

区域竞争力

海沧港口经济发展探讨

○吕玉宝 王丹

摘要:海沧港口拥有良好的地理位置与自然条件,享受保税港优惠的税收政策和通关便利,同时具有对台优势,但是也存在很多问题与缺陷。在建设海峡西岸经济区的大背景下,合理地利用既有优势,克服存在的不足是利用国家政策优惠、加快海沧港口经济发展的根本保障。

关键词:保税港;台湾自由贸易港区;海峡西岸物流圈

中图分类号: F127 **文献标识码:** A **文章编号:** 1674-7488(2011)02-0062-05

自各地区保税港设立以来,国内许多学者对保税港区的运行状况及对经济发展的促进作用进行了深入研究,尤其是对大连、天津、重庆、上海、宁波等地保税港区的建设情况与发展战略做了细致的考查(葛卫芬、宓红,2008;张强,2008;韩景等,2008;李英、何海军,2009)。相对而言,由于厦门海沧保税区设立较晚,对其发展中面临的问题与保税港的作用的研究还比较少。目前,有一研究者提出海沧保税港区拥有天然的港口优势,但也存在着基础设施不够完善、人才资源缺乏、港口整体竞争力较弱等问题(王斌义、王什贵,2009)。

本文立足海沧经济实情,考察海沧港口经济发展的基本状况,探讨保税港建设为海沧港口经济发展带来的利与弊,并在此基础上简单预测海沧港口经济的未来发展趋势,初步探索保持这一发展状态所需要的政策保障。

一、“十一五”期间海沧港口经济发展状况

海沧港位于厦门内港西岸南部,始建于1990

年,包括海沧港区和嵩屿港区两个部分,海岸线26公里,深水岸线10公里,陆域纵深800多米,前沿水深-17到-13米,是厦门港中唯一可停泊10-15万吨集装箱船舶的深水良港,港内水域宽阔、水深浪少、不冻少淤,具有良好的地理位置和自然条件。保税港区位于海沧港区与嵩屿港区内部,包括有专有的泊位,具备优惠的政策环境。

(一)海沧港口建设情况

在港口集疏运功能方面,海沧港拥有便捷的集疏运网络,海沧及嵩屿港区货物可以通过公路、铁路、水路运往全国各地和世界各港。除了铁路货运专线外,港口公路货运专线包括角嵩路、兴港路、南海路。按照目前的运量和道路设计,海沧港区集疏运网络基本满足港口物流的需要。

在港口码头建设方面,海沧港区规划建设33个万吨级以上泊位,规划总吞吐量1亿吨,集装箱吞吐量1000万标箱。按照2009年海沧的集装箱吞吐量185万TEU来看,设定一个年增长率21%^①,到“十二五”计划结束的2015年海沧港区集装箱吞吐量将达到580万TEU。可以发现海沧港口泊位建设完全满足“十二五”经济建设的需要,并

作者简介:吕玉宝,厦门海沧保税港区投资建设管理有限公司副总经理;王丹,厦门大学经济系博士研究生。

留有一定的发展余地。

在港口客货运量方面,从表 1可以看出海沧占厦门全港的集装箱吞吐量约到 40%。目前厦门港的集装箱吞吐量约在 550TEU,而海沧港口集装

箱吞吐量设计为 1000万 TEU,可见海沧不仅实际上是厦门港集装箱运输的主体,而且完全有能力承担更大份额的集装箱运输量。

表 1 “十一五”期间海沧集装箱吞吐量

年份	厦门全港集装箱吞吐量 (万 TEU)	海沧集装箱吞吐量 (万 TEU)	海沧集装箱吞 吐量年增长率 (%)	海沧集装箱吞吐量 占厦门全港比重 (%)
2006	401	141	-	35.2
2007	462	185	31.2	40.0
2008	503	215	16.2	42.7
2009	468	185	-13.9	39.5
2010	557	207	11.9	37.2

注:数据来自相关年度的《厦门经济特区年鉴》中国统计出版社。2010年数据根据前七个月公布数据平均后得出。

(二)海沧保税港建设情况

海沧保税港区于 2008年 6月 5日获得国务院批准设立,规划面积 9.5092平方公里,是我国第七个批准设立的保税港区。2010年 1月 12日海沧保税港区一期通过验收,封关面积约为 4.65平方公里,范围包括海沧港区 1-6号泊位,嵩屿港区 1-3号泊位、物流园区和厦门出口加工区一期。保税港区与国际惯例接轨,采用“一线开放、二线管住、区内自由、入港退税”的监管原则,推行全封闭化、信息化、集约化的监管模式,实行优惠的税收政策和便利的外汇管理模式,为企业开展国际中转、国际采购与配送、商品展示、加工制造等贸易与生产活动提供更为优惠与便捷的通关环境,降低企业通关成本,提高通关效率。

从国际中转看,一方面,海沧港区开辟了 25条国际远洋航线到达世界各主要港口,已经具备比较广泛的市场联系;另一方面,保税港区依托发达的高速公路、铁路交通网络,为港口物流作业、仓储、海铁联运、海陆联运提供了全方位的配套服务,为内陆货源的开拓和港口货物的周转提供了有利的支持。

从国际配送看,海沧保税港区集港区作业、保税物流、出口加工区“三位一体”,其中保税物流园

区共有 19家物流企业,背依海沧各工业园区,办理区域性物流和工业、商业配送物流业务,基本能满足保税港区封关运作后的各项需求。2010年第一季度,海沧港区出口货物 79786批,进口货物 6185批,报检金额 8.97亿美元,出境报检货物 24768批,货值 7.64亿美元。较金融危机前的 2008年同期,各项指标均有所增长,港区运行状况良好。

从对外合作来看,海沧港区与台湾高雄港间具有地理位置相近、文化背景相似、经济联系紧密、通关环境便捷等优势,海沧保税港区可以利用优惠的税收与通关政策对接高雄港、推动台资企业发展;同时高雄港也面临着港际间竞争压力大、台湾产业基盘小、港口行政效率与自动化程度较低等一系列问题,需要寻求对外合作以保持稳定货源、提高港口竞争力。也就是说,海沧保税区与高雄港存在合作的可能性和必要性,在此基础上,2010年 5月,海沧保税港区与高雄自由贸易港区签订了合作意向书。但是由于受到两岸政策的限制,两岸港口之间的合作程度较低,合作内容有限。

(三)腹地经济发展情况

港口为腹地经济提供了外向发展的渠道,同时腹地经济的繁荣也为港口的进一步发展提供了有力的支撑。其中加工制造业的发展为港口提供了

广大的货源, 商贸服务业的发展为港口提供了有效的配套, 带来了丰富的人流, 港口物流的发展推动了港口客货运转, 带来了港口的繁荣。

从直接腹地范围来看, 海沧港区以海沧区作为依托, 海沧工业制造业与物流商贸服务业的发展为港口经济的繁荣打下良好基础。表 2 描述了“十一五”期间海沧地区国民生产总值与工业企业年产值的增长情况。从中可以发现受金融危机的影响, 2008、2009 年海沧地区国内生产总值与工业企业产值都有所下降, 甚至出现一定程度的负增长; 到 2010 年各项经济均恢复增长, 预计各项经济指标将在 2008 年的水平上有较大增长。2009 年海沧的三次产业结构为 1.2: 69.5: 29.3。可见海沧区第一产业占地区生产总值的比重已经很低, 第二产业仍然是经济主体, 第三产业所占比重正处于逐步上升的趋势。在工业制造业方面, 到 2010 年 6 月, 规模以上工业企业共 266 家, 其中, 重点工业企业 69 家, 中等工业企业 156 家。2009 年实现工业总产值 606 亿元, 工业增加值 139 亿元。2010 年 1-6 月, 全区规模以上工业企业累计完成产值 347.17 亿元, 先进制造业基地格局初步形成。在商贸服务业方面, 2007、2008 年海沧社会消费品零售额总额增幅分别为 32.8%、27.6%, 连续两年居厦门市各区之首; 2009 年, 海沧区完成 14.25 亿元, 增长 19.7%, 在厦门市各区中位居第四位。可见, 尽管受金融危机的影响, 商贸服务业增幅放缓, 但是仍具有较大的发展潜力。在物流业方面, “十一五”期间海沧已建成相当规模与完善的综合服务功能的物流基地和物流园区, 并吸引世界五大航运公司中的 4 家入驻海沧, 港口物流得到较大程度发展。

从间接腹地范围来看, 海沧港区以厦门市和闽南三角区为依托, 经济腹地包括福建全省、粤东、粤北、江西、湖南等地。在中国几大港口群中, 闽南地区港口的经济腹地力量相对较弱, 并且港口分布众多, 港口之间竞争力度大, 货源相对不稳定。在世界港口集装箱吞吐量排名中, 大陆上海港、深圳港、青岛港、宁波-舟山港、广州港、天津港、厦门港、大

连港分别居于第 2、4、10、11、12、17、22、26 位。^②

表 2 “十一五”期间海沧经济运行情况

项目 年份	总体经济运行情况		工业生产情况	
	地区国内 生产总值 (亿元)	年增长率 (%)	全区工业 企业年产值 (亿元)	年增长率 (%)
2005	164.9	-	464.1	-
2006	180.6	9.5	533.7	15.0
2007	210.0	16.3	657.14	23.1
2008	217.8	3.7	663.78	1.0
2009	212.2	-2.6	606.02	-8.7
2010	260.5	22.7	710.48	17.2

注: 2010 年地区生产总值由 2010 年前半年数据和“十一五”期间年平均增长率推算而出。数据来自《海沧区政府工作报告》2007、2008、2009、2010 年。

二、海沧港口经济进一步发展存在的问题

根据前面对经济腹地、港口基础设施、保税港运行情况的考察, 可以发现海沧保税港的税收优惠和政策优势还没有完全发挥出来, 港口经济腹地较弱, 港口物流存在货源不足等一系列问题。总的看来, 有以下几个方面值得注意:

(一) 基于我国保税港与国际自由港的差距, 海沧保税港区存在固有的缺陷

就区域性质而言, 保税港区只是就进出口税收实现“境内关外”, 其他许多海关管理方面仍不能实现。就自由度而言, 保税物流园区实际上是一线、二线、区内三重管理, 不能提供完全“自由”和“便捷”的管理措施。就信任度而言, 海关对园区货物同时实行单证与货物监管, 缺乏对区内企业的充分信任, 存在高额的监管成本。就港区竞争而言, 各保税港不顾产业基础与区域条件的差别, 功能定位雷同, 引资招商存在无序竞争。

(二) 由于海沧保税港建设起步较晚, 配套制度还没有完全跟上, 信息平台还不够完善

就报关制度而言, 上海洋山港实行系统报备制

度, 24小时通关, 而厦门仍实行人工审批制度, 报关时间限制在正常工作时间内, 从而降低了物流中转速度。就信息平台而言, 厦门港口岸各部门的电子平台仍处于离散状态, 电子报关通关效率低, 中转功能建设滞后。

(三) 作为厦门港的重要组成部分, 海沧港口的综合竞争力不足

基于港口效率的中国港口综合竞争力评价结果, 发现厦门港的综合竞争力位于倒数第二, 上海港位于第一, 深圳港位于第二。^③其中, 厦门港港口吞吐能力、港口作业能力、港口财务状况及投资状况等方面相对比较落后。

(四) 由于海沧港口与腹地经济发展不均衡, 港口存在货源不足, 产能过剩的问题

海沧港口的设计集装箱吞吐量为 1000 万 TEU, 而 2008 年集装箱吞吐量仅为 215 万 TEU, 产能严重过剩。原因在于一方面厦门周边大都是不发达地区, 缺乏有较大增长潜力的经济腹地的支撑; 另一方面, 厦门与内陆省份的交通不够便捷, 运输成本较高, 并且受到来自长三角、珠三角港口的竞争。目前, 海沧港的货源主要来自厦漳泉地区, 江西等内陆省份的货物很少选择通过海沧港口出口。

(五) 其他常见问题

如缺乏有经验的保税区物流人才; 临港区服务业无法满足港口发展的需要; 公共交通、医疗与教育等基础设施建设相对滞后, 无法满足临港工业职工的生活需求; 国有物流企业受政府支持过重, 难以应对成本、市场的变化等问题也困扰着海沧港口经济的发展。

三、发挥保税港区作用与加快海沧港口经济发展

海沧港口拥有良好的地理位置与自然条件, 享受保税港优惠的税收政策和通关便利, 同时具有对台优势, 但是也存在很多问题与缺陷。在建设海峡西岸经济区的大背景下, 合理地利用既有优势, 克

服存在的不足是利用国家政策优惠、加快海沧港口经济发展的根本保障。

(一) 利用海沧保税港区税收优惠与通关优势, 促进保税港与腹地联动发展

在保税港自身建设方面, 首先要进一步整合保税区与港口的政策优势、功能优势和区位优势, 推进国际港航产业与现代物流产业互动, 建设与国际惯例接轨的保税港区。其次, 进一步优化出口加工区海关监管模式, 完善电子信息管理平台, 改变人工审批报关制度为系统报关制度, 提供优质便捷的通关服务。再次, 进一步加强海沧保税港与国内其他保税港之间的联系, 通过货物高效中转, 实现保税港区之间的良性互动。最后, 对于已经成熟的通关运作模式, 政府应减少干预, 鼓励物流企业创新服务模式, 提高服务效率。

在保税港区与腹地联动方面, 要进一步利用保税港区和出口加工区的优惠政策扩大招商, 促进转口贸易及物流业务的快速发展。同时, 结合海沧保税港区的实际情况, 探讨“区区联动”的监管模式, 以保税港区为龙头, 以保税物流园区、保税仓库、保税工厂、出口加工区等为节点, 以保税运输线为链条, 形成保税网络, 将保税港区的政策辐射到整个腹地, 推动腹地经济的快速发展。

(二) 加强海沧港口与内陆省份的联系, 推动港口腹地开发

海沧港腹地有限、货源不足, 因此应努力加强集疏运通道建设, 整顿港区环境, 吸引船、货双方来海沧港开展业务, 提高港口在腹地外贸货源市场的占有率。具体而言, 一方面要开发港口功能, 降低货运成本, 为货主提供便利条件以巩固老货源, 另一方面要加强与腹地的政府部门、货主企业的合作, 提高宣传力度, 以超前性、长期性和连续性组织与开发新货源。另外, 地方政府还需要加强与航运企业的合作, 吸引更多的国内外大型企业落户海沧, 开辟远洋航线, 拓展国内外市场。

(三) 对接台湾自由贸易港区, 促进两岸港口物流发展

在“两岸货物直航”的背景下,通过加大港口基础设施投资力度、促进两岸物流公司合作、拉近两岸港口政策差异等措施实现海沧港与高雄自由贸易港区对接,提高港口国际中转运输效率,进而提升台企发展空间。对海沧港区而言,一方面可以借鉴台湾自由贸易港区经验,提高海关行政与货物通关效率;另一方面可以利用台湾港口运营商和物流商的经验、力量及台资企业变革自身商务模式的内在需求,促进海关监管模式的不断变革。对台湾自由贸易港而言,一方面可以开拓大陆货源市场,增强港口综合竞争力;另一方面可以建设两岸物流通道,为台湾企业在大陆的发展提供便捷的货运渠道。

(四)发挥港口辐射与集聚作用,促进产业结构优化升级

港口不仅为腹地带来大量的物流和人流,而且通过国内与国外腹地的连接带来了大量的市场信息和发展机遇。依托周边发达的高速公路、铁路及水运交通网络,海沧港口经济集聚与辐射能力得以加强;通过地区之间的产业分工与资源流动,海沧产业结构实现优化与升级。具体而言,要促进地区间要素自由流动,实现人才与资本在港口的集聚,促进港口物流以及商贸服务业的发展;同时拓展经济腹地,建设海峡西岸物流圈,带动直接与间接经济腹地的发展。

(五)提高港口环境监测力度与应急反应能力,实现经济与环境共赢

发展海沧港口经济,要坚持推进“生态海沧”战略,秉持“发展与保护并重,经济与环境双赢”的理念,追求人与自然和谐发展。在产业发展方面,选择有利于生态的主导产业,大力发展“三高”产业,即高端服务业、高端制造业、高新技术产业,发展污染防治设备制造、游艇制造等节能环保产业,发展文化休闲生态旅游,实现经济社会的可持续发展。在污染防治方面,加大港口重点化工企业监测力度,扩大对中小企业的监测范围,建立污染物应急处理机制,为生态环境提供切实的保障。在城市

建设方面,做好港口与城市发展规划,凸显海沧“山、海、湖、城”的滨海景观,不断完善港口与城市基础设施,协调港口开发与沿海环境,建立环境宜人、生态和谐的低碳城市。

注释:

- ① 根据厦门港 1994年至 2009年集装箱运输年增长率进行平均,并考虑海沧港区集装箱吞吐量占厦门全港的比例计算得出。
- ② 根据厦门港 1994年至 2009年集装箱运输年增长率进行平均,并考虑海沧港区集装箱吞吐量占厦门全港的比例计算得出。
- ③ 匡海波.港口效率的测度方法与提升对策[M].大连理工大学出版社,2008:150.

参考文献:

- [1] 王斌义,王什贵.海沧保税港发展研究[J].物流技术,2009(7):33-35.
- [2] 葛卫芬,宓红.保税港区对宁波经济发展的可能影响分析[J].中共宁波市委党校学报,2008(3):69-72.
- [3] 陈倩.保税港区运营进入法制化阶段[J].港口经济,2008(1):56-57.
- [4] 韩景.保税区发展、空间演化及其区域效应研究[D].辽宁师范大学,2008(6).
- [5] 张强.大连保税港区发展战略研究[D].大连海事大学,2008.
- [6] 李英,何海军.重庆保税港区对我国西部地区经济发展影响分析[J].经济研究导刊,2009(26):48-49.
- [7] 黄民生.海峡两岸港口物流对接模型研究——以闽台为例[M].北京:科学出版社,2009.

(作者单位:1 厦门海沧保税港区投资建设管理有限公司,福建 厦门 361026 2 厦门大学,福建 厦门 361005)

[责任编辑:王秀英]