

“一带一路”视角下 宁波港口功能提升路径研究

王任祥 赵亚鹏 胡碧琴 著



“YiDaiYiLu” ShiJiaoXia

NingBo GangKou GongNeng TiSheng LuJing YanJiu

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press

“一带一路”视角下 宁波港口功能提升路径研究

王任祥 赵亚鹏 胡碧琴 著



“YiDaiYiLu” ShiJiaoXia

NingBo GangKou GongNeng TiSheng LuJing YanJiu

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

“一带一路”视角下宁波港口功能提升路径研究/王任祥, 赵亚鹏, 胡碧琴著. —北京: 经济科学出版社, 2017. 2

ISBN 978 - 7 - 5141 - 7778 - 7

I. ①一… II. ①王… ②赵… ③胡… III. ①港口
经济 - 经济发展 - 研究 - 宁波 IV. ①F552. 755. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 030838 号

责任编辑: 刘 莎

责任校对: 郑淑艳

责任印制: 邱 天

“一带一路”视角下宁波港口功能提升路径研究

王任祥 赵亚鹏 胡碧琴 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

固安华明印业有限公司印装

710 × 1000 16 开 9 印张 150000 字

2017 年 2 月第 1 版 2017 年 2 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 7778 - 7 定价: 32. 00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191510)

(版权所有 侵权必究 举报电话: 010 - 88191586)

电子邮箱: [dbts@ esp. com. cn](mailto:dbts@esp.com.cn)

作者简介

王任祥，宁波工程学院经济与管理学院教授、副院长，硕士生导师，宁波国际港口与物流研究中心（宁波市政府与中国社会科学院合作项目）执行主任，中国物流学会常务理事，中国区域经济学会副常务理事。曾为复旦大学管理学院高级访问学者。

常年致力于港口物流、港航经济、交通运输与物流规划等方面研究。出版《中国保税港区建设与发展探索》《宁波海洋服务业发展路径研究》《国际物流》等著作5部；近几年，主持完成《宁波—舟山港口一体化资源整合研究》《浙江建设港口经济圈的构想与实施路径研究》《〈中国制造2025〉宁波战略定位与策略研究》等省（部）级项目近10项、政府或企业委托项目20余项，发表核心期刊论文20余篇，获宁波市哲学社会科学优秀成果等多项奖项。参与了宁波参与国家“一带一路”建设行动指南、宁波市现代物流业发展规划、宁波梅山保税港区建设规划、宁波口岸大通关建设等多项重大课题的研究。

作者简介

赵亚鹏，博士，宁波工程学院经济与管理学院副教授，硕士生导师，曾为英国南安普顿大学访问学者；2015年5月被授予宁波市哲学社会科学“青年学科带头人”，2015年9月入选宁波市领军拔尖人才培养工程第二层次。主要研究方向为港航物流、交通运输经济等，近年主持、承担国家、省（部）、市（厅）级科研项目20余项，公开发表科研论文20余篇，其中EI收录6篇，出版论著1部。

胡碧琴，硕士，毕业于上海海事大学，现为浙江纺织服装学院讲师，主要研究方向：港口物流。主持完成《全球供应链视角下宁波港口发展的对策研究》《宁波港口物流产业集群的创新能力的研究》等课题7项，发表论文5篇，参与宁波港口经济圈等多项重大课题研究。

封面设计：王 坦

前 言

推进“一带一路”“长江经济带”国家战略是新时期党中央作出的重大决策，具有极其重要的意义。宁波位于两大战略交汇处，是国家确定的“一带一路”战略支点和“长江经济带”龙头龙眼，面临难得的发展机遇，迫切需要发挥港口这一最大优势，加快打造港口经济圈，主动服务国家战略，再创新常态下经济发展新优势。习近平总书记在浙江工作期间曾明确指出，宁波要充分利用好开放和港口优势，打造辐射长三角、影响华东片的“港口经济圈”；同时强调，浙江是资源小省，但唯有港口能成为全国和世界之最。这是习总书记从优化区域战略布局、深化对外开放格局的战略高度对浙江提出的要求和期望。2014年11月，李克强总理在浙江考察时提出希望宁波、舟山共同打造江海陆联运服务中心，成为长江经济带龙头的两只“龙眼”之一。2015年1月浙江省两会上，浙江省原省长李强在政府工作报告指出“浙江省将着力提升浙江发展在全国的战略地位，积极参与‘一带一路’、京津冀协同发展、长江经济带三大战略的实施；大力推进宁波—舟山港一体化，积极推进全省沿海港口、义乌国际陆港的整合与建设，积极谋划和推进港口经济圈建设；加强江海联运、海陆联运体系建设”。因此，发挥宁波国际大港的作用，增强区域港口经济的带动和辐射作用，对推动国家“一带一路”和“长江经济带”战略的加快实施有重要意义。

推进港口功能提升，打造“港口经济圈”，对宁波更好地参

与“一带一路”和长江经济带等国家战略，加快建成国际强港和海洋经济强市具有十分重大的意义。为此，探究推进宁波港口功能提升，打造港口经济圈已成为当前宁波关注的一个崭新的、亟须解决的科学命题与战略部署。无疑，开展这项课题研究具有重要的现实价值，研究结论可为制定宁波港口功能提升政策提供有力的依据。

本课题为宁波市与中国社会科学院战略合作中心项目（宁波大学现代国际贸易战略研究中心2013年度项目），是在宁波港口谋划“十三五”发展之际提出的，研究期间恰逢“一带一路”和长江经济带建设国家大战略的提出与推进，以及宁波打造“港口经济圈”区域战略的实施，因此，课题的研究核心内容——宁波港口功能提升路径，离不开“一带一路”战略与“港口经济圈”建设。也正是“一带一路”战略思想为宁波港口功能提升提供了路径。

本书分为八章。第一章全面而细致地回顾了改革开放以来宁波港口发展的历程。即从内河港走向河口港、迈向深水海港、再跃为世界级大港（宁波—舟山港也可称为世界第一港）的发展历程。分析了各个阶段的主要特征，提出了宁波港口功能提升发展的基础与问题。第二章从国际视野，阐述了港口功能转型的趋势与特征，重点分析了国内外典港口转型发展的模式与路径，总结了可借鉴的经验与启示。基本概述了港口腹地拓展、临港产业发展、航运中心建设、港城互动等形式对港口功能提升的问题。第三章着眼新形势下宁波港口发展面临的形势，主要分析经济新常态，特别是“一带一路”战略背景下，宁波港口发展面临的机遇与挑战。第四章对“十三五”期间，宁波港口腹地经济需求进行了定量和定性预测，主要通过宁波港口与腹地联动发展的实证，以集装箱运输量为核心指标，对港口腹地需求进行了预测，为宁波港口发展目标提供支撑。第五章在上述现状与趋势分析基础上，提出宁波港口功能提升的目标定位与重点任务。第六

章根据目标任务研究了宁波港口功能提升的实施路径,从多式联运枢纽港建设、港口物流服务产业链综合竞争力提升、绿色港口建设和丝绸之路港口合作联盟建设四大路径进行了阐述。尤其重要的是基于“一带一路”战略,加强海铁联运体系的建设。第七章从当前工作实际着手提出了宁波港口提升发展的政策建议。第八章以独立附件形式,研究了国际大港口发展海铁联运的历程与经验,以此成果为宁波海铁联运发展提供经验案例。

宁波工程学院国际港口与物流研究中心(宁波市政府与中国社会科学院战略合作成立)团队成员赵亚鹏博士/副教授和胡碧琴博士全程参与了项目的研究,分别承担了本书第三、四章和第一、二章主要内容的撰写;另一团队成员葛雪博士承担第八章的研究。他们的辛勤工作非常值得肯定,特别在实证调研与数据收集方面十分严谨和认真。在此也要感谢宁波工程学院经济与管理学院为该项目深入研究提供了资助。

另需说明的是,2015年8月宁波港、舟山港通过合并方式实现了真正的一体化,也就是成为一个港口宁波舟山港。课题立项时确立的重点研究内容之一宁波、舟山港口实质性推进一体化问题,在此不必赘述。可能有读者会提出,应该讲“宁波舟山港口功能提升”为宜。我们认为,就港口而言,宁波、舟山港合并成一个港口了,但是宁波、舟山两个城市仍然属于两个不同的行政主体,除港口直接管辖权统一了外,两地港口相关产业的发展策略还是独立的。这里讲的宁波港口不是单指宁波港(企业),而是宁波的港口产业或以港为名的更泛概念,所以在书中针对港口企业而言的名称已采用宁波舟山港了。

目 录

第一章 宁波港口发展历程回顾与现状分析	1
第一节 改革开放以来宁波港口发展历程	1
第二节 宁波港口发展的主要阶段性特征	7
第三节 宁波港口发展的现实基础与主要问题	15
第二章 国际港口功能演变与转型发展经验	25
第一节 新形势下国际港口功能转型趋向与特征分析	25
第二节 国内外主要港口转型发展的模式与路径	29
第三节 经验与启示	32
第三章 新时期宁波港口发展面临的形势分析	35
第一节 国家区域发展战略的背景与新形势分析	35
第二节 宁波港口转型发展面临的机遇	48
第三节 宁波港口转型发展面临的挑战	50
第四章 “十三五” 期间宁波港口腹地经济需求预测	55
第一节 宁波港口腹地空间分布	55
第二节 宁波港口与腹地联动发展实证研究	57
第三节 “十三五” 期间宁波港口腹地经济需求预测	82

第五章 宁波港口功能提升的目标定位与

重点任务 89

第一节 宁波港口发展定位 89

第二节 宁波港口建设目标 89

第三节 重点任务 91

第六章 宁波港口功能提升的实施路径 94

第一节 加强宁波—舟山枢纽港多式联运系统建设 94

第二节 增强宁波—舟山港口物流服务产业链的综合竞争力 98

第三节 着力推进绿色港口建设 106

第四节 加快推进丝绸之路国际港口合作联盟建设 111

第七章 政策建议 115

第一节 加快海铁联运大通道项目建设 115

第二节 联合舟山共同积极申报“宁波—舟山自贸区” 117

第三节 启动宁波—舟山江海联运服务中心建设 117

第四节 扩大海上丝路指数的国际影响力 118

第五节 积极申请航运产业开放政策 120

第六节 进一步提升口岸一体化通关服务环境 121

第七节 加大对物流电商企业政策支持力度 122

第八节 加快打造梅山国际物流产业基地 122

附录 国际典型港口海铁联运发展经验与趋势 124

一、国际典型港口海铁联运发展历程与经验 124

二、国际海铁联运发展的特征及对宁波的启示 129

三、国际海铁联运发展的趋势 131

参考文献 134

第一章 宁波港口发展历程 回顾与现状分析

第一节 改革开放以来宁波港口发展历程

宁波港^①充分依托独特的地理区位优势 and 天然的深水港口优势，强有力地支撑了长三角区域经济的快速发展。改革开放以后，伴随国内经济的快速发展和产业升级，宁波港实现了从内河小港到国际大港的华丽转变，综观宁波港的整个港口发展历程，主要经历了以下四个重要的阶段性发展历程。

一、海港的初步建立阶段

1978~1991年，宁波港基础设施加快建设，由河口走向海港，实现向海港的大跨越。随着十一届三中全会的胜利召开，国内经济全面复苏，以宁波口岸的对外开放为契机，针对国内原油、煤炭资源的旺盛市场需求，依托得天独厚的天然深水岸线优势，宁波港揭开了蓬勃发展的崭新的一页，迎来了新一轮的建港高潮。

(1) 大宗散杂货码头成建设重点。1982年北仑港区10万吨级进口铁矿中转码头建成投产，这是我国第一个现代化的10万吨级矿石中转码头，标志着宁波港实现了从河口港到海港的历史性跨越。“七五”期间镇海港

^① 宁波港自2016年1月1日起，经交通运输部同意更名为“宁波—舟山港”，严格讲不再使用该名称，为阐述宁波港口发展历史之便，此仍采用该名称。

区建成3 000吨级至1万吨级杂货泊位5个,北仑港区建成2.5万吨级通用泊位1个,“八五”期间建成北仑港区深水泊位6个,镇海港区扩建液体化工泊位1个,有力地服务了宁波及华东地区的石化、电力等产业发展,宁波港的大宗散货集散能力逐步体现。

(2) 集装箱码头开始兴建。1989年,宁波港被国家确定为中国大陆重点开发建设的四个国际深水中转港之一,当期国际货物运输的集装箱化趋势已十分显著(见表1-1),以及如火如荼的外贸经济活动,促使宁波港开始兴建第一个集装箱码头泊位,并于1991年投产。1991年10月,时任中共中央总书记的江泽民在考察宁波港时指出,宁波港有着优越的地理条件,要充分利用其深水良港优势,在长三角经济圈更好地发挥物资集散地和集装箱服务作用。

表1-1 1978~1989年宁波GDP和港口货物吞吐量

年份	GDP(亿元)	港口货物吞吐量(万吨)
1978	20.17	214
1979	24.15	236
1980	29.53	326
1981	31.99	349
1982	36.88	371
1983	41.68	483
1984	53.17	597
1985	71.05	1 040
1986	80.22	1 797
1987	95.99	1 940
1988	118.62	2 002
1989	137.25	2 209

资料来源:根据《宁波市统计年鉴》整理。

二、港口与城市互兴阶段

1992~1999年,宁波确定“以港兴市,以市促港”的战略,与长三角和宁波临港产业布局相配套,宁波港大力建设矿石、原油中转运输系统,成为全国大宗货物集散基地,依托港口优势的宁波临港工业成省内翘

楚。同时,借宁波打造“外贸大市”契机,宁波港的集装箱运输快速发展,国际航线快速拓展,吞吐量屡创新高,宁波外贸行业在国内众多城市中名列前茅,实现了港口与城市的互动互兴。

(1) 大宗散杂货集散能力提升与临港工业带联动发展。宁波港 20 万吨级矿石中转码头和 5 万吨级液体化工泊位建成投产,为全国的大宗外贸物资中转运输起到了至关重要的作用。该时期宁波港的铁矿石、煤炭、原油、液体化工、粮食、钢材等一批重要物资吞吐量增长迅猛,到 2000 年宁波港货物吞吐量已突破亿吨,成为中国大陆第三个亿吨港,有力地支撑了临港工业的开发,宁波沿海形成一条绵延 20 多公里的临港工业带,发挥了带动浙北地区、宁波市产业发展的龙头作用。

(2) 集装箱码头建设不断加速。宁波港自 1991 年第一个专业化集装箱泊位建成之后,随着我国提出建设上海国际航运中心战略以来,加快了集装箱码头建设速度,1992 年投产一个 5 万吨级集装箱泊位,1999 年 3 月,三期集装箱码头开始开工建设。集装箱吞吐量也呈现快速增长,1992 年集装箱吞吐量仅为 5.3 万 TUE,到 2000 年底集装箱吞吐量达到 90.2 万吨,年均递增 42.4% (见表 1-2)。

表 1-2 1990~2000 年宁波 GDP、港口货物和集装箱吞吐量

年份	GDP (亿元)	港口货物吞吐量 (万吨)	集装箱吞吐量 (万标准箱)
1990	141.40	2 554	2.2
1991	169.87	3 390	3.6
1992	213.05	4 367	5.3
1993	315.11	5 321	7.9
1994	459.66	5 850	12.5
1995	602.65	6 853	16.0
1996	784.07	7 638	20.2
1997	879.10	8 220	25.7
1998	952.79	8 707	35.3
1999	1 017.08	9 660	60.1
2000	1 144.57	11 547	90.2

资料来源:根据《宁波市统计年鉴》整理。

三、国际大港建设阶段

2000~2007年：随着长江三角洲地区对外贸易规模的不断扩大，以及上海国际航运中心战略实施的不断深入，宁波港抓住机遇，凭借良好的港口基础设施、不断积累的港口运营管理经验，优越的区位优势，在加强地方临港工业型港口建设的同时，成功向代表先进运输方式的集装箱物流第三代国际枢纽港口转型。

(1) 成为华东地区重要能源进出口岸。紧抓该时期铁矿石、原油等能源物资进口量增长迅猛的市场机遇，宁波港为长江沿线及浙江沿海地区中转了大量能源及原材料物资，特别是在原油、铁矿石、煤炭等重要物资的运输系统中发挥了重要作用，强化了上海国际航运中心的南翼力量，是港口建设发展最快的一个阶段，2000~2007年的铁矿石、原油、煤炭等重要物资共形成通过能力分别为6100万吨、4348万吨、2175万吨，而截至2000年底分别为4300万吨、3795万吨、2428万吨。

(2) 集装箱吞吐量实现大跨越。宁波港集装箱运输迅猛增长，实现集装箱运输大跨越，综合运输系统不断完善。2001年集装箱吞吐量突破百万标箱，实现大跨越，进入快速发展轨道，干线港地位得到明显加强。此后，宁波港集装箱吞吐量以两年翻一番的速度快速增长，连续7年集装箱吞吐量增幅居全国港口首位。截至2007年底，宁波港域内已建设集装箱码头15个，通过能力780万TEU，完成吞吐量943万TEU（见表1-3）。

表1-3 2001~2008年宁波GDP、港口货物和集装箱吞吐量

年份	GDP（亿元）	港口货物吞吐量（万吨）	集装箱吞吐量（万标准箱）
2001	1 278.75	12 852	121.3
2002	1 453.34	15 398	185.9
2003	1 749.27	18 543	277.2
2004	2 109.45	22 586	400.5
2005	2 447.32	26 881	520.8
2006	2 874.42	30 969	706.8
2007	3 418.57	34 519	935.0
2008	3 946.52	36 185	1 084.6

资料来源：根据《宁波市统计年鉴》整理。

四、国际物流枢纽港建设阶段

2008 年至今,针对国际航运市场疲软和箱源竞争压力,宁波港以资源整合,加强物流服务功能为重点,大力发展海铁联运,建设内陆无水港,同时,作为“丝绸之路经济带”与“海上丝绸之路”的交汇点,宁波港借助连接东西、辐射南北的区位优势,全力打造国际物流枢纽港。

(1) 大宗散杂货码头资源整合与布局优化。整合舟山港岸线资源,以宁波—舟山港口资源的整合来解决经济发展与港口岸线资源不足的突出矛盾,最大限度地利用港口深水资源。完成了梅山保税港区码头、30 万吨级人工航道、中石化册子岛 30 万吨级油码头等一批重大项目建设,在全国铁矿石、石油、煤炭等大宗散货运输体系中占有举足轻重的地位。2013 年完成货物吞吐量 8.1 亿吨,连续 4 年居全球海港首位;到 2013 年底,全港拥有生产用码头泊位 601 个,其中万吨级以上泊位 137 个,年综合通过能力达 8.1 亿吨。

(2) 集装箱码头向口岸信息港、物流服务港转型。集装箱码头信息化、宁波电子口岸建设、宁波港航信息平台等信息化建设,促进宁波港逐渐向先进的国际第四代、第五代港口转型,集装箱装卸效率不断提升,港口服务能力不断提升。2014 年宁波港 2014 年 1 万标箱以上集装箱船到港量达 905 艘次,同比增加 20%;在马士基全球挂靠港中,宁波港的船时效率、在泊效率持续保持第一。2014 年宁波港集装箱吞吐量完成 1 870 万标准箱,比韩国釜山港多 4.8 万标准箱,首次成为全球第五大集装箱港口(见表 1-4)。

表 1-4 2000~2015 年港口货物吞吐量和集装箱量

年份	货物吞吐量		集装箱		外贸货物	
	数量(万吨)	年增长(%)	数量(万 TEU)	年增长(%)	数量(万吨)	年增长(%)
2000	11 547	11.0	90.2	41.3	5 193	13.1
2001	12 852	11.3	121.3	13.4	5 475	5.4
2002	15 398	19.8	185.9	53.3	6 242	14.0
2003	18 543	20.4	277.2	49.1	8 213	31.6
2004	22 586	21.8	400.5	44.5	10 233	24.6

续表

年份	货物吞吐量		集装箱		外贸货物	
	数量(万吨)	年增长(%)	数量(万TEU)	年增长(%)	数量(万吨)	年增长(%)
2005	26 881	19.0	520.8	30.0	12 845	25.5
2006	30 969	15.2	706.8	35.7	13 860	7.9
2007	34 519	11.5	935.0	32.3	15 794	14.0
2008	36 185	4.8	1 084.6	16.0	16 800	6.4
2009	38 385	6.1	1 042.3	-3.9	18 179	8.2
2010	41 217	7.4	1 300.4	24.8	20 337	11.9
2011	43 339	5.1	1 451.2	11.6	23 034	13.3
2012	45 303	4.5	1 567.1	8.0	24 533	6.5
2013	49 592	9.5	1 677.4	7.0	27 628	12.6
2014	52 600	6.2	1 870	11.5	29 700	7.6
2015	88 896	—	2 062.9	10.3	42 156	—

资料来源：根据《宁波市统计年鉴》整理。2015年为宁波舟山港数据。

五、“一带一路”战略背景下宁波舟山港深度整合阶段

自2014年以来，随着国家“一带一路”“国资整合”等宏观战略背景下，为应对近年来国际航运市场的低迷态势，长三角港口群从竞争走向竞合趋势明显。通过两港的深度整合将加快宁波舟山港一体化，实现两港优势互补，充分发挥宁波港的资金、管理优势和国际影响力，有效挖掘舟山港的资源优势和发展潜力，放大“1+1>2”的整合效应，促进宁波和舟山两地双赢，进而推动浙江海洋经济强省建设，促进中国沿海港口的良性互动。

(1) 整合促进大宗散货发展的突出深水优势。2015年9月29日随着宁波舟山港集团（原宁波港集团和舟山港集团整合而成）挂牌成立以来，基本实现以资产为纽带的两港实质性一体化，作为大陆铁矿、原油、液化品中转储存基地和华东地区主要的煤炭中转储存基地。2014年，宁波港完成货物吞吐量5.26亿吨，舟山港完成货物吞吐量3.47亿吨。在整合后舟山的深水岸线资源强力加盟促进下，2015年，宁波舟山港货物吞吐量实现8.9亿吨，位居全球港口首位，成为大宗货物方面的国际超级大港。

(2) 整合促进集装箱货量跻身国内三大港。宁波港经过30多年的持续发展，拥有先进的集装箱港口运作管理水平，但受制于不断紧缩的集装箱码头岸线资源压力。舟山作为长三角地区最丰富的深水岸线资源区，具

有很大的发展潜力，但长期受到宁波和上海两港的竞争压力，集装箱增长乏力。随着宁波舟山港整合后优势叠加和劣势互补，2014年，宁波港完成集装箱吞吐量1 870万标准箱，舟山港仅完成75万标准箱。2015年，宁波舟山港累计完成集装箱吞吐量2 062.9万TEU，同比增长10.3%，超越香港，跻身中国前三大港口行列，位居全球集装箱港口第4位，成为中国大陆重要的集装箱远洋干线港之一。

第二节 宁波港口发展的主要阶段性特征

一、发展速度与规模增长特征

1. 建港初期货物吞吐量呈爆发式快速增长，跃升“亿吨大港”

自1979年以来，在海港初步建立阶段（1979~1991年），如图1-1和图1-2所示，宁波港的货物吞吐量从建立初期的0.02亿吨发展到1991年的0.34亿吨，居国内港口第7位，13年间达到了近17倍的高速增长。但年增长率忽高忽低，波动较大，分析原因：主要是港口建设伊始，各项基础设施在逐步完善，与同期国内经济发展相一致，国内港航市场尚在起步发展阶段，但空白的对外航运市场给了宁波港极大的发展空间。

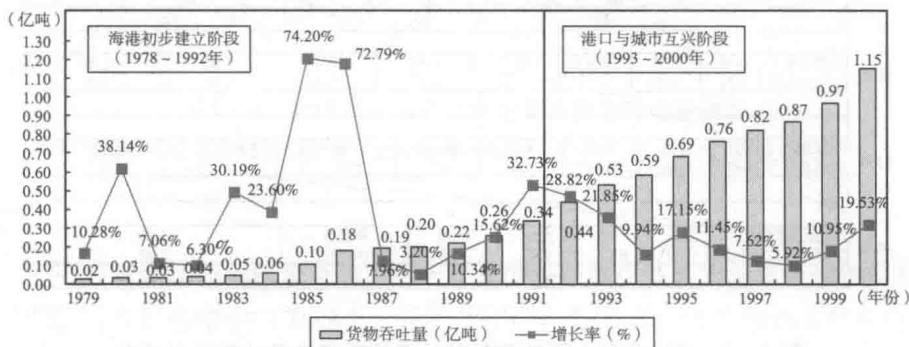


图 1-1 1979~2000 年宁波港货物吞吐量及增长率

资料来源：根据《宁波市统计年鉴》数据整理并制作。