



每周海事信息

2019年第22期（总第487期）

图文信息中心 7月14日

目 录

海事新闻

希望之光点亮中国航运业.....	2
无人机如何开启船舶检验新纪元.....	5
船舶减排方案谁更胜一筹?	6

航运市场

BDI 指数三连涨至 1816 点.....	10
克拉克森研究：2019 年上半年航运市场总结.....	10

船舶海工

PSC：有些船舶滞留信息“被夸大”了.....	12
近半数船舶运输企业业务量出现下滑.....	13
科技创新强力助推长江航运高质量发展.....	13

港口信息

深圳港绿色港口发展建设之路.....	14
南通通州湾建设江苏新出海口 2022 年开港.....	17
广元可直航重庆 嘉陵江开启通江达海新航程.....	18

特别报道

二季度长江船员工资指数较上期增长 20.05 点.....	19
中远海运集运签署 GSBN 服务协议，推动航运数字化.....	20
招商局拟整合中集集团、中航国际旗下船舶海工业务	21

海事新闻

希望之光点亮中国航运业

7月8日，上海国际航运研究中心发布2019年第二季度中国航运景气报告，报告显示中国航运景气指数为102.15点，较上季度上升2.82个点，再次回升至景气线上，去年年底以来的下行趋势得到有效遏制。中国航运信心指数为91.06点，较上季度下跌17.46点，进入不景气区间。中国航运企业家对行业总体运行情况持相对谨慎态度。2019年第二季度，船舶运输企业景气指数为103.13点，与上季度基本持平；船舶运输企业信心指数为87.40点，较上季度下降了22.39点，由微景气区间跌至相对不景气区间。由于企业运力投放力度加大，船舶的舱位利用率继续下滑，虽然运价水平略微上抬，但是企业运营成本却不断增加，企业盈利较上季度略微下滑。得益于企业流动资金充足，企业融资难度相对容易，企业贷款负债略微减少，劳动力需求不断增加，但企业对船舶运力的投资持谨慎态度。干散货运输企业运营恶化趋势遏止。2019年第二季度，干散货运输企业的景气指数为100.19点，较上季度上升18.47点，重新踩上景气分界线；干散货运输企业的信心指数为106.85点，较上季度大幅上升54.03点，再次进入景气区间。干散货运输企业运营状况不再恶化，企业对市场开始重拾信心，但干散货运输企业盈利继续恶化。

虽然海运运费收入水平上涨，但企业运力投放不断增加，船舶周转率不断下降，同时营运成本持续走高，导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足，贷款负债持续减少，劳动力需求继续增强。虽然船东的运力投资意愿大幅回升，但企业融资仍相对困难。集装箱海运企业时隔三年再入不景气区间。2019年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为94.27点，较上季度下滑7.99点，下降

至微弱不景气区间;集装箱运输企业的信心指数为 75.95 点,较上季度下降 21.62,落入较为不景气区间。集装箱运输企业大部分指标下滑。集装箱海运企业舱位利用率出现大幅度下滑,运价水平出现大幅下跌,营运成本却不断高涨,企业盈利状况急剧恶化。虽然企业流动资金仍然相对宽裕,企业融资难度相对不高,但是企业贷款负债大幅增加,劳动力需求出现下滑,企业运力投资意愿大幅下降。2019 年第二季度,港口企业的景气指数为 102.48 点,较上季度小幅下降 6 个点,继续保持在微景气区间,港口企业经营状况总体保持稳定;港口企业的信心指数为 90.18 点,较上季度下降了 31.9 点,时隔三年再次进入不景气区间,港口企业家们对行业总体运行状况较为悲观。港口企业盈利情况也罕见出现下滑。虽然港口的吞吐量充足,但港口收费价格降低,泊位利用率下降,同时营运成本持续增加,导致企业盈利情况下滑。得益于企业流动资金相对充足,企业融资难度不高,资产负债减少,新增泊位与机械投资增加,但是劳动力需求依然不强。2019 年第二季度,中国航运服务企业景气指数为 100.51 点,较上季度上涨 15.04 点,从相对不景气区间回升至微景气区间;中国航运服务企业信心指数为 96.83 点,较上季度上升 3.55 点,仍处于微弱不景气区间。从各项经营指标来看,尽管航运服务企业业务预订与业务量大幅上涨,但业务收费价格降低,业务成本持续走高,导致企业盈利状况持续恶化,处于相对不景气区间。得益于流动资金依旧充裕,企业融资相对容易,劳动力需求势头良好,但贷款拖欠将持续增加,企业固定资产投资需求持续走低。

2019 年以来中美贸易战愈演愈烈,并对中国的航运企业产生了较大的影响,近半数的航运企业业务量出现了不同程度的下滑。根据中国航运景气调查显示,有 56.25%的企业业务量同比变化不大,32.29%的企业业务量降幅低于 10%,10.42%的企业业务量下降了 10%-20%,其余 1.04%的企业业务量降幅高于 20%。集装箱海运企业业务量下滑幅度较大,在被调查的集装箱海运企业中,有 36%的企业业务量同比变化不大,52%的企业业务量降幅低于 10%,其余 12%的企业业务量下降了 10%-20%。中国港口企业业务量影响相对可控。在被调查的港口企业中,有 3.70%的企业业务量涨幅超过 10%,有 3.70%的企业业务量涨幅低于 10%,有 55.56%的企业业务量同比变化不大,33.33%的企业业务量降幅低于 10%,其余 3.70%的企业业务量下降了 10%-20%。近年来我国主要港口集装箱铁水联运发展突飞猛

进, 2019 年一季度我国集装箱铁水联运量增速更是达到 20.9%, 除却内地经济快速发展的原因之外, 近期海铁联运设施的无缝连接与政府对发展海铁联运的重视, 成为推动我国海铁联运发展的重要推动力量。在被中国航运景气调查的企业中, 有 25.42% 的企业认为, 内陆地区(特别是中西部地区)经济快速发展, 增加了运力的需求, 进一步促进了铁水联运的快速发展。23.73% 的企业认为铁路进港力度加大, 铁水联运操作模式更便捷。同时有 23.73% 的企业认为主要得益于政府补贴力度大, 促进运输企业选择铁水联运。11.86% 的企业认为对比其他运输方式, 铁路运价低, 竞争优势大。还有 10.17% 的企业认为铁路、水路集装箱标准统一, 方便运输过程的安排运作。5.08% 的企业则认为其他的综合因素促进集装箱铁水联运快速发展。

根据中国航运景气调查, 2019 年第三季度中国航运景气指数预计为 103.62 点, 仅较上季度上涨 1.47 点, 维持在微景气区间。中国航运信心指数预计为 85.12 点, 较上季度下降 5.95 点, 跌入相对不景气区间。第二季度中国航运景气报告指出, 2019 年二季度的一个重要的变化就是中国航运信心指数再次低于中国航运景气指数, 而上次出现同等状况的时间是 2011 年的二季度, 自此之后迎来了长达数年的航运低谷期, 当航运企业家信心差于航运企业经营情况时, 中国航运业将面临较大的挑战。船舶运输企业将继续微弱复苏。根据中国航运景气调查显示, 2019 年第三季度, 船舶运输企业的景气指数预计为 107.05 点, 较本季度上升 3.92 点; 船舶运输企业信心指数预计为 86.81 点, 仍处于相对不景气区间。干散货运输企业将迎来大幅反弹。2019 年第三季度, 干散货运输企业景气指数预计为 121.76 点, 干散货运输企业信心指数预计为 134.13 点。集装箱海运企业依然处于不景气区间, 根据中国航运景气调查显示, 2019 年第三季度, 集装箱运输企业的景气指数值预计为 99.04 点; 集装箱运输企业的信心指数计为 76.68 点。

中国港口企业信心继续下探。2019 年第三季度, 中国港口景气指数预计为 104.88 点, 处于微景气区间, 经营景气状况有所好转; 中国港口信心指数预计为 82.18 点, 下降 8 点, 落入相对不景气区间。从各项经营指标来看, 虽然港口的吞吐量上涨, 但泊位利用率不断降低, 收费价格持续下滑, 同时营运成本持续走高, 导致企业盈利情况进一步恶化。得益于企业流动资金较为充足, 企业融资相对容易, 贷款负债持续减少。虽然新增泊位与机械投资回升, 上升至较为景气区

间。但劳动力需求仍旧不足，处于微弱不景气区间。航运服务企业将再入不景气区间。2019 年第三季度，航运服务企业的景气指数预计为 97.78 点，较本季度下降 2.73 点，跌入微弱不景气区间；中国航运服务企业信心指数预计为 85.80 点，较本季度下滑 11.03 点，降至相对不景气区间。从各项经营指标来看，尽管航运服务企业业务量持续增加，但业务收费价格下降，业务成本持高不下，业务预订有所下降，导致企业盈利状况将进一步恶化，进入微弱不景气区间。得益于流动资金依旧充足，贷款拖欠持续减少，企业融资仍相对容易，但劳动力需求将持续下降，企业固定资产投资需求持续走低。（来源：中国水运报）

无人机如何开启船舶检验新纪元

目视检验和钢板厚度测量对于换证检验是至关重要的，而为这些活动所做的准备被证明既费时又不经济。因此，DNV GL 专家，FiS 波兰部门负责人 Tomasz Oledzki 介绍了使用无人机的的好处。据 Oledzki 先生说，传统方法造成的不成比例的努力导致船东寻求替代方法。这催生了使用无人机的想法。该项目于 2015 年启动，旨在使测量更智能、更高效、更经济。为实现这一目标，第一步是将高分辨率相机纳入无人机，这样验船师可以在难以到达的地方目视效果更好。在测试了各种无人机之后，该团队决定使用中型模型进行内部检验，并使用更大的模型进行户外检验。然而，DNV GL 无人机验船师 Leszek Alba 警告船东不要有不切实际的期望，Oledzki 先生解释说，当收到船东要求进行无人机检验时，他们会带上设备以评估船舶的状态，并确定是否可以用无人机进行厚度测量。如船体实况不适合超声波厚度测量，团队可以使用带摄像头的无人机进行目视检验。

关于未来，Tomasz Oledzki 指出，可以想象无人机测量可以扩展到在某些时候涵盖厚度测量的全部范围。Leszek Alba 补充说，无人机开发的最后一步是使它们自主化，并能够进行严密检验以及厚度测量。这种无人机可以基于传感器和导航算法或通过部署像“数字双胞胎”这样的电子模型进行导航。这将使验船师能够留在外面，观看电脑屏幕并让无人机独立完成工作。事实上，DNV GL 告知目前正在开发奥斯陆的研究计划来分析这些可能性，同时还有一些科学研究正在进行中，以确定可能的非接触式厚度测量技术。然而，Alba 先生表示，目前，在无人机检验中加入厚度测量已经是一大步了。正如他所指出的那样，团队有足够的经验来了解它在评估结构状况方面可以取

得的成就。他最后说，自主无人机将能够做到这一点，且人员参与较少。（来源：沃桑海事）

船舶减排方案谁更胜一筹？

随着国际海事组织新标准、新规范的密集出台和陆续实施，航运界正在掀起一场节能减排大变革。船舶尾气污染物排放控制已成为当下业界关注的焦点。目前，业界主要采用船舶废气清洗系统、天然气燃料动力、低硫燃油、船舶岸电系统等四种减排措施，本文基于国内航运的实际发展情况比较上述四种方案，以期对船舶尾气减排方案的选取提供参考。根据 MARPOL 公约的要求，自 2020 年 1 月 1 日起，船舶所使用的燃油硫含量不应超过 0.5% m/m ，当船舶航行于排放控制区(ECA)时，则禁止使用硫含量超过 0.10%的燃油。通过安装废气清洗系统(EGCs)，可将船舶排放尾气中的硫氧化物(SO_x)清除，达到与使用低硫燃油等效的减排效果。安装有废气清洗系统(EGCs)的船舶，可直接使用高硫份燃料油，因其管理便利及运营成本低等特点，一直备受业界的关注，按其产品类型及工作原理可主要分为：开式(Open)、闭式(Close)&混合式(Hybrid)。IMO 于 2015 年修订并通过的 MEPC.259(68)《废气清洗系统导则》是船舶使用 EGCs 作为符合 SO_x 排放控制要求的替代措施及 EGC 系统法定检验的重要依据，该导则详细规定了废气清洗系统的排放符合性(包括废气排放和洗涤水排放)的验证方法和检验程序。但不同国家/地区关于 SO_x 排放的替代措施可能会有特殊规定，因此，当准备使用废气清洗系统时应注意船舶拟航行区域的相关要求，尤其应注意如下：根据废气清洁系统联合会(EGCSA)的数据统计，截止 2018 年 9 月份为止，全球已安装和已下单 EGCs 的船舶共有 1321 艘。EGCs 作为船上的防污染系统的重要组成部分，除了应满足法定的相关要求外，还须考虑系统运行的安全性，即系统及设备的日常操作使用不应对船舶、人员安全造成危害，对于现有船安装废气清洗系统还应重点关注如下：

(1)经济性评估：包括船龄、航线、投资回报率、EGCs 在排放控制区的运行时间、柴油机输出功率等；

(2)技术可行性研究：包括船旗国&港口国的特殊要求、船舶类型、船上安装 EGCs 的位置、主辅机最大继续功率下的废气排放等综合因素；

(3)安装 EGCs 对现有船舶可能造成的影响：空船重量、载重量、船舶重心、完整稳性、破舱稳性、防火控制布置、舾装数、驾驶室视野、舷外排口周围船壳板的防腐处理；

(4)风险分析、EEDI 复核、NO_x 技术文件复核、监测与安全保护等。

船舶靠泊码头时，使用岸基电源向全船供电，通过停用船舶发电机组，实现船舶停泊港口时尾气零排放。由于该项技术较为成熟，港口及船舶的岸电设备加装都具有较强的可操作性和较易的可实现性，是有效控制港口城市群空气污染的手段之一。2019 年 3 月 18 号，交通运输部、能源局和国家发改委等 6 部委共同发布了“关于进一步共同推进船舶靠港使用岸电工作的通知”，要求自 2019 年 7 月 1 日起，具有船舶岸电系统船载装置的现有船舶(液货船除外)应按要求靠港使用岸电，2022 年 1 月 1 日起中国籍的内河船舶和海船应按要求靠港使用岸电，同时鼓励港口企业、岸电设施运营企业与航运企业签订岸电使用协议，不断提高岸电使用比例。

1、船舶岸电供电模式:港口岸电系统主要包括三个部分：岸基供电部分、岸-船连接系统、船用负载部分，其基本架构及加装(改造)要点如下：岸基供电部分由港口变电站供电，经过变压(如适用)、变频(如适用)，当输入电源与船舶电力系统的参数一致，利用岸-船连接系统，在相序一致的情况下，将电能通过船载电网输送至负载处。港口岸电的供电模式可以分为以下三类：高压模式、低压模式和低压小容量模式。

(1)**高压模式。**高压模式的供电方式是将 6.6kV/6kV、60Hz/50Hz 的高压电源，接入船上配备的船载变压设备后供负载使用，或者直接使用。码头岸电系统的容量在介于 630kVA~1600kVA 时，建议采用高压上船方式；当容量在大于 1600kVA 时，应采用高压上船方式。

(2)**低压模式。**低压模式的供电方式是将码头电网变频、变压转换为 450V/400V、60Hz/50Hz 低压电源，直接接入船上供负载使用。码头岸电系统的容量在 630kVA 以下，宜采用低压上船方式。

(3)**低压小容量模式。**低压小容量模式的供电方式是将码头配变 380V 三相低压电源，经低压一体化岸电桩输出 380V 或 220V 电源，接入船上供负载使用。此方式仅适用内河船舶等。

2、船舶岸电关注要点:(1)不同类型及吨位的船舶会根据实际情况，选取不同电压及电制的船舶电网，不同国家及地区的船舶电网也

不尽相同。高压船舶电站的电压等级可为 11kV，6.6kV(60Hz)或 6kV(50Hz)，低压船舶电站的电压等级可为 440V(60Hz)或 400V(50Hz)，因此，码头的岸电供电系统应能输出不同电制和频率的电源，以匹配受电船舶电网就显得尤其重要，目前，市场上适用于海洋环境的高功率高压变频器仍存在技术局限。

(2)由于岸电电源容量相对较小，当船舶使用岸电时，负载的变化也会引起岸基电压变化，当电压偏差值较大时，会降低船上负载的运行效率，因此，对岸电电压的自动调节功能提出了比较高的要求。

(3)船舶靠泊时，连接电缆通过电缆绞车及电缆导轨放送至岸基上，通过人工方式接插在岸基的电源装置插座上，电缆绞车可根据船舶与岸基距离收放电缆。当船舶靠岸时，应避免电缆达到其拉伸极限、扭曲极限及弯曲极限，从而导致机械断电脱扣及触电危险。

LNG 动力:目前，我国越来越多的船舶选择天然气燃料动力系统预先设计及布置，在船舶设计与建造阶段即考虑将来 LNG 动力系统相关的改造需求。2018 年 8 月 10 日，交通运输部下发《关于深入推进水运行业应用液化天然气的意见(征求意见稿)》，力求加快推进船舶用能升级和港口污染防治，深入推进水运行业应用液化天然气(LNG)清洁能源，技术要点重点归纳如下：

(1)推进 LNG 码头建设，围绕建立长期稳定的天然气产供储销体系要求，积极推进沿海尤其是环渤海地区 LNG 码头建设，加快内河 LNG 码头建设，提升 LNG 接卸和转运能力。

(2)提升 LNG 水路运输能力。率先以长江干线为主稳步推进内河 LNG 运输，有序发展国内 LNG 运输船队，不断壮大远洋 LNG 运输船队规模。

(3)推进港区 LNG 加气站规划，优化港区控制性详细规划，合理有序布局港区 LNG 加气站。有序发展多种加注方式，沿海重点发展移动加注和港口槽车加注方式，探索发展浮式加注，内河重点发展趸船式、岸船式加注方式，补充发展移动加注方式。

(4)提升研发与集成应用水平，加快高性能纯天然气发动机和低排放 LNG-柴油双燃料发动机技术研发，进一步提高污染物排放控制技术。支持高可靠性安防报警系统和供气系统开发，提高集成应用水平，加大 LNG 动力节能环保新船型开发应用。通过岸基燃油(HFO)预脱硫处理后，船舶使用符合规定的 MGO(硫含量 $\leq 0.1\%m/m$)，从本质上减少船舶尾气的硫排放，是目前航运界比较普遍的做法。尽管

MGO 替代 HFO 不需要额外的初期投资，转换操作便捷，但低硫燃油与重油的理化特性差别较大，因其发热值高、密度低、粘度低、润滑性差等特点，长时间使用低硫燃油会对船舶主辅机产生一定的影响，具体如下：

(1)低粘度：满足 ISO 8217 标准的轻质油 MDO(DMA)的粘度值(@40℃)介于 1.5cst~6.0cst 之间，而传统柴油机的燃油喷射推荐粘度为 10cst~15cst，因此长期过低的燃油粘度会加速喷油器、高压油泵等部件的磨损；

(2)硅铝含量高：采用催化加氢方法提炼的低硫燃油硅铝含量较高，当有相当部分的硅铝成分以颗粒形式存在于燃油系统时，将会导致高压油泵柱塞套筒偶件磨损，甚至有可能出现油阀卡阻，喷油器针阀磨损等现象；

(3)高碱度汽缸油：由于低硫燃油 PH 值较大，与高碱性汽缸油酸碱中和反应不好，将导致材料腐蚀加快。根据主机、副机设备厂家的指导说明，当设备长时间使用低硫燃油时，如果仍使用传统的高碱度汽缸油，将导致缸套活塞环槽积碳、缸套磨损、甚至减少缸套使用寿命，因此应及时更换为碱度较低的汽缸油或曲轴箱滑油；

(4)混合燃油:为了迎合航运市场日益增长的低硫燃油需求，区别于传统燃油市场供应的低硫馏分油(如 DMA、DMB 等)，船用燃油供应市场推出了混合 FAME(生物柴油)的船用馏分油。ISO 8217 标准第 6 次修订版新增加了 DFA、DFZ、DFB 三种馏分油类型，规定混合 FAME 的体积百分比不超过 7%，其他各项指标分别与 DMA、DMZ、DMB 一致，因此，船上使用这种混合了 FAME 的船舶馏分油时，储存、处理、使用等方面的要求与 ISO8217 标准规定的船用柴油(DMA、DMZ、DMB)基本相同，然而，考虑到生物柴油具有易氧化、生物分解、对燃油舱柜及系统沉积物的清洗等潜在特性，船上使用这种燃油时，仍需额外考虑一些注意事项，比如储存周期、燃油状态监测、含水量和微生物监测、滤器状态监测等。如船舶拟使用这种燃油，应与柴油机、锅炉等设备厂咨询，确认燃油设备使用这种燃油的兼容性。关于这种燃油的使用，国际内燃机委员会(CIMAC)专门制定了燃油管理指南“船舶购买和使用该类燃油时，还应寻求柴油机、锅炉、分油机等设备制造厂的相关指导和建议。”应充分评估船舶主辅机及锅炉、燃油系统(包括管路附件及泵系)使用低硫燃油的安全性及适用性。若系统需要加装低硫燃油冷却系统才能满足主辅机的进机粘度要求，应

及时对燃油系统进行改造；低硫燃油舱隔离储存的安全性及燃油转换的可行性；船舶管理公司应编制符合实船情况的低硫燃油转换程序，且该程序应纳入船舶安全管理体系。当船舶进出排放控制区时，应按照转换程序提前做好燃油转换，燃油转换前后的船位、时间、燃油柜的存量等信息均应在轮机日志中做好记录。(来源：中国船检)

航运市场

BDI 指数三连涨至 1816 点

国际船舶网 7 月 11 日消息，波罗的海干散货运价指数 (BDI) 周四上升 39 点，或环比上升 2.19% 至 1816 点。波罗的海好望角型散货船运价指数 (BCI) 上升 55 点，或环比上升 1.64% 至 3416 点。波罗的海巴拿马型散货船运价指数 (BPI) 上升 90 点，或环比上升 5.03% 至 1881 点。波罗的海超灵便型散货船运价指数 (BSI) 上升 15 点，或环比上升 1.78% 至 860 点。波罗的海灵便型散货船运价指数 (BHSI) 上升 5 点，或环比上升 1.08% 至 468 点。

克拉克森研究：2019 年上半年航运市场总结

本周克拉克森研究发布了最新 2019 年上半年航运市场总结报告，报告仔细回顾了今年上半年航运市场各个板块的表现。2019 年上半年，克拉克森海运指数平均值较去年增长 8%，略高于自 2009 年金融危机以来的平均水平。一些板块获得了不错的表现，但仍有一些板块表现有待改善。2019 年上半年航运市场的整体表现有所进步，但看起来离“全优生”仍有一段路要走。油轮市场的表现较一年前明显改善(上半年平均收益同比增长 80%)，但是由于季节性因素，相对较短的冬季高峰，大量新船交付以及炼油厂维护检修等原因的影响，今年上半年油轮平均收益仍低于自 2009 年以来的均值。散货船市场受累于需求端的冲击(特别是铁矿石供给受各种事件影响收缩)则经历了一个非常艰难的上半年。尽管近期散货船市场收益有所恢复，但整体而言散货船平均收益仍比去年同期低 22%，比 09 年金融危机后的均值低 21%。另一方面，2019 年上半年集装箱船市场平均收益水平略高于 09 年金融危机后的均值，其中大型集装箱船的收益表现令人欣喜(9,000 箱集装箱船 3 年期租租金达到 36,000 美金/天)。液化石油气船市场的收益水平继续其上升趋势并且保持到了今年上半年底(84,000 立方米液化气船收益在 6 月底达到 70,000 美金/天，主要受到美国和澳洲出口增长的推动)。2019 年上半年液化石油气船平均收益

较 09 年金融危机后的均值仍低 6%，但远远好于去年同期平均收益低于该均值 65% 的水平。滚装船在 2019 年上半年的平均收益依然保持在金融危机后的均值之上。邮轮手持订单依然处于最高水平(约为 500 亿美金)。海工市场有所恢复，虽然北海区域平台供应船收益仍比金融危机后的平均收益低 10%，但和去年同期平均收益低于该均值 35% 相比依然有所改善。全球船队运力依然保持良好表现，2019 年上半年船队运力增速达到 1.9%，低于自金融危机以来的平均值。尽管上半年新船交付量同比小幅增长 9% 达到 5,100 万载重吨且拆船量同比下降 45% 到 1,080 万载重吨，但整体而言全球船队运力增速看起来仍处于可控范围内。以载重吨计，目前手持订单量仅为当前全球船队规模的 10%，全年船队增速预计达到 1.9%，这将是近 20 年来最低的增速水平。2019 年上半年新船订单量同比减少 54% 至 2,500 万载重吨，比金融危机以来的平均水平低 49%；同期二手船交易量较之去年也减少了 22%，仅为 3,400 万载重吨，低于金融危机以来的平均水平。

海运贸易，倍感压力:相比之下，全球海运贸易的增势有所放缓。目前我们已将 2019 年全球海运贸易量增速由年初的 3.2% 下调到 2.2%(按吨海里计算为 2.5%)。这主要考虑到一系列事件对市场潜在的影响，主要包括“贸易战”(详见 Shipping Intelligence Network 上“贸易战”专题报告)，巴西淡水河谷溃坝事件，澳洲飓风，OPEC 减产以及中国经济走势。大部分事件分开来看影响都是可控的，但是在一起会产生叠加效应，特别是会影响广泛机构投资者的情绪。我们在“贸易战”专题报告中指出基准情境下该事件对航运市场的负面影响看起来较为有限(考虑到美国能源出口会推动长距离运输需求)，但是同时我们也提示到需要密切关注中美贸易谈判的进展，及其对市场带来的潜在积极或消极的影响。

环保法规，积极应对:前两期的半年回顾报告中我们曾提到航运业需要在环保规范和技术方面做出更多努力。目前我们所统计的相关数据表明 2019 年全球范围内约有 1% 的船舶运力将会由于安装脱硫设备而暂时停租离开市场。同时我们预计油轮市场的运力需求将在 2020 年增长 3%，主要考虑到 2020 年硫排放新规而引起的潜在的石油贸易变化。最新的“船用脱硫装置统计 & IMO 2020 市场影响评估”的中文总结将于本周五发布。(来源：克拉克森航运情报)

船舶海工

PSC: 有些船舶滞留信息“被夸大”了

过去三十年来,海洋安全方面的进步很大程度上可以归功于港口国监督(PSC)检查数据透明度的不断提升。它们最起码促使了船东改善船舶安全标准,以便能顺利通过 PSC 检查,在租船市场上赢得更高评级。如果能保持船舶安全记录没有污点,船东们就可以免受 PSC 检查,船舶靠港时也不用担心延误,还能赢得租船人更高星级的评价。一直以来,PSC 检查结果都是 RightShip 等船舶评估机构的主要数据来源,它们利用这些数据来衡量船东和船管公司的质量,区分优劣。PSC 检查数据还为船级社、船旗国、出资方、保险公司以及行业其他领域提供了船舶评级工具。每天都有成千上百的商业决策和安全评估是基于“PSC 数据准确无误”这个前提制定出来的。但是现在有证据表明,PSC 数据录入的错误也是时有发生。根据业界向 IMO 提交的信息,在目前有记录的船舶滞留案例中,有 7000 例实际从未发生,这些船舶显示被滞留,次数也不少,但实际情况可能不是这样的。法国、俄罗斯以及澳大利亚等国家同时是两大 PSC 机构(即备忘录组织)的成员,因此它们需要向两大机构报告船舶滞留和缺陷信息。相应地,这两大备忘录组织又会将滞留信息报告给中央数据库 Equasis,于是数据就显示这些船舶同时在不同地区的两个 PSC 组织遭到滞留,于是上述所说的滞留船舶的滞留次数被叠加的情况就发生了。

下面就是一个例子。2017 年 8 月,建造于 2015 年的 43400DWT Venture Luck 号散货船在西澳大利亚弗里曼特尔遭到滞留。澳大利亚 PSC 机构将该信息同时报告给了东京备忘录和印度洋备忘录,然后这两个地区备忘录组织又将信息上传至 Equasis。结果由于数据库中信息重复,这艘船被显示为同时遭到两大备忘录组织滞留。在去年向 IMO 提交的报告中,Equasis 承认了这种问题的存在以及造成的商业后果。它表示,数据重复录入“导致滞留信息过度提交,造成某些船舶安全记录出现假象,并给这些船舶带来了潜在的经济影响。”为了解决这个问题,国际航运公会(ICS)一直在向 IMO 寻求帮助,因为该组织的成员深受其困扰。在向 IMO 递交的一份文件中,ICS 表示数据重复录入问题“会导致人们对某些船舶的表现产生错误的印象,由此给船东和船舶运营商带来严重的商业后果,还会给 PSC 资源的有效部署造成负面影响。”既然如此,这种现象是否试图解决过呢?实际上,Equasis 采取过一些措施。去年年底,Equasis 实行了一项“内

部解决方案”。来自两大备忘录组织的数据依然会显示在 Equasis 网站上，不过船舶滞留信息只会被记在其中一个组织名下。但是在许多观察者看来，信息双重录入这个基本问题依然没有得到根除。据悉，PSC 数据重叠问题要在 2020 年 IMO PSC 工作组召开会议时给予讨论，届时希望能有一个解决措施，因为准确的 PSC 数据对于航运业而言至关重要，它们是维持船舶安全记录、确保各方公平性的关键。（来源：中国船检）

近半数船舶运输企业业务量出现下滑

上海国际航运研究中心发布的中国航运景气报告显示今年上半年，近半数船舶运输企业业务量出现下滑。在被调查的船舶运输企业中，有 56.25% 的企业业务量同比变化不大，32.29% 的企业业务量降幅低于 10%，10.42% 的企业业务量下降了 10%-20%，其余 1.04% 的企业业务量降幅高于 20%。船舶运输企业中，六成集装箱运输企业业务量出现下滑。在被调查的集装箱运输企业中，有 36% 的企业业务量同比变化不大，52% 的企业业务量降幅低于 10%，其余 12% 的企业业务量下降了 10%-20%。可见，集装箱运输企业总体认为中美贸易战对集装箱运输业务会带来较大的影响。干散货运输企业业务量影响不大。在被调查的干散货运输企业中有 72.73% 的企业业务量同比变化不大，15.15% 的企业业务量降幅低于 10%，其余 12.12% 的企业业务量下降了 10%-20%。上海国际航运研究中心认为，近半数航运企业表示贸易业务量受贸易摩擦影响出现下滑，削弱了企业家们的信心，其中集装箱运输企业受影响较为明显，这其中的主要原因在于，中美贸易在中国对外贸易以及世界贸易中都占有较为重要的地位，且当前中美贸易主要通过海运方式进行货物运输。（来源：经济观察网）

科技创新强力助推长江航运高质量发展

7 月 10 日，记者从长江航运科技创新工作推进会上获悉：近年来，长航局系统深入实施创新驱动发展战略，自筹研究经费超过 2.5 亿元，实施科研项目 1100 余项，在运输组织、航道整治、船型标准、枢纽通航、信息服务与支持保障等方面的关键技术上均取得突破，形成了一批具有自主知识产权、具有国际先进水平的科研成果，为长江航运高质量发展提供了强劲的科技动力。据悉，“十一五”以来，长航局逐步健全完善长江航运科技创新体系，统筹推进科技创新工作，不断加强重大科技研发和创新能力建设，先后组织实施了以国家重点

科技计划“长江黄金航道整治技术研究与示范”、交通运输部重大科技专项“黄金水道通过能力提升技术”等为代表的一大批科研项目。这些项目成果投入应用后，有效转化成为了现实生产力，优化了生产模式，降低了基层一线劳动强度和生产成本，较好地解决了制约长江航运发展的重大性、关键性难题和生产一线的痛点、急需问题。据长航局副局长闻新祥介绍，获得 2018 年度“中国航海学会”科学技术奖特等奖的“国家黄金航道扩能工程关键技术及应用”研究成果，在荆江航道整治工程、南京 12.5 米以下深水航道整治工程和长江口航道整治工程中得到应用，并推广到西江长洲枢纽等黄金水道扩能工程中，社会效益、经济效益、环境效益显著；长江航道新开工整治工程 BIM 技术应用率达 100%；第三代无人测量船在长江干线推广应用，无人机项目在武汉桥区水域海事立体监管和长江航道综合快速一体化测量中得到示范应用；国内首艘 6000 方全电力驱动自航耙吸挖泥船投用，长江上第一艘 18 米级纯电动公务船舶下水等。同时，大数据、云计算、物联网、人工智能等技术近年来也在长江航运领域也得到广泛应用，催生出了电子航道图、数字航道、电子巡航、电子签证、综合调度、远程申报、船舶动态监控、应急指挥等信息化建设成果，成为改造提升传统长江航运、培育发展新动能的有力支撑。目前，长江电子航道图已经全线联通运行，APP 下载量已达 4.3 万人次。北斗系统在长江航运逐渐推广应用，已有 132 艘公务船舶、3230 座航标已安装北斗终端。国产化 VTS 设备在长江江苏段、三峡段等 400 多公里河段得到应用等。闻新祥表示，下阶段，长航局将与各方加强合作、携手共进，协同创新，共同做好长江航运科技创新这篇大文章，到 2025 年基本建成适应长江航运现代化建设和服务沿江经济社会、流域百姓需要，高效的科技创新体系，让科技创新成为引领长江航运发展的第一动力和强大支撑。（来源：中国水运报）

港口信息

深圳港绿色港口发展建设之路

深圳港位于广东省珠江三角洲南部，珠江入海口，伶仃洋东岸，毗邻香港，是珠江三角洲地区出海口之一。深圳港货物以集装箱为主，兼营化肥、粮食、饲料、糖、钢材、水泥、木材、砂石、石油、煤炭、矿石等。深圳港有蛇口、赤湾、妈湾、盐田、大铲湾、沙鱼涌、下洞、东角头、福永和内河 10 个港区。截至 2018 年 10 月，深圳港共开通国际集装箱班轮航线 239 条，覆盖了世界十二大航区，通往 100 多个

国家和地区的 300 多个港口。从 2013 年开始，深圳港已连续五年位居全球第三大集装箱枢纽港。与集装箱吞吐量相匹配的是，深圳港港口建设和规模水平保持世界领先。为贯彻落实国家推进生态文明建设、推动绿色低碳循环发展的要求，深圳港持续推进节能减排工作，绿色港口建设已在国内处于领先地位。

节约能源既能保护环境，又能减少支出，使用环保技术，以较低成本实现企业效益和社会责任的双赢。为保护深圳大气环境，打造“深圳蓝”，深圳港正积极推进绿色港口建设。率先开展港口低硫油推广，深圳港是国内首个倡导集装箱船舶转用低硫燃油的沿海港口。2015 年之前，船舶在靠泊深圳港期间使用的基本都是硫含量为 3.5% 的燃料油，深圳市于 2015 年 3 月在国内首先提出靠港船舶转用低硫燃油，号召挂靠深圳港的船公司和深圳市港口企业自愿加入《深圳港绿色公约》，并承诺船舶在靠泊期间转用低硫油。为切实落实交通运输部《珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案》，2016 年 8 月，深圳市人居环境委、深圳海事局和深圳市交通运输委联合发布了《关于船舶靠泊深圳港期间使用低硫燃油的通告》，要求从 2016 年 10 月 1 日起，强制要求船舶在深圳港靠岸停泊期间必须使用硫含量 $\leq 0.5\text{m/m}$ 的燃油。目前，96% 以上进入深圳港的集装箱船靠泊期间都使用了硫含量低于 0.1% 的低硫油，靠泊深圳港的远洋集装箱船舶已全面转用硫含量 $\leq 0.5\text{m/m}$ 的低硫油。据测算，相比 2015 年，预计 2019 年排放控制区船舶减排二氧化硫约 60 万吨、颗粒物约 7.8 万吨。2014 年 3 月，广东省出台的《广东省绿色港口行动计划》重点任务表中，深圳港成为重点推广船舶岸电的应用单位。截至 2018 年 7 月，已建成覆盖 25 个大型泊位共计 14 套岸电设施，位列全国第一。累计连接岸电设施船舶 141 艘次，累计接电 8345.5 小时，有 10 家国际航运企业的船舶在深圳港连接岸电，用电量 320 万度。其中，妈湾电厂已建成两套固定式岸电设备覆盖 2 个泊位。盐田港岸电技术一直走在行业前列，是国家交通运输部岸电示范项目。盐田港区建成的六套岸基船舶供电系统均通过验收并投入使用，每套系统额定容量 4MVA，可覆盖 16 个超大型深水泊位，覆盖率达 80%，可满足全球最大型集装箱船舶的用电需求，是我国沿海港口具备岸电供电能力最大、泊位数量最多的集装箱码头。靠港船舶在接用岸电后，可在靠港期间关闭辅机，岸电系统提供的电力可满足船舶停泊后所必需的全部电力设施用电需求，减少二氧化碳排放。截至 2019 年 4 月，盐田港

共为靠港船舶提供岸电服务总时长超过 3200 小时,替代燃油量为 280 万吨,相当于减排二氧化碳 4200 吨,减排效果显著,被国家交通运输部评为优秀示范单位。据深圳市港口主管部门的评估结果显示,船舶靠泊期间硫氧化物排放减少 95%,颗粒物排放减少 81%,提前完成了《深圳市绿色低碳港口建设五年行动方案(2015-2020)》中提到的到 2020 年底,船舶靠泊期间硫氧化物、颗粒物与 2015 年相比分别下降 75%、40%的目标。同时,各类污染物减排合计超过 8000 吨。港区内拖车“油改气”指传统柴油拖车改用液化天然气拖车(简称 LNG 拖车),目前,深圳港区内的柴油拖车已基本替换为 LNG 拖车,盐田、蛇口、赤湾等主要码头已经累计推广 LNG 拖车达 400 多台,深圳市港区内共建成 6 座撬装式 LNG 加气站,并全部投入使用。盐田港区于 2008 年 6 月开始使用液化天然气(LNG)拖车,开创了国内首个使用 LNG 拖车的先河。与柴油拖车相比,使用清洁能源的 LNG 拖车可降低废气污染排放量约 82%。使用天然气和和使用普通的燃油相比,其最大的优势在于其排放的清洁性,经过测算,天然气拖车可综合降低废气污染排放量 82%, LNG 拖车的使用大大改善了港区及港区周边的空气质量。过去五年,盐田港区单位标箱能耗减少 16%,碳排放减少 13%,多次获颁 ISO 环境管理体系认证。

所谓港口的结构性减排是指加强水水中转和海铁联运,逐步降低公路运输在港口集疏运体系的比重。相对于公路运输,水路运输和铁路运输能耗小、污染轻、运能大,是更佳的绿色低碳型运输模式,而且更有利于减轻城市道路运输压力,缓解港城矛盾。2016 年底,深圳推出“深圳组合港-绿色港口链”项目,鼓励和引导货主采用“水水中转”和“海铁联运”等运能大、能耗小、污染轻的绿色运输方式,降低公路运输比重。数据显示,2017 年,深圳港完成集装箱驳船运输吞吐量 463.37 万标箱,同比增长 9.16%;完成国际中转吞吐量 455.20 万标箱,同比增长 2.08%。深圳港已与 18 个内河码头和 6 个内陆无水港签订组合港协议,开通覆盖 52 个珠三角支线码头的 60 条驳船航线(含香港)和 14 条海铁联运班列线路,挂牌运营 4 个内陆港,进一步强化华南地区主枢纽港地位。

圳港在船舶排放控制区政策落实方面取得了一些成绩,但还存在着许多困难和不足。目前深圳港岸电设施仅覆盖全港一半的泊位,船舶岸电覆盖范围还需进一步扩大;LNG 与低硫油补给站数量不够,目前深圳港区拖车已经全部完成“油改气”改造, LNG 需求量巨大,

但是目前各港区正式牌照的 LNG 加气站数量，仍然远远不能满足港口码头的实际需求;相应的法规标准体系不够完善，管理体制机制不够健全，监管能力和手段还有待提升。“绿色港口”是深圳港未来发展方向，应借鉴国内外优秀的绿色港口建设经验，提高港口能源利用率，降低港口污染，改善港口环境，增强港口竞争力和可持续发展的能力，使港口监管有章可循，有据可依。从而达到节能减排、绿色低碳港口的目标。（来源：港口圈）

南通通州湾建设江苏新出海口 2022 年开港

近日，江苏省委、省政府出台《关于高质量推进“一带一路”交汇点建设的意见》，对南通提出了“建成重要出海门户”的明确要求。9 日，南通举行新闻发布会，通报建设通州湾江苏新出海口的最新进展，在围填海获批的基础上，通州湾港区起步工程将于 2022 年基本建成，实现开港运营。此外，到 2025 年，通州湾港区将基本形成集装箱运输枢纽功能的港口基础设施及集疏运体系，航运要素集聚和资源配置能力增强，建成长江下游重要的航运枢纽，成为长江集装箱运输的新出海口;到 2035 年，建设成为全省港口一体化发展的示范区、上海国际航运中心北翼枢纽港的核心港口、长三角一体化发展的重要引擎、长江经济带高质量发展的重要依托，集装箱吞吐能力超 1500 万标箱。“目前，南通市委、市政府已组建成立通州湾开发建设指挥部。江苏省级层面也在研究高位推进通州湾新出海口建设的体制机制，将按照‘省主导、市主体’的思路，成立省级层面领导协调机构。”南通市政府副秘书长赵玉峰介绍，目前，通州湾城市总体规划(2018-2035)已经形成，城市启动区基本划定，城市建设三年行动计划、城市设计和控制性详规正在加快编制，年内实施的 44 项城建项目已全面启动。据了解，新出海口建设主要包括港口工程、集疏运工程和航运服务建设三个方面，将重点建设 3 条深水航道、3 条江海联运通道、3 条高速公路通道和 2 条铁路货运通道。其中，码头工程一期总投资约 88 亿元，建设一港池 10 个 5 万吨级泊位、二港池 4 个 10 万吨级、三港池 2 个 20 万吨级泊位。5 万吨级码头预计 2020 年开工，2022 年投入运营。航道工程总投资约 150 亿元。网仓洪 10 万吨级航道及防波堤预计 2020 年开工建设，2022 年底前竣工;网仓洪 20 万吨级航道升等工程计划 2022 年开工建设，2024 年底前竣工。冷家沙 30 万吨级进港航道正在积极规划之中。今年 6 月，国务院发布的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出，规划建设南通通州湾长

江集装箱运输新出海口。通州湾港区内河疏港航道、铁路、网仓洪航道及通州湾高速被纳入《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划》，通州湾港区航道码头建设被纳入交通运输部和长三角三省一市共同发布的《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》，集疏运体系重大项目洋吕铁路、通州湾疏港铁路纳入省“十三五”铁路规划。“立足于南通港通州湾港区优越的建港条件、江海通达的交通条件和紧邻经济产业核心的区位优势，省委、省政府作出了建设通州湾江苏新出海口的重大战略部署，将新出海口定位为长江经济带战略支点，长三角港口群核心枢纽之一、上海国际航运中心北翼集装箱干线港。”赵玉峰表示。(来源：人民网)

广元可直航重庆 嘉陵江开启通江达海新航程

6月29日上午，在响亮的船笛声中，满载货物的两艘500吨级货船驶离广元港红岩作业区，直奔重庆果园港，随后再经长江到张家港，最终到达辽宁营口。这标志着嘉陵江在时隔30年后重新启动全江通航，正式开启通江达海新航程。“即日起，我们大西北的矿产品、农产品和其它大宗商品运输，将从铁路时代跨入水运时代，可以通过广元港经大运量、低运费的嘉陵江水运实现通江达海了。”甘肃明珠矿业有限责任公司董事长许健高兴地介绍，此次两艘货船运载的即为该公司生产的重金属矿粉，以前货物经公路运到广元后再经铁路运输到辽宁，现在经水运运输，运费可下降30%左右。据悉，嘉陵江是国家批准的18条高等级航道之一，是国家重要战备航道，也是我国最早实施全江梯级渠化开发建设的航道。目前，嘉陵江川境段534公里全部渠化完成，广元到重庆的航道里程比渠化前缩短56.2公里，成为川渝通江达海的一条“水上高速路”，全年可通行500吨级船舶，丰水期可通过1000吨级船舶，全江年通过能力可由最初的200万吨提高到4000万吨。经初步测算，广元至重庆港公路运输约490公里、240元/吨、即0.49元/吨公里，铁路运输约510公里、120元/吨、即0.23元/吨公里，水运687公里、55元/吨、即0.08元/吨公里，水运运价是铁路运输价格的46%、公路运输价格的23%。目前嘉陵江适水货源3000万吨左右，随着沿江产业园区的全部建成投产和经济社会的发展，预计未来适水货源将达到5000万吨。若沿江的煤炭、金属矿石等大宗货物通过嘉陵江运输，全年可直接节约运输成本约1亿元。此外，嘉陵江的全江通畅还将与沿江的铁路网、公路网共同构建起立体交通走廊，为川东北及甘肃、陕西地区长途大宗物资运输组织

提供更优化的方案，有助于企业提升市场竞争力，真正全面发挥嘉陵江高等级航道的航运潜力，对落实四川“一干多支、五区协同”“四向拓展、全域开放”战略部署等具有重大意义。6月28日下午，四川省交通运输厅和广元市人民政府还共同主办了畅兴嘉陵江航运推介会，从航道状况、港口集疏运发展、航运服务能力等方面阐述了嘉陵江实现全江通航的有利条件。（来源：中国水运报）

特别报道

二季度长江船员工资指数较上期增长 20.05 点

2019年2季度，长江船员工资综合指数为1194.58点，较上期增长20.05点。长江航运船员市场二副、三副、轮机长、二管轮、三管轮有一定缺口，水手、机工需求量较大。普货一类船、液货一类船、集装箱船、载货汽车滚装船、旅游客运船、江海直达船、普货二类船、液货二类船船员工资均稳中有升。船长、大副、轮机长、水手、机工等各岗位船员工资均有所上涨。

(一)船员船舶类别工资指数分析:

普货一类船舶船员工资指数为1273.18点，较上期增长25.67点；液货一类船舶船员工资指数为1306.55点，较上期增长25.83点；集装箱船船员工资指数为1718.82点，较上期增长7.7点；载货汽车滚装船船员工资指数为1244.74点，较上期增长1.99点；旅游客运船舶船员工资指数为704.18点，较上期增长40.06点；江海直达船舶船员工资指数为791.44点，较上期增长0.29点。各类船舶船员工资都有一定的增幅。部分旅游客运公司为进一步稳定公司船员队伍，提高了船员工资待遇。部分液货公司从2019年3月起执行新的社保政策，缴纳船员社保费用，船员工资有所增长。受汽车销售下降影响，滚装车运输量下降，载货汽车滚装船公司维持公司现状经营。

(二)船员岗位工资指数分析:

船长工资指数为1161.96点，较上期增长8.94点；大副工资指数为1107.59点，较上期增长9.00点；二副工资指数为1150.02点，较上期增长23.88点；三副工资指数为1189.86点，较上期增长21.79点；水手工资指数为1458.61点，较上期增长15.81点；轮机长工资指数为1195.98点，较上期增长32.42点；大管轮工资指数为1141.35点，较

上期增长 17.36 点;二管轮工资指数为 1295.6 点,较上期增长 35.23 点;三管轮工资指数为 1252.04 点,较上期增长 34.85 点;机工工资指数为 1441.98 点,较上期增长 22.82 点。各岗位船员工资均呈现增长态势,二副、三副、轮机长、二管轮、三管轮、机工工资有所上涨,船长、大副、水手、大管轮工资稍有上涨。二副、三副、轮机长、二管轮、三管轮存在一定的供应缺口,水手、机工需求量较大。2019 年 2 季度,江海直达船、液货一类船、集装箱船为船员平均工资水平排名前三位,长江船员平均工资由高到低依次为江海直达丙一类船、江海直达丙二类船、液货一类船、集装箱船、普货一类船、旅游客运船、液货二类船、载货汽车滚装船、普货二类船。(来源:长江航运)

中远海运集运签署 GSBN 服务协议,推动航运数字化

2019 年 7 月 12 日 - 全球领先的航运管理软件解决方案供应商货讯通(CargoSmart)宣布与 9 家航运业运营商签署全球航运商业网络(以下简称 GSBN)服务协议,签署方包括达飞轮船(CMA CGM)、中远海运集运(COSCO SHIPPING LINES)、中远海运港口(COSCO SHIPPING Ports)、赫伯罗特(Hapag Lloyd)、和记港口集团(Hutchison Ports)、东方海外(OOCL)、青岛港集团(Port of Qingdao)、PSA 国际港务集团(PSA International)和上海国际港务集团(SIPG)。根据该协议,各签署方承诺将共同成立一个致力于航运业数字化转型的非营利性联合经营体(GSBN),投入资源并全力支持成立的各项准备工作,其中包括建立 GSBN 所需的监管法规、竞争法和反垄断法的审批。货讯通将在 GSBN 成立后,为其提供软件解决方案和服务。值此之际,达飞轮船集团(CMA CGM)信息技术与转型执行副总裁 Rajesh Krishnamurthy 表示:“秉承着以客户为中心及数字化为先的方针,CMA CGM 集团致力于推动透明度提升,促进供应链生态系统的创新。GSBN 区块链联盟提供了一个为客户和整个供应链带来更大价值的切实机遇。”Hapag-Lloyd 信息技术总监 Martin Gnass 表示:“我们专注为客户提供满足其供应链管理所需的最佳选择。承运人和码头运营商的有力参与、联合经营体的架构设计,将支持 GSBN 在成立后致力于提升跨网络的运营效率,为行业中的各个相关方带来利益。”GSBN 成立后,将为航运供应链相关方提供一个可协同合作的数据平台。该平台通过提供可信赖且安全的数据,致力于加速技术创新及解决方案的研发。签署方坚信,GSBN 平台开放和透明的模式将释放数据的潜在价值并为各方创造新机遇。目前 GSBN 签署方包括航运公

司和码头运营商，展望未来，相信会有更多行业其他相关方加入 GSBN，或从 GSBN 提供的创新解决方案中获益。

借力 GSBN 为全球供应链创造价值：获得相关监管机构批准后，GSBN 将独树一帜地以非营利性联合经营的形式成立，建立开放和透明的机制，促进全球供应链转型。GSBN 平台力求公平认可数据提供者和技术解决方案带来的价值，在数据提供者和数据使用者之间寻求利益平衡。作为 GSBN 成立准备工作的一部分，签署方将建立有效的数据管理和治理框架，其中的重要原则是参与方始终拥有其对数据的控制权。GSBN 成立以后，将借助可信赖的数据为货运提供更高透明度和可视性的信息，同时在数据管理框架基础上，GSBN 在成立后将不断引领构建用户案例、数据访问 API 及应用程序的发展蓝图。PSA 国际港务集团商务、战略兼货运方案总监何锦秀 (Ho Ghim Siew) 表示：“PSA 很高兴能够与其他行业参与者共同致力于建立非营利性机构。各参与者在遵从相关监管法规的前提下，促进公平公开的数据交换。GSBN 将秉承为供应链参与者提供开放的系统架构和优质的数据监管系统，为物流互联网的构建发挥积极作用。我们相信，这种更紧密的联系将为供应链提供价值，并为全球贸易创造更加高效和透明的未来。”在取得所有必要的反垄断法、竞争法和监管法规批准的前提下，协议签署方计划在 2020 年初完成 GSBN 的建立。各签署方十分乐意接受业内人士的意见和反馈，以促进 GSBN 提供契合市场需求的解决方案。在此期间，作为筹备 GSBN 过程的一部分，货讯通将运行试点应用以测试 GSBN 的可行性，并展示 GSBN 为供应链参与者可以带来的前所未有的价值。目前，区块链技术的可行性测试正在进行中，探索其价值的工作已初见成效。货讯通行政总裁萧启豪表示：“服务协议的签署标志着 GSBN 为未来致力于为航运业数字化转型和基于分布式账本技术的创新解决方案的开发打下了坚实的基础。货讯通非常乐意为 GSBN 所代表的坚实的行业承诺提供全力支持。”(来源：中远海运集运)

招商局拟整合中集集团、中航国际旗下船舶海工业务

7 月 9 日，财新记者从多名知情人士处获悉，央企招商局集团拟整合中集集团、中航国际旗下的船舶和海工业务。整合完成后，三家企业的船舶和海工业务都将由招商局集团旗下的招商局工业集团有限公司（下称招商工业）统一运营。中集集团方面表示，目前不能确认该方案真实性，但中集海工重组事项一直在推进消息传出后，中集

集团 H 股午后直线拉升，涨逾 5%。招商局为中集集团的股东之一，招商工业是国内仅次于“南北船”、中远海运重工的第三大营造船集团。招商工业是招商局集团的船舶及海工修造业务经营主体，管理着招商局集团旗下的招商局重工（深圳）、招商局重工（江苏）、招商局邮轮制造有限公司、友联船厂、金陵船厂和江东船厂等 9 家船厂，拥有 7 个船舶修造基地和 3 家科研平台。同时，招商工业还投资了招商融资租赁、招商海工投资、招商铝业等十几个企业。目前，招商工业是国内仅次于“南北船”、中远海运重工的第三大营造船集团。据了解，近期央企重组加速是不争的事实。上周，中国重工、中国海防等 8 家上市公司均发布公告，公司 7 月 1 日接实际控制人通知，中船重工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。（来源：航运交易公报）