

扬州港口经济高质量发展研究

潘岑欣, 周春应

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

摘要: 扬州港将长江、京杭大运河黄金交汇点的优势转化为江河联运枢纽港口经济发展新动能, 对扬州港口经济高质量发展有着重要推动作用。研究发现, 扬州港口仍存一体化改革推进不足、港口治理体系不健全、港口产业园区结构单一等问题。因此, 提出加快港口建设、推动港口转型、扩大港口功能、保护港口生态环境等策略建议。

关键词: 港口经济; 江河联运; 沿江港口; 枢纽港口

中图分类号: F552 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2021) 02—0040—03

1 引言

扬州地处苏中腹地, 自隋炀帝开凿大运河以来就以漕运中心闻名于世。境内拥有长江岸线 80.5 公里, 大运河河道 151.3 公里, 水运航道条件得天独厚, 港口经济历史悠久。2019 年 2 月, 党中央提出统筹保护好、传承好、利用好大运河宝贵遗产的重要指示, 2020 年 11 月 14 日, 习近平总书记在南京召开了第三次长江经济带发展座谈会, 再次强调推动长江经济带发展这一重大决策。由此可见, 推动扬州经济高质量发展, 需要认真落实关于长江经济带发展和大运河文化保护传承利用规划纲要的部署要求, 按照统筹规划、远近结合、合理开发、有效保护的原则, 优化港口功能布局, 加强岸线资源整合与集约利用, 推动扬州内河港高质量发展。

2 扬州港口经济发展概况

2.1 港口规划取得新进展

2019 年以来, 扬州市港口管理局对扬州境内港口进行了分类规划。对于内河港, 编制了《扬州内河港总

体规划(2019 - 2035 年)》(以下简称《规划》)并已获江苏省政府批准, 《规划》划分了扬州境内各港区区域并明确功能定位; 对于长江港口, 开展了《扬州港港口岸线整合利用五年规划》与《扬州市长江码头布局规划方案研究》的编制工作, 有效规划以扬州港为代表的长江港口。扬州市港口管理局在注重对岸线资源使用统一规划的同时, 还坚持深水深用、集约利用的原则, 保护和有效利用港口岸线资源。加大对原有码头进行提档升级的力度, 扩容改造, 设备更新, 提升港口吞吐能力, 加快推进相关港口岸线功能调整 and 资源整合步伐。

2.2 港口经营稳步推进

2019 年扬州港口货物吞吐量 13917 万吨, 同比下降 1.5%; 集装箱吞吐量 52.0 万标箱, 同比增长 2.3%。2015 至 2019 年扬州港口货物吞吐量及集装箱吞吐量总体稳定, 缓步上升。港口建设方面根据扬州市港口管理局报告, 2020 年 4.5 亿元, 其中, 仪征港区仪征港务码头工程投资 3 亿元, 扬州港区中航宝胜件杂货码头工程投资 1.5 亿元。

表 1 扬州各区域港口规划

港区名称	功能定位	港口岸线长度	性质
扬城港区	原材料、能源、件杂等物资中转为主, 为扬州市区大宗散货和企业物资提供运输和仓储服务	3760 米	公共运输服务和临港产业发展相结合的综合性枢纽港区。
宝应港区	大宗散货、件杂运输为主, 为宝应县所需物资运输提供服务	4680 米	公共运输服务为主、兼顾临港工业发展的枢纽港区
高邮港区	工业原材料及产成品、矿建材为主, 兼顾集装箱运输, 为高邮市所需物资运输提供服务	6143 米	服务临港产业及腹地物资中转运输的枢纽港区
江都港区	大宗散货、件杂运输为主, 为江都区所需物资运输提供服务, 并为周边地区物资中转运输提供服务	3010 米	公共运输服务为主、兼顾临港工业发展的枢纽港区
仪征港区	大宗散货、件杂运输为主, 为仪征市所需物资运输提供服务	500 米	公共运输服务港区

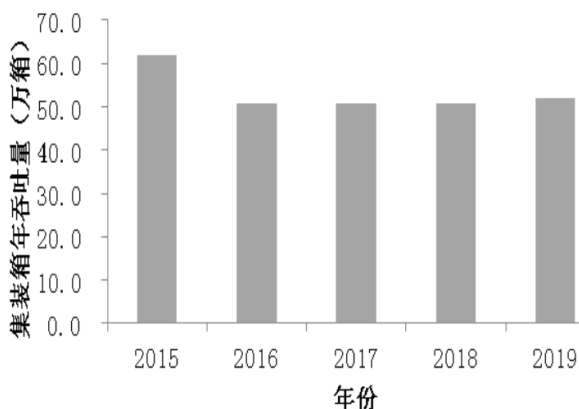


图1 2015-2019 扬州港口集装箱吞吐量

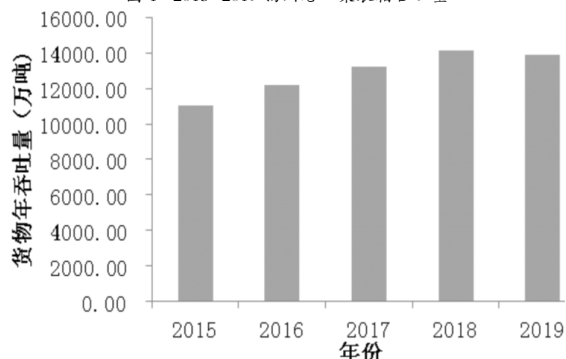


图2 2015-2019 扬州港口货物吞吐量

3 扬州港口经济发展存在的问题

3.1 港口一体化改革推进不足

港口是水路运输物流链、供应链上的枢纽^[1]，形成港口经济一体化需要统筹规划港口岸线，政企合作，综合利用港口资源。扬州港口大都停留在物流发展的第一阶段，即“运输+转运+储存”^[2]，拥有传统的货运、转运和仓储功能，但其商务功能、信息功能、中介功能、金融功能尚待进一步开发。需要向集资金流、商品流、人才流、信息流于一体的综合物流阶段发展，努力形成自己的港口物流经济圈。目前，扬州的港口物流企业有江苏省扬州港务集团、扬州远扬国际码头、扬州新港物流、扬州海昌港务、仪征市长江货运等，物流企业总体规模较小，大多只能提供传统的运输和仓储服务，部分企业信息化程度不高，难以提供一体化的物流服务^[3-4]，尚未形成江河联运枢纽港口功能^[5]。总体而言，扬州港口企业经营效益不佳，以普通货运为主，集装箱航线匮乏，外贸进出口货箱可用航线无法满足扬州本地外贸企业总需求。

3.2 港口治理体系有待提升

扬州目前的港口治理采取各个区县分治的模式，通过各地港口管理局进行专项行动和委托第三方机构进行综合调查的形式来排查安全隐患，总体安全监管压力巨大。部分县、区的管理机制尚待完善，港口执法力度不

足、执法质量不高。在推进系列除隐患防事故、安全生产大检查、危险物品技术检测等专项整治活动中，依法整治、强化监管的意识和能力有待提高，同时，还存在职权交叉，相互影响，管理力量薄弱等问题。

3.3 港口产业结构有待优化

扬州目前的港口产业园区以船舶制造、机械制造、机电装备等传统制造业为主，除汽车产业园、化学产业园之外，大部分园区的专业化水平并不高，且存在产业同构、工业园区定位重叠等现象。除此以外，对比江苏省内沿江各市，扬州港口产业园区承接国际资本力度不强，外向型经济发展不充分，吸引外商投资规模总体较小。

4 扬州港口经济高质量发展策略

4.1 加快港口建设项目推进

内河港口的提档升级离不开港口基础设施建设的支撑，加大对于港务码头工程的投资力度^[6]，推动沿江港口集约化、专业化发展对此至关重要。一是需要政府帮助企业尽快完善前期各项报批手续，进一步加大对接、协调力度。同时，注重相关工程的品质，重点打造高品质项目，完善品质工程创建机制，确保施工标准化、透明化、绿色化。二是需要进一步完善港口规划，加快岸线资源整合，取缔非法小码头，实现规模化、集约化发展。

4.2 优化港口经营布局

2013年扬州出台了《关于加快扬州港“亿吨大港，百万标箱”建设的实施意见》，围绕这一目标，结合港区功能定位，各港区之间合理布局、分工协作、优势互补。以扬州港务集团为投资运营的主力，充分发挥其作用，抓住机遇，推进国有港口企业整合，促进优质港口一体化经营。除此之外，可从供给侧入手，引进先进的港口设备和经营理念，积极开展对老旧码头的改造，努力升级装卸技术，推动闲置舾装码头转型，提升扬州港口的现代化、集约化、专业化经营能力。

江苏省政府2014年出台了《宁镇扬同城化发展规划》，规划中就已提出利用长三角以及中西部的区位优势^[7]，城市联手共建长江航运物流中心和区域性金融商业中心^[1]。扬州应以此为契机推动区域合作，加快与南京、镇江跨江融合发展步伐。

4.3 推进港口功能升级

随着数字经济发展趋势愈演愈烈^[8]，扬州港口应加速信息化平台建设和物流业务信息系统建设^[9]，提高水运信息共享程度，实现扬州境内跨区域、跨企业、跨部门的信息服务。除传统的货运、仓储业务外，积极开拓港口作为交通枢纽的金融、中介、资讯等现代服务业务，



提升港口的附加值。同时,充分利用临港经济区的优势,积极构建电子商务物流体系^[10],发挥水运运量大、价格低的特点,打造大宗货物物流快线,支持电商企业运用大数据、云计算、物联网等新兴技术与港口物流业联动^[11],提升港口货运吞吐量。挖掘大运河文化遗产价值^[12-14]、生态旅游资源潜力,实现文化创意产业^[15-16]、文化旅游业与江河联运枢纽经济协调发展^[17-18]。

4.4 提高港口生态保护水平

2017年10月18日,十九大报告中指出要树立和践行“绿水青山就是金山银山”的理念,生态环境的保护在经济高质量发展的过程中同样重要。扬州港口的生态环境保护主要需要采取以下几点措施:一是强化港区堆场粉尘综合治理,在现有的沿江港口粉尘在线监测系统基础上,完成京杭运河和其他内河干线航道沿线港口粉尘在线监测系统建设。二是注重港口码头水污染防治,确保全市港口码头的污水纳管或污水自处理达标,提高散货码头的中水回收利用率。三是加强港口船舶污染防治,切实推进船舶污染物监管电子联单制度,严格把控污染物接收、转运及处置。

参考文献:

[1] 曹杰. 高质量推进长三角世界级港口群一体化发展的思考[J]. 中国港口, 2020(09):1-4.
 [2] 张广哲. 浅析扬州港口物流发展现状、问题及对策[J]. 劳动保障世界, 2016(32):48-49.
 [3] 濮晗. 航空运输上市公司盈利能力研究[J]. 物流工程与管理, 2020,42(07):63-66.
 [4] 陈思元, 顾意刚. 物流上市公司盈利能力研究[J]. 物流工程与管理, 2020,42(09):157-160.
 [5] 盛筱祺. 无锡交通枢纽经济发展路径研究[J]. 物流工程与管理, 2020,42(10):143-146.
 [6] 黄文泽, 郭承龙. 中国水运业经济发展推动沿岸特色

小镇的繁荣——基于新中国成立70年水运发展历程[J]. 中国水运, 2020(01):33-34.

[7] 曹宇星. 江淮生态经济区县域经济发展思路探析[J]. 经济研究导刊, 2018(34):162-164.
 [8] 陈伟忠, 顾意刚, 邱静茹. 镇江市数字乡村建设路径探析[J]. 热带农业工程, 2020,44(04):26-28.
 [9] 国家统计局扬州调查队课题组. “一带一路”倡议背景下的扬州临港经济发展研究[J]. 大陆桥视野, 2017(09):63-67.
 [10] 袁安鑫, 李琦. 我国B2C电子商务企业客户流失问题研究——以凡客诚品为例[J]. 电子商务, 2020(05):22-23.
 [11] 王惜凡, 周捷, 顾意刚. 新零售背景下智慧物流调配模式研究——以阿里盒马鲜生为例[J]. 物流工程与管理, 2020,42(01):22-25.
 [12] 李梦圆. 连云港非物质文化遗产产业化发展研究[J]. 汉字文化, 2020(22):157-158.
 [13] 濮晗. 镇江非物质文化遗产产业化发展研究[J]. 汉字文化, 2020(16):158-160.
 [14] 王惜凡. 苏州非物质文化遗产产业化发展研究[J]. 汉字文化, 2020(19):148-149.
 [15] 盛筱祺. 无锡文化创意产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(22):133-134.
 [16] 穆瑞琪. 运城市文化创意产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(22):135-136.
 [17] 仇诗琦. 全域旅游视角下贾汪文化旅游融合发展研究[J]. 汉字文化, 2020(19):144-145.
 [18] 盛筱祺. 全域旅游视角下梁溪文化旅游发展研究[J]. 汉字文化, 2020(19):146-147.

基金项目: 本文为江苏省大学生创新训练计划项目“江苏枢纽经济、数字经济、总部经济三大经济发展研究”(项目编号: 202010298171H)