

2018年，宁波杭州湾新区汽车产业实现产值1001.6亿元，同比增长13%，占宁波汽车产业产值40%、占浙江全省汽车产业产值近1/5。

于航运金融与保险、海事法律与仲裁等现代高端航运服务业领域。二者具有较强的互补性。

在宁波市委政策研究室副主任何兴法看来，上海的部分港口运输产业可以转移到宁波舟山港，上海可以专注于发挥自身在高端航运服务业上的优势；这样对整个长三角区域而言，港航产业的发展质量和速度有望进一步提升。

他举例说，伦敦是国际航运中心，但它主要以提供金融、航运服务为主，本港的货物吞吐量并不大，伦敦港的货物的进出主要在它的外港，有的外港甚至在法国。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团投资发展部段志广表示：从2008年开始，当时的宁波港就通过股权收购，控股嘉兴港乍浦港区一期、二期码头，并参股温州港。“但单纯的资本运作只能是深度合作，要实现真正的一体化，还需要跳出企业本身，从更高的格局进行布局。”他说，码头、引航、拖轮等港口发展的要素被属地的行政区划划分开来，这就需要各地政府间的合作，以及上一级政府的统一谋划、协调推动。

这也是宁波舟山港实质一体化、浙江港口一体化的

重要经验。实际上，早在1997年，国务院为推动长三角港口一体化，就组建了上海组合港管理委员会。不过，在业界人士看来，管委会的主任为交通部副部长、副主任为长三角省市的分管副职省市长，这样的层级还不够高，在协调长三角省市间的一些实质议题时，还无法起到高效的作用。在长三角一体化成为国家战略的新形势下，国务院层级的长三角港口管理、协调机构如能成立，或将是更好的选择。

其实，上海与浙江在港口层面的跨省合作已有先例，即洋山深水港的开发。在行政区域隶属浙江嵊泗的洋山岛上，上海港建设了深水集装箱码头。洋山深水港构想自1995年提出，2005年12月一期工程开港使用，2017年12月四期工程开港成为全球最大规模自动化集装箱码头。这样的合作，同样是在国务院层面的推动下得以实现。

下图：北仑港口博物馆。

摄影 / 黄友平



除了依靠行政手段的政府间协调，两地也尝试“新事新办”，让资产的纽带力量得以发挥：2019年2月19日，在上海市委书记李强、浙江省委书记车俊的共同见证下，

上海港集团与浙江省海港集团签署协议：浙江省海港集团以人民币现金增资的方式入股上港集团下属全资子公司上海盛东国际集装箱码头有限公司，入股完成后，上港集团与浙江省海港集团分别持有盛东公司80%和20%股权。

合资后的盛东公司成为未来小洋山北侧唯一开发、建设、运营与管理的主体。此前，小洋山南侧的深水岸线历经十六年、分四期的连续开发，已基本完成。此番浙沪两港合作协议签署，则为洋山港的发展打开了北侧岸线的新空间。

此次在两省市党委政府的直接推动下，两地港口开发营运企业以资本合作的方式，合作经营开发，引入市场机制，让风险和利益的分担更为合理，这为洋山深水港的进一步建设开发，以及更大范围的港口融合发展，奠定了市场基础。它是长三角一体化上升为国家战略后，上海与浙江积极主动深化一体化发展，从陆地接轨到海上接轨的一次新跨越，为将来的港口一体化探索了新路径。

同时，宁波方面也在谋划推动两地共同申报沪甬舟自由贸易港，共同打造具备全球航运资源配置能力的国际航运中心。

大湾区成就大梦想

全球实力最强的城市群，大都