



# 中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

## 沪浙两大港口集团携手 推进小洋山综合开发

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 胡逢 通讯员 洪宇翔 高玲玲)2月19日,浙江海港集团和上海港务集团在上海签署了小洋山综合开发合作协议。这是沪浙两地全面落实长三角一体化发展国家战略的又一重大举措。

据了解,为更好服务国家战略,推进长三角更高质量一体化发展,上海港务集团和浙江海港集团将通过股权合作,共同推进小洋山综合开发。小洋山地处舟山嵊泗,位于“一带一路”和长江经济带的交汇区,位置极其重要。浙江海港集团将向上海港务集团全资子公司上海盛东国际集装箱码头有限公司增资,合资后的盛东公司继续经营洋山深水港区一、二期集装箱码头,并作为小洋山北侧集装箱支链码头的建设和经营主体。此举将有助于在此前洋山深水港区开发合作的基础上,实现小洋山全域一体化开发,形成更高层次对外开放的新平台。

在沪浙合作座谈会上,上海市委书记李强指出,落实长三角一体化发展国家战略,需要三省一市共同努力、共同研究、共同推进。上海将进一步强化服务功能,与浙江一起,以此小洋山港区综合开发合作为契机,围绕共同落实国家战略,开展更加广泛、更加深入的合作交流。长三角一体化发展进入全面深化的关键阶段,上海将与兄弟省市主动对接、紧密联动,积极探索一体化合作新领域新模式,联动发挥各自优势形成更大效益,不断增强区域发展动力。

浙江省委书记车俊表示,此次沪浙两大港口集团合作,将为洋山港新时代高质量发展开辟新的空间。未来要加强上海港与宁波舟山港的协同合作,在布局优化、资源共享、政策一体化等方面取得更大实质性进展,协同推进江海联运服务中心建设,真正形成相得益彰、相互促进的世界级港口集群。同时,希望双方在自贸试验区战略协同、谋划建设长三角一体化发展示范区、环太湖区域生态环境建设、嘉兴全面接轨上海示范区建设、推进G60科创走廊建设、长三角一体化轨道交通互联互通等方面加强合作,实现共赢发展。



时讯快报

## 今年云南将加快水富港扩能改建

本报讯(全媒体记者 周佳玲 通讯员 程娟娟)记者2月21日从云南省航务管理局获悉,2019年,云南将紧盯澜沧江244界碑至临沧港四级航道建设,加快水富港扩能改建等9个项目进度,加快补齐

综合交通基础设施建设短板。

记者了解到,2018年,云南综合交通建设投资完成2196.13亿元,同比增长16.75%。其中,水路交通基础设施完成投资10.5亿元,同比增长2.7%。

## 中远海运成立大连投资有限公司

本报讯(全媒体记者 杨瑾)2月21日,中远海运大连投资有限公司成立。这是中远海运集团全面落实国企改革各项工作,积极参与东北振兴发展,深化央地合作的重要举措。

目前,中远海运大连投资有限公司旗下有洲际酒店、物资供应、液化气运输、船舶管理、韩国大仁轮渡、自动化和电子等7家直属、控股和参股企业,以及辽宁省航海学会等1个社会团体组织。

2月20日,连云港市连云区连云街道与东海救助局连云港基地共同举办“渔民党员冬训”海上救生技能培训,向当地渔民现场传授救生衣穿戴、水中救援和心肺复苏等技能,为即将开始海上春捕生产的渔民上了一堂生动的安全知识课。朱华南 易敏 摄



## 三部委印发《关于建立完善船舶水污染物转移处置联合监管制度的指导意见》

# 建立全链条闭环管理 强化部门间联合执法

本报讯(全媒体记者 沈尚)日前,交通运输部、生态环境部、住房和城乡建设部等三部委联合印发《关于建立完善船舶水污染物转移处置联合监管制度的指导意见》(以下简称《意见》),要求建立和完善船舶水污染物转移处置联合监管制度,强化部门联合执法,共同打击船舶水污染物和危险废物非法转移处置行为,促进绿色发展,保护生态环境。

防治船舶水污染物非法排放转

移处置污染环境是打好污染防治攻坚战的重要任务之一。根据船舶水污染物转移处置特点,《意见》提出,各部门要针对船舶水污染物转移处置的关键环节,联合建立全链条闭环管理机制,应用先进技术装备降低处置能耗与成本,加强信息平台整合和数据资源共享,提升联合监管能力。

《意见》要求,船舶水污染物转移处置各环节要实施分类管理,船舶水污染物在船上产生的,船舶应依法合

规地分类、储存、排放或转移处置;船舶水污染物通过港口或专门作业船舶接收后,由交通运输、海事部门根据职责实施管理;船舶水污染物在岸上转移处置的,由生态环境、环卫、城镇排水等主管部门依职责管理。

《意见》明确,船舶水污染物接收、转移和处置,包括临时储存与预处理、转移、多次运输的,均通过单证实现前后端有效衔接。处于链条

后端的,要向前端出具相应的接收处理单证。鼓励建立监管信息系统,实现“电子单证”流转。

同时,各省、自治区、直辖市有关部门要在地方政府领导下,实施船舶水污染物转移处置联合监管制度,明确监管职责,建立联合执法机制,严厉打击船舶水污染物非法转移处置行为。要加强统筹协调建设,把船舶水污染物转移处置设施与城市公共

## 推进粤港澳游艇自由行

# 广东将建立完善港澳游艇出入境担保方式

本报讯(全媒体记者 龙巍)在《粤港澳大湾区规划纲要》正式公布的次日,2月19日,广东省人民政府官网公布了《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施》(以下简称《措施》)。根据《措施》,广东将建立完善港澳游艇出入境担保方式,推进粤港澳游艇自由

行。《措施》明确,将研究完善港澳游艇出入境管理机制和操作规范,建立完善港澳游艇出入境担保方式,研究探索创新游艇监管模式,进一步简化游艇通关手续;同时,支持各地进一步完善配套设施建设,推进游艇码头对外开放、划定游艇活动水域,多措并举推进粤港澳游艇自由

在规范和降低口岸收费方面,广东将停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费并建立政府购买来往港澳小型船舶公共信息平台(以下简称“小船平台”)相关服务机制。今年6月底前,推动“小船平台”申报功能并入国际贸易“单一窗口”标准版,实现企业通过国际贸易“单一窗口”免费申报。

同时,推动降低货物港务费、港口设施保安费、引航费。支持有条件的地区依法依规推动免除货物港务费地方政府留存部分、港口设施保安费公共统筹部分等项目收费;推动降低集装箱班轮引航费;争取国家相关部委支持,推动降低港口建设费、货物港务费、港口设施保安费等收费标准或合并、取

消收费项目。

在口岸通关管理模式改革创新方面,广东将推广水运口岸货物“水上巴士”通关模式。支持黄埔海关创新实行粤港澳大湾区水运口岸货物“水上巴士”通关模式并在全省相关口岸推广,采取提前预配舱单,共享舱位信息,实现船舶多港停靠、随时装卸,为粤港澳大湾区进出口企业提供内外贸、进出口同船运输,驳船水运中转,内贸跨境运输等多种水路运输模式便利通关服务;推动实施口岸物流便利通关措施。2019年底前,推动广州、深圳港口开展海运进出境货物中转集拼业务,在广州港口岸南沙港区试行周日和法定节假日外贸货物正常通关业务。

# 2019年水上交通安全知识进校园活动拉开帷幕

本报讯(全媒体记者 沈尚)近日,记者从交通运输部获悉,由交通运输部、教育部联合开展的2019年“水上交通安全知识进校园”活动拉开帷幕,旨在进一步加强水上交通安全教育,深化文明交通文明出行宣传教育,提升小学生和社会公众的安全意识,凝聚全社会关注水上交通安全的共识,达到“教会一个孩子、影响一个家庭、带动整个社会”的目的。

今年的“水上交通安全知识进校园”活动以“水上平安交通 安全伴我成长”为主题,交通运输、海事和当地教育主管部门将在3月至10月联合开展,包括安全主题教育、社会实践、志愿服务,以及加强师资力量培训、安全设施建设和安全

警示标识配备等10项内容。

活动将突出小学生认知规律,提高活动的普惠性,扩大活动受益面,进一步完善课程、教材与教案,推动小学生水上交通安全教育体系建设,增强教育的趣味性、实用性和互动性。在加强师资队伍建设中,将继续免费开展教育师资力量培训,广泛吸纳社会涉水专业人士共同参与到安全教育工作中来。

活动要求,广泛利用海事船舶、指挥中心等窗口阵地,组织师生开展“海事开放日”等拓展训练,提高小学生应变处置能力和自救求生技能。注重发挥社会综合力量,利用“志愿中国”平台广泛招募水上交通安全教育活动的志愿者。

同时,在活动中,海事、教育部

门还将推动小学生涉水出行安全设施的建设、维护和改造,积极开展学生上下学途中和经常游玩区域的周边危险水域识别、排查和安全警示,配备必要的应急救生设备,指导相关人员加强水上救生和防溺水演练。

据了解,今年“水上交通安全知识进校园”活动是两部连续第7年共同联合开展的专项主题活动,也是交通运输部组织开展的文明交通文明出行专项行动中的内容之一。自2013活动开展以来,地方政府支持、学校、社会和家庭联动的“四位一体”水上交通安全教育工作格局日趋完善,有力地促进了全社会共同关注水上交通安全的氛围形成。

# 船舶工业转型之战:向“微笑曲线”两端攀升

□ 全媒体记者 陈瑶

近日,中国船舶工业行业协会发布《2018年船舶工业经济运行分析》,数据显示,我国船舶工业呈现出三大造船指标保持领先、骨干船企竞争力不断提高、过剩产能有效压减、船舶修理业运行良好、新型海工装备快速发展、船配产品研发不断取得新突破的良好局面。但是,受世界经济和航运市场复苏动能减弱、新船市场深度调整的影响,融资难、盈利难、接单难等深层次问题仍然存在,船舶工业面临的形势依然严峻。

从2008年国际金融危机爆发至今,我国船舶工业一直处于转型阶段。站在如今重要的改革关口,深化结构调整加快转型升级,推动实现高质量发展成为我国建设世界造船强国的唯一选择。

## 政府引领改革方向

经过几十年的发展,我国船舶工业经历了从封闭到开放、从传统

到现代、从弱小到壮大等一系列深刻变革,成为我国重加工工业中少数能走在世界前列的行业。

中国船舶工业行业协会会长郭大成曾经指出,从产业链看,我国企业的总装建造技术优秀,但是“微笑曲线”的两端尚显不足,研发设计特别是技术储备、船用配套、售后服务等均存在短板。船用设备发展滞后问题目前依然突出,已成为制约我国造船强国建设的主要瓶颈之一。

什么叫“微笑曲线”?它是经济学中的一个新理论,分为左、中、右三段,左段为技术、专利,中段为组装、制造,右段为品牌、营销,而曲线代表的是获利。“微笑曲线”在中段位置为获利低位,而在左右两端位置则为获利高位,整个曲线为“V”形曲线,看起来像是个微笑符号。“微笑曲线”的寓意即是:要增加企业的盈利,绝不是持续在组装、制造位置,而是需要往左端或右端位置迈进。

以韩国造船业为例。近年来,曾被视为韩国经济增长和就业创造的支柱产业造船业经历了有史以来最艰难的几年。为了拯救造船业,韩国政府开始大力实施援助计划,出台各种改革措施以求尽快突破当前困境。2016年10月,韩国政府发布《造船产业竞争力强化方案》和《造船密集区域经济振兴方案》。两部方案透露出韩国造船业改革的核心思想为“从只从事船舶建造的传统造船业转型成包含船舶各类服务于一体的船舶产业”。词语的变化拓展了原本造船业的范围,韩国造船业未来将形成前期设计、中期建造、后期维护改装于一体的船舶全寿命周期产业链。同时,制定了船舶与海工产品在环保、智能化和大型化三个方面向高附加值化转型的总方向。(下转第8版)

