

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2018年1月17日 (第1734期)

◆朱海斌：预计2018年GDP增速为6.7%.....	1
◆人民日报：船舶业何时驶入春天.....	4
◆全球经济弱复苏带动出口继续增长.....	7
◆全球首创自动驾驶无人集装箱跨运车在上海诞生.....	11

朱海斌：预计2018年GDP增速为6.7%

考虑到全球经济增长前景日益乐观，我们将中国的2018年GDP增长预测上调至6.7%（此前预测为6.5%），而我们对2017年的全年增长的预测为6.8%。2018年的增长率预测上调主要反映了乐观的外需前景。

中国过去几周的一个重要事件是2017年12月16日-18日举行的年度中央经济工作会议，会议确定了2018年的重点任务和宏观经济政策。总体而言，2018年经济政策的重点是追求高质量的增长和进一步推进供给侧结构性改革（产能过剩行业的供给侧纪律、环境保护、培育新的增长点）。按照官方的说法，政府将继续采取像2017年一样的“积极财政政策”和“稳健中性的货币政策”，打击非法金融活动，建立健全金融监管体系。我们的解读是，2018年的宏观政策将采取适度的财政整顿（扩增财政赤字将比2017年下降0.4个百分点），货币政策偏向紧缩以进一步降低整体信贷增速。此外，金融去杠杆可能会继续进行，同时监管框架将进一步加强。

基于外部前景乐观，上调对2018年经济增长的预测

虽然2018年国内政策展望大致符合我们的预期，但近期全球经济增长前景转趋乐观。特别是在过去几周内，我们的美国和欧洲团队已经上调了对美国和欧洲2018年GDP增长率的预测。这反映了美国最新的减税计划的影响（预计美国最新的减税计划将推动美国GDP增长0.3个百分点），以及在持续的货币政策支持下，宽松的金融环境和不断上升的信心将继续提振欧元区经济增长前景。总体而言，全球经济预计将在2018年内持续以3.3%的速度增长，超出潜在增长率。摩根大通的全球制造业采购经理人指数在12月份再次上升了0.4个百分点，达到54.5，为全球制造业进入新的一年描绘了非常乐观的前景。

考虑到全球经济增长前景日益乐观，我们将中国的2018年GDP增长预测上调至6.7%（此前预测为6.5%），而我们对2017年的全年增长的预测为6.8%。2018年的增长率预测上调主要反映了乐观的外需前景。特别是，积极的全球环境预计将推动中国的对外贸易活动。我们预计净出口将为2018年总体GDP增长贡献0.1%（此前预测为-0.1%）。相比之下，2015到2017年的三年中，净出口对总体GDP增长的负面影响是年均0.2%。事实上，随着发达经济体最近的强劲势头，对美出口（占中国出口总额的19.1%）和对欧盟出口（占中国出口总额的16.5%）表现良好，11月分别上涨了12.5%（同比，3个月移动平均）和12.0%（同比，3个月移动平均），而中国的总出口增长率为9.2%（同比，3个月移动平均）。

国内的情况基本保持不变。我们的预计消费对GDP做出稳定的贡献，外部条件的改善将支持劳动力市场状况，从而支持家庭收入增长。此外，考虑到企业基本面（包括利润和

现金流)的稳步改善,2017年基本停滞的制造业固定资产投资预计将在2018年小幅回升;同时,出口前景的改善将进一步为企业资本支出的恢复提供一定支持。同时,考虑到国内宏观政策的前景,基础设施投资、房地产固定资产投资、汽车销售等信贷敏感行业预计仍将放缓。正如2017年所看到的一样,过剩产能的削减和金融去杠杆在2018年可能会继续进行,但速度可能会适度放缓,从而限制与结构调整有关的下行风险。外部前景的改善是中国努力解决结构性问题而又不触发硬着陆的又一利好消息。

在风险因素方面,虽然我们预计房地产市场和房地产投资将逐渐放缓,但2018年的主要不确定因素之一是住房政策方面,尤其是房地产税和租赁住房的开发。另外,虽然从根本上看,全球需求前景乐观有望为中国出口提供支持(如上所述),但我们仍然担心2018年美中贸易紧张局势可能会加剧。虽然全面的贸易战不太可能发生,但我们认为,由任何一方的误判导致贸易争端升级和扩大的风险依然较为显著。

China: real GDP growth forecast
percent change

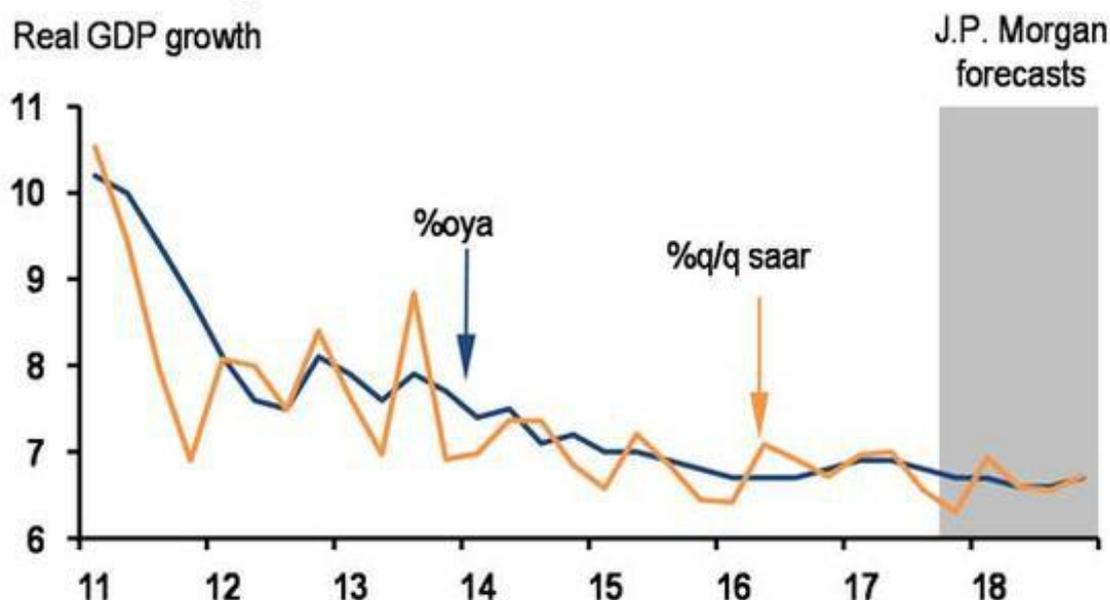
	2017f	2018f	1Q17	2Q17	3Q17	4Q17f	1Q18f	2Q18f	3Q18f	4Q18f
New forecast										
%oya	6.8	6.7	6.9	6.9	6.8	6.7	6.7	6.6	6.6	6.7
%q/q, saar			7.0	7.0	6.6	6.3	6.9	6.6	6.6	6.7
Previous forecast										
%oya	6.8	6.5	6.9	6.9	6.8	6.7	6.6	6.4	6.4	6.5
%q/q, saar			7.0	7.0	6.6	6.2	6.6	6.3	6.3	6.6

中国: 实际 GDP 增长率预测

资料来源: 国家统计局、摩根大通资料来源: 国家统计局、摩根大通

China's GDP growth

Real GDP growth



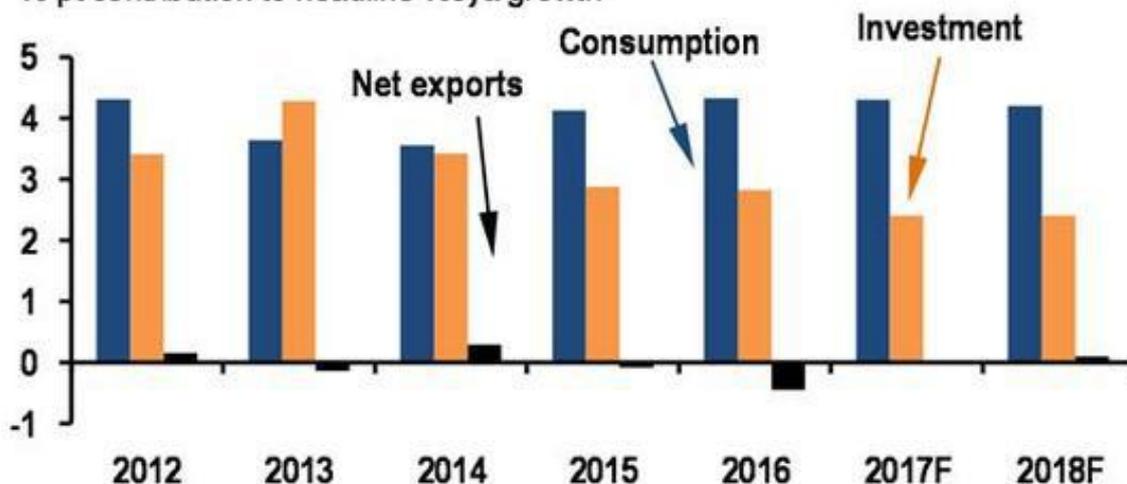
Source: NBS, J.P. Morgan

中国的 GDP 增长率

实际 GDP 增长率 资料来源: 国家统计局、摩根大通实际 GDP 增长率

Contribution to headline GDP growth

%-pt contribution to headline %oya growth



Source: NBS, J.P. Morgan

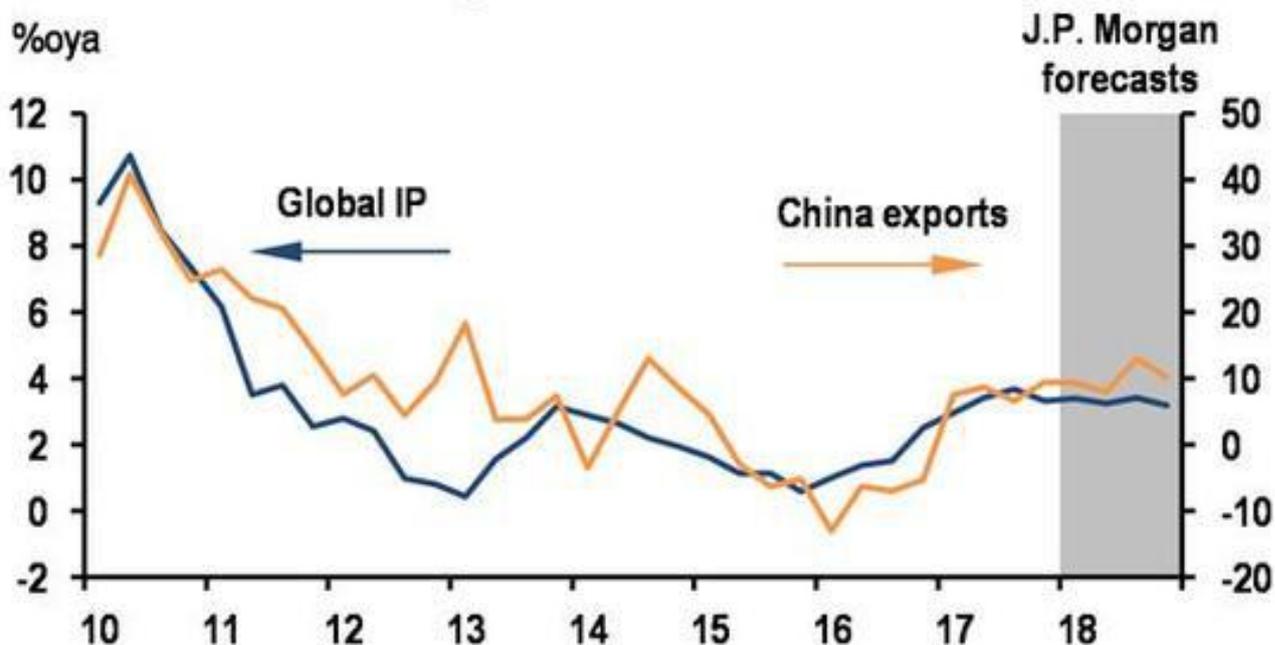
对总体 GDP 增长率的贡献

资料来源：国家统计局、摩根大通对总体 GDP 同比增长率的贡献%
国家统计局、摩根大通

资料来源：国

Global IP and China's exports

%oya



Source: China Customs, J.P. Morgan

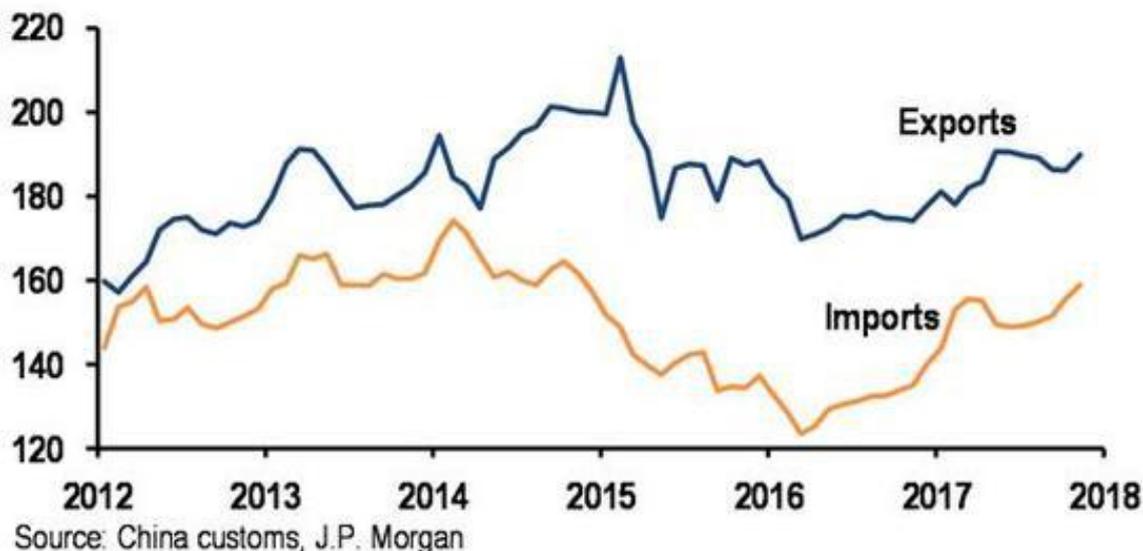
全球 IP 和中国的出口

对总体 GDP 同比增长率的贡献%

资料来源：国家统计局、摩根大通

China: merchandise exports and imports

US\$ billion,sa, 3mma

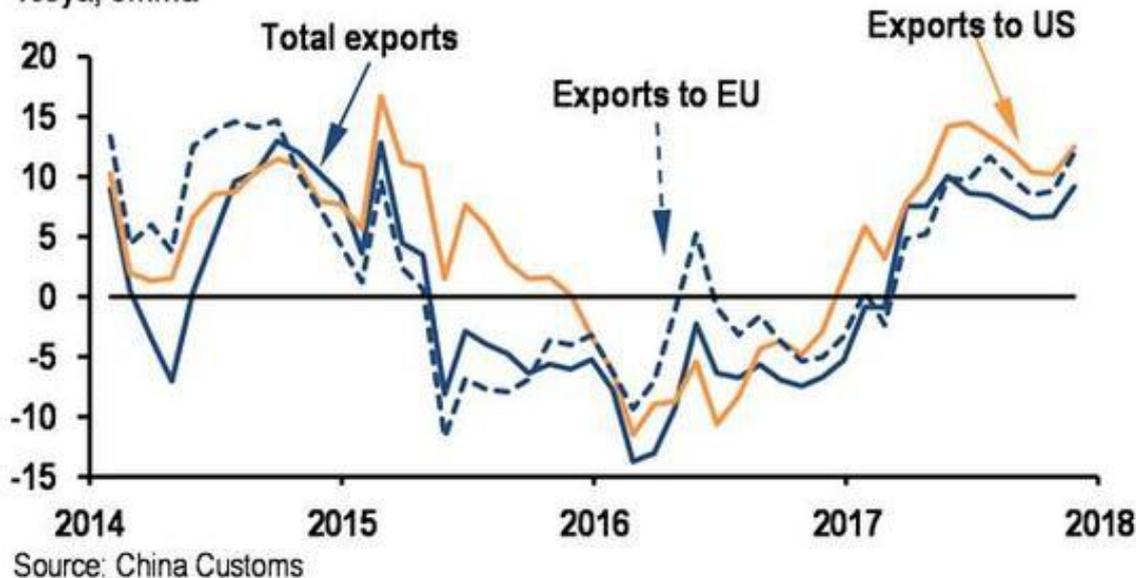


中国：商品进出口

资料来源：中国海关、摩根大通资料来源：中国海关、摩根大通

China: exports by destinations

%oya, 3mma



中国：出口情况（按目的地划分）

资料来源：中国海关。[返回](#)

人民日报：船舶业何时驶入春天

2017年，深陷低谷近10年的船舶业传出不少好消息：前11个月，我国高达713.3万修正总吨的新接订单规模稳居全球第一。世界最大水泥运输船交船、亚洲最大改建半潜船顺利交付、全球最大集装箱船将在上海建造、世界最大LNG（液化天然气）动力汽车运输船建造与设计合同生效……我国船舶业收获了一系列世界之最、亚洲之最。

该如何研判这些好消息呢？船舶业走上复苏向好的良性轨道了吗？要让中国船舶由大到强、转型升级，还有哪些坎要迈？近日，走进船舶企业一线，触摸行业冷暖，寻觅突破路径。

1 订单翻番 行业回暖，船舶业仍处于低谷

“近 10 年来，船舶业跌宕起伏、时好时坏，某个季度可能出现波峰，但总体仍然还在低谷之中。今年全球造船业的成交量预计会实现回升，达到 6500 万载重吨，但要知道，2007 年时的成交量 2.6 亿载重吨，今非昔比啊。”对于船舶行业总体运行态势，中船重工旗下武昌船舶(位置 评论 新闻)重工集团的董事长杨志钢并不乐观。

那么，当前出现的订单需求回升，又该如何解释？要知道，截至 2017 年 11 月，全球油船、散货船、集装箱船、LNG 船分别成交 556 万 CGT（修正总吨）、481 万 CGT、273 万 CGT、117 万 CGT，分别同比上涨 149%、153%、101%、87%。

“首先，2016 年是 30 年来的最低点，2017 年很容易实现大幅增加。再者，一定要看这些订单到底是真正的市场内在需求，还是投机性的订单。”中船重工经济研究中心副主任、高级工程师李升江分析道，一来，在船舶价格屡创新低的情况下，有部分船东想趁机购置新船，通过融资租赁来获得未来收益；二来，航运市场竞争激烈，尽管市场过剩，但一些船东还是不得不订些船，否则就会失去行业中的话语权。“放在一段较长的时间内看，可能就是市场一个正常波动，连 小阳春 都不能算。”

价格的持续走低也佐证着这一点：七八年之前，国际市场上一艘 8.2 万载重吨的散货船单价在 3300 万美元左右，而现在能卖到 2500 万美元就不错。青岛北船重工公司总经理韩兵坦言，现在有些产品赚钱，也有些不赚，“总体是在靠修船补贴造船。”数据也证明着这一点：2017 年 1—11 月，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 2720 亿元，同比下降 6%；利润总额 23 亿元，同比下降 21%。

从国际贸易形势来看，虽然 BDI（波罗的海）指数已经从 2016 年年初的 290 点上升至目前的 1500 点左右，但跟国际金融危机前高达 1 万多点的指标相比仍有很大差距。

既然如此，眼下的订单到底是“还魂丹”还是“迷魂药”呢？

“这倒不必过多担心，肯定是好事。不接单，设备还要折旧，没单可能就真要关门了。”李升江认为，当前形势下，造船业很难实现大幅盈利，就算付款方式差一些，只要还有单可干，就还能维持生存，从而为迎来新一轮的复苏赢得休整之机。

2 依旧供大于求，消化现有产能预计可能要到 2030 年

船舶业何时才能挺过寒冬，迎来春天？这要从整个行业所处的时空方位说起——

2.1 在时间上看，造船业发展与经济周期密切相关。

2001 年，我国加入世界贸易组织，2003 年之后，全球市场爆发性增长，给了我国造船业实现“从小到大”转变的关键契机。此后 10 年间，我国造船产能迅速扩张。2008 年，国际金融危机爆发，船舶行业深受牵连。“由于造一艘船的周期一般有 3 年左右，船舶业对外部环境的反应有滞后性。直至 2010 年，全行业的日子都挺好过。”李升江说，在此前订单逐步消化之后，船舶行业的危机于 2012 年正式到来。这几年，随着全球市场深陷低迷，我国船企手持船舶订单量也出现了持续下降。目前，大部分船企生产任务安排只能维持到 2018 年，2019 年船台（坞）空置率将明显上升，企业连续生产面临严峻的挑战。

2.2 在空间上看，造船业维持着中日韩三国鼎立的局面。

造船业的鼻祖——美国和欧洲已基本放弃制造大部分的普通船型，只主攻附加值最高的邮轮产业以及军舰。而在制造业正奋起直追的印度、东南亚等地，船舶业发展也并未形成太大气候。其原因，正是造船的技术门槛、对工人素质的要求较高，不如电子信息加工或服装行业那么容易复制。

尽管“前无堵截，后无追兵”，但“三足鼎立”的竞争格局，并不能使船舶业轻易走出低迷。上世纪 70 年代，日本在全球造船业一家独大，产能过剩、行业不景气之时，可以通过协调国内各方达成默契、形成利益共同体，合力削减几乎一半产能。而在此轮危机

中，三国都不敢主动削减、“自断手臂”。如此一来，船舶业的整体供需格局还很难彻底扭转。李升江分析，一般来说，船的使用寿命在20—25年，“按此计算，上轮产能扩张时造出的船舶要到2030年左右才能基本消化。”

“低迷的市场给了我们快速发展后总结反思、补足短板、优化升级的时机，就像军队大战后的休整。我们不会束手等待，而是着眼长远调结构、苦练内功强实力、强化管理提效率，积极迎接市场复苏，相信中国船舶工业就能再上一个大台阶，实现造船强国梦。”中船重工董事长胡问鸣坚定地表示。

3 转型升级，要少做“大路货”

一艘体型庞大、载重32.5万吨的矿砂船，价值不到5亿元；一艘长度仅160米的500米饱和潜水支持母船，价值高达20亿元。同样都是船，不同船型的附加值大不相同。

转型升级，企业要在船型上做文章，少做些“大路货”。

这两年，随着国际上对船舶环保、技术等要求的提高和国内建造实力的提升，“中国制造”超大型气体运输船、成品油船、化学品船、货物滚装船、甲板运输船和极地探险邮轮等高附加值船舶越来越多。摘下“造船业皇冠上的明珠”——豪华邮轮的梦想，也离中国船企越来越近了。

2017年6月，青岛武船承建的深海半潜式大型智能渔场——“海洋渔场1号”顺利交付挪威船东，在海工装备订单减少的大背景下，打开了海洋渔业养殖装备这一全新市场。中船工业旗下的江南造船集团的大型气体运输船也正开疆拓土，手持订单位居世界第二。此外，我国还新接单了2万箱集装箱船、17.4万方LNG船。

转型升级，企业也要在技术上下功夫，多做些“人无我有、人有我精”的产品。其中一个重要方面，就是推动船舶配套设备国产化。

“像柴油机中的增压器，属于二轮配套设备。以前ABB公司给我们许可证让我们生产，但一段时间后，说什么也不给许可证了。这样也好，我们就自主研发。”李升江表示，这些年，我国船舶配套设备的国产化率一直在提高，“一轮配套设备之外，燃油喷射系统、智能系统等二轮配套设备也逐渐实现了国产化。”当然，也有些部件，例如通讯导航设备的国产化率只有20%，还不够理想。“后期，随着这些配套设备能够实现自主供货，我国船舶制造的核心技术能力还将大幅提升，成本也将进一步降低。”李升江说。

除此之外，多元发展也成为船舶企业的重要“过冬”策略之一。目前，民船在中船重工年产值中的比重已由过去的50%降至20%，风电、核电、太阳能、钢结构等新板块支撑起企业的经营。

4 由大到强，中国船舶业有望走出低迷

“目前，我国制造业整体实力的提升和国家政策的支持使得造船业越来越有底气，人才培养、技术创新等方面进展明显。再者，我国有充足的劳动力供给，虽然成本在上升，但相比日韩还是有优势。”李升江认为，尽管我国船舶业同日韩尚有一定差距，但没理由妄自菲薄。

技术密集、劳动密集、资金密集……说起船舶业，人们常用三个“密集”来形容。在技术短板逐渐补上、劳动力优势依然存在的背景下，资金便成为当前制约行业健康发展的主要因素。杨志钢说，当前新船价格走低和船东延期交付等因素加大了船企流动资金的缺口，但一些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。

对此，李升江建议，金融机构应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；不断创新金融服务方式，实施精准支持。

值得高兴的是，国家也正大力支持造船业加快转型升级。2017年1月，工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016—2020年）》。按照《计划》，到2020年，我国要力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列；力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点，海洋工程装备

与高技术船舶国际市场份额达到 35%和 40%左右；科技创新能力进入世界造船先进行列。

《计划》也从加强产业创新和推广应用支持力度、加大金融支持、完善保险支持政策等方面提出了相关举措。船舶业有望在走出低谷的过程中同步实现由大到强的跨越。 [返回](#)

全球经济弱复苏带动出口继续增长

1 2017 年全年出口以较好形势收官

按人民币计价,2017 年 12 月出口同比增长 7.4%(我们预期 6.0%,wind 平均预期 9.9%),略高于我们预期,我们在数据预测中提示了基数效应。2017 年全年出口 15.33 万亿元,增长 10.8%,按照美元计价金额为 2.26 万亿美元,增长 7.9%,略高于我们 7%左右的判断。世界银行 2018 年 1 月 9 日发布最新一期《全球经济展望》,上调 2018 年全球经济增长预期至 3.1%,较 2017 年全年 6 月预测上调 0.2 个百分点,新兴市场国家复苏步伐加快。我们认为全球经济复苏,将继续拉动我国出口,2018 年出口增速可能略高于 2017 年,同时利好以出口为导向的高端制造业。

2 进口未来需关注国际大宗商品涨价

按人民币计价,2017 年 12 月进口同比增长 0.9%,(我们预期 10.0%,wind 平均预期 13.8%),比我们预期的较低,原因包括人民币升值从而以人民币计价的数值较低(美元计价的进口增速为 4.5%)以及 2016 年 12 月基数较高。2017 年全年进口 12.46 万亿元,增长 18.7%。按照美元计价,2017 年全年进口增速为 15.9%,基本符合我们预期的 16%。2017 年 12 月以来,国际原油价格持续升高,布伦特原油从 63 美元左右至今盘中最高突破 70 美元,我国石油进口依存度较高,此外铜价也上涨较快,LME 铜 2017 年 12 月最高达 7300 美元/吨左右。未来国际大宗商品涨价可能推升进口增速,这一点值得关注。

3 汇率变动导致的 J 曲线效应正在触底回升

2017 年 12 月贸易差额为 3619.8 亿元,基本确认回升势头(同年 11 月 2636.0 亿元,10 月 2544.7 亿元,9 月份较低为 1896.3 亿元)。国内供给侧结构性改革,导致供给压缩,从而进口需求较强,这一因素正在边际减弱。此外,汇率导致的 J 曲线效应正在触底回升。人民币自 2015 年开始的贬值过程导致的 J 曲线效应已经触底开始回升,2017 年全年累计贸易差额同比增速-14.2%(1-11 月为-17.56%)。我们认为,考虑到世界经济的不确定性,虽然 2018 年外贸维持两位数较快增长难度增大,但是预计贸易对 GDP 的影响将是正向拉动。

4 贸易结构持续改善

2017 年全年来看,贸易结构改善非常明显。一般贸易进出口较快增长,比重上升。2017 年,我国一般贸易进出口 15.66 万亿元,增长 16.8%。对前三大贸易伙伴进出口同步增长,与部分“一带一路”沿线国家进出口增势较好。2017 年,我国对欧盟、美国和东盟进出口分别增长 15.5%、15.2%和 16.6%,3 者合计占我国进出口总值的 41.8%。同期,我国对俄罗斯、波兰和哈萨克斯坦等国进出口分别增长 23.9%、23.4%和 40.7%,均高于总体增幅。机电产品、传统劳动密集型产品仍为出口主力。2017 年,我国机电产品出口 8.95 万亿元,增长 12.1%,占我国出口总值的 58.4%。

5 海关调查显示进出口短期内可能面临一定压力

2017 年 12 月中国外贸出口先导指数回落。中国外贸出口先导指数为 41.1,较上月回落 0.7,表明 2018 年一季度我国出口仍面临一定压力。其中,根据海关总署的网络问卷调查数据显示,2017 年 12 月我国出口经理人指数为 44.2,较上月回落 0.6;新增出口订单指数、出口经理人出口信心指数分别回落 0.4、1.2 至 48.3、50,出口企业综合成本指数回升 0.4 至 20.5。

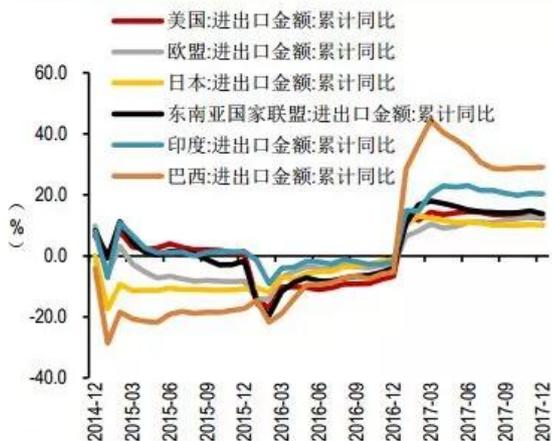
风险提示:全球经济复苏不及预期、地缘战争、贸易战。

图表1： 2017年12月出口继续增长，进口低于预期



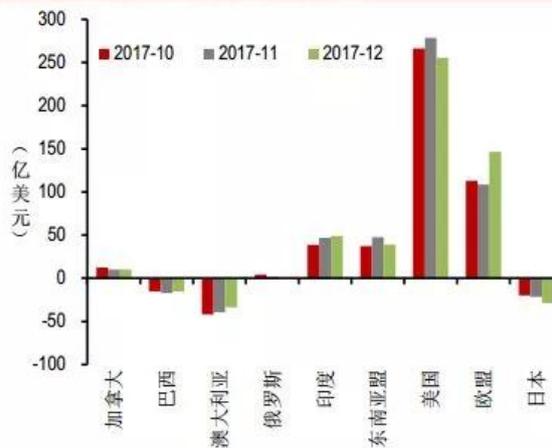
资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表2： 对外贸易主要国家



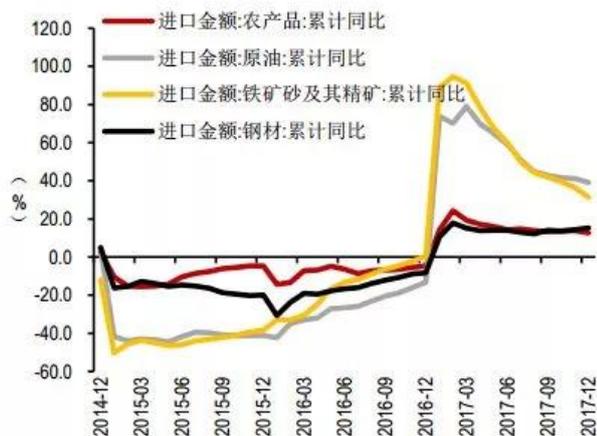
资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表3： 主要国家近三个月贸易差额情况



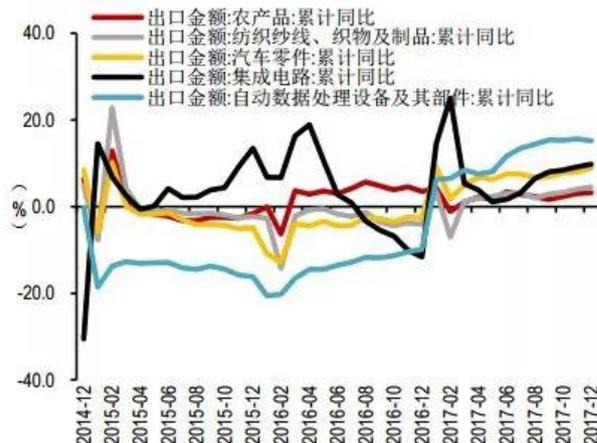
资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表4：主要进口资源品增速



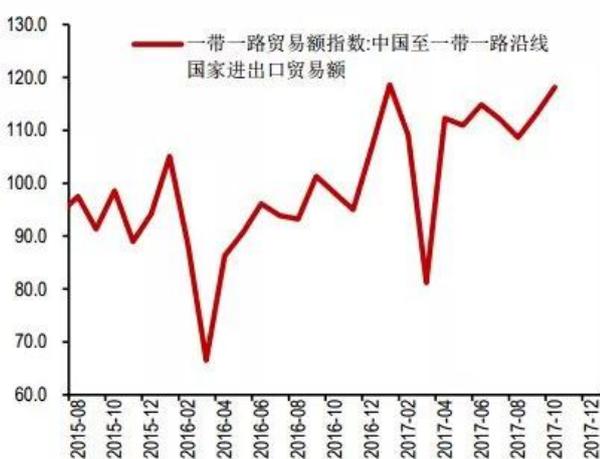
资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表5：主要出口产品增速



资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表6：一带一路沿线国家贸易增长势头较好



资料来源：Wind，华泰证券研究所

图表7：人民币有所升值



资料来源：Wind，华泰证券研究所

6 上海正在研究设计新的离岸税收政策体系

据报道，上海一直采取积极措施降低企业成本负担，2017 年全市新增“减税降费”额达到 505 亿元。同时，上海还在谋划新的改革措施。上海市财政局局长表示，借助上海正在建设的全国首个自由贸易港，财政部门正在抓紧研究设计与国际惯例接轨的税收制度，内容包括新的离岸税收政策体系。

7 严监管下债市延续调整，国债期货全线大幅收跌

香港万得通讯社报道，周一（1 月 15 日），国债期货午盘全线大幅收跌。10 年期债主力合约 T1803 跌 0.42%，5 年期债主力合约 TF1803 跌 0.25%。银行间现券收益率大幅上行，10 年期国开活跃券 170215 收益率上行 6.05bp 报 5.06%，早盘最高触及 5.07%；10 年期国债活跃券 170025 收益率上行 3.26bp 报 3.9625%。交易员称，严监管趋势下债市交投情绪难以恢复，债市最大风险仍未过去，短期内仍需谨慎。

周一央行开展 1500 亿逆回购和超额进行 3980 亿 MLF 操作。央行公告称，目前处于税期高峰，叠加金融机构缴存法定存款准备金、央行逆回购和 MLF 到期等因素，银行体系流动性总量降幅较大。为对冲以上因素的影响，维护银行体系流动性合理稳定，在考虑商业银行灵活有序使用“临时准备金动用安排（CRA）”的基础上，1 月 15 日以利率招标方式开展了 1500 亿元逆回购操作，同时开展 1 年期 MLF 操作 3980 亿元。其中 800 亿 7 天、700 亿 14 天逆回购中标利率分别为 2.50%、2.65%，1 年期 MLF 中标利率 3.25%，均与上次持平。

此外，当日央行和财政部还进行了 800 亿元 3 个月期国库现金定存招标，中标利率 4.70%，上次中标利率 4.60%。Wind 数据显示，本周（1 月 13 日-19 日）央行公开市场有 4700 亿逆回购到期，其中周一至周五分别到期 1000 亿、500 亿、1000 亿、700 亿、1500 亿；无央票和正回购到期。此外，周六（1 月 13 日）有 1825 亿 MLF 到期将顺延到周一，周一（1 月 15 日）还有 800 亿国库现金定存到期。

东方固收称，2018 年债市建议防守反击；上半年多因素不利于债市，监管政策将加快落地，货币政策难宽松，通胀高点也出现在上半年，建议短久期，对于中长期信用债更加谨慎。

安信固收认为，2018 年债市确定性走牛需要两个条件，一是实体部门融资需求的持续回落，二是金融机构去杠杆接近尾声；目前来看，第一个条件已经具备，第二个条件还需等待。

华创债券称，本周将公布重磅经济数据，12 月经济基本面维持平稳，经济数据料难以对债市都成利好；在国内监管严格之势没有丝毫放松、资金面可能逐步收紧的情况下，海外市场可能将成为国内债市下跌的助推器，仍需警惕。

周末银监会发布《关于进一步深化整治银行业市场乱象的通知》指出，各银行业金融机构和各级监管机构要抓住服务实体经济这个根本，严查资金脱实向虚在金融体系空转的行为，严查“阳奉阴违”或选择性落实宏观调控政策和监管要求的行为，积极贯彻新发展理念，形成金融和实体经济、金融和房地产、金融体系内部的良性循环。

中泰固定点评称，4 号文延续监管风暴，银行对非银信用收缩显著，关注未来非标受限后的影响；尽管这一轮金融监管剑指银行业务，对期限错配、资金投向、同业杠杆等有了更高的要求，但从目前情况来看，监管对于同业业务起到了立竿见影的效果，银行对非银信用收缩显著，但非标的收缩效果尚未显现，社会融资需求缓慢下降，这一组合导致债券市场承受了极大压力，也是目前债市面临的主要矛盾。

中信建投认为，4 号文倡导银行业回归本源、专注主业，2018 年银行资源仍将向信贷倾斜，而贷款利率可能继续上行；严监管下债市需求仍将趋弱；债市最大风险仍未过去；短期内债市仍需谨慎，在后续监管等利空冲击下，利率存在进一步上行压力；但长端利率大幅上行的概率仍然较低。

上周五发布的金融数据显示，中国 2017 年 12 月社会融资规模增量为 1.14 万亿元，比上年同期少 4999 亿元，预期 1.5 万亿元，前值 1.6 万亿元。中国 2017 年 12 月 M2 同比增 8.2%，增速创历史新低，预期 9.2%，前值 9.1%；12 月新增人民币贷款 5844 亿元，前值 11200 亿元，创 2016 年 4 月以来最低。

中金固收认为，银行年末压降指标导致贷款和 M2 走低，但融资需求仍旺盛；贷款年末放缓，但年初投放加快；M2 明显走低，但主因是非银存款下滑，M2 增速低于 GDP 名义增速是去杠杆的体现；社融跟随贷款放缓而放缓，未来关注表外和非标融资受监管政策的影响。

8 大型船舶运费下降 BDI 报 1279 点

海事服务网消息，2018 年 1 月 12 日 BDI 指数报 1279 点，较前日跌 24 点，或-1.84%。该指数衡量的是铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等资源的运输费用。

波罗的海岬型船运价指数（BCI）跌 88 点，或-3.69%，报 2296 点。日均获利跌 736 美元，报 17,118 美元。该型船舶的通常运载量为 15 万吨。

波罗的海巴拿马型船运价指数（BPI）跌 23 点，或-1.68%，报 1348 点。日均获利跌 181 美元，报 10,813 美元。该型船舶的通常运载量为 6-7 万吨。

较小型船舶中，超灵便型船运价指数（BSI）上涨 5 点，报 907 点。日均获利涨 47 美元，报 10,420 美元。

灵便型船运价指数（BHSI）持平，报 587 点。日均获利降 7 美元，报 8,555 美元。

9 从仿制到定制中国造船点燃发展“引擎”

近日，全球最权威航运造船机构公布的数据显示，2017年全球造船业三大指标，我国再次全面领先对手、位居世界第一。比起三大指标的完美收官，更让人激动的是我国造船业已经逐步从跟随仿制迈向个性化高级定制阶段，一批高端船舶正在成为开发海洋资源，建设海洋强国的利器，我国造船实力有了长足进步。

10 在逆境中登顶

三大指标是业界衡量造船工业发展规模与实力的重要依据。从20世纪50年代至21世纪初，上述三大指标全球第一一直被日本或韩国所占据。2010年中国全面超越韩国首次跃居世界第一，并连续保持多年。

2017年上半年，韩国造船企业承接船舶订单达256万修正总吨(CGT)，占世界发货量的34%，时隔五年再次登上世界第一宝座。当时韩媒预测，下半年韩国的造船业前景也十分明朗。包括三星重工业公司在内的几家造船公司都表示，已经签署了数十艘船舶的建造意向书，下半年的订单量有望进一步增加。

但按照最新的数据来看，中国造船业在下半年成功实现了反超，在逆境中登顶。

中国船舶工业行业协会会长郭大成表示，2017年我国造船业完工量占世界市场份额的41%，新接订单占42.4%，手持订单占44%，“应该说在这种困难情况下达到这个程度是非常不容易的。”

11 个性化高级定制

在三大造船指标中，最具含金量的是新接订单量，2017年中国增幅最大，同比增幅接近三成。量变的背后，是中国造船业品质的全面提升。

中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静表示，中国船舶工业近年来发展速度非常快，基本上所有的船型都能造，这其中就包括日韩不敢碰的豪华邮轮。

2017年中国还击败对手，拿到了全球最大的22000箱双燃料超大型集装箱船的订单。该船的最大特点是将全面考虑越来越严格的国际海事要求，是一艘高级定制船舶。

“各个船东都希望多装货，少烧油，使营运成本降到最低，对于设计者来说，没有更好的船型，只有对需求最合适的船型。实际上是由量变到质变过程，从我们以前仿制到跟造，到目前跟整个市场在同步。”中国船舶及海洋工程设计研究院民船部副主任虞贲表示。

2017年，更多全球第一来自中国智造，包括全球首艘通过国际最权威英国劳尔船级社认证的3.88万吨智能船舶，全球最大的3.8万立方米乙烯运输船，全球单体空间最大、自动化水平最高的海上渔场，目前这些高端船型都已经成功交付。

12 助力建设海洋强国

中国作为全球第一的造船大国，一批高端船舶正在成为开发海洋资源，建设海洋强国的利器。

以国内首艘远洋渔业资源调查船“淞航号”为例，在首航实验中，该船的拍照设备可以下潜到3000米的水深，对浮游生物进行原位快速拍照，并自动鉴别生物类别。去年，我国最先进的“海洋地质十号”综合地质调查船也成功交付。

中船重工第701研究所“海洋地质调查10号”总设计师杨俊表示，该船钻探能力达到1400米，能保证在南海钻探到可燃冰。

此外，一个个世界领先的深水重器也接连入水。“蛟龙号”已经完成152次试验性应用下潜，下潜深度超过7000米。“深海勇士”号也正在开展各项试验，未来，将有越来越多的海底奥秘被发现。

目前，以载人深潜器为代表的国产海洋装备，已经能够覆盖海洋科研、大洋矿产资源开发、搜救打捞、旅游观光等领域。以海强国，依海富国，建设海洋强国，中国正在迈出一个个坚实的步伐。[返回](#)

全球首创自动驾驶无人集装箱跨运车在上海诞生

1月14日获悉，上海振华重工与西井科技联合研制出了全球首台自动驾驶无人集装

箱跨运车，在码头实测阶段，其自主作业的准确率几乎达到 100%。一家国际航运大企业正在与振华重工洽谈合作，计划将这种装有人工智能系统的港口大型装备推向欧洲市场。我国一些集装箱码头也有望在不久的将来，使用“上海智造”无人跨运车。

1 人工智能淘汰原有技术

跨运车是一种在集装箱码头前沿和堆场之间搬运并堆码集装箱的装卸机械，高 10 余米，有 6 个大车轮，驾驶室位于车身顶部。作业时，专业人员驾驶跨运车往返于码头前沿和堆场，行驶到集装箱的上方，放下吊具抓住箱子，随后驶往堆场放箱。振华重工总裁黄庆丰介绍，全球现有 500 多座集装箱码头使用跨运车，其中自动化跨运车占比低于 5%。这是因为，目前自动化跨运车采用的技术方案是磁钉导引或基站导引，外设装置的成本很高，而实际作业效率比较低。作为一家重视科技创新的港机龙头企业，振华重工一直在探索新的技术方案。

去年，他们接触到了上海一家人工智能创业企业——西井科技。2015 年 5 月创立以来，西井科技的研发团队已有近 50 人，其中约 80% 是海归硕士或博士，不乏毕业于牛津大学、帝国理工学院、巴黎中央理工学院等名校的青年才俊。这个创业团队将自主研发的芯片、算法等产品应用于港口行业，实现了智能识别理货，让国内一些集装箱码头的理货员告别风吹日晒的艰苦环境，进入办公室成为白领，只要监控人工智能系统的运行即可。

人工智能还能用于港口行业的哪些环节？2016 年底，西井科技在采集、分析了集装箱码头用户的需求后，决定研发港区内集装箱卡车的无人驾驶技术方案。由于对港口行业已有深入了解，经过大半年努力，他们就开发出一套机器学习算法，并将其与芯片、通信模块等硬件结合，构成了无人驾驶集卡的“大脑”。“眼睛”则是摄像头、毫米波雷达等传感器。拥有“大脑”和“眼睛”后，集卡能模拟人的驾驶行为，在港区内自主完成行驶、避障、在装卸点准确停靠等操作。

关注到这一研发动向后，振华重工管理层很快意识到：这很可能是自动化跨运车的有效技术方案。“港口行业比较封闭，但我们一定要有开放的心态，与高科技企业积极合作。”黄庆丰说。

2 在国际竞争中占得先机

去年 8 月，两家上海企业启动了自动驾驶无人跨运车的联合研发。振华重工主要负责单车硬件设计、承接码头操作系统（TOS）的多设备控制系统（ECS）开发；西井科技提供单车无人作业的人工智能解决方案、多跨运车调度系统。与无人驾驶集卡不同，自动驾驶无人跨运车需要完成一组高难度动作——自主探测集装箱，并对目标集装箱进行厘米级精度的自主抓箱、跨箱和放箱。不过，西井科技开发的“大脑”与“眼睛”协同作业，还是能轻松完成任务。

联合研发 3 个月后，全球首台自动驾驶无人跨运车即宣告问世。随后，它被运至一座码头，在实际环境中进行长时间路测。测试结果显示：它具备按指令行驶、自主避障、紧急停车、抓取集装箱等各种作业能力，而且标准化程度比人工操作高得多，作业速度也更快。

自动驾驶无人跨运车投入运营后，会给港口企业带来什么利好？西井科技首席执行官谭黎敏分析：一是节省成本。国内一座中等规模码头的跨运车或集卡驾驶员用工成本，估计在 5000 万元以上，欧美国家的用工成本更高。二是提高效率。无人跨运车可以 24 小时作业，不知疲倦，也不用休假，预计能使码头的水平运输效率提高 50% 以上。三是更加安全。跨运车驾驶员如操作不当，会造成车辆倾覆等事故，导致伤亡。

鉴于这些优势，振华重工已将目光投向潜力巨大的港口市场。黄庆丰表示，全球现有 500 多座使用跨运车的集装箱码头，有 4000 多台跨运车在运营。保守估计，未来跨运车的自动化率将达到 20%，这已是整个美洲市场的体量。正因为此，全球跨运车主要生产厂商都在研发自动化装备，而振华重工通过引入人工智能技术方案，已在这场国际竞争中占得先机。据透露，一家国际航运大企业正在与振华重工洽谈合作，计划将“上海智造”首

先推向跨运车用量占全球一半的欧洲市场，后续再向包括“一带一路”在内的其他国家和地区推广。[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