

中港信息简报

2018年第2期(总第17期)

中国港口协会

二〇一八年四月

目 次

重要新闻	1
协会要闻	4
港航动态	6
前沿视点	11
世界之窗	12
政策法规	15
行业数据	16

重要新闻

习近平：党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区

4月13日下午，习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上发表重要讲话强调，党中央支持海南全面深化改革开放，争创新时代中国特色社会主义生动范例。

党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区

13日下午，习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上郑重宣布，党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区，支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系。这是党中央着眼于国际国内发展大局，深入研究、统筹考虑、科学谋划作出的重大决策，是彰显我国扩大对外开放、积极推动经济全球化决心的重大举措。

党中央制定《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》

13日下午，习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上发表重要讲话强调，党中央对海南改革开放发展寄予厚望，最近研究制定了《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》，赋予海南经

济特区改革开放新的重大责任和使命，也为海南深化改革开放注入了强大动力。这是海南发展面临的新的重大历史机遇。

习近平要求，海南广大干部群众要抓住机遇、再接再厉，全面贯彻党的十九大精神，以新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持稳中求进工作总基调，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，坚持新发展理念，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，以供给侧结构性改革为主线，建设自由贸易试验区和中国特色自由贸易港，发挥自身优势，大胆探索创新，着力打造全面深化改革开放试验区、国家生态文明试验区、国际旅游消费中心、国家重大战略服务保障区，争创新时代中国特色社会主义生动范例，让海南成为展示中国风范、中国气派、中国形象的靓丽名片。

李克强：希望上海把洋山港四期码头打造成我国扩大开放的重要窗口

4月10日，李克强总理考察中国（上海）自由贸易试验区，并通过视频连线察看上海洋山港四期码头，随后又考察了上海振华重工（集团）股份有限公司。



偌大的码头现场空无一人，一排排集装箱被准确无误地吊起和安放，操作控制中心只能看到寥寥数人在用电脑指挥控制着这一切。这是李克强总理与上海洋山港四期码头视频连线时看到的场景。

作为全球单体最大、综合自动化程度最高的智能码头，其开港后将助推上海港年吞吐量突破 4000 万标准箱。李克强总理说，洋山港四期码头是中国经济融入全球经济的重要象征，它将进一步推动中国贸易和投资自由化便利化。希望上海进一步优化服务水平，把洋山港四期码头打造成我国扩大开放的重要窗口。



随后，李克强总理考察上海振华重工（集团）股份有限公司。该企业是世界最大的重型装备制造商，也是全球最有竞争力的自动化码头成套设备与系统制造商和供应商。当企业负责人介绍他们不仅出售成套装备，还为客户提供长年后续服务时，李克强称赞道，你们不仅生产一流的中国装备，更提供一流的中国服务。一流装备加上一流服务，才能在激烈竞争的全球装备市场上始终站稳脚跟、勇立潮头。



中国对原产于美国的 128 项进口商品加征关税

据财政部网站关税司消息，经国务院批准，国务院关税税则委员会决定对原产于美国的部分进口商品中止关税减让义务，自 2018 年 4 月 2 日起实施。

2018 年 3 月 8 日，美国总统特朗普签署公告，认定进口钢铁和铝产品威胁美国国家安全，决定于 3 月 23 日起，对进口钢铁和铝产品加征关税（即 232 措施）。232 措施违反了世界贸易组织相关规则，不符合“安全例外”规定，实际上构成保障措施。该措施已于 3 月 23 日起实施，对我国利益造成严重损害。为维护我国利益，平衡因美国 232 措施给我国利益造成的损失，我国自 2018 年 4 月 2 日起对原产于美国的 7 类 128 项进口商品中止关税减让义务，在现行适用关税税率基础上加征关税，对水果及制品等 120 项进口商品加征关税税率率为 15%，对猪肉及制品等 8 项进口商品加征关税税率率为 25%。现行保税、减免税政策不变。

我国倡导并支持多边贸易体制，对美

中止关税减让义务是我国运用世界贸易组织规则，维护我国利益而采取的正当举措。

交通运输业增值税将降至 10%

3月28日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，确定深化增值税改革的措施，进一步减轻市场主体税负。

会议指出，过去五年，通过实施营改增已累计减税2.1万亿元。按照党中央、国务院部署，为进一步完善税制，支持制造业、小微企业等实体经济发展，持续为市场主体减负，会议决定，从2018年5月1日起，一是将制造业等行业增值税税率从17%降至16%，将交通运输、建筑、基础电信服务等行业及农产品等货物的增值税税率从11%降至10%，预计全年可减税2400亿元。二是统一增值税小规模纳税人标准，让更多企业享受按交底征收率计税的优惠。三是对装备制造等先进制造业、研发等现代服务业符合条件的企业和电网企业在一定时期内未抵扣完的进项税额予以一次性退还。

据悉，实施上述三项措施，全年将减轻市场主体税负超过4000亿元，内外资企业都将同等受益。

发改委:东北地区与东部7省市对口合作2年取得重要实质性成果

近日，按照国务院有关要求，国家发展改革委印发了《辽宁省与江苏省对口合

作实施方案》、《吉林省与浙江省对口合作实施方案》、《黑龙江省与广东省对口合作实施方案》、《北京市与沈阳市对口合作实施方案》、《上海市与大连市对口合作实施方案》、《天津市与长春市对口合作实施方案》、《哈尔滨市与深圳市对口合作实施方案》等7个对口合作分省市实施方案（以下简称《实施方案》），这是继《国务院办公厅关于印发东北地区与东部地区部分省市对口合作工作方案的通知》印发后，对东北地区与东部地区对口合作工作的再深化、再分解、再部署，标志着东北地区与东部地区对口合作进入全面推进落实的新阶段。

《实施方案》提出，到2020年要推动对口合作取得重要实质性成果。下一步，国家发展改革委将认真贯彻落实党中央、国务院的决策部署，切实承担好国务院振兴东北地区等老工业基地领导小组办公室职能，组织做好东北地区与东部地区对口合作工作的综合衔接、调查研究和督促指导，推动有关地方完善推进机制，分解落实工作，确保《实施方案》提出的目标和任务如期完成。国家发展改革委也将积极推动国务院振兴东北地区等老工业基地领导小组各成员单位和有关部门加强对对口合作工作的指导，在规划编制、政策实施、项目安排、体制机制创新、各类改革试点、对口合作重点园区和项目建设等方面给予倾斜支持，营造良好的政策环境，推动对口合作取得实实在在的成效。

中国港口协会八届一次会长会议 在青岛召开

3月22日，中国港口协会八届一次会长会议在青岛召开。中国港口协会会长、上海国际港务（集团）股份有限公司党委书记、董事长陈戌源，中国港口协会常务副会长陈英明等20余人参加了会议，交通运输部水运局副局长柳鹏莅临会议并作讲话，会议由陈戌源主持。



2018年协会应主要重点关注几个问题：港口反垄断调查、口岸营商环境、邮轮经济发展、服务“一带一路”倡议港口企业“走出去”、港口资源整合以及港口行业团体标准等，时刻关注港口企业在行业政策、生产经营、财税体制等方面遇到的问题，应及时、深入地开展调查研究，向政府主管部门提供合理、可行的政策建议，在2018年真正为港口会员单位做好服务。

会议认为，港口行业要发出自己的声

音，每次会长会议之后发表宣言，发出港口自己的声音，对港口企业也会有相关约束力，协会的生命力也会大大提升。

会议讨论通过了“讲好中国港口故事”主题宣传活动策划案的议案，和“‘一带一路’沿线国家港口合作发展研讨会”会议方案（征求意见稿）等。会议认为“讲好中国港口故事”应结合改革开放四十周年为主线，从总体上反映中国港口改革开放四十周年的历程，协会应策划各港口企业讲述自己的港口故事。另外，会议认为中马港口联盟人才交流机制工作非常重要，协会要秉承真正提高港口从业人员业务能力，提升港口管理和运营水平的原则进行。

会议讨论了2018年中国港口应关注几项重点问题。一是港口反垄断调查。二是优化口岸营商环境。三是港口资源整合。四是邮轮经济发展。五是港口中转竞争。六是交通运输部建设交通强国纲要。七是《港口法》修订、《海商法》修改工作。八是开放合作方面。九是港口安全生产。

会议结束后，参会人员集体参观了青岛港全自动化集装箱码头。



第三次中马港口联盟秘书处会议在上海圆满举行

3月29日，第三次中马港口联盟秘书处会议在上海圆满举行。来自马方秘书处、巴生港务局主席丹斯里·江作汉先生、巴生港务局总经理苏巴马廉先生一行4人参加会议。会议由中方秘书处、中国港口协会常务副会长陈英明主持，秘书长丁莉、副秘书长杨晓光、第三届中马港口联盟会议承办方、天津港（集团）有限公司办公室副主任薛正鸿出席会议。



陈英明表示，中马港口在世界港口中占据着十分重要的地位，当前，国际经济环境的不确定性，增加了双方港口发展的风险和挑战，有效沟通和合作尤显日益迫切。中、马两国港口界应加强协调，坚定信心，紧密合作，更好地融合港航货及经贸物流发展理念，明确当前的形势和自己承担的历史责任，促进两国港口更广泛地开拓市场和利用港口腹地附加值产业。陈英明强调，中国港口协会作为全国性港口行业组织，将继续加强与世界港口的合作，坚持共商共建共享的原则，从中马港口发展的大局出发，推进东南亚地区海运走廊的开发，进一步拓展相互合作；坚持形式

多样、循序渐进的原则，不断探索新的合作形式和有效途径。

江作汉主席表示，中马港口联盟是两国交通部在签署两国间《建立港口联盟关系的谅解备忘录》后组建的一个机构。经过两年多的运行，双方正有序向前推进《备忘录》中的有关条款，部分内容已得到落实，一些项目也正在积极筹划。江作汉主席指出，希望在接下来的合作中能加强中马港口间的投资、口岸便利化、邮轮旅游、绿色港口、智慧港口等方面的深入合作，加快推进港口建设，为中国“一带一路”倡议服务。

中国港口协会集装箱分会五届四次会员大会在珠海召开

3月30日，中国港口协会集装箱分会五届四次会员大会在珠海召开。此次会议由中国港口协会集装箱分会主办，三一海洋重工有限公司协办。出席会议的有中国港口协会常务副会长陈英明，中国港口协会集装箱分会会长王国胜，中国港口协会秘书长丁莉，三一集团副总裁兼三一海工董事长伏卫忠，珠海港控股集团副总经理张少杰，以及中港协集装箱分会多家会员单位的120多名代表。

会上，中港协集装箱分会会长王国胜作了分会2018年工作报告。大会表决通过了修订的《集装箱分会工作条例》。码头各工作小组代表也作了年度工作报告。

2017年以来，我国港口集装箱业务发展总体向好，规模以上港口集装箱吞吐量增速达到8.3%，高于上年近5个百分点，

这也是自 2014 年以来的最快增速。外贸干线枢纽港表现尤为突出，多个港口生产实现历史性突破。2017 年中国港口集装箱吞吐量完成 2.37 亿标准箱，其中，中港协集装箱分会会员集装箱码头完成 1.93 亿标准箱，占全国比重 81%。

2018 年，国际国内经济贸易形势持续好转，为我国商品贸易进出口注入动力。据 IMF 发布的最新预测，2018 年全球经济增速预计达到 3.7%。我国经济总体继续保持平稳回升态势，进入高质量发展阶段。随着经济贸易环境的不断改善，港口集装箱吞吐量预计也将保持较好增长态势。集装箱海铁联运将加快发展。



港航动态

日照港集团实现首季开门红

一季度，日照港集团完成货物吞吐量 9509 万吨，同比增长 5.3%，累计刷新各项生产纪录 56 项。其中，集装箱吞吐量同比增长 22%，利润增长 85.67%，利税增长 54.29%，顺利实现首季开门好，为完成全年 3.8 亿吨的目标奠定了坚实基础。

今年以来，日照港集团加快实施新旧

动能转换工程，推动“港产城海”融合发展，建设诚信、智慧、高效、绿色“四型港口”，以实际行动做好经略海洋这篇大文章。一季度，日照大宗商品交易中心成交量 7300 万吨，成交金额超过 1200 亿元。2 月 8 日，日照港与中远海运物流合资组建的日照港中远海运物流有限公司成立，努力打造中国领先的港口供应链综合物流平台，加快构建从航运到港口到内陆的供应链体系。

日照港主动融入“一带一路”建设，加快建设全球重要的能源、原材料和集装箱中转基地。一季度，随着瓦日铁路能力逐步显现，日照港煤炭调进量创 2002 年以来新高，实现 1 天 3 列万吨大列入港，万吨大列接卸由常态化向规模化迈进。未来还将沿瓦日铁路向西建设无水港，吸引更多人流、物流，港口的集疏运优势将更加显著。按照“港产城海”融合发展要求，日照港全力加快十项重点工程。据了解，日照港正加快推进邮轮码头、LNG 码头建设，大力发展战略物流，加快大宗商品交易中心的平台建设，进一步提升港口与城市的融合度，提高港口对城市的贡献率。

天津港启动降费提效明确上限封顶 力推一次缴费全港通行

对标世界一流港口收费标准及作业效率，天津港(集团)有限公司日前启动降费提效。从 4 月起，天津港将推行“上限封顶，总额控制”和“明码标价，公开透明”的“一站式阳光价格”清单，再造业务流程，实现“一次缴费，全港通行”。

天津港相关负责人表示，此次降费提

效举措，是以新加坡等世界一流海港口岸为对标对象，对部分服务收费进行减免，全力为外贸进出口企业减负，促进实体经济高质量发展。同时，通过流程再造、优化服务，提升跨境贸易便利化水平，力促天津港口岸形成规范有序、公平竞争、健康高效的一流营商环境。

经全面梳理与世行边境合规成本口径相对应的 12 项常规费用，天津港先后下调外贸集装箱装卸费率，免收外贸进出口企业货代服务费、报关代理费等多项费用，其中不少项目在全国主要沿海港口中处于最低水平。通过打造口岸收费“价格标杆”，倒逼其他服务类企业降费提质，形成良性循环。

中国天津外轮代理有限公司总经理余雷表示，按照上限封顶、总额控制原则，已制定对外贸进出口企业 20 尺进口集装箱港口费上限每箱 219 美元，出口每箱 268 美元的标准，同原来相比每 1 标箱的费用平均下降 82 美元。这一收费水平已经低于新加坡港口。

在优化业务流程方面，天津港(集团)有限公司集装箱业务部副部长孟庆柱介绍，过去天津港六家码头公司使用 6 套系统，4 月底前将整合为一套系统，客户只需在网上结费就可全港通行。

河北港口集团首季开门红

“我们的服务不只停留在口号上，在 26 小时内就反馈了伊泰提出的卸车和垛位问题，同时不断提升装船效率、缩短在港

停留时间，提前 5 天实现首季开门红。”秦皇岛港股份有限公司第七港务分公司业务部副部长尹庆达介绍，这种良好势头还将持续。

秦皇岛港股份有限公司第七港务分公司的生产经营形势可谓是河北港口集团生产的一个缩影。今年一季度的外部条件并非理想状态，南方上游电厂需求呈下降趋势，而冬春交接之际冰冻、大风等恶劣天气频发，更给生产带来了诸多困难。秉持着客户第一、效率至上的原则，河北港口集团聚焦主业、严抓管理，生产始终迈着稳健的步伐前进，顺利实现首季开门红。

4 月份虽为煤炭运输的传统淡季，河北港口集团密切关注市场供需变化，统筹火车接卸和设备计划维修，促进生产各环节衔接紧凑，努力保持当前生产的良好状态。

宁波舟山港股份有限公司一季度运输生产实现高质量开门红

宁波舟山港股份有限公司一季度运输生产实现高质量开门红，完成货物吞吐量 19197 万吨，同比增长 7.4%；完成集装箱吞吐量 683.7 万标准箱，同比增长 10.2%。

一季度，宁波舟山港股份有限公司积极应对冷空气、低能见度、春节长假等因素带来的影响，抢抓货源组织、科学安排生产，港口运输生产保持快速增长势头。据生产快报统计，股份公司一季度共完成货物吞吐量 19197 万吨，同比增长 7.4%；完成集装箱吞吐量 683.7 万标准箱，同比增

长 10.2%，运输生产实现高质量开门红。

一季度，宁波舟山港股份有限公司根据生产需要，加强与船公司的沟通交流，合理安排航线，一季度航线总数升至 246 条，较 2017 年年底净增 3 条；重点内支线业务增长显著，在推进乍浦和温州线的同时，重点开发长江线进出口业务，一季度；内支线外贸进出口重箱完成 19.8 万标准箱，同比增长 8.8%；省内主要区域海铁联运业务发展态势良好，海铁联运箱量均有一定增幅，省外重庆海铁联运业务量增长显著，3 月份渝甬海铁联运班列升级成为“隔天班”，一季度股份公司共完成集装箱海铁联运箱量 12 万标准箱，同比增长 45.4%。

在散杂货业务方面，面对一季度国内铁矿石港存量再创新高，市场处于供大于求的现状，股份公司充分挖掘鼠浪湖矿石中转码头能力，继续发挥大中小、省内外矿石码头组合优势，统一经营范围内码头铁矿石接卸量完成 2915 万吨，同比增长 6.9%，其中鼠浪湖矿石中转码头接卸量超 600 万吨，同比增长超 70%，累计接卸 40 万吨矿船 6 艘次，共计 234 万吨。

招商局港口实现吞吐量 利润双丰收

3 月 29 日，招商局港口在香港举行业绩新闻发布会，公布该集团 2017 年全年业绩概况。2017 年，该集团完成集装箱吞吐量 10290 万标准箱，同比增长 7.4%；完成散杂货吞吐量 5.07 亿吨，同比增长 10.3%，

归属于本公司权益持有者经常性溢利为港币 54.92 亿元，同比上升 19.9%，实现吞吐量和利润的双丰收。

据悉，受益于中国沿海重点码头及海外绿地项目增长带动，该集团全年集装箱吞吐量首度突破 1 亿标准箱。按区域划分：中国内地港口项目完成集装箱吞吐量 7712 万标准箱，增长 7.2%；港台地区完成集装箱吞吐量 748 万标准箱，增长 8.8%；海外项目完成集装箱吞吐量 1830 万标准箱，增长 7.9%。

海外拓展方面，该集团 2017 年积极推进在非洲、拉丁美洲和南亚的多个项目，积极推进布提项目多哈雷多功能码头一期开港运营、签署巴西 TCP Participaes S.A. 购股协议等项目的实施，海外码头项目所完成集装箱吞吐量占总量的比重达到 17.8%，成为集团业务增长的重要推动力。

此外，招商局港口还在推动母港升级、打造智慧港口，启动全球集装箱智能化项目、建设现代化集装箱港区等方面有序布局，使 2017 年集团效益稳步提升。

招商局港口董事总经理白景涛表示，招商局港口目前已在全球六大洲实现了布局。2018 年，招商局港将积极拓展港口核心业务，为股东创造最大的投资回报。

2017 年中远海运旗下五大公司业绩喜人

3 月 31 日，中远海运公布 2017 年度年报显示，去年度业绩实现大幅增长，加之近日中远海控、中远海能、中远海发、

中远海运港口、中远海特相继公布的业绩报告，中国远洋海运集团下属上市平台 2017 年业绩形势一片向好。

中远海运年报显示，报告期，公司共实现营业收入 65 亿余元(人民币,下同)，同比增加 10.63%，利润总额近 3.2 亿元，同比增加 224.32%。截至 2017 年末，公司资产负债率 55.25%，同比略有下降，保持了健康的财务状况和可持续发展能力。

中远海控年报显示，2017 年实现归属于上市公司股东的净利润 26.62 亿元。全资子公司中远海运集运完成货运量 2091 余万标准箱，同比增长 23.7%。全资子公司中远海运港口 2017 年的码头总吞吐量超过 1 亿标准箱，同比增幅达 13.4%，其中海外地区码头总吞吐量为 1884 余万标准箱，同比增幅高达 38.7%。

中远海发，2017 年度实现营业收入 163.4 亿元，按年增长 2.4%;毛利为 34.5 亿元，较去年增长 83.1%。航运及相关产业租赁板块收入为人民币 103.8 亿元，按年上升 3.3%，占公司总收入的 64%。集装箱制造业务板块实现营业收入为 59.7 亿元，按年上升 93.6%。投资及服务业务板块金融服务业务实现收入为 5.1 亿元，按年上升 27.6%。

2017 年，中远海能采用多元化经营方式，在市场低迷期跑赢大势，VLCC 船队经营水平高于同期市场 47%，实现归属上市公司股东净利润 17.66 亿元，同比降低 8.1%;持续经营业务毛利 20.86 亿元，同比下降 34.10%。值得注意的是，2017 年，中远海能 LNG 运输业务取得突破性增长，LNG 板块贡献税前利润 2.36 亿元，同比提高 81.4%。

中远海运港口年报显示，2017 年公司收入增长 14.1%至 634.7 百万美元，纯利上升 183.2% 至 512.5 百万美元。2017 年度，中远海运港口码头业务表现理想，全年总吞吐量为 100.2 百万标准箱。不包括青岛港国际，完成集装箱总吞吐量达 87.9 百万标准箱，上升 13.4%。

招商局主导辽宁港口整合再进，或布局“海陆空”大整合

3 月 20 日，辽宁省国资委、大连市国资委、营口市国资委、辽宁东北亚港航发展有限公司(东北亚港航公司)及招商局集团等在京就辽宁港口资源整合签署系列协议，涉及重组整合、股权投资、招商、公益性资产安排等内容。继 2017 年 6 月份大连港、营口港、锦州港三家上市公司披露了辽宁省政府与招商局集团签署《港口合作框架协议》后，辽宁省港口整合再进一步。

根据辽宁省政府与招商局集团签署的《港口合作框架协议》，双方将合作建立辽宁省港口统一经营平台，以大连港集团、营口港集团为基础，以市场化方式设立辽宁港口集团。同时，招商局集团投资控股辽宁港口集团，进一步整合省内其他港口经营主体。

据报道，以“东北亚港航公司”为中心的辽宁港口整合计划将分步推进。第一步为整合大连港集团和营口港集团，未来还可能涉及丹东港、葫芦岛港等港口资产，目标是立足辽宁省、辐射全东北、影响东北亚，整合港口和航运，随着整合推进，

不排除加入航空资产的可能。分析称，辽宁港口整合的一大特点就是引入招商局集团，央地合作、优势集成，并且配合混改计划。

消息称国务院批复中船集团与中船重工合并 细节待定

据透露，中国政府正在研究合并国内前两大造船企业的计划。由此诞生的行业巨头将使韩国造船企业相形见绌。

知情人士称，国务院已原则上批复中国船舶工业集团与中国船舶重工集团合并事宜；因消息未公开，知情人士不愿具名。这两家公司的合计营收至少为5080亿元人民币（810亿美元）。知情人士表示，因诸多细节有待相关部委及监管部门敲定，此次合并还可能有变动。两公司旗下有在上海和香港上市的附属公司。国务院国有资产监督管理委员会、中船集团与中船重工集团代表未回复寻求置评的传真或电邮。

渤海湾港口集团成立 山东港口资源整合打响第一枪

3月28日，由山东高速集团控股的山东渤海湾港口集团正式成立，滨州港、东营港和潍坊港的整合大幕就此拉开，标志着山东省港口整合战略布局打响了第一枪。

据了解，新组建的渤海湾港注册资本135亿元，是山东省政府批准设立的国有企业集团，以整合东营港、潍坊港、滨州港三港全部国有及非国有资产，统筹各

港口所涉岸线、航线资源为目的，统一负责渤海湾港口及岸线的规划、投资、建设和经营管理。

2018年山东省政府工作报告提出，开拓海洋强省新途径，将谋划推进青岛港、日照港、烟台港、渤海湾港四大集团建设。按照规划，山东港口的整合大致可分为三方面的内容：其一，由山东省最大企业山东高速集团整合滨州港、潍坊港和东营港，组建渤海湾港口集团；其二，以青岛港为平台整合威海港，形成青岛港、日照港、烟台港、渤海湾港四大集团的格局；其三，适时组建山东港口投资控股集团公司，统筹全省港口发展。

上海港“集装箱设备交接单”有望7月全面电子化

3月20日，上港集团在小范围内开始试点“集装箱设备交接单”电子化。目前试点范围一步步扩大，投入巨大的各项准备工作稳步推进，计划7月1日起在上海港全面推行电子化。

目前上海港已经开始调研设计提货单电子化的方案，如果这一改革也能顺利实施，上海港将成为国内第一个消除所有纸质流程单证的港口。“这将是航运中心里程碑式的改变，也将为上海营商环境改善提供助力。”上港集团总裁严俊表示，届时上海港在保持规模优势的同时，将向全世界亮出一张以通关效率为核心竞争力的“营商牌”，让上海国际航运中心的品牌在全球范围内更具影响力与吸引力。

2019年“海洋量子号”、“海洋赞礼号”、“海洋航行者号”将暂别中国市场

皇家加勒比国际游轮有限公司近日发布 2019 年和 2020 年的航线战略调整，其中“海洋量子号”将在 2019 年前往新加坡运营，在 2019 年 11 月至 2020 年 4 月以滨海湾为母港运营 6 个月 34 个航次，其中包括 4 晚、5 晚及少量 7 晚航次，主要目的地为吉隆坡、普吉岛以及槟城。“海洋赞礼号”将在 2019 年 5—9 月离开天津母港部署在美国西雅图执行阿拉斯加航线，而这一段时间是中国邮轮市场的“旺季”。“海洋航行者号”将于 2019 年—2020 年返回澳大利亚运营悉尼航线。

另外，2017 年 4 月公主邮轮旗下“蓝宝石公主号”离开中国市场。2017 年 9 月 1 日，在中国市场运营 5 年的“海洋水手号”正式告别中国，短暂运营新加坡航线后于 2018 年运营美国迈阿密航线。2018 年 3 月歌诗达邮轮“维多利亚号”告别中国市场前往欧洲地中海航线。公主邮轮宣布 2018 年 9 月盛世公主号将暂别中国母港，将转至澳洲邮轮市场运营，将在 2018 年 9 月至 2019 年 3 月南半球夏季以悉尼为母港，将驶往 16 个目的地，包括斐济、新西兰和塔斯马尼亚。2019 年将有歌诗达邮轮“威尼斯号”部署中国市场，但大船的离开将导致中国邮轮市场运力的持续下降，使得邮轮市场供给紧张。

前沿视点

自由贸易港建设需因地制宜、体现特色

考察世界各种类型的自由贸易港，基于我国实际情况和发展需要，我国自由贸易港建设应走兼顾“试点”和“布局”双重需要的“点面结合”的路径。

一是做好统筹规划和顶层设计。自由贸易港与自由贸易试验区不同，它应是更为长远的布局，一般涉及较大力度的政策倾斜，宜精不宜多，对设点选址要求应更为严格和谨慎，需要基于各地基础条件、世界经济格局、我国发展战略需要等，做出前瞻性布局。在推进上，虽然自由贸易港无“试验”二字，但也应逐步推进，先行选择条件较为成熟的典型地区摸索积累经验，再适时拓展。自由贸易港虽然海港居多，但也有航空港以及海陆复合型地区。我国疆域广阔，各地发展差异大，首批选点可适当多样化，做到陆海兼顾、点面结合。

二是创新自由贸易港的发展模式。我国自由贸易港建设既要借鉴国际经验，又不应囿于国际范式。我国拥有广阔的经济腹地、丰富的人力资源，不同于主要依赖外部市场、定位于中转贸易的小经济体，也不同于经济总量大但人口规模较小的大经济体。我国建设的自由贸易港应是“战略聚焦、功能丰富、封闭管理、开放运营”：战略聚焦，就是要着力打造开放高地、国

际竞争合作龙头；功能丰富，就要围绕战略定位打造完善高效的综合功能区；封闭管理，就要做到“境内关外”，一线放开，二线管好，区内自由；开放运营，即对外保持高度开放、自由、便利，对内保持和腹地经济的密切顺畅联系。借助信息、物联网等先进技术，功能上做到保税自由、缴税退税时点可选，监管做到“有网不见网”，将其建设为新型海关特殊监管区和经济发展区。

三是探索自由贸易港管理新体制、新机制。要打造功能完善、高度开放、内外畅通、安全高效的自由贸易港，既需要赋予其较大的决策自主权，又要使之服务国家总体战略和区域协调发展的需要。因此，自由贸易港的管理需要理顺中央、地方、特殊区域事权责任关系，精简协调机制，实现协同配合。可借鉴迪拜世界贸易中心管理的“小特区”模式，中央授权、合并地方政府管理职能和港区决策职能。早期可以试行管理办法的方式规范，在探索的基础上适时出台自由贸易港法。

专家：中美贸易摩擦对中国宏观经济运行影响不大

据国家发展和改革委员会消息，近期，中美贸易摩擦持续升级，国家发改委宏观经济研究院常务副院长王昌林综合分析称，中美贸易摩擦将对中国经济产生一定影响，但总体影响不大。

近期，中美贸易摩擦持续升级。4月4日，美国贸易代表办公室公布了拟加征

25%关税的中国商品清单，涉及每年中国出口美国的价值约500亿美元的商品，包括机械设备、电子信息、医药化工、航空航天等领域的约1333个产品。为反击美国的贸易保护主义行为，当天国务院关税税则委员会决定对原产于美国的大豆、汽车、化工品等14类106项商品加征25%的关税。

王昌林称，由于中国经济当前稳中向好且长期稳定向好，市场回旋余地大，发展动力足、韧性强，中美贸易摩擦将对中国经济产生一定影响，但总体影响不大，具体可解读为以下几点：对中国就业影响有限；对中国物价影响可控；对中国市场影响不大。

王昌林表示，总体来看，中国经济潜力足、韧性强，市场回旋余地和腾挪空间大，只要我们认认真真办好自己的事，不被人牵着鼻子走，充分发挥优势，按照推动高质量发展的要求，围绕现代化经济体系建设，扎实有序推进改革开放，着力激发内生活力和动力，完全能够实现经济持续平稳健康发展。

世界之窗

私募资本进入美国港口

2017年10月3日，美国港口协会年会发布美国港口需要在接下来5年内投资1540亿美元升级港口及其联通的道路与铁路系统，以应对日益增长的货物量与日渐庞大的船舶，但很可能仅能从公共财政中得到不足250亿美元拨款。因此，美国港

口将会短缺约 1000 亿美元，有许多私人资金等着投入其中。

美国联邦政府的补助金与贷款史无前例地仅能覆盖港口基本建设费用的一小部分，而这些基础建设大多是为了加深港口深度。由于港口相关基础设施建设项目费用逐渐上升，联邦政府的拨款在项目总开支中所占比例势必继续缩减。因此，港口需要利用公共资金吸引私人领域的资金，如银行、对冲基金、退休基金和建设、运营自己设备的码头运营商。

随着全球十几个船公司都将其轮船挂靠到更少的几个大码头，私人权益投资者开始追求能保证集装箱吞吐量，长期稳定并相对低风险的投资方式。这些决定因素主要靠集装箱吞吐量保证。在码头整合的时代里，投资者尤其青睐那些拥有附属航运公司的码头运营商的项目。

然而，航运产业持续整合将会导致与拥有附属航运公司的码头寻求合作的港口选择更少。2018 年日本邮船、商船三井和川崎汽船三大日本船公司合并结束之后，前 10 大船公司将控制世界 84% 的集装箱运载量，而这一数字在 2006 年仅为 53%。当涉及到投资一个 30 年设计寿命的大型码头时，投资的复杂度主要在于考虑船公司联盟，因为各大联盟合约显然不会持续那么久。

与此同时，港口局也应该在投入大量资金建设的码头时减小投资风险。粗劣的港口基础设施需要花费不少钱进行保养维修，因此和一个建造运营设施的码头公司合作可以更高质量地完成建设项目。

中国港口的海外投资背影

据德鲁里研究报告，中国港口三巨头招商局港口控股有限公司 (CMport)、中远海运港口有限公司 (COSCO shipping ports) 和上海国际港口集团 (SIPG)，除在本国进行基础设施建设外，仅 5 年在海外投资就激增 3 倍。投资港口的数额从 5 年前的 10 个增加到现在的 40 个。

从 2016 年看，中国约有 15% 的集装箱运输来自国外，这样就保持了相比较其他四个码头经营巨头马士基码头公司、迪拜世界港口公司、和记黄埔港口公司和新加坡港务集团的优势。因“一带一路”倡议下中国银行可以提供低至 2% 的贷款，中国经营者愿意溢价购买优质资产。最近的案例是中远海运港口有限公司以 2.28 亿美元收购西班牙 Noatum 港口公司 51% 股份。

Noatum Ports 公司运营的港口有巴塞罗那港 (Barcelona)、毕尔巴鄂港 (Bilbao)、拉斯帕尔马斯港 (Las Palmas) 马德里货运站 (Madrid rail terminal)、马拉加港 (Málaga)、萨贡托 (Sagunto)，以及著名的巴伦西亚港 (Valencia) 和萨拉戈萨港 (Zaragoza)。

中国港口海外投资方向主要在亚洲、非洲和拉丁美洲。投资一方面增加了资本，另一方面分担了地理风险。因中国政府投资管理措施逐渐完善，海外港口投资将逐渐减少。

据报道，招商局港口控股有限公司近期收购了巴西巴拉那瓜港 Paranagua 经营人 TCP 公司 90% 的股权，该港是巴西第二大集装箱港口，设计能力年吞吐量 150 万

标箱，整个工程将于 2019 年下半年完成。招商局港口控股有限公司已经在南亚、非洲、北美和欧洲用于港口经营权，下一步将通过持股手段将业务扩展到拉丁美洲。公司将通过投资方式在海运枢纽港建立自己的物流网络，在进出口运输、港口行业和金融服务业中拥有一席之地。

中国港口经营人积极寻找投资机会，不仅寻求单独投资，而且通过持股 49% 的方式，与港口经营第四大巨头进行合作。传统的国际码头经营人不仅在新兴市场受到中国的挑战，而且在传统市场中也反应缓慢，如大型船舶配置和消费者联盟等方面也受到挤压。

挪威船籍数量创十年新高

自 2008 年以来，在挪威国际船舶登记册(NIS)中的船舶数量创下历史新高。据挪威海事管理局称，截至 2018 年 1 月底，有 600 艘船舶悬挂 NIS 的旗帜。

在谈到新纪录时，该国工业和贸易部长 Torbjørn Røe Isaksen 表示，在船舶登记努力扭转负面趋势之后，更多的船东希望在挪威旗下航行。他强调，这是国家海洋政策的结果。

到 2015 年，船舶登记册数字一直在下降。2014 年，NIS 共有 522 艘船只。自政府海事战略实施以来，自 2016 年 1 月以来共有 54 艘船舶重新投入到挪威籍旗下。NIS 注册船队的总吨位现在超过了 1500 万，比 2014 年增长了 14.3%

航运和航运总监 Olav Akselsen 说，随着吨位的增加，挪威将在国际海事论坛上产生更大的影响。此外，船队增长可能为国内海员创造更多机会。

韩国发布“造船海运振兴方案”

4 月 5 日，韩国政府部门召开会议，发布了“造船海运振兴方案”。根据该方案，韩国国内航运公司将在 2020 年前建造超过 200 艘船舶（包括至少 140 艘散货船以及 60 艘集装箱船），到 2022 年，韩国海运业将达到大约 51 万亿韩元（约 480 亿美元）的产值。这个 5 年计划包括造船、港口、航运和金融等多个领域。根据该方案，韩国海运公司可以贷款 3 万亿韩元以上的政策资金用于买船，同时三家大型造船企业每年须增加雇佣 3000 人以上。

该 5 年计划包括三个方面：增加航运企业竞争力的前提下获取更多的更稳定的运输货源，建造更多的现代高效新型船舶，通过持续创新促进稳定管理。具体实施方案包括：通过加强船东与货主之间的信任实现稳定的货运量；增加由韩国海运公司提供包括煤炭和原油等重要货物的运输服务（国货国运）。

此外，韩国政府还计划仿效新加坡的国际港务集团 PSA 和迪拜的 DP World 成立一家全球化的码头运营商，这家新的港务集团初步计划将由韩国资产管理公社(KMC)以及其他国内航运公司持股构建。

中奥交通主管部门签署 《2018—2020年合作行动计划》

交通运输部开展船舶进出港报告 专项整治行动

从交通运输部获悉，4月3日，交通运输部海事局印发《国内航行船舶进出港报告专项整治行动方案》，自今年4月至10月底，针对中国籍国内航行船舶，开展为期7个月的船舶进出港报告专项整治行动。据介绍，行动要实行进出港报告网上信息核查率100%、现场监督进出港报告检查率100%和严重违法行为行政处罚率100%，以进一步加强水上交通安全监管，巩固“放管服”改革成果，确保涉及船舶进出港报告的违法行为得到明显遏制。

本次专项整治期间，海事系统各单位将全面核查辖区港口船舶进出港报告动态，每天至少一次通过船舶进出港报告服务网，并结合船舶自动识别系统(AIS)、船舶交通管理系统(VTS)、工业电视监控系统(CCTV)、港口调度和客运售票系统等多种手段核实在港船舶的进出港报告情况，发现问题及时处理并责令改正。

对船舶已报告但未实际抵港，造成报告无效的，将船舶列入协查船舶名单。对船舶抵港而未报告的，按照《中华人民共和国船舶安全监督规则》等规定进行处罚。对船舶抵港但报告内容不准确的，参照《国内航行船舶进出港报告核查指南》要求，责令立即改正。同时，还将严格核查船舶是否按规定要求配备AIS，且处于正常工作状态，能准确显示船位动态信息。

4月8日，在国家主席习近平和奥地利总统范德贝伦的见证下，交通运输部部长李小鹏与奥地利交通、创新和技术部部长诺贝特·霍费尔在北京人民大会堂共同签署了《中华人民共和国交通运输部和奥地利共和国联邦交通、创新和技术部2018—2020年合作行动计划》(简称《行动计划》)。

《行动计划》旨在进一步细化和实化两国交通主管部门于2011年签署的《道路、民航、沿海和内河运输及相关基础设施发展领域技术合作谅解备忘录》，明确了双方未来三年在公路、水路、城市交通及自动驾驶等领域的重点合作议题，规定了基本合作形式，包括举办技术交流会，开展联合研究和人员互访等，从而启动中奥交通运输领域新一轮的互利务实合作。

交通运输部关于发布交通运输 行业标准《中国港口代码》 (JT/T24-2015)第1号修改单的 公 告

交通运输部批准交通运输行业标准《中国港口代码》(JT/T24—2015)第1号修改单，自2018年5月1日起实施，现予以公布。

交通运输部
2018年3月29日

附件

《中国港口代码》(JT/T24—2015)
第1号修改单
一、5港口代码表“表1 沿海港口代

码表”中，港口名称“宁波—舟山”修改为“宁波舟山”。

二、附录 A “表 A.1 沿海港口名称按汉语拼音字母排序代码表”中，港口名称“宁波—舟山”修改为“宁波舟山”。

三、附录 C “表 C.1 本标准与 JT/T 24-2002 港口名称及代码对照表”中，港口名称“宁波—舟山”修改为“宁波舟山”。

四、附录 D “表 D.1 本标准与 GB/T 7407-2008 港口名称及代码对照表”中，港口名称“宁波—舟山”修改为“宁波舟山”。

行业数据

2017 年水运发展成绩单亮相

近日，交通运输部发布《2017 年交通运输行业发展统计公报》，《统计公报》显示，2017 年全年水运客运量完成 2.83 亿人，水运货运量完成 66.78 亿吨，水运建设投资完成 1238.88 亿元，水路环境保护投入达到 40.63 亿元。

《统计公报》显示：截至 2017 年底，全国内河航道通航里程 12.70 万公里，其中三级及以上航道 1.25 万公里，占总里程 9.8%，提高 0.3 个百分点；全国港口拥有生产用码头泊位 27578 个，其中万吨级及以上泊位 2366 个，比上年增加 49 个；水路全年完成客运量 2.83 亿人，比上年增长 3.9%。完成货运量 66.78 亿吨，增长 4.6%；全年完成水运建设投资 1238.88 亿元，其中，内河建设完成投资 569.39 亿元，增长 3.1%；生产安全方面，公路水路交通运输建设领域全年未发生重特大事故。

另外，2017 年水路环境保护投入达到 40.63 亿元，其中生态保护措施投入 6.66

亿元，污染防治设施投入 23.59 亿元；全年公路水路交通运输科研基础条件建设完成投资 13 亿余元。

最新 20 大班轮公司排名出炉

Alphaliner 最新运力数据显示，截至 2018 年 4 月 2 日，全球班轮公司运力 100 强中排名前三的分别是马士基航运、地中海航运和达飞轮船。第四名到第十名依次为：中远海运集运、赫伯罗特、ONE (Ocean Network Express)、长荣海运、东方海外国际、阳明海运和太平船务，全球班轮公司运力排名 20 的公司总运力为 1938.92 万 TEU，占全球集装箱总运力的 88.63%。

在上榜的中国大陆班轮公司中，中远集运排名第 4 位，安通控股（泉州安盛船务）排名第 15 位，中谷新良海运排名第 16 位，海丰国际排名第 18 位，中外运集运排名第 22 位，宁波远洋排名第 35 位，大连信风海运排名第 51 位，上海海华轮船排名第 60 位，上海锦江航运排名第 63 位，太仓港集装箱海运排名第 66 位，大连集发环渤海集运排名第 82 位，广西鸿翔船务排名第 84 位，天津达通航运排名第 85 位，上海合德国际物流排名第 93 位。

排名	公司	TEU	艘数	运力占比
1	APM-Maersk	4,149,245	763	18.97%
2	Mediterranean Shg Co	3,220,548	513	14.72%
3	CMA CGM Group	2,520,929	497	11.52%
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,897,506	352	8.67%
5	Hapag-Lloyd	1,577,236	219	7.21%
6	ONE (Ocean Network Express)	1,497,759	234	6.85%
7	Evergreen Line	1,066,185	194	4.87%
8	OOCL	688,662	99	3.15%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	645,058	108	2.95%
10	PIL (Pacific Int. Line)	384,665	132	1.76%
11	Zim	371,875	77	1.70%
12	Hyundai M.M.	335,497	62	1.53%
13	Wan Hai Lines	241,648	92	1.10%
14	X-Press Feeders Group	141,347	92	0.65%
15	Antong Holdings (QASC)	131,007	104	0.60%
16	Zhonggu Logistics Corp.	124,310	97	0.57%
17	KMTC	122,573	59	0.56%
18	SITC	104,071	76	0.48%
19	IRISL Group	96,383	46	0.44%
20	Arkas Line / EMES	72,717	42	0.33%

2017年全球100大集装箱港口排名

排名	港口名称	国家/地区	英文	2016年	2017年	2017年增速
1(1)	上海	中国	Shanghai	3713	4023	8.3%
2(2)	新加坡	新加坡	Singapore	3090	3367	8.9%
3(3)	深圳	中国	Shenzhen	2398	2521	5.1%
4(4)	宁波-舟山	中国	Ningbo	2157	2464	14.3%
5(5)	香港	中国香港	Hong Kong	1981	2076	4.8%
6(6)	釜山	韩国	Busan	1946	2047	5.2%
7(7)	广州	中国	Guangzhou	1885	2037	8.1%
8(8)	青岛	中国	Qingdao	1805	1830	1.4%
9(9)	迪拜	阿拉伯联合酋长国	Dubai	1477	1537	4.0%
10(10)	天津	中国	Tianjin	1452	1506	3.7%
11(12)	鹿特丹	荷兰	Rotterdam	1239	1373	10.9%
12(11)	巴生	马来西亚	Port Klang	1317	1198	-9.0%
13(14)	安特卫普	比利时	Antwerp	1004	1045	4.1%
14(15)	厦门	中国	Xiamen	961	1038	8.0%
15(13)	高雄	中国台湾	Kaohsiung	1046	1027	-1.9%
16(16)	大连	中国	Dalian	958	971	1.3%
17(18)	洛杉矶	美国	Los Angeles	886	934	5.5%
18(17)	汉堡	德国	Hamburg	891	882	-1.0%
19(19)	丹戎帕拉帕斯	马来西亚	Tanjung Pelepas	828	835	0.9%
20(20)	林查班	泰国	Laem Chebang	723	778	7.7%
21(21)	长滩港	美国	Long Beach	678	754	11.4%
22(22)	纽约新泽西	美国	New York / New Jersey	625	671	7.3%
23(23)	营口	中国	Yingkou	609	628	3.1%
24(24)	科伦坡	斯里兰卡	Colombo	574	621	8.2%
25(26)	雅加达	印度尼西亚	Jakarta	551	607	10.2%
26(25)	胡志明	越南	Ho Chi Minh City	569	594	4.4%
27(28)	苏州港	中国	Suzhou	548	588	7.2%
28(27)	不来梅港/不来梅哈芬港	德国	Bremen / Bremerhaven	549	554	0.9%
29(31)	东京	日本	Tokyo	473	505	6.8%
30(30)	瓦伦西亚	西班牙	Valencia	473	483	2.1%
31(33)	马尼拉	菲律宾	Manila	452	483	6.7%
32(32)	连云港	中国	Lianyungang	470	471	0.2%
33(34)	贾瓦哈拉尔·尼赫鲁	印度	Jawaharlal Nehru	449	450	0.2%
34(36)	海防	越南	Haiphong	410	445	8.6%
35(29)	阿尔赫西拉斯	西班牙	Algeciras	476	438	-8.0%
36(38)	吉达	沙特阿拉伯王国	Jeddah	396	415	4.9%
37(35)	毫尔费坎/沙迦*	阿拉伯联合酋长国	Khor Fakkan/sharjah	433	410	-5.3%
38(39)	比雷埃夫斯	希腊	Piraeus	368	406	10.5%
39(40)	萨凡纳	美国	Savannah	365	404	10.7%
40(45)	萨拉拉	阿曼苏丹国	Salalah	333	394	18.6%
41(41)	虎门/东莞	中国	Humen/Dongguan	364	391	7.5%
42(48)	佛山	中国	Foshan	322	391	21.5%
43(47)	科隆港	巴拿马	Colon	326	389	19.3%
44(43)	桑托斯	巴西	Santos	356	385	8.3%
45(37)	费利克斯托	英国	Felixstowe	400	381	-4.8%
46(42)	西北海港联盟	美国	Seaport Alliance	362	367	1.4%
47(44)	苏腊巴亚*	印度尼西亚	Surabaya	335	350	4.5%
48(46)	蒙德拉	印度	Mundra	332	345	3.9%
49(53)	丹吉尔	摩洛哥王国	Tanger med	296	331	12.0%

50(54)	温哥华	加拿大	Vancouver	293	325	11.0%
51(52)	日照	中国	Rizhao	301	322	7.0%
52(50)	南京	中国	Nanjing	307	315	2.8%
53(49)	马尔萨什洛克	马耳他	Marsaxlokk	308	315	2.3%
54(58)	阿姆巴利	土耳其	Ambarli	278	312	12.2%
55(51)	塞得*	埃及	Port Said	304	310	2.0%
56(61)	仁川	韩国	Incheon	268	304	13.5%
57(60)	福州	中国	Fuzhou	268	301	12.2%
58(75)	巴塞罗那	西班牙	Barcelona	224	301	34.4%
59(59)	横滨	日本	Yokohama	278	293	5.4%
60(57)	神户	日本	Kobe	280	291	3.9%
61(55)	巴尔博亚	巴拿马	Balboa	283	291	2.6%
62(68)	勒阿弗尔	法国	Le Havre	252	288	14.5%
63(63)	弗吉尼亚	美国	Virginia	266	284	7.0%
64(67)	曼萨尼约	墨西哥	Manzanillo	258	283	9.8%
65(62)	名古屋	日本	Nagoya	266	278	4.5%
66(66)	烟台	中国	Yantai	260	270	3.9%
67(65)	德班	南非	Durban	262	270	3.1%
68(64)	墨尔本	澳大利亚	Melbourne	264	270	2.2%
69(73)	热那亚	意大利	Genoa	230	264	14.8%
70(78)	阿巴斯	伊朗	Bandar Abbas	211	261	23.7%
71(71)	吉大	孟加拉国	Chittagong	235	257	9.4%
72(72)	卡塔赫纳	哥伦比亚共和国	Cartagena	235	256	9.2%
73(70)	悉尼	澳大利亚	Sydney	236	253	7.2%
74(85)	唐山	中国	Tangshan	194	253	30.4%
75(77)	休斯顿	美国	Houston	217	246	13.3%
76(56)	焦亚陶罗	意大利	Gioia Tauro	281	245	-12.8%
77(69)	奥克兰	美国	Oakland	237	242	2.2%
78(76)	大阪	日本	Osaka	221	234	5.9%
79(88)	北部湾	中国	Beibowan	179	228	27.0%
80(92)	珠海	中国	Zhuhai	165	227	37.3%
81(80)	卡亚俄	秘鲁	Callao	205	225	9.8%
82(83)	卡拉奇*	巴基斯坦	Karachi	199	224	12.6%
83(74)	光阳	韩国	Gwangyang	225	222	-1.3%
84(79)	泉州	中国	Quanzhou	206	222	7.7%
85(82)	查尔斯顿	美国	Charleston	200	220	10.0%
86(81)	南安普敦	英国	Southampton	204	204	-0.1%
87(84)	曼谷	泰国	Bangkok	195	195	0.2%
88(90)	圣彼得斯堡	俄罗斯	St. Petersburg	175	192	9.7%
89(86)	丹东	中国	Dandong	192	186	-3.0%
90(87)	瓜亚基尔*	厄瓜多尔共和国	Guayaquil	182	185	1.6%
91(103)	阿卜杜拉国王	沙特阿拉伯王国	King Abdullah	140	170	21.4%
92(96)	锡尼什	葡萄牙	Sines	151	167	10.3%
93(97)	台中	中国台湾	Taichung	151	166	10.0%
94(102)	海口	中国	Haikou	140	164	16.7%
95(91)	亚历山大	埃及	Alexandria	167	161	-3.6%
96(95)	阿布扎比*	阿拉伯联合酋长国	Abu Dhabi	155	160	3.2%
97(89)	达曼	沙特阿拉伯王国	Dammam	179	158	-11.6%
98(98)	台北	中国台湾	Taipei	148	156	5.5%
99(93)	金斯敦*	牙买加	Kingston	157	156	-0.6%
100(101)	梅尔辛	土耳其	Mersin	141	155	9.9%

注：数据来源于中国港口协会整理，各港口行业相关单位报送；带“*”的港口为预测数据；