

基于 PEST-SWOT 模型的粤港澳大湾区港口物流发展策略分析

高婷

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

摘要: 港口物流是现代运输的关键环节, 粤港澳大湾区有得天独厚发展港口群的区位优势, 相关政策为大湾区物流发展带来新的机遇。本文采用 PEST-SWOT 模型分析方法, 从政治、经济、社会环境、科学技术四个维度分析了粤港澳大湾区港口物流发展现状, 并提出 WO\SO\WT\ST 四种发展策略, 以期对大湾区物流高质量发展提供参考意见。

关键词: 粤港澳大湾区; PEST-SWOT 模型; 港口物流; 发展策略

中图分类号: U65 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 08—0086—03

1 引言

粤港澳大湾区经济实力强劲, 2020 年 GDP 总额近 11.4 万亿元, 占全国 GDP 总量的 11.8%。城市比邻且都拥有各自的物流优势, 完善的基础设施和科技产业集群给粤港澳地区高质量物流发展创造先决条件。港口作为城市之间资源配置的枢纽, 能够积极促进区域经济协同发展。随着《粤港澳大湾区发展规划纲要》等国家重要文件的颁布, 粤港澳港口物流将迎来新的发展机遇, 研究大湾区港口物流发展有着深远现实意义。

2 粤港澳大湾区港口物流发展现状的 PEST-SWOT 分析

2.1 优势 (strength)

2.1.1 政治因素

2019 年国家出台《粤港澳大湾区发展规划纲要》, 文件中对澳门、香港及珠三角九市发展规划指明了方向。《纲要》规划下的大湾区港口间优势互补、互通互联, 有助于打造物流便利通关模式, 发展增值货运。除此之外, 配套国家战略的顶层设计, 各部门及省市政府助力粤港澳港口物流发展的相关政策如下表 1 所示: 各级政府对大湾区港口物流发展高度重视, 给予了十分利好的政策扶持, 为其发展与转型提供了良好条件。

表 1 推进粤港澳大湾区港口物流发展相关政策汇总

发布时间	发布部门	政策名称
2022.1	广东省人民政府	《广东省直通港澳道路运输管理办法》
2020.12	广州市人民政府	《广州市推进新型基础设施建设实施方案 (2020—2022 年)》
2020.6	交通运输部	《推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》
2020.2	国务院	《国家综合立体交通网规划纲要》
2019.2	广东省人民政府	《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施》

2.1.2 经济因素

2020 年粤港澳三地的总面积之和约 5.61 万平方公里, 地域辽阔。同年常住人口达到 8634 万人, 大大超过同时期其他三大湾区。香港、深圳以及广州的 GDP 值均达到 2 万亿元以上, 深圳 GDP 有望达到 3 万亿。2020 年中国人均 GDP 为 7.23 万人民币, 粤港澳大湾区共 7 座城市超过平均水平, 香港、澳门人均 GDP 分别是平均水平的 5 倍、4 倍, 经济实力雄厚。粤港澳地区经济发达, 催生更多物流需求, 有利于带动当地物流企业协同合作资源共享, 构建高效高质量的物流服务体系。

同时, 粤港澳大湾区交通体系较为完善, 给物流发展带来许多便利。粤港澳大湾区拥有 5 个世界级港口。根据 Lloyds list 公布的 2020 年全球集装箱港口排名数据, 中国共 27 位上榜, 其中大湾区就占了 5 个。2021 年 10 月粤港澳大湾区主要港口吞吐量情况如表 2 所示: 总体而言, 集装箱吞吐量相比去年均有所增加, 珠海港、惠州港吞吐量增速明显, 分别为 18.8% 和 19.6%, 具有良好的发展前景。货物吞吐量同比增长缓慢甚至出现负增长, 但其中外贸货物的吞吐量增长呈良好态势。外贸货物大部分通过港口进入国内市场, 因而通过观察外贸货物的发展趋势可以推断港口物流的发展情况, 由此可见粤港澳地区港口物流未来发展良好。

表 2 2021 年 10 月粤港澳大湾区主要港口吞吐量完成情况

港口	集装箱吞吐量/万标箱		货物吞吐量/万吨		其中: 外贸货物吞吐量/万吨	
	本月	同比增速 (%)	本月	同比增速 (%)	本月	同比增速 (%)
广州港	206	4.7	5229	1.8	1209	13
深圳港	237	10.7	2194	7.7	1668	12.5
东莞港	32	0.6	1534	-4.8	260	3.4
珠海港	9	18.8	916	-1.1	271	10
惠州港	3	19.6	730	0.6	321	2.9

数据来源: 交通运输部统计数据

2.1.3 社会环境因素

就地理位置来说,粤港澳地区城市临近,风俗习惯近似,贸易互动与社会交流频繁,是区域经济合作、市场一体化的典范。其次多数城市靠近海域,是世界港口群最密集、航运最忙碌的区域。经济全球化带来贸易全球化,为适应全球消费者的需求,需要构建物流运输与服务的国际化。粤港澳大湾区凭借外向型经济,在国际贸易上占有显著优势。

2.1.4 科学技术因素

2020年《全球创新报告》显示“深圳—香港—广州创新集群”位列全球第2位。2020年广东省R&D经费达到2500亿元,专利申请数达到30.6万件。此外大湾区内大量高新技术产业云集,给区域物流发展提供坚实技术支撑。举例来说,深圳积极推进大湾区综合性国家科学中心先行启动区,拥有1474家规模以上工业企业,高新技术产业增加值占全区生产总值的45.5%。

2.2 劣势 (Weakness)

(1) 政治因素。珠江九市与澳门、香港地区的法律体系、制度结构存在差异,政策与规则的衔接存在障碍,无法最大程度地引导人员、货物在城市港口间快速流动,制约了港口物流自由化发展。政策中缺乏规范化的统一物流标准,致使物流资源得不到合理有效配置。此外,各地区政策实施过程中存在不透明、信息不对等现象,多头的管理体制亦导致管理分散、效率低下^[2]。

(2) 经济因素。大湾区内经济发展不平衡,呈现“东强西弱”特征。惠州、中山、江门、肇庆人均GDP低于国家地方平均水平,地区经济不平衡阻碍区域经济一体化发展。此外,大湾区内交通设施存在不合理布局。城市间线路密度程度不足导致货运增速缓慢,货运差距明显^[3]。粤港澳拥有众多港口,但是各港口之间功能定位重叠。例如深圳港和香港港均以外贸货物为主,港口的吞吐量也近似,这就导致物流资源的浪费和行业间同质化竞争。

(3) 社会环境因素。粤港澳大湾区物流企业开放意识不强,导致珠江九市无法将香港、澳门的高质量物流接轨到自身体系中。我国物流业还处于粗放式发展与高质量发展的过渡阶段,无论是粤港澳各市时间还是内地与海外之间都没有对物流业进行硬性统一的规定,这

就可能引发后续售后服务增加物流成本,阻碍大湾区港口物流的高质量发展。

(4) 科学技术因素。珠三角城市间科技发展及投入存在差异,仅就研究经费支出而言,2018年广东科技经费总支出为12.04亿元,其中广州、深圳科技经费支出占全省总支出的91.8%,剩下7市仅占3.38%。而大湾区的科技创新相对比其他湾区也存在显著差距。以SCI论文发表数量为指标,2008—2017年纽约湾区的发文数量遥遥领先,大湾区发文起步晚与其他湾区差距较大^[4]。

2.3 机遇 (Opportunities)

(1) 政治因素。“一带一路”倡议的实施,有利于增强粤港澳大湾区港口与世界的连结,为其成为国际交通物流枢纽奠定坚实基础。大湾区建设政策实施出台,给粤港澳三地物流业及其他行业带来新的发展机遇。此外大湾区在政策衔接方面做出相应改进,“跨境一锁”模式在大湾区启动实施,有效简化通关繁琐的手续。

(2) 经济因素。粤港澳地区产业链完整,以高新技术、金融、物流、文化四大支柱产业为主,产业互补性强。香港作为国际金融中心,在国际与内地市场之间架起桥梁。深圳在5G、集成电路等方面领跑全国,形成国内最大的新一代信息技术产业集群。广州的医疗健康产业、东莞的制造业与服饰世界闻名。大湾区可以加快地区间产业协同创新,发挥产业集聚作用,推动物流产业的转型升级。

(3) 社会环境因素。大数据、物联网、改变了原有的物流发展模式,可视化、自动化、智能化是智慧物流的主要特征。通过将云计算纳入物流决策与管理之中,可以显著减少物流成本并提高资源配置效率。中国经济步入高质量发展时代,智慧物流是必然趋势。

(4) 科学技术因素。广州市发改委在《规划》中指出将继续推进以南沙科学城为核心,构建粤港澳、全球协同创新圈。从发展高新技术产业、建设人才高地、打造大湾区全球合作创新网络三个方面全面助力粤港澳大湾区创新发展。广东各省市放宽人才入户门槛,全力打造优质人才队伍。广东省印发《广州南沙新区创建国际化人

才特区实施方案》后,南沙区汇集院士 28 名,创新人才超一万人。

2.4 挑战 (Threats)

(1) 政治因素。一是有关粤港澳物流发展政策仍不完善,在投资环境方面缺少具体政策。香港、澳门与珠江九市的物流投资环境存在差异,珠江九市的物流服务体系主要服务于国内市场,而香港和澳门活跃于国际市场。要想提高三地之间的运输效率,建设国际物流枢纽,需要各地区政府出台相应政策结合区域发展优势,引导香港、澳门外资企业进入广东市场,改善物流投资环境。二是尚未健全大湾区物流发展体系,规则、标准不同直接或间接影响物流效率。

(2) 经济因素。受到新冠疫情影响,全球经济受挫加上贸易争端加剧,物流行业面临严峻考验。贸易争端如中美贸易摩擦增加了双方贸易壁垒从而影响物流成本与效率。经济方面广东省 2017-2020 年 GDP 增速放缓,分别为 7.5%、6.8%、6.2%、2.3%。2019-2020 年增速出现断崖式下降。疫情不仅使得经济受到重创,在全球一体化的发展背景下,物流企业面临供应链断裂的风险。

(3) 社会环境因素。为提高粤港澳地区物流质量势必要引入外资物流企业进入中国市场,本地物流企业不仅需要提升自己的核心竞争力还要与外资企业协同创新,促进大湾区物流高质量发展。新冠疫情影响下,人们对于物流包装的安全性要求变高,间接提高了包装安全保障成本支出。为遵循疫情防控要求,物流企业有必要转变传统物流发展模式,转向数字智能化。

(4) 科学技术因素。大数据背景下,粤港澳地区发展智慧物流其科技组织网络协同有待加强。物流效率仍处在较低的水平缺乏相应的先进物流技术。同时物流行业朝着智能化、绿色创新方面发展因而需要具备相应专业技能的人才,虽然各省市出台了相应政策引入人才但在短期内仍无法跟上庞大的市场需求。

3 发展策略分析

3.1 取长补短策略 (WO)

政府应继续完善粤港澳三地政治规则上的衔接,同时加强三地间的经济、文化交流减少政策实施过程中产生的摩擦。在物流管理、物流技术、物流服务、物流信

息上制定统一标准以降低交易费用,提高资源配置效率。借助香港、澳门、广州、深圳核心城市的经济辐射作用,带动其他 7 市经济发展。扩大公路铁路建设的覆盖面,强化粤港澳三地交通联合发展。最后,继续加大科技研发投入支出,与高校、科研机构展开合作,培养高水平物流人才。

3.2 稳步增长策略 (SO)

粤港澳地区连结内地与港澳,面向东盟,应当建立“一带一路”与大湾区物流整合发展模式,推动粤港澳国际运输枢纽的建设。加强城市间互通互联,发挥各市不同的产业竞争优势,打造物流高科技企业集群。发展智慧物流可以减少物流成本,提高运输效率,推动粤港澳地区物流的转型升级。因而企业应当提高开放意识,政府改善投资环境、构建智慧物流平台。

3.3 防御保守策略 (WT)

要想在国际物流市场中站稳脚跟,粤港澳地区必须改善物流经营管理理念,保持本地物流企业竞争力。面对突变的国际形势和突发的公共卫生安全事件,企业应当健全风险防范应对机制以将风险损失降到最低。如构建物流资源分享平台,合理快速调度货物弥补供应链短缺。

3.4 多元发展策略 (ST)

贸易自由化背景结合“一带一路”政策,粤港澳地区应积极开展中外企业合作,学习外国先进物流管理经验和创新技术,提高大湾区港口物流服务的品质与效率。努力推进粤港澳三地协同创新:粤港澳地区高校、高科技产业集群、科研机构众多。应当整合叠加上述创新要素在大湾区构建创新协同交流平台,协调三方之间的深度交流与发展。大湾区内城市之间的核心竞争力不同,应当促进区域协同发展。

参考文献:

- [1] 王术峰,龙镇辉,田苗.创新驱动背景下构建粤港澳大湾区物流体系之探讨——政府与物流企业价值链资源协同视角[J].科技管理研究,2016,36(16):90-96.
- [2] 潘键帆,谢炫琛,黄远航,孔可岚.粤港澳大湾区交通一体化经济发展问题与对策[J].现代商业,2021(36):55-59.
- [3] 蔡利超,王鸿飞,何静.粤港澳大湾区与世界知名大湾区科技创新能力对比分析[J].中国科技资源导刊,2020,52(06):95-107.
- [4] 于波,范从来.我国先进制造业发展战略的 PEST 嵌入式 SWOT 分析[J].南京社会科学,2011(07):34-40.