

连云港港口型国家物流枢纽建设发展路径

王东

(连云港市港航事业发展中心, 江苏 连云港 222000)

摘要: 2021年,“十四五”首批国家物流枢纽建设名单公布,连云港被确定为港口型国家物流枢纽。未来,连云港将深入贯彻港口型国家物流枢纽建设要求,加快完善枢纽设施,连接“一带一路”。本文首先阐述全国港口型国家物流枢纽建设情况,分析连云港建设港口型国家物流枢纽基础,研究确定连云港港口型国家物流枢纽建设发展定位,提出推进国家物流枢纽运行的主要举措:培育枢纽运营主体、整合运作枢纽设施、强化枢纽主要业务和加强枢纽间协同发展。

关键词: 连云港;港口;物流枢纽;路径

中图分类号: U651 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 09—0080—04

连云港市地理位置优越,连接南北沟通东西,是新亚欧大陆桥东方起点和新亚欧大陆桥经济走廊首个节点城市,江苏省委、省政府赋予了连云港“一带一路”交汇点建设的核心区和先导区的定位。2021年11月29日,国家发展改革委发布“十四五”首批国家物流枢纽建设名单,连云港被确定为港口型国家物流枢纽。连云港将深入贯彻港口型国家物流枢纽建设要求,加快完善枢纽设施,连接“一带一路”,打造新亚欧陆海联运国际物流枢纽。

1 港口型国家物流枢纽建设发展情况

2018年,为贯彻落实党中央、国务院关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署,科学推进国家物流枢纽布局和建设,国家发改委联合交通运输部印发《国家物流枢纽布局和建设规划》,提出到2025年,布局建设150个左右国家物流枢纽,推动全社会物流总费用与GDP的比率下降至12%左右;到2035年,基本形成与现代化经济体系相适应的国家物流枢纽网络。2019年、2020年、2021年共批复3批,规划建设70个国家物流枢纽。已经批复的3批国家物流枢纽里,港口型国

的发展目标相比,仍然存在一些不足。对标国际一流港航物流产业,海南的集装箱码头泊位仍需要加快建设,物流设施存在短板,航线网络需要大力拓展,物流要素集聚和资源配置的能力仍然较弱,促进区域经济发展的作用未得到充分发挥,港航物流枢纽地位尚不突出,高端港航物流服务环节缺乏。当前,海南港航物流产业处于转型升级的关键阶段,需要加快推进港航物流产业发展的顶层设计,统筹布局、科学谋划海南港航物流发展方向和重点,提升港航物流综合服务能力,强化人才支撑和政策保障,助力海南港航物流产业发展。

表1 海南2021年港航数据

Data content t	Unit	Absolute figure	The year-on-year growth rate(%)
Freight turnover of port	Ten thousand tons and kilometers	87,108,742	140.3
Revenue passenger kilometers of port	Thousands of people and kilometers	28,164	4.4
Cargo throughput of port	Ten thousand tons	20,373	2.4
Container throughput	Ten thousand TEU	334.4	11.5

参考文献:

- [1] 陈舒琦,邵万清,施兆铭.港航物流业助推宁波港口经济圈建设的实证研究[J].物流工程与管理,2019,41(9):32-35.
- [2] 赵亚鹏,陈珮.港航物流产业与港口城市协同发展实证研究——以宁波为例[J].海洋经济,2021,11(4):89-95.
- [3] 王友珍,潘同浩.区域港航物流的宏观分析与微观思考[J].船舶物资与市场,2019(11):91-92.
- [4] 杨琪.基于SWOT分析的环渤海地区港口物流与区域经济协同发展策略研究[J].中国水运,2022,(06):20-22.
- [5] 汪鸣.在“大循环”和“双循环”中加快港航物流网络重构和服务创新[J].中国远洋海运,2020,(11):32-35.
- [6] 陈晓攀,盛晓涵,张瑶.自贸区赋权扩区契机下宁波港航物流业发展对策研究[J].交通与港航,2021,8(02):82-85.

家物流枢纽共 18 个，占港口型国家物流枢纽的比例为 60%，是比重最高的国家物流枢纽类型。^[2]

截至目前，已批复港口型国家物流枢纽持续推进建设，物流枢纽成效逐渐显现。其中，重庆果园港国家物流枢纽作为中国西部唯一的港口型国家物流枢纽，在“多式联运”、“物流通道”、“开放功能”等多方面成果显著。2020 年以来，果园港加快新增铁水联运通道，加密新加坡港、德国杜伊斯堡港、成都青白江铁路枢纽、长江沿线各港口之间的联系；联合上海港、支线船公司共同打造“沪渝直达快线”。青岛生产服务型（港口型）国家物流枢纽建设了中国首家沿海多式联运海关监管中心；拥有全省唯一的“一带一路”跨境集装箱多式联运工程 and 全国 12 个“国家多式联运示范工程”之一。此外，其余港口型国家物流枢纽也不断加强物流设施资源整合，以港口为核心，带动区域物流体系建设，提升了区域现代化物流建设水平。

2 连云港港口型国家物流枢纽建设发展基础

随着“一带一路”倡议的提出，连云港在“一带一路”中是重要交汇城市之一，承载着“一带一路”标杆和示范项目。围绕着枢纽建设和标杆示范项目开展，连云港重点在连云港枢纽启动了上合组织（国际）物流园、中哈物流基地的开发建设，在哈方启动了霍尔果斯东门无水港、阿克套产业园建设，同时加强与中西部地区，特别是枢纽建设城市的合作，形成了“珍珠链”式物流通道布局，一方面为“一带一路”国家提供物流合作的平台和场所，一方面尝试推进以物流链为组带的产业链和价值链延伸，探索打造出了枢纽+通道+节点，服务“一带一路”倡议、服务中西部的物流服务新模式。

连云港港的物流枢纽建设成果初步显现，沿海港口形成了“连云、徐圩、赣榆、灌河”共同构成的“一港四区”格局，拥有 30 万吨级航道和码头，新开至韩国、东南亚等集装箱航线 10 条，被国家定位为 27 个沿海主要港口、11 个国际枢纽海港和长三角港口群三大主体港之一。2021 年 2 月，《国家综合立体交通网规划纲要》发布，将连云港港确立为全国 11 个国际枢纽海港之一，并将大陆桥走廊明确为全国 7 条交通走廊之

一。截至 2021 年底，连云港港共有生产性泊位 95 个，综合通过能力 20611 万吨，其中集装箱通过能力 280 万 TEU。2021 年，连云港港完成货物吞吐量 2.77 亿吨，同比增长 9.62%，自 2012 年以来年均增速 4.6%；其中外贸吞吐量完成 1.38 亿吨，同比增长 4.05%。集装箱完成 503.49 万标箱，同比增长 4.8%。海河联运体系不断健全，联合 24 家企业成立内河港际合作联盟，开通内河航线 11 条，内河航线实现苏北地区全覆盖，并逐步拓展到苏鲁皖豫全境，完成“一港四线”海河联运通道构建，2021 年海河联运量 1792 万吨。

3 连云港港口型国家物流枢纽建设发展定位

3.1 总体考虑

依托存量物流资源，进一步完善综合物流服务功能，增强连云港对供应链上功能、资源、信息等要素的集约配置能力，实现供应链物流系统整体优化。进一步强化连云港在供应链、产业链和价值链中的枢纽地位，集聚一批供应链组织运作企业，持续提升区域内和跨区域物流组织化水平。强化物流运行体系建设，将连云港物流枢纽放到全球和国家物流枢纽网络的大格局中，优化通道、枢纽、网络之间的衔接和协调，实现网络化运行。加强新技术、新装备创新应用，推进绿色发展理念的渗透，在智慧物流、绿色低碳、物流标准化等领域积极创新。

3.2 功能定位

紧抓“一带一路”、长三角一体化等国家战略的叠加机遇，以新亚欧大陆桥通道及国际枢纽海港为依托，充分发挥连云港“一带一路”交汇点区位优势、东西双向、陆海联运、海陆转换的特色优势和物流产业集聚优势，将连云港港口型国家物流枢纽打造成为立足江苏、联动中西部、服务新亚欧大陆桥、辐射“一带一路”，全国标杆和示范、国际有影响力的陆海联运物流枢纽。重点建设“两枢纽两中心”：

——服务新亚欧大陆桥的多式联运枢纽。依托新亚欧大陆桥东端起点的独特区位，充分发挥连云港陆海联运、海陆转换的特色优势，以连云港—霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”合作倡议的

标杆和示范项目为引领,着力畅通海铁联运、海河联运的对外运输大通道,强化陆海统筹、海陆换装,加快构建现代综合交通运输体系,充分实现国际枢纽海港与亚欧陆海联运通道的融合发展,将连云港打造成为东西双向、海陆互换服务新亚欧大陆桥的多式联运枢纽。

——对接“一带一路”的国际物流枢纽。发挥新亚欧大陆桥经济走廊重要节点城市优势,放大中哈物流“双枢纽”“两基地、一班列”示范效应,不断提升区域对外开放能级与公共物流服务水平,加快构建跨区域供应链物流枢纽,打造共建共享共用的国际物流合作平台,搭建国际物流信息集聚、交换、共享中心,形成集供应链、贸易链、资金链、信息链等物流服务要素于一体的国际物流运营生态圈,进一步增强连云港国际物流服务能力,成为对接“一带一路”的国际物流枢纽。

——联动中西部的枢纽经济中心。发挥国家东中西部区域合作示范区政策和资源优势,以港口、产业、城市联动融合发展为思路,构建通道化、枢纽化物流网络,创新“枢纽+贸易+金融”“枢纽+产业”运行模式,以培育产业链上下游协同制造和综合配套能力为核心,发展专业化供应链物流服务体系,把物流枢纽资源转换为物流枢纽经济、通道经济,以物流枢纽为核心,形成区域经济发展的新增长极,强化对中西部地区的合作与协调发展,打造联动中西部的枢纽经济中心。

——面向全球的现代物流创新中心。依托自贸区连云港片区,形成市场化、法治化、国际化的营商环境,探索创新面向“一带一路”的国际物流合作机制,推进投资贸易便利化、物流商贸便利化和人员往来便利化,推进引领行业发展的物流业态创新,积极推进科技研发和自主创新能力建设,探索设立自贸试验区联动创新区,推动与物流平台优势叠加、联动创新,将连云港打造成为试验示范效应的现代物流业创新发展高地,打造面向全球的现代物流创新中心。

4 推进国家物流枢纽运行的主要举措

4.1 整合运作枢纽设施

(1)着力整合打造连云港区“五大中心”。加快连云港区功能布局调整,推进两翼港区开发,优化调整

部分与城市紧邻的港口作业区货运功能,将对城市环境、交通影响较大的货类向旗台作业区和两翼港区转移,着力打造连云港区“五大中心”。墟沟作业区西区退出传统港口功能,集聚国际贸易、港航会展、跨境电商、金融结算、总部经济等业态功能,打造自贸区港航发展中心。依托庙岭、墟沟东、马腰三个作业区,补齐20万吨级集装箱码头短板,完善集装箱铁路中心站、中哈合作基地等功能,形成集装箱区域性国际枢纽港和超大型集装箱转运中心。发挥连云港港哈国小麦过境中国唯一离境口岸的功能,依托庙岭作业区,打造国际粮食集散中心。将旗台作业区南区纳入港区范围,打造绿色专业化大宗商品集散中心。依托已经建成的旗台作业区液体化工品布局打造“液体散货中心”。

(2)大力整合区域内港口物流设施资源。统筹物流园区、配送配载中心、堆存仓储中心、专业企业、停车设施、生活服务等资源,进行统一管理运作。建立与丝绸之路经济带和长江经济带区域内物流园区、无水港、内河码头等物流节点的联动发展机制,形成连云港港口型国家物流枢纽的辐射带动作用。依托连云港口岸公共信息平台等现有综合信息平台,实现全面的信息交换、业务协同、系统集成,加快打造连云港港口型国家物流枢纽综合信息服务平台。平台将进行业务层面的整合和协同优化而非单单将交换的数据用于展示查询,并将提供综合物流协同服务、智慧港口综合服务、通关协同便利服务、商品和运力交易服务、客户数字化服务、基础支撑服务六类平台功能,逐步形成一体化的物流综合信息平台。

4.2 强化枢纽主要业务

(1)推动干支仓配一体化。加快构建多式联运体系,大力发展集装箱及大宗散货铁水联运,完善铁水联运设施条件。大力发展海河联运,加强在苏北水网地区内河码头的合作建设,打通内河水网地区至连云港港的内河快速通道。大力发展公水联运,加快公路设施建设,完善公路场站。推动连云港海港与徐州、淮安等周边空港合作,开展“海陆空”多式联运服务,强化中欧班列、海铁联运及徐连运河一体化海河联运平台建设。此外,依托连云港港至日、韩的高密度近洋航线,大力发展海

运快件业务，深度对接日本、韩国丰富的国际海运、航空资源。强化物流资源集聚和区域辐射功能，加强干、支线运输之间衔接与运输组织协同，统筹仓储、配送等现代物流服务，提供“一站式”“全程式”运输服务。

(2) 推动供应链集成的新兴物流业务。重点强化物流产业与制造、商贸流通等产业联动融合，向供应链上下游延伸拓展全产业链综合物流服务，整合供应链资源要素，形成涵盖装卸、仓储、配送等基础物流以及保税、加工、交易、等增值物流于一体的现代物流供应链组织运行体系。

4.3 培育枢纽运营主体

通过政策引导和资金支持等方式，将连云港港口控股集团作为连云港国家物流枢纽市场运营主体，加快规模化、高质化发展。推进若干物流企业、铁路公司、航运企业与连云港港口控股集团公司合作，共同参与市场运营，突出连云港港口控股集团在枢纽运行中的主体地位，加强与中远海运等具有国际物流资源支配能力的大型物流企业合作，提升连云港物流枢纽运营主体的综合服务能力。以连云港港口控股集团公司作为国家物流枢纽建设运营主体，做大做强港航物流、多式联运、保税物流、干支配一体、供应链管理等服务。以高水平的物流服务、高标准的设施设备、高效率的运作水平，打造连云港国家物流枢纽运营品牌，形成可复制推广的运营模式示范标杆。

4.4 加强枢纽间协同发展

(1) 加强与“一带一路”国际物流枢纽协同合作。加强与东京、釜山、新加坡、香港等境外海运枢纽港口之间的合作，积极吸引船公司开行近洋航线。加快实现连云港与其他枢纽港口之间在泊位等级、设施设备、码头能力等方面的协同。以丝绸之路经济带建设为契机，推动开行连云港至阿拉木图、塔什干、阿克套、伊斯坦布尔等亚欧内陆枢纽城市的铁路货运班列，推进铁路点到点直达运输，深度对接并完善铁路基础设施，畅通亚欧大陆桥国际运输通道。重点加强与阿拉木图、塔什干、阿克套等大陆桥沿线枢纽的战略合作与业务联系，建立国际铁路合作协调机制，加强与中亚班列国际化运营主体在干线运力资源配置、运价、技术标准、物流节点布

局等方面的对接协调，促进与中亚班列融合发展；通过合作建设境外场站等方式，共同推进跨区域分散货源组织，加强回程货源集聚，提高国际货运规模化组织水平。

(2) 与苏北、鲁南等地物流枢纽形成高效分拨配送网络。加快推动连云港港口型国家物流枢纽与苏北、鲁南等地物流枢纽之间功能协同，在商贸物流、供应链管理等方面实现功能互补，全面提升枢纽对外综合服务能力。引入专线联盟，面向苏北、鲁南等地分拨配送需求，与市内的物流园区、配送中心、货运站实现“点、线、面”有机结合，形成区域内专线运输和分拨配送网络。与内河港口形成战略合作联盟。推动与苏鲁豫皖及长三角等地区枢纽间的业务协同。强化与淮安、徐州、济宁等内陆地区业务协同，优化内河集装箱航线航班网络，完善海河联运体系。强化与长江经济带沿线港口业务协同，大力发展矿石、集装箱等货物江海联运业务，对接长三角港口群建设，大力发展“公转铁”、海铁联运、多式联运等，积极推进“公转水”和多式联运发展。

参考文献：

[1] 刘彦博，王遥飞，丁凌云．武汉建设国家物流枢纽经济示范区路径研究[J]．物流技术，2022．

[2] 邓延洁．如何构建高质量发展的港口型国家物流枢纽[J]．中国港口，2022．

[3] 李巍，岳巧红等．连云港港口枢纽经济发展研究[R]．南京：中设设计集团股份有限公司，2018．

