

“一带一路”环境下辽宁港口物流与城市协同发展探讨

李大庆^{1,2} (1、渤海大学管理学院 2、渤海大学辽宁沿海经济带发展研究院 辽宁锦州 121013)

基金项目: 2016年度辽宁省社科基金重点项目“辽宁省高端装备制造业协同创新机制研究” (L16AJY001)

中图分类号: F127 文献标识码: A

内容摘要: 本文首先借鉴世界先进港口发展经验,并结合辽宁近几年的发展数据分析辽宁各个港口物流与城市协同发展中存在的问题,在此基础上提出辽宁港口和城市在“一带一路”倡议环境下如何更好协同发展的建议,以期对辽宁港口物流与城市协同发展并融入国家战略起到借鉴作用。

关键词: 港口物流 城市 协同

国内外港口物流与城市协同发展借鉴

腹地带动型发展的日本横滨港。横滨港是日本的一个天然良港,地理条件优越。港口陆地占地面积约 7315.9 公顷,其中临港区面积约 2863.8 公顷。2010 年港口的贸易总额实现 10 万 3 千亿日元。日本横滨港的发展模式主要是腹地带动型。由于横滨港距离日本首都东京和经济发展速度较快的横滨很近,因此腹地经济的带动成为横滨港发展的首要条件。通过与日本东京的频繁贸易活动。横滨港与东京相互促进发展。横滨港不断强化港口的国际枢纽港功能,不断完善和提升周边运输网络的建设,形成港城一体化发展。

产业带动型的新加坡港。新加坡港是国际化港口之一,其贸易量一直位于世界前列,地理位置优越,是世界最大的集装箱港口之一。围绕该港口建立了约 250 家船舶企业,通过这些企业,新加坡港与全世界 123 个国家和地区的 600 多个港口进行贸易活动,发往全世界各个国家的贸易船只往复不断地进出港口。从模式上看,新加坡是典型的产业带动模式。新加坡围绕港口建立工业体系,划分工业区,以船舶制造、电子电器、石油化工为核心的工业逐渐得到发展,并使该地区一跃成为工业生产和国际贸易基地。

腹地依托型的上海港。上海港是我国东部沿海的重要港口,是我国在国际贸易中重要的对外口岸,每年上海市及周边地区外贸物资大部分通过上海港运往世界各国和城市。2010 年上海港货物、集装箱吞吐量稳居世界第一位,2015 年前 11 个月集装箱吞吐量同比提升 3.33% 至 3347 万箱。上海港的发展主要依托腹地带动。上海港物流货源主要来自长三角地区,主要有上海、浙江、江苏等周边城市 and 地区,上海市是我国经济、文化、金融、贸易中

心,也是我国东部沿海地区最大的港口城市。

从以上国外以及国内各个发展速度较快且规模较大的港口来看,港口可以充分发挥其桥梁纽带作用,带动港口城市及周边地区经济发展。同时,城市的经济繁荣为港口物流提供物流货源的支持,也从信息、金融、基础设施等多方面为港口的发展提供基础性保障,使港口物流在城市对外贸易中健康稳步发展。这种促进与支撑可以通过港口城市有计划、有步骤进行前瞻性引导和规划实施,良性的港城互动可以切实有效地对周边城市经济发展带来推动,使城市成为区域发展中心和经济核心,并能够在区域经济中扮演核心角色。

“一带一路”环境下辽宁港口物流发展现状和问题

(一) 辽宁港口物流与所在城市发展现状

2015 年辽宁省紧紧围绕国家提出的“一带一路”建设规划,提出加快三条大通道建设。一是加快建设以大连港等为海上起点,过南海经印尼、辐射南太平洋区域和经白令海峡到欧洲北极东北航道(辽海欧)的海上大通道;二是重点建设以大连港、营口港为起点,连接辽鲁陆海甩挂运输航线,经满洲里、俄罗斯到欧洲(辽满欧)的物流大通道;三是积极争取建设以锦州港、丹东港为起点,至蒙古国乔巴山的铁路出海通道,并最终到达欧洲(辽蒙欧)的蒙古国出海大通道。

辽宁在“一带一路”中起到了蒙俄经济走廊的重要作用。2014 年 9 月,中、蒙、俄三国共同达成协议,在协议中首次提出了中蒙俄经济走廊的概念,中蒙俄经济走廊将成为中蒙俄经济连接的重要载体。我国与蒙古国经过磋商决定,蒙古国商品出海口落户锦州港,辽宁各个港口将成

表 1 辽宁省主要港口城市商品进口总额情况 单位：万美元

地区	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
大连	2472262	2881629	2943100	3138534	3505503	2929176
营口	71567	107763	161021	232164	234141	196722
锦州	113938	111589	127653	143277	181538	107200
丹东	105408	151813	172230	171002	157317	146701
盘锦	11322	26219	40568	48882	25980	51673
葫芦岛	69181	48456	40172	22573	57885	53795
总计	2843678	3327469	3484744	3756432	4162364	3485267

数据来源：2016年辽宁省统计年鉴。

表 2 辽宁省主要港口城市商品出口总额情况 单位：万美元

地区	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
大连	2725909	3169350	3468242	3743743	2945693	2576825
营口	220593	325860	388176	436890	452392	461470
锦州	117852	149552	175144	207205	241108	135650
丹东	187443	235980	287511	340612	301553	265738
盘锦	36662	53823	70551	81780	65700	37349
葫芦岛	65250	80100	95273	110287	127733	106206
总计	3353709	4014665	4484897	4920517	4134179	3583238

数据来源：2016年辽宁省统计年鉴。

为中蒙俄经济走廊建设中的中坚力量，这种跨国的经济合作不仅给港口带来发展优势，同时也为辽宁沿线城市发展带来机会。

在产业转型和城市发展中，辽宁具备转移优势产能产业基础。由于周边国家与地区的资源较为丰富，能源、矿产等领域将成为“一带一路”国家贸易的主要商品领域，而这些领域恰恰给辽宁的城市与港口发展提供了契机。依托装备制造业的发展，辽宁省形成与周边国家和地区的互补。“一带一路”为辽宁省装备制造业发展带来了市场机遇，同时也给各个城市带来发展机遇。海上丝绸之路经济带为辽宁装备制造业的转型和发展带来利好，辽宁可以借助海上丝绸之路带来的发展机遇，依托自身原有装备制造业发展优势，把城市与港口发展连接起来，积极与东盟10国、新加坡等地加强合作，开拓城市与港口发展空间，从而使城市与港口的发展从一个地区拓展到周边国家，这种发展趋势为辽宁城市与港口的协同发展起到了引领和带动作用。

从港口对外贸易来看，近年来辽宁港口城市商品进出口总额稳步提升。如表1、表2所示，2010-2014年辽宁六大沿海主要港口进出口总额以每年约10%左右增速提升，2015年受到国际经济下滑影响，对外贸易有所下降。如图1所示，辽宁主要港口城市进口贸易稳定增长，商品出口额在经历了2012、2013两年的低速增长后，2014年借助“一带一路”的发展契机，增长速度得到进一步提升。

辽宁省随着港口城市的对外贸易发展，港口物流也随之迅速增长，并体现出与城市对外贸易的同步性与协调性。如图2所示，从2009年至2015年辽宁主要港口对外物流情况发展平稳，甚至在2015年国际经济总体下滑的背景

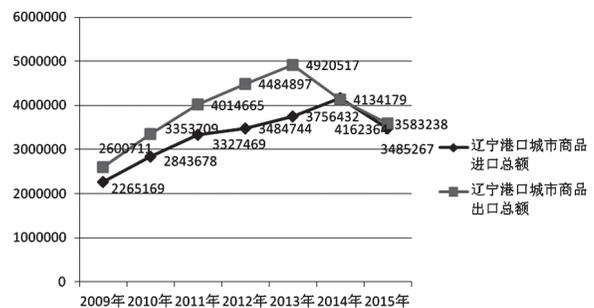
下，辽宁各个主要港口贸易总量仍能够得到提升，说明辽宁各个港口城市对外贸易下滑的暂时性。

从以上的统计数据可以看出，辽宁城市的发展与港口物流的总量有着密切的关联，港口城市经济增长促进港口物流总量的提升。反之，港口物流总量的稳步增长又给港口城市的发展提供了良好的物流基础和对外贸易窗口。只有通过港口物流与城市经济的协同发展，才能更好地发挥港口对所在城市和地区经济发展的贡献，从而使港口的发展迈向新的高度。

(二) 辽宁港口物流与城市协同发展中的主要问题

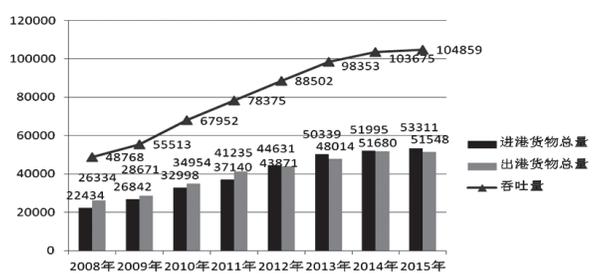
首先是辽宁港口物流服务与区域经济协调不足，对外交流亟待加强。从图1和图2来看，辽宁城市贸易与港口物流虽然在宏观上保持同步增长，但在具体年份中却不相协调，例如在2015年中港口城市经济下滑，而港口物流却仍能增长，说明港口物流与城市经济不能完全协调。同时，21世纪丝绸之路经济带为辽宁各个地区的经济以及港口合作提供了良好的机遇。如果辽宁各区域性港口在发展过程中只把发展视野局限在港口自身方面，而忽视与区域经济及周边港口发展的协调性，必然会形成信息封闭、技术落后和观念滞后的局面。

其次是辽宁省港口群总体规划滞后。从表1和表2来看，大连港和营口港发展迅猛，而辽宁其他港口受其有益影响较小，缺乏带动作用。近年来，辽宁省沿海各个城市在“以港兴市”发展战略下，各地都全力打造本市和本地区的港口优势，不断加大投资扩大港口规模，与周边港口



数据来源：2015年辽宁省统计年鉴。

图 1 辽宁省港口城市商品进出口额变化情况 单位：万美元



数据来源：2016年辽宁省统计年鉴。

图 2 2008-2015年辽宁省主要港口吞吐量 单位：万美元

进行竞争。在港口群整体发展没有规划的情况下，由于腹地资源是有限的，相互竞争势必导致各港口服务内容和资源服务的重复和浪费。

第三是政策和规划方面，各个港口与城市发展相互孤立。辽宁省沿海港口城市在进行城市规划之初受到条件的局限，没有对港口与城市的协同发展进行全面筹划，港口的发展规划多由港口企业自行制定，城市没有对其进行战略性指导，造成港口发展与城市发展不够同步。与此同时，各个城市港口设施重复建设，缺乏全面统一的规划和指导，客观上形成了总体资源配置不合理的局面。

辽宁港口物流与城市协同发展策略

港城规划与政策协同。在物流体系规划方面，港口与城市要相互协调、相互融合、相互促进。城市及所在区域的经济发展直接影响对应港口的发展，港口物流的货源依赖于区域经济发展带动及相关产业的支持，要实现港城协调发展，首先要从系统的角度对物流体系规划进行统筹安排，从规划的角度实现未来港口物流与城市协调发展。与此同时，城市要根据区域特点帮助港口制定发展规划。辽宁省各个港口城市要根据各自港口、区域发展的不同特点因地制宜选择港城一体化建设策略，城市从宏观的角度对港口未来的发展进行筹划与资源投入，使港口物流向有利于促进城市经济的方向发展。在相关政策制定方面，港口与城市应该统筹安排，政策适度倾斜。如果要实现辽宁省港口物流与城市的协同发展，政府主管部门要转变职能，增强服务意识，从原有管理者角色转变为港口服务者角色。要大力发展与港口物流相关的服务业、金融业、中介企业以及相关的行业协会等港口服务机构，通过政府和城市各个组织的共同努力，为港口物流企业提供优质、宽松的政策发展环境，同时不能把不合时宜的政策强加给港口物流企业，要积极主动地帮助企业做好政策扶持、科学规划、筹措资金、项目实施等工作。

城区发展与港口物流协同。在港口所在城市和地区发展的同时要考虑其港口的未来发展，城市在土地资源供给、金融服务、人才引进等方面也要为港口发展提供支持。此外，在水资源利用和保护方面，政府要深刻认识环境污染对港口带来的负面影响。城市在工业化建设过程中要有效防止水体污染，要注意港口周边的水体资源保护，严防重污染企业在港区落户和发展。对于原有临港的重化企业要有计划、步骤的进行搬迁和安置，从而防止这些企业对港口物流的影响。同时，港口物流的发展也要与城市相关管理部门进行充分协调与沟通。在不影响城市统一规划的前提下谋求港口的发展利益，港口在腹地资源获取方面要依据城市经济发展特色进行取舍，不能只顾眼前利益而损害

城市经济秩序。正确处理好城市利益与港口利益关系，港口在进行大项目建设时需要与城市发展协调一致，从而避免引起发展中的矛盾，保证港口物流与城市发展的有机结合。

港口及临港产业发展协同。首先，要加强辽宁省港口物流管理的顶层机构设计机制，促进港口物流与临港产业间的发展协同。辽宁环渤海港口物流与临港产业在协同发展的过程中，可能会涉及到各个方面的利益主体。在这种情况下，相关管理部门需要对港口相关利益者进行宏观的管理和微观协调，并在各个沿海港口所在城市建立统一协调机构，通过政府管理部门作用对沿海港口及周边地区经济发展进行总体布局。其次，在临港产业发展方面。各个港口城市要注重产业发展差异化，同时也要符合港口物流发展的规律，防止由于港口货源的同质化导致的港口之间恶性竞争。从国内外港口发展来看，并不是所有港口都会形成并发展成为现代化大型商贸港。因此，辽宁省港口物流与临港产业的发展也同样需要有所侧重，对于大连、营口港来说，可以在建设时强调其产业服务的综合性和规模性，但是对于一些区域性中小港口，临港产业要发挥其特色性，把差异化发展作为港口发展的目标。

港口物流服务与宣传的协同。首先，在港口物流服务方面，进一步强化辽宁各个港口物流服务意识，港口物流企业要着眼于区域内部被服务企业，建立具有地方产业特色和经济特色的服务产品和服务措施，同时不断提高服务意识和服务质量。在“一带一路”环境下提供对外贸易的相关系列服务，如简化通关手续，完善一站式的物流服务能力，政府也要在海关进出口管理等方面提供便捷的服务。其次，在港口及城市宣传方面要进行有机整合。辽宁省在打造城市品牌的同时注重港口的宣传与推广，辽宁港口在港口服务方面要加强宣传力度，利用各种宣传资料以及多种媒体平台进行全方位、多角度的宣传，提高辽宁沿海港口在提供物流服务功能、海内外港口交流合作等多方面的知名度，进一步把握辽宁沿海港口在“一带一路”中的发展机遇。

参考文献：

1. 郑丽娟. 我国“一带一路”沿途港口城市区域物流竞争力聚类分析 [J]. 商业经济研究, 2016 (24)
2. 卢珂. 江苏沿海港口物流协同机制研究 [D]. 中国矿业大学, 2015
3. 毛泽, 朱军. 携手共建中蒙俄经济走廊与辽宁的路径选择 [J]. 辽宁经济, 2015 (8)
4. 刘宏, 高丽君. 新时期辽宁省港口物流发展现状及对策 [J]. 商业经济研究, 2016 (13)
5. 覃毅. “一带一路”背景下广西北部湾港口物流服务协调发展问题研究 [D]. 广西民族大学, 2016