

南通港建设长江经济带战略支点路径分析

汤丽丽

(南通航运职业技术学院 财务处, 江苏 南通 226010)

摘 要:港口作为大型基础设施,是区域乃至国家空间结构的基本支撑和重塑力量。集装箱化、区域化、网络化和信息化已经成为现代港口发展的主要趋势。南通港位于长江经济带和“一带一路”的交汇点,港口功能目前仍处于三代港口发展阶段,港口空间逐步向专业化码头阶段发展。当前,南通港要发挥好区位优势 and 多重国家战略的叠加效应,以五大发展理念为指引,坚持生态优先、绿色发展,围绕加强系统性整体谋划、推动港产城融合发展、构建江海河联运体系、有效化解港城矛盾和推进智慧港口建设等路径重点突破,努力建设长江经济带江海联动的战略支点、上海国际航运中心北翼组合强港和江海交汇现代化国际港口,积极助推上海国际航运中心建设,将长江经济带建设成具有全球影响力的内河经济带。

关键词:长江经济带;南通港;战略支点

中图分类号:F552.753

文献标志码:A

文章编号:1671-9891(2019)4-0021-06

0 引言

从古至今,港口在区域发展中一直起着纽带、桥梁和龙头的关键作用。^[1]近年来,随着四代港口的蓬勃发展,港口在区域发展中依然发挥着至关重要的作用。同时,我国的港口运输结构也开始发生较大调整,高基数低增长、能力过剩、结构失衡等矛盾日益突出。2014年6月,交通运输部印发了《关于推进港口转型升级的指导意见》,对如何拓展服务功能、完善港口运输系统、科学配置港口资源、推进港口绿色发展等提出了总体要求。2016年9月,中共中央、国务院正式印发《长江经济带发展规划纲要》,明确提出以推进集装箱江海联运为重点,带动构建综合立体交通体系,发挥长江黄金水道独特作用,推动沿江产业结构优化升级,使长江经济带成为具有全球影响力的内河经济带。^[2]2018年,交通运输部印发《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》,提出以江海直达、江海联运、铁水联运等为重点,加快推进长江经济带多式联运发展,构建高质量综合立体交通走廊。

目前,长江“黄金水道”正在释放“黄金效应”,沿线亿吨港15个,干线货物年通过量26.9亿吨,江海联运量占总量的56%。但长江经济带仍面临着岸线过度开发、船舶标准化程度低和航运市场无序竞争等问题,港口转型升级形势紧迫。南通港是中国十大港口之一,也是《长江经济带发展规划纲要》十大重点港口之一,长三角地区集装箱运输支线港和长江口北岸发展现代物流的重要港口。2018年11月29日,李克强总理视察南通时明确提出,以国际一流水平规划建设好南通港,把它建成长江经济带的战略支点。未来,随着“长江经济带”国家重大战略和“一带一路”倡议的实施,长江南京以下431 km-12.5 m深水航道的全线贯通,长三角世界级港口群和江苏港口一体化的发展,上海自贸区和国际航运中心的深入建设,探索如何加快南通港口转型升级、实现江海联运发展、建设长江经济带战略支点的有效路径,将对长江经济带实现黄金水道综合效益具有重要战略意义。

1 港口发展理论流变

1.1 港口的代际演变

港口是特殊自然地理条件下的产物,其发展演变与社会经济发展同步而行,其功能演变有其自身规律。^[15]

收稿日期:2019-07-27

基金项目:江苏省社会科学基金系列专项课题(17DDB019);南通大学沿海沿江发展研究院招标课题(Y201608)

作者简介:汤丽丽(1986—),女,江苏启东人,南通航运职业技术学院财务处助理会计师,硕士。

目前,多数学者认为世界港口的发展一般划分为四个阶段,如图 1 所示。^[3]第一阶段港口的主要功能就是船舶装卸。第二阶段开始出现了工业生产和对外商贸活动,有了附加增值功能。^[4]第三阶段出现了技术、资本和信息的物流功能。^{[5][25]}第四阶段港口也就是第四代港口,即为在物理空间上实现分离,通过公共经营或管理部门链接的组织,港口在功能上由“多元化”向“基地化”转变,成为各种经济和信息聚集的地方。^[6]

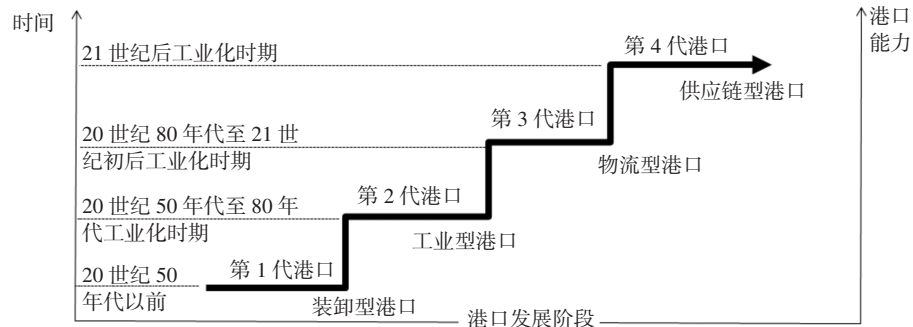


图 1 世界港口发展阶段示意图

1.2 港口的空间演变

英国港口研究学者 Bird·J·H 在大量考察和比较英国港口的历史变迁后,提出了著名的“任意港”(Any-port, 1963)理论。^[7]该模型将港口发展的空间演变划分为六个阶段,如图 2 所示。^[8]

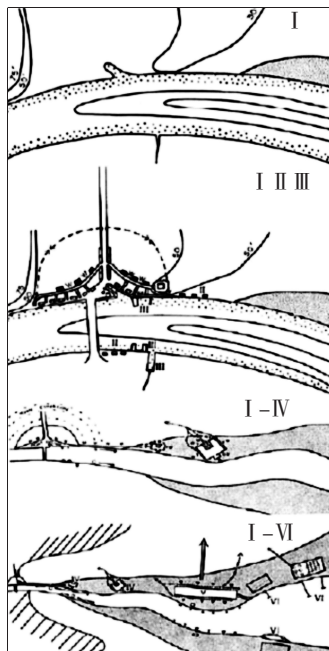


图 2 任意港港口空间发展模型

一是原始发展阶段。沿河只有零星的简易码头,分布于城镇、集市的周边地区,港口设施简单,以存储、装卸为主,移动性较强,货物吞吐量极小。二是边际码头扩张阶段。随着船舶数量和尺寸的增加,港口开始沿岸线向两侧进行线型扩张,规模不断扩大。三是边际码头细部变化阶段。通过防波堤、突堤和栈桥等向水深区域拓展,港口设施条件不断改善,吞吐量增长迅速。四是船坞细部变化阶段。进一步加强港口基础设施的建设,港口空间向深水化方向发展,并开始考虑港口空间的规模效益。五是港池式码头发展阶段。随着港口规模的不断扩大,其水域空间受限,因此港口空间往往选择水深条件更优良的地区线型发展,开始出现港口腹地和专业化的码头。^[9]六是专业化码头发展阶段。港口空间开始出现分离,一部分服务于城市基础设施,^[10]一部分老港区则退出了港口服务,置换为新的城市功能,港口空间出现了布置分散、分工有序的局面。

1.3 现代港口的发展趋势

为顺应未来供应链管理的大趋势,加强港口间的互动合作,实现区域网络化发展,提高港口信息化和综合运转效率,现代港口发展出现以下四个新动向。^{[5]30}一是深水化是现代集装箱港口发展的重要趋势。近年来,随着多式联运功能的拓展、船型的不断扩大和集装箱的规模化发展,港口码头必须不断向深海、深水拓展,因此优先发展深水泊位显得尤为重要^{[1]20}。二是网络化布局是现代港口发展的重要趋势之一。港口是区域空间网络中的重要节点,在水运时代集装箱航线可以有效连接各个港口。如今,公路、水路、铁路、航空等多种运输方式发展迅速,使得各个港口间形成高效的联系网络,从而形成不同等级的港口体系。三是区域合作化是现代港口发展的必然趋势。传统孤立港口的发展思路已经成为过去,各港口间往往采取合作、分工或者建立港口联盟的形式,实现区域发展共赢。港口群就是港口区域一体化发展的重要形式之一,往往通过资源分配和利益共享,形成有序分工、错位发展的区域格局,实现供应链上下游的高效发展。四是信息化成为现代港口发展水平的重要标志之一。信息技术是推动现代物流发展水平和港口管理水平的重要手段,有利于实现港口资源共享和高效治理,将成为现代港口发展的决定性因素之一。

2 南通港口发展现状分析

南通港地处长江下游,是海轮进江后长江北岸第一个可停靠港口,也是水运中转的重要枢纽。^[11]1985年,南通港货物吞吐量首次突破1000万吨,跻身全国沿海十大港口之列,2006年港口货物吞吐量突破亿吨,位居全国规模以上港口第11位。^[12]近年来,南通港地位出现下降趋势,2017年在全国39个亿吨大港中位居第17,在16个内河港口中位居第3。^{[13]15}如图3、图4所示,在长三角港口群中,南通港的货物和集装箱吞吐量处于中游水平,2017年港口货物吞吐量达2.36亿吨,集装箱吞吐量为100.71万标箱。^{[13]110, [14]}随着通州湾深水大港和通海集装箱港区的建设,南通港已经由地方性内河港发展为江海联运港口。

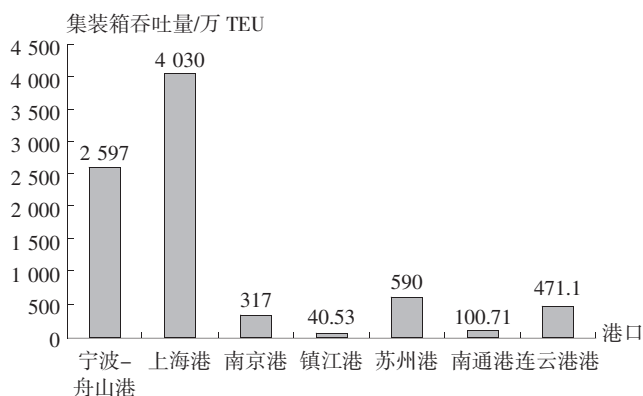


图3 2017年长三角主要港口集装箱吞吐量情况

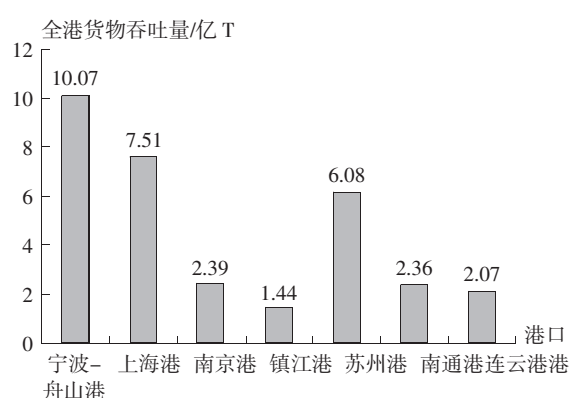


图4 2017年长三角主要港口货物吞吐量情况

从港口的代际演变来看,南通港目前仍处于港口发展的第三阶段,商贸交易和信息服务等增值服务水平较弱,港口服务功能总体水平较低,距离第四代港口仍有较大差距。从港口的空间演变来看,南通港正逐步由港池式码头向专业化码头阶段发展,未来集装箱大规模化、信息化和物流网络化将成为主要趋势。

目前,南通港在转型升级和可持续发展中主要面临四个方面的问题。一是港口功能布局有待优化。南通的沿江地区开发较早,沿海地区起步较晚,港口布局总体上还是“一港十二区”的格局。沿江9个港区,沿海3个港区,各港区的功能定位还不清晰,相互间缺乏良好的分工和错位发展,江强海弱态势依然明显,导致区域发展不平衡。二是港口基础设施有待完善。目前,南通港有10万吨级以上泊位不到30个,沿海港口航道只能满足10万吨级船舶乘潮进出。港口码头专业化、大型化程度不高,老旧港口机械能耗高、效率低。港口运输缺少铁路、高速公路等配套,集疏运体系还不完善。三是港口绿色生态建设有待加强。目前,南通港口地区尚存在一定数量的污染企业和落后产能,绿色动能含量不足。危化码头点多面广,散货码头污染严重,存在较大的安全风险隐患。四是港城矛盾问题有待化解。目前,南通沿江港口距离市区居民区以及自然风景区过近,港口功能区与中心城区混杂布置,严重制约了城市滨江空间的发展。主城区老港区部分陆域狭小,自身发展空间受限,也影响了城市的发展。城市交通与港口集疏运相互交织,影响城市综合交通组织。同时,港

口岸线开发利用率较低,发展方式相对粗放。港区建设紊乱,还存在大量小、散、杂货码头,深水岸线未得到有效利用和配置,尤其是沿海岸线还有待进一步开发。

3 围绕长江经济带战略对南通港口发展的定位

南通港地处长江下游河口段北岸,东濒黄海,南临长江,是海轮进入长江的第一个港口,从长江口出海可达我国沿海和世界各港,溯江而上可直达长江中上游地区,可谓通江达海,同时还拥有建设大型内河港和大型海港的条件,在国内实属罕见。近年来,国家和省政府都对南通港口的发展定位作了相关部署。2014年,《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》提出,要加快通州湾深水航道和码头建设,实施江海河联运工程,打造江海直达运输集散基地、多式联运物流中心。2016年,《长江经济带发展规划纲要》将南通港列为十大重点港口之一。2015年,《江苏关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》提出,要提升南通港的港口功能,加快港口集疏运体系建设和江河海公铁多式联运。2016年,《江苏省长江经济带发展实施规划》提出,要加快通州湾深水航道和码头建设,打通通江达海的港口集疏运体系,建成长江经济带重要的水路中转站。2017年,《江苏省沿江沿海港口布局规划(2015—2030年)》提出,要加强南通港区整合,推进陆海统筹、江海联动。^[15]2017年5月,江苏省港口集团成立,开启了江苏港口一体化改革的新进程,由此构筑了具有区域枢纽功能的上海国际航运中心北翼港口群。

新形势下,南通港要把进一步加强港区整合,提高基础设施建设水平,加快港口转型升级,培育特色产业集群,建设绿色、平安、智慧港口作为未来的主攻方向,打造长江经济带江海联动开发的战略支点和长江江苏下游出海口枢纽,建设现代化国际港口。第一,充分发挥通江达海的区位优势,利用南京以下-12.5 m深水航道贯通的契机,呼应舟山江海联运服务中心建设,打造衔接长江经济带和“一带一路”的枢纽港。第二,联动建设上海和浙江自贸试验区,与上海港、宁波舟山港、南京港共推长三角世界级港口群建设,打造长三角一体化发展先行区和上海国际航运中心北翼组合强港。第三,按照现代化、专业化、国际化的发展要求,以集装箱近远洋干线和大宗物资海运直达为特色,加快沿江沿海港口转型升级,促进港、产、城深度融合发展。

4 南通港建设长江经济带战略支点的路径选择

港口是南通对接“一带一路”倡议和长江经济带等国家战略,建设上海大都市北翼门户城市的核心载体。未来,南通港要围绕顶层规划设计、港产城融合发展、江海河联运体系构建、绿色生态环境建设、智慧港口打造等路径重点突破,加快推进港口转型升级和建设江海联运港区,努力建设长江经济带江海联动的战略支点、上海国际航运中心北翼组合强港和江海交汇现代化国际港口,积极助推上海国际航运中心建设,有力支撑长江黄金水道发挥“黄金效益”。

4.1 牢固树立发展新理念,加强系统性整体谋划

一是以五大发展理念为指引。南通港要以“共抓大保护、不搞大开发”为基本依循,把“创新、协调、绿色、开放、共享”理念融入自身未来发展,以创新发展激发港口发展活力,以协调发展补齐港口发展短板,以绿色发展引领港口发展方向,以开放发展提升港口业界影响力,以共享发展促进港口发展成果普惠。二是抓紧谋划港口发展“一张图”。树立港口规划“一盘棋”思想,抓紧修编新一轮的《南通市港口总体规划》,明确各港区的发展定位。积极推进“多规合一”,加强港口规划与国土、环保、城市、交通、水利、海洋等专项规划衔接,促进港口与城市、产业、生态互动融合发展。三是积极优化港区功能布局。深化港口规划研究,统筹江海河港口布局,形成“一港八区”江海联动、协调发展新格局,推进错位发展、特色发展、良性发展。将沿江的9个港区优化整合为5个港区,重点打造通海现代化集装箱港区和如皋现代化大宗散货港区,天生、狼山、启海三大港区为补充,其中天生港区以服务临港工业为主,狼山港区以服务城市生活、园区生产为主,启海港区以船舶海工、装备制造等临港产业为主。沿海构建以通州湾现代化综合性港区为主体,洋口现代化液化品物流港区、吕四现代化物资运输及临港工业港区为两翼的沿海港群布局。

4.2 加快港口产业转型升级,推动港产城融合发展

一是培育特色产业集群。发挥现有港口地区的产业优势,加快海工船舶、机械制造等传统产业的转型升级,融入电子信息、纺织服装、高端装备制造等长江经济带世界级产业集群。沿江地区加强高新技术产业转型升级,优先发展航运服务、现代物流、文化创意等高端服务业;沿海地区要大力发展现代海洋产业,构建以

综合能源、智能装备、港口物流、滨海旅游等为特色的临海临港特色体系。二是拓展现代物流服务。沿海地区建设通州湾综合性物流园区、洋口港液化散货物流园区、吕四液化品港物流园区,沿江地区建设通海保税物流园区和如皋港大宗物资物流园区。同时,加强南通港与上海国际航运中心的对接,研究筹建南通港航运服务中心和南通航运交易所,培育发展航运金融、航运保险等高端航运服务业。三是深化港产城联动发展。建立港口与临港开发区联动发展机制,优先推进与港口运输密切相关的产业项目落户。围绕沿海产业带,发展能源、石化、海工船舶等产业,建设对港口具有重大支撑作用的沿海产业集聚区。围绕沿海城镇带,以通州湾江海联动开发示范区为核心,加快推进一批临港新城镇崛起。围绕沿海风光带,进一步加快依托港口的特色小城镇建设,形成滨海临港休闲旅游风光带。围绕沿江发展轴,重点实施高新技术和先进适用技术的改造,推进南通市区老港区城市化,发展航运服务、现代物流等高端服务业,打造港产城融合发展示范区。

4.3 完善港口基础设施,构建江海河联运体系

一是推进港口航道和深水码头建设。加快港口公共基础设施建设,建设洋口港 15 万吨级航道、吕四港 10 万吨级进港航道、通州湾 15 万吨级进港航道,加快专业化深水码头建设。充分利用长江-12.5 m 深水航道,将沿江码头靠泊提高到 20 万吨级,提升江海直达运输服务能力。二是建立广阔的集装箱航线网络。南通要优先解决好深水航道时代长江口的航运困境,承接好上海国际航运中心的功能疏解,分流长江口的航运压力,与江苏省内港口、长江中上游地区重点港口开辟航线,与大型工业企业进行合作,加强与苏中、苏北内河地区码头、产业园区的对接,构建广阔的港口航线网络和腹地空间。三是构建高效的江海河联运体系。加快江海河联运工程建设,着力完善海运直达、江海转运、内河集散三大运输体系。重点建设九圩港复线船闸及通江连接线,实施通扬线航道整治及通吕运河、洋口运河改造升级等工程,加快沿海港区内河疏港航道规划建设,推进长江口北支航道整治工程。

4.4 推进绿色港口建设,有效化解港城矛盾

一是加快港口绿色技术应用。积极推进重点节能减排项目建设,严禁在长江沿线新建石化、煤化工等中重度化工项目,推动沿江既有化工项目逐步向沿海地带有序转移。加强港口粉尘、噪声防治,加大印染、化纤、钢丝绳等行业落后生产工艺、设备、生产线的淘汰力度,鼓励港口企业应用液化天然气、风能、太阳能等,提高清洁能源和可再生能源在港口的使用比例,提升港口绿色发展水平。二是加快岸线修复和码头治理。合理开发整合岸线资源,有序化解港城矛盾。取消与水源保护地、生态红线区域等有冲突的港口岸线,将沿江沿海岸线与产业进行整体优化布局,重点对市区段港口岸线实施科学化退出,实施长江生态保护和修复工程。加快沿江船舶制造、海工设备等港口生产岸线逐步腾退转移,稳步增加生活、生态岸线空间。加快推进沿江、沿海低效码头整合,重点实施低效液体化工码头整合搬迁,整治取缔一批河口小码头,对南通港区、任港港区、狼山港区等中心城区段码头进行搬迁整合,对一批破产或效益较差船厂进行并购整合。三是加强平安港口建设。全面排查、彻底整治非法码头工程,深入开展危化品码头专项治理,分类指导实施关停并转或升级改造。开展港口突发事件风险评估,完善环境应急预案并备案。加强港口应急救援体系和应急救援队伍建设,提高应急物资装备能力。加强港口安全监管能力、监管队伍和管理制度建设,完善行业管理法规,建立健全行业管理依法决策机制,从严开展港口执法,加大对黑码头违规建设经营及安全生产违法行为的打击力度。

4.5 提升信息化智能化水平,推进智慧港口建设

一是加快推进港口信息化建设顶层设计,开发应用码头生产智能调度系统,构建港口信息服务平台,提高港口运行效率。二是加快港口信息化应用,提高码头前沿装卸设备、水平运输车辆、堆场装卸机械等关键设备的自动化、智能化水平,提升货物在港口的换装作业效率,实现信息化与港口生产、服务、管理各环节全过程融合,提升港口服务效率、安全性能、服务质量和便捷性。三是推进智慧港口建设,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,建设高效、安全、智能的感知网络,积极打造港口数据云服务平台,发展基于大数据的高品质增值信息服务新业态,实现资源集中管理与大集成应用。

5 结束语

南通濒江临海,具有良好的港口资源条件,是江苏省唯一具有江海联动开发条件的城市。南通港要借助国家及区域战略多重叠加的机遇,围绕顶层规划设计、港产城融合发展、江海河联运体系构建、绿色生态环

境建设、智慧港口打造等路径进行突破,有效解决当前存在的问题和发展困境,建设长江经济带江海联动的战略支点、上海国际航运中心北翼组合强港、长江江苏下游出海口枢纽和江海交汇现代化国际港口,从而助推上海国际航运中心建设,发挥长江黄金水道的“黄金效益”。

参考文献:

- [1]刘峻源.沿海港口城市空间结构演进及优化研究——以天津为例[D].天津:天津大学,2017.
- [2]将长江经济带建设成为具有全球影响力的内河经济带[EB/OL].(2014-09-25)[2019-06-12].http://www.81.cn/gnxw/2014-09/25/content_6154074.htm.
- [3]王成金.集装箱港口网络形成演化与发展机制[M].北京:科学出版社,2012.
- [4]舒洪峰.集装箱港口发展动态研究[D].北京:中国社会科学院,2007.
- [5]真虹.港口管理[M].北京:人民交通出版社,2009.
- [6]真虹,刘桂云.第四代港口及其经验管理模式研究[M].上海:上海交通大学出版社,2010.
- [7]Bird J H.Seaport Gateways of Australia[M].London:Oxford University Press, 1968.
- [8]Bird J.The Major Seaports of the United Kingdom[M].London: Hutchison,1963.
- [9]王辑宪.中国港口城市的互动与发展[M].南京:东南大学出版社,2010.
- [10]周文.北仑港口城市空间布局优化研究[D].杭州:浙江大学,2010.
- [11]王宇.南通港口与城市发展的关系研究[J].现代城市研究,2012(9):93-98.
- [12]南通市“十三五”港口发展规划[EB/OL].(2018-01-31)[2019-06-13].<https://www.ccpc360.com/f/bencandy.php?fid=191&id=71699>.
- [13]交通运输部.2017 年中国港口统计年鉴[Z].北京:中国港口杂志社,2017.
- [14]交通运输部.2018 年中国港口统计年鉴[Z].北京:中国港口杂志社,2018.
- [15]江苏省人民政府.江苏省沿江沿海港口布局规划(2015—2030 年)[EB/OL].(2017-05-22)[2019-06-15].http://www.jiangsu.gov.cn/art/2017/5/22/art_46484_2557494.html.

(责任编辑:范可旭)

Analysis of the Path of Constructing Strategic Pivot of the Yangtze River Economic Belt in the Port of Nantong

TANG Li-li

(Finance Department, Nantong Vocational and Technical Shipping College, Nantong 226010, China)

Abstract: As a large-scale infrastructure, a port is the basic support and reshaping force of regional and national space structure. Containerization, regionalization, networking and informationization have become the main trends of modern port development. The Port of Nantong is located at the intersection of the Yangtze River Economic Belt and the “Belt and Road” Initiative. The port functions are still at the stage of the third generation, and the port space is gradually developing towards the stage of a specialized terminal. Presently the Port of Nantong should make good use of its advantage of location and multiple national strategies. Guided by the five concepts of development, it should adhere to ecological priority and green development, focus on strengthening a systematic overall plan, promote the integrated development of port, industry and city, and build a Yangtze river-sea-river transport system, which helps resolve the contradictions between the port and city, effectively promote the construction of intelligent ports, strive to build the strategic pivot of the Yangtze River Economic Belt’s river-sea linkage, and a strong international port on the north wing of Shanghai International Shipping Center, and a modern international port at the intersection of the Yangtze River and sea, and actively promote the construction of Shanghai International Shipping Center and the construction of the Yangtze River Economic Belt into an inland river economic belt with global influence.

Key words: Yangtze River Economic Belt; Port of Nantong; strategic pivot