

经贸研究参考

2018 年第 3 期（总第 16 期）

辽宁对外经贸学院
国际经济与贸易研究所 主办

2018 年 11 月

张颖 中美贸易摩擦背景下大连旅顺口区外贸发展对策研究

2018 年以来，中美贸易摩擦引起各方广泛关注。为及时了解并掌握中美贸易摩擦对旅顺口区外贸企业的影响，我们在全区范围内选取 32 家外贸企业采取问卷和走访结合的方式进行调研。调研结果显示：中美贸易摩擦对部分有对美业务的外贸企业有所影响，但短期影响尚在企业所能承受的范围之内，长期影响有待观察。

张颖 李宝升 “一带一路”背景下我国全球化物流体系中旅顺港的定位分析

当前，全球贸易的重心正在从发达国家向发展中国家加快转移。据联合国贸发会统计，全球超过 55% 的海运货物主要是在发展中国家的港口进行装卸。我国提出“一带一路”倡议之后，全球港口建设进入新一轮高潮，从而带动全球物流地理格局的重塑。在近几年的物流发展中，港口建设在现代物流体系中的作用越发凸显。现代港口正成为国际经贸发展的催化剂，对其周边区域和腹地经济的发展具有强大的辐射作用。大连旅顺港地处渤海湾经济圈中心，是连接我国东北和东南地区南北沿海物流大通道的重要节点。通过发展铁路-公路-海运相结合的国际多式联运，逐步将旅顺港打造成环渤海物流集散地，对于东北老工业基地振兴和“一带一路”亚欧运输大通道建设都将起到积极的作用。

中美贸易摩擦背景下大连旅顺口区外贸发展对策研究

张 颖

一、中美贸易摩擦现状及原因

（一）现状

中美建交及双方签署《中美贸易关系协定》以来，中美间经贸关系不断加强。但同时贸易摩擦也时有发生。近年来，美国政府调整贸易战略，试图在 WTO 争端解决机制之外寻求更大空间，以双边贸易来替代多边区域贸易协定。2018 年 3 月，美国根据“301 调查”宣布对中国大约 1300 个独立关税项目加征关税，总额约 500 亿美元，主要涉及航空航天、信息和通信技术、机器人及机械、医药等行业。中国政府为维护正当权益，及时采取了相应的反制措施。2018 年 9 月 17 日，美国贸易代表办公室对外宣布向中国实施征收价值约 2000 亿美元的关税清单。实施时间分两个阶段：2018 年 9 月 24 日起，额外关税增加 10%；2019 年 1 月 1 日起，额外关税增加 25%。2018 年 12 月 1 日，在 G20 峰会晚宴上，中美两国达成共识，美方停止对中方加征新的关税，中方根据国内需求扩大对美商品进口，逐步缓解贸易不平衡问题，中美贸易摩擦出现缓和。中美双方将在 90 天内就强制技术转让、知识产权保护等问题展开谈判。一旦谈判达成协议，中美之间新增的“关税壁垒”有望消除。但如果谈判没有进展，美方可能故伎重演，从 2019 年元旦开始对 2000 亿中国商品加征 25% 的关税。

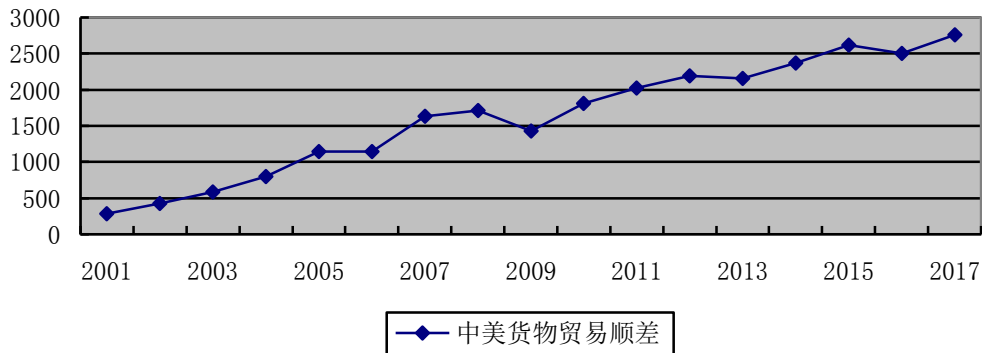
（二）原因分析

1. 表面原因：中美贸易失衡

改革开放以来，中美经贸关系发展可以划分为三个阶段：1979-1991 年，中美双边贸易额从 24 亿美元增长到 142 亿美元。中国在该阶段是处于贸易逆差状态，中美经贸往来对推动我国改革开放和对外交流起到了积极作用。1991-2001 年，中美双边贸易额从 175 亿美元猛增到 805 亿美元，中国对美货物贸易由逆差转为顺差。尽管美国利用中国“入世”的需要向中国施压，双方小摩擦时有发生，但中美经贸已进入快速发展轨道。2001 年，中国加入世贸组织并逐步

履行各项承诺。美国成为中国第二大贸易伙伴，但中美货物贸易顺差逐年增加（见图 1）。美国频频使用反倾销、对华出口限制和质疑中国知识产权保护力度不够等问题对中美经贸发展产生较大的不确定性。

图 1. 2001-2017 中国对美国货物贸易顺差数值（亿美元）



数据来源:中国商务部网站

事实上，导致中美货物贸易长期顺差存在诸多因素。首先，由于全球价值链分工的不同，尽管中国对美货物出口量较大，但利润却由美欧等发达国家获取。以苹果手机为例，其价值构成中国劳动者利润仅占比 1.8%，而美国公司的利润占比高达 58.4%。按照传统的核算体系严重高估了中美贸易顺差。其次，中美两国间存在着较大的劳动力成本差异。中国在中低端制造业具有成本优势，而美国在高科技领域具有比较优势。但美国在对华高技术产品出口方面却采取了限制政策，直接导致美国高科技产品在中国市场份额的减少，拉大中美货物贸易顺差数值。2001-2016 年，美国高技术产品在中国市场所占比重从 16.7% 下降到 8.2%，中国芯片进口中美国产品仅占 4%。另外，由于美国长期以来的高福利体制、低利率环境和美元在全球金融中的霸权地位，使得美国国内奉行低储蓄高消费理念，势必造成其外部的巨额贸易逆差。

2. 深层次原因：利益-战略-模式之争

(1) 利益之争：获取更大的市场准入

美国经常通过贸易争端或发动贸易战的威胁来迫使其贸易伙伴开放市场，从而使美国获取更多经济利益。此次中美贸易摩擦，美国无视世贸组织给予发展中国家的特殊待遇原则和中国入世后做出的极大努力，把其国内贫富差距加大等问题错误地归咎于中美间的贸易失衡，单方面挑起贸易争端，企图迫使中国在贸易投资等方面对美扩大市场准入，使美国获益，来转移美国国内矛盾。

(2) 战略之争：瞄准《中国制造 2025》

作为二战后的超级大国，美国一直努力维护其霸主地位，时刻防范任何可能赶超的国家。近年来，中国经济的快速发展和综合国力的显著提升使美国将中国定义为“战略竞争对手”。此次贸易摩擦不仅是美国获取更多经济利益的手段，更是美国遏制中国发展的重要体现。美国对中国出口商品加征关税，主要是针对《中国制造 2025》中包含的高科技领域，反映了其试图遏制中国技术对美国的追赶。

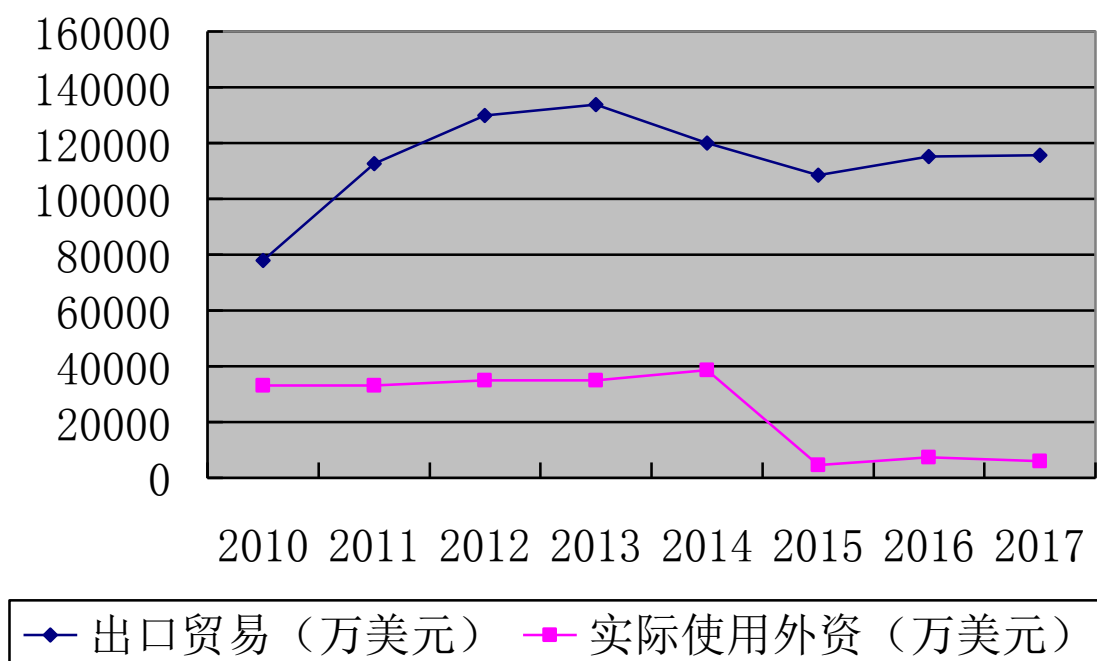
(3) 模式之争：企图将中国挤出 WTO

近年来，为了维护其霸主地位，美国对中国发展模式指手画脚。美国污蔑中国对外商投资企业存在强制性技术转让要求，指责中国鼓励企业“走出去”是为了获取先进技术的政府行为，批评中国政府知识产权保护力度不够等等。在中美出现贸易摩擦时，美国不是通过世贸组织的争端解决机制，而是将国内法凌驾于国际法之上，通过单方面加征关税来解决贸易争端。美国无视中国信守入世承诺、遵守多边经贸体系规则和倡导推动贸易投资自由化便利化的努力，无端指责中国利用世贸组织推行“非市场”政策，试图将中国挤出世贸组织，通过舆论战、关税战和科技战等手段迫使中国改变原有发展模式。

二、旅顺进出口贸易发展现状

2010-2017 年，旅顺出口贸易和实际使用外资情况基本呈现稳定发展态势。尽管由于多重因素影响，2015 年出口贸易和实际使用外资总额出现一定波动，但从 2016 年开始情况又有所好转，旅顺经济运行整体向好，主要经济指标逐渐回升。（见图 2）

图 2. 2010-2017 旅顺出口贸易和实际使用外资金额



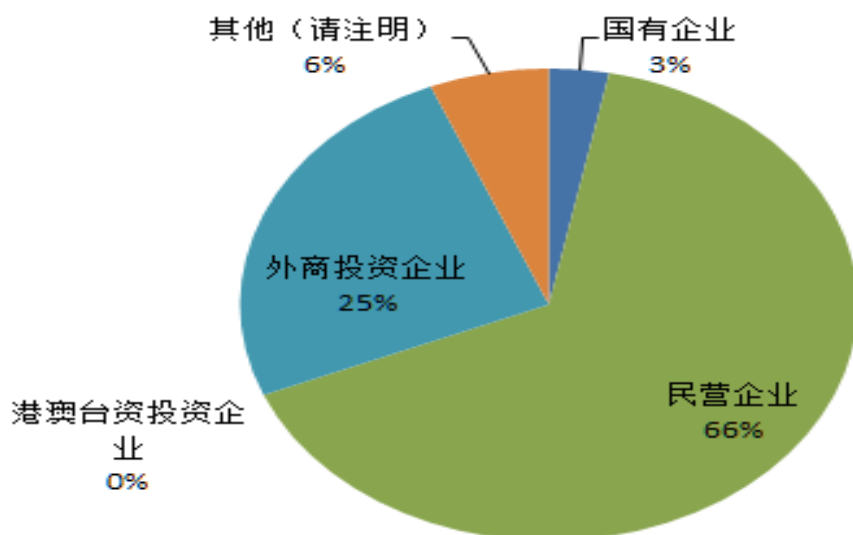
数据来源：大连统计年鉴

三、旅顺外贸企业调研情况概述

(一) 企业基本情况

根据 32 家样本企业问卷调查显示，目前旅顺口区外贸企业以营企业为主，占比达到 66%，其次是外商投资企业，占比 25%。（见图 3）在贸易方式上，一般贸易方式企业占比 62%；在出口方式上，自营进出口企业占比 90.35%。90% 以上的外贸企业是 2009 年以前注册，2018 年旅顺口区没有新增外贸企业。在产业特征方面，旅顺外贸企业以劳动密集型为主，占比 62.5%；技术密集型企业占比 34.38%，资本密集型企业仅占比 3.13%。

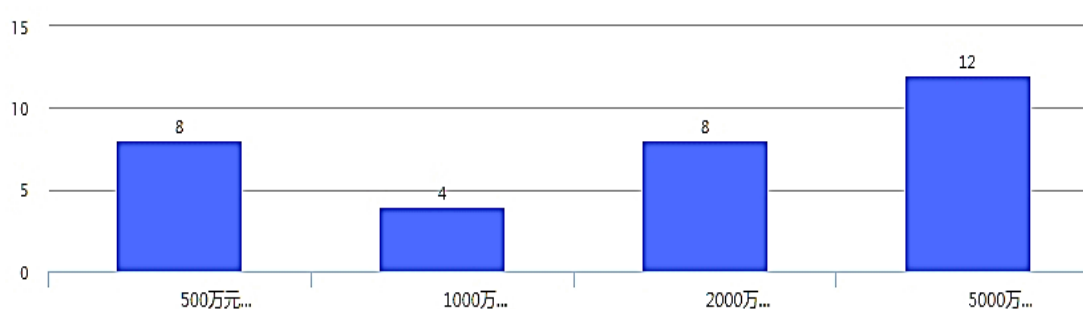
图 3. 旅顺口区外贸企业性质



(二) 企业盈利情况

2017 年旅顺外贸企业整体营业收入尚可，其中 5000 万元以上营业收入企业占比 37.5%（见图 4），但企业利润率偏低，利润率低于 5% 的企业占比 50%，9.38% 企业处于亏损状态。与 2016 年相比，2017 年企业效益持平或下降企业超过 50%，近 1/3 企业对 2018 年的经营状况持悲观态度。

图 4. 2017 年旅顺外贸企业营业收入



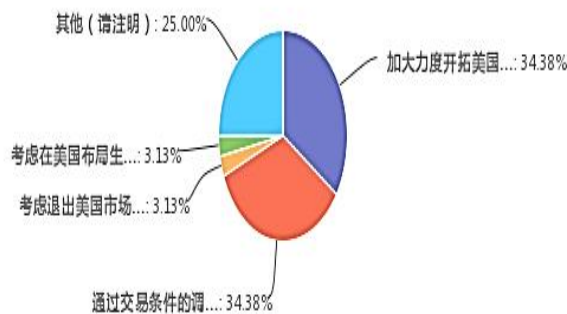
(三) 企业对美贸易情况

大连旅顺口区主要出口市场以日韩为主，拥有对美业务的外贸企业仅占 1/3 左右。本次调查中显示受中美贸易摩擦影响的也主要是这

部分企业。部分企业表示，由于美国对中国出口商品增加关税，导致客户削减订单或不敢下单。关税导致出口成本增加，产品竞争优势减弱。

尽管中美贸易摩擦对部分企业的出口造成一定的影响，但大部分企业对未来美国市场仍持积极乐观态度。34.38%的企业表示将加大开拓美国新客户力度，34.38%的企业表示将通过调整交易条件来维护现有美国客户。（见图 5）

图 5：旅顺外贸企业对美开拓市场计划

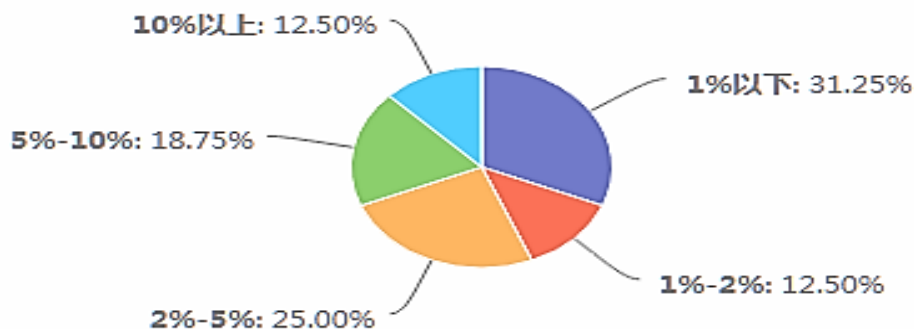


在中美贸易摩擦的应对方面，旅顺外贸企业略显积极性不足，只有 9.38%的企业考虑将原有服务美国出口业务的产能或供应能力转移至其他国家或地区，以规避贸易风险，大部分企业仍持观望态度。

（四）企业研发情况

通过调研发现，旅顺外贸企业以中小型企业为主，大型企业仅占比 9.38%。大部分中小企业不重视企业的研发，也不愿意在研发方面增加投入。（见图 6）研发人员占比不足 5%的企业占旅顺外贸企业 56.25%。企业研发投入一定程度上决定了企业的创新能力和可持续发展能力。在本次中美贸易摩擦中，旅顺中小型企业所表现出的竞争力不强、抗风险能力弱等问题一定程度上凸显了其研发创新能力的不足。

图 6. 2017 年度旅顺外贸企业研发投入占主营业务收入比重

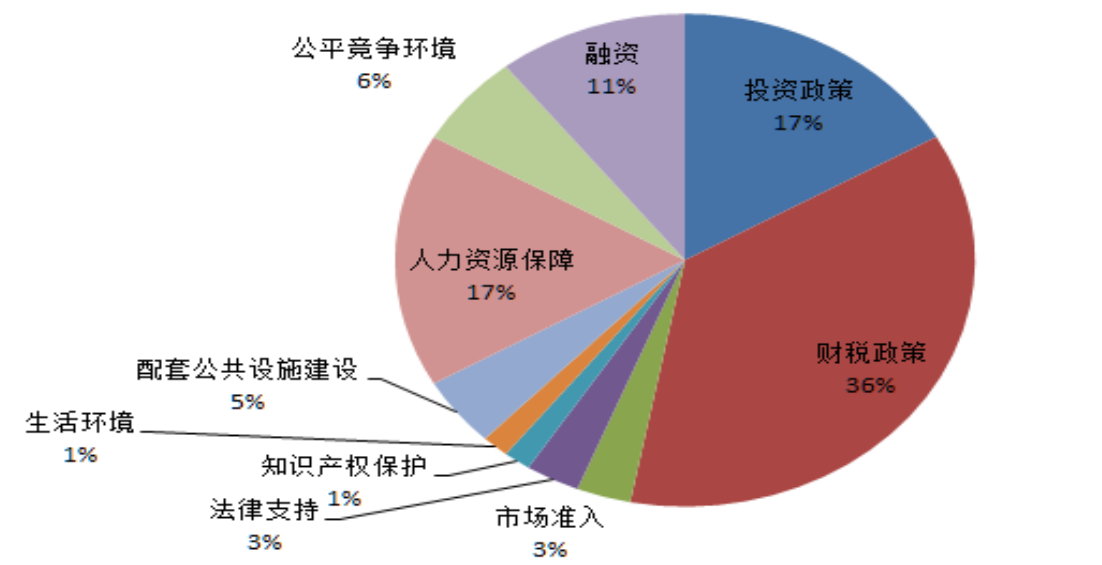


（五）企业对政府的期待

本次调研中，全部企业都表示希望政府部门出台扶持措施，以减轻因中美贸易摩擦而使企业遭受的损失。其中财税、投资和人力资源保障等三方面的政策需求最为集中。（见图 7）企业希望地方政府在以下几个方面给予企业帮助。

1. 推进出口贸易便利化的相关措施；
2. 加大出口信用保险等相关的扶持政策；
3. 加强行业组织和信息解读，引导企业有效应对美国政府贸易政策；
4. 对于受美国政府贸易政策影响较大的产业，在开拓第三国市场或国内市场时，给予相关扶持政策；

图 7：旅顺外贸企业希望政府提供的扶持措施



四、中美贸易摩擦背景下旅顺外贸企业问题分析

（一）旅顺外贸企业自身存在的问题

本次调研显示，旅顺外贸企业普遍存在国际竞争力不足、融资渠道狭窄、外贸专业人才匮乏、研发创新力度不够、品牌培育有限等诸多问题。拥有自主品牌企业不足 60%，拥有国际商标的企业更是凤毛麟角，仅占比 9.38%。

（二）中美贸易摩擦的影响

1. 劳动密集型出口企业竞争力减弱

本次调研显示，旅顺外贸企业中劳动密集型企业占比 62.5%。2018 年上半年大连关区出口传统劳动密集型产品比 2017 年同期下降 18.8%。尽管目前该产品出口企业受中美贸易摩擦影响不大，但由于劳动密集型产品的毛利率几乎都低于 45%，如果美国再加征关税，企业对美国的出口份额将会减少甚至可能停止出口。

2. 水产品出口企业对美业务下滑

水产品是旅顺口区中小型外贸企业出口的主要商品之一。美国是大连最重要的水产品出口市场。因为“加征 2000 亿美元关税”列表清单里几乎涵盖了大部分中国出口的水产品，因此，大部分水产品出口企业认为，如果在 G20 峰会上中美两国领导人达成的“90 天谈判期”无法解除“2000 亿清单”的新增关税，则 2019 年水产品出口企业发展情况不容乐观。

3. 汇率波动影响企业收益

特朗普在总统竞选时曾表示要在就任总统 100 天内把中国列为汇率操纵国，对中国的行为采取措施。如果中国被宣布汇率操纵国，将面临开征反补贴税。关税+反补贴税将极大地减少旅顺输美产品的竞争优势。此外，美国也可能通过向市场出售美元的方式来压低美元对其他国家的汇率，导致旅顺出口企业成本增加而收入减少，进一步压缩利润空间。

4. 美国对伊制裁增加贸易风险

2017 年美国对伊朗实施了有史以来最严厉的制裁，涉及金融、金属、矿产、汽车乃至能源和航运等领域。伊朗是我国在中东地区的

第三大贸易伙伴，部分旅顺企业与伊朗也有贸易往来。但美国对伊制裁将导致旅顺企业与伊朗贸易往来中风险增加。首先，美国制裁导致许多船公司从伊朗撤出，造成去伊朗的海运费涨价，增加运输成本；另外，制裁导致伊朗里亚尔 2017 年 4 月以来贬值超过 50%。为应对美国制裁，伊朗放松了外汇管制，造成伊朗市场的收汇风险急剧上升。

五、促进旅顺外贸企业发展对策建议

（一）政府层面

1. 引导企业防范贸易风险，积极提供应对服务

积极关注形势变化，及时了解国家层面的谈判进展和应对策略；多渠道收集反馈信息，充分了解外贸企业的实际情况并及时提醒企业在接单、经贸合作时应注意的问题，引导企业合理控制贸易风险。此外，可以通过对受影响较大的企业进行重点走访、召开多方参与的专题研讨为企业出谋划策，及时给企业提供政策咨询和法律指导等服务。

2. 对接“一带一路”建设，促成多元化市场格局

政府应牵头组织企业通过参展等方式开拓国际市场，搭建或扶持一批为中小企业提供贸易便利化服务的外贸综合服务平台，使旅顺中小型外贸企业有更多机会沿“一带一路”走出去，有效分散市场结构单一所带来的贸易风险。

3. 鼓励企业创新研发，适当给予出口企业新兴合规补贴

中美贸易摩擦下我国企业核心产品创新能力不足的问题得以凸显。我国对于企业创新和支持起步较晚，尽管近年来企业研发激励政策体系在不断完善，但仍存在一定的提升空间。旅顺口区政府也应该出台相应举措鼓励企业加大产品研发力度，不断对自身的产品进行研发升级。

本次调研中所有旅顺企业希望政府可以通过补贴的方式来减少企业在中美贸易摩擦中的损失。对于自营出口的企业，我国很多城市都有不同的扶持力度，对外贸企业的补贴政策也不尽相同，主要包括展会补贴、进出口补贴、信保和知识产权补贴等。毋庸置疑，出口补贴对我国贸易发展的确曾起到了一定的促进作用，但近年来在国际舞

台上却备受诟病。世贸组织将补贴措施分为三大类，即被禁止使用补贴、允许使用但可申述补贴和不可申诉补贴。前两类补贴在以往我国地方政府对外贸企业的扶持中经常被使用。甚至部分省市政府在工作计划中明确列出“要加大对企业扶持力度，实施XXX补贴”等。这些表述极容易被欧美国家曲解为政府过度干预市场，招致不必要的申述和损失。因此，建议旅顺政府组织研究机构对世贸组织相关规则进行充分研读，尽量选择符合世贸规则的研发、环保及就业调整等方面的新兴补贴措施。这样既可以使外贸企业真正获益，同时又可以有效避免贸易争端的发生。

（二）企业层面

1. 劳动密集型出口企业：自主创新，加强品牌建设

建议旅顺劳动密集型出口企业应研究制定中长期出口战略，积极参与国际垂直分工，在国际市场竞争中培育自身新的贸易增长点，促进旅顺外贸增长方式的转变和可持续发展。另外，在国家创新驱动战略的指引下，出口企业也应当制订有针对性的创新体系，强化自身创新能力，增加研发投入，在全球竞争中巩固外贸传统优势，培养竞争新优势，加快闯出传统劳动密集型产品出口的新路。

2. 水产品出口企业：依托优势，提升出口竞争力

自2014年12月旅顺口区获批国家级出口水产品质量安全示范区以来，旅顺口区水产品出口企业不断增加，水产品出口量日益提升，生产能力逐渐扩大。出口量的增加也推动了当地水产品加工业的发展。目前，旅顺口区水产品加工已经从最初的单一粗加工发展为精深加工和即食产品，形成了综合经济发展链条。因此，旅顺水产品出口企业应依托自身优势和良好的基础，培育一批产品竞争力强、市场占有率高、影响范围广的知名品牌，以提升整体出口竞争力。

3. 有对美业务的外贸企业：采取多种举措，降低负面影响

（1）通过关税平摊力保美国市场份额：建议在美国市场份额比较高的企业积极与美国客户协商，通过分担税率的方式减少出口损失，保住美国市场份额。

(2) 通过产品升级提高企业竞争力：建议旅顺外贸企业加大技术投入力度，提高产品竞争力，通过对关键领域核心技术的掌握来构建产品的核心竞争力，进而有效规避美国贸易壁垒，争取获得更多订单。

(3) 通过调整产能布局来规避风险：建议旅顺部分在海外有布局的企业，可以通过调整产能布局，让出口美国的商品在其他国家生产，从而降低风险。

“一带一路”背景下我国全球化物流体系中 旅顺港的定位分析

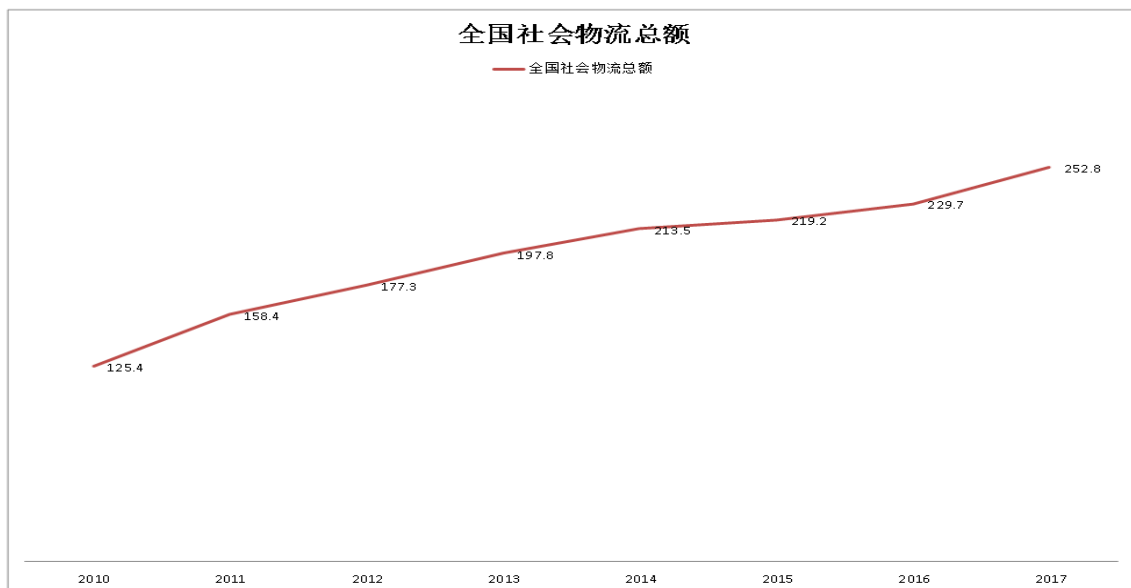
张颖 李宝升

一、我国全球化物流体系概述

（一）我国物流业发展现状

2017 年我国货物贸易总额 4.1 万亿美元，占国际市场 11%左右的份额；服务贸易总额 6957 亿美元，占国际市场约 6.6%的份额。我国先后与 24 个国家和地区签订了自由贸易协定，贸易伙伴遍布全球 230 多个国家和地区，目前已成为全球第一大货物贸易国和第二大服务贸易国。国际贸易和国际物流发展互为依托和支撑。一方面，国际物流是国际贸易发展的有力保障；另一方面，随着国际贸易的扩大，为国际物流的发展开拓新的空间。随着我国经贸的快速发展，我国物流业也呈现稳定增长态势。2010-2017 年，我国社会物流总额从 125.4 万亿元攀升至 252.8 万亿元，年均复合增长率达到 10.53%。（见图 1）全球港口吞吐量前十名我国占有 7 个席位；中欧班列累计开行超过 11000 列；全年快递业务量超过 400 亿件，居全球首位。

图 1. 2010-2017 年全国社会物流总额（单位：万亿元）



（二）全球化物流体系构想

2018 年以来，尽管个别国家滥用贸易保护措施，不断制造经贸摩

擦和纷争，但全球化发展趋势已成为当今世界发展的重要特征。在过去的数十年间，美欧等发达国家着眼于全球范围内配置资源，主导着全球物流业的发展。近些年，随着新兴经济体的兴起，中国、俄罗斯、印度和巴西等发展中国家不断增强全球连接能力，特别是中国在国际商品交易和流通中的地位变得日益重要，未来有望成为全球经贸中心与流通枢纽。

党的十九大报告中明确提出要加强铁路、公路、水运、航空和物流等基础设施建设。中央经济工作会议也强调要深化行业改革，降低用能和物流成本。这为我们发展现代物流，构建全球化物流体系指明了方向。未来，我国应以“一带一路”建设为契机，构建全球化物流和供应链服务体系，为我国实现“全球买、全球卖、全球造、全球运、全球递”提供支撑。

1. 完善海-陆-空-管货运网络

在铁路运输方面，依托“丝绸之路经济带”建设，推动中国铁路技术标准、技术装备、工程建设、运营管理及相关产业走向世界，逐步形成布局合理、安全高效的国际铁路货运网络。在海运方面，依托“21世纪海上丝绸之路”和“冰上丝绸之路”建设，完善我国的海运航线与全球港口布局，增强中国与贸易伙伴国(地区)之间的海运能力，推进中国与世界各国，尤其是“一带一路”沿线国家之间的互联互通。同时，加强我国的区域航运中心建设。积极参与全球海运治理，提高海运综合实力。在公路运输方面，应积极参与全球公路运输系统建设，着力提高我国与“一带一路”沿线国家公路网的连通性，逐步形成“一带一路”国际公路运输大通道。在航空运输方面，在加快完善国际航空运输网络和扩大辐射范围的基础上，重点推动我国与“一带一路”国家航空货运一体化。增加我国与其他国家之间的国际航空线路，提高我国国际航空货运枢纽机场功能。在管道运输方面，应重点推进中国与“一带一路”沿线中亚和前独联体国家油气管道的互联互通。

2. 打造全球化物流信息综合服务平台

近年来，“大数据”几乎渗透到每个行业和领域。在我国全球化物

流体系的建设中，也应加快提升我国物流企业信息化、数字化水平，按照“统一标准、对等开放、互联互通、共享服务”的理念，构建全球物流信息综合服务平台，收集处理国内外各物流活动主体、各环节及物流资源的信息，为物流企业提供国际物流运行的实时在线信息，优化国际物流资源配置和运行控制。

3. 构建全球化物流运营和服务体系

依托我国“一带一路”建设，全面推动国际运输企业、物流企业、生产企业、贸易企业、金融企业、互联网企业以及其他相关企业加强合作，通过数字技术、现代信息技术、智能技术，加强信息的对接和共享，逐步形成全球范围的物流服务能力，构建共享共赢的全球化物流体系。

二、旅顺港定位分析

（一）港口定位：环渤海区域物资集散中心

旅顺港位于辽东半岛最南端，东临黄海，西濒博哈，北面依托大连市区，南面与山东半岛隔海相望，是深水不冻的天然良港。旅顺港拥有 169.7 公里的海岸线，占有“背靠东三省，扼守京津冀”的地理优势。但是由于其长期在军事上的战略位置，对外开放较晚，港口发展也比较缓慢。1991 年位于羊头洼港东侧的旅顺新港开辟以来，陆续开通了通往山东烟台、蓬莱、东营和龙口等港口城市的多条国内运输航线。1997 年又开辟为外轮停泊海域，拥有外轮停泊锚地 2 处，面积 45 平方公里。

2018 年，辽宁省“五大区域战略”强调要将大连建设成东北亚航运中心。同时，辽宁省政府正式将大连申报自由贸易港方案上报国务院，为大连港口业的未来发展指明了方向。旅顺作为大连港口群中重要的一员，应充分利用其区位优势，整合资源大力发展陆海联运，打造环渤海区域物资集散中心，在东北亚航运中心和自由贸易港建设中发挥其应有的作用。

（二）创新运营模式：构建环渤海公铁水联运模式

旅顺应依托紧邻山东半岛的区位优势，积极与烟台市政府相关部门沟通合作，以现有的烟台—旅顺新港滚装航线为核心通道，构建“一

核心两平台、一通道多线路、一主体多模式”的多式联运物流体系。

“一核心”指现有的烟台—旅顺新港滚装航线，“两平台”指环渤海公铁水联运运营平台和联运信息平台。“一通道”指连接东北和我国东南地区的南北沿海物流大通道，“多线路”指连接我国东北地区和华东、东南地区的多条公水联运线路和铁水联运线路。“一主体”指将以资本为纽带整合各种运输方式主体，成立合资公司作为多式联运经营人；“多模式”指多种运输方式、多种联运模式回归各自合理定位，发挥综合运输优势。

（三）发展前景及意义

1. 改善空气质量，助推京津冀协同发展

目前，京津冀地区发展面临诸多困难和问题，“大城市病”问题突出，人口过度膨胀，交通日益拥堵，大气污染严重，引起全社会广泛关注。研究表明，京津冀地区污染主要来自机动车排放，而从东北地区运往华东和东南地区的陆运车辆无疑增加了京津冀地区的排放负担。京津冀、辽东半岛和山东半岛同属环渤海经济区，辽东半岛和山东半岛的发展对京津冀协同发展具有重要支撑作用，以烟台—旅顺新港航线为核心开展多式联运打通了鲁辽地区货物交流的水上运输通道，吸引京津冀地区陆上运输向水路运输转移，能有效缓解京津冀地区陆路运输压力，同时对减少京津冀地区大气污染具有重大意义。另外，发展多式联运能

有效促进京津冀地区产业升级转移，疏解京津冀地区人口、产业、环境等多方压力，为“京津冀协同发展”战略实施提供必要支撑。

2. 加快鲁辽地区经济新旧动能转换，培育经济增长新引擎

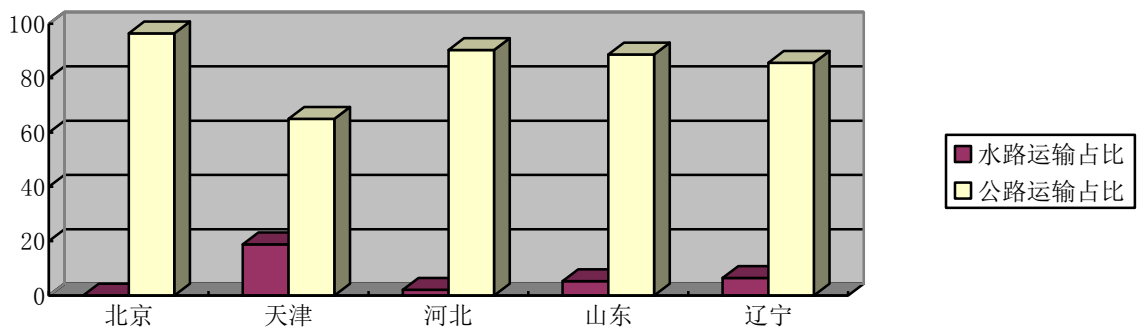
经济发展必然会有新旧动能迭代更替的过程，当前鲁辽地区的发展正处于经济转型升级的关键时期，必须培育壮大新动能，加快发展新经济，形成新的“双引擎”，才能推动经济持续增长、跃上新台阶。在鲁辽地区产业转型和区域功能定位跃升的关键时期，物流作为重要的服务性产业和支柱性的基础产业，需在关键时刻为鲁辽地区的发展提供新动力，破除制约鲁辽地区经济发展瓶颈。发展多式联运是物流行业供给侧改革的重要内容，是实现运输组织集约化、畅通物流

大通道、整合物流资源、提高物流运作效率、降低物流成本有效途径，同时也是实现鲁辽地区经济新旧动能转换的客观要求。

3. 优化环渤海区域运输结构，提升运输安全性

虽然环渤海经济圈两市三省的货运量各不相同，但公路运输方式均为主要的运输方式，公路货运量始终占最大比重，而水路货运量占比很小。（见图 2）

图 2. 环渤海经济圈两市三省公路和水路货运量占比（%）



与环渤海经济圈情况类似，烟台和大连的货运的主要运输方式也是公路运输，且公路货运始终占最大比重，烟台和大连 2016 年公路货运量占比分别为：78.24%和 65.97%，水路货运量占比分别为 19.08%和 28.67%。因此，目前环渤海经济圈货物运输主要通过公路运输方式完成，节能低碳的铁路和水路运输方式占比较低。而公路货运的能耗和排放都占到整个交通运输行业能耗和排放的 70%左右，因此，环渤海经济圈虽然拥有着众多港口和水路运输的良好条件，但并没有得到充分的发挥，货运现状并不绿色。

随着经济社会的快速发展，人们对交通拥挤、环境污染问题的重视程度不断提高，绿色交通的观念正深入人心，合理转变环渤海湾地区运输业发展方式，提高烟台-旅顺航线分担率对渤海湾地区节能减排有重要意义。多式联运是一种高效的运输组织方式，推广多式联运组织模式有利于优化环渤海湾地区的运输结构，促进渤海湾地区陆路运输向烟大航线水路运输转移，减少绕行山海关的陆路运输距离

1300 公里，充分发挥了水路运输能耗低的优势。发展多式联运有利于提高渤海湾地区水路运输比例，缓解环渤海湾地区的公路铁路运输压力，是交通运输节能减排、践行绿色交通的重要抓手。

此外，渤海湾地区的运输安全一直是各方关注的重点问题。近年来道路交通主管部门采取了实施新规、加强管控等诸多行之有效的措施，但随着机动车保有量及人口数量的进一步增加，交通事故数量仍然居高不下。开展多式联运能够以烟大航线较短的水路运输代替环渤海湾较长的陆上运输，增加水路运输分担率，有助于缓解公路压力；另一方面，开展多式联运探索客货分离滚装运输，采用专业货滚船代替传统客货滚装运输船舶，将客运和货运完全分开，减少了水上运输的安全隐患，能极大地提升水路运输安全性。

4. 提升烟大航线运能，贯通南北沿海物流大通道

烟台—大连航线是国家南北沿海物流大通道的海上连接段，承担着沟通东北、华东、华南地区物资交流的重要任务。随着国民经济持续稳定增长，山东省推进蓝、黄两区建设，辽宁省推进老工业基地振兴、沿海经济带和沈阳经济区国家战略，华东、东北区域经济快速发展，物资交流持续增加，为环渤海湾货运提供了广阔的市场，烟大航线货运量保持持续上升势头。烟大航线作为南北沿海物流大通道水上高速公路，具有缩短运距、节省时间的优势，但仍然存在货运总量小、运输组织效率低的问题，严重制约了南北沿海物流大通道效能的发挥。

积极发展多式联运既是优化渤海湾地区运输结构，提升烟大航线运输组织效率，增强烟大航线运输保障能力，降低南北沿海物流大通道物流成本的重要手段，也是提升南北物流通道服务质量，发挥通道效能的重要保障。

5. 构建环渤海地区综合物流体系，提升运输服务能力

环渤海地区是京津冀协同发展战略的重要组成部分，是实施“一带一路”倡议的重要支点，加快综合运输体系建设对渤海湾地区经济社会发展具有十分重要的意义。发展多式联运有利于加强交通基础设施建设衔接，建立综合运输体系建设协调机制，优化交通基础设施建

设布局，加强铁路、水运等薄弱环节建设，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效益；有利于加强运输服务衔接，能够统筹协调铁路、公路、水路的技术标准，推进单证票据的通用化、标准化，实现“一单制”联运服务；有利于加强运输管理衔接，整合各种运输方式信息资源，为全社会提供准确及时的综合运输信息服务，推动物流公共信息服务平台建设，整合各种运输方式的运力资源，减少货物换装，提高物流效率。通过开展多式联运促进交通基础设施建设衔接、运输服务衔接、运输管理衔接，为渤海湾地区综合物流体系建设提供有力支撑。

三、促进旅顺港创新发展对策建议

（一）政府统筹协调，成立专项建设领导小组

为加快烟-旅顺公铁海多式联运的建设与发展，旅顺政府应与烟台政府相关部门及目前承担烟台-旅顺新港营运任务的中铁轮渡等公司负责人成立多式联运领导小组，负责对渤海湾滚装多式联运工作的领导、监督指导以及重大事项的统筹协调和决策，研究出台相关的配套政策和措施等，协调解决建设中遇到的重要问题。

（二）信息平台升级改造，搭建公共服务平台

着力打造多式联运信息平台，充分利用现代信息技术、通信技术构筑一个虚拟、开放的物流网络平台，并与现有的中铁轮渡信息系统等进行对接，将该服务平台扩展成为面向全社会、覆盖整个环渤海地区公共服务平台，服务于所有需要通过烟台一大连航线的车辆、船舶，为他们提供更加便利化的服务，进一步吸引更多货运企业通过烟台一大连航线运输货物，进而推动滚装运输的发展。

（三）注重人才培养，制定多式联运专业培训计划

多式联运模式的顺利推进离不开专业多式联运人才的支撑。在全国范围内，目前多式联运业务人员素质和培训仍较为欠缺，很多网络化物流系统的功能无法灵活运用，而且多式联运需要现代化和规范化的经营管理。政府应有计划地鼓励运输企业逐步建立和完善企业机制，为吸引和补充多式联运高层次人才和急需紧缺人才打好基础，实现人才资源优化配置，建设一支规模宏大、结构合理、素质优良的多

式联运人才队伍。

（四）探索出台渤海湾滚装联运补贴政策

在多式联运的发展过程中，政府应当起到协调、引导和促进的作用，主要应体现在下列几个方面：第一，建议国家出台滚装联运节能减排专项补贴政策，鼓励和支持南北物流大通道上多式联运的绿色发展优势；第二，对开展多式联运的企业给予贷款利息补贴或一定的税收减免。重点对业务量较大的龙头骨干运输企业从单一运输方式向多式联运模式转变中的经济损失给予补偿。大型企业在开辟新的多式联运线路的初期，若负债经营或轻度亏损，政府经过科学评估后认为其能够更好的满足社会需求，且发展前景较好，可以给予经济补偿，使其尽快度过困难期。第三，建议国家对沿海地区公水联运出台相应补贴制度，尤其是对站场建设与船舶建造主体的补贴。

报送：省人大、省政协、省商务厅、省国贸学会、省社科联、市政府、市发改委、市政府研究中心、市商务局、市社科联、旅顺口区政府等

本期编辑：张颖

本期终审：张英

地址：大连市旅顺经济开发
区顺乐街33号

邮编：116052

主办：辽宁对外经贸学院
国际经济与贸易研究所

邮箱：guomaosuo2017@163.com

电话：0411-86208780

传真：0411-86209388

〔内部资料 注意保存〕