

宁波港口经济圈通道建设研究

袁道君¹, 闫国庆²

(1. 上海海洋大学经济管理学院 上海 201306; 2. 浙江万里学院 宁波 315100)

摘要:文章分析宁波港口经济圈通道建设在对接国家“一带一路”建设、支撑产业转型升级和提升对外辐射能力等方面的意义,通过对宁波—舟山港的区位优势、港口功能、集装箱运输和集疏运体系等方面的现状进行阐述,明确目前港口发展存在集疏运结构有待调整、海铁联运通道布局有待优化和联运服务体系有待健全的问题,在此基础上提出完善铁路及其基础设施建设和优化运输服务体系的对策措施,以期推进宁波港口经济圈通道建设。

关键词:港口经济圈;通道建设;集疏运体系;交通运输;海陆联运

中图分类号:F294.3

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2017)10-0045-05

The Channel Construction of Ningbo Port Economic Circle

YUAN Daojun¹, YAN Guoqing²

(1. School of Economics and Management, Shanghai Ocean University, Shanghai 201306, China;

2. Zhejiang Wanli University, Ningbo 315100, China)

Abstract: This paper analyzed the significance of the channel construction of “Ningbo port economic circle” in response to B&R construction, supporting the industrial upgrading and transformation, and enhancing the external radiation ability. With the elaboration of Ningbo-Zhoushan port location advantages, port function, container transport, collection and distribution system of the status quo, current problems such as the collection and distribution system should be adjusted, the sea and railway co-transport channel layout should be optimized and the transport service system should be improved were clarified, and on this basis, countermeasures were put forward to improve the construction of railway and its infrastructure and optimize the transportation service system, so as to promote the construction of Ningbo port economic circle.

Key words: Port economic circle, Channel construction, The collection and distribution system, Transportation, Sea and land co-transport

1 引言

习近平总书记曾指出,港口是宁波的最大资源,开放是宁波的最大优势,把最大的资源和最大

的优势发挥到极致,就能实现效益最大化。在国家实施“长江经济带”和“一带一路”建设的背景下,通道建设正发挥越来越关键的基础和先行作用,加快

收稿日期:2017-03-01;修订日期:2017-09-09

基金项目:宁波市科技局软科学项目(2015A10047)。

作者简介:袁道君,硕士研究生,研究方向为港口经济圈

推进宁波港口经济圈综合运输体系建设显得尤为重要。

对于“港口经济圈”的概念,童孟达^[1]认为,港口经济圈是港口和以港口为依托的经济活动及其影响范围,包括港口、经济和圈3个要素;其中,港口是基础,经济是核心内容,圈是港口经济的影响范围。阎勤^[2]认为,港口经济圈是涵盖港口、城市、生态和产业等要素的有机综合体,即以国际知名大港或港口群为核心,以港口经济及其相关产业为支撑,以中心城市和城市群为依托,以综合运输体系、基础设施体系和信息网络体系等为纽带的现代经济体系和新型经济模式。按照上述概念,“宁波港口经济圈”应是以宁波一舟山港为核心,以宁波、舟山、杭州、台州和金华等腹地城市为依托,以国际贸易、港航物流和临港工业等港口产业为纽带的区域经济体系。

早在20世纪90年代初,我国相关部门和学术界就提出“沿江、沿边、沿海、沿线”的空间发展战略;此后相应提出发展通道经济和区域经济一体化的建议^[3]。港口经济圈作为特殊的经济形态,通道建设是其发挥带动和辐射作用的根本和基础。提高宁波港口经济圈影响力和辐射力的关键,就是把支撑港口的各种通道建设好,使其畅通无阻、方便快捷。

由于研究目的和内容有所不同,国内外学者对通道和通道建设有不同的解释。陆卓明^[4]认为通道是承担国际运输的较长距离的水、陆、空等交通运输线;Garrelson^[5]认为通道是交通运输投资集中地带的延伸,提供各种运输服务,具有需求量大和不同运输方式相互补充等特点;胡勇^[6]认为通道以高速公路、铁路、内河航线和输油输气管道等基础设施为依托,在现实中具有重要的战略意义;徐明康^[7]认为通道是集公路、铁路、水运、航空和陆水空联运为一体的综合性立体交通网络,是城市发展的必要条件;梁辉约^[8]认为大港口需要大通道,城市港口的发展需要配套基础设施的支撑;潘海啸等^[9]通过分析沿海大通道的建成对上海经济发展的直接和间接影响,得出通道建设与区域经济整体发展密不可分的结论。

基于对文献的研究,狭义的通道指带状地区的交通线路或带状运输服务的活动区域,而广义的通道还包括超越地理空间的信息通道、贸易通道和人文交流通道等。本研究重点分析前者,联系考虑后者。

2 宁波港口经济圈通道建设的意义

2.1 对接国家“一带一路”建设

当前世界经济仍处于金融危机后的深度调整期,我国经济亦步入“新常态”。在新时期和新形势下,发挥宁波一舟山港的比较优势和打造宁波港口经济圈具有重要的战略意义。

“一带一路”东系亚太经济圈、西牵欧洲经济圈,将为增强沿线国家和地区的经济联系开辟新通道和做出新贡献。宁波加强通道布局建设能促进“一带一路”融合发展,加快形成“引进来”与“走出去”并重、经贸合作与人文交流并举的对外开放新格局,有利于提高宁波一舟山港成为世界级强港的综合竞争优势,提升我国石油和铁矿石等战略资源进口的国际话语权,从而有力保障我国经济的可持续发展。这是习近平提出的“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”的重要组成部分,也是“一带一路”实施中实现基础设施互联互通的前提和基础。

2.2 支撑产业转型升级

宁波一舟山港布局港口经济圈大通道建设,推进“陆向、海向双腿迈进”是当前重大战略选择。港口经济圈建设需依托物流大通道,发展通道经济和产业经济;而通道经济须以地理联结为基础、以经贸合作为纽带,依托交通优势规划产业结构,发展区域经济,推动产业向通道集聚,促进区域间和产业间的经济联动^[10]。在宁波港口经济圈建设中,应以通道建设为切入点,为港口经济圈提供低成本和高效率的物流支撑,有利于沿线中心城市形成基于强大物流供应链服务的产业布局,进一步形成货物贸易、国际贸易和现代物流服务业等联动的全新发展模式,实现产业转型升级;同时也有利于继续挖掘宁波一舟山港的港口资源和开放优势,加快宁波经济发展方式转变和产业结构优化。

2.3 提升对外辐射能力

宁波作为“一带一路”全国15个战略支点城市

之一和“长江经济带”的“龙头龙眼”,应充分发挥港口、铁路、公路和海陆联运在基础设施互联互通中的基础性和先导性作用,建设便捷的贸易物流通道。以宁波—舟山港为节点,向内连通我国沿海各港口,通过海铁联运和江海联运覆盖长江流域并辐射中西部地区;向外连通东盟和日韩,辐射环太平洋地区。同时,依托港口优势可提升物流速度和降低物流成本,有利于推进通道沿线地区资源的融入和整合,为促进贸易便利化、交通一体化和区域经济共同繁荣提供重要的支撑保障,扩大宁波港口经济圈的对外辐射能力。

3 通道建设的现状

3.1 区位优势

港口是宁波港口经济圈的优势资源和核心资源,也是宁波参与经济全球化和国际分工的重要门户。2007年1月,宁波港和舟山港统一对外名称,即合称“宁波—舟山港”;2015年9月,宁波—舟山港实现以资产为纽带的实质性一体化,进一步发挥其沿海港口物流和战略物资储运等优势。随着杭州湾跨海大桥和甬台温铁路的建成以及杭甬运河设施的完善,宁波逐步发展成为联结江苏、上海和海峡两岸地区的枢纽城市。

宁波—舟山港所在海域地处我国东南沿海、杭州湾湾口以及长江、甬江、钱塘江入海口,背靠“长江经济带”和我国南北海岸线运输通道的“T”字交汇处,紧邻亚太国际主航道,是联结长三角地区和海峡西岸经济区的纽带。水域向外面向东南亚、东盟、日韩和环太平洋区域,与釜山、大阪、神户、香港和高雄等各大港口的海上航线均在1 000 n mile以内,距大洋洲、美洲、东非和波斯湾等地港口均在5 000 n mile以内,是远洋航线的理想中转地;向内连通我国沿海各港口,货物可通过江海联运直达重庆和武汉,并连通京杭大运河和长江,覆盖整个华东地区和长江流域,是我国沿海向远洋运输辐射的理想集散地。宁波—舟山港极佳的区域优势为其发展海上运输提供了得天独厚的优越条件。

3.2 港口功能

宁波—舟山港正在积极打造以港口为核心的物流链,港口柔性化和信息化进程加速,港航服务、

金融保险服务和海事服务等高端产业基本形成,对区域经济的贡献度逐渐提升;拥有功能齐全的集装箱场站,可为拆装箱和集装箱提供堆存、中转和修洗等服务,可满足客户的多样性需求。

宁波—舟山港是全球少有的深水大港,通航条件优越,每年可作业天数超过350 d;30万吨级以下巨轮可自由进出,40万吨级以上巨轮可待潮进出,是目前我国进出10万吨级以上巨轮数量最多的港口。宁波—舟山港现有生产性泊位624座,其中万吨级以上大型泊位160余座,5万吨级以上大型、特大型深水泊位近90座,集装箱吞吐能力达1 300万TEU,设计吞吐能力达7.74亿t,居全国前列。

此外,宁波—舟山港承担着我国“长江经济带”约45%的铁矿石和90%以上的油品中转量,约30%的国际航线集装箱输运量以及全国约40%的油品、30%的铁矿石和20%的煤炭储备量,是我国最重要的大宗商品储运基地之一。宁波和舟山的大宗商品交易中心的交易品种不断丰富,2015年交易总额超过2万亿元。

3.3 集装箱运输

宁波—舟山港于2014年优化调整集装箱航线,开通东盟、南亚和西亚等经济板块的“21世纪海上丝绸之路”新航线,通往东南亚国家的航线增加到22条,通往俄罗斯、巴西、印度和南非等金砖国家的航线增加到19条,通往欧美发达国家的航线增加到56条。截至2016年年初,宁波—舟山港已与全球180余个国家和地区的600余个港口通航,全港航线达236条,其中包括远洋干线130条。

2015年,宁波—舟山港累计完成货物吞吐量8.89亿t,连续第4年成为世界货物吞吐量第1的大港;年集装箱吞吐量达2 063万TEU,成为全球年集装箱吞吐量超2 000万TEU的第5个大港,世界排名跃居第4位。2016年12月19日,宁波—舟山港年货物吞吐量突破9亿t,成为全球首个“9亿吨级”大港。

3.4 集疏运体系

港口经济圈以所在城市为主要依托,但作为物流中心其辐射范围超过所在城市,发达的集疏运网络可使其功能向周边区域扩张^[1]。同时,周边区域

的经济发展和产业提升也将借助集疏运网络与港口经济圈所在城市紧密联系。

宁波—舟山港的集疏运体系较完善,多种交通运输方式可直达港区,已形成以高速公路网为骨架的海、陆、空立体式集疏运交通网络。北向,通过杭州湾跨海大桥连通上海和江苏南部地区;西向,通过杭甬高速、杭甬运河 500 吨级航道和萧甬铁路连通国家铁路网、高速公路网以及长江、京杭大运河沿线地区;南向,通过甬台温铁路、沈海高速公路和甬台温沿海高速等连台州、温州和福建地区;西南向,通过甬金高速和沪昆高速等连通金华、湖南和江西等内陆地区;东向,通过甬舟跨海大桥连通宁波和舟山本岛。发达的集疏运体系促进宁波—舟山港的一体化发展。

3.4.1 铁路运输

宁波—舟山港的对外铁路通道由甬台温铁路、甬金铁路、萧甬铁路和杭州湾跨海铁路等组成。宁波铁路货运北站是华东地区规模最大、设施最完善的铁路货运站之一,总面积达 93.3 hm^2 ,拥有仓库 7 座和货物平台 2 座。其中,笨重货物作业区总面积 5.66 万 m^2 ,集装箱堆场总面积 5.66 万 m^2 ,各种装卸机械设备 61 台;海关监管场地总面积 1 万 m^2 ,监管仓总面积 1 500 m^2 ,可满足出口货物仓储、通关、转关和装卸车等一体化作业服务需求;主要有城西北庄桥货场、东部邱隘货场和北仑郭隘货场 3 个综合性货运场和 1 个大碇集装箱中心站。

3.4.2 公路运输

公路运输主要承担宁波—舟山港与直接腹地的集装箱和部分散杂货的集疏运服务。宁波公路网络体系日趋完善,基本形成以高速公路为骨架、以国省道为支撑、以农村公路为脉络的公路网络。2015 年宁波公路总里程达 11 183 km,其中高速公路通车里程近 500 km;公路货运量达 22 906 万 t,公路货物周转量达到 367.8 万 $\text{t} \cdot \text{km}$,公路货运经营户超过 5 万家、营运性货运车辆超过 7.3 万辆。

3.4.3 海铁联运

宁波—舟山港的海铁联运业务始于 2009 年,在国内起步较晚但发展很快,现已成为南方海铁联运第一大港。宁波—舟山港具有发展海铁联运的优

势,铁路直通主要港区,并通过甬台温铁路和萧甬铁路与全国铁路网连通。宁波—华东地区海铁联运是国家集装箱海铁联运物联网应用示范工程项目,宁波—舟山港已被列为全国 6 个集装箱海铁联运示范通道之一。

近年来,宁波—舟山港以建设无水港为抓手,加快布局海铁联运集疏运网络,积极拓展以本港为核心、连通各国的物流通道,积极带动宁波与“一带一路”沿线地区的贸易发展,扩大业务覆盖面,实现箱量的快速增长。截至 2015 年,宁波—舟山港的海铁联运系统已延伸到浙江省内的金华、台州、衢州和绍兴以及省外的南昌、上饶、景德镇、襄阳、兰州、西安和乌鲁木齐等城市;2015 年共完成海铁联运 17.1 万 TEU,同比增长 26.2%,规模跃居我国前列。

目前宁波—舟山港的海铁联运通道主要包括北向、西北向、西向和西南向 4 条线路。①北向,进出口货物自宁波—舟山港运往辽宁营口港,再换装铁路运输,途经满洲里口岸至俄罗斯等“一带一路”北翼沿线国家;②西北向,宁波—杭州—合肥通道包括萧甬、宣杭和淮南铁路,承担宁波至杭州、安徽和以远地区的海铁联运任务;③西向,宁波—杭州—南昌—九江—武汉通道承担宁波与江西、湖北等华中地区的海铁联运任务;④西南向,甬金铁路于 2016 年开工,将承担宁波与温州、台州、金华和义乌等地的海铁联运任务。

4 存在的主要问题

4.1 集疏运结构有待调整

2015 年宁波港口货物运输的年货运量为 42 083.2 万 t。其中,铁路运输 2 395 万 t,仅占约 5.7%,远低于国际先进港口 10%~20%的比例;公路运输 22 906 万 t,约占 54.4%。在 1.8 万 TEU 及以上超大型船舶加快投入使用后,以公路为主力的传统集疏运方式面临效率低(大进小出、快进慢出)、成本高、土地和资金保障困难以及对城市造成干扰和环境污染等严重制约,更加难以持续。

4.2 海铁联运通道布局有待优化

目前宁波西向通过新疆往中亚并延伸到欧洲的交通通道以及北向通过满洲里往俄罗斯至欧洲

的交通通道已基本实现常态化。但西向通道“甬新欧”班列单纯依赖宁波的集货能力,出口欧洲的货源量有限,班列频率不高,与“蓉欧快铁”“渝新欧”和“郑新欧”相比存在差距,直接影响该通道的服务能力和水平;北向通道需经海运至营口转关,由于营口距宁波路程较远和海运所需时间较长,该通道运行时间长。此外,宁波通往东盟地区的通道仍主要依赖沪昆铁路。

4.3 联运服务体系有待健全

宁波一舟山港的海铁、海公和公铁等多式联运尚未有效衔接。一方面,服务于多式联运的专业化作业区和衍生的多式联运集散中心发展缓慢;另一方面,海铁联运涉及中介、金融和法律等相关服务业,而宁波在这些领域尤其是专门针对海铁联运的配套服务业发展上较落后。此外,宁波与中国铁路总公司的沟通仍有不足,在定价方面缺乏支持,较高的铁路运价和频繁的价格调整也对宁波海铁联运的发展有所制约。

5 推进宁波港口经济圈通道建设的对策措施

5.1 完善铁路及其基础设施建设

建设杭州湾跨海铁路通道,开通和完善甬金铁路。杭州湾跨海铁路是宁波连通苏州和辐射江苏地区的重要通道,也是打造宁波—苏州—满洲里—俄罗斯的“甬满俄”通道以及联合运作“甬新欧”和“苏新欧”通道的关键;甬金铁路是宁波连通义乌和辐射金华地区的必要通道,也是打造宁波—义乌—株洲—昆明—东盟通道的关键,有助于提升宁波与义乌、金华、衢州和上饶等现有海铁联运的效率和降低成本。

加快铁路无水港建设,扩大铁路无水港辐射范围,完善铁路无水港口岸功能。重点建设宁波—义乌—株洲—昆明—东盟、宁波—杭州—合肥—武汉—新疆—欧洲和宁波—苏州—满洲里—欧洲等国际通道的主要节点城市,形成双向海铁联运模式。

5.2 优化运输服务体系

以提供优质、高效和专业的服务为出发点,以提高江海铁联运的运营管理水平和生产效率为导向,以信息资源、信息网络和信息技术为基础、载体和手段,以宁波一舟山港集装箱海铁联运物联网应用示范工程为重点,建立互联互通和系统整合的信息化共享机制,推动宁波一舟山港实现从“数字化港口”向“智慧型港口”的升级。

积极建立并推广统一的多式联运标准和单证,降低不同运输方式转换时的拆装箱率,加快运输、仓储和装卸等环节的标准化作业速度,实现货运的无缝衔接。规范江海联运船型标准,明确长江航道内江海联运船舶的适航范围,争取实现经认证的江海联运船舶可在指定区域内自由运输航行。

参考文献

- [1] 童孟达.宁波建设港口经济圈的几点思考[J].港口纵横,2015(4):29.
- [2] 阎勤.宁波港口经济圈的内涵特征与构建对策[J].宁波经济,2014(12):8-9.
- [3] 曹茉莉.北部湾地区经济发展的新思考:通道经济的视角[J].开放导报,2007,2(1):75.
- [4] 陆卓明.当代世界政治经济地理结构[J].北京大学学报(哲学社会科学版),1981(12):62-71.
- [5] 赵丹.海上通道应急响应机制研究[D].大连:大连海事大学,2012.
- [6] 胡勇.“十二五”时期加强我国国际大通道建设的构想与建议[J].中国经贸导刊,2010(21):25-26.
- [7] 徐明康.大通道沿线场站港口建设与城市化发展[J].学术探索,2002(3):117-118.
- [8] 梁解约.大通道带动港口大发展[N].闽东日报,2009-07-01(01).
- [9] 潘海啸.沿海大通道建成对上海经济发展的影响[J].城市规划汇刊,2002(1):22-23.
- [10] 莫晨宇.广西发展通道经济的研究[J].东南亚纵横,2007(9):44-47.
- [11] 陈飞龙.“一带一路”视角下的宁波港口经济圈研究[M].北京:经济科学出版社,2015.