

内部资料

港口视点与研究

(第十四期)



中國港口協會

CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年5月

目 录

- 谁来为船舶大型化买单
.....1
- 区域通关一体化加快推进
.....7

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、部水运局

谁来为船舶大型化买单

大型集装箱船舶的投入运营，在带来规模经济效应的同时，也对港口提出了新的挑战，如港口水深、基础设施、作业效率及集疏运环境等。由于各港口具备条件的差异，适应船舶大型化的能力不同，这一趋势，势必也将对港口格局产生深远的影响。

一、港口如何应对船舶大型化

为了应该船舶大型化，枢纽港应对自身的运营能力提出更高要求。

首先，港口设施设备要尽快更新以适应大型船舶的投运。其次，软件的更新也必不可少。一方面，港口积极提升码头营运系统自动化

的运营能力；另一方面，也要考虑如何从根本上解决面临的短期装卸压力。第三，港口配套的集疏运体系和物流设施都需要进一步提升能级，加快向综合物流服务供应商转型升级的步伐。第四，要不断提供高效的码头服务，如提供精准的班期预报服务，提供引航靠泊一体化服务，提供高效的操作服务等。

二、谁为船舶大型化买单

1、让班轮公司买单“说起来容易做起来难”

为了进一步扩大大船的规模经济优势，班运公司已结成联盟，以确保这些船舶满载来节约彼此的成本。为了满足班轮公司的船舶大型

化要求，公共财政、港口管理部门和码头营运商必须同时增加基础设施和营运设备的投资。然而，从基础设施方面来说，迄今为止，几乎没有证据表明港口的货物装卸费出现跳跃式增长来承担这些投资。由此引出一个问题：难道班轮公司准备为此买单吗？

然而，实际情况时，航运联盟的影响力对码头公司会产生不利影响，比如 2M 联盟将占有亚-欧航线超过 30% 的市场份额，这将使航运公司在与码头进行合同谈判时处于非常强势的地位。要让班轮公司为港口追加投资买单？说起来容易做起来难。

2、港口城市得到的最大效益没有合理的回流和反馈

给港口

在买单的问题上，我们还应该换一个角度思考。从得益的角度看，在船舶大型化中得益最大的不是船公司，也不是港口，而是枢纽港所在的港口城市。港口城市从四个方面得到最大的效益：一是港区被迫向水深处转移，让出的老港区往往地处城市中心，通过改造为高档商务区和豪华住宅区，并带动周边开发，土地价值得到极大的提升。二是枢纽港使贸易和出口货物减少二程运输而降低成本，提高了国际市场竞争力，有利于当地对外贸易和加工工业发展。三是有利于临港产业集聚。以散货船舶大型化为例，营口港和日照港通过大型散货码头建设，主动提高接卸超

大型散货船的能力，结果，鞍钢将生产基地搬到营口港，而日照港本来没有钢铁厂，硬是诞生了一个大规模的钢厂。四是有利于争取国家在枢纽港率先建立特殊口岸监管区域，率先享受优惠政策。因此，城市从船舶大型化中得到的好处多多，这也就是国内主要港口城市积极支持本地港口大型化的原因。

但是，现在的主要问题是城市及临港产业得到的好处，没有合理的回流和反馈给港口，缺少这样的渠道。在港口彻底下放地方政府，而且是国有资本独大的情况下，这也许不是问题，只是得益后放在哪个口袋的问题。但是，随着国有企业改革，随着混合经济的推行，随

着港口装卸行业对外资的全面开放（这是上海自贸区 2014 版负面清单所规定的），这就成为问题了。

3、港口如何摆脱被动买单

船舶大型化的直接受益者是船东，得益最大是枢纽港所在的港口城市。然而，目前看来，全国主要集装箱大港的情况基本相同，即港口企业成为船舶大型化最主要的买单者。那么，面对船舶大型化，港口就一定是被动的一方吗，答案是否定的。港口只要具备了一定的条件，同样可以在船舶大型化方面发挥导向作用所谓的一定条件，就是港口拥有强大的货源支持，形成比较牢固的集货系统。

建议可以通过以下策略摆脱被动买单的局面：

(1) 扩大港口企业与船公司的合资，或者增加船公司的独资或控股码头，让船公司也成为船舶大型化的买单者，船公司必须考虑船舶大型化的综合成本。

(2) 施行地主港模式，将临港土地开发一并纳入，土地开发的效益无偿反馈给港口。当然，在我国推行地主港需要合适的时机，目前并不具备条件。那么，利用国有企业改革和推行混合经济的时机，进一步扩大船公司在港口的投资，应该是可以优先考虑的对策。

(3) 同相关全球承运人结成战略合作伙伴。案例：2012年9月投产的德国威廉港集装箱码头的运营商是欧门集团。欧门和 AP 穆勒码头在该码头的股比为 70：30。

双方约定，如果马士基航运未能给威廉港带来承诺的每年 70 万 TEU 货运量，马士基航运公司将面临高达千万欧元的违约索赔。

(4) 同一地区的中小港口结成联盟。中小港口结盟在国际上已有先例，如案例：2014年1月，同位于华盛顿州的西雅图港和塔科马港与美国联邦海事委员会（FMC）达成协议，两港被获准收集和分享信息以识别和应对前所未有的行业压力，寻求最佳应对策略潜在选择。休斯敦港、莫比尔港和坦帕港签署了一份不需要 FMC 背书的合作协议。在过去的 4 年时间里，他们已经做到以“海湾沿岸的优势”为口号的联合营销，以吸引更多的集装箱服务航线。但是，大港之

间结成联盟共同抵制船舶大型化的案例迄今没有出现。

三、相关建议

船舶大型化是降低运输成本，节能环保的一个重要途径，也是运输额发展的必然趋势。未来船舶大型化速度还将进一步加快。为了是港口行业更好应对和适应这一趋势，特提出以下几点建议：

一是建议国家严格按照全国沿海港口布局规划指导各地港口和航道建设。港口下放地方以来，极大提升了各地建造大型深水码头的积极性，促进了地方的港口建设，但同时也造成部分港口过度超前建设，港口岸线资源利用率不高等问题。虽然目前 3E 船已投入使用，但今后很长一段时间的主流船型

仍为 10000 标准箱船。建议应按照沿海港口布局规划对干线港、支线港、喂给港的定位，差异化发展各地港口级航道，以免造成资源浪费。

二是建议鼓励设立港航产业基金支持港口建设。目前随着船舶大型化，10 万吨级以上集装箱码头单个泊位建造费用已超过 10 亿元。并且港口企业融资成本主要为银行贷款，来源十分有限。建议通过设立港口产业基金，支持码头建设，降低港口融资成本和还贷压力。

三是建议港口建设费全额返还。对于接纳 18000TEU 型船舶停靠的港口，每年度征收的港口建设费全额返还，用于基础设施的建设和维护，比如维护进港航道和泊位岸边水深、加固泊位岸壁等。

另外值得指出的是，为了消化新增加的成本，港口经营人在制定港口作业包干费时，有必要对特大船型考虑一定的加价因素，以让港口与船公司共享大船化带来的额外收益，共同促进大船化的可持续发展。

区域通关一体化加快推进

一、通关改革历程回顾

为进一步促进我国外贸进出口发展,自2014年开始,中央政府不断推进口岸通过效率,区域通关一体化改革加快推进。2014年,海关总署决定自7月1日起,首先在北京、天津海关启用区域通关一体化通关方式,10月1日起,石家庄海关启用此通关方式,出台了《关于开展京津冀海关区域通关一体化改革的公告》;9月22日长江经济带海关区域通关一体化改革启动,先期在长三角地区的三省一市(上海、江苏、浙江、安徽)推开,12月1日,区域通关一体化改革推广至长江全流域,出台了《关于开展长江经济带海关区域

通关一体化改革的公告》;9月22日起,广东地区海关区域通关一体化改革首先在广东地区空运、海运口岸启用区域通关一体化通关方式,自12月1日起,在陆路口岸启用此通关方式,出台了《关于开展广东地区海关区域通关一体化改革的公告》,标志着我国三大区域海关监管模式改革正式拉开序幕。2014年12月26日,《国务院关于印发落实“三互”推进大通关建设改革方案的通知》正式成文。

2015年,海关总署先后发布《关于开展丝绸之路经济带海关区域通关一体化改革的公告》和《关于开展东北地区海关区域通关一体化

改革的公告》，自 2015 年 5 月 1 日起，分别在山东、河南、山西、陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆、西藏（以下称丝绸之路经济带）等九省（区）内的青岛、济南、郑州、太原、西安、兰州、银川、西宁、乌鲁木齐、拉萨等十个海关启动丝绸之路经济带海关区域和东北地区海关区域通关一体化改革。因此从 2015 年 5 月 1 日开始，全国五大区域将实现区域内部通关一体化。据海关总署新闻发言人在 4 月 13 日国务院新闻办公室举行的发布会中透露，2015 年 5 月将在全国推行区域通关一体化改革。据悉，广东地区实施通关一体化扩大至福建、广西、海南的文件正在加紧制订之中，有望在近期公布。届时

全国所有的海关都将纳入到区域通关一体化改革中。7 月 1 日，京津冀、长江经济带、“泛珠”地区、东北地区和丝绸之路经济带这五个内部实施通关一体化的区域还要再实现互联互通，形成全国区域通关一体化格局。

二、通关改革的主要内容

2014 年的通关一体化，是指在任何一地货物报关后，不需要再次申请报关，进而实现全国“多地通关，如同一关”。对海关管理主要包括以下的 5 个重要突破。

1. 允许报关企业“一地注册、多地报关”。
2. 允许许可证签注口岸为区域内任一口岸的货物（有特定进出口口岸管理规定的除外），在区域任一海关办理申报验放手续。
3. 企业通关自主性

进一步提高。企业可自由选择申报、纳税、放行地点,而无需办理任何审批手续。4. 取消企业资质限制,区域内各类别企业都可采用一体化通关模式办理报关手续。实施一体化后,企业无需办理“属地申报”资格审批,就可以在属地办理申报手续,属地海关放行后直接到口岸提取货物,也无需用监管车辆办理转关。5. 实现参数统一、区域审单。即在区域内统一设置执法及风险参数,无论企业在区域内选在向哪个现场申报,系统按照同样的参数标准进行判别。

三、通关一体化带来的影响

(一) 对国家战略的影响

从2015年5月1日起,

一个包含京津冀、长江经济带、广东地区、东北区域、丝绸之路经济带的“3+2”覆盖全国海关的区域通关一体化格局将正式形成。“3+2”区域与我国政府正在推进的“一带一路”建设地区几乎重合,“3+2”格局将成为“一带一路”战略实现的“催化剂”。根据“一带一路”建设有关投资贸易合作的内容,中国将与沿线国家在加强信息互换、监管互认、执法互助等方面的海关合作,改善边境口岸通关条件,降低通关成本,提升通关能力。海关总署表示,在强化服务方面,海关将建立与“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带等战略相适应的海关监管机制,支持国际物流大通关建设,创新海关国际

合作，促进跨境电子商务等外贸新型业态发展。支持开展融资租赁等生产性服务业，积极推进自贸区战略。通关一体化改革是我国切实扫除外向型经济发展障碍的重大举措，将释放国内各区域的发展潜力。

（二）对行政部门的影响

与以往改革相比，本次通关一体化改革最本质的区别在于从根本上打破了地域限制和关区的行政界限，这种“多地通关，如同一关”的通关一体化，将是改革开放以来海关最具革命性的变革。同时，进一步增强了海关执法的统一性。一体化改革后，海关将按照统一操作规范、统一业务流程、统一执法标准为企业服务，使企业无论在哪个海关办理手

续，都将受到同样的待遇和标准，做到“多地通关，如同一关”，省去了企业往返奔波的辛苦，消除了模式各异的困惑。

（三）对企业的影响

区域通关一体化模式最直接的效果是为进出口企业“减负”。一是减少了企业通关的手续，企业不需要到口岸办理第二次通关手续。对于所在地和进出口地不在同一地点的企业，进出口货物的申报、放行等海关手续在一地就能全部办结，既可以省去奔波之苦，又能节约企业成本，大大节省了此类企业在进出口办理上所耗费的时间。二是提高了通关效率，据初步估计，企业可减少通关时间 12-24 小时；三是降低了通关费用和人力、物流

成本，通关手续费大幅降低。对于有多家生产基地或工厂的集团性企业，企业只需在一地组建大物流部即可服务集团的全部通关和物流业务，人力资源成本和物流成本都能够大幅度减少。

（四）对港口的影响
通关一体化改革会对港口等产生“溢出效应”。一体化区域内海关通关港区监管模式的新举措，可以优化港口布局，同时完善综合交通运输体系；发挥不同港口间的专业优势，减少货物在港口的滞留时间，提升码头货物吞

吐能力；通过海关区域通关合作，积极支持内陆“无水港”建设，实现港区与腹地的进出口物流无缝对接。通关一体化改革将进一步简化水运海关监管货物手续，发挥水运低成本优势，提高水运货物比例，并将充分发挥港口间中转的功能优势，有力助推区域经济的持续快速发展。通关一体化改革可以对国际间港口的合作带来益处，尤其是我国与东盟国家可以在港口码头建设和国际航线开辟方面进行合作。