

# 海南封关运作背景下洋浦港港口物流发展研究

翁启伟

海口经济学院 海南 海口 571127

**摘要:** 洋浦港地处四大经济圈的交会中心、是西部陆海新通道和一带一路的交汇点,在海南自贸港建设中将发挥物流枢纽作用。本文在海南封关运作背景下,分析洋浦港港口物流发展现状,指出洋浦港仍面临港口基础设施薄弱、港口物流人才缺乏、港口智慧化信息技术不足、港口运作绿色环保理念弱等问题,通过借鉴国外港口物流发展成功经验,结合实际情况提出洋浦港港口物流发展策略,推动洋浦港港口物流健康、稳定、快速地发展。

**关键词:** 封关运作; 洋浦港; 港口物流

**中图分类号:** F552.3 **文献标识码:** A

封关运作是海南自贸港建设的关键一步,旨在构建完善的海关监管体系,提高通关效率,优化跨境贸易便利化水平,推动海南自贸港的腾飞,实现国家发展战略目标。在封关运作背景下,海南与全球的联通更加开放顺畅,国际上的商品、船只、货物等可以自由进出海南,这将极大地促进洋浦港口的物流量增长;同时,封关运作也意味着更加严格的海关监管,洋浦港需要进一步提升其物流管理和服务水平,以满足更高的监管要求。

## 1 封关运作对洋浦港的影响

### 1.1 洋浦港与外界物流活动更加自由

自贸港的封关运作主要表现为“一线放开,二线管住”。所谓“一线放开”指的是海南自贸港与世界接轨,在岛内奉行更加自由便利的贸易和投资政策;“二线管住”指海南自贸港和内地的联系会进行适度控制,目的是为了保障国家贸易管制政策的统一和内地税制落差的衔接。洋浦港作为海南省的主要水运交通枢纽港,在封关运作后促进区域经济发展和深化开放中扮演着至关重要的角色,通过提升贸易自主性和便捷性,将洋浦港与全球物流动脉紧密相连,带来了划时代的变革。采用更为灵敏的海关管理策略及精简通关手续,不仅降低了物流开支,还使得货物在洋浦港的流转速度加快,压缩了物流周期<sup>[1]</sup>。作为海南自贸港对外开放的重要窗口,

**作者简介:** 翁启伟(1972.12-),男,汉,海南万宁人,副教授,研究方向为物流管理、区域经济。

**基金项目:** 2022年海南省哲学社会科学规划课题(项目及编号:海南自由贸易港与粤港澳大湾区物流枢纽联动研究HNSK(YB)22-57)

2024年海南省高等学校教育教学改革研究项目(项目及编号:应用型本科高校人才培养与海南经济协同发展研究Hnjg2024ZD-56)

洋浦港在国际贸易舞台上愈发凸显,不仅极大提升了洋浦港的物流处理效率和服务水平,还拓展了其职能和服务范围,增强了其在全球物流网络中的位置,为海南的经济拓展和全球一体化贡献了力量。

### 1.2 推动港区相关法律条例完善

根据《海南自由贸易港法》等国家层面的战略部署,洋浦港的法律体系正在经历深刻变革,这些变革旨在为港口运营提供更加明确、灵活和高效的法律环境。针对洋浦港特有的区位和经济条件,提出了更加具体的监管和运营指导原则,如针对货物通关、税收政策和外资企业运营等方面,引入了更加精细化的管理措施,以适应自贸港的开放要求和国际标准。据统计,自法律条例完善以来洋浦港通关效率上升到一个新台阶,显示出制度创新对提升港口竞争力的直接影响。相关法律条例还重点强化了在环境保护、智能化建设和风险管理等方面的法律责任,这不仅提升了港区的可持续发展能力,也为港口吸引绿色和高技术投资奠定了法律基础。数据显示,洋浦港在环境治理投入增加了一半以上,有效促进了港区绿色转型,促进了洋浦港与国际法律标准的接轨,为国际航运企业提供了更加透明和可预测的营商环境。

### 1.3 封关之后港口对外界开放程度

在海南自贸港的封关运作环境下,对港区法规体系的精细化打磨被视为推动洋浦港向高端化、高效化发展的决定性力量。依据《海南自由贸易港法》等相关政策导向,洋浦港的法律框架正处于一场深度转型之中,目标是营造一个更加透明、灵活且高效的法治环境以支撑港口运营。如围绕货物通关、税务处理及外商投资企业的管理等领域,实施了更为精密的管控策略,以满足自贸港的开放性要求及对接国际惯例。这些法规调整实施以来,洋浦港的通关效能实现了质的飞跃,充分证明了

制度创新对于增强港口竞争实力的积极作用。此外，这些法律法规还特别加强了洋浦港在环境保护、智慧化升级和风险控制方面的法律担当。这不仅增强了港区的可持续发展潜力，还为吸引绿色能源和高新技术投资打下了坚实的法律基础。

#### 1.4 港口贸易投资自由和便利

随着海南自贸港封关运营的推进，洋浦港在促进贸易和投资方面的自主性与方便性得到了显著提升。这项进展正符合海南自贸港深化改革与扩大开放的根本宗旨，目的是构建一个更加开放的经济架构，激发国际贸易与投资的活力。洋浦港通过采取更加灵活的贸易政策和措施，有效减少了进出口环节的贸易障碍。如实施对某些商品的零关税政策，免除了进口税费，极大地刺激了跨境贸易的增长。自贸港政策实行以来，洋浦港的进出口交易量增长约30%，充分体现了政策在促进贸易自由化方面的正面影响。通过修改外资准入政策，降低了服务业、制造业等行业的市场进入门槛，吸引了众多国际投资者。

### 2 洋浦港港口物流发展现状

洋浦港港口具有深水良港的天然条件，是三大经济圈与21世纪海上丝绸之路经港点，环太平洋与印度洋的重要黄金国际水路通道的重要交汇点，也是西部陆海新通道主通道出海口和两端枢纽。

#### 2.1 洋浦港港口经济发展现状

洋浦港港口经济，是以洋浦港为中心轴，港口周边城市、辐射地带为载体，以各种港口相关运输体系构成复杂的网络运输体系，以周边港口相关的临港产业为支撑，构成一种复杂型的区域性经济。鉴于洋浦港地理位置与产业类型，大部分为制造业与工业，原材料进出口货物均以港口运输为主。2023年洋浦保税港区进出口总额为1872,223万美元，同比增长40.4%，2023年前三季度，合作登记国际船舶达40艘，船舶运力达5223载重吨，船舶免征10.2亿元人民币，出口退税达3.6亿元人民币；洋浦港联合海关颁布19项监管制度，为企业节省物流2200万元人民币；2023年5月底，企业利用零关税红利，节省货物进口累积18亿元人民币；2023年7月，累计注册企业达1500家，主要经营石化类和生产加工类。

#### 2.2 洋浦港港口货物吞吐量现状

2020-2022年，受新冠病毒疫情与战争的影响，外需求的回落加上外大宗货物商品的市场价格的上升、供应链危机、地缘政治等影响因素，洋浦港货物吞吐量与出港货物吞吐量呈现下降趋势；2023年货物吞吐量逐渐回升至5803万吨。2023年港口集装箱吞吐量达183万TEU，

克服了疫情等不利因素，其中2021-2022年间上升幅度最大，水运周转量8162亿吨公里，总体上，港口吞吐量的回升，足以说明洋浦港港口物流发展取得了显著的发展成果。

### 3 洋浦港港口物流发展存在问题

#### 3.1 港口基础设施薄弱

在自贸港建设下，洋浦港的贸易量快速增长，但港口设施未能高效率的进行货物交接，主要原因就是港口基础设施薄弱。其一港口泊位设施上，专业化大型集装箱船舶泊位不足，导致集装箱装卸期间存在掉箱现象，存在货损率同时也影响客户体验。其二港口岸线航道交通设施上，大型集装箱航道水位低，大型船舶不能进港，航道并未满足15-20万吨集装箱船舶双向，港池、待泊锚地、避风锚地等拥有量少。其三港口操作区域设施上，港区的仓储功能区场地面积不足，存在拖卡车在港区外等待装卸搬运，不仅降低装卸效率，还影响道路局部交通安全。其四港口风险防范设施上，缺乏多功能检测系统、能源循环系统等，如集装箱箱体射线检查、工作人员门闸人脸识别、风险防范问题，港区的安全隐患等问题。

#### 3.2 港口物流人才缺乏

当前高校培养出来的学生与港口人才需求衔接不当，洋浦港未与有关院校达成协调合作；政府与洋浦港针对港口人才政策福利等方案未完善，如人才居住问题、生活基础设施、薪水待遇，子女福利等，与人才在时间、空间上不一致，管理与协调性不足，人才培养目标方案模式不一致。洋浦港港口一线员工部分为初中学历，企业中研究生学历占比少，存在大部分专业不对口现象；另外跳槽现象较严重，不仅影响了港口建设发展，也影响着港口工作流程运营效率的低下，阻碍港口物流发展。

#### 3.3 港口智慧化信息技术不足

洋浦港信息技术发展不平衡，港口与政府部门、企业信息技术共享存在信息资源交互性差，各方的数据源、数据仓库、数据利用等存在交换隔阂，需要人工去协调，不仅导致效率低下，也增加成本；港口信息共享交互性差，导致信息壁垒，支付功能、跨境电商、船舶金融保险、航运交易等港口服务便利低下；通关一体化方面，涉及到海关、检疫检验、税收等其他部门，存在信息技术缺乏，单证交换时间长。报税区、代理业务、货主、运输线路等信息未能全程可视化，导致港口物流供应链服务、智慧码头、大数据客户服务等平台建设滞后。

#### 3.4 港口运作绿色环保理念弱

近年来洋浦港加大投入港口半自动化设备和绿色化设施,港口绿色化发展中取得较大进步,但与国内外的港口绿色化相比,相差甚远。洋浦港散货堆场存在露天作业,散货大部分为挖取式,引起化学等扬尘烟灰,散货生产作业绿色化理念不足。洋浦港未能利用好港区可循环资源,如港区太阳能的利用率、设备能源供应方式、天然降雨、集装箱清理水等可循环利用水。政府与港口企业方面,未形成有效的体制制度,港口与国内外的港口活动交流合作少,缺少参与制定国内外港口绿色化发展体制制度,针对新型船舶等绿色化船舶未建立相关规定的补贴政策。工作人员绿色化培养理念不够,内部宣传力度不足,没有固定的港口绿色化研究会或培训会议,场区等绿色化宣传语与图文欠缺,导致港口工作人员绿色化环保理念低,港口绿色化、员工生态文明建设滞后。

#### 4 借鉴国外港口物流发展成功经验

##### 4.1 新加坡港

新加坡港利用光伏发电与全岸电设备,收集集装箱清理水与天然降水循环利用到港口消防系统,港口设备均采用电气化清洁能源的拖轮,建立信息数字化设备海上单一窗口系统,低碳交易生态系统,联合20家船舶融资银行交易所制定低碳绿色补贴贷款相关标准,对达到标准的绿色化船舶进行补贴与贷款,打造绿色海事金融中心。成立港口海事系统建模和仿真优化的全球领先研究中心,对未来可能发生的情况进行推测、估计、分析,做到物流、信息流、人流、商流、资金流等高效结合;应用计算机整合港口运作管理系统、电子商务系统,为港口、政府、合作企业、客户提供数据共享服务。采用交通管理系统,实现优化决策方案,降低各方的物流成本并提高物流效率;引进先进的航道检测与船舶定位系统,做到锚地港池的安全运作,高效查询船舶等集装箱、泊位停靠序号等。与国际多家组织进行人才培养培训,到国内外参加港口发展论坛,搭建专家讲座等高新技术能源研究交流活动。制定人才培养体系,员工每年要达到12天的培训记录,对采纳的技术与专利给予奖励制度,成立各层次、各领域针对性的人才培养部门。

##### 4.2 香港港

香港港口具有独一无二的地理优势条件,背靠泛珠三角经济腹地,南北贸易的重要中转中心;高度开放的国际贸易环境,软硬环境首屈一指,先进的设施设备包含了高端大数据人工智能、大数据挖掘与提前预测、智慧监频分析AI技术、电子商务与政务高度一体化,使得世界各地的研发中心设立在香港。香港港口的运营管

理与物流服务,如船舶的融资、保险、仲裁、税收为世界一流水平;高度的便利化营商环境,使得世界各地的销售产品推广服务总部设立在香港,形成独一无二的物流市场营销品牌。香港重视人才,大量的研究机构集聚以此,产生规模积极效应,2014-2019年投放1亿港元成立海空云人才基金会对人才进行奖励;有世界100强高校5家,背靠广东高校等高新技术一流研究所,加上粤港澳大桥的建立,人才的交流更加频繁便捷,建立香港人才科技园,投放1000多亿港元研发技术,为港口人才选择提供更好的服务。

新加坡与香港是自由贸易程度最成熟港口,与洋浦港发展定位相似性高,长远发展来看,借鉴成功经验,根据自身定位与资源,建立符合自身的发展体系<sup>[2]</sup>。

#### 5 封关运作背景下洋浦港港口物流发展策略

##### 5.1 完善港口物流基础设施建设

洋浦港在物流枢纽设施上已投入238亿元建设19个项目,加快项目的落地生效,设立专业化泊位码头并完善港口与交通设施,根据自身港区天然条件与船舶吨位通过能力,加快推进洋浦港扩建项目,建成4个20万吨级集装箱泊位和1个15万吨级别泊位,海岸线长达3.2KM,航道总长约13KM,满足20万吨船舶单线通航设施,为2025年封关做好保障。集装箱区域、散货区域、原油区域进行专业化设施设备投入,建立人脸识别等严格管控设施,结合码头运营情况,投入信息技能设备提高港口运作效率;加快疏港高速的建设,加强与政府沟通协调,利用资金建立专一化托卡车道直通港区,减轻港口进出交通压力,为海铁路空四位一体化集疏体系打下基础;积极与政府和周边村庄协调海域鱼排迁移,扩建港区仓储用地,加快完善临港产业交通建设,达到“港口-保税港区-国际集装箱码头”三个节点双向交通,缩短驾驶路线同时减少尾气排放造成环境气体污染<sup>[3]</sup>。

##### 5.2 加强港口物流专业人才培养,优化人才体系

洋浦港与院校合作,建立港口物流人才培养体系;通过建立港口实践基地,培养“1+N”的一体集约化人才培养模式,契合封关运作下洋浦港港口物流人才需求。院校理论培养与企业实践,企业定期到合作院校开展竞赛、讲座等措施,提高学生的积极性,二者资源共享互补,做到理论到实训,实训到实践的深度融合。借鉴新加坡成功经验,洋浦港积极与政府成立港口人才培养基金会,落实《关于支持海南开展人才发展体制机制创新的实施方案》政策,完善居住问题、生活基础设施、薪水待遇、子女福利等人才优化方案,吸引人才落地。按照复合交叉目标进行培养,积极举办相关港口物流人才

比赛活动等措施,只有从内部与外部建设发展人才培养优化体系,才能培养出专业化人才。

### 5.3 加强建设港口智慧信息平台,促进港口服务管理升级

洋浦港应打破各部门的信息技术壁垒,通过物联网、大数据、云计算、云平台等信息技术,与港口信息深度融合,达到无人驾驶、运控、自动理货装卸。加大投入客户服务平台,通过统计分析决策支持,达到港口管理层与客户层双向发展,进而优化数据平台、码头平台、供应链平台;对于港口企业与企业之间,所设计的数据库、资源库、信息库存在信息差异,可以利用码头操作系统、港口调度管理与控制系统、计算机整合港口运作管理系统、集装箱码头生产操作系统、平面布局立体交换等信息技术,针对企业单位业务各终端的需求,完善各方的数据源;利用统一的信息技术进行转换加载,形成完善的数据仓库,进而高效利用数据,达到双方的数据查询、分析应用。积极与政府部门沟通,成立相关信息技术法,建立一体化信息共享中心,逐步完善智慧信息港口。

### 5.4 建设绿色港口管理理念

洋浦港可以借鉴新加坡港,在港口规划、建设和运营过程中,始终坚持生态优先、绿色发展的原则,实现港口经济与生态环境的和谐共生。通过优化港口布局、提升装卸设备能效、推广清洁能源使用等措施,减少港口运营过程中的能源消耗和污染物排放。加强能源管理和监测,建立节能减排考核体系,推动港口节能减排工

作的深入开展。在港口范围内推行循环经济理念,鼓励企业采用先进的生产技术和设备,提高资源利用效率。同时,建立废弃物分类、回收和处理体系,实现废弃物的减量化、资源化和无害化。强化港口科技创新体系建设,推动新技术、新工艺和新材料在港口行业的应用。通过科技创新,提升港口运营效率、降低运营成本、减少环境污染,为绿色港口建设提供有力支撑<sup>[4]</sup>。

## 6 总结

本文从海南封关运作背景下,对洋浦港港口物流发展现状进行探讨,分析了洋浦港经济发展现状与港口吞吐量,针对洋浦港港口物流发展存在问题,借鉴新加坡港、香港港的成功运作经验,提出完善洋浦港港口物流发展策略,为海南封关运作后洋浦港港口物流发展提供参考。总之,海南封关运作对洋浦港港口物流发展带来机遇和挑战,洋浦港应抓住机遇,积极应对挑战,推动港口物流的快速发展。

## 参考文献

- [1]王宇,李海波,李雯.洋浦区域国际集装箱枢纽港绿色低碳发展路径[J].中国港口,2023(02):19-21.
- [2]雷思雨.新加坡的智能港口建设及对我国的启示[J].科技创新与生产力,2023(03):30-33.
- [3]丁敏,李颖雪,张婧姝等.洋浦港打造区域国际集装箱枢纽港的思路[J].中国港口,2022(07):12-16.
- [4]冯基芳.海南自由贸易港下港口高质量发展的思考[J].今日海南,2021(09):50-51.