

中港信息简报

第三期

中国港口协会

2015 年 12 月

中港信息简报

2015 年 第三期

目 录

2015 年度中国港口协会科学技术奖终审结果揭晓

报告发布

分会动态

中港职业培训

国际交流

港航论坛

协会风采

地方港协

2015 年度中国港口协会科学技术奖终审结果揭晓

2015 年度中国港口协会科学技术奖评（终）审会于 2015 年 11 月 16 日在上海召开，本次评审委员会由来自港口企业第一线的技术副总、总工；科研院所的技术副院长、总工，高校教授等共计 35 人组成，评审委员会按有关规定和程序进行评审，最终产生了中国港口科技进步奖：一等奖 6 项，二等奖 17 项，三等奖 27 项；中国港口技术发明奖：二等奖 6 项。

获得中国港口科技进步奖一等奖的 6 个项目：

1、由水利部交通运输部国家能源局南京水利科学研究院等单位完成的《20 万吨级深水板桩码头关键技术研究》；

2、由日照港集团有限公司等单位完成的《超大运量管状带式输送机在港口—钢厂直通联运中的研究应用》；

3、由交通运输部科学研究院完成的《西部港口物流枢纽发展模式研究》；

4、由武汉理工大学等单位完成的《大宗散货码头系列化智能螺旋平料机》；

5、由唐山港口实业集团有限公司等单位完成的《唐山港京唐港区深水航道建设关键技术研究》；

6、由上海国际港务（集团）股份有限公司等单位完成的《大型公共码头结构加固改造和能级提升成套技术研究及应用》。

获得中国港口技术发明奖二等奖的 6 个项目：

- 1、由何海平等同志发明的《一种滚装船装卸汽车理货信息监测方法》；
- 2、由张华等同志发明的《一种岸电电源功率单元调试系统》；
- 3、由丁文智等同志发明的《PHC 管桩流水传送生产线》；
- 4、由杨桂发等同志发明的《轨道式输油臂平台车的研发》；
- 5、由皮云生等同志发明的《挖掘机专用镍矿铲斗》；
- 6、由王琨等同志发明的《海港码头沉箱底模板可循环利用技术》。

报告发布

《港口科技》为中国港口协会集装箱分会技术专业委员会

出版专辑

2015 年 10 月，为配合中国港口协会集装箱分会技术专业委员会四届二次全委会在天津召开，《港口科技》杂志为中国港口协会集装箱分会技术专业委员会出版 1 期专辑。专辑围绕大会为“智能 安全 绿色 高效”的主题，发表有关自动化集装箱码头、集装箱装卸机械改造、港口信息化等方面的论文 14 篇，并对中国港口协会集装箱分会技术专业委员会主任、宁波港北仑第二集装箱码头分公司副总经理周芒进行专访，发表“科技创新推动现代化集装箱码头建设”的采访稿。

完成《宁波港股份有限公司“十三五”规划研究》课题

受宁波港股份有限公司的委托，我会承担了《宁波港股份有限公司“十三五”规划研究》课题。课题组对宁波港股份有限公司“十二五”期间的发展进行评估，找出宁波港股份有限公司发展存在的问题，分析宁波港股份有限公司发展面临的宏观环境，预测宁波港股份有限公司“十三五”业务发展和能力建设，提出宁波港股份有限公司“十三五”发展的目标、策略、重点任务、对策建议以及2030年的发展思路。课题组通过多次对宁波港股份有限公司的现场调研及资料收集，并先后多次向委托方汇报交流课题研究成果。经多次修改和完善，形成了比较完整的课题研究报告，达到了委托方的要求，并在2015年11月11日正式向委托方汇报项目成果。

为马鞍山港口集团有限责任公司“十三五”发展出谋划策

受马鞍山港口集团有限责任公司委托，我会承担《马鞍山港口集团有限责任公司“十三五”发展规划研究》课题研究工作。2015年11月，课题组已经开展了第一次现场调研工作。目前，课题组正在收集整理有关调研材料。

协会派员参加全国商务系统反垄断工作座谈会

为进一步做好商务系统反垄断工作，商务部反垄断局于11月16日至17日在京召开全国商务系统反垄断工作座谈会。商务部反垄断

局尚明局长、吴振国副局长、韩春霖副巡视员以及反垄断局其他同志，各省、自治区、直辖市和计划单列市商务主管部门，有关商会、协会的代表参加了此次会议。

商务部反垄断局尚明局长首先对反垄断法律制度、经营者集中申报和审查以及经营者集中反垄断执法监督作了详细的介绍，并针对目前形势提出了下一步开展反垄断工作的计划，提高了大家对反垄断相关工作的认识 and 了解，有助于在实际工作中配合商务部反垄断执法的能力和水平。

会上，各省、自治区、直辖市和计划单列市商务主管部门汇报了反垄断工作开展情况，同时希望建立数据平台，共享案件信息；希望案件的申报工作尽量让地方商务主管部门参与或者申报的信息尽量通知地方商务主管部门；希望反垄断培训的过程中多加入实际的案例。有关商会、协会也对各自配合开展反垄断工作的情况进行介绍，对当前所有有关商面临的新情况进行了深入讨论，并提出希望加强专业培训，加大宣传力度等建议。

最后，韩春霖副巡视员作总结讲话时，呼吁各参会单位配合执法工作，加强自身学习、培训，同时也要加强对企业的宣传和培训。

协会派员参加水路运输市场信用体系建设座谈会

为贯彻落实《交通运输部关于加强交通运输行业信用体系建设的若干意见》，加强水运行业信用体系建设，11月27日交通运输部

水运局在中共交通运输部党校召开了水路运输市场信用体系建设座谈会。部水运局王明志副局长、翁笑冰副处长、赵舟调研员，各省、直辖市交通运输主管部门，有关企业，协会代表等参加了此次会议。

王明志副局长首先介绍了水运行业信用体系建设工作的相关情况，并对信用评价主体、日常评价工作、公平和公正性等问题谈了自己的看法。会上，参会代表就评价工作所涉及到的工商、税务、环保、海事等部门信息的协调，涉企机密信息的公开，信息的壁垒，经费等问题进行了探讨。

会上，参会代表还就交通运输部水运科学研究院《水路运输市场信用体系研究（中间成果）》进行了交流和讨论，提出了包括希望进一步完善信用评价指标，科学合理制订和细化，减少重复和矛盾指标，避免大企业扣分概率大，对短期工作、长远工作进行规划等建议。

我会组织召开绿色港口等级评价试点专题会议

为进一步做好绿色港口等级评价试点工作，2015年10月9日，我会在交通运输部水运科学研究院会议室组织召开了绿色港口等级评价试点专题会议。绿色港口等级评价评审委员会主任委员、交通运输部原总工程师徐光，评审委员会常务副主任委员、我会常务副会长陈英明，评审委员会常务副主任、交通运输部水运科学研究院院长李扬，我会副秘书长丁莉，以及来自交通运输部水运科学研究院、交通运输部科学研究院、交通运输部天津水运工程科学研究院、中国港口

协会、大连港集团、天津港集团、宁波港集团的专家和相关工作人员参加了此次会议。会议邀请了交通运输部水运局解曼莹副局长到会指导工作。

解曼莹副局长讲话时指出，绿色港口等级评价工作是政府和行业的引导，同时要求绿色港口等级评价工作，第一要经得起社会包括社会各界、舆论、老百姓的检验和认可；第二要严格，也要特别考虑安全问题；第三要制订程序和标准，把握好尺度，做到公平、公开、公正；第四要慎重，重视安全。解副局长认为，中国港口协会组织开展的绿色港口等级评价工作总体上扎实、程序严密、标准统一。同时，解副局长也提出第三方评估和专家评审要现场检查，评价工作要注重检测、效果和安全，并对专家资质、材料保管、公示范围等提出了宝贵建议。

会议讨论、研究了由交通运输部水运科学研究院负责牵头编制的《自我评价指南》、《第三方评价指南》和由交通运输部科学研究院、交通运输部天津水运工程科学研究院负责牵头编制的《专家组评价指南》，并提出了修改意见，同时对下一步绿色港口等级评价试点的具体工作进行了研究。

日前，我会已经印发并公布了绿色港口等级评价的《自我评价指南》、《第三方评价指南》、《专家评审手册》和《评审委员会评审规则》的试行文件，各申报单位正抓紧时间按照新的要求对申报材料进行修改和补充。按照计划，今年年底前将完成申报材料的修改、补充

后的提交工作，明年年初将开展评审工作，预计绿色港口等级评价试点将在明年一季度完成，待公示后拟在协会理事大会上发牌。

《港口收费计费办法》研讨会在京举行

为配合国家有关部委对《港口收费计费办法》的制订和征求意见工作，我会于11月11日在京组织召开了《港口收费计费办法》研讨会，邀请了部水运局、港口处有关领导就该计费办法听取港口企业意见。交通运输部水运局姜明宝副局长、港口处李永恒处长和有关同志，我会陈英明常务副会长，交通运输部科学研究院，有关港口企业代表和相关人员参加了此次会议。

会上，姜明宝副局长首先对港口价格改革的相关背景、改革思路及改革工作进展情况进行了介绍，并有关工作提出了要求。港口处李永恒处长就制订《港口收费计费办法》的思路、工作进展、时间安排以及具体内容等情况进行了详细介绍和说明。会议围绕该计费办法具体内容，从港口实际操作出发，提出了修改意见，并进行了充分交流和探讨。按照国家有关部委的工作计划，预计今年年底前，《港口收费计费办法》将正式出台，该计费办法将是对现行港口收费诸多相关文件的整合、归并，同时按照港口价格改革政策文件进行修订，以指导港口收费的实际操作。

分会动态

“港口安全节能环保技术交流现场会暨 2015 年度中国港口

协会港口安全与环境专业委员会年会”在广州市召开

2015 年 12 月 21-22 日，为加强行业交流，进一步推动港口行业转型发展，促进平安港口、绿色港口建设，由中国港口协会组织的“港口安全节能环保技术交流现场会暨 2015 年度中国港口协会港口安全与环境专业委员会年会”在广东省广州市召开。会议以“创新驱动、安全高效、绿色发展”为主题，深入解读了国家最新有关政策，全面展示了港口安全节能环保等方面科技创新成果，搭建了港口行业交流平台。

中国港口协会水路运输服务分会近日召开 2015 年理事会议

11 月 19 日至 20 日，水路运输服务分会 2015 年理事会在上海成功召开。来自上海港船务代理有限公司、大连港万通物流有限公司、天津港物流发展有限公司、秦皇岛之海船务代理有限公司和广州港船舶代理有限公司等五家理事单位的代表出席了本次会议。

会议审议通过了对分会秘书处人员的增补名单；认真审议了分会 2015 年度工作总结及 2016 年分会工作的初步框架；评审讨论了分会调研的论文和 2015 年度优秀信息员名单；对 2016 年分会全体会议召开的时间、地点、主题等内容进行了初步的商议与筹划；还就明年分会如何充分发挥行业分会应有的作用、加强港航间的协作、组织

专题课题调研，以进一步稳定各港口的船代市场和良好的价格管理体系的可行性进行了初步的研讨，并达成了初步的意向。

中国港口协会油港分会十届二次理事会在广州顺利召开

2015 年 12 月 3 日中国港口协会油港分会十届二次理事会在广州顺利召开。中国港口协会常务副会长陈英明出席会议。会议先后听取了油港分会第十届理事长崔文罡的十届二次理事会工作报告，以及秘书长王津的 2015 年度财务工作报告。会上中海油轮运输有限公司、青岛实华原油码头有限公司以及中国长江航运集团南京油运股份有限公司代表分别做了《加强港航联动，共促安全发展》、《强化“人安合一”，打造本质安全型油港》以及《浅谈原油运输过程中货油温度的控制》的主题演讲。会议对 2015 年度先进工作者、优秀联络员、优秀通讯员以及优秀论文进行了表彰奖励，审议并通过了《油港分会年度先进工作者等评选办法》和《分会网站稿酬发放管理办法》修订案。中国港口协会常务副会长陈英明就目前港口形势、国内港口行业特征及趋势以及协会关注的问题、所做的工作等向与会代表做了汇报并传达了交通部副部长何建中对安全工作的指示，希望各油港企业抓好安全生产，分会工作再创辉煌。

中港职业培训

2015 年 11 月 7 日至 11 日全国港口商务费收与商务处理培训班在杭州召开。学员主要来自 25 家港口和企业单位，共有 66 位学员参

加培训学习。培训班主要开设的课程为：港口收费市场化改革的探讨、港口行业与职业生涯、港口码头商务处理、港口商务法规的实务运用。两位专家的案例教学得到大家的一致好评。培训结束后组织了考试，66 位学员取得了岗位培训合格证书。

2016 年度中国港口协会全国港口业务培训计划发布（详见中国港口协会主办的中国港口网）

国际交流

第十四届东北亚港口协会会长会议在日本举行

2015 年 11 月 3 日“第十四届东北亚港口协会会长会议”在日本神户召开。南京港集团、招商国际集团、青岛港及中国港口协会组成的中国代表团与日本港湾协会、韩国港湾协会组成的代表团就“如何发展现代港口物流”这一主题进行了交流。中国港口协会副秘书长丁莉在会上作了“中国港口物流发展的探索与实践”的主题发言；韩国和日本的代表分别作了“现代港口物流的展望和方向”和“日本集装箱港口物流的政策展望——阪神港集团的挑战”的主题发言。会议重点探讨了全球金融危机对三国港口物流业的影响。会议认为，东北亚三国港口行业面对船舶大型化和联盟化的挑战积极应对，对东北亚地区经济的企稳复苏发挥了重大的作用。会议达成如下共识：中、日、韩三国港口产业已获得了迅猛发展，三国港口的集装箱吞吐量在全球所占比重日益增加，特别是发展态势良好的中国港口。为了

应对日趋激烈的国际竞争，三国港口界应构筑一个紧密的合作体系，通过各种适当的活动，共同寻求东北亚港口产业的发展，应对目前所面临的全球金融危机。三国港口协会共同签署了谅解备忘录，确定第十五届东北亚港口协会会长会议于 2016 年在韩国与第十七届东北亚港口论坛同时举行。第十五届东北亚港口协会会长会议的主题是：集装箱码头如何保证 ISPS 代码的顺利实施。

港航论坛

推进我国双港联动发展研讨会暨

长江上游川滇黔地区多式联运发展合作论坛在四川宜宾举行

为深入贯彻落实国家“一带一路”和长江经济带发展战略，积极发挥沿海、内河大型港口的辐射带动作用，打通长江经济带多式联运通道，构建铁公水空多式联运体系，实现无缝化衔接、低成本运输、高效化物流的目标，进一步促进我国水运港口与内陆港联动发展和长江上游川滇黔地区经济社会的持续快速发展，中国港口协会、四川省人民政府口岸与物流办公室、宜宾市人民政府于 2015 年 11 月 5 日至 6 日在四川省宜宾市举办“推进我国双港联动发展研讨会暨长江上游川滇黔地区多式联运发展合作论坛”。会议主题是：“推进水运港口与内陆港联动发展 加快长江经济带多式联运通道建设，促进长江经济带与陆上南方丝绸之路经济带深度融合”。

国家发改委、交通运输部、海关、国检等部委有关领导和专家；

相关省市区发改委、交通运输厅、物流办、口岸办等相关部门领导和专家；中国港口协会相关分支机构、会员单位领导和专家及相关媒体等参加。

“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”

在厦门召开

2015 年 11 月 25 日至 11 月 26 日，由中国港口协会主办的“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”在厦门翔鹭国际大酒店隆重召开。全国政协委员、中国航海学会理事长、中国航海博物馆馆长、原交通运输部副部长徐祖远，厦门市政府领导，中国外运长航集团有限公司副董事长宋德星，厦门港务控股集团有限公司董事长郑永恩等领导出席会议并致词。中国港口协会常务副会长陈英明主持了开幕式。来自国际和国内知名港航企业家、高管和国内各大港口、航运集团精英，以及港航界权威研究咨询机构专家、学者 500 余位参加会议。大会围绕“全面深化改革、适应新常态、展示新作为”，这一主题，就当前全球航运业和中国港航面临的机遇与挑战建言献策，以全球化的视野共同探讨当前全球港航和中国港航形势发展面临的机遇与挑战，并展望发展趋势和愿景。

徐祖远在开幕致词中指出，港口要进行全面深化改革必须高度关注以下九个方面：一是，“两带一路”国家战略的实施，将带来多方面影响。二是，新型对外开放格局正在形成。三是，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。四是，船舶大型化、联盟化趋势明显。五是，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。六是，整体港口行业进入微利时代。七是，资源环境压力将进一步加大。八是，信息化、智能化、标准化、电商化将成为转型升级的重要手段。九是，港口管理体制深化改革进一步深化。2015 又近尾声，2016 即将来临，站在深化改革的时代机遇面前，面对“两带一路”新契机，中国港口只有建立新型的平衡发展关系，使有形的力量与无形的力量高度统一，不断提升港口的综合竞争力，港口才可实现可持续发展。

论坛上，港航业界重量级嘉宾们和参会代表主要围绕“十三五”沿海港口发展趋势；港航业全面深化改革，推进港口转型升级；无水港建设；打造长江黄金水道，推动长江经济带建设；港口区域一体化；绿色港口建设；港口安全生产形势与任务等议题进行了主旨演讲，并结合高端访谈、专题论坛、对话访问等形式与业界一同探讨热点问题、交流思想，擘画港航业转型升级发展方略。对话激发灵感，激辩产生火花，此次论坛讨论的问题为港口业带来了新的触动、启发和收获。

论坛期间还举办了配套展示会即“第十五届中国港口航运物流展览会”，继续为国内外港航企业、物流企业和相关设备制造与供应商搭建交流互惠平台。

协会风采

中国港口，共期精彩 共应挑战

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t，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t（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 t，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。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。

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；二是多边、双边自由贸易谈判加快；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。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。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。

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

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。

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。《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

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. 港口管理体制深化改革进一步深化

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。

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，形成了宁波港口集团和广州港口集团以水、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项目。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 and 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，目前舆论谴责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，班轮公司有若干附加费，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更高要求。

“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。

地方港协

2015年10月18日-21日，由中国港口协会和中国港口杂志社共同主办的““2015年中国港口杂志社理事编委（扩大）会议暨2015年地方港协秘书长工作会议”在具有“一带一路”战略支撑点的四川成都市举行。来自全国各省市地方港口协会的负责人以及杂志社理事单位的各位编委50余人参加了此次会议。

中国港口协会常务副会长陈英明在会上对中国港口协会今年重点主抓的 7 大重点工作做了详细的介绍。首先，港建费征收使用情况调研；第二，内陆港发展，两港联动；第三，多式联运大通道建设；第四，开展长江港口调研，推动“长江经济带”建设；第五，码头危化品管理问题突出；第六，绿色港口等级评定；第七，进出口环节收费。