

宁波实施“四港”联动发展的动能与建议

贺向阳¹

摘要：2018 年袁家军省长在全省开放大会上指出，要着力推进海港、陆港、空港、信息港联动发展，加快实现海上、陆上、空中、网上联通。宁波先行深入实施“四港”联动工程，对于争创国家“一带一路”开放排头兵具有重要意义。本文立足于浙江“四港”联动的建设内容，分析了对宁波城市经济和港航物流产业的影响，并从“联、先、活、合”四个方面提出了具体的对策建议。

关键词：城市开放；四港联动；对策建议

开放是宁波城市发展的永恒动力。2018 年 5 月，袁家军省长在全省开放大会上指出，要着力推进海港、陆港、空港、信息港联动发展，加快实现海上、陆上、空中、网上联通。深入实施“四港”联动工程，对于宁波完善多式联运体系、降低社会物流成本、加快切换开放动能、打造区域国际枢纽，具有积极的促进作用。

一、“四港”联动为宁波城市扩大开放提供更大平台

（一）“四港”联动有利于拓展宁波城市对内开放的层级和深度

“四港”联动的核心是多式联运，多式联运建设有利于拓展宁波城市对内开放的层级和深度。“四港”联动通过多式联运，空间串联起海港、空港、陆港和信息港，方式连接起水路、公路、铁路和航空，功能连接起物流、信息流和资金流。主动参与“四港”联动建设，将为宁波对内开放打开新空间。一方面可以实现对内陆多式联运设施和机械装备、管理技术等输出；另一方面可以将低端功能的物流园区前置到内陆去，破解宁波物流园区用地难、物流产业用工难问题。“一路通则百业兴”。宁波与内陆间的多式联运不仅仅是物流畅通，而且会为双方的产业合作、贸易交流、要素流动提供有效支撑。义乌和重庆、江西上饶等地至宁波海铁联运班列的日益壮大，已经证明多式联运是破解中西部地区不均衡不充分发展、实现沿海与内陆合作共赢的重要举措。

（二）“四港”联动有利于加快形成以宁波为中心的港航物流总部经济

“四港”联动的龙头在海港，宁波舟山港集团的主动作为有利于加快形成以宁波为中心的港航物流总部经济。宁波舟山港集团是宁波港航领域屈指可数的总部型企业之一，自 2015 年与省海港集团实行“两块牌子、一套班子”运营以来，在全省港口开发、运营管理、信息化建设上具有较大的优势。“四港”联动将进一步拓宽宁波舟山港与沿海、沿江、内河港口以及内陆无水港的经营合作。随着宁波舟山港服务功能和辐射范围的提升，宁波舟山港集团在长三角地区港航资源配置能力将显著提高；宁波城市在巩固传统出口门户的基础上，将构建完善进口商品的分销体系，涌现一批港航、物流、贸易领域的区域总部企业，逐步成为浙江省乃至长三角地区的贸易资源配置中心。

（三）“四港”联动有利于提升宁波知识型现代服务业发展

“四港”联动的纽带是信息，信息技术应用有利于提升宁波知识型现代服务业发展。信息已经替代传统增长路径中的技术和资本因素，成为产业转型升级的关键要素。当前宁波正在加快现代服务业发展，创建特色型中国软件名城，力争到 2020 年，

¹作者：贺向阳，宁波市现代物流规划研究院副研究员、博士。（浙江宁波 315042）

将软件产业打造成为全市战略性支柱产业和数字经济发展的核心驱动力。“四港”联动工程的信息化建设，将带动多式联运的通讯设备、软件开发、数据采集管理、信息平台运作等市场需求，为宁波软件和信息技术等知识型服务业发展提供了良好的机遇。

二、“四港”联动为宁波港航物流发展注入新动能

（一）注入市场调整新动能

长期以来，宁波港口“大而不强”和港航物流企业“弱不禁风”，以及物流行业增加值“粗而不精”等问题广为诟病，其关键原因就在于港航物流业的市场结构不尽合理。“四港”联动工程，可以发挥浙江自贸区、舟山江海联运服务中心的政策优势和“最多跑一次”改革的制度优势，更好地改善港航物流业营商环境。可以通过港航物流信息互联共享，引进国际知名的港航服务企业，推动港口和港口航运服务等垄断性企业开放市场；加快促进货运代理、集卡运输等市场充分竞争企业优胜劣汰。

（二）注入信息要素新动能

目前几经努力，宁波信息产业及要素资源建设取得不错成绩，但“信息孤岛”现象仍显严重，平台与平台、平台与企业间的信息资源共享交换较少；无车承运人、集装箱仓位交易、甩挂运输等“互联网+”物流创新平台大多处于起步阶段，政府和市场的定位不明、边界不清。深入实施“四港”联动工程，以多式联运信息在不同企业、不同运输方式、不同行业管理部门间的实时开放共享为带动，打破政企之间、企业之间的物流信息割据，整合优化多式联运业务流程，减少冗余、重复的单证流、信息流，可以有效提升多式联运效率，降低社会物流成本和时间。

（三）注入模式创新新动能

传统港航物流模式受制于体制、政策和信息难以创新突破。随着“四港”联动工程深入实施，市场和要素的开放度更高，可以预见基于“平台+个体车辆”的集卡无车承运人模式将会广泛铺开；提供多式联运、口岸报关、费用清算、物流方案设计等“一站式”供应链服务会越来越多；“港口+无水港”、“沿海+内陆”的网络化经营联盟将不断涌现。这些模式的创新，将极大地增进宁波与内陆城市的产业协同和经济联系，形成宁波全面开放的新优势。

三、加快“四港”联动发展的对策建议

目前，省交通运输厅正在编制《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展工作方案》，争取以省政府名义于近期下发。建议市政府相关职能部门抓住时机，将宁波诉求和优势项目纳入到省里方案中，同时在宁波“四港”联动的“联、先、活、合”上下足功夫。

（一）以我为主，做好多式联运与产业发展“联”的统筹

从全省来看，宁波多式联运起步较早，运营模式和流程相对成熟，形成了辐射全国 15 个省市、自治区 42 个地级市的多式联运网络。因此，宁波发展“四港”联动的重点，不在“联”的数量，而是“联”的质量，让全省的“四港”联动工程来助力宁波产业升级。要围绕宁波 2 个万亿级、4 个五千亿级、6 个千亿级现代产业集群目标，按照产业链区域分工合作的市场准则，来新增优化宁波既有的多式联运线路；要围绕贸易由外贸出口驱动为主转到内外贸一体化发展、由产品市场开放为主转到产品和要素市场开放双轮驱动的升级要求，来新增优化宁波既有的多式联运线路。

（二）港口力行，做好“四港”联动项目“先”的布局

宁波舟山港集团要主动发挥龙头企业作用，按照长三角一体化发展、浙江自贸区和舟山江海联运服务中心建设要求，以及中国制造 2025、国际国内贸易等发展需求，抢先谋划一批海铁、江海、海河、公水联运等“四港”联动项目。要加大港口物流公水联运无纸化示范和集装箱海铁联运“一单制”示范试点项目的实践探索，及时总结典型经验做法，提炼一套全国可复制、可推广的多式联运标准化流程和信息平台体系。要形成“试点一批，推广一批、规划一批”的项目清单和滚动发展机制，按照“成熟一个、推广一批”的策略，向其它浙江沿海港口、海铁联运线路和陆港推广公水、铁水、水水联运示范成果。

（三）市场主导，形成“四港”联动“活”的动力

坚持市场主导、政府引导原则，充分发挥市场机制在“四港”联动项目中的配置资源作用。要理清市场和政府边界，鼓励多式联运商务信息平台建设，推广信息数据标准化工程，引导物流商务信息平台互联互通，构建政府、企业、社会互动的物流信息共享、互通和协作的市场机制。要推动政府行业监管信息公开，打破现有多式联运市场的垄断和割据。针对公水、铁水、陆空、江海联运等不同方式，系统梳理政务和商务信息数据，建立多式联运的政务信息公开目录，健全数据安全管理体系，完善信息发布共享机制，对外开放多式联运政务数据资源。要增强政府对市场主体的服务引导，通过财税政策和要素配置，鼓励企业积极参与“四港”联动项目建设，激活企业技术创新、组织创新、制度创新活力。

（四）多方协同，形成“四港”联动“合”的机制

进一步落实企业主体责任，宁波舟山港集团要完善“四港”联动项目的工作推进机制和目标考核体系，明确项目建设的路线图、时间表、责任主体和考核办法。市级层面要统筹交通、经信、商务、经合、口岸、海关等部门职能，加强与内陆城市的交流合作，组织编制多式联运发展规划，建立“四港”联动项目库。要完善政企沟通交流机制，协调解决项目建设和区域通关中的问题，积极向上争取国家和省里多式联运优惠政策扶持。相关科研机构要加强对项目前期谋划、决策咨询、技术标准等智库支撑。相关行业协会要积极参与其中发挥好桥梁纽带和沟通协调作用。