

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月06日 (第1724期)

◇ 进口消费品降关税，影响几何？	1
◇ 任元林：挺过“寒冬”有四大“王牌”	3
◇ 集装箱新船订单在减少	4
◇ 超大型箱船订单正演变为新一轮竞赛	5
◇ 韩国主导高端市场，中国船企如何“打怪升级”？	6
◇ 中国造船：蹄急步稳方致远	7
◇ 黄埔港“蝶变”国际航运中心	9

进口消费品降关税，影响几何？

从12月1日起，我国进一步降低了部分消费品进口关税，平均税率由17.3%降至7.7%。这次降低进口关税的消费品有哪些？消费者将得到什么实惠？会对商家乃至我国消费产生什么影响？

1 哪些产品降幅最大

唇膏、眼影、香水等化妆品关税由10%降至5%，咖啡机、智能马桶盖由32%降至10%，矿泉水由20%降至10%……其中，力度最大的是婴儿尿布及尿裤，以及部分配方婴幼儿奶粉，进口关税均降为零。

不难看出，此次降税产品的一大特点是与人民生活息息相关，覆盖面广、降幅明显，涵盖食品、保健品、药品、日化用品、服装鞋帽、家用设备、文化娱乐、日杂百货等消费品，共涉及187项商品，平均税率由17.3%降至7.7%。

其实2015年以来，我国已连续3次降低消费品进口关税，分别是2015年6月、2016年1月和2017年1月，主要选取了我国居民在境外购买意愿较强、关税税率较高消费品。到2017年11月，我国已对152个税号的消费品实施了暂定税率，平均降幅为50%，涉及一般贸易年进口额109亿美元。

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。在部分消费领域，我国有效供给能力与人民消费需求的不适应正是这一矛盾的体现。而适当扩大国外特色优势消费品的进口是破解这一矛盾的途径之一。

社科院财经战略研究院研究员杨志勇说，此次降低消费品进口关税，一方面有利于扩大国内有效供给，更好满足人民消费需求，另一方面有利于进口产品同国内产品开展竞争，引导我国供给体系转型升级，更好地适应消费需求变化。

今年7月召开的中央财经领导小组第16次会议强调，要研究降低有些消费品的关税，鼓励特色优势产品进口。让消费者自主选择，让市场发挥作用。

财政部有关负责人指出，此次大力度降低消费品的关税，旨在推动扩大国内有效供给，更好地满足人民消费需求，助力扩大对外开放。

“当前，从消费品领域看，我国消费需求持续增长、消费结构加快升级。但国内有效供给能力和水平尚难以适应消费升级的需求。而我国对国外特色优势消费品的需求持续升温，进口不断扩大。”这位负责人说。

“从过去的高新产品到如今的消费品，降低进口关税已经成为一种趋势。”中国贸促会研究院国际贸易研究部主任赵萍说，这是在高水平对外开放格局下我国外贸思路转变的表现，有助于推动进出口贸易平衡。同时也能让国际市场更多分享中国经济发展带来的红利。

2 聚焦百姓生活三大领域

此次调降关税的进口消费品品类繁多，涉及 187 项商品。财政部有关负责人介绍，降税商品主要涉及百姓日常生活相关的三大领域。

一是适应个性消费、时尚消费、品质消费、品牌消费的发展需求，进一步丰富人民在传统领域的购物选择，降低了化妆品、美发用品、口腔护理产品、化妆工具、部分箱包、部分服装和部分鞋靴的进口关税。

二是针对生活方式转变和消费水平升级，更好满足人民在食物、文化娱乐、体育健身等领域的新兴消费需求，降低了虾蟹等部分海产品、奶酪、部分干果、电动剃须刀、咖啡机、智能马桶盖、面包机、滑雪用具、文具等产品的进口关税。

三是发展健康消费，着重提高妇幼老弱等特定群体的生活质量，改善国民福利，降低了药品、部分保健品、牙齿固定件、特殊配方婴幼儿奶粉、婴童车等产品的进口关税。

“此次降税紧紧围绕消费需求旺盛、与人民日常生活息息相关、国内一时供给不上的一些优质产品和特色优势产品。”该负责人说。

进口关税的调整意味着今后消费者在国内即可以更低的价格买到心仪的进口产品。

这一政策的直接影响就是有助于将大量外流的消费留在国内。世界旅游组织数据显示，2016 年中国游客境外旅游消费达到 2610 亿美元，同比增长 12%，中国游客是世界上境外旅游消费最多的游客。

国内外产品的差价成为消费外流的主要原因。专家指出，我国居民每年在境外的消费若有三分之一或三分之二回流，就能拉动消费增长一个百分点。消费品进口关税降低力度加大，有助于进一步扩大国内需求。

中国电子商务研究中心主任曹磊说，进口关税的调整对跨境电商平台是一个直接利好，将减少海淘税收监管的盲区，促进更多国外产品通过正规渠道进入国内，从而实现消费留在国内，税收留在国内，也会让商品的品质和供应链管控更有保证。

化妆品集团欧莱雅此前两度响应中国对化妆品下调关税以及消费税等政策。欧莱雅(中国)有关负责人表示，这次调整将有利于丰富消费者选择，促进市场活跃。企业将尽快进行内部评估，加大对产品研发与创新、生产、服务及人才培养等领域的投入，以作出对消费者利益最大化的相应调整。

“这一举措将通过开放加剧国内产品市场竞争，对国内生产形成一定压力，对国内相关消费品行业的转型升级产生倒逼作用，也有助于推动我国企业迈向全球价值链中高端。”赵萍说。

3 除了降税还有什么招

在 2015 年 6 月、2016 年 1 月和 2017 年 1 月，我国曾以暂定税率方式连续 3 次降低部分消费品进口关税，和前 3 次相比，此次降税有何特点？

对此，该负责人介绍，前 3 次降税主要选取了我国居民在境外购买意愿较强、关税税率较高的护肤品、部分服装、部分鞋靴、部分箱包、纸尿裤、特色食品和文化消费品等。“截至 2017 年 11 月，已对 152 个税号的消费品实施了暂定税率，平均降幅为 50%。”

该负责人说，在此前降税的基础上，本次进一步降低消费品进口关税。一方面，覆盖范围更广，涵盖食品、保健品、药品、日化用品、衣服鞋帽、家用设备、文化娱乐、

日杂百货等消费品。这些消费品一般贸易年进口额 139 亿美元，加上继续维持的消费品暂定税率，实施暂定税率的消费品涉及年一般贸易进口额约 236 亿美元。

“另一方面，降税力度更大。”该负责人称，新增实施暂定税率的商品，一般按最惠国税率减半安排。对于部分前期已实施暂定税率的商品，再次进行适当降税或适当扩大商品范围。

针对此次降税新政可能带来的影响，该负责人表示，降低消费品关税释放出扩大消费品进口的积极信号，有利于稳步扩大对外开放，推动进出口贸易平衡，促进经济增长方式的转变和经济社会的可持续发展。

如今，降低进口关税通过发挥其正向引导和调剂余缺作用，已成为我国扩大消费的重要手段之一。但对于扩大消费品进口来说，关税只是其中一个方面。

财政部有关负责人表示，抽样显示关税额在商品零售价中实际占比仅为 0.5%至 7%，对缩小商品境内外价格差异直接作用有限。降关税对扩大消费品进口提供了有利条件，但商品进口量和国内售价变化最终还是要市场决定。

我国把提高供给体系质量作为主攻方向，并提出在中高端消费、创新引领等领域培育新增长点、形成新动能。

“尽管进口商品能填补国内市场不足的空白，但作为经济大国，国内需求的满足要更多依靠国内供给。”赵萍说，尤其是随着人们消费需求升级，仅仅靠进口中高端产品无法从根本上改变供需矛盾，还要通过挖掘消费者潜在需求，加快新产品的生产和供给。

曹磊表示，真正解决消费外流、促进中高端消费要多措并举，一方面要推动跨境电商在通关、仓储、物流等方面的便利化，方便消费品进口；另一方面要致力于通过供给侧结构性改革，重塑“中国制造”，做大做强民族品牌，这才是产品在国内外市场立足的根本。[返回](#)

任元林：挺过“寒冬”有四大“王牌”

航运市场持续萧条、国际船市低位震荡、全球造船产能严重过剩等不利因素使中国民营造船企业普遍面临“寒冬”考验。在产能过剩和行业洗牌频繁的市场格局中，江苏扬子江船业集团公司不仅逆势突围，而且保持了稳健的发展势头。日前，扬子江船业董事长任元林接受记者采访时分享了该企业挺过“寒冬”的四大“王牌”。他认为，适合企业自身的发展机制，准确的工厂、产品定位，审时度势扩张产能以及走实业与资本相结合的道路，促使扬子江船业在 2 次危机中实现“锐变”发展。

适合企业自身发展的股权激励机制使扬子江船业在发展中占得了先机。1999 年，扬子江船厂“快一步改制”，完成了股份制改制，所有集体资本全部退出。职工们从全员参股变为骨干员工持股，打破了原来大锅饭的分配方式，员工的收入变为由工资+奖金（津贴）+年薪（骨干人员）+股份分红组成的多重收入。股份分红收入的计入，让员工的工作观念由为工厂工作转变为自己工作，提高了员工的工作积极性。任元林表示，机制的改革解决了企业“为谁干”的问题，也解决了利益共享的问题。每个职工都各司其职、各担责任，也能最大限度地调动各级人员的工作积极性。扬子江船业以股权激励机制为核心，并依此形成了一套配套的管理机制，包括单位核算机制、严格考核机制、严格问责机制等，相关配套机制的建立进一步促使该公司规范运作，并明确了企业生存目的、发展目标、员工角色。任元林表示，在一系列的机制制定后，一定要有最终的考核机制使制度落地。久而久之，考核机制已在扬子江船业常态化、制度化。

正确的工厂、产品定位为扬子江船业做优、做强、做大奠定了基础。20 世纪末，扬子江船业调整了工厂格局，决定取消修船、搬迁拆船等业务，把该公司的主要精力集中到造船主业上来。此后，根据全球经济和船舶行业的发展形势，将工厂的发展方向定位在中高端船舶产品市场，并在这一细分化市场中做优、做强。关于产品定位，扬子江船业做了很多工作，例如，挑战并打破韩国在超大型集装箱运输船市场的垄断地位、批量

建造万箱船等，为该公司带来订单和品牌效应。任元林表示，民营船企如果不能做到行业的龙头，那也完全可以成为细分市场的领跑者。目前，扬子江船业已经明确产品定位，即散货船走批量、集装箱船做特色、清洁能源船舶作为发展方向，在细分市场做优。面对未来发展，进一步扩充产能才能将企业做优、做强、做大。

做强造船主业解决的是企业的生存问题，而如何谋求更长远的发展则成为扬子江船业面临的又一新挑战。凭借“快、廉”两字诀，在行业高峰期，扬子江船业看准时机，投资新建江苏新扬子造船有限公司扩大产能，并迅速把握新订单；在行业低谷期，该公司审时度势，将危机转化为机遇，根据市场需求生产能力“能伸能缩”；在行业整合期，该公司勇于做行业或产品的整合者，低成本收购江苏扬子长博造船有限公司、江苏扬子鑫福造船有限公司，运用管理手段为该公司创造新的经济增长点。扬子江船业现有三大造船基地，可以根据市场需求，灵活收缩产能。任元林指出，企业仅仅做优、做强还不够，还需进一步做大，才能有足够的产能满足市场需求。但是在扩大产能的时候，要根据自身面临的形势，形成自己的特色，切不可盲目扩张，要做到“能伸能缩”。

通过实业与资本相结合，扬子江船业有效地解决了“融资难、融资贵”的问题。任元林表示，民营企业发展到一定程度后，效益较好的企业要选择适当的时期上市，解决实体经济与资本市场的互动融合发展问题，以避免民营企业发展的局限性和化解制约因素。上市对于一家企业来说，首先，解决了企业管理中的“融资难、融资贵”的问题；其次，使企业的管理更加规范；最后，可以降低企业的资金成本，提升企业的市场地位，有利于留住骨干人才。

在逆境中不断变革、不断创新，是扬子江船业在中国造船市场拥有 10% 市场份额的“不二法宝”，也为其赢得了接单的选择权。今年前三季度，扬子江船业新承接订单 59 艘，总价值约为 16 亿美元，超过去年全年接单量。截至 9 月 30 日，该公司手持订单量共计 103 艘、43 亿美元、415 万载重吨。任元林表示，当前，造船、航运业进入加速洗牌期，面对“去产能”的严峻挑战，船企只有根据自身的情况，因势而动，着眼长远，主动作为，才能赢得未来。[返回](#)

集装箱新船订单在减少

克拉克森数据显示，截至 11 月初，全球集装箱订单量为 368 艘、280 万 TEU，较 2008 年 7 月的峰值下降 58%。今年的订单规模持续下滑，直至 10 月份达到 260 万 TEU，为 2003 年 12 月以来的最低水平。与此同时，集装箱新船订单占现有船队的比例也持续下降，9 月的这一比例甚至低于 13%，创下有纪录以来的最低水平。

而从 Alphaliner 的数据可以看出，截至 11 月 1 日，全球集装箱新船订单占现有船队的比例为 13.2%，其中 1.8 万 TEU 以上型船占现有船队比例则高达 101.6%。

1 船厂：韩国下滑，中国上升

克拉克森认为，韩国船厂新船订单规模的下滑是全球水平变化的关键驱动因素。传统上，韩国船厂能够获得大部分集装箱新船订单，2008—2016 年其集装箱新船订单占全球订单量的 49%，其中 8000TEU 以上型新船订单则占据 56%。随着近期集装箱新船订单放缓，特别是 8000TEU 以上型船，截至 11 月初，韩国船厂手持集装箱新船订单已经减至 60 万 TEU，自 2015 年 10 月以来下降 31%。

虽然此次调整主要是受到大型集装箱船(船型 船厂 买卖)订单减少的推动，但对中国船厂在 8000TEU 以上型新船订单的竞争中产生了影响。到目前为止，中国船厂在 2017 年的集装箱新船订单量中占据 36% (2008 年仅为 18%)。此外，中国船厂仍然主导着 3000TEU 以下型新船合同，其订单份额从 2008 年的 54% 增至 2017 年的 72%。

2 船东：有人收购，有人订造

9 月 19 日，达飞轮船建造 9 艘 2.2 万 TEU 型船订单终于落定。当天，达飞轮船与中船集团在马赛签署造船合同。同日，地中海航运确认在大宇造船订造 11 艘 2.2 万 TEU

型船。

从班轮公司当前手持订单来分析，1.8万 TEU 以上型船占据绝大比例。而由于港口设施、水深以及航道条件的限制，目前，1.8万 TEU 以上型船全部投放于亚欧航线。显然，主要班轮公司都将亚欧航线之争的取胜利器归结于成本。

当然，有人选择造船，有人则选择收购来扩大规模和提升竞争力。面对两家班轮巨头的造船行动，马士基航运和赫伯罗特明确表示近期不打算订造新船。

赫伯罗特认为，订造新船并不是必需，因为当前市场上现有的运力规模完全可以满足货量增长，因此预计班轮市场不会出现订单激增的现象。马士基航运相关人士表示，整体而言，班轮市场目前的新造船订单占现有船队的比例相对较小，不会影响整个市场的供需关系。对于马士基航运而言，现有的船队能够满足业务的发展；对于未来业务的发展，可能更多会通过并购的方式来扩大船队规模。[返回](#)

超大型箱船订单正演变为新一轮竞赛

两家集运巨头近期的疯狂订船举动进一步动摇了多年来受运价低迷和运力过剩压力影响的航运业，而目前市场上的新造船订单正演变为新一轮装备的追逐赛。

全球第三大集运公司达飞轮船在经历了一年多的船舶出售之后，于今年9月宣布订造9艘22000TEU的超大型集装箱船。此外，全球第二大集运公司地中海航运也已确认订造11艘22000TEU的超大型集装箱船。

在线交易平台 Vessels Value 数据显示，这些订单总额合计达到29亿美元。同时，这两家公司订造的22000TEU船也将成为有史以来尺寸最大的集装箱船。

然而，很多分析师依然认为这些订单并不为市场所需要。他们的观点认为，整个集运业最大的问题就是船太多了，而这一问题使得未来交付的新船更加难以部署在市场上。

咨询公司 Container Logic 的创始人 Tom Bebbington 表示，在全球集运业整合的过程中，随着大型集运公司越来越占据市场主导地位，这些订单标志着更大型集装箱船的发展趋势。

达飞轮船此表示，由于中国经济出现复苏趋势，对达飞轮船订造新船的信心起到了支持作用。而地中海航运也表示，新造船预计将取代公司较小型船舶，并不会对现有运力造成大幅增加。

两家集运巨头可能觉得，目前的集运市场已经触底。多年来的运价低迷已经迫使船东拆解了许多老龄船舶，甚至包括船龄仅为8年的船舶，从而缓解运力过剩带来的压力。同时，船舶资产出现暴跌，使得订造新船对于船东而言更具吸引力，尽管这可能进一步对市场供求关系产生压力。

不过，由于目前市场上的供求正处于较为平衡状态，因此如此多的超大型集装箱船的订单在目前的市场上确实令人震惊。分析师认为，财务状况可能不完全是新船订单得以签订的动机。随着造船厂压低新船造价，大型运营商得以获得低成本订船的机会。

彭博社航运分析师 Lee Klaskow 则表示，目前市场上的订船情况似乎正演变为装备的追逐赛。然而，当所有竞争者都加入这一追逐赛时，这种竞争将会对每个参与者都产生问题。2011年，全球最大的集运公司马士基航运订造了20多艘18000TEU集装箱船。从那以后其他业界竞争者纷纷效仿，加入购船行列。这一系列订单造成持续的运力过剩问题，最终拖累整个市场，导致目前集运业的运价崩盘。

而在这次新一轮由达飞轮船和地中海航运展开的追逐赛中，马士基航运则选择不再参与。该公司首席财务官 Jakob Stausholm 在11月初表示，马士基航运目前没有订船计划，该公司正在逐一接收目前所需要的船舶。[返回](#)

韩国主导高端市场，中国船企如何“打怪升级”？

围绕全球造船“霸主”的争夺，中国与韩国造船业之间的竞争空前激烈。面对中国“穷追猛赶”的态势，韩国造船业不断调整策略以提高竞争力。围绕建设造船强国的目标，中国造船业也需要进行转型升级。

从世界经济贸易及能源发展趋势来看，未来高附加值船舶的需求将更加旺盛，全球造船业的竞争也将聚焦于高附加值船舶领域。因此，中国造船业在制定市场竞争策略和转型升级战略时，应更加注重提升核心技术，打造国际一流的大型造船企业。

1 韩国船企调整竞争策略

今年以来，韩国船企改变竞争策略，通过发挥品牌优势、加强合资合作等方式，揽获了全球液化天然气（LNG）船、超大型油船（船型 船厂 买卖）（VLCC）等市场的绝大多数订单。2017年1~8月，全球LNG船总订单为14艘，韩国获得了9艘；VLCC总订单为46艘，韩国获得35艘。

韩国船企充分发挥LNG船建造的领先优势。目前，韩国船企占据了将近80%的LNG船市场，这也使得韩国船企主导了全球浮式液化天然气生产储卸装置（FSRU）市场。韩国三大船企更是“集体出动”，抢夺LNG船和FSRU订单。此外，韩国船企在LNG破冰船（船型 船厂 买卖）建造上具有绝对竞争优势。大宇造船海洋交付了全球首制LNG破冰船，并在2014年承接了15艘LNG破冰船订单。随着全球变暖速度加快，韩国船企在北极航道开发中占据先机。

合资已成为韩国船企抢夺市场的“利器”。韩国船企采用合资方式获得了俄罗斯千亿美元的超级大单；针对沙特阿拉伯“国船国造”战略，现代重工（船机库 位置）加入该国联盟，联手打造一座全球最大的“超级船厂”，总投资52亿美元，2019年将开工建设VLCC。

船舶环保改造成为韩国船企投资新热点。韩国不少中小船配企业放弃船舶市场过剩产品的生产，转向联手研发节能、环保型船舶的新设备。据了解，韩国产业通商资源部已批准了28家有实力的船配企业联手转型，并在技术、资金及税收等方面予以支持。

2 中国船企须关注高端船舶需求

中国船企须关注高端船舶产品的市场需求，把握机遇，努力扩大在LNG船、VLCC、超大型集装箱船（船型 船厂 买卖）和豪华邮轮等市场的份额。

积极拓宽LNG船市场。当前，LNG贸易快速发展，刺激LNG运输船需求不断扩大。《BP世界能源展望》报告指出，LNG贸易增长速度为管道天然气贸易增速的7倍，到2035年，LNG将占全球天然气交易量的一半左右（目前是32%）。有分析指出，LNG船航运市场目前开始出现复苏迹象，未来5年，LNG船航运市场将有足够的运输需求消化当前的过剩运力，甚至还需要增加约40艘LNG船。

把握美国石油输出需求。石油贸易格局变化将影响VLCC市场，从目前来看，中东地区仍是VLCC货运的主要来源，但美国原油出口有所扩张。美国在2015年解除了实施近40年的原油出口禁令，这可能颠覆石油贸易格局。从美国墨西哥湾沿岸运输石油至中国路途遥远，需要采用更多更大型的油船，以提高规模效益、降低成本。同时也应注意，受能源结构调整制约，油船船队发展可能受阻。

抓住豪华邮轮发展机遇。2017亚洲邮轮发展趋势报告显示，亚洲68%的邮轮乘客来自中国大陆，约为210万人，中国已成为全球增长最快的邮轮客源地，中国船企应积极进军大型邮轮建造领域。此外，“一带一路”建设也给中国造船业发展带来契机。

在把握市场机遇的同时，中国船企还要注重加强合作、实现共赢。通过合作，引进、消化吸收先进技术，并在此基础上不断创新，形成自主知识产权，提高市场竞争力；实施“业务协同”模式，推进船舶、航运业产业链上下游企业建立长期合作机制，实现互利共赢和共同发展。

在高度国际化的船舶市场中，大型造船集团在市场竞争中具有明显优势。中国造船业应改革机制、整合产业链，培育具有较强竞争力的大型造船企业，实现规模经济效益。

[返回](#)

中国造船：蹄急步稳方致远

世界最大水泥运输船圆满交船、亚洲最大改建半潜船顺利交付、全球最大集装箱船将在上海建造、世界最大 LNG 动力汽车运输船建造与设计合同生效……今年，一系列世界之最、亚洲之最船舶的建成或订单的落地让我国造船业再次成为全球焦点。中国造船，无疑正走向世界之巅。然而，未来将如何稳步前行？

11月初，首艘国内设计建造、拥有完全自主知识产权的重型自航绞吸挖泥船“天鲲号”在江苏启东成功下水。这一“造岛神器”不仅在亚洲最大最先进，在世界范围内也属领先水平。“天鲲号”的出现，让中国造船神话继续精彩演绎。中国造船，无疑正走向世界之巅。然而，未来将如何稳步前行？

1 迈向高附加值市场

衡量一个国家的造船实力，有很多指标，但有三个指标最具权威性。随着造船业的快速崛起，我国在造船完工量、新接订单量、手持订单量这3大世界造船指标上持续亮眼。

根据英国克拉克松研究公司数据，近5年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有4年位居世界第一、1年居第二。今年上半年，中国造船业3大指标再次站稳世界第一的位置。亮眼的指标，是中国造船业多年保持世界领先地位的最好佐证。

除了排位外，市场份额更能说明地位高低。2016年，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的35.6%、65.2%和43.9%，其中完工量居第二位，新接订单和手持订单均位居第一。

长期以来，不少人总会将中国造船业与低附加值联系起来，但如今这种看法已经过时。在快速发展的过程中，中国造船业正逐步从低附加值市场转向大型邮轮、LNG船和大型集装箱船等高附加值造船市场。韩国《亚洲经济》网站刊文称，中国今年2月拿到的邮轮订单金额达15亿美元(约合人民币98.87亿元)，3月又成功接到11艘邮轮订单，在这一市场风头正盛。韩国产业研究院预测，再过个两三年，韩企就会在造船技术方面被中国赶超。

“当前，全球造船业整体表现依旧低迷，市场需求仍不高。在这样的情况下，中国造船业能取得这样的成绩，十分可贵。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙在接受媒体采访时说。

面对着总体向好的前景，未来几年，中国造船业到底能够实现怎样的发展？

今年1月，工信部等六部门联合印发的《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划(2016-2020年)》给出了明确目标：到2020年，力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列。力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点，海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到35%和40%左右；产业集中度大幅提升，前10家造船企业造船完工量占全国总量的70%以上；科技创新能力进入世界造船先进行列。

2 新订单量不容乐观

从全球范围来看，中国已是当之无愧的造船大国，而且随着创新能力的增强、结构体系的改善、市场竞争力的提升以及国内需求的加快释放，中国正在加快转向造船强国。那中国造船业是不是可以高枕无忧了？答案是绝不可掉以轻心。

据克拉克森数据，截至今年7月底，全球累计新船订单达3143万载重吨，去年全年为3068万载重吨；今年新船订单量已超去年。但作为造船大国的中国，在这轮复苏中却没有捞到太多好处。

今年前 7 个月，中国新承接新船订单量为 1324 万载重吨，同比下降 25.1%。9 月底，手持船舶订单 8123 万载重吨，同比下降 26%。

再从企业效益来看，1—9 月，我国船舶工业总产值等主要经济指标同比继续下降。船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 2843.5 亿元，同比下降 6.9%；完成出口产值 1103 亿元，同比下降 9%；实现主营业务收入 2125 亿元，同比下降 12%；利润总额 11 亿元，同比大跌 55%。

此外，今年人民币的升值也影响了以出口船为主的国内造船业的合同收入。如何应对汇率风险将成为我国造船企业的必修课。

一位业内人士曾在接受记者采访时谈到，如果再不重视因人民币升值而产生的风险，那么对于造船企业而言不仅现有的手持订单会变成“烫手山芋”，与此同时不少国内造船企业也会因为缺乏价格优势进而更难承接订单。

有分析人士认为，人民币升值短期来看有利于降低造船企业海外采购成本，但长期却对上游船舶配套业不利。“与日韩造船业不同，中国船用配套设备和材料国产化率相对较低，尤其是出口船舶，50%左右的配套产品从国外进口，进口配套设备成本占整船造价比例为 20%—30%。”

当前，中国船舶工业正处于发展的快速成长期，人民币升值不免要削弱船舶产品的价格竞争优势，大量船配订单可能会流向韩国、日本等竞争对手，进而影响我国船舶工业的整体国际竞争力。

3 融资难仍是生死符

“虽然近年来国家有关部委出台了多部金融支持船舶工业的指导意见，引导银行业金融机构等给予优质船舶企业信贷支持，帮助有前景的企业渡过难关，但受国际市场持续低迷和部分企业破产重组等因素影响，金融机构对船舶工业的信贷政策仍持续收紧，造船资金总量缺口问题仍然严重，船企融资成本居高不下。”一位不愿具名的船厂老总告诉记者。

融资难仍是生死符，尤其对于民营船企来说。以山东省蓬莱市北沟镇为例，该镇北部 8 公里的海岸线上，一度聚集了 8 家船舶重工类企业。如今，这里早已风光不再。

京鲁船业副总经理郭书远说，单纯的造船厂，蓬莱当年有 3 个，如今已经倒下了 2 个。在京鲁船业董事长王轰看来，“只要金融机构能够‘拉一把’，很多船企就不会破产。”

王轰是幸运的，至少京鲁船业还在运转。京鲁船业隔壁邻居蓬莱渤海造船有限公司（以下简称“渤海造船”），在去年已跌入寒冬。蓬莱市人民法院的相关文书显示，渤海造船以企业严重亏损、不能清偿到期债务为由，于 2016 年 7 月 1 日向蓬莱法院申请破产清算，蓬莱法院受理后，于 2016 年 11 月 28 日作出（2016）鲁 0684 民破 1—2 号民事裁定书，宣告渤海造船破产。烟台市经信委人士证实，渤海造船倒闭源于资金链断裂。

山东民营造船厂的境遇只是全国民营船企陷入困境的一个缩影。“世界造船业结构性产能过剩的问题突出，我国具有竞争优势的散货船、油船等船型的需求量和价格低位运行。船舶市场处于买方市场，船东资金状况普遍不佳。”据大连的造船企业反映，目前船舶建造预付款比例已经由繁荣时期的 70%至 80%降至 2%至 20%，余款在交船时才能给付。船企要垫资造船，资金缺口很大，对融资的依赖愈发强烈。

一名造船企业负责人告诉记者：“从发达国家经验看，政策性金融是支持造船业发展、科技创新及转型升级的主力。在融资策略上，中国进出口银行承担大部分船舶融资，风险日益集中，要加强与国内外金融机构合作，探索同业渠道，结合自身政策优势和国内商业银行的渠道网络经营优势，解决骨干船企融资问题，加大对船舶出口买方信贷的投放力度。在金融产品上，积极引导船企技术进步和转型升级，支持船企兼并重组、海外并购和创新研发。在服务模式上，创造条件为船舶出口提供船舶生产全流程‘一站式’融资服务。监管部门可适当给予政策倾斜，使其充分发挥优势作用。” [返回](#)

黄埔港“蝶变”国际航运中心

广州发展路径一路向东，第二中央商务区正在广州东部拔地而起，努力打造的世界级滨水区即将崛起于珠江之东。

如今，城市新征程方向有了标志性建筑的“加持”。对标世界一流、超 600 米的双子塔或将崛起在广州东部的黄埔港，与珠江新城的东西两塔交相辉映，为广州 30 公里珠江黄金岸线再添两颗明珠。

日前，黄埔区、广州开发区举办黄埔港码头转型改造项目、黄埔港国际邮轮项目签约活动。系列重磅项目落子，为广州发动国际航运枢纽的引擎再添马力。

1 投资 500 亿：黄埔港华丽变身“超级港口”

2016 年，广州一艘造价数一数二的全铝合金结构的游艇从黄埔区缓缓下水，市民可随时平价租赁，沿着珠江黄金岸线“自由飞翔”。2017 年，黄埔区、广州开发区又带来了新惊喜，一艘 2.5 万吨级“辉煌号”邮轮即将投放黄埔港，多条国际邮轮旅游线路从此处扬帆起航。

从游艇到邮轮，市民的休闲生活正一步步走向高端；从黄埔老港到邮轮母港，黄埔区、广州开发区为广州打造国际航运中心，再添发力点。

作为海上丝绸之路的发祥地之一，黄埔区、广州开发区区位优势独特，从琶洲岛东端到南海神庙的东十公里，是 30 公里珠江黄金岸线的重要组成部分。如今身逢“一带一路”的时代机遇，黄埔区、广州开发区正承接起建设粤港澳大湾区的重担，撑起广州打造第二中央商务区的未来。

为此，近日黄埔港动作频频，致力于提升产业内涵、推动港口转型升级。国瑞置业有限公司与广州港集团签订合作协议，拟投资 500 亿，利用广州港集团黄埔老港的 1000 米岸线及土地资源，参与黄埔港码头转型改造，将该地块打造成集总部经济、现代金融、科技创新、人力资源、港航服务、高端商贸等于一体的现代城市综合体。

2 2.5 万吨级邮轮：邮轮经济成国际航运中心增长极

“随着广州航运枢纽建设的不断加快，广州港今后不仅要吸引集装箱班轮航线进驻，还要吸引更多邮轮进驻，发展邮轮旅游经济，”广州港集团副总经理陈万雄此前接受访谈时如是说。

打造国际航运中心，港口转型，邮轮经济是其中重要的一极。近年来，国内已有上海、天津、厦门、三亚四个城市建成国际邮轮码头，舟山、青岛、大连、深圳、北海 5 个城市正在打造邮轮码头。而在广州，南沙港国际邮轮码头尚在建设之中，邮轮经济需要进一步提速。

对此，黄埔将邮轮经济纳入港口转型改造规划。签约内容显示，广州开发区黄埔临港经济区管委会、广州港集团客运服务有限公司、太湖国际邮轮有限公司就黄埔港国际邮轮项目签署开展黄埔港国际邮轮航线合作意向书。据透露，投放 2.5 万吨级“辉煌号”邮轮、开设多条国际邮轮旅游线路是其中部分款项。

未来，南沙港与黄埔港邮轮码头比翼双飞，形成双邮轮母港的驱动效应。将会进一步巩固广州作为国际邮轮母港的竞争力，丰富国际航运中心的内涵，促进上下游产业的协调发展。

3 超 600 米双子塔：广州第二 CBD 的“定海神针”

随着系列重大项目的落地，黄埔港谋划转型升级的路径更为清晰，广州第二中央商务区初见雏形，世界级滨水区的建设提上日程。

新消息传来，黄埔港或对标世界一流建超 600 米的双子塔。它们如同“定海神针”一般，正好位于以国际金融城—黄埔临港经济区为核心的广州第二中央商务区的核心部位。

为何选择在黄埔临港经济区建设双子塔？从超高建筑的吸引力而言，答案不言而喻。珠江新城的东西两塔建成后，对周边地区产生巨大的“溢出效应”，双子塔毫无疑问也会对整个区域经济带来“头羊效应”，将成为吸引总部经济纷至沓来的新焦点。

若从总部经济的角度，双子塔恰好可成为承接的“主战场”。今年，黄埔区、广州开发区“下血本”，出台力度空前的四个“黄金10条”、人才和知识产权两个“美玉10条”、“风投10条”等众多政策利好，力促总部经济等产业形态落户。不到一年时间，600余家企业“掌门人”从全球来到黄埔区、广州开发区“排队”洽谈合作。

目前，黄埔临港经济区辖内共有企业7812家，其中四上企业224家，港航企业1051家，纳税百万以上企业154家。近期在建、在谈招商项目预计投资总额超过1000亿元。双子塔对加快打造总部经济区而言意义重大。

4 老港区升级改造：规划保留城市记忆

围绕着双子塔，在黄埔港的北侧，一座52层高的综合商务写字楼已经拔地而起，这是黄埔临港经济区第一个实施的旧厂改造项目——广州国际港航中心一期项目。

广州国际港航中心的建成标志性拉开了黄埔港城市更新改造的序幕。5年前，它还是黄埔老港作业区配套的物资仓，随着转型升级的步伐加快，一批甲级、地标级高档写字楼取代传统业态，崛起高端企业总部聚集区，并创新性推动招商引资从“供地”转向“供楼”。

随着黄埔港老港区升级改造的步伐不断加快，过去千百年来留下的风情水乡并没有消失，它们将以全新的面貌，呈现城市文化历史记忆。

“以港兴城，港为城用，港城相长，衰荣共济”，这是世界范围内港城关系演变的普遍规律，黄埔区、广州开发区的港城关系也经历着相同的发展阶段。

据了解，该区将在规划上保留城市记忆，凸显鲜明的港口文化特色，通过产业转型释放滨水增量空间，优化岸线用地功能，提升城市品质。

籍此，从纵向上看，超600米的双子塔为黄埔区、广州开发区打造国际科技创新枢纽核心区添砖加瓦。从横向上看，珠江黄金岸线正释放魅力，打造的世界级滨水区正在兴起。

5 观察：转型升级，重续辉煌

打造21世纪海丝之路的高端合作与交流平台

千年前，南海神庙前的扶胥古港就已“商船辐辏，千帆竞发”。一艘艘木质商船，从广州出发，深入到印度洋、红海沿岸和波斯湾诸国，铸就古代海上丝绸之路的繁荣。

千帆过尽，打造“21世纪海上丝绸之路”成为新的时代命题。从地理版图上可以看到，广州居于粤港澳大湾区的核心地位，与海上丝绸之路沿线国家海上往来密切。

而黄埔港位于广州地理版图的几何中心，是广州城市发展“东进”战略的重要节点，紧邻广州国际金融城，岸线资源丰富，港口腹地广阔，辐射珠三角，与“广佛肇”、“深莞惠”和“珠中江”三大经济圈以及香港、澳门两大对外窗口城市深度融合，区位优势十分明显。

“黄埔区、广州开发区将利用黄埔港在航运基础方面的先天禀赋，结合地理区位优势、港航文化丰富、航运要素齐全等优势，致力于发展航运金融、航运人才、商贸、总部经济等现代服务业，打造高端航运要素集聚区，整体推动黄埔港转型升级，建设成为国际航运中心，使之成为21世纪海丝之路的高端合作与交流平台”。市委常委、黄埔区委广州开发区党工委书记周亚伟表示。

目前，黄埔区、广州开发区对标雄安新区，已启动了广州第二中央商务区规划国际咨询工作，编制黄埔邮轮发展实施方案。早前《黄埔区、广州开发区建设广州国际航运中心实施方案》已经开始实施。

随着广州跨入世界一线城市，城市规模和产业形态发生翻天覆地的变化。在广州国际科技创新枢纽和国际航运中心的宏远定位中，黄埔区、广州开发区将开足马力发动“主引擎”。[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

欢迎订阅