

腹地经济转型对宁波-舟山港发展的影响

何 佩, 刘桂云*

(宁波大学 海运学院, 浙江 宁波 315211)

摘要: 基于腹地经济特点及转型发展趋势, 分析了经济转型可能对宁波-舟山港货物吞吐量、航线挂靠、增值服务能力以及港口相关产业结构等产生的影响, 为进一步确定港口发展战略, 提升港口服务能力, 促进国际强港建设提供参考。

关键词: 经济转型; 宁波-舟山港; 吞吐量; 服务能力

中图分类号: U691

文献标志码: A

文章编号: 1001-5132 (2014) 04-0066-05

目前, 全球经济增长步伐明显放缓, 国际市场需求不再持续旺盛, 欧美等发达国家对中国制造需求放缓。据统计, 2012 年中欧双边贸易总值同比下降 3.7%^[1], 降幅呈现逐月扩大趋势; 中日双边贸易总值下降 3.9%^[2]; 美国经济增长动力不足, 中美双边贸易有一定回暖, 但总体增长较慢。我国外贸业发展面临较大压力, 2012 年我国 GDP 增长中货物和服务的净出口贡献为 -2.2%。低迷的国际经济形势也影响了作为进出口贸易纽带的港口服务业, 特别是为远洋运输服务的国际性港口, 要继续保持竞争力, 必需进行发展策略调整。

国内经济在总量持续扩张多年之后, 资源环境与发展的矛盾逐渐突出, 需要转变经济发展方式, 优化经济结构。高兹于 1934 年发表的《海港区位论》中, 把港口与腹地联系起来, 认为港口最优区位与良好的腹地支撑是密切相关的^[3]。巴顿等学者认为区域经济发展与港口发展相互依存、相互影响^[4]。腹地对港口的发展极为重要, 腹地范围大小、经济规模大小、经济发展的活力是港口发展的动力和支撑^[5]。在腹地经济转型的背景下, 港口作为国民经济的基础行业, 势必要进行调整以适应我国经济社会领域的变革^[6]。在经济全球化的时代, 港口已经由传统海陆运输的交接点发展为完整的物流网络中一个供应环节^[7]。腹地产业转型必然会对港口生产经营活动造成冲击。茅伯科^[8]认为

在腹地经济转型升级的情况下, 要在保持港口硬件优势的基础上, 尽快提升软实力, 创造新优势, 引领港口发展。全球经济调整、国内经济转型给港口发展带来了新的影响, 作为我国货物吞吐规模最大的港口, 调整发展战略、优化产业格局、采取新的发展对策成为宁波-舟山港走可持续发展道路的必然选择。

1 宁波-舟山港的发展现状

作为东南沿海的发达地区, 宁波、舟山两地经济增长保持良好的发展态势。宁波地区生产总值逐年增长, 从 2008 年 3 964 亿元增至 2012 年的 6 524.7 亿元; 舟山地区经济发展同样突飞猛进, 生产总值由 2008 年的 490.25 亿元跃至 2012 年的 851.95 亿元。地方经济发展促进了港口吞吐能力的增加, 2008 年宁波-舟山港货物吞吐量为 52 047 万吨, 2012 年增至 74 400 万吨, 货物吞吐量总体上呈现逐年上升趋势, 港口生产能力连续稳定增长, 宁波-舟山港国际地位及竞争力不断增强。

宁波-舟山港进出货物以大宗散货和集装箱货为主。根据近 5 a 的港口数据分析, 占宁波-舟山港货物吞吐量比例较大的依次为金属矿石、石油及其制品、煤炭及其制品等, 2012 年分别达到 17 868.71 万吨、10 000 万吨和 9 745.91 万吨。其次为矿建材料、化工原料及制品、钢铁、水泥等^[9-10](图 1)。港

收稿日期: 2013-10-15。

宁波大学学报(理工版)网址: <http://journalg.nbu.edu.cn/>

基金项目: 国家软科学项目 (2013GXSD0025); 宁波大学海洋文化与经济研究中心项目 (11HYJDYY04)。

第一作者: 何佩 (1989—), 女, 湖北仙桃人, 在读硕士研究生, 主要研究方向: 港口管理。E-mail: hepei2512@163.com

*通信作者: 刘桂云 (1972—), 女, 辽宁鞍山人, 博士/教授, 主要研究方向: 港口管理及物流管理。E-mail: liuguizun@nbu.edu.cn

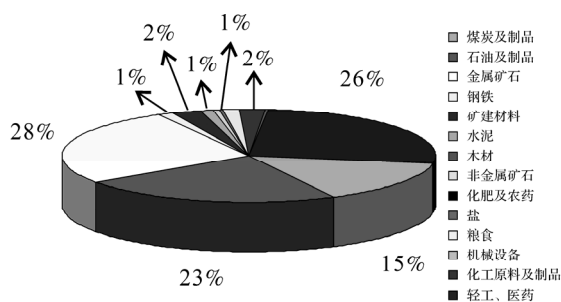


图1 宁波-舟山港货物吞吐量结构

口转口货物吞吐量也逐年增长,2012年宁波港域转口货物吞吐量已经达到本港货物总吞吐量的11%以上^[9-10]。从集装箱吞吐量来看,宁波-舟山港已成为国际班轮航线上的重要大港,2012年集装箱吞吐量为1617.33万标箱。在进出宁波-舟山港的国际集装箱货物中,亚洲航线集装箱吞吐量居第1位;其次为欧洲航线、北美航线和南美航线,航线分配比例如图2所示。近年来,受国际经济形势影响,欧洲航线和北美洲航线货物吞吐量增长速度呈下降趋势,为保持快速发展,宁波-舟山港正在不断地拓展非洲和南美洲航线等相关区域的货量。

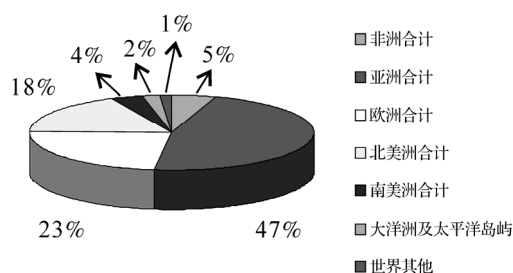


图2 宁波港国际航线货物吞吐量结构

自2009年起宁波-舟山港吞吐能力连续雄踞世界海港首位,2012年更是突破7亿吨,巨大的货运吞吐量为宁波-舟山港成为国际大港奠定了稳固的基础。优越的港口自然条件,顺应政府规划发展的原油、矿石、煤炭等战略物资储运基地,使得港口原油、矿石等吞吐量迅速增长,逐步形成以散杂货为主的货运结构。

2 宁波-舟山港腹地经济转型发展趋势

腹地经济发展状况对港口的兴衰起着决定性作用。宁波-舟山港的经济腹地较为辽阔,直接经济腹地为浙江省,间接腹地为长江中下游地区的湖北、安徽、江苏、上海等省市,涵盖了华东沿海

及长江中下游地区。据统计,宁波-舟山港进出口的集装箱货约85%来源于浙江省内,主要来自宁波、温州、台州、杭州、绍兴、舟山、丽水和金华8个市级区域^[11]。随着浙赣铁路运输能力的提高以及相邻省市铁路的建设,腹地逐步扩大至安徽、江西和湖北等省份。

宁波-舟山港主要经济腹地——浙江省以及长江三角洲,已形成了全方位开放,以工业为主体的快速经济发展体,依靠大量的出口来维持企业经营及区域经济发展增长。然而,区域内大多产业以劳动密集型为主,产品处于产业链分工的低端,集装箱单箱产值不高。特别是自“十一五”后半期以来,受国际金融危机以及全球经济增长放缓等因素影响,区域经济面临着发展势头减缓、发展动力减弱等问题。2012年浙江省进出口总额3122.4亿美元,比上年增长0.9%,其中进口总额下降5.8%,出口总额增长3.8%,增速明显放缓。在出口部分,一般贸易增长1.8%,加工贸易下降3.7%,高新技术产品下降3.5%;进口部分,一般贸易下降4.4%,加工贸易、机电产品分别下降11.2%和11.7%。外贸进出口和工业增速持续回落,宁波-舟山港腹地区域经济发展受到了较大的压力。

未来,浙江省及长江三角洲地区为继续保持中国经济实力强劲的经济中心地位,必然会调整产业结构,从根本转变依赖廉价劳动力、资源环境消耗为代价的经济增长方式,增强自主创新能力,提高科技对经济发展的贡献率。以浙江省为例,其三次产业增加值结构从2008年的5.1:53.9:41.0逐步调整为4.8:50.0:45.2,第三产业增加值从8811.16亿元增至15624亿元^[12],第三产业比重明显增加。区域内的经济主体努力延伸产业链条,加强研发、设计、制造、销售等环节,提高产品附加值,使外贸适箱货物走高值化之路,推动单箱货值上升。腹地经济发展模式和产品类别的变化,必然给宁波-舟山港货运总量、类别和服务能力带来重要影响。

3 经济转型对宁波-舟山港货物吞吐量的影响

3.1 港口吞吐量增长步伐放缓

2008年宁波-舟山港货物吞吐量为52047万吨,2012年超越上海港增至74400万吨,成为中国以及世界吞吐量排名第一的港口。现有集装箱班

轮航线已达 235 条, 国际大港地位显现. 但 2008 年至今宁波-舟山港货物吞吐量增长率呈现逐年下降趋势(图 3). 随着腹地经济的转型升级发展, 腹地产业结构调整, 进出港货物结构会进一步变化, 大进大出的趋势逐步减弱, 港口生产如过去一般高速增长的可能性越来越小. 随着全球制造产业转移, 货物吞吐量在达到一定峰值后, 可能会出现回落, 再逐渐趋于平稳的走势.

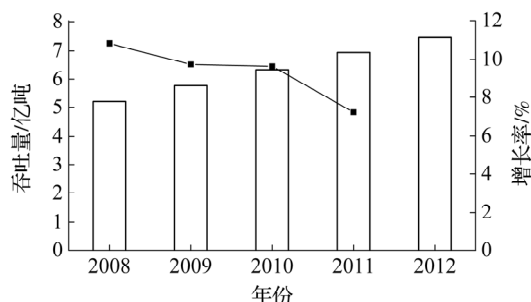


图3 2008~2012年宁波-舟山港货物吞吐量变化

另外, 宁波-舟山港对国际贸易的依赖程度较高, 外贸货物吞吐量占总吞吐量的 40% 以上. 2008~2012 年宁波-舟山港外贸货物吞吐量逐年增加, 剔除煤炭及其制品、石油及其制品、金属矿石等大宗散货后, 宁波-舟山港外贸货运量出口量高于进口量. 舟山港域剔除大宗散货后, 外贸货物吞吐量所占比例极小, 故选取宁波港域数据进行分析, 结果如图 4 所示. 从图 4 看, 宁波港域进口货物量增长率略有起伏, 基本保持较平稳趋势; 出口增长率总体呈上升趋势, 但受国际经济形势影响, 波动较大, 2009 年甚至出现负增长. 如此来看, 世界经济增速放缓, 美国、欧洲以及新兴市场国家经济发展减速, 国际贸易增速下降, 将会导致宁波-舟山港进出口货物吞吐量增长空间下降.

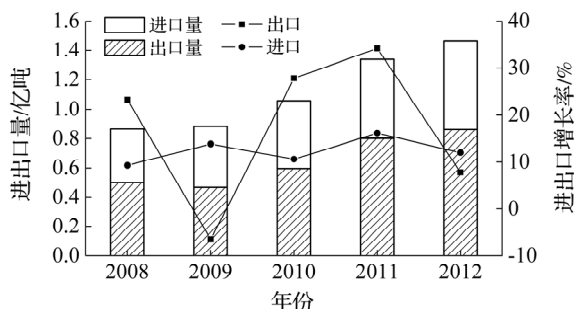


图4 2008~2012年宁波港域外贸货物运量变化

3.2 高价值货类吞吐量逐步上升

宁波-舟山港是我国重要的沿海进口铁矿、大型煤炭、大型原油与成品油、液体化工品和国际集装箱中转基地. 在宁波-舟山港港口货物吞吐量分析中, 剔除煤炭、石油、矿石、粮食等有特殊地位的大宗散货后可以发现, 围绕港口运输货物产生的钢铁、石化、发电等产业货物流量明显增长, 以廉价劳动力和资源消耗为主的传统制造业相关产业货物吞吐量逐渐下降(图 5), 轻工、医药等类型货物吞吐量急剧降低, 2008 年轻工和医药的吞吐量总值超过 6000 万吨, 2010 年跌至 53 万吨, 之后也未出现好转; 钢铁、化工原料及制品等产品吞吐量保持较稳定的上升趋势, 这一类产业关联性较强的企业为降低运营成本, 相互靠近, 产业布局日趋集中, 货物吞吐量逐步上升; 电子等其他各类货种吞吐量增加显著. 总体来看, 单位吞吐量货物价值呈上升趋势, 高价值货类港口吞吐量逐步上升.

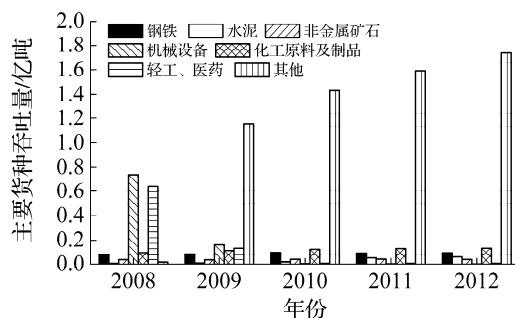


图5 2008~2012年宁波-舟山港主要货种吞吐量变化

3.3 不同航线货物吞吐量比例变化

2008~2012 年, 宁波-舟山港远洋干线数量总保持增长态势, 近洋支线数量保持上升趋势, 内支线和内贸线保持平稳, 其间略有增长, 具体数据见表 1. 受国际经济形势变化及全球航运市场不景气的影响, 宁波-舟山港国际航线货物吞吐量虽仍保持增长, 但增长空间有限. 为响应扩大内需经济战略, 保持集装箱量稳定增长和实现国际强港的建设目标, 宁波-舟山港正在积极开拓内支线, 扩大集装箱内贸吞吐量, 并取得了较好成效. 2011 年宁波-舟山港内支线集装箱吞吐量完成 63.23 万标箱^[13], 同比增长 33.1%. 2012 年同比大幅上涨, 成为港口重要经济增长点. 宁波-舟山港正在积极开拓货源腹地, 加强港口对支线货源的吸纳能力, 内支线在港

口生产中的地位不断上升。同时,大力发展干支线转运业务,提升水水中转比例。

表1 宁波-舟山港宁波港域班轮航线数量 条

年份	集装箱航线总数	远洋干线	近洋支线	内支线	内贸线
2008	210	118	47	18	27
2009	216	113	51	20	32
2010	228	122	54	20	32
2011	236	126	58	20	32
2012	235	120	63	20	32

注:资料来源于2008~2012年宁波市统计公报。

4 经济转型对宁波-舟山港服务需求的影响

4.1 客户的服务需求类别更加多样化

腹地经济由劳动密集型向技术密集型转型,出口产品向高技术含量、高附加值方向发展,必然对港口服务能力提出新要求,如完善集疏运系统,提高生产作业效率,发展高附加值的相关服务产业等。同时,高技术含量、高附加值产品的特性,导致更多不同的货运服务需求,港口需要推进港口业务服务类别多样化,提高服务质量,具备针对不同需求的柔性服务能力,变“粗放型”为“集约型”发展方式。

4.2 客户对服务效率需求越来越高

随着腹地经济的进一步发展,原材料和产成品相关货流增加,进出本港的货量不断增长,客户为尽快完成货物运输,避免货物压港,对港口船舶靠泊、货物装卸等生产活动效率要求越来越高。此外,为确保交易顺利完成,客户对港区物流、货物报关报检等通关服务的效率要求也会不断提高,港口为满足客户需求,必须改善货物进出港相关服务。在已有设施设备的基础上,不断提高生产管理效率,及时处理进港和出港货流,这样才能适应不同形势下港口服务市场的变化。

4.3 客户对服务创新能力需求更强

港口要在变化多端的市场中继续发展,必须要适应外部环境变化,满足客户多样化的服务需求。这就要求港口调整服务战略,丰富服务内容,提高服务水平,建立一个有效的“创新服务体系”。港口根据客户需求快速对生产模块进行自动安排、重组,在满足基础服务的前提下,将现代化的管理方法、服务技术应用到港口生产活动中适应客户个

性化的服务要求^[14]。在腹地经济转型的背景下,航运发展环境不断变化,用户对港口服务的期望越来越高^[15],宁波-舟山港要向新一代港口转型,必须不断创新服务模式,形成以客户为核心的服务创新发展模式。

5 经济转型对宁波-舟山港产业结构的影响

宁波舟山两地已初步形成了石化、钢铁、交通设备、能源、造纸等几大临港产业。从宁波的数据可以看出,临港工业已经成为区域内优势最强、贡献最大的产业(图6)。

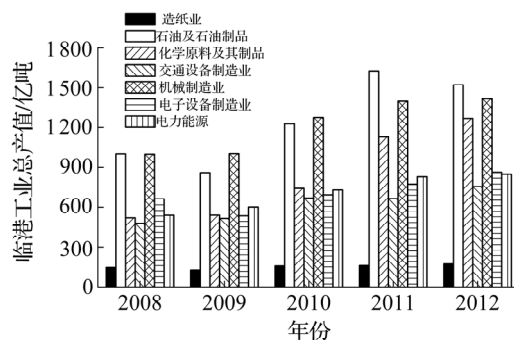


图6 2008~2012年临港产业总产值

宁波临港工业规模逐年扩大,其中石油加工业增长最快,其次为化学原料及其制品、电力能源等产业,宁波已成为华东地区重要的能源原材料基地和先进制造业基地。临港工业在创造巨大经济效益和税收的同时,也对地区环境和资源造成巨大的压力。2006~2012年间宁波市地区工业废弃物增长了一倍多,工业用地、工业用水大量增加,镇海、北仑等临港工业区内居民生活质量受到较严重的影响。此外,受国际经济形势影响,临港工业产值出现了滑落。2012年宁波港域临港产业中产值下降较大的有黑色金属,行业总产值下降6.1%,其次为石油加工、金属制品、有色金属冶炼,总产值分别下降3.0%、1.5%和0.7%^[16]。腹地经济转型会促进宁波-舟山港改善生产经营结构、提高资源配置能力,促进临港工业向多功能、多层次和专业化方向发展,形成如新加坡裕廊岛类似的世界著名临港产业区。从产业转型趋势看,临港产业将会以制造业为主体,资本密集型的高端技术产业比重逐步增加,炼油、石化、船舶、机械、电子等产业会进一步集群式发展。相关的现代港口物

流业和资本经营业会随着需求得到加强,出现临港工业与临港服务业双重发展态势,这种态势更有利于促进港口的可持续发展。

6 结论

港口随世界经济贸易的发展而成长,其发展与腹地经济密切相关。宁波-舟山港已经成为拥有巨大吞吐量的国际大港,在向国际强港转变的过程中,必须重视腹地经济发展方式、特点变化可能给港口带来的影响,从而采取新的发展战略。腹地经济转型发展,会对宁波-舟山港的货物吞吐量、港口货运种类、货运流向以及临港产业结构产生影响,客户对港口服务能力和质量需求越来越高。宁波-舟山港要实现国际强港目标,必须整合港口资源,优化集疏运网络,大力发展相关港航服务业,加强港腹合作与互动。并且要进一步优化航线布局,拓展新市场,提高港口服务效率和柔性服务能力,提升港口综合竞争力。

参考文献:

- [1] 商务部研究院欧洲研究部. 中欧贸易的机遇和挑战[EB/OL]. [2013-04-15]. http://news.china.com.cn/live/2013-04/15/content_19511997.htm.
- [2] 梁达. 外贸形势分析与预测[J]. 宏观经济管理, 2013(2): 13-18.
- [3] 赵林. 港口与腹地关系研究——以大连港和其腹地为例[D]. 大连: 东北财经大学, 2004.
- [4] Patton D J. General cargo hinterland of New York, Philadelphia, Baltimore and New Orleans[J]. Annals of Association of American Geographers, 1958, 48(4):436-455.
- [5] 王素君, 曲毅. 京津冀港口群协调发展的港口与腹地关系分析[J]. 经济与管理, 2008, 22(5):57-61.
- [6] 蒋伟. 中国港口转型势在必行[J]. 中国港口, 2011(6): 1-3.
- [7] United Nations. Free trade zone and port hinterland development[M]. Thailand: United Nations Publications, 2005:28-30.
- [8] 茅伯科. “十二五”期间我国沿海港口发展的战略趋势[J]. 中国港口, 2011(2):1-3.
- [9] 宁波市统计局. 宁波市统计年鉴[M]. 北京: 中国统计出版社, 2006-2012.
- [10] 舟山市统计局. 舟山市统计年鉴[M]. 北京: 中国统计出版社, 2006-2012.
- [11] 丁井国, 钟昌标. 港口与腹地经济关系研究——以宁波港为例[J]. 经济地理, 2010, 30(7):1133-1137.
- [12] 舟山市统计局. 浙江省国民经济和社会发展统计公报[M]. 北京: 中国统计出版社, 2008-2012.
- [13] 刘俊. 集装箱内支线的喜与忧[EB/OL]. [2012-08-10]. http://epaper.zgsyb.com/html/2012-08/10/content_40511.htm.
- [14] 刘桂云, 赵丹. 港口柔性服务创新机理[J]. 科技与管理, 2011, 13(6):21-25.
- [15] 赵亚鹏. 宁波-舟山港港口服务创新策略研究[J]. 中国航海, 2012, 35(3):111-115.
- [16] 产业规划处. 2012年工业和信息化工作总结和2013年工作思路[EB/OL]. [2013-07-24]. http://www.nbec.gov.cn/News_view.aspx?CategoryId.

Influence of Hinterland Economic Transformation on Development of Ningbo-Zhoushan Port

HE Pei, LIU Gui-yun*

(Faculty of Maritime, Ningbo University, Ningbo 315211, China)

Abstract: Based on the characteristics of hinterland economy and the trend of economic transformation, we analyze the influence of economic restructure on cargo throughput, shipping line, value-added services and port-related industrial structure of Ningbo-Zhoushan port. This paper is expected to further provide references for strategies of port development, improve port services, and promote international port construction.

Key words: economic transformation; Ningbo-Zhoushan port; cargo throughput; service capacity

(责任编辑 史小丽)