

浙江参与长三角港口一体化需谋新思路

秦诗立



随着港口功能的演进，港口建设已经进入第四代。长三角港口一体化需与长三角一体化相适应。浙江要坚持宁波舟山港和上海港双核发展，合力做强上海国际航运中心；坚持以深化推进浙沪洋山合作开发为切入口，打造长三角港口一体化制高点

长三角港口一体化是长三角一体化的重要组成部分。2018年12月，国家交通运输部发布《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》，明确“积极推进内河航道网络化、区域港口一体化、运输船舶标准化、绿色发展协同化、信息资源共享化、航运中心建设联动化，协同推进港航一体化发展、绿色发展、率先发展”。2019年12月，党中央、国务院发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，明确“推动港航资源整合，优化港口布局，健全一体化发展机制，增强服务全国的能力，形成合理分工、相互协作的世界级港口群。围绕提升国际竞争力，加强沪浙杭州湾港口分工合作，以资本为纽带深化沪浙洋山开发合作，做大做强上海国际航运中心集装箱枢纽港，加快推进宁波舟山港现代化综合性港口建设。”为浙江省高质量参与长三角港口一体化明确了方向、提出了要求。

科学理解长三角港口一体化

（一）港口功能演进已进入第四代，需正视并尊重新特征

随着港口功能的演进，港口建设已经进入第四代，即港口被视作供应链中的重要一环，不仅强调港口内部各业务间的系统、有序，还强调港口在整条供应链上的协调性，突出港口与港口之间、港口与航运公司、港口与托运公司等的合作关系，以及港口与所在城市商务区、金融区、产业园区、物流园区等的合作生态。强化港产城供应链的整体概念，对港口敏捷响应能力、网络柔性拓展能力、信息化水平提出了更高要求。

（二）长三角港口一体化模式和形态需与长三角一体化适应

面对第四代港口的特性和要求，长三角港口一体化不仅是港口泊位资源整合重组，也不仅是各港口航运业务、托运业务整合集成，还涉及到港口背后的产业园区、集疏运体系等建设与布局，以及所依托城市的航运物流、金融保险、信息商务等建设发展，且与港口城市之间的产业经济、商贸联系、人员外来、科技合作等生态息息相关。因此，长三角港口一体化需与长三角一体化相适应，长三角港口一体化的形态、进程、步骤需与长三角一体化节拍相一致。

（三）长三角港口差异性较大，需量身定制一体化方案

功能上，上海港、宁波舟山港发展均已进入第四代，南京港、苏州港、南通港等江苏沿江主要港口正处于第三代向第四代转型阶段，江苏其它港口、安徽沿江港口和浙江的嘉兴、温州、台州港口则处于第二代向第三代过渡阶段。港口发展阶段不同，意味着对港口一体化的模式与诉求不相同，需要系统化谋划、差异化对待。港口一体化方案亦需政府、企业等共同商议，量身定制，不宜简单化为“以资本为纽带”的市场化，也不宜整齐划一的“一刀切”。

参与长三角港口一体化的思路建议

（一）坚持宁波舟山港和上海港双核发展，合力做强上海国际航运中心

目前及未来一个时期，长三角港口集群中上海港、宁波舟山港“双核”发展格局已很清晰。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确要求：上海港要进一步做大做强国际航运中心集装箱枢纽港，宁波舟山港要加快推进现代化综合性港口建设。这意味着长三角港口一体化必须坚持上海港、宁波舟山港“双核”发展格局，不宜也不能片面突出上海港的“老大”作用。浙江需积极争取国家把部分高端港航资源，特别是重大平台和港航跨国公司区域性总部配置到宁波舟山，形成与上海竞合共生的生态，以更大合力做强上海国际航运中心。宁波舟山港需在坚持做大做强集装箱枢纽港，增强与上海港等长三角港口的业务合作、股权合作，增强与浙江省域重大产业园区、行业龙头企业深度合作的同时，着力推进舟山江海联运服务中心高水平打造，加快提升对长三角区域及其长江经济带铁矿石、油气、液体化工、钢铁等大宗商品的存储、贸易、运输、分拨以及金融、信息等支撑能力，加快升级大宗散货资源配置与供应链的增值服务，改变建设大宗散货港“经济效应不高、区域发展带动能力不强”的现实。

（二）坚持智能化绿色化现代港口建设升级导向，引领示范长三角港口集群转型

伴随新一代互联网技术（大数据分析、物联网、区块链等）的加快成熟、推广商用和人民群众对生态绿色、减排环保要求的增强，智能化、绿色化已成为港口转型升级的重要方向与内在要求。宁波舟山港需以梅山港区6-10号泊位、鼠浪湖国际铁矿石中转码头二期项目等建设为契机，积极加快智能化、绿色化升

级步伐，并把其上升为港口国际竞争力和影响力增强的内在要求，发挥在长三角港口一体化的引领示范作用。

（三）坚持以深化推进浙沪洋山合作开发为切入口，打造长三角港口一体化制高点

浙沪洋山合作开发已有较显著成效，可以也应该成为长三角港口一体化的切入口。特别是2020年3月24日，宁波舟山港集团和上海港集团签署《战略合作协议》，双方将在港口综合开发、建设、运营、管理等领域本着互惠互利的原则展开战略合作。合作内容和方式包括：上港集团认购宁波舟山港非公开发行的股份；宁波舟山港将与上港集团协商参与小洋山港区综合开发；双方将以上海港航股权投资有限公司为平台在港航、交通、能源等领域及相关项目开展投资合作；双方将在子公司层面，寻求双方子公司的投资及业务合作；双方同意建立管理层不定期会晤和沟通机制，讨论现有合作情况、未来合作需求等战略合作事宜。《战略协议》旨在全面落实《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》中关于“港口一体化”的相关精神，有助于“立足洋山、跳出洋山”，结合上海自贸试验区临港新片区，特别是洋山特殊综合保税区高水平创建与辐射带动作用增强，合力把洋山打造成为长三角港口一体化制高点。

（四）坚持以宁波全球海洋中心城市建设为着力点，聚力做大做强浙江港口经济圈

宁波舟山港建设发展需积极学习借鉴上海、深圳等城市先进经验，从战略高度重视并深入推进港产城融合发展。要围绕全球海洋中心城市建设，积极在聚力做大做强浙江港口经济圈中实现宁波舟山港做大做强。特别要做好“四个结合”，即结合此轮“新基建”大契机，升级现代港口新一代信息化基础设施，率先打造宁波舟山智能港；结合宁波东部新城国际航运服务集聚区、舟山临城航运服务业集聚区升级建设，积极补齐宁波舟山港高端航运服务业发展短板；结合国家先进制造业高质量发展基地建设，加强港产园联动，增厚腹地货源生成；结合美丽海洋建设与海洋海岛生态系统保护修复，加快卫生港安全港建设，推广低硫燃油使用、LNG加注服务，提升宁波舟山港绿色环保美誉度，吸引国际货源和船队集聚。

参与长三角港口一体化的对策建议

（一）以港口泊位增量为重点，加快小洋山北侧和大洋山开发，支持建设

长三角港口集团长三角港口集群建设已较为成熟，具体体现为“四个已形成”，即已形成巨大的港航存量资产和港口吞吐能力，已形成错综复杂的国资、集体、民资、外资等所有者结构，已形成多种多样的上市、非上市、非股份制等公司结构，已形成与所依托城市千丝万缕的经济和利益关系，整齐划一的整合难度很大，缺乏可行性、必要性。为此，需以新增港口资源建设共建共享为切入口，以交叉持股等方式来增进长三角港口一体化的深度。特别是要加快小洋山北侧和大洋山合作开发，深化推进浙沪合作，着力补齐国际集装箱集拼、保税展示与采购、物流配送，以及一线金融信息、专业服务增值服务等短板，并以此为契机和基础，联动沪苏合作开发通州湾港等增量港口资源，组建、发展长三角港口集团。

（二）加快浙沪海上大通道建设，打通苏沪沿海大通道，合力开辟长三角海洋经济蓝海

随着沪通铁路即将建成，苏沪沿海港口大通道体系正在形成。相对而言，浙沪海上大通道建设需加快步伐，特别是岱山—洋山—上海段工程的实质性规划与建设上马，既可作为浙沪合作加大有效投资的战略工程，为大洋山开发与大小洋山一体化创造条件，也有助于增进浙江自贸试验区、舟山群岛新区和宁波都市区、宁波舟山港与上海自贸试验区临港新片区、浦东新区、上海都市经济圈的深度对接，推动进一步做大做强浙江海港集团、浙江海洋经济，增进浙沪海洋经济的共育共享。进一步，浙沪海上大通道建设需与

甬台温沿海高速、苏沪大通道等对接联通，建成浙沪苏沿海港口大通道体系，合力开辟和做大长三角海洋经济蓝海。

（三）利用好新冠肺炎疫情低潮，整合长三角地方船队资源，做优做强浙江船公司

新冠肺炎疫情对经济活动正常开展带来巨大限制，特别是对国际经贸活动与港口运输业冲击巨大，有可能带来一批船队公司的低价出售乃至破产。浙江可充分发挥市场经济体制较为发达的优势，由省属国企公司牵头，联合有意愿、符合一定条件的船公司，以江海联运（直达）、近洋运输为重点，组建立足长三角、面向沿江沿海港口群的船公司。与现有船公司多仅为集装箱船、散货船、油品船或危化船，且多限于一省范围内不同，浙江主导新组建的长三角船公司，将着力促进长三角港口一体化，强调“四个突出”，即突出以资本、股权为纽带跨省市共建；突出集散并重，多货种联动；突出快速便捷、点对点等特色；突出与贸易、加工等增值服务结合，力争积极改变浙江“大港小航”不利局面，保障在长三角港口一体化中处于有利位置。

（四）对标新加坡港务集团，补齐航运服务和“走出去”短板，转型升级浙江省港口集团

新加坡港务集团（PSA）是全球第二大港口运营商，经营着新加坡港这一全球最大集装箱中转枢纽港，拥有遍布全球 250 条航线，同全世界 123 个国家 600 个港口有着业务往来，集装箱码头经营、投资和管理经验丰富。浙江省港口集团的功能定位在《浙江省海洋港口发展“十三五”规划》明确为：全球一流的港口投资运营集团。浙江省港口集团需对标新加坡港务集团，加强“三个着力”，即着力加强优秀国际船公司、航运物流服务公司吸引与新国际航线开辟，进一步加强港航联盟建设与竞争力提升；着力推动宁波航运交易所升级建设，积极有序把原宁波舟山港集团集装箱订舱服务、航运金融租赁服务等功能转移整合到宁波航运交易所，专业化做大做强现代航运服务；着力组建浙江港航股权投资有限公司，专业化加强包括长三角港口集群在内的港口公司、码头泊位等战略投资、兼并重组、合作运营等，加快实现浙江省海港集团从港口运营商向港口投资运营商转型升级。同时，浙江省海港集团还需借鉴新加坡港务集团全球化投资运营经验，加强与中远海运、马士基、招商国际等国际船公司和港口运营商的深度合作，携手加强与 21 世纪海上丝绸之路重要港口的合作建设，加强管理团队、先进技术、运营经验等“软资本”等输出，加快补齐全球化“走出去”短板，提升长三角港口一体化国际话语权。