

# 产业可持续必须打破传统逻辑

■ 许立荣

可持续发展是一个内涵极为丰富的话题，“效益、生态、协调、长远”等关键词，与产业的发展密不可分。特别是2008年金融危机之后，产业发展的模式选择等问题更加突显。本文结合我国航运业的情况，重点分析如何改变传统发展逻辑。

一、从产业结构上，要改变“先破坏、后修复”的发展逻辑

“当前的收益不能以未来的损失为代价”是可持续发展的隐含假设。应倡导均衡发展、预见性发展，过度利用资源、不计后果获取，都是不可持续，也不能可持续发展的。但在实际发展中，产业的经济行为如何做到不损害未来，却是一大难题，必须摆脱传统的“先破坏、后修复”的发展逻辑，避免发展问题积重难返。

中国航运业近20年来的发展就体现了以上传统逻辑。先是破坏性发展，包括追求短期效益最大化，2008年金融危机之前，全球航运高速发展，中国经济的

拉动（业内称之为“中国因素”）作用尤为凸显。由于市场极度繁荣，大量热钱快速集聚于航运，全行业盈利，危机前后运价最大差距达40倍；过度买造运力，导致产业供需结构长期失衡，消化了10年依然过剩26%。但金融危机爆发后，市场一落千丈：供需失衡、运力过剩、持续低迷，全球前十、韩国最大的班轮公司韩进也宣布破产，导致危机后10年来，市场始终处于漫长修复期，包括理性投资、减少新增、产业链合作等，反反复复，难以回到从前。

产业的可持续，就是要用均衡发展打破这种传统逻辑。并需要所有的市场主体共同参与。其中有两点是关键：一是在修复中反思，比如航运业在金融危机后的10年修复中，多了一份理性，少了一份冲动，2017年的市场出现了相对高点，但产业供给增速和5年前接近，这在危机前是不可能的；二是利益上调整，比如共赢已经成为共识，利益绑定型的合作成为潮流，由此逐步转向可持续的发展轨道。

二、从产业布局上，要改变“重本土、轻国际”的市场逻辑

随着全球化程度的不断加深，产业的国际布局已成大势所趋，以往按照国内资源、本土市场的空间布局已经越来越难以适应全球经贸变局。因此，中央也提出了要充分利用“两种资源、两个市场”，实质就是要求产业布局要不断打破“重本土、轻国际”的传统逻辑，更大程度地参与到国际市场中去。

中远海运集团得益于行业属性，是最早“走出去”的一批企业之一，目前境外资产占比57.6%，境外收入占比年均56.2%，境外利润占比年均53.7%。利用国际化来推动可持续，中海运有两个重要经验：

一是大力布局国际网络，搭建传递可持续的桥梁。有数据显示，央企海外机构约为1.1万个，中远海运目前为1050个，约占10%。布局上分为10大区域公司，市场辐射欧、美、亚、非、澳。这些业务网络既是自身经营

发展的需要，也是了解全球各地可持续发展诉求的有效窗口。可持续发展已成国际共识，尤其在新兴经济体方面。所以我们在非洲、南美、东南亚等地不断加大业务布局，今年前9个月，新兴市场的货量增长了10%。这既有效对冲了贸易摩擦的影响，也拉动了当地的可持续发展。

二是重点布局一带一路，用企业行动来诠释可持续。我们以码头为“点”，布局“一带一路”沿线关键枢纽港，包括希腊、意大利、阿联酋、埃及、秘鲁等；以航运为“线”，开通174条班轮航线，投入161万箱的运力，占运营规模的58%；以物流为“面”，加大海铁联运、国际班列业务的投入，中欧陆海快线今年前9个月业货量同比增长56.3%，客户数量倍速增加，已经大大改变了欧洲贸易运输格局。

这些做法得到所在国高度认可，因为带去了实实在在的利益和发展，比如我们与希腊“比港”的合作，将会为当地创造3.1万个就业岗位，提高希腊GDP 0.8个百分点。

### 三、从产业生态上，要改变“先污染、后治理”的管理逻辑

可持续发展要求经济行为要有预见性。对可能产生的后果和影响要及早控制，尤其是生态环境本身具有不可逆性，一旦破坏，很多时候无法还原。传统上“先污染、后治理”的发展逻辑正在全面终结。

航运业已将绿色发展作为产业方向。通过优化船舶设计、降低航速、使用新型燃料等方式，大力推动节能减排。当然，环保

规则的收紧使产业压力倍增，以IMO限硫令为例，据能源资本公司估计，2020年全球海运业或增加1000亿美元的成本，但这些也无法改变“绿色航运”的产业步伐。

2008—2018年这十年间，航运业通过将大数据分析、智能制造等领域的新技术与绿色环保趋势相融合，使船舶的航行绩效和减排表现有了显著提升，在货运周转量增长42%的情况下，碳排放减少了19%。

可持续发展是我们共同的任务和使命，也是共同的利益和价值，只有齐心协力、打破传统、转换轨道，才能真正推动可持续。■

本文系作者在“首届可持续发展论坛”上的发言。

（作者系中国远洋海运集团党组书记、董事长）

责任编辑：张莉莉

