**“粤港澳”大湾区背景下珠海港保税物流**

**发展研究**

陶琴

（珠海城市职业技术学院，广东 珠海 519090）

**摘要：**在粤港澳大湾区及国家一带一路大发展战略下，珠海港迎来了新一轮的发展机遇和挑战。通过分析珠海港现保税物流存在的问题，提出珠海港需加快推进综合保税区的规划建设、拓展港口货源腹地、引入大客户参与保税物流的搭建、发挥与横琴自贸区的区港联动发展、加强湾区内战略合作等措施，旨在提高港口保税能力，提升港口发展核心竞争力，抢抓港口新一轮的发展机遇。

**关键词：粤港澳大湾区；珠海港；保税物流**

1. **引言**

改革开放40年以来，特别是香港、澳门回归祖国后，粤港澳合作不断深化实化，粤港澳大湾区经济实力、区域竞争力显著增强，已具备建成国际一流湾区和世界级城市群的基础条件。因此，中央制定了粤港澳大湾区 (大湾区) 的发展规划，致力于打造与纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区相同级别的全球经济重要增长极，发挥我国经济发展的核心引擎作用。根据 《粤港澳大湾区发展规划纲要》的指导，在湾区建设环境下，发挥香港-深圳、广州-佛山、澳门-珠海强强联合的引领带动作用，深化港深、澳珠合作，加快广佛同城化建设，提升整体实力和全球影响力，引领粤港澳大湾区深度参与国际合作。珠海毗邻澳门，以港珠澳大桥与香港、澳门相连，既是一国两制相融合碰撞的前沿阵地，也是港澳融入国家发展大局、共建粤港澳大湾区的排头兵，湾区的规划及发展为珠海的发展提供了良好的区域环境，同时也给珠海港的发展提出了更高的要求。

1. **粤港澳大湾区给珠海港发展带来的机遇**

（一）粤港澳大湾区经济为珠海港提供了广大的空间

粤港澳大湾区包括香港、澳门和广东省广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市珠三角九市），是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一，在国家发展大局中具有重要战略地位。且湾区经济发展水平全国领先，产业体系完备，集群优势明显，经济互补性强，香港、澳门服务业高度发达，珠三角九市已初步形成以战略性新兴产业为先导、先进制造业和现代服务业为主体的产业结构，2017年大湾区经济总量约10万亿元。先进的湾区经济为珠海港提供了广大的发展空间。

（二）珠海港的发展积累为融入粤港澳奠定了坚实的基础

2018年，珠海港集团共完成港口货物吞吐量1.25亿吨，完成集装箱吞吐量236.71万TEU。目前，珠海港集团开通集装箱班轮航线64条，其中，国际航线17条，包括高栏通往日本、越南、南太平洋、台湾以及香港、澳门等国家和地区；在柬埔寨、越南等地设立了海外办事处，为东南亚业务进一步开展打下坚实基础；沿海干线升级优化后共25条，通往海口、日照、厦门、大连等多个全国沿海主要港口。珠海港发展已经具有一定规模，高栏作为珠海主港区，随着高栏港10万吨级集装箱码头的投产运营，15万吨主航道疏浚工程的竣工，珠海港进入快速发展阶段。

（三）港口资源整合的大趋势为珠海港注入了发展动力

粤港澳发展规划纲要指出，支持粤港澳加强合作，共同参与“一带一路”建设，加强粤港澳港口国际合作，建设区域性港口联盟。纵观近几年国内港口的发展，宁波-舟山港、温州港、台州港等港口已实现整合和统一运营。2016年，天津港集团与唐山港集团共同出资组建唐山集装箱码头有限公司，海南省人民政府发布《海南省港口资源整合方案》，提出重点整合“四方五港”。2017年，江苏省港口集团有限公司成立，将省内八大国有港口企业纳入旗下。广东省为推进港口资源整合，初步提出以广州港集团、深圳港集团为两大主体，分区域整合省内国有港口资产。通过整合，避免省内港口间的恶性竞争，促进港口资源的优化配置，助力粤港澳大湾区航运经济协同一体化发展。在此次港口资源整合的背景下，珠海港所处的竞争环境会在一定程度上得到改善，同样也对珠海港为在整合环境下的竞争力提出了更高的要求。

1. **珠海港保税物流的发展现状**

（一）珠海港高栏港区保税功能薄弱

珠海市现存珠海保税区、珠澳跨境工业区、横琴新区自贸试验片区三个海关特殊监管区域，珠海港作为珠海市“以港立市”的承载主体，目前尚未规划建设综合保税区。珠海港位于珠江口西部，是珠江口西部最主要的深水良港，是华南地区枢纽港，具有不可替代的地位。但现阶段珠海港的港口保税区域仅局限在货主保税仓，物流服务功能仍然局限于传统的集装箱装卸、运输、仓储、堆存、报关报检、船代、货代等基本物流服务，全程物流、保税加工、贸易展示、跨国采购、物流金融、信息服务等增值物流服务功能仍十分薄弱，使珠海作为核心城市、交通枢纽城市和现代化区域中心城市的辐射、带动和服务功能与作用不能充分发挥。

（二）珠海港货量有待于进一步提升

“十二五”期间，珠海港成功实现了亿吨大港的突破，在珠三角港口群中的货物吞吐量占比逐年上升。截至2018年，珠海港完成货物吞吐量1.25亿吨，完成集装箱吞吐量236.71万TEU。但粤港澳大湾区内港口众多，包括香港港、深圳港、广州港、珠海港、虎门港、江门港、中山港等，区域港口间地理位置毗邻，港口腹地虽各有侧重，但基本重叠，故湾区内货源竞争异常激烈。珠海港货量相对于香港港、深圳港、广州港等港口货量仍显不足，这是制约珠海港保税物流发展的一大重要因素。

图1 粤港澳大湾区内主要港口货物吞吐量

（三）珠海港区港联动有待于进一步加强

粤港澳大湾区经济一体化，离不开保税物流和各种要素的便捷流动。海关的制度创新为保税物流和各种要素在珠三角的便捷流动创造了条件。纵观粤港澳大湾区内保税物流十分发达的香港港、广州南沙港、深圳盐田港等港口，都是通过港区与保税区功能的叠加，区港联动实现港口跨越式发展。而珠海港目前保税物流的功能局限于仓储等基础物流功能，港口物流功能与保税区、自贸区保税功能难以有效融合，区港联动政策及措施十分不足，不利于珠海市港航物流产业转型发展、粤港澳大湾区保税物流等各种要素的便捷流动及粤港澳大湾区经济一体化。

1. 珠海港保税物流服务能力与管理水平有待于提高

由于珠海港保税物流功能薄弱，保税物流服务能力十分不足，保税物流管理理念及管理水平不高，己经成为制约其进一步发展的重要因素，难以为珠江口西部地区的物流提供更便捷便宜的保税物流服务。目前粤港澳大湾区仅在珠三角中心、珠江口东岸有两个保税港区，珠江口西岸保税物流亟须大力发展，以便形成互动，利用保税监管的制度创新，促进保税物流和各种要素的在珠三角区域便捷流动。

1. **珠海港保税物流发展的建议**

（一）积极对接国家战略，拓展港口货源腹地

一方面，在粤港澳大湾区发展背景下，继续深化对接国家“一带一路”战略，加快珠海港西南地区内陆港建设，并积极开通珠海港至内陆港海铁联运班列，开辟珠海港至南亚、西亚地区港口的外贸航线；完善珠海港至我国沿海主要港口内外贸航线网络，同时进一步深化“西江战略”，加强珠海港西江流域水运网点建设，加密西江驳船航线网络及航班密度，以形成海铁联运、江海联运网络。通过流程再造、模式创新和全程服务，与制造业尤其是装备制造业联动发展，促进珠江西岸先进装备制造产业带的产业集聚，创新拓展港口货源，为保税物流搭建提供货量保障。

（二）推进珠海港高栏综合保税区规划建设，完善港口保税物流功能

珠海物流“十三五”规划中明确指出，为提高港口综合实力，“十三五”期间珠海市需加大推进加快推进珠海港高栏港后方物流园区建设，积极申报综合保税区，大力促进国际商贸物流的发展。加快推进综合保税区的规划建设，重点发展保税物流、保税仓储、保税加工及贸易展示等综合服务，通过加强保税物流的建设，完善保税物流功能布局，将珠海港打造成珠江西岸最大的国际物流中心，提升珠海港在粤港澳大湾区内的影响力。

（三）引入大客户，参与珠海港综合保税区建设

港口物流作为资本密集型行业，存在着投入大，回收期长的特点。可引入全球大型战略投资者参与珠海港保税物流建设，在缓解投资者资金压力的同时，发挥双方的优势条件，聚集货源，优势互补，壮大产业，保障保税物流的可持续性发展。

（四）发挥横琴自贸区优势，形成区港联动发展

自横琴自贸区成立以来，珠海港仍缺乏与横琴自贸区有效联动的政策与举措支撑，尤其是目前珠海港保税物流功能只停留在货主独立的保税仓层面，保税物流功能相对比较薄弱，这将是制约珠海港货物进出口的巨大短板。如果这一情形得不到改善，既不利于推动珠海港实现以港立市，也不利于横琴自贸区做大高端商贸业的规模，极大地影响产业链的延伸和产业集群发展格局。

（五）加强粤港澳大湾区战略合作，拓展高栏港区综合保税区服务范畴

2015年珠海已经落实与巴伐利亚州化学产业集群合作协议，并致力加快建设“巴伐利亚州—广东省精细化工产业园”；同时，珠海港亦与瓜达尔港缔结友好港关系，瓜达尔港是巴基斯坦第三大港口，是东亚国家转口贸易及中亚内陆国家出海口。在此基础上，通过加强粤港澳大湾区各城市及一带一路沿线各国家间经贸合作，采取多项举措进一步加强国内与国际之间的交流，延伸港口保税服务链，拓展珠海港保税物流服务范畴，提升珠海港保税物流全球影响力。

参考文献：

[1]苗建琳.对我国综合保税区发展现状、问题及对策的分析[J].经贸实践,2017(06):129.

[2]徐薇. 长春兴隆综合保税区发展研究[D].吉林大学,2016.

[3]张哲辉,邢虎松.我国港口物流园区发展现状及趋势分析[J].生产力研究,2018(07):78-81.

[4]粤港澳大湾区发展规划纲要,2019