

广西北部湾盯紧东盟 打造区域国际航运中心

欲向国家申请建设自贸港区、邮轮母港，申请启运港退税政策

汇集港口物流、临港工业、自贸港区、东盟航运合作以及包含启运港退税等优惠政策在内的区域性国际航运中心，是北部湾欲向外界描绘的一幅全景图。

证券时报记者 罗峰 马宇飞

北部湾港口是古代海上丝绸之路的起航港之一，现在迎来发展新机遇。作为深化中国与东盟关系的途径之一，国家主席习近平 2013 年秋访问东南亚提出建设 21 世纪“海上丝绸之路”的构想。

近日，广西北部湾经济区规划建设管理委员会办公室副主任梁金荣接受证券时报记者采访时说，中国-东盟合作正迈向新的“钻石十年”，打造中国-东盟自贸区“升级版”正当其时，加快建设面向东盟的区域性国际航运中心时机成熟。

梁金荣说，和西部地区比，广西有一片海；和东部地区比，广西又是西部地区；东盟博览会落户南宁之后，广西找到了新的发展方向，那就是中国与东盟合作开发开放的前沿。

航运中心战略形成

证券时报记者了解到，广西将向国家申请建设北部湾区域性国际航运中心，并申请多项政策，重点包括申报面向东盟的北部湾自由贸易港区；请求国家批准实施启运港退税政策；支持在北海建设邮轮母港，以及请求支持平陆运河项目，实现西江经济带与北部湾沿海地区的江海联动。在国际航运物流上，广西欲构建中国-东盟港口城市合作网络，争取合作网络秘书处落户北部湾经济区。

去年 7 月，国务院总理李克强在广西视察时指出，广西是西部唯一有沿海大港口的省份，面向东盟国家，要扩大向西向南开放，打造我国西南、中南地区开放发展的新的战略支点。他同时指出，北部湾港是整个西南中南地区的出海口，要成为超千万标箱大港。

李克强去年曾问北部湾港务集团董事长叶时湘：“什么时候能超过 1000 万标箱？”当时北部湾港的集装箱吞吐量不过 100 万标箱，环顾国内，目前也只有上海、深圳达到了 1000 万标箱。从 100 万到 1000 万，这需要北部湾港实现跨越式的发展。

加强与东盟海上合作，需要建设北部湾国际航运中心。”梁金荣说，打造泛北部湾海上通道和港口物流枢纽，发挥广西北部湾港口优势，可服务中国周边外交战略，促进中国与东盟海上航运、物流及产业合作，加快建成中国-东盟开放合作的物流基地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心。

据悉，建设北部湾区域性国际航运中心正成为广西的一大新战略，目标是以广西北部湾港为中心，以我国西南中南地区为腹地，经过 10 年左右的努力，港口吞吐能力达到 5 亿吨，集装箱吞吐量达到 1000 万标准箱，打造成为综合运输体系、航运服务体系、市场交易体系完善，国际航线网络发达，辐射我国西南中南地区及泛北部湾地区的重要海上通道和物流配置中心，成为中国-东盟区域性国际航运中心。

为此，北部湾将加快港口和集疏运体系建设，扩大港口开放合作，引进国际一流港航企业等战略投资者，实现投资经营主体多元化。

据了解，广西规划建设一批专业化泊位和深水航道，加快建设企沙东港区、钦州大环作业区、北海铁山港东岸等新增港区；加快建设通往云南、贵州、四川、重庆、湖南和珠三角方向以及东盟国家的快速铁路和高速公路。

以港口为龙头

北部湾的发展以港口作为龙头。事实上，从业务层面看，珠三角、长三角水系发达，港口定位中转变已

有足够的业务量支撑，但纯靠外来订单做不大，属于靠天吃饭；从相关配套基础资源来看，北部湾不具备珠三角、长三角那样的腹地经济基础，货源基础落后，物流条件相对较差，港口 95% 的转运靠铁路，而广西铁路运量是 2/3 进口、1/3 出口，常有大量空车现象发生，导致运力不够经济。

当下港口服务北部湾的重要角度是发展临港工业。“北部湾国际港务集团副总经理张海对记者说，北部湾港务集团以紧密型合作的方式，投资、参股甚至控股那些大进大出、有强大进出口需求的产业，如油籽加工等；吸引企业入驻，提供土地资源，原材料运抵港口工业加工后可再发运出去；在货源培养上，从“捕捞”到“养殖”。

如果港口只具备吞吐功能，吃进去、吐出来，那是肠子，不是龙头。龙头需有牵引作用。”张海进一步表示，港务集团在打造电商体系，以物流平台为支撑，通过集装箱的南北物流航线汇集到港口来，通过电商平台向公路辐射出去。来自东盟国家很多贸易是两三吨的小单，物流成本不经济，租 5000 吨的船都亏仓。并且，港务集团做批发零售，做拼船业务，这样订单不分大小，成本都降低了。

从引资角度看，港务集团更接地气儿。”广西一位政府官员对记者说，招商引资打造产业，靠地方政府来推动，不如企业市场化运作。港务集团是广西最大的国企，北部湾经济区的龙头，也是中马钦州产业园等项目的重要投资运营者。

企业招商比政府更能切入要点。”张海说，很多地方政府招商，主要是地价优惠等等，但地价优惠是一次性的，物流成本则是天天产生的，承接产业转移时，企业对物流成本非常敏感；特别是企业聚集了，物流量大了，成本进一步降低，更吸引企业聚集，形成良性循环。

中国-东盟自贸区建设是港务集团的新机遇。我们拓展中国-东盟航线，如钦州港至新加坡直航航线。”张海说，重要一点是参与东盟国家港口建设，成功控股并开发建设马来西亚关丹港，还参与印尼港口建设。

临港工业快速兴起

临港工业是北部湾经济发展中的另一重点。

北海市的铁山港工业区是广西北部湾经济区三大临港工业区之一，也是《广西北部湾经济区发展规划》铁山港（龙潭）组团的核心工业区。2010 年临港产值才 13 亿元，2011 年就增长近 6 倍到 75 亿元，2013 年产值已飙升到 530 亿元。

2015 年预计过千亿元。”铁山港工业区管委会发展局局长陆国忠向记者坦陈，大项目是该园区产值的主要贡献者，两大项目就占了 530 亿元产值的大头：中石化北海项目约 300 亿元，诚德新材料项目约 160 亿元。

中石化项目投产两年，纳税已 92 亿元。偌大的厂区只有一根烟囱，和以前一些炼厂不同，经过烟气脱硫后排放的基本是水蒸气。全公司 700 号人。

以往中石化类似资产规模的炼厂员工数在 5000 到 6000 人之间，这个新炼厂全程信息化管理、无纸化办公，不像以前的老厂每一个装置都有一个操作室。”中国石化北海炼化公司党群部负责人对记者说，该公司已成为北海临港产业的领头羊，铁山港工业区在公司附近设立了石化配套产业链，吸引众多企业入驻。

以大企业为龙头、以港口物流便利为吸引力打造全产业链，是北部湾的招商策略。北海市创造了广西自治区首个过百亿元电子产业。在该市高新区，龙头企业冠捷显示科技（北海）有限公司总经理詹益熙接受证券

时报记者采访时说，北海有十几家企业为冠捷配套，2013 年是生产线开工的第二年，生产 300 万台显示器，2014 年计划生产 500 万台，产品 98% 销往海外，越南、印尼等东盟国家订单较多。

冠捷是全球最大的显示器制造商之一，在国内多个地区设有生产基地，詹益熙对产业转移有着深刻体会，前年泰国发大水令全球显示器涨价的景象还历历在目。电子信息产业的转移浪潮已差不多结束了，该转移的都转移了，没走的基本都不会走了。”詹益熙坦陈，在国内设厂，各种成本一路攀升，而电子产品不涨价还要降价，企业必须考虑怎样控制成本、提高效率；纺织业等配套门槛较低的传统制造业转移到东南亚相对适应些，电子产业则不一定。

詹益熙说，内地劳动力成本上升过快，但转移到越南等东南亚地区也有不少败兴而归的，越南土地、劳动力便宜，但文化素质、基础设施建设等不如我国，对于电子产业而言，配套不好导致的成本比纯粹的劳动力成本要重得多。

诚德新材料项目是广东佛山市诚德特钢、广西北部湾国际港务集团的合资项目，诚德项目原本只是计划在此建设一条粗镍冶炼生产线，经过北海市和港务集团的因势利导，企业改变原计划，把全部生产工序迁移并集中在铁山港，原来计划 50 亿元的产值变成了 300 亿元。据悉，诚德项目落户的主因是每吨原材料物流成本可节省 1000 元。

一个更快、更宽、更便宜，满足全供应链需求的物流体系在北部湾逐渐形成。

北部湾经济区的另一个重要港口城市防城港因港建市，防城港港务集团有限公司一位主管告诉记者，原材料以大宗散货为主，全球经济不够景气，2013 年吞吐量增幅较往年小，不过效益还可以，因为本地货源增长很快。”据介绍，东盟货物约占该港口总吞吐量的 15%，来往越南的货物较多。

记者看到，港区内建有油脂工厂。防城港港务集团人士说，大豆、菜籽等原料运来港口即可就地加工，然后发货，豆粕等产品部分会转到东盟国家，这为港口增加物流需求，也节约了物流成本。

北部湾正在崛起

广西北部湾经济区 2008 年上升为国家战略后，区内的南宁、北海、钦州、防城港四市（俗称“南北钦防”）不仅经济、社会发展提速，协作效应也正在显现。

在国内上升为国家战略的经济区中，北部湾经济区的一大特色是同城化运作较好。今年 7 月经济区实现了移动通信资费同城化，10 月实现了固定电话资费同城化，记者了解到，目前正实现金融服务同城化，一体化发展格局初步显现。

据悉，经济区将重点推进通信、交通、产业、旅游、金融、城镇体系、口岸通关、社保、教育等 9 个方面的同城化建设。

与 2007 年相比，2012 年经济区南北钦防四个城市的 GDP 增长 1.4 倍，年均增长 15.3%。”广西北部湾规划委办公室副主任梁金荣说，在经济建设方面，初步形成了石化、电子信息、冶金、林浆纸、粮油加工等现代产业体系；钦州保税港区、凭祥综合保税区、南宁保税物流中心已建成封关运作，贸易量快速增长。

北部湾经济区正处于经济较快发展时期。据广西北部湾办介绍，经济区以占全区不到 1/5 的土地，创造了 1/2 的进出口总额，2013 年前三季度经济同比增长达 10.8%，高出全国 3 个百分点。

同时，广西有关官员向记者表示，几年来，北部湾经济区依托与东盟海陆相连的优势，推进面向东盟的开放合作，成为中国-东盟合作的重要平台，但是受到对外政策、合作机制等制约，与东盟各国的投资合作潜力尚未充分释放。

从未来发展而言，北部湾国际航运中心要的不只是吞吐量，而是突破传统港口模式。据悉，国际航运中心有第一

广西北部湾经济区



广西北部湾经济区地处我国沿海西南端，主要由南宁、北海、钦州、防城港四市和玉林、崇左两个市物流中心“4+2”所辖行政区域组成。
土地面积：4.25万平方公里（不含玉林、崇左）
海域总面积：13万平方公里
海岸线长：1595公里



大豆、菜籽等原料运来防城港港口即可就地加工，然后发货，豆粕等产品部分会转到东盟国家。



罗峰/摄 张常春/制图

代、第二代、第三代之分。第一代国际航运中心简单地发挥货物集散功能。20 世纪 80 年代后，国际航运中心向第三代转型，主要功能是集商品、资本、技术、信息汇集与发送于一身，成为再生产的综合

资源配置中心。汇集港口物流、临港工业、自贸港区、东盟航运合作以及包含启运港退税等优惠政策在内的区域性国际航运中心，是北部湾欲向外界描绘的一幅全景图。

请求国家批准建设北部湾区域性国际航运中心。请国家相关部委牵头制订北部湾区域性国际航运中心建设方案，报国务院批准实施。”记者获得的一份广西自治区有关文件如是说。

广西北部湾欲申请建设自贸港区

证券时报记者 罗峰 马宇飞

上海成功获批设立自由贸易试验区后，各地纷纷跟进。证券时报记者日前独家获悉，广西自治区正准备向国家申报“广西北部湾自由贸易港区”。

国家批准实施《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》，并已出台一系列配套政策文件。在《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》中，提出在上海试点基础上，选择若干具备条件的地方发展自由贸易港（园）区。”近日，广西北部湾经济区规划建设管理委员会办公室副主任梁金荣接受记者采访时说，根据中央这一文件，结合建设中国-东盟自贸区“升级版”的需要，广西计划向国家申请筹建北部湾自由贸易港区。

自由贸易港区浮出水面

广西方面认为，北部湾经济区开放开发作为国家战略，已经具备条件建立自由贸易港（园）区。2008 年 1 月国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，并先后批准设立广西钦州保税港区、广西凭祥综合保税区和中马钦州产业园等合作平台，形成广西沿海沿边开放合作的新格局，有条件整合

保税港区、国际产业合作园区和港口等现有资源和平台，建立自由贸易港（园）区。

广西在有关文件中表示，希望国家支持在广西北部湾经济区设立自由贸易港（园）区，大力发展面向东盟的国际贸易，加快打造中国-东盟自贸区升级版。广西方面准备将这个计划称为“广西北部湾自由贸易港区”。

据悉，广西方面正请求国家批准实施启运港退税政策，以钦州保税港区作为离境港，西南、中南地区主要城市作为无水港启运港，实施启运港退税政策；同时希望国家支持境外国际邮轮公司在北部湾经济区注册设立经营性机构，支持境外大型邮轮公司挂靠北部湾港口；在邮轮游客离境购物退税、离境购物免税、限时过境免签证等方面先行先试。

云南、四川等地发来的货物，在北部湾港发船就可以退税。这种启运港退税政策能使北部湾作为西南地区出海口起到大推动作用。”梁金荣说。

以钦州保税港区为基础

目前国内唯一获批的自贸区在上海，中国（上海）自由贸易试验区基本由外高桥保税区等 4 个海关特殊监管区

组成。其他各省份申报的自贸区，也都以当地主要保税区为基础。

据悉，设想中的广西北部湾自由贸易港区，以钦州保税港区、中马钦州产业园为基础，借鉴国际通行的自由贸易港运行模式，探索改革货物监管模式，在金融创新、贸易和投资合作、税收政策等领域开展先行先试；集聚发展面向东盟的大宗商品中转、储运、金融租赁等业务；建成以临港物流、临港产业区为依托，与国际自由贸易港体制机制及政策全面接轨的贸易和航运自由港。

广西钦州保税港区 2008 年 5 月由国务院批准设立，是全国第六个保税港区，也是我国中西部地区唯一的保税港区。据悉，规划总面积 10 平方公里，由码头作业区、保税物流区、出口加工区和综合服务区组成，一期 2.5 平方公里已建成。政策上，这是全国唯一列为整车进口口岸的保税港区，享受保税港区零关税、零陆运物流成本等便利，同时享受广西北部湾经济区优惠政策。

中马钦州产业园区由中国和马来西亚两国政府推动开建，是我国继与新加坡合作建设苏州工业园区、天津生态城之后，第三个国与国合作共建的产业园区，2012 年 4 月开园奠基，是中国-东盟自由贸易区合作新模式。