

粤港澳大湾区港口经济高质量发展研究

朱广文, 朱荣鑫

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

摘要: 粤港澳大湾区经济总量有望在 2022 年超过东京湾区成为世界经济第一的湾区, 它是由香港特别行政区、澳门特别行政区和珠三角九市组成, 总面积 5.6 万平方公里。建设粤港澳大湾区是我国推动形成全面开放新格局的新尝试, 但是仍存在资源配置不合理, 同质化竞争严重、综合性人才缺乏, 体制机制创新程度低、国际竞争力不足, 智慧港航建设慢等问题, 对此本文从提出合理配置资源, 促进港口群协同一体化、培养复合型人才, 加快港口制度创新、建设智慧港航, 打造国际性枢纽港三个方面提出策略, 以此促进粤港澳大湾区港口经济高质量发展。

关键词: 粤港澳大湾区; 港口经济; 国际枢纽

中图分类号: F552.7 **文献标识码:** A

文章编号: 1006—7973 (2022) 08—0013—03

1 引言

2016 年 3 月, “十三五”规划纲要提出要加快推动粤港澳大湾区和跨省区重大合作平台的建设工作^[1], 2019 年 2 月中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》, 纲要中明确提出粤港澳大湾区建设作为国家重大战略, 要将其建设打造成为高质量发展的典范^[2], 国家出台多项政策支持粤港澳大湾区的发展。由珠三角 9 个城市与中国香港、中国澳门组成的粤港澳大湾区, 区位优势明显, 是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一(王姗姗, 2021)^[3]。同时, 其作为联系国内、国际市场的枢纽, 港口在湾区经济发展中有着不可忽视的影响(王启凤, 2020)^[4]。粤港澳大湾区港口经济的发展直接关系到粤港澳大湾区城市群的竞争力, 是粤港澳大湾区与国内、国际城市群竞争的关键^[5]。因此, 关注粤港澳大湾区港口经济高质量发展具有重大意义。

2 粤港澳大湾区港口经济发展优势

2.1 地理位置优越, 政府政策支持

粤港澳大湾区地处沿海开发的最前沿, 有泛珠江三角洲作为经济腹地, 还在一带一路^[6]建设中有重要地位。不仅地理位置优越, 而且港口物流运输非常便利, 粤港澳大湾区拥有香港国际航运中心还有位居世界前列的广州港、深圳港等重要港口, 更是能提高物流运转效率, 降低物流运输成本。粤港澳三地还拥有全国甚至世界具有一定影响力的院校、高科技企业, 可以随时为港口经济发展提供人才要素和创新要素。

2019 年的粤港澳大湾区发展规划纲要^[7]: 明确规划三地空间布局、基础设施建设、互联互通的发展方向。

通过相关政策的不断推行, 将大湾区打造成具有国际竞争力的国际海航枢纽和世界一流港口。国家第十四个五年规划提出要统筹港口和机场功能布局, 深化改革通关模式, 促进各方便捷高效流通, 推动越来越多的港澳青年到大湾区就学就业创业。

2.2 港口群发展稳中向好, 发展潜力巨大

随着国家对于粤港澳大湾区建设的大力支持与各项政策的落实, 近年来, 大湾区的经济社会发展建设取得不小进步, 经济稳步增长。对标世界三大湾区, 根据世邦魏理仕发布的报告显示, 2016 年粤港澳大湾区的集装箱吞吐量已是纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区三大湾区总和的 4 倍多^[8], 在体量方面已达世界前列。2021 年粤港澳大湾区的三大主要港口, 香港港、广州港和深圳港集装箱吞吐量为 7075 万 TEU, 较上年 6768 万 TEU 同比增长 4.5%, 2016—2021 年集装箱吞吐量呈波动增长^[9]。2021 年大湾区三大主要港口货物吞吐量 111575 万吨, 同比下降 1%, 略有下降, 这与疫情下全国经济压力下行压力大有一定关系。总体来说港口吞吐量保持增长的趋势, 发展潜力巨大。

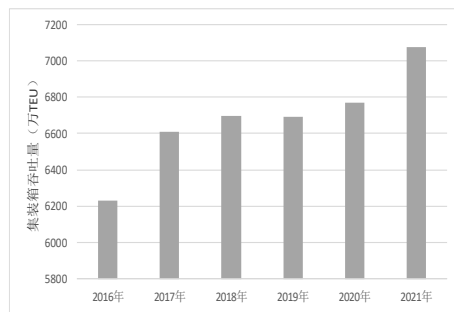


图 1 2016 年—2021 年粤港澳大湾区三大主要港口集装箱吞吐量

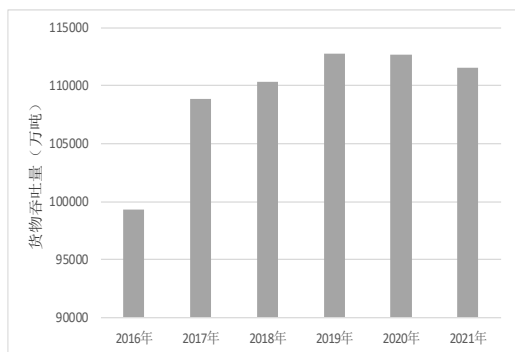


图2 2016年—2021年粤港澳大湾区三大主要港口货物吞吐量

3 粤港澳大湾区港口经济发展劣势

3.1 资源配置不合理，同质化竞争严重

大湾区港口由于功能重复，港口与港口之间的协调性不足^[10]，导致港口群同质化竞争较为严重。粤港澳大湾区包含香港、澳门、广州、深圳等四个中心城市，经济水平领先全国，其拥有众多港航企业。国企、外企、民营企业争相发展，但是由于企业经营水平参差不齐，经常造成一拥而上的局面，造成企业之间同质化竞争日趋激烈。同时，深圳港、广州港等港口尚采用传统港口管理办法，通关费用高且效率低，而香港港、澳门港实行国际化管理模式，加之税收优惠政策多元化，多数贸易免征关税且通关效率高。资源配置不合理、同质化形成资源浪费、行政边界壁垒等都会让港口群现代一体化难度加大，最终导致粤港澳大湾区大而不强的局面。

3.2 综合型人才缺乏，体制机制创新程度低

自粤港澳大湾区建立以来发展迅速，服务需求陡增，港口国际贸易升级。这样对于从业人员的整体学历、技术等要求提高，专业化人才的引进和培养跟不上港口发展的诉求。现如今粤港澳大湾区的发展急需多元化、专业化、国际化的教育培训，从而更好地提供服务。其次粤港澳大湾区各地由于基础设施和政策等原因导致人才流动性差，不利于综合型人才的引进。

在“一国两制”的框架下，粤港澳大湾区城市之间存在不同的法律体系、经济制度、关税政策和货币，制度的异质性给港口之间协作发展带来了一定困难。两种制度下，香港、澳门作为高度国际化的大都市，在法治、服务、管理等方面具有国际化的做法和较为成熟的经验，珠三角九市应该科学地加以利用而不是遵循守旧，改革发展需要制度创新。

3.3 国际竞争力不足，智慧港航建设慢

目前，在看到粤港澳大湾区巨大潜力与机遇的同时，也要清楚认识到发展的挑战与不足。尽管粤港澳大湾区港口群集装箱吞吐量位居世界第一，在体量上已形成“巨无霸”，但在港口群综合发展质量上仍有上升空间。除香港跻身世界一流航运中心外^[11]，广州港、深圳港尚未达到与其吞吐量相匹配的国际大港实力，港口群整体国际竞争力对标世界三大湾区还有提升空间。2021年11月深圳蛇口妈湾智慧港落地，它是粤港澳大湾区首个5G绿色低碳智慧港口^[12]，而对比上海洋山港、青岛港和厦门港，这些港口早已实现智慧港口建设。粤港澳大湾区拥有广州港、深圳港、香港港三个世界前十的集装箱港口^[13]，理应整合湾区港口资源，加快建设智慧港航^[14]，才能真正发挥湾区经济优势。

4 粤港澳大湾区港口经济高质量发展策略

4.1 合理配置资源，促进港口群协同一体化

合理有序安排港口群发展路线，公平合理配置资源，避免同质化竞争加剧。粤港澳大湾区拥有得天独厚的港口发展条件，珠三角和港澳地区经济发达，滨江临海^[15]，港口发展条件优良，拥有共同的经济腹地和市场。由于“一国两制”这一制度，珠三角地区和香港澳门在经济制度、法律体系等方面都有显著差异。香港澳门拥有政策支持，开放程度高，大多数贸易免征关税且通关效率高，而且随着经济不断发展，湾区各港口从自身利益出发，造成重复建设、无序竞争、发展不协调等问题，这些在很大程度上制约了粤港澳大湾区的建设和经济发展。因此要加快整合粤港澳大湾区港口群，实现协调发展，提高资源利用效率。此外还可以通过政策支持组建粤港澳大湾区同盟，提升整个湾区港口的通关便利程度从而促进贸易各方的互联互通。

4.2 培养综合型人才，加快港口制度创新

现如今现代化港口经济发展迅速，国际贸易规模不断扩大，对从业人员的学历和专业知识都有着更高的要求。可以采取“校港协调，实岗育人”^[16]等模式，可以在粤港澳大湾区筹建港口专业的专业院校，为湾区港口培养综合性人才，或者通过与已有专业院校的基础上，开展定向培养模式，持续为港口提供专业人才资源。

随着对外经济不断开放，粤港澳大湾区由于拥有双循环经济的良好基础，成为了国内国际双循环制度的典型示范区。大湾区港口群各港口应该打破行政和管理等

方面的界限,通过战略联盟实现市场和资源共享,合作共赢、取长补短形成群体优势,增强港口群整体的竞争力。同样通过制度创新放宽港澳对内地的签注政策,加快出台港澳居民在内地的社保政策等,便于引进高端人才。

4.3 建设智慧港航,打造国际性枢纽港

世界范围内,鹿特丹港、汉堡港、新加坡港等世界枢纽大港都在积极推动智慧港口建设,在码头自动化方面鹿特丹港的两个全自动化集装箱码头 RWG 和 APMT 实现“无人化”,汉堡港通过双小车岸桥+AGV+ARMG 实现装卸自动化,新加坡港通过应用无人的轨道式龙门起重机实现堆场自动化^[17]。这些举措都是值得粤港澳大湾区港口发展所借鉴,粤港澳大湾区港口群应当推进港口 5G 基础信息设施建设,充分利用大数据、信息化、数字化等手段发展港口经济(王惜凡,2020)^[18],建设智慧港口,增强综合实力。

国际性的枢纽港不仅是国际航运中心、贸易物流中心^[19],还为国际金融、工业、制造业提供支撑,所以粤港澳大湾区要向其他三大世界级湾区学习,结合自身情况,谋划打造国际性枢纽港。通过一到两个国际性枢纽港进而发挥“头雁”作用,辐射整个港口群,提升粤港澳大湾区港口的国际竞争力。

参考文献:

- [1] 杨丽萍,周元春,杨媚,韩文嘉.深圳应发挥引领者推动者作用[N].深圳特区报,2017-03-06(A05).DOI:10.28776/n.cnki.nszdq.2017.000983.
- [2] 王发兴,黄思河.粤港澳大湾区区域经济合作的机制和路径分析[J].广东开放大学学报,2021,30(05):31-37.
- [3] 王姗姗,张杨.粤港澳大湾区港口建设经济效益研究[J].中国水运,2021(07):12-14.
- [4] 王启凤,钟坚,汪行东.建设国际航运中心背景下粤港澳大湾区港口群治理模式研究[J].经济体制改革,2020(06):64-70.
- [5] 王启凤,钟坚,汪行东.建设国际航运中心背景下粤港澳大湾区港口群治理模式研究[J].经济体制改革,2020(06):64-70.
- [6] 叶林,宋星洲.粤港澳大湾区区域协同创新系统:基于规划纲要的视角[J].行政论坛,2019,26(03):87-94. DOI:10.16637/j.cnki.23-1360/d.2019.03.012.
- [7] 赵江利,任丽娟.粤港澳大湾区物流业发展的新机遇

与新挑战[J].对外经贸实务,2021(05):43-46.

[8] 王力.对标世界一流湾区:加快提升中国三大湾区发展能级[J].银行家,2019(05):73-78+6.

[9] 陈伟忠,周春应.镇江港口经济发展策略分析[J].中国水运,2020(10):23-25.DOI:10.13646/j.cnki.42-1395/u.2020.10.009.

[10] 黄仁刚.“一带一路”背景下粤港澳大湾区港口物流发展问题研究[J].价格理论与实践,2020(12):148-151. DOI:10.19851/j.cnki.cn11-1010/f.2020.12.501.

[11] 汪德贵.粤港澳大湾区建设背景下的港口发展之途[J].中国港口,2017(12):17-19.

[12] 南方 PLUS.粤港澳大湾区首个 5G 绿色低碳智慧港口妈湾港开港.(2021.11).[2022.05].<https://xw.qq.com/cmsid/20211114A0985700>.

[13] 前瞻经济学人.粤港澳大湾区产业前瞻之交通基建:港口群同质化竞争激烈.(2018.08).[2022.05].<https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/180809>

[14] 朱贤祺.无锡港口经济高质量发展研究[J].中国水运,2021(09):10-13.DOI:10.13646/j.cnki.42-1395/u.2021.09.004.

[15] 张婧姝.青岛港与广州港、深圳港之对标研究[J].中国港口,2020(08):15-19.

[16] 黄仁刚.“一带一路”背景下粤港澳大湾区港口物流发展问题研究[J].价格理论与实践,2020(12):148-151. DOI:10.19851/j.cnki.cn11-1010/f.2020.12.501.

[17] 刘靖战,蔡银怡.粤港澳大湾区背景下的智慧港口发展思考[J].珠江水运,2018(22):107-109.DOI:10.14125/j.cnki.zjsy.2018.22.044.

[18] 王惜凡,周捷,顾意刚.新零售背景下智慧物流调配模式研究——以阿里盒马鲜生为例[J].物流工程与管理,2020,42(01):22-25.

[19] 李靖.粤港澳大湾区建设背景下的港口发展定位思考[J].珠江水运,2020(10):43-44.DOI:10.14125/j.cnki.zjsy.2020.10.020.

基金资助:南京林业大学 2020 年大学生创新创业训练计划项目(202010298169H)