

“双碳”目标下以收费市场化改革 赋能港口高质量发展研究

董岗¹, 刘总团²

(1. 上海海事大学 经济管理学院, 上海 201306; 2. 上海海事大学 物流科学与工程研究院, 上海 201306;)

摘要: 通过回顾我国港口收费改革进程和综述相关研究文献, 为深入推进绿色转型发展这一影响非常广泛和深刻、复杂的系统性工程, 提出应以收费市场化改革为导向赋能“双碳”目标下我国港口高质量发展的对策建议, 更好地服务国民经济、对外贸易和航运事业健康发展。

关键词: “双碳”目标; 港口收费; 系统性工程; 市场化改革; 高质量发展

中图分类号: U691 文献标识码: A 文章编号: 1006—7973 (2022) 11-0011-03

作为我国为应对气候变化向世界许下的庄严承诺, “双碳”目标是一项影响非常广泛和深刻、复杂的系统性工程。其中, 作为全球贸易物流系统的重要组成部分, 港口发展进入转型关键期, 即如何在实现“双碳”目标这一广泛而深刻的社会系统性变革中维持其效率和可靠性的同时, 妥善应对气候变化的间接影响以及海平面上升的直接影响。

1 我国港口收费的改革进程回顾

本文将我国港口收费改革的主要进程分为三个阶段: 从建国初期到 1963 年的“统一”阶段、从 1964 年到 2015 年的“双轨制”阶段和自 2015 年至今的“并轨制”阶段。其中, 自 2000 年以来, 我国港口收费改革的主要政策文件如图 1 所示。

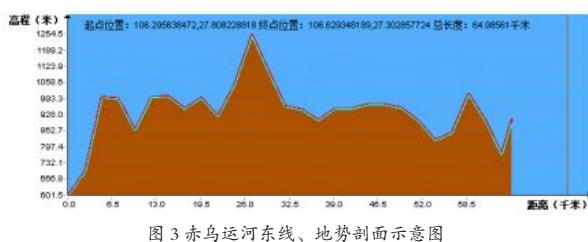


图 3 赤乌运河东线、地势剖面示意图

4 结论及建议

(1) 赤乌运河将长江两大支流—赤水河和乌江相连。赤乌、乌北和乌柳运河将西南内陆地区融入华南和东南沿海发达地区, 加强各个区域间的交流, 成为西南地区经济社会发展新动力, 促进“川黔桂城市经济带”形成和“成渝地区双城经济圈”发展。

(2) 本文对赤乌运河建设可行性和线路方案进行初步研究。相比方案一, 方案二建设难度和资金投入较小。赤乌运河建设工程量较大, 周期较长, 需要在建设期间进行大量深入的可行性论证研究, 包括赤乌运河建设标准和具体路线、现有航道和水利枢纽等级提升、沿线地质灾害防治、生态环境和文物资源保护、工程预算投资与运行维护管理等关键问题需要认真分析研究, 综合比选确定出最佳的运河建设方案。

(3) 确定赤乌运河战略地位, 加快推进运河建设工作。由于赤乌运河的建设涉及四川、贵州两省, 因此加强省与省之间沟通协调, 确定赤乌运河在西南地区经济社会发展中的战略地位, 争取获取国家层面支持, 将赤乌运河纳入国家规划。学习借鉴国内外运河建设和管理先进经验。西南地区各省市间通力合作, 成立运河建设管理委员会, 配置专业技术和管理人员, 负责运河建设和管理工作中的具体事务。

参考文献:

- [1] 王平义, 李健, 王梅力等. 建设人工运河, 打造西部南北水运出海大通道 [J]. 中国水运, 2019(07).
- [2] 王平义, 李健, 王梅力, 喻涛. 建设西南地区渝黔桂水运出海大通道的可行性分析 [J]. 中国水运, 2021(02):108-111.
- [3] 全国内河航道与港口布局规划 [M]. 北京: 交通部, 2007.
- [4] 刘晓玲, 吴鹏, 王海霞, 张婧姝, 王桃. 乌江航道等级提升志在通江达海 [J]. 中国港口, 2017(04).
- [5] 马伟. 乌江航道通航能力评估与对策 [D]. 重庆交通大学, 2017.
- [6] GB 50139—2014, 内河通航标准 [S].

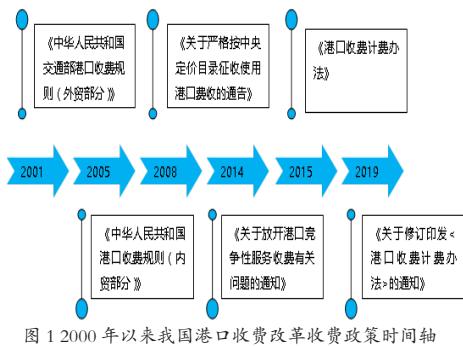


图 1 2000 年以来我国港口收费改革收费政策时间轴

2 我国港口收费的研究文献分析

首先，文献数量方面。从 1949 年 10 月到 2021 年 12 月底，以“港口收费”为主题在 CNKI 总库中搜索，收录港口收费相关文献（含部分外文期刊）共 305 篇。其中，在 2001 年外贸部分规则和 2005 年内贸部分规则发布前后研究港口收费的文献数量达到小高峰；随后从 2012 年开始研究港口收费的文献数量迅速增加，到 2015 年达到最高点，如图 2 所示。

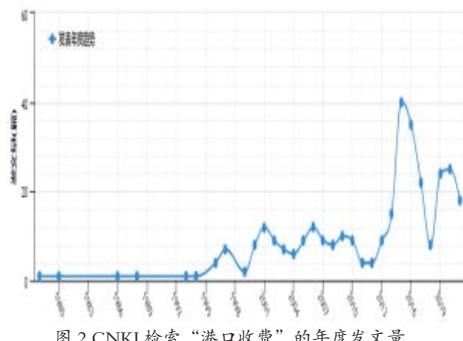


图 2 CNKI 检索“港口收费”的年度发文量

其次，文献来源方面。在 CNKI 总库中收录 305 篇的港口收费相关文献中，主要来自《中国港口》和《珠江水运》两大期刊，分别份额分别达到 41.84% 和 16.31%，如图 3 所示。

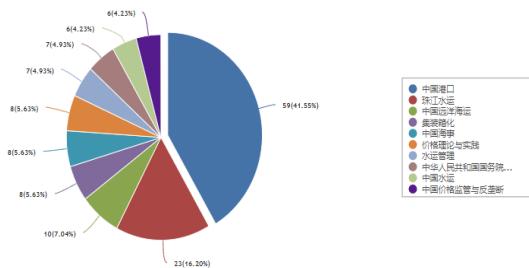


图 3 CNKI 检索“港口收费”的文献来源

最后，合作网络方面。文献作者合作网络节点大小表示作者的发文量，如交通运输部科学研究院的徐萍、眭凌等人合作频次比较高，徐萍总发文量为 33；上海海事大学的陈继红、王学锋、骆温平等在这个领域有深入研究，如图 4 所示。

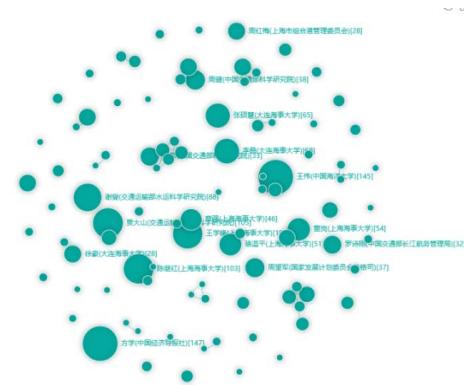
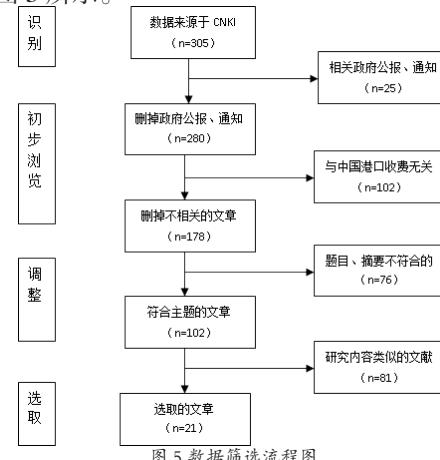


图 4 CNKI 检索“港口收费”文献作者合作网络

3 我国港口收费的相关研究综述

通过将 305 篇文献删掉一些政府公报、通知之类的文献，然后根据题目去掉与我国港口收费不太相关的文献，接着查看摘要筛选掉主题和研究内容不符合要求文献，再去掉重复文献，最后得到所需要的数据，文献筛选流程图如图 5 所示。



首先是关于港口收费改革的动因研究。张冬生（2004）^[1]认为收费管理方式和项目设置难以适应发展要求，码头间不公平竞争问题突出；翟慧娟（2011）^[2]指出我国港口收费存在价格管制较为严格，收费结构僵化不适应市场化需求；许家义（2012）^[3]对比分析了香港、新加坡、洛杉矶等境外知名港口与境内港口的收费差异；李晓丽（2013）^[4]认为港口收费中仍须政府定价或政府指导价的收费项目，充分考虑实际情况应当合理提高相应标准；徐心笛等（2015）^[5]认为“双轨制”下日益突出的港口收费问题将阻碍我国经济贸易发展。

其次是关于港口收费决策的建模研究。孙阿雪（2006）^[6]构建港航费收博弈双层规划模型，提出港口企业在进行费收决策时应考虑航运企业对其的选择行为；李志健（2011）^[7]建立不完全信息条件下港口企业与船公司间的博弈模型来分析港口的收费策略，指出港口收费是船公司选择港口挂靠港的重要因素；王栋（2020）^[8]以

港口收费、航运成本、港口基础设施三个属性作为效用变量对多项式 Logit 模型参数进行拟合验证。

再次是关于港口收费改革的主要思路。周望军 (1996)^[9] 认为要建立港口装卸费率与零售物价指数、货币贬值风险系数联动机制；刘文忠 (2007)^[10] 认为基于当前状况进一步改革的方向应该放在规制比较严格的外贸运输方面；王艳 (2012)^[11] 认为应该采用建立港口价格法律保障、改进港口定价机制手段，使我国港口价格机制得到进一步完善；盟岩 (2013)^[12] 认为认清港口价格发展趋势是关键，核清港口企业运行成本要界定好港口“增值服务概念”；眭凌等 (2015)^[13] 提出港口价格改革的总体思路。

最后是关于港口收费改革的发展导向。罗文丽 (2015)^[14] 认为港口企业在公布服务价格时通常要综合考虑公司的效益、政策的合法性以及可操作性这三个方面的因素；杨晓光 (2016)^[15] 研究了本轮改革的核心内容与政策取向，并从可操作性角度进一步指出港口收费改革中所存在的若干问题；章强等 (2016)^[16] 从宏观层面系统性地对本轮港口收费改革的外在动力和内在逻辑做明确的整合式阐述；李群等 (2021)^[17] 提出应强化港口收费价格监管，进一步促进口岸营商环境建设；贾大山和徐迪 (2021)^[18] 指出要进一步加强对口岸进出口环节收费的研究分析，合理降低相关费用。

4 “双碳”目标下进一步深化我国港口收费改革的对策建议

(1) 以碳中和行动为先行推进绿色港口收费实践。以 2021 年 4 月 22 日我国在领导人气候峰会上的承诺为牵引，借鉴 2020 年鹿特丹港倡议的存储工业二氧化碳项目 (Porthos) 获欧盟委员会设立的欧洲能源基础设施连通基金 1.02 亿欧元补助，充分利用区域和国家绿色发展基金的市场投资机制，完善绿色港口建设的财政补助政策，在碳达峰和碳中和行动中担当引领者和先行者。

(2) 以市场化改革为导向完善港口收费形成机制。港口建设和运营所需资金巨大，投资周期长，为更好地保障国民经济和对外贸易平稳运行，如何吸引国际和民间资本参与成为港口收费改革的突破口。可借助资本纽带减少对港口收费的直接干预、转以间接的宏观调控为主，提高港口收费形成机制的透明度，赋予港口经营人更大的定价自主权；同时健全港口收费监督机制。

(3) 以自由贸易港为对标创新港口收费计费办法。在复杂严峻的国际形势下，为主动适应国际经贸规则重构新趋势，充分发挥港口在产业链供应链的关键节点作用，加快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，应进一步对标新加坡、迪拜等国际典型自由贸易港，显著降低社会物流成本和优化口岸营商环境，打造国际一流水平的枢纽港。

(4) 以可持续发展为驱动推动绿色船舶港口收费。为加强和协调全球港口未来的可持续发展努力，应将港口的绿色建设与节能减排与船东的经济利益挂钩，可依托交通运输部海事局船舶自动识别系统提供的航行于我国沿海和内河水域船舶的实时动态数据，构建进出港船舶减排技术创新网络并识别关键路径、重要节点以及绘制演化图谱，为整治船舶污染突出问题提供新型监管模式。

参考文献：

- [1] 张冬生. 港口内贸收费与改革 [J]. 中国港口, 2004,(3):39–41.
- [2] 翟慧娟. 我国港口收费的历史沿革与亟须解决的问题 [J]. 中国港口, 2011,(9):5–8.
- [3] 许家义. 对港口收费的诸多质疑和建议——从上海洋山保税港区港口费收解析探索港口收费的改革 [J]. 中国港口, 2012,(3):16–23.
- [4] 李晓丽. 我国港口收费可能提高 [J]. 珠江水运, 2013,(20): 52.
- [5] 徐心笛, 陈继红, 曾鑫. 港口收费存在的问题及改革对策 [J]. 港口经济, 2015,(12):31–33.
- [6] 孙阿雪. 基于双层规划模型的港航费收博弈研究 [D]. 上海海事大学, 2006.
- [7] 李志健. 基于博弈模型下的港口收费策略 [J]. 集美学报(自然科学版), 2011,16(3): 192–195.
- [8] 王栋. 基于 Logit 模型的港口收费对港口选择研究 [J]. 中国水运, 2020,(7):16–19.
- [9] 周望军. 论经济转轨中港口费收改革政策取向 [J]. 中国物价, 1996,(5):18–21..
- [10] 刘文忠. 浅析我国港口价格规制改革的基本思路 [J]. 价格理论与实践, 2007,(3):35–36.
- [11] 王艳. 我国港口定价机制亟待完善 [J]. 中国水运, 2012,(4): 14–16.
- [12] 盟岩. 再谏港口价格机制改革 [J]. 中国港口, 2013,(10):2.
- [13] 眇凌, 徐萍, 余静, 刘雅文. 我国港口价格形成机制及发展趋势 [J]. 水运管理, 2015,37(1): 14–18+25.
- [14] 罗文丽.“运价放开”的利弊权衡 [J]. 中国物流与采购, 2015,(2):46–48.
- [15] 杨晓光. 港口收费改革进行时 [J]. 中国港口, 2016,(4):11–14.
- [16] 章强, 陆禹翰, 王学锋. 我国港口收费改革的外在动力与内在逻辑关系研究 [J]. 价格理论与实践, 2016,(8):81–84.
- [17] 李群, 肖宝贵, 张凯. 强化港口收费价格监管 促进口岸营商环境建设 [J]. 中国价格监管与反垄断, 2021,(8):17–18.
- [18] 贾大山, 徐迪, 蔡鹏. 2020 年沿海港口发展回顾与 2021 年展望 [J]. 中国港口, 2021,(1): 4–16.