
浙江港口产业发展力分析

张志刚，杨卓凡，任淑华

(浙江海洋学院 水产学院，浙江 舟山 316000)

【摘要】港口产业作为海洋经济的支柱产业，对于海洋产业的发展具有很大的带动作用，合理地分析浙江省现有港口产业的发展力，可以更深刻地了解浙江省港口产业的发展现状及问题，这对港口战略和相关政策的指定有重要的指导作用。同时也能够更合理地组合浙江省的港口资源，通过优化资源配置，使浙江省港口产业竞争力获得突破性的发展。

【关键词】浙江；港口产业；竞争力

【中图分类号】U665

【文献标识码】A

【文章编号】1006-7973(2012)04-0028-04

现代港口不仅是传统意义上的水陆交通枢纽，它已成为支持世界经济、国际贸易发展的国际大流通体系的重要组成部分，成为连接世界生产、交换、分配和消费的中心环节。港口是国民经济、特别是外向型经济的主要依托。港口产业力是在港口内部经过整合的专业知识和专业技能，是港口在生产经营和管理过程中有计划地培育成的、不易被竞争对手效仿的、能带来超额利润的独特发展力。近年来世界港口发展力已经从传统的资源、区位方向转变到科技、信息和服务方面^[1]。

一、浙江港口产业的发展状况分析

1. 浙江省港口产业发展现状

浙江省位于中国东南沿海，长江口南翼，区位优势十分明显。浙江海岸线总长为全国之首的 6,600km。截至 2008 年底，浙江省拥有沿海港口 34 个，泊位 5,217 个（泊位长度 284,302m），其中万 t 级以上泊位 128 个，年通过能力 7.18 亿 t，2008 年沿海港口完成货物吞吐量 6.45 亿 t，增长速度为 17.67%，占全国沿海港口吞吐量的 13%，居全国第三位，其中集装箱运输吞吐量为 1,147.8 万 TEU。宁波港完成货物吞吐量 3.62 亿 t，舟山港完成 1.59 亿 t，增长速度分别为 15.48%、22.66%。宁波港货物吞吐量居全国大陆沿海港口第 2 位；集装箱吞吐量为 1,084.6 万 TEU，居我国主要港口第 4 位。宁波—舟山港集装箱吞吐量达到 1,093.4 万标箱，已跻身全球第二大综合港、第八大集装箱港。全省已形成以宁波—舟山港为全国沿海主要港口，温州、台州、嘉兴港为地方重要港口，其他地方小港为配套的沿海港口群。

浙江省是国内沿海港口资源最丰富的省份之一，现拥有宁波—舟山、温州、台州和嘉兴 4 个规模化港口，二类开放口岸 12 个。全省共有国际集装箱班轮航线 118 条。

2. 浙江省港口产业的整合状况

收稿日期：2012-02-13

作者简介：张志刚（1986-），男，河南许昌人，浙江海洋学院，硕士，研究方向为渔业经济。

杨卓凡（1982-），女，周口扶沟人，浙江海洋学院研究生，研究方向为渔业经济。

基金项目：浙江省科技计划项目（编号：2009C25017）资助。

根据《浙江省沿海港口布局规划（简称“规划”）》规划，浙江沿海港口将呈现以宁波—舟山、温州港为全国沿海主要港口，嘉兴、台州港为地区性重要港口的分层次布局。“十一五”期间，浙江提高宁波、舟山港口一体化进程速度及质量以，积极整合温州、台州港口资源，增强全省港口的国际竞争力，并以大浦口集装箱码头建设为重点和突破口，加快宁波、舟山联合开发金塘岛的步伐；强化规模化、集约化、专业化港区发展，重点建设宁波—舟山港穿山（北仑四期、五期）及大榭港区（招商国际）、金塘港区（大浦口、小李岙）、温州港状元岙港区（一期）等大型集装箱码头，马迹山二期、衢山矿石码头，大榭和册子岛原油接卸码头，舟山煤炭配送基地等项目；结合港口发展，大力推进港口物流园区建设。依托北仑等集装箱港区，建设北仑、穿山、金塘物流园区；依托六横大型船舶修造基地，建设六横船舶产业物流园区；加快宁波—舟山、温州、台州等港口的老港区功能调整步伐和新港区的开发^[2]。

表 1 2008 年浙江省各主要港口的生产设施情况

港口	泊位长度 (m)	生产泊位 (个)	万 t 级以上 泊位 (个)	综合通过能力 (万 t)			
				货物	集装箱	旅客	汽车
宁波港	35246	298	67	22545	584	2161	220
舟山港	25183	331	27	20305	—	3225	76
温州港	15987	232	15	5447	46	889	76
台州港	9524	167	4	3546	8	8	16
嘉兴港	68080	1500	15	11923	10	1	1
合计	154038	2528	128	63766	1299	6284	435

数据来源：浙江省港务局

根据“规划”，浙江省所需电煤主要从北方依靠海运调入，因此舟山六横岛将结合电厂布局设立煤炭中转储备基地，同时在嘉兴独山、宁波穿山、温州乐清湾等建设煤炭泊位；大型原油码头则集中分布在宁波、舟山深水岸线资源丰富的算山、大榭、册子、岙山诸岛上，能轻松靠泊 10 万~30 万 t 级大型油轮，镇海、北仑及温州小门岛、台州大麦屿等则将成为大型油气码头的“集结地”；铁矿石码头选择北仑、马迹山、六横、衢山等地“落户”，形成 15 万~30 万 t 的大型散货运输船舶泊卸能力。此外，宁波—舟山港作为上海国际航运中心南翼集装箱干线港，将充分整合其得天独厚的深水岸线资源，在北仑、金塘、穿山、洋山等地建设多个以大型集装箱为主的物流基地。2008 年，浙江沿海港口煤炭、石油及制品、金属矿石等能源类货物的吞吐量就占到总吞吐量的 76%。2008 年，浙江沿海石油及制品、进口铁矿石、煤炭、粮食吞吐量分别达 1.2 亿 t、1.4 亿 t、1 亿 t 和 700 万 t，分别占长三角港口群吞吐量的 61%、36%、30%和 27%。

纵观浙江省的港口布局，北部有环杭州湾港口，南部有温州、台州港，中部有宁波—舟山港为核心，这几部分将浙江沿岸连接起来，对内辐射到整个浙江省区及周边省市，对外又都能促进进出口贸易，从而对经济腹地的经济发展起到了巨大的带动作用。“十一五”期间，浙江省建设港口着力注重码头建设同陆地基础设施建设同步协调，港口的综合能力因此而得到大幅度提升。

二、浙江港口产业发展环境分析

1. 航运经济面临着严峻挑战

（1）航运产业的影响

金融危机对全球航运产业的影响还没有结束，其主要特征明显表现出运价狂跌、货量剧减，融资困难等。金融危机推动经济滑坡，经济滑坡导致货量剧减，货量剧减导致港口吞吐量增幅趋缓，甚至吞吐量下降。目前，全国船公司的运力已大大超过市场需求。国际贸易出口放缓、国内大宗商品货物需求萎缩、运力需求下降^[3]。

（2）对外贸易的影响

浙江是海洋大省，海运是对外贸易主要运输方式，沿海港口更是浙江对外贸易的门户，承担着全省水路货物集散及 85% 的外贸进出口重任。目前，全球经济增长正在减速，国际油价、食品价格持续高涨，国际贸易保护主义倾向抬头，大国对外转嫁失衡矛盾，小国存在机会主义行为，国际贸易竞争加剧。我国对外贸易的政策环境发生深刻变化，2008 年我国调整“出口退税”政策，限制粮食、原材料等初级产品的出口，扩大资源能源类产品的进口，更好的利用两个市场、两种资源，改善国际收支，促进国民经济又好又快发展。

（3）船舶制造业的影响

美国次贷危机引起欧美消费下降，导致亚洲制造业过剩、全球贸易放缓。我国船舶业也经历了金融风暴的寒冬，银行等金融机构为了控制资金风险而提高对船业企业的贷款限制。

另外，国内外股市陷入困境，船业企业通过股市募集资金的方式也受到了很大的限制。现今，中国船舶制造业出人意料地开始迎来了复苏的“曙光”，以惊人的发展速度引起各国造船业同行的注目。

2. 港口产业发展政策环境分析

《中华人民共和国港口法》（简称《港口法》）要求从事港口规划、建设、维护、经营、管理及其相关活动适用本法。地方人民政府对本行政区域内港口的管理，按照国务院关于港口管理体制的规定确定。《浙江省沿海港口布局规划》和《宁波-舟山港总体规划》的实施，将进一步加快发展浙江沿海港口产业，有效利用港口资源，促使港口产业在更广阔领域、更深层次参与全球经济合作与竞争，促进“海洋经济强省”建设和区域经济社会发展。

3. 浙江省地区港口产业发展社会环境分析

国际港口开发经验表明，优越的深水岸线、广阔的腹地、大量的滩地是现代化港口开发具备的基础条件，伴随区域经济发展对港口物流运输的需求增长，通过港口开发建设以及交通、通讯等基础设施条件改善，临港区块将兴起企业投资建厂，可以促使人才、资本、技术等要素聚拢到一起，这对于港口产业的发展是十分有利的。同样的，随着港口产业所带来的人口变化和城镇服务设施的完善，城市也会随着港口产业的发展壮大成为港城。反过来，城镇化的推进又能够从发展政策和资金导向上反哺港口发展，使得城市发展与港口发展形成有机循环。

（1）环境优势——浙江省委、省政府确立了发展“海洋经济”和“八八战略”目标，成立了港口规划建设委员会。“水运强省”工程也被浙江省交通厅作为要实施的“六大工程”之一。整个社会也十分关注港口的发展。

(2) 区位优势—浙江省位于长三角南翼、长江和沿海的 T 形交叉口，地处接轨上海的桥头堡。

(3) 资源优势—浙江省是我国东南沿海建设大型深水港最理想的港址之一，拥有 10m 以上深水岸线 333km，可供建设万吨级以上泊位岸线有 253km。建港条件全国乃至世界少有。

(4) 集疏优势—杭州湾大桥将宁波与上海的距离缩短 200km；舟山连岛大桥将舟山岛与内地相连；温州半岛工程使温州港从口内走向口外；乐清湾大桥将大麦屿的深水岸线与内地相连。杭甬运河为宁波港提供了内河疏港航道，实现江海河的连接。

(5) 需求优势—浙江是外贸大省、资源小省，要把浙江打造成先进制造业基地，发展环杭州湾产业带、温台产业带，将对港口产生强大的需求。江西、安徽等省的经济发展也对浙江的港口提出发展的需求。

三、浙江省港口产业的发展趋势

1. 中国区域港口群发展格局考察

(1) 我国五大区域港口群格局已形成

《全国沿海港口布局规划》将沿海港口划分为东南沿海港口群、西南沿海港口群、珠江三角洲港口群、长江三角洲港口群、环渤海港口群。环渤海地区港口群的主要功能是促进我国北方沿海和内陆地区的社会经济发展；长江三角洲地区港口群的主要功能是促进长三角以及长江沿线地区的经济社会发展；东南沿海地区港口群的主要功能则是促进福建省和江西等内陆省份部分地区的经济社会发展；珠江三角洲地区港口群的主要功能是促进粤东与珠三角地区的经济社会发展。西南沿海地区港口群的主要功能是促进粤西、广西沿海和海南省的经济社会发展。

(2) 区域港口群对地区经济发展产生的效应

港口使各种资源向港口及港口周边地区集中。这就促使更多的相关公司、供应商和关联产业相应集中，形成相关产业链条，促进区域经济产业升级。五大港口群的形成，重点突出，布局分明，有利于提高港口群体的综合竞争力，有利于形成更大规模的产业集群，有利于优化产业结构，有利于推动区域经济和对外贸易的大发展。对于中国沿海港口的长远和可持续发展，国家综合运输体系的完善将将进一步扩大沿海地区的对外开放，促使区域和内陆地区经济和贸易发展产业聚集效应，促进生产力合理布局以及产业结构的调整和优化。

(3) 省域港口群和跨省域港口群的发展策略

港口的辐射性、垄断特性和外部经济性，使得政府和企业港口产业集群的发展中扮演着重要角色。随着交通基础设施的不断完善，港口腹地间的交叉程度也在逐步增加。然而，激烈的港口间竞争的后果带来的不仅仅是一个港口企业的消亡，甚会对港口所在城市的经济发展造成巨大影响，因此省域港口群和跨省域港口群的发展更多强调的是专业分工合作和多种形式的协调发展。

在小范围的省域港口群中，核心港口具有举足轻重的领导优势，应该充分利用自身优势通过科学合理的分工与周边港口合作，以此来加强核心港口与周边港口的联系。在更大范围的跨省域的港口群中实际上存在着多个核心港口，虽然这些核心港口在内部存在着各种竞争，但如果港口群中诸多核心港口能够通过团体合作的方式建立联合体，就可以发挥单个核心港口无法企及的优势，通过扩大化的市场范围与竞争力，就可以参与更高层次的竞争。这对港口群中的每个核心港来说，都是一种深度提升自身实力的机遇。

2. 浙江省“港城业”发展模式

浙江省“港城业”发展总体思路应以建设现代港口体系、打造临港工业基地、提高城市化水平为目标，按不同港口类型进行各有所侧重的开发建设，进行合理定位、错位竞争，促进全省“港城业”联动发展，推进“港航强省”和海洋经济发展，形成在全国具有竞争优势的现代港口群、沿海产业带和港口城市群。

（1）“港城业”并举发展模式——宁波—舟山港。进一步提升航运枢纽地位，加快临港产业升级，打造现代化国际港口城市。随着宁波、舟山地区临港产业升级和现代化城市建设的加速，对完善港口功能提出了更深层次需求，充分发挥宁波—舟山港航运枢纽龙头优势，持续推动港口开发、产业升级、城市建设三者联动，持续扩大港城业一体化综合效应。

（2）“以业兴港、以港促城”模式——温台港。加快港口及临港区块建设，以临港产业群促进港口繁荣，完善港口城镇依托。温台沿海地区具有深水岸线、大片滩涂等优势资源，依托腹地经济优势，以开发建设现代港口及临港工业区块为突破口，同步推进港口腹地的集疏运、城市配套功能，培育壮大临港产业集群，依托港口城镇逐步完善城市功能，促成港城业联动的一体化效应。

（3）“以港兴业、以城促港”模式——嘉兴港。加快港口转型升级，壮大临港产业群，加快滨海新城建设。嘉兴港是浙北地区唯一的出海口，有纵深的经济腹地依托，周边有上海、宁波两大国际港口的牵引拉动，应充分发挥该优势，合理定位港口功能，促进临港产业转型升级，并以嘉兴滨海新区建设推动产业、港口发展，形成良好的互动局面。

3. 浙江省港口的发展态势

根据《浙江省沿海港口布局规划》规划，浙江沿海港口将呈现以宁波—舟山、温州港为全国沿海主要港口，嘉兴、台州港为地区性重要港口的分层次布局。在港口资源整合方面推进宁波、舟山港域一体化，大力打造三大基地，推进台州、温州港优势互补和协调发展^[4]。

（1）谋求发展的“诸侯演义”。浙江已形成以宁波、温州港为主枢纽港，舟山、台州、嘉兴港为地方重要港口，其他地方小港为辅的港口群，呈集合发展态势。浙江港口管理体制可概括为“一城一港一政”原则和政企分开原则。理论上讲，这种体制可以发挥地方政府在港口管理中的灵活性，也可以发挥港口企业的市场经营自主权。浙江港口建设缺乏经批准的统一规划作为依据和指导，岸线利用还比较粗放，各港之间尚未做到优势互补、合理分工、共同发展，在一定程度上存在无序竞争和重复建设的现象。

（2）群雄并起背后的博弈。浙江属于陆地资源小省，近年来工业经济发展迅速，但大多是传统工业，经济快速发展的代价是过度消耗外省资源、环境污染、生态失衡。发展港口产业可以利用浙江省丰富的海洋岸线及泊位资源，并且港航业对于土地的使用量很少，对于陆域能源的依赖低，同时具有运能大的优点。港航业这种客观上的发展优点可以在浙江省发展海洋经济、转变经济发展方式的大好时机下获得充分的发展空间。另外，利用港口联盟的模式将浙江省的港口资源进行科学合理的整合，这对于浙江省港口产业的发展来说既是一种机遇，又是一种挑战。近年，浙江省已经开始了浙江港口资源整合工作，除了上述的三种整合模式，浙江省已经提出了用港口联盟战略来对本省港口资源进行整合，以提高浙江港口产业的总体竞争力。

（3）各自为政后的共荣之道。浙江港口资源的整合效果对于浙江经济的二次腾飞具有举足轻重的作用。随着浙江省建设“海洋经济示范区”，要大力发展海洋经济，就应从作为海洋经济主导产业的港口产业抓起。因此，为支撑社会经济快速发展，必须发挥港口资源整体优势，打造“水运强省”。目前，浙江虽已确定三种港口资源整合模式但港口资源整合远未达到预期目标，比如，宁波港和舟山港整合成宁舟港后实质上并未实现宁波港和舟山港一体化发展。浙江港口联盟不仅是港口企业在业务和发展战略上进行长期合作的问题，还涉及到港口规划、港口业发展理念更新、人才机制建设、信息化改造、国有资产管理、联盟风

险防范机制、口岸监管体系和监管流程顺畅、港口管理体制创新等一系列配套问题。只有完善与港口联盟密切相关的配套措施，才能全面保障港口联盟的健康发展^[5]。

从目前的竞争态势来看，上海市、江苏省和浙江省各港口已成为长三角集装箱运输的最重要的港口聚集地，三地区之间既有合作也有竞争，对港口运输业资源会不断形成地区竞争与合作优势的重新配置。

四、提升浙江港口产业发展力的路径选择

浙江沿海港口产业规划以符合腹地经济社会发展、参与国际经济合作和竞争为要求，以发展综合运输为目标，实现港口与多种运输方式有效衔接，充分发挥综合运输总体效益，适应国际海运大型化、专业化和运输组织联盟化的要求，发挥港口对生产力布局引导作用、与城市化发展相协调，按照市场经济规律推进跨行政区域港口资源整合。在港口岸线开发上坚持深水深用、统筹兼顾、远近结合的原则，集约利用资源，预留发展空间，并与海洋功能区划、城市总体规划和土地利用规划相协调，注重满足环境保护和国防建设的需要。

1. 加强组织领导和统筹规划

加大组织领导和统筹协调力度，发挥浙江省海洋经济工作领导小组作用，统一领导、统筹协调、综合指导全省港口建设、港口工业区和临港产业发展，研究解决港口、城市、产业。

共同发展中出现的问题。各地港航管理有关部门应当落实分工，密切联系；协调港口规划与地方其他规划的衔接关系，确保港口开发与其他港口辅助设施开发协调发展；针对港口重大项目，要进行足够的、科学的前期调研，并进行科学论证，以保证项目开发的科学性。

2. 健全“港城业”联动机制

积极探索“港城业”联动机制，在城市建设港口的同时带动其他相关产业的建设，以形成港城的实质效果；通过区域间港口合作机制来解决行政限制问题，切实地推进区域内港口资源的优化配置；创新港口管理模式，积极探索科学合理的港口运营和监管机制，在建设港口联盟的同时要密切联盟内部港口城市，按照规划中的港口功能定位合理分布港口产业与临港产业；建设港城的同时要密切同经济腹地的联系，积极探索与经济腹地的合作方式与内容，及时了解经济腹地对港航市场的要求，并快速反馈到港航工作中，以促进港城与经济腹地的共同发展。

3. 推进现代港口群集约高效开发

科学合理利用港口岸线资源，着力构建结构合理、功能完善的沿海港口体系，推进宁波-舟山港一体化进程，以及整合温台港口资源，打造以宁波-舟山港为龙头，温台港和嘉兴港为两翼的现代港口体系，更好地发挥全省港航资源的整体功能；沿海港口群要建立内部分工与协作的机制，各港要以港口资源的总体优化为原则，在按照自身资源优势自我定位的同时又要注意不与其他港口重复定位与建设，在市场竞争的过程中注重港口间的合作，实行交叉发展；按照市场要求，以“地主港”的形式，在各港口之间进行合作，整合多港口现有及有待开发的资源，融合港口群体实力，形成规模效应，提高区域港口群竞争力。

4. 注重临港区块开发与城市化互动

临港区的开发要结合城市发展规划，而城市发展规划更要为临港区的开发服务，两者之间的有效融合能够深化港城的建设，实现产业与城市的互动式发展，发掘港城临港产业的优势；利用现有的深水港与滩涂资源，划分临港产业区域，对于产业关联

度强、增长速度快的临港产业，应从个方面支持引导发展，并使之成为主导产业，以带动基础产业的发展，提升港城综合竞争力；发展港城的同时要注意不同港城之间的布局，要以港城的发展带动城镇化的发展。临港区域城镇化的发展有助于建立规模化的生产、生活配套服务体系，为临港区的发展提供后方支持与服务，形成互动发展的港城。

浙江省是国内沿海港口资源最丰富的省份之一，经济全球化和航运联盟的趋势要求港口之间建立竞争合作的战略联盟。同时，经济全球化也对港口提出了挑战和更高的要求。不同区域的港口之间的竞争也将日趋激烈。加强港口之间的合作，尤其是港口集群内部的合作是防止港口过度竞争的有效手段和必然选择，也是落实科学发展观的必然要求。

五、结语

加快浙江省沿海港口资源整合进程，深度优化和挖掘浙江省港口资源，既是浙江省港口产业提升发展力的必要，又是浙江省发展海洋经济，建设“海洋经济发展示范区”，实现经济发展转型，经济二次腾飞的重要任务，更是“十二五”期间浙江省港口工作的重大任务。

参考文献：

- [1] 孙秋高. 加快浙江沿海港口资源整合步伐提升整体竞争力[J]. 水运管理, 2006, (8): 13-15.
- [2] 田木. 浙江港口整合由点到面[J]. 港口经济, 2007, (2): 57.
- [3] 危机阴霾下的中国港航业[J]. 世界海运, 2010: 12.
- [4] 综合信息[J]. 珠江水运, 2007, (2): 55-56.
- [5] 周光伟, 林国龙, 张明齐. 基于港口联盟的浙江港口发展新模式探讨[J]. 港口经济, 2009, (1): 34-36.