

上海国际航运中心相关产业开发战略

冯湛青*·李秀昊**

상해국제해운센터관련 산업의 발전전략

풍잠청·이수호

<목 차>

Abstract	三、上海国际航运中心相关产业发 展战略
一、世界典型国际航运中心的产业 发展	参 考 文 献
二、国际航运中心的相关产业	

국문요약

본 논문에서는 상해에 국제해운센터를 건립하려면, 그 연관산업의 발전이 매우 중요하다는 것을 설명하고 있다. 세계 각 주요항구의 발전 역사를 살펴보면, 그 관련산업의 발전은 그들이 세계해운센터항으로 발전하는데 강력한 기초가 되었다는 것을 알 수 있다. 본 논문의 마지막에는 상해국제해운센터의 관련산업발전전략에 대한 다양한 구상 및 견해를 제시하였다. 여기에는 항만과 해운산업의 발전전략, 항만산업발전전략, 항만물류산업발전전략 및 도시화발전 전략 등이 포함되어 있다.

世界发展到当今时代, 一些超大型的滨海城市为争当国际航运中心与国际经济、贸易、金融中心而展开激烈的竞争, 其共同特点是: 港口充分依托城市现有的经济、技术条件, 达到自我完善自我发展; 而城市经济也充分利用港口门户走向世界, 实现“港为城用, 城以港兴”。上海的发展面临着新的机遇与挑战, 如何通过建立国际航运中心来确保上海成为国际金融、贸易与经济中心, 是我们在世界经济新的发展面前所要研究的主要课题。

上海国际航运中心的建成, 一方面必须有一系列相关产业的配套发展, 另一方面它又会带动一大批相关产业的发展。然而, 不少人对此还没有足够的认识。尤其是对于后一方面, 还存在着相当模糊的认识。有

* 韩国海洋大学 国际经济贸易学科 博士生

** 韩国海洋大学 国际经济贸易学科 教授

有人认为国际航运中心建设只是航运业本身的事情，而不象信息港建设或房地产业建设那样会带动一大批相关产业的发展。因此，上海国际航运中心建设的问题在一定程度上没有得到应有的重视。同国际经济、金融、贸易中心建设的进程、研究深度和宣传力度相比，上海国际航运中心建设显得远远滞后于形势发展。

一、世界典型国际航运中心的产业发展

回顾伦敦、鹿特丹、纽约、东京、香港、新加坡等典型国际航运中心的成长历程，都能看出这些城市在较短的时间内以持续的高速增长而发展成为世界著名的国际经济贸易中心。国际航运中心所在城市之所以能够获得比其他城市更快的发展速度，其重要原因就是由于国际航运中心的生长点效应，也就是它对一大批相关产业的拉动作用。国际航运中心港口与航运的开发建设首先促进了与港口生产有关的产业发展，如码头建设、装卸、仓储、港口机械制造、船舶修造、航道建设与维护等产业以及为这些产业提供直接服务和间接服务的行业。其次，由于航运业具有运量大、运费低的优势，所以国际航运中心周边地区往往是大型加工业的基地。发电、钢铁、造纸等大进大出的临港工业往往选址在国际航运中心或其周边地区，由此还促进了与之配套的机床、电气、控制等制造业、加工业的发展。第三，这些工业的发展又进一步刺激了贸易、仓储、金融、信息、旅游和交通运输等服务业的发展。因此，国际航运中心的发展总是伴随着一大批相关产业的共同发展。

(一) 伦敦国际航运中心的产业发展

19世纪，伦敦已经成为世界航运中心和世界第一大港。20世纪初，英国在世界工业出口中占三分之一。1913年，全世界4500万总吨商船中，英国占45%。随着大英帝国的衰落，英国商船在世界商船队中的比重不断下降：1938年占27%，1968年占11%，到1995年已低于1%。伦敦虽然不再是世界物流中心，但仍能保留西欧物流中心之一的地位。由于人文历史传统上的优势以及航运核心产业和相关产业的支撑，伦敦仍然保持着世界级国际航运中心的独特地位。伦敦国际航运中心的主要产业为：1. 世界最大的航运市场；2. 信息服务业；3. 金融与保险业；4. 其他相关产业。

(二) 纽约国际航运中心的产业发展

纽约国际航运中心的形成不同于伦敦，它直接受益于广阔的经济腹地。纽约在其国际贸易与金融中心的支撑和国家的积极扶持下成为国际航运中心，并在20世纪前60年中一直雄居世界第一大港的位置。纽约国际航运中心的主要产业为：1. 运输业；2. 港口业；3. 制造业；4. 贸易业；5. 金融业。

(三) 鹿特丹国际航运中心的产业发展

鹿特丹位于莱茵河和马斯河两大河流入海汇合处所形成的三角洲上，在莱茵河流域有荷兰、德国、瑞士等发达国家，其周围500公里范围内就有1.5亿人口。鹿特丹从1965年起就超过纽约而成为世界第一大港，1995年被新加坡港超出而成为世界第二大港。鹿特丹国际航运中心的主要产业为：1. 港口业；2. 运输业；3. 制造业；4. 自由贸易。

(四) 新加坡国际航运中心的产业发展

和伦敦、纽约、鹿特丹不同，新加坡是借助于地理要冲的优势而成长起来的中转型国际航运中心。从1965年独立以来，新加坡吸引外资，发展工业，改变了单一的转口经济模式，建立了强大的国民经济体系。新加坡国际航运中心的主要产业为：1. 航运业；2. 港口业；3. 制造业；4. 贸易业；5. 金融业。

(五) 香港国际航运中心的产业发展

香港在160多年前开埠之时，仅仅是中国南方的通商港口之一。随着香港经济的发展，香港港口逐渐成为举世瞩目的世界第一集装箱大港和国际航运中心。事实上，香港的海运业在20世纪60年代才开始发展。经过短短30多年时间，到20世纪90年代初，香港就已成为一个同伦敦、纽约、鹿特丹和新加坡等齐名的国际航运中心。香港和新加坡都是中转型国际航运中心，两者在以下几方面很相似：借助于得天独厚的地理位置，依托于60~70年代快速发展的出口型经济，受益于贸易中心与金融中心的建立以及80~90年代亚洲服务中心地位的建立，实行自由港制度。香港国际航运中心的主要产业为：1. 港口业；2. 航运业；3. 运输业；4. 贸易业；5. 制造业；6. 金融业；7. 旅游业；8. 信息业。

二、国际航运中心的相关产业

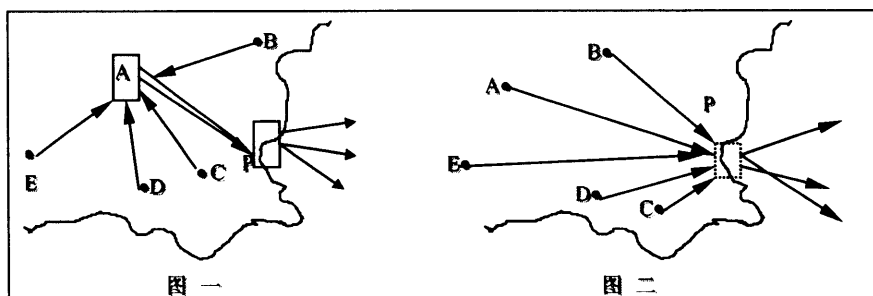
通过以上对典型国际航运中心成历程与产业发展的研究与分析，可以大体上把国际航运中心的相关产业归纳为运输业、临港大工业和口岸产业三大部分。

(一) 现代港口在运输业中的地位

当前在工业化国家中，国民经济全球化已经成为不可逆转的趋势。许多发展中国家的政府也在采取一系列宏观经济政策，努力促使本国经济从投资导向型或进口替代型转变为出口导向型。外向型经济使对外贸易量大幅度增加，因此港口在实现国民经济目标中的战略意义和枢纽地位日益增强。

港口位于运输链的节点，因而在港口建厂优势十分明显。如图一，某一个国家在内陆的A市生产某种产品。生产所需的零部件分别来自B、C、D、E市。产品装配好以后则从A市运到P港出口。

港口为出口商算了一笔帐，如果把装配地从A市移到P港，就可以大幅度减少所需要运输的货物吨公里数(见图二)。由于内陆运输费用和时间的节省，有可能降低产品的离岸价格，因此也就可能扩大出口。对



于港口来说，就意味着额外增加了物流量。由于港口位于运输链的节点，因而从理论上讲，在港口或港口附近建厂优势十分明显，可以大幅度减少内陆运输量，节省物流成本，降低产品离岸价格。扩大出口。

(二) 临港大工业是蓬勃发展的世界化大生产的重要生产方式

自20世纪60年代以来，临港大工业在—批经济发达国家先后崛起。这种临港大工业—方面形成了运作灵便实力强大的临港工业地带，成为这些国家经济实力的新的支撑，—方面又促进了世界化大生产方式的—步发展。

1. 世界海运业发生的重大变化

最近三十年间，世界海运业发生了如下重大变化：(1) 船舶大型化；(2) 海运业进入全球承运人的时代；(3) 大轮船公司进入了全球性联营的时代；(4) 世界航运市场的运力总是供大于求，绰绰有余。

世界海运业的上述四大变化，都为世界化大生产创造着重要条件。这是当代世界经济发展中的一个重大新因素、新特点。

2. 临港大工业崛起的背景

众所周知，地球上的优质资源分布是很不均匀的。例如，全世界75%的石油分布在—中东；优质铁矿砂分布在—澳洲、巴西、南非及秘鲁；优质煤炭在—澳洲和南非；富铜矿区在—智利、墨西哥；锌在—玻利维亚；全世界40%的锡产于—马来西亚；……在市场竞争激烈的世界经济中，各国都把开发利用优质资源作为取胜的途径。而世界优质资源分布的不均匀造成了大量运输的需求。

世界临港大工业就是在这些背景下诞生和崛起的。—批经济发达国家十分注意在优良的港湾土地上布置最经济合理的工艺流程，许多工厂的生产流水线都是由海轮进料经过设在港口城市的紧凑的自动流水生产线，再到码头边吐出产品。许多港边大工厂的整个生产过程都在港口进行，从而使物料周转过程和物流成本减少到最低限度，大大缩短了生产运转的时间，从而造成极高的生产效率。这种“港口式生产流程”实际上已借助于远洋巨轮延伸到了世界最佳原料产地和最相宜的消费地区。这样，造成了大量以临港工业为生产轴心的世界化生产流水线。这种世界化生产流水线组成了新一代的国际化大生产的现代物流系统。

由于世界临港大工业的发生，世界范围的经济—体化已发展为从原料生产到海洋运输再到临港工业生产，然后通过多种运输途径进入不同区域市场的紧密相联的物流链。这种大生产与大运输的结合，再配合以全球金融信贷体系的服务和全球电信、电脑网络的服务，促成了一种世界范围三流结合的完善的巨大规模生产方式。这种生产方式可以用图三表示：

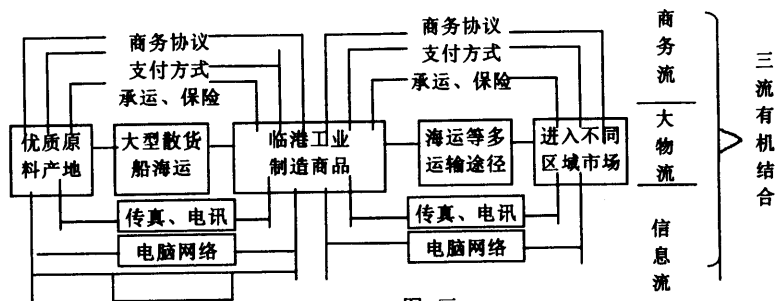


图 三

3. 日本是发展临港大工业的典范

发展临港大工业最积极最富成效的国家当推日本。最近几十年来,日本把炼油、石油化工、钢铁、机械、建材、造船等都布置在东京湾以南沿太平洋带状工业地区,形成了巨大的临海工业区。这里占全国钢铁产量的96%。石油化工工业则百分之百建在沿海岸工业带上。日本的京滨工业带、京叶工业带、阪神工业带、中京经济圈、濑户内海工业带就是以临港工业为主干形成的。日本的工业区建设既以港口建设为先导,又围绕着港口作归宿,因而大型港口借助巨型油轮便成了工业区原料、燃料的供给基地和成品出口基地。可以说,日本的港口和临海工业区的结合是日本创造巨大生产力并跃升为世界第二个经济大国的奥秘之一。

(三) 口岸产业是港口型大都市最基本的和常盛不衰的支柱产业

口岸产业或口岸经济是港口型大都市最基本的产业内容之一。每一个港口型城市都拥有一定范围的经济腹地,都有为腹地服务的各种经济活动。按这些经济活动的种类和性质的差异,口岸产业有如下各项内容:(1)交通运输方面的服务;(2)区域际和国际贸易服务;(3)仓储服务;(4)旅游服务;(5)融资服务;(6)信息服务;等等。

某一港口城市口岸产业的性质与规模通常取决于三大要素:(1)港口的功能与规模;(2)腹地的种类与规模;(3)该港口与腹地参与区域际或国际分工的深度。因此,在不同港口城市或同一港口城市在不同的开放度状态下,口岸产业的内容、性质与规模是不一样的。

国际航运中心所在城市是港口型城市中最高级的一种,它的港口功能最高级,它辐射的腹地范围最广大,它媒介的国际生产最发达。因此,国际航运中心城市的口岸产业是非常繁荣发达的。

三、上海国际航运中心相关产业发展战略

上海国际航运中心建设是一项复杂的系统工程。现代经济活动的规律表明,一个现代化的经济、金融、贸易中心城市,同时也必须是一个国际航运中心城市。在日益趋向一体化的世界经济生活中,在一个开放的外向型的经济运行体制中,国际航运中心同国际经济、金融、贸易中心是紧密联系、相互依存、相辅相成的。因此,国际航运中心的相关产业也就不仅局限于航运业或港口业本身,而是涉及到一大批口岸产业(主要属于第三产业)、临港大工业(主要属于第二产业即制造业),同时也涉及到城市化的进程。

(一) 港口与航运业发展

毋庸置疑,上海国际航运中心建设所涉及的最直接、最核心、最带标志性的产业当然是港口与航运业。

1. 港口业

现代化的港口,尤其是集装箱枢纽港,是上海国际航运中心的重要标志之一。随着城市发展的现代化进程,码头外移已成为一种必然的趋势。浦东开发和黄浦江南北外滩的开发加快了这一趋势。不但煤炭码头要迁往长江边的罗泾,而且黄浦江沿岸的许多码头将转向以大力发展商住、商办楼为主的物业管理。

现代化的港口企业应该打破单一的港口装卸经营模式。在建设国际航运中心的进程中,上海港将不断地进行业务结构的调整,除了港口装卸与仓储以外,还要重点发展物流产业,而商贸、金融、房地产、旅游

等必将成为港口新的经济增长点。

2. 航运业

发达的航运业是上海国际航运中心的重要标志之一。航运企业是构成上海国际航运中心的骨干企业。为了促进航运业的发展，上海将加快航运市场、航运软环境和航运教育与科研等方面的发展：(1)形成公开、有序、统一、高效及多功能的航运市场；(2)形成良好的软环境；(3)形成航运教育与科研中心。

(二) 口岸产业发展战略

从19世纪中叶起，上海开始出现与世界经济有联系的口岸产业，并呈现出左右逢源不断发展的局面。这种发展的物质基础是：(1)疏浚工作不断成功的黄浦江；(2)以蒸汽机为动力的轮船运输；(3)河汉纵横四通八达的内河运输体系。上海这座现代化都市的崛起首先是依靠着口岸产业的发达繁荣，然后才是依靠以进口替代制造业为主体的工业发展。

1. 上海口岸产业发展回顾

从20世纪50年代起，上海的口岸产业总体上呈萎缩趋势，这是因为：(1)封锁与封闭的经济环境使上海同世界经济的联系大为变弱；(2)非商品化市场化的经济体制使上海与内地经济的联系大为变弱；(3)上海自身的金融、贸易等服务产业不发达。

但是从1978年起，这三项因素开始发生巨大的变化。到80年代中期，国务院明确提出了上海要发展成为太平洋西岸重要国际经济中心之一的战略目标。这一重大的发展战略调整，首先使上海的港口事业获得突飞猛进的发展。尤为可喜的是上海港的集装箱运输从无到有飞速发展。由于全方位的对外开放、国内社会主义市场经济的迅速发育、以及上海港口建设和港口事业的巨大发展，上海的口岸产业进入了一个空前的黄金复兴时期。

2. 21世纪上海口岸产业的重心在浦东

口岸产业本从根本上同港口事业紧密相关。21世纪上海港的主体港将从黄浦江转移到浦东主体港，因此，上海口岸产业的重心将从浦西移至浦东。这种转移现在已经开始发生，以后还会加快。

3. 依托上海国际航运中心发展口岸产业：

(1) 江海联运、江海转运服务业；(2) 商品展示与贸易业；(3) 亚欧大陆桥运输服务业；(4) 信息服务业；(5) 建设航运特区和鹿特丹式的无形自由港。

(三) 临港大工业发展战略

1. 要在濒临长江口的浦东地区重点发展大工业。

2. 依托上海国际航运中心发展一批临港工业

(1) 石油化工工业：浦东北有高桥石化基地，南有金山石化基地，但二者合计的炼油能力只有750万吨，仅及新加坡或鹿特丹的十分之一。浦东可以把炼油能力扩大到1000万吨/年，浦东在适当地方开辟10~20平方公里再建一个石油基地将是可取的。

- (2) 汽车、摩托车工业：因为汽车工业国际化生产程度很高，从而对港口有极大的依赖。日本丰田汽车公司的大本营就设在伊势湾名古屋港，它在港区拥有11个泊位，使用滚装船运输汽车。浦东假如有年产100万辆甚至更多的发展计划也不为过分。
- (3) 造船工业：上海历来是中国造船工业的重要基地，其造船能力占全国的大约三分之二。随着上海的主体港逐渐从黄浦江转移到长江口南岸，上海造船工业的许多制约因素将逐步得到克服，上海造船工业将会有巨大的发展。上海的造船工业应该乘上海国际航运中心建设和浦东开发的东风，在浦东新港区凝聚精华，摆开阵地，成倍地扩大生产能力，成为21世纪浦东乃至上海的重要支柱产业。
- (4) 飞机制造业：麦道公司在上海合作生产飞机已有十余年历史，但地址选择有较大缺陷——不临港。争取合并后的波音麦道公司在原有对沪合作基础上在浦东建设一个规模很大的上海中美合资飞机制造公司，面向中国市场和亚太市场研究开发和生产系列飞机产品。
- (5) 电子工业：浦东新区的电子工业、通讯设备工业和计算机工业在90年代已有良好的开端。应该把电子工业作为浦东的主要支柱产业来发展。例如移动电话制造。截至2000年底，中国手机用户为8500万，据预测，到2004年就将突破2亿户。年均增长率高达24%。在浦东建设中外合资的手机企业是可行的。
- (6) 机械自动化设备工业：在浦东新区完全有条件建立一大批从事机械及自动化设备制造的中外合资企业，使浦东成为中国机械及自动化设备制造工业的高科技基地和大规模出口生产基地。
- (7) 家用电器工业：新一代家用电器工业因跨国公司投资和建立了一大批中外合资企业而在浦东新区迅速发展。随着这些企业规模经济的形成，应适时引导其产品大量销往国际市场，使浦东家电工业率先成为外向型产业。
- (8) 服装业、鞋帽业、玩具业、钟表业、塑料花业等。

可以提出这样的设想：21世纪上海工业的重心将是在大浦东地区。依托着逐步建立的浦东港口群，从外高桥直到芦潮港(沿长江口南岸)，从芦潮港到星火开发区到金山石化城(沿杭州湾北岸)，形成长约80公里，宽10~20多公里的大浦东工业带。大浦东工业带将是我国规模最庞大、技术最先进、生产国际化程度最高、综合经济最优良的“中国第一工业带”。而这一工业带的核心产业则是依托上海国际航运中心的一大批“临港大工业”。

(四) 城市化发展战略

国际航运中心主体深水港区从黄浦江向长江口、大陆架发展，将使上海城市化发展战略发生以下重大变化。

1. 上海城区从黄浦江向长江口延伸

打开今天的上海城市布置图，外高桥港区与保税区、浦东国际机场这两个城市生长点，已经远离以人民广场为中心的上海老城区，已经造成上海城区向长江口南岸地区挺进的形势。

沿长江浦东城市带以长江口浦东港口为其生命线，彻底摆脱了上海150余年同心圆发展的轨道。

2. 制造业从老市区向长江口地区扩展

从上海发展的趋势看，随着浦东港口资源的开发和工业开发区的建设，大浦东工业带将会吸纳相当一部分城市工业和大部分新办工业，并由此而发展为沿长江城市带。

3. 成就长江口南岸森林外滩的建造

由于长江口南岸的港口资源是分散的, 所以很容易实现多心组团式带状城区的规划构思, 而在组团之间就可以大面积地安排多处森林。由于长江口南岸土地使用的机会成本较低, 因而社会也能承受建造森林外滩的代价。

4. 带动江、海、岛、滩旅游资源的大开发

浦东港口开发将可以全面带动周边江、海、岛、滩旅游资源的开发, 因为这里是世界第三大河的河口地区, 这里临江临海有岛有滩, 这里有的是水和绿, 有的是森林和花草, 有的是空间和情趣。在这里开发旅游事业可以创意无穷, 景象万千。这样, 上海的旅游事业就有了全新的主题、全新的空间和全新的内容, 同时也会在全国和全世界获得全新的旅游地位。

上海上海, 人到海边去之谓也。这是对上海城市名称的一种诠释。历史发展到生产国际化日益发达的今天, 上海发生了把主体港从黄浦江搬到长江口的必要, 发生了把上海城区推向长江边的必要, 上海离大海将越来越远。而上海国际航运中心建设则直接地加快了这一进程, 使上海这座世界名城的发展进入一个全新的阶段和全新的轨道。可以预见, 到21世纪的20年代或30年代, 上海将是一座临海的世界一流大都市!

参 考 文 献

World Bank , World Development Report, 1991

UNCTAD Report, New Role of Ports in International Transport, Trade and National Economics,
Indian Shipping, Vol. 43 . No . 10

俞鹤年, 上海 국제해운현대물류센터건설에 관한 논술, 상해교통출판사, 2001

骆温平 주필, 徐剑华 심사, 물류학, 중국대련해사대학교출판사, 2000

蔡桂英, 曲林社, 국제해운경제, 중국인민출판사, 1995

상해시 건설위원회, 상해시 현대화계획---21세기의 상해로, 상해인민출판사, 1995