

# 论长江经济带对上海枢纽港形成的促进作用

冯湛青\*·李秀昊\*\*

상해컨테이너중심항의 형성에 있어 장강경제구역의 역할

풍잠청·이수호

<목 차>

Abstract	展的有力保证
一、上海港是腹地型集装箱枢纽港	四、上海港依托腹地经济，发展前景令人鼓舞
二、长江经济带的经济发展规划	参考文献
三、长江经济带的兴起是上海港发	

## 국문요약

본 논문은 장강경제구역의 상해컨테이너중심항만 형성과정에서의 역할을 논술 하였다. 본 논문에서는 우선 상해항의 발전방향은 배후지의 성격에 따라 발전 한다는 것을 설명하고, 다음으로 장강경제구역의 구역범위와 산업발전계획을 설명하였다. 그리고 장강경제구역의 상해항에 대한 역할에 대하여 장강유역 각 항구에서의 환적화물량이 상해항물동량에서 차지하는 비율을 통하여 설명하였다. 결론적으로 상해항과 홍콩항의 컨테이너 물동량 발전역사 및 그들이 배후지 상황을 비교해 보면 상해컨테이너중심항의 건설은 장강경제구역의 강대한 배후지경제의 역할하에 발전전망이 매우 클 것으로 보인다.

长江经济带是整个长江流域中最发达的地区，也是全国除沿海开放地区以外，经济密度最大的地带。上海港是我国第一大港，其国际集装箱运输业近年来发展迅速(见表1)，2000年的集装箱吞吐量更是达到561万TEU，跃居世界第六位。上海港之所以有如此骄人的成绩，是与长江经济带的发展密不可分的。

\* 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

表 1 1991-2000 年上海港集装箱吞吐量及其增长率

(单位：万TEU)

年份	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
吞吐量	57.67	73.05	93.48	119.9	152.7	197.14	253.7	306.6	421.6	561.2
增长率%	-	26.7	28.0	28.2	27.3	29.5	29.2	21.3	37.5	33.1

资料来源：集装箱化, 2000.10, p.1.

### 一、上海港是腹地型集装箱枢纽港

上海港虽说靠近世界主干航线但并不位于国际贸易主干走廊的要冲，附近各邻国之间的贸易货流通常并不需要从上海中转。因此，上海港不可能以中转贸易为主，其中转货物只占集装箱运量的很小一部分。上海港集装箱国际中转业务于1997年9月正式运营，当年完成1.28万TEU，1998年达到2万TEU，但与国际枢纽港标准相比，差距还很大。上海港的直接腹地是长江三角洲，间接腹地可覆盖整个长江流域。长江经济带作为其辽阔的腹地，市场需求之大为当今世界上所少有。因此，上海港的定位应是腹地型集装箱枢纽港，在服务好长江经济带的同时再尽量吸引东亚地区的中转货流。

### 二、长江经济带的经济发展规划

经济界人士认为，未来最有希望的经济成长区，就全球来说是亚太地区，而就亚太地区来说是中国，对中国来说则是长江经济带。

#### 1. 长江经济带的范围

长江经济带原称长江三角洲及沿江地区。它东起上海、西至四川攀枝花市，包括37个城市4个地区，共41个行政单位。

表 2 长江经济带的区域范围

长江三角洲(14个市)	江苏省	南京, 镇江, 扬州, 苏州, 无锡, 常州, 南通
	浙江省	杭州, 嘉兴, 湖州, 宁波, 绍兴, 舟山
	上海市(直辖市)	
沿江地区 (23个市, 4个地区)	安徽省	马鞍山, 芜湖, 铜陵, 安庆, 合肥, 巢湖地区, 池州地区
	江西省	九江, 南昌
	湖北省	黄石, 鄂州, 武汉, 荆州, 宜昌, 黄冈, 咸宁地区
	湖南省	岳阳, 常德, 长沙, 益阳
	四川省	泸州, 攀枝花, 成都, 万县, 涪陵, 宜宾地区
	重庆市(直辖市)	

资料来源：21世纪长江经济带综合开发, p.375.

## 2. 长江经济带的地位

长江经济带内雄峙着上海宝钢、湖北武钢、安徽马钢、四川攀钢等大型钢铁基地，工业种类齐全，工业基础雄厚，在钢铁、汽车、电子、石油化工、机械等领域拥有一大批一流的大型骨干企业，还有新材料、生物工程、微电子、通讯设备等新兴产业也正迅速崛起。1999年长江经济带工业总产值达38,078.3亿人民币，占全国的39%。

长江经济带有大小城市224个，占全国的33.5%。1999年，该经济带进出口总额为1048.6亿美元，占全国的29.1%，居民密集、商贸机构林立。长江流域批发零售业占全国的40.2%，从业人员占全国的36%。长江经济带商品零售总额12515.1亿元，占全国的40%；全国最大的90家贸易企业中，长江经济带有40家，比沿海地区多15家。

无疑，长江经济带将成为继沿海开放地区之后，另一个开发潜力最大、很可能成为起飞最快的经济先行区。长江经济带开发开放程度的快慢，将决定大陆第二步战略目标，乃至本世纪的整个发展进程。

## 3. 长江经济带的产业发展构想

根据“十五”计划和2010年远景规划，长江经济带在未来10年内还将加大内向外向的开放程度，适应全球经济整合要求，形成全方位、多层次、顺应国际经济的开放格局。长江经济带在第一、第二、第三产业方面已有比较明确的重点产业构想。

- (1) 在农业方面，将实现由传统的种植业为主，逐渐向种植业、畜牧业、渔业、林业等各行业发展的综合农业转变。重点发展具有市场与技术开发潜力、附加值高、环境成本低的农业，形成以长江三角洲为主的稀、优、新产品加工密集带和出口创汇农业带，大中城市和工矿区周围的城郊农业带，滨海沿江平原大型粮、棉、油商品生产带，以及桑、茶、果等土特产品生产带和畜牧生产带、渔业带等。
- (2) 在工业方面，首先是改造钢铁、纺织、化学等传统的优势工业，推动技术结构升级，提高产品竞争能力和经济效益，下游有些劳动密集型的传统工业，将逐步向内地的资源产地转移。其次是发展新兴工业，包括信息产业，通讯工业，高级材料工业、航空航天工业、汽车工业、精密器材与自动化工业、家用电器和半导体工业。这些产业将迅速成长为长江流域经济成长的中坚力量，其产品销售既着眼于国际市场，又发展进口替代。

最后是加快发展能源、原材料等基础工业。将改善能源结构、形成以水电为主，核电、煤电、油电为辅的大型能源网络。材料工业将尽可能与自然资源、技术资源、消费市场和交通枢纽相结合，把长江经济带建成全国最大的磷矿肥、磷化工、钢铁工业、铝工业、有色金属工业、水泥工业等基地。

- (3) 在服务业方面，将优先发展金融、邮电通讯业。大力发展金融市场，包括股票、债券和外汇市场。建立覆盖长江流域的高效能的无线寻呼系统，逐步实现长江流域传输电缆光纤化，开发电讯和电脑的结合应用，扩展数据通讯业务。加快“长江商贸走廊”建设步伐。“长江商贸走廊”是流通体制中的一种新探索，专家建议让当局给予扶持，赋予外贸进出口经营权、对外投资权等。大力发展具特色的旅游业。按照旅游资源分布特点，发挥长江水运与交通优势，做好旅游网路规划建设，加强旅游业的深度开发，提高旅游业的关联效果，形成完整的旅游网路，成为吸引海内外游客的国家级旅游带。

### 三、长江经济带的兴起是上海港发展的有力保证

上海港的崛起和近代上海的经济繁荣，得益于其腹地长江大流域经济的支撑，这可称为除港城互动之外的港口与区域互动。港口以人流、物流支撑，腹地的深广、繁荣在很大程度上决定着港口的兴旺发达。港口与腹地是相辅相成、互动共荣的。

上海港的发展壮大，带动了上海城市的经济繁荣，加速了长江经济带的城市化进程和经济的发展。而不断兴起的长江经济带也源源不断地输送给上海港大量的物流。1985-1994年，长江干流25个港口通过上海港的中转量增长46%，在上海港吞吐量构成中(表3)，长江干流通过上海港的吞吐量一直保持在18%-20%之间，由此可见长江经济带对上海港的贡献。

以上海和香港港口直接经济腹地相比较，长江流域面积181万平方公里，为珠江流域(45万平方公里)的4倍。以主要腹地相比较，长江三角洲面积5万平方公里，为珠江三角洲(1.1万平方公里)的4.5倍。只要长江流域未来经济发展速度不低于珠江流域，上海港的集装箱运输就将以超过目前预料的速度发展，而接近于香港80年代初期以来类似发展阶段的发展速度(表4)。因此，笔者认为上海港的集装箱吞吐量将从2000年的561万TEU增长为2005年的1000万TEU和2010年的1500万TEU(年均增长分别为12.3%和8.4%)。

今后，随着长江经济带的综合开发步伐的加快，在上海建设国际经济中心城市的过程中，长江经济带对上海港的贡献将更加巨大。除了物流外，长江经济带还可以为上海市提供充沛的资金，人才和航运信息，从而使物流、信息流、商务流、资金流四流合一。上海港、上海市、长江经济带这三者之间也将会达成一种良性互动关系，互相支持，共同繁荣。

### 四、上海港依托腹地经济，发展前景令人鼓舞

从区域这一层次看，港口及其所在城市的关系取决于城市与港口的自然地理位置和经济地理位置。通常在世界贸易重心发生转移之际，接受转移的区域中那些地理位置优越的港口往往率先发展成为该地区的重要的货物集散大港。新兴的贸易中心必然在地理位置优越的港口城市首先接受国际贸易的转移，吸引外国投资，发展出口加工业、转口贸易等，而贸易中心的形成又为港口的发展提供了巨大的物流，使它朝国际大港迈进。上海港既处于长江黄金水道和东部海岸线“T”字型交点，又位于国内腹地和海洋腹地两个扇面的交汇点，是国内经济参与国际经济大循环大进大出的最佳结合点，地理位置得天独厚。上海枢纽港的建设有长江经济带强大的腹地经济为依托，发展空间广阔，前景令人鼓舞。

表 3 上海港吞吐量及其构成(1985-1994年)

单位：万吨

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
上海港吞吐量	11291	12604	12832	13320	14604	13959	14679	16297	17596	16581
干流港口通过上海港吞吐量	2106	2404	2367	2515	2785	2628	2825	3030	3238	3068
干流港口转口量占上海港比重(%)	18.7	19.1	18.4	18.9	19.1	18.8	19.2	18.6	18.4	18.5

资料来源：毛维真，《上海港建设与长江干流经济带持续发展的关系》

表 4 香港和上海港口集装箱吞吐量发展比较

年份	香港港		上海港	
	万TEU	年增长率(%)	万TEU	年增长率(%)
1982	166.0		6.6	
1983	183.7	10.7	8.3	25.0
1984	210.9	14.8	11.5	39.2
1985	228.9	8.5	20.2	75.4
1986	270.0	18.0	20.4	1.0
1987	346.4	28.3	22.4	10.0
1988	403.2	16.4	31.3	39.6
1989	446.4	10.7	35.4	13.1
1990	509.2	14.1	45.6	28.9
1991	616.2	21.0	57.6	26.4
1992	797.2	29.4	73.1	26.7
1993	930.0	16.7	93.5	28.0
1994	1105.0	18.8	119.9	28.3
1995	1255.0	13.6	152.7	27.3
1996	1346.0	7.3	197.1	29.1
1997	1439.0	6.9	252.0	27.8
1998	1458.0	1.3	306.6	21.7
1999	1621.0	11.2	420.6	37.2
2000	1780.0	9.8	561.0	33.4

资料来源：徐剑华，上海港的长期发展战略，p.6.

参 考 文 献

徐剑华, 상해자유항의 건설---芦洋航运特区, 국제무역문제, 1999년 제1기  
 李 力, 세계자유무역구역 연구, 중국개혁출판사, 1999년 5월.  
 徐剑华, 세계항구경제신문, 중국인민교통출판사, 1997년 8월.  
 徐剑华, 보세구역으로부터 자유항으로 전환하는 것을 실현하는 데에 관한 思考, 沿海新潮, 1997년 제2기.  
 徐剑华, 대외무역구와 보세구창고의 국제무역에서의 역할, 국제경제무역, 1996년 제4기  
 徐剑华, 상해국제해운센터가 장강류역개발개방에 처한 지위 및 역할, 沿海新潮, 1999년 제1기  
 徐国第, 21세기 장강경제구역의 종합개발, 중국계획출판사, 1999  
 中国统计年鉴, 2000

