
试析洋山保税港区发展国际中转业务的必要性和可行性——基于上海国际航运中心建设的思考¹

费鸿萍¹ 顾蓓蓓² 吴忠³

(华东理工大学商学院工商管理系, 上海市 200237)

【摘要】洋山保税港区成立已经五年, 有了长足的发展, 但对地方经济的促进作用还有待提升。本文从区位、物流等方面分析了洋山保税港区发展国际中转业务的优势, 并指出了发展国际中转功能是未来洋山保税港区转型的必然选择, 对促进上海国际航运中心的建设具有重要的意义。

【关键词】洋山保税港区 国际中转 国际航运中心

【中图分类号】F746.13 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1005-9679(2012)06-071-04

1 发展国际中转业务是洋山保税港区的必然选择

洋山保税港区经过五年的发展, 自身已经具备一定的的基础, 其基础设施位居世界前列, 码头的各项指标已达世界领先水平, 洋山港充分发挥口岸功能, 但未能与保税功能进行很好的结合, 影响了港区的纵向发展。

2010 年的上海综保区的统计报表中, 就主要经济指标来看: 港区集装箱吞吐量, 洋山保税港达到 1010.8 万标箱, 相当于外高桥保税区 1498.7 万标箱的 67.4%。但税务部门的税收实现 14.35 亿元, 仅为外高桥收入的 4.8%, 差距较为明显。工业总产值为零, 港区功能单还停留于简单的物流功能的履行, 尚未能实现保税港区地缘、政策优势价值。按照贸易方式进行进出口分类, 2010 年水水中转和国际中转集装箱比重分别达到了 43%, 8.2%, 中转业务表现出较大的发展优势。2010 年保税区仓储转口货物价值达到 23.77 亿美元, 同比增长 129.2%, 占进出口总量的 98.9%, 相比于其他贸易方式保持绝对领先的地位, 而一般贸易额仅为 0.36 亿美元。

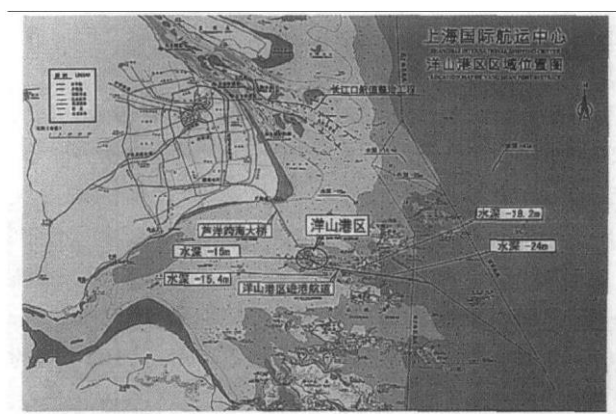
上列数据表明洋山保税港区目前在中转业务方面具有较强的优势, 但又陷于低进料加工、零工业总产值乃至低税收的困境。因此如何利用优势, 通过扩大水水中转和集拼业务、拓展增值服务是洋山保税港区走出低税收、实现地区经济的进一步发展的必然选择。而洋山保税港区的客观条件及未来的战略规划也决定了其国际中转业务发展的必要性和意义。

2 洋山保税港区发展国际中转业务的优势

¹**作者简介:** 费鸿萍, 华东理工大学商学院副教授, 博士, 主要研究方向, 消费者幸福; 顾蓓蓓, 华东理工大学商学院, 研究生, 研究方向, 市场营销; 吴忠, 上海综合保税区管理委员会洋山保税港区办事处副主任。

洋山保税港区作为我国改革特殊监管区的过渡阶段，是我国建立自由港的过渡形态，而国际中转集拼业务发展的程度是国际自由港的衡量指标之一。因此在本部分，笔者将对洋山保税港区开展国际中转集拼业务的可行性与必要性进行研究。这对洋山保税港区进一步扩大业务，建设成为自由港有着推动作用，同时通过这样的研究，可以明晰洋山开展国际中转业务的优势，吸引物流企业入区，有助于形成规模优势，带动洋山港向更好的方向发展。本研究有助于推动海关加速监管方式的优化，提升洋山国际中转能力。

洋山保税港区是上海市和浙江省跨区合作建设，实行海关特殊监管的经济功能区域（见图 1）。



资料来源：http://cchope178.blog.hexun.com/33098896_d.html

图 1 洋山深水港区区域位置图

洋山保税港区集中了我国港口和海关特殊监管区的所有核心政策，形成了区域政策叠加优势和监管便利优势，成为国内在优惠性、开放性和便利性方面与特殊经济区域国际惯例最为接近的区域。洋山保税港区的批准设立，是国家从建立自由贸易区的国际性原则出发，使“港”和“区”两者，首先在物理上合为一体，为今后实质性的转型预留了空间。

2.1 区位优势

所谓的区位优势即区位的综合资源优势，即某一地区在发展经济方面客观存在的有利条件或优越地位。其构成因素主要包括：自然资源、地理位置，以及社会、经济、科技、管理、政治、政策、文化、教育、旅游等方面。区位优势是一个综合性概念，单项优势往往难以形成区位优势。一个地区的区位优势主要就是从自然资源、劳力、工业聚集、地理位置、交通等决定。同时区位优势也是一个发展的概念，随着有关条件的变化而变化。对于洋山保税港区来说，它的区位优势主要体现在它优越的地理位置和港口特点。

洋山保税港区由小洋山港口区域、东海大桥和与之相连接的陆上特定区域组成，规划面积 8.14 平方公里，包括保税港 6 平方公里和小洋山岛上区域面积 2.14 平方公里。洋山保税港区实行封闭管理，它集目前国内保税区、出口加工区、保税物流园区三方面的政策优势于一体。保税港区将充分发挥深水港区的区位优势，大力发展国际中转、配送、采购、转口贸易和出口加工等业务，拓展相关功能，从而为深水港区营造优良的软环境，有利于洋山深水港在高起点上实现跨越式发展。

洋山深水港区距离上海南汇芦潮港 27.5 公里，是离上海最近的具备 15 米以上水深的合理港址。洋山深水港区总体布局依托大、小洋山岛链，形成南、北港区，即大洋山一侧的南港区和小洋山一侧的北港区。规划到 2012 年，可形成 10 多公里深水岸线，布置 30 多个泊位，年通过能力 1500 万标准箱以上。一期工程包括港区工程、东海大桥、芦潮港辅助配套工程三个部分。其中，港区工程建设 5 个 7~10 万吨级泊位，可停靠当今最新一代超巴拿马型集装箱船舶。码头岸线长 1600 米，年吞吐能力 300 万标准箱以上；东海大桥总长约 32.5 公里，按双向六车道高速公路标准设计；大洋山一侧南港区还有约 10 公里的深水岸线，

将作为港区远景发展预留岸线，建设时间视港区集装箱吞吐量发展情况而定。芦潮港辅助配套工程位于东海大桥登陆点附近，主要功能是为洋山深水港区提供配套服务。

规划位于大小洋山岛的集装箱港区具有建设深水港的良好条件，平均水深可稳定保持在 15m 以上，可建成 50 多个供超巴拿马型集装箱船停靠的泊位，集装箱通过能力可达 2000 多万 TEU。上海南汇区芦潮港兴建物流园区为洋山港配套，体现港口的先导和推动功能，利用港和区的集散、辐射功能，实现规模、集聚效应，发展现代物流业。

洋山保税港区具备四大优势：

第一，具备建设-15 米水深港区和航道的优越条件，洋山海域潮流强劲，泥沙不易落淤，海域海床近百年来基本稳定。

第二，能确保船舶航行及靠离泊安全。港区工程方案经过模型试验反复论证，表明工程实施后，对自然条件基本无影响，能维持原有水深，而且大小洋山岛链形成天然屏障，泊位条件良好。

第三，工程技术经济可行。工程水域地质条件良好，具备建港条件；另外，建设长距离跨海大桥世界上也有先例。

第四，符合世界港口向外海发展的规律。

上海港是我国最大的河口型沿海港口，地处长江东西运输通道与海上南北运输通道的交汇点，濒临东海，扼长江入海口。前通中国东部沿海和世界各大洋，后贯长江流域和江、浙、皖内河、太湖流域，地理位置十分优越。上海港是腹地型港口，国际中转只占很少的比重，洋山深水港的建设承担着提高上海港国际中转比例，提高上海港在国际航运体系中的地位，建成上海国际航运中心的重任。

面积 296.6 平方公里的临港新城为洋山深水港建设提供相关配套服务，包括城市功能区和产业区两大功能区块。其中城市功能区规划面积约 100 平方公里，产业区是以产业开发为主的功能区块，规划面积约 200 平方公里，分为主产业区、重装备产业区、物流园区、综合区四个产业配套区。

国际中转功能是衡量现代国际航运中心辐射范围和集聚能力的重要标志，大班轮公司对中转港的选择已成为一“港口是否是国际枢纽港的决定性因素。从国际上看，国际航运中心一般都拥有上百个深浅配套，可供第 5、第 6 代集装箱船舶全天候停泊、通航和进行各种货运作业的泊位。当前，上海洋山港区的建成使上海港达到了现代化深水良港条件，加上宁波—舟山港这一深水良港的配套支撑。上海国际航运中心建设已完全能满足这一要求。

2.2 物流优势

上海位于太平洋西岸的国际航线上，从上海到东京、汉城、香港、曼谷等城市的航程几乎相等，使得上海成为亚太地区的交通枢纽。另外，长江三角洲地区临靠东海、黄海和长江，集“黄金海岸”和“黄金水道”于一身，上海又是中国东部海岸带和长江入海口的交汇点，海陆交通十分方便，具有优越的地理区位和广阔的经济腹地。具有面向海洋、依托长江、倚靠内陆发达交通联系世界各地的区位优势。

洋山保税港区已开通欧洲、南美、北非、地中海等 10 条航线，每周 43 艘班轮；2007 年 1-6 月份，洋山一期和二期码头完成集装箱吞吐量 270 万 TEU，全年达到 550 万 TEU；1-6 月份洋山保税港区进出口货物总值超过 330 亿美元，两项指标是 2006 年同期水平的 2 倍左右。

2.3 腹地经济

经济腹地是一个与经济中心或中心城市相对应的概念，其内涵是经济中心的吸收和辐射能力能够达到并能促进其经济发展的地域范围。如果没有经济腹地，经济中心也就失去了赖以存在的基础，而没有经济腹地，也就无所谓经济中心。上海狭义的经济腹地是上海市域，而其广义经济腹地则是整个长江三角洲地区。经济腹地是产业链赖以形成的基础，二者唇齿相依。

上海地处长江出海口处，是中国东部经济发展带与长江流域经济发展带的交汇点。上海作为国际重要的物流枢纽和亚太物流中心之一地位的确立，将有效优化中国东部沿海和“长三角”地区港口的结构，形成干线港、支线港、供给港的合理布局，使长江这条“黄金水道”更加便利地与世界连接，从而进一步提升“长三角”和长江流域地区产业国际化发展的竞争力水平。

所依托的经济腹地包括中国最发达的地区之一长江三角洲，长三角地区区位优势明显，在我国西部大开发、中部崛起和东部地区率先发展三大战略的实施中具有重要的支撑作用，是统筹区域经济协调发展的重要纽带，其 GDP 总量占全国的近五分之一；长江流域以及其他沿海省份。2005 年货物吞吐量 4.43 亿吨，居全球第一，集装箱吞吐量 1808.4 万标箱，居全球第三。20 世纪 90 年代以来，上海港集装箱吞吐量年均增长率超过 28%，与集装箱吞吐量快速增长相对应的，是港口吞吐能力的严重不足以及深水泊位缺乏的双重制约。随着我国经济和对外贸易的较快发展，上海港集装箱吞吐量还将继续保持高速增长态势，港口吞吐能力不足矛盾将进一步尖锐。为了解决上海港的发展制约，国务院高瞻远瞩做出了开发洋山深水港，建设上海国际航运中心的战略决策。

上海国际航运中心的全球航运资源配置功能主要依托长三角、长江流域地区的港口和航运资源，带动长三角、长江流域地区的产业资源和物质资源，形成航运资源和物质资源的循环，并通过航运资源的整合，使这一地区的物质资源、产业资源等通过航运资源的融合，参与到全球资源的循环中去。

3 洋山保税港区未来转型的必要性

作为中国第一保税港区，洋山保税港区的发展具有探索性、挑战性和创新性。洋山港保税港区的国际中转业务对上海建立国际航运中心这一战略目标有着至关重要的作用，因而如何优化保税港区的功能，使其更加有利于保税港区开展国际中转业务，将有着长足的重要性。需要从全局的角度出发，用发展的眼光，对洋山保税港区今后的发展，做出系统性、前瞻性的理性思考。

保税区转型改革可分三步走，一是现有保税区的调整和改革；二是推进保税区与港口的一体化问题；三是向自由贸易区的试点。洋山保税港区的批准设立，正是国家从建立自由贸易区的国际性原则出发，使“港”和“区”两者，首先在物理上合为一体，为今后实质性的转型预留了空间。

建立和发展自由贸易区是世界各国分享全球自由贸易利益、提升国际竞争力所普遍采用的有效手段。只有真正实现洋山保税港区向自由贸易区转型，才能营造具有与国际同类区域竞争的软环境，才能实现聚集扩散功能，成为带动区域经济发展的绿色通道，更大地发挥洋山保税港区在服务上海对外贸易发展中的重要作用。

洋山保税港区只有建设成为真正的国际自由贸易区，才能做强做大国际中转业务，吸引那些原本须经海外第三国中转的国际货流，从而增加自身的贸易量、产值和税收，才能最终实现区港一体化的综合效益。只有建立一套有利于自身参与国际航运市场竞争的自由管理体制，才能使洋山保税港区真正与世界上其他自由贸易区站在同一起跑线上，公平参与国际航运市场的竞争。

洋山保税港区得天独厚的区位优势，有助于洋山保税港区开展国际中转业务，除此之外，作为我国经济主要推动力的长三角地区，为其开展此业务提供了坚实的经济基础，这些硬件条件都有助于实现洋山建立国际枢纽港的目标。

综上所述，洋山保税港区具备了展开国际中转业务的主、客观条件，如何充分利用洋山保税港区的优势，吸引更多的企业以此作为国际贸易中的中转站，从而带动港区经济的发展，对上海的国际航运中心的建设具有重要的意义。

参考文献

- [1]2010 上海综合保税区经济发展统计公报. 上海综合保税区管理委员会编.
- [2]武大顺. 上海洋山深水港物流园区发展问题研究[D]. 上海：上海海事大学, 2007.
- [3]黄晴明，赵一飞. 保税港——上海国际航运中心必由之路[J], 集装箱化，2005, (5):23-25
- [4]王彬. 洋山保税港区的自由贸易区转型：“理论与实践的探讨”[D]. 上海：复旦大学, 2007.