

较小。省物流协会和港航物流公司均反映我省缺乏大型综合物流园区,也没有大型的冷链仓储设施。之前规划的马村港物流园、澄迈金马物流园等离海口太远,物流企业只能自找装卸场地、自建仓储设施,零散分布在城市周边,达不到集聚要素、共享资源、降低成本的效果,还存在较大消防安全隐患。海口现有的南北通物流园、华信物流城等都是租用村集体用地,面积小且租金高;现有的秀英港、新海港码头,物流用地严重不足,无法在港口形成货物集散中心。由于缺乏大型物流园区,货物无法集散,同时也没有足够的仓储来缓冲货物集中出岛压力,瓜菜出岛高峰期大量货车集中涌入,大部分货车只能空车出岛,随着海南自贸港建设的推进,货物集散问题将日益突出。

**四是货运平台挤压,司机利益受损。**调研了解到,货车司机主要通过货满满、货车帮、货拉拉等APP平台获取信息。瓜果蔬菜外销淡季出岛车多物少,部分货运平台利用行业垄断地位,诱导司机恶性低价竞争。货车在海南期间每天有220元的通行附加费,500元左右人工、折旧、油耗等成本,司机往往因价格太低、等待成本太高而空车出岛。

**五是轮渡费用较高,各方诉求强烈。**省物流协会反映,每一辆6轴货车轮渡过海费用单次1700元,占广州到海口物流费用的1/3,对此,物流公司、货车司机希望降低收费标准的呼声一直很高。2015年以前,有物流公司采取“车背车”(即商品车通过安装支架或垫木的方式,再背载一辆商品车)的方式,两辆货车只需支付一辆的过海费,这对降低物流费用有相当

可观的效果。但2015年以后,港航企业以确保轮渡运输安全为由,不再允许“车背车”的方式。省物流协会提出,“车背车”的方式不是海南独创,新疆、西藏等内地省份亦这样操作,国家发展改革委2016年还出台《商用车背车装载技术要求》。因此,建议海南允许恢复这样操作,这是当前解决货车运费高最有效、最迅速的手段。

## 相关对策建议

**一是完善体制机制,推动相关政策落实落细。**完善现有的领导体制和工作机制,有效推动落实省“十四五”现代物流业、冷链物流发展规划,进一步降低物流成本实施方案(2022-2025年)和2022年海南省降低物流成本纾困扶持措施等部署要求,确保政策不放空,规划能落地。发挥省物流协会桥梁作用,建立沟通渠道,定期听取物流企业难点堵点,及时解决物流企业困难。

**二是用好优惠政策,促进加工制造业发展。**要从根本上解决货车进出岛空载率高问题,必须推动岛内加工制造业快速发展,增加出岛货源、平衡季节分配。建议充分发挥海南自贸港的区位优势、“零关税”和“加工增值超过30%免关税”等政策优势,积极谋划具有竞争优势的产业,大力开展招商引资,推动更多加工制造企业落地海南,延伸产业链,壮大产业集群,做大货物流量。

**三是完善物流基础设施,加快建设大型综合物流园区。**整合省级物流园区资产,制订出台支持物流用地等政策文件,加快落实物流园区土地供给;加快全省物流园区招商引资工作,促进物流资源集中和信息共享。推动将货车出岛货

物适当集中到海口相关港口,研究建立琼州海峡南岸、北岸两个物流园区,推动南北仓一体化。完善海口港功能布局,在秀英港建立物流仓储基地,城市民生物资配送中心,进行城市配送;在新海港建立省内大型物流园区,打造进出岛货物中转枢纽。有关部门安排力量对农产品跨季节均衡销售问题进行专项研究,完善冷链物流体系,发展农产品深加工,提升农产品价值链。

**四是规范货运平台发展,合理引导市场供需。**强化新业态监管,加强网络货运平台企业违规行为的整治,引导平台企业规范发展,推动货主、物流企业、平台企业、货车司机之间形成合理利益链条。建立全省道路货运价格监测分析体系,采集主要物流线路货运价格信息,以及分货类流量、流向等信息,定期发布海南省进出岛货运价格指数,引导市场运价预期。合理调节市场供需,研究出台政策,引导企事业单位多在旺季采购内地物资,在淡季向内地运输货物。

**五是及时回应各方诉求,加快推进相关领域改革。**建议省交通运输厅牵头,会同相关部门以及省物流协会、港航控股等单位,在确保安全的前提下对采取“车背车”方式过海轮渡进行研究。完善鲜活农产品运输“绿色通道”优惠政策,延长“绿色通道”政策享受时间。规范琼州海峡客滚企业调价行为,研究建立科学合理的计费办法和运价制定、调整机制。鼓励港航企业针对不同货种、车辆提供专项服务。尽快改革通行附加费,降低司机等待成本。■

(调研组成员:赵鹏、黄海令、段勇兵、黄绿云、刘弘毅)

本文责编/蔡萌 邮箱/394666442@qq.com