

0 新闻

随着浙江富兴海运有限公司“浙能5”轮首航加入宁波的营运船队行列，宁波市的航运企业营运船舶运力首次突破1000万载重吨大关，标志着宁波航运业正式进入运力“千万吨级”时代，宁波从“航运大市”向“航运强市”迈进。而扛起“航运强市”的则是我市众多民营航企，他们的运力占到全市总运力的八成，数量占到总数的九成。

记者 包凌雁  
通讯员 俞平 余明霞



宁波航运业正式进入运力“千万吨级”时代。（包凌雁 摄）

莫让六价铬成为鞋类出口“拦路虎”

来自宁波海关的统计数据显，今年前三季度我市出口鞋类产品1.04亿双。其中，出口欧盟3779.9万双，出口额为2.85亿美元，占鞋类出口总额的38.8%。然而，鞋类出口欧盟并非畅通无阻。据近日发布的欧盟非食品类快速预警系统（RAPEX）通报数据显示，我国鞋类产品被通报9起，其中5起是因为六价铬含量超标。

六价铬为何成为鞋类制品走向欧盟市场的“拦路虎”？据宁波海关相关负责人介绍，六价铬是一种危害人体健康的物质，易被人体吸收，可通过消化道、呼吸道、皮肤及黏膜侵入人体。皮肤接触会导致过敏，人体吸收后会引发胃、肝、肾功能损坏，严重的可致癌及遗传基因缺陷等。

“其实，鞋类皮革生产并不使用六价铬，但在皮革鞣制工艺中，为增加皮革的尺寸稳定性、抗机械性能和耐热性，会添加三价铬化合物，如果加工工艺不过关，在皮革存储、使用过程中，三价铬就可能转变为六价铬，导致六价铬超标。此外，部分制革材料如染料也可能残留六价铬。”该负责人说。

近年来，欧盟对六价铬监管力度不断加大，对我国鞋类出口企业生产工艺、质量监管都提出了新的要求。2017年2月，国际标准化组织ISO对皮革中六价铬含量的检测标准进行了更新，新标准对皮革中六价铬的含量限制为3mg/kg。今年我国有一批男士凉鞋因六价铬含量达61.8mg/kg，遭到西班牙通报并退运，不仅给企业造成额外的经济损失，也对其声誉带来不利影响。

为了避免类似情况不断发生，宁波海关呼吁企业引起高度重视，树立绿色产品意识，加强源头把控，对皮革原材料、制革所用的铬粉提前进行六价铬测试，严格监控原材料和成品储存、运输环境因素，避免三价铬被氧化成六价铬。同时，加快新技术开发，调整制革工艺，比如使用植物复鞣剂等不含铬的替代品，确保生产过程中不产生过量的六价铬。

（董娜 郭蔚冉 任清庆）

奉化在绍台举行旅游推介会

宁波湾、弥勒佛道场、“全球生态500佳”滕头村……近日，奉化走进绍兴、台州举办旅游推介会，丰富的山海风光、人文历史旅游资源受到两地市民的追捧。

推介会上，踏雪寻梅、冬季采摘、新年节庆民俗等冬季奉化全域旅游版图徐徐展开，令现场的观众和旅行采购商大开眼界。在随后举行的洽谈会上，重点旅行社代表纷纷打昕景区门票、酒店食宿、交通线路的详细信息，并现场下单。在现场，奉化区旅游发展委员会还与绍兴、台州两地的旅游协会签署协议，就春节迎新祈福达成客源互送合作意向。

作为国家全域旅游示范区创建单位，奉化区旅游发展委员会大力发展特色旅游产品，并在域外逐渐打响品牌。今年年初以来，奉化旅游相继走进杭州、上海、苏州等地推介。此次亮相绍兴、台州，进一步拉近了奉化与绍兴、台州两地旅游的距离，同时也为奉化旅游拓展浙北、浙南市场增添了动力。

（张正伟 王璐 景小芳）

民企何以扛起“航运强市”大旗？

低调的民企快速扩张

宁波舟山港货物吞吐量已突破10亿吨，连续9年排名世界第一，成为全球首个超“10亿吨”大港……相比之下，宁波航运业则似乎“默默无闻”，“低调”得多。

事实上，2017年宁波航运运力在全国海船运力中所占比重为6.7%，这一数字就超过宁波舟山港宁波港域吞吐量在全国海港中6.4%的比重。过去30年，全市水运运力增加290多倍，总量约占全省海洋船舶运力的40%，占全国沿海运输船舶运力总量的12%以上。

30年来，始终站在“宁波号”船头的则是众多民营企业。“像上海的航运运力为1300多万吨，但绝大多数为中远海这样的国企，其他沿海港口城市也是如此。唯有宁波是民企扛起航运大旗。”市港航管理局局长葛更坚自豪地说，民企在政策资源、金融支持等方面与国企没法比，但是凭借自己的努力，尤其是经历2008年以来最长的行业寒冬之后，越发坚韧，越发强大，越发充满活力。

与运力规模扩张同步的是企业效益的大幅提升，据统计，2016年、2017年航运企业利润分别增长了54.5%和62.8%，2018年上半年同比增长36.7%。“民企这一轮运力扩张可谓踩准了市场的步点，充分体现了航运企业家有眼光、有胆识、有魄力，当然最重要的是有实力。”市航运交易所相关负责人表示。

过去30年，全市水运运力增加290多倍，总量约占全省海洋船舶运力的40%，占全国沿海运输船舶运力总量的12%以上。

2016年、2017年航运企业利润分别增长了54.5%和62.8%，2018年上半年同比增长36.7%。

航运“宁波帮”激荡30年

改革开放30年来，没有哪一个行业像航运业经历如此跌宕起伏的波折。作为民营航运的“带头大哥”，位于北仑区的龙盛航运有限公司几经沉浮，其发展历程就是宁波民营航企的“精简版”。

波民营航企的“精简版”。

“1999年，航运业遇到了第一次低谷，是退出还是留守？很多同行见好就收，我们咬咬牙坚持下来。”龙盛航运有限公司副总经理项溢雨回忆说：“龙盛不仅没有退缩，还从国外购买了一条2万吨级的大船，一举抢占了更大市场。”

龙盛超前的眼光得到了很好的回报。进入21世纪以来，国际国内航运市场一片红火，运价节节攀升，雪片般的订单飞向造船厂。“当时我们扩充到了8艘2万吨级船舶，却隐隐感到船舶过剩的危机。我们主动减少船舶的数量，淘汰当时正流行的小吨位货船。”项溢雨说。

并不是所有企业有龙盛的眼光。2008年下半年起，国内外航运市场行情急转直下，深度调整，我市的水运运力却“逆势增长”。市场运价断崖式下跌，船舶运力发展却走进了越跌越造、越跌越买的怪圈。部分航企错判形势，盲目“抄底”，大量船舶停航“晒太阳”，断贷断资后不得不退出市场。从2008年至2016年的漫长八年，像龙盛这样的企业都过得异常艰难。“成本一降再降，管理上一再精简，从粗放型向精细化转变。”项溢雨说。

2016年初，市政府及时出台了《关于加快促进宁波航运业发展的若干意见》，为航运业挺过寒冬注入“强心剂”。20多家民营企业积极响应，主动拆旧更新。港航管理部门发放沿海老旧船舶提前淘汰更新和内河船型标准化补助资金达到4.7亿元。

2016年，蛰伏数年的航企东山再起，纷纷打破沉默扩张船队。这一次，龙盛、南星等企业通过资产重组、运力结构的调整，通过内部管理的提升，以轻装上阵的态势

步入快速发展的通道。全市运力规模从2015年底的580万吨提高至现在的1000万吨。全国沿海运输船舶总运力中的占比，由2015年底的8.6%提高到现在的12%多。

与“宁波帮”颇有渊源的海外宁波人研究会会长王耀成说，“宁波航运业取得的成就，是宁波航运文化传统的积淀，更是‘宁波帮’精神在新航运人中的传承。”

营商环境助力转型

今年年初，宁波准兴海运有限公司在市行政服务中心的港航审批窗口递交了船舶营运申请，没想到运营证当天就办下来了。公司新购入的这艘7.3万吨散货船，一天运营成本将近5万元，一下子节省了至少10万元。

“成立当初，我们也预选了好几个城市，最终落户宁波，完全是被宁波优惠政策和优质服务所折服。”宁波准兴海运有限公司在宁波落户不到两年，就成为所在地镇海区招宝山街道突出贡献企业。“虽然是外来企业，但在这里没有觉得陌生，良好的营商环境让我们迅速融入。”总经理陈骥表示。

如今，港航行政审批事项100%纳入“最多跑一次”清单，95%进驻市行政服务中心集中办理，为审批流程“瘦身”，实现港航行政审批制度改革的历史性突破，预约上门服务、延时服务等措施，为企业和个人节省了时间和经济成本。此外，宁波市港航管理局还将在今年内实现船舶营运证办理全流程网上无纸化，实现从“最多跑一次”到“一次都不用跑”。

“宁波航运运力迅速突破1000万载重吨，这是了不起的成绩，说明宁波为航运业快速发展提供了较

强吸引力的软硬环境。”中国船东协会常务副会长张张国禁不住点赞。

搏击国际市场

尽管发展迅速，目前宁波民营航运企业还面临着市场门槛高、融资难、人才缺等诸多“痛点”。对比香港、新加坡等国际航运中心城市，宁波在政策环境、法律体系、融资条件等方面，还存在着一定差距。

上周，交通运输部副部长何建中在全球贸易与供应链峰会暨国际海运年会2018大会上表示，中国航运市场将全面对外开放。“这意味着航运业将面临更加广阔的市场空间。”宁波众盟航联科技股份有限公司相关负责人欣喜地表示。

事实上，众盟航联就是宁波航运民企顺应市场变化，一改过去单打独斗，尝试抱团出征的产物。这家由龙盛、南星等我市六家明星企业合资组建的新公司成立不到一年，就以一种全新的方式与货主、造船厂、修船厂甚至油料供应企业逐一洽谈，进行战略合作，以更合理的价格为股东赢得发展的契机。

“运力规模虽然达到了1000万载重吨，但是其中国际海运业务的船舶运力占比不到12%，国际海运是宁波航运业的最大短板。”宁波市中小航运企业联合会会长牛小华认为，国内沿海运输市场容量毕竟有限，未来宁波航运业的转型升级要想取得大的突破，就必须“走出去”，进军国际航运市场。

对此，市港航管理局局长葛更坚表示，交通港航部门将不断创新服务手段，改善服务措施，进一步优化航运业发展的营商环境。



让航运物流连通世界

宁波国际航运物流交易会下月举行，展览规模扩容2倍多

记者 俞永均 通讯员 施荟

承接首届进博会的溢出效应，宁波航运物流业加快连通世界的步伐。记者从市口岸办获悉，第二届中国（宁波）国际航运物流交易会将于12月10日至12日在宁波国际会展中心举行，同期举办2018“一带一路”口岸合作高峰论坛及全球代理对接洽会。

与首届相比，今年的宁波国际航运物流交易会展览规模扩容

了2倍多，从去年的1个馆、5000平方米扩大到3个馆（1、5、6号馆）、总面积18000平方米，预计参展客商和企业代表在1万人左右，为行业搭建了展示交流、贸易洽谈和合作对接的平台。

本届宁波国际航运物流交易会将设置三大板块，包括一个主会场，一个高峰论坛及N个航运服务分论坛，一个航运物流人才对接会。其中，航运物流交易会以航运物流全产业链展览展示、合作交易为主，集港口企业、央企、上市公

司、智慧口岸、船东、知名物流企业于一体。目前，中国远洋海运集团、中国外运股份有限公司、德邦物流有限公司、中电科海洋电子研究院有限公司、全球跨境综合物流知名品牌菜鸟物流和宁波舟山港、宁波梅山保税港区等已确认参展。

据宁波市国际联运协会会长乐振天介绍，刚刚在上海闭幕的首届中国国际进口博览会，包括宁波在内的长三角城市签下了不少进口订单，这对货代等物流业提出了新要求。第二届宁波国际航运物流交易

会在上述背景下举办意义十分重大。“为了适应进口货物的物流新要求，我们在招展时特别注重对沿海口岸和海运联运相关单位的推介。”乐振天告诉笔者，目前渝新欧、郑新欧等5个中欧班列运营单位已确认参展，马来西亚、新加坡、土耳其等“一带一路”沿线国家也派出物流企业参展。同时，组委会加强了与新疆当地物流企业的合作，以推进宁波舟山港的货物通过海铁联运快捷出口到中亚地区。同期举行的2018“一带一

