

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月4日 (第1723期)

- ◇ 以创新支撑现代化经济体系建设 ..... 1
- ◇ 大数据时代下港航业发展趋势 ..... 3
- ◇ UNCTAD: 航运市场仍未走出寒冬 ..... 5
- ◇ 港口反垄断重塑竞争生态 ..... 6

## 以创新支撑现代化经济体系建设

党的十九大报告提出,中国特色社会主义进入新时代,我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。贯彻新发展理念,建设现代化经济体系是党的十九大提出的重要战略任务。在这一过程中,充分发挥创新支撑现代化经济体系建设的作用,加快创新型国家建设,是一个重要着力点。

### 1 创新对现代化经济体系建设的支撑作用逐步显现

现代化经济体系与传统发展模式的重要区别,是发展模式和动力的转变:发展方式从数量型向质量型发展转变,从速度型向效率型发展转变;经济增长动力从依靠要素投入转向依靠要素生产率提升。党的十九大报告提出,创新是引领发展的第一动力,是建设现代化经济体系的战略支撑。

经过多年的发展和积累,特别是实施创新驱动发展战略以来,我国创新发展进入新阶段,正处于从数量积累向质量升级的关键时期。目前,我国全社会研发经费支出总量居世界第二;重大科技成果不断涌现,创新型国家建设取得明显成效。世界知识产权组织等发布的2017年全球创新指数报告显示,中国国际排名从2016年的25位升至22位,成为唯一进入前25名集团的中等收入国家。创新对国家现代化经济体系的支撑作用逐步显现,主要表现在以下几个方面。

#### 1.1 以创新实现发展方式和动力的转变

实施创新驱动发展战略以来,随着供给侧结构性改革的推进,经济结构的调整创新对经济增长的带动作用明显增强。尽管GDP增长速度放缓,但新经济等领域快速发展,远超经济增长。2016年,战略性新兴产业工业部分增加值同比增长10.5%;高新技术产业增长快于平均工业的增长,高技术产业增加值占制造业的16.5%;发明专利申请增长21.5%,PCT申请增长44.7%。由此可见,解决发展动力问题,要依靠创新转换发展动力,实现发展方式根本转变。

#### 1.2 以创新推进实体经济转型升级,提高产业竞争力

创新要素向企业集聚,企业创新能力逐步增强。产品创新、工艺创新、模式创新等创新模式多样化,创新型企业数量不断增加,在国际上的地位不断提升。2016年《全球创新1000强企业研究报告》显示,全球研发支出最高的1000家上市公司中有130家中国企业。但我国企业的研发和创新活动仍不够普遍,与发达国家相比存在较大差距;核心、关键技术不足,大部分企业仍处于产业价值链的中低端。面对新一轮科技革命和产业变革,必须进一步提高制造业和实体经济的创新能力。

#### 1.3 以创新增加有效供给,满足人民日益增长的美好生活需要

随着城乡居民收入不断提高，广大人民群众的消费需求快速升级，多样化个性化发展，对环境安全、食品安全、信息安全等方面的生活质量要求更高。工业、农业、服务业等面向市场需求开展创新，不断适应和满足消费需求的变化，市场上产品和服务供给日益丰富。但是，我国仍存在低水平供给能力过剩与中高端有效供给不足的现象。我国拥有庞大的消费市场，消费需求增长和升级的空间较大，要坚持面向消费需求的创新，增加有效供给，满足不断升级和多样化的居民消费需求。

#### 1.4 优化区域创新要素布局，打造区域经济增长极，促进地区协调发展

建设各具特色的区域创新体系是国家创新体系的重要组成部分。我国构建区域创新体系的政策重点是以试点示范为抓手，以体制机制改革为重点，因地制宜地营造有利于创新的制度和政策环境。目前，我国区域创新能力普遍提升，形成北京、上海、深圳等具有特色的创新中心和一批创新型城市，带动了区域经济的发展。特别是一批国家级高新技术产业开发区成为地区经济发展的增长极。2016年，146家国家高新区生产总值占全国国内生产总值比重达11.8%，工业总产值达20.5万亿元，同比增长10.3%。但地区间差距较大，东南沿海地区的创新要素集聚度和创新能力高于中西部地区。

总体来看，创新在我国现代化经济体系建设中正发挥越来越重要的作用，对经济发展的带动作用逐步增强。但与主要创新型国家相比，我国的创新能力仍有差距，主要是原始创新能力不足，关键核心技术存在短板，激励创新的体制机制不健全，创新环境尚不能适应创新驱动发展的需要，创新质量和效率有待进一步提高，等等。

### 2 通过深化体制机制改革建设创新型国家

2016年颁布的《国家创新驱动发展战略纲要》提出建设科技强国的目标，到2020年进入创新型国家行列、到2030年跻身创新型国家前列、到2050年建成世界科技创新强国。党的十九大报告提出，加快建设创新型国家，并将其纳入现代化经济体系系统考虑和部署。总体来看，党的十九大报告从科技创新战略布局、创新体系建设和环境创新营造三个方面勾画出建设创新型国家的战略重点、未来发展方向，提升创新对现代化经济体系建设的支撑作用。

#### 2.1 以全球视野谋划和推进创新，加强前沿科技布局，提升创新能力

经过多年的积累，我国创新发展进入新阶段。创新能力从过去以跟跑为主，进入跟跑、并跑和领跑并存的阶段，引进技术难度加大，必须增强自主创新能力，提高原始创新能力，增加技术供给能力。从全球来看，新一轮科技革命和产业变革加速推进，主要创新型国家在科技创新方面展开新一轮竞争，我们必须抓住新机遇，实施创新驱动发展战略，培育我国经济增长新动能。一是面向国际科技前沿加强战略部署，增加前沿技术供给，提高原始创新能力。瞄准世界科技前沿，强化基础研究，实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破。二是聚焦国家重大战略需求，加强需求导向的基础研究，加快科技攻关。如围绕质量强国、航天强国、网络强国、交通强国、数字中国、智慧社会等国家重大战略需求，加强应用基础研究。三是构建产业共性技术平台，加强产学研合作，为产业技术进步提供技术支撑。四是突破产业核心关键技术短板，提升产业整体竞争能力。五是聚焦实体经济，促进企业创新，提高产业竞争能力。大力推进制造强国战略和创新创业，针对转型升级的需要，以信息技术、绿色技术、智能技术等加强传统产业的改造升级，提升传统产业竞争力；积极培育新兴产业，形成新的经济增长点。

#### 2.2 完善国家创新体系，增强协同创新能力，提高创新体系的效率

党的十九大报告强调，建立以企业为主体、市场为导向、产学研深度融合的技术创新体系。经过多年努力，我国的产学研合作取得了可喜发展，但是，仍然有一些体制机制因素阻碍了产学研合作和科研成果转化为生产力。因此，要继续深化科技体制改革，合理确定大学、科研院所和企业创新体系中的地位，完善合作机制，发挥各自优势，促进产学研深度融合，进一步提高科技为经济服务的能力。完善成果转化机制和政策体系，进一步落实科研成果转化的收益分配政策，培育和发展专业技术转移机构，鼓励创

新创业，促进科研成果实实在在地转变为生产力。同时，加强对中小企业创新的支持，充分发挥中小企业在科技创新体系中的生力军作用。此外，还要营造各具特色的区域创新体系，着力打造区域创新中心，引领带动提升区域创新能力。在自主创新综合示范区和全面创新改革地区试点的基础上，总结可推广、可复制的经验，进一步推进区域创新环境建设，实现创新驱动区域协调发展。特别要在具备条件的地区，打造具有国际影响力的区域创新中心，集聚全球高端创新要素，形成全球科技创新的引领者和创新网络的关键枢纽。

### 2.3 进一步改善和营造有利于创新的生态环境

首先，要进一步营造创新文化。一方面，要全面提升公民科学素质。广泛开展科学普及教育，不断提升劳动者科学文化素质，加快科学精神和创新文化的传播，进一步夯实创新发展的群众和社会基础。另一方面，要营造宽容失败的机制和氛围，鼓励和保护敢于创新、勇于创新、不怕失败的精神。其次，要营造公平竞争的市场环境和法治环境。强化知识产权保护，维护创新者的合法权益，促进知识产权创造和运用；进一步完善标准、检验检测和认证体系，充分发挥标准促进技术进步和推广新技术的作用。严格公平执法，减少行政干预，建立公平竞争的市场秩序，为各种所有制、各种规模、各种技术路线的企业提供公平获得创新资源和参与市场竞争的机会，真正形成优胜劣汰的竞争机制。此外，还要建立激励创新、审慎包容的市场监管体系。转变传统的监管模式，进一步放宽市场准入，减少行政审批，更多发挥环保、质量、安全等标准的作用。市场监管要为创新开拓市场通道，对新兴产业、新业态和新模式要允许先行先试，及时总结经验，逐步规范。

### 2.4 培养造就多层次的创新人才

人才是最重要的创新要素。党的十九大报告提出，培养造就一大批具有国际水平的战略科技人才、科技领军人才、青年科技人才和高水平创新团队。战略科技人才是具有战略眼光、能在我国科技创新布局中看清方向、提出战略性建议的人才；科技领军人才是具体执行科技项目、带领团队创新突破的领军者；科技青年人才是面向未来、实现创新发展可持续的人才；高水平创新团队是着眼于创新链条各环节的需要、实现从研发到产业化各环节顺畅协调和合作的人才队伍，包括科研人才、技术转移人才、有创新精神的企业家和高技能人才等。在这一过程中，要建立适合各类人才发展的多层次人才政策。既要培养适应创新需求的多层次人才，还要建立分层次的人才激励机制，改进人才评价机制，在收益分配上充分体现知识和创新的价值，调动各类人才的创新积极性。

### 2.5 进一步推进开放创新，加强国际合作

进一步推进开放创新，加强国际合作，有效利用全球创新资源，提高创新质量和效率。目前，我国开放创新的模式不断升级，利用国际资源的方式正在从引进来为主转向引进来与走出去相结合。一是构建与国际接轨的创新政策，消除阻碍创新要素流动的人才、资金管理制度，吸引全球创新要素和有效利用外部资源。二是分层次开展国际合作，搭建多样化的国际创新合作平台，实现互利共赢。三是积极参与全球创新治理的规则制定，增强我国在全球创新治理中的话语权，在国际创新治理中发挥应有的作用。[返回](#)

## 大数据时代下港航业发展趋势

伴随着信息技术的革命，人类进入大数据时代。大数据时代的到来，对社会各个层面，尤其是对人们的决策思维造成巨大的影响。国际海事组织海事大使、原交通运输部副部长徐祖远认为，大数据的挖掘和港航科技的快速发展，带来了信息服务平台的升级与转型，也将引发港口、航运业服务模式和盈利方式的革命，并最终实现港航业运作体系的跨越式发展。应用大数据提升港航服务质量与效率，是港航业快速发展的新一轮推动力。

### 1 机遇与挑战

政策层面上，党的十九大报告提出，要建设交通强国、数字强国，要推动互联网、大数据、人工智能与实体经济深度融合。促进交通强国与数字强国的交汇融合，从此前出台的《关于促进海运业健康发展的若干意见》《关于深入实施“互联网+流通”行动计划的意见》和《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》等一系列政策中可以体现。

全球经济的深刻变化及新一轮船舶大型化发展趋势使港航业面临一场意义深远、影响持久的大洗牌。港航业核心竞争力已从主要依赖硬件设施投入发展为以信息化为引擎的综合软实力的提升。众多企业在飞速发展的大数据时代背景下是处于同一起跑线上的，谁能顺应潮流谁能率先变革，谁就有机会获得成功。于是，我们看到，集运业“领头羊”马士基航运在进行区块链测试，行业“新兵”森罗商船同样也在进行类似的测试。

中国是人口大国、制造业大国、互联网大国、物联网大国，这都是最活跃的数据生产主体，成为数据大国也是逻辑上的必然。而风头正盛的互联网企业们正体现了中国的技术优势。这些优秀企业带来的技术上的整体优势无疑为港航业进入数据时代提供“弹药”。全球航运业正在经历前所未有的洗牌与重组，其实质是产业价值链的一次深度整合。所有低效率的、非标准化的、非规模化的市场主体将会被加速淘汰，并波及港口业的市场结构，引起港口整合和吞并的浪潮，最终会留下那些真正有竞争力的企业和运作模式。

大数据时代的到来，港航业既然已经无法回避，不妨迎头向上。机遇多多，挑战自然也多多。

谈及大数据，其中一个重要的核心就是连接。但现实中，企业内部之间尚且存在数据分割的现象，企业与企业之间更是如此。由于港航企业的基础信息过于分散及信息孤岛的存在，使得它们之间的交流效率并不高。显然，信息开放是港航业的大数据应用的关键。

在过去的十多年中，全球主要航运企业不断推进订舱、船期和货物跟踪的标准化，但是由于各家航运企业的标准并不完全相同，相互对接起来也并不容易。标准的缺乏意味着所有的数据获取会根据应用的不同而改变，成本会增加，效率降低而且容易出错，但是标准的正式建立和市场接收还有待时日。此外，在行业和企业角度，信息化与业务应有的融合还不够精准。

资金方面，为了维护信息安全，在推进数字化的进程中，投入是必不可少的。复合人才短缺也是挑战之一。港航业不缺乏精通业务的人才，市场上亦不缺乏懂得大数据的专才，但是两者结合的复合型人才才是更好推进港航业发展的关键所在。

## 2 趋势和影响

大数据的时代下，给全球港航业究竟带来怎样的趋势和影响？徐祖远认为主要体现在三个方面。

推动港航业创新、创效、服务升级。一是挖掘新商机，创造新效益。港航企业如果能意识到大数据带来的潜在商机，重构信息服务平台，创建航运大数据的独特解决方案，挖掘和发现新的商机，创造新的产业价值，将是提升整个行业竞争力和利润率的有效途径。二是信息服务定制化，运营决策精准化。未来不但可以将这些港航数据信息进行处理，转化成大数据产品，还可以根据个性化需求，从产品开发到设计流程提供定制服务。另外，大数据时代的到来，为趋势分析和决策前瞻提供了更多支持。通过对港航运大数据的挖掘和分析，掌控船舶动态，提前对货物供需进行研究，进而预测价格波动、货物吞吐量，还对港航企业金融投资决策具有重大价值。三是港航生产可视化，基础设施智能化。目前，我们在海上物流和港口生产可视化方面已有较好应用，未来无论是海上、港口，还是陆路运输，在各个节点上，通过大数据的概念把各个节点都能串起来，通过陆地端、海运端、港口端，可以把整个物流的链条完整的描述出来，实现生产数据可视化。另外，通过大数据挖掘和机器学习，“智能船舶”和“智慧港口”概念一定能够实

现，无人驾驶船舶、自动化和智能化港口装卸设备等应用前景一定很大。

提升港航业国际影响力和话语权。对于港航企业的发展来讲，谁掌握了大数据，谁就赢得了未来；对于区域发展来讲，谁掌握了港航大数据，谁就具有国际话语权。比如通过大数据收集、挖掘、分析，可编制出船舶航速、港口运营、海运交易价格等方面的指数。一方面，这些信息可以指导企业精细化运营、金融风控等；另一方面，通过指数挂钩合约、指数衍生品交易等，既可以优化要素市场配置，还可形成行业定价、交易中心，争取国际话语权。

促进政府监管改革创新和公共服务精准化供给。大数据的包容性、互通性还可以在各政府部门间、政府与企业之间实现信息互联，消除信息孤岛现象。一方面，对港航大数据的有效分析和利用，能够为政府相关部门和功能性国企在公共服务领域发挥积极作用提供基础数据支撑，促进政府监管改革创新，利于政府提供公共服务精准化供给。比如，政府通过大数据技术，深入分析、实时监管，在港口规划建设、船员人才培养和供给、船舶进出港口便利化服务、海上搜救和导航等方面，加快改革和创新，制定相关政策、提供有效监管、提供精准化公共服务方面。另一方面，政府监管大数据的开放、共享、应用，也有利于港航企业制定战略和决策、提高运行效率，进而促进行业健康有序发展。 [返回](#)

### UNCTAD：航运市场仍未走出寒冬

联合国贸易暨发展会议（UNCTAD）近日发布了《2017 年全球海运市场评述》。该报告指出，2016 年，全球造船完工量减少了 1.7%，船舶拆解量增加了 25.7%，船队增速继续走低；海运贸易量增长 2.6%，而船队运力增加了约 3.2%，运力过剩状况持续。

船队增长速度慢、运力过剩，表明航运市场仍处于不景气状态，这也反映在三大主力船型航运市场上。UNCTAD 报告显示，2016 年，集装箱船市场运价偏低，累计亏损 35 亿美元；干散货船市场受困于供给过剩和需求乏力，船队平均收入下跌；油船市场日平均收益同比下降了 42%。除了供需亟待再平衡外，航运市场要走出“寒冬”，还受到诸多外部因素影响。

#### 1 船队增速继续放缓

UNCTAD 统计数据显示，2016 年全球造船完工量减少了 1.7%。中国、日本、韩国三个国家的造船完工量占全球造船完工量的 91.7%。韩国雄踞第一，约占全球造船完工总量的 38.1%，在集装箱船、气体运输船和油船方面表现强劲；中国位居第二，约占全球造船完工量的 33.5%，建造了最多的干散货船和杂货船；日本造船完工量约占 20.1%，以油船和干散货船为主。

2016 年，全球船舶拆解量增加了 25.7%。印度、孟加拉国、巴基斯坦和中国四大主要拆船国拆船数量占全球船舶拆解总量的 94.9%。其中，印度拆解量最多，约占全球船舶拆解总量的 30.8%。

造船完工量减少、船舶拆解量增加，导致全球船队增速持续下滑。2000~2016 年，全球船队增长曲线呈“波浪式”起伏，在 2011 年达到“顶峰”——一年增长率达到 10%，随后逐年下降。2017 年年初，全球造船订单总量比去年同期有所减少，UNCTAD 预测，全球船队增长放缓的趋势还将持续。

#### 2 航运市场运力过剩

2016 年，世界船队运力增加了约 3.2%，与 2015 年相比有所下降。截至 2017 年 1 月，全球船队共有船舶 93161 艘，合 18.6 亿载重吨，总价值达 8290 亿美元。受国际金融危机导致的经济持续下行以及需求疲软影响，全球海运贸易量仅增长了 2.6%，高于 2015 年的 1.8%，低于过去 40 年的平均水平（3%），总量为 103 亿吨。

尽管船队运力增速有所放缓，但仍高于海运贸易需求增速，因此，全球船队运力过剩的状况没有改善，航运市场持续面临压力。集装箱船、干散货船、油船三大主力船型航运市场均不同程度地承受着供给过剩带来的盈利压力。

UNCTAD 报告指出，2016 年，集装箱船航运市场运价低迷，船队累计亏损约 35 亿美元，运力过剩、经营亏损促使集装箱船船东进一步兼并、整合，以谋求生存。干散货船航运市场同样经历了“难熬”的 2016 年——波罗的海干散货运价指数（BDI）创历史新低，单船平均收入低于 1000 美元/天。由于航运需求增长速度不及船队数量增速，再加上国际原油价格上涨等因素影响，油船市场运价大幅下跌，2016 年单船的平均收益约为 17917 美元/天，同比下降了 42%。

当前，全球航运市场仍处于“寒冬”之中，市场复苏面临着诸多不确定因素。UNCTAD 分析认为，中国经济转向内需再平衡、美国贸易政策调整、英国“脱欧”等，都可能给航运市场的复苏带来消极影响，但同时也有一些利好因素。一方面，国际经贸合作有望刺激航运需求。2017 年 7 月，欧盟与日本签订了经济伙伴协定，与加拿大签订的全面经济贸易协定（2017~2021）也有望生效。此外，蓬勃发展的跨境电子商务业务，将刺激全球集装箱船运输需求。

另一方面，航运市场对液化天然气（LNG）船的需求有望继续扩大。在可持续发展要求下，全球 LNG 贸易日益增长，LNG 作为船舶燃料的需求也不断攀升。UNCTAD 报告显示，2016 年 1 月~2017 年 1 月，以吨位计，全球 LNG 运输量增加了约 10%；2018 年及以后将建造的 LNG 动力船，将占全球新船市场订单的 13.5%，超过 2017 年的 2 倍。[返回](#)

## 港口反垄断重塑竞争生态

今年 4 月以来，国家发展和改革委员会会同交通运输部加强了港口收费监管和反垄断执法调查。

近日，上海国际港务（集团）股份有限公司、天津港（集团）有限公司、青岛港（集团）有限公司、宁波舟山港股份有限公司等港口企业先后进行整改，规范生产经营行为，维护公平竞争市场环境，切实降低企业进出口物流成本，促进实体经济减负增效。

“这是港口行业遇到的新问题，以往大家对相关法律认识还不够全面，今后我们将深入学习行业反垄断相关法律法规知识。同时，我们将积极倡导行业自律，努力做到费用清晰，费率公示，并着力从反垄断角度规范企业定价行为，既防止恶性竞争，也防止垄断定价。”一位港口行业资深人士表示。

### 1 降低物流成本，提高出口企业竞争力

国家发展和改革委员会有关负责人在就相关问题答记者问中表示，上海港、天津港、宁波舟山港和青岛港将从 2018 年起下调外贸进出口集装箱装卸费用，下调幅度在 10%—20%左右，每年可降低进出口物流成本约 35 亿元。以 20 尺重箱为例，上海港将从现有的 595.5 元/箱降至 480 元/箱，下调幅度为 19.4%；天津港将从现有的 530.3 元/箱降至 470.3 元/箱，下调幅度为 11.3%；宁波舟山港将从现有的 620.53 元/箱降至 490 元/箱，下调幅度为 21%；青岛港将从现有的 575 元/箱降至 480 元/箱，下调幅度为 16.5%。

“港口企业整改带来的物流费用降低，有利于提高我国出口企业的竞争力，从而进一步促进集装箱海运需求，直接利好集运企业。”东兴证券分析师闫海说。

在班轮运输条款下，集装箱装卸成本由船公司承担，船公司再通过码头装卸费（THC）或原场地接收费（ORC）的方式向进出口企业收取。从成本节约的角度上看，2018 年港口装卸费降低后，THC/ORC 附加费的部分将随之降低，码头费用的节约将从航运公司传导至进出口企业，促进对外贸易，从而进一步刺激海运需求。

据悉，船公司应当按照成本补偿的原则，合理确定码头作业费。今年上半年，船公司按照这一原则，合理调整了码头作业费水平。此次港口调降装卸作业费后，国家发展

和改革委员会也正在约谈有关船公司，督促船公司相应调整码头作业费水平，确保为实体经济减负落到实处。

值得注意的是，目前，国际中转箱与本地外贸箱在港口收费费率上存在较大差异。“中转箱量是衡量港口航运枢纽地位的重要参考指标之一，为了吸引货源，一些港口的中转箱费率定价过低，导致赔本赚吆喝。”业内人士表示，这种以价换量的做法，不利于国际航运中心的建设，因此建议我国早日实施自由贸易港政策，改变这种现象，增强港口的竞争力。

## 2 开放港口市场，营造公开透明营商环境

此次反垄断调查中发现，港口企业存在通过签署格式合同、不开放信息端口、为不同公司划分市场等方式，限定或者变相限定船公司只能接受港口下属企业提供服务的问題。此外，很多港口利用其在相关市场的支配地位，在与船公司和货主交易时附加了一些不合理的交易条件。

因此，港口企业整改方案既包含集装箱装卸费的降低，也包含推动港口全面开放拖轮、理货和船舶代理市场，取消向交易对象附加强制服务、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件，增加船公司及其代理的自主选择权。此举有助于营造公开透明营商环境，推动相关运营主体提供更高质量的服务。

“促进港口船舶服务企业竞争后，船公司成本仍有下降空间。”闫海介绍。集装箱装卸费用的降低将通过 THC/ORC 等附加费降低的方式传递到进出口企业，船公司不直接受益。但是，拖轮、理货和船代市场开放后，航运企业自主选择权将大幅增加，拖轮费、代理费等相关费用仍有降低空间。

随着港口收费监管的不断加强以及港口辅助性业务的进一步开放，业内人士对可预期的物流成本降低普遍持乐观态度。但是，不可否认的是，降低物流成本的最终效果还受到市场供求关系的影响。当港口服务和水上运输市场供小于求时，收费价格有所提高也符合市场运行规律。只是这部分价格的提升应当在合理区间内，而不仅仅依靠港口企业在一定地域范围内所具有的较强的市场力量。

## 3 提升港口竞争力需强化供给侧改革

竞争是企业发展的根本动力。只有在竞争的压力下，企业才有动力积极创新，提升生产经营效率。在港口资源整合不断推进的大背景下，倘若港口企业不能正确认识市场公平竞争的重要性，就有可能对港口、航运、外贸行业甚至经济社会发展产生较为严重的负面影响。

港口整合的目的是统筹岸线、基础设施、人力等各类资源，推动区域港口间错位、协调发展，从而避免恶性竞争，实现降本增效。倘若缺乏强力、完善的监督机制，就有可能从恶性竞争向缺少竞争、缺乏活力发展，因此，在港口整合大规模从图纸走向现实之际，进行系统的反垄断调查和行业自查自纠意义重大。

逃避市场竞争虽在短期内可以维护自身的市场地位，获取更高收益，但从长远看，势必会削弱企业创新发展动力。相反，及时梳理港口行业在生产经营中的不合理行为，虽然会在短期内对港口企业造成一定冲击，但从长期来看无疑有助于持续推进港口行业供给侧结构性改革，促进行业健康蓬勃发展。[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](http://www.chinashippinginfo.net)

欢迎订阅