



GUANGXI BEIBUWAN
WULIU YU JINGJI FAZHAN
YANJIU

广西北部湾 物流与经济发展 研究

主 编 朱芳阳 张小强

 江苏大学出版社
JIANGSU UNIVERSITY PRESS



图书在版编目(CIP)数据

广西北部湾物流与经济发展研究/朱芳阳,张小强
主编. —镇江:江苏大学出版社,2011.12
ISBN 978-7-81130-297-4

I. ①广… II. ①朱… ②张… III. ①北部湾—经济
开发区—物流—经济发展—研究 IV. ①F259.276.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 265176 号

广西北部湾物流与经济发展研究

主 编/朱芳阳 张小强
责任编辑/顾正彤 顾海萍
出版发行/江苏大学出版社
地 址/江苏省镇江市梦溪园巷 30 号(邮编:212003)
电 话/0511-84440890
排 版/镇江文苑制版印刷有限责任公司
印 刷/扬中市印刷有限公司
经 销/江苏省新华书店
开 本/718 mm×1 000 mm 1/16
印 张/21.5
字 数/480 千字
版 次/2011 年 12 月第 1 版 2011 年 12 月第 1 次印刷
书 号/ISBN 978-7-81130-297-4
定 价/48.00 元

如有印装质量问题请与本社发行部联系(电话:0511—84440882)



序

这是我第一次为一本著作写序,从内心来说,我深知自己还不具备为别人著作写序的资格。接受这项特殊的任务有两个原因:其一是因为广西是我的第二故乡。1995年,我从四川大学硕士毕业就来到广西,在广西大学商学院工作了近15年,作为一个经济学人和教师,有幸见证了中国—东盟博览会永久性落户南宁、广西北部湾经济发展规划获国家批准实施、中国—东盟自由贸易区初步建成等一系列对广西来说极其重要的历史事件,这本著作正是在这样的背景下完成的。其二是因为本书主编之一朱芳阳副教授是我在广西大学任教时指导的工商管理硕士研究生。广西大学工商管理硕士设有物流管理研究方向,出于对物流业发展研究领域的兴趣,我一直在这个方向指导学生,芳阳就是这个方向的学员之一,他毕业之后来到钦州学院并在不久后担任商学院副院长。其时恰逢广西北部湾经济区发展规划获批实施,钦州自然是发展北部湾物流产业的前沿,他带领着他的团队立即展开对北部湾物流业发展的研究工作。2009年12月,我离开广西大学到江苏工作,但我们一直保持着密切的联系,从而有机会了解到他与他的团队对研究北部湾物流业发展付出的种种努力,这本书正是他和他的同事们辛勤汗水的结晶。基于上述两个原因,当芳阳委托我完成这个任务时,我欣然接受,一来想表达对故土发展的良好祝愿,二来也想表达对学生及其所在的钦州学院商学院同仁们的赞赏与支持。

呈现在我们面前的《广西北部湾物流与经济发展研究》,汇总了钦州学院商学院老师们对广西北部湾物流、广西北部湾区域经济发展方面的见解,是他们探索面向东盟的国际型物流人才培养创新实验区、面向CAFTA的北部湾经济区综合性物流基地布局和政策研究以及面向东盟的国际型物流人才培养模式课题的研究成果。这本书围绕广西北部湾经济区开放开发的现状,结合中国—东盟自由贸易区经济的发展,以广西北部湾经济区物流业与区域经济发展为出发点,针对广西北部湾经济区物流业与经济发展中的问题进行探讨,具有很强的现实意义。全书内容丰富多彩,在港口物流、保税物流、海洋物流、区域物流、企业物流等诸多领域都有涉及,彰显了钦州学院商学院的老师们力图发挥自身学科特色优势,积极为地方经济建设提供智力支持的社会责任感。

2004年,首届中国—东盟博览会在南宁召开时,广西与东盟的双边贸易总额仅有10亿美元,到2011年,这个数字已经逼近100亿美元。另外,随着北部湾经



济发展规划的实施,这一地区的产业结构不断提升,经济总量不断扩大,与外部的经济联系不断增强,这对北部湾地区现代物流服务业发展提出了更高的要求,同时也为地处北部湾的钦州、防城港、北海三市港口物流发展提供了良好的契机。如何将传统港口的货运装卸和仓储中心,转变成以现代物流中心为载体,集国际商品、资本、信息、技术等于一身的资源配置型枢纽港,使港口成为城市产业结构调整依托,北部湾地区还有许多工作要做,也迫切需要有正确的理论指导。因此,加强对北部湾物流与经济的相关研究就有着十分重要的现实意义,这本书可以说是一个非常及时的尝试。这些年轻学者的文章或许观点还很稚嫩,或许论证手段稍显简单,但是,作为探索真理的过程,他们走出了第一步。我们有理由相信,他们孜孜以求的精神,一定能够在不久的将来结出更为丰硕的成果!我期待着他们的成功,也祝愿山川秀丽、人杰地灵的广西不断走向富裕、安康!

是为序。

庄晋财

江苏大学管理学院教授、博士生导师、
创业与区域发展研究所所长

2011年12月

目录

港口物流与经济发展

- 港口物流与北部湾经济区经济发展研究 / 002
- 抓住机遇,建设中国—东盟区域性港口物流中心 / 007
- 基于区域经济理论的广西北部湾港口物流发展模式研究 / 013
- 基于灰色系统理论的广西北部湾港口吞吐量的预测研究 / 019
- 广西北部湾经济区港口物流信息系统建设探讨 / 025
——以钦州港口为例

产业物流与经济发展

- 基于产业集群效应的广西北部湾经济区区域物流发展研究 / 032
- 北部湾地区发展先进制造业的路径分析 / 038
- 广西北部湾经济区战略性新兴产业发展研究 / 043
- 加快培育高新技术产业、先进制造业和战略性新兴产业研究报告 / 049
- 广西物流业与制造业联动发展模式探析 / 068
- 广西农产品物流发展现状及对策 / 074
- 广西家电连锁零售企业物流配送现状及发展对策 / 081
- 基于产业结构的广西北部湾经济区物流需求研究 / 087
- 广西废旧电子产品逆向物流体系研究 / 093
- 广西北部湾经济区农产品冷链物流模式研究 / 101
- 食品质量安全下的广西农产品供应链构建分析 / 107
- 基于通道经济理论的广西走向东盟发展策略探讨 / 115
- 广西北部湾经济区发展农业保险的几点建议 / 121
——基于中外农业保险模式比较分析

区域物流与经济发展

- 广西北部湾区域物流竞争力与经济发展互动的实证研究 / 130
- 钦州实现跨越发展的理论基础和物流发展措施 / 136
- 加快发展钦州市现代物流研究 / 139

- 面向中国—东盟自由贸易区的广西物流业发展分析 / 153
对北部湾发展应急物流的几点思考 / 159
广西北部湾经济区应急物流体系构建研究 / 162
北部湾地区中高级物流人才发展分析 / 168
国际金融危机对广西经济的影响及对策探析 / 174
外商直接投资对广西出口贸易增长影响的实证分析 / 180
建立中国—东盟自由贸易区的贸易效应分析 / 187
钦州“飞地经济”发展研究 / 194

保税物流与经济发展


- 广西保税物流体系内产业互动浅析 / 214
广西钦州保税港区的建设研究 / 219
广西钦州保税港区发展整车口岸研究 / 226

海洋物流与经济发展

- 广西北部湾经济区海洋物流业现状及发展对策探析 / 234
北部湾经济区海洋产业集聚与区域经济发展耦合机理探析 / 250
北部湾经济区海洋产业转型升级对策探析 / 255
基于产业集聚理论的北部湾经济区海洋产业布局研究 / 260
广西北部湾经济区滨海旅游业发展模式构建及可行性分析 / 267

企业物流与经济发展

- 供应链企业物流活动的绿色因素分析 / 274
关于物流企业培训的思考 / 278
钦州市金融保险业发展分析 / 281
降低物流成本的途径分析 / 287
企业物流战略系统评价的 MAFMA 方法探讨 / 293
信息化环境下物流企业能力边界变化探讨 / 299
基于前后台分离的物流服务研究 / 303
第四方物流主导下的大批量定制化服务探析 / 308
C2C 电子商务物流配送模式分析 / 314
行为公司金融理论的研究述评:基于中国的研究现状 / 322
高新技术类上市公司资本结构影响因素实证分析 / 328
——基于多元线性回归分析的实证检验



港口物流与经济发展



港口物流与北部湾经济区经济发展研究

一、港口物流与区域经济发展的关系

现今,随着港口经济迅速地强势崛起,港口竞争已转向服务竞争,不再是单纯的成本差异竞争,而在港口服务竞争中,物流服务是其中最重要的一环。港口物流在现代物流发展中占有越来越重要的位置,港口是货物的集散地,是各种运输载体的换装点,是海运货物流动的“车站”。因此,港口物流中心或物流基地的选择与建设,与商品制造和供应的经济效益有着直接的关系。港口物流的发展必将对区域经济的发展起重要的推动作用。物流是经济发展的支柱,物流的发展会促进经济的发展;另一方面,经济的发展又会引起物流量的增加,加速物流的发展。港口物流是临港工业的基础,能够推动区域经济的发展,对区域经济有显著的扩散作用,并且港口物流的高效率和低成本会促进临港工业的形成和扩展,进而能够带动与临港工业相关的贸易、保险、金融甚至法律等高层次服务业的聚集。

广西北部湾经济区中的北部湾港,包含防城港、钦州港和北海港三大港口,这三大港口具有优良的港湾岸线,通过有重点、分层次的港口物流的发展,以点带线,以线促面,能够推动整个区域经济的快速发展。加快广西北部湾经济区开放开发,是我国沿海地区实现跨越式发展、打造广西经济新增长极的需要,是实现广西经济更快更好发展的需要,是提升广西区在国内国际发展格局中的战略地位、拓展广西经济发展新空间的需要。加快广西北部湾经济区的开放开发,给广西沿海地区带来了千载难逢的发展机遇。

二、发展港口物流的主要优势分析

1. 区位优势有利

北部湾经济区处在三大经济圈即华南经济圈、西南经济圈和东盟经济圈的结合部,是我国西部大开发地区唯一的沿海区域,同时也是沟通我国与东盟国家的重要通道,区位优势明显,战略地位突出,既有利于我国华南地区资本和技术的西移,也有利于东盟国家资本和技术的输入,形成资本和技术的集中优势。

2. 港口优势明显

北部湾港口群拥有大型专用泊位、集装箱泊位以及深水航道。随着“十一五”交通规划的实施,北部湾港口群资源逐步得到优化,港口吞吐能力进一步提高。港口资源优势为发展临海工业、临港工业,促进区域经济交流,建设辐射西南地区和湘、鄂、粤西南的国际物流节点提供了良好的条件。从2006年到2009年,广西北



部湾三大港口投资 100 多亿元新建了 20 多个 5 万~20 万吨级深水码头和 6 条 5 万~20 万吨级航道。至 2009 年底,广西北部湾三大港口已建成生产性泊位 197 个,其中万吨级以上码头 46 个,港口吞吐能力超过 1 亿吨。钦州大榄坪港区、北海铁山港区两个新港区建成开港。

3. 腹地资源丰富

广西北部湾经济区的经济腹地主要是西南地区。西南地区幅员辽阔,资源丰富,人口众多,进出口市场潜力极大。北部湾经济区有着丰富的土地资源、水资源、海洋资源和大气资源,并且这些资源没有受到现代化大工业的污染,状况良好,环境容量大。据资料统计,西南地区的外贸货物等大部分都是通过北部湾沿海港口完成的,这为广西北部湾经济区港口物流的发展拓展了广阔的空间。

4. 交通条件良好

广西北部湾经济区交通便利,北部湾港口群与世界上 100 多个国家和地区的 200 多个港口通航,近达越、港、澳及内地沿海,远至美、欧、非及大洋洲等国家和地区。铁路线交织成网,到目前已经初步形成了北部湾港口群与后方腹地联系的主通道,成为北部湾区域物流大动脉。公路线方面,渝湛高速公路已经开通,与成都—重庆高速公路构成西南地区公路网络的主骨架,并由此与西南各省、市、自治区内高速公路网相衔接,形成了北部湾港口群连接西南的公路网络,与港口、铁路形成畅通的综合交通体系。

三、发展港口物流所面临的机遇

1. 享受国家多种优惠政策

北部湾经济区地处广西,属于少数民族地区,是西部地区,同时又是沿海沿边地区,因此,北部湾经济区可以同时享受国家的民族区域自治政策、西部大开发的优惠政策和资金支持、沿海的开放开发政策、边境地区开放政策。国家的多种优惠政策将会给北部湾经济区港口物流的发展带来很好的机遇。

2. 中国—东盟自由贸易区建立

中国—东盟自由贸易区是全球第三大自由贸易区,仅次于欧盟和北美自由贸易区,它的建立加强了中国和东盟之间的联系,广西北部湾经济区是中国—东盟自由贸易区的前沿口岸,中国—东盟自由贸易区的建立给北部湾经济区经济发展带来了广阔的发展前景。

3. 泛北部湾经济合作区构建

广西北部湾经济区是国家西部大开发的重点发展地区,而泛北部湾经济区则涵盖了海上东盟国家,将合作延伸到了隔海相邻的东盟五国,这有利于广西北部湾经济区更充分地发展,有利于北部湾经济区大力发展海洋经济和临海工业,打造经济新高地。



4. 保税港区的设立

2008年5月29日,国务院正式批准设立广西钦州保税港区。钦州保税港区的设立是推进泛北部湾经济合作的一个重要平台,有利于深化中国—东盟合作,带动三南地区的经济发展,加快国际区域经济合作区的建设。保税港区特有的优惠政策有利于钦州港整合物流资源,充分发挥港口作为现代物流核心和国际物流供应链主要环节的作用,打造一个严密监管与高效运作相结合的新型保税物流体系,促使钦州港口物流实现跨越式发展^①。

四、发展港口物流,促进区域经济发展

1. 把港口建设作为重点,加快港口整合发展

港口物流已成为广西北部湾经济区振兴的龙头产业,因此,应加强港口建设,把港口建设作为重点,抓好港口泊位的建设,尤其是专用泊位、集装箱泊位以及深水航道的建设,适应港口泊位大型化、深水化和专业化的趋势。加快港口的改革与开发,推动广西北部湾经济区沿海港口资源的整合,统筹规划和建设防城港、北海港和钦州港三大港口,进一步强化三大港口的功能定位,加大三大港口的重组力度。2009年3月,广西区人民政府已正式批准防城港、钦州港、北海港统一使用“广西北部湾港”名称,整合后的广西北部湾港全港吞吐量8200多万吨,迈入世界大港前100名行列。

2. 不断完善港口基础设施的建设

我们应根据广西北部湾经济区三大港口的现有条件进行整合,对港口的配套设施进行技术改造,完善港口设施建设,合理安排港口物流作业流程,提高基础设施设备的利用率。加强包括码头数量、装卸能力、码头堆场、航道水深等的建设,为港口物流供应商提供大型现代化仓库,为客户创造“零仓储”,发展精益港口物流。建设大型化、深水化、高效化和专业化码头及其配套航道,尤其是要加快大型化专业化码头的建设,加快形成一定的布局^②。不断完善三大港口的基础设施建设,从硬件环境方面保障三大港口物流的发展能有好的物质基础,在此基础上加强软件环境的建设,从而能更好地促进区域经济的发展。

3. 加大临港工业发展力度

广西北部湾经济区开放开发的重点和今后一段时期广西经济发展的主要增长点是临海工业和临港工业。要围绕港口的发展,突出抓好重大产业布局和重大产业项目的建设。随着广西北部湾经济区三大港口基础设施的不断完善,港口临海临港工业获得了快速发展,已经有不少大型的石化、冶金、能源、造纸等项目落户广西北部湾经济区港口群。中国加入WTO、中国—东盟自由贸易区的建立、国家西

^① 洪铃,张蓉:《依托保税区推进广西钦州港口物流发展的思考》,《东南亚纵横》,2009年第3期。

^② 舒昌:《广西钦州港港口物流的现状与发展对策研究》,《中国市场》,2008年第11期。



部大开发战略的实施和我国泛珠江三角洲区域经济合作的全面推进,将极大地促进北部湾经济区港口建设和临海临港工业的发展。

4. 加快集疏运体系的建设

北部湾经济区港口物流管理部门可以投入足够的资金,依托港口城市与铁路、公路、航空等运输部门,建立与现代物流相配套的立体化的集疏运体系和区域性的多式联运中心,保证集疏运系统的畅通,为水、铁、公路联运创造条件。完善铁路、公路、机场等交通运输基础设施及配套设,尽量避免船舶和货物压港现象,减少交通运输的压力。积极促进铁路、公路、水路等运输方式的联合,使港口集疏运体系向多元化、立体化方面发展,尽快与国际流通领域接轨,形成完善的物流链,为物流运输通畅提供保证。形成港口与腹地高速公路相衔接的集疏运网络、海铁联运系统,加强海上支线运输,提高集疏运效率。加强国际航运市场和港口经济腹地的市场开拓,形成一个纵横交错、四通八达的立体化集疏运网络体系,从而增强港口辐射力和带动作用^①。

5. 发展电子商务,加强物流信息技术应用

北部湾经济区港口应进行科技创新,尽快建立电子商务系统,建立专门的网站或网络平台,通过信息系统和电子商务系统监管港口物流的全过程,用电子商务规范业务标准,发布信息、接受访问、完成交易、提供决策支持。加强现代物流信息技术的应用,加快物流信息网络的建设,实现港口物流信息共享,满足国际物流运作的需要。充分利用现有的物流设施,加快包括电子数据交换系统及智能运输系统等在内的物流信息网络的建设,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、泊位使用、货运市场行情等信息,实现货物进出场管理、财务结算、海关放行、检验检疫等业务的电子化处理。

6. 努力发展港区联动的模式

钦州保税港区的设立是发展港区联动模式的基础,钦州港应该努力抓住这一大好形势,充分发挥保税区的政策优势和港口的区位优势,形成“前港后区”格局^②,将钦州保税港区的优惠政策覆盖到整个港区,形成港口经济与保税区彼此依存、紧密配合、互相促进、息息相关的利益共同体,紧密联系区域经济的发展,拓展和提升钦州港保税区和港口的功能,形成保税区和港口共同发展的良好局面。

7. 重视港口物流人才的培养

从目前情况看,广西北部湾经济区十分缺乏港口物流方面的专业经营管理人才,这种状况很不利于港口物流业的发展。要解决目前专业物流人才缺乏的问题,较好的办法是加强港口物流企业与科研院所、高校等的合作,使理论研究和实际应

^① 程广平,汪波,程国平:《区域性中心城市物流集群发展研究》,《地域研究与开发》,2006年第4期。

^② 吕赞,张丽凤:《中国港口物流发展对策研究》,《江苏商论》,2008年第9期。



用相结合,加快物流管理人才和专业技术人才的培养,造就一大批熟悉物流运作规律、有开拓精神的人才队伍^①。要充分重视分层次、分类别、多渠道、多形式、重实效、有活力的教育培训体系的建设,同时要加快人事制度改革,加快形成人力资源市场化配置机制,提高港口物流从业人员的素质,让他们不断学习和应用先进的技术、方法等,同时要注意人才的引进,提供较好的福利待遇,吸引广大的专业型港口物流人才。

港口物流作为新时期促进北部湾经济区经济发展的动力源之一,将在国家积极政策的指引下逐步走向成熟;同时,北部湾经济区的持续、稳健发展也将为广西北部湾港港口物流的发展壮大提供有力支撑和空间保障。

(朱芳阳)

^① 黄静,梁志刚:《从广西北部湾经济区看广西物流业的发展战略》,《哈尔滨商业大学学报(社会科学版)》,2008年第5期。



抓住机遇，建设中国—东盟区域性港口物流中心

广西北部湾经济区开放开发是广西壮族自治区党委作出的重大决策，在广西北部湾经济区的功能定位中强调了发挥“通道”的作用和建设“中国—东盟开放合作的物流基地”。钦州港是广西的新兴港口，是西南地区出海的“桥头堡”，港口的特征决定了其在综合物流系统中处于非常重要的战略地位，大力发展港口物流是钦州市实施物流发展战略的重要举措。尽快把钦州港打造成中国—东盟区域性港口物流中心，对促进北部湾经济区的开放开发和发展具有重要意义。

一、钦州开放开发中值得注意的几个问题

1. 提升自我发展能力

“深化沿海开放，加快内地开放，提升沿边开放，实现对内对外开放相互促进”是党的十七大报告中“促进国民经济又好又快发展”战略的重要内容。就提升经济欠发达地区开放型经济水平而言，人们对苏州“引进来”模式和温州“走出去”模式给予了较多的关注。但从实践中看，这两种模式都具有“外生性”特征，这种外生性增长模式难以解决欠发达地区经济发展的可持续性问题。内生增长理论摒弃了传统经济学关于技术外生假定，认为知识累积的内生增加，可以促使经济持续增长。因此，对于钦州的开放开发而言，光靠“走出去”和“引进来”的方式取得外部支持还不够，更重要的是在这个过程中如何提高自身发展能力，将外部要素内生化，通过获得内生增长能力，促进经济的可持续发展。因此，通过沿边开放，获取外部支持，并将这种外部要素转换成内生增长力量，就成为钦州开放型经济水平提高的必由之路。

2. 遵循市场规律，以市场机制来解决有关难题

遵循市场规律，抓住北部湾经济区建设机遇，加快市场化步伐。积极、合理、有效地利用外资和引资，在基础设施建设过程中充分发挥市场作用，避免政府过多干预。要重视空间上的扩展，实施市场多元化战略，既巩固传统市场，又开拓新兴市场，增强抗风险能力。

运用市场化运作方式，解决人民群众的各种生活不便和消费需求，也是城市现代化的一个重要标志。利用市场的办法解决城市的管理和服务问题，其优越之处，一是降低城市管理成本，二是提高管理质量，三是提供一批新的、便于下岗职工再就业的岗位，同时也可以促进政府转变职能，减轻不必要的负担。在城市管理和服



场;一些领域还不能形成公平竞争;市场组织形式和运行规则也不完备,难以适应人民群众生活多样化的需求和城市快速发展的变化。

3. 以人为本,做到职权责一致

在行政组织中,职位、权力、责任三者相互依存、不可分离。在组织设计中,必须贯彻“在其位、谋其政、负其责”的原则。“在其位”就是确定每一个人的具体工作职位;“谋其政”就是根据所在职位确定职权范围,即获得与职位和岗位对应的职权;“负其责”就是在获得职位权力的同时要承担与之相应的行政责任。体现职、权、责一致原则的组织设计就有了保证行政组织平衡运行的基础。

授权时要将责任和权力一起交给下属,让下属有职有权的同时还得有责,做到职、权、责三者的有机统一。没有职权就无法开展工作,干工作就会寸步难行;没有职责就没有工作目标,就会缺乏责任心与上进心。所以,在授权的时候,要让下属清清楚楚地明白自己的职、权、责,下属才能各司其职,尽职尽责地做好本职工作。

二、钦州港口物流中心发展模式定位

广西北部湾经济区的发展规划指出:“钦(州)防(城港)组团主要包括钦州、防城港市区和临海工业区及沿海相关地区,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,成为利用两个市场、两种资源的加工制造基地和物流基地。”利用港口物流促进石化基地、林浆纸产业基地、能源基地、钢铁基地和粮油食品加工基地的发展。

现代的港口物流发展模式主要有五种:第一,国际航运中心模式。国际航运中心在体制及政策上要体现国际化、自由化和稳定性。比较全球主要的国际航运中心,它们在体现自由化方面所采取的管理运作模式不尽相同。第二,港口区域物流体系模式。港口区域物流体系采用以港区为中心,以港口辐射的经济区域为依托,建设临港物流园区、物流中心和配送中心互动的发展模式。第三,港口供应链式战略联盟模式。横向联盟有港口与港口之间的合作,纵向联盟主要是上下游物流供应链之间的联盟。第四,区港联动——保税港区物流模式。除港口功能外,保税港区主要具备国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易和出口加工区等功能。第五,港口物流“网状布局”模式等。

综合考虑钦州港口的区位、港口、腹地经济等诸多因素以及内生增长理论等,钦州的港口物流发展模式应该选择区港联动——保税港区物流模式。

保税区、物流业、港口的进一步发展需要区域政策和管理上的新突破,两方面的结合催生了区港联动。2004年8月16日,国务院办公厅批复进一步扩大保税区与区港联动试点范围,同意青岛、宁波、大连、张家港、厦门象屿、深圳盐田港、天津港保税区与其临近港区开展联动试点。保税港区是经国务院批准设立的,在港口作业区和与之相连的特定区域内,集港口作业、物流和加工为一体,具有口岸功能的海关特殊监管区域;是目前我国发展保税物流层次最高、政策最优惠、功能最齐全、



区位优势最明显的海关特殊监管区域。具备国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易和出口(临港)加工等主要功能,享受保税物流园区相关政策和出口加工区入区退税政策,国外货物进港保税,国内货物进港退税,港区内货物自由流动,是具有中国特色的自由港模式。我国保税港区设区目的侧重于使保税区成为开放型经济新的增长点,带动区域经济的发展。

钦州保税港区申报成功后,将极大地提升钦州港口物流功能,带动广西北部湾经济区发展。

三、钦州港口物流中心功能提升的路径与方法

港口物流不仅是集散和扩散生产要素的枢纽,更是带动北部湾经济区经济发展的“引擎”和“助推器”。科学规划,形成合力,做好港口功能科学规划,结束目前各码头群龙割据、各自为政的局面,充分发挥港口整体效能。

1. 发展开放型经济,带动基础设施建设

通过开放开发,获取外部支持,并将这种外部要素转换成自我发展能力是北部湾经济区经济发展的重要路径选择。通过开放开发增加技术和人力资本的积累是北部湾经济区自我发展能力提升和开放型经济水平持续提高的重要机制。北部湾经济区经济持续发展必须着眼于自我发展能力的培育,走内生增长的道路。开放型经济的发展、贸易的增加,必然带动港口物流的发展,而港口物流的发展,又将大力促进北部湾经济区经济的繁荣。

遵循市场规律,积极推进招商引资,加大力度建设港口、铁路、公路及路网、供水、供电和口岸,让区位优势转化为区域经济发展的动力。

2. 培育港口物流集群,发展临港工业

产业集群是指生产同类产品的企业,或具有直接上下游产业关联的企业,或其他具有紧密联系的相关企业的企业在特定地理区域内的集中,以此形成区内企业之间以地方网络为基础的正式和非正式协作的产业体系。物流产业在港口城市聚集,尤其是在港口周围聚集能够促进物流产业内部的劳动分工,不断提高劳动生产率,降低成本,从而使聚集区内的物流服务具备价格优势。譬如,报关从货代分离出来以后,可以成批量地为数家公司专门提供报关服务,报关成本明显下降。产业集群里的企业为了避免群内企业之间的价格竞争,必定通过物流服务的多样化以造成差别优势,创新将成为聚集区企业竞争的主要手段。物流企业在港口周边的高密度聚集,有利于企业之间在技术和产品上的相互模仿,也有利于人才的相互流动,造就全区域物流产品的增加和服务质量的提高。港口物流产业集群对区域经济的发展具有显著的扩散作用,港口物流的高效率和低成本将促进临港工业的形成和扩展,进而带动与海洋相关的贸易、保险、金融和法律等高层次服务业的聚集。

而世界港口经济发展史表明,大港口与大工业互相依托,才能带动区域经济的快速发展,没有工业支撑,港口经济和海洋经济就难以做大做强。广西三个沿海港



口 2006 年的外贸进出口吞吐量为 4 950 万吨,临海工业企业的进出口货物不到五分之一。钦州港应加大招商引资力度,加快临海工业建设,从而促进港口的发展。港口与临海工业互相促进,联动发展,已经成为人们的共识。三个港口除了吸引能源、钢铁、石化和粮油加工等大型企业到临海工业区落户外,还应加大对进出口加工企业的招商工作,吸引进出口加工企业来临海工业区投资建厂,以扩大集装箱货物的生成量。随着钦州 20 多个临海企业的建成,钦州港口货物吞吐量将超过 6 000 万吨,这将有力地促进港口城市的发展。

3. 加快保税港区建设

保税港区是具有自由港特征的特殊经济区,享受保税区、出口加工区相关的税收和外汇管理政策。主要税收政策为:国外货物入港区保税;国内货物入港区视同出口,实行退税;港区内企业之间的货物交易不征增值税和消费税。保税港区具备港口、物流、加工、展示四大功能,并可发展港口作业、中转、国际配送、国际采购、转口贸易、出口加工、展示 7 个方面的业务,是具有自由港特征的特殊经济区。

港口功能是保税港区的基础性功能,港口作为物流的节点,为区内贸易货物及转口贸易货物的流转提供了便利条件,使腹地经济与世界经济联结在一起,区港优势结合将吸引更多的大型船公司和物流企业,从而推动经济增长。这对于进一步提升钦州港口的影响力,增强对航运要素的集聚作用,拉动临港产业和口岸经济的发展,更好地为北部湾经济区服务具有重要而深远的意义。保税港区建设利用钦州港口的区位优势,拉动国际贸易量的增长,利用钦州和防城港深水泊位开展国际中转业务,有利于港口与保税区优势互补、良性互动、共同发展。

4. 推进信息化建设,提高运营管理能力

(1) 建立综合物流信息平台。建设目标应重在软件应用,以港口信息集成为触点,构建物流、商流、资金流为一体的港口服务平台。稳步推进 EDI 在港口生产经营中的应用,集 MIS 和 INTERNET 技术于一体,融合电子商务和现代物流方法,实现物流生产管理全面信息化,打造“数字化”港口 e-port。

(2) 基于供应链构建物流信息平台。供应链管理是用于整合供应商、制造商、批发商、承运商、零售商和客户的一组同步决策和活动,让恰当的产品和服务按照恰当的时间,将恰当的数量配送到恰当的地点,使系统成本降到最低并满足客户的服务需求。随着 Internet、EC 所带来的信息模式的转变,供应链管理将更加注重集成,以提高竞争力,实现整个供应链的增值。从港口第三方物流服务商的地位来看,港口物流的供应链集成化管理可从纵向和横向集成两个方面来进行。

5. 加强港区一体化建设

港区一体化是国际上自由贸易区的通行模式,也是我国主要港口加快发展的必由之路,其发展代表着当今世界港口发展的主要方向,鹿特丹、上海、安特卫普等港都采用这种发展模式。这一模式发展的基本特征是把港口与在地域上相邻的地



区作为一个整体,统一规划、统一制定政策、统一管理、统一发展,集合工业、物流、保税、信息、金融、保险等产业,完善区内各种功能,实现港口和区域间的良性互动。以鹿特丹港为例,该港在港区内辟有专门的临港工业区,重点引进和布局与港口相关的石油炼制、化学工业、修造船、食品与饮料制造等产业,港区和临港工业区管理合一,港口工业和集散用地由鹿特丹市港务局负责管理,使得港口产业发展有了重要保证。一体化发展计划的实施使鹿特丹港在国家经济发展中的地位突出,鹿特丹的港口产业规模直接雇员 13 万人,间接雇员 60 万人,总产值占全国的 12%。加强港区一体化发展,还需要充分发挥保税区的政策优势和港口的区位优势,形成“前港后区”格局,形成港口经济与自由贸易区或保税区彼此依存、紧密配合、互相促进、息息相关的利益共同体,紧密联系区域经济。尤其是当政府对工业和现代物流发展相当重视,港口拥有良好的区位、丰富的港口和土地资源,投资的硬环境又具有较好的优势时,港区一体化必将促进区域港口物流的大力发展。

6. 完善“大通关”体系,为构建区域性物流中心提供良好环境

大物流需要“大通关”的配合,以降低贸易成本,提高通关效率。为此,边防、海关、检验检疫、税务、外汇管理等口岸各部门应进一步优化口岸通关作业流程,加快口岸快速通关改革,推进物流企业与口岸通关监管部门信息联网。对进出口货物实施“提前报检、提前报关、货到验放”的通关新模式,提高信息化应用和管理水平,在有效监管的前提下简化作业程序,实现信息共享,加快通关速度,以建立集海关、商品检疫、地面服务一体化的货物进出境快速处理机制。要通过各部门的通力协作,提供良好的环境,更好地服务于广西口岸外贸物流的发展,支持广西构建区域性物流中心。

7. 加快集疏运系统建设

要加快大型、深水、高效、专业化码头及配套航道的建设,尤其是石油、天然气、矿石、粮食等大型专业化码头的建设,要尽快形成布局。否则,一旦周边港口形成、布局完善,广西港口发展空间将受限。要采取措施促进集装箱运输的发展,以尽快提升港口的竞争力,以便今后从支线港上升为干线港。鼓励国内外企业到港口投资、加快港区功能组合和延伸放大,促进物流中转、仓储、分拨、配送、运输等功能有效整合,逐步完善港口综合物流功能,参与港口经营,争取更多国内外航运企业到北部湾落户。形成港口与腹地高速公路相衔接的集疏运网络,形成海铁联运系统,提高港口集疏运效率,为发展现代物流提供条件。鼓励港口融资投资多元化,拓展融资渠道,广泛吸引国内外投资,重点吸引大船公司、大货主、大集团等多元投资主体参与港口建设。以资本为纽带,广结战略联盟。

(朱芳阳)