

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年8月9日 (第1692期)

- ◆ 准确把握“一带一路”背景下国际产能合作新特征..... 1
- ◆ 无人驾驶船舶时代来临? 3
- ◆ 上海国际航运中心：要排名更要“内涵” 4
- ◆ 长三角沿海地区优化产业布局带动长江救济整体发展..... 6

准确把握“一带一路”背景下国际产能合作新特征

国际产能合作是“一带一路”建设的一个重要抓手和平台，随着“一带一路”倡议深耕，2017年开局，国际产能合作呈现“两降两升”态势，即对外非金融类直接投资增速下跌、对外承包工程业务增速明显下滑、流向制造业的投资持续增加和“一带一路”沿线投资占比稳步提升。透过现象看本质，要准确把握国际产能合作在质量、领域和地域三方面呈现的新特征，及时调整优化境外投资结构，助力“一带一路”建设。

一、国际产能合作出现“两降两升”现象

对外非金融类直接投资增速下跌。2016年我国对外非金融类直接投资增速一直保持在50%的高位运行，进入第四季度开始有所放缓，2016年全年对外非金融类直接投资同比增速为44.1%。进入2017年，对外非金融类直接投资增速呈现出下跌趋势，数据显示，2017年一季度我国共对全球129个国家和地区的2170家境外企业进行了非金融类直接投资，累计投资205.4亿美元，同比增速为-48.8%。

对外承包工程业务增速明显下滑。2016年，我国累计新签合同额达到2440.1亿美元，同比增速为16.2%。但进入2017年，对外承包工程业务有所下滑，一季度新签合同额为429.6亿美元，同比增速为-7.0%。在对外承包工程业务完成额方面，自2016年以来，累计完成额同比增速一直徘徊在零轴附近，2017年一季度对外承包工程业务完成额累计达到292.6亿美元，同比增速为-2.8%。

流向制造业特别是装备制造业的投资持续增加。2016年流向制造业的非金融类直接投资达到310.6亿美元，同比增长116.70%，其中流向装备制造业的投资达到178.6亿美元，同比增速250%，占境外非金融类直接投资比重为10.5%。进入2017年一季度，流向制造业的投资达到50.7亿美元，占对外非金融类直接投资比重为24.7%，较去年同期上升11.2个百分点。另外，1—2月份，流向装备制造业的非金融类直接投资达到30.1亿美元，同比增速为170%，占境外非金融类直接投资比快速上升至22.41%，比去年同期上升16.6个百分点。

“一带一路”沿线投资占比稳步提升。“一带一路”愿景与行动发布以来，沿线境外非金融类直接投资持续增长，自2016年6月，增速虽有所放缓但占境外非金融类直接投资比重一直维持在8%左右，进入2017年，“一带一路”沿线非金融类直接投资占比开始稳步提升。数据显示，2017年一季度，流向“一带一路”沿线非金融类直接投资累计为29.5亿元，占总境外投资比为14.4%，比去年同期上升5.4个百分点；“一带一路”沿线新签对外承包工程项目合同952份，完成营业额143.9亿美元，同比增长4.7%，占同期对外承包工程完成总额比重近50%。

二、“两降两升”背后呈现出国际产能合作新特征

产能合作质量：理性投资的回归使得国际产能合作步入正轨。2015年以来，持续增长的境外投资在凸显企业“走出去”步伐加快的同时，也存在“脱实向虚”、借投资来转移资产等非理性对外投资现象。基于此，我国监管机构从2016年第四季度开始对过热情绪、动机不良的对外投资进行了一定引导和管理，有效推动了对外投资迅速降温。2017年1-2月份，境外非金融类直接投资的下跌正是资本投资回归理性的一种体现。另外，对外承包工程业务也表明，随着国际产能合作顶层设计的完善，一批国际产能合作项目相继投产，国际产能合作已经从顶层战略布局迈向项目落地生根，这也在一定程度上，放缓了对外投资增加的脚步，转向更加追求项目落实与收益的新阶段。

产能合作领域：从传统行业产能输出走向传统与高端产业并举。以往的产能合作，以基建领域的对外承包工程，轻工、家电、纺织服装传统劳动密集型产业和钢铁、电解铝、水泥产业等富余产能为主。随着“走出去”企业和项目的增加，以高铁、核电、电子信息为代表的高端制造开始走出国门，流向制造业，特别是高端装备制造业的境外直接投资持续增长也表明国际产能合作的层次开始由加工制造环节为主向合作研发、联合设计、市场营销、品牌培育、管理咨询等价值曲线的高端环节延伸。

产能合作地域：“一带一路”成为国际产能合作的重要阵地。“一带一路”沿线大部分国家受制于基础设施建设不足，相应产业发展缓慢，是我国大量优势产能、制造业的主要投资合作地。随着“一带一路”倡议的推进，对外承包工程快速签订和落地，钢铁、水泥、有色等富余产能在沿线规模化向外输出，轨道交通、风电设备、电子信息等优势产能装备加快出海，亚洲基础设施投资银行、“一带一路”基金等金融服务也配合产能合作相继设立。国际产能合作作为“一带一路”建设的一个重要抓手和平台，正在加速带动装备、技术、服务、标准和品牌的走出去，推动“一带一路”的互利共赢。

三、把握国际产能合作新特征助力“一带一路”建设

深化企业全产业链国际化布局，加速“一带一路”资源配置。借助在北京举行的“一带一路”国际合作高峰论坛，进一步完善“一带一路”战略顶层布局，打造政府部门、协会组织、服务机构、企业协同推动“一带一路”倡议下国际产能合作的网络化格局。以“一带一路”沿线国家为企业“走出去”重点，鼓励企业进一步参与沿线国家的基础设施、能源资源、产业等层面的资源配置与合作，持续整合和延伸产业链。建立跨部门信息共享机制，搭建“一带一路”企业合作数据平台，为企业提供全方位精准信息支持与服务。鼓励商业性金融机构、民间资本、股权基金与政府基金，共同参与到“一带一路”服务之中。

引导新增股本投资“脱虚向实”，推动“一带一路”投资“量中保质”。一是借鉴发达国家的通行做法，加快完善境外投资管理制度的顶层设计，对现有部门规章进行清理整合，推动出台《境外投资条例》，研究制定境外投资管理政策，加大对项目的真实性、合规性审核，加强对沿线投资的现场和非现场核查，科学开展对“一带一路”沿线境外直接投资统计工作考核。二是加强政策引导，做好“一带一路”分行业精准施策。例如，管控企业向非主业领域的大额并购，引导境外服务业投资向制造业领域倾斜，防止资本包装下的资产转移和低效能输出。

鼓励企业收益再投资，增强企业深耕“一带一路”市场能力。建立“走出去”成果评价体系，加强对“走出去”项目的效益分析，鼓励企业扩大生产规模和收益再投资。优化调整具有灵活性的外汇管理制度，减少投资审批程序，做好企业投资决策、再投资监管。引导企业主动对接“一带一路”倡议，研究与完善企业自身“走出去”顶层设计，制定企业境外直接投资战略计划。完善现代企业管理制度，建立企业信用制度，加大国际化人才培养与引进，探索“一带一路”倡议下企业再投资退税等优惠政策，增强企业深耕市场的国际化能力。[返回](#)

无人驾驶船舶时代来临？

全球第一艘无人驾驶船舶“YARA Birkeland”号将于2018年开始下水航行，该船舶最初将被投放到挪威南部一条长37英里（约合59.5公里）的航线上，用于肥料运送。

“YARA Birkeland”号无人驾驶船舶的下水，被给予厚望，报道称它可能会成为全球航运史上的一个巨大转折点。无人驾驶船舶时代真的来了吗？

智能船舶的终极目标

正在开发中的“YARA Birkeland”号被人称作“海上特斯拉”，其37英里航线的起始点为一处肥料生产工厂，终点为拉维克港口。借助自身安装的GPS、雷达、摄像头和传感器，这艘船便可自动穿梭于其他船只之间，还能在到达终点时实现自行停靠。

“无人船其实分为两个层面，一个是远程遥控，另一个更高层面是无人自主，就是无需人的干预。”一直对行业动态保持高度关注的中国船舶工业集团公司（上海船舶研究设计院）智能船专项组组长助理顾一清注意到，尽管该船将在明年下水，但最初在2018年下半年早些时候是作为有人船操作，到2019年才转为遥控操作，预计直到2020年才能够执行完全自主操作。“在业内看来，无人自主船是智能船舶发展的终极目标。”

顾一清表示，目前很多国家都在开展智能船舶研究工作，其目标大体一致，都是为最终实现无人驾驶船舶做准备，但研究着眼点略有差异。

日本开展智能船研究工作最早，早在上世纪80年代就开始了船舶无人航行的研究，但受限于当时的网络和信息技术，没有真正实现船舶智能化，也没有开展类似的针对智能船整体解决方案的研究，而是对一些智能系统和智能相关标准进行了研究。

韩国的智能船舶主要是由造船厂主导，研究重点在于利用岸基资源，对船上的数据进行采集、分析和评估。

欧洲的智能船研究联合了多家单位，其思路是围绕智能船舶的远程控制技术和无人自主航行的可行性开展研究工作。

实用化面临诸多限制

虽然智能船舶的前景被看好，但技术和实用上也存在问题。

哈尔滨工程大学船舶工程学院院长苏玉民表示，智能船舶可以按照人下达的任务自主完成航运任务，一般具有自主环境感知和自主避碰能力，营运过程中可由控制中心监控其运行状态，与无人驾驶汽车有技术相通之处，但由于航行方式和运行环境的不同，在技术上也有其独特之处。

“无人驾驶船舶肯定是未来的发展方向。”但苏玉民说，和无人驾驶汽车上路一样，无人驾驶船舶要进入航运也要面临诸多海事法规的限制。

国际海事组织之前表示，预计在2020年前，法规不会允许无人驾驶船只被投放下水航行，也不会出台无人船立法。

顾一清解释说，船在开阔水域行驶，可以不需要人真正操作，但进入繁忙水道，必须有人介入。按照国际劳工组织要求，需要有足够人力来保障船只航行安全。真正的无人船首先涉及到减员问题，而要修改该法律条款，首先要证明不需要这么多人。此外，现行法律对必须有多少相关设备才能满足航行要求做出了明确规定，真正的无人船在船载设备方面会有变动，但必须在经过真正的验证后才会被允许航行，而到目前为止还没有真正的相关验证。

无人船在短途海运航线上将颇受欢迎，但在业内看来，这种船很难取代远洋货船，后者需要装载数千乃至两万个集装箱穿过数个大陆，平均船员人数约为25人。

“关键不在于技术，技术已经有了，而在于商业。”哥本哈根SeaIntelligence Consulting公司CEO拉斯·延森说，“无人船成本很高，必须建造得非常耐用，因为一旦损坏，派遣团队前往大洋中央维修的费用将十分高昂。”

顾一清对上述观点表示赞同。她同时表示，除了燃油和劳动力成本，无人船还需要关注网络安全，如果一艘 18 万方的无人 LNG 船被黑客劫持，其后果不堪设想。

中国无人船终将出港远航

“目前是百家齐鸣的阶段。”顾一清表示，与国外相比，我国智能船的研究起步较晚，还没有形成全系列化产品，但与国外水平相当。

顾一清介绍说，中国船舶工业集团之前启动了黎明工程项目计划，以上海船舶研究设计院设计的绿色海豚系列 3.88 万吨系列散货船为基础，由上海船舶研究设计院牵头，多家单位参与，旨在国内率先研发、建造一型具有国际先进水平的智能示范船舶。

“该项目首次尝试将‘智能’概念应用于船舶领域。”顾一清说，是我国对智能船舶关键技术研究的初步探索。

在此基础上，2016 年 12 月，工业和信息化部正式批复了高技术船舶科研项目——智能船舶 1.0 研发专项，为期三年。

该专项研究工作由上海船舶研究设计院牵头，招商局能源运输有限公司等二十多家单位参与，旨在深入研究智能船相关技术体系，明确智能船设计方案，进行相关智能功能的研究开发，并实现实船应用。

“智能船舶 1.0 研发专项的研究工作更加全面和系统。”顾一清介绍说，专项以航运市场对船舶智能技术应用的迫切需求为基础，通过构建统一的网络平台和信息平台，开展船舶综合能效管理、设备运行与维护、货物状态监控、自动驾驶辅助决策和船岸一体化通信管理等五大智能功能的研制工作，并在 40 万吨矿砂船（VLCC）和 30 万吨油轮（VLCC）上实现示范应用。“船舶营运将更加安全、经济、高效、环保，同时为未来实现无人驾驶船舶奠定坚实的基础。”

顾一清同时透露，明年将启动智能船舶 2.0——远程遥控船舶的研发，不久的将来，我国自主研发的无人自主船将航行在大洋上。

苏玉民表示，目前我国在海上无人驾驶技术方面的研究进展很快，已经研制出了多型试验样机，虽然还没有大批量应用，但正在逐步进入产业化阶段，很快将进入海洋环境监测、海上搜救、防灾减灾等领域。[返回](#)

上海国际航运中心：要排名更要“内涵”

7 月 19 日，新华社中国经济信息社、中国金融信息中心联合波罗的海交易所推出的“2017 新华·波罗的海国际航运中心发展指数”在上海发布。

国际航运中心综合评价结果显示，2017 年全球综合实力前 10 位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、上海、迪拜、纽约、鹿特丹、东京、雅典。其中，亚太地区的上海、迪拜凭借自贸区创新驱动效应，排名实现了战略性提升，分别跃至第 5 位、第 6 位；经济增长疲软的欧洲地区受益于“一带一路”倡议，其贸易航运保持相对稳定，汉堡港排名继续位于第 4 位。

全球排名前十的国际航运中心中，5 个位于亚洲，4 个位于欧洲，1 个位于美洲。国际航运中心全样本城市集中在亚洲和欧洲，分别是 18 个和 12 个。整体来看，亚洲和欧洲各大国际航运中心发展迅速，亚洲国际航运中心崛起趋势愈加明显。

何为国际航运中心

现如今，港口不仅要建设得规模更大，也需建设得更为智能，要引进新技术以提高港口服务效率，同时也要有掌握足够技能的员工驾驭这些新技术。但一些拥有这样港口的城市，仍然仅被视为港口城市。如今，社会更为关注的是如何把港口城市发展成为国际航运中心。

波罗的海交易所中国区总经理李贤明认为：国际航运中心建设也同样基于以上港口城市的建设标准，然而，更多的重点还将放于城市本身所提供的专业海事服务上，也就是说，如果某人想开办一项航运相关业务，这座城市应该有一整套现成的海事服务，例

如航运经纪法律法规、船舶融资和保险等。简而言之，这座城市应当可以提供一站式海事服务。而要吸引国际企业在这样的城市设立分支机构，就必须具备良好的政策及营商环境。不仅如此，该城市也应有一套完备的生活配套服务，如好的学校。这样一来，外籍高级管理人员就愿意与家人搬迁至此生活与工作。此外，良好的国际航班网络同样有必要，有利于与世界其他地区保持密切联系。

李贤明强调说，一个国际航运中心就是一座提供“一站式”专业海事服务的大型港口城市。国际航运中心如何走向国际化？首当其冲的自然就是其地理位置，理想的深水港必须拥有良好的地理位置，且有足够的发展空间。领先的商业中心，也需要位于合适的时区，与世界各地紧密联系。但最为重要的是，一个国际航运中心离不开与时俱进、能适应航运市场变化发展的人才供给。

如何解读具有全球航运资源配置能力

上海国际航运中心建设是国家战略，其基本目标是到2020年，上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

那么，究竟如何解读具有全球航运资源配置能力呢？上海市交通委副主任张林坦言，具有全球航运资源配置能力是上海必须回答的问题，尽管专家层面对这个问题的答案至今没有统一的说法。

资源配置本身是一个经济学的概念，资源配置有两种，一是计划配置；二是市场配置。张林表示：“大量基础设施等自然资源，一般是政府进行计划配置的。但是具有全球航运资源配置能力，我认为主要是指市场配置。市场谁来配置？市场主体。市场主体是谁？市场主体是航运企业、航运服务企业、航运功能性机构以及整个航运产业链里与航运相关的各类功能性机构以及服务机构。”

如果说主要是由市场主体来配置资源，那究竟如何才能体现国际航运中心的配置能力？张林认为，首先，上海需为这些企业以及功能性机构提供优质的服务；其次，上海需持续具有这种吸引力和影响力。

“很多专家都比较认同上海现在集聚度很高，这就是上海国际航运中心的吸引力。我认为，目前上海已经具备一定的虹吸效应，只要全球从事航运的人都在向上海集聚，并且上海能够持续提供这种吸引力，上海就具备了全球航运资源的配置能力。当然，目前我们还不能说上海已经完全具备全球航运资源的配置能力，但是正在朝着这个目标奋进，相信经过大家的共同努力，2020年上海建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心是完全有信心的。”张林强调说。

国际航运中心的主要发展路径

上海要求2020年基本建成国际航运中心，目前尚有三年多时间，按照当前的现状，发展的主要路径在哪里？发展的重点在哪里？这是需要思考的问题。上港集团董事长陈戌源提出了自己的思考，他认为，上海国际航运中心建设应该在三大方向更加努力发展。

第一，营造一个更加开放的国际航运中心。经济全球化势不可挡、不可逆转。中国经济发展与全球化经济发展是融为一体的，港口建设与航运发展也是一样。建设一个更加开放的国际航运中心，对提升上海国际航运中心影响力意义十分重大。离开开放就国际航运中心讲上海国际航运中心，这不是真正意义上的国际航运中心。开放包括更加开放的市场、更加开放的资源、更加开放的合作伙伴和更加开放的视野。要站在全球港航业未来发展的高地，去认识上海国际航运中心如何真正更加开放。

第二，建设一个更加融合发展的国际航运中心。从这个意义上讲，上海国际航运中心建设迈出了很重要的一步，但是光有这一大步是远远不够的。国际航运中心不可能只具备单一功能，而应该是航运与金融的结合，航运与“互联网+”的结合，航运与新科技革命的结合，航运与港口的结合，航运与相关合作方、利益方的结合，这些高度融合对于推动上海国际航运中心建设具有十分重要的意义。

第三，致力于更加提升服务功能的国际航运中心。追求利润是企业的根本任务之一，但绝不是企业的全部，企业的真正实力在于推动社会发展当中的价值体现。这种价值体现从国际航运中心的角度来讲，要了解国际航运中心建设目标是什么？国际航运中心建设的目标是为了更好地推动中国经济和全球经济发展。服务融合全球经济，推动国际经济发展，保障区域经济发展，这是国际航运中心的社会价值和使命。从上海国际航运中心建设来讲，进一步健全功能，提升功能，尤其是提升枢纽港对服务国家战略具有特别重要的意义。[返回](#)

长三角沿海地区优化产业布局带动长江救济整体发展

根据《依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》《加强长江经济带工业绿色发展的指导意见》等指导性文件，我国将继续优化长三角沿海地区的产业分布。日前从工信部采访了解到，我国将对长三角沿海产业带发展作出进一步的合理规划，调整现有产业分布，积极培育临港制造业、海洋高新技术产业、海洋服务业，并在此基础上，有序推进沿海产业向长江中上游地区转移，并促进长江中上游地区产业升级，带动长江经济带整体发展。

根据相关配套文件，未来长三角沿海地区的发展理念，是构建与生态建设和环境保护相协调的沿海产业发展带，这符合上述两大指导性文件对长三角沿海地区发展的总体规划。在此基础上，长三角沿海产业带将重点发展临港制造业、海洋高新技术产业、海洋服务业等高附加值产业；同时还将加快江海联运建设，有序推进沿海产业向长江中上游地区转移，主动承接国际先进制造业和高端产业转移。

在具体的产业分布上，将突出上海的核心带动作用，结合科技创新中心建设，重点发展高端船舶、海洋工程装备产业，并力争在深海远洋装备等领域填补国内空白；依托整个长三角沿海地区，积极发展石化、重型装备等临港制造业，培育壮大海洋工程装备、海洋新能源、海水淡化和综合利用等新兴产业，做大做强海洋交通运输、滨海旅游等服务业，改造提升海洋船舶、盐化工等传统产业。

此外，还将以宁波舟山港为龙头，大力整合海港资源，加快发展具有国际竞争力的现代海洋物流业，打造全球一流的现代化枢纽港和国际港航物流中心。

长江经济带横跨我国东中西三大区域，覆盖上海、江苏、浙江等 11 个省市，全国人口占比接近 43%，地区生产总值占全国的 44%。恒丰银行商业银行研究中心负责人吴琦表示，从空间战略布局来看，长江经济带是我国优化经济发展空间格局的重要区域，与东部沿海沿边经济带构成了我国“T”型发展格局。作为我国最重要的工业走廊之一，长江经济带工业体系完备，中上游装备制造、钢铁、建材、有色金属等优势主导产业群正在形成，下游地区产业不断转型升级，电子、生物医药、集成电路等技术密集型产业优势明显。

外界普遍认为，随着长三角沿海地区产业带发展规划成型，这一地区的产业分布将得到进一步优化，产业升级进程将提速。而随着相关产业和产业集群逐步落地并形成规模，沿海地区产业也有望向长江中上游地区转移，逐步带动沿江各地区产业升级和经济发展。

《经济参考报》记者从上海、江苏、浙江三地了解到，这些省市正在加紧各自的产业优化。以浙江为例，2017 年浙江政府工作报告首次提出“八大万亿产业”，即大力发展信息、环保、健康、旅游、时尚、金融、高端装备制造业和文化产业，推进各产业融合互动、业态创新，加快形成以八大产业为支柱的产业体系。

广东体改研究会副会长彭澎表示，长江中上游地区的产业层次搭配，相较东北等地区更为合理，劳动力较为充沛，水资源丰富，更贴近市场，是承接产业转移的理想之地。未来长江中上游地区的产业升级将更加明显，并有望和沿海地区围绕新产业形成沿江产业集群。

吴琦告诉《经济参考报》记者，长江经济带在区域协调发展和产业转移升级方面，需重点推进一些工作。一是打破行政区域限制，优化沿江各省市产业协同发展的市场机制和政策环境，为区域要素的自由流动和企业顺畅的空间转移，提供有效的政策和服务供给；二是根据沿江各省市资源禀赋和发展优势，优化产业布局，发挥上海的核心带动作用，提升中上游地区的产业发展层级和配套能力，推动产业转型升级并有序转移，形成分工协作、互为支撑的沿江产业空间格局，促进产业从中低端向中高端转型；三是探索区域联动发展、协同发展路径，缩小区域差距，提升中上游地区的发展层级，使各区域平衡发展，释放区域发展潜力。同时加快打造长江上、中、下游三大城市群，建设沿江铁路网和公路网，提升中心城市的辐射带动能力。

此外，吴琦认为，由于长江经济带“生态优先”的战略定位，还要立足长江经济带省际协商合作机制，完善长江流域生态环境保护相关法律法规，加强长江流域生态环境协同保护和治理。[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@sis-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