

## 海外声音

拿下全球最大单笔订单 三大指标保持同步增长

## 中国造船业综合竞争力跃居世界首位

本报记者 张红

## 国际论道

不久前，随着中国首艘国产大型邮轮爱达·魔都号首航，中国集齐了世界造船业3颗“皇冠上的明珠”：航空母舰、液化天然气（LNG）运输船和大型邮轮，引发外媒关注。近来，中国造船业又频传喜讯：拿下全球最大单笔订单、第一季度三大指标保持同步增长、三大指标连续14年位居世界第一……根据韩国产业研究院最新报告，中国在造船业价值链综合竞争力方面超越韩国，“位居第一”。



## “全球第一大造船国”

“造船业综合竞争力中国超越韩国居世界首位。”《韩民族日报》近日以此为题援引韩国产业研究院最新发布的报告称，2023年，中国在造船业价值链综合竞争力方面超越韩国，“位居第一”。据该报告介绍，造船业的价值链竞争力是通过研发与设计、采购、生产、维护与服务、需求这五个领域进行评估，并计算出综合得分进行排名。韩国去年的综合得分为88.9，仅次于中国的90.6，位列第二。日本以83.1分排名第三，欧盟以71.4分排名第四。报道称，韩国产业研究院自2020年开始评估造船业价值链的综合竞争力，此前韩国一直排名第一。

报道称，从各领域来看，韩国仅在研发与设计及采购方面具有竞争优势，而在生产、维护和服务以及需求方面，中国竞争力非常强。另外，从船型来看，韩国在天然气运输船和集装箱船方面领先于中国，而在油轮领域，中国的竞争力自2022年起已超越韩国。

近来，中国造船业好消息不断。4月29日，中国船舶集团发布消息称，该公司与卡塔尔能源公司当天在北京举行18艘全球最大27.1万立方米超大型液化天然气（LNG）运输船项目签约仪式，标志着中国LNG船研发设计建造从大型一岸跨入超大型领域，高端船舶研发设计能力向世界领先目标迈进。此次签约项目中的27.1万立方米LNG运输船将由中国船舶集团旗下沪东中华自主设计、建造，总长344米，型宽53.6米，型深27.2米，设计吃水12米，是全球最大的LNG运输船。据卡塔尔《半岛报》报道，该项目总价值近60亿美元。18艘LNG运输船中的8艘将于2028年和2029年交付，另外10艘将于2030年和2031年交付。卡塔尔能源事务国务大臣、卡塔尔能源总裁兼首席执行官萨阿德·谢里达·阿尔卡比表示，这份合同创造了单笔新

船订单金额最高纪录，是一次历史性的突破。“这一新的里程碑进一步凸显了中国和卡塔尔之间不断发展的合作，特别是在能源领域。”《半岛报》称。

5月20日，中国工业和信息化部发布2024年第一季度造船最新数据，造船三大指标保持同步增长，国际市场份额稳固。1至3月，中国造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的53.8%、69.6%和56.7%。

英国《金融时报》援引雷达尔咨询公司数据报道称，中国目前是全球第一大造船国，截至2023年，以集装箱船、散货船、油轮、液化石油气船和液化天然气船的总订单账面价值计算，中国占全球市场份额的46%；韩国排名第二，市场占比41%。

## 数量优势终将促成质量优势

好消息的背后是中国造船业的整体快速发展。

日本《产经新闻》近日刊登报道指出，美国海军部情报局的数据显示，中国造船能力是美国的232倍。不难想象，数量优势终将促成质量优势。

截至2023年，中国造船业三大指标已连续14年位居世界第一。外媒分析普遍认为，如今中国造船业在全球的领先地位非常稳固，这源自国家政策支持，也得益于国内造船业已经形成了集群效应，相关产业链发达，技术也在不断创新升级。

日本《产经新闻》报道指出，中国造船业的发展与中国政府的“海洋强国”战略密不可分。美国战略之页网站报道称，在中国政府的帮助和鼓励下，中国造船企业的产能和竞争力不断提升。2019年是一个重要的里程碑，在这一年，中国两大造船企业中船集团和中船重工进行了重组，创造了世界上最大的造船集团。报道还说，中国在新订单方面继续在全球造船业中领先，这主要是因为中国造船的价格经

济而且质量逐步提升。美国《华尔街日报》网站报道认为，中国造船业的快速发展“受益于大规模商用造船业”。报道指出，在未来数年拥有充足订单的情况下，中国的造船厂扩大了规模，培训了大量工人，建立起庞大的供应链。美国彭博社和英国路透社等外媒则注意到，2023年，中国发布了《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030年）》，在发展目标中提出到2025年，液化天然气（LNG）、甲醇等绿色动力船舶国际市场份额超过50%。

中国造船业得以快速发展的大背景是全球造船业正迎来新一轮科技革命和产业变革的“超级周期”。随着老船淘汰更新、环保新规落地，国际市场新船需求旺盛。

根据英国造船和海运动态分析机构克拉克森数据统计，2024年第一季度全球累计成交新船订单353艘/2730.9万载重吨，新船成交同比增加10.9%。知名航贸杂志《劳埃德名单》编辑罗布·威尔明顿就指出，全球对新船的需求正在增长，加上脱碳需求日益提升，对绿色船舶的需求还将继续增长。韩联社报道也指出，近日，韩国产业通商资源部援引克拉克森研究的数据称，今年第一季度韩国船企承接的订单总额同比增加41.4%，为136亿美元，已达到去年全年接单总额的45.5%，位居全球第一。同期，中国订单总额为126亿美元，同比增长8.6%。韩国一位造船业高管称，对液化天然气运输船的需求如此强劲，以至于韩国造船业无法消化所有订单，因为韩国造船厂的产能和人力都有限。

## 乘风破浪，行稳致远

整个造船行业正处在高景气度区间。根据中国船舶工业协会最新预计，2024年中国造船完工量将在4500万载重吨左右，新接订单量在5500万载重吨左右。克拉克森预计，今年新造船市场的接单景气趋势仍将持续。对于造船业而言，今年依然是个好年份。

克拉克森最新报告指出，2023年中国造船业完工量超日韩总和，高居全球榜首；中国完工量同比增长16%，占比首次达到了50%。今年1—3月，中国新接订单量占据全球总量的近七成，达到69.6%。

彭博社提到，目前，造船业正面临一场大规模转型，航运企业开始用绿色动力船舶来替代化石燃料船舶。2023年，国际海事组织在最新的减排战略中提出，要尽快使国际航运的温室气体排放量达到峰值，并在考虑到不同国情的情况下，在2050年之前或该年前后实现温室气体净零排放。中国相关部门印发了《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030年）》，提出到2025年，船舶制造业绿色发展体系初步构建。到2030年，船舶制造业绿色发展体系基本建成。

根据研究机构彭博新能源财经统计的数据，以液化天然气为动力的船舶的订单占全球订单的比重从2019年的约15%跃升至2022年的近40%。该机构2023年8月发布的报告指出，2023年以甲醇为动力的船舶的订单增加了一倍多。中国船舶工业行业协会数据显示，2023年，中国新接绿色动力船舶订单在国际份额中的占比首次超过一半，达到57%，并实现了对主流船型的全覆盖。由中国自主研发的全球最大5400马力纯电拖轮、国内首艘500千瓦氢燃料电池动力船等绿色船舶也陆续投用。同时，一批新能源源装备也取得新的突破。

彭博社还注意到，除了计划建造更多以液化天然气、甲醇等清洁能源为动力的船舶外，中国还计划加快液氨、液氢、液态二氧化碳等新型运输船研发。

“中国正在成为世界‘造船厂’。”美国《华尔街日报》网站报道指出，“中国已成为遥遥领先的全球第一大造船国。”

朱春晓摄（人民图片）

## 中国深化与阿拉伯国家经贸合作

阿联酋官员近日表示，随着阿中两国经济关系加强，2023年中国对阿联酋投资流量同比增长16.48%，约占中国对阿拉伯国家投资总额的60%。与此同时，2023年阿联酋对华投资同比增长120%，占阿拉伯国家对华投资的90%。

今年早些时候，中东投资机构恩伟资本宣布与中国的主权财富基金合作成立一项10亿美元的基金，预计该基金将主要投资沙特、其他海湾国家和中国的高增长公司。

报道指出，2022年，中阿贸易额超过4300亿美元，比10年前翻了一番。10年里，中阿双向投资实现数倍级增长。

奥纬咨询与中外企业家协会联合发布的报告称，随着共建“一带一路”倡议的提出，中国—阿拉伯国家关系开始超越能源与贸易领域，并逐步向金融、投资、科技、文化领域扩展，越来越具有综合性和多元性。

——据阿联酋《国民报》网站报道

## 中国电动车企将加码投资泰国

第18届国际汽车零部件展览会近日在泰国曼谷国际贸易会展中心成功举办。展会期间，泰国投资促进委员会组织了为期3天的电动汽车供应链研讨会。

在研讨会上，多家中国电动汽车品牌负责人表示，希望推动泰国成为东盟主要零部件生产基地。此次参展的中国7家电动汽车制造商分别是比亚迪、名爵、长城、哪吒、长安、广汽埃安和奇瑞。

据悉，目前已有3家中国汽车制造商在泰国生产电动汽车，分别是长城、哪吒和比亚迪。广汽埃安计划于今年第三季度或第四季度投产，长安汽车将于2025年初投产，这将逐渐增加泰国对零部件的需求。

此次展会为汽车品牌高管与泰国零部件制造商提供了直接交流和了解电动汽车发展方向及采购计划的重要机会。它不仅也是业务联系的桥梁，还将共同加强泰国电动汽车产业供应链，推动泰国成为未来全球重要生产基地。

——据泰国头条新闻社报道

## 新加坡企业继续拓展中国市场

新加坡企业正摆脱短期不利因素，着眼长远，继续开拓中国市场。新加坡企业发展局中国执行长沈俊雄表示，新加坡企业仍然对中国感兴趣。他说：“中国不仅是全球重要的制造业中心，拥有强大的供应链基础设施和庞大的熟练劳动力队伍，还在数字经济、绿色经济和医疗保健等领域有新机遇，这些领域越来越受到重视。”

新加坡企发局负责帮助新加坡企业拓展海外市场。在过去两年里，该局通过300个项目帮助企业获得市场机遇并在中国发展壮大。2023年，约有250家企业利用该机构的“市场准备援助补助金”进入中国市场，较2022年增加50%，也超过了新冠疫情之前的2019年。沈俊雄表示，新加坡企发局与新加坡中华总商会设在上海和成都的新加坡企业中心合作，在2023年收到的有关中国的咨询量较2022年增加约50%。

中国政府也一直在推出新措施吸引外国企业和投资，包括扩大市场准入和实施消除制造业外国投资壁垒的政策。新加坡服务业企业也将受益于2023年签署的中新自由贸易协定进一步升级议定书。

——据新加坡《海峡时报》网站报道

## 中国免签新政利好“邮轮入境游”

受访专家：北京第二外国语学院首都文化和旅游发展研究院执行院长 厉新建

## 专家解读

近年来，中国对邮轮入境旅游市场高度重视，各地围绕邮轮入境旅游进行了相关基础设施建设、产品开发以及服务优化，中国邮轮入境旅游市场开始规模化发展，逐渐成为入境游的重要组成部分。

数据显示，自2023年9月全面恢复国际邮轮运输后，中国全年邮轮中外旅客运输量达10.7万余人次。作为中国乃至亚洲最大的邮轮母港，截至2024年4月8日，上海口岸进出境国际邮轮达到157艘次、邮轮旅客27万人次。预计2024年全年，上海邮轮口岸进出境邮轮将达380余艘次，全年邮轮旅游市场持续复苏。其中，相比邮轮出境旅游的体量，邮轮入境旅游市场规模虽然相对较小，但发展势头良好，发展空间广阔。

为进一步提升邮轮入境旅游市场份额，2024年5月15日起，中国在沿海省份全面实施外国旅游团乘坐邮轮入境免签政策。乘坐邮轮并由境内旅行社组织接待的外国旅游团（2人及以上），可从中国13个城市的邮轮口岸免办签证整团入境，在中国境内停留不超过15天。同时，中国将大连、连云港、温州、舟山、广州、深圳、北海等地的7个邮轮口岸新增为过境免签政策适用口岸，方便符合中国过境免签政策条件的外籍旅客

乘坐邮轮过境。这一免签新政策将进一步提高邮轮入境旅游的便利性，提升中国在邮轮入境旅游市场的竞争力和吸引力，带动入境旅游增长，也将带动口岸城市经济发展。

邮轮旅游涉及的产业链，包括上游的邮轮制造（包括邮轮的设计建造和维修及相关设备装备的制造）、邮轮港口服务（包括港口建设及各项港口海运服务、代理服务），中游的邮轮餐饮住宿娱乐服务、岸上观光购物和交通集散服务等围绕邮轮旅游的服务，下游的物资供应、环保设施、金融保险和安全保障等关联服务。国际邮轮协会《2019年邮轮产业的经济贡献研究》数据显示，每24个邮轮游客就可以产生一个全职就业岗位，在一次典型的7天邮轮旅行中，邮轮旅游者在各港口城市的人均消费为750美元。因此，无论对于口岸城市，还是邮轮设计、制造、维修、管理等产业链涉及的更广泛地区，邮轮入境旅游都有很强的经济带动效应。

邮轮入境旅游市场的发展，还可以带动更多境外民众通过旅游的方式更深入地了解中国，通过旅游的方式加强人文交流，促进不同国家间的文明交流互鉴。无论是邮轮入境免签政策的实施，还是此前中国发布的单向免签规定、优化入境旅游支付环境等一系列入境旅游便利化政策，中国

一方面向国际旅游市场展示了友好旅游目的地的形象，另一方面也充分展示了持续深化对外开放的信心和决心。新的邮轮入境游免签政策措施出台，不仅将为入境旅游发展带来利好，更是更高质量地推动国际人文交流的重要信号和切实举措。

邮轮入境旅游是中国入境旅游产品进一步丰富多元的体现，有望成为中国入境旅游恢复性增长、实现入境旅游高质量发展的重要方向。除了免签政策，下一步，邮轮入境旅游还应在产品的吸引力、服务的满意度、体验的沉浸化、管理的精细化等方面持续优化，通过扩大资源开放、完善体制机制、探索跨界融合等方式，提高邮轮入境旅游航线的竞争力。持续加强签证政策、语言环境、消费便利、支付便利、网络接入等方面的改善和优化，为邮轮入境游客创造更便利的旅游体验环境，提高中国邮轮入境旅游航线的吸引力。在产品、服务、业态、品牌、企业、组织、管理、标准、影响等方面，持续向国际先进水平看齐，提升中国邮轮旅游的国际水平。要从邮轮港口设施现代化、邮轮出入境保障能力建设、邮轮航线停泊靠岸便利性、邮轮补给体系和环境优化等多方面进行努力，积极吸引国际知名邮轮将中国作为邮轮航线的重要目的地，带动中国邮轮入境旅游市场持续、健康发展。

（本报记者 林子涵采访整理）



曹一作 新华社发

彭博社、新加坡《联合早报》、《印度时报》等多家外媒近日关注到，中国开始实施外国旅游团邮轮入境免签政策，乘坐邮轮进入中国沿海省份的外国旅游团，无需签证即可进入中国并在中国停留最多15天。彭博社称，这一新的免签政策旨在进一步吸引国际游客，为国际旅游交往提供更为便利的渠道。

拉美社报道称，中国正在丰富入境旅游产品和服务供给，推出多项便利政策，推动入境旅游发展。