内部资料

港口视点与研究

（第十六期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年8月

2015 上半年中国港口发展回顾和中国港口协会上半年工作小结及下半年工作要点

本期发送范围:

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室

送：交通运输部何建中副部长、部水运局

2015 上半年中国港口发展回顾和中国港口协会上半年工作小结及下半年工作要点

一、港口行业上半年运行情况

（一）港口生产总体平稳，吞吐量增长乏力

上半年，经济运行逐季企稳，GDP 实现 7%增长，规模以上工业增加值增速连续 3 个月回升，固定资产投资增速下滑的趋势得到了初步的遏制。社会消费零售总额在 5、6 月份持续回升，虽然经济形势总体仍面临下行压力，但趋势向好。

外贸进出口形势仍较为严峻，1-6 月份外贸进出口总额同比下降 6.9%，其中出口同比微增 0.9%，进口同比下降 15.5%。为促进外贸稳定发展，今年以来国务院出台多项相关政策，包括推进口岸通关便利化，鼓励进口等，政策效果开始显现，2 季度外贸进出口逐步企稳。上半年，大宗商品进出口波动较大，煤炭、铁矿石、汽车等进口量同比回落。

港口方面，上半年全国港口货物和集装箱吞吐量同比小幅增长，增速为 2.6%，增幅创新低。结构方面，内河港口的增速明显快于沿海港口；受外贸形势影响，外贸货物吞吐量同比回落。具体如表 1 所示。

表 1　2015 年 1-6 月我国规模以上港口吞吐量情况

指标	吞吐量（亿吨、万 TEU）	同比%
货物吞吐量	56.7	2.6
其中：沿海	39.4	1.6
内河	17.4	5.0
外贸吞吐量	17.8	-0.6
其中：沿海	16.1	-1.2
内河	1.7	5.6
集装箱吞吐量	10272.8	6.1
其中：沿海	9210.2	5.6
内河	1062.59	10.5

煤炭　上半年，国内煤炭市场需求持续低迷。统计显示，1-6 月份煤炭产、销量分别同比下滑，7.4%和 8.1%。此外，今年 1 月 1 日,《商品煤质量管理暂行办法》正式施行，煤炭进口受到影响，上半年进口量同比下降 38%。港口方面，我会统计 30 家港口企业上半年煤炭吞吐量同比回落 7.9%，北方主要煤炭下水港大连、营口、黄骅、日照等港口企业煤炭吞吐量降幅超过 10%。详见表 2。

表 2　2015 年上半年主要港口企业煤炭吞吐量情况　单位：万吨

序号	港口企业	吞吐量	（±%）	外贸吞吐量	（±%）
1	天津港（集团）有限公司	6240.19	16.8	578.14	-4.5
2	神华黄骅港务有限责任公司	5737.13	-15.6	-	-
3	宁波港集团有限公司	3161.63	-17.7	375.75	-49.3
4	珠海港控股集团有限公司	1409.58	-3.0	150.68	-49.3
5	日照港集团有限公司	1402.10	-20.3	513.06	-44.4
6	上海国际港务（集团）有限公司	1327.03	-34.1	0.00	-
7	广西北部湾港股份有限公司	1264.65	-10.9	781.44	-25.2
8	连云港港口集团有限公司	1053.38	-2.4	100.80	-48.7
9	张家港港务集团有限公司	988.90	-12.2	12.78	-63.5
10	江苏江阴港港口集团股份有限公司	909.56	17.0	5.69	-83.0
11	营口港务集团有限公司	830.68	-14.2	399.52	-4.6
12	南京港（集团）有限公司	768.41	-27.9	20.21	-28.7
13	福州港务集团有限公司	619.48	19.0	306.70	10.0
14	温州港集团有限公司	560.70	-13.0	76.51	-48.9
15	大连港集团有限公司	536.93	-15.2	64.40	232.0
16	湛江港（集团）股份有限公司	534.29	-4.2	321.86	-23.9

铁矿石　上半年，国内铁矿石，由于国内下游钢铁市场需求疲软，粗钢产量同比下降 1.3%，加之上年进口量过大，国内铁矿石市场处于去库存阶段。统计显示，7 月份我国 30 家主要港口库存量约为 7900 万吨，较年初减少 1400 万吨，降幅达到 15%。上半年，铁矿石进口放缓，进口量同比首次

出现回落 0.9%。此外，国际市场铁矿石价格持续震荡走低，我国铁矿石贸易额同比下降 46%。港口方面，我会统计了 30 家主要港口企业，港口煤炭吞吐量、外贸吞吐量分别同比回落 4.2%和 4.5%，详见表 3。

表 3　2015 年上半年主要港口矿石吞吐量情况　单位：万吨

序号	港口企业	吞吐量	（±%）	外贸吞吐量	（±%）
1	宁波港集团有限公司	7628.45	-4.7	4207.90	-3.5
2	天津港（集团）有限公司	6575.97	19.7	6524.25	19.3
3	日照港集团有限公司	5918.25	-23.7	5450.33	-22.8
4	连云港港口集团有限公司	4458.56	-7.9	2611.88	-23.0
5	上海国际港务（集团）有限公司	3680.28	-4.2	1934.22	-2.0
6	南通港口集团有限公司	2285.70	4.3	956.65	4.9
7	营口港务集团有限公司	2138.83	5.8	1977.46	11.8
8	舟山港集团有限公司	1705.60	22.7	1705.60	22.7
9	广西北部湾港股份有限公司	1653.78	-15.4	1539.74	-13.6
10	湛江港（集团）股份有限公司	1561.18	4.1	1162.38	-2.0
11	福州港务集团有限公司	1437.05	-20.0	928.74	-22.0
12	武汉港务集团有限公司	1082.36	-12.2	-	-
13	江苏江阴港港口集团股份有限公司	1040.80	7.0	203.38	16.0
14	大连港集团有限公司	852.45	-10.3	508.83	-20.5

石油及其制品　上半年，国际原油市场价格持续保持低位，国内原有进口继续保持较快增速，上半年原油进口量同比增长 7.5%。此外，近年来，我国对清洁能源需求量快速增长，统计显示上半年液化石油气同比增速达到 10.4%。港口方面，上半年，主要原油及天然气接卸港口吞吐量均有不同程度增长，详见表 4。

表 4 2015 年上半年主要港口企业石油及制品吞吐量 单位：万吨

序号	港口企业	吞吐量	（±%）	外贸吞吐量	（±%）
1	大连港集团有限公司	2453.86	9.3	1797.00	23.8
2	营口港务集团有限公司	1532.80	2.5	560.26	5.3
3	天津港（集团）有限公司	2691.34	4.5	949.74	-4.4
4	日照港集团有限公司	2572.90	12.0	2440.38	26.3
5	宁波港集团有限公司	2823.88	-3.9	2087.63	-1.4
6	湛江港（集团）股份有限公司	1335.10	15.8	986.79	10.5
7	南京港（集团）有限公司	798.01	0.4	37.60	51.4

集装箱　上半年，受宏观经济形势影响，港口集装箱业务增长乏力，统计显示，上半年我国主要港口集装箱吞吐量增速为 6.1%，其中内河港口增速快于沿海。上海港集装箱吞吐量同比增长 0.5%。详见表 5。

表 5 2015 年上半年主要港口企业集装箱吞吐量　单位：万 TEU

序号	港口企业	吞吐量	（±%）	外贸吞吐量	（±%）
1	上海国际港务（集团）有限公司	1802.76	0.5	1327.98	3.3
2	宁波港集团有限公司	1129.50	9.2	961.74	9.8
3	天津港（集团）有限公司	724.25	5.0	380.89	2.6
4	广州港集团有限公司	716.40		301.50	
5	大连港集团有限公司	462.73	0.9	247.48	0.8
6	厦门港务控股集团有限公司	371.96	9.6	280.08	11.9
7	营口港务集团有限公司	298.11	3.8	6.42	9.7
8	连云港港口集团有限公司	250.20	-2.6	129.40	-2.3
9	日照港集团有限公司	141.42	12.1	4.48	26.6
10	南京港（集团）有限公司	140.57	7.4	40.43	13.3
11	福州港务集团有限公司	103.97	12.0	57.86	7.0

（二）加快推进转型升级

当前，我国港口行业发展正由高速增长进入中高速增长的新阶段，适应新常态，各地港口正加快推进转型升级，并取得切实的效果。

1.转变发展理念，着力提升港口服务功能

（1）大力发展港口物流。一方面港口企业积极构建物流服务网络，通过兼并收购合资合作等方式完善了港口企业的物流服务功能，另一方面通过服务的创新，积极为客户提供“定制化”的物流服务，包括全程物流、海铁联运、门到门一站式服务、水水中转等等，由传统的港口经营人向港口综合物流运营商转型。

（2）积极发展现代服务业务，推进业务多元化。在主业增速放缓，利润率下降，市场竞争加剧等因素的推动下，港口企业积极向产业链、贸易链延伸，各自凭借资源积极拓展综合物流、商品贸易、港航金融、港口地产等业务板块，成效显著。根据我会统计，2014 年，许多沿海主要港口集团装卸及堆存收入占主营业务收入比重已低于50%，多元化程度较高。主要业务拓展领域包括商品贸易、港航金融、港口地产、港行现代服务业等。

（3）建设内陆港，密切沿海港口与内陆腹地之间的联系

近年来，我国港口行业高速发展，各地港口间竞争日趋激烈，争取广阔的经济腹地和货源已经成为港口高度关注的战略性问题，同时内陆地区的扩大对外开放也迫切需要低成本、高效率的通关港口，在这两种需求的共同拉动和铁路部门的积极推动下，沿海港口纷纷布局内陆港，我国从北到南形成了若干个内陆港群，比如以大连港为龙头的东北内陆港群，由天津港牵头的北方 12 省（市、区）内陆港群，以青岛港为轴心辐射中原和

新疆的内陆港群，以江浙沿海港口向华南与西南内陆辐射的内陆港群，以北部湾港为核心的西南中南地区内陆“内陆港”群等。伴随内陆港的快速发展以及与水运港口合作的不断深入，尤其是“一带一路”国家战略的逐步推进，我国内陆地区利用自身优势正加快建设功能、配套齐全的内陆港。目前西安内陆港已获得港口的国际、国内代码，从此，西安进入国际海铁联运直达时代，物流成本可降低 15%，时间减少 50%以上。

（4）**积极探索“走出去”**

为配合国家“一带一路”国家战略，一些优秀的港口经营人开始积极探索“走出去”。2013 年招商局国际通过收购法国达飞海运旗下码头公司 49%股权据此优化了其在全球港口网络布局。上港集团于 2010 年 5 月通过入股比利时泽布吕赫港码头公司，成功地迈出了其海外战略的第一步。2015 年 3 月，上港集团取得以色列海法湾新港 25 年的运营权，这是中国企业在“一带一路”节点港口合作取得的重要突破。

2.港口集疏运体系建设加快推进

以集装箱业务为例，全国港口集装箱集疏运量中，公路约占 85%，水路约占 14%，而铁路仅占 1%左右。以公路集疏运为主体的状况下，来自城市交通、公路运能、土地供给和环境保护等方面的压力越来越大。因此，港口企业纷纷加大集疏运网络体系构建，特别是铁路、水路运输通道的建设，以构建多种方式相互协调的集疏运体系。可以看到，近年来，许多港口海铁联运、水水中转比重呈快速增长趋势。

3.港口区域一体化加快推进

港口区域一体化是港口内生发展动力和区域发展大局的高度契合，是促进港口和区域互联互动发展的重要途径，也是推动港口转型升级、跨越发展的有力支撑。我国港口区域一体化发展比较典型的是广西北部湾国际港务集团有限公司。北部湾港务集团组建八年多来，通过不断整合港口资源，以资本为纽带实现北部湾三港整合，利用资本市场平台实现三港整体上市，合理规划港口布局，完善物流体系，推动港口区域一体化建设，有效发挥了北部湾港的区位优势和资源条件，为构筑中国与东盟更加紧密合作的港口综合运输体系，提升北部湾港在我国沿海港口群中的战略地位，加快建设面向东盟的区域性综合枢纽港作出了积极贡献。此外，近阶段，天津港集团与河北港口集团合资成立渤海经济港口投资发展有限公司，业务定位于天津及河北省区域内港口项目的投资与开发，迈出了京津冀港口一体化发展的第一步。

4.加强技术和管理创新，推动港口绿色发展。

今年来，我国绿色低碳港口建设取得了突出的成绩。随着港口生产快速发展，港口码头建设步伐不断加快，码头生产机械化、自动化水平不断提高，港口建设和生产情况总体保持安全平稳运行。各个港口企业也越来越主动地采取措施，积极推进节能减排工作。目前，中国港口协会严格按照《绿色港口等级评价标准》要求，在全国范围内组织开展“绿色港口等级评价”工作，推动行业节能减排与绿色发展，

已得到了广大港口企业的积极响应。

5.港口信息化、自动化水平不断提高，提升港口服务效率

信息化、智能化成为推动行业转型升级的重要创新手段。目前，信息化技术已经覆盖港口生产营运的各个方面，许多港口正在积极采用自动化的生产技术，机器换人步伐加快，极大地提高了港口作业效率。我国第一个全自动化集装箱码头项目厦门远海自动化集装箱码头项目已投入试运行，天津、青岛、上海等港口也在积极探索自动化码头建设。此外，港口大宗散货装卸系统自动化趋势也在加快。

6.港口物流电商化步伐加快，港口企业积极拥抱“互联网+”

目前，港口物流电商化包括港口生产管理信息化平台、客户服务信息化平台、港口公共物流电商交易平台、港口公共商品贸易电商平台等。运用各种先进互联网技术变革港口传统业务模式，极大地提高服务效率。例如大连港运用“互联网+”技术进行技术、集成及理念创新，使港口集装箱物流进入“互联网+”时代。青岛港积极推进电商化，构建港口现代物流电子商务生态圈，提升物流信息服务能力。

（三）当前港口转型发展中面临的困难和问题

1.港口集疏运体系还存有缺口

⑴公路集疏运存在的问题：一是现状道路通行能力仍然不足，运输效率不高、通行时间延长、物流成本增加；二是未来货物吞吐量增长特别是集装箱运输对集疏运通道能力提出更大的需求；三是港城矛盾的日益加

剧，影响了港口的公路集疏运效率，连通外部的公路运输通道能力有待加强。

⑵铁路集疏运存在的问题：一是部分港口缺乏直通外部地区铁路大通道，限制了港口在“一带一路”中作用的发挥，例如天津港缺乏通向西部的铁路，南京港宁西铁路货运复线建设缓慢；二是城市内部铁路运输枢纽部分线路、场站能力不足，集装箱铁路中心站建设相对缓慢。三是铁水联运建设体系及营运模式缺少衔接协调，运行效率不高。

⑶内河集疏运存在的问题：长三角高等级内河航道的优势没有得到发挥，内河船型标准化、江海联运和河海联运等船舶运输组织方式需积极推进，长江口南槽航道条件需尽快改善。

2.港口功能提升方面的问题

⑴仅凭临时财政补贴不利于港口物流业可持续发展。近年来，各地政府纷纷加大政策支持力度，通过有力的政府资金补贴等方式扶持当地港口建设和发展，造成重复性建设，资源浪费，并导致国内港口间的无序竞争。此外，为发展中欧班列，郑州、西安、重庆、苏州、兰州等地政府纷纷以巨额的财政补贴支持当地的陆桥运输组织和运营。然而在中欧班列快速发展的背后，市场的自我调节机制被打破，物流市场结构重组，使得我国原有依托自然资源和多年服务经营培育形成的货源市场和物流通道逐渐萎缩和弱化，一旦支持政策收紧，将对我国整个物流市场产生巨大的影响，甚至导致货源迅速向国外的物流市场和通道分流，不利于我国港口物

流业的可持续发展。

⑵ 港口智能化、信息化和绿色港口建设缺乏统一标准及平台。未来港口的发展方向应该是更加智能、信息联通和绿色环保的海运物流枢纽节点，如何从一个整体的角度去考虑未来港口智能化、信息化和环保水平的功能定位，值得探讨。目前各港都有一些试点项目和初步的想法，但比较零散，也缺乏标准。尽管近年来国内各地纷纷尝试打造物流信息化服务平台，但由于建设主体受到区域性和行业性等方面的限制，难以整合关检、政府、港口、铁路、公路及航运物流企业等方面的信息化资源，形成统一的信息化标准，协调和平衡各地区间的利益关系，无法真正实现能够满足当前市场需求的物流信息服务及信息资源平台化管理。同时，码头企业积极参与“智慧港口”的建设，这些项目投资大、回报周期长，有些甚至不能给企业带来直接经济收益。建议有关部门能出台相关政策，减免相关费用和给予资金扶持。

（3）河港与海港发展政策有差异。一是河港货物堆存保管费、货物港务费、船舶机械租赁费均高于海港，而港建费征收标准则明显低于海港；二是船舶港务费和船舶在港内移泊收费也高于海港；三是海运船舶进入长江必须“二次引航”，且收费高于海港；四是河港不能进行夜间作业，码头利用率和码头效率不如海港。

（4）传统物流与新物流模式都需国家支持。我国物流成本偏高，主要原因是过程环节多、收费主体杂、价格标准乱。鉴于国家正在加快推进国际贸易“单

一窗口”、“关检三个一合作”、“电子口岸”等便利化措施，将更加凸现港口在全程物流的重要地位。建议在政府主导下，由港口和政府联动，共同搭建统一公共平台，实现“一个平台录入、一个窗口支付、一个清单公示、一个主体管控”，更好的解决环节多、主体杂、收费乱的现象。“互联网+港口”物流新模式的构建是为了实现社会物流资源的统筹优化、降低社会物流成本，并满足实体经济融资需求、协助银行有效监管，希望主管部门能针对这种物流新服务模式的配套基础设施建设给予扶持，同时对港口全面落实“两化”融合，在码头操作全面升级和建设智能化、绿色港口等方面给予支持。

（5）绿色低碳港口建设已初见成效，但在推进绿色低碳港口建设过程中也面临许多实际困难。一方面，绿色节能环保相关项目的往往投入大，回收期长，部分环保项目不产生直接经济效益；另一方面，绿色低碳港口建设需要企业、政府、社会的共同参与，需要制度、标准的建立，而目前多依赖于企业的自发行为来推进这项社会职责，这也导致了许多好的绿色低碳节能减排项目难以推广，例如港口岸电项目。希望政府能够建立健全推进绿色低碳港口建设的良性的推进机制，包括法律制度的完善、激励机制的建立、试点示范项目的推进等等。

二、上半年主要工作小结及下半年工作要点

中国港口协会自 2011 年 9 月换届以来，在交通运输部和国家民政部的领导下，在协会全体会员的支持下，在六届理事会获

得的成绩和荣誉的基础上，以创新发展协会工作为动力，以优化为会员服务为宗旨，以加强自身建设为保障，在主动谋划行业发展大计，积极发挥桥梁纽带作用，努力规范行业自律行为，维护中国港口发展大局等方面做了大量卓有成效的工作，得到了行业主管部门和广大会员单位的肯定和好评。

（一）2015 年上半年完成的主要工作

2015 年上半年，我会继续紧紧围绕“抓重点”、“抓信息”、“抓交流”，积极推进各项工作，竭力为港口行业和企业做好事、办实事，开展了以下主要工作：

1.抓重点

⑴成功举办了七届三次会员代表大会暨七届五次理事（扩大）会议，并邀请了交通运输部规划研究院和大连、青岛、连云港等港口集团的专家、领导同志，就贯彻国家三大战略、港口区域一体化、绿色港口建设、港口物流电商化发展、水运港口与内陆港联运发展等议题进行了大会交流。会议期间，协会应部要求组织了“港口区域一体化座谈会”，何建中部长出席会议并讲话。

⑵完成了协会承担的《我国港口体制改革回顾评估与深化改革的研究》部级课题研究工作。

⑶积极开展《推进我国水运港口与内陆港联动发展及其 EDI 网络建设的政策研究》部级课题。

⑷开展并完成了港口建设费征收及使用情况的调研工作，提出了港口建设费的使用机制有待进一步完善的意见与建议，形成调研报告呈送交通运输部

及水运局、财务司、海事局等相关司局，供政府部门决策参考。

⑸积极推进港口价格改革工作。为进一步贯彻落实交通运输部《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》（交水发【2014】253 号）精神，协会于上半年积极组织开展了以下工作：

一是配合国家发改委、交通运输部相关司局开展拖轮收费改革专题调研，分别于 1 月、5 月组织三次专题调研会。

二是配合国家发改委、交通运输部相关司局开展船舶使费改革调研，分别于 2 月、4 月组织座谈会。

三是组建港口价格自律专业委员会并积极开展活动。于 6 月 16 日在北京召开了委员会首届一次主任委员会议，18 家主要港口企业的领导及代表参加了会议，交通运输部水运局杨华雄副局长及港口处同志到会指导工作。会议审议并通过了第一届主任、副主任委员及秘书长组成名单，审议了港口价格自律公约、工作条例和 2015 年工作计划，同时重点围绕港口价格改革执行情况以及下一步港口价格改革事宜进行了交流和探讨。

⑹行业培训常抓不懈，开拓创新。

上半年共举办 12 期各种不同类型的培训班，来自全国各港口的 933 名学员参加了培训学习，是近年来培训人数较多的半年。

⑺组织开展绿色港口等级评价工作。

一是在交通运输部相关司局的支持下，协会组建了绿色港口等级评价评审委员会，并于 2015 年 4 月 26 日在上海市召开

评审委员会首次委员会议，审议了评价管理办法、评审委员会组织和工作制度等讨论稿，并重点围绕开展绿色港口等级评价相关具体事宜进行了交流和讨论，达成了包括要引入第三方评价机制、组建专家组、先行开展试点等共识。

二是修订完善并公布相关文件，包括《中国港口协会绿色港口等级评价管理办法》、《绿色港口等级评价评审委员会组织和工作制度》，向广大港口行政管理部门、港口企业进行了发送，并在中国港口门户网站上进行了公布。同时，根据评审委员会首届委员会议精神，积极组建专家组，完成了专家组成员推荐人选。

三是正式开展绿色港口等级评价工作。首先，先行启动绿色港口等级评价试点工作，向相关单位发送了试点通知，并在中国港口协会门户网站进行了公布，试点时间为今年，试点范围原则上为评审委员会内的主要港口企业。

⑻积极开展港口物流电商化研究。

根据《关于推进港口转型升级的指导意见》提出的有关“港口企业加快建立完善物流信息平台，鼓励港口企业发展电子商务服务。”的要求，积极组织专业人员开展港口物流电商化研究。分别赴上港集团、招商局国际、广州港集团、厦门港务控股集团、青岛港集团、天津港集团等单位，重点围绕港口物流信息及电子商务平台建设现状、未来发展方向和趋势、如何推动其发展等问题进行了实地调研，并形成了专题报告上报交通运输部相关司局。同时，就开展港

口电商第三方支付问题进行了研究。

2.抓信息

⑴适时调整、推进协会信息数据系统建设工作。

一是做好信息数据工作的整合与交接。根据协会部门职责调整的要求，将原本多个部门的数据统计工作，统一交由行业发展部负责。

二是扎实做好数据统计工作，保证《中国港口》杂志月度数据、协会港口企业月度生产数据、半年度港口企业经济指标数据等的统计和发布工作。

⑵统筹编制发布《港口视点与研究》。

一是根据港口深化改革及推进转型升级的形势发展，上半年协会共推出 6 期。主要内容有：《“十三五”期我国港口发展环境研讨会暨中国港口协会港口规划与港口经济专业委员会年会专刊》;《关于港口物流电商化建设情况的调研报告》；内陆港建设发展的相关内容；世界港口发展趋势介绍；《谁来为船舶大型化买单》、《区域通关一体化加快推进》及《我国港口集装箱发展现状及趋势》等。

二是编写《2014-2015 中国港口发展报告》和《中国港口年鉴》。

3.抓交流

⑴推进绿色低碳港口建设

2015 年 6 月 4 日至 5 日，“全国绿色低碳港口示范技术现场会暨中国港口协会科学技术委员会年会”在福建省厦门市成功召开。本次会议的主题是“绿色低碳、科技创新”。来自全国港航业近 600 位代表参加了此次会议。

⑵做好协会门户网站相关

工作

协会网站设立于2005年，主要板块包括协会信息、行业信息等等，是协会发布信息、服务会员的重要平台，每天点击率超过2000次。目前正在开展改版工作，改版后的网站增加协会日常工作、文件、刊物、研究成果、重要活动等方面的信息量，更好地全面展示协会为政府、行业和企业服务所开展的工作，还将增加英文网页，以进一步扩大协会国际影响力。

⑶着力提高办刊质量，提高两本杂志影响力

为提高杂志学术水平，《港口科技》开辟了“新视角”栏目，主动与业界先进技术专家、“中国港口协会科学技术奖”获奖项目完成人约稿，保证每一期杂志都有反映各港口科技创新最新成果的论文刊登。《中国港口》杂志多次组织《专题报道》，从不同角度对港口发展的热点话题展开全方位的研究和讨论。先后有“船舶大型化”、“互联网+”、“如何加快现代航运服务业发展”以及“厦门港口发展”等专题报道。对2015年港口发展形势、“一带一路”发展进入实质阶段以及港口转型升级等都做了热点的问题约稿和讨论。

⑷积极听取和反映台湾航运企业对大陆港航市场的意见和建议

为增进两岸港航业的交流与合作，助推我国港口管理体制改革，协会于1月26日下午在上海市召开了港口业务工作座谈会，听取了台湾有关航运企业对大陆港航市场的意见和建议。会后，经过进一步了解，形成了书面材料上报了交通运输部水运局，涉及海关关封、港口收费、

沿海转运、与大陆物流企业合作、空箱调运等方面的问题。

⑸认真做好港口行业有关新闻宣传的报送工作

根据交通运输部新闻办的要求，按时报送了《中国港口协会2014年新闻宣传亮点及2015年新闻宣传重点》和《中国港口协会新闻宣传工作相关人员变更情况》。

4.其他工作

⑴调研、意见征询工作

一是《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015～2020 年)》（征求意见稿）的意见征询工作。二是港口客运服务发展的调查工作。三是港口企业推进转型升级进展情况及存在的主要困难和问题，四是口岸单位外贸货物查验费有关情况的调研。

⑵科学技术奖申报评审工作有序进行，今年有91个申报项目通过形式审查工作，其中申报“中国港口协会科技进步奖”85 项、申报“中国港口协会技术发明奖”6项。

（二）协会2015年下半年重点工作

总体要求：目标明确、责任落实、创新工作、保证质量。要严格按照协会今年的目标责任管理的要求，积极推进各项工作任务的落实，切实提高协会“三个服务”的能力和水平。

——抓重点

1.继续深入推进港口价格改革。一是继续配合国家有关部委开展的港口价格改革相关调研、意见征询等工作；二是协调指导港口价格自律专业委员会开展价格研究、政策宣传、反映诉求、港口价格信息搜集和发布、服务标准制定、价格自律等

工作;三是按照价格自律委员会首届一次主任委员会议上水运局领导对专业委员会提出的工作要求,近期拟组织开展相关研究工作,包括:⑴港口装卸包干费内涵界定研究;⑵价格公示行业推广标准范本;⑶积极与水运局港口处,配合开展“港口价格监督管理办法”、“港口计费办法”的研究工作。届时将请水运局进行业务指导。组织开展港口竞争性服务收费改革执行情况调研。

2. 组织召开第五次沿海港口联系机制会议。当前,港口行业正面临国家“十三五”规划编制、港口区域一体化、港口转型升级、船舶大型化及航运联盟 ,以及港口深化改革等新形势、新任务、新挑战,根据港口企业希望进一步加强与交通运输部的沟通、交流,以便把握全局,从容应对的要求,我会将继续开展我国沿海港口企业联系机制活动,紧扣交通运输部和港口企业共同关注的议题,加强政府和港口企业的双向沟通交流,共同为我国水运事业的健康可持续发展而努力。

3.按照交通运输部的要求,继续抓好《推进我国水运港口与内陆港联动发展及其 EDI 网络建设的政策研究》部级课题的各项工作,确保课题质量。

4.推进绿色港口等级评价。一是做好绿色港口等级评价试点工作,包括项目申报受理、申报材料形式审查等;二是做好绿色港口等级评价相关咨询工作,完善相关程序、工作办法等;三是协助指导评审委员会做好绿色港口等级评价评审工作。

5.继续做好港口职业培训工作。

——抓信息

1.坚持不懈做好信息数据系统的建设。一是继续做好现有各项数据统计工作，努力做到搜集和发布的及时性、准确性；二是努力扩大数据统计范围，争取更多港口企业、分支机构提供数据；三是认真研究行业形势，提高数据评述的质量。

2.继续做好《港口视点与研究》的编制、发布。协会各部室要齐心协力，深入发掘港口行业重点关注的热点难点，做好调研工作，认真剖析问题，争取提出有深度有建设性的意见和建议。

3.努力扩展协会网站影响力。一是继续做好协会门户网站的日常维护、行业信息更新、协会信息发布工作；二是综合部室、分支机构、大型港口企业等各方力量，推进网站优化方案的落实；三是英文网页要及时恢复、更新、上线，以着力提升协会门户网站的服务能力和国内外的影响力。

4.保质保量完成新一年度的《中国港口年鉴》和《2014-2015 中国港口发展报告》；要积极创新思维，严把质量，抓好《中国港口》、《港口科技》两本杂志的编辑与运营工作。要开辟新栏目、寻求新角度、吸引新读者、拓展新客户，在纸媒体面临“互联网+”的严峻挑战中，确保杂志从社会效益和经济效益双方面取得丰收。

——抓交流

1.认真筹备、办好“2015中国港航发展论坛暨第十五届中国港口航运物流展览会”。要按照时间节点要求，落实嘉宾邀请、文案撰写、展厅布置等工作，力争论坛参与规模、行业影响超过上届。

2.协助相关专业委员会办好《2015 港口安全节能环保现场会暨中国港口协会港口安全与环境专业委员会年会》，加大推广宣传安全节能环保力度。

3.按照交通运输部水运局与日本名古屋港管理组合签订的互派研修人员的协议要求，协调青岛港、连云港港和上海港，做好 2015 年度日本名古屋港派出研修人员来华研修考察的接待工作。

4.根据交通运输部水运局的总体部署要求，落实东北亚港口协会会长会议和论坛的相关工作。

——其它工作

1.组织好 2015 年度科学技术奖的评审工作。本着对每一个参评会员单位负责的精神，坚持公开、公平、公正的原则，落实好初审、初审公示、终审、终审公示等各项评审流程，真正发挥科技奖项目评审在推动港口行业科技创新、科技进步方面的积极作用。

2.深入开展物流电商化工作的调研。在前期组织调研的基础上，进一步开展“港口第三方支付平台”建设有关问题的深入调研。加强港口行业间的协作，推进先进信息技术成果的推广应用，推进行业标准制定，积极探索多方面的合作与交流，加快行业整体电商化建设。以应对船舶大型化、联盟超级化、港口深水化、港航一体化发展趋势的挑战；适应港口智能化、商务交易网络化、营销智慧化的“互联网+”的时代变化。