

内部资料

港口视点与研究

(第三十七期)



中國港口協會

CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2017年1月

中国港口协会常务副会长陈英明在中国港口协会港口邮轮游艇码头分会会议上的讲话 ····· (1)

美国加州港口绿色发展现状 ····· (11)

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室；

送：交通运输部何建中副部长、部总工办、部水运局

在中国港口协会邮轮游艇码头分会会议上的讲话

中国港口协会常务副会长 陈英明

2016年11月13日·深圳

尊敬的各位来宾：

大家好,2016年是我国“十三五”开局之年,在经过了“十二五”的发展之后,我国宏观经济已逐步进入新常态轨道。作为支撑国民经济发展的力量,国内的港口正经受着外需不振、经济结构转型、产业调整的重重考验,站在历史的十字路口。

一、我国港口发展形势

1. 2015年中国港口发展回顾

2015年,我国港口顶住了多方面压力,取得了不错的成绩。全国港口完成共货物吞吐量127.5亿吨,同比增长2.4%。其中,沿海港口完成81.47亿

吨,内河港口完成46.03亿吨,同比分别增长1.4%和4.2%。外贸方面,2015年,全国港口完成外贸货物吞吐量36.64亿吨,同比增长2.0%。其中,沿海港口完成33.01亿吨,内河港口完成3.63亿吨,同比分别增长1.0%和12.2%。

进入2016年,我国港口依然在稳定区间内运行,据统计,前三季度规模以上港口完成货物吞吐量87.9亿吨,同比增长2.2%。这期间,外贸吞吐量同比增长3.6%,内贸吞吐量同比增长1.6%。四大货种方面,“煤油矿箱”运输可以说是全面回升。煤炭方面,2016年1至8月外贸进港量同比增长5.0%,

较上半年回升 4.9 个百分点，北方港口下水量下降 3.1%，降幅较上半年收窄 0.3 个百分点；原油和铁矿石 1 至 8 月外贸进港量则同比分别增长 7.3% 和 6.8%。集装箱方面，今年前三季度完成吞吐量 1.6 亿标箱，同比增长 3.5%。

2. “十三五”中国港口发展重点

“十三五”期将是我国经济进入深层次调整的关键阶段。在多项国家战略的带动下，“十三五”期间，我国港口的发展将主要围绕三个大的方面展开：

一是加快港口行业的供给侧结构性改革。目前，我国港口通过能力表现为总体充足，区域存在结构矛盾。煤炭、原油和矿石均不同程度的存在码头能力充足，一定程度上影响

了装卸价格；集装箱方面则呈现区域结构不平衡的特点，长三角、珠三角和环渤海能力利用率总体大于 100%，而东南地区、西南地区和长江流域港口总体则在 100% 以下。为此，“十三五”期间无论是在规划衔接方面，还是推进区域港口资源整合、促进企业协调合作、加强多式联运体系建设等方面都将继续围绕中央关于供给侧结构性改革的总体要求来具体实施，调整港口产能结构，剔除行业内无效供给。

二是加快推进港口企业转型升级。今年 8 月份，交通运输部召开港口企业联系机制会议，重点议题是“做强做优做大国有港口企业”，座谈会上，我会提交了“关于港口企业转型升级调研报告”，通过协会对国内大型港口企业的调研发

现，目前港口行业转型升级取得一定成效，国内大型港口企业基本构建了符合自身发展的港口物流体系，积极融入地产、商业、金融和休闲等领域，同时，绿色港口、平安港口和智慧港口的建设也都在稳步推进。但与此同时，港口行业在转型升级过程中仍面临着传统主业盈利能力持续下滑、集疏运体系不完善、跨行业政策障碍、跨领域人才不足等问题。

“十三五”期间，港口行业也将加快补齐短板、积极推进转型升级、加快向资源节约型、环境友好型和质量效益型转变，不仅要我国港口企业做大，更要做优做强。

三是加强沿海沿江港口与内陆的区港联动。近几年，我国内陆港发展势头强劲，据统计目前已有 28 个省、直辖市和

自治区的 118 个城市不同程度的纳入到内陆港范围，沿海各大港口均已在内陆设置多个无水港，加强其对内陆的辐射和揽货能力。区港联动在我国仍然存在空间分离致使成本增加、监管不到位等现象，但随着第三批自贸区名单的公布，多个内陆省份名列其中，加之全国通关一体化改革的启动、启运港退税等优惠政策的实施、多式联运示范工程的持续推进和中欧物流大通道的建设，相信以无水港为节点、多式联运体系为纽带，以港口和内陆海关特殊监管区为双引擎的区港联动发展模式将成为我国扩大对外开放、提升内陆经济的关键举措。

二、我国邮轮经济的发展

过去的十年，我国邮轮经济经历了从无到有，慢慢走向

成熟。从市场规模来看，我国邮轮旅游市场以年均 40%左右的速度增长，预计到 2020 和 2030 年游客量将分别突破 500 万和 1000 万人次，并且我国已经基本已形成了以大连、天津、青岛为核心的环渤海，以上海、舟山为核心的长三角还有以广州、深圳为核心的珠三角三大邮轮经济圈，市场格局基本稳定；从产业发展来看，邮轮港口建设热情高涨、船舶运力持续提升，服务水平得到改善，邮轮旅游文化和模式正受到越来越多的消费者青睐；从政策导向来看，近十年，国务院、交通运输部和国家旅游局针对邮轮市场发展已出台近二十项重大政策文件，涉及到了港口布局规划、企业经营、旅游、税费等多方面的扶持和配套政策。2015 年相继发布《全国沿海

邮轮港口布局规划方案》和《邮轮码头设计规范》。其中，《全国沿海邮轮港口布局规划方案》中明确了今后邮轮母港的建设主要由市场机制决定，并重点对辽宁沿海、津冀沿海、山东沿海、长三角、东南沿海、珠三角和西南沿海 7 大区域邮轮始发港和航线做出布局，力争 2030 年前在我国沿海形成 2-3 个邮轮母港为引领、始发港为主体、访问港为补充的邮轮港口布局。此外，各地方政府也相继出台多方面的具体实施意见。邮轮经济的政策引导作用正逐步加强。

成绩无疑是显著的，但我们也要清醒的认识到，过去的十年我国邮轮经济在快速的发展中，也积累了一些问题：

一是本土邮轮发展缓慢，市场竞争力较弱。目前，我国

邮轮市场主要被国际邮轮巨头所占据，世界前四大邮轮公司（美国的嘉年华集团、皇家加勒比邮轮公司、马来西亚的丽星邮轮、瑞士的地中海邮轮）在我国邮轮市场的供给份额高达 87%，国内海航旅业、渤海轮渡等企业虽然也在积极拓展邮轮业务。国外邮轮公司在进入中国市场后，对其软硬件进行了本土化改造，中国企业与国外邮轮巨头的竞争中，无论是在船舶等硬件设施还是软件服务等都没有优势，面对较高的准入门槛和行业壁垒，本土邮轮的生存可以说是举步维艰。我国本土邮轮公司的发展依然是任重道远！

二是邮轮航线较为单一，游客选择受限。导致航线产品单一问题，一方面是政策原因，由于国内沿海运输权的保护，

国际邮轮只能运营国际航线，尽管近年来多点挂靠政策允许国际邮轮航线能够在始发港口挂靠其它国内港口，但受消费者的需求影响，多点挂靠的吸引力并不强；而公海游由于涉及到公安部、国家旅游局、海关和边检等多个部门，程序复杂，阻力较多，其试点工作也一直较为缓慢。另一方面是受地区政治影响，目前东北亚地区航线是我国邮轮旅游市场的主力，我国始发的母港邮轮 90% 以上是以日本和韩国目的地，当然台湾地区也有一定需求。这些地区的航线设置往往受到地区局势和政治因素的影响存在波动，使消费者面临不确定性。

三是邮轮港口企业盈利能力较弱。目前我国邮轮港口中仅有上海吴淞口国际邮轮港等

个别处于盈利状态。造成此方面原因也是多方面的：首先是现阶段我国邮轮港口大多仍处在投入建设阶段，建设成本投入造成企业财务压力较大；其次是各邮轮港口城市的交通组织、服务、旅游市场等发展存在差距，造成邮轮靠港不均衡，部分邮轮港口企业经营压力大；再有，邮轮在我国作为相对新兴的业态，其结合了旅游和水路旅客运输的各自特点，而我国港口企业以往更多的积累的是货运码头的管理经验，加之在邮轮人才培养、管理流程等方面仍需要一个适应阶段，也在一定程度上影响了部分企业的盈利能力。

四是邮轮经济对于区域经济拉动作用有待加强。邮轮经济在国外发展较为成熟，在我国尚处起步阶段，对我国区域

经济的拉动作用和吸附能力还没有完全显现出来。邮轮旅游过程中的票务收入、船上消费、旅游目的地消费等主要利润来源多流出国外，而我国沿海城市虽然对于邮轮港口建设方面的投入很大，但整体在产业链上仍处于被动地位。另外，我国邮轮经济各产业人才的缺乏，特别是设计、技术、管理和运营人才的缺乏，也在很大程度上制约了我国邮轮规模经济发展，没有将邮轮和港口城市更好地衔接起来创造价值。

五是邮轮产业链缺失，上下游衔接度不够。不得不承认的是，尽管我国拥有庞大的潜在市场和客源，但由邮轮衍生出来的产业发展不足，上下游产业衔接度不够。我国目前邮轮船舶设计的专业技术、制造和维修等方面基本还处于空

白；包船模式造成的低价竞争，行业发展不健康；邮轮港口的补给能力较国外港口还存在差距；港口的服务和作业标准亟待完善；行业主管部门还没有形成成熟的、专业的邮轮港口管理体制。邮轮各相关产业仍然处在零散化、碎片化的状态，这些都是目前产业发展的短板。

三、今后邮轮的发展方向以及协会的工作重点

针对上述问题，下一阶段我国邮轮经济的发展应重点在四个方面进行加强：

1. 丰富航线产品，扩大目的地范围。首先是巩固目前相对成熟的东北亚日韩航线，在此基础上合理增加航线配置；其次，加强同台湾的交流合作，争取在政治条件等因素允许的框架下，增加对台航线设置；

第三，突破思想局限，在充分调研和研究的基础上，创新扩大目的地范围，如适时增加珠三角至我国南海地区或马来西亚、菲律宾、泰国等东南亚国家的邮轮航线；最后，通过模式创新突破政策瓶颈，如研究试点将“沿海多点挂靠”和“有具体目的地的公海游”相结合的邮轮旅游模式（例如：上海—公海—舟山），并根据市场反映情况大胆推广。

2. 搭建平台，加强区域邮轮港口合作。目前各地邮轮港口建设热情高涨，但经营效果却并不理想。下一步，中国港口协会将以邮轮游艇码头分会为主体，努力搭建邮轮港口合作平台，建立常态化的合作交流机制，一方面是促进邮轮港口信息沟通，合理规划布局，避免各港口之间重复建设，陷

入同质竞争；另一方面加强邮轮港口企业运营经验交流，提升企业的经营质量和盈利能力；再有，加强区域合作，加强各母港、始发港和访问港之间的互动，使各地区邮轮港口能够形成有机统一、层次分明的整体，而不是各自为战，从而提升邮轮港口在整个邮轮经济产业链中的地位。

3. 打造多元产业链，引导邮轮经济转型升级。尽管我国客源市场潜力很大，但单纯的依靠客源市场规模的扩张来发展邮轮经济是不可持续的。未来，我国更应该注重以邮轮为核心打造多元产业链：补齐在船舶修造、设计、维修方面的短板；加强在邮轮旅游、港口服务等方面的标准化建设；完善各级政府主管部门的邮轮港口管理体制；重点要加强我国

邮轮港口的补给能力、游客的综合接待能力、口岸服务水平和通关便利化程度等，提升邮轮经济对城市经济和区域经济的带动能力。今后的邮轮港口绝不仅局限于客运作业和经营，而更应是以此为核心，增强邮轮港口城市的衍生服务和消费，从多个角度打造“升级版邮轮港口城”。中国港口协会也将在人才培养、政策解读、行业研究等方面发挥作用。

4. 理清政策脉络，强化政策的引导作用。邮轮虽然是市场化程度很高的行业，但现阶段以及未来一个时期，我国邮轮产业仍然需要政策的引导和扶持。因此，接下来中国港口协会也将以《全国沿海邮轮港口布局规划方案》等政策文件为基础，发挥行业协会的优势，引导邮轮行业健康有序发展。

同时，理顺已经出台的各项邮轮产业政策，并结合自贸区、长江经济带等国家战略对港航产业发展的总体要求，争取最大限度发挥政策的指导作用。

此外，协会下一阶段也将从行业的角度，参与研究目前仍阻碍制约邮轮港口发展的政策障碍，就如何将邮轮沿海多点挂靠的优势与消费者需求相结合、如何采取切实的措施做大

做强本土邮轮公司、进一步加强邮轮公司和港口的合作等重点难点问题，做出针对性的研究，并向交通运输部呈送有关的意见建议。

四、结语

我相信接下来的十年，在经过行业各方的共同努力，我国邮轮经济将会朝着更加专业化、精细化的方向迈进，也将迎来其发展的“黄金十年”！

附：

国家涉及邮轮发展的政策法规

机构	年份	政策法规
国务院	1996	中国海洋 21 世纪议程
	2003	全国海洋经济发展规划纲要
	2008	关于促进我国邮轮业发展的指导意见
	2009	关于推进上海加快现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见
	2012	全国海洋发展“十二五”规划
	2012	服务业发展“十二五”规划
	2013	国民旅游休闲纲要（2013-2020 年）
	2014	关于促进旅游业改革发展的若干意见
	2015	关于进一步促进旅游投资与消费的若干意见
	2016	促进消费带动转型升级行动方案
交通运输部	2010	外商独资船务公司审批管理办法
	2013	中国（上海）自由贸易试验区总体方案
	2014	关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的若干意见
	2015	全国沿海邮轮港口布局规划方案
	2015	邮轮码头设计规范
国家旅游局	2011	国际邮轮口岸旅游服务规范
	2012	2013 中国旅游主题年及宣传口号的通知
	2014	中国邮轮旅游发展总体规划
	2016	全国旅游标准化发展规划（2016-2020）

来源：《中国邮轮产业发展报告（2016）》

美国加州港口绿色发展现状

一、加州港口运营模式

美国港口以地主港运营模式为主。港务局基本都是在市政府任命的港口委员会监督下开展工作，属地主港的经营模式，主要业务是代表政府负责港区土地、水域及基础设施的租赁、建设、经营、管理，并负责港口安全、绿色运行及可持续发展。

二、港口绿色发展相关法律法规体系

美国在联邦和州层面分别颁布的与港口环境保护相关的法律法规有《联邦环境法》、《联邦水污染控制法》、《空气质量法》、《有害物质法》《1990 油污法》等。美国港口港务局及相关方均严格按照联邦和州的法律从事管理和经营活动。

1.设置北美排放控制区：

根据国际防止船舶污染海洋公约（MARPOL），划定的北美排放控制区（ECA）于 2012 年 8 月 1 日正式启用。该区域的生效标志着针对航行于加拿大、美国以及法属圣皮埃尔和密克隆岛岸线水域国际贸易船舶之更为严格的硫氧化物（SO_x）、氮氧化物（NO_x）和特殊物质排放控制规定的诞生。在排放控制区内，燃油的硫含量（以质量之比%为单位）必须不高于 1.00% m/m，而自 2015 年 1 月 1 日及以后起，比例必须下降到 0.10% m/m。

实践过程中，照此规定，在排放控制区内，船舶必须使用低硫含量的燃油。船舶也可以使用任何“配件、材料、设施

或装备或其他程序来代替使用燃油，或者遵守本项规定”，这是遵守缔约国签署的 MARPOL 公约附则 VI 最行之有效的减排措施。有关氮氧化物排放方面，于 2011 年 1 月 1 日及以后安装的船舶柴油引擎必须遵守 MARPOL 公约附则 VI 第 13 款的规定“二级”标准。2016 年 1 月 1 日及以后安装的船舶柴油引擎在设定的氮氧化物排放控制区内必须遵循更为严格的“三级”标准。

2.经济发达、空气质量要求高的加州提出了更高的排放控制要求。加州法典第 17 篇第 1 节“靠泊加利福尼亚港口远洋船舶应用的辅助柴油引擎的有毒空气污染物控制”规定，从 2014 年 1 月 1 日强制要求挂靠加州港口的集装箱船（船公司船舶年挂靠加州港口 25 次

以上）、邮轮（船公司船舶年挂靠加州港口 5 次以上）和冷藏货物运输船靠泊期间必须不断加大关闭辅机、使用岸电的比例。根据该法律，港务局通过协议规定了船公司船舶靠港期间使用岸电的次数占其在该港口总挂靠次数的比例，2014-2016 年期间，达到 50%；2017-2019 年期间，达到 70%；2020 年之后，达到 80%。如果船公司挂靠船舶不能满足上述要求，每次停靠将根据情况罚款 1000-75000 美元。根据考察情况，各港务局均严格执行该项法律规定，以集装箱为主要吞吐量的洛杉矶港和长滩港，目前集装箱岸电使用比例已经达到 80%。

三、港口制定了绿色发展规划及行动方案

美国港口在绿色港口理念

及实施方面走在前列，通过制订相关的规划及行动方案，引导港口污染防治行动。以西海岸加州港口为例，2006年，洛杉矶、长滩两港联合实施“圣佩德罗湾洁净空气行动计划”（San Pedro Bay Ports Clean Air Action Plan），为减少货物运输过程中空气污染物的排放提供顶层设计和解决方案。在该计划中，包括清洁拖车计划、船舶岸电系统、燃油转换、降低船速、采用新技术等内容。该计划目标为到2012年污染物削减45%，但在2010年就根据实施情况，确立了新的更高标准的减排目标。

2003年8月，洛杉矶港港口委员会基于长远的环境保护政策，宣布启动“洛杉矶港环境管理系统（EMS）”项目，在已有环境管理项目（如船舶主动

减速计划、资源控制和管理计划、泊位租用管理协约、危险品管理条例、洁净引擎和燃料条例等）的基础上，纳入了港口建设和保养管理（试验）条例、洁净码头条例等新的项目。

长滩港2005年1月通过了“绿色港口政策”（Green Port Policy），建立了环境友好型港口操作的基本框架，其主要内容包括保护水生生态系统和海洋栖息地、减少港口活动有害气体排放、提高海港水质、港区污染土壤和沉积物回用、社区参与、可持续发展六个方面。

奥克兰港在2009年制定了空气污染减排计划，确定到2020年，柴油颗粒物排放在2005年的基础上，下降85%的减排目标。

四、采用绿色港口新技术

美国港口可持续发展及注

重环境保护的原则贯彻在规划，设计和施工，以及整个港口的设备和构造的运营和维护中，其常规的港口污染物处理排放已没有问题，目前的重点在绿色港口新技术的应用方面。美国港口主要采用靠港船舶使用岸电、清洁拖车计划(含电力集装箱拖挂车)、电力驱动场桥、采用更清洁燃油或清洁能源、船舶减速航行等技术和手段进一步提升港口环境保护水平。

1.推广船舶靠港使用岸电

洛杉矶港、长滩港、奥克

兰港靠港船舶均具备岸上供电系统，其中正在实施的长滩港中部港区改造工程，也增加为靠泊船舶提供岸电的设备设施；而奥克兰港投资 6000 万美元建设岸电系统，所有 5 个码头，25 个泊位均有岸电设施。

在岸电的来源上，美国港口也注重电力来源的清洁。加州通过立法，大力发展太阳能清洁能源，其主要的电力来源是水电及太阳能等清洁能源，火电比例极低，而港口岸电正是太阳能发电的重要应用，可以从根本上降低碳排放

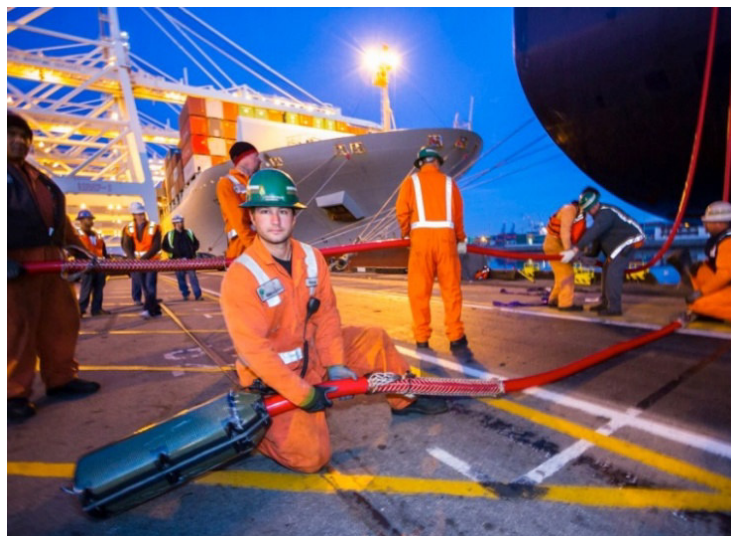


图 1 靠港船舶使用岸电

2. 清洁拖车计划

加州西部港口均实施了清洁拖车计划。如奥克兰港曾经获得 3800 万美元拨款开展清洁拖车计划，对原有拖车进行升级或强制更换新车，禁止不满足加州空气控制要求的拖车投入使用。同时对外部集卡采用预约系统，通过手机 APP 实时查询集卡待港时间，减少发动机工作时间和无效做功，减少排放。

3. 大力发展铁水联运

对于集装箱集疏运，火车与卡车相比，能够大量减少空气污染物排放和公路交通拥堵。因此，加州西部各港口都积极转变集装箱集疏港方式，从集卡转向铁路运输，促进集装箱铁水联运充分融合。洛杉矶市政府投资 24 亿美元，历时 5 年于 2002 年建成了连接港区

和洛杉矶市中心区附近的铁路中心站的 32 公里快速货运火车通道，提高了港区及城市的空气质量。长滩港在中部港区改造工程中，将现有码头总计只有 10000 英尺长的码头内火车装卸线扩展到 66000 英尺长，从而将每天进港陆路集疏运卡车减少 1000 辆。奥克兰港则投资 1 亿美元建设港外铁路及站场，该工程将于 2016 年底建成，长度为 11.9 公里，每天运输 4 列火车（单列 200 节）。

发达的铁水联运网络还有助于提高美西港口的竞争力。据了解，在新巴拿马运河开通后，船舶经巴拿马运河到达美东海岸的时间约为 25 天，而到达美西的实际为 13 天，借助发达的海铁联运网络 5 天之内可以达到美东及广阔的内陆腹地。因此，新巴拿马运河开通

后并没有给美西港口带来很明显的货源分流，美西港口在时
间及成本上的优势明显。



图2 发达的铁水联运网络

4.应用船舶尾气处理驳船 通过收集、处理系统，达标排放，以满足加州和洛杉矶港空气质量控制需要。该驳船由第三方服务商提供。
针对一些船舶每年靠泊加州港口的次数较少，不具备岸电接收设施的情况，洛杉矶港和长滩港采用尾气处理驳船，

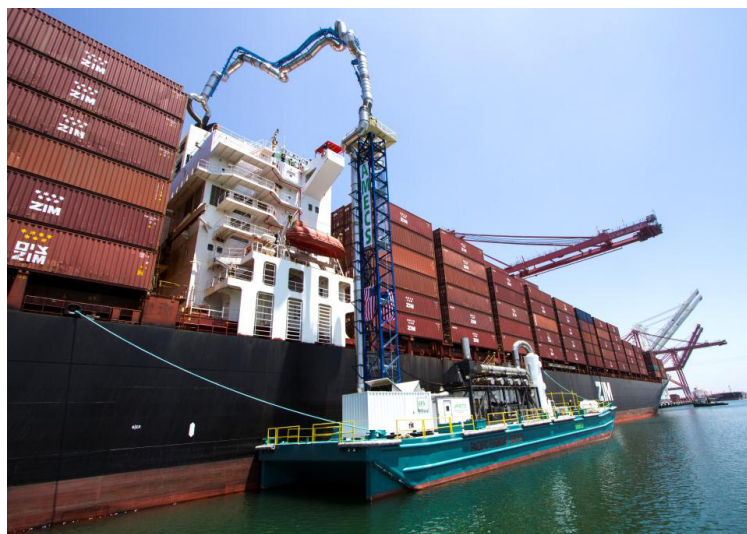


图3 洛杉矶港船舶尾气处理驳船

5.提高码头自动化水平

全自动化集装箱码头是智慧港口的一个缩影，美国洛杉矶港和长滩港均有全自动化集

装箱码头投入运营，实现场内全电力驱动自动化操作，实现码头区“零污染物排放”。



图4 长滩港全自动化集装箱码头

6.采取有效的管理措施

在港口运营中，洛杉矶港和长滩港均要求进出港船舶降低船速，海事部门采取信息化手段监测船舶航速。长滩港采用优化港口装卸工艺，实施建设干线道路、促进夜间装卸及缩短集装箱免费堆存时间等措施，促使码头内物流顺畅，防止货物滞留等管理措施的方式减少污染物排放

通过以上措施，单从船舶空气污染防治方面，以加州为代表的美国港口取得了积极的成效。以洛杉矶港为例，相比2005年的排放情况，2014年在集装箱吞吐量上升7%的情况下，其柴油颗粒物排放下降85%，NO_x下降52%，温室气体排放减少18%，SO_x下降97%。而奥克兰港对比2005年柴油颗粒物排放水平，2015年已经下

降 76%。

五、完善的港口污染事故应急管理体系

美国目前拥有较为完备的国家事故应急体系，主要由三个层次组成：联邦政府层，主要是国土安全部及其派出机构（10 个区域代表处）；州政府、地方政府都设有应急管理办公室。其中联邦层面为联邦应急管理局（FEMA），该局隶属国土安全部，主要职责是通过应急准备、紧急事件预防、应急响应和灾后恢复等全过程应急管理，领导和支持国家应对各种灾难，保护各种设施，减少人员伤亡和财产损失。FEMA 除设在华盛顿特区的总部外，还将全国划分成 10 个应急区，每个区都设立了代表处。

美国突发事故应急基本按照预防、准备、反应、恢复四

个阶段运作。同时在突发事故应急体系中，非常注重应急指挥系统的建设，构建了突发事故应急指挥体系(ICS)。事故应急指挥官由信息官员和安全官员辅佐，下设运营系统、物资支持系统、信息支持系统和财务部门，大大提高了应急行动的标准化水平。

美国突发事故应急的实施过程体现属地为主的原则，无论事件的规模有多大，涉及范围有多广，首先由所在地方和州进行自我救援，指挥任务都由事发地的政府来承担，其上一级政府（如州政府）与联邦的任务是援助和协调，主要通过财务和物资支持，并且是在当地政府提出申请的基础上开展。在应急行动应急资金的使用方面，地方政府层面应急行动资金全部由地方承担；州政

府参与的应急行动州政府承担 75%，地方承担 25%；联邦政府参与的应急行动联邦承担 75%，州承担 18%、地方承担 7%。

港口污染应急为突发事件类型之一，应急反应体系也较完善。溢油应急组织管理体系有明确的法律依据，各部门的职责划分明确，同时强调各个部门之间的相互合作，如美国的应急反应组由美国海岸警备队、环保局、国防部、能源部和农业部等 16 个部门组成，但有一个部门负责应急行动的指挥，如美国海岸警备队负责水上应急行动，环保局负责陆岸应急行动。美国在沿海与内河都设置了相应的设备库与应急

反应中心站点，能在 2—4 小时赶到事故现场。应急计划一般包括总则、应急组织管理、反应程序和各种应急的相关信息，并且不断修订与完善。

在美国的 FEMA、EPA 以及城市等的官方网站上，都有应急的相关材料，如旧金山市政府公开《旧金山海平面上升行动计划》。而 EAP 网站上则有基于各种化学品数据库的 CAMEO，可以根据应急现场的描述，推算化学危险品的种类、发展态势等。而溢油应急现场手册，相关人员更是人手一册，将公认的知识、研发的成果，以方便的形式供应急管理人员使用，提高了决策的科学性、有效性。