

舟山群岛新区研究内参

2014 年 10 月 18 日（第 61 期）

浙江舟山群岛新区研究中心 舟山市社科联 浙江海洋学院社科联

传真：0580—2551319 电子邮箱：czzc@zjou.edu.cn 网址：<http://czzc.zjou.edu.cn>

发挥长三角洲港口群整体合力的对策建议

耿相魁

目前长江三角洲地区拥有的 5 个沿海主要港口、26 个内河规模以上港口，都面临跨越发展的良好机遇。这既需要加强横向协作，又需要加强纵向协作，同时还需要结合各个港口的具体情况，弥补单方面管理的不足。为此，建议建立政府与港口双向互动的引导机制、政府与港口合理分工的动力机制和协调各方利益的统筹机制。此外，还要通过电子政务和港口物流信息系统，将政府与港口行为联系起来，保证两者之间信息流的通畅。贯穿“以信息流为中心，以整体效益最优为驱动”的协同理念，促进物流和资金流的合理流动。具体建议如下。

一是制定长三角经济圈港口群总体发展规划。制定规划时，要重点研究各种经济现象背后的利益分配关系和及其对各个港口经营和管理主体行为的影响，以多赢和利益共享为

核心，兼顾和协调各港口利益，实现优势互补，以提高整体竞争力。

二是成立长三角经济圈港口群专门管理机构。建议中央政府派员成立专门的长三角经济圈港口群管理委员会，负责群内各港口的规划、建设、管理等统筹协调，打破行政壁垒对港口发展造成的障碍，从政策上给经济要素自由流动的空间，取消对资本、人才等短缺要素跨区流动的不合理限制，提高长三角港口群整体凝聚力，实现港口物流协同发展和深度合作。建议政府出台鼓励横向合作和协调管理的优惠政策，在国家和地区层面给予法律法规支持。同时建议以互信为基础，成立由各港口派员组成的长三角经济圈港口群协同委员会，专门负责长三角经济圈港口经济发展，共同研讨港口群货物运输发展规划，就共同关心的问题协商，发挥港口群的协同效应。

三是建立和完善长三角港口发展综合协调机制。国家相关部委要推出有效政策，不断优化港口行业的相关制度，规范港口行业的发展，对各港口制定相同的服务标准和统一的资费标准，使各港口运营标准化。同时要借助于电子政务实行协同治理，在各港口城市之间建立政府层面的长效对话机制、信息共享机制、经常性联系机制，以消除画地为牢的封闭行为，实现港口群的统一有序管理。

四是政府要为港口物流匹配创造有利条件。第一，大力

发展临港产业。特别要以临港工业基地建设为重点，加快发展以工业园区为依托的临港产业群，为港口提供优势货种，实现港城互动；第二，大力发展铁路+高速公路的快速交通网。大型港口都要铁路进港，发展多式联运，利用港口优势为内陆城市提供物流服务，同时内陆城市也为港口提供更多的货源。第三，强化长三角港口与航运巨头的合作。政府应强化与港口物流相匹配的服务功能，提升职能部门服务意识，构筑开放型、互通型的物流服务平台。简化进出关手续，缩短货物口岸滞留时间，并减少关卡通行费，方便企业合法进出，保护企业进出口贸易的积极性，努力吸引更多的航运巨头与长三角港口合作。

五是构筑长三角港口群的物流信息系统。港口要使内部运作标准化，同时实现与合作伙伴的港口物流信息的集成，确保信息有效，并且与关键业务指标一致。建议开发新的系统，对各港口现有物流信息系统进行集成，并与各级政府的电子政务系统互联互通，使各港口和中央、地方政府都可以通过该系统了解港口物流信息。该系统应该面向货主，并与经贸、口岸、航运等联网，为港口物流提供强大支撑。

六是构建长三角港口物流协同发展的企业文化。构筑促进港口物流协同发展的企业文化需要制定相应的规章制度和激励措施来保障，否则各种为了协同发展所做的改变就不可能持久。要建立真正的协同，必须改变评价机制，不能只把

单个港口的盈利作为其成功的衡量指标，还要看该港口对港口群的贡献以及能否合理利用港口资源等。

七是构筑以股权为纽带、产业链延伸为基础、协同共赢的港口集疏运体系。一方面各港口应严格遵循行业标准，加强客户关系管理系统建设，进行市场细分，针对不同客户提供不同服务。另一方面各港口应以股权为纽带，不断拓展产业链，利用区位优势发展临港工业、现代物流、港口地产业和综合配套服务业，集物流服务中心、商务中心、信息与通讯服务中心和人员服务中心为一体，主动寻求转型升级。除传统的港口装卸业外，还应根据货种特点提供包装加工、仓储配送、信息服务等高附加值综合物流功能，培育港口经济新的增长点，实现增量增收。各港口还可以共同投资兴建码头，共同开发远程腹地，在港口群内开辟公共货物内支线，改善口岸服务，在港口的建设、融资、经营和发展方面寻求港、航、货之间的有效合作和联盟，推动和加强港口群内的多式联运，形成“快速、便捷、优质、准时、高效”的制度和服务体系。

（责任编辑：王建友）