



连云港建设区域性国际物流中心的对策分析

董红信

近年来,连云港国际物流取得迅猛发展,受到国内外物流界的高度关注,特别是2007年初温家宝总理到连云港考察以后,连云港的发展已经被提升到国家战略发展的层面。为了抢抓战略机遇,连云港进一步明确了建设区域性国际枢纽港和国际物流中心的目标。

一、连云港建设区域性国际物流中心的现实意义

(一) 连云港建设区域性国际物流中心是区域经济发展的客观要求

连云港建设国际物流中心,推动大陆桥区域物流合作,是实现国家发展战略和地区经济发展的客观要求。作为新亚欧大陆桥东方桥头堡,连云港是陆桥经济带的对外开放窗口和商品集散地,在陆桥区域经济发展占有特殊地位,具有不可替代的作用。整合区域内物流资源,建设高关联度的一体化区域物流平台,可以作为推动陆桥区域合作的重要切入点。物流中心城市在区域物流合作中发挥着主导作用,连云港依托大陆桥优势,大力发展现代物流,加快建立国际物流体系,对于加快沿桥地带的开发开放,进一步增强陆桥区域经济竞争力,促进陆桥经济带崛起,具有十分重要的意义。

(二) 连云港建设区域性国际物流中心是提升城市竞争力的有效途径





建设区域性国际物流中心,是连云港加快发展、扩大影响、提升城市竞争力的有效途径。建设国际物流中心,形成高效便捷的国际物流服务网络,可以显著改善连云港物流业运行状态,提升城市整体经济运行效率。连云港建设国际物流中心,推进地区物流合作,能够促进地区物流资源的优化组合,实现城市间的优势互补、错位发展,实现区域内物流规划、通关、物流信息和政策法规等方面的对接,将为连云港市发展现代物流业营造更加良好的发展环境,进一步增强连云港为腹地服务的能力。

二、连云港建设国际物流中心的 SWOT 分析

(一) 优势

1. 区位优势良好

良好的区位优势是形成国际物流中心的客观和先决条件。连云港是新亚欧大陆桥东桥头堡,南连长三角,北接渤海湾,隔海东临东北亚,又通过陇海铁路西连中西部地区以至中亚,在我国区域经济协调发展具有重要战略地位。连云港港与日本和韩国港口的最近距离只有 700 海里,如果以郑州西端为起点计算,西北省区的货物从连云港港进出口分别比经上海、青岛近 425 公里和 487 公里。因此连云港港既是我国中西部地区最便捷、最经济的出海口,又是连接太平洋西岸与大西洋东岸大陆桥运输的国际枢纽。连云港具有沿海、沿桥、沿东陇海线产业带的特殊地理区位优势。

2. 综合交通运输体系日趋完善

发达的综合交通运输体系是形成国际物流中心的核条件。连云港港口现有生产性泊位 36 个,已经和世界上 160 多个国家和地区的近 1000 个港口有贸易运输往来,开辟了 40 余条国际国内





集装箱、杂货、客货班轮航线,月航班 230 多个。连云港以港口为中心的海陆空交通运输体系日趋完善。连云港机场现为国家 4D 级标准,民航开通了到中国重要城市北京、广州、上海、大连等地的航班;铁路客运和货运列车可直通北京、上海、南京、成都、武汉、宝鸡等大中城市,并通过京沪线、京九线、陇海线等连接中国各地;连云港公路对外交通已全部实现高速化。

3. 集装箱运输跨越发展、国际物流服务日益拓展

集装箱吞吐量是一个地区国际物流发展水平的重要标志,连云港集装箱吞吐量 2007 年突破 200 万箱,已跻身全国十强、世界百强集装箱大港行列。连云港形成了一系列特色鲜明的国际物流服务品牌:外贸运输量、外贸比重在沿海港口中名列前茅,是江苏最大的外贸港;为全国进口氧化铝、出口铝锭和胶合板第一港,出口焦炭和进口化肥第二港,三大活牲畜接卸港,五大粮食进出口港,沿海出口煤炭唯一无索赔港,是我国沿海重要的生产资料中转港之一;作为亚欧大陆间的水陆中转港,连云港承担了新亚欧大陆桥 1992 年正式开通以来 90% 以上的国际过境箱运量。连云港集装箱运输的迅猛发展、国际物流服务品牌的日益拓展,为连云港发展国际物流打了良好的基础。

(二) 劣势

1. 连云港国际物流业的集聚、辐射能力不强

连云港现有的物流企业整体上规模小,缺乏龙头企业,缺乏跨国物流公司,缺乏跨国采购和跨国配送业务,大部分物流企业仍停留在传统物流的经营层面,距离现代物流企业有较大差距,物流增值服务能力弱。物流企业之间缺乏信息沟通,缺乏协作,不能形成





完整的物流供应链,难以提供一体化的服务。能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽和服务于区域经济或城市内部的各种物流基地、物流中心建设明显滞后,国际多式联运未能有效发挥作用。

2. 国际物流信息化服务功能有待于发展

完善的物流信息系统是国际物流发展的重要组成部分。连云港在国际物流信息系统建设方面尚有很大的不足,缺乏必要的公共物流信息交流平台,以 EDI、互联网等为基础的物流信息系统还没有得到广泛的应用。连云港现有的物流信息平台资源还比较分散,缺乏有效的整合。港口与海关的 EDI 系统还很不完善,船公司、港口、海关、出入境检验检疫、代理、货主等各用户之间不能实现高效衔接。连云港物流信息化深层服务功能有待进一步发展,特别是跨区域的物流信息平台亟待发展。

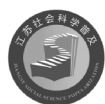
3. 国际物流基础设施尚存在结构性矛盾

当前,国际物流快速发展与物流基础设施的结构性矛盾尚比较突出。连云港港口陆域面积严重不足,堆场能力不足,港口吞吐能力不能适应吞吐量增长需要,港口处于超负荷运行状态,运能和运量的矛盾比较突出。铁路集疏运能力不足,港口物流集疏运系统尚待进一步完善。从已形成的港口功能判定,连云港港口仍处在以运输功能为主导的第一代港口向第二代港口的过渡阶段,专业化、规模化、集约化水平尚不适应现代物流的发展需要。

(三) 机遇

1. 国家和省市各级政府和部门的高度重视

2007 年元旦温总理视察期间,给予连云港很高的战略定位,提出要把连云港的发展摆上国家战略层面,要求连云港在促进区域





协调发展中发挥重大作用。交通部专门召开党组会研究落实总理指示精神,表示将在港口规划建设、临港产业布局等方面予以大力支持。国家发改委、铁道部、海关总署等有关部门也纷纷表示将给予连云港港口更多的支持。江苏省委召开常委会专题研究连云港的工作,提出了一系列超常扶持政策,举全省之力振兴连云港,强调港口发展是重中之重。连云港市把港口带动战略作为连云港谋求跨越发展的五大战略之一,把港口作为跨越发展的重要引擎、临港产业的有力依托、对外开放的重要载体和现代物流的优势平台。从中央到地方各级政府和部门的高度重视,给连云港国际物流的发展带来前所未有的机遇。

2. 区域经济崛起振兴的机遇

连云港港口吞吐量中 60%的货物来自中西部地区,作为国内最早开展集装箱海铁联运的港口,连云港的“五定”班列在推动中西部开发、带动陆桥沿线地区经济发展过程中发挥着重要作用。西部开发和中部崛起的区域协调发展,需要连云港的快速发展。从江苏的经济发展看,江苏省委、省政府将连云港作为苏北振兴的龙头,打造承接国内外产业和资本转移的功能平台。连云港是江苏扩大开放和经济国际化的自然通道,对于实现江苏“两个率先”具有不可替代的功能和作用,是苏北地区参与经济全球化、发展开放型经济的重要依托。因此,随着国家实施西部大开发和中部崛起战略,随着江苏省大力实施沿东陇海线产业带和沿海经济带开发战略,连云港建设国际物流中心面临着巨大的发展机遇。

(四) 挑战

1. 沿海港口城市国际物流中心建设的竞争日趋激烈





港口是联结国内外市场的桥梁和纽带,在整个国际物流链中具有特殊的地位和作用,因此,港口城市建设国际物流中心具有天然的优势。从国外的情况看,国际物流中心也多是条件良好的港口城市。当前,国内沿海城市为构筑现代流通平台,集聚物流,加快经济发展,发起了抢占“国际物流中心”制高点的争夺战。各地政府纷纷出台政策,整合港口资源,加大投入,聚集优势,促进港口上规模、大发展。连云港南侧的苏州港发展迅猛,去年集装箱增幅超过连云港,提出建设江苏省“第一外贸港”和“集装箱干线港”的目标;北侧山东省沿海港口以青岛港为中心,联合日照港、烟台港,积极打造北方国际物流中心;连云港面临的“南北夹击”的竞争态势日趋激烈。

2. 大陆桥区域国际物流协作缺乏

新亚欧大陆桥区域是连云港国际物流中心主要服务对象,当前,陆桥区域物流联动发展机制形成,但缺乏统一的一体化物流发展战略框架和多层次的协调合作机制。沿线很多城市在物流规划中都将自身定位为区域物流中心城市,规划了大量的物流园区。由于受条块分割体制的影响,跨区域基础设施很难实现“无缝隙”衔接,造成了地区间物流资源浪费、重复定位等问题,影响了区域整体形象,制约了经济效率的提高。大陆桥区域国际物流协作的缺乏,在一定程度上妨碍了区域资源的充分利用以及大陆桥沿线物流业的整体发展,也必将成为连云港建设国际物流中心的一个很重要的外部挑战。

三、连云港建设区域性国际物流中心的对策建议

连云港建设区域性国际物流中心的优势和劣势兼备、机遇与





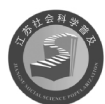
挑战并存。连云港应抓住外部发展机遇,充分发挥自身优势,扭转内在劣势,积极应对外部的竞争和挑战,采取有效措施,推动国际物流中心的建设和发展。结合上述分析,借鉴国内外先进港口城市国际物流发展的基本经验,提出如下对策建议:

(一) 以港口建设为龙头,积极构建国际物流中心服务体系

充分发挥港口在国际物流业中的核心作用,进一步完善港口物流服务功能,构建连云港国际物流中心服务体系。连云港要抓住政策机遇,进一步加大投资力度,围绕将连云港港建成集装箱优先发展的亿吨大港、青岛和上海之间最重要的集装箱干线大港、带动区域经济发展的组合大港的发展目标,加快港口基础设施建设,完善港口集疏运系统,提升港口集疏运条件。结合主港区功能布局调整及南侧港区疏港通道建设,立足于港口现已形成的氧化铝、胶合板、焦炭等服务品牌,建设港口大型散杂货国际贸易和物流中心。推进物流园区建设,尽快把港口物流园区建设成为集中转、仓储、配送于一体的综合性国际物流园区。

(二) 以物流信息平台为重点,加快建设现代国际物流业的支撑体系

物流信息平台建设对国际物流体系的建设意义重大。连云港要充实和完善现有的公共平台,使各种资源更好地整合起来,以满足国际物流中心发展的需要。当前要大力推进港口 EDI 信息中心的规划建设,打造数字化港口,提高港口信息化和现代化水平,实现电子通关和贸易无纸化,扩大增值服务。要积极推进区域物流信息一体化进程,加强区域物流公共信息平台建设。构筑以连云港为基础,以大陆桥沿线区域为主体,辐射全国乃至全球,功能包含公





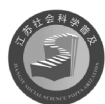
共信息服务、电子商务服务、以及供应链管理、货运管理等专业信息服务的区域性国际物流公共平台,努力扩大物流信息服务的辐射半径,增强连云港国际物流中心的辐射力和影响力。

(三) 鼓励物流企业发展,提高国际物流产业链的整体水平

物流企业是物流的真正供给者,也是推动物流发展的决定性力量,国际物流中心的形成,必须有一批强大的以第三方物流为主的现代物流企业作支撑。连云港做大做强一批龙头物流企业,鼓励这些企业争创自己的品牌,形成自己的特色。要鼓励企业结成战略联盟,降低经营成本,增强市场竞争力。通过物流企业与货主企业形成的纵向联盟,形成信息互补、利益共享;通过物流企业之间结成的横向联盟,实现服务一体化,形成规模化经营。实施“物流总部经济”战略,通过引进外资、股份合作等方式,吸引跨国物流公司和国内知名物流企业落户连云港;鼓励连云港物流企业以连云港为中心“走出去”,建成以连云港为中心的物流网络体系,推动连云港成为国内重要的物流服务输出城市,打造以连云港国际物流业为核心的国际物流运作平台。

(四) 争取设立保税港区,为国际物流中心建设营造政策优势

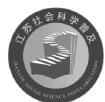
连云港建设国际物流中心,面临着周边港口城市激烈的竞争和严峻的挑战。应该看到,与上海、青岛等先进港城相比,连云港建设国际物流中心的主要差距并不仅仅在国际物流基础设施上,更是在整个建设和发展的政策软环境上,如何提供和营造一个良好的适合国际物流发展的政策环境,是连云港能否实现区域性国际物流中心建设目标的关键。当前,连云港要积极争取保税港区政策,为建设区域性国际物流中心营造更有利的政策环境。拥有自由





港政策是世界上许多国际物流中心的共同特点,世界大港普遍实施自由港政策,保税港区是我国的“准自由港”。迄今为止,我国已经批准设立上海洋山、天津东疆、大连大窑湾、海南洋浦、宁波梅山、广西钦州、厦门海沧和青岛前湾等八个保税港区。连云港在此项政策的争取上已经明显滞后,当前应抓住机遇,采取积极有效的措施,争取早日将连云港纳入区港联动试点范围,并逐步促使连云港向保税港区及自由港方向发展。

(本稿由连云港市社科联推荐)



董红信,1968年出生,连云港职业技术学院教师,研究生学历,高级经济师,注册会计师,律师。1991年本科毕业于哈尔滨工业大学,2003年研究生毕业于华东政法大学。长期在连云港港口从事业务和管理工作的,具有丰富的物流管理工作经验,2006年8月调入连云港职业技术学院,负责物流管理专业教学和科研工作。

