

徐州内河枢纽港高质量发展研究

蒋可意

(南京林业大学经济管理学院, 江苏 南京 210037)

摘要: 充分发挥水陆空多式联运立体交通优势,以京杭大运河中转联运物流中心建设为抓手,聚力打造徐州港成为“一带一路”沿线通江达海内河枢纽重要港口,支撑引领徐州经济发展提质增效。研究发现,徐州内河枢纽港口“一中心两平台三基地”产业布局逐步形成,但面临港口物流服务货种类单一、港口管理体系不健全、港城矛盾突出等发展问题。因此,提出调整港口发展战略布局、加强多式联运体系建设、打造绿色生态港口等策略建议。

关键词: 多式联运; 内河枢纽港口; 国际陆港

中图分类号: U651 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 01—0016—03

徐州是中国第二大铁路枢纽城市,作为国家综合交通枢纽城市,始终坚持以“交通强国”战略为指引,高标准推进水陆空立体化综合交通体系建设,高水平打造交通强国建设城市新样板,塑造陆港公铁水多式联运发展新优势,构建徐州交通互联互通高质量发展新格局,促进徐州港成为“一带一路”沿线通江达海内河枢纽重要港口,以综合交通助推徐州高质量发展转型升级具有重要意义。徐州淮海国际陆港充分发挥水陆空多式联运综合交通优势^[1],高标准规划建设淮海都市圈商贸物流中心^[2]、国际物流枢纽中心^[3],充分挖掘汉文化内涵^[4],助力汉文化旅游发展^[5-6]、文化遗产产业化^[7-8]、文创产业发展^[9-10],实现港产城联动发展。因此,徐州国际陆港作为京杭运河上规模最大的港口,也是淮海国际陆港铁水联运中心,要牢牢把握“一带一路”^[11]、“长江经济带”^[12]、长三角区域一体化、江淮生态经济区^[13]、淮海经济区等战略叠加的交汇机遇,主动对标准海经济区中心城市发展目标,提高徐州国际陆港发展站位,抢抓淮海经济区中心城市发展战略机遇,系统谋划国际陆港建设,全面发挥多式联运立体交通优势^[14],将徐州枢纽经济发展优势转换为支撑引领徐州经济发展提质增效和产业转型升级的新动能^[15]。

1 徐州港口经济发展现状

1.1 “一中心两平台三基地”产业布局形成

徐州港由邳州港、万寨港、孟家沟港、双楼港四个港区组成,是京杭大运河上重要的大型联运物流港口。2019年江苏省提出高质量规划建设徐州国际陆港,以京杭运河中转联运物流中心为支撑,集聚多方资源凝聚合力打造徐州港口电子商务^[16]、多式联运物流两个平台,

政策引领多维协同培育加工配送、仓储中转、交易交割三大基地。徐州港口有效链接徐州公铁水多式联运立体交通物流体系^[17],坚持以内河物流业务为核心,不断延伸港口物流产业链和提升港口物流价值链,逐步形成多式联运物流^[18]、电子商务^[19]、物流金融^[20]、码头中转、加工配送、仓储保管^[21]、信息服务^[22]、期货交割等现代物流商务功能为一体的大型综合物流港口发展态势。

1.2 港区生态环境部署取得新进展

2021年7月15日至16日,生态环境部环境影响评价与排放管理司会同交通运输部综合规划司提出优化调整《徐州港总体规划(修编)》,明确高质量开展审查,高度重视污染防治,强化环境风险防范,这对推进徐州由交通枢纽城市向区域性现代物流中心转变^[23],充分发挥多式联运港口优势有着重要意义。结合2018年的徐州港总体规划(修编)环境影响评价第二次公示内容,徐州市生态环境局未来将致力于优化区域生态环境质量,把“绿色发展、节约资源”的目标摆在首要位置,与此同时真切落实污染防治法规的制定、生态环境保护的具体措施,推进与港口各主管部门的相互合作与监督,争取在港口生态不断改善的基础上实现港口物流有效建设,推进区域经济发展。

2 徐州港口经济发展存在的问题

2.1 港口物流服务货种类单一

目前,徐州港主要以装卸煤炭、砂石料和石膏矿等矿物原料为主,货物品种单一。而长三角地区经济的繁荣活跃程度、创新开放能力在全国都是首屈一指的,徐州将乘着《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》政策的快车,将自身发展成为集商贸物流、科教文化、金融

服务为一体的淮海区域经济中心。此次城市功能的重新定位，一方面为港口提供了较充足的货源，另一方面也要求港口为客户提供货物品种齐全的港口服务，尤其是要为客户提供全方位、多层面和个性化港口综合物流服务^[24]。而货物仓储、装卸、中转仍然是徐州港主要的经营业务，经营理念止步不前，同时仓储货运港口大部分只提供仓库保管、干线运输和市内及周边配送，物流作业效率低下^[25]。

2.2 港口管理体系不健全

徐州港口管理体系的不健全主要体现在管理行政体系和管理法规体系。现行的管理体制与国家倡导的“一港一政”原则相悖，全市的港口行政管理工作由徐州市港口管理处负责，而下属的各港区的行政管理及各级人民政府的港口管理工作则分别由所属区域的交通主管部门和港区行政管理部门负责，未形成一个统一的整体。多头管理容易造成行政管理体的不顺畅。另外，管理法规体系也尚未完善，徐州市港区目前仍有 30 多家非法、违法小码头，部分县（市）区港区非法、违法小码头也出现了反弹现象，造成无序竞争及不良影响，规范执法主体的授权未落实到实处。

2.3 港城矛盾突出

港城矛盾主要表现在港口污染上。一是水污染。煤炭是徐州港主要承接的货物种类，且港区煤炭多是露天堆放，出现降雨天气时，极易出现含煤径流污水，严重污染周边水源。万寨港区是中国目前规模最大、机械化程度最高的内河煤港，且位于徐州市北郊，周围有多个村庄、集镇，会造成比较严重的污染。根据《江苏省地表水（环境）功能区规划》的规定，徐州地区的水质并未达标，且在水环境容量有限的前提下区域绝大部分河流入河量均超标。污染问题亟待解决。二是大气污染。徐州港腹地煤炭、石化材料丰富，是“北煤南运”重要的中转基地，产业具有高污染、高风险性，但是，无论在投资清洁科技的力度，还是港口防治污染法规的制定上都有欠缺，并且产业与生活区之间的卫生安全距离也未充分考虑，导致靠港船舶对徐州的大气污染愈发严重，也威胁着工作人员和城市居民的健康。

3 徐州港口经济高质量发展策略

3.1 调整港口发展战略布局

高质量规划建设徐州淮海国际港务区，不仅促使徐

州加快经济发展方式转变的步伐，更重要的是承接国家倡导的“一带一路”的重要使命。徐州港也将围绕国际陆港建设要求调整港口发展战略布局。一是依托徐州港铁水联运枢纽优势和建设中的口岸设施，不断扩大开放领域，形成“东拓西联、南北贯通”的对外开放格局，实现“一带一路”倡议与“长三角”一体化战略有效对接，提升对外开放和综合服务水平，为长三角地区企业与欧洲国家和中亚国家贸易服务^[26]。二是创新经济增长方式，加大产业结构调整力度。目前徐州港主要是承接山东、河南、河北等省市的煤炭中转配送工作，未来可以侧重将其打造成集煤炭贸易、物流金融^[27]、电子商务^[28]、餐饮服务等多元产业为一体的多功能港口，挖掘两汉文化旅游^[29-30]、文创产业^[31-32]、文化遗产价值潜力^[33]，实现港产城协同发展。

3.2 加强多式联运体系建设

徐州港口具有综合交通优势明显、港口发展基础较好、疏港铁路能力较为完善等方面多式联运发展基础。因此，一方面徐州港口应充分发掘徐州京沪铁路、陇海铁路两大干线铁路交会的优势，拓展与外围骨干铁路网的联系，在本身疏港铁路开通的基础上打造核心区域的铁路专用线。同时依托其中欧班列俄罗斯经典航线，让“徐新欧”国际铁路船运一体化成为可能。另一方面，借助淮海国际陆港发展的契机和内河高等级干线航道的支撑，加快承南启北、通江达海的江河海联运集疏体系建设，加大与京杭运河和长江沿岸港口的紧密有效衔接^[34]，提升多式联运服务覆盖范围。

3.3 打造绿色生态港口

习近平主席曾提出“既要金山银山，又要绿水青山”的科学论断，可见生态文明建设在经济高质量发展的过程中同样重要。提高徐州港口生态水平主要有以下几点措施：一是优化现有船舶的净化装置。通过对现有船舶的改造升级，能够有效系统的处理船舶生活污水以及船舶油污水等，控制船舶污染物的排放，缓解水污染。二是有效抑制港口散货堆场的粉尘起尘。徐州港属于苏北港口，淡水资源相对比较缺乏，结合操作方法和成本问题，采取的主要措施有膜苫盖、设置防尘网和植造防风林带等。三是强化管理监督。省级交通运输主管部门、徐州市港口管理处，县（市）区港口行政管理部门应加强对下级部门的指导监督，对船舶排放超标污染物、港口防污染设施不符合标准等违法行为依法从严处罚，采

取不定期抽查方式并按时向交通运输部报送港口生态抽查情况。通过政策引领徐州国际陆港绿色高质量发展,高质量推动徐州国际陆港建设成为绿色生态的物流枢纽港口。

参考文献:

- [1] 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.
- [2] 王圆, 贝淑华. “一带一路”倡议背景下合肥商贸物流发展研究 [J]. 物流工程与管理, 2020, 42(06): 24-25+11.
- [3] 李梦佳. 共享经济背景下中国共享物流发展探究 [J]. 物流工程与管理, 2020, 42(11): 37-39.
- [4] 孙亚琪. 体验经济视角下徐州市两汉文化旅游发展研究 [J]. 汉字文化, 2020(03): 144-145.
- [5] 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.
- [6] 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.
- [7] 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.
- [8] 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.
- [9] 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.
- [10] 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.
- [11] 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.
- [12] 仇诗琦. 长江经济带工业企业科技创新效率研究 [J]. 改革与开放, 2021(08): 22-29.
- [13] 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.
- [14] 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.
- [15] 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.
- [16] 覃焯. 乡村振兴战略视野下农村电子商务发展研究 [J]. 电子商务, 2019(10): 14-15.
- [17] 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.
- [18] 袁安鑫, 周春应. 我国 B2C 电子商务企业物流问题研究——以京东商城为例 [J]. 物流工程与管理, 2020, 42(05): 53-55.
- [19] 骆婉琦. 数字普惠金融助力农村电商发展研究 [J]. 电子商务, 2019(12): 43-44.
- [20] 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.
- [21] 袁安鑫, 周春应. 供应链管理视角下仓储业上市公司成长性分析 [J]. 物流工程与管理, 2019, 41(05): 34-35+12.
- [22] 张媛媛, 周春应. 基于熵值法的我国数字经济发展能力的区域评价——以三大都市圈为例 [J]. 生产力研究, 2021(06): 34-38.
- [23] 陈心媛. 基于 AHP 的菜鸟驿站末端物流服务质量提升研究 [J]. 物流工程与管理, 2021, 43(01): 21-23+26.
- [24] 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.
- [25] 梁子婧. 港口物流提升核心竞争力对策研究——以徐州港口物流为例 [J]. 江苏商论, 2010(09): 98-100.
- [26] 司增绰, 仇方道. “一带一路”节点城市国际陆港建设研究——以交通枢纽城市徐州市为例 [J]. 淮阴工学院学报, 2020, 29(04): 67-72.
- [27] 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.
- [28] 张艳, 张贞. 新零售背景下旅游电商服务优化研究 [J]. 物流工程与管理, 2021, 43(02): 88-90.
- [29] 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.
- [30] 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.
- [31] 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.
- [32] 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.
- [33] 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.
- [34] 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.

基金项目: 本文为南京林业大学大学生创新训练项目(2021NFUSPITP0135)。