

“行走·西南”系列报道

■ 本版撰文 霍玉茜 杨颖 徐森 栾鹤 王哲 策划 张伟勋

编者按:40多年前,防城港还是一个人迹罕至的小岛,是神秘的“广西322工程”,是“海上胡志明小道”的起点。如今,防城港已成为西南地区第一大港,当地人毫不掩饰对它的骄傲——它是西南地区出海的主门户,是中国-东盟开放的桥头堡。

中国贸易报社新闻采访团在防城港实地考察港口发展时发现,虽然与经济大发展的态势相比,目前其各种设施的配套程度还有待加强,但防城港一直在努力,希望通过东兴试验区“先行先试”政策以及其得天独厚的优势,在未来成为横贯西南、东中部,连接东南亚的对外经济走廊。

把脉市场苦练内功 防城港努力构建“大丝路”

记者到达防城港时,已经到了当地的雨季。这个南方的港口城市在雨水的洗刷下显得更加干净。

上世纪60年代末,国家决定在广西建设一个战备港口,防城港由于港湾水深、不淤积、航道短等优点,最终被选定。经过近40余年的发展,其西南地区第一大港的名号因为吞吐量的不断攀升、基础设施的不断完善而渐渐叫响。

据了解,目前,防城港已经拥有泊位47个,其中万吨级以上深水泊位33个,泊位最大靠泊能力为20万吨级。港口现有码头岸线逾10公里,库场面积超过400万平方米,年实际吞吐能力超1亿吨,其中集装箱通过能力55万标准箱(TEU)。这里有全国唯一的疏磷专业码头,每小时卸率高达2000吨,是非专业码头的5倍;20万吨级矿石码头两边均能靠船,开创了国内“船到船”直装直卸作业先河,年通过能力1500万吨,昼夜卸率达15万吨,高居华南沿海港口榜首;5万吨级液体化工码头,更是结束了广西沿海没有液体化工码头的历史。

在广西港口中,防城港码头是泊位最多,铁路、高速公路直达,各类仓储和装卸设备等功能最齐全的港口,已与100多个国家和地区的250多个港口有业务往来。

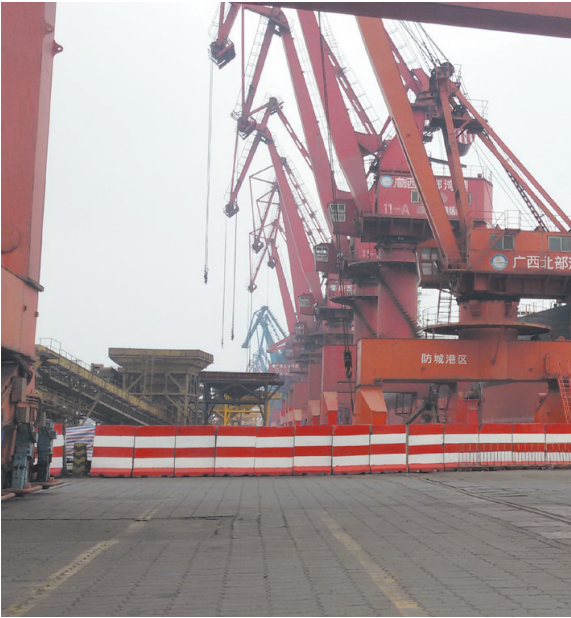
2013年,防城港港务集团共完成货物吞吐量6970.2万吨,同比增长3.1%;其中完成集装箱吞吐量30.98万标箱,同比增长14.6%。

为海上丝绸之路搭好物流平台

党的十八届三中全会《决定》强调,要推进丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局。而临近东盟的地理优势,让防城港更具有不可替代的战略地缘地位。依据《广西北部湾港总体规划》和“北部湾港”建成3亿吨大港,构建区域性国际航运中心、

物流中心和信息中心”的目标,防城港将按照大型化、专业化、信息化和现代化的要求,加快港口建设和转型升级步伐,将防城港建设成为中国-东盟区域性国际航运枢纽和港口物流中心。

在采访中,谈到海上丝绸之路经济带建设问题时,防城港港务集团总裁办黄文飞介绍称,港口在其中的主要任务是搭建好物流平台,不断降低区域性物流成本,增加西南地区的市场竞争力,从而吸引产业项目落户。“在中国的西南部,人力资源、土地成本都比较低,如果综合物流成本能够降下来的话,较之东部将会有更多的



竞争力。防城港现在做的就是通过港口专业化水平、装卸效率等的提高,提升接纳更大型船舶的能力,降低综合物流成本。”

“十二五”期间,防城港将继续加大基础设施建设力度,适时开工建设南港区、东港区,把防城港建成可靠泊好望角船型最多的港区。届时,防城港年通过能力将超



过两亿吨,成为中国散货装卸能力最强的港口。与此同时,防城港加快推进与东盟港口的互联互通,增开航线、增加航班密度,使西南中南地区与东盟国家的货物往来更加通畅。此外,防城港大力加强综合物流大平台建设

设,依托港口物流优势,向内陆、海上双向延伸,做到门到门、点对点全程物流配送。

双程不平衡等问题依然存在

防城港的愿景良好,但是,目前受限于西南地区产业不尽发达的现状,港口发展仍然存在问题。

据记者了解,当地缺少就地消化的企业,港口进出口货量比重差距较大。目前,经过防城港的高附加值产品出口量并不是很大,出口货品主要是运送到东南亚市场的化肥、机电设备、瓷器等,而东部沿海发达地区的高端产品鲜少从防城港出口。进口的货品则主要是来自澳大利亚、巴西、南非等国家的铁矿石、煤炭、硫磺等散货,这在客观上造成了当前防城港的主要业务仍集中于散货,集装箱的吞吐量并不高。

而且,这些进口货物除一小部分就地消化外,大部分流向东、中和西南等市场。为分流进口货物,大量运输车要放空进港,这就造成了港口来回货物不平衡、来的货物远远大于去的货物的现象。对此,防城港集中精力拓展运输方式。据黄文飞介绍,过去,防城港对铁路运输倚重较大,而现在更多的是依靠各种物流方式的转接,如通过铁路、公路转水运的方式等。举例来说,澳大利亚的大船运货到防城港,卸下后,再通过一些小的船再运去长江口,这样的配送就比直接用小船便宜。

而若想解决问题的根源,还是要增加港口集装箱吞吐量,这也是能够使防城港成为有影响力大港的最重要条件之一。防城港市委书记金湘军给出过明确答案:“按照贸易先行、产业带动、经贸合作、园区承载、交通物流配合的开发思路,加强防城港与东南亚国家及国内西南、中东部发达地区的经贸合作关系,鼓励发展出口贸易,以此带动铁路、码头等基础设施建设,提升防城港工业、金融和服务水平,逐渐缩小进出口之差,实现来回货物平衡。”

开泰银行贸易融资专栏

ธนาคารกสิกรไทย

开泰银行 KASIKORNBANK

中国旅游企业在东盟的商机

开泰研究中心(泰国开泰银行下属机构)

随着中国居民收入增长和中产阶级数量增加,中国出境游客数量从2012年起就已经超过德国和美国,跃居世界第一位。2013年中国出境游客数量到达9,700多万人次,同比增长17%。与中国距离近而且费用相对较低的亚洲地区是中国游客的主要目的地,特别是泰国已成为仅次于香港的中国大陆出境旅游的第二大目的地。

在东盟国家中,泰国是中国出境旅游第一大目的地,赴泰国旅游的中国游客数量去年已达460万人次,占赴东盟中国游客总数的一半,原因泰国旅游资源密集多样,性价比高,中国主要城市都开通了飞往泰国主要旅游城市的直飞航班,此外中国热播的泰国电视连续剧以及包含泰国元素的中国电影也起到了广告宣传的作用。此外,来泰国进行商务洽谈、参加会展的商务游客群体也日益增加。除了传统的跟团旅游外,赴泰国自由行的中国游客数量也开始增加。

2013年中国出境旅游总人数约9,700万人次, 其中赴东盟的游客数量约占中国出境旅游总人数的12%; 到中国的东盟游客人数约占中国入境外国游客总数的5%。

赴中国的东盟游客数量

2013年

赴东盟的中国游客数量

(单位: 百万人次)		(单位: 百万人次)	
Vietnam	1.37	泰国	4.6
Malaysia	1.21	新加坡	1.56
Philippines	1.00	马来西亚	1.48
Singapore	0.97	越南	0.68
Thailand	0.65	印尼	0.54
Indonesia	0.61	菲律宾	0.28

来源: 在中国的多家旅行社、CEIC资料库、开泰研究中心

开泰研究中心认为,中国旅游企业可利用泰国作为向东盟扩大旅游相关服务业的基地,原因是泰国地处东盟的中心,陆上交通线路四通八达,与东盟重要城市直接通航,从泰国可便捷地转往到东盟其他国家。此外,泰国具备会展奖励旅游(MICE)所需的条件和设施,2013年以会展奖励旅游形式到泰国旅游的中国游客数量达12.8万人,其中奖励旅游居首占39.3%,其次依次为会议26.1%、研讨会21.4%和展览12.8%,充分体现泰国旅游业的综合优势。会展奖励旅游业与泰国拥有优势的酒店业有着直接的关系,泰国酒店业优质服务位居世界前列。

因此,中国企业可利用泰国的上述优势在泰国投资经营旅游服务相关行业,进而向泰国的邻国扩展业务,搭上东盟地区旅游业增长的快车。例如,在泰国主要旅游景点和东盟其他国家尤其是柬埔寨、缅甸、老挝和越南的主要旅游区的旅游设施及服务仍有较大发展空间,包括酒店、餐馆、购物中心、综合娱乐中心、旅游房地产、会展中心等等。目前已有中国企业家在连接泰国、老挝和中国的昆曼公路(R3A公路)沿线的老挝北部地区投资建设大型社区购物中心、综合娱乐中心和旅游房地产项目,以应对中国和东盟游客增长。中国企业也已开始在泰国主要旅游度假区开发针对高端游客的旅游房地产。

随着中国与东盟服务业相互开放的推进,中国旅游服务企业可以以合资方式在东盟投资经营酒店、度假村、餐馆和酒店管理等行业。开泰银行可支持您扩展覆盖中国和东盟的旅游产业链,协助您顺利地投资和开展跨国业务,增强您的流动资金。此外,开泰银行还与合作伙伴如银联国际进行合作,为在泰国的中国游客和居民在办理各种金融业务提供便利。

开泰银行将为有意在东盟国家拓展业务的中国企业铺路搭桥,包括国际贸易和边境贸易,同时还为在泰国投资以进军东盟市场的投资者提供金融服务和其他相关服务,以协助中国投资者在东盟国家顺利地经营业务,其中包括由专业的工作小组提供相关信息资料和咨询、推荐贸易伙伴、向在泰国投资的中国企业发放信贷,并注重为中国企业在经营业务的各个生命阶段提供服务。更多详情请咨询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china。

临港产业施压 港口配套能力待增

“建设海上丝绸之路,绝不仅仅是让丝路畅通,还应以贸易作支撑实现产业互通,既“走出去”投资,又接纳东南亚投资商,通过双向投资,实现产业互通。”防城港市市长何朝建如是说。

近几年,防城港与东盟各国在粮油、农副产品和海产品加工方面进行双向投资尝试,取得明显效果。在防城港的临港工业区,大海粮油、惠禹粮油、中储粮、枫叶粮油、中一重工等一批项目相继落户,年产值超过200亿元。

临港工业的发展为港口拓展本地货源和发展第三方物流业务提供了强有力的保障。目前,防城港规模以上临港工业企业已增至数十家,总投资超数百亿元。2013年,临港工业产生的吞吐量为1400多万吨,完成工业产值占防城港市工业总产值的比例超过70%,对防城港市的贡献超过30%。

但是,随着临港产业园的规模不断扩大,问题也在暴露出来。

大海粮油工业(防城港)有限公司集团饲料部专业副总监王伟表示,随着企业规模的不断扩大,加之港口设施相对滞后,对于在物流上要求较高的企业,遇到高峰期时,确实会遇到进出货难的问题。

一位业内人士介绍说,大海粮油要运输出来的货

物主要是他们的副产品,赶上高峰期,还需要配相应的车种。但是由于防城港进出口比重为1:3,这就需要花大量的成本调空车皮,但由于出口的货物较少,造成货种不平衡、进出口量不平衡,运输工具的调配比较困难。

去年,大海粮油的进货量较大,但是同期防城港的吞吐量大增,船只靠泊量显著增加,这也就加大了装卸负担。然而,目前,防城港的基础设施又无法达到要求,码头不够用,这样一来,装船装不出去,卸船也卸不下来。“对于企业来说,货无法卸下来,将造成成本增加,一天一万多美元的滞期费用,很让企业吃不消。”王伟表示,“吞吐量1亿吨的港口至少要有1.5亿吨的配套能力才能吸引客户。因基础设施不配套,港口的装卸能力、仓储能力都会受限。尤其铁路,货进来以后又出不去,会导致货物压港等一系列问题,防城港还需加大设施投入。”

上述业内人士表示,港务集团的工作重点就是装卸船,这是他们的高端产品,任何人没法取代。而至于其他工作,应该吸引很多社会资源参与进来,解决港口人才、资金不足的问题。“专心做好自己能控制好的事情,其他让竞争说话,让客户自由选择。”他说。

记者手记

刚进入防城港时,一块牌匾吸引了记者的注意,上书“敬海、敬山、敬人,开放、开明、开拓”。这些字就是防城港精神的最佳表述。

前几年飞速发展的行业,很多都缺少了些“敬”,缺少了对自然、对生命的敬畏。这样的后果可想而知。不惜以污染为代价不由分说扩大发展,从而造成产能过剩,恶性竞争愈发激烈。尤其在港口行业,为了扩大发展,大量的滩涂、湿地等岸线资源成了钢筋水泥的占领地。越来越多的声音在呼吁港口的合理发展、有序发展,以及港口群的协同发展。

广西北部湾港口,包括防城港、钦州港、北海港。这3个港口分“居”在间隔不远的区域内,在需

求没有大量增加的情况下,重复建设码头的后果也不言而喻。岸线资源被浪费、亏本走量、效益亏损、无法进行技术和设备的更新,这个恶性循环圈足以拖垮任何一个新兴产业。好在,2007年,这3个港口已被整合为广西北部湾港,统一由一个集团协调,而这样做的目的就是解决上述问题,统一规划、统一建设和管理,减少重复建设和恶性竞争。

近来,这样的整合正在不断发生,不仅在广西,还在港口集群密集的山东、浙江、辽宁等地。但问题是,在港口税收归当地的情况下,从省级方面的统筹又能做到哪一步?只有将人、财、物放到一个篮子里,真正意义的整合才能做到。与此同时,抱怀敬畏之心,对海、对山、对人本身,这是个症结所在。