

# 全球产业链重构背景下海南自贸港国际供应链枢纽建设研究

向佐谊<sup>1</sup>, 万光羽<sup>1,2</sup>, 蒲霏嫣<sup>2</sup>

(1. 致公党湖南省委会, 湖南长沙 410006; 2. 湖南大学经济与贸易学院, 湖南长沙 410082)

**摘要:** 新冠疫情的冲击与中美贸易战的爆发推动各国制造业与投资本土化的加速, 加速全球产业链重构。为应对新的机遇与挑战, 作为开放“新高地”, 海南自贸港建设成为国际供应链枢纽将是提升中国产业全球竞争力的重要举措。该文首先回顾产业链与供应链重构的路径规律, 全球产业链重构将会朝着“软化”“先进化”和“绿色化”并存方向发展。其次结合海南省自身优势和国家政策的双重加持, 分析了海南自贸港成为国际供应链枢纽的可行性与必然性。最后通过借鉴世界发达港口经验, 从供应链视角“产业+贸易+金融+物流”提出促进海南自贸港成为国际供应链枢纽的建设意见。

**关键词:** 产业链重构; 海南自贸港; 供应链枢纽; 贸易便利化

**中图分类号:** F127   **文献标识码:** A   **文章编号:** 1671-2404(2020)101-0066-07

随着中美贸易战爆发和新冠疫情冲击, 全球经济面临百年未有之大变局, 国际贸易进入再平衡, 全球产业链、供应链也正发生深刻变化。西方国家对高度依赖中国供应链的担忧日趋增加, 并采取财政补贴等方式鼓励制造企业回流和增加供应链多源化, 以加强本土化供应链能力和提高经济独立性, 保障供应链安全。供应链风险是指存在一系列不确定性, 这些不确定性可能影响供应链中的某个环节, 进而影响整个供应链的价值实现(李宝奕, 2015)。全球供应链目前面临的第一个“不确定”是新冠肺炎疫情伴随的不确定。当前新冠疫情仍处于全球大流行, 呈现“肥尾”或“长尾”趋势, 预计接下来的常态将会是抗疫与复工共存, 全球会持续消费低迷、总需求减弱现象。中国在全球供应链中具有举足轻重的地位, 疫情发生后, 有关“脱钩”和“制造业外迁”的言论不绝于耳, 疫情对产业经济的影响不可低估。第二个“不确定”是中美关系的不确定。从目前来看, 贸易战、科技战、金融战、知识产权战等方面, 中美都会处于长期的对立之中, 这种关系将会对中国“十四五”时期经济环境带来很大的影响。在当前外部环境发生深刻而复杂变化的背景下, 创建一个开放程度更高, 商务贸易更加便利, 辐射效应更强的

新高地对促进开放创新发展具有重要意义。在此背景下, 中国推出打造海南全省自贸港的重大举措, 赋予海南建设全面深化改革开放试验区、国家生态文明试验区、国际旅游消费中心和国家重大战略服务保障区的战略定位。推动海南自贸港国际供应链枢纽建设对中国产业提升全球竞争力具有重要意义, 本文主要探讨海南自贸港应如何利用自身的优势和国家的政策优势着力建设为国际供应链的枢纽。

## 1 文献综述

### 1.1 全球产业链和供应链重构的含义、路径和规律

产业链是由需求链、供给链、知识链、企业链、空间链和价值链这六大链条有机组合而成的链条(李雪和刘传江, 2020; 吴金明和邵昶, 2006), 本质上是一个跨企业网络的组织, 该组织将生产、销售和回收联结到产品制造过程, 以在全球范围内实现某些产品或服务的价值, 它包括生产销售活动的所有参与者及其价值和利润分配。产业链重构是资源、资本、知识等多种生产要素的整合, 以实现自身在产业链的组织和空间上的重新定位、调整和迭代, 从而培育新的产业链(熊磊和胡石其, 2018; 刘畅和涂国平, 2016;)。回顾历史上三次全球化的黄金时期——15世纪-17世纪的“大航海时代”、18世纪-1914年“日不落帝国”时代、美国引领的战后至今时期, 全球产业链持续解体与重组, 其组织形式呈现出“纵向整合→企业联盟→混合模式→外包模式”的规律(宋军, 2019)。全球产业链的重构和产业转移具有以下路径和规律: 首先, 按照“微笑曲线”定律, 该产

收稿日期: 2020-11-01

作者简介: 向佐谊, 专职副主委, 湖南省人大常委, 主要从事发展经济、流通经济等方面的研究; 万光羽, 助理教授, 主要从事物流与供应链等方面的研究; 蒲霏嫣, 硕士研究生, 主要从事供应链、产业经济等方面的研究。

业总体上从低附加值向中高附加值演进(王茜, 2013);第二是符合梯次转移规律;第三是制造业逐步转变为全球性活动,在产业结构中占有重要地位。第四,产业链重构受到内部需求(如结构升级和降低成本)和外部压力(如贸易战,自然灾害引起的供应减少)的影响;第五,全球产业链的重构伴随着商业贸易规则的重构,这些“软件”重构对经济发展具有更深远的影响。

全球供应链重构与全球产业链重构在周期和原因方面具有相似性。在全球供应链重构的过程中,迁入目的地通常会利用供应链改革的机会融入全球化进程中以实现快速发展。这是利用重组全球产业资源的大好机会。产业链的重组促进了产业的迁移,产业的迁移带来了供应链资源配置、环节流程(利益相关方、成本结构、战略规划、物流、分销等)的重大变化(李雪, 2020;宋军, 2019)。制造业在全球产业转移和供应链重构中均起重要作用,制造业的供应链格局也将迎来一次全新洗牌。很多学者对重构后的产业链进行前瞻性分析,高凌云和臧成伟(2020)认为未来十年的全球价值链将朝着“软化”、“先进化”、“绿色化”并存的方向发展。“软化”意味着产业结构向知识、技术驱动的“软要素”经济形式转变,信息产业、金融业、咨询服务业、高新技术产业、知识密集型产业将会成为新的经济驱动力。“先进化”指的是各国提升技术、设备、管理手段、研发投入,保证价值链的衔接安全,促进制造业向信息化、智能化、数字化转变。“绿色化”趋势指的是推动产业低碳化、绿色化、生态化。李文锋(2020)认为当前全球供应链正在呈现数字化、智能化、柔性化、平台化、绿色化、区域化发展趋势。中国需跨越供应链数字、技术、服务、营商、治理鸿沟,着力构建数字供应链体系,推动技术创新、运营模式创新和业态创新,加强现代供应链的战略支撑与保障,参与全球供应链治理。

综上所述,全球产业链重构将会朝着数字化、先进化、绿色化等方向发展,且存在一些风险和不确定因素。为抓住全球产业资源的重新配置这一机遇,需要尽快建设“自主可控、安全可靠”的供应链体系,构筑“内外双循环”产业链的生态网络。在供应链上加快推进产业链协同复工复产,要在协同上下功夫,全面梳理产业链,精准打通供应链,增强供应链的韧性和弹性,趋向生产流程弹性化、管理的数字

化和智能化。同时要打造供应链枢纽,从过去全球产业链分工的配合者、参与者,向整合全球产业链的主导者和引领者转变,提升核心链节的控制力。

## 1.2 关于建设海南自贸港的研究

关于海南自贸港建设的文献从2018年起数量激增,基于《海南自由贸易港建设总体方案》主要有以下研究热点:第一,区位视角来看,陈波(2020)关注到海南自贸港产业发展具有独特的离岛优势、丰富的自然资源和广阔的经济腹地等先天优势。符峰华(2020)科学评估和判断海南旅游业集聚集群发展现状,认为海南需要加快推进旅游业集聚发展的体制和政策创新,加快形成建设国际旅游消费中心迫切需要的一流营商环境,加快现有景区吸引物的提质升级。第二,在贸易便利化方面,裴广一和黄光于(2020)探索性地分析构建“海南自贸港-粤港澳大湾区”区域协调发展机制的战略构想,提出促进总部经济合作、打造辐射空间格局、共建产业园区、搭建共治共享信息平台、共建生态文明城市以及进行飞地合作等实施路径。李思敏(2020)总结了海南自由贸易港金融开放创新制度具有突出国际化、市场化、系统性的特点,既借鉴了国际先进经验,也在金融开放度和跨境资金管理模式选择上体现了中国特色。第三,在法律制度层面,刘道远和闫娅君(2019)认为法律制度创新对于提升海南自由贸易港法治化水平等也具有重要意义,海南不仅要处理好中央立法权和地方立法权、政府管制和市场自治、公法责任和私法责任、国家政策和国家法律等方面的关系,还要选择好恰当的创新路径,包括以法治实现为目标,以制度激励社会公众参与公共治理和完善社会纠纷解决机制等。王淑敏和李银澄(2020)通过分析台湾地区的立法实践,为海南自贸港提出了一些借鉴建议,海南在分立式立法模式下,可移植以自由贸易港的设置、对企业的监管及对货物的监管等行政管理为主,以税收与金融等经济管控为辅的相关规制。孙超(2018)界定了自由贸易港与自由贸易区,并从税收政策的具体风险出发,针对海南自贸港的建立提出了立法先行、重塑模式、完善税制以及建立事先裁定税收制度等建议。第四,在现代服务业方面,刘翠翠和黄晓野(2020)基于系统的特征视角对港口物流生态圈进行创新性探索,以互联互通、共享共建、生态特征及经营能力四个角度构建准则层,以海口港和三亚港两个枢纽港口物流作为

研究对象,通过灰色关联度分析对物流生态圈进行评价,并建议两大港口应提高在自动智能化方面的服务水平,注重与周边港口的联动,积极培育内外贸航线,提高集装箱运营能力等。

综上所述,目前学界对于海南自贸港的研究大多基于《海南自由贸易港建设总体方案》,集中在区位优势、资金管理运作、政策优惠、制度创新方面,鲜少有文章从供应链视角对海南自贸港的发展前景进行考察和评估。

### 1.3 港口供应链枢纽建设研究

港口供应链模式是指以市场需求信息为驱动,以港口为供应链核心,囊括所有加盟相关企业,通过企业的职能分工与合作(生产、分销、零售等),以资金流、物流和服务为媒介实现整个供应链不断增值的模式(彭勃,2012)。与常规制造供应链不同,港口供应链没有制造环节。港口供应链的核心企业一般是拥有集装箱的物流企业。国内外学者都对港口供应链问题通过统计分析、博弈理论、案例分析及其他经济学理论方法进行了大量研究。第一,在港口供应链参与主体关系方面上,Fransoo 和 Lee (2013)从海运供应链角度阐述了海运供应链各环节面临的问题,如港口、托运方和承运方之间的竞争

与合作问题,海运供应链的产能管理问题等。Lee 和 Song(2015)他们进一步从社会网络嵌入性和知识管理视角,揭示了海运供应链竞合网络、知识获取和海运供应链价值的正向关系。第二,在港口供应链的运营绩效方面,杨波(2020)研究发现港口供应链的智能化和集成化可以促进港口供应链中各参与方的紧密合作,建立互利共赢、价值协同、诚实透明的伙伴关系,并实现整个港口供应链中的各种信息流、物流和资本的有序流动,是港口供应链转型升级的关键。顾磊等(2014)在研究港口供应链绿色绩效问题时,港口的外部绿色合作和内部绿色实践可以提高港口的绿色绩效,对提升港口竞争力也有积极的反馈作用,绿色政策法规的制定和实施具有积极的监管作用。第三,在分析国内外自由贸易港口供应链枢纽建设经验方面,李建萍(2013)、王方宏等(2019)对几大世界自由港的特征进行了全面评估,指出建设世界级自由贸易港供应链枢纽需要完善的法律法规、政府进行宏观管理和协调、鼓励自由经营并减少税收优惠、赋予港口管理机构和公司充分的职能和权力,并促进国际化现代金融发展。结合该文章和其他资料整理世界国际贸易港的特点及发展模式见表1。

表1 世界自由港的特点及发展模式

| 港口名称 | 特点            | 港口供应链转型升级具体措施   |
|------|---------------|---|
| 鹿特丹港 | 服务管理并重,政策强化自由 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 实现港口服务信息化,提高运作效率。</li> <li>2. 发展完善的临港产业体系,促成储运销一体化运营。</li> <li>3. 建立立体交通运输网络,强化物流服务功能。</li> <li>4. 提供先进的海关设施和优惠政策。</li> </ol>   |
| 新加坡港 | 制度高效,政策开放     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 支持高科技应用。</li> <li>2. 推行产业规划,发展多类港口项目。</li> <li>3. 同多国签订自由贸易协定,推出优惠政策。</li> <li>4. 多途径人才培养。</li> <li>5. 金融业占比高,拥有较多的金融交易平台,业态丰富。</li> </ol>                                    |
| 香港   | 政策自由,配套完善     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鼓励自由经营,自由竞争提升服务。</li> <li>2. 简化各项手续,豁免税费,鼓励各国船舶注册。</li> <li>3. 转变港口服务策略,服务船只“大型化”需求。</li> <li>4. 资金跨境结算自由,放开黄金外汇市场,金融服务覆盖面广。</li> <li>5. 高度内外一体化人民币离岸中心,外资金融机构数量多。</li> </ol> |
| 釜山港  | 开发特性,强化港口国际功能 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 推进信息化建设,构建港湾物流系统。</li> <li>2. 建设物流中心基地,按照地区特性开发,打造国际物流枢纽。</li> <li>3. 构建国际化水产贸易流通基地,打造海洋尖端城市。</li> <li>4. 出台低廉收费政策,吸引业务经营者。</li> </ol>  |

|    |               |   |
|----|---------------|---|
| 迪拜 | 打造独具特色的专业化自由区 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 打造特色产城融合模式:互联网城、知识村。</li> <li>2. 金融外汇放开,无管制,货币可自由兑换。</li> <li>3. 开发线上应用 APP 程序便捷,审核效率高。</li> <li>4. 金融机构集聚,具有辐射能力,是中东最重要的离岸金融市场。</li> </ol> |
|----|---------------|---|

来源:李建萍(2013)《世界自由港的比较与启示》、王方宏等(2019)《国际自贸港金融发展特点及海南自贸区(港)金融发展研究》和网络资料。

## 2 海南自贸港作为全球供应链枢纽的基础条件

海南岛位于中国的最南端,是通往印度洋和太平洋以及亚洲、大洋洲和东南亚区域中心的重要开放门户。海南在维护国家主权、推进海洋强国战略和 21 世纪海上丝绸之路建设等方面具有独特的区位优势,并且是全球国际贸易的重要港口。此外,博鳌亚洲论坛每年在海南举行,海南不断提高国际化形象的同时也对进一步开放提出新要求。根据海南独特的区位优势和战略地位,可以将海南自贸港打造为国际供应链前置仓,为承接供应链枢纽打下基础。前置仓,作为近年零售行业较为热捧的仓配模式,为了让货物离消费者和市场更近、提高配送效率,推出的一种仓储解决方案,这种模式也为流通供应链的升级与创新提供了新思路。前置仓是供应链末端最靠近消费者的一个节点,整合优化供应链上游品牌商资源,服务供应链终端消费者,使得流通供应链创新升级,呈现出架构优化、长度变短、可视度更强、按需应变等诸多特点(王艳,2019)。流通供应链涉及实物流、信息流、资金流、商物流,自贸港以“产业+贸易+金融+物流”的供应链前置仓来运作,将会成为开放型经济快速发展的突破口(李宝奕,2015)。根据《海南自由贸易港建设总体方案》具体可归纳如下几点:

### 2.1 产业基础条件

海南在旅游业、医疗卫生业、金融业和高新技术产业等构建现代产业体系方面取得了突破性发展。大力培育重大科研创新平台,嫁接科技成果转化的桥梁,围绕“海、陆、空”三大未来产业推动发展高新技术。“陆”——聚焦海南热带特色高效农业和种业自主创新。在供应链运作中,能够集隔离检疫、储备保护、产业应用、贸易交易等多功能于一体,有助于维护供应链安全运转。“海”——海南省着力发展深海科技,建设南海大量金属矿产、油气、可燃冰资源开发保障基地,形成集“勘探、开发、加工、储

存、管道运输、销售”为一体的油气产业链,促进原油,成品油,天然气,甲醇产业链,精细化工,港口物流等产业的发展。“空”——积极开展航天科技研发和商业航天发射业务,集中产业链各环节,有助于和其他国家(地区)开展如科研交流、元器件、产业合作等深度合作(张京男,2019)。通过卫星导航技术,搭建信息通讯网络,发展物联网、区块链、离岸数据中心,这样做有利于信息互联互通,与国际供应链契合,提高效率实现资源共享。

### 2.2 贸易便利化条件

贸易便利化就是整个贸易流程和贸易信息的整合和便利化。海南以技术创新赋能优化营商环境,由市场发挥决定性重要作用,政府转变职能做好营商环境的服务。在简政放权方面,海南省实施企业投资事前审批“单一窗口”制,落实“非禁即入”,推行全过程信用标准管理模式,使海南行政审批向“极简”“极速”“零审”转变,为了优化港口的经营环境,政府采取了 17 项具体改革措施以促进跨境贸易。海南结合“一线放开,二线管住”的原则,着力发展外贸新业态,探索实施外汇收支便利化等措施,建立与国际接轨的离岸贸易税收制度,大力发展离岸贸易。为了提高监管效率,采用大数据、物联网和其他技术手段来整合信息资源,例如道路、水路、铁路和航空运输,准确识别和监控人员、物流和资金的流动。这将大大降低供应链的运营成本,优化物流,便于加工、制造、贸易和仓储物流公司集聚,把海南作为中转站在全球范围内分配货物和供应链。

### 2.3 现代金融发展条件

“金融是现代经济的核心和血液,金融活,则经济活。”自贸区成立两年来,多项金融创新成果落地,如构建多功能自由贸易账户体系、探索知识产权证券化的模式和路径、发行首单国有土地承包金资产支持证券等。在融资租赁方面,全岛在电力、交通、养老医疗、高端制造领域有巨大的融资租赁市场需求,海南省围绕飞机和船舶等融资租赁业务加大招商力度,已设立特殊项目公司(SPV)开展业务。

为支持融资租赁行业发展,海南没有设置相关公司最低注册资本限额。建设供应链枢纽过程中通过加快金融创新和对外开放,发挥金融对实体经济的支持作用,不仅激活现代供应链金融活力,还可以为中国进一步扩大金融开放提供压力测试。

## 2.4 物流交通优势

在航空交通方面,三亚凤凰和海口美兰两座国际机场4小时航程可达21个国家与地区,8小时航程可覆盖59个国家与地区,且东南亚主要商业城市都在4-5个小时航程内,成为联接东南亚的交通枢纽。在铁路交通方面,已建成全国首条环岛高速公路,实现内部交通高效连接。在海上运输方面,海南有许多优良港口,北部为海口港,西部为洋浦港和八所港,南部为三亚港,东部为清澜港,还有两个主要的封关运作的海关特殊监管区——海口保税港区及洋浦保税港区,是中国连接国际陆海贸易新通道及航运枢纽港口。海南构建起以洋浦为中心,连接国内沿海,辐射东盟各国的集装箱航线网络骨架,极大提升了洋浦港发展的规模化、枢纽化和现代化水平。对于建设国际供应链枢纽有很强的辐射能力基底,促进运输往来自由便利。

## 2.5 制度法律优势

2020年6月国务院发布了一份《关于在中国(海南)自由贸易试验区暂时调整实施有关行政法规规定的通知》,暂时调整实施《中华人民共和国海关事务担保条例》《中华人民共和国进出口关税条例》《中华人民共和国国际海运条例》《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》和《国内水路运输管理条例》5部行政法规的有关规定。与国内多数城市和省份相比,海南已经在政策上享有不同的权力和自由,这是海南自身的重大转折。另外还给予海南政府充分的法律授权,由海南自贸港出台海南自由贸易港法。海南自贸港建设中可充分利用特区立法权与地方立法权制定商事注销条例、破产条例、公平竞争条例、征收征用条例。赋予海南特区立法权,为海南经济社会提供法治保障的同时,也为海南实行更加开放的政策、创造更具吸引力的投资环境放开了制度阀门。

《海南自由贸易港建设总体方案》中税收优惠政策是推动海南自贸港建设十分关键的政策安排,对比国家其他省市25%的企业所得税,在海南自贸港实行10%优惠,按15%的标准征收企业所得税,

并对高端人才和紧缺人才按15%征收个人所得税,同时对企业进口自用的生产设备实行“零关税”负面清单管理,有利于鼓励产业发展,加强人才在海南的聚集。其免税商品销售和保税加工便利化对商业和加工工业的发展也是重要的利好(冯俏彬,2020)。海南自贸港特殊的税收制度,有助于吸引国际贸易、企业投资、人才引进以及跨境资金流入。

## 3 打造海南自贸港国际供应链枢纽的对策研究

打造海南自贸港国际供应链枢纽,就是把海南作为一个供应链集成平台,根据产业链、供应链、服务链的需求来运作,通过“产业+贸易+金融+物流”的发展模式以及各种服务创新与制度创新,带动各种要素市场集聚。在全球产业链重构和中美贸易战背景下,海南应该继续发挥持续竞争优势,通过向鹿特丹、新加坡、香港等世界发达港口借鉴经验,逐步与国际供应链接轨,并成为供应链枢纽。本文从以下几个方面提出建议:

### 3.1 结合双循环经济发展格局,打造品牌产业

相比新加坡而言,海南拥有中国内地广阔的产业腹地和消费市场,应该充分利用国内产业资源来带动自贸港产业的发展。在融入全球供应链的过程中,海南目前工商业的产品和服务还需要强化自己的品牌,建议依托海南省千亿元级别旅游产业,扩大旅游、医疗、航空维修、金融等服务出口。机场、海关、市场监管等部门创新监管模式,简化境外旅客购物离境退税流程,加快设立市内免税店;重点提升海口、三亚商街的品牌集聚度,成为国际品牌的中国窗口、亚洲窗口;向国内外广泛营销“海南购物”品牌,打响“休闲健康,购物天堂”的主题口号。

### 3.2 降低制度性交易成本,提高贸易便利度

政府应深化改革,着力打造廉洁政府,降低制度性交易成本。转变服务职能,以国际高水平的商业环境为基准,为旅游业、现代服务业、高新技术产业等市场主体后续开展业务经营所需的相关许可、资质、配额等监管事宜,做好协调跟进,为企业进行人才招聘、资金汇兑、场地获得等提供必要的公共服务。破除以邻为壑思维,消除区域间要素和商品流动壁垒,与粤港澳大湾区、东南亚市场、“一带一路”战略体系,形成“双循环”新发展格局海南节点。在做好贸易投资自由化、便利化等要素流动开放的同

时,对其背后涉及的体制、制度、规则、标准等因素进行审视。特别在数字贸易、知识产权、“三无”(零关税、零补贴、零壁垒)规则、环境保护、竞争政策、劳动保护等领域与国际高标准规则相衔接。在海关服务方面,应该努力营造国际化氛围、提高通关透明度、简化通关程序,实现无纸化通关业务。此外,应重视行业协会的积极作用,肯定行业协会的培训、指导、交流和规范作用。

### 3.3 发展供应链金融,促进金融创新

海南金融业在海南经济比重不够高,不具有区域辐射力,仍然以间接融资的银行信贷为主,缺乏交易平台和新的金融业态(王方宏等,2019)。发展供应链金融,离不开信息技术的支撑、对产业的深度调研、广泛的参与主体和完善的融资平台建设。海南可以抓住中央给予海南自贸港的金融开放政策这一机遇,迅速引进、培植一批跨境供应链金融服务企业,借鉴内陆供应链金融“服务中心企业”模式进行延展。例如,重点培育一批以转口贸易为服务对象、以自贸港“跨境仓库、仓单体系”为服务对象的供应链金融企业。在跨国数据通道平台建设、区块链等新一代金融基础设施创新方面,以争夺前沿领域国际制度话语权为目标,进行一些前瞻性产业力量储备,提升在全球价值链产业链的地位。加快离岸金融业务与人民币自由兑换政策落地,加快内资企业“走出去”的步伐,拓宽企业融资渠道,加速资本自由流动。放开外汇管制,推出多样化的特色金融产品,拓宽中外金融市场合作领域。需要注意的是,海南应该紧扣服务全球供应链的主题,主动规避过度虚拟化的金融,建设与实体经济企业和产业挂钩的融资平台,避免局部金融系统性风险、交易过度投机、金融过度虚拟化。为实现人民币国际化的目标,海南自贸港应该力求交易价格的真实性,建设良好的海南省金融生态。

### 3.4 提高物流信息化水平,整合供应链运输资源

信息系统在管理供应链安全方面扮演重要角色,不仅可以识别安全风险并及时响应安全危机信息,还可以更好地匹配信息流、资金流和物料流,带来高效文件管理、交易追踪、权利确认以及实现智能授信准入和高度自动化的供应链金融、运输服务。海南物流业的深度和广度距离世界级发达港口还有一定距离,需要进一步深入开发应用现代科技,在货物存储、装卸、通关等各个环节提高效率,以增加物

流行业的竞争力和对外界的吸引力。例如,采用条形码技术、数据库、电子订购系统、电子数据交换EDI等其他信息技术,以及港口物流信息网络和物流公共信息交换平台的建立,构成一个电子商务供应链网络。集成人员、货物进出自由贸易区的信息,提高通关效率。积极对接粤港澳大湾区和东南亚市场,加强海陆空立体交通运输网络联动,破除要素和商品流动的区域壁垒,将供应链各方联系在一起,以节约时间,提高效率,实现资源共享。

### 3.5 制度进一步开放,政府“积极不干预”

参照香港的实践经验,政府应根据经济领域特点及行业监管的现实需要,采取“积极不干预”的态度。在一般领域,香港实行一系列自由经济政策,包括审慎的财政政策、自由港和自由贸易政策以及自由化的金融政策,这使得香港成为国际经济中高度开放的自由经济体系。仅在个别领域直接干预,主要是集中在对土地一级市场的干预、对关键金融活动的干预、对若干影响民生的商品价格直接进行干预。“积极不干预”的要义是:尽量让市场机制有效地运作,政府不加干预;同时又要注意到自由市场力量的盲目性和破坏性,当出现市场失灵,政府就要进行干预或补救(蔡赤萌,2015)。《海南自由贸易港建设总体方案》是在吸收全国多个自贸区的改革创新成果之后,结合党中央对全球形势的深刻洞察,而综合提炼出的“制度集成创新”,这是推进建设成为国际供应链枢纽的关键着力点,海南应该做好简政放权的“减法”、完善监管的“加法”、优化营商环境的“乘法”,勇于先行先试,承担起促进内地与粤港澳大湾区、东南亚地区经济贸易深度合作战略使命,扩大开放探索路径,积累新经验,发挥服务全国的积极作用。

#### 参考文献

- [1] 李宝奕,梁伟波. 自贸区背景下的供应链安全保卫战[J]. 中国远洋航务,2015(8):58-60.
- [2] 李雪,刘传江. 新冠疫情下中国产业链的风险、重构及现代化[J]. 经济评论,2020(4):55-61.
- [3] 熊磊,胡石其. 制造业与互联网融合发展的路径研究——基于产业链重构的视角[J]. 当代经济管理,2018,40(9):65-71.
- [4] 刘畅,涂国平. 供给侧改革与全球产业链重构[J]. 河南社会科学,2016,24(4):1-10.
- [5] 宋军. 解体与重构:全球供应链变革及其对中国的启

- 示[J]. 区域金融研究, 2019(12):5-14.
- [6] 王茜. 中国制造业是否应向“微笑曲线”两端攀爬——基于与制造业传统强国的比较分析[J]. 财贸经济, 2013(8):98-104.
- [7] 高凌云, 臧成伟. 全球价值链发展趋势与我国对外开放战略[J/OL]. 湖南师范大学社会科学学报, 2020(5):55-60[2020-09-29].
- [8] 李文锋. 我国参与全球供应链治理的主要方向[J]. 开放导报, 2020(2):28-35.
- [9] 裴广一, 光于. 海南自贸港对接粤港澳大湾区: 协调机制创新与实施路径[J]. 经济体制改革, 2020(5):52-58.
- [10] 李思敏. 自由贸易港金融开放创新: 海南探索与广东借鉴[J]. 南方金融, 2020(6):3-10.
- [11] 陈波. 海南自贸港的区位优势与产业发展方向[J]. 人民论坛, 2020(27):30-33.
- [12] 符峰华. 自贸港背景下海南旅游业集聚发展研究[J]. 中国流通经济, 2020, 34(7):43-59.
- [13] 刘翠翠, 黄晓野. “一带一路”下港口物流生态圈及对策——以海南自贸港为例[J]. 商业经济研究, 2020(20):153-155.
- [14] 彭勃. 基于产业集群模式的港口物流柔性供应链: 概念及运作机制[J]. 科技管理研究, 2012, 32(3):144-148+152.
- [15] Fransoo J C, Lee C Y. The critical role of ocean container transport in global supply chain performance[J]. Production and Operations Management, 2013, 22(2):253-268.
- [16] Lee E S, Song D W. Competition and Co-operation in Maritime Logistics Operations[M]//Lee C-Y, Meng Q. (Eds.), Handbook of Ocean Container Transport Logistics, Springer, 2015:477-496.
- [17] 杨波, 毛军轻. 大数据环境下港口供应链企业知识服务模式构建[J]. 铁道运输与经济, 2020, 42(8):39-45.
- [18] 顾磊, 曲林迟, 甘爱平, 沈宫阁. 绿色供应链管理视角下港口绿色绩效及竞争力研究——来自沿海港口的问卷数据[J]. 科技管理研究, 2014, 34(23):227-232.
- [19] 李建萍. 世界自由港的比较与启示[J]. 中国外资, 2013(24):16-17.
- [20] 王方宏, 杨海龙. 国际自贸港金融发展特点及海南自贸区(港)金融发展研究[J]. 海南金融, 2019(7):24-32.
- [21] 王艳. 供应链视角下的前置仓研究[J]. 物流技术与应用, 2019, 24(10):188-190.
- [22] 张京男. 新丝路·新航天·新生态——2019全球硬科技创新大会“商业航天面对面”圆桌对话[J]. 中国航天, 2019(11):36-45.
- [23] 冯俏彬. 建设海南自由贸易港的相关税收制度解析[J]. 税务研究, 2020(9):5-9.
- [24] 蔡亦萌. 市场经济体制下香港政府经济功能的定位与调适[J]. 教学与研究, 2015(10):65-73.

## Research on Making the Hainan Free Trade Port International Supply Chain Hub in the Age of Global Industrial Chain Reconstruction

XIANG Zuoyi<sup>1</sup>, WAN Guangyu<sup>1,2</sup>, PU Feiyan<sup>2</sup>

(1. Hunan Committee of China Zhi Gong Party, Changsha Hunan Province410006, China;

2. School of Economics & Trade, Hunan University, Changsha Hunan Province410082, China)

**Abstract:** The impact of the COVID-19 epidemic and the outbreak of the Sino-US trade war promote the acceleration of the localization of manufacturing and investment in various countries, and accelerate the restructuring of the global industrial chain. To cope with new opportunities and challenges, as an open "new height", the construction of Hainan Free Trade Port into an international supply chain hub will be an important measure to enhance the global competitiveness of Chinese industries. This article first reviews the path law of industrial chain and supply chain reconstruction. The global industrial chain reconstruction will develop towards the coexistence of "softening", "advanced" and "green". Secondly, combining the advantages of Hainan province and the dual support of national policies, the feasibility and inevitability of Hainan Free Trade Port becoming an international supply chain hub are analyzed. Finally, by drawing on the experience of developed ports in the world, from the perspective of supply chain "industry+trade+finance+logistics", suggestions for promoting Hainan Free Trade Port to become an international supply chain hub are proposed.

**Key words:** Industrial chain reconstruction; Hainan Free Trade Port; supply chain hub; trade facilitation