内部资料

港口视点与研究

（第四期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2014年6月

响应建设“一带一路”战略决策
推进水路港口与内陆港联动发展

——我会在西安召开的陆港分会成立大会
暨中国陆港发展研讨会综述

为贯彻落实习近平总书记和党中央、国务院关于建设丝绸之路经济带和海上丝绸之路的战略决策，贯彻落实交通运输部关于建立健全综合交通运输体系和建设“四个交通”的工作部署，进一步发挥我国沿海、沿江、内河港口的辐射功能，促进水路港口与内陆港联动发展，中国港口协会从去年下半年起根据内陆地区交通枢纽、内陆港、无水港和现代物流企业的诉求和愿望，开始筹建陆港分会。今年3月7日，交通运输部人教司、水运局正式同意我会组建陆港分会。经过两个多月的紧张筹备，5月16日，我会在西安召开了“中国港口协会陆港分会第一届第一次会员大会暨中国陆港发展研讨会”。全国各地近20个沿海港口、长江港口、内河港口，6个央企和来自河南、辽宁、浙江、重庆、天津、山东、广东、广西、四川、内蒙古、香港、上海、陕西、福建、江苏、海南、黑龙江、甘肃、新疆、湖北、河北、云南、湖南、青海、贵州、北京、山西、江西、宁夏等29个省、市、区、特区的139个地级市（自治州、盟）的350多位专家、代表出席了为期1天半的本次会议。

本次会议的胜利召开和圆满成功，不但宣布了中国港口协会陆港分会的成立，而且，以其概念的创新和内容的丰富将成为我国陆港事业发展中具有里程碑意义的

重大事件之一。

一、这是一次成功的大会

成功的标志之一，是本次会议对建设发展中国陆港有了更深刻、更清晰的认识。很多领导和专家都在发言中提到，习近平总书记提出“共建丝绸之路经济带”的战略构想，为新时期中国深化改革开放指明了方向，为我国内陆地区开发开放带来了重大机遇，为中国陆港事业发展开拓了更大的空间。

成功的标志之二，是中国港口协会陆港分会正式成立了。分会已经发展了45家正式入会的成员单位，另有20多家陆港相关单位已经提出了入会的申请，还有不少单位表达了要加入陆港分会的意向。

中国港口协会陆港分会第一届理事会名单——

会长：杨明瑞（西安国际港务区管理委员会主任）

常务副会长：韩晓鸣（中铁联合国际集装箱有限公司常务副总经理）

副会长：高天水（邯郸国际陆港有限公司董事长、党委书记）、郭鹤立（甘肃省物产集团有限责任公司党委书记、总经理）、黄建华（博大世通国际物流（北京）有限公司董事长）、王德占（中铁国际多式联运有限公司总经理）、韦苇（西安外事学院国际经济与物流学院院长）等5人

秘书长：韩玲冰（西安国际港务区管理委员会副主任）

协会将根据陆港分会的实际情况及时对分会领导班子进行充实调整。

成功的标志之三，是通

过研讨，对按照国际惯例发展建设中国陆港开始有了新的认识。按照国际惯例，国际陆港是设在内陆经济中心城市铁路、公路交汇处，便于货物装卸的港站，是依照国际运输法规、条约和惯例设立的国际商港。国际陆港是沿海港口在内陆经济中心城市的支线港口，是内陆地区通向国际市场的直通大门，是承接国际资本、沿海产业向内地转移的必要条件之一。

西安市确立了目前我国面积最大、功能最全的国际陆港项目——西安国际港务区，西安市政府成立了西安国际港务区管理委员会，港务区成为中国陆港事业发展的排头兵。一些领导和学者提出，支持中国陆港发展，是深化改革开放的重要举措之一；支持中国陆港建设，是贯彻落实党中央、国务院“一带一路”战略决策的实际行动之一；支持中国陆港，就是支持向西开放等等，就很好地说明了这一点。

二、这是一次有深度的会议

本次会议的主要特点是内容丰富、重点突出，启发性强。

一是内容丰富。本次研讨会既有对我国综合交通运输体系发展现状的介绍，又有对我国综合交通运输未来发展趋势的探讨，如：拓展国际运输通道，推进内陆对外通道建设，建立符合国际惯例的国际运输系统等；既有对陆港事业发展现状的介绍和展示，大家可以看到部分城市已经建成了功能较为完善的内陆港，又有对陆港发展趋势的探讨和展望，未来要进一步实现贸易通关的便利化、陆港间交流合作的常态化；既有对现有陆港政策的研读和分析，又有对进一步建立健全完备的支持促

进陆港发展的政策体系的期望与建议，如有的沿海大港提出，希望政府积极协调在税收、土地等方面的政策性支持；既有对陆港人才培养模式的讨论，又有对加强陆港国际合作的建议。

二是重点突出。本次研讨会就陆港发展模式、陆港与区域经济发展的关系、陆港人才培养等方面着重进行了相关研讨。有些单位代表提出了要创新优化陆港货物通关模式，真正做到:“港口后移，就地办单，海铁联运，无缝对接”。要在陆港与水运港口间建立有效的联动发展机制，要注重 EDI 网络平台的打造与创新。有些专家从产业集聚的角度对陆港发展提出了想法，提到发展国际陆港对实现产业集聚具有重要意义，将有力带动地区经济和“丝绸之路经济带”的建设发展。中铁联集公司投资总额 120 亿人民币，负责建设、管理和营运全国 18 个物流中心。各个中心站都开行着中欧之间的班列，实现国内铁路集装箱运输与航运的无缝连接。

三是启发性强。在这次中国陆港发展研讨会中，大家一致认为加强陆港发展建设是一项创新性系统工程，需要新思路、新想法、新方向。特别是对于陆港发展要素、模式、动力有了较为全面和深入的了解。如与会专家提出，在综合运输体系建设中要适度超前，陆港建设在规划建设方面也应该坚持适度超前，要与我国乃至世界经济社会的发展相适应；要参照海港运输机制，研究国际陆港运输业务的管理规律、制定陆港管理制度，积极将陆港纳入国际港航体系；要进行我国水运港口与陆港联动发展状况与国外状况的比较分析；要着手我国水运港口与陆港联动发展中

所存在的问题及其原因分析；还要着重研究信息技术EDI网络对水运港口和陆港联动发展的作用与建设方法等等。

三、本次会议也是进一步推进我国陆港建设发展的动员大会

本次大会研讨和进一步明确了陆港分会的宗旨和指导方针是“建设中国内陆港、构建沿桥陆港网、共建丝路经济带”。分会成立以后，要热情地为会员单位服务，促进陆港与海港、陆港与陆港之间的交流与合作。

我会对陆港分会提出的近期工作要求——

一是要认真开展调查研究，抓紧摸清我国陆港发展现状和发展趋势，形成《中国陆港发展报告》。

二是要配合中国港口协会开展陆港课题研究，提出相关政策建议，争取国家政策支持和扶持。

三是要规范行业业态，积极对接现有港口体系；规范行业标准，启动为促进中国陆港更好发展的标准体系框架建设工作；加强陆港统计工作，尽快启动将陆港统计标准体系纳入中国港口统计标准体系的工作。

四是要进一步完善陆港分会的组织架构，吸引发展会员，开展交流，办好刊物，扩大宣传，形成行业影响力、号召力。

大会结束之后，陆港分会马上召开了第一届理事会的会长（扩大）会议，专题讨论工作条例、工作安排，来扎扎实实地贯彻落实各级领导、各方专家对陆港分会及其会员单位提出的要求和建议，力求实效。

2014 年 5 月 15 日，商务部反垄断局、交通运输部水运局在上海组织召开了国际集装箱运输反垄断调研座谈会，就 P3 网络联盟事宜进行调研。上海市交通委员会、中国船东协会、中国港口协会、上海海事大学、上海航运交易所、上海市商务委员会、中国远洋运输集团、中国海运集团等政府部门、企事业单位、协会以及科研院校的主要领导出席会议。座谈会上，中国港口协会主要负责人就 P3 网络中心案的调研问题给予了回复，并发表了对 P3 联盟如果获批的意见和建议。

中国港口协会关于 P3 网络联盟的意见和建议

我会认为：P3 联盟不同于其他大多数船舶共享协议（VSA）的松散联盟形式。P3 联盟架构严密、机制自动、体量庞大，一旦成功进入中国市场，必将影响我国港口行业的正常秩序，并将直接影响我国国有企业乃至国家的利益。因此，P3 网络联盟的获准与否应从大局和整体利益出发，综合考量。

第一，对于 P3 网络的组建和是否进入我国港航市场，我会持否定态度。理由阐述如下：

1、P3 与我国现行相关法律法规精神相悖，可能对我国航运企业形成不公平竞争

地位，对航运市场的竞争秩序构成损害。

《中国国际海运条例》第三十五条第（二）款明确规定，“国务院交通主管部门应利害关系人的请求或者自行决定，可以对下列情形实施调查，（二）经营国际班轮运输业务的国际船舶运输经营者通过协议产生的各类联营体，其服务涉及中国港口某一航线的承运份额，持续1年超过该航线总运量的30%，并可能对公平竞争造成损害的；（四）可能损害国际海运市场公平竞争的其他行为”。由于三家公司掌控着全球约38%的运力规模，特别是在亚欧航线上占据了40%以上的市场份额，将可主导整个亚欧航线的贸易。如P3联盟三家班轮公司在宁波港的相关市场份额，按2013年全年Local出口量统计，至欧洲的市场份额约44.87％（其中，马士基21.46%＋达飞10.35%＋地中海13.06%）。可见，如果P3整体进入我国市场，已经违反《中国国际海运条例》第三十五条第（二）款的规定。

2、不同于其他形式的松散联盟，P3网络联盟已经可以视为一个实体经营行为。

不同于与其他大多数船舶共享协议（VSA）的松散联盟形式，P3网络联盟架构严密、机制自动、体量庞大。P3联盟的网络中心将注册在英国，在伦敦和新加坡设立两个网点，网络中心是P3的核心部门。据悉，为保证其完全独立性，网络中心将拥有250人左右的独立雇员，

独立的 IT 系统、操作规则和合规手册，有关信息交换的明确规则以及一名合规官员。对该网络中心的分析表明，网络中心将三家公司统一调度，统一经营，成本均摊，其对港口的服务是联合服务，共同采购的形式，已经完全等同于一个实体在经营。

根据最新统计，三巨头在亚欧航线市场运力份额约占 45%,跨大西洋航线运力份额约占 41%,跨太平洋航线的运力份额也占有 22%,高度的航线控制力，给予其高度的运价话语权。此外，P3 联盟拟投入的运力大多为大型集装箱船，其单箱成本极有竞争力，比如马士基将新接收的 1.8 万 TEU 的 3E 级船以及其它超过 1.5 万 TEU 的 E 级船均投放在亚欧航线上，3E 级船装载率在 7 成以上即可盈利，单箱成本远低于其它大船。由此可见，对于中海、G6 和 CKYH 等 P3 联盟以外的大型班轮公司或班轮联盟来说，P3 联盟一旦成形，谁再要与其抗衡无异蚍蜉撼树。

3、P3 联盟将对下游中国港口服务产生不利影响。

对 P3 网络三方而言，一是P3 将使其在相关集装箱班轮航线上投入更多大型和超大型集装箱船，使其在运输工具上更加先进、环保，较其它船公司更具优势；二是使用大型和超大型集装箱船，提高了船舶利用率，降低了单箱运输成本，从而提高其运输效率；三是 P3 将进一步优化班轮航线，使其服务质量进一步得到提升；四

是P3三方原先就是世界上最大的三家航运企业，P3网络组建后实力和市场份额更加强大，将使其对包括港口在内上下游行业的议价能力处于绝对优势地位。

对港口而言，由于P3优化其相关集装箱班轮航线，增加航线密度和规模，使用更多大型和超大型集装箱船，将促使港口作业效率和码头泊位利用率进一步提高，船舶周转速度进一步加快，港口进一步提升服务水平，但也对我国港口通航能力、码头靠泊能力、港口服务质量等软硬件提出更高要求，带来更大的压力；同时，由于P3的强大实力和市场优势地位，港口在与其进行包括班轮挂靠、航线航次、议价等正常业务商议和谈判中处于劣势或不平等地位，可能会造成港口之间竞争加剧，影响我国港口市场的稳定，对现有集装箱班轮挂靠港布局和我国港口行业正常秩序造成不利影响。

4、P3对我国港口行业将产生诸多不利影响。

一是P3将在原先马士基航运、地中海航运和达飞轮船三家航运公司各自原有门户港口的基础上，重新选择直达港口，使得我国港口可能将面临新一轮洗牌。虽然P3网络表示“P3直达港口的数量相对固定，挂靠港口的选择是根据三家公司现有的挂靠经验以及这些港口的运量决定的”，但是其也表示将减少挂靠港口，因此挂靠港的竞争将更加激烈，也势必对我国沿海10多个集装箱

大港不公平，对整个行业不公平，对相当一部分港口企业带来利益损害。

二是港口企业在经营上势必将加大营销力度以争取 P3 网络的选择，而一旦 P3 网络未能践行“各方在销售、定价以及营销方面将继续保持独立，也不涉及收入摊配和利润共享”的承诺，甚至利用其强大的实力和市场优势地位，使港口企业在议价过程中处于劣势地位，就会进而影响我国整个港口市场的价格稳定。

三是 P3 可能利用港际竞争压低港口价格，使得港口收入下降，但又因港口被要求提升对P3网络船舶的服务标准而导致港口企业成本上升，形成“剪刀差”双重伤害，对我国港口企业经营和竞争带来不利影响。

5、我国港口行业的特殊性。港口行业是国民经济的晴雨表，港口行业的健康和稳定事关我国经济社会的大局。

与其它国家相比，目前我国港口的资本构成还是以国有资本为主，多元资本共同参与，沿海主要集装箱港口绝大部分都是国有资本控股的混合所有制企业。因此，P3 若对港口行业产生的不利影响将直接影响我国国有企业乃至国家的利益。各个港口企业只有共同关注长远利益，关注整体利益，才能保证中国港口业的有序竞争和持续发展。

第二，若 P3 获批通过，我会的总体建议是应该有条件的同意，并进行必要的限制性监管

1、鉴于当前国际航运市

场出现的新情况和诸多不确定因素，特别是由于P3网络一旦实施，其所占相关市场份额将超过三成，在竞争中容易占据优势，可能形成市场垄断。因此，建议监管部门以党的十八届三中全会精神为指导，根据国际国内反垄断的相关法律、条例和规定，慎重应对此事。

2、建议进一步加强对港航市场监管和市场秩序维护，既要正面应对船舶大型化趋势及其带来的积极因素，又要避免由P3网络带来的负面影响，以避免影响海运费和港口费率的稳定，避免造成我国进出口物流成本的增加，避免影响我国经济的健康持续发展。

3、若P3获批通过进行试运营，则建议有关方面共同采取措施以防止该网络损害港航业、消费者以及全球贸易的情况的发生。

4、若P3获批通过，可先约定一年时限试运行，在规定时限到期后进行综合评估，视情况重新认定是否批准组建。

5、若P3获批通过，应形成一种报备制度，使其及时报告市场运行状况，并合理设置门槛或进行必要约束。如，P3网络不能以联盟整体形式与港口进行码头装卸费等港口服务费用的价格谈判；P3网络不能干预港口应有的自主权，包括P3网络不能以自身航线安排为由无故强制要求港口为其集中一个码头进行作业，干扰港口码头航线布局的原有格局等；如发生影响市场公平竞

争情况，应设立处罚制度。

6、政府相关职能部门应加强监管，防止P3网络市场垄断行为或滥用市场优势地位的行为。

第三，关于P3获批通过后，加强事中、事后监管的具体对策

建议国家相关部委和部门建立并完善必要的沟通渠道和联系机制，在发生对市场产生不公平竞争状况时，能及时有效处理。

1、要建立必要的报告制度，要求P3所涉船公司在运营、船期、流程和商业规则等方面与我国有关监管机构保持定时沟通。要及时报告、报备相关航线开设（取消）、运营成本、效率、效益和服务的情况。

2、对于可能引起一定周期内运力总量变化的削减航次或航线调整措施必须提前告知我国有关监管机构。

3、建议我国有关监管机构（或委托、授权正规的中介组织）严格监控因运力调整引起的运价波动以及P3联盟与第三方合作可能威胁合理竞争的可能性。

4、P3 成员还必须递交各自适当信息以确保各成员公司及该网络中心的相对独立。

5、一旦发现已经影响到公平竞争和涉嫌垄断的迹象，应采取必要措施，立即中止P3相关公司在我国港口的相关业务。