

宁波舟山港与上海港进口集装箱业务比较分析 及长三角一体化背景下的业务协作



宁波舟山港股份有限公司
北京睿库贸易安全及便利化研究中心
二〇二一年一月

目录

项目概述.....	1
(一) 项目背景	1
(二) 研究内容与研究方法	2
(三) 主要结论与建议.....	4
第一部分 宁波口岸/上海口岸进口货物构成总体情况及主要货物种类对比分析.....	9
一、宁波口岸/上海口岸进口货物构成总体情况.....	10
(一) 宁波口岸进口货物构成总体情况.....	11
(二) 上海口岸进口货物构成总体情况.....	15
二、宁波口岸/上海口岸主要进口货物种类对比分析.....	19
(一) 有关第 87 章载人机动车辆及其零件、附件进口对比分析.....	20
1. 进口趋势变化.....	20
2. 境内目的地分布变化.....	23
3. 启运国分布变化.....	30
4. 潜在提升点总结.....	34
(二) 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金进口对比分析.....	36
1. 进口趋势变化.....	36
2. 境内目的地分布变化.....	37
3. 启运国分布变化.....	40

4. 潜在提升点总结.....	42
(三) 3901 初级形状的乙烯聚合物进口对比分析.....	44
1. 进口趋势变化.....	44
2. 境内目的地分布变化.....	44
3. 启运国分布变化.....	48
4. 潜在提升点总结.....	50
第二部分 宁波舟山港/上海港的优劣势比较分析.....	53
一、物流体系综合比较	54
(一) 海运航线方面的比较	54
(二) 集疏运体系的比较.....	59
二、通关及口岸作业成本比较	64
(一) 进口常规收费项目对比	64
(二) 进口非常规收费项目梳理.....	67
三、周边配套相关物流设施情况比较	71
四、宁波和上海两地重点产业情况比较	75
(一) 石化产业比较.....	76
1. 宁波、上海石化产业规模对比.....	76
2. 宁波、上海石化产品的进口情况.....	79
(二) 汽车产业比较	81
1. 宁波、上海汽车产业规模对比.....	81
2. 宁波、上海口岸汽车及零部件的进口情况	83
第三部分 在长三角一体化背景下，宁波舟山港扩大进口集装箱货物	

的路径和方法.....	89
一、短期及中期实践角度的发展建议	93
(一) 有针对性地提供实质便利和优惠以吸引船公司开设航线、增加停靠班次，与航运企业开展码头、场站合作经营来提升进一步合作	93
(二) 吸引大型货代企业进驻宁波舟山港	96
(三) 通过规费减免与补贴等价格杠杆鼓励集装箱集疏运流量向内河水运与铁路运输分流，以此来不断优化宁波舟山港的集疏运网络体系	96
(四) 建议宁波舟山港建立散改集业务处理中心，并配套相关优惠政策，开展、推广“散改集”业务实施	98
(五) 积极协调各个监管部门，与长三角各港口加强沟通，争取将沿海捎带打造成为长三角常态化业务	99
(六) 以重庆为目标发展西南方向铁路沿线的无水港，并针对重庆本地的进口企业制定专门的优惠措施	100
(七) 通过开行中长途海铁联运班列；增加内陆集装箱提箱还箱场站；健全海铁联运运价调节机制等多种措施，来持续推进宁波舟山港的“海铁联运”发展	102
(八) 协助出台修洗箱相关的工作流程、验箱标准和收费标准，来进一步规范修洗箱收费，以降低宁波舟山港的进口非常规收费	105
二、长期宏观角度的发展建议	106
(一) 积极通过海铁联运、无水港等物流服务为集装箱业务培育新的增长点 ..	106
(二) 发挥江海联运中心优势，紧密对接长江经济带的广阔腹地	107
(三) 强化中转与国际集装箱集拼业务	110
(四) 牵头推动长三角港航信息互联互通	112

(五) 开展高端航运服务, 提高宁波舟山港在世界航运产业链中的地位	113
(六) 与上海港构建港口战略联盟, 协调共进, 错位发展	114
附件一 上海港进口货值排名前三十的货种分析	117

项目概述

（一）项目背景

长三角港口群在全国港口体系中占有重要地位,对促进改革开放、实现国家战略具有十分重要作用。2019年12月,党中央、国务院发布《长江三角洲区域一体化发展纲要》明确提出“推动港航资源整合”、“形成合理分工、相互协作的世界级港口群”。

宁波舟山港与上海港分别作为长三角港口群中的“两极”,其中宁波舟山港是全球最具代表性的综合性港口,集散并举,在面对新冠疫情冲击和复杂严峻的国内外环境下,宁波舟山港2020年完成货物吞吐量11.72亿吨,同比增长4.7%;完成集装箱吞吐量2872万标准箱,同比增长4.3%;运输生产实现了逆势增长,货物吞吐量连续第12年保持全球第一,集装箱吞吐量继续位列全球第三。上海港以集装箱为主导,2020年集装箱吞吐量达4350万标准箱,同比增长约0.5%,连续11年蝉联世界第一。众所周知,宁波舟山港与上海港存在一定的竞争关系,但在“长三角一体化”的大背景下,“合作”将成为主旋律,宁波舟山港需在坚持集装箱枢纽港为建设目标的同时,增强与上海港之间的业务合作,配合国家长三角区域战略,助力长三角一体化发展。

因此,首先通过深入对比研究宁波舟山港与上海港两港进口主要货物种类的进口趋势变化以及主要货种的境内目的地与启

运国的分布情况，来了解宁波舟山港与上海港进口货物的基本情况；然后从海运航线、集疏运体系、通关及口岸作业成本、周边物流配套以及两地大型市场建设等几个维度，来梳理总结宁波舟山港与上海港各自的优势与劣势，在上述分析的基础上探讨宁波舟山港和上海港的协作空间，寻求两港联动的切入点，将有助于宁波舟山港确定其参与长三角港口一体化建设的工作重点和发展方向。

鉴此，北京睿库贸易安全及便利化研究中心接受宁波舟山港集团委托，就“宁波舟山港与上海港进口集装箱业务比较分析及长三角一体化背景下的业务协作”进行专题研究并形成本报告。

（二）研究内容与研究方法

研究内容：

- 1.宁波口岸与上海口岸进口货物构成的总体情况；
- 2.宁波口岸与上海口岸主要进口货种种类对比分析，涉及进口趋势变化、境内目的地、启运国及潜在箱量提升点四个方面；
- 3.宁波舟山港与上海港两港在物流体系、通关及口岸作业成本、周边配套相关物流设施及两地大型市场建设情况等四方面的优劣势对比分析；
- 4.在长三角一体化背景下、与上海港业务协作的前提下，宁波舟山港扩大进口集装箱货物的路径和方法。

注：1) 由于海关统计无法提供“集装箱量”这一字段，今年报告中将以“进口货值”这一统计字段来进行分析。

2) 报告第一部分数据分析中使用的是向海关总署申请的统计数据，这些数据是以“进境关别”来统计的（即上海海关和宁波海关），所以这一部分中“上海口岸”是指上海海关及其隶属海关管辖的地理区域；“宁波口岸”是指宁波海关及其隶属海关管辖的地理区域。但这并不会对数据分析结论的可参考性造成实质性影响。

研究方法：

1.数据分析：通过对国家交通部、浙江省交通运输厅、海关统计、浙江/上海统计年鉴及其他渠道提供的数据和信息进行分析，得出有参考意义的统计结论并进行适当的图形展示；

2.对比研究：从多个维度对宁波口岸和上海口岸的主要进口货物进境及后续转运情况进行对比分析；以及从物流体系、通关及口岸作业成本等多个角度对宁波舟山港与上海港展开比较分析，发现总结宁波舟山港进口集装箱量的潜在增长点和其与上海港相比的优劣势，从而提出更具针对性的建议对策；

3.企业访谈：通过重点企业走访、座谈会及电话/微信访谈等形式，就宁波舟山港进口集装箱货物方面的问题组织讨论和交流，探讨、搜集意见与建议。

(三) 主要结论与建议

宁波口岸/上海口岸进口货物构成统计主要结论：

1.宁波口岸的进口货种虽然也涵盖海关税则编码下 96 个章节的货物种类,但还是以矿物燃料、有机化学品等大宗散货为主;

2.宁波口岸进口货物的境内目的地主要以浙江省内为主,其次是长江经济带上主要城市以及超大城市和经济中心的北京,对内陆地区的辐射范围较为有限;

3.相比于宁波口岸进口货物的货种结构,上海口岸进境货物品类较为齐全,涵盖了海关税则编码下的 96 个章节的货物,并且各类货种的占比情况相对均衡;

4.上海口岸进口货物的境内目的地的辐射范围明显广于宁波口岸,尤其是对于内陆地区的影响力;

5.对于第 87 章载人机动车辆、零件及其附件,从境内目的地角度看,对境内目的地为江苏、福建及浙江省内的载人机动车辆、零件及其附件宁波舟山港相对上海港有竞争优势,存在一定的操作空间;从启运国角度看,对于启运自墨西哥的载人机动车辆与启运自日本的机动车零件、附件宁波舟山港有可提升的潜在空间;

6.对于 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金,从境内目的地角度而言,宁波舟山港对以江西及浙江省内等地为境内目的地的未锻轧的精炼铜及铜合金有较强吸引力;从启运国角度看,启运自秘

鲁和韩国的未锻轧的精炼铜及铜合金宁波舟山港有潜在提升空间；

7.对于 3901 初级形状的乙烯聚合物,从境内目的地角度看,宁波舟山港可通过加强海铁联运等方式吸引去往西北地区的初级形状的乙烯聚合物选择从宁波舟山港进境;从启运国角度看,宁波舟山港对于启运自“一带一路”沿线国家的初级形状的乙烯聚合物有可以提升的潜在空间。

与上海港间优劣势比较分析主要结论:

1.在海运航线方面,对于宁波舟山港存在潜力的启运国而言,制约宁波舟山港进境箱量提升的主要因素是宁波舟山港的停靠航线相较于上海港明显偏少;

2.在集疏运体系方面,宁波舟山港的水水中转比例与上海港相比还有较大差距,但在海铁联运方面却有绝对优势;

3.在通关及口岸作业成本方面,2020 年宁波舟山港与上海港的收费项目对比情况如下图所示:

	进口常规收费方面 (宁波舟山港费用总计略低)	进口非常规收费方面
宁波舟山港收费<上海港	码头操作费 提货单换单费	库存使用费(堆存费) 检疫处理费 理货服务费(拆箱)
宁波舟山港收费>上海港	设备交接单 代理报关服务费 回空费	海关查验手续代理服务 查验作业服务费

注:其中的查验作业服务费为:海关查验有问题不能免除的情况下,所收取的费用

4.在周边配套相关物流设施方面，宁波的海关特殊监管区与保税物流中心（B型）无论是在数量上还是在运营质量与进出口量上均与上海存在不小差距。

主要建议概要包括：

1.有针对性地提供实质便利和优惠以吸引船公司开设航线、增加停靠班次，与航运企业开展码头、场站合作经营来提升进一步合作；

2.通过补贴搬迁费用；优先优惠提供集中办公场地；针对集装箱完成量制定专门的奖励政策等多种措施来吸引大型货代企业进驻宁波舟山港；

3.建议宁波市相关部门加快基础设施建设，有序推进集装箱内河集疏运通道建设，保障集装箱通过能力；同时建议浙江省设立专项扶持资金，加强对江海河集疏运体系的投资与补贴，通过规费减免与补贴等价格杠杆鼓励集装箱集疏运流量向内河水运与铁路运输分流，鼓励内贸船公司开设精品航线，强化陆改水转运箱的操作服务；

4.建议宁波舟山港建立散改集业务处理中心，并配套相关优惠政策，大力开展、推广“散改集”业务实施；

5.积极开展外贸集装箱沿海捎带业务，协调各个监管部门，与长三角各港口加强沟通，争取将沿海捎带培育成为长三角常态化业务；

6.以重庆为目标发展西南方向铁路沿线的无水港，并针对重庆本地的进口企业制定专门的优惠措施；

7.通过开行中长途海铁联运班列；增加内陆集装箱提箱还箱场站；健全海铁联运运价调节机制等多种措施，来持续推进宁波舟山港的“海铁联运”发展；

8.协助出台修洗箱相关的工作流程、验箱标准和收费标准，来进一步规范修洗箱收费，以降低宁波舟山港的进口非常规收费；

9.通过优化海铁联运、无水港等物流服务；发挥江海联运中心优势；强化中转与国际集装箱集拼业务；牵头推动长三角港航信息互联互通；开展高端航运服务；与上海港构建港口战略联盟等多种举措来增强宁波舟山港的综合竞争力。

第一部分

宁波口岸/上海口岸进口货物构成总体情况 及主要货物种类对比分析

一、宁波口岸/上海口岸进口货物构成总体情况

宁波舟山港与上海港同属长三角经济圈的重要海港，上海港作为中国最大的集装箱港口，2020年集装箱吞吐量为4350万标准箱集装箱，而距离上海港约300公里的宁波舟山港，是全球最具代表性的综合性港口，2020年宁波舟山港累计完成货物吞吐量11.72亿吨，集装箱吞吐量2872万标准箱，货物吞吐量连续第12年保持全球第一，集装箱吞吐量继续位列全球第三。

近些年宁波舟山港也越来越重视集装箱运输的业务板块，从国家交通运输部与浙江省交通运输厅公布的数据来看，其集装箱吞吐量一直保持持续增长，并且与上海港集装箱吞吐量的差距逐渐缩小，详细情况如图1.1所示：

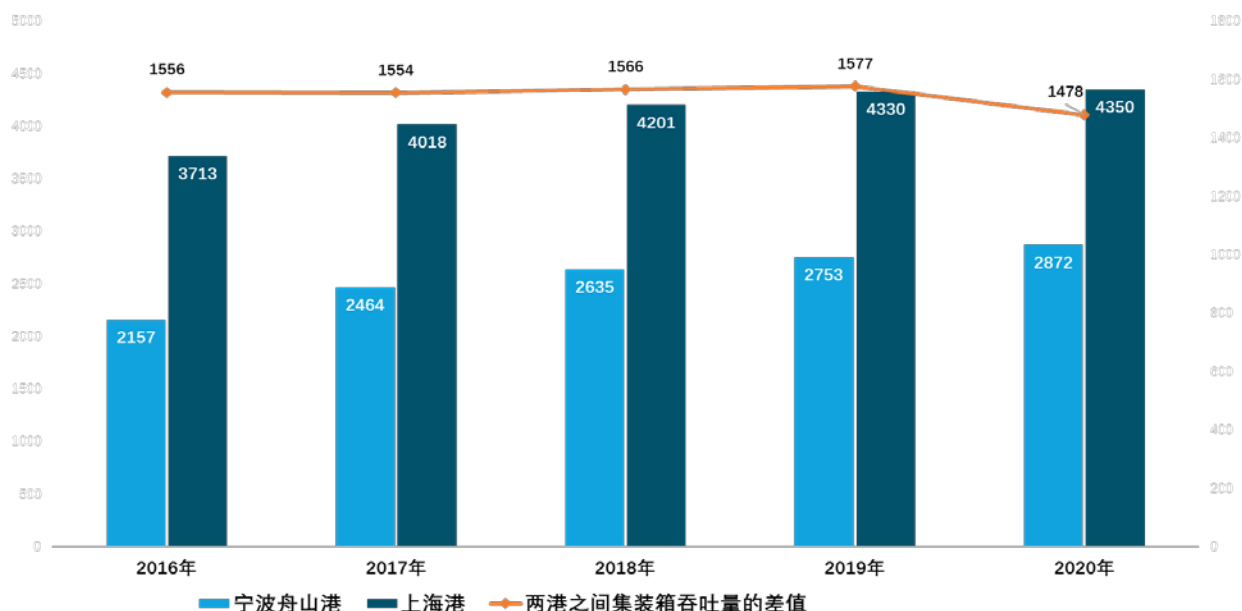


图 1.1 近五年宁波舟山港/上海港集装箱吞吐量走势

注：图中数据包含内贸集装箱部分。

数据来源：国家交通运输部、浙江省交通运输厅网站公布数据整理。

(一) 宁波口岸进口货物构成总体情况

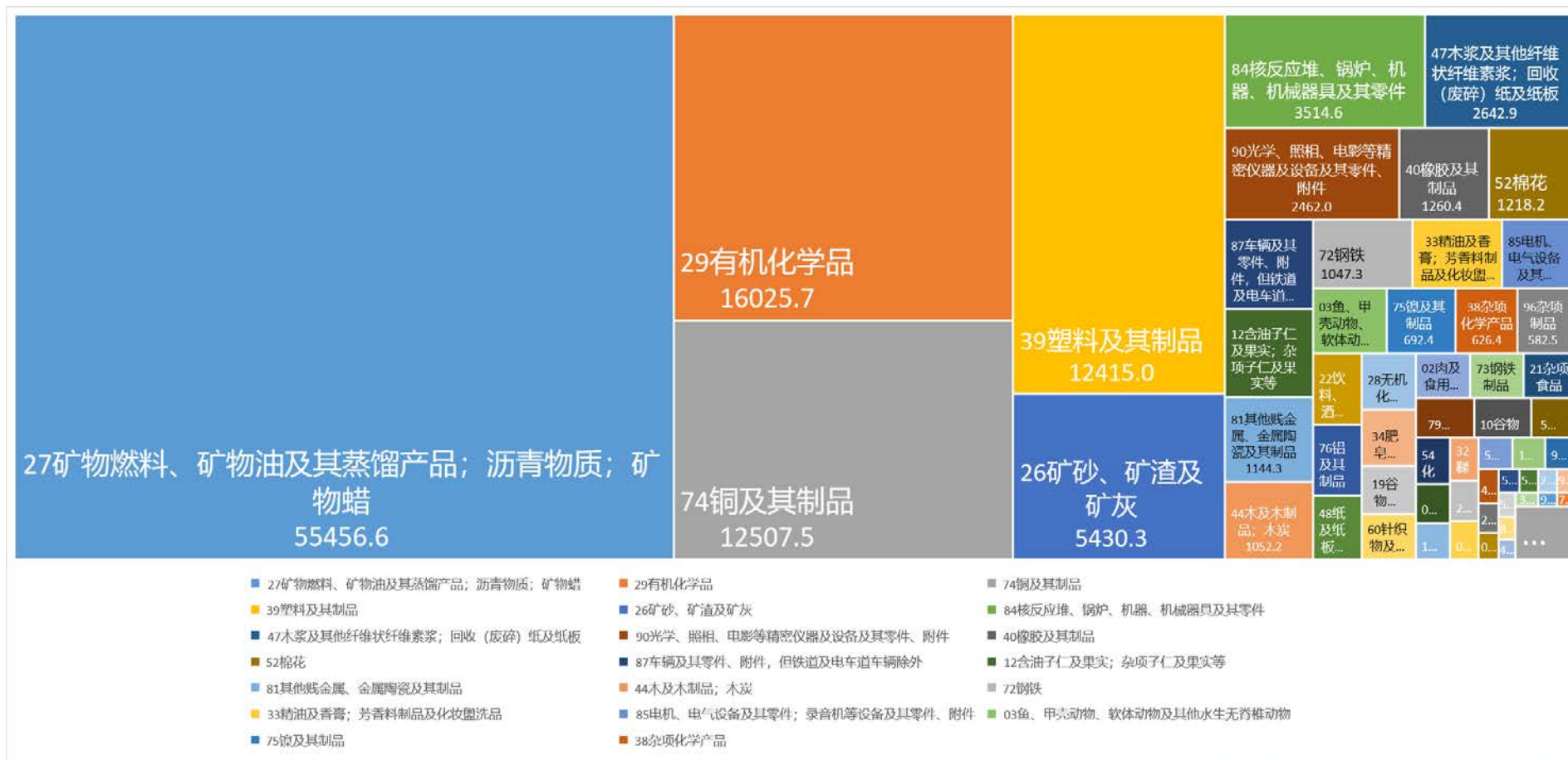


图 1.2 近三年 (2017-2019 年) 宁波口岸进口货物构成情况

单位：亿元

由上图可以看出, 宁波口岸的进口货种虽然涵盖海关税则编码下 96 个章节的货物种类, 但其进口货种还是以第 27 章矿物燃料、矿物油及其蒸馏产品; 沥青物质; 矿物蜡等大宗散货为主, 其次是第 29 章有机化学品, 排名第三位的是第 74 章铜及其制品, 排名第四位的是第 39 章塑料及其制品。

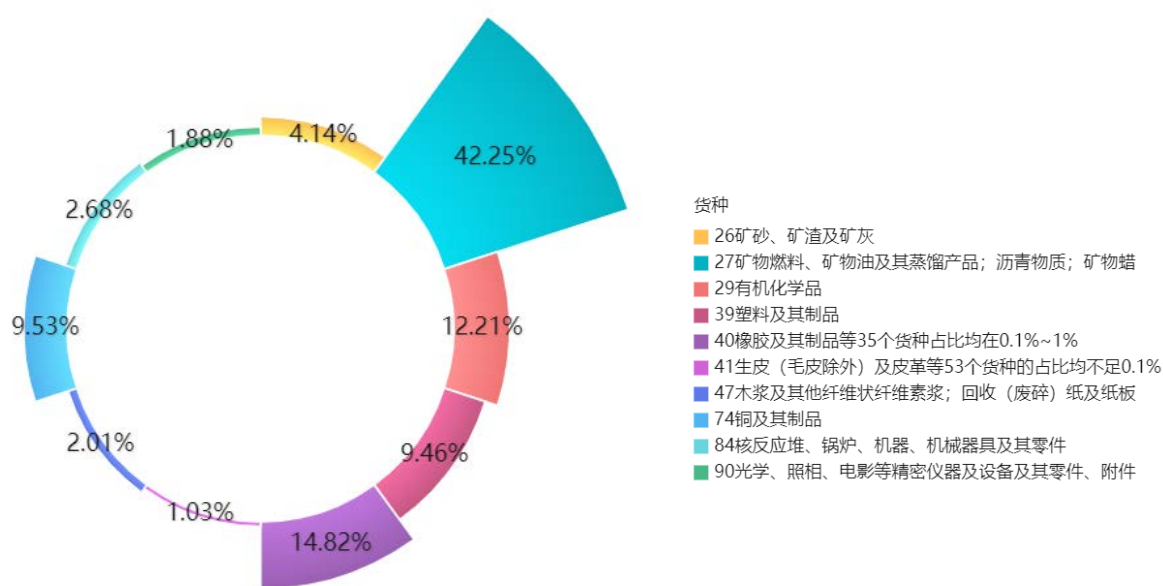


图 1.3 近三年 (2017-2019 年) 宁波口岸进口货物占比分布情况

数据来源: 海关统计。

结合图 1.2 与 1.3 中数据来看, 第 27 章矿物燃料等货物自 2017-2019 年三年的累计进口货值约 55.5 千亿元, 占三年累计全货种进口总货值 (约 131.3 千亿元) 的 42.25%。其他进口累计货值较为突出的为第 29 章有机化学品、第 74 章铜及其制品、第 39 章塑料及其制品、第 26 章矿砂等货物, 各自近三年的累计进口货值及占比情况分别为 16.0 千亿元 (占比 12.21%)、12.5 千亿元 (占比 9.53%)、12.4 千亿元 (占比 9.46%)、5.4 千亿元

(占比 4.14%)。

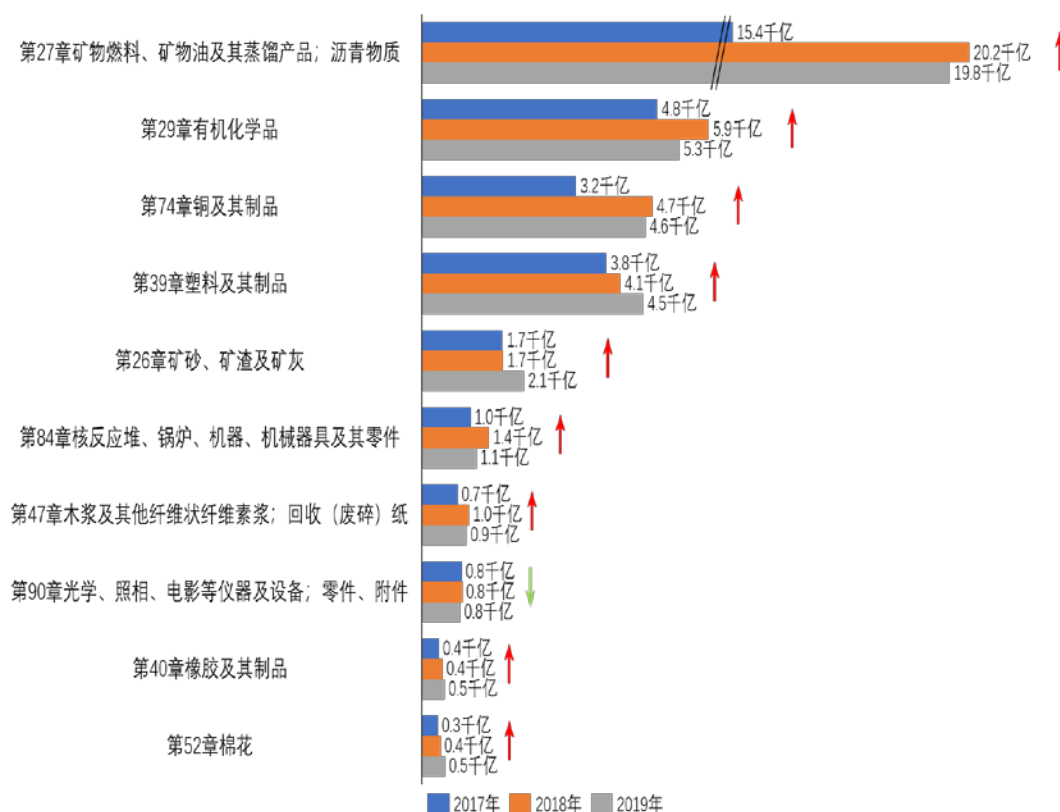


图 1.4 近三年（2017-2019 年）宁波口岸进口货值前十位货种的变化趋势

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，在宁波口岸的前十大进口货物中，除第 90 章光学、照相、电影等仪器设备；零件、附件的进口货值在 2017-2019 年三年间呈现小幅度的降低外，其他九类货种均呈不同程度的增长态势，特别是第 27 章矿物燃料、矿物油及其蒸馏产品、沥青物质大幅度增长，2019 年的进口货值达到了 19.8 千亿元相较于 2017 年 15.4 千亿元呈现高达 29.06% 的增幅。

而宁波口岸进境货物的境内目的地流向情况如下图所示：

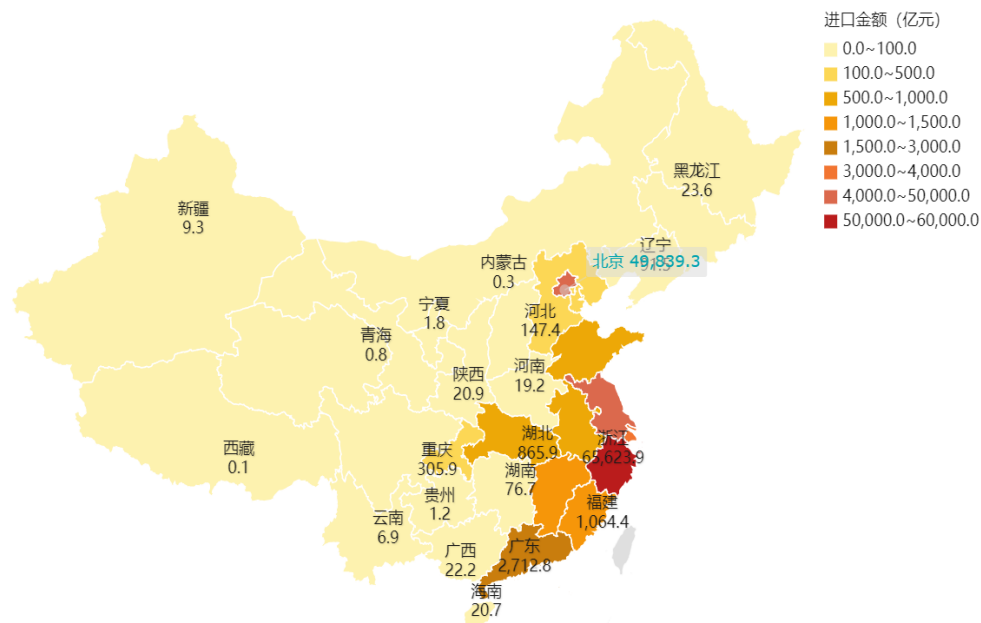


图 1.5 近三年 (2017-2019 年) 宁波口岸进境货物的境内流向

数据来源：海关统计。

通过上图可以发现，宁波口岸进口货物的境内目的地主要集中在长江经济带上的浙江、上海、安徽、重庆、湖北，以及超大城市和经济中心的北京，此外广东、山东等沿海城市由宁波口岸进境的货物量也相对突出，但是宁波口岸对内陆地区的辐射范围较为有限。

如果聚焦到具体的累计进口货值，宁波口岸的进境货物去向仅在浙江省内（2017-2019 年三年间具体累计进口货值为 6.6 万亿元）和身为超大城市与经济中心的北京（2017-2019 年三年间具体累计进口货值为 4.9 万亿元）达到万亿数量级，其他省份的累计进口货值均较少，因此建议宁波口岸通过海铁联运等多式联运方式加强对内陆地区的影响。

(二) 上海口岸进口货物构成总体情况

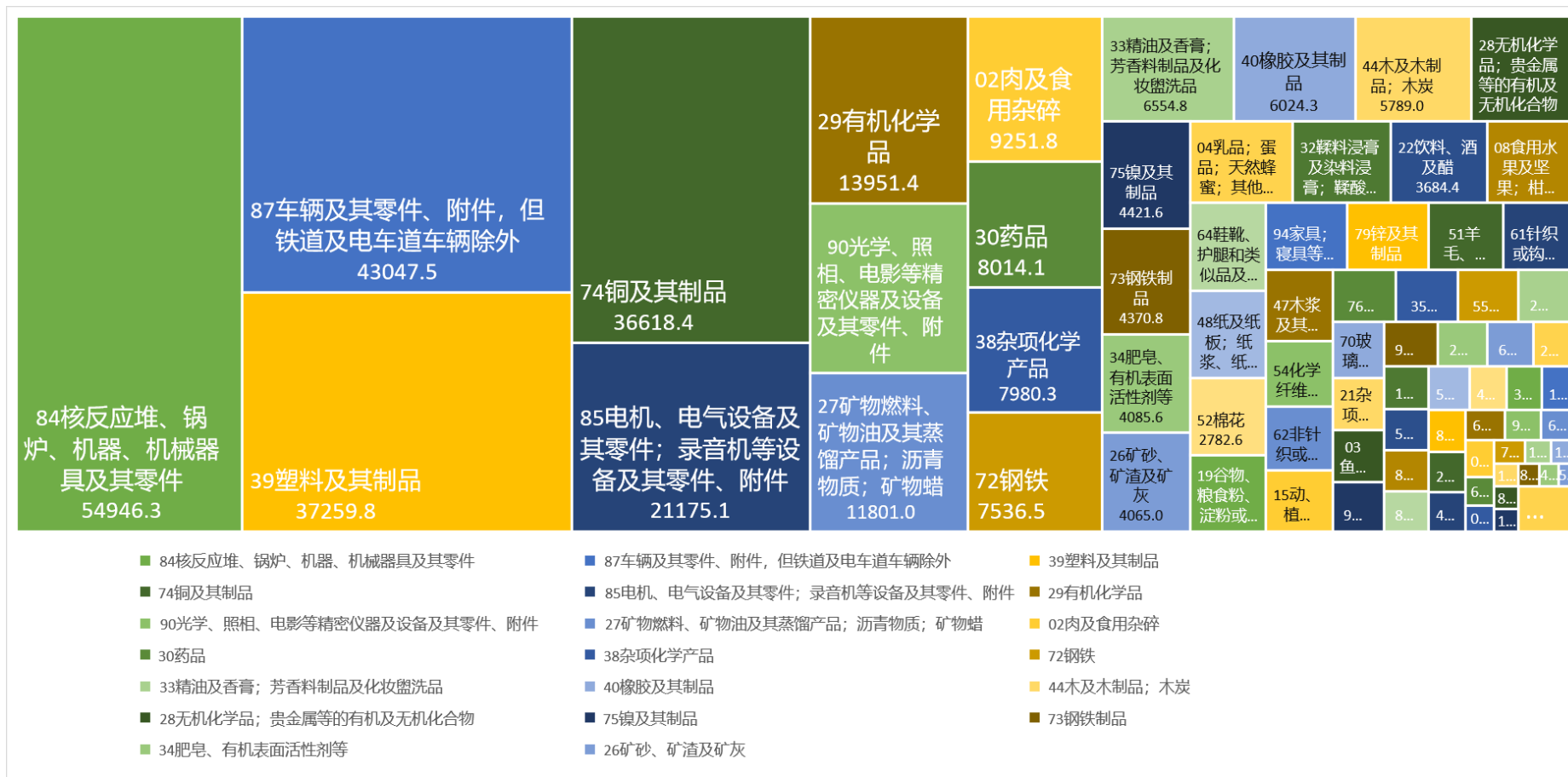


图 1.6 近三年 (2017-2019 年) 上海口岸进口货物构成情况

单位：亿元

由上图可以明显看出，相比于宁波口岸进口货物的货种结构，从上海口岸进境的海关税则编码下的 96 个章节的货物种类的占比情况相对均衡。

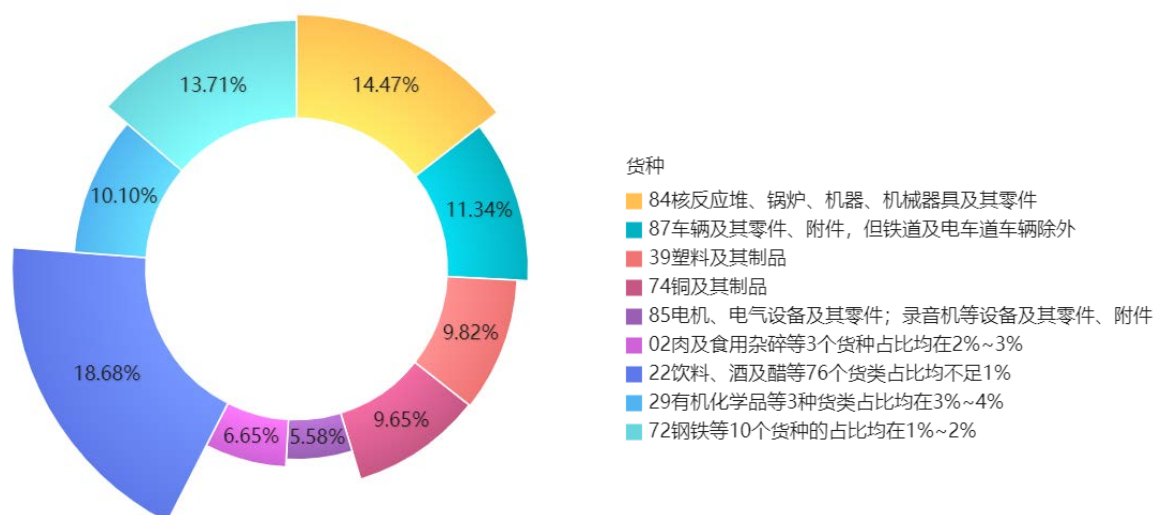


图 1.7 近三年（2017-2019 年）上海口岸进口货物占比分布情况

数据来源：海关统计。

结合图 1.6、1.7 可以看出，除了第 84 章反应堆、锅炉、机器、机械器具及其零件，第 87 章车辆及其零件、附件，第 39 章塑料及其制品，第 74 章铜及其制品，第 85 章电机、电气等设备及其零件、附件的进口货值相对突出，各自近三年的累计进口货值及占比情况分别为 54.9 千亿元（占比 14.47%）、43.0 千亿元（占比 11.34%）、37.2 千亿元（占比 9.82%）、36.6 千亿元（占比 9.65%）、21.1 千亿元（占比 5.58%），其他进口货种的占比分布在[3%,4%)、[2%,3%)、[1%,2%)、(0%,1%)几个区间。

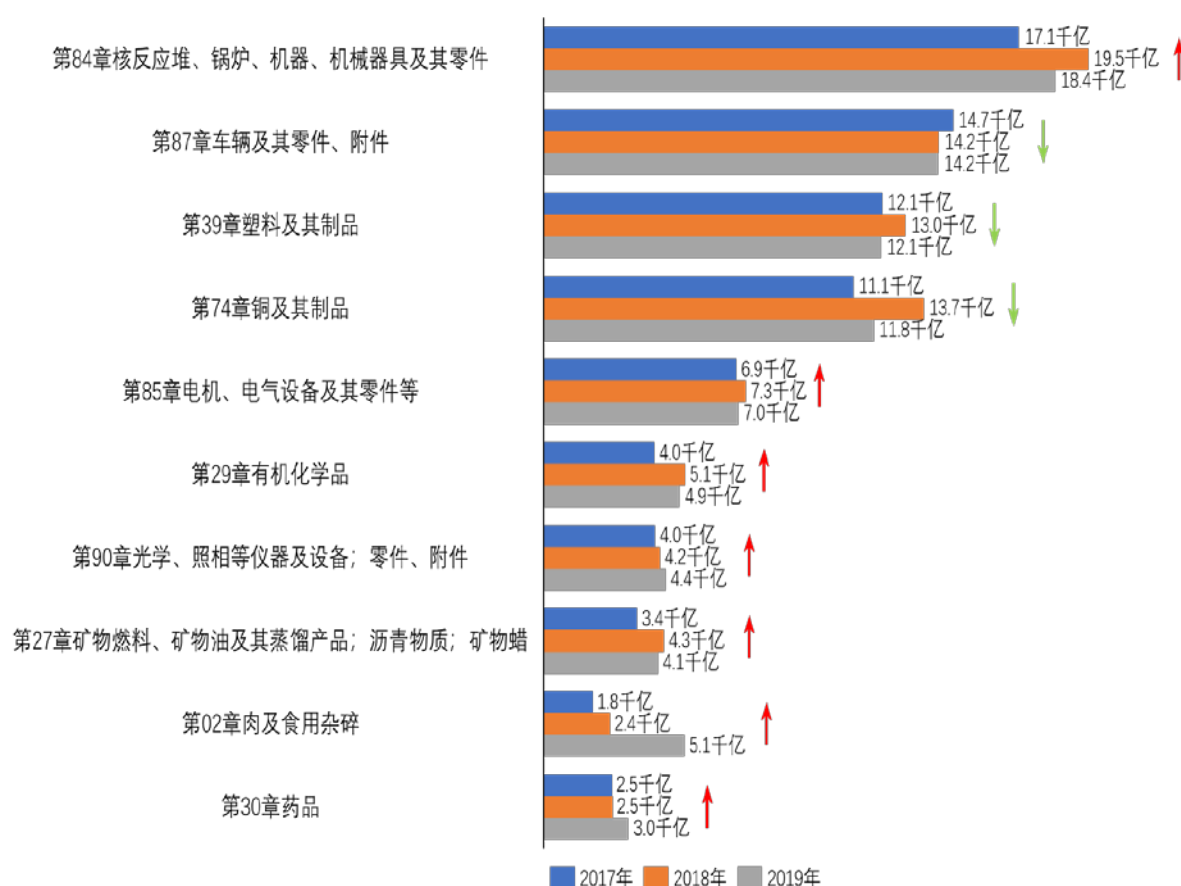


图 1.8 近三年（2017-2019 年）上海口岸进口货值前十位货种的变化趋势

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，在上海口岸进口的前十大进口货物中，第 87 章车辆及其零件、附件、第 39 章塑料及其制品、第 74 章铜及其制品的进口货值在 2017-2019 年三年间出现下降趋势；值得注意的是，第 39 章塑料及其制品、第 74 章铜及其制品也均是宁波口岸进口货值前十位的货种之一，并且这两类货种在 2017-2019 年三年间宁波口岸的进境量呈上升趋势；此外虽然第 87 章车辆及其零件未在宁波口岸的进口货值排名前十位之列，但数据显示近三年间其也呈上升趋势¹，因此第 39 章、第 74 章、第 87 章将是本

¹ 宁波口岸 2017-2019 年第 87 章车辆及其零件的进口货值分别为：351.7 亿元、492.9 亿元、363.1 亿元

报告重点关注的货种。

而上海口岸进境货物的境内目的地流向情况如下图所示：

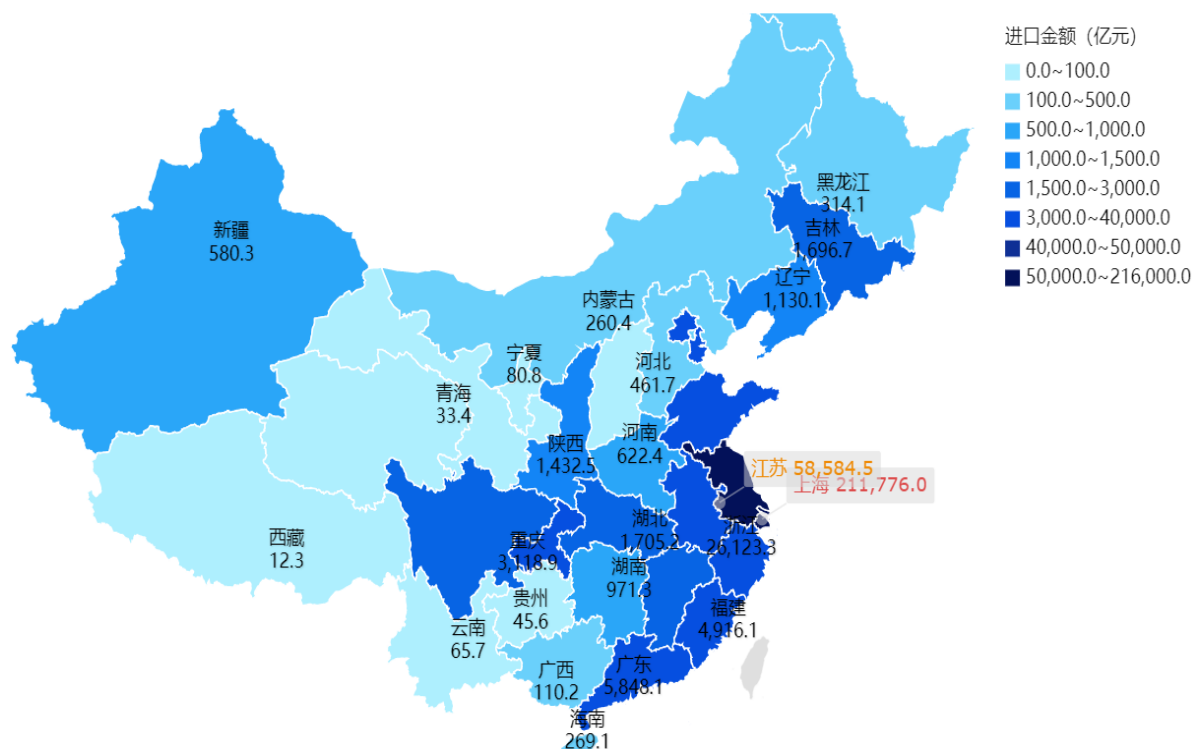


图 1.9 近三年（2017-2019 年）上海口岸进境货物的境内流向

数据来源：海关统计。

通过上图可以看出，上海口岸进口货物的境内目的地的辐射范围明显较广，除长江经济带所覆盖的上海、江苏、浙江、湖北、重庆等 11 个省市以及广东等沿海城市为其进口货物主要的境内目的地外，从上海口岸进境最终流向辽宁、吉林、黑龙江东北三省的货物累计货值也较为突出，此外对比宁波口岸进境货物的境内流向(图 1.5)，也不难发现宁波口岸相较上海口岸对于内蒙古、宁夏、青海、西藏等内陆地区也缺乏影响力。

二、宁波口岸/上海口岸主要进口货物种类对比分析

在 2017-2019 年三年间从宁波口岸与上海口岸进境的货物中，累计进口货值排名前十位的主要货种如下图所示：

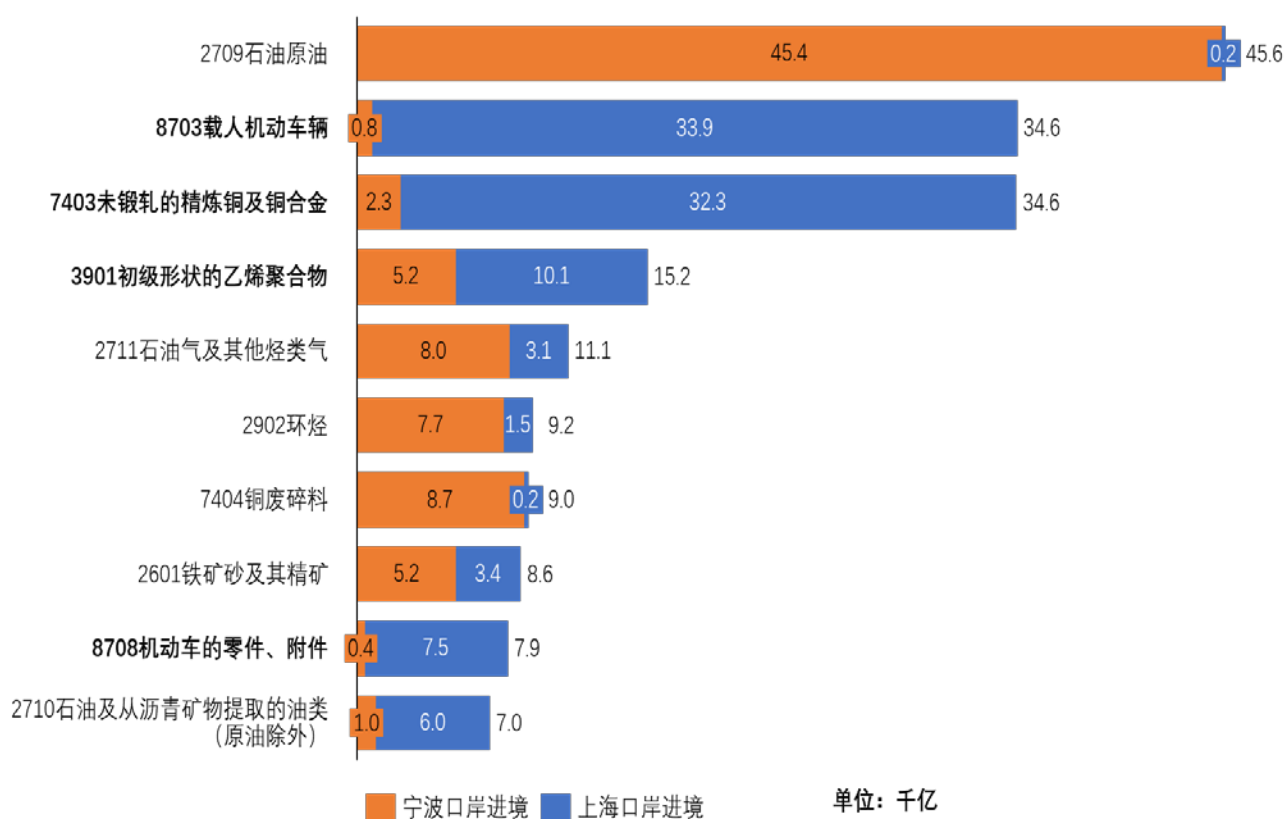


图 1.10 2017-2019 三年间宁波与上海口岸累计进口货值前十位货种

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，在排名前十的进口货种中，石油原油、石油气及其他烃类气、环烃、废铜碎料、铁矿砂及其精矿等大宗散货类货品自宁波口岸进境的货值明显高于上海口岸。而对于载人机动车辆、未锻轧精炼铜及铜合金、初级形状的乙烯聚合物、机动车的零件附件等以集装箱装运形式进口或大部分以集装箱装运形式进

口的货物，宁波口岸的进境货值明显少于上海口岸，此部分也将是本报告研究的重点内容。此外虽然石油及从沥青矿物提取的油类（原油除外）自宁波口岸的进境量也明显低于上海口岸，但其多数情况下属于大宗散货类货物，因此在本报告中也不予详细比较。

（一）有关第 87 章载人机动车辆及其零件、附件进口对比分析

因为 8703 载人机动车辆与 8708 机动车的零件、附件同属于海关进口税则第 87 章车辆及其零件、附件，故将此两类进口货种归到同一章节下进行分析。

1.进口趋势变化

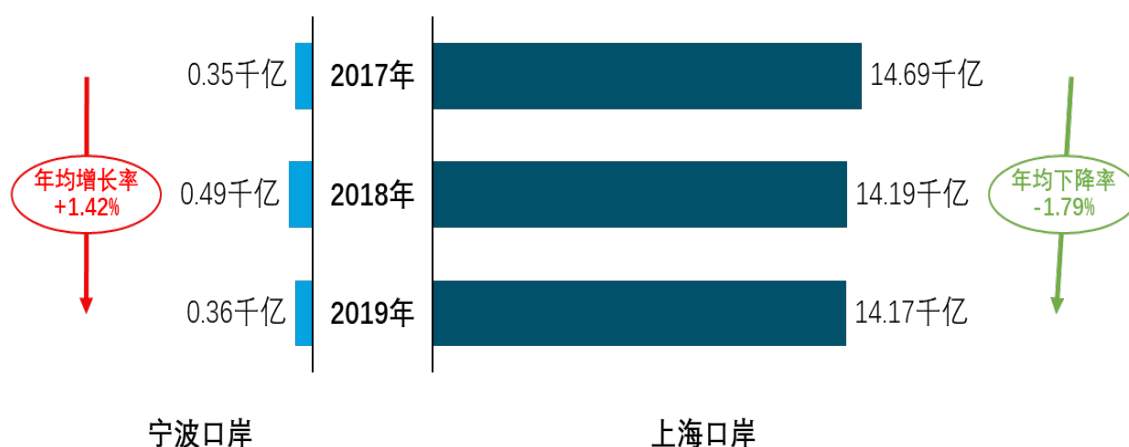


图 1.11 2017-2019 三年间宁波/上海口岸第 87 章车辆及其零件、附件进口货值的差距变化

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，在 2017-2019 年三年间从上海口岸进境的第 87 章车辆及其零件、附件等货物出现下降趋势；而此类货物在宁波口岸的进境量却呈现出相反的上升趋势，尤其是宁波口岸在

2018 年相较 2017 年出现大幅增长，其进境量由 2017 年的 0.35 千亿元，增长到 2018 年的 0.49 千亿元，涨幅高达 40.0%，虽然在 2019 年又有所回落，但整体上还是呈现上升趋势。尽管出现此种趋势变化，但宁波口岸的车辆及其零件、附件的进口货值与上海口岸的差距还是较大，2017-2019 年三年间宁波口岸的进口货值仅为上海口岸的 3%左右。

通过系统数据发现，在海关税则第 87 章项下宁波口岸与上海口岸的进境货物均主要是 8703 载人车辆与 8708 机动车的零件、附件；两者的合计累计进口货值占比高达 96.17%，详细占比情况如下图所示：

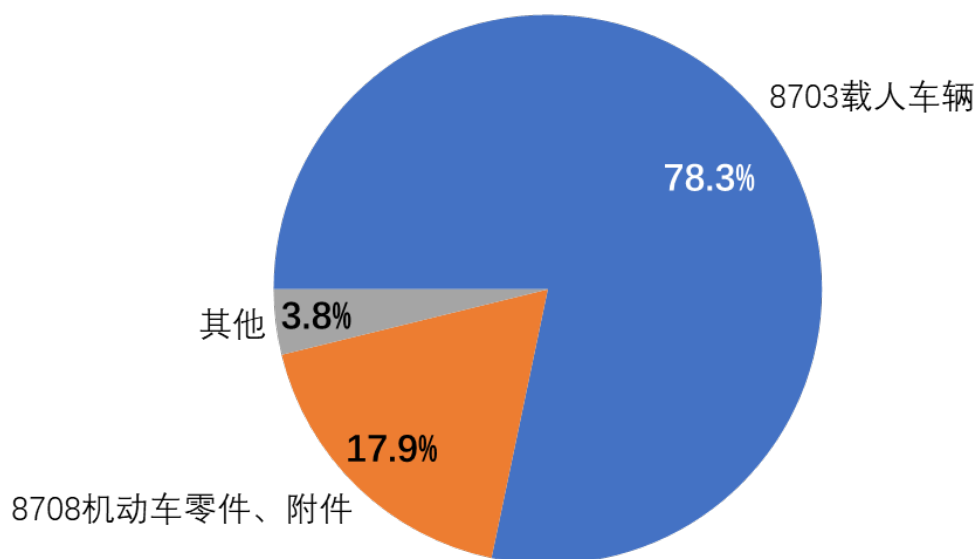


图 1.12 第 87 章车辆及其零件、附件货物在宁波/上海口岸的构成情况

数据来源：海关统计。

因此，进一步细分 8703 载人车辆，8708 机动车的零件、附件两类货种 2017-2019 年近三年在宁波口岸与上海口岸的进境情

况,具体如下图所示:

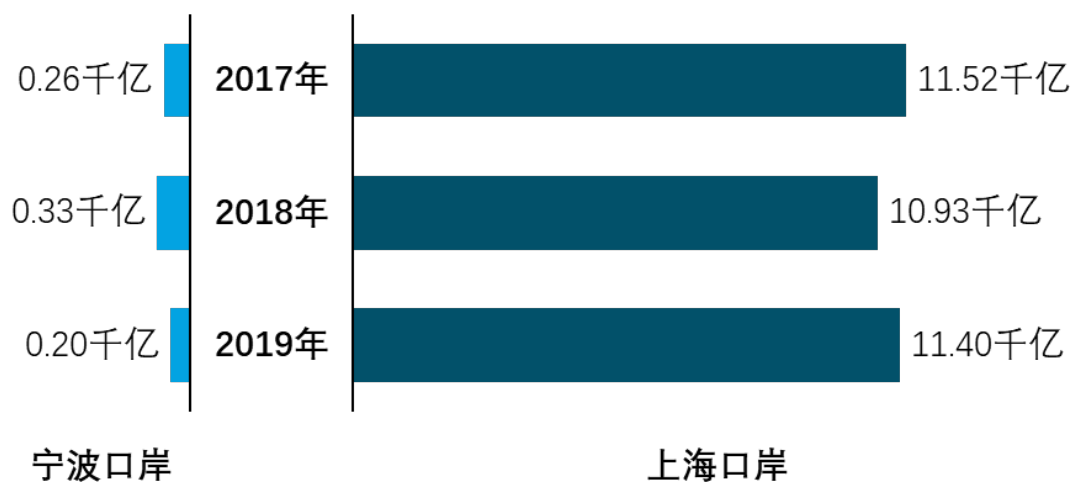


图 1.13 2017-2019 三年间宁波/上海口岸 8703 载人车辆进口货值差距的变化

数据来源: 海关统计。

从上图可以看出, 对于 8703 载人车辆而言, 2017-2019 年三年间宁波口岸的进口货值一直与上海口岸存在较大差距。

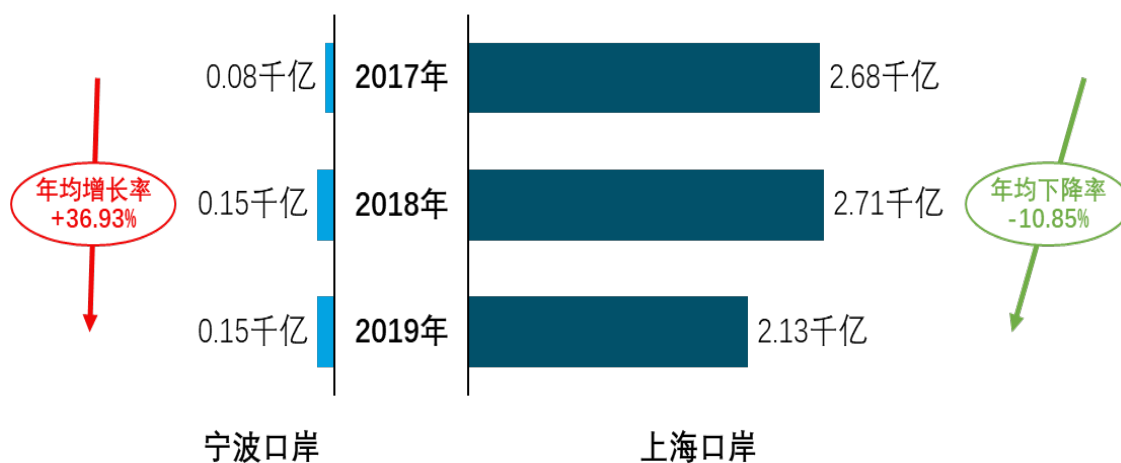


图 1.14 2017-2019 三年间宁波/上海口岸 8708 机动车的零件、附件进口货值差距的变化

数据来源: 海关统计。

从上图可以看出, 对于 8708 机动车的零件、附件而言, 上海

口岸的进境量在近三年呈下降趋势，反观宁波口岸的机动车辆、附件在 2018 年开始出现大幅增长，由 2017 年的 82.8 亿元增长到 2018 年的 154.8 亿元，增长幅度高达 86.96%，并且 2019 年的进境量也趋于稳定，累计进口货值为 153.4 亿元，与上海口岸的差距在不断缩小。由此可见 8708 机动车的零件、附件将是宁波口岸日后争取集装箱量增长的一个潜在着手点。

2.境内目的地分布变化

(1) 地区/省份级分析

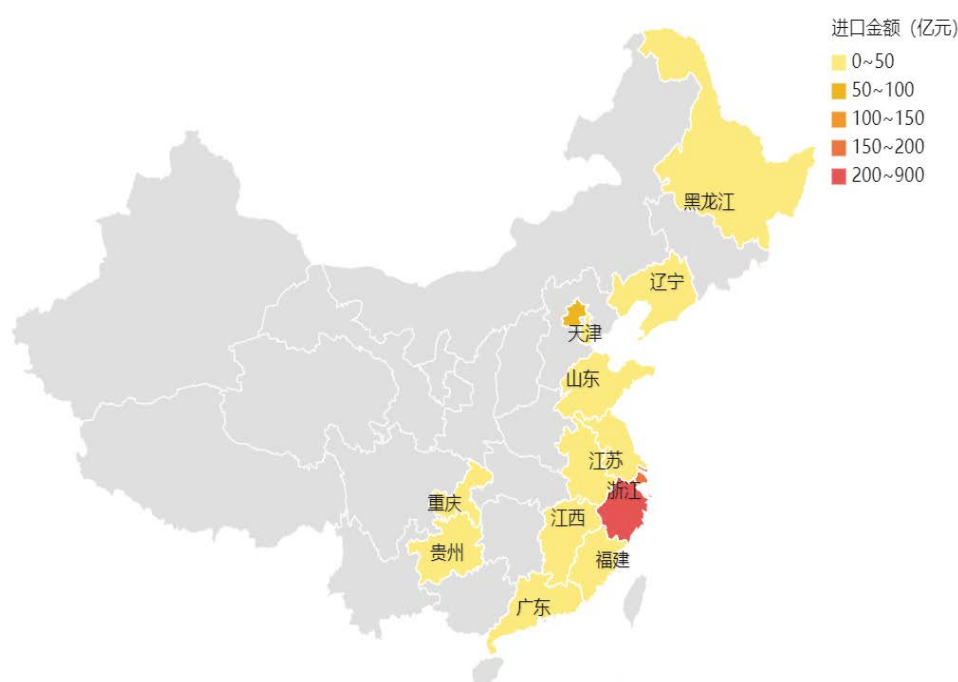


图 1.15 由宁波口岸进境的第 87 章车辆及其零件、附件在地区/省份级的境内流向

数据来源：海关统计。

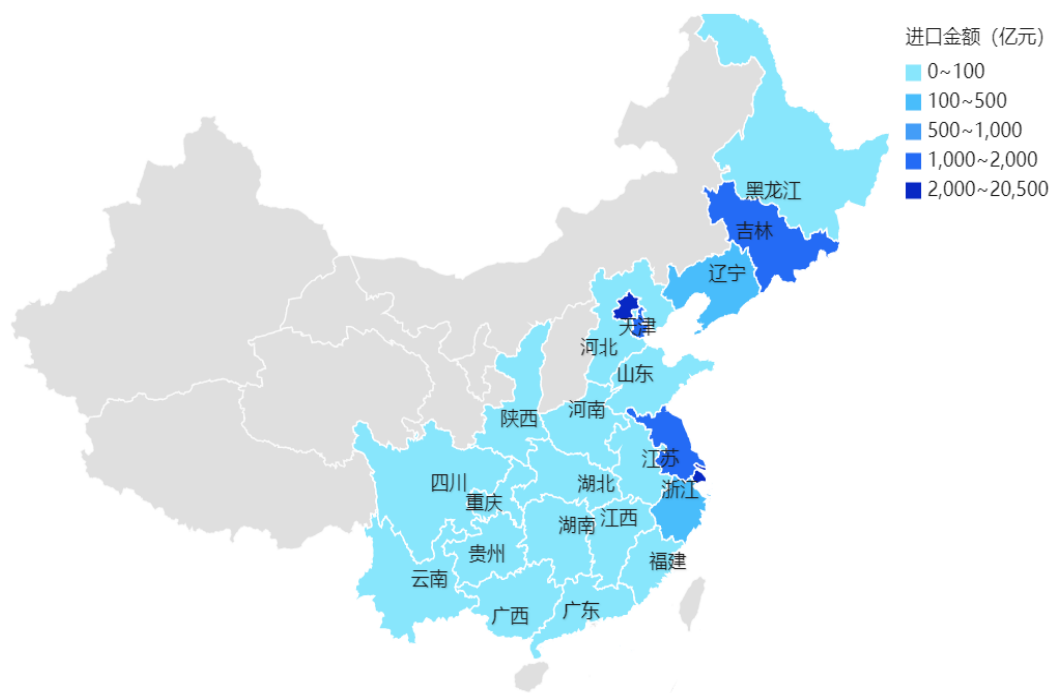


图 1.16 由上海口岸进境的第 87 章车辆及其零件、附件在地区/省级的境内流向

数据来源：海关统计。

通过图 1.14 与 1.15 可以直观看出，上海口岸进境的第 87 章车辆及其零件、附件的境内流向范围明显广于宁波口岸的辐射范围，两个口岸在不同省市、地区间的具体进口货值对比情况如下图所示：

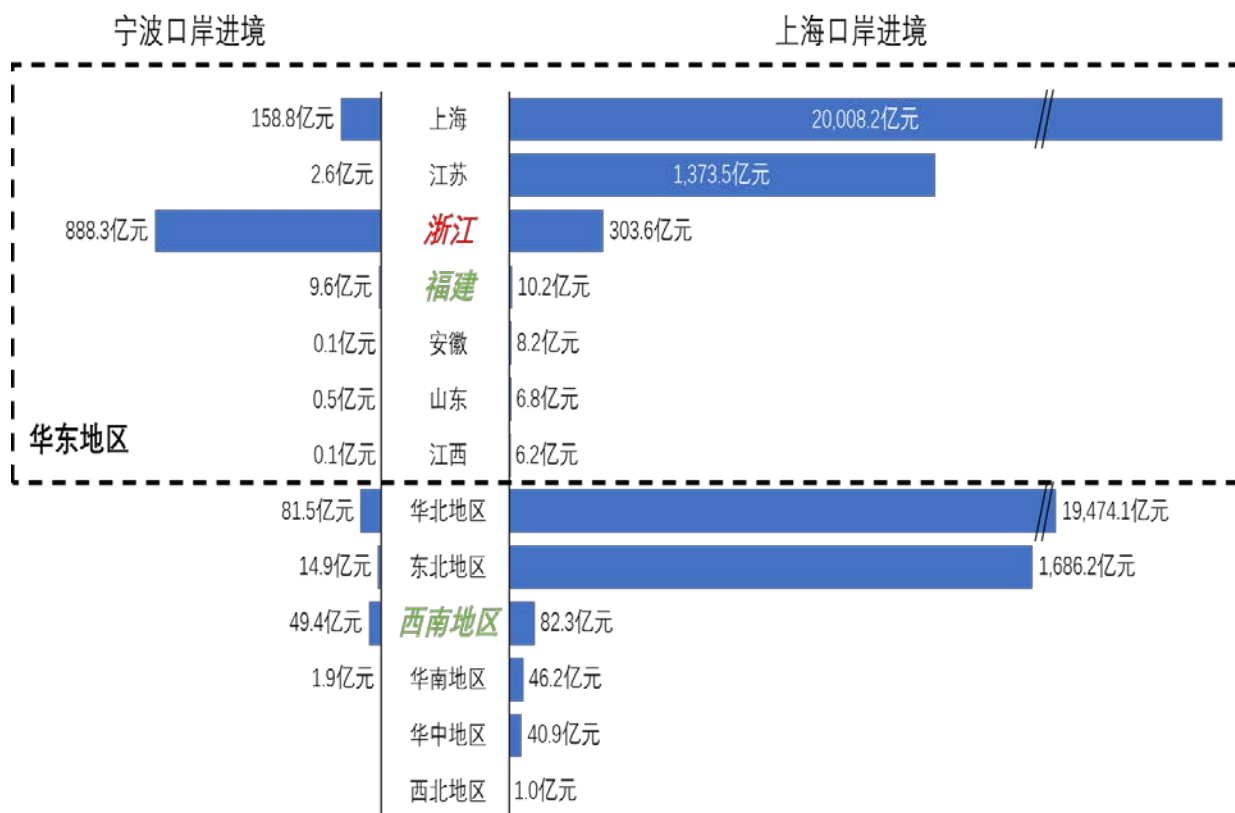


图 1.17 2017-2019 三年间进口第 87 章车辆及其零件、附件地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

通过上图可以看出，对于第 87 章车辆及其零件、附件的进口来讲，宁波口岸仅在浙江省内具有明显优势；其次对于福建地区宁波口岸与上海口岸的进境量也十分接近；此外对于西南地区宁波口岸与上海口岸也在一个数量级上。细分成 8703 载人车辆与 8708 机动车零件、附件的考察情况如下：



图 1.18 2017-2019 三年间进口 8703 载人车辆地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

在进口 8703 载人车辆方面，宁波口岸除了在浙江省内具有明显优势外，对于福建、江苏、山东、西南地区同样具有明显优势，也就是说：在维护好福建、江西等在地理位置上宁波具有明显优势的客户的客户的同时，对西南地区方向上的客户采取多式联运等措施，争取上海箱量的转移有一定的操作空间。

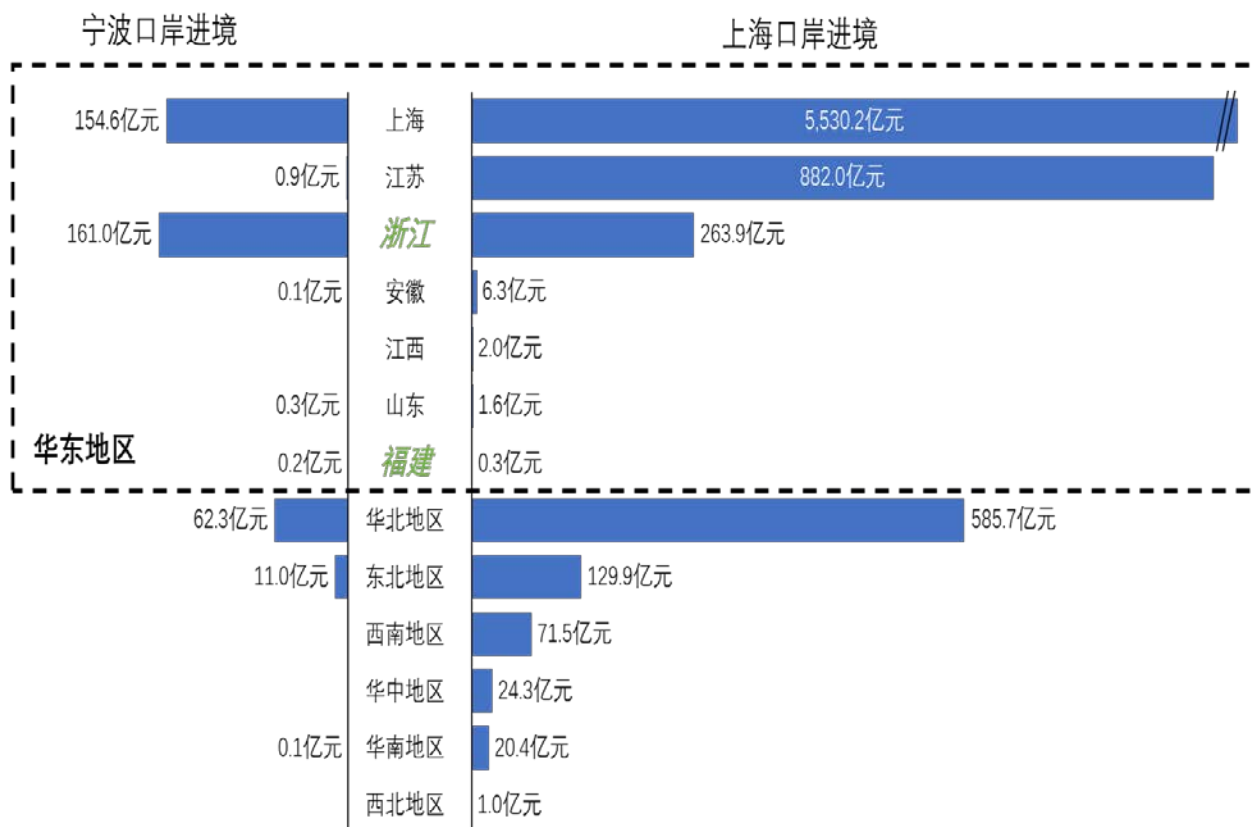


图 1.19 2017-2019 三年间进口 8708 机动车的零件、附件地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

在进口 8708 机动车的零件、附件方面，宁波口岸仅在浙江、福建与上海口岸同属一个数量级，且 2017-2019 年三年间两个口岸有关机动车零件、附件的具体进境量的差距并不大，对于境内目的地为浙江省时，三年间宁波口岸的进境量为 161.0 亿元，相较于上海口岸的 263.9 亿元，相差 102.9 亿元；对于境内目的地为福建时，三年间宁波口岸的进境量为 0.2 亿元，相较于上海口岸的 0.3 亿元，相差 0.1 亿元。而为其他地区/省份宁波口岸与上海口岸均不在同一数量级，宁波口岸的进境量明显低于上海口岸。

(2) 浙江省内目的地分析

对于浙江省内相关目的地，进口载人机动车辆及其零件、附件的累计进口货值分布如下：

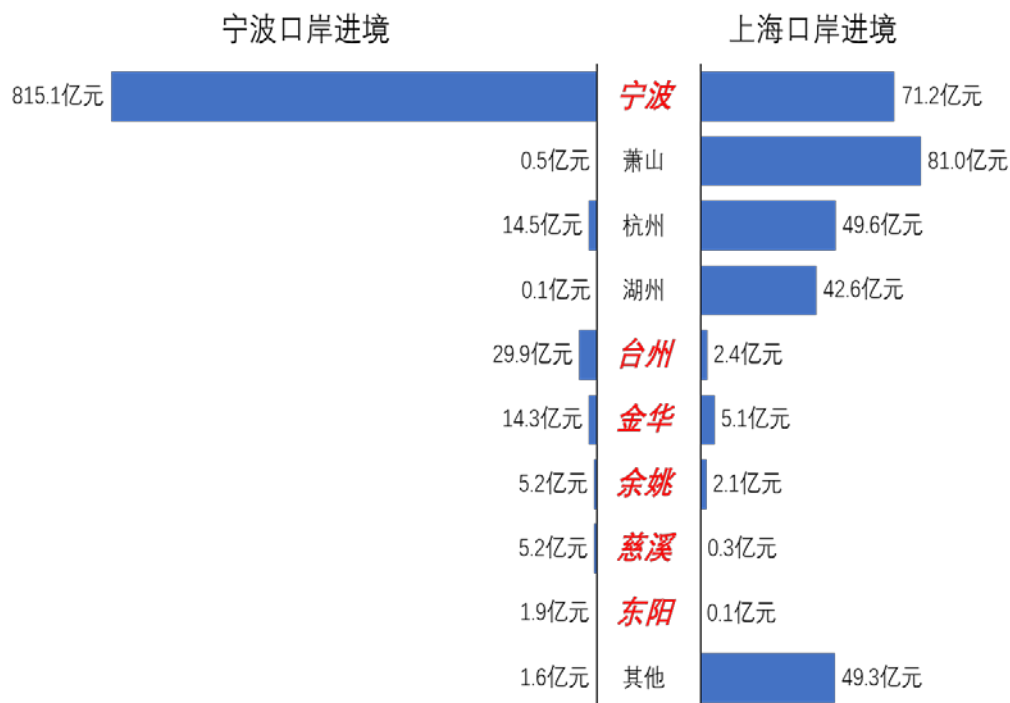


图 1.20 2017-2019 三年间进口第 87 章载人机动车辆及其零件、附件浙江省内目的地对比

数据来源：海关统计。

统计结论显示：

1) 宁波口岸在以宁波、台州、金华、余姚、慈溪、东阳等地为境内目的地的进口载人机动车辆及其零件、附件方面具有明显优势；

2) 而在萧山、杭州、湖州方面宁波口岸处于劣势；

细分为 8703 载人机动车辆与 8708 机动车辆的零件、附件后的统计情况如下图所示：

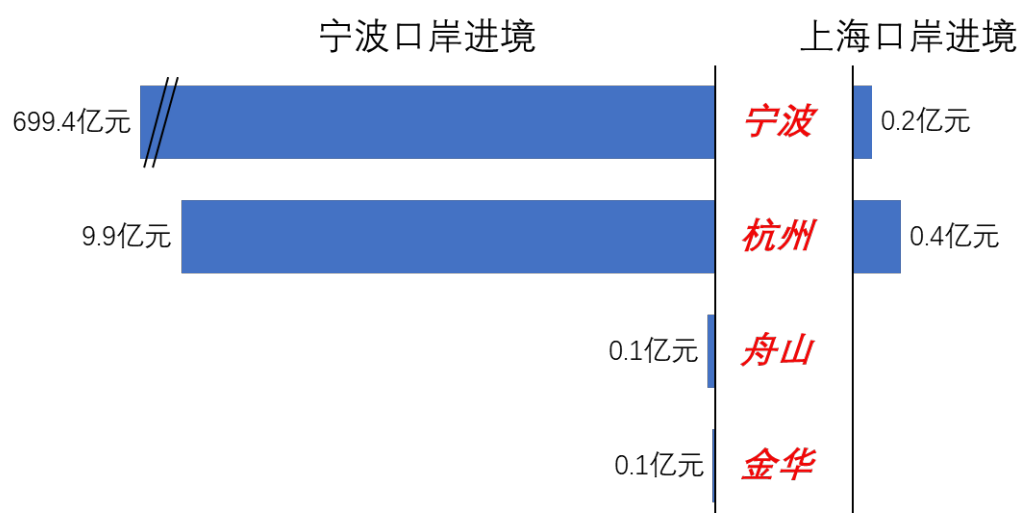


图 1.21 2017-2019 三年间进口 8703 载人机动车辆浙江省内目的地对比

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，对于进口的载人机动车辆，宁波口岸在境内目的地为宁波、杭州、舟山、金华等地具有绝对优势，但依然有约 0.2 亿元的载人机动车辆本可以选择从离境目的地更近的宁波口岸进境却最终选择了从上海口岸进境，所以对于此部分境内目的地为宁波本地的载人机动车辆也是宁波口岸争取箱量进口的一个潜在着手点。

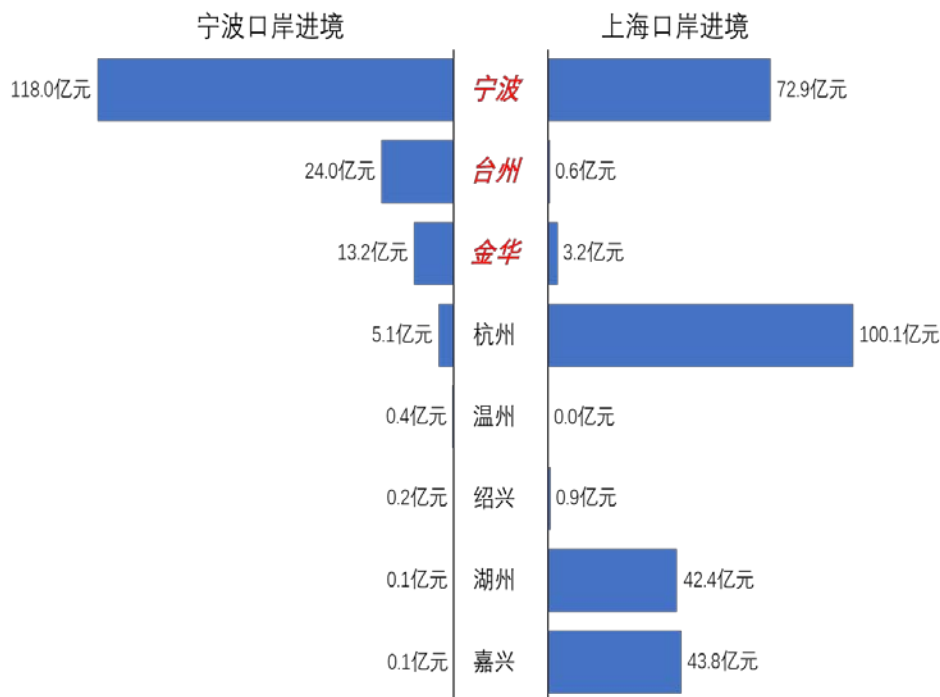


图 1.22 2017-2019 三年间进口 8708 机动车辆零件、附件浙江省内目的地对比

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，对于进口的机动车辆零件、附件，宁波口岸在境内目的地为宁波、台州、金华等地具有绝对优势，但对于杭州、嘉兴等在地理位置上相距上海口岸较近的目的地处于劣势。但是宁波已在杭州、湖州两地成立了海铁联运网络节点，因此可以通过在此方面加大宣传或补贴力度来争取部分由上海口岸进境的载人机动车辆零件、附件，转移至宁波口岸进境。

3. 启运国分布变化

在 2017-2019 年期间, 共有来自 88 个国家 (地区) 约 44.3 千亿的载人车辆及其零件、附件通过上海口岸或宁波口岸进境。对于从上海口岸和宁波舟山口岸进境的载人车辆及其零件、附件而言, 过去三年各自的十大启运国累计的进口货值分布情况如下图所示:

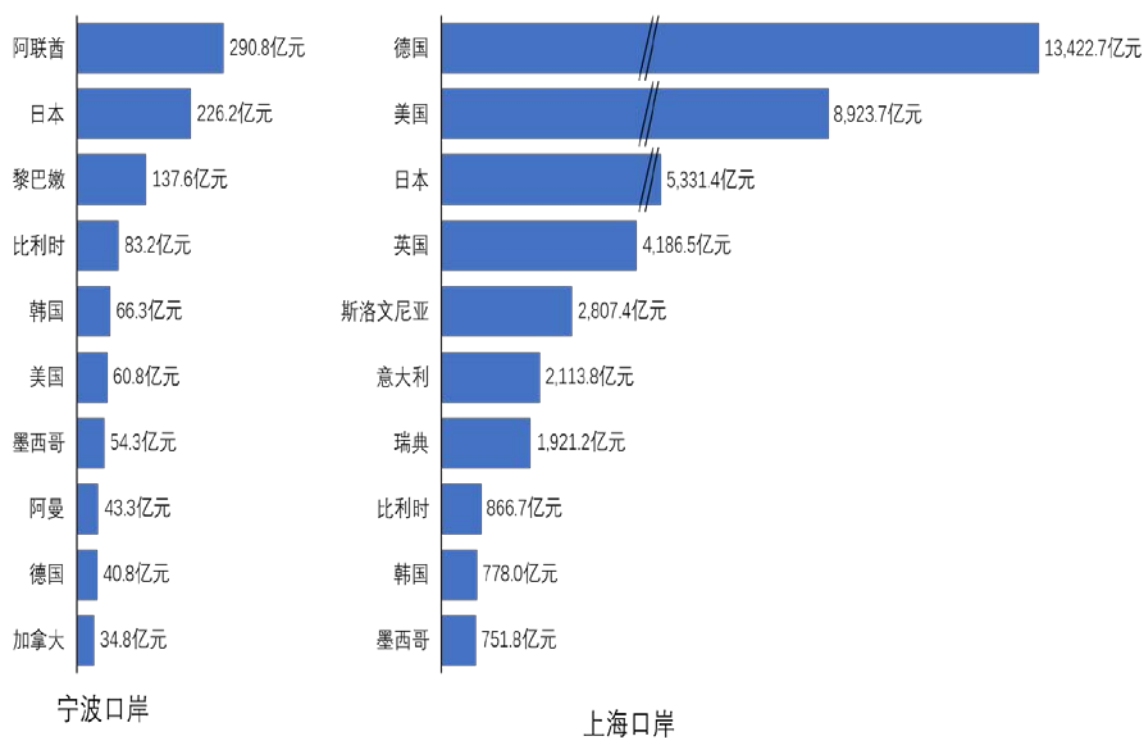


图 1.23 2017-2019 三年间进口第 87 章载人车辆及其零件、附件十大启运国累计货值分布

数据来源: 海关统计。

从各个国家的进量上来看, 宁波口岸与上海口岸的差距较大。但就主要启运国的国别而言, 两个口岸又有一定的重叠度, 从上图可以看出, 日本、韩国、美国、墨西哥、德国均是两个口岸的主要货源地。

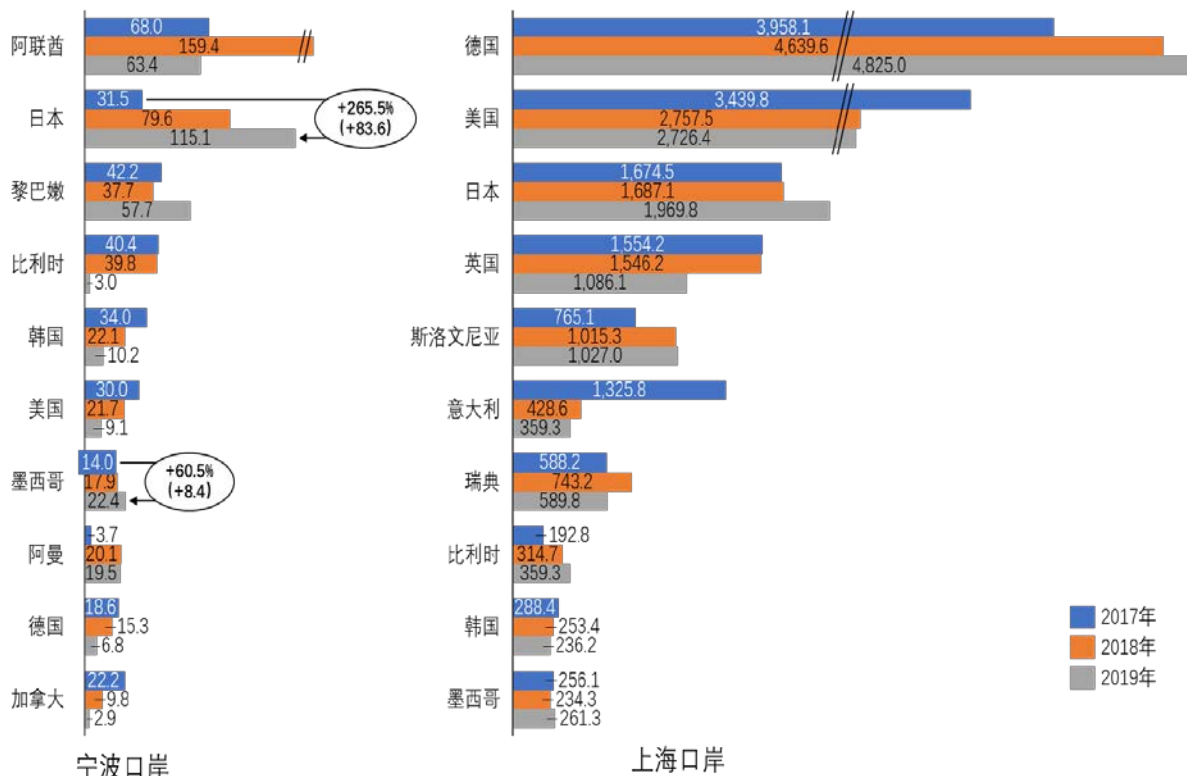


图 1.24 2017-2019 三年间进口第 87 章载人车辆及其零件、附件十大启运国累计货值变化

(单位:亿元)

数据来源：海关统计。

观察过去三年间的变化：对于上海口岸而言，过去三年间的进口载人车辆及其零件、附件的进口增长点主要来自德国、斯洛文尼亚；而对于宁波口岸而言，其来自日本和墨西哥的进境量出现大幅增长，2019 年相较于 2017 年的涨幅分别为 265.5%、60.5%。

如果具体分为 8703 载人车辆和 8708 机动车的零件、附件分别考虑，首先考察载人车辆前十大启运国近三年的变化情况：

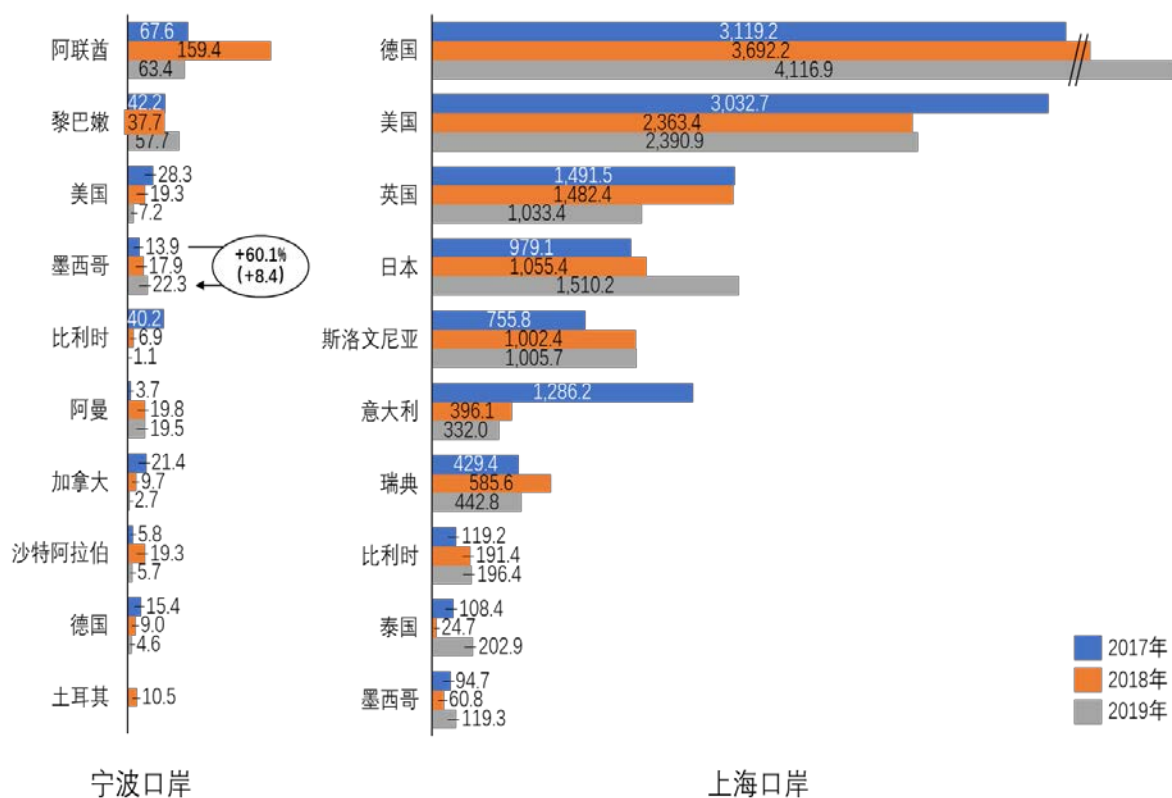


图 1.25 2017-2019 三年间进口 8703 载人车辆十大启运国累计货值变化 (单位: 亿元)

数据来源: 海关统计。

8703 载人车辆进口十大启运国中, 对于宁波口岸来讲最为瞩目的还是启运自墨西哥载人车辆的增长, 2019 年相较于 2017 年有 60.1% 的涨幅, 这也从侧面反映出宁波口岸在墨西哥航线上载人车辆的进口潜力。

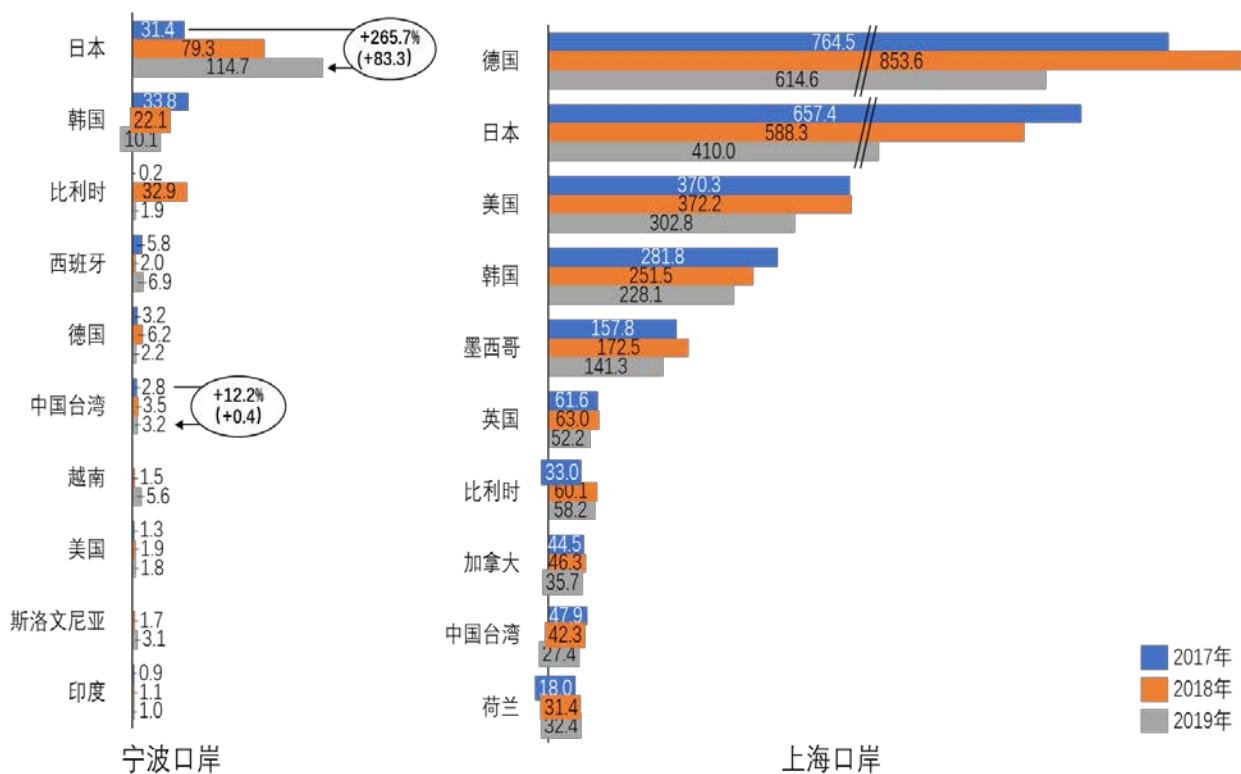


图 1.26 2017-2019 三年间进口 8708 机动车零件、附件十大启运国总货值变化

(单位: 亿元)

数据来源: 海关统计。

通过上图可以看到, 从宁波口岸进境的启运自日本和中国台湾的进口总货值均出现明显增长, 2019 年相较于 2017 年的涨幅分别为 265.7%、12.2%, 并且近三年间启运自日本和中国台湾的机动车零件、附件从上海口岸的进境量明显减少, 由此说明已经有部分启运自日本和中国台湾的机动车零件、附件已有从上海口岸进境转成从宁波口岸进境的趋势变化。因此可以将此作为一个争取上海箱量转移至宁波口岸的潜力点。

4.潜在提升点总结

通过上述分析，对宁波舟山港有关载人机动车辆及其零件、附件的潜在提升点从境内目的地与启运国两个维度进行总结，具体情况如下表所示：

表 1.1 8703 载人机动车辆的潜在提升点

目的地/启运国		上海预估年进口货值
境内目的地角度	江苏	0.4 亿元
	浙江（宁波、杭州、舟山、金华）	0.2 亿元
	西南地区	1.2 亿元
启运国角度	墨西哥	91.6 亿元

表 1.2 8708 机动车零件、附件的潜在提升点

目的地/启运国		上海预估年进口货值
境内目的地角度	福建	0.1 亿元
	浙江（宁波、台州、金华）	25.6 亿元
启运国角度	日本	551.9 亿元

通过上述分析发现，从境内目的地角度，宁波口岸不仅需要进一步维持并加强对以江苏、福建及浙江省内等地为境内目的地的载人机动车辆、零件及其附件的吸引力外，还可通过海铁联运等运输方式吸引去往西南地区的载人车辆选择从宁波口岸进境。

从启运国角度来看，宁波口岸启运自墨西哥的载人机动车辆与启运自日本的机动车零件、附件在 2017-2019 年三年间出现了

明显上升的趋势，因此宁波舟山港可以利用此市场趋势进一步加大对墨西哥航线与日本航线的开发，从而可以争取更多来自上海的箱量。

(二) 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金进口对比分析

1. 进口趋势变化

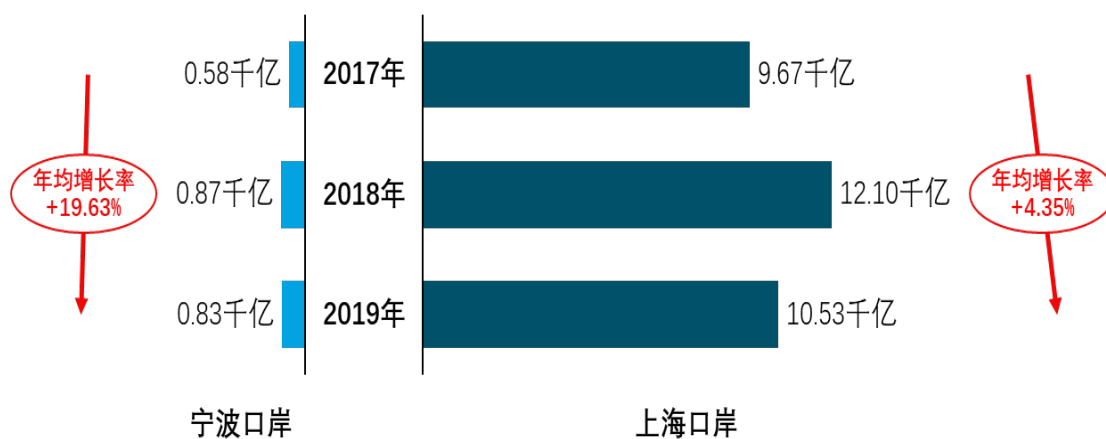


图 1.27 2017-2019 三年间宁波/上海口岸 7403 未锻轧精炼铜及铜合金累计进口货值差距变化

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸的进口 7403 未锻轧精炼铜及铜合金均呈现上升趋势，但是宁波口岸的年均增长率远高于上海口岸。尤其是在 2018 年，宁波口岸的进口货值由 2017 年的 0.58 千亿元增长到 0.87 千亿元，同比增长 50%，虽然在 2019 年出现小幅度下降，但是 2019 年的进口货值也保持在 0.83 千亿元，相较于 2017 年还是呈现明显的增长趋势。虽然 2017-2019 年三年间宁波口岸有关 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金的进口货值均不足上海口岸的 8%，但是在此三年间宁波口岸

与上海口岸之间的差距在不断缩小。

2.境内目的地分布变化

(1) 地区/省份级分析

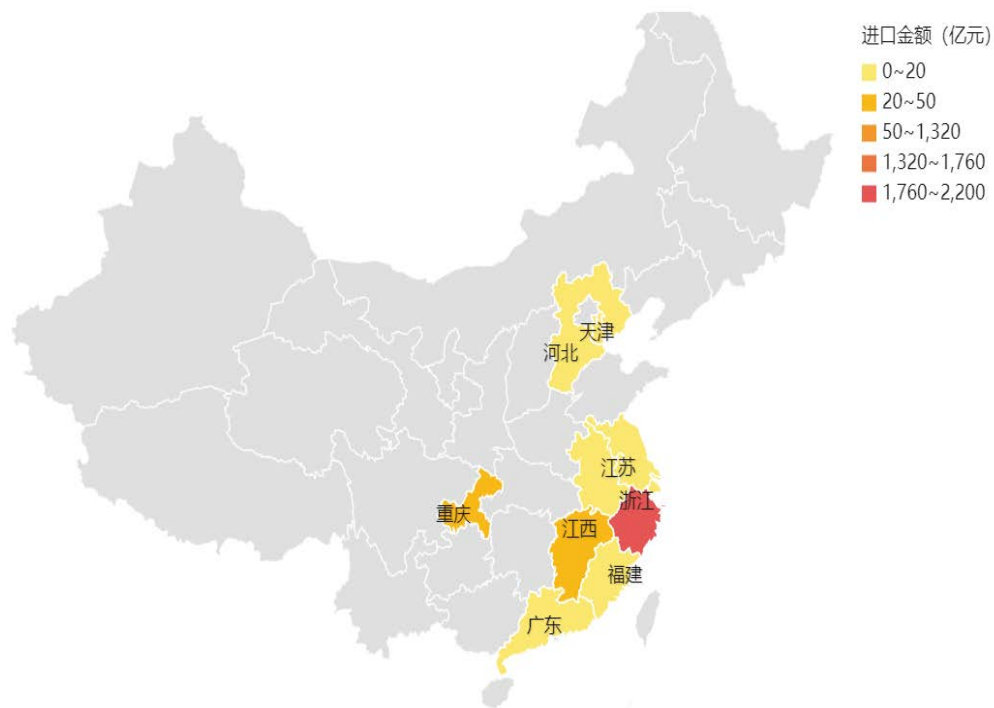


图 1.28 由宁波口岸进境的 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金在地区/省份级的境内流向

数据来源：海关统计。

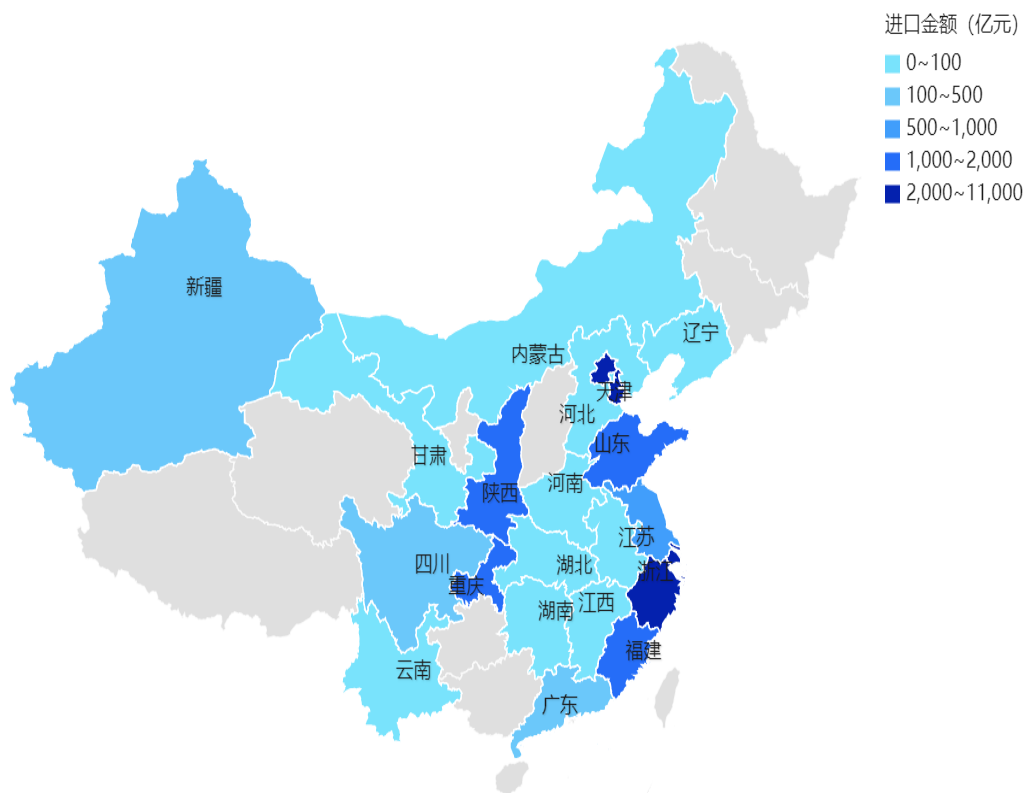


图 1.29 由上海口岸进境的 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金在地区/省级的境内流向

数据来源：海关统计。

通过图 1.27、1.28 可以直观看出，宁波口岸进境的未锻轧的精炼铜及铜合金的境内目的地主要集中在浙江省内、江西、重庆，此外也有部分货物流向河北、天津、福建、广东等地。而上海口岸的境内目的地的辐射范围明显广于宁波口岸，尤其是对于内陆地区，上海口岸的影响力明显大于宁波口岸，究其原因主要是得益于上海口岸较为完善的集疏运网络体系。

宁波、上海两个口岸在不同省市、地区间的具体进口累计货值对比情况如下图所示：

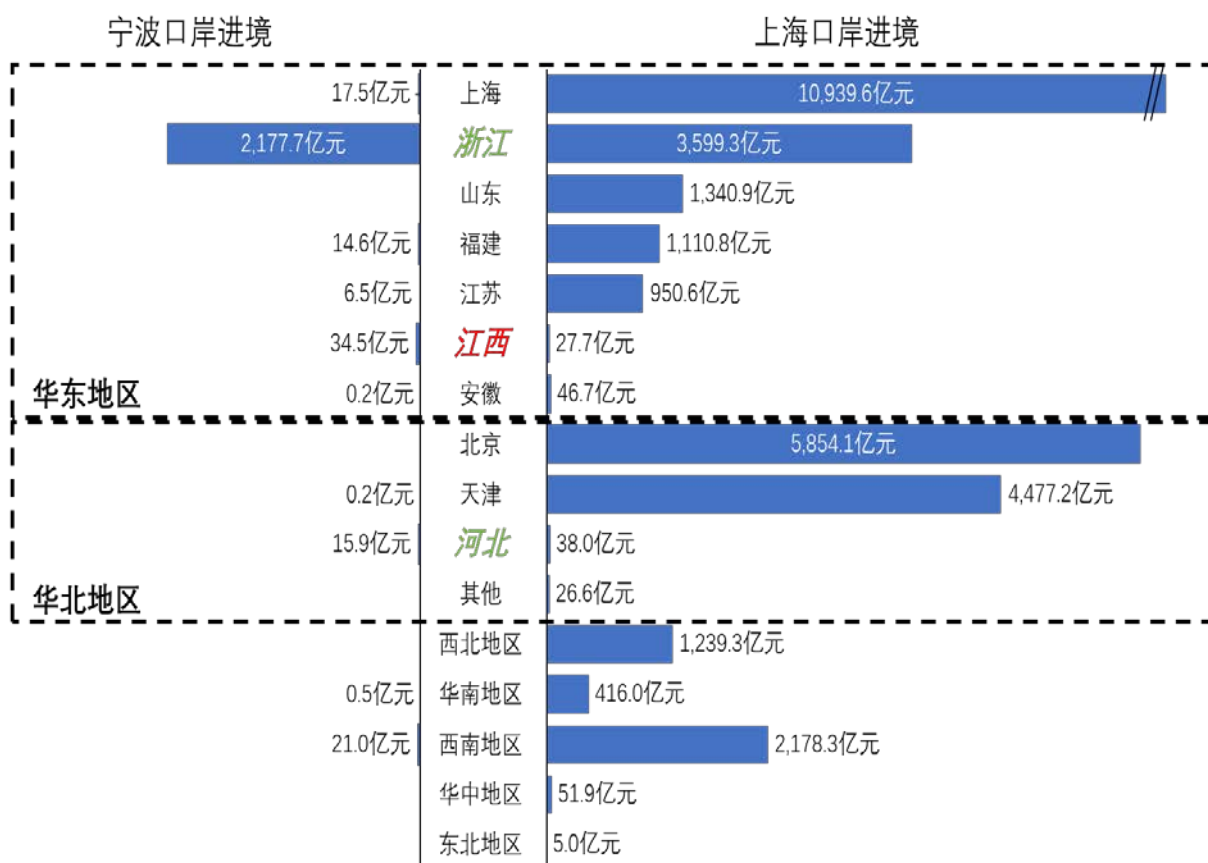


图 1.30 2017-2019 三年间进口 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

通过上图可以看出，对于未锻轧的精炼铜及铜合金的进口情况来讲，宁波口岸对于江西具有明显优势，其次对于浙江、河北等境内目的地宁波口岸与上海口岸也在同一个数量级上。

(2) 浙江省内目的地分析

对于浙江省内相关目的地角度，进口未锻轧的精炼铜及铜合金的累计进口货值分布如下：

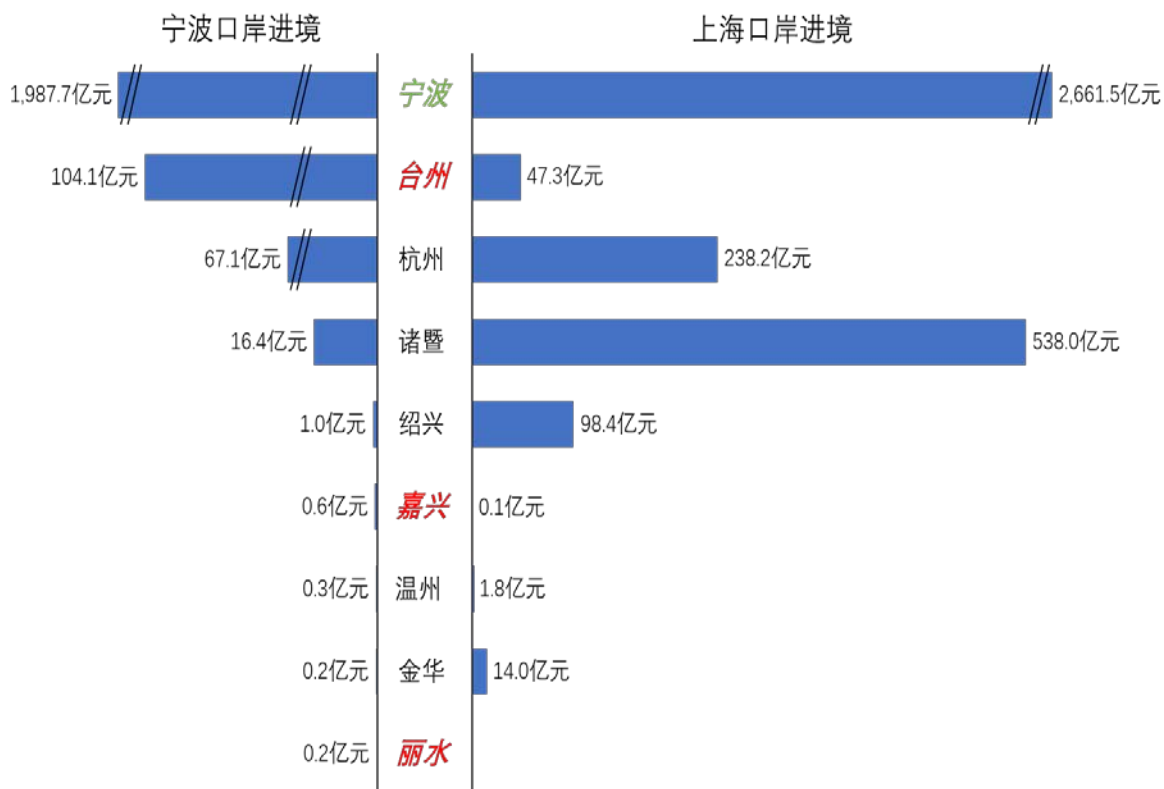


图 1.31 2017-2019 三年间进口 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金省内目的地对比

数据来源：海关统计。

统计结论显示：

- 1) 宁波口岸在以台州、嘉兴、丽水等地为境内目的地的进口未锻轧的精炼铜及铜合金方面有明显优势；
- 2) 在以宁波为境内目的地的进口未锻轧的精炼铜及铜合金宁波口岸与上海口岸在同一数量级上；
- 3) 在杭州、诸暨、绍兴等地宁波口岸处于劣势。

3. 启运国分布变化

在 2017-2019 年期间，共有来自 78 个国家（地区）约 34.6 千亿美元的未锻轧的精炼铜及铜合金通过宁波口岸或上海口岸进境，过

去三年各自的十大启运国货量分布如下：

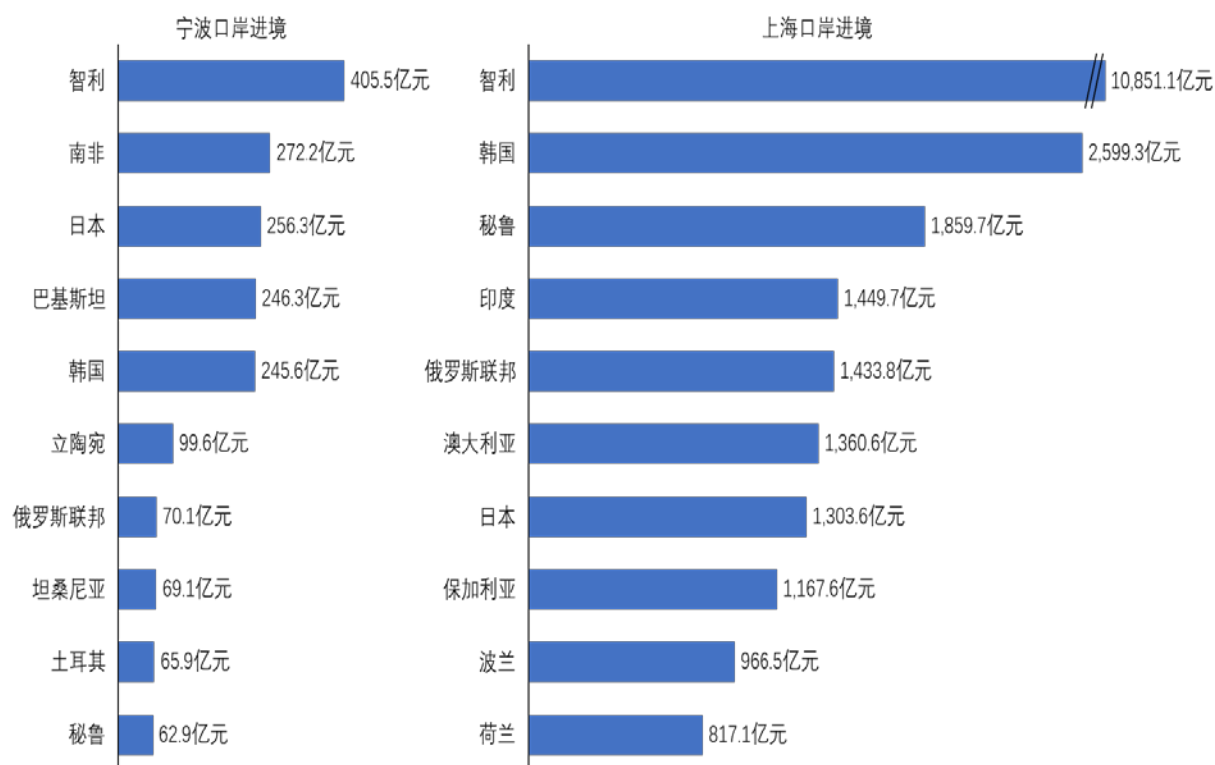


图 1.32 2017-2019 三年间 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金十大启运国累计进口货值分布

数据来源：海关统计。

从各个国家的进量上来看，宁波口岸与上海口岸的差距较大。但就主要启运国的国别而言，两个口岸又有一定的重叠度。智利、日本、韩国、俄罗斯联邦、秘鲁均是两个口岸的主要货源地。

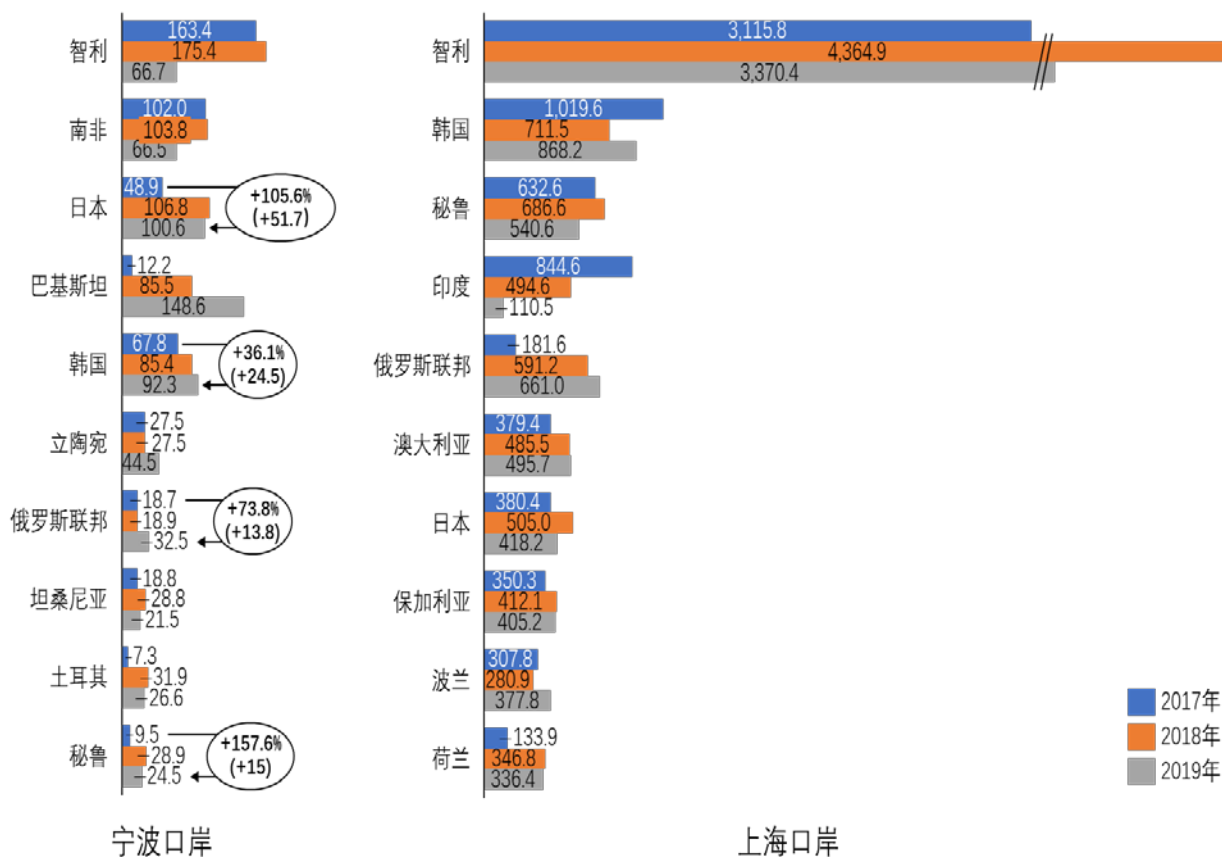


图 1.33 2017-2019 三年间进口 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金十大启运国累计货值变化

(单位: 亿元)

数据来源: 海关统计。

通过上图可以看到，从宁波口岸进境的启运自日本、韩国、俄罗斯联邦与秘鲁的进口货值分别有不同幅度的增长，并且近三年间起运自秘鲁和韩国的未锻轧的精炼铜及铜合金从上海口岸的进境量明显减少，由此说明已经有部分未锻轧的精炼铜及铜合金转从宁波口岸进境，因此可以将其作为一个争取上海箱量转移至宁波口岸的潜力点。

4.潜在提升点总结

通过上述分析，对宁波口岸有关未锻轧的精炼铜及铜合金的潜在提升点从境内目的地与启运国两个维度进行总结，具体情况如下表所示：

表 1.3 7403 未锻轧的精炼铜及铜合金的潜在提升点

目的地/启运国		上海预估年进口货值
境内目的地角度	浙江（台州、嘉兴）	15.8 亿元
	江西	9.2 亿元
	河北	12.7 亿元
启运国角度	秘鲁	619.9 亿元
	韩国	866.4 亿元

结合上述分析建议，从境内目的地角度，宁波口岸除了需要进一步维持并加强对以江西及浙江省内等地为境内目的地的未锻轧的精炼铜及铜合金的吸引力外，还可通过加强宣传及政策优惠等方式吸引去往河北地区的未锻轧的精炼铜及铜合金选择从宁波口岸进境。

从启运国角度来看，宁波口岸启运自秘鲁和韩国的未锻轧的精炼铜及铜合金在 2017-2019 年三年间出现了明显上升的趋势，并且其在上海口岸的进境量出现了相反的下降趋势，因此宁波舟山港可以利用此变化趋势进一步加大对南美航线与韩国航线的开发，从而可以争取更多来自上海的箱量。

(三) 3901 初级形状的乙烯聚合物进口对比分析

1. 进口趋势变化

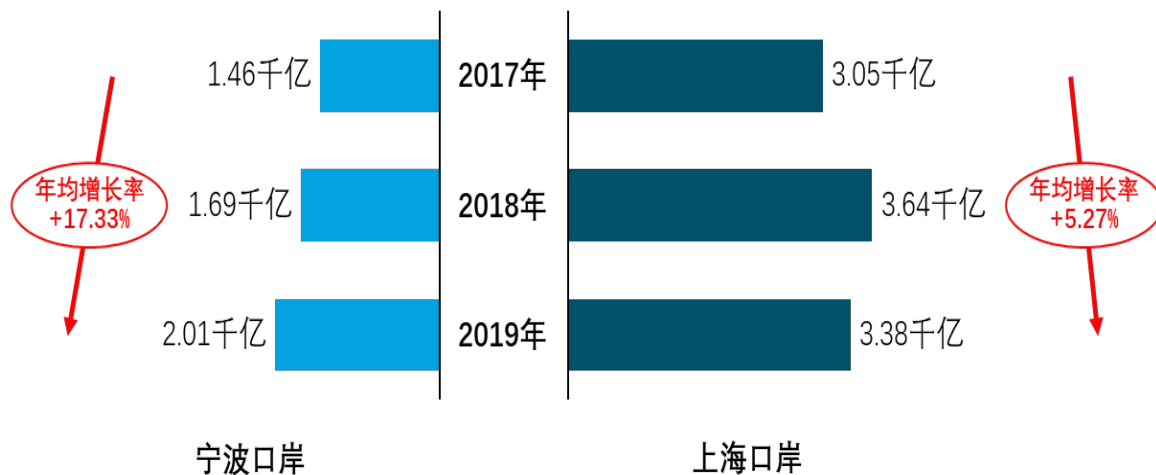


图 1.34 2017-2019 三年间宁波/上海口岸 3901 初级形状的乙烯聚合物累计进口货值差距变化

数据来源：海关统计。

由上图可以看出，2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸进口的初级形状的乙烯聚合物均呈现上升趋势，但是宁波口岸的年均增长率远高于上海口岸。尤其是宁波口岸进口的初级形状乙烯聚合物由 2017 年的 1.46 千亿元，增长到 2019 年的 2.01 千亿元，增长率高达 37.7%。并且就初级形状的乙烯聚合物的进境量而言，宁波口岸与上海口岸的差距在不断缩小，相关数据显示 2017 年宁波口岸的进口货值仅为上海口岸的 47.9%，但到 2019 年差距进一步减少，宁波口岸的进口货值已占上海口岸的 59.5%。

2. 境内目的地分布变化

(1) 地区/省份级分析

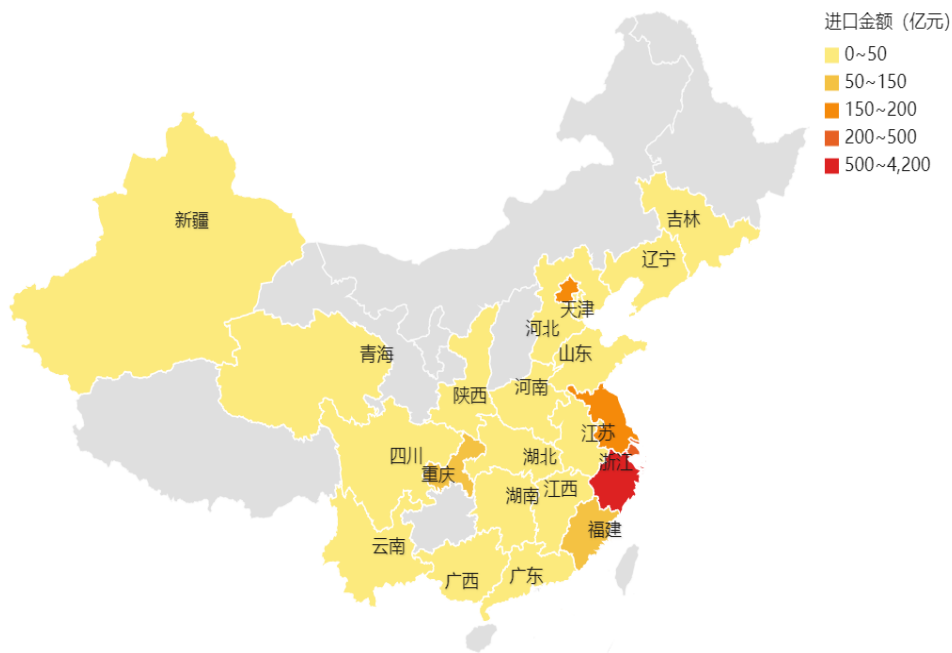


图 1.35 宁波口岸进境的 3901 初级形状的乙烯聚合物地区/省级目的地流向

数据来源：海关统计。

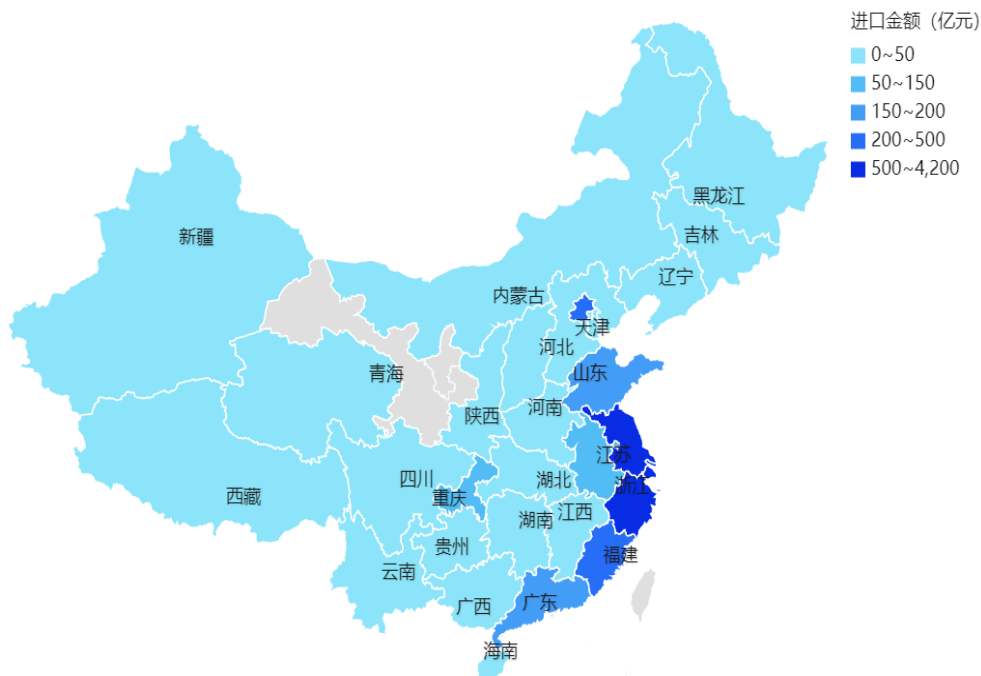


图 1.36 上海口岸进境的 3901 初级形状的乙烯聚合物地区/省级目的地流向

数据来源：海关统计。

由图 1.34、1.35 可以直观看出，宁波口岸与上海口岸在长江经济带上的 11 个省份以及广东、山东等沿海城市有交叉重叠之外，对于其他内陆省份而言，上海口岸的辐射范围明显大于宁波口岸。

宁波、上海两个口岸在不同省市、地区间的具体进口累计货值对比情况如下图所示：

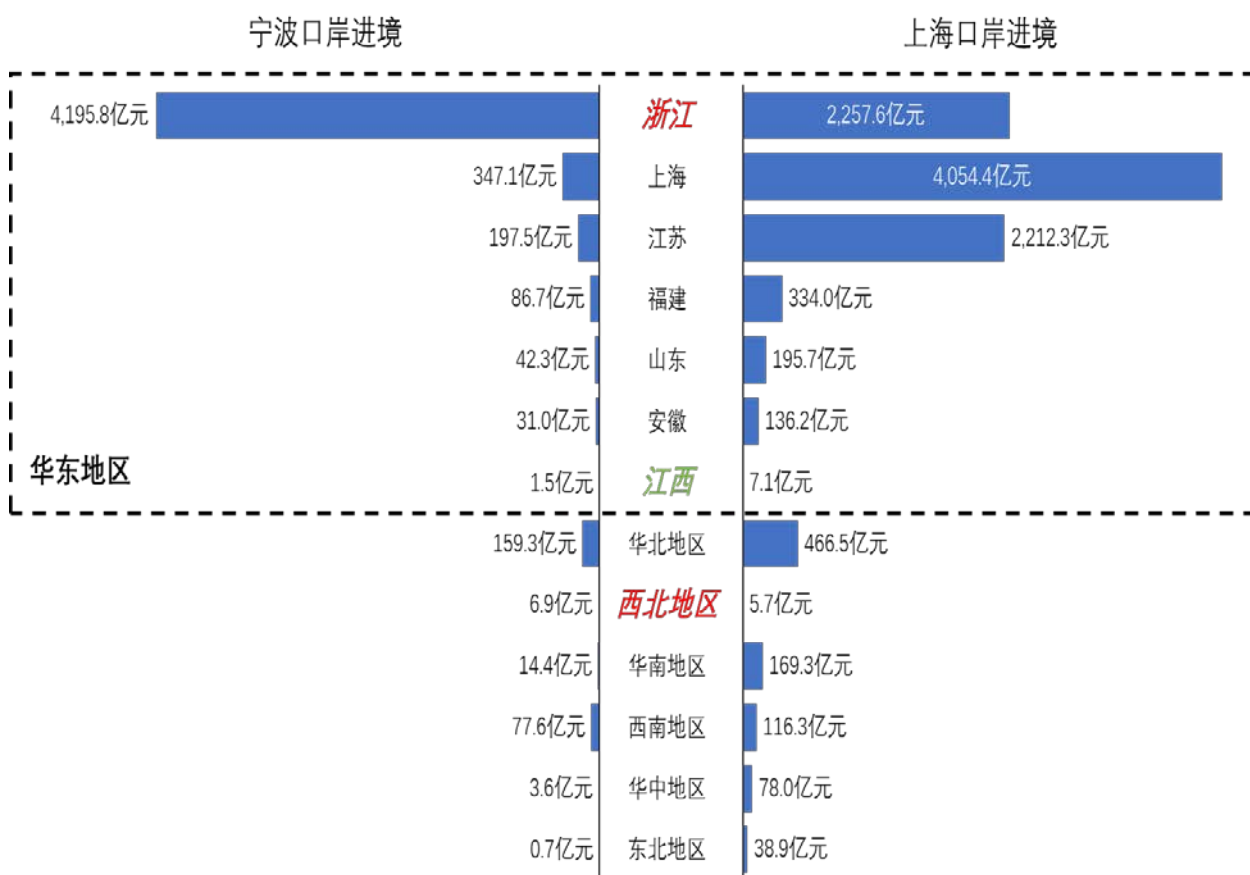


图 1.37 2017-2019 三年间进口 3901 初级形状的乙烯聚合物地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

通过上图可以看出，对于初级形状的乙烯聚合物的进口来讲，宁波口岸对浙江和西北地区具有明显优势，从宁波口岸进境的初级形状的乙烯聚合物的累计进口货值明显高于上海口岸，其次对

于江西，宁波口岸与上海口岸也在一个数量级上。

(2) 浙江省内目的地分析

对于浙江省内相关目的地，进口初级形状的乙烯聚合物的累计进口货值分布如下图所示：

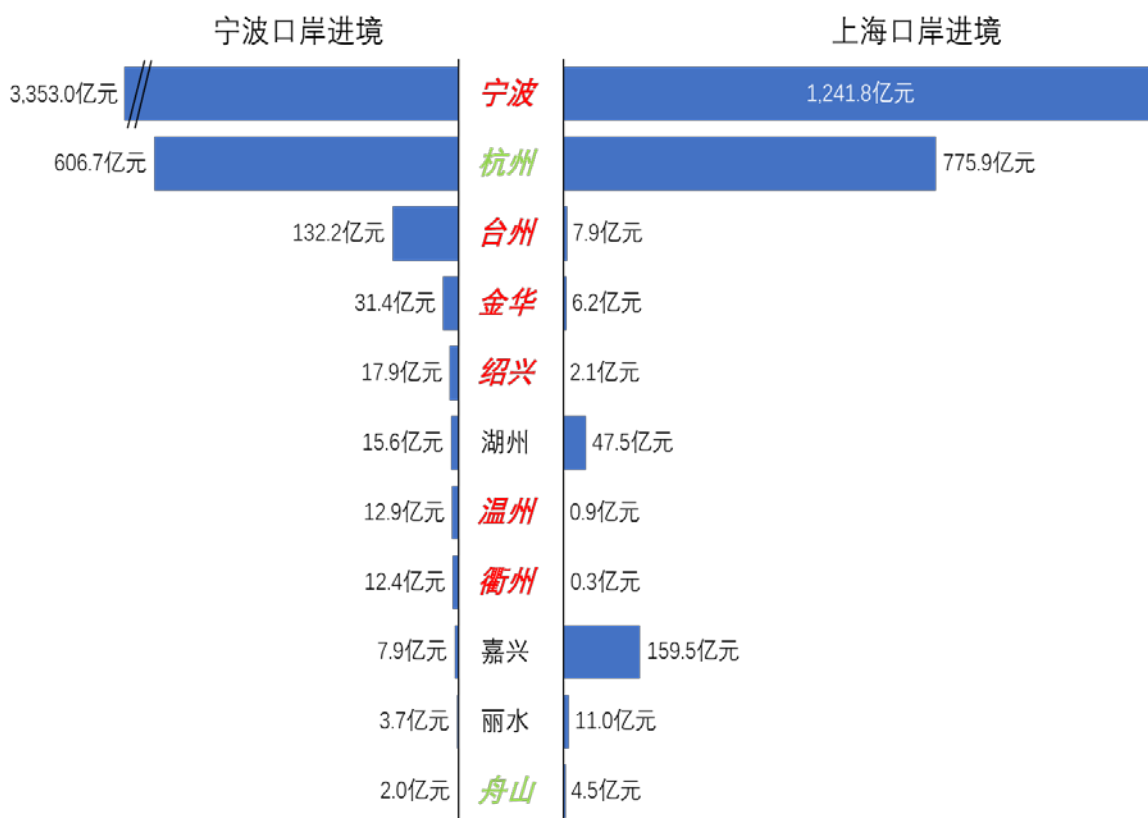


图 1.38 2017-2019 三年间进口 3901 初级形状的乙烯聚合物省内目的地对比

数据来源：海关统计。

统计结论显示：

- 1) 宁波口岸在以宁波、台州、金华、绍兴、温州、衢州等地为境内目的地的进口初级形状的乙烯聚合物方面具有明显优势；
- 2) 在杭州、舟山两地与上海口岸在同一数量级上；

3) 在湖州、嘉兴、丽水等地宁波口岸处于劣势。

3.启运国分布变化

在 2017-2019 年期间，共有来自 91 个国家（地区）约 10.1 千亿的初级形状的乙烯聚合物通过上海口岸或者宁波口岸进境，过去三年各自的十大启运国货量分布如下：

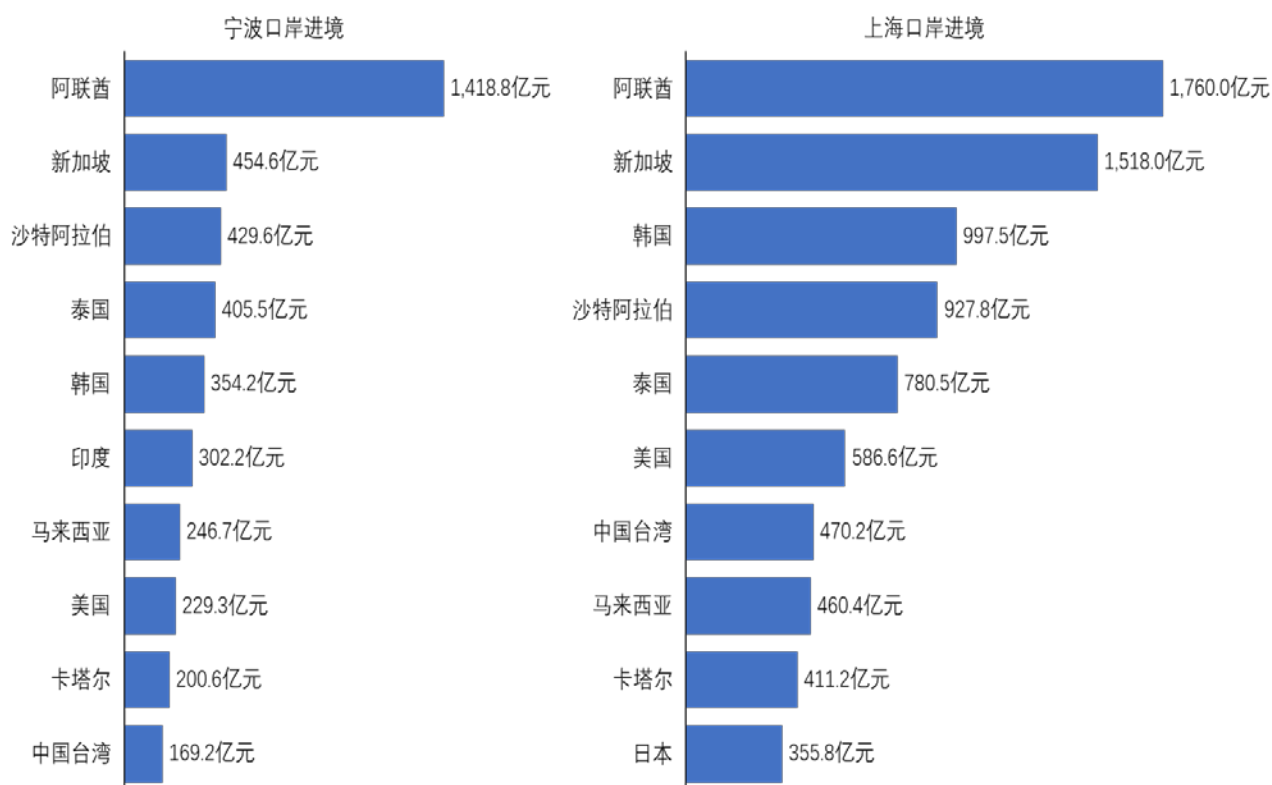


图 1.39 2017-2019 三年间 3901 初级形状的乙烯聚合物十大启运国累计进口货值分布

数据来源：海关统计。

从各个国家的累计进口货值来看，除了启运自阿联酋的初级形状的乙烯聚合物宁波口岸与上海口岸的进口累计货值相差不大，处在同一数量级之外；启运自其他国家的进口累计货值宁波口岸与上海口岸的差距均较大。但就主要启运国的国别而言，两个口岸

又有一定的重叠度，阿联酋、新加坡、沙特阿拉伯、泰国、韩国、马来西亚、美国、中国台湾均是两个口岸的主要货源地。

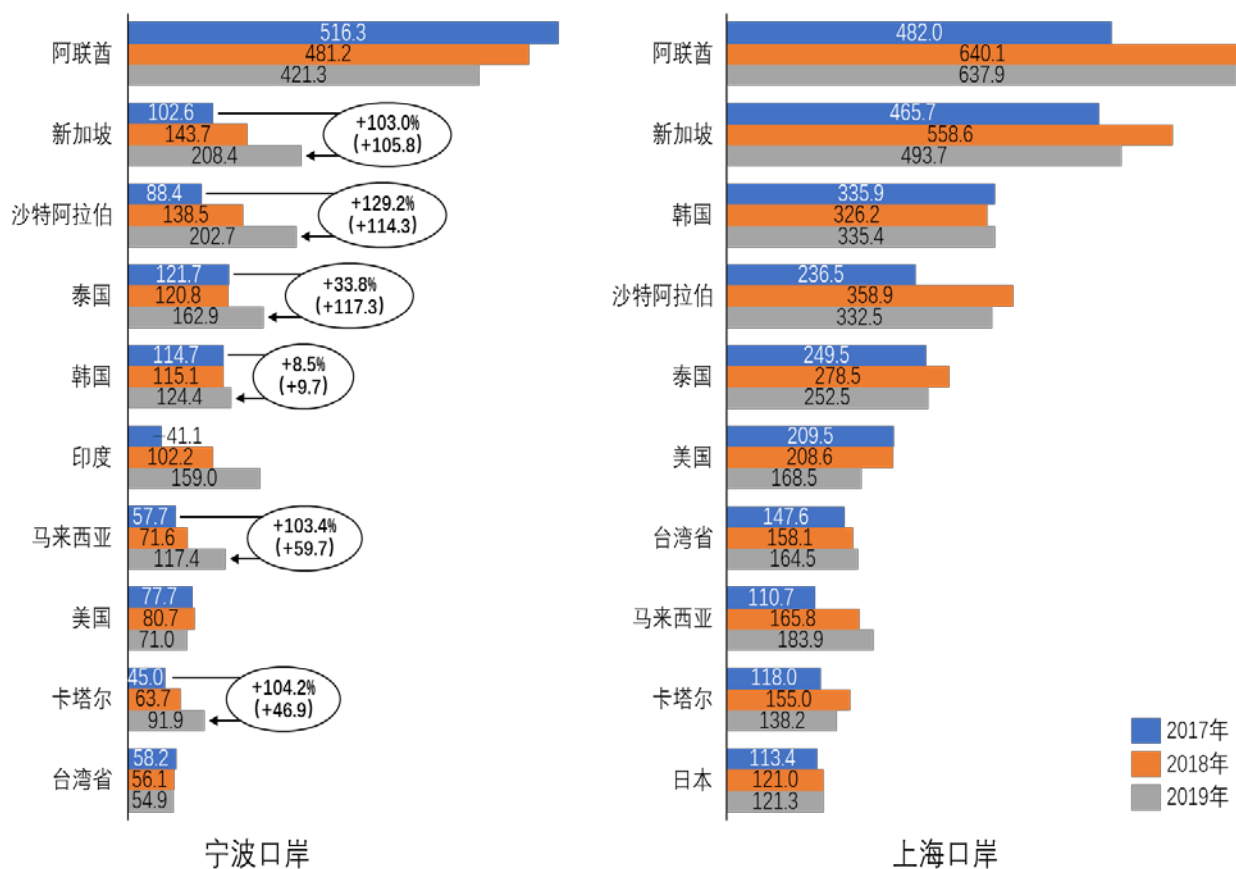


图 1.40 2017-2019 三年间进口 3901 初级形状的乙烯聚合物十大启运国累计货值变化

(单位：亿元)

数据来源：海关统计。

通过上图可以看到，从宁波口岸进境的启运自新加坡、沙特阿拉伯、泰国、韩国、马来西亚、卡塔尔的进口货值分别有不同幅度的增长，同时这些口岸也是上海口岸有关初级形状的乙烯聚合物进口的十大启运国，虽然上海口岸来自上述六个国家的初级形状的乙烯聚合物整体上也分别呈现增长趋势，但是增长速度相对缓

慢，因此可以将其作为一个争取上海箱量转移至宁波口岸的潜力点。

4.潜在提升点总结

通过上述分析，对宁波舟山港有关初级形状的乙烯聚合物的潜在提升点从境内目的地与启运国两个维度进行总结，具体情况如下表所示：

表 1.4 3901 初级形状的乙烯聚合物的潜在提升点

	目的地/启运国	上海预估年进口货值
境内目的地角度	浙江（台州、金华、绍兴、温州、衢州）	5.8 亿元
	江西	2.4 亿元
	西北地区	1.9 亿元
启运国角度	新加坡	506.0 亿元
	沙特阿拉伯	309.3 亿元
	泰国	260.2 亿元
	马来西亚	153.5 亿元
	卡塔尔	137.1 亿元

结合上述分析建议，从境内目的地角度，宁波口岸需要进一步维持并加强对以江西及浙江省内等地为境内目的地的初级形状的乙烯聚合物的吸引力外，还可通过加强海铁联运等方式吸引去往西北地区的初级形状的乙烯聚合物选择从宁波口岸进境。

从启运国角度来看，启运自新加坡、沙特阿拉伯、泰国、马来

西亚、卡塔尔等“一带一路”沿线国家的初级形状的乙烯聚合物在2017-2019年近三年在宁波口岸出现了明显上升的趋势，因此宁波舟山港可以充分利用其在“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”两翼的交汇点上，具有连接东西、辐射南北、贯穿丝路两翼的优势，可以有效衔接中西部广大腹地地区与“一带一路”沿线国家和地区地理优势，加大丝路沿线国家和地区航线航班开发力度，争取更多的集装箱量增长点。

第二部分

宁波舟山港/上海港的优劣势比较分析

一、物流体系综合比较

(一) 海运航线方面的比较

首先在进境班轮频次上,上海港相较于宁波舟山港占有一定的优势:根据2020年12月两港《船舶月度计划表》,上海港进境班次为1231班,宁波舟山港进境班次为842班,详细情况如下表所示:

表 2.1 上海港/宁波舟山港 2020 年 12 月计划进境班次

航线类别	上海港	宁波舟山港
东南亚航线	371	253
韩国航线	91	82
南美航线	62	63
美西航线	90	61
东/西非航线	—	57
欧洲航线	78	55
波红航线	36	47
日本航线	216	42
中国台湾航线	67	41
地中海航线	42	37
澳新航线	38	31
远东航线	33	28

航线类别	上海港	宁波舟山港
美东航线	54	28
南非航线	9	11
中国香港航线	—	1
其他国际航线	5	5
合计	1231	842

数据来源：2020年12月份《上海港船舶月度计划表》、《宁波舟山港船舶月度计划表》

目前全球80多家主要国际集装箱班轮船公司在上海港开设班轮航线，网络对接全球200多个国家和地区的500多个港口，是全球集装箱班轮航线数量最多、覆盖地区最广的综合性港口之一；宁波舟山港拥有260多条集装箱航线连接着190多个国家和地区的600多个港口，由此可见宁波舟山港与上海港挂靠的航线数量旗鼓相当。但是从表2.1两港2020年12月份的《船舶月度计划表》来看，在某些重点航线上两港的进境班次数还有所差距，如东南亚航线与日本航线上的进境班次数。

结合第一部分宁波口岸/上海口岸主要进口货种对比分析的结果来看，启运自日本的载人机动车辆及其零部件和未锻轧的精炼铜及铜合金，以及启运自新加坡的初级形状的乙烯聚合物在上海港与宁波舟山港均有较大的进口货值，因此以相关航线日本航线和东南亚航线为例进行详细对比，如下表所示：

表 2.2 船公司日本航线在上海港、宁波舟山港班次安排

上海港		宁波舟山港	
船公司	进境班次	船公司	进境班次
新海丰	42	新海丰	20
锦江	34	宁波远洋	11
中远海	32	南星海运	7
海华	24	神原汽船	4
中外运	19	总计	42
神原汽船	18		
民生	9		
中通海运	8		
瑞洋海运	8		
德翔	8		
高丽海运	5		
马士基	5		
兴亚海运	2		
泛洲海运	2		
总计	216		

注：蓝色底纹表示在上海港与宁波舟山港均有开设航线的船公司。

由上表可以看出，对于日本航线，上海港的航线频次与船公司均明显多于宁波舟山港，并且均在两个港口开设航线的新海丰、神原汽船两家船公司在上海港的班次也明显多于宁波舟山港。

表 2.3 船公司东南亚航线在上海港、宁波舟山港班次安排

上海港		宁波舟山港	
船公司	进境班次	船公司	进境班次
新海丰	67	马士基	45
马士基	38	新海丰	37
中远海	31	长荣海运	15
高丽海运	25	美总轮船	15
正利航业	24	中外运	12
长荣海运	20	亚海	9
以星轮船	15	宏海箱运	7
东方海外	14	东方海外	7
万海航运	14	万海航运	7
现代商船	13	阳明海运	6
德翔航运	12	高丽海运	6
亚海	9	德翔航运	6
阳明海运	9	以星轮船	5
长锦商船	8	现代商船	5
锦江	8	长锦商船	3
中外运	8	地中海	3
运达航运	7	洋浦中诚	3
宏海箱运	7	运达航运	3

上海港	
船公司	进境班次
达飞	6
兴亚海运	5
地中海	5
中联航运	5
海洋网联	4
新加坡海运	3
天敬海运	3
南星海运	2
海华	2
格飞驰	2
百达航运	1
泛奥升	1
阿联酋轮船	1
森罗商船	1
司马泰	1
总计	371

宁波舟山港	
船公司	进境班次
新鑫海	1
海陆船务	1
兴亚海运	1
总计	197

注：蓝色底纹表示在上海港与宁波舟山港均有开设航线的船公司。

由上表可以看出，对于东南亚航线，上海港的航线频次与船公司均依然明显多于宁波舟山港。

通过上述分析可以看出，在海运航线方面，宁波舟山港的停靠航线相较于上海港明显偏少，因此吸引更多的船公司到宁波舟山港增开新航线是宁波舟山港下一步工作的重点。

（二）集疏运体系的比较

根据大致估算：目前上海港集疏运量中，公路运输约占 54% 左右，水路运输约占 45%，铁路运输约占不到 1%；而宁波舟山港集疏运量中，公路运输约占 65%，水路运输约占 28%，铁路运输则占 7%。

其中“水水中转”作为一种现代化的集疏运方式，能有效实现物流的时效性和经济性，增强多种运输方式的深度融合，并有助于解决公路中转造成的城市交通拥堵和环境污染问题。据相关数据公布，上海港 2019 年的集装箱吞吐量为 4330.3 万标准箱，其中水水中转为 2090.4 万标准箱，比例是 48.3%，同比提高 1.5%。而宁波舟山港 2019 年的集装箱吞吐量为 2753 万标准箱，其中水水中转为 732 万标准箱，比例是 26.6%，同比提高 2%²，由此可见宁波舟山港的水水中转比例与上海港还有较大差距，但是宁波舟山港水水中转的增长率要高于上海港。

因此建议宁波舟山港积极对接国家“长江经济带”战略，发挥舟山江海联运中心优势，重点开辟江海直达内支线运输，完善内河、沿海内贸、国际中转等业务。2020 年 8 月 30 日，国务院印发《中

² 上海港数据来源于上港集团《2019 年年度报告》、《2019 年可持续发展报告》；宁波舟山港数据来源于宁波舟山股份有限公司《2019 年年度报告》

国（浙江）自由贸易试验区扩展区域方案》，方案明确提出，“允许中资非五星旗船开展以宁波舟山港为中转港的外贸集装箱沿海捎带业务”。因此浙江海港集团、宁波舟山港集团以及相关政府部门可以通过不断研究、优化沿海捎带业务的具体实施方案，将沿海捎带业务作为宁波舟山港集装箱量增长的新的突破点。

此外，海铁联运是目前全球多式联运的重要模式，具有快速、安全、运能大、成本低等优势。据悉 2019 年，上港集团与中远海运集团、中国铁路上海局和中铁集装箱运输有限责任公司各自的下属公司合资组建了上海港海铁联运有限公司，大力拓展海铁联运业务，2019 年上海港海铁联运集装箱吞吐量突破 14.7 万标准箱，同比增长 86.1%；并且在 2020 年度，海铁联运公司加快推进海铁联运业务，共对接 8 省 21 市，逐步形成了“5 条循环班列，多点辐射对接”的线路布局。其中，湖州、长兴南、海安、常州、苏州 5 条固定车底循环班列线路采取了客车化运营模式，目前已形成了日均近 1000 标准箱的业务规模。据悉 2020 年前上海港海铁联运业务量突破 20 万标准箱，达到 26.8 万标准箱，同比增长 80.1%，提前完成了年度箱量任务。由此可见，近两年上海港的海铁联运的吞吐量在稳步上升，但据估算上海港的海铁联运吞吐量也只占其集装箱吞吐量的 0.3% 左右，远远低于世界海铁联运大港的 20%~30% 的平均水平。

而宁波舟山港在 2019 年持续推进运输结构调整，大力推进多式联运，打造宁波舟山港海铁联运品牌，“宁波舟山港-浙赣湘（渝

川) “集装箱海铁公多式联运示范工程被交通运输部、国家发展改革委命名为“国家多式联运示范工程”, 2019 年全年共完成海铁联运 80.9 万标箱, 同比增长 34.5%, 箱量排名跻身全国第二, 远高于上海港。2020 年铁路穿山港站也成功启用, 新开拓安庆、海安等 16 个海铁联运业务点, 新开通海安、芜湖 2 条海铁联运班列, 海铁联运班列总数达 19 条, 业务辐射全国 15 个省市 (自治区)、56 个地级市 (详见表 2.4)。2020 年, 宁波舟山港集装箱海铁联运业务量首次突破 100 万标准箱, 同比增长 24.2% (2018-2020 年三年间宁波舟山港与上海港的海铁联运情况见图 2.1)。同样可以看出, 近两年宁波舟山港的海铁联运的吞吐量在稳步上升, 但据估算宁波舟山港的海铁联运吞吐量也只占其集装箱吞吐量的 2.9% 左右, 虽然略高于上海港, 但同样远远低于世界海铁联运大港的 20% ~ 30% 的平均水平, 因此综合来看, 宁波舟山港的海铁联运依然还有很大的发展空间。

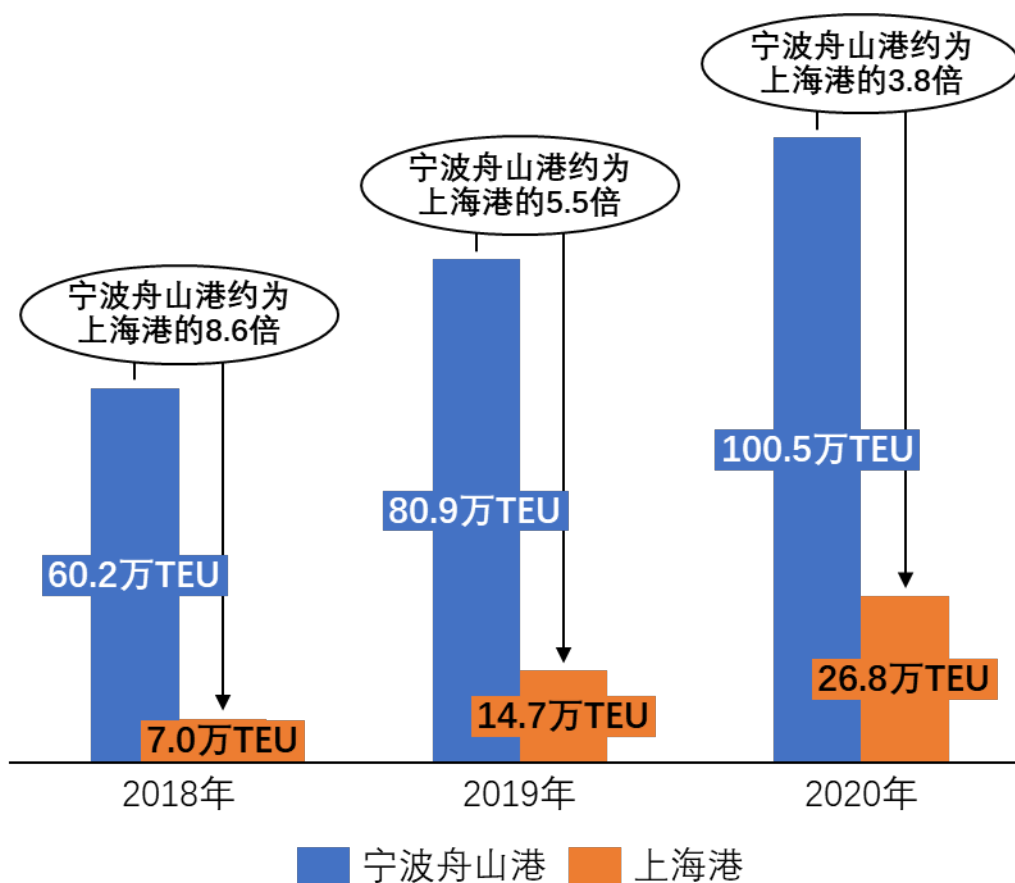


图 2.1 2018-2020 年宁波舟山港与上海的海铁联运情况

表 2.4 宁波舟山港海铁联运网络节点

地区	省 (自治区)	布局节点
江浙沪	浙江	杭州 (萧山、新安江)、绍兴 (绍兴、钱清、诸暨)、金华 (金华、义乌、兰溪)、衢州 (衢州、江山)、湖州 (长兴、湖州西)、台州、丽水 (丽水、缙云)
	江苏	苏州、无锡、常州、徐州
华东其他	安徽	合肥、阜阳、淮南、芜湖、宣城 (广德、绩溪)、蚌埠、淮北 (青龙山)
	江西	上饶、鹰潭 (鹰潭、贵溪)、南昌、景德镇、新余、萍乡、

地区	省 (自治区)	布局节点
		赣州、宜春
华北	内蒙古	鄂尔多斯
	山西	晋中
华中	湖北	武汉、襄阳、十堰 (十堰、谷城)、荆门
	湖南	株洲 (醴陵)、衡阳、湘西州 (吉首)
	河南	驻马店、平顶山、郑州、洛阳、信阳、南阳
西南	重庆	重庆
	四川	成都、绵阳
	云南	昆明、楚雄、大理
	贵州	黔西南州
西北	陕西	西安
	甘肃	兰州
	新疆	乌鲁木齐
合计	16 省 (自治区)	51 个地级市

并且据了解目前,上海外高桥港区和洋山港区内均未设置铁路专用线,两大港区距离海铁集疏运点有 40 公里左右的陆运路程,这为客户增加了经济成本与时间成本,而宁波舟山港目前已有北仑港区 (10 股铁路装卸线路)、镇海港区 (2 股铁路装卸线路)、穿山港 (2 股铁路装卸线路) 等三个港区能够直通铁路,均可满足海铁联运集装箱整列取送和装卸,实现了港站与码头“最后一公里”无缝

衔接。由此可见，宁波舟山港在海铁联运方面具有明显优势。

通过以上分析可以看到，相较于上海港，宁波舟山港的集疏运网络主要依赖于公路运输，但是近年来宁波舟山港的水水中转、海铁联运等方面的运输结构也在不断调整，并且已经取得了不错的成绩，因此建议宁波舟山港一方面依托海港枢纽资源优势 and 宁波打造“一带一路”建设综合试验区的政策优势，全面发力提升海铁联运业务量；另一方面同时将发展江海直达内支线运输作为下一步工作的重点，通过政策支持与便利化通关等措施进一步优化宁波舟山港的集疏运网络体系。

二、通关及口岸作业成本比较

（一）进口常规收费项目对比

海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费项目共计 11 项，而涉及的收费主体包括：船公司/船代、码头经营单位、理货公司、海事局、代理报关企业、箱管堆场。

表 2.5 海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费清单

序号	收费主体	收费名称	服务内容/收费原因
1	海事局	☆港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。
2	码头运营单	☆货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施

序号	收费主体	收费名称	服务内容/收费原因
	位		施。
3		☆港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。
4		☆港口作业包干费 (搬移)	对集装箱进行一次搬移。
5	船公司/船代	提货单换单费	收回正本提单或保函, 签发提货单等服务, 并办理其他相关手续。
6		☆船公司文件费	制作各类单证文件, 以及弥补与之相关的运营成本。
7		☆码头操作费	主要冲抵码头运营单位对其收取的费用。
8		设备交接单费	打印集装箱设备交接单。
9		EDI 传输费	主要为向海关及其他部门传输舱单数项及其他电子信息数据。
10	报关行/货代	☆代理报关服务费	提供代理报关等相关服务。
11	箱管堆场	回空费	进口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场归还集装箱时, 堆场对空集装箱进行卸车操作。

注: 1) 以上所考察收费项目的被收费的主体为收发货企业或其委托的货运代理公司; 2) 费用发生的区间为“货船抵港”到“用箱企业归还空集装箱”; 3) 标 ☆ 的为计入世行统计口径。

针对以上收费项目宁波舟山港与上海港的收费标准对比情况

如下图所示：

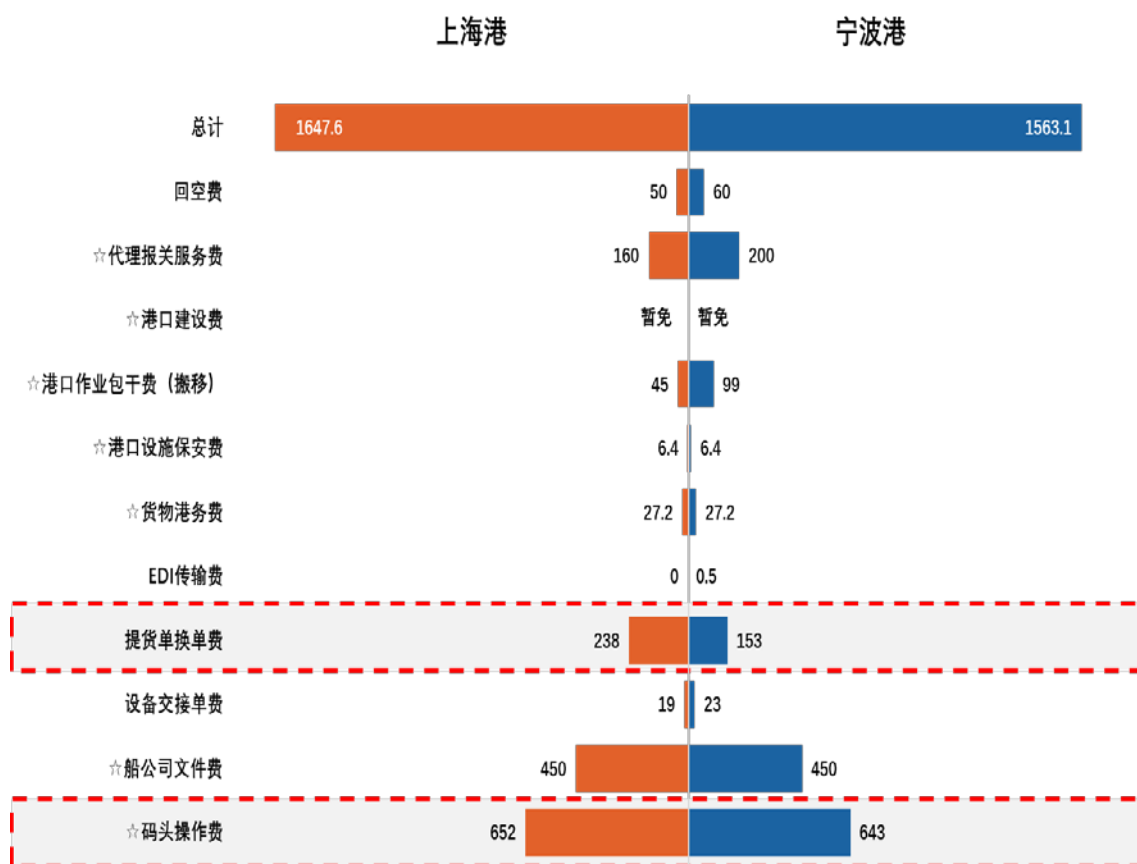


图 2.2 宁波舟山港与上海港常规收费项目对比

注：1) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨；

2) 标 ☆ 的为计入世行统计口径；3) 码头操作费根据十大船公司³在上海航运交易所备案价格计算出口码头操作费后，再根据企业反馈，增加 5% 得出进口码头操作费；4) 对于企业自主定价的收费项目，码头操作费取各样本各航线均值，其他收费项目取各样本中位数。

数据来源：宁波、上海国际贸易“单一窗口”公布各主体公布的收费数据；上海航运交易所

另外需要注意的一项收费是港口作业包干费（搬移），尽管上

³ 十大船公司包括：马士基、地中海、中远海（含东方海外）、达飞、赫伯罗特、海洋网联、长荣、阳明、现代、太平船务。

图给出了宁波口岸码头运营单位的收费标准,但实际上这项收费只有当收货企业提出要求或者进口重箱堆存期超过 15 天后转栈的条件下才会收取,即港口作业包干费(搬移)并非宁波舟山港的常规收费项目,此处列出仅为与上海进行对比。

通过对比相关常规收费的收费标准,发现:

宁波的常规收费项目总计略低于上海;

宁波在码头操作费、提货单换单费上相较于上海较低;

宁波在设备交接单、代理报关服务费、回空费方面略高于上海;

宁波在货物港务费、港口设施保安费、船公司文件费上与上海持平。(货物港务费、港口设施保安费属政府定价)

(二) 进口非常规收费项目梳理

海运集装箱进口货物通关及口岸作业非常规收费项目如下表所示:

表 2.6 海运集装箱进口非常规收费项目

收费主体	收费名称	收费标准		服务内容/收费原因
		宁波	上海	
码头运营单位 (1项)	库场使用费 (堆存费)	免堆期: 4天 5-15天: 4-44元	免堆期: 4天 5-15天: 8-434元	超过免费堆存期(自卸船当日起4天)后产生的堆存费用。
理货公司 (1项)	理货服务费 (拆箱)	37.5元	市内: 40-70元 江浙: 90元 其他省: 150元	当货物提离运至仓库后,如在拆箱后发现货物有破损,可以要求理货公司来仓库进行第三方记录,以供索赔时佐证。(如需理货公司出具第三方报告,则需另外交费。)
船公司/船代 (1项)	集装箱超期使用费	由各船公司制定相应的价格,宁波和上海作为华东地区基本港,各船公司定价差异不大。		持有集装箱超过免费使用期(自提箱后7-21天)后收取的费用。
报关行/货代 (1项)	海关查验手续 代理服务费	0-350元	0-300元	报关行/货代代为办理海关一般查验、海关检验检疫查验等手续。
查验场站 (1项)	查验作业服务费	215-862元	215-675元	海关查验相关搬移、掏箱等作业。查验无问题可全部或部分免除(限于一般查验,检验检疫事项查验不免除。2020.7.1-2020.12.31期间,在宁波舟山港下属查验场地内检验检疫事项查验费用由宁波舟山港集团承担)。
检验检疫处理	检疫处理费	180元	180-450元	对货物进行熏蒸,一般针对木质托盘和木材及相关产品。

收费主体	收费名称	收费标准		服务内容/收费原因
		宁波	上海	
企业 (1项)				
箱管堆场 (1项)	修洗箱费	洗箱费：60-110 元 修箱费标准由各 船公司制定	洗箱费：50-100 元 修箱费标准由各船公司制 定	用箱企业将空集装箱归还至堆场时，由箱管堆场对箱况进行评估，如果发现有脏污和损坏则需要进行修洗作业。

注：1) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨；

2) 修洗箱费中，修箱费收费标准由船公司制定，因此暂不比较。

数据来源：宁波、上海国际贸易“单一窗口”公布各主体公布的收费数据；企业访谈了解。

其中宁波舟山港与上海港两港有关库场使用费的详细收费情况如下表所示：

表 2.7 宁波/上海库场使用费（堆存费）收费标准（计费单位：20 英尺标准集装箱）

港口	免堆期	超期天数	(折合人民币元/箱·天)
宁波	4 天	5-15 天	4
		第 15 天之后	转栈至码头外堆场（转栈费 99 元）
上海	4 天	5-7 天	8
		8-10 天	20
		11 天以上	70

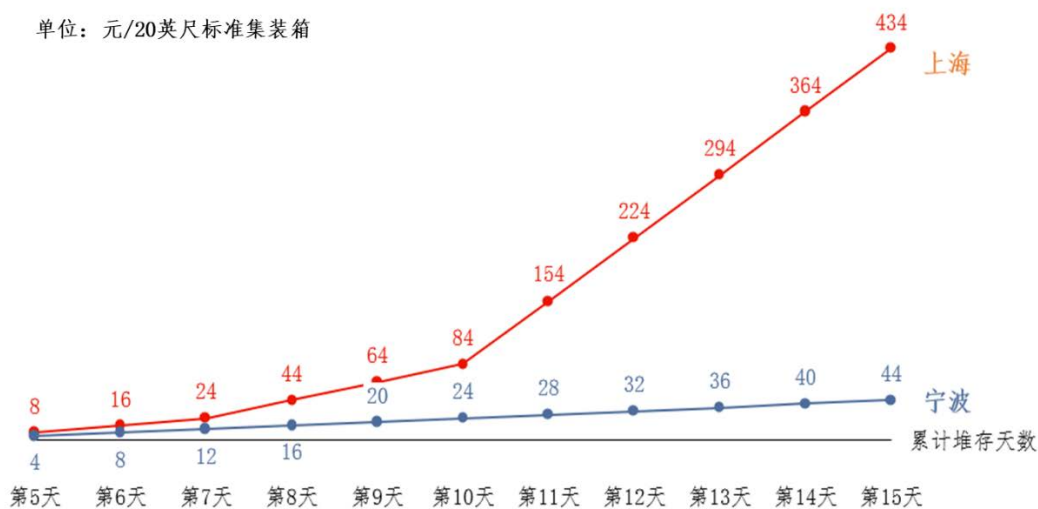


图 2.3 第 5-15 天提离码头宁波、上海口岸产生的累计库场使用费

由此可见，两个港口均有 4 天的免堆期，但超过 4 天后，企业无论在哪天提货，宁波舟山港产生的累计库场使用费均明显低于上海港，故宁波舟山港在库场使用费方面相较于上海港具有明显优势。

综合以上对比，发现：

宁波在库存使用费（堆存费）、检疫处理费、理货服务费（拆箱）上相较于上海较低；

宁波在海关查验手续代理服务费等、查验作业服务费（海关查验有问题不能免除的情况下）上相较于上海较高。

此外，通过与企业沟通了解到，在宁波进口“收费高于行业平均水平”的收费项中，修洗箱费占据第一位，因此深入探究修洗箱费的定价标准十分必要。

尽管堆场验箱人员均具有国际公认的验箱资质，但相当多用箱企业反映堆场验箱标准透明度不够，堆场验箱人员在验箱时存在较多的主观性，用箱企业和箱管堆场间经常就集装箱是否需要修/洗产生诸多争议。这其中的主要原因是：争取船公司集装箱管理委托业务的竞争激烈，箱管堆场在面对船公司时议价能力非常有限，箱管堆场为了能够争取更多业务，存在以极低箱管费用甚至“零费用”承接船公司委托的情况，在这种情形下，箱管堆场为了弥补这一方面收入的不足，势必会争取在修洗箱方面尽量扩大范围以收取更多的修洗箱费，这就有可能导致在验箱时过于严苛和主观性过强的问题。

三、周边配套相关物流设施情况比较

截至 2020 年 12 月底公布的海关特殊监管区域情况名单中，

上海共有 10 个海关特殊监管区，分别是洋山特殊综合保税区、上海浦东机场综合保税区、上海外高桥港综合保税区、上海外高桥保税区、松江综合保税区、金桥综合保税区、青浦综合保税区、漕河泾综合保税区、奉贤综合保税区、嘉定综合保税区；宁波共有 4 个海关特殊监管区，分别是宁波梅山综合保税区、宁波保税区、宁波北仑港综合保税区、宁波前湾综合保税区。

截至 2020 年 12 月 31 日公布的全国保税物流中心（B 型）名单中上海和宁波各自有 2 个保税物流中心，分别为西北物流园保税物流中心、虹桥商务区保税物流中心、宁波栎社保税物流中心、宁波镇海保税物流中心。

上海、宁波海关特殊监管区域与保税物流中心（B 型）的地理分布情况，分别如下图所示：



图 2.4 上海港区及周边海关特殊监管区与保税物流中心（B 型）分布情况



图 2.5 宁波舟山港区及周边海关特殊监管区与保税物流中心（B 型）分布情况

据统计 2020 年上述海关特殊监管区与保税物流中心(B 型)的累计进出口总量分别为, 上海市累计进出口总量为 12829.5 亿元⁴, 宁波市累计进出口总量为 1229.6 亿元⁵, 从进出口数据上来看, 宁波与上海还有较大差距。上海、宁波各个海关特殊监管区与保税物流中心(B 型)近五年的进出口量分别如下图所示:

⁴ 统计口径包含上海浦东机场综合保税区、上海外高桥港综合保税区、上海外高桥保税区、松江综合保税区、金桥综合保税区、青浦综合保税区、漕河泾综合保税区、奉贤综合保税区、嘉定综合保税区、西北物流园保税物流中心、虹桥商务区保税物流中心等 11 个场所在 2020 年的进出口量。

⁵ 统计口径包含宁波梅山综合保税区、宁波保税区、宁波北仑港综合保税区、宁波前湾综合保税区、宁波栎社保税物流中心、宁波镇海保税物流中心等 6 个场所在 2020 年的进出口量。

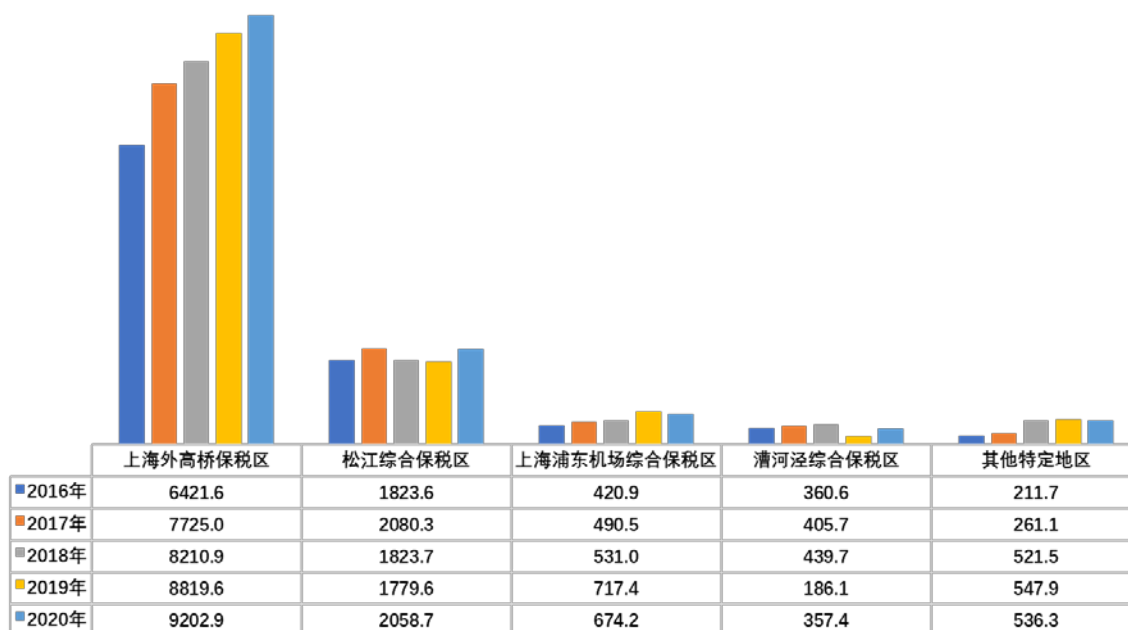


图 2.6 近五年上海市各特定地区进出口总值情况 单位：亿元

注：1) 其他特定地区包括上海外高桥港综合保税区、金桥综合保税区、青浦综合保税区、奉贤综合保税区、嘉定综合保税区、西北物流园保税物流中心、虹桥商务区保税物流中心等 7 个特定地区；2) 自 2018 年开始，漕河泾、闵行、松江、青浦、金桥、嘉定出口加工区先后正式升格为综合保税区，所以 2016、2017、2018 年这三年漕河泾等六个综合保税区的进出口量为对应出口加工区的进出口量。

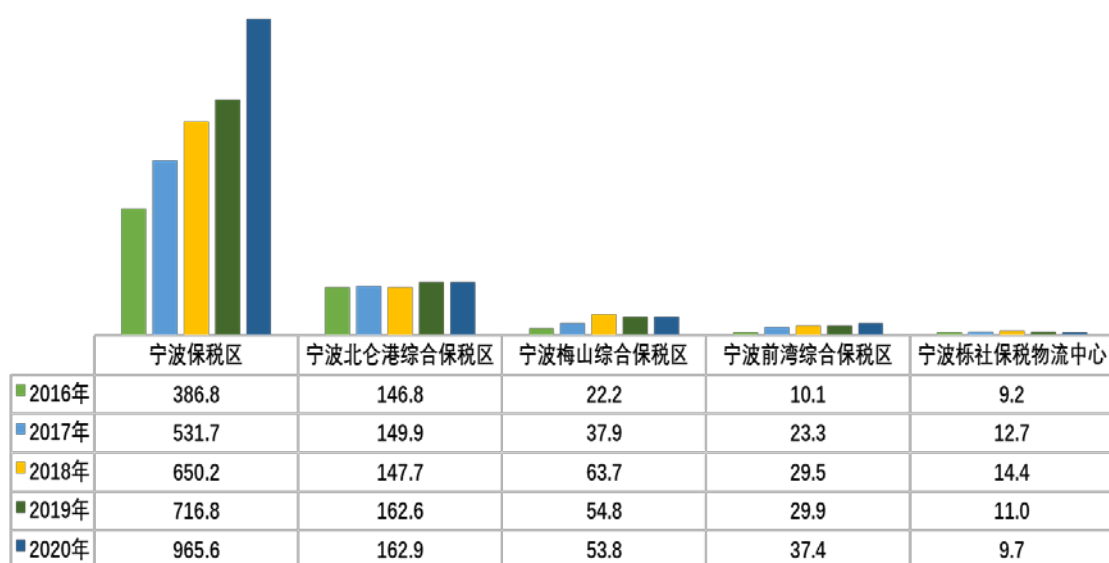


图 2.7 近五年宁波市各特定地区进出口总值情况 单位：亿元

注：2020年5月国务院批准了宁波梅山保税港区整合优化为宁波梅山综合保税区、宁波出口加工区整合优化为宁波北仑港综合保税区、慈溪出口加工区整合优化为宁波前湾综合保税区。

经过上述对比研究，可见宁波的海关特殊监管区与保税物流中心（B型）无论在数量上还是在运营质量与进出口量上均与上海存在不小差距。

四、宁波和上海两地重点产业情况比较

在宁波提出的“246”现代产业集群发展规划中，2个“万亿级”产业分别是绿色石化与汽车产业。因此本部分将对宁波和上海两地有关石化与汽车制造的市场建设情况进行比较分析。

（一）石化产业比较

1. 宁波、上海石化产业规模对比

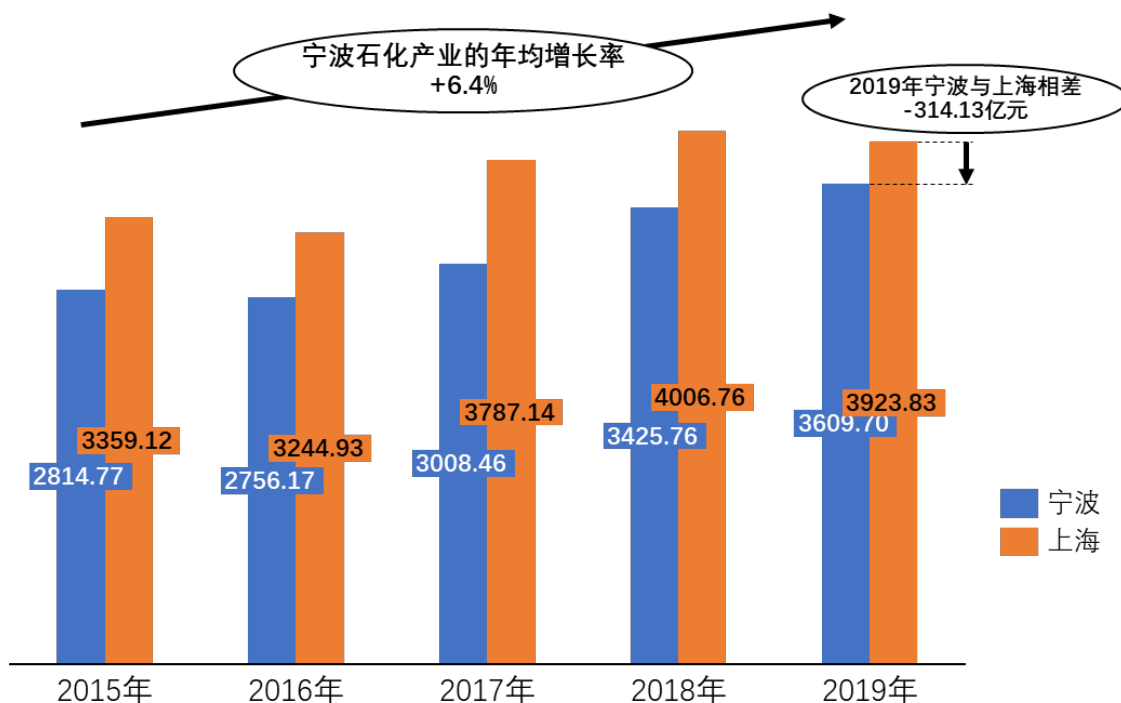


图 2.8 2015-2019 年宁波、上海石化产业工业总产值对比情况 单位：亿元

数据来源：宁波、上海统计年鉴以及公开资料整理。

由上图可以看出，宁波市石化产业在近五年呈上升趋势，五年间的年均增长率为 6.4%，并且 2019 年起完成工业总产值 3609.70 亿元，相较 2015 年的 2814.77 亿元，有高达 28.2% 的增长。值得注意的是，宁波与上海石化产业的工业总产值差距也在逐渐缩小，2019 年宁波与上海市的工业总产值差距仅为 314.13 亿元。

据悉宁波市规模以上石化产业企业个数为 221 家，从业人员年平均人数为 4.01 万人；而上海市石化行业的企业个数为 698

家，平均从业人员为 12.62 万人，可见从石化产业的企业个数与从业人员两个指标角度来看，宁波市与上海市还存在不小差距。

此外，在中国石油和化学工业联合会化工园区工作委员会在论坛上发布的 2020 化工园区 30 强单⁶中，宁波有两个化学工业园区位列其中分别是宁波石化经济技术开发区（排名第二）与宁波大榭开发区（排名第四），上海有一个化学工业园区位列其中即上海化学工业经济技术开发区（排名第一）。

宁波大榭开发区

园区简介：大榭开发区于 1993 年 3 月经国务院批准成立，规划面积 35.2km²，其中建设用地 19.6km²，是一个以临港产业为主导、特色鲜明、宜居宜业的国家级开发区。经过多年的开发建设，大榭开发区已发展成为宁波三大石化产业基地之一、宁波舟山港的核心港区和华东地区重要的能源中转基地。

主导产业：大榭已形成了万华工业园、中海油大榭石化生产基地、三菱化学产业园、榭北新材料产业园等集聚效应突出、竞争优势明显的四大特色产业集聚区，拥有 300 万吨沥青（即 800 万吨原油加工能力）、120 万吨 MDI、50 万吨烧碱、40 万吨液氯、70 万吨 PTA、30 万吨 PVC、11 万吨聚醚和 2.5 万吨 PTMG 等生产能力。

入驻企业：中海油、万华化学、东华能源及日本三菱化学、韩国韩华化学、德国林德气体、德国汉圣石化、香港利万集团等一批世界 500 强和行业龙头企业密集进驻，形成了万华工业园、中海油大榭石化生产基地、三菱化学产业园、榭北新材料产业园等四大产业园区。

在中国石化联合会化工园区单项排名入围前 5 的指标有：**利润总额一个单项指标**

⁶ <http://www.inmo.gov.cn/mobile/zonghezixun/zonghexinxin/2020-10-22/679.html>

宁波石化经济技术开发区

园区简介：宁波化学工业区地处杭州湾南岸，与杭州湾北岸的上海金山石化、漕泾化学工业区遥相呼应，处于我国长三角石化工业圈中心地区，是环杭州湾石化工业圈的重要组成部分，是宁波市唯一的专业石油化学工业园区，总体规划面积为 56.22 平方公里。

主导产业：园区在规划区域内划分为五个功能区块，分别为：乙烯及下游产业区块、大型合成树脂产业区块、基本有机化工原料产业区块、精细化工及化学新材料产业区块和位于慈溪市龙山的远期发展区块。

入驻企业：经过多年发展，宁波石化开发区成为国家首批千亿级石化产业基地，现已落户园区的企业还有：荷兰阿克苏诺贝尔、韩国 LG 甬兴、道达尔、富德能源、日本大赛璐化学和镇洋化工、巨化科技、杭州湾睛纶等。近年来，世界 500 强企业纷纷布局宁波，也为宁波市经济发展注入了全新的活力。

在中国石化联合会化工园区单项排名入围前 5 的指标有：经济总产量（产值）、利润总额等两个单项指标

上海化学工业经济技术开发区

园区简介：园区位于杭州湾北岸，规划面积 29.4 平方公里，是以炼化一体化项目为龙头，打造“1+4”产业组合，发展以烯烃和芳烃为原料的中下游石油化工装置以及精细化工深加工系列，形成乙烯、丙烯、碳四、芳烃为原料的产品链。

主导产业：现已规划发展六个系列的化工产品，即石油化工深加工和天然气化工系列产品、光气衍生产品、精细化工产品系列、高分子材料加工产品、综合性深加工项目、高科技生物医药产品。

入驻企业：化工区已吸引英国石油、德国拜耳、巴斯夫、赢创、汉高、瑞曼迪斯、美国亨斯迈、英威达、杜邦、3M、普莱克斯、法国苏伊士、法液空、日本三菱瓦斯、三井化学、三菱丽阳（璐彩特）、昭和电子、西班牙国家石油（欧迪萨）、荷兰孚宝、新加坡胜利等国际化工巨头和中石化、华谊集团、中电投等国内大型骨干企业落户，外资企业占 80%以上，其中，世界 500 强企业 15 家，占到世界化工前 20 强的 40%。

在中国石化联合会化工园区单项排名入围前 5 的指标有：利润总额、单位面积产值、投资强度、石化利润率等四个单项指标排名前五

化工园区能为地方经济带来巨大贡献，随着我国经济社会的快速发展，化工企业不断向化工园区集中，园区化已经成为石化化工行业发展的主要趋势，而宁波、上海两地有着航运、交通、水源、环境等天然优势，化工园区的发展水平明显较高。但从上文对宁波、上海的三个重点化工园区的介绍来看，上海化学工业经济技术开发区的整体发展情况要优于宁波石化经济技术开发区与宁波大榭开发区，并且其在单位面积产值、投资强度、石化利润率以及对世界 500 强化工企业的吸引力等方面较强。

2. 宁波、上海石化产品的进口情况

2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸有关石油化工原料的进口情况如下图所示：

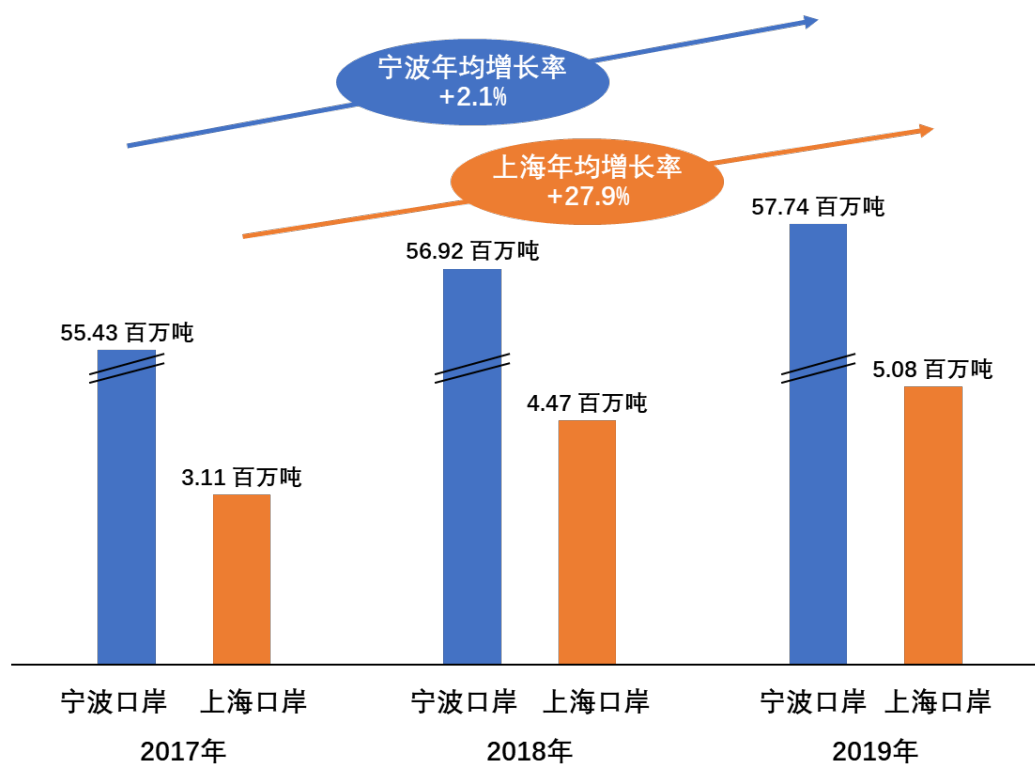


图 2.9 2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸石油化工原料的进口情况

数据来源：海关数据整理。

注：石油化工一般指以石油和天然气为原料的化学工业。由于数据获取难度的原因，此部分统计的是海关编码 2709 石油原油及从沥青矿物提取的原油及 2711 石油气及其他烃类气两类商品的进口量。

由上图可以看出，2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸有关石油化工原料的进口量都处于上升趋势，2017-2019 年三年间宁波口岸进口量的年均增长率为 2.1%；上海口岸的年均增长率为 27.9%。此外，可以明显看出，三年间宁波口岸有关石油化工原料的进口量均明显高于上海口岸，宁波舟山港天然深水港与国内最大的原油泊位的优势在此进一步凸显。

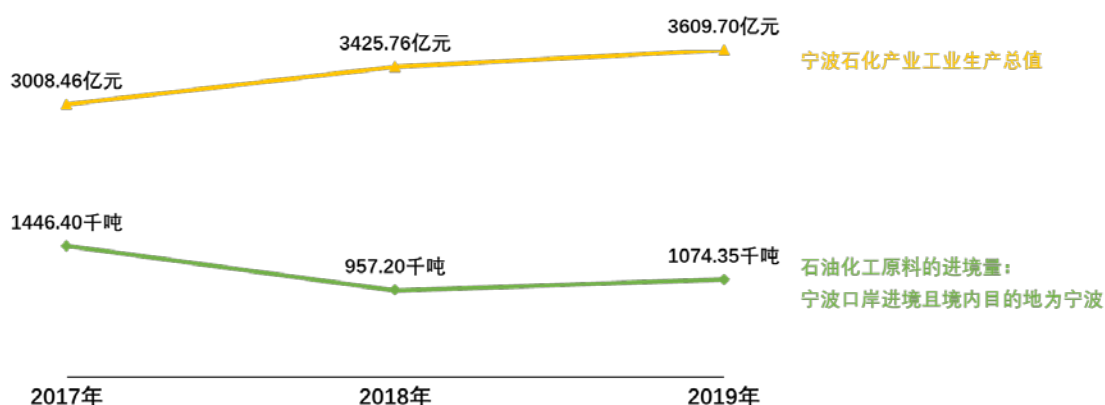


图 2.10 宁波石油化工原料的进境量与石化产业工业生产总值趋势变化

值得注意的是，虽然宁波石化产业的工业生产总值在 2017-2019 年三年间处于持续上升趋势，但自宁波口岸进境且境内目的地为宁波的石油化工原料的进口量却出现了明显下降，即使相比于 2018 年宁波口岸在 2019 年的进口量有所增加，但还未达到 2017 年的进口量水平。由此可见宁波口岸的石油化工类原材料

的进口量不足以支持宁波化工产业的发展趋势，因此建议有关部门进一步深入研究宁波石化原材料进口量减少的原因。

（二）汽车产业比较

1. 宁波、上海汽车产业规模对比

近年来，宁波汽车产业集群式发展处于快速成长期，产业规模持续扩张。据统计，2019年宁波市汽车产业完成工业总产值2516.5亿元，全年实现汽车整车产量85万辆，产量占全国乘用车总量的4%。并且宁波市与上海市的汽车产业无论是在工业总产值方面还是整车产量方面与上海市的差距都在逐渐缩小，详细情况分别如图2.11与图2.12所示：

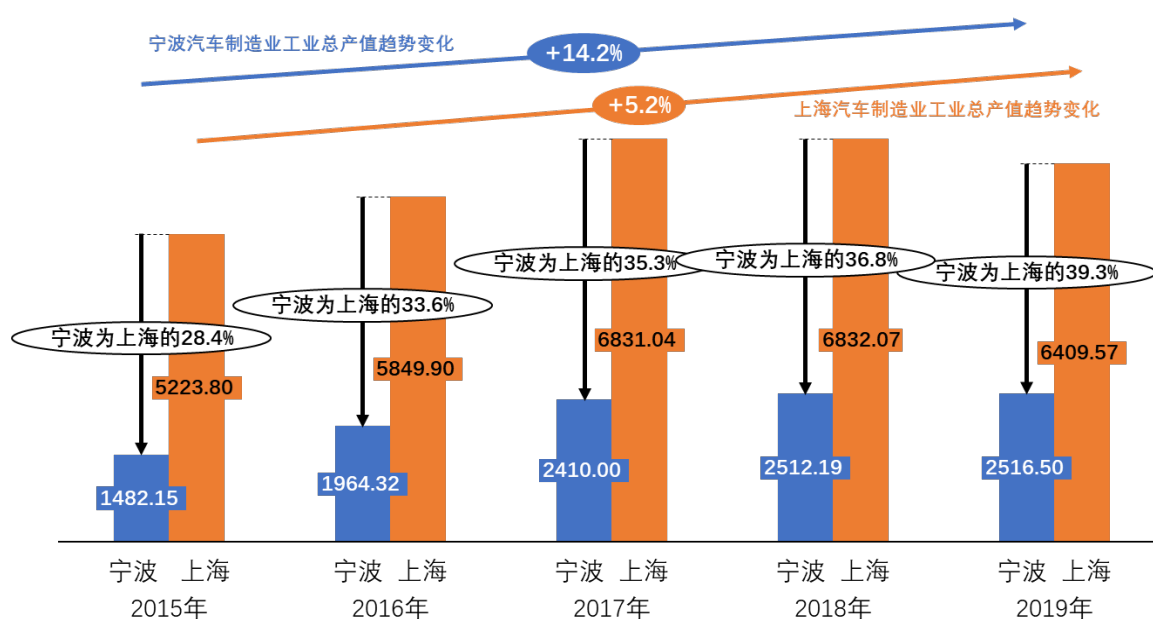


图 2.11 2015-2019年宁波、上海汽车产业工业总产值及趋势变化 单位：亿元

数据来源：宁波市、上海市统计年鉴及公开资料整理。

由上图可见，2015-2019年五年间宁波市与上海市的汽车产

业工业总产值均呈现上升趋势，五年间宁波市的年均增长率为14.2%，工业总产值已由2015年的1482.15亿元，增长为2019年的2516.50亿元，值得注意的是，上海市五年间的年均增长率仅为5.2%，由此可见虽然宁波市汽车工业总产值与上海市存在一定差距，但宁波汽车产业的发展势头要优于上海市。

并且宁波市与上海市汽车产业的工业生产总产值的差距在持续不断缩小，2015年宁波汽车产业工业总产值与上海市相差3741.65亿元，宁波仅为上海的28.4%；到2019年宁波汽车产业工业总产值与上海市虽然相差3893.07亿元，但是宁波的汽车工业生产总值已占上海市的39.3%。

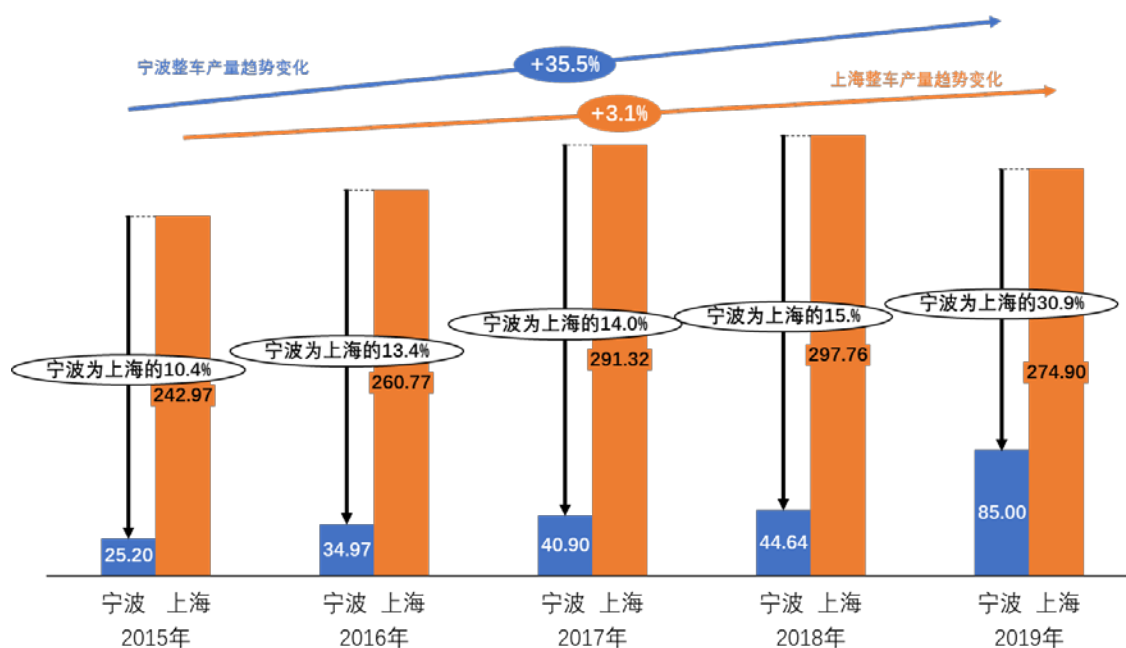


图 2.12 2015-2019 年宁波、上海汽车整车产量及趋势变化 单位：万辆

数据来源：宁波市、上海市统计年鉴及公开资料整理。

由上图可见，2015-2019 年五年间宁波市与上海市的汽车整

车产量均呈现上升趋势，五年间宁波市的年均增长率高达 35.5%，整车产量已由 2015 年的 25.20 万辆，增长为 2019 年的 85.00 万辆，值得注意的是，上海市五年间的年均增长率仅为 3.1%，由此可见虽然宁波市整车产量与上海市存在一定差距，但宁波整车行业的发展势头要优于上海市。

并且宁波市与上海市整车产量的差距也在持续不断缩小，2015 年宁波整车产量与上海市相差 217.77 万辆，宁波仅为上海的 10.4%；但到 2019 年宁波的整车产量与上海市的差距缩减为 189.9 万辆，宁波的整车产量已占上海市的 30.9%。

发展至今，目前宁波市基本形成了以杭州湾、北仑为核心的整车生产基地，并且培育形成了宁波南部滨海新区智能汽车小镇、宁波杭州湾新区汽车智创小镇等市级特色小镇，鄞州区现代电车小镇、北仑春晓国际汽车小镇等市级特色小镇。依托各产业园、经济开发区、集聚区的空间载体，实现产业联动发展，园区特色化专业化发展成效明显。

此外，据了解，从产业内部结构来讲，宁波的汽车零部件生产基地成型较早，而整车生产起步相对较晚。目前宁波地区零部件和整车企业共有 5000 多家，其中整车厂包括在建的有 12+2 家（即 14 家），规模以上企业有 700 多家。基本形成了以鄞州、宁海、象山、余姚、慈溪等为核心的高端零部件发展区块，整体上形成沿海、沿湾产业集聚发展格局。

2. 宁波、上海口岸汽车及零部件的进口情况

上海港为 1994 年国务院印发的《汽车工业产业政策》中首次指定的整车进口口岸之一，宁波梅山保税港区于 2012 年获得批复，在 2013 年 12 月 30 日正式开展汽车整车进口业务，2016 年末正式建设成为国家级平行进口汽车试点口岸。经过近些年的发展，宁波梅山保税港区的整车进口业务在稳步推进中，整理相关数据发现 2017-2019 年三年间宁波口岸的整车进口量呈现上升趋势，但其相较于上海口岸依然存在很大差距（详见表 2.8）：

表 2.8 2017-2019 年宁波、上海口岸整车进口情况（单位：辆）

口岸	2017 年	2018 年	2019 年
宁波口岸	6766	10353	7302
上海口岸	413404	371902	358947

数据来源：海关数据整理。

值得注意的是，近年来宁波梅山保税港区借助梅山“一带一路”港航物流节点优势，全力服务“一带一路”倡议，数据显示来 2017-2019 年三年间宁波口岸自‘一带一路’国家(如黎巴嫩、阿曼、泰国、格鲁吉亚、罗马尼亚等国)的进口整车数量逐渐增多（详见图 2.13），这无疑成为宁波口岸整车进口的一个新的增长点。

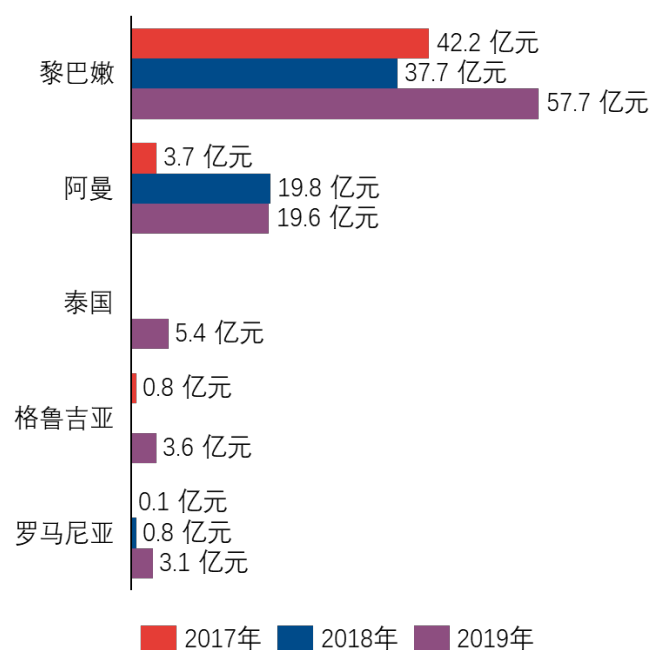


图 2.13 2017-2019 年宁波口岸自‘一带一路’国家的整车进口情况

数据来源：海关数据整理。

在进口零部件方面，宁波口岸与上海口岸近三年的进口货值情况如下表所示：

表 2.9 2017-2019 年宁波、上海口岸汽车零部件进口情况（单位：亿元）

口岸	2017 年	2018 年	2019 年
宁波口岸	82.22	154.84	153.39
上海口岸	2676.91	2708.09	2134.07

数据来源：海关数据整理。

表中数据显示，宁波口岸在 2017-2019 年三年间汽车零部件的进口货值整体上处于上升趋势，虽然与上海口岸的进口货值还存在较大差距，但从动态角度来看，上海口岸的进口零部件在近三年呈现下降趋势，这也从侧面反映出，宁波口岸可以加大对进

口汽车零部件的政策支持, 将进口汽车零部件作为宁波口岸增长集装箱进口量的一个潜在增长点。

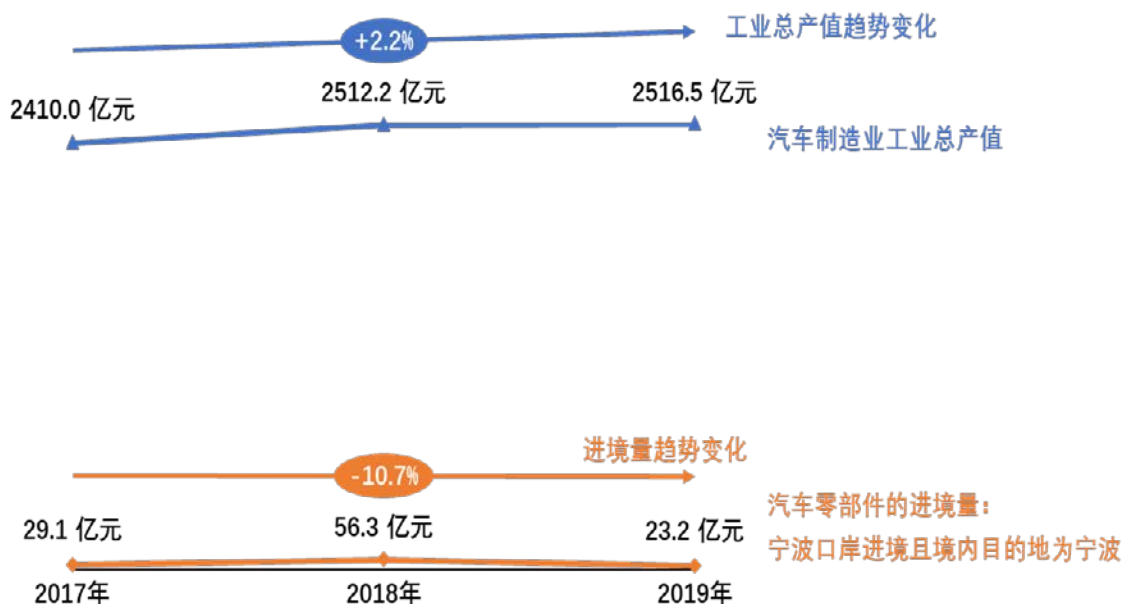


图 2.14 宁波汽车零部件的进境量与汽车产业工业生产总值趋势变化

但是值得注意的是, 虽然近几年宁波口岸的汽车零部件进境量与宁波市汽车产业工业总产值呈相反的趋势变化 (详见图 2.14), 在 2017-2019 年三年间, 宁波汽车产业工业总产值在持续增长, 三年间的年均增长率为 2.2%, 但是由宁波口岸进境且境内目的地为宁波的汽车零部件进口量却出现下降趋势, 并且三年间的年均下降率高达 10.7%, 由此可见对于宁波市的汽车产业而言, 汽车零部件的进口量不足以支撑宁波汽车产业的发展。

此外, 对于境内目的地为宁波的进口零部件的进境口岸 (仅针对上海口岸与宁波口岸) 进行研究发现, 虽然有 60.62% 的进口零部件从宁波口岸进境, 但依然有 39.38% 的汽车零部件选择从上海口岸进境。2017-2019 年三年间宁波口岸与上海口岸有关

境内目的地为宁波的汽车零部件的进口情况详见下图：

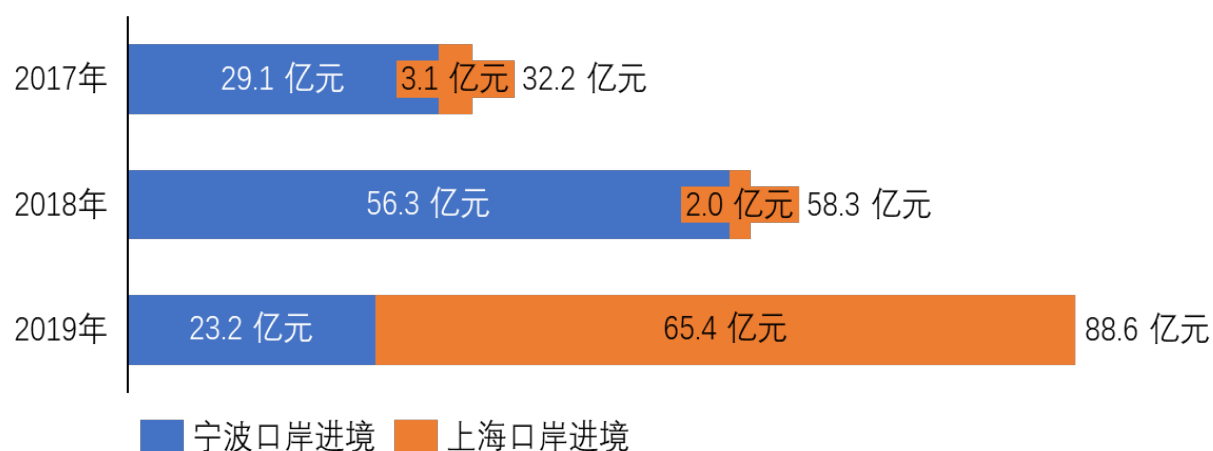


图 2.15 对于境内目的地为宁波的汽车零部件 2017-2019 年三年间宁波/上海口岸的进口情况

由上图可以看出，对于境内目的地为宁波的进口汽车零部件，在 2017-2019 年三年间平均有 23.5 亿元的汽车零部件选择从上海口岸进口，尤其是在 2019 年，选择从上海口岸进境的汽车零部件的货值有 65.4 亿元，远高于自宁波口岸的进境量。因此建议宁波口岸相关部门加大对汽车零部件等特殊进口物资的支持政策。

第三部分

在长三角一体化背景下，宁波舟山港扩大 进口集装箱货物的路径和方法

上海港依托上海市，拥有更好的国际地位和政策支持。而宁波舟山港则拥有深水优势，是世界少有的深水良港，主航道水深在 22.5 米以上，30 万吨级巨轮能自由进出港，40 万吨级以上的超级巨轮可候潮进出，是中国大陆大型和特大型深水泊位最多的港口，进出超大型船舶最多的港口，十分适合船舶大型化趋势的发展。因此在长三角一体化背景下及与上海港业务协作的前提下，探究宁波舟山港扩大进口集装箱业务的路径与方法，具有十分重要的意义。

自 2009 年提出整合长三角资源，到 2017 年正式提出港口一体化发展，2018 年底交通运输部与三省一市联合印发《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》，国家在制度层面为港口群协调发展提供了有力保障。此外长三角港口群的港口各有特色，上海、江苏、浙江、安徽三省一市在协同合作方面的探索也从未停止。党中央、国务院、国家发改委、交通运输部、省政府出台的部分指导文件以及长三角港口合作的部分重要事件分别见表 3.1 与表 3.2：

表 3.1 有关长三角一体化的部分指导文件

公布时间	文件名称	主要内容
2009 年 4 月	《国务院关于推进上海加快发展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》(国发〔2009〕19 号)	在继续加强港口基础设施建设基础上，整合长三角港口资源，形成分工合作、优势互补、竞争有序的港口格局，增强港口综合竞争能力。

公布时间	文件名称	主要内容
2017年2月	《关于印发“十三五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》 (国发〔2017〕11号)	优化长江岸线利用与港口布局，积极推进专业化、规模化、现代化港区建设，强化集疏运配套，促进区域港口一体化发展。
2017年8月	《关于推进长江经济带绿色航运发展的指导意见》(交水发〔2017〕114号)	加强港口资源整合，完善港口间协调发展机制，加快推进锚地、航道等资源共享共用。
2018年12月	《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》(交办水〔2018〕161号)	积极推进内河航道网络化、区域港口一体化、运输船舶标准化、绿色发展协同化、信息资源共享化、航运中心建设联动化等六大行动十三项主要任务。
2019年7月	《关于推进长江航运高质量发展的意见》(交水发〔2019〕87号)	加强资源整合，深化区域港口一体化改革，推进长三角区域港口协同发展。
2019年12月	《长江三角洲区域一体化发展纲要》	明确提出“推动港航资源整合”、“形成合理分工、相互协作的世界级港口群”。其中针对宁波舟山港包括加快推进宁波舟山港现代化综合性港口建设，加快建设舟山江海联运服务中心。
2020年3月	《宁波市推进长江三角洲区域一体化发展行动计划》	《计划》提出：“以共建长三角港口联盟为契机，推动宁波舟山港与上海港航运

公布时间	文件名称	主要内容
		服务功能错位布局；与舟山共建江海联运服务中心”等多项具体计划。
2020年4月	《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》	《规划》中指出“宁波舟山港要以大宗能源、原材料中转运输及对应的江海联运服务为重点，强化集装箱枢纽港功能，集聚海事和航运服务高端要素。”

资料来源：根据网络公开资料整理。

表 3.2 有关长三角港口合作的部分重要事件

自 2002 年，上海港开始实施“长江战略”，通过实施此战略，长江流域不少省市从上海口岸进出口的货物总量不断攀升。
2017 年 11 月 1 日，上港集团、江苏省港口集团与中远海运集团三方在上海签署《战略合作谅解备忘录》。
2019 年 2 月 19 日，浙江省海港集团和上港集团签署协议：浙江省海港集团以人民币现金增资的方式入股上港集团下属全资子公司上海盛东国际集装箱码头有限公司，入股完成后，上港集团与浙江省海港集团分别持有盛东公司 80% 和 20% 股权。合资后的盛东公司作为未来小洋山北侧唯一开发、建设、运营与管理主体公司。
2019 年 7 月 1 日，独山港至洋山港外贸集装箱中转业务正式启动。
2019 年 7 月 11 日，长三角航运创新发展联盟在上海成立。
2019 年 10 月 23 日，安徽省港航集团与舟山市人民政府、浙江省海港集团三方共同签订《推进长三角港航一体化加强江海联运合作框架协议》。
2020 年 3 月 24 日，上港集团与宁波舟山港于宁波市签订《宁波舟山港股份有限公司与上

海国际港务（集团）股份有限公司战略合作协议》。上港集团参与认购宁波舟山港非公开发行股份。此次非公开发行新增股份已于 2020 年 8 月 25 日在中登公司办理完毕登记、托管及限售手续。

资料来源：根据网络公开资料整理。

因此在长三角一体化背景及与上海港业务协作的前提下，宁波舟山港一方面要保留并增强自身的竞争实力，进一步拓展集装箱货物的进境量；另一方面也应与上海港加快联合发展的步伐，避免恶性竞争，保留两港的综合竞争实力。故本报告对宁波舟山港扩大集装箱货物的路径与方法将从短期实践角度与长期宏观角度两方面进行论述。

一、短期及中期实践角度的发展建议

（一）有针对性地提供实质便利和优惠以吸引船公司开设航线、增加停靠班次，与航运企业开展码头、场站合作经营来提升进一步合作

通过对进口载人机动车辆及其零件、附件，未锻轧的精炼铜及铜合金，初级形状的乙烯聚合物等三类货种启运国的分析，可以发现在启运自日本、墨西哥、新加坡、沙特阿拉伯等地（即相关的日本航线与东南亚航线）的进口方面，宁波舟山港相较于上海港有一定的优势或者增长潜力，所以应当加强与运营相关航线的船公司之间的沟通，与相关航运巨头建立战略合作关系，争取

新航线的开设，与部分航线更多班次停靠宁波舟山港。

具体来讲：宁波舟山港可以针对特定航线上主要的船公司（如在第二部分航线比较中提到的日本航线与东南亚航线上的马士基、新海丰等），为其预留优先泊位，降低码头装卸费、理货费等费用；甚至在条件允许的情况将某些码头泊位的使用权让渡给这些船公司，以吸引这些船公司在宁波舟山港新增航线或更多班次的停靠。

表 3.3 部分船公司日本航线与东南亚航线在上海港、宁波舟山港班次安排

	上海港	宁波舟山港	上海港	宁波舟山港
	日本航线		东南亚航线	
新海丰	42	20	67	37
马士基	—	—	38	45

数据来源：《上海港船舶月度计划表》、《宁波舟山港船舶月度计划表》。

同时要依托港口资源优势，积极引进国际知名航运企业，如吸引马士基、中远海、达飞、地中海等主要国际航运企业与宁波舟山港开展码头、场站合作经营，形成长期稳定的物流货源。

除此之外，据了解空重箱比例失衡的问题一直制约宁波舟山港的发展，据初步统计，2019 年空重箱比例为 1:7-1:8，进口箱量仅占总箱量的 10%，造成船公司需要大量调用空箱，以弥补出口用箱需求，从而加大船公司的综合运营成本。并且 2020 年下半

年以来，受全球新冠肺炎疫情蔓延影响，国外港口拥堵严重、运作效率低下、船舶延误增加，导致大量集装箱滞留海外。由此可见，空箱资源日趋紧缺的趋势将更加明显。

据悉 2021 年第一季度宁波舟山港将针对外贸进口空箱采取五大优惠措施，预计让利近千万元，以吸引外贸船公司安排更多空箱到宁波舟山港，有效缓解当前空箱资源紧张局面。

宁波舟山港针对外贸进口空箱采取五大优惠措施包括：

一是空箱免堆 30 天优惠政策。对完成空箱相应指标的外贸船公司进口空箱免堆期由原来的 4 天延长至 30 天，预计一季度空箱堆存费优惠额度约 200 万元。

二是进口空箱船舶优先靠泊。为加快到港进口空箱加班船舶（卸船空箱比例达到整船卸货箱量 70% 以上的空箱加班船舶）及时靠泊，宁波舟山港将针对进口空箱船舶给予优先靠泊和优先选择作业码头的服务。

三是拖轮费减免。为鼓励船公司安排更多进口空箱船舶来宁波舟山港卸空，针对进口空箱加班船舶，免收其宁波港域进港拖轮费。

四是引航费减免。针对进口空箱加班船舶，免收其宁波港域进口航次港引航费。

五是提高管空比例。对部分进口空箱贡献大的外贸船公司，可根据其需求适当提高管空（帮船公司管理空箱）比例。

此外，宁波舟山港要继续推进扩大宁波口岸进口集装箱市场的业务规模，促进集装箱设备回流。宁波舟山港也可研究、协助建立以港口为枢纽的集装箱共享服务体系，吸收沿海主要港口运营商、主要集装箱航运公司、铁路集装箱运输公司、租箱公司参与，以便更好地服务宁波及周边腹地市场外贸出口企业，吸引更多外贸船公司安排空箱来港口。

（二）吸引大型货代企业进驻宁波舟山港

建议相关政府部门制定出台相关措施，吸引大型货代企业来宁波舟山港落户或设立代理服务组织。具体措施可包括对将总部落户在宁波舟山港的大型货代企业给予一次性搬迁费用资助；将闲置并且较为集中的办公场所优先优惠提供给货代、报关行等港口中介服务代理机构使用；对在宁波舟山港注册的货代公司根据每年代理的在宁波舟山港进出的外贸集装箱量制定专门的奖励补贴政策，比如对于组织到宁波舟山港进口年集装箱量排名靠前的企业给予一定奖励。

（三）通过规费减免与补贴等价格杠杆鼓励集装箱集疏运流量向内河水运与铁路运输分流，以此来不断优化宁波舟山港的集疏运网络体系

通过前文研究发现，除江海联运外，宁波舟山港的集疏运主要以公路运输为主，对城市发展和生态环境带来一定的压力。目前，宁波舟山港主要有两条内河集装箱运输通道。其一为长江江海联运通道，即通过长江黄金水道展开一票单程的江海直达或一票多程的江海中转运输，多为宁波舟山港沿江间接腹地；其二为浙江海河联运通道，与第一种路径不同的是，其主要依托长江以外的省内内河水网展开，主要腹地为浙北杭嘉湖地区，并可随钱塘江上游航道整治的推进延伸至金华、衢州等浙西腹地，均为宁波舟山港直接腹地。然而，作为宁波舟山港唯一的集装箱内河集疏运通道的杭甬运河存在通过能力严重不足的问题。

相比之下上海港已然占据内河集疏运通道先发优势,近五年上海港的水水中转比例一直保持增长趋势(详见图 3.1),2015-2020 年六年间上海港的水水中转平均增长率为 2.77%,上海港 2020 年的集装箱吞吐量为 4350 万标准箱,其中水水中转为 2244.6 万标准箱,水水中转比例已经达到 51.6%。

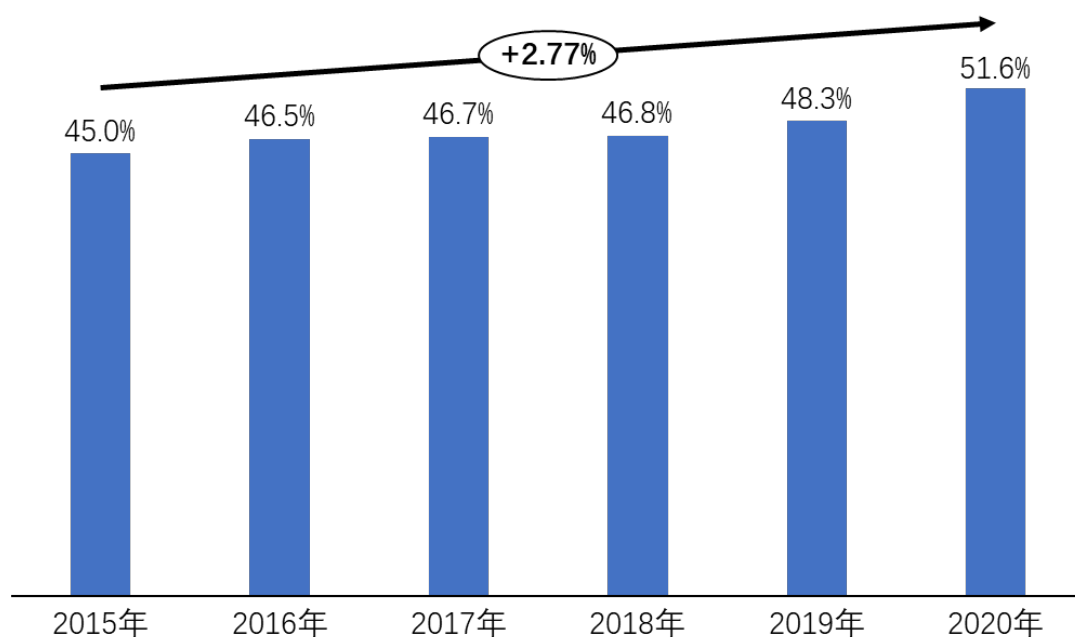


图 3.1 2015-2020 年上海港集装箱水水中转比例

此外,上海市全力支持上海国际航运中心建设,推出的专项资金亦有针对调整优化航运集疏运结构优化的分项,针对江海联运、海河联运推出了专项资金补贴,有效吸引了浙北内河箱源向上海集聚。

通过上述分析,建议宁波市相关部门加快基础设施建设,有序推进集装箱内河集疏运通道建设,保障集装箱通过能力。形成以宁波舟山港为核心,杭甬运河内河直达、嘉兴—宁波舟山海河

联运、长江—宁波舟山江海联运的“一核三轴”集装箱内河集疏运体系。同时建议浙江省设立专项扶持资金，加强对江海河集疏运体系的投资与补贴，通过规费减免与补贴等价格杠杆鼓励集装箱集疏运流量向内河水运与铁路运输分流，鼓励内贸船公司开设精品航线，强化陆改水转运箱的操作服务。

（四）建议宁波舟山港建立散改集业务处理中心，并配套相关优惠政策，开展、推广“散改集”业务实施

2018年10月，国务院办公厅下发《推进运输结构调整三年行动计划（2018 - 2020年）》，要求推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，减少公路运输量，增加铁路运输量。“散改集”的优势突出，能够减少装卸环节的成本，提高装卸效率；降低运输成本，铁路相较公路运费更低；减少货损；绿色运输，更利于环保；并且准化的集装箱运输方式，便于多式联运与小批量周转。

近年来，“散改集”工作越来越得到各地政府的政策支持，如天津市人民政府办公厅关于印发的《天津市推动天津港加快“公转铁”、“散改集”和海铁联运发展政策措施的通知》⁷，其中的激励政策明确指出，市国资委在绩效考核中，将天津港集团开展“公转铁”、“散改集”和海铁联运等业务的成本增加和减费部分视同利润，通过降低考核压力调动企业推进运输结构调整的内生动力。福州市人民政府印发2020年福州港口生产发展扶持政策的通知

⁷ http://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzfbgt/202006/t20200606_2659389.html

(榕政综〔2020〕140号)⁸，对散改集按300元/标箱的标准给予江阴港区集装箱码头整体控股经营人补贴。

由此可见发展“散改集”业务不仅顺应国务院的改革要求而且也是未来港口业务拓展的方向。通过前期调研了解到，“散改集”业务只有在货物单价相对较高、单批货量达到一定的规模时才会形成成本优势，而目前货值较高的货种如精炼铜，客户某段时间的需求批次可能较小，大多定期分批进口，因此，建议宁波舟山港利用现有的港口区位优势与罐装设备建立散改集业务处理中心，并在前期出台优惠政策，通过宁波舟山港的散改集业务处理中心引导企业将原先分批进境的货物改为一次性、大批量的从国外矿区进口到宁波舟山港，然后在港口逐批灌装集装箱，最后以集装箱的形式驳运到目的地工厂。同时面对宁波舟山港集装箱空箱短缺以及今年因为新冠疫情造成的集装箱空箱“难求”的形势，建议宁波舟山港考虑补充生产适用于“散改集”业务的集装箱，便于国内转运有足够的集装箱供应，由此也能够进一步提高宁波舟山港“散改集”业务的竞争力。

(五)积极协调各个监管部门,与长三角各港口加强沟通,争取将沿海捎带打造成为长三角常态化业务

所谓的“沿海捎带”，指的是外籍船舶在国际贸易运输途中经一国港口中转时，能够承接该国国内沿海港口之间的支线运输任务。2020年9月21日国务院颁布的《中国（浙江）自由贸易试

⁸ http://www.fuzhou.gov.cn/gb/202010/t20201013_3542976.htm

验区扩展区域方案》中指出允许中资非五星旗船开展以宁波舟山港为中转港的外贸集装箱沿海捎带业务。这项业务的开展，意味着宁波舟山港的多式联运优势将增强，航线的舱位利用率将进一步提升，海运物流也将得以降本增效，可以提升本港的货物集聚能力，有利于巩固宁波舟山港的国际中转港地位。

据悉，宁波远洋运输有限公司(以下简称“宁波远洋”)日本航线集装箱班轮“新明州 66”于 12 月 2 日从浙江嘉兴港乍浦港区捎带 10 个外贸中转重箱驶往宁波舟山港并顺利卸载。中国(浙江)自由贸易试验区(以下简称“浙江自贸区”)中资非五星旗船沿海捎带试点业务正式启航。因此建议宁波舟山港总结前期经验，积极开展外贸集装箱沿海捎带业务，协调各个监管部门，与长三角各港口加强沟通，争取将沿海捎带成为长三角常态化业务。

(六) 以重庆为目标发展西南方向铁路沿线的无水港，并针对重庆本地的进口企业制定专门的优惠措施

通过第一部分对宁波舟山港与上海港的主要进口货种的境内目的地分析，发现 2017-2019 年三年间以重庆为境内目的地的 3901 初级形状的乙烯聚合物在宁波舟山港与上海港的进口货值处于同一数量级，并且两港的进口差距不大(详见图 3.2)，因此给宁波舟山港将重庆作为重点内陆腹地培养，提供了一个良好的抓手。

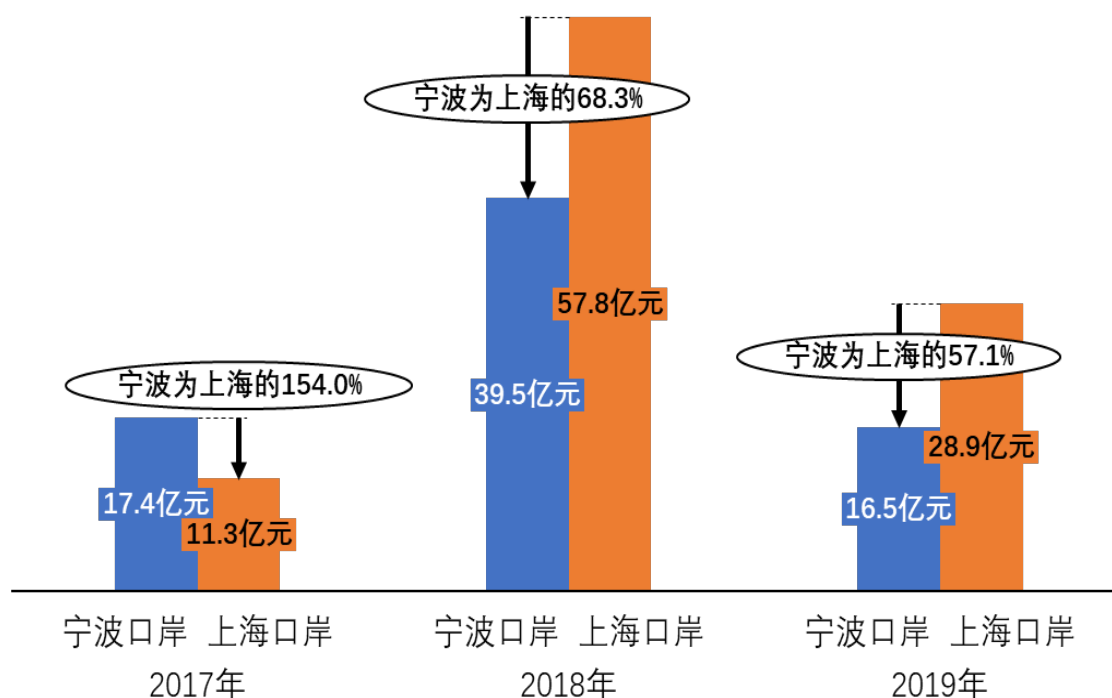


图 3.2 以重庆为境内目的地的初级形状的乙烯聚合物经过宁波/上海口岸的进口情况

数据来源：海关数据整理。

由上图可以看出，2017-2019 年三年间宁波舟山港与上海港有关初级形状的乙烯聚合物进口情况呈相同的变化趋势，均在 2018 年有较大的幅度的上升，但到 2019 年又出现了回落。但是宁波口岸与上海口岸的进口差距并不是很大，甚至在 2017 年是通过宁波口岸进口的货值要高于上海口岸，所以在此基础上，如若依托宁波-重庆的海铁联运线路，建设具有潜力的无水港，势必会增加宁波舟山港的竞争潜力。

据悉重庆-宁波舟山港的海铁联运班列于 2018 年就以成功运行，并且在 2019 年新增的甬渝进口班列有望实现班列重进重出的“双重运输”局面，进一步降低渝甬班列货物物流成本，提高重庆及周边地区出口货物的市场竞争力，实现宁波与重庆的双赢

局面。而海铁联运作为内陆无水港发展的主要运输方式，也将为宁波与重庆的深度合作提供基础。

并且据了解，重庆本地对于级形状的乙烯聚合物有进口需求的基本集中在若干大型企业，因此建议宁波舟山港针对这些大型企业开展专项合作，制定专门的优惠措施，如根据同进口货量给予不同程度的优惠力度，来吸引企业选择通过宁波舟山港的海铁联运模式。

(七) 通过开行中长途海铁联运班列；增加内陆集装箱提箱还箱场站；健全海铁联运运价调节机制等多种措施，来持续推进宁波舟山港的“海铁联运”发展

近年来，中铁上海局集团有限公司一直与宁波舟山港紧密合作，加强货物短驳组织，促进铁路-海洋多式联运的快速发展。但是从近几年海铁联运的发展形式来看，宁波舟山港的海铁联运吞吐量约占宁波舟山港集装箱吞吐量的 2.9%，远远低于世界海铁联运大港的 20% ~ 30% 的平均水平。

通过企业访谈了解到，目前制约宁波舟山港海铁联运发展的主要问题在以下几方面：

1. 宁波舟山港目前的揽货区域偏小，铁路运输优势没有得到充分发挥

目前，以海铁联运的运输方式到宁波舟山港下水的集装箱，主要来自浙江省金华、杭州、湖州、绍兴、台州等地市，2019 年

占到发量的 84.6%，北仑港区开行的 10 个去向 12 条集装箱海铁联运班列线省内占了 11 条，其余部分货源来自安徽、江苏、江西等周边省市部分地区。揽货区域偏小，尤其是中长距离货源少，铁路运输的优势没有得到很好的发挥。

2. 提还箱不便，制约海铁联运发展

海铁联运本来是为了更好地提高时效，但是在采用海铁联运时，往往需要在订舱之后，需先从宁波将空箱通过铁路驳运到工厂（如安徽、江西等地的工厂）装货然后通过铁路运输到宁波舟山港，最终通过海运出口，这样一去一回（空箱去重箱回）不仅影响了货物的实效，也增加了部分物流成本，据调研企业反映，虽然如此通过海铁联运的运输方式出口要比用拖车运输时节省些成本，但是海铁联运的优势也大打折扣。

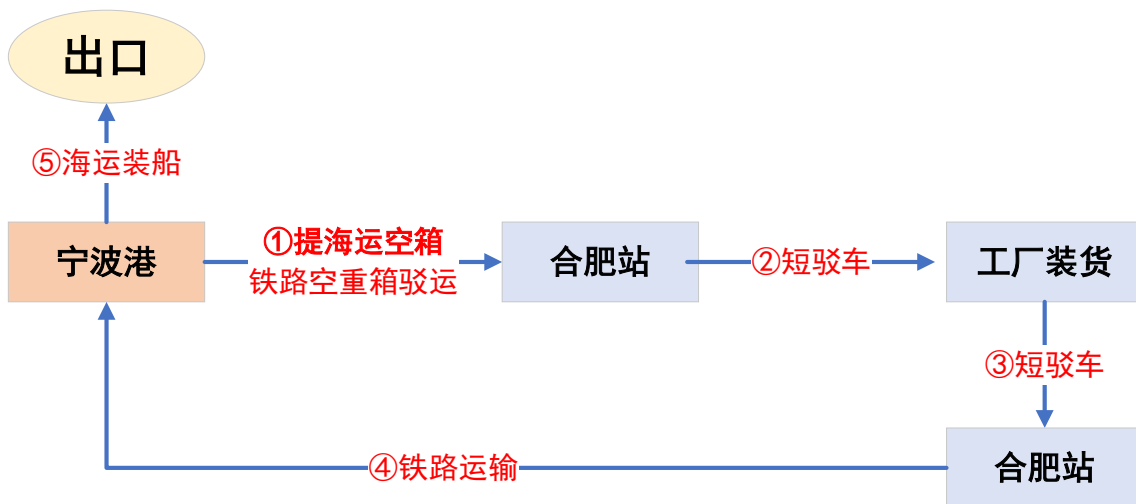


图 3.3 海铁联运出口案例流程

3. 海铁联运的运价调整机制不够灵活，物流成本缺乏协调机制

海铁联运装船端的物流成本主要包括货源地的公路短驳费、铁路运杂费、港口综合服务费(含港口短驳费)三部分, 现虽有公路、铁路、港口费用的下浮和各地政府对海铁联运的补贴扶持政策, 但由于现在海铁联运箱主要是中短途的为主, 公路“门到门”的便捷性和相对灵活的运价机制, 以及浙江及邻近省市公路、水路运输发达, 公路“治超”政策执行力度不一等情况, 现行海铁联运价格的竞争力仍不强;海铁联运三部分费用又是各管一块, 缺乏随行就市的应对协调机制, 不能及时适应市场的变化。

针对以上三点问题, 建议从以下几方面入手:

1.巩固既有货源阵地的同时拓展揽货腹地, 开行中长途海铁联运班列

要充分依托浙江省内及周边省市经济发达、外贸增长迅速的区位优势, 加大揽货的力度, 尤其对义乌小商品城、海宁皮革城、永康五金城、柯桥轻纺城等生产、商贸基地的货源, 要针对货源特点、运输时效优化运输方案, 组织开好集装箱铁海快线班列, 实现车船有效对接。

通过第一部分对宁波舟山港与上海港的主要进口货种分析来看, 中西部地区的进出口货源将是宁波舟山港提高集装箱吞吐量的潜在着手点。因此宁波舟山港要加强路港联合, 深入内陆腹地, 扩大货源组织辐射范围, 加强与第三方物流企业合作, 强化货源组织和集散功能, 特别是要充分发挥中铁集装箱公司各分公司的作用, 积极参与海铁联运货源组织工作, 引导中长途适箱

货源由公路运输有序向铁路转移，推进开行中长途海铁联运班列。

2. 增建铁路内陆无水港，提供便利的提还箱服务

依托铁路既有、在建、规划场站，与港口、地方物流等企业合作，根据各地外贸生产企业、物流园区(中心)的分布和集装箱货源揽货的进展情况，及时跟进建设铁路内陆无水港，因地制宜增加内陆集装箱提箱还箱场站，增强铁水联运货物的集散能力。

3. 健全海铁联运运价调节机制

由宁波舟山港牵头，协调集装箱海铁联运的参与方(铁路、港口、公路短驳运输企业等)建立价格协调机制，结合市场供求与竞争形势变化、经营成本等因素合理定价，不断优化运价方案，充分利用价格杠杆调节作用，对不同地区、不同季节、不同速度等级等实行差别化定价策略，提高市场竞争力，实现效益最大化。

(八) 协助出台修洗箱相关的工作流程、验箱标准和收费标准，来进一步规范修洗箱收费，以降低宁波舟山港的进口非常规收费

关于宁波舟山港修洗箱费问题，建议从以下几方面来促进修洗箱收费的规范化：

一方面，交通运输管理部门应出台修洗箱相关的工作流程、验箱标准和收费标准并建立畅通的申诉渠道，采取宣讲会、讲座等形式对货代企业尤其是中小民营货代企业进行培训，鼓励其在提箱时注意保留证据，对于有异议的修洗箱情形及时提出申诉。

在这方面可以借鉴天津口岸的相关经验：天津市交通运输委于2018年12月26日出台了《天津市交通运输委员会关于维护港口经营秩序规范修洗箱行为的通知》，统一了修洗箱工作流程、验箱标准及收费标准，建立了引入第三方评估的调解和处理机制。该通知为进一步解决修洗箱问题提供了坚实的基础。

另一方面，针对修洗箱事项，开展国内外对比调查很有必要，通过调查可以了解船公司是否在修洗箱事项上对于中国大陆和发达国家之间存在差别待遇，亦或者中国大陆的用箱企业是否在使用集装箱的规范性上较差。敦促船公司就可能存在的修洗箱歧视进行整改。

第三，码头内设立司机验箱区域，在保证安全和场地条件允许的情况下，在码头内或码头附近设立专门的区域供集卡司机对集装箱进行外表检查以便及时发现可能的残损。

第四，要求码头卡口工作人员对出卡口的进口重箱进行更仔细的检查，由码头根据提箱人的要求出具相应的证明，作为用箱企业在与箱管堆场交涉时的证明材料。

二、长期宏观角度的发展建议

（一）积极通过海铁联运、无水港等物流服务为集装箱业务培育新的增长点

截至目前，宁波舟山港已累计建设内陆无水港30家，开行

19 条海铁联运线路，业务辐射全国 15 个省市（自治区）、56 个地级市，有力支撑了海铁联运业务的快速发展。汽车配件、光伏产品、户外家具、白色家电、电子产品等五大类成为海铁联运的主要货种，并与 20 余家全国 500 强企业建立战略合作伙伴关系，浙江省内以及省外江西、安徽境内基本实现海铁联运业务全覆盖。近年来，宁波舟山港海铁联运基础设施不断完善，海铁联运业务发展速度较快，已坐稳中国长江以南海铁联运第一大港的位置，同时跻身海铁联运全国第二大港。

通过第二节的数据分析发现，宁波口岸进境货物的境内目的地主要集中在浙江省内，此外与上海口岸在浙北、苏南、江西、福建等地具有一定的交叉。因此，宁波舟山港应通过海铁联运、无水港等物流服务，推进重点港区疏港铁路规划建设，结合实际向堆场、码头前沿延伸，实现铁水联运无缝衔接，为集装箱业务培育新的增长点，争取运往福建、江西、西北等地的进口集装箱货物转从宁波口岸进境，促进货源腹地的纵深推进。

（二）发挥江海联运中心优势，紧密对接长江经济带的广阔腹地

2017 年 4 月，交通运输部下发了《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》，明确优先发展长江干线至宁波舟山港干散货、长三角地区至上海港洋山港区集装箱江海直达运输；2018 年 9 月，交通运输部发布《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》，提出了“重点发展长江干线及长三角地区至宁波舟山港

干散货和集装箱江海直达运输”。措辞中,悄然提升了长江干线及长三角地区至宁波舟山港“集装箱运输”的优先级,然而配套的相关政策尚存在缺位。并且相较于上海港,宁波舟山港在江海联运方面依然稍弱。

据相关数据统计,目前在江海联运方面,宁波舟山港与太仓、南京及长江中上游码头均有稳定航线开行,货物以大宗散货为主,年业务量超过1亿吨。而上海港2019年的长江外贸内支线集装箱吞吐量达到1027万标箱,占比接近总吞吐量的四分之一。在对沿江箱源的生成控制上,上海港较宁波舟山港形成了压制优势,上海港在江苏(南京、江阴、太仓)、安徽(芜湖)、江西(九江)、湖南(长沙、城陵矶)、湖北(宜昌、武汉)、重庆等沿江区域性枢纽上均有合资合作。此外,上海市全力支持上海国际航运中心建设,设有专项资金⁹重点扶持长江支线集装箱班轮项目、发展长三角内河水运、鼓励江海联运,有效吸引了浙北内河箱源向上海集聚。

⁹ 《上海市调整优化航运集疏运结构项目资金管理实施细则》
《上海市促进现代航运服务业创新资金管理实施细则>的通知》(沪交航〔2016〕1242号)

沪交航函〔2020〕819号文件

各相关企业于2020年7月1日至9月30日期间在上海港发生的以下类型集装箱业务量：

- 1、长江支线集装箱班轮业务，即长江及支流港口与上海港集装箱内支线“定航线、定船名、定班期、定码头和定人员”的班轮业务。
- 2、长三角内河水运业务，即安吉、嘉兴、宜兴、德清和无锡等内河港（不经过长江航道）与上海港内河集装箱直达驳船业务。
- 3、“江海联运（洋山）”业务，即外高桥港区、共青港区和太仓上港正和港区与洋山深水港区区间水上定班驳船集疏运业务。

可在2020年11月6日前提提交相关材料，申请该项目资金。

基于上述分析，建议宁波市政府及相关部门围绕交通部出台的最近有关江海联运的政策，尽快出台相关配套扶持措施，支持宁波舟山港通过长江深水航道同步开展集装箱，做大集装箱箱量；同时强化与芜湖港、马鞍山港、南通港等长江沿线港口合作，着力打造国际一流江海联运综合枢纽港。

并且密切与交通部海事局的联系，争取将2006年发布的《关于长江至上海洋山深水港区船员航线签注的通知》政策复制推广至宁波舟山港。联动上海港，推进跨航区海事监管、应急处理与江海直达船员资质监管及考核体系的优化，推动长江黄金水道—长江口—宁波舟山港集装箱江海联运通道形成稳定、安全的物流体系。强化市场监管，探索内河集装箱运输价格监测与信息发发布试点。

(三) 强化中转与国际集装箱集拼业务

集装箱中转量也是港口国际化水平和服务能力水平高低的重要体现，目前集装箱中转箱量占全球港口总箱量的四分之一，中国香港、新加坡和釜山等中转大港这一比例更高。此外据悉，上海港 2019 年上海港集装箱吞吐量完成 4330.3 万标准箱，其中国际中转吞吐量 465.8 万 TEU，同比增长 26.5%，占集装箱吞吐量 10.8%。而宁波舟山港中转箱量占比还不到 5%。

然而，宁波舟山港具有天然的深水航道与明显的区位优势；并且近年来集装箱航线、航班一直保持稳定，是大陆集装箱航线最多、航班最密、覆盖面最广的港口之一；除此之外，梅山综合保税区的政策叠加以及“中资非五星红旗沿海捎带政策”的加持等为宁波舟山港发展国际中转提供了现实基础。

因此建议宁波舟山港从以下几方面着手，努力将宁波舟山港打造为全球主要班轮公司国际中转的首选港：

1. 进一步布局近洋支线国际中转网络，充分调动支线班轮公司的积极性

从国际经济腹地看，宁波舟山港面向日本、韩国、俄罗斯远东等较发达的东南亚国家和地区，是南北航线和亚太地区的重要节点，据统计分析，从中国、韩国、日本、俄罗斯远东等东南亚国家或地区运往新加坡的国际中转箱量约 850 万标箱，其中来自中国的有 378 万标箱，未来这将是宁波舟山港积极争取的重点

箱源。

因此建议宁波舟山港可以适当的采取经济手段，对忠实的集装箱航运客户进行补贴等做法来充分调动支线班轮公司的积极性，开发更多的台湾、日本、韩国以及东南亚地区的货源到宁波舟山港中转，增强宁波舟山港发展国际中转的竞争力，使宁波舟山港成为亚洲区域内最大的国际货物集散中转基地。

对于长三角周边区域以及长江经济带区域的国内经济腹地，建议宁波舟山港进一步发挥沿海转运功能优势，打造水水转运天天班，大力提升省际转运功能，注重拓展海上腹地，做大集装箱吞吐量。同时建议浙江省政府、宁波和舟山市政府对宁波舟山港集团在拓展沿江、沿海及内陆经济腹地方面给予资金支持，并积极创造有利条件，实现航线和货源的同步快速发展。

2.吸收借鉴上海洋山港中转集拼业务经验，在浙江自贸区宁波片区建设国际中转集拼中心

在2020年9月，国务院发布的中国（浙江）自由贸易试验区扩展区域方案中，提出“允许中资非五星旗船开展以宁波舟山港为中转港的外贸集装箱沿海捎带业务。设立国际转口集拼中转业务仓库，建设国际中转集拼中心。”因此，对标上海洋山港中转集拼业务发展情况来看，结合宁波市的实际情况，建议先期在浙江自贸区宁波片区建设国际中转集拼中心。先期主要针对集拼货物来源全部或主要为国内货物的情况，在综合保税区围网外建设一个中转集拼点；中期考虑大量境外货物参与中转集拼时，在综

合保税区围网内增设中转集拼点，便于货物在梅山码头特定区域内就近实现二次拆拼及离港出境，顺应集拼货物到港、离港的实际物流走向，较好地控制时间和经济成本。

3.积极协助研究、制定、推进各项自由贸易政策与便利化措施的落地与实施

釜山港作为亚洲四大国际中转港之一，拥有完善便利的口岸监管和宽松的口岸环境，釜山港实施“境内关外”相对宽松的海关监管政策，国外集装箱从釜山中转非常便利，国际物流中转自由。鉴于此，宁波舟山港可以协助联合自贸委、宁波海关及相关部门机构研究制定各项自由贸易政策与便利化措施，以便进一步提升口岸监管便利化程度与国际中转服务效率。

(四) 牵头推动长三角港航信息互联互通

长三角港航协同发展中信息互联互通、口岸通关一体化仍是难点和堵点。一是港航“信息孤岛”现象较为普遍。长三角区域现有国家交通运输物流公共信息平台、舟山江海联运公共信息平台、长江集装箱江海联运综合服务信息平台等多个同质化平台，港航信息共享仍停留在港口集团内部，多个平台之间信息不共享。二是区域口岸通关一体化仍有障碍制约。跨关区的通关互认仍不够顺畅，存在“多次报关、多次查验”现象，通关效率与发达国家相比仍有差距，国际贸易“单一窗口”尚未全面打通，一体化的“大通关”机制亟待建立。

因此，建议宁波舟山港牵头推动长三角港航信息互联互通。推进长三角区域港口、航运、物流等多元信息平台整合，建设长三角统一的港口和多式联运信息共享平台。结合国际贸易“单一窗口”建设，推进长三角区域港航、口岸信息一体化，形成港口、航运、物流、监管等信息共享和应用体系。建立功能完善的航道管理信息平台、联防联控联网的船舶监管机制。

从长远来看，可根据各港口主体的需求，探索组建更大范围、合作更加紧密的港口集团。可研究探索资产与运营分离模式、全要素整合模式，以及借鉴美国纽约新泽西港经验，建立集规划、投资、运营和管理为一体的港口管理机构，实行地主港模式等等。究竟什么模式更有利于打造长三角地区世界级港口群，要在实践中摸索总结，坚持市场化导向，避免政府过度干预。

（五）开展高端航运服务，提高宁波舟山港在世界航运产业链中的地位

据 2020 年度新华—波罗的海国际航运中心发展指数显示，在航运服务这一指标排名中，宁波舟山仅居第 16 名，短板主要在航运经纪服务、海事法律服务和航运金融服务等领域，在国际化、专业化程度上与上海的差距较大。

据悉，宁波舟山的航运龙头企业少，拥有国际影响力的航运服务功能性机构较少，通过波罗的海交易所注册的航运经纪、航运咨询、海事仲裁等国际化机构几乎处于空白。而上海致力于发

展高端航运服务产业, 2019年, 上海的海事律所合伙人数量已经达到 629 人, 仅次于伦敦、纽约-新泽西和新加坡; 由于上海巨大的集装箱吞吐需求, 接近一半的世界百强集装箱公司选择在上海设立分支机构, 上海航运服务集聚区的发展建设已经卓有成效。

因此建议宁波舟山港应加快发展法律咨询、航运保险、船舶交易、航运金融、船舶检验、教育培训、劳务输出等具有高技术含量和高附加值的航运服务业, 提高宁波舟山港在世界航运产业链中的地位。

并且发达的金融业有利于吸引海外投资, 增强宁波、舟山两市与发达国家的经济联系, 为宁波舟山港成为上海国际航运中心的重要组成部分提供现实的外延保障。为此, 宁波市和舟山市应充分发挥浙江省民间资本较为充足的优势, 借鉴德国 KG 基金、新加坡海事基金等模式, 积极探索多种航运融资方式, 为航运业提供融资服务; 结合宁波梅山保税港区建设, 探索发展离岸金融, 完善现代化的国际结算和支付系统。

(六) 与上海港构建港口战略联盟, 协调共进, 错位发展

在长三角港口一体化背景下, 建议宁波舟山港与上海港能够构建港口战略联盟, 协调共进, 错位发展。上海港着力建设上海国际航运中心集装箱枢纽港, 发展“高端航运服务基地”, 偏向软服务、高端化要素服务; 而宁波舟山港大力发展集装箱干线港和大宗能源、原材料中转运输港, 偏于硬服务、特色化、综合性实

体服务。此外由于矿石、原油、煤炭原料远洋运输均以大型船舶运输为主，宁波舟山港是天然的深水良港，完全能够满足大型散货船的运输条件，所以宁波舟山港可以与上海港达成战略协议，20-30万吨的大型散货船可以先直达运输到宁波舟山港接卸，以其为中转港，再通过二程运输，把货物发送到上海港甚至其他各口岸，以加速长三角地区铁矿石、煤炭、原油运输系统建设和完善。

从世界航运发展的趋势来看，船舶大型化、集装箱化将成为未来发展的主要趋势。而宁波舟山港的可开发的岸线资源丰富，拥有现代化的集装箱深水码头。所以在长三角港口群中，可以在维护上海国际航运中心的同时，近期可以将宁波舟山港作为长三角地区除上海港外的另一个集装箱枢纽港，可以先将宁波舟山港建成为上海港的后背深水港和中转港，作为各大航运船公司的配载港，弥补上海港泊位紧张和水深不足的缺陷。虽然如此一来，会加剧宁波舟山港与上海港之间的竞争，但是从历史发展的经验来看，适度的竞争机制能够促进港口发展。因此宁波舟山港与上海港之间的这种竞合关系能够逐步推进长三角组合港的合作与建设，全面提升中国港口的综合竞争力与影响力。

评审意见书

2021年3月23日下午，宁波舟山港股份有限公司在宁波舟山港集团大厦43楼4321会议室，组织有关专家对北京睿库贸易安全及便利化研究中心所承接的《宁波舟山港与上海港进口集装箱业务比较分析及长三角一体化背景下的业务协作》课题进行了结题评审。

评审组认为本课题利用系统数据详细对比分析了宁波舟山港与上海港主要进口货物，同时结合实际对两港的物流体系、通关及口岸作业成本等方面的优劣势进行了比较分析，并在此分析基础上，就宁波舟山港扩大进口集装箱货物的路径与方法给出较为切合实际，颇具新意的建议方案。

评审组一致认为该课题调研深入、数据详实、评估准确、建议妥当，符合项目合同规定要求，达到预期效果，同意通过课题成果验收。

同时，专家对报告完善提出了若干修改意见，请课题组修改后正式递交研究报告。

评审专家组长签字：杨晨光

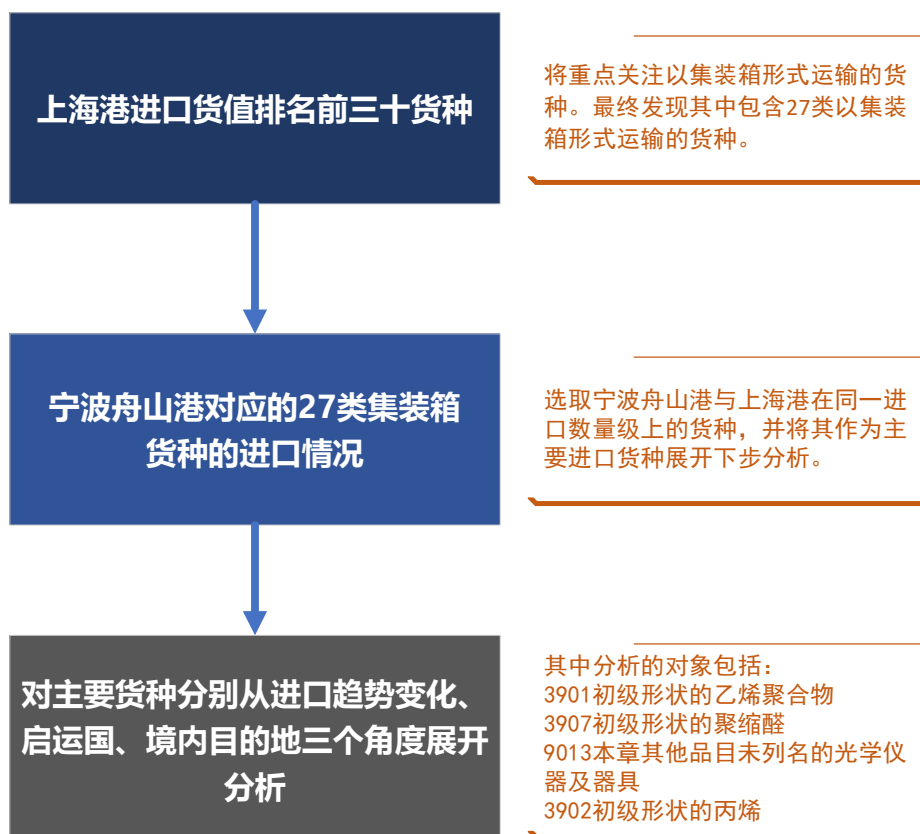
评审组成员签字：江涛 连珠 谷世平

赖海波

2021年3月23日

附件一：

上海港进口货值排名前三十的货种分析



上海口岸进口货值排名前三十的货种情况

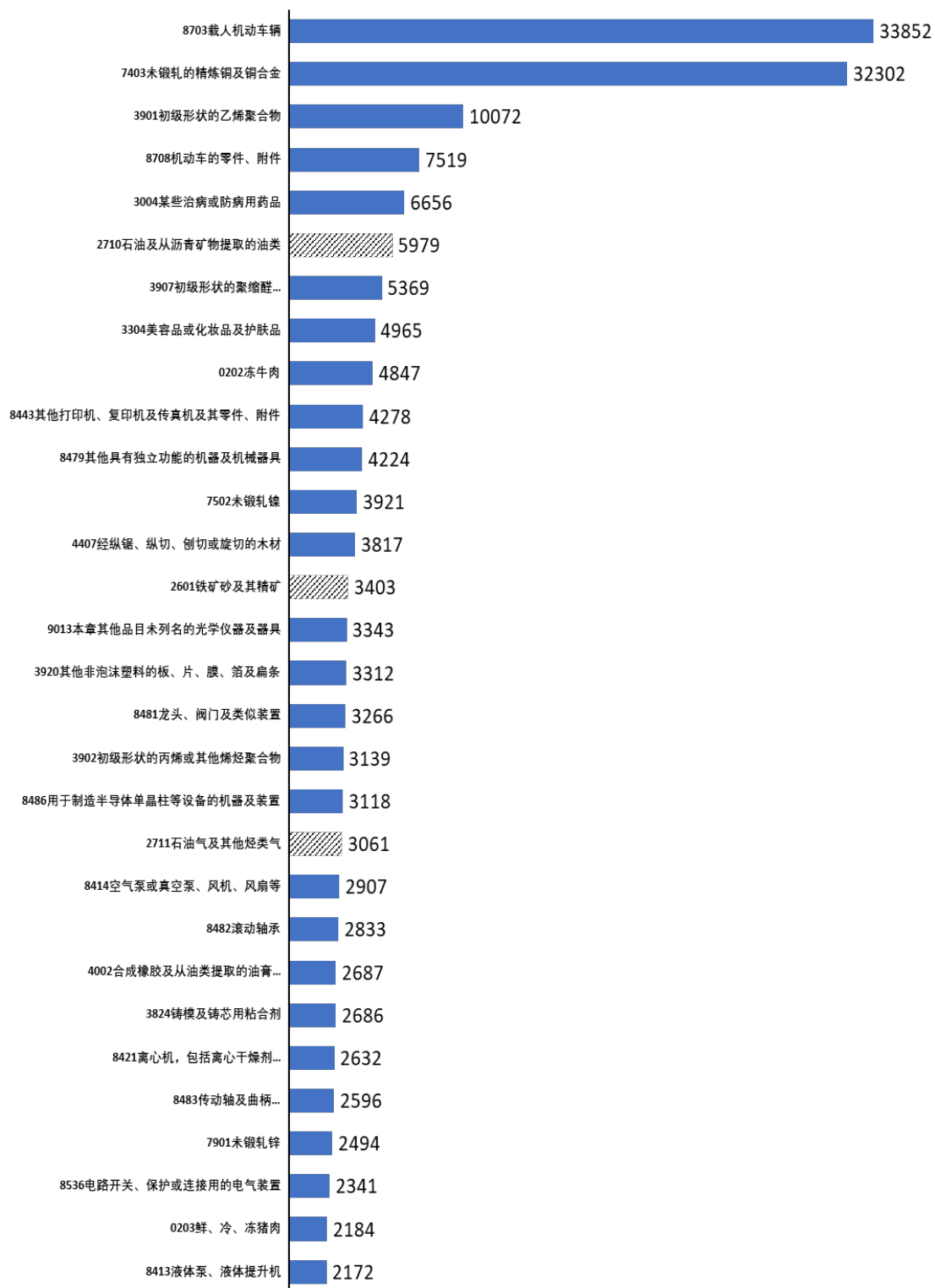


图 1 2017-2019 年三年间上海口岸累计进口货值排名前三十货种情况 单位: 亿元

注: 其中深蓝色表示以集装箱形式进口或大部分以集装箱装运形式进口的货物, 共包含 27 个货种, 接下来的图表分析将以这 27 个货种为主。

上述 27 种以集装箱形式运输的货种在宁波口岸的进口情况

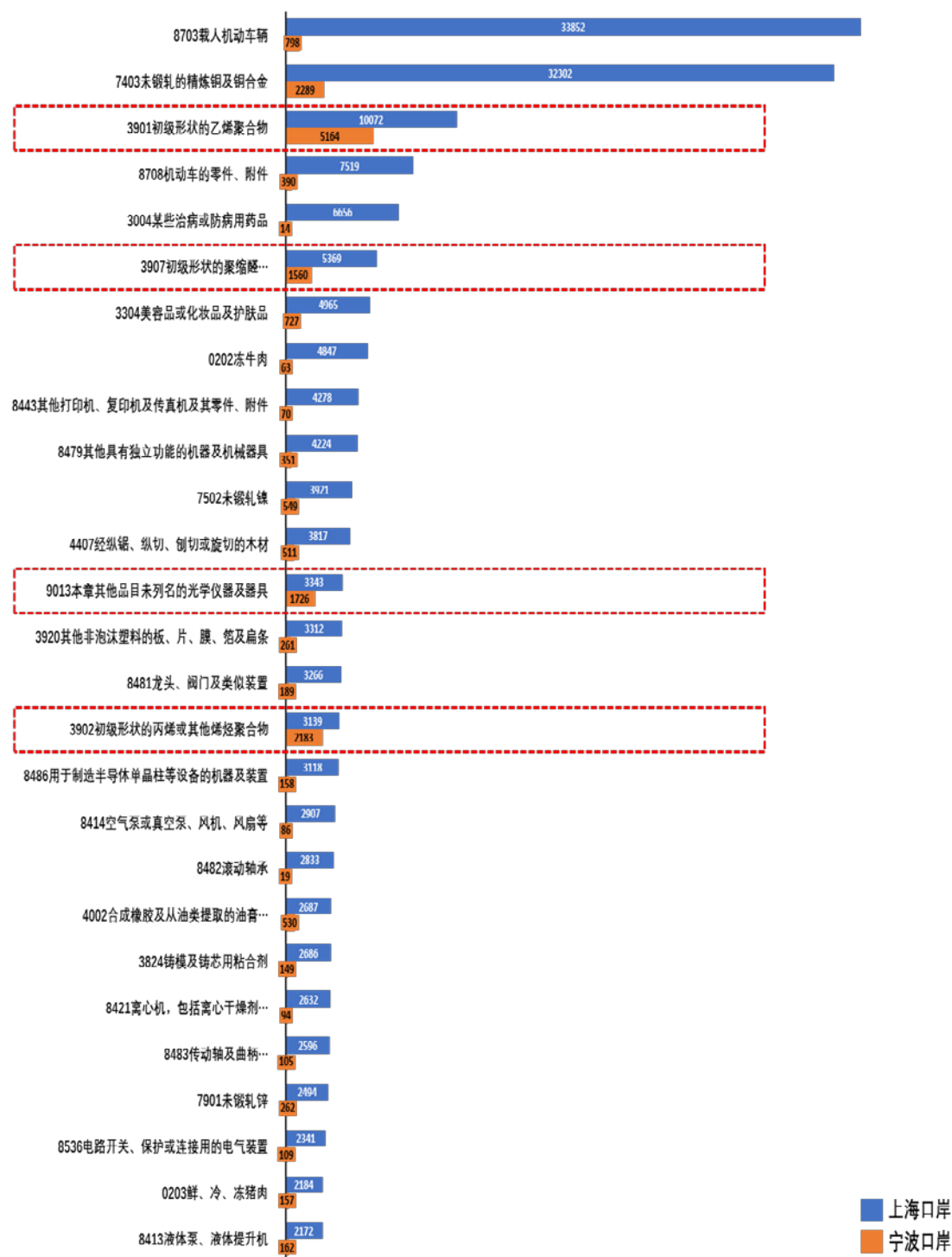


图 2 上述 27 种以集装箱形式运输的货种在宁波口岸的进境情况 单位：亿元

由上图可以看出其中仅 3901 初级形状的乙烯聚合物、3907 初级形状的聚缩醛、9013 本章其他品目未列名的光学仪器及器具、3902 初级形状的丙烯等四类货种宁波口岸的进境量与上海口岸在同一数量级。

3901 初级形状乙烯聚合物的相关分析图

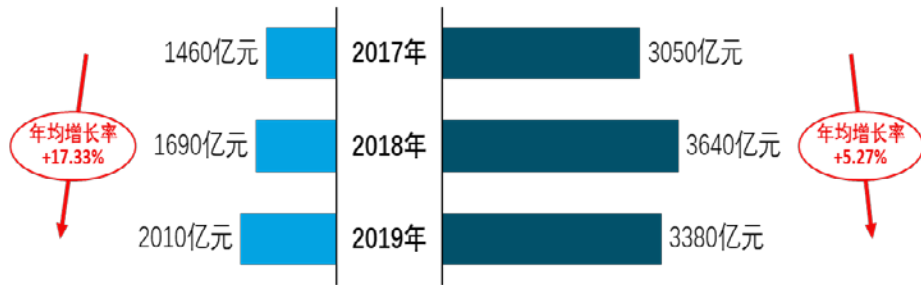


图 1 2017-2019 年三年间宁波/上海口岸 3901 进口货值的差距变化

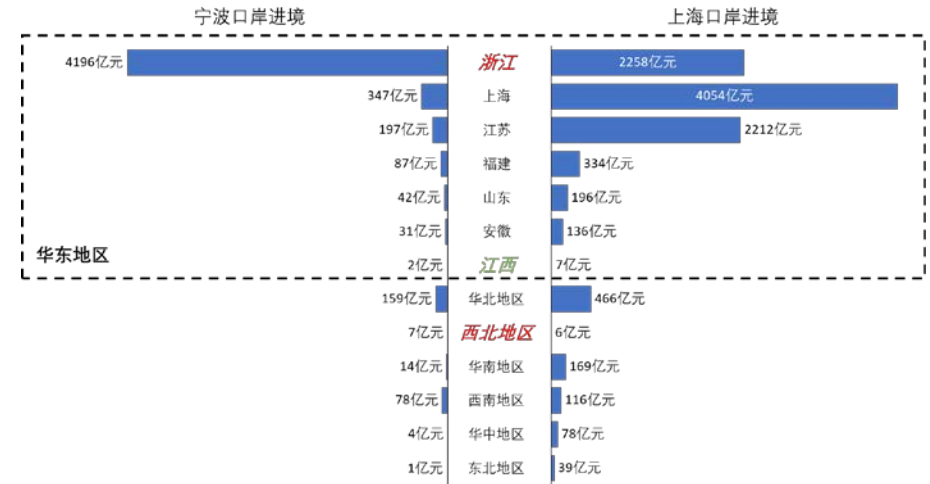


图 3 2017-2019 年三年间进口 3901 地区/省级目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸；绿字表示此地区宁波口岸与上海口岸的累计进口货值在同一数量级上。

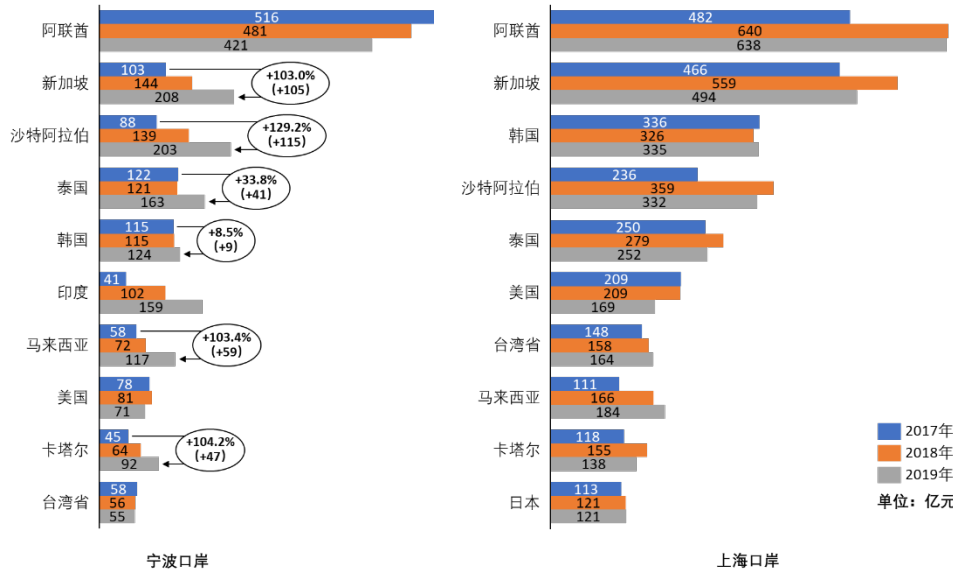


图 2 2017-2019 年三年间宁波/上海口岸 3901 十大启运国累计货值变化

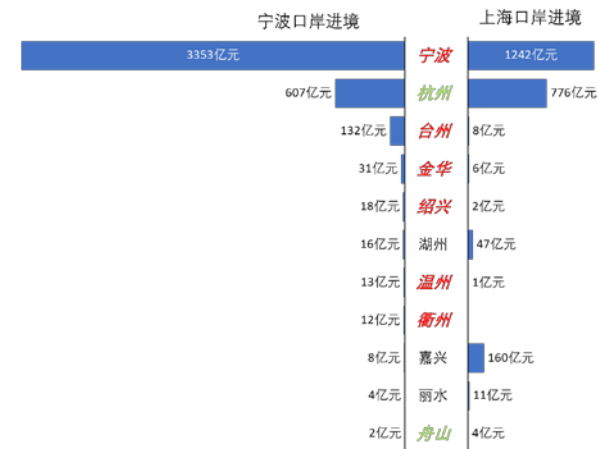


图 4 2017-2019 年三年间进口 3901 省内目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸；绿字表示此地区宁波口岸与上海口岸的累计进口货值在同一数量级上。

3907 初级形状的聚缩醛、其他聚醚及环氧树脂；初级形状的聚碳酸酯、醇酸树脂、聚烯丙基酯及其他聚酯的相关分析图

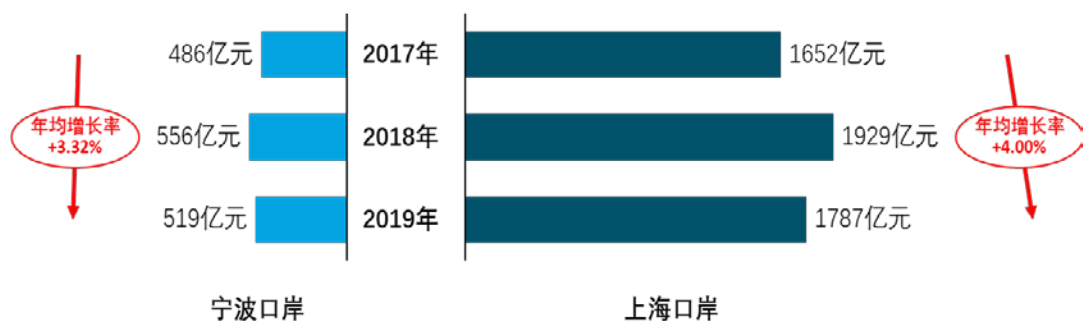


图1 2017-2019年三年间宁波/上海口岸3907进口货值的差距变化

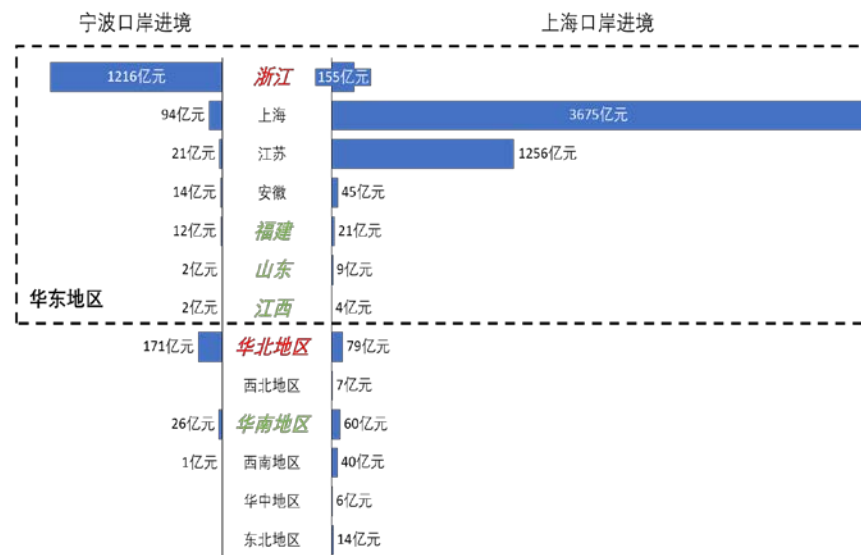


图3 2017-2019年三年间进口3907地区/省级目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸；绿字表示此地区宁波口岸与上海口岸的累计进口货值在同一数量级上。

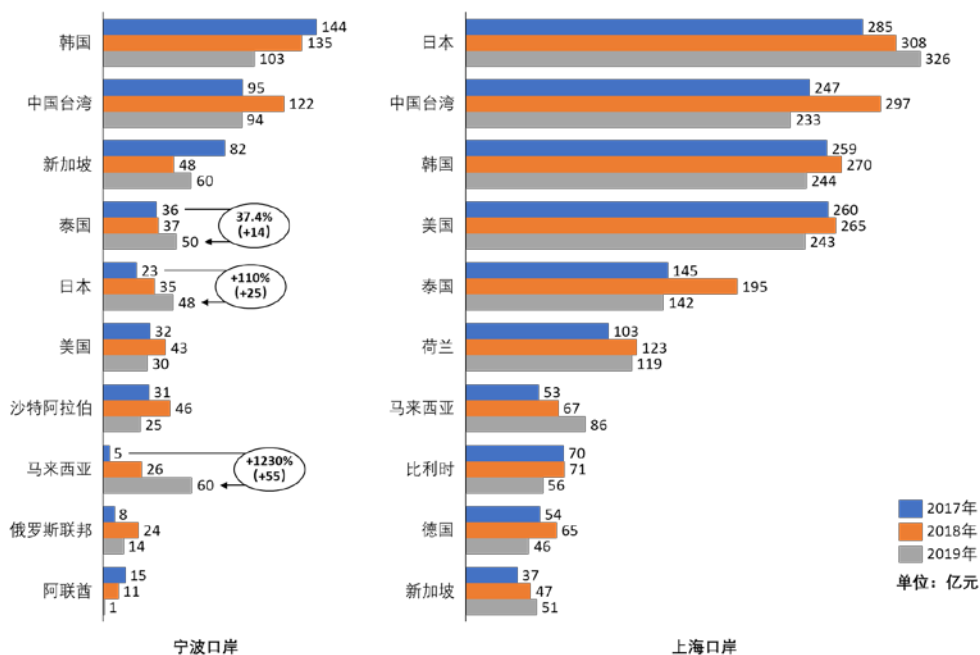


图2 2017-2019年三年间宁波/上海口岸3907十大启运国累计货值变化

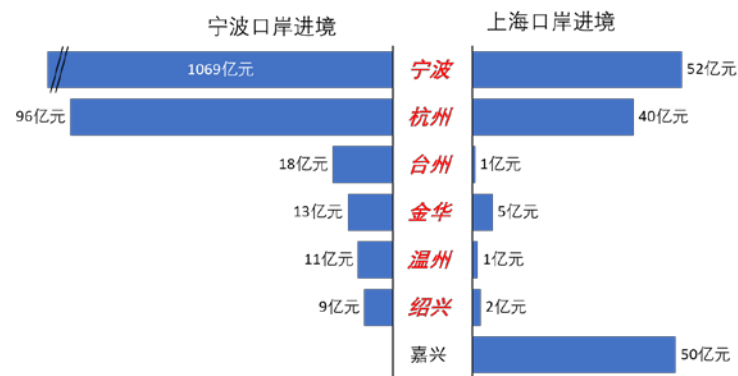


图4 2017-2019年三年间进口3907省内目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸。

9013 本章其他品目未列名的光学仪器及器具的相关分析图

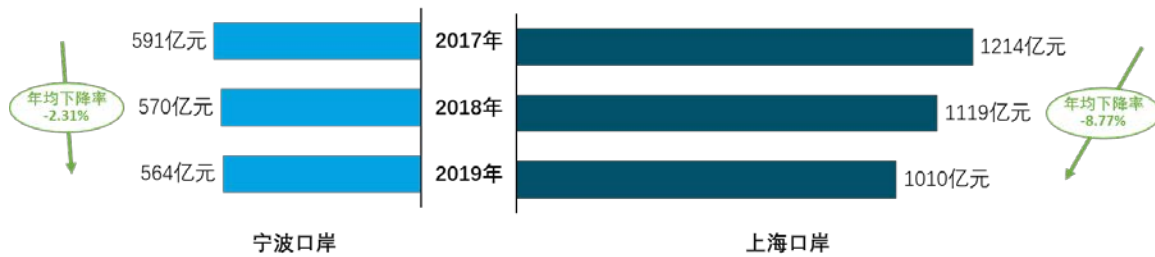


图1 2017-2019年三年间宁波/上海口岸9013进口货值的差距变化

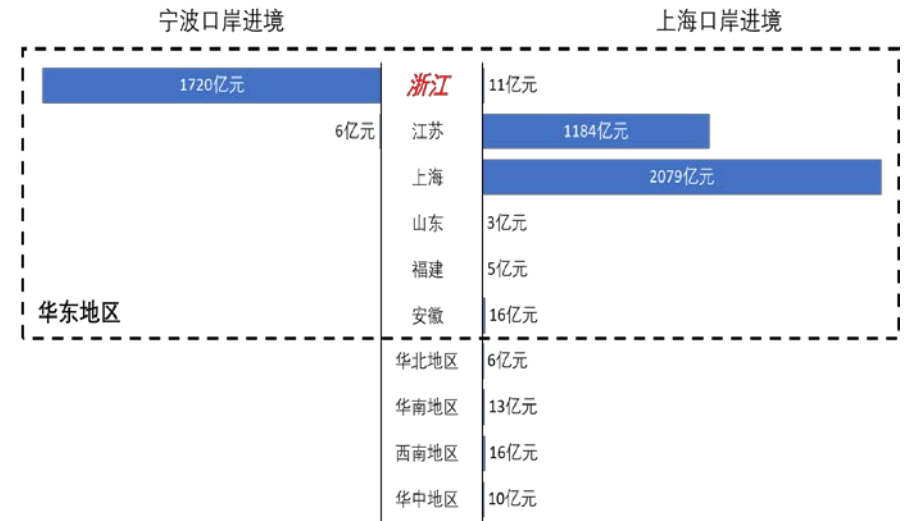


图3 2017-2019年三年间进口9013地区/省级目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸。

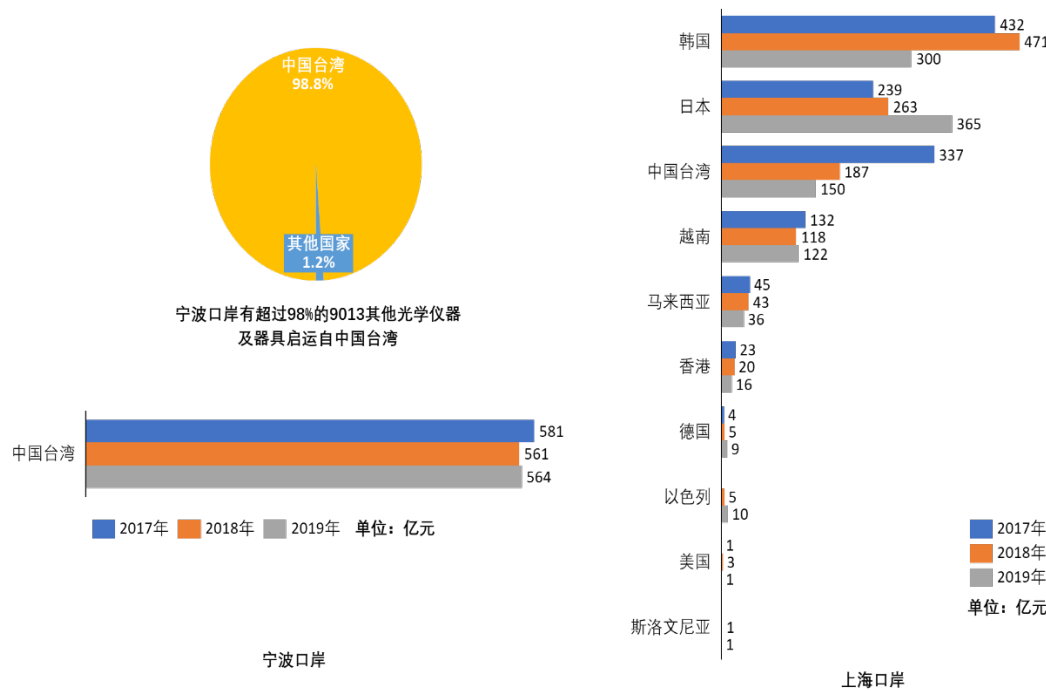


图2 2017-2019年三年间宁波/上海口岸9013十大启运国累计货值变化

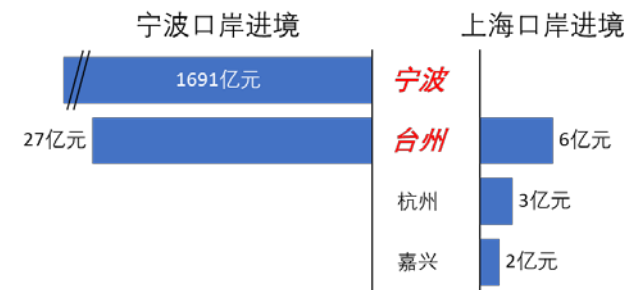


图4 2017-2019年三年间进口9013省内目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸。

3902 初级形状的丙烯或其他烯烃聚合物的相关分析图

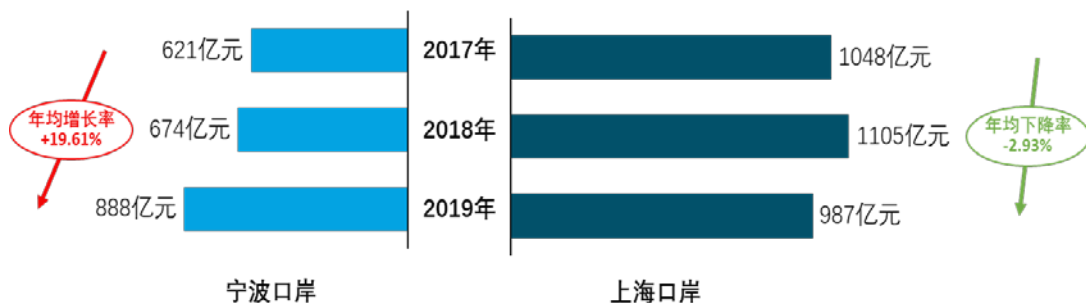


图1 2017-2019年三年间宁波/上海口岸3902进口货值的差距变化

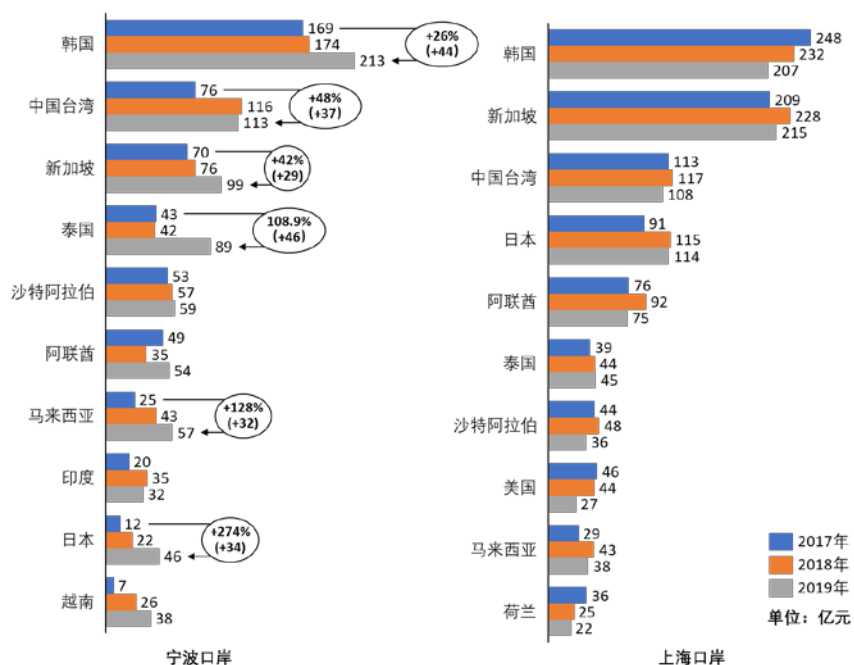


图2 2017-2019年三年间宁波/上海口岸3902十大启运国累计货值变化

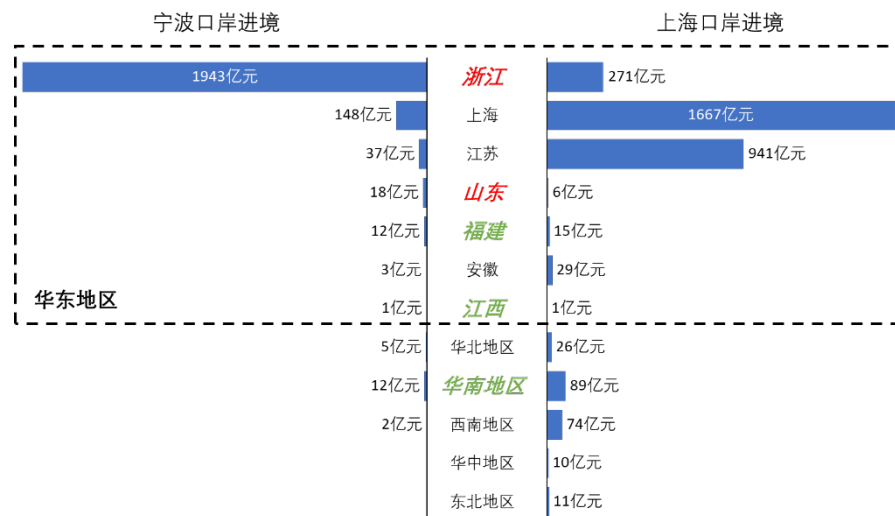


图3 2017-2019年三年间进口3902地区/省级目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸；绿字表示此地区宁波口岸与上海口岸的累计进口货值在同一数量级上。

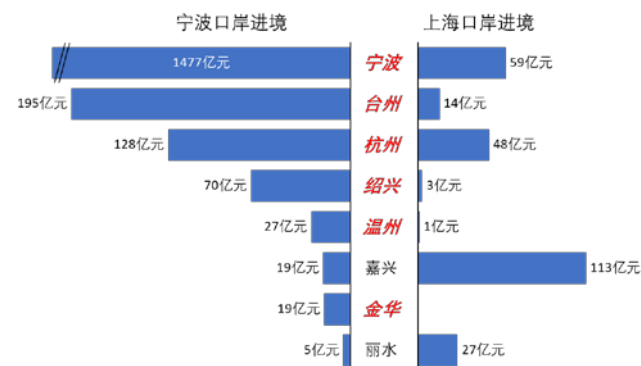


图4 2017-2019年三年间进口3902省内目的地对比
注：红字表示此地区宁波口岸的累计进口货值高于上海口岸。

宁波舟山港与上海港进口集装箱业务比较分析及
长三角一体化背景下的业务协作

RE-CODE

睿库