

宁波舟山港打造国际强港的机遇与对策

王军锋 戴媛¹

摘要：港口是浙江经济最具特色的发展资源和发展优势。当前，如何充分借助宁波“一带一路”建设综合试验区设立和长三角一体化上升为国家战略的有利时机，以开放创新为主线，以现代港口物流服务业发展为主体，围绕加快发展方式转变，提升国际竞争力，把宁波舟山港打造成国际强港，已成为宁波乃至浙江全省关注的重大课题。本文在分析问题和机遇的基础上，就宁波舟山港如何打造国际强港提出建议和对策。

关键词：港口物流；国际竞争力；宁波舟山港

一、宁波舟山港打造国际强港的现状与挑战

（一）宁波舟山港基本现状

宁波舟山港经过 40 多年的跨越式发展，已具备较强的国际竞争力。2018 年，宁波舟山港积极融入“一带一路”、长江经济带、浙江自贸区等建设，港口运输生产再上新台阶，全年货物吞吐量再超 10 亿吨，继续保持超“10 亿吨”超级大港地位，全球港口排名实现“十连冠”；全年集装箱吞吐量突破 2600 万标准箱，增幅位居全国主要沿海港口首位，在全球前五大港口中仅次于上海港和新加坡港，首次跻身世界港口排名前三甲，跃居全国港口第二位。截至 2018 年底，宁波舟山港已拥有各类航线 246 条，较上年同期增加 3 条，其中干线 120 条，占总航线 50% 左右。此外，海铁联运的迅猛发展为宁波舟山港扩大集装箱业务版图奠定了坚实基础。经过多年发展，宁波舟山港海铁联运业务已成为集装箱吞吐量增长的重要助力。2018 年，宁波舟山港先后开通 9 条海铁联运线路，增加班列开行频率，开通国内首条双层集装箱海铁联运班列，箱源腹地不断向内陆地区延伸。2018 年，宁波舟山港共完成海铁联运业务量超 60 万标准箱，同比增长超 50%。截至目前，宁波舟山港月箱量超过 5000 标准箱的海铁联运线路已达 7 条，其中义乌班列单月业务量已常态化超 1 万标准箱，成为全国最大的海铁联运外贸班列。截至 2019 年 3 月，宁波舟山港月箱量超过 5000 标准箱的海铁联运线路已达 7 条，其中义乌班列月均业务量超 1 万标准箱，成为全国最大的海铁联运班列。2018 年，宁波舟山港共完成海铁联运业务量超 60 万标准箱，同比增长超 50%。

（二）打造国际强港面临的挑战

1. 资源环境约束的倒逼机制。从资源利用看，宁波市产业高投入、高消耗、低产出、粗放式发展模式没有得到根本转变。据统计，宁波市单位建设用地二三产业增加值虽从 2015 年的 2.95 亿元/平方公里上升到 2018 年的约 4.31 亿元/平方公里，但离宁波市规划土地投资强度 4.73 亿元/平方公里的目标仍有很大差距，与上海、深圳等国内先进城市和国际高水平地区相比差距更大。从能耗方面看，根据“十三五”规划中期评估报告，万元 GDP 能耗预计难以完成规划目标。更为紧迫的是，经过“十三五”开发建设，宁波市在钢铁、造纸、石化等大项目建设上虽然取得实质性突破，但是这些行业能耗水平较高，分别达到 7.6、5.2、2.4 吨标准煤/万元增加值，大大超过“十三五”初期宁波市 GDP 能耗强度 0.94 吨标准煤的水平，也远远高于工业增加值能耗强度 1.94 吨标准煤的平均水平。作为资源小市，这些大项目投产后，必将大幅增加土地、水、电等资源要素的消耗。这需要在更高层次、以更为长远的目光对产业转型发展进行统筹谋划。同时，顺应经济发展方式的转变，宁波要着力通过港口、城市、产业融合互动，打造国际强港，充分利用港口资源，加快港口转型，应对资源环境短板给宁波经济社会发展带来的各种负面影响。

¹作者：王军锋，浙江万里学院商学院教授；戴媛，中信银行宁波分行高级会计师。（浙江宁波 315100）

2. 顺应产业转移的新态势。从国内经济发展看，受要素制约、成本上升和市场开拓等多方面因素影响，早在“十二五”时期，宁波等东部地区已有不少民营经济往中西部地区投资办企业，或参与中西部地区基础设施建设，并且在今后一段时期产业由东部沿海向中西部梯度转移将会进一步加速。这需要我们牢牢把握住这些转移产业研发、设计、营销等价值链和供应链高端环节，强化对产业链的控制能力，否则将可能出现产业“空心化”，影响经济社会的可持续发展。从发展现状看，宁波市科技创新能力总体不强，缺少研发、设计、营销等处于价值链高端的大型企业。2018 年全市专利申请量达 32686 件，但是发明专利只有 1802 件，占比为 7.53%。此外，从国际发展环境看，国际产业转移继续加大，并呈现出技术、资本密集型产业转移和产业链整体转移的双重趋势，中国沿海地区特别是长三角区域将成为承接国际产业转移的重点区域。这需要我们适应当前国际产业转移新趋势的要求，营造环境，争取在区域竞争中成为承接新一轮国际产业转移的“洼地”。

3. 培育战略性新兴产业的新挑战。“后危机”时代孕育着重大科技创新和新一轮产业革命，新能源、新材料、空间技术和海洋经济等领域将成为突破口，世界各国和国内各城市围绕抢占战略制高点谋划新兴产业发展战略，竞争更趋激烈，需要进行统筹谋划，提出新兴产业的发展方向 and 重点，为未来发展争取主动。面对国际金融风险变幻莫测、战略性新兴产业不断涌现、港口竞争日趋激烈的局面，宁波舟山港应如何充分利用自身优势，借鉴国内外先进港口发展经验，加快从运输港到贸易物流港转型，提升现代物流业、壮大自身实力、增强竞争能力，同时，积极融入上海“两个中心”建设，促进上海港、宁波舟山港“强强联合”，共同推动国际航运中心建设，来应对各种挑战，这是当前面临的重大课题。

二、宁波舟山港打造国际强港面临的问题

（一）集装箱吞吐量有待提升

集装箱吞吐量是衡量一个港口综合竞争力的重要指标，近年来宁波舟山港集装箱吞吐量快速增长，2018 年达到 2635 万标准箱，但与全球排名第一的上海港 4201 万标准箱吞吐量相比还有较大差距。同时，集装箱中转量也是港口国际化水平和服务能力水平高低的重要体现，目前集装箱中转箱量占全球港口总箱量的四分之一，中国香港、新加坡和釜山等中转大港这一比例更高，而宁波舟山港中转箱量占比还不到 5%。

（二）港口综合服务水平不高

宁波舟山港的港口综合服务水平排名与其吞吐量地位不相匹配。在衡量船舶服务效率的一些单项指标上，如平均锚泊时间、港口装卸效率、国际集装箱航线以及集装箱班轮密度等方面，宁波舟山港和上海港、深圳港相比还有距离。服务外贸企业、推进贸易便利化方面也有较大提升空间。近年来，我市口岸服务效率稳步提高，但也有明显的短板和弱项，特别是进出口货物放行时间的排名不理想。作为反映贸易便利化程度的关键指标之一，目前宁波进出口货物放行时间这一指标与世界大港地位不相匹配。

（三）科技投入及配套政策短板明显

宁波舟山港在港口建设的科技投入、全自动化码头建设以及信息化管理等方面也存在不足，必须向上海港等先进港口学习。此外，宁波舟山港在配合口岸部门推进通关一体化和无纸化、取消及降低行政性收费、推进单一窗口等建设方面存在短板。如何把着力点放在提高进口口岸效率、形成与国际接轨的公开透明规范的费用清单、进一步便利单证办理等三个方面，以及加快发展诸如汽车滚装码头，为大型设备制造商提供专用公路、铁路等服务，构建便捷的“滚装港口链”等也有许多工作要做。

（四）高端航运服务业发展滞后

目前宁波舟山港已经聚集了航运物流、航运订舱、船舶买卖等一系列服务机构，但诸如航运保险、航运金融等高端服务产

业发展明显滞后，还有较大提升空间。航运生态不优、港航服务水平不高已成为制约宁波舟山港发展的重要因素。如何改变货物大进大出的“酒肉穿肠过”式尴尬，把着力点放在提高港口附加值和含金量，并促进港口、城市与产业互动发展等方面也任重而道远。

三、宁波舟山港打造国际强港的对策

（一）强化功能，扩大港口物流业开发开放

要加快宁波“一带一路”建设综合试验区、江海联运服务中心等建设，促进港航人流、物流、资金流、信息流不断向宁波集聚。进一步推进航运服务业市场开放，打造具有国际竞争力的航运产业各要素集聚平台。同时，强化“水陆中转，通讯信息，现代综合物流，城市商贸会展以及临港工业开发”等功能，在搞好现有集装箱码头建设基础上，构筑大平台，加快实施大湾区建设计划，推动长三角协同创新体系建设，打造一体化公共服务体系，继续推进穿山半岛，大榭岛，梅山岛和象山港深水岸线的开发建设，优化港口布局，完善港口的揽货体系，提高港口物流吞吐能力和拼装能力，加强与国际航运公司合作。充分利用打造“一带一路”核心枢纽城市的有利时机，积极发挥自身优势，提升宁波舟山港综合竞争力。

（二）完善体制机制，改善港口物流发展环境

宁波舟山港打造国际强港涉及面广，系统性强，关联部门多，外部竞争激烈，面临问题复杂，必须完善体制，充分发挥各地各职能部门的作用，形成合力，消除各种不利于港口发展的因素。浙江省委省政府、宁波舟山两地的市委市政府应加大支持力度，各职能部门要统力合作，为改善港口物流和提高通关速度，创造良好的基础条件。要进一步完善口岸物流的相关法律法规，主动与国际惯例接轨。创新管理体制，强化港口监管，优化流通配送，推进宁波舟山港一体化向纵深发展。整合保税区、出口加工区、空港保税区和相对应的港区，加快推动海关、国检、海事等口岸监管服务实现一体化。探索实行更加特殊的监管制度，给予自贸港区货物、资金、人员流动最充分的自由。利用数字经济、制造业、海洋经济、民营经济等优势，大力发展国际中转、离岸金融、航运服务等业务。要正确处理好与上海港和周边港口的关系，推进与各港口在资本、技术和业务等方面的合作，规划建设一批战略合作平台，协力打造国际一流的超级港口群和航运中心，为长三角更高质量一体化发展作出更大贡献。

（三）适应港口物流新趋势，构建多式联运体系

当今世界港口物流发展，不但要有深水泊位和先进的设施，而且还需要有完善的功能和优质的服务。船舶大型化，运输网络化，物流现代化，管理信息化与之相适应的港口物流多式联运的集疏功能已成为现代港口物流的主要标志和港口物流发展的新趋势。国际贸易 90%以上是依靠海运实现货物的空间转移，国际港口物流的发展也都依赖于以港口为中心的多式联运业的发展，传统的“港到港”转向“门对门”是开展多式联运服务的关键。宁波舟山港直接经济腹地和间接腹地主要包括七省二市（上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖南、湖北、四川和重庆），省内腹地主要是杭、甬、绍、台、温和舟山等地。对此，宁波舟山港要积极引导船公司由单一的海上运输延伸到陆上运输的各个环节，一般来说腹地 400 公里内实施“公海”联运方式，而 400 公里以外实施“海铁”联运方式。加快内河水运体系建设，建立杭甬运河至宁波港口“水水”集装箱联运体系，抓紧开辟江海直达集装箱运输业务，拓展腹地市场，增加集装箱中转量。同时以进出口贸易为龙头，强化资源配置功能，发展国际中转、国际仓储、国际配送、出口加工等业务。积极发展航空航运，实施港口、航空的联动发展，积极完善集疏运网络体，建设国际物流枢纽中心，为打造国际强港提供更加广阔的平台。

（四）引进培育港口物流企业，完善疏港交通网络体系

港口物流企业是发展港口物流的主体。宁波舟山港要加快传统运输公司向现代物流企业转型，把运输，仓储，货代等传统

企业培育成为新型港口物流企业。同时要积极引进国际知名物流企业，依托港口资源优势，吸引马士基，中远，中海，中外运等世界 500 强企业与宁波舟山港开展码头、场站合作经营，形成长期稳定的物流货源。下步重点要完善基础设施，解决疏港交通，强化集散运输功能，重组现有运输体系，创新运输服务种类，增强快速应变能力，形成公路、铁路、水路、空港等多种运输方式联动发展格局。加快整合优势资源，积极争取国家政策支持，试点金融自由创新，拓展离岸金融国际业务。抓紧实施建设宁波国际集装箱铁路枢纽站，加快推进集装箱专用通道的规划建设，实现城市交通与疏港交通，物流与人流适当分离，完善宁波舟山港集散运输功能，优化运输体系。深入实施自由贸易区发展战略，建设大宗商品和特色消费品交易中心，大力发展离岸高端产业集群，推进宁波舟山港向自由贸易港转变。

（五）建设港口配套服务设施，培养引进港口物流专业人才

建设港口配套设施，增强现代航运服务和港口物流服务，是提升宁波舟山港国际竞争力的重要组成部分。为此，一是要优化港口泊位布局。港口及集疏通道建设需要政府统筹规划、有效整合、合理安排，码头建设遵循“技改—改建—新建”的原则，把握好码头建设进度，防止投资和泊位能力浪费。二是要加快宁波舟山港信息平台建设。把宁波舟山港信息平台建设纳入浙江省总体规划，并摆在重要位置，加快建设进度，为国际强港建设提供强大的支撑。三是完善港口服务设施。加快规划“船员服务、商务办公、生活配套”三大设施，为客户提供高效服务。四是培育专业技术人才。港口物流管理和技术人才是宁波舟山港打造国际强港的关键，港口发展既需要一大批具备现代物流知识和技术的高级管理人才，又需要熟悉航运、法律、金融、贸易的应用型和复合型人才。为此，一方面通过优惠政策和良好发展环境，吸引国内外优秀人才来宁波舟山港创业；另一方面要注重国际中转、国际贸易、国际采购以及现代港口仓储等高素质物流人才的培养，为宁波舟山港打造国际强港提供强大的人力资源支撑。

注： 本文系宁波海上丝绸之路研究院（北京外国语大学丝绸之路研究院宁波分院） 2019 年度委托课题（2019HSY01） 的前期成果。