
自由贸易港背景下阳逻港贸易 高质量发展路径研究

陈国炜¹

(中南民族大学, 湖北 武汉 430074)

【摘要】: 党的十九大报告提出我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段, 要推动形成全面开放的新格局, 赋予自由贸易试验区更大改革自主权, 探索建设自由贸易港。阳逻港作为武汉新港核心, 应利用其独特优势积极推动贸易高质量发展。本文根据阳逻港的自身优势提出了阳逻港进行高质量贸易发展的具体路径, 其路径具体为: 夯实贸易高质量发展基础, 打造供应链金融平台以及临港产业集群; 发展新型贸易业态, 即第四方物流、跨境电商、大宗商品平台; 打造数字贸易枢纽港, 即智慧物流、前置仓库。

【关键词】: 阳逻港 自由贸易港 第四方物流 智慧物流

【中图分类号】: F2 **【文献标识码】:** A

0 引言

当今世界正在经历新一轮的大变革及大调整, 自中国加入世界贸易组织以来, 贸易给中国带来的机遇很大, 近年来中美贸易摩擦越来越严重, 为了积极应对世界百年未有之大变局和当前面临国内外经济形势变化习近平总书记提出了双循环发展格局。

习近平总书记在党的十九大报告提出, 在推动全面开放新格局下, 探索建设自由贸易港。李克强总理在 2018 年政府工作报告中要求, 全面复制推广自由贸易试验区经验, 探索建设自由贸易港, 打造改革开放新高地。基于中国对外贸易发展的现状、特征及面临的矛盾问题, 国务院于 2019 年 11 月印发了《关于推进贸易高质量发展的指导意见》。适应新形势要求, 党的十九届五中全会提出“构建以国内大循环为主体, 国内国际双循环相互促进的新发展格局”。更加开放的、相互促进的国内国际双循环, 将有力地提升我国经济发展水平, 实现贸易高质量发展。

武汉市新洲区新港办邱焱林提出了推进阳逻国际港多式联运高质量发展以及对策建议; 杜洪娟、谢建刚分析了阳逻港的机遇与条件以及武汉市经济贸易发展现状与问题。并根据这些问题, 提出了把阳逻港建设成为国际贸易自由港的建议; 东南大学严森分析了中国对外贸易现状以及如何提高出口质量。国内对自由贸易港的研究已有不少, 但是阳逻港作为内陆港口暂时还未申报成功国际自由贸易港; 而且对有关于阳逻港的研究主要还停留在多式联运上, 对提高贸易发展并未提出可行性的研究路径。所以本文针对以上研究分析了阳逻港的优势以及存在的问题提出了在国家开放的新前沿上, 阳逻港应积极借鉴自由贸易港的贸易经验, 根据贸易高质量发展的指导意见推动贸易发展, 积极融入“双循环”的新发展格局中促进腹地贸易发展, 带动产业经济发展。在这对作为武汉新港核心港, 也是中部地区最大的国家级水运口岸的阳逻港来说具有一定的借鉴作用, 可以提升阳逻港的贸易水平, 带动腹地经济发展。

作者简介: 陈国炜(1995-), 女, 汉族, 中南民族大学硕士研究生在读, 研究方向: 产业经济学。

1 理论概述

1.1 自由贸易港

自由贸易港是指设在国家与地区境内、海关管理关卡之外的，允许境外货物、资金自由进出的港口区。对进出港区的全部或大部分货物免征关税，并且准许在自由港内，开展货物自由储存、展览、拆散、改装、重新包装、整理、加工和制造等业务活动，需要遵守所在国的相关法律。分为完全自由港和有限自由贸易港在国际上自由贸易港区别在于是否对全部商品免征关税。“绝大多数商品免征关税”“货物资金人员进出自由”“境内关外”是自由贸易港的主要特征。

1.2 贸易高质量发展

马林静等人认为贸易高质量发展是要创新，实现低消耗、高收益；包容普惠的共享理念是贸易高质量发展的实践导向。李莉认为贸易高质量发展，可能是传统制造业的提高不仅仅是提升服务贸易占比，发展服务业。汤婧认为贸易高质量发展是以高标准、高水平、高要求产品质量和技术进行贸易活动。高波认为贸易高质量发展是强化创新，优化贸易结构推动产业和贸易协调发展，实现包容普惠、共享共赢的贸易活动。

2 阳逻港推进贸易高质量发展的优势

2011 年建设武汉航运中心成为国家战略；2017 年 12 月首列铁水联运进港班列开通以及汉海 1 号和汉亚 1 号从阳逻港启航都为阳逻港成为国际贸易港奠定了良好的基础；武汉于 2020 年 11 月获批港口型国家物流枢纽建设城市。武汉新港建设 10 年以来，阳逻港作为武汉新港的核心港，具有其独特的优势。

2.1 交通优势

阳逻国际港铁水陆空立体大交通的格局在华中地区很少见，便于实现多式联运。京九、京广铁路与江北铁路相连，京九铁路新洲站到江北铁路只有 30 公里的距离，京广铁路专用线延伸到阳逻电厂，并在内设立了编组站。天然的深水良港，水深当年在 15 米左右，港内可供 5000-10000 吨级各类大型船舶航行和靠泊。阳逻港和武汉主城区之间由汉施公路相连；过阳逻大桥即可到达青山、武汉化工新区；还可通过阳逻收费站上绕城高速公路。阳逻距离武汉天河国际机场只有 30 分钟的车程，鄂州的机场到阳逻港也只要 1 小时的车程。

2.2 区位优势

阳逻港是武汉通向沿海地区的水路咽喉和对外贸易的水上“东大门”，被誉为中国内河第一大港。作为长江中游重要的物资集散地及商业贸易中心，武汉地处中国中部属于南北纵横交叉地带、阳逻港作为长江黄金水道中游的重要港口，是国内外开展经贸合作交流的纽带和桥梁，这种位于黄金水道中段，水路四通八达的居中区位十分有利于向周边辐射。

2.3 资源优势

金融控股集团公司推出了长江国际航运金融港和华中贸易服务区项目作为推进金融+实业的重要载体，其中华中贸易服务区以贸易为平台，以金融为纽带，致力打造集物流、资金流、数据流、信息流于一体的综合服务生态链和全产业金融链。

3 阳逻港推进贸易高质量发展存在的问题

3.1 贸易能力蓄力不够

从辛亥革命后，武汉港口码头贸易发展迅速，一度赶超上海，但是集中在汉阳及汉口。2004 年为了缓解能源、土地、环保等资源问题建立了阳逻港，贸易基础薄弱。陆陆续续一些重大项目启动并落地，例如，铁水陆空多式联运、阳逻综保区港区这些硬件设施建设不断加强。但是阳逻港口的贸易、金融等仍未得到大力发展，这导致阳逻港贸易发展乏力，未能最大限度地整合利用资源；与区域产业互动不够，未能带动港口产业发展；阳逻港口对武汉市经济的贡献微乎其微。

3.2 对临港产业的研究不足

武汉市甚至湖北省都对阳逻港抱有极大希望，在临港产业和发展港口腹地经济等方面做了相关部署，但作为港口企业本身，对临港产业还有必要进行深入研究。相关战略规划和措施应该被积极制定并推进，在发展自身的时候带动临港产业发展，甚至带动整个华中地区产业经济发展，从而发挥其作为区域重要节点的作用。

3.3 产业带动能力弱

在大数据、物流发达的时代，聚焦于现有产业，阳逻港没有赶上技术创新的步伐，未能把数字化、智能化等技术与制造业、服务业的深度融合。货物在港口的停留时间短，只起到了运输装卸、保税仓储的作用，而对现有产业增值能力较弱。

4 阳逻港推进贸易高质量发展的路径

在双循环发展的大格局中，借鉴自由贸易港建设的经验以及特点建设阳逻港，提升贸易能力，在内循环中做到物流中转强港，在外循环中做到国际贸易强港。推动贸易高质量发展，将带动港口城市的基础制造业创新升级发展；注入新鲜的力量发展新业态产业：创新型金融服务、电子商务、高效物流；实现低成本、高效、高收益、共享的高质量发展，从而促进带动经济发展，为阳逻港成为华中经济贸易中心助力。

4.1 夯实高质量贸易发展基础

4.1.1 打造供应链金融平台

依托武汉金控集团优势，构建武汉新港供应链金融平台，发挥武汉金融控股集团及下属企业的积极性，由企业通过以企招商、以商招商的方式吸引武汉航运交易所、武汉城市矿产品交易所、武汉金融交易所及中国银行、工行等要素市场、金融机构在服务内设立窗口和机构，和供应链上下游的利益相关者合作，为其提供商业保理、信托、保险、融资租赁、信用担保等全方位供应链金融服务。

4.1.2 打造临港产业集群

对构成经济主体的传统工业体系而言，需提升技术进步，以智能、数字、信息大等技术对传统产业进行改造，带动整个产业链的升级。鼓励加工贸易企业对现有设施、工艺条件以及生产服务等进行技术改造，推动加工贸易企业进行产业链延伸。对进口货物进行拆装箱、仓储、再包装、组装、贴标、分拣、测试、报关、集装箱堆存修理以及向国外各收货点配送等。构建以港口为中心的临港经济体系，利用其独特地理优势、便利的多式联运优势，推动以原材料输入、产成品输出为特征的临港大工业和出口加工业。

打造具有核心竞争力的临港产业基地。以钢铁、石化等现有临港产业为重点，跨江与青山合作，开展重大项目带动战略，

引入一批重点工程，推动武钢等龙头企业及其供应链上下游相关企业集聚发展。加快产业链向两端延伸，纵向上可分别延伸到技术研发等领域和销售采购等环节，横向上为了提高市场竞争能力，降低中间成本可引入材料生产商和配套零件厂商，培育壮大产业集群。实时掌握产业发展趋势，紧跟时代发展，积极培育壮大知识创新服务、新材料、节能环保、都市优质农业服务、文教和医药医疗护理等具有影响力的新兴领域产业。这对劳动者收入、企业利润以及内需增长具有深远意义，创造出有效需求对促进消费者消费，加速国内经济循环。

4.2 新贸易业态助力贸易高质量发展

4.2.1 培育电商主体

冉斯优品平台是武汉市金融控股集团有限公司响应“一带一路”倡议，整合铸就的“现代供应链+互联网”电商平台。然而冉斯优品平台的作用还未曾发挥出来，阳逻港的电商平台应以自由贸易区为窗口和桥梁，多与一流电商品牌合作，创新线上通关、汇算结算、出口退税等服务，探索建立海外仓基础设施，将仓储物流，国内外贸易，国际采购、分销和配送、国内中转、检测和售后服务维修，商品展示，研发、制造、加工、港口作业等功能与跨境电商结合一体，打造阳逻港跨境电商服务生态圈。

4.2.2 打造第四方物流(4PL)平台

结合阳逻港的现状，通过供应链再造构建一个基于第四方物流的供应链集成管理模式，进行横向资源共享与协调，构建合理高效的铁水陆空联动运输网络，以提高资源利用率，优化资源配置；纵向整合仓储、运输等功能以提高中转、运输速度做到无缝衔接。从根本上改变基于第三方物流的供应链运作模式，通过将第三方物流供应商、信息服务商及物流需求商等各方资源整合，搭建营销、运输及配送一系列完整供应链。加快物流速度和提升物流质量，实现“零库存”，为国内外货物流通节省了时间和库存成本。

4.2.3 打造大宗商品平台

阳逻港可搭建大宗商品交易平台与贸易分拨基地，借力自由贸易政策优势探索期货贸易、转口贸易等贸易模式，促进港内贸易集散和相关仓储、物流、金融配套业务发展。进一步促进经济外循环。聚焦金属、能源、化工、矿石等领域，优先选择国内产品存放以此满足国内强大需求，从而做到经济内循环，做到双循环的发展格局，实现生产业、物流业、金融业、服务业等不同类型企业在港口城市聚集，进一步发挥港口对城市经济的带动作用。

4.3 打造数字贸易枢纽港

4.3.1 利用前置仓库增强配送时效

前置仓库(也称为“微仓”)，一般布局于社区周围的前置配送站，利用大数据进行预测，将消费者最有可能购买的商品提前放置到前置仓库，待消费者下单后，直接从前置仓库把商品派送给消费者或者由消费者到配送点自提。对阳逻港来说可利用大数据分析消费者需求与偏好，扶持跨境电商企业，利用前置仓库先把货物采购回来转运至保税仓储存起来，待消费者下单后再快速分配货物，以便进一步增强配送时效、改善客户体验提升服务质量。

4.3.2 利用智慧物流提升服务

在整个货物生产流通销售环节中，都可应用到智慧物流。通过物联网、智能硬件、大数据等先进手段和技术，来不断提升物流系统智能分析、决策和执行的能力。对原材料、半成品、成品、零部件运用智慧物流跟踪和识别来提高生产过程的效率和

准确率。运输时利用新兴技术对物流行为进行统一规范、专业货物规整、信息准确处理、增强物流透明度，预测最近配送时间和路线，确保物流效率。仓储时可及时了解存货情况以降低库存成本。配送时及时跟踪货物配送状态和预期送达时间。只有及时了解客户的消费需求和消费趋势，才能够生产以及销售更多产品来促进国内经济循环。

5 结束语

本文首先就自由贸易港和贸易高质量发展的相关概念进行了梳理，并就阳逻港的优势以及问题进行了分析，并从金融、产业集群、贸易新业态以及数字贸易几个方面提出了建议。在自由贸易港建设背景和双循环发展格局下，希望阳逻港能够抓住历史机遇，思考自己的局限性并放大自己的优势，借鉴自由贸易港的政策、经验，利用大数据为经济内循环打造一个智能高效的中转强港；通过系列的转型升级提升自身的贸易质量，打造一个贸易物流强港，推动经济外循环；在经济内外循环双发展的格局下，带动武汉产业经济发展，打造华中经济贸易中心。

参考文献:

- [1] 邱海平, 张宇, 郑吉伟, 等. 中国政治经济学年度发展报告(2011年)[J]. 政治经济学评论, 2012, (01):3-65.
- [2] 元利兴, 田栋. 加快建设中国特色自由贸易港的政策建议[J]. 全球化, 2018, (12):52-62.
- [3] 张释文, 程健. 我国自由贸易港建设的思考[J]. 中国流通经济, 2018, 32(02):91-97.
- [4] 张喜东. 阳逻港物流发展战略与发展模式研究[D]. 武汉: 华中科技大学, 2013.
- [5] 曹港程, 刘彬, 孙佳煜, 等. 第四方物流平台与跨境电商之间的合作探讨——以上海自贸港为例[J]. 现代商贸工业, 2019, 40(18):18-19.