

# “一带一路”国家战略与自贸区发展 对上海港集疏运体系的影响分析

程微 王忠强

**【摘要】**分析“一带一路”国家战略与自贸区发展对上海港集疏运体系的影响是结合国家层面宏观政策优化上海港集疏运体系、提升上海港服务水平的要求。本文首先分析上海集装箱港口发展现状，在解析“一带一路”国家战略与自贸区相关政策的基础上，研究“一带一路”国家战略与自贸区相关政策对上海港集疏运体系的影响。

**【关键词】**一带一路、自贸区、上海港、集疏运

## 0 引言

“一带一路”（丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路）国家战略的实施，我国长江上游、中西部地区将会得到大力发展，随之产生的将是被激活的进出口需求；中国（上海）自由贸易试验区（以下简称自贸区）的建设针对推动现代航运服务业发展、提高上海港物流运作效率、提升枢纽港服务功能提出了一系列行之有效的措施。国家层面战略的规划和实施、自贸区的建设将为上海国际航运中心的建设带来前所未有的发展机遇和挑战。

上海港地处长江黄金水系的出海口，公路、铁路及水运交通便利发达，但其集疏运体系过于依赖公路运输，格局较不平衡，与上海低碳、可持续发展的总体规划目标相悖。因而，有必要研究“一带一路”国家战略与自贸区发展对上海港集疏运体系的影响，继而为下一步结合国家战略和自贸区政策提出上海港集疏运体系发展对策和建议奠定基础。

## 1 上海集装箱港口发展现状

### 1.1 集装箱码头集中在洋山深水港区 and 外高桥港区

至 2012 年底，上海港共建有集装箱公用泊位 42 个，年通过能力 2002 万标准箱。其中，洋山深水港区集装箱专用泊位共 16 个，年通过能力 930 万标准箱；外高桥港区集装箱专用泊位共 19 个，年通过能力 845 万标准箱；洋山深水港区和外高桥港区通过能力分别占总能力的 46.5%和 42.2%。

上海港形成了以外高桥港区、洋山深水港区为主，黄浦江两岸港区为补充的集装箱港区布局。其中，黄浦江港区的集装箱作业量正在逐步向外高桥转移。从总体发展形势来看，未

来上海港集装箱码头将集中在洋山深水港区 and 外高桥港区这两个区域。

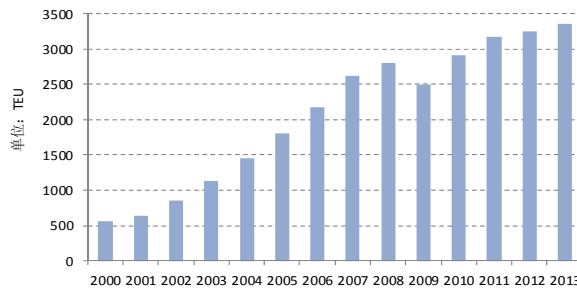
**表 1 2012 上海港集装箱码头分布**

区域	码头单位	码头长度 (m)	泊位数 (个)	通过能力 (万标准箱)
洋泾	中海集装箱码头公司	231	1	21
张华浜	SCT	857	3	95
军工路		784	3	85
外高桥	浦东集箱（外一）	900	3	135
	振东集箱（外二、外三）	1566	5	250
	沪东集箱（外四）	1250	4	180
	明东集箱（外五）	1110	4	70
	外六期	1008	3	210
洋山	盛东（洋山一期、二期）	3000	9	430
	冠东（洋山三期）	2600	7	500
其他专用码头				26
总计		-	42	2002

### 1.2 2013 年集装箱吞吐量继续位列世界第一

2013 年上海港集装箱吞吐量达到 3362 万标准箱，同比增长 3.3%，继续位列世界第一。

从历年集装箱箱量增长幅度来看：2000 年至 2007 年集装箱吞吐量处于快速发展阶段，基本保持 20%-30% 的增幅；2008 年受到全球金融危机的影响，集装箱吞吐量的增幅明显下降；2009 年吞吐量甚至有所下降；在内贸市场发展的支撑下，2010 年吞吐量恢复增长；2011 年至今集装箱吞吐量步入稳定增长阶段。



**图 1 2000-2013 年上海港集装箱吞吐量**

### 1.3 集装箱集疏运主体仍是公路运输，但其比重呈下降趋势

2013 年上海港集装箱集疏运体系中，公路运输占 54.3%，水路运输占 45.4%，铁路运输占 0.3%。

“十一五”以来，公路集疏运比重呈下降趋势，从 2005 年的 72.8% 下降到 2013 年的 54.3%，但集疏运量在上升；水路集疏运比重和运量都呈现明显增长，占比从 2005 年的 26.9% 提高到 2013 年的 45.4%；铁路集疏运运量有一定增长，但比重仍维持在 0.3%，相对较低。

表 2 上海港集装箱吞吐量及集疏运方式结构

单位：万标准箱

年份	港口 吞吐量	公路集疏运		水路集疏运		铁路集疏运	
		吞吐量	比重	吞吐量	比重	吞吐量	比重
2005	1808	1316	72.8%	487	26.9%	5.3	0.3%
2006	2171	1463	67.4%	700	32.2%	8.4	0.4%
2007	2615	1657	63.4%	948	36.2%	10.3	0.4%
2008	2801	1750	62.5%	1041	37.1%	10.0	0.4%
2009	2500	1492	59.7%	999	40.0%	8.5	0.3%
2010	2907	1794	61.7%	1105	38.0%	7.2	0.3%
2011	3174	1858	58.6%	1305	41.1%	10.3	0.3%
2012	3253	1848	56.8%	1394	42.8%	11.0	0.4%
2013	3362	1825	54.3%	1528	45.4%	8.6	0.3%

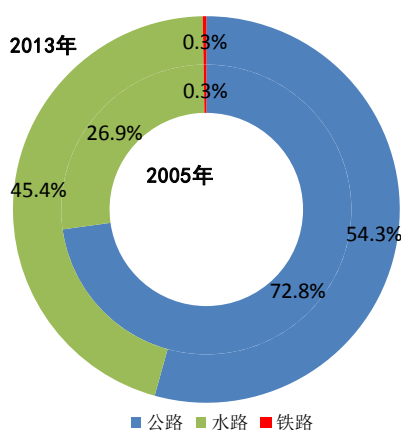


图 2 上海港集装箱集疏运结构变化 (2005 年、2013 年)

上海港集装箱货源近 70%来自长三角地区，距离上海 300 公里以内从运输经济性上来看公路运输更具优势，因此公路运输在上海集装箱集疏运体系中比重较高。但随着长三角地区低附加值、资源型的产业向中西部地区转移，较长的运输距离公路运输已无明显优势；另一方面由于可持续发展要求重点发展水水中转，因此，虽然集装箱集疏运主体仍是公路运输，但是其比重正呈现逐渐下降的趋势。

#### 1.4 集装箱集疏运系统设施较为完善，基本满足运输需求

上海港交通便利、集疏运通道通畅，对外连接环球航线，对内可通过高速公路和国道、铁路干线及沿海运输网辐射整个长江流域乃至全国。

公路集疏运系统经过多年建设与发展，基本上形成了以高速公路为主、干线公路为辅的布局；铁路有京沪、沪杭两条干线与全国铁路干线相连接；港航基本实现与江浙两省的对接，但大部分航道仍处于自然状态，等级偏低、结构不合理、通畅性差，不能适应船舶大型化和经济发展需要。

## 2 自贸区相关政策解析

### 2.1 “一带一路”国家战略解析

#### 2.2.1 “一带一路”战略和沿线国家基本情况

“一带一路”战略（“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”）是中国首次倡议并由国家领导人推动的国家级战略，也是世界上跨度最大的国家合作平台。十八大指出“全面提升开发型经济水平，加快走出去步伐，实行更加积极主动的开放战略”。十八大以后，“走出去”已升级为国家战略，而“一带一路”建设则是本轮走出去的战略重点。



图 3 丝绸之路经济带和海上丝绸之路

“一带一路”战略对中国经济发展有着不同凡响的具体意义。“一带一路”建设作为新时期国家战略，将为世界经济尤其是亚洲经济发展更大作用，同时有利于解决我国产能过剩、需求不足的矛盾，均衡我国东西部地区发展。

“一带一路”沿线国家（包括中国）经济总量为 20 亿美元，人口共 46 亿，经济总量占世界比重 30%左右，人口占比超 60%。其中，丝绸之路经济带沿线国家经济总量 6 万亿美元，人口近 30 亿人，21 世纪海上丝绸之路沿线国家经济总量 5 万亿美元，人口近 13 亿人。“一带一路”沿线国家整体来看，人均 GDP 水平与中国相近、经济增速略低。

#### 2.2.2 “一带一路”战略中上海的定位

从目前已公开的信息来看，上海尚未纳入“一带一路”建设重点区域，但上海与“一带一路”战略有着密不可分的联系。一方面，上海是我国海陆双向开放的重要节点，是“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”的汇集点；另一方面，上海在金融服务、对外贸易、基础设施建设、政策制定等方面都具备经验优势和人才优势，这些都是“一带一路”建设急需的；此外，中国（上海）自由贸易试验区建设、长江经济带发展、国际航运中心和国际金融中心建设与“一带一路”是相辅相成的。可见，“一带一路”的建设与上海城市功能高度契合，又与国家上海当好排头兵、先行者的总要求相符合。

为此，上海也在积极制定工作方案推进国家“一带一路”建设，提出要根据国家统一部

署，找准定位、发挥优势、积极参与，主动服务，聚焦金融合作领域、经贸投资领域、人才交流领域和基础设施建设领域，加强与“一带一路”沿线国家（地区）的务实合作。

## 2.2 自贸区相关政策解析

2013年9月29日，中国（上海）自由贸易试验区正式挂牌，涵盖上海市外高桥保税区、上海外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等4个海关特殊监管区域，总面积28.78平方公里。自由贸易试验区政策对上海港集疏运体系有影响的政策法规主要是启运港退税、国际中转集拼、沿海捎带、国际贸易单一窗口、区港一体化、降低国际船舶运输企业与国际船舶管理企业准入门槛等。

表3 自贸区对上海港集疏运体系产生影响的相关政策

政策	解读
启运港退税	从启运港发往洋山保税港区中转至境外的出口货物，一经确认离开启运港，即被视为出口并可办理退税，缩短退税时间、降低资金占压成本。
国际中转集拼	境外货物与内地通过沿海、沿江内支线转关至上海港出口货物，在海关特殊监管区域内拆箱进行分拣和包装，根据不同目的港和客户，与上海本地货源一起重新装箱后运送出境
沿海捎带	允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船，先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务
国际贸易单一窗口	参与国际贸易和运输的各方通过单一的平台提交标准化的信息和单证以满足相关法律法规及管理的要求，包括进出口企业、报关行、海关、检验检疫部门、运输企业等
区港一体化	物流园区与港口的一体化，在自贸区的环境下可引申为自由贸易园区与自由港区的一体化
降低国际船舶运输企业与国际船舶管理企业准入门槛	放宽中外合资、中外合作国际船舶运输企业的外资股比限制，并明确允许设立外商独资国际船舶管理企业，降低了国际船舶运输企业与国际船舶管理企业准入门槛

## 3 “一带一路” 国家战略与自贸区发展对上海港集疏运体系的影响

### 3.1 上海港货运腹地分析

上海港货源腹地可分为三个层次：直接腹地、长江中上游腹地、丝绸之路经济带影响区域。直接腹地是长江三角洲地区两省一市，集疏运公路为主，水路为辅；长江中上游腹地是长江中上游五省一市，集疏运水路为主，公路、铁路为辅；丝绸之路经济带影响区域包含河南、陕西、青海、甘肃、宁夏、西藏和新疆等地，集疏运方式以铁路为主，公路为辅。

上海港直接经济腹地外贸经济总量大、发展趋于缓和；长江中上游腹地总量较低、快速增长；丝绸之路经济带腹地总量小，稳定增长、对贸发展需求迫切。上海港应以长江中上游

腹地和丝绸之路经济带腹地的快速发展作为自身发展新的驱动力。

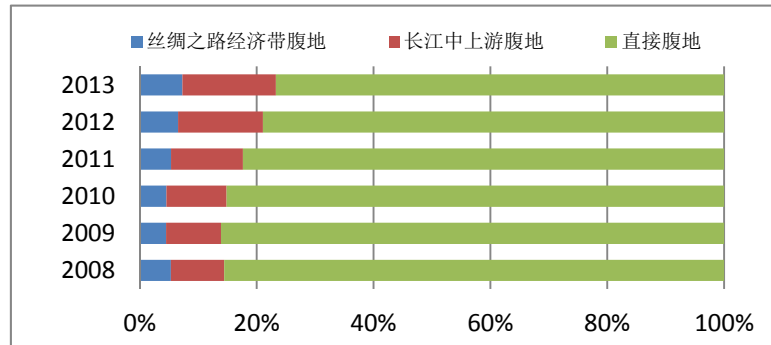


图 4 三类腹地外贸进出口总额对比图

### 3.2 “一带一路” 国家战略对上海港集疏运体系的影响

“一带一路”国家战略的推进对于我国经济最直接的作用是过剩产能的转移和中西部地区的均衡发展，西部地区的发展会带来更为活跃的对外贸易和进出口需求。

目前连接丝绸之路经济带沿线各国之间的主要通道是亚欧大陆桥，是横跨欧、亚大陆连接太平洋和大西洋的铁路运输通道。亚欧大陆桥无论在运输时间与运输可靠性上都强于海上运输，此外，国家正在部署“一带一路”沿线国家之间的基础设施联通，统筹谋划战略通道布局。因此，预计未来中西部地区绝大部分发往欧洲、中亚地区的货物都将倾向于通过陆上丝绸之路运输，对上海港集疏运体系的影响可以忽略不计。

同时，中西部地区也会增加美洲、东亚地区的进出口需求，这部分需求仅能通过港口航运解决。中西部地区在出海口港口的选取上主要有上海港、天津港、青岛港、连云港港和宁波港。天津港距离内陆地区更近，青岛港铁路线更为发达，连云港港依托大陆桥招徕货源，宁波港推出了海铁联运补贴，上海港在竞争中并不存在优势，因此这部分需求对上海港集疏运体系影响不大。且考虑到丝绸之路经济带地区距离上海较远，相比其他运输方式，铁路运输具有优势，因此这部分新增的进出口需求对上海港集疏运体系的影响仅是小幅提升海铁联运水平。

因此，丝绸之路经济带沿线地区绝大多数货物都将放弃港口航运转而通过欧亚大陆桥运往欧洲与中亚地区；随着上海融入“一带一路”体系，会争取中西部地区与美洲、东亚地区的贸易货物，但上海港在竞争中并不具有优势，因此，未来丝绸之路经济带发展将对上海港影响较小，影响也主要体现在海铁联运水平方面。

### 3.3 自贸区发展对上海港集疏运体系的影响

#### ——对上海港水水中转的影响

随着上海国际航运中心建设推进与可持续发展战略落实，上海港水水中转将继续保持快

速增长。既有政策体系对提升国际水水中转比例影响较大，其次是长江内支线水水中转，对沿海水水中转的影响较小。国际中转得益于自贸区政策环境预计未来几年将保持强劲的增长势头。而随着启运港退税的扩围、国际中转集拼中心的成熟运营，长江流域集装箱运输将从其他运输方式转移至通过长江内支线中转，促进长江内支线水水中转比例的提升。沿海中转受限于港口之间无序竞争及各部门对业务解读不一，未来难以突破。

#### ——对上海港海铁联运的影响

自贸区政策目前对海铁联运未起到预期的影响效果，预计未来海铁联运会逐步提升。目前上海港愿意选择海铁联运的承运人较少一方面由于上海港“港铁分离”，铁路服务质量不高，铁路与港航企业信息衔接也不够顺畅；另一方面由于上海港货源集中在长三角，铁路在运输距离上无优势；此外，由于启运港退税与沿海捎带业务等将部分海铁联运货物转移至水水中转。但随着自贸区的辐射效应的增强，上海港港口腹地延伸后大运量、长距离的运输需求将增加；铁路运能的释放；加之“国际贸易单一窗口”的运营，预计上海港海铁联运在未来会逐步提升。

#### ——对上海港公路运输的影响

随着自贸区影响力扩大，上海港货源将逐步由长三角向长江中上游、中西部地区转移，逐渐远离公路运输经济运距，加之公路运输对环境造成的破坏，促使上海港集疏运向水水中转与海铁联运侧重。既有的自贸区政策与“一路一带”、长江经济带战略中，多关注于铁路、航运、金融等方面，在鼓励海铁联运发展与促进水水中转的同时，也间接削减公路运输份额。

**表 4 自贸区政策对上海港集疏运体系的影响小结**

运输方式		现有政策	对完善集疏运体系的影响
水 水 中 转	国际	洋山港、外高桥开展国际中转集拼业务	有利
		区港一体化通道与多港区联动	有利
		放宽国际船舶企业中外资股比、吸引企业进驻、促使航运公司调整航线	有利
	沿海	出口退税政策已较为便利，启运港退税效果不明显	不利
		港口与海关对沿海捎带解读不一致、运作层面无法兼容	不利
		国内沿海港口为排名竞争将外贸箱运至国外中转	不利
	长江内支线	启运港退税要求上游地区直达运输，直达运输难以满载经济效益低	不利
长江内支线船舶无法直达洋山港，上港集团推出太仓与洋山港之间的直航业务		有利	
海铁联运	“港铁分离”、铁路服务质量较差、铁路与港航企业信息衔接不顺畅	不利	
	上海港货源集中在长三角、铁路在运输距离上无优势	不利	

	启运港退税与沿海捎带等将海铁联运货物转移至水水中转	不利
	较之于宁波港，上海港对海铁联运的补贴机制尚未成熟	不利
	自贸区开放政策使货物运输需求旺盛、需引入集约化运输方式	有利
	上海港港口腹地延伸后大运量、长距离的运输需求将增加	有利
	铁路运能的释放	有利
	自贸区政策吸引航运企业来华发展海铁联运业务	有利
	单一窗口更加注重进出口提前计划、进出口将更加倾向于准时、高效	有利
公路运输	货源向长江中上游和中西部地区转移、远离公路运输经济运距	不利
	公路运输对环境造成的破坏	不利

### 【参考文献】

- [1] 张戎.《自贸区政策环境中上海港集疏运体系优化研究》[R].上海.同济大学.2014年  
 [2] 钟伟、魏伟.《“一带一路”将全面提升中国对外开放水平》[R].上海.平安证券公司.2014年

### 【作者简介】

程微，女，硕士，上海市城乡建设和交通发展研究院。电子信箱：future312@163.com