

珠三角地区国际货物运输形势分析与建设 综合门户枢纽城市

王明志, 谢兰兰, 王智利, 葛春风, 吴俊, 谈超凤, 吕凤琴, 周艳, 张文静, 王泽龙

摘要: 中央部署的构建以国内大循环为主体, 国内国际双循环的新发展格局, 以及近期俄乌冲突引发的国家经济安全新动向和世界政治经济军事局势变化, 当前及未来一个时期对我国开放体系、经济政策和外贸货物运输系统都将产生重大影响。珠三角地区在国家经济体系中地位特殊, 作用重大。尤其是在粤港澳大湾区建设和国家“十四五”规划的新形势下, 是中国发展全球城市管理创新集群和探索建立新经济秩序的重要基地, 也是我国社会经济高质量可持续发展新的战略布局中的重要地区之一。研究珠三角地区外贸运输的发展趋势, 对于加快完善沿海港口国际运输网络、调整我国综合运输体系、规划内河运输市场布局, 促进沿海与内地国际贸易一体化、构建运行高效通关便捷服务优质对外贸易运输机制, 加快沿海发达经济带向内陆持续拓展延伸, 形成国家级贯通国内外市场的综合门户枢纽, 促进区域经济和全国经济发展都具有重要意义。

关键词: 珠三角地区; 外贸; 运输; 市场

中图分类号: [U6-9] **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 05—0009—04

改革开放之后, 世界经济全球化蓬勃发展的潮流和我国经济社会快速全面发展, 我国对外贸进出口总额从 1978 年的 206.4 亿美元增长到 2021 年 6.05 万亿美元, 增长了 292.1 倍。跃升为占世界国际贸易比重最高的世界贸易大国。从 2013 年首次达 4 万亿美元, 仅仅 8 年后的 2021 年跨过 5、6 万亿美元两大台阶, 年外贸增量达 1.4 万亿美元, 同比增长 21.4%, 我国外贸发展达到了新的历史高点。

外向经济快速增长的巨大需求有力推动了我国运输业加快发展, 交通运输业, 2019 年全国国际国内货物运输总量达到 471 亿吨, 虽然受疫情影响, 2020 年、2021 年运量同比下降 0.5%, 我国国际贸易运输总量仍占全球的约 2/3, 运量仍然十分惊人。尤其是承担 90% 外贸运输量的港口海运业、承担中欧、中俄为主要进出口运输任务的铁路运输和承担陆路相通国家间边贸的公路运输、承担高附加值的航空运输共同为国家对外贸易和国家、区域经济发展及全国人民日常生活发挥着十分重要的作用。

1 珠三角地区经济发展过程及动向

珠三角地区是粤港澳大湾区的 9 个境内城市, 全部位于广东省境内, 与覆盖两省一市现扩展为三省一市的长三角地区不是同一量级的经济地域和行政形态。

新中国成立之初, 珠三角经济人均 GDP 刚刚超过 70 元。农业占 GDP 的六成, 仅有的工业主要是采矿、食品和日用品方面的小型企业。1978 年率先实行改革开放, 激活国内经济探索国家经济发展的新道路。1994 年广东省委正式提出建设珠江三角洲经济区, 把 21 市正式分为珠三角、东翼、西翼和山区四大组团。珠三角地区利用区位优势, 加强外联内延, 经济快速增长, 2020 年珠三角 GDP 之和为 89523.93 亿元, 占广东省 GDP 的 80%, 占全国 GDP 的 8.8%。人均 GDP 超过为 14 万元, 远远高于其它地区。

2000 年至 2021 年深圳、广州 GDP 虽有波动, 总体上增长迅速, 对珠三角 GDP 贡献率远超其他城市。

珠三角地区经济对外依存度非常高。中美贸易战以来, 尽管国家和广东省、各市采取了积极措施, 珠三角地区对外贸易仍然受到较大影响。比国内贸易数据波动大, 交易金额相差很多。近几年国内贸易增长幅度大, 两者之间的差额有所缩小。

2 珠三角地区外贸发展情况与趋势

2.1 珠三角地区外贸发展情况

珠三角地区邻近香港, 率先开放, 产业结构从农业为主向工业、服务业转型, 加速朝国际化、现代化方向发展, 外向型经济成为支柱, 占支配地位。广东省进出口总额的 95% 以上由珠三角贡献, 为广东省外贸进出

口总额连续 36 年居全国第一提供了重要支撑作用。

从根据数据分析, 2000 年以来珠三角外贸发展经历了急剧上升期, 到 2013 年达到峰值 10474 亿美元, 之后缓慢回落, 2018 年呈现小高点 10392 亿美元, 2019、2020 年中美贸易摩擦和疫情, 对于珠三角外贸进出口规模有明显冲击, 由于采取了积极措施, 基本保持平稳。

珠三角主要贸易类型 2010 年到 2013 年以加工贸易为主, 2014 年后, 一般贸易类型急剧增加, 加工贸易和来料加工出现缓慢下降趋势; 国有企业与集体企业比重很小, 外商投资企业和私营企业占主导地位, 私营企业数量增长很快, 可见外贸发展客观上在较大程度上受制于外商; 主要贸易地区为亚洲、欧洲以及北美洲, 分别长期占珠三角进出口总额的 65%、12%、13% 左右, 近期欧洲比重有所增加。主要贸易伙伴为东盟、中国香港、美国、欧盟和中国台湾; 主要贸易产品类型机电类产品, 出口大幅度高于进口额, 高新技术产品进口额稍微超过其出口额。

2.2 珠三角地区外贸发展趋势

2.2.1 国家层面促进外贸发展的政策利好

2018 年 7 月 2 日国务院办公厅转发商务部等 20 部门关于扩大进口促进对外贸易平衡发展意见的通知。特别强调优化进口结构促进生产消费升级, 优化国际市场布局, 积极发挥多渠道促进作用, 改善贸易自由化便利化条件等, 对 20 个相关部门明确了任务分工。

2019 年 2 月 18 日, 中共中央与国务院正式公布《粤港澳大湾区发展规划纲要》。规划明确了大湾区未来的发展定位, 推进珠三角与香港、澳门的进一步合作, 更加积极地参与国际贸易、国际合作和社会竞争。

2020 年国家颁布的国民经济和社会发展十四五规划, 制定了发展目标。加快现代化产业体系的发展, 促进社会经济管理体系的改进和提升, 推动国内国际双循环。

2020 年 11 月 09 日国务院办公厅关于推进对外贸易创新发展的实施意见。坚持新发展理念, 坚持以供给侧结构性改革为主线, 坚定不移扩大对外开放, 稳住外贸外资基本盘, 稳定产业链供应链, 进一步深化科技创新、制度创新、模式和业态创新。围绕构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局, 加快推进国际市场布局、国内区域布局、经营主体、商品

结构、贸易方式等“五个优化”和外贸转型升级基地、贸易促进平台、国际营销体系等“三项建设”, 培育新形势下参与国际合作和竞争新优势, 实现外贸创新发展。进一步要求优化国际市场布局, 优化国内区域布局, 优化经营主体, 优化商品结构, 优化贸易方式, 推进国家外贸转型升级基地建设, 推进贸易促进平台建设, 推进国际营销体系建设, 培育外贸新动能, 完善保障体系。

2021 年 12 月 29 日国务院办公厅关于做好跨周期调节进一步稳外贸的意见。针对外贸面临的不确定不稳定不平衡因素增多、运行基础不牢固等问题, 深入贯彻习近平总书记关于保持经济运行在合理区间的重要指示精神, 要求进一步扩大开放, 做好跨周期调节, 助企纾困特别是扶持中小微外贸企业, 努力保订单、稳预期, 促进外贸平稳发展, 强调要挖掘进出口潜力, 保障外贸产业链供应链稳定畅通, 稳市场主体保订单, 加强组织实施, 保障外贸平稳发展。

2.2.2 国际复杂政经外部压力的综合影响

根据中央总体布局, 珠三角外贸发展将会随着国际形势变化、大国竞争、地区冲突、政治家的操弄和外商企业的经营策略发生较快变化。实际上这种变化已经显示出端倪。

珠三角地区经济对外依存度非常高。中美贸易战以来, 尽管国家和广东省、各市采取了积极措施, 珠三角地区对外贸易仍然受到较大影响。比国内贸易数据波动大, 交易金额相差很多。近几年国内贸易增长幅度大, 两者之间的差额有所缩小。

珠三角对外贸易因世界上发生的区域性和全球性金融危机和美国制裁的不良影响, 直接影响到广东省占全国 GDP 的比重从 2010 年发生下行走势, 由占全国的 28% 以上下降到占 21% 左右。

3 珠三角地区运输发展现状和趋势

3.1 珠三角地区外贸运输体系结构状况

珠三角地区是我国国际贸易货物运输的重要区域, 综合交通运输网络不断完善。

港口: 珠三角 9 市各有港口, 是我国规模最大的港口群, 基本形成了以广州、深圳两地为主, 其他中小型港口为辅的综合性运输港口。按照港口集装箱吞吐量, 港口吞吐量广州、深圳港都位于世界前列。

航空: 广州、深圳、珠海、香港、澳门五大国际机

场聚集在珠三角 200 公里以内,吞吐能力居于世界前列。

铁路:珠三角有广深铁路、京九铁路广东段、广梅汕铁路等多条铁路,铁路运营里程达 514 公里,干线里程达 466 公里。运能较强,运输成果突出。

公路:珠三角高速公路在全国最为密集,通车里程达 4500 公里,核心区密度约 8.2 公里/百平方公里,超过纽约、东京都市圈。公路里程 29792 公里,密度较高 71.75 公里/百平方公里。到 2020 年底,广东省高速公路通车总里程突破 1 万公里,继续保持全国第一。运输服务深入到各个领域,成果巨大。

珠三角已经基本形成了四通八达的综合化、国际化、机制较为完善、运输市场规模基本适应经济发展需要的综合交通运输体系。

3.2 珠三角地区外贸运输待解重要问题

亟需破解实现区域经济新跨越的主要问题是:

(1) 资源集聚能力较弱。珠江中上游区域外贸货物还没有形成最佳运输路径选择;交通、贸易、文化、产业等方面的资源集聚都有提升空间。

(2) 市场便利水平不高。国际口岸通过时间、国内市场运行效率、各种审批环节程序、贸易监管、客货查验、税务征缴等有待改善。

(3) 市场管理有待改进。规范标准、服务网络、负面清单、信息共享等还不尽人意;投资创业、经商、消费、生活等综合环境还可改善。

(4) 服务能力有待增强。自贸区、开发区、贸易中心、科创基地、会展博览等布局、结构、供求配置有待优化,国内外产业链及市场各系统的契合度还不太紧密,生产、贸易、运输、储存、监管、查验等环节有待一体化。投资、消费、法律、人才、代理等服务体系支撑经济发展的作用有待集成,形成合力。

(5) 复杂局势应对策略宜早谋划。国际形势严峻复杂,世界经济跌宕起伏,国内经济正在创新破局。波及全球的贸易战,使不少国家陷入困境。美英澳加等 32 个国家从 2021 年 12 月 1 日起取消对我国关税普惠制。持续两年的新冠疫情,全球经济,特别是国际经济贸易体系受到重大影响,我国正面临巨大的综合性挑战,亟需提前谋划应对之策。

4 珠三角地区外贸运输情景分析

影响外贸运输的主要因素有:地理环境,基础设施、

社会经济基础,国际政治经济环境、支持激励政策等。珠三角地理条件优越,国家经济快速增长,一系列政策激励,促进了珠三角地区对外贸易和外贸运输市场加快发展。

根据历史数据和国际政治经济发展趋势,可以判断未来五年我国外贸发展将会按照 4 种政治经济情景,朝着 4 大方向发展:

(1) 经济发展环境稳定延续。世界新冠疫情持续延续,国际国内经济发展环境持续稳定,我国凭借政治和体制优势和国内良好的经济发展基础和国际外贸市场体系,对外贸易将继续保持 6-10% 左右的增长速度。

(2) 各国经济体系恢复正常。世界新冠疫情基本控制,国际国内经济发展环境持续稳定,各国经济体系和生产能力逐步恢复,我国凭借政治和体制优势和国内良好的经济发展基础和国际外贸市场体系,将保持 4-6% 左右的增长速度。

(3) 国际发展环境持续复杂。世界新冠疫情管控措施全面放宽,国内经济发展环境持续稳定,各国经济体系和生产能力逐步恢复。俄乌冲突基本以俄罗斯全面胜利而告结束,美俄、欧俄关系得到部分缓解,美欧加大对我制裁和经济、政治打压,我国继续采取稳定发展的对外策略,凭借政治和体制优势和国内良好的经济发展基础和新发展格局的逐步建立,国际外贸将保持 1-5% 左右的增长速度。

(4) 国际发展环境相当严峻。世界新冠疫情管控措施全面放宽,国内经济发展环境持续稳定,各国经济体系和生产能力逐步恢复。俄乌冲突基本以俄罗斯全面胜利而告结束,美俄、欧俄关系得到部分缓解,美欧加大对我制裁和经济、政治打压,我国被迫作出反击,采取稳定经济、强化政治的短期对外国际策略,加快推进祖国和平统一进程,凭借政治和体制优势和国内良好的经济发展基础、国际国内双循环新格局的机制,对外贸易将短期受到一定影响,对外贸易将在 -2-2% 左右摆动运行,从开始到缓解约持续 5 年左右。

随着瑞士、英国、美国等部分国家对疫情管控措施逐步放开,预测政治经济环境近两年大概率向第三种情景方向发展。未来发展情景是:珠三角国际外贸将保持超过全国水平,将保持在 5% 左右的增长速度。2021 年珠三角外贸进出口 8 万亿元以及广东各港口的港口外贸货物吞吐量,预计到 2025 年广州深圳港的外贸货物

吞吐量将在2亿吨左右。如果我方被迫反击,将走向第四种情景,综合发展环境将变得更为复杂,需要提前做好准备。

正常情况下,未来珠三角的经济会继续发展,货物进出口总额会不断增长,贸易顺差将会下降。贸易结构方面,将主要以一般贸易为主,交易对象以机电产品为主,高新技术产品比例会不断上升,主要贸易伙伴不会太大变化,结构比例将不断优化,东盟加大,美国减弱,欧洲略增,亚洲、非洲会成为主要外贸地区。广州、深圳依旧是珠三角外贸货物运输最重要城市。未来将进一步发挥深圳外贸功能,广州强化内外贸并重的综合门户枢纽作用,珠三角9市外贸不平衡状态会有所改善,江门、珠海等外贸服务能力不断提升。

形势稳定、经济持续发展情况下,各港的港口外贸货物吞吐量会持续上升,深圳港在外贸发展中的突出作用会有所调整,广州港国际国内贸易稳定增长将向内陆经济腹地延伸。珠海港,江门港吞吐量增幅加大。

5 珠三角国际货物运输形势分析与建设综合门户枢纽城市的若干思考

5.1 珠三角示范引领全国创新发展的时代召唤

国家聚力实施“三大战略”,加快“一带一路”建设,创新经济体系,努力减弱贸易战和新冠疫情的综合影响。中央运筹帷幄谋篇布局,通过大型国际会议、重大国际活动释放信号,坚定道路自信,推进建设人类、亚太命运共同体,充分展现坚持开放、建设强国的强劲姿态。中央采取一系列战略决策,积极化解国际国内经济政治难题。各省市在中央统领下,深入研判形势,发展数字经济,建设开放门户,加强科技创新,重视设备制造,开通国际班列,积极争取外资,正在布局国际国内双循环经济体系,深化改革,谋划高质量发展。习近平总书记亲自决策的粤港澳大湾区建设,正在激励珠三角乘势而上优化产业布局,创新模式加强与港澳经济发展的全面合作,重视发展高新技术产业,加速调整一二三产业的基本格局。从国家经济发展全局上看,社会正关注和期盼加快构建发挥综合优势、符合区域特色、确保经济稳定发展、有效防控风险保障安全、具有示范引领作用的新时期经济发展新战略。

5.2 优化综合运输体系,延伸服务范围,提高运输质量综合水平

珠三角9市9港,外贸条件优越,综合交通运输网络发达,要重视区域和全省层面的综合协调和规划对接,按照《国家综合立体交通网规划纲要》和《关于建设世界一流港口的指导意见》,加强统筹协调,建立强有力的行政协调机制或紧密型的市场协作融合机制,充分发挥各种运输方式的技术经济优势,提升总体系统支撑经济发展的合力,减弱统一运输方式内部和综合运输体系内耗,增强整体服务区域内外经济发展综合实力和经济发展风险防控综合能力。

5.3 强化产业综合协作,增强全局意识,提升经济全局发展能力

建立跨产业行业协作机制和协调体系,交通运输与国际贸易国内市场形成整体性的工作机制。改变现有发展成绩评价的单行考核体系,激励树立整体观念和大局意识,打破地域和领域行业边界。适度促进调整经济领域尤其是外贸行业的企业结构、资本结构,提升柔性调控空间。谋求建立珠三角、华南地区、泛珠三角经济圈的整体性的经济发展新格局。

5.4 创建贯通国内外市场的综合门户枢纽城市,发挥示范引领作用

通过畅通国内外市场渠道,优化经济布局,整合市场资源,完善市场机制,强化综合运输枢纽,提升软硬实力等,进一步激发经济发展活力,增强综合国际竞争力,提升智能手段为主的门户开放与防控能力。综合评估甄别选取经济、交通、市场等开放门户基础良好,国际、国内市场体系健全,综合交通枢纽功能凸显的珠三角中心城市构建区域型综合门户枢纽,加大力度创造区域经济发展新优势,统筹粤港澳大湾区和广东省未来经济发展全局,为全国树起一面创新发展格局的旗帜。建立区域协调协商机制,完善建设原则,确定基本目标,制定工作方案,提炼政策措施,支持强化港站场区口岸功能,构筑国际国内贸易集聚区,建立粤港澳大湾区和省内外关联经济组合体,加速国际国内运输货源集聚,完善区域市场机制、优化区域营商环境,加强高质高效综合智库科研基地,形成完整的综合门户枢纽城市体系。

本文为2021年广州市哲学社会科学发展“十四五”规划智库课题《广州建设贯通国内外市场综合门户枢纽研究》(课题编号2021GZZK02)的阶段性成果。