

南通港口的发展现状 及其对“两带一路”战略的策应研究

李上康, 刘庆广

(南通航运职业技术学院 管理信息系, 江苏 南通 226010)

摘 要:文章综合采用数据分析法、比较分析法等方法,从港口规模、港口功能、港口发展阶段等三个方面分析了南通港的发展现状,剖析了南通港口绩效的现状,并在重点把握“两带一路”战略给南通港口发展带来的机遇与挑战基础上,提出了南通港口对“两带一路”战略的策应措施。

关键词:南通港;标准差;波动性;“两带一路”

中图分类号:F552.753

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2016)04-0042-06

0 引言

关于南通港口发展的已有研究主要集中于发展定位、发展战略与策略与竞争力分析等,这些文献提出的研究对策对于南通港口发展具有重要的参考价值。^[1-7]但近年来南通港口发展的内外环境均已发生了巨大的变化,原有的数量粗放型发展模式已难以为继,“一带一路”与“长江经济带”建设等国家战略的多重叠加优势亟待深入发掘与充分利用。故此,在现状分析的基础上,充分把握“两带一路”战略实施对南通港口的机遇与挑战进而寻求策应方略,具有重要的价值。

1 南通港口发展的现状分析

1.1 南通港口规模

江苏省 13 个地级市全部都是港口城市,若以 1/13 即 7.69% 的占比为分界线,则 2013 年南通港口的码头泊位数、码头总延长占比远高于全省的均值,浮筒泊位占比更是超过半壁江山高达 55.56%,港口货物综合通过能力也比全省的均值高出 2.27%,但是旅客通过能力与集装箱通过能力均远远落后于全省均值,其中,集装箱通过能力只占到了全省 3.02% 的份额,如表 1 所示。2015 年,南通港口码头泊位增至 289 个,其中,万吨级以上泊位占比 38.41%,5 万吨级以上泊位占比 28.03%,10 万吨级以上泊位占比 10.03%,且有长江沿线最高靠泊等级泊位的 20 万吨级散货泊位。^[8]目前,南通沿江沿海港口规划岸线由 98 公里增加到 216 公里,“一港十二区”规划体系基本形成。

表 1 2013 年南通港口码头泊位情况

全省合计及 南通份额	全社会生产用码头泊位		综合通过能力合计			浮筒
	码头泊位数	码头总延长	货物	集装箱	旅客	合计
	个	米	万吨	万 TEU	万人	个
全省合计	7 546	466 125	159 563	1 424	992	18
南通港占比	14.92%	13.66%	9.96%	3.02%	1.01%	55.56%

2013 年,南通港口货物吞吐量、外贸货物吞吐量、出港货物吞吐量、出港外贸货物吞吐量都远高于全省平均水平,但是,除去徐州、淮安、宿迁等 3 个内贸港之后,南通港口外贸货物吞吐量、出港外贸货物吞吐量

收稿日期:2016-07-20

基金项目:江苏省航海学会 2015 年度科研项目“开放型经济新体系下江苏港口物流溢出效应研究”(项目编号 2015B07);江苏省高校哲学社会科学基金项目“‘一带一路’战略对江苏航运业的影响及策应方略研究”(项目编号 2015SJB639)。

作者简介:李上康(1981—),男,广东湛江人,南通航运职业技术学院管理信息系副教授,硕士。

的占比离 10% 的平均占比相差不大,这低于南通港码头泊位数、码头总延长在全省港口中的占比。集装箱运输方面,南通港所完成的吞吐量份额仅占不到全省的 4%,微不足道,但另一方面,其吞吐量份额却是码头通过能力份额的 3 倍以上,如表 1 与表 2 所示,南通集装箱码头的经营能力不得不令人刮目相看。同年,南通港口的主体部分仍然在沿江港区,特别是沿海港区出港吞吐量和集装箱吞吐量在全省沿海港口吞吐量中所占的份额几乎为零,沿海港区生产规模逐步扩大,其吞吐量已占全港总量的十分之一,南通港口货物吞吐量、外贸货物吞吐量、集装箱吞吐量增长幅度领先全国规模以上港口,港口货物吞吐量达 2.05 亿吨成为全省第 2 个突破 2 亿吨的港口。

表 2 2013 年南通港口吞吐量情况

全省合计 及南通份额	货物吞吐量				集装箱吞吐量		
	合计(万吨)	其中:外贸	出港合计(万吨)	其中:外贸	箱数(万 TEU)	重量(万吨)	其中:货重
全省合计	213 986.89	35 160.08	73 02.57	7 613.91	1 662.54	18 348.82	14 940.63
南通占比	11.42%	12.91%	11.86%	9.18%	3.61%	3.83%	3.90%

1.2 南通港口功能

根据港口功能的演变历程进行的代际划分,港口可分为四代。第一代港口是主要进行大宗海运货物的转运、临时存储及货物收发的运输枢纽中心;第二代港口是装卸和服务中心,并具有工商业功能;第三代港口是贸易和物流中心,在第二代港口功能上附加运输、贸易的信息服务以及货物的配送等服务;第四代港口是“柔性港口”、“智慧港口”,能够快速响应用户的需求并进行柔性的生产。南通港的主营业务为各种货物的装卸与转运以及相关的理货、绑扎、船务、报关报检等服务,部分港区还有一定的工商业功能,但与此同时,南通港运输、贸易的信息服务以及综合物流等服务尚未成为主营业务。可见,目前南通港处于由第二代港口向第三代港口转型的过程中,总体上属于第二代港口,以装卸和转运货物为主,第三代服务功能不强。

1.3 南通港口发展阶段

目前,南通市已经由江河时代阔步跨入了江海时代。南通港口可分为沿江港区与沿海港区两部分,其中,沿江港区主要包括狼山、通州、任港、富民、江海、如皋、天生等港区;沿海港区主要包括洋口、吕四、东灶、通州湾等港区。1998 年以来,南通港进入跨越式发展阶段,主要表现在码头投建规模大、泊位等级高和吞吐量快速增长等方面。码头新建和改造的步伐同时加快,每年完成港口建设投资平均在 6 亿元以上,新建码头等级多在 5 万吨级以上,甚至有 7 万吨级、10 万吨级和 20 万吨级码头。受码头大型化和大船品牌带动,南通港吞吐量快速上台阶。1986 年南通港货物吞吐量突破 1 000 万吨,此后用了 12 年跨上了 2 000 万吨的台阶,而后用了 8 年坐上了 1 亿吨的宝座,接着又用了 7 年登上了 2 亿吨的宝座,1999 年以来年均净增 1 000 万吨以上的吞吐量。以洋口港区 2008 年初步建成试营运为标志,南通港正式跨入了江海时代。在继续做大做强沿江港口的同时,吕四港区 10 万吨级航道一期工程建成通航、洋口港区 10 万吨级 LNG 码头投产和 15 万吨级航道等二期工程顺利开工加速了沿海港区建设进程。江海联运方面,2015 年,拟建 3 个 7 万吨级泊位的通海港区码头一期工程顺利开工,《南通港通州湾港区总体规划》通过部省审查,通州湾江海联动开发示范区挂牌成立。至此,南通港无论是在规划上,还是在实践中,都阔步迈入了江海时代。

2 南通港口绩效的现状

2.1 货物吞吐量总体上保持增长,但同比增速的波动性较大

近十五年来,南通港货物吞吐量的三种指标都保持了增长,使得南通港的发展规模快速扩张。2001—2015 年期间,南通港的货物吞吐量、外贸货物吞吐量、集装箱吞吐量都保持了两位数的年均增速,这很好地诠释了南通港的“跨越式发展”。但是,2008 年是南通港以及我国港口发展的分水岭。受世界金融危机的影响,南通港货物吞吐量三大指标的年均增速都出现了大幅度回落,2008—2015 年货物吞吐量、外贸货物吞吐量、集装箱吞吐量等三大指标的年均增速仅达到前 7 年相应年均增速的 33%、40%、53%,南通港也步入了吞吐量中低速增长的“新常态”。

同比增速的波动性方面,通过计算标准差可知,2001—2015 年期间,南通港货物吞吐量三大指标同比增速的标准差中,外贸货物吞吐量同比增速的标准差最大,分别是货物吞吐量与集装箱吞吐量同比增速的标

准差的 3.80 倍和 3.58 倍,而后两者的标准差比较接近,由此显示出外贸货物吞吐量的波动性最大,集装箱吞吐量的波动性次之,而货物吞吐量的波动性最小,但后两者的波动性相差不大。纵向来看,与 2001-2007 年期间相比,2008-2015 年期间南通港货物吞吐量、外贸货物吞吐量同比增速的标准差呈现了大幅度的收窄,即波动性大幅减弱,而集装箱吞吐量的表现则相反。若与经济发展相比,不难发现,各个时期港口吞吐量各指标的波动性都比 GDP 增长的波动性大得多。

2.2 港口吞吐量的经济生成率表现各异,但共同指向港腹关系的脆弱性

港口吞吐量的经济生成率包括港口货物生成率、港口外贸货物生成率、港口集装箱生成率。数据显示,前两者指标均值较大,后者均值较小,但三大指标的标准差总体上较大,显示出南通港口对腹地经济的拉动作用存在较大的波动性,具体分析如下。

2007-2013 年,江苏省沿江城市港口货物生成率中,南通港总体上处于下降通道,由 2007 年的 2/8 高位降至 2013 年的 3/8 高位,表明其单位 GDP 产生的港口货物吞吐量逐年下降,其 7 年间均值分别是南京、苏州、无锡、常州、扬州的 1.56 倍、1.37 倍、1.41 倍、1.76 倍、1.48 倍,表明南通市的单位 GDP 产生的港口货物吞吐量逐年下降但仍高于上述城市。可见,南通港口吞吐的货物价值逐年增加但仍小于上述城市,这些货物对运输装卸服务费用的承担能力相对较弱。同期,港口货物生成率的标准差所显示的波动性方面,南通的标准差分别是南京、苏州、无锡、扬州的 2.30 倍、2.38 倍、1.44 倍、4.13 倍,其所显示的波动性远大于上述城市。结合其港口货物生成率发展趋势不难发现,南通港口吞吐的货物平均价值正在逐步上升但绝对值仍然较低,且港口对经济增长的支撑带动作用不够强,存在较大的波动性,南通经济亟待稳增长。

2007-2013 年,江苏省沿江城市港口外贸货物生成率中,南通港的表现欠缺稳定性,特别是 2008 年以来的表现可谓“一波三折”,其标准差分别是南京、苏州、无锡、常州、扬州的 1.92 倍、2.81 倍、2.17 倍、4.79 倍、1.42 倍,表明南通港国际海运贸易受到了国际金融危机的较大影响且波动性大于上述城市,南通港口与其海向腹地之间的经济贸易关系存在较大的波动性与脆弱性,南通港口外贸货物生成率的均值仅次于镇江居江苏沿江港口第 2 位,分别是南京、苏州、无锡、常州、扬州、泰州的 6.23 倍、5.02 倍、6.60 倍、9.61 倍、3.06 倍、1.62 倍,表明南通市单位外贸额产生的港口吞吐量较大,即显示出南通港口外贸货物的平均货值不高,货物对国际航运市场的运价波动较为敏感,而这也从港口外贸货物生成率的标准差数据中得到印证,较高的敏感性不利于南通港口的长期稳定发展。因此,南通亟待进行外贸结构的转型升级。

2007-2013 年,江苏省沿江城市港口集装箱生成率中,南通港的均值略低于无锡,但处于江苏沿江八港的倒数第 3 位,分别是南京、苏州、无锡、镇江、扬州的 45.25%、35.54%、99.45%、83.51%、97.88%,表明其单位 GDP 产生的集装箱吞吐量小于上述城市,原因主要在于邻港对货源的吸引分流、本港腹地制成品工业不够发达引致集装箱化率较低及本港的服务问题等。同时,港口集装箱生成率的标准差方面,南通港的数值略小于无锡、镇江,分别是南京、常州、扬州、泰州的 1.49 倍、3.00 倍、1.94 倍、8.23 倍,表明南通港集装箱运输生产的波动性较大,对经济贸易发展的服务效应不稳。因此,南通亟待升级产业结构。

2.3 港口吞吐的货种结构变化不大,但溢出效应美中不足

多年来,南通港口吞吐货物以大宗散货为主,金属矿石、煤炭、矿建材料一直是其三大货种,2005 年、2013 年、2015 年它们在南通港的吞吐量份额分别为 60.16%、70.77%、65.59%;若再加上水泥及水泥熟料则是四大货种,它们在南通港的吞吐量份额 2005 年以来均保持在 70%以上,2013 年甚至达到 75.40%。2005 年以来在南通港的吞吐量份额中占比超过 85%的货种是包括金属矿石、煤炭、矿建材料、水泥及水泥熟料、化肥、粮食、石油天然气及制品、非金属矿石在内的散货,它们的吞吐量份额在 2013 年达到 89.18%,包括集装箱在内的其他货种占比只有一成多。除了吸引长江中上游和苏北地区 70%的货物总量中转外,南通港吞吐的散货增量主要为南通地区的发电、化工、造船、造纸、建筑等新增企业或已有企业业务增长服务,而这些行业企业大多面临着去产能任务,同时也是污染大户,可见,南通港口吞吐的货种对腹地经济贸易发展的溢出效应喜中有忧。虽然 2005 年以来南通港口集装箱吞吐量以接近 10%的年均增速,但南通港以散货为主的货种结构稳如磐石,即使到了 2013 年,南通港口吞吐的集装箱毛重在货物吞吐量中所占的比例也不过 2.87%,微乎其微。到了 2014 年,南通港口集装箱吞吐量突破 70 万 TEU,2015 年达到了 75.90 万 TEU,离 100 万

TEU 的目标又近了一步,但仍有差距。纵观全国乃至全球,集装箱吞吐量 100 万 TEU 是个门槛,100 万 TEU 以上的城市都是充满经济活力的城市。这是因为,集装箱装载的是吃穿用住各行各业的高价值必需品,可以说,集装箱吞吐量的大小在很大程度上决定了一个城市经济活力的强弱。

3 “两带一路”战略实施对南通港口的影响分析

3.1 机遇

“一带一路”是指丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路,加上“长江经济带”战略合称为“两带一路”,是我国的两大国家战略。“两带一路”中最直观、最易形成联通效果、最早产生经济效益的是交通,其中,港口是海陆衔接的枢纽、丝路贸易的节点和资源配置的中心。

“两带一路”战略将给所经区域参与全球价值链的分工体系提供更多机会,也给沿线各港嵌入全球物流链带来了巨大的历史机遇。“一带一路”合作愿景为沿线国家与地区拓展对华经贸关系提供了优质高效的开放平台,也给南通港口拓展与国际贸易对象即海向腹地的经贸联系带来了新机遇;“长江经济带”战略的实施则为区域一体化注入了强劲而可持续的推动力,为南通实施港腹联动发展战略搭建了广阔的舞台。南通既是“一带一路”的必经之地,亦是“长江经济带”龙头的北翼,在江苏独享两大国家战略叠加的区位优势与开放优势。“两带一路”等国家战略实施为南通港提升要素集聚能力,将区位优势转化为吸引力,将环境优势转化为成本优势,陆海统筹发展与江海联动发展提供了优化资源配置的机遇,如果措施得当,体制机制创新有效,将会有一大批优质项目落户南通,为南通“智慧港口”与“智慧城市”的互动并进注入源源不断的强大动力。

3.2 挑战

在国家利好政策之下,更多的港口参与到竞争中,给南通港口的发展带来了新的挑战,同时也提出了更高的要求。所有地方都想搭乘国家政策的便车,提出的发展规划都是仅从自身利益角度出发,难免引发新一轮的同质竞争。同时,竞争对手与国外港口的联盟可能加剧既得利益的固化,导致南通战略优势的淡化,甚至可能导致南通经济地位的边缘化。

南通港尚处于向第三代港口转型发展之中,自身的人才储备、经济实力、硬件设施、发展规划,甚至思想理念还没有完全跟上时代发展的步伐,主营业务仍然停留在传统的装卸、储运、中转、装拆箱等业务上,发展模式单一,盈利模式固化,长期被锁定于全球价值链和产业链的低端。“两带一路”战略实施,对南通港口管理局与南通市政府的决策能力、掌控全局与时局的能力、开放发展能力、领导能力,对南通港口企业的决策应变能力、资源配置能力、国际化经营能力、资本运作能力、运营管理能力都是严峻的挑战。而且,在竞争更加激烈的时代背景下,港口在全球供应链中的位置将直接影响着其服务的城市与辐射的腹地在全球价值链上的位置,“智慧港口”与“智慧城市”共生共荣。

4 南通港口对“两带一路”战略的策应

4.1 融合创新,坚持以通用港口为定位推动国际强港建设进程

为建设世界一流强港,首先需要明确并坚持南通港口的定位,即通用港口,这是由南通港口发展的内外环境现状及趋势所决定的。一方面南通地处苏中,是苏南苏北的衔接纽带,南北共建与苏北开发虽然都已取得了显著成就但仍有巨大的发展潜力,工业化进程不可能一蹴而就,农业现代化也在有序推进,这既提供了大量的机械设备货物又能扩大适箱货源;另一方面,南通港地处“两带一路”的交汇之处所面向的区域供应链主要为广袤的亚太地区、中东地中海与非洲地区,沿线大部分为发展中国家和地区,这些地区的工农业发展与基础设施建设为南通港口的合作发展提供了种类繁多的件杂货与集装箱货。同时,通用港口的发展方向还有利于南通港口集中资源,不断优化服务质量持续提升综合绩效,辐射提升城市生产力。因此,南通港可以在借鉴汉堡港模式的基础上融入南通特色进行创新发展,既加快发展集装箱业务也同时发展杂货业务,始终坚持通用港口的发展方向毫不动摇。

4.2 联动发展,着力构建江海协作港口群

南通与上海分列长江口南北两岸,拥有与上海同样的自然区位优势,通江达海,江阔水深,运河通畅,海岸绵长,且沿海港区直连国际主航道,具有实行江河海联运的天然优势。南通亟待加强交通资源配置、产业

布局优化、城镇发展规划等方面的陆海统筹,倾斜配置资源重点推进南通陆海统筹发展示范区与通州湾江海联动开发示范区建设;同时,以港航联动发展为抓手推进南通沿江与沿海港区一体化协同发展。

此外,12.5 米深水航道 2018 年年底将会上延到南京港,届时南通港将难再发挥 12.5 米深水航道资源优势。有鉴于此,南通港应立即行动,抢抓机遇,以资本与资源为纽带,与长江经济带的大客户深化稳固的经济合作关系,为对方节省成本并提供定制化、柔性化、智慧型的综合物流服务,与客户共享南通港口资源。例如,为马钢、武钢、重钢等提供煤炭的检测、混配、转运、分拨以及钢材的仓储、运输、配送等综合物流服务,为长江中上游的众多电厂提供电煤、焦炭等原材料的质检、混配与转运等综合物流服务。若能如此,可切实将南通港的深水航道与岸线资源及江海联运优势转化为港口现实生产力从而大幅提升港口综合绩效。

4.3 双向出击,向“四型”港口强力升级

双向开放与深度全球化带来的挑战将日益激烈。身处此境,南通港应凝聚共识,提前布局,及早化压力为动力,推动港口由货物吞吐型向要素集聚型、产业支撑型、综合服务型、绿色低碳型转变,构筑服务功能优化、投融资体制完善的软件优势,着力形成在区域港口群中的枢纽港地位,尝试向区域供应链上游移动,提升价值创造能力,向智慧港口跨越式发展。

(1)充分利用“两带一路”和全球自贸区战略的平台功能,更加开放发展,构筑深度全球化与区域一体化进程中的新成本优势,集聚高级发展要素。利用“两带一路”交汇和上海自贸区毗邻的多重战略叠加优势,注入南通特色,秉持南通精神,开放兼容,筑巢引凤,以江风海韵、琅嬛福地、教育之乡的良好城市品质为名片广纳天下英才而善用之,形成新的环境成本优势,尽快建成高级发展要素趋之若鹜的要素集聚港。

(2)从陆向腹地与海向腹地双向出击,内外兼修,与腹地经济产业协同发展,转型升级,提升“优江拓海”新境界。在“长江经济带”合作框架下,大力推进“无水港”战略,延伸口岸功能,最大限度提高整体通关效率;合作开发苏中苏北以及长江中上游皖鄂川渝等潜力地区的产业承接能力与广阔回旋空间,以港腹联动发展提供强大的货源支撑,港产城一体化规划布局,协同发展,推进产业高加工度化发展的同时着力培养新经济新业态,尽快形成南通区域经济发展的新动能,从而实现稳增长和调结构互动并进,提高港口集装箱生成率,使南通港实现向集装箱强港与产业支撑港的转型发展。在“一带一路”倡议下,沿线国家与地区将逐渐加大与中方的合作力度,南通港口、产业、城市可在政府的统筹和领导下,结成港产城同盟,抱团出击,与“一带一路”进行交通、港口、产能、城市等合作,与海向腹地即国际贸易对象逐渐结成命运共同体,以高度自信和多样形式大力推动经济贸易互动、人文艺术交流、友好城市结对,逐步形成与稳定合作发展机制,从而实现外贸量质齐升。

(3)充分利用上海国际航运中心的大平台功能,将港口定位为长三角面向东北亚与亚太地区的区域物流中心与资源配置中心,从软件与硬件两方面同时提升南通港口实力,抓住“一带一路”战略机遇,放眼全球,高瞻远瞩,谋定后动,敢为人先,以全球营销一体化的战略思维推进实施一体化供应链物流体系,拆除体制藩篱,共筑合作机制,兼容并蓄,海纳百川,以绿色智慧港口为目标指向着力提升区域供应链的柔性效率,提高供应链营运管理水平以构建面向东亚区域经济一体化与中国—东盟自由贸易区、中国—澳大利亚自由贸易区的区域供应链,主动融入并力争主导其一体化进程,至少做到主动适应发展趋势并有效化解突发风险,为更好地驾驭全球供应链奠定坚实基础,使南通向综合服务港转型发展,尽快建成区域对接亚欧国际物流门户。

(4)在长江经济带战略布局规划框架下,加快与沿江沿海港口共筑合作发展机制,积极参与江苏省港口集团建设,并以此为契机整合南通市公共港口资源做强南通港口集团从而优化功能布局,充分利用江海联运服务中心的政策红利在船舶技术服务、信息平台建设等方面借势突破,全面把握武汉长江中游航运中心与武汉新港建设机遇促成汉通两市在江海联运船型开发、疏浚船舶制造、港航人才培养、智慧港口工程等方面优先发展,加强与腹地互动发展,与顾客共生智慧,整合区域港口物流资源,按照主体功能区规划进行岸线用途调整,危险性与污染性码头远离闹市区与风景区,风景区附近岸线尽量还之于民,例如狼山港区与通州港区功能调整至通海港区,狼山港区可与滨江公园一体化布局而规划建设为游乐码头与亲水平台,而通州港区可沟通濠河规划建设成为上海邮轮母港的配套港区;合理配置港区岸线,做到“深水深用、浅水浅

用”,浚深码头前沿与航道水深,完善高等级航道网络体系,提高码头集约化发展水平,将沿江沿海岸线作为一个整体进行产业优化布局,将化工园区集中隔离布局在远离居民区的区域内,构建分离型的港口产业综合体,将加工制造业、装备制造业等低污染产业尽量环绕布局在集装箱码头后方形成紧密型港口产业综合体,并在主要港区、产业园区、城区之间布置相应运输通道,以利于产业配套便利化、港城发展一体化以及物流运输低碳化。

5 结束语

“两带一路”等国家战略的推进实施为南通港口调整功能布局、加深港产城一体化发展、与长江中上游合作发展、与海向腹地联盟发展等提供了千载难逢的机遇,但南通港口也面临着资源整合策略、运营模式创新、竞争环境剧变、不确定因素增加等诸多挑战,需要审慎应对,有所为而有所不为,这也是有待继续深入研究的课题。

参考文献:

- [1]杨宏,刘红.南通港的发展定位与资源整合[J].水运管理,2006(9):10-12,29.
- [2]邵金泉.南通港“十二五”发展的战略定位和总体思路[J].港口经济,2011(6):26-28.
- [3]叶立新.新形势下南通港发展战略[J].经济地理,2006(S1):56-60.
- [4]杨燕.南通港与苏州港的竞争合作分析[J].南通航运职业技术学院学报,2008(1):78-81.
- [5]王厦.基于SWOT分析法的南通港集装箱运输发展策略研究[J].南通航运职业技术学院学报,2010(3):81-83.
- [6]杨燕.基于AHP的南通港港口竞争力浅析[J].中国港口,2010(2):19-21.
- [7]王晓东.基于国际贸易的港口物流竞争力研究——以南通港为例[J].物流技术,2012(21):121-123.
- [8]张文慧.港口在城市经济发展中的作用、问题与对策研究[D].苏州:苏州大学,2010.

Study on Status Quo of Nantong Port's Development and Tactics for Strategies of *Two Belts and One Road*

LI Shang-kang, LIU Qing-guang

(Dept. of Management & Information Technology, Nantong
Vocational & Technical Shipping College, Nantong 226010, China)

Abstract: This article applies data analysis methods and comparative analysis methods, which combine quantitative and qualitative analysis, to the analysis of the status quo of Nantong Port's development from such angles as scale, function and developmental stage. In addition, it puts forward the tactics to rise to the opportunities and challenges confronting Nantong Port under the background of the strategies of *Two Belts and One Road*.

Key words: Nantong Port; Standard deviation; Volatility; *Two Belts and One Road*