

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2018年1月10日 (第1732期)

◆提质增效 改革驱动高质量发展.....	1
◆2018 航运市场总体趋好.....	3
◆“上海 2035”：基本建成卓越的全球城市.....	7
◆不圈地、不大拆大建，中国的自由港靠的是这个.....	9

## 提质增效 改革驱动高质量发展

“大路货没人要，可 i5 智能机床的订单雪片般飞来，交货期排到 5 个月后了。”辽宁沈阳机床集团车间里一派热火朝天，i5 产品线经理盖丽亚介绍道。

从拼数量到拼质量，沈机独创的 i5 智能机床技术站到了行业潮头。在今年“冰火两重天”的市场挑战中，沈机加速新旧动能转换，创新业务收入比重从 9% 大幅提高至 35% 左右。

进入新时代，“高速度”不再时髦，“高质量”成为共识，中国经济成色更纯、底色更亮、根基更牢。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央适应把握引领经济发展新常态，深入推进供给侧结构性改革，中国经济正朝着质量更好、效率更高、动力更强的发展方向阔步挺进。

### 1 五大任务，优化供给侧托举高质量发展

从攻坚之年迈入深化之年，人们发现，供给侧结构性改革思路越来越清晰、措施越来越具体、成效越来越显著，被外媒称为中国经济提质的“独门绝技”。

——去产能，促进供求新平衡。

“职工的精气神又回来了！”本钢集团板材炼铁厂 5 号高炉炉长高立波说。随着供求关系改善，今年钢铁行业价格恢复上涨，吃了多年苦头的钢铁企业终于尝到了甜头。

无效供给的“减”，换来有效供给的“加”。“钢铁行业受益于国家去产能特别是今年上半年全面取缔地条钢，市场秩序进一步规范，合规企业生产积极性提高。”国家统计局工业统计司司长文兼武表示。

——去库存，城镇化以人为本。

74 岁的王永诚是内蒙古鄂尔多斯市康巴什区居民，他记得前些年在这里买房时，各类设施不完善，城区空旷冷清。如今的康巴什区拥有 34 所各类学校，4 所市级医院也先后入驻，人气越来越旺。“小区到处是绿地，规划得就像大公园，平时我们就在社区打台球、下象棋。”

去库存不只是卖房子，还要顺应美好生活需要。各地坚持以人为本，将去库存与新型城镇化相结合，增强对农业转移人口的吸引力。11 月末，商品房待售面积同比下降 13.7%，降幅比上月末扩大 0.4 个百分点。

——去杠杆，引导资金进实体。

最近，厦门市 10 家国有企业被压缩 2368 亿元的银行授信，自厦门银监局试行联合授信机制以来，这是首批被压缩授信的国企。去杠杆步入深水区，国企成为重中之重。年初

以来，中央企业逐步建立多渠道降杠杆减负债机制，多个市场化债转股项目已率先落地，截至10月末，规模以上工业企业资产负债率为55.7%，比上年同期下降0.5个百分点。

实现高质量发展，去杠杆不搞“一刀切”，不刮“一阵风”，而是有保有压，让实体经济沐浴更多阳光雨露。“今年银行对我们的总授信额度增加30%，公司上下对今后的发展更有信心了！”江苏骠马智能装备公司董事长季松林说。

——降成本，转型步伐更轻快。

河北诺恩水净化设备有限公司展厅里，混浊泛黄的污水被注入净化设备中，汩汩清泉随即流出。“以前是产生污水的，现在是生产净水的，多亏国家减税政策，帮我们实现转型。”董事长朱增武说，公司被税务部门认定为国家级高新技术企业，享受多项税收减免，每年节省资金数百万元，让公司轻松完成从采矿企业到净水企业的转型升级。

扩大减半征收所得税的小微企业范围、清理能源领域政府非税收入电价附加……今年，减税降费“红包”一波接一波，全年减轻社会负担超万亿元。1—10月，我国规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本和费用同比各减少0.26元、0.25元。

——补短板，日子越来越舒坦。

水清岸绿，白鹭翩跹。在上海浦东合庆镇勤奋村，村民黄月琴笑得很开心：“真是大变样了！”上海两年前打响环境综合整治发令枪以来，拆违1.5亿平方米，违法用地、违法建筑、违法排污等“五违”问题集中区域基本消除。

人民对美好生活的需要日益增长，发展短板加速补上。1—11月，我国生态保护和环境治理业、公共设施管理业、农业投资同比分别增长23.6%、23.3%和16.6%，快于全部投资16.4、16.1和9.4个百分点。

## 2 三大变革，新发展理念领航高质量发展

从解决“有没有”到着力“好不好”，创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念深入人心，高质量发展呼唤质量变革、效率变革、动力变革的新突破，推动中国制造向中国创造、中国速度向中国质量、中国产品向中国品牌转变。

质量变革，大批国货很吃香。曾经，一个电饭煲成了“中国制造”的软肋。而今，通过创新补齐质量短板，国货当自强，正努力成为精品的代名词。

“过去，中国家电在国外商场里不起眼。现在，去柏林看到海尔洗衣机，去迪拜看到美的小家电，去美国看到海信电视机，国产家电中高端产品正走出国门、扬眉吐气。”中国家电协会理事长姜风感慨。

商务部数据显示，今年上半年，国产品牌在国内网络零售市场中表现出竞争优势，国产品牌销售额占整体销售额的74.5%，在家居家纺和家用电器中，国产品牌销售额占到85%左右。

## 3 效率变革，创新释放高能量。

“以前旺季订单多、产能少，想吃吃不下；淡季订单少、产能多，经常饿得慌。”广东东莞业达服饰有限公司负责人周伟说，入驻互联网平台“淘工厂”后，他的工厂以批量订单和定制订单搭配生产，几乎全年无空闲。不仅如此，“共享工厂”将工厂产能商品化，订单需求量大的时候，还能拉上伙伴工厂一起干。

从中国制造迈向中国智造，我国实体经济领域发生着深刻变革，今年前三季度工业产能利用率达到76.6%，同比提高3.5个百分点，为近五年来最高水平，企业“获得感”“价值感”“含金量”明显增强。

## 4 动力变革，更有韧性和活力。

尽管已是第九个年头，但今年的“双11”，“剁手族”们再度热闹了一把。中国电子商务研究中心统计，“双11”当天全国实现网络零售额2539.7亿元，同比增长45.16%。

从“扫一扫”支付到“刷刷脸”买单，从“有人”零售到无人超市，从共享单车到共享汽车，让外国人羡慕的新业态在大城小镇风起云涌，延展着人们的想象空间。

“中国经济由中低端走向中高端过程中，出现的新变化、产生的新事物蓬勃兴起，不断涌现出新增长点。”经济学家姚景源说。

新动能逐渐挑起大梁，成为经济平稳增长的重要动力。1—11月，高技术产业和装备制造业增加值同比各增13.5%和11.4%，增速分别比规模以上工业快6.9和4.8个百分点，战略性新兴产业、生产性服务业和科技服务业跑出加速度。

#### 5 四梁八柱，全面深化改革助力高质量发展

向改革要动力，向改革要活力，党的十八大以来，全面深化改革披荆斩棘，大刀阔斧，上下联动，蹄疾步稳，主要领域四梁八柱性质的改革主体框架基本确立，一些重要领域和关键环节改革取得突破，为高质量发展增添强劲动力。

——尊重市场，发展机制更优了。

今年8月20日晚，中国联通发布公告，正式披露混合所有制改革试点总体方案，鸣响了重点领域混改“第一枪”。作为国企改革重要突破口，混合所有制改革坚持政府引导、市场运作，以企业为主体，充分发挥市场机制作用。在前两批19家中央企业试点重点任务逐步落地的基础上，11月又有31家中央和地方国有企业纳入第三批混改试点范围。

政府和市场各归各位，机制变革激发出中国经济更持久、更健康的内生力量。今年1—10月，中央企业实现利润总额超过1.2万亿元，同比增长18.1%，增速创近五年同期最高水平，更可喜的是，制造业成为利润主要来源，央企正从规模速度型向质量效益型转变，呈现稳中提质、稳中趋优的发展好态势。

——简政放权，发展动力更足了。

“投资不过山海关”，曾是东北经济的痛。黑龙江向自身权力“开刀”，省级行政审批项目下放50%，政府权力清单精简70%……营商环境之变，引来大量资本。据统计，黑龙江全省近三年1亿元以上产业项目3420个，其中东北区域外企业投资1100个，占比近1/3。

“放管服”持续加力，打造营商环境高地。今年初，我国进口化妆品“审批改备案”试点在上海浦东新区启动。“从审批改备案，节省了至少几个月时间，消费者对进口优质产品的需求得到更好满足。”丽人丽妆总裁黄韬说。

到今年10月底，全国31个省份已全部开通网上企业登记系统，累计受理量474.1万件。办企业、当老板成了零成本的寻常事，前三季度，每天有1.65万户企业在大江南北扎根生长，是商事制度改革前的2倍多。

——扩大开放，发展空间更广了。

11月，我国金融业对外开放传来重磅消息：单个或多个外国投资者直接或间接投资证券、基金管理、期货公司的比例限制放宽至51%，且实施3年后投资比例不受限。金融业向来是一个国家开放程度的试金石，允许外资控股，再次向世界表明，“中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。”

雁栖湖畔，“一带一路”国际合作高峰论坛收获270多项具体成果，见证着世纪蓝图从理念化作行动、从愿景变为实景。共商、共建、共享——“一带一路”倡议得到全球100多个国家和国际组织的积极支持，并被写入联合国大会决议与亚太经合组织领导人宣言。

“中国主动提出‘推动形成全面开放新格局’，充分体现了历史转折关头的大国担当，将对世界经济发展起到重要引领作用，为全球化进程注入新的动力。”中国社科院世界经济与政治研究所所长张宇燕说。

新方位，新起点。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，在高质量发展之路上驰而不息、奋发有为，中国经济必将书写恢弘壮阔的发展新答卷。 [返回](#)

## 2018 航运市场总体趋好

### 1 随着市场形势好转，越来越多新船下水。

2017 年，对于航运业来说，幸福来得有点突然。关于“复苏”与“尚未复苏”的争论还未停息，市场走势已经划出了炫目的上升曲线：全球航运市场整体好于预期，波罗的海指数（BDI）自 2017 年年初起震荡上行，并于 2017 年第四季度多次突破 1500 点；大部分集装箱航运企业实现盈利，与 2016 年的普遍亏损形成了鲜明对比。

2018 年航运市场是否能延续复苏态势？上海国际航运研究中心对全国一百多家航运企业进行了相关调查。根据调查结果显示，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。而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 2017 年持平或 2018 年再次探底的比例达到了七成以上。

跌跌涨涨，无常是航运市场的一种常态。我们左右不了涨跌，但可以通过关注各方市场预测，做出最适合企业自身的发展规划。

### 2018 年全球贸易增长预计保持强劲势头。

### 2 油运市场

#### 2.1 VLCC 运价继续承压

对油船船东来说，2018 年很可能是糟糕的一年。

国际海事战略机构（MSI）近日表示，与传统旺季相反，VLCC 现货市场的收益在 2017 年 12 月出现大幅下降，2017 年第四季度被视为油船市场疲软时期。而欧佩克决定在 2018 年继续限制产量，这将使 2018 年的油运市场运输需求萎缩。MSI 预测，2018 年油船盈利水平与 2017 年大体相当。运费下降的风险依然存在。2018 年油船市场也会出现一些积极迹象，比如船队运力增长率较低，大量的库存缩减，美国海运石油出口增长，中国炼油市场产能会进一步释放，这些都有可能让 2018 年的需求比预期好。

中远海运集团研究中心主任白培军认为，2018 年油运市场需求增速会达到 4.9%，而运力供给增速预计为 3.8%，市场预期会好转。同时也要关注，2018 年将有 49 艘 VLCC 交付，交付高企叠加拆解乏力，VLCC 运价将继续承压。预计 2018 年油轮市场将持续震荡调整，市场再平衡将有望于 2019 年逐步实现。

MSI 认为，在中国，进口需求仍存在相当大的不确定性，尤其是考虑到起主导作用的石油库存进一步上升。在这种情况下，战略石油储备的增加和独立炼油厂的大量购买，也会导致原油进口需求增长。如果出现这一情况，油船运费大约出现 15%的反弹幅度。

有专家认为，老龄油船拆解将在 2018 年的市场状况方面发挥关键作用，大量拆解老龄油船预计对市场产生积极的影响。考虑到船队的年龄分布，2017 年老龄油船拆解的情绪增加。很有可能未来几年中才达到退役年龄的油船，会提前到 2018 年进行拆解。

MSI 表示，如果 2018 年油船拆解量上升约 40%，会对所有油船类型都产生影响。例如阿芙拉型油船，如果拆解量比基本情况增加 30%，2018 年的运费将可能上涨。

#### 2.2 沿海干散货市场

运价增速预计“快牛”变“慢牛”

过去的 2017 年，对广大沿海干散货船东来说值得庆贺。在上半年运价超预期的收益下，下半年，特别是第四季，运价一浪高过一浪，呈现“没有最高只有更高”的大牛市，最终创出了近七年来新高。据上海航运交易所发布的沿海煤炭运价指数显示，全年年均值 973 点，较 2016 年大幅增长了 53%，其中 2017 年 12 月份最高超过 1700 点，创下七年来最高纪录。

上海时代航运公司顾问陈弋表示，经初步测算，2017年沿海干散货企业的平均毛利率将超过50%，远远超过其上下游的煤炭、电力行业，也成为整个交通物流行业的佼佼者。但由于前几年大量亏损，欠账太多，许多债务需要清理，航运业的好日子还刚刚开始。

秦皇岛海运煤炭交易市场有限公司副总经理王育蕃认为，未来国内沿海干散货运输市场短期内走势会相对乐观。因为，一方面能源消费增量需求仍在，虽然煤炭消费增速趋缓，进口煤将逐步缩减；另一方面，虽然产地货源有增量，但铁路运力安排增加，会有一部分煤炭使用铁路运输。

中远海运集团研究中心主任白培军预测，2018至2020年的干散货需求增幅预计依次为3.8%、2.4%和2.4%；运力增幅为1.2%、1.1%和3.3%。因此2018至2019年干散货市场将延续“供小于需”的态势，整体震荡回升；而到2020年，供给再次超过需求，市场有所下滑。

对于2018年年初出现的运价高位回落，陈弋认为，不必过分担忧。他认为，未来运价有较大的支撑，这波牛市行情并未走完，仍将继续，不过其热度可能有所降温，由“快牛”行情变为“慢牛”行情。因为影响市场的“天时地利”即将发现微妙变化。

陈弋首先分析了“天时”影响。他说，2017年拉动煤炭运输市场旺盛始于季节性因素，特别是高温及来水不足等突发性天气，2018年能否再次呈现，存在一定的不确定性；其次是我国已进入了提升经济质量时代，把防止金融风险放在更加突出的位置，宏观经济有放缓的可能性，煤炭下水量要继续保持2017年的两位数增长，已不太现实。

“地利”方面，陈弋认为，政策红利会逐渐弱化。煤炭去产能计划，2017年已完成大半，2018年将进入“尾声”，电厂对煤炭的价格预期将发生改变，港口排队“抢煤”现象应有所减少。同时淘汰老旧船财政补贴政策，2018年正式退出历史舞台。据交通运输部统计数据显示，历时五年合计提前淘汰老旧船550艘、载重吨位达到2127万吨，占到目前总运力的40%，这对沿海干散货市场快速复苏起到了关键作用。没有了淘汰老旧船财政补贴政策，船东也就没有了拆解动力；更何况市场好，船东还有新增运力的愿望，所以今年运力有增无减是可以预期的。这些因素决定了2018年运价难有大的涨价空间。

## 2.3 国际集装箱运输

### 涨跌前景不明

2017年集运市场的最大亮点无疑是“赚钱了”。根据前20大班轮公司发布的第三季度业绩显示，八成以上的企业实现盈利，与2016年的普遍亏损形成了鲜明对比。德路里最新报告预测，2017年集运业将盈利60亿美元，2016年全行业则亏损50亿美元。

多个班轮公司将经营状况改善的首要原因，归结为全球经贸状况好转。所以，世贸组织和国际货币基金组织发布“2018年全球贸易增长将保持强劲势头”的预测，无疑给集运企业打了“强心针”。

不少从业者认为，在经济转暖的大背景下，2018年的集运市场值得期待。目前的市场发展态势似乎也在印证他们的观点：2018年合约价格和现货价格都好于过去。统计数据显示，目前服务于亚欧航线的首批年合约洽谈，大型进口商的价格为1100-1200美元/FEU，小型进口商的价格略高一些，为1300-1400美元/FEU。相比于去年，平均价格高出50-100美元/FEU。还有货主表示多愿意支付一定的运费，以确保按期发船。

### 大公司市场占有率仍将走高

2017年，集运业的重大兼并重组纷纷落地。先是赫伯罗特与阿拉伯轮船正式完成合并，全新的全球第五大班轮公司诞生；随后，日本三大航运企业整合集运业务成立新公司；接着马士基航运收购汉堡南美。法国航运咨询机构最新数据显示，完成上述整合后，全球前5家班轮公司的运力份额合计超过60%。

2017年大集装箱航运公司在市场上的主导地位再创纪录，前十大集装箱航运公司控制了77%的市场份额。

专家认为，在 2018 年里，大公司的市场占有率将进一步增长。法国航运咨询机构预测，2018 年这一水平将进一步上升到 82%。而在 2016 年 11 月，这一数据是 56%。

中远海运集团研究中心主任白培军认为，集运市场集中度提高，有利于运价回升。他预测，2018-2020 年，货物运输需求年增幅依次为 4.8%、4.5%、3.9%；而集装箱供给增幅则为 5.6%、2.9%和 5.7%。2018 年，将有 33 艘 18000TEU 以上的大船交付，但行业集中度的提高将令市场更加稳定。运价方面，市场回升势头将延续到 2019 年，并达到本轮高点。

### 运力过剩形势更加严峻

对 2018 年集装箱运价走高的预判，标准普尔全球评级机构并不完全赞同。他们表示，2018 年集运市场仍将面临运力过剩的问题。如果需求增长落后于运力增长的话，那么运价将面临新一轮的承压，尤其是在一些主要航线上。

统计数据显示，2017 年有相当于 120 万 TEU 的集装箱运力交付，比上一年增加了 26%。超过一半的新船是 1.4 万 TEU 及以上的超大型集装箱船。2018 年超大型集装箱船数量仍将大幅增加，届时将有 108 艘超过 1.4 万 TEU 的大型船舶进入市场，相当于目前船队的两倍以上，这意味着到 2018 年年底，超过 200 艘超大型集装箱船将投入运营。

标准普尔全球评级机构表示，虽然船舶拆解加速，在一定程度上利好于市场基本面，但送往拆解的船舶多是服务于次级航线的小型船舶，对主要航线的运力供给的缓解作用并不大。因此，对于货主而言，在亚欧、跨太平洋航线等主要航线上，仍将面临运价大幅波动的可能，毕竟班轮公司为了确保载箱率达到 90%以上而不得不起价格战来。

### 运费下行压力增加

马士基近日发出警告，称其面临需求疲软，导致运费下行压力增加。

马士基南亚部总经理表示，已经开始感受到下跌压力。全球贸易订单量只有运力总量的 13.5%左右，并不高。因为运费主要受供需平衡影响，因此，2018 年航运运费会非常不稳定。

马士基并不是唯一一家持有此观点的公司。从亚欧合同的早期谈判来看，达飞海运集团 2018 年货运增长率将有所下降。德路里航运咨询公司预计，集装箱运输货运增长率会在 2018 年有所下降，从 2017 年的 15%左右，下降至低于 10%。

## 2.4 LNG 船

### 预计迎来“爆发之年”

天然气船用燃料协会认为，2018 年将是 LNG 作为船舶动力燃料的“爆发之年”。

2017 年达飞决定，为 9 艘在中国建造的 22000TEU 集装箱新船配备 LNG 动力燃料，还与燃料供应商道达尔签订了协议。同时油轮公司 AET 和 Sovcomflot 也开始建造 LNG 动力的阿芙拉型油轮。统计数据显示，2017 有 6 艘 LNG 船用燃料供应船和 119 条 LNG 动力船在运营。天然气船用燃料协会认为，这都预示着 LNG 在未来会越来越受到重视。

## 2.5 邮轮

### 短途邮轮 势头强劲

对于邮轮运输市场，业内人士一致看好。国际邮轮协会（CLIA）新发布的《2018 年邮轮业前景》报告显示，邮轮业在未来一年仍将保持在积极增长的轨道。

根据《2018 年邮轮业前景》预测，将有 2720 万名乘客在 2018 年出游。2017 年全年估计有 2580 万名乘客，而 2016 年为 2470 万人次。

为了满足不断增长的需求，更多的邮轮将于 2018 年投入使用。

三大国际邮轮巨头都认为，2018 年短途邮轮市场发展势头强劲。2018 年，全球三大邮轮运营公司都计划扩大各种短途邮船运营。

## 3 建议

中远海运集团研究中心主任 白培军

十年来，我们始终受到供给过剩的制约。供给过剩大家都知道，但是缺乏细致的分析。比如说过剩到什么程度？细分市场过剩有什么差异？面对市场主体我们要做什么样的事情？否则，始终会受困于运力过剩。

仔细分析就会发现，现在航运市场资源过度集中在传统船型、传统航线、传统市场和传统业务领域。船型方面，2017年1至10月，全球新船订单中，按载重吨计，干散货船、油轮和集装箱船三大传统船型占比高达94%，其他所有船型合计只有6%。航线方面，干散货海运需求仍严重依赖中国的铁矿石进口航线，2017年中国铁矿石进口量为10.7亿吨，仅此一项贡献了全球干散货海运贸易量增幅的1/3。市场方面，货量仍集中在北美、欧洲和亚洲等成熟的港口市场，三大区域在全球集装箱吞吐量中占到近80%的比例；作为新兴市场的拉丁美洲、大洋洲和非洲的占比合计只有11%。业务方面，市场的大量资源仍沉淀在传统、低端业务领域，无法满足高端服务需求。

存在上述情况的原因，我认为是因为航运业在应用新技术方面相对其他产业是落后的，主要还是依赖船型、货源、成本等传统层面，技术和经营的结合远远不够，同时经营模式突破不大。这就导致，随着超额资金涌入，产能过剩不断加剧；因为成本结构差异不大，恶性竞争不断升级；同时同质化越发严重，造成资源浪费。

要改变这种局面，首先要在经营空间上，寻求“结构性稀缺”，探索开发航运细分市场，在牲畜船、风电安装船、海上装置拆解等领域发力；其次要推动定位上移，过剩主要集中于中低端市场，转向高端成为选择趋势，应关注产业链一体化，推进紧密型纵向整合，推进一站式、跨界、集群业务；在经营手段上，应趋于“功能多元”，在航运领域，延伸服务正在普遍向产业链上下游移动，比如马士基已经在印度推出了“供应链金融”服务，旨在为中小货主提供一揽子服务；在航线开发上，应侧重开发极地航线、印度次大陆、中东等非主干东西航线，南美洲、东西非等南北航线，中东欧16国、东南亚等区域市场。

[返回](#)

### “上海2035”：基本建成卓越的全球城市

立足2020年，建成具有全球影响力的科技创新中心基本框架，基本建成国际经济、金融、贸易、航运中心和社会主义现代化国际大都市在更高水平上全面建成小康社会。

展望2035年，基本建成卓越的全球城市，重要发展指标达到国际领先水平。

梦圆2050年，全面建成卓越的全球城市，各项发展指标全面达到国际领先水平。

市政府新闻办1月4日举行市政府新闻发布会，副市长时光辉介绍了《上海市城市总体规划（2017-2035年）》相关情况。市规划国土资源局局长徐毅松、市发展改革委巡视员王思政、市规划国土资源局副局长岑福康出席发布会，共同回答提问。

2017年12月15日，《上海市城市总体规划（2017-2035年）》（简称“上海2035”）获得国务院批复原则同意。“上海2035”以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的“十九大”精神，全面对接“两个阶段”战略安排，全面落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，明确了上海至2035年并远景展望至2050年的总体目标、发展模式、空间格局、发展任务和主要举措，为上海未来发展描绘了美好蓝图。

上海市委、市政府于2014年5月6日召开第六次规划土地工作会议，正式启动上海市城市总体规划的编制工作。三年多以来，规划编制过程全面体现了“开门做规划”的特点，国家有关部委全过程指导规划编制，市委、市政府成立了城市总体规划编制工作领导小组，长三角区域相关省市、上海市人大、市政协、市区两级政府和各个部门全面参与，广大市民通过微信、互联网、来信来访等线上线下多种途径，热心参与，积极建言献策。来自国内外、涉及各个领域的高校和科研机构的百余位专家参与了规划重大战略研究，提高了规划编制的科学性。

规划明确，上海的城市性质确定为：上海是我国的直辖市之一，长江三角洲世界级城市群的核心城市，国际经济、金融、贸易、航运、科技创新中心和文化大都市，国家历史

文化名城，并将建设成为卓越的全球城市、具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。上海将坚决按照努力当好新时代改革开放排头兵、创新发展先行者的总要求，主动服务“一带一路”建设、长江经济带发展等国家战略，坚持以人民为中心，坚持可持续发展，坚持人与自然和谐共生，坚持在发展中保障和改善民生，进一步彰显功能优势，增创先发优势，打造品牌优势，厚植人才优势，努力把上海建设成为卓越的全球城市，令人向往的创新之城、人文之城、生态之城，具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。

规划明确，上海的目标愿景确定为：

立足 2020 年，建成具有全球影响力的科技创新中心基本框架，基本建成国际经济、金融、贸易、航运中心和社会主义现代化国际大都市。在更高水平上全面建成小康社会，为我国决胜全面建成小康社会贡献上海力量。

展望 2035 年，基本建成卓越的全球城市，令人向往的创新之城、人文之城、生态之城，具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。重要发展指标达到国际领先水平，在我国基本实现社会主义现代化的进程中，始终当好新时代改革开放排头兵、创新发展先行者。

梦圆 2050 年，全面建成卓越的全球城市，令人向往的创新之城、人文之城、生态之城，具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。各项发展指标全面达到国际领先水平，为我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦谱写更美好的上海篇章。

规划提出，要转变城市发展模式。坚持“底线约束、内涵发展、弹性适应”，探索高密度超大城市可持续发展的新模式。牢牢守住人口规模、建设用地、生态环境、城市安全四条底线。缓解人口快速增长与资源环境紧约束之间的矛盾，严格控制常住人口规模，至 2035 年常住人口控制在 2500 万人左右。按照规划建设用地总规模负增长要求，锁定建设用地总量，控制在 3200 平方公里以内。把生态环境要求作为城市发展的底线和红线，锚固城市生态基底，确保生态用地只增不减。牢牢守住城市生产安全和运行安全底线，提高城市应急响应能力和恢复能力。加强历史文化风貌保护，坚持“整体保护、积极保护、严格保护”的原则，中心城区从拆改留转向留改拆，以保护保留为主，不断拓展保护对象体系。推动城市更新，更加关注城市功能与空间品质，更加关注区域协同与社区激活，更加关注历史传承与魅力塑造，促进空间利用集约紧凑、功能复合、低碳高效。应对未来经济发展和人口变化的不确定性，预留城市公共资源配置能力，建立空间留白机制，调控土地使用供应时序，为未来发展留足空间。

规划提出，要优化城市空间格局。主动服务“一带一路”建设、长江经济带发展战略，主动融入长三角区域协同发展，推动上海与周边城市协同发展，构建上海大都市圈，打造具有全球影响力的世界级城市群。努力推动城乡发展一体化，优化本市空间格局，构建由“主城区-新城-新市镇-乡村”组成的城乡体系和“一主、两轴、四翼；多廊、多核、多圈”的空间结构。“一主、两轴、四翼”，即：主城区以中心城为主体，沿黄浦江、延安路-世纪大道两条发展轴引导核心功能集聚，并强化虹桥、川沙、宝山、闵行 4 个主城片区的支撑，提升主城区功能能级，打造全球城市核心区。“多廊、多核、多圈”，即强化沿江、沿湾、沪宁、沪杭、沪湖等重点发展廊道，完善嘉定、松江、青浦、奉贤、南汇等 5 个新城综合性节点城市服务功能，培育功能集聚的重点新市镇，构建公共服务设施共享的城镇圈，实施乡村振兴战略，实现区域协同、城乡统筹和空间优化。结合城乡体系和市域空间布局，完善由城市主中心（中央活动区）、城市副中心、地区中心和社区中心四个层次组成的公共活动中心体系。中央活动区包括小陆家嘴、外滩、人民广场、徐家汇等区域。城市副中心共 16 个，包括 9 个主城副中心、5 个新城中心和金山滨海地区、崇明城桥地区的核心镇中心。

规划提出，要建设更具活力的繁荣创新之城。聚焦国际经济、金融、贸易、航运、科技创新中心和文化大都市建设，提升全球城市核心功能，增强城市综合竞争力。着力提高



国际金融功能影响力和国际贸易服务辐射能级，提升对全球经济辐射能力，深入中国（上海）自由贸易试验区改革创新，探索建设自由贸易港。以上海张江综合性国家科学中心为核心，向具有全球影响力的科技创新中心进军。建设浦东枢纽、虹桥枢纽和洋山深水港区国际级枢纽，打造更开放的国际枢纽门户。优化营商环境，提升城市发展软实力和核心竞争力。营造更具吸引力的就业创业环境，着力保障先进制造业发展。塑造国际文化大都市品牌和城市整体形象，打造国际时尚设计之都和世界著名旅游目的地城市。强化便捷高效的综合交通支撑，形成城际线、市区线、局域线“三个 1000 公里”的轨道交通网络，基本实现 10 万人以上新市镇轨道交通站点全覆盖。

规划提出，要建设更富魅力的幸福人文之城。聚焦优良人居环境建设，提高人民群众的获得感和幸福感，让人民群众生活得更舒心。打造 15 分钟社区生活圈，优化社区生活、就业和出行环境，社区公共服务设施 15 分钟步行可达覆盖率将达到 99% 左右。加快建立租购并举的住房制度，多渠道增加租赁性住房比重。构建高品质公共空间网络，增加广场、公园等独立占地的公共开放空间，推进“通江达海”的蓝网绿道建设，建成 226 条水绿交融的河道空间，形成总长度 2000 公里左右的骨干绿道。构建黄浦江两岸地区、苏州河沿线地区滨水贯通并向腹地延伸的公共开放空间，推进重大文化集聚区建设。建设高品质文教体卫设施，优化高等教育设施功能布局，每个新城、城市副中心至少有一所大学。推进市级体育设施优化功能布局，打造高品质国际化的健康休闲、医疗服务和医学科创中心，每个新城至少有一处三甲综合医院。

规划提出，要建设更可持续的韧性生态之城。聚焦城市生态安全和运行安全，提高人民群众的安全感，让人民群众生活得更放心。构建“双环、九廊、十区”多层次、成网络、功能复合的市域生态空间体系，建设崇明世界级生态岛。至 2035 年，全市森林覆盖率达到 23% 左右，人均公园绿地面积达到 13 平方米以上。全面推动绿色低碳发展，降低碳排放，加大海洋、大气、水、土壤环境的保护力度，显著改善环境质量，2035 年 PM2.5 年均浓度控制在 25 微克/立方米左右。构建城市防灾减灾体系，强化灾害预警防控和防灾减灾救援空间保障，提升城市抵御洪涝、地面沉降等自然灾害以及资源能源供给、突发公共事件等城市运行风险的能力。

规划明确，要创新城市治理方式。聚焦提高城市治理能力，完善规划实施保障体系，使城市总体规划更加可实施、可操作，更管用。以主体功能区规划为基础，以城市总体规划和土地利用总体规划为主体，统筹各类涉及空间安排的规划，优化形成“两规融合、多规合一”的空间规划体系，努力实现“一本规划，一张蓝图”。健全政策法规体系，强化差别化、综合性政策支撑，研究制定有利于重点领域和重点地区发展的特定政策，突出政策措施的针对性，强化各部门、各地区的政策措施在空间上的统筹协调。创新空间管理体系，划定生态保护红线、永久基本农田保护红线、城市开发边界和文化保护控制线，构建“三大空间、四条红线”的市域空间管控体系，确保城镇空间不被突破，农业、生态空间不被侵占。完善社会参与体系，按照“政府引导、市场运作、社会参与”的思路，不断完善政府、社会、市民广泛、深度参与的社会参与体系，营造有利于城市总体规划实施的良好社会氛围。构建规划维护体系，依托大数据、信息化平台建设，建立动态监测、定期评估和及时维护机制，依法完善规划，动态维护规划。

下一步，上海将坚决维护规划的严肃性和权威性，以钉钉子精神抓好规划的组织实施。通过探索创新城市治理方式，引导和调动社会各方参与规划实施和监督，逐步提升城市科学化、精细化、智能化管理水平，确保“一茬接着一茬干，一张蓝图干到底”。[返回](#)

### **不圈地、不大拆大建，中国的自由港靠的是这个**

一切顺利的话，全国第一个自由贸易港方案将于 2018 年在上海落地。

来自上海市多个渠道的信息显示，上海市已经形成了建设自由贸易港的初步方案，并且报送至国家相关部委征求意见。

事实上，前期工作早已经启动。上海市浦东新区区长杭迎伟在 2017 年 10 月透露，浦东新区正在为正式启动做好准备。

“自由港是设在一国（地区）境内关外、货物资金人员进出自由、绝大多数商品免征关税的特定区域，是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区。香港、新加坡、鹿特丹、迪拜都是比较典型的自由港。”2017 年 11 月，中共中央政治局常委、国务院副总理汪洋在《人民日报》发表署名撰文，如此定义自由港。

华中科技大学自贸区研究中心执行主任陈波说，从权威官方层面看，香港和新加坡已经被确定为重要的对标参照系。

与已有的保税区、自贸区等区域相比，自由贸易港在海关监管、税制安排等方面更为特殊。一方面，开放度最高，另一方面，设立条件最为严格，对监管的精准化要求也更高。

在受访专家们看来，在“一线”最大程度放开后，能不能有效进行风险管控，是对自由港最大的挑战。

### 1 自贸区改革面临“两难”

在去年中共十九大会议召开期间，时任中共中央政治局委员、上海市委书记韩正有一个清晰的总结，自贸区建设，上海分了三步走：2013 年 9 月上海自贸区挂牌，为 1.0 版；2015 年中央批准深化自贸试验区方案，是 2.0 版；2017 年 5 月，中央深改组正式批准全面深化上海自贸试验区改革开放方案，是 3.0 版。

上海自贸区，分步探索、逐步深化的特征非常明显。

2017 年 3 月，在国务院印发的《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》里，最新目标是“对照国际最高标准、最好水平的自由贸易区，全面深化自贸试验区改革开放”。

由于没有特殊的“税收优惠”和资金支持，从第一个上海自贸区设立后，自贸区的探索一直强调制度创新，是“制度创新高地，不是政策洼地”。

上海市发改委副主任朱民曾在一次讲话中表示，上海自贸区产生了对全国具有示范意义的“四大发明”。

“第一是在政府职能转变方面，从事前审批制变为事中事后监管为主；第二是以负面清单为核心的投资管理制度和外商准入前国民待遇；第三是贸易便利化改革，主要是货物贸易便利化，实现了单一窗口的管理模式，使通关成本进一步降低；第四是金融开放方面，最重要的成绩是成功尝试了 FT 账户（自由贸易账户）。”陈波分析，自贸区设立 4 年来，总体改革目标，是建立一个现代化、开放型的市场营商环境，最终能够在全球范围内形成新的竞争力。

实际上，这四项主要制度创新，也成为了全国 11 个自贸区建设的基本框架。

### 2 不过，一些掣肘仍然存在。

商务部国际贸易经济合作研究院院长顾学明在中共十九大后撰文，分析了一些当前自贸区探索的短板：“在一些重点领域和关键环节上还需要进一步深化改革，海关、出入境等口岸管理机构的监督方式还需要推进，投融资便利化、资本项目可兑换等金融制度还需要新突破，特别是自贸试验区改革自主权还面临多项掣肘。”

“为什么在有了自贸区的前提下，还要搞自由港呢？”陈波认为，自贸区在货物贸易便利化方面取得了很多新进展，但在服务贸易方面，还有很多没落实的地方。

尤其是金融改革，可圈可点之处不够多，“除了 FT 账户，也就是融资租赁、内保外贷以及上海自贸区里的外资企业资金池之外，能够算得上不多。”陈波认为，金融改革步伐不够快的原因可以理解，自贸区政策需要在短期内可复制和可推广，同时也要防范开放双刃剑带来的负面效应，而潜在风险主要集中在金融领域，“我们处在一个两难的阶段，如果要改革就必须得承担风险，但是因为有风险，所以对改革本身增加了很多约束，使得改革的步伐变慢。但同时，国家又要参与全球化的竞争，参与全球资源要素的竞争。”

两难情况下，应该怎么办？在陈波看来，应该把两个任务分开推进，“自贸区，继续

按照开放型大国的要求，在可复制可推广的政策改革方面，进行先行先试。而自由贸易港，直接对标全球最开放经济体的要求，参与全球资源配置和要素竞争。”

如果“二线”能够高效管住，那么“一线”就可以更大胆、更高水平的开放。在这样的背景下，在上海自贸区范围内，再划出一定区域，建设自由贸易港的方案呼之欲出。

“提高监督能力，而不是管程度”

国务院印发的《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》，明确提出，在洋山保税港区和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。

这两个区域目前都属于上海自由贸易试验区保税区片区。洋山港是全球最大的集装箱码头，2016年集装箱吞吐量达1566万标箱；浦东机场在全球空港排名中位列第三，2016年货运量达到344万吨。这种“海港+空港”的组合，是目前国际上自由贸易港的一种主流布局。

自由贸易港，在中国内地的开放区域中，还是一个空白区。但在境外，香港、新加坡都以自由港而闻名，是全球经济中开放度最高的区域。

从香港和新加坡经验看，自由贸易港最基本的功能，是要实现贸易自由。通过离岸贸易和转口贸易，在生产国和消费国之间建立第三方的角色，并借用第三方的土地完成加工制造存储销售运输等行为。而在监管方式上，实行“一线放开，二线管住”，也就是“海关后撤”到二线，自由港内部成为“境内关外”。

### 3 事实上，这也是自由贸易港和自贸区、保税区的最大区别。

“根据京都公约，自由贸易港概念最核心的，是实现免于惯常的海关监管，最大程度方便货物贸易的进出。”上海国际航运研究中心港口研究室主任赵楠表示。

以香港为例，香港对进出口贸易基本上没有管制，不存在关税壁垒和非关税壁垒，凡符合惯例的贸易行为均畅通无阻。除了酒类、烟草等少数商品外，一般进口货物无须缴付关税或其他进口税（如增值税、消费税等）。香港办理进出口贸易手续简便，一般货物进出境无需事先申请，只需在进出境后14天内向香港海关提供报关表即可。

而按照目前内地的监管框架，所有进入保税区的货物都要申报，而在自由贸易港模式下，主要借助货物风险分类、企业信用分级等手段，针对重点风险事项建立有效的监管体制、机制。

“在自由港区范围内，常规性海关监管撤到二线，实现安全高效管住，对于普通货物、不涉及安全问题的货物，只有涉及进出口业务时，才存在报关环节，如果不涉及出口环节，单纯的国际中转，可免于惯常海关监管。”赵楠解释，保税区只是实现出口退税、进口保税的功能，但实际仍属于特殊海关监管区。比如，在原来的自贸区、保税区，集装箱需要做拆拼作业，把箱子打开，进行拼箱，需要跟海关报备，甚至在海关监管下完成相应操作，“如果在自由港，进行拆拼箱作业，只需要记录发生的作业状态、物流状态，不需要海关的报备、审核、监管。”

“自由贸易港区和现在综合保税区最大的区别在于一线管理的方式不同，至于‘怎么管’，现在还在和国家相关部门研究。”2017年4月1日，上海市发改委副主任朱民曾在上海市政府新闻发布会上表示。

由于上海自由港的具体方案还未落定，放开和监管的细节都无从得知。不过，一个可以拿来参照的思路是，上海出入境检验检疫局浦江局局长、党组书记谢秋慧在去年10月发表文章表示，未来在“放得开”上，探索实现一线无条件准入、登记式备案、区内免证免审；引入市场机制，实施第三方采信乃至多方采信；采用合格假定、非侵入式监控等理念。在“管得住”上，应用风险管理理论和技术，在大数据分析的基础上确定负面清单和重点监管对象，精准高效地守住底线。

“在自贸试验区的几年探索中，一线放开已经做了不少，但二线管住强调的不多。”商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任白明表示，他曾参与过自贸区调研

发现，有的地方，快递小哥要送个盒饭，都不让进去，“要么就是管不住，要么就是管得过死。”

在他看来，与自贸区相比，自由贸易港的监管力度应该更大，因为开放力度更大了，“需要分类监管，也要通过信息化，求得监管的严格和效率之间的匹配。二线监管应该更精准，有针对性，尽量减少对资源配置的误伤。”

#### 4 不搞圈地，搞制度创新

规划中的自由贸易港，并非另起炉灶。

上海市发改委副主任朱民曾公开表示，上海设立自由贸易港，是在现有的海关特殊监管区域内设立自由贸易港区，“不搞圈地、不搞大拆大建，主要是制度创新，研究一套符合中国实际的同时具有国际水准的新的监管制度。”

在初步设想中，也就是《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》中所描述的自由贸易港，既要“减法”，也要“加法”。

在贸易自由化方面需要最大力度做减法：“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。”在制度创新方面，则要更多做加法，“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”。

除了制度创新，对自由港来说，更核心的内容是功能提升。

“在自贸区，服务业开放也并不是特别充分，搞自由贸易港，要更充分了。否则跟国外对接，没有相关服务业做支撑。”白明对说，自贸区是在保税区的基礎上发展而来，很多领域还是按国内规则办，“自由贸易港，需要更加开放，如果按我们的规矩，外国人不能来了，或者自由港的含金量会打折。”

他建议，离岸贸易、离岸金融都要跟上。

“如果不发展离岸贸易，在原来保税基础上，干不干自由港都无所谓。发展离岸贸易，就得有离岸金融。”白明说，上海自贸区虽然也搞了自由贸易账户，但不是基于离岸交易的自由贸易账户，是一般的进出口贸易方面的自由贸易账户，按照现行的外汇管理条例，还是要进行严格审批。而在自由港内，按国际惯例，支付应该立刻兑现，可按现有的监管措施，还是做不到。“但在自由贸易港，划出一块地方，可以更加自由。”

服务贸易在“境内关外”模式下，也会更加便利。赵楠以船舶维修业务为例，为了控制可能存在的风险，在传统模式下，从事国际业务的船舶零配件需要维修，有的零配件需要进口、报关出口，再装上船。有些甚至要求同船换装，比如某个零配件从一条船上卸下来，维修好，还要装回到这个船上。但如果自由港模式下，就可以改变现在的监管模式和手续流程。“很多离岸服务是否可以开展，在税收上是否可以对接国际离岸业务的税收方式，这些都要逐步去探索。”

在多位受访专家看来，设立自由贸易港，发展本地贸易、转口贸易并不是最终目标，离岸贸易、离岸金融才是自由贸易港最终探索的方向。

“离岸贸易本身仅仅是一个抓手，要创造流动带来的附加值，要提供更多离岸的服务贸易和金融，包括税收的辅助。”未来离岸业务，还要对跨国企业总部做离岸式管理，“这类企业一般分为两类，一类是为离岸贸易提供运输的国际航运公司，还有一类是作为第三方为市场资金调配便利化的跨国公司总部。”

在陈波看来，传统的在岸贸易和在岸金融已经很难“挖潜”，现在最需要的是贸易形态和贸易模式的创新，“没有自由港之前，离岸贸易已经开始试点了，但规模还不大。建设自由港，需要离岸贸易的大发展，和期货贸易的模式探索，以及背后要有相关制度、服务和自由化的提升。”

#### 5 需要更大改革自主权

在方案未定之前，上海如何对标，是外界最关心的问题。

上海市发改委副主任朱民在2017年的一次新闻发布会上解释，全球较为成功的自由贸易港区，都有为其量身定制的特殊政策。上海自由贸易港区既要参照国际通行的惯例，

同时要研究国际投资贸易发展的最新趋势，还要研究经济全球化最新的趋势，并且要和中国实际相结合。

“中国实际是什么？我们贸易种类特别多，贸易量特别大。如浦东机场全球货运量第三，洋山深水港集装箱吞吐量全球第一。要结合中国的实际，研究自由贸易港区的运行和管理的体制机制问题。”

“自由港，有狭义，也有广义的自由港。”赵楠说，香港是港城式自由港，自由不仅局限在海关，资金可以自由进出，人员可以高效流动。新加坡和香港又有所区别，仅在港区实施自由港制度。“如果是港城式的模式，在金融制度上，在人员流动上，在各种要素的自由流动上，要更加开放。”

不过，在目前的规划下，可以预见的是，中国内地模式的自由港，范围不会太大。

除了上海已经实质启动自由港规划之外，浙江建设自由贸易港的目标也在提上日程。

与一些省份将自贸区片区分散布局的做法不同，浙江的自贸区集中在宁波-舟山港，定位也非常明确，专注油品储存、中转，提升油品资源配置能力。商务部新闻发言人高峰曾表示：浙江自贸试验区制定了初步建成自由贸易港区先行区的发展目标，对接国际标准，推动以油品为核心的大宗商品的贸易自由化。

广州市委书记任学锋在中共十九大期间也提出，要探索建设南沙自由贸易港，推进南沙开发建设取得新的突破。

“自由贸易港，不像自贸区，不是搞盆景，不要求大家都能学。”白明表示，越是复杂、越是高大上的开放规则，适应性越差。建自由贸易港，目标是最高水平的资源优化配置。“全世界自由贸易港，都是特殊的园区，都是小而精。”

“自贸区更注重的是二线有限渗透，自由港更注重是一线彻底放开。”陈波表示，两者的使命有根本的不同，自贸区是为全国未来开放做先行先试的测试，为国家能够整体上更加开放承担试验田的任务。而自由港则完全不同，自由港向全国推广复制的要求并不急迫，而更强调对标全球最高开放标准。

在中共十九大报告里，在众多对外开放举措中，“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”的提法受到了关注。

目前的共识是，建设自由贸易港，需要在自贸区的基础上，获得更大的改革授权。

“上海自由贸易港的方案，早已经形成并且提交到中央。”陈波说，而迟迟还未推出，一个可以预料的原因是，因为开放力度很大，对原有的监管冲击比较大，相关部委也存在不少顾虑。“最大的挑战，在于二线能否高效管住一线放开带来的冲击；当冲击出现的时候，我们是否有足够的技术水平、制度保障以及专业人才，能够使冲击的范围和烈度降到最低。危机处理的能力和效率是最大考验。”。[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