

文章编号:1005-0523(2015)06-0143-10

“一带一路”战略下宁波港拓展中西部腹地策略研究

徐莹¹, 董文娟², 张雪梅¹

(1. 宁波大红鹰学院电商学院, 浙江 宁波 315175; 2. 浙江万里学院商学院, 浙江 宁波 315100)

摘要: 宁波作为“21 世纪海上丝绸之路”重要门户, “一带一路”战略背景下拓展港口腹地, 对保持港口长期稳定发展, 建设国际强港, 实现港口与腹地的“共赢”有着十分重要的现实意义。以宁波为例, 运用实证分析法分析了宁波港拓展中西部腹地的各种优势, 并从海铁联运、打造“港口经济圈”等方面进行总结地方政府政策, 基于现状分析宁波港拓展中西部腹地, 探讨了宁波港拓展中西部腹地所采取的: 推进江海联运, 加快建立无水港以及做好转口贸易等具体实施建议, 及总结。

关键词: 一带一路; 宁波港; 腹地

中图分类号: F552.7

文献标志码: A

DOI: 10.16749/j.cnki.jecjtu.2015.06.022

新常态下随着国际竞争的日益激烈和竞争层次的不断提升, 国际与国内港口间的竞争转向港口间的腹地之争、货源之争。因此, 大力拓展港口腹地、积极揽货成为保持港口业务量持续增长的重要抓手。宁波港在“一带一路”战略背景下大力拓展港口腹地, 对保持港口长期稳定发展, 建设国际强港, 促进现代物流业发展, 拉动区域经济增长, 实现港口与腹地的“共赢”有着十分重要的现实意义。

1 相关理论基础

腹地这一名词最早来源于 1885 年由美国人 George Chisholm 所编著的书, 书中当时简单地将腹地概括为港口周边集散物资的区域。在大英百科全书中, 腹地被定义为: 位于港口所在城市后方, 向港口提供出口货源并疏散进口货物的内陆地区^[1]。如今, 腹地大多被称为港口腹地, 也叫港口经济腹地。关于港口与腹地经济之间的关系, 自 20 世纪以来, 国外学者已经进行了较深入而广泛的研究, 且取得了一定成果。20 世纪 50 年代, 有关研究发现腹地在港口的形成和发展过程中起着决定性的作用^[2-3]。70 年代, 有关港口腹地竞争的研究扩展到劳动力费用、铁路连通性、港口可达性以及土地可得性等因素^[4-5]。国内这方面研究起步较晚, 但个案研究比较丰富。有学者考察韩国仁川开港和腹地产业的变动, 认为与其他通商口岸不同, 仁川港作为首都首尔的门户, 背后有京仁地区广阔的平原, 地理位置决定了其腹地产业的形成和发展的灵活性。也有学者探讨了国内厦门及其腹地经济关系的演变, 认为厦门开埠后, 逐渐成长为人力输出港和福建省华侨集散地。这不仅刺激了厦门城市的发展, 而且提高了侨民在内地的家属的生活水平, 促进了地区商品化趋向, 刺激了闽南手工业城镇的兴起, 但对闽南近代工业发展并无显著影响^[6]。有学者以辽宁港口群内大连港与营口港为研究对象, 进一步探究双港驱动腹地经济协同发

收稿日期: 2015-08-02

基金项目: 教育部人文社科项目(14YJC630154); 浙江省自然科学基金项目(Y13G030124); 浙江省社会科学界联合会研究课题(2014Z079); 宁波市哲学社会科学规划项目(G14-ZX37); 2014 年宁波市重点学科技术经济及管理课题资助项目

作者简介: 徐莹(1976—), 女, 副教授, 博士, 硕士研究生导师, 主要研究方向为物流及供应链优化管理, 电子商务等。

展的内部机制,发现在不同阶段自然条件与区位条件展开博弈,出现由市场需求和地方政府共同推动的主导港地位之争,港口与腹地经济的协同度受腹地中心城区的影响较大,外部环境及地方政策导向作用明显^[7]。个案研究中有学者以宁波港为例,选取宁波、杭州、温州 3 个腹地城市进行分析,以集装箱吞吐量和直接腹地综合工业总产值两个指标来研究港口与腹地经济的关系,通过实证分析说明,港口与腹地经济之间存在着长期稳定的关系,且在 10% 的显著性水平下,它们互为格兰杰原因;腹地经济的增长对港口的发展存在着不太明显的正向推动效应,而港口的发展则对腹地经济增长存在着很明显的正向拉动效应;直接腹地经济的发展虽然对港口的推动作用并不明显,但是对港口吞吐量的巩固与发展却起着相当关键的作用^[8]。港口发展竞争演变为拓展其经济腹地之争,福建港口拓展中西部腹地中明确自身发展定位,培育核心竞争力,发挥对台区位和政策优势,加强与台湾高雄港、基隆港等合作,建立战略联盟,借助即将建成的海西“一纵一横”高速铁路网络和国家“四纵四横”交通运输网络,共同拓展中西部经济腹地^[9]。

2 宁波港拓展中西部腹地的必要性及优势分析

2.1 宁波港发展概况

宁波港是我国沿海主要区域性中心港口之一,也是我国沿海 20 个主枢纽港和 4 个国际深水中转港之一。它是由镇海港区、梅山港区、北仑港区、石浦港区等组成的,是现代化多功能的,综合性的深水大港,并且集海陆河空四位于一体。据调查资料显示,截止 2014 年底,宁波港有 332 个生产性的泊位,有 102 个万 t 及以上的深水船泊位,是我国十分罕见和典型的深水泊位,也是特大深水泊位港口的代表。宁波港近几年的发展势头强劲,为港口生产提供了强大的硬件支撑。截至 2014 年底,宁波港域集装箱航线总数为 228 条,与世界上 100 多个国家和地区的 600 多个港口建立了通航关系。其中远洋干线 113 条,近洋支线 62 条,内支线 21 条,内贸线 32 条,月均航班 1 330 班,远洋干线占 49.56%^[5]。目前宁波港具有 8 个港区,其经营状况及特点如下(宁波港各港区情况见表 1)。

表 1 2014 年宁波港各港区情况
Tab.1 The operating conditions of each port of Ningbo Port

名 称	泊位个数/个	生产用专业化 码头泊位/个	生产用码头长度 /m	货物/万 t	集装箱/ 万 TEU	车辆/万辆
甬江港区	49	14	4 747	1 674	0	10
镇海港区	23	14	4 005	2 851	10	0
北仑港区	51	36	13 536	15 512	190	2
大榭港区	28	27	8 093	9 306	247	0
穿山港区	35	22	7 477	8 799	450	135
梅山港区	18	5	2 895	3 016	0	0
象山港区	15	6	1 574	568	0	29.6
石浦港区	5	16	1 800	2 400	300	0

资料来源:宁波市交通运输委员会

通过多年发展,宁波经济社会发展取得长足进步,具备建设“港口经济圈”的良好基础。宁波地处海上丝绸之路和长江经济带的交会处,紧邻亚太国际主航道要冲,具有辐射“一带一路”和长江经济带沿线城市的战略区位,同时还是我国首批14个东南沿海开放城市之一,与218个国家和地区建立了贸易投资关系,2014年宁波港货物吞吐量完成5.26亿t,比上年增长6.16%,成为我国大陆的第三大货运港口,并且实现了集装箱吞吐量1800万标箱的数量,年增长保持在11%以上,位列我国大陆第三的港口,在世界港口中排名第5位。口岸进出口总额达到2186亿美元,自营进出口总额达到1047亿美元,其中对“一带一路”沿线国家贸易额、累计投资额分别占全国的2.5%和3.6%,已与45个“一带一路”沿线国家城市缔结友好城市。在多方共同努力下,宁波港已从昔日的普通港升级为现今的世界重要港口,并正在从世界大港向国际强港转变。

2.2 宁波港拓展中西部腹地的必要性

2.2.1 宁波港直接经济腹地狭小

一直以来,宁波港发展最大的瓶颈便是直接经济腹地小。从目前看,宁波港货物主要来源于其直接经济腹地,集中在宁波市和浙江省部分地区。从统计数据来看,现在宁波港有着近九成的集装箱是浙江省内部的,并且来源集中在宁波港口最为直接的经济腹地上。同时,宁波港直接的经济腹地经济总量明显有限。据资料显示,2014年整个浙江省的进出口贸易额也仅为3666.667亿美元,其中,宁波市进出口贸易额为1047亿美元,占全省28.6%,显然进出口贸易额远远落后于上海市。2014年上海市外贸总额达到4783.33亿美元。因此,与上海港依托的直接经济腹地相比,宁波港的直接经济腹地明显有限,腹地空间急需拓展。

2.2.2 实现“国际强港”的重要推手

国家提出“一带一路”重要战略,以及浙江省提出建设海洋经济强省,大力发展港口经济,为浙江省海洋经济发展示范区建设提供强有力的支撑,宁波顺应时代发展提出打造“港口经济圈”的号召。这些都对于宁波港来说,是十分难得的机会,可以借此发挥出本港口的优势,扩大港口的经济腹地,从而抢占物流产业发展的先机。同时,作为拥有良好深水资源的宁波港可借助铁路系统的优势,扬长避短,增强宁波港的综合竞争力,以实现与上海港优势互补、错位发展,促进其从“世界大港”向“世界强港”的顺利转型与升级。

2.3 宁波港拓展中西部腹地的优势分析

在当前国家“一带一路”战略背景下,国家、浙江省以及宁波市相继出台推动港口经济增长的一系列政策措施。此外,中西部地区抢抓国家“一带一路”的战略机遇,加快建设步伐,为新一轮发展积蓄后劲、奠定基础,这都为宁波港拓展中西部腹地提供了难得的历史性机遇。

2.3.1 宁波港集疏运网络建设日益完善

按照宁波市政府“以港兴市、以市促港”发展战略和“建设大港口、构筑大交通、促进大发展”的总体思路,宁波市目前逐渐形成了以港口为龙头,公路、铁路、航空、水路多种运输方式协调发展的综合交通运输网络,海陆空交通区域末端现状得到很大改变,主要体现在:

在公路方面,宁波港域目前已经形成了比较完善的集疏运公路网络。已经开通投入使用的高速公路就有宁波绕城高速,杭甬高速,甬金高速,104国道,省道,沿海国道等等,2014年6月,杭州湾跨海大桥杭甬高速连接线公路工程(余夫公路至小曹娥互通段)已进入全面开工阶段。项目采用双向四车道高速公路标准,设计行车时速100km,建设工期4年,计划于2017年底建成通车。

在铁路方面,2014年6月穿山港区铁路支线和甬金铁路列入浙江铁路建设“八八计划”。宁波至奉化城际铁路线路走向基本确定,该铁路与轨道交通3号线一期同步建成营运,预计于2015年下半年开工建设。宁波铁路将会实现真正的一环四射,枝干相连,客运和货运分流并且南客运,北货运的运输形式。

2.3.2 中西部腹地市场潜力巨大

目前,宁波港的直接经济腹地为宁波市和浙江省部分地区。随着杭宣铁路(杭州—宣城)的建设和浙赣

铁路运输能力的提高,可扩大至安徽、江苏、上海和江西等省市。

宁波港间接腹地可涉及长江的中下流地区,包括湖南、武汉,以及西部的四川、重庆、西北部地区的新疆、甘肃等^[10]。

伴随着国家政策的变化,经济重心也会有所转移,宁波港的腹地省份经济发展呈现出良好的发展前景。(宁波港腹地省市 2014 年 GDP 总量以及全国占比情况见图 1)。

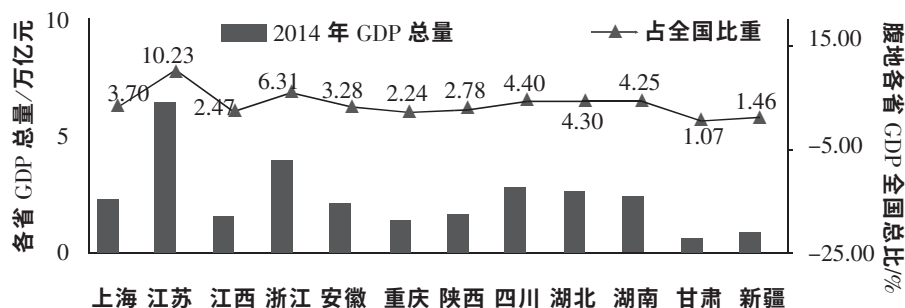


图 1 宁波港腹地省市 2014 年 GDP 总量以及全国占比情况

Fig.1 GDP and GDP proportion in state of Ningbo Port's hinterlands in 2014

资料来源:经国民经济和社会发展统计报告整理绘制

此外,中西部地区外向型经济增长迅速,外贸进出口货源不断增加,已成为宁波港进出口货物的主要来源地(宁波港腹地省市 2014 年外贸总额以及全国占比情况见图 2)。

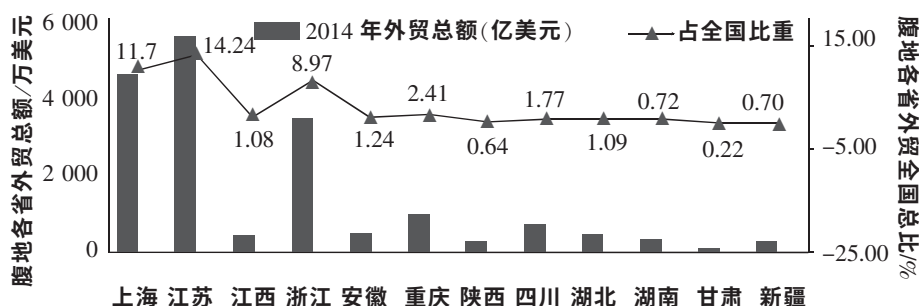


图 2 宁波港腹地省市 2014 年外贸总额以及全国占比情况

Fig.2 Amount and proportion in state of foreign trade of Ningbo Port's hinterlands in 2014

资料来源:经国民经济和社会发展统计报告整理绘制

总之,随着西部大开发战略,和我国对东北部、中部等大力的扶持,我国内陆地区的经济将获得快速发展。对于中西部地区来说,要得到长足的发展,对外贸易是必不可少的,而港口无疑提供了对外贸易的窗口,使得对外商品有着传输的渠道。由此,宁波港的腹地经济将会发展,并为宁波港开拓中西部腹地奠定了充足的货源基础。

2.3.3 政策的大力支持确定了国际级综合交通枢纽地位

近年来,我国和浙江省、宁波市出台的一系列政策对于宁波港来说都是利好的政策,也对宁波港的发展带来了良好的契机,并且将会长远推动其发展。正是这一系列强的政策作为后盾,使得宁波港对周边腹地的经济力得以提升,宁波港的发展有进一步有利于中西部腹地的扩展,并对以后的发展产生了持续的、无形的作用。杭州湾大桥、舟山大陆连岛金塘大桥、甬台温铁路、杭甬运河、杭州湾机场等一系列综合交通重大基础设施建成,从单一交通功能拓展到多元化交通一体化功能,高度的交通便利性和可达性吸引周边大量产业和人员聚集,满足客货运多样化需求。宁波市城际交通已形成以港口为龙头,公路、水路、铁路、航空多种运输方式协调发展的综合交通网络,城市综合交通枢纽功能得到提升,国家级综合交通枢纽地位已经确立。

3 “一带一路”战略下相关地方政府政策支持

3.1 出台加快海铁联运发展财政扶持办法

为贯彻落实国家“一带一路”发展战略,进一步培育和壮大宁波海铁联运市场,2014年,宁波市政府出台实施了《关于进一步加快宁波市海铁联运发展财政扶持政策的实施办法》,市财政每年安排1 000万元宁波港航发展专项资金用于发展宁波市海铁联运。

2015年3月,宁波市政府出台了新的集装箱海铁联运扶持政策,大力推进海铁联运发展,其中“五定”班列最高可获2 500万元补助。据了解,2015年,宁波市将根据国家“一带一路”、长江经济带建设规划,各部委的具体实施部署和宁波对接方案,加快推进宁波多式联运国际枢纽港建设,积极争取设立国家级宁波海铁联运综合试验区,实现铁路、港口、海关无缝衔接、高效运作、互利共赢。

3.2 全面推进国际强港建设,打造“港口经济圈”

2014年以来,浙江省委常委、宁波市委书记刘奇多次在多种场合不断阐述宁波发展“港口经济圈”的必要性以及重要性,并对宁波“港口经济圈”的定位作了清晰的论述,那就是要坚持以港兴市,推进宁波—舟山港口一体化,不断拓展发展腹地,打造辐射长三角、影响华东片的“港口经济圈”。2015年3月在全国两会浙江代表团审议政府工作报告时再次建议,把宁波“港口经济圈”建设上升为国家战略,列入“十三五”规划,支持宁波加快建设“一带一路”枢纽城市^[10]。

3.3 加快建设“一带一路”支点城市

宁波在“十二五”初编制了《国际强港行动纲要》^[11],在继续推进国际强港建设的同时,结合“21世纪海上丝绸之路”国家战略,研究港口在推进21世纪海上丝绸之路战略的作用和任务,为宁波构建“一路一带”支点城市奠定基础。从2014年11月24日,宁波港口经济圈与21世纪海上丝绸之路研讨会在中国港口博物馆(北仑)召开。宁波市发改委编制《宁波参与“一带一路”建设行动纲要》总方案,宁波港集团编制的《港口联盟建设实施方案》、市外经贸局编制的《扩大经贸合作实施方案》、市外办编制的《扩大人文交流实施方案》和梅山保税港区编制的《网上丝绸之路试点工作实施方案》等4个子方案。2015年1月,浙江省发改委对《宁波梅山国际物流产业集聚区提升发展方案》进行了批复。“十三五”期,宁波市在“一带一路”等国家战略的引领下,结合宁波实际,尽快将宁波港口经济圈建设上升到国家战略。

4 基于现状的宁波港拓展中西部腹地分析

基于现状的宁波港拓展中西部合理腹地是指基于2012年交通网,通过相关运输费用或运输时间的比较而得出的宁波港的腹地。本文研究的宁波港拓展中西部腹地运输对象仅分析集装箱,见表2。

按照《全国沿海港口布局规划》,宁波港属于长三角港口群中的集装箱主干线港,通过空间直线距离的比较分析,宁波港口的可能中西部腹地主要包括江西北部、安徽南部、河南南部、湖北、湖南北部、重庆、四川、陕西南部、甘肃、西藏、青海、新疆等省区,即基本以长江为中轴的一段狭长区域,并向西呈喇叭状开放至整个西北地区。其中覆盖的主要省会城市有杭州、合肥、南昌、武汉、长沙、广西、重庆、成都、西安、兰州、拉萨、西宁、乌鲁木齐。

为了对所有可能腹地作全面分析,不妨以可能腹地的省会城市进行初步比较,然后根据省会城市比较结果以及空间分布进一步划分优势腹地(指相比较而言在竞争力影响因素综合权衡上具有显著优势的腹地)和可竞争腹地(指相比较而言在竞争力影响因素综合权衡上有一定竞争力,但须通过政府引导、运价优惠、服务改善等方式争取市场的腹地)^[12]。

表 2 基于现状路网的腹地城市与各港口铁路通路情况
Tab.2 The network rail access based on the status quo of the hinterland cities and ports

腹地城市	铁路服务	宁波港	上海港	福州港	深圳港	厦门港	青岛港	连云港
合肥	里程/km	572	557	—	—	—	798	535
	通路	淮南线	淮南线				京沪线	淮南线
		宣杭线	宁芜线	—	—	—	陇海线	京沪线
		萧甬线	京沪线				胶新线	东陇海
	标准/(km·h ⁻¹)	100~140	100~160	—	—	—	100~120	80~160
南昌	里程/km	778	818	603	917	835	—	—
	通路	沪昆线	沪昆线	沪昆线	京九线	沪昆线	—	—
		萧甬线		峰福线		鹰厦线		
	标准/(km·h ⁻¹)	110~120	120~140	80~120	120	80~20	—	—
武汉	里程/km	1 006	991	970	1 238	1 202	1 039	801
	通路	武九线	武九线	武九线		武九线	京九线	京九线
		铜九线	铜九线	京九线		京九线	青阜线	青阜线
		淮南线	宁芜线	沪昆线	京广线	沪昆线	陇海线	东陇海
			京沪线					
		宣杭线		峰福线		鹰厦线	胶新线	
		萧甬线						
	标准/(km·h ⁻¹)	100~200	160~200	80~120	110~140	80~120	120~160	80~160
重庆	里程/km	2 009	1 994	1 959	1 853	2 191	2 027	1 764
	通路	襄渝线	襄渝线	渝怀线	渝怀线	渝怀线	襄渝线	襄渝线
		宁西线	宁西线	沪昆线	沪昆线	沪昆线	京九线	宁西线
		淮南线	淮南线	峰福线	京广线	鹰厦线	徐阜线	青阜线
		宣杭线	宁芜线				陇海线	东陇海
		萧甬线	京沪线				胶新线	
	标准/(km·h ⁻¹)	80~140	80~200	80~120	80~140	80~120	100~160	60~160
贵阳	里程/km	1 985	2 025	1 810	1 704	2 042	—	—
	通路	沪昆线	沪昆线	沪昆线	沪昆线	沪昆线	—	—
		萧甬线		峰福线	京广线	鹰厦线		
	标准/(km·h ⁻¹)	110~120	120~140	80~120	110~140	80~120	—	—

续表 2								
腹地城市	铁路服务	宁波港	上海港	福州港	深圳港	厦门港	青岛港	连云港
成都	里程/km	2 105	2 090	2 243	2 206		2 123	1 860
		达成线	达成线	达成线	达成线		达成线	达成线
		达成线	襄渝线				襄渝线	
		襄渝线	淮南线	沪汉蓉	沪汉蓉		京九线	襄渝线
	通路	宁西线	宁芜线	武九线	石长线	—	徐阜线	宁西线
		淮南线	京沪线	京九线	京广线		陇海线	青阜线
		宣杭线		沪昆线			胶新线	东陇海
		萧甬线		峰福线				
	标准/(km·h ⁻¹)	80~140	80~200	80~200	110~200	—	100~160	60~160
西安	里程/km	1 532	1 517	—	—	—	1 386	1 123
		宁西线	宁西线				陇海线	陇海线
		淮南线	淮南线				胶新线	东陇海
	通路	宣杭线	宁芜线	—	—	—		
		萧甬线	京沪线					
	标准/(km·h ⁻¹)	80~140	80~200	—	—	—	120~140	120~140
兰州	里程/km	2 225	2 210	—	—	—	1 831	1 816
		陇海线	陇海线				太中银	陇海线
		宁西线	宁西线				石太线	东陇海
	通路	淮南线	淮南线	—	—	—	石德线	
		宣杭线	宁芜线				胶济线	
		萧甬线	京沪线					
	标准/(km·h ⁻¹)	80~140	80~200	—	—	—	110~160	120~140
长沙	里程/km	1 140	1 180	965	859	1 197	—	1 157
		沪昆线		沪昆线		沪昆线		京广线
		萧甬线		峰福线		鹰厦线		京九线
	通路		沪昆线		京广线		—	青阜线
								东陇海
	标准/(km·h ⁻¹)	110~120	120~140	80~120	110~140	80~120	—	80~160

资料来源:宁波市交通运输委员会

以现状(2012 年)铁路网为基础,对可能腹地与相关港口的铁路运距比较如下表所示:

从上表中可看出,宁波港与其他所有可能腹地城市的铁路运距均不占优势。以与比较优势第一位港口的铁路运距差为参考,合肥—宁波港运距比与其他港口最短运距长 37 km,为最短运距差,其次是南昌 175 km、武汉 205 km、重庆和成都 245 km、长沙和贵州 281 km;以在比较优势中的位次为参考,南昌位于第二位,排第三位的主要有合肥、长沙、成都和贵阳。

经综合因素比较,宁波港集装箱中西部拓展优势地区包括南昌和合肥,据此通过空间分布及铁路网络分析,宁波港集装箱中西部的优势腹地为江西北部 and 安徽南部(含合肥)区域。余下的湖北、湖南北部、河南南部、重庆、四川、陕西南部、青海、西藏、新疆等为可竞争腹地,其中,湖北为可竞争腹地的重点地区。

5 宁波港拓展中西部腹地实施策略

开拓中西部腹地是宁波港与腹地实现共赢的必然要求。面对宁波港拓展腹地过程中存在的各类问题,必须从全局出发,寻求解决问题的有效方案,实现宁波港与腹地的可持续良性发展。

5.1 积极参与长江经济带合作,重点推进江海联运服务建设

根据李克强总理鼓励浙江参与长江经济带合作的指示精神,宁波应依托港口优势,重点加强江海联运服务体系建设,全力支撑长江流域海进江、江进海运输。一是大力扶持航运业发展。落实国务院《关于促进海运业健康发展的若干意见》精神,加快宁波市航运业转型升级,发展壮大国际海运、沿海运输和内河运输的运力规模。二是积极发展江海陆联运。进一步发挥宁波港口承担长江黄金水道矿石、煤炭、液化品等大宗物资和集装箱江海联运、水水中转的功能,做大做强集装箱江海直达运输,铁矿石、煤炭、原油等大宗物资江海中转运输。研究实施长江沿线港口到宁波港的后运港退税政策。三是稳步推动海河联运发展。在杭甬运河宁波段试通航基础上,加快锚泊区等配套设施建设,推进海河联运船型标准化工作,发展内河集装箱—普货两用船型,研究开展双重运输,分流公路运输压力。四是加快航运服务业发展。加强与上海、长江沿线港口合作,加快提升宁波船舶交易、船员交易市场和航运订舱平台、海运费在线支付平台等辐射能级。推进航运金融、航运保险等业务,加快航运资源要素集聚^[13]。

5.2 加快建立内陆无水港

通过无水港,进出口内陆的货物可以实现一次申报,一次检验的一站式的流程,轻松完成报关,集疏运,储运,订舱和配送等工作,内陆地区能够做到和沿海的港口无缝隙对接。从目前来看,宁波港的无水港业务不只是局限在浙江省的内陆地区,并且和南昌,武汉,鹰潭等地方签署了有关无水港合作的工作备忘录,而其他中西部地区,如江西,湖南以及安徽等地的业务还需要进一步的扩展,相信这些地方无水港的建立,将会进一步扩大宁波港的货源,从而成功打开中西部地区,最终使得宁波港在货源上有质的突破。

因此,宁波港应该要尽可能将港口功能先前移,加快建立无水港,成为宁波港业务扩张的重要跳板。目前,海关还尚未完全入驻中西部地区的内陆无水港,两地尚未实现大通关。所以,海关可在监管到位的前提下,明确海关、海港、陆港之间的权利、义务的前提下,试行“陆港便捷通关模式”,以实现出口提运单和口岸放行电子化,真正使内陆无水港和宁波港在货源通关上实现无缝隙的对接,这将有效地提高通关效率,提高宁波口岸的综合竞争力。统筹考虑公路和铁路的运输方式,掌握其各自的特点,进一步完善两者的交接工作,使得集装卡车能够和火车之间不落地就实现对接,提升工作效率,节约作业成本。在无水港未来的建设之中,海铁联运毫无悬念地将会发挥出越来越重要的作用,因此要积极引入铁路专用线,使列车直达无水港仓库,与列车间实现直接交付。此外,应加大对内陆无水港的宣传力度,使内陆企业深入了解其功能与作用,从而吸引更多的货源走宁波内陆无水港^[14]。通过参与长江经济带建设,加强交通基础设施投入,提升交通运输物流服务水平,更好地融入了“一带一路”国家战略,造就宁波内陆无水港对外贸易先导区地位。

5.3 深化落实“一带一路”战略,做好“转口贸易”的大文章

目前,多方力量在推进泰国的“克拉运河”项目,一旦启动,对新加坡港的国际中转港的地位将会产生较大的冲击,其市场份额极有可能转向东亚和中国沿海主要港口。上海、厦门已经大力筹备转口贸易发展,为

承接可能增加的份额做准备,青岛更是提出转口贸易份额若干年内提高到45%。现阶段正是关键时期,宁波港应要及早着手抓住“一带一路”等重大战略契机,做好“转口贸易”大文章,抢占制高点。一是加快国际枢纽港建设。做优大宗散货运输,形成以镇海、北仑、穿山港区为重点,铁矿石、原油、煤炭、液化品等组成的中转系统;大力发展集装箱运输,形成以北仑、大榭、穿山、梅山为重点的国际中转、多式联运格局。二是坚持“以港带贸,以贸促港”策略,培育和发展油品、化工、矿石、煤炭等贸易业务,针对煤炭运输疲软态势,要加大揽货和货源组织能力,创新揽货模式,巩固和发展客户网络,加强煤炭的集疏运工作。抓住进口煤炭增值税下调的契机,紧盯重点外贸煤炭货主,深入拓展浙西、赣东等地的煤炭市场,开展新合作,最大限度争取煤炭货源。三是引导宁波港集团加快走出去步伐,积极参与海外港口、东盟国家的项目投资,开展资本、业务、技术和管理输出,加强长江沿线码头投资、经营管理和腹地开发等方面合作,推动宁波港作为海上丝绸之路国家港口联盟的发起方。四是以交通部“三化三型”港口建设为指导,打造效益质量型、绿色环保型和创新引领型港口,在做强码头经营业的基础上,重点拓展冷链、集拼、汽车等特色港口物流行业,做大港口产业规模^[15]。

5.4 向门户港和枢纽港转型

简化海关手续,提高港口地位。简化出口货物报关报检手续,提高进出口物资集疏运服务能力,确立宁波海上丝绸之路门户港和枢纽港地位;依靠平台建设,融入国家战略。依托航运中心链接国际市场的优势,打造宁波对外开放战略平台,落实长江经济带全方位开放战略部署,融入“一带一路”国家战略实施计划;提高服务水平,推进港口转型。着力提高宁波口岸对外开放水平,增强服务国际贸易发展能力,全面推进海铁联综合试验区向门户港和枢纽港转型。

6 结论

“一带一路”战略带来了新一轮的合作与竞争,机遇与挑战并存,而加快我国中西部地区的经济发展,是推进战略实施的重要环节。港口经济对于区域经济的发展起到积极推动作用,宁波港积极参与21世纪海上丝绸之路建设的同时,也积极拓展中西部腹地。各港口应结合自身优势和地方经济特点,积极探索符合自身特点的发展路径,制定相应的扶持政策,以推动国家“一带一路”战略的顺利实施。

参考文献:

- [1] 徐如雪. 长江三角洲集装箱枢纽港口物流通道研究[D]. 上海:上海交通大学,2006.
- [2] PATTON DJ. General cargo hinterland of New York and New Orleans[Z]. New York: Annals of the AAG, 1958.
- [3] MORGAN FW. Ports and harbors[M]. London: Hutchison Press, 1958.
- [4] KENYON J. Elements in interport competition in the United States [J]. Economic Geography, 1970(46): 1-24.
- [5] MAYER HM. Current trends in Great Lakes shipping[J]. Geo Journal, 1978(2): 117-122.
- [6] 熊亚平. 海洋·港口城市·腹地——19世纪以来的东亚交通与社会变迁学术研讨会综述[J]. 城市史研究, 2013, 12(6): 262-277.
- [7] 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(7): 1133-1137.
- [8] 董晓菲, 韩增林, 荣宏庆. 大连港、营口港与腹地经济协同发展比较分析[J]. 地域研究与开发, 2014, 10(5): 39-54.
- [9] 蔡秀玲, 林善波. 福建省港口腹地拓展研究[J]. 华侨大学学报, 2009(3): 29-37.
- [10] 张安梅, 郑翠翠. 港口物流与城市经济增长的关系研究——以天津港为例[J]. 通化师范学院学报, 2014, 12(6): 34-38.
- [11] 陆洪生. 上海港与宁波港竞争合作路径探析[J]. 中国集体经济, 2010(12): 20-23.
- [12] 贺向阳. 宁波海铁联运发展规划研究[R]. 宁波: 宁波现代物流规划研究院, 2014.
- [13] 陈标. 推进我国内陆无水港发展有关问题的探讨[J]. 中国港口, 2010(8): 7-9.
- [14] 励娜, 林杨. 2014年宁波港市交通经济运行分析报告[J], 2014, 12(4): 3-9.
- [15] 邵艳成. 让宁波“港口经济圈”大放异彩[N]. 光明日报, 2015-3-4(8).

Strategic Study on Ningbo Port Expanding Midwest Hinterland Under the Initiative of “One Belt, One Road”

Xu Ying, Dong Wenjuan, Zhang Xuemei

(1. School of E-commerce, Ningbo Dahongying University, Ningbo 315175, China; 2. Business School, Zhejiang Wanli University, Ningbo 315100, China)

Abstract: Ningbo is a crucial gateway of “Maritime Silk Road in the 21st Century”. Under the background of “One Belt, One Road” initiative, expanding Ningbo Port’s hinterland has great practical significance in maintaining long-term and stable development of ports, constructing international ports, and achieving “win-win” of ports and the hinterland. This paper, taking Ningbo as an example, used empirical analysis to analyze the various advantages of Ningbo Port expanding midwest hinterland, and discussed such local policies as taking ocean-rail combined transportation and establishing “the port economic circle”. Finally, the paper provided some measures for expanding Ningbo Port’s hinterland, including river-ocean combined transportation, developing entrepot trade and accelerating the construction of dry port.

Key words: One Belt & One Road; Ningbo Port; hinterland

(责任编辑 王建华 李 萍)

(上接第 121 页)

Research on SIFT Image Matching Algorithm Based on Compressed Sensing

Xie Xin¹, Xu Yin¹, Xiong Huandong¹, Li Bo¹, Hu Fengping²

(1. School of Information Engineering, East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China;
2. School of Civil Engineering and Architecture East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China)

Abstract: Aiming at the disadvantages of massive calculation and slow speed of traditional scale invariant feature transform (SIFT) algorithm, this paper proposes an improved image matching method which combines compressed sensing (CS) algorithm. Firstly, target images and images to be matched are preprocessed and compressed by using compressed sensing technology. Then, image feature points are extracted in combination with SIFT algorithm. Finally, sequential similarity detection algorithm (SSDA) with adaptive threshold is used for fast search of image matching to find an optimal matching position, and a matching image is obtained. Experimental results demonstrate that the method realizes fast image matching, efficiently overcomes the shortcomings of heavy computation and low efficiency in the process of extracting image features, and guarantees the matching accuracy and efficiency, which meets the real-time requirements in machine vision system.

Key words: scale invariant feature transform; compressed sensing; sequential similarity detection algorithm; adaptive threshold value

(责任编辑 姜红贵)