

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年04月25日(第514期总第1573期)

- ◇ 钢价急升钢厂复产 产能过剩如何破局? 1
- ◇ 2016年中国沿海主要干散货运输市场第一季度回顾及第二季度展望 4
- ◇ 中国港口行业拐点明显 7
- ◇ 中国港口暴利还是低利? 数据告诉你 9
- ◇ 东北亚港口致力于绿色合作 13

钢价急升钢厂复产 产能过剩如何破局?

钢价急升 “僵尸”钢厂卷土重来

据路透社4月21日报道, 尽管中国政府提出削减之前已部署的钢铁产能, 但今年国内钢材价格急升, 推动钢厂纷纷增产。就连那些停产但尚未关闭的“僵尸”钢厂也在恢复生产。

报道称, 尽管全球产出过剩, 但今年中国钢材价格已较去年低点反弹迅猛, 这里面有一些非常特殊的本土原因, 其中包括去年工厂关闭后供应趋紧、消费者补充库存、中国农历新年假期过后季节性需求升温。

中国咨询机构中国联合钢铁网调查显示, 68座高炉已恢复生产, 估计产能达到5000万吨。中国小型钢厂的产能利用率从1月的51%提高到58%。据咨询机构我的钢铁网另一项调查显示, 大型钢厂产能利用率则从84%提高至87%。

报道称, 钢铁价格的上涨给“僵尸”钢厂带来生机, 比如山西文水海威钢铁, 该公司年产能约300万吨, 但在去年8月几乎暂停全部产能。据该公司一位管理人士透露, 公司目前计划尽快恢复生产。由于未获授权公开发言, 这位管理人士拒绝具名。

江苏申特钢铁是另一家类似规模的公司, 据一位高管称, 该公司去年12月停产, 但随着钢铁价格的飙升, 已在今年3月恢复生产。

据麦格理分析师Ian Roper称, 去年关闭的5000万-6000万吨产能中, 现已恢复生产的超过4000万吨, “鉴于价格和利润率的反弹, 产能削减已被抛在脑后,” 他表示。

中国联合钢铁网主编胡艳萍称, 当前钢铁生产平均利润率已升至每吨500-600元人民币, 为至少两年来最高水平。

“政府希望提振经济并提升工业领域的需求, 但同时又坚决推进供给侧改革, 不免陷入左右为难,” 胡艳萍称。

报道称, 为向世界证明让本国臃肿钢铁业瘦身的决心, 中国已表示要在已淘汰9000多万吨落后钢铁产能的基础上, 计划到2020年进一步削减1亿到1.5亿吨产能。然而中国3月份的粗钢产量却达到7065万吨的高位。

中国钢铁工业协会秘书长刘振江本月在北京的一次行业会议上表示, 钢铁产量上升应由合约购买量的增加推动, 否则钢厂就只是在押注需求会上升, 而需求也许并不会增加。“削减钢铁产能很重要, 但控制产量更重要,” 他说。

中钢协的会员包括宝钢股份等中国最大的钢铁企业。该协会一直敦促会员要表现出“自律性”, 不要一看到价格上涨就增产, 但这个呼吁通常都被当成了耳旁风。

报道称，对中国出口的愤怒从去年起就日益加剧，因中国钢材出口量攀升至 1.12 亿吨水平。但国内钢材价格上扬或许能限制今年的出口量——钢厂的更多产品会在国内销售。

根据了解情况的交易商信息，由于国内价格快速上涨，有些私营钢厂还对发货前一个月签署的出口合同违约。

该交易商称，还有些钢厂推迟了出口订单的交货日期，并削减出口目标。

欧盟质疑中国钢铁产能过剩 市场经济地位再成导火索

难预料到，钢铁在今年竟成为中欧关系焦点，甚至成为引燃双方在“中国市场经济地位”上龃龉的导火索。

中国欧盟商会会长伍德克在 2 月到访布鲁塞尔时，曾告诉《国际先驱导报》记者，完全没想到，关于中国市场经济地位的讨论竟然遭到欧洲如此强烈的反弹。他在欧洲议会听到的报告常常提到一个令人咋舌的数据：如果欧盟年底如期承认中国市场经济地位，欧盟将损失 350 万个工作岗位，主要集中在包括钢铁在内的传统工业。

虽然事实证明这一数据来自倾向性非常明显的游说团体，为了制造效果，不惜歪曲事实，但“承认中国市场经济地位将导致欧盟失业人数大幅增加”这一逻辑链在市场上找到了卖点。

来自匈牙利的一名议会工作人员告诉记者，这次游说力量实在“很强大”。

而如今，这场风波似乎仍在蔓延。

从年初起，欧洲议会有关议员便频频举行反对欧盟承认中国市场经济地位的会议，向所有议员推送相关主张。议会里涉及经贸的相关委员会也屡屡发难，发表立场报告抨击中国的“不公平”贸易行为。

游说团体中的一个主要组织 AEGIS Europe，声称集中了欧洲 30 个关键领域，反对欧盟承认中国市场经济地位。AEGIS 最“声势浩大”的一次活动，是 2 月 15 日参与组织了 5000 多名钢铁从业人员绕行欧盟总部大楼，进行游行示威。

虽然记者见证过欧盟总部形形色色各种规模的游行，但这次确实可用“草草收场”形容：组织者只完成既定目标的一半：原定 4 小时的游行 2 小时后偃旗息鼓，游行路线也大大缩短，不到一半。示威者甚至不忌惮地告诉记者，其实他们并不确定：不承认中国市场经济地位就一定能改变欧洲钢铁业的困境。

然而，总要有只“替罪羊”。

欧盟官员已数次公开指责中国钢铁产能过剩是欧洲钢铁业遭遇困境的原因。最近一次发生在 4 月 18 日的“钢铁行业产能过剩和结构调整高级别研讨会”，比利时政府邀请了中国与经合组织钢铁委员会成员共同参加。会后的记者会上，欧盟贸易委员马尔姆斯特伦仍然坚持中国是“罪魁祸首”的论调，她说，包括中国在内的第三国钢铁产能过剩，出口增加，价格被压低，导致欧盟面临前所未有的“不公平”贸易行为，扭曲了全球市场。

钢铁产能过剩是个全球现象，来自美国、墨西哥等的代表也“大倒苦水”，本国钢铁业正处“寒冬”。欧盟持有的数据和论调是，钢铁工业占欧盟国内生产总值（GDP）的 1.3%，为约 33 万人提供就业，近年欧洲钢铁价格下跌 40%，原因是进口钢铁大量增加，以去年为例，欧盟钢铁进口增加了 25%。欧盟曾表示，就业是评估承认中国市场经济地位后果的一个重要参数。

实际上，从 2001 年中国“入世”至今，欧盟对中国的“非市场经济状态”的认定使中国钢铁产品成为欧盟贸易保护工具的受害者。“非市场经济地位”意味着，欧盟可以采取参考“替代国”价格，对中国价廉质优的钢铁产品征收高额反倾销税，以保护本成员国钢铁业。几十年来，欧盟运用“非市场经济”贸易救济工具，对中国发起了众多反倾销调查。

自 2001 年中国加入世贸组织以来，欧盟对中国产品发起了 87 起反倾销调查。截至

2015年12月31日，欧盟对中国产品仍在继续实施的反倾销措施有52个，另有7个原审调查案件正处于调查程序过程中。

钢铁产品是欧盟贸易救济调查的“重灾区”，以过去两年为例，从2014年以来，欧盟针对中国产品发起贸易救济调查共计15起，其中钢铁类产品8起，超过半数。

欧盟本身其实相当知晓欧洲钢铁业自身弊病和全球性产能过剩问题。欧盟在官方文件中很中肯地提到，欧洲钢铁业的长期发展还是需要着眼于自身的创新发展，提高全球竞争力。

然而令人担忧的是，迫于短期利益和压力，欧盟不惜采取一些短视措施，比如3月16日，欧盟委员会发布《保持欧洲钢铁产业可持续就业和增长》政策文件，提出欧盟将在已对进口钢铁产品采取37项反倾销和反补贴措施的基础上，进一步采取贸易救济措施和优先进口监管措施。

从这个角度看，欧盟的政策决定变得难以预测。

到今年年底，欧盟到时会遵守WTO规则，如期承认中国市场经济地位吗？

目前欧盟方面有多重声音。欧洲议会一些议员认为，当前关于钢铁行业的就业问题正处在风口浪尖，欧盟很难在这种情况下“无条件”地自动承认中国市场经济地位。

全球经济和政策研究专家则指出，基于中欧经贸重要性及中国在市场经济改革方面的努力，欧盟应当尽早承认中国市场经济地位。

“从欧盟角度来看，承认中国市场经济地位所带来的长远好处比短期损失更有价值。”咨询公司“差异团体”创始人丹·施泰因博克在欧盟观察家网站刊文表示。

施泰因博克也是美国智库印中美研究所国际经济研究中心主任、上海国际问题研究所和新加坡欧盟中心的访问学者。他表示，欧盟承认中国市场经济地位还将促进中欧关系长期良性发展，有利于欧洲吸引中国资本投资，同时中国经济创新转型也将为欧洲企业创造机遇。

施泰因博克在这篇文章中说，中国经济增长不再依赖出口，而是基于消费和服务的增长。欧洲反对承认中国市场经济地位的团体通常来自南欧遭遇困境的传统行业如钢铁、陶瓷和纺织业，而大多数更具竞争力的欧洲国家包括英国、荷兰和北欧各国，则支持承认中国市场经济地位。

有专家和官员认为，欧盟应该认可中国在经济改革方面作出的努力。中国已大幅减少政府对经济的影响，相反，一些观察者认为在几个欧盟经济体中政府扮演的角色则在增强。比如一个评估公共部门规模的办法是政府财政收入占GDP的比重，从这个角度看，欧元区平均占比50%，高于美国和中国的水平。

中国在金融危机后选择市场驱动的结构改革，而美国、欧洲和日本却还在徘徊。中国的竞争力现在不只是“低价”，还有“创新”。尽管中国人口众多，但中国研发投入占GDP的比重已超过欧盟。

可预见的是，欧美等国未来对中国市场经济地位的决定不会仅仅是经济决定，更多的是政治考量。

有专家认为，欧洲钢铁业要振兴，更需要的是自我发展与改革，而不是挥舞贸易保护的巨棒，否则只会是“双输”的局面。

目前，全球范围内已有80多个经济体承认中国市场经济地位。中国是欧盟第二大贸易伙伴也是欧盟最大市场之一，专家认为欧盟在中国市场经济地位上的决定将影响未来几年的欧中关系。

西方学者同时也在质疑钢铁行业对整体中欧经贸关系的重要性，总的来说，钢铁经贸情况只是两者的巨额贸易中非常小的一部分。

欧盟是否要因为钢铁业困境而“因噎废食”也成为普遍讨论的话题。

摆在欧盟面前的有三种选择：一保持现状，不予承认；二如期无条件承认；三在有附件条款情况下，有条件承认。

如果欧盟不承认呢？据说欧盟曾就这一问题请 WTO 法律事务专家进行咨询，法律专家提示，这一做法的法律代价畸高。专家表示，中国也有权利在 WTO 提出诉讼，在 WTO 这个框架下解决这一问题。

中国多层次缓解过剩产能 钢铁煤炭企业走出去

中国央行网站 21 日刊登其与银监会、证监会、保监会联合发布的意见称，要充分认识钢铁、煤炭行业的支柱性、战略性地位，坚持区别对待有扶有控原则，满足钢铁、煤炭企业合理资金需求，支持扩大直接融资，债务重组和兼并重组，并提高就业创业金融服务水平。

意见指出，积极向进行布局调整和联合重组但不新增产能的钢铁、煤炭企业提供综合性金融服务；支持企业以采矿权、应收账款等资产做抵押进行融资；严格控制对违规新增产能的信贷投入。

“主动跟踪和对接地方政府和中央企业化解钢铁、煤炭过剩产能的实施方案，及早应对可能引发的违约风险。”意见指出。

意见指出，要加快信贷产品创新，将改进利率定价管理，合理确定钢铁、煤炭行业贷款利率水平，严禁银行业对钢铁煤炭企业发放贷款时附加不合理的条件，严控中间业务收费水平。

根据意见，中国将支持钢铁、煤炭行业加强包括债券在内的直接融资，探索各类增信措施和风险缓释工具；鼓励钢铁、煤炭企业利用境外市场发行股票、债券和资产证券化产品，鼓励保险机构参与其直接融资。

报道称，中国将积极稳妥推进钢铁、煤炭企业债务重组，支持其发行公司信用类债券用于调整债务结构。

意见称，中国将大力支持钢铁、煤炭扩大出口；加强对钢铁、煤炭企业“走出去”以及国际产能合作的融资支持。

政策性和开发性金融机构要在业务范围内通过银团贷款、出口信贷、项目融资等方式，加大对符合条件的钢铁、煤炭企业国际产能合作的金融支持力度。商业银行要为钢铁煤炭企业向境外转移产能、开拓国际市场提供融资支持。

“研究推出更多避险产品，帮助钢铁煤炭出口企业规避汇率风险，减少汇兑损失。”意见称。

支持企业以境外资产和股权、矿权等权益为抵押获得贷款，利用思路基金等投融资平台，支持国内钢铁煤炭企业与一带一路国际及产能合作重点国别企业开展国际产能合作。

支持钢铁煤炭企业利用出口信用保险、海外投资保险提升国际化经营能力，研究对钢铁煤炭企业海外重大项目融资或并购贷款引入保险机制，加快培育对外竞争新优势。

对于市场关注的钢铁煤炭行业的不良资产上升，意见指出，促进银行加快不良贷款处置，银行业金融机构要综合运用债务重组、破产重整或破产清算等手段，妥善处置企业债务和银行不良资产，用足用好现有不良贷款核销和批量转让政策，做到“应核尽核”。

要稳妥开展不良资产证券化试点，为银行处置不良贷款开辟新渠道，继续支持金融资产公司发行金融债等，增强金融资产公司处理不良资产的能力，并鼓励地方资产管理公司参与银行不良资产处置。

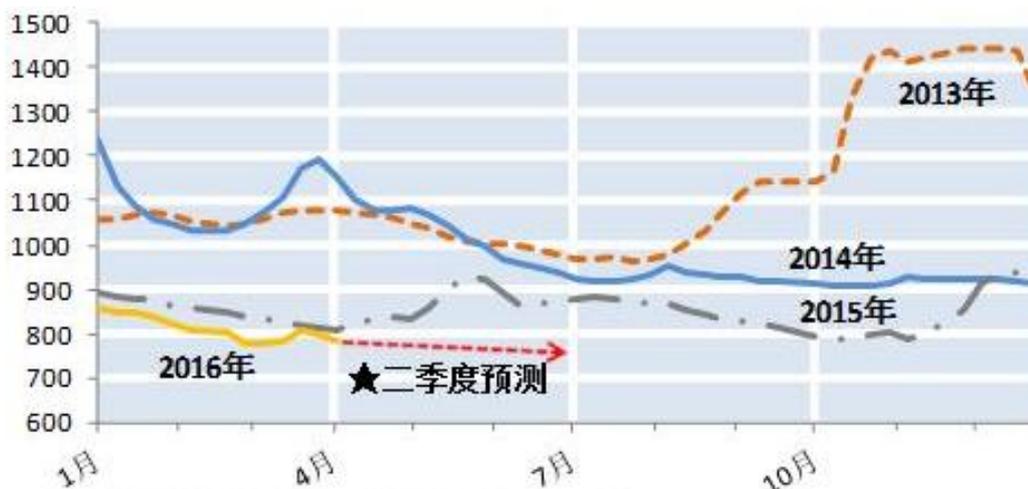
意见并指出，要坚决遏制企业恶意逃废债行为，有效防范钢铁煤炭行业金融风险。

[返回](#)

2016 年中国沿海主要干散货运输市场第一季度回顾及第二季度展望

2016 年第一季度，中国沿海散货综合运价指数继续下跌，国内干散货海运企业经营状况陷入深度低迷。截至 3 月底，上海航交所发布的中国沿海散货运价指数报收于 795.86

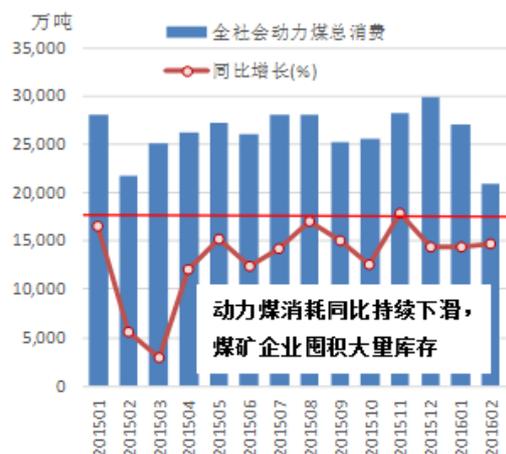
点，较 2015 年末下跌 11.4%，较去年同期下跌 2.75%。



数据来源：上海航运交易所，上海国际航运研究中心整理

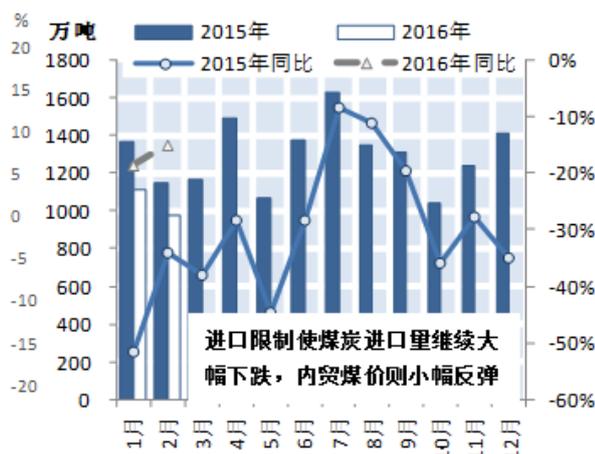
图 1 中国沿海散货运价指数走势图

沿海煤炭运输方面，虽然制造业 PMI 指数 3 月重返荣枯线以上，但前两月受春节长假影响，淡季特征仍然较为明显，工业用电量同比小幅下滑。加之一季度水力发电量增长迅猛，1-2 月全社会共消耗动力煤 4.80 亿吨，同比下滑 3.39%，其中电力行业动力煤累计消费 2.94 亿吨，同比下跌 4.20%。受国内煤炭价格持续小幅上涨影响，1-2 月全国主要沿海港口内贸煤炭发运量同比微增 1.7%至 9867 万吨。但在国内沿海干散货运力过剩的大背景下，沿海煤炭运价却持续下滑。截至 3 月底，中国沿海煤炭运价指数报收于 416.64 点，较上季度末下跌 21.58%，较去年同期下跌 8.54%。各航线运价季度环比跌幅不一，其中京唐/曹妃甸-宁波（4-5 万 DWT）的航线运价跌幅居首。



数据来源：中国煤炭资源网

图 2 全社会动力煤总消费及同比增长情况

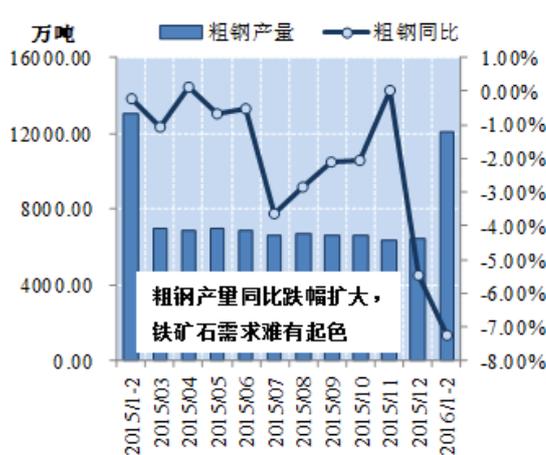


数据来源：中国煤炭资源网

图 3 全国煤炭进口总量

沿海矿石运输方面，受期间春节长假的影响，钢厂停工停产现象增多，钢材产量跌幅扩大。1-2 月，全国粗钢产量同比下跌 7.25%至 1.21 亿吨。因此，钢厂对国内外原材料的采购缺乏积极性，1 月我国沿海港口内贸铁矿石发运量同比小幅下跌 1.39%至 2250.26 万吨。在沿海散货运输市场不景气的大背景下，沿海矿石运价持续下探。截至 3 月底，中国沿海散货运价指数中的金属矿石货种指数较上季度末下跌 22.18%至 675.47 点，较去年同期下跌 2.97%。其中，青岛/日照至张家港（2-3 万 DWT）航线运价环比跌

幅居首。



数据来源：我的钢铁网

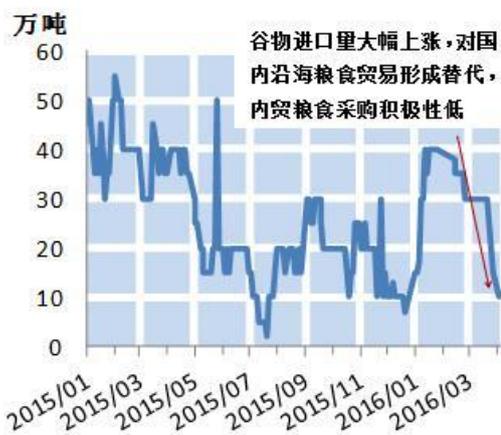
图 6 中国粗钢产量及同比增速



数据来源：我的钢铁网

图 7 全国主要港口铁矿石库存

沿海粮食运输方面，季度前期受春节长假节前囤粮补库活动影响，沿海粮食贸易呈现短时紧俏行情。1 月我国沿海港口内贸粮食发运量同比大幅上涨 11.02%至 560.64 万吨。但 2-3 月受国家临储收购政策影响，北方粮食紧缺支撑市场价格上涨，加之南方港口进口玉米持续到港，对国内粮食形成替代，导致沿海粮食贸易再次遇冷。截至 3 月底，中国沿海散货运价指数中的粮食货种指数较上季度末下跌 4.17%至 597.77 点，较去年同期下跌 4.45%。其中，大连至广州（2-3 万 DWT）、营口至深圳（4-5 万 DWT）的航线运价分别环比下跌 2.32%和 6.01%。



数据来源：广东玉米数据网

图 10 广东港口内贸玉米库存量



数据来源：上海航运交易所

图 11 粮食综合运价指数走势图

报告预测，2016 年第二季度，我国前期出台的一系列稳增长政策将逐渐显现效果，从 3 月数据来看，制造业生产重回扩张区间，固定资产投资增速和工业企业利润均有所回升，预示着第二季度我国经济将呈现出企稳迹象。预计中国沿海散货运价指数低位企稳。

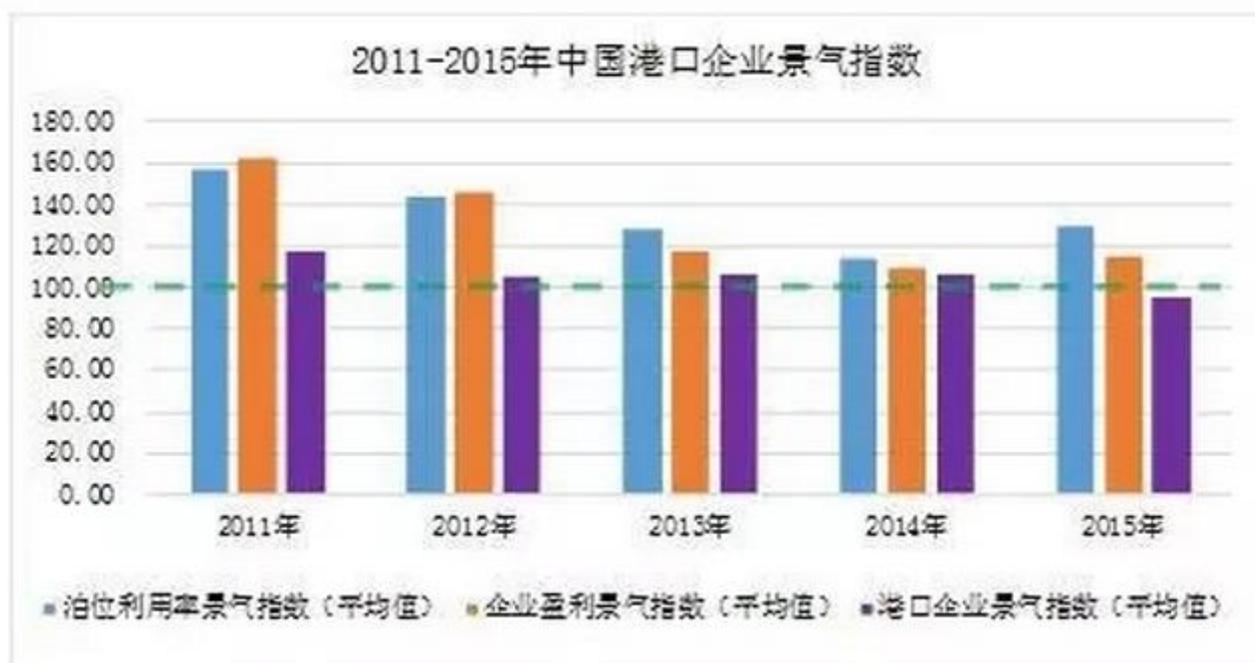
其中煤炭方面，在国内制造业生产形势向好的预期下，工业用电量将在一定程度上支撑沿海煤炭的运输需求。但鉴于水力发电量可能随着春季降雨量的增加而对火力发电量形成一定冲击，且当前煤矿库存高企，电厂库存保持平稳，煤炭价格将持续低位波动，贸易商对煤炭降价持续观望。因此，预计沿海煤炭运量总体维持低位，主要受煤炭价格走势和春季降雨量的影响有小幅波动，运价季度末可能在夏季储煤的推动下有所回升。

矿石方面，宝钢、武钢、沙钢等钢厂纷纷上调钢材 4 月出厂价格，因而前期在预期钢材价格回升的市场氛围中，下游钢厂将对铁矿石维持一定的采购积极性。但考虑到钢材市场后期仍然存在较大不确定性，且港口铁矿石库存持续高位，钢厂仍然存在资金紧张和债务压力等问题，钢厂总体将对铁矿石维持少量多次的刚性拉运。因此，预计沿海矿石运量前高后低，运价维持低位震荡。

粮食方面，随着气温的升高，进入传统饲料淡季，预计养殖业依旧偏弱运行，深加工行业也缺乏实质性利好支撑，沿海粮食终端需求继续走低的可能性较大。此外，目前南方港口进口低价粮食库存充足，下游用粮企业北上采购积极性不高，大量北上采购补库的可能性不大。因此，预计沿海粮食运输市场运量和运价仍以低位波动为主，总体走势较为平稳。[返回](#)

中国港口行业拐点明显

金融危机以来，全球海运市场持续走低，造船企业、航运企业盈利情况不断恶化，甚至间或传出破产倒闭消息，整个海运行业一片惨淡。但是中国的港口行业却如风暴中的灯塔，一直保持着稳定发展态势。据中国航运景气报告显示，2011-2015 年，中国港口企业景气指数、泊位利用率景气指数和企业盈利景气指数总体均位于景气分界线（100 点）以上，这期间中国港口企业泊位利用率和盈利水平均持续保持较高水平（见图 1）。



数据来源：上海国际航运研究中心

注：年度景气值为季度景气值的平均值

图 1 2011-2015 中国港口企业景气指数变化情况

航运评论

但是，随着中国经济进入新常态，中国港口增长的动能明显下滑，并且似乎已经开始出现拐点的迹象。主要表现在以下三个方面：

1 中国港口货物吞吐量下行压力较大

2015 全年，中国港口货物吞吐量总体保持下行趋势，中国港口货物吞吐量的下行趋势在 2015 年下半年表现较为明显，10 月份开始港口吞吐量出现负增长。2016 年 1 月，中国港口吞吐量同比仍处于负增长状态，中国港口货物吞吐量下行压力仍然较大。（见图 2）



数据来源：交通运输部综合规划司，上海国际航运研究中心整理

图2 2015年1月-2016年1月中国规模以上港口货物吞吐量及增长率变化情况

2 中国港口企业景气指数连续三季度处于不景气区间

中国港口企业景气指数自 2010 年发布以来，仅有极个别年份因受中国春节等季节性因素影响，会跌入不景气区间，同时也会在紧邻的一个季度迅速恢复至景气区间。但是，自 2015 年第三季度以来，中国港口企业景气指数已连续三季度处于不景气区间。而且，每年的第二季度在传统意义上属于生产恢复期，港口企业家却普遍预计企业经营状况也并不能出现明显改善。根据中国航运景气调查显示，2016 年第二季度中国港口企业景气指数预计为 99.27 点，仍将处于微弱不景气区间。（见图 3）



数据来源：《2016 年第一季度中国航运景气报告》

图3 中国港口企业景气和信心指数走势图

3 中国港口企业经营指标大幅恶化

2016 年第一季度，中国港口企业经营指标中仅有流动资金和企业融资两项经营指标处于景气区间，其余指标均处于景气分界线以下，这就意味着仅企业融资和流动资金状况有所好转。受港口企业吞吐量大幅下滑、泊位利用率大幅下降，港口收费价格下调等影响，2016 年第一季度企业盈利情况景气指数大幅下跌 62.96 点，由景气区间直接跌入较为不景气区间，港口企业盈利状况堪忧。

表 1 中国港口企业经营指标景气指数表

港口企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
吞吐量	71.32	↓ -50.35	较为不景气区间
泊位利用率	68.03	↓ -23.49	较为不景气区间
收费价格	56.87	↓ -18.58	较为不景气区间
营运成本	79.84	↑ 19.39	较为不景气区间
企业盈利	51.89	↓ -62.96	较为不景气区间
流动资金	103.53	↓ -8.74	微景气区间
企业融资	123.45	↑ 1.18	较为景气区间
资产负债	82.59	↑ 0.62	相对不景气区间
劳动力需求	56.43	↓ -54.02	较为不景气区间
新增泊位与机械投资	96.47	↓ -0.2	微弱不景气区间

航运评论

数据来源：《2016 年第一季度中国航运景气报告》

在中国港口企业生产形势日益严峻的情形之下，港口企业向政府大声疾呼三方面的扶持。

在中国港口企业生产形势日益严峻的情形之下，港口企业向政府大声疾呼三方面的扶持。

一是希望政府降低港口企业税费

在对中国港口企业的调查中发现，呼声最高的是希望国家降低港口企业税费。在全球航运业不景气的大形势下，航运企业对于成本的控制尤为重要，港口企业也不例外。港口企业除加强自身管理、提高资金利用率等成本控制外，同时希望政府层面，出台或完善相关政策，降低企业各种税费，为港口企业在“拐点”阶段营造更好的经营环境。

二是期待政府优化港口产业布局

在新经济环境要求下，特别是煤炭、钢材等去产能后的物流变化，港口企业希望政府能优化港口产业布局，进行港口资源整合，不断推进港口行业结构调整，不断深化港口供给侧改革，加强区域及跨区域港口产业之间的协同，避免出现低价竞争等不利于港口行业健康发展的状况。

三是呼吁政府为港口企业转型升级提供便利

面对较为严峻的港口生产形势，在控制成本的前提下，港口企业除提高自身的生产效率和服务水平，推动港口功能的集成化和标准化，并完善港口现代物流功能外，在“绿色港口”建设和“互联网+港口”时代，港口企业呼吁政府为其进行转型升级提供更多的便利，如支持其设立“港口大数据信息系统平台建设专项资金”“绿色港口发展专项资金”、开通“港口企业行政审批绿色通道”等。[返回](#)

中国港口暴利还是低利？数据告诉你

港口价格的改革事关港口行业的健康、永续发展，通过具有市场特性的价格因素引导港口内部各种资源的配置使用，对于提升港口及相关资源使用的合理性与经济性有着重要的意义，同时关乎整个港口生态圈的竞合关系，也影响着港口行业的融资能力和社会的投资意愿。鉴于港口的规模经济和区域垄断等特征，一段时期内，中国及

世界很多新兴市场国家在港口定价方面一直采取政府指导等相对较严格的规制，使得近十年来国家对港口费率未曾做过较大幅度的调整，甚至出现部分费率远低于实际运营成本，难以维系正常经营的情况。然而，随着全行业供给侧改革的深入，长期未引起足够重视的港口业于近两年集中迎来了一系列重大规制的变化。

港口费收按类型可以划分为：港口劳务费和港口规费两类；按付费对象可以分为：船舶费用、货物费用和其他费用，涵盖船舶、货物，以及旅客在港口发生的各种费用和其他支出款项；而按收费主体可分为：政府规费、港口作业费和第三方费用如下表所示：

表一 港口相关费收项目及分类

分类	有关船舶的费用	有关货物的费用	其他费用
港口劳务费	灯塔费、拖轮费、停泊费、系解缆费、检疫费、熏舱费、船舶代理费、供油费、供水费等	装卸费、搬移费、堆存费、驳运费、理货费、货物检验费、装卸设备使用费等	船舶修理费、垫舱物料费、船员借支费、通信费等
港口规费	船舶港务费（2015年10月取消）、船舶吨税、引航费、内河航道养护费	货物港务费、港口建设费、港口设施保安费	—

以国内主要进出口港洋山为例，费收改革前一艘5万净吨、船长320m的主流船型集装箱船舶（装箱：40英尺重箱500只；20英尺重箱300只；40英尺空箱200只）在洋山报税港区装箱出口的基本费用中船方费用占比约80%，货方费用占比约20%。

表二 改革前洋山港费收项目及金额

序号	费项	计算公式	金额（元）	收费对象
1	吨税	3.3元*50000（优惠价格）	165,000	海关（行政单位）
2	船舶港务费	0.71元*50000	35,500	海事（行政单位）
3	船舶检验费	—	336	海事（行政单位）
4	集装箱装卸包干费	831.8元*500TEU+554.4*300TEU+574.8元*200TEU	697,180	港口
5	基本引航费	基本费率0.5元/每净吨（节假日、夜班）	37,500	第三方
6	超海里引航费	净吨*0.005*超海里数	5,750	第三方
7	拖轮费	—	45,800	第三方
8	停泊费	0.23元*每净吨（每天），预计按2天收取	23,000	港口
9	集装箱理货费	18元*1700	30,600	第三方
10	解系缆费	213元/每次，有节假日和夜班	320	港口
11	船舶代理费	净吨*0.8元，进出口按2次计收	40,000	第三方
12	EDI传输费	1.5元/千字	1,500	第三方
13	交通通讯费	包干洋山加1000元	2,500	第三方
1-13	船方费用小计	—	1,084,986	
14	货物港务费	20元/20英尺，40元/40英尺	34,000	港航局（行政单位）
15	港口建设费	80元/20英尺，120元/40英尺	108,000	港航局（行政单位）
16	货物代理费	80元/20英尺，100元/40英尺，40元/空箱	82,000	第三方
17	保安费	20元/20英尺，40元/40英尺，免费/空箱	26,000	港航局（行政单位）
14-17	货方费用小计	—	250,000	
18	—	—	1,334,986	

从表二中可以看出，一艘5万净吨、船长320m的主流船型集装箱船舶（装箱：40英尺重箱500只；20英尺重箱300只；40英尺空箱200只）进出洋山港，所缴纳的费

用为 1334986 元，其中政府收取的各类规费为 368836 元，占总费用的 27.63%，港口企业收取的费用为 720500 元，占总费用的 53.97%，第三方企业的费用为 245650 元（如果船只来自于疫区，那么第三方的费用达到 412450 万元，占总费用的 27.46%（每只箱消毒费 200 元，船只消毒 6800 元）），占总费用的 18.4%。虽然港口企业收费占总费用超过 50%（实际达不到 50%，多数港口企业收取船公司费用时都会进行折价，以稳定船公司的航线，在国内多数中小型港口，港口企业收取船公司的费用占总费用不足 40%），但是港口企业的作业成本是最高的（港口行业属于高投资行业，财务成本高、机械折旧额比较高），相比第三方企业收取的费用，港口企业利润率远远低于第三方企业（港口配套型企业）。

国内港口费收结构主要由三方面构成：一是国家海关税收；二是规费；三是港口及服务企业经营性收费。经营性收费还可分三类：一是码头装卸堆存作业收费，含集装箱装卸（包干）费、堆存费、移动费、疏港费等；二是港口辅助服务收费，含引航费、拖轮费、理货费、代理费、EDI 传输费等；三是配合口岸查验部门查验项目的作业收费，这是口岸查验部门监管职能延伸项目的作业收费，主要是海关指定抽检的集装箱及货物的查验辅助作业（现已中央财政补贴，免除海关查验环节发生的、查验没有问题的集装箱（重箱）货物和箱式货柜车运输货物吊装、移位、仓储等所产生的费用），检验检疫局指定的集装箱及货物的消毒和蒸熏、卫生、除害处理、海关和检验检疫局指定的电子报关报检必须的电子预录、计算机软件安装和维护等费用等（属于第三方费用）。

按原规定，港口及服务企业经营性收费中的集装箱码头装卸、堆存、理货、引航、拖带等收费标准均是按照交通运输部费规（外贸部分）所规定的政府定价或指导价，无论是在国内还是对国际竞争都缺乏市场调节的科学性，详见下表：

表三 国内外港口集装箱装卸包干费率比较

港口	洋山港	大连港	天津港	厦门港	广州港	深圳港	香港港	高雄港	大阪港	美国港口
20 英尺	554	566	515	425	290	1000	1000	497	937	900
40 英尺	832	849	772	638	455	1500	1518	567.6	1400	1320

部分港口行业外人士，常误认为国内集装箱港口企业属于暴利行业，片面要求港口企业降低经营性劳务收费，其按每标箱装卸费 1000 元测算，全国港口超 2 亿集装箱吞吐量的市场份额达到 2000 亿元，加上其他附加性收费更为可观；然而，1000 元装卸费标准多为外贸重箱，目前国内港口内贸集装箱份额约占 40%，空箱比重也超 30%，所以国内港口营收的市场份额不如预测那么大，加之随着国内人工、物料成本的日益高涨，集装箱码头实际盈利水平低于外界预期，属于长期回报产业，多数国内集装箱码头都处于盈亏平衡之间，特别是内贸箱码头、中小型码头盈利水平更低，见下表。

表六 2014年国内部分集装箱码头盈利情况

序号	码头	箱量（万 TEU）	单箱收入（元/TEU）	单箱净利润（元/TEU）	单箱成本（元/TEU）	内外贸箱占比
1	宁波远东码头经营有限公司	362.16	247.30	67.01	180.29	外贸箱占 96.84%
2	上海冠东国际集装箱码头有限公司	715.6	352.16	139.80	212.36	纯外贸码头
3	舟山甬舟集装箱码头有限公司	74	199.25	-158.33	357.59	纯外贸码头
4	厦门远海集装箱码头有限公司	103.47	304.41	1.22	303.19	纯外贸码头
5	盐田国际集装箱码头有限公司	1216.57	483.85	256.07	227.78	纯外贸码头
6	广州南沙海港集装箱码头有限公司	448.66	199.28	32.46	166.82	纯外贸码头
7	武汉港集装箱有限公司	63.82	204.29	-16.27	220.56	外贸箱占 64.53%
8	营口集装箱码头有限公司	156	170.00	15.19	154.81	内贸箱占 99.74%
9	南京龙潭集装箱码头有限公司	263.72	162.23	28.15	134.08	内贸箱占 68.68%
10	广州南沙港务有限公司	575.76	160.00	20.81	139.19	纯内贸箱码头

从表 6 可以看出，目前盈利较好的集装箱码头集中在上海港、深圳港等纯外贸箱码头，且码头集装箱吞吐量基本达到 700 万标箱以上（装卸费率比国内其他港口高 1/2 至 1/3、规模化效益，即使这样的港口，单箱收入也无法达到 500 元/TEU，多数集装箱港口单箱收入都在 200 元/TEU 以下），而像南沙港务公司这样内贸箱大港（500 万标箱以上），单箱净利润不足 21 元/TEU。

从港口收费项目及金额列表中不难发现，船舶港口使费已与燃料费、修理费共同成为船公司“三大成本”。部分船公司港口使费的支出占比达到总成本的 25%以上。因此，合理规避港口使费也已成为船公司降低运输成本的主要措施之一。不可否认，与国际港口对比，国内港口总费用与行政性收费占比相对较高，仍以 5 万净吨船舶为例，相关费用比较见下表：

表四 国际港口总费用及行政费用比较

（单位：元）

序号	项目	洋山	香港	高雄	新加坡	釜山	横滨	洛杉矶
1	吨税	16,500	0	20,826	0	0	135,263	0
2	船舶港务费	35,500	23,790	8,492	34,852	62,589	16,548	9,325
3	检验检疫费	336	0	—	0	0	0	0
4	行政费小计	200,836	23,790	29,318	34,852	62,589	151,811	9,325
5	引航费	43,250	15,484	11,719	4,749	21,962	103,025	23,996
6	拖轮费	45,800	21,400	34,994	14,120	37,845	37,972	23,696
7	停泊费	25,500	10,904	26,662	90,986	33,290	102,349	11,086
8	解系统费	320	908	1,246	1,284	2,439	4,858	15,854
9	港口使费指数	100	22.96	32.92	46.24	50.09	126.7	26.59
10	行政费占使费比重	64%	33%	28%	24%	40%	38%	11%

自 2001 年《港口收费规则》（内、外贸部分）修订并发布实施以来，交通运输部与国家发展改革委已单独或联合出台了 10 余个涉及港口经营服务性收费的文件，对不同时期港口业的发展起到了积极的指导作用。

中国港口费收项目的设置、规则的制定、价格水平的调整均由交通运输部、国家发展改革委、财政部负责管理。梳理近年涉及港口收费管理的政策，明显可以看到近年政策的发布频率及改革力度不断扩大，港口收费制度得到不断完善。

2014 年，交通运输部发布的《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》与《关于明确港口收费有关问题的通知》，将超过 40 项劳务性收费统一为港口作业包干费。大幅简化港口收费条目，也避免了各地港口企业因垄断而随意增加的各项附加费，连同《关于整顿规范进出口环节经营性服务和收费的通知》等涉及港航企业、货主、拖轮公司、引航机构等多方主体，对港航市场影响深远。

2015 年，国家财政部、国家发改委联合发布的《关于取消有关水运涉企行政事业性收费项目的通知》，还取消船舶港务费等 7 项行政事业性收费，预计每年将减轻航运企业负担近 55 亿元。同年，交通运输部和国家发改委公布了《关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》，减免合并了一批港口船舶使费收费项目，有效降低了港口设施保安费收费标准。

根据新规，航行国际航线船舶引航费起码计费吨由 500 净吨提高到 2000 净吨，40001-80000 净吨部分和超过 80000 净吨部分的收费标准（引航距离 10 海里以内）分别降低到每净吨 0.45 元和 0.425 元。节假日和夜间对航行国际航线船舶进行引航和拖船作业的引航费和拖船费加收的比例降为 45%。此外，港口设施保安费的收费标准降低

了 50%，方案将外贸进出口 20 英尺、40 英尺重箱的港口设施保安费，分别降至每箱 10 元、15 元，其他货物收费降至每吨 0.25 元。明显降低了航运企业与货主企业在港口部分征收的规费费用。

表五 2000年起中国港口收费主要政策及规定

发布时间	发布机构	政策及规定名称
2002 年	原交通部	《关于明确内贸港口收费有关问题的通知》
2003 年	原交通部	《关于明确港口政企分开后货物港务费征收有关问题的通知》
2006 年	原交通部、发展改革委	《关于收取港口设施保安费的通知》
	原交通部、发展改革委	《关于收取港口设施保安费有关事宜的通知》
2009 年	交通运输部、国家发展改革委	《关于延续港口设施保安费政策的通知》
2014 年	交通运输部、国家发展改革委	《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》
	交通运输部	《关于修改〈水路旅客运输规则〉的决定》
	交通运输部	《关于明确港口收费有关问题的通知》
	交通运输部	《关于整顿规范进出口环节经营性服务和收费的通知》
2015 年	交通运输部、国家发展改革委	《关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》
	交通运输部	《关于全面清理和规范港口经营服务性收费的通知》
	国家发展改革委	《关于印发中央涉企经营服务收费清单目录和涉企进出口环节经营服务收费目录清单的通知》及《中央定价目录》
	财政部、国家发展改革委	《关于取消有关水运涉企行政事业性收费项目的通知》
	交通运输部、国家发展改革委	《关于印发港口收费计费办法的通知》
	交通运输部	《关于完善港口建设费征收政策有关问题的通知》

政府对港口行政性费收的降低虽有利于航运与货主企业降低经营和运输成本，但同时也应考虑港口行业的健康发展，例如港口建设费等用途明确的费用减免后，港区码头维护、保养、改造的费用是否充足，需要政府切实调查，以免使港方陷入因资金不足而无法提供更好服务的恶性循环中。

另一方面，港口服务性收费采取市场化调节确实符合市场化改革的大方向，但在给企业更高自由度前，应对当前地方港口行业的市场地位进行必要评估，因为价格放开后，市场主体地位的垄断势必将导致价格高涨超出合理范围，从价格低于成本的极端进一步走向价格脱离实际的极端，同时各港口的价格上限的合理性也应当予以充分论证，才能保障市场的价格机制对行业发展产生的是正面的积极作用。因此，在希望港口充分市场化，改善港口价格市场的同时，应充分考虑现有的港口经营管理模式是否适应价格改革方向，探索构建适应市场的港口经营模式，进一步完善港口市场机制。

[返回](#)

东北亚港口致力于绿色合作

东北亚区域发展形势

1 区域经济发展形势

东北亚区域拥有世界第二大经济体中国和第三大经济体日本，其经济社会影响力在全球范围内举足轻重。中日韩三国人口数量共计 15 亿人，约占全球人口的 22%；三国国内生产总值（GDP）约占东亚的 90%、亚洲的 70%、全球的 20%；三国进出口总额达到世界贸易量的 20%。

2014年，中国全面深化改革，国民经济在新常态下保持平稳运行，全年GDP突破10万亿美元大关，同比增长7.4%。日本延续实施量化宽松政策，但刺激效果有限，经济结构性改革尚未有实质性进展，消费税率上调对市场的抑制作用逐步显现，经济增长动力严重不足，全年GDP约为4.8万亿美元，增长率降至-0.1%。得益于发达经济体逐渐复苏，韩国经济景气程度持续改善，国内消费和投资情绪均有所提振，2014年韩国GDP增长率为3.3%。

2 区域节能减排形势

从东北亚区域能源环境形势来看，节能减排形势严峻。根据国际能源署统计，2009年中国首次超过美国，成为全球最大的能源消费国和二氧化碳排放国。目前中国仅公路水路运输能耗就占到全国石油制品消耗总量的30%以上。

日本是世界能源消耗大国之一。2012年，日本最终能源消费总量达到14347PJ（PJ为能量单位拍焦，即10¹⁵焦耳），其中，运输部门占23%。1990年以来，日本CO₂排放量保持增长态势。2008年的全球金融危机对日本工业部门造成了较大冲击，导致CO₂排放量急剧降低。随着日本经济复苏，CO₂排放量快速反弹，2012年日本CO₂排放总量达到12.08亿t。

韩国是世界第十大能源消耗国。2011年，韩国能源消费总量达到2.63亿t油当量，石油消费量占世界消费总量的2.6%。近年来，韩国人均能耗持续上升，已超过中国和日本。韩国的碳排放量目前已位列世界第9位，是OECD（经济合作与发展组织）中碳排放增长速度增长最快的国家。1990—2010年，韩国温室气体排放总量呈迅速上升趋势。

东北亚绿色港口发展现状

1 港口发展现状

近年来，东北亚三国港口快速发展，基础设施规模明显扩大、生产能力显著增强，港口的服务能力和水平明显提高。2014年，中国港口完成货物吞吐量124.52亿t，完成集装箱货物吞吐量2.02亿TEU，上海、新加坡和深圳等集装箱大港增幅明显放缓，宁波-舟山、唐山、日照等散货港口保持较快增速。韩国港口随着外贸进出口及中转形式好转，增幅普遍提升，2014年港口货物总吞吐量达到14.11亿t，增长率为3.86%。2013年，日本港口货物总吞吐量达到29亿t，比上一年增长1.68%；其中，内贸货物吞吐量16.09亿t，外贸货物吞吐量12.91亿t。

按照2013年港口货物吞吐量进行比较，三国港口中排在前十位的除韩国釜山港外，全部为中国港口。从货物吞吐量增速来看，连云港、日照、烟台、营口、大连等港口以及韩国的平泽、唐津等港口均增速较快，日本港口总体表现一般。

2 各国促进绿色港口发展的政策措施

（1）中国

近年来，党中央、国务院就加强节能减排、应对全球气候变化等做出了一系列重大决策部署。交通运输部充分发挥港口行业主管部门的指导与管理作用，成立了新的节能减排工作领导小组及节能减排和应对气候变化办公室，进一步强化节能减排的管理职责和协调力度。加快推进港口节能减排与绿色发展政策法规标准体系建设，相继出台了《公路水路交通实施〈中华人民共和国节约能源法〉办法》等部门规章；制定发布了《水运工程节能设计规范》、《港口能源消耗统计及分析方法》、《船舶运输能源消耗统计及分析方法》等标准规范；陆续发布了《公路水路交通节能中长期规划纲要》以及分年度的交通运输行业节能减排工作要点；出台了《资源节约型环境友好型公路水路交通发展政策》、《关于港口节能减排工作的指导意见》等指导性文件。

此外，在港口行业积极探索应用合同能源管理等节能减排新机制，改进行业能源利用水平；组织开展港口规划环评以及部分港口建设项目的节能评估与审查工作；深入开展“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动、资源节约型环境友好型港口建设经验交流现场会、港航共建绿色水运技术交流现场会等活动；推进绿色循环低碳交通

运输“十百千”示范工程，开展天津港、青岛港等 11 个绿色港口的绿色交通试点工作；颁布《绿色港口等级评价标准》并组织开展绿色港口分级工作，这些都对推动港口行业节能减排发挥了积极作用。

（2）日本

完善法制建设。日本在创建绿色港口上，首先从完善法制入手，制定强制性的法规标准，通过立法及颁布对行业部门的最低能效标准和碳排放标准等，推动包括港口在内的各产业部门低碳化。2009 年 12 月，日本环境省提出制定《气候变暖对策基本法》，全面推进低碳经济发展的基本立法。通过对《气候变暖对策促进法》（1998 年）进行修订，明确规定：从 2010 年起实施温室气体排放量的计算、报告、公布制度。以港口、厂家、连锁店等为单位，对温室气体排放量做到准确计算与报告，并向全社会公布。日本在完善绿色港口法制的同时，也十分注重加强监管，严格执法。推进技术开发。推进技术开发是日本创建绿色港口的重要举措。日本政府积极推进低碳技术创新，在第三次《科学技术基本计划》（2006—2010 年）中，将“飞跃的知识发现和发明”作为国家科技发展的基本政策之一。新世纪伊始，就制定并实施了“港湾技术开发的长期政策”，并将开发“人与自然和谐相处的港湾技术”作为目标。日本国土交通省所属的“日本港湾机场技术研究所”，制定了《2006—2010 年中期研究计划》。其中，2009 年的重点研发项目就包括改善港口及腹地生态环境，减少碳排放研究，以及港口高效利用的技术研究，等等。

构筑低碳物流体系。日本港口通过采取一系列有效措施，与货主、物流企业等合作，实现物流体系低碳化。这些措施包括提高货运汽车效率，转换运输方式，实施共同配送，运用电子技术，推进物流据点集约化以及构筑国际物流一体化运输等。根据“都市再生计划”的安排，从 2001 年起，以首都圈为对象进行试点，通过海运、公路、铁路、航空等各运输部门的合作，建设废弃物海陆安全综合运输网，形成低碳物流系统。同时，通过促进运输方式的转变，即从汽车运输转向碳排放量少的内航运输或铁路航空运输，推进港湾整治。截至 2010 年，日本港运部门通过构筑低碳物流系统、提高物流效率，CO₂ 排放量已削减 1750 万 t。

促进行政管理绿色化。近年来，日本将“港口行政管理绿色化”作为港口政策的基本方向。港口将担当起物流、产业、生活场所建设的重任，以促进可持续发展。构筑行政机关、研究所、市民共同参与的管理体制。堺市港是日本创建绿色港口的典型大港之一，该港以发展低碳文化为中心，开展多种实践活动。如设立市民环境文化档案，对推进港口低碳化事业功绩显著的市民、港口经营者实施表彰制度等等，运用民众智慧，推进港口低碳化。堺市港通过产业结构转变、城市结构变革、创建市民环境文化等，温室气体排放量预计到 2030 年与 2005 年相比削减 15%，到 2050 年将削减 60%。

（3）韩国

韩国政府在 2010 年正式公布了《低碳绿色增长基本法》施行令，提出“绿色新政”，规定在 2020 年以前，把韩国的温室气体排放量减少到“温室气体排放预计量（BAU）”的 30%。其主要内容包括，整治韩国国内四大江河、建立绿色交通系统、普及绿色汽车和绿色能源等内容。根据《低碳绿色增长基本法》，进一步制定了《港湾法案（Harbor Act）》，确立构建绿色港口的相关可操作性措施。发布《可持续交通发展法案》，确定了构建绿色港口的具体措施。

在绿色港口建设方面，韩国海洋水产部（原韩国国土海洋部）采取的主要措施包括：一是转变交通运输方式，积极发展集装箱铁水联运，促进公路运输向沿海运输转变，例如在首尔与仁川之间修建了一条 18km 的运河——“京仁阿拉航道”连接韩国汉江和黄海；二是鼓励港口使用风能、太阳能等可再生能源，在港区内建造风力、太阳能发电设施，例如在仁川港口物流园区内建设的风力发电机；三是积极推广应用港口低碳技术，如码头船舶岸电技术、港口装卸机械“油改电”、港口照明设备使用节能灯等。

3 绿色港口发展综合评价

(1) 三国绿色港口发展实践取得巨大成效

相对于日本韩国，中国绿色港口的发展虽然起步稍晚，但无论在技术进步、政策推进、试点示范、标准规范、统计监测等方面都取得了长足进步，港口节能减排工作扎实推进，当前港口节能减排领域已经由初期的政府强制逐步转变为企业的自觉行动。韩国和日本在节能减排技术研发方面具有优势，在法律法规的制定方面也相对完善。

(2) 三国绿色港口发展的环境存在差异

由于绿色港口与各国经济发展阶段密切相关，政府和企业节能减排方面的政策和举措也存在差异。日韩经济发展水平整体超前，与居民生活密切相关的冷藏箱比重较高，这加重了港口的碳排放。我国港口大多存在港口规划、货类结构以及集疏运体系上的非绿色发展问题。很多港口没有充分考虑自己在本区域发展中所处的地位，盲目的扩大规模，导致资源浪费，资源得不到合理利用。

(3) 中日韩三国绿色港口联动尚需提高

东北亚港口绿色低碳发展，需要三国港口联动，统一标准和政策，从而构建区域化的绿色港口联动体系。如果相应的政策措施不一致，或导致船东更愿意选择挂靠排放要求低的港口，造成区域绿色港口一体化和清洁发展的愿景难以实现。当前，尽管三国政府已在绿色港口发展相关政策措施方面有一些互动和交流，但深层次的合作尚比较欠缺，统一行动尚未提上日程。

促进东北亚绿色港口发展的合作方向

1 建立东北亚共同合作的制度框架

应着力构建中日韩协调同步的绿色港口战略规划和政策支持体系，建立三国在绿色港口管理方面的长效对话沟通机制和平台。在技术创新、合同能源管理、专项补助资金、碳排放监测考核体系、节能减排激励惩罚措施等领域出台协调化的政策，促进区域内绿色港口的同步发展和可持续推进。三国在推进绿色港口合作中应遵循“政府主导，企业主体，公众广泛参与”的原则。

2 加强东北亚科研合作与技术推广

加大与绿色港口建设相关的技术资金投入，建立由研究机构、企业、民间团体等组成的东北亚绿色港口网络合作机构或机制。构建中日韩绿色港口网络，联合中日韩三国科研机构加强港口绿色循环低碳政策研究储备，共同研究完善促进港口绿色循环低碳发展的财税、金融、贸易、保险、投资、价格、技术创新等政策。开展港口节能减排实验室、技术研发中心、技术服务中心等技术创新和服务体系建设。公布中日韩绿色港口技术指导目录，在三国范围内推广具有发展前景的绿色港口技术等。

3 促进东北亚绿色港口标准规范的统一

加强三国绿色港口相关标准规范的统一，应由三国港口管理部门牵头，开展行业国际规则谈判，支持有条件的港口企业和科研单位选派专家参与区域标准化活动，推动东北亚港口节能减排实现规范一致的统计、监测、考核和运营管理标准等。例如，统一制定三国港口装卸机械等燃料消耗和碳排放限值标准，统一三国港口绿色施工和码头船舶岸电设施建设技术规范，统一制定强制要求靠泊三国港口船舶减少排放的标准、时间表以及配套的激励政策，统一三国港口碳排放量的测算范围和口径等。

4 加强东北亚港口信息共享与合作

建议定期开展中日韩相关政府部门、企业、协会、研究部门等参加的论坛和研讨会等，如港口节能减排创新论坛等，深入交流三国在绿色港口方面的经验、问题和优秀实践案例。建立三国绿色港口公共信息平台，为港口企业搭建绿色循环低碳发展经验和技术推广的交流平台，形成东北亚区域协同推进的绿色港口技术创新、政策支持及信息共享体系。开展形式多样的绿色港口宣传，提升绿色低碳交通运输理念，培育东北亚绿色低碳文化。[返回](#)

公众微信“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

中国海洋运输情报网

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net> E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅