内部资料

# 港口视点与研究

（第十二期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年4月

# 目 录

第一部分　背 景 …… 1

第二部分 “一带一路”的机遇与行动 …… 3

第三部分　我国内陆港建设和发展的现状…… 7

第四部分　水运港口与内陆港联动发展的几点思考…… 13

第五部分　中国港口协会开展相关部级课题的简介…… 16

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、陆港相关单位、秘书处各部室

送：交通运输部何建中副部长、水运局、综合规划司

# “一带一路”国家战略下
# 水运港口与内陆港联动发展

## 第一部分　背景

### 一、“一带一路”

2013 年 9 月和 10 月，习近平主席在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议。李克强总理参加 2013 年中国－东盟博览会时强调，铺就面向东盟的海上丝绸之路，打造带动腹地发展的战略支点。

2015 年 3 月，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，从时代背景、共建原则、框架思路、合作重点等方面阐述了“一带一路”的主张与内涵，提出了共建“一带一路”的方向和任务。

### 二、陆港

2013 年 11 月，在泰国曼谷召开的亚洲交通运输部长论坛第二届会议上，包括我国在内的14个成员国共同签署了联合国亚太经社会《政府间陆港协定》，27 个成员国的 240 个城市被正式确定为国际陆港城市，包括长春、二连浩特、哈尔滨等 17 个我国城市。

## 三、综合交通运输体系与港口转型升级

当前，我国交通运输正围绕加快“四个交通”建设，深化改革，加快推进综合交通运输体系发展。

2011 年 10 月，交通运输部和原铁道部发布了《关于加快铁水联运发展的指导意见》，明确提出要加强铁水联运基础设施建设，引导铁水联运市场发展，发挥铁路集装箱场站和内陆无水港的作用，促进综合运输体系建设和现代物流发展。

2014 年 6 月，交通运输部发布了《关于推进港口转型升级的指导意见》，明确提出要大力发展港口物流，积极发展与航运、商贸等关联产业的合作经营，延伸港口物流产业链；推进各种运输方式与港口有效衔接，推动内陆“无水港”建设；积极发展以港口为枢纽的联运业务，提升港口对区域经济的辐射带动作用。

# 第二部分　“一带一路”的机遇与行动

## 一、“一带一路”为水运港口和内陆港发展带来机遇

“一带一路”国家战略的深入推进给水运港口和内陆港的建设和发展增添了新的活力，带来了新的机遇。

《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出了“陆上依托国际大通道，共同打造新亚欧大陆桥等国际经济合作走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道。实现区域基础设施更加完善，安全高效的陆海空通道网络基本形成，互联互通达到新水平”的框架思路；明确了“基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，推进国际骨干通道建设。推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接。推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，推进港口合作建设。加快边境口岸“单一窗口”建设，降低通关成本，提升通关能力。创新贸易方式，发展跨境电子商务等新的商业业态。”的合作重点；提出了“包括新疆建设成为重要的交通枢纽、商贸物流中心。宁夏形成面向中亚、南亚、西亚国家的通道、商贸物流枢纽。广西构建面向东盟区域的国际通道。云南推进与周边国家的国际运输通道建设。加强上海、天津等15个沿海城市港口建设。内陆地

区推动区域互动合作和产业集聚发展，建立中欧通道铁路运输、口岸通关协调机制，打造“中欧班列”品牌，建设沟通境内外、连接东中西的运输通道。支持郑州、西安等内陆城市建设国际陆港，加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作，开展跨境贸易电子商务服务试点等”一系列重要部署。

“一带一路”国家战略中，水运港口和内陆港是国际运输通道建设的重要组成部分，是关键节点和枢纽，而内陆港更是依托沿线基础设施的互通互联，能够对沿线贸易和生产要素进行优化配置，实现沿线地区经贸深度合作，加快公路、铁路、民航、海运等多种运输方式的联动发展、融合发展。

## 二、港口在行动

近一两年来，为了配合“一带一路”国家战略的实施，部分沿海主要港口已在积极开展谋划和布局工作。

**大连港** 大连港确定了以“连满欧”等三条国际陆海通道为依托的“东北新丝路”计划，将整合优质港口航线资源、全程物流体系、海铁联运优势，全力打造“连满欧”、“连蒙欧”两条陆路国际通道。同时，还打造“连海欧”国际海运通道，并且谋划开辟首条北极东北航道。

**营口港** 营口港将借势“一带一路”国家发展战略，打造功能载体，加强港口保税物流园区建设和发展，申请“中俄欧国际物流产业园区”，争取中韩自贸区在营口有自贸园区，建立电子商务服务平台，促进港口由物流运输集散向物流贸易集成的转变，建设成为“亚欧大陆

桥新桥头堡”；将利用海铁联运，打通中俄欧便利运输通道，稳步推进中俄欧集装箱海铁联运班列化运作，构建“中俄欧海铁联运大通道”。

**天津港** 天津港正谋划拓展对内陆腹地的辐射范围，推动海铁联运快速发展，构筑对接“一带一路”的贸易物流线，打造“津新欧”等品牌。同时，依托天津自贸区和中韩自贸区建设，大力发展国际中转业务，建设中西亚区域可靠出海口，并且打造重装备制造园区、新能源产业基地及以京津冀海港物流园为代表的专项物流园，积极吸引“一带一路”项目在港口及周边落地发展。

**青岛港** 青岛港将采取海上、陆上双向行动策略，通过“组团投资”、内陆及国际化港口合资合作，逐步实现航线贸易互联互通等战略。青岛港正积极打造国内内陆港核心区，在新疆、西安、郑州、银川、兰州进一步布局内陆港，采取开通或加密海铁联运线路以及促进物流增量等方式，逐步构筑起沿“丝绸之路经济带”横穿亚欧、点线结合、港港联动、直通青岛。

**连云港港** 连云港港将充分运用中哈物流中转基地的先机效应和陆桥运输的品牌优势，发挥连云港港口、铁路、航运联动优势，全力拓展新亚欧大陆桥国际联运业务，为厂商客户提供更加畅通、快捷、经济的物流服务。

**福建港口** 福建省将发挥福州、厦门、泉州、漳州、莆田、宁德等沿海城市港口优势，完善集疏运体系和口岸通关功能，积极打造海上

合作战略支点。将进一步加强港口建设，整合港口资源，建设六大港口群，同时加强同内陆地区的合作，建设与内陆省份相连的铁路大通道，形成对接内陆省份的“三纵六横”的便捷交通网，为内陆省份打通便捷的出海口。其中，福州港将以港口连接四海，打造“海丝”交通新枢纽。将推动港口整合提升，加快构建“一港九区”格局，着力打造连接东盟、台湾地区和内陆的区域性国际航运枢纽；加快推动在省内和江西、湖南等地各形成2至3个对接紧密的内陆港，着力建设海陆丝路双向衔接的重要枢纽。

**湛江港** 湛江港将抢抓国家实施海洋强国和“一带一路”两大战略，坚持陆海统筹，实施港口带动，统筹推进半岛港口群和环半岛交通建设，发展临港工业，优化港口服务业，打造半岛港口群，串联起港、园、产、城四大元素，形成包括港口群在内的“三群两带”。

**北部湾港** 北部湾港将利用其西南中南内陆腹地进入中南半岛东盟国家最便捷的出海门户地位，主动参与“一带一路”建设，深入实施北部湾经济区和西江经济带‘双核驱动’战略，科学界定防城港、钦州港、北海港各港域功能，协同发展，深入西南中南地区布局，共建内陆“无水港”群，进一步提高北部湾港对西南中南地区的辐射力、吸引力。

# 第三部分　我国内陆港建设和发展的现状

## 一、内陆港的基本概念

内陆港，也称无水港，是指在内陆地区建立的具有口岸、仓储、货代等港口服务功能的物流中心。在无水港内设置有海关、动植物检疫、商检、卫检等监督机构为客户通关提供服务。同时，货代、船代和船公司也在内陆港内设立分支机构，以便收货、还箱，签发以当地为起运港或终点港的多式联运提单。内陆的进出口商则可以在当地完成订舱、报关、报检等手续，将货物交给货代或船公司。

同时，内陆港也可以理解为设在内陆经济中心城市铁路、公路交汇处，便于货物装卸、暂存的车站，是依照有关国际运输法规、条约和惯例设立对外开放的国际商港。一定意义上说，内陆港是沿海港口在内陆经济中心城市的支线港口和现代物流的操作平台，为内陆地区经济发展提供方便快捷的国际港口服务。

## 二、内陆港建设和发展的模式

我国无水港已有数十年的发展历史。目前，我国无水港建设和发展的模式，大致可以分为三种：

一是沿海港口为争取货源主动与内陆地区合建无水港。通过建立区域大通关建设协作机制进行布局，在区域各物流中心城市和过境运输边境口岸建设内陆无水港，通过在内陆中心城市或主要的集装箱货源生成地建

立无水港，完善港口与内陆的运输通道，实现内陆地区与国际航运的贯通。目前，我国大部分无水港建设都是这种模式，或者说在这种模式基础上发展起来的。

二是内陆地区为发展本地经济建立无水港，如西安无水港。通过建立综合保税区、物流园区、产业集聚区等形式，使内陆地区进出口贸易与国际货运航线直接对接，实现航空、铁路、公路与水运的有效连接，发挥内陆中心城市的作用，使之成为国际物流体系的重要组成部分。这种模式正越来越引起内陆中心城市或者国际陆港城市的重视，也是未来无水港发展的重要方向。

三是内陆地区和沿海港口基于各自发展的需要建立无水港。通过建立无水港，使沿海港口的货源辐射腹地扩大至整个内陆地区，同时内陆地区也加快经济发展步伐，充分发挥内陆中心城市的作用。像哈尔滨、长春、沈阳和大连港建立的无水港就属于这种模式。

## 三、沿海主要港口布局无水港的相关情况

近年来，我国港口行业高速发展，各地港口间竞争日趋激烈，争取广阔的经济腹地和货源已经成为港口高度关注的战略性问题，同时内陆地区的扩大对外开放也迫切需要低成本、高效率的通关港口，在这两种需求的共同拉动和铁路部门的积极推动下，沿海港口纷纷布局无水港，我国从北到南形成了若干个无水港群，比如以大连港为龙头的东北无水港群，由天津港牵头的北方 12 省（市、区）无水港群，以青岛港为轴心辐射中原和新

疆的无水港群，以江浙沿海港口向华南与西南内陆辐射的无水港群，以北部湾港为核心的西南中南地区内陆“无水港”群等。

大连港布局无水港 大连港已在东北地区的沈阳、长春、吉林等十几个城市布局了“无水港”，通过建设内陆集装箱场站和物流中心，向东北腹地延伸，实现内陆货源和港口之间的无缝对接。目前，已开通了包括大连至沈阳、长春、哈尔滨、延吉等无水港的集装箱直达班列，形成了以大连、沈阳、哈尔滨三个铁路集装箱物流中心站为中心，以沈阳、长春、哈尔滨内陆三大区域为重点，覆盖东北腹地的铁路集装箱运输服务网络。

**天津港布局无水港** 天津港已布局了25个“无水港”和 5 个营销中心。在京津冀一体化背景下，天津港内陆“无水港”建设继续扩容，相继在河北唐山、廊坊和天津静海、武清等地新建内陆港口岸，天津港“无水港”业务范围已涵盖进出口货物报关、报检、货物运输、仓储、箱务管理等范围，并通过区域通关模式，实现一次报关，货到港口即可放行，物流运营效率显著提高。

**青岛港布局无水港** 青岛港开通了郑州、洛阳、银川、西安、乌鲁木齐、成都等沿线班列，在临沂、东营设立无水港的基础上，在河南郑州、陕西西安、新疆乌鲁木齐合作共建立了三个“核心无水港”，形成以青岛港为轴心辐射的无水港组合港。同时又与银川签署战略合作框架协议，未来青岛港会以新疆为中心，东向联动西安、郑州、银川、兰州、

太原等国内无水港，西向联动哈萨克斯坦等中亚国家的国际无水港，打造以新疆无水港为枢纽港的国际无水港组合港群。

**宁波港布局无水港** 宁波港着力强化无水港布局，拓展内陆腹地市场，优化货源结构，已在浙江金华、义乌、萧山、富阳、绍兴以及江西上饶、鹰潭和湖北襄阳等地布局无水港，同时开通了包括上饶至宁波港等的海铁联运班列。

**厦门港布局无水港** 厦门港在三明、赣州等地布局无水港，推进海铁联运，开通了厦门至南昌、厦门至赣州等的海铁联运班列。

**广州港布局无水港** 广州港将进一步延伸“穿梭巴士”支线覆盖范围，优化网络布局，抓好云、桂、湘、贵四地市场开拓，计划在2015 年内新建 10 个“无水港”项目或办事处。

此外，日照港在郑州、西安等地布局“无水港”，连云港港在洛阳、兰州等地布局“无水港”，深圳盐田港在韶关、河源等地布局“无水港”，北部湾港在贵阳、南宁等地布局“无水港”等。随着各地进一步落实“一带一路”国家战略，沿海港口将进一步拓展和优化无水港布局。

## 四、我国主要内陆港的建设和发展情况

近年来，伴随无水港的快速发展以及与水运港口合作的不断深入，尤其是“一带一路”国家战略的逐步推进，我国内陆地区利用自身优势正加快建设功能、配套齐全的内陆港。

**西安陆港** 西安内陆港，依托保税物流及口岸功能，

以及西安铁路集装箱中心站、西安公路码头等运力项目的有效叠加，实现了沿海港口服务功能内移、就地办单的大通关功能，以现代商贸物流为特色，建设以区港联动为内核，以海铁、公路等多式联运方式为路径的大型内陆港。“西安港”国家代码、国际代码获得认可并正式启用，成为我国首个获得这两个代码的内陆港，并于2014年底，完成首单货物从墨尔本港直发西安内陆港。西安内陆港开展了跨境贸易电子商务服务试点，跨境电商平台已正式上线并实现了常态化运营。“长安号”国际货运班列运营良好，2014年全年开行46班，运输货物5.6万吨。

**义乌陆港** 义乌内陆港，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。目前，义乌内陆港小商品出口实现了24小时申报、放行、转关，整体物流效率提高了近十倍。开通了“义乌-宁波北仑”海铁联运专列和义乌-上海空运“卡车航班”，上线公共订舱平台。义乌内陆港已集聚各类国际物流企业、国内物流企业、快递物流企业数千家。

**郑州陆港** 郑州国际陆港，是以铁路集装箱中心站为依托，铁路一类口岸为支撑，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。郑州内陆港开通了郑欧班列，目的地覆盖14个国家36个城市；开展了郑州市跨境贸易电子商务服务试点，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。

## 第四部分　水运港口与内陆港联动发展的几点思考

### 一、水运港口与内陆港的联动形态

水运港口与内陆港的联动主要体现在：一是物流功能联动，二是通关联动，三是信息联动。

物流功能联动，就是水运港口通过在内陆城市成立分公司、建立无水港，延伸港口功能，前置物流服务功能，将间接经济腹地转化为直接经济腹地，将内陆到港口之间的货物运输转变为港口内部、港区之间的货物调度，为内陆地区进出口商提供了与水运港口一样的国际贸易和国际物流服务。

通关联动，就是区域通关一体化，内陆港通过引进“一关三检”将水运港口服务功能内移，形成“属地报关、口岸验放”的区域通关模式。

信息联动，就是通过建立电子口岸、电商平台，使水运港口和内陆港实现口岸信息交换和资源共享。

### 二、制约水运港口与内陆港联动发展的几个因素

1、缺乏统筹规划，物流基础设施建设滞后，多种运输方式衔接不畅。我国内陆地区物流基础设施相对薄弱，建设规划缺少合理统筹，内陆交通运输设施建设缓慢，特别是集装箱运输中转站发展较慢。我国内地进出口货物有 70%左右是由内地以散杂货形式集运到港区再拼箱，或拆箱后以散杂货形式疏运到内地，而服务于区域或城市的物流基地、物流

中心等现代化物流设施相对缺乏；同时多种运输方式间也缺少良好衔接与配合，发展不平衡、不协调。

2、信息化程度不高，普及率低，物流信息系统整合缓慢，供应链效应不明显。相比较东部沿海地区信息资源丰富、信息技术和产业优势，中西部内陆地区信息技术相对落后，信息产业薄弱，差距不断扩大；同时客户对物流成本、通关、报检服务等方面的信息不熟悉、不对称。

3、管理机制尚不完善，缺乏统一协调。目前，内陆地区仍存在物流行业竞争无序的情况，出现物流企业为招揽客户恶意压低运输价格、免除报关报检费、退佣金等情况，影响内陆港市场的开发。

4、政策支持力度不够，企业融资困难。目前，内陆港与海港联动主要依托多式联运，由于受基础设施建设不到位制约，物流企业在组织多式联运时成本较高、物流量受限，虽然有些多式联运如水铁联运有政府补贴，但对多式联运基础设施科学规划以及对企业提供融资便利的支持力度还十分有限。

5、以“四个一”通关模式为核心的大通关机制有待进一步完善。目前，各地正大力推进“一次申报、一次报验、一次查验、一次放行”的直通式通关模式，在经营过境业务的过程中，受企业资质及属地海关管理要求，一些货物必须在属地申报，需要海关开设二次转关业务。

6、跨境电商功能有待完善。目前，各地跨境电子商务平台层出不穷，但进出口

通关、分拨等功能尚未完善，同时跨境电商市场同质化严重，需要统筹规划。

7、海铁联运机制有待进一步改善。目前，海铁联运作为打通沿海港口与内陆港的通道，还存在许多问题。一是铁路运价调整机制不灵活，结构不合理；二是水路（海运）、公路、铁路对超偏载的尺度不一致；三是相比较港口对水水联运重视的程度，对海铁联运的重视不够；四是港区海铁联运不完善，多数港站实际上仍处于港、站分离状态；五是不同区域海关关区间转关、报关程序仍较繁琐；六是海铁联运缺少稳定的对流货源；七是海铁联运环节多，成本较高等。

**三、推进水运港口与内陆港联动发展的几点建议**

1、加强顶层设计和统筹规划，完善内陆港发展定位和功能布局。

2、健全内陆港政策体系，建立相关标准。

3、加快基础设施建设，优化国际、国内通关环境。

4、完善综合交通运输网络，大力推进以海铁联运为核心的多式联运。

5、进一步健全通关机制，加快通关一体化进程。

6、增强集聚能力，降低物流成本。

7、进一步加强信息化建设，促进信息互联互通。

8、加快跨境电商平台、EDI 平台建设，促进通关和贸易便利化。

9、创新工作和管理模式，增强服务意识，拓展服务功能。

10、加大土地、税收、产业、人才引进等扶持政策力度等。

## 第五部分　中国港口协会开展相关部级课题的简介

目前，我会正组织有关行业专家、学者开展《推进我国水运港口与内陆港联动发展及其 EDI 网络建设的政策研究》的部级课题。将通过对我国水运港口与内陆港发展状况的进行全面梳理总结，研究联动发展要素及其评价指标体系，对所存在的问题和不足进行深入分析和调研，通过基于政策网络的水运港口与内陆港联动分析，对推进我国水运港口与内陆港联动发展及其 EDI 网络建设的政策提出建议，供主管部门决策参考。同时期望能够为建设“一带一路”战略决策以及加快“四个交通”发展提供有力的政策支撑和智力支持。

中国港口协会

二〇一五年四月十八日