
长三角航运中心整体布局与“一带一路”倡议衔接问题研究^{*1}

赵一新

(中国城市规划设计研究院上海分院 200335)

【摘要】:在长三角航运中心整体布局中,上海应接轨国际,构建“一带一路”港口联盟;进行一体化协调,推进长三角港口群协调发展机制改革;加快集疏运体系升级,推进海铁联运系统建设;政策改革三管齐下,打造多功能自贸试验区;加速航运转型,上海港转型发展港口航运服务业。

【关键词】:长三角航运中心;“一带一路”倡议;整体布局

【中图分类号】号:F552.51 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1005-1309(2017)11-0076-011

在“一带一路”倡议背景下,长三角航运中心的整体布局和功能要与国家重大经济产业布局、城镇空间格局有机结合,促进航运中心向服务型、知识型转变,完善集疏运体系,扩大港口经济腹地,发挥长三角航运中心建设对国家城镇化战略的有效支撑。尤其是,上海更应发挥其航运优势,立足于区域和国家战略全局,争取发挥更重要的作用。

一、长三角航运中心面临的机遇与挑战

(一)“一带一路”倡议解析

从历史视角来看,古代丝绸之路和航运体系促动了世界性大国间的贸易体系形成。而我国古代丝绸之路的发展史,也可以说是中国沿海港口城市开放开发的发展史。从秦汉到宋元、明初,不断有沿海港口城市涌现出来,带动了内陆手工业城市的兴起。

从全球视角来看,航运中心发展与世界贸易格局演化互为促动、相辅相成。环大西洋贸易兴起时期,欧洲出现了以港口为货运组织核心的蓝香蕉地带,美国利用航运中心引领了3个扇面的发展格局。环太平洋贸易兴起时期,中日韩及新加坡等沿海港口城市地区迅速崛起。

当前世界贸易重心正逐渐转移至环印度洋地区,该地区将成为全球三大主要经贸板块之一。中国地处环太平洋和环印度洋两大板块交界地带,可以预计长三角、珠三角及京津冀环渤海地区等我国沿海航运中心将迎来新一轮发展机遇。与此同时,在世界贸易格局转换的发展背景下,“一带一路”倡议将构筑起中国面向全球的未来大格局,陆上丝绸之路和海上新丝路将环太平洋和环印度洋两大贸易板块衔接为有机整体,而国内开放格局也将迎来巨变。

¹ **基金项目**:上海市决策咨询研究重点课题(编号 2016-A-007-B)。

作者简介:赵一新,中国城市规划设计研究院上海分院副院长,教授级高级工程师。

在“一带一路”倡议指引下，我国的开放格局将由单向开放、梯度推进、合纵连横转为海陆统筹、内通外联、全面开放；区域合作上将实行陆海并进、依托亚洲、辐射周边、影响全球的泛亚地区战略；整体上将迈入长期而综合的历史性全球战略阶段。但另一方面，“一带一路”倡议也面临着来自世界大国的全球性挑战，以及来自沿线国家和非国家行为体的地区性风险。

（二）在“一带一路”倡议背景下长三角航运中心布局面临的机遇与挑战

1. 有利于提升长三角航运中心的全球影响力。从全球航运看，欧美国家一直主导着“游戏规则”。国际海事组织的 40 个理事会成员中，58% 为欧美国家，10 个 A 类理事会成员中有 7 个为欧美国家，且国际海事公约基本托生于西方国家法规体系。而中国尚处于追随者角色，要在欧美话语体系中提升中国的国际航运话语权，不可能一蹴而就，而营造我国主导的“国际航运话语圈”，充分发挥集群效应将十分重要。“一带一路”倡议的全球影响力巨大，涉及 60 多个国家、全球一半的人口和 1/4 的经济总量，东牵亚太经济圈、西系欧洲经济圈，串联东盟、南亚、中亚、西亚、北非、欧洲等六大经济板块，同时也是我国新型能源和贸易的重要通道。而长三角航运中心可利用其区位、腹地及航运实力等多重优势，重点依托“一带一路”沿线国家，来引领和构建我国的“国际航运话语圈”。因此，“一带一路”倡议的实施将有利于提升长三角航运中心及我国航运的全球影响力。

2. 有利于促进长三角港群一体化布局。在“一带一路”倡议背景下，长三角航运中心的腹地将由海向主导转为海陆双向辐射，区域港口腹地扩大化、差异化趋势显现，而港口腹地重叠度降低将使得港间竞争关系有所缓和。与此同时，长三角地区港口繁多，主要港口达 23 个，并且各港口的区位条件、发展基础、腹地特征差异较大，各港口发展路径将呈现出分异性，区域港群分工、错位协作将是必然结果。

3. 周边国际航运枢纽竞争压力。在新的贸易格局下，新加坡、中国香港、釜山等周边枢纽港同样面临机遇，尤其是新加坡港、其集装箱历年吞吐量与上海同属第一梯队，将是上海港的强力竞争对手。而制造业向东南亚地区的加速转移，使得新加坡港的区位优势更为凸显。作为一带一路沿线的重要门户枢纽及公认的国际集装箱中转枢纽，新加坡港提出 6000 万标箱的吞吐量目标，将给长三角航运中心的国际地位提升带来挑战。

4. 长三角先发优势被逐渐稀释。在新的对外开放格局下，未来我国综合交通枢纽城市将重新布局，瓊瑯-腾冲线以东逐步形成互联互通格局，以西将加强国际通道建设。全国范围内群雄并起，形成三级门户枢纽体系，西安、武汉、成都、昆明等内陆枢纽加速崛起；而沿海的长三角、珠三角、京津冀三大门户枢纽将更为均衡。从港口吞吐量变化看，近 5 年来，长三角港口货物吞吐量在全国的占比逐年下降至 33%，集装箱吞吐量占比降至 35%。这在一定程度上表明，长三角航运中心的先发优势正在减弱。

5. 国际铁路班列对传统海运的冲击。2008 年以来，海运在我国进出口运输方式中的占比下降 4.5%，近年来铁路国际班列发展迅猛，使陆路方式占比相应上升。2015 年，中欧班列开行 156 班，通达境外 20 个国家、108 个城市，实现总货值超 7 亿美元。2016 年，中欧、中亚班列的新图运行线已提升至 62 条、增长 40%，班列总数超过 250 列。泛亚铁路方面，2016 年上半年中越铁路进出口货物超 20 万吨、较上年翻倍增长，中老、中泰铁路正在建设。国内已形成成都、重庆、西安、郑州等一系列国际铁路枢纽，这将对铁路货运相对偏弱的长三角地区和上海国际航运中心带来挑战。

二、长三角航运中心发展评估与国际案例借鉴

（一）长三角航运中心的发展短板与差距

1. 国际枢纽港的全球控制力不强。上海港腹地货物中转比例达 90% 以上，而国际航线中转集拼业务占比尚不足 7%，远低于新加坡港的 85%、香港港的 60% 和釜山港的 50%。另外，保税船舶登记效果不佳，外资航运企业的大中华区总部、优质民营航运企业总部缺失，国际航运组织与机构总部缺乏，均表明长三角国际枢纽港的国际航运要素吸引力还存在明显差距。

2. 以自贸试验区为引领的内外衔接不畅。上海自贸试验区现已推出 6 项航运先试先行政策，并已取得阶段性成效。但仍处于航运中心与自贸试验区联动发展的探索期，改革创新潜力较大，多项航运开放政策效果不佳。一是税收制度与国际不接轨，缺乏竞争力。口岸收费总额偏高，以 5000TEU 船型为例，上海两港区收费均约为中国香港、新加坡、釜山的两倍，其中政府性收费占比近半，远高于其他亚洲大港，尤其是上海仍采用吨税+所得税的征税模式，而非航运大国普遍采用的现代吨税制，导致税费偏高、竞争力偏弱。二是通关便利性不够，缺乏吸引力。以国际中转集拼业务为例，国内出口的清关货物与国际中转的保税货物拼箱、每箱成本增加 1500 元；且东北亚航线多集中于外高桥港区、欧美航线多集中于洋山两港区，两航线间中转集拼需要港区间短驳，又会每箱增加 450~500 元的费用。

表 1 上海港与东北亚主要港口收费情况对比（5000 TEU 船型） 单位：元

港 口	上海		中国香港	高雄	新加坡	釜山
	外高桥	洋山港				
船舶港务费	0	0	14737	5639	23148	37472
吨税	102211	102211	0	12901	0	0
引航费	51389	34070	13178	9372	4840	14056
拖轮	55600	45800	23734	38810	15660	32434
系解缆费	426	426	1007	1382	1424	2439
停泊费	7124	7124	12093	29569	82684	19930
合计	216750	189631	64749	97673	127756	106331
政府性收费占比（%）	47	54	23	19	18	35

3. 港口群的内部协调性不足。长三角港群呈现出合作为了竞争、竞争大于合作的阶段性特征。在政府主导式协调机制下，区域中整体合作机制尚未形成，而以上海长江战略、甬舟一体化及苏州三港合一为代表的小区域合作组团参与竞争的情况显现。区域中出现大港吃不掉、小港吃不饱的不协调状况，各类港口资源未得到合理使用。连云港、上海港、南通港、宁波-舟山港吞吐量超过设计能力 50%以上；而湖州港、镇江港、台州港吞吐量不足设计能力 50%。总的来说，是自下而上的反馈联合为主、自上而下的协调机制缺失，港口间仍是竞争大于合作。

4. 集疏运体系效率不高。长江航道工程未贯通、江海联运船型、泊位尚在研究、江海转运功能受限。铁路方面，设施网络不完善，制约了长三角地区“一带一路”陆向通道的全面打通。从 2004 年至今，上海铁路货运量总体呈现下降态势，与汉堡、

鹿特丹、安特卫普等国际港口相比，上海港铁路集疏运分担率极低，占比不足 0.5%。此外，大量港口集卡车也使得上海不堪重负。

(二) 美国东海岸港群案例借鉴

在美国 2050 空间战略中，明确提出要优先投资国家级大都市经济区，通过打造世界门户、海港、贸易通道和联合运输网络中心，来提升美国在全球经济中的竞争力。纽约作为全球重要的国际金融和航运中心，其港口航运的发展思路值得长三角航运中心借鉴。

港口整合。纽约-新泽西港是全球知名的组合港，1820 年代，两港在当地政府的主导下共同成立纽新港联合港务局，以应对两港经济腹地 and 港口功能重叠，并且采用更为市场化的地主港经营模式、使得港口服务效率和设施能力不断提升。未来纽新港还将收购周边码头，提升资源整合效益。

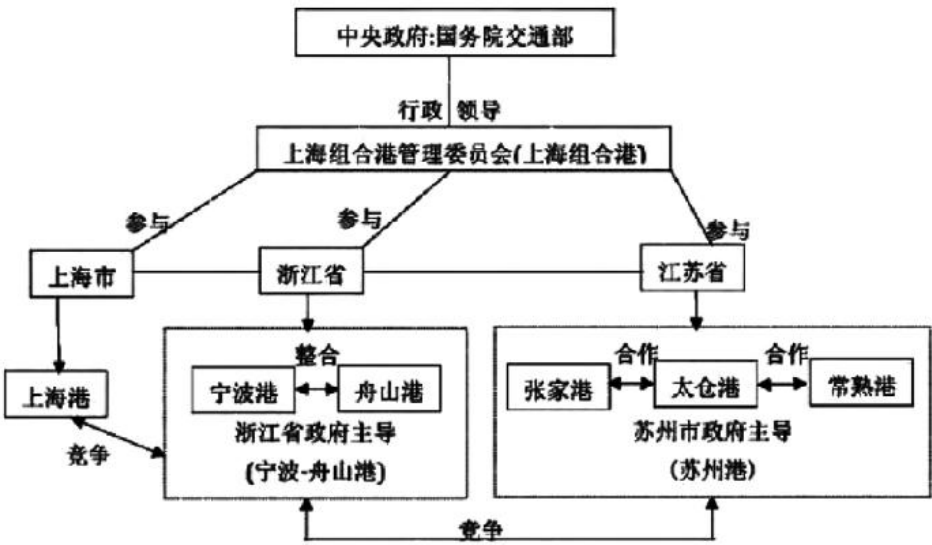


图 1 政府主导下的长三角港口群竞合发展

资料来源：参考《长三角港口群政府主导下的竞合关系研究》，原载于《上海经济研究》2016 年第 1 期

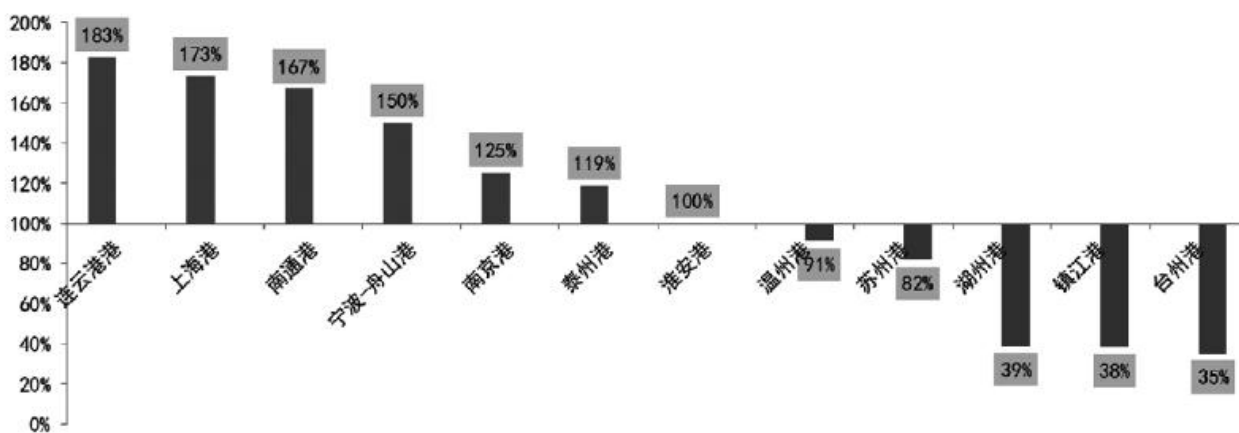


图 2 2014 年长三角部分港口集装箱吞吐量与设计通过能力的比值

2. 双重扇面。纽新港通过远洋航线拓展和多式联运系统建设，大力推行国内、国际双重扇面战略。以扩大欧亚航线覆盖为重点，不断增加远洋航线资源，现有 40 条通往亚洲的航线，及往返汉堡、安特卫普和越南之间的快运航线。其多式联运系统在 24 小时内可覆盖美国 1/3 和加拿大一半的市场，值得注意的是，近 10 年来该港铁路集疏运业务年增长率高达 7.1%。

表 2 纽新港自贸区 21 条优惠政策

序号	优惠政策	序号	优惠政策
1	推迟缴纳入口关税	12	美国入口配额
2	颠倒关税税率节省关税	13	节省安全开支
3	无关税出口	14	按季支付港口维护费
4	节省为废品支付的关税	15	库存控制
5	国际退货	16	加工消耗商品免关税
6	入口备件	17	免库存税
7	简化进出口程序	18	免税展览
8	无需为人力和行政开支付税	19	减少保险用度
9	质量监控	20	无需原产地标记
10	自贸区之间运输免税	21	可实现所有权转移
11	节省货物处理费		

3. 自贸区优惠政策注入。纽新港区和自贸区叠合，造就了美国最大的汽车进出口港口之一，实现了贸易和产业的双丰收。从美国 49 号自贸区的 21 条优惠政策来看，减免各类税费的政策过半，进出口程序的简化也作为优惠政策被明确列入，可见依托自贸区创建宽松的经营环境和高效的进出口流程是最为关键的。总之，以纽新港为核心的美国东海岸港群通过港口整合、双重扇面、政策注入的发展策略，实现了以政府为主导、以市场为驱动、以资金为纽带的整合协调机制，以多式联运为手段、以双重扇面为关键的枢纽提升战略，以优势产业为依托、以自贸区政策为推动的内外衔接模式。

三、长三角及上海国际航运中心的发展定位

(一) 长三角航运中心发展定位

1. “一带一路”倡议背景下的东部门户。长三角航运中心地处“一带一路”和环太平洋贸易圈结合部，直接辐射我国东部地区及长江经济带，可谓区域条件优、战略地位强；并且依托上海全球城市区域，以上海、宁波-舟山、连云港等为主要门户，背靠长三角地区和长江沿线地区的广大腹地、面向全球市场，可谓枢纽定位高、区域腹地广。从我国沿海港群外贸集装箱中转量看，长三角航运中心全国居首、远超珠三角、环渤海等港群；而在亚洲范围内，上海与全球港口间的集装箱联系强度仅次于新加坡和釜山港；从国内看，上海港的国际集装箱航运联系强度居全国第 1 位、宁波-舟山港位列第 4 位。

2. 我国最重要的港口物流业基地。长三角航运中心年货物吞吐量和集装箱吞吐量均占全国 40% 左右，万吨级以上泊位数超全国总量的 40%，拥有 6 个超两亿吨级大港，以及两个超 1500 万 TEU 年集装箱吞吐量的国际集装箱枢纽港。同时，长三角航运中心也是国内二手船舶交易、无船承运经营者、国际货代企业及航运保险企业等航运服务业的集中地。15 家二手船舶交易服务机构，二手船舶交易量全国占比过半；无船承运经营者近 2000 家，约占全国的 1/3；国际货代企业近 8000 家，约占全国的 40%；航运保险企业的船舶险、货运险全国占比分别约 45% 和 15%，且增长率高于全国。

(二) 上海国际航运中心发展定位

1. 海陆双向开放的引领者。依据 2015 年的《新华-波罗的海国际航运中心发展指数报告》，上海国际航运中心居全球第 6 位、亚洲第 3 位。最新的《长江三角洲城市群发展规划》提出，着力打造上海国际综合交通枢纽，可见上海国际航运中心兼具全球航运核心和区域国际门户的双重角色。值得关注的是，上海国际航运中心汇集 8 条国际主要航线、通达 3 条欧亚大陆桥，在海陆联运时代将有望成为东北亚地区连接欧洲的转运中枢。

2. 长江黄金水道的龙头港。改革开放以来，以出口和廉价劳动力为导向的产业体系推动了人口向沿海聚集。而随着“十一五”以来四大板块战略的实施，产业经济向中西部地区转移加速，内陆发展速度加快，人口的省内聚集明显增强。尤其是，长江经济带地区的内外贸潜力巨大，目前长江经济带的进出口总额占全国的 40%。据统计，上海国际航运中心的区域腹地主要分布于江苏、浙江、安徽、湖南、湖北、四川等地。预计至 2020 年，上海港集装箱近 70% 来自于江浙沪，30% 来自于长江中上游地区。依据 2014 年国务院发布的《长江经济带综合立体交通走廊规划》，长江黄金水道将重点布局上海、武汉、重庆、南京四大航运枢纽。上海国际航运中心应当依托双重战略叠加优势、立足四个中心建设，加快推进自贸试验区建设，发挥上海对沿江开放的辐射效应、枢纽功能和示范引领作用。因此，总结长三角及上海国际航运中心的定位分析，应当坚持内外两个扇面的总体发展策略，构建“一带一路”航运核心枢纽。全球扇面，应加快“走出去、引进来”的发展步伐。通过扩展远洋航线、融入欧亚陆路网络、来打造海陆联运的洲际枢纽；参与“一带一路”沿线重点港口的建设、运营，构建国际港口合作发展平台；通过改善航运经营环境、接轨国际，创建低成本、高效率的国际航运要素集聚地。国内扇面，应借势协调。推进港口专业化分工和错位发展，优化航运中心功能布局；将自贸区优势政策惠及区域，提升区域航运业的整体发展活力；并制定规范有效的整合协调机制，统筹配置区域航运资源。

四、长三角航运中心整体布局与重大举措

(一)长三角航运中心港群格局转换

从港口运量来看，长三角港群运量增速近年来有所下降。近 5 年区域港口吞吐量仅增 10%，集装箱增长约 22%。预计未来长三角港口货量的全国占比约为 30%~35%，集装箱占比约为 35%~40%。

未来长三角港口货量还将不断提高。在“一带一路”倡议新形势下，长三角航运中心腹地的内外贸活跃度将大幅提升，且长江中上游地区货源大幅增加，预计到“十三五”末，长三角港口货量将近 50 亿吨，集装箱吞吐量将达到 9000 万 TEU。

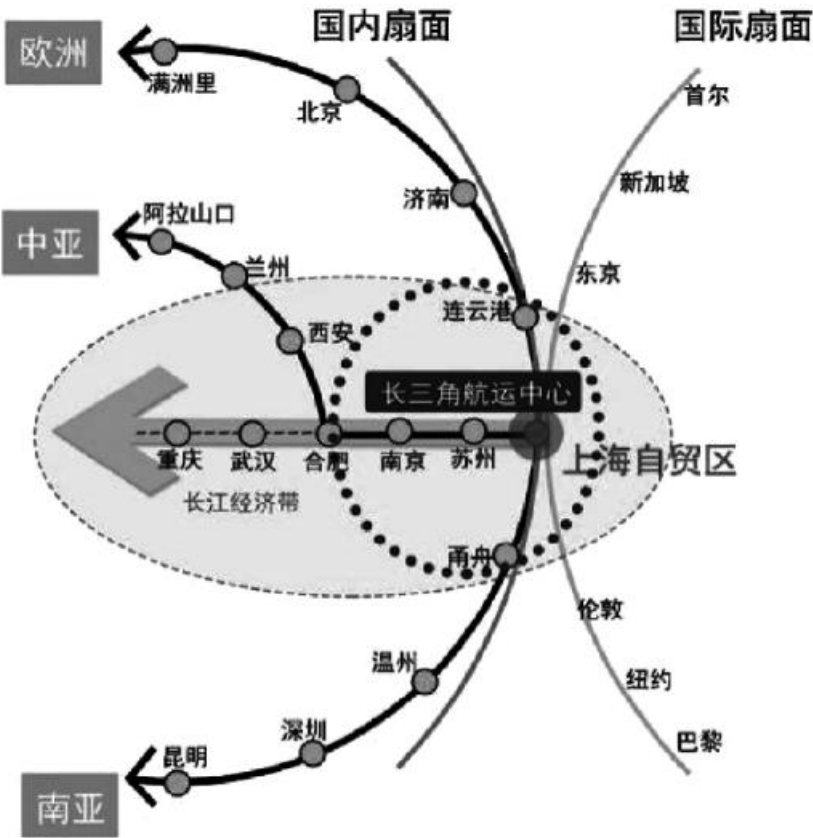


图 3 两个扇面的总体策略结构图

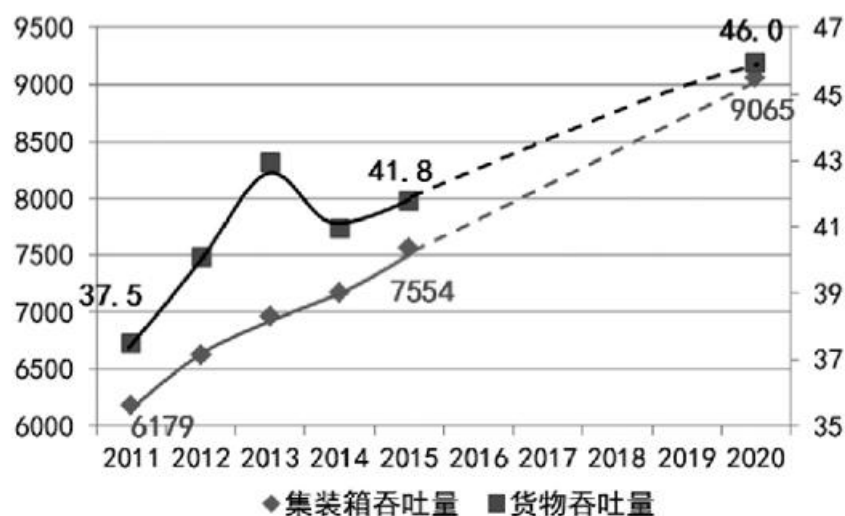


图 4 长三角区域港口吞吐量预测

从港群内部结构看，长三角集装箱港口体系正在形成。区域中以上海为核心，以宁波-舟山港和南京下游港口为两翼的集装箱港口体系正在形成。近 10 年来，上海港集装箱量的区域占比由 70% 下降至 54%，几乎经历了与珠三角港口集装箱量重新分配的相似过程。未来，上海港集装箱转运应注重层次提升和箱量控制，预计“十三五”期末上海集装箱量吞吐量将达 3800 万 TEU，在区域中占比进一步下降至 50% 左右。此外，区域航运功能将进一步南移，宁波-舟山港作为长三角深水核心港、未来潜力巨大。据统计，该港可建码头泊位年吞吐量超过 10 亿吨，相当于目前上海港和宁波-舟山港货物吞吐量的总和，并且其深水岸线资源十分丰富，应重点打造成为国际航运物流枢纽。南京下游港将重点服务于周边腹地的内外贸转运功能，在国际船舶大型化和江海联运船型标准化的大趋势下，水深条件的相对弱势将使其江海转运功能减弱、并逐渐成为大型海港的喂给港。

表 3 长三角区域主要经济指标预测

经济腹地	2010 年	2015 年	2020 年	年均增速（%）	
				十二五	十三五
人口 （万人）	15433	15930	16330	0.6	0.5
GDP（亿元）	85003	137967	193500	10	7
进出口（亿美元）	10881	12556	14560	3	3

(二)长三角航运中心整体布局

1. 运量布局：“2+3+5+N”集装箱港口群。“2+3+5+N”的集装箱港口群布局，包括2个超千万标箱港口、上海港和宁波-舟山港；3个200万~1000万标箱港口、南京港、苏州港和连云港港；5个50万~200万标箱港口、包括南通港、嘉兴港、无锡港、扬州港和温州港；以及若干个50万标箱以下港口、湖州港、镇江港等。

2. 功能布局：“1+1+3+N”港口枢纽体系。重点打造一个综合航运服务信息枢纽——上海港，注重建设高端航运服务业中心、国际自由港创新中心和长三角联运组织协调平台。重点打造一个江海联运服务枢纽——宁波-舟山港，建设成为国际一流的江海联运综合枢纽港、航运服务基地和国家大宗商品储运加工交易基地。打造3个海铁联运枢纽，包括南京港、苏州港、连云港港。

(三)重大举措建议

1. 接轨国际，构建“一带一路”港口联盟。在接轨国际方面，长三角航运中心应着力构建一带一路港口联盟。对海上新丝路沿线战略型港口，在现有5个沿线友好港的基础上，在中东和南亚地区应当重点发展一批友好港，比如中东的吉达港、塞拉莱港，南亚的科伦坡港、瓜达尔港等。沿线重点港口遴选原则：地处战略要冲，建港条件优良，与我国关系良好，双边合作融洽，具有较强保障作用。具体而言，应通过拓展航线、加强与重点港口间的航运联系，同时依托长三角港口物流、航运人才及管理经营优势，参与一带一路重点港口的投资、运营，实现国际航运网络衔接；借鉴国外港口先进经营模式，创新经营管理体制与策略，实现港口经营模式衔接；同时连通欧亚大陆桥、积极融入全球公铁陆路运输网络，实现国际陆路走廊衔接。

2. 一体化协调，推进长三角港口群协调发展机制改革。在一体化协调方面，建议推进长三角港群协调发展机制改革。由目前的政府主导、行政协调，逐步向政府引导、市场主导转变。强调以市场为主来配置资源，同时弱化政府对港口发展调控的行政权力。建议上海港口集团可采取更加积极的方式参与区域港口的投资运营，扩大控股港口范围、提升股权比重等。此外，上海港应继续巩固“长江战略”的发展成果，拓展长江港口合作节点，整合长江港口、航运、物流网络，持续增强对核心腹地的把控能力。同时，应注重引领“沪甬甬港口一体化”发展，启动上海港与宁波-舟山港的一体化进程，统筹港口规划、建设与运营，构建国际转运组合枢纽。

表4 2020年长三角各港口集装箱吞吐量预测单位：万TEU/年

上海港	南京港	苏州港	江阴港	南通港	泰州港	扬州港	连云港港	徐州港
3840	513	640	158	99	22	77	638	6
镇江港	盐城港	淮安港	宁波-舟山港	温州港	台州港	嘉兴港	湖州港	常州港
48	46	24	2560	63	22	160	42	42

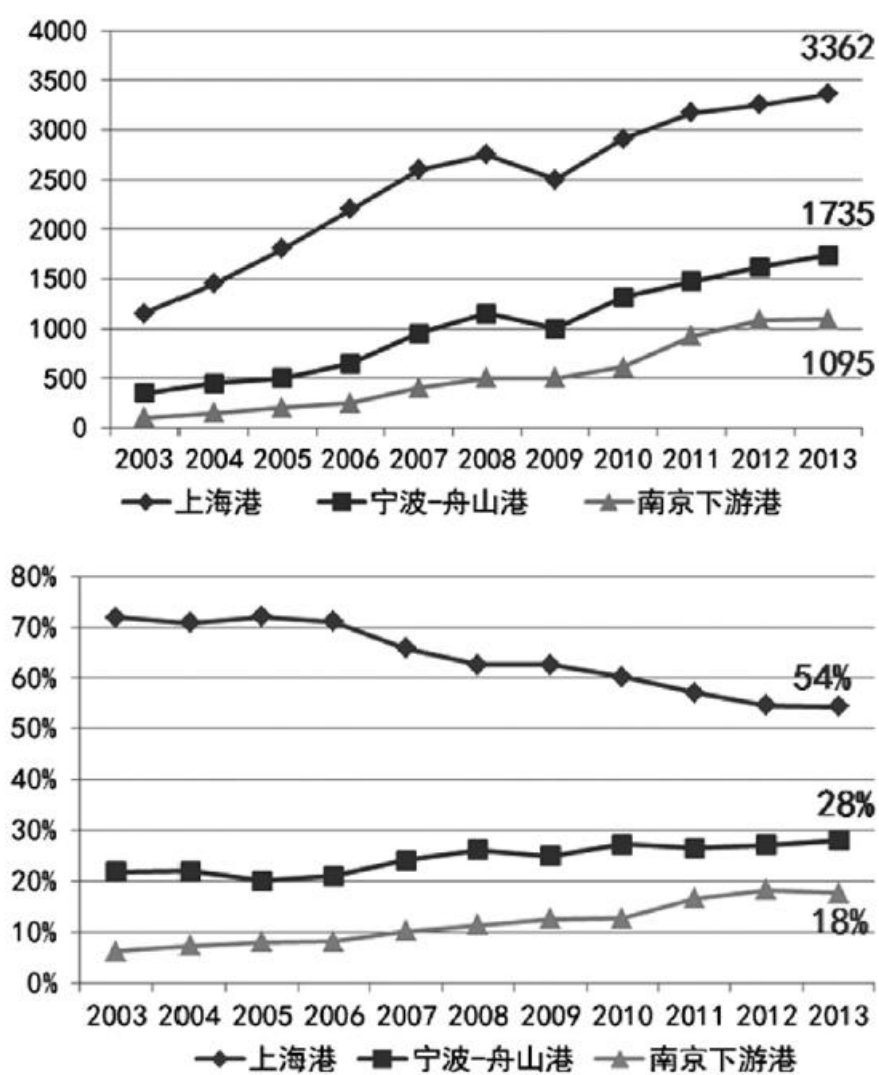


图 5 长三角区域主要集装箱港口箱量变化(左)与占比关系(右)

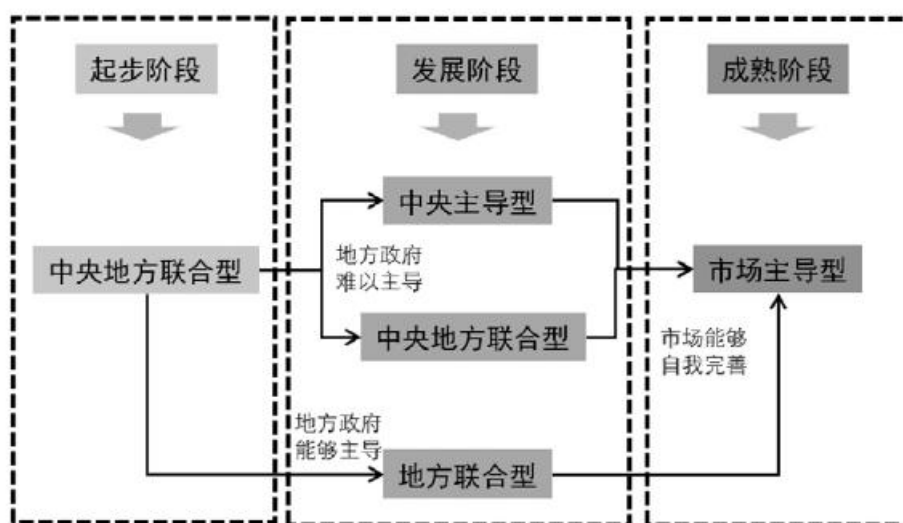


图 6 长三角港群协调发展机制的推进过程示意

3. 集疏运体系升级，积极推进海铁联运系统建设。集疏运体系构建方面，长三角航运中心应积极推进海铁联运系统建设。未来洲际范围内的海铁联运将促动亚欧转运体系的重构，将可能形成以上海国际航运中心为枢纽，连接东北亚地区与中东、欧洲的新型海铁转运体系，时间成本将比传统的海运路径节省 1 个月，而随着长江航道工程推进及区域铁路网的建设完善，拥有良好铁路集疏运条件的海港地区将成为“一带一路”的海陆联运新枢纽。目前，海铁联运枢纽的构建已得到长三角部分港口重视，服务一带一路的海铁国际转运枢纽也将逐步涌现。2013 年至今，长三角地区至少 6 个城市开通中欧、中亚班列。2015 年，连云港中亚班列共发送 2 万 TEU、居全国首位，而南京开行 39 班列、0.26 万 TEU、位列第 10 位。苏州同时拓展中欧、中亚班列双线，力争打造华东铁路国际货运中心。在这种格局转换背景下，上海港更应把握机遇，积极推进海铁联运枢纽建设，融入新的国际中转体系，实现海铁运输双赢局面。具体而言，长三角航运中心应完善区域铁路网，有序建设沪通铁路、甬舟铁路、宁合货线等货运功能铁路，并合理布局集装箱中心站；持续推进长江南京以下-12.5 米航道建设工程。进而初步形成以上海港、宁波-舟山港、连云港港、南京港和苏州港为海铁联运枢纽港的功能布局。其中，上海港应重点推进 3 个方向的疏港铁路建设。北向，全面启动沪通铁路建设，并接入江苏北部货运铁路网络，对外衔接第二欧亚大陆桥，对内串接芦潮港集装箱中心站和外高桥港区。西向，利用京沪铁路富裕能力，开行中欧班列，对外衔接第一欧亚大陆桥。南向，向西延伸浦东铁路，接入浙江沿海货运铁路系统，对外衔接第三欧亚大陆桥，并预留沪舟铁路建设条件。

4. 政策改革三管齐下，打造多功能自贸试验区。在政策改革方面，应当三管齐下，打造多功能自贸区。从国际案例看，新加坡自贸区以通关便利著称，提供 24 小时通关服务、拥有 70 余座保税仓库、允许转口货物 28 天免费存储。美国 49 号自贸区以低廉征税著称，优惠政策中过半为减免征税，也使得区内企业税率不到区外一半，吸引了更多优质企业入区。鹿特丹自贸区以保税仓库联动著称，其将荷兰全国的保税仓库连城整体的保税储运网络，提振了区域整体的航运业活力。上海国际航运中心应当三管齐下，实现更加有效的通关便利化，实施更加优惠的低税政策，构建更加广泛的区域保税网络，打造转口集散型、贸工综合型、保税仓库型，三位一体的多功能自贸区。具体措施包括以下 3 个方面：一是推行自贸试验区优惠税制改革试点。采用国际通用的现代吨税制，提升港口的国际竞争力。使远洋贸易海运企业享受实际税负水平低于 1% 的优惠税率；吨税核算应仅与船舶吨位挂钩，并允许企业和税务机关在每个会计年度自主协商征收方案；不设置“锁定期”，允许企业按照规则自愿退出或加入现代吨税制，可在所得税和现代吨税制之间转换选择。此外，可通过下调部分港口经营性收费，以及适度降低船员个人所得税等优惠税制，以增加对国际航运资源的吸引力。二是力拓上海港国际中转集拼业务。协同“启运港退税”政策，简化进出口备案手续，促进国内出口货物与国际中转货物集拼，同时扩大“启运港退税”的政策试点范围；探索逆向国际中转集拼业务，对进口至上海保税港区的货物进行二次集拼；调整欧美航线和东北亚航线在两港间的分布，逐步构建国际中转航线衔接系统，在洋山、

外高桥两港区设立国际中转集拼中心，实现进出口港区与集拼作业区的无缝衔接。三是以上海港为组织核心，建立长三角保税物流网络。在上海港核心腹地内，依托综合保税区、保税港区等海关特殊监管区，布局保税物流节点；并建立保税网络公共信息电子平台、纳入上海国际贸易单一窗口服务体系，进而提升保税物流网络的整体性、保税货物转口的便利性，以及各地物流企业等相关产业的经济活力。

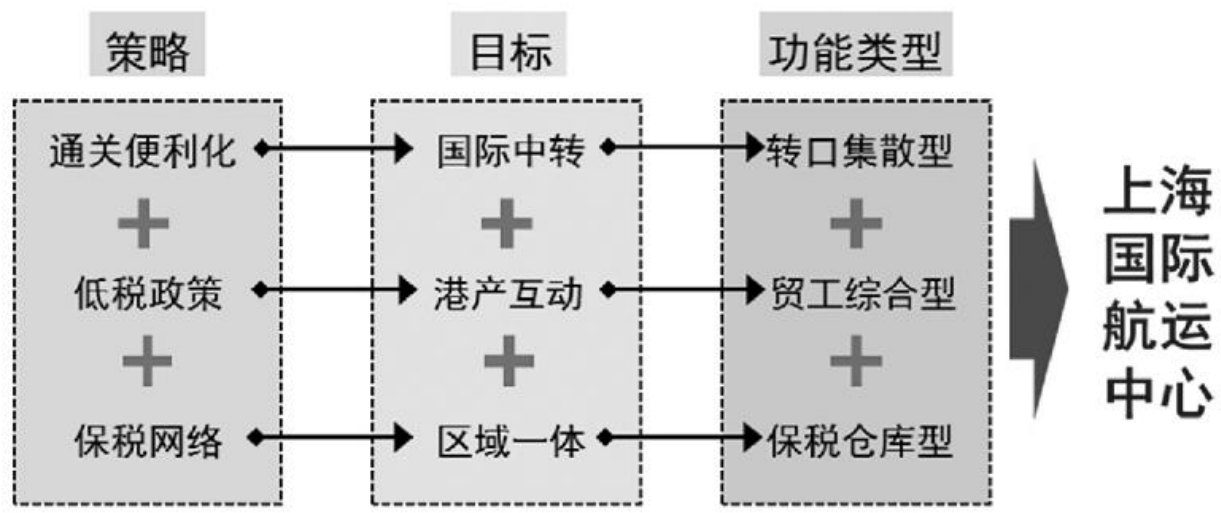


图 7 打造上海国际航运中心为多功能自贸区

表 5 长三角地区已开通的中欧、中亚班列

通道	线路	每周发车班次	行程时间 (天)	开通时间	主要货种
中欧班列	苏州-华沙、杜伊斯堡	1	18	20130930	电脑硬盘、笔记本电脑、液晶显示 屏等
	义乌-马德里	0. 5	21	20141118	小商品
	南京-莫斯科	2	15	20160629	家电、灯具、电子产品、建材、高铁配 件等
	义乌-德黑兰	1	19	20160128	小商品
中亚班列	南京-中亚五国	0. 75	7	20150505	轻工、电子产品、生活用品、基础设施 设备等
	金华-阿拉木图	1	7	20160117	小商品
	连云港-阿拉木图	2	12	20150225	医疗用品、汽车配件、日用品、电子产 品等
	徐州-中亚五国	0. 5	12	20151223	电子产品、玻璃制品、医药用品、塑料 制品等

5. 航运转型，上海港转型发展港口航运服务业。在航运转型方面，上海港应转型发展港口航运服务业。紧抓航运转型发展的关键时期，趁势做强航运金融保险、经纪、信息咨询等航运服务核心业务，同时营造良好的土地、交通、人才、政策等综合发展环境。具体可将浦东外高桥地区作为北外滩航运服务业集聚区的重要补充，重点发展航运直接相关的服务行业，并利用市场手段，淘汰运输货值、利润较低的物流企业，置换土地发展航运服务业；并处理好该地区与中心城的客运联系，实现客货运输通道的分离布置。