# 浅谈广西积极参与中国东盟港口合作的实践与思考

来源：网络 作者：雨后彩虹 更新时间：2024-01-25

*[论文关键词]广西港口 中国东盟港口合作 建设目标 发展路径 [论文摘要]本文通过对广西港口的现状分析，结合现阶段广西如何利用后发优势和中国东盟自贸区和港口合作建设机遇，在环北部湾区域内构建竞争优势的路径，以构建广西港口群的核心竞争力。 ...*

[论文关键词]广西港口 中国东盟港口合作 建设目标 发展路径

[论文摘要]本文通过对广西港口的现状分析，结合现阶段广西如何利用后发优势和中国东盟自贸区和港口合作建设机遇，在环北部湾区域内构建竞争优势的路径，以构建广西港口群的核心竞争力。

广西以南宁、北海、钦州和防城港四市为主体的港口 经济 开发区成为继珠三角、长三角和环渤海经济圈之后中国的第四大经济增长极。对于广西港口群如何利用后发优势和中国东盟自贸区建设机遇，在环北部湾区域内构建竞争优势的路径缺少深入地探讨。文章通过对广西港口群的现状分析，，结合现阶段广西如何利用后发优势和中国东盟自贸区和港口合作建设机遇，对港口进行的重化 工业 布局，针对发展过程中制约因素提出相应的对策。

一、广西港口现状及制约因素分析

根照《全国沿海港口布局规划》，防城港与湛江港、海口港一起同列入全国24 个主要港口之一，北海、钦州港也被列为全国25 个地区性重要港口。钦北防港口群地处华南经济圈、西南经济圈及东盟经济圈结合部， 地理 位置上，它是中国最邻近东盟的港口，也是大西南最便捷的出海口，理论上应该成为大西南货物进出的首选港口以及对东盟货物进出口的主要港口。但起步较早的广东湛江港以其雄厚的实力、低廉的 成本 、优惠的价格、优质的服务和吸引着大西南的货源，使广西港口吸纳西南地区进出海货源不足10 %。同时，海口港位于我国最大的经济特区海南省，凭借着海港的地理优势，积极吸引日本及东盟各国的往来贸易。广西港口群在面临湛江港的经济优势及海口港的政策优势时，缺少自己的特色和竞争优势。

从港口的发展现状上看，广西港口群相对于环北部湾的湛江港与海口港而言，竞争能力上处于劣势。

从硬件上看，广西港口群的基础设施稍显落后。为了能够提高港口能力，广西计划到“十一五”末，钦北防的港口万吨级以上泊位达到60 个，年吞吐量将达到亿吨。即使是这样的建设速度，也只能是缩短与湛江港的差距。从港口的服务水平上看，广西港口群的现代航运服务发展水平极低。虽然装卸和堆存费用低廉，但其他各种费用繁杂，名目不一，手续复杂，服务水平远不如湛江港、海口港。这些缺陷阻碍了货主将其选择为首选出海港口。港口配套服务业 市场 发育很低，港口服务业上游企业空白，中游企业稀缺，下游企业缺少规模和规范。从港口加工能力看，湛江港在石化、矿石加工已经产生规模效益，重化工业已经成为湛江港临港工业的主导产业，而广西在“十一五”期间做出将重化工业规划为广西沿海城市的主导产业的战略部署，现阶段仅有在钦州港刚刚启动的中国石油广西石化千万吨炼油项目，临港产业布局远未形成，港口加工能力与湛江港差距甚远。

在软硬件水平上处于劣势，同时临港产业及腹地的经济发展水平落后于竞争对手的形势下，广西港口群要想在短期内形成自己的竞争优势，在加快形成产业布局的同时，突破过于依赖临港工业发展策略，创新港口的发展模式和 管理 模式。

中国东盟202\_ 年建设自由贸易区、泛珠三角合作、西部大开发及北部湾（广西） 经济开发区设立的背景，为在广西港口群的发展奠定了基础，使南宁及钦北防港口地区成为环北部湾经济的中心。以广西港口群现有的条件，在实现这些目标时会遇到一些瓶颈。

首先，铁路 运输 与港口运输不配套。向内地铁路运输的能力不足，体现在车皮数量不足，集疏能力差，特别是港口生产旺季，因铁路运输不畅，使港口大批货物压港严重。三港的货物主要依靠南防铁路运输，而柳州是各省到广西重要的中转站，由于柳州至防城港并无铁路直接到达，需要通过南宁中转，增加了铁路运输的时间和费用，加之防城通关效率较低且通关费用偏高，西南的货源往往由柳州直接运至湛江，造成了大量货源的分流。广西正积极地进行铁路建设，如把洛湛铁路引向北部湾出海，以便使西南、西北、华中、华北地区的铁路运输出海，汇聚在北部湾地区进出。

其次，海运与海事服务贸易水平偏低。虽然装卸和堆存费用低廉，但通关效率低下及通关的费用居高不下，使港口服务业缺少规模和规范。种种原因使防城港在吸引货源的能力上远不如湛江港。提高服务水平，为在港城落户的货主、货运代理、船东、船舶代理、商品批发零售等提供商务服务，不仅可以提升港区的功能，还可以带动海事 金融 、海事会展、数据信息服务、离岸金融、航运 保险 、航务代理、海事咨询等相关行业的集聚发展。

第三，临港 工业 薄弱。目前，广西港口仍以传统的装卸、储存、转运为主，功能单一、雷同，不具备对货物进行深度加工的能力。但广西正加快对广西港口群临港工业群的建设。三港临港工业群的建立与完善，才能长久吸引货源。第四， 旅游 及服务业薄弱。旅游业的发达有助于提高地区的国际形象，因此旅游业成为现代打造城市品牌乃至区域品牌的重要方面。通过吸引游客前来旅游，繁荣港口 经济 ，促进港口服务业的发展，进而提高港口的吸引力。而现阶段，广西港口群的休闲、娱乐、饮食等相关服务业层次较低，不能满足国外商务人士、海事工作人员的旅游、休闲需要。

二、广西参与中国东盟港口合作的建设目标

目前国内外经济发展水平较高的港口，不但具有良好的区位优势和 交通 条件，并各自有扎实的工业基础和较完善的产业集群，不但增强了地区经济实力，发达的工业同时促进了第三产业的发展。因此发达地区的港口在航运、交通、金融等方面服务水平较高，成为 国际贸易 中货物 运输 的首选，并吸引国内外资本进行产业 投资 ，从而形成了区域经济的良性循环发展。

广西港口群虽尚未形成产业集群，港口基础设施也尚不如临近的湛江港，但从最新的广西港口布局规划及对港口的投资力度上看，硬件上的暂时落后不会对港口经济发展构成障碍。但 管理 机构的理念、管理水平及执行力的相对不足，以及配套的航运、海事、金融服务水平的落后，很大程度上降低了港区投资的吸引力。加之广西区内尚未有本科级以上的海事学校（仅有一所中专级的交通学校） ，使海事人才培养上缺失，港区的发展缺乏高层次的人才。因此，为了使广西港口群实现赶超式发展，在自身软硬件水平无法吸引投资或客源时，加大政策支持的力度，形成以下的目标产业格局，以提高地区吸引力。

港口建设与地区产业结构优化是相互促进的，港口经济的发展能够优化地区的产业结构，同时港区的完善需要合适的产业结构作为支撑。对比发达港口的建设模式，结合广西的港口布局规划，可以形成以下的产业格局。

（一）临港工业配套完善。建立配套加工产业，有能力对货物进行深度加工。根据06 年12 月刚通过的《广西壮族自治区沿海港口布局规划》中的描述，“十一五”末，防城港将形成以钢铁为核心的产业集群;钦州港将建成规模化的 电力 以及石化的重化工业基地;而北海港将布局林浆纸一体化、农产品加工、生物制 药 等临港制造业集群，发展高新技术为主导的临海工业，成为国家级出口加工区。

对广西钦北防三港的港口做出明确的功能定位，有利于重化工业的建设和合理布局的形成，避免出现港口功能重叠和重复建设，有助于广西港口群对货物深度加工能力的形成。而对货物深度加工能力将成为优惠政策外，成为广西港口群吸引国外货物进港加工的主要因素。

（二）交通运输业发达。发达港口的发展需要发达的交通网络支持，因此发达的港口在陆运与空运能力上，能与海运能力匹配。广西港口群运输业的发展目标要求陆运与空运能力能与亿吨的港口吞吐能力相适应，使钦北防港真正成为中国大西南最便捷的出海口，充分发挥大西南枢纽港的作用。配套的公路运输、铁路运输和空中运输的能力可以为开发广西区内的旅游资源，拉动经济，繁荣 文化 提供了便利的条件。

（三）旅游业及相关服务业繁荣。相对于旅游业发达的地区，北海乃至广西区内的旅游资源的开发更显得大有潜力可挖。在现有北海银滩旅游项目上，在优美的海滨城市内兴建博物馆，在增加旅游收入的同时，发掘广西的文化资源，将北海建成世界了解广西 历史 、 地理 、自然及人文风貌的窗口，同时提升了城市的品位及文化内涵。通过繁荣旅游业，可以刺激娱乐业、餐饮业、服务业及会展业等产业的发展，促进地区的劳动力投向第三产业，繁荣服务业，增加就业机会的同时，对各种行业的配套服务水平也提出新的要求，使城市服务水平进一步得到提升。随着交通运输的便利化程度提高，北海的旅游业可以更进一步向广西区内扩展，开发广西区内的各种主题旅游路线，广西区内旅游实现联动式发展。

（四）金融业服务水平高。发达的港口均是地区乃至全国的金融中心。港口贸易特别是跨国贸易必然伴随大量的货物及资金流动，因此港口的金融业包括 银行 业，保险业、信托业、 证券 业等都应该具备国际化的服务水平。广西港口群在北部湾经济的战略地位，要求钦北防港口形成较为完善的金融业与之匹配，使广西北部湾经济开发区成为环北部湾的区域金融中心。

（五）港区腹地产业发达。临港 工业 的发展，不但港区成为进出口的加工基地，并在此基础上延伸产业链，使港区腹地形成完整的产业集群。广西港口群根据重化工业的布局定位，在港区腹地逐步发展配套的钢铁、石油、化工下游产业链，形成重化工业产品深加工产业，提高产业附加值，推动临港产业及腹地工业的发展。

（六）符合港口发展要求的 教育 产业的形成。港区腹地发达的产业，需要高层次的人才为之服务。在广西北部湾 经济 开发区的区域内，必须形成各层次的海事人才培养和研究机构，以满足港口研究及各种人才的培养的需要。

三、广西参与中国东盟港口合作的发展路径

通过对广西港口群的现状与目标产业格局的对比分析可知，广西港口群是在工业基础薄弱及航运服务水平较低的前提下发展，为实现“十一五”规划的战略目标，使广西北部湾经济开发区真正成为 中国经济 的第四个增长极，在临港重化工业布局尚未完成，没有形成规模生产能力前，必须突破单纯依靠临港工业发展的策略，发展地区经济。为实现广西港口群的发展目标，其建设的路径可分为三个阶段进行:第一阶段在沿海工业布局尚未完成之前，大力发展过境贸易的商业型港口;第二阶段逐步完善临港产业集群，从商业型港口过渡为具备 运输 、贸易、工业、 旅游 功能的综合型的港口;最后阶段实现区港经济一体化，即利用港口功能的辐射，带动广西区内城市的发展。

（一）建立商业型港口

制定优惠的港口政策，发展过境贸易，吸引外国船舶或货物过境，从中获取运费、堆栈费、加工费等。在发展过境贸易的过程中，港口的硬件设施与服务水平成为吸引船只停靠的条件。在硬件上，广西正在加大 投资 ，计划到“十一五”末，钦北防三港将建设万吨级以上的泊位60 个，年吞吐量可达到亿吨。转运的货物量的迅速增大，要求港区必须有相应的仓储设施与之配套，因此需要在港区设置保税仓库。在东盟中国自由贸易区建立的背景下，广西港口群应积极争取国家的政策支持，设立保税区，并充分发挥保税区的 国际贸易 、出口加工、保税仓储和物流分拨的基本功能。在软件上，挑选国内外实力雄厚的航运企业，他们为广西港口带来的客户的同时，多年的运营经验为港口带来先进的 管理 经验与技术，规范港口运作的标准，提高港口服务的水平。并通过他们培养一批航运业的技术及管理人员，逐步提高广西港口的整体技术及管理水平。

加大内联 交通 的建设力度，实现铁路直达港口及海铁联运，做好各种运输方式有效衔接，形成便捷、通畅、高效、安全的综合交通运输体系。

商业型港口的主要作用在于利用港口运输功能促进贸易和转口贸易，功能单一，对拉动地区经济作用有限。但以此为机会，在广西港口工业布局尚未完成的阶段内，繁荣港口群经济，为将广西港口群过渡成综合型港口创造有利条件。

（二）发展成为综合型港口

根据广西对临港产业的布局，逐步将广西港口群发展为具备贸易及转口贸易、工业、出口加工、运输等现代港口功能的综合型港口。在港区内，加工工业水平逐步提高，可以通过自身的服务，形成自我封闭运转;港区内各种功能相互依托和影响，形成工贸相结合的港口经济区;开发港口旅游资源，形成商贸旅游相结合的港区经济。此阶段，在中国东盟自由贸易区的背景下，东盟国家贸易货物在遵守有关卫生、移民等项的 法律 规章下可以免征关税进出钦北防港，可在港口区内加工、贮藏、买卖、装卸和重新包装等。此时将广西港口群发展成集国际中转与配送功能、海运服务功能、海事 金融 及离岸金融功能、自由贸易功能及旅游服务功能为一体的港口。

（三）实现区港经济一体

此阶段充分发挥港口的辐射作用，带动广西区内经济的发展，将实现区港经济的一体化，达成目标产业格局的建设。表现为进出口贸易的繁荣，临港加工工业配套完善;港区腹地产业得到发展，形成完整的产业集群;交通运输便利，真正成为大西南的交通枢纽，并在东盟自贸区中的货物中转中发挥突出的作用;深度挖掘区内旅游资源，推动商贸、旅游及服务业等第三产业的发展;完善金融服务体系，提供海事金融、离岸金融等多种金融功能;港口研究及人才培养的能力提高， 人力 资源 的开发，进一步提升港口的综合实力。

参考文献

[2]杨治，《产业政策与结构优化》，新华出版社，1999年版

[3]王慧炯、闵建罗，《中国的投资 环境 》，京港学术交流中心出版社，1987年版

[4]邓伟根，《产业 经济学 研究》，经济管理出版社，202\_年版

[5]倪建涛、周营军，《略论我国区域经济发展失衡》，《河南师范大学学报（ 哲学 社会 科学版）》，1997年第6期

[6]马洪，《中国地区发展与产业政策》，经济管理出版社，1993年版

[7]张爱林，《广西加入大湄公河次区域经济合作贸易增长快》

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！