北部湾经济区港口物流业发展现状与对策

李　军[1,2]，张文韬[2,3]，邓　靖[2]

（1. 国家海洋局海洋发展战略研究所　北京　100860；2. 中国社会科学院研究生院　北京　102488；
3. 云南省经济研究院　昆明　650041）

摘　　要：《广西北部湾经济区发展规划》的实施使北部湾经济区的港口物流加快发展，但作为区域港口物流中心，北部湾经济区港口物流业仍存在一些问题与挑战，三大港功能定位和分工有待进一步完善，基础设施仍显薄弱，相关配套服务需要进一步提高，港口管理体制改革有待深入推进。针对这些问题，文章提出了加快北部湾港口物流业发展的对策建议，即加强相关问题研究、重视物流人才培养、加快集疏运系统建设、提高港口物流的信息化水平、加大临港工业发展力度以及进一步深化港口管理体制改革等对策研究。

关　键　词：北部湾经济区；港口物流；保税物流；防城港；钦州港；北海港

港口物流是指港口城市利用其自身的口岸优势，以先进的软、硬件环境为依托，强化其对港口周边物流活动的辐射能力，突出港口集货、存货、配货特长，以临港产业为基础，以信息技术为支撑，以港口资源整合优化为目标，发展涵盖物流产业链所有环节特点的港口综合服务体系。港口物流完成整个供应链物流系统中基本的物流服务和衍生增值服务，是特殊形态下的综合物流体系，是作为物流过程中一个无可替代的重要节点。

《广西北部湾经济区发展规划》（规划期为2006—2020 年，以下简称《规划》）对北部湾经济区的港口物流提出了明确的功能定位，即“努力建成中国－东盟开放合作的物流基地”“打造泛北部湾海上通道和港口物流中心”“加快构建沿海和城市保税物流体系”。在具体建设任务上，要“建设现代化沿海港口群”“明确港口功能及其合理分工，推进港口经营一体化发展，建设广西沿海港口群”“沿海港口新建一批万吨级以上泊位和深水航道，打造港口物流中心”，钦（州）防（城港）组团要“发挥深水大港优势，建设保税港区，发展临海重化工业和港口物流”，北海组团要“拓展出口加工区保税物流功能”。

1　港口物流发展情况

《规划》实施以来，北部湾经济区现代化港口群建设已经初具规模，沿海和城市保税物流体系逐步完善，港口物流加快发展，新兴资源配置中心加速形成，港口物流中心的重要地位和作用日益显现。《规划》对港口物流业定位准确，目标明确，任务安排合理，有力地推动了北部湾经济区港口物流业的快速发展，为北部湾经济区整体目标的实现奠定了良好的基础。

1.1　港口建设加快发展，亿吨大港快速崛起

《规划》实施以来，北部湾港口基础设施建设加快发展。港口建设主要围绕加快建设防城港、钦州港、北海铁山港泊位和航道，优化港口布局来进行，逐步形成了以港口为龙头，铁路、公路和水运等运输方式为配套的出海大通道。通过 5 年的建设，港口基础设施大幅改善，港口建设速度加快，更多能停靠超大型船舶的深水泊位建成并投入使用，逐步形成了以集装箱、铁矿石、有色金属、硫磷、非金属矿石、煤炭、液体化工、粮食、油气、汽车滚装和旅客运输等港口生产经营和现代化综合物流服务体系，使得北部湾港口作为西南出海大通道的地位更加凸显。

截至 2011 年末，北部湾港拥有生产性泊位 227 个（比 2008 年底增加 22 个），万吨级以上泊位 56 个（比 2008 年底增加 16 个），其中防城港域 26 个、钦州港域 22 个、北海港域 8 个，港口吞吐能力 1.37 亿 t，是 2005 年的 4 倍，（比 2008 年底增加约 0.5 亿 t），其中集装箱吞吐能力达到 220 万标箱（比 2008 年底增加 165 万标箱）。北部湾港现有港口进港航道 131 km，已建成的最大泊位为防城港 20 万吨级散货泊位，已建成防城港 20 万吨级进港航道，在建最大航道为钦州港 30 万吨级进港航道。总体来看，相当于 6 年再造了 3 个北部湾港。

亿吨大港的快速崛起及相关配套设施的逐步完善使得北部湾逐步形成一个新兴的资源配置中心。目前，北部湾港目前拥有集装箱班轮航线 30 多条，每周 50 多个班次，与世界 100 多个国家和地区 200 多个港口通航，海运物流网络已伸向全球。北部湾港已成为中国最大的进出口煤炭集散贸易和配送中心、中国最大的锰矿进口和磷酸出口基地，已形成以集装箱、铁矿石、有色金属、硫磷、非金属矿石、煤炭、液体化工、粮食、油气码头为主的港口生产功能和物流格局，成为中国西南地区的最便捷出海口和对东盟海上贸易的最重要口岸。

1.2 保税物流体系加速形成，保税物流功能逐步完善

《规划》实施以来，北部湾保税物流体系加速形成，保税物流功能逐步完善，初步构建了功能齐备的保税物流体系，服务华南、西南、中南，面向东南亚的北部湾供应链日渐成型。目前，区域内形成以钦州保税港区（2008 年 5 月 29 日获国务院批复）、凭祥综合保税区（2008 年 12 月 19 日获国务院批准设立）、南宁保税物流中心（B 型）（2009 年 12 月 22 日通过了国务院联合验收组验收并于 2010 年 7 月正式运营）、北海出口加工区拓展保税物流功能（2009 年 1 月 9 日经海关总署批准赋予保税物流功能）、防城港保税物流中心（B 型）（2010 年 9 月开工建设）为依托的保税物流体系，北海出口加工区正在进行扩区申报。

保税物流体系加速形成的同时，北部湾保税物流功能也逐步完善，园区运营取得新突破。截至 2011 年年底，北部湾经济区建成运营 4 个海关特殊监管区，规划总面积 22.284 km^2，已经建成并封关运营 5.135 km^2。

南宁物流保税中心是中国—东盟国际物流基地（规划总用地面积为 19.09 km^2）的核心及首期建设项目，封关面积为 29.29 hm^2，总投资约为 10 亿元。保税物流中心已与 20 多家企业正式签订合作协议，2011 年共办理报关单 3 689 份，货值 2.39 亿美元，进出口货运量 32.52 万 t，办理保税物流业务报关单 938 票，总货值 1.07 亿美元。

钦州保税港区规划 10 km^2，一期 2.5 km^2，2011 年完成内外贸产值达 186 亿元，顺利开展酒类、矿石、机电产品等进出口业务，完成内外贸产值达 200 亿元，整车进口口岸顺利通过国家联合验收组验收，成为我国沿海第 5 个汽车整车进口口岸，完成内外贸产值达 186 亿元，完成集装箱吞吐量 40.2 万标箱，同比增长 60.33%。

凭祥综合保税区贴近中越边境建设，成为中国面向东盟的首个边境综合保税区，规划面积 8.5 km^2，一期建成 1.2 km^2，2011 年通过国家验收正式运营，已有 37 家企业签订协议入园发展，首批 10 个入园项目总投资近 6 亿元。

北海出口加工区规划 1.454 km^2，首期 1.135 km^2，2011 年规模以上工业产值首次突破 100 亿元，税收首次突破 1 亿元，企业以加工贸易方式进出口总额达 8.3 亿美元，同比增长 46.6%，目前正在申报扩区 1.8 km^2。

防城港保税物流中心（B 型）于 2010 年 9 月开工建设，位于港口区东湾物流园区北部，项目用地、用海面积约 110.23 hm^2，配套公共码头用地 56.74 hm^2，总投资达 3.5 亿元，项目建成使用后，将突破当前制约防城港市保税物流发展的“瓶颈”，极大地促进该市现代物流业的发展。

1.3 港口物流稳步发展，货物吞吐量增速加快

《规划》实施以来，北部湾港口生产经营增长迅速。2011 年，北部湾港完成货物吞吐量 1.53 亿 t（其中防城 9 024 万 t、钦州

4 716.2万 t、北海 1 590.8 万 t），同比增长 28.58%，2007 年以来年均增长 21.23%。集装箱从 2007 年 19.13 万标箱增加到 2011 年 73.8 万标箱，年均增长 30.99%。

随着北部湾港建设加快和货物吞吐量的不断增长，广西北部湾国际港务集团公司的实力迅速发展壮大。2011 年，北部湾港务集团资产总额从 2007 年的 43 亿元发展到 250 亿元，增长了 5.8 倍；营运收入从 13.55 亿元增加到 203 亿元，年均增长 96.74%；利润从 1.45 亿元增加到 16.6 亿元，年均增长 83.94%；完成货物吞吐量在全国港口位居第 14 位，营业收入在全国港口排名前四强，净利润名列第五位。

2011 年，北海港年港口货物吞吐量完成 1 590.8万 t，同比增 27.2%[1]。其中，集装箱吞吐量完成 7.10 万标箱，同比增长 14.83%，外贸货物吞吐量完成 635.32 万 t，同比增 45.58%，旅客吞吐量完成 30.25 万人次，比增 14.12%，年度港口主要指标刷新了 2010 年的纪录再创新高（图 1）。

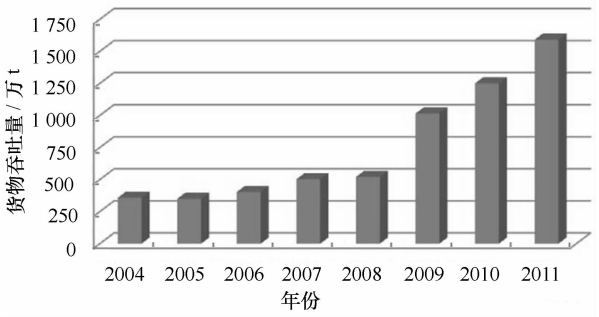

图 1　北海港 2004—2011 年货物吞吐量

2011 年钦州港货物吞吐量继续保持快速增长势头，完成 4 716.2 万 t，同比增长 56.1%，完成年度计划任务（4 000 万 t）的 117.9%[2]。其中内贸完成 3 056.4 万 t，增长 58.7%；外贸完成 1 659.8 万 t，增长 51.4%。集装箱突破 40 万标箱，完成 40.22 万标箱，同比增长 60.2%（图 2）。

2011 年，防城港市港口货物吞吐量呈现持续平稳增长态势，全年货物吞吐量达到 9 024 万 t，同比增长 17.9%[3]。其中，进口 6 368 万 t，同比增长 18.2%；出口 2 656 万 t，同比增长 17.2%。外贸货物吞吐量 6 611 万 t（其中进口外贸完成 5 921万 t，出口外贸完成 690 万 t），同比增长 16.3%；内贸货物吞吐量 2 412 万 t（其中进口内贸 447 万 t，出口内贸完成 1 965 万 t），同比增长 22.7%（图 3）。

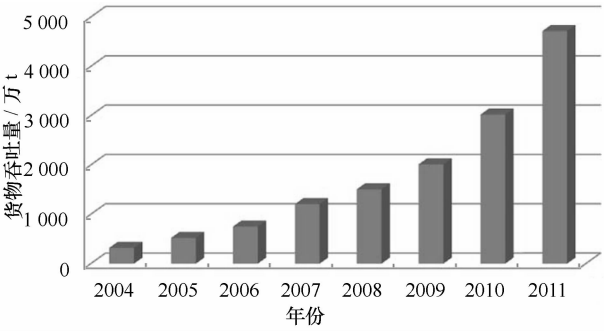

图 2　钦州港 2004—2011 年货物吞吐量

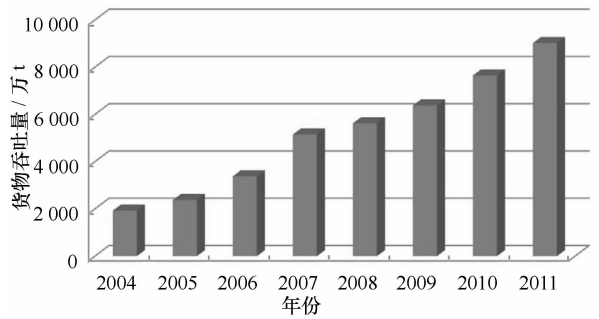

图 3　防城港 2004—2011 年货物吞吐量

2　存在的问题与挑战

港口物流的发展主要包括两个关键因素：一是港口码头和集疏运交通基础设施等硬环境建设；二是港口—腹地经济一体化、港口与港口城市一体化，以及充分利用政策杠杆、制度措施等软环境的建设。《规划》实施以来，北部湾港口物流体系硬件设施发展迅速，具备了一定基础，但作为区域港口物流中心，仍存在较大的发展空间。参考世界其他港口物流中心的地位和作用[4]，北部湾港口虽较快发展，但作为泛北部湾海上通道和区域港口物流中心，还存在以下几方面的不足与挑战。

2.1　港口功能定位和分工有待进一步完善

目前，北部湾三港的分工得到明确，一定程度上遏制了非良性竞争，但三大港口功能均较单一[5]，还存在着重复建设、产业同构、内部竞争等现象。三大港口均以传统的装卸、储

存及转运为主，缺少货检、分装和包装等增值服务，对临港产业开发的带动作用较弱，港口的综合物流枢纽作用离专业化、网络化和标准化的要求还有一定差距。同时，由于北海港、钦州港、防城港 3 港直线距离太短，地理位置和功能定位过于接近，造成北海港、钦州港、防城港 3 港在本地货源比例均不高、支线港地位不突出的情况，各港为增加产量只好通过降低收费来拉拢资源包括集装箱货源，形成无序竞争。这不仅制约了广西港口经济发展的全局，也延缓了具备实力的物流企业入主北部湾地区的进程，制约了各港务集团通过合资合作全面提升竞争能力与发展空间的战略部署。因此，如何更准确、合理地定位北部湾三港，促进港口的分工协作仍需要进一步完善。

2.2 基础设施仍显薄弱

港口物流的基础设施，包括港口、保税港区等保税物流园区的建设，还包括进出口货物集疏运的铁路和公路等运输设施。《规划》实施以来北部湾经济区基础设施建设已经取得相当大的进展，但相对于北部湾作为西南、华南、中南的出海大通道，与其作为中国－东盟自贸区桥头堡的地位仍显薄弱。

(1) 港口基础设施还不能完全适应和满足北部湾经济区经济快速发展和扩大对外开放的需要，还不能很好地适应区域和次区域合作进程日益加快的需要。主要表现在：① 港口基础设施总体水平仍然较低，大型化、专业化深水泊位较少，万吨级以上泊位仅占 24.7%；② 岸线资源利用不充分，北部湾港综合年通过能力折算 431 万 t/km，每千米岸线通过能力处于较低水平；③ 集装箱泊位数量少，专业化泊位严重不足，最大靠泊能力仅 20 万吨级，至今没有 30 万吨级以上的泊位。

(2) 三大港口的大宗散货运输都以铁路为主，均面临铁路运力严重不足的尴尬局面。目前，广西境内运营铁路里程为 2 292 km，覆盖密度仅为 86km/万 km^2，小于湖南的 108 km 及贵州的 137 km。铁路覆盖密度小，跟不上港口的发展需要，直接导致港内与港外各物流结点之间衔接不畅、效率不高、货运力度不够，经常产生货物压港现象。港口与城市间的货物疏运和集港能力不足，运输配套设施不够完善，集疏运不畅已成为三大港口发展的“瓶颈”。

(3) 北部湾经济区连接东盟国家的大通道建设亟待加快。目前广西已经打通了与云南、广东、贵州、湖南等周边省连接的公路、铁路通道，北部湾经济区内一批铁路、高速公路相继建成或开工建设，经济区从全国交通网络的“神经末梢”，初步成为连接我国沿海和西南地区的区域性交通枢纽。但是，目前仍然存在对外交通不畅的问题，主要是中国与越南等东盟国家联结的通道标准偏低，“瓶颈”过多。其中：中越两国间的边境连接路段高速公路尚未建设，越南境内的凉山至河内公路实际相当于我国的二级公路标准，边境口岸至越南其他地区公路标准更低。铁路已经开通南宁－河内的国际列车，但是越南境内为窄轨铁路，南宁至友谊关铁路亟须扩能改造。

2.3 相关配套服务需进一步提高

港口物流发展的另一关键因素是政策、制度、人才及现代物流的信息化等软环境。

目前，北部湾经济区在外贸、外汇和口岸管理体制改革方面相对滞后，对外开放的层次和效率有待快速提高，通关便利化、出入境人员管理、外汇资金管理等政策优势不够明显，制约了对外开放的步伐。北部湾经济区要建成重要的国际区域经济合作区，必须加快涉外经济政策创新，形成完善有力的配套政策。

现代物流业已不再是传统储运的翻版，需要大批懂专业理论、拥有实践技能的各层次的专业人才。尽管北部湾地区乃至整个广西的多所高等院校均已开设了物流管理专业，但物流管理本科教育事业才刚刚起步，专业的设置也不够全面，专业的研究机构数量偏少，物流人才少，对物流人才的引进仍然困难，也成为制约港口物流发展的“瓶颈”。

北部湾三港口由于缺乏对信息系统的整体规划，港口信息化程度偏低，各系统间相对独立，影响整体效率的发挥。港口业务的查询、监控与管理手段采用的多是电话或简单的网络登记等方式。随着全球经济的一体化，如果没

有先进的物流信息网络作为各种物流业务的统一承载和传输平台来联系客户、共享资料和传递信息，则很难适应经济全球化趋势的发展要求。此外，企业的现代物流意识不足，大部分企业仅从事传统的“卖方—买方”货物运输，与现代化国际物流企业还有很大差距。

2.4　在港口管理体制上有待深入推进改革

为推进港口资源整合，实现港口协调发展，2009 年自治区突破行政区划界限，将防城港、钦州港、北海港 3 港整合为“广西北部湾港”，并由广西北部湾国际港务集团有限公司统一规划、统一经营，这在一定程度上有利于遏制 3 港的非良性竞争，促进资源的有效整合。但随着港口物流的发展壮大，这种管理体制开始受到挑战，统一的港口管理与分散的行政区划之间的矛盾逐渐凸显，地方发展港口经济的积极性减弱，港口资源在地方的配置、协调难度加大，港口公共基础设施尤其是公共航道建设受阻，港口建设与航运经济的整体推动受到制约，大型国际航运商、物流商入驻屡屡受挫。因此，进一步探索北部湾港区的管理模式、深化管理体制改革是北部湾港港口物流大发展的重要保障。

3　推进北部湾经济区港口物流发展的对策建议

本研究针对北部湾经济区港口物流发展存在的问题，提出以下建议。

3.1　加强相关问题的研究

港口物流的发展，不仅涉及港口物流基础设施的建设，还与经济的发展高度相关。如何加快港口物流的发展，打造泛北部湾海上通道和港口物流中心，需要从几个方面加强研究。一是基础研究工作，北部湾港口海岸线曲折，港湾条件虽好，但水动力环境较为复杂，港口建设涉及航道开辟、填海造陆和防淤等技术问题，尚需进行大量的基础研究工作；二是深入研究北部湾 3 港的分工、定位等问题，只有进行准确的定位和分工，并与区域经济的发展紧密结合，才能更好地发挥出海通道和港口物流中心的作用；三是相关政策研究，加强北部湾港口物流长远的发展战略和政策研究，对北部湾港口物流存在的软环境的建设问题以及如何促进港口信息化建设、引进高层次人才等问题加强研究。

3.2　重视物流人才培养

加快北部湾港口物流的发展，必须树立人才至上的观念，大力实施人才兴港战略。当务之急，一是在高校建立物流相关专业，尤其是设置港口物流相关专业，加快对港口物流专业人才尤其是面向东盟各国的物流人才的培养。以北部湾相关高校为基础[6]，突出设置以港口物流相关专业为重点学科的院系，着重培养本土化的港口物流专业人才。以物流管理专业为依托，可同时发展国际物流、国际货代与报关、港口物流设备与自动化以及港口物流系统优化等方向，为港口物流设备的操作、维护与管理等业务提供理论和技术指导，为港口物流的发展提供必要的工程技术人才和管理人才。二是在大型先进港口企业中，引进一批具有国际水平的港口物流专业人才，强化目前北部湾港口物流业的领军人才队伍，加快北部湾港口物流国际化接轨进程。三是重点加强多层次、多途径港口企业在职人员的物流培训和继续教育工作，使北部湾各港口逐步形成物流专业人才的梯队体系。

3.3　加快集疏运系统建设

多式联运是国际物流体系中不可或缺的一环，北部湾经济区应充分发挥有利的地理和区位优势，合理规划多种运输方式的发展，构筑海陆空一体化交通运输体系，大力开展多式联运。以形成国际出海大通道为目标，分别建设从北部湾地区通往东盟、华南、中南及西南地区的集疏运系统。东盟方向以南宁至凭祥铁路和南宁至友谊关、防城港至东兴等公路与越南相连。华南方向以南宁至玉林、南宁至广州铁路和南宁至湛江、南宁至梧州公路为主线。中南方向以焦柳、湘桂、黎湛等铁路和桂海高速公路为主线。西南方向以南昆、黔桂、南防、黎钦、钦北铁路和南北、钦防、水南、南百高速公路为主线。

加大支持沿海航道建设力度。“十二五”时

期北部湾经济区沿海航道项目总投资近 100 亿元，沿海航道项目属公益性项目，大部分以地方政府投资为主，一般投资者都不愿意涉足，极大地影响了港口建设发展速度。为加快北部湾经济区航道建设效率，一是建议国家每年拿出一部分中央预算内投资用于支持和引导沿海港口的建设与发展；二是建议国家鼓励北部湾经济区有条件的投资公司和重点项目发行企业债券；三是协调交通运输部加大对沿海航道的资金支持力度，对纳入国家“十二五”规划的重点航道项目给予补助。

3.4 提升港口物流信息化水平

信息化是现代港口发展的重要特征，是衡量港口物流企业的重要标志之一，没有稳定高效的信息平台，就没有港口物流系统的高效运作。通过整合政府、港口以及社会 3 方的信息资源，构筑综合性的公共信息平台，实现信息资源的充分共享，实现港口物流资源供求的实时发布和自动交易等。同时，对现有的口岸信息系统、海关及检验检疫信息系统等信息资源进行整合，建立以客户为中心同时与经贸、口岸、航运等业务联网的开放式信息平台，实现港口物流全过程的可视化、自动化、无纸化和智能化，使港口物流从传统的装卸、运输和仓储，向现代化的综合物流转型，建立完善的电子商务系统，为港口物流客户提供货物跟踪、货物交接、提单、通关、联运、储存等信息化服务。

3.5 加大临海工业发展力度

港口经济与腹地经济特别是现代大工业相辅相成。港口与临海工业互相促进、联动发展，已经成为人们的共识。北部湾三大港口应充分利用地理和区位优势，优化发展环境，借助中国—东盟自由贸易区、泛北部湾经济合作区、钦州保税港区及北部湾经济区的国家战略等有利平台和政策，加大招商引资力度，有针对性地开展对外经贸合作，吸引国际先进企业前来投资。尤其是发挥石化、钢铁、林浆纸、能源、修造船等重大产业项目的带动效应，带动腹地经济发展，形成“前港后厂”的布局，产生“港工互动”的循环效应。

3.6 进一步深化港口管理体制改革

借鉴以大型港务集团为运作平台的天津港、以政府为主要运作平台的青岛港以及运作主体多元化的深圳港的成功经验，针对目前港口管理体制存在的问题，结合经济区总体改革，探索港口管理新模式，研究完善港口体制新思路，提出具体方案。

此外，建议下放部分沿海项目审批权限。沿海大型集装箱以及煤、矿、油等能源型码头项目按规定必须由国家审批，这类码头属国家投资产业鼓励类项目，效益较好，吸引着区内外大批投资商。北部湾港正处于大发展、大建设的关键阶段，为加快项目前期工作进度，缩短审批周期，使项目尽快上马，发挥效益，促进区域经济社会发展，建议相关部门以广西为试点，对西部地区进行政策倾斜，研究下放部分沿海项目审批权限，支持北部湾加快大型码头，尤其是原油和集装箱，专业的铁矿、煤矿、LNG 等专业化泊位建设步伐，包括钦州港 30 万 t 级油码头，钦州港 12 号和 13 号油码头等项目。

参考文献

[1] 北海市统计局. 2011 年北海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. (2013－05－31)[2013－06－07]. http://www.beihai.gov.cn/74/2013_5_31/74_372574_1369968194156.html.

[2] 钦州市统计局. 2011 钦州市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. (2012－03－26)[2013－06－07]. http://www.qinzhou.gov.cn/Category_458/Index.aspx.

[3] 防城港市统计局. 2011 防城港市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. (2012－03－31)[2013－06－07]. http://www.fcgs.gov.cn/pubinfo/5839.aspx.

[4] 黄定嵩．广西北部湾港口物流在新格局下的发展对策[J]. 学术论坛，2007，20(9)：78－83.

[5] 邹忠全．广西北部湾经济区港口物流现状、问题及对策[J]. 对外经贸务实，2010(11)：86－89.

[6] 舒昌．广西钦州港港口物流的现状与发展对策研究[J]. 中国市场，2008(45)：143－144.