

广西沿海港口发展中的问题分析和改进对策 Analysis on the Problems in the Development of the Coastal Ports in Guangxi and the Strategies

庄军莲, 邓大玉, 陈 波

ZHUANG Jun-lian, DENG Da-yu, CHEN Bo

(广西科学院, 广西南宁 530007)

(Guangxi Academy of Sciences, Nanning, Guangxi, 530007, China)

摘要:根据广西沿海港口资源的开发利用现状,分析广西沿海港口开发中存在的问题。认为广西沿海港口货物运输价格过高,车皮调度紧张,货物疏通不畅,货物运输成为制约港口发展的瓶颈;港口间未能形成特色和分工,存在重复建设、产业同构、内部竞争等现象;港口的建设相对滞后,码头泊位小,吞吐能力不足的矛盾日益突出;港口的投资环境还不完善,存在管理部门职能交叉,口岸通关速度慢等问题。建议采取重新整合广西沿海港口资源,合理规划港口布局,与区域外港口联盟,实施“大通关”策略,加快广西铁路建设,合理防治和处理环境污染等措施来促进港口和谐发展,实现港口资源持续利用。

关键词:港口 开发 现状 问题 对策

中图分类号:U651 **文献标识码:**A **文章编号:**1002-7378(2008)01-0029-07

Abstract: According to the exploitation of the three major coastal ports in Guangxi, the problems in the development of coastal ports in Guangxi are analyzed. First, high freight from or to Guangxi coastal ports, the tension in scheduling wagon, the sluggish cargo transportation are all the bottleneck restricting the development of the ports. Second, the three ports lack of individual features and division, with repetitive construction, industries of identical structure and intense internal competition. Furthermore, many other problems, such as relatively sluggish construction, small berth, insufficient capacity, imperfect investment environment, ambiguous responsibilities, slow customs clearance, etc., still exist. The strategies for achieving the sustainable development of the ports are: reintegrating the resources of three coastal ports, strengthening cooperation between the Guangxi ports and the outsides, making the competition of the ports into concurrence, establishing vertical longitudinal union between the ports and the other logistics chain link, improving transport conditions by implementation of big customs clearance policy and accelerating the railway construction in Guangxi, rationalizing the port layout, applying environmental monitoring, and adopting a reasonable way to deal with environmental pollution.

Key words: port, exploitation, actuality, problems, strategies

随着中国-东盟自由贸易区的加快建设和泛珠三角区域经济合作、泛北部湾中国-东盟“一轴两翼”区域经济合作的日益深入,以及环北部湾经济圈的

崛起,广西成为我国实现以东带西、东中西共同发展新格局的核心环节,成为连结中国与东盟、东亚与东南亚的重要桥梁。广西沿海港口作为大西南出海通道,也将成为中国与东盟全面合作的海上枢纽。

2006年,全国沿海港口布局规划把广西防城港列入全国24个主要港口之一,把广西北海港、钦州港列入全国25个地区性重要港口中,同时国家还定

收稿日期:2007-08-16

作者简介:庄军莲(1972-),女,助理研究员,主要从事海洋资源利用与开发研究工作。

位了五大港口群,其中西南沿海地区港口群由粤西、广西沿海和海南省的港口组成,功能是通过综合运输体系,共同服务于西部地区开发。这对广西沿海港口利用自身优势提高竞争力带动区域经济增长并达到可持续发展来说,既是机遇也是挑战。

为了更加合理地开发利用广西沿海港口资源,我们根据广西沿海港口资源开发利用的现状,分析广西沿海港口开发中存在的问题,并依据港口发展的趋势和广西沿海港口的特点,提出广西沿海港口今后和谐发展的建议和措施,供决策部门参考。

1 广西沿海港口开发利用现状

广西大陆岸线总长为 1595 km,从东至西,有英罗港、铁山港、廉州湾、大风江口、钦州湾、暗埠江口、防城港、珍珠港、北仑河口等 10 多个大中型天然港湾,共有大小港口 21 个^[1]。广西沿海港口群从东到西主要布局有三大港口:北海港、钦州港及防城港。随着广西作为国家大西南出海通道的建设、铁路网、公路网、河运、空港与海运的日臻完善,广西沿海三大港口在西南物流业的龙头地位日益突出。

1.1 港口的基本建设

防城港是广西沿海港口的龙头,也是全国 24 个枢纽港之一,始建于 1968 年 3 月,具备装卸各种件杂货、散货、集装箱、石油化工产品及其仓储中转联运等功能。钦州港建港比较晚,港口建于 1992 年 8 月,近年来港口建设也取得了较大的发展,其港口建设已经初具规模,临海工业腹地广阔。北海港是三大港口中历史最悠久的一个,早在 1877 年就正式开埠,自 1984 年北海市成为全国沿海开放城市以来,北海港口建设不断加快,逐步成为以商贸旅游为特色的综合港。

防城港的码头泊位数 29 个,北海港 43 个,钦州港 35 个,其中万吨级泊位数防城港 14 个,北海港 7 个,钦州港 9 个^[2]。防城港在万吨级以上泊位数具有极明显的优势。为顺应西部大开发的需要,防城港已建设了 20 万吨级矿石专用码头,其年通过能力将达 1500 万吨,是华南地区岸线最长、前沿水深最大、自动化程度及效率最高的矿石码头。此外防城港市在防城港东湾建成了东湾 5 万吨级液体化工码头,建成了全国唯一的硫磷专业码头,每小时装卸率高达 2000t,是非专业码头装卸率的 5 倍。防城港的航道长 6.1 海里,底宽 125m,底标高 -9.5m,具有水深、避风、不淤积、航道短、可用岸线长的优越条件,而且防城港还拥有集装箱专业码头,因此它成为北部湾

除湛江港外最大的海港,也会是目前和今后相当一个时期内广西和西南地区主要的出海港口。

1.2 港口的运营机制

广西沿海三大港口的运营机制各不相同。防城港为国有独资企业,由国家投资并经营防城港现有的泊位和海岸线。钦州港则形成了多家投资经营的格局,港务局只投资其中部分泊位,大部分泊位或岸线向外来投资者出让。北海港在 10 年前已将资产控股权出让给外来投资者。

1.3 港口的吞吐总量

近年来,广西沿海港口的发展相当迅速,其总吞吐量保持持续快速增长的态势(见表 1),其中防城港及钦州港的增长速度呈逐年上升趋势。

表 1 近年广西沿海港口吞吐量^[2,3]

| 年份 | 防城港 | | 钦州港 | | 北海港 | |
|------|---------------------------|------------|---------------------------|------------|---------------------------|------------|
| | 吞吐量 ($\times 10^4$ t) | 增长率 (%) | 吞吐量 ($\times 10^4$ t) | 增长率 (%) | 吞吐量 ($\times 10^4$ t) | 增长率 (%) |
| 2000 | 923 | 14.2 | 161 | 2.7 | 265 | 4.8 |
| 2001 | 1003 | 8.7 | 181 | 12.4 | 252 | -4.9 |
| 2002 | 1116 | 11.3 | 202 | 11.6 | 311 | 23.4 |
| 2003 | 1320 | 18.3 | 263 | 30.2 | 433 | 39.2 |
| 2004 | 1609 | 21.9 | 321 | 22.1 | 471 | 8.8 |
| 2005 | 2060 | 28.0 | 523 | 62.9 | 770 | 63.5 |

1.4 港口的货物运输

近年来,广西沿海三大港口运输的货物主要是金属矿石、非金属矿石、粮食及煤炭等四大散货,这几大散货的吞吐量占 3 个港口总吞吐量的比重超过一半以上(广西壮族自治区发展和改革委员会,广西壮族自治区交通厅. 广西壮族自治区沿海港口建设规划(2005~2010). 2005-05)。这几大散货正是西南地区的云、黔、川、湘各省以及广西自身的优势资源,是港口的腹地资源,对广西沿海港口货物吞吐量起着重要作用。

2 广西沿海港口发展中存在的主要问题

2.1 港口的货物运输“瓶颈”问题

广西沿海港口货物运输的主要方式是铁路运输。目前广西境内运营铁路 2292km,铁路覆盖密度每万平方公里仅为 86 km,小于湖南 108km 的覆盖密度,也低于贵州 137km 的覆盖密度^[3]。由于铁路覆盖密度小,铁路跟不上港口发展需要,直接导致广西沿海港口货运力度不够,货物运输衔接不畅,效率低下。而且,广西沿海三市(钦州、防城港、北海)的铁路,目前均属地方铁路,与粤西湛江港的国营铁路相比,广西地方铁路对沿海港口发展由最初的促进作

用已经演变成近年来的制约作用。这主要表现为运输价格过高、车皮调度紧张、货物疏通不畅等,例如从南宁至防城港的货物运输,零散货物(元/吨·公里)为0.071~0.142,含地方铁路建设附加费,集装箱(元/箱·公里)20英尺箱为2.105,40英尺箱为4.262;而国家铁路(运行基价)整车(元/吨·公里)0.040~0.082,不含货运杂费及发到基价,集装箱(元/箱·公里)20英尺箱0.693,40英尺箱1.323^[4]。铁路疏运问题导致许多西南地区的货源,甚至广西区内的一些货源取道其他港口,比如广西柳钢集团的铁矿石货物运输,就取道广东湛江港。这广西沿海疏港能力受限、运力不足、综合运输体系薄弱使得广西的地理区位失去了优势。已经成为广西推动“两廊一圈”、“一轴两翼”经济格局进一步发展的障碍。

2.2 港口的内部无序竞争问题

在广西南北钦防规划中,钦州港被定位为临海工业港,防城港是大型货物中转枢纽港,北海港是旅游商贸港^[5]。但是,近年来,广西沿海三大港口在各自的规划中都强调自己是大西南最便捷的出海通道,相互之间并未形成特色和分工,存在重复建设、产业同构、内部竞争等现象。为了获得货源,各港口纷纷打起价格战,例如,三大港主要的进出口货物铁矿石每吨装卸费从原来的40多元降低到现在的20多元,还有一些小型码头也加入到了这场价格战中,以每吨10多元的价格争夺货源,造成港口吞吐量、利润率低的难堪局面。这还导致原本很有优势的“铁三角”陷入发展低迷的怪圈,削弱了北部湾的综合竞争实力,严重妨碍了广西整体资源的利用和规模效益的发挥。

2.3 港口的基础设施结构性矛盾问题

广西沿海港口建设相对滞后,建设码头泊位小,吞吐能力不足的矛盾日益突出。以2005年为例,广西沿海三大港口107个泊位中万吨级以上的深水泊位仅有32个,不到总量的30%。直至2007年3月,广西最大的散货码头——20万吨级矿石码头才在防城港建成投入试运。目前广西专业化的集装箱码头和油码头等也存在不少问题,主要体现在:规模小,作业场地小,功能区域无法拓展,配套设施跟不上疏运要求;码头集装箱装卸设备缺乏;集装箱运输车辆不足,造成企业租车困难导致货物滞留。港口基础性设施的这些问题与日益增长的货物吞吐量及船舶运输大型化、专业化发展要求的矛盾日益突出。

2.4 港口的投资环境问题

港口要发展,除了硬环境建设要加强,软环境问题更不容忽视。目前,广西沿海港口招商引资软环境还不完善,有些港口管理部门存在职能交叉重叠,遇事互相推诿,项目审批事项过多,审批环节不够简化等现象。有些港口的进出口货物通关手续不够便捷,口岸通关速度较慢,负面影响着企业运营效率。三大港口的信息化建设也比较滞后,造成企业各部门之间、企业与政府之间缺乏联系,无法整体协调,管理能力比较弱。

另外,有些管理港口的政府部门的行政职能转变与经济发展、人民群众的期望不相适应,政府行政管理的政策以及手段还不够透明,与企业密切相关的政策法规没有及时传达到企业,没有接受来自企业监督的有效机制。比如:行政行为仍然按照计划经济模式操作,管理方法和工作作风没有从根本上转变,行政命令在管理中还起主导作用,服务型的政府还没有完全形成,导致行政管理缺位或者越位,管理与服务错位等等。这些都是广西沿海港口存在的投资环境问题,对广西沿海港口发展起着头等重要的作用。

2.5 港口的外部挑战与竞争问题

广西沿海港口在北部湾港口群中面临着越来越激烈的挑战与竞争。广西沿海港口位于北部湾的北面,其东面是北部湾第一大港即广东省的湛江港,西面为北部湾第三大港即越南的海防港。近年来,邻国越南港口发展取得了显著成效,成立了以西贡港为主的南方集团和以海防港为主的北方集团,北方集团提出将在5年内,把港口吞吐量提升到7000万吨^[6]。邻省的湛江港近几年的港口建设更是取得了更加迅猛的发展,比如,2006年湛江港口完成货物吞吐量8160万吨,增长23.3%,并创造了一年净增1540万吨历史纪录^[7]。同年,广西沿海港口的吞吐总量为4950万吨^[8],与湛江港相比仍然存在相当大的差距。

另外,湛江港与广西沿海港口竞争腹地重合,铁路交通便捷,港口基础设施先进且完备,运营条件优越,又与广西沿海港口共同位于西南沿海港口群之列,今后既是广西沿海港口主要的竞争对手也可能是主要的合作对象。

国家港口群规划把湛江、防城、海口、北海、钦州、洋浦、三亚等港口布局为集装箱支线或喂给港,湛江、海口、洋浦、广西沿海等港口布局为进口石油、天然气中转储运,湛江、防城、八所等港口布局为进

出口矿石中转运输,湛江、防城等港口布局为粮食中转储运^[9]。这说明在未来的发展中广西沿海港口与国内的湛江港以及海口港的联系会日益增多,竞争也会更激烈。

2.6 港口的可持续发展问题

广西沿海三大港口发展的重点方向定位为大港口及大工业。大港口和大工业建设会对沿岸海域产生污染,比如粉尘、油、船舶清舱废水及作业过程中产生的污水会污染周边环境,会破坏生物多样性,导致海域内生物种类大量减少,会改变自然岸线等等。

广西沿海临港工业项目主要集中在钢铁、石化等重化工业上。重化工业会对经济发展起到较大的拉动作用,但是由此导致的城市资源环境压力也会非常大,比如:土地制约、用水紧张、用电短缺、环境污染等一系列关系到国计民生的问题。

因此,港口可持续发展的关键问题是港口发展建设过程中对环境保护的重视程度。

3 广西沿海港口和谐发展的对策

面对当前经济全球化的发展形势,广西沿海港口作为我国大西南出海通道以及中国东盟合作的枢纽任重道远。广西沿海港口发展必须不失时机抓住发展机遇,广泛拓展战略合作联盟,加强合作与交流才能达到港口和谐发展和可持续发展。

3.1 整合港口资源,拓展港口间的横向联盟

3.1.1 加快整合沿海三大港口资源,打造广西组合大港

2006年下半年,广西区政府组建成立广西北部湾开发投资有限责任公司和广西北部湾国际港务集团有限公司。广西北部湾港务集团的成立对于改变三大港口间无序竞争、减少重复投资等资源浪费现象以及增强广西沿海港口群的综合竞争力无疑是大有裨益的。成立北部湾港务集团,可以消除现有三市各自为政的港口行政管理,统筹规划和建设三大港口,有序地形成广西沿海港口一体化经营机制,避免出现多头管理而效率差的管理弊端。但是,要达到广西三大港口之间的有机结合,形成优势互补、层次分明、功能明确的网络式的出海大通道,港务集团要做的工作还很多。比如,要站在国家和区域战略上对整个广西经济区域进行协调,综合包括三大港口的优势、规模、港口的运输条件及周边城市的经济、交通等重新进行港口分工,要理顺三大港口的债权债务关系,要严格做好规划布局的落实监管工作,充分重视不同行政区的责、利、权分配问题。此外,体制是决

定集团影响力和行动力的关键因素,要形成新的、灵活的运营机制和管理体制,最终实现各港口间有活力的整合。

三大港口的资源整合,要利用好现有资源的优势,比如,防城港自然条件好,港口发展也已具备相当的规模,钦州港的临港工业园目前发展势头强劲等都要充分利用起来。可以采用紧密组合的方式,将深水岸线作为一个整体,进一步优化港口功能结构和整体布局;可以将资源整合范围划分为不同区域,核心区域主要进行集装箱运输并集中资金重点建设,其他区域布局短途货物运输和陆岛的交通运输以及中转运输等。

港口管理体制的良性发展趋势是政企分开,形成港口民营化的运作方式^[10]。但是民营化也存在缺陷,比如现代化程度较低、码头企业小、散乱比较明显,因此,建议广西沿海港口运营机制采取灵活的方式,比如建立多元产权的现代企业制度,在港口管理中引入民营力量,或者集合港口利益相关者采用股份运作方式共同参股经营,在充分发挥各港口现有优势的前提下,调动各港口的积极性,培育港口的核心支柱产业。

3.1.2 加强与广西内河港口交流合作,促进港口共同发展

2007年6月发布的《全国内河航道与港口布局规划》中,广西的内河航道和港口地位显著。在航道方面,全国列入高等级航道的23条江河中有4条与广西有关,包括西江航运干线、右江、北盘江-红水河、柳江-黔江;在内河港口方面,南宁、贵港、梧州三大港口占了28个港口的3席^[11]。其中贵港市境内有郁江、浔江、黔江三大江河,拥有国家三级航道363km,常年可航行千吨级船舶港。近年来,随着“十一五”规划的实施和泛珠合作的深入,贵港港口物流量2003年突破千万吨,2005年完成2000万吨,而2006年则达到2276万吨,占广西内河港口吞吐量的80%^[12],成为大西南货物输往粤、港、澳的水上咽喉要道以及西部地区和华南地区最大的内河港。

长江流域内一些沿海城市的发展采取长江水道与海运相结合的江海联动方式来促进区域经济繁荣。广西内河中占主导作用的为珠江流域西江水系,虽然西江水系中的河流都不是从广西境内入海,但是依靠公路运输及铁路运输等方式来加强沿海港口与广西内河港口的联系与合作仍然是可能的。近年来,贵港的发展一来得益于其地理优势,二是该港的货运能力较强,三则是其招商引资成效明显,比如:

近5年多来,贵港实际利用外来资金87.9亿元,年均增长92.81%^[13];2007年4月,贵港市政府又与印尼爱凯尔股份有限公司,签订了贵港港口企业国有产权转让及合作建设贵港港口项目的协议,在强大外来资金的注入下贵港港口建设进展迅速。因此,利用外来资金建设港口是加快港口建设的良策之一,广西沿海港口在目前的状况下也应该借鉴和采取各种方式进行融资加快港口基础建设。

3.1.3 开展与区域外港口联盟合作,由竞争变为竞合

港口间竞争的本质是现有资源的重新分配,各自为战的竞争不能增加货运总量,定会导致内耗严重,只有在竞争中采取广泛地合作才是取得双赢的最好方式^[10,14]。广西沿海港口要提升国际地位,增加各港口的业务量,一方面要尽可能发挥自我资源,积极寻找差异化,为客户提供差异化服务,包括服务内容的差异化、强烈的服务意识,先进的技术水平等方式来把自身做大做强,另一方面还应积极寻求利益共同点以及良好的合作方式加强与湛江港、海口港港口,以及东盟的各主要港口,比如新加坡港、马来西亚巴生港、印尼雅加达港、泗水港,菲律宾马尼拉港及越南各大港口之间的横向协作,与相邻港口共同把蛋糕做大后分而享之。比如,在与湛江港口的合作中,可以利用北海港邻近的地理优势,作为湛江港的喂给港。广西沿海港口在联盟和合作中成长壮大与吸收先进经验的过程,对港口吞吐量增长、对投资主体的吸引、对自身的发展,都会是持久的动力。

3.2 改善集疏运条件,重视物流链间的纵向联盟

3.2.1 加快广西铁路建设,改善沿海铁路运输状况

南昆、黔桂、焦柳和洛湛铁路是沟通我国西南、西北、中部和华北地区的通道,广西沿海港口与境内这几条主线的连接贯通至关重要。广西境内建设有洛阳到湛江铁路广西段,黔桂铁路广西段、南昆铁路广西段外,已经开工建设合浦至天唇铁路,以及扩建改造湘桂铁路广西段,十一五期间还将进行广西沿海铁路的扩能改造以及建设玉林至合浦铁路等。这些工程建成后将大大改善广西现有铁路的瓶颈状况,并且会改变桂东地区无铁路的历史,除南宁和柳州两大城市铁路枢纽地位会强化,还会出现桂东地区的贺州和梧州两个新兴的区域性铁路枢纽城市。但是这些工程建设对广西沿海港口铁路的改造力度还是有限的,而且洛湛铁路在桂东的贺州、梧州转道广东境内直达湛江,更多中部、西北及华北省份的物资将取道此线出海,这对广西沿海港口而言更多的

是挑战。只有尽快保障桂东至广西沿海铁路畅通,广西沿海港口才可能在更大区域内发挥北部湾出海通道的作用。此外,还要增建铁路,加快建设到企沙、铁山等港区甚至到沿海港口各大码头的进港铁路专线,加速进港货物装卸,减少货物运输费用及损耗,才能提高广西沿海港口的竞争力。

有人提出通过产权置换方式,将广西地方铁路出让给国家,从根本上解决铁路瓶颈问题^[15]。这固然是可行的解决方法,但是利益问题没有根本解决,最终难于达成共识。在目前的状况下,地方铁路与国营铁路以及港口既然同属利益共同体,只有协调好相互之间的关系,才能真正打造有生命力的沿海港口运输动脉。为使西南出海大通道通畅起来,要加快沿海港口与铁路一体化经营管理的步伐,建议地方铁路、国营铁路、港口等采取股份合作等方式成立新的合作集团,保证信息畅通和道路畅通,尽可能减少营运环节和相互间的矛盾,降低成本、互相支持,才能形成多赢的局面,最终把广西沿海港口打造成为完善快捷的出海出边国际大通道。

3.2.2 建立港口物流中心,加强物流链间纵向联盟

港口作为物流链中的一个主要环节,它既是整个运输链中最大的货物集结点,汇集着大量货物,又是重要的信息中心,汇集了大量的货源信息和技术信息,同时它还是国际贸易中的重要服务基地和物流配送中心。现代港口之间的竞争,越来越表现为整个物流链之间对货源的竞争,所以港口也必须与物流链上涉及到的物流企业纵向联盟合作,整合供应链中的利益相关主体,才能产生协同效应。港口为货主提供最快捷、成本最低的运输服务,才能实现与船公司、货主等物流企业的共赢。

目前在大型港口中较普遍采用的合作是船公司与港口运营商之间的联盟。船公司拥有航线和货柜资源,能够提供水上运输服务,港口拥有成熟的码头运作资源,提供货物装卸等服务,双方既相对独立又不可分割,既是分工与合作关系,又是利益共存关系。此外,港口的业绩体现在吞吐量和装卸费收入上,船公司的业绩体现在运输量和运输费收入上,但是双方的业绩本质上都是由货主的货物数量决定的。因此,船公司与港口运营商的联盟,对港口而言既能改造港口现有的经营机制和组织模式也有助于拓展传统的装卸主业功能,对船公司而言有利于进行货源组织与航线开发。港口与船公司形成合力后对组织和开发港口物流链、提高港口所在物流链的核心竞争力大有裨益。

港口与船公司的合作可以采用的方式很多,比如可以以优惠的港口费率,承揽适箱货源,承接订舱或承包船舶一定箱位等方式为船舶配箱,增加船公司挂靠港口和开辟支线的信心。在码头泊位方面的合作,港口可以出让股份给船公司,与其共同经营,以此稳定原有航线,并开通更多的航线,不断提升港口竞争力。在堆场以及仓储上的合作,港口可以采用投资参股,共同经营的方式吸引船公司和直接经济腹地乃至间接经济腹地提供适箱货源的公司,做好第三方物流服务,在内陆设立自己的场站或与船公司在内陆场站上合作,建立有利的物流通道。在流通加工方面,港口则应注意和货主企业及商业企业的联合,或出租仓房,或共同投资。在物流信息上的合作,港口可以与船公司建立资源共享,联手共同开发信息平台加强合作。

3.2.3 提高服务水平,实施“大通关”战略,全面提升通关效率

物流链上,物流成本降低要素之一是提高通关效率。实施“大通关”可以通过构建透明、高效和共享的信息平台,借助电子化手段来提高通关效率。“大通关”是在货物的进出口通关过程中,通过运用现代管理、信息化和高科技手段,整合单证流、货物流、资金流和信息流,使之合理、规范、畅通,以最短的时间、最低的成本为企业提供最好的服务。

实施“大通关”有利于港口进一步与国际接轨;有利于改善港口贸易投资环境,降低企业通关成本,节约货物流转时间,增强企业的市场竞争力;有利于扩大吸引外资,为产业结构调整优化提供充分的资金和技术支持;还有利于提升口岸服务功能。因此,港口建设中要加快建设信息服务体系、国际航运交易市场体系和口岸服务体系,推行大通关制度,提高政府监管部门联盟合作的通关效率,简化办事程序,全面提升港口效率。

3.3 合理规划港口布局,落实环境监控,实现港口资源可持续利用

目前在广西沿海布局的临港工业中不少是属于大型石油化工产业,这是很容易造成污染的产业,在港口开发过程中环境问题尤其要引起重视,否则开发后北部湾很可能会变成“死海”。所以广西沿海港口发展过程中尤其要注意协调发展与环境的关系,树立环保理念,走资源节约型、环境友好型之路。

3.3.1 用可持续发展战略来合理制定港口发展目标

广西沿海港口规划中,要对港口的选址、布局,

设备的选用等和环境保护作统一的考虑,合理有效地配置资金、人力、岸线等资源,把可持续发展战略作为港口的发展战略,最大限度地发挥港口对国民经济的促进作用,尽量减少耗费不可再生资源和对环境的污染或破坏。同时还要把握好两个环节,一是在设计理念上尊重自然、顺势而为,建设区域与自然生态环境相互协调;二是建设要坚持高标准,有配套的环境保护设施。

3.3.2 从制度层面来培养环境保护的全局意识

在水污染防治和海洋环境治理过程中,要尝试建立以流域、区域为管理对象的环境管理体系,通过制度建设来杜绝同流合污、大污水池的现象;要调整环保行政管理体制,打破环境执法的政治地理限制,冲破地方保护主义的束缚;还要动员全社会力量共同保护环境,吸纳民间力量广泛参与流域、区域污染的治理,多元化的环境治理力量更有助于环境保护和监督。近年来,民间环保组织与环保志愿者在关注环境过程中所表现出来的力量不断增强,影响不断扩大,需要考虑如何让这些力量在治理环境过程中发挥正面而又积极的效应。此外,由于缺乏有效监督,污染处理仅仅依赖企业内部的污水处理车间是远远不够的,要做好环境保护,必须要充分吸收社会资金参与环保设施建设,政府在切实加强监督的同时,应该通过市场的力量,出台优惠的政策,搭建公正公平公开的投资平台,吸收更多的民间资本投入公共的环境治理设施建设。

3.3.3 用合理的方式来防治和处理环境污染物

为了及时发现港口污染,要在港口周边布设环境监测站,定时监督船舶排放污水和污物情况,定时定点监测港口水质变化,和空气中的二氧化硫、氮氧化物、粉尘等的含量。对工业污水:统一建立专门的工业污染集中控制区,确保临港大型工业生产企业的生产污水集中到控制区,一般采用化学沉淀、离子交换、离子浮选、过滤、吸附、深井注入、密封弃入深海(放射性废渣)等方法处理达标后再进行排放。对含油污水和含毒洗舱水,首选是排入岸上的污染集中控制区域,条件允许的可以在作业船上采用船用油水分离器及活性炭或聚丙烯纤维吸附等装置对船舶含油污水进行处理。对生活污水和船舶垃圾,前者可以收集排入岸上污染集中控制区或者在船上设污水处理装置进行处理,后者可以在船上设焚烧炉焚烧达标后排放,也可收集到岸上污染集中控制区进行处理。对卸货后的大量垃圾,由港口接受站分类处理。对港口装卸过程中的粉尘可以采用一定设施及

工艺消除,对于能洒水控制粉尘的货物,如煤、矿砂等,装卸过程中可以加设洒水装置,还可辅以密封罩和集尘器。码头上的粉尘可用水冲洗,冲洗污水排入污水处理系统进行处理。在工作场所和居民区之间可以种植林带来吸滞粉尘。对大气污染,要减少污染源,增加植被。对噪声污染主要是要对声源进行控制,改进机器设备结构,采用吸声、隔声、减振、隔振等技术,以及安装消声设备等,控制噪声辐射。

港口间及其与相关物流链等的合作根本上体现的是人与人之间的和谐发展,而对环境的重视和保护则是达到人与自然的和谐发展。在整体和谐发展的主旋律下,相信广西沿海港口会在泛北部湾经济合作及多区域合作市场中发挥重要作用,在推动区域经济发展中达到与周边环境共同繁荣,成为服务于国家西部开发的出海大通道以及中国与东盟国家全面合作的重要海上枢纽。

致谢:

本文承蒙原自治区政协副主席陈震宇先生审阅、斧正,作者谨此表示衷心感谢!

参考文献:

- [1] 中央政府门户网站. 广西[EB/OL]. (2005-08-10). http://www.gov.cn/test/2005-08/10/content_21524.htm.
- [2] 北海市委政策研究室课题组. 防城港、钦州、湛江三市港口发展考察报告[EB/OL]. [2007-08-02]. <http://beihai.gov.cn/bhzyz/www/skbh/skDetail.asp?id=127>.
- [3] 广西物流资讯网. 广西物流亟需解密内忧外患[EB/OL]. (2007-9-30). <http://www.sure56.net/html/552/>.
- [4] 南宁招商引资网. 成本要素[EB/OL]. (2006-10-10). <http://www.nanning.gov.cn/5208/list.htm>.
- [5] 新华网广西频道. 创大港口大物流钦州港区临海工业布局初显[EB/OL]. [2007-08-02]. http://www.gx.xinhuanet.com/newscenter/2006-09/14/content_8032390.htm.
- [6] 网易. 防城港市长:北部湾经济区应有国际水平港口群[EB/OL]. (2006-01-20). <http://news.163.com/06/0120/18/27UA3JT00001124T.html>.
- [7] 广东省交通厅. 湛江港冲刺货物吞吐量 9000 万吨的攻坚战[EB/OL]. (2007-03-07). http://www.moc.gov.cn/06guangdong/tupianxw/200703/t20070308_195038.html.
- [8] 蒋家华. 广西欲打造亿吨级组合港[EB/OL]. (2007-02-26). http://www.cs.com.cn/jrbznew/html/2007-02/16/content_2180774.htm.
- [9] 中华人民共和国交通部. 西南沿海地区港口群布局规划重点[EB/OL]. (2006-09-19). http://www.moc.gov.cn/jiaotongji/gangkouh/guihua/jd/200609/t20060919_81877.html.
- [10] 中国港口集装箱网. 中国现代港口民营化的趋势与特征 [EB/OL]. (2004-12-01). http://www.portcontainer.cn/b_information/port/t20041201_4396.asp.
- [11] 中国经济网广西频道. 地位显著·南宁贵港梧州港被列为全国内河主要港口[EB/OL]. (2007-7-24). <http://www.gx.ce.cn/zjdm/ShowArticle.asp?ArticleID=21283>.
- [12] 童政,周骁骏. 寻找西江“黄金水道”新价值[N/OL]. (2007-09-27). http://www.economicdaily.com.cn/no9/newsmore/200709/27/t20070927_219914.shtml.
- [13] 庞革平,冯飞勇,覃明达. 泛珠合作催生华南最大内河港[EB/OL]. (2006-06-20). <http://www.snweb.com/gb/hn/2006/06/20/0620p003d001.php>.
- [14] 吕荣胜,杨强. 环渤海地区主要港口优势比较与合作研究[J]. 经济纵横,2004(6):28-31.
- [15] 韩剑. 战略管理理论在港口企业管理中的应用[J]. 港口经济,2006(5):54-57.

(责任编辑:韦廷宗)

科学家在牛蛙体内发现抗衰老物质

韩国一个科研小组在牛蛙皮肤中发现了一种抗衰老物质,这种物质能够延缓人体细胞的衰老进程。据该科研小组领导人金铉文教授表示,他们从牛蛙皮肤中分离出了一种缩胺酸,这种物质具有抗氧化特性。而且,这种缩胺酸的抗氧化特性可以用于消除人体内的自由基,而自由基则是加速人体细胞老化的罪魁祸首。

对于人体组织来说,最积极的抗氧化剂就是阿尔法-生育酚,即人所共知的维生素E。然而,随着目前人们对维生素E的需求量激增导致其价格不断上涨,而且由于维生素E只会在油脂中溶解,所以这大大限制了它的使用及其应该发挥的作用。科学家们表示,这种从牛蛙体内提取出来的新物质可以直接溶解在水中,此外其抗衰老的有效性也比维生素E强10%。牛蛙是现有蛙类动物中体形最大的代表之一,其体长可以达到20cm,重量可达600g。牛蛙大量生活在北美地区,它最佳的生存环境是沿海丛林。