

内陆经济腹地推动国际陆港建设的策略研究

■ 段柯 徐州行政学院

摘要:国际陆港的建设与发展打开了中国内陆经济腹地通向国际市场的大门,成为世界各地货物资源进入中国内陆的便捷通道,也为中国内陆经济加快融入全球经济提供了难得的发展契机。本文构建了内陆经济腹地建设发展国际陆港的策略分析框架,并选择徐州市淮海国际陆港为典型案例,进而对内陆经济腹地建设发展国际陆港之情景进行了SWOT分析,并从区位定位、功能定位和产业确定的视角出发,详细论述了国际陆港建设发展的策略选择。

关键词:国际陆港;经济腹地;区域经济;发展策略

新冠疫情以来,中国经济的强大恢复力与驱动力令世人瞩目,不仅为低迷的世界经济注入了强心剂,而且为世界人民对抗新冠疫情提供了重要保障。据国家统计局数据显示,2020年全年中欧班列开行12406列,共运送货物113.5万标箱,同比增长54%,往返综合重箱率达到98.4%,通达欧洲21个国家、92个城市,再次创造了新纪录,为稳定国际供应链产业链、助力中欧共同抗疫发挥了重要作用。可见,尽管2020年中国经济受到了新冠疫情的严重冲击,但中国对外贸易依然逆势上涨,保持了货物进出口顺差,尤其在促进国际贸易和世界经济恢复等方面,国际陆港的建设与发展显示出了关键推动作用。对于内陆经济腹地来讲,如何在寻求区域融合发展的同时,进一步发挥国际陆港的独特功能以促进中国经济发展等重要问题是值得我们深入研究的。

一、内陆经济腹地发展国际陆港的条件配置:基于淮海

国际陆港的SWOT分析

(一)淮海国际陆港发展内部环境的优劣分析

1. 优势分析:区位优势,产业支撑,中心城市以及交通枢纽。位于江苏省北部的徐州市是淮海经济区中心城市、新亚欧大陆桥“一带一路”经济带重要节点城市;徐州毗邻上海、南京、杭州等发达城市,同这些城市的经贸合作、要素共享、人员交流十分活跃,便于开展与长三角经济区、环渤海经济圈的交流,便于承载高层次、大规模的城市商圈、现代物流、休闲旅游等服务业发展。面对2020年错综复杂的宏观经济形势和前所未有的疫情冲击,徐州市经济总量突破7千亿元大关,实现地区生产总值(GDP)7319.77亿元,按可比价计算,比上年增长3.4%,居全省第7位。

徐州铁路是全国第二大铁路枢纽,拥有较好的物流发展基础。其中,徐州北站是亚洲第二大编组站,铜山货场是华东地区面积最大的铁路货场,铁路货运基础设施分布密集,铁路专用线数量和里程位居全

省首位。近年来,为打造徐州铁路物流发展新格局,完善公铁水多式联运体系,延伸铁路货运“最后一公里”,特开辟徐州铁路专用线、专用铁路,以串联铁路货场、物流园区、重要港区等物流节点的运输动脉等。这些举措为徐州建设国际陆港、促进物流产业的快速集聚发展提供了重要保障。

2. 劣势分析:基础设施有待加强,综合服务水平存在短板。通过调研发现,徐州建设国际陆港的相关基础设施条件还有待完善,具体包括库场面积和容量、存储设备等物流节点基础设施;陆港内公路、铁路等道路设施,集装箱班列、集装箱装卸线、装卸搬运等机械基础设施;供水、供电、通讯等配套基础设施等。这些基础设施的建设水准和完善程度在一定程度上制约了淮海国际陆港的整体发展水平和综合服务能力。当前,徐州面临的主要困难包括:一是陆港基础设施建设涉及多个部门,难以统一规划设计,协调协作推进较慢;二是综合运输网络体系建设相对滞后,标准化和信息化水平较低;三是融资渠道相对较窄,

[基金项目]本文系2021年度江苏省社科应用研究精品工程课题《新发展格局下江苏扩大内需体系的理论建构与政策研究》(21SYC-011);江苏省党校系统学习贯彻党的十九届六中全会精神专项课题项目(ZX22026)。

[作者简介]段柯(1980—),男,江苏徐州行政学院科研处副处长。

缺乏多元化融资渠道支持；四是既有工业园区发展效益不高，土地资源利用效率低下。

(二) 淮海国际陆港发展的外部环境分析

1. 机会分析:政策机遇,区域联动。随着“一带一路”建设进入实质性推进阶段,中国进入全方位开放合作和腹地崛起发展新格局,特别是国家重点打造“新亚欧大陆桥”“新丝绸之路”等六大国际经济走廊,投资、贸易、生产要素“西移北上”大势形成,徐州市正由跟跑开放变为新的开放前沿,由发展预备队变为发展先锋队。近年来,徐州陆续被列为被列入国家物流标准化试点城市和陆港型国家物流枢纽承载城市等,政策支持力度空前,正在加速成为营商环境好、要素成本低、市场潜力大的政策洼地。

目前,淮海国际陆港在国家政策的大力支持下,进一步增强了区域城市联动,不仅巩固提升了与欧洲国家“三线通行、双向对流”的物流通道,并与西安、武汉、重庆等重点节点城市建立起了联营联运机制,共建合作园区和共享口岸,为强化淮海经济区纵深腹地,促进各类要素快速集聚、高效配置,提供了良好的发展机遇和资源基础。

2. 威胁分析:港口间激烈竞争,城市群贸易联系较弱。随着区域一体化水平提高,特别是高铁、机场等交通基础设施更加便捷高效,经济腹地区域城市间的分化效应开始显现,突出表现为高端生产要素向大城市聚集,中低端生产要素向中小城市流动。例如,天津、河北、山西利用制造环境和政策优势,吸引企业转移的决心和力度非常大;宿迁、淮安、郑州等都在积极争取成为国际

陆港建设的北部中心城市。相对这些地方而言,徐州市优化发展环境办法不多,金融资本、高端人才、生产要素流出的风险明显增加,短板愈加明显。

城市群是影响区域经济发展的重要因素,联系当前国内京津冀、长三角等各大城市群的实际来看,除长三角城市群与其他城市群能够保持一定强度的贸易联系外,其他城市群之间的贸易联系通常较弱,其交互影响力也相当有限(范剑勇等,2021)。这种弱贸易联系会影响到城市群内部的物流服务规范化和标准化程度,较为突出的表现包括物流企业规模普遍偏小,物流企业经营效益欠佳,物流服务速度慢、损耗大、效率低、成本高等方面。

综合上述分析,我们整合了淮海国际陆港建设发展的SWOT策略层次。如图1所示,依据内外环境特征的具体分析可以推断出四种典型的组合策略,即增长型策略、稳定型策略、扭转型策略和防御型策略。不过,这些组合策略仅粗线条地勾勒出内陆经济腹地建设发展国际陆港的条件配置,当联系到如何进行策略选择时,还必须联系到内陆经济腹地的产业结构、产业功能等具体维度。

二、内陆经济腹地国际陆港的策略选择

(一) 基于产业定位确立国际陆港竞争优势的策略

内陆经济腹地国际陆港中,不同类型的产业,其性质功能往往不同,对生产和发展的环境要求也就不同。要促进国际陆港产业发展,首先需要确定与国际陆港区发展规划产业发展相适应的、可持续发展的重点产业类型。具体来讲,主要包括:先导产业加快发展,主导产业重点发展,配套产业提升发展,进而促进国际陆港港务区经济社会又好又快地发展。

1. 先导产业:信息技术业、现代物流业和现代商贸业。信息化是现代文明延续和创新发展的基础,也是低碳绿色经济发展的重要手段,谁先占领国际信息技术的制高点,谁就会在激烈的国际竞争中立于不败之地。而且,国际陆港港务区的设立,其初衷一般就是要充分利用内陆腹地在地理上的有利条件,通过完善交通设施发展现代物流业,加大内陆地区对外开放的程度,提升内陆区域居民的生活水平。在新时代背景下,现代商贸业不仅适应了

| | | 优势 (Strengths) | 劣势 (Weaknesses) |
|--------------|--------------------|---|--|
| 外部环境 | 内部环境 | 区位优势,具有发展国际陆港的先天优势;产业基础支撑能力较强,经济发展水平相对较高;作为淮海经济区中心城市具有较强的凝聚力与辐射力;铁路物流园建设项目的具有强支撑作用。 | 陆港基础设施建设有待加强;陆港管理与综合服务水平还存在短板。 |
| | 机会 (Opportunities) | SO 增长型策略 | WO 扭转型策略 |
| 威胁 (Threats) | 内部环境 | 发挥优势,抢抓机遇。利用目前徐州的区位优势和良好的经济发展势头,抓住国家发展重点,打造新亚欧大陆桥,淮海经济区、新丝绸之路经济带等契机继续推进徐州国际陆港的建设。 | 抓住机会,克服劣势,利用国家战略叠加、区域政策交汇、试点城市共振的战略机遇期,加强国际陆港相关基础设施建设,补齐国际陆港综合管理和服务功能短板。 |
| | 机会 (Opportunities) | ST 稳定型策略 | WT 防御型策略 |
| 威胁 (Threats) | 威胁 (Threats) | 发挥优势,减轻威胁。构建覆盖度广、竞争力强的新型综合物流系统,加快融入国际、国内流通体系,努力在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽作用,加快将交通枢纽优势转化为发展竞争优势。 | 克服劣势,降低威胁。充分借鉴先进的国际陆港建设经验,加强陆港基础设施建设,补齐陆港管理综合服务水平的短板,在推进项目建设的同时加大招商引资力度,提升物流业整体发展水平。 |

图1 淮海国际陆港发展策略的SWOT分析

资料来源:作者整理绘制。