

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 19 日 (第 1686 期)

- ◆ 外贸回稳向好结构、质量效益出现可喜变化..... 1
- ◆ 稳增长与控风险是下半年经济工作主旋律..... 3
- ◆ “无人船”何时能成真? 5
- ◆ 加拿大港口建设时——魁北克港的雄心壮志..... 6

外贸回稳向好结构、质量效益出现可喜变化

今年上半年,我国进出口总值同比增长 19.6%。其中,出口 7.21 万亿元,增长 15%;进口 5.93 万亿元,增长 25.7%;贸易顺差 1.28 万亿元,收窄 17.7%。

中国海关总署 7 月 13 日公布的外贸数据分外提气:不仅延续了去年下半年以来的回稳向好态势,更创下了 2011 年下半年以来的半年度同比最高增速。

外需回暖、内需稳健等综合因素推动外贸快速增长

“上半年我国外贸持续回稳向好主要与外需回暖、内需稳健并且内外需之间形成良性互动有关。”中国银行国际金融研究所研究员盖新哲在接受中国经济时报记者采访时表示。

他认为,一是外需回暖。美国、欧盟等主要经济体的制造业 PMI 持续上升,达到国际金融危机以来少有的高位水平,推动全球贸易持续复苏。2017 年 6 月,美国、欧元区制造业 PMI 分别攀升至 57.8、57.4,创下 31 个月、74 个月以来新高。

二是国内经济稳健增长。上半年国内工业生产和投资等领域增长动能较强,一季度 GDP 增长 6.9%,二季度 GDP 预计也保持在 6.8%的较高水平,均高于 2016 年上半年 6.7%。再考虑到大宗商品价格同比去年涨幅较大,综合支撑进口持续攀升。

三是内外需形成良性互动。2016 年我国去产能等供给侧结构性改革推进效果显著,国内经济见底反弹、稳中向好,对美国、欧盟等全球经济体形成良好带动作用。从 2016 年 7 月到 2017 年 6 月的 12 个月中,我国对美欧出口滚动同比增长 3.1%,自美欧进口滚动同比增长 6.7%,进口增速明显高于出口,进口增速早于出口见底回升,反映了我国对全球经济的带动作用。反过来,美欧等外部经济环境改善也进一步支撑了我国外贸回稳向好,总体上内外需之间形成了良性互动。

“上半年中国外贸持续快速发展是一系列因素综合作用的结果的”中国贸促会研究院国际投资研究部主任刘英奎在接受中国经济时报记者采访时分析,上半年大宗商品进口量价齐升,原油、大豆、天然气的进口数量增长 10%以上,铁矿砂进口增长 9.3%;而铁矿砂进口均价上涨 55%,原油上涨 47.9%,大豆上涨 18%,天然气上涨 10%,这对于加快进口增速、增大贸易总量发挥了重要作用。

此外,刘英奎认为,国家经贸战略与外贸政策促进作用明显。上半年以来,中国大力推进“一带一路”建设,市场开放和贸易促进力度不断加大,给中国外贸带来多项利好。

上半年外贸结构和质量效益出现可喜变化

亮眼的增速之外,我国外贸结构和质量效益也出现可喜变化。

盖新哲说，过去，我国外贸高速增长主要依赖于外商投资和低要素成本驱动，这就决定了我国外贸结构中加工贸易占比高、外资企业占比高。如今，我国人口红利逐步褪去，正在培育以技术、品牌等方面为核心的竞争新优势，国内庞大的市场和相对完善的供应链对提高外贸竞争力的作用逐步凸显，竞争优势来源逐步内生，必然带来外贸结构中更加倚重一般贸易、国内企业。刘英奎认为，随着上半年全球经济温和复苏，我国对传统市场进出口全面回升，对部分“一带一路”沿线国家进出口增长显著。海关总署数据显示，上半年，我国对欧盟、美国 and 东盟进出口分别增长 17.4%、21.3% 和 21.9%，三者合计占我国进出口总值的 41.4%。同期，我国对俄罗斯、巴基斯坦、波兰和哈萨克斯坦等国进出口分别增长 33.1%、14.5%、24.6% 和 46.8%。

刘英奎分析认为，随着供给侧结构性改革的深入推进，我国产业结构调整初见成效，形成了一批外贸新优势产品。上半年，我国部分高附加值机电产品和装备制造产品出口保持良好态势，如汽车出口增长 32.5%、船舶增长 25.1%、电动机及发动机增长 6.5%、医疗仪器及器械增长 12.7%、无人机增长 93.4%，竞争力持续增强。

在海关总署新闻发言人黄颂平看来，上半年我国民营企业进出口增速快于总体增速，外贸商品结构持续优化，中西部地区外贸增速加快，充分表明外贸发展新动能不断凝聚。

下半年回暖态势不变不确定因素或带来一定压力

2017 年下半年，影响中国外贸发展的国际、国内积极和不确定因素依然同时存在。

刘英奎认为，有三个积极因素：一是世界经济将保持较快增速，国际市场需求依然旺盛，国际权威机构预测，2017 年世界经济增长速度约为 3.5%；二是中国经济平稳增长，促进中国贸易平稳增长、提质增效仍是外贸政策主基调；三是中国出口产品的竞争力持续提升等。

还有三个不确定因素：一是国际市场竞争激烈，贸易保护抬头，美国、法国等国内促进本国产品出口、提高进口门槛的隐忧不绝于耳；一些发展中国家在劳动密集型产品的制造和出口方面竞争力不断提升，与我国形成市场竞争态势，印度等国限制中国出口产品的贸易纠纷有增多趋势。二是地缘政治冲突加剧，欧洲难民潮涌入，国际恐袭不断等因素对“一带一路”建设以及世界经济增长构成威胁。三是中国产业结构调整仍在进行之中，传统劳动密集型产业由于劳动力、土地成本上升等因素导致的产业和贸易转移仍在推进之中。

“综合积极与消极两方面因素分析，尽管我国外贸仍将面临一系列挑战，个别月份可能会出现上下波动，但基本面仍将延续平稳增长态势，贸易结构质量效益也会持续提升。”刘英奎说。

展望未来，我国 PMI 及新出口订单等指标持续回升，显示短期内外贸回暖态势总体不变，但中远期看也存在一些不利因素。

盖新哲表示，推动外贸持续回暖的政策因素将继续发力。目前发展市场采购贸易等新业态试点工作取得良好成效。如果先行先试地区不断总结经验并向全国推广，未来政策效应会进一步释放。不过，大宗商品价格基数抬升等因素可能带来一定压力。2016 年二季度后，大宗商品价格结束了前期低迷回落态势，开始触底大幅反弹。今年上半年受益于去年同期价格基数较低，名义贸易增速略有虚高。如今我国 PPI 已经度过高点逐步下行，下半年贸易增速可能因价格因素承压。

他进一步认为，从周期视角来看回暖周期至少已经走过半程。从去年年中之后贸易增速触底回升，至今已经持续接近一年。历史上贸易回暖周期一般在 1-1.5 年左右，较少超过 2 年，这意味着当前这一轮回暖至少已经走过半程周期。[返回](#)

稳增长与控风险是下半年经济工作主旋律

人民银行、国家外汇管理局等机构发布的各项指标看，我国经济运行继续保持稳中向好态势。

从经济基本面看：经济结构持续调整，新旧动能加快转换

经济结构持续调整。第二产业开始渐趋回缓。今年 1-5 月“克强指数”月平均值高达 15.09%，与去年同期比，月平均值增长了 272.59%。服务业对于经济增长的贡献仍然在扩大。今年一季度末，第三产业对 GDP 累计同比贡献率高达 61.7%。高端制造业发展态势良好。5 月份，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 11.3% 和 10.3%，增速分别比规模以上工业快 4.8 和 3.8 个百分点。高技术制造业投资增长 22.5%，增速快于全部投资 13.9 个百分点。国产大飞机 C919 试飞成功，为中国装备制造“走出去”带来新的机遇。

出口与消费对于经济的拉动作用进一步强化。出口增速加快。1-5 月份，进出口总额 107635 亿元，同比增长 19.8%。其中，出口 58787 亿元，增长 14.8%。一般贸易进出口增长 21%，占进出口总额的 56.8%，比上年同期提高 0.6 个百分点。消费贡献持续增强。与 2013 年相比，消费对我国经济的贡献率已经从 47% 上升到今年一季度的 77.2%，二季度仍然保持了这一态势。

新业态、新动能层出不穷，新旧动能加快转换。随着创新驱动发展战略深入实施，大众创业、万众创新蓬勃兴起，诸多新业态蕴含巨大发展潜力，呈现业态多元化和成果分享化等新特征。共享经济发展迅速，依托互联网的发展，预计今年共享经济市场规模将达 5 万亿元左右。

从金融环境看：内部流动性仍然偏紧，但资本外流压力减轻

国内方面，货币金融环境基本稳定。一是货币供应增速放缓。5 月末，广义货币（M2）余额 160.14 万亿元，同比增长 9.6%，增速分别比上月末和上年同期低 0.9 个和 2.2 个百分点；狭义货币（M1）余额 49.64 万亿元，同比增长 17%，增速分别比上月末和上年同期低 1.5 个和 6.7 个百分点。二是人民币新增贷款规模减少。一季度，人民币贷款增加 4.22 万亿元，而 4-5 月合计仅有 2.21 万亿元，预计二季度人民币新增贷款明显少于一季度。说明商业银行创造货币的冲动减小。三是外汇储备连续回升。2017 年 1 月末外汇储备跌破 3 万亿美元，但 2-6 月，始终保持在 3 万亿美元之上，6 月末外汇储备较年初增加 463 亿美元，增幅为 1.5%，连续第五个月出现回升。这主要得益于国际金融市场上美元的相对贬值，资产价格略有变动，我国外汇储备所分散化投资的资产和货币互有涨跌，但涨势强于跌势，外汇储备规模小幅微升。

国际方面，美元对人民币呈相对贬值态势，近期资本外流势头明显减小。自 2011 年以来，美国进入强美元周期，到 2016 年 12 月 20 日美元指数高达 103.3035。但进入 2017 年，美元指数处于波动下滑趋势，截至今年 7 月 7 日，美元指数仅为 96.0148，较前期高点下降 7.06%。这大大缓解了人民币贬值压力，跨境资本外流压力也相对减轻。但不可忽视的是，美联储缩表有可能使美元再次走强，未来国际资本跨境流动会加剧。

从政策层面看：改革政策持续推进，经济金融风险总体可控

房地产市场调控政策持续发力。自 2016 年 10 月以来，全国各地密集出台房地产调控政策，抑制房价过快上涨，取得较为显著效果。比如北京密集出台楼市调控政策，内容涉及首付比例、贷款利率、非京籍购房纳税标准、过道学区房、学位划分、商办类物业限购等等。2017 年 7 月 4 日，上海市规划和国土资源局网站发布了两宗拟出让地块公告，土地用途都被标注为“租赁住房”，即开发商必须“整体持有、只租不售”，这开创了土地出让的新模式。预计未来一段时间，房地产市场调控仍将持续发力。

国企改革明显提速。从国务院国资委召开国企改革吹风会，到国家发改委多视角督查国企改革，再到中央全面深化改革领导小组第三十六次会议审议通过《中央企业公司

制改制工作实施方案》，上半年国企改革明显提速。不仅央企，地方国企改革也加速进行。以深圳为例，据估计，深圳市属国企总资产 1.22 万亿元，净资产 6900 多亿元，国有净资产 5400 亿元。混合所有制的比例达到了 75%，资本证券化率 53%。

在“一带一路”政策引导下，中国境外投资具备长期增长潜力。2017 年 5 月，中国举行“一带一路”国际合作高峰论坛，形成丰硕成果，主要涵盖政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通 5 大类，共 76 大项、270 多项具体成果。荣鼎咨询数据显示，今年上半年宣布的交易额在 500 万美元以上的中国海外并购交易数量超过 70 笔，今年上半年宣布的交易总规模为 452 亿美元。

稳增长、控风险仍然是下半年经济工作的主旋律

尽管上半年经济形势可圈可点之处不少，但值得关注的是，有些指标不尽如人意，如我国储蓄率仍处于世界最高，为 40%-50%，有些企业的债务、地方政府债务问题也比较突出等。今年是供给侧结构性改革的深化之年，稳增长、控风险仍然是经济工作的重中之重。

对实体经济还要采取一揽子支持政策。一方面，通过结构性宽松，继续“定向”向中小企业提供融资支持。自金融危机以来，英国为解决小微企业和非金融私人企业的融资问题，实行过“融资换贷款计划”，有效地“定向”增加信贷投放。目前，在流动性趋紧的情况下，我国应继续“定向”向小微企业提供“抵押补充贷款”这样低成本融资。另一方面，通过降低长期国债利率，降低企业融资成本。长期国债利率是所有长期利率的基础，长期国债利率下降可自动带动市场利率的下降。2017 年上半年，美国和日本 10 年期国债利率震荡微跌，美国保持在 2.4% 左右，英国保持在 1.35% 上下。日本 10 年期国债利率低位上涨，从年初的 0.056% 上升至 7 月 10 日的 0.095%。而我国 10 年期国债利率则是高位震荡上涨，从年初的 3.228% 上升至 7 月 10 日的 3.598%。10 年期国债利率不降反升，连带的长期贷款利率、长期企业债利率都没法降，就无法降低企业融资成本。

去杠杆要“适度”，在稳增长的前提下有序推进。去杠杆有两点需要把握。一方面，要认识到高杠杆是世界经济内外部双重失衡的结果。降杠杆不仅要解决自身失衡问题，还要解决外部失衡问题。因为，世界矩形经济结构的各国杠杆率有着高度的关联性。可以说，过去几十年全球贸易增长建立在消费国家政府和政府过度负债消费、生产国企业过度负债生产基础上。当消费国（美国和欧洲）在进行家庭和政府去杠杆时，作为生产国的中国必然是企业去杠杆。另一方面，要清楚地认识到，去杠杆要“适度”。稳增长是去杠杆的基础，保持一定的发展速度是第一位的，只有保持一定的 GDP 增长，去杠杆才有基础。尤其是在全世界范围去杠杆的大背景下，过快降杠杆会给经济带来巨大的紧缩效应。国际货币基金组织也认为，通过增长来消化负债才是去杠杆的最健康方式。

通过加大对“城市地下建设”投资来刺激经济增长。目前，我国钢铁、水泥、电解铝等产业超常规发展，产能严重过剩。从基础设施建设来看，继续拓展地面的建设空间有限，而“城市下水道”建设应该是公共投资下一个重点。国际上，主要发达国家都十分重视“下水道”建设。上个世纪 70 年代，日本政府在产能过剩最严重时期，通过加大对“下水道”公共投资来刺激经济增长。13 年间日本“共同沟”建设达 526 公里。我国应该借鉴发达国家城市建设的经验，科学规划城市地下建设。

“分类”化解地方政府债务风险。各省市债务与财政的情况不同，应实施分类的方式，化解地方政府债务风险。可根据当年应偿债务本息和与地方一般公共预算收入的比重，将地方政府债务违约风险分为“债务—衰退”型、“债务—预警”型和“债务—增长”型三类。针对“债务—衰退”型风险，必须要做到控制债务规模、硬化预算约束，此外还可采取一些临时特别措施。针对“债务—预警”型风险，关键在于建立“借、用、还”全环节的风险预警指标体系。而“债务—增长”，可适量举债以促进地方经济的发展，但需建立完善的信用评级机制。[返回](#)

“无人船”何时能成真？

6月28日，由海航科技集团发起的“无人货物运输船开发联盟成立大会暨第一次理事会”在上海隆重召开，由此，中国海洋货物运输智能升级的序幕正式拉开。无人货物运输船开发联盟（无人船开发联盟）中既拥有熟知国际规范和标准的机构、国内顶尖船舶设计和研发机构，也有全球顶级分系统供应商和行业领先的大型造船企业。

无人船开发联盟是中国首个无人船联盟，也是未来航运发展的组织者和引领者、技术产品规则规范的建立者和推动者。无人船开发联盟将集合国内外先进技术，共同研制集自主决策、自主航行、环境感知、远程操控和绿色安全于一体的“无人船”，填补中国相关领域的空白。

海航科技集团表示，无人船开发联盟的成立，不仅将促进船舶设计和运营格局的改变，还将促进“无人船”运营所涉及的技术、法规和标准体系的建立与完善。

中国船级社表示愿意与业界一道共同开展“无人船”及相关技术的研究，建立“无人船”规范标准，推动法规的修订，并为业界提供评估、验证、检验服务。

“无人船”缘何受关注

罗罗已公布“无人船”未来愿景。目前，欧洲企业在政府的支持下正合作推进自主控制“无人船”的研发进程，争取在未来三年内在波罗的海实现完全遥控船舶运营，到2025年实现自主控制的商业海上运输。芬兰计划于2025年实现自主航运，提供全球首批无人海事产品、服务“极具活力的生态系统”。全球最大矿业集团——澳大利亚必和必拓正在研发超大型自动航行无人散货船，将用于运输铁矿石和煤炭等各类矿产。根据中国船舶工业经济与市场研究中心提出的讯息，日本航运业正大力研发无人驾驶船，计划在2025年打造出大型无人驾驶船队。国际海事组织将把自动船舶事项列入今后会议议程。

为什么全球都对“无人船”如此关注？这很容易解释：无人驾驶的船舶更安全、更有效率、更节省成本。位于德国慕尼黑的安联保险2012年发布报告称：75%~96%的海上事故是人为错误导致的，而且往往都是由于疲劳导致。远程控制和自主控制船舶将减少这种错误的发生，降低船员受伤甚至死亡的风险，当然也降低船舶自身所面临的风险。

海盗也不再是威胁。“无人船”的船型设计让海盗很难登船，即便登船也很难进入操控系统。电脑可以让船舶抛锚停航或以低航速前进，让海军舰船可以很容易赶来增援。而且，重新夺回船舶也更容易，没有船员被扣押为人质，海盗手上就没有高价筹码。

“无人船”的另一个优点是拥有更大的货物运载量和更低的风阻。因为没有船员，所以不需要甲板室、宿舍以及通风、加热、排污系统，这让船舶更轻的同时减少燃料消耗、减少操作和建造成本。

当然，智能船舶还能解决海上专业人才越来越短缺的困局。传统船舶要求船员拥有很高的学历，掌握精深技术，智能船舶将工作转移到了陆地运营中心，而远程控制和无人驾驶技术，可以重新吸引高素质的年轻人进入海运行业。

两种不同观点

如何看待“无人船”，通常有两种观点。第一个观点来自于造船领域的技术派，其对“无人船”通常持乐观以及积极研发的态度，姑且称之为“乐观派”；第二个观点来自于操控船舶的船长和船员，其对“无人船”通常持怀疑的态度，可以称之为“怀疑派”。从技术发展趋势来看，搞技术和搞装备的的确有理由乐观。“无人机”已经在不少领域开始应用，顺丰、京东的“无人机”已经开始配送货物的试验。传统汽车制造企业以及新兴的人工智能企业（比如Google）已经在无人驾驶领域进行了不少实践，经常能够听到有关无人驾驶新进展的报道。在海运领域的“无人化”，应该不是一件让人不可想象的事情。陆上的无人驾驶有其自身的复杂性，而海上的无人驾驶也有需解决的特性问题，但只要有企业探索，技术难关终会得到解决。

这些年，船员短缺的呼声不绝于耳，如果市场是个有效的市场，船员短缺就会很自然地导致船员工资上升，进而吸引更多人投入到船员事业当中。但是，低迷的市场使得航运企业运营举步维艰，更高的人力成本支出会使航运企业的经营雪上加霜。“无人船”能否解决这种矛盾？技术替代劳动，让航运企业节省成本，这是其乐意看到的结果。曾经海陆工资的巨大差异吸引众多人投身海洋，但这样的局面再也不会出现了。尤其是对自身价值的追求和自我的觉醒也让更多的人不再愿意过船上相对与世隔绝的生活，让更多人回到海上是不现实的。未来，唯有技术能够解决这个问题，别无他法。

当然，这样的进程有多快其实是更为关键的问题，技术替代劳动早晚会来，如果与我们这一代人没有关系，那么大可不必在此问题上太过纠结。从制度变革的视角来看，这样的过程可能比“乐观派”所预计的时间来得稍晚些，但又比“怀疑派”所预计的时间来得更快些。原因在于，技术创新往往走在前面，而后相应的规则才会逐步建立。而且，在技术替代劳动的过程中，现有刚进入市场的船员由于年轻，职业转换的成本不是太高，有能力去干别的事情；现有接近退休的船员并不会太过关心技术进步对其的替代；只有那些处于中等年龄的船员对技术进步持难以接受的态度。转业的成本太高，使得新技术在替代其劳动时，会遇到较大的阻力，劳资纠纷将会减缓“无人船”的应用，这就是笔者认为“无人船”的流行比“乐观派”所预计的时间需要更长的原因。同时，新技术在向市场推广过程中，总会消除阻挡其面前的种种障碍，人们现在所忧心的技术难题总能够解决，船员自身所认为的“不可替代”其实都不成问题，关键为是否有经济性，值得人们花大力气去做。工业革命以来的种种技术进步，都是在不断替代劳动力，进而产生新的劳动需求。从人类发展的视角来看，这是历史的进步，是必然的规律。但具体到特定的劳动者，技术给其中的一部分人带来了工作机会，也让另一些人失业。这是否公平？技术是中性的，是否公平的事最后都要放到社会和政治中去解决。

吴军在《智能时代》中写道：“为什么每次重大的技术革命都需要很长的时间来消除它所带来的负面影响呢？因为技术革命会使得很多产业消失，或者产业从业人口大量减少，释放出来的劳动力需要寻找出路。这个时间有多长呢？事实证明至少要一代人以上，因为人们必须承认一个并不愿意承认的事实，那就是被淘汰的产业的从业人员能够进入新行业中的其实非常少。其次，今天的世界与200年前已经不同了，消化技术革命的影响要比工业革命时难得多。”一代人是多长时间？可能是20年。考虑到新的学习手段提升人的学习能力，这个时间可能缩短到15年。2030年前后，“无人船”在人们的眼里应该成为司空见惯的事情。[返回](#)

加拿大港口建设时——魁北克港的雄心壮志

加拿大是世界上较为富裕的国家之一，海岸线长24多万公里，是世界上海岸线最长的国家。温哥华港和鲁珀特王子港为加拿大西部的的基本港，东部“门户”为哈利法克斯港，哈利法克斯港也是加拿大第二大集装箱港；此外在北美五大河之一的圣劳伦斯河，还分布有诸多河港，如蒙特利尔港、魁北克港等。

伴随巴拿马运河拓宽通航，美东港口和加拿大东部港口迎来发展机遇。此外，在美国总统特朗普上台之后，因北美自由贸易协定，加拿大与最主要贸易方的美国在经贸领域出现微妙变化。为摆脱美国市场的深度掣肘，加拿大考虑进一步拓展亚太和欧洲市场，港口建设渐被提上议程。

将转型为集装箱港

7月5日，加拿大魁北克港务局首次来华，推介加拿大“海洋战略”计划，并向参加面洽会的投资者介绍魁北克港及其后续投资建设情况。雄心壮志之下的魁北克港，将在不久的将来转型为集装箱港，在加拿大东部港口中冉冉升起。

魁北克港为加拿大第五大港，位于东南部圣劳伦斯河与圣查尔士河交汇处，更近距离联通大西洋。魁北克港为北美五大湖区的深水港，低潮期水深15米，最大水深16.7

米，年接靠船舶 1000 艘。据魁北克港务局执行总裁 Mario Girard 介绍，魁北克港区面积 500 公顷，主要有 5 大港区，全港近 60 个码头泊位，年货物吞吐约 2500 万吨，其中谷物及矿石占 1/3。

巴拿马运河拓宽通航为魁北克港带来历史发展机遇，未来，魁北克港将投资 4 亿美元用于专业的集装箱码头建设，延长现有的博波尔码头岸线 610 米、17.5 公顷，设计吞吐能力 50 万 TEU。Mario Girard 向《航运交易公报》记者表示，魁北克港致力于打造定制化的深水码头，发展多功能码头业务，以接靠更多经济规模最大化的船舶，新一期的码头扩建项目将于明年二季度开始。

加拿大是一个资源丰富、但市场狭小的国家，这决定了其主要外贸货种集中于谷物、油气和矿产资源，魁北克港也是传统意义上的干湿散货港口。但伴随着船舶大型化，魁北克港也在探索集装箱业务的突破。然而，魁北克港的发展也面临着全球经济发展失速和港口吞吐量增幅放缓的窘境。对此，Mario Girard 向《航运交易公报》记者解释，此种背景下，港口竞争更为激烈，也正因如此，作为北美五大湖区的天然深水港，魁北克港谋求进一步发展；巴拿马运河拓宽之后，更多更大型船舶，尤其是集装箱船经由巴拿马运河到美东及加拿大东部港口，魁北克港将为此做足准备；此外，伴随加拿大开拓更多元化的对外贸易，至亚太和欧洲地区的海运贸易将迎来显著增长，深水码头和综合性港口建设箭在弦上。

据悉，目前魁北克港并未开通固定的班轮航线，但据 Mario Girard 透露，当前国际上知名的大型班轮公司均有很大意愿推进该事项。除此之外，加拿大与中国日益发展壮大的经贸往来，也对魁北克港的集装箱业务发展提出迫切需求。

木材和肉类食品是加拿大重要的出口货物，该些货物的海上运输主要通过集装箱运输。据加拿大猪肉国际协会大中华区市场总监李佳华介绍，加拿大出口至中国的冷藏猪肉量年超 30 万吨，为中国猪肉进口国家的第五位，其中魁北克省占加拿大猪肉产量的约 32%。此外，加拿大出口的木材价格低廉，尤其软木更有竞争力。魁北克木材及木制品出口协会市场总监李衷虎表示，加拿大每年出口至中国的木材及制品价值高达 1210 亿元，其中魁北克省占据其中的 150 亿元贸易量。另据悉，目前仅马士基航运每周有一班集装箱船自魁北克港运输木材出海，但真正的市场需求远远不够。从实践来看，木材贸易商多是将集中在加拿大北部的木材及制品通过铁路运至纽约港或温哥华港，这无疑增加了运输成本。

拓展对华投资贸易

加拿大外贸活动的 50% 以上是与美国之间展开，但随着北美贸易变局加剧，加拿大已感受到外贸波动之苦。根据加拿大统计局公布的数据，去年加拿大货物进出口贸易额为 10498.56 亿加元，同比下降 0.99%。

加拿大越来越需要多元化的外贸合作伙伴，而中国是加拿大在亚太地区最大的市场之一。去年，中国与加拿大货物贸易额为 853.3 亿加元，占加拿大外贸总额的 8.13%。中国仍保持加拿大第二大贸易伙伴、第二大进口来源地、第二大出口市场地位。魁北克港年均处理与中国贸易货物 500 万吨，主要为铁矿和镍矿资源。

今年，加拿大政府希望能够与中国就自由贸易协定展开谈判，加拿大国际贸易部长 Chrystia Freeland 曾表示，“中国在 2017 年将是我们工作的重心。”若中加能够就自由贸易协定达成一致，加拿大将在除美国之外最重要的出口市场获得巨大优势。

与其他美洲和欧洲港口一样，魁北克港拥有发达的多式联运体系。魁北克港地理位置优越，内外水运便捷，经向风海峡至巴拿马运河北口克里斯托巴尔港 3148 海里，拥有横越北美大陆的铁路连接西海岸不冻良港温哥华港，东连新斯科舍半岛不冻良港——哈利法克斯港；西南有公路、铁路，经三河城达蒙特利尔市，公路东北达铁矿石输出港——卡提尔港和七岛港。据悉，《魁北克港 2020》计划中，魁北克港将同时增加多式联运运能建设，在港区规划建设多个独立铁路码头，无障碍对接公路、铁路。

当谈及与加拿大其他港口以及美东港口竞争时，Mario Girard 向《航运交易公报》记者表示，魁北克港与 CP、CN 两家铁路公司进行合作，相较其他区内仅一家铁路公司的港口，在整体运输成本上将有竞争和对比优势；更不同于美国港口的是，魁北克港没有港口罢工，除两个节假日外，其余时间均照常工作，可充分保证装卸效率。

作为一座古老城邦，魁北克港依赖地区工业和港口贸易发展成为高楼林立、商业繁荣的现代化港口城市。如今，魁北克省亦革新港口城市发展思路，使其自身发展焕发新的生机。魁北克市始建于 1608 年，是北美洲的一座历史名城，拥有 17—19 世纪的古老建筑，包括最著名的“魁北克城堡”。作为加拿大备受欢迎的旅游目的地，魁北克港每年接待 103 艘次邮轮、18 万人次邮轮游客。凭借秀丽的山河资源，魁北克港在高环评标准之下，还将进一步拓展港区的商业地产和住宅地产功能，多方位挖掘港口发展潜力。

[返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《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

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

[http: //www.chinashippinginfo.net](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库