

# 专家学者建言献策 共谋临港经济高质量发展

## 发挥水运优势 打造豫粮外运新通道

河南省粮食交易物流市场有限公司董事长 屈新明

济腾飞插上翅膀,也为河南粮食外运开辟新的通道。

二、产业优势。周口现有各类粮油加工企业150余家,日处理小麦1.6万吨。年实现工业总产值209.7亿元,销售收入176.6亿元,利税总额6.9亿元。拥有以五得利、莲花味精、大用为龙头的产业集群。

三、区位优势。周口港集散能力可覆盖鄂、徽、苏、浙、沪、鲁、闽、粤等地。广东、浙江、福建、上海四大销区每年通过各种渠道在河南的粮食采购量高达600万吨。

四、交通便利。漯阜铁路和在建的郑合高铁及宁洛、大广等5条高速公路再加上已完成选址的民用机场,将使周口成为豫东南连接郑州航空港、铁路港、公路港的粮食枢纽和物流中心。

周口内河航运通江达海,公路网络四通八达,铁路运输强劲发展,综合交通优势显著。

周口粮食骨干企业是河南省粮食交易物流市场联盟成员单位,多年来合作密切,以本次会议为契机,加强战略合作,不仅是周口粮食产业经济发展的需要,更是落实习近平总书记参加十三届全国人大二次会议河南代表团审议时强调的“确保重要农产品特别是粮食供给,发挥自身优势,抓住粮食这一核心竞争力,延伸粮食产业链、提升价值链、打造供应链,不断提升农业质量效益和竞争力”的重要举措。

建议加强现代高效粮食流通基础设施建设,完善公路、铁路、水运无缝衔接的多式联运设施建设,规划并尽快开工建设连接港口的铁路货运专线。加快推进临港粮食产业园建设。建设临港粮食产业园是发展周口粮食枢纽经济的重要基础(如广东东莞的麻涌镇依托35公里的海岸线,现已发展成为华南地区最大的粮食中转加工

基地)。申报进境粮食指定口岸查验场。建设周口进境粮食指定口岸查验场,将大大完善周口港粮食集散枢纽功能,可辐射驻马店、漯河、商丘等周边地区,将大大降低用粮企业生产成本,加快企业发展。打造周口优质粮油品牌。建议周口市政府每年在周口召开周口粮油精品博览会暨粮食产销衔接推介会,推介周口及河南优质粮食,促进粮食产销衔接,着力宣传介绍周口临港粮食产业园、内河航运等优势,宣传周口粮食流通独特品牌,为发展粮食枢纽经济造势助力。加大扶植力度,落实国家、省粮食“十三五”物流规划。沙颍河水运通道是“十三五”粮食物流规划确定的豫粮外运重要战略通道,周口港是豫粮外运通道的重要枢纽。地方政府要利用国家“十三五”发展粮食物流的机遇,把建设周口临港粮食产业园作为发展粮食枢纽经济的重要平台。②6

## 港产城良性互动 促周口经济转型发展

交通运输部规划研究院副院长 朱鲁存

周口港区是河南省唯一一个以内河港口为依托的新兴产业集聚区,是河南省连接“海上丝绸之路”、融入长三角区域的重要枢纽,是河南自贸区、郑州航空港经济综合实验区的“出海口”,是河南省打造“公铁水空”四位一体多式联运综合交通运输体系的重要组成部分,是周口市深度融入“一带一路”的重要载体。

周口港是中原城市群对接长江经济带和“一带一路”、融入长三角的重要依托,是河南省通江达海的门户港口和重要交通枢纽,是周口市发展“蓝色经济”、打造“中原港城”的战略支撑。作为周口市“黄土经济”转型的依托,周口港区要把内河水运、临港产业和生态城市三位一体融合发展。

以空间规划为引领,高度重视多规合一工作。建议将正在开展的规划同步纳入城市总体规划修编中,港口、机场规划要作为城市规划的前置;城市与港、产、园应相对分隔;

城市总规要充分考虑到港口集疏运提供保障。

加快建设国家级多式联运枢纽城市,要立足周口市,服务郑州、河南乃至中原地区,服务自贸区建设,打造临港产业集聚示范区、中原地区对外开放的陆水联运出海口、中原经济区多式联运体系的核心枢纽。

构建“两核八枢纽,两纵两横四辐射”多式联运总体布局,加快建设支撑港产城协调发展的国家级多式联运枢纽城市。

同时,要高度重视航道的规划建设,做好航道的跨省衔接,主动与安徽省沟通对接,统一航道规划建设标准、建设时序,积极实施沙颍河、涡河航道升级改造工程,加快航道建设。

园区布局要统筹考虑航道通航能力,在产业园区、物流园区规划时,要充分考虑到航道通过能力,不要过多集中在沙颍河沿线,应充分利用好涡河,可考虑设周口、鹿邑两个中心。②6

周口是国家重要的商品粮生产基地和小麦生产基地,享有“豫东粮仓”之美誉。2018年粮食总产180多亿斤,居河南省第一位,每年向国家提供商品粮100亿斤。小麦又是周口的名片。周口年产小麦100亿斤左右,占河南省的六分之一,是全国小麦第一生产大市。

新麦26、郑麦366、郑麦9023、百农979、泛麦8号、周麦系列等一批优质小麦品种以高蛋白、湿面筋含量较高,筋力中等偏强,备受面粉加工企业和广大消费者的青睐。周口拥有粮食仓储企业247个,总仓容120亿斤。具有比较完善的粮食收购、储存、发运体系,常年收购保管粮食80亿斤。

周口发展粮食枢纽经济主要有四大优势:

一、政府重视。发展临港经济作为带动周口加快转型、高质量发展的突破点,周口港的建设不仅为周口经

济降低了物流成本,就能增加企业经济效益,提高周口周边企业的行业竞争力。开辟一条新的具有降低物流成本功效的航道,对周口乃至整个河南省经济发展将起到重要作用。

江苏省港口集团是周口港发展的天然合作伙伴。就江苏省港口集团发展经验来说,江苏港口腹地的长江三角洲地区,是我国港口产业集群发展的一大样板,凭借优越的天然禀赋,强大的经济腹地和中国政府合理的政策支持,目前已经成为中国港口产业集群发展水平最高的地区,具有很多值得总结推广的经验。其丰富的经验,能够帮助周口保税港区建设。同时江苏港口集团可以利用自身的资源,引入内外贸海船公司,与国内实力雄厚的支线运输公司合作发展航线,实现货物的快捷进出。通过航线建设使周口乃至河南省“通江达海”,帮助周口港弯道超车。

就区域位置来说,目前沙颍河是淮河的最大支流,自西向东经河南中东部进入安徽西部汇入淮河,沙颍河是国家规划建设的京杭大运河淮河水

## 江苏省港口集团是周口港发展的天然合作伙伴

中集东瀚(上海)航运有限公司副总经理 贾宏宽

降低了物流成本,就能增加企业经济效益,提高周口周边企业的行业竞争力。开辟一条新的具有降低物流成本功效的航道,对周口乃至整个河南省经济发展将起到重要作用。

江苏省港口集团是周口港发展的天然合作伙伴。就江苏省港口集团发展经验来说,江苏港口腹地的长江三角洲地区,是我国港口产业集群发展的一大样板,凭借优越的天然禀赋,强大的经济腹地和中国政府合理的政策支持,目前已经成为中国港口产业集群发展水平最

高的地区,具有很多值得总结推广的经验。其丰富的经验,能够帮助周口保税港区建设。同时江苏港口集团可以利用自身的资源,引入内外贸海船公司,与国内实力雄厚的支线运输公司合作发展航线,实现货物的快捷进出。通过航线建设使周口乃至河南省“通江达海”,帮助周口港弯道超车。

就区域位置来说,目前沙颍河是淮河的最大支流,自西向东经河南中东部进入安徽西部汇入淮河,沙颍河是国家规划建设的京杭大运河淮河水

运主通道,向上延伸到中原腹地,向下经淮河、京杭大运河可达长江三角洲地区。未来“引江济淮”工程完工后,须经巢湖到达南京。因此,周口港能够“通江达海”,江苏港口是必不可少的一部分。

秉承精诚合作的原则,我公司将以负责的态度,加强与周口港的沟通与协作,助推周口港快速成长,为客户提供更好的服务,切实降低企业物流成本,为周口的经济腾飞作出应有的贡献。②6

## 用国际视野看周口的新机遇

商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究所副所长 白明

当前中国外贸主要有以下特点:欧美国家依然主导市场,但“一带一路”沿线国家的发展潜力巨大。民营企业进出口占比提高,外资势头减弱,国有企业后劲明显。机电产品出口高于平均水平,传统劳动密集型产品出口低于平均水平。中西部和东北地区进出口增速高于全国整体增速,区域发展更趋协调。

在未来的发展中,要用国际视野看周口的新机遇。周口港区是河南唯一一

个以内河港口为依托的新兴产业集聚区,是“一带一路”的重要枢纽,是河南自贸试验区、郑州航空港经济综合实验区的出海口,是“公铁水空”四位一体多式联运的重要组成部分。

周口要用好四通八达的地理优势,扩大资源优化配置的范围与效率。改善营商环境是周口在国内外市场扩大影响力、增加吸引力、提升竞争力的重要抓手。②6

周口港依托沙颍河,是河南自贸区、郑州航空港经济综合实验区的“出海口”,是河南省打造“公铁水空”四位一体多式联运综合交通运输体系的重要组成部分。目前,周口市政府围绕港区大力发展临港经济,招商引资取得了卓有成效的成绩,港口发展蒸蒸日上,但在硬件还是软件上离现代化的内陆多式联运枢纽仍有距离。对于周口港下一个阶段的发展,有三点建议:

(1)争取进入新一批多式联运示范工程。

(2)重视铁路在多式联运中的重要

## 引铁进港 打造内陆多式联运新枢纽

中国铁路经济规划研究院规划研究所副所长 梁栋

目前,交通运输部已公布了第三批多式联运示范工程,覆盖沿江、沿海和内陆广大地区,对推动当地多式联运建设和经济发展发挥了重要作用。周口港应充分发挥自身集多种交通方式于一体、有利于多式联运发展的优势,积极争取进入第四批多式联运示范工程,以示范工程争取更多政策红利来推动港口及临港产业发展。也可以联合周边地区、相关企业等共同打造多式联运示范工程。

(2)重视铁路在多式联运中的重要

作用,主动引铁进港。

目前,周口港尚无铁路专用线引入,周边邻近的铁路有漯阜铁路,以及东西两端连接的京九铁路和京广铁路,交通区位十分便利。此外,周口地区还规划建设三洋铁路。周口市政府应高度重视铁路在港口多式联运中的骨干位置,从长远战略发展角度考虑加快建设铁路专用线,打通港口“最后一公里”,特别是要利用好“十三五”交通运输部对港口集疏运铁路建设的政策支持,使铁路多式联运成为周口港加快发展的新动能。

新动能。

(3)积极谋划港口的现代化建设。目前,我国港口正由高速发展向高质量发展转变,信息化、智能化已成为发展的主要方向,许多港口除了传统的仓储和转运作业外,还逐步向外延伸,为客户提供更加丰富多元的延伸和增值服务,以提高作业效率和市场吸引力。周口港应结合当地经济转型发展特点,积极引入新技术、新手段,拓宽服务链条,力争打造成为内陆多式联运的新枢纽。②6

## 新形势下自由贸易港建设和发展路径探讨

中国国际经济交流中心专家 沈家文

改革开放40年来,我国由点到线、由线到面逐步发展,从经济特区、保税区、自由贸易试验区,到探索建设自由贸易港,从对外开放、全面对外开放,对内对外开放相互促进,以至全方位开放,我国已进入推进全面开放新格局的新发展阶段。

2013年以来,我国已设立12个自贸试验区,形成了东中西部全覆盖发展布局,2017年设立上海自贸港区,2018年海南岛获批建设自由贸易港。未来,我国自贸区在空间分布上将出现沿海、沿江、沿河、沿路的发展趋势,并将形成自贸港经济圈、自贸区经济带,比如粤港澳大湾区。

新形势下建设自由贸易港,要符合

发展定位。从河南省的具体实践看,周口港区是河南省唯一一个以内河港口为依托的新兴产业集聚区,是河南自贸区、郑州航空港经济综合实验区的“出海口”,是河南省打造“公铁水空”四位一体多式联运综合交通运输体系的重要组成部分和融入“一带一路”的重要载体。

建议周口港区在建设和发展过程中,充分发挥政策优势、禀赋优势、开放优势,开拓高质量发展的新思路,优化投资与营商环境,将构建开放型经济新体制转化为高质量发展发展的新动能;“招商引资”与“招才引智”并重,开辟以智力资本撬动产业资本的新路径;“走出去”变为“引进来”,将传统优势发展成为新时代的竞争优势。②6

港产城是临港经济的主要发展模式。依托“港”对要素的吸引集散作用,“产”逐步向港口聚集,产业的发展带来众多就业人口,逐步发展成为新兴的“城”。

在港产城模式的推动下,全球范围内已催生众多成功案例。然而,当前全球呈现新旧产业周期性的更迭,这不仅影响了我国宏观经济的发展轨迹,也对临港经济港产城的发展模式产生一定影响。

在宏观经济层面上,我国进入经济长周期及新旧产业更迭的叠加期,为适

## 前瞻性布局实现临港经济高质量发展

开锐管理咨询公司产业规划总经理 林琳

这一变化,我国经济的发展逻辑由高速增长“换轨”到高质量发展,而“新动能”将成为我国经济“换轨”的重要撬杠。

在临港经济层面,港产城这一成熟的发展模式也面临新的挑战:

(一)在“港-产”层面,在数字经济时代,“港”的地理区位优势将逐步弱化,“港”对“产”,特别是对新兴产业的吸引力逐步减弱。

(二)在“产-城”层面,传统“产-人-城”的发展逻辑也逐步被改变,“人-城-产”,甚至“城-人-产”将成为新的发展趋势。

## 港口行业降本增效 优化营商环境

中国港口协会港口研究中心主任 孟文君

支持主要包括两个方面:

一是政策支持。希望由口岸主管机关牵头,研讨贸易便利化方针,加强对港口上下游企业的监管。进一步简化通关程序,提高审批环节效率,针对属地报关、口岸放行及不涉及关税的进出口货物及时查验,及时放行,减轻港口作业压力。尽快实现无纸化通关,优化海关通关流程,简化单证手续,如取消纸质海运提单等验核环节,实行海运提单信息电子化流转,实施检验检疫

电子放行。希望地方政府能够在产业政策、物流用地供应,以及疏港铁路、道路建设等方面的政策制定及实施上,予以支持。

二是资金支持。希望相关检验检疫时间能够给予一定的压缩,并适当降低口岸检查检查服务性收费。提高年度免除查验费用的总金额,缩短分拨给码头的周期。希望加大和规范港口建设费返还比例力度,或加大政府港口建设专项补贴力度等。希望能够在口岸单位的统一协调下,充分与公

要使得“新动能”发挥作用,还需要“新基建”及“营商环境”这一“软一硬”基础项的大力支持。

最终,传统临港经济港产城的发展模型将在“新基建”及“营商环境”的基础上,叠加其独特的“新动能”,构建升级版临港经济发展模式。

综上,为了抢占新时期的发展机遇,建议周口市在原有发展的基础上,发挥后发优势,以“新基建”和“营商环境”为着力点,前瞻性布局临港经济发展,以期实现临港经济的高质量发展。②6

## 以连云港为例 看港口多式联运体系建设

连云港港口控股集团有限公司副总裁 张子扬

2018年4月24日至26日,习近平总书记在深入推动长江经济带发展座谈会上指出:共抓大保护,不搞大开发,走出一条生态优先、绿色发展的新路子,给予子孙后代留下清洁美丽的长江。

在这个大背景下,江苏沿江部分钢铁企业从去年开始陆续赴江苏沿海三市进行考察谈判。一年来,相关企业携投资方、设计院多次来连云港进行考察和商务洽谈,在相关书面交流中,提出了大量关于项目选址涉及到的多式联运体系建设问题。

拟建项目共同的建设目标是近期建设两千万吨精品钢项目,远期建成3千万吨至4千万吨的钢铁项目,这将给港口带来物流量超过亿吨的需求。由于钢铁工业从原料到成品运输需要多种运输方式来支撑,实际上是对港

口多式联运体系提出了需求。

项目需求对连云港多式联运体系的影响,及存在的问题包括:内河航道硬件建设仍需加强,内河船型研究、港航联盟运作和港际合作仍有较大空间。

结合连云港目前面临的问题,建议周口在港口多式联运体系建设中,要高度重视多式联运转换枢纽的研究,提升多式联运物流体系运作效率;要统筹规划港口、园区、临港产业项目、城市建设,提升一体化服务水平,推动港产城融合发展。

通过积极推进港产城融合发展,促使港口多式联运体系向现代物流体系转型升级;抓住机遇补短板,构建海河联运合作新格局,携手共建“一带一路”,促进区域经济共同发展。②6

本版文字由 刘彦章 宋风 整理

港城一体化是临港城市发展的必然趋势,港口发展不仅取决于港口设施本身的建设,更取决于运输网络的广度和城市的支撑度,临港城市的优势是“门户区位”,港口运输网络是提升其门

## 利用通江达海运输体系 建立区域港群合作

北京城乡城乡规划与交通规划研究中心主任 赵鹏军

户等级的关键,网络经济是集聚经济、规模经济之后的新动力。

周口港区的发展,要坚持“一带一路”的大格局。利用通江达海运输体系,建立区域港群合作,充分利用好航空港

自贸区的对外平台(跨境物流、运贸一体化),努力打造陆上丝绸之路的河运出海通道,21世纪海上丝绸之路的内陆集散通道。

要聚焦中原城市群、关城市群、

长江三角洲城市群三大核心腹地,打造中原城市群和关城市群的通海港和水运物流枢纽,服务中原城市群,连接长江三角洲城市群、关城市群的城镇和产业集聚带。②6