在竞争中宁波港出路何在

王造周　　吕逸君　李乃芳

（宁波市交通办）　（宁波市经济研究中心）

一、問題的提出

宁波港拥有北仑深水港、镇海港区，宁波老港大中小综合性配套三个作业区。1986年货物吞吐量达1 795万吨，“七五”末期将形成4 000—5 000万吨的年吞吐能力，预计2000年吞吐能力可达1亿吨。然而，宁波港正面临着新的挑战，在周围不足1 000海里的区域内，分布着一批港口群，北有大连港、连云港、上海港，南有黄埔港、厦门港、福州港，西有张家港、南通港、南京港，特别是实力雄厚的上海港就在宁波港的旁边，以其城市与港口的强大辐射力把腹地推入长江中下游。宁波港如何在群雄竞争中得到充分利用？出路何在？很有必要更新概念、制订对策。

滩，其余为细砂滩；气候干燥，水动力作用强。滩涂和浅海养殖有牡蛎、泥蚶、紫菜和海带，未利用面积多，潜力大；垦区为盐业和对虾养殖业。今后可扩大牡蛎、泥蚶、缢蛏等养殖面积，并进行优质经济贝类的增殖试验；高潮区多砂质或石质滩涂，可适当围垦；利用岛屿的秀丽风光和面对金门岛的特殊地理位置发展旅游业。

本文根据1985—1986年的实地调查材料写成。参加该项工作的还有朱季文、韩敏、刘塔、蔡清泉、厚林等同志。

二、概念的更新

在宁波港得天独厚的深水优势为世人所瞩目之时，我们听到一些港口利用问题的议论：宁波的腹地太小，只有浙东一隅，没有多少“拳头”产品可出口。宁波要甘愿当配角，等等。鸦片战争后的宁波，因地处浙东一隅，与腹地交通不便，“洋货销路不畅，土货来源不广。”内地市场多被毗邻的上海所占有，或继续受到传统商路广州的牵制。所以尽管浙江的外贸商品市场扩大了，但宁波的外贸活动却没有相应地发展起来。从历史上看，港口经济腹地的大小及其资源的丰盛与否，曾是港口盛衰兴废的决定因素。但是，在国内经济发展已打破封闭式的传统格局，国际贸易已对世界经济发展具有决定性影响的今天，仅以单一的港口腹地作为港口兴衰的唯一依据已站不住脚了。理由之一是，港口腹地固定的地域概念发生了新变化。腹地首先是由生产规模、技术协作、商品交换、交通运输乃至地理环境、气候和资源等条件互相联系而构成的，这些条件又随着经济技术的发展不断变化。所以，动态化的腹地再不能以固定划分范围的旧观念来看待了。互相交叉重叠的混合腹地将随着内外开放进一步深入、横向经济联系广泛发展而发生变化，谁也难以独占鳌头。混合腹地的货源，各港口都可争夺。谁运输方便，谁运价便宜，软硬环境优良，谁就能在竞争中处于有

利地位，各类运输货物就会源源不绝。理由之二是，前地论的确立冲击了原有腹地的概念。不以腹地的大小为依据，而是立足于发展港口来带动滨海工业和城市建设，促进对外贸易，使港口成为当地经济起飞的翅膀。同时，滨海工业与城市建设的发展又为港口兴盛输入更多活力。如战后的日本，在人多、资源短缺的劣势下，能迅速利用本国港口和远洋船队的优势，把整个日本变成世界的加工厂，把全世界变成自己的原料和燃料的供应基地和产品的销售市场，从而使战后经济濒临崩溃的日本，一跃变成今日世界经济大国。经济的迅速发展，使港口的吞吐量剧增，一批港口跨入世界一流大港行列。如神户港就杂货吞吐量而言，仅次于鹿特丹居世界第二位，集装箱运输居世界之冠。因而，当今在发展港口时，既要考虑腹地的深广，也必须树立以全球为前地的概念。现今的宁波港，自然条件远优于日本诸港，腹地也并不逊于日本诸港，其直接腹地是上海经济区包括长江中下游一带，尤其在形成全国性远洋大宗散货、木材、国际集装箱等外贸物资的中转港后，南北洋干线与长江干线所连接的省市乃至全国都将成为它的辽阔腹地。对以水水中转为主要功能的宁波港来说，关键是宁波应采取什么对策来克难取胜。

三、对策的论证

为在本世纪末把宁波港建成国内第一流大港以及我国的海运中心之一，根据国家确定的宁波市发展方向及港口功能，笔者提出以下发展对策。

1. 形成水陆两个强健触角，延伸纵深腹地

首先是水路。宁波港地居我国沿海南北航线的交汇点，背靠长江，可与经济比较发达的沿海及长江15个省市直接相连，因而开辟T型航线条件极其有利。由于沿海开放城市经济、科技、资源、地理、港口水深、疏运系统、承担功能的差异和不同，有可能进一步加强相互之间的联系交往。宁波深水良港的优势可以承担起大型散货船进口散货中转业务，为沿海港口服务。在远期，宁波第三代集装箱码头建成后，要积极创造条件，代替香港或神户集装箱配载转运的地位，使沿海各港口的集装箱通过宁波港，直接用大吨位船运出或争取国际集装箱班轮在宁波挂港。所以，从现在起，宁波港就应有长远的规划并开始起步，为在本世纪末开辟国际集装箱中转业务作准备，此外，宁波深水港将会起到上海港深水港的作用，除可减轻上海港部分压力外，也为上海港作为国际大港创造更为有利的条件。同时，宁波深水港要发展，还必须有上海这样特大城市为依托和上海港强有力的支持。两个港口虽因功能不同，不能相互代替，但相互关系密切，必须妥善处理好分工和分流的关系，从而更好地发挥各自的优势。

要瞄准黄金水道，发展江海联运，建立一支强大的江海船队，直接进长江，集疏运长江两岸省市原材料、资源和产成品，使宁波港对纵深腹地的辐射作用得到更好发挥。目前最有条件的就是矿石中转。过去我国每年从国外进口的数百万吨铁矿石，因无大吨位深水泊位，只能租用1—2万吨级的船舶运输。现在，国家已在宁波北仑港新建一个国内最大的10万吨级矿石专用泊位，进口矿石即可租运10—13万吨级船靠泊中转。根据国际运费标准，租用2.5万吨级船舶运铁矿石，每吨运费10.5美元，租用10万吨级船舶则每吨6.5美元。如果今后国内每年进口2 000万吨澳大利亚铁矿，每年就可为国家节约8 000万美元的外汇支出。交通部已决定，用两、三年时间，将长江沿岸主要钢厂的进口澳矿逐步移到宁波港中转。北仑港10万吨矿石专用码头发挥效能指日可待。在此基础上，用江海两用船舶，把其他货物的中

转也搞起来，并要加强与黄金水道沿岸省市的横向联系，吸引外贸物资经北仑港出口。

其次是陆路。宁波已有一定的铁路、公路等陆上集疏运基础设施，今后还需要进一步改善，开辟陆上新通道，以带动浙江全省，开发江西以及西南地区，"七五"期间，全国铁路建设总投资的1/5将投向华东，宁波联结西南地区的主要通道浙赣铁路也被列为"七五"重点项目，将铺设复线350公里，新建第二座钱塘江大桥，另外，还将抓紧建设安徽省宣城至杭州铁路，尽快建成华东第二条通道。这些，都为改善宁波港陆上集疏运网络创造了十分有利的条件，扩大辐射范围。近期，应加快杭州至宁波铁路改造，达到600万吨能力。为了适应宁波港日益增加的吞吐量，必须新建一条从宁波至金华的铁路。这样，金华到宁波要比到上海路程近一半，使西南方向过来的货物有可能改为从宁波出口。

目前，江西省进出口物资有180万吨，预计"七五"末将达300万吨。该省正急需有个进出口中转港。这个内陆省是沿海几个港口交叉腹地，今后竞争必将十分激烈。如金华至宁波铁路打通，交通条件的改变将使宁波港对江西具有更大的吸引力，而金华至宁波铁路的建设，还将带动沿线地区经济的发展，为浙江中部物资转运出口增加一条便利的通道。此外，还要加快杭州至宁波二级公路改造，争取杭州至北仑一级公路提前兴建。届时，宁波与浙江全省的交通更加方便，物流更加畅通。总之，有了水陆两路的挺进，宁波港腹地何愁不广。

2.发展滨海工业　促进港口发展

目标是尽快发展滨海工业基地与外贸加工工业区，切实改善城市产业功能，从而形成与港口配套的外向型经济。

由于诸多原因，人们对宁波港的认识长期停留在一般商埠的基础上，因而也未能相应地发展滨海工业。宁波的经济结构基本趋于内向型。现在中央已明确，宁波作为华东地区重要工业城市、对外贸易口岸、浙江经济中心的地位。"七五"期间，国家确定在宁波建设24项大中型工程，除了北仑钢厂正在与外商洽谈外，其他23个项目总投资约为64亿元，在滨海工业区建设这批大型项目，将明显地改变宁波现有工业结构。将来，油气储量丰富的东海油田一经开发，宁波将作为后方重要补给、贮藏和转运基地发挥作用。国务院已批准，在我市北仑港工业区495平方公里岸段陆地，外商投资企业享受经济技术开发区优惠待遇。这些，都将为宁波滨海工业群体和外贸加工工业区的形成创造极为有利的条件。宁波的经济将在港口带动下全面振兴，城市繁荣也将为港口发展提供各方面服务和依托，促进港口的发展，从而形成港口与域市经济发展的良性循环。

3.开辟自由港

所谓自由港，即外国商品可以免税进出的港口。二次世界大战后，开辟自由港、自由区的风潮遍及全世界。目前大约有10%的世界贸易通过自由港。从发展趋势预测，到本世纪末，这个比例将增长一倍。

宁波开辟自由港具备诸多有利条件：一有适中的地理位置，与天津、武汉、高雄、香港，日本的神户、大阪以及朝鲜的一些港口构成一个近于等距离的水运网络，并依托发达的上海经济区。二有深水泊位和广阔的陆域，15万吨级大轮可以自由进出，20万吨级大轮可以候潮进出，可供锚泊作业的水面为34平方公里，约可容300艘船锚泊，是国内罕见的深水港。拥有130平方公里的陆域，发展前途极大。三有较好的疏运、通讯、航空条件，北仑铁路把港口与全国铁路网联结起来，集疏条件方便。万门程控电话投入运行，实现了长途自动拨号，不久就可扩大到香港地区。民航飞机已通航上海、杭州，预计不久可新辟宁波至北京、宁波至广州的航

线，将大大改善宁波投资环境。

在世界经济重心向太平洋地区转移的情况下，开辟自由港区，使宁波、上海乃至全国经济在激烈的国际竞争中处于有利地位，是至关重要的战略步骤。建议从穿山半岛划出20平方公里土地辟为自由港，用来建造码头、仓库、堆场，吸引外国船只来自由港进行中转、锚泊、储存、装配、加工等业务。经过一段时间，视条件成熟，还可逐步扩大，从小到大，从单一功能到多种功能，从低级到高级发展。当然，开辟自由港是一项涉及面广、政策性强的工作，它也可能带来消极的因素。但自由港对于充分利用世界资源、发展本地经济、扩大对外贸易，无疑是一项重要的战略措施，它不仅被工业和经济发达的国家所采用，而且也被许多发展中国家所采用。

4.改善港口条件

港口腹地大小，与港口内外条件是互为因果的。就内部条件而论，腹地大小取决于港口吞吐能力，管理水平，服务质量诸因素。当年汉堡港励精图治，创造良好的靠泊条件，在竞争中跻身于世界大港之林，他们的经验对于今天的宁波港来说不无借鉴之处。①扩大仓储能力。储存是港口最原始最基本的功能，扩大港口吞吐能力，包括扩大港口的仓储能力。今后宁波港的发展方向是大吞大吐，没有足够的仓储能力是不堪设想的。②提供多元化高级服务。港口管理应从生产型向生产经营管理型发展。港口服务应从单一化向多元化、高级化方向发展。港口除了装卸作业外，还要提供包装、整理、分灌、装配、加工、转运、咨询等多样性服务，保证按质、按量、按时提供高级化服务。讲究文明礼貌，加强职业道德教育，做到用户满意、船方满意、对方港满意。③采取各种优惠政策。"七五"期间，沿海将新增万吨级泊位120个，届时全国万吨级泊位可望达到320个。为在竞争中取胜，不能不采取各类优惠政策。首先是在统一规划下，发挥多家建码头的积极性，贯彻"谁建造、谁受益"的方针。国家对码头投资应采取无息贷款和贴息贷款，并延长投资偿还期的优惠待遇。其次是调动造船企业和航运企业的积极性，迅速扩建远洋船队，增加航运能力。因造船周期长、投资大，国家应对制造单位和使用企业采取补贴政策。对新船舶使用初期应减免税收。第三是降低港口各种收费标准。无论是船舶还是中转物资，对导航、引水、仓储、装卸等费用，均要降低收取标准，给船主和货主以更多的实惠。④新辟航线，增加航班。目前，长江中下游各省外贸物资大都集中在上海港中转。因上海港受各种条件限制，接纳不了这么多运量，造成严重压港压船状况。作为上海经济区的深水港——宁波港，完全有能力为上海港分流。但是，目前宁波港外贸航线太少，对兄弟省外贸物资运输缺乏吸引力。因此，要尽快兴建大型集装箱码头，多开辟新的航线，扩大国际集装箱中转业务，使之成为我国外贸运输的中转港。

综观宁波港发展前景，关键在于更新概念、发展经济、开发前地、扩大腹地。只有这样，宁波港才能真正发挥巨大作用。

整治。目前存在的问题是，现有人员不足，流动性过大，基本建设投资不够，水利设施尚未跟上，缺乏应有的机械和有机肥料，大面积的蔬菜生产全靠肩挑人担、耙锄耕做的手工劳动，常使抢种、抢收不及时，耽误农事，难以提供高产、稳产和规格统一的优质原料。今后还必须整顿生产队伍，加强基本建设的投资。

由于如东棉花原种场是在滩涂上新创建的厂，是贸、工、农三者结合的新型企业，时间短、经验不足，有关经营管理问题尚待在实践中逐步摸索。