

编者按:

“民之所期、政之所向”，2020年的全国两会，牵动着世界的目光，也承载着更多更高的期盼。来自交通运输行业的代表委员们，肩负时代使命、承载人民重托，紧紧围绕交通水运行业改革发展大势，深入调研，了解民意，认真建言，直面热点难点问题，提交了诸多以交通水运为关键词的议案和提案。

两会热点看水运

本刊两会报道组

1 航运强国

全国政协委员、中国航海学会理事长、交通运输部原副部长何建中在提案中呼吁保障船员权益，建设高素质船员队伍，筑牢航运强国基础工程；加强青少年航海知识教育，为海洋强国提供智力和人才支撑。

关于船员队伍建设方面，何建中建议，一是修改完善船员管理法规制度，进一步明晰船员职业化、社会化的管理规则和落实船员权益保障措施。二是推动落实监管和船员培养主体责任，督促航运公司认真落实船员培养主体责任，鼓励校企合作定向培养船员。三是深化船员管理制度改革，推动建立船员市场诚信体系，引导船员劳务从价格市场转向价值市场。四是切实维护船员合法权益，深化船员专业技术职称制度改革，研究制定岸上福利设施标准，改善船员工作和生活条件。五是大力弘扬航海文化，提升船员职业社会认可度，激发船员职业自豪感。

青少年航海知识教育是为海洋强国提供智力支撑和人才支撑的基础性工作，何建中建议，加强顶层设计，研究青少年航海教育支持政策，制定进一步加强青少年航海教育指导意见；加强协同合作，建立科学、系统的航海教育体系和课程，推动重要航海知识进教材、入课堂；加强载体建设，打造一批青少年喜闻乐见的具有广泛影响力的航海教育品牌，结合当地码头、船舶、博物馆等航海设施建立青少年航海知识教育实践基地；加强宣传推广，抓住中国航海日论坛等重大航海活动契机，营造全社会关心、支持航海教育和航海文化建设的良好氛围。

2 新基建

党中央国务院此前多次强调，加快5G网络、数据中心等新型基础设施建设。“新基建”赋能百业，其中多个领域与交通运输有着密切联系。

全国人大代表，江苏省交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任陆永泉说，江苏正积极推进5G在智能交通领域应用。具体到交通水路领域，推动智慧航道建设，加快推进京

杭运河智能航运试点示范工程，构建航道全方位交通感知网络。推动智慧港口建设，加快推进智慧港口试点工程，在港口建设、生产运营和管理等方面提升港口码头智能化技术和系统集成能力，推进新一代自动化码头、堆场建设改造，促进信息技术与港口服务和管理的深度融合。推动智慧船闸建设，实现船闸设施的智能快速诊断、故障预警和船闸自动化控制。加强交通运输各环节互通共享和协同应用，推进智慧交通基础设施的立体化网络化管理。

全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧介绍道，近期上港集团计划打造“X-PORT港口安全生产人工智能管理系统”，赋能港口物流、运维、安全生产、高效运行等多维场景，为港口信息化演进带来全新的无人化、智慧化升级。

全国人大代表、福建省总工会副主席、厦门集装箱码头集团有限公司党委委员、高级技师冯鸿昌向记者表示，该公司不再局限于码头布局构造、港池航道等传统的基础建设，着力对接大型中央企业在全国推进的“新基建”项目，适时在港口码头引进推广5G通信定制覆盖、新能源集卡自动充电桩、大数据中心、人工智能、港口物联网的建设。同时，在现有数据仓库的基础上，整合提升港口大数据中心建设，为港口智能化提供强有力的数据中枢和算力载体。

3 船舶所有权

近年来，我国造船业迅猛发展，新接订单、手持订单和完工量连续多年位居世界第一。但2019年以来，受国际经济大环境影响，大量境外船东资金枯竭，无力付款，纷纷弃船。我国造船企业为减少损失，会选择在解约后把船转售国内市场。

全国政协委员、厦门海事法院院长夏先鹏分析，根据《中华人民共和国船舶登记条例》，船舶所有权登记应提交船舶所有权取得的证明文件。交通运输部《中华人民共和国船舶登记办法》就此进一步规定：新造船舶，应提交船舶建造合同和交接文件；自造自用船舶或者其它情况下，应提交足以

证明船舶所有权取得的证明文件。因此登记时，海事部门会要求国内买家提供造船厂与境外船东之间达成的船舶所有权归属船厂的协议；无法提供协议的，则要求提交造船厂与境外船东通过仲裁或诉讼取得的“确认船舶所有权归属的生效仲裁裁决书或法院判决书”。

但实践中，境外船东在拒绝付款的同时，往往提出各种理由意图逃避责任，与船厂发生争议。要求外方确认船舶所有权归属船厂很难实现。而通过诉讼或仲裁取得船舶所有权确认判决，周期漫长、费用高昂。

夏先鹏认为，这些问题产生的主要原因在于现行船舶所有权登记制度不够完善，有关船舶所有权证明材料的规定不够具体、执行标准不够明确。

夏先鹏建议，此类船舶所有权登记可参照《不动产登记暂行条例》《不动产登记暂行条例实施细则》的调查与公告程序等相关规定，借鉴国际同类船舶所有权登记的做法，明确可以由船厂向登记机构出具所有权声明，作为所有权取得的证明文件。若海事管理部门认为可能存在权属争议的，有权以对申请登记的船舶进行实地查看、公告通知利害关系人船舶所有权登记情况等方式进行权利调查。

4 邮轮业

过去十年，中国邮轮行业迅速成长为仅次于美国的第二大国家邮轮市场，在丰富人民幸福生活的同时，创造了一个全新的产业链。新冠疫情爆发后，各国颁布了不同程度的旅行禁令，全球邮轮行业进入停摆状态，邮轮码头面临史无前例的经营困境。

全国政协委员、中国船舶集团江南造船科技委主任胡可一建议，面对全球邮轮市场的大变局，中国邮轮业在面临挑战的同时应当抓住机遇，在后疫情时代实现邮轮产业高质量发展。在国家层面建立有利于邮轮产业高质量发展的统一体制和机制，组建涵盖邮轮研发设计、建造、供应链建设和运营的相对统一、注重母港的地域性、深耕旅游纵深和船型航线的细分市场的专业化公司；鼓励中资邮轮公司成为重振邮轮产业的龙头，适时允许中资邮轮公司开辟以上海为母港的“无目的地游”航线，条件允许时，优先由中资邮轮公司恢复中韩航线，开辟“海上丝绸之路”航线；将邮轮列入“重大科技装备攻关工程项目”作为当务之急，通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成，突破邮轮产业自身的关键核心技术；优化中资邮轮产业营商环境，构建新生态体系，积极推动中资邮轮自主品牌和五星红旗邮轮船队建设和“多港挂靠”常态化；加大对邮轮产业的融资和税收支持，发挥国家财政投入的引导作用，吸引跨行业企业、多领域资本，建立邮轮产业多元化投融资体系，鼓励建立市场化运作的邮轮产业发展基金，支持社会多元化投资邮轮产业。

全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧提出，首先应该以疫情常态化防控下完善的卫生体

系为参考，制定邮轮产业复苏的防疫指引，强化邮轮港和邮轮公司的闭环防控方案，根据成功的中国防控经验，结合科技手段，形成邮轮业安全防疫的中国标准。第二，在疫情常态化防控条件成熟的情况下，应尽快出台恢复邮轮旅游的方案，支持邮轮公司探索性开拓创新产品，给邮轮复航创造条件，满足疫后的消费需求，进一步恢复旅游市场的信心。第三，在恢复邮轮市场的基础上，加快中国邮轮设计、制造的步伐。进一步提升产业的经济贡献的同时，逐步为中国邮轮制造积累经验，更好地参与到全球竞争。

5 疏浚业

由于原有国家标准没有对疏浚行业独立分类，给产业政策的制定、重大战略推进等方面工作带来了诸多问题，难以全方位考虑疏浚业中长期发展，也难以统筹行业发展资源。今年两会期间，全国政协委员、中交天津航道局有限公司总工程师顾明建议，“将疏浚业纳入《国家经济行业分类》产业名录，以便从国家层面制定我国疏浚业的中长期发展规划，促进疏浚业可持续发展。”

国之润，自疏浚始。我国疏浚业经过 120 余年的发展，形成了较大的产业规模和较强的疏浚能力，年疏浚能力超 10 亿立方米，已成为世界第一疏浚大国。据了解，目前我国疏浚力量主要分布在交通、水利、环境等领域，疏浚装备千余艘，主要围绕港口与航道工程、造岛造陆、内河航运、水利工程、生态环保、江河湖库淤治理、海域综合治理、海洋建设开发等发挥作用。“我国能够成为贸易大国，世界十大港口我国之所以能占据七席，疏浚业在推动我国经济腾飞中发挥了重要保障作用。”顾明接受记者采访时表示。

据介绍，疏浚行业与国家战略安全休戚相关，其所用耙吸、绞吸等挖泥船属于高技术含量军民两用装备，由于其独特的战略价值，美国等世界各大海洋强国均将疏浚作为战略性行业加以保护和扶持。在我国，由于原有国家标准没有对疏浚行业独立分类，给产业政策的制定、重大战略推进等方面工作带来了诸多问题。

在顾明看来，疏浚业作为关系到国计民生和国家安全的战略性行业，急需制订一个能够在国家层面上全面提升我国疏浚业技术、装备与管理水平的战略，以及相关配套的产业政策、行业法规。针对这一情况，他建议，将疏浚业纳入《国家经济行业分类》产业名录，以便从国家层面制定我国疏浚业的中长期发展规划，进一步推动我国疏浚业向智能、高效、低耗、节能、环保、可持续方向发展，更好地为国防战略、海洋强国、交通强国战略服务。