

自贸港机遇下海南港航物流产业发展分析

钟佳昌¹, 张宝航², 杨文¹, 高晓义¹

(1. 海南省交通规划勘察设计研究院, 海南 海口 570100; 2. 武汉长江航运规划设计院有限公司, 湖北 武汉 430000)

摘要: 随着自贸港政策不断实施, 海南港航物流产业正在进入快速发展的时期, 加快海南港航物流产业水平的提升对于促进海南产业结构调整、转变发展方式、构建对内对外双向开放平台、提高海南经济实力、加速海南全面开放发展具有重要意义。

关键词: 港航物流; 港口; 水运经济

中图分类号: [U6-9] **文献标识码:** A

文章编号: 1006—7973 (2022) 09—0078—03

港航物流产业是以港航为主要区域范围开展物流相关活动的一种现代产业业态, 是融合了运输、仓储、信息、金融、贸易等要素为一体的复合型服务业, 是支撑港口型城市经济社会发展的基础性和战略性产业, 呈现出网络化和规模化发展特点; 是支撑产业价值链和服务链的延伸, 是充分发挥我国超大规模市场优势和内需潜力, 构建国内国际双循环相互促进新发展格局的重要抓手。陈舒琦^[1], 赵亚鹏^[2], 王友珍^[3], 杨琪^[4]等认为港航物流产业促进港口经济圈和港口城市经济协同发展, 汪鸣^[5]提出加快港航物流重构, 陈晓攀^[6]等认为港航物流在自贸区机遇下面临机遇和挑战。《海南自由贸易港建设总体方案》也提出了六大自由便利的发展目标, 并要求分两个阶段开展自贸港建设, 而港航物流产业正是实现“运输来往自由便利”的核心内容和重要抓手。

1 海南港航物流产业发展现状

1.1 海南 2021 年港口发展现状

海南省形成了“四方五港”的港口格局, 即北有海口港, 南有三亚港, 东有清澜港, 西有洋浦港和八所港。其中洋浦港已被定位为西部陆海新通道区域国际集装箱枢纽港和国际枢纽海港。截止 2021 年底, 海南省共有生产性泊位 155 个, 其中万吨级深水泊位 81 个, 港口综合吞吐能力约 2.7 亿吨, 集装箱 346 万 TEU; 当年实际完成货物吞吐量 2.037 亿吨, 集装箱 334.3 万 TEU, 水路货物周转量 8710.87 亿吨公里, 水路旅客周转量 2.816 亿人公里。

1.2 海南自贸港港航便利化政策实施情况

1.2.1 “中国洋浦港”船籍港政策效果显著

2020 年 6 月 12 日, 62000 吨级纸浆船“中远海运兴旺”正式交付使用, 标志着“中国洋浦港”首单船舶注册登记正式落地, 成为海南自贸港国际船舶登记制度

落地生根的历史性时刻。2020 年 9 月 23 日, 国内最大载重吨船舶 30 万吨级超大型油轮“远华洋”轮入列“中国洋浦港”。截至 2021 年底, 共 30 艘国际船舶注册“中国洋浦港”, 总载重吨超 483.58 万吨, 超国内登记的国际航行船舶载重吨 10%。

1.2.2 保税燃油加注不断增长

2021 年海南保税油累计加注 420 艘次, 共计 21.75 万吨, 同比分别增长 158% 和 113%, 其中在洋浦加注保税油的船舶艘次占近 90%。系列便利化举措帮助保税油供受双方节约费用总计约 3500 万元, 海南在保税油市场的竞争力显著增强。

1.2.3 国际运输船舶增值税退税和进口营运用交通运输船舶免税政策起步

2020 年 12 月 17 日, 购进的境内建造并将执行国际运输的“远兰湾”轮, 在“中国洋浦港”登记, 增值税额退税共计 2463.8 万元, 标志着海南自贸港国际运输船舶增值税退税政策正式落地。截至 2021 年底共 17 艘进口营运用交通运输船舶办理完免税手续, 进口船舶总值共 12.61 亿元, 免征关税和进口环节增值税合计 2.95 亿元。

2 海南港航物流产业优势与问题

2.1 海南港航物流产业优势条件

从国际区位上来看, 海南港口群毗邻东盟, 连接亚洲和大洋洲, 沟通太平洋和印度洋, 处于中国经济区和东盟经济区、印度洋经济区和太平洋经济区的双重结合部, 是亚欧航线、大洋洲航线进入中国的第一港口群, 具备从海上通往东盟、北非、中东诸国最前沿的区位条件。近年来, 儋州洋浦交通基础设施加快建设, 依托海南自贸港港航便利化政策, 初步形成了西部陆海新通道洋浦区域国际集装箱枢纽港。

2.2 海南港航物流产业存在问题

2.2.1 港航物流产业缺少顶层设计

由于海南整体港口现有规模较小、现代服务业起步较晚，物流基础设施供给能力不足，特别是港口物流服务于产业发展的基础性作用不足，航运物流上下行不均衡，缺乏港航物流产业相关规划支撑，尚未形成一系列有效的物流服务体系，未能形成以发展国际中转业务为重点、以打造国际枢纽港为目标的统筹规划，难以对海南全省港航物流产业发展给出科学指导和有力支撑。

2.2.2 港口发展仍然处于初级阶段

海南集装箱运输整体规模基数小，散货运输比例大，港口码头中业主码头多。国际航线以近洋支线为主，且航班密度较低。港口资源和经营主体分散，港口专业管理、经营人才不足，综合实力较弱。港口服务本岛为主，腹地和需求量少。港航物流基础设施还比较落后，国际地位低，竞争力、辐射力和集聚力弱，崛起的困难和压力很大。

2.2.3 基础设施布局及功能有待完善

配套功能不完善，临港物流作业空间有限，缺乏大型国际综合物流园区和物流中心，海关指定监管场地种类、口岸资质等相对较少。专业物流能力不高，危化品物流、冷链物流、电商物流等基础设施缺乏，多元化、专业化、一体化物流服务能力不足。港产城之间缺乏联动，港口的辐射带动效应不足，与临港产业缺乏互动，临港产业缺少配套物流园区，临港物流作业场所紧张。

2.2.4 港航物流服务体系仍需拓展

海南港航物流服务体系发展尚未能很好地利用其区位优势，对全球主要国家和港口的覆盖程度仍存在较大拓展空间，国际航运枢纽核心地位也未能充分体现，海南港口外贸、内贸航线网络通达性均不足，网络覆盖范围亟待拓展。

2.2.5 现代港航服务业处于起步阶段

海南港航服务业总体规模较小，企业主体较少，国际转运、存储、拆拼箱、保税物流等业务功能不完善。金融服务、信息咨询、保税仓储及出口加工、国际船舶综合服务、航运交易等高端港航物流产业基础薄弱，暂时难以形成集聚效应。

3 海南港航物流产业总体发展思路及发展架构

3.1 总体发展思路

强规模聚资源，加快海南港航物流产业发展亟需做大做强集装箱运输规模，以此产生规模效应，降低运输成本，形成港航产业发展良性循环。强平台提服务，港航物流产业的软实力是决定其国际竞争力的关键所在，

通过搭建专业的物流、航运、仓储、代理、信息、金融、保险等服务平台，形成以港口物流为核心的共建共享生态圈，提供全过程、高效率、个性化、精准化的物流服务。精品牌拓口碑，打造海南自贸港独有港航物流品牌，不断扩大海南港航物流产业的示范效应，形成具有国际影响力的知名品牌，以此推动港航物流要素向海南集聚。优营商引企业，坚持市场化、法治化、国际化原则，以市场主体需求为导向，持之以恒优化营商环境，务实支持举措，增强企业信心，不断吸引有能力的知名港航物流企业“走进来”。

3.2 总体发展架构

基于自贸港政策不断实施，海南港航物流产业发展迎来新机遇，港口物流、工业物流、航运物流、国际中转、保税物流将成为海南港航物流发展的重点领域，特别是针对国际集装箱中转业务，亟需拓展相关金融服务、信息咨询、国际交易、国际船舶综合服务等现代港航物流服务业。为此，需要从基础设施、物流网络、物流服务、参与主体等海南港航物流产业体系着手，加快港航物流产业发展。

基础设施是构建港航物流产业体系的最基本载体，是提供港航物流活动的场所，完善基础设施是海南港航物流产业发展一切前提。物流网络依靠基础设施的搭建，是进行港航物流的空间网络，主要由物流通道和物流枢纽组成，海南可从国际物流大通道、国内物流大通道、区域物流大通道三个层面，加快港航物流网络建设。物流服务是在物流网络的基础上为港航物流活动提供服务，包括港口服务、物流服务和商贸服务，重点需要引进涵盖港航金融、信息咨询、商品交易、综合服务、教育研发、文化休闲等高端商贸服务。参与主体是港航物流活动的发起者和监管者，也是港航物流的主要参与者。主要包括政府监管部门，贸易企业、加工企业、生产企业等在内的货主企业，航运公司、码头公司、仓储公司、代理公司等在内的运输企业，三方应当通过市场为主和监管高效的机制，构建自贸港体系下的港航物流主体。

4 分析总结

综合来看，依托优越的区位优势、逐步完善的综合交通体系和较好的经济贸易发展态势，海南港航物流产业已经具备一定基础和规模。海南港口码头泊位、堆场、装卸设备等港航物流基础设施建设成果显著，航线网络持续完善，船舶运力不断提升，港口生产运营发展势头良好，在西部陆海新通道的建设中承担了区域国际集装箱枢纽港的重要作用。但与高质量的发展要求和高定位

连云港港口型国家物流枢纽建设发展路径

王东

(连云港市港航事业发展中心, 江苏 连云港 222000)

摘要: 2021年,“十四五”首批国家物流枢纽建设名单公布,连云港被确定为港口型国家物流枢纽。未来,连云港将深入贯彻港口型国家物流枢纽建设要求,加快完善枢纽设施,连接“一带一路”。本文首先阐述全国港口型国家物流枢纽建设情况,分析连云港建设港口型国家物流枢纽基础,研究确定连云港港口型国家物流枢纽建设发展定位,提出推进国家物流枢纽运行的主要举措:培育枢纽运营主体、整合运作枢纽设施、强化枢纽主要业务和加强枢纽间协同发展。

关键词: 连云港;港口;物流枢纽;路径

中图分类号: U651 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 09—0080—04

连云港市地理位置优越,连接南北沟通东西,是新亚欧大陆桥东方起点和新亚欧大陆桥经济走廊首个节点城市,江苏省委、省政府赋予了连云港“一带一路”交汇点建设的核心区和先导区的定位。2021年11月29日,国家发展改革委发布“十四五”首批国家物流枢纽建设名单,连云港被确定为港口型国家物流枢纽。连云港将深入贯彻港口型国家物流枢纽建设要求,加快完善枢纽设施,连接“一带一路”,打造新亚欧陆海联运国际物流枢纽。

1 港口型国家物流枢纽建设发展情况

2018年,为贯彻落实党中央、国务院关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署,科学推进国家物流枢纽布局和建设,国家发改委联合交通运输部印发《国家物流枢纽布局和建设规划》,提出到2025年,布局建设150个左右国家物流枢纽,推动全社会物流总费用与GDP的比率下降至12%左右;到2035年,基本形成与现代化经济体系相适应的国家物流枢纽网络。2019年、2020年、2021年共批复3批,规划建设70个国家物流枢纽。已经批复的3批国家物流枢纽里,港口型国

的发展目标相比,仍然存在一些不足。对标国际一流港航物流产业,海南的集装箱码头泊位仍需要加快建设,物流设施存在短板,航线网络需要大力拓展,物流要素集聚和资源配置的能力仍然较弱,促进区域经济发展的作用未得到充分发挥,港航物流枢纽地位尚不突出,高端港航物流服务环节缺乏。当前,海南港航物流产业处于转型升级的关键阶段,需要加快推进港航物流产业发展的顶层设计,统筹布局、科学谋划海南港航物流发展方向和重点,提升港航物流综合服务能力,强化人才支撑和政策保障,助力海南港航物流产业发展。

表1 海南2021年港航数据

Data content t	Unit	Absolute figure	The year-on-year growth rate(%)
Freight turnover of port	Ten thousand tons and kilometers	87,108,742	140.3
Revenue passenger kilometers of port	Thousands of people and kilometers	28,164	4.4
Cargo throughput of port	Ten thousand tons	20,373	2.4
Container throughput	Ten thousand TEU	334.4	11.5

参考文献:

- [1] 陈舒琦,邵万清,施兆铭.港航物流业助推宁波港口经济圈建设的实证研究[J].物流工程与管理,2019,41(9):32-35.
- [2] 赵亚鹏,陈珮.港航物流产业与港口城市协同发展实证研究——以宁波为例[J].海洋经济,2021,11(4):89-95.
- [3] 王友珍,潘同浩.区域港航物流的宏观分析与微观思考[J].船舶物资与市场,2019(11):91-92.
- [4] 杨琪.基于SWOT分析的环渤海地区港口物流与区域经济协同发展策略研究[J].中国水运,2022,(06):20-22.
- [5] 汪鸣.在“大循环”和“双循环”中加快港航物流网络重构和服务创新[J].中国远洋海运,2020,(11):32-35.
- [6] 陈晓攀,盛晓涵,张瑶.自贸区赋权扩区契机下宁波港航物流业发展对策研究[J].交通与港航,2021,8(02):82-85.