

# 南京港口经济高质量发展研究

张璨

(南京林业大学经济管理学院, 江苏南京 210037)

**摘要:** 南京港全面发挥水运优势, 以建设长江中转联运枢纽为抓手, 打造区域性航运物流枢纽中心, 推动临港经济持续发展已经成为提升南京水运枢纽发展质量的一项重要举措。研究发现, 南京港“一带两核三区”枢纽经济持续推进, 但面临港口资源浪费、低端同质竞争、港口协同治理能力欠缺等发展困境。因此, 提出打造绿色智慧港、统筹区域港口资源、推进港产城融合发展、完善多式联运体系等政策建议。

**关键词:** 港口经济; 中转联运; 长江航运

**中图分类号:** U651      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1006—7973 (2021) 10—0010—03

南京港主动对标交通强国江苏方案重点任务<sup>[1]</sup>, 提高南京水运枢纽经济发展站位, 抢抓东部地区重要的中心城市发展战略机遇, 系统谋划港口航道建设, 全面发挥水运优势, 将南京港口枢纽经济发展优势转换为南京高质量发展新动能。南京港加快长江中转联运枢纽建设和港口资源整合, 赋能多式联运、长江航运物流服务<sup>[2-3]</sup>, 充分挖掘长江文化内涵<sup>[4-5]</sup>, 助力长江文化旅游融合发展<sup>[6-8]</sup>、长江文化遗产产业化<sup>[9-10]</sup>、长江文化创意产业发展<sup>[11-13]</sup>, 实现港产城联动发展。因此, 将南京港打造为“一带一路”倡议下的海港枢纽新样板<sup>[14]</sup>, 充分发挥南京港口江海转运与航运物流服务新优势, 推进南京港“一带两核三区”相关产业联动发展新路径, 为提升南京港水运枢纽首位度奠定坚实基础。

## 1 南京港口经济发展态势

### 1.1 港口经营状况良好

南京港作为外贸运输港口, 地处长江中下游, 是长江经济带江河海联运的枢纽港。南京港主要经营油品液化、集装箱、零部件和散杂物的装卸和仓储业务, 以及水上运输服务、外轮理货等具有一定关联度的业务。近年来, 随着南京海港枢纽经济的持续推进, 2016至2019年南京港口货物吞吐量及集装箱吞吐量一直保持持续平稳上升态势。但是, 2020年南京港货物吞吐量25112万吨, 同比下降2.2%, 其中, 外贸货物吞吐量3209万吨, 同比下降3.1%; 集装箱吞吐量302万吨, 同比下降8.6%。南京港货物吞吐量在2020年呈现同比下降, 主要由于受到2020年全球爆发的新冠肺炎疫情影响。对比国内其他主要港口, 南京港口经济总体受疫情影响波动较小, 经济韧性较强。

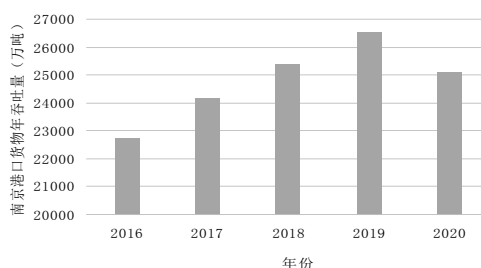


图1 2016-2020年南京港口货物吞吐量

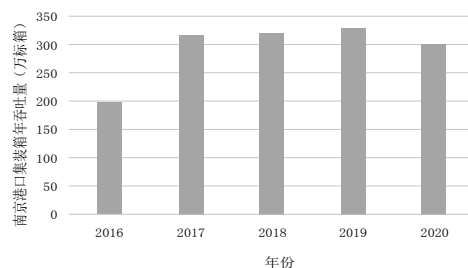


图2 2016-2020年南京港口集装箱吞吐量

### 1.2 “一带两核三区”枢纽经济持续推进

2015年国家提出高起点规划建设南京海港经济枢纽区, 以长江航运物流发展带为中心, 建设下关长江国际航运物流服务集聚区、龙潭海港枢纽经济区两个核心区, 以及滨江、江北、七坝三个海港枢纽经济区。2020年南京市政府提出建设国际门户型综合交通枢纽的目标愿景, 以现代化综合交通系统为抓手, 提升枢纽产业能级和对外辐射能力。目前, 南京海港经济枢纽区规划框架基本形成, 工作推进机制趋于完善, 并将继续抢抓国家三大战略叠加交汇、自贸区设立等历史性机遇, 继续稳步推进建设与国际物流链的高效衔接, 持续提升港航物流服务质量, 不断加强临港产业政策的示范引领, 南京港口枢纽经济发展活力不断释放。

## 2 南京港口经济发展面临的困境

### 2.1 港口资源尚未得到高效利用

航道作为南京港口发展的首要条件已经成为限制南京港发展的短板。12.5 米的深水航道正式投入运营改善了南京的通航环境,但和建设“南京长江国际航运物流中心”的目标仍存在一定差距。受航道限制,大型海轮入江和集装箱运输受限,深水岸线等资源不能得到有效利用,港口的综合优势难以充分发挥。

### 2.2 港口产业结构亟待升级

南京港口正处于由装卸服务中心向贸易和物流服务中心的转变阶段,以传统的货运、转运和仓储功能为主,缺少具有高附加值的现代物流服务业和高端技术产业,经济效益较低。从运输货种角度来看,南京港口主要运输石油制品、煤炭、钢铁、化工原料和金属矿石等,与下游常州港、镇江港、南通港等港口货种高度重合,低端同质化竞争严重<sup>[15]</sup>。同时,相对于长江沿岸其他主要港口,南京港口集装箱吞吐量相对不足,集装箱区域中转网络尚不完善<sup>[16]</sup>;集疏运系统建设不成熟,缺乏对枢纽经济发展有重要支撑和引导作用的综合平台建设。

### 2.3 港口协同治理能力欠缺

南京海港经济枢纽区普遍存在多主体、多板块叠加现象,如七坝港区涉及浦口经济开发区、浦口高新区,滨江枢纽经济区涉及滨江开发区和江宁高新区。这使得各方利益诉求易发生冲突,权责难以协调。港区和后方产业园区面临多头管理,导致土地难以合理统筹利用,发展集聚型临港产业困难重重。同时,南京港口的铁水联运工作缺少强有力的协调统一机制,在其总体规划上铁路和港口建设的衔接深度不充分<sup>[17]</sup>,影响了行业合作,制约了铁水联运的进一步发展。

## 3 南京港口经济高质量发展策略

### 3.1 打造绿色智慧港,抢占发展新高地

南京港抢抓发展智慧港口机遇,率先打造了国家智慧港口示范工程。应该依托已有建设成果和技术优势,继续构建“互联网+港口”组织生态圈,打造特色化互联互通智慧物流运作体系<sup>[18]</sup>,全面提升南京港江海联运、全程物流服务能力<sup>[19]</sup>。推进码头作业自动化和技术改造升级,实现智能调度、装置远程控制等综合应用;优化集疏运系统,运用物联网技术实现港口基础设施的关键技术突破<sup>[20]</sup>,深化集装箱江海联运公共信息平台建设,搭建长江航道数字化管理平台,探索实现内河中高等级

航道的数字化管理途径<sup>[21]</sup>。在“双碳”目标和 IMO 的减碳战略提出的背景下,低碳转型成为港口可持续发展的必由之路。稳步推进“长江古都,水韵金陵”文化旅游高质量协调发展<sup>[22-24]</sup>,挖掘长江儒释道文化、长江山水文化、长江文学文化等八大主题长江文化内涵,实现长江文化遗产<sup>[25-27]</sup>、文创产业<sup>[28-30]</sup>、文化旅游业与南京海港枢纽经济绿色高质量发展。

### 3.2 统筹区域港口资源,构建发展新优势

长江三角洲地区港口经济腹地重复,进出口货物同质化,使得港口经济结构性矛盾突出。推动宁镇扬同城化建设能够有效地避免恶性竞争,减少资源内部的损耗,形成都市圈内城市协同发展,打造都市圈同频共振新样板。因此,南京需要积极配合建设宁镇扬组合港<sup>[31]</sup>,明确在组合港中的定位和分工,统筹利用和开发港口岸线资源。同时,南京应搭载长江经济带和长江三角洲一体化发展列车,按照协同发展的顶层设计,借助资本纽带,通过企业改组,形成取长补短、错位发展的格局,主动承接上海的溢出产业,通过打造世界级港口群,加快缩短前期刺激政策的消化期。

### 3.3 深化结构性调整,推进港产城融合发展

南京港口需要以建设长江中转联运枢纽为抓手,推动临港经济高质量发展,延伸临港产业链,提升临港价值链,推进临港产业提质增效<sup>[32]</sup>,向港产城一体化转变。构建高附加值的临港产业集群,大力发展临港型先进制造产业和现代服务产业,例如现代港口物流业、综合保税区现代服务业等。引进和培育拥有国际水准的龙头型项目,鼓励企业加大研发投入、设立研发中心,打造有核心技术竞争力的国际高端产业基地。同时,稳步推进港口集装箱疏运系统、港口物流、临港产业协同发展,加强南京港与周边港口的有效链接。构建高端的港航物流市场,打造优质的营商环境。

在推进港产城融合发展方面,南京应推动基础性设施、临港特色产业、枢纽城市一体化建设,推进港口建设、产业发展、城市功能升级齐头并进,以具体项目带动港产城融合发展<sup>[33]</sup>,例如建设港口物流园区和产业园,完善开发区、综合保税区与城市功能区建设。

### 3.4 完善多式联运体系,建设综合交通枢纽

配套设施建设是多式联运发展的基础。南京港口多式联运的基础设施较薄弱,货运枢纽中的各种交通方式尚未有效地衔接起来。因此,南京应继续改进各种交通运输方式之间基础设施的布局,提高衔接水平,完善联

运通道, 加快改造和拓宽繁忙路段, 建设缺失路段, 提高各运输方式之间的转换效率; 统筹规划联运枢纽建设, 依托铁、港、航等枢纽, 配套修建公路集散分拨枢纽, 打造具有江海、水铁、水陆等转运或联运功能的重要门户枢纽。

智能化是推动多式联运高效运作的重要手段, 而目前南京多式联运信息共享平台规模较小、功能不健全, 信息交换渠道不通畅。南京需推动建设各种运输方式之间的信息共享机制, 协调和完善信息共享标准, 加快建设公共信息的服务平台, 促进各种运输载体间信息的互联互通与精准匹配, 实现各环节协同联动; 鼓励运用互联网技术、移动通信技术等现代化技术装备, 推动“互联网+”和运输服务融合发展。主体培育是促进多式联运供给优化的着力点。南京相关部门须充分利用政策引导, 积极发展多式联运的经营主体, 鼓励企业探索多式联运全程组织新模式。

#### 参考文献:

- [1] 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.
- [2] 张媛媛, 周春应. 数字经济视域下我国物流产业的局部转型研究[J]. 物流工程与管理, 2021, 43(06): 16-18.
- [3] 吴缪宇, 孙泽辰. 新零售模式下社区末端物流问题研究——以无物业小区智能快递柜为例[J]. 物流工程与管理, 2021, 43(02): 19-22.
- [4] 张利敏. 我国文化产业发展态势分析[J]. 汉字文化, 2020(16): 152-153.
- [5] 仇诗琦. 徐州市文化产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(22): 129-130.
- [6] 王惜凡. 苏州阳澄湖文化旅游发展研究[J]. 汉字文化, 2020(12): 130-131.
- [7] 濮晗. 多元文化融合视角下句容茅山旅游资源开发研究[J]. 汉字文化, 2020(20): 165-166+176.
- [8] 穆瑞琪. 全域旅游视角下解州关帝庙文化旅游融合发展研究[J]. 汉字文化, 2020(20): 163-164.
- [9] 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.
- [10] 盛筱祺. 无锡非物质文化遗产产业化发展研究[J]. 汉字文化, 2020(23): 169-170+174.
- [11] 周丽, 郑莹莹. 苏州市文化创意产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(04): 159-160.
- [12] 张利敏. 河北省文化创意产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(04): 154-155.
- [13] 濮晗. 全域旅游视角下镇江文化创意产业发展研究[J].

汉字文化, 2020(12): 128-129.

- [14] 刘佳玲. “一带一路”背景下中国—东盟投资便利化水平研究[J]. 生产力研究, 2020(11): 9-12.
- [15] 周丽, 顾意刚. 数字乡村建设背景下“数字鸿沟”的形成和改善研究[J]. 改革与开放, 2021(01): 62-67.
- [16] 陈伟忠, 周春应. 镇江港口经济发展策略分析[J]. 中国水运, 2020(10): 23-25.
- [17] 潘岑欣. 铁路运输上市公司盈利能力研究[J]. 物流工程与管理, 2021, 43(06): 125-128.
- [18] 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.
- [19] 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.
- [20] 王惜凡, 蔡钟莹, 周春应. 5G万物互联时代全媒体发展的实现路径研究[J]. 物流工程与管理, 2020, 42(08): 171-173+144.
- [21] 仇诗琦, 顾意刚. 物联网视域下农村经济发展数字化转型升级研究[J]. 改革与开放, 2021(04): 21-25.
- [22] 张利敏. 全域旅游视角下平山县文化旅游发展研究[J]. 汉字文化, 2020(18): 152-153.
- [23] 潘岑欣. 全域旅游视角下仪征文化旅游融合发展研究[J]. 汉字文化, 2020(15): 151-152+184.
- [24] 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.
- [25] 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.
- [26] 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.
- [27] 张利敏. 石家庄非物质文化遗产产业化发展研究[J]. 汉字文化, 2020(12): 176-177.
- [28] 盛筱祺. 无锡文化创意产业发展研究[J]. 汉字文化, 2020(22): 133-134.
- [29] 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.
- [30] 包文俊. 我国文创产业发展问题与对策研究[J]. 汉字文化, 2020, (23): 179-180.
- [31] 潘岑欣, 周春应. 扬州港口经济高质量发展研究[J]. 中国水运, 2021(02): 40-42.
- [32] 周丽, 覃棹. 产业链视域下养老产业优化路径研究[J]. 物流工程与管理, 2020, 42(04): 178-180.
- [33] 梁浩, 曹小磊, 王鹏. 南京海港枢纽经济高质量发展策略研究[J]. 江苏科技信息, 2021, 38(11): 45-47.

基金项目: 江苏省大学生创新训练计划项目“我国都市圈科技创新能力评价研究”(项目编号: 202110298023Z)。