港口一端通向海洋，一端连接内陆，是实现海陆联动、对外开放的关键枢纽。作为我国首批沿海开放城市，连云港虽坐拥海岸线，长期以来却难称海洋强市。当地向海图强，以港口枢纽能级跃升为抓手，一手打造智慧码头、激活临港产业，一手拓宽开放通道、织密联运网络，探索出一条港口兴、产业旺、开放活的陆海协同发展路径。

远洋货轮正在靠泊连云港港赣榆港区。 司 伟摄

深耕蔚蓝④

枢纽通海 陆海架起开放支点

本报记者 薛海燕 蒋 波

江苏省连云港市是新亚欧大陆桥经济走廊的东方起点，是我国首批沿海开放城市。然而长期以来，外界的印象更多是沿海城市，而非海港城市。近年来，连云港积极发挥临港靠海的区位优势和海洋资源禀赋，向海洋要生产力，培育新增长点，海洋经济发展空间持续拓宽，海洋经济规模不断壮大。

在推动海洋经济高质量发展的进程中，连云港作出了哪些探索？能否为国内沿海港口发展提供一条可复制可借鉴的路径？记者走进连云港的港口码头、自贸片区、临港园区探寻答案。

做强枢纽

仲秋时节，登上云台山顶远眺，连云港港碧波荡漾、港阔水深。海面上，巨轮往来、汽笛回响；码头上，货物吞吐、箱柜林立；港区内，货运列车呼啸穿行，在海天一色间划出流动的曲线。

在港口工作了大半辈子的连云港新苏港码头有限公司党委书记毕薇薇告诉记者，从“浅蓝”走向“深蓝”，建设现代化大港，是连云港长久以来的梦想。

“经过90多年开发建设，连云港从开港之初仅[illegible]级码头，发展到今拥有3万吨级[illegible]油码[illegible]第[illegible]薇薇说，“在能级决定港口地位依然起决定作用的[illegible]与高效的运营管理，连云港港逐渐成为全球大型矿石[illegible]选枢纽海港之一。自2023年矿石码头建成以来，已累计接卸40万吨级海上钢铁“巨无霸”超80艘次。

港口的竞争力，一半靠硬件，一半靠软件。

9月21日，连云港港主体港区旗台作业区，30万吨级“圣珍珠”号远洋货轮满载铁矿粉产品缓缓靠岸，两台高大的卸船机就位，准备接卸货物。

几百米之外的智能远程控制中心内，矿石操作部司机班副班长樊子健紧盯操控平台，轻轻移动操纵杆，卸船机随即提斗、移车、放斗、抓货，整套作业一气呵成。

樊子健说，无人值守和全自动作业已成为连云港港深水矿石码头重要的现代化标签。

“我们已实现卸船机远程全自动作业，连同4台装车机、7台斗轮堆取料机远程无人值守自动化，逐步构建起‘装卸—堆存—发运’全流程自动化作业体系。”毕薇薇说，企业创新升级智慧运控中心，以一体化综合指挥操作平台为核心，实现全流程智能化决策与优化，整体作业效率大幅提升。

“智慧化改造不仅大幅降低劳动强度，日均作业时长还增加2小时。”樊子健说，布置在机器上的毫米波雷达，可以对装卸作业过程实现监控无死角，有效保障码头安全生产。

走进港口集装箱码头，一座上为铁锚、下为工字型铁轨的雕塑矗立在新亚欧大陆桥零公里起点，寓意港口货源集聚、航运兴旺。

2021年出台的《国家综合立体交通网规划纲要》对连云港港提出了国际枢纽海港的新定位，并对港口集装箱、铁矿石和原油运输等交通基础设施提出提升韧性、安全性的更高要求。

“做强港口枢纽，必须利用好连云港独特的地理区位，发挥海铁、海河、公铁水联运优势，加速构建物流链网，以新通道链接新市场，进一步激活港口生产力和腹地产业活力。”连云港港口控股集团党委书记、董事长王国超说。

“为拉长港口服务半径，我们联合上海港推出了‘连申快航’新模式，依托双方资源优势，打造‘你中有我，我中有你’的合作格局，推动实现‘进了连云港就等于进了上海港’。”连云港互连集装箱有限公司副总经理韩健说。

韩健介绍，依托“连申快航”模式，上海港保障来自连云港港的货船到港3小时内靠泊，确保货物及时转运远洋母船，并为中转货物免费提供远洋母船保舱服务。同时，连云港港从加快装卸效率、优化单证流程等方面入手，最大程度减少中转时间。

“通过这条内支线，可以有效将上海港优势航线尤其是远洋干线延伸至连云港，开辟我国黄海沿海地区经济便捷、稳定可靠的海上物流新路径。”韩健说，“连申快航”2025年运量突破15.2万标箱，同比增长超20%；今年1月至6月，新开加密集装箱航线2条，运量突破8.5万标箱，同比增长23.3%。

激活产业

临港产业的厚度，决定着港口枢纽的发展韧性。

赣榆港区作为连云港港“一体两翼”布局中的北翼港区，先天资源禀赋并不突出。过去，受限于传统用海模式和思维惯性，赣榆的海洋开发一度面临“小散乱”的瓶颈。

“近年来，我们依托深水岸线资源，坚持以港兴产、以产促港，推动能源储运、精品冶金、海洋渔业等多业态协同发力，助力临港产业发展跑出‘加速度’。”赣榆区委书记吴洋说，赣榆区通过深化海洋一二三产全链融合，努力把资源优势转化为产业优势，逐渐蹚出一条从“浅蓝”走向“深蓝”的发展之路。

位于赣榆区柘汪镇的赣榆海洋经济开发区，是江苏较早成立的以海洋产业为主的省级开发区。在港口优势的磁场吸引下，江苏华电赣榆LNG（液化天然气）接收站、华星能源LPG（液化石油气）库区等绿色“链主”项目纷纷落地建设，牵引着仓储物流、服务贸易、装备制造等下游产业聚链成群。

走进华星能源LPG库区，3台8.9万立方米的巨型低温储罐格外醒目。该库区紧邻赣榆港区液体散货泊位，海外进口的丙烷、丁烷等液化烃原料靠岸后，可通过管道直接输送进库区储存，省去多次转运环节，实现码头接卸、仓储中转一体化作业。

“港口是我们项目最大的优势，原料从船舶直接进罐，产品可以就近分拨至苏鲁豫皖周边化工企业，物流成本大幅下降。”华星能源冯剑光说，项目投运后，可以形成规模化液化烃仓储周转能力，补齐区域化工原料储备短板，为临港轻烃新材料产业提供稳定原料保障。

距离华星能源LPG库区不远的江苏华电赣榆LNG接收站项目建设现场，3座22万立方米LNG储罐已基本建成。

“目前整个项目建设进度已超过75%，全面建成后，液态天然气总储存容量将达66万立方米，汽化后可形成约4亿立方米气态天然气，将为长三角地区提供稳定清洁能源，并增强能源储备调峰能力。”江苏华电赣榆LNG接收站项目质量经理杨运彪说，作为国家天然气基础设施互联互通重点工程，该项目投产后，年接收能力可达300万吨，每年可向外输气42亿立方米，能够满足千万户家庭的用气需求。

港口赋能的效能，同样体现在传统重工业转型升级之中。

江苏省镔鑫钢铁集团有限公司是一家2008年成立的大型民营钢铁企业。镔钢集团仓储物流部部长陈伟刚介绍，企业选择赣榆，看中的就是靠港的物流优势。

“原料端近，进口铁矿石从港口到料场，运距短、环节少；产品端近，钢材可以直接发往沿海和长江沿线港口；周转快，借助临港优势能够实现低库存甚至零库存。”陈伟刚说，在距港口300公里至400公里半径范围内，企业吨钢物流成本比同行业企业低50元至80元。

除了物流赋能，企业还加大技术创新，推动钢铁产品转型升级。

“我们依托海运便捷优势，向田湾核电站、沪苏通长江公铁大桥等国家重点工程供货，积极推动产线向海洋要附加值，助力产品从普转优、优转特、特转精。”陈伟刚说。

港口兴，则产业兴。通过激活临港产业，赣榆港区不再只是装卸货物的码头，而是成长为产业集聚的“孵化器”。

全球首艘10万吨级三文鱼养殖工船“苏海1号”于去年6月交付，年养殖三文鱼8000吨。走进赣榆城发智慧冷链物流综合体，冷库内堆满梭子蟹、对虾、鱿鱼等海产品，打包车间一片繁忙，快递包裹源源不断发往全国各地。依托港口完善冷链物流配套，赣榆打通海上养殖—冷链仓储—网络销售全链条。

“我们将持续放大港口比较优势，做强液体散货、大宗货物、冷链物流配套，推动重大临港项目加速落地，打通产业链上下游堵点，推动重化工业绿色转型，壮大海洋特色富民产业，让港口优势源源不断转化为产业优势、发展优势。”吴洋说。

扩大开放

放眼连云港开放版图，依托东起黄海、横贯亚欧大陆的陆海联运通道，向东南可连接日韩、东南亚，向西可贯通中亚、里海乃至欧洲。

在这条通道上，中哈（连云港）物流合作基地是关键起点。

9月22日，新亚欧陆海联运数据大通道上线启动会在中哈（连云港）物流合作基地举行。一条以连云港口岸为起点，串联霍尔果斯口岸、哈萨克斯坦“霍尔果斯—东门”无水港，直至阿克套港集装箱枢纽，面向中亚、里海周边国家的“数字丝绸之路”正式贯通。

来到中哈（连云港）物流合作基地，只见数字大屏上滚动展示着中哈两国物流枢纽的口岸、铁路、海运动态数据，船舶靠离泊、码头装卸、铁路订舱、境外运踪等9大类31个物流动态在云端实时汇聚。

连云港中哈国际物流有限公司副总经理孔祥伟介绍，基地是中哈共建“丝绸之路经济带”首个实体平台，2014年建成投产。截至2026年8月，基地累计开行中欧、中亚班列超8000列。

“‘钢铁驼队’从这里出发，机电设备、电子产品、日用百货等‘中国制造’源源不断运往中亚市场；铁合金、化肥等中亚产品由此扬帆起航，驶向太平洋。2025年，基地运量超7.5万标箱，再创历史新高。”孔祥伟表示，近几年，连云港港围绕中哈（连云港）物流合作基地、“霍尔果斯—东门”无水港、阿克套港集装箱枢纽3个关键节点，积极构建黄海至里海的陆海联运一体化运营体系。

9月10日，一列满载电子产品、机械设备及配件的跨里海中欧班列从中哈（连云港）物流合作基地鸣笛出发，经霍尔果斯口岸完成标准轨与宽轨换装出境，穿越哈萨克斯坦，在阿克套港集装箱枢纽搭乘海运驳船，最终运抵阿塞拜疆首都巴库。

这是阿克套港集装箱枢纽一期投运后，连云港开行的首列整列跨里海班列。

“在推进跨里海国际运输走廊‘三枢纽一体化’运营过程中，港口创新运用‘车船直取’‘抵港直装’等新模式，船舶中转时间节省75%，跨境物流效率大幅提升。”孔祥伟说，截至今年8月底，连云港跨里海班列累计运量突破2800标箱，以巴库为核心枢纽，辐射网络不断向第比利斯、安卡拉、伊斯坦布尔等亚欧重点城市延伸。

视线转向东南，9月22日，伴随一声悠长汽笛，“云港之星”轮满载集装箱缓缓驶离泊位，驶向越南南部，“连云港—胡志明”点对点直航外贸航线实现首航。这标志着连云港港自有船舶在外贸航线上实现零的突破，成功搭建起一条连接海上丝绸之路与陆上丝绸之路的新纽带。

“这是一条全新航线，成功构筑起海接东南亚、陆连中亚欧的陆海联动物流大通道。”江苏郁州海运有限公司总经理王强说，依托港口独一无二的海河联运、海铁联运叠加优势，该航线可以有效串联淮安、徐州、宿迁等苏北腹地城市，提供“一箱到底”多式联运服务。

王强介绍，货物在源头属地装箱后，无需中途拆箱、倒箱转运，通过海铁、海河多式联运无缝流转至东南亚地区，真正实现跨境物流全程贯通、高效衔接。“相较于传统中转航线，该航线航程仅8天，大幅提升了跨境物流时效，为苏北及周边企业抢抓中越双边贸易红利提供稳定、高效、便捷的跨境物流保障。”

枢纽能级跃升，推动着连云港海洋经济高质量发展，一幅陆海联动的开放画卷徐徐展开。今年上半年，连云港共推进168项海洋经济高质量发展重点任务，75个产业重点项目年度投资完成率达64.68%；2025年，海洋生产总值突破1200亿元，占地区生产总值比重超25%，蓝色经济核心动能持续释放。

“挺直陆桥脊梁，连云港正推动‘钢铁丝路’变为‘黄金走廊’。”连云港市委书记邢正军说，连云港将与陇海线兄弟城市携手同行，将新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”合作倡议的标杆和示范项目，深化与中亚国家的合作，推动从物流货运向特色商品、文旅互动、文化交流等领域全面延伸。

连云港

2025年
海洋生产总值突破 1200亿元
占地区生产总值比重 超25%
2026年上半年
共推进 168项 海洋经济
高质量发展重点任务

江苏省连云港港集装箱码头。 （资料图片）

点评

跳出“就海用海”局限

王 涛

海洋是高质量发展的战略要地，是支撑中国式现代化的宝贵蓝色空间。“十五五”规划纲要提出，坚持陆海统筹，提高经略海洋能力。眼下，很多沿海城市把发展海洋经济摆在重要位置，不断推动海洋经济成为国民经济增长的重要引擎。2025年，我国海洋生产总值突破11万亿元，比上年增长5.5%，占国内生产总值比重达到7.9%。

海洋经济是典型的开放型经济，其发展既离不开海域空间的合理拓展与支撑，也需要陆域经济的强力辐射与带动。然而，一些地区发展海洋经济仍停留在“就海用海”的单一思维，如盯着海面做文章、守着岸线找出路，忽视陆海资源联动、产业互补、空间协同，产业发展同质化、资源配置碎片化等问题依然存在。

发展海洋经济，首先要符合经济高质量发展的一般逻辑，大框架是构建现代化经济体系，切入点是构建现代化产业体系，要在实体经济、现代金融、科技创新、人力资源协同发展上动脑筋。要跳出“就海用海”的思维局限，强化陆海统筹、山海联动，以更开阔的视野、更系统的观念，构建协同高效海洋开发格局。

做好陆海统筹文章，关键在于因地制宜、分类施策、精准发力。我国沿海港口禀赋各异、腹地条件不同，绝非一套模式可以通用。深水大港可聚焦高端航运、临港产业、海洋科创，打造陆海联动的产业高地与开放枢纽；中小型港口可立足区域特色，深耕特色物流、滨海文旅、绿色渔业等，构建适配本地资源的陆海融合业态。各地应摒弃同质化竞争思维，立足海岸线资源、产业基础、区位定位精准布局，延伸港口产业链、供应链、价值链，实现“一港一特色、一城一格局”。

做好陆海统筹文章，还要向科技创新要空间、向产业融合要效益。不断优化资源配置，加快新旧动能转换，在打造产业集群上多做文章，推动海洋传统产业转型升级。积极开展关键核心技术攻坚，进一步深化产学研用结合，推进科技创新和产业创新深度融合。同时，利用5G、人工智能、大数据等手段，强化数字赋能，不断加快海洋领域新业态新模式发展。

做好陆海统筹文章，更须坚守生态优先的底线。海洋是支撑未来发展的资源宝库，发展海洋经济必须尊重自然、顺应自然、保护自然。应科学划定海洋生态保护红线，统筹岸线、滩涂、海域等资源利用，让开发和保护同规划、同实施、同考核。引导沿海企业向绿转型，建立健全海洋生态补偿机制，算清经济账，也算好生态账，让碧海银滩真正成为金山银山。

向海图强、向陆赋能，是沿海城市高质量发展的必由之路。只有立足禀赋、精准施策、统筹联动，方能激活陆海共生的乘数效应，推动蓝色海洋成为区域经济提质增效的发展引擎，为海洋强国建设注入源源不断的动能。

（作者系苏州市委党校经济教研室主任、教授）

本版编辑 闫伟奇 刘辛未 美 编 倪梦婷