



新时期建设北部湾国际门户港的若干思考

田佳¹, 沈益华¹, 王宗文², 陈俊明², 张晓晴¹, 吴宏宇¹, 邓孟晗², 黄子鉴²

(1. 交通运输部规划研究院, 北京 100028;

2. 广西壮族自治区北部湾经济区规划建设管理办公室, 广西 南宁 530029)

摘要: 分析评价了近年来北部湾港发展现状和存在问题。结合“一带一路”及西部大开发等战略实施, 围绕国家赋予广西的“三大定位”, 总结了新时期北部湾港建设国际枢纽海港、打造西部陆海新通道国际门户的重大战略意义。根据腹地经济发展形势, 分析北部湾港未来发展需求, 采用组合预测模型预测未来港口运输需求规模。基于国家战略视角, 提出了北部湾国际门户港“强枢纽、畅通道、降成本、优服务、聚要素”的发展思路, 构建了“1 枢纽、2 网、3 区”功能体系。围绕设施建设、集疏运通道完善、物流服务提升、临港产业集聚等方面梳理了近期港口建设的重点任务及相关建议, 对未来国际门户港建设具有重要指导意义。

关键词: 港口; 北部湾; 国际门户港; 西部陆海新通道

中图分类号: U 651

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2022)04-0054-04

Reflections on construction of Beibu Gulf International Gateway Port in the new development stage

TIAN Jia¹, SHEN Yi-hua¹, WANG Zong-wen², CHEN Jun-ming², ZHANG Xiao-qing¹, WU Hong-yu¹, DENG Meng-han², HUANG Zi-jian²

(1. Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100028, China;

2. Planning and Construction Management Office of Guangxi Beibu Gulf Economic Zone, Nanning 530029, China)

Abstract: The development status and existing problems of the Beibu Gulf Port in recent years are evaluated. The implementation of the “One Belt, One Road”, the Western Development Drive, and other strategies is investigated. Then, we center around the “three major positioning” given by the state to Guangxi Autonomous Region and summarize the great strategic significance of building an international hub seaport and an international gateway for the new western land-sea corridor in the Beibu Gulf Port in the new development stage. According to the economic development situation of the hinterland, we analyze the future development demands of the Beibu Gulf Port and predict the future transportation demand scale of the port with the combined forecasting model. From the national strategic perspective, we put forward a development idea of “strengthening the hub, unblocking the corridor, cutting costs, improving services, and gathering factors” and build a functional system of “1 hub, 2 networks, and 3 districts” for the Beibu Gulf International Gateway Port. Finally, we sort out the key tasks and relevant suggestions for the construction of the port in the near future, focusing on facility construction, improvement of collection and distribution channels, promotion of logistics services, and port industrial agglomeration. This research holds important guiding significance for the construction of international gateway ports in the future.

Keywords: port; Beibu Gulf; international gateway port; new western land-sea corridor

收稿日期: 2021-06-22

作者简介: 田佳(1982—), 男, 博士, 高级工程师, 研究方向为水运规划、战略与政策等研究。

1 北部湾港发展现实基础

1.1 发展现状

广西北部湾港位于我国大陆南端，背靠大西南、南邻北部湾，区位优势独特。自北部湾经济区成立以来，北部湾港基础设施建设明显加快，码头能力大幅提升，港口货运规模显著增长，在服务腹地经济发展中发挥了重要作用^[1-2]。

1) 港口设施建设成效显著，综合实力显著增强。2020 年末，北部湾港建成各类泊位 271 个，其中万吨级以上深水泊位 98 个，通过能力 2.8 亿 t。防城港 20 万吨级航道、钦州 10 万吨级航道等投入使用，钦州大榄坪港区集装箱码头等一批专业化码头相继投产，港口面貌焕然一新。

2) 主要货类运输体系基本形成，有效支撑区域外向型经济发展。2020 年，北部湾港口完成货物吞吐量 3.0 亿 t，其中大宗散杂货占比约 74%；完成集装箱吞吐量 505 万标箱，2010 年以来年均增长 25%。成为全国沿海第一大外贸煤炭进口口岸、西南地区最大 LNG 接卸口岸以及西南中南重要的原材料运输口岸。

3) 北部湾临港产业基地建设初见成效，有力支撑区域重大生产力布局。初步形成以冶金、石化、食品、电子信息、林浆纸、能源为主导的临港产业基地。北海铁山港工业区、防城港经济技术开发区、钦州综合保税区产值突破千亿元，北海工业园区、钦州港经济技术开发区产值突破 500 亿元。

4) 海铁联运快速起步发展，辐射范围逐步扩大。已开通至重庆、四川、云南、贵州、西北等常态化班列线路，其中重庆、云南、成都实现双向“天天班”。与世界 100 多个国家和地区的 200 多个港口通航，成为我国与东盟国家(地区)海上互联互通、开发合作的前沿，开辟集装箱航线 52 条。2020 年，集装箱海铁联运班列运行 4 607 列，运量达到 23 万标箱，同比增长 105%，增幅位居全国沿海港口前列。

1.2 存在问题

1) 港口设施与物流大通道能力仍显不足。港口能力总体适应，但码头存在结构性矛盾，大型

散货泊位基本处于超负荷状态。腹地黔桂、焦柳、南昆、益湛线等跨省铁路集疏运通道尚存在瓶颈。

2) 物流成本依然偏高，服务效率有待提升。口岸进出口边界合规费用、时间与周边港口相比存在差距，千吨货物在港停时较周边港口高出 50%。国际贸易单一窗口作用尚未充分发挥，港口业务无纸化、一站式服务水平有待提升，多式联运、口岸服务等存在短板。

3) 港口资源供给尚不能有效保障西部地区长远发展要求。北部湾沿海港口岸线规模远小于其他沿海省份，可供连片开发的优良深水岸线稀缺。受围填海政策影响，近期实际可供开发的岸线规模非常有限。

4) 与市场经济相适应的港口体制机制有待完善。北部湾港资源整合走在了全国前列，随着港口改革步入深水区，现有体制下如何更好地调动港口属地政府积极性，如何进一步优化港口建设运营模式，如何更好地适应市场经济发展要求、激发市场活力尚待探索。

2 建设北部湾国际门户港工程的重要意义

广西是我国唯一沿海、沿江、沿边省区，是西部地区唯一沿海省份，在国家全面对外开放背景下，广西战略地位日益凸显。2015 年，习总书记提出，广西要构建面向东盟的国际大通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成“一带一路”有机衔接的重要门户，明确了广西未来发展的“三大定位”。

2019 年，在西部大开发即将步入第 3 个十年之际，国家发改委发布《西部陆海新通道总体规划》，要求建设重庆、成都至北部湾出海口的 3 条主通道，建设北部湾国际门户港，打造西部陆海新通道国际门户，赋予北部湾港新的历史使命^[3]。

建设北部湾国际门户港，是新时期国家实施“一带一路”倡议、加快西部大开发、深化陆海双向开放的重大战略举措。打造北部湾国际门户港工程，一是有利于发挥北部湾经济区毗邻中南半

岛的优势，构建面向东盟的陆海新通道，不断扩大与“一带一路”沿线地区乃至全球的经贸往来；二是有利于依托北部湾经济区的沿海区位优势，为西部地区构建更为便捷的贸易、物流新通道，加速西南、中南区域由国际合作后方向开放前沿转变；三是有利于应对国际国内复杂形势，构建国内国际双循环相互促进的新发展格局，扩展国家发展战略空间；四是有利于补齐西部地区交通基础设施短板，提升运输服务水平，打造国际枢纽海港，有力支撑交通强国和国家综合立体交通网建设^[4]；五是有利于广西优化生产力布局，更好地打造向海经济，写好新世纪海上丝路新篇章，构建“南向、北联、东融、西合”开放发展新格局。

3 未来发展需求研判

3.1 港口需求分析

北部湾港服务的西南、中南腹地总体尚处于工业化中期阶段，区域人均 GDP 仅相当于全国和东部沿海的 77% 和 59%，城镇化水平分别低于全国和东部沿海 7% 和 14%，区域完成外贸进出口额仅占全国的 6%。随着西部地区加快对外开放，区域发展潜力巨大，运输需求仍有很大增长空间。

1) 煤炭。北部湾港煤炭运输仍将以服务广西区临港产业、工业生产、生活为主，并承担内陆腹地、周边沿海地区的少量运输需求。未来随着广西加快承接制造业转移、柳钢等重大项目投产，近期煤炭需求仍将保持增长。

2) 原油。广西北部湾经济区将大力发展炼化一体化，拓展煤基多联产、芳烃等产业产品，着力延伸石油炼制产业链。未来石化企业所需原油仍将通过外贸进口解决。随着炼化能力提升，港口原油进口规模将相应增长。

3) 矿石。随着柳钢防城港钢铁基地、盛隆冶金产能置换等项目落地，北部湾港矿石运输需求将迅速提升。随着防城港 30 万吨级专业化码头及进港航道建设，北部湾港在服务腹地矿石进口市场中份额将有所提升。

4) 集装箱。随着我国西部地区制造业的稳步发展、对外经济贸易规模提升，区域“散改集”运输加快实施，腹地集装箱运输需求仍将保持较快发展态势。

3.2 吞吐量预测

3.2.1 预测方法选取及模型构建

选取二次指数平滑预测法、弹性系数法和固定权组合预测法预测北部湾港货物吞吐量。构建二次指数平滑和弹性系数预测模型^[5-6]，并以此为基础，构建北部湾港吞吐量组合预测模型。

$$Y = \omega_1 y_1 + \omega_2 y_2 \tag{1}$$

$$\omega_1 = \sigma_2 / (\sigma_1 + \sigma_2) \tag{2}$$

$$\omega_2 = \sigma_1 / (\sigma_1 + \sigma_2) \tag{3}$$

式中：Y 为吞吐量预测结果；ω 为权重；y 为预测结果；σ 为预测误差；1、2 分别为指数平滑预测法和弹性系数预测法。

3.2.2 预测结果

以 2000—2020 年北部湾港货物吞吐量数据为基础，根据上文构建的吞吐量预测模型，考虑分货类发展需求，预测 2035 年北部湾港货物吞吐量为 7 亿~9 亿 t，见图 1。

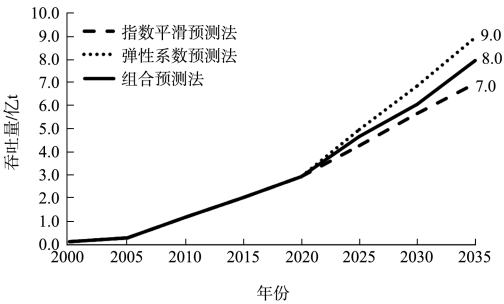


图 1 北部湾港吞吐量预测结果

4 未来发展思路 and 重点

4.1 发展思路

未来应依托广西北部湾经济区的区位条件和沿海优势，紧抓新时代推进西部大开发形成新格局和西部陆海新通道建设的重大机遇，按照“强枢纽、畅通道、降成本、优服务、聚要素”的思路，遵循开放、创新、融合、绿色的发展原则，着力推进港口转型升级和降本增效，构建“一带一路”新枢纽，形成西部开放新门户，培育广西

发展新引擎，为深化与东盟交流合作注入新动力，支撑西部大开发形成新格局，为西部地区建设现代化经济体系、实现高质量发展，以及建设壮美广西提供基础保障。

按照西部陆海新通道及国际枢纽海港建设要求，北部湾国际门户港应积极构建“1 枢纽、2 网、3 区”功能体系。即形成特色鲜明、畅通便捷、功能健全、服务专业的国际航运物流枢纽，构建陆海双向设施网络以及供应链服务网络，形成北部湾港产城融合发展示范区、贸易便利化改革示范区以及东盟合作创新示范区。建成具有“一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务”的国际枢纽海港，逐步集聚航运、物流、制造业、贸易、金融、人才等要素，形成具备区域影响力的北部湾港口城市群，成为西南中南重要的经济增长极，成为辐射和承接东盟的重要经济中心。

4.2 发展重点

北部湾国际门户港应以港口设施建设、集疏运通道完善、物流服务提升、临港产业集聚等为重点，补齐设施短板，不断提升服务水平。

1) 补齐港口设施短板。开展北部湾港总体规划修编，优化岸线功能。重点推进钦州集装箱码头、防城港型散货码头等一批专业化码头建设，推进钦州进港航道扩建、防城港 30 万吨级航道等项目建设，提升港口服务能级。

2) 畅通集疏运大通道。推进西部陆海新通道（平陆）运河前期工作，溯江而上打通广西与贵州、云南的内河水运瓶颈，打通西南水运出海新通道。推进黔桂、南昆、南防等铁路改扩建，推进防城港企沙南作业区铁路支线等集疏运通道建设，完善港口集疏运网络。

3) 拓展物流服务功能。加快建设钦州-北海-防城港港口型国家物流枢纽，拓展西部内陆无水港网络布局。拓展多式联运网络，加密重庆、成都等跨省海铁联运班列。拓展港口及口岸经营服务范围，拓展冷链物流、滚装及重大件等运输功能。

4) 建设北部湾制造业基地。重点将北海工业

园区、钦州港经济技术开发区、防城港经济技术开发区打造成为 3 000 亿级园区，进一步提升钦州综合保税区、中马钦州产业园、北海铁山港（临海）工业区、东兴试验区等园区能级，加快形成万亿级产业集群。

5) 提升口岸服务水平。完善口岸收费项目名录和价目表，打造“阳光”口岸。对标国内外一流港口，创新口岸监管模式，提升口岸软、硬件服务效能，提升通关效率。提升港区穿梭巴士密度和准时性。

6) 打造智慧港口。依托“北港网”，建设无纸化、对外“一站式”服务平台。加快广西国际贸易“单一窗口”升级版“智慧湾”系统建设，进一步简化通关手续、优化通关流程。推进钦州大榄坪南作业区自动化泊位建设。

7) 构建绿色港口。推进船舶污染治理和排放控制，大力推广靠港船舶使用岸电，全面推进钦州等港口油气回收系统建设，全面推进防城港等港口大型煤炭、矿石码头堆场防风、抑尘设施建设。

8) 完善港口体制机制。研究推进港口企业股权多元化改革，形成省级国资主导、各市参股的机制，进一步发挥地方政府的积极性。依托自由贸易试验区建设，对标国际规则、国际惯例建立港航市场准入负面清单、放宽行业准入限制，营造竞争有序的港航市场。

5 结语

1) 建设北部湾国际门户港工程是新时期加快西部陆海新通道建设、推动西部大开发形成新格局的重大战略举措，有利于构建面向东盟的陆海新通道，形成“一带”和“一路”衔接的新枢纽，有利于优化区域生产力布局，更好地打造向海经济，形成区域发展新的战略支点。

2) 经过多年发展建设，北部湾港已具备较好的发展基础。随着西部地区加快对外开放，区域发展潜力巨大、运输需求仍有很大增长空间、港口发展潜力巨大。

（下转第 64 页）