

兴海强国 让航运不再“迷航”

本报记者 齐慧

7月11日是我国第9个航海日。航海日的活动主题为“通江达海·兴海强国”。

作为我国参与全球竞争的重要桥梁,我国海运经历了一个由小到大,由弱到强的历程。而今,发展海洋经济已经上升为国家战略。海运已承担起我国90%以上的外贸货物、95%的进口原油和99%的铁矿石运输工作。但同时,我们也需要看到,由于整体经济形势影响与自身因素问题,我国航运目前陷入低迷发展,航运企业亏损连连。如何让航运驶出迷航,实现兴海强国——

我国有300多万平方公里的海域面积,1.8万公里大陆海岸线、1.4万公里岛屿岸线,近6000个岛屿

水运已经成为我国沟通国内外的桥梁和融入经济全球化的战略通道



通过海运完成

主要领域齐头并进

我国挺进海运大国行列

7月11日是郑和首下西洋的日子,2005年,国务院批准将每年7月11日确定为中国航海日。在此后的几年间,我国航运得到了快速发展。港口规模世界领先。货物吞吐量超过亿吨的港口增加到29个,其中,沿海亿吨港口19个,内河亿吨港口10个,福州港、泉州港、岳阳港首次进入亿吨大港行列。2012年世界港口货物吞吐量排名中,前10大港口中中国占8个,且这8个港口近十年年均增速远高于其他两港。

内河发展上升为国家战略,初步建成国家高等级航道网络。截至2012年底,内河航道通航里程12.50万公里,其中三级及以上的高等级航道9894公里。船舶技术水平不断提高。船队规模快速发展的同时,我国船舶年龄结构、吨位结构和船队结构得到了极大的改善,船舶技术水平明显提高。截至2012年底,远洋、沿海、内河运输船舶数量分别达到2486艘、10947艘和16.5万艘,平均吨位分别达到27932载重吨/艘、5959载重吨/艘和568载重吨/艘。

中国海运业紧紧抓住市场高峰和发展海洋经济的历史机遇,在品牌企业和船队建设上取得显著成绩,国际竞争力和影响力大幅提升

交通运输部水运局局长宋德星 多措并举渡难关

- ▶ 出台相关政策法规,加强调控和监管,制定优惠政策,提振海运市场
- ▶ 通过信息引导和经济鼓励,引导海运企业转型升级,提升竞争力
- ▶ 进一步加快职能转变步伐,推动海运业复苏

本报南通7月10日电 记者齐慧报道:交通运输部水运局局长宋德星今天在航海日新闻通气会上表示,近年来受国际金融危机及世界经济影响,航运市场持续低迷,我国将采取一系列措施支持海运业渡过难关。

宋德星表示,海运是我国经济社会发展的战略性基础产业。我国高度重视当前海运业发展,密切关注形势变化,采取一系列措施支持海运业渡过难关。

这些措施主要包括两个方面,一方面出台相关政策法规,加强调控和监管,制定优惠政策,以规范市场秩序,提振海运市场。包括研究振兴海运业政策和措施,争取尽快出台促进海运业健康发展的若干意见;借鉴国际发达海运国家经验,研究制定相关国际海运、国轮国造和税费减免等政策;强化航运市场监管。通过调价备案、日常经营行为监管等手段,查处违规经营企业,;加强航运市场调控。制定出台政策,规范货主投资国内航运业,引导货主与航运企业互补共赢,优化社会资源合理配置。

另一方面,通过信息引导和经济鼓励,引导海运企业转型升级,提升竞争力。包括定期发布航运价格指数,航运市场运行动态及干散货船舶、集装箱船舶、液货危险品船舶运力分析报告,为航运市场交易、投资提供参考信息,引导运力有序投放;深入开展运力结构调整的经济鼓励政策。

除此之外,为了更好推动海运业复苏,管理部门还进一步加快了职能转变的步伐。按照国务院统一部署,交通运输部取消了“国际船舶代理业务审批”和“国际船舶运输企业兼并收购审批”两项水运行政许可项目,放开了企业准入门槛,便利小微企业发展。完善无船承运保证金保险制度等多项措施服务企业,进一步规范涉企收费,减轻企业负担。

航运软实力差距明显

大而不强凸显“成长烦恼”

与国际经贸密切相关的航运,自2008年国际金融危机后,持续面临低迷状态。我国航运业也不例外,近两年一直处于“深度迷航”。在全行业遭受重创的背景下,这几年迅速发展但仍处于成长期的国内航运业,逐渐暴露出一些问题,这是“成长中的烦恼”,也是航运业由大变强的“拦路虎”。

专家指出,当前,我国已经是一个海运大国,但还不能算是海运强国。从整体上来看,特别是在航运软实力上,包括海运业政策环境与宏观管理竞争力、有关国际规

则的影响力、海商海事法律服务、金融保险等海运服务功能等方面,我国距离航运强国还有很大差距。我国远洋航运业仍然处于成长发展期,竞争力较弱,与关联产业协调合作不够。尤其在金融危机后,国际航运市场严重萧条,我国远洋运输企业举步维艰。

交通运输部水运科学研究所副院长贾大山认为,根据发达国家远洋运输业的发展经验,海运产业链的构筑以及国际话语权的提升都是长期积累的成果,并非短时

我国的远洋航运业仍然处于成长发展期,竞争力较弱,与关联产业协调合作不够。尤其是在航运软实力上,与海洋强国的要求还有很大距离

走出困境需借势更需自修

兴海强国呼唤系统路径

摆脱困境,需要明确的方向;“兴海强国”,需要系统的实现路径。

交通运输部副部长何建中指出,针对当前海运业的困难,交通运输部正在研究,希望把海运发展上升为国家战略,来加大对海运业的支持和扶持力度。专家学者也纷纷对航运业走出“迷途”提出建议。

有专家提出要“借势”,如抓住服务贸易发展转型契机,发挥壮大海运。“十二五”时期,国家明确提出促进服务出口,扩大服务业对外开放,提高服务贸易在对外贸易中的比重。作为中国服务贸易规模第二位

的交通运输,特别是其中最重要的海运业发展,应抓住这一契机,在发展自身的同时提高整个服务贸易的国际竞争力。

政策扶持不可或缺。有专家提出,目前,我国远洋运输在税收、融资、补贴等方面同国际海运发达国家相比均存在不同程度的差距,严重制约了行业的国际竞争力。因而未来应积极研究实施与国际接轨的航运政策,创造基本公平的国际航运竞争环境。

同时,要着力改善港口贸易环境,推进国际航运中心建设,进一步推动上海、天

航运业要走出困境,既需要政策支持,也需要“借力打力”,关键还是要苦练内功,建立一个相对长期合理的战略布局,调整好资产管理机构

津、大连和厦门等国际航运中心的建设。

此外,还要提升航运业自身实力。积极加快港口建设转型升级,未来沿海港口应有序推进基础设施建设,着力优化港口结构与布局,加快港口转型升级步伐,大力拓展港口功能,建立并保持一支强大的海运船队,树立起大国形象及国际威望。

“航运业要走出困境,关键还是要苦练内功,建立一个相对长期合理的战略布局,调整好资产管理机构。只有这样,积蓄力量、厚积薄发,企业才能走出困境。”贾大山表示。

抓住走向海洋的战略机遇

——访国家海洋局海洋战略研究所研究员王芳

访谈

本报记者 鲍晓倩

记者:党的十八大首次提出建设海洋强国,如何看待我国当前的海洋强国战略?

王芳:在经济全球化的背景下,海洋对世界政治经济秩序和国家安全与发展的影响越来越大,已经成为人类生存与发展空间拓展的主要领域。建设海洋强国,这是我们党根据时代发展潮流和我国当前及今后一个时期发展的实际需求而作出的战略抉择。建设海洋强国是实现民族复兴的必然要求,也是实现“中国梦”的重要步骤和战略举措。

中国正处于走向海洋,建设海洋强国的战略机遇期。为了实现中国在海洋上广泛的战略利益,必须围绕“海洋强国”的战略目标,研究制定适应国情的新时期海洋政策,促进海洋经济、海洋资源环境保护、海洋科技教育和海洋社会公共事业

的统筹协调发展,使中国逐步从半封闭走向走向深海洋,实现海洋大国向海洋强国的历史性转变。

记者:历史上,我国海洋意识并不强,当前为什么强调必须走向海洋?

王芳:走向海洋是我国21世纪可持续发展的现实需求。可以说,走向海洋是强国富民的需求,也是时代潮流与国际发展趋势。

走向海洋,首先是维护海洋安全和战略利益的需求。我国是海陆兼备的发展中国家,在全球海洋有广泛的战略利益,世界航运市场19%的大宗货物运往中国,22%的出口集装箱来自中国,中国商船队的航迹遍布世界1200多个港口。目前,中国对外原油依存度已达到55%,而中国进口石油的运输有90%依靠海运,中国已

成为依赖海洋通道的外向型经济大国。

走向海洋,其次是应对潜在军事威胁和海洋权益争端的需求。我国海域被岛链封锁,战略回旋空间有限,维护海洋权益涉及岛礁主权、海域划界和资源争端等问题,必须全面发展海上力量,建设海洋强国。

走向海洋,还是缓解资源环境压力和建成小康社会的需求。我国人口已经超过13亿,占世界人口22%,人均陆地面积和淡水资源只有世界平均水平的1/4。据预测,我国资源需求高峰将出现在2020年至2030年,走向海洋、开发利用海洋资源能够缓解资源环境压力。

记者:如何理解当前我国已经具备发展海洋事业的良好机遇和坚实基础?

王芳:和平与发展的时代背景为我国

走向海洋提供了良好的国际环境。同时,海洋强国竞争与合作并存,各国在海洋领域的交流频繁。

从国内宏观政策发展的基础条件来看,近年来,我国对海洋事业更加重视,党的十八大从战略高度对海洋事业发展作了全面部署,2013年1月,国务院批准了《国家海洋事业发展“十二五”规划》。多年来,我国的海洋事业有了长足发展。目前,中国的海洋科考工作已经进入三大洋和南北极地区,建立了海洋监测网,海洋环境预报系统,海洋信息服务系统,海洋防灾减灾能力逐步提高;形成了比较完整的船舶工业体系,拥有技术力量雄厚的船舶科研设计机构、船舶生产企业和比较完善的船舶配套体系,海运船队、渔业船队、科研船队和海洋执法队伍规模可观。



企业不仅要做大还要做强

本报记者 齐平

“2012年中国企业有79家进入财富世界500强,今年这一数字刷新为95家,仅低于美国。”

作为中国建筑材料集团公司和中国医药集团总公司两家世界500强公司的董事长,中国企业改革与发展研究会会长宋志平在9日举办的企业观察报创刊暨首届中国企业思想家论坛上表示,中国已经进入大企业引领行业参与国际竞争的时代。他认为,大企业应该是带动中小企业发展的引擎,是“走出去”的主要力量,也应该成为社会责任的主要承担者。

欣喜之余,需要冷静。“中国企业面临的挑战,其实比以往任何时候都更为严峻。”泛太平洋管理研究中心董事长刘持平更明确地说,财富500强同时排出亏损最多的50家公司,中国“入围”企业数目也在增多。他说,目前有600多家内地企业在香港上市,20年来共融资2500多亿美元,只带动恒生指数增长40%;而同期美国标普指数增长240%,伦敦股市金融时报100指数也翻了一番,为投资者创造的价值都超过中国企业。一旦经济增速放缓,人们对中国公司的评判标准,将由过去注重高成长性的“故事”,转向真正的价值创造。因此公司的目标不应只停留在做大,而是要做强做优。

在看到挑战的同时,企业家也更多地看到了机遇。“目前正在进行的调整产业结构、压缩过剩产能,其实是让市场再平衡的过程。”宋志平认为,虽然经济增速趋缓,但就总量而言中国市场依然有巨大的容纳能力。比如去年全球共销售不到40亿吨水泥,其中有22亿吨来自中国市场。对企业来讲,要接受并适应经济增长从高速向中速“换挡”的现实,并在其中寻找机会,谋划布局。“我感到依然可以保证企业稳定地盈利。”

股民为何总是很受伤

伴随着股指一轮轮的下跌,投资者发现股市赚钱越来越难,信心严重缺失。而上半年国外主要市场的指数却屡创新高。回顾过去几年中国股市的表现,人们不禁疑惑:在经济平稳发展背景下,被称为经济晴雨表的股市为何总是跌多涨少?股民为何总受伤?

“股市是宏观经济的晴雨表”,这是一句耳熟能详的话。可是回顾中国股市二十多年的发展历程,股市与经济的关联度似乎不是很紧密。分析个中原因,由于没有退市制度,大量业绩不佳的企业充斥股市,股指失真。

武汉科技大学金融证券研究所所长董登新表示,退市制度的有效性,不仅关联着股市优胜劣汰功能的正常发挥,而且关联着新股价的比价效应及股价信号的真实性。严格退市制度,就没人敢炒垃圾股,只有这样,股价信号才能回归正常。

业内人士做了一个比喻,一家商场如果商品总是不上档次,造假频发,又缺乏对违规行为的惩处机制,这家商场不仅不能代表当前社会的消费水平,而且还会交投冷清、门可罗雀。

完善市场机制要靠参与各方共同努力。在中国股市上,面对长期的低迷,价值投资理念难以深入人心,投资者除了“用脚投票”,选择卖出股票之外,基本没有其他完善市场价格机制的手段,因此总是处于“很受伤”的状态。

燕京华侨大学校长华生指出,A股市场股价结构扭曲,是新股发行体制改革总是碰壁的原因。流动性短缺导致股市暴跌,这说明真正需要深刻思考的是股票市场本身,为什么我们的证券市场这样弱不禁风。

华生建议,证券市场要进行全面改革,包括上市门槛、再融资门槛以及新股发行门槛。同时,加强中介机构的责任,增加中介机构的职业操守和承压能力。

一边是准入关口的高在上,一边是近千家企业排队上市,发行审核的行政管控加剧了上市塞车。因此,上市公司“壳资源”变得异常珍贵,再劣质的企业,因为披了上市这个壳,就可以乌鸡变凤凰,吸引众多企业兼并重组。

这样的结局是——好企业不再好,差企业没有遭到淘汰,优胜劣汰的规律不仅没有得到贯彻,反而被玷污。良好的市场环境需要净化空气,首先需要严厉退市,恢复投资者对股市的信心,改变无视利好、过度放大利空、过度放大的尴尬局面。同时,完善投资者保护制度,构建集体诉讼机制,让违法造假者付出应有代价。此外,进一步深化证券犯罪稽查执法,让“治市用重典”深入人心。

文/新华社记者 陶俊洁 赵晓辉 (据新华社北京7月10日专电)



涉农作物享受“特事特办”



7月10日,连云港海关报关员正在查验农业机械。连云港海关对涉农作物开辟“绿色通道”特事特办,指定专人、专门窗口接单、审价、查验放行,实行24小时全天候预约通关制度。 本报记者 李景录摄

本版编辑 韩叙 美编 夏一

本版邮箱 jrbjrcj@163.com