

江苏自贸区建设背景下南京航运物流发展对策研究

胡林凤, 郭成露

(金陵科技学院商学院, 江苏 南京 211169)

摘要:在国家政策的推进下,南京航运物流得到了多方面的支持,获得了一定的经济效益。2019年江苏自贸区顺利获批,南京航运物流迎来新一轮的发展机遇。对南京航运物流的发展进行SWOT分析,为南京开展高层次高质量的航运物流活动提出发展对策。

关键词:江苏自贸区;航运物流;发展对策;南京

中图分类号:F552

文献标识码:A

文章编号:1673-131X(2020)03-0019-05

经济发展离不开物流。江苏作为全国经济较发达地区,航运物流在江苏及南京的经济发展中发挥着不可替代的作用。2019年江苏自贸区顺利获批、南京江北新区享受双重政策支持、长江12.5米深水航道项目的顺利完工等,都给南京航运物流发展带来极大的支持。本文旨在了解南京航运物流发展现状,探索南京航运物流发展之路。

一、南京航运物流现状分析

南京地处长江中下游,是万吨级船舶通海入江所能到达的最远城市,航运经济是南京经济的一大支柱。

(一)南京港现状分析

1. 主要港区发展现状。南京港共拥有19个大小不一的港区,为航运企业提供船舶到港、停靠等服务。各港区建设状况存在差异,拥有不同的配套设施。龙潭、新生圩、西坝、仪征等港区主要实现南京长江大桥以下江海转运功能,龙潭港区的生产性泊位最多,年通过能力最大,主要为南京及周边地区和长江中上游地区提供集装箱运输服务。浦口、七坝、铜井港区主要实现长江大桥以上江内转运功能,浦口港区提供煤炭铁水联运、内贸集装箱及件杂货运输服务。大厂、栖霞、板桥港区与南京工业

基地的布局相关,下关、上元门等港区主要提供城市物资运输服务。这些港区的建设大大提升了南京港的年通过能力。

2. 港口吞吐量。港口吞吐量可以说明一个港口的繁荣程度。南京港主要运输原料和能源等散货和集装箱,并积极发展港口工业和航运物流业,建设多功能综合港口。2019年南京港货物吞吐量为25689万吨,6月份吞吐量最高,达2374万吨,与2018年相比,1月份的增幅最大;集装箱吞吐量为331万标箱,除2月份外,其他11个月份的集装箱吞吐量均比2018年同期多,每月吞吐量较稳定(表1)。

表1 2019年南京港口货物、集装箱吞吐量情况

月份	货物吞吐量/万吨	与去年同期相比/%	外贸货物吞吐量/万吨	与去年同期相比/%	集装箱吞吐量/万标箱	与去年同期相比/%
1月	1972	110.4	281	143.3	27	101.4
2月	1789	102.8	206	114.3	23	99.2
3月	2104	104.3	302	112.3	28	100.6
4月	2121	105.2	259	109.5	27	101.7
5月	2230	104.8	255	106.0	28	101.6
6月	2374	105.8	289	104.0	28	102.4
7月	2323	105.3	278	102.1	28	101.6
8月	2281	104.9	307	104.8	28	101.4
9月	2152	104.6	273	104.6	29	101.4
10月	2160	104.1	268	104.7	28	101.7
11月	1992	104.3	262	106.0	28	101.9
12月	2191	104.6	333	107.6	29	103.1

注:数据来自中国港口协会网(<http://www.port.org.cn>)。

收稿日期:2020-07-10

基金项目:教育部人文社会科学规划项目“‘一带一路’背景下口岸物流系统优化配置与转型升级研究”(17YJA790027);金陵科技学院科教融合项目“自贸区格局下江苏港口物流竞争力研究”(2020KJRH05)

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。

(二)南京航运物流发展现状

1. 区域性航运物流中心建设。南京区域性航运物流中心的建设主要包括集疏运体系建设、主枢纽港建设、物流园区建设、江北化工物流园区建设和航运物流服务体系(表2)。

集疏运体系是建设连接多种运输方式的平台,其能够缓解因货流不均衡而引起的压船压货现象,降低对码头仓库容量的要求。如国道312和国道346的改扩建、龙潭港区铁路专用线的建设缓解了龙潭港区货物到岸后的疏散压力;秦淮河航道整治工程改善了航道运输状况,减轻了航运运输负担。

物流园区如南京龙潭综合物流园区、江宁滨江物流园区、南京江北化工物流园区等的建设,缓解了南京城市交通压力,整合了南京的物流资源。近几年,南京市对这些项目不断增加投入,区域性航运物流中心的基本框架已初具雏形。

表2 2015—2019年南京航运物流中心建设项目投资金额
万元

项目	2015	2016	2017	2018	2019
集疏运体系建设	99 930	160 904	523 649	530 912	316 730
主枢纽港建设	95 835	55 680	62 577	58 734	—
物流园区建设	291 912	80 700	388 262	81 100	—
航运物流服务体系建设	21 101	90 400	20 514	39 372	—

注:数据来自南京长江航运物流中心网(<http://www.cjhywlzx.cn/>)。

2. 南京市交通道路建设。受航道所限,航运无法实现货物的最后送达,因此,航运需与其他运输方式相结合。南京市在规划交通运输体系时,充分考虑码头、货场等的位置,努力完善城内各种交通设施,提高南京城市交通的运输能力。从2019年前三季度交通固定资产投资情况(表3)可以看出,南京市正大力发展城市交通,进行过江通道及高速公路南京段建设。

表3 2019年前三季度南京交通固定资产投资情况

交通设施项目	投资金额/亿元
高速公路	16.8
国省干线	28.3
过江通道	47.5
城市道路	22.0
港口水运	2.8
铁路建设	15.3
其他	19.2

注:数据来自南京长江航运物流中心网(<http://www.cjhywlzx.cn/>)。

3. 仓储资源。南京市有11个辖区,仓储资源主要集中在江宁区、栖霞区、浦口区和溧水区(图1)。江宁区的仓库面积最大,约占南京市仓库面积的一半,且仍有部分仓库在建,如苏宁华东物流中心、顺丰物流智能供应链等。南京市仓库面积不小,但仓库空置率却低于全国平均水平,浦口区仓库更是供不应求。

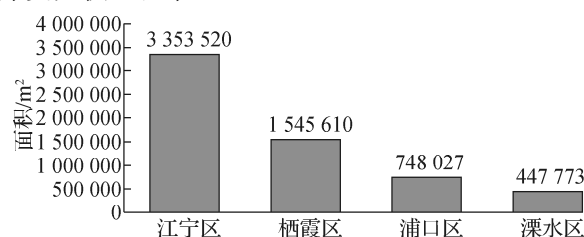


图1 截至2019年4月南京市四个区域仓库面积

注:数据来自物联云仓(<https://www.so.com>)。

二、江苏自贸区建设背景下南京航运物流发展的SWOT分析

随着江苏自贸区的获批,南京航运物流迎来新的发展机遇。优越的港口基础设施条件和航道通行状况的改善都是南京航运物流扩展业务的优势^[1]。但是,南京港航运物流发展也受到一些因素的制约,如船舶污染处理不规范、口岸运行效率不高、数据信息交流不同步、周边区域港口竞争等,且新冠肺炎疫情也严重影响了航运物流活动的开展。南京要想开展高层次、高质量的航运物流业务,就必须充分利用已有优势,把握机遇,化解威胁,克服困难。

(一)优势分析(S)

1. 政策支持。江苏自贸区实施方案明确提出:要推动金融机构在片区集聚,建设“新金融中心”;以扬子江新金融中心建设为契机,提升片区内金融机构服务水平;试点实施合格境内投资企业政策和合格境外有限合伙人政策,满足自贸区越来越多样化的融资需求。这一系列政策举措,为南京航运物流发展提供了金融支持。

2. 硬件设施优越。与长江上游松散的航运产业布局相比,南京已明确规划出下关长江国际航运物流服务集聚区。长江南京以下12.5米深水航道^[2]的顺利完工,突破了深水航运的限制,航道已拥有容纳更大吨级集装箱、散装货船、海轮等大型船舶双向通航的能力。南京将是国际上最深入内

陆的国际型深水海港,是长江中下游最直接、最方便的出海口,是长三角地区港口中唯一实现集装箱铁路和水路无缝衔接的港口。

(二)劣势分析(W)

1. 港口货物、集装箱吞吐量不高。从 2019 年江苏省内几个主要港口的货物、集装箱吞吐量数据来看(图 2),南京港的货物吞吐量在江苏省内排名第五,与苏州的港口吞吐量差距很大,就是镇江、南通的港口吞吐量也比南京港大;集装箱吞吐能力省内较强,但在自贸区三个片区中依旧是最弱的。

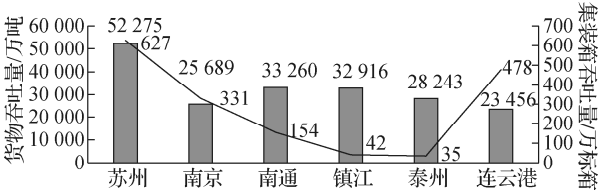


图 2 2019 年江苏省主要港口货物、集装箱吞吐量

注:数据来自中国港口协会网(<http://www.port.org.cn>)。

2. 口岸运行能力不强。南京依托禄口国际机场、南京港、南京铁路、南京综合保税区等对外开放重要载体,形成了空运口岸、水运口岸、铁路口岸、邮运口岸。但由于口岸的配套设施无法满足物流的快速发展,造成很多外贸物资囤积,通关效率低下,无法满足物资进出口的需求。2019 年,上海口岸货物吞吐量 39 991.9 万吨、集装箱吞吐量 3 697.9 万标箱,进出上海口岸国际航行船舶 40 312 艘次。与其相比,南京口岸的运行情况劣势明显(表 4)。

表 4 2019 年南京口岸运行情况

分类		数量
南京口岸进出口 货运量	水运	2 502.2/万吨
	空运	21.7/万吨
	铁路	10.4/万吨
	公路	0.4/万吨
南京口岸集装箱 吞吐量	—	145.9/万标箱
国际邮件快递总数	—	5 441.9/万件
出入境运输工具	出入境飞机	22 574.0/架次
	出入境船舶	8 000.0/艘次

注:数据来自南京商务局官网(<http://swj.nanjing.gov.cn>)。

3. 船舶污染处理不规范。江苏海事局管辖的水域、海域范围较广,辖区内汇集了上百家航运企业,每年都有几十万艘次船舶经停南京港。然而,船舶建设缺少统一标准,船舶污水和生活垃圾处理

不规范,对沿江居民的饮用水源造成较大影响^[3]。

4. 交通发展不平衡。南京禄口机场国际直飞航线很少,国际航空货物从本省港口出港率较低,省内其他城市的国际航空货物也绝大多数从上海浦东等机场进出口,南京港的国际枢纽功能偏弱;高铁虽有优势,但省内有些城市之间缺少铁路连接,来往不便;现有的过江通道建设数量不够,通行达到饱和,车流拥堵时间越来越长;高速公路直达的城市不多,与周边城市的部分干线公路还未开通,且已有道路的通达能力已饱和,无法满足现有的高速公路货运需求。

(三)机遇分析(O)

1. 江苏省整体政策环境良好。长三角一体化、“一带一路”战略等国家政策,给南京航运物流发展带来很大的发展机遇。自贸区注重产业发展,追求产业创新,重视国际人才的引进,并强调提升国内人才的素质,积极推进符合自身发展定位的项目,营造优良的营商环境,这都能有力推动南京航运物流的发展。

2. 南京对外开放程度高。南京实施积极的对外开放政策开展国际业务。在经济全球化的背景下,这利于南京区域经济一体化发展,建设完善细致的信息沟通平台;而专业化的分工有效提高了开放程度,促进了资源的合理分配和更广泛领域的小规模整合,推动了区域经济增长。

(四)威胁分析(T)

1. 周边城市快速发展瓜分了物流市场。长江 12.5 米深水航道工程的建设也改善了南通、江阴、镇江等下游港口的航道条件,其可能比南京更能率先享受航道改造带来的红利。而同处长江中下游的上海航运中心,发展起步早,业务涉及范围广,国际化程度更高,影响力更大,体系建设更完善,拥有强大的腹地经济,在原有的基础上已朝着转型方向发展。同为江苏自贸区的苏州片区也有着雄厚的港口实力,且外贸业务量大。而南京港自身就存在着基础设施不够完善、信息平台不够透明、运输衔接不畅等问题,这些都会对南京占领航运物流市场造成影响。

2. 疫情影响国内外航运业复工复产。突如其来的新冠肺炎疫情给原本稳中向好的航运业沉重一击。航运业本身就是人员密集型行业,疫情爆发,各国对进出口船舶审核更加严格,甚至禁止某些业务往来,国内外相关企业纷纷停工停产。目

前,国外疫情尚未完全控制,无法确定何时能够恢复原本的需求,航运业仍处于无法正常运作状态,这些状况都对南京航运物流活动的开展产生了巨大影响。

三、江苏自贸区建设背景下南京航运物流发展对策

(一)加强区域间港口合作,完善综合交通集疏运体系

面对港口产能过剩、竞争加剧的问题,区域之间加强资源整合就显得尤为重要。要进行锚地、岸线、航线资源整合,自贸区内南京港、连云港港要加强双方的业务往来,共享对方港口优势。并且南京港要进一步加强与上海港的合作,将上海港某些优势较弱的航运货物运输协商调整到南京港,从而减轻上海港的航运负担,也带动南京港航运发展^[4]。

南京正规划建设“米”字型交通运输网,推进以港口为重点的立体交通综合体系建设,努力提升南京交通的首位度。南京毗邻安徽省,可建设跨省交通线路,拓宽与周边城市货物运输的渠道;加快构建大宗物资多式联运体系,发展南京港口长江集装箱航线,吸引腹地范围内中长途公路运输集装箱在南京港口通过水路、铁路转运^[5]。

(二)推动数字化、智慧航运发展

信息数字化的应用能提升航运业的安全性和效率。数字时代的到来为港口、船舶等各个场景实现网络化、数字化升级奠定了坚实的网络基础,已有成熟的数字化方案的远程会议、移动办公、网上订舱、网上卖船等服务为新冠肺炎疫情期间的航运业提供了帮助。数字化并非航运业一个环节应用便可获得便利,还需整个业务链上其他企业的配合。要从全局出发,体系化、分步骤地运用数字科技于整个航运业务体系,促进港、航、物、贸一体化发展。

如今,智慧航运、智慧仓库(场站)、智能船舶、远程控制、无人驾驶等技术都已逐渐纳入发展规划,国内已有港口城市在智慧港口建设方面取得了新进展。南京港要根据实际发展需要及基础设施建设,借鉴国内外现有智慧航运已取得成果进行本市港口的特别建设^[6]。

(三)解决船舶污染、燃料问题,促进绿色航运发展

绿色环保是航运业发展的基调。绿色航运物

流既可以提高航运企业形象,也可为企业带来可观的经济效益。南京航运发展必须严格遵守长江干线船舶大气污染物排放控制区配套实施方案,严格检测进港船舶尾气排放,实现从供应商到营运船舶燃油质量的全方位监控,为自贸区营造清洁优美的水域环境^[7]。

绿色航运还要注重船舶燃料的使用。液化天然气(LNG)的使用可以优化能源消费结构,更高效、经济,但其本身危险系数较高,与之相关的项目建设都要谨慎对待,要统筹规划加注码头位置,创新建站模式。

(四)发展“高端”航运服务业,做强港口航运企业

同处长江下游,同为自贸试验区,南京在航运金融、航运保险等高端航运服务业的竞争力上不如上海。因此,南京应重视服务的技术、质量,充分运用大数据、区块链、人工智能等先进技术大力开展船舶运输、港口装卸等业务,促进“高端”航运服务业的发展。

注重引进重量级航运公司,吸引省级港口集团等主要公司入驻;加大力度吸引航运业务总部及地区总部在南京设立分公司,开展全面的航运业务。发挥功能优势,促进航运业的创新开放。鼓励港口航运企业全球化发展,建立国际产业布局和服务网络,支持港口航运公司与上下游产业紧密结合发展^[8]。

(五)注重人才培养与引进,充实航运人才队伍

人才是推动航运物流高质量发展的关键,人才的培养与引进可从两方面着手。一方面引进海外优秀人才,充分利用海外人才带来的航运发展经验;另一方面利用本地人才资源,培养国内优秀航运人才。南京是科教名城,高校众多,可以设置相关专业,让高校有方向地培养学生,解决人才需求问题^[9]。

参考文献:

- [1] 邹红. 南京自贸区建设:优势、挑战与路径[J]. 唯实, 2020(2):52-55
- [2] 新华社. 南京至长江口 431 公里 12.5 米深水航道全线贯通[J]. 长江技术经济, 2018(2):58
- [3] 朱圣春. 关于长江水域船舶污染防治的思考[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2019(2):29-32
- [4] 孙志龙. 上海国际航运中心与长江航运业的联动发展[J]. 水运管理, 2018(7):10-13
- [5] 刘锡林,任伟. 长三角地区集装箱多式联运发展研究

- [J]. 铁道货运, 2019(2): 6-10
- [6] 崔晓楠. 精准实施智慧航运协同发展智慧物流[J]. 中国远洋海运, 2018(6): 24-25
- [7] 徐洪磊, 韩兆兴, 郑超惠, 等. 水运绿色发展的国际经验与启示[J]. 港口科技, 2018(12): 1-2, 25
- [8] 李振福. “一带一路”与航运企业发展[J]. 中国船检, 2017(7): 19-22
- [9] 宋春雪, 李中. 我国高校现代航运服务业人才培养的问题及对策[J]. 水运管理, 2018(9): 25-28
- (责任编辑: 李海霞)

Research on the Development Strategy of Nanjing Shipping Logistics under the Background of Jiangsu Free Trade Zone

HU Lin-feng, GUO Cheng-lu

(Jinling Institute of Technology, Nanjing 211169, China)

Abstract: Under the promotion of national policies, Nanjing shipping logistics has received support from many aspects and obtained certain economic benefits. In 2019, Jiangsu Free Trade Zone was successfully approved, and Nanjing shipping logistics ushered in a new round of development opportunities. SWOT analysis is carried out based on the current development of Nanjing's shipping logistics in order to put forward development countermeasures for Nanjing to carry out high-level and high-quality shipping logistics activities.

Key words: Jiangsu Free Trade Zone; shipping logistics; development strategy; Nanjing