

上海——迈向 21 世纪的国际航运中心

Shanghai——An International Shipping Centre towards the 21st Century

顾 刚

(上海国际航运中心, 高级工程师 上海 200020)

海运是全球物流的一种最主要方式, 是各国经济国际化的主要通道。80 年代以来, 世界贸易重心已逐步向亚太地区转移, 亚太地区已成为世界集装箱运输最活跃的地区, 中国也被公认为世界最大集装箱货源地。上海作为我国大陆最大的港口城市 and 对外贸易口岸, 正面临着再次崛起成为国际航运中心的难得历史机遇。1995 年中央作出了建设上海国际航运中心的重大战略决策, 引起了世人的瞩目。

重要和深远的意义

第一, 使上海成为国际航运中心是上海实现“一个龙头、三个中心”战略目标的需要。“三个中心”与航运中心是相辅相成、共同发展的。国际航运中心是国际经济中心城市的重要支撑, 我国对外贸易的 90% 是通过海运进出的。如果没有能承担庞大的物资或商品运输的现代化航运作支撑, 国际贸易中心的目标将难以实现; 缺少国际航运和国际贸易的服务基础, 国际金融中心的发展也将受到制约。因此, 只有大力推进国际航运中心建设的步伐, 才能尽快把上海建成国际经济中心城市, 参与国际分工与国际竞争。

第二, 使上海成为国际航运中心是中国经济发展, 特别是长江三角洲地区和长江流域经济发展的需要。近 10 年来, 上海已逐渐走到改革开放的前沿, 经济、社会发展和城市建设等都取得了举世瞩目的成就。建设上海国际航运中心, 将大大增强城市综合服务功能, 促进长江三角洲和长江流域交通基础设施的建设和相关产业的发展, 加速形成我国内陆与沿海的双向交流和国内与国外的双向开拓的发展格局, 进一步发挥上海在长江流域和全国经济发展中的龙头作用。

第三, 使上海成为国际航运中心是促进上海产业结构升级、培育新的经济增长点的需要。1997 年, 上海国内生产总值总量首次超过 3 000 亿元, 人均 GDP 在全国率先突破 3 000 美元, 达到了中等发达国家和地区的水平。上海经济发展已处于工业化阶

段的中后期, 开始全面进入高速增长时期。航运业是上海国民经济基础产业的重要组成部分, 是推动上海经济繁荣、稳定的重要一极。在当前世界经济区域化、集团化和全球经济一体化趋势加速发展的重要时刻, 上海能否抓住机遇, 尽快建成国际航运中心、大力发展航运业, 发挥优势产业的辐射作用, 对促进上海产业结构升级、培育新的经济增长点具有非常重要的意义。

条件俱佳, 机遇难得, 目标明确

从上海城市形成的历史看, 上海是依靠港口、航运业逐步发展起来的, 航运是上海成市的主要条件。上海城市的发展又为上海航运中心的崛起提供了可能。正所谓“城以港兴, 港助城兴”。

唐朝以前, 上海还是黄浦江边的一个渔村。由于贸易的发展, 明清两代遂形成世所习称的“江海通津, 东南都会”。1843 年鸦片战争后, 上海作为五口通商的口岸之一正式开埠, 并作为典型的近代型城市而崛起。20 世纪 30 年代, 上海已成为远东最大的航运、经济、贸易和金融中心。上海港列世界第七大港, 100 多条航线遍及全球。世界各主要船公司无不在上海设立分支机构。上海的对外贸易总额约占全国外贸总额的一半。后来由于种种原因, 上海在相当一段时间内落后了。

改革开放以来, 上海港口航运业有了长足的发展。上海已成为我国大陆最大的港口, 也是世界著名的商港。上海港 1984 年以来年货物吞吐量连续 13 年超亿吨, 近几年连续保持 1.6 亿吨水平, 作为现代化港口发展主要标志的国际集装箱吞吐量连续 8 年保持年增长 25% 以上的好势头, 1997 年达到 252 万 TEU, 排名世界第 11 位。

上海港历史悠久, 国际知名度高, 与我国大陆其它港口城市比较, 有着优越的自然、地理、社会经济条件和进一步发展的良好基础, 与世界著名的国际航运中心相比, 具有相似的有利条件:

一是地理位置优越, 交通便捷。上海地处长江三

角洲前缘,居南北海岸线的中心,扼长江入海口,位于我国沿江和沿海两条经济发展带的交汇处。对内通过水路可辐射到长江流域,通过高速公路和国道、铁路干线及沿海运输网可辐射到华东地区乃至全国;对外接近世界环球航线,处在世界海上航路要冲,是世界各港联系中国大陆的最佳门户。

二是经济腹地广阔,适箱货源充足。上海直接依托我国最富饶的江浙地区,背靠长江三角洲、长江流域和东部沿海地区,经济腹地广阔,经济发达。蓬勃兴起的经济和迅速增长的进出口贸易,为集装箱的运用提供了充沛的适箱货源。经预测,整个长江流域地区港口集装箱吞吐量2000年为440~500万TEU,2010年为1150~1250万TEU,2020年为2300万TEU,其中绝大部分箱源要从上海港进出,这为上海国际航运中心的崛起奠定了坚实的基础。

三是集疏运条件优越。上海已基本形成铁路、公路、水运、航空等多种运输方式组成的综合运输网络,是国内最大的交通枢纽之一。铁路有京沪、沪杭两条干线连接全国各地;公路有高速公路、国道和城市外环公路等连通全国公路网;水运有长江和大运河等内河通道,便于江海转运。另外,上海还有发达的航空运输,虹桥机场是全国三大机场之一,正在建设的浦东国际机场将于1999年投入运营。

四是航运市场发达,航线众多,班轮密集。中国最大的3家集装箱船公司中国海运(集团)总公司、中远集装箱运输有限公司、中外运集装箱运输有限公司均已落户上海。全球20家最大班轮公司也都全部进驻上海,外商航运机构在上海设立子公司或办事处的已达80余家。上海港有50多家班轮公司开辟了106条集装箱班轮航线,每月共发航班510个,覆盖面已遍及世界各地,是大陆唯一在全球12个航区都有航班的港口。

五是内陆运输成本较低、装卸效率高,集装箱中转费用低。上海港的集装箱平均装卸效率是全国最高的港口之一。腹地内的箱源通过上海中转,可选用最经济的班轮,用最短的时间到达目的港。

六是拥有雄厚的产业基础,有中国最大经济中心城市综合服务功能的支持。上海不仅是我国最重要的工业基地,作为全国最大的经济中心城市,金融、贸易、信息等服务功能在国内也首屈一指,并向全国辐射。由证券、外汇、资金拆借、保险、商品交易等市场支撑的要素市场体系已基本形成;联合国贸易信息网络中国分中心设在上海;水上交通监管站VTS系统、港航EDI已开始运行;信息港工程也已启动,上海航运的电子化和信息化已走在全国前列。此外,上海还有较强的修造船、后勤补给和休闲娱乐等服务功能。

上海国际航运中心建设的目标是要建成集交易市场、航运信息和物流中心于一体的综合体系,即第

三代国际航运中心。

上海国际航运中心初步建成的具体目标为:满足国际大型集装箱船舶全天候进出,具备15米水深的深水航道和深水港区;集装箱深水枢纽港的集装箱年吞吐量达到500~550万TEU;拥有国际直航干线200条以上;具备每周处理150~200条船只的能力;成为国际集装箱运输的枢纽港和东亚最大的物流中心之一;有符合国际惯例的港口管理和保税区制度;亚太地区一流的航运交易市场和航运信息中心(包括EDI系统);较完善的国际航运软环境,包括政策法律、船舶服务、金融服务、加工服务等;有畅通的集疏运系统等。

徐匡迪市长在1995年国际海事会议上已提出了建设日程表:2000年全面启动国际航运中心建设,2010年建成地区级国际航运中心,2020年建成洲际级国际航运中心。

近期的相关工作和工程已成功启动

一是上海航运交易所已经成立并开始运作。上海航运交易所是上海建设有中国特色大市场体系的一个组成部分,是上海国际航运中心的基础性配套机构,1996年11月28日正式挂牌运作。这对于加强航运市场建设,发展和完善航运市场服务体系具有重要的作用。经过一年多的实践,运作机制趋于完善,各项功能发挥正常,并全面推进了航运市场服务功能的全新组合;实施了国际集装箱班轮运输运价报备制度;建立了广泛的信息收集和发布渠道。

二是上海组合港已经挂牌成立。上海组合港是以上海为中心,江、浙为两翼,为发挥上海经济、金融、贸易中心的优势,发挥三地港口资源的综合优势而组合起来的。其范围是上海市吴淞口以下、江苏省南京长江大桥以下的长江水域以及浙江省宁波、舟山地区水域内已建集装箱泊位及规划建设集装箱泊位的深水岸线。当前,上海组合港正朝着统筹规划、合理分工、协调发展、充分发挥港区群体优势的方向发展。

三是长江口航道治理工程已经正式启动。它的实施将为浦东的开发、开放和沿江经济发展创造良好的环境,对建设上海国际航运中心具有重要意义。长江口航道治理按照“一次规划、分期建设、分期生效”的原则,计划用10年时间分三期工程,使长江口航道水深由现在的7米增深到12.5米。一期工程已正式开工,将用3年左右的时间使航道水深疏浚到8.5米。

四是上海外高桥港区一期集装箱码头改造已经完成,二期新建工程正在实施。外高桥一期工程对原有的900米码头的改造已完成,形成了3个年通过能力60万TEU的第三、第四代集装箱船专用泊位。二

(下转第47页)

缓慢问题是囿于体制不顺和结构不合理而积累起来的老问题。我们认为,在我国二元经济结构和管理体制显然不能顺应社会主义市场经济机制的建立,而使之发生重大改革之前;在我国国有企业尤其是国有工业企业改革没有取得重大突破并获得良好预期之前;在我国农业生产尚未改变重产量轻质量、农业结构尚未有根本性改变之前;在国内市场尚未对劳动力和农副产品形成巨大需求之前;在亚洲金融危机没有得到根本性缓解之前,农民的收入是不可能在此短时期内有较大幅度增长的。1999年,农民增加收入在宏观上虽有国家政策的支持,诸如今年4月29日财政部又出台了《关于治理向农民乱收费,切实减轻农民负担的紧急通知》;国家继续深化粮食流通体制改革;加大对农业和基础设施的投入、降低农村电价等;但从微观层面上讲,我们必须看到,今年农民减收的因素在明显增加。一是国家决定从今年起较大幅度地降低棉花的收购指导价,幅度下降23.5%,这将影响1亿棉农的收入;粮食定购价虽未降,但收购指标下降,有的省市已公布减少1/3的定购粮收购指标。由于国家定购价与保护价之间的实际差价,这意味着农民在出售主要农产品时收入将减少。二是国内市场持续疲软,农副产品价格反弹乏力。今年4月份,全国商品零售价格和居民消费价格总水平比去年同期分别下降3.5%和2.2%。其中肉禽价格比去年同期下降12%。水果蔬菜价格也有不同程度下降。农副产品价格持续疲软,将直接影响今年农民的现金收入。三是我国农业与世界经济的关联度增强,

(上接第40页)

一期工程将新建3个集装箱泊位,码头岸线长900米,先期设计通过能力60万TEU,设备增加后可达80万TEU。届时,加上原有黄浦江内的码头,上海港的集装箱泊位将达到16个,年通过能力达300万TEU。

拓展深水船道,建设深水枢纽港

与香港、新加坡、鹿特丹等世界著名的国际航运中心和高雄、神户、釜山等周边港口相比,上海建设国际航运中心存在着不可忽视的局限。主要是上海港集装箱吞吐量小,直航能力有限。其中直接的因素是长江口航道受拦门沙影响,水深只有7米,无法满足吃水14米以上的第五、第六代大型集装箱船舶全天候满载进出港的要求,一些货物不得不经由香港、日本、韩国或其它国家转运。

目前,世界主要的国际航运中心都是集装箱枢纽港。集装箱船舶也正迅速向大型化发展,5000TEU左右箱位量、满载吃水14米以上的第五、第六代大型集装箱船舶开始逐渐成为国际集装箱运输的主流船型。面对这种发展趋势,香港、新加坡以及高雄、神户、釜山等周边国家和地区的港口,都在不遗余力地建设水深达14~15米的集装箱泊位,2000年前上述

亚洲金融危机的负面影响也殃及农民收入的增加。近两年来受亚洲金融危机的影响,我国农产品出口和乡镇企业产品的出口交货值直线下降,至今未有根本性好转。农产品和乡镇企业出口的下降,不仅加剧了国内农副产品市场供求失衡的矛盾,制约了农业生产和乡镇的发展,也将影响农民收入的增长。四是县、乡机构改革要迟滞至2000年,精减机构、精减人员、精减管理成本,以减轻农民负担为目的的体制改革的成效,至少要到下个世纪初的头几年方能见效。五是农业结构调整,尤其是优质高效产品的调整难以较快推动。因为,一方面需要巨大的市场需求和拉动,另一方面则需要巨大的资本投入。在目前宏观经济状况下,市场需求不足将维系较长时间;而国家和农民都没有能力投入巨额资本进行结构性调整,即使启动了农业结构调整后,也有一个生产、市场、消费适应的渐进的过程。凡此种种,决定了今年及近几年内,农民负担沉重的状况还不可能有根本性改观。

综上所述,随着我国宏观经济改革的深入,农民收入增长问题将日益成为不可掉以轻心的事关全局的大事,必须引起高度的重视。另外,解决农民收入增长问题的广泛涉及面和异常复杂性也远超过人们的想象。这些均将进一步激励、促使我们农业工作者深入农村、深入农民,了解农情、了解国情,发现并制定更加结合实际的有效措施,以切实提高农民收入,把造福农民、稳定农村作为头等大事,持之以恒地做实做好。

(责任编辑 蔡德诚)

各港将有40多个深水泊位竣工。虽然长江口深水航道治理一期工程已经开工建设,但许多专家指出,长江口的最终治理目标仅达12.5米水深,无法满足船舶大型化环球航运的需要,况且需要10年才能完成治理。而5~10年内上海如不建成深水枢纽港,必将丧失机遇,沦为喂给港、支线港,故急需在长江口拦门沙以外尽快建设15米水深的集装箱枢纽港。

深水港是上海迈向21世纪过程中最为重要的基础设施项目之一。深水港建设是关系到上海能否成为国际航运中心的关键问题,最终将决定上海在下一个世纪的定位。

上海地区专家学者们目前已完成了深水港选址方案的比选论证,确定了上海国际集装箱深水枢纽港的港址。目前正抓紧进行深水港址的深化论证及开工前期工作。

上海国际航运中心的建成将在中国再崛起一个国际级的集装箱枢纽港,并与已成为国际航运中心的香港一起,共同成为中国经济与世界经济融合的重要节点以及国内市场与国际市场连接的重要枢纽,并将带动长江三角洲和长江流域区域的全面开发开放,为上海再度崛起成为国际经济中心城市发挥巨大作用。

(责任编辑 蔡德诚)