



经济与管理

转型发展 再创优势



宁波市社会科学界第二届学术年会文集
(2011年度)

宁波市社会科学界联合会 编



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

宁波学术文库

宁波市社会科学界第二届学术年会文集
(2011 年度)

经济与管理
转型发展 再创优势

宁波市社会科学界联合会 编

图书在版编目(CIP)数据

宁波市社会科学界第二届学术年会文集:2011 年度.
经济与管理 / 宁波市社会科学界联合会编. —杭州:
浙江大学出版社, 2011.10
ISBN 978-7-308-09209-8

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(2011)第 213484 号

宁波市社会科学界第二届学术年会文集(2011 年度)

经济与管理:转型发展 再创优势

宁波市社会科学界联合会 编

责任编辑 吴伟伟 weiweiwu@zju.edu.cn

出版发行 浙江大学出版社

(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)

(网址: <http://www.zjupress.com>)

排 版 浙江时代出版服务有限公司

印 刷 临安市曙光印务有限公司

开 本 710mm×1000mm 1/16

印 张 108.25

字 数 1829 千

版 印 次 2011 年 10 月第 1 版 2011 年 10 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-308-09209-8

定 价 218.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

宁波市社会科学界第二届学术年会(2011)

组织委员会

主 任:黄志明

副主任:冯志敏 陈方猛 蒋建军 郑 堤 林崇建 王启富

袁海林 姜建蓉 于立平

委 员:俞建文 洪 芬 吴向鹏 方东华 郭春瑞 史 斌

熊 彬 郑曙光 张建国 林志华 李文静

前 言

为促进思想交流、活跃学术氛围、汇聚研究成果、展现学人风采,更好地为推动我市经济社会又好又快发展提供智力支持,2010年10月,宁波市社科联成功创办了宁波市社科界首届学术年会。年会充分发挥大型学术活动参与广泛、学术规范、形式多样的特色和优势,注重为学者提供展示个体创造和追求的舞台,围绕宁波现代化建设的重大理论和现实问题,进行学术交流、思想互动,涌现出了一批质量较高的研究成果,受到社会各界广泛好评。学术年会也成为我市社科界标志性的学术交流平台。

2010年年底,中共宁波市委作出“六个加快”战略部署,制定了五年专项行动纲要,形成了推进“六个加快”的路线图、时间表和任务书,是我市“十二五”时期落实主题主线要求,拉高标杆争创发展优势的战略路径和主攻方向。2011年上半年,浙江海洋经济发展示范区规划上升为国家战略,将宁波—舟山海域、海岛及依托城市作为发展核心。这不仅是宁波推动海洋经济大发展的一次战略机遇,更是全面推动“六个加快”战略部署、争创科学发展新优势的一次重大机遇。今年,由宁波市社科联主办的市社科界第二届学术年会,以“宁波新发展:机遇·挑战·路径”为主题,紧扣宁波“六个加快”战略部署和加快发展海洋经济重大机遇,研讨交流宁波在新起点上的发展之策,为宁波现代化国际港口城市建设提供智力支持和理论支撑。

本届学术年会仍由年会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、主题报告、名家学术讲演、优秀论文颁奖等。学科专场学术活动有四场:哲学·历史·人文学科专场,主题为“人文素养与现代都市”,由浙江大学宁

波理工学院承办;政治·法律·社会学科专场,主题为“管理创新与城市品质”,由浙江万里学院承办;经济·管理学科专场,主题为“转型发展 再创优势”,由宁波工程学院承办;青年学者专场,主题为“走进海洋经济时代的宁波”,由宁波大学承办。学会学术活动共16场。

本届学术年会共收到论文332篇,比第一届学术年会增加了118篇。学术年会组委会组织专家经过两轮评选,评出153篇入选论文(其中优秀论文45篇)。呈现在读者面前的《宁波市社会科学界第二届学术年会文集(2011年度)》,分为经济与管理学科卷、社会与政法学科卷和历史与人文学科卷。所收论文,内容涉及经济、管理、社会、法律、文化、历史、教育等学科,论文质量比上届有普遍提高。论文作者有教师、研究人员、机关干部、学会会员、在读研究生等。

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,以及所有关心、支持学术年会的领导和专家学者。

编 者

2011年9月

目 录

港口对腹地的经济贡献度研究

——以宁波港为例 邹德玲(1)

海洋经济可持续发展中的金融支持问题研究

——以宁波地区为例 应姬臣 卢俊峰 郑元婷(25)

低碳经济视角下港口物流对城市环境的负面影响研究

——以宁波为例 李秋正 桂辰烨(40)

宁波装备制造业融资模式的实证研究 龚雪姣(50)

宁波市科技自主创新绩效评价 马海红(61)

世界先进经济体海洋经济发展模式的基本经验与启示

..... 甘旭峰(75)

我国城市金融竞争力评价、布局分析及提升策略 赵振宇(83)

浙江省港口体系的结构分析与整合模式研究

..... 葛洪磊 刘 南(92)

财政可持续发展研究

——以宁波市 A 区为例 杨 阳 谢京华(105)

宁波航运保险发展路径初探 高亚琴 王则栋 孙 勤(127)

中新自由贸易协定条件下宁波扩大对新西兰出口的途径研究

..... 王 雪(141)

“未来城”规划的理论与实践

——以奉化溪口镇为例 王武科 张 凌 陈小红(156)

宁波港口物流业中的服务外包模式与发展对策

..... 汪 浩 兰振东 葛洪磊(169)

宁波市推进低碳交通发展的路径选择研究 谢京华 杨 阳(181)

关于在宁波市倡导低碳经济(生活)的建议	唐新贵(198)
鄞州区发展总部经济实证分析及财政政策研究	钱 芳 史召其 宋笑天(207)
宁波市镇海区财政促进就业政策的评估与完善	王信永 黎伦睦 高超贤(221)
港城宁波高等教育与区域经济协调发展研究	闫华清 邓仁兰 邓启明(236)
欠发达农村信息化建设切入点与路径分析 ——基于宁波 52 个欠发达农村的分析	余志伟 陈文宝 周国红(251)
国内外低碳城市实践典型及对宁波的启示	钱京根(263)
宁波转变经济发展方式的实践探索与对策思考	陈洪波(273)
农业标准化:农业产业转型升级的重要途径 ——余姚市农业标准化建设的实证考察	陆银辉(283)
关于地方政府融资平台的思考	董国君 高 翔(293)
国际合作视角下宁波市海洋经济发展研究	孙仁兰 张立芳 邓启明(300)
商业银行支持海洋经济发展的路径研究 ——基于宁波样本	张凯锋(313)
海洋旅游环境的 TOWS 分析及生态开发战略 ——以浙江省为例	高建慧 俞雅乖(330)
宁波市发展海洋休闲渔业的 SWOT 分析及路径选择	朱冬平 闫华清 潘朝辉 邓启明(342)
产业转型升级背景下浙江海洋文化产业发展研究	苏勇军(354)
海洋渔文化旅游资源开发研究 ——以浙江省象山县为例	周 彬(365)
加强海岛资源开发保护 对接浙江海洋经济发展示范区建设	李加林 张 伟 范 谊(373)
浙江奉化农民工社区“力邦村”模式探析 ——基于政府经济学视角	唐 果(385)

基于网络分析法的航运服务指标评价与实证分析	刘 阳(394)
长三角制造业集聚度演进态势及其特征分析	
——基于 1988—2009 年的实证研究	郑 敏(404)
环境绩效审计参与环境治理的理论与实践	
——以宁波市开展建筑渣土环境绩效审计为例	赵彩虹(423)
ECFA 背景下宁波民营企业转型与入岛投资研究	
..... 邓启明 谢骏飞 朱冬平 孙仲钱(432)	
浙江省台湾农民创业园建设进展、制约因素及路径选择	
——兼谈宁波·慈溪创业园的发展与甬台农业合作	
..... 周继慧 蔡 丽 邓启明(447)	
我国技术创新中的资金支持效应	
——基于状态空间模型的时变参数分析	徐建军(461)
宁波人才结构与产业升级关系的实证分析	刘春香(474)
宁波注塑机产业创新网络的治理模式研究	彭新敏 王海星(486)
制造业出口价值链的升级与市场链环的转型	陈祝平(495)
创新财政支出管理与监督机制 促进财政管理科学化精细化	
..... 王跃鹏 林君伦 张峰平(505)	
海域使用权抵押贷款的实践与思考	连金都(515)
推出排污权抵押贷款 力促政银企多方共赢	童芳琴(522)
再探究不确定状态下违背“确定事件”原则的原因	
..... 汪祚军 李 纾 房 野(529)	
港口集疏运网络流量需求双因素两阶段预测模型	叶彩鸿(540)
提升宁波纺织企业节能减排水平的政策创新研究	
..... 罗俊杰 刘霞玲(547)	
宁波市发展科技银行机构的模式选择	洪 青(559)
国外卫星城市发展对宁波的借鉴与启示	吴伟强(571)
“甬台经济合作区”构建基础与机制问题研究	蔡 丽(578)
金融资本服务提升宁波企业品牌竞争力的实证研究	朱正浩(590)
推进浙江省第四方物流建设对策研究	王军锋 王宏斌(600)

国际垂直分工深化背景下中国对外中间产品贸易的结构变动分析

..... 刘利民(613)

公立专科医院补偿机制研究报告 李冠伟 孙统达 徐盛鑫(629)

宁波商业银行竞争力实证研究 贺 翔(637)

浙江省制造业外包指数测定及其对贸易的影响

——基于行业面板数据的实证 黄文军 郑长娟(648)

基于知识发酵理论的高校科技成果转化机理与对策研究

..... 夏向阳 赵 莉(655)

物流企业竞争力评价研究

——以宁波市为例 高晓红(665)

宁波航运物流保险发展调研报告

..... 宁波市保监局课题组(673)

物流业风险及其发展物流保险的必要性分析

——以浙江省为例 吴志刚 张 媛(685)

加快发展方式转变,增强市场竞争力

——宁波保险业发展浅谈 胡 邢(700)

宁波保税物流发展的 SWOT 分析及对策研究 褚敏儿 赵 丹(704)

我国农产品供应链的合作关系选择:以乳品为例

..... 张向阳 邱 斌 熊 峰(715)

港口对腹地的经济贡献度研究

——以宁波港为例

邹德玲

一、宁波港与腹地的现状分析

(一) 宁波港现状分析

1. 宁波港的自然条件

宁波港得天独厚的自然条件,使其发展迅猛。宁波港位于中国的东南部,地处浙江海岸线的中部,其所属地浙江为中国经济较为发达的地区。港口水深流顺、常年不冻,与宁波港口隔海相望的舟山群岛为宁波港口提供天然屏障,码头年可作业天数达 350 天以上。宁波港自身包括镇海、北仑、宁波、大榭、穿山五个港区,其中宁波港的北仑是中国重点建设的四个深水港口(大连大窑湾、宁波北仑、深圳盐田、福建湄洲湾)之一。港口的通过能力和货物吞吐量均已超过亿吨,现有生产性泊位 298 座,其中万吨级以上深水泊位 67 座,是中国大陆大型和特大型深水泊位最多的港口。

宁波港的内外向覆盖:外向可以连接东亚地区以及环太平洋的区域,内向则可以通过公、铁路连接京杭大运河、长江,即宁波港的辐射范围达整个华东地区与长江流域。且随着中国的内陆交通运输业日益发达,杭州湾跨海大桥的落成,宁波港在国内的覆盖面将更加广阔。

2. 宁波港的经济情况

宁波港自改革开放以来,吞吐量稳步增长,由 1978 年吞吐量的 214 万吨到 2009 年吞吐量的 38385 万吨,其增长率为 18.22%。2009 年,宁波—舟山港(2006 年结合)跻身世界集装箱港口排名前 10 位,位于第 8 位,吞吐量约

1050 万标箱。目前除了经营进出口的集装箱,也获准经营进口铁矿砂,进出口特殊药品,原油成品油,液体化工产品等货物的装卸、储存、中转业务。

截至 2010 年 10 月,宁波港集装箱航线已有 229 条,其中远洋干线 124 条,近洋支线 53 条,内支线 20 条,内贸线 32 条。目前,全球排名前 20 的航运公司均以入驻宁波港。这些公司的人驻,代表宁波港已经具有了国际港口的实力。除了可以让更多的国家更方便地将货物出口中国以外,并为宁波港腹地的外贸公司在销往地上提供了更多的选择。

从 1996 年 5 月起,宁波口岸查验和服务单位全部进驻港区现场联合办公,为客户提供报关、查验、金融、保险、船代、货代等一条龙服务。宁波港股份有限公司通过积极开拓市场,建设海铁联运统一平台的一系列措施提高了宁波港的竞争优势。宁波口岸查验单位齐全,办事快捷高效。目前,宁波港海关遵循政府关于服务性工作的原则,直接到仓库进行检验,免得物流企业将货物运输至海关进行查验时,产生不必要的损失。

表 1 2010 年 10 月宁波港生产情况

		计量单位	当月完成量	同期增长	累计完成量	累积增长
集装箱吞吐量			104.78	9.04%	1085.21	26.70%
其中:	货重	万吨	657.48	8.34%	6832.23	
	国际出港	万 TEU	46.44	12.04%	490.84	28.54%
	出港重箱	万 TEU	41.03	16.44%	434.48	28.10%
	国际进港	万 TEU	45.72	10.56%	471.15	28.33%
	进港重箱	万 TEU	12.27	-3.08%	127.27	7.40%
	内支线箱量	万 TEU	3.34	-1.60%	36.34	46.50%
	内贸线箱量	万 TEU	9.28	-6.21%	86.88	5.03%
港口吞吐量		万吨	3510.30	1.17%	33012.36	4.88%
其中:	外贸	万吨	1620.63	-3.43%	16865.43	12.52%
	煤炭	万吨	484.25	20.99%	5038.50	30.68%
	铁矿石	万吨	665.72	8.86%	6137.36	-4.21%
	原油	万吨	485.87	-16.50%	5027.97	1.11%
	粮食	万吨	22.94	48.40%	212.64	8.41%
	化工原料及制品	万吨	96.32	2.34%	1013.79	10.90%
旅客吞吐量		万人次	31.71	-74.63%	263.23	75.65%
其中:发出量		万人次	17.24	-72.30%	134.97	74.84%

注:同期即相同主体在一年中的同一时期,但年份不同进行对比。

资料来源:锦程物流网。

(二) 宁波港腹地的现状及发展概况

1. 宁波港腹地的具体范围分析

腹地即是港口集散物资的地区。原意是海岸聚落和港口的背后陆地，为港口城市提供出口物资和进口销售商品的范围。腹地是港口的服务区域，其功能是商品和货物的扩散地或来源地。例如鹿特丹的腹地覆盖了欧洲的半数国家。

宁波港由于与上海港的距离较近，难免导致腹地的重合。所以根据一些考量，文章需分析宁波港的腹地具体涵盖的地域。

(1) 直接腹地

①就进原则：浙江省的货主将货物托运于船公司，船公司出于距离的考虑以及车辆的需要，会综合考虑选择港口，在一般情况下，即通过距离来决定，浙江大部分的城市与宁波港的距离较近（详见图 1），所以倾向于选择宁波港。

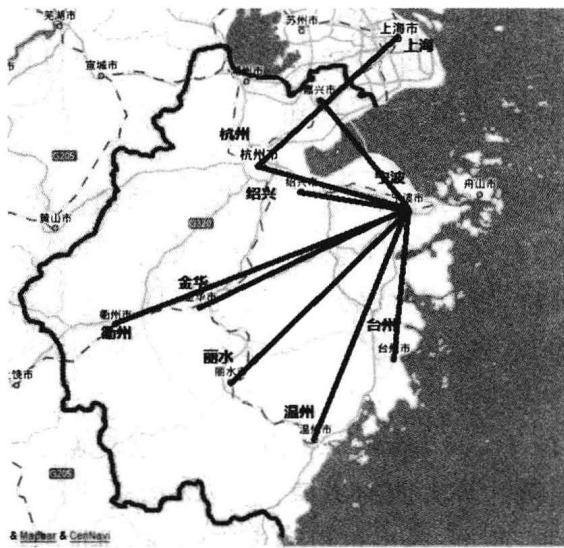


图 1 宁波港与浙江省内各大城市距离图

②甬金高速：甬金高速公路全线长 185 公里，是浙中一条重要的交通运输干线，它的建成使甬金两地的车程缩短了两个小时，为沟通金华、宁波两地创造了便捷的交通条件。同时它还是浙江西部地区乃至湖北、福建、江西各省货物经宁波港运输的重要通道。因此，充分发挥甬金高速的区位优势，对扩大宁波港的腹地有很大的作用。

由上述可知,甬金高速拉近了宁波市与浙西大部分地区的距离,出于对运货成本的考虑,在选择港口时,浙西地区的货主有更大的可能倾向于选择宁波港出货。

③通关便捷:宁波港针对浙江省各县(市)的不同情况,做出了相应的便捷通关政策。如在金华地区建设的“无水港”,使得金华、义乌地区从宁波港走货,通关更加便捷,从而更多的金、义地区的货物选择从宁波港出发,还有宁波港的报关、查验、金融、保险、船代、货代等一条龙服务,也为浙江省内货主优先选择宁波港出货作出了贡献。

④杭州湾跨海大桥:跨海大桥的建成,将嘉兴地区与宁波地区的原本 4 个小时的车程缩短在 2 个小时以内。虽然就距离而言,嘉兴地区与上海港的距离更近,可是由于洋山港尚未建成,且宁波港具有更好的港航条件,所以嘉兴地区的货主也更多可能选择宁波港进行外贸交易。

综上所述,宁波港目前的直接腹地为浙江省的大部分地区。

2. 间接腹地

首先,宁波港地处长江下游的三角洲地区,连接整个长江流域,长江的沿江城市只需通过河运的方式将货物运至下游,再通过铁路或者公路等连接,即可快速地将货物运至宁波港,所以长江流域上的城市可以称为宁波港的间接腹地。

其次,宁波市系京杭大运河的末端杭州市的周边城市,杭州湾由于自身港口环境的限制,并不能进行过多的货运操作,且宁波港与杭州市直线距离仅约为 140 公里,货物的周转十分方便。京杭大运河沿线城市需选择深水港进出口货物时,也会有可能选择宁波港。即京杭大运河沿线城市可以称为宁波港的间接腹地。

最后,宁波市位于 104 国道、329 国道等国家交通干线上,一些内陆的市、县由于距离、便捷性等方面的考虑,也有选择宁波港进行货运操作的可能。所以国道上的一些市、县也可以称为宁波港的间接腹地。

通过对宁波港的直接腹地和间接腹地的研究,认为宁波港虽然位于长江三角洲,但是与宁波港有较大竞争的上海港更是位于长江的下游出海口,相较于长江流域的周边城市,更为便捷;而京杭大运河以及国道的沿线城市也会倾向于选择较近的港口。所以出于各种考虑,大部分宁波港的间接腹地的货主,会在其他港口与宁波港口之间游移,并不能准确地确定是倾向于使用哪个港口。因此,为了更准确地体现宁波港发展对腹地的经济

贡献度,文中皆使用直接腹地的相关数据,即浙江省的相关数据进行分析。

3. 宁波港腹地概况

由于间接腹地的选择不可估计性,文章选择直接腹地作为本文分析宁波港发展对腹地经济的贡献度的依据。根据前文的分析,宁波港的直接腹地 of 浙江省的大部分地区,所以在了解宁波港对腹地经济发展的贡献之前,首先要清楚宁波港相关的腹地经济及建筑业的发展情况。

文章采用图表的方式,直观地分析近年来,浙江地区的发展情况(见表 2)。

表 2 浙江省各产业发展情况 (单位:亿元)

年份	全省生产总值	第一产业	第二产业	工业	建筑业
1998	5052.62	609.30	2766.95	2484.97	281.97
1999	5443.92	606.31	2974.74	2679.68	295.06
2000	6141.03	630.98	3273.93	2945.70	328.23
2001	6898.34	659.78	3572.88	3181.93	390.94
2002	8003.67	685.20	4090.48	3640.84	449.64
2003	9705.02	717.85	5096.38	4462.97	633.42
2004	11648.70	814.10	6250.38	5491.33	759.05
2005	13417.68	892.83	7164.75	6344.71	820.03
2006	15718.47	925.10	8511.51	7585.47	926.04
2007	18753.73	986.02	10154.25	9090.74	1063.51
2008	21462.69	1095.96	11567.42	10328.72	1238.70
2009	22990.35	1163.08	11908.49	10518.21	1390.28

数据来源:《浙江统计年鉴》。

观察近 12 年的浙江全省的生产总值,发展是较为明显的,由 1998 年的 5052.62 亿元翻倍的增长到 2009 年的 22990.35 亿元。可见这 12 年内,浙江省内的各行业的发展也是较为迅速的,进而累积出浙江省生产总值的显著变化。其中较快发展的莫过于第二产业中的工业发展,其对全省生产总值的促进是显而易见的。

二、宁波港发展与腹地的经济增长关系实证分析

(一) 宁波港及其腹地的近年发展

由上文可知,虽然出于一些选择惯性的考虑,浙江省的某些地区倾向于选择上海港作为出货港,但是省内绝大部分的地区,选择宁波港对于选择上海港还是有更多的方便,且出于数据选择的便利,文章使用全浙江省生产总值(GDP)作为腹地经济发展水平的指标。对于宁波港的发展情况,宁波港吞吐量(TTL)是最直观的衡量指标,所以文章使用宁波港吞吐量作为宁波港发展水平的指标。通过对两项水平的关系的研究,以此证明宁波港发展与腹地间的相互关系。

1986—2009年浙江省生产总值(亿元)与宁波港吞吐量(万吨)的具体数值见表3。

表3 1986—2009年浙江省生产总值与宁波港吞吐量 (单位:亿元,万吨)

年份	浙江省总产值	宁波港吞吐量	年份	浙江总产值	宁波港吞吐量
1986	502.47	1797	1998	5052.62	8707
1987	606.99	1940	1999	5443.92	9660
1988	770.25	2002	2000	6141.03	11547
1989	849.44	2209	2001	6898.34	12852
1990	904.69	2554	2002	8003.67	15398
1991	1089.33	3390	2003	9705.02	18543
1992	1375.70	4367	2004	11648.70	22586
1993	1925.91	5321	2005	13417.68	26881
1994	2689.28	5850	2006	15718.47	30969
1995	3557.55	6853	2007	18753.73	34519
1996	4188.53	7638	2008	21462.69	36185
1997	4686.11	8220	2009	22990.35	38385

资料来源:《浙江统计年鉴》以及《宁波统计年鉴》。

1. 宁波港及其腹地的近年发展数据的单方根检验

模型是需要建立在平稳的数据的变量的基础上,所以要先运用单方根

检验,浙江省总产值时间序列(GDP_t)和宁波港吞吐量时间序列(TTL_t)在某个水平上是平稳的,且均位于同阶差分。(文章中操作均在 Eviews5.1 实现。)

对序列 GDP_t (浙江省总产值,下同)的一阶差分和二阶差分进行单位根检验,发现在图 2 所示的对话框中选择 2nd difference 时,得出图 3 的结果,这时序列才是平稳的。

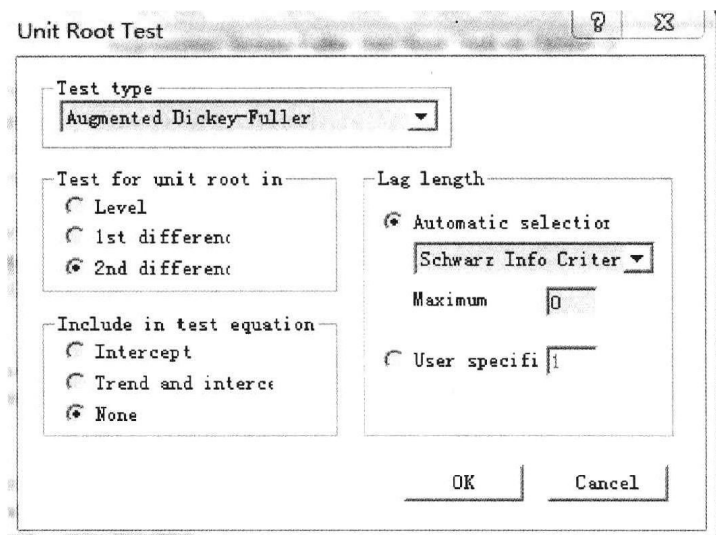


图 2 GDP_t 二阶差分

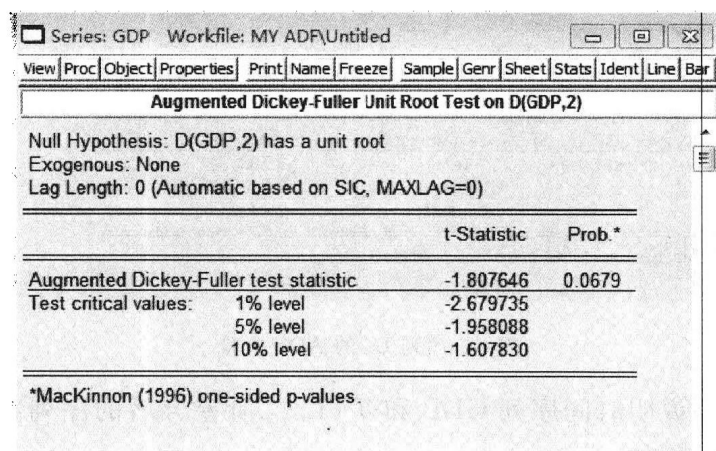


图 3 TTL_t 二阶差分