

# 创新驱动 翻开航运业高质量发展新篇章

“向海而兴，背海而衰。纵观世界历史、交通，尤其是海运，向来都是国家强盛的先行引领和战略支撑。”昨日上午召开的“2019年中国航海日论坛”主论坛上，交通运输部副部长刘小明这样表示。

强于世界者必盛于海洋。近年来，随着航运事业的蓬勃发展，我国朝着“打造世界一流的智慧港口、绿色港口”的目标稳步前行。港口货物和集装箱吞吐量连续16年居世界第一，国际海运量占全球海运量的三分之一，全球港口吞吐量和集装箱吞吐量排名前10的港口中，中国港口占7席。

然而，行业产能过剩、经营资源碎片化、产业硬件低端化始终是航运业高质量发展道路上无法回避的问题。如何实现航运业产品和服务从“有没有”向“好不好”转变，实现由“航运大国”向“航运强国”的跨越升级，创新是第一动力。

“如果说产业资源配置是航运的硬件，那么企业的商业模式则是与之匹配的软件。在新一轮科技革命中，航运业和其他产业相比，对新技术的应用提升空间还很大。大数据、云计算、区块链、无人驾驶、人工智能……新技术与古老的航运业相结合，很有可能就是航运业发展的下一个风口。”中国远洋海运集团董事长许立荣说。

据《2018年世界贸易报告》，物联网、人工智能、3D打印和区块链等数字技术每年可以提振全球贸易2%，这将在未来15年内带来累计30%的额外贸易增长。

“未来的海上丝绸之路一定是一条数字化的道路。”新加坡海事与港口局局长柯丽芬说，“试想，制造业的3D印刷数字化一旦实现，整条船配件的供应链将被颠覆。而无人机的应用与普及，也将改变供应链的潜能。”

航运数字化不仅能提升企业的效率，促进新颖的商业模式，更能辅助人们作出更精准的决策。据悉，通过对大数据进行分析，可以预测船只抵达的时间，以及港口水域范围内可能出现的航行热点区，以维持船只在航路上的安全航行。

“当前，人工智能、5G、北斗导航等高新技术频频亮相大众视野，我们将加快推进这些技术在航运领域的创新应用，大力推进智能航运发展，不断提升航运要素信息化、网络化、智能化水平。”刘小明说。

技术革命推动创新之余，服务模式的创新也至关重要。据介绍，航运市场很多服务模式的形成都以客户为导向。目前航运业普遍追求的“全程解决方案、一站式集成”服务模式，内在推动力就是客户需求的变化。“为此，航运公司要不断改变服务模式，从传统依赖单点资源的模式向内外资源整合模式转变。研究需求、跟上需求、满足需求，将成为衡量航运服务模式的重要指标。”许立荣说。

近年来，中国政府采取了一系列措施来推动口岸营商环境改善，全面提高服务效能。据世界银行2019年报告，中国跨境贸易便利化排名上升32名，改善幅度位居世界第三位。“下一步，我部将会同相关部门，继续对标国际先进水平，持续降低口岸进出口合规成本，提高口岸管理信息化、智能化水平，形成更具活力、更高效、更加开放、更具便利的口岸营商环境，助推我国航运业高质量发展。”刘小明说。

## 航运合作模式正从“双赢”走向“多赢”

“以‘多赢’为目的的多方市场合作是国际合作的新趋势、新模式，这是一片新蓝海。”在昨日下午举办的第五届海丝港口国际合作论坛上，宁波舟山港集团有限公司董事长毛剑宏这样说道。

随着港口行业竞争日趋激烈，单一化、同质化的“双方合作”模式已无法满足不同需求，航运业正寻求一种更为现代的合作模式，以提高整体竞争力。“特别是像‘一带一路’建设这样由多方资源配置的大工程，相关重大项目需要沿线乃至全球要素的介入，仅有‘双方合作’的资源是非常有限的。”毛剑宏说。

眼下，宁波舟山港正在多个项目中尝试三方甚至是多方合作。在中印尼产业园、印尼的瓜拉丹戎项目的推进过程中，宁波积极探索寻

找合作伙伴，希望有更大的国际产能合作。经过多次对话，荷兰鹿特丹港务局与宁波舟山港和印尼方达成意向，携手开发该项目。这将为中荷两国的物流产业，在印尼发展打下基础，最终实现多赢。

此外，在海外投资中开展多方合作，也有利于分散港口的经营风险，完善港口网络布局。因此，形成以港口为龙头，以产业为依托，以物流为载体组团投资的模式，或形成合资、合作、换股等战略联盟的模式，多方参与，第三方市场的港口投资建设和运营管理，应当是航运业下一步最重要的一个开放路径。

“第三方市场合作模式的出现提醒我们，我们可以秉持更宽广的开放理念，让其他拥有资源也可以投入资源的企业加入合作，变双赢为多赢。”毛剑宏说。

## 减少人力成本，提升机械效率 华为携“黑科技”来甬推介

码头现场空无一人，却依然忙碌有序：货轮停泊在岸，桥吊从货船上将集装箱一一吊起再放下，无人驾驶的自动导引车不停地将集装箱载到堆场，轨道吊车再将集装箱吊放至指定位置……

昨日下午，在海丝港口国际合作论坛现场，在华为技术有限公司车路协同领域总经理吕晓峰充满各类专业术语讲述中，一个智能化港口场景渐渐清晰。

“这不是设想，而是现实！在上海洋山港四期，我们与上港集团合作了全球最大全自动集装箱码头项目。得益于全自动化码头方案的采用，码头效率大大提升。”吕晓峰介绍。

像这样的单基站最多支持50辆智能移动机器人接人，能节省

70%的人力成本。“过去装卸一辆集卡车需要3个人操控，如今一人即可操控3辆车。”吕晓峰说，在自动化系统的帮助下，每桥吊每小时吊起的标准箱从原先的20个，升至25个，能提升了25%的效率。

先进的自动导引车让码头前沿的水平运输实现了无人化。自动化码头生产管控系统，让船舶和堆场计划、配载计划、生产作业路线计划等原本必须由专业人员手工完成的任务，全部交由系统自动生成。

“港口智能化的基础正是港口自动化。”吕晓峰说，当前华为聚焦ICT技术，面向各类客户群，提供产品解决方案和服务，希望这一技术也能在宁波得到应用，为宁波港口高质量发展贡献力量。



▲2019年中国航海日论坛现场。

▲海丝港口国际合作论坛现场，高朋满座。

## 在“一带一路”奏响 航运绿色发展主旋律

船舶排放是全球港口和海域的主要大气污染源之一，随着“限硫令”的正式实施，“绿色发展”已成为全球航运业2019年的主旋律。

“推进航运业高质量发展应更加关注绿色环保要求，各界需要共同努力、大力发展绿色航运。”在昨日上午举办的中国航海日论坛上，中国石油化工集团副总经理凌逸群表示。

根据测算，一艘大中型集装箱船使用硫含量3.5%的燃油，以最大功率的70%负荷航行24小时，产生的PM2.5相当于21万辆使用国四柴油卡车的排放量。因此，“限硫令”的实施，是推进绿色低碳发展的重大举措，将带来航运业能源使用的深刻变革。

业界预测，这一绿色发展主旋律将使航运业全部产业链上的各个节点作出调整，如燃油市场，高硫

油市场逐步萎缩，低硫燃油占据更多市场，太阳能、风能等新能源和绿色能源燃料获得市场新契机，带动各种研发和产品迅速跟进。

“作为全球最大炼油企业，中国石化在低硫燃油供应保障上责无旁贷。”凌逸群说，近年来，公司先后投入209亿元实施碧水蓝天环保专项行动，2018年率先开展国内规模最大的全产业链绿色企业行动计划。预计到2020年，低硫重质清洁船用燃料油产能将达到1000万吨，2023年将超过1500万吨。

据了解，在“一带一路”沿线，中国石化先后在30多个国家开展了投资和项目合作，在油气勘探开发、工程技术服务领域，投资超过330亿美元，年均原油采购及相关贸易量超过3.5亿吨，贸易额超过1500亿美元。

## 呼吁航运同行互补 破解产能运力“过剩”

运力过剩是多年来困扰我国航运业的最重要因素，也是航运业产能过剩的最突出表现。“在行业产能‘过剩化’的状态下，航运业高质量发展无从谈起。”主论坛上，中国远洋海运集团有限公司董事长许立荣这样表示。

目前，航运业产能过剩已在运力、造船、海工、港口和物流等相关产业表现明显。据统计，2008至2018年，全球海运运力增长了75.3%，而同期全球海运贸易量只增长了40.6%。去年，全球完成新造船8040万载重吨，但相对于庞大的造船产能来看，产能利用率也只有48%；全球集装箱港口产能利用率只有70.3%。

“消除产能过剩，缺少的不是办法和思路，而是共识和行动。共

同致力于产业供需平衡，这是高质量发展的前提。”许立荣说。比如获取运力，倡导更多通过存量市场来获取，而不是增加订单、扩大新增。

为消除“过剩化”问题，许立荣倡导通过业务互补组合配置，改变经营资源“碎片化”，更快地实现规模效应。“宁波舟山港就是很好的例子，去年吞吐量已经达到10.8亿吨，居全球之首。”

船东多元化的趋势也进一步加剧了“碎片化”程度，难以适应当前客户需求集成化的趋势。为此，许立荣提出，航运业要改变传统的单打独斗、零和博弈等做法，同业之间、产业链节点之间多协同、多合作，实现航运业高质量发展。

## 面对行业挑战，码头运营商 需在标准化上多下功夫

“这是我第三次参加这个会议，我很高兴参加这一非常重要的会议。”满头银发，高鼻深目，磕磕巴巴的中文开场白后，施敏夫一下子赢得了满堂彩。

昨日下午，第五届海丝港口国际合作论坛在我市开幕。马士基集团副总裁、马士基码头公司亚洲区首席执行官施敏夫（Tim Smith）出席大会并发表了主旨演讲。他从今年港航业的发展趋势入手，讲述对港口运营商的启示。

“除需求疲软外，供大于求仍是集装箱航运业面临的挑战。”作为全球领先的航运物流企业，马士基旗下码头公司在基础设施建设方面也处于世界领先地位。他以近年来中国集装箱运价指数变化为例，供过于求不仅令运价逐年走低，也给航运业带来很多挑战和问题。全球集装箱货运公司，不到十年市值缩水一半，整合成为行业内不可避免的趋势，然而并没有带来强劲的利润表现。

2012年之后，业内形成了三大联盟架构，构建起全球网络，一方面可为客户提供更好的服务，另一方面船舶的成本有效性大大提高。

“整合之外，航运业开始专注于航运和物流的价值链扩展。”施敏夫说，如马士基专注于端到端物流解决方案，旨在成为全球综合的集装箱航运物流公司；中远的目标是成为世界第一的航运和物流集团。法国达菲最近有17亿美元的并购案，并购一家货代公司，陆路运输和供应链解决方案成为增长的核心驱动力。

面对未来，施敏夫带来了一个“坏消息”和一个“好消息”，港口业的发展和盈利能力将面临进一步挑战，但与此同时，集装箱贸易增长，大部分港口企业仍然盈利。

无论是航运公司、码头运营商、物流公司，还是进出口商，都有很多机会从新增长中获益。他建议未来码头运营商要在标准化方面发挥积极作用，以应对港航服务自动化的挑战。

## 金融机构坚持市场化运作 力促贸易畅通互利共赢

“贸易畅通是‘一带一路’建设的重点内容，也是进出口银行着力支持的专业优势领域。”提及贸易与建设，融资是个绕不开的话题。论坛上，中国进出口银行浙江省分行行长助理蒋央平一句话就抓住了在场所有人的心。

除支持企业扩大“一带一路”沿线国家进出口外，蒋央平说，进出口银行还通过支持贸易便利化设施采购和贸易口岸建设，提升跨境贸易效率、改善贸易投资环境，从而促进沿线国家贸易和投资增长；通过支持产业园区、经贸合作区等经贸合作载体建设，为拓展经贸合作领域、优化贸易投资结构提供良好的基础平台。

近年来，在进出口银行的融资

支持下，一批影响广泛、效果显著的船舶、港口项目落地实施，促进了“一带一路”沿线国家经济社会发展，推动着构建人类命运共同体的愿景实现。

总结历年来的经验，蒋央平指出，实施“一带一路”项目，一定要在互相尊重基础上实现互利共赢，给东道国解决实实在在的难题。

与此同时，要坚持市场化运作，商业可持续的原则。企业投资项目要重效益。项目要有持续的价值产出，因此，项目签约是开始，项目建设是一部分，项目建成后的运营和管理至关重要。进出口银行作为金融机构，同样高度重视项目经济效益的评估，并坚持保本微利、市场化运作的良性发展。



外宾签到现场。

本版文字  
金 鹭 单玉紫枫 张凯凯  
本版摄影  
徐 能 林国平 蒋晓东

中基汽车城

地址：轻纺城地铁A出口

认证二手车  
平行进口车  
新车馆