

城市发展

共创城市品牌 协力城市发展

中国城市发展网 >> 城市发展 >> 城市建设 >> 内容阅读

对开发北部湾中 新问题的思考

作者：丘雪薇 来源：当代广西杂志 添加日期：10年03月12日

在多区域合作推动下，当前广西北部湾经济区大开发正红红火火地展开：以地方政府为投资主体的基础设施建设拓开了主战场；以企业为投资主体的临海大工业广布海岸；以海洋运输为龙头的周边腹地产业跃跃欲试。然而，在热闹声中，同时显露一些值得思考的新问题，即局部领域开发不愿开放，这究竟是利还是弊？由此应采取什么对策？

开发北部湾中的新问题

广西北部湾经济区作为多区域海陆空运输枢纽，它的开发前景已为国内外企业看好，考察投资的外商纷至沓来。但以海运为中心的物流服务业发展滞后，投资环境不完善，企业进入投资困难等因素，影响投资落实，从而使本经济区和周边地区加工业及系列服务业开发均受到制约。

首先是生产运费问题。由于本经济区没有国际直达海运航线，本地和周边地区的国际集装箱运输必须绕路于深圳、广州、香港转运（据计算，绕路率在95%以上），因而运输费用增加。为此南宁市有关企业反映，本企业外运如经本经济区的港口运输，每个集装箱的陆地运费仅为2000~2500元人民币；如经深圳、广州、香港转运，每个集装箱的陆地运费为9000~12500元人民币，增加3~4倍费用（区内其他地区和贵川地区也反映绕路运输增加几倍运输费用）。这就造成已设企业扩大贸易和生产规模困难，新设企业认为投资环境不理想不愿落实投资。其次是国际保质运输和快速通关问题。本经济区的港埠仓储保鲜设施落后和口岸管理服务不完善，一些食品类需保鲜的商品无法从本经济区港埠运输，从而制约相关商品的贸易与生产。总体来说，物流服务业落后，本经济区和周边地区加工业及系列服务业均受到制约，广西北部湾经济区因此没有产生应有的大开发效应。

新问题的根源所在

那么制约物流服务业发展的又是什么呢？笔者认为，码头仓储的开发不开放，这是广西北部湾经济区发展物流服务业受到制约的源头。海航运输与码头仓储，这二者没有同步发展起来，制约了全盘物流业。而这二者受到制约的源头，在于当前条件下码头仓储不开放，从而连带影响海航运输的开发。

码头仓储即是通常说的港口，它与海运、陆运连为一体构成港务物流业，港口在其中起站台作用。在北部湾经济区中，港口、海运、陆运三者都是投资巨大的项目，但港口天然条件相对海运、

推荐专题



中国城市营销发



和谐发展城市巡



世博会—城市最佳



首批中国精彩城

城市案例

- 新都城市整合推广策划案
- “深圳梦”褪色，我们需要全新城市品
- 给“魅力成都”插上网络的翅膀
- 世界著名城市群发展案例分析
- 运用体验营销创建旅游品牌研究——
- 北京石景山区树立新形象的对策研
- 城市旅游活动策划创意案例分析
- 上海“无线城市”建设案例分析

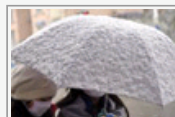
城市图说



上海新外滩开始



“胖丫”沉重中的



全国多地遭遇“倒



“乞丐王子”犀利哥

陆运项目优越，因而投资利润大、回收快，达到一定运输量后，经营1~2年可收回成本，3年后可持续获投资额近半倍的利润。因此，在北部湾产业开发中港口为境内外投资商所垂青。

由于港运业整体性要求较高，仅是投资港口不会轻易实现定量运输和超额利润。在港运业中最重要的投资是港口与航运企业，二者都是专业化、现代化要求高，投资规模大的项目，不是通常的投资者所能承担。尤其是海航运输项目，除投资规模特别大外，还有业务性强、风险高的特点，更不是通常的投资者所能承担或经营好的项目。这包括广西北部湾经济区的港运企业在内，不是本地企业短期能承担和经营好的项目，只有通过国际实力雄厚，有经营经验的外资企业进入，付之以规模资金投入和高层管理筹划方有可能经营好。

而目前存在的矛盾是：广西北部湾经济区尽管需要增强力量加快开发国际港航，进一步改善投资环境，扩大开放开发，却因为认为港埠仓储投资回报丰厚，开放不妥，其他环节可让外商独资、控股，唯有码头仓储环节不愿让外商独资、控股。这样，外商不愿投资，本经济区企业缺乏实力，港运物流业的发展始终处于僵局，至今还没有开通一条远洋直达航线，工业和其他服务业没有得到应有开发。

发挥优势促进全方位开放开发

通过以上的分析，笔者认为，广西北部湾经济区加快开发，最好是配合本经济区码头仓储开放开发，进一步采取措施，完善规划、用地、管理服务等关键性配套工作。从而尽力发挥地缘与开放政策基础优势，创建与实践有新区特色的发展模式，在新的发展契机下，促进全方位开放开发。

广西北部湾经济区的全方位开放开发，有着很好的地缘基础优势和综合政策优势。地缘基础优势包括：一是与自由贸易区融为一体，发挥近海运输优势，促进港运物流业及贸易发展，推动本经济区成为区域性港运物流中心，进一步带动其他产业发展；二是借助港运便利，促进本经济区成为利用国际国内两种资源两个市场的平台；三是融“两廊一圈”合作为一体，发挥近海近陆运输便利条件，直接与越南建立资源—贸易—加工—贸易合作关系，进一步扩大资源优化配置空间，促进建立跨国出口贸易加工区与提高发展效率。

在综合政策优势方面，广西北部湾经济区是一个综合经济区域，有多项特别优惠政策为开放开发使用：一是港区，依据我国加入WTO的服务贸易开放承诺，允许向外商开放港埠仓储。二是国家级经济区，在用地方面享受国家重点主体功能区待遇。三是中国—东盟自由贸易区前沿，依据《中国与东盟全面经济合作框架协议—货物贸易合作协议》，彼此农产品实行零关税，7000多种工业品减免关税，为外商投资港运、出口贸易加工提供开放环境。四是边境地区，依据我国对毗邻国家减半征收边境贸易进口关税与环节税政策规定，为发展与越南出口加工贸易合作关系提供便利。五是西部地区，依据我国西部大开发政策规定，对外商投资鼓励型产业按15%征收企业所得税，为外商投资相关产业提供特别优惠政策环境。

为解决存在问题，增强港区码头仓储开放建设效果和充分发挥港区地缘与政策基础优势，促进港区全方位开放开发，港区适合采取以下配套措施，协调发展。

第一，以规划为主导开放港口投资。配套于保证港口用地和有序开放开发需要，实施以规划为主导开放港口投资措施。一是以规划为主导，协调好用地关系。主要是坚持以港口优先，兼顾工业，连片开放开发原则，对港区的全部海湾岸线进行分工规划：对于未开发岸线，规划深水岸线为港口用地，浅水岸线为工业用地，各自连片；已开发海岸线，低效益工业选址搬迁，让位港口连片开发。二是以规划为主导，分期向外商开放投资。主要是坚持以有利引资，先优后劣原则，先开放开发优秀岸线，后开放开发劣势岸线（包括岛屿、浅湾、目前路与航道不完善岸线）。由此，进一步使海岸线资源可持续利用，维持港运基础优势，有效招商引资，推进港运事业现代化建设。

第二，以海运服务业为主攻方向运用起步补贴。配套于港运物流服务业开放发展需要，在实施以开放码头仓储投资策略的同时，提高力度协力攻克困难堡垒，即以海运服务业为主攻方向，政府对经营定期班轮的所有海运企业实施起步补贴。如对首期1000次远洋班轮按其实际运输能力予以30%~50%运费补贴。进一步加强投资环境建设，促进有实力、有经营经验的外商加快投资。



南京“会说话”巧



上海世博会迎来

城事声音

- 建议收取交通拥堵费为何让人如此
- 关于渭南城市发展的感想
- 深圳留出了足够空间“被散步”吗？
- 让“拾荒者”感受城市温暖和阳光
- 长沙我向往的幸福城市
- 正在消失的“重庆民居”
- 生活在一个充满“叫春”的城市是啥
- 广州农民工：生活在城市里的黑夜

第三，以全面协调开放开发为目标设计好主体功能区。配套于港区全面协调开放开发和港运物流业可持续发展需要，在实施开放码头仓储投资策略的同时，兼顾协调好其他产业用地和城市化发展。首先，把经济区作为国家重要主体功能区，设计出园区。一是按工业化、城市化方向布局；二是按产业发展用地需要分批开发。具体办法是：坚持利用荒山，保留水田，强调绿化，按需开发原则。设定50年使用开发期，在南北钦防暨玉林、崇左区域，以地级市为中心向周围拓展，平均布局综合园区（约200平方公里范围内设立一个）。园区以一个主导产业或集群工业为主，布局产业集群，包括各类服务业、观光旅游农业。各市使用园区不实行平均分配，根据产业发展需要，用完一个开发第二个。

第四，完善口岸管理服务和配套服务。配套港运物流业畅通运输需要，口岸管理服务逐步推行24小时全天候制度，陆路交通管理服务建立集装箱运输专用通道（载重宽限通道）等，形成一个相对良好的物流环境，促进外商投资和港运物流服务业加快发展。

（作者系自治区政府发展研究中心副研究员）

录入：胡雁霞 责编：钟欣

免责声明： 本文系转载相关媒体，仅代表作者个人观点，与中国城市发展网无关。其原创性以及文中陈述文字和内容未经本站证实，文章仅供参考。本站对其真实性、完整性、及时性不作任何保证或承诺。

相关内容

- 对开发北部湾中 新问题的思考
- 江海联动：广西跨越发展的新举措
- 高新技术与经济区融投资研究及对

[设为首页](#) | [加入收藏](#) | [关于我们](#) | [申请友情链接](#) | [版权与免责声明](#)

联系电话：010-64462852 传真：010-64462856 邮箱：ccyb1102@163.com

版权所有·中国城市发展研究会 京ICP备05086808号

Copyright?2006-2009 All Rights Reserved

