

发展对外贸易必须改善港口条件

——兼论上海港的改造与发展战略

邵 望 予

从各国港口城市的历史证明，一个城市的繁荣以及国民经济的发展，与港口的作用具有十分密切的关系。也就是说，一个城市的形成和发展，往往是由于它拥有良好的港口条件，特别是对外经济贸易比较发达的城市，与港口的发展更是息息相关。我国最大的经济中心上海市以及沿海其他一些大城市

的形成和发展情况是这样，世界上其他国家，如美国最大的两个港口城市——纽约和新奥尔良、联邦德国的汉堡、法国的马赛、日本的神户、大阪等，今天能发展成为世界闻名的大城市，也都与具有运输条件良好的港口分不开的，所以两者是相互依存，相互促进的。

一、港口对发展我国对外经济贸易的作用与制约

由于海运运费比陆、空运低廉，吨位又大，而且除了欧亚两洲陆路相通外，其它各大洲之间重洋阻隔，非通过海运不可，因而目前全世界国际贸易有三分之二是通过海洋运输的。从我国的情况来看，随着我国对外贸易物资运量的不断增长，在我国十一个沿海省、市、自治区长达1万多公里的海岸线上，开展海运进出口业务港口不断增多，现在沿海和长江港口共有三十余个（未包括台湾省的港口）。这些港口拥有将近300个码头泊位，能提供外贸装卸进出口物资的约110余个。绝大多数是传统的件杂货装卸泊位，也包括大连、秦皇岛、青岛（黄岛）和湛江的石油专用码头；秦皇岛、青岛、连云港的煤炭专用码头；上海、黄埔、大连的粮食专用码头等专业化码头。

目前我国对外经济贸易物资的90%左右是通过海上运输，进出口货运量已超过1亿吨，其中以大连、上海和天津三个港口运量最大，占我国海运进出口总运量的50%

以上。从绝对数字来看，大连居全国首位，因它的石油出口量占很大比例。就件杂货进出口运量而言，上海港仍属第一位。

三十多年来，我国对外经济贸易逐年增长，其中出口贸易由1950年的5.52亿美元递增至1986年的260亿美元，增长了45倍。目前海运进出口量比建国初期增长了几十倍，这与我国港口建设的发展是分不开的。然而，这些年来货运量的不断增长与港口综合通过能力不足的矛盾始终是存在的。七十年代初，虽然周恩来总理提出了改变我国港口面貌的宏伟计划，使沿海港口的吞吐能力有所增加，但是外轮压船压港的情况依然未很好解决。

以历年来吞吐量约占全国各港总吞吐量三分之一的上海港为例：建国以来，随着城市经济建设和对外贸易的不断发展，上海港的交通越来越显得重要。为了保证完成繁重的海运吞吐任务，对港口进行了相当规模的改造和扩建。不论是码头泊位、码头岸线长

度、仓库和堆场面积、铁路专用线以及全港的装卸机械等各个方面，都有了不同程度的扩大和提高。上海港于1985年完成的货物吞吐量为11,290万吨，比1949年的140万吨增长了80倍。其中对外贸易货运量1985年比1951年增长926倍。1986年对外贸易货物吞吐量计划2,700万吨，于同年的11月21日提前完成。对外贸易货运量占上海全港吞吐量的比重，由1952年的3.3%提高到1985年的25.4%。上海港对外贸易吞吐量占全国对外贸易吞吐量的比重，也由1952年的6.6%上升到1985年的21.8%。

上海港在我国大陆海岸线的中心，是长江的出海口。它以工业总产值占全国八分之一、财政收入占全国六分之一、出口商品额占全国约五分之一的上海为中心，而以长江三角洲和长江的沿岸各省为腹地。上海港的内河航道可通江、浙、皖三省，沿长江可上溯至江西、湖北、湖南、四川等省；铁路和公路四通八达，航空可通世界各大洲。这些独特的条件，使上海港不仅为上海市的工农业生产和对外贸易服务，而且也是一个重要的中转港，为上海经济区和它的广大腹地内外贸的发展服务。也即是，上海港不仅保证了上海市的对外经济贸易的不断增长，使它1986年的出口贸易额达到36亿美元，较1950年的1.04亿美元增长了34.6倍，而且由于发挥了它的枢纽作用，大量中转了邻近和有关内地省的货运，中转货运量由1952年占上海港总吞吐量的22.74%，逐步上升至七十年代的平均50.05%，至1980年，甚至超过上海市本身货运量高达54.16%。近年来，由于江、浙两省新辟了一些港口，但1985年的中转货运比重仍达48.5%，这充分说明上海港为发展邻近和有关内地省的对外贸易，也作出了重要的贡献。

上海港是个具有四百年历史的老港。建国以来尽管发挥了上述的多功能作用，但从当前我国国民经济的发展和对外贸易不断增

长所担负的使命来看，它的综合通过能力严重不足，与日益增长的货运任务，形成相当尖锐的矛盾。表现在港口泊位严重不足。上海港目前虽拥有98个泊位，其中包括万吨级以上的46个，比起解放前的泊位虽有增加，但三十多年来，沿海与长江运输的船舶运用率却增加了10~13倍，远洋船队现有近1000万吨的运力。这些船只经常往来上海，形成了港口与航运之间矛盾突出，泊位利用率达到高度饱和，经常出现外贸挤内贸、大船挤小船的不正常现象。

使发展对外贸易受到制约的因素主要有三方面：

首先是外贸船只经常等泊位

1985年最严重的一次竟压船173条，而每次开工最多是4条。西方工业发达国家港口泊位的利用率保持在30~40%之间，而上海港则超负荷达40%左右。外贸船舶压港往往数天，有的甚至长达一周，每年造成的直接损失约8000万美元，经济效益耗损严重。当今世界各国港口几乎都是“泊位等船”，而不是“船等泊位”，宁愿以较低的泊位利用率来换取较高的船舶航运率。联合国贸发会的《港口发展》手册中指出，“由于多建泊位而额外转嫁的运输成本，约为每吨数元；而由于少建泊位造成压港所增加的运输成本及损失，每吨都不下于百元”。

其次是进港航道水深不足

目前长江口进港的航道淤浅，水深不足。通海航道的铜沙、栏门沙，滩顶最小水深只6.5~7米。2.5万吨的满载货轮，须在绿华山减载后始能进港，因而每天候潮进港的海轮，经常有十数艘之多。航道深度不够，致大船不能进入上海港，这是自然条件的缺陷，当前严重影响港口的通过能力。

再次是港口疏运条件差

作为上海港港口后方的铁路和公路的疏运能力相当薄弱。卸下来的货物，往往不能及时疏运出去，造成库场积压，从而影响港口的装卸效率。上海港现仅在浦西有铁路专用线 11 公里，浦东各港区尚无铁路。这与鹿特丹港港区内拥有 400 公里的铁路，安特卫普港区内有 835 公里和汉堡港拥有 639 公里的港内铁路相对照，是无法比拟的。上海港因紧靠繁华的市区，没有一条专用公路；港区和库场面积，也远远落在世界几个著名大港之后。

上述的不利因素，使上海和有关地区在经济建设特别在对外经济贸易的发展上受到制约。其主要原因，一方面是由于国家三十多年来对上海港的基本建设投资，尚不能适应货运任务发展的需要；另一方面是交通运输事业内部，对运力和港口建设之间的投资比例不够协调。在当前情况下，为了减轻压船压港的现象，货运现向上海港的南北两翼进行合理分流，这是唯一可采取的正确途径。这样，既可减轻上海港在外贸货运上的沉重压力，又可发挥南北两翼——浙江、江苏两省港口的作用。

自从南北两翼陆续增设港口和其中部分港口外轮可以直达装运外贸货载以来，带来了一个新的问题：一方面是由于这些新的港口工业运输量不多，加上回程不能满载，远

洋航班无法开航，只能开辟至香港、日本和东南亚一些国家的近海班轮，装运远洋货物势必由香港或日本中转；另一方面，由于在上海中转的货流比重逐步下降，上海港在发挥对外贸易货运的中转作用逐步减弱，远洋的直达班轮，无论航线和航次都在逐渐减少。上海虽为我国最大的国际贸易港口，它与世界上百六十多个国家和地区有经济贸易往来，但如此众多流向的货运，如今只剩下香港、新马地区、孟加拉湾、阿拉伯湾、东西非、红海、地中海、欧洲、澳洲、美国、加拿大和日本等远近洋十条班轮航线，仅约五十个直达港口来承担。由于国际航线和直达港口的减少，上海的出口货载也不得不大量地运到香港和其它中转港去转运。同时，也形成现存的各条航线班轮的班次失调。例如，1984年6、7两个月，香港航线的班轮来沪船只占总数的37%，而其余九条航线的来沪船只仅占总数的63%，这种在一条航线上集中过多的运力，而其余九条航线运力大大减少的做法，反过来又促使出口中转的货运量增加，形成恶性循环。

上述情况的形成和发展，使上海港历史上在对外贸易货运中所起枢纽港的作用正逐步削弱，这对要将上海成为太平洋西岸国际贸易中心之一的国际口岸带来十分不利的影响。因此，对上海港的进一步改造和扩建，将是发展我国对外经济贸易的一件大事。

二、从宏观着眼，确立上海港的发展战略

由于上海港的地理位置优越，自唐代以来，逐渐发展成为经济地位相当重要的东南名邑；至清代，辟为对外通商口岸。当时上海的对外贸易数量，已约占全国出口的50%。在以后漫长的岁月中，上海在全国对外贸易的比重上，也始终保持着重要的地位。其中主要原因之一，是由于上海具有十分优越和

其它港口不能代替的港口条件，促使上海在经济和对外贸易方面的飞速发展。但是，根据我国当前的经济形势和大力发展对外贸易的要求，如果不缓解和排除上海港在综合能力方面的种种制约因素，上海要与全国同步实现我国国民经济特别在对外经济贸易的领域里，在二〇〇〇年前翻二番的宏伟任

务是十分困难的。因此,对上海港的进一步改造和扩建,并确定它的发展战略,是一件刻不容缓的大事,使其能实现既可缓解目前和近期的困难,又能为长远的利益考虑;既需照顾微观经济的得失,更需从宏观角度着眼。主要需抓紧以下几个方面:

1. 抓紧全面整治黄浦江,调整岸线,并加快疏浚长江口航道

抓紧整治黄浦江两岸岸线是充分发挥黄浦江潜力的最有效捷径。目前黄浦江两岸工、商、军、渔共处的不合理现象,应分期分批地抓紧解决。将黄浦江两岸的岸线,特别是深水岸线必须用作建造商港码头的泊位。据专家估算:如果建成一个深水泊位,每年能产生的社会经济效益达数亿元之多,这对占用岸线的绝大多数工厂和货主码头都是望尘莫及的。因此,必须下决心改变黄浦江岸线的面貌,这是见效最快、投资最少、周期最短的好办法。在步骤上:

首先,设立整治黄浦江岸线的权威机构,统一规划,并制订岸线法和有关政策法规,以加强领导。

其次,根据上述的政策法令,除了与水上作业有紧密关系的单位外,要雷厉风行地整治浦江两岸的不合理占用者,并迁走有严重污染水质的工厂。

在整治岸线的进程中,把迁让出来的岸线用来改建或扩建商港码头。根据“深水深用,浅水浅用”的原则,为了发展对外贸易的需要,将深水部分建成万吨级以上的泊位。这样,可望在较短的时期内,做到高效益的改变目前那种令人痛心地割据、肢解黄浦江岸线的局面。

此外,要不断地疏浚和改造长江口,把建港和整治长江口工程密切结合起来,使航道加深。当然,整治长江口的工程量浩大,因此应改变以往那种只研究、搞方案,最后不落实的现象。世界上许多有名的大港,有

的并非决定于它的天然形态。我国长江口的条件,远较美国密西西比河优越。密西西比河口的新奥尔良港的入海航道,本来只有2.5米深,经过人工疏浚,才变为12米深,现在可停泊数万吨级巨轮。比利时的沿海原来没有一个深水的天然港,安特卫普港实际上几乎是人工挖成的。宁波港在建煤码头前,也因淤浅不能充分发挥作用,现采取疏浚后,已可停靠万吨轮。

由于黄浦江的航道比长江深,只要把长江口航道适当加深,就可使大型海轮驶入黄浦江,这将大大有利于我国对外贸易的进一步开展。

2. 在上海港临近地段辟建新港

根据我国发展国民经济和对外贸易对上海港提出的要求,在全面整治黄浦江,通过对现有港区码头的设备技术的改造和在黄浦江内扩建、新建一部分泊位,并在黄浦江上游水深较好地段,把已经确定建设深水泊位的海港工程抓紧进行,以充分挖掘老港区潜力的同时,还必须在黄浦江以外地方建立深水泊位的新港区。只有这样,才能解决上海港的综合能力问题。

1983年,国家已确认在长江口南岸、杭州湾北岸是适宜于建大型商港不可多得的岸段,并选定金山咀为上海港扩建的新港址。同时,从远景着眼,还选定乍浦、独山一带为新港址。此处百年以前就是良港,本世纪初孙中山先生高瞻远瞩,提出在此处修建东方大港。金山咀、乍浦和独山的水深均在10米以上,航道稳定,且有现成海岸线可供建港,投资相对较低,有条件建造一批3~5万吨级的深水泊位。新港区腹地辽阔,水陆交通便捷。在建立新港的同时,修建相应的仓库和铁路等,与沪杭铁路相衔接。邻近的滨海地区,还可建立新工业区,作为将来发展专供外贸出口的工业和其他大型工业的基地。

就上海市和上海经济区有关各省发展对外贸易的情况,预测二〇〇〇年以前通过上海港(包括由上海港中转)的主要货类的趋势是:轻纺工业品在今后若干年内仍是主要出口产品,因而集装箱运输仍是主要的。上海港现有的集装箱泊位及其机械化程度都亟待进一步提高,新港区可考虑弥补这方面的不足。

兴建新港区和有关设施,需要大量资金和先进技术设备。为弥补国内财力物力的不足,可考虑通过中外合资经营、合作经营、补偿贸易等多种方式来引进外资和先进技术设备;或通过租赁贸易的方式,租用有关设备和器材,分期支付租金。这样,不仅节约国家投资,也可加快基建速度。

在改造旧港区和建设新港区的工作上,既要防止草率上马,也要避免那种长时期的犹豫不决、迟疑不前的现象。早在1973年周总理视察上海时,就提出“三年改变港口面貌”的号召,这正是由于看到了上海港与发展国民经济和对外贸易的重大关系而提出的。但遗憾的是上海港的改造和扩建问题,没有得到全部落实。

3. 改革港口的管理制度,筹建组合港,统一领导港务,并合理掌握分流

在我国目前的体制改革中,应首先对港口的管理体制进行改革。要打破省、市的行政区域界限,破除地区利益偏见,应多考虑宏观的经济效益,成立组合港,以枢纽港为主体,周围建立分流港。港口与铁路相似,对港口的管理,可仿效现行的铁路管理体制

制,建立跨地区、跨部门的港口统一指挥(或联合指挥)组织。通过这一组织,逐步实现货流的统一调度,随时协调各港口对进出口货运的合理分流量,并统一各港的收费标准。

在改造黄浦江和建设上海新港的同时,把货运向上海港的南北两翼进行合理分流,这是当前必须采取的正确途径。但分流必须掌握这样的原理:既要发挥各分流港的作用,又要使上海能变为太平洋西岸的国际贸易中心之一,发展上海港的枢纽作用,使它有通往世界大多数国家的航线和直达班轮,逐步改变目前那种各港口都把大部分货载运到香港或日本去中转以致肥水落入他人田的现象。各有关港口既需考虑地方的微观利益,更需关心国家的宏观利益。

港口跨省、市,体现着我国社会主义制度的优越性,我们应比资本主义国家更容易实现。目前世界上已出现了一批以组合港为中心的繁荣的经济区,如日本的东京——横滨地区,法国的马赛——福斯地区,我们亦应以港口的联合统一作为整个上海经济区联合的先声,筹建组合港可以大大推进各地区、各部门的专业化协作。以港口的联合统一,作为解决条块分割,兼顾宏观和微观利益的重大突破。经过几年不懈的努力,相信不难使上海港和各分流港融合成为真正的东方大港。这时,上海才能真正成为太平洋西岸的国际贸易中心之一,上海和与上海有紧密经济联系的各省的对外贸易,才会真正的蓬勃发展。