
大力发展港口经济推进国际航运中心建设——

上海临港地区开发建设步入新阶段¹

高娟

“十二五”时期是上海加快转变经济发展方式和产业结构调整的重要时期，是上海国际航运中心建设进入攻坚克难的关键发展阶段。而临港地区开发建设是建设上海国际航运中心的关键举措，将有力提升上海国际航运中心能级。临港地区是未来上海国际航运中心的重要组成部分，是上海继浦东开发开放之后具有辅城作用的又一个战略重点发展区域。

一、临港地区开发建设概况

临港地区规划面积 315 平方公里，位于上海东南角，地处长江口和杭州湾交汇处，北临浦东国际航空港，南接洋山国际枢纽港，拥有 13 公里长的海岸线，具有得天独厚的码头资源。临港地区由装备产业区（规划面积 65 平方公里）、物流园区（规划面积 16 平方公里）、主产业区（规划面积 108 平方公里）、综合区（规划面积 41 平方公里）、临港奉贤园区（规划面积 17 平方公里）、南汇新城（规划面积 68 平方公里）等六大功能板块组成。

临港地区自 2003 年开发建设启动以来，始终坚持产业开发、基础设施建设、城镇建设、生态环境、产城融合“五位一体”全面发展，产业发展体系、基础设施网络、城市功能框架、区域联动格局基本形成。

到 2011 年底，临港地区累计完成固定资产投资 980 亿元，引进产业项目 176 个，项目总投资 648 亿元，达纲产值将超过 1200 亿元，工业总产值保持 55% 的年均增幅，税收收入保持 30% 以上的年均增幅，形成“6+1”即新能源装备、汽车整车及零部件、船舶关键件、海洋工程、工程机械、民用航空配套以及战略性新兴产业的产业格局，上海电气、上汽集团、中航商发、中船集团、中集集团、中远集团、中海集团、三一重工、华仪电气、卡特彼勒、西门子、沃尔沃、马士基等国内外著名产业集团入驻临港地区，一批世界级工厂已经建成。

2010 年，临港地区获得国家工信部“国家新型工业化产业示范基地”（装备制造、航空产业）两块授牌，被认定为“上海品牌园区”，对外影响力日益增强。

二、临港地区发展步入新时期

2012 年 9 月 19 日，临港地区开发建设管理委员会和南汇新城镇党委、人大、政府正式揭牌。在临港地区全体干部大会上，时任上海市委副书记、市长韩正指出，加快临港地区的发展，在上海全局工作中作用重要，对于上海国际航运中心建设意义重大。党中央、国务院对上海建设国际经济、金融、贸易、航运中心寄予厚望。当前，港区、大桥、新城的硬件设施不断完善，各项软件还需要不断提升，特别是港城融合只走出了一小步，亟待加快发展。如果新城不能加快发展，产业就不能集聚，上海国际航运中心的能级就不能充分发挥。加快临港地区的发展，核心是完善管理体制和机制。临港地区开发建设管理委员会和南汇新城镇的成立，就是按照“大浦东”发展格局，完善管理体制机制的重要举措，事关上海发展大局。同时，管理机构调整升级。上海市临港地区开发建设管理委员会为副局级。

¹作者单位：上海海事大学图书馆、上海国际海事信息研究中心，201306

在此之前,临港地区存在两个开发主体,一个是管理临港新城主城区的南汇新城管委会,一个是管理临港新城产业区的上海临港产业区管委会。这一双主体的开发机制,一定程度上限制了临港地区的产城融合发展。而南汇新城镇的成立,结束了临港地区双主体开发的格局。

三、发展港口经济是国际航运中心建设的重要突破口

根据国外发达国家的经验,发展港口经济在国际航运中心建设中发挥着重要作用。上个世纪 60 年代前后,随着工业化的进一步发展和贸易自由化的推进,大量工业企业向临港区域集聚,形成了临港工业区。不仅吸引了大量的劳动力、资金和技术,还促进了钢铁、有色金属、石油、化学、电子、电力等工业向沿海地区转移,使得依托港口发展的城区日益成为带动区域乃至全国经济发展的重要突破口。国际知名的航运中心如美国纽约港、英国伦敦港、新加坡港、荷兰鹿特丹港、日本的东京港等,均有十分发达的临港产业群,且成为带动国家乃至世界经济较快增长的地区。

上海有先进的港口基础设施、高效的航运服务体系,便捷的交通运输网络,以及以发展外向型经济为主的周边经济腹地,具有建设国际航运中心的良好基础。开发建设临港地区有利于上海突破资源环境的制约,强化航运枢纽中心地位,更好地满足周边地区和全国的国际航运要求。

四、航运要素集聚是国际航运中心建设的关键

集群化是现代临港产业发展的特点。在许多重要的国际性港口周边,都有发达的临港产业,并且同类产业聚集程度高,专业化协作体系完善,具有典型的集群特征。虽然其名称不尽相同,如产业园区、自由贸易区、工业带等,但都具有共同的集群特征。美国的纽约港、洛杉矶港、日本的神户港、比利时的安特卫普港、英国的伦敦港、新加坡港及我国的香港,均建有类似的临港产业园区,并且十分发达。

上海市加快国际航运中心建设“十二五”规划中提到,“十二五”期间要“在空间布局方面,利用国际航运发展综合试验区的政策优势,推动‘三港三区’、北外滩、陆家嘴、临港等航运服务集聚区发展,吸引航运服务产业在上述区域集聚”。这几个航运服务集聚区各具特色,实行差异化发展。

北外滩,致力于发展高端航运服务业,目标是把北外滩打造成亚太地区服务最先进、环境最优美、功能要素最集中的航运服务业高地。“三港(外高桥港、浦东空港、洋山港)三区(外高桥保税区、浦东机场综合保税区、洋山保税港区)”联动发展,将充分发挥浦东的综合优势和集聚效应,实现国际集装箱枢纽港和机场空运枢纽港在功能上的互补。陆家嘴功能区域的发展设想是,通过航运金融区域、航运服务企业总部区域、海事组织与科教区域和航运会展区域四大板块的布局,大力发展航运服务产业。

临港地区将以现代装备制造业、现代物流和航运服务业为主导,以城市服务业为支撑,在重大功能型项目带动下形成产业集聚效应,构建集研发服务、先进制造、现代物流、航运服务、出口加工、商贸展览、教育培训、城市生活等为一体的新型港口集群产业体系。

五、港城融合, 互动发展

以港兴城, 港以城兴。港口与区域经济的发展是一种互动关系, 港城在互动中共同发展。一方面, 港口发展离不开区域经济发展, 港口的发展取决于区域尤其是外向型经济发展所产生的需求; 另一方面, 港口作为城市重要的基础设施, 对城市乃至区域经济的发展也具有强大的推动作用, 特别是港口经济发展所产生的集聚效应和乘数效应能带动城市和区域经济增长。港城融合, 港口城市发展成为区域经济中心; 然后, 港口通过港口城市的带动作用推动区域经济的发展。港口与城市相互依存,

共同发展。

在经济全球化时代,世界各国经济和贸易相互依赖,港口已不仅仅是运输枢纽,而且成为全球化大生产的主要组成部分。因此,许多国家在发展港口的指导思想上发生了重大转变:从单一追求港口吞吐量和企业的经济效益最大化转向以实现港口长期价值最大化为主要目标,即利用港口发展国民经济和增加就业机会。

临港地区将大力发展城市服务业。依托中心区、城市社区和综合区,集综合管理、公共服务、生活居住、商业贸易为一体,重点发展商贸、金融业、文化产业、城市旅游业,配套建设教育、文化、商业、金融、旅游等一批公共服务和社会事业项目,实现经济、社会、文化、生态、人口的协调发展。港城一体化发展是港口城市发展的趋势,以港兴城、以城促港,实现港城一体,联动发展,是港口城市发展的经验所在。

六、发展港口物流是加快临港地区发展的重要途径

经济全球化使临港工业和海陆运物流业在海港前沿对接,引发国际航运和物流的新发展,即对集海、陆、空等运输方式为一体的多式联运需求。为了适应企业对在港口设立仓库和配送中心的需求,世界主要港口都专门开辟特定区域、配备所需设施为企业提供仓储和物流配送所需的全部服务。正是港口物流的发展推动了港口的发展,港口的进一步发展又促进了港口物流业发展,港口与物流之间形成良性循环,有力地促进了临港经济的发展。

临港地区将大力发展现代物流业。建设集装箱铁路中心编组站、港口辅助作业区、内河装运区等重要基础设施,综合利用海铁联运、水水中转、多式联运等交通组织方式,有效实现内陆与港口的物流衔接。发展以保税和非保税仓储、装卸、分拨、配送、简单加工为主要内容的第三方物流服务业,与保税业务紧密结合的绿色物流产业,提供集出口加工、物流服务、综合配套服务为一体的物流供应链服务。