

的建设模式,尝试建设“岛外仓”,通过在岛外城市前置库存来实现海南产品本地化销售。初步了解,目前我省有一定规模和影响力的岛外仓共6个。其中,国企建设的5个,包括省物流集团所属的位于浙江嘉兴的海南热带水果华东服务基地、海南农垦商贸物流产业集团所属的天津环渤海热带(海南)农产品交易物流中心、青岛飞橡国际物流有限公司、云南陆航物流服务有限公司和东北粮食仓库;民营岛外仓1个,即万宁籍企业家在杭州租建的亩鲜达数字农业共享仓。

海南岛外仓发展中面临的主要问题与挑战

政策机制还处于探索阶段。在国家政策的框架指引下,各省市结合自身实际,先后制定了一系列海外仓建设促进政策。比如,浙江从财政补贴、税收优惠、金融支持等方面,较为系统地出台了相关扶持政策,大力推进公共海外仓建设;广州、深圳、珠海等城市对被认定为省级海外仓的运营企业,一次性予以50万—150万元的奖励,并对海外仓实际租赁费用每年予以仓租补贴。目前,海南尚未出台海外仓建设专项支持政策措施。今年5月,《海南省关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的实施方案》提出鼓励在浙江、天津、广东等地建设“岛外销地仓”,但政策还有待细化。

促进农产品流通销售的作用还不明显。一方面,海南农产品多为初级农产品,加工增值环节少,盈利空间有限,大多直接从产地拉

往集销地,对岛外周转、存储的需求不够大。另一方面,海南几个岛外仓建设初衷虽都“为农”,但“利农”作用发挥不够。从规模看,我省岛外仓整体规模普遍偏小,最小的岛外仓仅有3000平方米且功能较为单一,大多仅提供仓储服务。从服务对象看,目前用户大多为岛外仓所在地企业,服务海南农产品企业不够。从服务渠道看,我省岛外仓掌握货源不够,在拢货、销货等方面缺乏抓手,议价能力较弱。

企业运营状况有待改进。岛外仓本质上属于省外投资的形式,对企业资金投入要求较高,存在经营风险大、政策风险高、市场风险不确定等问题。比如,天津环渤海热带(海南)农产品交易物流中心虽为建造最早、面积最大的岛外仓,但因选址离机场和码头较远、周边业态少、无下游业务支撑等原因,试运营2年后就停止了自营贸易业务,转为开展仓储租赁业务。

海南海运等调配资源成本较高。海南海运价格偏贵,缺乏竞争力。比如,东南亚、海南作为天然橡胶主产地,一般发运至青岛、上海等内地销区进行产业下游加工,从马来西亚、泰国等地经海运长途运输至青岛的海运价,与海南到青岛的海运价基本持平。近年来,海南提出“公转铁”“公转水”等运输方案,但港口与铁路、航空衔接效率还有待提升,智慧物流平台尚未建立,多式联运体系不够完善,大宗货物“散改集”推进有待加快。这些因素导致岛外仓难以灵活调配资源,中转衔接成本仍偏高,订单响应速度不够快。

推动海南岛外仓发展的建议

第一,紧紧围绕做强国内大循环,以适当的政策支持加力推动海南岛外仓发展。5月15日,国务院做强国内大循环工作推进会强调,要把发展的战略立足点放在做强国内大循环上,以国内大循环的内生稳定性和长期成长性对冲国际循环的不确定性。要贯彻落实好海南省委2025年一号文件精神,将岛外仓建设纳入我省现代物流业发展重点项目,尽早研究出台相关支持政策,充分调动国企民企发展岛外仓的积极性。同时,鼓励金融机构加大金融支持力度,畅通岛外仓建设融资渠道,缓解企业融资贵、融资难问题,可按照“试点推进、逐步推广、先租后建”的思路,鼓励有意愿、有实力的供应链企业、生产企业等参与共建岛外仓,重点扶持2—3家包括民企在内的企业大胆探索,在北京、广州、杭州、武汉、天津、成都等重点销地城市,着力打造一批面向主要消费市场的岛外仓试点。

第二,立足推动“广东海南相向发展”,优先考量在湛江建设海南热带农产品岛外仓。2023年4月,习近平总书记在考察广东时对“广东海南相向发展”作出重要指示,强调琼州海峡是国家经略南海的战略通道,也是海南自贸港建设和发展的咽喉要道,要把“黄金水道”和客货运输最佳通道这篇大文章做好。当前,海南90%以上的生产生活物资需经琼州海峡进入海南岛,可积极谋划在湛江建设粤琼(徐闻)特别合作区,或依托湛江国家级综合保税区建设海南热带农