

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 17 日 (第 1685 期)

✧ 对外经济半年报：进出口创五年半新高	1
✧ 中国能否实现“邮轮梦”	3
✧ “一带一路”机遇当前，中小航运企业何以破题？	9
✧ 智慧港口建设要找准实施路径	12

对外经济半年报：进出口创五年半新高

2017 年上半年，中国的对外贸易与对外投资取得了截然不同的两张成绩单。

7 月 13 日公布的数据显示，今年上半年，我国进出口延续了去年下半年以来的复苏态势，增长高达 19.6%，创下了 2011 年下半年以来的半年度最高增速。

在外需回暖、国内经济复苏、价格上涨、汇率变动以及政策效应显现的综合因素下，中国的进出口分别取得 25.7%、15% 的高速增长，产品结构也在进一步优化升级。不过随着低基数、汇率变动等因素的消减，主要经济体货币政策的分化，贸易保护主义的持续抬头，下半年外贸形势仍然面临诸多不确定性。

在去年底中国加强对海外投资的项目审批与外汇管理之后，今年上半年，中国对外累计投资 481.9 亿美元，同比下降了 45.8%。

然而中国支持“走出去”的政策并未改变，近期对外投资明显企稳回升，6 月环比增长 65.5%，这是连续第二个月正增长，并创下 2016 年 12 月以来的最高值。

1 外贸延续复苏至阶段高点

据海关统计，今年上半年，中国进出口总值 13.14 万亿元人民币，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%。

海关总署新闻发言人黄颂平表示，上半年外贸复苏首先得益于外部需求回暖带动的出口增加。

世界银行在最新的全球经济展望中预测，全球经济增速将由 2016 年的 2.4% 加快至今年的 2.7%。IMF 也上调了今年全球经济增速的预测，国际市场需求的改善助推中国出口数量增加了 8.9%。

商务部研究院国际市场研究所副所长白明告诉 21 世纪经济报道记者，上半年中国及周边地区的外贸出现了普遍复苏，说明中国外贸的好转更多来自于整体上国际市场的回暖。

以按美元计的出口为例，白明提供的数据显示，上半年越南出口增长了 19%，韩国增长 13.7%。“中国出口虽有 15%，但折合成美元，上半年出口增速实际为 8.5%，当然也有巴基斯坦、孟加拉国等国的出口增速低于中国，不过这至少说明中国并非‘一枝独秀’。”

但与历史数据比较，今年上半年的中国外贸数据创下了 2011 年下半年以来的半年度同比最高增速。

黄颂平表示，需求增加、价格上涨、政策效应、基数偏低等因素共同推动了上半年外贸复苏至一个阶段高点。

国内经济的稳中向好带动了进口量的增加。6月份的PMI为51.7，连续11个月在景气区间。这刺激了进口需求的增加：上半年中国进口数量总体增加11.6%。

价格方面，上半年受国际大宗商品价格上涨影响，中国铁矿砂进口均价上涨55%，原油上涨47.9%，铜上涨29.5%，煤炭上涨86.3%，带动中国进口价格总体上涨12.7%。与此同时，进口价格上涨通过国内生产传导到出口环节，推动出口价格上涨5.6%。

价格大幅上升的背后有基数较低以及汇率变动的因素，白明表示，剔除掉基数与汇率的影响，外贸实际增速可能会更低一些，他认为，从今年下半年开始，基数已经有所升高，汇率从今年初开始也已经稳定下来，未来一段时间外贸将面临着实实在在的考验。

此外，白明表示，上半年的外贸复苏项也是多项外贸稳增长政策措施效应持续显现的结果。白明表示，中国在稳外贸方面推出了自贸试验区、通关便利化等一系列制度创新，“一带一路”、FTA的不断发展也拓展了外贸的发展空间。

2 结构升级与不确定性并存

黄颂平表示，中国外贸正在不断聚集新动能，其表现是，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，部分高附加值机电产品出口快速增长；中西部地区外贸增速加快。

机电产品、传统劳动密集型产品一直是中国出口的主力。上半年，中国机电产品出口4.13万亿元，增长14.6%，占中国出口总值的57.2%。传统劳动密集型产品合计出口1.48万亿元，增长12.9%。在此基础上，中国外贸的产品结构正在不断优化。

在出口方面，中高端制造业对经济的支撑力正在不断提升，部分高附加值机电产品和装备制造产品出口一直保持良好态势。比如，上半年汽车出口增长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%。

进口方面的结构优化也在持续，上半年原油、铁矿砂、天然气进口量分别增长13.8%、9.3%和15.9%，部分重要设备和关键零部件等高新技术产品进口较快增长，其中集成电路增长15.8%、发动机进口增长27.3%、工业机器人增长34%。

区域结构上，中西部地区正在扮演更加重要的角色，一个重要原因是“一带一路”的推进，海关数据显示，上半年中国与“一带一路”沿线国家进出口增长23.4%，同期中国与非洲国家进出口增长28.3%。黄颂平表示，总体来看，新兴市场开拓还有很大的潜力。

黄颂平表示，中国外贸发展稳中向好的基本面没有改变，在不发生大的风险情况下，中国外贸将延续回稳向好、结构持续优化的势头，下半年进出口仍会保持正增长。

判断的一个依据是，6月中国外贸出口先导指数为41.5，较上月上升0.4，这一指数连续8个月稳中回升。

不过白明指出，先导指数仍有多项分项指标并不理想。其中，当月中国出口经理人指数为44.7，较上月下滑0.5；新增出口订单指数、出口经理人信心指数分别下滑0.3、1.1至48.5、49.8，出口企业综合成本指数回升0.1至23。

同时，不确定性因素仍然存在。首先，国际市场中主要经济体货币政策分化，美联储处于渐进加息进程、欧洲和日本央行继续维持货币宽松；贸易保护主义加剧等也给国际市场增加了不确定因素、不稳定性；大宗商品价格走势也存在较大不确定性。

3 对外投资下降45.8%

7月13日，商务部也发布了对外投资数据：今年上半年，中国境内投资者共对全球145个国家和地区的3957家境外企业进行了非金融类直接投资，累计投资额481.9亿美元，同比下降45.8%。

商务部新闻发言人高峰表示，数据下降是调控措施显现的效果。2016年底以来，商务部会同国务院有关部门，在推动对外投资便利化的同时，加强了对外投资的真实性、

合规性审查，非理性的对外投资得到有效遏制，对外投资结构进一步优化，涉及房地产、酒店、影城、娱乐业、体育俱乐部等领域的对外投资大幅下降。

商务部研究院对外投资合作研究所所长梁桂宁告诉 21 世纪经济报道记者，去年中国对外投资 1701 亿美元，同比增长 44%，如此高的基数本身就很难持续。

2016 年，非理性对外投资和非主业的对外投资现象比较活跃，为此国家发改委、商务部、人民银行、外汇局四部门明确提出对房地产、影视、酒店、体育俱乐部等方面加强了监管。

今年上半年，我国房地产业对外投资同比下降 82.1%，占同期对外投资总额 2%。与此同时，昔日中国企业海外投资的热门行业——文化、体育和娱乐业对外投资同比下降 82.5%，占同期对外投资总额 1%。

在商务部研究院外国投资研究所副主任郝红梅看来，政策主要是着眼于控制项目经营风险的项目审批与控制金融风险的外汇管理。

其中，商务部等部门主要加强了对非理性投资、大额非主业投资的经营风险的监管；而由央行与外管局加强监管主要为了抑制短期投机性资本流动，控制金融风险，监管的关键在于防止资本外流和国际资本的不利冲击，提振国内外投资者对中国经济增长的信心。

值得注意的是，6 月当月，中国对外直接投资达到 136 亿美元，创下 2016 年 12 月以来最高值，同比下降 11.3%，降幅进一步收窄。环比增长 65.5%，实现连续第二个月正增长。

白明表示，一方面近期来海外并购的项目和金额有明显增加，另一方面这说明中国仍坚定不移地坚持“走出去”战略，对于一些好的海外投资项目，中国仍将予以支持。

“之前有些项目盲目‘走出去’，不一定是在实业投资，甚至有违规转移资金的可能，在挤掉这些‘带水分’的投资后，中国还是会继续支持优质的海外投资项目。”在白明看来，未来对外投资将把更多目光聚焦在水平与质量上。[返回](#)

中国能否实现“邮轮梦”

从邮轮市场来看，嘉年华集团、皇家加勒比、云顶香港三大邮轮公司均在中国市场有所布局，近年来中国游客数量突飞猛进，三大邮轮公司毫无疑问受益匪浅；当然，最近似乎也有中国邮轮市场增速不及预期的现象，各大邮轮公司亦有收缩对中国市场投入的动作。中国邮轮市场将何去何从？中国邮轮游客与国际邮轮公司间的磨合将走向何方？目前都是未知数。

从邮轮建造来看，全球最大的邮轮建造集团芬坎蒂尼与中国第二大造船集团中船集团合作，中船集团声称已从芬坎蒂尼处获得邮轮建造的核心技术，首艘国产豪华邮轮将于 2023 年交付。然而，据悉地中海邮轮、皇家加勒比为防止芬坎蒂尼将邮轮建造核心技术过多透露给中方企业，有意收购另一邮轮建造巨头 STX 法国的部分股份。此前，三菱重工曾试图打破欧洲对邮轮建造的垄断，其低价揽得的豪华邮轮建造项目，虽然最终交付成功，却以亏损收场，从此打算不再涉足豪华邮轮建造领域——三菱重工退出邮轮建造“战场”是“一朝被蛇咬，十年怕井绳”，还是有其他考虑，目前不得而知。对于中国邮轮建造企业而言，三菱重工的结局会是一种警示吗？

从邮轮衍生市场来看，目前被国外邮轮公司垄断的邮轮运营市场，对包括中国邮轮船供在内的邮轮相关产业并不看好，中国食品几乎无法登陆邮轮。因此看似红红火火的邮轮产业，能给中国经济带来多少正面效应，不得而知。不过，目前中国的“支付宝”登陆邮轮，这是一个好的信号，也许，邮轮只是比较挑剔，对于“支付宝”这种顶尖产品，其还是愿意放下自己“高傲”的身段。那么，通过发展邮轮市场，或许能够促使中国产业实现升级换代。

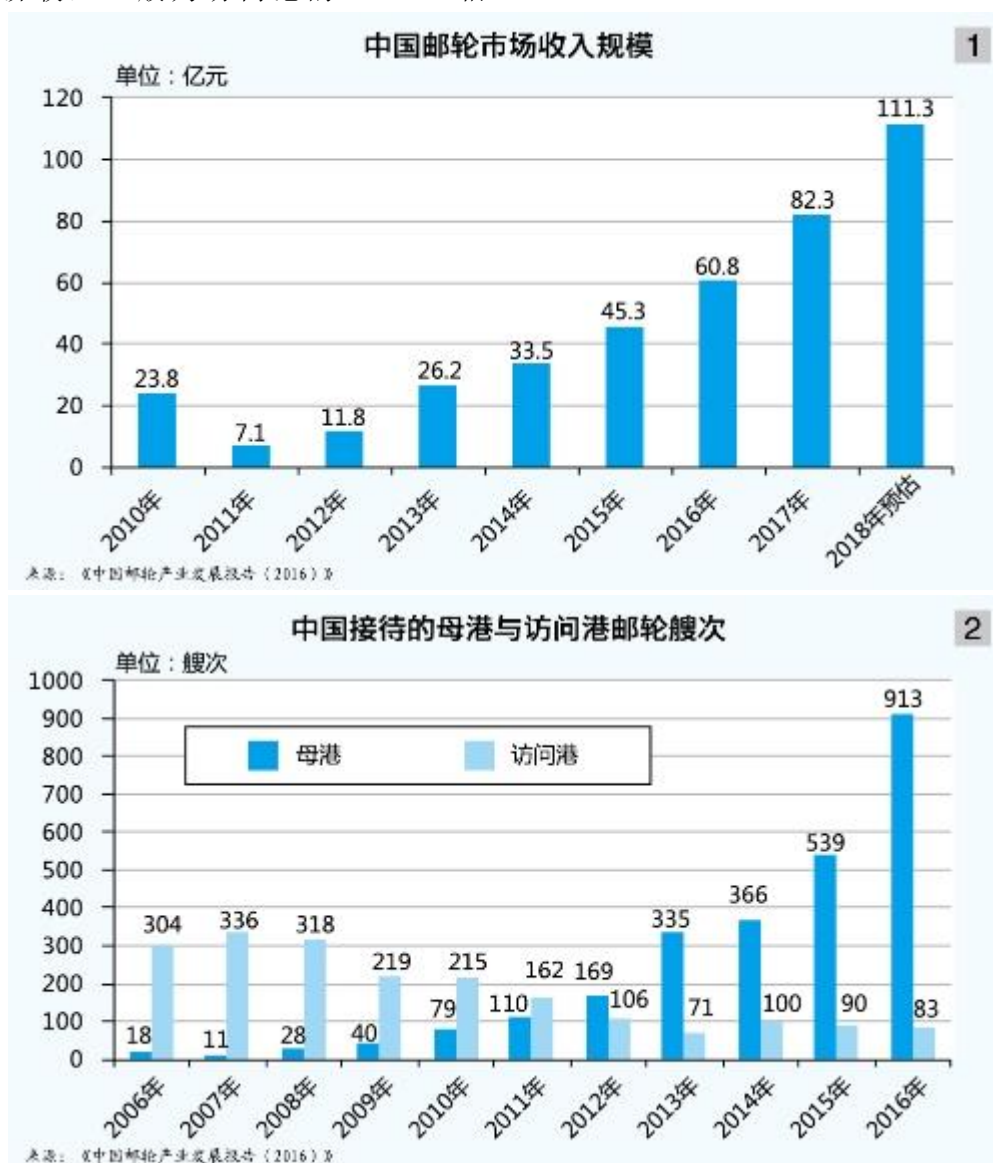
从这个角度而言，中国能否实现“邮轮梦”，其实并不值得过多思量。老话说：“取法乎上，得乎其中；取法乎中，得乎其下；取法呼下，无所得矣。”在为实现“邮轮梦”的努力过程中，或许能先取得其他各行各业的突破，那么这对中国而言，又何尝不是一件幸事呢。

1 邮轮市场或达上限

在探讨三菱重工为何在已付邮轮建造高额“学费”后，还毅然决定不再涉足邮轮建造领域时，某业内人士表示：其实日本具有邮轮建造本土配套能力，只是国内没有太多邮轮旅游的市场需求。这或许是导致三菱重工放弃邮轮建造的原因之一，当然说服力可堪商榷，但邮轮市场需求的重要性的确无法忽视。

1.1 高速增长超 5 年

对于中国邮轮市场，普遍的观点就是增长迅速，2013—2017 年更甚；此外，2012 年起，中国接待的母港邮轮与访问港邮轮艘次之间出现逆转，母港邮轮艘次开始高于访问港邮轮艘次（见图 1、2）。据悉，母港邮轮与访问港邮轮在经济效益上不可同日而语，母港的经济收益一般为访问港的 10~14 倍。



中国邮轮经济发展不断朝该行业的高端迈进。2014 年 9 月，交通运输部发函称，将在天津、上海、厦门和三亚四港开展邮轮运输试点示范工作，先行先试开展邮轮产业各项工作，为促进中国邮轮运输业健康可持续发展积累经验、做好示范。2015 年 4 月 22 日，交通运输部公布《全国沿海邮轮港口布局规划方案》，发布国内沿海邮轮港口布局

方案：辽宁省沿海重点发展大连港；津冀沿海以天津港为始发港；山东省沿海以青岛港和烟台港为始发港；长江三角洲以上海港为始发港、相应发展宁波舟山港；东南沿海以厦门港为始发港，珠江三角洲重点发展深圳港、相应发展广州港；西南沿海以三亚港为始发港、相应发展海口港和北海港。

1.2 巨头收缩中国市场

重资产打造如此多的邮轮母港，真的有必要吗？业内其实一直有所担忧，因为中国邮轮市场似乎存在上限。

从去年年报来看，三大邮轮公司——嘉年华集团、皇家加勒比、云顶香港对中国邮轮市场的认识各有不同，其中嘉年华集团尤其确信自己在中国还拥有巨大的机会，缘于中国拥有大量的中产阶级，这是邮轮游客的主要来源，同时中国政府非常支持邮轮产业发展。今年，除了公主邮轮服务中国市场，嘉年华集团将其6%的运力部署在中国市场，数据显示，截至去年年底，嘉年华集团的总床位为22.1万张（6%即1万多张床位）；而皇家加勒比的中国市场弱于预期；云顶香港则重金打造水晶邮轮来发展亚洲地区的高端邮轮市场。

即便在去年年报中，嘉年华集团依旧十分看好中国邮轮市场，然而其实际动作却似乎在打“收缩战”。邮轮专家寿晓渊曾撰文介绍邮轮公司从去年起逐步对供给量进行微调：歌诗达邮轮（属于嘉年华集团）宣布爱达邮轮和“新浪漫”号邮轮进入中国不久便邀请诸多代理去国外实地考察爱达邮轮，结果回来不久就宣布无限期延迟爱达邮轮和“新浪漫”号邮轮进入中国市场；公主邮轮（属于嘉年华集团）将在华运营仅几个月的“黄金公主”号邮轮调离中国本土；“蓝宝石”号邮轮于4月底离开中国，9月份在厦门短暂停留后也会前往新加坡，不会再次在中国“过冬”，明年直接前往欧洲运营；7月初进入中国市场的“盛世公主”号邮轮将减少在华运营时间，并于明年9月暂时离开中国。

皇家加勒比去年在中国部署5艘豪华邮轮，今年由于原“海洋神话”号邮轮的退役将减至4艘，相应的邮轮在港运营时间也做了相应调整。近日该公司宣布，“水手”号邮轮在明年暑期过后将离开中国和亚太地区，前往其他地区运营。不过，由于诺唯真游轮（原名挪威邮轮，去年改名）的“喜悦”号邮轮及云顶香港旗下的星梦邮轮已于今年和去年年底加入中国市场竞争，目前，中国母港出发的邮轮总数、艘次和人次仍在迅速增加。寿晓渊表示，这种势头预计将在今年冬季或明年出现反转。可见中国邮轮市场并非没有上限，而这个上限，或许就在今明两年出现。

1.3 游客不断磨合

此外，中国游客对来自国外邮轮文化还在不断适应、磨合，其间也曾出现各种纠纷。上海海事法院最近发布的《2016年度海事审判白皮书》（《白皮书》）显示，因天气、其他事件等因素造成航程变更而引发的邮轮游客维权、“霸船”事件时有发生。

自去年上半年起，上海海事法院陆续受理3起游客在邮轮上受伤引起的海上人身损害责任纠纷，涉及嘉年华集团和皇家加勒比等知名邮轮公司。涉案法律关系复杂、法律规则尚待明确、专业性保险产品缺失等都为案件妥善处理带来困难。

为切实维护和保障各方合法权益，促进邮轮旅游市场持续健康发展，上海海事法院建议邮轮旅游行业协会和主管部门进一步加强对合同文本的监管，推出适度平衡邮轮公司、旅行社和游客各方权益的、符合中国国情的合同范本，确定合理的免责事项条款和纠纷解决途径，减少纠纷解决的障碍。

上海海事法院指出，从事邮轮旅游业务的旅行社应适时修订与邮轮公司、与游客之间的合同文本，注意规范合同内容，进一步明晰旅行社与游客的权利义务。尤其对于无法归责于旅行社的航程变更、免责事项等条款，应当在合同中以明显有别于其他条款文字的字体和颜色特别提醒游客注意。对于游客在船期间发生的人身意外伤害事件，应在合同中明确不同的责任主体。

上海海事法院希望，各大保险公司和保监会等机构可研发推广专门适用于邮轮旅游的综合保险产品，由旅行社采取措施提示游客购买相应的保险，以便游客在海上旅途中一旦发生人身意外伤害后能得到比常规保险产品更全面的保障，同时也使旅行社的合法权益得到更好的维护，避免动辄被卷入纠纷。

《白皮书》对邮轮运营各种法律关系做出如此细致的建议，可见中国邮轮游客、运营者与国外邮轮公司间的文化、法律关系等非常复杂，需要在实践中不断磨合。

2 有关邮轮建造的各种纠结

邮轮建造号称是造船产业皇冠上的明珠，而此前该产业均被垄断在欧洲造船企业的手中。意大利芬坎蒂尼、德国迈尔造船厂和法国大西洋造船厂是全球排名前三邮轮建造企业，共承接全球约 90% 的订单。《2015 中国邮轮发展报告》显示：目前，全球大型邮轮每年淘汰更新需求约 7 艘，新增需求约 6 艘，合计 13 艘，全球 2022 年前交付的邮轮建造船位基本已满，产能严重不足。而基于对中国邮轮市场的看好，大力发展本土邮轮建造或许正当其时。

然而，去年三菱重工由于建造邮轮而落得大额亏损，并宣布不再涉足于此领域，因此，中国对邮轮建造似乎也颇为纠结。

2.1 中船集团首造邮轮

为加快推进豪华邮轮产业发展和项目落地，去年，中国两大造船集团之一的中船集团下属上海外高桥造船联合广船国际、中国船舶及海洋工程设计研究院（708 所）和上海船舶研究设计院（上海船院）在上海投资设立中船邮轮科技公司（中船邮轮），其中上海外高桥造船出资 1.4 亿元，持股 70%，对中船邮轮具有实质控制，纳入合并财务报表编制范围。

在上海外高桥造船之外，其他三家参与方也都有相关经验。广船国际建造过多艘豪华客滚船和客船，上海船院也有 15 年以上的客滚船设计经验，而 708 所长期研究邮轮水动力等关键技术，并开展大型邮轮设计的技术研究。

在上述中船内部合资企业之外，参与国产邮轮项目中的还有沪东中华持股 40% 的华润大东，这是国内唯一有大型邮轮维修改造经历的造船企业，包括“歌诗达大西洋号”和“海娜号”邮轮等都曾是其客户。

2 月 22 日，在国家主席习近平与意大利总统马塔雷拉见证下，中船集团与嘉年华集团、芬坎蒂尼签署中国首艘国产大型邮轮建造备忘录协议，中船集团联合嘉年华集团等组建的邮轮船东运营合资企业将向中船集团与芬坎蒂尼合资组建的邮轮建造公司下单，订造两艘 Vista 级（13.5 万吨）大型邮轮。同时，邮轮船东运营合资企业还拥有另外 4 艘大型邮轮的订单选择权。

Cruise industry news 的相关资料显示，中国承建的这两艘邮轮单价为 7.5 亿美元（见表 1）。也就是说 2+4 艘邮轮订单若全部实施，总订单价格将达 45 亿美元。

表 1 全球交付邮轮统计 单位:亿美元、万吨

邮轮公司	船名	造价	吨位	载客量	船厂	航区	交付期
2023 年							
水晶邮轮	未命名	待定	11.7	1000	MV Werften	全球	一季度
迪士尼邮轮	未命名	待定	13.5	2500	Meyer	待定	待定
挪威邮轮	未命名	8.5	14	3300	芬坎蒂尼	待定	待定
嘉年华中国	未命名	7.5	13.5	4200	中船集团	中国	待定
2024 年							
水晶邮轮	未命名	待定	11.7	1000	MV Werften	全球	一季度
皇家加勒比	未命名	待定	待定	5000	Meyer Turku	待定	二季度
地中海邮轮	未命名	12	20	5400	STX 法国	待定	待定
挪威邮轮	未命名	8.5	14	3300	芬坎蒂尼	待定	待定
嘉年华中国	未命名	7.5	13.5	4200	中船集团	中国	待定

来源: Cruise industry news

在两家合资企业中，中船集团均占有主动权：在中船集团与芬坎蒂尼合资组建的邮轮建造企业中，中船集团持股 60%；在与嘉年华集团等组建的邮轮船东运营合资企业中，中船集团及中投公司合计持有 60%的股权。

按照此前签署的协议，中船集团将与芬坎蒂尼共同进行设计建造，嘉年华集团也会在建造过程中进行现场监督并提供支持。邮轮建造将在上海外高桥造船进行，后者是目前中国最好的造船企业之一，其去年年底已获得来自兴业银行、浦发银行等的 20 亿银团贷款。

目前还无法确定国产邮轮是否会按时交付，相关人士表示是否按期交付并不是关键问题，关键问题在于能不能交付。可见至少目前看来，中国在建造邮轮方面还没有十足的把握。

2.2 三菱重工的前车之鉴

也难怪上海外高桥造船对邮轮建造有些信心不足，前车之鉴——三菱重工的遭遇就在眼前。

2011 年 11 月，三菱重工从嘉年华集团旗下的德国子公司——爱达邮轮接到两艘大型邮轮的建造订单。因为建造过程中的困难，三菱重工 2013 财年非经常性损失 642.26 亿日元，2014 财年非经常性损失 695.34 亿日元。

因为设计的变化，及最后阶段的故障处理，首艘邮轮——“爱达普里马”号延迟交付，这使得三菱重工 2015 财年三季度录得非经常性损失达 530.61 亿日元。2015 财年四季度，三菱重工对邮轮进行交付前的最后润色——给邮轮安装控制系统，邮轮也接受最后的检验。然而，由于该邮轮装备的是最尖端的设备，导致工期比预期的要长——主机发生更多故障；此外，客户在试航时又额外提出降噪要求。最后，“爱达普里马”号邮轮直到去年 3 月中旬才交付，比原计划的交付期——2015 年四季度推迟了近一个季度。

此外，因为“爱达普里马”号邮轮的延期交付，及根据客户反馈意见进行的调整，第二艘邮轮的建造工期被显著耽误了。

由于以上种种原因，三菱重工 2015 财年四季度额外的非经常性损失为 508.50 亿日元，2015 财年的全部非经常性损失达到 1039.11 亿日元。2013—2015 年非经常性损失合计为 2376.71 亿日元（见表 2）。

表 2 三菱重工建造邮轮非经常性损失 单位:亿日元

年份	金额
2013	642.26
2014	695.34
2015	1039.11
合计	2376.71

来源:企业公告

去年 10 月 18 日，三菱重工社长宫永俊一在记者招待会上宣布，三菱重工未来将不再涉足 10 万吨以上级豪华邮轮建造业务，转向中小型邮轮和客滚船建造，这也意味着三菱重工已经放弃豪华邮轮建造业务。

三菱重工已然在豪华邮轮建造方面交了巨额“学费”，却仍然放弃，可见该领域的“坑”或已经让其不愿回首。

2.3 核心技术的游击战

在这样的情况下，围绕着中船邮轮，中船集团已经提出分步发展目标，第一阶段是上述的国产邮轮的建造和交付，而在那之后将推动形成独立的邮轮船型开发能力，初步构建邮轮产业体系。届时，中船集团的目标不仅仅是建设服务中国市场的邮轮，还希望在海外竞争邮轮订单。

据悉，中船集团已经从芬坎蒂尼处获得邮轮建造的核心技术。当然，对核心技术的问题，相关方面仍然非常敏感。

为了防止芬坎蒂尼向中国船厂转移邮轮建造核心技术，同时担心其将订单优先安排在意大利船厂建造，STX 法国的两大客户——地中海邮轮和皇家加勒比都有意收购 STX 法国的部分股份。地中海航运创始人、所有者 Gianluigi Aponte 认为，考虑到芬坎蒂尼与中船集团合作建造邮轮项目的关系，芬坎蒂尼也许会将法国的邮轮建造技术转移到中国。另外，他还担心，芬坎蒂尼可能会调整商业策略，在某种程度上制约邮轮行业的发展。因此，为了避免可能发生的利益冲突，STX 法国必须保持独立。法媒透露，地中海邮轮和皇家加勒比可能会共享 STX 法国 10% 的股份。5 月 31 日，法国总统马克龙希望重新审查法国政府 4 月份与芬坎蒂尼签署的初始协议条款并进行修订。4 月份，芬坎蒂尼曾与法国政府签署收购 STX 法国的意向书。根据意向书，芬坎蒂尼将收购 STX 法国 48% 的股权；法国将保留 STX 法国 33% 的股权以及收购否决权；意大利投资企业 Fondazione CR Trieste 作为独立投资者，将持有 STX 法国 7% 的股权；法国国有船企 DCNS 持有剩余 12% 的股权。

3 邮轮带动产业升级任重道远

宣传材料上总是说邮轮产业被誉为漂浮在水上的黄金产业，具有 1:10 的带动效应，将有力拉动邮轮设计制造、邮轮物资配送、港口运营服务、旅游商业商务、金融保险等相关产业发展。然而在实际运行中，中国从业者可能面临的是诸如此类的尴尬局面——因为食品安全的理由，中国食品几乎不能登陆邮轮……所以在红红火火的邮轮产业中，中国从业者或很难从中分到一杯“羹”。

当然，近日，“支付宝”登陆邮轮——看来邮轮高傲的身段也会因中国的顶尖产品而放下，那么通过发展邮轮产业推动中国各行各业升级也许是可能的。

3.1 邮轮船供少量突破

中国邮轮船供业近年来一直在努力，政府和企业自身都有意愿，但目前看来最后决定权却在外国邮轮公司手里。某业内人士曾描绘自己企业的发展蓝图：“我们现在想先搭建一个邮轮公司的食材选品平台，先聚集冷冻食品的供应商，将其食材供邮轮公司选择。”他又不安地询问记者：“我们的想法可行吗？您能否与邮轮公司通报一下，如可行我们立马上。”

不过不久前，“萨德”事件发酵，使得中国母港出发的邮轮不再挂靠韩国釜山港，原先习惯在那里进行邮轮物资供应的渠道瞬间被关闭，使得中国各口岸有机会实施邮轮船供。由此，从北到南，中国各邮轮港口邮轮船供的举措和成效不断出现，可谓惊喜不断。

3.2 天津的动作

5 月 11 日，嘉年华集团旗下歌诗达邮轮宣布，与天津东疆保税港区签署合作框架备忘录，旨在推进天津国际邮轮母港的产业配套发展和自贸区的功能创新，完善北方邮轮市场供应链，共同推动邮轮旅游产业的转型升级及中国邮轮市场的生态系统建设，打造亚洲首个邮轮物资分拨配送基地。根据合作框架备忘录，歌诗达邮轮将作为天津自贸区邮轮配送试点单位，与东疆保税港区共同合作开展进口集装箱物资邮轮配送试点。歌诗达邮轮还将积极在天津拓展邮轮产业供应链，探索在天津东疆保税港区打造邮轮物资分拨配送基地，开展供国内外邮轮的物资采购、物流、仓储、分拨、集散和供给等业务的可能性。

3.3 厦门的行动

经过前期的测试，6 月 4 日首批装载邮轮食品的集装箱经“海丝航线”从越南运抵厦门，而在前期就通关单证的准备及口岸单位的报备工作已展开，在进境船舶靠港后各相关单位数据到位情况下于 6 月 5 日完成一线进境仓储转口贸易的申报，进入保税区，6 月 6 日在海关保税科及物流科的支持下取得特殊业务核放单，货物出保税区（施加电子关锁）至邮轮码头，并顺利完成一线出境的申报放行。6 月 7 日，厦门国际邮轮“天

海新世纪”号邮轮靠泊厦门港，直供集装箱早早停靠在岸边等待海关、国检的物供核查。至此，中国首创邮轮物供“快速通道”完成。

3.4 青岛的作为

在船方、港方、海关与检验检疫部门的共同见证下，来自西班牙、意大利的邮轮船供物资 6 月 8 日在青岛邮轮母港顺利装载上船。据悉，青岛邮轮母港将全力打造东北亚邮轮物资配送基地，朝着“东北亚国际邮轮物资采购中心”目标迈进。

本次船供业务由邮轮公司在全球统一采购物资，在邮轮靠泊之前通过集装箱运至大港保税库。邮轮靠泊当天将集装箱运至邮轮码头，进行拆箱供船，由海关、检验检疫、码头三方共同监督所有集装箱内物资全部上船，打造“进口集装箱邮轮物资船供直通车”运营模式。为确保本次业务顺利开展，青岛海关在满足监管要求的前提下，以保税模式打造全程绿色通道。检验检疫局全力打造“速度最快、费用最低、服务最好”的“三最”口岸。

作为距离日韩最近的邮轮港口，青岛邮轮母港秉承“全牌照、全过程、全物流产业链”经营理念，打造以青岛国际邮轮公司为主导的邮轮船供产业平台，抢先开展全球采购邮轮物资供应业务，打造东北亚邮轮物资配送基地，将在未来大大提高青岛邮轮母港靠泊数量，还将极大提升其在全球邮轮界的地位及影响力。本次业务是青岛邮轮母港船供战略“三步走”中的重要开端，以干货类物资为突破，逐步过渡到全品种供给，最终真正实现打造“东北亚国际邮轮物资采购中心”目标。

3.5 邮轮青睐“支付宝”

如果说邮轮船供因“萨德”事件而有所转机，那么“支付宝”登陆邮轮则更是一件令人振奋的消息。

嘉年华集团近日宣布，已与中国电商巨头阿里巴巴的关联公司——蚂蚁金融服务集团签署协议，将在嘉年华集团亚洲舰队上提供“支付宝”服务，游客将能够在邮轮旅行中以移动支付方式进行消费，更方便快捷地享受嘉年华集团旗下品牌的产品与服务。

基于该协议，嘉年华集团旗下歌诗达邮轮将率先引入“支付宝”。该服务于 6 月份登陆服务于中国市场的歌诗达邮轮“赛琳娜”号邮轮，之后将陆续拓展至整个歌诗达邮轮亚洲舰队，包括“大西洋”号、“维多利亚”号和“幸运”号邮轮，及 4 月份入驻日本的“新浪漫”号邮轮。

嘉年华集团旗下另一领先品牌公主邮轮也有望将“支付宝”引入其服务于中国和亚洲市场的邮轮，其中包括专为中国市场量身定制并于 7 月份以上海为母港开启首个中国母港航季的“盛世公主”号邮轮。

“我们很高兴看到游客能够在嘉年华集团中国和亚洲的邮轮上使用‘支付宝’，”歌诗达邮轮全球首席执行官兼嘉年华集团亚洲区首席执行官汤沐表示，“‘支付宝’作为中国领先的移动支付和生活方式平台，为游客提供覆盖日常生活方方面面的服务和资讯。此次合作正是我们不断走近消费者，了解中国游客需求，为其量身定制邮轮产品的又一例证。我们希望借此契机进一步打造更为方便快捷的船上消费方式和不同凡响的邮轮体验。”

“与嘉年华集团的合作是‘支付宝’的又一个里程碑。”蚂蚁金融服务集团副总裁及国际事业部 COO 赵颖表示，“今年春节起，中国消费者可以用‘支付宝’在飞机上购物，现在又实现了海上使用‘支付宝’。” [返回](#)

“一带一路”机遇当前，中小航运企业何以破题？

数据显示，我国中小航运企业的运输业务在内河航运中占比超过 90%，在沿海航运中占比达 50%，在国民经济快速发展的进程中贡献巨大。但与此同时，它们长期处于多、散、小的状态，发展步履维艰。在“一带一路”机遇面前，中小航运企业如何抢抓机遇，走出困境，继而做大做强？上海国际航运研究中心秘书长真虹认为，中小企业应根据自

己的优势所在，调整运营结构，有机整合到航运服务业的全产业链中。在“变”中转型升级，发挥各自的优势竞争力所在。

1 有序竞争 在合作中寻求共赢

从 2008 年金融危机至今，世界航运业进入了半个世纪以来最为严峻的低潮期。中小航运企业作为行业的一分子，也未能幸免。数据显示，仅在宁波、舟山地区，中小航运企业中僵尸企业和破产企业的数量，就占到了该地区航运企业的 25%以上，亏损情况非常严重。

但现状低迷不应该只归咎于外部原因。“中小航运企业日子不好，不能只怨大环境，自身的问题一定不能忽视。”中国船东协会常务副会长张守国表示。

“中日航线上 95%的企业是中国中小航运企业。这 20 多家企业互不信任、互相挖坑，争着打出零运价、负运价，到头来全部遍体鳞伤。”张守国认为，只顾自身，只看眼前，不关注社会事务、行业事务、他人事务、社会责任，彼此之间不信任、不合作等问题，也是制约中小航运企业发展的重要原因。

从单打独斗、恶性竞争的现状，转向有序竞争、合作共赢的未来，这一点迫在眉睫。张守国建议，中小航运企业要组建合作平台，发挥不同企业各自的优势点，在不同业务板块中各取所需，并参照行业现状适度融合“抱团”，共同分享规模经济带来的收益。

制订规则、遵守规则也十分必要。张守国指出，中小航运企业也需要行业自律、行业自治，要制订内部规则，严格遵守行规和行业公约，“对于经常破坏规则的害群之马，要根据法律规定，发挥企业联合会等行业平台的作用，坚决作出处理”。

2 敢于创新 在改革中探索发展

在技术进步的浪潮中落了下风，是中小航运企业普遍面临的现状。受规模、财力、信息等方面的限制，中小航运企业在技术应用、船舶运力性能等方面和大型航运企业间差距较大，从而导致它们在开拓市场的过程中缺乏竞争力。

但科技的快速迭代更新，也为中小航运企业的赶超发展提供了契机。交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛认为，中心航运企业应当在新技术快速更新的浪潮中发挥优势，主动进行改革和创新。

目前，移动互联网、物联网和大数据领域的技术发展日新月异。宁涛指出，当今的信息化、大数据时代中，蕴含着不少新的市场机遇，也给新的商业模式带来了可能性。

“比如说，中小航运企业一般就是‘卖苦力’赚运费，但事实上，运费在货物成本中占的比例非常小。中小企业可以打造垂直式、小体量的物联网平台，在提供运输服务的过程中积累数据，再通过日积月累形成的大数据资产来提供增值服务。”宁涛说。

宁涛认为，相比大型航运企业，大部分中小航运企业历史短、人员少，管理成本低、层级少，在技术创新的浪潮中包袱小，更容易“转身”改革，面对技术的变化，易于创新商业模式。中小航运企业在技术更迭的浪潮中，要发挥后发优势，勇于创新。

3 对标一流 在转型中提升竞争力

在新华社发布的 2016 年世界知名港口竞争力排行榜中，宁波舟山港位列 19 位，作为货物吞吐量世界第一的港口，为何在竞争力排名上落在后面？上海国际航运研究中心秘书长真虹认为，当地的航运服务业相对滞后的现状，是主要原因。而这其中，中小航运企业服务模式单一、服务质量欠佳的现状尤其突出。

从只能提供单一运输服务的无序、激烈竞争中脱身，深度融入到航运服务产业链中，是真虹为中小航运企业转型升级所开出的“药方”。所谓航运服务产业链，不仅包括疏运、物流、港口等支柱型航运服务业，还包括金融保险、法律、文化等支撑型航运服务业。

“新加坡的航运服务业中，船舶工程服务、金融支撑服务等航运服务相关产业十分发达，新的业态、制度创新、国际规则的制订等，都比国内要强。不论是大公司，还是

小公司，都深度参与到了整个航运服务产业链中。”真虹认为，中小航运企业有机整合到航运服务产业链中，国外有许多成功的案例和可以借鉴的经验。

真虹认为，中小航运企业应放宽眼界，避免在水路运输的单一领域“肉搏”，要根据各自的优势所在，调整运营结构，有机整合到航运服务业的全产业链中。在“变”中转型升级，发挥各自的优势竞争力所在。比如说，有船舶代理、货运代理优势的企业，就从运输服务向代理服务转变；有航运文化积淀的企业，就从运输服务向文化引领服务转型。

4 化繁为简 让政策为发展保驾护航

与会中小企业代表认为，长久以来，发展政策欠缺、法律配套滞后、融资能力差，是压在中小航运企业发展道路上的“三座大山”。

发展政策的制约，一度明显制约中小航运企业的生存空间。“过去，小企业好不容易买条船，港务费、过闸费一交，一趟跑下来，利润所剩无几。”宁波市中小航运企业联合会会长牛小华认为，税负较重又缺少政策优惠，是制约中小型航企发展的原因之一。

相关法律制度不够健全，为中小航运企业的发展增加了外部风险。“香港的航运相关的法律条文清晰，配套齐全，且得到世界大部分国家的认可。中国国际贸易促进委员会、中国海事仲裁委员会等主要仲裁都在香港有仲裁中心。很多内地的航运纠纷都到香港来仲裁或者走法律途径诉讼。”香港礼德齐伯礼律师行合伙人李连君说，内地的航运相关法律法规的配套和落地实施，还有较大的提升空间。

融资成本高、融资难的问题，则是压垮很多中小航运企业的“最后一根稻草”。“同样是航运企业，国企本身就是金字招牌，中小企业连银行的门都敲不开。”东海航运保险股份有限公司总裁方翔指出，以民间借贷为主要融资渠道的航运企业达 15%，其中大部分为中小航运企业。

这“三座大山”，政府和社会应当如何应对？上海海事大学教授赵刚认为，在政策制订层面，政府部门近年来正在陆续取消港务费、航道费等费用，下一步应当继续深入推进“放管服”，加大供给侧改革力度，切实制订有利于中小航运企业发展的优惠政策。在法律配套保障上，要加大航运法律服务机制建设，并保证法律执行力度。而对于融资成本高、融资难的问题，地方政府应引进有关的为航运服务较强的金融机构，发展多种航运金融服务业态与融资方式，为中小航运企业融资创造条件。

5 抢抓机遇 为“一带一路”提供助力

当前，国家全力推进“一带一路”战略，深入实施放管服改革，大力推进企业降本减负、提质增效，大众创业、万众创新也迎来了热潮。这为中小航运企业的发展，提供了不可多得的新机遇。

德国亚德港营销公司总裁 Andreas Bullwinkel 在论坛上介绍，目前已有数家国内的中小航运企业正在和德国威廉港商讨合作事宜。

“我们的中小航运企业，不要只把眼光盯在中国的市场上。要积极在海运网络布局过程中和大型的港航企业搭建合作平台，为全球的运输网络提供服务。”原交通部部长黄镇东指出，随着“一带一路”国家战略的深入推进，中小航运企业也将得到走出国门的众多机遇。

黄镇东指出，虽然近年来，中小航运企业在发展中遇到了困难，但在“一带一路”为航运业发展所提供的重大机遇面前，中小航运企业要勇于创新，积极对接“一带一路”，利用好互联网、物联网等新技术推动自身发展。要调整结构、优化运力、提升管理的创新水平，在航运业发展的过程中，要把相关的法律、航运服务、金融保险等有机结合起来，转型升级整体推进，为我国航运事业发展作出贡献，为“一带一路”的发展提供助力。[返回](#)

智慧港口建设要找准实施路径

日前，交通运输部出台了《关于开展智慧港口示范工程的通知》（以下简称《通知》），决定以港口智慧物流、危险货物安全管理等方面为重点，选取一批港口开展智慧港口示范工程建设，引起了业界广泛关注与强烈反响。在新一轮科技革命大背景下，组织开展智慧港口示范工程，推进我国智慧港口建设，具有重要的现实意义。面对新的形势与新要求，主动顺应科技潮流、引领港口行业的发展，开展智慧港口建设需处理好以下四个方面问题。

1 打造协调发展的港口组织生态圈

智慧港口是基于系统性、战略性和社会性思维，综合应用云计算、大数据、物联网、移动互联、智能感知等新一代信息技术，实现港口全面感知、泛在互联、智能融合、深度计算、协同运作，促进港口组织生态圈中各种资源要素和相关方的有机对接与联动，从而形成更为智能、安全、高效、柔性、绿色、人文的现代港口。其包含智慧调度、智慧物流、智慧商务、智慧决策、智慧监管及配套智能支撑保障等系统，核心是打造可持续、协调发展的港口组织生态圈，实现港口资源配置智能化、港口服务敏捷化、生产组织柔性化、物流运作便利化、港产城一体化的发展。

结合交通运输部发布的《通知》来看，智慧物流强调的是跨界协同，智慧监管强调政企合作，港口可以据此适当地扩展与延伸，如智慧口岸、智慧商务、智慧调度等。

2 建立智慧港口技术支撑体系迫在眉睫

从实践的角度看，以“云、大、物、移、智”为代表的新一代信息技术日益影响着港口生产、经营、管理与服务等方面，技术变革的巨大影响力正日益显现。新一代信息技术在港口中的深度融合应用，还需要一个不断探索与实践的过程，不可能一蹴而就、一成不变，相关的理论体系还需进一步丰富与完善。尤其是在当前科技大变革的新形势下，建立针对我国港口实际和要素禀赋的技术支撑体系已经迫在眉睫。

建议以《通知》的出台为契机，加快组织开展智慧港口概念原型设计、前瞻性基础研究和联合技术攻关。一是加强政府引导，加快推进产学研用一体化战略联盟的建立，适时组建我国智慧港口研发中心；二是集中全行业技术优势与力量，加强前瞻性基础研究和关键技术攻关，尽快推出《智慧港口发展总体框架与技术指南》，以规划指导行业智慧港口的探索与实践；三是紧密跟踪国际港口行业科技前沿，研究构建智慧港口标准与规范体系，包括相关基础标准、术语定义、通用规范、应用标准、信息服务标准，推进新技术、新产品、新业态研发与应用；四是大力开展示范试点工作，快速形成一批智慧港口应用案例与创新成果，并及时总结经验、评估成效，带动全行业应用不断深化。

3 将用户需求置于首位

智慧港口建设投资大、周期长、要素多，再加上技术储备、资本积累、创新能力、人力资源等现实情况，决定了智慧港口发展还将是一个长期、持续和渐进的过程。理性判断如何启动智慧港口建设、如何有效推进智慧港口建设、如何找准可操作性好的实施路径，则显得尤为重要。

为此，无论是港口行政管理部门还是一线的港口企业，都要全面、客观、理性地评估智慧港口建设基础与条件，进一步理清发展思路与路径，找准着力点与重点突破的方向。《通知》中明确了示范工程示范重点内容，并突出强调了新一代信息技术在港口中的深度融合应用，更多的是强调政策层面、技术层面的引导。要基于港口生态圈打造顶层视角，做好智慧港口的概念框架设计，整体谋划好智慧港口的发展框架与思路，从空间性、技术性、社会性、生态性等多维度考虑好智慧港口路径设计的问题。同时，从行业层面尽快出台《我国智慧港口实施指导意见》，加大规划指导、政策保障、资金支持、人才保障等方面的力度，提出符合港口实际的配套相关措施等。事实上，将用户需求置

于首位，积极探索、创新实践，促进港口良性组织生态圈的打造，不仅是开展智慧港口建设的恰当理由，也是智慧港口建设的最为经济、最为合理、最为可行的路径。

4 加快构建智慧港口评价指标体系

随着《通知》的出台，我国智慧港口各种探索与实践将不断推进，需要有标准性的体系，有针对性地引导智慧港口发展、准确评价港口智慧化的水平、量化港口智慧化的实效。

为此，要以前瞻性、战略性、系统性思维，加快组织研究构建我国智慧港口评价指标体系，制定相应的流程规范。要充分发挥港口企业的创新主体地位作用，鼓励港口企业参与相关标准的研究与制定；积极推进建立产学研用相结合的第三方评价机构，共同开展评价指标体系构建的试验与验证工作；结合国内外相关探索实践，及时出台我国智慧港口评价试点方案；选择典型的港口、典型的示范工程开展试验评价，从发展理念、创新应用、流程再造、服务升级、组织优化、绿色生态等多要素层面评估港口智慧化程度及存在的不足。条件成熟时，适时推出《我国智慧港口评价指南》，明确评价的目标、原则、范围、指标、流程与方法，规范和引导我国智慧港口的探索与实践。[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> 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