

宁波市新一轮城市总规编制工作邀请了多位国内具有影响力的专家学者，聚焦宁波长远发展的关键性问题，开展宁波2049城市发展战略研究。

对于宁波城市未来蓝图，专家们有怎样的认识？又有着怎样的策略与思路？跟随专家视角一起来了解一下。

港城融合，还是港城分离？

宁波，因港而生，随港而迁，以港而兴。港口之于宁波的重要性，无论怎么估量，都不会过分。

港口，作为宁波最大的资源，其对现当代宁波经济发展所作出的贡献，毫无疑问是巨大的。那么，未来30年，宁波的港口与城市的关系，需要以什么样的视角去加以审视？



王缉宪

香港大学地理系原系主任、宁波2049城市发展战略重大专题港口与城市转型发展研究项目负责人，曾参与超过30个国内外港口、机场及港口城市、城市群规划战略研究项目的咨询工作，对宁波港城关系有深入研究。

问：宁波舟山港与城市的关系如何？

王：港口和宁波城市关系研究我跟踪了好多年，从镇海到北仑，再到穿山和梅山。我们原来想，如果北仑发展充分了，一期、二期、三期、四期再加上大榭，那就够了。旁边恐怕就只有一些港口相关的临港工业，这就变成了一个临港工业区和港口的配合，然后市区在另外一个地方，这是一个比较合理正常的关系，就是城、产、港是这么一个关系。城和产、港之间有一个绿化带，这是一个相当不错的想法。

现在我们出现一个情况就是，连这个“产”这一块反倒变成居住了，来了几十万人住在北仑，港口到梅山去了，这就有一个港口蔓延的问题，蔓延到很多原来认为不应该发展港口的地方。

而梅山还有一些上面给的各种政策优惠或政策优势。这种情况下，我们找不到国际上可比的案例，那么我们就自己判断，北仑将来怎么办。北仑四五十万人口，就等于一个温哥华。对此，我们是应该把北仑和宁波中心城区看作是一体的，还是单独看作一个新城？这是完全不同的思维。如果我们要做2049年（规划）的话，我们必须重新认识北仑到底应该怎么定位，当然这个也牵扯到梅山岛。

问：未来港口发展的方向是什么？

王：为什么宁波这个地方做了大量的物流中转却没有大量的贸易企业在宁波扎根，我觉得这是一个挺大的问号。比如香港，发展起来是基于贸易，它是一个自由港。在这个过程中，我们见到香港的经济一直在升级。从实体做贸易、做船、做码头、做港口，慢慢升级到金融。

那么，我们宁波现在也要完成一个升级的过程，可往哪升呢？我们宁波可不可以把它做成一个信用通道？现在国内还没有太多的企业或城市去想这件事情。比如说，我们现在在网上根本不知道货是从哪儿来的，有些东西说是从外国进口的，可它很可能是国内生产的，然后放到保税区，说是从外国进来的，就卖给了我们的消费者。但是如果进来的所有东西，我们都能追踪，只要进我们的口岸的就都是好东西，至少质量有保证，然后我们就成了一个品牌的口岸。

第二个，变通性要提高，因为做物流这一块有很多事情是需要灵活处理的。这个变通性不是品牌的变通性，是运输、调配、配送各个方面应对的速度是非常快的。因为有很多产品其实批量都不大，我们现在做的是大宗散货，大宗散货实际上是赚一个蝇头小利而已，赚不了多少钱，要干本身就是中高端的东西。那么要做这些东西，你就要伺候那些难伺候的客人，从单一的港口变成真正的综合枢纽是非常重要的。

问：关于港口发展的思路是什么？

王：我觉得最难的一件事情就是枢纽和城市的冲突，就是我们宁波-舟山港这么大的港口，论吞吐量面积也是世界级的港口，港口占我们经济体的比重也是非常大的，我们是一个真正的港口城市，这是没有任何疑问的。

可是，从另外一个角度，这也是一个难处，现在在香港已经体现出这个问题了，就是你作为一个枢纽，不过是在中间给他们提供一个中转服务，但同时也给自己造成了环境污染、交通压力等一系列问题。比如，我住在港口边上，你天天车来车往，我是受害者，我不是受益者，那这个矛盾你早晚要面对的。

面对这个问题做长远规划的时候，怎么去想。继续维持这个超级大的枢纽跟这个城市叠加在一起，那我们怎么化解它的负面问题。我现在唯一能想到的就是，可能我们需要把它散一散，比如说，不是一个铁路站，是两个、三个。那港口是不是有别的办法？如果再扩大的话，有些功能是不是放到舟山；如果不扩大的话，我们如何使环境方面的压力可以分开。换句话说，不是港城融合，而是港城分离，怎么能够保持一定的距离，使得负面的东西只在有限的范围内，不对我构成问题。我想这是在未来长远规划需要面对的。



宁波舟山港北仑港区。资料图片