

中港信息简报

2018年第1期(总第16期)

中国港口协会

二〇一八年二月

目 次

重要新闻	1
协会要闻	3
港航动态	8
前沿观点	11
世界之窗	13
政策法规	15
多式联运	15
行业数据	16

国家主席习近平发表 2018 年新年贺词(节选)

凡是过去，皆为序章。2017年，党的十九大胜利召开，开启了全面建设社会主义现代化国家新征程。

科技创新、重大工程建设捷报频传。“慧眼”卫星遨游太空，C919大型客机飞上蓝天，量子计算机研制成功，海水稻进行测产，首艘国产航母下水，“海翼”号深海滑翔机完成深海观测，首次海域可燃冰试采成功，洋山四期自动化码头正式开港，港珠澳大桥主体工程全线贯通，复兴号奔驰在祖国广袤的大地上……我为中国人民迸发出来的创造伟力喝彩！

站上新起点，开启新征程。2018年是贯彻党的十九大精神的开局之年，是改革开放40周年，是决胜全面建成小康社会、实施“十三五”规划承上启下的关键一年。新的一年，我们要为落实党中央决策部署、实现中国梦而继续奋斗，为创造人民更美好生活而不懈努力。时间不等人，事业不等人。让我们以只争朝夕的紧迫意识、责无旁贷的担当精神撸起袖子加油干，努力走在时间前面，共同创造2018年的新辉煌！

2018年，向交通强国迈进

2017年12月25日，“2018年全国交通运输工作会议”召开。会议指出，中国将分两步走实现交通强国战略目标：从2020年到2035年，奋斗15年，基本建成交通强国，进入世界交通强国行列。从2035年到本世纪中叶，奋斗15年，全面建成交通强国，进入世界交通强国前列。

会议要求2018年围绕推动高质量发展，做好12项重点工作。其中与水运业相关的热门关键词均有提及，其中包括供给侧改革、多式联运、港口收费、航运中心建设、自贸试验区政策复制推广、自贸港建设、港口资源整合、京津冀港口协同发展、南京12.5米深水航道提前试运行、重点港口疏港铁路建设、海上互联互通和支点建设、《海商法》修订、无人船舶、智慧港口、长江电子航道图、绿色交通、水域排放控制区、碧海行动、绿色港口、LNG船推广应用等。

交通运输部部务会：推进区域港口资源整合

2018年1月10日，交通运输部部长李小鹏主持召开2018年第1次部务会议，传达学习中央有关会议精神，研究交通运输部机关2018年会议计划、2018年部立法计划，审议《港口工程建设管理规定》以及国家公路网命名编号调整方案等。

会议指出，进一步加强和规范港口工

程建设管理，是深化交通运输“放管服”改革、落实国家深化投融资体制改革要求重要举措，也是 2018 年推进交通运输行业质量变革、效率变革、动力变革，推动高质量发展的重要任务之一，对于深化供给侧结构性改革、服务国家三大战略具有重要意义。会议强调，要以加快重点港口工程建设为抓手，推进区域港口资源整合，推动航运中心、自由贸易港建设，全力推进港口建设发展，为深化交通运输供给侧结构性改革、建设交通强国打好坚实基础。同时，要采取多种形式在行业内开展规定的宣传贯彻解读和督查落实，进一步增强管理部门和有关单位主动性，切实提升行业治理能力和治理体系现代化水平。

李小鹏会见马来西亚交通部长

2018 年 1 月 30 日，交通运输部部长李小鹏在京会见了马来西亚交通部长廖中莱一行，双方就深化中马交通运输合作交换了意见。

李小鹏指出，多年来，中马两国交通运输部门在多边、双边合作框架下相互支持、彼此信任，已成为共建“一带一路”的典范。近年来，双方在海上搜救方面有良好的合作基础，中方期待进一步深化务实合作，共同推动南海海上搜救合作机制建设。中方高度重视两国铁路、民航、海事等领域合作，积极支持中国企业参与马来西亚铁路建设，共享中国铁路发展经验和优势；期待

中马港口联盟不断取得新成果。中方愿与马方一道，不断增进互信、加强合作、深化交流，促进共同繁荣发展，造福两国人民。

廖中莱对中方在铁路、民航、海事等领域对马来西亚的大力支持表示感谢。马方高度重视并积极响应“一带一路”倡议，并为此建立了专门机构。马方愿与中方共同建设“一带一路”，期待两国在铁路、港口等方面不断开辟新的合作项目，欢迎中方企业参与马来西亚交通基础设施建设。马方交通部门将积极与其他部门沟通协商，推动海上联合搜救机制取得新进展。

商务部：2035 年前基本建成经贸强国

2017 年 12 月 25 日，全国商务工作会议在京召开。商务部党组书记、部长钟山指出，根据十九大战略安排，结合商务实际，新时代商务改革发展的奋斗目标是，努力提前建成经贸强国。具体步骤是：2020 年前，进一步巩固经贸大国地位；2035 年前，基本建成经贸强国；2050 年前，全面建成经贸强国。

中国港口协会 2018 年分支机构工作会议成功召开

2018 年 1 月 9 日，中国港口协会召开了 2018 年中国港口协会分支机构工作会议。

中国港口协会常务副会长陈英明主持会议并作总结讲话，交通运输部水运局原巡视员解曼莹出席会议并发言，部天科院副院长朱建华、中国港口协会秘书长丁莉、副秘书长杨晓光，协会各分支机构负责同志、秘书长和代表，协会办公室、财务部等相关业务处室出席会议。

会上，丁莉秘书长传达 2018 年全国交通运输工作会议精神，并简要介绍《中国港口协会第八届理事会发展规划（2017-2022）》；杨晓光副秘书长通报了协会推进标准化工作的情况。

各分支机构汇报所属行业（专业领域）2018 年相关市场分析、发展趋势及面临的机遇与挑战；汇报 2017 年工作总结和 2018 年工作计划；围绕港口强国建设，推动协会工作再上新台阶，积极献计献策。

此次会议成果丰富。一是原则同意《中国港口协会服务清单》，该清单要向社会公布，推动协会进一步做好服务工作。二是原则同意《加强中国港口协会分支机构正规化建设的意见》，分支机构原季度工作汇报，

可以改为半年度、全年两次；分支机构举办年度重大活动必须事先报告（按协会分支机构管理办法提前一个月）以书面形式向协会报告，凡未经协会批准的会务费用，协会财务不予报销；要重点做好长江、珠江（西江）、矿石、油港分会的建设完善工作。同时，进一步加强发挥协会专业委员会建设和作用。三是原则通过《中国港口协会分支机构工作条例（范本）》，文中将对分会与专业委员会区分表述更加明确。四是原则通过《中国港口协会分支机构考核办法》和评分标准，对分值权重作适当调整，并将分支机构优秀工作者改为协会优秀工作者。五是请各分支机构、协会各部门认真研究《中国港口协会第八届理事会发展规划（2017-2022）》（征求意见稿）；中国港口协会 2017 年工作总结和 2018 年重点工作安排；协会推进标准化工作情况等，结合自身工作贯彻落实。

最后，会议决定，鉴于协会标准化专业委员会原主任委员徐光因担任其他协会常务副会长，推荐解曼莹同志为协会标准化专业委员会召集人。

2017 中国港航现代化发展研讨会在昆明成功举行

2017 年 12 月 6 日至 7 日，由中国港口协会主办，《中国港口》杂志社承办的 2017 中国港航现代化发展研讨会在云南昆明召开。来自港口、航运、物流、造船、金融、贸易等国际港航产业链的 400 余名代表齐

聚一堂，围绕“新时代、新征程、新港口、新任务”主题，共同探讨如何建设交通强国、港口强国新路径。

交通运输部水运局副局长罗德麟在7日的开幕式发言中表示，当前和今后一段时期，中国港口协会要认真学习贯彻习近平总书记关于港口发展的重要指导精神，创新思路方法，务实干事创业，以新作为服务交通强国建设。

中国港口协会常务副会长陈英明在闭幕式致辞中表示，当前中国港口规模稳居世界第一，在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前10名的港口中，中国港口占有7席，我国港口集装箱吞吐量占亚洲的比重近二分之一，占世界的比重超过四分之一，我国海运量占世界海运量的比重三分之一，且近年来上述指标仍在不断提升。港口的服务能力和水平已经有了很明显的提升，沿海港口的作业效率、每百米岸线完成的集装箱吞吐量均世界领先。中国港口科技水平领跑世界，全自动化码头、港口智能化、离岸深水筑港、港口机械制造等方面的科技水平在全球已处于世界先进水平。港口支撑发展全局的作用更加凸显，港口正在优化产业布局，带动产业梯度转移，有力地促进港口城市经济发展和区域经济的协调发展。

中国港口协会法律与商务专业委员会成立大会暨海商法的修改研讨会在上海隆重召开

2018年1月17日，“中国港口协会法律与商务专业委员会成立大会（一届一次会员大会）暨海商法的修改研讨会”在上海隆重召开。中国港口协会常务副会长陈英明、中国港口协会秘书长丁莉、交通运输部水运局法规处副主任康玮星、最高人民法院民四庭法官张波、宁波海事法院审判委员会专委吴勇奇、大连海事大学法学院院长初北平、上海海事大学法学院教授胡正良出席会议。

委员会主任委员上海国际港务（集团）股份有限公司副总裁丁向明、副主任委员烟台港集团有限公司总法律顾问迟智晖、江苏省港口集团有限公司副总经理缪正宏、广州港股份有限公司副总经理宋小明、厦门港务控股集团有限公司副总经理白雪卿等会员代表参加会议。

中国港口协会常务副会长陈英明在致辞中表示，法律与商务专业委员会既为会员单位服务，也需要会员单位的支持，会员单位要高度重视和支持法律与商务工作，更要善于使用委员会这支专业队伍。

交通运输部水运局法规处副主任康玮星、最高人民法院民四庭法官张波在作嘉宾致辞中表示对委员会的工作寄予殷切期望。

中国港口协会秘书长丁莉介绍委员会主任、副主任单位。与会的各位会员表决通过委员会《工作条例》。随后，陈英明会长与丁向明主任共同为委员会揭牌，并向主任、副主任单位颁授铭牌。

会议期间，丁向明主任表示委员会有8项主要工作：一是为会员服务，做好对内自

律、对外维权工作；二是发挥桥梁和纽带作用，加强法律与商务工作方面沟通与交流；三是建设全国港口法治与商务研究的重要基地，推动港口法治实践；四是建立综合服务平台，提供个性化咨询服务；五是培育港口法律与商务复合型人才，提高港口法律与商务人员职业素养；六是协助制定行业标准，推进行业制度建设；七是推动港口行业风险防控体系建设，防范法律与商务风险；八是在港口实施“走出去”战略过程中发挥协调、带动作用。

最后，大连海事大学法学院院长初北平、上海海事大学法学院教授胡正良共同主持召开了海商法修改研讨会。各港口法律与商务人员参加会议。与会人员围绕海商法修改的必要性、修改范围、修改内容和责任承担等问题展开热烈讨论。初北平和胡正良表示该次研讨会十分成功，他们将会充分考虑港口行业的意见并争取在此次海商法修改中得以体现。

协会大力推进团体标准化工作

为了更好地贯彻落实国家推进标准化工作改革和鼓励团体标准的精神和要求，推动港口行业创新发展和提质增效，紧紧抓住标准化工作重大发展机遇，充分利用现有工作基础，更好地服务国家、行业和企业对标准需求，中国港口协会将团体标准化工作列入了协会五年发展规划，列为今后一项重点工作来抓。

近一年来，中国港口协会从搭建平台、完善组织机构、开展团体标准研究试点等方面加快推进团体标准化工作。一是获交通运输部人教司同意，成立了“中国港口协会标准化专业委员会”，全面、系统和专业地开展协会团体标准化工作，并研究制订了协会团体标准化工作的相关管理办法等制度性和规范性文件；二是获交通运输部推荐，申请国家第二批团体标准试点，为协会开展团体标准化工作争取更大的政策支持和创造有利条件；三是经协会科学技术奖评审委员会研究通过，将设立协会标准化成果奖，对团体标准等优秀标准成果以及突出贡献团队和个人进行表彰，并向国家相关奖项推荐协会优秀标准化成果，通过建立长效激励机制，激发港口行业对团体标准在内的标准化工作的创造性和积极性；四是先行开展集装箱岸桥、场桥远程控制两项团体标准研究工作，研究大纲已经评审通过，相关编写单位目前正在抓紧该两项团体标准的编制，已形成了初步成果。

下一步，协会将继续按照国家相关政策要求，加大力度、深入推进团体标准化工作，在切实完成好两项团体标准试点的基础上，进一步修订完善协会团体标准化相关管理办法和细则等文件，同时尽快启动新一批团体标准制定工作，协会广大会员单位可以积极申请团体标准，参与团体标准化工作。

2017 年度中国集装箱港口十大新闻

2018 年 1 月,中国港口协会集装箱分会、《中国港口》杂志社联合发布“2017 年度中国集装箱港口十大新闻”。用新闻大事件盘点风云激荡的 2017,用文字记录发展变革的中国港口。

一、习近平调研广西北部湾港 首提向海经济

2017 年 4 月 19 日,中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平到广西壮族自治区考察调研,在北海市铁山港公用码头的考察中,习近平表示,铁山港有区位优势,发展前景广阔,将来是北部湾经济区一个重要依托。要建设好北部湾港口,打造好向海经济。他还强调,北海具有古代海上丝绸之路的历史底蕴,现在要写好新世纪海上丝绸之路新篇章,港口建设和港口经济很重要,一定要把北部湾港口建设好、管理好、运营好,以一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务,为广西发展、为“一带一路”建设、为扩大开放合作多作贡献。

二、李克强考察威海港:既要扩大出口,又要加大进口

2017 年 4 月 19 日下午,中共中央政治局常委、国务院总理李克强到威海港考察调研。李克强说,港口是开放的重要窗口。威海港要发挥区位优势,挖掘内部潜力,不仅要面向东部,还要向中西部延伸;既要扩大

出口,又要加大进口。李克强强调,中国是货物贸易大国,但是我们希望贸易平衡,既要出口也要进口。这是因为我们进口的是国内需要的高技术产品,还有目前消费者更多选择的高质量产品,这样可以带动我们企业的升级。另一方面我们也要推动企业走出去。这里有 60%的中转,在全国有一定的导向性作用。

三、广州港股份成功登陆 A 股主板市场

2017 年 3 月 29 日,广州港股份有限公司在上海证券交易所鸣锣开市,正式登陆 A 股主板市场。这是广州港发展历程中的一个重要里程碑,标志着广州港的主体企业在资本市场迈出了重要一步,正式进入共享经济和共赢发展的新时代。广州港的发展,由此站上了加快国际航运中心建设的又一个历史新起点。

四、青岛港全自动化集装箱码头投入商业运营 效率创最高纪录

2017 年 5 月 11 日,青岛港全自动化集装箱码头正式投入运营。青岛港全自动化码头位于前湾港区四期 5~10 号泊位,岸线长 2088m,纵深 784m,前沿水深—20m,年通过能力 520 万 TEU,可停靠世界上最大的 2 万 TEU 以上船舶。从 2013 年 10 月码头正式立项,到 2017 年 5 月投入商业运营,仅用 3 年多时间完成了国外同类码头 8—10 年的研发建设任务。

2017年12月3日上午，青岛港全自动化集装箱码头的单机平均作业效率达到39.6自然箱/小时，创出全球自动化码头单机平均作业效率最高纪录。当日的作业从0点20分开始，到上午9点25分结束，共装卸1785个自然箱。

五、江苏省港口集团挂牌成立 江苏推进沿江港口一体化改革

2017年5月22日，江苏省港口集团有限公司在南京正式挂牌成立。根据整合方案，江苏省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，整合并入江苏省港口集团，并成为江苏省港口集团的股东。江苏省港口集团最大股东是江苏省国资委所属的江苏交通控股集团。

港口吞吐能力和货物吞吐量均位居全国之首的江苏省成立港口集团，将其作为全省港口一体化改革的重要平台，从全省沿江沿海港口、岸线及相关资源一体化整合入手，做足“一带一路”和长江经济带交汇点的“大文章”。

六、“东方香港”首航 刷新多港最大集装箱船靠泊纪录

2017年5月23日，新一代世界最大集装箱船21413TEU的中国香港籍“东方香港”轮首航靠泊下水后的第一站——上海洋山港，随后依次停靠了宁波舟山港穿山港区北

仑第三集装箱码头、厦门远海集装箱码头和深圳盐田国际集装箱码头。“东方香港”号是史上第一艘21000+TEU的超级集装箱船。该轮船长399.87m，船宽58.5m，型深32.5m，设计吃水14.5m，结构吃水16m，可装载箱量21413TEU。

七、招商局港口斥巨资收购汉班托塔港85%股权 获99年特许经营权

2017年7月29日，招商局港口入股汉班托塔港签约仪式在斯里兰卡港口与航运部隆重举行。招商局与斯里兰卡政府以及斯港务局就有关投资、运营与管理汉班托塔港签署了特许经营协议。据招商局港口公告，公司以9.74亿美元(约合人民币65.7亿元)获得斯里兰卡南部的汉班托塔港85%的股权，并将拥有该港口99年特许经营权。2017年12月9日，斯里兰卡政府正式把汉班托塔港的资产和经营管理权移交给中国招商局集团。这是斯里兰卡史上首次由其他国家对整个港口地区进行投资和管理，也是中国参与建设的大型基础设施项目之一。

八、全球最大单体全自动化集装箱码头 上海港洋山四期码头开港

2017年12月10日，当前全球规模最大自动化集装箱码头，上海港洋山深水港区四期全自动化集装箱码头开港试运行。该工程耗时3年建设，拥有7个泊位，岸线总长2350米，总用地面积达223万m²，设计年

通过能力初期为 400 万 TEU，远期为 630 万 TEU，核心技术采用了上港集团自主研发的全自动化集装箱码头智能生产管理控制系统（TOS 系统），标志着中国港口行业在运行模式和技术应用上实现了里程碑式跨越升级和重大变革，为上海港加速跻身世界航运中心前列注入全新动力。洋山四期全自动化集装箱码头的启用，不仅把上海港推上了向世界级强港进发的快车道，更是我国从航运大国走向航运强国的一个缩影。

九、宁波舟山港年货物吞吐量全球首破 10 亿 t 连续 9 年位居世界第一

2017 年 12 月 27 日，宁波舟山港年度货物吞吐量突破 10 亿 t，成为全球首个年货物吞吐量超 10 亿 t 大港，连续 9 年位居世界第一。2016 年，宁波舟山港货物吞吐量突破 9 亿 t，仅一年，该港货物吞吐量净增 1 亿 t。

十、上海港年集装箱吞吐量突破 4000 万 TEU 年吞吐量超 1000 万 TEU 的中国港口增加到 8 家

2017 年 12 月 29 日，上海港 2017 年集装箱吞吐量突破 4000 万 TEU，创下全球港口集装箱吞吐量最高纪录。自 2010 年起，上海港集装箱吞吐量连续第 8 年问鼎世界第一。上海港作为全球最大的集装箱港口，不仅持续成为全球各干支线班轮公司重要的挂靠港，更是成为面向世界，联动四方，

提供中国港口方案，展现中国港口智慧的窗口。

2017 年，中国集装箱年吞吐量超过 1000 万 TEU 的港口，已从 2016 年的 7 家增加到 8 家，其中 1 家超 4000 万 TEU（上海港），5 家超 2000 万 TEU（上海港、深圳港、宁波舟山港、香港港、广州港），8 家超 1000 万 TEU（上海港、深圳港、宁波舟山港、香港港、广州港、青岛港、天津港、厦门港）。

港航动态

上海港运营效率效益均世界领先

从上海国际港务（集团）股份有限公司获悉，截至 2017 年 12 月 29 日，上海港集装箱年吞吐量突破 4000 万标箱，连续 8 年稳居世界第一。

2018 年 1 月 12 日，上港集团发布 2017 年度业绩快报公告。2017 年，上港集团实现货物吞吐量 5.61 亿吨，集装箱吞吐量 4023.3 万标箱。上港集团营业总收入 373.3 亿元，同比增长 19%；归属上市公司股东净利润 115.3 亿元，同比增长 66.1%。

宁波舟山港成为全球首个 10 亿吨大港

2017 年 12 月 27 日上午 9 时许，在宁波舟山港穿山港区集装箱码头 6 号泊位，一

只身披“红妆”的集装箱被稳稳吊装至“美瑞马士基”轮，这标志着宁波舟山港成为全球首个年货物吞吐量超“10 亿吨”大港，连续 9 年位居世界第一。

“10 亿吨”打开了新时代浙江全省海洋港口一体化发展的新局面。根据浙江省政府此前下发的关于加快建设海洋强省国际强港的若干意见，按照浙江省海港委的统一部署，深化推进港口一体化改革，充分发挥“核心层”港口作用，与“紧密层”“联动层”港口深度融合，加强“辐射层”港口布局，不断完善集疏运和多式联运体系，着力提升航运服务能力，力争到 2022 年，实现年货物吞吐量达到 12.5 亿吨、年集装箱吞吐量达到 3000 万标准箱的目标，助力浙江实现“两个高水平”，为海洋强国和民族复兴作出新的贡献。

江苏港口货物吞吐量居 全国首位

江苏省交通厅港口局统计数据显示，2017 年，江苏港口货物吞吐量达 25.7 亿吨，亿吨大港达 8 个，双双位居全国第一。

2017 年，江苏港口累计完成货物吞吐量突破 25 亿吨大关，增长 6.4%，其中沿江港口 17.1 亿吨、增长 8%，沿海港口 3.3 亿吨、增长 4.9%，内河港口 5.3 亿吨、下降 0.2%，结构调整成效明显。全年完成港口外贸吞吐量 4.87 亿吨，增长 8.7%，沿江沿海港口占 99.9%，对外开放主通道作用更加彰

显。完成集装箱吞吐量 1724.4 万标箱，增长 5.9%，其中沿江港口 1206.9 万标箱、增长 7.7%，沿海港口 491.8 万标箱、增长 0.4%，内河港口 25.7 万标箱、增长高达 39.5%。

珠江水运内河货运量首破 9 亿吨大关

从交通运输部珠江航务管理局获悉，2017 年珠江水运发展迅猛，成绩令人可喜。全年珠江水系完成内河货运量 9.06 亿吨，同比增长 8.7%；完成集装箱运输量 1516 万标准箱，同比增长 9.4%。特别是长洲水利枢纽三四线船闸投入运行后，从根本上扭转了过去堵航的被动局面，实现了货物通过量和船舶通过数的大幅增长。曾经“千帆待发”的堵船场景，已经一跃变为“万舸争流”的水运盛况，珠江黄金水道更显黄金成色。

2017 年深圳港集装箱吞吐量 突破 2500 万标箱

2018 年 1 月 4 日，深圳交委数据显示，2017 年深圳港完成集装箱吞吐量为 2520.87 万标箱，创历史新高；同比增长 5.13%，为近 10 年来最高增幅。随着这一成绩的取得，深圳有望连续 5 年蝉联全球第三大集装箱港口。在近年国内外经济放缓，周边港口同质竞争的严峻形势下，深圳港取得这样的成绩实属不易。过去一年，深圳紧抓国家实施“一带一路”发展机遇，努力构建功能完备

的国际航运枢纽，支撑引领城市经济社会发展，港口各项工作取得了突破性进展。

大连集装箱海铁联运量全国居首

2018年1月18日，设在大连的国家信息中心“一带一路”外贸大数据研究所发布消息，大连集装箱海铁联运量和成品油出口两项指标，2017年在全国位列第一。大连海铁联运吞吐量2017年达41.2万标箱，同比增长1.5%，海铁联运量占集装箱吞吐量的4%，为全国港口平均水平的两倍，优势明显。

根据大数据分析，2017年，从大连海关报关出口最多的商品依次为成品油、润滑油、钢铁结构体、液货船、海上钻井平台。大连海铁联运吞吐量达41.2万标箱，同比增长1.5%，也位居全国首位。

广州港宣布 三块业务将全面放开

2017年12月26日，广州港股份有限公司发布《关于全面放开拖轮、理货及船舶代理有关问题的公告》。

《公告》全文如下：广州港股份有限公司充分尊重船公司选择船舶代理公司的自主权，并且欢迎具有合法资质的船舶代理公司在我港开展有关业务。

广州港股份有限公司充分尊重船公司及船舶代理公司选择拖轮公司的自主权，并

且欢迎具有合法资质的拖轮公司在我港开展拖轮业务。

广州港股份有限公司充分尊重船公司及船舶代理公司选择理货公司的自主权，并且欢迎具有合法资质的理货公司在我港开展理货业务。

海关 中远海 上港签署大数据 建设战略合作协议

近日，上海海关、中远海运集团、上港集团在上海举行全面推进跨境贸易管理大数据平台建设战略合作协议签字仪式。上海海关关长高融昆、中远海运集团董事长许立荣、上港集团董事长陈戌源出席并见证签约。上海海关副关长黄迂明、中远海运集团副总经理黄小文、上港集团总裁严俊代表三方签署了战略合作协议。

按照规划，这一平台建成后，企业从签订外贸合同开始，到后续订舱、装船、发运、抵港、理货，相关数据都将纳入跨境贸易管理大数据平台。原本在中远海运集团、上港集团内部使用的船舶、航线、靠港计划、订舱、货物流向、业务对象等电子和视频数据以及上海海关的通关状态信息，将实现数据安全对接和信息透明互通。以此为基础，企业真实贸易数据以及银行等外部数据将与企业向海关申报数据进行实时相互比对印证，形成覆盖整个贸易链、相互之间比对印证的完整信息链，从而实现海关对数据公开透明且印证正常的货物即时放行，最大限

度减少人工干预，同时对数据分析捕捉到风险货物实施精准打击、有效监管。

上港集团 60 亿收购星外滩股权

2018 年 1 月 3 日，上港集团(600018)发布公告称，董事会同意上港集团以不超过人民币 60 亿元的价格通过上海联合产权交易所竞价的方式收购上海星外滩开发建设有限公司 50%的股权。2017 年 12 月 26 日，上港集团在上海联合产权交易所人民币 59.98 亿元成功竞得星外滩 50%股权，并支付了交易金额 10%的保证金。上港集团将因此项收购录得巨额投资收益。

据悉，星外滩由国际客运中心、国际航运服务中心及星港国际中心三个超大型项目组成，定位于国际金融航运集聚区，建有 34 栋滨江独栋国际甲级总部办公楼，总体量 150 万平方米，是迄今为止亚洲规模最大的绿色商办建筑群。

前沿观点

粤港澳大湾区应加速港口整合 寻求互补效应

“广州、深圳和香港是粤港澳大湾区的三个核心城市，三者之间应该是竞合的关系，‘合’字更为重要，竞合的关键在于资源的相互配置和资源的互补效应。”2018 年 1 月 11 日的首届大湾区港航物流发展论坛

暨第五届中国航运业创新大会上，交通运输部原副部长、国际海事组织大使徐祖远作出以上表述。具体到航运方面，徐祖远指出，粤港澳大湾区庞大的体量决定了这里将是航运业最大的热土，并且粤港澳大湾区在资源配置中将进一步丰富和健全行业要素。

针对广州、深圳和香港的航运竞合，徐祖远认为，各地优势体现在，广州是贸易中心、物流中心、航运中心、航运人才中心；深圳是一个讲创新和开放、融入基因的城市，因此在航运创新和先行先试等方面将发挥生力军的作用；香港在航运管理传统优势主要是航运的金融和高端的航运服务等领域。但他同时指出，粤港澳大湾区城市间的经济结构很相似，产业也类同，具体到港口方面，存在着重复建设和同质化竞争情况，这就要求未来规划中要在资源配置上寻求城市间合作，依据各自特色、制度来打造产业，让长板更长，优势更优。

徐祖远指出，广州可以成为航运文化和物流中心，深圳可以成为航运电商和供应链的创新中心，香港可以成为航运金融保险、经济中心。未来，随着粤港澳大湾区各城市分工的逐步调整和整合，区域内将形成一条集贸易运输、航运保险、航运电商、航运经济等更加立体、覆盖链条更加全面的湾区行业新业态。

此外，徐祖远还表示，对于大湾区范围内的航运企业而言，既要以此为遵循，寻求服务优势和服务的特色，通过切合地区的特色，深耕细化市场的份额，延展服务领域等

外，亦需依托这片创新热土先行先试，引进或开发新技术应用，如人工智能、区块链等，最大程度地加速航运业的变革，缩短供应链的流程，提供快捷方便的服务，以推动大湾区形成全球航运业的创新高地。

广东省政府参事、广东海事局原局长梁建伟则从广东省层面指出港口资源整合的重要性。他说，近年广东港航业平稳发展，运输服务保障能力大幅提升，港口发展初具规模，但仍存在港航企业“小、少、弱”港航优势未得到充分发挥，应加快整合港口资源，构建大湾区内港口集群优势互补、良性发展格局。具体而言，梁建伟建议，必须尽快改变原来封闭、排他的港口发展模式，统一规划部署，寻求强强联合，优化错位发展，减少同质竞争，切实避免重复建设、恶性竞争，加快形成粤港澳大湾区内港口集群相互支撑、合作共赢的良性发展格局。

贾大山:2018年沿海港口发展值得关注的六个方面

十九大精神和交通强国战略下的沿海港口将开启新的发展征程。2018年是全面贯彻落实十九大精神的开局之年，是改革开放40周年，是决胜全面建成小康社会、实施“十三五”规划承上启下的关键一年，也是交通强国建设的起步之年。十九大为我国沿海港口开启了新的发展征程，如何在规划、运营、体制改革、服务、绿色、安全、创新等方面提升港口转型升级水平，是关系

到交通强国建设的重要内容。

经贸发展的不确定性。2018年全球经济总体向好，但仍将面临逆全球化浪潮、区域政局不稳、地缘政治紧张等外部环境，从“黑天鹅”向“灰犀牛”演变的系统性风险仍然在累积，由此带来的能源、集装箱等运输的波动性将给港口生产带来较大影响，我国沿海港口尤其是枢纽港应做好提早应对和防范。

整合加剧的影响。在当前从分散竞争走向有序协同的趋势下，资源整合的趋势日趋明显。2018年，港口资源整合将呈现几个方面的趋势，一是跨区域整合将逐渐增多，港口之间的协同合作将超越省的行政区划；二是跨行业整合将逐渐增多，比如中远海运、招商局集团等综合产业主体，将逐渐加大与港口行业的合作和整合力度；三是港口整合之后，内部的改革和运营机制重构将赋予港口发展新的动能。

供给侧改革的深入推进。降成本方面，进一步精简中央定价港口收费项目，规范市场自主定价的港口经营服务性收费。补短板方面，加强进出港航道、防波堤等建设，提升高等级航道水平，完善港口集疏运体系建设。在做好降本增效的基础上，进一步提升港口发展的新动能，推动传统企业优化升级，培育创新能力的企业，探索新的业务和新的模式，提升港口服务能力。提升港口服务能力。

创新发展。在技术创新方面，进一步挖潜自动化码头、互联网+、新的信息技术等

在港口行业的应用，发掘新的业务形态并提升效率。在制度创新方面，通过体制改革和政策创新，配合推进自由贸易港建设，探索符合新时期区域港口一体化的管理模式。在管理创新方面，促进综合运输与港口行业的深度融合，提升海铁联运、水水中转的比例，发挥港口的节点枢纽作用。

自由贸易港探索。“十九大”报告中“要赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港”，上海正在按照中央的部署筹划建设。作为“自由贸易试验区”政策的进一步深化，自由贸易港将围绕货物、资金和人员三大要素的自由流动展开，在外汇管理、税收优惠、外籍人士领取中国绿卡及外地员工落户等方面有望取得突破，进一步提升地区功能定位、带动周边的经济发展、为其他地区的开放起到示范作用。除上海外，天津、广东、浙江、福建等地都在启动或酝酿探索自由贸易港，2018年相关政策将会有实质性推动和实践，港口积极进行探索以及储备。

世界之窗

区块链技术与港口革新

港口和供应链已经开始意识到区块链技术在简化物流、提升安全性和转化全球贸易实现方式的巨大潜力。

将一个集装箱从 A 处运到 B 处需要涉及供应链的 30 多个环节，产生百余处交互，

并需要动用电子邮件、传真和许多纸质材料，而这些支出几乎可以涵盖这趟运输的大半费用，为了减少运输费用负担，提高物流效率，2017 年早些时候比利时安特卫普港开始尝试以区块链（电子货币比特币为基础的一项颠覆性电子技术）为基础的技术系统。

港口对这项理论证明基于一系列电脑节点共享的一个不可变的电子账簿，他在一个平台上集成了供应链各成员的信息交互，并且几乎对外来黑客入侵免疫。

该系统的软件开发者 Christiann Sluijs 说：“通过连接一个集成系统的所有部分，区块链彻底根除了许多旧系统必须的交互，比如 EDIFACT 信息，电子邮件或者 Excel 表格。这一网络能够创造极高程度的信息透明度，使得所有当事人都能迅速识别产销监管链，从而避免不必要的争端”。

安特卫普港不是唯一一个正在试验区区块链技术的港口。几个主要航运公司和组织，如航运巨头马士基，港口方鹿特丹港、新加坡港务集团以及国际海运组织（MTI）等，正处于试点或推出应用成品的关键时期。

2017 年早些时候，IT 巨头 IBM 与马士基合作建立一个区块链网络以追踪数以百万计的集装箱并每年为这一行业潜在节省数十亿美元。这一项目的目的在于创建一个电子平台，能给包括货运代理人、承运人和港口在内的供应链每一名成员提供集装箱在传统文件流程的每一环节的端对端位置。

区块链技术确保了在没有网络内其他用户的一致许可下，没有任何一个个体当事人能修改、删除或者甚至添加任何记录。这种信息的高度透明也减少了欺骗，改善了存货管理。另外，单一集成系统的使用也减少了纸质文件的使用，并降低了货物在转运期间所需耗费的时间。马士基计划在 2017 年底前用区块链技术管理 1000 万个集装箱或其货运距离的 1/7。

安特卫普港的区块链尝试起点较小，但目标宏伟。区块链理论的证明目的是既解决如何批准一个载有集装箱的卡车司机进入港口的小问题，也是解决如何与集装箱承运商 MSC，港口运营商 PSA，货运代理人和货运公司协作的大问题。

在该港的现行系统中，集装箱承运商生成一个 PIN 码，穿过物流链，通过货运代理人发送到司机手中。然而，这个过程繁琐复杂，需要动用电子邮件、传真、电话等各种方式，还容易导致潜在错误与安全隐患。

现行的系统中，犯罪团伙依然可能渗透进 IT 系统，或者贿赂环节中任何一个人盗走 PIN 码。而基于“许可”版本的开源区块链提供的方案则是将司机得到 PIN 码的“权力”通过计算机节点的超安全分配网络转换为进入集装箱堆场的权力。

该网络采用一致性算法，这一算法可以确保任何改动，比如清除上述案例中司机进入集装箱堆场的权限，都只能在网络内每一部分均认可有效的前提下进行。这一算法去除了贿赂与欺骗的可能性，减少了运营过程

中“诚信中介”的需要。区块链与智能合同连接，从而用计算机代码确定何时、何地、对何人共享哪些信息或数据。

编程专家指出，智能合同架构能保证我们在未来提供许多其他特色服务，我们可以通过另外安装程序来达到其他功能，如果一张发货单未付款，或者客户文件不齐全，我们可以卸下集装箱，该架构也可以让集装箱的使用和“集装箱何时返回”信息交换更加透明，并为这一流程中的所有人节约潜在的成本。

货运代理人巨头 MTI 已经成功试验区区块链技术以改变新国际海洋组织集装箱重量核准 (VGM) 相关的行政流程，用于确保集装箱装上了船以及回收运输。海上人命安全公约 (solas) 与 VGM 平台与大数据公司黑天鹅共同开发，让货主直接通过单一电子入口向多个承运人提交集装箱 VGM 信息，而不是通过不同承运系统分别提交数据。

理论中的关于回收运输的论证将在 2018 年 7 月发表，旨在通过英国使用最广泛的回收运输软件 FRED 连接回收供给链的相关各方，包括港口运营商、承运人、货主和远洋货轮。该平台可以迅速共享数据，从而避免相关各方耗费大量邮件和纸质文件更新、下载这些数据。主要成果是创造了一个能多方共享可靠数据的网络，智能合同的使用打消了人们对“何人何时应当看见何种信息”一问题的顾虑，因为网络能自动处理各项交互与流程。该网络的加密技术异常完备，黑入网络所需的时间“甚至比数清天上

有几颗星星还要长”。公司正在努力将系统与当下常用的旧网络交互协议，如 EDIFACT 相兼容，从而提高新系统的经济可行性。

将区块链与 EDIFACT 组合可以为我们更多实现特别功能的数据，而这些数据是我们目前的系统无法企及的，航运产业需要大量低成本信息交互。我们理论上推证可以通过该系统在 44 个不同数据元之间传递约 1.8MB 数据。

MTI 的另一项目则意图使用区块链打造一个连接英国境内“数百个装卸点”的网络系统，以协调集装箱装卸的实时交互。这一项目目前将投入生产。随着越来越多的项目展现出区块链下的分布式总账高效安全的特点，这项技术越来越有可能从理论走向实践，甚至可能在航运产业发挥出超越互联网的价值。

刘菊香译自：2017 年 IAPH《港口与港湾》杂志第五期

政策法规

财政部 海关总署 税务总局发布 《关于完善启运港退税政策的通知》

近日，经国务院批准，财政部、海关总署、税务总局联合发布《关于完善启运港退税政策的通知》（财税[2018]5 号）。一是扩大启运港范围，在原有 8 个启运港基础上，新增泸州市泸州港、重庆市果园港、宜昌市宜昌港、张家港市永嘉港、南通市狼山港 5

个启运港。二是扩大离境港范围，在原上海洋山保税港区基础上，增列上海外高桥港区为离境港。三是根据出口企业和航运企业实际需要，取消原政策所规定的直航限制，设置了苏州市太仓港、南京市龙潭港、武汉阳逻港 3 个中途经停港口。四是细化完善了相关监管要求和实施流程。

上述措施的出台实施，有利于进一步优化启运港退税政策体系和操作流程，扩大政策成效，进一步助力上海国际航运中心建设和长江经济带发展。

多式联运

“中国港口协会港口多式联运分会 一届二次会员大会暨当前我国 多式联运热点问题等大型研讨会” 3 月将于宁波召开

为了更好地学习贯彻落实党的十九大精神，加快实现建设交通强国的战略目标，加快推进多式联运发展，搭建有利于推进我国多式联运相关产业交流合作发展的平台，深化推进多式联运热点问题研讨，并更好地发挥沿海、内河大型港口的辐射作用和示范效应，引导促进我国多式联运的健康发展和物流大通道建设，带动促进内陆和中西部地区的经济社会发展。中国港口协会多式联运分会定于 2018 年 3 月下旬在浙江省宁波市召开“中国港口协会港口多式联运分会一届二次会员大会暨当前我国多式联运热点问

题等大型研讨会”，并同期召开“中国港口协会港口多式联运分会一届三次会长会议”。

行业数据

港口货物吞吐量实现较快增长

2017年，我国规模以上港口完成货物吞吐量126.44亿吨，同比增长6.4%，增速较上年同期加快3.2个百分点。其中，长江干线规模以上港口货物吞吐量24.4亿吨，同比增长7.5%，长江黄金水道的通过能力持续增长。具体港口来看，2017年我国港口2亿吨港口增加至20个，大部分港口均保持较快增长，个别港口增速变化很大。一方面上海港、深圳港等港口受外贸好转的影响增速均由负转正；另一方面天津港受汽运煤禁运的影响，煤炭吞吐量大幅下降，转移至环渤海其余港口，使得秦皇岛港、黄骅港、唐山港等港口吞吐量大增。从排名来看，由于港口吞吐量的大幅变化，港口货物吞吐量前20排名也翻江倒海，宁波舟山港、上海港、苏州港依旧保持前三名，天津港受汽运煤禁运的影响，吞吐量大幅下降，排名跌入第七名，使得广州港、唐山港、青岛港各前进一名；而秦皇岛煤炭吞吐量的大幅增长助力港口排名从20名提升至14名。

中国港口集装箱吞吐量超预期增长，南北差异明显

随着全球经济增速超预期增长，全球贸易迎来明显复苏，集装箱海运量一改前几年颓废态势实现了较快增长，以此同时我国港口集装箱吞吐量跟随着超预期增长。全年规模以上港口集装箱吞吐量2.368亿TEU，同比增长8.3%，与2016年同期相比加快4.7个百分点。其中，长江干线规模以上港口集装箱吞吐量1650万TEU，同比增长8.2%。

具体港口来看，中国内地有21个港口超200万TEU，均保持正增长。其中上海港集装箱吞吐量突破四千万标箱，创全球港口集装箱运输史上最高纪录；广州港集装箱吞吐量超过两千万标箱，依旧保持全球第七的席位；厦门港集装箱吞吐量首次突破千万标箱，使得中国内地千万标箱港口增加到7个。从增速来看，各个地区的港口增速呈现明显分化现象，青岛港、天津港、大连港等环渤海港口集装箱吞吐量增幅微弱，而上海港、深圳港、宁波舟山港、广州港、厦门港等南方港口增长较快。从排名来看，2017年各个港口集装箱吞吐量排名变化不大，前17名均未改变，唐山港、北部湾港、珠海港提升至前20名。

煤炭吞吐量大幅增长 几家欢喜一家愁

2017年，我国港口煤炭吞吐量大幅增长，预计全年港口煤炭吞吐量23.5亿吨，同比增长9%，较上年同期加快5.2个百分点。其中，环渤海港口累计完成煤炭吞吐量

6.77 亿吨，同比增加 0.81 亿吨，增幅达 13%，吞吐量创历史新高。具体港口来看，受环渤海汽运煤禁运的影响，铁路煤炭运输快速增长，秦皇岛港、黄骅港、唐山港等煤炭下水实现快速增长，而天津港受此影响，煤炭下水量降幅近 27%，环渤海区域煤炭下水港市场格局发生调整。其中，秦皇岛港 2017 年完成煤炭吞吐量 2.15 亿吨，同比增长 26%，超越黄骅港重新夺回北方第一大煤炭下水港位置；黄骅港完成煤炭吞吐量 1.93 亿吨，同比增长 10.3%。其他环渤海港口煤炭吞吐均保持增长势头，但增幅较小。

金属矿石吞吐量保持稳定增长，长三角港口拉动增长

2017 年，在供给侧结构性改革持续推进、去产能和取缔“地条钢”、环保限产政策等因素影响下，我国钢铁市场振荡上行，钢价创近年来新高，粗钢产量也到达最高水平 8.32 亿吨，同比增长 5.7%。受钢材产量增长的影响，钢企寻求更高质量的铁矿石，拉动了铁矿石的进口量，2017 年进口铁矿石 10.75 亿吨，同比增长 5.0%，创历史新高。港口方面，2017 年预计规模以上港口金属矿石吞吐量达 20.3 亿吨，同比增长 6.3%，较上年同期增加 1.5 个百分点。其中，铁矿石吞吐量约占 18.3 亿吨，同比增长 5%。具体港口来看，北方港口铁矿石吞吐量表现不佳，天津港、青岛港吞吐量均下降，唐山港也仅微增 3%左右，日照港增长 7.4%；由于

北方港口铁矿石进口量及转运量均向南转移，长三角地区港口转运量显著增加，宁波舟山港、上海港同比分别增长 13%、17%，江阴港增速高达 30%。

原油吞吐量继续保持快速增长

2017 年以来，国际油价上半年处于较低水平，下半年持续攀升，但油价依旧处于较低位。受计划性减产以及国际油价较低等因素的影响，2017 年我国原油生产降幅近 4%。在国内原油产量不足、原油加工量增长、政府对原油战略储备的影响下，进口原油持续攀升，2017 年我国进口原油 41957 万吨，同比增长 10.1%。进口量的增加拉动了我国港口原油吞吐量的增长，2017 年预计规模以上港口石油天然气及制品吞吐量达 10 亿吨，同比增长 8%，较上年同期减少 1 个百分点。其中，原油吞吐量约占 5.5 亿吨，同比增长 8%，基本与上年同期持平。随着煤炭减量替代政策的实施、“煤改气”工程的推进，国内天然气消费量持续攀高，天然气吞吐量爆发性增长，2017 年天然气吞吐量增速超 35%。具体港口来看，2017 年宁波舟山港、青岛港石油天然气及制品吞吐量均超亿吨，分别为 1.6 亿吨、1.02 亿吨，同比分别增长 8.6%、24.4%，日照港、烟台港等山东港口均维持较快增长；而大连港、天津港等偏北方港口增速较慢，天津港甚至出现负增长。