



每周海事信息

2019年第20期（总第485期）

图文信息中心 6月30日

目 录

海事新闻

集装箱无纸化交接按下“快进键”.....	2
太仓港将再增 200 万标箱能力.....	5
中国第一个 5G 电话成功拨出，粤港澳大湾区首个 5G 智慧港口建设启动.....	6

航运市场

BDI 指数八连涨至 1280 点.....	8
西部首条“水上高铁”在宜宾首航 助推区域经济发展.....	8

船舶海工

我国海工市场如何否极泰来?.....	9
惠生海工独家获得浮力塔平台技术.....	12
中集来福士两艘亚洲最大多用途滚装船开工建设.....	13

港口信息

巨野港：“流金淌银”的“绿色航道”.....	14
辽东湾新区：港产互动助推区域发展.....	16
青岛港提速建设全球原油贸易集散、分拨中心.....	18

特别报道

江苏盐城：“一港四区”港口建设加速跑.....21

港航业信用管理日益健全，对企业有哪些影响？22

海事新闻

集装箱无纸化交接按下“快进键”

“现在来码头提箱比以前方便多了，过去在车队拿单、码头打单至少要花上1个多小时。”6月21日，在宁波舟山港穿山港区集装箱码头卡口，刚刚办完快速提重箱业务的集卡司机王师傅对于眼下的便利感触颇深。今年4月15日，宁波舟山港所有集装箱码头正式上线集装箱进口设备交接单无纸化业务，仅凭手机二维码就能一次性办完提重手续，实现了集装箱进口提重全程无纸化、费用结算实时电子支付。随着集装箱设备交接单无纸化进程的加快，越来越多的港口完成了相关流程的再造与重构，并取得了良好的经济效益、社会效益和生态效益。

交接单电子化打通信息流

一直以来，提货单、设备交接单等纸质单据在海运进出口集装箱通关提箱环节中担任着重要角色，纸质单据的流转贯穿于换单、提箱、返箱、受理缴费等进出口链条的各个环节，这导致集装箱集疏运环节多、交接繁琐、综合物流成本较高，严重制约了口岸通关物流效率。当前，为了进一步提升综合物流服务水平，国内很多港口紧跟“互联网+港口”步伐，启动了集装箱设备交接单电子化项目。青岛港有关负责人介绍，自2018年6月青岛港进口集装箱设备交接单上线运行以来，打通了港口、船东、场站、货代、车队等单位的数据通道，实现了数据互通共享。由此，青岛港陆续实现了司机进口提重箱、返空箱全程无纸化操作，解决了纸面单据流转环节多、过程长、交接复杂的痛点。值得一提的是，该系统还与青岛港进口集装箱司机实名制提箱项目无缝融合，实现了进口提箱全程可追溯，为青岛港运输市场信用体系的建立提供了数据支撑。“集装箱设备交接单的电子化打通了货主、船代、码头、货代、堆场、等角色之间的信息流，更容易无缝对接港口EDI(集装箱和电子数据交换中心)和口岸‘单一窗口’，具有降低作业成本、压缩口岸作业时间、加强业务主体之间协同，提升口岸物流效率的意义。”上海国际航运研究中心航运信息研究所所

长徐凯向记者介绍道。“目前，国内诸如宁波舟山港、上海港等领先港口已经免去了装箱单、提货单、设备交接单等 5 份纸质单据的人工跑单流程。其中过去由货代发出的装箱单、船公司发出的放箱指令，现在都由平台统一生成，各环节信息流实现了互联互通。”徐凯认为，集装箱设备交接单电子化对于打通港口物流链的信息流尤其重要，“一来有效缓解了港区道路的拥堵现象和集卡司机的作业环境；二来提升了港口物流链的协同效率，降低了港口作业成本，有利于物流企业降本增效，节能减排；三来实现了整个港口物流链的信息采集能力，有望借助大数据技术，通过物流信息智能匹配，增加港口腹地集装箱双重运输比重等智能化应用；四来也为港口物流增值服务奠定了良好的基础，比如说集卡‘自动预约’、车队运力智能配置、集卡司机电子支付、港口供应链金融服务和集装箱铅封自助服务等。”

无纸化推动降本增效

设备交接单就像集装箱在物流运输途中的身份证，无时无刻不在物流链上流转。设备交接单的电子化不仅是集疏运体系突破瓶颈、实现降本增效的关键，更是集疏运体系信息化的基础。通过对高精度大数据的挖掘，设备交接单的电子化可以从根本上规避一些人为造成的错误信息，全面提升物流流转时间，并大幅度降低因纸质设备交接单印刷、寄送等造成的上亿物流成本与人工成本。“目前，青岛口岸进口集装箱设备交接单电子化覆盖率已达到 60%，运行稳定，而且带来了可观的效益。”青岛港相关负责人说道，“以进口集装箱为例，随着集装箱进口提箱全程无纸化和全程可追溯的实现，每年可节约综合物流成本近 1 亿元；并且提高办单和司机提箱返空效率 50% 以上，大大提升了青岛港的综合服务能力。”上海港 EIR(设备交接单)电子化公共平台目前也已完成业务标准化、标准接口开发和基础传输平台搭建，实现了所有业务实体信息接入和共享的全流程操作，该平台涉及业务主要包括“空箱调运”“进口提重还空”及“出口提空送重”等。“以进口为例，目前‘货物抵港到企业申请提箱’时间为 4.5 天，通过平台可以压缩半天到 1 天。另外放箱公司或车队与集卡司机之间可以 7×24 小时传递电子单证，同时对船公司及放箱代理企业而言，每年直接降低单证印制成本和寄送费用 4 亿元人民币以上。”徐凯说道。据介绍，宁波舟山港全面上线集装箱出口业务全程无纸化服务功能后，按照目前宁波舟山港年进出口集装箱来测算，可减少集卡司机作业总时长约 700 万小时；节省燃油成本 1.2 亿元；减少二氧化碳排放

4.4 万吨;减少各类单证用纸 6300 万张;折算成经济成本可为物流业降本 1.5 亿元以上。

加速进程还需多方协同

作为港口信息化建设的重要部分之一，集装箱信息在物流链上的互联互通已经让港口生产经营各参与方都感受到了便利与高效。然而，要全面实现内外贸集装箱设备交接单电子化，对港口企业而言还存在一些现实难点。“就内外贸进口集装箱来说，全面实现设备交接单电子化的技术条件已经成熟。目前青岛口岸进口集装箱电子提货单和电子设备交接单与口岸船代的对接工作已由山东口岸物流协同平台接手负责，青岛港将全力配合项目的推广。就内外贸出口集装箱来说，设备交接单已与出口回箱单合二为一。目前青岛港云港通平台正在研发出口提箱预约(无纸化)项目，项目全面上线以后，将实现出口集装箱设备交接单电子化。目前的主要问题是向出口提箱场站推广的难度较大。”青岛港相关负责人坦言，推进出口集装箱设备交接单的电子化流转还需要进一步提升信息化水平，并与相关部门实现更流畅的协作。对港口经营各参与方而言，同样还有技术问题需要解决。“首先，要确保无纸化平台与各相关方系统之间充分对接。要提升电子化作业的效率，避免 EIR 信息传递滞后等情况出现，就需要船公司、船代使用平台提供的数据接口服务，实现平台与各相关方系统之间的对接工作，有效保障 EIR 电子数据上传的及时性;其次，要通过数据实时的共享、透明来解决滞箱费结算不一致的问题。因为货代和货主之间的结算时以直接结算为主，但货代和港口之间的结算往往是要等到港口每个月月度的账单出来才能确定。”徐凯认为，全面实现内外贸集装箱设备交接单电子化还需要港口经营主体之间进一步加强信息共享合作，可以经由以联盟为基础的第三方实体来推动协同机制。如由上港集团、南京港集团、九江港集团等 9 家港口集团，以及长航集团、长江港口物流等 5 家航运企业共同发起成立的长江经济带航运联盟，对促进长江港口间的信息共享合作就将发挥重要作用。在互联网高度发达的今天，通过运用 IT、互联网技术改变传统港口行业运营模式已是大势所趋，乘着国家提升跨境贸易便利化水平的东风，内外贸集装箱设备交接单电子化的全面实现也将为优化口岸营商环境提供更有力的支撑。(来源：中国水运报)

太仓港将再增 200 万标箱能力

在太仓港集装箱四期工程水工结构施工现场，记者见到该码头已初具雏形，5 座引桥架设完毕，总长 1292 米、宽 50 米的码头基本成形。在码头前沿水域的一端，一艘打桩船正在一锤锤敲击着 PHC 管桩。经过千锤万击，一根长达五六十米的 PHC 管桩被精准地“锤”至水下指定位置，成为码头的一条“腿”。“由于该工程为高桩梁板式结构，这样的‘腿’已经打下 2600 多根，只为塑造码头的‘钢筋铁骨’，目前管桩施工已进入收尾阶段。”现场一位施工人员介绍说，旁边的两艘浮吊船正吊起水泥板，铺设在架设好的码头上……“太仓港集装箱四期工程自去年 4 月开工建设以来，按计划有序推进，至目前已完成投资 10 多亿元，码头水工工程已完成 60%。”该工程指挥部总指挥长王坚介绍说，这个项目位于太仓港浮桥作业区浪港口至七丫口岸段，紧邻上游三期工程 14 泊位，建设 4 个 5 万吨级泊位及相应配套设施，码头水工结构按靠泊 10 万吨级集装箱船设计，可靠泊第 4 代集装箱船，项目总投资 40.26 亿元，设计年吞吐能力 200 万标箱，码头长度 1292 米，用地面积 120.6 万平方米。配套设施完善后，实际年吞吐量可达 300 万标箱。工程采用堆场轨道全自动化方案，将成为江苏和沿江港口首个实现堆场全自动化的集装箱码头。工程以节能环保和全自动化为目标，建设现代化绿色港口，重视环境保护，推进机械化、自动化建设。项目周边道路沿线设置防尘网和绿植围挡，严格控制扬尘污染，同时，积极落实油改气、风光发电、码头岸电、压舱水处理等环保节能项目。作为国家定位的上海国际航运中心重要组成部分、集装箱干线港、江海联运中转枢纽港，太仓港始终把发展集装箱运输作为核心任务，现建有集装箱一、二、三期工程 3 万~5 万吨级集装箱专用泊位 10 个、2 万吨级多用途泊位 2 个，年设计集装箱通过能力 435 万标箱。近年来，太仓港区集装箱运输快速发展，2018 年完成集装箱吞吐量超 500 万标箱，居长江第 1 位、全国第 10 位、全球第 31 位。

“为适应太仓港区集装箱运输快速增长的发展需要，进一步提升太仓港区的集装箱规模效应和竞争优势，建设集装箱四期工程势在必行。”王坚说，该工程是江苏省“十二五”重点建设项目，2016 年被国家列为“十三五”规划《纲要》公路水路重大工程项目，2017 年被江苏省发改委、苏州市政府列为江苏省、苏州市重点建设项目。该工程预计 2021 年完成项目建设，力争 2020 年 12 月试投产。目前，

太仓港已初步建成江海联运枢纽、长江水运集散中心。今后，太仓港将全力打造“江苏强港”，力争 2020 年集装箱吞吐量达到 600 万标箱；打造“航运大港”，力争 2020 年实现“三个基本覆盖”：近洋航线基本覆盖东亚及东南亚国家和地区主要港口，内贸干线基本覆盖沿海所有大港，长江（内河）支线基本覆盖长江经济带所有规模以上港口；全力打造“贸易港口”，尽快将太仓港由“物流通道”转变为“物贸街道”；全力打造“智慧港口”。因此，太仓港集装箱四期工程的建设投产，能够有效缓解太仓港集装箱运输能力不足问题，提升太仓港区集装箱运输水平。该建设项目对支撑长江经济带和“一带一路”国家战略实施、完善长三角港口群集装箱运输体系布局具有重要意义。（来源：太仓日报）

中国第一个 5G 电话成功拨出，粤港澳大湾区首个 5G 智慧港口建设启动

6 月 24 日上午 11:30 分左右，招商局集团副总经理邓仁杰使用华为提供的 5G 手机拨通了中国港口第一个纯 5G 电话，招商深圳海星港总经理王维通过中国移动的 5G 信号，在港口现场通过视频实时汇报通话。随后，邓仁杰又使用 5G 网络，接通招商局海外的斯里兰卡科伦坡港，了解科伦坡港的生产作业情况。当日上午，在深圳市政府的支持下，招商局港口集团有限公司（“招商港口” 001872.SZ）协同中国移动通信集团广东有限公司深圳分公司（“中国移动深圳分公司”）、华为技术有限公司在海星码头创建了港口行业第一个 5G 智慧创新实验室。邓仁杰在揭牌仪式上表示，招商港口致力于加强智慧港口建设，应用码头吊机远程控制技术、自动驾驶技术、5G 通信技术、IOT、AI、大数据等技术把海星集装箱码头打造成为高度智能化的码头，同时形成传统集装箱码头整体智能化、自动化改造的解决方案，未来可以将成功经验复制到招商局港口投资的“一带一路”的其他港口、码头，也为港口行业提供参考经验。”揭牌仪式上，招商局港口集团副总经理李玉彬做了题为《5G 助力招商局智慧港口建设》的主题演讲。他认为，未来招商局智慧港口将拥有下述几点特征：

一是全面感知。现场设备、设施及作业数据利用传感器实现全面数字化，通过物联网/无线网实时传输，数据集成实现全面感知。二是广泛互联。通过云计算、移动互联网技术，使港口相关方随时利用多种终端最大限度优化整合。三是高度共享。通过数据信息、设施设

备、运输工具等共享解决信息部队称造成的资源浪费。四是自主装卸。根据分派的作业任务，设备自主识别作业对象、作业目的，高效安全地完成装卸作业任务。五是全方位可视，使得码头生产作业的宏观态势和局部细节一览无余。六是智能决策，基于全面感知和作业信息，为优化生产经营提供智能决策支持。揭牌仪式上，招商局港口集团股份有限公司、中国移动广东深圳分公司、华为技术有限公司、上海振华重工智慧产业集团、上海西井信息科技有限公司、三一海洋重工有限公司、杭州海康威视数字技术有限公司等十一家单位共同签署了实验室共建宣言，将一起探索 5G 技术在港口行业和全球供应链的应用。随后，招商局集团数字化中心副主任吴沂也首次向港口圈（ID:gangkouquan）记者透露了海星自动化码头的建设进展。他表示，招商局港口于 2017 年 9 月正式启动了海星港升级改造项目，海星智慧港设计 850 米 20 万吨级集装箱岸线及后方 40 万平方米配套陆域设施，设计年吞吐量 155 万 TEU，总投资人民币 43.7 亿元，预计 2020 年开港试运行。未来海星港口将如何运行，下述视频将进行完整介绍：

据了解，海星智慧港项目基于“智能、安全、稳定、高效”的整体建设目标，IT 系统建设方案涵盖了智慧互联、智慧运营，以及智慧决策三大板块共 28 个系统，通过高可用、高性能的数据中心、私有云、光纤有线网、LTE 无线网等 IT 基础设施，承载了核心的集装箱码头操作系统（CMPort CTOS）、自动化码头智慧计划调度系统、智慧闸口/岸边/水平运输及堆场系统，实现整体码头多层次、全方位可视化，生产作业宏观态势与局部细节一览无余。

招商港口作为在全球实现六大洲业务全覆盖的港口综合服务商，一直致力于港口的科技创新，多年来已经自主研发了具有“世界一流”水平的码头操作管理、ePort 平台、设备远程控制、智能理货等系统；今天联手中国在通讯、信息及数字技术行业的领军企业共同建设 5G 智慧港创新实验室，标志着招商港口创新技术在港口的应用方面在新时期、新时代将跃上新的台阶，在迈向“世界一流”的港口综合服务商的战略目标更进了一步，也将进一步持续提升了港口的核心竞争力，助力“一带一路”沿线国家港口业的创新发展。（来源：港口圈）

航运市场

BDI 指数八连涨至 1280 点

国际船舶网 6 月 25 日消息，波罗的海干散货运价指数（BDI）周二上升 22 点，或环比上升 1.75% 至 1280 点。波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上升 26 点，或环比上升 1.10% 至 2389 点。波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）上升 39 点，或环比上升 3.51% 至 1150 点。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上升 9 点，或环比上升 1.19% 至 765 点。波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSDI）持平于 442 点。

西部首条“水上高铁”在宜宾首航 助推区域经济发展

6 月 26 日上午，宜宾-上海“五定”集装箱班轮航线首航仪式在宜宾港志城作业区多用途 3 号泊位举行。随着舱位 350TEU、装载能力达 5300 吨的“民夔 B021E”号货轮汽笛长鸣，满载集装箱缓缓驶离宜宾港，预计经水上航行 12 天后抵达上海港口岸，这标志着被业界称为“水上高铁”的班轮正式启航。据了解，宜宾—上海“五定”集装箱班轮航线的成功首航，标志着宜宾港携手上海港和重庆民生轮船公司，成功开启了长江上游及西部内陆地区首条直达上海国际航运中心“五定”集装箱快班班轮航线。该班轮采取定港口、定航线、定班期、定运时、定船舶的“五定”模式，是西部地区连接东部和国际市场高效、便捷的“水上快速通道”，有利于宜宾港进一步提升东西向辐射功能，以集装箱航运促进腹地开放型经济发展，助推宜宾市发展港口经济、流域经济、临港经济，加快建成四川省经济副中心，促进临港新区建设；对四川省实施“四向拓展、全域开放”战略，西部地区形成陆海内外联动、东西双向互济开放格局也具有重要意义。

四川宜宾港（集团）有限公司副总经理万吉梅介绍，宜宾港是国家“一带一路”和长江经济带战略交汇点上的重要港口，也是四川实施南向开放战略，构建西部国际陆海新通道的重要物流枢纽。今年以来，为做大做强宜宾水运口岸，进一步优化拓展宜宾港的航线及外贸货物运输服务能力，宜宾港集团通过与上港集团、重庆民生轮船公司商洽对接，决定整合港口、船运、货代、拖车等优质港航物流资源，合作开行宜宾-上海“五定”集装箱班轮。该班轮开行后，上海港、宜宾港互为目的港和始发港，中间无挂靠港，宜宾至上海船舶正常运行时间可从原来的 20 天缩短到 12 天以内，运行顺畅后力争缩短到 10 天以内，周转效率极大提升，运营成本大幅降低；班轮船舶固定

由民生轮船公司开行，各内支线船公司可在该班轮互换舱位，船舶装载能力、外贸箱服务能力大幅提升；每周三固定有船舶从宜宾港启航发往上海外高桥明东公司码头，定点靠泊，上海港承诺该班轮集装箱 72 小时内转干线海船，通达全球；宜宾港和上海港共同承诺，该航班靠港后 8 小时内作业，在港作业时间不超过 24 小时，装卸船作业效率不低于 25 自然箱每小时，作业效率大幅提升，可大幅缩短外贸货物通关时间，提高通关效率。与此同时，该班轮航线还可通过宜宾港衔接“川-桂-港（马）”南向铁路通道，接入北部湾港口群，形成“一带一路”、长江经济带南北及东西“江铁海”联运环线。四川宜宾港(集团)有限公司董事长刘征宇说：“宜宾-上海‘五定’集装箱班轮航线就像高铁一样，从宜宾可以直达上海，避免了以前船舶靠岸时的繁琐的手续以及等待。‘五定’集装箱班轮的开行，是参与企业共同提高航运周转效率，担负社会责任，为腹地企业降本增效的务实举措，既是业务的提升，更是服务的提升。6 月 17 日，宜宾长宁县等地遭受了 6 级地震灾害，宜宾港集团将联合地震灾区的物流企业，利用这条新班轮航线服务救灾物资和灾后重建物资的运输，为灾区恢复重建贡献港航力量。”（来源：微港口）

船舶海工

我国海工市场如何否极泰来？

当前，随着海洋资源开采和海洋经济范畴的拓展，一批海上风电、海洋牧场和采矿装置应运而生，非油气装备的快速发展成为推进我国海洋工程装备转型升级高质量发展的新动力。有专家表示，“尽管海工装备市场随着油价波动呈现出了上升和回调的差异，具有较大的不确定性，但我认为海工已完全走出了最困难时期，在底部波动后将逐步回升。”在这新旧动能转换的重要阶段，我国海工市场应如何面对挑战，把握机遇，培育新的增长点？近日，记者进行了一番采访。

复苏机遇：心中有盼头

2019 年上半年，挪威深水钻井承包商 Seadrill 与部分国家频频展开合作；2 月份与安哥拉国家石油公司(Sonangol)成立了合资企业 Sonadrill，并负责 4 艘钻井船的管理和运营。3 月份以来，该公司与沙特阿美、挪威国油(Equinor)、马来西亚国油、安哥拉签署了共计 1.3 亿美元的额外租船合同。Seadrill 表示，该公司租船合同储备总额截至 2019 年 5 月 23 日已达到 19 亿美元。与此同时，马来西亚海工船公司 NamCheong 已经签署了 1.3 亿林吉特(约合 3200 万美元)的长期

租船合同，租出 1 艘平台供应船(PSV)和 2 艘三用工作船(AHTS)，用于在马来西亚水域为石油巨头提供服务。加上最新的合同，目前 NamCheong 的租船合同手持订单合计为 2.95 亿林吉特(约合 7000 万美元)，其中包括 1.4 亿林吉特的备选租约。5 月底，中国船舶工业集团有限公司所属上海外高桥造船有限公司为山东海洋工程装备有限公司(以下简称山东海工)旗下的挪威钻井承包商 Northern Offshore 建造的 2 座 CJ50 自升式钻井平台成功中标卡塔尔近海自升式钻井服务项目，获得 4 年固定期限加 2 年选择期限的项目合同……

我国海工市场也逐渐有了起色，6 月 17 日，一座被称为海上豪华“五星级宾馆”的海工平台“高德 4 号”，从长江入海口的启东出海试航，这座世界最先进半潜式海洋生活服务平台，可供 500 人生活居住；

日前，天津国海海工投资有限公司在东疆保税港区注册成立，该公司定位为全国央企海工装备处置的综合业务平台，未来将对全国央企千亿海工装备进行整合、租赁、处置；种种迹象似乎表明，国际石油价格开始稳步上升，油气公司和装备运营商对海工装备的投资热情也逐渐回暖，国际海洋工程装备制造制造业呈现微弱复苏迹象。越来越多政府与企业开始重视海工市场的发展情况，沉寂多时的海工市场终于迎来了一抹黎明的曙光。

瞄准“整合”：提速有奔头

2018 年，随着油价回升和海工市场的企稳，海工市场开始加速合并。由于海工市场的长期衰退，海工船船东相继申请破产、并购。2018 年 7 月 17 日，全球最大的海工船东——美国潮水公司(Tidewater)在破产重整后重新开始扩张船队，与 GulfMark 公司宣布合并成为新“潮水”公司。同时，一些大型航运公司借此时机收购不良资产，推动更大规模的整合。今年 1 月 16 日，SEACOR 与中远海运重工签署最终协议，并收购其 3 艘新建平台供应船(PSV)后，1 月 18 日，江苏润邦重工股份有限公司发布公告，其全资子公司南通润邦海洋工程装备有限公司就 2 艘撤单 PSV 与挪威海工船东 Golden Energy Offshore Services AS 签署购买补充协议……今年年初，当各大船企竞逐市场新单之时，越来越多的国内海工船建造企业也掀起了一股整合潮。他们加速去“库存”，以期通过打折交付、抛售转卖等模式缓解海工船“库存”压力。一家海工船建造企业负责人透露，受运力过剩影响，消化“库存船”已经成为众多船企的普遍做法。大船集团董事长刘征表示：

“国家在海工行业遇到困难的时候果断‘出手’，推动海工设备领域的专业化整合，有助于企业稳定技术研发队伍和成熟的建造力量，对企业的发展有极大的帮助。”今年4月24日，中国诚通、中国海油牵头与五家海工装备企业成立了国海海工资产管理有限公司(简称“国海海工”)，其股东单位包括中国诚通、中国海油、中船重工、中船集团、中远海运、招商局、中交集团。据介绍，“国海海工”的成立，能够发挥整体优势和专业优势，推动各方优质资源互补，提升我国在海工装备市场的话语权，确保海工资产的质量和价值，实现产业结构调整 and 布局优化。“要积极稳妥地推进装备制造、造船领域的战略性重组，持续推动海工设备等领域的专业化整合，不断提高资源的配置效率。”国资委主任肖亚庆在今年“两会”期间的这一表态正逐渐应验。业内相关人士表示，行业整合将是未来一年内生存的关键。当前，国内外海工装备制造企业开始采用“租、转、售、联”等举措，推动闲置自升式钻井平台的“去库存”进程。虽然全面消化库存还面临着诸多困难，但多措并举所产生的积极效应，使海洋工程装备制造企业看到了缓解库存压力的希望。

厚积薄发：创新加油干

面对市场萎缩、需求结构改变以及库存高压，转型升级、探索新的业务领域和发展模式是海工船建造企业突破重围的有效路径。“用10年，走完了欧美40年所走的路，跻身世界海工装备的高端领域，打响海洋高端装备制造业这块烟台海洋经济的‘金字招牌’。”中集来福士如何做到?答案是：自主创新。记者从中集来福士了解到，作为国内领先的海洋工程EPC总包商，中集来福士在海工市场新旧动能转换的浪潮中，积极进行“油转渔”，首创了多功能海洋牧场平台，引领了全国第六次海洋渔业浪潮。4月25日，中集来福士为长岛弘祥海珍品有限责任公司设计建造的智能网箱“长鲸一号”在烟台基地交付。“我们拥有独立、灵活的运营机制，依托海工装备设计建造能力，进行转化创新，针对不同海域和客户需求，我们会提出定制化的解决方案。”中集来福士相关负责人表示。现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海洋工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平过低。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术

深度融合为抓手，提质量、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。中国船舶工业行业协会会长郭大成建议：“以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。” Vessels Value 亚洲总部(新加坡)总经理 Charlie Hockless 则认为，海工市场的稳定发展应该“本地化”。“中国在海洋工程装备领域已经形成强大的建造能力，与韩国和新加坡呈‘三足鼎立’之势，但由于产品差异化等原因，中国建造的高端产能尚显不足，中低端产能过剩。鉴于韩国拥有的批量化制造优势和新加坡秉承的个性化定制优势，中国海洋工程装备制造企业需要走出自己的特色。” Charlie Hockless 如是说。

走向深远海，谋求大发展。“取势、明道、优术”，中国海工需要因势布局、谋势而动，方能厚积薄发，未来犹可期。(来源：国际船舶网)

惠生海工独家获得浮力塔平台技术

惠生海洋工程有限公司（“惠生海工”）日前宣布，其位于美国休斯顿的子公司 Wison Offshore Technology, Inc. (WOT) 近期完成了对一家由 Horton Wison Deepwater (WOT 的前身，以下简称 HWD) 和 General Marine Contractors, LLC (GMC) 组成的合资公司所有权的收购。该合资公司成立于 2011 年，其主要资产是由 HWD 开发的浮力塔平台专利技术。本次收购之后，WOT 将独家拥有浮力塔平台技术的所有权益，包括市场营销和工程应用。浮力塔平台的概念来自蜂巢型 Spar 平台(Cell Spar) 和顺应塔平台(Compliant Tower) 技术，已在秘鲁 CX-15 油田实现了 EPCI 工程应用。该 CX-15 浮力塔平台由 HWD 设计、惠生海工南通基地建造，并于 2012 年安装在秘鲁近海。目前该平台仍在持续生产，充分证明了浮力塔技术和商业应用的可靠性。浮力塔平台是一种自安装浮式平台，为浅水到中等水深海域的油气资源开发提供了一种创造性、低成本的解决方案。该平台可以支持大多数勘探与生产作业，如钻井、生产(干树)、气体压缩或处理、原油稳定、注水或水处理、发电，等等。

“惠生一直致力于为客户提供高效且低成本的油气全产业链解决方案”。WOT 总经理陈巍旻博士表示，“我们很高兴能收回浮力塔技术的全部权益。相信在对项目开发成本日趋敏感的市场环境下，浮力塔技术将在海上油气资源，特别是边际油气田的开发及加工方面

具有巨大应用潜力。而此次收购，也将有助于持续增强惠生海工在全球油气上游业务的技术储备和市场竞争能力”。（来源：国际船舶网）

中集来福士两艘亚洲最大多用途滚装船开工建造

6月26日上午，由中集来福士海洋工程有限公司为渤海恒通轮渡有限公司建造的两艘2700米多用途滚装船项目开工仪式在龙口基地举行。渤海轮渡、恒通物流、龙口港集团、中国船级社、中集来福士等多方领导出席了本次仪式。据悉，本次建造的2艘多功能滚装船是由渤海轮渡集团股份有限公司斥资4.1亿元建造的亚洲最大多用途滚装船，船舶总长189.9米，型宽26.4米，船舶总吨2.5万吨，车道线2700米，可装载大小车辆300余辆，拥有3层车辆舱，设计吃水6米，续航力约5000海里，服务航速可达到17节，是亚洲最大多用途滚装船。预计1艘明年6月交付使用，1艘明年9月份交付使用。该船投入后，将执行龙口至旅顺航线，标志着渤海轮渡在夯实客滚运输主业、加快新旧动能转换的新征程中又迈出坚定的一步。新开工建造的滚装船为双机、双桨、2台柴油机驱动的大型运输船舶，是承载轿车、各类货车及集装箱的现代化节能环保型多用途滚装船。船舶配备艏侧推和防横倾装置，艉部配备艉直跳板和艉斜跳板；机舱采用国际品牌，配备2台MAN主机，单台最大功率4500kw。船舶配备先进的通导设备和动力设施，增加了减摇鳍和减摇水舱，提高了船舶抗风等级和船舶安全性。船舶还专门配备了船员健身房，让船员在工作之余，有更多休闲娱乐空间。

此次开工建造的滚装船舶是根据渤海湾特殊海况和气象特点专门设计的，秉承安全高效、节能环保等设计理念，船体结构强度、船舶稳性、动力及机电设备等均满足无限航区要求，能够满足海上物流运输需求，是推动环渤海水路运输转型升级的一项重要举措。渤海轮渡依托渤海湾黄金水道，紧跟“京津冀协同发展”、“全面振兴东北地区等老工业基地”、“山东省新旧动能转换”等发展战略，创造“多元化、信息化、科技化”的多式联运一体化运营模式，建设南北货物运输大通道、甩挂车运输大通道、商品车运输大通道、集装箱运输大通道。渤海轮渡整合多式联运资源，进一步发挥渤海湾黄金水道的作用和海上滚装运输的优势，打造华东地区和东北地区最专业的陆海多式联运示范工程和最大的贸易集散中心。渤海恒通轮渡有限公司是由渤海轮渡、恒通物流、龙口港三家优秀企业本着产业优势互补、信息资源共享战略，共同出资打造的渤海湾最专业的陆海多式联运综合服

务商。本次合作是双方产业互补，实现“建造+运营”产业联动的新起点，更是“烟台力量”在发展海洋强市过程中的又一次合力。此次开工仪式的举行标志着该项目正式进入建造阶段，也标志着中集来福士朝着滚装船、客滚船市场迈出了坚实的一步。(来源：国际船舶网)

港口信息

巨野港：“流金淌银”的“绿色航道”

巨野港是菏泽首个重新通航的内河港口，古老的洙水河航道从这里开始又焕发了生机，不仅使菏泽丰富的煤炭、粮食、建材等大宗商品通过京杭运河直达长三角地区，而且凭借水路运输能耗低、污染轻、成本少的优势，实现了交通运输业绿色发展，成为名副其实的“黄金航道”和“绿色航道”。今年6月17日至23日为全国节能宣传周，18日，牡丹晚报全媒体记者走进巨野港探访节能减排的奥秘。

洙水河通航，古航道焕发新活力

6月18日，牡丹晚报全媒体记者来到巨野港，这里是洙水河航道的起点。当天的气温高达38摄氏度，但高温并没有影响港口作业的繁忙，吊机一次次将乌黑的煤炭装进船舱，这些煤炭将由此输送到全国各地。菏泽历史上水系众多，水运发达。洙水河源于菏泽，经巨野，过嘉祥，流入南阳湖，全长约150公里，是一条防洪、排涝、抗旱兼有航运功能的河道，是连通京杭运河和郓巨河的主要河流。由于历史上黄河菏泽段多次决口，加上疏于治理，洙水河航道逐渐没落了。2007年12月，洙水河航道改造工程菏泽段正式开工，按单线三级航道标准建设，设计年通货能力1000万吨。2008年11月，航道疏浚工程及其附属设施全部完工。2010年6月底，洙水河航道菏泽段工程全面完工。2015年4月，洙水河航道全线通航。如今，巨野港麒麟作业区货物日吞吐量超过7000吨，重开菏泽内河航运新“黄金水道”的梦想正在悄然实现。

降成本：水路运输比公路运输低两成

巨野港陆域总占地约550亩，水域面积约350亩。河北南部地区、河南东部地区、山西东部地区以及菏泽本地的煤炭等物质，均可以通过这里再经京杭运河中转至煤炭需求地江苏、上海及浙江杭嘉湖地区。巨野港分为北岸公用作业区和南岸建材专用作业区，设计年吞吐量1000万吨。其中北岸为煤、焦炭、建材、农产品及其它件杂货装卸区，共设计1000吨级装卸泊位13个、待泊位2个及工作船泊位1个，目前已安装固定吊机4台、移动吊机1台、伸缩式装船机1台、

圆弧式装船机 2 台，全部建成后设计年吞吐量 650 万吨。南岸为玻璃产业原材料和成品玻璃装卸区，共建设 500 吨级固定吊机泊位 13 个，泊位长度为 50 米，设计年吞吐量为 350 万吨。巨野港麒麟作业区运营后，吸引了巨野县境内的宏达化工、铁雄新沙等几家较大的焦炭生产企业选择水路运输，给企业节省了不少资金。另外、河北、山西、河南等外省的煤炭也选择来巨野港往外运送。”巨野县天宇龙港航有限公司生产部副经理王维国拿本地一家大型焦炭生产企业给记者算了一笔账，在巨野港没有运营之前，该企业一年有 200 万吨的焦炭需要用汽车送到最近的济宁森达美港，每吨运费 46 元。巨野港开通后，这 200 万吨焦炭通过水路运输能节省 5000 万元。据了解，水路运输费用只相当于公路运输费用的五分之一。“以前除去汽车运费，每吨砂子只能赚七八元。如今从巨野港口走，一吨砂子运费能省 20 元。”从事砂石生意十多年的马军，一般从上海等地购进砂石，运到济宁后向周边地区出售，洙水河航道通航后向巨野一带运砂子改走水路，不仅节省了运费，还省去了超载、司机安全等方面的担忧。我市及周边临近县市每年需要购进大量砂石料，大部分通过 220 国道从梁山运输而来，超载超限现象严重，公路负荷严重超标，对路面破坏较大，每年公路养护资金数额巨大。随着洙水河航道开通运营，大大减轻了公路负担，节约了国家养护资金，促进了交通运输的多元化、合理化发展。

降能耗：水路公路运输耗能比 9：11

铁路、公路运输是承载我市煤炭等矿产能源外运的主要运输方式，然而与水运相比，这些运输方式有耗能大、占地多、环境污染严重等缺点。水路运输是切合当下节能减排、绿色交通主题的重要交通方式。“在运量上，水路运输大于公路运输；在经济上，水路运输价格最低；在运输特征上，水路运输适用于大宗货物的运输，像煤炭、粮食、石块等易保存的货物。一个水上拖队可以运 1 万多吨的货物，而换成火车大概需要 3 个专列，换成汽车大约需要几百辆。”王国维给记者生动地介绍了水路运输的优越性。“水路运输的低碳环保效果十分明显，在同等的运输条件下，水路运输和公路运输产生的碳氧化物比例是 1：5，一氧化碳排放量比例是 1：3.2，单位耗能比例是 9：11。”王国维告诉记者，水路运输耗能较小、污染较轻，还能节省建造公路等交通道路的资金、土地等。根据《菏泽港总体规划》，我市将建设洙水河、新万福河、郓城新河、郓巨河等 4 条航道，形成以

巨野港区为核心港区，成武港区、郓城港区、定陶港区为重要港区的“一港四区”总体发展格局。如今，在低碳经济背景下，巨野港已成为我市交通运输业节能减排的亮点。(来源：菏泽日报)

辽东湾新区：港产互动助推区域发展

一边是货轮往来不断的港口，一边是粮油输送不停的管线，一边是如火如荼的生产车间……位于辽宁盘锦的辽东湾新区，从 2005 年最初设立到 2013 年升级为国家级经济技术开发区，新区在建设中港产互动、产城互融，积极打造现代产业体系，创新提升对外开放水平，助推盘锦经济不断发展。

以港口为龙头扩大对外开放

位于盘锦市最南端、大辽河入海口右岸的辽东湾新区，一直是辽宁沿海重点发展区域。在新区 306 平方公里的规划面积中，有 60 平方公里属于港区。港口的利用程度和发展能级也成为辽东湾新区乃至盘锦对外开放的重要衡量指标。为此，辽东湾新区不断加强港口基础设施建设，坚持以国际化标准修码头、挖航道、建泊位。盘锦港累计投资超过 300 亿元，现已建成 5 万吨级以上泊位 22 个，在建 5 万-10 万吨级泊位 12 个。开港以来，年吞吐量及集装箱量增速均位居国内前列，并全面完善港口集疏运体系，铺铁路、建公路、联水运，港口及周边近 10 条高速铁路、高速公路均已全线通车。在东北腹地和内蒙古先后布局开通内陆港 7 个，有序推动海港与内陆港互动衔接。陆续开通 16 条集装箱直航航线，23 条外贸线路，逐步强化与全国沿海重点港口互助发展。此外，持续提升港口开放功能。设干港、搭平台、辟通道，辽东湾新区全力打造对外开放平台，一类开放口岸通过国家验收，盘锦港保税仓库、出口监管仓和保税物流中心已封关运营，进境粮食指定监管场地通过国家审批，国际贸易“单一窗口”全面推广应用。“盘满欧”集装箱国际班列正式开通；“盘蒙欧”集装箱班列实现双线运营，新区正在成为“一带一路”重要节点。同时，努力扩大外贸出口规模，新区对美国、中东、新加坡以及安徽、河北、京津冀等国内外重点地区开展招商，促使一批精细化工和现代服务业等领域重大项目得到推进，总投资超百亿美元的华锦阿美石油化工有限公司也花落盘锦。辽东湾新区管委会经济发展部副部长张爱坤表示，2018 年，新区地区生产总值实现 130 亿元，同比增长 20%；一般公共预算收入实现 29.4 亿元，同比增长 50%；实际利用外资累计完成

2.3 亿美元，增速和总量均排盘锦市第一。借助港口，辽东湾新区已成为盘锦对外开放的龙头，经济发展的压舱石。

以产业为支撑优化布局体系

缘油而建，因油而兴，以打造全产业链发展的世界级石化及精细化工产业基地也成了辽东湾新区的特色和发展目标。依托现有的原料供应，新区着力发展乙烯、丙烯、C4、芳烃为源头的四大产业。截至目前，总投资 270 亿元的北燃公司石化产业园、总投资 30 亿美元的台湾长春集团环氧树脂基地等项目均已投产运营；宝来石化已投资 173 亿元的轻烃综合利用一期工程开工建设，预计年底前竣工投产。未来园区原油加工能力达到 2500 万吨/年，乙烯、丙烯、PX 产量均达到百万吨以上。依托港口和区位优势，辽东湾新区大力发展临港物流及加工业，总投资 150 亿元的中储粮东北综合产业基地、总投资 18.7 亿元的汇福粮油油脂深加工及仓储物流、总投资 18 亿元的益海嘉里物流及食品加工和总投资 7 亿元的北大荒粮食仓储物流等项目已建成投用，北方“新粮港”、千万吨级规模的粮食产业项目集群渐趋成型，盘锦港已被交通运输部列为全国“北粮南运”主要装船港。同时，新区全力打造环渤海特色装备制造基地，大力发展特色装备制造业，总投资 3.5 亿元的安徽合力工业车辆北方基地一期工程已投产运行。总投资 258 亿元的 80 万吨/年铝挤压型材、120 万吨/年铝板带以及总投资 35.8 亿元的嘉翔机械铝产品深加工等项目正在加快建设。项目全部达产后，辽东湾新区将成为业内首屈一指的综合性强端铝产品集散地。借助港口的优势，新区沿路铺设起起伏伏的管线，直接打通了港口至后方石化企业和粮油加工企业的运输通道，为企业节约了大量时间与成本。这也为辽东湾新区优化产业布局、打造现代化产业体系提供了基础。聚焦区域协同化与产业同城化，目前，辽东湾新区形成了以石化及精细化工、临港物流及加工、特色装备制造为主导，以高新技术产业、旅游与现代服务业为补充的产业发展格局。

以服务为核心提升要素保障

企业聚集、产业延伸、项目落地，辽东湾新区的快速发展背后，是当地政府职能部门对企业的诚意，对项目的支持。2015 年，中储粮东北综合产业基地入驻辽东湾新区，这是中储粮总公司迄今投资规模最大、设备工艺最先进、配套功能最齐全，集仓储、物流、加工于一体以仓储为主的大型粮油综合产业项目。中储粮东北综合产业基地有关负责人坦言，鉴于要辐射东北地区，该基地选址很谨慎。但正是

由于新区的区位优势和当地政府的支持力度，以及整体的投资环境、人文环境和营商环境，让中储粮在考察过大连、营口、锦州之后，最终决定落户辽东湾新区。“门槛低于周边，但服务高于周边。”张爱坤表示，一方面，新区深化商事制度改革，积极探索企业承诺模式，拓展容缺审批。截至目前已通过“企业承诺+容缺审批”模式为中储粮、忠旺等 31 家企业、单位办理了施工许可证、危化品经营许可证 137 项审批事项，推进了项目落地进程，大大节省了建设工期，有力加快了项目建设进程。另一方面，新区开展全程代办服务，通过建立兼职代办队伍，开通“代办服务微信公众号”和代办 App 系统载体，开展重点企业项目驻企服务。自年初以来，累计为新区在建和签约落地项目办理审批事项和协调解决审批中存在问题 10 项，代办员上门服务 90 批次，为企业或自然人办理市场准入事项 335 项。今年 1-6 月，新区地区生产总值预计实现 80 亿元，同比增长 17%；规模以上工业增加值预计实现 64.5 亿元，同比增长 15.9%；固定资产投资预计实现 60 亿元；一般公共预算收入预计实现 16.9 亿元，同比增长 14.7%；实际利用外资预计实现 1 亿美元；外贸进出口总额预计实现 75.9 亿元，同比增长 83.9%。尽管发展势头良好，但辽东湾新区管委会有关负责人坦言，目前新区内融资难、融资贵的问题仍然存在，政策创新突破的难度仍然较大，区内发展尚不均衡，未来要实现创新提升、打造改革开放新高地的发展目标，仍需上下齐心、多方合力并行。（来源：新华财经）

青岛港提速建设全球原油贸易集散、分拨中心

6 月 26 日，随着 13 万吨巴西卢拉原油开始卸入青岛港董家口保税油罐，青岛港与巴西国家石油公司合作的保税现货原油库正式启用，由此开启了国际原油生产商保税现货原油交易“直销”模式，青岛港向提速建设全球原油贸易集散、分拨中心迈出了实质性一步，将产生有力的平台集聚效应，加速青岛港由目的地港向枢纽港、由物流港向贸易港转变。

青岛港助力山东地炼产业升级

据了解，山东是世界三大炼油基地之一，我国近 80% 的地炼产能集聚山东。2015 年以来，随着国家对地炼企业原油进口权和使用权“双权”放开，山东地炼企业每年产能超过 1 亿吨，获得年进口原油配额近 1 亿吨，市场需求强劲，吸引了 BP、维多、托克、道达尔、壳牌、嘉能可等十几家国际贸易商和中石油等国内贸易商集聚山东开

展贸易服务。为服务山东地炼的强劲发展，作为中国进口原油上岸量最大的港口，青岛港积极定位于“国家重要基础设施、公共服务平台和联通世界的窗口”，抓住山东新旧动能转换的有力时机，背靠山东地炼雄厚的产业基础和旺盛市场需求，积极发挥区位优势、集疏运优势、效率优势、成本优势、服务优势，从软硬件两个方面发力，积极打造原油“一站式”“门到门”全程综合物流服务模式，打造“原油圈”命运共同体和全球原油贸易、集散、分拨中心。青岛港目前已拥有 7 座油码头、13 个泊位，可停靠 45 万吨级以下所有船舶；拥有 546 万立方米独立储罐，配备管道、水路、铁路、公路四种疏运方式。特别是相继建成投产了董家口港-潍坊-鲁中、鲁北输油管道一期和二期工程，使 7 家地炼实现了原油从码头直输进厂，每家地炼年均节约物流成本 1.5 亿—2 亿元。该工程三期正加快建设利津、垦利管道。未来，青岛港长输管道将覆盖山东省内近 20 家地炼，实现“进口原油从黄海之滨卸下，直接管输到渤海湾畔”的布局。经过积极努力，青岛港已经实现了“码头+仓储+管道+船货代+物流配送+金融”等多方资源的整合，构建了码头最多、库区最大、网络最发达、服务最优以及物流、金融配套等综合优势。2017 年、2018 年，青岛港油品综合吞吐量连续超越亿吨，在全国沿海港口名列第一，中国每六吨进口原油就有一吨在青岛港上岸。

贸易新需求催生“贸易原油超市”

2018 年以来，国际原油市场价格波动较大，按照传统贸易模式大规模采购原油，给中国地炼企业带来了沉重资金压力，众多中国地炼企业纷纷提出了“希望在中国家门口开展小批量原油现货交易”的新诉求。面对新的市场需求，青岛港加快“由目的地港向枢纽港、由物流港向贸易港”转变，积极运用平台思维，发挥综合资源优势，扩充服务内容，加快构建“贸易原油超市”的步伐。青岛港积极申请开展原油保税仓储业务，打造大宗液体散货交易的港口“淘宝”式贸易服务平台，与贸易商、炼厂、融资机构四方联手开展油品融资、质押、监管等服务，实现“一站式”、“门到门”全程综合物流服务。

原油生产商“直销”应运而生，平台集聚效应凸显

巴西国家石油公司是世界最大的综合性油气公司之一，2018 年年产量约 1.1 亿吨，占巴西原油总产量的 82%。近年来，巴西国家石油公司在中国市场日趋活跃，并把目标对准了山东地炼市场。仅 2018 年，就向山东地炼销售原油约 800 万吨，其卢拉原油以高性价比深受

市场追捧。巴西国家石油公司在看好中国市场的同时，非常渴望在中国寻找合作伙伴，直接向中国客户销售原油。青岛港积极与巴西国家石油公司开展交流洽谈。2018年，经过多轮磋商和巴西安全、操作专家团队严格考察筛选，在高度认可青岛港的码头库区管理水平、完备的集疏运条件和团队专业素质后，巴西国家石油公司最终选定青岛港作为合作伙伴。2018年12月7日，双方在青岛港第四届国际原油贸易发展大会上签署董家口港区保税罐长期合作协议，有偿使用青岛港4个10万方原油储罐。巴西国家石油公司保税现货原油的入驻，打破了“贸易商从产油国购买原油后到中国销售”的传统国际原油贸易模式，实现了国际原油生产商从生产地延伸到销售地“直销”的重大模式转变，使更多中国客户在“家门口”就能买到第一手的保税现货优质原油，并根据自身资金情况小批量灵活购货，为中国地炼产业带来了巨大实惠和贸易便利。同时，此举产生了强烈的平台集聚效应和市场示范效应，使青岛港作为国际原油贸易集散、分拨中心的地位和影响力进一步显现，吸引了贸易流、物流、资金流、信息流在青岛港集聚。据了解，中石化、中石油、托克等纷纷在青岛设立机构，还有更多合作伙伴积极来青寻求与青岛港联手开展物流、金融、贸易等合作。青岛港还藉此将货源腹地扩大到山东省外的辽宁、陕西、河南等近40家炼厂，通过贸易量在青岛本地生成拉动区域经济发展，成为落实山东海洋强省战略和青岛市打好“十五个攻势”、建设国际航运贸易金融创新中心的强力助推。面向未来，青岛港将进一步统筹黄岛、董家口、潍坊、东营“两港四地”综合资源，不断提升服务效能、服务效率、服务质量，与巴西石油联袂打造“原油圈”的国际公共服务平台，更积极参与到国际原油贸易链条中，集聚国际原油生产商、贸易商和油品种类，为全国乃至东北亚终端客户提供安全、优质、高效、便捷的全程综合物流服务。巴西国家石油公司董事、高级副总裁安娜利莎表示，巴西保税原油首次卸入青岛港董家口保税原油罐，让巴西原油在中国真正找到了第二个“家”。随着董家口港保税油罐的建成，这里将会为巴西原油提供一个更大的平台，并通过保税油罐的模式促进销售。巴西国家石油公司将为中国终端用户提供更为灵活的采购方式，并希望与青岛港开展长久合作。

青岛港集团党委书记、董事长李奉利表示，目前，青岛港正积极落实省、市部署，发起“八大攻势”，开展挂图作战，打好海洋攻势，构建国际航运贸易金融创新中心。青岛港将以油品板块建设全球原油

贸易集散、分拨中心为突破口，积极运用平台思维，助推青岛港由目的地港向枢纽港、由物流港向贸易港转变，加快建设世界一流的海洋港口。(来源：航运交易公报)

特别报道

江苏盐城：“一港四区”港口建设加速跑

6月14日，盐城港大丰港一期码头引堤南侧滩涂区域，数台挖机正在抓紧作业，占地26万平方米的国际集装箱围场已显露雏形。目前，匡围工程建设已完成，7月将进行场内吹填施工，预计明年9月正式投入使用，建成后可年周转集装箱100万标箱。盐城港处于“一带一路”与长江经济带连接点、江苏沿海中心枢纽位置，对外通达东南亚、欧洲各大港口，对内连接陇海线直达中亚地区，联通“一带一路”沿线国家，区位优势明显、节点作用突出。今年以来，盐城港“一港四区”全力推进港口公共基础设施建设。1至5月，港口建设完成投资8.5亿元，达年计划的47.41%，货物吞吐量达3237万吨，集装箱9.15万标箱。

大丰港是省重点建设的三大深水海港之一。3月20日，上海港与大丰港签署协议，在大丰港合资设立集装箱码头公司，整合大丰港运输软硬件资源，实现大丰港与上海港集装箱航线“天天班”服务，共同将大丰港打造为上海港北翼集装箱分拨中心。4月份，大丰港正式启用“沪丰通”物流模式，进一步提升大丰港对区域经济的服务能级和水平，对建设上海港北翼集装箱集散中心大有裨益。大丰港还是省内第二个低碳主题性港口，在去年年底前已实现所有码头岸电系统全覆盖，装载车辆完成LNG清洁能源改造，“互联网+”智慧港口一体化平台基本建成。今年，大丰港还将继续推进汽车整车进口口岸、中韩陆海联运口岸和大丰港综合保税区申报工作，进一步提升大丰港对外开放水平。码头是盐城经由海上通道与世界通联的重要节点。6月10日，在响水港小蟒牛作业区的公用重件码头，已经进入码头上部建设的最后阶段，陆域装机已结束，工人们正抢抓晴好天气实施回填土工程。“小蟒牛作业区位于国华电厂下游，规划岸线3.5公里，从上游至下游依次可规划布置2至5万吨级通用、散货、件杂货泊位共17个，可形成吞吐能力2000万吨以上。”江苏响水港集团港航事业部经理邵金云介绍，小蟒牛作业区规划以散杂货运输为

主，支撑后方陈家港沿海经济区内能源、冶金、制造等相关产业的发展，结合灌河口拦门沙 5 万吨级航道整治工程，将发展成响水灌河沿线重要的海河联运作业区。重大项目是港口发展的“牛鼻子”。金光盐城循环经济高科技产业、宝武盐城 2000 万吨级绿色精品钢基地、国家电投集团滨海项目、中海油江苏滨海 LNG 一体化项目……近年来，滨海港工业园区大力践行“两海两绿”发展路径，以“港口、产业、城镇、生态”融合发展为统领，发挥深水良港、土地资源和河海联动的集疏运优势，重点发展绿色石化及新材料制造、先进性能金属材料制造与加工、高端装备制造及配套服务、资源循环利用及再制造、现代物流等“4+1”主导产业。通过坚持不懈地建设发展，以国家一类对外开放口岸滨海港为依托、新滩产业区为核心、港城和电气热路等配套齐全的现代化工业园区已经初步成型。围绕打造长三角城市群区域性综合交通枢纽，在互联互通上下工夫，加快构筑现代化交通运输体系的目标，今年我市继续将沿海港口建设作为重点，加快实施一批重大项目，支撑沿海经济发展。市交通运输局相关负责人介绍，目前正全力组织实施大丰港区 10 万吨级深水航道、响水港区灌河口 5 万吨级航道整治工程；建成大丰港区集装箱码头堆场；推进滨海港区南区 5 万吨级液体散货码头、中海油 LNG 码头、1 至 4#物流园基础设施以及响水港区小鳞牛作业区公用码头重件泊位、现代物流园等项目建设；按照国家淮河生态经济带规划要求，推进滨海港区 20 万吨级以上深水航道前期研究；完成大丰港区粮食码头通用泊位扩建，射阳港区 5 至 7#泊位、5 万吨级进港航道工程项目前期，力争开工建设。（来源：盐阜大众报）

港航业信用管理日益健全，对企业有哪些影响？

“下一次信用修复培训时间是什么时候？企业信用能恢复吗？这几日，厦门一家航运企业的负责人急得像热锅上的蚂蚁，不断向厦门港口管理局和厦门船东协会询问。这家航运企业最近因失信被处罚，今年将拿不到政策补贴。而另外一家航运企业的负责人则幸福得多。

“没想到良好的信用这么重要！”厦门华晟轮船有限公司负责人陈华在收到补贴资金后感慨。陈华表示，企业信用就是企业的无形资产，有了 AA 级“厦门港守信港航企业”荣誉证书，今后他们可享受项目招投标加分、财政补贴优先、行业办理绿色通道、信用贷款参考等一系列优惠。近日，厦门港口管理局建立的第三方信用评价机制获国务院批准为自由贸易试验区第五批改革试点经验，将在全国进行复制推

广。这一机制打破了传统的港航业评级框架，依托政府购买的方式，委托厦门船东协会作为第三方评价机构，对港航生产经营人开展年度信用等级评价，信用信息作为落实航运扶持补贴政策的参考依据，增强了厦门港航运企业的质量意识、优质服务意识和诚信经营意识。今年发布的《2019年交通运输信用体系建设工作要点》强调，要以“信用交通省”创建为载体，聚焦信用信息归集和应用，加强信用法规制度和标准规范建设，推进信用数据共享公开，推动信用评价、联合奖惩和信用修复，开展诚信教育和诚信文化建设，加快建立以信用为核心的新型监管机制。

诚信是企业的生命线

水路运输在我国综合运输体系中占有重要地位，承担了我国90%以上的外贸货物运输量。然而，我国的港航企业领域信用体系建设尚属起步阶段。信用是企业运转的基石，它好比从事市场买卖的“许可证”，拥之才有与同行竞争的权限，真诚地服务于客户，得到业内认可，形成自身行业壁垒，赢得市场；相反失之，过去再强大、再繁荣的企业，也将因此被淘汰出局。

诚实守信成为吸引企业落地的“磁石”。

以厦门远海集装箱码头有限公司为例，自2011年底投产后，该公司一直致力于诚信经营，对外阐明将打造公平、透明的公共平台、对待所有船公司均一视同仁。在经营过程中，该公司不拼价格拼服务，用良好的服务赢得客户信赖，他们提出服务承诺并对外公示，并严格遵守服务承诺进行经营，从而实现了远海码头业务量的快速增长。“信用的作用不可或缺，因为来自全球的航商、货主往往会先考量一座港口信用等级的高低，继而才对港口进行选择。”厦门港一位人士分析。“信用是企业的立身之本，也是企业生存发展的生命线。只有把信誉放在第一位，企业才能永续发展。”宁波瑞达国际货运代理有限公司总经理高洋江这样说。

重建诚信正在路上

近年来，厦门港积极探索港航信用体系建设，不仅设立了第三方信用评价机制，还独创了**信用承诺与信用修复机制相结合**的方式，以达到港航企业诚信长期保持与跟进的效果。2018年9月底，厦门港辖区**19**家失信企业参加了由国家公共信用信息中心指导，厦门市发改委主办，厦门港口管理局协办的全国第一期公益性信用修复专题培训。经过培训后，失信企业通过签订并公示信用修复承诺书，将有机

会修复自身企业信用，继续享受应有的便利。而没有预约成功信用修复专题培训的失信企业经营者则因失信而拿不到政策补贴。更糟糕的是，若企业信用不修复，还将面临多部门的联合惩戒和多次的抽查与复查，这将导致企业的生存危机。让守信者一路畅通，让失信者处处受限。宁波市港航管理局则将港航信用体系建设的着力点放在了企业最关心的**信贷资金**问题上。早在 2016 年，宁波港航管理部门就联合宁波部分政府部门、金融机构，将水运企业的分级分类作为信贷的重要依据。案例表明，宁波象山一家评级高的水运企业，一年内累计贷款已达 **1.14 亿元**。而评级低的企业，将难以获得信贷融资。宁波市港航管理局局长葛更坚强调，建设信用体系并不是搭建“空中楼阁”，利用企业信用与金融机构的贷款融资资格挂钩，能够激励守信企业精益求精，督促失信企业取精去粕，从而促进形成“**守信光荣，失信可耻**”的社会环境，真正发挥出信用建设的功能和特色。

高度可操作性带来强实效

《2018 年宁波市航运企业信用分析报告》中显示，**94.8%**的企业认为信用管理很重要，**100%**的企业表示在合作之前会设法了解合作伙伴的商业信誉。这也从侧面证明了港航信用体系建设的必要性与紧迫性。具备高度的可操作性和认可度，并且奖惩分明，能够长效跟进，只有这样才能保障港航信用机制的落实。以厦门为例，厦门港口管理局出台的《**厦门港口管理局关于加强对 2018 年港航信用评定“C 级”和“D 级”的企业加强监管的通知**》，明确指出了要对 2018 年评级为“C 级”和“D 级”的 **9 家**经营人列入年度重点检查对象，除进行常规双随机抽查外，还将对其实行常态化暗查、不定期抽查和暗访等机制，以便及时跟踪其整改情况。“通过开展公益性信用评价体系建设，对守信者进行正向激励，让守信者一路畅通，明显提高了企业参与信用体系建设的积极性。”“对失信者开展失信惩戒措施，开展联合惩戒，让失信者寸步难行。使违法企业心存畏惧，主动消除违法行为的影响。”厦门港口管理局副局长陈一端表示，信用管理提高了厦门港航企业的质量意识、优质服务意识和诚信经营意识。他透露，下一步，厦门港口管理局将进一步完善评价指标体系，并提供出具行业信用证明，进行大数据分析等信用增值服务。

高度的可操作性惩戒措施则是信用体系建设的保障。

在采访过程中，厦门港口管理局法规处的一位工作人员回忆了这样一件事：“有一次，厦门港港航执法支队在日常航道管理执法中，

发现有项目施工船在违法乱倾倒淤泥，然而，违法企业交纳完罚款后并没有及时纠正其乱倾倒淤泥违法行为，于是我们的执法人员告知违法企业‘如不及时纠正其违法行为，将被纳入失信企业进行监管’，该企业一听到要被监管的‘坏消息’，立即纠正了违法行为。”宁波市港航管理局相关负责人则透露，宁波港航正着手探索信用体制的创新，并用“强手腕”来进行失信企业的惩戒与治理。据悉，每年6月份宁波港航局会结合年度核查情况组织一次水运企业分级评定，按综合得分情况分为AAA、AA、A、B四个等级。其中，被评为B级的企业在整改期结束仍未整改达标的，港航管理部门将会报请原许可机关撤销其经营许可。这一直接有效的惩戒措施给不守信的企业头上悬起了“达摩克利斯之剑”。

常态化引导新秩序

在4月15日厦门港守信港航企业通报会上，多达116家AA级“守信红名单”企业，再次让厦门港成为贯彻落实信用建设的典范。据陈一端介绍，今年，厦门港航企业的信用建设将进入常态化执行与管理。在厦门的轮渡客船上，管理部门将设置参与信用评价的二维码，来往乘客可以通过手机扫码进行实时评价。“我们将进一步升级信用管理平台，新增‘公众评议’功能。公众可对企业服务进行评价，同时提出意见和建议。”信用体系建设工作常态化将促使“良莠不齐”的港航企业进行重新洗牌，并且作为一道高标准的行业门槛过滤掉不符合行业信用标准的“问题企业”，重整港口城市中港航企业的发展业态。

这在宁波港航业中体现得尤为突出。

宁波市港航管理局的一份调查报告显示，目前宁波航运企业以民营、中小型业态为主，占比达90%的宁波航运企业一直以来难以走出小、散、弱的局面，这一定程度上影响了宁波国际港口城市的建设和发展。而通过港航信用体系的常态化建设，能够逐渐淘汰一部分落后产能，鼓励支持有能力且信用条件好的企业资产重组，形成规模效应，积极为诚信记录好的航运企业创造条件，开放绿色通道，从而引领整个宁波港航业走出困境。港航信用体系的建立和完善是我国港航业不断走向成熟的重要标志之一，也是诚实守信这一中华民族传统美德具有时代意义的践行。（来源：港口圈）