

宁波舟山港港口物流发展分析与策略研讨

施爱芬¹

(浙江万里学院, 浙江 宁波 315100)

【摘要】: 世界经济的快速发展也带动了海上交通业的发展, 由于海洋运输载运量大、运费相对低廉, 航道是天然形成的, 运输过程不像公路、铁路这些运输方式受到道路、轨道的限制, 更加灵活。作为内陆腹地和海洋运输的纽带, 港口能很好的把两者连接起来, 在运输过程中发挥巨大作用。宁波舟山港具有独特的区位优势, 距离中国经济最具活力的地区——长江三角洲非常近。最近几年, 港口货物吞吐量一直位列世界所有港口的首位, 集装箱吞吐量也在世界港口前五位。宁波舟山港港口物流发展前景良好。但是, 依然存在很多问题, 海铁联运的业务量占集装箱吞吐量的比例很低, 物流成本仍旧偏高, 港口竞争力仍需加强, 因此应该在这些方面不断努力, 提高港口竞争力。

【关键词】: 宁波舟山港 港口物流 发展分析 策略研讨

【中图分类号】: F2 **【文献标识码】:** A

0 引言

在某种程度上, 研究港口发展策略能影响到我国国民经济和社会的发展。“一带一路”、长江经济带、江海联运、港口经济圈、内河复兴计划发展战略的提出, 为宁波舟山港的发展增添了更多活力。宁波舟山港港口物流对于港口城市宁波以及舟山而言都具有非常重要的作用, 它的良好发展一方面能促进宁波、舟山这两个城市的发展, 另一方面也会大大提高宁波、舟山这两个城市的竞争力, 相比其他城市在竞争上会处于明显的优势地位。

港口和物流的发展是相辅相成、互相促进的关系。物流的发展和兴起给港口带来机遇的同时也带来了许多挑战。长期以来, 宁波作为一个典型的港口城市, 依靠港口来带动整个城市的经济发展, 开发港口能够振兴宁波这个港口城市的经济发展。近些年, 宁波特别是舟山经济发展迅速, 很大程度上取决于宁波舟山港港口物流的快速发展。可以看出, 研究宁波舟山港港口物流的发展具有非常巨大的价值。

1 宁波舟山港港口物流发展历史

宁波舟山港, 春秋时期称句章港, 唐朝称明州港, 元朝称庆元港, 明朝开始称为宁波港, 它地处甬江下游, 濒临杭州湾和东海, 属亚热带季风气候, 东南风盛行, 经济地不仅辽阔而且物产丰富, 是中国古代东南沿海大港和深水良港, 是中国古海上丝绸之路的重要起锚港口。《乾道四明志》这样评述明州港的航海地位和地理位置: “南则闽广, 东则倭人, 北则高句丽, 商舶往来, 物货丰衍, 东出定海, 有蛟门虎蹲天设之险, 亦东南之要会也”。

2 宁波舟山港港口物流发展现状

宁波舟山港具有非常优越的自然条件, 地理位置同样显著, 拥有丰富的天然深水港资源。2017 全国主要城市 GDP 排名中, 杭州

作者简介: 施爱芬(1990-), 女, 汉族, 浙江余姚人, 浙江万里学院物流学院, 研究生, 研究方向: 物流成本。

以 GDP 总量 12556.16 亿元排名第十位, 宁波以 GDP 总量 9846.94 亿元排名第十五位, 腹地经济相比中国内陆地区优势明显, 港口具有非常良好的发展基础。作为我国重要的大宗商品储存和运输的地方, 宁波舟山港起到了举足轻重的作用, 负责运输长江经济带近乎全部的油品中转量、接近半数的铁矿石。

2015 年 9 月底, 之前的宁波港和舟山港合并为宁波舟山港, 意义重大。同时, 这也代表浙江海洋经济发展步入了一个新的历史高度。两港合并后, 综合实力大大增加。两港的合并, 为实现 1+1>2 带来了无限的可能性。2016 年宁波舟山港货物吞吐量为 9.18 亿吨, 上海港货物吞吐量为 7.02 亿吨, 是上海港的 1.3 倍, 相当于欧洲三大主要港口比利时安特卫普港、荷兰鹿特丹港、德国汉堡港吞吐量的总和, 全球首个年货物吞吐量突破 9 亿吨的港口也由此诞生。第二年, 在货物吞吐量上, 宁波舟山港保持上一年的强劲势头成功突破 10 亿吨。年货物吞吐量从突破 9 亿吨到超越 10 亿吨, 这一历史性跨越的背后, 是宁波舟山港整体进步的体现。

3 宁波舟山港港口物流存在的问题

3.1 港口腹地不够广阔, 港口物流服务成本较高, 与上海港竞争激烈

最近几年, 宁波舟山港通过开拓航线来增加腹地, 但是力度不是特别大。并且, 宁波舟山港与上海港有很多交叉的经济腹地, 进出港货类存在高度的同质性, 最近几年两港一直都处于激烈的竞争中。相比上海港, 虽然宁波舟山港港口运营成本相对较低, 但是宁波舟山港物流服务成本还是很高。就规模效应而言, 宁波舟山港依然弱于上海港, 仍需向上海港看齐。宁波舟山港最近几年虽然在某些方面已经赶超上海港, 构成了对上海港的挑战, 但是还存在很多需要学习的地方。

3.2 运输结构不合理, 海铁联运比例低

集装箱海铁联运运量大、效率高、作业成本低、安全性高, 是一种绿色环保, 经济高效的集疏运方式, 在欧美国家早已普遍使用, 海铁联运与绿色物流相呼应。由于我国集装箱海铁联运相对较弱, 这也限制了多式联运的良好发展。最近几年, 宁波舟山港货物吞吐量一直保持快速增长, 但是海铁联运的业务量占集装箱总吞吐量的比例相比欧美国家主要港口还是很低。以 2015 年为例, 宁波舟山港集装箱吞吐量为 2063 万标准箱, 其中仅有 17.1 万标准箱为海铁联运箱量, 占比非常低, 不到 1%。在欧美国家主要港口, 集装箱海铁联运量非常大, 比例大约为 10%-30%, 最具代表性的是美国洛杉矶长滩港, 2010 年集装箱吞吐量为 1400 万标准箱, 其中有 400 万标准箱是通过海铁联运集疏运的, 比例几乎接近 30%。最低的鹿特丹港海铁联运比例也占到 7%-8%, 远远高于宁波舟山港。

2013 年-2017 年宁波舟山港海铁联运箱量增幅明显, 并且同比增长 25%-75%的水平。2013 年宁波舟山港海铁联运业务量为 10.5 万标准箱, 2017 年达到 40.5 万标准箱, 近五年增长了 30 万标准箱左右。2017 年, 集装箱吞吐量为 2460.7 万标准箱, 当年海铁联运的业务量占集装箱总吞吐量的比例仅仅为 1.6%, 远远小于欧美国家主要港口比例, 而宁波舟山港作业吞吐量非常庞大, 可以看出宁波舟山港的海铁联运仍然处于起步阶段, 仍需不断努力。

4 宁波舟山港港口物流发展策略

4.1 加强与上海港的合作, 错位发展

作为长三角最重要的两个港口, 两港都有成为国际枢纽港的潜力, 但在实际发展中, 两港不仅要面临外部激烈的竞争, 更要面对两港之间的内部竞争。不是所有的竞争都是零和博弈, 某些情况下竞争双方通过合作可以实现共赢。合理利用港口资源、防止港口之间出现过度竞争的一条途径是加强港口间的合作与交流。宁波舟山港与上海港不仅是竞争对手, 更是合作伙伴。港口之间恶性竞争会分散资源, 对双方港口都不利, 两港之间适度的竞争能有效促进两港的良好发展, 优势互补, 实现双赢。在对集装箱枢纽港地位的竞争中, 由于没有出现恶性竞争, 宁波舟山港和上海港集装箱业务都出现了快速发展, 其他方面也取得了突破性进展。两港之间的合作有助于提升两港的综合实力。同时, 两港的战略合作, 也会促进两港港口资源合理规划。

最近几年, 宁波舟山港和上海港两港之间的合作有所增多但还是相对较少, 洋山深水港的建设、杭州湾跨海大桥的通车, 从某种程度上来说将使两港竞争加剧。长三角港口群与日本东京湾港口群两者之间有着许多相似的地方, 在相对较小的空间聚集了多个港口, 导致了激烈的竞争。宁波舟山港和上海港之间没有形成整体优势, 主要涉及到了地方利益。为了能够在竞争中获益, 两港可以借鉴日本东京湾港口群或其他国际港口群经验, 放弃地方保护主义, 在区域内寻求整合, 加强合作与交流, 通过差异化战略和错位发展来实现合理分工和各自的定位, 促进两港的良好发展。

宁波舟山港和上海港应该加强合作, 提升宁波舟山港在国际港口的地位。在基础设施上两港存在一定的重复建设现象, 导致资源浪费, 但是宁波舟山港和上海港在基础设施上还要增加投入, 特别是加强大型专业化泊位建设。有些吨数较大的货船在上海港无法承载, 可以在宁波舟山港停泊, 避免资源浪费。

4.2 大力发展集装箱海铁联运业务, 降低运输成本

《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》明确多式联运运量比重达到 7.25%, 这是首次从国家层面对多式联运发展做出部署。宁波舟山港港口物流集装箱通过运输成本高的公路运输多, 通过成本低的铁路运输少, 造成物流成本居高不下, 在某种程度上使得宁波舟山港在货物运输中处于劣势。当运输距离较短时, 铁路运输相比公路运输优势不明显, 但当运距较长时铁路运输的优势开始显现。并且, 铁路运输相比公路运输安全性更加有保障, 运输量更大, 降本增效作业显著。把发展海铁联运放在重要位置, 通过改变运输结构, 努力降低一直较高的物流运输成本。宁波舟山港地处中国长三角地区, 绝大多数货物依靠公路运输, 只有很少一部分货物依靠铁路运输, 应该构建一个合理的运输结构, 大力发展集装箱海铁联运, 在内陆主要腹地之间开通集装箱班列, 形成海铁联运无缝服务链。

最近几年, 国内许多港口纷纷意识到发展海铁联运的重要性, 国家也对发展多式联运做出了部署。欧美发达国家相比我国国内, 集装箱海铁联运技术已经相当成熟, 宁波舟山港应该学习并且借鉴这些国家发展海铁联运的宝贵经验, 使得我们在海铁联运上有一个质的飞跃。荷兰鹿特丹港 2016 年海铁联运占比在 14% 以上, 铁路集疏运系统成熟并且发达, 列车可以直接进入港口作业区进行作业, 是一个水陆集疏运综合型港口。德国汉堡港所有码头都拥有铁路支线, 铁路集疏运占比非常高, 超过 30%, 并且铁路集疏运量年均以 1.5% 以上的速度增长。美国洛杉矶港区内的主要集装箱码头也都拥有铁路线, 长滩港的阿米拉达通道将港区与多式联运站及国家铁路网连接起来, 铁路线从地下穿越市区, 这样一来铁路运输时间从数小时缩短到 40 分钟, 采用双层集装箱列车进行运输装运, 明显提高了效率。

港口的基础设施是提高港口物流竞争力的基础, 宁波舟山港应该借鉴欧美发达国家先进港口海铁联运的经验, 加大对港区与之相匹配的基础设施的投入。同时, 宁波舟山港与“一带一路”沿线国家港口在港口设施建设、海铁联运建设等领域应该加大合作。

参考文献:

- [1] 黄佳伟, 孙昕等. 宁波一舟山港发展 SWOT 分析和战略选择[J]. 水运管理, 2016, (1).
- [2] 蒋立炯. 宁波-舟山港港口物流发展分析与对策研讨[J]. 经济师, 2010, (3).
- [3] 黄兵年. 加快推进未来舟山港发展的多模式建设[J]. 中国港口, 2013, (9).
- [4] 徐荣华, 施爱芬. 略论宁波舟山港港口物流发展策略[J]. 宁波经济(三江论坛), 2018, (5).
- [5] 何洁. 浅谈集装箱多式联运[J]. 中国储运, 2013, (6).

-
- [6]茅伯科. 长三角港口的竞争与合作[J]. 水运管理, 2005, 2(2): 1-4.
- [7]钱肖娜, 刘煜. 舟山港口经济面临的困境与出路[J]. 农村经济与科技, 2016, (7).
- [8]陈建军, 周斌. 上海港和宁波—舟山港的整合研究[J]. 南通大学学报, 2009, (1).
- [9]龚耀军. 宁波—舟山港海铁联运发展现状与构想[J]. 集装箱化, 2009, (9).
- [10]汪志凯. 助推宁波舟山港海铁联运发展的对策建议[J]. 宁波通讯, 2017, (11).