

海事科技要闻

2024 年第 33 期

海事研究部编

2024 年 12 月 16 日

本期导读

【海事管理】

★把牢“四量一质” 构建船载危险货物安全监管新格局

【船舶检验】

★节约社会成本超过6500万元!全国船舶检验通检互认助力航运业降本增效

【船员新闻】

★航运业加速脱碳，海员生活巨变

【航海保障】

★创新海事服务支持北部湾区域一体化

【航运/船舶】

★上海正部署航运燃料的绿色转型

【国际要闻】

★多家航运市场主体提前申请参加第三届浦东航运周



【海事管理】

★把牢“四量一质” 构建船载危险货物安全监管新格局

“人、船、货、环境、管理”作为船舶载运危险货物海上运输的关键要素，一直以来都是海事部门的监管重点，福建海事局在充分分析研判上述航运要素的基础上，结合船舶载运危险货物安全监管经验，梳理总结“人员常量、船舶动量、环境变量、船岸流量、货物性质”的监管规律，固化形成了“四量一质”船载危险货物安全监管长效工作机制，有力保障了辖区危险货物运输安全形势稳定。

抓稳人员常量，分级分类规范“两员”从业行为

加强对辖区从业人员、海运涉危企业、码头经营资质和危险货物等信息的收集、核实，建立完善福建海事局、分支局和海事处三个层级“两员”从业基础信息库。综合考量“两员”从业经历、开展业务频率、种类等因素，加强“两员”从业行为风险分析研判，加大“两员”日常从业行为监督检查力度，累计实施两员违法记分39人次150分。

守牢船舶动量，源头管控提升本质安全水平

开展液货船专项检验。开展窗口期液货船检验101艘，非窗口期液货船联合检查62艘次，协调委托兄弟局对4艘非窗口期本船籍港液货船开展联合检查，不断提升船舶安全技术状况。深化

运行散装液体危险货物货主（码头）高质量选船机制。辖区51家在营散装液体危险货物码头企业全覆盖运行高质量选船机制，累计对3118艘次液货船舶开展安全技术评估，择优选船观念深入人心，到港液货船本质安全水平不断提升。

防住环境变量，预防为主筑牢安全生产防线

畅通环境信息来源及传递渠道。注重对气象、海况等信息的收集和研判，重点关注航道、港池等通航水域是否满足船舶通航要求、气象、海况、潮汐等因素是否影响航行安全，及时通过电话、微信群等渠道向码头、船舶、代理等发布高温、雷电、大风等恶劣天气的预警信息，督促码头、载运危险货物船舶落实好防抗措施。加强极端天气下安全监管。紧盯易流态化货物适运水分极限报告和含水量检测报告，强化船舶舱底排水系统和货舱风雨密状况的现场检查力度，将喷淋降温、消防安全、泵舱巡查、封闭处所、易发生自反应货物等作为高温天气重点检查内容，强化缺陷整改闭环，严防载运危险货物船舶带病开航、作业。同时合理引导海上风电及光伏建设单位科学选址、推动辖区重点水域船舶定线制建设、探索研究公布福建沿海第三批商渔船风险警示区，有效提升辖区通航环境质量，累计安全保障载运危险货物船舶进出福建沿海港口12886艘次，货物14612.39万吨。

严查船岸流量，以案示警强化船岸界面检查

督促船岸安全责任落实。“8·9”“YM MOBILITY”轮爆炸事故发生后，提醒船方、码头方进一步健全安全生产责任体系，严格落实船岸界面检查表制度，畅通船岸之间的沟通联系，传递码头泊位停泊安全信息，对船舶进行安全交底，强化靠泊期间连续值班。开展船岸界面监督检查。重点关注拟靠泊船舶种类、吨级范围和装卸货物种类与《港口经营许可证》《港口危险货物作业附证》载明事项是否一致、应急资源配备等是否满足要求，督促港口码头在取得相应资质或有关部门认可后开展作业。加强信息共享和闭环处置。累计对外通报船舶载运危险货物、污染危害性货物瞒报、谎报信息59条，对外通报船舶油料供给单位提供的船舶油料超标信息44条，新业态风险隐患信息1条，持续营造齐抓共管格局。

辨清货物性质，因货施策助力新业态产品出运

提供“新三样”海运全链条服务。通过加强政企战略合作、成立“新三样”产技通海运实践基地、“新三样”货物前沿服务站、建立集装箱式锂电池储能系统海运安全保障机制等创新举措，串联起“新三样”产品研发生产、技术标准制定、政务申报审批、便利快捷运输等各环节，服务保障3.9万辆新能源汽车、4万TEU锂电池、687台集装箱式锂离子电池储能系统顺畅出海。保障“新三样”产品海运物流畅通、降本提质增效。助力新型海运化工

产品合规运输。累计保障新增化工品混合碳五、工业用碳九芳烃、工业用碳十粗芳烃安全出港120艘次，42.8万吨。“通新货、选好船、强应急 助力新型海运化工产品合规运输”举措入选福建省发展和改革委员会关于学习推广优化营商环境工作典型经验做法。

【船舶检验】

★节约社会成本超过6500万元!全国船舶检验通检互认助力航运业降本增效

截至目前，全国已有超过4500艘船舶享受到了通检互认带来的便利，直接节约社会成本超过6500万元。12月13日，全国船舶检验通检互认总结评估会在上海召开。此次会议由交通运输部海事局主办，上海海事局承办，会上公布了全国船舶检验通检互认的最新“成绩单”。

长三角区域试点完成通检互认占比90%。

据了解，以往国内大多数船舶在营运期间需每年在特定时期返回船籍港接受船舶检验，或由船籍港船舶检验机构指派验船师远赴其船舶营运地进行检验，对船舶而言，检验流程复杂、周期长、成本高，对检验资源有限的地方船检机构而言，给船舶检验的质量和效率带来极大的挑战。

今年1月，交通运输部海事局组织上海等6家直属海事局，以及中国船级社、长三角及其他地区等7家地方船检机构正式启动通检互认新型船舶检验制度研究。3月，率先在长三角区域设立通检互认试点，为全国的工作开展先行探路。经历多轮实地调研，反复论证研究，并结合各方意见和建议，今年10月，全国船舶检验通检互认在全国范围内正式推广实施。

随着互认的推行，符合通检互认条件的船舶在营运期间可就近向具有相应检验资质的船舶检验机构申请年度检验和适用的临时检验。

海事部门介绍，全国船舶检验通检互认工作内容共分为三个部分。一是长三角区域内通检互认试点，试点期间，由上海市、江苏省、浙江省、安徽省船舶检验机构检验的船龄10年以内的国内海船（包括散货船、集装箱船、杂货船、多用途船、甲板货船等运输船舶），船龄12年以内的内河船（包括一般干货船、散货船、多用途船（集散）、集装箱船等运输船舶），可在区域内就近申请年度检验和适用的临时检验。二是全国各省（自治区、直辖市）内通检互认，各省内通检互认原则上可不受船舶类型、船龄、检验种类等限制。三是全国通检互认，符合通检互认条件的船舶在营运期间可就近向具有相应检验资质的船舶检验机构申请年度检验和适用的临时检验，包括由省级交通运输主管部门公

布的该省（自治区、直辖市）承担通检互认工作的检验机构和中国船级社公布的黑龙江、广东、海南、福建承担通检互认工作的检验机构。

最新数据统计显示，截至12月1日，全国船舶检验通检互认共完成检验4502艘次，节约社会成本超6500万元。其中，各省（自治区、直辖市）内通检互认3042艘次，跨省通检互认1460艘次，长三角区域试点完成通检互认4091艘次，占比90%。

将进一步扩大适用船舶类型和检验项目范围

会上还发布了全国通检互认评估报告。报告显示，90.3%的受访者对全国通检互认工作给出了比较满意及以上的评价，91%的受访者给出了通检互认政策对降本增效的作用较为显著及以上的评价，89%的受访者认为通检互认政策对船舶检验非常便利，85%的受访者认为通检互认政策有必要进一步扩大范围并长效实施。

海事部门介绍，当前，部分地区在实施通检互认过程中仍存在委托检验和通检互认并行的现象，导致通检互认执行不到位、运行效率受限等问题。

会上透露，下一步，全国船舶通检互认工作将进一步扩大适用船舶类型和检验项目范围，增加受理点和检验机构的覆盖率，逐步形成“国内统一大市场”下的船舶检验服务体系，并通过政

策细化明确通检互认和委托检验的适用要求和范围，统一检验流程和标准，加强跨部门协调，推动全国船舶检验工作形成“统一规划、规范执行”的整体格局。

【船员新闻】

★航运业加速脱碳，海员生活巨变

航运业占全球排放量的 3%，承载着全球 90% 的贸易，对世界经济至关重要，因此航运业有必要尽快实现脱碳。

国际海事组织的目标是到 2030 年将排放量减少 40%，包括改用氢、氨和电池等低碳替代燃料，以及引入数字技术提高船舶运行效率。然而，人们日益担忧，对于那些主要来自发展中国家的 200 万海员来说，如果不能获得新技能的培训，他们可能会被行业发展的步伐所抛弃。

关键的一点在于，海员和港口工人必须掌握新燃料的处理技能，尤其是像氨这样具有潜在危险性的燃料。如果他们未能接受正确的培训，不仅会对海员和船舶安全构成威胁，还可能对环境造成更广泛的风险。

Lloyds Register 和 University Maritime Advisory Services 进行的建模研究揭示了一个关键趋势：到 2030 年，预计有 45 万名海员需要接受额外培训，而到了 2030 年代中期，这

一数字将增至 80 万。这一预测基于替代燃料在未来十年内得到广泛推广的前提。DNV 的研究也指出，尽管一些企业（如马士基）已经在教育和培训上投入了大量资源，但在提供这些培训方面仍面临挑战。研究中提到：“由于替代燃料技术和去碳化路径的可行性、采用情况存在不确定性，加之监管发展和融资方面的不明朗，这些都给规划海事劳动力的进一步培训带来了困难，同时也影响了对符合行业未来需求的技能项目的投资吸引力。”

Darian McBain，作为 Outsourced 咨询公司的创始人兼首席可持续发展官，以及泰国联合公司前企业事务和可持续发展全球总监，她指出航运业在绿色技能发展方面正落后于其他行业。她强调：“许多航运业的从业者都在迅速扩大其可持续发展活动，但具备可持续发展技能并深入了解这些行业的人却并不多。”

WEF 指出，发展中国家，作为全球海员的主要来源地，在航运业转型的关键时期可能需要额外的支持，特别是通过建立国家层面的技能发展机构来实现这一目标。

菲律宾，作为全球海员劳动力中占比高达 14% 的国家，正在积极从海事公正过渡特别工作组和新近成立的全球海事标准国际咨询委员会 (IACGMA) 那里寻求指导。海事公正过渡特别工作组成立于 2021 年格拉斯哥 COP26 会议上，其核心使命是“确保在

航运业应对气候紧急情况的解决方案中，海员始终处于核心位置”。

欧洲船东协会（ECSA）作为咨询委员会的一员，其秘书长 Sotiris Raptis 指出，STCW 公约自 2010 年以来尚未更新，目前正面临修订。为了填补这一空白，欧洲船东协会正在与 ETF 和欧盟委员会合作，共同发起一个欧盟海事技能论坛，目的是向国际海事组织提供关于 STCW 课程中存在的不足之处的反馈。

全球海事论坛的脱碳主管 Jesse Fahnestock 强调，随着航运业向数字化转型，海员的数字技能培养变得尤为关键。他指出，我们已经看到了陆上管理船舶运行能力增强的初步迹象，类似于发电厂可以从控制室进行操作的情况。他特别提到，如果氨成为主要燃料，由于其毒性，将需要更多的陆上人员和更少的船员，这进一步凸显了对海员进行新技能培训的紧迫性。

ETF 海运高级政策官员 Nikolaos Koletsis 提到，尽管 STCW 的修订工作已经开始，但进展缓慢，可能需要长达五年的时间，这可能意味着修订完成时已经稍显滞后。他强调，至关重要的是，所有工人都能免费获得再技能培训和技能提升培训，而且培训不应在工人的空闲时间进行，以确保海事部门的能源和数字化转型不会让任何人掉队。



为了应对这一挑战，ETF 和 ECSA 推出了 SkillSea 平台，这是一个由七个教育包组成的平台，其中两个专注于绿色技能，另外两个涉及数字技能。SkillSea 项目为期五年，直至 2023 年。在 SkillSea 的基础上，海事教育与培训网络 (Met-Net) 应运而生，旨在满足该行业未来的技能需求。

Mark Button，工程咨询公司 Arup 的海上脱碳负责人，强调了在向绿色航运转型的过程中，除了建造新船和改造现有船舶，以及在港口建立新基础设施以处理低碳燃料外，还需要构建一个新的陆上能源系统来生产可持续的航运燃料。

他指出：“人们一想到航运，往往就会想到‘远在上海，无人问津’，但实际上，实现航运可持续发展所需的大部分投资都将在陆地上进行，专注于可持续燃料的生产。”

Button 进一步解释说，由于新型可持续燃料的生产方式，可能会出现多个区域供应系统，而不是现有的单一全球系统。“这改变了最佳生产地点的动态：最佳地点将是那些可以获得廉价可再生能源的地方。因此，我们很可能会看到燃料在北非、智利、澳大利亚等地生产，甚至可能在拥有可观风力资源的英国。”他说，“这对全球南方的许多国家来说是一个巨大的机会，但他们需要大量资金来开发基础设施和生产设施以满足这一需求。这意味着将带来大量的制造业和建筑业工作机会。”

【航海保障】

★创新海事服务支持北部湾区域一体化

为加快建设交通强国，推动北部湾区域物流降本提质增效，更好支持北部湾区域一体化高质量发展，广西海事局、广东海事局、海南海事局、南海航海保障中心决定自 2024 年 12 月 15 日起，在北部湾区域实施以下海事服务举措。现将有关事项通告如下：

实施海事政务服务事项“掌上办”“跨域办”“无感办”。申请人可通过海事通 APP 办理“掌上办”所列事项并通过电子证照等方式在线获取办理结果；对于确需提交纸质材料的“跨域办”事项，申请人可到公布的站点就近提交相关材料；针对“无感办”事项，符合相关条件的可通过“免申即享”或“即申即享”等方式办理，“免申即享”事项无需申请，海事通 APP 将直接推送相应电子证照，“即申即享”事项申请人可按照需要在海事通 APP 一键申领电子证照。

推行一次性船位报告。船舶进入北部湾 VTS L1 报告线或离泊时，仅需通过 VHF 或其他有效手段向北部湾 VTS 中心进行一次船位报告。

提供一体化船舶锚泊预约服务。海事通 APP 在北部湾水域提

供锚地查询和锚位网上预约服务。企业和船舶可以通过海事通 APP 查询北部湾水域锚地信息并预约锚位。

实施重点船舶“直进直靠、直离直出”。在北部湾水域载运粮食、石油、天然气、电煤等重点民生保障物资的船舶以及国际邮轮、省际客船等重点船舶提供联动服务，实施“直进直靠、直离直出”一程式交通组织。企业和船舶可以通过海事通 APP 线上申报，或者通过 VHF 等通信方式申报。

推行航运公司符合证明和船舶安全管理证书“极简办”。简化航运公司符合证明发证流程，对航运公司跨审核发证机构变更注册地的；或船舶由外贸转为内贸营运或船舶种类发生变更的；或船舶管理人不变但船舶所有人或光船承租人发生变化的，航运公司可免于临时审核、初次审核，向注册地审核发证机构申请附加审核，换发相应证书。

实施跨辖区涉水工程项目海事审批“便利办”。北部湾水域跨辖区的水工项目，施工作业申请人可通过“海事通 APP”平台或海事政务窗口向项目水域所占海事辖区面积大的一方海事管理机构提出申请。有关海事管理机构按照“一家单位对外”的原则统一受理和审批。

提供精准高效的可视化预警信息。船员、船舶、港航企业可通过海事通 APP 查询交通管制和恶劣天气预警信息，绑定船舶的

用户会自动获取本船附近的相关航行警告、航行通告和交通管制信息的文字提醒，还能在海事通 APP 航行服务功能模块的电子海图上查看可视化后的图层和文字预警信息。

【航运/船舶】

★上海正部署航运燃料的绿色转型

《财经》年会 2025：预测与战略暨 2024 全球财富管理论坛于 12 月 13 日-12 月 15 日在北京举行。能源基金会首席执行官兼中国区总裁邹骥出席并演讲。

邹骥表示，目前，煤炭仍是我国能源的主要组成部分，在一次能源结构中，煤炭占到 56% 左右。“已经从过去的 80% 多降到 56%，还会继续降”。“发电领域，过去 60% 多接近 70% 都主要以煤发电为主，现在比例正在发生变化，风、光、水、核、生物质能的占比已经突破了 35%，煤的发电占比从接近 70%，已经降到 65% 以下”。电力系统的深度低碳化趋势将会继续，再过二三十年时间，可能 80%、90% 的电力来自非化石能源。此外，能源终端部门的电气化也是一大趋势。“最显见的是电动汽车，当然将来建筑、工业里边也有很多电气化，而且电气化用的电都是绿电”。

邹骥还表示，作为世界航运中心，上海正在部署航运燃料的绿色转型。“这个转型带动全球，它和洛杉矶港、常山港、阿布

扎比港、迪拜港、鹿特丹港、汉堡港正在形成一个网络”，邹骥解释说，必须形成网络才能做——不能加着 95 号的油把车开出去，再弄一个 92 号的油开回来。

“不是大家有点情怀、喊几句口号就叫 ESG 了，这背后更深层的底层逻辑是要适应新的科技革命”，邹骥强调，幸运的是，这次产业革命是发生在世界多地的，而且主战场在中国，我们已经有很多技术走在前面了。他还建议将温室气体的外部社会成本内部化，“过去是不计入企业成本、不计入企业收益，将来很多东西要计入到企业表内”。

最后，邹骥建议：

第一，树立新发展范式的理念，将碳中和植入企业和全社会高质量发展的基本理念中去。

第二，提高碳足迹核算与能耗核算计量的能力，建立监督核算体系，“这是基础，要摸清家底”。

第三，制定减污降碳规划，体现到企业的技术选择和研发、投融资、市场营销、品牌管理、人力资源、政府关系、信息管理等多个管理方面，是全方位的管理。

第四，将 ESG 实践作为企业未来竞争的比较优势，发展和培育，作为竞争战略的组成部分。



第五，加强国际交流与合作，主动纳入国际供应链管理和国际贸易规则的发展之中。

【国际要闻】

★多家航运市场主体提前申请参加第三届浦东航运周

当前，“航运周”“海事展”等品牌活动已成为全球各主要航运中心城市赋能产业发展、宣介本地优势、推动人文交流的“标配”。浦东新区作为上海国际航运中心核心区，“年仅2岁”的浦东航运周成为融通中国与世界的纽带，综合影响力已比肩国际同类型活动。

主办方目前已陆续收到多家航运市场主体希望加入明年浦东航运周的申请，提前锁定第三届活动的“入场券”。

“链”接全球，国际化、专业化、市场化不断深化

经过多年的接续奋斗，上海国际航运中心建设取得了丰硕果实，全球排名前十的班轮公司、国际船级社协会正式成员中的10家，波罗的海国际航运公会（bimco）、国际航运公会（ics）等众多企业和机构齐聚上海。浦东作为中国改革开放的窗口，也是上海国际、经济、金融、贸易、航运和科创中心建设的核心区，“链”接全球，浦东是重要“枢纽”，而“航运周”则成为全球航运业界重要的盛会。希腊共和国海运与岛屿政策部副部长斯特

凡诺斯·吉卡斯 (stefanos gkikas) 在第二届浦东航运周期间就赶赴了多场交流活动。

在“航稳智远·共赢生态”大会上，他作为浦东航运周开幕式主旨演讲嘉宾向国内外航运企业推介希腊航运政策新动向；此行期间，斯特凡诺斯·吉卡斯与中国船东协会、中国最大的造船集团（中国船舶集团）上海船舶设计院等主要航运机构和组织的负责人进行了深入交流，表达希腊船舶设备制造商向中国出口产品的持续兴趣以及与中国造船厂合作意向。同时，他也向中国市场推介希腊公司，希望有机会参与更多蓝海市场。

比雷埃夫斯港的成功已经成为中希合作的典范，在中远海运集团的经营下，比雷埃夫斯港成为了地中海东部的重要交通枢纽，中希两国航运界的交流也越加频繁。

本届航运周首创“希腊国家日”活动。在希腊-浦东航运金融产业交流洽谈会暨 2024 浦东航运周希腊日主题活动上，希腊航运财务管理人协会与中国船东协会等机构达成了合作协议，希腊航运财务管理人协会上海代表处正式揭牌。

纵观本届航运周，国际化程度大大提升是其鲜明特点之一。法国达飞集团中国总经理方艾琳，挪威驻上海总领事 tobias f. svenningsen 先生，bv 集团高级副总裁、必维船级社亚太暨中国区总裁葛思越，英国伦敦保赔协会首席承保官 reto toggwiler，

英国西英保赔协会香港理赔总监 quentin drew 等外籍嘉宾出席，参加开幕式的近 400 名人员中，外籍人士就有 40 多位，占到十分之一。伦敦华人航运协会的海事风险创新发展交流沙龙、亚太运输资产保护协会的中国供应链创新年会以及英国皇家航空学会 2024 年会，每场参与外籍人士均有 10 多位，整体航运周外籍嘉宾超 100 人次。浦东航运周还携手中国国际海事会展、希腊波塞冬海事展、挪威海事展、伦敦国际航运周、香港海运周，共建中外航运品牌活动合作伙伴。

聚焦新质生产力，一批航运新成果、新标准、新合作发布、落地

如苏州港至外高桥港绿色智慧示范航线正式开通，预计全年减少二氧化碳排放超 400 吨。上海港船载外贸集装箱危险货物人工智能风控平台正式发布，危险货物谎报瞒报、危险化学品包装异常、vgm 数据报送异常等监管场景实现“秒查”。“船货易”平台全系列电子单证产品正式发布，通过优化单证管理流程，提升船货信息传输效率和准确性。

航运周期间，还集中发布了智能港口评价指标体系、船舶智能航行航海保障数据标准、水面智能搜救机器人等 22 项智能航运团体标准。涵盖人工智能在港航领域应用、航运大数据挖掘与应用等上海海事、大连海事选送专业论文，获评最佳和优秀论文

共 10 篇；“长三角电动船产业促进会”正式成立，60 家会员机构将共同推动电动船产业的良性发展。

一批新合作也相继促成：中船动力就深化产业计量测试技术合作，分别与中船第七一八研究所、航空工业北京长城计量研究所签订合作框架协议；振华航科与信德海事签订合作框架协议，在线上、线下合作，实现资讯数据、行业专家、内容营销等资源整合；上海电机学院分别与上海立盟国际物流、上海怡亚通供应链签署产学研合作框架协议；上海仲裁委员会与上海海事大学签订合作协议，共同揭牌“涉外法治人才联合培养基地”。海运圈网联合舟山港航局举办的“中国海事服务论坛暨舟山港口日主题活动”聚焦在国际海事服务领域的创新实践，汇集行业专家共同探讨如何通过政策创新、平台创新、模式创新和技术创新实现高质量的海事服务产业升级，共同推动国际海事服务产业转型升级，提升中国在国际海事服务领域的竞争力。

将“浦东声音”通过“航运周”，传向全球航运业界

比雷埃夫斯港的成功已经成为中希合作的典范，在中远海运集团的经营下，比雷埃夫斯港成为了地中海东部的重要交通枢纽，中希两国航运界的交流也越加频繁。

一群航运人在黄浦江畔开启了两场奔跑“远航”，亿通航运、海运圈两场健身跑展示了航运人积极向上的精神风貌。本届浦东

航运周，各式文体活动层出不穷，成为这一周盛会中靓丽的风景线。

青年人才、航运女性专场则体现对航运人才的重视。如新一届浦东航运青年联谊会会员大会举办；在上海航运保险青年随心讲&辩论赛上，14位青年航运人以演讲和论述表达对行业的热爱；当代航运女性终身教育与发展研讨会，激发航运女性的创新精神和领导力；中企视讯“航运巾帼”频道正式上线，持续展示航运女性的风采；上海电机学院联合邮政快递行业举办国际商贸和物流快递产教融合研讨会；上海海事大学的帆船体验活动，则圆了航运人心中的航海梦。

航运周期间，一批智能船舶、物流机器人、卫星模型集中展示，上海交通大学董浩云航运博物馆“草木生光辉：航向世界的中国植物”特展、中交上航局疏浚展示馆也向航运人、市民开放。中远海运集团“海遇集”展示文创、美食，体验远洋船舶驾驶，深受市民朋友的喜欢。

本届浦东航运周被150余家国内媒体、70余家国际媒体平台竞相报道，形成了央媒、地方媒体、行业媒体、新媒体及海外宣传渠道的全媒介推广态势，将“浦东声音”“中国声音”通过“航运周”传向全球航运业界，进一步增强了上海国际航运中心在世界航运业的话语权，积极融入全球航运治理。

航运业已经成为中国链接世界、服务全球的重要纽带。连续两年举办的浦东航运周为全球航运产业协同发展提供了更大的平台，让世界航运聚焦浦东，让浦东航运链接全球，期待在下一届浦东航运周上与志同道合的伙伴们再次相聚。

