

# 宁波与上海两地港口经济互动初探

王晓萍

(宁波大学 海运学院, 浙江 宁波 315211)

**摘要:**“港口经济”已成为宁波与上海两地互动发展中的一个关键词。在竞争与合作并存的情况下, 两地港口经济的互动有其特定的背景与内涵, 并朝着良性互动的方向发展。为此, 两地应促进港口管理部门的合作, 加强协调发展, 这是加强港口经济互动的需要; 加快整合资源, 促进合理分工, 加强港口综合优势是港口经济互动的方向; 优化港口布局, 拓展港口服务功能是港口经济互动的要求; 形成大物流体系和加快区港联动的进程是港口经济持续互动的有力保证。

**关键词:** 宁波港; 上海港; 港口经济; 互动

**中图分类号:** F127

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1001 - 5124 (2008) 03 - 0085 - 05

随着长三角区域经济和对外贸易的不断发展, 宁波与上海两地港口经济持续发展, 已成为两地经济发展的助力器。两地港口经济互有优势和差距, 存在着竞争, 也表现为合作与互补。因而应加强两地港口经济的合作分工和资源整合, 实现互动发展, 以优化两地的港口布局, 建立港口、临港产业、物流业等方面的合作机制, 发挥港口经济对腹地经济的辐射作用, 增强区域整体竞争力, 促进两地乃至整个长三角经济的发展。

## 一、宁波与上海两地港口经济互动的背景与内涵

近年来, 宁波与上海立足港口资源优势和产业基础, 大力发展港口经济, 形成了各具特色的港口经济发展格局。两地港口经济发展的共性表现为港口基础设施和综合集疏运网络建设继续推进, 集疏运网络日趋完善, 支撑港口经济发展的作用增强; 港口运输业保持高速增长, 带动港口经济和腹地经济发展的作用明显增强; 电子口岸的辐射范围扩大, 口岸通关效率提高, 航线开辟量增加, 港口综合服务功能增强, 服务港口经济发展的能力增强。与此同时, 两地港口经济的发展也有其特性, 如宁波临港产业和物流业集聚效应日趋明显, 港口资源整合对港口物流和港口经济发展的促进作用日益突显, 而上海龙头城市带动作用增强, 腹地提供的货源充足, 港口经济发展的后劲充足。

### (一) 宁波与上海两地港口经济互动的背景

1. 周边区域(亚太区域)的港口竞争态势, 是两地港口经济互动和建设上海国际航运中心的背景。与亚洲其他主要的集装箱港口相比, 宁波与上海两港综合服务功能还相对较弱, 国际中转枢纽地位尚未稳固, 共同面临着来自高雄、釜山、新加坡等国际知名港口的激烈竞争, 这就要求两港加强合作, 共同建设上海国际航运中心, 加强两地港口经济的错位竞争与互动发展, 提升港口经济综合竞争力, 积极应对来自周边区域港口的竞争。

2. 区域经济与外贸发展对港口群发展和港口经济互动的需求, 是两地港口经济发展的动力所在。从长三角区域经济一体化的规律看, 港口经济互动是两地同处长三角经济区的内在要求。对于已出现的宁波北仑港与上海洋山港同时运营的局面, 只有优势互补、资源共享, 如上海洋山港以水水中转业务、石化、能源、冶金等产业为主, 而宁波港则以能源中转业务、临港重化工业等为主导, 才

收稿日期: 2007 - 11 - 08

基金项目: 宁波市哲学社会科学规划课题(G07-X16)。

作者简介: 王晓萍(1969 -), 女, 浙江义乌人, 宁波大学海运学院讲师, 硕士。

能使两港形成协力同进之势,实现利益共享。从长三角区域经济和外贸发展的需求关系上看,长三角对外贸易的不断发展、临港工业的提升以及航运市场规模的扩大,产生了港口群发展和港口经济互动的需求,加上两地港口经济存在着明显的差异和较强的互补性,有利于实现优势互补、产业分工协作、互动发展,这正是两地港口经济发展的动力所在。

3. 两地港口经济的现状与发展动态,是两地港口经济互动的现实基础。(1) 港口管理部门合作意识的增强。目前,上港集团和宁波港集团已在交流“合作共赢”四大机制的建立与启动情况,以进一步加强两地港口经济互动,促进协同发展。(2) 港口经济优势的互补。宁波与上海两地港口经济互有优势和差距,在港口资源上存在互补,并且要接受国家宏观政策的共同调控,因而两地港口经济应存在合作关系,如上海在港口航运服务与物流服务上具有优势,而宁波在航运和临港产业上具有优势。两地港口经济优势互补、相互依存的关系在上海国际航运中心建设中会更加凸显,目前两地正在逐步缔结多种形式的港口经济互动关系,以求在更高的层次上拓展两地港口经济合作的领域。即将建成的杭州湾跨海大桥带给两地港口经济的是更大的互动合作,有利于改善两地的集疏运条件,促进两地港口经济的优势互补。(3) 港口投融资渠道的多元化。两地港口经济的发展离不开金融服务的支持,上海国际金融中心和宁波国际金融服务中心的建设将为两地港口航运业、临港工业、物流业等产业的发展提供良好的信贷与融资条件。而两地港口经济的互动发展和上海国际航运中心的建设,也可带动两地物流服务业的发展,物流、人流又将进一步带动资金流,这又为两地两个金融中心的建设奠定坚实的基础,从而增强两地的金融合作与交流,促使投融资渠道的进一步多元化,提高资本在港口经济运作中的效率。当前,两地彼此间的资本渗透、相互持股等合作方式日益增加,为两地港口经济的良性竞争以及促进两地港口经济的互动提供了现实基础。(4) 两地区港联动的试点工作。两地已进行的区港联动的试点工作以及洋山保税港区的封关运作有利于推进港区与保税区的联合发展,实现优势互补、资源整合、功能集成,使港区的物流功能和国际贸易功能有机结合,进一步完善港口物流网络,加强两地与周边地区物流、人流、资金流和信息流的沟通与交流,促使两地及周边区域的联系更为紧密,各种产业相互促进发展,并为两地港口经济的互动打下一个良好的基础。(5) 物流业合作基础的奠定。现代港口经济是以现代物流业为主导的,要发展港口经济,充分发挥其集聚和辐射功能就必须大力发展物流和物流增值服务等港口综合服务业,提升港口的综合服务水平,以扩大港口的吞吐量,使资金流、物流和信息流向港口城市聚集。目前上海已是全国第一和世界第三大集装箱运输港,多层次、多功能的港口物流网络也在形成,宁波则是全国第四大集装箱运输港,而且两地都拥有空港和连接内地腹地的发达的铁路与公路网,已具备成为区域现代物流中心的基础和条件,这些都为两地物流产业的互动提供了重要的基础条件。

### (二) 宁波与上海两地港口经济互动的内涵

互补互动是宁波与上海两地港口经济合作和上海国际航运中心组建进程中的一个恰当的选择。互补是两地港口经济合作的基础,互动是两地港口经济合作的重要途径,互补与互动是两地在相同经济基础上的统一过程。这种互补互动是在同一个目标即建成上海国际航运中心下两地港口经济的互动发展和港口群的分工合作。两地应在保持各自港口经济的相对独立性的同时,将港口物流、临港产业对接等作为推进合作的重点领域,以自己的比较优势吸引对方,与之合作,以实现优势互补,并在一定阶段和一定范围内存在良性的竞争和合作的经济关系,实现共同发展。

1. 港口功能定位方面的互动。上海港的目标是建成国际航运中心,已明确定位于集装箱的运营,其中洋山港的功能定位是承接境外的国际集装箱中转业务。腹地并不广阔的宁波港可在保持干散货业务的基础之上,充分发挥深水良港的优势,坚持走大型化发展之路,加大吸引中转货船的力,和上海港进行功能性的定位区分,避免同质竞争,互动发展,推动港口资源优化配置,进一步发挥规模效应,提高支撑两地港口经济发展的能力。

2. 港口管理与建设方面的互动。面对长三角地区对外贸易和区域经济的快速发展,两地面临着

调整优化港口布局与结构、提高港口吞吐能力、增强港口综合服务功能的问题。因而,两地可在港口管理与建设方面进一步加强合作,推动港口联动发展,参与长三角港口合作信息平台的筹建,继续深化两地港口部门的协调工作机制,加大港口软硬件建设的投入,错位发展,增强港口群竞争力,为两地港口经济互动发展和区域经济发展提供有力支撑。

3. 临港工业发展方面的互动。临港工业因外向度高、规模经济效应显著、竞争力强,对周边区域经济的发展具有极强的带动作用。两地港口经济互动中应发挥港口资源优势和比较优势,加强两地的临港产业分工协作,调整优化临港工业结构和布局,加快转变经济增长方式,努力形成资源共享、优势互补、错位发展、环境友好的临港工业发展格局。

4. 港口物流及港口服务业方面的互动。现代物流业是港口城市的支柱产业之一,港口则是现代物流链的核心。因而,两地港口经济互动中,可从港口物流方面先取得突破,以带动其他方面的合作。两地应根据现代港口向综合物流中心发展的趋势,进一步加大合作力度,共同推动现代港口物流产业的联动发展,整合物流资源,完善物流网络,加快港口优势向现代物流优势的转变,并促进长三角现代物流联动发展机制的顺利实施。同时,重视和加强船货代理、商业贸易、金融保险、信息咨询、旅游等服务领域的合作,努力拓展航运服务业,不断增强港口服务功能,促进两地港口经济的良性互动以及区域经济的发展。

5. 大通关方面的互动。两地可进一步整合“四关四检”资源,建立共享的电子口岸通关平台,加强海关、商检、边检、口岸配套服务等方面的沟通和协调,以实现互联互通和信息共享,形成联网申报、核查和作业的通关协作机制,加强大通关合作,提高大通关效率,促进两地港口经济的互动发展。

## 二、宁波与上海两地港口经济互动发展中存在的主要问题

### (一) 地方主义基础上的各自为政和条块分割

两地虽同处长三角地区,但由于行政区划的分割和港口管理体制的地方化,以及受自身发展惯性的驱使和自身利益最大化的驱动,存在着各种体制和机制方面的问题,造成了有效协调机制的缺失。区域壁垒使两地港口缺乏统一规划和整体布局,缺少沟通和信息共享,阻碍了两地港口经济的互动发展进程。如在集疏运网络结构、衔接标准、实施计划上缺乏充分的协调,导致两地物流不畅,以及专业码头少、集装箱码头多的布局,由此可能造成经济发展高峰期的港口煤、电、油运紧张等问题,也容易引起货源不足与货源之争。这种条块分割的管理体制影响了港口的合理分工,破坏了港口资源的统一使用,制约了港口群整体作用的发挥,成为了制约两地港口经济互动发展的不利因素。

### (二) 竞争远大于合作

总的来说,当前两地在港口经济发展中是竞争大于合作。主要表现为:

1. 存在争夺腹地和货源的激烈竞争。由于地理上的毗邻,宁波港与上海港间有着交叉的经济腹地,存在货源上的竞争,这种竞争是现有资源的重新分配问题,不会增加该地区的货运总量,因而竞争较为激烈。另外,两港几乎都在强化集装箱运输功能,造成港口功能趋于重叠,使得集装箱箱源的竞争和经济腹地的争夺程度进一步加剧。对宁波而言,杭州湾跨海大桥的建设虽可促进宁波港腹地由浙东地区向集装箱生成量丰富的北翼江苏主要城市扩展,增加宁波港的箱源,但是,它也将进一步加剧港口货源的竞争。据测算,苏南地区集装箱走在建的洋山港与通过大桥走已建的北仑港,运距仅差9公里。<sup>[1]</sup>而且随着我国经济的发展和产业升级的进一步加快,高附加值产品的出口量将大幅度地增加,届时集装箱增量很可能存在下降的趋势,两港的箱源之争可能趋于激烈。

2. 在诸多方面缺乏合作。如在上海国际航运中心建设中的合作力度不够。国际航运中心的确立主要是以航运服务、信息等相关行业的软实力的地位决定的。因而,当前上海在建设国际航运中心中虽已有硬实力的基础,但仍存在着软实力上的不足,主要表现在港口整体软环境的建设力度、港口服务环境和服务效率的改善和提高、资源的更有效整合等方面,而这需要上海周边港口的配合支持。当前宁波与上海两地在航运交易、航运服务等方面的合作是比较欠缺的。又如,在共同应对周

边港口竞争方面的合作力度不够。可以说,宁波港与上海港联合实现的集装箱总吞吐量将远远超过香港、新加坡、高雄、釜山的吞吐量,存在较明显的区域竞争优势,可奠定上海港作为东亚航运中心的地位。<sup>[2]</sup>然而,当前两港仍未形成竞争性合作伙伴关系和强大的竞争合力,一定程度上影响到上海港作为东亚航运中心的国际地位以及两港综合竞争力的提升,也影响到服务领域的拓展、腹地资源的增加和区域规模效应的形成。

### 三、加快宁波与上海两地港口经济互动的对策建议

两地应加强以临港工业和港口物流为重点的港口经济互动,实现优势互补,增强港口服务功能,带动腹地经济的可持续发展。为此,可采取以下对策:

#### (一) 加强港口的全面规划,促进港口资源的有效整合

为促进两地港口经济的互动,必须通过各级政府的推动,从经济一体化的角度重新考虑和整合两地的港口资源,消除地方主义基础上的各自为政与条块分割。两地政府和港口管理部门可以跨区域联合,打破行政区划的格局和港口经营的条块分割,理性地对待彼此间的竞争,根据两地自身特点并把握区域经济发展的有利时机进行全面规划,寻求两地港口经济间的协调发展,以形成发展合力,整合资源,建立统一的物流平台,促进港口经济的互动发展。

#### (二) 促进管理部门的沟通与合作,加强港口经济的协调发展

互动是达到两地港口经济共同繁荣的一个有效过程,需要相关部门的积极配合、参与和协调,合作建立相应的官方协调机构或组织,如两地港口经济合作办公室,专门开展并协调两地港口经济事务如临港产业的合作等,促进两地港口经济的协调发展,平衡两地的地方利益。对互补为主的方面,相关部门要加强引导,使港口资源在两地间的流通更为顺畅;而在存在竞争关系的业务中,应加强协调和监控,以保证良性竞争。因而在互动中需要进一步深化两地港口管理部门的合作,会同上海组合港办公室开展两地港口经济互动发展研究,加强与周边港口行政管理部門的沟通与协调,如建立管理部门联席会议制度和业务合作互动机制,以适应区域协调发展和生产要素跨区域合理流动的要求,实现优势互补、合作共赢的港口经济发展格局,为推进两地港口经济互动搭建平台。

#### (三) 加强港口的综合优势,提升港口经济的综合竞争力

促进港口的合理分工,加强港口的综合优势,充分发挥港口群体优势是两地港口经济互动的方向。目前,上海港通过枢纽转运的货物仍未达到成为国际航运中心所需要的40%的量,从而需要与包括宁波港在内的其他港口的密切合作,以提高中转量和综合竞争力。因此,要以大小洋山港的建设为契机,积极调整和优化港口群的功能和布局,积极推动建立以上海港、宁波港为核心的区域集装箱运输体系,大力提高上海港国际集装箱运输的比例,扩大国际集装箱的中转规模,尽快把上海港建成为腹地型的国际集装箱枢纽港;建立以宁波港为核心的矿石、原油等大宗散货中转体系,通过改善宁波港陆域的集疏运条件,扩展箱源腹地和增加集装箱吞吐量,争取作为更多国际直达班轮航线的挂靠港,成为上海国际航运中心的有力补充。国际航运中心是一个港口体系,彼此无法分割,因而两地应在探索建立港口合作协调发展的联动机制的同时,探索建立两地港口集装箱市场价格联动机制,合作参与集装箱市场价格协调,发挥港口的综合优势,促进两地港口经济的互利互惠发展。

#### (四) 推动大物流体系的形成,注重港口综合服务功能的提升

为了促进两地港口经济互动合作机制的形成,首先最具可操作性的就是两地物流产业和物流功能的合作。因此,由物流带动港口资源的整合与协作,以及建立统一的物流平台,是两地港口经济发展的必然趋势,也是两地港口经济互动中的重要一环,形成大物流体系是两地港口经济持续互动发展的有力保证。建议两地政府与港口管理部门可从以下几方面着手:一是整合两地的物流资源,完善区域物流体系,提高通关效率,以解决目前两地的人流物流瓶颈问题,减少由于两地集疏运能力不配套给两地港口物流互动造成的影响。二是加速两港EDI平台和物流信息技术平台的联网运作,形成信息共享机制,使其成为两地大物流体系的调控中心,为两地大物流体系的形成与发展奠定基础。

三是鼓励支持两地大型物流企业通过收购、兼并、联盟等手段的跨区域发展,打造两地大物流体系的微观主体,加快建设两地统一开放的物流市场。四是要利用保税区临近港口并具有政策灵活的优势,积极推进两地的区港一体化,带动两地信息流、资金流和商品流的集聚和辐射,以进一步完善港口物流网络,实现两地的共赢。五是理顺两地的现有体制,研究并制定港口综合服务价格管理办法;充分发挥行业协会和中介机构的作用,协调统一物流标准,加强应用的协调和组织工作;加大开放力度,引进现代港口物流技术和管理经验,以利于形成两地统一的操作规范和平台,为两地物流互动提供便利。

#### (五) 加强港口基础设施建设,促进上海国际航运中心软环境建设上的合作

两地港口经济的互动需要有相配套的基础设施的支撑,因而应加强两地港口的基础设施建设,尤其是要加强大型专业化码头的建设,向专业化、大型化、集约化运输方向发展。两港的经营性设施应坚持多元投资格局,允许特许的经营机构以参股方式共同参与建设,加强两地资本的协同运作,以体现社会综合效益。此外,上海在建设上海国际航运中心的过程中需要发挥好服务与协调的作用,使两地港口经济都能在良性的竞争环境下发展壮大。宁波要利用杭州湾跨海大桥即将建成的时机,加快两地基础设施一体化的建设,促进两地港口经济的互动,尤其是在上海国际航运中心软环境建设上的互动,如在金融、航运、航务、物流、信息等服务功能方面的互动。

#### (六) 注重环保特色的体现,促进港口经济的循环与可持续发展

在两地港口经济的互动中,尤其是临港工业和港口物流的互动发展中,要充分借鉴新加坡、鹿特丹等港口在节能、生态保护等方面的先进经验,综合规划高科技、高投入、低污染的港区、临港工业区、物流园区的环境建设,高度关注与环境 and 生态相关的问题,将环境保护与两地港口经济互动相结合,如优化码头布局,整合深水岸线资源,提高利用率,以满足两地港口、临港工业、港口物流发展对空间的要求,促进两地港口经济的循环与可持续发展。

#### 参考文献

- [1] 郑建荣. 杭州湾跨海大桥对长三角物流的影响[J]. 集装箱化, 2004(12): 29-30.  
[2] 陆立军, 杨海军. 海洋宁波——海洋经济强市建设研究[M]. 北京: 中国经济出版社, 2005: 179.

## Research on Interaction of Port Economy between Ningbo and Shanghai

WANG Xiao-ping

(The Maritime Faculty, Ningbo University, Ningbo 315211, China)

**Abstract:** Port Economy has become a pet phrase in the inter-city economic interactions between Ningbo and Shanghai. With the coexistence of competition and cooperation, the interaction of port economy between Ningbo and Shanghai has its background and connotation, and has been evidenced by the fact that it has been progressing positively. To continue this tendency, the two cities should promote the cooperation in port administration so as to create synergy for the construction of Shanghai International Shipping Center. To give full play to their aggregate advantages, the two cities need to accelerate the integration of their port resources, promote the reasonable division of labor, and fortify their synthetic port advantages; they also need to optimize the overall layout of the ports and incessantly expand their port services; finally they should construct a grand logistics system and further improve the linkage system between the port and the local economy to ensure the benign economic circulation and sustainable economic development.

**Key Words:** Ningbo port; Shanghai port; port economy; interaction

(责任编辑 骆良钢)