

DOI:10.16515/j.cnki.32-1745/c.2018.02.003

“一带一路”背景下江苏沿海港口群物流发展研究

胡林凤, 包 恺

(金陵科技学院商学院, 江苏 南京 211169)

摘 要: 依托港口平台进行物流活动的港口物流, 是反映沿海港口城市或地区整体实力的重要指标。结合“一带一路”倡议, 对江苏沿海港口群发展现状进行分析, 剖析其存在的规划不合理、物流产业链短、生态环境风险加大和创新能力不足等问题, 提出应树立绿色物流理念、积极探索“互联网+港口物流”发展模式、提升港口物流业务增加值、吸引和培养复合型港口物流人才等对策。

关键词: 一带一路; 江苏沿海港口群; 港口物流; 发展对策

中图分类号: F25

文献标识码: A

文章编号: 1673-131X(2018)02-0009-04

Research on the Development Strategy of Coastal Ports Group Logistics of Jiangsu Under the Background “One Belt One Road”

HU Lin-feng, BAO Kai

(Jinling Institute of Technology, Nanjing 211169, China)

Abstract: Ports logistics, which relies on the ports platform for logistics activities, is an important indicator to reflect the overall strength of coastal port cities or regions. Combined with “One Belt One Road” Initiative, this paper analyzed the present situation of coastal ports group logistics of Jiangsu and some existing problems; the planning is not reasonable; the logistics industry chain is short; the risk of ecological environment has been greater; and innovation ability is poor. It is proposed that Jiangsu coastal ports groups should establish the concept of green logistics, actively explore the development model of “Internet + port logistics”, increase the added value of port logistics business, and attract and train complex port logistics talents.

Key words: One Belt One Road; coastal ports group of Jiangsu; port logistics; development countermeasures

近年来,得益于“一带一路”倡议,江苏沿海港口物流取得了长足的发展。沿海港口成为江苏“走出去”的重要窗口和极具辐射力的区域经济发展引擎。江苏经济的发展离不开物流,物流以其巨大的潜力推动着江苏经济的发展。作为物流的重要一环,港口物流不仅能够推动港口经济的发展,而且

可以助推区域经济水平的提升。但是,现阶段江苏沿海港口物流业还存在着布局不合理、功能重复、沟通不畅、竞争力不强等问题,政策支持力度也需要进一步加大。因此,本文通过分析江苏沿海港口发展现状并结合“一带一路”倡议,提出江苏沿海港口群物流发展的对策。

收稿日期: 2018-06-10

基金项目: 教育部人文社会科学研究规划基金项目(17YJA790027);江苏省社会科学基金项目(SZD017);金陵科技学院引进人才科研启动基金项目(jit-rcyj-201301)

作者简介: 胡林凤(1966-),女,安徽东至人,教授,博士,主要从事国际物流管理研究。

一、“一带一路”背景下江苏沿海港口群发展现状分析

江苏濒临黄海,位于“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”的交汇地带。江苏沿海港口包括连云港港、盐城港、南通港;而连云港市的赣榆港区、徐圩港区和灌河港区等,盐城市的陈家港港区、滨海港区、射阳港区和大丰港区等,南通市的吕四港区、洋口港区等,辅助上述三个港口,共同形成了江苏沿海港口群^[1]。

(一)连云港港发展现状

连云港是我国东部沿海重要的海港,其战略地位在江苏省乃至全国沿海地区都十分显著。作为江苏重要的海港城市,连云港在灌河港区、徐圩港区和其他小型港口的基础上建立了连云港港。“一带一路”倡议提出后,连云港港逐渐成长为“一带一路”沿线物流枢纽、综合交通中心、服务我国内陆地区的贸易港^[2]。近年来,连云港港货物吞吐量保持持续增长态势,集装箱吞吐量在江苏沿海港口群中排名第一,在我国大陆沿海港口中排名前十,在世界港口中排名前三十。

连云港港拥有各类专业化泊位,最大泊位 30 万吨级,年货物吞吐总量超过亿吨。依托完善的集疏运体系(图 1),该港开通散货、散粮直达列车以及集装箱国内班列、过境班列,建成十余个内陆“无水港”并建立了各类特色物流园区。连云港港装卸运输的货物品种齐全且数量巨大,包括煤炭、焦炭、金属矿、氧化铝、木薯干、水泥、胶合板、钢材、化肥和液体化工品等散杂货。2017 年,该港口货物吞吐量 2.28 亿吨,同比增长 3.2%,其中集装箱吞吐量 471.1 万标箱,同比增长 0.2%。



图 1 连云港港集疏运通道

(二)盐城港发展现状

盐城市海岸线总长 582 公里,占江苏全省海岸线总长的 56%。目前,盐城港以大丰港区为建设重点,射阳、滨海、响水等港区辅助大丰港区的发展。截至 2017 年底,盐城港已建成 98 个泊位,包括 23 个万吨级泊位,综合通过能力 9 000 万吨。2017 年,盐城港口群货物吞吐量 9 013.44 万吨,同比增长 13.2%。其中,集装箱吞吐量 207 314 标箱,同比增长 6.8%;外贸吞吐量 2 453.66 万吨,同比增长 20.7%。2017 年,大丰港区货物吞吐量 5 060.73 万吨,同比增长 5.6%。其中,集装箱吞吐量 204 558 标箱,同比增长 5.4%;外贸吞吐量 1 316.98 万吨,同比增长 16.5%。

(三)南通港发展现状

南通市位于长江三角洲核心区域,紧邻上海,拥有较大规模且比较成熟的江港,还有吕四港区、洋口港区等海港区以及大量黄金水道和黄金海岸,具有其他东部沿海港口无法比拟的地理区位优势。

洋口港区、通州湾港区和吕四港区共同组成了南通港。位于启东市的吕四港区规划港口岸线 60.3 公里,港口用地面积 63.2 平方公里,沿线能够建设 40 多个万吨级泊位。位于如东县长沙镇的洋口港区以油气类管道运输为主,装卸运输项目包括液体化工品、液化天然气等。目前,该港区规划港口岸线 29.5 公里,能够建设约 65 个万吨级泊位。位于长江入海口北翼、江苏沿江经济带与沿海经济带 T 型交汇处的通州湾港区,由腰沙、冷家沙、三夹沙围填形成近 150 公里的深水岸线,可规划建设 100 个 5 万~10 万吨级的码头和 10 个 30 万吨级的码头。

2013—2017 年南通港货物吞吐量、集装箱吞吐量逐年增加(图 2),吞吐货物以大宗散货为主,主要有矿石金属、煤炭、矿建材料、石油及其制品和粮食五大类,约占总吞吐量的 75%。

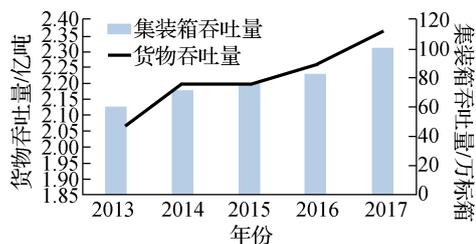


图 2 2013—2017 年南通港货物和集装箱吞吐量统计情况

二、“一带一路”背景下江苏沿海港口群物流发展SWOT分析

(一)江苏沿海港口群物流发展内部优势(S)

1. 地理位置优越,交通运输发达。江苏位于我国东部沿海地区,地处长江和淮河下游,东临黄海,北接山东,西连安徽,南邻浙江和上海。作为华东地区重要的交通枢纽,江苏高速公路通车总里程已超过4 600公里,密度居全国各省(市、自治区)之首。横贯江苏东西的长江和纵贯江苏南北的京杭大运河,为江苏提供了黄金水道,便于发展航运。江苏铁路网密集,此外还拥有9个机场,铁运和空运发达。

2. 拥有较长海岸线,建造海港潜力大。江苏沿海岸线长约960公里,拥有全国25%的滩涂资源,能建造万吨级泊位的深水岸线约130公里。连云港和南通两市部分地区水深可达30米,航道全程平均水深可达17米,宽2~2.5公里,航道内水流平缓,淤泥较少,建造泊位条件良好。因此,江苏具备建造多个15万吨级以上深水港口的自然条件。

(二)江苏沿海港口群物流发展内部劣势(W)

1. 沿海港口规划不合理,信息化水平较低。在“一带一路”倡议支持下,江苏已经对沿海港口进行了一定程度的扩建和升级,但是现有港口布局仍需调整优化。江苏沿海港口布局分散,港口与港口之间缺乏合理的错位竞争与长效合作机制,港口的建设和发展面临功能重复、产业布局相似等问题,港口之间为争取货源,不惜一再压低价格,形成恶性竞争。各港口都将多功能、综合性、国际化的亿吨大港作为建设目标,普遍存在片面追求规模的问题,例如:小港口不顾实际情况盲目建设大港;大型港口则盲目建设国际枢纽港口,许多大港都在建设大型泊位和集装箱码头。此外,一些港口的经营和管理信息化水平仍需提高,港口智慧物流信息平台、大数据平台建设尚未到位。

2. 港口物流的发展导致生态环境风险加大。江苏沿海港口的建设,因为需要大范围填海并占用大量滩涂,所以对沿海滩涂、湿地和海洋生物造成了极大的破坏性影响。另外,部分港口在化工项目引进过程中出现了一些环境污染问题,导致当地水域环境恶化。“一带一路”倡议提出以来,江苏沿海港口物流量逐年增加,船舶、港口货运车辆及港口设备排放出大量二氧化硫、氮氧化物等大气污染

物,这些污染物对空气质量、人体健康和生态环境都会产生负面影响。

3. 港口物流产业链较短,发展受行政区划限制。虽然自“一带一路”倡议提出以来,江苏沿海港口物流在资金投入、经营水平、服务能力等方面都有所提升,但是港口物流仍以装卸、仓储、理货、运输、船舶代理、货运代理等传统物流业务为主,没能围绕港口主业延伸物流产业链。此外,行政区划分割了江苏沿海港口岸线资源和其他相关的物流资源,阻碍了港口物流产业联合跨区域发展,难以形成集群规模效应。

(三)江苏沿海港口群物流发展外部机会(O)

1. 政府着力构建沿海现代产业体系。《江苏省“十三五”沿海发展规划》明确指出,要切实推进《中国制造2025江苏行动纲要》和“互联网+”行动计划的实施,鼓励利用沿海深水港口,依照国家有关产业政策加快落后产能淘汰步伐。同时,政府还要求加强沿海港口信息基础设施建设,着力推动港口物流发展,加快发展多式联运,加强物流信息平台建设,计划把沿海地区建成江苏重要的物流基地和长三角北翼重要的货物进出通道。

2. 周边地区先进港口的溢出效应。作为我国经济发达地区,上海给江苏带来了资本要素的流动、新型人才和高新技术的交流、经济资源的分享等方面的溢出效应。除此以外,上海还拥有世界一流水平的港口基础设施和港口建设能力。著名的洋山港、张华浜码头和外高桥港区等港区在持续发展壮大的过程中带动了江苏港口经济和港口物流的发展,具有很强的示范效应。

(四)江苏沿海港口群物流发展外部威胁(T)

1. 来自周边地区先进港口的竞争。江苏沿海港口群位于我国沿海五大区域港口群中的长三角港口群内。长三角港口群中有著名的上海港和宁波—舟山港,在2017年全国港口货物吞吐量排名中,这两个港口包揽了前两名。上海地区99%的外贸物资经由上海港进出,其外贸吞吐量约占全国沿海主要港口外贸吞吐量的20%。宁波—舟山港2017年的货物吞吐量为100 711万吨,比2016年增加了8 934万吨。可以说,周边地区先进的港口和港口物流既给江苏沿海港口带来了溢出效应,但也加剧了港口之间的竞争。

2. 客户需求呈现多样化趋势。正是由于港口物流市场之间的竞争不断加剧,导致港口物流服务

对象不断追求更高质量的服务,客户需求也呈现出多样化趋势^[3]。港口物流中的运输、仓储、装卸、包装等传统的处于整个产业链低端的业务已经不能完全满足客户的需求,客户希望港口物流企业提供更多的增值服务和各种延伸业务服务。

3.“一带一路”倡议给江苏沿海港口群物流发展带来了挑战。“一带一路”倡议在带来发展机遇的同时,也给江苏沿海港口群的发展带来了挑战。一是制度、文化差异的挑战。“一带一路”沿线国家众多,不同国家间制度存在巨大差异,法律法规也不具有良好的兼容性。二是基础设施输出的挑战。在“一带一路”沿线国家中,很多国家是发展中国家,其经济发展水平较低,基础设施建设落后。三是复合型、外向型人才短缺。长期以来,我国主要针对欧美发达国家培养外向型人才,而这类人才大多不了解“一带一路”沿线国家情况^[4]。

三、江苏沿海港口群物流发展对策

(一)树立绿色物流理念

政府相关部门应积极完善沿海港口环保法律法规和管理体制,加大监管和执法力度,加强绿色港口规划设计研究,积极动员各方参与绿色港口评价指标体系和建设标准体系的构建。政府还应采取相应措施鼓励港口企业加大环保投资力度,通过税收优惠政策来激励和支持港口企业采用绿色环保的经营管理策略。与此同时,要深化港口管理人员和工作人员对“绿色港口”的认识。加强对港口噪声污染的控制;加强对港口粉尘污染的综合防治,在港口露天堆场建造防尘屏障、防护墙和防护林等。扩大港口清洁能源的使用范围,加快海岸电力基础设施建设。

(二)积极探索“互联网+港口物流”发展模式

江苏沿海地区应大力发展基于互联网的港口物流,通过智慧物流项目建设,有效整合物流、商流、资金流和信息流,为客户提供各种商品和物流供求的商业信息,解决沿海港口群之间信息不对称问题,实现物流大数据的集成与共享。将物流信息化技术有效应用于智慧物流项目建设,通过大数据、云计算、物联网等信息技术与智慧物流建设的融合,逐步推广全球定位系统导航监控、无线射频技术射频扫描、一卡通服务和无线视频传送等新兴科技,确保每个港区、每个角落都拥有信息化管理

设施设备,使车辆、物资和人员从进入港口到离开港口都实现全程数字化、实时化管控。

(三)延伸港口物流产业链,提升港口物流业务增加值

“一带一路”倡议下,建立港口物流园区有助于提升港口物流综合能力以及延伸港口物流产业链。江苏沿海港口群应努力从提供单一的装卸、运输和仓储服务转变为向消费者提供全过程物流服务,例如提供商品报关、包装加工、即时配送等增值服务。努力打造以港口为核心的物流产业链,带动港口周边产业的发展,把传统海上航运活动延伸至沿海港口的集疏运体系^[5]。此外,应主动迎合客户个性化和多样化需求,当客户在物流运作过程中遇到问题时,及时提供配套解决方案,从而提升港口物流业务增加值。

(四)优化政策规划,建立港口联盟

连云港、盐城和南通三市的政府部门应抓住“一带一路”发展契机,积极建立港口协同管理机制,减少行政区划给江苏沿海港口群发展带来的限制。江苏沿海港口群不仅要注重自身建设,更要加强与其他港口的合作,建立港口联盟,强调港口群的合作共赢,在一定程度上使同一区域内的港口之间形成发展共识,围绕港口联盟的经营战略,优化资源配置,实现优势互补。

(五)吸引和培养复合型港口物流人才

江苏应与高校联合培养复合型港口物流人才与引进其他国家(地区)优秀物流人才相结合,大力吸引和培养熟悉整个港口物流各环节业务的,能把电子商务、金融、保险等业务整合到港口物流中的复合型人才。这将有效推动江苏沿海港口群在“一带一路”倡议下更好地“走出去”,有助于其与沿线各地区建立良好的合作关系,推动沿海经济的发展。

参考文献:

- [1] 卢珂. 江苏沿海港口物流协同机制研究[D]. 徐州:中国矿业大学,2015
- [2] 蒋宏坤. 抢抓“一带一路”战略机遇推进江苏沿海港口建设发展[J]. 唯实,2015(7):4-8
- [3] 温文华. 港口与城市协同发展机理研究[D]. 大连:大连海事大学,2016
- [4] 杨燕. 国家发展战略下的江苏港口物流协调发展研究[J]. 商业经济研究,2017(18):80-81
- [5] 王娟娟. 一带一路经济区现代物流体系构建[J]. 中国流通经济,2016(3):25-31

(责任编辑:唐银辉)