

海南自贸港建设下 海运物流与三亚港口转型发展研究

陈婉婷

(海南热带海洋学院商学院, 海南 三亚 572022)

摘要: 海南是典型的岛屿经济体, 海运物流是其对外贸易的主要运输方式, 而三亚港正是海南对外开放的重要贸易窗口, 自贸港宽松的政策福利与投资环境都为三亚港口发展提供了新的机遇与挑战, 本文以海南自贸港建设为背景, 首先, 探讨自贸港建设对三亚港口发展的战略机遇, 其次, 通过对三亚港发展环境分析得出其发展中存在的问题, 最后, 提出了三亚港口转型发展的对策建议。

关键词: 自贸港; 海运物流; 三亚港; 转型发展

中图分类号: [U6-9] **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2021) 10—0024—04

2020年6月,《海南自由贸易港建设总体方案》的颁布,标志着海南自贸港建设进入了全面实施阶段。港口作为货物贸易流通的功能性节点,已成为自贸港货物贸易依托的核心载体^[1]。三亚位于海南南部,三亚港口的发展关系着海南自贸港建成的速度。海南自贸港的建设,为三亚港口参与全球海运物流体系、实现转型升级提供了难得的发展机遇,也开辟了更为广阔的发展空间。三亚港如何抓住自贸港建设带来的机遇,进一步发挥区位优势与政策优势,也是值得我们思考的问题。

1 自贸港建设对三亚港发展带来的战略机遇

自贸港建设赋予海南全岛封关运作的海关监管特殊区域,给海南港口发展带来了绝对的优势,本文从以下几个方面分析自贸港建设对三亚港发展带来的战略机遇。

1.1 贸易便利对三亚港口发展的机遇

自贸港建设推行以“境内关外”为核心的海关监管模式,对从事贸易的企业而言,采用实现一线开放、二线管住、岛内自由的政策制度。在这种宽松的政策环境下,三亚港可以吸引更多的港航企业进驻发展,丰富港口的综合业务能力,提升港口的综合竞争力。

1.2 税收优惠对三亚港发展的机遇

海南全岛封关运作后,对进出港区的全部或大部分货物简并税制等政策优惠,准许企业在港区内,开展货物的仓储、包装、制造与再加工等业务活动,很大程度上减轻了企业的生产成本,提高了企业的利润收益。这是促进三亚港吸引更多国内外港航企业进驻的关键因素。

1.3 投资开放对三亚港发展的机遇

自贸港政策大幅放宽海南市场准入,激发各类市场主体活力,增加自贸港内的企业类型,创建良好有利的营商环境,促进港口及相关行业的外资投资,实现国内外资本的聚集,对三亚港口基础建设及其他相关业务发展都能产生积极的影响。

1.4 法律保障对三亚港发展的机遇

《中华人民共和国海南自由贸易港法》的公布与实施,是海南港口健康有序发展的基础,是贸易便利、税收优惠、投资开放等多个福利实施的先导力量。法律的保障可以通过对海关监管、税收、投资、金融等改革进一步体现,以完善三亚港口安全有序发展的保障体系。

2 三亚港发展环境分析

2.1 三亚港发展历程

随着城市的发展,三亚港口与城市发展的矛盾日益突出。三亚对所辖岸线功能进行规划调整,实行货运港、渔港、客运港的三港分离,并将现有的港区调整为以国内外旅游客运为主的客运港区,将渔港搬迁至三亚崖州区的崖城中心,将货运业务搬迁到距市区以西约40公里的崖州湾内,开辟建设南山港区。南山港区所在的崖州湾,湾大水阔深水傍岸,海水含沙量低,是海南岛南部海岸的优良港址之一,具备建设大型深水港的条件。目前,南山港一期工程已通过竣工验收,南山港的二期工程已纳入规划但仍尚未开建^[3]。

2.2 三亚港货运发展现状

随着海南自贸港建设的推进,三亚港口的发展受

到越来越多的关注。三亚港的货物吞吐量从2015年开始上升明显,达到402万吨,这也从另一方面证明其发展得益于南山港的投入与使用。然而,三亚港货运发展的这种趋势并没有很好延续下去,于2017年达到667万吨的顶峰,2018年又回落至201万吨,低于2014年226万吨的水平(如图1)。

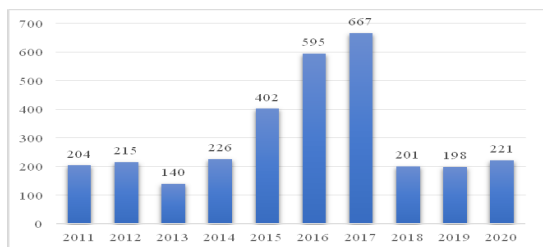


图1 2011-2020 三亚港货物吞吐量 (单位: 万吨)

目前,三亚的物资往来的渠道90%以上是通过货船到海口港,再经海口的陆路运输中转至三亚,这种运输模式严重制约了三亚港及城市的发展^[4]。2020年,海南港口货物吞吐量达到19,198万吨,其中海口港11,781万吨,占比61%,洋浦港5,664万吨,占比30%,八所港1,501万吨,占比8%,三亚港221万吨,占比1%(如图2)。同海南其他港口相比,三亚港口的发展速度缓慢,货物吞吐量远远低于海口港,甚至还不如八所港的货物吞吐量。自2018年以来,海南自贸区(港)建设的提出,并没有在一定程度上拉动三亚港口的发展。

集装箱码头建设与运输是港口城市经济水平发展的重要指标,2019年3月,南山港区首次开通集装箱业务航线。2020年,海口港集装箱货物吞吐量达到近197万TEU,洋浦港口集装箱吞吐量历史性突破100万标准箱,完成近102万标准箱,同比增长44.02%。反观三亚,南山港区集装箱业务自从2019年3月试运行以来,共接靠船舶8航次,完成箱量近2000TEU,由于码头集装箱装卸业务的经营许可尚未通过,自2019年10月以后,南山港便再也没有集装箱船舶停靠^[5]。

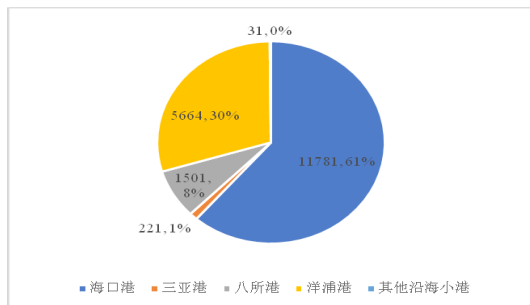


图2 2020年海南港口货运吞吐量 (单位: 万吨)

2.3 三亚进出口对外贸易现状

近年来,三亚出口贸易的发展却相对乏力,常年处于逆差的状态。从2015年开始,三亚市的对外贸易主要以进口为主,且随着时间的增长这个比重还在逐步上升。2020年,三亚市仅出口3.79亿元,较2019年下降了46.4%,而进口增高达168.21亿元,较2019年上升了86.2%(见图3)。从对外贸易进出口总额来看,三亚市排在海南城市的第三位,单从出口总额来看,三亚市仅排在海南城市的第七位(见表1)。三亚市的这种贸易逆差状态很难扭转,作为海南自贸港建设发展的重点城市,想要参与全球化经济发展,还需要充分利用三亚港口融入全球海运物流体系,真正做到“以港兴城”。

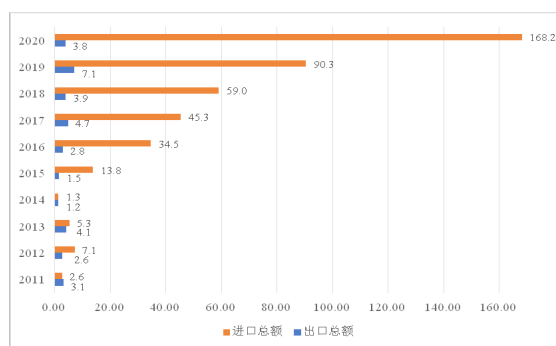


图3 2011-2020 三亚市对外贸易总额 (单位: 亿元)

2.4 三亚市经济发展现状

2020年,三亚市经济发展总量快速增长,生产总值(GDP)695.41亿元,按可比价格计算,同比增长3.1%。按三次产业划分,第一产业增加值79.2亿元,较2019年增长2.2%,第二产业增加值113.3亿元,较2019年增长3.0%,第三产业增加值503.0亿元,较2019年增长3.2%(见图4)。从2011年开始,无论是第一、第二还是第三产业的生产总值都是稳定上升,尽管三个产业的结构仍在不断调整,2020年三次产业结构调整为11.4:16.3:72.3。物流的发展水平应与一个国家或地区的发展总量成正比,三亚后方陆域狭小,三亚港发展缓慢,尚不适应三亚市经济社会的发展需要。

表1 2020年海南主城市对外贸易总额 (单位: 亿元)

城市	进出口总额	出口总额	进口总额
海口市	368.3	110.3	258.0
儋州市	344.4	131.5	212.9
三亚市	172.0	3.8	168.2
澄迈县	26.7	14.3	12.4
东方市	6.0	4.8	1.1
文昌市	5.9	5.2	0.7
定安县	4.4	4.4	0.7
琼海市	1.9	2.7	1.6
临高县	1.7	1.1	0.6
万宁市	1.2	0.2	1.0

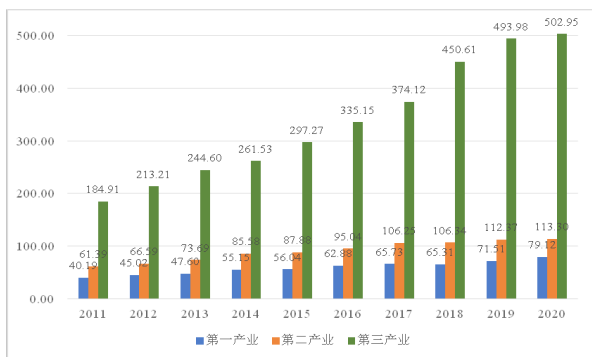


图4 2011-2020 三亚三大产业生产总值(单位:亿元)

3 三亚港发展存在的问题

3.1 港口专业设施建设缓慢

三亚南山港以劳动密集型为主,管理模式较为粗放,仅有通用散杂货泊位,总体规模较小,目前仍处于第二代港口的建设阶段,与第三、四代港口相差甚远。三亚是海南自贸港建设的重要组成部分,是“一带一路”沿海城市支撑港口。然而,三亚南山港还没有建设专业化集装箱码头。此外,南山港无论是在装卸搬运上仍使用单一化的“一人一机”模式操作,简易低效的机械化作业也是阻碍港口发展的重要因素。

3.2 物流信息技术滞后

三亚南山港区内没有形成完善的信息网络,区内各企业之间缺乏信息共享,相互交换的数据资源稀少,限制了港口作用的发挥,抑制了企业的发展。与物流系统发达的地区相比,三亚的港口管理体制水平相对较低,物流信息建设进程缓慢,港口装卸设备老旧与不足、港口装卸效率低下、场站设施缺乏,场站管理混乱等都是制约三亚港发展的重要因素。

3.3 区域港口发展失衡

海南拥有众多港口资源,自贸港建设的背景下主要以海口、洋浦为“双核”驱动^[6],却偏偏忽略了三亚南山港建设的中间要道,如今八所港的发展都要比三亚港发展迅速。三亚的物资往来均由集装箱货船抵达海口港,然后再由海口通过陆路运输的方式抵达三亚,这样的中转运输方式不仅阻碍了三亚经济的进一步发展,也严重制约了三亚南山港与外界的联系与沟通。

3.4 三亚市场货源不足

三亚淡旺季节分明,支撑三亚季节性发展的产业不多,常年处于贸易逆差的状态。港口腹地与货源是港口

赖以生存和发展的基础,海南经济体量小,相对于海口,三亚外运的货源不足无法保障集装箱运输的载货量,自然吸引不来国内外的船务公司开辟航线,也得不到固定船期的集装箱班轮运输支持。由此形成恶性循环,导致三亚南山港的发展至今一直停滞不前。

3.5 综合业务能力欠缺

港口的发展是一条综合的产业链,三亚港以装卸、搬运等物流基础服务为主,缺乏配套的流通加工和再包装等综合性服务,加上岛内经济欠发达,所能给予的支撑力不足,从而使外贸货物在选择进出口停靠港的时候,更偏向于选择发达地区的综合性港口。集装箱业务发展的滞后,是三亚港口发展的一块短板,尤其是在跨境电子商务领域还有很大的发展空间。

4 三亚港口转型发展的对策建议

为了加快三亚港口的建设,以自贸港建设为起点,实现对三亚港口转型升级的常态化发展具有历史的必然性,本文从以下几个方面提出三亚港口转型发展的对策建议。

4.1 设立专用集装箱码头,加强基础设施建设

在现有港口资源的基础上,加快推进南山港区二期集装箱专用码头建设,以开展集装箱业务,提升港口集装箱运输能力。在港口陆域方面,南山港区可以通过改善投资环境,拓宽港口投融资渠道,争取引进更为先进的装卸机械。在港口海域方面,需要重视深水泊位和高等级航道的建设,满足南山港作为国际性货运港口的生产作业需求,更好实现物流服务形式的多样化。因地制宜地根据自贸港建设需求,建立专业化生产性码头和保税仓库,最大程度挖掘三亚港口的发展潜力,实现三亚港吞吐能力与城市经济的物流需求相一致的目标。

4.2 利用互联网技术手段,实现港区信息化

互联网时代的到来为港口、船舶等各个场景实现网络化、数字化转型奠定了坚实的信息技术基础。三亚港应以“互联网+”建设为重点,推进港口基础设施数字化、港口信息交换共享化,努力提高信息服务的产业化水平,利用大数据技术提升数据信息共享和传输速度。实现三亚港全面信息化,不仅有利于提高港口作业的质量及效率,还可以实现港口物流信息的共享,促进实现港口间的协调发展,促进物流设备的更新换代,最

终实现港口物流服务质的提升。

4.3 优化港口资源、加快港口功能转型

在国际海运市场的激烈竞争下，世界港口与航运企业都相继开展联盟与合作，优化港口资源，因此加快港口功能转型是未来港口发展的趋势。港口群之间的错位发展，一方面可以减少港口之间产生的竞争，另一方面也避免了港口资源的闲置与浪费。三亚南山港是海南省规划建设的崖州湾一港三城一基地的重要组成部分，借以自贸港建设优势，需要找准发展定位，加快南山港临港产业化发展，构建港口多元化的支柱产业群，全面提高产业整体素质和综合竞争力。

4.4 挖掘三亚港特色建设，发展农业冷链运输

港口的特色化建设，是港口错位发展的表现之一，目的在于更好扩展港口的功能，增加服务项目，提高服务质量。三亚港口的转型发展，需要充分挖掘三亚港口的特色建设，在货物的选择上应与当地城市特色相互融合，主推当地特色产品作为贸易的重点支撑。三亚地处低纬度，属热带海洋性季风气候区，全年适合农作物的种植，三亚港需要发挥南繁科技产业的优势，利用冷链集装箱来发展农产品、农副产品等参与对外贸易，让三亚特色农业作物以获得地理标志产品走向全球，打造三亚的农业王牌。

4.5 开展国际中转业务，搭建跨境电商平台

尽管海南自贸港建设不能以转口贸易和加工制造为重点，然而随着保税仓储的服务能力增强，以保税仓储作为中转站的转口贸易依然可能成为自贸港建设的趋势。围绕贸易自由化、便利化这两个中心理念，三亚南山港可以推动建设国际中转货物集散地，加强货物的集聚效应，提高过境转关效率，推行出口货物集装箱混拼业务，开启集装箱货物“保税+出口”的全新业务模式。同时，以三亚南山港为依托，将跨境电商作为战略性新兴产业进行重点培育，建立支撑跨境电子商务产品的保税物流体系，拓展特殊商品加工制造等综合服务能力。

5 结语

以港兴城，港城联动，港口是城市发展壮大的有力保障。自贸港建设背景下致力于把三亚南山港建设成海南南部国际化的海运物流中心，并以此为依托，着力培育临港商贸、物流、信息和金融服务功能，推动港口与产业、经济、城市功能的结合。未来，南山港将不仅仅

是一个国际化的货运码头，还是集货运、科考、维修、基地保障等多功能于一身的港口。

参考文献：

- [1] 杨俊. 自由贸易区港口物流企业转型研究 [D]. 大连海事大学, 2018.
- [2] 李祥, 陈小旭, 尹慧慧, 许雄文. 三亚港总体规划 [J]. 中国港湾建设, 2015, 35(03): 70-73.
- [3] 刘翠翠, 禹成兵. “一带一路”战略下沿海城市港口物流发展对策研究——以三亚港口为例 [J]. 科技创业月刊, 2017, 30(20): 89-92.
- [4] 王君红, 陈潇. “一带一路”下三亚国际物流与贸易的发展研究 [J]. 经贸实践, 2017(05): 28-29.
- [5] 刘翠翠. “一带一路”下三亚货运港物流枢纽发展路径选择 [J]. 价值工程, 2020, 39(08): 72-74.
- [6] 陈珺. 海南水运争当自贸区发展“领头雁” [J]. 中国水运, 2019(05): 13-14.

基金项目：2020年三亚市哲学社会科学规划课题“海南自贸港建设下海运物流与三亚港口转型发展研究”，课题编号：SYSK2020-13；2019年海南省哲学社会科学规划课题“全球海运网络视域下海南港口区域联盟发展研究”，课题编号：HNSK(QN)19-73。

