

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年6月21日 (第1678期)

- ◆ “一核心两支柱”：未来供给侧改革关键 1
- ◆ 国际航运规则面临重塑 中国租赁公司如何应对 2
- ◆ 一季度舟山船舶工业经济运行情况分析 4
- ◆ 取经国内外 宁波舟山港走特色物流发展之路 5

“一核心两支柱”：未来供给侧改革关键

2017年，行将过半，中国经济延续企稳向好态势，供给侧结构性改革初见成效。中国人民大学副校长、国家发展与战略研究院执行院长刘元春6月17日在接受中国经济时报记者采访时认为，未来还需要长期的供给侧结构性改革，目标是提升长期生产率，长期改革的具体内容需要坚持“一个核心，两个支柱”。

延续企稳向好态势

“中国经济成功探底回升、风险和压力得到初步释放，而且供给侧结构性改革初见成效。”中国人民大学国家发展与战略研究院研究员刘凤良向本报记者表示，2017年上半年，中国宏观经济呈现反弹与分化两大基本特征。在以供给侧结构性改革为核心的国内各项宏观政策和世界经济复苏拉动的共同作用下，上半年中国宏观经济运行延续了2016年下半年以来企稳向好的态势，多项宏观经济指标都趋于改善，名义GDP增速连续5个季度回升，经济运行的微观基础进一步增强，经济结构持续优化，经济总体实现良好开局。

在现有宏观政策调整基调下，刘凤良预计，下半年基建投资和房地产投资增速将会放缓，而民间投资的反弹力度还有待观察，弥补前者缺口的可能性很小，全国固定资产投资的下行压力将会逐渐显现；随着居民收入增速的持续放缓，消费增长受到一定的制约，但国际周期会在短期内提供较强的支撑作用。

根据中国人民大学国家发展与战略研究院宏观经济课题组发布的《中国宏观经济分析与预测2017年中期报告》测算认为，2017年全年GDP增速为6.7%，CPI为2%。

未来需要更长期的供给侧结构性改革

刘元春向本报记者表示：“目前中国经济需要迈过三道坎：一是金融整顿和房地产治理，否则经济“脱实向虚”的趋势将更明显，储蓄转化为投资的效率将大大降低；二是国有企业改革，这是我们面临的一个很大的问题；三是政府改革，如果仍按照现有模式简单加速地方投资，我们很难实现经济新周期的升级和发展，另外经济新周期的升级需要服务型政府，需要政府打破管制，释放投资空间，真正使第三产业向所有经营主体放开。”

当前供给侧结构性改革的主要任务是“三去一降一补”，这是对当前急迫的供给侧问题进行的有针对性的、直接的改革。例如，高杠杆是当前中国非金融企业和金融企业共同面临的问题。只有去杠杆，才能疏通宏观传导机制。

刘元春认为，当前供给侧结构性改革的任务还是较为短期，未来还需要长期的供给侧结构性改革，目标是提升长期生产率，长期改革的具体内容需要坚持“一个核心，两个支柱”。

“一个核心”是重塑政商关系，明晰政府和市场的界限。新常态需要新动能，新动能需要新型的政商关系。原有的市场和政府界限更多是要素推进型模式下的产物，已经不适应当前的环境。需要塑造创新导向的政商关系。“两个支柱”是以财政体制为代表的央地关系调整和以混合所有制为突破的国有企业改革。

刘元春说，通过这些改革，一方面解决经济传导中的结构性问题，重塑中国经济传导路径，激活国内经济；另一方面也可以进一步提升潜在生产率，达到“一石二鸟”的效果。

在短期内，为了给新改革提供时间和空间，需要进一步发挥财政金融政策。由于当前阻碍宏观经济传导的核心在于高杠杆，这就需要进一步通过金融有序去杠杆来降低经济的总体杠杆率。在这个过程中，需要防止竞争式监管放大监管要求，需要更多的协调。同时，加强货币政策对市场利率的关注，加快推进将市场利率设为基准利率。财政政策需要进一步发挥税收对经济的正向作用。

供给侧结构性改革应体现新特点

当前中国经济最主要的问题是短期国内宏观经济传导不畅和长期生产率下滑。刘凤良说，这集中体现了中国经济在经济周期性下滑过程中积聚的各种风险的释放与国内政策趋紧、传统动能削弱与新周期孕育之间所产生的各种结构性矛盾。

刘凤良表示，本轮改革是在新常态下进行的，以供给侧结构性改革为核心的新改革相比于以往的改革应该体现如下新特点。

本轮改革需要避免通过 GDP 竞赛类的排名来进行激励。在新常态下，经济质量重于经济数量。由于质量是多维度的，单一维度的数量竞赛就不再合适，这只会导致地方关注某些数量目标，忽视其他目标。

本轮改革需要将改革的主导权从地方政府提升到中央政府。在 GDP 竞赛等数量经济竞争环境下，为了发挥地方政府动力，需要地方政府发起改革。但是，对于现有的质量导向的多目标改革，需要中央统一协调。

新一轮改革需要关注的是地方政府在“四个意识”下的执行力考核。对待新改革由于不用简单的 GDP 竞赛，就需要在监督落实上下功夫，重点考虑地方政府在“四个意识”下如何自我创新，更好地执行改革，确保主体责任。

加强深化改革领导小组的协调作用。在改革由中央部委承担牵头的时候，最大的问题是不同部门和地方之间的协调。这就需要进一步强化深化改革领导小组的日常协调功能，工作需要常态化。[返回](#)

国际航运规则面临重塑 中国租赁公司如何应对

航运业正迎深刻变革

BDI 指数是目前世界上普遍公认的衡量国际海运情况的权威指数，可以反映整个航运行业的发展趋势。2016 年，BDI 指数一度跌破 300，但今年整体上 BDI 指数已有了较大反弹。中航国际租赁有限公司船舶租赁部总经理朱佳峰表示，BDI 指数的潮起潮落，反映了航运业周期性的波动，而这种波动性也注定了航运资产价值在租赁公司整个投资周期里面的波动。

BDI 的回暖无疑提振了航运金融企业的信心，但需要注意的是，航运业的资产投入不可盲目。租赁公司需要基于稳定的现金流和预期回报来选择具体项目。

“对于租赁公司来讲，更多的是细水长流的模式。”朱佳峰认为，公司应选择具有持久生命力的船型，每年设定一个小目标，将资金分期持续投入，而不是一股脑地任性跟风市场。

除了 BDI 指数的波动，即将于今年 9 月 8 日正式生效的《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》也备受航运业关注。

据了解，此公约是为防止外来水生物随船舶压载水传播，对船舶的压载水处理系统提出了明确的性能要求，促使船东改装新的强制性压载水处理设备或是将船舶提前送拆。中国船级社指导验船师胡克峰介绍说，我国是全球的造船大国，当前航运市场低迷，重新改造船舶压载水处理系统和生产新船对航运和船舶海工制造企业来说，都将带来不小的挑战。

东疆保税港区管理委员会主任沈蕾指出，航运业的压力也波及到了融资租赁企业，再加上汇率的不稳定性，企业锁定汇率的成本也在提高，融资难、产能过剩、成本过高成为当下企业共同面对的问题。

在此背景下，新加坡 Synergy Group 公司总经理 ABHISHEK ASIJA 认为，新航运协定需要各界共同遵守，必须要用全局观念来思考问题。无论是投资者或是租赁公司，都要用全局观来看待《压载水管理公约》，要以良好的金融结构、过硬的资产管理来实现盈利。

租赁公司细分优质资产

面对上述航运业的深刻变化，介入到航运市场中的租赁公司，寻求细分优质资产成为共同的选择。

中民国际融资租赁股份有限公司总裁汤敏指出，行业属性决定了船舶行业容易形成资产规模。从航运市场目前的发展情况来看，船舶资产价格相对较低，资产风险相对可控，因而金融机构在客户和项目的选择上主动性逐渐增强，更有机会与国际一流客户开展合作。

因此，船舶融资逐渐成为国内租赁公司在全球范围内配置资产、增加美元资产比例以及开辟国际业务的重要渠道。

此外，随着新兴产业与市场的兴起，航运金融企业在市场细分之后对于高端船舶和特种船舶的需求在提升，进一步细分了船舶资产类型。朱佳峰表示，租赁公司配置船舶资产，需要对不同船型以及通用船型都有所投入，比如散货集装箱和邮轮的周期本身就具有差异性，这样对租赁公司而言，也降低了系统性风险。

“从东疆实践来看，市场对于邮轮、风电安装船、海工拆解平台的需求在不断提升。”沈蕾表示。招银金融租赁有限公司航运部副总经理徐伟也指出，除了散货、邮轮、集装箱等基础三大船型之外，租赁公司也可积极与客户探讨在其他细分市场的机会。比如在疏浚、海工领域均可有所探索。

跨境租赁机遇挑战并存

徐伟表示，做船舶租赁，天生就与租赁出口、跨境租赁等业务挂钩，业务初始就需要开拓境外融资的模式和平台。尤其是近几年来，跨境租赁和海外租赁呈现出蓬勃增长的趋势，跨境船舶租赁业务挑战与机遇并存。

一方面，在航运租赁配置跨境租赁资产背景下，打造自身核心竞争力，逐渐成为我国租赁企业全球化发展中的必由之路。汤敏介绍说，依托产融结合，航运租赁可以成为租赁公司业务开展的重要板块。中民投租赁在成立一年多时间内船舶资产已突破百亿元，与法国达非、瑞土地中海航运、新加坡太平船务等全球领先航运公司开展了业务合作，积极进入国际主流航运领域。

另一方面，由于租赁出口涉及到的当事人及程序较多，跨境租赁的风险问题也需租赁公司特别注意。而租赁保险业务作为风险防范和转移的一种有效方式，将对跨境租赁业务开展起到重要作用。

跨境租赁企业可能会面临对境外市场、法律、税收不了解的情况，中国出口信用保险公司天津分公司处长王敬指出，保险公司的政策性服务包括来自东道国的政治风险、进口国的政治风险及承租人的商业风险。在境内的交易结构下，保险公司可以把出租人

应收资金卖断给银行，为银行提供保单，承保来自承租人的政治及商业风险，而银行也可以为出租人提供相关融资支持。

谈及未来跨境租赁发展，盛大律师事务所首席合伙人匡双礼建议，未来在船舶租赁的业务架构下，希望国家政策可提供更多便利，比如推动对外投资在境外设立 SPV，即用于开展指定或专门的租赁业务，为租赁公司起到较好的风险隔离作用。[返回](#)

一季度舟山船舶工业经济运行情况分析

2017 年 1-3 月份，全球航运市场触底反弹，舟山船市形势令人仍然担忧。主要体现在新造船订单大幅度减少，船价也处于亏本状态。许多造船企业多年来未接到新船订单，大部分舟山造船企业目前处于亏损经营状态。但舟山少数骨干船企在夹缝中求生存、图发展，利用差异化竞争策略，取得了一定好成绩。

一、运行基本情况

1、船舶工业总产值增长。今年 1-3 月，舟山船舶工业总产值达到 216.17 亿元，同比增长 16.66%。其中造船产值约 129.96 亿元，同比增长 6.26%，占船舶工业总产值 60.12%；修船产值约 39.63 亿元，同比增长 77.92%，占船舶工业总产值 18.33%；船舶配套的产值 7.49 亿元，同比下降 17.05%，占船舶工业总产值的 3.46%；海洋工程装备修造产值 10.04 亿元，同比增长 18.67%，占船舶工业总产值 4.64%；船舶拆解及加工利用产值 20.91 亿元，同比增长 64.89%，占船舶工业总产值 9.67%；船舶外包劳务加工产值 8.14 亿元，同比下降 22.86%，占船舶工业总产值的 3.77%。

2、造船三大指标有增有减。造船完工量 136 万载重吨，比去年同期的 86 万载重吨增加 50 万载重吨，增幅达 58.14%；新承接订单 130 万载重吨，比去年同期 86 万载重吨增加 44 万载重吨，增幅为 51.16%；手持订单 1102 万载重吨，比去年同期 1501 万载重吨减少了 399 万载重吨。造船完工量、新接订单、手持订单三大指标分别占全国的 8.7%、23.5%、12.4%。

3、船舶出口。1-3 月船舶出口值为 4.90 亿美元，同比下降 18.4%，占全市总出口额的 40.1%；其中造船出口产值为 3.92 亿美元，同比下降 17.5%，占全市总出口额的 32.1%；外轮修理产值 0.98 亿美元，同比下降 22.8%，占全市总出口额的 8.0%。船舶主要出品国家和地区，中国香港占 30.2%，欧盟占 25.4%。巴拿马占 14.3%。

4、规模以上船舶占船舶企业完成总产值 199.19 亿元，同比增长 18.2%，占全市船舶工业总产值的 92.15%，占全市规上工业总产值 47.78%。

5、船舶工业产值按区块来看，市经济开发区同比下降 57.46%，嵊泗县下降 71.38%；其它三个县区同比都有两位数的增长。

二、特点和问题

1、新船完工量比去年同期有大幅度增加。1-3 月份造船完工量达 136 万载重吨，同比增长 58.14%。说明几家骨干船企生产正常、开局良好。新承接的订单达 130 万载重吨，同比增长 51.16%，占到全国新接造船订单量的 23.5%，这个成绩十分难得。手持订单虽然有 400 万载重吨减少，但在全国的占比还达到 12.4%。

2、新船价格基本触底。1-3 月份的船价与去年同期持平或略有升降。船东付款条件依然苛刻，少的只付 5%—10%，船企大量垫资造船。融资难，融资贵的困境束缚船企的发展。许多地方民营企业，为了生存，往往是亏本造船。

3、由于船企业务量大幅减少，许多骨干船企为了节省生产成本人员大量减少。许多优秀业务骨干也自行换槽，企业的经营管理，业务技术素质有所下降。再加上培训学习放松，将影响船舶企业的持续发展。

4、船企外包工程队流动性大，技术的提高有一定困难，管理也存在一定欠缺，已成为船企业发展的瓶颈。由于船企资金困难，时有拖欠外地员工工资的现象发生，也影响了劳务队的生产积极性。

5、海工装备修造大幅增长。这主要是得益海工平台、海工辅助船的修理，本身的产值不是很大，略有增加，比例就显得较大。但近期油价低迷，海工市场的复苏为期尚远。

6、船配业产值下降。按理来说今年 1-3 月份船舶建造的完工量有大幅度提高，船配业产值应与完工量是正相关。但现在呈现是负相关，说明舟山船配业的实船配套率比较低，波动性比较大。

7、修船产值几年来稳步上升。今年 1-3 月份修船的产值同比增长 77.92%。这是十分难得的成绩，舟山港船舶修理的区位优势、自然优势和政策优势得到充分发挥。

8、绿色拆船和物资利用方面，无论是产值和技术都逐步提高，下一步国家对绿色环保的要求会更严。拆船企业要十分注重提高拆船的环保意识，运用先进的技术减少对环境的影响，减少对行业工人身体的影响。

9、要加大新标准、新规范的宣贯。今年 1 月 1 日起新的“造船质量标准”（GB/T 34000-2016）新的“修船质量标准”（GB/T 34001-2016）开始实施，各船舶企业要抓好学习和宣贯工作，以新的标准实施为契机提高修造船质量，打造舟山造船、舟山修船的品牌。今年 9 月 8 日压载水公约将实施，各船企要做好压载水装置安装的工作以及排放控制区废气排放的控制工作。

10、船舶出口形势分析。今年一季度，船舶出口下降幅度较大，无论是造船出口、修船出口都有两位数以上的下降。预估以后几个季度情况会有好转。抓好修造船出口，已成为舟山外贸出口的一项十分重要工作。要利用好有关规范实施的契机，抓好船舶修造业。要运用错位竞争的手段，抓好特种船型的建造，争创出口产值。

三、意见与建议

1、政府各有关部门要加大为企业、为纳税人服务的意识，做好为船舶的服务工作。要以新区发展的姿态来应对发展中出现的新问题。要以新加坡支持船舶工业的举措为榜样，进行政策开放、服务便民、优质。

2、金融部门要为船舶企业解决融资的困难。对于“白名单”船企，有订单、生产正常的要给予融资支持。金融单位要联合专业船舶技术服务单位，对放贷的船企进行监控，做到既支持船企发展，又使资金安全。

3、船舶企业在减负缩小生产规模时，要留住骨干人才，保持核心技术。要有计划地投入科研费用，加大技术创新、工艺改革，增大生产效率和经济效益。要注意人才的培养和储备，要以信息化、自动化、网络化为工具扎扎实实发展专业的实体经济。

4、有关单位及科研院校要大力支持舟山的船舶工业，要做实、做好每一项细小项目，利用群体的力量发展船舶工业。[返回](#)

取经国内外 宁波舟山港走特色物流发展之路

借鉴国内外港口物流发展的成功经验，结合宁波舟山港的实际，宁波舟山港走出了一条涵盖全程物流体系、跨境电商等的特色之路

一、世界主要港口物流运营模式

1. 地主型——鹿特丹港物流运作模式

地主型物流运作模式是由鹿特丹港创造并使之发展的，所以亦称为鹿特丹港物流运作模式。在这种模式下，港口管理局统一港口区域的码头设施以及其他物流设施的建设、管理。物流设施建成后，通常港口管理局拿出一部分仓库和堆场开辟为公共型港口物流中心，选择业务基础好的物流企业合资合作，吸引工商企业的物流业务。

2. 共同出资型——安特卫普港物流运作模式

即多方合资经营港口物流中心，该模式由安特卫普港创造并使之发展，所以亦称为安特卫普港物流运作模式。这种模式以港口为依托，联合数家物流企业，以股份制形式

共同出资，建设并运营港口物流中心，提供装卸、仓储、运输、配送、信息处理的综合性服务。

3. 独立型——香港港物流运作模式

港口企业自行组建专业化物流中心，利用港口的设施、人力和上下游业务关系开展物流业务。这种发展模式由香港港创造并首先在香港港发展，所以亦称为香港港物流运作模式。在这种模式下，港口企业从提供单一装卸向全程的物流服务转变，建立能提供一条龙服务的完善的服务体系。此外，香港港还在大力发展网络型物流中心，即通过物流信息网络，开展电子商务，并发展成电子物流中心，形成离岸贸易和远程物流。

4. 供应链型与联合型——新加坡港物流运作模式

供应链型物流运作模式由港口与航运物流企业，利用各自在供应链不同环节的优势，共同投资组建紧密型物流集团。联合型物流模式则是由港口和保税区或者与所在城市共同组建的物流中心。该模式由新加坡港创造并首先在新加坡港发展，所以亦称为新加坡港物流运作模式。

以上4种模式各有千秋。地主型模式应用范围最广，该模式的优势是政府港口管理部门能够更好地统筹未来港口物流的发展方向和实施步骤，劣势是先期投入的资金较大，规划前期需要针对市场需求以及未来发展趋势作详细的调研分析，物流设施建成后，还需要做大量市场开发工作，以吸引优秀的物流企业参与。

共同出资型模式的优势是，能够充分利用外部物流企业的资金和管理经验以及市场开拓的渠道，减轻港口企业投资与经营压力；缺点在于物流企业过分注重自身的经济利益，影响政府对物流发展的全面布局。

在独立型模式下，港口企业自建物流体系，其物流运作的速度和效率首屈一指。另外，香港港口企业重视与大学和教育机构合作，致力于培养一流的港口物流操作管理人才，提高港口物流从业人员职业素质以及业务能力，从而为客户提供优质的物流服务。

供应链型、联合型模式与共同出资型模式比较类似，但是新加坡港一方面重视发展与世界上大型集装箱班轮公司的合作关系，吸引国际集装箱中转货源，促进港口发展，另一方面通过在港口附近建设自贸区，以良好的发展环境，吸引以跨国公司为主的大企业投资，促进国民经济增长。

二、我国大陆主要港口物流运营模式

1. 完全整合型

以厦门港和上海港为代表，两港分别组建了厦门港务发展股份有限公司和上港集团物流有限公司，整合所在港口所有水路、陆路物流资源以及部分码头资源，厦门港还将物流板块独立包装上市。

2. 部分整合型

以广州港、宁波舟山港、天津港、青岛港为代表，各港分别组建了广州港物流有限公司、宁波港国际物流有限公司、天津港物流发展有限公司和青岛港国际股份有限公司物流分公司。新组建的公司整合了所在港口陆路物流资源，包括内贸船代货代、国际货运代理、查验、报关、报检、储存、拆装箱、陆上运输、内陆货运站、海铁联运等业务。其他物流资源如水路运输资源、港口铁路公司没有并入新组建的港口物流公司，部分港口的国际船舶代理业务也没有并入。其他物流资源是否并入、何时并入港口物流公司，需要看后续发展情况再定。

3. 尚未整合型

以大连港物流为代表，几十家各种类型的物流企业分属于港口集团的油品化工、集装箱、矿石、杂货、散粮等8大业务板块，各自独立经营运作，尚未整合。

三、国内外港口物流发展启示与借鉴

1. 港口物流向全方位、一体化方向发展

全方位主要体现在港口物流企业围绕主业提供多种增值服务，包括金融、保险及商品检验、简单加工、包装、配送服务，以及最佳全程物流解决方案。

一体化主要体现在两个方面：一方面是港口物流企业内在的一体化，即物流企业将码头装卸、堆场、仓储、包装、运输、配送等各物流环节归并为“一条龙”经营，为客户提供“一体化”服务。

比如大陆地区的上海、厦门、广州、青岛、天津、宁波等主要港口，都将分散经营不同环节物流业务的企业归并到一家物流企业，这样可有效协调资源，建立高效物流链。另一方面是港口物流企业与临港产业以及腹地企业发展的一体化。港口物流发展以港口及其腹地经济的发展为依托，同时港口物流的发展又能够促进港口及腹地经济的发展，从而实现一体化发展。

2. 不同港口的物流企业差异化发展

鹿特丹港和安特卫普港是欧洲最大的两个核心港，两地之间的直线距离不到 50 km，虽然也存在竞争，但是两港的物流企业专注的业务不同，发展路径也不同。鹿特丹港专注于燃料油、农用散货、矿石等货物的物流服务，而安特卫普港专注于烟草物流业务、咖啡供应链管理、水果物流服务。

3. 港口物流注重品质提升，提供专业化、精细化服务

在咖啡豆的物流服务方面，安特卫普港逐步完善服务系统，能提供咖啡豆膨胀、装袋、衬托保护、预混装、预清洗、运输和配送服务，存储生咖啡豆仓库经过了伦敦和纽约的期货交易所的认证，安特卫普港几乎存储了 50% 左右的欧洲生咖啡豆。为发展烟草物流业务，安特卫普港提供从供应管理、称重、分类、采样、风险控制和卫生检查等一系列增值服务。而且，安特卫普港还持续投入技术研发力量，不断革新相关物流技术，以适应市场需求，提升服务品质。

为了进一步提供精细化的燃料油产业物流服务，鹿特丹港建立了油品交易中心，掌握定价基准，港口还与相关企业和组织合作，不断完善系统的、可持续发展的液化天然气物流链，深耕燃料油品加工、贸易、物流的每一个环节。

4. 港口物流的发展注重与经济腹地产业对接

大型港口选择港口物流发展战略时，都非常注重经济腹地产业的发展趋势。比如鹿特丹港是世界三大炼油基地之一，也是主要的化工工业基地，有 5 个炼油厂和近 50 家化工厂，全球著名的炼油及化工企业都在鹿特丹港有生产基地或者分支机构。产业的发展有力地巩固了鹿特丹港燃料油物流服务中心的地位，为鹿特丹港发展油品物流提供了强大的动力。

四、宁波舟山港物流发展思路与对策

1. 借鉴经验，打造全程物流服务体系

借鉴国内外港口物流一体化发展的经验，宁波舟山港物流企业应该逐步打造全程一体化物流服务体系。诚如管理大师彼得·德鲁克预言的那样，客户是唯一的效益中心。客户经济时代的到来，要求港口物流企业必须调整经营思路，以客户的需求为中心。面对客户需求的多样化、腹地市场竞争日趋激烈的形势，宁波舟山港的物流企业必须优化企业治理结构、创新体制机制，整合仓储、堆存、进出口货运代理、船舶代理、公路运输、海铁联运，打造以全程物流服务为核心的国内领先的港口物流企业，不断提升市场竞争力，以满足客户的需求。同时，积极开拓海外业务及网络布局，做专做精全程物流服务。

2. 适应产业发展需求，构建跨境电商服务平台

近年来中国出口贸易增速减缓，而以跨境电商为代表的新型贸易正加快发展。跨境电商占全国总出口额比重已近 30%，根据中国电子商务研究中心数据，2015 年全国出口约 14.14 万亿元人民币，其中 9.64 万亿元为传统贸易方式，3.78 万亿元为跨境 B2B 电商，7 200 亿元为跨境 B2C 电商。

2015 年浙江省跨境电商出口超 40 亿美元，约占全国的 16%。全省有跨境电商卖家 4 万多家，在各类平台上开设跨境出口网店 30 多万个。一大批跨境电商龙头企业集聚浙江。浙江省跨境电商发展领先全国平均水平，而综合服务及物流配套缺乏是当前省内跨境电商发展的短板。

因此，宁波舟山港物流企业需要顺应形势，搭建一个跨境电商服务平台，为跨境电商卖家和电商企业提供出口货物阳光化通关、退税以及保税仓储、物流服务，以满足腹地产业发展需求。跨境电商服务平台还能够与港口物流各业务板块形成密切互补联动。充分发挥腹地无水港的区位优势开拓货源，依托港口保税仓库资源，提供仓储、分拣、装箱等服务，货代企业提供订舱、通关服务，为跨境电商服务提供支持保障。跨境电商服务平台这一新业态能够与港口物流业务优势互补，拓展港口企业的经营领域。

3. 走专业化道路，发展汽车物流

2016 年 10 月，商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局等 7 部门正式批复，同意宁波梅山保税港区开展汽车平行进口试点。宁波梅山保税港区正式成为除我国 4 个自贸试验区之外，首批获准开展汽车平行进口试点的区域，也是浙江省首个获准开展试点的区域。随着宁波梅山港区滚装码头的投用，港口汽车物流势必迎来快速发展的契机。

依托专用码头以及政策优势，宁波舟山港物流企业有必要与专业汽车物流商开展合资合作，开展汽车进出口代理、海关报关、整车商检、仓储、配送、加装改装和信息等服务，为进出口车辆提供一体化服务。

4. 响应国家战略，积极推进海铁联运

海铁联运是优化港口集疏运体系的重要手段，是加快推进宁波“一带一路”建设的重要依托，有利于扩大宁波舟山港的辐射范围，对构建高效多式联运体系、推动港口转型升级等都具有重要的意义。宁波舟山港自 2009 年发展海铁联运以来，海铁联运业务量得以快速增长，2015 年达到 17.05 万 TEU，同比增长 26.2%，目前开通的海铁线路 20 条，其中班列 8 条。2016 年上半年，铁联运业务量达到 10 万 TEU，同比增长 26.6%。

通过以上思路和对策的实施，最终形成宁波舟山港多种主营业务一体化的全程物流体系，实现“依托港口、服务港口、提升港口”的发展目标。[返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

中国海洋运输情报网

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net>E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库