

# 北海航保接收201座航标 为港口企业减负2000余万元

本报讯(全媒体记者 甘琛 通讯员 白耀正 赵梓辰)记者从8月31日召开的“落实‘放管服’要求 提升海事航保服务水平”调研座谈会上了解到,北海航海保障中心正式接收黄骅港综合港区101座专用航标并将纳入海区公用航标序列管理,此举将为港口企业减负2000余万元。

黄骅港综合港区助航设施由沧州港务集团有限公司建设管理,随着港口功能的不断拓展,已经从单一服务对象,逐渐增加到沧州港务集团有限公司、河北冀海港务有限公司、沧州黄骅港钢铁物流有限公司、沧州黄骅港矿石港务有限公司等多家涉海单位,具有公用航标属性。此次接收的航标包括导标6座、灯浮标71座、活节式灯桩2座、冰标10座、码头灯桩9座、AIS航标3座。

下一步,北海航海保障中心将逐步有序接收具有公共属性的助航标志,提升辖区航标规范化、科学化、标准化管理水平。

# 南海航保防城港航标码头投用

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 冯心航)日前,防城港航标工作船码头及其附属工程顺利通过了由交通运输部海事局组织的验收,正式投入使用。这是继2015年钦州航标基地建成后,南海航海保障中心又一重要基础设施投入使用。

防城港航标工作船码头及附属设施占地面积28亩,航标工作船码头岸长134米,可同时靠泊1艘800吨级和1艘400吨级的航标施工船。该工程目标是建成以钦州航标基地为轴心,以防城港和铁山港航标码头为侧翼的北部湾“一轴两翼”的航标保障基地格局,以便有效服务广西海运安全和向海经济发展。全部工程已于2017年11月完成。

# 落实拥军政策 服务海洋运输 莆田海事助力复员官兵投身航海

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 蔡向荣 郭心曦)8月31日,莆田海事局联合中外运国际经济技术合作有限公司、莆田市城厢区祥云船务有限公司、莆田市航海职业技术学校等多家单位,深入莆田3家部队开展“千人招聘会”活动,助力临近退伍军人卸下戎装后投身海洋运输事业。当天,共有50余名临近退伍军人表达了进一步了解航海工作的意向,并与航运企业互留联系方式。

活动当天,莆田海事局船员管理工作人员就我国船员队伍的建设发展、海员权益保障机制、船员管理改革等多方面问题进行讲述,并结合自身航海经历以及船员管理工作经验现场对官兵提出的关于英语学习、船上工作期限、船员职业发展前景等问题一一作出详细解答,受到官兵们的一致好评。

据了解,退伍军人在经过约4个月的学习培训并考核通过后,即可获得相关船员证书上船工作。下一步,该局将为准备再就业的官兵办理海员信息采集、个人账号开通等业务,保障其顺利入学培训。

# 宁波舟山港股半年营收首破百亿

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 孙银河)今年上半年,宁波舟山港股份有限公司(以下简称“股份公司”)生产取得新突破,完成货物吞吐量3.92亿吨,同比增长6.9%;完成集装箱吞吐量1402万标准箱,同比增长7.4%,实现了“双过半”目标。

股份公司实现经营效益同步增长,半年度营业收入首次突破100亿元,达到108.64亿元,同比增长35.67%;实现归属于上市公司股东的净利润15.63亿元,同比增长13.5%。股份公司资产稳步增值,实现归属于上市公司股东的净资产369.78亿元,同比增长1.67%,每股净资产2.81元,同比增长5.24%。截至上半年底,股份公司总资产达676.68亿元,同比增长8.78%。

# 深赤湾营收净利双增长

本报讯(全媒体记者 龙巍)8月30日,深圳赤湾港航股份有限公司发布2018年上半年业绩报告,数据显示:上半年深赤湾完成货物吞吐量3353.4万吨,同比减少4.9%;实现营业收入12.5亿元,同比增长5.9%,利润总额5.2亿元,同比增长16.2%;归属于母公司净利润3.2亿元,同比增长14.5%。

报告显示,2018年上半年集装箱运输需求总体稳中有增,但受同期新增运力影响,运价于年初短期冲高后即现疲软,多数航线运价震荡波动。报告期内,华南区域三大集装箱港口完成吞吐量3247万TEU,同比增长2.3%,低于全国平均水平,其中深圳港完成集装箱吞吐量1213万TEU,同比增长2.3%。在激烈的区域竞争中,深赤湾完成集装箱吞吐量268.6万TEU,同比增长3.5%,占深圳港22.1%的市场份额。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》有望下半年出台,区域内协同效应将进一步凸显,以市场为导向的区域港口资源整合有所加快,区域集装箱运输需求预计增速放缓,深赤湾将进一步完善PRD驳船网络布局,同时加快推进泊位升级改造,配合西部港区出海航道建设,以提升码头硬件资源条件,力争保持集装箱业务的稳定。

# 泸州港首票“启运港退税+无水港”货物发运

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 顿凯丰)8月30日,载满玻璃纤维等货物的“民泰号”班轮由成都经泸州港发往韩国釜山,标志着泸州港“启运港退税+无水港”首票正式发运,首次实现了泸州港“启运港退税”政策自今年4月19日落地以来,对无水港腹地区域的延伸。

目前,在税务、海关、港航企业的通力配合下,泸州港实现了“启运港退税”、无水港服务功能延伸、三峡升船机外贸直航班轮、江海联运外贸直达远洋航线等多个优势的叠加,为内陆无水港出口企业带来更多退税红利,大大提升了港口对外开放水平以及出口货物集聚能力,有力推动泸州早日建成“出口货物集散中心”。

“启运港退税+无水港”新模式是中国(四川)自由贸易试验区川南临港片区创新区域协同发展机制的生动探索,也是泸州港“启运港退税”由本地延伸至无水港区域的深化应用。本次货物的承运方韩国南星海运公司表示,“启运港退税+无水港”政策有效破除了长期困扰内陆出口企业的退税时效难题,意义重大。

记者了解到,下一步,川南临港片区还将积极推动“启运港退税”政策与泸州航运物流交易线上订舱、口岸查验多方协同等功能充分融合,形成货、船、港无缝对接,实现货物抵港即配载、配载即启运、启运即退税,全力构建川南临港片区国际化、便利化、智能化的跨境贸易营商环境,加快建成泸州市争创全省经济副中心开放发展引领区。

# 威海港开通首条中亚班列

本报讯(全媒体记者 甘琛 通讯员 林燕)8月31日10时18分,在威海港集装箱综合查验服务中心,威海市首条中亚快速班列(威海港-乌兹别克斯坦)缓缓驶出,搭载着43个铁路货运集装箱,奔向乌兹别克斯坦首都塔什干。

该班列由威海港始发,经由霍尔果斯口岸出境,途径阿拉木图、卡拉干达、齐姆肯特等地,最终到达乌兹别克斯坦的塔什干,全程约6114公里,运行时间为18天,运行初期为每周1班,货物主要是威海港腹地的汽车、零部件、家电产品、工程机械等。此次班列共43个40英尺集装箱,总货值约240万美元。

威海港在对韩国、日本进出口方面具有极佳的区位优势,威海港集团董事长车路明向记者

介绍:“中亚班列的成功开通使威海港开通的国际物流大通道达到三条,以威海港为连接枢纽,顺利实现了山东半岛和东北亚、东南亚、中亚和欧洲市场的互联互通。”

据介绍,该班列运行初期安排每周1班,市场培育期暂定两年,主要为构建新的日韩过境货物运输通道奠定坚实基础。待班列开行平稳后,威海港将针对市场实际情况,适时增开班次、开放经营。



近日,河南信阳市地方海事局联合南湾湖风景区管委会在南湾湖库区水域组织开展水上事故应急救援演练。此次演练涵盖了水上搜救、紧急救援落水人员和现场救护,事故船只被困人员安全转移过困,船只消防灭火演练,船舶防油污扩散应急处置,参演船舶列队式等五个科目。李慧毓 姜新福 摄

# 广州港「临海大枢纽」投资总额54亿元 新建物流园区95万平方米

全媒体记者 龙巍 通讯员 李鸿斌 郑志珣

桩机轰鸣,尘土飞扬,8月29日上午,投资额合计近25亿元的广州南沙国际物流中心(北区)项目和广州港南沙粮食及通用码头筒仓二期同时动工,项目建成后,广州港南沙港区作为粤港澳大湾区物流分拨中心和粮食集散中心的核心枢纽地位将得到进一步巩固提升。

“广州南沙国际物流中心项目总建筑面积约为95万平方米,总投资额为54亿元,分北区和南区两期建设。此次动工建设的北区工程总建筑面积约为30.86万平方米,投资额为16.65亿元,将于2021年建成投产。”广州港集团党委副书记、总经理,广州港股份副董事长李益波表示,项目投产后,有助于广州港立足粤港澳大湾区,深度参与“一带一路”建设,进一步拓展外贸航线,深化粤港澳协同发展,率先形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局,加快形成全面开放新格局。

## 打造海铁联运综合物流园

“随着物流体系的不断发展进步,具有快速、安全、运能大、成本低等突出优势的海铁联运已然成为当今国际上多式联运的重要模式。发展集装箱海铁联运,既符合国家的产业政策和运输市场的布局,也是转变经济发展方式的重要举措。”广州港股份公司总经理邓国生表示,能将陆上丝绸之路和海上丝绸之路之有效衔接的交通运输方式——海陆联运的建设与发展必将成为粤港澳大湾区建设的重要一环。

目前,贯穿广州、佛山、江门、中山的广州南沙港铁路工程项目建设正顺利推进,预计到2020年建成后,南沙港区能直接开展铁水联运,铁港集疏运输体系将如虎添翼,对佛山、中山、江门等区域产业发展提供巨大的支撑。广州南沙国际物流中心项目定位为满足海铁联运物流需求,以民用日用品为主、生产性服务品为辅,同时面向电商和第三方物流开展DC、CFS业务的综合服务型物流园区——即具有海铁联运功能的综合物流园。

据统计,2017年,南沙区跨境电商网购保税进口模式BBC进口额达71.7亿元,比去年同期增长1.1倍,占广州市保税电商进口额比重为85.2%。截至2017年底,完成备案的跨境电商企业总数达1336家,备案商品34万种。随着广州南沙国际物流中心项目的建成投产,南沙自贸区的建设发展将增添新的动能。

## 进一步提升港口集聚辐射力

根据广州市规划局2013年公布的《广州南沙新区城市总体规划(2011-2030)》,南沙区将重点发展生产性服务业、航运物流、特色金融以及高端制造业,建设具有世界先进水平的综合服务枢纽,打造成国际性高端生产性服务业要素集聚高地。在南沙港区发展的详细规划中,南沙港区1~3期后方均规划为物流用地。

另据中国(广东)自由贸易试验区广州南沙新区片区规划,广州南沙国际物流中心项目位于该规划的海港区内。其规划发展重点为:发展航空物流、保税仓储、国际中转、国际贸易、大宗商品交易、汽车物流等航运服务业。同时,在国际航运服务和通关模式改革领域先行先试,联手港澳打造泛珠三角地区的出海大通道。

邓国生向记者介绍,广州南沙国际物流中心项目建成后,将进一步发挥广州港海铁联运优势,促进港口服务升级,发挥南沙港区联接国内和国外市场的枢纽作用,特别是提升广州港的港口物流竞争力和港口集聚辐射力,使南沙港区成为泛珠三角经济腹地全面深度融入“一带一路”倡议的出海大通道,推动集装箱新航线的开辟。

## 为华南粮食安全保驾护航

数据显示,2017年广东省粮食消费量约为4690万吨,近5年年均增长100万吨。预计到2025年,广东省粮食消费量将达到5300万吨,而全省年粮食生产量仅可维持在1400万吨水平,粮食供需缺口巨大。目前,全省粮食主要从国外进口以及从国内其他省份调入,运输方式主要通过港口和铁路,其中水路调入约占粮食调入量的90%。

“南沙港区粮食及通用码头筒仓二期工程项目的开工建设,标志着广州港将逐步告别港口发展长期受制于仓储能力的艰难历史,进一步巩固和提高广州港在华南地区粮食集散的核心地位,为稳定居民粮食供应提供有力保障,更好地为我国南方的粮食安全保驾护航,用实际行动服务粤港澳大湾区经济、社会发展。”邓国生表示,广州港是华南地区主要的粮食中转港口之一。2017年,全省水路接卸粮食3360万吨,其中广州港粮食货类累计完成1660万吨,占全省接卸量的五成。广州港为华南地区居民粮食供应发挥了至关重要的作用。

目前,广州港股份在珠江东岸有传统的黄埔老港、新港和新沙码头,珠江西岸有南沙粮食通用码头,已经形成珠江两岸粮食业务相互补位、协同发展的良好格局。到2020年,广州港南沙港区11号12号通用泊位和南沙粮食通用码头筒仓二期项目建成后,广州港股份将拥有万吨级粮食通用泊位15个,粮食通过能力超过3500万吨,粮食仓储能力将超过260万吨。

## 闽北内河航运期冀重拾昔日荣光

(上接第1版) 政策春风吹两岸

50多岁的刘天泉是南平市港航管理处一名“老人”,三十多年来在闽江上风里来、雨里去,对这条“黄金水道”的衰落唏嘘不已。“上世纪八十年代,江上大小船只几千艘,来回穿行。”刘天泉回忆,但自从水口电站建立后,江上的船越来越少。“这些年,巡逻船在江上跑一个多小时才能看到一艘船,一般都是运砂石料、水泥的。”刘天泉说。

转机出现在2016年,福建省港航部门编制完成《闽江航运建设规划(2015—2025年)》(闽江航运一期工程可行性研究报告),明确“十三五”期间,主要建设航运枢纽及航道整治工程4个;建设和改造闽清渡口作业区、南平港延平新城港区作业区、三明港台江、上院、梅列作业区通用泊位,共计41个。

同时,《福州市交通运输发展“十三五”规划》明确提出,“十三五”期间,福州市强化核心港区建设,完善公共基础设施配套,全面振兴闽江水运。

“江河航运具有能耗低、运价小、运量大、污染小等诸多优势。”福建省港航勘察设计研究院设计一所总工程师郑伟说,欧美国家综合交通非常发达,内河航运依然以其成本低而占据重要地位。

持同样观点的还有南平市港航管理处副

处长丁熙强,据他测算,相比其它运输方式,相同吨位的货品只要运输路程达到200公里以上,水路比陆路可以节约30%至40%的成本。

根据测算,在保持原有货重货量的情况下,三明、南平、闽清等五个主要作业区通过水运工程运输将节约成本达13亿元。

丁熙强表示,提升闽江航运将有效提升沿江内陆重化工业、建材工业、纺纱造纸工业的竞争力;将改善投资环境,带动大批就业,促进三明、南平等内陆区域经济发展。另外,提升闽江航运还将促进沿线旅游资源的开发。闽江沿线旅游景点密集,点对点船舶能贯穿水路旅游行程,有利于形成三明、南平、福州三地景点的集群效应。

## 六大问题亟待解决

记者了解到,作为连接闽北山区和沿海

的“黄金水道”,闽江航运历史悠久。然而,近年来闽江水运日渐萎缩,先是沙溪口断航二十多年,后有水口电站通航不畅“中梗阻”,船舶压港、延长航运周期现象严重。

在福建省港航管理局建设管理处副主任顾龙生看来,目前提升闽江航运能力建设存在船闸更新升级、航电矛盾、船队建设和污染防治、基础设施、疏浚工程及航行安全问题、体制机制等六大问题亟待解决。

具体来说,水口、沙溪口电站设计之初均以发电为主,兼顾航运,对船闸建设要求不高。闽江航运一期建设工程年设计通过能力达1748万吨,但受水口电站1400万吨通过能力限制,年货物运输量远远达不到高峰水平。

此外,三明至永安、顺昌、建瓯的多个电站没有同步建设船闸,也没有预留船闸

位置,三明段内的电站还存在业主成分复杂的问题。郑伟认为,提升闽江航运需要投入大量资金对船闸进行重建、技改和维修。

2015年,闽江流域共有航运企业37家,货运船舶410艘,总吨位20.6万吨,平均船龄11年。船的种类、尺寸五花八门,超载现象严重,加大了船舶过闸的安全隐患。同时,闽江沿线码头基础设施建设水平薄弱,福州段部分码头配备园区仓储物流配套设施等基础设施建设事关闽江航运的发展大局。

郑伟表示,闽江航运能力开发面临诸多困难,但如果抓住闽江航道整治的发展机遇,省属国企主动融入闽江航运产业链,提前抢占、合理布局,主动参与、联合投资,将共同推动闽江流域产业链的形成,实现省、市属国企抱团发展、互利共赢的局面,把闽江航运能力建设推向新高度。