

连云港市海河联运发展策略及举措

李彬彬

(浙江数智交院科技股份有限公司, 浙江 杭州 310030)

摘要: 通过分析总结连云港海河联运存在的优势及问题, 研究了连云港港如何服务重大国家省级战略, 如何有效利用海港及内河航道资源实现海河联运, 如何加强内河航道与长江经济带的沟通, 如何与京杭运河、淮河等水系建立畅通的水上通道, 如何通过海河联运主动服务苏北、鲁西南、豫东、皖北等“淮河生态经济带”腹地等问题, 梳理了连云港发展海河联运的总体思路, 提出了“三大枢纽四大通道十二大节点”的总体布局方案, 并给出了连云港发展海河联运的保障措施和建议。

关键词: 海河联运; 连云港港; 淮河生态经济带

中图分类号: U612.1 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 07—0076—03

海河联运的发展将沿海运输体系与内河运输体系有机衔接, 增强了沿海港口的集疏运能力, 有助于减轻沿

海港口陆路运输压力、环境污染压力等, 发挥水运的竞争优势, 吸引更多货物转移到水路运输, 同时吸引更多

表3 苏州市绿色物流发展指标体系

目标层	准则层	权重	因子层	权重	综合权重	λ_{max}	CR	一致性
苏州市绿色物流发展策略	优势 S	0.2942	S1	0.1062	0.0312	3.0387	0.0372	通过
			S2	0.2605	0.0766			
			S3	0.6333	0.1863			
	劣势 W	0.1947	W1	0.5390	0.1049	3.0092	0.0089	通过
			W2	0.2973	0.0579			
			W3	0.1638	0.0319			
	机会 O	0.4369	O1	0.5949	0.2599	3.0055	0.0053	通过
			O2	0.1285	0.0561			
			O3	0.2766	0.1208			
	威胁 T	0.0742	T1	0.1033	0.0715	3.0293	0.0281	通过
			T2	0.1741	0.0129			
			T3	0.7225	0.0077			

绿色物流想要得到发展离不开互联网的支持, 苏州市应整合现有资源, 充分利用 GPS、GIS 等先进技术, 加快物流信息平台的建设, 促进物流网点信息互通, 通过大数据进行调配^[9], 合理规划运输路线, 降低空载率, 实现物流体系高质量运作。推动绿色物流的发展。

参考文献:

- [1] 《苏州统计年鉴—2021》.
- [2] 朱红梅. 基于 SWOT 分析的苏州绿色物流发展研究 [J]. 现代经济信息, 2011(24):332-333.
- [3] 孙丽萍. 青岛邮轮旅游市场的 swot 分析 [J]. 中国水运 (下半月), 2021, 21(10):17-18.
- [4] 张晨. 苏州绿色物流发展现状及对策 [J]. 物流科技, 2021, 44(11):97-98+108. DOI:10.13714/j.cnki.1002-3100.2021.11.024.
- [5] 邵晓红, 李洪莹. 基于层次分析法的辽宁省绿色物流 SWOT 分析 [J]. 科技管理研究, 2016, 36(01):252-256.
- [6] 牛晓阳, 谢波. 基于 AHP-SWOT 的昆明市绿色物流发展研究 [J]. 物流工程与管理, 2021, 43(03):12-16+46.
- [7] 朱文娟, 王文丽. 基于 SWOT 福建省快递行业绿色物流发展策略分析 [J]. 物流工程与管理, 2021, 43(09):18-21.
- [8] 王生金. 应用型本科物流管理专业校企合作学生满意度及机制研究 [J]. 物流技术, 2019, 38(05):152-155.
- [9] 陈彦池, 贝淑华. 电商企业物流管理创新比较分析——以京东阿里为例 [J]. 物流工程与管理, 2022, 44(01):94-96.

基金项目: 本文为南京林业大学大学生创新训练计划项目: 上市公司环境会计信息披露问题研究——以纺织业为例 (2022NFUSPITP0480)

4 建议和对策

4.1 发挥经济优势, 利用区位优势

积极发挥区位优势, 推进交通网络的布局, 降低物流成本, 提升运输效率。发挥经济优势, 引进高新技术, 促进机械化、规模化, 建设“绿色物流园区”; 吸引相关配套产业向园区靠拢, 带动多产业共同发展。

4.2 大力培养复合型物流人才

依托苏州市各大高校, 开展物流课程的教学和实践, 扩大招生规模。同时加强企业与高校和研究院所的合作, 组织学生定期前往企业实习; 在企业内部设立专门的研究部门, 联合培养人才, 使高校培养方案与企业实际需求相匹配^[8], 避免教学与实际应用的脱节。

4.3 加大政策扶持力度, 与国际接轨

国家和政府要加强对绿色物流的政策支持, 完善对行业的监管治理体系; 吸收和借鉴国际先进的发展经验, 制订与国际接轨的标准法规, 方便跨境物流的运作; 同时与相关国家签署协议, 降低关税, 减少成本, 规避风险。

4.4 整合资源, 促进物流信息化

的企业布局到沿江、沿河地区，优化区域产业格局，对地区经济转型发展、环境保护、生态交通等有积极意义。

1 连云港市海河联运发展现状分析

1.1 发展的优势

(1) 沿海大港区位条件优越。连云港北依齐鲁、南连长江三角洲、西接中原、东与日韩隔海相望，是亚欧大陆桥的东桥头堡，亦为西北、中原九省区路途最短的出海口，具有承接发达地区产业转移与辐射、发展临海产业的独特区位条件和地缘优势。随着沿海高速公路和铁路的建成通车，连云港市与长三角经济区的距离被进一步拉近。连云港作为苏北地区最重要的沿海港口，拥有江苏沿海唯一的深水大港，正在加快发展成为集装箱运输干线港，是陇海铁路沿线外贸进口铁矿石的重要口岸和我国“西煤东运、北煤南运”体系的主要煤炭装船港之一，具备海河联运的天然优势。

(2) 内河航道四通八达。连云港区域内水系发达，径流量资源丰富，航道纵横密布，自然条件优越。主干航道盐河可与京杭大运河、淮河相通；灌河内接盐河，外接黄海；连申线贯通全境。连云港内河航道通过连接京杭大运河向西北可沟通宿迁、徐州及鲁西南地区；通过连接淮河向西可沟通淮安、皖北及豫东地区；通过连接京杭大运河向南可沟通扬州及长江沿线地区；通过连申线向东南可沟通盐城、南通及苏南地区，初步形成了四通八达的内河航道布局。

(3) 多个重大国家省级战略叠加的发展机遇。党的十九大明确提出建设交通强国的目标，为未来一段时间的交通建设奠定了总基调。近年，国务院相继出台了《关于加快长江等内河水运发展的意见》《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》和《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》等重要文件、规划和行动计划，内河水运具有运能大、占地少、能耗低等优势，加快发展内河水运，实现水运与公路、铁路、航空、管道等运输方式的有机衔接，发展多式联运，发挥各种运输方式的比较优势和组合效益，有利于优化交通运输结构，降低社会综合物流成本，构建现代综合运输体系。

1.2 面对的问题

(1) 海河联运服务重大战略实施的能力有待进一步提升。连云港作为江苏沿海战略要地，依托连云港港通过内河集疏运实现海河联运服务“一带一路”、“长

江经济带”、“淮河生态经济带”等重大战略实施能力不足，服务整个江苏战略落地的能力不足。连云港尚未形成以海港为中心、内河航道为纽带、内河港为节点的海河联运集疏运体系。海港通过内河集疏运的辐射能力弱，区位优势未能充分发挥，腹地货源未能向连云港港有效集聚，众多内陆腹地“借港出海”的需求未得到满足。

(2) 内河集疏运航道体系有待进一步完善。连云港港未来后方内河腹地包含了鲁西南、苏北、皖北及豫东地区。连云港港目前仅有一条纵向的盐河沟通淮安地区，沿陇海经济带缺乏一条沟通苏北地区徐州、宿迁的横向航道。大批本应通过水路运输的货物改由道路运输，既不经济又不环保。同时，皖北、豫东地区作为淮河流域的重要腹地，内河航道体系尚不完善，不具备有效辐射的条件。

(3) 在政策保障和外部环境等方面还有待进一步提升。一是各地区对海河联运的认识需进一步提高，区域间形成发展共识并构建发展联盟，共同呼吁难点、解决问题、构建网络、培育市场，才能真正实现海河联运的战略价值。二是苏北地区内河航道技术条件较为复杂，航道建设需要省有关部门高度重视并协同水利、环保等机构共同研究推进。三是缺乏相关政策支持保障，例如：航道等级不足、沿线船闸较多，在没有政策支持的情况下，运输经济性反而成为该区域内河水运的短板；海河联运市场需要较长时间培育，过程中相关基础设施投入、物流企业培育等方面需要政策支撑。

2 连云港市海河联运发展思路

围绕国家重大战略实施，以降低腹地物流成本和带动港口、产业发展为目标，以企业为主体、政府为推动，加强统筹协调、加大政策扶持和优化发展环境。紧抓全省港口资源整合的契机，加强海港和内河港的联动发展，通过“强硬件，优软件，精服务”的发展思路，充分挖掘腹地水路运输潜力，破除连云港港海河联运瓶颈，提升连云港港海河联运能力，提高连云港港口综合竞争力，更好的服务于“一带一路”和腹地社会经济发展。

3 连云港市海河联运总体布局

根据连云港发展海河联运的定位和目标，逐步形成港区功能完备、航道体系顺畅、辐射范围广阔、服务能力强大的“三大枢纽四大通道十二大节点”的海河联运总体布局。

3.1 布局三大枢纽

在连云港港海河联运枢纽选择上,主要考虑布局连云港区中云台作业区海河联运枢纽、灌河海河联运枢纽(燕尾作业区、堆沟作业区和九队作业区)及徐圩港区海河联运枢纽。考虑到连云港港目前正在实施“一港四区”功能布局调整和货种转移,未来主体港区部分货种将向两翼港区转移,同时结合后方航道通达性及海港海向船舶适应程度,未来连云港港后方海河联运作业区在功能上将相互协作、互为补充。

3.2 打造海河联运四大通道

主要打造“两主两辅”四大内河集疏运通道。主通道货运潜力大,将主要依托京杭大运河和淮河出海通道连接核心腹地,具体为西北向通道(连云港港—宿迁徐州鲁西南地区)和西向通道(连云港港—淮安皖北豫东地区);两条辅通道分别为南向通道(连云港港—淮安扬州地区)和东南向通道(连云港港—盐城南通地区)。

3.3 发展十二大节点

连云港港内河主要腹地节点位于苏北地区、皖北地区、豫东地区以及鲁西南地区。依托四大通道优良的通江入海能力,积极拓展周边省市海河联运市场,形成以“联动海港、稳定徐宿淮、深挖两线(京杭大运河和淮河两线)”的海河联运市场开发思路,进行海河联运节点的布置。选取了十二个内河港口作为连云港市海河联运节点,分别为连云港内河港、西北向通道的徐州港、宿迁港、济宁港和枣庄港、西向通道的淮安港、蚌埠港、淮南港、阜阳港和周口港、南向通道的扬州内河港以及东南向通道的盐城内河港。

4 发展海河联运的保障举措及建议

4.1 政府层面

4.1.1 积极推动海河联运基础设施建设

(1) 连云港海河联运涉及众多航道,需要协同周边省份合作开发,应加强上下游省份之间的协调。呼吁省交通运输厅积极协调周边省份加快推进四大通道相关航道、船闸建设。

(2) 宿连运河是连接京杭运河苏北段水系与连云港港的重要航道,可以有效缩短苏北地区出海距离,节约运输成本、提高区域发展竞争力,是连云港内河集疏运体系的重要组成部分,应尽快组织实施。

4.1.2 加强政策扶持

(1) 优化完善土地、税收、集装箱物流、海河航运等方面的扶持政策,重点扶持海河联运基础设施建设。

探索建立有效融资平台,形成以财政投入为导向、信贷资本为依托、企业投入为主体、社会资金和外资投入为补充的多元化投入格局,为海河联运提供资金保障。海河联运重大项目在申报省级海洋经济专项补助资金时予以优先安排。

(2) 呼吁省级层面统筹考虑全省海河联运协同发展,出台相关政策拓展相关县(市、区)海河联运发展空间。发挥省港口集团优势,建立内河区域性海河联运综合枢纽,促进产业转型和港产城统筹发展。推进“内河码头+配套园区+物流服务”等综合运作模式,吸引更多货源选择连云港港中转运输。

(3) 设立支持海河联运发展的专项基金,对经连云港港进出口的联运船舶减免其过闸费用;对海河联运枢纽、内河作业区和航道建设给予资金补贴;对海河联运集装箱运输船舶进行补贴;对到达连云港港集装箱班轮给予优先过闸权,保障外贸集装箱能准点到达中转港口转至远洋班轮;对省内开展海河联运业务船公司给予一定的税收优惠;对外省经连云港港开展海河联运业务船公司给予一定的补贴奖励等;凡连云港港发运的海河联运货物,出示港口集团运单后,不再重复收取内河货港费。

4.2 企业层面

(1) 提高海河联运运输能力,优先培育西北向通道和西向通道至连云港港的集装箱海河联运中转或直达运输。鼓励大型港航企业组建海河联运船队,发展驳船运输。支持连云港港与内河港航企业建立港航联盟,优化港口物流运输结构。

(2) 在已成立的苏鲁皖豫四省15家港口组成的海河联运港际合作战略联盟基础上,争取将更多腹地内的港口纳入到合作联盟中,进一步拓展海河联运业务。联盟中的港口实现资源共享、联合开发、一体化操作、互开航线、联运配货、信息开放、技术交流、宣传推介和共同发声。通过建立密切、长久及融洽的战略合作伙伴关系,充分发挥各港口区域优势及功能特点,实现资源共享、优势互补,联手打造海河联运全程物流供应链,推进区域重点客户定制化服务,并就海河联运跨区协作联合发声,共同促进合作各方业务发展和服务延伸。

参考文献:

[1] 刘冲,李晓燕,季大闯.浙江省海河联运发展模式研究[J].中国港口,2014(1):49-51.