

时事经济与航运

2017 年 10 月 25 日 (第 1711 期)

- ❖ 中国全面开放利全球..... 错误！未定义书签。
- ❖ 胸怀宏图巨制 谈笑指点江海——习近平总书记与上海国际航运中心建设..... 2
- ❖ 2017 年三季度运价大涨，四季度市场仍需谨慎..... 9
- ❖ 十九大报告提出“探索建设自由贸易港”，加强交通网络建设..... 11

中国全面开放利全球

“中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。”在十九大报告中，关于中国对外开放有这样一句形象的表述。这些年来，中国加快建立开放型经济体制，一系列开放举措赢得了国际社会的好评。而十九大报告关于对外开放的进一步论述，则给予各界更坚定的信心。一些代表及专家认为，中国对外开放的坚定态度和扎实举措，是国际贸易与投资领域的好消息，将为中国和世界经济注入更多活力。

1 对外开放格局新

十九大报告指出，推动形成全面开放新格局。要以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

中国现代国际关系研究院研究员陈凤英对本报记者分析，提出全面开放新格局的背景，一方面是中国已经全面走向世界，即利益全球化；另一方面是在全球化的机遇和挑战下，中国也需要为世界做出开放样板。新格局之新，就体现在我们走向全面对外开放的阶段，自贸区等先行先试的举措要推开到全国，贸易和投资便利化举措更加全面，准入前国民待遇和负面清单政策要落实等。

近年来，中国加大对外开放力度的系列政策措施不断推开。今年 1 月，国务院印发《关于扩大对外开放积极利用外资若干措施的通知》，8 月，国务院再次印发《关于促进外资增长若干措施的通知》，各地区各有关部门也出台一系列促进对外开放的有效措施。

十九大新闻发言人庹震说，对外开放是中国的基本国策，中国向世界全方位开放的态度是鲜明的。中国的改革开放，正站在新的起点上。我们将继续扩大对外开放，加快构建开放型经济新体制，进一步扩大市场准入，推动新一轮高水平对外开放。

2 政策支持力度大 对外开放具体怎么做？

报告提出了一系列具体举措，包括拓展对外贸易，培育贸易新业态新模式，推进贸易强国建设，实行高水平的贸易和投资自由化便利化政策，全面实行准入前国民待遇加负面清单管理制度，大幅度放宽市场准入，扩大服务业对外开放等。

在上海财经大学自贸区研究院副院长孙元欣看来，“这是对自贸试验区前期建设的充分肯定，新业态新模式、准入前国民待遇加负面清单管理制度等正是目前自贸区所探索的。”报告同时提出赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港等，这也给社会各界带来更多期待。

在国家层面的顶层设计之外，开放也将落实到各地的行动之中。十九大代表、海南省委书记、省人大常委会主任刘赐贵说，海南经济特区因改革开放而生，因改革开放而

兴。只要是中国改革开放需要探索，海南就会尽力去探索。近两年，海南开通国际航线 50 多条，未来两年力争达到 100 条，在“一带一路”中架起空中桥梁。

十九大代表、广西壮族自治区党委书记彭清华表示，广西当前着重抓好两件事：一是打造中国—东盟博览会升级版，二是建好中新互联互通南向通道，进一步凸显广西与东盟陆海相邻、作为“一带一路”有机衔接重要门户的特殊优势，为西部地区参与“一带一路”建设提供重要支撑。

3 海纳百川均受益

中国的对外开放，对外商外企同样意味着发展良机。在外媒及国际市场讨论中，中国对外开放成为重点。例如《财富》杂志就以《中国将继续推动对外开放、深化改革》为题发表报道。

十九大报告中明确提到，保护外商投资合法权益。凡是在我国境内注册的企业，都要一视同仁、平等对待。法新社援引中国首创资本公司主席、执行董事长彼得·富尔曼的回应称，“这是友好的立场”。欧洲工商会驻北京办公室也表示对报告内容的欢迎。

中国经济问题专家玛丽-弗朗索瓦丝·勒纳尔认为，“中国保持开放，意味着有可能接纳更多的外资企业。中国的制造业正在经历转型升级，本土研发能力虽然很强，但仍不足以满足国内需要，中国未来会通过更多的外资企业完成技术转让。此外，在加强市场经济效率、增加竞争力上，中国也需要外资企业的参与。”

“一视同仁的政策将对中国吸引外资起到积极促进作用，为外企在华发展营造更优环境，为经济带来更多活力。”陈凤英说，对外资政策的一大重点是负面清单制度，这也正是外企所关心的问题。对外资在华投资的限制类别作出明确规定，除此之外一视同仁，外企在华发展将更可预期，而且负面清单也有望越来越“薄”。[返回](#)

胸怀宏图巨制 谈笑指点江海——习近平总书记与上海国际航运中心建设

1995 年 12 月，中央领导批示指出“把上海建成国际航运中心是开发浦东——使其成为远东经济中心，开发整个长江的关键”。

1996 年 1 月，国务院在上海召开会议，启动以上海深水港为主体，浙江、江苏的江海港口为两翼的上海国际航运中心建设。

2001 年，国务院批复的《上海市城市总体规划（1999—2020 年）》确定了上海“国际经济、金融、贸易、航运中心”的战略定位。

2009 年 4 月，国务院发布《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》，对上海国际航运中心建设进行系统部署，要求 2020 年上海基本建成国际航运中心。

由此，上海国际航运中心建设正式成为国家战略，开始高速发展。如今，上海港已连续 7 年保持集装箱吞吐量世界第一的位置。世界各大班轮公司在上海港开设通航 206 个国家和地区的 600 多个航班，上海港每月的国际航线数超过 1300 条，是世界上港口航线密度最大的港口。

不仅如此，上海国际航运中心对长江经济带和自贸试验区建设以及“一带一路”倡议等国家战略意义重大，分别被誉为“龙头”“试验田”和“桥头堡”。

毋庸置疑，上海国际航运中心建设所取得的成就离不开党中央国务院的支持，习近平总书记对此寄予厚望。在上海担任市委书记期间，习近平提出要“以上海国际航运中心为平台，为区域协调发展作贡献”，显然，习近平对于航运产业的深刻理解来自于其此前任职过的两个沿海大省——福建和浙江。去中央任职后，习近平对于上海国际航运中心建设关怀不减，在重大战略出台之后，总是对上海提出更多要求。而上海也是牢记着习近平的殷切期望，向着既定目标大胆创新、勇敢前行。

1 航运情结源自福建 主政浙江接轨上海

1985 年，习近平来到福建工作，初到厦门时，正赶上国务院批准厦门特区扩大到厦

门全岛和鼓浪屿，并逐步实施自由港的某些政策。沿海城市的对外开放给了习近平施展才华的机会。二十世纪 80 年代末，时任厦门市副市长的习近平牵头组织国内 100 多位专家，研究制定《1985—2000 年厦门经济社会发展战略》，这是全国经济特区中最早编制的经济社会发展战略。

1988 年，习近平从厦门特区来到经济发展落后很多的宁德工作。当时，宁德人也有一个对外开放的梦想，尤其是希望开发三都澳港口，带动经济发展。三都澳曾是“海上丝绸之路”的重要港口，早在唐朝之前就已开发；新中国成立后，由于靠近马祖列岛，三都澳成为军事要地，海上出口贸易基本停止发展。随着海峡两岸局势的新变化，宁德人迫切希望开发三都澳。然而，习近平经过分析、调研后冷静认为，三都澳的开发条件还不具备，等条件成熟以后再做，效果会比当时好。的确，在各方面条件成熟之后，2007 年，宁德市政府在党中央的关怀和省政府的指导下，制定了《环三都澳区域发展规划》（2008—2020），该规划于 2008 年 9 月经福建省人民政府研究同意批准实施，并列入国家发展规划。正如习近平之前的判断，此时的三都澳发展正逢其时。如今的三都澳港区，初具规模的专业化码头群与干支相连的公路交通网络实现了无缝衔接，闽东人民圆了“扬帆出海梦”，体现了后发优势。2012 年 11 月 1 日，福建省发改委宣布《福建海峡蓝色经济试验区发展规划》获得国务院批准，为国务院批准的中国第四个海洋经济发展试点省份的海洋发展规划。到 2020 年，福建将全面建成海洋经济强省。

之后的十几年间，习近平历任福州市委书记、福建省委副书记、福建省省长等职。在此期间，习近平关于海峡两岸的经济布局和航运中心建设的蓝图已然浮出水面；进而对中国沿海各地对外贸易形势，对各地港口布局和发展前景，形成了一盘大棋局。

2002 年，习近平调往“海上丝绸之路”的另一个重要起点——浙江工作，开始着手实施他的海洋强国战略思想，及沿海港口的大布局。

在浙江工作期间，他多次前往舟山调研，登海岛、访渔民，每次调研的主题都是海洋经济：“舟山要把海洋经济这篇文章做深做大。”习近平力主推进宁波、舟山港“一体化”，建设舟山连岛工程，加快浙江省港口资源整合。2005 年 12 月 20 日，宁波—舟山港管委会挂牌。习近平在挂牌仪式上说，港口建设将是浙江省经济发展中的大手笔，港口建设的重点在宁波、舟山港“一体化”。实现宁波、舟山港“一体化”，有利于上海国际航运中心建设、促进中国沿海港口的良性互动。如今，宁波舟山港已经完成“一体化”，与全球 100 多个国家和地区的 600 多个港口建立了贸易联系，货物吞吐量连续多年位居全球第一，成为全国大型集装箱转运基地、大宗战略物资中转储备基地和能源、修造船、重化工、钢铁等临港产业基地。

习近平在浙江任职时，力推长三角经济“一体化”。习近平指出，上海是长三角地区的中心城市，是新世纪的国际大都市。改革开放以来，上海在长三角地区的龙头地位日益突出，对长三角地区联动发展产生的影响和作用日益明显。以上海为龙头、苏浙为两翼的长三角，已经成为中国经济、科技、文化最发达的地区之一，在中国乃至世界都具有举足轻重的地位。

习近平指出，浙江省主动接轨上海，积极参与长三角地区合作与发展的总体思路是，着眼于“虚心学习、主动接轨、真诚合作、互利共赢”，以提高区域经济综合实力和国际竞争力为着力点，以市场机制为主导，注重发挥比较优势，以更加积极的姿态主动接轨上海，参与长三角地区的经济合作与发展，进一步提高浙江省的对外开放水平，充分发挥浙江省在长三角地区的作用，努力在互动共进中实现沪苏浙发展的共赢，共同推进长三角地区经济“一体化”。比如，在基础设施建设领域，在港口建设方面加强合作，共同参与上海国际航运中心洋山深水港区建设；在交通建设方面加强合作，加快建设功能完善、高效畅通的综合交通运输网络；在信息化建设领域，以电子政务和企业信用信息资源共享为重点和切入点，共同开发建设综合性或专门的共同信息交换平台；在产业分工领域，充分发挥浙江省民营经济发达、制造业有相当基础的优势，积极呼应上海产

业结构调整和城市功能升级，承接上海产业辐射和转移，加快先进制造业基地建设等。

2 提升沪港枢纽功能 加快航运中心建设

2007年3月23日，习近平来到上海担任上海市委书记；同年10月27日，习近平离开上海前往中央任职。在上海任职的7个月零4天，习近平通过密集调研，稳定了大局，统一了思想，理顺了情绪，调动了干部积极性，保持了经济社会发展的良好势头，维护了社会和谐稳定的良好局面。

而在短短的7个多月时间里，对于上海国际航运中心建设，习近平也有着大量的阐述和指导。

2007年3月31日，习近平在上海市浦东新区调研时，察看了外高桥港区和保税物流园区。习近平指出，“十一五”是上海国际航运中心建设取得重大突破的关键时期。要着力巩固、提升上海港枢纽功能，加快国际航运中心建设。要坚决服务国家发展大局，与周边港区差别发展，相得益彰，充分发挥枢纽港的集聚、辐射效应，更好地服务长三角、服务长江流域。要依托国际航运中心建设，配合长江“黄金水道”建设，加快发展现代物流业，拓展航运服务业。要充分利用国际航运中心带动的物流、资金流，促进对外贸易、国际金融业务的开展，整体促进上海“四个中心”的建设。

2007年7月12日，习近平来到原中远集团、中海集团和上海航运交易所进行考察，了解上海市虹口区北外滩开发建设和航运服务业发展情况。在随后召开的座谈会上，习近平指出，推进国际航运中心建设，既要抓好洋山港区建设和运营，使上海成为全球集装箱吞吐量最大港口之一，更要着力完善航运发展的软环境，提高港口的服务功能。要着力建设航运服务集聚区，发挥资源优势和区位优势，加快航运金融、咨询、经纪、保险等要素市场的集聚，使航运服务业企业成群、产业成链、要素成市。要依托上海港国际客运中心建设，发展邮轮经济，做好规划，形成品牌，拓展新的增长点。要加快航运服务集聚区建设，积极做好与航运服务相关的商业配套。

2007年8月28日，上海市委举行常委学习会，研究上海国际航运中心建设。习近平指出，今后五年是上海国际航运中心建设的关键时期，要继续大力推进基础设施建设，提高运营效能。要抓好洋山深水港区后续工程建设，充分发挥洋山保税港区功能和内河集疏运功能，建设集疏运网络，不断提高集装箱运输水水中转和国际中转比例；要抓好浦东、虹桥国际机场扩建工程，集聚更多的国际航线、航班，基本确立上海航空枢纽地位。要高度重视功能建设，提升服务能力。要发挥资源优势和区位优势，大力发展临港产业、航运服务业，建设航运服务集聚区，加快航运要素市场的集聚，推动航运服务业企业成群、产业成链、要素成市，提升上海在国际航运市场上的地位和作用。要坚持区域协调发展，促进区域合作，自觉把服务长三角放在更加突出的位置，加强苏浙沪“两省一市”的合作交流，发挥市场对港航资源的配置作用，努力建设层次清晰、分工合理、优势互补的长三角港口群；要积极推进长江“黄金水道”建设，为服务长江流域、服务全国，促进东中西协调发展作出更大贡献。

随后我们看到，2009年4月，国务院正式发布《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》，要求2020年上海基本建成国际航运中心。由此，上海国际航运中心建设正式成为国家战略，开始高速发展。

“十二五”期间，上海国际航运中心建设取得了积极成果：上海港继续保持国际集装箱枢纽港地位，2015年上海港货物吞吐量达7.17亿吨，其中集装箱吞吐量3653.7万TEU，连续6年保持世界第一。航空枢纽服务水平不断提升，形成以上海为核心、衔接国际和国内的枢纽航线网络。2015年，上海浦东和虹桥机场完成飞机起降70.58万架次，旅客吞吐量9919万人次，货邮年吞吐量371万吨。现代航运服务功能不断完善。近1700家国际海上运输及辅助经营单位在上海从事经营活动，一批国际性、国家级航运功能性机构先后入驻上海，航运要素集聚明显加快，服务功能逐步升级。邮轮经济发展势头良好，邮轮码头及配套设施建设日益完善，2015年到港邮轮与旅客发送量分别达到341艘

次和 82.12 万人次，成为全球第八大邮轮港。

2016 年 8 月 1 日起，《上海市推进国际航运中心建设条例》正式施行，这是国内首部与国际航运中心建设有关的地方性法规，也是一部上海建设国际航运中心的框架性法规，以法律方式确定了上海国际航运中心的内涵与范畴。《上海市推进国际航运中心建设条例》在高端航运服务业、市场监管方面提出了新方向新要求，如其中第 25 条要求，上海航运交易所将进一步创新发展船舶和航空器、运价和运力交易等航运交易业务，为航运市场提供更为全面的交易服务功能；将继续按照国家要求，运用大网络、大数据技术，提供班轮运价备案的便利化、精细化服务，实现航运市场的量化动态监管。

与此同时，上海国际航运中心建设在“十三五”时期的发展目标和内涵也得以明确。2016 年 8 月 30 日，上海正式发布《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》。上海国际航运中心建设“十三五”发展总体目标是：到 2020 年，基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效、具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。其中，航运资源高度集聚体现在以海、空枢纽港吞吐量和航运企业、机构等为代表的要素集聚程度保持国际领先地位；航运服务功能健全体现在具备完善的航运、航空配套服务功能，对外辐射能力较强，服务市场达到一定规模；航运市场环境优良体现在政府监管、服务高效，法治环境优良；现代物流服务高效体现在集疏运体系合理，口岸综合效率达到国际先进水平，全程物流服务便捷。

3 建设长江“黄金水道” 上海发挥龙头引领

长江，世界第三长河，中华民族的母亲河，横贯中国的东中西部，也是连接“一带一路”的重要纽带。长江流域覆盖 9 省 2 市，面积约 205 万平方公里，人口和生产总值均超过全国的 40%。

习近平指出，长江流域要加强合作，发挥内河航运作用，把全流域打造成“黄金水道”。长江横贯东中西，连接东部沿海和广袤的内陆，依托“黄金水道”打造新的经济带，有独特的优势和巨大的潜力。建设长江经济带，重要目的就是统筹东西部区域协调发展，找准发挥东西部优势的切入点，促进沿海与内陆良性互动。

2013 年 7 月 21 日，习近平在湖北武汉考察时提出，“长江流域要加强合作，充分发挥内河航运作用，发展江海联运，把全流域打造成‘黄金水道’。”其后，习近平又多次在考察调研中谈到了长江经济带发展的问题。

2014 年 3 月，“依托‘黄金水道’，建设长江经济带”被正式写入《政府工作报告》。2014 年 9 月，国务院《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》正式发布。2016 年 1 月 26 日召开的中央财经领导小组第十二次会议强调，推动长江经济带发展，理念要先进，坚持生态优先、绿色发展，把生态环境保护摆上优先地位。

长江经济带的合作步入了新阶段。2014 年 11 月，长江沿岸 27 座城市达成《长江流域环境联防联控合作协议》，探索设立区域性环境资源交易平台、组建环保产业联盟、建立流域上中下游生态补偿制度等。2014 年 12 月，长江经济带 12 个直属海关全面启动长江经济带海关区域通关“一体化”改革。2015 年 4 月，《长江中游城市群发展规划》正式获批，长江经济带形成了长三角、长江中游和成渝三大城市群。2015 年 10 月，长江经济带覆盖的 11 省市共同签署《长江经济带旅游产业合作宣言》。

2016 年的 1 月 5 日，在重庆调研的习近平召开“推动长江经济带发展座谈会”，为长江经济带发展定了向、定了调：“当前和今后相当长一个时期，要把修复长江生态环境摆在压倒性位置，共抓大保护，不搞大开发。”习近平强调，长江经济带作为流域经济，涉及水、路、港、岸、产、城和生物、湿地、环境等多个方面，是一个整体，必须全面把握、统筹谋划。要增强系统思维，统筹各地改革发展、各项区际政策、各领域建设、各种资源要素，使沿江各省市协同作用更明显，促进长江经济带实现上中下游协同发展、东中西部互动合作，把长江经济带建设成为中国生态文明建设的先行示范带、创新驱动带、协调发展带。要优化已有岸线使用效率，把水安全、防洪、治污、港岸、交

通、景观等融为一体，抓紧解决沿江工业、港口岸线无序发展的问题。要优化长江经济带城市群布局，坚持大中小结合、东中西联动，依托长三角、长江中游、成渝这三大城市群带动长江经济带发展。

显然，在长江经济带中，上海具有突出的龙头引领作用，因为上海地处长江经济带与中国沿海经济带的交汇点，同时也是长江经济带上最大和功能最为完善的城市。而要将长江经济带打造成真正的“黄金水道”，航运功能就显得尤为重要，上海国际航运中心的功能辐射将通过上海、长三角经济影响力层层扩散，对整个长江经济带的改革开放形成带动和示范作用。

2014年5月，习近平在上海考察调研期间强调，发挥上海在长三角地区合作和交流中的龙头带动作用，既是上海自身发展的需要，也是中央赋予上海的一项重要使命。

目前，上港集团已基本完成长江沿线港口的战略性布局，整合港口、航运和物流网络的投资，形成物流、代理企业组成的物流网络体系。上港集团深化“长江战略”，完善以“航运为主线、物流为支撑、码头为依托”的“一体化”网络运行模式，构建快速物流通道。同时，上海港推动长江支线班轮化运作、沿江物流项目开发、加强与长江沿岸港口的全方位合作，对长江流域经济腹地扩张影响力，不断吸引更多广泛地域内的货源，辐射范围不断扩大。

同时，上海港航EDI中心平台已经实现与海关、海事等机构的互联互通，信息服务网络覆盖到上海所有海空口岸、特殊监管区以及长三角、长江流域的主要港口城市。

上海国际航运中心在优化港口建设管理、提高通关效率和实现信息共享方面起到引领作用，而其在航运金融、保险、经纪、法律服务环境营造等方面的先行先试，将带动长江沿线整体提升航运综合服务能级，通过航运经济发展辐射和带动周边地区。

上海国际航运中心大力发展船舶交易、船员服务、航运信息、航运金融等航运服务，现代航运服务体系框架初步形成，服务范围向长江流域和全国进一步延伸。

4 上海自贸区先行先试 当好改革开放排头兵

从上海自贸试验区“呱呱坠地”之日起，习近平就一直因势利导，对其成长、发展进行具体指导。

2013年8月，国务院正式批准设立中国（上海）自贸试验区，这是中国大陆首个自贸试验区。2013年9月18日，国务院发布《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》。总体方案要求，上海自贸试验区实行政府职能转变、金融制度、贸易服务、外商投资和税收政策等多项改革措施，并将大力推动上海市转口、离岸业务的发展。

2014年全国“两会”上，习近平要求上海自贸试验区形成基本制度体系和监管模式，把控好风险。2014年5月，习近平在上海考察时指出：“上海自由贸易试验区是块大试验田，要播下良种，精心耕作，精心管护，期待有好收成，并且把培育良种的经验推广开来。”

2015年4月20日，国务院发布《进一步深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》，上海自贸试验区进行扩区，并提出了25项主要任务和措施，要求制度创新在前一阶段的基础上加强覆盖面，要及时总结评估试点实施效果，形成可复制可推广的改革经验，更好发挥示范引领、服务全国的积极作用；要当好改革开放排头兵、创新发展先行者，继续以制度创新为核心，与国家战略进一步互相衔接。

2016年全国“两会”期间，习近平在上海代表团审议时表示，希望上海坚持以自贸试验区建设为突破口，全力深化改革攻坚，使自贸试验区建设百尺竿头、更进一步。同时习近平强调，创新发展理念首要的是创新。建设具有全球影响力的科技创新中心，是上海实施创新驱动发展战略的重要载体。要抓住时机，瞄准世界科技前沿，全面提升自主创新能力，力争在基础科技领域作出大的创新、在关键核心技术领域取得大的突破。

2017年3月31日，国务院公布《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》。这是上海自贸试验区历经2013年“总体方案”、2015年“深改方案”后的3.0

版本,“全改方案”确立了上海自贸试验区“三区一堡”的新目标:即建设开放和创新融为一体的综合改革试验区、开放型经济体系的风险压力测试区、提升政府治理能力的先行区、服务国家“一带一路”建设和推动市场主体“走出去”的桥头堡。

在当前全国已先后建立多个自贸试验区,习近平对上海自贸试验区也随之提出了新的要求。2017年全国“两会”期间,习近平在参加上海代表团审议时强调,要解放思想,勇于担当,敢为人先,坚定践行新发展理念,深化改革开放,引领创新驱动,不断增强吸引力、创造力、竞争力。据悉,下一步上海自贸试验区将构建与开放型经济相适应的一级政府管理新体制和监管新模式,力争取得更多可复制、可推广的制度创新成果。

在2017年10月18日举行的中国共产党第十九次全国代表大会上,习近平在大会报告中提及要“赋予自由贸易试验区更大改革自主权,探索建设自由贸易港。”

如今,上海等国内自贸试验区已经成为中国改革开放的新标杆。统计显示,上海、广东、天津和福建四大自贸试验区以十万分之五的国土面积吸引了全国十分之一的外资。

而在自贸试验区的框架下,上海国际航运中心建设也迎来新的发展。过去二十年间,上海国际航运中心建设在基础设施与港口吞吐能力方面均有显著提升;未来中长期,对标世界公认的一流航运门户枢纽城市,则将重点聚焦于加快建设高端航运要素市场、发展增值性现代航运服务业这一核心要务,突破重投资、重硬件、重箱量、后继乏力的发展模式,积极向产业链下游和微笑曲线两端延伸,才能在国际航运市场过剩疲软与国内航运市场竞争加剧的双重挑战中突破重围。在汲取国际经验的基础上,上海国际航运中心可借助上海自贸试验区进一步参与国际航运资源配置的全球竞争。比如,加快推动航运金融衍生品交易市场发展,加快推动自贸试验区金融改革落实,完善航运金融衍生品市场的监管体制,吸引境外机构和资本参与上海航运金融衍生品市场;加大航运保险业态模式创新,吸引更多具备专业技术特长的新型保险企业以及国际航运保险组织,激活由保险经纪、公估公司、仲裁等机构等组成航运保险中介市场,做强航运保险生态产业链;更大程度深化航运服务业对外开放。对已经开放的领域通过政府职能转变和公共服务能力提升,提升政府办事效率,简化船舶交易、船舶登记、海事仲裁、航运咨询以及临空服务业等领域外资企业进入市场的办事流程,强化市场兼顾,降低外资企业进入市场的进入成本以及未来在市场中运营的风险,提升吸引各类航运组织和功能性机构在上海集聚的信心和热情。

5 上海发挥桥头堡作用 港航服务“一带一路”建设

自2013年秋天,习近平提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”倡议以来,“一带一路”战略成为中国推进与有关国家合作的重要举措。在“共商共建共享”的理念推动下,正朝着政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通推进,一系列重大项目落地开花,一个个实实在在的成果正在收获。

上海地处“一带一路”的重要交汇点,是最先呼应这一倡议的国内省市之一。上海有区位优势、国际中心城市的功能优势及人才、资金和信息等的集聚优势。数据显示,2016年,上海与“一带一路”沿线国家和地区累计货物进出口5535亿元,同比增长2.6%,占全市贸易的比重近1/5;对“一带一路”沿线国家和地区投资22亿美元,工程项目89亿美元,占全市比重75%。习近平对上海在“一带一路”建设中的作用寄予厚望。2017年全国“两会”上,习近平在参加上海代表团审议时表示,要努力把上海自贸试验区建设成为开放和创新融为一体的综合改革试验区,成为服务国家“一带一路”建设、推动市场主体“走出去”的桥头堡。

2017年4月27日,上海出台《关于进一步扩大开放加快构建开放型经济新体制的若干意见》,推出33条扩大开放举措,以便更好发挥“一带一路”的起点功能,提高服务,推动市场主体“走出去”,其中强调将更加注重提高开放水平。如在投资准入方面,争取在金融、电信、互联网、文化、文物、航运服务等专业服务业领域和先进制造

业领域进一步扩大开放；在总部经济发展方面，支持在沪地区总部和总部型机构集聚业务、拓展功能、提升能级；支持外商投资企业参与政府科技计划项目。

2017年10月11日，上海正式发布《上海服务国家“一带一路”建设发挥桥头堡作用行动方案》，明确了上海在服务国家“一带一路”建设中发挥桥头堡作用的功能定位、实施路径，尤其是聚焦六大专项行动，提出了60项实实在在的行动举措。六大专项行动分别为贸易投资便利化专项行动、金融开放合作专项行动、增强互联互通功能专项行动、科技创新合作专项行动、人文合作交流专项行动以及智库建设专项行动。

“江海之通津，东南之都会。”上海，以港兴市，自古以来就是中国重要的商贸重镇。如今，围绕国际航运中心建设，上海依托世界级港口枢纽地位，不断完善与全球城市枢纽节点地位相匹配的集疏运体系和航运服务体系，提升为“一带一路”建设服务的能力。

2010—2016年，上海港集装箱吞吐量连续7年位居世界第一。根据上港集团数据统计，截至2016年，上海港与“一带一路”沿线国家和地区100多个港口建立了密切联系，航线可直达地中海、东南亚、波斯湾和非洲等地。去年，上海港完成外贸集装箱吞吐量2755万TEU，其中与“一带一路”沿线国家和地区相关的航线完成集装箱吞吐量964万TEU，占总量的35%，增速高于上海港外贸航线整体增速。

空港方面，上海机场集团的统计数据显示，截至2016年，上海与“一带一路”沿线24个国家和地区实现直航，通航点达47个。去年上海两大机场完成“一带一路”沿线国家和地区旅客吞吐量和货邮吞吐量近900万人次和70万吨，同比分别增长15%和7%，分别占上海国际航线客货运输总量的30%和27%；通过上海机场进出中国的“一带一路”沿线航空旅客占全国机场总量的1/3，航空货邮占全国机场总量的1/2强。

在提升软实力方面，2017年7月，上海航运交易所正式发布中国首个“一带一路”航贸指数，为衡量“一带一路”国家和地区贸易畅通、交通运输等方面的成效提供了量化标准。相关指数由“一带一路”贸易额指数、“一带一路”货运量指数、“海上丝绸之路”运价指数等三大类组成。其中，贸易额指数涵盖“一带一路”沿线65个国家和地区。货运量指数中，“一带”货运量指数反映中国至“丝绸之路经济带”沿线主要国家和地区的铁路货运量变化；“一路”货运量指数则反映中国与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区之间煤、矿、油等主要货种的海运量变化；运价指数涵盖联通亚非欧的“海上丝绸之路”主要货种、主要航线。未来，相关方面将拓展指数在贸易板块的内涵和外延，完善指数系列，争取更多国家和地区的参与和认可，将其打造成“一带一路”建设有影响力的品牌指数。

同时，依托国际航运中心建设，上海企业“走出去”初见成效。

中远海运集团以“21世纪海上丝绸之路”为主线，不断优化全球航线布局。截至2017年年中，中远海运集团在“一带一路”沿线投入约131艘船、120万TEU运力，占集装箱总营运船队规模的68%；涉及“一带一路”沿线的主要航线有118条，约45%的舱位与“一带一路”沿线国家和地区相关。在港口业务上，中远海运集团加大了对“一带一路”沿线的港口码头投资力度。截至2017年年中，中远海运集团在全球投资经营码头48个，泊位209个。其中，在境外投资18个码头；“一带一路”沿线码头10个，主要涉及新加坡、比利时、荷兰、德国、希腊、西班牙等国家。

2016年，东方航空从上海出发的航线通航“一带一路”沿线13个国家的20座海外城市，运营航线21条，全年投入量近1.5万班次，座位数291万余座，运输旅客256万余人次。去年东方航空从上海出发的“一带一路”沿线航班运力投入量较2014年增长近30%，上海出发的运力投入已占东方航空整体“一带一路”运力投入量的近一半。

此外，振华重工持续增强在俄罗斯、土耳其等国家和地区的市场份额，产品遍布全球约90个国家和地区的200多个港口。为落实“一带一路”倡议，振华重工成立相应的战略规划小组，积极研究如何主动出击，争取系统地成套化地对接战略目标，要把拳

头产品，比如自动化码头、海工系列装备、大型钢构和电气配套产品等捆绑起来打包后借势推广。截至目前，振华重工已向“一带一路”沿线 52 个国家与地区交付了 3512 台设备。

雄关漫道真如铁，而今迈步从头越。上海国际航运中心建设及其在国家重大战略中的重要地位在新时期将面临更多的挑战，尚需不断创新，正如习近平曾引用美国诗人玛丽安·摩尔的诗句中所说：“胜利不会向我走来，我必须自己走向胜利。”伴随着党的十九大的胜利召开，蓝图绘就，征程再启，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，上海国际航运中心建设必将进一步增加功能、增强内涵，进一步促进上海自贸试验区发展，进一步服务长江经济带和“一带一路”建设，为携手构建人类命运共同体作出新的更大贡献！[返回](#)

2017 年三季度运价大涨，四季度市场仍需谨慎

三季度经济持续回暖，受全球基建投资增速加快、中国供暖季环保政策、大宗商品价格大涨和市场囤货行为增多等影响干散货航运运价大幅增长。展望第四季度，虽然经济形势温和回升，东南亚需求亮点较多，但反弹支撑因素仍然不足，固定投资增速已经有所减缓，市场仍处于波动恢复周期中。随着四季度钢材市场旺季效应的淡出，加之港口库存高企，后期环保政策效应的发力，钢厂、焦化企业产量将有所下降，铁矿石、焦炭等进口需求将受到影响，且港口库存量高企，BDI 下行压力较大。

1、全球经济复苏企稳，中国经济增长缓中趋稳

2017 年三季度，全球经济整体周期性复苏稳健，全球制造业 PMI 指数 8 月继续上行至 53.1，持续处于景气扩张区间。美国经济数据出现分化，虽然就业、通胀等指标不见起色，但 CPI、PPI、制造业 PMI 等指数持续走强，市场复苏信心仍较强；欧元区消费者信心及机构投资者信心整体向好，制造业 PMI 连续 50 个月高于荣枯线，8 月份环比上升 0.8 至 57.4；受益于大宗商品价格回升，巴西、澳大利亚等经济增长持续稳健。中国经济仍保持总体平稳，制造业 PMI 指数持续回升，9 月份中国制造业 PMI 为 52.4，达到 2012 年 5 月以来的最高点。生产、新订单等分项指标持续回升，但三季度前期新出口订单有所下滑，9 月由降转升，产品出厂价格及原材料购进价格指数开始上涨。此外，工业数据增长开始趋缓，国家统计局数据显示，中国 8 月规模以上工业增加值同比 6%，未及预期的 6.6%。



资料来源：兴业证券，上海国际航运研究中心整理

2、三季度运价大涨，运力增速小幅波动

国际干散货物运输市场在经历了第二季度的震荡盘整后，第三季度 BDI 大涨突破 1500 点，9 月 29 日报收 1356，均值达到 1137 点。本轮市场回暖的主要驱动力来自海岬型船运输市场，BCI 指数三季度突破 3000 点，季度均值同比增长 19.8%至 1938。

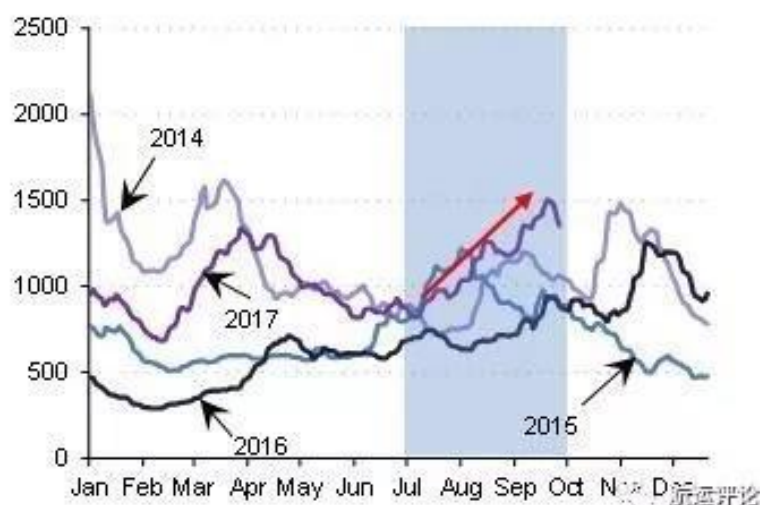


图 2 三季度 BDI 大涨突破 1500 点

资料来源：波罗的海航运交易所，Clarksons，上海国际航运研究中心整理



图 3 拆解量和交付量双双走低，运力增速温和回落

资料来源：波罗的海航运交易所，Clarksons，上海国际航运研究中心整理

由于国际海事组织（IMO）压载水公约对船舶安装 BWMS 安排的推迟，运力拆解量大幅下滑至 0.76 百万载重吨。在 2016 年新船订单量低迷影响下，交付运力依然低位徘徊。市场大涨和新造船价格的低位波动再次引发船东造船热潮，2017 年 1-8 月，全球散货船新船订单大增至 119 艘，共 12.2 百万载重吨。2017 年 9 月国际干散货船队运力 11088 艘，共计 8.15 亿载重吨，运力增速温和回升至 3.67%。

3、全球基建需求快速发展，多因素刺激大宗商品需求

全球基建需求正在快速增长，尤其是中国、菲律宾和越南等东南亚地区。中国基建投资增速虽然有所回落，但仍高位波动，对外投资力度的加大进一步助推项目落地。据统计，全国 PPP 项目累计投资额已突破 16 万亿元。2017 年，菲律宾政府已为公共基建计划了 8600 亿比索，在杜特尔特总统 6 年任期的过程中，7 万亿比索（约 1440 亿美元）预期将注入菲律宾的基建部门。

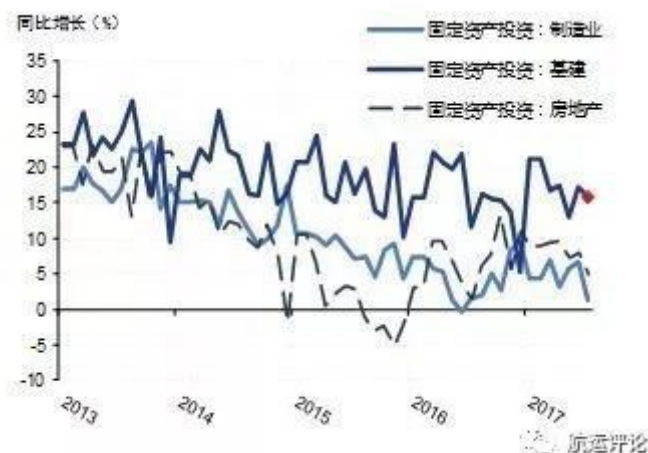


图 4 中国基建固定投资有所回落

资料来源：西南证券，Mysteel，Wind 资讯，上海国际航运研究中心整理

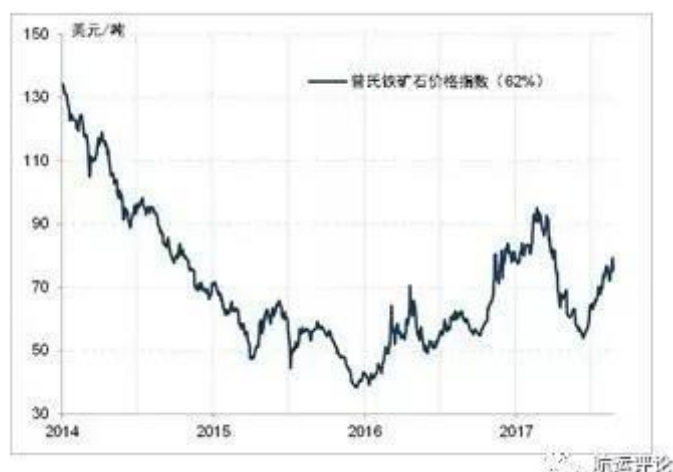


图 5 铁矿石价格大涨

资料来源：西南证券，Mysteel，Wind 资讯，上海国际航运研究中心整理 [返回](#)

十九大报告提出“探索建设自由贸易港”，加强交通网络建设

10月18日，中国共产党第十九次全国代表大会在北京隆重召开，习近平代表第十八届中央委员会向大会作报告，报告分13个部分。在港口方面的相关内容表述，报告主要提出要“赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港。”

受十九大报告影响，A股市场方面，19日港口、土地流转、生态环保、军工、医疗健康等多个概念板块大涨。

习近平代表第十八届中央委员会向大会作的报告分为13个部分：一、过去五年的工作和历史性变革；二、新时代中国共产党的历史使命；三、新时代中国特色社会主义思想和基本方略；四、决胜全面建成小康社会，开启全面建设社会主义现代化国家新征程；五、贯彻新发展理念，建设现代化经济体系；六、健全人民当家作主制度体系，发展社会主义民主政治；七、坚定文化自信，推动社会主义文化繁荣兴盛；八、提高保障和改善民生水平，加强和创新社会治理；九、加快生态文明体制改革，建设美丽中国；十、坚持走中国特色强军之路，全面推进国防和军队现代化；十一、坚持“一国两制”，推进祖国统一；十二、坚持和平发展道路，推动构建人类命运共同体；十三、坚定不移全面从严治党，不断提高党的执政能力和领导水平。

其中，在第五部分“贯彻新发展理念，建设现代化经济体系”方面，报告提出要推动形成全面开放新格局。“开放带来进步，封闭必然落后。中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。要以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。拓展对外贸易，培育贸易新业态新模式，推进贸易强国建设。实行高水平的贸易和投资自由化便利化政策，全面实行准入前国民待遇加负面清单管理制度，大幅度放宽市场准入，扩大服务业对外开放，保护外商投资合法权益。凡是在我国境内注册的企业，都要一视同仁、平等对待。优化区域开放布局，加大西部开放力度。赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港。创新对外投资方式，促进国际产能合作，形成面向全球的贸易、投融资、生产、服务网络，加快培育国际经济合作和竞争新优势。”

同时，在深化供给侧结构性改革方面，报告提出要加强交通基础设施建设，“在中高端消费、创新引领、绿色低碳、共享经济、现代供应链、人力资本服务等领域培育新增长点、形成新动能。支持传统产业优化升级，加快发展现代服务业，瞄准国际标准提高水平。促进我国产业迈向全球价值链中高端，培育若干世界级先进制造业集群。加强水利、铁路、公路、水运、航空、管道、电网、信息、物流等基础设施网络建设。”

此外，报告在加快建设创新型国家方面，还提出了“交通强国”的提法。原文为“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。要瞄准世界科技前沿，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。加强应用基础研究，拓展实施国家重大科技项目，突出关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术创新，为建设科技强国、质量强国、航天强国、网络强国、交通强国、数字中国、智慧社会提供有力支撑。加强国家创新体系建设，强化战略科技力量。深化科技体制改革，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，加强对中小企业创新的支持，促进科技成果转化。倡导创新文化，强化知识产权创造、保护、运用。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。”

1 相关观察

商务部研究院国际市场研究所副所长白明： 扩大对外开放“坐标系面积” 建设高水平自由贸易港

中国已经确定了 12 个开放型经济新体制的试点，强调通过试点在国内集聚改革开放的内生动力，而自贸区更多强调参与国际资源的优化配置，未来这两方面将出现更多的合龙与接轨。

10 月 18 日，中国共产党第十九次全国代表大会在京开幕。习近平同志在代表第十八届中央委员会向大会作报告时指出，要推动形成全面开放的新格局。

习近平强调，要赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港。

在新时代背景下，社会主要矛盾的转变对对外开放提出了哪些新的要求？如何理解赋予自由贸易试验区更大改革自主权的意义？中国将怎样探索建设自由贸易港？自由贸易港与既有的自由贸易试验区有何区别？

就上述问题，专访了商务部研究院国际市场研究所副所长白明。

2 赋予自贸区更大的改革自主权

《21 世纪》：报告提到赋予自由贸易试验区更大的改革自主权，对此应如何理解？

白明：自由贸易试验区的定位是制度创新的试验田，这包括两方面内容：一个是先行先试，一个是复制推广。

一方面，试验田所试验的品种都是有一定挑战性的，如果囿于狭小的范围内，只有较小的权限，则“巧妇难为无米之炊”，只有扩大改革自主权，才能有更大的试验操作空间。

随着自贸试验区越来越成熟，其定位越来越高，比如上海自贸区已经进入 3.0 时代，正在打造“三区一堡”，其进一步的试验难度会越来越大，需要赋予更多的权限。

另一方面，自贸区已经形成可推广、可复制的经验，其在更大范围的推广需要放松一些权限，当初在建立上海自贸试验区时，全国人大常委会暂停了“外资三法”部分条文在自贸区的实施，这属于开个口子、特事特办。但从自贸试验区的发展来看，不能老是特事特办，因为这样的背景下很多措施只是折中一下，没法完全达到当初的设想。

所以自贸区将形成一个有序开放的坐标系：先行先试是往高处走的纵坐标，推广复制是横坐标，两者共同发力，才能形成一个更大面积的开放面，从而提升对外开放的水平。

《21 世纪》：有可能在哪些领域扩大这种自主权？

白明：中国的开放是循序渐进的，随着一些内容的成熟，原来没有开放的项目可以适度、有序地放开，所以中国的负面清单已经更新到第四版了，包括资本项下的开放，以及整个金融业的开放都在有序推进。这一方面需要自贸区做必要的压力测试，另一方面也要结合中国开放型经济新体制来推进。

中国已经确定了 12 个开放型经济新体制的试点，强调通过试点在国内集聚改革开放的内生动力，而自贸区更多强调参与国际资源的优化配置，未来这两方面将出现更多的合龙与接轨。

3 探索建设自由贸易港

《21 世纪》：报告提出，将探索建设自由贸易港，能否介绍下自由贸易港？

白明：实际上，十八届三中全会通过的《关于全面深化改革若干重大问题的决定》已经提出，在推进现有试点基础上，选择若干具备条件地方发展自由贸易园(港)区。

作为 FTZ(Free Trade Zone 自由贸易区)的一种，自由贸易港一般处于港口等交通物流枢纽，在功能上，更加方便外国船只自由出入，如外国货物的进出、装卸、分选加工、重新包装、储存与过境中转，以及专门进口原材料进行外贸加工再出口等，也可享有免征全部或大部关税等优惠待遇。

今年上半年公布的《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》也提出，在洋山保税港区 and 上海浦东机场综合保税区等海关特殊监管区域内，设立自由贸易港区，对标国际最高水平，实施更高标准的“一线放开”、“二线安全高效管住”贸易监管制度。

根据方案，上海的自由贸易港区将在口岸风险有效防控的前提下，依托信息化监管手段，取消或最大程度简化入区货物的贸易管制措施，最大程度简化一线申报手续。探索实施符合国际通行做法的金融、外汇、投资和出入境管理制度，建立和完善风险防控体系。[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领导小组办公室确立的 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