

港口物流转型升级与城市产业优化发展

——以南通沿江沿海港口为例

刘晓岚

(江苏工程职业技术学院 商学院, 江苏 南通 226007)

摘要: 分析南通沿江沿海港口物流现状, 指出存在的不足, 结合南通产业优化现状, 提出沿江沿海港口物流转型升级的具体路径, 包括加快港区搬迁整合、实现港口扩容提升、优化港口能力结构、建设绿色智慧港口、提供港口供应链服务。

关键词: 港口物流; 产业优化; 转型升级

中图分类号: F252

文献标识码: A

文章编号: 2095-414X(2017)01-0064-04

港口与其所在的区域有着非常紧密的联系, 处理好港口与城市产业发展之间的关系越来越受重视。南通滨江临海, 地理环境独特。南通的沿江与沿海港口发展水平不一, 正处在产业转型升级的关键时期, 一方面要依托新兴产业打造创新型经济领军城市, 另一方面, 家纺等传统产业在改造、创新、品牌营销的道路上渐入佳境, 但目前的此领域研究成果尚未结合南通产业转型的现状, 也未把沿江沿海港口区别探讨, 因此本文将结合南通实际, 对如何发挥沿江沿海港口物流具有的辐射带动作用, 促进城市产业结构优化进行深入分析。

一、南通沿江沿海港口物流现状分析

(一) 南通沿江沿海港口物流现状

南通位于中国经济发展最繁荣活跃的长江三角洲, 作为江苏唯一滨江临海的城市, 南通实施“江海联动、以港兴城”的重要发展战略, 现已形成沿江如皋、天生、南通、任港、狼山、富民、江海、通海、启海和沿海吕四、洋口、通州湾“一港十二区”的发展格局, 是长江沿线战略物资主要中转港和区域性综合运输体系枢纽核心, 南通港已发展成为国家沿海主要港口、上海国际航运中心的重要组成部分。^[1]

南通共有自然岸线约 369km, 由沿江和沿海两部分组成。围绕“做强沿江港口、做大沿海港口”的发展目标, 南通加快大型深水航道和码头建设, 不断提升码头服务能力和靠泊等级。至 2015 年底, 南通港共建成码头泊位 274 个, 其中生产性泊位 180 个, 形成货物通过能力 1.59 亿吨、集装箱通过能力 42 万标箱。2012-2015 年南通港货物吞吐量分别为 1.85 亿吨、2.05 亿吨、2.16 亿吨、2.18 亿吨, 集装箱吞吐量分别为 50.43 万标箱、60.06 万标箱、71.1 万标箱、75.9 万标箱, 吞吐量稳步增长, 并创历史新高。吞吐货物以大宗散货为主, 金属矿石、煤炭、矿建材料、石油及制品、粮食是五大主要货种, 约占总吞吐量的 75%。依托江海深水大港和现代化综合交通体系, 南通正加快建设成沟通南北和连接海内外的长三角北翼港口物流中心。

(二) 存在的不足

虽然取得显著成绩, 但与区域经济产业发展需求相比, 南通沿江沿海港口还存在着诸多薄弱环节, 主要体现在:

(1) 低水平重复建设现象突出

在地方政府的主导下, 南通各港区开发建设实现了快速推进。但各港区分布在沿江、沿海 8 个县(市)、

作者简介: 刘晓岚(1977-), 女, 副教授, 硕士, 研究方向: 物流管理。

基金项目: 2016 年度南通市社科基金项目(2016CNT007)。

区，由于相互之间产业布局存在相关性，加上财政利益分割，导致重复建设现象突出，港口开发层次较低、规模小，极大的影响了南通港整体竞争力的提升。

（2）沿海港口开发较为滞后

表 1 所示为南通沿海与沿江港口生产规模对比，表 2 所示为洋口港区与周边城市港区规模对比，由此可见，南通沿海港口开发目前还不成规模，距离“做大”的目标尚远，无论是生产能力还是实际吞吐量，所占份额均远远低于沿江港口，与周边城市也形成了一定的差距。

（3）沿江港口功能布局不尽合理

由于公用功能零散分布，南通沿江港口江海转运功能有待提升，在当前追求便捷、快速的物流一体化、信息化时代，这无疑削弱了自身竞争力。2015 年南通沿江港口铁矿石转运量大幅落后于太仓港，究其原因，正是太仓港通过与客户合资建设矿石码头，进一步优化其港口功能布局，从而形成了主动优势。沿江港口竞争力的削弱，导致近年来南通港口地位逐渐后移，由 06 年的全国第 10 降到 15 年的第 14，呈现出下降趋势。

（4）港口能力结构存在短板

目前全球干散货运输主力船型中，6 万吨级以上巴拿马型和好望角型散货船运力占比已达 68%，而南通港目前仅有 25 个 10 万吨级以上泊位，沿海港口航道甚至只能满足 10 万吨级船舶乘潮进出，不能适应散货船舶的大型化趋势。此外，由于经营方式单一、通过能力不足等原因，集装箱运输逐渐落后，75.9 万标箱的年吞吐量仅约为连云港的 1/7。因此南通港仍存在突出的能力结构性短板。

（5）现代物流发展水平低下

南通港口集疏运以长江水水中转为主，但各种运输方式疏港“最后一公里”问题较为突出，集疏运体系亟待完善。港口服务功能仍以传统的仓储、装卸、转运为主，流通加工、商贸交易、信息服务等增值服务刚起步，船代、货代、船舶供应等航运基础服务较薄弱，经纪、仲裁、保险等高端航运服务则基本空白。

二、南通产业结构优化布局分析

（一）南通产业发展现状

近年来南通经济稳步增长，2015 年实现地区生产总值 6148.4 亿元，五县（市）全部进入全国工业百强县行列，能源及装备、现代纺织、化工医药产值均超 2000 亿元。同时，南通已形成新能源、新材料、生物技术和新医药、智能装备、节能环保和海洋工程六大新兴产业，2015 年新兴产业产值达到 4552 亿元，占规模以上工业的 33.1%；高新技术产业产值达到 6203 亿元，占规模以上工业的 45%。目前，南通支柱产业正由传统轻纺服装为主快速向现代装备制造、新能源新材料等高新技术产业转变，以中远川崎、振华港机、林洋太阳能等龙头企业为代表的新兴产业集群，逐渐形成了南通的优势产业。

（二）南通产业结构优化布局

为实现产业布局与主体功能定位一致，2013 年下发的《南通市重点产业布局指导意见》提出，南通要结合区域比较优势和发展潜力，按点、轴、面构架，科学推进产业集聚。由此，南通将继续拓展沿海沿江两条经济发展带，强化纵横两条经济带轴。其中，沿海将重点发挥港口和土地资源的优势，加快集聚能源、石化、重装备、物流等产业，构建新型基础产业基地和海洋产业集聚区。沿江则重点推动产业高端化集聚转型发展，提高岸线集约利用水平，引导大宗货物运输向沿海有序转移。这也意味着南通港需进一步提升港口功能以应对城市产业布局的优化。

表 1 南通沿海与沿江港口规模对比分析

分类项目	沿海	沿江
生产性泊位（个）	11	169
货物通过能力	2063 万吨	1.38 亿吨
万吨级以上泊位（个）	8	113
5 万吨级以上泊位（个）	4	75
2015 年货物吞吐量	1531 万吨	2.03 亿吨
2015 年集装箱吞吐量	—	75.9 万标箱

表 2 洋口港区与周边港区规模对比分析

考察项目	洋口港区	赣榆港区	射阳港区
开港时间（年）	2011	2012	2013
码头能力（万吨）	1136	1130	452
2015 年货物吞吐量（万吨）	547	1004	1020

（三）港口物流发展进一步优化产业布局

港口所在区域比内陆更能吸引先进技术和先进产业，率先接受国内外先进地区扩散来的资源、技术、产品等，因此发展港口物流可以促进产业分工和产业链重整，优化产业结构。目前南通港口发展已带动了船舶、海工、能源等产业快速集聚，港口前沿区域形成9个省级以上开发园区和8个重点区镇。随着沿江沿海港口物流的进一步发展，一部分低层次产业必然会退出南通经济结构空间地域，同时又为新的创新产业集聚腾出空间，从而使区域性产业结构不断优化。

三、南通沿江沿海港口物流转型升级的具体路径分析

为助推城市产业优化发展，南通港要注重沿江沿海港口资源和功能统筹联动开发，按照现代化、国际化的要求，推进港口转型升级，实现港、产、城一体化发展。具体路径如下：

（一）依托城市规划加快港区搬迁整合

目前，仍有部分老港区位于南通市中心城区，由于功能设施老化、布局狭窄零散，给管理工作带来不便，货物进出亦给交通、环境造成巨大压力，严重制约了城市中心地域发展。建议按照重点产业布局，结合城市发展要求，加快推进南通港区、任港港区、狼山港区等中心城区段码头搬迁整合，为城市开发释放岸线资源。集装箱运输可向通海港区转移，矿石、煤炭、钢铁等大宗散杂货运输向如皋港区转移，粮食、水泥、化肥、农药及石油等向狼山港区转移。对岸线利用效率低、码头能力利用率低、资源使用综合效益低的码头，如启海港区内已破产或效益较差船厂等，要加快推进并购整合。

（二）实现港口扩容提升

（1）加快沿海港口深水化建设

为应对当前船舶大型化的发展趋势，沿海港口应以深水航道和深水码头建设为重点。其中，通州湾港区需加快煤炭物流码头建设，实现具备15万吨级航道通航条件，逐步建成现代化综合性港区；洋口港区应着力打造以LNG、石化为主的现代化液化品公共物流港区，进一步提升港区货物通过能力；吕四港区则应大力发展粮、油、糖及冷链运输，增加万吨级以上泊位和货物通过能力。

（2）推进沿江港口转型升级

沿江港口应围绕“做强”的目标，以集中化、规模化发展为导向，提升公共服务能力。其中，通海港区应进一步增加泊位数和货物通过能力，高标准建设现代化集装箱公共港区。如皋港区要加快散货中转运输功能开发，打造现代化散货中转港区，成为承接上海港及市区老港区散货运输功能转移的主阵地。

（三）优化港口能力结构

（1）大力发展集装箱运输

一是积极筹措货源。可与南通市域内集装箱货源生成较为密集的产业园区建立合作机制，通过设立公路集装箱运输平台等形式，促进园区集装箱货源向南通港集聚。对周边地区，则适当设立营销中心，整合码头、货代、船公司等资源，为客户设计和提供经济、高效的“门到门”全程集装箱运输服务，提高竞争力。

二是完善航线航班。结合货源需求，加强与大型航运公司合作，着力发展高密度、低成本的优势航线，与上海、香港等国际知名集装箱干线港合作，实现航班无缝衔接，提升运输效率和服务水平。

（2）深入开展直达运输和多式联运

针对不同的产业发展及货源需求，深入开展直达运输和多式联运。可将通州湾港区打造成大宗散货江海直达运输集散基地，为长江经济带向东开放提供新的出海通道。洋口港区建设区域LNG资源配置中心，加强中亚、西亚油气及南亚、中东海上进口LNG直达运输。如皋港区则大力发展外贸进口铁矿石、海进江煤炭等大宗散货海运直达，承接上海港罗泾港区大宗散货江海联运转移。推动与长江中上游地区重点港口、大型工业企业合作，提升发展大宗物资江海联运；加强与苏中、苏北水网地区码头、产业园区等对接，发展海河、江河联运；面向周边地区，建立公路货运场站，开展公水联运。^[2]

（四）推进绿色智慧港口建设

按照《江苏省绿色循环低碳港口建设实施意见（2016—2020年）》，结合可持续发展要求，努力建设绿色港口。不断完善港口节能减排统计监测体系，建立管理台账，加强基础管理工作，积极推进重点节能

减排项目建设，同时加大港口防尘控污投入力度，严格控制沿江、沿海码头各类污染物的排放，打造低碳环保的绿色港口。

智慧港口也是未来的发展趋势，要加快推进自动化技术、云计算、物联网等在港口的应用。通过 GIS 地图、视频监控平台，实现对港口资源高效化、可视化管理；建立港口企业电子信息数据库和港口危险货物监管系统，实现对港口重大危险源的实时监控，有效预防事故发生；联合口岸联检相关单位及港口、航运、银行等相关企业，协调加快港口 EDI 系统建设，打造港口综合物流信息服务平台；开发应用码头生产智能调度系统，持续促进信息化与港口生产、服务、管理各环节全过程融合，提高港口运行效率，延伸物流服务链。

（五）提供港口供应链服务

随着现代物流的深入发展，港口突破自身主业，向供应链两端延伸，提供全程服务，也是提升竞争优势，实现转型升级的重要途径。

（1）加强“源头”合作

围绕矿石、煤炭等大宗散货运输，可增进与货源的直接对接，将港口设定为其远程仓储、转运基地，同时开展电商平台业务，延伸矿石、煤炭贸易服务，借助贸易商资源在港口搭建贸易平台，吸引货源到港运输，提升南通港在全程供应链中的资源配置作用。加强与腹地主要钢厂、电厂等客户的互动和合作，引导客户将南通港设定为货源转运基地，全程跟踪提供“门到门”物流服务。

（2）加快临港物流园区建设以拓展物流服务功能

围绕沿江沿海各港口功能定位，加快布局和建设配套临港物流园区，并以此为依托，围绕主要货种，拓展增值性物流功能，提供供应链服务。通州湾港区围绕矿石、煤炭、集装箱、钢材和建材等大宗商品物流服务，应大力开发综合性物流园区，开展洗配煤初加工、配载配送、商贸交易等现代物流服务功能。洋口港区以 LNG、石油等液化品为主，可发展液化品专业化物流基地，开发液化品商贸交易中心和 LNG 期货交易平台，成为华东地区油气资源配置中心。吕四港区以矿石、棉花、粮油、糖等大宗散杂货物流服务为主，要推进吕四港物流园区开发建设。通海港区围绕集装箱运输，需加快建设通海港区物流园区，拓展拆装箱、配载配送等集装箱物流服务，培育集装箱集散联运中心，延伸集装箱现代物流服务。如皋港区则围绕矿石、煤炭、化学品等大宗物资，加快建设综合性现代物流基地，培育货运物流中心、仓储加工中心、城市便利中心、总部经济基地物流研发与培训等功能项目，发展大宗物资现代物流服务。^[3]此外，应加强与上海国际航运中心对接，加快船代、货代、船舶供应、船员管理、船舶管理等基础服务业集聚，培育发展航运金融、航运保险、航运经纪、航运法律等高端服务业。

参考文献：

- [1] 刘庆广. 港口物流与南通区域经济发展的实证研究[J]. 水运工程, 2012(9): 106-109.
- [2] 杨晓峰. 李汝. 徐光明. 南通沿海前沿区域产业空间布局优化研究[J]. 盐城师范学院学报, 2015, (8): 11-16.
- [3] 罗永华. 港口物流促进区域产业结构优化升级效应分析[J]. 山东工商学院学报, 2012, (8): 13-16.

Port Logistics Transformation with Upgrading and Urban Industrial Optimization ——Taking Nantong as an Example

LIU Xiao-lan

(Business school, Jiangsu college of engineering and technology, Nantong Jiangsu 226007, China)

Abstract: This paper analyses the resent situation of port logistics in Nantong, and points out the shortcomings existing. It puts forward the specific path of port logistics transformation and upgrading by combinnng with the status of industrial optimization, including accelerating the relocation of the port area, realization of port expansion and promotion, optimization of capacity structure of port, building green smart ports, and providing supply chain service.

Key words: port logistics; industrial optimization; transformation and upgrading