



宁波舟山港还有300多公里未开发岸线，**其中130多公里为开发条件优越、适宜规模化和大型化发展的一类岸线。**



两港经营主体并未实现一体化；从名字也可以看出，“一横”隔在中间，还不是实质性的一体化。

要去掉这“一横”，需要进一步改革创新的智慧和勇气。

习近平总书记还在浙江工作时，就曾提出宁波、舟山两港一体化的规划思路。2015年5月，他在浙江考察时提出了“干在实处永无止境，走在前列要谋新篇”的要求。之后的两个月，浙江省委省政府多次对海港一体化展开专题研究，并赴鹿特丹港、汉堡港学习考察国际领先

的港口建设经验。一个新的蓝图飞速谋定。

2015年8月，浙江成立海洋港口发展领导小组，省委书记、省长分别任组长和副组长，领导小组做出决策：从行政和市场双管齐下，分别组建浙江省海洋港口发展委员会（海港委）和浙江省海港投资运营集团有限公司（海港集团）。

当年9月，尚在筹建中的浙江省海港委与宁波、舟山以及省级有关部门、港口企业，确定了以资产为纽带实现实质性一体化的路线。宁波港集团与舟山港集团将股权等值划转，组建新的宁波舟山港集团，于2015年9月29日正式挂牌。

之后，宁波舟山港集团的340亿元净资产注入浙江省海港集团；同时，宁波港股份有限公司也完成对舟山港股份有限公司的资产收购，至2016年9月28日，宁波舟山港股份有限公司完成工商变更登记，两港的实质性一体化程序收官。

此时拥有19个港区的宁波舟山港，成为名副其实的世界第一大港。宁波的港口管理经验、资金、货源等优势得以向舟山覆盖，同时舟山的深水岸线资源能够发挥更大的价值。数据可以证明一体化的作用：实质一体化完成后当年12月19日，宁波舟山港成为全球首个年货物吞吐量超9亿吨的大港；当年集装箱吞吐量同比增长4.5%，增幅位居全

球前五大港口之首。

宁波舟山港的实质一体化为浙江省内其他港口的整合做了优秀的示范。2016年10月、11月，嘉兴、台州、温州三港以及义乌陆港的资产均整合注入浙江省海港集团。2016年11月，浙江省海港集团与宁波舟山港集团深化整合，实行“两块牌子、一套班子”的运作模式；集团由股权占比第二的浙江省国资委行使表决权，又开创了国企改革的先河。如此一来，浙江全省的海港规划、建设、管理真正成为可以通盘规划的“一盘棋”。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团战略研究与法律事务部王来告诉《新民周刊》记者：在未来长三角一体化发展的过程中，上海港与宁波舟山港完全可以充分发挥各自优势，实现“各扬其优，互有差异”的共同发展。他表示，宁波舟山港拥有丰富的深水岸线资源，发展基础扎实，在集装箱、大宗散货等领域都具备优势。宁波舟山港还有300多公里未开发岸线，其中130多公里为开发条件优越、适宜规模化和大型化发展的一类岸线；从已开发岸线来说，宁波舟山港也是大有潜力可挖，目前每百米岸线的吞吐量为60万吨左右，而上海港的这个数据在90万吨左右。

相比之下，宁波舟山港的开发空间和发展潜力较之上海而言具有明显的优势。而上海的独特优势在