内部资料

港口视点与研究

（第六期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2014年9月

中国港口协会陆港发展调研组
首次调研（义乌、临沂、郑州陆港）纪要

本期发送范围：

交通运输部何建中副部长、水运局、规划司、规划研究院；中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、理事、秘书处各部室；武汉新港管理委员会、青岛远洋大亚物流有限公司、中铁联合国际集装箱有限公司、甘肃省物产集团有限责任公司、赤湾集装箱码头有限公司、交通运输部规划研究院水运所、宁波港国际集装箱有限公司、重庆航运建设发展有限公司、现代物流报、招商局国际信息技术有限公司、北京中交信达科技有限公司、梧州市口岸办公室、四川省人民政府口岸办公室、满洲里市口岸委、江苏太仓港口管理委员会、三明港务发展有限公司、烟台港集团有限公司、营口港务集团陆港总公司、招商局国际有限公司、浙江省港口协会、厦门市港口管理局、西安外事学院、上海海事大学、西安国际港务区管理委员会

中国港口协会陆港发展调研组
首次调研（义乌、临沂、郑州陆港）纪要

为了更好地落实党的十八届三中全会关于“扩大内陆沿边开放”的决定和党中央、国务院关于建设“一带一路”的战略决策以及交通运输部关于加快建设“四个交通”的工作重点，尽快了解、掌握我国国际陆港建设和陆港发展的现状、存在问题及发展趋势，积极发挥沿海、内河大型港口的辐射作用和示范效应，带动内陆和中西部地区经济社会发展，推进我国水运港口和内陆港的联动发展，引导并促进我国陆港事业健康发展，同时促进和加强中港协陆港分会各会员单位、陆港相关单位和研究机构之间的联系沟通、交流合作，由中国港口协会牵头并会同相关单位共同组成的陆港发展调研组，于2014年7月21至25日分别对义乌、临沂和郑州的国际陆港进行了实地调研。

来自中国港口协会、中港协陆港分会、地方港协，政府口岸办、港口管理局，内陆港企业、铁路企业、港口码头企业，信息技术企业、科研院所、高等院校以及其它相关企业等26家单位的34位领导和专家组成了本次陆港发展调研组。中国港口协会常务副会长陈英明任调研组组长，中国港口协会秘书长朱建海任调研组副组长。

本次调研旨在，通过对义乌、临沂、郑州陆港典型的现场学习、调研，了解我国陆港发展建设现状及趋势；分析当下我国陆港发展亟待解决的问题，探索编制中国陆港发展“行动方案”，推进水运港口和内陆港的联

动发展；加强陆港会员单位之间的交流与合作；为筹办“中国陆港发展（甘肃）研讨会”做准备。学习、调研的具体内容包括：了解义乌商贸服务业集聚区和义乌市国际陆港集团有限公司、临沂商城、国家郑州经济技术开发区和郑州国际陆港等规划建设的做法和典型示范经验；研究如何推进将符合条件的“国内车站”发展成为“国际陆港”，构建丝绸之路经济带的国际物流操作网络系统；了解主要陆港产业园区建设规划设想；了解国际陆港、陆港产业园区建设发展对内陆城市国际化的作用；了解沿海港口的现有功能和基础上，根据需求逐步将功能和服务网络延伸至内陆腹地（如建立支线港口并形成联动）方面的可能性和可行性；了解国际陆港在发展国际陆桥中的作用，探讨与丝绸之路经济带沿线的国外陆港或海港签订运输协议的程序和文本；了解需求，探讨与我国陆港建设发展相关的国际陆港术语、通则、规则、惯例、公约、法律法规的适应性、适用性等问题，以及推进我国陆港真正国际化的可能性等。

一、义乌陆港调研概况

7 月 21 日下午，调研组一行考察了义乌国际陆港（义乌无水港），并在义乌商贸服务业集聚区管委会与管委会领导、陆港公司领导进行了深入交流座谈。22 日上午，调研组一行还考察了义乌商贸城（小商品城）。交流座谈会上，义乌商贸服务业集聚区管委会领导和陆港公司领导就义乌国际陆港建设、发展的经验进行分享，并对调研组关心的问题进行了交流和探讨。

义乌国际陆港是以义乌市域内物流平台为支撑，依托公路、海港、铁路、航空等集疏运和现代物流承载体系，具备口岸监管、保税物

流等综合服务功能，具有较强商品集聚和辐射的物流产业集聚平台。三年来，义乌市在国际陆港发展新路径、服务新功能、管理新模式等方面进行了有益的探索，改善了国际陆港通关环境和政策体系，进一步谋划了国际陆港物流园区布局，以及在拓展运输方式、畅通国际物流通道、加强物流行业管理、培育壮大物流企业等方面进行了积极探索并取得了一些成效和经验。通过国际陆港建设，促进了义乌国际贸易便利化和高效化，出口报关量与监管出口集装箱量逐年增长，为义乌外贸稳步健康发展起到了积极的作用。但在试点过程中，由于还存在土地指标、跨关区通关、保税功能、口岸开放等方面的制约因素，一定程度上影响了试点工作的成效。在第二个“三年”深化改革试点过程中，迫切需要各级部门加大支持力度，突破体制机制障碍，先行先试，探索建立有利于国际贸易发展的陆港运行模式。

第一，义乌国际陆港的背景。

由于义乌市地处内陆，没有边境口岸，发展国际物流受到了较大的制约。国务院在下发的义乌市国际贸易综合改革试点总体方案中明确提出，支持义乌依托交通和市场优势，进一步降低区域内物流成本，为上海港、宁波-舟山港等重要港口提供稳定可持续增长的“实物流”，在更高层次参与国际经济合作和竞争；支持建设现代物流和集疏运平台，使“义乌港”成为综合功能完备的“始发港”和“目的港”。义乌国际陆港建设，是促进贸易便利化的客观要求和主要载体，有助于完善“大通关”体系，加快发展提升现代物流业，凸显在国际物流体系中的节点作用，义乌国际陆港在内陆地区发展国际贸易

中具有极强的代表性和影响力。

第二，义乌国际陆港建设的主要做法和经验。

义乌市主要采取了六个方面的措施：

1、开拓工作思路，探索国际陆港发展新路径。一是积极争取国际陆港城市。2013 年 5 月 1 日，联合国亚太经社会将义乌正式列入国际陆港城市；完成《义乌国际陆港发展与规划研究报告》。二是纳入全国交通、物流重要枢纽。积极争取义乌五个物流项目列入国家公路运输枢纽总体规划；2013 年 9 月 30 日，国家发改委等 12 个部委联合下发《全国物流园区发展规划》，义乌列为全国二级物流园区布局城市。三是争取航空口岸开放。义乌航空口岸已列入《国家口岸发展规划》。四是积极争取设立保税物流中心（B 型）。2011 年，启动申报工作，浙江省政府复函同意设立，2014 年 1 月 29 日国家四部委已审批。

2、加强港口合作，探索国际陆港服务新功能。一是加强与宁波港合作，延伸港口服务功能。义乌市政府与宁波港股份有限公司签订《关于宁波港与义乌港战略合作的协议》，就有关集装箱运输车辆、订舱平台、信息平台、甩挂运输、海铁联运、通关模式等方面进行对接。二是与宁波航交所合作，共建订舱平台。宁波航运交易所和义乌义联物流公司签订《共建订舱平台合作框架协议》，主要提供出口集装箱订舱的在线咨询、在线订舱、费用结算、业务查询等服务为一体的舱位交易服务平台。

3、创新工作机制，探索国际陆港管理新模式。一是建立组织管理机构。2010 年，成立了义乌市现代物流发展领导小组办公室，探索建立决策科学、分工合理、执行

顺畅、监督有力的国际陆港综合管理体系。二是规范行业健康发展。调解物流市场纠纷，引导物流企业合法经营，营造公平竞争的市场氛围。三是引导行业协会自律，先后设立联托运、国际货代、快递三个物流行业协会等。

4、加快基础建设，优化国际陆港通关环境。一是内陆口岸场站。项目总占地面积 1050 亩，总投资为 30 亿元，包括大型仓库、查验通关场地等相关设施，目前已全面正式投入运行，具有全国最先进的智能卡口管理系统、智能监控指挥中心系统，包括 ES3000 集装箱检查设备，全年可满足 110 万标箱作业。二是国际空港。义乌机场国际航站楼工程，总投资 2.2 亿元，该项目的建成将进一步完善义乌机场综合服务功能，促进航空口岸正式开放。三是铁路义乌西站海关监管点。项目占地4393.8平方米,查验仓库132平方米，2013 年 4 月，铁路义乌西站海关监管点开展国际集装箱试运行，义乌出口小商品从铁路发往新疆阿拉山口、霍尔果斯口岸，再运往中亚五国。

5、制订政策标准，完善国际陆港政策体系。一是出台了《关于加快发展现代物流业的若干意见》，研究制定快递业发展、运输专业化、海铁联运等推进现代物流运输业发展的扶持政策，鼓励物流企业做强做大，从政策层面推进现代物流业健康发展。二是制定出台了《义乌国际陆港物流园区招商管理办法》，通过对物流企业的供地为突破口，探索物流企业用地的新机制，引进国内外知名的物流企业，鼓励国内外大型物流企业在义乌设立区域分拨中心、配送中心。三是指导国际货代行业协会制定《国际货运代理服务规范》，为全国首个国际货代地方标准，规范行业自律。四

是成功发布义乌运价指数。2012 年，义乌市政府与浙江省交通厅成功发布义乌运价指数一期，开辟了道路货运价格指数研究的先河，项目已上升为国家交通运输部运价指数试点之一。

6、完善功能布局，谋划国际陆港物流园区。按照集约、集聚的要求，新编制完成总面积 43.6 平方公里，其中物流功能用地约 12.6 平方公里的义乌国际陆港物流园区。建设公路、铁路、航空等运输方式的物流快速反应、干线运输等四大物流核心组团，涵盖国内物流、国际物流、快递物流、电商仓储、物流企业集聚等十大功能区块。同时，从园区资源整合、完善功能布局、加强基础设施建设、园区信息化建设、服务功能提升、集聚和培育物流企业等八个方面谋划创新，努力把义乌国际陆港物流园区建成国家级示范物流园区。

第三，义乌国际陆港建设的主要成效。

1、国际陆港通关便利化程度明显提高。一是义乌海关推行通关作业无纸化改革后，义乌小商品出口实现了 24 小时申报、放行、转关，不再受工作时限限制。二是义乌海关与义乌出入境检验检疫局合作，取消了纸质通关单，海关凭检验检疫提供的通关电子数据进行审核放行，进一步降低企业的出口成本，义乌小商品出口平均提速约 6 小时。三是“义乌港”海关监管场所投用后，进出场卡车牌照、集装箱号均已实现电脑自动识别，卡车通关卡口时间由原来的 2 分钟缩短到现在的 10 秒钟，查验平台数量由原来的 26 个增加到了 56 个，FS3000 集装箱检查设备投入使用，单个集装箱查验时间由原来的 4 个小时缩短到现在的最短 5 分钟，整体物流效率提高了近十倍，海关监管效率达到

全国先进水平。

2、国际陆港港口服务功能明显增多。义乌国际陆港已初步形成从货代、订舱、船务、仓储、报检、报关、堆场、运输、查验、通关、电子口岸等服务功能，基本满足国际物流的需要。一是铁路义乌西站海关监管点投用，国际铁路运输线路及“义乌-宁波北仑”海铁联运专列开通，改变了义乌以往依靠连云港等地的国际铁路运输及长途公路运输状况，义乌小商品的出口运输形式将更加多元化，更加便捷。二是开通义乌-上海空运“卡车航班”，在航空口岸未正式开放前打通义乌货物出口的空运渠道，为高附加值的小商品开辟快捷便利的空运通道。三是公共订舱平台上线，出口集装箱可以在义乌订舱、签发提单、结算运费。

3、国际陆港集聚能力明显增强。目前，义乌集聚了各类国际物流企业 1056 家，仅“义乌港”已集聚各类国际物流企业 272 家，国内物流企业 1328 家（公路货运 1315 家，铁路货运 13 家），快递物流企业 134 家。

4、国际陆港物流成本明显降低。一是义乌海关与义乌出入境检验检验局入驻“义乌港”通关查验现场，提高了工作效率，减少了办理手续的往返。二是海关采用科技手段，提高了集装箱检查速度，减少了掏装箱费用、运输车辆进出场及停放等待时间。三是开展集装箱甩挂运输模式，提高了运输车辆效率，义乌往返宁波北仑的长驳车辆由 3 天 2 趟，变为 1 天 1 趟。

第四，义乌国际陆港建设面临的问题和法律障碍。

1、跨关区大通关机制问题。虽然各查验部门积极改革监管模式，与口岸的大通关运行机制基本形成，通关速度明显提高，但还在实施转关模式，未真正实现国际

陆港与跨关区口岸“一次申报、一次查验、一次放行”的内陆直通式通关模式。

2、跨境电子商务配套功能问题。义乌国际快件发展势头非常强劲，由于义乌不具备跨境电子商务进出口物品的通关、分拨等功能，目前主要在杭州、上海、深圳等地通关、分拨出境。

3、国际陆港涉及行政体制问题。在国际陆港建设过程中，经常涉及到义乌行政级别问题，如申报全国二级物流布局城市，就受到地级市的限制，最后以金华（义乌）方式解决；在申请向交通运输部争取物流园区补助资金时也提出项目需地级以上主管部门批准后，建议作为试验区应该率先突破行政级别限制。

4、国际陆港涉及管理体制问题。国际陆港是个新生事物，是个以物流产业为核心的复合型综合业态，涉及多个部门多头管理，在国家、省级层面应该有统一有效的管理部门及机构。

5、国际陆港土地要素制约问题。义乌国际陆港物流园区（2013-2020 年），规划总面积 43.6 平方公里，其中物流功能用地约12.6平方公里，受到用地要素制约，“十二五”期间义乌国际陆港用地缺口约 5000 亩。

6、口岸开放与目的港、始发港问题。一是目前国际进一步从严控制口岸机构和人员编制，从义乌航空口岸正式开放的长远来看，需要足够的查验机构和人员保障，亟需中编办等相关部委支持。二是铁路义乌西站海关监管点、“义乌港”（内陆口岸）海关监管点均未批准口岸开放，无法真正实现目的港、始发港的目标。

第五，义乌国际陆港建设的政策建议

1、建议支持义乌建设铁路物流中心。按照国家打造“丝绸之路经济带”的战略

部署，批准在义乌设立铁路集装箱专办站，开通“义新欧”国际铁路货运班列，适时开放铁路口岸，有效解决义乌商品出口中亚、俄罗斯及欧洲各国的物流瓶颈。

2、建议支持义乌建设空港物流产业区。加快批准航空口岸正式开放，支持义乌依托民航机场设立国际国内航空货运基地、快递集散中心，加快形成空港物流产业区的集聚效应；大力促进航空产业项目的发展，吸引更多国内外航空产业落后；打造与干线空港联盟的物流模式，促进互利共赢发展。

3、建议在规划空间、建设用地指标和耕地占补平衡方面给予倾斜。建议将相关规划空间纳入省土地利用规划纲要，由省政府上报中央部委，在国务院批准全国土地利用规划纲要时，解决规划空间问题；建议国土资源部和省政府对年度新增建设用地指标单列，并适度向国际陆港物流园区建设倾斜；加大对义乌国际陆港重大基础设施建设项目耕地占补平衡跨区域统筹力度，争取开展国家统筹补充耕地试点，并探索国家、省、市分类承担耕地占补新机制，实现国际陆港物流园区等重大项目建设的耕地占补平衡。

4、建议支持义乌探索完善具有国际竞争力的国际陆港发展制度和运作模式。以培育国际陆港物流功能为导向，开展税收制度改革试点，形成促进国际陆港投资和创新的政策环境；建立与海港口岸功能相同的通过、检验检疫、外汇结算、多式联运等方面的运作模式，制定出台类似海港的法律法规，将国际陆港运输方式列入国际贸易方式；畅通国际物流通道，打开制约内陆地区国际贸易发展的瓶颈，实现“一次申报、一次查验、一次放行”的国际陆港直通关新模式。

5、建议支持义乌与上海自由贸易区、舟山海洋试验区建立区域通关联动机制。建议成立三地战略合作机制，探索三地电子口岸平台逐步实现互联互通和信息共享，形成联网申报、核查和作业的通关协作、信息沟通机制。

6、建议支持将义乌列入国际“国际陆港城市”试点。建议国家层面出台相关政策尽早与亚太地区其它陆港进行互通有无，简化相关手续，创新机制，享受更优惠、更便捷的通关政策，使义乌国际陆港成为综合功能完善的“始发港”和“目的港”。

二、临沂陆港调研概况

7月22日下午，调研组一行离开义乌，奔赴临沂。7月23日上午，调研组一行参观了临沂市城市规划馆，随后考察了临沂商贸城及服务中心，并与临沂商贸城管委会领导和相关人员进行了交流座谈。

临沂是中国市场名城、中国物流之都，素以“北有临沂、南有义乌”而著称。临沂商城创办于上世纪80年代初，是中国最大的市场集群之一，历经地摊式农贸市场—西郊大棚底—专业批发市场—临沂批发城—中国临沂商品城五个阶段，现在正全力建设国际商贸名城，强力推进商城国际化。一是近海邻港，交通便捷，有完善的陆海空立体交通体系和从青岛、日照港等港口通往日韩的发达航运系统；二是市场持续繁荣活跃，有各类专业批发市场101处，上市商品6万多个品牌，2013年实现市场交易额2096.2亿元；三是现代物流辐射全国，拥有国内知名大型现代物流园区21处，货物周转快，物流成本低，辐射范围广，2013年物流总额21256亿元；四是电子商务加快推进，投资1.7亿元建成了7万平方米电子交易中心，建立了临商

网等专业电子商务平台，2013 年实现网上、网下交易额 170 亿元；五是国际贸易增势强劲，海关总署批准小商品出口“旅游购物商品”出口模式通关，质检总局批复同意市场采购地检验检疫，财政部、国税总局同意旅游购物商品出口免征增值税等，2013 年实现出口 32.1 亿美元。六是配套设施逐步完善，临沂港（内陆港）正式运营，配套海关、检验检疫，实现一次报关、一次查验、一次放行的直通关模式和报关、报检、船务、货代、拼箱、查验等“一站式”服务；七是国际商贸名称建设加快推进，2011 年市政府做出建设国际商贸名城和推进商城国际化的战略部署，2012 年省政府批准开展省级国际贸易综合改革试点，2013 年市政府出台《关于推进临沂商城转型升级加快建设国际贸易名城的实施方案》。

临沂港是临沂商城国际化的重要基础设施，位于临沂商城核心区，2012 年 6 月份开始规划，8 月份开工建设，仅用 8 个月就完成了建设任务。规划面积 15 万平方米，功能区面积 13 万平方米，其中海关查验区 4.9 万平方米（包括查验平台 2500 平方米、监管拼箱库 3000 平方米、落地集装箱待检区及车辆待检施封区），检验检疫区 4 万平方米（包括检验检疫平台 2000 平方米、特殊监管仓库 1000 平方米和熏蒸库），综合服务区 2.8 万平方米（综合服务大楼 11000 平方米），拆箱作业区 1.3 万平方米（包括散货入库监管作业区、集装箱拆装箱和堆箱区），建筑面积 2.6 万平方米，年设计操作量 50 万标箱。

临沂港于 2013 年 4 月份投入试运营，7 月 11 日临沂港海关监管场站顺利通过青岛海关验收；9 月 6 日，青岛海关正式批复同意临沂港海

关监管场站注册为海关监管场所，同时批复同意临沂港海关监管场站开展临沂海关至青岛海关、日照海关的出口直通业务。9 月 27 日，山东检验检疫局验收通过现场检查，原则同意临沂港检验检疫设施的验收通过。这标志着临沂港已经正式获得上级海关、检验检疫局的肯定，可以合法合规地正式办理各项业务。

临沂港的主要功能包括：1、一站式的通关服务：中国海关、中国出入境检验检验局在临沂港设分支机构，为客户提供一站式通关服务。临沂港实行“属地验放、口岸直通”的通关模式，提供市场采购出口商品检验检疫服务。2、货物仓储业务：临沂港内设 3080 平方米的海关监管拼箱库，2550 平方米的检验检疫监管仓库和 160 平方米的熏蒸库，实现对进出口货物的集散、仓储、分拨、检验检疫、熏蒸等功能。3、集装箱场站业务：与青岛港、各大船公司、各大场站合作，提供集装箱用箱、还箱等服务及集装箱的保管、清洗、消毒、维修等的配套服务，实现客户快递背箱、就近还箱。4、综合配套服务：货代公司、集装箱运输公司、船公司、对外贸易公司等入驻临沂港办公区，为客户进出口业务提供一站式服务；税务、工商、银行、保险等服务机构进驻国际贸易服务中心，为临沂港客户提供便捷的退税、保险、外汇结算等全方位的服务。临沂港的建设运营，实现了报关、船务、货代、拼箱、查验等“一站式服务”，对加快临沂商城国际化进程，巩固和扩大出口产品国际市场份额具有积极的作用。

临沂商贸城管委会主任姚明在谈到临沂商贸城和临沂陆港建设和发展中存在的主要困难时指出，一是市场同质化，规划有待调整；二

是部分市场主体观念保守、创新意识不强，表现在外贸单较少，新兴业态如电子商务发展不够，产业链不通，人才不足；三是物流业发展不够，比较落后，信息化程度不够、普及率较低等。在谈到下一步临沂商贸城和临沂陆港建设和发展需要针对性研究并解决的问题时，姚明主任提出，一是陆路与沿海如何结合、通关和检疫问题、内陆港的延伸问题；二是内陆港的发展趋势和方向、发展模式问题；三是内陆港政策问题；四是如何争取更多知名货代、船公司加入问题；五是如何加大力度推进内陆港发展问题。

三、郑州陆港调研概况

7 月 23 日下午，调研组一行离开临沂，驱车赶往郑州。7 月 24 日上午，调研组一行考察了郑州铁路集装箱中心站、河南保税物流中心（E 贸易）、中铁盾构公司等，并在郑州经济开发区管委会与管委会领导和铁路集装箱中心站、陆港公司、保税中心等单位的领导和相关人员进行了深入交流和座谈。

第一，郑州国际陆港的概况

郑州经济技术开发区成立于 1993 年 4 月，2000 年 2 月获批为河南省首个国家级经济技术开发区，规划面积 158.7 平方公里，辖国家级出口加工区、省级国际物流园区两个专业园区，拥有国家高新技术创新中心、保税物流中心等国家级开放平台，全区聚集各类企业 3000 余家，其中外商投资企业 205 家。目前已形成汽车、装备制造和现代物流三大主导产业和国际陆港、郑欧班列、跨境贸易电子商务等省、市重点开放平台。近年来，郑州经开区抢抓中原经济区、航空港经济综合实验区战略机遇，依托大枢纽，发展大物流，带动大产业，建设汽车城，初步形成了汽车、装

备制造、现代物流为主导的千亿级产业集群。

1、围绕丝绸之路经济带战略，打造国际化开放平台。推动四项新开放平台建设，一是加快开行了郑欧国际货运班列。二是扎实推进具有国际多式联运和国际铁路货物集疏功能的国际陆港建设。三是率先开展具有全球网购商品集散分拨功能的跨境贸易电子商务服务试点。四是整合出口加工区A、B两区和保税中心申建为综合保税区，为自由贸易区建设提供支撑。

2、围绕产业集聚发展，构建现代产业体系。形成了三大主导产业，一是以打造百万辆汽车城为目标，强力发展汽车产业。二是装备制造产业初具规模。三是依托新加坡国际物流产业园。

3、围绕新型城镇化建设，加快产城融合进程。全面提升区域承载能力和公共服务水平。一是着力改善民生。二是夯实基础设施。三是完善要素保障。

第二，郑州国际陆港规划建设情况。

郑州国际陆港是以铁路集装箱中心站位依托，铁路一类口岸未支撑，信息化服务系统为保障，连通境内外、辐射东中西，海铁、空铁、公铁等多式联运服务功能高效衔接，货物快速集疏的综合交通货运中心和亚欧物流通道的重要枢纽。

1、建设背景。2011年起，根据省委、省政府安排部署，郑州市、郑州经济技术开发区积极谋划郑州国际陆港规划建设，作为与郑州航空港一体联动、互相补充的陆上交通枢纽，将郑州国际陆港打造成丝绸之路经济带物流枢纽。

2、基本思路。郑州国际陆港以大交通、大物流、大口岸、大通关战略为带动，以经开区为主体，以铁路港、公路港、无水港为依托，以

海关特殊监管区及专业物流园区为节点，着力推进现代物流及其关联支撑产业集聚，着力推进“铁公机海”多式联运服务平台建设，着力推进跨境跨区口岸联检通关合作，努力构建现代化国际化的立体综合交通枢纽和营商环境，构建“低成本、快速度”的现代物流体系，逐步打造与航空港一体联动、相互补充的郑州国际陆港，共同形成带动航空港实验区发展的“双核引擎”。

3、郑州国际陆港规划选址。郑州国际陆港位于郑州经济开发区内，规划面积5.78平方公里，北邻陇海铁路，西连107国道，东靠四港联动大道，南至航海东路。

4、郑州国际陆港建设内容。郑州国际陆港计划总投资约102亿元，主要建设以下内容：海关联检大楼、口岸查验设施、集疏中心、铁路公路仓储物流设施、城市道路基础设施、陆港配套服务设施、商业配套设施、汽车整车进口口岸综合配套区等设施。未来还将计划建设郑欧班列集装箱四分区、国际中转区、海关监管多式联运服务中心、无水港、特种仓库、多式联运作业仓储区、物流信息管理中心、多联商务大厦、创新金融中心、物流服务中心、郑欧商务中心、多联大厦等。

5、规划编制情况。按照“四港一体”铁路港、公路港、空港、海港多式联运的发展理念，从去年5月份开始，已聘请德勤咨询公司编制《郑州国际陆港发展规划》。一是陆港定位。将郑州国际陆港定位为“一口岸三中心”，即国家铁路一类口岸、多式联运服务中心、中欧班列货运中心，智慧物流信息中心。二是核心功能定位。丝绸之路经济带国际物流中心、全球领先的国际中转多式联运中心大枢纽、全国乃至全球生产要素配置及

进出口商品集散陆港。三是核心产业链。基于陆港多式联运中心服务功能，发展“核心物流产业链”包括做好物流产业的功能配套，强化物流储运、中转、分拨、配送等核心产业；以先进的物流管理和技术，发展“物流相关产业链”，包括物流咨询、信息等产业；以与陆港多式联运中心站联动发展的区域为基础，发展“延伸发展产业链”，重点发展国际采购和贸易业务等产业。

5、道路建设情况。郑州国际陆港，北邻中国首座设计时速 350 公里的高速铁路十字枢纽站郑州东站、西连 107 国道，东靠四港联动大道，新欧亚大陆桥-陇海铁路从其东西横穿，区域周边有一类航空、铁路口岸和公路二类口岸各一个，货物可在郑州联检封关直通国外，郑州新郑国际机场与国内外 30 多个城市通航，有亚洲最大的列车编组站郑州北站和中国最大的零担货物转运站郑州货运东站，交通优势明显。国家铁路货运中心，国家公路物流中心，中南邮政物流中心，国家航空货运中心等工程在建。目前，陆港内陆道路已全面开工，部分主要干道已建成。

第三，郑欧班列开行情况。

郑欧班列由郑州铁路集装箱中心站发车，向西经过西安、兰州、乌鲁木齐，由新疆阿拉山口口岸出境后，进入哈萨克斯坦，在经过俄罗斯、白俄罗斯、波兰等中东欧国家后，最终抵达德国汉堡，途中在哈萨克斯坦多斯托克和波兰马拉舍维奇经过 2 次转关，2 次换轨，线路全程共计 10214 公里，途径 6 个国家，运行时间 15 天。

截止今年 7 月 18 日，郑欧班列已成功开行 39 班（含一班回程班列），前 38 班累计承运货物 24670 吨，货值 2.1084 亿美元。今年已开行

26 班，累计承运货物15651.55 吨，货值 1.6587 亿美元。服务企业超过 300 家,承运商品种类1000 多个。货源辐射超过全国半数省、直辖市，集货半径超过 1500 公里，长三角、珠三角、环渤海经济圈和东北老工业基地的基础货源地已经稳定。货物种类涵盖传统轻纺类、汽车配件、工程机械、医疗器械等工业产品，以及笔记本电脑、移动硬盘等电子产品等。

郑欧班列目的地站覆盖德国的汉堡、法兰克福、杜伊斯堡、汉诺威、慕尼黑、莱比锡、纽伦堡、斯图加特、以及马拉舍维奇、罗兹、华沙、鹿特丹、莫斯科、克莱佩达、维也纳、布达佩斯、布鲁塞尔、阿姆斯特丹、布拉格、伦敦、巴黎等欧洲 14 个国家 36 个城市。

第四，郑州市跨境贸易电子商务服务试点情况。

郑州试点承接单位是 2011 年 5 月封关运行的河南保税物流中心（B 型），运营主体是河南省进口物资公共保税中心有限公司属国有控股的中外合资企业（郑州经开区投资发展有限公司持股 51%，香港高鹏集团有限公司持股 49%）。中心占地面积约 814 亩（净地约 609 亩），规划建筑面积 36.6 万平方米。其中封关区面积19.2万平方米，保税仓库 5.8 万平方米，待放区 1 万平方米,堆场 3.2 万平方米，服务楼 2370 平方米，查验场 3000 平方米已建成投入使用。

试点项目于 2012 年 8 月 11 日顺利获批，2013 年 5 月 31 日试点实施方案获得国家海关总署批复，2013 年 7 月 15 日开始实货测试。试点项目构建了跨境贸易电子商务综合服务平台，初步实现了监管部门、试点企业的互联互通，运用保税物流中心“进口保税、出口退税、物流分拨、分送集报”的政策优势，

结合邮快件国际、国内配送方式，较好地开展了进出口双向业务流程测试。

2013年7月15日至2014年7月21日，郑州试点累计验放跨境贸易电子商务进出口商品2044.69万元，其中进口验放申报单48200票，货值1398.65万元，出口验放申报单9102票，货值646.04万元。商品种类主要是：食品、箱包、打印机、妇婴用品、卫生用品、服饰等。其中2013年全年进出口商品42853票，货值为1617.77万元，进口39104票，货值1024.89万元；出口3749票，货值592.88万元。

目前，参与跨境贸易电子商务试点企业共备案154家，其中：电商企业106家，网商企业21家、仓储企业17家，物流企业5家，报关企业5家。累计备案进出口商品27952种，其中进口商品27065种，出口887种。

四、陆港发展调研组总结会概况

在圆满结束了本次义乌、临沂和郑州陆港调研之后，调研组随即于7月24日下午在郑州市召开调研总结会，围绕调研体会、陆港建设和发展的经验和存在的问题以及下一步工作进行了充分交流和深入探讨。陈英明组长主持了总结会。

调研组专家们一致认为，一是本次调研组织严密、紧凑，调研内容丰富、务实，有意义，富有成效，收获很大，通过三地陆港实地调研，对我国陆港发展现状有更加深入的认识；二是中国港口协会牵头开展陆港发展研究和调研非常及时、必要，希望中国港口协会进一步发挥行业组织的行业领导作用，为进一步推动我国陆港发展贡献自己的力量。

调研组专家认为，目前我国陆港建设中存在的主要问题包括：陆港的概念还有

待进一步明确、多式联运衔接问题、信息化平台建设问题、标准化建设问题、陆港规划和体量问题、联检问题、陆港政策问题以及政府干预和市场作用问题等。对于这些问题以及我国陆港未来发展和下一步工作，专家们提出的建议包括：陆港建设和发展要有顶层设计，科学规划，营造良好环境，避免一窝蜂建设；争取国家对陆港发展政策支持，可先出台支持陆港发展的指导意见，同时进行试点；进一步推动和保障通关便利化和贸易畅通；坚持陆港建设和发展要市场化运作；进一步发挥行业组织领导作用，找准问题，建言献策，有序推进等。

对于陆港的发展规划，调研组专家指出，可以以国家战略、腹地需求、市场要素、现有资源、以点带面、近远期目标、充分体现竞争和尊重历史等为规划原则，从认清要求、了解需求、摸清现有方式、调查资源等方面作现状分析，从地方发展、货源生成地和流向、空间分布、海公港规划判断等方面分析未来趋势，从多式联运、口岸综合功能、港航配套、集装箱运输、现代物流、综合保税、综合信息功能、衍生功能、对外开放引导、产业引导功能、政府创新功能等进行功能建设，从国家级枢纽、区域重要枢纽、支线和喂给、一般节点作分层次布局，同时进行区域和核心、外围、周边发展等核心功能布局。

对于陆港信息化建设问题，调研组专家指出，一是应由政府牵头，以区域经济为核心，进行信息化建设总体规划和顶层设计。二是目前内陆港数据交换普遍薄弱，海关、国检及各个物流环节都需要数据交换平台，数据交换应形成统一模式。三是目前电子口岸建设类型有政府主导、政府投资的，

也有企业主导、企业投资的，电子口岸建设应由政府搭建、企业唱戏。

最后，陈英明组长对本次调研进行了总结。对于推进陆港建设和发展，陈英明组长指出，一是要统一认识，坚定不移；二是要充分利用好现有条件；三是对于目前存在的问题，要有前瞻性、战略性眼光去考虑和研究。对于下一步工作，他明确提出要形成“一个总体报告”和“四个专题报告”。“一个总体报告”，就是对我国陆港发展的过程、现状、存在的问题和对策以及陆港功能、资源布局等提出初步意见，上报交通运输部和有关部委。“四个专题报告”，第一个是信息化专题报告，包括规划和顶层设计、统一数据交换标准和电子口岸建设，要统筹规划，避免结构不平衡和能力过剩，电子口岸建设要在政府主导支持下，积极推进企业与交通、海关合作，建设社会化性质的公共平台，一票到底。第二个是内陆港业态报告，包括明确内陆港法律地位、功能和政策，内陆港要发展，必须要确定其法律地位，如果归属于港口范畴，那应写进《港口法》，需要同国务院法制办进行沟通。第三个是通关便利化报告，物流、信息、资源、保税、海关、国检等作为无水港重要机制，“三个一”不能只停留在纸上谈兵，需要解决海关、国检体制机制上的问题。第四个是多式联运专题，对于近期而言是海铁联运，包括六条铁水联运集装箱示范线，在此基础上，进一步推动多式联运。以上报告的起草工作也初步安排有关单位承担。