

四明学术文库



经济与管理

转型 · 发展 · 提升

宁波市社会科学界首届学术年会文集
(2010年度)



宁波市社会科学界联合会 编



赠书

四明学术文库

宁波市社会科学界首届学术年会文集
(2010 年度)

经济与管理
转型·发展·提升

宁波市社会科学界联合会 编



NLIC2970753378



宁波出版社
NINGBO PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

宁波市社会科学界首届学术年会文集：2010 年度.
经济与管理 / 宁波市社会科学界联合会编. — 宁波：宁波
出版社，2010. 10

(四明学术文库)

ISBN 978-7-80743-627-0

I. ①宁… II. ①宁… III. ①社会科学—学术会议—
文集②经济学—学术会议—文集③管理学—学术会议—
文集 IV. ①C53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 194203 号

宁波市社会科学界首届学术年会文集

经济与管理

编 者 宁波市社会科学界联合会
出版发行 宁波出版社
地址邮编 宁波市苍水街 79 号 315000
责任编辑 王元春 廖维勇
印 刷 浙江开源印务有限公司
开 本 787 毫米×1092 毫米 1/16
印 张 30
字 数 576 千
版次印次 2010 年 10 月第 1 版 2010 年 10 月第 1 次印刷
标准书号 ISBN 978-7-80743-627-0
定 价 120.00 元(全三册)

宁波市社会科学界首届学术年会(2010)

组织委员会

主 任:黄志明 谢永康

副主任:冯志敏 蒋建军 郑 堤 林崇建 王启富 姜建蓉

委 员:于立平 俞建文 洪 芬 吴向鹏 方东华 郭春瑞

熊 彬 史 斌 郑曙光 林志华 谢京华



前 言

在中共宁波市委关于进一步推进哲学社会科学繁荣发展的文件精神指引下,我市哲学社会科学事业发展取得了明显进展。各级党委、政府对社科工作的重视程度不断加强,社科研究队伍不断壮大,学术研究的氛围逐步浓厚,研究成果的数量大幅增加,质量明显提高,咨政服务作用进一步显现。为适应社科事业的快速发展,迫切需要给广大社科工作者提供一个综合性、权威性、品牌化的学术文化公共平台,以便更好地开展学术思想交流,促进社科研究成果转化,充分发挥哲学社会科学界思想库、智囊团作用,为党委、政府科学决策服务,为推动宁波经济社会发展提供更加有力的理论支撑和智力支持。为此,宁波市社科联发起创办了宁波市社科界学术年会。

举办社科界综合性学术年会,旨在充分发挥大型学术论坛参与广泛、学术规范、形式多样的特色和优势,广泛动员和组织社科理论工作者和实际工作者,按照“高举旗帜、围绕大局、服务人民、改革创新”的总要求,聚焦学术前沿和宁波现代化建设的重大理论和现实问题,促进交流、活跃氛围、繁荣学术,为我市社科界构筑展示学人风采、推进理论创新、服务宁波发展的学术交流平台。

宁波市社科界首届学术年会(2010)的主题是“宁波发展转型:改革突破 创新提升”。年会由开幕式暨大会学术活动、学科专场学术活动、学会学术活动三大板块组成。年会开幕式暨大会学术活动包括领导讲话、名家讲演、学术交流、优秀论文颁奖等。学科专场学术活动有三场:经济与管理学科专场学术活动,主题为“转型·发展·提升”,由市社科联和浙江万里学院联合主办;社会与政法学科专场学术活动,主题为“文明·公正·和谐”,由市社科联和浙大宁波理工学院联合主办;历史与人文学科专场学术活动,主题为“传承·创新·软实力”,由市社科联和宁波大学联合主办。学会学术活动由相关学会结合自身特点,就各学科重大学术问

2 经济与管理:转型·发展·提升

题进行专题研讨。

首届学术年会共收到应征论文 214 篇。呈现在读者面前的年会文集,就是从中遴选出来的 137 篇入选论文(其中优秀论文 39 篇)的汇编,按学科分经济与管理学科卷、社会与政法学科卷和历史与人文学科卷。所收论文,几乎涵盖了哲学、历史、文学、教育、法律、政治、社会、经济、管理等各个人文社会科学学科领域。在一个共同的主题下,汇集了众多的学科进行交流和研讨,这充分体现出我市社科界较深厚的学术内涵和对现实的强烈关注。同时,这也是我们在金秋十月一份沉甸甸的收获!

最后,真诚感谢在学术年会筹办过程中给予大力支持的全市各高校、社科科研单位和学会,感谢所有关心、支持和参与学术年会工作的领导和专家学者。



目 录

- ◎ 宁波港城互动发展趋势及对策的理论思考 陈洪波/1
- ◎ 经济史视角下克林顿时期美国科技自主创新的历史、特点与启示 全继业/10
- ◎ 扩大宁波农村居民消费 推动经济持续稳定增长
——基于扩展线性支出系统模型的分析 国家统计局宁波调查队课题组/26
- ◎ 宁波市服务业发展研究 陈 超/41
- ◎ 宁波民营企业社会责任行为动机的实证研究 疏礼兵/55
- ◎ 新形势下宁波农民创业金融支持体系建设研究 孙景德等/69
- ◎ 基于状态空间模型的宁波市第三产业与制造业互动关系研究 陈林兴/79
- ◎ 人民币汇率变动对宁波外向型经济影响研究 马 翔等/89
- ◎ 人力资本、技术创新与宁波先进制造业结构调整:机理与实证分析 陈丽静/100
- ◎ 优化宁波口岸进口贸易结构的对策建议 葛惠珍等/109
- ◎ 宁波地区海关特殊监管区整合发展研究 马晓锦等/118
- ◎ 长三角港口体系空间结构演化分析与发展对策研究 葛洪磊等/133
- ◎ 我国乡镇企业全要素生产率增长的时序变化和地区差异 徐建军/146
- ◎ 碳交易定价权与中国的政策选择 周伟军等/157
- ◎ 人才创新动力机制改进设计:企业转型升级的选择与对策 王 凌/166
- ◎ 后危机时期浙江服装产业提升战略研究 范建波等/180
- ◎ 宁波市“十一五”规划期间经济社会发展实证研究 罗吕榕等/187

2 经济与管理:转型·发展·提升

- ◎ 努力构建有利于科学发展的财税管理体制机制 宁波市财政局课题组/198
- ◎ 宁波开展央地合作的实践与探索 许文平/210
- ◎ 甬台港口物流发展之比较及其交流合作探讨 周继慧等/217
- ◎ 文化创意产业:甬台发展实践及其协同发展分析 邓启明等/229
- ◎ 加快宁波航运保险总部建设、打造开放型经济体系新优势的几点思考和建议
..... 王珏麟/238
- ◎ 政府引导紧固件企业信息技术升级的对策研究 陈晴光等/244
- ◎ 实施产业创新提升宁波核心竞争力 王军锋等/256
- ◎ 优化投资结构 推动产业升级
——宁波工业投资结构分析 姚珂军等/264
- ◎ 后金融危机时代宁波中小民营企业的创新模式研究 李兴森等/275
- ◎ 工商银行营业网点营销传播系统建设研究 宁波市城市金融学会课题组/284
- ◎ 提高科技创新能力 促进海洋与渔业科技事业发展 黄 澜等/295
- ◎ 宁波临港工业的现状、问题及其对策建议 郑 敏/305
- ◎ 城市流域开发布局与发展战略研究
——以宁波姚江流域为例 卢群英/316
- ◎ 宁波对外直接投资的宏观绩效评价、制约因素及政策建议 张海波/327
- ◎ 技术创新带动宁波纺织服装产业提升的战略研究 刘建长/339
- ◎ 对后金融危机时代宁波会展业发展的几点思考 陈 虹/345
- ◎ 宁波朱金木雕地域特征及产业创新研究 裴秀颖/352
- ◎ 宁波车险亏损的成因分析与对策 陆金儒等/361
- ◎ 宁波民营企业保险市场问题研究 伍晓雄等/373
- ◎ 基于比较视角的宁波港口旅游发展研究 韩丽娜等/385
- ◎ 宁波市海洋旅游产业空间布局与发展研究 苏勇军/396



- ◎ 银行业推进区域贸易融资业务发展的策略思考
——以宁波工行鄞州支行为例 宁波市城市金融学会鄞州学组课题组/404
- ◎ 沿海经济发达地区惠农卡适用人群及发放途径
——以宁波农行象山支行为例 象山县农村金融学会课题组/412
- ◎ 在海关大监管体系下推进宁波保税区区域整合初探 南黎峰等/419
- ◎ 借鉴国外自由贸易港区制度,完善我国保税港区政策功能 沈贤飞等/427
- ◎ 宁波机电园区生产型进出口企业自我规范现状调查报告 袁劲松/435
- ◎ 宁波口岸航运竞争力评估报告
——2009 年前三季度浙江省海运货物流向分析 赵元中等/444
- ◎ 关于促进镇海液体化工保税园区建设的调研报告
..... 宁波海关液化保税课题组/450
- ◎ 关于保税监管区域功能整合、政策叠加的探索
..... 宁波海关特殊监管区域整合课题组/464



宁波港城互动发展趋势及对策的理论思考

陈洪波

港城关系是港口城市发展的主线,它贯穿于港口城市发展的始终。进入新世纪新阶段,在内外因素的推动与作用下,宁波港城关系具有新的特点与趋势,这是现代化港口城市发展规律在新时期的集中体现。因而认识这些新特点与新趋势对于更好地掌握宁波现代化国际港口城市发展规律,增强工作的主动性具有重要的意义。

一、港城关系的新特点与新趋势

1. 港口内涵更为丰富。在以往时期,人们对港口只是从自然特征、物质层次上进行理解,港口根据自然特征划分为河岸港、河口港、海港。进入新世纪新阶段,随着工业化、城镇化、信息化、市场化、国际化的深入推进,随着后危机时代的到来和货运市场竞争的加剧,随着低碳时代到来对港口生态环境要求的提高,港口的内涵更为丰富。

就自然形态而言,港口既包括原来的有水港,也包括现在正在快速发展的无水港。近年来,宁波港把触角伸向内陆,建设“无水港”已成大势。无水港也叫内陆港,指在内陆地区建立的具有报关、报验、签发提单等港口服务功能的物流中心。在无水港内设有海关、动植物检疫、商检、卫检等监督机构为客户通关提供服务。同时,货代、船代和船公司也在无水港内设立分支机构,以便收货、还箱、签发以当地为起运港或终点港的多式联运提单。内陆的进出口商则可以在当地完成订舱、报关、报检等手续,将货物交给货代或船公司。引货入箱不仅具有增加箱量、减少污染、运输便捷、安全性高的优点,同时可以大大降低货物运输的港口费用。无水港的兴起拓展了港口的内涵与腹地。

就功能而言,港口既包括传统意义上的运输港与产业港,也包括正在发展以及将要大力发展的物流港与生态港。所谓物流港是指一个具有强大集约功能的贯穿于国际物流、区域物流和城市物流的现代物流服务组织网络,是港口码头、公路货运站、铁路货运站、航空货运站

2 经济与管理:转型·发展·提升

等不同类型的物流结点的集约集成,是不同物流线路的共同交汇点,是服务增值化、功能专业化和产量规模化的物流结点。发展物流港是港口综合开发利用的重要选择,大大拓展了港口的功能。所谓生态港是指旨在实现港口资源循环综合利用、与自然生态环境和谐共存、经济高效无污染,促进港区以自然—经济—社会和谐的模式持续发展。生态港或者绿色港是港口发展的最新趋势,是适应低碳时代需要、实现可持续发展的客观要求。

就形式而言,港口既有传统意义上的河岸港、河口港和海港,也包括空港、信息港。空港的出现是机场功能不断拓展的结果,也是现代化港口城市发展的必然要求。现代化港口城市的发展不仅需要发达的海港,同时也需要发达的空港,以沟通内外的联系,也有利于临空产业的发展。所谓信息港,是国家信息基础设施(NII)在大城市及周边地区的信息基础设施的总称,它既是地区信息传输、集散、共享与服务的支撑,也是与国家 NII 及其他网络互联的信息中转港口。随着信息化的推广与普及,信息港功能日益受到人们的重视与利用。信息港的建立与推广,突破了原有资源、空间布局等自然条件的局限,大大拓展了港口内涵,使信息港成为港口城市的新的增长点。

港口内涵的进一步拓宽改变了人们的生产与生活,对当前及今后的港城关系产生了重要而深远的影响。

2. 港口与城市互动范围更大。在以往阶段,港城互动虽然逐步扩大,但主要局限于一个城市,空间范围有限,但进入新世纪新阶段,随着港口内涵的不断扩大以及交通通讯手段的改进,港口与城市互动的范围已经扩大至港口与多个城市或城市群乃至整个区域的互动。

在互动范围上有以下几个方面:

第一,港口与中心城市的互动。港口与中心城市互动是港城互动的核心层。随着港口外迁以及城市化等影响,港口与中心城市互动已经分为两个方面:一是港口与中心城区互动。随着市区码头的外迁以及码头原址的拆迁改造的加快,宁波中心城发展现代服务业成为必然趋势。二是港口与临港城区互动。随着港口功能开发加深,宁波北仑城区面临功能提升的任务。

第二,港口与周边城市的互动。港口与周边城市互动是港城互动的紧密层,城市群或者城市经济区是较为常见的组织形式。法国地理学者戈德认为,城市群是城市发展到成熟阶段的最高空间组织形式,是在地域上集中分布的若干城市和特大城市集聚而成的庞大的、多核心、多层次城市集团,是大都市区的联合体。近年来,宁波联系舟山、台州、绍兴组建浙东经济区,就是一个例子。其实质是拓展港口的腹地,争夺港口货源。

第三,港口与内陆其他城市的互动。港口与其他城市的互动是港城互动的松散层。沿海



城市与内陆城市建立江海联运、海铁联运等合作形式,其实质是以港口为纽带,密切经济联系。2007年金融危机发生、蔓延以后,宁波普遍加强与内陆城市的经济联系。

3. 港口与城市互动形式与途径更加多样。在以往港口与城市互动形式主要局限于港口与产业、港口与城市等方面。港口与产业关系是港城关系的依托,而港口与城市(空间布局、功能)关系是港城关系的中心。而进入新世纪新阶段受多种因素的影响,在继续保留、充实原有形式和途径的基础上,又出现新的互动形式与途径。

首先是港口与港口互动。在新背景下,建立港口联盟是港口与港口互动较为普遍的途径。所谓港口联盟,就是指港口企业在保持自身独立性的基础上,通过一系列的契约关系而建立的长期而又较为稳定的合作伙伴关系,并在相关业务领域采取协作行动,基本实现港政管理统一或港口企业经营管理统一。成立以宁波港为龙头,由舟山、嘉兴、台州等港共同参与的浙江港口联盟,就是例子。港口联盟的建立对于进一步整合港口资源,提升港口竞争力具有重要的意义。

其次是港口与产业互动。在新背景下,港口与城市互动的产业链得到充实与延伸。例如,宁波把高科技和装备制造业作为主导产业加以重视与扶持,表明产业链向高端化延伸。目前,宁波重工业比重达到67.82%。此外,宁波也重视清洁技术的研发与应用。

再次是港口与城市互动。在新背景下,港口与城市互动的空间链得到充实与拓展,城市功能得到提升。港口本来是沿海城市的重要组成部分,港口与城市融为一体,承担着城市交通功能。

近年来宁波为了适应国际航运业发展的需要,重点建设梅山保税港区,使港口与城市功能分开,客观上起到拉开城市建设框架的作用。此外,多中心化趋向突出。在传统计划经济体制下,我国许多沿海城市长期实行的“摊大饼”式城市扩张模式,容易造成人口集中于中心城市而带来交通、就业、环境压力较大等问题。改革开放以后,许多沿海城市采用组团式发展模式,推动单中心城市向多中心城市方向发展。在这一过程中,港口因素发挥重要的作用。宁波近年来以行政中心迁移为契机,大力建设东部新城,重点发展商务会展、行政办公、金融保险等现代服务业,进一步完善港口城市的国际贸易服务功能,拉近了中心城市与港口的距离,使东部新城成为新宁波的标志性区域。

二、港城互动存在问题与障碍分析

当前宁波港城互动存在的问题与障碍,主要有:

4 经济与管理:转型·发展·提升

(一)环境不确定

尽管 2009 年中国经济增长率达到 8.7%,实现预期目标,西方工业化国家经济也有复苏迹象,但“后危机时代”仍然充满不确定因素,2010 年初联合国经济与社会事务部发布的《2010 年世界经济形势与展望》就谨慎指出,如果目前的刺激经济政策得以持续,全球经济将在 2010 年缓慢复苏,实现 2.4%的低速增长。其中中国、印度、美国、欧盟、日本经济增长率预计分别达到 8.8%、6.5%、2.1%、0.6%、0.9%。但也必须看到,此次衰退后,以美国为首的发达国家调整经济增长方式,增加储蓄,减少消费,势必导致全球需求不振甚至萎缩。发达国家失业率居高不下,并使贸易保护主义继续抬头,从而制约全球贸易复苏和经济增长。一些学者甚至认为,2010 年下半年,随着主要国家加息和财政刺激效应的消退,加上库存调整的结束,世界经济复苏将更加乏力,不排除一些经济体出现“双底”式(即 W 形)复苏的可能性。

在上述背景下,国内航运业势必受到较大的影响。2009 年全球集装箱运量增长 6.1%,略低于 2008 年的 6.4%;但 2009 年货柜运输运力供给成长则从 2008 年的 13%增加至 14.3%,运力供大于求的矛盾将突出。2010 年预计集装箱运输运力供给成长 12.8%,而需求成长大约为 6.3%,可以看出供大于求的状况十分明显。这些都对宁波港口开发、经济发展带来不确定因素,直接影响到港城互动的有效开展。

(二)渠道不畅通

互动畅通是实行港城互动的基础性条件。近几年来,宁波在产业链延伸、空间链拓展等方面已经取得一定的成绩,但也存在问题,主要表现:

1. 产业链高端化、低碳化、柔和化、配套化不够。产业链是港口与城市互动的实现渠道之一,也是港口与城市联系的纽带。当前存在主要问题:一是产业链高端化不够。尽管近几年来宁波的先进制造业以及高科技产业有了较程度的发展,但与国内、国际先进城市相比仍然有较大的差距。二是低碳化不够。前几年宁波依托港口发展临港产业,如石化、电力、钢铁、水泥等,虽然带来产业升级换代,但也由于碳排放严重,造成生态环境污染。宁波成为环境污染的重灾区。三是产业链柔和化不够。近几年来,宁波通过引进内外资办法,采用嵌入式方式加快临港工业的发展,但由于与本地产业缺乏联系与柔和,因而产业链始终较短,发展带动力有限。这不仅影响到港口城市产业的升级,也影响到港口城市整体产业竞争力的提升。近几年来,各级政府采取一些措施试图解决上述问题,但由于体制机制的原因,问题并没有得到根本性解决。四是产业链配套化不够。临港工业与临港服务业是相互配套、相互促进的关系。根据国外的经验,伴随着临港工业的发展,临港服务业也得到快速发展;而临港服务业发展又反过



来促进临港工业的发展,国外港口物流业飞速发展,并成为“朝阳产业”,就是例子。宁波城市临港服务业还处于起步状态。它既影响到产业的发展,也影响到港口功能的发挥。

2. 空间链都市化、组团化、一体化、整合化拓展不够。空间链是港口与城市互动的实现渠道之一,也是港口与城市联系的纽带。当前宁波城市空间链拓展上存在主要问题:一是都市化不够。都市化落后于工业化,现代服务业不够发达,三产比重只有 42.3%,在全国副省级城市中居于落后位置;城市功能落后,城市集聚、辐射功能较弱,因而也难以带动全区域的发展。二是组团化不够。由于地理位置以及政策导向不力的原因,“摊大饼”式扩张模式仍然有较大市场,虽有组团式发展之名,但无组团式发展之实,因而不能较好地推进城市向多中心方向发展。三是一体化不够。虽然出台了一些统筹城乡发展的政策,但由于缺乏配套政策、缺乏强大经济调控能力,因而效果有限,离实现“以工促农、以城带乡”长效机制目标有较大差距。由于农村的落后,已经在相当程度上制约着港口城市的发展。四是整合化不够。在国内外竞争压力下,港口群发展模式逐渐占主导,如宁波与舟山港一体化,这不仅对产业联动发展提出要求,而且对城市空间布局调整、资源整合也提出了新要求。

(三)动力因素不强问题

当今世界,随着经济全球化、一体化的深入发展,国家之间的竞争更多表现为城市之间的竞争。城市日益成为国际竞争的主体。根据纽约、伦敦、东京、洛杉矶等国际先进城市的经验,科技创新是引领城市发展的强大动力。从新加坡、香港等亚洲先进城市的经验来看,重视科技创新、大胆运用科技创新技术与成果,是新加坡、香港避免走西方城市老路、由港城分离造成城市衰退的重要原因。近几年来,宁波市大力建设创新型城市,科技创新能力有了一定程度的提高,但与国际先进城市相比仍然有差距。以高科技产业为例,宁波系数为 0.391,不仅与国际先进城市如东京(1.0)、纽约(0.918)、伦敦(0.839)、多伦多(0.663)、西雅图(0.653)、温哥华(0.614)、名古屋(0.602)、旧金山(0.591)相比有较明显的差距,就是与上海(0.586)、深圳、广州、青岛、厦门、大连、天津(均为 0.458)相比,也有较大差距。

三、推进宁波新一轮港城互动发展的理论思考

当前在新背景下,宁波进入新一轮港城互动发展阶段,既存在加快互动发展的机遇,也存在严峻的挑战。必须坚持以科学发展观为统领,切实采取有效措施,推进新一轮港城互动发展。

(一)搭建互动发展新平台

积极搭建区港联动平台,进一步提高港城互动发展的实效。实行区港联动是进一步发挥港口潜力与功能、促进区域经济发展所急需。所谓区港联动,是指进一步整合保税区的政策优势和港口的区位优势,将保税区的特殊政策覆盖到港区,实现区域联动、功能联动、信息联动、营运联动,拓展和提升保税区和港口的功能,形成保税区与港口良性互动发展的局面。区港联动是发展自由贸易区的国际通行模式。

当前要充分利用国务院正式批准宁波推行区港联动试点的有利时机,积极推进港区与保税区联合发展,实现优势互补、资源整合、功能集成,重点发展国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易、保税加工和保税物流等业务,为建设自由贸易区打下比较好的基础。

为此,必须做到:一是区港规划建设联动。形成“前港后区”的格局,体现海关“一线放开、二线管住、贸易便利、流动自由”的监管要求,使物流园区真正体现出“境内关外”特征。二是政策功能联动。利用保税区政策优势和港区区位优势,促进贸易便利化战略的实施,提供快捷有序的国际物流发展环境。三是经济利益联动。保税区和港区等有关部门以资产为纽带设立物流园区开发公司,负责园区的投资开发经营,成为保税物流园区开发建设、项目经营和服务管理的主体,形成在业务流程上的利益分配机制。四是服务营运联动。按照“管理与服务合一”的模式,物流园区提供海关、检验检疫、工商、税务、外汇等一站式服务和园区内营运操作服务的联动。五是信息共享联动。建设生产营运局域网、海关监管专用网、政府政务网以及开放式的电子商务平台,形成全程全网、全球覆盖、全面链接,以信息管理为支撑的业务流程和监管流程。六是资源统筹联动。通过信息流、资金流、商品流的辐射,联动长三角和长江沿线、东部沿海的物流网络,联动国际枢纽港和自由贸易区的物流节点,开展国际国内中转和快速集拼业务。

(二)拓展互动发展新渠道

在新时期拓展互动发展渠道,对于加快港口城市发展具有十分重要意义。为此:

第一,必须大力拓宽产业链渠道。应当着力做好以下几个方面的工作,推进产业转型升级。进一步明确产业发展方向。根据国家产业政策,从宁波现有基础与特点出发,将高科技产业、先进装备制造业、临港服务业、低碳产业作为发展重点与方向。依托科技、人才与政策优势,大力发展信息、生物、新材料等产业,加快推动从加工装配为主向自主研发制造延伸,促进高科技产业发展。依托工业发达的优势,以重点建设工程为导向,在先进设备制造业等领域实现突破,提高研发设计水平。依托市场和资金优势,大力发展为港口运输、港口经济服务



的金融、保险、物流、信息、法律服务行业,提升临港服务业发展水平。抓住有利时机,大力发展新能源、新材料等,推广清洁技术,促进低碳产业发展。依托现有国家级开发区,推进产业集聚,深入实施“走出去”与“引进来”战略。

第二,必须大力拓展空间链渠道。为了适应港口城市发展的新形势与新要求,从多个层面适度调整城市规划,不断优化城市空间结构。为此,找准自身定位,提升城市功能。找准自身定位是提升城市功能的切入点,而提升城市功能是找准定位的归宿。在当前新背景下,找准自身定位、提升城市功能,就是要从宁波实际出发,扬长避短,发挥港口龙头带动作用优势,善于从国家发展战略、区域发展战略中寻找自身的定位,加快现代服务业的发展,使要素资源向城市集聚,人口向城市集中,使要素资源达到最佳配置,发挥最大效应,不断提升城市积聚与辐射能力,促使经济和社会发展模式从平面式、分散型向圆锥式、集约型转变,促进城市经济又好又快发展。同时必须完善规划,发挥规划统领作用。

(三)增强互动发展新动力

应当抓住有利时机,培育新增长极,促进科技创新与进步,为新一轮港城互动发展注入新动力。

根据发展经济学的增长极理论,结合港口城市实际情况,大力培育新的增长极,以促进经济进一步发展。

一是利用国家新出台的政策,加快培育新增长极。充分利用国务院批准出台《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》的有利时机,大力发展对台贸易,搞好对台资转移承接工作,促进本地经济发展。利用国务院常务会议审议通过《国务院推进长三角地区改革开放和经济社会发展的指导意见》的有利时机,充分发挥港桥海联动优势,加快港口经济、大桥经济和海洋经济整体发展。二是利用当前有利条件,进一步实施自主创新战略,做大做强各类开发区、保税区和保税物流园区,使其成为宁波吸收外资、促进经济增长极。三是利用行政中心迁移之机,高标准规划建设东部新城,促进产业、人口向其聚集,使其成为城市经济的增长极。四是抓住居民需求变化和产业升级之机,大力发展都市商贸、都市金融、都市文化、都市休闲、临空产业、海洋产业,使上述产业成为新一轮经济增长极。

同时,必须按照坚持自主创新、重点跨越、支撑发展、引领未来的要求,借着科技部批准宁波为全国首批国家创新型试点城市之机,进一步整合科技资源,推动新兴产业跨越发展,抢占产业竞争制高点,加快发展科技服务业,完善自主创新支撑体系,为新一轮港城互动发

展增添新动力。

(四)完善互动发展新保障

强化交通保障作用,完善基础设施,健全体制机制,确保新一轮港城互动的顺利开展。

为了更好地推进港城互动发展,必须从完善以港口为龙头的集疏运体系作为切入点与保障,加快构筑立体化的现代交通网络。第一,进一步推进“一环六射”高速公路网建设,形成完善的放射状高速公路网络格局,使货畅其流,人畅其行。第二,进一步推进铁路建设。在修建高速公路的同时,加快改造铁路基础,推进高速铁路网建设。适时启动杭州湾跨海铁路大桥建设,尽可能提高港口集疏运能力。第三,进一步推进宁波空港建设。宁波空港不仅是城市窗口,而且还在相当程度上影响着港城互动的成效。当前要适时启动修建栎社国际机场第二条跑道,扩大空港吞吐能力;依托空港,大力发展空港经济,促进空港与产业、城市的互动。第四,进一步推进城市轨道交通建设。在现有基础上,将轨道交通延伸至港口区,拉近港口区与城市的距离,促进港城新一轮互动发展。同时必须完善重要交通枢纽场站建设。

按照港城互动、城乡统筹、适度超前、政府主导的要求,完善基础设施,增强资源要素保障能力。为此,加强水源建设,扩大供水能力;规划管网建设,实现水资源合理调配利用;开展污水综合利用,确保水资源可持续开发。加强电源建设,完善电网布局;科学规划电网,确保电网建设布局合理、协调发展、安全可靠,切实提高工业生产、居民生活用电保障能力。进一步完善江堤、海塘加固和排涝工程,提高城市防灾、防洪、防涝能力。继续完善计算机互联网,扩容提升通信网;加快建设数字广电网;积极促进计算机、通信、广播电视三网融合。防灾减灾、应急避险,强化公共安全保障,加快构筑应急网络平台,提高应急保障反应能力。盘活存量土地,扩大土地资源供给总量,提高土地利用效率,确保土地保障能力。

综上所述,只有认识、把握港城关系的新特点与新趋势,才能更好地认识宁波现代化国际港口城市建设规律,指导当前实际工作。

(作者系宁波工程学院教授、宁波市港城关系研究基地首席专家)

主要参考文献:

- [1] 吕顺坚,董延丹.我国无水港的发展.水运管理,2007,29(8)
- [2] 李国德,陈坚.盐田港区“物流港”发展战略的初步构想.港口经济,2004(4)