中华人民共和国交通运输部主管

中国水运报新媒体群

客户端 微博 微信

中国水运网 http://www.zgsyb.com

中国水運報

行业主流媒体 水运权威报道

2018年8月10日 星期五

国内统一刊号 CN42—0058
邮发代号 37—45

第3322期(总第4506期) 今日8版
每周一、三、五、日出版

习近平主席特使李小鹏出席哥伦比亚总统权力交接仪式

新华社波哥大8月7日电 8月7日，应哥伦比亚共和国政府邀请，习近平主席特使、交通运输部部长李小鹏出席哥伦比亚总统权力交接仪式，并会见新任总统杜克。

李小鹏向杜克转达了习近平主席的热烈祝贺和良好祝愿。李小鹏表示，中哥加强合作面临前所未有的历史机遇。中方愿同哥方一道，优先坚持政治引领，深挖双边合作潜力，在“一带一路”框架下推进经贸、能矿、基建、农业、创新等领域合作，促进文明交流互鉴，加强多边事务协作，推动中哥关系不断迈上新台阶。

杜克感谢习近平主席派特使出席哥总统权力交接仪式，请李小鹏转达他对习近平主席的亲切问候。杜克表示，哥方高度重视哥中关系，将发展对华关系视为哥外交政策优先方向，愿同中方加强治国理政经验交流，深化各领域合作，推动双边关系持续向前发展。

武汉航交所推出“航运版携程网”

长江集装箱运输可一键订舱

本报讯（全媒记者 赵姗 见习记者 贺欢）8月8日，武汉航运交易所（简称“武汉航交所”）召开产品发布会，宣布在湖北省率先推出“e航宝”航运供应链金融服务平台和“e订舱”长江集装箱公共订舱平台。相关负责人表示，这两大产品都是武汉航交所积极探索“互联网+航运+金融”、助力长江航运业实施供给侧改革的创新之举。

据介绍，目前长江流域集装箱出口运输所需的环节较多，如果从中上游将一批集装箱运往太平洋东岸，需要经历一系列转运环节。而在每个环节，货代企业都需要登陆不同船公司的订舱系统，进行手动输入，“各平台间数据无法共享，效率很低”。而“e订舱”系统如同航运界的“携程网”，整合了各大船公司的订舱系统，实现“一个平台，多个角色，一套单证，多方共享”，使得货代企业得以从大量繁复的单证录入和电话沟通中解脱出来。“只需在‘e订舱’的界面进行统一操作，就可以预订各大船公司集装箱舱位，效率高，出错少。”

此外，为了满足交易平台的客户对融资的需求，武汉航交所联合金融科技公司同步推出了航运金融服务产品——“e航宝”。该平台与“e订舱”和“e航运”等平台无缝对接，一旦船货双方在平台上完成交易，船主即可将产生的应收账款进行交易，完成融资，且全程在“e航宝”上在线操作。同时，“e航宝”与二十多家主流银行、类金融机构、保理公司、金融科技公司等对接，形成多层次、多路径的资金供应系统，船方仅需一天时间，就可以拿到融资。

8月7日，从卡塔尔装载约14万方液化天然气的英国籍LNG船——“STENA BLUE SKY”轮，顺利靠上浙江新奥（舟山）LNG接收及加注站项目一期工程1#码头。这是舟山迎靠的首艘LNG船舶，标志着该项目正式开港投产。

姚峰 摄

时讯快报

前七月厦门国际邮轮母港旅客吞吐量超16万人次

本报讯（全媒记者 王有哲 通讯员 陈娜妍 连静熙）8月8日，记者从厦门港口管理局获悉，今年7月，厦门港接待丽星邮轮“双子星”号赴日本宫古、那霸运营9个母港航次，旅客吞吐量2.59万人次。1-7月，厦门港共接待邮轮50个航次，旅客吞吐量16.25万人次，较去年同期的10.33万人次增长57%，已超过2017年全年吞吐量。

据了解，自4月28日起，仅“双子星”号邮轮就以厦门为母港，每周2个航次北上宫古、那霸，常态化运营了28个航次。除受天气等不可抗力因素影响，该邮轮还将延续该模式继续在厦门运营至10月，今年厦门运营母港航次有望突破100个，全年旅客吞吐量也将再创新高。

马士基下调2018全年业绩预期

本报讯（全媒记者 杨柳 通讯员 黄晖）8月8日，基于对下半年运价前景的判断及一直高企的燃油价格，马士基对2018年全年的业绩预期做出调整。

马士基预计税息折旧及摊销前利润（EBITDA）在35至42亿美元之间，实际利润会有盈利。而此前对EBITDA的预期为40-50亿美元，实际利润预计高于2017年。业绩预期其余部分保持不变。

马士基首席执行官施索仁表示：“进入第二季度时运价大幅下降，目前即时运价得以恢复，货量增长与市场保持一致。然而，燃油价格持续高企，运价收益无法完全弥补油价增长缺口，因此我们对2018年全年业绩预期做出调整。”

扬州大洋造船重整计划获批

本报讯（全媒记者 周佳玲）8月6日，扬州市广陵区人民法院裁定批准扬州大洋造船有限公司重整计划，大洋造船将在管理人的监督下执行重整计划，标志着大洋造船重整工作取得突破性进展。

大洋造船曾经是扬州市“百亿”企业之一。自2015年出现资金链危机以来，大洋造船生产经营状况持续恶化。2017年7月24日，广陵区法院裁定受理大洋造船清算申请，并指定广陵区政府成立的清算组为管理人。通过两轮重整投资人招募，最终中国机械工业集团旗下重点企业——江苏美达资产管理有限公司作为唯一报名人，联合江苏苏美达船舶工程有限公司、扬州市运和新城建设有限公司共同提供22.85亿元偿债资金，对大洋造船实施战略重整。

涉“一带一路”海事审判白皮书

上海海事法院发布全国首份

本报讯（全媒记者 胡逢 通讯员 黄丹 廖璐琪）8月9日，上海海事法院召开新闻发布会，发布2017年度海事审判白皮书并专题通报了涉“一带一路”海事审判情况及十大典型案例。此次发布的白皮书是该院自2010年以来第八次向社会发布海事司法报告，也是全国首份专题涉及“一带一路”海事审判工作的白皮书。

本次发布的2017年度白皮书继续采用中英文双语形式，对上海海事法院2015年—2017年审理的涉“一带一路”案件进行了专项总结和分析，并发布了10起典型案例。案件涉及“一带一路”国家和地区的分布，以“海上丝绸之路”沿线的东南亚地区国家最为集中，南亚地区和中东及非洲地区位居其次。涉及案件较多的国家包括韩国、印度尼西亚和菲律宾等。在案件类型上，海上货物运输纠纷最为多发，其他类型也多与海上运输活动相关。

针对海事案件中的新情况新问题，白皮书通报了冷藏集装箱运输货物受损引起案件频发、全程物流服务商海外运输区段管理风险、海域使用权取得转让的规范管理、国际私人物品运输市场中托运人的风险防范、企业“一照多址”试点对诉讼送达的影响等问题，并进行了相应的风险提示。

近年来，上海海事法院经过实践创新，形成了一系列较好满足涉外海事审判需求、符合海事审判实际的机制和做法。比如建立重大航运纠纷应急处理机制、采取境外诉讼主体概括性授权、创设国际远程视频查证案件事实、在全国海事法院系统率先实施完善船舶网络司法拍卖工作、构建海事大数据平台灵活便捷高效查找和扣押船舶、实现在线域外送达、聘任专家陪审员，进一步解决制约涉外案件审判效率和质量的瓶颈问题，使海事审判更加公正、高效、权威。

潮涌40年 身边的改变

看！“老虎口”的脸一天天在变

□ 通讯员 刘玉宝

六圩河口，坐落在长江与京杭大运河交汇的“十字路口”，由于位置险要，自古以来航运事故频发，被称为“老虎口”。“行船行到‘老虎口’，血压升高腿发抖。”这句话在南来北往的船民中广为流传。

就是这样一个令人闻之色变的“老虎口”，改革开放40年来发生了翻天覆地的变化——

执着坚守 播下奉献火种

在镇江云台山麓有一个待渡亭，待渡亭旁有过街石塔、铁柱观和观音洞，过去人们望江兴叹，不得已寄望神灵护佑，可神仙并不能改变“老虎口”，人们依旧谈“虎”色变。上世纪80年代末，一个日本专家来到焦山，山下就是“老虎口”，他看见满江密密麻麻的小船，大吃一惊，说全世界也找不到比这更复杂的水域。

“老虎口”不祥的魔咒还能打破吗？

1978年，镇江港有了首条钢质巡逻艇——“巡逻8”号，接着是9号。不久，长江上第一个雷达交管也在“老虎口”安家，四五个工作人员盯着面前忽闪忽闪的屏幕……一场改天换地的战斗拉开了帷幕。码头工人穿着坎肩沿着镇江港坑坑洼洼的港口，忙着运送物资，迎接外轮……

盛夏，来往的船明显大了、多了，海事人开始24小时坚守。艇上热，站甲板上烫脚；水蚊子更是要命，有指甲盖那么大，咬了人又疼又痒；没有饮用水，从江里打水，用明矾沉淀……他们克服困难，坚守阵地。

一把哨子，一个扩音喇叭，一面小红旗，这就是用来指挥航船的全部设备。

大沙精神代代 薪火相传

时间进入21世纪，随着对外开放的不断深入，大型船舶不断涌现，危险化学品船、特种作业船、油轮蜂拥入江，大量黄沙船川流不息。水运见证繁荣，也面对严峻挑战。“老虎口”最窄处不到250米，一艘大型油轮长达230米，一旦发生碰撞，后果不堪设想。大沙海事处请专家做课题研究，制定危机对策；与大学共建，进行科学研究。他们向科技要手段，开始了艰难的治理之路。

（下转第6版）

新航运时代，独立船东的未来是什么？

□ 谢燮

航运传奇大亨Gregory Callimanopulos旗下航运公司Toisa Ltd（简称TOISA）在2017年初由于经营不善申请破产保护。Clarksons已被委派处置TOISA旗下所有的油轮以及干散货船队，包括正在建造的多艘油轮，包括7艘现代Kamsarmax干散货船、5艘Suezmax油轮、1艘Aframax油轮以及另外7艘各类型油轮，另外还有6艘在扬州中远海运重工建造的Suezmaxes、LR2以及Aframax等各型油轮。这样的事件仅仅是个案，还是新时代的一个趋势？独立船东还有未来吗？在此，我谈几点个人的看法。

航运新时代具有以下几个特征。

首先，造船周期大幅缩短。传统上，一艘船从开始建造到建成下水，一般需要2年的时间。市场需求往往会因为一些难以预料的事件而大幅走高，相应的船舶供给很难在短时间内弥补空缺，继而促发运价和船价的大幅上升。希腊船东作为一群深谙航运周期的投资者，就能够在市场涨跌中把握好船舶买卖的时机，进而吸食那些短期内看到航运市场暴涨而盲目进入的投机者的“死尸”。航运新时代，船舶建造的模块化越来越流行，使得造船周期大幅缩短，甚至短短半年时间就可以造出新船。这并非个案，而是造船业逐步显现的趋势，中国船厂已经能够做到模块化造船。市场空间可以比较快地被填满，因而就不再出现曾经“涨翻天”的大牛市。

其次，中国正在建立全球的海运连接。中国“一带一路”倡议的最终目的，就是要建立全球的供应链网络，进而实现全球连接。在海上，中国大型企业通过节点布局和航线配置，正在逐步实现全球的航运连接。中国政府曾经的折造船补贴对中国航运国企起到了巨大的支撑作用。未来，航运国企和央企将通过全产业链布局来降低投资风险，并通过资产增值来弥补海运业的低回报。招商局的“前港中区后城”就是以城市的土地增值来支撑航运发展的典型案例。中国国企新时代的新作为，会改变航运业的总体盈利模式，过往单纯依靠市场涨跌赚取船舶价值的希腊船东有些不适应。

（下转第8版）

（作者系交通运输部水运科学研究院研究员）

时评

青岛将设立胶州湾保税物流中心

本报讯（全媒记者 甘琛）近日，山东省政府发布《关于设立胶州湾保税物流中心（B型）的批复》，同意青岛市以青岛天正世隆物流发展有限公司为投资主体设立胶州湾保税物流中心（B型）。

据了解，保税物流中心主要分为A型和B型两种模式。B型是指由多家保税物流企业在空间上集中布局的公共型场所，是由海关进行封闭的监管区域。

“胶州湾保税物流中心的获批，对青岛开放型经济辐射带动作用，及促进山东加快向自由贸易港区转型升级具有重要意义。”青岛胶州湾国际物流园管委会主任王军表示。

目前，青岛胶州湾保税物流中心正在开展前期建设，将按规定由青岛海关授理审核后报海关总署审批，并由海关总署、国家税务总局和国家外汇管理局等部门组成联合验收小组进行验收。未来正式封关运行后，胶州湾保税物流中心将开展保税仓储、国际物流配送、进出口贸易和转口贸易、出口货物入中心退税等业务。

地址：武汉市沿江大道147号 邮编：430014 新闻热线：(027)82767977 公告声明：(027)82830904 船民直通车热线：(027)82767110 发行热线：(027)82767441 责编 美编 张龑