

北海文史

第十五辑

第六章 港口发展的广阔前景

北海市港口地处广西南陲，北部湾东北侧，由北海港区、铁山港区、涠洲岛港区、沙田港区、大风江港区等组合成多功能、多层次的综合港。港口区域、区位、地缘和自然条件优势突出，建港条件优越。拥有可建 200 个以上万吨级泊位和可建 20 万吨级泊位的岸线，是全国少有的天然良港。目前，港口与城市、公路、铁路、海运、空运相互配套，集疏运条件改善，涉外机构和港口设施齐全，已形成中国西南出海主要通道的框架，具备了加快开放开发的良好基础和投资环境。为全面实施广西壮族自治区党委“三大战略，六大突破”决策，北海市加快港口建设，一方面紧密为当地经济发展服务，促进北部湾油田开发和环北部湾旅游的发展；另一方面与中国西部大开发结合起来，促进大西南的对外贸易的发展和社会效益的提高。所以，港口建设规划的指导思想是围绕北海市的经济建设，与高速公路、铁路建设相应同步，背靠桂、黔、滇及川南、湘西广大腹地，面向东南亚和国际市场，利用北部湾油田、渔场和旅游的开发优势，将北海市港口建成大西南的主要对外通道。展望未来，北海市港口前景十分广阔。

第一节 港口经济腹地和吞吐量预测

港口在北海和西部大开发建设中，具有发展经济，优化城市结构，增强城市实力、活力和大通道的作用。直接和间接经济腹地资源的开发，以及客货运量的增长，必然促进港口加快建设。

一、港口在北海和西部大开发建设中的地位和作用

北海市的优势是什么？早在 1993 年 1 月 5 日，朱镕基副总理在听取北海市党政领导汇报时指出：“首先是把规划做好，这规划就是要考虑到北海将来是发展成为一个什么城市。我觉得发展成为一个什么城市，你主要是三个优势，同志们你们看是不是。第一个，你是西南的出海通道，或者说是西南出海通道之一，是一个重要的通道，不是唯一的通道。从你们介绍，铁山港还是一个非常优良的港址，就是说可以成为一个很重要的通道，这就是你的优势呀！城以港兴，你

这个城市将来以这个港口而兴盛起来。就象上海是长江口的一个重要的港口，后来发展成为一个工商业中心。所以你们具有这样的一个地理优势。第二个优势处于亚热带气候，具有种植亚热带作物的优势……。第三个优势是旅游资源非常丰富。这里开辟成为中国一个非常著名的旅游景点是大有希望的……。你们的规划朝着这三个方面去把优势充分地发挥起来，这样来建设北海市。”朱镕基最后还强调：“我看你们的规划朝着发展旅游城市、发展亚热带农业、发展交通运输。最重要的是交通运输方便……，你这个城市自然就会繁荣起来”。朱副总理的讲话，十分明确指出北海市第一位的优势，是成为西南的出海通道。因此，我们必须加快港口建设。

当前，实施西部大开发，是新世纪中国重大的战略抉择。北海市和广西一样，享受西部开发的优惠政策。随着改革的深入和西部开发步子加快，港口将发挥越来越大的作用。北海港背靠大西南的地理位置决定了它在西南的开发建设中，具有更大的重要作用。西南拥有 2 亿人口和 137.3 万平方公里的土地面积，是亟待开发的资源极为丰富的宝地，迫切希望北海市充分发挥地理位置和自然条件的优势，加速成为西南地区出海的便捷通道，对外开放的窗口和对内辐射“两个扇面”的枢纽，直接担负着为发展西南对外贸易，促进西南经济开发的重任。出口创汇能力的大小，影响着当地经济建设的规模和进程。为此，云南、四川攀钢在北海市建立出口加工基地。北海港将和整个西南地区经济建设融为一体，必将越来越显示其重要性。北海作为我国西南地区吸取世界新技术的跳板和窗口，又是我国西南地区与亚太地区之间发展经济贸易来往的枢纽。现在，南昆线铁路早已建成通车，加上北海市的储量丰富的油气田进入开采阶段，前景令人鼓舞。根据上述情况，北海港在“十五”期间将努力建设新港区三期工程 4 个万吨级泊位，将在西南地区的经济建设和对外贸易中处于极重要地位。

城市是集聚和系统形态的生产力，港口是城市多功能的基础设施。港口不仅是水陆交通的枢纽和城市各种运输方式的结合部，同时又是城市综合功能最基本和最重要的组成部分。北海市港口的兴起，对城市的工业、交通、商业、外贸、金融、科技、信息、旅游、城建，乃至对西南的经济发展具有极太牵引和推动作用。

首先，在发展北海和西南经济中，港口起着通道作用。发展商品经济，流通是必须具备的重要的前提条件，而流通又必须以交通为依托。在交通运输中，水运具有量大、经济的优越性。据调查预测，2005年西南四省(区)约有3000万吨货物要从南方港口输出。因此，扩建港口，使其吞吐能力从350万吨增到800—1000万吨，一方面促进西南地区资源的开发，另一方面使北海市作为西南与国外之间的物流枢纽功能将大大加强。

另外，在发展北海旅游业中，港口亦具有通道促进作用。旅游业是北海的第三大优势，也逐渐成为北海市经济发展的重要支柱。但是，旅游业如果没有交通基础设施配套，其发展必然大受影响。港口有了码头，才能发展北海至涠洲岛、海口和越南下龙湾的旅游航线。为此，我市正在加快建设北海港客运码头、国际客运码头和涠洲岛客货码头。随着这些港口设施的完善，客流不断增长，将大大促进我市旅游业的发展。

其次，在优化城市经济结构中，港口具有突出的相辅作用。按照现代化的观念，港口具有吸引工业，产生新货源的特征。一方面，促进城市加工业的发展，可以发展为港口进口服务的包装、食品、水产品加工、机械加工和修造工业等。利用港口的集散条件和货源，北海市可以发展石油化工、钢铁、建材等大运量、高耗水的“港口工业”。另一方面，发挥港口的物流功能，可以搞活北海的城市服务。货物在北海港中转“停留”的过程，可以进行储存、初加工或再加工，以良好的服务吸引货源，增加收益。例：进口原糖，可以加工成优质砂糖出口；进口原木，可以加工成夹板出口；内地的农(渔)副产品，可以经精加工或粗加工出口。散装化肥、纯碱、镁粉的灌包加工，可以促进编织袋的塑料工业发展。集装箱运输，又可促进我市该行业的加工制造。例如，北海通海集装箱厂(总投资1个亿)，年生产38000个标准箱，在1996年完成产值1.92亿元。集装箱运输的发展，又促进该工厂的发展。今后随着国际联运的开展，可向外商出租仓库，为他们进行货源加工，以赚取出口、堆存、加工等项外汇，搞活北海的工业和服务行业。

再次，在发展对外贸易中，港口具有特殊功能，并促进当地进出口运输经济效益和社会效益的提高。当今世界经济是一个整体，我国的经济正在走向世界。2001年11月，中国已加入“世贸”。港口在迎接世界经济的挑战中，正发

起着巨大的作用。港口发展，必须促进北海市对外贸易的专业公司、代理行和咨询、信息、展销、商业、金融、仓储等设施 and 机构的建设和完善。例如，1986年中国银行北海分行先后和北海市几家银行拆借(包括上级调入)资金总额达1.6亿元人民币，支持外贸收购出口商品，使北海市外贸出口创汇7388万美元，比上年增长18.3%。反过来，驻外贸易机构和客商代理网点的扩大，烟花炮竹加工、水产品加工等6个出口创汇基地，和北海市与西南之间的出口产品体系的形成，将促进北海市外贸的发展。例如，1985年，北海口岸外贸办事处组织出口货总值为4975万美元，市外贸局组织出口货总值为1271万美元。到了1995年，北海口岸外贸办事处出口货总值为6272万美元，市外贸局出口货总值为6755万美元，比10年前分别增长26%和431%。随着重庆至北海高速公路的全线通车，必将日益发挥北海港对外贸易枢纽作用，促进大西南的开发。

从1965年至今，北海港与96个国家、地区的218个港口有贸易来往，具有良好的发展对外贸易的前景。同时，大西南可利用北海通道的运距较近，商品在途时间短，运输费较低的有利条件，提高商品在国际市场的竞争能力，扩大销售。南昆线建成后，南宁、百色地区的货物取道北海，比走湛江可缩短232公里，云南的货物沿南昆、南防、钦北线而下只需30小时，比绕道贵昆等线到湛江可缩短598公里，贵州盘江地区走北海比走湛江可缩短724公里。在途时间短，运费省，从而可加速资金周转和节约费用，降低成本，促进西南资源开发，取得较好的社会效益。大西南的物资经北海港出口，反过来将促进北海市经济结构的合理化和整个第三产业的大发展，有利于加快城市工业结构、技术结构、产品结构的合理化进程，增强城市的经济实力、活力和竞争能力。由此可见，北海市第一位的优势，是加快大通道的建设。

二、经济腹地和货运方式

1、腹地的经济概况

根据交通部水规院有关专家的分析，北海市港口直接腹地以1市2县(北海市、浦北县、灵山县)为主，并包括广西南宁、玉林等地区的一部分；间接腹地则系指滇、桂、黔、川地区。

北海市是我国进一步对外开放的14个沿海港口城市之一，亦是大西南对外开放的“窗口”。全市面积3337平方公里，人口约136万，海岸线500.13公里。

其工业、渔农业、外贸、商业、金融、旅游和交通在广西占重要地位，拥有机电、机械、轻工、化工、纺织、制糖、造船、水产品加工等中小企业近 400 个，是一个综合性的海港城市。1996 年工农产业总值 954554 万元，国内生产总值 97 亿元。2000 年，全市国内生产总值达到 155 亿元，比 96 年增长 59.8%。平均每年增长率为 11.96%，保持良好的趋势。

当地矿产资源丰富，已探明的有 10 余种。其中，石油的总储量达 5 亿吨左右。目前，在涠洲岛附近已开采油井 3 口，2000 年年产量超过 250 万吨。随着油气终端处理厂的投产(投资 7 亿元)，北海的石油工业前景非常良好。石英砂，分布在南部沿海一带，储量 2000 万吨，属于滨海相沉积的露天砂体，品位名列全国第二。石膏产地在上洋一带，储量达 2.7 亿吨。其中，工业储量达 8000 万吨，品位达 70%。陶土，在北海市分布较广，储量可达 30 亿吨，品位极好，可制红砖、陶器和瓷铁出口。其中，十字路乡和铁山港区的高岭土出口，将成为港口的大宗货源。钛矿，分布在官井和垌尾一带，储量约 1200 万吨。另外，灵山的钛矿、浦北的硫铁矿，以及钦州的锰矿和煤矿，储量亦丰富。钛矿和锰矿，是传统出口商品。

另外，北部湾渔场面积约 16.4 万平方公里，年捕鱼量 35 至 45 万吨。北海市拥有外沙、地角、南沥、侨港、成田、营盘、沙田等渔港。1996 年拥有大、小渔船 5499 艘，功率 32 万千瓦，鱼产量占广西 61% 以上。此外，当地的海水养殖也很发达。广西海岸线 1595 公里，沿海滩涂 120 多万亩，浅海地带 200 多万亩，盛产沙虫、大虾、文蛤、珍珠、海蛇、螃蟹、海参、石斑鱼等珍品。1996 年，北海市水产品总产量 49.16 万吨，总产值 32.67 亿元，出口创汇 1000 万美元以上。

北海市和浦北、灵山现拥有果、胶园和造林带 700 万亩，尚有 800 万亩可利用。柑橙、香蕉、菠萝、龙眼、荔枝、芒果、柠檬盛产于灵山、浦北、钦州等地；肉桂、八角、木薯盛产于十万大山和六万大山。另外，南流江三角洲是广西的一个大粮仓，盛产大米、甘蔗。粮食、糖、水果和经济作物，历来是北海港出口若悬河的传统产品。此外，当地天然饲料丰富，塘库水面广阔，发展畜牧、水产业条件优越，每年有大批牛、猪、三鸟由北海港出口往港澳。

目前，北海市已确立了以港口为中心，发挥当地资源优势，走资源开发型、

产品外向型的发展方针。在中央和广西各有关部门的帮助和支持下，通过内联外引，已逐步建成海洋工业、建筑材料工业、水产品、纺织品、烟花炮竹及工艺工业、香料工业等 6 个出口创汇基地，1994 年北海市外贸出口创汇超过 1.5 亿美元。

历史上，北海曾是桂、滇、黔的货物主要集散地，是我国西南地区最近的输出口岸之一。因此，港口的间接腹地将包括广西、云南、贵州的部分地区。云南、贵州的磷矿石、硫铁矿产量占全国一半，两省每年亦有 1200 万吨的物资经广西出口。云南磷肥厂已在北海港建造液体磷酸罐区，将形成 80 万吨稳定的出口量。四川的攀钢早已在北海工业开发区建立出口加工基地。广西锡矿量居全国第一位，锌矿居全国第二位，铝土矿居全国第四位。仅平果县一处，铝矿蕴藏量超过 2 亿吨。另外，广西锑、钒、铁、锰矿等金属，以及大米、糖、木薯片和农副产品在北海对外贸易中占重要地位。自南昆铁路和钦北铁路通车后，北海港的经济腹地扩展至云、贵、川等西南地区和湘西、鄂西等华中地区，腹地物产富饶，矿产资源储量大。其中，锰、铁、铝矿储量分别居全国第一、二、四位。西南工业以原材料加工为主，是我国原材料和燃料的供应基地。北海市已与云、贵、川兴办 30 多家内联企业，把工业城市、矿产资源产地和出海口岸联系起来，基本上形成了产、运、销体系。西南区的磷矿、铝锭、锰等货物，将取道北海出口；由北海进口的原油、天然气、化肥、糖、粮食等货物，亦将销往西南地区。与此同时，北海市港口与主要经济腹地联系的交通设施日益完善，西北向通道由南昆铁路、重庆至北海高速公路两个出口连结，把北海港与西南、广西沿线地区联结起来。随着今后国家在西南地区安排建设的成昆线电气化改造、内昆复线工程以及水柏铁路的建设和整个西南地区公路网完善，使大西南通过南昆线与北海港联系更加紧密；北向通道经钦北铁路通过湘桂线、黔桂线、枝柳线、黎湛线四大铁路干线，把北海同华中、华南、桂中、桂北及湖南有效紧密联结；东向通道是合浦至山口高速公路，使北海市与粤、港、澳经济交往更为方便。

依据北海市的资源和地缘优势，按照大西南经济发展中赋予北海市的历史重任，我市在 21 世纪初必将在经济发展中取得突破性发展。2000 年全市国内生产总值达到 155 亿元，一、二、三产业比例为 29:31:40。“十五”期间，预计

全市国内生产总值年平均递增 8%。到 2005 年，总量达到 223 亿元。到 2010 年，总量达到 313 亿元。北海市国民经济能够持续快速发展，必然为港口发展提供坚实的基础。

“十五”期间和 21 世纪初，北海市将建成项目 50 多个。其中，涠洲油气终端处理厂，北海综合化工厂技改工程，共需要进出口原油和天然气 300 万吨；北海火电厂一期工程 2×60KW，需进口煤 100 万吨，另外棕榈油加工厂、国家直属储备粮库、储备糖中转库在北海港兴建，需进口原糖、原粮、原油料近 100 万吨，主要销往西南地区，这些项目建成投产，将使港口经济更加发达。同时，北海市海运企业将加强与中国远洋运输轮船公司、广州海运局的联营，以北海为基地，组建远洋船队，将大大增加港口货运量。

2、港口货物的集疏方式

九十年代，北海市已形成海陆空立体交通网络。目前，全市已有 4 个万吨级泊位，13 个 5000 吨码头，另有客运码头 4 座。“九五”期间，全市完成港口吞吐量 1662 万吨，水陆客运量 11661 万人次，水陆货运量 7694 万吨。海上已开通至海口和越南下龙湾旅游航线，北海机场已开通国内 72 个航班和到香港包机的国际航线。北海铁路与南昆铁路接轨，已开通至南宁、成都的特快。南北高速公路已通车，合山高速公路预计 2002 年通车，重庆至湛江高速公路将全线贯通。北海信息产业飞速发展，通讯网络“联通”、“移动”等业务早已全球通。市区主干道路宽 50 米，长 160 公里，十分宽阔、整洁、漂亮。振华大厦、金融大厦、香格里拉、中玉大酒店、甲天下大酒店、海珠宾馆等一批旅游设施拔地而起，将一座现代化的港口城市点缀得更美丽。随着当地经济飞跃、交通发展，客货运量不断增大，使港口进入新的发展时期。

内地进口货物，主要采取水转陆的方式。进入 21 世纪，预计北海港进口货种主要为化肥、木材、水泥、粮食、石油、天然气、钢材、煤、纯碱，以及机电产品和百货。出口货种主要为木片、糖、木薯干、金属矿石(钛矿、磷矿、锰矿等)和高岭土，以及外贸出口物资(炮竹烟花、工艺品、水产品和农副产品)等。北海港是一个对外开放的港口，吞吐量不仅和当地经济发生关系，而且具有全国和全球性，亦经营国际转口生意。每年都有散装化肥、纯碱和原糖由外国进口在北海港灌包或加工，一部分再在此出口，从中赚取外汇。另外，北部湾的

水产品亦运抵北海加工，再由此出口销往香港或广州等地。北部湾油田出产的石油和天然气，主要经涠洲岛用船运往水东、湛江、铁山港和钦州上岸，销往内地。

随着当地经济发展的需要，每年由欧洲、日本、北美洲和东南亚进口的尿素、氯化钾、纯碱、原糖、原木、钢材等货物，以及由北方和华东沿海港口调来的煤、磷和工业原料、广州调来的日用百货，则采取水转陆的疏运方式。货物从水路运来，再由港口通过公路或铁路运输疏运，销往广西、云南或贵州等内地。目前，北海内地交通的高速公路干线主要有4条：(1)北海至南宁；(2)北海至柳州、桂林；(3)北海经柳州至重庆；(4)北海经山口至湛江、茂名；这4条公路干线不但和广西全境公路和铁路联接，而且和外省公路接在一起。铁路方面，通过钦北、南防、南昆、湘桂、黔桂、枝柳线与云、贵、川和湘西相接。因此，由北海港进口的货物可以通过公路铁路疏运西南全境。同时，也可集运西南货物抵北海港输出。

大西南和本地出口的货物主要采取陆转水方式。北海港对外通航历史悠久，现开辟货运航线120条。海运公司等单位，拥有运输船舶400多艘，主要承担国内和港澳航线的货物运输。由北海出口往欧洲、中非、澳州、北美洲、日本、朝鲜和东南亚等国家和地区的货物，主要由中国远洋运输公司和广州海运局的船舶承运。随着经济信息的活跃，港口逐渐采取水陆联运的方式。由北海港发往北方或华东地区的货物，则由港口用船直运上海、天津、大连等港，再托火车联运。同时，大西南需要的物资便可由北海港进出口，陆水联运的方式将更加发展。随着信息产业的飞速发展，网上组织货源已成为港埠和水运企业竞争的一种方式。21世纪初，北海电讯开始进入国内先进行列。中国联通公司已在北海投资1.8亿元，建设CDMA新时空大楼，是国内唯一经营CDMA业务的企业。CDMA是目前世界最先进的移动网络，采用宽网传输、速度极快，是绿色环保项目。面对水运市场的竞争，北海港务局早已建立商务信息中心，全国联网，利用上网捕捉货源信息，与货主沟通联系，洽谈商务，签订合同，在网上为货主代办水陆客货运输业

货物疏运方式对振兴港口关系甚大。北海公路、航运的发展，以及铁路和北海飞机场投入使用，加上货源信息网络化，便形成四通八达的立体交通，将

促使港口吞吐量迅速增长。

三、21 世纪初港口经济发展的趋势

九十年代，随着北海市政府加快码头泊位建设，港口生产持续增长，货物吞吐量、旅客流量不断跃上新台阶。1991 年全市港口货物吞吐量和旅客吞吐量分别为 150.75 万吨和 5.72 万人次，1994 年升为 259.1 万吨和 34.52 万人次，三年内实现一个飞跃。2000 年港口货物吞吐量和旅客吞吐量分别达到 526 万吨和 48.4 万人次。从 1991 年至 2000 年，港口货物吞吐量和旅客吞吐量分别平均每年增长 24.8% 和 9.5%。与此同时，港口企业经济效益十分显著。以港务局为例，1991 年总收入为 2065.67 万元，利润为 505.43 万元；1998 年总收入为 7802.5 万元，利润为 3669.8 万元。两者相比，1998 年比 1991 年分别增长 2.78 倍和 6.26 倍。九十年代，全市港口生产和效益增长的原因：一是一批新码头泊位投产，扩大港口通过能力；二是南北二级公路、高速公路和钦北铁路投入使用，港口集疏货物、旅客能力提高；三是港口腹地扩大，当地经济和内外贸易发展；四是北海旅游业逐渐兴旺，加上环北部湾旅游业的兴起，北海至越南下龙、海防航线的开通，知名度提高。五是随着北部湾油田的开发，铁山港新龙燃气码头和涠洲岛油码头泊位投产。

“九五”期间，面对亚洲金融危机的冲击，北海市港口建设仍能继续发展，港口生产持续增长，主要经验有六点：1、北海市政府制定“以港兴市”战略，是港口发展的根本保证；2、全市人民积极建港，九十年代地方各级财政投入 1 亿元以上资金，支持港口建设；3、金融部门的鼎力相助，是港口建设成功的关键。北海市建行等单位给予贷款 1 亿多元，支持港埠企业建码头；4、企业建港积极主动，自筹资金建码头。港务局、海运总公司等单位共自筹资金超过 2 亿元，投入码头、进港铁路、仓库、堆场等基础建设；5、加大招商引资力度，鼓励支持货主合作兴建专业码头。南海西部石油公司、北海电厂、新龙燃气公司、综合化工厂等单位，在九十年代投入码头建设资金达 4 亿多元，大大加快了港口建设；6、城市道路、公路、铁路、站场建设与港口建设相配套，大大提高码头的利用率。

九十年代，各级政府和交通、铁道部门在北海市投入 30 多亿元，加强交通基础设施建设，兴建高速公路、一级公路、铁路、客货运站，大大提高北海市

港口的集疏能力，发挥整体效应，成绩很大，但也存在一些不足之处：①现行港口管理体制不适应市场经济发展的要求，必须加快改革；②国家对港口建设投资体制尚未理顺，建设资金难于落实，不利于地方港口建设；③我市虽制定“以港兴市”战略，但有的部门在实施过程中不够落实；④石步岭港区三期工程不能按期立项和动工，影响港口建设计划；⑤铁山港 2 个万吨级起步码头和电厂码头建设停工时间较长。

进入 21 世纪以后，北海市港口作为广西和西南地区重要出海口，已承担上述地区的散装化肥、粮食、水泥、油品、煤、磷、重晶石和高岭土等大宗散货、件杂货、国际集装箱运输中转。同时，承担为本地经济和内外贸易服务的任务。根据社会经济发展和市场的需求分析，预计全市港口货物吞吐量在“十五”，期间将保持较快的增长，在 2000 年达到 500 万吨吞吐量基础上，以年均增长 9% 左右的速度，在 2005 年达到 769 万至 920 万吨之间，在 2010 年达到 1183 至 1404 万吨之间。港口十大货种流量、流向和客流量，有关部门预测如下：

1、石油天然气及制品

南海西部石油公司涠州岛油田在 2000 年以后每年生产原油、天然气达 300 至 1000 万吨，全部出口。北海石化厂每年从新加坡进口液化气 12 万吨，通过火车运输到滇、黔、川、桂四省销售网络。同时加工进口原油 100 万吨。北海石油公司、新龙燃气公司等每年约需要进口油气 20 万吨，出口 30 万吨。预计 2005 年，石油、天然气及其制品进出口共 350 万吨以上，2010 年达到 425 万吨以上。

2、金属矿石

柳州及云、贵等地区的铁合金厂每年需求进口 40 万吨左右的锰矿、铜精矿、铬矿等。北海港与四川合资建成的铝粉灌包项目投产后，每年需进口 20 万吨铝粉。预计 2005 年金属矿石吞吐量 30 万吨，2010 年达 60 万吨。

3、煤碳

北海火电厂一期工程 60 万 KW 预计在 2004 年后建成，每年从山西平朔燃料总公司供应 100 万吨煤碳，全部从秦皇岛海运到铁山港；城市其他工业及居民生活用煤，在 2010 年将达到 30 万吨，主要由大同、山西等地运来，或从越南鸿基进口。预测 2005 年港口需进口 90 万吨，2010 年需从港口进煤约 150 万吨。

4、水泥

北海市和玉林地区是广西水泥生产基地，主要销往海南、广东、越南等地。预计经港口出口 2005 年达到 40 万吨，2010 年达到 60 万吨。

5、化肥及农药

北海港腹地是全国磷肥调出地区，也是氮肥、复合肥缺口地区。化肥通过北海港中转，货源从海南、东南亚、俄罗斯、日本、香港、台湾等地调入到桂、云、贵。磷肥出口到东南亚、日本等地。中农资公司在北海港已建成散灌包线，计划建设 30 万吨化肥中转仓库。海南利用天然气新建年产 150 万吨的大型化肥厂，计划经北海调入通过火车运到西南及华南等地。北海化肥厂，每年 10 万吨磷肥出口到东南亚。预计 2005 年化肥吞吐量 80 万吨；2010 年达到 120 万吨。

6、粮食

广西、云南、贵州的粮食缺口很大，除部分运量由铁路调进和防城港中转外，部分经北海港进口。粮食主要是从北方产粮区或从东南亚、美国、加拿大等国由海运调进，经北海中转，由火车运到广西、云南、贵州等地。广西北海国家粮食储备库的储备量为 6 万吨，粮食主要由国家调配。储备量为 1 亿斤的国家直属粮库，已由中央直接投资在北海港兴建。其他公司粮食贸易进出口为 30 万吨。预计 2005 年粮食吞吐量为 40 万吨，2010 年达到 65 万吨。

7、钢铁

随着国家基础设施资金投入增加，钢材需求也相应增加。本市和广西地区所需的钢材和四川、云南、贵州有关钢厂需进口的锰钢、铬钢等，主要从欧洲、俄罗斯、日本等国和海南等地调进。攀枝花钢厂在北海加工的焊接钢管亦需出口。预测 2005 年吞吐量为 20 万吨，2010 年达到 30 万吨。

8、集装箱

目前，本市和玉林地区的集装箱由北海进出口约 2.2 万箱，主要由香港和海口中转。随着箱量增加，将陆续开辟东南亚等航线。北海集装箱厂生产的集装箱全部经本港出口。预计 2005 年产量达 5 万箱(40 万吨运量)；预计 2010 年集装箱吞吐量 8 万箱(64 万吨运量)。

9、非金属矿石

腹地内非金属矿资源非常丰富，有重晶石、磷石、高岭土、铝矾、磷矿、

石英砂等。其中，云南的磷矿每年出口 80 万吨。十字路乡和铁山港区的本地高岭土每年出口 20 万吨。南昆铁路通车后，北海港吸引部分货源，主要出口到日本、韩国、东南亚等国以及台湾。预计 2005 年，非金属矿石港口吞吐量 80 万吨，2010 年达到 120 万吨。

10、其他货物

包括食糖、食用油、机电设备、轻工产品、建筑装饰材料、农副产品等其他货物。考虑本市及玉林部分地区由于外向型经济发展，保税加工区以及仓储等转口贸易的增长，此类货物将会大大增加，预测 2005 年港口吞吐量为 90 万吨，2010 年达到 130 万吨，主要有：

(1) 中国糖业酒类集团在北海保税区建设的直属储备食糖库，中转调运食糖 30 万吨。原糖全部从古巴进口，经精糖加工，再调运到内地储备库，或直接调往销区市场。

(2) 深圳德福来公司在港区建有液体硫磺进口冷却池，年进口硫磺(块状)10 万吨，主要供应桂、滇、黔化肥厂及广西糖厂。

(3) 广西林业厅为组织桉树片出口，已在合浦县、银海区和铁山港区建立了桉树种植加工出口基地，并在北海港开工建设 5 万平方米堆场，年出口量 10 万吨左右。

(4) 海南新益工业有限公司将在北海港建设的油脂加工厂，日产量 2000 吨，全年进出 15 量 60 至 80 万吨。

(5) 香港德港、北海衍生和三利贸易公司已在北海建成 19 个植物油罐，储量 8.5 万吨，全年进出口量 30 万吨。

综上分述，预测北海市港口吞吐量 2005 年达到 850 万吨。2010 年达到 1220 万吨。

11、港口客流量预测。

1988 年，北海市陆岛运输，只有北海至涠洲岛一条航线，1 艘客轮投入营运，客运量只有 3 万多人次。从 1989 年 3 月开始，陆岛运输发展较快，增加了北海至海口、洋浦、下龙湾的海上航线，投入营运的车客滚装船有“北部湾”1 号、2 号、3 号、9 号和“中海”1 号、2 号、3 号以及“鸿志”号等；客轮有“北部湾”168 号、“北部湾”8 号、“椰城”1 号和“新上海”号。

北海市地处我国大西南旅游圈和国际东南亚旅游圈的交叉点上。1998年，抵北海市旅游人数为258万人次。“九五”期间，完成水陆客运量1.2亿人次。其中，水运方面，由北海至海口191.7万人次。北海至涠洲岛54.2万人次。今后随着桂林至北海高速公路、快速列车的开通，以及重庆至北海高速公路、成都至北海快速列车的开通，并将昆明至南宁旅游延伸到北海。北海国际客运码头已投入使用，北海至涠洲岛、北海至海口旅游班轮将增加。北海至越南下龙、海防海上旅游客运航线已开通，以后将计划增开北海至胡志明市、新加坡的大型豪华客轮航线。预测港口客运量，每年平均以10%的速度增长。预计2005年达到90万人次，2010年达到130万人次。

第二节 北海市港口发展战略目标和构想

研究北海市以港兴市的发展战略，必须按照生产力发展的要求和市场经济的客观规律，明确指导思想和发展目标，近期以建设石步岭港区三期工程、铁山港万吨级油气码头、电厂码头和涠洲岛北港客货码头为重点，确立当地港口经济的框架，搞好近期和远期规划，制定发展措施，加快港口建设步伐，北海市一定会成为大西南最便捷的出海主要通道。

一、港口发展的指导思想和目标

根据中国西南出海通道，以及实现中国西南地区国际贸易和运输中心战略目标的需要，实行“以港兴市”战略，以港口建设为中心，紧密为当地经济发展服务，配合北部湾油田开发和环北部湾旅游的发展，以港口货物吞吐量、客运量的增长为切入点，国际客运码头和涠洲港联运，加快港口码头和站房建设。近期以建设石步岭港区三期工程、铁山港电厂5万吨级煤码头和油气码头、以及涠洲岛客货码头、油码头和国际客运码头为重点。建立北海市港口经济的框架，基本适应本地区经济发展，及承担广西和西南地区物资中转的要求，中远期以建设铁山港区为重点，将铁山港建成大型港口和临海工业区。满足本市以及经济腹地国民经济和社会发展的需要，使之成为大西南最便捷的出海主要通道。

按上述规划的指导思想和南北钦防经济开发区发展规划，结合北海市各港口的功能和分工，建议遵循以下编制计划原则。

——北海港区功能为商贸旅游区。石步岭港区的建设，以集装箱，件杂货

市至广东、广西玉林地区的通道更畅通。而北海市港口处在“龙头”地位，必须加快开发建设，扩大港口规模，与出海通道同步形成综合运输能力，带动大西南和当地资源的开发和经济振兴。北海市港口目前尚未充分发挥出海通道的门户和交通枢纽的作用。因此，加快港口建设，是充分发挥这一作用十分关键的措施。

再其次，是腹地内外贸物资、集装箱运输发展的需要。我国已加入 WTO，面临极大的机遇与挑战。西南经济正处在大开放、大发展的新时期，北海市如今也成为国内外商家、财团关注的热点，资金、人才、技术不断地流向北海。内联企业、三资企业、经济开发区相继建立和发展，面向国内外两个市场，外贸物资将大幅度增加，集装箱吞吐量也将迅速递增，预测 2005 年达到 5 万箱 (TEU)。而今北海市在石步岭港区只有一个集装箱泊位和专用装卸设备，如果不进行石步岭港区三期工程的集装箱泊位建设，势必影响腹地内外向型经济的发展。还有，铁山港区和十字路乡一带盛产高岭土，储量近 30 亿吨，现每年要出口台湾、海南数十万吨。由于铁山港尚未建成万吨级码头泊位，货主要舍近求远，运到石步岭港区出口，运输很不合理，既每年要多付运费 400 多万元，又污染城市街道。因此，加快港口码头建设十分必要。

第四，是北海旅游业和陆岛客货运输发展的需要。1992 年，北海银滩被国务院宣布为“国家旅游度假区”。1993 年，国务院以国发 56 号文明确涠州岛和海南省的三亚、云南的景洪，将建成为主要对外国人开放的旅游区。2000 年抵北海旅游人数达 300 万人次。其中，北海至海南岛航线，1998 年完成港口吞吐量 52 万人次，车辆吞吐量 4 万辆。该航线预测 2010 年港口旅客 95 万人次，车辆吞吐量 5.5 万辆。北海至涠州岛线，1999 年完成旅客吞吐量 9.4 万人次，货物吞吐量 138 万吨 (绝大部分为石油)。2000 年，涠州岛客货吞吐量分别突破 10 万人次和 250 万吨。预测 2010 年该航线客运量、货运量分别为 30 万人次和 500 万吨 (主要为石油)。涠州岛现有 500 吨级客货码头，只是光板码头，而且没有滚装泊位。码头正对着西南风口，夏秋之交，客轮靠泊十分困难。因此，加快建设该岛北港客运码头十分迫切。

2. 港口建设目标

遵循党中央、国务院关于实施西部大开发的战略决策，北海市交通局制定

“十五”交通发展计划的初步设想是：完成西南出海大通道中我市公路主骨架、海上主通道和港站主枢纽的建设任务，建成海、陆、空全面发展，联结大西南和东南亚两个扇面的立体交通体系。港口建设以完成国际客运码头、涠洲客货运输码头、北海港(石步岭作业区)第三期工程、铁山港电厂和起步码头为主，兼顾其他小港区的建设和完善；发展海上运输以组建远洋运输船队为目标，重点发展集装箱运输，开通北海至东南亚各国的海上客货运输航线，同时大力发展国内海上运输；公路建设以修建完成合浦至山口高速公路、北海至玉林高等级公路和北海境内国道改造为重点。同时发展地方公路，努力提高公路等级，修建闸口至三塘二级路等市域内公路，完善全市区域的路网；公路运输以发展大吨位货车、集装箱货车和高等级客车为主，积极组建旅游车队和集装箱运输车队，发展区内和省际运输；站房建设要按区域布局，满足海陆客货运输需要，抓紧建设水陆联运中心站房和北海综合停车场等场站设施；进一步加强行业管理，更有效地培育和发展统一、开放、竞争、有序的运输市场。

根据市委、市政府“六大新突破”经济发展战略中关于港口经济产业的作用和要求，以及市交通局编制的计划，为适应港口货物吞吐量、旅客流量发展的需要，为加快建设大西南出海通道的需要，为促进北部湾油田开发和环北部湾旅游业的发展，北海市有关部门制定港口建设奋斗目标如下：

到 2005 年和 2010 年，要求全市港口码头泊位货物吞吐能力分别达到 850 万吨和 1220 万吨。旅客流量通过能力分别达到 90 万人次和达到 130 万人次。初步确立起北海在西南地区出海口中的地位，成为中转西南地区物资和客流的重要出海口。

到 2005 年，北海市必须建设石步岭港区三期工程和铁山港电厂码头和起步码头工程，以及水陆联运中心站和涠洲岛客运码头，成为广西海上客货运输中心。

3. 港口建设重点项目

为达到上述目标，有关部门确定 2001—2010 年北海市港口建设重点项目如下：

(1) 北海港务局计划动工建设石步岭港区三期工程。

该项目建设规模为 4 个万吨级码头泊位，其中 1 万吨级散杂货泊位 1 个，2

万吨级多用途和集装箱泊位 2 个，3.5 吨级散杂货泊位 1 个，设计吞吐能力为 230 万吨。

(2) 铁山港区电厂码头和起步码头工程。

有关部门计划北海电厂近期将很快恢复建设 5 万吨级煤码头，年吞吐能力 100 万吨。同时，铁山港正在抓紧恢复建设起步码头。该项目建设规模 2 万吨级散杂货码头泊位 2 个，设计吞吐能力为 98 万吨，主要装卸货种为当地出口的高岭土、双飞粉、水泥、木薯片、糖、盐，销往台湾、海南、江苏、浙江、福建、广东沿海港口。进口货种主要为电厂和当地水泥厂使用的越南煤以及棕榈油、大米等。

(3) 国际客运码头扩建二期工程

北海海运总公司计划该项目建设规模为 1000 至 2000 吨级，车客渡轮泊位 12 个，设计旅客年通过能力为 120 万人次和 12 万车次，以及水陆客运综合楼等。“九五”期间已建成 3 个泊位投入使用。“十五”计划期间再动工建 6 个泊位，增加吞吐能力 50 万人次。

(4) 涠洲岛北港客货码头

该项目工程主要是在涠洲岛的北岸建设客货码头泊位 2 个，设计靠泊能力为千吨级船舶，计划投资 2500 万元，增加吞吐能力 10 万人次。

(5) 货主油气码头

该项目工程主要在铁山港新龙燃气码头附近兴建。有关单位计划投资兴建 5000 至 10000 吨级油气码头泊位 4 个，设计吞吐能力 80 万吨。

以上项目完工以后，港口货物吞吐能力将增加 508 万吨，年客运通过能力将增加 60 万人次。随着海、陆、空集疏运条件改善，设施配套齐全，北海市港口将成多层次、多功能的综合性组合港，成为广西海上客运中心和集装箱转运中心，成为我国重要对外商贸港口。

二、港口发展的战略措施

按照北海市港口建设规划，“十五”和“十一·五”期间将建设万吨级集装箱和通用码头泊位 6 个。同时，组织有关企业和货主兴建、技改、配套 5000 吨级油气码头泊位 3 个，1000 吨级客货码头和滚装码头泊位 6 个，300 吨级小码头泊位 8 个，疏浚港池、航道工程 3 个，需要投入资金 14.39 亿元。其中，前

期工程需要交通部门和交通企业筹资投入 7.3 亿元，非交通部门和企业筹资投入 1.5 亿元。各项目工程投资，有关部门估算及资金渠道如下：

1、北海港石步岭三期工程建设规模为万吨级码头泊位 4 个，总投资为 108263 万元。该项目已完成预可性研究，广西交通厅已批准上报，国家计委和交通部已批准立项。项目采取“一次立项，分期建设，逐步配套完善”的办法实施建设。前期工程需投资 5.18 亿元，北海新力实业股份有限公司计划需向国家开发银行申请贷款 33681 万元，余下向国家证监委申请配股，以及向商业银行贷款，自筹资金解决。

2、铁山港区电厂码头工程等项目已投入 2.6 亿元，再投入港口 0.5 亿元，5 万吨级煤码头便可投入使用。起步码头工程建设规模为 2 个 2 万吨级泊位及仓库等配套设施，总投资为 2 亿元，已立项。前期工程已投入资金 0.3 亿元，尚需投入资金 1.7 亿元。有关部门正在采取合作、转让等形式，抓紧恢复建设。

3、涠州岛北港客货运码头工程，建设规模为千吨级泊位 2 个，包括站房建设，需要投入资金 2500 万元。上级交通部门补助一千多万元，余下由市地方政府自筹解决。

4、国际客运码头二期工程共建 1000 至 2000 吨级客货码头泊位 12 个，及水陆客运大楼等配套设施，项目总投资 7940 万元。前期首先建 6 个泊位工程，需投入 3970 万，申请政府和交通部门补助 2400 万，余下由企业向商业银行贷款和自筹解决。

5、货主油气码头建设和技改、配套工程，建设规模为 5000 至 10000 吨级泊位 2 个，项目投资为 1.5 亿元。分别由货主单位自行筹资解决。

6、北海港计划更新改造项目共 18 项。主要完成北海港客运大厦建设项目、新港区 6 号、7 号、8 号仓库(建设规模 18000 平方米)，新港区散化中转仓库建设项目(建设规模 15000 平方米)，新港保税仓库(两幢)建设项目(建设规模 12000 平方米)，以及职工住宅楼项目 4 幢。同时，组建集装箱运输车队等项目。上述项目，北海新力公司计划投入 9395 万元。

为了加快港口建设，北海港务局以邓小平理论和十五大精神为指导，拟采取如下措施：一方面深化企业改革，坚持以港口为依托，拓展多元化经营，实施有利于公司发展的投资模式，以灵活的经营，规范的管理，抓住西部大开发

和中国加入世贸组织的机遇，提出“建设北海港、服务大西南、发展桂新力、走向全世界”的口号，力争近期把新力公司发展成为以港口业务为主，集商贸、运输、旅游、房地产、服务业为一体的综合发展企业集团，创造良好的社会效益和企业经济效益，为港口建设积累资金。另一方面，全力抓好北海港新港区三期工程建设。一是争取各级政府、上级交通部门和金融部门大力支持；二是采取与云南磷肥厂的合作模式。加强招商引资、内引外联力度，发挥现有合作项目作用，多渠道筹资建设港口。港务局近期重点抓好油脂加工、散化肥自动灌包、化肥储备库、动植物油库、沥青油库、免税仓库等项目落户北海市港口，增加港口货源，发展地方经济，提高港口、海运、铁路、公路的经济效益。三是北海新力股份公司从港务局剥离出来，抓紧第2次配股工作，用配股资金进行港口建设。

与此同时，铁山港区加大招商引资力度，一是协助有关部门，争取电厂码头尽快恢复施工；二是争取起步码头建成投产，吸引高岭土、石英砂在此出口；三是争取国内外商家，在新龙燃气码头附近，尽快兴建石油、天然气码头，使铁山港成为石油、天然气加工、中转基地。

北海市港口2001年至2010年建设计划能否顺利实施，关键是资金问题。根据目前国家财力，仅仅依靠国家补助是无法完成的，还必须调动地方和企业积极性，实行多渠道筹资建设。为此，建议：

(1) 强化港口建设规划，尽快组织北海市港口总体布局规划修编工作。一经批准，今后港口的发展建设必须严格按此总体布局规划实施。同时，加快制定《北海市港口管理章程》，依法治理港口。

(2) 各港埠企业、水运企业抓好项目技术改造，挖掘潜力，增收节支，为企业自身的发展积累雄厚的资金。

(3) 港口建设作为面向社会服务的一项基础设施建设，初始投资较大，在国家适当增加补助的同时，应采取低息贷款、减免税费等形式给予扶持。

(4) 加大招商引资力度，充分调动各方面积极性，在统一规划和保证国有资产控制权的前提下，可分项采用合资、合营方式。

(5) 港口建设30%配套资金的投入，应得到政府有关部门的承诺，为争取国内外商业银行和外国政府低息贷款创造条件。

三、近期和远期港口发展的初步设想

根据北海市港口客货吞吐量发展水平，进港船型预测和总体布局规划，一方面要对老港区挖潜技术改造，完善港口配套设施，扩大港口通过能力；另一方面要加快港口码头建设步伐，以适应新形势下的经济发展和对外贸易的需要。

到了2010年，随着大西南和当地经济建设的发展，钦北铁路、南昆铁路货运量进一步增长，重庆经北海至湛江高速公路的贯通，玉林至山口一级公路，闸口至三塘(铁山港区)高等级公路的修通，以及修建铁山港铁路支线，开通新的远洋航线。尤其是涠洲岛附近油田的油气在铁山港上岸，港口集疏运能力将会大大提高，货物吞吐量会大幅度增加。与此同时，环北部湾旅游将进一步发展。随着高速汽垫船、飞翔船、水上飞机的投入使用，北海至涠洲岛、海南省，以及至越南海防、下龙湾、胡志明市的海上客运量亦将成倍增加。

根据客货量预测，按港口货物吞吐量年均增长9%，客运量年均增长10%的速度，2010年北海市港口吞吐量为1220万吨，客运量将达到130万人次。“十五”计划港口建设如能安排部分完成，则2005年底，北海市港口吞吐货物能力达到728万吨，客运能力达到90万人次。到2010年后，届时港口货物吞吐能力将缺口492万吨，客运能力将缺口40万人次。为此，2010至2020年港口建设初步设想和发展战略思路如下：

1、北海港老港区(第一作业区)：码头泊位基本维护原状，主要装卸市内货物为主，客运量向石步岭港区和国际客运码头转移。

2、石步岭作业区(第二作业区)：应进一步扩大港口规模，优先建设专业化泊位。第三期工程完工后，再进行第四期工程，增建4个万吨级泊位。其中增建2万吨级件杂货码头泊位1个，3万吨级集装箱泊位1个，3.5万吨级通用泊位2个，增加吞吐能力275万吨。其目标是把石步岭港区建成具有集装箱、粮食、钢铁、化肥等专业化和外贸件杂货泊位的深水港口。同时，完善港口的配套设施，使之成为一个高效、畅通、便利、功能齐备的现代化商贸和客运港区。

3、铁山港区(第三作业区)：该港建设深水码头条件优越，可建岸线53公里，布置200个以上的万吨级泊位。其中，可布置5至20万吨级泊位60个。该港是全国少有的深水良港，是预留的大型港13和临海工业开发区，是国家和广西的宝贵资源。2010年以后，预计铁山港作业区和临海工业已开始形成一定

规模。随着涠洲岛油气和进口油气在铁山港上岸，北海电厂、炼油厂上马，石油、天然气、高岭土、水泥、磷矿、煤等散货种将成为该港区的大宗货源。因此，届时建设铁山港区第一期工程势在必行，规划建设5万吨级多用途码头泊位2个，10万吨级散杂货码头泊位2个，以适应国际散货运输船大型化趋势的需要，增加吞吐能力480万吨。同时，建设相应航道，配套大型散货装卸机械，逐步把铁山港建成大型港口和临海工业区。

4、货主码头：由南海西部石油公司，北海综合化工厂和外国石油集团公司等中外企业，分别在铁山港、涠洲岛兴建5至10万吨级专业油气码头泊位4个，增加吞吐能力400万吨。

5、国际客运码头：在完成“十五”计划前期建设8个客轮码头的基础上，再建4个1000吨级客轮码头泊位。同时，要加强技术改造，进一步配套设施，使客流量通过能力在原有120万人次的基础上，增加80万人次，达到旅客年通过能力达到200万人次。

展望未来，到2020年，北海市港口货物通过能力将达到1890万吨，客流量通过能力达到200万人次，使北海市港口确立为大西南的主要通道，并成为广西海上客运中心。同时，北海港成为中国重要的商贸港口，铁山港成为大型工业港。