广西北部湾港航线转移调查

阅读提示

2015年10月29日，北部湾港股份有限公司发布了《北部湾港外贸集装箱航线转移公告》。在实际操作中，广西北部湾港航线迁移导致防城港部分临港企业及国际贸易企业运费增加，通关时间增长，国际信用受损，企业经营面临困难。针对这一情况，北部湾港和南宁海关表示正努力加强服务能力建设，帮助企业尽快适应航线转移带来的新变化。

本报记者 童 政 周骁骏

上图 钦州港国际集装箱码头。 许志干摄

左图 防城港硫黄卸船专用线。 资料图片

建设大港需要管理和服务支撑

童 政

调查手记

防城港和钦州港公路里程不过70多公里，海上直线距离则更近。短短几十公里，缘何通关时间却有十多天之别？在雄心勃勃地打造千万标箱现代化大港的进程中，这是有关各方不得不思考和面对的一个问题，更是一个必须解决的问题。

广西北部湾港对北海、钦州、防城港三港港区功能定位进行重新界定和划分，集约化发展，建设千万标箱现代化大港，是按区域经济发展和港口发展的规律对原有港口生产力进行的一次调整优化。从长远看，港口竞争力提升了，不但对港口发展有益，对钦州本地企业发展有益，而且对周边的北海市和防城港市的企业发展也有益。

推进广西北部湾经济一体化发展是自治区的战略之一。近年来，北海、钦州和防城港同城化迅速发展，让距离如此之近的三港成了姊妹港。如果在这一区域崛起一个千万标箱大港，将来在此基础上形成一个区域性的国际航运中心，无疑会降低区域内相关企业的航运物流成本，促进区域经济的发展。这本来是一件大好事。然而，我们却看到，因为准备工作的不足，航线转移给防城港本地的临港企业和国际贸易企业带来了种种经营困难。

当年，许多企业正是看中防城港的港口优势而前来投资。如今失去企业门口的集装箱航线，对他们而言意味着成本的上升和竞争力的下降。让企业感到最被动的，还不是失去集装箱航线，而是随之失去的整个成熟、优质的通关服务。

建设千万标箱现代化大港，不是简单地做拼凑工作，也不是靠牺牲一地利益去实现，而是靠一流的管理服务水平。简单粗放的管理方式只能让港口形象打折扣。如果广西北部湾港在此次航线转移过程中，既能顺利实现航线转移，又能通过科学管理和优质服务减少对航线迁出地企业的影响，无疑将会向市场充分展示其优良的管理服务水准，显著提升发展软实力，进而增强航运企业、临港企业和国际贸易企业前来投资的信心。

我们在采访中看到，北部湾港和南宁海关等都已充分重视这一问题，并已经从自身层面拿出具体可行的举措，支持企业尽快适应航线转移带来的新变化。希望其他相关部门也积极参与进来，相互协调合作，打造真正与现代化大港相匹配的一流通关环境，从而把好事办实、办成、办好。

链接

广西北部湾港口建设加快国际化进程

长期以来，广西壮族自治区党委、政府高度重视全区水运建设，特别是把北部湾港口建设列为加快经济国际化进程，实现沿江沿海区域经济率先发展目标的重要战略支撑。从2004年以来，自治区党委、政府出台一系列政策措施，加大沿海港口建设，促进港口转型升级。随着基础设施的不断完善，广西北部湾港口的综合竞争力不断提高，成为我国中南西南物资出海的重要通道及中国对接东盟国家最便捷的海上门户。2015年，广西北部湾港建成生产性泊位256个，其中万吨级以上泊位79个，分别比“十一五”末增加39个、30个；港口综合通过能力达到2.2亿吨，集装箱通过能力423万标箱，分别是“十一五”末的1.8倍和3.3倍。

2016年1月7日，广西壮族自治区交通运输厅在钦州港与钦州市政府正式签署《实施沿海港口管理体制改革框架协议》。该协议的签署，标志着广西北部湾港三港整合后，真正意义上开启统一规划、统一建设、统一管理、统一运营的“四统一”管理模式。同日，自治区北部湾港口管理局钦州分局正式挂牌成立。

据悉，《协议》确定钦州市港口管理局、钦州市港口调度中心上收并整合并入自治区北部湾港口管理局，钦州港引航站成建制上收自治区北部湾港口管理局管理，钦州市政府承担的港口行政管理职责调整由自治区北部湾港口管理局承担。

1月13日，广西壮族自治区交通运输厅和防城港市政府签署《实施沿海港口管理体制改革框架协议》。《协议》明确，防城港市政府承担的港口行政管理职责调整由自治区北部湾港口管理局承担。根据自治区北部湾港口管理局正在修编的《广西北部湾港口总体规划》，防城港将以煤炭、矿石等大宗散货运输为主，积极发展集装箱运输，加快港区功能结构调整，提升专业化、规模化水平，逐步发展成为多功能、现代化的综合性港口，具备装卸仓储、多式联运、临港工业、现代物流、航运服务、旅游客运等功能。

（据交通运输部网站广西壮族自治区交通厅子站）

1 防城港企业：航线转移致使经营陷入困境

“航线从防城港转移到钦州港后，我每个月的集装箱木托定做量由原来800个降到现在200个。”专为港口运输做配套的贺立行提起近两个月的生意状况，非常激动。“如果照此下去，防城港的港口贸易企业将生存艰难。”

2015年10月29日，北部湾港股份有限公司一纸《北部湾港外贸集装箱航线转移公告》，在广西防城港部分临港企业和国际贸易企业中引起轩然大波。该公告内容称：“2015年10月份开始至12月20日，将防城港区的集装箱直航线，驳船航线陆续转移钦州港区”。

按照公告要求，防城港原有13条外贸集装箱航线中的11条航线，全部转至钦州港（另2条水果、固废航线由于是国家海关部门指定防城港为进口口岸无法在钦州港上岸才没有转移）。

“2015年12月2日，公司进口了7个集装箱的芝麻落地钦州，直到13日货物才抵达防城港，通关时间比航线转移前延长了11天。”防城港富味乡油脂食品有限公司常务副总经理梁金柱谈及航线转移后的影响，脸上写满了沉重。

有同样遭遇的企业还有很多家。桂丰贸易有限公司进口的两批大米都多用了10天在途时间。大海粮油公司进口3000吨米糠于2015年11月4日到达钦州港，15日才转运到防城港，同样多耗时11天。博拉暨广顺化工(防城港)有限公司在航线转移前，公司货物从工厂到码头直至报关报检通关，最快只需半天时间就能上船。航线转移后，通关效率快则一个星期，慢则两至三个星期。

通关时间延长，给企业带来许多不利影响，如港口装卸、运输、关检费用大幅增加。

因为交货延期，博拉暨广顺化工（防城港）有限公司多次受到国外客户的投诉，并且产生了码头堆存费及船务公司滞柜费约1200元/柜，大大增加了备货时间和费用成本。梁金柱测算，同直航防城港相比，由钦州港转航，货主额外增加的运输费用平均一个集装箱达到1000元至1100元人民币。而据桂丰公司总经理陈以贵测算，平摊下来，利润微薄的大米每斤也要增加成本近5分钱。

除了直接的经费增加，还有更多的间接成本增加。桂丰公司陈以贵说，国际贸易信用证明都有时间期限，不能按时交货就要跑银行重开，不仅耗时耗力，更重要的是降低国际信誉，最终连生意都做不成。“还有国际汇率随时变动，加上银行利息，真是时间就是金钱。”

货物长时间在途导致的质量风险也大幅增加。澳加粮油工业有限公司发往海南的豆粕时间从以前的3天延长到现在的16天，时间延长使豆粕发生霉变而被客户索赔。公司发往南部的产品销量由原来的5000吨急跌至2015年11月的700吨。

2 企业呼吁：加快通关办理速度降低成本

近年来，到防城港市投资建设的临港加工、物流、国际贸易等企业，都是当初响应西南出海大通道建设和广西北部湾经济区建设等号召而来，看中的正是防城港的区位优势和港口优势。“现在航线的调整使众多企业当初看中的优势不再，投资方不得不产生撤资的想法”。中印合资博拉暨广顺公司总经理许小安说。

澳加粮油工业有限公司储运部主任冯艳芳表示，如情况不改善，公司将无法继续选用集装箱发运，现在公司已经取消了发往海南的货物，只经营云南、四川、贵州等不需要通过港口运输的客户了。外轮代理公司部门经理农昌华说，本来靠泊就是为了高效率，而现在钦州港不管是硬件还是软件都欠缺，冒着极大的时间风险对于船运公司来说是不可接受的。而捷康生物则直接舍近求远，集装箱进口不再走广西港口。

在调查中，企业普遍认为造成这一现状的原因，主要是钦州港和防城港相比，存在港口基础设施滞后、检验检疫和通关设施不完善、人员不足等问题。长期以来，防城港形成了成熟的通关机制，海关、边检、检验检疫等部门协作良好，通关设施较完善、通关效率也较高，而钦州港在这些方面则存在较大差距。

“因为钦州的港务设施不完善，缺少对食品检验的设备，我们只能将货物样品送往南宁或广州检验，造成延误。”梁金柱说。

“在防城港报关后，把货物转关到钦州装船，增加了转关手续。货物以内贸形式运到钦州，再向钦州海关或防城港海关报关。如果遇到查验，因钦州海关和钦州检验检疫设施（无集装箱激光查验系统）等不足，还需要拆箱人工查验，容易损坏货物原包装。此外，防城港至钦州的班轮费、两港的一装一卸港口费、钦州港的报关代理费等也造成了企业物流成本上升。”大海粮油工业（防城港）有限公司相关负责人覃博表示。

据了解，集装箱航线集中在钦州保税港，是广西推进建设西南中南地区开放发展新的战略支点，打造中国—东盟自贸区升级版、形成“一带一路”有机衔接重要门户的国家区域重大战略和广西开放发展战略，也是深化北部湾经济区一体化改革，创新港口建设管理运营机制，推进“六市一关”“一港三域”协同发展的重点工作任务。

对此，许多企业在接受记者采访时表示，支持自治区这一重大决策。但针对当前的困境，防城港部分临港企业呼吁待钦州港通关等基础设施及机制完善后再转移航线。当务之急是加快钦州港的通关能力建设，完善海关、边防、检疫检验等联检机制，同时增开海上穿梭巴士，切实减少企业的通关时间和降低企业的物流成本。

3 北部湾港：企业阵痛期将很快过去

针对防城港企业反映的问题，广西北部湾港务集团董事长周小溪表示，集团在自治区政府的指导下，为做强做大港口，在各港分工上，提出“一轴两翼”布局，即以钦州港为中轴，培育区域集装箱枢纽；散货向防城港、北海铁山港聚集，防城港服务西南区域，北海铁山港服务华南、中南区域。

据记者了解，广西北部湾经济区的防城港、钦州及北海三市都建有港口。过去三个港口重复建设、恶性竞争一直备受人诟病。为此，北部湾港务集团一直致力于推进三港的整合发展。为建设千万标箱现代化大港，从2014年开始，北部湾港务集团按照集装箱科学发展“集约化”的需要，对三大港区功能定位进行了重新界定和划分，明确钦州港区作为集装箱干线港的功能，防城港、北海港作为喂给港的布局。

“钦州港地理位置优越，专业码头已经形成，集装箱处理能力达233万标箱，可以全面承揽集装箱本地、腹地和转水货源，因此航线集中钦州港，有利于实现内外贸同船运输、集聚集装箱货源，为航线升级打下基础，加速形成集装箱区域枢纽”。周小溪说。

据悉，为了解决航线转移后出现的阶段性问题，北部湾港也做了许多努力。例如，启动了集团调度中心，提升散货和集装箱的作业效率，优先进行海上穿梭巴士的作业和查验，并承诺初期免收穿俊巴士的渡箱费用。此外，还建立了协调机制，协调海关、检验检疫等部门解决临港企业所遇到的问题。

周小溪说，在北部湾港三港区内，无论将优势资源和航线集中于任何一港区，都会在运作初期提高航线迁出地临港企业的物流成本。但是这个阵痛期会很快结束。公司将进一步提高港口服务能力，加大与客户的沟通和协调力度，尽全力及时解决因航线集中出现的码头生产和口岸服务问题。同时，相关企业也应该积极调整部署，更好地适应政策变动带来的变化。

4 南宁海关：着力提高通关效率

针对企业反映的问题，南宁海关对记者的采访作了书面回复。

南宁海关回复表示，航线转移后，钦州保税港集装箱量迅速增加，对港区的硬件软件都造成了严峻挑战，对包括海关在内的联检单位的工作也带来了压力。针对一些企业反映的情况，南宁海关有关负责人多次前往钦州保税港调研，就码头基础设施配套不完善、码头区域划分不科学以及集装箱吊装运输设备人员不足等问题，与钦州保税港管委会、北部湾港务集团等单位商议解决。

南宁海关表示，该海关积极分析实施“航线集中”后可能遇到的困难和风险，主动作为，提前谋划，在执行海关各项监管规定的前提下，想企业之所想，急企业之所急，从口岸通关的制度机制、通关流程、运作模式等方面，采取多项改革措施，千方百计优化海关监管服务，着力提高口岸通关效率，最大限度地支持“航线集中”工作，更好地服务进出口企业。南宁海关主要采取了以下四项措施：

第一，实施区域通关一体化改革。南宁海关积极参与构建全国区域通关一体化作业体系，2015年，“泛珠四省”区域内海关通关时间由6.54小时降低至4.44小时，24小时通关率由94.43%上升至96.16%，广西企业跨关区通关物流成本降低20%至30%。

第二，推行“关区通关一体化”作业改革。2015年7月1日，南宁海关全面启动“关区通关一体化”改革，打破隶属关区间的藩篱，广西企业办理通关手续实现“同城”作业，多地通关如同一关。相关部门预测，改革项目推行后，企业用于场站、运输等方面的费用可降低约20%。

第三，优化转关监管制度。开通绿色通道为运输企业及时办理“穿梭巴士”船舶注册登记手续，并针对业务规范应用开展培训和指导工作，结合运输货物特点，批准开通了内外贸同船运输业务，推动形成境内驳船快运航线。针对转关货物需施加关锁耗费人力资源和增加等待时间等问题，海关批准同意实行集装箱商业封志互认，即海关允许直接认可集装箱商业封志，不再另行施加关锁，企业货到后即可办理转港手续，有效提升了四港流转的速度和效率。

第四，实施物流监管作业制度改革。推行通关物流作业无纸化改革，企业可以足不出户办理海关进出境运输工作及装卸货手续，作业时间由原2.5个小时缩短至0.5小时，海关卡口进出响应时间由过去的15秒至45秒缩减到6秒左右，车辆峰值通过率提高一倍。

南宁海关在书面答复中还认为，进口企业在其他环节耗时过长是钦州保税港区海关通关时间偏长的最主要原因。南宁海关提供的统计显示，2015年钦州保税港区海关对进口货物平均每单作业时间为41.51小时，而企业耗时达每票111.27小时。自去年11月航线调整以来，截至2016年1月31日，钦州保税港区口岸新开航线2条，从防城转移航线8条，靠泊外轮83艘次，归集集装箱24472箱次，涉及进出口货物33.5395万吨，进口海关通关时效（从申报到结关放行）较调整前缩短54.18%，出口通关时效较调整前缩短8.63%。南宁海关表示，钦州港总体通关时效已列广西沿海片区第二，箱源归集成效初现。

本版编辑 许跃芝 张 虎
电子邮箱 jjrbyxdc@163.com