

南京建设以长江航运物流中心为重点的 综合立体交通走廊的对策研究

丰志勇, 黄南

(南京市社会科学院经济所, 江苏南京 210018)

摘要: 综合立体交通建设是长江经济带国家战略重要的内容, 该文首先从建设综合立体交通走廊视角论述了南京在长江经济带战略中的重要地位及作用, 其次分析了南京建设综合立体交通走廊的发展基础, 最后提出南京建设综合立体交通走廊的举措和建议。

关键词: 南京; 长江航运物流中心; 综合立体交通走廊

中图分类号: F552 **文献标识码:** A **文章编号:** 1671-2404(2015)67-0068-05

新一届政府提出了“一带一路”战略构想, 即长江经济带和丝绸之路经济带。这一宏大的战略规划将对未来中国区域发展产生深远的影响。目前长江经济带建设已被纳入国家战略, 未来5-10年, 长江经济带增长速度有望超过全国经济平均增速, 估计2020年前后经济总量将达到全国的50%, 成为中国经济新的增长极^①。与此同时, 国家将进一步加大对长江黄金水道的投资, 在航道整治和桥梁改造方面将投入几百亿元建设资金, 届时长江航运能力和吞吐量将大幅提升, 长江沿岸的区域中心城市将成为新的发展机遇^②。南京一直以来都是长江流域四大中心城市之一。但新一轮国家长江经济带战略中, 没有把南京与上海、武汉、重庆同列为长江流域航运中心。长江经济带国家战略是中国未来最重要的区域发展规划, 它将对长江流域中的每个地区和每个城市产生深远的影响。为了应对长江经济带国家战略规划 and 提升南京在长江流域航运中心的地位, 我们应积极主动把握机遇, 加快综合立体交通走廊建设, 力争南京进入国家视野, 争取南京在未来规划中与上海、武汉、重庆同为长江经济带中的航运中心城市。

1 南京建设综合立体交通走廊的必要性

1.1 南京在中国大交通版图上起着枢纽作用

长江货运量已位居全球内河第一, 还有很大潜

力, 国务院多次要求增强长江运能。南京港定义为海港(国际标准定义离海300公里以内均为海港), 同时也是长江上第一大港地位和作用责无旁贷。在以沿江重要港口为节点和枢纽, 统筹推进水运、铁路、公路、航空、油气管网集疏运体系建设, 在打造网络化、标准化、智能化的综合立体交通走廊, 南京已取得一定成绩。南京的港口经济有辉煌的历史, 南京港在改革开放的初期的开放排头兵角色历历在目。利用好南京港为海港平台, 这意味着, 南京有必要有能力做大做强江海联运的功能, 上为江运, 下为海运。特别是南京以下12.5米深水航道建设工程完成后, 作为长江最直接、最便捷、最经济的水上进出通道, 其地位和作用将更加显现, 在长江上的几座大桥对通行大船限高已成既定事实的背景下, 南京的大交通枢纽作用也成既定事实。

1.2 南京在长江流域担当着“长江脊梁”的作用

南京处在皖江城市带与长三角城市群的交汇处, 对这两个城市圈形成“铰合”作用。从中国跨越长江的南北陆空交通运输能力来看, 主要依托南京(京沪)和武汉(京广)两个通道节点。从南北通道来看, 长江经济带的辐射范围除东西拉长外, 还应南北拉宽。这就是说, 跨越长江的南北通道亦要打通。从哪里打通呢? 中游是京广线经过的武汉, 下游是京沪线经过的南京。没有南京的航运中心地位, 就少了一条跨越长江的主通道。在中国区域发展“T”

收稿日期: 2014-10-14

作者简介: 丰志勇, 研究员, 主要从事区域经济、城市经济等方面的研究; 黄南, 研究员, 博士, 主要从事产业经济等方面的研究。

E-mail: jszgd@163.com

① 新闻联播关注长江经济带 相关指导意见出台在即。http://finance.ifeng.com/a/20140806/12870458_0.shtml

② 合力建设黄金水道 促进长江经济发展。http://www.zgsyb.com/GB/Article/ShowArticle.asp? ArticleID=26172

字战略格局中,南京“长江脊梁”角色当仁不让。

1.3 南京是沿海地区辐射中西部的重要传动器

南京以北、以西有辽阔的经济腹地,东部发达地区以南京为界,江南江北经济发展水平、层次与差距一目了然。南京作为长三角经济区的副中心地位,腹地深厚,尤其是“将东部先进发达的生产要素向中西部地区辐射,将中西部地区丰富的资源优势向东部地区传输”的特质是其他城市所不可替代的。南京在中国经济版图上“经济重心”独具特色,沿海地区向中西部地区辐射传递优质经济要素的枢纽与承载增值功能不可替代。

1.4 南京是长江中上游地区借船出海对外开放的重要交通门户

南京作为国务院长江三角洲规划中的辐射中西部的重要门户城市,被赋予了国家中心城市的功能,是全国重要的交通和物流枢纽之一,是人民银行九大跨区域分行所在地之一,是中国八大通信枢纽城市之一,是华东地区重要的商品贸易集散地之一,南京是长江中上游地区对外开放的重要交通门户,是中国中西部核心地区借船出海的交通枢纽,它们对外贸的水上运输,将在南京完成要素中转。

2 南京建设综合立体交通走廊的发展基础

2.1 区域位置优越

南京地处东部沿海地区,位于中国沿长江、东部沿海“T”型经济发展战略带结合部,承东启西,连南贯北,位于国家规划的“五纵五横”综合运输大通道、京沪运输大通道与沿江运输大通道的交汇点,是中国铁路、公路、水路主要运输通道及航空、电信、邮政、管道运输的中枢,全国42个综合交通枢纽城市之一,交通区位优势明显,是综合性交通枢纽城市。

南京在辐射和带动区域交通发展、促进区域间产业相互衔接和经济互动、优化城市结构等方面一直发挥重要作用。南京在长三角地区具有特殊的区位与城市职能,承担着长三角地区承东启西、带动全省、辐射周边(南京都市圈)的功能。向东与长三角其它城市共同构筑世界制造业基地、世界最大城市群;向西将辐射中西部,打造东西第一锋线都市圈。

2.2 基础设施良好

从城市基础设施的现实基础来看,南京在铁路枢纽、公路枢纽、航空及水运枢纽等方面具有厚实的基础设施优势,以国家及区域交通设施为骨架,加快

铁路、航空、港口、公路和综合客货运输枢纽建设,强化多方式联运和集约化运输,形成五种运输方式齐全、功能强大、运行高效的国家级综合运输枢纽,具有足够能力打造国际化的枢纽都市。铁路方面,南京是国家最重要的铁路枢纽之一,同时,铁路枢纽在都市圈具有超强的服务能力和广泛的服务范围;南京铁路枢纽的地位和功能,除上海铁路枢纽以外,不逊于周边任何一个省会或其它重要城市。公路方面,南京是交通部确定的45个国家公路主枢纽之一,4条国道交汇于南京,南京规划的高速公路网规模完全可以与伦敦、柏林、大阪等国际城市媲美。航空方面,南京禄口国际机场确立为国家级大型枢纽型机场,是国家航空货物与快件集散中心,是重要的国际定期航班机场、通往东亚地区的门户机场,成为远程航线衔接国家快速铁路网的枢纽点,同时也是两岸“三通”的直达空港。水运方面,南京港是中国内河第一大港,而且是江海直通型内河大港,南京港承担着不可替代的长江中上游广泛腹地出海货物转驳运输和江海联运任务。信息化设施方面,南京是国家大区级通讯枢纽、“八纵八横”一级光缆通信网络体系重要枢纽节点。

2.3 产业基础较好

一直以来,南京以科学发展观为指导,坚持走“创新驱动、内生增长、绿色发展”的现代化之路,把产业结构的战略性调整作为加快转变经济发展方式的突破口,大力发展创新型经济和服务型经济。根据《国务院关于长三角发展的指导意见》和南京市“三个发展”和产业“4+8+8”发展思路,南京作为长三角北翼的副中心城市,产业发展始终坚持科学发展观,结合南京经济社会发展状况,紧紧围绕“工业第一方略”,加快长三角先进制造业中心建设,持续推进先进制造业快速和可持续发展,加快电子信息、石油化工、汽车、钢铁等支柱产业转型升级。积极探索具有南京特色的新兴产业发展道路,培育壮大风电与光伏装备、电力自动化与智能电网、通信、节能环保、生物医药、新材料、轨道交通、航空航天等新兴产业。优先发展软件和服务业外包、金融、现代物流、信息服务、旅游会展、文化创意、商务服务、商贸流通等现代服务业,在全省率先基本形成“三二一”产业格局,全市经济正在向服务主导型的产业结构迈进。目前已经形成“服务业为主导、先进制造业和高新技术产业为支撑、现代农业为补充”的产业

结构和具有南京特色的现代产业体系。

2.4 城市功能快速提升

南京是长江三角洲三大中心城市之一、江苏省省会和国家级历史文化名城。南京凭借区位优势、历史文化资源优势和科教人才资源优势,始终坚持绿色、人文、智慧、集约发展导向,加强基础设施和公共服务设施建设,全面提升市容环境、城市品质和人居质量。近年来南京加快了城市功能转型升级的步伐,进一步深化中心城市的区位优势、枢纽优势、综合服务优势,打造人才与科技创新名称、软件与新兴产业名城、航运(空)综合枢纽名城,城市能级不断增长。在苏南板块中,南京已经初步发展成为区域性先进制造业基地、现代服务业基地和长江航运物流中心、全国科技创新中心和国家创新型城市。

3 南京建设综合立体交通走廊的举措和建议

3.1 打造长江经济带联动发展新模式,争取进入国家战略视野

1992年浦东的开发开放,释放了上海经济发展的活力。上海以外向型经济开放为抓手引领着整个长三角地区的经济发展。以上海为中心,南京为北翼、杭州为南翼的长三角区域一体化经济成为中国版图上一颗靓丽的明珠。十八大后,上海自贸区的设立、长江经济带国家战略的提出,上海又一次开启了引领长三角乃至中国经济发展大幕。上海自贸区是国家设立一块试验田,其重要功能是形成可复制、可推广各项改革政策向全国推行。而中国长江经济带支撑带国家战略不同,它是能给上海带来“真金白银”、吸引上海眼球的国家战略。换句话说上海地方政府更加感兴趣是中国长江经济支撑带国家战略。2013年11月,上海方面已启动了关于整个长江经济带的宏观战略研究,联合长江经济带上的14所重点高校,共同规划打造长江经济带的地方版方案,时机成熟是上报国家。从上海如此重视长江经济带国家战略看,南京应尽快融入到长江经济带的地方版方案规划中。为此,第一,南京应主动对接上海长江经济带地方版规划,争取在长江经济带规划的地方版方案中赢得主动、赢得先机。通过与上海地方版长江经济带规划方案对接,明确南京在构建长江现代综合交通运输体系的重要地位,长三角城市群辐射带动中西部地区发展的重要门户,推动上

海国际航运中心建设的重要支撑点。争取通过上海地方版长江经济带规划方案,以自下而上方式强化国家高层对南京在长江经济带发展中发挥重要作用的认可。第二,通过江苏省政府层面呼吁国家应重视南京在长江经济带国家战略中的地位和作用。国家前一轮长江经济带规划说明中没有考虑南京,而南京与上海、武汉、重庆同为长江流域四大中心城市,已成为辐射带动长江中上游的重要门户和传导枢纽。特别是南京以下12.5米深水航道建设工程实施后,其作为长江中上游地区最直接、最便捷、最经济的出海通道和上海国际航运中心重要支撑的地位和作用更加显现。南京应通过江苏省政府层面向国家有关部门呼吁,争取国家支持将南京长江航运物流中心列入中国经济新支撑带指导意见,明确在南京建设长江航运物流中心,与上海、武汉、重庆三个航运中心形成服务范围清晰、功能各有所长、共同合作发展的新格局。第三,争取获得国家或省市相关部门支持,为长江物流航运中心建设创造有利条件。多式联运是现代航运的主导模式,南京在这方面具有其他城市不可比拟的优势,但目前存在多式联运“最后一公里”瓶颈制约,应加快争取中国铁路总公司和上海路局支持建设6.8公里龙潭港铁路、年处理能力100万标箱的集装箱办理站以及新生圩铁路扩建改造并纳入国铁运营(年到发能力由250万吨提高至近期800万吨,远期1000万吨),先行开通龙潭铁路集装箱办理点运输。第四,争取省政府相关部门支持,加快12.5米深水航道建设。加快落实省政府关于“加快推进和畅洲北汉豚类自然保护区调整并开通左汉航道的请示”的批示要求,明确由市农委、环保局等尽快启动南京大胜关水道等水域建立省级豚类保护区工作。争取先行实施和畅洲左汉浅坝工程,并尽快实质性开通,保证左汉上行、右汉下行各250米单向通航能力,使-12.5米深水航道于2015年顺畅到达南京。

3.2 创新宁镇扬联合发展新机制,放大南京支撑长江经济带发展的龙颈效应

上海、南京、武汉、重庆一直以来是长江流域4大中心城市,而随着浦东开发,上海国际化大都市地位进一步凸显,中部开发战略使武汉中心城市地位更加彰显,重庆直辖市的设立提升了其城市能级。相对其他3个中心城市,南京的地位相对下降。因此,南京应联合扬州、镇江,共同打造宁镇扬长江经

济城市发展带。第一,利用南京综合保税区平台,加快宁镇扬海关一体化大监管新格局。综保区作为中国开放性经济优惠政策最全、最多、最集中的洼地,其对一个城市或区域的辐射带动作用日益显现。应充分利用南京综保区这一对外开放通道,在南京周边,特别是扬州和镇江等地建立几个海关特殊监管区,与南京综合保税区形成联动,通过计算机联网、信息资源共享及现代电子监管技术,使企业可自由选择报关地和验放地,实现南京综合保税区与相邻区域的通关一体化,在此基础上,着力推进金陵关区与江苏省进出口货物之间便利化通关,通过多式联运方式实现货物快速流转,最终实现宁镇扬全域通。第二,加快宁镇扬交通基础设施一体化建设,实现区域合作新突破。基础设施建设对经济发展的贡献较大,其具有对社会投资回报较高的特点。鉴于长江经济带国家战略内容之一是综合交通建设,宁镇扬一体化首先从交通基础设施一体化建设上寻找突破。加大宁镇扬港口群基础设施一体化建设力度。应从省级层面上优先考虑加大宁镇扬港口群之间相互联系的公路、铁路、信息等基础设施规划建设的力度,进一步完善宁镇扬港口群之间的立体通道网络,保证信息畅通和道路畅通,尽量减少营运环节的矛盾,降低成本,互相支持,形成多赢局面。统一规划建设龙潭新城物流园区、产业、公铁水集疏运体系、公铁物流中转中心,构建宁镇扬港口物流无缝衔接体系,打造多式联运大通道。第三,以长江经济带建设为契机,构建宁镇扬港口群。上海港、武汉港、重庆港均是组合港发展模式。南京港要与上海港、武汉港、重庆港在国家层面上位于同等重要位次,就必须做大、做强南京港。应组建宁镇扬港口群联合开发建设领导小组。由省里有关部门负责牵头,联合宁镇扬三市相关部门组建宁镇扬港口群统一开发领导小组,负责宁镇扬港口群一体化建设及日常协调工作。在此框架下设立宁镇扬港口群管理局,主要行使港口行政、运政和航政三大职能,实现了港政、规划建设、港口引航主体、港口生产统计分析、港口航道执法、水路运输行政管理等六个统一,从而打破原有的港口行政区划隶属关系。第四,宁镇扬港口规划对接、功能再造,彰显宁镇扬板块在长江经济带国家战略中的重要地位。应尽快实现宁镇扬三市港口规划对接。宁镇扬三市在港口规划上,各自都形成了自己的港口规划,三市应该在现有规划基础上,

进行港口资源整合,在竞合关系下,重新进行港口岸线布局的调整。同时,对宁镇扬三市港口功能进行重新定位。通过国家顶层设计的长江经济带战略实施,以及宁镇扬一体化地方版方案规划,共同推进宁镇扬板块发展,争取把宁镇扬板块打造成长江经济带国家战略中重要增长极。

3.3 建设国家级综合性交通枢纽,夯实长江航运物流中心地位

南京地处东部沿海地区,位于中国沿长江、东部沿海“T”型经济发展战略带结合部,承东启西,连南贯北,位于国家规划的“五纵五横”综合运输大通道、京沪运输大通道与沿江运输大通道的交汇点,是中国铁路、公路、水路主要运输通道及航空、电信、邮政、管道运输的中枢,全国42个综合交通枢纽城市之一,交通区位优势明显,是综合性交通枢纽城市。而现代航运中心发展的趋势是除公铁水联运集疏系统外,还需叠加发达的金融业和较高捷的信息服务水平。从这方面讲,南京应通过建设国家综合枢纽名城而进一步提升其长江航运物流中心的地位。第一,三区联动发展,做大南京流量经济。海港经济区、空港经济区和高铁经济区是综合枢纽名城空间规划的3个主发展区,通过公路、铁路、空运、海运等不同运输方式,把3个经济区有机的联系起来,形成1+1+1>3叠加效应,做大南京整体流量经济和规模,为长江航运物流中心奠定流量基础。第二,通过构建综合枢纽网络,提升长江航运物流综合集疏系统能力。国家综合枢纽名城建设需要重大的交通基础设施来支撑。像苏皖赣城际铁路等一批重大交通设施规划建设,南京与镇江句容地区,安徽马鞍山、芜湖等地的沟通联结,这些交通基础设施的建设会进一步完善与打通南京对外联系大通道,从而提升长江航运物流综合集疏系统能力。第三,做大空港经济区,拓展长江航运物流中心腹地。空港经济区建设会进一步加大航空物流业发展力度,不断强化南京与全球主要城市的联系。比如,通过国际保税物流中心等专业物流基地建设,会形成打造保税仓储、国际采购、分拨配送等主要功能。同时,发展面向长三角、南京都市圈以及中西部地区的物流服务业基地。通过空港经济区的发展,延伸长江航运物流中心的服务半径。第四,依托高铁经济区建设,打造中国跨越长江的南北陆空新通道。南京是除武汉外目前唯一跨越长江、打通南北通道的中心城市。中

游的武汉通过京广线的联结成为跨越长江的南北通道,南京通过京沪线成为下游跨越长江、联结南北的通道。应通过高铁经济区的建设的加快,进一步提升铁路干线和支线网络化水平,放大南京的南北通道优势,使南京成为长江下游贯穿东西、南北畅通的长江航运物流中心。

3.4 培养国际化高端要素市场,提升城市国际竞争力

全球经济一体化步伐不断加快,全球城市之间的竞争已进入高端要素市场的培育与发展阶段。未来谁拥有全球先进市场要素、生活要素、生态要素,谁就拥有组织与集合能力,就会形成高端人才、信息、金融、交通的流动空间。南京是长江经济支撑带通江达海的枢纽城市,但目前还存在通江硬实力和达海软实力制约瓶颈。尤其是在国际化高端要素市场培育方面非常欠缺。为此,第一,打造跨国企业亚洲物流中心,提升区域商务服务功能。依托南京市龙潭港区区位优势,借助着其良好的地理位置,以及中国最大的内河集装箱港口之一的发展基础。同时,凭借越来越多的全球名企业选择南京新港开发区的作为亚洲地区的物流总部的大好时机,加快打造亚洲物流企业区域总部中心步伐,采取走出去招商的措施,让更多的跨国公司把其亚洲物流中心总部放在南京新港开发区,寻求提升区域商务服务功能的突破口。第二,营造区域商务环境、形成高端商务集聚区。积极打造区域商务环境,吸引大量专业化与物流中心总部相配套公司入驻,比如会计事务所、律师事务所、专业金融公司、保险公司、信息服务业公司等,形成生产性服务业高端要素集聚区。第三,建设面向亚太的航运中心服务要素市场,提升长江航

运物流中心国际地位。制定高级航运人才引进目录,优先引进符合目录的留学回国人员;制定针对高端航运业人才资助和奖励办法,简化外籍人才出入境手续和就业许可手续,吸引更多海内外高端航运人才来宁工作;建设高端航运人才培训中心。引入国际培训机构和高级培训师,以航运贸易、航运金融等复合型高端人才和航海、邮轮经营管理等紧缺人才为培训重点,对接国际规则、国际标准、国际技术和国际需求,开展高端航运人才培养。

参考文献

- [1] 陈修颖,陆林.长江经济带空间结构形成基础及优化研究[J].经济地理,2004(3):326-329.
- [2] 陈国阶.长江流域经济发展优势与区域差异[J].地理科学,1993(4):307-314.
- [3] 段进军.长江经济带联动发展的战略思考[J].地域研究与开发,2005(1):27-31.
- [4] 和燕杰.长江流域经济一体化:文献综述及其引申[J].公共管理,2012(4):124-130.
- [5] 王合生,崔树强.长江经济带跨世纪发展的定位与思路[J].经济地理,1999(4):47-51.
- [6] 虞孝感,王合生,崔大树.长江经济带发展的态势分析[J].长江流域资源与环境,1999(1):1-8.
- [7] 曾刚,林兰,叶森.长三角区域产业联动的理论与实践[J].上海城市规划,2011(2):18-25.
- [8] 周振华.长江三角洲市场经济发展实践的理论思考[J].上海经济研究,1997(8):4-11.
- [9] 周振华.论长江三角洲走向共赢的区域经济整合[J].社会科学,2002(6):12-16.
- [10] 周振华.新一轮长江三角洲区域合作与发展的战略目标选择[J].上海社会科学院学术季刊,2000(1):5-12.

Study on Nanjing Comprehensive Three-Dimensional Transportation Corridor with Focus on Logistics Center in Yangtze River

FENG Zhiyong, HUANG Nan

(Institute of Economic, Nanjing Social Science Academy, Nanjing Jiangsu Province 210018, China)

Abstract: The three-dimensional transportation construction is an important content of the national strategy on Yangtze River economic belt. The paper firstly discusses the important status and role of Nanjing in Yangtze River economic belt from the view of comprehensive three-dimensional transportation corridor, secondly analyzes the development foundation of Nanjing three-dimensional transportation corridor, and finally proposes proposals for the construction of comprehensive three-dimensional transportation corridor.

Key words: Nanjing; logistics center; comprehensive three-dimensional transportation corridor