

长江经济带战略下的江苏沿江港口发展研究

祝勇，钟昌宝

【摘要】：文章首先通过江苏沿江区域概况介绍和发展落后的原因对江苏沿江港口背景进行了分析，并通过与周边港口的比较得出优劣势。然后从自然条件、区位交通、腹地经济和社会环境综合效益四个角度对江苏沿江各港口进行比较分析。在此基础上，立足长江经济带战略和江苏周边港口发展的大环境，对江苏沿江港口进行发展定位。最后对江苏沿江港口发展提出相关对策建议：抓住长江经济带发展机遇，顺势开展港口建设；构建协同发展港口群，引领良性竞争；利用优势条件，创建强大的运输网络；提高港口服务支撑作用，促进港城联动发展。

【关键词】：港口群；沿江港口；长江经济带；江苏

【中图分类号】：F127；F550 **【文献标志码】**：A **【文章编号】**：1007-5097（2016）06-0014-05

一、引言

长江横贯江苏东西425千米，沿江地区是长三角的“黄金江岸”，更加重要的是，江苏是长江流域第一经济大省，2014年GDP达到6.51万亿元，占全国GDP总量的10.2%，占长江经济带经济总量的1/4。“新常态”经济形势下，江苏需寻求新的经济增长点，抓住长江经济带战略，实现跨江融合发展，加强与长江中上游区域的协作，助推长江经济带的协调性均衡发展。

港口群是指位于一定的经济地理区域内的港口，因地理位置相近、存在共同腹地或共有部分腹地，在发展规模与性质上相互制约、相互补充的个体港口组成的港口群体大系统。

国际港口空间集中和港口间竞争成全球趋势^[1]，中国发展和竞争力与港口的全球化有较大关系^[2-3]。2004年在地中海沿岸国家环海高速公路会议上明确提出了“港口群”的概念，之后Peter W de Langen提出港口群理论^[4]。由于港口之间竞争加剧，港口需要统一规划^[5]。竞争与合作代表了世界港口发展的方向^[6]，中国沿海港口群同样存在港口竞争问题^[7]，从对抗竞争到合作竞争会提高区域港口群的综合竞争力^[8]。长三角港口群之间存在过度竞争^[9]，因此长三角港口群内主要港口需要合理的功能定位^[10-11]，并与长三角地区产业群和城市群的发展状况相协同^[12]，组建独立管理机构、交叉持股^[13]、合作竞争等是长三角港口群实施竞合战略的有效模式。

二、江苏沿江港口发展背景分析

江苏沿江八市是指位于苏南的苏锡常和南京、镇江以及位于沿江北岸的扬州、泰州和南通。

（一）江苏沿江区域概况

江苏沿江八市的经济发展，尤其是苏南五个城市在江苏省占有举足轻重的地位。2014年沿江八市实现GDP51 660亿元，占全

1. 收稿日期：2015-08-21

基金项目：江苏省高校哲学社会科学研究基金项目（2012SJB630002）；江苏省社会科学应用研究精品工程项目（15SYA-043）

作者简介：祝勇（1979-），男，江苏泰兴人，讲师，博士，研究方向：物流与供应链管理，港口物流；

钟昌宝（1971-），男，江苏连云港人，教授，博士，研究方向：物流与供应链管理。

省的79.3%。

江苏省是我国港口和水运大省，境内有1175千米的长江岸线和369千米的深水航道。目前江苏沿江共建有港口10座，沿江各港口集装箱吞吐量年均增长率接近21%，保持着快速增长的态势。但是地区间的差距不断扩大，苏南港群港口吞吐量与苏中港群相比占据绝对优势。

（二）江苏沿江港口发展落后的原因

江苏存在着较为严重的“南重北轻”的发展格局。扬州、泰州的经济实力与苏南地区相比较弱，这也限制了交通运输需求的增长。另一方面，江苏沿江地区港口还存在港口规模小，大型港口较少的特点，港口系统规划不足，扬州港、常州港、常熟港等中小型港口发展能力相对薄弱。

近年来，江苏沿江港口总体规模持续扩大，港口生产能力持续增加，港口吞吐量快速增长。但是江苏沿江港口发展也存在不少问题：①货主码头利用率低，比如深水浅用、多占少用、占而不用等问题；同时大型公用泊位利用率不高，港口设备闲置率较高。②港口综合服务水平低，综合物流服务提供商较少，大多只从事传统装卸业务。③各港口各自为政，发展方向并不明朗，缺乏协调机制，未能做到统筹考虑。沿江各港口之间存在着盲目的压价竞争，减弱了整体竞争力。

（三）周边港口态势比较

在江苏沿江港口发展研究中，有必要了解周边重要港口，诸如上海港、连云港港等，以便明确江苏沿江港口发展的大环境。

上海港拥有码头总泊位数接近1 200个，码头总延长达到123千米。2014年，上海港完成7.5亿吨货物吞吐量，外贸货物达到了4.03亿吨，集装箱吞吐量超过3 500万TEU，其集装箱吞吐量继续保持世界第一，巩固了其作为国际航运中心和长三角重要外贸港口的地位。

2014年，同处江苏的沿海港口连云港港货运总吞吐量约为2.12亿吨，集装箱吞吐量也达到约550万TEU。2014年是沿海开发战略上升成为国家级战略的第五年，在集装箱方面，作为江苏沿海龙头港口的连云港港开通了连云港港到厦门及营口等共6条新的集装箱航线。

三、江苏沿江各港口对比分析

近年来，江苏沿江港口的发展速度越来越快，但也带来不少问题，比如港口规划缺乏规范、多为小港而大港较少及资金投入分散等。因此，需要对江苏沿江各港口发展的各个条件加以分析，从而便于为沿江各港口的建设发展提供参考依据。因此分别从自然条件、区位交通条件、腹地经济和社会综合效益这四个角度对港口分别进行分析比较。

（一）自然条件

自然条件本质上影响着港口的运作与发展。当从自然条件角度比较各港口时，可以选择港口泊位长度、泊位数及船舶最大通航水深等因素的影响。2014年江苏沿江港口具体现状数据见表1所列。

通过各港口的基本建港条件，南京港适合建设成上海港上游的江苏沿江主枢纽港；常州港由于泊位长度较短，港口规模较小，港口建设的自然条件相对薄弱；镇江港、扬州港、泰州港和江阴港可以作为沿江中段枢纽港；南通港和苏州港（太仓港、张家港港和常熟港）由于近海以及近沪条件，可建设成为对外贸易大港和上海港北翼枢纽港。

表1 2014年江苏沿江港口现状数据

港口	货物吞吐量 (万吨)	集装箱吞吐量 (万 TEU)	泊位数 (个)	泊位长度 (米)	通航水深 (米)
南京港	22 097	273.00	334	34 341	10.5
镇江港	15 877	37.50	226	20 221	9.5
扬州港	12 138	40.10	80	10 368	10.0
泰州港	15 621	17.50	121	15 315	10.0
南通港	22 006	50.43	100	16 250	10.8
常州港	10 773	19.50	30	4 161	10.5
张家港港	26 010	150.24	77	14 972	11.1
太仓港	15 721	401.46	72	13 730	12.0
常熟港	8 050	34.65	39	13 130	11.0
江阴港	14 006	115.38	89	13 026	10.0

(二) 区位交通条件

(1) 中心城市的影响能力。港口的发展和中心城市的发展是紧密联系的，港口和城市之间的距离越近，两者之间的影响就会越大；同样地，中心城市的经济越出色，其对各自港口的辐射功能也就越大。江苏沿江港口中心城市的GDP和港城直线距离见表2所列。

表2 中心城市对港口的辐射能力

港口	2014年城市 GDP(亿元)	港城直线距离(km)
南京港	8 820	约7
镇江港	3 252	约23
扬州港	3 698	约14
泰州港	3 370	约19
南通港	5 653	约11
常州港	4 902	约18
张家港港	13 760	约61
太仓港		约68
常熟港		约65
江阴港	8 205	约47

表3 江苏沿江港口集疏运体系

港口	集疏运体系	主要公路、航道、铁路
南京港	公路	沿江公路、绕城高速、沪蓉高速、沪陕高速
镇江港	公路、铁路、水路	沪宁高速、G312国道；沪宁铁路；润扬大桥
扬州港	公路、水路	京沪高速、宁通高速；京杭运河
泰州港	公路	沿江公路、江平公路、S231泰高公路
南通港	公路、铁路、水路	宁通高速、G204国道、通盐高速、苏通大桥；宁启铁路、港区铁路；通扬运河
常州港	公路、水路	沿港公路、S338省道、沪宁高速、江宜高速；德胜河、京杭运河
张家港港	公路	疏港高速公路、沿江高速
太仓港	公路	疏港高速公路
常熟港	公路	苏嘉杭高速、沿江高速、S338省道
江阴港	公路、铁路、水路	京沪高速；新长铁路；锡澄运河

由以上数据得知，就中心城市对港口的影响能力来说，南京港、南通港与城市距离较近，而且两市城市 GDP 较高，所以南京市、南通市对其港口影响力较大；常州 GDP 较高，且港城距离较近，其对常州港的影响能力较强；镇江港及泰州港的港城距离相对较近，但是由于两市 GDP 偏低，城市对港口的影响能力偏弱；反观江阴港、张家港港、太仓港和常熟港，由于其地处下

辖县级市，距离中心城市较远，尽管无锡市和苏州市的 GDP 很高，但是距离制约了城市影响能力，使得中心城市对港口的辐射能力相对较弱。

(2) 集疏运体系。港口的发展和集疏运体系之间有着相互关系，港口集疏运体系的不断完善会促进港口的快速发展，同样，港口发展力度上来了自然会优化集疏运体系。所以要衡量港口发展潜力不得不考量港口的集疏运体系，见表 3 所列。

(3) 各港口区位交通条件比较结果。通过上述内容的分析可知，南京港由于港城距离较近，并且南京港的集疏运条件有着得天独厚的优势，另外南通港由于具有地处江海交界的交通优势，所以南京港和南通港在交通条件方面相较于江苏沿江的其他港口具有一定的优势。在其他港口中，镇江港、常州港及江阴港等苏南港口，由于其高速公路网络发达，也具有较强的交通优势。而泰州港的集疏运系统尚未健全，所以并不具备明显比较优势。

(三) 腹地经济条件

(1) 港口所在沿江城市经济实力比较。江苏沿江港口中心城市近5年GDP详见表4所列。

表4 江苏沿江港口中心城市近5年GDP 亿元

城市	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
南京	5 086	6 145	7 201	8 012	8 820
无锡	5 765	6 880	7 568	8 070	8 205
常州	2 977	3 580	3 970	4 361	4 902
苏州	9 168	10 717	12 011	13 015	13 760
南通	3 400	4 080	4 558	5 039	5 653
扬州	2 208	2 630	2 933	3 252	3 698
镇江	1 920	2 310	2 630	2 927	3 252
泰州	2 002	2 422	2 701	3 006	3 370

由表4可见，江苏沿江港口历年的地区生产总值在2010-2014年间，均呈现出了稳定增长的态势。

(2) 长江下游流域及沿海腹地经济分析。随着长江经济带战略正式上升为国家战略，整个长江流域都将迎来全新的发展机遇，其将会对整个中国的经济发展产生更深远的影响。南京凭借着其在长三角区域特殊的地理条件和经济作用，南京港由此有着巨大的发展机遇；镇江港及泰州港由于地方经济相对落后，港口发展得不到有力的支持，所以发展相对滞缓。

江苏沿海开发战略使江苏沿海地区有了很大程度的改善。南通港水路方面背江临海，一方面毗邻长江入海口，其上游货物出海必经此处；另一方面也方便与国外或沿海其他地区通航，是整个华东地区吸引外贸、向西发展的重要根据地。太仓港位于长江南岸近海口，同时具有沿江和沿海优势，其靠近上海，腹地经济发达，有着优越的建港条件。

(3) 各港口腹地经济条件比较结果。综合以上分析可以看出，南京、常州、南通和苏州高速的经济发展给其下辖港口的发展提供了巨大的发展契机，南京港、常州港、南通港和苏州下辖的张家港港、太仓港和常熟港都有着明显的腹地经济优势；江阴港的发展与其良好的地理条件以及无锡的大力支持也有着很大的联系；镇江港、泰州港和扬州港由于中心城市的经济条件相对落后导致港口发展相对滞缓，但是中心城市的经济增速巨大，所以这三个港口都有着巨大的发展潜力。

(四) 社会环境综合效益

港口发展的社会综合效益可以理解为其对中心城市经济力量的贡献度，还有对当地社会环境产生的影响，因此有必要基于整个社会的大环境对其进行评估。

江苏沿江港口的发展，必将促进各港口所在地的经济建设，而沿江港口的发展既刺激了社会生产，也能拉动港口周边产业的蓬勃发展。从其他方面来说，建设港口也会促进当地交通运输系统的发展，这也从侧面提升了各城市的投资价值，从而给当地经济面貌带来全新的机遇。

从苏南港口看，由于苏南城市的飞速发展，城市经济发展水平较高，从而显著促进了苏南城市港口的发展。凭借着优越的地理位置以及发达的运输条件，南京港的发展和繁荣，不但促进了当地的经济的发展，也会带动长江岸线南京上游城市港口，如芜湖港的进一步发展。常州、镇江的经济水平相较于苏南其他城市偏低，但是常州、镇江港口的发展会给常州、镇江当地的经济带来活力，同样的，常州、镇江城市建设的发展也会加快常州港、镇江港的转型升级。江阴作为百强县市前列城市，其经济水平的快速提升发展一方面体现了城市发展的步伐，另一方面，江阴港的发展也带动了江阴当地相关产业的发展。常熟港、张家港和太仓港均隶属于苏州市，其经济腹地也大多是苏沪地区，由于苏州的经济发展势头非常迅猛，加上苏州所处的江河入海口的特殊的地理位置，所以其整体地位相较于江苏沿江其他港口具有更重要的战略意义。

从苏中的沿江港口看，扬州港作为扬州市货物进出口的主要渠道，同样对扬州市外向经济的建设发展有着重大的促进作用，其经济腹地主要是扬州市以及苏北、皖东等地区。泰州港的腹地主要是本市及苏北地区，该腹地经济发展相对落后，但是近年来泰州市经济的高速发展，对泰州港口项目建设起到了不可或缺的作用。南通港的经济腹地主要考虑的是南通本地的经济效益，并部分辐射江苏中北部地区，南通港的发展一方面通畅了长江出海口，另一方面也使得上海国际航运中心的北翼得到补强。

四、围绕长江经济带战略对江苏沿江港口发展的定位

江苏沿江港口的发展需要立足于当前长江经济带发展战略的大背景，基于周边其他城市的港口整体发展的大环境，继续发扬港口原有的优势，才可以明确各港口的发展定位，从而根据不同定位制定相应的策略。

（一）江苏沿江港口发展的定位基础

（1）立足于开发长江经济带的大背景。长江经济带战略上升成为国家级战略的同时，给整个长江流域各城市带来了全方位的发展机遇。长江经济带的发展必然会给长江沿线港口城市港口建设的发展带来推进作用，从另一方面来说，沿江港口发展好了也会影响沿江各城市的经济发展，加快推动沿江地区开发，有利于沿江港口更好地发展，同时对江苏率先实现现代化起到促进作用。

（2）立足于江苏周边港口发展的大环境。上海国际航运中心是作为一个中心覆盖上海、两翼服务江浙地区、三级航运网络相互协同的国际化航运中心。上海港是整个长三角港口群中的龙头港口，港口设施设备先进，物流服务水平具有示范作用，使得其在整个长江三角洲港口群中具有超强的竞争能力。尤其是当上海洋山深水港正式建成投产后，长三角港口群整体框架格局将会出现较大的不同，上海港对整个长三角地区的物流运输辐射将进一步提升。同上海港之间达成战略合作意向，建设物流交易的平台，并且积极促进达成江苏沿江港口联动发展的战略，从而实现这两大港口群之间在竞争和合作上的协同发展。

（二）江苏沿江港口发展定位分析

南京港综合开发战略中的港口功能定义是把南京港建设成一个主枢纽港，港口目标定位成两大中心，并建立港区三大物流基地。一个主枢纽港是把南京港建设成为一个功能综合、联动江海的主型枢纽港；两大中心是指上海国际航运副中心和港口经济中心；三大物流基地即集装箱物流基地、化工物流基地和外贸物流基地。南京港要把握其独特的地理区位优势，发挥多式联运系统优势，着重开发集装箱周转，成为长江流域国际（近远洋）集装箱干线港。长久以来，镇江市秉持“以港兴市”的发展战略，把临港经济的发展和港口的建设有机地结合起来，共同推动镇江经济的快速发展。镇江港主要定位是以面向经济开发区的综合物流运输服务为出发点，重点把镇江港打造成长江流域的集装箱重点中转基地及区域性钢材集散基地、煤炭等大宗散货

集散物流中心，将扬中港区建设成长江流域成品油中转基地以及集装箱物流中心。扬州港作为江苏沿江上游的港口，主要服务腹地扬州市和安徽中南部，重点开发三大港区（扬州、江都和仪征港区）的货物吞吐能力和港口中转集疏功能，顺势开发临港功能，发挥临港优势。泰州港作为苏中地区重要的进出口物流集散中心，要着重开发装备制造行业、新医药产业、食品粮油等产业，把泰州港建设成以向沿江上游提供物流服务为基础、打通国内外运输中转的国际物流基地。南通港的发展建设应该考虑到其背江临海的特殊优势，重点向沿江综合运输主枢纽港的方向发展，并且在战略上作为上海国际航运中心北翼关键港口来建设。常州港吞吐能力近年来不断提升，但和周边港口比较会发现港口规模和发展势头都存在劣势。常州港当前的服务定位主要辐射常州及周边城市的港口，而远期的功能定位是建设成江苏沿江中部的核心港口。常熟港应当进一步建设港口设施设备，完善港口的物流功能，努力补充上海国际航运中心北翼力量；张家港港应当优先发挥其“区港联动”的政策优势，实现张家港保税港区同上海洋山港保税港区的业务对接；太仓港作为江苏省外贸量最大的港口，重点建设成集装箱转运枢纽中心及华东地区对外贸易中心港口。

借助长江经济带战略的驱动，结合江阴靖江跨江联动开发的新格局以及沿江开发的态势，把江阴港建设成此区域的中心港区，并逐渐形成江阴港、泰州港和常州港组成的江阴港港口群。

五、促进沿江港口发展的对策

（一）抓住长江经济带机遇，顺势开展港口建设

长江经济带战略在战略地位上不亚于沿海开发战略，这对沿江八个城市甚至整个江苏省来说都意味着可贵的发展机遇。作为整个长江流域港口中受益长江经济带战略最为明显的沿江港口，应当举全力发展现代化的港口服务业，同时加快各港口的专业设备的建设，促进港口规模化发展。依托长江经济带战略优势，港口间协同作业，相互竞争合作，优化港口建设思路，提升港口建设在城市建设中的战略地位，加快港口建设步伐，从而提高港口吞吐能力以及物流服务能力，促进港城共同发展。

（二）构建协同发展港口群，引领良性竞争

苏州有着实力雄厚的经济基础，同时苏州三个港口毗邻南部的上海港，而且综合目前的情况来看，这三个港口的物流运输已经初显规模化优势；南京港地处江苏省会，并且有着极强的辐射能力；南通港背江临海，与张家港港仅一江之隔，另外南通还有洋口港等海洋口岸，特殊的地理位置使得其有着相对沿江其他各港口所没有的先天优势。另外，南京港、南通港和苏州港不仅在地理上，更是在功能等方面给上海港以及长三角地区建设提供动力支持。因此，首先需要明确各港口的发展定位；其次要利用优势条件，把南京港、南通港以及苏州港打造成江苏沿江的主枢纽港；最后把泰州港、常州港、镇江港、江阴港和扬州港相互串联，把它们打造成沿江地区协同作业的港口群，消除各港口之间的恶性竞争，并建立基于合作基础的良性有序竞争发展的综合态势，创建相互竞争合作、协同发展的上海国际航运中心的北翼优势港口群。

（三）利用交通优势条件，创建强大的运输网络

相较于长江中上游，长江江苏段直接入海，且南通港和太仓港由于特殊的地理条件，更为靠近海洋航道，这也会带来成本的降低和节约运输时间。江苏沿江城市应当充分利用优越的地理条件和区位优势，加快建设服务沿江的物流运输网络，提高十座港口的综合运输能力，通过构建更加密集的支线航运网络配套衔接上海港，努力提升江苏沿江港口群集疏运体系的通达性、顺畅性和效率性。

（四）提高港口服务支撑作用，促进港城联动发展

港口建设的基本目标就是不断提高港口对江苏沿江城市经济社会发展的服务能力，不仅是服务地区基础物流，还要促进提

升地方经济。因此，在选择港口发展战略的时候不能单独孤立港口建设，而是要把港口建设看作是和城市建设和产业升级联动发展的过程，通过港口的发展建设来推动江苏沿江经济社会的发展。另外，还要促进临港产业的发展。通过港口建设和城市建设的相互作用，联动发展，提升城市竞争力。

六、结束语

随着长江经济带战略的深入推进，江苏沿江港口必然借助这一难得的机遇迅猛发展，而当前江苏沿江港口发展确实存在诸多问题亟须解决。可以说江苏沿江港口的发展将会给江苏经济或者说长三角地区的经济带来更大的生机，因此，江苏省政府应该积极响应长江经济带战略，加快建设沿江港口，推动沿江港口有序竞争、协同发展，从而促进沿江地区经济的进一步发展。

[参考文献]:

- [1] Brian H, Jacques C. Inter-port Competition in Developing Countries: an East African Case Study [J]. *Journal of Geography*, 1995, 3 (2) : 87-103.
- [2] Claude C. The Integration of China's Port System into Global Container Shipping [J]. *Geojournal*, 1999, 48 (1) : 35-42.
- [3] James J W, Brian S. The Evolution of a Regional Container Port System: the Pearl River Delta [J]. *Journal of Transport Geography*, 2000, 8 (4) : 263-275.
- [4] Peter W De L. The Performance of Seaport Clusters [D]. Rotterdam: Erasmus Research Institute of Management, 2004.
- [5] 徐业洋. 港口竞争与统一规划及协作 [J]. *水运管理*, 2001 (6) : 10-12.
- [6] 黄有方. 港口现代物流发展策略 [J]. *上海海运学院学报*, 2004, 25 (2) : 41-44.
- [7] 汪秉康. 关于我国沿海港口竞争与合作的一些探讨 [J]. *港口经济*, 2005 (4) : 20-21.
- [8] 李南. 港口协同竞争的战略趋势 [J]. *综合运输*, 2006 (7) : 71-74.
- [9] 郑士源, 宗蓓华. 长江三角洲港口过度竞争的分析及对策 [J]. *中国港口*, 2005 (1) : 23-24.
- [10] 殷为华, 徐长乐. 长江三角洲港口群的功能定位探析 [J]. *长江流域资源与环境*, 2002, 11 (4) : 300-304.
- [11] 汪传旭, 崔建新. 长江三角洲港口群物流系统动力学分析模型 [J]. *交通运输工程学报*, 2007, 7 (5) : 77-83.
- [12] 沈玉芳, 刘曙华, 张婧, 等. 长三角地区产业群、城市群和港口群协同发展研究 [J]. *经济地理*, 2010, 30 (5) : 778-783.
- [13] 米建华, 郑忠良. 长三角港口群竞合模式研究 [J]. *综合运输*, 2007 (7) : 37-40.