

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月27日 (第1730期)

- ◆ 衡量地方发展和官员政绩的新“风向标”——透视我国首次发布的绿色发展指数.1
- ◆ 航运业进入七年来最好时期，2018年将继续稳步全面复苏.....3
- ◆ 航运大数据应用价值链条尚未成形.....10
- ◆ 中国造船业依然“大而不强”亟待转型破局.....11
- ◆ 宁波舟山港成全球首个“10亿吨”大港.....14

衡量地方发展和官员政绩的新“风向标”——透视我国首次发布的绿色发展指数

12月26日，国家统计局、国家发展改革委、环境保护部和中央组织部联合发布《2016年生态文明建设年度评价结果公报》，首次公布了2016年度各省份绿色发展指数和公众满意程度。

绿色发展指数和公众满意程度不仅展示了当年各省份绿色发展情况，还将纳入五年一次的生态文明建设目标考核，考核结果将成为各省份党政领导综合考核评价、干部奖惩任免的重要依据。专家认为，这对于完善经济社会发展评价体系，引导各地区各部门树立正确发展观和政绩观意义重大。

1 生态文明建设的“测量仪”

建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计。近年来，我国生态文明建设各项工作取得积极成效。但总体上看，我国生态文明建设水平仍相对滞后，一些地方片面追求GDP增速、发展方式粗放、生态环境恶化等问题仍未有效解决。

生态文明建设成效如何，需要“一把尺子”来衡量。2016年，中办、国办印发《生态文明建设目标评价考核办法》，明确我国将对各省区市实行年度评价、五年考核机制，以考核结果作为党政领导综合考核评价、干部奖惩任免的重要依据。

绿色发展指数和公众满意程度，是年度评价工作的两个组成部分。其中，绿色发展指数采用资源利用、环境治理、环境质量、生态保护、增长质量、绿色生活6个方面的55项评价指标计算生成，全面客观地反映各地区绿色发展成果。

“官方公布一国各地区的绿色发展指数，这在中国是首次，在全世界各国也是领先的。”北京师范大学教授李晓西说，这一指数是实现中国绿色发展战略的有力措施，为着力解决突出环境问题、加大生态系统保护力度、改革生态环境监管体制等重点任务，提供了宝贵的依据。

生态文明建设好不好，群众满不满意至关重要。此次年度评价设置了“公众满意程度”这个主观指标，通过组织抽样调查来了解公众对生态环境的满意程度，突出反映公众的“获得感”。

“这体现了坚持以人为本的发展理念，强调问题导向和目标导向，对于引导地方党委和政府把绿色惠民作为生态文明建设的出发点和落脚点，具有十分重要的意义。”中国人民大学教授金勇进说。

2 推进生态文明建设的“指示器”

此次发布的年度评价结果不仅包括 2016 年各省份绿色发展指数，还公布了构成该指数的 6 项分类指数。纷繁的数据背后，我国推进生态文明建设的三大指向清晰可见：

2.1 推进生态文明建设更平衡

从分类数据来看，反映主要污染物、危险废物、生活垃圾和污水的治理以及污染治理投资等情况的“环境治理指数”，排名前三的地区为北京、河北、上海。

反映大气、水、土壤和海洋环境质量状况的“环境质量指数”，排名前三的地区为海南、西藏、福建。

反映绿色生活方式转变以及生活环境改善的“绿色生活指数”，排名前三的地区为北京、上海、江苏。

根据分类指数计算的绿色发展指数显示，排名前三位的地区分别为北京、福建、浙江，而新疆、西藏、宁夏排名靠后。

“排名靠前的省份有各自存在的‘短板’，靠后的省份也有部分领先的指标，需要扬长补短。”李晓西说，指数的比较研究能够正确指出绿色发展的着力点，为决策者评价政策效果提供参考依据，这是“从让我干到我会干”的一个重要指南。

2.2 推进环境治理打好持久战

此次公布的结果显示，有些地区的环境治理指数很高，但环境质量指数却很低。例如，北京和河北是环境治理指数排名前两名的地区，环境质量指数排名却为倒数第四和倒数第二。

专家分析，治理指数重点反映地方政府在污染防治和环境治理方面开展的工作；而质量指数重点反映大气、水、土壤和海洋的环境质量状况，既与当地的环境治理工作进展情况有关，也与当地的气候、自然条件、产业结构等因素有关。

“环境质量的恶化不是一朝一夕造成的，环境质量的改善也需要一个长期的治理和扭转过程，必须从调整经济结构、加大环境治理投入、严控环境污染等多角度共同发力，不断推进。”国家发改委副主任、国家统计局局长宁吉喆说。

2.3 提升生态文明建设的公众“获得感”

数据显示，2016 年，公众满意程度排名前三位的地区分别为西藏、贵州、海南，而满意程度较低的是河北、北京、天津。

值得注意的是，部分地区绿色发展指数和公众满意程度排名的落差较大。例如，北京、上海分别为绿色发展指数排名第一和第四，其公众满意程度排名为倒数第二和倒数第九。

主要原因在于二者评价重点不同，宁吉喆介绍，绿色发展指数侧重于从资源、环境、生态、经济等方面多维度、多层面对生态文明建设总体进展；公众满意程度侧重于调查公众对生态环境质量的满意程度，公众对反映当地空气、水、居住周边环境等环境质量状况相关指标的主观感受相对更加深刻。

3 推动高质量发展的“风向标”

绿色发展指数，不仅是督促和引导各地区推进生态文明建设的“指示器”，更是推动未来高质量发展的“风向标”。

3.1 用好评价考核“指挥棒”，引导各地补齐发展短板。

绿色发展指数和公众满意程度的年度评价，都将纳入到五年一次的生态文明建设目标考核中，作为党政领导综合考核评价、干部奖惩任免的重要依据。

“要摒弃‘唯 GDP 论英雄’的发展观、政绩观。”宁吉喆说，完善经济社会发展考核评价体系，使之成为推进生态文明建设的重要导向和约束。对于需要改进和提高的领域深入总结、分析研究，提出有针对性地解决措施并加以落实，从而补齐绿色发展短板。

3.2 推动形成绿色生产方式和生活方式。

绿色发展指数及其指标导向，不论是对企业发展，还是对社会和公众生活都将产生很大的影响和引导力。

李晓西认为，绿色发展指数超越传统的投资环境评价，为投资者全面衡量投资项目的收益提供了更高和更全面的视角。同时，把绿色产品、绿色出行、绿色建筑、公共绿地等纳入指标体系，可以直接引导公众关注绿色生活方式的形成。

3.3 构建与高质量发展相适应的统计体系。

中国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。在这一背景下，构建与高质量发展相适应的统计体系尤为关键，此次发布的绿色发展指数无疑是一个良好的开端。

国家统计局总经济师盛来运说，现有指标体系反映经济建设方面的指标偏多，反映社会发展、人与自然和谐发展的指标少，要按照五大发展理念要求，增加完善相关指标体系。此外，要按照建设现代化经济体系和推动高质量发展的要求，增加反映产业、行业、地区等各方面结构协调性指标、质量效益指标和新动能发展指标。 [返回](#)

航运业进入七年来最好时期，2018 年将继续稳步全面复苏

2017 年 12 月 20 日，上海国际航运研究中心发布了 2017 年第四季度中国航运景气报告。据中国航运景气指数编制室主任周德全介绍，2017 年第四季度，中国航运企业景气度创下七年来新高，达到 119.94 点，处在相对景气区间。中国航运信心指数为 148.94 点，处于较为景气区间，中国航运企业家经营信心处于历史较高水平，中国航运业强势复苏态势明显。其中，船舶运输企业、港口企业和航运服务企业经营状况继续大幅好转，各类港航企业景气指数都大幅跃入相对景气区间以上。

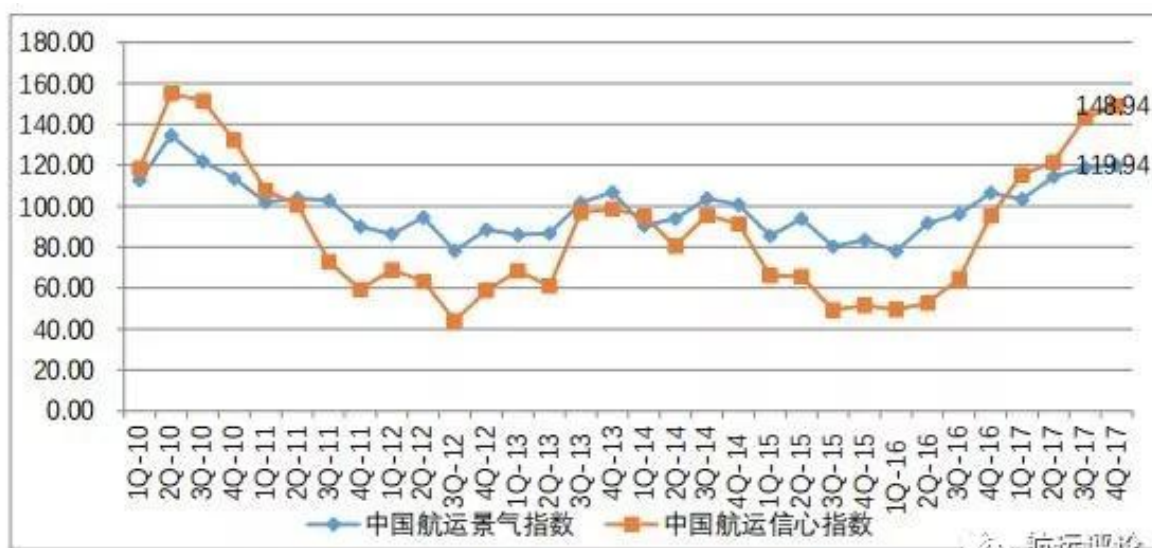


图 1 中国航运景气指数与信心指数走势图

1、船公司财务状况继续大幅改善

2017 年第四季度，船舶运输企业景气指数为 124.56 点，大幅跃入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 141.31 点，处于历史上第二高位，中国船东的经营信心大涨。尽管四季度营运成本大幅上涨，但是由于货运需求的大幅转好，企业运费也大幅增加，企业盈利继续维持较好水平，流动资金相对充足，企业融资更加容易，企业贷款负债进一步减少，企业船舶运力投资意愿持续增强，劳动力需求也进一步增加，企业经营的各项指标都持续不断的改善。

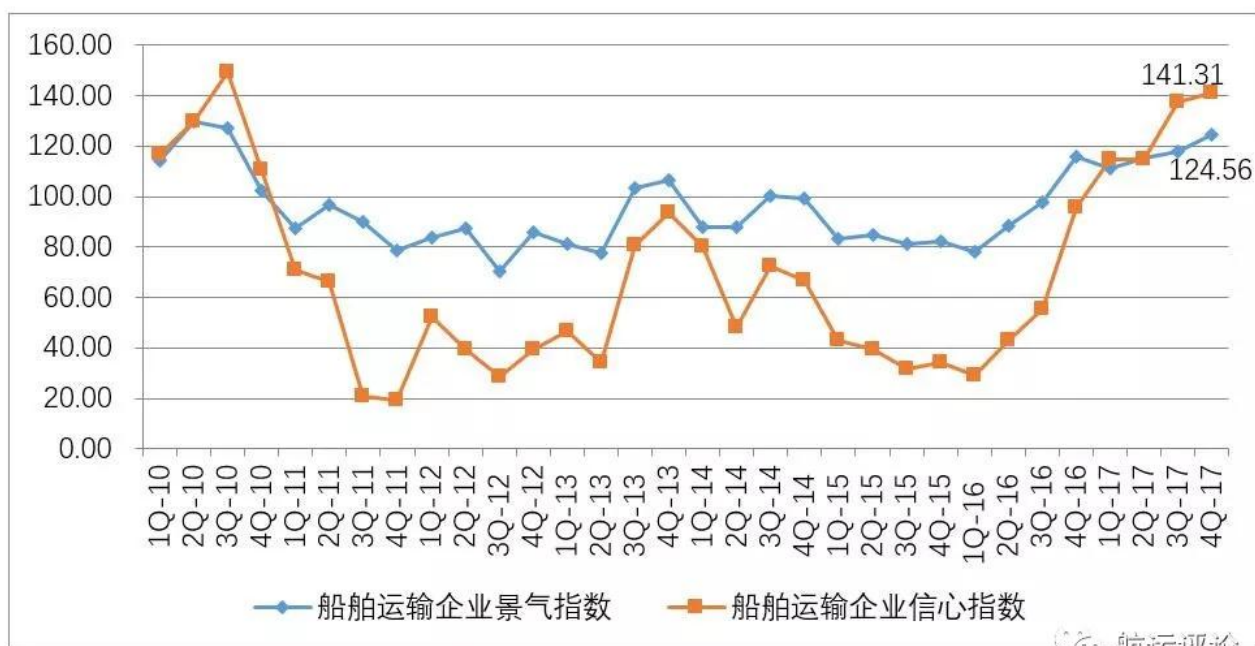


图2 船舶运输企业景气指数与信心指数走势图

干散货海运企业流动资金六年后首充盈。2017年第四季度，干散货运输企业的景气指数为126.85点，大幅进入较为景气区间，干散货运输企业的信心指数为144.71点，仍处于较强景气区间。尽管营运成本较上季度大幅增加，但是由于船舶周转率的大幅提升，市场运价的继续走高，企业盈利继续大幅转好，流动资金也在六年后重回景气区间，再次表现为相对充裕的状态。企业贷款负债大幅减少，船舶投资意愿也出现一定程度提升。但是企业流动资金依旧不宽裕，企业融资难度仍旧十分困难。

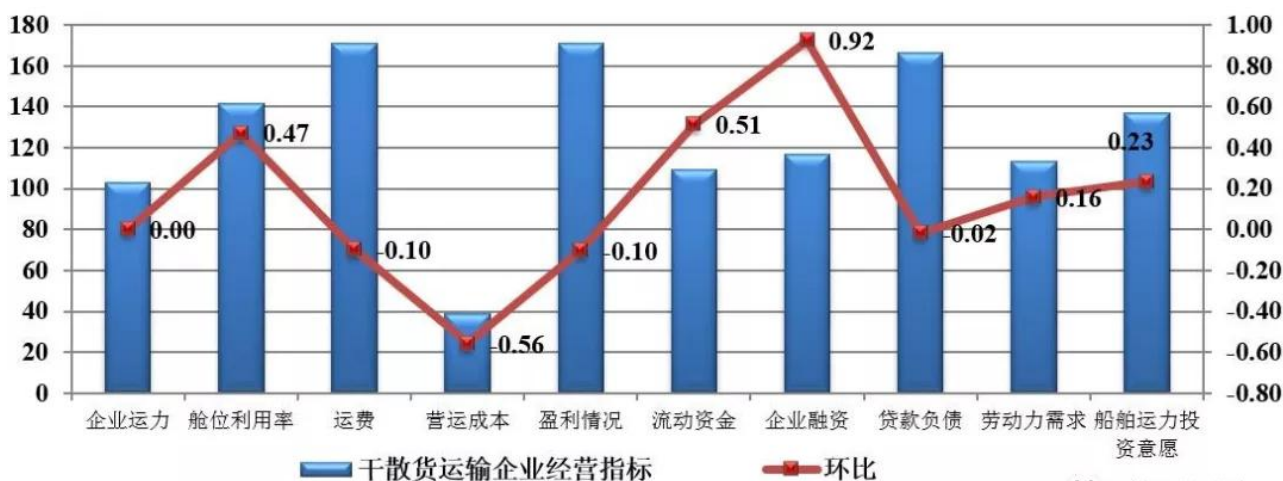


图3 干散货运输企业经营指标景气指数状况

班轮企业复苏势头放缓，经营指标仍全面向好。2017年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为117点，较上季度下跌5.25点，复苏的势头有所放缓。集装箱运输企业的信心指数为140点，仍处于至较为景气区间。随着班轮市场需求的持续好转，班轮运力投入力度不断加大，但也导致船舶舱位利用率、运费收入、企业盈利与船舶投资意愿等指标上涨受挫，但是企业总体经营指标依旧全面向好，流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低。

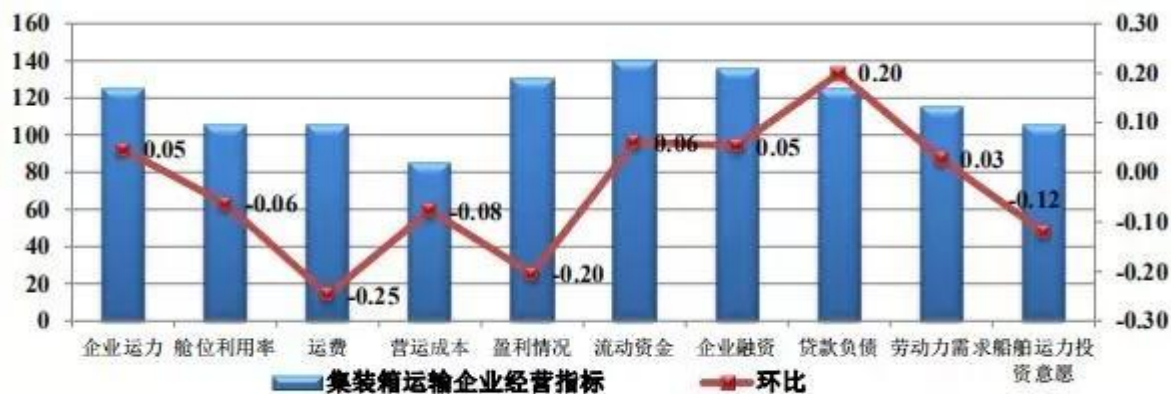


图4 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

2、港口企业景气度略有下滑

2017年第四季度，中国港口企业的景气指数为114.3点，港口景气度略有下滑，跌入相对景气区间，中国港口企业的信心指数为171.12点，处于七年来的最高点。尽管中国港口的吞吐量、泊位利用率等指标仍旧大幅向好，但是由于营运成本上升，业务收费价格的下降，导致企业盈利大幅增长的趋势受挫。尽管企业的流动资金、贷款负债等指标依旧较好，但是企业的融资难度较上季度有所增加。



图5 中国港口企业景气和信心指数走势图

3、航运服务企业景气度继续上涨

2017年第四季度，航运服务企业景气指数为119.43点，处于相对景气区间；航运服务企业信心指数大幅上涨至136.92点，仍处于较为景气区间。航运服务企业业务预订与业务量继续大幅向好，业务收费价格也不断上升，尽管营运成本较上季度有所上升，但是企业盈利仍出现大幅增长，企业流动资金依旧十分充裕，企业劳动力需求与投资意愿仍处于较好水平。

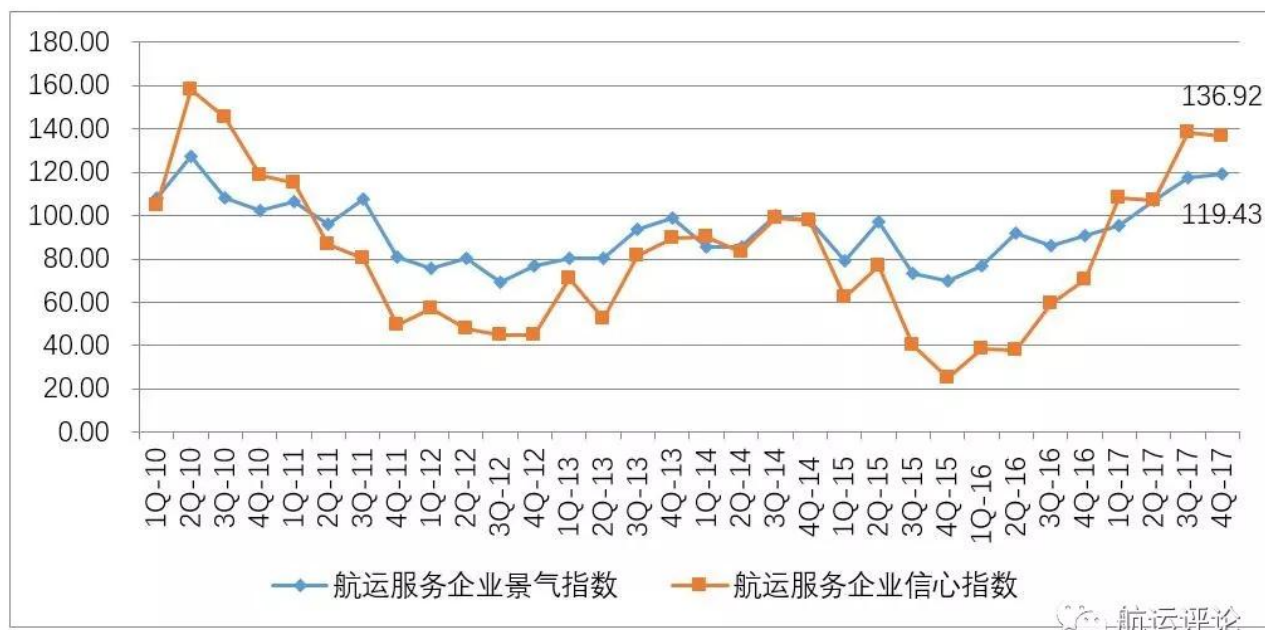


图6 中国航运服务企业景气和信心指数走势图

4、 2018 年一季度中国航运仍处景气区间

2018 年第一季度，中国航运企业复苏势头有所放缓，根据中国航运景气调查显示，2018 年第一季度中国航运景气指数预计为 108.31 点，仍处于景气区间。中国航运信心指数预计为 130.99 点，仍处在较为景气区间。自 2017 年开始，中国航运景气指数一直处于景气区间，且呈现出稳步增长态势，中国航运业全面复苏的格局已经形成，虽然一季度受季节性因素影响复苏势头有所放缓，但是中国航运业总体上仍旧处于景气区间。



图7 中国航运景气指数与信心指数走势预测图

船舶运输企业盈利情况将继续好转。根据中国航运景气调查显示，2018 年第一季度中国船舶运输企业的景气指数预计为 116.66 点，仍处于相对景气区间。中国船舶运输企业信心指数预计为 129.56 点，依旧位于较为景气区间。虽然企业营运成本仍会继续上升，但企业总体经营情况仍旧向好，企业盈利继续上涨，流动资金仍旧宽裕，企业融资相对容易，资产负债继续减少，船舶运力投资意愿仍旧较高。但是，干散货海运企业受季节性因素影响，景气指数值大幅下跌至 91.78 点，再次落入不景气区间。



图8 船舶运输企业景气指数与信心指数走势预测图

航运评论

港口企业盈利跌入相对不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2018年第一季度中国港口企业景气指数预计为96.44点，跌入不景气区间。但是中国港口企业家经营信心依旧高涨，中国港口企业信心指数预计为147.69点，仍然处于较为景气区间。2018年第一季度，中国港口企业吞吐量环比略微下滑，泊位利用率有所降低，港口收费价格也将继续下降，同时，企业营运成本也继续上扬，由此造成中国港口企业盈利景气指数大幅跌入相对不景气区间。

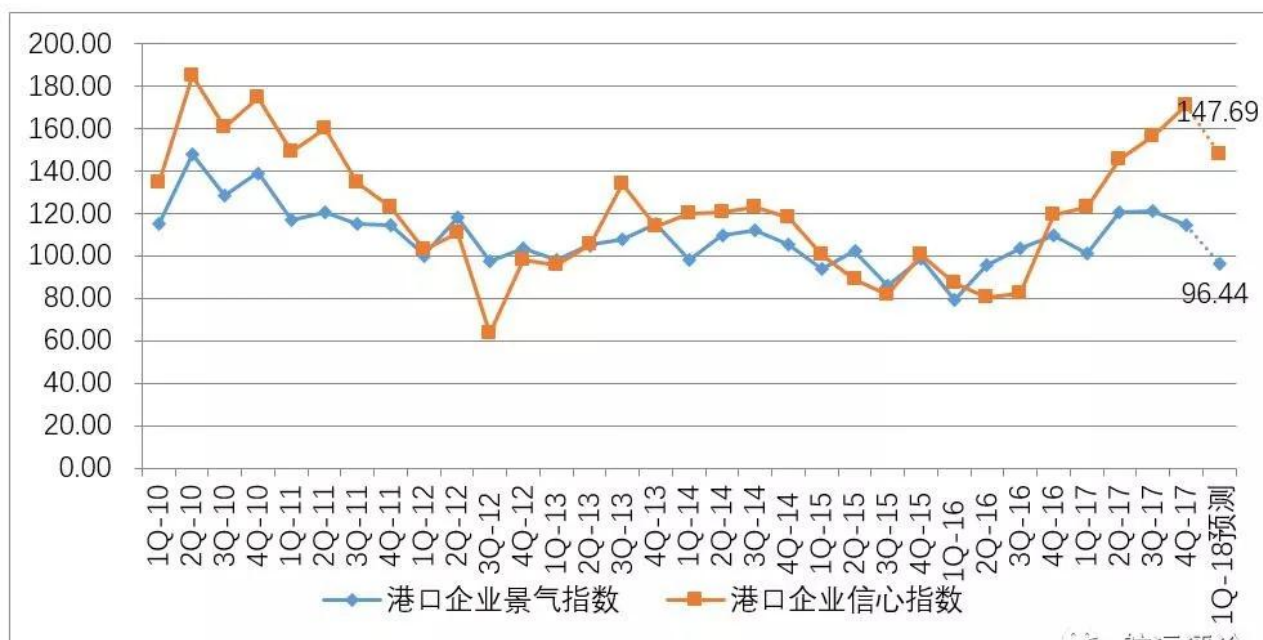


图9 港口企业景气指数与信心指数走势预测图

航运评论

航运服务企业仍然保持在景气区间。2018年第一季度，中国航运服务企业的景气指数预计为109.06点，仍处于景气区间。中国航运服务企业的信心指数预计为116.18点，进入较为景气区间。尽管业务收费价格会出现一定下滑，业务成本将继续上升，但是由于业务预订量与业务量的大幅增长，航运服务企业的盈利状况、流动资金状况及贷款负债状况都处于较好的状态，航运服务企业总体经营状况依旧持续改善。



图10 航运服务企业景气指数与信心指数走势预测图

航运评论

5、2018 年中国航运业将继续温和复苏

2017 年是航运业全面复苏的一年，全球航运市场整体好于预期，BDI 指数自年初起震荡上行，并于四季度多次突破 1500 点。2018 年航运市场是否延续往年的复苏态势？对此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室进行了调查。据周德全主任介绍，54.87% 的船舶运输企业家认为 2018 年航运市场将实现温和复苏；14.28% 的船舶运输企业家认为 2018 年航运市场将出现大幅上涨态势；但同时也有 10.95% 的船舶运输企业家认为 2018 年全球航运市场可能会再次探底。其中，干散货海运企业与集装箱班轮企业对 2018 年的航运市场呈现出不同的观点，干散货海运企业家更加乐观，认为 2018 年将会继续延续全面复苏的态势；而集装箱海运企业家相对悲观，认为 2018 年基本与今年持平或 2018 年再次探底的比例达到了七成以上。

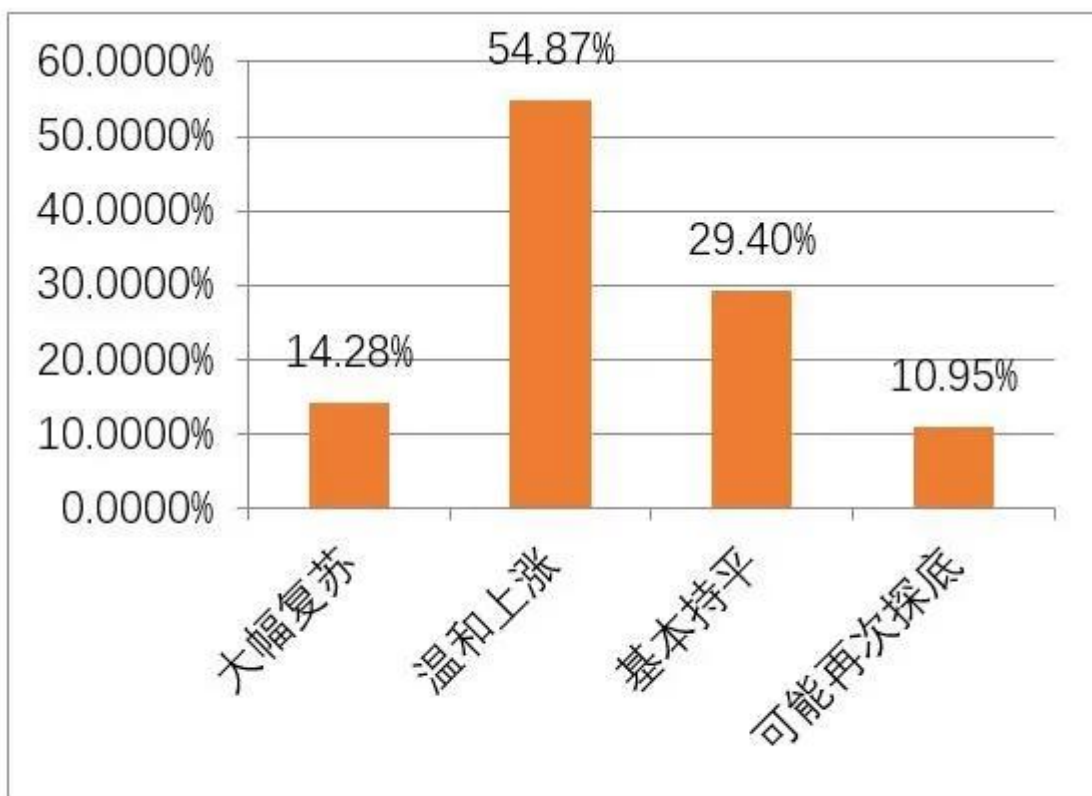


图 11 船公司负责人对 2018 年全球航运市场的判断

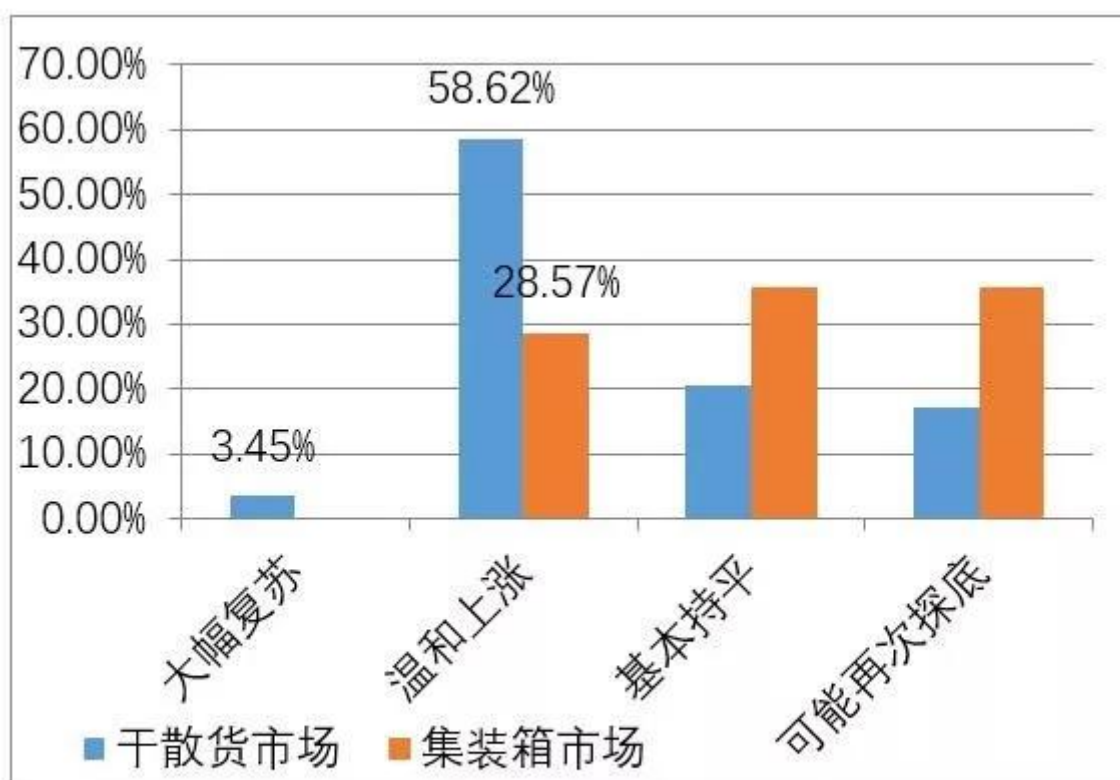


图 12 干散货与集装箱海运市场的判断

航运评论

6、未来十年纸质提单或将退出历史舞台

多年来海运业传统的提单电子化一直以来都是该行业的痛点，由于复杂的提单流转程序所产生的成本占到 20%左右，马士基等全球知名班轮公司也在探索利用区块链技术解决交易信任的问题，提单与提单流程的简化成为未来航运颠覆性变革的重要趋势。在此基础上，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室进行了调查。据周德全主任介绍，57.14%的受访企业认为，未来十年电子提单将会大规模普及，仅有 21.43%的企业认为提单的流转程序复杂，仍需人工纸质操作。[返回](#)

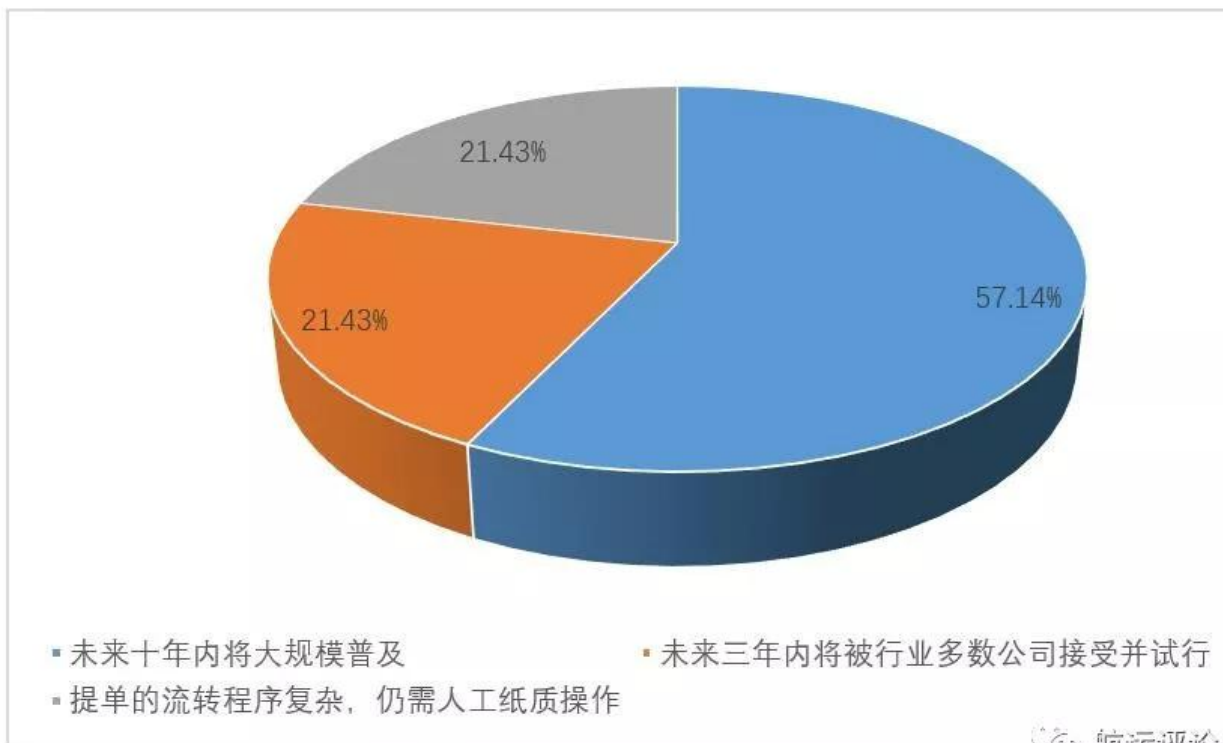


图 13 未来电子提单普及情况调查

航运评论

航运大数据应用价值链条尚未成形

港口和航运业虽然具有悠久历史的传统行业，但因为其关系着全球贸易的命脉，在新技术的应用方面始终保持着领先。以大数据为例，近年来在航运业多领域均有所应用。在笔者看来，航运大数据是一个完整的产业链条，它包含了上游的数据资产、中游的分析技术和下游也是最重要的应用场景。实际上，下游的应用场景决定了整个链条产生的价值，从这个角度来说，当前航运大数据在应用中还存在一些问题。

首先，数据质量无法保证，体现在数据不全面、不准确、不及时、不一致四个方面。航运大数据的质量对于后续的分析和应用都起到了决定性的影响，为了确保数据全面、准确、及时、一致，数据采集最好是在业务发生过程中同步进行的。传统依赖人工的数据采集方式和事后统计的工作方法都无法取得高质量的数据。比如，让船代企业填写船舶压载水加注地点坐标，填报者往往会随意乱填，真实性也无法验证；集卡司机填写拖单，也往往为了省事简化或者错填内容等。遗憾的是，整个航运业相关业务环节来看依然依靠人工采集的数据依然比比皆是。

其次，要提高数据质量、采集更多数据，就要用好物联网和互联网+。尽量利用机器替代人工自动采集数据或者尽可能将大量的业务环节从线下搬到线上处理，就能更好的产生标准化数据，也便于在后期应用时分析使用。从本届海事展来看，卫星通信服务商正积极推陈出新，新一代船岸一体化的物联通道正在形成，为智能化船舶源源不断的将船上各项数据传输到岸上创造了更好的基础条件。新技术降低了我们获取数据的成本也提升了数据质量，但并不代表这些数据能够有效的共享和公开。

第三，提倡有偿数据服务，更有利于建立数据共享合作。笔者认为，在大数据时代，很多人已经形成了数据具有价值的意识，将数据视为资产。既然如此，我们就不该责怪资产的所有者不主动分享数据，而应该鼓励更多商业化的数据交易合作，有偿的数据交易也是一种共享。当然，笔者也提倡政府和国际组织出于社会和行业管理而采集的数据可以进一步开放共享。目前，AIS数据是整个航运业中应用最为普遍的大数据，因为AIS数据是IMO组织出于安全考虑以公约形式要求大家安装设备并共享的，并且其轨迹数据完全基于物联网技术采集，数据质量较好。

因此，对于有价值的数字资产，我们赞同通过商业化来进行数据的运营与管理，而非构建一个免费数据共享平台。

第四，航运大数据的推动者和最终用户，并不一定在航运界内。众所周知，航运业是服务业，而航运大数据的应用最终也是为了满足服务对象的需求并改善体验。比如货主和贸易商，就一直在推动着航运大数据向前发展。例如，最早在全世界大量建设AIS数据接收基站，组建数据分布式采集网络，并利用这些数据分析邮轮运输行为的，正是那些国际能源大鳄。

从整体来看，目前尽管航运业多个领域都在推行大数据，但数据应用的价值链条尚未成形。《2016年全球港航信息化发展报告》中提到一个观点，现在很多创新其实并不是技术创新，而是技术带来的模式创新。对于大数据企业来说，发掘更多的商业模式，然后打造应用体系，或许值得一试。[返回](#)

中国造船业依然“大而不强”亟待转型破局

近年来，我国对外贸易蓬勃发展，对海洋空间和资源的依赖程度大幅提高，发展海洋经济、建设“海洋强国”已成为我国经济再上新台阶的必然选择。

船舶和海洋工程装备制造业是建设“海洋强国”的重要基石。近年来，我国造船业订单量稳居世界第一，并迅速成为海工装备制造大国。然而，我国船舶海工制造业仍面临“大而不强”的痼疾，在国际市场远未真正回暖情况下，缺乏核心竞争力的负面影响仍在持续显现。

1 造船业经历“暖冬”但仍未迎来春天

在位于天津临港经济区的天津新港船舶重工有限责任公司，三艘绿色涂装、有十余层楼高的8000车位汽车滚装船已接近完工，正停靠码头岸线等待交付船东。不远处的50万吨级船坞内，一艘同型号的超大汽车滚装船和一艘由美国船东定制的医院船正在施工。

今年以来，我国造船工业出现回暖趋势，但经济效益等方面仍不乐观。

中国船舶工业行业协会近期发布的统计数据显示，今年前9个月，我国船舶工业保持平稳运行，三大指标中，造船完工量继续增长，新承接订单量止跌回升，手持订单量降幅收窄。

根据英国克拉克松研究公司数据，近5年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有4年位居世界第一、1年居第二。今年上半年，中国造船业三大指标再次站稳世界第一的位置。“从全球范围来看，中国已是当之无愧的造船大国。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙说，“中国正在由造船大国向造船强国迈进。”

中国船舶工业行业协会会长郭大成认为，当前全球造船业整体表现依旧低迷，市场需求仍不高。在此情况下，中国造船业能取得这样的成绩十分可贵，体现了中国造船业的竞争力。

天津新港船舶重工有限责任公司总经理王孝海介绍，2000年以来，在国家政策扶持和国际航运市场繁荣的刺激下，中国造船业取得长足发展。2008年之前，造船行业和航运业属于“暴利行业”，全球的造船厂都处于供不应求的状态。2008年国际金融危机以后，国际航运低迷不振，全球造船业迅速陷入低谷。到2016年行业最低谷时，公司已基

本接不到新增造船订单。今年以来，全球造船业出现明显回暖，公司到今年7月份已接到6艘8.2万吨散货船的订单，到年底预计还能敲定几批造船订单。

与此同时，一些重要指标呈现同比下降的趋势，也表明我国造船工业不宜过于乐观。中国船舶工业行业协会统计数据显示，今年1至9月份，船舶行业80家重点监测企业完成工业总产值2843.5亿元，同比下降6.9%；完成出口产值1103亿元，同比下降9%；实现主营业务收入2125亿元，同比下降12%；利润总额11亿元，同比下降55%。

王孝海认为，造船业最艰难的时期已经过去了，但2008年之前的行业高峰期也一去不复返。“从行业来看，虽然造船订单同比去年有所提高，但去年的基数很低，当前与造船业景气年份不可同日而语。除此之外，受到行业恶性竞争的影响，造船厂利润大减。2008年以前，18万吨散货船合同价超过1亿美元，现在低于5000万美元，相当于打了五折。”

王孝海认为，造船周期一般为两年左右。全国造船完工量大幅增加，手持船舶订单量大幅减少，说明很多之前的订单已经生产完了，而新增订单无法弥补，这对连续生产形成考验。

中国船舶工业行业协会认为，今年上半年，新船价格走低和船东延期交付都加大了船企流动资金缺口，但金融机构对船舶工业的信贷政策却持续收紧，贷款难度不断增加，部分企业因为无法及时得到银行保函而丢失订单。上半年，受金融市场“去杠杆”等因素影响，流动性出现季节性和结构性紧张，我国船舶买方信贷利率高于日本和韩国的利率水平。融资难和融资贵将提高我国船企的综合成本，降低企业的国际竞争能力，阻碍行业健康平稳发展。

2 我国海工装备制造仍处“L型”底部

凛冬初至，在天津临港经济区，由太重滨海海工装备分公司生产的最大钻井深度9000米的TZ400自升式钻井平台已经下海。登上这座已达到预完工状态的“钢铁巨兽”，工人们正在凛冽寒风中对其进行最后的施工。

“这座钻井平台是太原重工首台设计研发制造的高端海工装备，平台的钻井系统、升降系统、锁紧系统、电控系统、甲板吊机等均为太重自主研发设计制造，核心装备国产化率达到85%，可为油服公司节省成本约1亿元人民币。”太重滨海海工装备分公司总经理孙文进介绍，在国际原油价格低迷的背景下，希望较高的“性价比”能带来一定的市场竞争优势。

近年来，我国海工装备制造业迅速崛起，但随着国际油价下跌，国际海工装备“寒冬期”接踵而至。今年以来，国际海工装备市场乍暖还寒，我国海工装备企业仍在寒冬中挣扎。

王孝海介绍，油价下滑使得油公司大量削减海上钻探活动，船东纷纷弃置新建平台钻机，资金链断裂与海工平台维保负担致使许多海工船厂喘不过气来，甚至有很多造船厂被拖垮。王孝海认为，受国际油价影响以及欧美对海工核心技术的把控，我国海工市场可能仍处于“L型”的底部空间。

中国船舶工业经济与市场研究中心副主任张琦认为，今年以来，全球海上油气开发热情有所恢复，但市场供应过剩局面并未扭转。由于船东财力匮乏甚至自身难保，大批在建或已建成装备难以实现交付。根据2017年年初计划，2017年上半年全球应交付各类海工装备561艘/座，但实际仅交付112艘/座，交付率为20%。中国方面交付率依旧低于全球平均水平，按期交付率仅为14%，成为延期交付“重灾区”。

中海油海洋石油工程股份有限公司规划主管傅小荣说，当前钻井船过剩量很大，国际市场低价抛售的钻井装备随处可见。全国政协常委、经济委员会副主任李毅中介绍，全球海工装备市场高峰的2013年，交易额达到700亿美元，2016年则降到了52亿美元。整体来看，目前国际海工装备制造业整体仍非常萧条，货主经常延期接货甚至弃单撤单。

中国船舶工业行业协会发布的报告显示，今年上半年，全球各类海工平台实际仅交付13座，交付比例不足全年手持订单应交付量的10%。我国船企手持各类海工平台80座，

合同金额约 123 亿美元。中国企业手持海工平台的大批延期交付，不但占用了船企的大量流动资金，而且产生不少财务费用和维修保养费用，影响了海工企业持续经营能力。

王孝海认为，今年以来多艘大型生产装备的成交让市场看到了复苏的希望，但是在 2020 年之前海工市场能否触底回升仍需保持谨慎乐观。美国页岩油和中东地区的强大供给能力将促进深海石油开发成本进一步压缩，石油公司在对新项目作出最终投资决定时将更加谨慎。未来 3 到 5 年，随着海洋油气开发节奏缓慢提速，FLNG、FPSO 等生产装备将成为市场的一个亮点，但是 2013 年高峰时期船东排队到船厂下订单的繁荣景象，短期内将很难看到。

3 船舶海工“大而不强”痼疾明显

业内人士认为，当前我国船舶海工制造业“大而不强”的问题仍然非常明显。

首先，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平过低。

傅小荣说，当前我国海洋工程装备主要集中在船体和钢结构的生产制造，总体装备国产率还不到 30%。重要的核心装备如水下生产系统、发动机、DP 系统主要依赖于进口。

李毅中说，我国海工装备主要是集中在自升式钻井平台和中小型海工辅助船领域，高端产品承接能力还不够强，低端产品同质化比较严重。大型工程设计及总包、装备研发设计、核心配套等等，多数还是被其他发达国家的企业所控制，海工装备整体本土化的配套率很低。

孙文进介绍，全球海洋工程装备市场已经形成了“欧美设计、亚洲制造”的格局，国内企业在自主研发、设计等关键领域仍处于落后位置，国内企业尚未进入到海工装备产业链的上游位置。目前绝大部分海洋平台的概念设计、基础设计都来自国外设计公司，国内建造企业只承担一部分详细设计、生产设计任务，在系统研发方面没有取得实质进展；从核心技术来看，包括钻井包在内的核心设备和控制系统主要依赖进口，愈发成为国内企业的关键短板。此外，营销理念不足，缺乏整体竞争实力等，都是我们在海工装备制造方面的软肋。

其次，船舶工业产能过剩、核心竞争力不足，利润空间大幅压缩。

李毅中说，我们造船业发展虽然取得了很大成就，但产能过剩问题仍然比较明显。有业内人士表示，尽管我国通过淘汰、消化、整合、转移过剩产能，已将 2012 年的 8000 万载重吨的产能削减至 2015 年底的 6500 万载重吨，但仍然存在着无效过剩产能。

中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静认为，从我国船舶工业发展的阶段来看，我国虽然早在 2011 年就成为第一造船大国，但产业集中度低、科技创新能力不强、核心关键配套薄弱、造船管理水平与效率低等问题，一直困扰我国船舶工业综合竞争力的提升。

当前，全球造船业产业格局发生微妙变化，欧美、中日韩和新兴造船国家同台竞技，呈现出“橄榄型”的“三个阵营”格局。中国造船工程学会首席专家陈映秋分析说，我国船舶工业企业普遍缺乏内生性长期动力，主要表现为研发创新缺乏原动力、企业国际化水平不高、人力资本结构不合理等，制约了企业创新能力的发展，也给船舶制造业转型升级带来障碍。

郭大成认为，由于手持船舶订单量持续下降，我国造船企业连续生产面临挑战；此外，原材料价格上涨、人力成本刚性上涨等因素叠加，大幅压缩我国船舶工业企业的利润空间。

4 转型升级方可迎来春天

业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，只有转型升级方可渡过难关。

第一，加大金融、财税政策支持与引导，推进我船舶海工工业走出困境持续发展。

中国船舶工业行业协会建议，金融机构积极落实国家有关支持船舶工业发展的政策，推动船舶工业转型升级。严格执行差别化信贷政策，对有技术优势、有市场的骨干造船企业要加大融资支持力度；鼓励中资、国资金融租赁机构发挥自身优势，积极在国内船厂下订单。

李毅中建议，有关部门协调上下游开展供需对接，通过财税、信贷等优惠政策，缓解海工装备制造企业高端装备库存以及资金周转困难，以解燃眉之急，防止资金链断裂。

王孝海建议，采取财政、税收、贷款、租赁和保险等方面的政策措施，支持技术创新和重要产品制造本土化、国产化。鼓励和支持金融机构加快金融产品和服务方式创新，有效开拓海工装备制造企业的融资渠道。进一步探索改进适合行业特点的信贷担保方式，拓宽抵押担保物范围，支持符合条件的海洋资源开发企业、海工装备制造企业融资和发行债券。

其次，以市场需求为导向，坚定淘汰落后产能，持续优化船舶海工品种结构。

李毅中建议，在着力化解过剩产能的同时，不断优化升级散货船、集装箱、游轮等三大主流船型，开发适应新规范新标准和超大型的新船型，比如说 20 万吨级的散货船、30 万吨级的游轮、20 万吨级的标箱集装箱船等等，集中发展特种船、工程船、工作船、海洋渔船等专业船舶，研发高附加值的专业用船，比如大型化学品船、液化天然气船、大型汽车滚装船，满足市场需求。

王孝海认为，目前中国造船业尽管在用工效率上远远低于日本，但整体来看，日韩可以生产的船舶中国都能生产。中国船舶工业下一步的发展方向，应是向欧美最顶尖领域发力。

业内人士建议，继续淘汰、关闭成本高、技术落后长期亏损的海工装备制造能力，控制低端产品制造能力的扩张。在自升式平台、半升式钻井等强项领域，进一步打造国际知名品牌；促进我国海工装备制造业向高端化发展，研究开发海工动力以及传动系统、动力定位系统、海水淡化等关键系统配套设备，组织研究大型特种海工作业船、第七代深水钻井设备等。

第三，以科技创新为引领，提升我船舶海工工业核心竞争力，实现转型优化升级。

郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌；着力培育一批优强企业，保证优质企业渡过“寒冬”；以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力；将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。专家认为，面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质量、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

王孝海建议，鼓励产、学、研联合，建立以企业为主体的技术创新体系。引进国外先进的设计、生产技术和管理经验，加快与国外先进资源的融合，增强企业引进消化吸收再创新能力。进一步加强人才引进与培养，从体制创新入手，构建人才培养、引进、使用、评价、激励的新机制，培养一批高素质、适应国际竞争需要的船舶与海工装备制造业技术人员队伍。

傅小荣说，不管是生产装备还是钻井装备，发展方向都是新型化、大型化、智能化、重复利用以及安全环保方向。建议进一步加强上下游及横向合作，形成强强联合。进一步实践深水发展战略、走出去发展战略和产业延伸发展战略，为我国建设海洋强国提供保障。

[返回](#)

宁波舟山港成全球首个“10 亿吨”大港

12 月 27 日上午 9 时许，在宁波舟山港穿山港区集装箱码头 6 号泊位，一只身披“红妆”的集装箱被稳稳吊装至“美瑞马士基”轮，这标志着宁波舟山港成为全球首个年货物吞吐量超“10 亿吨”大港，连续 9 年位居世界第一。

“10 亿吨”是什么概念？它相当于 10 万座埃菲尔铁塔重量的总和，将这些铁塔首尾相接，可以绕地球四分之三圈。

“这是宁波舟山港从大港迈向强港的里程碑，是浙江海洋港口一体化发展的新成果！”浙江省海港集团、宁波舟山港集团董事长、党委书记，宁波舟山港股份公司董事长毛剑宏

表示。

1 总书记按下 700 万标箱的起吊按钮

宁波舟山港年货物吞吐量突破“10 亿吨”，是历届浙江省委、省政府，浙江省海港委，宁波、舟山等市以及浙江省海港集团、宁波舟山港集团坚定不移地沿着习近平总书记指明的道路，持续推进港口一体化发展的结果。

据浙江日报公开报道，2005 年 12 月 20 日，在时任浙江省委书记习近平果断决策下，宁波—舟山港管理委员会挂牌成立，他亲自前往揭牌。

时任宁波港集团有限公司总裁李令红仍然记得习近平在揭牌仪式上的铿锵话语：“港口兴，则城市兴；港口兴，则经济兴。打破行政区划限制，整合宁波港和舟山港资源，实现宁波—舟山港一体化，是面向未来的必然趋势！”

2006 年 1 月 1 日，“宁波—舟山港”名称正式启用，按照“统一规划、统一品牌、统一建设、统一管理”的原则继续深度整合，一个崭新的东方大港雄姿初露。

习近平对两港一体化始终紧抓不放。2006 年 5 月，他专程带着李令红在内的浙江代表团赴美考察全球著名的组合港——纽约—新泽西港，语重心长地嘱咐李令红，“宁波—舟山港有着优越的深水岸线条件，潜力很大，一定要加快推进一体化进程，建设世界一流港口。”

正是 11 年的今天，宁波舟山港货物吞吐量首破 4 亿吨，集装箱吞吐量首破 700 万标准箱，习近平在穿山港区集装箱码头亲自按下了第“700 万”箱起吊按钮。从此，宁波舟山港进入了飞速发展的崭新时代。2009 年，宁波舟山港首次跃居全球第一大海港并保持至今。

2008 年 11 月，宁波—舟山港集装箱年吞吐量首次突破 1000 万标准箱！李令红向已到中央工作的习近平写信报喜。习近平特地让秘书打电话祝贺，“希望宁波—舟山港继续做大做强，走在前列。”

习近平的殷切嘱托成为浙江港口发展奋斗的目标。2015 年 9 月，省海港委设立，省海港集团成立，宁波舟山港集团有限公司隆重揭牌，两港真正实现了以资本为纽带的实质性一体化。

2016 年，浙江省海港集团、宁波舟山港集团实现深化整合，宁波舟山港股份有限公司注册成立，宁波舟山港实质性一体化圆满收官，当年全港货物吞吐量突破 9 亿吨。

2 提前三年完成“十三五”规划目标

2017 年是宁波舟山港实质性一体化后的第一个完整营运年。今年 6 月，浙江省第十四次党代会提出了“加快把宁波舟山港建设成为国际一流强港，打造世界级港口集群”的新要求。

在全省港口有机融合的大背景下，宁波舟山港的核心竞争力进一步增强，货源集聚效应进一步显现，提前三年完成了全省海洋港口发展“十三五”规划确立的“10 亿吨”目标。

从 2016 年超越“9 亿吨”到今年突破“10 亿吨”，宁波舟山港克服全球经济复苏缓慢、市场竞争空前激烈等带来的不利影响，主动对接国家战略，积极抢抓市场机遇，年货物吞吐量增幅居全球主要港口前列。

毛剑宏表示，这一“新跨越”的背后，是浙江省港口一体化整合有力促进港口资源利用集约化、港口运营高效化、市场竞争有序化、港口服务现代化的结果，是宁波舟山港持续践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展“新理念”的结果。

3 力争到 2022 年实现年货物吞吐量 12.5 亿吨

不忘初心，牢记使命。“10 亿吨”打开了新时代全省海洋港口一体化发展的新局面，开启了宁波舟山港通往未来的新征程。

毛剑宏接受采访时表示，浙江省海港集团、宁波舟山港集团将坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大和浙江省第十四次党代会精神，坚

定不移沿着“八八战略”指引的路子走下去，秉持浙江精神，干在实处，走在前列，勇立潮头，打造具有全球竞争力的一流企业，推动宁波舟山港从运输港、工业港向物流港、智慧港、绿色港转型，从“10亿吨”大港向国际一流强港迈进。根据不久前发布的《浙江省人民政府关于加快建设海洋强省国际强港的若干意见》，宁波舟山港将在浙江省委省政府的坚强领导下，按照浙江省海港委的统一部署，深化推进港口一体化改革，充分发挥“核心层”港口作用，与“紧密层”“联动层”港口深度融合，加强“辐射层”港口布局，不断完善集疏运和多式联运体系，着力提升航运服务能力，力争到2022年，实现年货物吞吐量达到12.5亿吨、年集装箱吞吐量达到3000万标准箱的目标。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 4 年的船舶轨迹大约 500 多亿条数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。



中国海洋运输情报网主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅