

从水运大市向水运强市迈进——

苏州“顺水推舟”闯新路

□ 全媒记者 陆民敏 通讯员 陈慧敏



▲太仓港。 本文图片由苏州市交通运输局提供

强化污染防治 水运生态复苏

水路货运量的不断攀升，离不开航道的通畅。一年来，苏州市交通部门投资约8亿元积极推进苏南运河、苏申内港线、苏申外港线、申张线青阳港等三级航道整治，累计建设航道里程约43.7公里，建设桥梁10座，完成2座船闸竣工验收。

“水运建设要注重节能减排和生态环境保护，建绿色生态航道、绿色港口，加强船舶污染防治。”苏州市航道管理处副处长陈广杰表示，今年5月，苏州航道部门在京杭运河沧浪新城段成功打造了2.2公里花香航道示范段，绿化面积12000平方米，采用3D打印技术设置特色景观小品13组，有效提升了运河沿线环境。此外，作为京杭

运河绿色现代航运“四个示范航段”之一的苏南运河苏州白洋湾作业区至石湖景区段航道也正在建设中，预计今年年底建成。

港口经营持续推进，绿色发展亦取得显著成效。两年来，在推进全市内河港口综合整治方面，苏州市共投入整治资金9.47亿余元，累计取缔非法码头1113家，依法纳规265家，优化提升380家。其中，列入交通干线沿线“五项行动”整治计划的270家非法码头整治顺利完成，213家不符合城市、产业发展规划的非法码头被依法取缔，共清退岸线11.64公里。

港口码头环境综合整治、船舶

污染防治是重点。“市里为江苏籍小吨位货船加装船舶生活污水储存柜和监控设备；持续推动内河水域船舶污染物接收、转运和处置联单制度的落实工作，开发船舶污染物接收转运处置联单电子平台，现已初步实现辖区内的联单数据电子化运行。”苏州市地方海事局局长陈飞告诉记者，从2019年8月至2020年6月底，船舶共送交生活垃圾44876艘次，共计约91343公斤；送交含油污水696艘次，共计约88700公斤；送交生活污水1071艘次，共计约237317公斤；流动接收船舶生活垃圾约200公斤、含油污水52785公斤、生活污水31500公斤。

推动降本增效 加快转型发展

推动内河水运降本增效，提升航运企业的竞争力是苏州市交通部门一直以来的追求。为提高船舶过闸便捷性，降低船舶过闸成本，苏州交通航道部门推出了水上ETC。

“水上ETC，即船舶便捷过闸系统。使用该系统的船舶过闸时，船员可通过手机远程申报过闸，使用网银、支付宝、微信等缴纳过闸费。这大大节省了办理时间，减少了船户上岸办理的繁琐，提高了船舶过闸效率。”苏州市航道管理处副处长龚凯军说。2019年8月1日至2020年7月底累计征收过闸费4862万元，其中通过新版ETC缴费4333万元，占总收费的89%。

据介绍，为进一步方便船民，苏州市交通部门还在宝带桥海事所设立了“苏州市船舶检验局船舶营运检验通检通认市区工作站”。成立以来，共检验外籍港船舶133

艘次，为船民节约跟踪检验服务成本91万元，节约返港检验成本19万元，节约返岗检验航程约3万公里。

“虽然近几年我们在发展水运方面取得了不小的成绩，但长期以来，公路运输是货物运输的最主要方式，水运的发展空间被逐步压缩，成了综合交通运输体系中的短板。”王新明坦言，苏州水运发展面临较多制约因素，亟待采取有效措施打破瓶颈。苏州市交通运输局已启动了苏州市内河航道网规划研究，目前正处于调研阶段。

据介绍，根据规划，苏州将建立京杭运河至沿江港口最便捷的高等级水运通道，以加强南北航道的联系，突出内河集装箱运输通道功能；优先保障规划实施的资源要素，为集装箱运输“公转水”创造条件；增加内河水运对沿江沿海港

口的喂给，加快港产城融合发展。同时，突出苏州位于长江经济带龙头区、长三角中心区的优势，加强与上海、无锡、嘉兴、湖州的规划衔接，促进形成区域港航一体化格局，增强苏州的影响力和辐射度；推动多式联运发展，以集装箱运输为重点，发挥各种运输方式的优点，促进沿江与内河港口集疏运系统的高效衔接；打造生态化的绿色航道，建设数字化的智慧航道，优化航道整体环境，提升管理和服务水平。

“总体而言，当前苏州正加快构建综合立体的交通运输体系，着重加快水运的发展，积极推动航道、港口等基础设施建设，迅速弥补水运基础设施短板，增强转型发展动能。”王新明说，相信水运将成为苏州交通运输体系的主力军和新亮点。

推进我国船舶检验事业高质量发展

（上接第1版）

厘清事权责任主体和边界，明晰业务分工，健全充分发挥中央和地方两个积极性体制机制

合理划分船舶检验中央和地方船舶法定检验业务分工，充分发挥中央和地方两个积极性，是实现中国船舶检验事业整体效能最大化的关键措施。要稳步构建统一领导、分级负责的法定检验职责体系，明确责任边界，把握好发挥中央地方两个积极性的结合点。

要强化中央事权层面船舶检验全局性、战略性、基础性职责，全面落实行业领导和监管职能。一方面，发挥技术资源集中的优势，提升船舶检验国际竞争能力和国际合作水平，推进中国船级社国际一流船级社建设；另一方面，进一步落实简政放权等要求，发挥好地方船舶检验的主体作用，把直接面向基层、量大面广、由地方实施会更为便捷有效的检验业务交给地方执行，赋予地方更多自主权，推进提升船舶检验效能。要坚持原则性与灵活性相统一、顶层设计与先行

先试相协调，支持地方创造性地开展工作，强化结果导向，健全容错机制，防止问责泛化，鼓励担当作为，保护地方创新积极性。同时，加强总结评估，及时将地方成功的改革经验和体制机制改革成果进行推广。

推进船舶检验改革创新，明晰船舶检验责任边界，充分利用社会力量激发行业活力

抓创新就是抓发展，谋创新就是谋未来。适应加快建设交通强国的要求，支撑海事事业的高质量发展，船舶检验方面必须依靠改革创新，破除体制机制障碍，转换发展动能。通过不断改革创新，提高船舶检验供给和服务能力，逐步构建权责清晰、规范高效、监管有力、服务优质的船舶检验格局。要加快推进政府职能转变，创新监管方式，坚持问题导向和目标导向，着力向体制机制弊端发力，补短板、固底板、强弱项。充分利用国家深化机构改革、事业单位改革等机会，探索更加开放、更为多元的船舶检验机构组织形式，允许各地根

据实际采取垂直管理、分级管理等船舶检验管理方式。要全面落实好渔船检验改革的有关政策，强化商渔船检验机构、人员、管理、业务的深度融合，推进商渔船检验协调发展。要解放思想，敢于突破，探索由社会力量承担部分法定检验环节，探索部分检验事项由“直接把关型检验”向“事中事后质量监督型”转变，善于充分利用社会资源共同推进船舶检验事业的发展。要不断优化船舶检验制度，压实船舶设计、建造、经营者等安全管理主体责任，进一步明确船舶检验职责边界，为推进船舶检验健康发展提供良好的内外部环境。要进一步强调船舶“造、检、航”全链条、全生命周期监管，提升监管质量，健全各项检验制度，推进船舶检验社会服务能力建设和品牌建设，营造规范有序、充满活力的市场环境。

统筹协调技术创新和标准升级，强化资源配置投入，加强法规标准的前瞻性指引和制度保障

船舶技术法规体系是实现船

舶检验事业高质量发展的源动力。随着国家船舶工业的快速发展，先进技术的快速应用，我国船舶产品的市场竞争力不断增强，在国际船舶市场的占有率快速攀升，但同时带来了一系列问题和挑战，其中最显著的便是技术法规更新同船舶技术发展相比存在相当程度的滞后性。如果船舶检验标准涵盖面不广、适用性不强、更新缓慢，难以发挥标准规范的指向引领作用，长此以往将会导致船检规范权威不断弱化，阻碍船舶技术发展进步。破解当前困局，必须坚定高质量的船舶技术法规体系地位和功能，加强标准升级与技术创新的统筹协调，构建起船检相关标准规范体系，加大前沿技术领域规范标准的研究和应用，为船舶技术发展提供充分的前瞻性指引和制度保障。要进一步树立产业生态概念，强化船检、船厂、船东三位一体的命运共同体，实现生产需求、标准制定、技术创新和投入应用的各个环节紧密相扣、协同并重，实现多方共赢。信息技术革命与科技发展，已为船舶检验和管理提供了新手段，更加要求我们加快

船舶检验技术及装备研发，提升船舶检验信息化、智能化水平，推进“智慧船检”建设。同时，我国航运、船舶修造和渔业生产正面临转变发展方式、调整产业结构、转换增长动力的历史性挑战，必须进一步创新管理模式，大力提高船舶检验服务供给能力，为综合交通运输安全、便捷、高效、绿色、经济发展提供技术支持。

扩大船舶检验开放和深化国际合作，推进船舶检验与国际接轨，提升核心竞争力

唯有不断在对外开放中争创国际一流，方能应对愈发严峻的形势和挑战。只有通过深化变革，不断汲取内生动力，拓宽国际视野，推进中国船舶检验机构的组织架构、运行管理、服务模式、人才保障等与国际接轨，获得全球化的核心竞争力，才能适应新变化，满足新需求，抓住新机遇。要提高国际合作层次和水平，充分利用国际海事技术平台，深入开展多层次技术交流，吸收引进先进技术，提供中国方案。通过

参与激烈的国际竞争推进我国船舶检验的创新发展，进一步扩大船舶检验方面的国际合作，加强与其他国家船舶检验政策、检验技术规则和标准的“软联通”，提升国际合作能力。加强船舶检验国际交流，充分利用国际海事技术平台，建立双边、多边技术交流与合作机制，深入开展多层次船舶检验技术交流，为破解船舶检验难题提供中国方案。服务好国家“一带一路”建设及交通强国等国家战略实施，发挥技术标准、检验检测认证服务等优势，服务交通运输、能源、制造等领域国际产能合作，助推我国与相关国家、国际技术标准对接，为我国相关产业走出去提供良好的技术支撑保障。加大国际化人才培养，选拔政治过硬、业务精湛、履历丰富的人才纳入履约人才库，积极向有关国际组织输送船舶检验人才，提高船舶检验在国际舞台上的话语权。充分利用船舶检验具有的国际性、专业性、技术性等优势，落实国家全面开放的战略部署，大幅度放宽市场准入，扩大船舶检验相关服务的对外开放。

2020 年 BDI 第 37 周报 (9 月 7-11 日)

BDI 本轮短期波动出现探底走势，本周增幅依然全线告负，其中 BCI 收盘小升，状如“万绿丛中一点红”，带动 BDI 有所减负，这或为一拐点。

总体状况：

BDI 数值 2013 年 1 月 2 日至本周交易日 1926 个，高于 2000 点占 64 个交易日即 3.32%，2000—1000 点区间占 891 个交易日即 46.26%，低于 1000 点占 971 个交易日或 50.42%，合计 1862 个交易日低于 2000 点占 96.68%。本周继续走低，势如探底。

BDI：

本周 BDI 全五跌，收盘值 1267 点，环比上周续跌 95 点或 6.98%；周增幅-7.16%，较上周高 1.58%；年内净增续跌为 33.20%；周均值 1302 点环比上周续低 116 点或 8.18%；同比去年的 2365 点低 1063 点或 44.95%，去年同周增幅-6.25%，比本周高 0.91%。本周 BDI 四项指标续全低于上周，退势如探底。

BCI：

本周 BCI 四跌一升，收盘值 1839 点，环比上周续跌 121 点或 6.30%；周增幅-6.28%，较上周转高 5.86%；年内净增续跌为-1817.44%。周均值为 1876 点较上周仍低 195 点或 9.42%；同比去年的 4705 点低 2829 点或 60.13%，去年同周增幅-8.39%比本周低 2.11%。

BPI：

本周 BPI 全五跌，收盘值 1312 点，环比上周仍跌 157 点或 10.69%；周增幅-11.17%，较上周续低 1.71%；年内净增续跌至 23.96%；周均值 1539 点较上周低 163 点或 10.59%；同比去年的 2152 点低 776 点或 36.06%，去年同周增幅-3.80%，比本周高 7.37%。本周均值同比本周 BCI 续低整整 500 点或 26.65%，较上周扩差 0.96%。

BSI：

本周唯 BSI 亦全五跌，收盘值 917 点，环比上周低 36 点或 3.78%；周增幅为-3.83%，较上周低 3.31%；年内净增续跌为 30.06%；周均值 957 点，较上周低 25 点或 2.61%，同比去年的 1313 点低 381 点或 29.02%，去年同周增幅-2.96%，比本周高 0.87%。

涨跌势：

本周 BDI 延续上周第六波跌势为 12 连降，累增-17.88%。

本周 BCI 延续上周以 11 连降终结第七波跌势，累增-22.87%。

本周 BPI 延续上周第八波跌势为 10 连降，累增-20.75%。

本周 BSI 延续上周形成 7 连降第五波跌势，累增-4.45%，与上一波跌势时隔 1 个月。

营运状况：

本周主型船运价日均获利：

海岬型船净增-1004 美元，较上周高 1138 美元或 53.13%；年内净增续跌为 911 美元；周增幅为-6.28%，环比高 5.88%，年内净增续跌为 114.38%。周均值较上周仍低 1623 美元或 9.45%，为 15560 美元。

巴拿马型船净增-1443 美元，环比上周低 154 美元或 11.95%，年内净增续跌至 1558 美元；周增幅-12.73%，较上周低 2.65%；年内净增续跌为-12.94%。周均值较上周续跌 1473 美元或 11.76%，为 11053 美元，同比海岬型船续低 4507 美元或 28.97%，较上周的 27.10% 扩差 1.87%，抵冲上周 1.95% 的缩差。

超灵便型船净增-389 美元，环比上周续低 333 美元或 594.64%，年内净增续跌为 1797 美元；周增幅为-0.53%，较上周续低 0.06%，年内净增续跌为 2.00%；周均值较上周低 43 美元或 0.41%，为 10528 美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：

海岬型船收盘为 15248 美元，较上周低 1004 美元或 6.18%，依然领先各型船，同比去年的 33996 美元低 18748 美元或 55.15%。

巴拿马型船收盘为 10481 美元，较上周续跌 1443 美元或 12.10%，同比去年的 17097 美元低 6616 美元或 38.70%。

超灵便型船收盘 10092 美元，较上周续跌 389 美元或 3.71%，仍垫后，同比去年的 14675 美元低 4583 元或 31.23%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈 5.8 成，较上周减盈 1.1 成；巴拿马型船盈 2.8 成，较上周减盈 1.8 成；超灵便型船盈 9.5 成，较上周减盈 0.8 成。

走势看点：

本周 BDI 架构各指数年内净增率如下：BDI 续跌为 33.20%，BCI 续跌为-1817.44%，BPI 续跌为 23.96%，BSI 续跌为 30.06%。

从海岬型船运价日均获利周增幅与 BCI 相比较来看，以-6.28%对-6.28%，落差为零，这是第二次出现罕见平衡。巴拿马型船对 BPI 为 1.56% 落差，较上周 0.67% 扩 0.89%，下行波动加大；超灵便型船与 BSI 落差为 0.13%，较上周扩 0.12%，下行微增。市场短期波动退势进入探底。

BDI 整体走势如探底 BCI 收盘独秀一点红

□ 俞鹤年