

2007 年上海港口生产持续稳步发展

任越明

2007 年，全球经济继续保持着较快速度的增长，我国国民经济和对外贸易持续发展，全年国内生产总值增幅达到 11.4%，对外贸易总额增幅达到 23.5%。上海市生产总值突破 1.20 万亿，外贸进出口总额 2830 亿美元，分别增长 13.3% 和 24.4%。同时，与上海同处长三角的江苏浙江两省的 GDP 和外贸总额，也都继续保持着较快的增长。在此大环境下，上海市港口生产获得了强劲的经济支持，呈现出全面、稳定、持续的发展。上海港全年完成进出口货物吞吐量 5 亿 6100 万吨，继续领先于世界各港，连续第三年位居全球第一。集装箱吞吐量完成 2615 万 TEU（标准箱，下同），进入世界集装箱港口排名第二。其它各项港口主要指标也分别达到或接近历史最好水平。

1、港口货物吞吐且仍然保持快速势头

上海港 2007 年的货物吞吐量实现 5.61 亿吨，增长率为 4.5%，比上年增幅下降 1.6 个百分点，但仍然保持快速增长势头。其中海港港口货物吞吐量 4.92 亿吨，内河港口货物吞吐量 0.69 亿吨。

上海港分为海港港口和内河港口两大部分，它们有各自的陆域范围和水域范围。上海港的海港港口是国家重点对外开放港口之一，分布于本市长江、杭州湾以及黄浦江中下游的沿海、沿江地段，以及洋山深水港区，主要承担国际港口、国内沿海、长江及内河港口的货物集散与往来，是我国目前最重要的沿海港口。上海港的内河港口分布于市内各区、县的内河航道沿河地带，主要承担本市与江、浙、皖、赣等省的内河货物进出。近年来，在建设国际航运中心目标的驱动下，上海港海港港口生产欣欣向荣，货物进出和装卸业绩不断开创新高，货物吞吐量实现了自 1998 年以来第九个连续增长年。

2003 年，上海港口管理体制改革的，上海内河港口与上海海港港口共同组成上海港。近几年来，内河港口在调整中不断夯实基础设施，进出港吞吐量稳步发展，2007 年取得了 3.1% 的年度增幅。

2、装箱吞吐且继续以强势发展

集装箱吞吐量的高速增长是上海港近年来与世界港航接轨、走科学发展道路的标志。承担着上海港全部集装箱装卸业务的上海国际港务集团公司，多年来始终把发展集装箱装卸生产作为战略主攻目标，随着洋山深水港的建成投产，使得集装箱发展势头如虎添翼。2007 年，上海港集装箱吞吐量达到 2615 万 TEU，增长幅度为 20.4%，以占全国港口集装箱吞吐总量 11179 万 TEU 23.4% 的比重领先于国内各港；在国际上首次超过我国的香港，成为集装箱装卸第二大港。全年集装箱的绝对增量达到 443 万标准箱，成为历史之最。2008 年，上海港集装箱吞吐量有望超过新加坡，雄居世界第一。

根据港航形势发展需求，上海港坚持把扩大集装箱水水（水路进、水路出）中转特别是国际中转作为突破口，将我港集装箱发展引向健康快速的道路。2007 年，集装箱水水中转比重大幅度提升与国际中转箱量稳步增长，加快了上海港向国际枢纽港功能进军的步伐，国际中转同比增长了 63%；国内的长江中转同比增长 28.6%，沿海中转增长 51.2%，其它内贸中转增长 203%。水水中转总的比例达到 36.2%，比 2006 年提高 4.2 个百分点。

为了加快集装箱运输的发展，上海港加强与国内外主要船公司的战略合作，在上海港开展国际中转业务的干线船公司已经达到 35 家，全球 20 大船公司都在上海设立了办事机构，国际集装箱班轮航线不断扩容，覆盖全球 200 多个国家和地区的 300 多个港口。2007 年配合船公司新开了 50 条班轮航线，其中远洋航线占 32 条。全年集装箱船的月均航班达到 2183 班，国际航线的月度航班密度首次突破 1000 班。种种现象表明，中外船公司挂靠上海港的信心在进一步增强，上海作为国际枢纽港的地位不断得到提升。回顾历史可以发现上海港集装箱运输发展的惊人速度：1997 年，当时上海港年度集装箱吞吐量仅为 253 万 TEU；1999

年，上海港集装箱吞吐量完成 422 万 TEU，超越洛杉矶港，首次跻身世界前七名；2000 年完成 561 万 TEU，超越长滩港，跻身世界前六名；2001 年完成 634 万 TEU，超越鹿特丹港，跻身世界前五名；2002 年完成 861 万 TEU，超过高雄港，排名世界第四；2003 年完成 1128 万 TEU，超过釜山港，排名世界第三；2007 年完成 2615 万 TEU，超过香港，排名世界第二，十年里发展了整整十倍。因此，上海港被业内誉为“最具效率竞争力的港口”。

3、外贸货物吞吐量增势继续趋强

随着上海口岸功能的进一步加强，2007 年上海口岸进出口商品总额的增长幅度达到 21.5%。作为我国对外贸易进出口货物最大的窗口，上海港 2007 年的外贸吞吐量相应快速增长，全年达到 2.56 亿吨，比上年净增 0.43 亿吨，创下了历史上最大的年度增加量；年度增长率为 20.2%，比上年提高了 5.2 个百分点，使得上海港货物吞吐量的外贸比重一下子从上年的 39.6% 上升到 45.6%。

上海港外贸货物往来，遍布于世界 200 多个国家和地区的 600 多个港口。2007 年以亚洲国家和地区居首，占到总量 37.0%，北美洲次之，占 17.3%，欧洲位于第三，占 14.3%。与上海港外贸货物来往排名最前的国家是美国、澳大利亚和日本；与上海港发生外贸吞吐量最大的港口是新加坡、洛杉矶和香港。

随着世界航运业集装箱化程度的提升，上海港外贸货物集装箱运输比例高达 78.8%；除去干散货、液体散货之类非适合集装箱运输的货种，上海港适箱货物的外贸吞吐量集装箱化比重达到 95.5%。2007 年度上海港 4300 万吨的外贸货物增量中，集装箱适箱货占到 90%；其中以“其它类货种”增量最大，接近 2800 万吨；增量居第二的货种是“机械和电器设备”，达到 876 万吨；“轻工医药产品”增量为 179 万吨，位居第三。在散货类的外贸吞吐量中，最大的进口货种是铁矿石；受国内日益增长的钢铁生产需求和国际铁矿石价格因素影响，上海港 2007 年铁矿石进口增加 280 余万吨。

4、水上旅客运输量在弱势中有所回升

2007 年上海港跨省市旅客吞吐量 183.7 万人次，同比增长 40.1%；其中旅客到达量 89.1 万人次，发送量 94.6 万人次。上海港目前运行的国内水上客运航线目的地以浙江省岛屿为主。全年进出上海港的浙江航线旅客 169 万人次，长江航线 3.6 万人次。进出上海港的国际航线旅客 10.7 万人次，增幅 38.5%，其中日本航线旅客 2.2 万人次，国际旅游船旅客 8.5 万人次。

上海港水上旅客运输，曾有过辉煌的历史，上世纪 90 年代前，坐船出行是旅客追求廉价的重要选择，进出上海的水路客运航线最多时曾经接近 30 条，北到大连南至香港西接重庆均在航线覆盖之下，客源充沛，港航繁忙，长江干线和上海至宁波、温州等航线经常处于一票难求的热门境地。据统计记载，1994 年上海港的水上旅客，仅发送量就达 546 万人次，排在当年上海市水、陆、铁、空旅客发送量第二，仅次于铁路旅客运输。

随着生活水平逐步提高，人们在选择出行工具时，开始从原来只追求廉价逐步向讲究快捷和舒适转移，铁路、公路和航空客运的竞争优势日益显现，大量旅客弃水走陆或者选择航空，客源的锐减使得水运成本居高不下，结果水路客运连廉价这一优势也丧失殆尽，导致上海港水路客运全面萎缩。目前，跨省市水上客运除了浙江几条岛屿航线因陆上交通难以参予竞争还能生存外，其它的内陆航线都已退出营运。2007 年本市水运旅客发送量仅 94.6 万人次，在全市旅客发送总量 10371 万人次中，所占的比重竟不足 1%。

与日益萎缩的跨省市水路客运业绩形成强烈反差的是，本市往来于崇明县三岛（崇明岛、长兴岛、横沙岛）之间的市内水运航线，多年来一直保持良好的发展势头。2007 年本市与三岛的旅客往来达到 1309 万人次，年增长率为 9.8%。崇明三岛与陆地联动开发的步伐不断地刺激客流量的增长，尤其是长兴岛海洋装备工业区的崛起，带动了旅客往来的大幅度增长：2007 年本市来往长兴岛的旅客增长率达到 32.7%，人次达到 288 万。由于水路运输是三岛来往市区的唯一通道，随着三岛开发的深入，水运旅客量今年将继续攀高，这个趋势将会一直延续到沪崇越江工程的开通。

上海港水路国际航线旅客比重很小，仅占全港旅客吞吐量的 58%但其发展势头甚快。2007 年国际旅客吞吐量 10.7 万人次，比上年增长 39%，其中 80%是国际旅游船旅客。随着国际航运中心的建设，上海港也将成为我国最大的世界邮轮及客运港口群体之一，以填补我国发展邮轮港口经济的空白。2007 年上海港迎来国际邮轮三巨头的联袂入驻，上海港国际客运中心的投入使用，标志着上海建立邮轮母港发展邮轮经济已进入实质性启动阶段，全年出入上海口岸的国际豪华邮轮超过 50 艘次。凭借国际邮轮热潮的掀起，2008 年上海港将吸引更多的国际豪华邮轮载客前来观光。

5、全社会水路货物运输里稳步发展

在国民经济和对外贸易较快的增长下，依托长江黄金水道和长三角地区的联动开发，上海港近几年的水路运输一直保持着旺盛的需求，港口经济辐射地带货源充足和口岸外贸远程运输比重的逐年增加，对本市水路运输业持续发展产生着积极的促进作用。

2007 年上海市全社会水路货运量达到 4.15 亿吨，比上年增长 11.2%，其中沿海运输量 2.58 亿吨，增长率达到 17%；远洋运输量 1.27 亿吨，增长 8%。

2007 年全市水路运输业完成的货物周转量为 15934 亿吨公里，增幅为 16.4%，几乎是水路货运量增幅的 1.5 倍；其中沿海货物周转量升幅为 28.8%，远洋货物周转量升幅为 13%。周转量明显高于货运量，显示着本市水路货运正在向远程化运输发展。

6、加快基础设施建设是推动港口生产发展的重要保障

黄浦江沿岸功能的开发和转换，以及世博会地块工程的全面启动，加快了上海港口功能重心逐渐向本市沿海沿（长）江地区转移的步伐。上海国际港务集团公司的外高桥集装箱港区的整体成熟运作、2007 年洋山深水港区三期和罗径散货港区二期的相继投产，大大拓展了港口生产规模，装卸能力的持续扩容，为吞吐量连年增长提供了坚实的保证；该公司在不到五年的时间里，货物吞吐量翻了一番的事实，有力地证明了港口基础建设对港口生产的保障和促进作用。相对来讲，以黄浦江为装卸据点的货主码头单位，在港口设施更新改造方面的步伐有所滞后，受到浦江两岸功能开发和世博地块动迁的冲击，2005 年以来，每年都有十余家码头单位关停并撤销，装卸生产份额逐年下降。在上海港沿海港口吞吐量里，货主码头单位所占的比重已经从 2001 年的 43%，逐渐下降到了 2007 年的 28.3%，而且还有继续下降的可育旨。

洋山深水港的建设使用，体现了国家和上海市政府的深谋远虑，消除了长期以来本市缺乏深水岸线、深水泊位、集装箱吞吐能力滞后的瓶颈。洋山港开港第一年吞吐量实绩就超过设计能力水平，第二年洋山港二期投入使用，与一期泊位实行“无缝”合并运作，到 2007 年就实现了集装箱吞吐量超 600 万 TEU 的良好业绩。2007 年底洋山三期的试投产，预示着上海港集装箱发展又将迎来新的腾飞。

《国务院 2008 年工作要点》对我国经济的宏观调控方向作了全面的部署，2008 年除了继续实行稳健的财政政策和从紧的货币政策，加强经济运行调节，积极应对各种困难和风险外，特别指出要防止受外围经济衰退影响而导致的国内经济下滑的现象，并把国内生产总值的增长指标定位于 8%左右。再看世界经济发展趋势，由于次贷危机的冲击、美国经济发展放缓和世界性原材料价格不断走高等因素，全球主要工业经济体的增长速度将有所减缓。面对国际国内新的经济形势，2008 年的上海港发展将会发生什么变数？首先，可以确定，上海港航业的总体向好的趋势不会改变，港口主要指标货物吞吐量继续增长的势头将继续保持，随着新一轮市政建设改造和世博会工程的全面动工，运输市场需求将有增无减，预计 2008 年上海港货物吞吐量的增幅可能高于 2007 年。在结构上，外贸吞吐量的增长趋势将有所减缓，受价格上涨影响严重的工业原料类货物的进口可能明显减少，但集装箱适箱类货物的进口和中转依然会上升。2007 年底洋山港三期开港，为 2008 年上海港集装箱吞吐量超越 3000 万 TEU 提供了基础保障，但要真正实现目标，还得从不断提高集装箱的“水水中转”比例措施入手。上海港的水上旅客吞吐量 2008 年将维持平稳的发展，其中以国际旅客观光邮轮到港的迅速增长成为最大的热点。

（作者单位：上海港码头管理中心）