

中港信息简报

2017年第5期

（总第14期）

中国港口协会

二〇一七年十月

2017年第5期（总第14期）

目 录

重要新闻	2
协会要闻	5
专 稿	11
邮轮经济	16
会员动态	20
中港培训	22
水运数据	22

注：本期及往期内容同时刊登在“中国港口网”(www.chinaports.org)

重要新闻

“交通强国”强音激励交通人开启新征程。10月18日上午，中国共产党第十九次全国代表大会在人民大会堂隆重开幕。习近平代表第十八届中央委员会向大会作了题为《决胜全面建成小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利》的报告。在这份万众瞩目的报告中，习近平对交通运输发展给予了充分肯定，“交通强国”被提到重要位置，为交通运输建设发展提供了源源不断的内生动力。

新时代，新使命，新思想，新征程。聆听了十九大的“新声音”后，来自交通运输系统的十九大代表们纷纷表示，报告客观评价了党的十八大以来取得的历史性成就，对我国所处历史阶段、面临的主要矛盾、新时代中国共产党肩负的历史使命等重要问题作出了科学准确的判断，为全党、全国人民指明了奋斗方向，为决胜全面建成小康社会、夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利、实现中华民族伟大复兴的中国梦、实现人民对美好生活的向往规划了路径。报告中关于交通运输的内容分量十足，这表明交通运输在国民经济和社会发展中的地位和作用越来越重要，让交通人感到非常振奋和自豪。

日前，交通运输部印发通知，要求各省级交通运输主管部门充分认识推进区域港口一体化发展的重要意义，学习借鉴浙江推进区域港口一体化改革经验，因地制宜有序推进港口一体化发展，逐步形成全国港口良性互动发展格局。

对于浙江推进区域港口一体化改革的主要做法，《通知》概括为以下几点——

一是抓统筹，高规格高起点谋划推进港口一体化。浙江省委、省政府将港口一体化发展纳入全省经济社会发展全局中战略谋划，成立了由省委书记任组长、省长和常务副省长任副组长和有关省领导、部门以及地市主要负责人为成员的省海洋港口发展领导小组；组建了省海洋港口发展委员会，由省分管领导担任主任，负责海洋经济和海洋港口发展的宏观管理和综合协调。

二是抓优化，合理布局完善港口功能。编制了浙江省海洋港口发展“十三五”规划，加快构建港口协同发展格局；按照全省港口发展格局、功能分工等要求，修订了各港口总体规划；完成宁波—舟山港总体规划修编工作，将19个港区划分为重点发展港区、优化发展港区、特色发展港区，分类推进发展。

三是抓整合，集约高效利用港口资源。成立浙江省海港投资运营集团有限公司（以下简称省海港集团）作为省级海洋港口资源开发建设投融资主平台；原宁波港集团和舟山港集团通过股权等值划转方式组建了宁波舟山港集团，随后省海港集团与宁波舟山港集团深化整合，实行“两块牌子、一套班子”运作；在实现宁波—舟山港一体化运营基础上，又相继完成了对温州港、嘉兴港、台州港和义乌国际陆港等相关港口资产的整合。

四是抓联动，促进港产城联动协同发展。省海港集团成立区域公司，推进温州、台州、嘉兴等海港和义乌国际陆港的一体化运营；组

建内河港口发展公司，带动湖州、绍兴、金华、衢州港等内河港口发展；加强港口规划与城市规划、产业规划衔接，加快港口重点项目建设，强化港口与临港产业、物流园区的有效对接；设立 16 个无水港，拓展内陆服务网络，促进海港与义乌等内陆无水港联动发展。

五是抓服务，提升港口综合实力。积极发展全程物流，推动码头物流向全程物流延伸，完善港口服务网络，发展“门到门”物流服务；组建大宗散货江海联运船队，推进舟山江海联运服务中心建设；参与印尼、缅甸等“一带一路”沿线港口投资建设，深度对接招商局、中远海运等央企，在港口建设、临港工业、海洋产业等方面加强国际合作；宁波连续多年举办中国航海日论坛和海丝港口论坛，增进沿线国家港口航运交流合作。

《通知》指出，浙江港口一体化改革取得了显著成效：优化了全省港口定位分工，有力促进了港口发展定位科学化；设立省级港口资源整合平台，协同推进老港区功能调整与新港区开发，有力促进了港口资源利用集约化；推动沿海港口、内河港口一体化运营和内陆无水港联动发展，有力促进了港口运营高效化；适应城市新一轮开发开放的需要，加快港产城融合发展，有力促进了港口服务现代化。

交通运输部副部长何建中在辽宁调研时指出，有序有力有效推进区域港口一体化发展。 8 月 30 日，何建中在辽宁省大连市就港口资源整合等工作开展调研，并与辽宁省交通运输厅、大连市和营口市港口行政管理部门、大连港集团以及营口港务集团等单位负责同志座谈。

何建中在调研时指出，辽宁省委、省政府高度重视港口资源整合工作，成立了领导小组，确定了整合原则，明确了港口定位，积极推进港口资源整合工作。近年来，交通运输部印发了推进港口转型升级的指导意见，开展了区域港口一体化发展改革试点，联合制定了津冀港口协同发展工作方案，加快推动区域港口一体化发展。何建中强调，当前港口进入了新的发展阶段，推进区域港口一体化发展对于建设国际一流港口、推动交通强国建设、服务经济社会发展具有重要意义。为深入贯彻习近平总书记关于港口发展的重要指示批示精神，更好服务东北振兴战略，要深化供给侧结构性改革，有序有力有效推进辽宁港口一体化发展，加快大连东北亚国际航运中心建设。

协会要闻

经交通运输部同意, 中国港口协会第八届第一次会员代表大会暨八届一次理事会会议于 2017 年 9 月 22 日在江苏省南京市召开。

交通运输部水运局局长李天碧同志、民政部社会组织管理局副局长陈儒茂同志、交通运输部长江航运管理局副局长朱汝明同志、江苏省人民政府副秘书长陆留生同志出席会议并致辞。交通运输部规划院朱鲁存副院长，水科院费维军副院长，天科院朱建华副院长，中国港口协会第七届理事会会长、上港集团董事长陈戌源同志，常务副会长陈英明同志，大连港集团董事长张乙明同志，河北港口集团董事长曹子玉同志，天津港集团董事长张锐钢同志，厦门港集团董事长陈鼎瑜同志，招商局港口集团董事、总经理白景涛同志，江苏港口集团董事长王永安同志；副会长单位代表：青岛港集团总工程师张庆财同志，

宁波舟山港集团总经理蔡申康同志，广州港集团总经理蔡锦龙同志，广西北部湾国际港务集团总经理韦韬同志，中远海运港口公司副总经理方萌同志等出席会议。

本次会议应到会员代表 340 人，实到会员代表 312 人；应到理事 172 人，实到理事 124 人，两项实到会议人数分别超过应到会议人数的三分之二，符合协会章程的规定。

陈戌源会长代表第七届理事会作《建设一流行业协会，为实现中国强港梦而努力奋斗》工作报告。陈鼎瑜副会长作《中国港口协会章程》修改说明的报告。朱建海秘书长作《第七届理事会（2012-2017 年）财务收支情况报告》。陈英明常务副会长作《第八届理事、常务理事、协会负责人推荐情况说明的报告》。交通运输部水运局港口处副处长陈盈同志受部人教司委托宣读《关于中国港口协会第八届理事会换届工作的批复》。

本次会议以无记名投票表决的方式，对协会工作报告、章程修改说明的报告、财务报告和第八届理事、常务理事、协会负责人候选人进行投票表决。由总监票人主持投票工作。共发出表决票 312 张，收到有效表决票 297 张。根据计票结果，所有 6 项投票表决事项均获得过半数代表同意。具体情况如下：（一）会议一致通过了工作报告、修改章程说明的报告和财务报告；（二）魏明晖等 172 位同志当选为协会第八届理事；李和忠等 50 位同志当选为协会第八届理事会常务理事；（三）陈戌源同志当选为协会第八届理事会会长（296 票），陈英明同志当选为协会第八届理事会常务副会长（295 票），张乙明（297

票)、张锐钢(297票)、郑明辉(295票)、毛剑宏(297票)、周小溪(295票)、白景涛(296票)、王永安(297票)、张为同志(293票)当选为协会第八届理事会副会长,丁莉同志(294票)当选为协会第八届理事会秘书长。

会议通过了中国港口协会第八届第一次会员代表大会暨八届一次理事会会议决议。会议认为,“十八大”以来,以习近平同志为核心的党中央、国务院对全面深化改革作出了一系列重大决策部署,交通运输部出台了相关政策和指导意见,进一步推进港口转型升级和供给侧结构性改革,为我国港口事业改革发展指明了方向。新一届理事会工作要紧紧抓住港口行业发展的黄金时期,坚持“抓创新、促改革、推升级、优服务”的工作方针,紧扣港口行业发展脉搏,促进协会各项工作取得新突破和新进展。未来五年重点抓好六项工作:一是按照交通运输部关于部管社团“脱钩”的安排,积极稳妥地做好协会“脱钩”工作;二是围绕创新发展,开展重大课题研究;三是着力提升协会服务港口企业的能力;四是积极参与“一带一路”、长江经济带等国家战略,进一步推动港口多式联运发展;五是着力建设宣传交流平台;六是着力加强协会自身建设,进一步增强协会工作的凝聚力、影响力和活力。

会前,我会按照规定程序,认真做好各项换届筹备工作,本次会议完成了各项议程,按照预定的时间完成了协会换届工作。

9月4日,中马港口联盟第二次会议在马来西亚吉隆坡召开,交

交通运输部水运局副局长柳鹏率中国港口代表团出席会议。

中国驻马来西亚大使黄惠康和马来西亚交通部长拿督斯里廖中莱出席了开幕仪式。马来西亚交通部长拿督斯里廖中莱在会议开幕致辞中表示马来西亚全力支持中国的“一带一路”倡议，作为 21 世纪海上丝绸之路的海运国和合作伙伴，相信两国将通过中马港口联盟合作达成共赢。会议期间，中国驻马来西亚大使黄惠康和马来西亚交通部长拿督斯里廖中莱接见了中方代表。黄惠康大使表示：中马之间拓展港口和物流方面的合作，现在可谓是天时地利人和，习总书记曾经对马来西亚首相纳吉布·敦·拉扎克说过马来西亚是最早响应“一带一路”倡议的沿线国家，中方愿推动中马两国在“一带一路”建设上取得更多实效。期待中马港口联盟在推进“一带一路”合作方面可以带个好头，实实在在地造福两国人民。

交通运输部水运局副局长柳鹏在开幕演讲中表示，港口是“一带一路”建设的基础条件和优先领域，随着“一带一路”建设的深入推进，中马双方港口合作发展迎来了历史性机遇。一是中马关系正处于历史最好时期，两国全面战略伙伴关系保持了良好发展势头。二是两国经贸发展为港口合作提供了坚实基础，中国继续保持马方第一大贸易伙伴国、第一大进口来源国和第二大出口目的国地位。三是习近平总书记提出的“一带一路”倡议得到马方领导人的积极响应，按照“共商、共建、共享”的原则，双方正在落实两国领导人已达成的重要共识，在基础设施建设、产业园区建设等领域务实合作、共同发展，为港口发展提供了更为广阔的合作空间。

为了更好地推动两国港口务实合作、共同迈向更美好的未来具有重要意义。柳鹏提出三点建议：**第一，促进互联互通。**一是加强基础设施的“硬联通”，鼓励双方发挥各自优势，扩大两国港口双向投资。二是加强规则、标准、政策等“软联通”，促进有效对接和联动发展。三是鼓励双方港航企业开辟新航线，加密班次，完善海运服务网络。四是加强港航信息互联互通、共享共用，提高服务效率，降低交易成本。**第二，创新合作模式。**一是延伸港口物流产业链，拓展港口和航运上下游产业，增强双方港口在全球供应链的战略地位。二是依托港口枢纽优势，加强临港产业合作，打造国际产能合作平台。三是依托双方旅游资源，开展邮轮产业合作，增进人文交流，促进民心相通。**第三，实化合作内容。**一是实化细化双方合作内容、项目和措施等，推动合作项目早日启动、早日见效。二是坚持远近结合，既加强长远谋划和战略研究，又务实推动当前具体合作内容。三是扎实推进关丹港、皇京港等合资项目建设，不断拓展合作领域。

会议期间，来自巴生港务局、广州港务局以及广西北部湾港口管理局的代表分别发布主题演讲。本着循序渐进，务实合作的原则，本次会议吸纳了天津港（集团）有限公司以及马来西亚甘马挽港务局、沙巴港务局和古晋港务局成为新的联盟成员。至此，中马港口联盟成员单位达到 **21** 家，其中马方所有港务局均已加入港口联盟。会议还决定第三次中马港口联盟将于 **2018** 年在中国天津市举行。会后，中

国港口协会与巴生港务局分别代表双方秘书处共同签署了《会谈纪要》。

马来西亚地处要冲，国内政治经济稳定、自然灾害少，资源丰富且与中国经济互补性强、人文相通。中马两国自建交以来经历了两国关系“黄金 40 年”，将继续打造“钻石 40 年”，2020 年，两国双边贸易预计将达到 1600 亿美元。港口是“一带一路”建设的重要支点，中马港口联盟是两国加深合作的重要载体。自中马港口联盟成立以来，双方港口合作交流稳步推进，已成为两国共建“一带一路”的先行和典范。两国港口“朋友圈”越来越大，自去年第一次会议以来，青岛港集团与巴生港务局、广州港务局与马六甲港务局、福州港口管理局与马六甲港务局相继结为友好港。双方港口联系更加密切，中方成员港口开通到马方港口的航线已超过 200 条。双方港口合资合作更加深入。中国-马来西亚钦州产业园区和马来西亚-中国关丹产业园区项目进展顺利，关丹港首个 15 万吨级泊位将于年内建成，开创了“两国双园”合作新模式；马方森达美公司与中方大连港集团成立合资公司投资经营潍坊港集装箱码头；中方有关港口企业参与的马六甲皇京港项目正在有序推进；据悉，中马还将合作开发建设巴生港第三港区凯利岛深水港区项目。第二次中马港口联盟会议成功召开，中马港口将在研发、培训以及技术交流领域进一步加强合作，共同应对机遇和挑战，实现共赢，我们相信，中马港口联盟合作将会成为“一带一路”合作的典范。

专 稿

江苏港口“握指成拳”探索新发展

早在今年5月22日，江苏港口一体化改革就“出炉”，江苏省港口集团有限公司正式挂牌成立，这标志着江苏港口一体化改革进入“深水区”。随着《关于深化沿江沿海港口一体化改革的意见》（以下简称《意见》）出台，目前，江苏省属港航企业以及南京、连云港、苏州、南通、镇江、常州、泰州、扬州等沿江沿海8市国有港口企业，已经整合并入省港口集团。

利好消息不断传出，江苏抓住机遇，通过整合省内各大沿江沿海港口资源，建设长江南京以下江海联运港区、连云港区域性国际枢纽港、南京长江区域性航运物流中心和太仓集装箱干线港，砥砺前行，由港口大省向港口强省跨越。

“一体化”提升综合竞争力

强，才是硬道理。

江苏沿江沿海港口实力如何？请看这样一组数据：2016年，江苏省港口总体通过能力达到19.4亿吨，完成货物吞吐量24.1亿吨；万吨级以上泊位达到480个，其中5万吨级以上泊位218个；年吞吐量超过1亿吨的港口达到7个，其中有3个港口超过2亿吨，以上指标均居全国第一。目前，江苏沿江港口20%的吞吐量为长江中上游转运，沿海港口40%的吞吐量为陇海兰新沿线及周边省份服务。

然而，江苏虽是港口大省，但长期处于“八仙过海、各显神通”状态，缺乏统筹协调，导致港口同质化、低水平发展，整体竞争力不

强，岸线资源利用效率偏低。从效益上看，全省沿江沿海港口 12 家公共码头企业的总资产超过上海、浙江，港口总吞吐量也与两地基本相当，但净利润仅为上海的 1/12、浙江的 1/5。

“作为港口大省，江苏省内港口虽然许多指标在全国领先，但综合竞争力还较弱，港口经营效益还不高，面临的压力和要素制约还比较大。”江苏省交通运输厅港口局局长朱培德说。

事实上，在江苏之前，辽宁、河北、浙江、广西和海南已经宣布组建自己的港口集团。有关专家表示，江苏组建港口晚于这些省份的主要原因在于：江苏同时拥有沿海和长江岸线两种不同港口资源，导致资源整合存在一定难度。江苏虽然是港口大省，却不是港口强省。此前，各个港口之间竞争激烈，整体竞争力却不强，无论效益还是经营，都与国内港口强省存在差距。因此，即便有难度，港口一体化也是大势所趋。

从国内看，浙江省挂牌成立省海洋发展委员会，整合省内五大港口公司组建海港集团；京津冀成立交通一体化领导小组，联合组建渤海天津港口投资公司，统筹区域港口资源整合和综合利用。业内人士认为，江苏处于“一带一路”、长江经济带两大国家战略的交汇处，同时是交通运输部确定的港口一体化改革试点省份，通过实施港口一体化改革，能充分发挥该省沿江沿海港口的区位优势、资源优势和开放优势，更好地服务和支撑“一带一路”、长江经济带等国家战略的深入实施，促进东中西区域协调发展。

记者了解到，下一步，江苏将以一体化改革推动港口资源整合，加快建立“一市一港”集约发展模式，解决以县为单位的低层次、分散经营模式问题，充分发挥江苏省港口集团的作用，提升港口资源利用效率和港口企业综合竞争力。同时，支持有条件的大型港航企业统筹集装箱、煤炭、金属矿石、石油化工及液化气等战略性货种一体化发展，实现各港口企业优势互补、合作共赢、提质增效，提升全省港口整体竞争力。

规划、经营、管理、服务“一体化”

前景光明，关键是如何迈出脚步。

目前，江苏省属港航企业以及南京、连云港、苏州、南通、镇江、常州、泰州、扬州等沿江沿海 8 市国有港口企业，已经整合并入省港口集团。2015 年报表数据显示，纳入省港口集团的资产总额 987 亿元，全集团集装箱吞吐量 1235 万标箱，占全省 76.7%，列全国第 7 位，货物吞吐量 6.94 亿吨，占全省 36.9%，居全国第 2 位。

江苏省政府办公厅刚刚下发的《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030 年）》明确，将采取分层次港口布局规划，形成以连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口，分工合作、协调发展的分层次发展格局。

苏州市拥有长江岸线近 140 公里，其中规划港口岸线 87 公里，明确以集装箱吞吐量保苏州港地位，以件杂货、散货保苏州港经济效益的思路，将对下辖 3 个港区的业务进行融合，放大太仓港区在集装箱

运输，张家港港区在经营管理等方面的优势，实现错位发展，形成经营特色。连云港港区功能布局进一步优化，“十三五”末，以产业立港的徐圩港区、赣榆港区、灌河港区吞吐能力分别达到1亿吨、3500万吨、2500万吨，打造成为全省港航能力最强、覆盖所有核心货种的综合性组合港。

地处“江尾海头”的太仓港受益于江苏近年来大力发展江海联运港区完成了“从江港到海港”的转变。据了解，随着12.5米深水航道贯通，太仓港成为全国第一个享受海港化管理的内河港口。并且，随着“沪太通”物流模式的成熟，出口集装箱到了太仓港就等同于进了上海洋山港。客户只要将集装箱送至太仓港，即可由“太仓快航”送至洋山港直接发往远洋，物流成本大大节省。

南京海关副关长叶建坦言，通过港口一体化，可以分类打造整车、医药、冰鲜水产品、屠宰用牛、水果、粮食、木材等特色口岸，重点发展南京、苏州、徐州、连云港等外贸物流节点，建设多式联运监管中心，形成区域性物流中心，辐射周边。

下一步，江苏省还将利用好长江优势，把省内沿江港口群建设成为长江下游重要的江海联运港区，融入长三角港口群一体化：包括把南京港建设成为服务长江中上游地区对外开放的门户枢纽和区域航运物流中心，把太仓港建设成为上海国际航运中心北翼集装箱干线港，把连云港港建设成为服务“一带一路”的区域性国际枢纽港等。

平稳过渡，补齐港口发展“短板”

港口发展，行稳才致远。

江苏省港口集团的定位是实施该省沿江沿海港口、岸线及相关资源一体化整合的重要平台，沿江沿海主要港口、省级航运企业和临港产业等领域的国有资本投资运营主体，具有区域枢纽功能的重要港口集群，全省航运服务中心、大宗物资储运交易中心和现代物流中心。集团经营范围主要包括：港口运营管理，港口基础设施建设，远洋、沿海、长江及内河航运，陆上货物运输，仓储物流，大宗商品交易，港口和航运配套服务，沿江沿海涉港资产管理，股权和基金的投资、管理和运营。

江苏省的想法是通过3年努力，使港口集团达到智慧型、国际化港口应当具备的条件和综合服务水平，做强上海国际航运中心北翼港口群，更好地促进长三角一体化和全省经济社会转型发展。

据悉，江苏省港口集团的组建方案已经省委常委会、省政府常务会议审议通过，股东大会也通过了公司章程，未来一段时间，将按照法定程序做好相关企业资产、人员的平稳进入，相关港口企业“成熟一个、接收一个”。按照港口职工劳动关系保持不变、各企业生产经营主体法人资格保持不变、各港口代码资质保持不变、各港口对上业务汇报及对外业务拓展渠道保持不变的“四不变”原则，确保顺利、平稳过渡。

目前江苏已在锚地、岸线、集装箱航线等三大资源整合上迈出了实质性步伐。江苏沿江港口锚泊调度中心已于去年挂牌成立；省政府印发《江苏省沿江沿海港口布局规划》，太仓和南京实现近洋航线合

作，新开通两条太仓至东南亚航线，并将两条南京至日韩航线上延至宜宾和泸州。

港口规划发展一张图、功能布局一盘棋

未来，江苏省将进一步完善沿江沿海港口布局规划，加强与城镇、海洋功能区划、水利、生态等规划衔接，合理确定港口功能、主要货种运输系统及重点港区布局，突出长江南京以下江海联运港区、南京区域性航运物流中心、连云港港区域性国际枢纽港、苏州太仓集装箱干线港等“一区三港”建设发展。同时，江苏沿江沿海港口将根据自身特色优势合理分工，实现错位协同发展。加快推进沿江沿海各设区市港口总体规划修订工作，完善港口规划体系。

邮轮经济

9月25日，中国港口协会港口邮轮游艇码头分会（以下简称：分会）2017年度会议在大连召开。中国港口协会常务副会长陈英明、秘书长丁莉出席会议。分会会长、上海港国际客运中心开发有限公司总经理黄海东主持会议并简要报告行业情况。会议承办方大连港客运总公司张铁总经理致辞。上海港国际客运中心副总经理徐珏慧代表课题组汇报《中国邮轮港口城市区域合作研究》的主要成果。天津邮轮港副总经理吴达作《中国邮轮市场未来发展趋势及邮轮码头的应对措施》专题汇报。相关港口企业与邮轮公司代表就产业发展趋势与加强合作等方面的问题进行了交流发言。

中国港口协会常务副会长陈英明作总结发言。陈英明首先对分会

介绍的区域合作研究的成果表示充分肯定与高度赞扬。陈英明指出，邮轮产业仍是我国的朝阳产业。现阶段邮轮产业现状正面临如下不可避免的问题：一、邮轮产业链中分为上、中、下游三部分，制造、运营和产品销售。目前中国邮轮产业仍在中下游发展，暂未涉及到邮轮制造与邮轮公司的运营。二、中国邮轮市场基本是被外资占领，中资邮轮市场比例较小，营运业绩不佳。三、中国邮轮市场发展对周边的日韩国家带去了巨大的消费，促进了当地的经济发展。但是进入中国的国际邮轮旅客数量和以中国为访问港的邮轮航次正在持续下降。四、邮轮旅游的品质、低价竞争、邮轮港口建设和营运中的绿色环保等问题，仍有待解决。五、航线产品单一。

陈英明说，当前中国港口协会按照国家要求，在供给侧结构改革方面做出最大努力，加快邮轮产业的转型升级发展。以邮轮为代表的水上休闲旅游也成为了港口发展新的增长点。目前，行业也正在面向高端邮轮发展，目的地的多元化以及家庭出游为主的发展趋势还有待深入社会进行研究。欧美邮轮产业经济发达国家的经验，适合中国国情的，可以借鉴。

陈英明认为，会上提到的政策支持、产品开发与航线单一、信息交流平台、船票、船供、服务能级与标准、总代理模式和进口直供模式、费收管理等八个方面的问题，绝大多数问题需要中国政府来解决，而政府也正在积极的调研考察如何解决这些问题。中国港口协会直属交通运输部，通过交通运输部牵头，检验检疫、海关、旅游局等各部

门也在协调，积极推进邮轮发展的各项事宜。

陈英明指出，中国邮轮产业经历了十年的发展，成绩斐然，但是问题仍然存在。邮轮产业的总体目标依旧是推进中国邮轮港口的一体化向前发展，到 2030 年的奋斗目标：一是邮轮运力和规模要适应市场发展，本土邮轮船队要初具规模；二是东北亚、东南亚的邮轮航线、班期要明显增加，沿海邮轮市场要不断扩大；三是邮轮港口布局要合理，设施需进一步完善，集疏运衔接顺畅，服务标准达到国际一流水平。

陈英明要求，邮轮港口企业与船公司一起努力，在政府相关部门的支持下，要着力提升邮轮产业配套能力，支持和鼓励各地港口与船公司建立船供关系，建立快速转关和保税机制，推动中国食品、酒店等产品融入国际邮轮采购体系中，提高邮轮物资的供应能力，同时优化邮轮配件通关环境。这也是政府与协会正在考虑并将做的事情。要扎实提升港口服务能力，主要是不断提升邮轮码头利用率和综合效率。要进一步优化口岸环境和功能，主要是简化邮轮联检手续，提升邮轮港口的通关能力。加快推进邮轮口岸自助设施建立，创新实现旅客便捷通关的方式，提升通关效率。目前正在考虑简化国内邮轮码头停靠过夜管理登记制度，落实入境签证政策，吸引更多国外游客乘坐邮轮到中国旅游。要鼓励邮轮公司开辟多点挂靠航线，丰富东北亚航线、培育东南亚航线，同时努力开辟洲际与环球邮轮航线，提升境外邮轮岸上游的品质。要建立合理邮轮船票管理制度，鼓励扩大邮轮船票销

售渠道，推动旅行社包船模式向多元化的船票销售模式发展。

陈英明表示，协会要继续发扬做实事的优良传统：一是，有关政策问题（多点挂靠、互为母港和口岸等问题），会后由分会召集各港口公司代表，以中国港口协会的名义向交通运输部提交专报，可以考虑抄告给国家有关部门，希望得到尽快解决。二是，将由协会牵头对船供问题进行研究与合作，促进业务发展。三是提高港口服务水平，加强安全管理，制定各方标准（包括管理、建设、服务等），希望分会可以在专家的协助下，将标准的目录研究透彻、编写大纲等。四是信息共享，在已有邮轮微信群中，将邮轮码头的营运、服务过程中的各类数据，包括各类会议、各部门的相关文件、包括售票等，纳入中国港口协会的网页中。五是船票试点问题，中国港口协会将会大力支持内部调研与活动，集中研究，解决问题。六是加强学习与交流，不搞高大上活动，致力为行业与会员服务，解决问题。

8月17日，五船同靠上海港，邮轮单日出入境突破2.6万人次，再次刷新全国边检机关单日检查邮轮旅客数量最高纪录。

据悉，当天上海港迎来“五船同靠”：母港邮轮“赛琳娜”号、“盛世公主”号和“处女星”号停靠吴淞口国际邮轮港码头，中日航线定班轮“新鉴真”号则停靠上海港国际客运中心，还有一艘外国舰艇停靠扬子江码头。

据浦江边检站统计，暑期邮轮旅游高峰期间，乘坐邮轮出入境达到67万人次。仅当日出入境就达到2.6万人次。针对吴淞口国际邮

轮港客流高峰，上海边检机关开通 24 条人工查验通道和 16 条自助查验通道，并增加警力引导通关。

据了解，为了应对出入境邮轮客流高峰，浦江边检站开足验证通道，快速办理边防检查手续；采取旅游团“零散验放”、错时候检等便民利民举措，避免出现旅客长时间排队等候现象；安排巾帼文明岗“精卫组”及“浦江志愿者”青年服务队，为出入境旅客指引出行路线、介绍我国出入境政策法规，提供全方位优质服务。

会员动态

9月3日,在大连举行的上海—大连对口合作经贸洽谈推介会上,大连港集团与上海港集团、上海临港集团和上海恒贞能源发展有限公司三家企业签署合作协议,为今后进一步拓宽合作渠道,实现携手发展奠定基础。

大连市与上海市建立对口合作关系，是党中央、国务院推进实施新一轮东北地区等老工业基地振兴战略的总体部署。今年3月，国务院办公厅下发《东北地区与东部地区部分省市对口合作工作方案》，明确了大连市与上海市建立对口合作关系。之后，沪连两市研究出台《大连市与上海市对口合作工作方案》和《2017年上海市与大连市对口合作工作计划》。今年5月，大连港集团领导随市委、市政府主要领导赴上海开展招商活动，考察和调研了多个航运物流、临港园区开发以及商贸综合体类项目。

据悉，大连港集团与上港集团的合作，将参与国家“一带一路”建设，积极探索和开展信息共享、业务协作、市场开发、人才交流、资本运作等全方位、多领域港口合作，充分发挥各自优势，实现南北互动、合作共赢；与上海临港集团的合作，将发挥双方在港口运营、园区开发、临港工业、科技创新等方面优势，不断加强合作交流，共建沿海交通物流通道和区域产业合作新平台；与上海恒贞能源发展有限公司的合作，将共同建设大连 LNG 物流枢纽港项目，通过对 LNG 码头、仓储和管线等项目的改建和新建，进一步提升大连乃至东北亚 LNG 综合服务能力。

“黄埔—衡阳”海铁联运粮食班列开通。日前，一列装满安通控股集装箱的铁路班列缓缓驶出黄埔老港专用线，标志着物流公司携手安通控股打造的“黄埔老港—湖南衡阳站”海铁联运班列正式运作。该海铁班列的开通将为北方粮食等商贸运输进入湖南提供更低的物流成本和快捷的时效，加快南北经贸流转速度，进一步助推湘南地区的经济发展。

“黄埔老港—湖南衡阳站”海铁联运往返班列每周至少一班运作，从黄埔老港到湖南衡阳站铁路运行时间约 3 天。该铁路班列可辐射湖南郴州、衡阳、永州、长沙等湘南地区。湖南出口货源可高效、快速地与我司黄埔和南沙干线衔接，通过铁水联运把货物发往全国各地。“黄埔老港—湖南衡阳站”集装箱班列的开通，开辟了“北粮南运”的新通道，提高了南北粮食的流通效率，加快了南北经贸流转速

度，该班列的开通，是广州港物流携手安通控股打造华南地区多式联运的一项重要布局，标志着广州港与安通控股的战略合作取得进一步的成效。

中港培训

8月19日-23日，全国港口集装箱业务管理人员培训班在烟台举办。学员主要来自10家港口和企业单位，共32位学员参加培训学习。来自上海海事大学教授和上海交通职业技术学院教授为学员就近期有关集装箱行业热点问题进行授课及探讨。给大家讲解了“集装箱码头商务事故处理”、“集装箱码头营运管理”、“集装箱船、港、货运作管理风险防范”等。参加培训班的学员都很认真学习，出勤率高，都认真记笔记，课间学员教师互动积极，效果良好。

8月19日-23日，全国港口人力资源管理培训班在烟台举办。学员主要来自15家港口和企业单位，共有47位学员参加培训学习。本次培训班为期5天，在大家的共同努力下圆满完成。通过培训，大家普遍认为教学管理组织工作到位、教师上课认真负责，教学安排合理，课程设置贴近企业工作实际。来自上港集团人力资源部的资深前辈，就他们的亲身工作经历为学员讲解实际工作可能遇到的情况，并且进行讲解分析及探讨。主要课程有：“薪酬方案设计和绩效考核”、“装卸定额考核”、“劳动合同管理”等。很多学员表示，学习收获很大，希望中港协今后多提供港口交流的平台，促进港口发展。

港口运行综述

2017 年 9 月，全国规模以上港口生产延续稳中向好发展态势。

一、货物吞吐量保持较快增长。

9 月快报统计显示，全国规模以上港口完成货物吞吐量 105202 万吨，同比增长 6.1%，增速与上月持平。其中，沿海港口完成 71404 万吨，增长 5.9%；内河港口完成 33798 万吨，增长 6.6%。本月外贸货物吞吐量 33322 万吨，同比增长 6.7%。

前三季度，规模以上港口完成货物吞吐量 947311 万吨，同比增长 7.6%，增速较去年同期加快 5.3 个百分点。其中，沿海港口完成 650398 万吨，增长 7.3%；内河港口完成 296914 万吨，增长 8.4%。外贸货物吞吐量累计完成 301715 万吨，同比增长 6.9%。

二、集装箱吞吐量实现快速增长。

9 月份，规模以上港口完成集装箱吞吐量 2064 万标箱，同比增长 10.8%，增速较上月加快 3.2 个百分点。

前三季度，规模以上港口完成集装箱吞吐量 17689 万标箱，同比增长 9.1%，增速较去年同期加快 5.6 个百分点。

三、旅客吞吐量下降明显。

9 月份，规模以上港口完成旅客吞吐量 597 万人，同比下降 7.8%。其中，沿海港口同比下降 6.0%，内河港口同比下降 18.5%。前三季度，规模以上港口完成旅客吞吐量 6670 万人，同比增长 3.4%。其中，沿海港口同比增长 3.7%，内河港口同比增长 0.9%。