



每周海事信息

2019年第21期（总第486期）

图文信息中心 7月7日

目 录

海事新闻

18 艘！全球首批 5000 吨新能源散货船项目启动.....2

内河 LNG 动力船如何迈入新“蓝海”？6

台风来了！船舶航行请注意安全！3

航运市场

BDI 指数 15 连涨至 1700 点创近 10 月内新高.....8

终于！韩国现代商船加入 THE Alliance9

船舶海工

全球最大非官方医院船在津顺利出坞10

中国最大两艘海洋渔业综合科学调查船正式交付使用11

“长江三峡 10”号豪华观光游轮首航成功.....12

港口信息

中远海运港口全球化布局交出亮眼“成绩单”.....12

见证沧桑巨变 昔日小码头今朝新港区15

特别报道

中金公司：中美重启贸易谈判利好航运18

营商环境“没有最好，只有更好” 19

【重磅】苦等多年的“中国神船”，来了！ 21

海事新闻

18 艘！全球首批 5000 吨新能源散货船项目启动

6 月 28 日上午，全球首批 5000 吨新能源散货船(Diamond 5K 系列)项目启动仪式在惠州亿纬锂能股份有限公司总部举行，该项目创下了三个“全球最大”：全球最大批次新能源散货船，共计 18 艘;全球最大载重量的新能源散货船，达到 5400 吨;建成后将是全球最大的江海联运新能源散货船队。该批新能源散货船将全部由惠州本土上市公司——亿纬锂能提供动力电池系统。该项目的启动在绿色环保、新能源、船舶等产业中具有重要里程碑的意义。比普通同类型商船可节能 30%。目前全球 90%以上货运船舶采用柴油机作为动力来源，随着柴油机技术的发展，在船舶处于最优巡航状态时的排放属于可控范畴。但是，船舶在进出港低速航行和停泊状态时，都是属于非最佳燃烧阶段，此时会产生大量的有害气体、颗粒物及噪声污染，对水域生态环境造成严重影响。“随着港口与城市的距离越来越近，与市民居住中心的距离越来越近，为减少对近岸海域和居民的污染影响，践行‘绿水青山就是金山银山’理念，亿纬锂能积极推进船用动力锂电池和电源系统技术创新，推动全国多地船舶油改电、铅酸电池改用锂电池，为祖国的绿水青山事业不懈努力。”亿纬锂能董事长兼总裁刘金成博士介绍说。“发展低能耗、低排放、高环保的油电混合新能源船舶是当前实现节能减排、同时满足高续航里程的重要路径。”上海瀚舜执行董事李江介绍，该项目的新能源船舶可实现进港、靠港、出港零排放，兼具岸电快充、日常巡航混动化以及船舶智能化，运营成本与普通同类型商船对比，可节能 30%，将是现阶段及未来大型商船绿色电动化的主要发展趋势。“此次 18 艘 5000 吨新能源散货船项目对我国主要水系大型商船电动化起到了示范意义。”李江说。首次尝试新能源船舶江海联运。亿纬锂能在船用动力电池领域的实际应用案例已经非常丰富。6 月 20 日，珠江水系首艘电动客轮项目新闻发布会举行，宣布推动珠江水运船舶电动化改造。惠州亿纬锂能股份有限公司副总裁、首席技术官袁中直教授应邀参会并发表演讲，详细介绍了

亿纬锂能锂电池在客轮中的应用和前景。据悉，以亿纬锂电池驱动的珠江水系客轮，将在运行过程中不排放油污、废气、PM2.5 颗粒污染物，实现零排放和无污染，噪声低于 50 分贝(普通客船是 65 分贝)，将大大提升游客乘坐体验和舒适度，船舶也将获得中国船级社绿色船舶标志以及广州籍船舶动力系统成本 30% 的补贴。此外，该船舶还具备自动驾驶功能、快速启停、长续航备用电池、定速巡航功能、超级充电等先进技术设计优势，能以 400 千瓦时的电池容量获得最大 100 公里的续航里程和最高 12 节(20 公里/小时)的航速。10 月，这艘可搭载 150 名乘客、采用 600V 直流电、以纯锂电池为动力驱动的电动客轮就能和大家见面。目前，亿纬锂能及其子公司湖北金泉新能源所生产的锂电池已率先通过中国船级社 CCS 认证，所研制的船用动力电池系统已应用于全国各地电动游船、商务船、公务船等。比如，亿纬锂能的船舶动力电池已经在南京夫子庙秦淮河、武汉东湖、新疆天池等多个景区的船舶上使用，武汉长江渡轮、上海安吉——黄浦纯电池示范船等主要水系大型船舶的电动化项目也将在今年完成。据统计，截至目前，亿纬锂能船用电池总装机量已超过 30MWh(30 兆瓦时，3 万度电)，装载新能源船舶数量超百艘。“此次 5000 吨新能源散货船项目，更是新能源船舶江海联运的首次尝试。”刘金成说。(来源：惠州日报)

内河 LNG 动力船如何迈入新“蓝海”？

生态文明建设是关系中华民族永续发展的根本大计。随着国际海事组织(IMO)2020 年全球“限硫令”的临近，航运市场对低硫船燃的需求也持续走高。发展绿色水运，推广应用具有运输方便、排放清洁、安全性较强等优点的 LNG 能源尤为必要。近日，交通运输部长江航务管理局发布第 1 号通告，自 6 月 1 日起，长江三峡通航管理局开始受理 LNG 动力船过闸申报，且 LNG 动力船将优先于同类型船舶过闸。有业内人士表示，政策放开对内河 LNG 船舶市场的支持意义明显，对内河应用 LNG 清洁能源算是个重大利好。LNG 在内河运输中的应用前景如何？“气化内河”瓶颈如何破解？近日，记者进行了深入采访。

顺应环保大势 船东信心不断提高

“LNG 的经济性、清洁性较好，加之我国的 LNG 的贸易物流体系比较完善，因此 LNG 在我国内河运输中拥有比较现实、明确的发展前景。”交通运输部水运科学研究院船舶运输技术研究中心主任纪

永波表示。江苏省第一艘 LNG 动力系统改造成功并下水的“苏宿货 1588”船船主叫王光军，他从 1990 年开始跑船，已经航行了 28 年，谈起自家船成为了响应省里号召改造并运营的第一艘，他感慨万千：“天然气比柴油要便宜，并且天然气更节能环保，现在好多船主都到我们家参观咨询细节。”江苏鸿运绿色能源有限公司相关负责人说，“政府财政对实施 LNG 改造船舶根据主机功率的不同分别给予 54 万元到 78 万元不等的资金补贴，改造费用是我们公司帮船主先行垫付的，超出补贴资金的，最终也由我们公司兜底承担。”使用 LNG 的江苏籍运输船舶通过京杭运河、淮河船闸优先过闸，且不加倍征收过闸费，这一优惠政策使 LNG 船舶在京杭运河江苏段的航行效率提高了 50% 左右，有效激发了船舶参与改造的积极性。“与柴油船相比，LNG 动力船往返梧州至广州，用时缩短 8 小时，节省燃料费用 6000 元左右，还有余气用于发电，方便船员生活。”广西壮族自治区梧州市藤县风顺船务有限公司总经理李远喜介绍，过去柴油船航行 5000 小时需大中修，费用约 2 万元至 3 万元，而 LNG 船航行 6000 多小时只需进行日常保养，能节省不少开支。近期有关内河 LNG 船舶业利好政策也在逐步出炉。今年 1 月 30 日，安徽省发改委便已核准芜湖长江内河接收站（转运）站项目；今年 2 月，广西壮族自治区交通运输厅印发了《广西西江船舶液化天然气加注站推广应用工作方案》，计划 2020 年年底前在南宁港、贵港港各开工建设 1 个水上 LNG 加气站；5 月 10 日，湖南省发改委下发了《关于核准岳阳 LNG 接收站（储备中心）项目（一期）的批复》，批复同意建设岳阳 LNG 接收站（储备中心）项目，这是全国第二个核准的内河 LNG 接收站……得益于此前多艘内河 LNG 动力运输船舶等示范项目的引领，LNG 燃料在水路运输中的应用已经越来越得到业界的认可。据了解，目前内河船企已经接到了越来越多的 LNG 动力船舶相关询价，随着 IMO 实施限硫令的日益临近，船东对选择 LNG 动力的意向不断明确。

发展势头正好 还需政策扶持

自“十二五”期间我国开始推广 LNG 在水路运输中的应用以来，受配套设施不足、法律法规不完善、LNG 价格优势缩小、航运市场不景气等因素影响，出现了 LNG 应用推进依然比较缓慢的尴尬局面，原因是多方面的。LNG 成为船用燃料的关键障碍是缺乏加注设施。目前我国已建或在建水上船用加注站共 20 座，数量远远不够。江苏中油昆仑能源投资有限公司研究员杨坤认为，LNG 加注站建设难点

之一是规划无依据。交通运输部出台的到 2025 年规划布局方案属于推荐选点，无港区层面配套规划，并且已出台的规划未明确内河 LNG 接收站功能规划，需要推进相关修订工作。由于船用 LNG 加注站是新生事物，建设涉及消防、水利、防洪、国土、住建等多部门审批，目前相关部门都没有配套相关支持政策，也没有对应的申办流程，并且由于传统认为 LNG 高风险，部门审批时更加谨慎，比如京杭运河岸站需要在堤坝内建造，因此防洪评价无法通过等。对此，纪永波也表达了同样的观点。岸线资源“千金难求”使得水上加注站土地不能“招拍挂”，航道不招标，而且岸线资源紧张，比如江苏省在 2017 年实行“三个不批”，就包括长江干流及主要支流岸线 1 公里范围内的危化品码头一律不批，使得加注站建设无码头可用。“以上问题导致 LNG 水上加注站基础设施建设严重滞后，LNG 船舶出现补液困难、无液可加的问题，多采取 LNG 槽车临时停岸补液又造成能源企业运距、频次经济性问题，不是长久之计。”杨坤告诉记者。采用 LNG 动力的经济性不一定很明显，也影响了其应用的进程。由于进口 LNG 价格季节性波动大，使得 LNG 对于柴油的经济性不稳定。根据测算，当柴油比 LNG 差价低于 1000 元/吨时，300 吨级别以上船舶“油改气”投资回收期都将达到 8 年以上，这是船东无法接受的。江苏鸿运公司、海企港华公司等投资的水上 LNG 加注站加气船舶少，均面临长期亏损。近年来受“去产能”和全球贸易保护主义影响，航运业供大于求现象严重，尤其内河运输业亏损现象严重，在此背景下又没有政府专项扶持情况下，船东“油改气”推动困难。“我们原本计划到 2016 年共新增 300 艘 LNG 动力船，但后来因为配套设施和经济性问题被搁置了，而过去船东新建和改造 LNG 动力船的意愿并不强。”江苏省交通运输综合行政执法监督局水上执法局副局长杨海兵说，“以目前的数量占比来看，只能说初有成果，但与交通运输部提出的到 2020 年，内河运输船舶中 LNG 动力船占比达到 10% 的目标相距较远。”

产业联动 上下游企业需全方位推进

LNG 应用不仅仅是船企或者船东单方面的选择，更需要全产业链共同推进。在船舶建造发展的同时，不断加快供气用气体系、加注设施建设的步伐，全力建设 LNG 燃料在水运行业应用的完整产业链。

“虽然面临诸多问题，但 LNG 动力船舶的发展前景依然向好。LNG 作为安全环保的清洁能源，是发展绿色航运的良好途径从长远发展来看，LNG 作为船舶燃料应该是大势所趋。”纪永波说，“但这需要

政府主管部门以及整个产业链上下游企业形成合力，创新合作模式，共同打造多方共赢的格局。”广东省船舶工业行业协会会长殷学明也持有相同的观点。他说，绿色环保是全球发展趋势，今后，船舶将越来越多使用环保能源，这是确定无疑的。LNG 的推广应用需要产业链作为支撑，长江要为 LNG 的使用提供成套的产业服务，需要解决 LNG 燃料加注、配套安全管理条例等现实问题。以创新驱动不断加速 LNG 在水路运输的推动应用，这需要全行业上下以及政府管理部门同心同德、携手发力。“对水上 LNG 加注站行使管理职能的各部门应联合在一起，做好监管或审批顶层设计，按‘谁主管谁负责’‘专业事专业人或专业部门管’的原则，明确规定水上 LNG 加注站规划与建设的牵头、审批和监管部门，明确各部门主要职责，按职责尽快制定和出台有关审批与监管的办法，提高审批效率。”全国人大代表、长航集团董事长张锐指出。为抢占绿色动力市场，江苏船舶企业、配套企业致力加强科技创新，从供给侧创造需求。“技术攻关是推广船舶应用 LNG 的基础。”江苏省交通运输综合行政执法监督局有关负责人介绍，该局先后开展“柴油—LNG”混合动力改造、LNG 单燃料动力船舶建造等技术研究和试点工作，为 LNG 的应用推广提供了有力技术支撑。全国政协委员舒心建议，从 2019 年到 2021 年，分三期在长江流域推行船舶油改气，并率先在湖北省沿长江内河流域开展 LNG 航运试点与通行，建立全国生态黄金水道经济示范区。同时，加大 LNG 供应、解决“气荒”，支持长江经济带沿江沿岸城市 LNG 清洁能源应用。此外，他还建议加快湖北省沿江沿岸工业天然气应用，限制煤电、煤锅炉工业污染能源，推进 LNG 发电。中国海洋石油总公司专家单彤文指出，国家对船用 LNG 发展寄予厚望，大型船用企业与能源企业应当加强合作，共同推动 LNG 船及其加注产业发展，为生态文明建设贡献绿色红利。长江航运 LNG 清洁能源的运用一定会迎来灿烂春天。

握指成拳 推动 LNG 动力船发展

随着限硫令期限逼近，社会 and 行业对于环保的要求也越来越高，液化天然气(LNG)作为清洁燃料应用于船舶是大势所趋，但配套设施不完善、LNG 价格优势缩小、航运市场不景气、LNG 动力系统技术设计及审验和应用经验不足等因素，让 LNG 动力船舶发展不尽如人意。在发展初期遭遇种种困难是新生事物发展的规律，相关方面需要做的就是为其发展扫除障碍，创造条件。当前，政府已经从战略高度

做好规划，精心布局。但在出台相关政策的同时，还要注重政策的指导性和可操作性，让具体实施的部门和企业既有章可循，又有具体的操作指南，避免走弯路。另一方面，要想让 LNG 动力船成为我国内河运输市场的主力军，还必须创新发展模式，打造船用 LNG 设备厂商、金融机构、船东、港口企业、能源企业等多方合作的平台，系统性降低成本，推动市场规模化。只有当 LNG 动力船市场形成规模效应后，才能吸引更多的资金进入 LNG 动力船产业，进而推动产业发展，形成良好的产业循环。长路漫漫，其修远兮。推动 LNG 动力船发展是绿色环保的需要，是时代的潮流，但市场培育、政策完善都需要一个过程。在这样的大趋势下，谁也不能置身事外，生产企业、航运企业、科研院所、政府机构等更应加强协作，加大对 LNG 燃料动力船舶应用各环节的投入力度，优化 LNG 能源应用产业链结构。要借鉴成功经验，构建起长期的战略合作关系，积极探索新的发展思路与合作模式，齐心协力，才能推动 LNG 动力船的加速发展。(来源：中国水运报)

台风来了！船舶航行请注意安全！

中央气象台 7 月 2 日 18 时发布台风蓝色预警：

南海热带低压的中心 2 日下午 5 点钟位于海南省万宁市东偏南方向大约 155 公里的海面上，就是北纬 18.2 度、东经 111.7 度，中心附近最大风力有 7 级(15 米/秒)，中心最低气压为 995 百帕。预计，低压中心将先在海南岛东南部海面回旋，然后以每小时 15 公里左右的速度向西北方向移动，强度将有所加强，有可能于未来 12 小时内发展为今年第 4 号台风，并将于 3 日凌晨到上午在海南文昌到陵水一带沿海登陆(18-20 米/秒，8 级，热带风暴级)。之后穿过海南岛，移入北部湾，趋向越南北部。7 月 2 日 20 时至 3 日 20 时，南海大部海域及西沙群岛和中沙群岛、北部湾、琼州海峡、海南岛沿海、广东西部沿海、广西沿海将有 6-7 级大风，其中海南岛沿海、北部湾的风力有 8 级，阵风可达 9-10 级。7 月 2 日 20 时至 3 日 20 时，海南岛及西沙群岛、中沙群岛和南沙群岛、广东大部、广西中南部、福建、江西大部、浙江南部和东部等地将有中到大雨，其中，海南岛中西部及西沙群岛和中沙群岛、广东南部及东北部、江西南部、福建南部和东部、浙江南部和东部等地的部分地区有暴雨，海南岛西部、广东南部沿海等地局地有大暴雨(100-180 毫米)。

船舶的防抗台方式

1.锚泊抗台:选择锚泊抗台，一是合理选择锚位。船舶应选择底质好，并能遮蔽最大风向及长浪的锚位，应与附近船只及障碍物保持足够的安全距离，应避免在水流湍急之处下锚防台;二是选择锚泊方式。根据海船多年来的抗台经验，船舶锚泊抗台应首选“一点锚”(也叫平行锚)。

2.码头系泊抗台:船舶应尽可能避免在码头或无遮蔽港口抗台，但船舶在码头抗台也是可行的。只要不致于被涌浪冲击对该码头和船舶造成伤害即可。对于没有动力的船，受风面积过大的船舶可考虑在码头抗台。

3.浮筒系泊抗台:有的港口水域船舶必须采用浮筒抗台时，应用主锚的锚链系带，再带2至3根尼龙缆，以缓冲锚链的受力，系缆与锚链应受力均匀。为防止偏荡，可抛立锚，但应注意在台风过境间隙时间，把立锚或短锚绞起，适时再抛。必要时请港方派拖轮在船边协助抗台。

4.滩地坐浅抗台:指小型船舶或大型驳船直接坐滩地抗台，可避开风浪大，或强洪水的水域，在沙滩或支水道内坐浅避台。

5.海上漂航抗台:船舶在海上利用车、舵顶风滞航，等待台风过境后再继续航行或进港进行装卸货。适用于抗风能力强，船速快的船舶。

台风来袭，海事工作人员的正确做法:密切关注台风动态，掌握发展趋势，及时发布预警信息，通过媒体、VHF 等多个渠道，做好内外宣传。全面掌握防台重点对象动态，密切关注“四客一危”船舶、新建船舶、施工船舶、长期锚泊船及无动力船舶等防台重点对象各项防台准备工作落实情况。根据风力情况及时关停客运航线，加强现场监管，防止非客船载客情况出现。加强应急值班和内部防台，增强应急待命力量，并全面检查海事 船艇、车辆、办公设备和应急器材，确保内部安全。(来源：中国海事)

航运市场

BDI 指数 15 连涨至 1700 点创近 10 月内新高

国际船舶网 7 月 4 日消息，波罗的海干散货运价指数 (BDI) 周四上升 151 点，或环比上升 9.75% 至 1700 点。波罗的海好望角型散货船运价指数 (BCI) 上升 359 点，或环比上升 12.22% 至 3298 点。波罗的海巴拿马型散货船运价指数 (BPI) 上升 136 点，或环比上升 9.49% 至 1569 点。波罗的海超灵便型散货船运价指数 (BSI) 上升 11

点，或环比上升 1.37%至 814 点。波罗的海灵便型散货船运价指数 (BHSI) 上升 3 点，或环比上升 0.68%至 443 点。

终于！韩国现代商船加入 THE Alliance

航运界网消息，由赫伯罗特、阳明海运、ONE 组建的 THE Alliance 联盟今日正式宣布韩国现代商船 (HMM) 加入 THE Alliance 阵营。具体来说，在韩国现代商船 (HMM) 加入后，THE Alliance 未来将可进一步提升营运规模的同时，增强与 2M 和海洋联盟的竞争力。7 月 1 日，现代商船(HMM)与 THE Alliance 现有成员阳明海运(Yang Ming)、赫伯罗特(Hapag-Lloyd)、Ocean Network Express(ONE)于台北完成合作事项的确认，目前联盟也正着手进行营运相关的申报作业，于获得监管机构核准后，4 家航商将自 2020 年 4 月起正式展开 10 年的全新合作模式。阳明海运、赫伯罗特、Ocean Network Express 三方表示，对于现代商船的加入皆乐观其成。阳明海运也表示现代商船的加入将是 THE Alliance 一个重要的里程碑，自明年起 THE Alliance 的发展可更上层楼，提供更绵密、更贴近客户需求的全球运输服务网络。

数据显示，现代商船所订造的 12 艘 23,000 TEU 以及 8 艘 15,000 TEU 新造船将自 2020 年陆续交付，可为 THE Alliance 带来升级的航线服务，让 THE Alliance 在全球集装箱航运市场的地位更加巩固。事实上，据航运界网所知，现代商船 (HMM) 当前持有 20 条新船订单，其订单总运力 396000TEU。如果全部交付完成的话，该公司的总运力达到 832768TEU。有趣的是，在面对与 2M 联盟分手之后，前首席执行官 CK Yoo 已于今年 3 月和平分手。新任掌门 Jae-hoon Bae 驾驶的全新的现代商船 (HMM)，在上周后的第一个月里就拜访了 2M 联盟的负责人，彼时 BusinessKorea 报道称，预增的 40 万运力将会帮助现代商船 (HMM) 在与三大联盟的谈判中获得更大的话语权。显然，2M 联盟并未对现代商船 (HMM) 大船感到兴趣，巧合的是就在今天新闻通稿出来的前一些时间，马士基首席执行官施索仁 (Søren Skou) 对媒体表示：“未来不会有更大规模的船 (超过 400 米)” 业界人士认为，现代商船 (HMM) 的问题在于成本，而不是员工。运费没有上涨，但费用正在增长。这是因为该公司在航运业蓬勃发展时签订了租船合同。现代商船 (HMM) 的集装箱船去年的平均运费为每 TEU 773.86 美元(880,653 韩元)。而据航运界网了解，当前现代商船 (HMM) 共运营 75 艘集装箱船，其中自有船舶仅有 14

艘；租赁船舶 61 艘航运界网分析认为，加入 THE Alliance 联盟是现代商船(HMM)不得不走的一步棋，面对与 2M 联盟的“和平”分手，唯有靠在这个体量相当，在东西航线上还有互补的联盟上，才是现代商船(HMM)能够继续航行下去的理由。但客观事实是，THE Alliance 联盟是当前最不赚钱的联盟。THE Alliance 成员将陆续展开航线布局设计、船舶派遣与相关港口安排细节等规划，期能创造出更高的合作价值，及提供更密集、便捷与值得信赖的高质量货柜运输服务。（来源：航运界网）

船舶海工

全球最大非官方医院船在津顺利出坞

按照豪华游轮规范设计，采用欧洲标准装修，配备精密医疗设备……7 月 2 日，天津新港船舶重工有限责任公司(以下简称“港船重工”)建造的第一艘美国医院船顺利出坞。这艘由港船重工建造的美国医院船，是当今世界最新型和最大型的非官方医院船，它的顺利出坞为港船重工今后再建豪华邮轮、提升公司技术和核心竞争力起到关键作用。据了解，该美国医院船采用全回转电力推进装置，共有 12 层甲板，总长 174.1 米、型宽 28.6 米，设计吃水 6.15 米，设计水线以上净空高度 41 米，服务航速 12 节，入级英国劳氏船级社。医院部分作为该船的关键功能区域，主要由化验室、普通门诊、眼科门诊、牙科门诊等诊室组成，该区域可提供安静清洁的环境，其噪音指标满足 DNV 客船舒适度标准，医院特殊区域洁净度满足 ISO 标准。而在其他甲板上则设有客舱、家庭套房、餐厅、咖啡厅、商店等居住区域和观光休闲区域。

为建好这一船舶，港船重工专门成立项目部，并在物资采购、质量保证等方面设专人主管，主管按照负责的范围成立科研课题小组，对技术规格书及图纸中的要求进行逐一分析和技术攻关，充分做好技术准备。项目部根据综合日程制订详细节点计划，针对该船的特殊性，对任务包进行分类，并依据重大节点制定任务包。针对该船薄板分段较多的特点，港船重工技术管理部门成立了精度控制组，施工车间也相应成立精度控制的工段，确保全船精度。值得一提的是，当天一同出坞的还有 82000 载重吨散货船 3 号船、4 号船，82000 载重吨散货船 5 号船也顺利漂浮。据悉，为保障按时实现本次出坞节点，职工们战酷暑、抢工期，仅用 45 天完成了 82000 载重吨散货船 5 号船的主体成型，创造了港船重工新的搭载记录。港船重工相关负责人表示，

此次出坞、漂浮具有船舶数量多、价值高、坞期短、难度大的特点，而这也是港船重工第一次一个坞次三出坞一漂浮的重大节点，为实现年初制定的任务目标打下坚实基础。接下来，港船重工将继续依托临港区域的优质港口资源，不断实现自身技术迭代创新，为临港造修船产业发展贡献力量，加速推进“战略东移”、打响赋能临港攻坚战、助推天津港保税区实现高质量发展。（来源：津云新闻）

中国最大两艘海洋渔业综合科学调查船正式交付使用

我国最大的两艘海洋渔业综合科学调查船“蓝海 101”“蓝海 201”6月28日在沪东中华造船(集团)有限公司正式交付使用，将以优良的船舶性能和强大的科考功能服务海洋渔业资源调查。据了解，“蓝海 101”和“蓝海 201”是农业农村部迄今投资最多、吨位最大、设施最先进的海洋渔业综合科学调查船，分别由中国水产科学研究院黄海水产研究所、东海水产研究所负责建设和具体运行维护，主要承担海洋渔业资源与渔业环境的常规、专项和应急调查监测以及海洋综合调查和研究，为我国完善海洋渔业管理制度、科学利用海洋渔业资源、促进渔业可持续发展提供有力的科技支撑。

“蓝海 101”和“蓝海 201”也是全国渔业资源调查船体系建设的重要组成部分和实现我国海洋科技跨越式发展、全面提升海洋科技创新能力的重要平台保障。两艘海洋渔业综合科学调查船的交付使用，标志着我国三大海区均有了 1000 吨级以上专业的海洋渔业调查船。正式投入使用后，“蓝海 101”和“蓝海 201”将成为我国渔业资源与环境综合调查的主力船舶，也将有助于深入开展远洋与极地渔业科考探究。“蓝海 101”号总长 84.50 米、宽 15 米、总吨 2883、满载排水量 3289 吨、续航力 10000 海里、最大航速 15 节、自持力 60 天、定员 60 人，配置相关科研仪器设备 64 台(套)。“蓝海 101”号将在除南、北两极冰区以外的海域承担渔业资源与渔业环境的常规、专项和应急调查监测、海洋综合调查和研究、涉外海域渔业资源环境调查、双边或多边渔业资源联合调查等任务，为开展渔业资源养护、对外谈判、环境修复、负责任捕捞、卫星遥感应用等研究提供支撑平台。与“蓝海 101”同时交付的还有中国水产科学研究院东海水产研究所“蓝海 201”号，与“蓝海 101”号为一型两船。中国水产科学研究院院长王小虎表示，将以两船的正式交付为渔业资源科学研究的新起点，进一步充实我国海洋渔业调查船体系，构建我国渔业科学研究及资源综合利用的重要科学平台。（来源：新华网）

“长江三峡 10”号豪华观光游轮首航成功

6月28日上午，随着一声嘹亮的汽笛声，“长江三峡 10”号游轮载着 300 名嘉宾缓缓驶出宜昌港，开始了“两坝一峡”首航之旅。来自全国各地的文化界、旅游界朋友、17 家主流媒体代表共同见证了游轮首航。嘉宾们乘坐 10 号游轮，体验过葛洲坝船闸的“水涨船高”，欣赏原汁原味的西陵峡谷风光，远眺“国之重器”三峡大坝，观赏“高峡出平湖”的壮美画卷。乘游轮、过船闸、赏三峡、观大坝，风光何止一轮！“交运·两坝一峡”产品历经九年沉淀，从单一的观光型旅游不断向复合型旅游发展转变，成为助推宜昌西陵峡水上旅游资源的强大引擎，已成为全国一流的内河观光游轮产品。目前，宜昌交运集团已经开通“两坝一峡”、“长江夜游”、“三峡升船机”等多条航线，是长江上唯一可过葛洲坝船闸的豪华观光游轮。长江三峡系列游轮以西陵峡谷风光、葛洲坝和三峡大坝等旅游资源为依托，实现船与景、船与人、人与景的完美融合，是三峡航线上设备最先进、功能最齐全、性能最优质的休闲观光游轮。

据了解，自 2010 年以来，宜昌交运集团陆续运营多个系列的游轮。今日首航的“长江三峡 10”号游轮，是宜昌交运集团投资 6000 万元打造的“3.0 版”豪华体验式观光游轮。该游轮长 87 米，高 4 层，航速 26km/小时，核定载客 1000 人，抗风等级为 9 级。“长江三峡 10”号游轮对内部设施进行了全面提档升级，将驾驶室设置在三楼船首，与游客区域仅隔一块透明玻璃，游客可全程观摩船长的驾驶操作，可与高级船员进行互动交流，体验“乘风破浪”的畅快之感。在首航仪式上，还举行了由中国旅游报社主办，宜昌交运集团承办的“美丽中国行·三峡宜昌行”采风活动授旗仪式。采风行活动将组织国内知名作家及全国新闻媒体，以“生态长江 壮美三峡 绿色宜昌”为主题，深度聚焦长江沿线文化旅游创新发展成果，全面推介文旅融合、旅游扶贫、全域旅游等经验，有助于扩大宜昌三峡旅游品牌的辐射力和影响力。（来源：荆楚网）

港口信息

中远海运港口全球化布局交出亮眼“成绩单”

近日，中远海运港口荣获全球知名财经网站《International Finance》颁发的“最创新港口运营商”奖项，这也是中远海运港口继去年首获 International Finance 颁发的“最创新港口运营商”和

《International Business Magazine》颁发的“2018年最佳港口运营商”奖项后，公司的港口运营能力再获市场认可。据记者了解，2018年中远海运港口总吞吐量同比增长17.1%，优于行业。其中，控股码头吞吐量上升29.7%至2250万标准箱，升幅超过非控股码头；海外码头（含港澳台）吞吐量同比增长31.5%至2476万标准箱。“这些成绩的取得，归功于中远海运港口一直致力于打造全球化码头网络，秉持‘The Ports for ALL’的发展理念。”中远海运港口相关负责人表示。多年深耕扩大国际版图。据中远海运港口2018年年报显示，中远海运港口已在12个国家运营13个港口，目标集装泊位62个，总设计年处理能力为3770万标准箱。中远海运港口相关负责人向记者介绍了中远海运港口近几年的国际化征程：2016年9月28日，中远海运港口签约合营了海外第一个控股绿地项目，即中远海运中东第一港——中远海运港口阿布扎比码头（中远海运港口占90%股份）。该码头在2019年4月份试运营，后将逐步增加箱量，2019年第三季度将正式投入运营，年处理能力150万标准箱。2018年1月22日，中远海运港口获得比利时泽布吕赫码头特许经营权。2019年1月，中远海运港口宣布收购秘鲁钱凯码头60%股权，这标志着其在全球的码头布局进一步延伸至南美洲。也是在当月，中远海运港口与新加坡港务集团在海南博鳌就新加坡中远-新港码头新增两个泊位正式举行签署仪式……“我们的投资为当地创造了巨大的经济和社会效益。”中远海运港口相关负责人说，以希腊比雷埃夫斯港（以下简称“比港”）为例，中远海运自接管比港以来，为当地直接创造工作岗位2600个、间接创造工作岗位8000多个。据在比港工作了40余年的希腊人塔索斯·瓦姆瓦基季斯回忆，在中国管理团队全面接管比雷埃夫斯港2号、3号码头的营运权后，比港集装箱码头吞吐量从2010年的88万标准箱一路飙升到2018年约491万标准箱，一举推动比港的全球排名从第93位上升到第32位。2019年5月，比港集装箱码头共作业船舶239艘次，完成箱量约45.3万标准箱，较去年同期增长超25%，再刷新单月新高。在2018年6月举行的波塞冬海事展上，比港成了希腊一张亮丽的名片。希腊总理齐普拉斯在开幕式上骄傲地说：“比港是希腊与国际伙伴合作的典范……300多家公司已入驻比雷埃夫斯港。”多维发力融入国家战略。除了在国外不断开辟新版图，在国内，中远海运港口的投资也遍布渤海湾、长三角、珠三角、西南沿海等地区。在此基础上，他们还不断加快融入国家战略的步伐。“中远海运港口

与北部湾港合作的加强，对于‘一带一路’倡议的建设来说，具有重大的发展策略意义。”对于中远海运港口在国内的合作策略，相关负责人以与北部湾港的合作作为典例向记者介绍，2019年1月2日，中远海运港口认购北部湾港非公开发行的股份，占北部湾港发行后总股本约4.34%。“北部湾是国际陆海贸易新通道的出海口，具有重大发展策略意义。国际陆海贸易新通道向北连接丝绸之路经济带，向南经广西与新加坡等东盟国家。我们与北部湾港合作，通过海运连接21世纪海上丝绸之路，形成‘一带一路’经中国西部地区的完整环线，具有助推‘一带一路’倡议、促进中国西部发展、加强中国与东盟合作的多重意义。”中远海运港口相关负责人向记者介绍了这一合作背后的意义。中远海运港口与青岛港的多次合作，也助其加速融入“一带一路”倡议。“在2018年2月24日，中远海运港口与青岛港签约成立了海路国际港口运营管理有限公司，这一合作致力于打造全球化码头运营管理的典范，从而更好地融入国家‘一带一路’倡议。今年4月10日，中远海运港口又与青岛港签署了合作备忘录，支持海路国际港口运营管理有限公司向包括中远海运港口阿布扎比码头等在内的海外港口码头提供运营管理服务。在这些策略上，中远海运港口都与青岛港实现了优势互补。”中远海运港口相关负责人说。除在融入“一带一路”倡议上的努力之外，中远海运港口在助力长江经济带发展方面也有动作。2017年底，中远海运港口收购武汉钢铁集团物流有限公司所属的武汉阳逻九通港务有限公司的70%股权，成立中远海运港口武汉有限公司，运营阳逻码头及铁水联运项目。中远海运港口相关负责人说：“这一铁水联运项目将致力于推动阳逻码头与‘铁老大’的合作，并将阳逻码头纳入到武汉铁水联运整体规划中。在打造武汉黄金通道的同时，进一步助力长江黄金水道的建设，从而推动长江经济带的发展。”中远海运港口收购的南通通海码头也于2018年6月30日正式开港，该码头拥有三个集装箱泊位及一个散集货泊位，在2018年试运期间吞吐量为26.42万标准箱。创新商业模式拓展生态圈。记者了解到，在注重全球布局的同时，发展港口后方延伸服务，打造港口供应链平台，成为中远海运港口未来将要大力发展的新的增长点之一。2018年5月18日，中远海运港口与普洛斯中国控股有限公司及深圳一海通全球供应链管理有限公司在上海正式签署三方战略合作框架协议，达成战略联盟，形成了“海上”“港口及其后方园区”“供应链服务”的无缝衔接，为全球客户提供了更高

效、更优质的全产业链服务。2019年4月3日，中远海运港口与广州南沙经济技术开发区商务局签署了投资中远海运港口供应链基地项目的相关协议书。中远海运港口方面称，这是创新的商业盈利模式。

“中远海运港口所投资的港口供应链基地项目，是在新环境下着力发展的高端仓储业务。相对于传统的普通仓库而言，临港高端仓储项目具有很强的不可替代性——在空间布局上有更高的规划容积率和更科学、高效的存储空间；在地理位置上，处于集装箱枢纽港正后方且交通便捷，有较低的综合运输成本；在建设和运营方面，具有更高的建设标准和配套设施以及专业性、现代化的园区配套管理与服务。”中远海运港口相关负责人较为详尽地向记者介绍了港口供应链基地项目的情况。同时，该负责人也将中远海运港口着力构建的港口供应链蓝图展示在了记者面前。“在未来，将构建起以港口为核心的连接上下游产业的共享共赢的平台，集聚中远海运集团内集运、散运、物流、航运金融以及电商平台等力量，有利于中远海运港口不断拓展港口生态圈，拓展新的盈利增长点。”（来源：中国水运报）

见证沧桑巨变 昔日小码头今朝新港区

嘉陵江浩浩汤汤从北自南流入南充市境，河道蜿蜒曲折，故有“九曲回肠”之称。有江便有码头，码头见证沧桑巨变，又浓缩了很多美丽传说。无论是市井商贩的历史烟云，还是渔樵人家的水木年华，时代如潮人如水。白天人声喧嚣，夜晚万点渔火，便是南充码头最动人的时刻，但如今这一份质朴早已归于尘土，剩下的只能听那江水诉说。昔日码头变生态公园。如今的上中坝嘉陵江大桥顺庆端，滨江北路胜利路交叉口，曾是上渡口码头的所在地。6月28日，记者来到上中坝嘉陵江大桥，站在桥上感受着迎面而来的江河气息，桥下的市民三五成群，或拉家常，或树下休憩。江边飞鸟成群，水中游鱼嬉戏，却不见抬工们的身影。上渡口码头，20世纪六七十年代起，主要是卸运粮食和堆放石料的码头。背运粮包的工人，躬身埋头像负重的鸵鸟，把粮包搬运到粮食仓库。搬运石料的抬工，视其石料的轻重与大小，或两人一副抬杠、或四人一副抬杠，也有六人一杠，或八人一杠的。抬工们口里喊着“嗨哟、嗨哟”……的抬工号子，脚步和着节拍，任千百斤重的石料再沉，在他们的肩头看似很轻松地就抬上了码头。也有从江陵、龙门运来的蔬菜，以及砂石之类，在这里装卸，然后运往各处。沿着滨江路前行，置身南门坝生态公园，这里曾是下渡口码头的所在地。站在江边，看着翻滚的江水，所有的故事在岁月长河中沉

淀下了最美的一面，一个又一个的秘密，仿佛都写在了山水之间。看着奔跑的孩童与放风筝的老人，心中感慨万千，历史在轮回，昔日喧嚣热闹的码头也摇身一变，成了市民休闲娱乐的生态公园。在清末及民国年间，这里为空船停泊区，只有短途客货运输繁忙，逢农历二、五、八日的当场集市天，更是忙上加忙。20世纪五十年代到八十年代末，主要是用于近郊乡镇的米粮船、蔬菜商贩入市交易，以及运肥的专用码头。在20世纪90年代初以前，这里还先后建起了造船厂，制造木船和半机动船。好在下渡口码头，还以新的形象延续着渡口码头的功能。在这片码头渡口区域，新建起了南充港。南充旅游码头，作为南充新八景之一的“嘉江游埠”，现代化的江岸码头已修建竣工。那些客轮客船，上可沿途抵达蓬安、仪陇、南部、阆中，苍溪、广元，中则行于顺庆、高坪、嘉陵三区，下可沿途至武胜、合川、北碚、沙坪坝、朝天门码头。南充旅游新港，便是下渡口码头的另一种存在。优秀传统文化延续至今。“嘉陵风光如锦绣，各家码头有好吃头。南充河街的沙胡豆，青居镇出腊猪头。龙女寺的豆干香满口，川北凉粉拌麻油。”一句脍炙人口的嘉陵江号子流传至今，除了历史文献的记载，更离不开老一辈船工的口口相传。据了解，嘉陵江船工号子是川江号子的一种。川江号子是金沙江船工号子、嘉陵江船工号子、岷江船工号子、沱江船工号子的总称。是船工们在劳动时，配合用力而自然发出的呼喊吆喝声，能起协调动作、鼓舞和调剂情绪的作用，使航船前行顺利有序。但由于各条江河的地貌地形和水势的不同而形成各自不同的艺术风格。川江号子因其具有重要的历史价值、珍贵的艺术价值和独特的艺术表现力，现已被列入四川省首批非物质文化遗产保护项目和我国首批国家级非物质文化遗产保护项目。“嘉陵江水哟，浪悠悠哟，联手推船哟，到河里走哟……”尽管已经是82岁的高龄了，但家住南部县城新华路某小区的黄方荣老人每天清晨起床后，还是要在自家的阳台上吼几嗓子船工号子，他浑厚圆润的号子声不仅不会引起邻居们的反感，还会赢得一片喝彩声。“吼了几十年了，船工号子几乎已经成了我生活中的一部分了。”作为一名生在船上、长在船上，父兄皆为船工的人，黄方荣一直对流传在嘉陵江畔的船工号子有一种特殊感情。

除了被列为非物质文化遗产的川江号子，还衍生了大碗茶、火锅以及相关的茶文化、火锅文化等。在龙门古镇，极具特色的是浓郁的茶文化。码头可以说是茶文化的集中展现。传统的盖碗茶和现代茶饮

都在这里集聚。这些茶园有的其实并不算什么茶园，只是茶摊而已。众多老人把茶摊作为修身养性的场所，居民把茶园作为赶场后歇息聚会地，生意人把茶园作为收集信息、互通有无、洽谈业务的平台。一碗茶、一种心情、一份情谊，彼此融洽。晴朗的日子，请熟识的朋友、不熟识的生意人喝点散茶，摆些不着边际的龙门阵，彼此的距离一下就拉得很近很近，尘封已久的心扉也慢慢敞开，参差不齐的文化由此得到最和谐的交融。现代化港区雏形初现。现代化交通拉近了城市间的距离，传统水运码头则渐渐淡出。出行走高速、坐火车成了南充市民的出行方式，也宣告了码头正式退出舞台。纤夫与船工已经成为江水里遥远的倒影，取而代之的将会是规模更大的临江港口。码头变港口，唯一不变的便是不怕艰辛、脚踏实地的船工精神。千里嘉陵江第一重要港——南充港为中国西北和川东北地区出入长江的重要门户，北上广元，南下重庆，直达上海，在综合交通体系中发挥着重要的作用。据了解，南充港将发展成为以内外贸贸易装箱、化工产品和嘉陵江文化生态旅游为主的区域综合性港口。将成为西北和川东北地区出入长江的重要门户，为成渝经济区北部发展现代物流、临港工业与沿江经济带提供有力支撑。据省政府通过的《南充港总体规划》，南充港共分嘉顺、仪陇、阆中、南部、蓬安 5 大港区。市航务管理局相关负责人介绍，南充港口建设目前完成了都京作业区一期工程 and 河西化工园区作业区建设；南充大河坝(嘉州丽港)旅客作业区已建成投入营运，阆中旅游客运作业区建设并入阆中水城建设项目；其他规划的客货作业区已纳入南充市各级政府水运发展规划。此外，嘉陵江水上旅游也成为总规划的亮点，根据《南充港总体规划》与《南充嘉陵江流域旅游发展总体规划》介绍，南充市将以嘉陵江沿岸为轴线，港口为支点，结合沿江人文景观，进行水上旅游开发。近年来，嘉陵江(南充段)分段启动了嘉陵江水上游项目，新增高档游船 10 多艘。根据嘉陵江保护与开发总体规划，我市嘉陵江规划的全南充港旅游客运作业区包括南充旅游客运中心、阆中旅游客运中心和蓬安旅游客运中心。与此同时，阆中水上观光游、蓬安嘉陵江放牛节以及嘉陵江冬泳比赛等大型水上活动已经吸引了众多游客前来参与和体验。(来源：南充日报)

特别报道

中金公司：中美重启贸易谈判利好航运

根据新华社，G20 会议上中美两国元首会晤，双方同意，在平等和相互尊重基础上重启经贸磋商，美方不再对中国产品加征新的关税；中国将增大从美国的农产品进口(据白宫新闻稿)。两国经贸团队将就具体问题进行讨论。此外，中国表示将进一步开放市场：新设 6 个自由贸易试验区，增设上海自由贸易试验区新片区，加快探索建设海南自由贸易港进程。提升市场情绪，直接利好航运需求。我们认为，中美重启贸易谈判，将提升市场情绪，尤其是航运、港口板块，直接受益于中美贸易摩擦的缓和，更实质的影响还将取决于后续谈判结果和执行情况。

干散货。中国增加从美国的农产品进口利好小宗散货：贸易摩擦发生前的 2017 年中国从美国进口大豆近 3,300 万吨(占全球粮食海运量 7%)，2018 年则同比减少 49%，中国进口美豆时间主要集中在 11 月到次年的 4 月，但考虑到美国国内库存高，若近期大量集中进口美豆推动运价大涨，将带来投资机会，今年的四季度旺季更值得期待。集装箱。在近期加快发货、船东控制运力的情况下，美西线运价环比上涨 24.5%，不再加征新的关税，可能减少抢运引起的集中发货，短期运价或将小幅回落，考虑到逐渐进入三季度旺季，加之贸易摩擦的缓和，有助于改善全球经济增长预期和集运需求，关注旺季行情；但需要关注船东的运力投放，随着行业集中度提升，今年船东主动控制运力以应对可能的货量减少(因此美线合同价上涨 20%左右)，若对于后市判断重新变得乐观，则将考验市场格局。

油运。中美贸易有望锦上添花。从去年 10 月之后中国从美国的原油进口大幅减少甚至个别月份停滞，而美国出口量随着产量和基础设施产能的增长而连创新高，出口到印度、日韩、中国台湾等地大幅增长，如果未来中美能够达成协议且其中包含原油、LNG 等贸易，长航线将大幅利好油运周转量需求。扩大开放政策带来交易性机会。交通运输作为与贸易、开放等主题直接相关的板块，从历史规律来看，政策驱动往往带来投资机会，对于盈利的影响则取决于政策的力度和执行情况。

新设 6 个自由贸易试验区：从地理位置来看，目前沿海省份中河北、山东、江苏、广西尚未获批自贸区，而中部省份中湖南、安徽以及东北的黑龙江等省份也在积极申报，相关标的有望受益。增设上海自贸

区新片区：根据上海市领导的发言，新片区主要设在临港地区，利好上海本地港口、交通、物流股，程度取决于政策执行力度。探索建设海南自由贸易港：一定程度上利好从事海南本地运输物流业务的公司。(来源：金融界网)

营商环境“没有最好，只有更好”

为优化口岸营商环境、加快提升通关便利化水平，海关总署将进出口环节需要监管的证件由 86 种削减至 46 种；港口经营服务型收费项目由 15 项压减到 11 项；国际贸易“单一窗口”平台为企业提供的服务事项达 495 项。今后，我国还将继续推动口岸提效降费，进一步完善市场化、法制化、便利化的营商环境——日前，国务院召开常务会议，对下一阶段优化口岸营商环境、加快提升通关便利化水平作出进一步部署，提出新的要求。海关总署会同财政部、自然资源部、交通运输部等 10 部门于 6 月 27 日联合印发《关于加快提升通关便利化水平的通知》，从进一步简化单证、优化流程、提升口岸信息化、降低口岸收费等方面提出了 10 条具体措施。“这是一次刀刃向内的改革。营商环境没有最好，只有更好。”在 7 月 3 日举行的国务院政策例行吹风会上，海关总署副署长、党委委员胡伟表示，将推动口岸提效降费，进一步完善市场化、法制化、便利化的营商环境。单证少多了还能网上办。去繁就简、简化监管证件，是推动通关便利化的重要举措之一。2018 年，海关总署将进出口环节需要监管的证件由原来的 86 种，削减至 46 种。“在此基础上，今年 9 月 30 日前，海关总署、国家卫生健康委员会再次将 2 种涉及食品监管证件退出口岸验核，即新食品原料监管证件和尚无食品安全国家标准食品监管证件。”胡伟表示，在进出口通关环节，不再要求企业提供上述两种证件，而是由系统根据食品安全国家标准及公告进行自动比对，符合条件的由系统自动放行。一方面对通关环节的监管证件大幅“瘦身”，一方面推动证件网上申报办理，让“数据多跑路、企业少跑腿”。胡伟表示，在今年 12 月 31 日前，国家药品监督管理局的《进口药品通关单》、中国人民银行的《黄金及黄金制品进出口准许证》等 4 部委的 5 种监管证件纳入网上申报、网上办理范围，进一步提高通关效率。今年以来，各部门进一步加大对监管证件和随附单证的精简力度。从 1 月 1 日开始，商务部、海关总署联合取消了 15 类共 118 项商品的自动进口许可证。6 月 1 日起，海关总署、国家外汇局全面取消了报关单收、付汇证明联和办理加工贸易核销的海关核销联。“除了保密

安全等特殊情况下，今年年底前，进出口环节监管证件将全部实现网上申报、网上办理，有望提前1年实现国务院《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》提出的任务目标。”胡伟说，今年前5个月，天津、海南、山东等地进出口运量整体增幅十分明显，其中天津水运口岸进口运量同比增长了46.5%。这其中，口岸营商环境的优化提升功不可没。收费更“阳光”企业得实惠。规范和降低口岸收费，是营造公平、透明、可预期营商环境的前提。为推动降低进出口环节的合规成本，去年以来，国务院成立了由财政部牵头，海关总署、国家发展改革委、交通运输部、商务部、国家市场监督管理总局共同参与的清理口岸收费工作领导小组，统筹推进口岸降费工作。“总体看，规范和降低口岸收费工作取得了积极成效。”国家口岸管理办公室主任黄冠胜表示，去年以来，各地口岸积极推进进出口环节收费公示，实现了口岸收费明码标价，阳光透明的收费价格，倒逼经营服务企业收费走向合理化。与此同时，口岸部门压减收费项目，降低部分政府定价、政府指导价的收费标准。据悉，港口经营服务型收费项目已由过去的15项，压减到目前的11项。今年4月1日起，货物港务费、港口设施保安费的汇率标准分别下调了15%和20%。黄冠胜表示，在规范口岸收费方面，有关部门依法查处各类违规违法收费行为，公开曝光了8起港口航运环节违规收费的案件。同时，积极引导相关经营服务企业降低收费。今年3月20日起，中远海运、马士基等62家船公司主动公示下调码头操作费等一系列费用，较之前降低了5%到10%。“下一阶段，各相关部门还将在清理口岸收费工作领导小组的统一部署下，继续加大监督检查力度。”黄冠胜透露，在进一步降低口岸收费方面，将推出2条措施：一是在今年9月30日前，交通运输部、商务部对主要国际班轮运输公司、国际货代公司进行引导督促，切实落实降费措施，增强进出口企业的获得感；二是在9月底前，国家市场监督管理总局将牵头开展进出口环节收费专项督察，依法依规查处违规收费行为，对涉嫌垄断的口岸经营服务性单位和企业进行调查。“一站式”作业通关快又好。6月30日，马绍尔群岛籍“金盖尔”号散货轮靠泊在浙江舟山鼠浪湖矿石中转码头，杭州海关根据事先申报信息审核无误后放行。从船舶靠港到矿石输运，整个过程仅用了2小时。据悉，过去通关时间长，主要耽搁在通关准备上。为此，杭州海关推广应用国际贸易“单一窗口”平台标准版，在舟山口岸率先实现船舶“一单四报”全流程应用，船舶进出境全流程通关手续办

理时间由此压缩了八成。“国际贸易‘单一窗口’平台是推动优化口岸营商环境、提升通关便利化的一个重要举措，也是一个国际惯例。”国家口岸管理办公室副主任党英杰介绍，截至目前，国际贸易“单一窗口”平台已实现了与 25 个部委系统的对接和信息共享，上线运行 68 个部门之间的联网合作项目，为企业提供的服务事项达到 495 项，业务覆盖了全国所有口岸，基本上满足了企业“一站式”作业的要求。去年以来，国家口岸管理办公室会同有关部门，按照国务院《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》的要求，加大了监管证件“网上申报、网上办理”业务的力度。“比如，农业农村部、国家濒管办等 8 个部门的 11 个监管证件都在国际贸易‘单一窗口’平台实现了网上申报和网上办理，出口原产地证书也通过‘单一窗口’平台实现了网上申报和自主打印。”党英杰举例说，在建立财关库银新一代税收电子支付系统，实现税费秒级缴纳、次日入库和税单全程无纸化的基础上，“单一窗口”平台还加强了与一些银行保险机构的合作对接，发挥跨境贸易大数据平台的作用，助力解决中小企业融资难、融资贵问题。党英杰表示，下一步将继续深化国际贸易“单一窗口”平台建设，加快与民航、港口、铁路等行业机构的合作对接，为市场主体提供全程“一站式”通关物流的信息服务，同时加大主要业务的应用力度，确保年底前实现主要业务应用率达 100%。“未来，我们还会重点围绕‘一带一路’、国际陆海贸易新通道建设，推动‘单一窗口’平台国际交流合作和信息互换，积极开展与境外‘单一窗口’平台的互联互通。”党英杰说。（来源：中国经济网）

【重磅】苦等多年的“中国神船”，来了！

让中国航运业苦等多年的“中国神船”（“南北船”合并），终于迎来了“官宣”！航运界网 7 月 1 日晚间获悉，中国船舶重工集团有限公司（简称中船重工）和中国船舶工业集团公司（简称中船集团）旗下多家上市公司中国重工（601989）、中国船舶（600150）、久之洋（300516）等同时发布公告：7 月 1 日接实际控制人通知，中船重工集团正与中国船舶工业集团有限公司筹划战略性重组，有关方案尚未确定，方案亦需获得相关主管部门批准。公告称，本次实际控制人战略性重组事项正处于筹划阶段，有关事项具有不确定性，请投资者注意投资风险。航运界网今年 1 月曾报道，国资委今年将推进船舶等领域企业战略性重组，海工装备等领域专业化整合。彼时，即为今天的“官宣”提供了明显信号。而在今年 4 月 16 日国务院国资委秘书

长彭华岗对媒体表示，关于“南北船”的合并，由于涉及上市公司，因此“按照有关规则，能公布的时候，企业一定会按照有关规则和要求公布”。航运界网长期报道了解，自 2014 年以来的新一轮中央企业重组浪潮中，“南北船”合并的消息屡屡传出，尤其是在中远集团和中海集团，招商局集团和中外运长航集团纷纷合并、重组之后，有关“南北船”整合的传闻就从来没有中断过，成为中国航运船舶领域从业者心中的“一块大石头”。而在今日，长达数年之久的“南北船”整合传闻，终于有了实质进展：“石头落地了”。

中船集团与中船重工俗称“南北船”，因前者主要造船基地集中在南方，后者主要造船基地集中在北方。1963 年 9 月，国务院决定将船舶工业从三机部分出来成立第六机械工业部。1982 年 5 月，经国务院批准，在六机部 135 个企事业单位和交通部 15 个企事业单位基础上组建成立中国船舶工业总公司。1999 年 7 月，经国务院批准，在原中国船舶工业总公司基础上组建中国船舶工业集团公司和中国船舶重工集团公司。截至 2017 年底，中船集团拥有 40 余家二级单位，分布在北京、上海、广东、江苏、江西、安徽、广西、香港等地。中船集团在中国香港及美国、俄罗斯、泰国等 8 个国家和地区设有驻外机构。中船集团旗下聚集了一批实力雄厚的造修船企业和船舶配套企业，包括江南造船（集团）有限责任公司、沪东中华（造船）集团有限公司、上海外高桥造船有限公司、上海江南长兴造船有限公司、广船国际有限公司、中船黄埔文冲船舶有限公司等，还拥有中国船舶及海洋工程设计研究院、上海船舶研究设计院、广州船舶与海洋工程设计研究院 3 家船舶研究设计机构，以及中船第九设计研究院工程有限公司等知名工程咨询、设计、总包单位。中船集团现任董事长、党组书记是雷凡培，董事、总经理、党组副书记是杨金成。中船集团旗下上市公司有中国船舶工业股份有限公司（中国船舶，600150）、中船海洋与防务装备股份有限公司（中船防务，600685）、中船科技股份有限公司（中船科技，600072）。中船重工截至 2018 年已连续 7 年入选世界 500 强企业，排名第 245 位，位居全球船舶企业首位。拥有上市平台公司 5 家，境外机构 18 家，二级成员单位 95 家，其中二级企业 66 家，科研院所 29 家，总资产 5002 亿元，员工 17 万人。中船重工目前拥有 11 个国家级研发中心，9 个国防科技重点实验室，12 个国家级企业技术中心，150 多个专业实验室，形成了比较完整的海军武器装备与军民融合产业科技创新体系。中船重工现任董事长、

党组书记是胡问鸣，董事、总经理、党组副书记是吴永杰。旗下上市公司（含实际控制）有：中国船舶重工股份有限公司（中国重工，601989）、中国船舶重工集团动力股份有限公司（中国动力，600482）、中国船舶重工集团应急预警与救援装备股份有限公司（中国应急，300527）、中国船舶重工集团海洋防务与信息对抗股份有限公司（中国海防，600764）、久之洋红外系统股份有限公司（久之洋，300516），以及新三板挂牌公司山西汾西电子科技股份有限公司（汾西电子，832346）。南北船资产、业务部分重叠且各有侧重，南船侧重船舶制造，北船侧重船舶设计与配套。若重组成功，军船业务将更好协同，民船业务有望形成合力，突破高技术船型与共拓海外市场。（来源：航运界网）