



“行走·西南”系列报道

■ 本版撰文 王哲 栾鹤 霍玉茜 杨颖 徐森 策划 张伟助

编者按:湛江,不仅是古代“海上丝绸之路”的始发港城市,还是当代中国首批沿海对外开放城市,是广东对接东盟的先行区,在21世纪海上丝绸之路覆

盖城市中优势独具。拥有先天地理优势的湛江市,正力求打造21世纪海上丝绸之路的主要节点和重要平台。

湛江发力: 海上丝路梦从港口开始

港以来,港口重新焕发了青春和活力,在多个方面取得长足进步。湛江港是区域性的枢纽大港,具有深水航道、大码头深水港、口岸开放、综合运输和融资便利六大方面优势,在国家港口建设方面具有举足轻重的地位,在对外开放中发挥不可替代的作用。在企业的发展定位上,湛江港既要承担起国家和地方发展的重任,也要承担企业发展壮大的重任。

近年来,湛江市委、市政府把“发展港口运输”的目标提升为“发展港口经济”,提出了打造深水良港、重化工业、现代物流和海湾城市“四位一体”的发展战略,大力构建区域性航运和物流中心,同时,出台了一系列鼓励港口发展的政策,

有力推动了湛江市港口的建设和发展。

湛江将实行港地联动,建设具有现代竞争力的港口群。在现场管理、设备管理、人员管理、货物装卸堆场管理、服务、环保等方面都要争创一流。在价格、服务等竞争力上要向国际先进港口水平靠拢。同时,面对周边港口竞争,要积极应对,走出雷州半岛、湛江湾,建设具有现代竞争力的港口群。

史料记载,湛江徐闻是汉代中西方海上丝绸之路最早始发港,汉代以后,海上丝绸之路始发港逐渐北移至广州、泉州等地,但雷州半岛一直是海上丝绸之路的重要节点和渠道。湛江跟东盟国家一直有着良好的贸易往来,航运相通,贸易联通,血脉相连。

相关链接

湛江港大数据:

- 1956年开港,是新中国成立后首个自行设计建造的大港
- 2013年,吞吐量达1.8亿吨
- 拥有万吨级以上泊位26个
- 拥有亚洲最深的30万吨级深水航道
- 拥有全国最大的30万吨级陆岸原油码头
- 拥有华南最大的25万吨级铁矿石码头
- 直接通航的国家和地区达100多个



1956年,由中国自主设计和施工的现代化港口——湛江港正式投入使用。随着穿过三大洲、两大洋的波兰万吨级轮船“邓博夫斯基号”缓缓进港靠泊,现场的人们欢呼雀跃。

老一辈湛江港人仍清楚地记着那段激情燃烧的岁月。港口经济成为带动霞山商业发展的重要引擎。彼时的湛江,是广东仅次于广州的第二大城市、当之无愧的粤西中心、粤桂琼三地重要的货物集散地。相对繁华的街景,浓郁的热带海滨风情为湛江赢得不少美誉。1960年春,周恩来总理视察湛江时,曾多次盛赞湛江是“小巴黎”。同年,邓小平同志视察湛江留下了“北有青岛,南有湛江”评价。

时过境迁,湛江的辉煌岁月似乎在渐渐逝去。但今年全国“两会”提出了“抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路”的战略目标。在湛江市市长王中丙看来,这是最大的“湛江机遇”。湛江是个海洋大市,海岸线占广东省的38%,占全国的6.8%,是个名副其实的具有海洋优势的大市。面对国家大力发展海洋经济,建设“21世纪海上丝绸之路”的历史机遇,湛江大有作为,在完成历史使命中承担更重

要的角色。

“两千年前,我们的祖先就开辟了陆地、海上两条丝绸之路。其中,海上丝绸之路从今天的湛江徐闻港出发,途经越南等东南亚国家,到达印度、斯里兰卡等南亚国家和地区,被联合国教科文组织誉为‘东西方文明的对话之路’”。王中丙介绍说,湛江在建设海上丝绸之路的过程中将做到以下几点:第一,大力发展海洋经济,发挥海洋优势,特别是港口的优势,加快建设现代化临港经济,力求成为广东省乃至全国的现代产业体系的重要亮点。第二,坚持对外开放,一个方面是积极地向国家申报建设综合保税港区以及保税物流园区,扩大湛江港的开放区域,加大与东盟国家、欧美国家的经贸合作,设立东盟、欧洲经贸代表处,“走出去”与“引进来”相结合。第三,大力发展远洋捕捞,加快渔业转型,改变近海养殖模式,抓住国家建设21世纪海上丝绸之路的契机,大力组建远洋捕捞团队,实现新的海洋经济的重大转型。加大海洋环境保护力度,湛江的发展绝不会以牺牲环境为代价,保护海洋环境,凸显海洋的多样性。

王中丙表示,建设海上丝绸之路,港口是最重要的条件。湛江港是长江以南最大的天然深水良港,拥有中国华南沿海最深的航道,已经建成能够运营成品油、铁矿石和集装箱等大型货物的专业化码头,去年港口吞吐量达到1.8亿吨。天然深水大港加上湛江是粤西中心城市,以钢铁、石化为代表的大型工业加快建设,为湛江主动参与建设21世纪海上丝绸之路提供了最佳条件。

据湛江港集团消息,今年以来,湛江港集团加快港口生产发展,加强企业运营管理,提升港口服务水平,1月至4月,完成货物吞吐量2759.8万吨,同比增长17.4%。其中,集装箱吞吐量增长57.1%,箱量增长47.2%。

据悉,2013年,湛江港集团铁矿石吞吐量列全国沿海港口第12位,石油吞吐量位居全国沿海港口第8位,粮食、木材、化肥、化工原料等货种吞吐量实现强劲增长,增幅普遍高于主要竞争港口。其中,化肥吞吐量位居全国沿海港口第3位,铬矿吞吐量首次超过100万吨,有望培育成为中国南方铬矿集散中心。

据介绍,自2007年招商局集团加盟湛江

开泰银行贸易融资专栏

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK

在泰国和东盟建立贸易投资伙伴关系

开泰研究中心(泰国开泰银行下属机构)

当前中国进入经济结构调整的重要时期,从原先以依赖出口为主转向依靠内需、更加重视发展服务业和创意经济,同时鼓励企业“走出去”到海外投资。在这样的背景下,大批中国企业赴海外建立生产基地,以获取资源、开拓市场。2015年东盟经济共同体成立,实现货物贸易、服务贸易和投资自由化,形成总人口约6亿、国内生产总值合计接近2.46万亿美元(2014年预测值)的东盟共同市场。因此,兼具资源和市场优势的东盟成为中国企业的重要投资目的地。中国企业应当抓紧进入东盟的一个重要原因是国际贸易重心正向亚洲转移,以面向消费人口众多的市场。估计

孕育中的繁荣: AEC +3

2014: 东盟经济共同体 GDP 增长预测



到2020年,亚洲市场中等收入人口数量可达17.5亿,中国企业可利用东盟国家工资低廉和拥有欧盟普惠制(GSP)关税待遇的优势在该地区建立生产基地。例如,中国企业可在泰国建立生产基地,以此作为面向东盟国家尤其是柬埔寨市场的商品集散中心,马来西亚和新加坡则可作为中国面向亚洲其他地区以及国际市场的商品集散中心。

不过,中国企业在东盟经营投资须重视东盟各国的经济社会发展水平、语言文化以及市场状况、消费习惯等方面的差异,以使企业顺利经营,产品被消费者接受,与当地企业建立贸易投资伙伴关系是一项有效的策略,可以提高经营灵活性,更好地贴近市场,减少与政府打交道的繁文缛节,在某些情况可降低税务负担和财务成本。此外,在商业竞争日益加剧的环境下,结成业务伙伴关系是企业扩张网络时取得快速稳健成长的捷径,有助于中国和东盟企业实现长期共同发展。

中国企业与东盟企业结成业务合作伙伴在多个行业均有成功案例,如农产品加工、汽车和零配件、纺织、电子电器等行业。东盟的一些产业拥有集群化优势,如泰国拥有配套齐全、具有国际先进水平的汽车产业链。此外,东盟经济共同体实施零关税,并拥有便利的交通物流网络,有利于中国企业在东盟建立商品集散中心以向东盟及亚洲其他国家出口。

不过,中国企业要与东盟企业结成伙伴关系,应谨慎选择合作对象,确定合作伙伴可帮助自己克服各国市场存在的文化、消费行为差异障碍,包括克服各国法律法规或营商环境不同的困难,尤其是柬埔寨等国的贸易投资法规经常变化,中国企业对此应密切跟踪。

对有意向东盟扩张经营的中国企业来说,当地官方的促进贸易投资机构是首选的联系对象,中国企业可由此迈出走进东盟的第一步。此外,与企业关系密切的机构如银行也可发挥较大的作用。银行可通过其在本区域的网络为企业提供免费贸易投资信息,包括利用其客户基础组织企业开展商务对接活动,从而为中国企业寻找当地合作伙伴提供便利并增强信心。

随着中国企业不断进入泰国和东盟国家,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企业提供金融服务和其他相关服务,以协助中国企业在东盟国家顺利经营,其中包括由专业团队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周期提供增值服务。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。



湛江港发展之惑: 前有强手 后有追兵

建国之初乃至在改革开放相当长一段时期内,广东湛江港都是全国十大甚至八大港口之一。遗憾的是,因区域经济发展落后,湛江港逐渐“没落”。从2012年吞吐量排名看,湛江港已跌至全国港口第十六名。

近年来,尽管湛江港抢抓机遇、加快发展,但受多方因素制约,湛江港与广州、深圳、上海、青岛、大连等大港的距离正逐步拉大。

而同处于西南港口群的两大港口——广东湛江港和广西北部湾港,更因为同为港口腹地和吞吐货类相近,重复建设、恶性竞争现象明显,陷入了“吞吐量低,利润率低”的怪圈。两个港口都提出要打造大西南面向东盟市场最便捷的出海口,都想尽办法争取货源。

透过2012年的一组数据,或许可以看出加快发展湛江港口经济,实现港口转型升级的紧迫性:近邻广西3个港口的吞吐量分开来算,防城是1亿吨,钦州是5000万吨,北海是2000万吨,3个港口的吞吐量总和是1.7亿吨,其总和与湛江港旗鼓相当。按照传统的一城一港来分析,湛江港仍是西南沿海港口群的龙头港。但是广西如果把3个港口作为一个港口与湛江港相比较,在吞吐量上,2012年广西港口比湛江港略胜一筹。

深究湛江港发展落后的原因,既有区域经济、市场因素、扶持政策的制约,更有自身硬件建设、配套设施、经营管理方面的不足。

据介绍,湛江市近日出台了《湛江市学青岛推崛起行动方案》,明确提出将提升港口建设水平,推动湛江港深水化、大型化、专业化发展,进一步提高港口核心竞争力,力争2017年重新进入中国十大港口行列。

在港口建设前有强手,后有追兵的迅猛发展局面下,短短四五年内,湛江港重返“全国十大港”目标有没有实现的可能,又有何具体路径和行动方案?

湛江港集团相关负责人表示,实现重返“全国十大港”梦,有重要的现实支撑因素:一是湛江港集团自身发展步伐稳健,二是东海港钢铁炼化项目带动辐射力强,三是海安港发展潜力巨大。这“三大力量”构成了湛江港重返全国十大沿海港口行列,成为全国沿海港口主枢纽港的基础。

而湛江港之所以有潜力重返“全国十大港”,从需求层面而言,首先是因为湛江港所服务的腹地经济发展仍然保持较好较快的势头,本地货源正在呈现

出高速增长态势;其次,中西部大开发进程将进一步加快,当前虽然中国东部沿海已经进入以转型升级为主的调整阶段,但中西部地区仍然处于加快工业化、城镇化的发展梯度,这为湛江港保持较高的发展速度奠定了坚实基础。

从能力层面而言,今年,湛江港投产宝满港区一期工程,动工建设东海岛港区,改造升级老港区,预计到2016年湛江港港口吞吐量将超过3亿吨。在2017年前后,湛江港将非常有希望重回全国沿海十大港口行列,成为广东省第二大港。

下一步,湛江港将加大建设力度,提升港口通过能力和技术水平。动工建设东海岛港区,综合开发东海岛接近3公里岸线资源。同时,加快推进宝满港区二期工程前期工作,争取在粤西和北部湾地区开展港口业务,在永州湖南、贵阳等地设立“无水港”。

业内人士认为,随着霞山港区散货码头相继建成投入使用,两个项目年新增吞吐量可达7000万吨以上,这对缓解湛江港铁矿石接卸码头运力紧张状况、破解湛江大工业时代带来大物流的交通运输问题,促进粤西地区社会经济协调发展、助力湛江港重返全国十大港行列有着积极的提振作用。

衡量一个港口的能力和规模,不仅要看看它的吞吐量、装卸和转运能力,还要看它切切实实地为港口和地方带来了多少效益。而湛江港和北部湾港因为货类相似又同处腹地,双方相互挤压抢夺货主的行为时有发生。

要规避打这种两败俱伤的价格战,双方各自合资参股进对方企业是一个可行的选择。环北部湾经济合作概念已经提出了很多年,但一直并没有落到实处。各地行政力量为了地方政绩,总是竞争多于合作。但这恰恰损害了港口及相关单位的真正利益。既然地方行政力量不肯放松对港口企业的控制,那可以通过一定比例的“以股换股”,使湛江港和北部湾港之间有一定程度的利益相关但均不脱离本地政府的领导。这样,从利益共同体的角度出发,双方能够优势互补,共同发展。

湛江港和广西环北部湾港是属于不同行政区域管辖,但地理位置特别接近的邻居。合则两利,斗则俱伤。两地错位发展,应采取把“经济蛋糕”做大而不是“抢蛋糕”的方法。只有双方共同努力,才能够合力建设好整个西南地区港口群,提升整个西南港群的综合竞争力,让中西部地区的货物出海更加便利,让中国与东盟的联系更加紧密。