

改写海事金融服务规则

船舶“信用分”这样变现

□ 全媒记者 陈俊杰

航运业是典型的资金密集型产业，船东既要承担高昂的造船成本，又要应对日常运营的资金压力。长期以来，“融资难、融资贵”如同挥之不去的阴影，笼罩着众多航运企业。

如今，困局已破！宁波海事局联合宁波金融监管局召开宁波海事金融服务推进会，海事金融资源配置中心正式上线。至此，全国首创的海事金融服务平台、海事金融资源配置中心——“一平台一中心”的服务体系全面投入运行。这套体系如何破解行业痛点？它给航运企业带来了哪些实实在在的红利？对此，记者进行了采访。

破局 平台有了 “双盲”困境没了

“航运企业融资难，根子在于信息不对称。”宁波海事局党组成员、副局长麻亚东在接受本报记者采访时，一针见血地指出了问题的症结。他解释说，银行、保险公司对船舶全生命周期的监管数据获取困难，仅靠传统经验和有限的碎片化信息实施风险评估，船舶安全、营运效益无法量化。尽管金融机构有拓展航运金融的意愿，但在开展信贷投放和承保业务时，往往偏于审慎保守。

宁波银行总行党委委员、副行长付文生向记者坦言，此前银行在拓展航运金融业务时面临两大难题：一是传统授信体系下，航运企业因抵押物不足、财务指标波动大，难以获得匹配的授信额度；二是航运行业专业性强，银行传统风控手段难以精准识别企业的真实经营状况。

问题的另一面，是航运企业的融资需求迫切。宁波市海洋经济发展局相关负责人介绍，2025年宁波规模以上航运服务业营收已达2609亿元，船队运力规模1242万载重吨，约占全省40%，但融资难、融资贵长期制约行业发展。

信息不透明带来的不信任，让企业和银行处于“双盲”困境，成了产业升级路上的一堵墙。

“以前找银行融资，就像没头苍蝇一样，不知道找谁，也不知道谁能给我们做贷款。信息不对称，对接成本太高了。”宁波福远航运有限公司董事长陈东俊对此深有感触。

2023年，交通运输部、金融监管总局等五部委联合出台指导意见，要求加快推进现代航运服务业高质量发展。随后，浙江省、宁波市两级相继出台落实方案。在这一背景下，海事金融服务平台于2025年6月上线，2026年4月新增航运保险模块，2026年6月资源配置中心投入试运行。

海事金融服务平台是“数据底座”，负责归集数据、评价信用；海事金融资源配置中心是“应用终端”，负责供需对接、资源落地。简单来说，就是平台负责给船舶“画像”，中心负责为企业和金融机构“牵线”，两者“相辅相成、一体联动、层层递进”。

平台依托海事部门积累的海量监管数据，运用大数据和人工智能技术，构建起一套涵盖安全、效率、绿色等多维度的船舶信用评价体系。这套体系以全国4万多艘海船的平均值为基准，生成每条船的得分和全国排名，填补了国内航运金融精细化风控领域的空白。“运用好这些数据，为航运和金融双向赋能，是我们建设这个平台的初衷。”麻亚东说。

“海事金融服务平台与我们的全面对接，为这些难题提供了破题之钥。”付文生说，得益于平台提供的权威海事信用数据，银行能够对企业进行精准“画像”，风险识别精度和授信判断依据都得到了大幅提升，让金融机构能够从“看资产”转向“看信用”，参与航运金融服务有了关键支撑。

实效 画像准了 船舶信用变真金白银

信用评价体系建起来了，关键要看实效。记者从宁波海事局了解到，平台上线一年多来，已经形成了“一升一降两提速”的显著成效。

“一升”，是金融机构风控能力和航运信贷规模稳步提升。有了精准的信用“画像”做支撑，金融机构的信心足了，信贷投放的规模也上来了。数据显示，自去年6月平台试运行以来，浙江全省银行授信总额达226.18亿元，同比增长51.79%。

“一降”，是航运企业融资、投保

成本明显下降。这是企业感受最直接、最真切的实惠。陈东俊介绍，以前没有平台的时候，贷款利率是5点多，后来通过平台，因为信用评分符合要求，银行主动帮我们把利率降了下来，信用评分优良的船舶，贷款利率可以持续下降。“第一次可能降0.5，这只是第一阶段。如果后续安全管理稳定、评分继续提高，还可以继续下降。”陈东俊说。

根据平台统计，经算法推送的优质船舶，平均贷款利率下浮了1.025%，通过平台获得融资授信的航运企业年均节省利息近200万元。

保险端，信用良好的船舶，保险费率平均下浮近10%。东海航运保险是平台首家试点单位，人保财险通过平台接到了3家宁波本地航运企业的投保需求，一些宁波籍船舶因为本地保费太高选择了外地投保，现在正陆续接洽回流，“长鑫25”轮因为信用评价好，一笔保险业务就省了近4万元。

“两提速”，则是金融资源集聚和业务办理效率的双向提速。海事金融资源配置中心试运行仅一个多月，已有390多家航运企业、25家造船企业、41家金融机构入驻，发布产品230余款，实现了3家航运企业和1家船厂分别与4家银行对接，获得4.36亿元融资授信。

在手续办理方面，企业通过平台办理船舶抵押，银行贷款审批周期直接缩短了60%——原本需要3天完成的船舶抵押登记，平均1天即可办结。

“对我们来说，这就是实实在在的实惠。”陈东俊感慨地说，“安全管理和金融信贷现在是相互赋能的关系。我们管得好、评分高，银行就主动给我们降利率；利率低了，成本降了，我们更有动力把安全抓好。”

重塑 信用资产化 航运市场规则重写

“一平台一中心”的建成，不仅打通了海事监管与金融服务之间的壁垒，构建起“海事信用+航运金融+航运保险”的数字化服务体系，更深层的意义在于，这套体系正在重塑航运市场的运行规则。

一方面，平台将公司安全营运、船舶日常监管、渔船高频碍航等信

息纳入信用评价，直接对接金融服务场景。隐患突出、违规失信的企业，将面临信贷额度收紧、利率上浮、保费提高等约束。另一方面，信用好的企业融资成本更低、保费更省——企业为了拿到更便宜的资金，愿意花力气把安全管理做好、把信用分提上去。

“正向激励、反向约束，这套市场化机制正在推动企业从‘被动合规’转向‘主动履责’。”麻亚东介绍，这种以信用为核心组带的监管模式，让企业的安全履规转化为实实在在的经济效益，激发了企业落实安全责任的内生动力。从源头上防范化解水上安全风险，真正把安全生产主体责任落到实处。

宁波市海洋经济发展局相关负责人表示，这套体系打通了行业监管和金融机构的数据通道，对航运企业来说是“信用变资产，融资更便捷”，对金融机构来说是“数据看得清，风险管得住”，对政府部门则是“管理更高效，产业更集聚”。

从更大的视野来看，这一创新对宁波建设世界一流强港具有深远意义。最新发布 of《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2026）》显示，宁波舟山港已跃居全球第六位，六年实现“五级跳”。但相较于成熟的港口硬件设施，高端航运服务供给仍有提升空间。从“大港”到“强港”，关键不仅在于吞吐量和泊位的规模优势，更在于航运金融、保险这些“看不见”的服务能级。

当信用真正变成一种可量化的资产，整个航运业的运行规则正在被重新书写。

宁波市委金融办副主任白金飞表示，下一步将持续推广“海事信用+航运金融+航运保险”服务模式，用好航运保险共保体。宁波市海洋经济发展局也明确，将继续支持平台发挥更大作用——丰富数据来源、拓展服务功能、加快推广应用，力争年底前再接入100家以上企业信息。宁波，正成为这场变革的策源地。

宁波“一平台一中心”的实践，为全国航运金融改革创新提供了一个可复制、可推广的样板。“未来，我们将持续完善‘一平台一中心’数字化载体，深化跨部门协同联动，以金融‘活水’赋能港航产业提质、降本、绿色转型。”麻亚东表示。

防汛排险 交通行动

浙江海事启动 四级防台风应急响应

本报讯（全媒记者 陈俊杰 通讯员 王庭轩）今年第13号台风“白海豚”（强台风级）于8月3日17时在距温州东南方向2585公里的海面上，中心最大风力15级，中心气压为945百帕，移动方向偏西，移动速度每小时20—25公里。根据台风态势及走向，浙江海事局于8月3日18时启动四级防台风应急响应。

浙江海事局提醒，当前正值防汛“七下八上”关键阶段，为防范今年第13号强台风“白海豚”带来的风雨潮叠加灾害，航运、港口、施工等涉水单位要密切跟踪台风动态，早预警、早行动，利用风前有限窗口期落实各项防台风措施。沿海航行船舶注意加强

值班值守，全面检查主要航行设备、船体和锚设备，确保随时可用。施工船舶、无动力船舶提前做好防台风准备工作，及时前往合适锚地、水域做好避台风准备。计划前往海岛的游客请及时关注航班动态，合理调整行程。如遇海上险情，请立即拨打“12395”求救电话。

截至8月3日18时，浙江海事局通过高频呼叫、短信群发等方式，累计发布预警信息2.8万条，点验船舶5800余艘次，通苏嘉甬高铁杭州湾大桥工程、国电象山1#海上风电场（一、二期）工程、中广核象山涂茨海上风电场等水工项目施工人员已开始有序撤离上岸。

青海提级管控 水上交通安全

本报讯（全媒记者 杨瑾 通讯员 王连军）记者8月3日从青海省交通运输厅获悉，为提级管控水上交通安全，坚决防范遏制水上交通安全事故，6月1日入汛至今，青海省已完成水陆巡航123次，2017公里，清理碍航物30处，共发布短临致灾气象预警信息311条。期间，共排查隐患50项，整改48项，整改率达96%，查封“三无”船舶8艘，因恶劣天气成功转移群众133人，开展水上救援2次。

青海省地方海事局严格落实汛期安全措施，持续深化汛期、暑期水上重大风险隐患排查整治，落实驻点盯守、加密巡查管控。组织隐患整治“回头看”，紧盯水上

客运、商渔共治、船舶碰撞桥梁三大高风险领域，严厉查处冒险航行、货船违法载客等违法行为。

针对客运船舶这一直接关系到群众出行的环节，青海省地方海事局出台专项提级管控细则，要求运营客船开展全覆盖自查，隐患未清零不得开航，企业每日安排负责人在岗值班，30客位以上船舶高峰时段需有管理人员随船监管。内河客船遇大风蓝色预警，企业负责人在开航前须现场研判通航条件，大风黄色及以上预警立即落实禁限航措施。内河渡船水域水位超警戒水位时，严格执行停渡管控措施，全过程全链条提级管控水上交通安全。

芜湖海事为LNG船舶 系上“安全带”

本报讯（全媒记者 甘琛 通讯员 汪际豪）当前正值汛期、暑期叠加时段，复杂水文因素交织，LNG水上运输作业安全风险显著攀升。近日，为切实防范化解LNG水上运输安全风险，芜湖海事局多措并举开展辖区LNG船舶及码头专项监管行动，全力守牢水上交通安全底线。

针对LNG码头加注作业专业性强、安全风险高的特点，芜湖获港海事处执法人员围绕码头运营、船舶靠离泊、LNG加注作业等关键环节，全面梳理风险点，细化规范操作标准。实地核查码头调度集控、风险预警、应急指挥等智慧监管系统运行状态，督导企业依托科技手段，实现加注作

业全过程动态管控，切实拧紧码头作业“安全阀”。

在长江马鞍山段，海事执法人员加强小黄洲锚地、新生洲普货锚地及辖区水上加油站等核心区域巡查。同时，通过VHF（甚高频）喊话、短信推送、现场提示等手段，向锚泊船员、站点工作人员普及高温、汛期安全防范要点，精准落实特殊时段水域管控举措。

针对辖区LNG作业船舶和锚泊船，海事执法人员开展专项登轮检查，重点核查船舶LNG罐体养护、消防器材配置、供气系统、紧急切断装置、气体探测报警设备等关键设施运行情况，严格查验船岸作业报备、加注前后检查流程及从业人员专项资质。

武汉海事法院善意执行 化解19载跨国海事纠纷

本报讯（全媒记者 尹宇龙 通讯员 陈楠）近日，一桩跨越中日两国、迁延近19年的涉外海事案件，在武汉海事法院的善意文明执行下成功化解，平衡保障了境外债权人合法权益与本土中小企业生存发展，实现了案结事了、多方共赢。

纠纷起源于2007年的一次海上货运事故。“XX”号远洋货轮在航行途中遭遇恶劣天气，船上锻钢作业绑扎散落，造成船体损坏。日方承运人先行赔付美国船东损失后，向货物托运方南京某桥公司提起追偿。案件历经审理、再审、重审等多轮程序，最终生效判决判令南京某桥公司、南京某浦公司连带赔偿日方企业船舶损失80余万美元及相应利息。

2025年9月，日方企业向

武汉海事法院申请强制执行。该案申请执行人为日本大型航运企业，办案质效关乎涉外司法形象；两名被执行人均为本土中小企业，企业承压巨大。经查控，南京某浦公司名下持有南京市浦口区2.7万平方米土地使用权。若直接启动司法拍卖，不仅处置周期长、成本高，还将严重影响企业正常经营，衍生地方产业规划等一系列连锁问题。

执行法官多次赴南京实地走访，全面摸排企业经营现状、资产情况与履约能力，搭建中外当事人沟通桥梁。执行法官则一边依法推进土地拍卖压执行力度，一边组织多轮磋商，引导双方平衡利益预期。2026年7月24日，双方达成执行和解，案款当日足额兑付，这起跨度近20年的跨境纠纷圆满终结。



东莞海事保障近4.7万吨液化气安全到港

本报讯（全媒记者 龙巍 王奕莹 通讯员 宋文嘉）入夏后粤港澳大湾区用气需求持续攀升。8月1日，载运46584吨液化石油气的巴拿马籍船舶“特提斯（TETHYS）”轮顺利靠泊东莞立沙岛九丰液化气码头开展卸货作业。

液化石油气属于高风险船载危险货物，大型液化气船舶装卸作业安全标准高、管控难度大。针对夏季高温、雷雨大风天气多发的特点，东莞沙田海事处深度运用立沙岛船载危险货物“一岛两链三控十防”（简称

“12310”）工作法，坚持监管与服务并重，对船舶靠泊、装卸、离泊全流程实施闭环管控，针对性防范船载危货安全风险。

船舶抵港前，海事执法人员提前对接船方、码头及船舶代理，全面掌握船舶技术状况、货物特性与作业计划，督促企业完善船岸安全方案，落实高温季节防爆、防静电各项管控措施，提醒船岸双方密切关注雷雨大风动态，提前做好甲板防滑、防雷等防护措施。作业期间，执法人员现场核查船岸紧急切断系统、消防应急设备、静电防护装置、

装卸管线等关键设施工况，逐项核对船岸安全检查表落实情况，对码头作业人员开展安全提示，指导企业排查作业薄弱环节，推动船岸界面安全管理落地见效。

东莞海事局将持续深化“12310”工作法实践应用，紧盯高温汛期危化品水上运输风险，持续保障立沙岛能源物资水上运输通道安全畅通，以精准海事监管护航粤港澳大湾区能源保供大局。

图为海事人员现场检查船舶安全设施。

宋文嘉 摄

为群众 办实事

四川省船舶开航前「一件事」一次办实现零的突破

本报讯（全媒记者 甘琛 通讯员 刘秀玲）日前，“同顺XX号”轮在宜宾顺利完成开航前全部手续，标志着四川省船舶开航前“一件事”一次办结实现零的突破。从船东正式提出申请，到7本证书、4本文书全部签注办结，全程仅用4小时，较以往约10天的办理周期大幅压缩。

过去，船舶开航前需办理名称核定、所有权登记等多项业务，船东要在海事、船检等部门间多头跑、重复交、反复等，耗时耗力。针对这一痛点，宜宾海事局依托与宜宾市交通运输局建立的政务服务协同机制，打破部门壁垒，推出开航前“一件事”一次办模式。船方只需在政务窗口一次性提交申请，即可同步启动所有关联事项，从源头告别“来回奔波、多次补料”的困扰。

在“同顺XX号”轮办理过程中，宜宾海事局对海事直接负责的登记、国籍、配员、无线电、文书签注等事项实行“一窗受理、并联审批”，同时与船检机构紧密协同，确保船舶检验证书办理无缝衔接。通过信息共享、审核并联，将原本串联的审批环节整合为同步推进，时限大幅压减。

该模式支持航运企业按需“点单”，灵活选择单项或多项业务集成办理。针对“同顺XX号”轮急需投入运营的实际，政务窗口迅速启动“按需定制”服务，主动对接、一次性告知全部材料清单与流程，确保从名称核定到所有权确权再到无线电许可核发一气呵成，为船方节省了宝贵时间和运营成本，真正实现“进一扇门、办所有事”。