



基于多式联运对宁波舟山港集装箱木材 进口份额提升的研究和发展建议

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2020 年 5 月

目 录

一、项目概述	1
(一) 项目背景.....	1
(二) 研究内容、研究方法与研究思路.....	2
(三) 主要结论与建议.....	5
二、中国主要木材产品进口数据分析.....	7
(一) 主要木材产品进口趋势.....	7
(二) 不同树种进口份额变化.....	10
(三) 进口原产地分布的变化.....	13
三、宁波舟山港/上海港进口木材进境箱量统计分析	18
(一) 进境箱量总体统计分析.....	18
(二) 主要木材的启运地分析.....	20
(三) 主要进口木材境内目的地分析.....	26
(四) 提升进口木材箱量的潜在点总结.....	36
四、宁波舟山港与上海港优劣势比较分析	38
(一) 物流体系综合比较.....	38
(二) 口岸作业成本比较.....	42
(三) 监管环境与口岸作业程序比较.....	46
(四) 国内运输成本与时效比较.....	49
(五) 其它方面的比较.....	51
五、扩大宁波舟山港木材进口份额的建议	53
附件 问卷调查及访谈企业名单.....	63

一、项目概述

（一）项目背景

中国经济持续高速增长极大地刺激和带动了进出口贸易及国内消费市场的发展，其中，广泛用于制造业、建筑业、民用家具行业以及商品包装业的木材（包括原木及锯材）进口量在近二十年间始终处于稳步增长态势。据中国海关统计，2019 年中国主要木材进口总量接近 1 亿立方米，较 2015 年增长约 37%，其中以集装箱运输方式进口占比约 50%，大约 210 万 TEU。

木材进口的运输方式主要有铁路运输、陆运、海运三种，其中海运与铁路运输比较常见，据统计目前我国海运木材进口量大约为铁路运输进口量的 2 倍。宁波舟山港作为全球吞吐量首屈一指的海运港，面朝太平洋主航道，背靠中国最具活力的长三角经济圈，是连接中国东南沿海和北美洲、南美洲及大洋洲等港口远洋运输的理想集散地，同时具备水水联运、海铁联运等多式联运集散优势。其优越的地理位置、门类齐全的港口服务项目、完善的集疏运网络，为宁波舟山港提升木材进口份额奠定了扎实的基础。

因此分析、总结该港口目前木材进口量偏少的成因；综合对比临近港口——上海港的木材进口情况；探究如何在宁波舟山港独特的区位优势和多式联运集散优势的基础上，提升港口的木材进口份额，对宁波舟山港的长远发展具有重大意义。

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，就提升本港口木材进口量进行专题研究形成本报告。

（二）研究内容、研究方法与研究思路

研究内容：

1. 中国主要木材产品进口趋势变化、种类及原产地分布；
2. 近年宁波舟山港、上海港进口木材进境货量统计分析，涉及到总体货量、启运地、境内目的地及潜在的箱量提升点；
3. 宁波舟山港与上海港在物流体系、通关及口岸作业成本、监管环境与口岸作业程序、国内运输成本与时效等方面的比较分析；
4. 扩大宁波舟山港木材进口份额的具体建议。

研究方法：

1. 数据分析：通过对中国木材与木制品流通协会、海关统计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：从多个维度对宁波舟山港和上海港进口木材进境及后续转运进行对比分析，发现宁波舟山港的优劣势，从而提出更具针对性的建议对策；
3. 问卷调查及访谈¹：本次调研共通过问卷调查或者电话/实地访谈 28 名专业人士，分别来自上海（7 人）、宁波（5 人）、

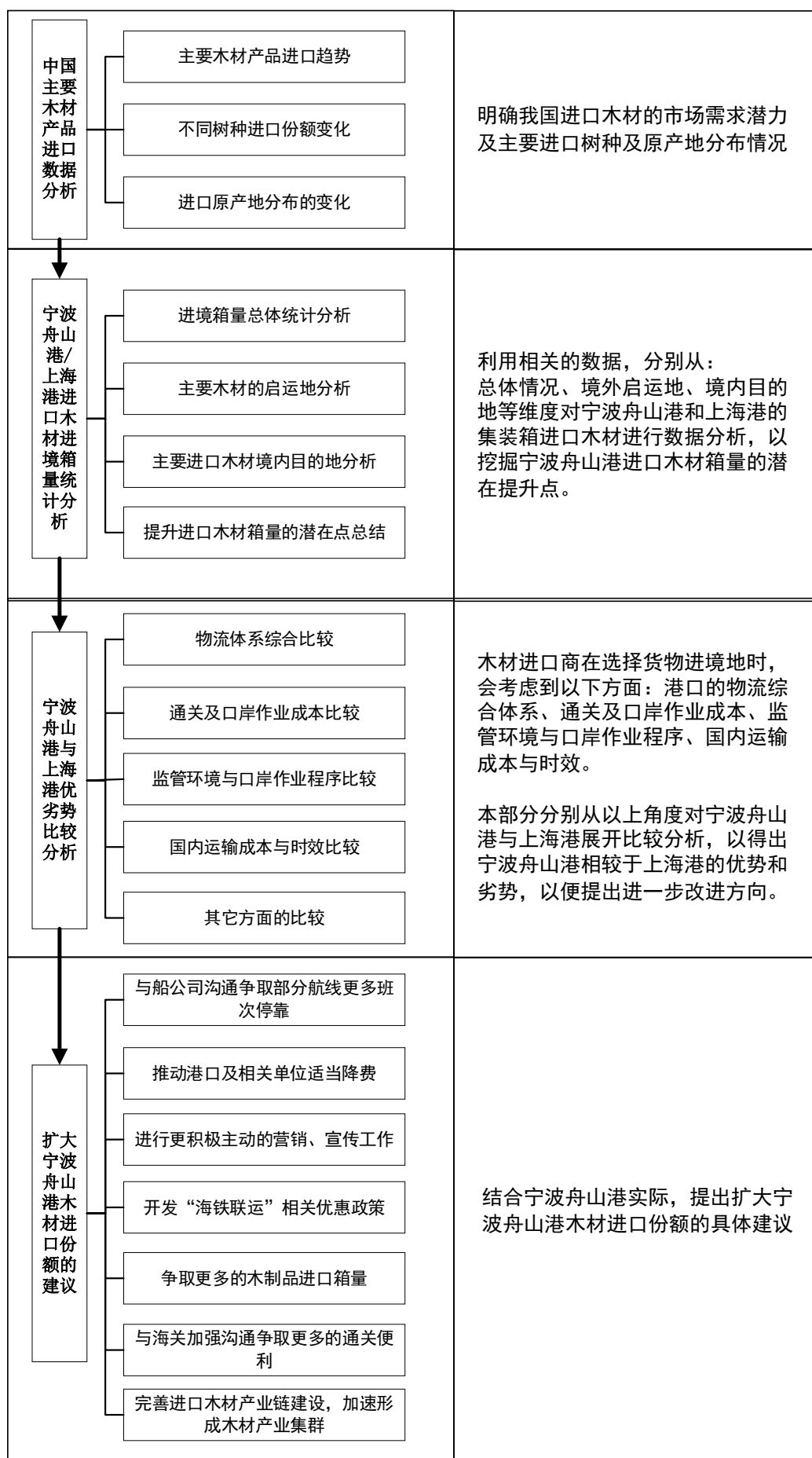
¹ 名单请见附件。

太仓（4 人）、南京（2 人）、厦门（3 人）、杭州（2 人）、张家港（2 人）、盐城（1 人）、湖州（1 人）和苏州（1 人）；

4. 案例验证：通过多种途径来调查、搜集案例来验证报告中的统计结论和调研结论。

本研究报告中以立方米为单位统计数据时，包含了通过集装箱和散货船进口的数量。

研究思路总结如下图：（接下页）



（三）主要结论与建议

进境箱量统计主要结论：

1. 宁波舟山港进境的进口木材箱量在近三年中与上海港的差距不断拉大，在 2019 年与上海差距达到约 57.0 万标箱。

2. 对于启运自澳大利亚的进口木材，宁波舟山港进境箱量近三年不断增加，而上海进境箱量变化不大。

3. 对于启运自莫桑比克、罗马尼亚进口木材，宁波舟山港进境箱量有可以提升的潜在空间。

4. 对于境内目的地为国内西北、东北（尤其是西北）地区的进口木材，宁波舟山港进境箱量相对上海有优势，存在一定的操作空间。

5. 对于境内目的地为浙江省内地市的进口木材，宁波舟山港只在宁波、舟山、东阳具有明显优势。

6. 对于境内目的地为江苏和福建的进口木材，宁波舟山港进境箱量处于明显劣势。

与上海港间优劣势比较分析主要结论：

1. 在海运航线方面，制约宁波舟山港进口木材箱量提升的最主要因素还是来自进口木材启运地航线进境班轮频次偏少，估算大约为上海港的 1/2。

2. 在集疏运体系方面，宁波舟山港在公路运输和水路驳运方面处于劣势，即使是宁波舟山港内甬舟码头到北仑间的驳船班次，也同样偏少，内部驳运耗时较长导致用箱企业承担额外的滞箱费。

但在海铁联运方面处于绝对优势。

3. 在进口木材通关及口岸作业成本方面，宁波整体上明显高于上海，最高可能达到上海的 2 倍。而对于检验检疫综合成本，宁波约为上海的 1.3 倍。

4. 在通关环境、口岸作业程序以及内河驳运时效方面，宁波舟山港明显优于上海港（但内支线驳运班次偏少）。

5. 以太仓、张家港、湖州南浔、东阳作为进口木材最终目的地进行疏运成本与时效方面比较，宁波舟山港相比于上海港在东阳方向有明显优势，在太仓、张家港、湖州方向处于劣势，但需要注意的是空箱返还困难制约了宁波舟山港进口木材进境箱量的提升。

6. 有关进口船舶“塞港”，延误卸货的情况，宁波舟山港优于上海港，其基本没出现过“塞港”情况。

概括：就木材进口而言，宁波舟山和上海港互有长短，综合比较宁波略有优势，虽然目前宁波舟山港的进口份额明显偏低，但其具有提升潜力。

主要建议概要包括：

1. 与船公司充分沟通，争取部分航线更多班次停靠，同时应当增加港内驳运班次和对其他港口的内支线班次，以提高集疏运能力，吸引更多船公司航线停靠和增加班次；

2. 对宁波舟山港通关及口岸作业成本比较的相关费用项目采取适当的调降措施，对 2020 年 3 月份通知补收的查验作业费

用准许分期补交或予以折扣以减轻客户不满；

3. 积极研究宁波舟山港加大木材进口的策略，进行更主动的营销、宣传工作；

4. 开发更多“海铁联运”相关优惠政策以争取更多内陆进口木材企业选择宁波舟山港；

5. 除原木和板材外，争取更多的木制品进口箱量；

6. 建议积极与宁波海关及其他相关政府部门沟通，争取更多的通关便利措施；

7. 简化码头查验作业手续；

8. 完善进口木材产业链建设，加速形成木材产业集群，具体为：向宁波市政府建议将宁波金属园区转型为木材产业园区，允许园区内配套一定数量的锯板、烘干等加工企业。

二、中国主要木材产品进口数据分析

（一）主要木材产品进口趋势

随着制造业、建筑业以及民用家具行业等木材结构产业的高速发展，木材市场对木材原料的需求量激增，但是我国自 1998 年实施天然林保护工程以来，开始限制本国的木材采伐，2017 年国内天然林全部停止商业性采伐，国产木材供应量的逐步下降，使得木材进口量不断攀增。

据相关统计，2019 年中国主要木材进口总量接近 1 亿立方米，

较 2015 年增长约 37%，其中进口原木 6058.8 万立方米，金额约 94 亿美元；进口锯材 3720.7 万立方米，金额约 89 亿美元。木材进口量增长的详细情况如下图所示（图 2.1 和图 2.2），由图可知自 2002 年开始我国进口原木份额一直保持平稳增长的态势；而锯材前八年（2002-2009 年）增长缓慢，2010 年开始爆发性增长，达到 1476 万立方米，之后保持平稳增长，于 2017 年达到历史新高 3735.1 万立方米。并且中国木材与木制品流通协会研究表明，大径级和优质木材仍将长期依赖进口，由此可见国内进口木材市场需求广阔，为宁波舟山港扩大木材进口份额提供了很好的先决条件。

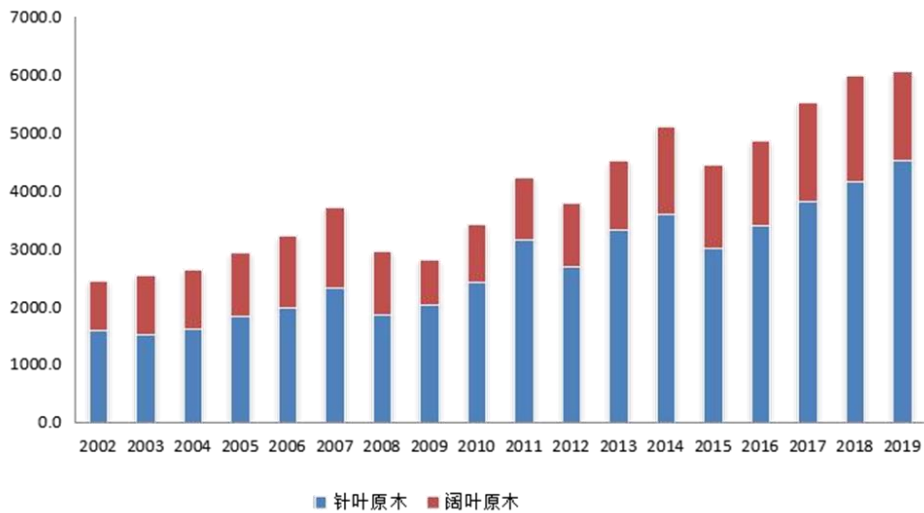


图 2.1 原木进口趋势（单位：万立方米）

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

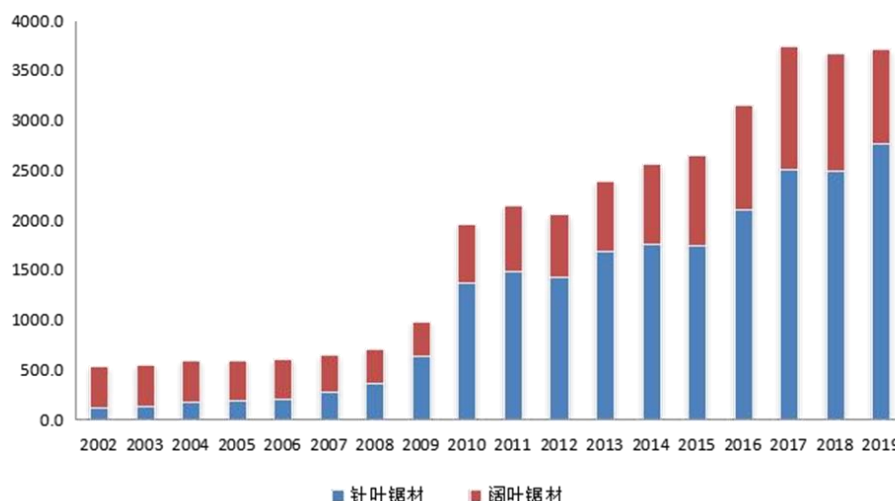


图 2.2 锯材年进口趋势（单位：万立方米）

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

再进一步细分，我国进口的木材主要包括针叶原木、阔叶原木、针叶锯材和阔叶锯材，并且近五年各类主要木材的进口份额基本保持稳定，详细情况如图 2.3 所示。以 2019 年数据看，其中针叶原木占比最大，约 46%；针叶锯材次之，约 28%；阔叶原木占比约 16%；阔叶锯材占比约 10%。但是横向来看，近五年针叶原木/锯材的份额略有增加，阔叶原木/锯材的份额略有减少。

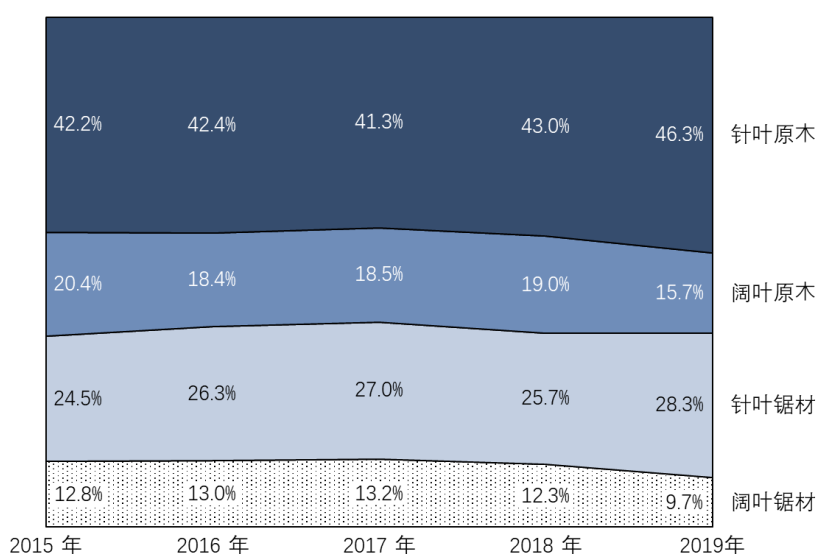


图 2.3 近五年各类主要木材进口份额变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

（二）不同树种进口份额变化

1. 针叶原木主要树种进口份额变化

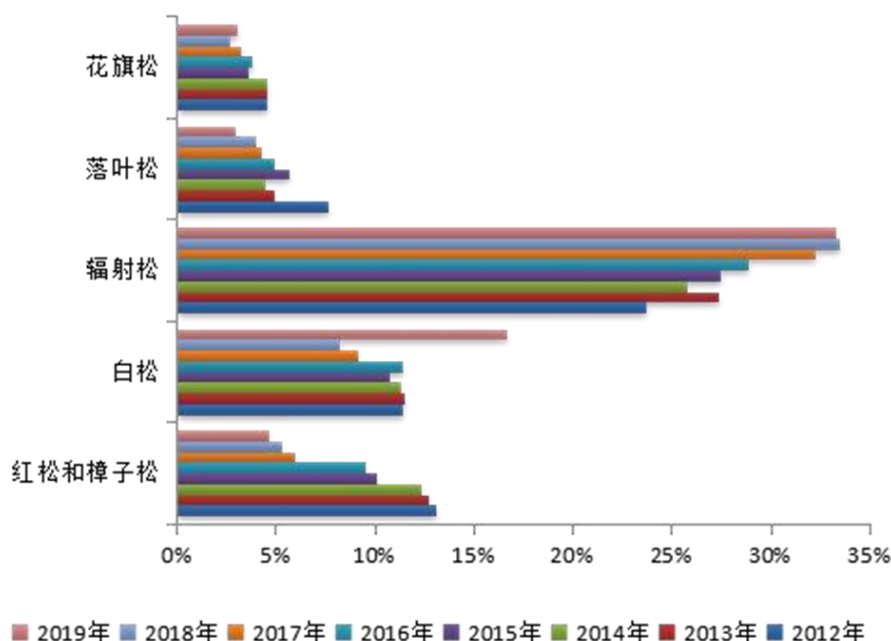


图 2.4 近八年针叶原木主要树种进口份额变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

从上图可以看出，在近八年我国进口的针叶原木树种中辐射松的占比一直保持最大，并且连年呈现增长态势；白松、红松和樟子松的占比份额次之，但是红松和樟子松的进口份额一直处于下降状态，市场份额由2012年的13%左右下降到2019年不到5%，而白松的市场份额近五年一直稳居第二，在2019年达到了17%左右；花旗松和落叶松的占比份额最小，2019年均不到4%。由此可以看出，目前，辐射松和白松是我国主要的针叶原木进口树种。

2. 阔叶原木主要树种进口份额变化

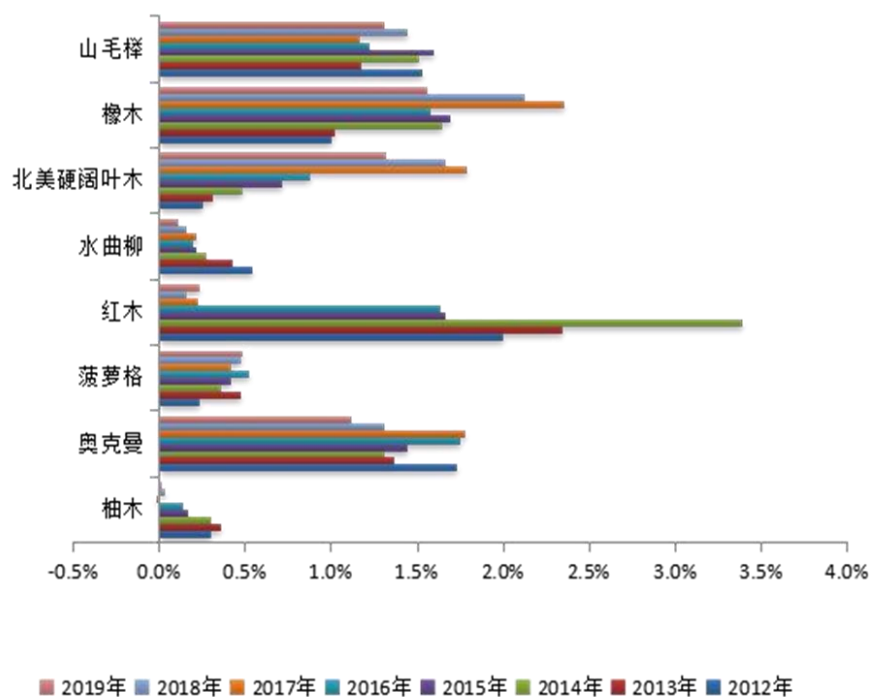


图 2.5 近八年阔叶原木主要树种进口份额变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

对于阔叶原木而言，北美硬阔木近年来进口份额明显增加，而水曲柳、红木、柚木的进口份额明显下降，其他树种进口份额没有明显变化波动趋势。目前，山毛榉、橡木、北美硬阔木、奥克曼是最主要的阔叶原木进口树种。

3. 针叶锯材主要树种进口份额变化

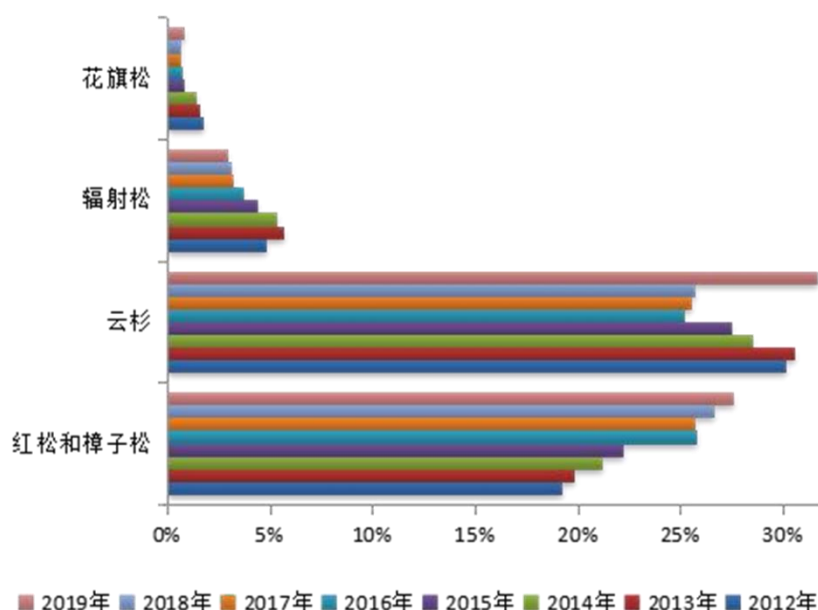


图 2.6 近八年针叶锯材主要树种进口份额变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

对于针叶锯材，云杉、红松和樟子松一直是我国进口的主要针叶锯材树种，并且近八年的进口份额有明显增加，红松和樟子松的市场份额由 2012 年的不足 20% 增长到 2019 年约 28%，云杉的市场份额也于 2019 年突破 30%；花旗松、辐射松树种近几年的进口份额一直不大，并且处于明显下降的态势。

4. 阔叶锯材主要树种进口份额变化

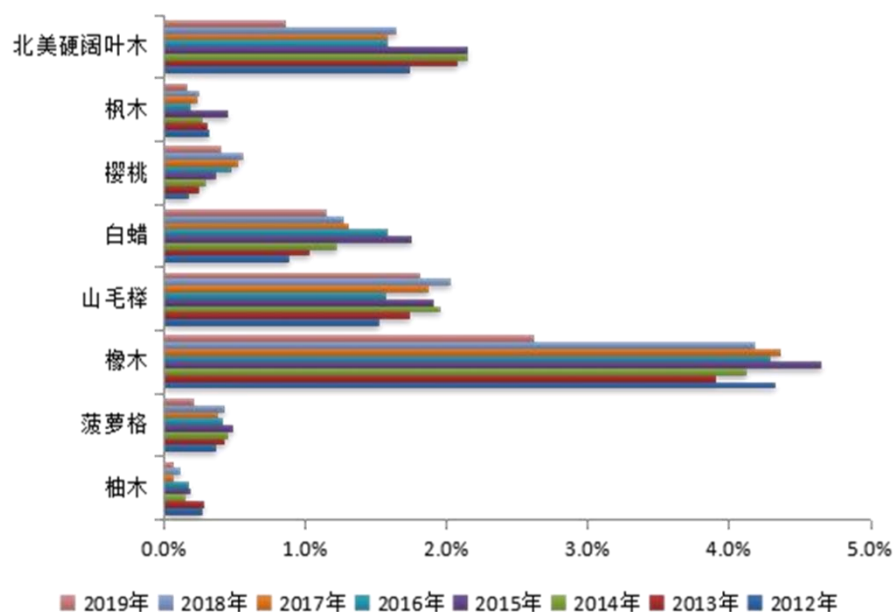


图 2.7 近八年阔叶锯材主要树种进口份额变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

对于阔叶锯材，仅樱桃木进口份额有较为明显的增长趋势，其他树种进口份额波动并不明显。目前，北美硬阔叶木、白蜡、山毛榉、橡木成为主要的阔叶锯材进口树种。

（三）进口原产地分布的变化

1. 原木进口原产地分布的变化

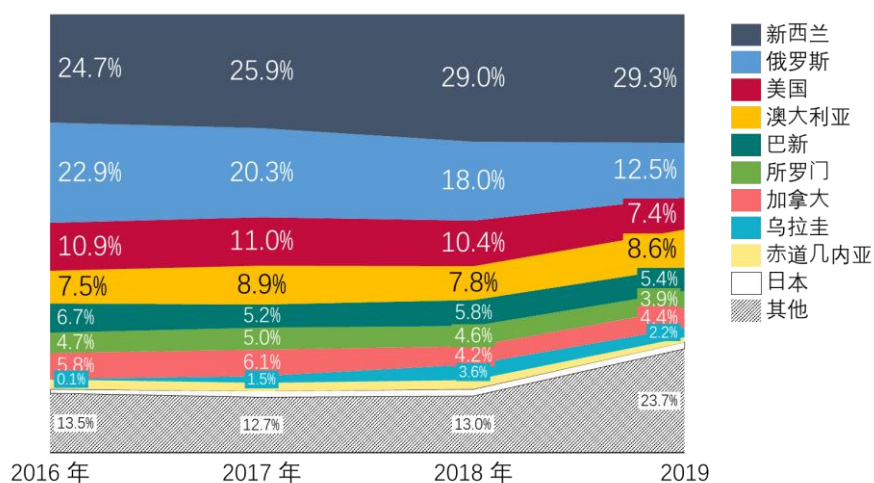


图 2.8 近四年原木进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

通过上图可以看到，新西兰、俄罗斯、美国和澳大利亚一直是我国进口原木的主要来源国，并且原产地为新西兰的原木进口份额有明显增加，由 2016 年 24.7% 的市场份额，增加到 2019 年上半年的 29.3%；而从俄罗斯、美国进口的原木受木材产地国出口政策等因素的影响，进口份额均有不同程度的下降。

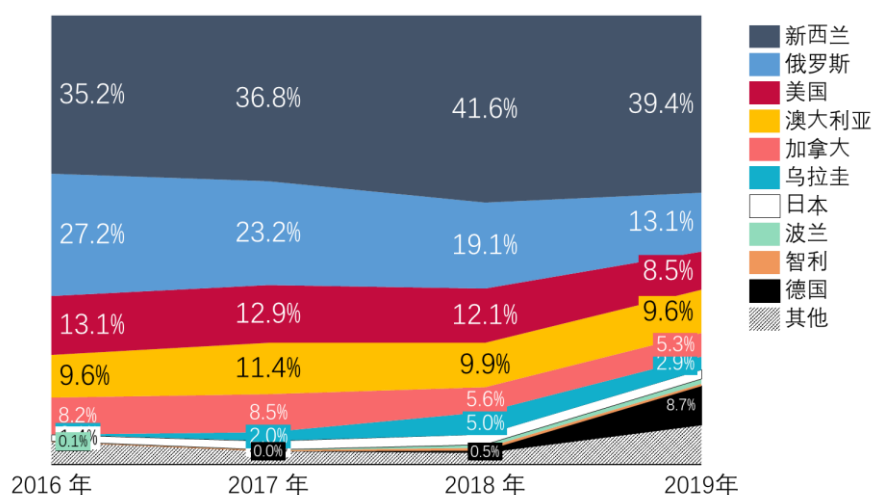


图 2.9 近四年针叶原木进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

就针叶原木进口而言，新西兰和俄罗斯一直以来也是我国进

口针叶原木的主要来源国，来自这两国的进口针叶原木份额占比超过 50%；但是从近四年针叶原木进口的原产地分布情况来看，新西兰、乌拉圭、德国的份额增加较为明显，俄罗斯和美国的份额却有明显的下降。

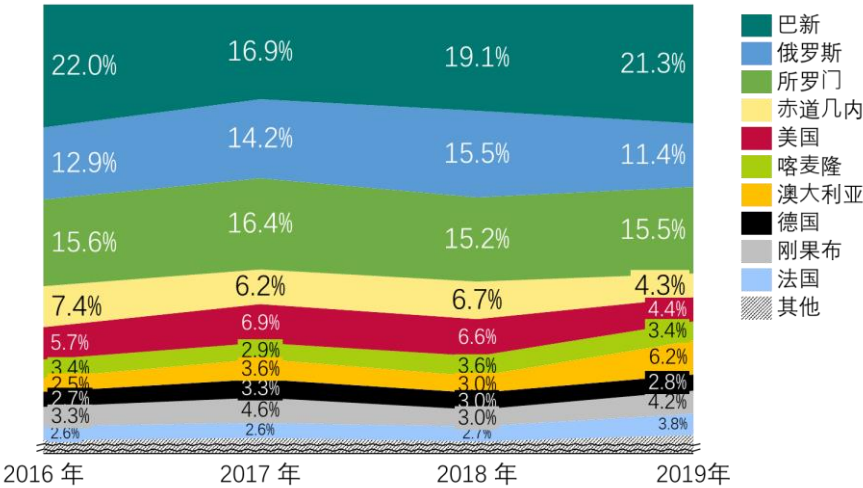


图 2.10 近四年阔叶原木进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

就阔叶原木而言，巴西、俄罗斯和所罗门是我国进口阔叶原木的主要来源国，并且从近四年的原产地分布情况来看，整体上主要的原产地分布变化不大，但其中澳大利亚份额有明显增加，进口份额占比由 2016 年的 2.5%增长到 2019 年的 6.2%；而俄罗斯的进口份额有一定程度的下降。

2. 锯材进口原产地分布的变化

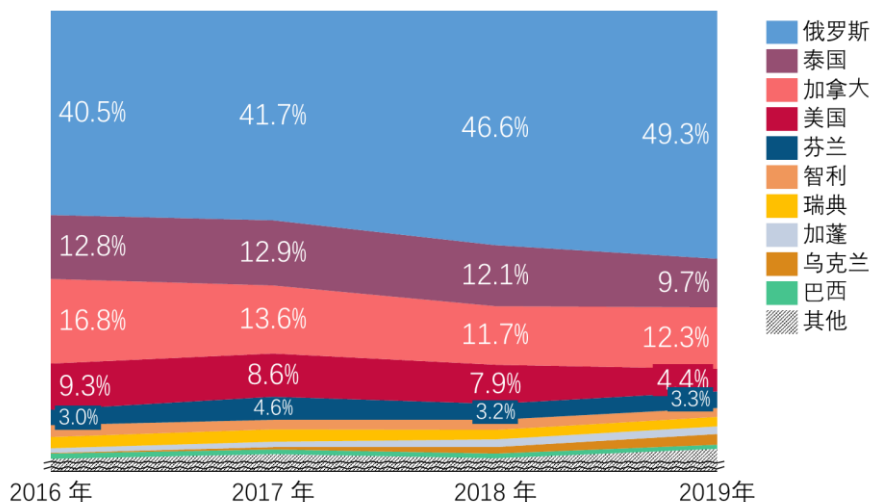


图 2.11 近四年锯材进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

由上图可以看到，俄罗斯一直是我国进口锯材的主要来源国，进口份额占比高达 40%多，并且近几年一直保持增长态势，已由 2016 年的 40.5%增加到 2019 年上半年的 49.3%；泰国和美国的进口份额有较明显的减少。

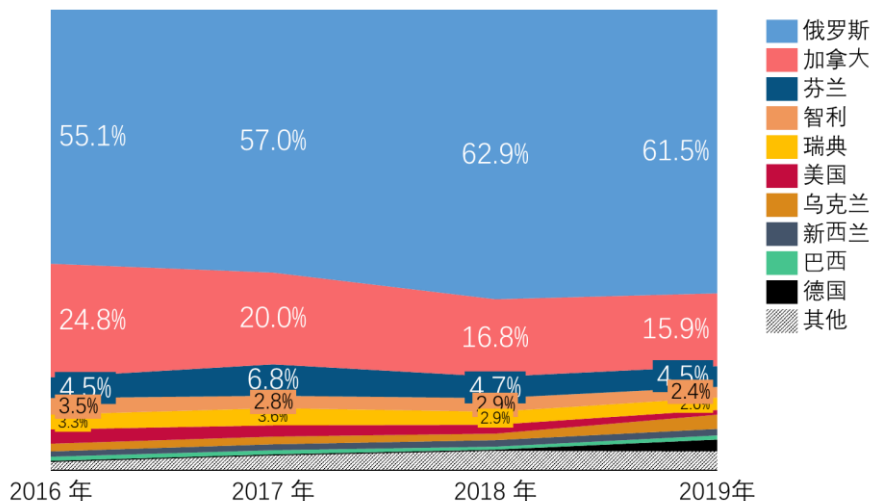


图 2.12 近四年针叶锯材进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

对于针叶锯材进口，俄罗斯的进口份额一直占比最大，并且保持连年增长的态势，于 2018 年的突破 60%；但是作为我国进口

针叶锯材份额排名第二的加拿大，近几年的份额处于下降态势。

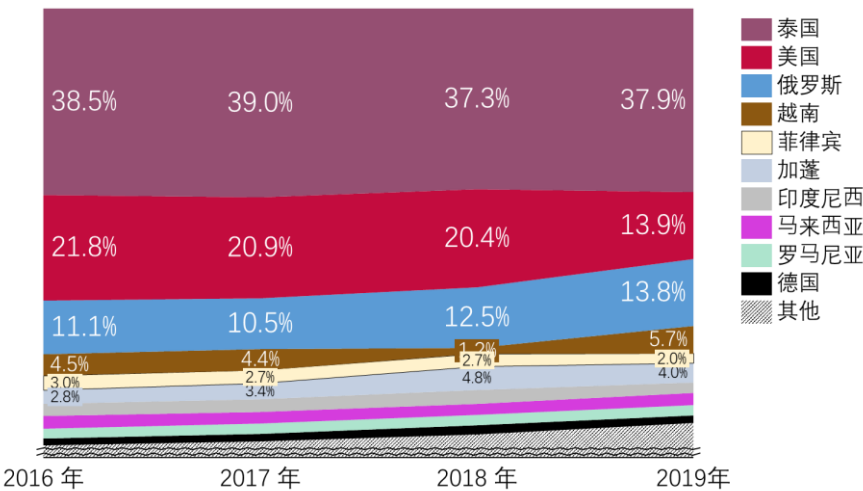


图 2.13 近四年阔叶锯材进口原产地分布变化

数据来源：中国木材与木制品流通协会。

对于阔叶锯材进口，泰国一直是我国最主要的进口阔叶锯材来源国，近几年的进口份额并无明显波动，稳定在 38%左右；反而俄罗斯的份额有较为明显的增加；但是美国的份额相对减少。

综合以上分析发现，由于木材结构产业的高速发展和国内限制商业采伐系列政策的影响，近十五年我国的木材（包括原木和锯材）进口一直保持增长态势，由此说明我国木材进口市场需求旺盛，而木材进口主要是通过海运，因此这对港口的依赖程度越来越高。并且通过对主要进口树种近几年的份额变化及原产地的分布变化情况进行数据分析发现，进口原木主要来自新西兰、俄罗斯、美国和巴西；进口锯材主要来自俄罗斯、泰国、美国和加拿大。

三、宁波舟山港/上海港进口木材进境箱量统计分析

（一）进境箱量总体统计分析

宁波舟山港、上海港是我国最大的两个港口,但宁波舟山港在进口木材进境箱量方面与上海港相比差距巨大:

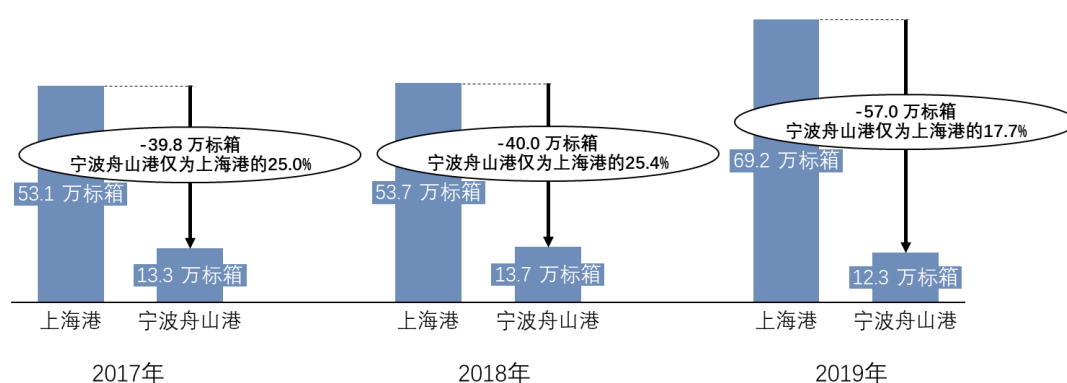


图 3.1 2017-2019 三年间宁波舟山港与上海港木材进境箱量的差距的变化

数据来源: 海关统计²。

2017 年, 通过上海港进境木材约 53.1 万标箱, 而宁波舟山港却只有约 13.3 万标箱, 仅有上海港的 25.0%, 两港绝对数相差 39.8 万标箱; 2018 年差距依然较大, 通过上海港进境木材约 53.7 万标箱, 而宁波舟山港却只有约 13.7 万标箱, 仅有上海港的 25.4%, 两港绝对数相差 40.0 万标箱; 而 2019 年差距继续加大, 宁波舟山港进境木材总箱量仅有上海港的约 17.7%, 绝对相差达到 57.0 万标箱。以上数据显示经宁波舟山港进境的进口木材箱量在近三年中与上海港的差距不断拉大。

² 在统计过程中由于存在不同品名混装等情况, 因此该统计数字相较于实际数字稍微偏高, 但不影响整体结论。

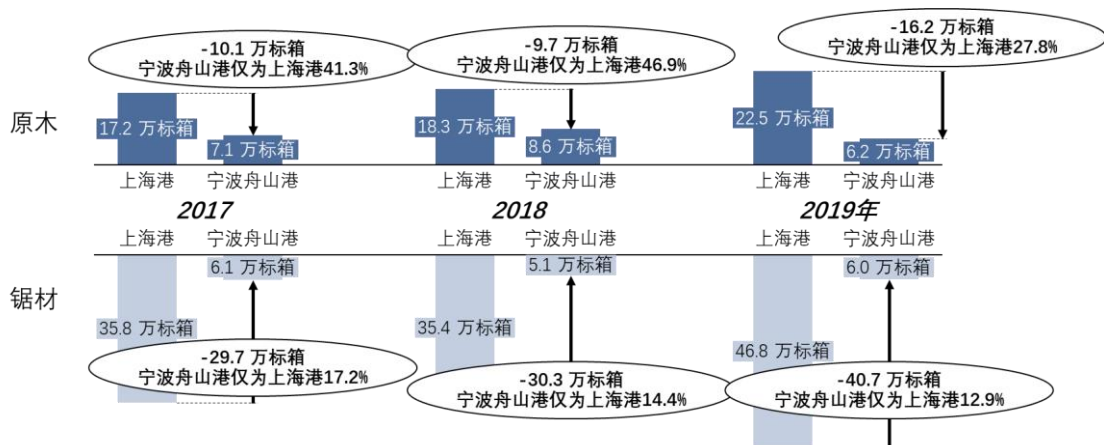


图 3.2 2017-2019 三年间宁波舟山港与上海港原木/锯材进境箱量差距的变化

数据来源：海关统计。

从上图可以看出，2017-2018 年两年期间，宁波舟山港与上海港原木和锯材进境箱量的差距变化都维持在 6%以内，而 2019 年的数据显示，两港原木进境箱量的相对差距从前两年的 50-60% 之间上升至 72.2%，而锯材的相对差距也有一定的扩大。

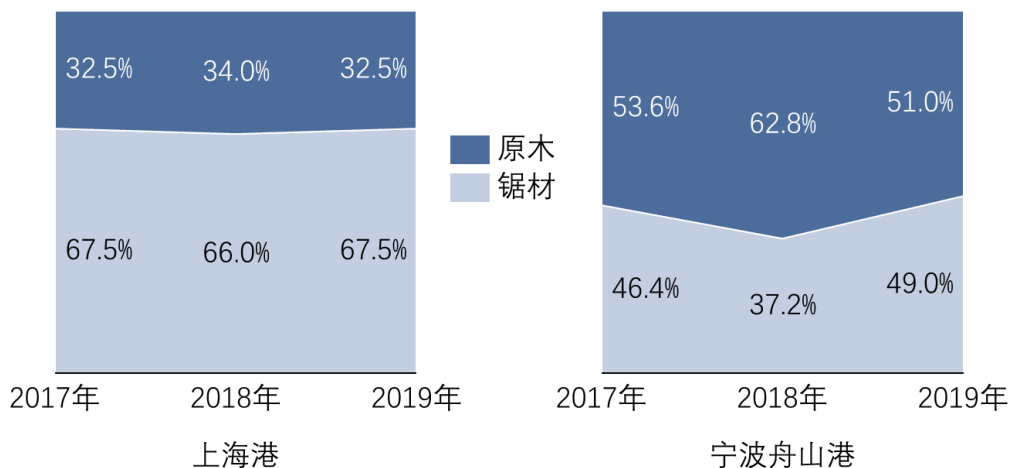


图 3.3 2017-2019 三年间宁波舟山港、上海港原木/锯材进境箱量比例的变化

数据来源：海关统计。

而且，从两港的原木/锯材进境箱量比例变化情况来看，宁波舟山港的原木进境箱量比例从 2017 年的 53.6% 增加到了 2018 年的 62.8%，而 2019 年又降为 51.0%，波动较大；但上海原木进

境箱量比例波动不明显，基本维持在 33%左右。

（二）主要木材的启运地分析

1. 进口木材前十大启运国分析

在 2017-2019 年期间，共有来自 115 个国家（地区）约 200 万标箱的木材通过上海港或者宁波舟山港进境。对于从上海港和宁波舟山港进境的木材而言，过去三年各自的十大启运国货量分布如下：

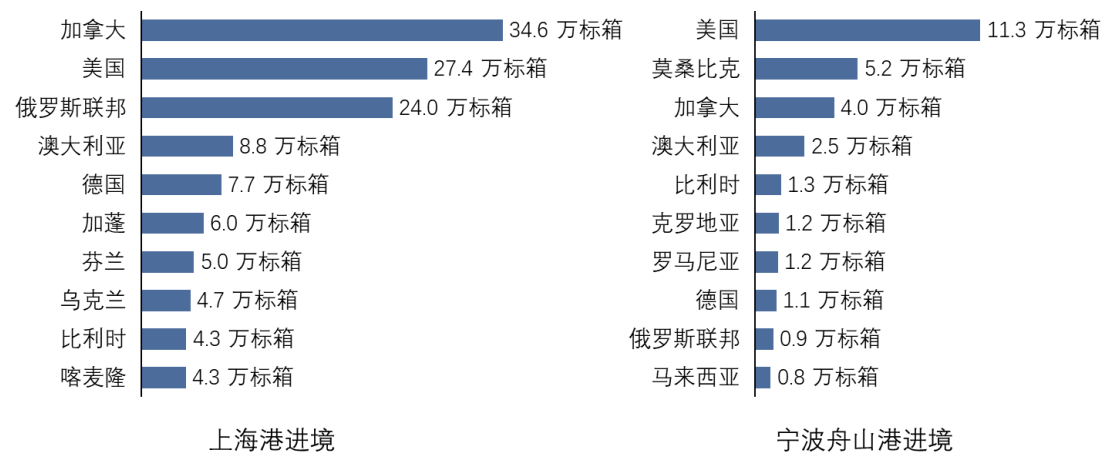


图 3.4 2017-2019 三年间进口木材十大启运国总箱量分布

数据来源：海关统计。

可以看到，就主要的木材类货物启运国而言，两港有一定的重叠度，北美和澳大利亚都是最两港进口木材进境箱量最主要的货源地。

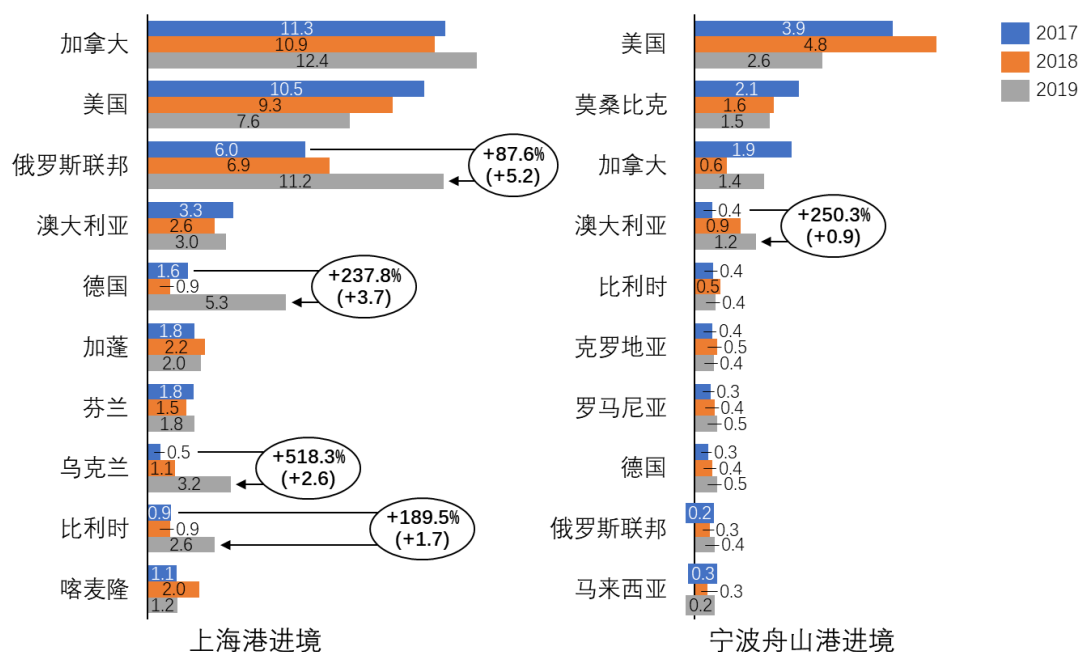


图 3.5 2017-2019 三年间进口木材十大启运国总箱量变化（单位：万标箱）

数据来源：海关统计。

观察过去三年间的变化：对于上海港而言，过去三年间进口木材箱量主要的增长点来自于从俄罗斯、德国、乌克兰和比利时的箱量；而对于宁波舟山港而言，前面的叙述中已经提到，进口木材每年经宁波舟山港进境的箱量变化不大甚至略有萎缩，十大启运国中唯一明显的增长来自澳大利亚，需要注意的是，对于启运自澳大利亚的木材，经上海进境的箱量变化反而相对不大，也就是说对于进口木材而言，宁波舟山港在澳新航线上具有一定的相对优势，在这一航线上争取上海进口木材箱量有一定的可操作潜力。

如果具体分为原木和锯材进行分别考虑，首先考察原木前十大启运国近三年的变化情况：

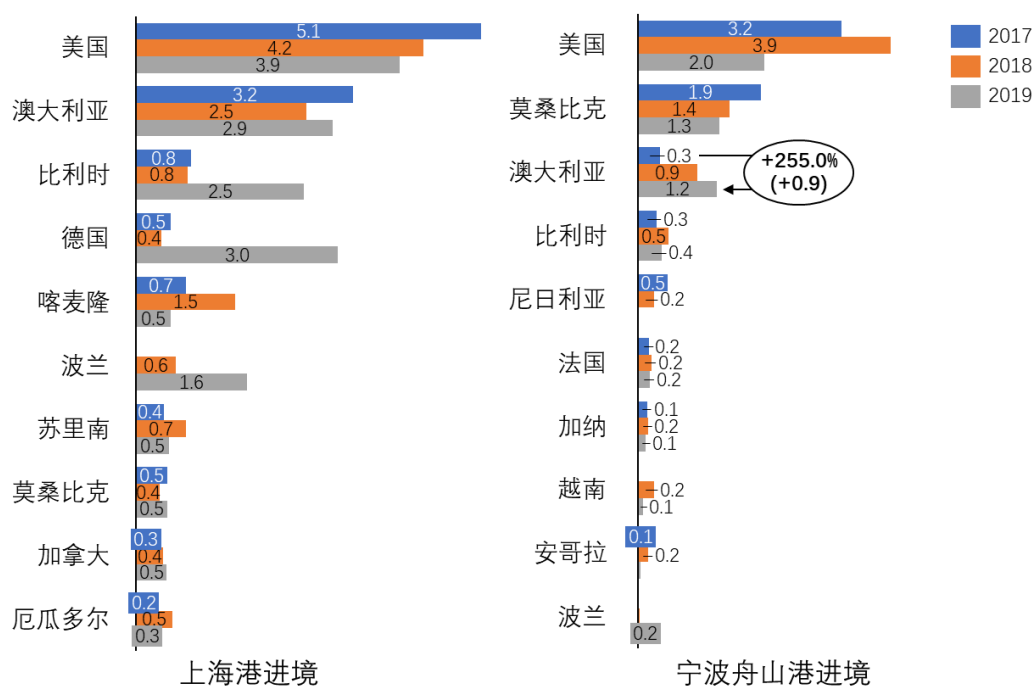


图 3.6 2017-2019 三年间进口原木十大启运国总箱量变化（单位：万标箱）

数据来源：海关统计。

原木进口十大启运国中，对于宁波舟山港来讲最为瞩目的还是启运自澳大利亚原木的增长，体现了宁波舟山港在澳新航线木材进口上的潜力。

对于进口锯材，前十大启运国近三年的变化情况如下：

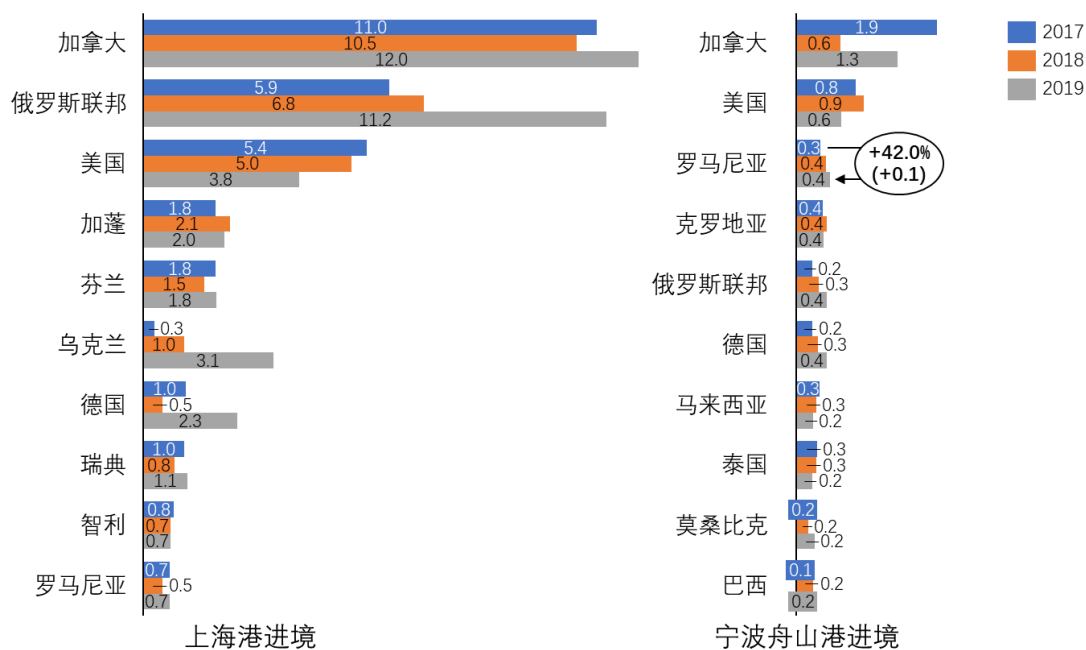


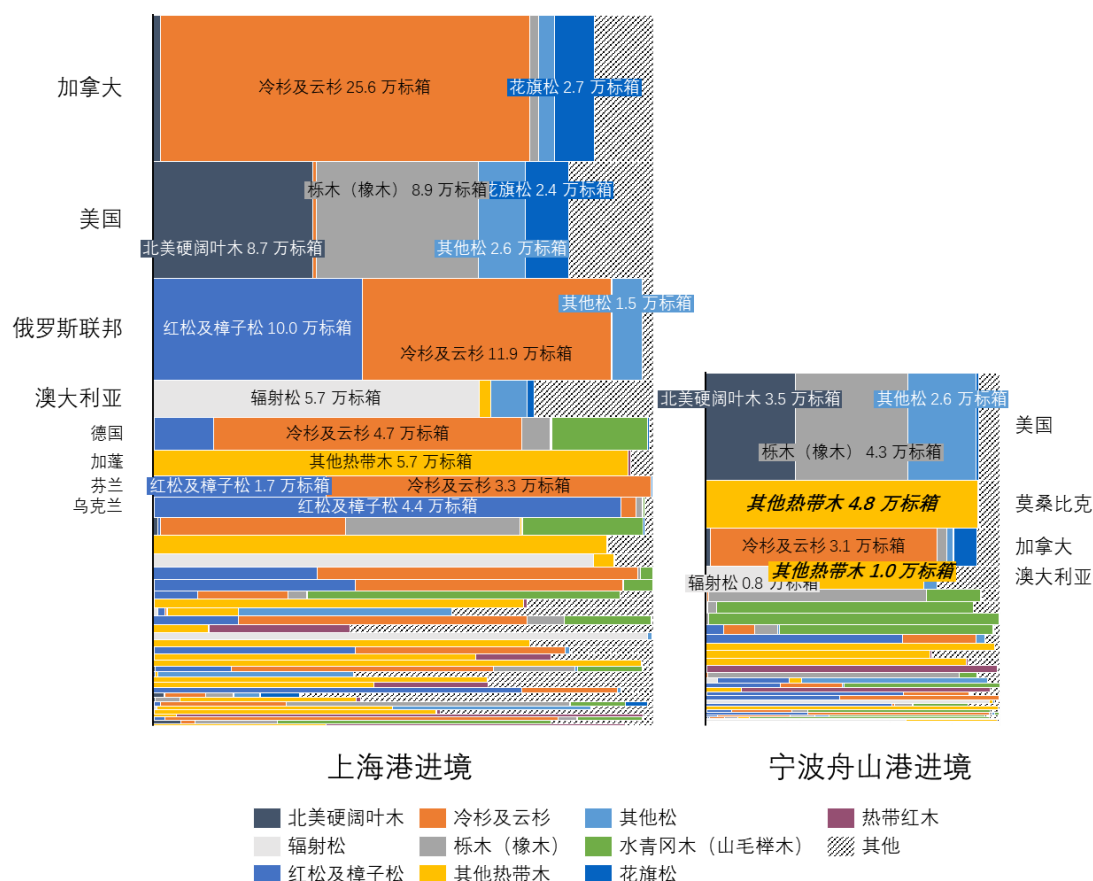
图 3.7 2017-2019 三年间进口锯材十大启运国总箱量变化（单位：万标箱）

数据来源：海关统计。

通过上图可以看到，从宁波舟山港进境的启运自罗马尼亚的进口木材箱量有 42.0% 的增长，相较于上海具有相对的增长优势，可以作为一个争取上海箱量转移至宁波舟山港的潜力点。

2. 启运国与木材树种的组合分析

就不同启运国与木材树种组合，可以通过下图进行展示：



从“启运国-树种”的组合分析图来看，启运自莫桑比克的热带木和启运自澳大利亚的热带木都是宁波舟山港相对具有优势的点，其中如何进一步发掘启运自澳大利亚的辐射松进口箱量应当是工作重点。

同样，可以再展开原木和锯材进行分别分析，首先考察原木方面“启运国-树种”组合分析：

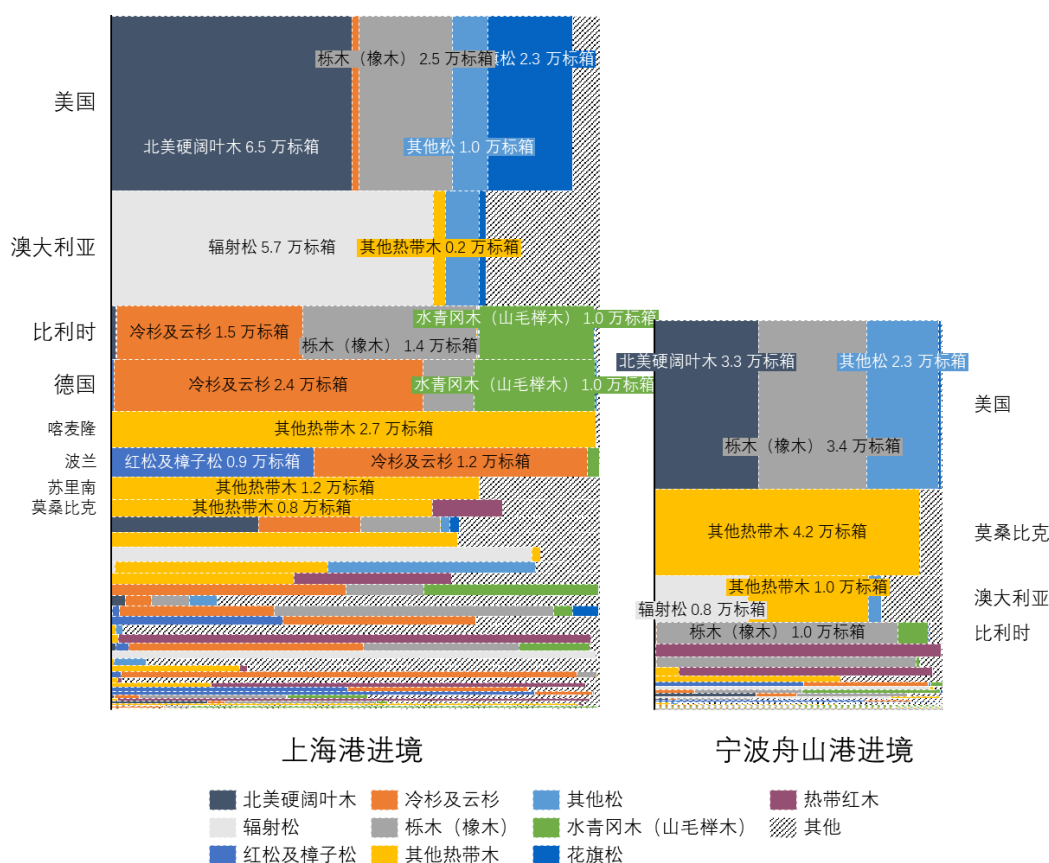
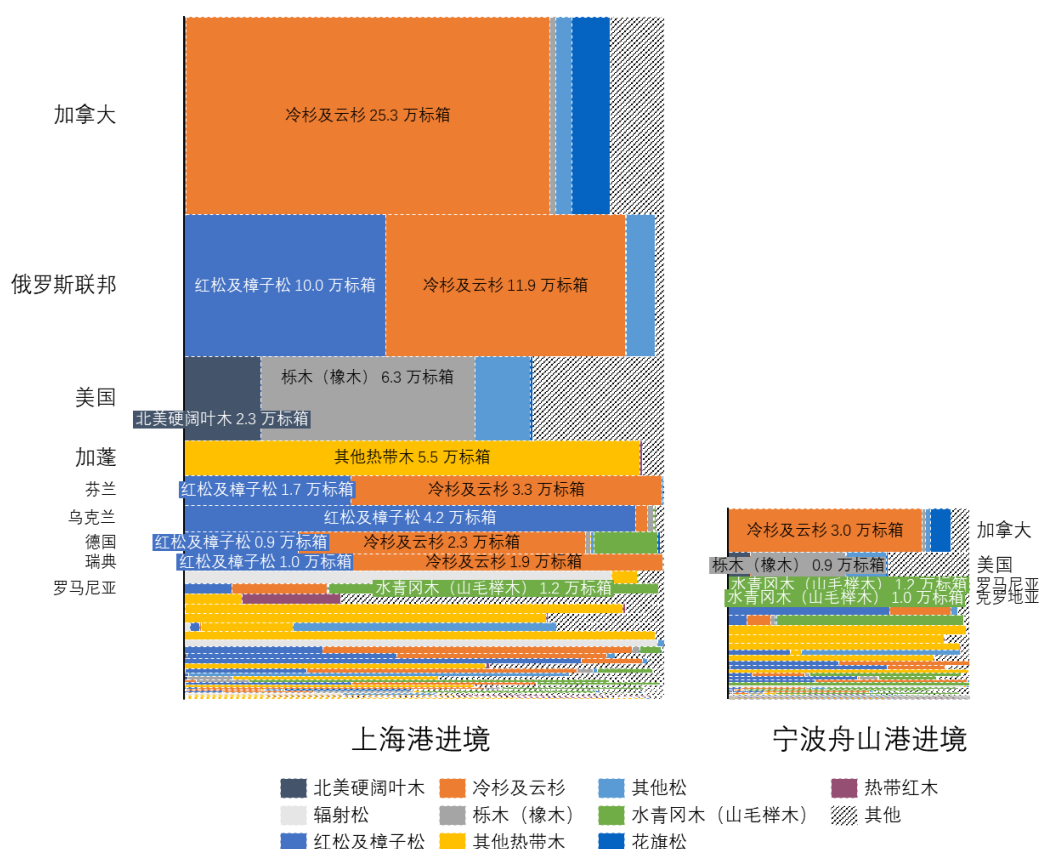


图 3.9 2017-2019 三年间进口原木“启运国-树种”的组合分析

数据来源：海关统计。

从该图可以看到，在上海进境的进口原木中，启运自莫桑比克的其他热带木也具有一定的箱量，但是从宁波舟山港进境仍然是主要通道，也就是说，对于宁波舟山港而言，上海的这部分启运自莫桑比克的其他热带木箱量有潜在的操作空间。

再转向锯材方面：



进口锯材方面宁波舟山港与上海总量上差距巨大，但是依然可以发现：在启运自罗马尼亚、克罗地亚的进口水青冈木（山毛榉木）锯材上，宁波舟山港有较明显的相对优势，而启运自罗马尼亚的同类木材同样也有在上海的进境情形（三年约 1.2 万标箱）。

（三）主要进口木材境内目的地分析

1. 地区/省份级分析

自上海港或宁波舟山港进境的进口木材，最终的境内目的地主要集中在江浙沪三省（市），但以其他地区为目的地的情形同

样存在：

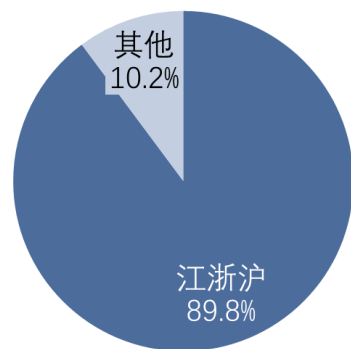


图 3.11 2017-2019 三年间经上海港/宁波舟山港进境进口木材箱量江浙沪与其他省份占比
数据来源：海关统计。

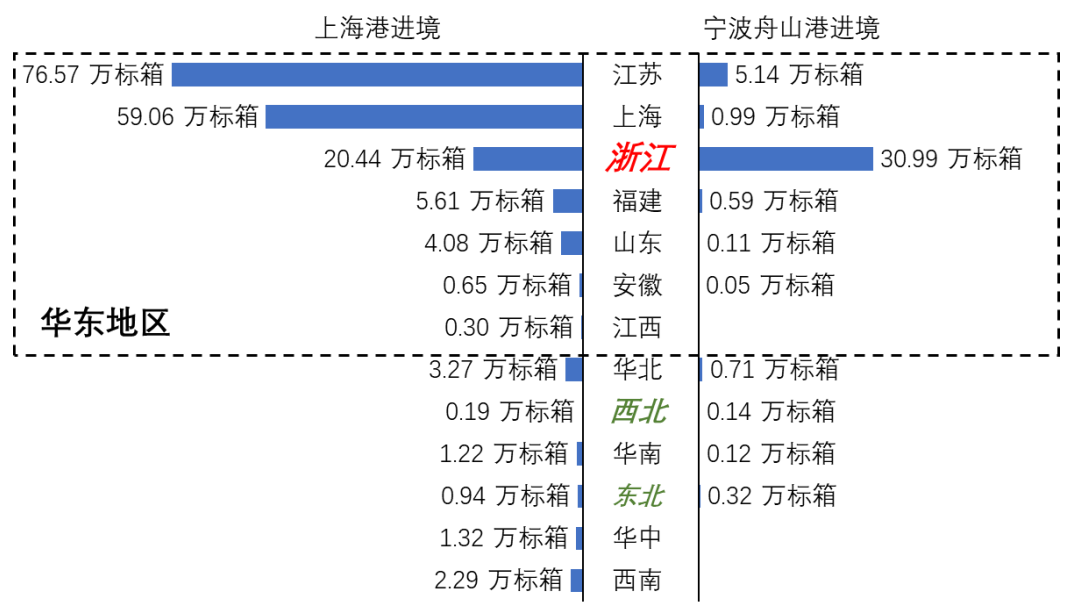


图 3.12 2017-2019 三年间进口木材地区/省级目的地对比
数据来源：海关统计。

通过上图可以看到，宁波舟山港只在浙江省有明显优势，在其他地区中，只有西北、东北地区与上海在一个数量级。如果将原木和锯材分开考察：

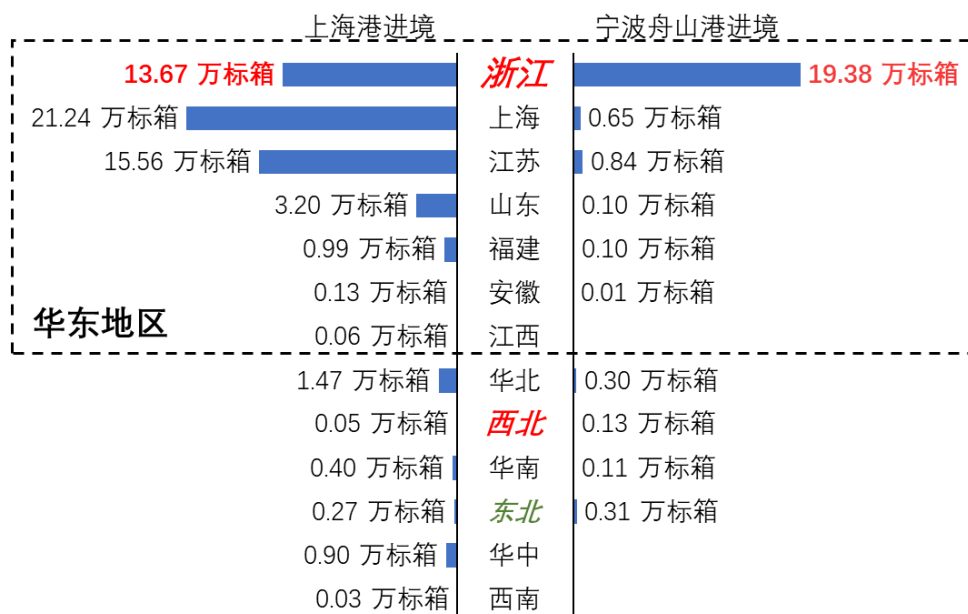


图 3.13 2017-2019 三年间进口原木地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

在进口原木方面，宁波舟山港除了在浙江省有一定优势外，在西北地区、东北地区同样有一定的优势，也就是说：通过对西北、东北两个方向上的多式联运采取一定的措施，争取上海箱量的转移有一定的操作空间。

在进口锯材方面：

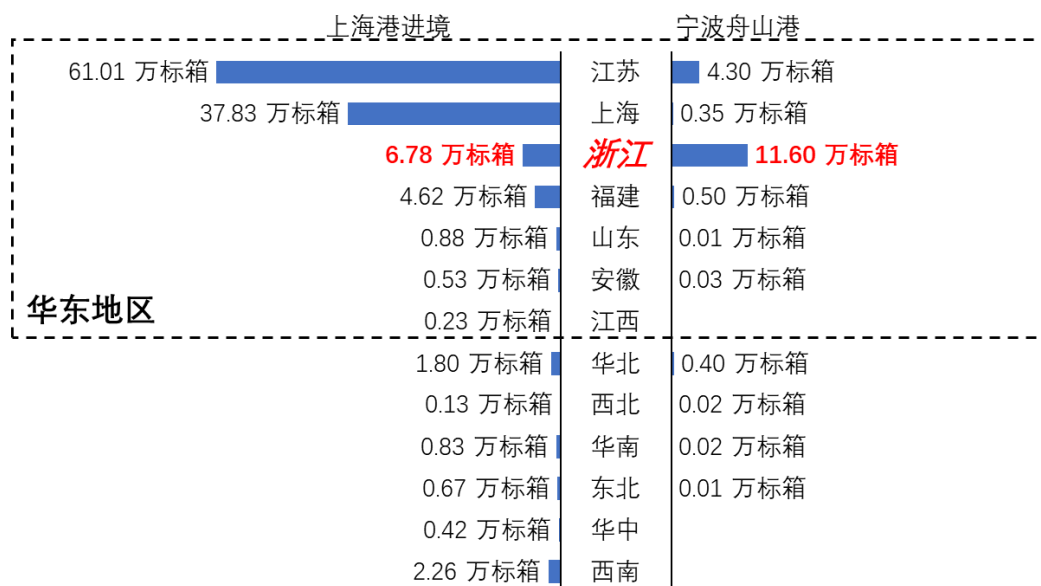


图 3.14 2017-2019 三年间进口锯材地区/省级目的地对比

数据来源：海关统计。

同样宁波舟山港只在浙江省具有一定优势，其他地区/省份均与上海相比均不在一个数量级。

2. 浙江省内目的地分析

对于浙江省内，相关的目的地进口木材箱量分布如下：

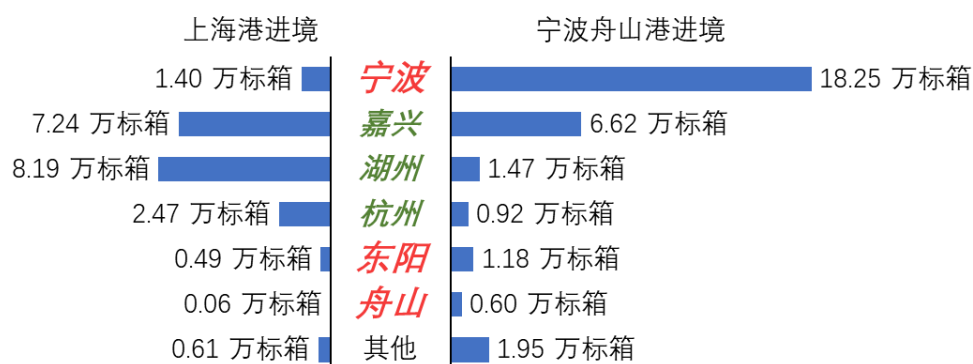


图 3.15 2017-2019 三年间进口木材浙江省内目的地对比

数据来源：海关统计。

统计结论显示：

1) 宁波舟山港在以宁波、舟山本地为境内目的地的进口木

材方面有明显优势；

2) 在嘉兴、湖州、杭州方面宁波舟山港处于劣势；

3) 在东阳方面宁波舟山港处于优势。

可见，除了宁波本地及东阳之外，在以浙江省其他地市为境内目的地的进口木材方面，宁波舟山港甚至整体上处于劣势，这值得做进一步分析。具体展开如下：

(1) 宁波、舟山本地进口木材进境地分析

对于目的地为宁波、舟山本地的进口木材，也有相当比例是自上海进境，具体如下：

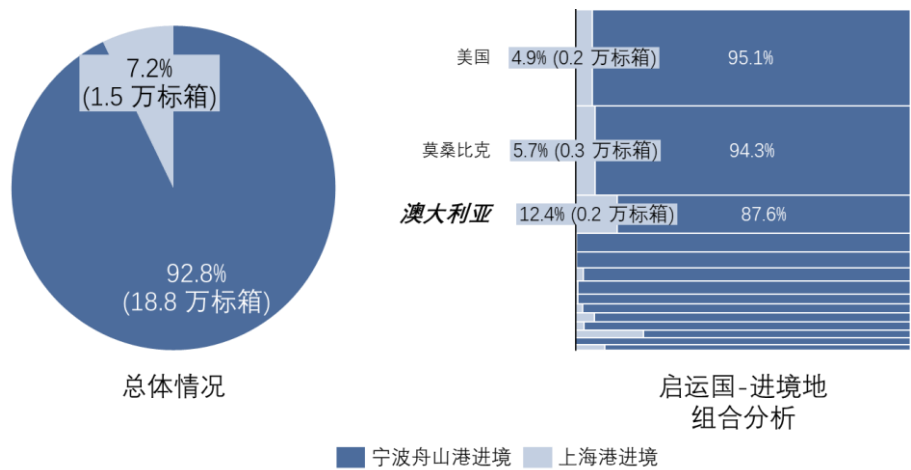


图 3.16 2017-2019 三年间宁波、舟山本地进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析
数据来源：海关统计。

访谈调研：
根据对 14 名经常操作进口木材至宁波的企业人士的采访，其中有 7 位表示即使是以宁波为目的地的进口木材，也会经常从上海进境。

可以看到，尽管绝大多数宁波、舟山本地进口木材是从宁波舟山港进境，但过去三年中仍有约 1.5 万标箱从上海进境，而按照“启运国-进境地”的组合分析来看，这些箱量中最主要的启

运国来自莫桑比克、美国、澳大利亚，这些以宁波或舟山为目的的地本应从宁波舟山港进境的货物应当是争取的重点对象。

(2) 嘉兴进口木材进境地分析

按照海关统计数据，嘉兴是浙江省内进口木材的第二大目的地，其上海港进境和宁波舟山港进境的比例分析如下：

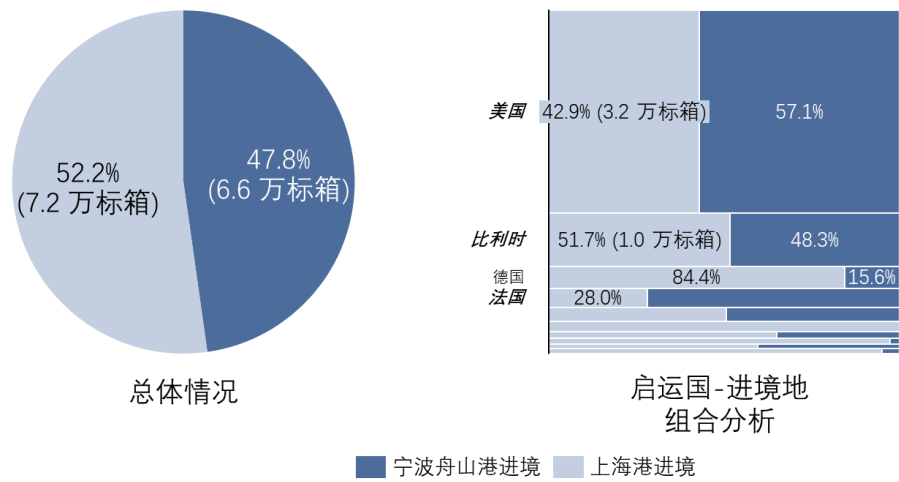


图 3.17 2017-2019 三年间嘉兴进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

从总体上看，嘉兴进口木材中，上海港进境比例稍多，但是在“启运国-进境地”组合分析中，启运自美国的进口木材宁波舟山港进境占更大比例，也就是说，启运自美国、目的地为嘉兴的箱量是潜在的争取对象，宁波舟山港应当利用嘉兴港与之属于同一企业集团的优势，发挥驳船转运在进口木材集疏运中的功能，提升宁波舟山港进境箱量。

(3) 湖州进口木材进境地分析

对于湖州进口木材进境地比例分析如下：

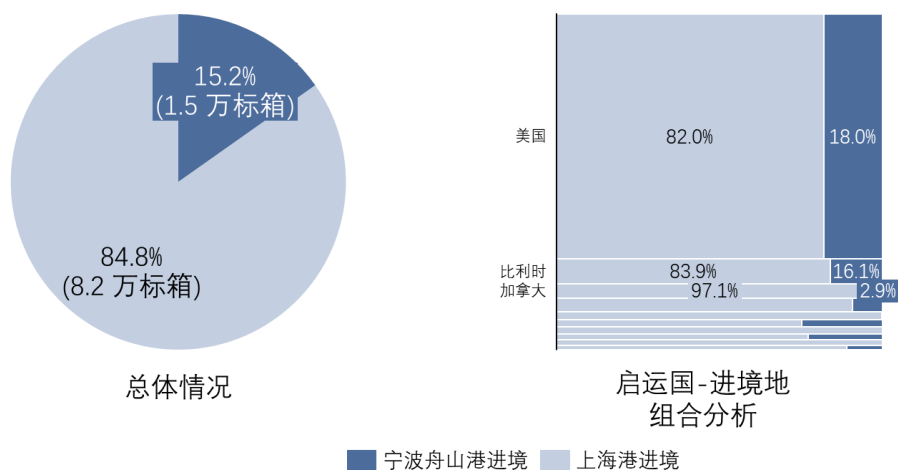


图 3.18 2017-2019 三年间湖州进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

对于以湖州为目的地的进口木材，大多从上海进境，而且即使展开“启运国-进境地”组合分析依然难以发现潜在的突破口。

（4）杭州进口木材进境地分析

对于杭州进口木材进境地比例分析如下：

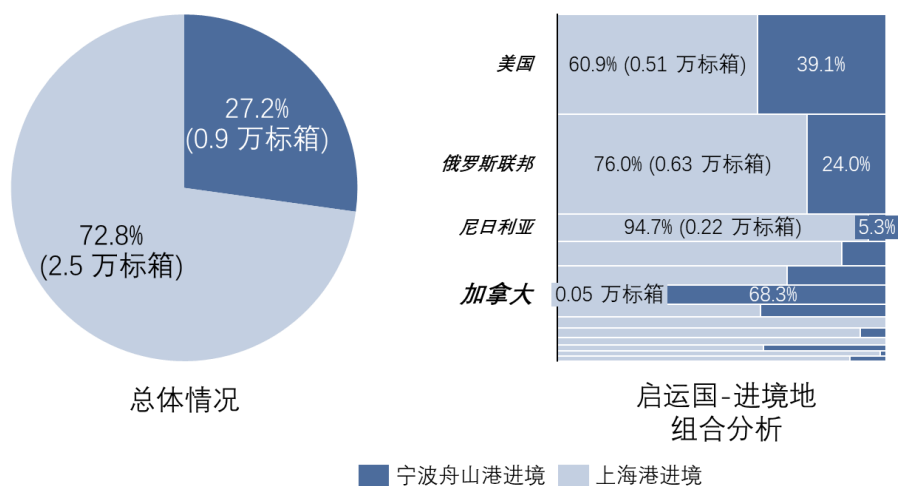


图 3.19 2017-2019 三年间杭州进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

宁波作为副中心本应与作为省会的杭州之间有更多的进口木材货量，并且杭州和宁波之间的距离与其和上海之间的距离相

近甚至更短，但其进口木材大多数从上海进境，如果对于以杭州为目的地的进口木材方面宁波舟山港能做更多争取，这是一个可观的箱量增长点。

（5）东阳进口木材进境地分析

对于东阳进口木材进境地比例分析如下：

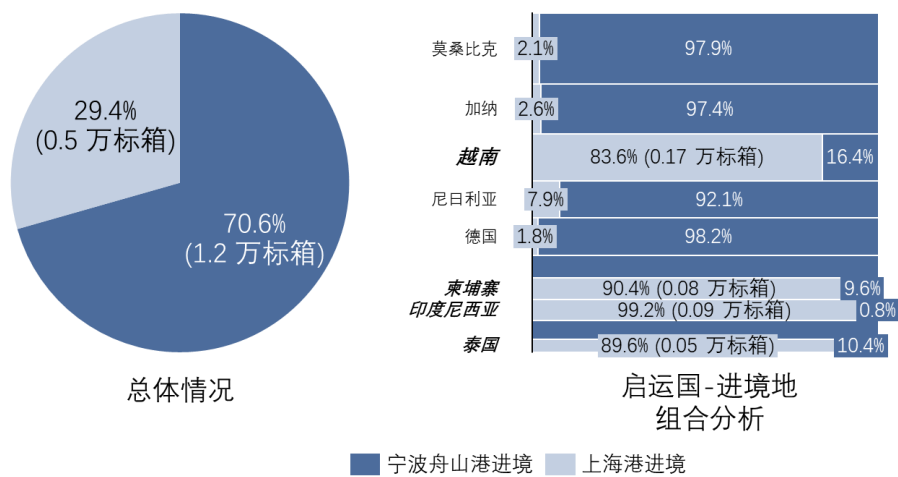


图 3.20 2017-2019 三年间东阳进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

访谈调研：

根据对 4 名经常操作进口木材至东阳的企业人士的采访，其中有 2 位表示大多数情况下以东阳为目的地的进口木材一般从宁波进境，但也会因为进口客户的需要或者其他原因从上海进境，而且有相当的比例。

东阳本是宁波舟山港具有优势的目的地，但以东阳为目的地、启运自东南亚的进口木材却大部分通过上海进境，这说明宁波舟山港在东南亚航线开发与上海港仍有差距。

东阳是中国著名的木材集散地和红木家具市场，大多数进口木材是在宁波舟山港进境然后再转运，大于经过上海进境的比例。分析原因主要是相对于上海，宁波距离东阳更近，港口到东阳目

的地的运输成本更低。但由于历史问题、早期海关通关政策等原因，现在仍有部分企业选择从上海港进口。目前通过宁波舟山港进口木材转运东阳的，多数选择公路汽运方式，如果能创造条件采取海铁联运（附近车站名：义乌，还涉及公路短驳），则物流成本会更低，宁波舟山港就更具竞争力。为此，东阳地区的绝大多数木材进口企业将会选择宁波舟山港。

3. 江苏两个主要目的地的进境地分析

江苏省内两个主要目的地为太仓和张家港，其进境地分析如下：

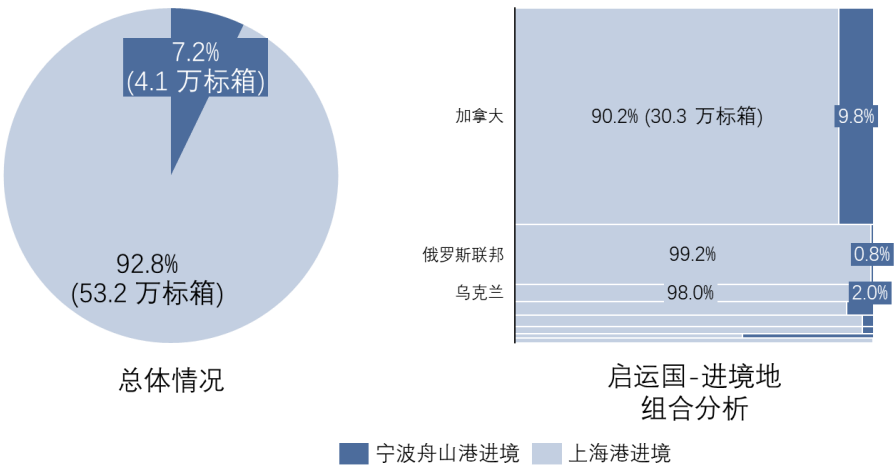


图 3.21 2017-2019 三年间太仓进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

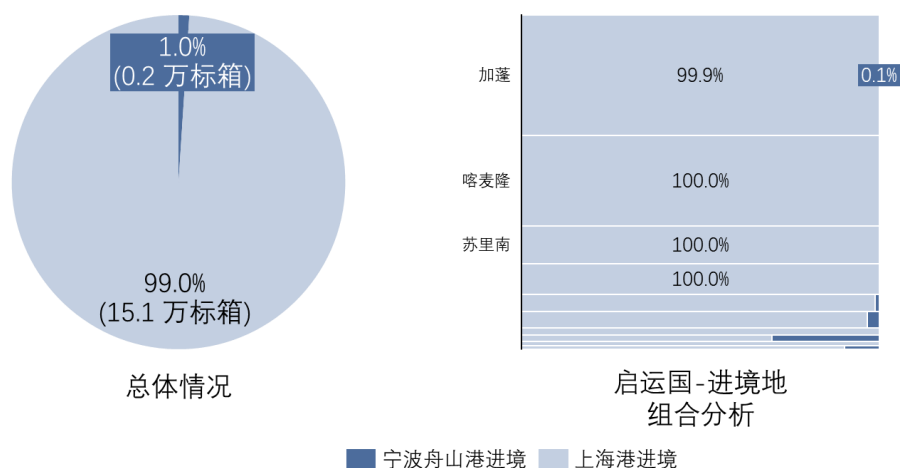


图 3.22 2017-2019 三年间张家港进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

数据来源：海关统计。

访谈调研：

根据对 19 名经常操作进口木材至太仓的企业人士采访，其中有 18 位表示大多数情况下以太仓为目的地的进口木材一般从上海进境。

根据对 7 名经常操作进口木材至张家港的企业人士采访，其中 6 位表示大多数情况下以张家港为目的地的进口木材一般从上海进境；只有 1 位表示从宁波进境。

太仓港为中国木材进口第一大港，周边的张家港则为中国非洲木材进口的重要集散地；太仓与张家港进口木材主要有三种途径：第一种为国际大型船舶运到上海港/宁波舟山港后再由内支线小船转运至太仓港或张家港，在最终目的港办理清关手续；第二种为国际大型船舶运到上海港/宁波舟山港直接清关，再通过公路运输至太仓或张家港；第三种为国际船舶直接运到太仓港或张家港，但这种情况的集装箱船舶较少。通过调研了解到，对于太仓的进口木材来讲，目前在运输时效和成本方面，上海港均具有较大优势；对于张家港的进口木材来讲，上海港相较于宁波舟山港的优势并不突出。

4. 福建四个主要目的地的进境地分析

由于福建省进口木材整体箱量相较于浙江、江苏较少，因此这里给出总体的进境地分布比例和“启运国-进境地”组合分析：

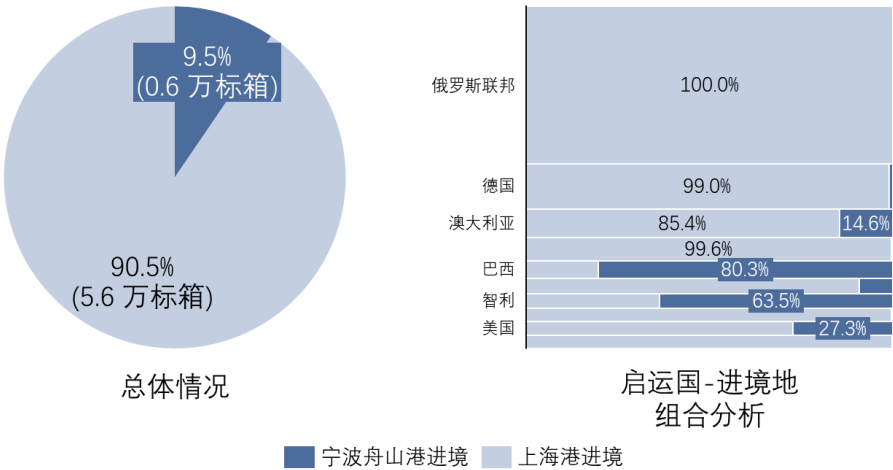


图 3.23 2017-2019 三年间福建省进口木材上海港/宁波舟山港进境比例分析

可以看到：对于以福建省为最终目的地区域的进口木材，宁波舟山港在启运自南美的情形方面具有一定的相对优势，可以继续争取；而对于启运自澳大利亚和美国的情形也有一定的争取空间。

（四）提升进口木材箱量的潜在点总结

本节通过一系列统计分析，主要是为了发现宁波舟山港在争取进口木材箱量的操作空间和着力点，由于涉及的启运国、进境地众多，在这里进行相关结论的总结：

1. 启运国角度的潜在点

首先是启运自澳大利亚的进口木材，这方面宁波舟山港存在一个非常明显的上升趋势，而上海则处于平稳甚至下降，因此应当利用此市场趋势进一步加大对澳新航线的开发，从而可以争取

更多来自上海的箱量。

而对于启运自莫桑比克、罗马尼亚的进口木材，尽管宁波舟山港没有明显的上升趋势，但是相较于上海明显更多，故这两个启运国相关的航线也应当是关注的重点。

表 3.1 启运国角度进口木材箱量增长潜在点

启运国	上海预估年箱量	其他要点
澳大利亚	2-3 万标箱	主要品种：辐射松
罗马尼亚	0.5-0.7 万标箱	主要品种：水青冈木
莫桑比克	0.4-0.5 万标箱	主要品种：其他热带木

2. 目的地角度的潜在点

首先是对于目的地为宁波本地的箱量，其次是对于宁波舟山港具有绝对优势的东阳，这些目的地的箱量应当必须争取。

对于目的地为嘉兴、杭州的进口木材，实际上其大多最终运输到湖州南浔。湖州的南浔是中国最大的地板产销基地，进口木材消耗量巨大，上海港在地理位置和运输成本方面均优于宁波舟山港，南浔在地理位置上距上海港比宁波舟山港近 50 公里以上，公路运输成本要相应的少 350 元/柜，所以在公路运输上宁波舟山港无法与上海港竞争，但如果能够利用好宁波舟山港与杭州间的海铁联运优势并予以一定的补贴，同时给予宁波舟山港与嘉兴港间的驳船优惠和便利，不仅能够有希望争取杭州和嘉兴两地的箱量，也有机会争取湖州的箱量。

表 3.2 目的地角度进口木材箱量增长潜在点

目的地	重点启运国	上海预估年箱量
宁波、舟山本地	美国、莫桑比克、澳大利亚	0.2-0.3 万标箱
嘉兴	美国、比利时	1.4 万标箱
杭州	美国、俄罗斯、尼日利亚、加拿大	0.4-0.5 万标箱

目的地	重点启运国	上海预估年箱量
东阳	东南亚国家	0.13 万标箱
太仓	加拿大	10 万标箱
福建	南美国家、澳大利亚	0.5 万标箱

四、宁波舟山港与上海港优劣势比较分析

（一）物流体系综合比较

1. 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 5 月两港《船舶月度计划表》，上海港进境班次为 1112 班（其中主要进口木材启运地相关班次 248 班），宁波舟山港进境班次为 558 班（其中主要进口木材启运地相关班次 136 班左右）：

表 4.1 上海港/宁波舟山港 2020 年 5 月计划进境班次

航线类别		上海港	宁波舟山港
进口木材涉及 主要航线	美西	92	44
	美东	36	23
	欧洲	66	32
	俄罗斯	21	15
	澳洲	33	22
其他		864	422

数据来源：《上海港船舶月度计划表》（<http://www.portshanghai.com.cn/jtwbs/download/ydjhb.xls>）；《宁波舟山港船舶月度计划表》（<http://www.npedi.com/ediportal-web/ediweb/Cqtest.jsp>，需登录账号查询）

以启运地比例最大的北美为例（美国、加拿大），相关航线为美西航线，主要的运营船公司（简称）为马士基、中远海、地中海、现代商船和阳明，它们的主要运力集中在上海港，而且航线总体停港情况一般不会变动，通常只在货量明显增加或减少时

调整停靠班轮。这几家船公司在上海港和宁波舟山港宁波港区的班次安排如下表：

表 4.2 部分船公司美西航线在上海、宁波班次安排

船公司	航线代号	装运港	卸货港	班次
马士基	TP1	温哥华、鲁伯特	上海	一周两班
	TP9	温哥华	上海、宁波	一周一班
中远海	CPNW	鲁珀特、温哥华	上海	一周一班
	MPNW	温哥华	宁波	一周一班
地中海	MAPLE	温哥华	上海、宁波	一周一班
	ORIENT	鲁珀特	上海	一周一班
现代商船	PN1	温哥华	宁波	一周一班
	PN3	温哥华	上海	一周一班
阳明	CEN	鲁珀特	上海	一周两班
	PN1	鲁珀特、温哥华	上海、宁波	一周一班
	CN3	温哥华	上海	一周一班

资料来源：根据各大船公司官方网站查询整理。

在运价方面，由于上海和宁波均是中國大陸沿海基本港，并且两者同属于华东江浙沪地区，同一船公司在同一时期内到这两个港口的海运费基本一致，口岸附加费用（Local Surcharge）方面的差异也并不大。

综上，在海运航线方面，制约宁波舟山港进口木材箱量提升的主要因素之一还是进境班轮频次偏少，这一点在对企业的访谈调研中也得到了印证。

访谈调研：

对 28 名上海、宁波周边的进口木材商的访谈后，在被问及“选择从上海进境而非宁波进境，主要的原因是什么”，有 10 位受访者提到“宁波合适的航线太少”。

2. 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 50% 左右，水路运输约占 49%，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%。

另外，绝大部分俄罗斯以及部分非洲和澳洲航线班次停靠甬舟码头，船公司对于用箱时间的计算以卸至甬舟码头开始计算，然而如果从甬舟码头驳船至宁波北仑，最快总共需要 3 天，最慢则需要 9 天，导致剩余的用箱期不够，用箱企业不得不向船公司支付滞箱费。

对于宁波舟山港来讲，短期内是无法与上海港在公路运输和水路运输集疏运力上进行竞争，这需要较为漫长的调整过程，但宁波舟山港无疑在海铁联运上更具有优势³：宁波拥有海铁联运班列 17 条，业务辐射全国 15 个省份 54 个地市，2019 年完成海铁联运业务量超 80 万标准箱，进一步巩固了中国南方海铁联运业务量第一大港的地位。

通过前面的统计分析可以看到，2017-2019 三年间经宁波舟山港进境的进口木材有约 2 万标箱是运输到江浙沪地区之外，同期经上海港进境运输至江浙沪地区之外的有近 20 万标箱。

³ 从公开渠道可以获取宁波舟山港和上海港分别在 2017 年的海铁联运箱量：宁波舟山港约为 30 万标箱，上海港约 4.5 万标箱，宁波舟山港约为上海港 6.7 倍。

表 4.3 2017-2019 三年间华东地区江浙沪之外其他省份进口木材箱量

目的地 进境港口	福建	江西	安徽	山东
上海港	5.6 万标箱	0.3 万标箱	0.7 万标箱	4 万标箱
宁波舟山港	0.6 万标箱	0.05 万标箱		0.1 万标箱

数据来源：海关统计。

表 4.4 2017-2019 三年间其他地区进口木材箱量

目的地 进境港口	华北	西北	东北	华南	华中	西南
上海港	3.3 万标箱	0.2 万标箱	0.9 万标箱	1.2 万标箱	1.3 万标箱	2.3 万标箱
宁波舟山港	0.7 万标箱	0.1 万标箱	0.3 万标箱	0.1 万标箱		

数据来源：海关统计。

表 4.5 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、龙游）、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、淮安、南通（海安）
华东其他	安徽	合肥、阜阳、淮南、芜湖、宣城（广德）、蚌埠、亳州、安庆
	江西	上饶、鹰潭（鹰潭、贵溪）、南昌、景德镇、新余、萍乡、赣州（南康）
华北	内蒙古	鄂尔多斯
华中	湖北	武汉、襄阳、十堰（十堰、谷城）、荆门
	湖南	长沙、株洲（醴陵）、衡阳、湘西州（吉首）
	河南	郑州、驻马店、平顶山、洛阳、漯河、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	15 省（自治区）	54 地市

通过上述数据可以看到，总体上讲，宁波舟山港在进口木材的国内转运方面，相较于上海仍有很大差距，但是宁波舟山港在

海铁联运方面却有明显优势，如果能够较好地利用海铁联运方面带来的集疏运优势，通过一些海铁联运针对木材进口商的优惠政策，对于较远的华北、西北、西南的货量可以有很大的发掘空间。

（二）口岸作业成本比较

按照各个环节对应发生的费用，总结如下表：

表 4.6 宁波舟山港与上海港口岸作业成本比较

发生环节	项目名称	收费主体	上海	宁波	建议宁波收费标准：（元/箱）
*1) 卸船 *2) 从岸边短驳拖运至码头堆场	港口作业包干费（一般装卸）	码头	645 元/箱	751 元/箱	680 元/箱
3) 卸船理货	集装箱卸船理货费	理货公司	36 元/箱	36 元/箱	36 元/箱
4) 海关检验检疫查验作业	港口作业包干费（辅助查验）	码头	0-735 元/箱 （如果查验未发现问题则免收）	450-900 元/箱	400
*5) 办理码头提柜手续	库场使用费		第1-4天: 免费 第5-7天: 16元/箱*天 第8-10天: 40元/箱*天 第11天及以后: 140元/箱*天	第1-4天: 免费 第5-15天: 8元/箱*天 第15天以后: 转栈, 转栈费: 148.6元/箱	24元/箱 (平均按7天算)
	货物港务费		68 元/箱		0（深圳不收、广州南沙免除）
	港口设施保安费		12 元/箱		12 元/箱
	理货服务费	理货公司	无	46 元/箱 （船代代收：36元+10元代理服务费用）	0
	港建费	海事局	96 元/箱		96 元/箱

发生环节	项目名称	收费主体	上海	宁波	建议宁波收费标准：（元/箱）
*6) 码头堆场装至卡车	港口作业包干费（装卸车）	码头	75 元/箱	75 元/箱	75 元/箱
7) 从码头转至熏蒸场地	转场服务费	检验检疫查验场地经营者	无	100 元/箱	0
8) 抵达熏蒸场地后卸车	熏蒸吊柜费		210 元/箱	510 元/箱	400 元/箱
9) 熏蒸作业 10) 熏蒸完毕后装车	熏蒸费	熏蒸公司	900 元/箱	360 元/箱	360 元/箱

注：1) 以上均以一个 40 英尺标准集装箱为计费单位；2) 收费标准主要来源于上海港和宁波舟山港公布的收费清单，部分项目数据来源于企业访谈。

宁波舟山港与上海港在成本上的主要差异如下：

1. 宁波港口装卸船和码头内常规作业成本明显较高

上海港两项港口作业包干费合计 720 元/箱，宁波舟山港包干费合计 826 元/箱（751 元/箱+75 元/箱），比上海高 14.7%。

2. 宁波舟山港堆存成本明显更低

宁波舟山港和上海港均对进口货物设有 4 天的免费堆存期，但对于木材进口而言，由于涉及到法定检验检疫查验的情形较多，在港区堆存的天数就会相对较多，所以堆存成本是企业需要考虑的一个方面。双方在从第五天开始计收的集装箱堆存费收费标准如下：

表 4.7 宁波舟山港与上海港普通进口集装箱货物堆存费收费标准

口岸	库场使用费收费标准 (计费单位均为一个 40 英尺标准普通集装箱)
上海港	第 5-7 天: 16 元/天 第 8-10 天: 40 元/天 第 11 天及之后 140 元/天
宁波舟山港	第 5-15 天: 8 元/天

按照上述收费标准计算一个 40 英尺标准普通集装箱普货第 5-15 天累计库场使用费（堆存费）的对比如下：

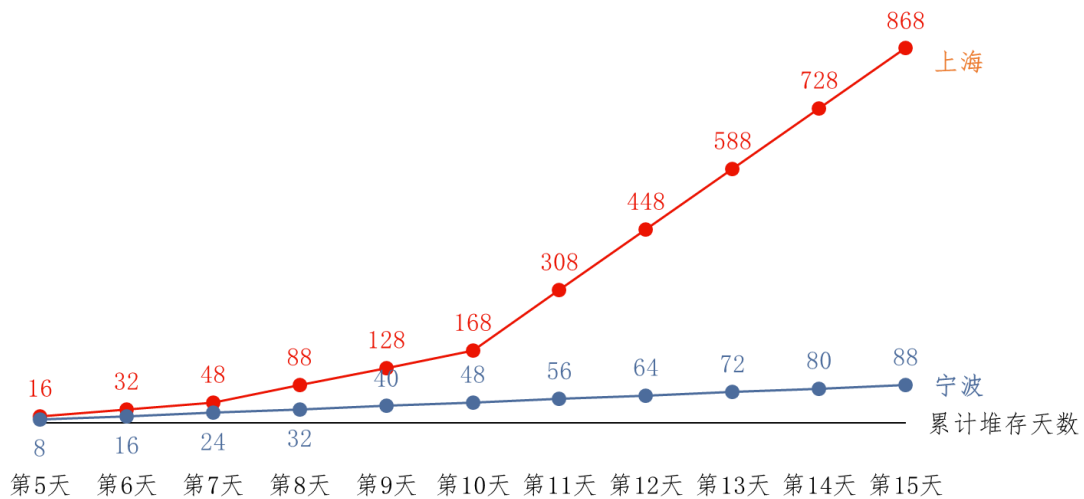


图 4.1 第 5-10 天提离码头产生的累计库场使用费（单位：元/箱）

从上图可以看出，无论在哪个时间段从码头提柜，宁波舟山港产生的库场使用费相较于上海港都更低。

3. 宁波检验检疫综合成本更高

对于进口原木/锯材，海关检验检疫查验的比例分别为 100% 和 30%，因此，检验检疫相关作业产生的费用是构成进口木材口岸作业成本的重要组成部分。

检验检疫的成本由以下几项构成：

表 4.8 上海与宁波检验检疫综合成本比较（单位：元/箱）

成本构成	上海		宁波	
	不熏蒸	涉及熏蒸	不熏蒸	涉及熏蒸
查验作业	免收	435-735	450-900	450-900
转场	—	—	—	100
熏蒸场地吊柜	—	210	—	510
熏蒸	—	900	—	360
合计	0	1545-1845	450-900	1420-1870
	0-1845		450-1870	

注：以上计费单位均为一个 40 英尺标准集装箱。

1) 码头内因海关检验检疫查验产生的港口作业包干费（辅助查验）：上海实收 0-735 元/箱不等，宁波收取 450-900 元/箱不等，收费单位均为码头经营单位；

2) 如果涉及熏蒸，由码头转至熏蒸场地：上海没有相关费用，宁波收取 100 元/箱，收费单位为检验检疫查验场所经营方；

3) 抵达熏蒸场地后将集装箱卸车以及熏蒸完毕后装车产生的熏蒸吊柜费：上海为 210 元/箱，宁波为 510 元/箱，收费单位为检验检疫查验场所经营方；

4) 熏蒸费：上海为 900 元/箱，宁波为 360 元/箱。

除熏蒸费外，宁波在其他三项费用上均明显高于上海，而综合来看，上海的检验检疫综合成本约为 0-1845 元/箱，宁波为 450-1870 元/箱，取中间值，宁波约为上海的 1.3 倍。

结合所有相关成本，通过下表进行分析：

表 4.9 上海与宁波检验检疫不同情况下的综合成本比较（单位：元/箱）

环节		上海			宁波		
		不查验	只查验	查验&熏蒸	不查验	只查验	查验&熏蒸
	卸船并搬运至堆场	645			751		

环节		上海			宁波		
		不查验	只查验	查验&熏蒸	不查验	只查验	查验&熏蒸
码头 常规 作业	卸船理货	36					
	海关检验检疫查验	—	免收	435-735	—	450-900	
	办理 提柜 手续	库场使用费（按堆存 7 天计）	48			24	
货物港务费、港口设施保安费、港口建设费		176					
理货服务费		—			46		
装车		75					
检验检疫熏蒸		—		1110	—		970
合计		980	980	2525-2825	1108	1558-2008	2528-2978

注：计费单位为一个 40 英尺标准集装箱进口木材。模拟货物在码头堆存 7 天（绝大多数进口木材，只要非企业自身原因，基本可在 7 天内完成所有手续）。“只查验”代表经查验后未发现问题不需要进行熏蒸处理；“查验&熏蒸”代表经查验后发现问题并进行熏蒸处理。

如上，模拟绝大多数情形（即 7 天内完成所有手续），上海进口一个 40 英尺集装箱的木材成本在每一种情景下（不查验、仅查验、查验&熏蒸）的综合成本都要低于宁波，宁波的通关及口岸作业综合成本最高可能达到上海的 2 倍，其差异集中在海关检验检疫查验无问题（即不需要熏蒸处理）的情形下，主要原因是上海对海关检验检疫查验无问题的查验作业费用予以减免，而宁波则取消了相关的减免。

（三）监管环境与口岸作业程序比较

1. 宁波海关对进口木种通关监管相对更加合理

根据访谈调研获取的信息，上海海关对来自世界各地的进口

木材采取从严监管的措施，对一些像美国南方松原木、红木等自认为风险较大的材种，通过热处理、熏蒸、提高查验率、检尺、送检、核实商品名称与编码、濒危鉴定等延长通关时间、增加通关成本的手段，限制企业上海港进口。而宁波海关针对木材进口通关监管相对合理，绝大多数情况按照海关总署的规定流程作业，只有发现检疫性有害生物等重大疫情或风险时才会采取进一步必要措施。相对上海而言，通关时效更佳，通关异常成本更低。

2. “查四”上线间接对宁波和上海均带来一定消极影响

宁波海关于 2019 年 8 月 15 日上线海关新一代查验管理系统（业内简称“查四”）。新系统上线初始作业方式产生比较大的变动，由于查验产生的费用也有所增加：（1）短驳运输费用增加 70%-230%。原先区外查验由货代安排车辆把待查集装箱从码头拉到查验场地，“查四”后要求必须使用海关监管车。货代安排车辆短驳，距离 5 公里左右的运费为 150 元/车次，20 公里左右的为 400 元/车次，如果使用海关监管车进行短驳，运费将分别提高到 400 元/车次和 600 元/车次，另外除短驳费用外另还需支付 100 元/柜的电子关锁使用费。（2）查验方式的转变带来费用的增加。“查四”后北一集司、北二集司和北三集司的原木查验，需在码头外的大亚中创查验区进行，“查四”前的“不落箱查验”变成了“落箱查验”，导致查验时效降低、成本提高（不落箱查验成本为查验服务费 90 元/40 英尺集装箱，落箱查验成本为开箱费 450 元/40 英尺集装箱，倒箱费 900 元/40 英尺集装箱，而

且即使查验没有问题，也不能免除相关的吊装和倒箱费用。相对于码头内查验，增加了货主的成本。截止到本报告完成之时，相关情况已有改善，主要是：码头到大亚中创查验区的短驳，可以不再必须使用海关监管车。另外，北三集司的进口原木转为可以在码头内查验，但北一集司和北二集司的进口原木仍需到大亚中创查验区进行查验。

上海海关于 2019 年 11 月 30 日查四系统上线，上线后整体运作较为平稳，但针对洋山港，在两个方面造成企业的成本增加：

（1）短驳运费和查验作业费用增加。原来企业可以自行安排拖车到洋山岛提柜至芦潮港的海关查验区进行动检查验，查验无问题可直接放行。查四上线后，从洋山岛到芦潮港查验区的短驳由上港集团的车辆完成，如果查验货物有问题，企业需支付 860 元/柜的拖车和开柜门费用。（2）熏蒸费用大幅上涨。查四上线后，洋山海关实行一票报关单只要有一柜查验发现检疫性害虫，整票货物的所有货柜均需进行熏蒸的政策，木材尤其是原木的熏蒸量变大。这两项费用，造成主要清关公司的对外包干报价均上调 1000 元/柜以上，如清关加拖车至太仓的报价提高至 3200 元/柜左右。

可见，“查四”上线后，对于查验没有问题的原木，宁波港（北一集司和北二集司）的查验综合成本要高于上海洋山港；但对于查验有问题需熏蒸的原木，上海洋山港的查验和熏蒸成本要高于宁波港（北一集司和北二集司）。

3. 宁波舟山港驳船中转作业相对更加优先

上海港对于到港装卸优先国际大型船舶，而宁波舟山港则以国内中转驳船优先。上海港的这种优先级设定，导致其装运太仓、张家港等的驳船中转效率低，直接造成整个中转时效耗时过长，平均的转运时间从国际大型船舶到上海港、转运至太仓或张家港，需要 7-8 天或更长的时间，而宁波舟山港仅需 3 天左右。因此宁波舟山港在外贸中转驳船至太仓、张家港时效上优势明显。

（四）国内运输成本与时效比较

这里对比上海港/宁波舟山港到四个主要进口木材目的地（太仓、张家港、湖州、东阳）各类运输方式下的运输成本与时效，以 40 英尺柜计，上海洋山港、外港及宁波舟山港至太仓、张家港、湖州、东阳的不同运输方式、成本、时效如下表：

表 4.10 上海/宁波至太仓、张家港的运输时效和成本

口岸	太仓				张家港			
	运输方式	距离（千米）	运输成本（元）	转运耗时（天）	运输方式	距离（千米）	运输成本（元）	转运耗时（天）
上海洋山港	公路	150	1400	1	公路	220	2150	1
上海洋山港	驳船	150	1000	6-7	驳船	220	1400	7-8
上海外港	公路	70	1050	1	公路	160	1850	1
宁波舟山港	驳船	300	1300	3	驳船	360	1500	3

注：驳船运输成本已包含转运费用及目的港到企业卸货地的公路运输费用。

表 4.11 上海/宁波至湖州、东阳的运输时效和成本

口岸	湖州				东阳			
	运输方式	距离（千米）	运输成本（元）	转运耗时（天）	运输方式	距离（千米）	运输成本（元）	转运耗时（天）
上海洋山港	公路	200	2250	1	公路	325	4200	1
上海外港	公路	170	1850	1	公路	350	3600	2
宁波舟山港	铁路	250	2700	2	铁路	220	暂缺	2

口岸	湖州				东阳			
	运输方式	距离(千米)	运输成本(元)	转运耗时(天)	运输方式	距离(千米)	运输成本(元)	转运耗时(天)
宁波舟山港	公路	250	2600	1	公路	220	2050	1
宁波舟山港	驳船+公路	—	2000	2				

注：铁路运输成本已包含转运费及火车到站至企业卸货地的公路运输费用。宁波舟山港通过“驳船+公路”至湖州是指货物从宁波进境后通过驳船转运至乍浦，然后再通过公路运输至湖州。

通过上述数据分析，可以总结如下各表及结论：

表 4.12 上海/宁波至太仓的转运时效和成本劣势对比

口岸		上海洋山港		上海外港	
		驳船运输	公路运输	驳船运输	公路运输
宁波	驳船运输	时间：宁波<<洋山 成本：宁波>洋山	时间：宁波>>洋山 成本：宁波<洋山	—	时间：宁波>外港 成本：宁波<外港

注：“>>”表示明显大于，“<<”表示明显小于，“>”表示大于，“<”表示小于。灰色标记表示宁波在该维度有一定的相对优势。

表 4.13 上海/宁波至张家港的转运时效和成本劣势对比

口岸		上海洋山港		上海外港	
		驳船运输	公路运输	驳船运输	公路运输
宁波	驳船运输	时间：宁波<<洋山 成本：宁波>洋山	时间：宁波>>洋山 成本：宁波<<洋山	—	时间：宁波>外港 成本：宁波<外港

注：“>>”表示明显大于，“<<”表示明显小于，“>”表示大于，“<”表示小于。灰色标记表示宁波在该维度有一定的相对优势。

宁波舟山港驳船至太仓和张家港，相对于上海洋山港公路运输至太仓和张家港，虽然时间上会多出 2 天，但成本上会有节省；

宁波舟山港驳船至太仓和张家港，相较于上海洋山港驳船至太仓和张家港，成本虽然不占优势，但转运耗时少 5-6 天；

但是需要注意的是由宁波舟山港进境然后再转运至太仓、张家港最大的问题是空箱返还困难，这无疑会增加总体的运输成本。

表 4.14 上海/宁波至湖州的转运时效和成本优劣势对比

口岸		上海洋山港	上海外港
		公路运输	公路运输
宁波	铁路运输	时间: 宁波>洋山 成本: 宁波>洋山	时间: 宁波>外港 成本: 宁波>外港
	公路运输	时间: 宁波=洋山 成本: 宁波>洋山	时间: 宁波=外港 成本: 宁波>外港
	驳船+公路	时间: 宁波>洋山 成本: 宁波<洋山	时间: 宁波>洋山 成本: 宁波>洋山

注：“>”表示明显大于，“<<”表示明显小于，“>”表示大于，“<”表示小于。灰色标记表示宁波在该维度有一定的相对优势。

宁波舟山港至湖州，公路运输成本较上海港至湖州要高 350 元/柜，铁路运输成本要高 450 元/柜，且两种运输方式均没有时间上的优势；如果通过“驳船+公路”模式运输进口木材至湖州，在成本上较上海洋山有一定的优势但并不明显，而在时间上则需要多花费 1 天的时间。所以综合来看宁波舟山港对于湖州方面的集疏运处于明显劣势。

表 4.15 上海/宁波至东阳的转运时效和成本优劣势对比

口岸		上海洋山港	上海外港
		公路运输	公路运输
宁波	铁路运输	时间: 宁波>洋山	时间: 宁波=外港
	公路运输	时间: 宁波=洋山 成本: 宁波<<洋山	时间: 宁波<外港 成本: 宁波<<外港

注：“>”表示明显大于，“<<”表示明显小于，“>”表示大于，“<”表示小于。灰色标记表示宁波在该维度有一定的相对优势。

宁波舟山港至东阳，由于公路运输比上海洋山港要低 2150 元/柜，具有绝对的优势。

（五）其它方面的比较

1. 上海港“塞港”问题严重

上海港是集装箱大港，2018 年的吞吐量为 4001 万标箱。根据调研获取的信息：由于上海港集装箱吞吐量大、天气、管理等原因，经常出现塞港，比较突出的如 2017 年 4 月、11 月，2018 年 4 月、8 月均出现长时间塞港现象，而宁波舟山港今年以来基本没有出现塞港的现象。

2. 宁波舟山港与太仓港的合作更具优势

宁波舟山港下属全资公司“佳善集团”在太仓国际集装箱码头拥有 51%的股权⁴，处于控股地位，对于太仓港选择驳船的国际中转港的决策有话语权，这有利于宁波舟山港争取目的地为太仓的进口木材国际转运国内的水水联运业务。

3. 宁波舟山港所在的浙江省木材产业配套更佳

浙江省内的衢州龙游县有“红木小镇”，东阳有“木雕小镇”，这些小镇以“生产、制造家具和木雕为主”，打造集制造加旅游加文化的产业链条。这些小镇内的生产企业对于进口木材，尤其是红木的需求量巨大，而衢州和东阳距离宁波舟山港更近，具有地理上的优势。

综合以上，宁波舟山港相对于上海港的优劣势可以总结如下：

表 4.16 宁波舟山港相对于上海港的优劣势比较

方面	优势	劣势
物流体系	• 宁波舟山港海铁联运优势明显，远距离竞争更有潜力	• 停靠航线相较上海港更少 • 公路、驳船集疏运体系竞争力低于上海港

⁴ 太仓国际集装箱码头有限公司股权结构：佳善集团有限公司 51%，上海中远海运港口投资有限公司 39.04%，马萨海罗贸易有限公司 6.83%，江苏苏州港集团有限公司 3.13%。

方面		优势	劣势
通关及口岸作业成本		• 宁波舟山港堆存成本明显较低	• 宁波舟山港装卸船和码头内常规作业成本较高 • 宁波检验检疫综合成本较高
通关环境与口岸作业程序		• 宁波对进口木材种类监管相对合理 • 宁波国内驳船装卸优先级更高, 进口驳船转运时效更佳	• 查四上线后, 对于查验没有问题的原木, 宁波港（北一集司和北二集司）的查验成本要高于上海洋山港;
国内运输成本与时效	太仓	• 宁波驳船相对于上海洋山驳船更具优势	• 宁波驳船相对于上海外港处于劣势
	张家港	• 宁波驳船相对于上海洋山驳船、公路更具优势	
	湖州	• 宁波公路运输相对于上海外港公路运输更具优势	• 宁波铁路没有优势 • 宁波公路相对于上海外港处于劣势
	东阳	• 宁波公路运输有绝对优势	
其他		• 在塞港问题上, 宁波舟山港要明显好于上海港 • 宁波舟山港与太仓港的合作更具优势 • 宁波舟山港所在的浙江省木材产业配套更佳	

五、扩大宁波舟山港木材进口份额的建议

由于宁波舟山港空重箱比例严重失衡，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。如果宁波舟山港能采取措施，提高进口箱量比例，则可以提高其与船公司的议价能力，从而扩大利润空间；也可以吸引更多船公司选择靠泊宁波舟山港。而提高进口木材的箱量应该在经营战略方面有

一个大的格局和长远的眼光：采取措施尽最大可能降低通关过程的各种费用；积极制定营销策略，吸引太仓港、张家港港、铁路部门、船公司的合作，大大提高水水联运、海铁联运的业务量；加强对相关政府部门的公关力度，争取海关的通关便利措施、政府财政补贴、完善木材产业链配套。

（一）与船公司沟通争取部分航线更多班次停靠

通过对进口木材启运国的分析，可以发现在启运自澳大利亚、罗马尼亚、莫桑比克的进口木材方面，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，争取部分航线（尤其是澳新航线、东南亚航线）更多班次停靠宁波舟山港，以吸引更多木材进口商选择将货物从宁波舟山港进境，减少宁波、舟山本地进口企业因航线缺少原因从上海港进境的现象。

与此同时应当增加港内驳运班次和对其他港口的内支线班次，以提高集疏运能力，吸引更多船公司航线班次。

（二）推动港口及相关单位适当降费

通过综合成本的降低，必将吸引众多有需求的企业尝试从上海港转由宁波舟山港进口，慢慢产生粘性和创造口碑，继而产生鲶鱼效应，最终实现整体效益的提高。

对表 4.6 关于宁波舟山港收费可争取降低的项目提出建议：

（1）一般装卸港口作业包干费 751 元/箱可以降低到 680 元/箱，此费用可以通过码头提高工作效率、降低卸船成本、压低码头内拖供应商收费，实现降低收费又不影响利润水平；

（2）辅助港口查验作业包干费 450-900 元/箱，此费用上海港和深圳各港口在查验无问题的情形下不收取。产生此项差异是因为各地财政部门对于海关检验检疫查验无问题，相关查验作业费用是否减免的认定不同，宁波对于原先在港内进行的海关检验检疫查验无问题予以减免；

（3）办理提箱手续时需要理货服务费 46 元/箱，上海、深圳除卸船理货时对船方收取理货费后，后续不再强制对货主收取，可以降低到 0；

（4）从码头转至熏蒸场地的转场服务费 100 元/箱，上海、深圳都没有收取此项费用，可以适当调降；

（5）熏蒸吊柜费 510 元/箱，上海是 210 元/箱，可以降低到 400 元/箱。

通过以上措施，最终将宁波舟山港进境木材综合通关及口岸作业成本降至 2000 元/箱左右，才足以支撑宁波舟山港赢得木材进口竞争优势。

（三）进行更积极主动的营销、宣传工作

根据访谈调研的情况，宁波舟山港的营销和宣传工作有待进一步加强：

访谈调研：

对 28 名上海、宁波周边的进口木材商的访谈后，在被问及“选择从上海进境而非宁波进境，主要的原因是什么”，有 16 名受访人员提到“企业习惯走上海，对宁波不了解”，有 13 名受访人员提到“担心转移到宁波进境存在太多不确定性”。

1. 加大对东阳企业的宣传力度

东阳地区目前主要的木材市场有：东阳木材交易中心、东阳华东木材市场和东阳马南镇花园木材市场，其中东阳花园木材市场成立于 2007 年，占地约 300 亩，经过 10 余年的发展，已覆盖原木、板材和红木家具，市场较为成熟。东阳木材交易中心是东阳市政府近年大力推动建设的新的木材市场。项目规划总用地面积 730 亩，建筑总面积 53 万平方米。2019 年东阳木材交易中心在原一期 25 亩交易区、金融质押仓的基础上，又建成二期 100 亩交易仓库，同时已建成面积 80 余亩的室外临时堆场，现已具备交易、报关、金融服务等功能。东阳木材交易中心已引进中林集团、飞尚集团、鼎筑木业、快牛集团等 40 多家木材进口商、贸易公司、清关公司。

东阳本身地理位置上就离宁波更近，通过宁波进口再转运至东阳具有天然优势，目前目的地为东阳的进口木材也多是来自宁波进境。但一些木材进口商受传统做法和习惯的影响，还是从上海港进口再公路运输至东阳。

建议宁波舟山港寻找合适的宣传渠道，加大宣传力度，让广大合法合规的东阳木材进口企业充分了解宁波舟山港的优势，吸引这部分业务量就水到渠成。另外，正在建设中的“甬金铁路”

经过东阳，预计将于 2020 年底建成，项目建成后，从宁波港到港的进口木材可以通过直接的海铁联运方式运输到东阳，从而为宁波舟山港的海铁联运增量做出贡献。

2. 针对太仓、张家港制定“水水联运的一站式服务”

目前宁波舟山港驳船到太仓的费用如下：往返驳船运费约为 1000 元，港建费 60 元，太仓至周边仓库送货费用约 300 元，将空箱从宁波舟山港码头拖运至集装箱堆场费用约为 300 元，再加上其它港杂费用等，综合费用约为人民币 2200 元。这个成本与目前货到上海后再陆运至太仓的成本（2200-2500 元）有一定的竞争力。

建议宁波舟山港鼓励物流企业承揽宁波舟山港到太仓港水水联运的一站式服务，引导物流企业良性竞争、优胜劣汰，从而不断提高宁波舟山港到太仓港水水联运的服务水平，不断降低收费标准，促使水水联运的运营模式不断成熟，成为太仓进口木材的主要运营模式。如果在空箱返还方面能得到各船公司的配合，在太仓卸完重柜以后，空柜可以在太仓直接归还，则每个集装箱还可以节省返空费用 300 元以上。假如太仓港的运营模式得以实现，则这个模式完全可以复制到张家港。

3. 制定大客户优惠策略

大客户对于宁波舟山港扩大木材进口量至关重要，建议宁波港对大客户实行增量递减政策，推进大客户策略的出台。宁波可

以参考深圳盐田港的做法，对于不同体量的木材进口大客户提供不同优惠政策。比如，盐田港会面向报关物流企业，对其申报进口柜量达到指定的不同数量阶梯的，给予查验及熏蒸调柜搬运用相应不等金额的优惠，从而大大调动物流企业说服客户经由盐田港进口的积极性。

（四）开发“海铁联运”相关优惠政策

1. 参考其他港口“同港同价”政策扭转海铁联运成本劣势

目前江西赣州港已经与盐田港、蛇口港、广州港、厦门港签订“同港同价”合作协议，推出“同港同价”班列，进一步拓宽了赣州地区广大贸易企业、进出口企业的运输渠道，让更多企业享受“进境货物同价到港，离境货物同价起运”这一重大“红利”，有效节约企业进出口成本，让赣南内陆企业与沿海企业处于同一起跑线上。据了解，江西赣州港也已与宁波舟山港签订“同港同价”合作，但到目前为止相关政策的细则还没有出台；福建省政府、厦门市政府为了支持厦门港增加进出口箱量，对通过海铁联运方式进出厦门港的企业实行高达每箱 1000 多元的补贴。本项目了解到的各地政府为了支持港口增加进出口箱量的优惠政策见下表：

表 5.1 各地政府针对增加进出口箱量的优惠政策汇总

地区	优惠政策内容
盐田港-赣州	通过赣州南康区政府下属的赣州市南康区口岸发展有限责任公司设立赣州陆港铁路运营有限公司来具体实施政府的同港同价“海铁联运”政策，对企业的报价为：进口木材 2400/柜（报关单需向赣州海关申报，报关单上的“进出口收发货人需为赣州注册企业，但橡胶木除外）；出口，单列 25 柜以上为 1400 元/柜，单列 25 柜以下为 1800 元/柜，对重要客户”一事一议“
厦门港-赣州	福建省政府奖励：400 元人民币/TEU，厦门市奖励：680 元人民币/TEU，厦门市政府对到赣州港的专项奖励：300 元人民币/TEU，合计：1380 元人民币/TEU。大柜合计：2760 元/40 尺柜。补贴条件是厦门本地注册企业，采用海铁服务
河北曹妃甸	唐山曹妃甸综保区或自贸区内注册的企业，使用曹妃甸内支线船从天津港船运到曹妃甸码头卸货享受优惠 1. 货运代理企业享受补贴：50 元/40 ‘柜； 2. 如实施熏蒸处理享受补贴 50 元/立方，码头收取 1160 元/40’ 柜的熏蒸费； 3. 销售方如能开具销售发票则补贴：20 元/立方。

建议宁波舟山港效仿其它港口的做法，将由宁波舟山港始发前往湖州（包括但不限于湖州，扩大至其它海铁联运所能覆盖的附近城市，例如杭州）的海铁联运做出运价下浮政策，“保底保价，运价递减”；积极与湖州西、长兴两个火车站进行有效沟通，争取浙江省政府、宁波市政府、湖州市政府的财政补助，充分降低宁波舟山港到湖州的海铁联运物流成本，争取湖州地区的木材企业选择宁波舟山港进口。

2. 加强与内陆铁路运输网络重要节点的合作，制定更多有针对性的优惠政策

对于江浙沪以外的境内目的地，铁路运输的集疏运方式相较于公路运输在成本上具有较明显的优势，同时时效上的劣势由于运输距离较远会变得不明显，所以距离越远，海铁联运的综合优

势会越来越突出。所以有必要通过与其他内陆铁路运输重要节点（如：华东地区的合肥、赣州，华中地区的武汉、郑州，西南地区的重庆、成都，西北地区的西安、兰州）加强合作，推出更加有针对性的优惠政策，吸引当地进口木材商或者以当地为目的地的进口木材商。

（五）争取更多的木制品进口箱量

上海口岸 2018 年进口的胶合板及类似多层板数量为 30117 吨，约 3000TEU，2019 年 1-11 月进口的胶合板及类似多层板数量为 24486 吨，约 2450TEU，再加上其它木制品，预估所有木制品的年进口量为 3-4 万 TEU。这是除原木和板材外宁波舟山港可以从上海港争取的另一部分货源。

（六）与海关加强沟通争取更多的通关便利

通过调研可知通关是否便利在进口企业选择进境地时有重要影响，建议宁波舟山港与宁波海关充分沟通在以下具体方面做出改善：

a. 建议宁波海关改进梅山、大榭周末查验值班制度：目前梅山、大榭在很多情况下不能在周末申请对进口木材进行查验，因此应当对周末查验制度做一定的调整，可以探索通过提前预约的方式加以改进；

b. 建议加快实验室检验速度：在梅山码头对北美松木原木查

验时，松材线虫化验需送宁波市区，如周五查验取样，通常下周三才能出检测报告，企业希望能够压缩检验周期，尤其是跨周末的检验；

c. 建议宁波海关在进口木材方面充分运用预归类、预估价、原产地预确定等手段，加快货物通关速度，尽量减少在码头滞留时间，减少企业成本。

d. 建议宁波舟山港进一步完善升级口岸进口木材查验设施，与宁波海关共同研究设立木材集中监管查验场所，积极引入风险管理、诚信管理机制，针对不同信用企业和不同树种实施差异化检疫；开辟进口木材通关绿色通道，针对进口木材设置专人专岗力争实现进口木材“当日申报，当日通关”。

（七）简化港口查验作业手续

在与海关加强沟通，提高通关便利程度的同时，宁波舟山港同样也需要就企业在预约查验作业等相关手续上进行简化：

取消在查验作业前对于保函的要求，可以改为提供固定的模板，在查验预约系统中开发相应的模块，在企业人员进行查验预约时在线进行电子签名、签章。

（八）完善进口木材产业链建设，加速形成木材产业集群

提请宁波市政府允许将位于镇海区定海路占地 1945 亩的宁波金属园区转型为木材产业园区，允许园区内配套一定数量的锯

木加工企业。

据我们了解，目前原木加工集散地主要集中在镇海金属园区，旧的木材加工企业虽然有一百多家，但是多数规模小，而镇海区政府已经停止新的原木加工企业的设立审批，直接导致真正有实力的大企业无法进来，可是目前的这些小型加工厂又不能满足大批量进口原木的加工需求，而原木的进口柜量又在木材进口中居主导地位。如果能放开原木加工企业的设立审批，必定会吸引一批有实力的原木进口和加工企业聚集宁波，从而带动进口柜量的提升。而且，全国各地的贸易商、金融机构及国外的木材供应商将聚集园区集中办公，形成极具规模的木材交易中心、木材集散中心、木材金融中心，进而加速整个木材产业链的形成，促进园区转型升级，为园区周边楼宇经济的形成创造条件，创造巨大的就业机会，带来可观的税收和财政收入。预计该园区的形成，将形成每年 250 亿货值的进口木材量；通过深加工预计可实现 500 亿的产出，增值 250 亿，产生 32.5 亿的增值税，创造就业岗位约 3 万个。

附件 问卷调查及访谈企业名单

通过问卷调查及访谈接触的企业共 28 家，有 21 家愿意列明联系信息：

序号	公司名称	公司所在城市	联系人
1	淘木网	苏州	陈经理
2	中加木材厂	张家港	陈经理
3	厦门建发物产有限公司	厦门	陈鹏
4	江苏汇鸿亚森国际贸易有限公司	南京	程伟
5	厦门国贸纸业业有限公司	厦门	高伟庆
6	太仓且丹	太仓	桂经理
7	音泰木材贸易(上海)有限公司	上海	侯经理
8	上海金桦林国际贸易有限公司	上海	胡经理
9	浙江物产森华集团有限公司	杭州	蒋经理
10	浙江大东吴绿家木业	湖州	赖经理
11	越浩供应链管理（苏州）有限公司	太仓	李俊杰
12	浙江功守道供应链管理有限公司	杭州	李生建
13	江苏恒隆物流有限公司	太仓	刘浩
14	上海牧砦实业有限公司	太仓	刘经理
15	上海南旗实业有限公司	上海	刘先生
16	上海和润昌经贸有限公司	上海	吕志标
17	苏美达国际技术贸易有限公司	南京	马经理
18	宁波荟峰木业有限公司	宁波	杨丰
19	宁波运葆木业有限公司	宁波	章经理
20	上海瀚达木业	上海	郑经理
21	江苏国林林产品有限公司	盐城	朱经理