

发挥港口先导作用 推动宁波经济发展

陈启宏 丁月萍(宁波港务局)



港口作为商品的集散地、对外开放的门户及区域经济的龙头,它的兴衰决定了该区域的经济命运,“大港口、大工业、大经济”已成为当今世界沿海国家和地区纷纷采取的经济发展战略。浙江省委、省政府确立了跨世纪海洋经济发展战略,提出了依托“港、渔、景、油”四大资源建设海洋经济大省的奋斗目标。宁波市委、市政府确定了把宁波建设成为社会主义现代化国际港口城市的宏伟目标,制订和实施了“以港兴市、以市促港”和“科教兴市”的发展战略,港口被赋予了历史的重任。因为港口海运业既是发展海洋经济的基础产业,同时又是重要的支柱产业,港口海运业的发展程度直接关系到工业、贸易和整个区域经济的发展,根据“基础先行”的原则,必须科学、合理地开发优越的港口资源,优先发展港口海运业,带动临港工业及加工贸易和转口贸易的发展,推动宁波市、浙江省乃至整个长江三角洲经济的发展。

一、拓展港口海运

宁波港地处我国沿海南北航线与长江“黄金水道”交汇的咽喉要冲,是沪、浙沿岸与长江流域各省通海之门户,背靠经济发达的长江三角洲,和日本、韩国、东南亚诸国和地区大港形

成等距离的海运网络,具有作为国内、国际航运枢纽必须具备的位于扇面中心的优越地理位置,是国家重点建设的大陆沿海四个国际深水中转港之一。宁波港北仑港区包括大榭岛、梅山岛和穿山半岛的深水岸线达 121 千米,可建各类生产性泊位 285 个,其中深水泊位 152 个。北仑港区水深、浪小、不冻、不淤、陆域宽阔,进港航道除虾峙门口外 4 千米左右浅段航道水深按海图标准为 17.6 米外,一般水深均在 30~100 米以上,目前,乘潮可通航 30 万吨级船舶,如对该航道略加疏浚整治,可提高 30 万吨级船舶的通航率。宁波港集疏运网络已初具规模,港区有铁路直达码头作业现场,出港公路已与 329 国道连通,港区内供电、供水、通讯、环保等设施都已建成。

“八五”期间,国民经济的快速发展和改革开放的深入,为宁波港带来了历史性的发展机遇。几年来,宁波港始终坚持“发展是硬道理”,港口生产建设取得瞩目成就。目前宁波港已发展为集内河港、河口港、海港于一体,大中小泊位配套的综合性港口,现在有 500 吨级以上生产性泊位 61 座,其中万吨级以上泊位 24 座,年综合设计吞吐能力大幅度提高,由“七五”期末的 4 431 万吨上升到目前的 8 400 万吨。“八五”期间宁波港共完成货物吞吐量 2.58 亿吨,年均增长 21.8%,增长速度在全国港口中名

列前茅。1996 年完成 7 638 万吨,居大陆港口第三位。1997 年全港完成货物吞吐量 8 220 万吨,居大陆沿海港口第二位。外贸吞吐量完成 3 308.3 万吨,同比增长 15.7%。

“港兴城兴”,港口的发展带动了宁波经济的发展,港口工业带开始崛起,临港工业也由原来的传统产业不断地向高科技产业进军,形成了以加工业为主、有规模效应的综合性的工业基地,同时也带动了第三产业,包括旅游、通信、金融、保险行业的飞速发展。随着世界经济一体化和跨国经营的发展、航运事业日益向船舶大型化和集装箱化的发展趋势及海洋经济时代的到来,港口在区域经济发展中的龙头地位日趋显现。为更好地利用国际、国内两个市场、两种资源,扩大对外开放,加速与国际市场接轨,积极参与国际竞争,努力把潜在的资源优势转化为现实的经济优势,宁波港将一如既往地不遗余力地拓展港口海运事业,发挥港口先导作用,继而带动临港型工业及国内外中转贸易发展,从而推动整个宁波经济的发展。

1. 大力发展集装箱运输,把北仑港区建设成为国际集装箱远洋中转枢纽

1996 年,国务院作出了建设上海国际航运中心的重要决策,李鹏总理强调,建设上海国际航运中心要以上海为中心,江苏、浙江为两翼,发挥北仑深水优势,发挥上海、江苏集装箱货源大的优势;并批示建设上海国际航运中心。首先利用宁波北仑集装箱码头是最快、最现实、最有效益的方案。宁波港紧紧抓住这一历史性的发展机遇,制定了集装箱发展战略,并积极付诸行动。

首先,加快硬、软件建设,1997 年完成对北仑二期 900 米集装箱码头的技术改造,新配备了 4 台现代化的集装箱桥吊和 9 台轮胎龙门吊,使集装箱年处理能力达到 50 万标准箱;完成港口 EDI 系统,集装箱堆场实行计算机即时管理;北仑 1 238 米国际集装箱码头前期工作正抓紧进行,建设规模为 4 个大型集装箱泊位,形成 100 万标准箱以上能力,争取尽快动工。在硬件建设的同时,宁波港正在努力改善

服务质量,提高工作效率,提出了“三保五即”(保安全、保质量、保准班,船到即引、引进即靠、靠泊即卸、卸毕即装、装毕即走)服务承诺;坚持每个集装箱的进提箱时间不超过 1 小时;口岸部门也在努力实施“365241”工程(365 天 24 小时全天候工作 1 小时通关),确保各个环节畅通便捷。

其次积极发展航线航班。宁波港目前已相继开通了威尔逊环球航线、德国瑞克曼斯欧洲航线、达飞欧洲周班航线;开辟了至香港、日本、韩国、东南亚等国家和地区的近洋支线和温州—海门—宁波沿海内支线及至南通、南京、江阴、扬州等长工沿岸港口和广州内贸线,每月航班达到 85 班以上。宁波港根据目前航线布局和运行情况,结合我省箱源流向,提出了航线发展策略,积极稳妥发展干线,适度发展境外支线,大力主攻内支线。

第三,大力发展揽货,建立揽货市场。遵循市场经济规律,以宁波港为核心,积极利用水路、公路、铁路综合运输网,强化经营,加快揽货网点建设,形成水运连南北,铁公水通中西部的宁波港“爪”状揽货市场。在浙江省的中西部地区,重点建设内陆中转站,使之与沿海支线相配套,形成覆盖全省的揽货网络。本着经济联合、互惠互利、优势互补、共同发展的原则,主攻江西、湖南、安徽、江苏、湖北等省市,力争海铁联运工作有新的突破。

2. 狠抓基础货源,把宁波港建设成为大宗散货接卸中转基地

随着国际干散货运输船舶大型化发展趋势及国内钢铁工业飞速发展,为更好地利用两种资源、两个市场,宁波港提出了扩建 20 万吨级矿石中转泊位的大胆设想。1992 年,李鹏总理再次视察宁波港,在听取汇报后当即决定在北仑 10 万吨级泊位东侧扩建一座 20 万吨级卸矿泊位。1994 年 10 月,20 万吨级卸矿泊位建成并投入试生产后,25 万吨级的“易坚”号轮,30 万吨级的“大凤凰”号轮相继靠泊宁波港。目前 10 万吨级和 20 万吨级两条系统可同时作业,宁波港的年接卸进口铁矿能力达到

3 000 万吨,经过挖潜和技术改造,年接卸能力可达 4 000 万吨,填补了我国无特大型散货码头的空白。宁波港不仅为宝钢、武钢、首钢等大型钢厂中转服务,为国家节约外汇,同时还积极开展矿石串借及灵活经营业务,不断拓展全国中小钢厂矿石中转业务。1997 年,宁波港接卸进口铁矿近 2 000 万吨,占全国进口铁矿接卸量的 35%。为宁波港在本世纪末建成亿吨级大港奠定了重要基础。

宁波港又是我国沿海三大接煤港之一,为浙江省和宁波市的经济和电力工业的发展作出了较大的贡献。到本世纪末,宁波港将建设成为华东地区大型煤炭中转基地,煤炭吞吐能力达到 2 700 万吨。目前,已改造和完善了镇海港埠公司、北仑集装箱公司煤炭泊位,吞吐能力超过了 1 500 万吨。北仑电厂将形成 1 200 万吨吞吐能力,同时还规划在穿山半岛投资建设 10 万~15 万吨级卸煤码头一座,3 万吨级装船码头 2 座。

在本世纪末将宁波港建设成为华东地区大型原油、成品油中转基地,石油吞吐能力超过 2 000 万吨。在力争稳定原油过驳的基础上,抓紧原油中转码头的建设,建设规模为 25 万吨级卸船泊位和 5 万吨级装船泊位各一座,储罐能力逐步配套。目前该工程已完成可行性研究,前期工作正在抓紧进行。

目前宁波港已建设成为全国最大的液体化工产品储存中转基地,吞吐能力达到 300 万吨。在原有 14 号、16 号化工泊位的基础上,5 万吨级液体化工码头及后方储罐已于 1998 建成,新增 200 万吨液体化工吞吐能力。1997 年,共接卸液体化工 56 万吨,已跻身于世界接卸液体化工大港行列。1998 上半年又开辟了新的增长点,首次接卸了进口散装环氧丙烷;并顺利完成了 LG 甬兴公司、金甬晴纶厂及河南神马集团在我港中转液体产品业务。

3. 建设集疏运网络,拓展港口腹地

腹地是港口的生命,货源是港口的基础,浙江省、宁波市积极为宁波港拓展腹地创造条件,使港口的集疏运网络得到了前所未有的发

展,宁波镇海至上海金山的海上车客渡已经通航;沪杭甬高速公路已建成通车,并直达港区;向内陆腹地延伸的陆上通道萧甬复线正在加快建设;矿石、原油进长江的江海联运已初具雏形,目前根据“互惠互利、优势重组”原则,正在积极探求与货主、船方、航运公司合资合作开辟江海联运业务;空港建设也在进一步为海空联运创造条件。另外,宁波至温州和金华高等级公路建设准备启动;杭州湾跨海大桥在规划之中,杭甬运河改造工程前期工作正在抓紧进行。这为宁波港加强同沿海、沿江和内陆地区的经济联系进一步创造了条件,扩大了宁波港的经济腹地,在吸引货源中增加了宁波港的竞争力。

4. 坚持对外开放,走外向型发展道路

在“积极、有效、合理”利用外资方针指导下,紧紧围绕港口生产建设,根据“互惠互利、优势互补、共同发展”原则,不断加大对外开放力度,外引内联,坚持走外向型发展道路,先后组建 20 余家三资企业,实际利用外资 3925.5 万美元;经营范围有液体化工、散装水泥、沥青、车客渡、散化肥、集装箱货运站等。目前正以北仑港区为重点,力争招商引资工作有新的突破。同时积极探索现代企业制度改革方案,准备筹建宁波港北仑股份有限公司,并在境外上市,进一步拓宽融资渠道,从证券市场直接融集外资,加速宁波港发展。

二、带动临港工业

一个四通八达的枢纽港,对国家和地区的经济的发展起着巨大的促进作用,同时临港工业群的兴起则是大型港口顺理成章的必然结果。反之,应运而生的临港工业群又给大型港口的发展倾注了蓬勃的生机活力,并给以有力的支持,因为它本身就是近在咫尺的“经济腹地”,它的产销运作可以吸收或释放巨大的物流。瞻望全球,世界各地先进国家无一不是利用沿海地带的自然条件的独到之处,大力发展沿海工业,以带动全国经济的全面兴旺;我国

上海港目前的吞吐量中,每年约有8 000万吨的物流是上海辖区自身形成,而其中绝大多数份额为工业生产。

得益于宁波港大吞大吐和北仑深水港区后方陆域面积宽达130平方千米及保税区毗邻港区的优势,临港工业选择了大运量、在世界贸易中比重较大、需求旺盛、附加值高的产品,呈现出“大港口、大项目”特色,初步形成了4个港口工业基地。一是基本形成了中国南方重化工基地。镇海炼化化工股份有限公司,目前年加工原油能力达到800万吨,新增炼油能力800万吨的扩建工程正在顺利实施;协和石化集团乙烯工程已于1994年开工建设。石油重化工行业在全市工业经济的比重在逐年上升,逐步成为宁波的主导产业。二是钢铁工业基地建设,北仑钢铁厂前期工作正在抓紧进行,先期建设160万吨炼钢能力,在此基础上,逐步滚动发展,向建设1 000万吨大型钢铁基地的目标发展。三是兴建并初步形成华东地区重要的电力工业能源基地。总装机容量为135万千瓦的镇海发电厂及120万千瓦的北仑电厂一期均已建成投产,装机容量180万千瓦的北仑电厂二期正在建设,同时还建成了一批一定规模的热电工程,基本形成了大中小配套电力工业体系。四是兴建并初步形成了华东地区重要的原材料工业基地。年产60万吨水泥粉磨熟料和69万吨高标号水泥,年产40万吨涂布白板纸、20万吨麦芽、15万吨ABS等生产能力的一大批原材料项目,相继建成投产。这些涉及面广、关联度大、带动力强的基础产业的培育和形成,对调整优化宁波市的产业结构,提高宁波的综合经济实力,必将发挥积极的作用;也将有力地促进宁波港成为华东地区重要的集疏运物流中心的建设。

对外贸易与港口海运是相辅相成的,宁波港目前已与世界上80多个国家和地区的500多个港口建立了贸易运输往来。因此,充分发挥海运便捷和保税区政策的优势,实行港区联动,进而推动港口海运业的进一步发展,形成

互促共进态势。一是大力发展加工贸易。用足、用活、用好国家及省、市赋予的特殊政策,重点发展高科技产业,营造新的产业优势,开辟了规划面积为20万平方米的高科技园区。目前,宁波保税区正在逐步建设成为设施完善、功能齐全、服务一流、效益上乘的现代化自由贸易加工区,并形成浙江省重要的出口加工基地。二是发展国际转口贸易。依托北仑深水大港优势,结合矿石、煤炭、石油、建材等大型中转储运基地和宁波保税区的建设,积极鼓励、引导发展国际转口贸易,建立若干产成品和零配件分拨中心,为腹地企业产成品出口和国外零配件进口提供服务。开辟生资市场,为进口大宗生产资料提供场所,不断提高宁波市作为华东地区重要的贸易口岸的地位。1997年,宁波保税区完成进出口贸易额6.5亿美元,其中进口4亿美元,占浙江省的10%,宁波市的23.5%。三是发展对台贸易。要充分利用宁波地缘、人缘优势,力争对台贸易有新的突破。香港志晓船务公司自1997年7月开通了宁波—香港—高雄—基隆周双班航线,1997年对台出口集装箱725标准箱,1998年1~6月已达1 910标准箱,呈现了成倍增长的良好态势。

海洋同世界文明紧紧联系在一起。海洋为各国经济、文化、政策的交流融合提供了便捷的通道,为沿海城市带来了多方面的繁荣。进入本世纪70年代,海洋又再次为临港工业的兴起,造就世界化大生产提供了优异的空间。面对迎接21世纪海洋新世纪出现的国际竞争态势,我们必须进一步强化海洋意识,提高开发海洋、发展海洋经济的历史紧迫感和责任感,力争在海洋开发竞争中占居主动。在本世纪末把宁波港建成亿吨级大港,集装箱吞吐能力达到100万标准箱,吞吐量实现70万标准箱。到2010年,把宁波港基本建设成为交通部规划的全国四大国际深水中转港之一,宁波港的吞吐量要上一个新的台阶,为形成上海国际航运中心做出贡献。□