



北部湾港集装箱运输发展策略分析

郭秀娟, 陈清琪, 刘哲芸

(中交第四航务工程勘察设计院有限公司, 广东 广州 510290)

摘要:近年来,北部湾港集装箱运输快速发展,但仍存在规模化水平不足、外贸航线结构待优化、小型船舶停靠泊位缺乏、对西部陆海新通道服务能力有限等问题。对北部湾港集装箱运输发展策略进行分析,有利于提升其发展水平、促进其更好地服务西部陆海新通道国家战略。在梳理北部湾港集装箱运输发展现状基础上,采用 SWOT 方法对其发展优势、劣势、机遇、挑战进行了分析,并提出了加快基础设施建设、完善集装箱码头泊位结构、大力开通班轮航线、强化货源拓展等策略建议,对北部湾港集装箱运输发展具有借鉴作用。

关键词:西部陆海新通道;北部湾港;班轮航线;发展策略

中图分类号: U 656+35

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2022)10-0044-04

Development strategy of container transportation in Beibu Gulf Port

GUO Xiu-juan, CHEN Qing-qi, LIU Zhe-yun

(CCCC-FHDI Engineering Co., Ltd., Guangzhou 510290, China)

Abstract: In recent years, Beibu Gulf Port container transportation has developed rapidly, but there are still problems such as insufficient scale level, the structure of foreign trade routes to be optimized, and the limited service capacity for the new western land-sea corridor. The analysis of the development strategy of container transport in Beibu Gulf Port is conducive to improving its development level and promoting it to better serve the national strategy of new western land-sea corridor. On the basis of combing the current situation of container transportation in Beibu Gulf Port, this paper analyzes the advantages, disadvantages, opportunities and challenges by using SWOT method, and puts forward strategic suggestions such as accelerating infrastructure construction, improving the berth structure of container terminals, vigorously opening liner routes, and strengthening the expansion of cargo sources, which will have a reference effect on the development of container transportation of Beibu Gulf Port.

Keywords: new western land-sea corridor; Beibu Gulf Port; container liner; development strategy

1 北部湾港集装箱运输发展现状

北部湾港地处广西壮族自治区南端、南海北部湾北岸,背靠大西南、面向东南亚、东临粤港澳。截至 2021 年底,北部湾港建成及在建 5 万吨级及以上集装箱泊位 13 个,设计通过能力达到 656 万 TEU。北部湾港集装箱运输起步晚,但发展迅速。2013 年,北部湾港集装箱吞吐量仅 100 万 TEU,8 年翻了 6 倍,达到 2021 年的 601 万 TEU,年均增速达到 25.1%,远高于全国沿海港口同期

水平的 5.0%,2013—2021 年北部湾港集装箱吞吐量发展见图 1。截至 2021 年底,钦州港共开通集装箱运输航线 65 条,其中外贸 37 条、内贸 28 条,基本实现国内主要港口和东南亚、东北亚主要港口全覆盖。西部陆海新通道海铁联运班列由 2017 年的 178 班发展为 2021 年的 6 117 班,完成集装箱运量由 2017 年的 3 382 TEU 快速增长至 2021 年的 63.20 万 TEU,见图 2。^[1]经过多年发展,北部湾港已经成为我国西南中南地区重要、最便利的出

收稿日期: 2022-05-20

作者简介:郭秀娟(1984—),女,硕士,高工,研究方向为水运经济。

海口, 集装箱吞吐量位列全国前 10。

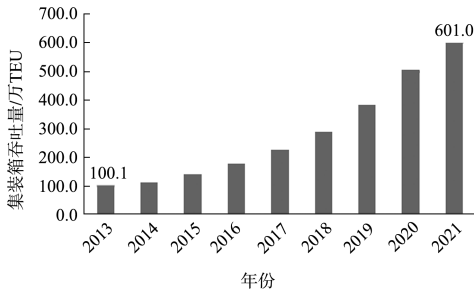


图 1 2013—2021 年北部湾港集装箱吞吐量情况

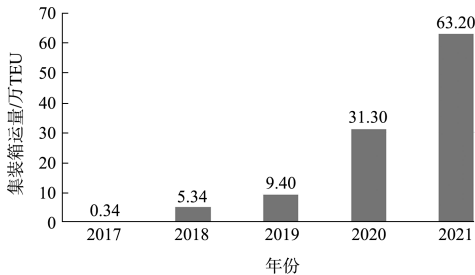


图 2 2017—2021 年西部陆海新通道集装箱运量情况

2 北部湾港集装箱运输发展 SWOT 分析

2.1 发展优势

2.1.1 地理位置优越

北部湾港背靠大西南、东邻粤港澳、西接中南半岛, 处于东盟经济圈、华南经济圈、西南经济圈结合部; 北部湾港是西部陆海新通道出海口, 通过西部陆海新通道, 北部湾港可辐射我国中南、西南地区, 且有机衔接丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路。北部湾港具有“一湾相挽十一国、良性互动东中西”得天独厚的区位优势。

2.1.2 经济腹地广阔

依托西部陆海新通道, 北部湾港集装箱运输经济腹地包括重庆、广西、贵州、甘肃、青海、新疆、云南、宁夏等 13 个省市。13 个省市 2021 年完成国内生产总值 24.6 万亿元, 占全国总量超 1/5 (22%); 2021 年 13 个省市人口合计 3.9 亿人, 占全国总量近 1/3 (28%); 2021 年完成外贸进出口额 4 346 亿美元, 占全国总量由 2015 年的 7% 增长为 2021 年的 9%。

北部湾港经济腹地范围广、经济体量规模大、对外贸易增速快, 能够为北部湾港集装箱运输提供强大的货源保障。

2.1.3 成本低廉优势

与长三角港口群、珠三角港口群相比, 广西土地、水电、人力资源等生产要素成本低。以土地为例, 2022 年钦州港经济技术开发区工业用地成交价格约为 20 万元/亩 (300 元/m²) 水平; 同期南沙龙穴岛工业用地成交价格约 75 万元/亩 (1 125 元/m²) 水平, 上海港洋山港区工业用地成交价格约为 200 万元/亩 (3 000 元/m²)。

2.2 发展劣势

北部湾港集装箱运输发展起步晚, 当前集装箱发展水平与其他沿海主要港口相比还有较大差距。

2.2.1 规模化水平仍存差距

北部湾港现有规模化、专业化集装箱泊位主要集中在钦州港域大榄坪港区大榄坪南作业区, 为大榄坪南作业区 1[#]~10[#]泊位、大榄坪南作业区北 2[#]~3[#]号泊位, 大部分为“十三五”期间或之后改造、新建而形成, 码头泊位通过能力与其他港口还存在较大差距 (表 1)。

表 1 北部湾港与其他港口集装箱泊位情况

港口名称	集装箱专业化泊位数	集装箱泊位设计通过能力/万 TEU
深圳港	38 个 10 万~15 万吨级泊位	2 800
广州港 (含南沙四期)	25 个 5 万~15 万吨级泊位	2 680
上海港	42 个 7 万~15 万吨级泊位	4 200
宁波舟山港	30 个 7 万~15 万吨级泊位	3 200
北部湾港	13 个 5 万~15 万吨级泊位	656

2.2.2 码头泊位结构待完善

截至 2021 年底, 钦州港建成及在建 10 万吨级及以上集装箱泊位有 12 个。但北部湾港完成集装箱吞吐量中北部湾港域内驳船、北部湾与东盟各国往来运输吞吐量占有一定份额, 2020 年北部湾港港域内驳船运输完成吞吐量份额达到总吞吐量的 1/4。北部湾港与东盟各国间集装箱往来运输业有相当一部分通过 2 万吨级以下小型集装箱船完成。钦州港以 10 万吨级以上大型化泊位为主的码头结构与当前往来北部湾港域、往来海南、往来东盟各国对 2 万吨级及以下小型船舶停靠需求不适应。

2.2.3 外贸航线结构不完善

北部湾港集装箱航线有限, 航线结构不完善、

航线密度低。目前，北部湾港开通集装箱航线 65 条，其中外贸 37 条、内贸 28 条；北部湾港外贸集装箱航线以日本、韩国、香港、越南、泰国、新加坡、越南等东北亚和东南亚地区为主，均为近洋航线，远洋航线仅 7 条，与上海、深圳等外贸航线均在 200 条以上相比具有较大差距^[2]。

2.2.4 物流增值服务较缺乏

当前，北部湾集装箱运输以装卸、堆存等传统服务功能为主，出口集拼、进口分拨、配送、贸易加工、航运服务、信息服务等增值配套服务还待培育。

2.3 发展机遇

2.3.1 国内国际双循环互相促进新格局

以国内大循环为主体、国内国际双循环互相促进，是通过发挥内需潜力，使国内市场和国际市场更好连通，更好利用国际国内两个市场、两种资源，实现更加强劲可持续的发展。

北部湾港地处西部陆海新通道出海口，北向连通我国内陆地区，南向面对国际，北部湾港是国内、国际两个市场有机衔接的枢纽，国内国际双循环互相促进新格局战略部署有利于北部湾港进一步发挥衔接国内、国际两个市场优势。

2.3.2 西部陆海新通道上升为国家战略

西部陆海新通道是推进西部大开发形成新格局的战略通道，是连接“一带一路”的陆海联动通道，是支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道，是促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。西部陆海新通道建设不仅需加快物流通道建设，提供运输服务产品、提升运输能力和物流发展质量效率；更需深化与国际、通道沿线经济贸易合作，带动贸易、产业发展。

作为西部陆海新通道 3 条主通道唯一出海口，北部湾港是西部陆海新通道的重要枢纽。西部陆海新通道建设为北部湾港的发展带来机遇。

2.3.3 多个重大开放平台深度推进建设

中国(广西)自由贸易试验区南区、面向东盟的金融开放门户、中马钦州产业园区、钦州保税港区、钦州港经济技术开发区等国家级开放平台

加快建设，为北部湾港深度区域经济发展、全方位深化开放合作带来机遇。

2.4 发展挑战

2.4.1 对通道沿线服务能力有待提升

北部湾港对临港产业服务功能强劲，但对西部陆海新通道沿线的辐射能力和规模有限，对西部陆海新通道战略建设支撑不足。2021 年，北部湾港服务西部陆海新通道形成集装箱吞吐量为 63.2 万 TEU，占北部湾港集装箱吞吐量不到 12%。

2.4.2 其他运输路径/方式的竞争

北部湾港经济腹地包括西部陆海新通道的 13 个省市，西部陆海新通道还与中欧班列、长江沿线港口有机衔接，北部湾港经济腹地内货源出口通道有中欧班列、长江沿线港口、北部湾港乃至珠三角港口。因此，北部湾港集装箱运输面临中欧班列、长三角港口、珠三角港口的竞争。

此外，北部湾港临近海南，随着海南自贸港的建设，洋浦、海口等港口发展具有各项利好特殊政策，北部湾港发展航运服务等增值服务面临挑战。

2.4.3 口岸通关一体化能力挑战

北部湾港集装箱运输服务西部陆海新通道沿线，口岸服务能力关系重大。随着西部陆海新通道的建设，通道沿线口岸通关一体化能力取得了较大的进步，但因涉及省份多、环节多，口岸通关仍存在较多问题。此外，北部湾港口岸服务中也存在服务意识不强、效率不高、开箱率较高、查验手段落后等问题，与深圳、广州海关的“7+24”全天候通关相比，差距依然较大。诸多因素降低西部陆海新通道、北部湾港的竞争力。

2.4.4 专业人才缺口掣肘发展

整体而言，相对渤海湾、长三角和珠三角等沿海地区，广西北部湾地区经济发展水平仍相对落后，对外开放水平低、员工薪酬相对低，导致较难吸引专业、高端人才。但不管是港口装卸、仓储，还是贸易、物流、金融、信息等衍生业务，以及配套的法律支持等，都需要相应专业人才作为保证。北部湾港顶尖人才缺口难补、中高层次

人才支撑不足。

3 北部湾港集装箱运输发展策略建议

3.1 加快基础设施建设，夯实集装箱运输基础

加快钦州港大榄坪港区 11[#]泊位、11-1[#]泊位等集装箱大型化、专业化泊位建设，不断提高北部湾港集装箱通过能力^[3]。

尽快实施钦州东至钦州港铁路支线扩能改造，建设钦州港东线电气化改造与配套设施、钦州铁路集装箱中心站二期工程，提升铁路通道集疏运能力。

结合北部湾港域间、北部湾港与洋浦、海口等海南港口间以及与东盟部分国家间通过小型船舶开展集装箱运输的需求，加快集装箱驳运码头区的建设，优化集装箱码头泊位等级结构，提高码头泊位利用效率。

3.2 大力开通航线，完善班轮航线结构和密度

加密东南亚等近洋航线，服务西部陆海新通道需求。东南亚区域是北部湾发展外贸集装箱运输起步的市场，也是具有地缘优势的战略市场。2016—2021 年，北部湾港东南亚航线完成集装箱吞吐量占外贸集装箱吞吐总量的 51%~72%；东南亚航线完成吞吐量年均增长高于外贸总量年均增长 5%。随着东盟与西部陆海新通道沿线省市在经济贸易上的合作力度不断增加、合作领域不断扩大，北部湾港有待进一步提高东南亚市场的重视程度，加强经营，不断提高航线密度和航线质量，提升北部湾港在东南亚航线的优势。

培育欧美等远洋航线，提升集装箱运输国际竞争力。欧美市场是北部湾港集装箱运输的短板之一。当前，欧美航线完成外贸集装箱吞吐量在 10 万 TEU 以下。欧美航线集装箱运输发展水平是港口集装箱运输发展水平的重要衡量之一。随着西部陆海新通道沿线省份与欧美贸易深入，对欧美航线的开通需求将提升。北部湾港提升集装箱运输，应加强欧美市场营销，积极拜访船公司客户开展营销，保持多层次沟通联系机制，全力培

育欧美优质航线^[4]。

3.3 强化海铁联运货源拓展，支撑通道战略

海铁联运班列是北部湾港拓展西部陆海新通道沿线货源、提升通道集装箱服务能力的主要途径和手段。强化海铁联运货源拓展，宜加强海铁联运货源组织，须加强运营平台建设、创新物流服务模式。强化海铁联运货源拓展，宜继续扩大川桂、渝桂、陇桂、陕桂等班列稳定开行密度，逐步推动稳定班列，实现西部陆海新通道 13 省市区全覆盖。强化海铁联运货源拓展，宜加强集装箱中转集结，强化沿线铁路站场与沿线工业园区、物流园区、仓库陆港等的畅通便利衔接，提高海铁联运组织一体化运行水平。强化海铁联运货源拓展，宜大力推进通关便利化^[5]。

3.4 注重政策引导，培育港口物流配套服务

依托北部湾集装箱、大宗物资等港口物流发展基础，依托钦州港保税港区等平台，发展商品进口、保税仓储、分拨配送、展示销售及航运服务、金融服务、信息服务等港口贸易增值服务，打造中转、集散、储运和交易综合平台。通过政策创新，强化北部湾港航运和资源集聚，提升北部湾港现代航运经济发展水平^[6]。

3.5 完善机制体制，加快高端人才培养引进

制定《引进港航高层次人才实施细则》及《人才引进目录》，将航运高层次人才纳入自治区的人才政策中予以重点保障，加快引进集装箱码头管理、航运服务、法律仲裁、金融保险、航运经济、航运电商等港航高层次人才。在住房、户籍、子女入学、津贴补贴、税收等方面对高层次港航人才给予政策支持。

4 结论

1) 经过多年发展，北部湾港已成为我国西南中南地区重要、最便利出海口，但集装箱运输仍存在班轮泊位规模化水平不足、缺少小型船舶停靠泊位、对西部陆海新通道沿线服务能力有限等问题。

(下转第 89 页)