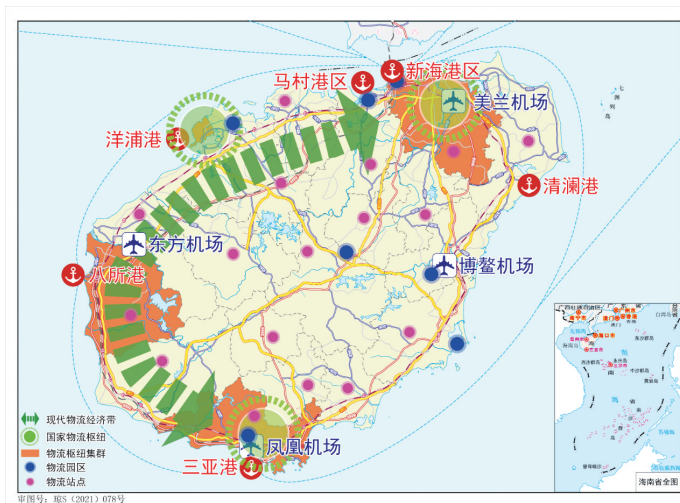


物尽其用 货畅其流

——新发展格局中海南物流体系建设的思考

文 | 戴曦



海南省物流空间布局图

党的十九届五中全会明确提出要加快发展现代物流业。习近平总书记在去年中央财经委员会第八次会议上指出：“构建新发展格局，必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓。”现代物流体系是社会化大生产过程中连接采购、生产与消费等各部门的通道，在畅通国际国内双循环、提高交易效率、优化资源配置等方面发挥着重大支撑作用。

建设海南自贸港，是党中央着眼于国内国际两个大局作出的战略决策。日前，省发改委、省交通运输厅联合发布《海南省“十四五”现代物流业发展规划》，提出到2025年，基本建成国际化物流设施体系；到2035年，全面建成数字化国际物流中心，形成国际一流的物流服务环境。可以说，海南物流业和物流体系建设迎来了前所未有的历史机遇。

海南物流业的现状与可提升空间

近年来，海南省物流体系从硬件到软件都得到了稳步提升，尤其在自贸港零关税和运输自由便利政策利好刺激下，进出岛内的物流

需求已出现快速增长。但对标自贸港建设的要求，海南物流业还有较大的提升空间。

社会物流成本费用偏高。根据省发改委发布的《2020年海南省现代物流业运行情况通报》数据显示，2020年全年，海南省社会物流总费用为861.89亿元，实现社会物流总额8365.58亿元，物流费用/社会物流总额为10.3%。根据国家发改委、中国物流与采购联合会发布的《2020年全国物流运行情况通报》数据显示，2020年全国社会物流总费用14.9万亿元，社会物流总额300.1万亿元，物流费用/社会物流总额为4.96%。从每单位价值货物平均所需的物流费用水平来看，海南的物流费用成本要明显高于全国平均水平。从上述数据结构分析可以看出，海南物流成本费用偏高，一方面是由于岛屿型经济“两头在外”的特点造成运输距离和运输时间导致成本上升，另一方面，也有海南岛内物流体系不完善、管理水平低而引起的流转速度不理想、库存占用时间及占用资本成本高等原因。

港口基础设施有待加强。“港”是自贸港建设的核心物质载体。

观察世界其他自贸港的发展过程，持续投入建设现代化港口基础设施、协同港口物流与临港腹地互动发展是相当重要的历史经验。新加坡、迪拜、鹿特丹等自贸港至今依然在不断投入巨额兴建港口基础设施：新加坡继续投资建设大士港口；鹿特丹港着重发展其港口集疏运体系，加强港口与腹地之间和港口内部运输系统之间的网络建设；迪拜则加强其海港与空港之间的便捷通道建设。对标自贸港建设要求，海南需要大力加强对港口的投入。一方面加强港口整体规划和建设，建设大型深水集装箱泊位，加紧对港口硬件设施进行代际升级，提升港口装卸设备自动化水平，着力解决装卸耗时长、停靠船舶周转率低、占用时间与资金成本偏高等瓶颈问题；另一方面，加强建设信息系统、金融网络等软件基础设施，推动实现“港口服务信息化、港口运作高效化、港口物流现代化”，做到各环节信息系统无缝对接，提高服务效率。

物流企业服务水平和技术应用水平有待提升。在过去的历史条件下，海南的多数物流企业仅需服务岛内市场需求。受限于岛内