以为，彼时光都已经完全停滞了，唯有活动，对美味惊羡不已的心动，闭着眼睛细品之间，恍悟了袁枚那“每食必为之泣”的真实模样。

红谷滩的颐景园老街坊，回归民国时代的风貌街，是南昌百姓婚宴常选摆酒之地。午间恰遇新人婚宴，我们在包间也凑凑热闹，点了四特东方韵雅韵52度白酒，南昌的家常菜：啤酒鸭、文蛤焖土鸡、烤赣江桂鱼、铁盘九节虾、冬笋腊肉、川锅牛肉、烤野兔；点心是超大的圆圆麻球；青菜是较为罕见的满天星、田七叶，清炒碧绿的自然味道，沁入心扉，油然而生。

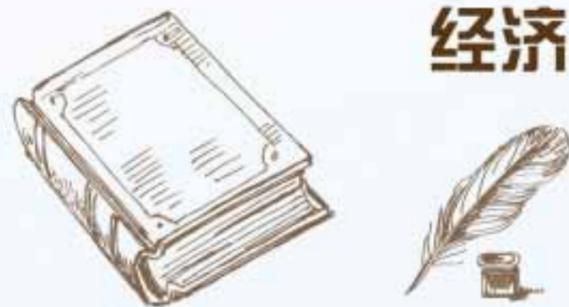


晚上，强龙不压地头蛇，我们任由南昌人的包车师傅小杨引领，来到一家独一处粥店宵夜，竟大失我等所望，原来是一家主打广东潮州砂锅粥的夜茶店，瞧着琳琅满目的冰敷鲍鱼、花虾、青蟹、东星斑，以及星罗棋布的笼蒸鼓汁凤爪、叉烧包、虾球、牛肉丸等，我们的心凉了半截。原来南昌人天天吃的赣菜，向往的是粤菜，用清淡来平衡舌尖惯常的火辣。美食确是围城的一出戏，王勃在《滕王阁序》说得好：“萍水相逢，尽是他乡之客。”幸运的是，我具有他乡点菜权，发挥出名菜“泥鳅钻豆腐”的钻营之道，在一家潮州砂锅粥的粤菜里，竟点出了寥若晨星的几道珍贵赣菜精华：蚕豆豌豆炒双拼、蒿头炒腊肉、粉蒸肉、泥鳅烧荷包蛋；点心和凉菜为：白糖糕、糖蒜、鸭舌、鹌鹑小皮蛋；主食是生滚皮蛋瘦肉粥。小杨师傅摇摇头，无声叹息，默默喝着皮蛋瘦肉粥，而我们点点头，大快朵颐那活色生香的赣菜。如果你是一位上道的食客，当你的味蕾神经被真正挑动的时候，吃也是性感的，你会义无反顾赶场去吃下一场，无论白昼还是黑夜。已是深夜，我们驱车继续吃，又光临了红谷滩的又一家烧烤：烤太平洋生蚝、烤鲍鱼、泰国豆奶哇米诺、烤生蚝的蚝面上，精致摆放着颗颗肥硕、饱满、圆润而又黏稠的红鱼子酱，风味精致清扬，色泽透亮清澈、微泛着金黄辉光。太不可思议了！我叫来店东家询问，此道招牌，原来是店家亏损售卖，作为镇店之宝。

经济视觉 通古观今 读史明道

——《历代经济变革得失》读后感

文/原凤霞



《历代经济变革得失》（吴晓波著）这本书，是一位爱好学习的老同学强烈推荐，拿到此书后，一个晚上就将其全部读完。很多年以来，难得有一本书能吸引我一口气读完。对于喜欢历史学与经济学的我来说，这本书对口味，也是我这些年看到的好书之一。读完该书后，我又在同学、朋友之间推荐该书，希望奇文共赏，好书共享。

虽然我喜欢并推荐该书，但从严谨的历史研究角度来看，该书写得有点简略、粗糙，有些观点是有预设性和选择性的，论证充分性不足，说服力不够。例如，书中讲述的《王莽变法：第一个社会主义者的改革》。王莽变法是中国古代历史中非常奇特的一次变法，其过程纷繁复杂，相关史料真伪难辨，扑朔迷离，很难用现代人的眼光去思考和理解王莽当年为什么要去实施、如何去实施这场变法。书中对此只有4页纸的简要描述，并未展现出强有力的论据，论断略显仓促，有明显的拼凑感。又如，书中《明清停滞：大陆孤立主义的后果》章节，论断明清是“铁桶阵：对外闭关锁国”，只字未提明朝后期的“隆庆开关”事项。明朝隆庆年间开放海禁，从1567年到1644年这段时间，海外流入大明帝国的白银总数大约为3亿3千万两，相当于当时全世界生产的白银总量的三分之一，主要的白银来自于当时西方殖民者正在开发的南美洲。隆庆开关的结果，使中国的主要通货由铜钱变到白银，中国成为不折不扣的“白银帝国”，并对中国历史与世界历史的发展都有一系列的重要影响。这等重要的经济事项，是作者有所不知，还是有意漏述？

不过，细细想来，毕竟作者是一名经济学者，而不是历史学家。对于大众读者来说，不必太追究该书中的细节，而应关注作者的思维方式与看问题的视角，这才是该书的精华所在。从这方面来说，吴晓波著此书是成功的。吴晓波是一名出色的经济学者，能从经济的视角去通观古今，理出思路，围绕中央政府、地方政府、无产阶级、有产阶级四者之间的关系，以及郡县制度、尊儒制度、科举制度、国有专营制度这四个基本性制度的演变，为读者串起一条线来。而且，这条线上的各个“珍珠”选择中国历史这几个大的时间节点，如管仲变法、商鞅变法、汉武帝变法、王莽变法、唐太宗治国、王安石变法、明清停滞、洋务变法、两个民国、计划经济、改革开放等。上下五千年，前后印证，相得益彰。

彰，洋洋洒洒，娓娓道来，抛出作者的经济学观点。虽然这种论述是粗线条的，但是思路清晰，有的放矢，让读者对中国历代经济变革的逻辑有了一个基本的认识，使人大开眼界，启发读者的思考。所以，从总的来说，我认为这是一本值得一读的书。

我赞同此书的基本逻辑，即中国的经济发展史是中央与地方、政府与市场相互影响的历史。其中主要的关系方包含了中央政府、地方政府、有产阶级、无产阶级。历史演进的逻辑，具有路径依赖特征，所以才能鉴古知今。当前，政府与市场的关系、政府与社会的关系、中央与地方的关系，仍然是我国实现国家治理现代化首先要面对的问题，也是当前亟需破解的难题。对此，吴晓波没有明确给出答案，也许他在书的有所隐指，但没有清晰、具体地描述他的措施与想法。

经过多年来的思考，我认为要理顺好中央与地方、政府与市场的关系，不仅需要历史的视角，还需要国际的视角；不仅要从小历史的角度去思考，还要从现代化的国际前沿实践中去借鉴。只有从纵向（中国历史发展）和横向（当前国际前沿）两方面，才有可能构建符合中国国情的国家治理体系。中央与地方的关系，不是简单地放权或收权的措施能解决；政府与市场的关系，也不是简单地应该孰强孰弱的关系。最重要的是需要构建一种立体、多维度、稳定、规范和公开的制度框架。这套制度中，现代化的财政预算制度以及强有力的执行监督体系是基石。通过现代化的财政预算制度及强有力的执行监督体系，规范政府之手的行为，将之制约、公共和公共理性化。既能保持中央政府的权威，又激发地方政府的活力，充分发挥政府对市场的“调控之手”作用，而不是“掠夺之手”作用。虽然这套制度设计很难，实施更难（因为要打破当前的利益格局），但是这是我国国家治理现代化的唯一出路。所以，需要有良好的良知、学知和共知的政界人士，以破冰的勇气和敢于担当的精神，不谋私、不浮躁、不畏难，共同努力，推进改革，为现代化的财政预算制度建设添砖加瓦，为民族的伟大复兴和国家的现代化建设做些真正有益的事情。

掩卷长思，是以为感。

了发源于匈奴的制式，中放炭火，外沿烫菜，较现在的火锅精致。而蒸馏器作为用芋头蒸制白酒用，日本沿用至今，猴赛雷的饅菜虽未列中国八大菜系，即便如此，其深厚的饕餮底蕴，定能发扬光大，世袭其源远流长的美食历史。2010年，我一个人远足青海修行，曾经在火车上结交了一位南昌小伙子，他在深圳比亚迪工作，后来考回南昌安义县的公务员，在落霞与孤鹭齐飞、秋水共长天一色的某一天，他给我寄来了赣地山谷里驯养出的三枚天鹅蛋，我用上好的京葱，和着法国原产的黑松露酱，亲炒出一盘松露京葱天鹅蛋，品后，掷筷叹曰：天上人间，莫过如此。

青山湖区有一家《梦时代美食广场》，可能是国内唯一一家大型小吃综合体，整栋大厦，只有小吃。阿拉混沌、正新鸡排、碳烤肉、铁板烧、麻辣烫、田螺馆、韩式烤串串、火锅店……大幅的天幕广告，将人们的吃劲渲染到巅峰。此时，地上的雪正在消融，我们大小通吃，将小吃深深埋在了肚子里，临走的时候，来回搓着手，跺着脚，冒着雪后的刺骨寒冷，我们参乎到长长的排队，买那打包的台湾小吃正新鸡排外卖，比起酷爱肯德基麦当劳的孩童，有过之而无不及也，吃到最后，总有返璞归真的一面。

近日，南昌考古挖掘了2000多年前的西汉海昏侯墓，出土了最早的火锅和装有芋头的蒸馏器，其中精美的火锅保留

立春四首

文·红梅山人

一
冷雨霁天又立春，
梅花催动柳条新。
暖阳轻漾寒风渐，
早有纤身着彩裙。

二
四日新春接旧春，
残冬难掩蝶纷纷。
梅山带雾新花淡，
后海无风嫩日熏。

三
归途漫漫独思亲，
一路春声寄寿椿。
小憩神飞千嶂岭，
凭窗目送万家村。

四
股市经冬乍是春，
满屏凶绿满愁云。
三杯醇酒脚红重，
醉染盘中幕后人。



2016年1季度盐田港集团系统完成集装箱吞吐量299.39万标箱，同比增长0.52%

盐田港码头今年3月份集装箱吞吐量为86.36万标箱，比上年同期增长10.15%。其中，一、二期21.65万标箱，比上年同期增长1.79%；三期及扩建54.96万标箱，同比增长1.78%；西港区9.75万标箱，比上年同期增长211.50%。大铲湾港区3月份完成11.50万标箱，同比增长40.59%。2016年1季度，盐田港集团系统完成集装箱吞吐量299.39万标箱，同比增长0.52%。

单位：万标箱

	本月数			累计数		
	2016年	2015年	同比增长	2016年	2015年	同比增长
盐田国际(一、二期)	21.65	21.27	1.79%	68.00	73.35	-7.29%
盐田国际三期及扩建	54.96	54.00	1.78%	172.63	186.20	-7.29%
西港区	9.75	3.13	211.50%	26.35	10.81	143.76%
大铲湾港区	11.50	8.18	40.59%	32.41	27.47	17.98%
合计	97.86	86.58	13.03%	299.39	297.83	0.52%

单位：万标箱

	本月数		累计数	
	3月	同比增长	1-3月	同比增长
深圳港	179.62	6.49%	555.67	-2.85%
集团系统	97.86	13.03%	299.39	0.52%
其中：盐田港区	86.36	10.15%	266.98	-1.25%
大铲湾港区	11.50	40.59%	32.41	17.98%
赤湾港区(含妈湾港)	38.24	-7.21%	134.79	-14.40%
蛇口港区	43.81	12.30%	121.50	5.98%

(文/邹佩婷)

盐田港集团与巴新港口集团签署合作备忘录

3月17日，巴新港口集团Motukea项目经理汉考克·詹姆斯、项目总工程师威利·威琦莅临盐田港集团考察交流。盐田港集团副总裁叶忠孝率相关部门、下属企业负责人热情地接待了巴新港口集团嘉宾。双方就项目接洽和具体合作事宜展开了详细的沟通，并签署了合作备忘录。

汉考克·詹姆斯先生表示巴新港目前正积极整合港口资源，亟需寻求经验丰富、实力相当的港口开发商参与巴新港的投资建设，双方此次合作必将是巴新港的一项伟大事业。叶总表示，在“一带一路”国家战略和深圳港与巴新港建立友好港的背景下，双方开展深入的交流合作，意义非凡。盐田港集团对此高度重视，希望双方项目团队能加强沟通，加快合作步伐，实现互利共赢。

随后，双方就Motukea项目、莫尔斯比港、莱城港口等项目合作事项进行了深入的交流，并签署了合作备忘录。

(文/何伟欢)

盐田港集团组织召开盐田综合保税区产业发展规划内部研讨会

3月15日，盐田港集团在海港大厦一楼会议室组织召开了盐田综合保税区产业发展规划内部研讨会。综合开发研究院(中国·深圳)就盐田综合保税区产业发展规划研究成果进行了汇报，集团总裁童亚明、副总裁叶忠孝、董事会秘书彭洪波及相关部门、下属企业负责人出席会议，并围绕盐田综合保税区的产业发展规划提出了相关的建议和意见。

(文/何伟欢)

海南省委常委、三亚市委书记张琦一行莅临盐田港集团考察交流

3月14日，海南省委常委、三亚市委书记张琦，三亚市委副书记、常务副市长岳进等三亚市政府领导以及企事业代表一行莅临盐田港集团考察交流。盐田港集团总裁童亚明率高管团队及相关部门负责人热情接待了张琦书记一行。在观看完集团宣传片及参观完港区后，张琦书记表示非常震撼，并且对盐田港集团的经营管理及港城一体化的建设举措表示高度的

认同，希望盐田港集团能积极参与到三亚港的投资建设。童总表示，盐田港集团近年来紧跟“一带一路”、海洋强国等国家战略，积极推进“走出去”战略布局，并取得了一定的成效。当前，海南省正全面推进“四方五港”的建设，整合港口资源布局，希望双方在国家及海南省的政策红利下实现合作共赢。

(文/何伟欢)

马鞍山市委书记张晓麟一行莅临盐田港集团考察交流

3月21日，马鞍山市委书记张晓麟，市政协主席李群，市委常委、副市长季翔等市政府领导一行莅临盐田港集团考察交流。张书记在观看了集团的宣传片和听取了双方团队关于马鞍山港口项目的前期工作汇报后，充分肯定了盐田港集团近年来的发展成果以及双方团队的前期工作。他指出，双方在“以港兴市”、“港城一体化建设”的发展战略是不谋而合的，同意双方尽快组建一支高效运作的港口建设团队，加快推进项目进度，在“一带一路”、“长江经济带”国家战略的引领下，早日实现开港运营。

(文/何伟欢)

盐田港集团组织开展2016年义务植树活动

在一年一度的植树节来临之际，为增强员工关爱自然的生态环保意识，美化盐田港后方陆域，3月11日，盐田港集团组织开展了义务植树活动。集团总裁童亚明，监事会主席朱新宏，党委副书记、纪委书记陈德云，盐田港建设指挥部总指挥李群以及来自各部室、各下属企业160余名员工参加了此次活动，共同在盐田港西南项目用地上种植了2000株马拉巴栗树苗。

(文/何伟欢)

平盐铁路开通“深蓉”班列

为贯彻国家“一带一路”战略规划，在平盐海铁联运、中远物流、广铁集团、成都铁路局的共同努力下，经过八个多月的市场调研分析，积极组织货源，顺利开通了由深圳盐田港至成都的国际海铁联运五定班列，实现了深圳与成都的“互

联互通”，打破现有的区位限制，为华南和西南地区打造了一条国际海铁联运通道，扩大了盐田港腹地和影响力。

“深蓉”班列运行里程2357公里，途经广东、湖南、四川、重庆三省一市，连接成都、重庆与中国第一大单体码头盐田国际集装箱码头。这条快速、准时、安全的五定班列在西南开辟了快速的货物进出口通道，同时链接成都“蓉欧”国际班列，为深圳、东莞及惠州的电子产品打通了经铁路发往欧洲的快速通道。

(文/王彦)

盐田港集团及旗下5家企业喜获“盐田区2015年度统计工作先进单位”荣誉称号

近日，盐田港集团总部及旗下的股份公司、置业公司、物流公司、拖轮公司、隧道公司5家企业被盐田区统计局评为“2015年度统计工作先进单位”，并获颁荣誉证书。

(文/邹佩婷)

《盐田港》杂志连续6年荣膺深圳市十优企业刊

在深圳市出版业协会主办的“深圳内刊界2015年度内刊传媒奖评选”中，《盐田港》杂志与华侨城、万科、华为、天虹、康佳等企业刊物从200余家企业报刊中脱颖而出，荣膺深圳市内刊界“十优企业刊”，这是《盐田港》杂志自2010起，连续第6年获此殊荣。

(文/何伟欢)

资讯公司成功举办第一次客户沟通会

2015年12月16日，资讯公司成功举办了第一次客户沟通会。此次沟通会邀请了69家客户以及集团经营部和码头相关部门出席。会议以“共建未来”为主旨，感谢客户长期以来的支持，取得了良好效果。

(文/刘昱成)

盐田港集团畅跑2016深圳城市乐跑赛

3月4日下午，伴随着动感十足的音乐和五颜六色的气泡，2016深圳城市乐跑赛在中心公园活力开跑。来自80多家知名企业事业单位超过3000名的城市白领及跑步爱好者参加了本次赛事，释放激情，享受跑趣，尽情地展现深圳人健康、阳光、蓬勃向上的风貌。作为港航企业的优秀代表，盐田港集团应邀参赛，集团团委组织全系统40余名青年团员参加了活动。

(文/陈则瑞)

盐田港西港区码头(二期)用地转让圆满完成

盐田港西港区集装箱码头(二期)用地，面积383837.06平米，2008年国家发改委核准立项，拟新建4~6号3个5万吨级集装箱泊位(水工结构按靠泊7万吨级集装箱船舶设计)、扩建3号泊位，形成4个5万吨级集装箱泊位，以及相应配套设施，设计年通过能力180万标准箱，码头岸线1142米，项目总投资约人民币38.38亿元。

按照项目建设规划，西港区码头用地拟由集团公司转让给西港区码头公司。集团规划发展部、东港区筹建办、产权法律部、财务部及土地受让方，密切配合通力协作，协调深圳市国资委、规土委、交委、土地房产交易中心、不动产登记中心等，于2015年2月完成地价补缴和产权变更登记(房地产证“绿”转“红”)；8月在土地房产交易中心公开挂牌，并于12月30日达成交易，成交价839835487.28元，签署《成交确认书》和《土地使用权转让合同》等文件；在缴清产权转移登记环节的营业税、土地增值税、契税、印花税、登记费等税费后，今年3月14日完成产权转移登记，取得《房地产证》，西港区集装箱码头用地转让圆满完成。

(文/宋仓科)

置业公司工会法宣贯交流会圆满结束

为进一步加强工会组织建设，深入理解工会相关法律法规，依法维护职工合法权益，发挥工会在企业生产经营过程中的积极作用，1月12日下午，置业公司工会组织举办了工会法宣贯交流会。公司工委会全体委员及工会财务工作人员参加了本次活动，这也是置业公司新一届工委会2015年12月15日换届以来举办的第一场培训交流会。

宣贯会就工会简介、工会立法发展历程、工会法的主要内容以及工会经费审查制度等一系列内容进行了培训宣讲，并展开了积极热烈的讨论。本次活动不仅巩固了参训人员对工会业务知识的理解，还对工会普法队伍的建设、工会相关法律法规培训的完善和引导服务职工起到了良好效果。

(文/吴剑)

盐田港加油站公司组织开展“1·14”安全警示日活动

2015年“1·14”事件以来，加油站公司清醒地认识到，安全责任重于泰山，安全工作必须长抓不懈。在过去的一年里，加油站公司坚持每月进行各项预案演练，使预案演练工作日常化。为使全体员工勿忘前车之鉴，保持安全警钟长鸣。在2016年开年之际，加油站公司班子本着“自揭伤疤、自加压力、自我突破”的中心思想，决定将每年的1月14日确定为公司安全警示日，定期开展“1·14”安全警示日系列活动。

经周密筹备，2016年“1·14”首个安全警示日系列活动顺利拉开序幕。本年度安全警示日系列活动包含了“员工预案演练竞赛”、“安全知识理论考试”及“安全知识竞赛”三大部分。活动有力地敲响公司全体员工安全生产警钟，进一步提高员工安全意识及突发事件处置能力，为公司的安全生产提供有力保障。

(文/李美娥)

翡翠岛项目部组织开展安全知识竞赛

为贯彻集团下发的《关于切实加强安全生产工作的督查通知》精神，翡翠岛项目部积极加强员工安全意识教育，普及安全生产知识。2016年1月19日下午，项目部举办了一场别开生面的安全知识竞赛活动，集团安全生产管理部总经理赵新出席活动。现场参赛方由业主队、监理队、施工总包队、分包联合队组成，必答环节与观众抢答环节轮番上阵，气氛热烈，取得了圆满成功。

(文/边红军)



2015年度盐田港集团团队和个人嘉奖表扬通报



2015年面对国内经济新常态的挑战，集团各部门、各下属企业攻坚克难，群策群力，全年完成集装箱吞吐量1340万标箱，同比增长3.63%，完成年度预算的112%；营业收入完成17.95亿元，同比增长55%，完成年度预算的104%；利润总额完成16.25亿元，完成年度预算的120%。为表彰先进，树立典型，现将2015年度嘉奖的团队和个人进行通报表彰，以资鼓励！



集团年度特别贡献奖

(一) 团队特别贡献奖(4个)

- (1) 大铲湾汽车整车进口口岸申报团队；
- (2) 湘潭湘江四大桥回购谈判与员工安置团队；
- (3) 斯洛文尼亚国家馆项目团队；
- (4) 清理规范员工持股工作团队。

(二) 个人特别贡献奖(1个)

谢军



集团先进单位(2个)

深圳市盐田港股份有限公司

深圳市盐田港物流有限公司



集团总部先进部门(3个)

人力资源部、

财务管理部、

风险控制与审计部



集团年度嘉奖

(一) 团队嘉奖(10个)

- (1) 盐田河案执行事务团队；
- (2) 惠盐高速盐田坳隧道资产转让团队；
- (3) 《七项新企业会计准则实施相关问题研究》课题论文小组；
- (4) 2015年盐田港集团校园招聘团队；
- (5) 盐田港现代物流中心一期总承包工程结算工作组；
- (6) 盐田港集团2016年对标管理方案制定团队；
- (7) 集团“三严三实”专题教育活动领导小组；
- (8) 梧桐山道立交土石方开挖代建项目竣工决算工作组；
- (9) 盐田港三十周年系列活动团队；
- (10) 大铲湾码头公司增资项目团队。

(二) 个人嘉奖(4个)

滕明邑、刘兆弟、叶卫东、何伟欢。



通报表扬

团队通报表扬(4个)：

- (1) 深汕合作区小漠国际物流港项目团队；
- (2) 盐田东港区6#、7#塘填案件协调处理团队；
- (3) 《易通关——一站式港口综合外贸协同信息平台》团队；
- (4) 大铲湾汽车口岸及配套项目实施团队。