

“一带一路”和北极航线背景下的 “港口经济圈”建设

——以宁波为例

李振福 寿建敏

【摘要】宁波提出的打造“港口经济圈”的重要决策符合“一带一路”的战略需求，也与宁波的北极航线地位相吻合，对于提升宁波的国家战略地位有重要作用。文章在分析“港口经济圈”内涵的基础上，认为“港口经济圈”建设在提升宁波的国家战略地位、推进宁波城市国际化建设、增强其在华东片国内外运输的核心地位、助推“一带一路”国家战略的顺利实施和诠释海洋强国战略方面具有重要价值。文章同时也指出宁波在将“港口经济圈”上升至国家战略方面存在一定的瓶颈，具体表现在“港口经济圈”的构建主体具有模糊性、“港口经济圈”的立足点具有狭隘性、“港口经济圈”的构建视角具有局限性、“港口经济圈”的构建范围具有不稳定性等方面。进而，文章提出以“大宁波路港经济圈”作为促进宁波“港口经济圈”建设的应对策略。

【关键词】经济圈；港口经济圈；“一带一路”；北极航线；大宁波路港经济圈

【中图分类号】F552.3**【文献标识码】**A

【文章编号】1007-9092(2016)04-0076-006

习近平主席在2013年相继提出了构建丝绸之路经济带和建设21世纪海上丝绸之路的战略构想，简称“一带一路”战略。“一带一路”战略的实施，将极大地促进我国沿线地区及周边辐射地区的经济发展。目前，“一带一路”建设已进入全面务实合作阶段。北极航线是指穿过北冰洋、连接大西洋和太平洋的海上航线，分为靠近俄罗斯、北欧的东北航线和靠近加拿大的西北航线两部分。随着北极冰层消融加速，北极航线的全线开通预期逐步提前，就其潜在的商业价值和战略价值来说，北极航线完全有可能成为“一带一路”的重要补充。若将北极航线的重要价值融入到“一带一路”建设中，深度挖掘北极航线在“一带一路”建设中的作用，将进一步加深我国与“一带一路”沿线国家的贸易合作、政治互信及文化交流，保障“一带一路”战略安全高效推进。

宁波作为当今亚太地区重要的开放门户，近年来一直秉持“以港兴市，以市促港”的发展战略，实现了城市与港口的互动发展。然而，为了贯彻习总书记对宁波作出的进一步重要指示，即“港口是宁波最大的资源，开放是宁波最大的优势，只有把最大资源和最大优势这两个作用都发挥到极致，才能实现效益的最大化”，宁波依据其在“一带一路”战略和北极航线开发利用的重要地位，正式提出了打造“港口经济圈”的重要决策，以全面推动宁波港由国际大港向国际强港转变，全面提升宁波港的辐射带动作用和国际市场开发能力，成为辐射长三角、影响华东区的重要新生力量。那么应如何将“港口经济圈”上升为国家战略，真正实现宁波港口经济的全面升级呢？

一、港口经济圈的内涵及其对于宁波的现实意义

（一）“港口经济圈”的内涵

“港口经济圈”是一个新概念，目前学术界对其还没有一个明确定义，但不同专家学者对其内涵进行了相应研究。郭振英认为，“港口经济圈”是涵盖港口、产业、城市、生态等要素的有机综合体，以国际强港和港口群为核心，中心城市和城市群为依托，港口经济及相关产业为支撑，综合运输体系、基础设施体系和信息网络体系等为纽带，改革创新和开放合作为动力，具有较强辐射力和影响力的新型经济模式和现代经济体系。张林森认为，“港口经济圈”的主要特征为：一是圈层带动，即整个“港口经济圈”依托核心集聚区形成若干环状空间组团，以港口为中心区向外通过紧密的功能联系走廊，形成内围圈层；二是线性辐射，“港口经济圈”对外的功能辐射，一般沿港口航线、多式联运、贸易走廊、信息网络等“线路”进行，超越空间的远程联系；三是链式集合，即将相关港口和城市的产业、资金、信息、基础设施、人才、生态等要素集合，形成产业链、供应链、价值链、创新链、服务链等环环相扣、紧密衔接的

发展链条。王晓秒认为,“港口经济圈”与经济圈、都市经济圈在内涵上有一定相似性,也是一种生产布局、资源配置的地域组合形式,其不同之处在于“港口经济圈”是以港口这一独特资源为中心,以综合运输体系和海陆腹地为依托、以港口产业链为主要支撑,经济、社会、文化紧密联系、相互协调、有机结合、共同发展的区域经济共同体。因此,“港口经济圈”既是空间概念的综合体,也是经济、社会、文化等意义上的综合体。

通过总结上述专家学者对“港口经济圈”的内涵界定,以及对经济圈、都市经济圈等相关定义的对比分析,本文对“港口经济圈”的内涵作出如下理解:

“港口经济圈”是一个更为高级的资源配置系统,时刻进行着资源交换,即在源源不断输入外部资源进行消费的同时,也进行着内部资源的对外输出。而城市经济圈集中关注外部资源的输入过程,是资源的消费地,对外部资源具有较强的依赖性,所以,“港口经济圈”与“城市经济圈”相比,具有更大的发展活力和更强的适应性以及更持久的增长动力。

“港口经济圈”虽然与城市经济圈在某些方面具有一定的相似性和相通性,但“港口经济圈”的构建有一个特别的限制,即必须以港口为依托,所以,“港口经济圈”仅能够形成于以港口发展为依托的沿海或内河地带,这大大限制了“港口经济圈”的形成范围。

“港口经济圈”突出的是港口这一要素在经济圈的形成与发展中的重要作用,与城市经济圈相比,它更强调的是推动港口城市经济发展的原始动力^⑧,点明了港口城市快速发展的优先条件,摆脱广以城市为核心的经济发展理论。所以,港口在这一区域内应具有绝对的影响力,不仅对于依托城市及周边城市的经济发展具有重要的支撑和推动作用,而且其影响力还应表现出一定的延展特性。

“港口经济圈”具有不稳定的圈层特性,“港口经济圈”的辐射和影响范围应当以其陆海腹地为依托,并形成具有不同影响力的核心层、辐射层和影响层三个阶梯圈层。依据港口腹地所具有的不稳定特性,即港口腹地随着时间发生着不同的演化过程,这也进一步决定了“港口经济圈”圈层的不稳定性。

(二) “港口经济圈”建设对于宁波的现实意义

“港口经济”建设是推动宁波经济发展的重要战略,同时也是顺应“一带一路”战略的重要举措,也能提升宁波在北极航线开发利用中的地位,其现实意义十分突出。

能够提升宁波的国家战略地位。宁波作为我国南方地区重要的对外贸易出海口之一,不仅承载着推进国家经济发展的重大责任,而且在传播国家文化中发挥着巨大作用。随着我国对长江三角洲地区的高度关注,以及“一带一路”、长江黄金水道经济带等一系列国家战略的陆续出台,一直作为长江三角洲地区主要区域的宁波似乎受到了国家政策的“冷落”,到目前为止并未有相关发展政策将其纳入国家发展战略之中。所以,宁波在国家政策中处于明显的不利之境。

再加之,宁波周边诸多城市均已上升为国家战略,如上海自贸区、舟山群岛新区、义乌国际贸易综合改革试验区和温州金融改革试验区等,这也进一步证实了宁波地处政策洼地的事实。然而,“一带一路”国家战略的适时提出,却为宁波提供了难得的历史发展机遇,作为 21 世纪海上丝绸之路的重要节点港口,宁波自然成为推进“一带一路”国家战略发展的重要动力和支点城市。因此,宁波能够适时提出“港口经济圈”建设以全面对接“一带一路”国家战略,为实现宁波纳入国家“十三五”规划提供了重要保障。

能够推进宁波城市国际化建设。“港口经济圈”是一个更高级的资源配置系统,注重的是内外资源的协调配置,重点打造的是互利共赢的发展局面。所以,“港口经济圈”的构建将最大程度地发挥出宁波的开放模式和海洋资源两大优势。

从开放模式角度而言,逐渐增大的对外开放程度将降低外资企业入驻宁波的门槛标准,吸引大量国际知名企业落户宁波,助推宁波发展总部经济、信息经济、跨境电子商务、现代金融、国际物流等新兴高端产业,最终形成区域性重要资源配置中心、物流中心、贸易中心以及金融中心等;另一方面,也将推动本土产业的跨国发展,通过大大降低跨国发展的布点成本以及竞争压力,让有条件的企业能够把握发展机遇,实现境外研发设计、营销网络、运输网络以及海外设仓发展布局的顺利实施,间接引起国内知名企业的集聚。

从海洋资源来看，随着这一发展战略的深入实施，完善的海陆空交通运输体系，不仅将大大增强宁波在我国中西部地区的贸易影响力，从而引起其国内贸易地位整体提升，而且将大大开拓欧美、东亚等地区的贸易市场，实现国际贸易地位的整体飞跃。

此外，通过国际产业、贸易之间的相互交流与合作，也将更深层次地带动人文之间的频繁互动，真正提升宁波的辐射力和影响力，实现宁波的金融、贸易、信息、科技以及产业的国际化。

能够助推“一带一路”国家’战略的顺利实施。“一带一路”国家战略的构想将成为中国经济的新增长点。就其现实意义而言，“一带一路”提出的根本目的在于通过海运和内陆两种运输方式增强沿海地区和中西部地区的对外开放程度以及中西部地区的经济崛起，从而进一步提升中国对世界经济的影响力。但“一带一路”的构建还存在一定障碍：从“丝绸之路经济带”方面来看，它涵盖了中亚、南亚、中东欧等地区，市场规模和潜力发展巨大，目前单一的连云港出港通道难以有效满足丝绸之路沿线国家和地区的货物运输要求，不利于降低物流成本和提高服务水平；从“海上丝绸之路”方面来看，亚欧地区一直是大国博弈和竞争之地，随着各国亚太战略的出台，使得中国面临着复杂的地缘政治挑战，威胁着中国航路安全和合作项目的建设。

然而，宁波的“港口经济圈”建设能够大大缓解以上难题，助推“一带一路”战略的实施：第一，宁波的“港口经济圈”建设将重点打造的是以宁波港为龙头的无缝衔接运输体系，圈内高效的运输系统也将进一步推动宁波到我国中西部地区以及中西亚地区贸易通道的建设。此外，“港口经济圈”与丝绸之路经济带又具有较强的经济互补性，随着贸易通道的完善，将能够有效缓解连云港对外贸易运输压力；第二，宁波的“港口经济圈”建设在缓解连云港对外运输压力的同时，也可以进一步缓解我国与东亚、欧洲等国的贸易紧张关系，为彼此营造一个良好的合作氛围。所以，以内陆通道作为瓦解外部通道（海上航线）发展障碍的有效手段，有助于加强中国与东亚、欧洲等国之间的海上经贸合作、缓和双边对立关系，为海上丝绸之路的发展奠定基础。

能够有效对接北极航线的开发利用。随着全球变暖步伐的加快，北冰洋冰层加速融化，北极航线（包括西北航道、东北航道以及穿极航线）的通航成为可能。北极航线的开通将分担目前我国使用较多的巴拿马运河与苏伊士运河的部分流量，进而影响中国的海上运输格局；北极航线的开通将大大减少包括中国在内的东亚地区与美洲和欧洲的海运距离，国际贸易海运成本大幅减少；由于北极地区能源资源十分丰富，北极航线开通将给我国的战略资源采购地提供新的选择。北极航线的开通，会使中国港口到欧洲或北美东海岸的航线距离大幅缩减，而对于我国不同的沿海港口，其距离变化的程度又有所不同，航运距离的减少会使航运成本下降和航行时间缩短，使港口在国际和国内的竞争地位发生变化。也就是说，不是越北方的中国港口越具备北极航线利用优势，因为目前还需通过日本海峡进入白令海，才能真正进入北极航线。再考量港口基础设施、功能条件等因素，宁波才是北极航线开发利用最有利港口之一。宁波通过“港口经济圈”建设，能够充分发挥其地理区位优势，在北极航线的开发利用方面树立自身的港口地位。

是对我国海洋强国战略的最好诠释。海洋强国战略是党的十八大报告提出的深化中国经济发展的重要战略，它点明了“海洋经济已经成为拉动中国国民经济发展的有力引擎”这一事实，也进一步表明中国经济已发展成为高度依赖海洋的外向型经济。如何通过提高海洋的综合利用水平来实现国家的真正强大，已成为 21 世纪世界各国关注的焦点。然而，“港口经济圈”的适时提出是对我国如何高效利用海洋的最好诠释，不仅为我国沿海地区如何践行海洋强国战略指明了方向，同时也强化了海洋（或港口）在国家（或城市）经济发展中的关键作用。就二者的发展目标而言，“海洋强国战略”是旨在通过对海洋的开发与管理而达到高效利用海洋，进而助推中国经济发展的宏伟目标，而“港口经济圈”是将港口资源作为实现经济发展的突破口，通过对港口的有效利用来实现城市经济的深入发展，所以总体而言，“港口经济圈”可以看作是一个缩小版的“海洋强国战略”。

二、宁波“港口经济圈”战略上升至国家战略的困境分析

“港口经济圈”是习近平总书记着眼于发挥宁波比较优势、优化区域战略布局、深化对外开放格局提出的重大命题，为宁波中长期发展指明了方向。但如何最大限度地发挥其社会功效，实现效益的最大化，将其上升至国家战略已经成为其突破发展瓶颈的首要途径。国家战略作为战略体系中最高层次的战略，指导着国家各个领域的总方略。就现阶段而言，“港口经济圈”要上升至国家战略，还存在着以下主要问题：

（一）“港口经济圈”的构建主体具有模糊性

“港口经济圈”是一个宽泛的集合性概念，它的宽泛性在于具有全球适用性，只要符合“港口经济圈”相关发展条件的地区都可以构建，所以，在构建“港口经济圈”时指明构建主体显得尤为重要。而宁波提出的这一“港口经济圈”显然缺乏一个明确的主体，应该在战略名称表达上明确是以宁波作为主体。因为每个港口城市都可以以自身港口为主体建设“港口经济圈”。此外，国家战略作为国家战略体系中最高层次的战略，它制定的基本原则就是要明确地指引着所在区域的经济社会发展，如上海自贸区、舟山群岛新区、义乌国际贸易综合改革试验区和温州金融改革试验区等都有着明确的构建主体和构建内容。因此，宁波提出构建“港口经济圈”的构建主体不明确将增加其上升至国家战略的难度。

（二）“港口经济圈”的立足点具有狭隘性

如前文所述，“港口经济圈”是一个以港口为核心、以资源最优配置为导向的系统，旨在构建一个互利共融、共同发展的经济实体，但就其现阶段的定位目标而言，立足点的过于狭隘将大大制约其上升为国家战略，原因在于：第一，现阶段，我国针对长江三角洲地区的发展所制定的国家战略呈现出高度密集状态，所以，同样以长三角作为发展目标，提出国家战略的难度较大，单以上海自贸区为例，其对长三角，乃至华东片的经济推动作用可能已经满足国家的发展要求；第二，宁波建设的“港口经济圈”仅仅从宁波角度出发，去实践“辐射长三角，影响华东片”的目标，过重渲染的是宁波在其中发展的重要作用，忽略了经济圈是一个整体的概念，抹杀了经济圈其他地区所能够实现的社会功效的现实，所以，出发点存在着巨大的制约性；第三，忽略我国“西部大开发和中部地区崛起”的社会发展目标，“港口经济圈”可能涵盖了我国中西部部分地区，这将造成双方地位的不平等，加剧我国中西部地区与沿海地区的对立关系。因此，“港口经济圈”的构建应当以经济圈整体作为立足点，并兼顾中西部与沿海地带的共同发展。

（三）“港口经济圈”的构建视角具有局限性

打造“港口经济圈”是宁波贯彻国家“一带一路”战略，适应北极航线开发利用需求，全力推动宁波国际大港向国际强港转变，全面提升宁波港口辐射带动能力和国际市场开发能力作出的重要决策，也是宁波突围国家政策洼地，实现自身地位提升的关键机遇。因此，建设“港口经济圈”对于宁波发展具有举足轻重的作用。然而，宁波并没有充分发挥自身的区位优势，助推“港口经济圈”的建设，它更依赖于凭借 21 世纪海上丝绸之路谋求发展之道，可见，其构建视角具有巨大局限性。宁波区位优势突出，不仅是古代海上丝绸之路的始发地，更与“丝绸之路经济带”所途经的地区拥有直达港区的铁路通道，所以，宁波可以说是位于 21 世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带的交汇处。而宁波现阶段完全弱化了丝绸之路经济带对构建“港口经济圈”的重要作用。此外，宁波也完全忽略了即将开通的北极航线对其建设“港口经济圈”的影响。虽然目前大多数学者认为北极航线对我国北部港口的影响巨大，但实际则不然，经测算，长三角地区的港口才是最大的受益者。因此，在多视角并存的条件下，宁波却只是简单地依据一个视角来构建“港口经济圈”。建设视角的狭隘不仅大大增加了“港口经济圈”的建设风险，同时由于未能更好地对接其他国家发展战略，未能更好地发挥其社会效益，进而增加了其跻身国家战略的难度。

（四）“港口经济圈”的构建范围具有不稳定性

“港口经济圈”构建范围的不稳定性体现在圈层范围的模糊性，即其圈层范围主要取决于港口所依托的海陆腹地。而腹地受时间、政策、交通等多种因素的影响呈现出不断发展变化的状态，所以腹地的动态演化导致了构建圈层范围的不明确。此外，“港口经济圈”不同于上海自贸区、舟山群岛新区、义乌国际贸易综合改革试验区和温州金融改革试验区等国家战略，它作为一个全新理念，不具有天然的、明确的地域界限。因此，在现有研究不足的条件下，如何衡量其构建范围，是阻碍其发展的重要难题。就目前该政策的研究现状而言，宁波没有指明“港口经济圈”的具体构建范围，这也将对评估其所能带来的社会效益的影响程度产生巨大影响，不利于其上升为国家战略。

三、以“大宁波路港经济圈”推进宁波“港口经济圈”建设

基于前文分析，“港口经济圈”是助推宁波经济发展、提升宁波国际影响力的重要政策，它作为一个全新概念为践行宁波的中长期发展规划指明了方向。但目前，对于其上升至国家战略还存在着一定障碍。为此，特别提出“大宁波路港经济圈”对“港口经济圈”这一概念进行

完善与补充，助推其上升至国家战略。

（一）“大宁波路港经济圈”理念的提出

“大宁波”概念的提出具有两个层面的指导意义：第一，指明了经济圈的构建主体，并由宁波扩展到宁波及其周边城市，这除了弥补经济圈构建主体不明确的缺点外，更通过吸纳宁波周边具有较强经济影响力的城市，提升构建主体的综合竞争力，增加了经济圈构建的可能性；第二，“大宁波”作为一个创新性名词，能够突出宁波“大有作为”、“大有发展”的政治意向，能更好地诠释出宁波构建经济圈的意志与信心，并通过对经济圈的建设，实现宁波经济的强大，从而助推宁波城市的国际化。

相比于“港口经济圈”，“大宁波路港经济圈”的提法更为确切。它指出了经济圈构建的两项基本要素一港和“路”，其中的“路”字并非单指某一条通道，它是集“海陆空”各种运输通道于一体的总称。所以，“大宁波路港经济圈”的构建宗旨是，综合多种运输通道构建以港口为核心的综合体，它在强调港口是经济圈发展核心的同时，也突显了运输通道在经济圈构建中的重要地位。由此可见，它弥补了“港口经济圈”构建视角的狭隘性。

“大宁波路港经济圈”是以港口为核心，以运输通道为依托而构建的具有较强经济影响力的有机体，其中运输通道的多样性大大提升了经济圈的影响范围。与“港口经济圈”相比，其对国内的辐射范围不再拘泥于华东片，更包含了我国中西部等广泛地区，同时也将影响范围通过空运、海运等方式延伸至国外，例如东亚、欧美等地区。因此，“大宁波路港经济圈”的影响范围更广，对国家和国民经济的发展意义更为重大。

“大宁波路港经济圈”的提出，起到弱化经济圈的构建范围不清晰的作用。原因在于，“大宁波”是一个模糊概念，它决定了经济圈的构建主体不局限于宁波，可以扩展到其周边城市，所以构建主体的宽泛性，也必然导致经济圈构建范围的模糊性，即经济圈构建范围将不再局限于宁波港的港口腹地，可以按照一定的发展要求，具体选定其构建范围，这将增加“大宁波路港经济圈”建设的灵活性与可行性。

（二）建设“大宁波路港经济圈”的重要举措

培育“一带一路”和北极航线框架下的对外合作。作为建设“大宁波路港经济圈”的重要依据和主要依托，加大力度开发、建设“一带一路”和北极航线项目将是宁波建设“大宁波路港经济圈”的关键任务。宁波应按照国家战略部署和浙江省委、省政府的具体指导，深刻理解和融入国家发展战略，重点完善以“长江经济带”和“甬新欧”为依托的“一带一路”对接计划，拓展宁波与中亚、欧洲相关国家的联系合作；努力推进北极航线“冰上丝绸之路”建设，与俄罗斯等欧美相关国家城市进行项目共建，加强经济联系；将宁波打造成为立足东亚、拓展欧亚、放眼世界的合作开放战略高地。

推进产业转型升级。城市的产业体系作为经济圈建设的脊梁，具有巨大的支撑作用。在宁波“十三五”规划里，提出了创新发展服务经济，做精做强生产性服务业，支持金融产业创新与发展，建设区域性金融创新中心。宁波应利用优势发展金融业和保险业，以及物流业、交通运输业。在高科技领域，重点发展海工装备制造、精密机械仪表、新材料产业等。宁波是个制造业大市，未来应由制造大市向智造强市转型。因此，宁波应加速经济增长动力从要素驱动向创新驱动的转变，促进产业转型升级。加快推动传统产业向高端化、智能化、数字化、绿色化方向发展，促进“两化”融合，推进提质增效；着力培育战略性新兴产业和高新技术产业，努力打造未来新的支柱领导产业。

强化宁波的交通运输枢纽地位。“港口经济圈”的建设是以港口的海陆腹地为依托，以海运航线、公路通道、铁路布局、以及航空网络等重大通道作为支撑；所以，宁波要打造“大宁波港口经济圈”，必然要率先推进相关重大交通项目的建设，在增强区域内部交通运输的灵活性，以及外部交通运输的便利性的同时，提升其交通运输枢纽地位。

在海运航线方面，宁波一方面要重点投资海外航线的开辟，除了要维系现有至欧洲、北美等海运航线外，更要积极推进开拓新的海运贸易路线，重点关注被许多国际大港忽略的贸易小港，并从中寻求更多的发展机遇；另一方面积极开展“宁波港海铁联运综合试验区”的构建研究，将宁波港的服务范围延伸至我国中西部地区，以最大限度地发挥华东片对外贸易优势，通过“内外”兼顾的发展战略，实现华东片在欧美、中西亚地区海运贸易中国际地位的提升；在铁路方面，宁波应按照接驳陇海线、沪昆线等要求，尽快启动甬金铁路、杭州湾跨海铁路等对外

铁路建设，完善宁波穿山北港区铁路支线，实现宁波—新疆—欧洲的铁路运输无缝对接，从而促进华东片与我国中西部地区的贸易往来，提升华东片国内运输影响力；在高速公路方面，启动沪甬第二通道前期研究，统筹谋划舟山与宁波陆域的交通接口，增强华东片内部贸易的灵活性和时效性，提升区域运输的影响力；在航空方面，要面向美国、欧盟、东盟等圈内城市和地区，开辟国际客货运和全货机新航线，建立“绿色通道”，使人员、货物往来更加便利和频繁，提升国际航空运输地位。