

绿色激活长江黄金效益

□ 全媒记者 沈尚



△美丽环保的集装箱水运航线。本报资料室供图

多式联运全面高效铺开

铁水联运是一种集约高效的运输组织形态,既能够提高运输效率、降低物流成本,又能够发挥“大批量、低污染”的绿色优势,是现代交通运输绿色发展的必由之路。

作为全国首批 16 个铁水联运示范工程的启动项目,武汉阳逻国际港铁水联运一期工程建设运营意义重大。2017 年底,该示范项目一期建成运营,铁路能直接贯通至集装箱港区。“目前,阳逻港铁水联运集装箱吞吐量已超 1 万标箱,打造了川陕两条示范线路,不仅降低了物流成本,时间也缩短了一周。”武汉新港管委会主任张林谈起阳逻港的变化时表示。

同时,长江江口的港口发展取得重大突破。根据 2018 年中国航运发展报告,2017 年,上海洋山港集装箱吞吐量突破 4000 万标箱,宁波舟山港成为全球首个吞吐量过 10 亿吨的港口,进出长江的货物在这两个港口的占比达 1/4 以上。

除了港口,航道建设也如火如荼。今年 4 月 24 日,长江南京以下 12.5 米深水航道二期工程通过交工验收,具备试运行条件。至此,从南京至长江口 431 公里 12.5 米深水航道全线贯通,5 万吨级海轮可直达南京。此前,长江中游荆江河段航道整治工程完工,中游“肠梗阻”初步缓解。

12.5 米深水航道全线贯通后,最直

接的效果就是航道通航条件改善,从而带来大型海轮吃水增加、实载率提高和航运成本下降。5 万至 7 万吨级船型实载率将提升近 25%,10 万至 20 万吨级将提升近 20%,运输成本大幅降低。据测算,5 万吨级以上进江海轮每多装载 1 万吨货物,可大致节约运输成本 23.3 万元。

交通运输部总工程师姜明宝说,今后,5 万吨级集装箱船可从江苏沿江港口直航到我国沿海地区和周边国家,10 万吨级大型矿石等散货船在宁波舟山港减载后可以直达江苏沿江港口,减少货物中转次数,加快运输组织方式优化和调整,实现更高效的江海联运、江海直达运输。

多式联运究竟好在哪里?

中铁快运股份有限公司副总经理钱琳算了一笔账,在运能方面,一艘 5000 吨级船舶相当于 100 辆汽车、100 节铁路车皮的运量,若是算总账,长江干线年货运量相当于全国铁路年货运量的 70% 左右;在成本方面,水运每吨公里只有 1 分 5 厘左右,铁路是将近 0.3 元,公路最高要到 1.1 元,差别还是很大的。

不仅如此,在能耗和排放方面,相较公路和铁路,水运也小得多、低得多,大力建设长江黄金水道,吸引更多适水货源向水路转移的意义不言而喻。

长江沿线打造生态共同体

长江经济带既是经济发展带,更是生态共同体,生态环境保护更需要协同合作。记者在采访中看到,将绿色发展理念融入长江航道,更好地发挥长江黄金水道的综合效益,已成为各方共识。从中央到地方、再至企业,正在形成绿色航运建设的合力,绿色航运将助力长江绿色发展。

今年 7 月,长江航务管理局与四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏七省(市)交通运输主管部门在湖北省武汉签署“保护长江生态发展绿色航运”共同行动方案,明确了着力推进饮用水源地保护、岸电设施建设、公共锚地建设、洗舱站等船舶污染物接收设施建设、非法码头整治 5 项重难点工作,细化了近 20 项具体工作措施,努力推动绿色航运发展。

以湖北宜昌秭归县为例,为了减少船舶的排放,秭归开展了三峡库区首个岸电试点工程,为三峡库区停靠的船舶提供清洁能源。绿色岸电的推广应用,加快了绿色航运的步伐。

国网宜昌供电公司总经理丁和平说,近年来,三峡库区船舶岸电年用电量近 500 万千瓦时,相当于替代燃油 1062.5 吨。

港口岸电的推广运用也是绿色航运建设的重要内容。

据交通运输部水运科学研究院环保中心主任陈俊峰透露,岳阳港是全国首个获批的内河创建绿色港口试点,港口今年投资近 3 亿元实施了岸电技术应用、设备设施升级、节能工艺改造、资源循环利用等多项绿色港口建设工程,港口的绿色发展水平得到了显著提升。

如今,长江经济带工业绿色发展取得显著成效,整个长江经济带都在享受绿色优先理念带来的发展红利。正如陈俊峰所说,目前,长江沿线多个省市淘汰了一部分劣质 GDP,促使长江经济带工业企业转型升级,探索出一条保护长江生态环境的有效路径。

江西省港航局有关负责人告诉记者,近年来,政府加快推进“小散低”码头规范、整合、提升,强化了岸线资源管控利用,共拆除码头 76 座、泊位 85 个,整合“小散低”码头 86 座,腾出岸线 7500 多米。

数据显示,2017 年前三季度,长江经济带 11 个省(市)实现 GDP26.7 万亿元,同比增长 8%。

“发展航运必须保护生态”,交通运输部长江航务管理局局长唐冠军说,要将“生态优先、绿色发展”“共抓大保护、不搞大开发”理念贯穿长江航运规划、建设、发展等各个领域,着力推进长江航运绿色发展。

在充分发挥航运能耗少、运量大等天然优势的同时,如何最大限度减少污染、走绿色航运之路是一道“必答题”。

柴油发电变港口岸电,是减少污染的有效手段。记者在武汉阳逻港区看到,一艘 5000 吨级的集装箱货轮缓缓停靠在泊位上。靠泊后,船员用一根电缆将电能从岸边接到船上的配电室,顿时,清洁的岸电代替了船上的柴油发电机发电。

据统计,至 2017 年底,全国建成岸电设施 2000 余套,覆盖泊位 2400 多个(70% 以上在内河),其中布局方案重点区域五类专业化泊位的高压大容量岸电建设任务完成率约 40%,岸电推广取得明显成效。

交通运输部水运局有关负责人在接受记者采访时表示,下一步,交通运输部将尽快完善岸电相关标准,加快推动已建码头和现有船舶改造,力争尽快实现长江干线岸电设施全覆盖。

内河船型标准化能有效防止船舶污染环境,提高运输效能,同时也是绿色航运建设的重要内容。交通运输部水运科学研究院船舶中心主任纪永波告诉记者,结合船型标准化,我国正鼓励推广 LNG 动力示范船,不仅能实现低碳排放,节能环保,而且对提高船舶运营的经济效益、提升船舶的安全性能,提高企业核心竞争力具有重要的现实意义。

“目前,京杭运河、长江三角洲和西江地区目前已有上百艘 LNG 动力船投入运营。”纪永波初步估算,“这部分示范船总造价约为 20 余亿元,对拉动船舶工业经济发展发挥了重要作用。同时,拆解改造旧船后带来了船舶运力的更新,间接拉动船舶工业经济预计在 200 亿元以上。”

据介绍,近年来,长江经济带绿色航运取得了显著成效。2017 年,长江干线共拆除非法码头 959 座,岸线复绿 100 多公里。

目前,三峡过坝船舶已经基本做到零排放,其他区域 88% 的船舶已经有了生活污水处置设施。目前,长江全线已有 600 余艘船舶采用了 LNG 燃料,三峡坝区建设了 80 个自动充电桩位供靠泊船舶使用岸电。

“生态优先、绿色发展”,也日益成为航运企业的普遍共识。

以招商局集团为例,该集团正加快研发绿色、智能船舶,积极推进长江经济带绿色航运发展。集团总经理付刚峰在接受采访时表示,该集团正在建设以液化天然气为燃料的新型船舶,将现有的长江航运船队打造成节能、环保、安全的新一代的长江航运团队。未来,集团还将打造 50 艘 8000 至 10000 吨级的 LNG(液化天然气)清洁能源船队,替代现有 50% 左右的船舶运力。”

给航运装上“绿色发动机”

□ 李薇

当前,全球环保呼声甚高,生态环境保护成为世界经济发展的新命题。综观国内外——有航运业限硫政策的日益临近,有我国史上最严《环境保护法》出台以及《环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》的相继修订。生态环境强约束体制正在全球经济的每一个领域不断亮相,给以牺牲环境为代价的落后生产方式敲响末日警钟。

要让航运绿起来,不是植几颗树那么简单,必须从上至下,由点及面,全线贯通。当前,我国的航运事业取得了辉煌的成果,但是还存在着发展方式相对粗放、对生态环保的重视与发展速度和规模不相匹配等问题,这些问题正阻碍着中国由水运大国向水运强国迈进的步伐。

要解决这些问题,首先需要政策领先,画好蓝图,划出红线,统一标准,创造良好的内外部政策环境。其次,需要行业管理部门聚集各方力量,以绿色航道、绿色港口、绿色船舶、绿色运输组织方式为抓手,在行业指导下,推动形成绿色航运发展方式,比如大力推进多式联运;在行业管理上,加强监管,革新手段,比如设置船舶排放区等等。

与此同时,航运和港口企业也要“风物长宜放眼量”,加快生产转型步伐,积极淘汰落后产能,激活创新动能,用高科技手段加大航运生产的环保成色。

多管齐下,多方合力,才能让生态保护与经济增长相假相依、共生共长,才能让古老的航运业在“绿色发动机”的催动下发出崭新的轰鸣。



一孔之见

近日,中国航运资本频频出手,工银租赁与 Vitol 就其旗下 11 艘油轮签署售后回租协议,招银租赁为 MSC 旗下正在韩国建造的 4 艘超大型集装箱船提供融资服务……航运金融具有产

业关联度高和产业附加值高等特点,对国际航运市场的发展有着重要影响。然而,目前我国的航运金融市场在全球航运金融市场的份额约占 6%~7%,远不及世界航运发达国家。

2017 年以来,世界经济进入相对强势复苏轨道,国际贸易回暖向好。克拉克松数据显示,2017 年全球海运量增速 4.1%,在近 5 年中最高;BDI 全年上涨逾 70%;新造船订单量较 2016 年增长 15%;综合运费指数全年累计涨幅 6.9%。上海国际航运研究中心发布的数据显示,2017 年第四季度我国航运企业创下 7 年来景气度新高。

在此背景下,“一带一路”倡议正为我国国际航运中心建设带来新的重大战略发展机遇,航运金融对我国国际航运中心软环境建设和服务功能培育发挥着至关重要的作用。“然而,我国航运金融业的现状却与航运大国的地位不相称,存在航运业发展与航运金融服务能力不匹配、不平衡的问题。中国与世界领先的航运金融服务中心相比,在船舶融资租赁、保险服务、清算服务、航运衍生品等领域存在较大的差距,我国航运金融市场的发展任重而道远。”大连海事大学教授李振福指出。

处于初级阶段

航运金融的出现是由航运业本身特点所决定的,航运金融中的融资业务能为航运业提供巨大的资金支持,航运金融中的海上保险能使航运企业合理地规避海上运输的巨大风险。

据渤海银行有关专家介绍,从航运融资市场看,伦敦、香港和新加坡几乎没有外汇管制,贸易结算、汇兑比较自由,融资机构多,国际化程度高,融资成本低,占据全球船舶融资的绝大部分市场份额。其中,伦敦的船舶融资约占全球市场份额的 18%,是全球最大的船舶融资业务中心。与之相比,我国内地金融对外开放相对滞后于实体经济。

“我国航运融资渠道相对单一,缺乏专业的航运融资机构,银行业主要为安全性更高的国资大型企业提供融资,而庞大的中小航运企业融资难、融资贵问题十分突出。”李振福说。

近年来,在银行信贷逐步收缩的情况下,融资租赁、航运基金已成为继银行贷款之外的主要融资渠道。中资船舶融资租赁业实现突飞猛进,船舶资产规模迅速扩大。盛海咨询报告显示,截至 2017 年底,中资租赁公司已总共拥有 470 亿美元船舶及海工资产。但我国航运基金发展滞后,天津、上海、大连等地相继设立航运产业投资基金,但大都经营惨淡。此外,资本市场也是国际航运企业的重要融资渠道,但由于诸多原因,我国航运企业对资本市场融资的利用严重不足。

在航运保险市场方面,与伦敦、香港、新加坡相比,我国内地无论是在市场规模、保险产品,还是在全球化的服务网络、国际化的专业人才等方面均存在较大的差距。航运保险服务机构数量少,市场集中度高;航运保险种类少,主要是船舶保险和货运保险两大类,保险险种严重不足,缺乏保赔保险、企业自保、再保等,即便是中远海集团的船舶,80% 的保赔保险均在海外投保。此外,航运保险经纪不发达,我国保险经纪机构缺乏,且经营管理水平不高,无法满足业务需要。

相较国际航运金融衍生品市场,我国尚未建立真正意义上的航运衍生品市场。“到目前为止,中国航运金融衍生品市场发展仍有绕不过去的坎,那就是中国企业涉足国际金融衍生品惨败的经历。2008 年全球金融危机前后,中国一些大型国有企业曾参与境外 FFA、燃油期权等衍生品交易,遭受重大经济损失。”上海航运交易所总裁张页说。

对此,国务院发展研究中心金融研究所所长张承惠表示,发达国家的国际金融中心如果没有金融衍生品是难以想象的,我们应该充分借鉴国际经验以及教训,在有效控制金融风险基础上,适度发展金融衍生品。

优化环境是关键

中国内地国际航运中心建设进程中,基础设施日臻完善,但与新加坡、伦敦、香港等国际航运中心相比,航运营商环境尚存有一定差距。

“我国内地企业税负偏重,税制也相对复杂,大多数从事航运金融的企业既要缴纳所得税,还要缴纳增值税、城市维护建设税及教育费附加等,远高于中国香港的 16.5%、新加坡的 17%。为了发展航运业,中国香港和新加坡均采取免税政策——中国香港注册船舶国际营运所得利润可免征所得税。”一

中国航运金融欲「点石成金」

□ 全媒记者 洪波

家中资船舶管理企业负责人告诉记者。

我国海事法律和仲裁国际化、便利化不够,尤其是海事仲裁业务发展缓慢。

伦敦是国际海事的首选仲裁地,我国与之相比差距悬殊,我国很多海运合同纠纷不得不去伦敦、新加坡等地仲裁。首先,由于国际航运或造船合同采用英国法,尽管中国法律并不限制实体法适用英国法的合同在中国仲裁,但仲裁程序法必须依据中国法,因此在某些方面与国际惯例并不完全接轨,很大程度上限制了我

国航运业发展。“伦敦、新加坡凭借着拥有世界一流的航运经纪人公司,航运经纪服务地位稳居全球前两位,从而掌握了全球航运的信息资源。与之相比,我国本土航运经纪公司的

发展仍然处于初期阶段,虽然当前已有 20 多家企业在上海发展航运经纪业务,然而由于政策原因,航运经纪公司不能在我国大陆地区登记注册,大多以办事处的形式存在,业务和交易的主体都在境外这一形式严重制约了我

国航运经纪的发展。”上海市交通港航发展研究中心方舟指出。

在航运人才环境方面,与新加坡宽松的人才转入政策和从业人员所得税优惠政策相比,我国航运经纪、航运金融、海事法律等航运专业人才十分匮乏,业务素养普遍不高。我国吸引人才聚集的配套优惠措施力度也不够,尤其是在个

税、户籍、境外人才签证、住房、子女教育等方面。

崛起靠“软实力”

“政府通过配套支持性的税收优惠和补贴、优化营商环境、加强专业人才培养等措施能够有效推动航运经济发展。我国航运金融发展若要实现后发赶上,应当充分发挥政府引导与市场主导的基础性作用,紧密围绕现代化航运经济体系建设和优化营商环境打造,统筹推进航运金融需求生态、供给生态、服务生态的协同发展,提供专业化、综合化、特色化、智能化的航运金融服务。”渤海银行

的张海波告诉记者。首当其冲是打造现代航运服务产业链,其重点是加强物流基础设施建设,提升港航服务供给能力;完善航运产业空间布局,推动航运资源要素集聚;补强航运产业链短板,加快航运高端服务业发展;综合运用现代科技,打造智慧航运产业。正如民生金融租赁股份有限公司董事长周巍所说,要坚持走高质量的专业化、国际化发展道路。围绕行业供给侧改革中的金融需求,以金融资源为手段,支持行业去杠杆、降成本、补短板。同时重点关注技术进步对金融业的新需求,通过“航运+互联网”的模式,更为精确地把握市场脉搏,优化风险识别和把控能力,加强资产管理运营能力,从而持续提升发展质量。

2018 年 8 月,武汉航交所召开产品发布会,在湖北省率先推出“e 航宝”航运供应链金融服务平台,积极探索“互联网+航运+金融”。“当下航运在传统交易过程中普遍存在供应商回款账期长、信用证支付费用昂贵、融资成本高昂等问题。”武汉航交所相关负责人表示,“‘互联网+航运+金融’的平台就是推出创新型一站式解决方案,依托大数据、人工智能、区块链等高新技术,为供应商解决融资难、融资贵、融资繁的问题。”

再者,需要打造综合航运金融服务体系,其重点是建立健全多元化航运融资体系;构建完善的航运保险体系;探索建设离岸金融中心开展人民币结算;探索开发航运运价衍生品。

2018 年上海两会期间,上海市政协委员焦瑾璞和宋钰勤共同向大会提交了《关于加快上海国际航运中心航运金融发展的建议》的提案,建议上海大力促进作为金融中心和航运中心连接点的“航运金融”发展。他们认为,“航运金融”在为航运业提供巨大融资支持和便利风险管理工具的同时,将大大提升上海金融体系深化的程度,是上海建设资源配置型国际航运中心的标志性产业。

“发展航运金融业不能只依靠外界的力量,我们更应该打造航运金融市场软实力,这样才能更好地确保我国能够在国际航运市场中拥有足够多的话语权,增强我国在航运金融市场中的影响力。”李振福指出。



△郁郁葱葱的重庆果园港。吴永锋 摄