内部资料

港口视点与研究

（第二十一期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年11月

中国港口 共期精彩 共应挑战

中国港口协会常务副会长　陈英明

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

中国港口 共期精彩 共应挑战

中国港口协会常务副会长　陈英明

2015 年，中国港口迎来的是全面深化改革取得突破的重要一年，是实施国家海运强国战略的起步之年，也是港口实施“十二五”规划的收官和“十三五”规划编制之年。今天，让我们总结经验，分析形势，共同探讨那些可以预期的精彩，与必须应对的挑战。

一、国内国际港口形势分析及展望

1.国内港口形势

（1)港口生产继续保持低速增长

2015 年 9 月份，全国港口生产运行总体企稳向好，外贸货物、集装箱吞吐量增速均有所回升。前三季度，经济下行趋势明显，经济指标表现较弱，港口生产继续保持低速增长。

据交通运输部统计，9 月份，全国规模以上港口完成货物吞吐量 95509 万吨，同比增长 1.6%，增速较上月份加快 0.6 个百分点；外贸增速再次加快 0.5 个百分点，同比增长 3.8%；内河增速快于沿海。前三季度，规模以上港口完成货物吞吐量 859930 万吨（约 86 亿吨），同比增长 2.8%，增速较去年同期放缓 1.8 个百分点。

9 月份，规模以上港口完成集装箱吞吐量 1776.54 万 TEU，同比增长 1.7%，增速较上月加快 0.2 个百分点，内河增速快于沿海。前三季度，规模以上港口完成集装箱吞吐量

15661.25 万 TEU，同比增长4.9%,增速较去年同期放缓1.0个百分点,内河增速快于沿海。

9 月份，规模以上港口完成旅客吞吐量 666 万人，同比增长 0.2%。前三季度，规模以上港口完成旅客吞吐量 6564 万人，同比下降 0.9%。其中沿海好于内河，呈现“沿海升内河降”的特点。

受《商品煤质量管理暂行办法》的影响，前三季度，煤炭进口量同比下降 29.8%，在煤炭消费不断下降的背景下，煤炭行业的寒冬仍将继续。铁矿石方面，在市场需求下降和钢价持续低迷的情况下，铁矿石价格指数也由升转降，前三季度，铁矿石进口量与去年持平。而在原油方面，尽管原油市场供过于求，但中国今年一直在扩大战略原油储备，9 月份中国的原油进口量同比增长了 1.4%，后市仍有待观察。

（2)各港口群之间货量小幅转移，东南沿海港口群收益最大

1-8 月份，中国五大沿海港口群累计完成货物吞吐量 45.18 亿吨，较去年同期相比，差距并不明显。也就是说，我国五大港口群总体货量相对稳定。就具体港口群而言，以青岛、大连等多个大港为主的环渤海湾地区，港口布局密集，货源充足，货物吞吐量份额连续多年在 49%以上，居五个港口群之首。

（3）中国主要上市港口企业盈利压力增加

2015 年上半年，受全球经济减速发展趋势影响，国际贸易需求不振，大宗散货市场持续低迷，造成港口企业散货吞

吐量普遍大幅下降，港口企业盈利压力增加。其中上海、大连以及珠海港集团在集装箱吞吐量保持上行的提振下，营业收入实现正增长，其余港口均呈现负增长，北部湾、天津、连云港、日照以及盐田港集团营业收入跌幅均达两位数。

（4）中国港口下行趋势有望缓解

展望2015年,世界经济依然严峻，油价继续暴跌，欧元区通缩风险日益加大，世界经济复苏依旧艰难曲折。下半年，中国经济将继续平稳运行，预计全年经济增速为7.1%左右。港口形势也随着经济的企稳有一定的好转，整体下行趋势有望得到缓解。预计下半年港口货物吞吐量同比持平，或略有小幅下降；集装箱吞吐量增速保持低速增长趋势。

2.世界港口形势

二季度，全球经济发展趋缓,集装箱运输市场低速发展，全球主要码头运营商权益吞吐量增速均出现不同程度下滑，两位数增幅的大好局面不再。

目前，世界港口行业最为关注的动态是智能港口和船舶大型化。

纵观国际，发达国家在港口上的动作频频，日本、韩国、新加坡、非洲等国家都在扩建港口；欧洲等国、美国重新整合港口资源，调整布局港口运输航线和发展LNG运输业，并提供各种最佳物流方案，吸引市场；美国加强内河（密西西比河）航道建设，颁布法令征费，在休斯顿建设美国最大的能源配送中心。

二、国内港口行业发展特征、趋势

1.“两带一路”国家战略的实施，将带来多方面影响

一是带来国内产业转移，经济重心由东部沿海逐渐向中西部地区转移。对于沿海港口来说，直接腹地经济将向轻型化发展，而对港口集疏运物流通道建设提出更高要求，例如需要加快江海联运、海铁联运、陆港建设等综合运输体系的构建。二是长江、珠江黄金水道加快建设，有力推动江海联运业务发展。三是中西部地区新国际运输通道加快建设，如“郑新欧”、“渝新欧”、“义新欧”等班列，虽处于试运行阶段，却体现了当前中央政府开辟新的对外贸易运输通道的战略部署。

2.新型对外开放格局正在形成

一是沿海自由贸易区建设进程加快，中国（上海）自由贸易试验区扩区至 120.72 平方公里，此外国务院在广东、天津、福建三地分别设立自由贸易试验区，东部沿海地区深化开放进入新阶段，将引领我国对外贸易进一步与国际接轨。

二是多边、双边自由贸易谈判加快，中韩、中澳自由贸易协定已经完成，人民币国际化进程加快，与欧元、日元、英镑、澳元、新西兰元等货币可实现银行间直接交易，为促进双边贸易便利化提供重要支撑。

三是去年 11 月初，国务院办公厅印发了《关于加强进口的若干意见》，旨在积极加快进口。随着自由贸易的推进，中国进口关税将呈走低态势，进口将稳步增长。港口可借助物

流、仓储、自贸区及其他海关特殊监管区的优势，在进口产品物流、分拨、配送乃至贸易等方面发挥更大作用。值得进一步关注的是跨境电商业务的加快发展。

四是随着中国资本走出去加快，中国港口要积极适应国家经济贸易发展的新战略要求，抓住我国资本、产业国际化发展过程中的重要机遇，积极推进港口国际化的网络布局。

3.理性推进码头建设，提升企业经营效益

码头装卸、转运作业盈利持续能力依然面临挑战。受到航运市场持续低迷影响，虽然码头企业劳动性服务收费水平实现了市场化，但由于供需背景不利、上下游产业效益波动，实际装卸费难于提高。只有不断做精主业、延伸产业链、在相关多元化取得进展的企业，利润才能获得较快增长。随着我国经济增长进入“新常态”，沿海港口货物吞吐量增速相应将逐步放缓，规模化和技术进步将进一步提升码头实际吞吐能力，投资重点应转向绿色发展和服务功能提升，而新码头、新港区建设应保持理性，力争下半年投资同比有所萎缩，为改善供求关系、提升经营效益奠定基础。

4.船舶大型化、联盟化趋势明显

对于港口来说，船舶大型化一方面意味着对港口能力的挑战，包括航道、港口水深、码头设备、装卸时间、集散能力等；另一方面未来将引起港口地位格局的重新调整。为降低运输成本，散货船舶大型化

趋势明显，淡水河谷 40 万吨散货船舶已开始停靠中国港口，其订造的 35 条船 34 艘均已交船并陆续投入市场，预计每年可承运巴西铁矿石 5500 万吨。淡水河谷目前加大与中国港口、航运企业的合作，并谋划在沿海多地建设分拨基地。国内近期也将出台有关 40 万吨船舶码头靠泊的相关规定，从政策层面保证和提高船舶靠泊安全性。未来，澳矿运输船舶大型化的可能性也不可忽略。

5.国内区域经济一体化发展趋势加快，推动港口资源整合发展

近期，中央加快推进京津冀一体化建设，港口资源整合也进一步加剧，天津港口与河北港口合作加快。长江经济带一体化发展也进一步加快，口岸通关一体化正逐步推进。可以预见，区域经济一体化发展将是未来我国经济发展的重要特征。近期，国务院批准实施《全国海洋主体功能规划》(简称《规划》)，对港口资源整合及功能调整做出了部署。

在港口资源整合及功能调整方面，《规划》明确的优化开发区域为渤海湾、长江口及其两翼、珠江口及其两翼、北部湾、海峡西部以及辽东半岛、山东半岛、苏北、海南岛附近海域，要加强布局合理、优势互补、协调发展的港口群建设。此外，这类功能区还涉及了三个“航运中心”建设，分别为：辽东半岛海域加快建设大连东北亚国际航运中心；渤海湾海域推动天津北方国际航运中心建设；长江口及其两翼海域整合长江港口资源，提高上海国际航运中心整体水平。

6.整体港口行业进入微利时代

“微利”迫使港口企业由港口的运营商努力转型为全程物流服务商。要延长港口的物流链条，深度挖掘物流利润增长点，内陆港就是必不可少的。

7.资源环境压力将进一步加大

对于港口来说，一方面由于环境压力部分港口将在业务结构有所调整，对于高污染业务将转移或调整；另一方面，港口需在节能减排与环境保护方面加大投入，绿色港口建设加快推进。绿色发展、循环发展、低碳发展将成为推进生态文明建设的基本途径。这一方面给港口发展带来更大的资源环境约束，另一方面需要港口加大投入，改变发展理念，主动应对。

近期,《船舶与港口污染防治专项行动实施方案》（2015-2020)也已经出台,《方案》里面有很多我们值得注意的问题，例如，2015 年底前，出台《煤炭矿石粉尘控制设计规范》，2016 年底前，开展港口作业扬尘监管专项整治行动，2017 年底前，国内沿海稳步推广原油成品油码头油气回收。另外,《方案》还特别提到，大力推动靠港船舶使用岸电，2015 年前，加大码头岸电推进力度，发布一批新的示范项目名单。2018 年底前，重点在珠三角、长三角、环渤海排放控制区主要港口推进建设岸电设施，鼓励其他港口积极推进船舶靠港使用岸电。这个《方案》的出台，也说明港口的绿色化已经加快提上日程。

8.信息化、智能化、标准

化、电商化将成为转型升级的重要手段

一些大型港口已经开始向第三代、第四代港口转型，正向国际化、规模化、系统化发展，形成高度整合的“大物流”港，因此，打造技术密集型的“智能港”，促进信息联动等，将成为今后港口物流发展的潮流和行业转型升级的重要手段。港口物流电商化进程加快，从生产管理信息化到客户服务信息化再到港口公共电商服务平台，各地港口都在进行不同的探索。

9.港口管理体制改革进一步深化

主要包括：理顺港口管理体制，推动港口资源整合，促进区域港口集约化、一体化发展；完善现代港口服务体系，推动港口与临港物流园区、保税区等融合发展；完善港口岸线管理制度，提高岸线资源使用效率；支持国有港口企业创新建设、经营方式，发展混合所有制经济，等等。此外，口岸通关改革将带动港口行业整体服务水平和竞争力的提升。目前“单一窗口”、“一站式作业”、“建立健全信息共享共用机制”等改革措施已在各地开展试点。

三、协会重点关注的几项工作

中国港口协会目前除了正常的交流，包括每年论坛、技术与管理创新交流、标准、信息、培训、咨询服务外，今年重点抓了以下几项工作。

1.港建费征收使用情况调研

2015 年，根据港口企业的反映，中国港口协会开展了港

口建设费有关情况的专项调研。在梳理26家港口企业反馈情况的基础上，提出了港口建设费征收使用中存在的主要问题，有待进一步完善的意见与建议。

当前我国港口建设费征收及使用中存在的一些主要问题：

一是当前港口建设费征收部分环节存在重复征收情况。按照《港口建设费征收管理工作规程（试行)》，如果货物在中转港口提离港口库场并重新办理托运手续或虽没有提离港口库场，但最终收货人发生变化的，应征收港口建设费。港口作为国际、国内贸易的重要场所和环节，货主在中转港口进行贸易的情况属于常态，由发生贸易而导致的收货人发生变化的情况时有发生，例如在我国，煤炭、矿石、粮食等大宗散货“水水中转”集疏运模式非常普遍，在运输过程中发生贸易交易也比较活跃。而按照《规程》，最终收货人发生变化，应征收港口建设费，这就导致了同一票货物重复缴纳港口建设费的情况发生。据反映，这一规定在实施过程中货主反映非常强烈。

二是港口建设费地方分成比例显著降低。按照《办法》，目前港口建设费 80%部分上缴中央国库，20%部分缴入所在城市对应级次国库。根据调研发现，2008-2010 年，各代征单位港建费分成比例平均在35%-40%之间，港口之间也存在一些差距，但都高于当前的20%比例。该比例与《办法》颁布之前的港口建设费中央与地方分成机制相比，地方分成比例

明显降低。

三是港口建设费的使用机制有待进一步完善。港口建设费地方分成部分落实不到位的问题较为普遍。通过调研了解到，各地实际执行情况差异较大。《办法》实施后，只有少数港口所在城市政府部门出台了相应的港口建设费使用管理办法，对港口建设费的使用范围、有关程序加以明确，例如天津、宁波等地，但多数地区对港口建设费地方留成部分使用无明确管理办法。因此，许多港口的港口建设费使用并不规范，申请审批程序不明确，难以有效地补助到港口公共基础设施建设及维护当中，被截留的问题较为突出，难以保证“取之于港，用之于港”。

就此，中国港口协会提出了完善港口建设费征收及使用的建议：一是建议对于最终收货人发生变化的情况，不应重复征收港口建设费；二是建议对港口建设费中央与地方分成比例进行适度调整，地方分成比例适当提高，以保证各地港口公共基础设施建设；第三，建议交通运输部对港口建设费地方留成部分的使用出台有关指导意见，对港口建设费使用程序等给出明确的指导，对港口建设费的使用范围进行详细界定，明确企业、政府之间的责权利，改变当前港口公共基础设施建设维护过程中向企业摊派的问题；第四，建议港口建设费不再缴入所在城市对应次级国库，而在各地港口行政管理机构设立港口建设费专门账户，以保证港口建设费专款专用，取之于港，用之于港；第五，建议尽快出台《港口建

设费补助地方项目支出的资金管理办法》，对有关程序、使用范围、标准、比例等有关问题加以明确，使港口建设费真正能够为各地港口公共基础设施建设及维护发挥作用。

2.内陆港发展，两港联动

今年，中国港口协会已先后进行了 9 轮与推进我国水运港口和内陆港联动发展的有关调研。根据调研情况，总结出了“双港联动”主要问题和今后发展完善的对策。

一是物流成本偏高。运费中包含空箱调运费用；铁路行业尚处于转型期；多次换装产生的高额作业费；“最后一公里”费用占比过大。二是物流便捷程度偏低。海关、国检监管环节多；货运频次；在途时间仍有可压缩空间；托运手续冗杂。三是物流可靠性偏弱。货物信息不通畅；在途时间不确定。四是道路货运负载过重。道路的外部性较强；地方政府对铁路货运的补贴（长远看，不可持续发展）。五是铁路尚缺竞争力和吸引力。运价偏高、运能紧张、计划松散；与公路相比灵活性差、经济性低、效率低且环节多；与国际运输相比贸易结构失衡、运输成本高。六是铁水联运市场主体培育乏力。缺乏相应的市场主体专门从事铁水联运业务；航运、港口、铁路运输企业尚未在统一的主体下开发积极性；尚未形成主体整合市场的机制和铁水运输服务网络。七是标准化体系尚不健全。特别是软件标准化；海铁联运的操作流程、时间衔接、环节匹配、单证使用及信息系统的标准化不统一。八是信息孤岛化现象依然存

在。各相关企业内部信息化程度较高，但海运和铁路的互联互通仍存在障碍。九是数据统计体系不完善。统计数量的缺失；统计口径的不一致性。

今后发展完善的对策：一是应充分发挥交通运输部的统筹协调与顶层设计职能；二是优化双港联动通道的网络规划与布局；三是提升铁路运输的竞争力与吸引力；四是培育海铁联运市场主体；五是加强配套标准化体系建设；六是推进信息的全方位互通共享。

3.多式联运大通道建设

近期，中国港口协会为认真贯彻《交通运输部、国家发展改革委关于开展多式联运示范工程的通知》开展了广泛调研，形成了以水、铁、公等不同运输方式企业和节点单位组成联合体的多式联运示范工程，开展“长三角主要港口至西南地区多式联运体系建设”项目的构想。

这一构想须支持六个关键节点为重点，协调组成联合体申报多式联运示范工程。这六个关键节点分别是：一是支持宁波港集团和宜宾市分别建设铁路专用线，填补国铁与港口物流衔接的“最后一公里”空白；二是支持宁波港集团和成都市青白江区建设、加强综合运输枢纽和海关多式联运监管中心，减少流通环节，优化进出口监管流程和税收手续；三是支持长三角至西南地区多式联运通道开展新型物流技术和装备试点，探索并运用铁路双层集装箱运输、甩挂运输、空箱调运、综合运输枢纽作业流程标准化等手段，实现物流成本的降低及效率的提升；四是

支持长三角主要港口至西南地区多主体跨区域物流信息平台建设，实现政府和企业、水公铁等运输方式对市场信息资源的综合利用；五是支持各参与方对多式联运组织与管理的模式创新，促进企业经济效益和社会效益的提高；六是支持本联合体申报多式联运示范项目所形成的政策、规范、标准以及其他技术成果的形成，并予以复制和推广。目前，该项目构想已得到相关部门的原则认可。

4. 开展长江港口调研，推动“长江经济带”建设

2015 年 9 月，中国港口协会赴长江港口进行实地调研。本次长江港口调研中，有关港口行政管理部门、港口企业反映较为突出的问题主要集中在：一是港口危险品的运输与管理；二是港口建设、改扩建审批程序的改革；三是港口建设投融资体制的改革；四是港口如何利用国开行贷款资金；五是探讨码头设计规范标准的修改；六是如何提高长江港航运营效率（分段运输及港、航、货一体化）；七是建议加强长江航务管理局对长江港口规划和管理职能；八是长江港口的资源整合；九是长江（主要是江苏段）江心过驳问题。

下一步，中国港口协会将就上述问题继续进行深入调研，形成专题报告或建议后上报政府主管部门，为推动“长江经济带”建设，促进长江黄金水道和港口发展贡献力量。

5. 码头危化品管理问题突出

2014 年，中国已成为仅次于美国的世界危化品生产和应

用大国。而当前我国危化品码头管理存在诸多问题。例如，重庆危化品码头共54座，其中老旧码头39座，占74%。这些码头一无岸线许可，二无竣工验收手续，该如何约束成当务之急。另外，在不久前对武汉阳逻危化品码头的检查中，发现危化品储存上存在标识不清、各类危化品未分区分类储存等问题，对此湖北省安监局已责令其整改。而阳逻危化品码头的停业将对华中地区危化品运输造成影响，甚至瘫痪。

对此，中国港口协会关于港口危化品作业和管理提出六点建议：一是对于港口危险品的作业和储存，各级行政主管部门应客观、理性、科学地对待和处理，不应一味禁止，以免对港口正常运行产生不必要的干扰，并对经济、社会和居民正常生活产生带来不利影响。

二是建立一整套完备的港口危险品作业、储存、管理、监督的体系和制度，经营企业、主管单位、监管部门等各司其职，共同保障港口危险品作业和储存安全。

三是梳理、统一、规范危险品相关的法律法规，制订科学、先进、严谨、实用的港口危险品作业、储存相关的技术标准和安全管理规范，指导经营企业进行港口危险品操作以及行政管理部门的安全监管；同时，应加强作业、监管人员的专业培训，提高专业素质和水平，应在师资和经费上予以保障。

四是通过港口危险品管理相关标准体系的建立、管理体制的规范，提高港口危险品运

输的门槛，并对危险品实施集中管理，关停一批，整改一批，培育一批专业化、规范化、高效率的危险品码头经营人，使市场朝着规范有序的方向发展。

五是建立港口危险品监管协调机制，加强港口行政管理部门、质检部门等相关单位的之间沟通、协调，强化事前、事中、事后协调监管，有利于解决经营港口危险品作业和储存企业遇到的实际问题，有助于保障港口危险品的安全监管。

六是简化对港口危险品码头、堆场设施设备改造、更新尤其是对老旧危险品码头的审批程序，缩短审批周期，以鼓励码头、堆场经营企业通过该手段提高港口危险品作业、储存的安全性。

6.绿色港口等级评定

中国港口协会于5月启动了绿色港口等级评价试点工作。截至目前，大连港集团、河北港口集团、唐山港集团、天津港集团、日照港集团、宁波港集团和南京港集团等7家港口集团共正式申报了8个项目。接下来，绿色港口等级评价试点将进入评审阶段。

绿色港口等级评价是我国港口行业贯彻落实交通运输部绿色交通发展战略、推动港口节能减排、促进港口绿色发展的重要举措，中国港口协会绿色港口等级评价将从严把关、严格评审，确保评价工作的客观、公平、公正，公开、透明。中国港口协会也将向交通运输部积极推荐获评绿色港口申请人纳入国家节能减排有关政策支持范围，优先安排绿色循环

低碳技术示范工程或项目等。

为确保绿色港口等级评价评审工作的顺利开展，中国港口协会已委托相关研究院制订“自评价指南”、“第三方评价指南”、“专家评审评价手册”和“委员会评审规则”，以指导和规范评审工作，统一评价、评审标准和尺度。目前，相关研究院正抓紧制定，并根据专家意见进行修改和完善，计划于10月下旬完成。按照计划，绿色港口等级评价试点将于今年年底或明年初完成评审工作，并拟于明年4月或5月召开的中国港口协会会员大会上进行授牌。

7.进出口环节收费

9月份，经国务院同意，国家发展改革委、财政部、工业和信息化部、交通运输部、商务部、海关总署、质检总局等7部门联合印发了《关于进一步清理和规范进出口环节收费的通知》，部署进一步清理和规范进出口环节收费。10月29日，交通运输部发出关于全面清理和规范港口经营服务性收费的通知。各港口企业都应遵照执行。

进出口环节收费包括港口、航运、代理、口岸政府机构等，目前舆论反映最多的是港口收费环节。

港口方面包括两方面，一是2014年底交通运输部发布253号文，实施港口装卸费收市场化改革，企业自主定价，以前是按照环节来收费，现在统一收取装卸包干费，要求企业公示费目，收费标准实行上限管理。目前，从调研情况看，国内港口基本都按照执行了。

二是港口企业对船舶收取

的费用为船舶使费，8 月份水运局发布了新的船舶使费改革方案。据统计，由于删减合并费目，这次的改革其实对港口企业来说，直接的结果就是利润的降低。

以上两块就是港口企业收取的有关费用，企业是按照费目来收取，要私自增加费目或者提价是比较难的。从国际比较来看，劳务性收费我国低于日本、中国香港、新加坡以及欧美国家，比如南沙的集装箱装卸费约为香港的 60%。

港口费收除了港口企业收取的以外，还有政府有关部门收取的规费，包括货物港务费、船舶港务费、港口建设费。近期船舶港务费已经取消了。货物港务费从性质上来说，属于经营性收费，应该属于港口经营人的收入，这一点与港口保安费是一样的。

除了港口以外，还有代理、船东。货代跟货主打交道更多，代理层面存在较大的收费空间。

船公司方面费收也需清理。举例来说，日本航线自 2005 年开始就上演零运价、负运价的戏码，即使在这种情况下运输还在继续，就是因为有各种附加费可赚。据了解，班轮公司附加费共计 23 项，按最低标准计算，每年收费数目可观。近期，交通运输部已宣布通知启动清理和规范班轮公司海运附加费收费专项督查。

此外还有口岸查验部门收取的费用，各种名目的查验费均属可清理的范围。

“十二五”即将结束，五年来，我国水运行业保持了健康持续发展的良好态势，已经

发展为世界水运大国。沿海港口已经发展到设施布局和能力总体适应、运输规模庞大、现代功能逐步拓展、自我发展能力较强的阶段。但是也存在较为突出的问题：一是国际大港服务功能不强、口岸服务水平不高；二是内河港口规模化、集约化发展水平较低，服务功能较为单一，枢纽作用不强；三是与其它运输方式的衔接有待加强，港口集疏运体系建设滞后，铁水、公水、江海等多式联运体系尚不完善，在运输服务、技术标准以及信息共享、体制机制等方面存在障碍；四是港口资源管理、市场监管等领域仍需进一步深化改革，与发改、国土、规划、环保、水利、海洋、口岸等相关部门的协调合作机制也需继续完善。

“十三五”期是我国全面建成小康社会和实施“三大战略”的关键时期，也是全方位对外开放、全面提升国家影响力的关键阶段。国际形势新变化、国内经济“新常态”、国家战略新导向和交通发展新态势等，对“十三五”期水路交通运输发展提出了新的要求。“十三五”应继续大力推进港口转型升级，拓展港口功能，加快港口资源整合。加快推进港口集疏运体系建设。推进现代水运服务业发展。提升管理信息化水平。强化绿色平安建设。

海洋是潜力巨大的资源宝库，也是支撑我国未来发展的重要战略空间。随着“一带一路”战略提出和建设海洋强国的现实要求，中国港口面临着无限机遇，机遇当前，做好“转身向海”的准备，才能从容转型，继续前进。