

中国港口 在对外开放中的地位 and 作用

· 吴志平 陈泽卿(执笔)

中国的对外开放是从沿海地区开始的,在建立经济特区之后,相继推出 14 个港口开放城市,并先后批准了 50 多个沿海开放港口。此外,中国一手抓对原有港口和港区进行大规模的改建和扩建,另一手抓新建大中型港口,使全国海港布局趋向合理,构成了沿海对外开放的新态势,促进了中国的对外联系和社会经济发展。本文拟从多侧面论述中国港口在对外开放中的地位 and 作用。

(一)

纵观世界各国经济发达的地区和城市,绝大多数都是与港口有着密切联系。这是因为海洋以其便捷的交通,为沿海港口城市提供经济、文化、贸易等相互交流的条件和机遇。因此,建设港口、发展外向型经济不仅是市场经济国际化的必然产物,而且是“中国的发展离不开世界”(邓小平语)的必然选择。现代化的港口建设和远洋运输,是实现国家经济发展战略决策的一个重要的先行条件,这一点已在中国高层决策者中达成共识。中国是一个有着 18 000 多千米海岸线和 14 000 多千米海岛岸线的国家,大陆架宽阔,沿海港湾众多,这就给发展港航运输业奠定了优越的地理条件。在 50 年代初期,中国仅有 6 个主要港口(统计数据不计入我国的香港、澳门和

台湾,以下同) 233 个泊位,年吞吐能力仅 1 亿多吨,仅相当于现在一个上海港的货物吞吐量。70 年代,中国开始注重加速港口建设和船队建设,但由于历史上的原因,进展缓慢。80 年代以来,沿海地区得改革开放的优惠政策,港口建设上马多、发展快,尤其是加强了深水泊位和现代化码头的建设,并针对外贸大发展的需要,加大了大型专业化泊位建设,远洋运输和集装箱运输能力显著提高。现已形成了以能源和外贸运输为重点,相应发展旅客运输、陆岛运输、外贸货物吞吐、内贸物资交流、集疏通畅、船舶运力协调的海上运输体系。至 1995 年底,中国共有沿海大中型港口近 100 个,深水泊位 460 多个,运输船舶 4230 多艘,2100 多吨净载重,沿海主要港口吞吐量超过 8 亿吨。1996 年,全国国际集装箱吞吐量突破 663 万标准箱。在港口分布上,泊位数以浙江、广东、上海、福建四省市为多,万吨级泊位数以上海和广东二省市最多,分别为 46 和 42 个,最大靠船能力达 10 万吨级的有大连、秦皇岛、石臼所、宁波和舟山五港,基本构成了“南方大港”、“东方大港”、“北方大港”三大港口群的规模效益。应该说,中国港口的发展速度是惊人的,这一点也不奇怪,由于中国是一个文明古国,是经略海洋、“通舟楫之便”最早的国家,也是发明指南针、舵和“牵星过洋”航海术的国家,在发展港口和航运业上有着丰厚的底蕴。从另一方面来看,最能推动社会经济发展进程的莫过于人们的观念。中国已经确立了对外开放“是一项

* 本文参加 1997 年 7 月在韩国召开的第 12 次港湾经济学国际学术大会,并收入《韩国港湾经济学会志》(第 13 卷),本刊发表时略有增补。

长期持久的政策”(邓小平语),显著地提高了港口的地位和作用。

中国与韩国、日本同属于太平洋沿岸国家,又同处于太平洋西岸,并以黄海、东海分别与韩、日两国相交,有着大致相同的海洋自然条件和经济发展环境,有着海洋文化交流和海上贸易往来的悠久历史。此外,中国还有自北向南延伸的漫长的海岸线,拥有近300万平方公里的海域和作为内海的渤海湾,尤其具有珠江、长江两条航运发达的入海河流,构成了江海衔接、水陆中转、腹地物资集散和对外开放的江海型港口群,成为中国对外开放经济发展的重要门户。同时,这两个江海型港口群位于江河流域与沿海地带构成“T”型区域结合部,居于非常有利的发展态势,对于联系南、北,带动沿江—沿边乃至内陆地区全方位开放,具有十分重要的战略地位。

1. 地理位置优越,经济腹地广阔

中国港口均分布在东部沿海,航道水深,水域宽阔,常年不冻。此外,港口依次自北向南顺延分布,靠近国际航道,具有成为国际港口的优越自然条件。尤其是,中国港口的水域、潮差、气候等自然条件很好,对于适应对外开放也是相当重要的,中国的大连、京唐港、天津、烟台、青岛、上海、宁波等港,水域条件好,潮差小,在接纳集装箱船舶方面,较国外的一些暗礁多、潮差大的港口,要有利得多。在气候方面,中国的港湾基本上无冰冻,都能保持全年通航,且上海以北的港口很少遭受台风袭击。由此不难看出,中国港口的地理位置和自然条件具有明显的优势,发展前景广阔。

中国是个人口大国,也是个资源大国,在对外开放中,中国与世界的人流、物流都是相向的。尤其在中外物资交流和太平洋经济推进过程中,港口始终处于重要的传递和转换位置上。中国有12个沿海省、市、区,面积虽只有全国面积的13%,但拥有广阔的内陆及西亚经济腹地。

2. 交通运输发达,货物集疏运便捷

作为人流、物流集疏运的港口,不仅需要发达的海上交通,多开航线,增加班次,还应有发达的陆路和空路交通,只有这样才能发挥港口的集疏运功能。而中国的港口均依托有大中城市,其自身就已有完善的陆、空交通。例如,天津、青岛、上海、宁波、广州、湛江等港口,与其相配置的铁路、公路和航空交通,均已构成贯通全国的主通道。从现代港口功能来看,货物的集疏运便捷畅通,各种运输方式转换方便,已成为港口发展不可缺少的条件。

众所周知,处于或靠近国际贸易航线上的港口,最受国际船主和贸易商们的欢迎。中国沿海港口大都靠近国际贸易主航线,对船东、货主必然具有很大的吸引力。通过近年来对外贸易的发展,中国已开辟国际班轮航线60多条,每月有150多个航班驶往世界各地,现已与100多个国家和地区的600多个港口有航运贸易。这些都为中国的对外开放提供了有利的航运条件。

3. 区域经济发达,区位优势突出

沿海地区是中国重要的产业带和经济最发达的地区。作为仅占全国面积13%的沿海地区,具有5亿人口,其工农业生产总值占全国国民生产总值60%,由此可见这一地区的发达程度。80年代,中国对外开放的重点在珠江三角洲和闽南地区,促进东南沿海港口的发展。1992年以来,中国决定在发展上述地区对外开放的同时,以上海浦东开放开发为龙头,带动长江三角洲及长江流域地区的开放开发,形成承南启北的发展态势。根据这一战略,中国的发展正在顺沿海岸线自南往东、再由东向北逐步加大开放开发力度。可以预见,90年代以至今后更长时期,中国东部沿海的经济发展速度将更快,对外开放度将更大。同时,中国经济发展重心将从东部沿海向北部沿海转移,构成中国沿海“扇型模式”的对外开放格局。沿海地区作为中国重要的经济发展带,港口将成为沿海经济发展的重

要基础和对外开放的载体。

综上所述,中国沿海地区已把对外开放作为今后发展的战略,而对外开放需要依托港口的国际化来实现。为此,中国正以此为港口建设的“触发点”;一方面着手兴建大型港口泊位和集装箱泊位,以满足日趋增长的外贸货物运量的需要;另一方面着力进行港口改革,充分发挥港口功能,采取开放型的灵活政策,扩大经营,朝着全方位开放的现代港口方向发展。

在对外开放中,港口作为海洋腹地和内陆腹地两个扇形辐射面的中心,作为货物交换和对外贸易的理想场所,作为发展外向型经济的重要门户,都具有极其重要的作用。在这里应该指出的是,中国的对外开放,之所以从沿海开始,是因为沿海具有海运交通之便,而作为陆运和海运交通枢纽的港口,是国内、国际两个市场的联结点,是对外开放的强大推动力,它不仅在对外开放之初发挥了重要作用,而且在中国对外开放不断深入的今天,越来越显示出巨大的作用。

(二)

如果从1979年算起,中国的对外开放已经进入第19个年头,19年来外贸货物经港口的通过量逐年提高。尤其是1992年以后,中国参与世界经济大循环的步伐加快,对外贸易获得长足的发展,外贸进出口保持快速增长势头,进出口额在世界贸易中的地位从原来的第15位跃居第11位,并一直保持至今。对外开放也促进了中国港口的发展,从而成为港口建设的“触发点”,这充分说明,中国港口是紧紧随着对外开放的深入和对外贸易的增长而不断扩展的。以上海港为例,1980年以前,港口吞吐量仅有5000万吨左右,1985年以后突破亿吨大关,迄今上海港的年吞吐量已达1.5亿吨,成为目前中国最大的货物集散地。据有关资料预测,中国约有四分之一的海上货物经上海港装运,上海港到本世纪末年吞吐量将提高到2.2亿吨,到2010

年提高到2.8亿吨。从目前的情况来看,全球海运贸易额为2000多亿美元,我国所占份额只有5%,至2000年全球海运贸易额可望达到3000亿美元以上,届时我国力争占有10%的市场份额。为了达到这一目标,中国正利用98国际海洋年的有利时机,大力兴建港口,发展海上航运业,走“以港兴城”的道路。

应该说,中国港口的发展模式始终与对外开放政策和形势相适应的。19年的改革开放,兴衰反复,变化复杂,并不断向市场经济体制过渡。港口的发展也经历了在改革中求发展的探索阶段,尽管港口发展受到多方面因素的制约,但在“向世界敞开大门,走出去,请进来,向世界学习”中,总算找到了“以港口带动经济,港城共兴”的规律。因此,沿海地区掀起了建港热潮,一批新兴港口应运而生,南部有洋浦港、钦州港、深圳港、珠海港;东部有舟山港、盐城港、射阳港;北部有日照港、东营港、京唐港、东港。这些在改革开放中乘势发展起来的港口,不仅获得现代技术和先进设备的支持,而且得到对外开放的政策性优惠和扶持,避免了老港口“技术改造”和“经济转轨”那种举步维艰的窘境,一下子以新技术、新设备、新模式投入运营,乘势发展。其中深圳港、珠海港得邻近港澳的地理优势,发展势头更足。而一些早先发展起来的大中型港口,基本上可称为老港口,如湛江港、广州港、厦门港、宁波港、连云港、上海港、青岛港、天津港、秦皇岛港、大连港等,一方面进行港区改造和港口设施的技术改造,另一方面挖掘潜力,以适应改革开放的形势需要。正是这些新老港口形成了“依城造港,港城共兴”的发展格局,推动了沿海城市对外开放的进程,并为发展航运业打下良好的基础。

综观我国港口的发展情势,港口功能可划分为两个阶段。

其一,由于受传统习惯的影响,形成了“依城造港”的模式,港口一般都以行政区域为界定。显然,这种以区域为单元发展港口的方式,由于经济投入有限,经济腹地狭小,势

必导致港口规模小,运量低,品种单一,无法发挥优势,也无法形成规模效益和一体化生产格局。本来以改革开放为“触发点”而兴建起来的港口,又自觉不自觉地走进了自给自足的自然经济社会的怪圈里。难怪有人戏称我国港口运作是“对外开放,对内关闭”。好在这一阶段正值沿海各地扩大开放,进出口贸易繁荣,货物喂给基本可“自给自足”,港口经营还未显露出小而全的弊端。这一阶段兴建的港口基本上没有得到很好的统一规划,只是按照城市布局,依城造港,也谈不上港口功能划分。若对这一阶段的港口给予功能划分的话,充其量只可称为“地域性贸易港”。当然,这一阶段发展的港口也有其有利的一面,那就是顺应了“港城共兴”的客观规律,建港开埠是城市对外开放的标志,也成了沿海地区招商引资的“首要条件”。着实港口建设不仅带动了沿海城市的对外贸易,而且加快了城市的对外开放步伐。实践证明,我国港口的发展模式基本上适应对外开放的形势需要,对促进对外开放和发展沿海经济功不可没。

其二,正如上面讲到的原因,港口项目分散,建港资金有限,造成港口规模和设施先天不足,加上港口服务系统和海关关税政策跟不上,这种“软件”和“硬件”制约因素的综合效应,促使港口经营愈发困难。经过一段时间的经营之后,小而全的港口深感腹地狭小、货源不足、发展乏力,继而走上“优惠政策”竞争和价格竞争的奇形发展道路,港口发展几乎到了“山穷水尽”的地步。而在这一时期,香港以其自由港和国际航运中心的有利条件,迅速发展对内地的中转业务。国内的许多出口货物,不得不从香港封箱启运,致使国内的一些大中型港口,如上海、厦门、青岛、天津和大连等港,无不在与香港的航运关系中扮演着喂给港的角色。至1990年,我国对外贸易额的41%经香港转口,促使香港港口具有鲜明的国际中转港特征。由于受到这一严峻现实的冲击,“优惠政策”与价格竞争于事无补,照此下去不啻于“集体自杀”。面对挑战,中国港

口企业终于领悟到“对外开放,对内联合,优势互补”的三大要义,并就发展港口一体化、区域化、集团化达成共识。至此,人们的认识已跳出了行政区域界定的范围,充分认识到,在我国加入世界经济大循环、加快与世界接轨的今天,作为港口建设应以经济的客观流向和港口的自然条件为依据,实施统一规划,统一开发,合理分工,有序运营,形成多港合作的集团性港口企业。基于这一认识,90年代之后,基本上形成了以海区为区域性界定,构建以大港为龙头的多港合作的港口群,“南方大港”、“东方大港”、“北方大港”的雏型已初步凸现。尤其是组合型的“东方大港”已十分显现,借浦东开发建设的契机,以上海港为龙头,依托舟山港的自然条件,扩展港区,加速向大吨位、集装箱化发展;以沿江诸港为喂给港,向西部扩展经济腹地;以宁波港为分流港,加速人流、物流的周转。经过一段时间的重整组合,中国港口功能明显,布局合理,分工合作,发挥出较好的经济效益。在此基础上,各港在加紧内部功能完善和现代化设施配备等“硬件”建设的同时,注意政策环境、服务方式等“软件”的配合。90年代初,在港口企业界,“自由港”政策的呼声很高,这说明改革港口的经营方式、海关关税政策已势在必行。尽管“自由港”政策一时难以行得通,但我们相信,港口企业的经营方式和关税政策随着改革开放的深入而不断得到改善。至此,中国港口已形成了按功能划分,有序发展的良性循环,顺应市场经济规律,有的向中转港发展,有的已成为工贸港,这应成为这一阶段港口功能的特点。

以上所说的港口功能划分的两个阶段,不一定能全面反映出港口在对外开放中发展的全过程,但有一点是肯定的,中国港口的发展,已确立了它在对外开放中的地位和作用。

在本文即将结束时,有一点应该予以说明,出于数据统计的便利,本文开头采用统计数字时,特意申明“统计数据不计入我国的香港、澳门和台湾”。由于众所周知的原因,香

港、澳门和台湾自古以来就是中国的领土,不久前香港已回归,成为中华人民共和国的一个特别行政区,使我国实际上拥有了一个国际航运中心。因此,我们论述“中国港口在对外开放中的地位和作用”时,理所当然要考虑到属于我国范围内的港口。事实上,香港港口对我国的对外开放起到举足轻重的作用,这一点是谁也否认不了的。尽管香港与内地实行“一国两制”政策,但内地港口已作出对接香港、对接国际的姿态,尤其是珠江三角洲的广州、深圳和珠海等港,在深化港口管理体制改革的基础上,主动提出优势互补,共同维护香港国际航运中心的地位。而香港方面,已有许多港航企业界人士,开始从香港港口本身的经济发展和天然良港的永续利用来考虑问题,提出了要与相邻的广东乃至全国经济的

发展和港口布局相协调,谋划珠江三角洲—华南港口群的整体格局。应该说,香港港口作为中国香港特别行政区的港口,在健康发挥其国际航运中心的基础上,作为对中国内地对外贸易中转枢纽港,必将与内地港口形成“联动效应”,共同为中国的对外开放发挥应有作用。这就是香港—内地航运业相互促进、共同发展的新态势。我们相信,香港的未来更美好,香港港口为内地的对外开放,必将做出更大的贡献。此外,随着祖国大陆与台湾的经济贸易高速增长,海峡两岸局部实现“三通”已指日可待,届时台湾的高雄港与内地的厦门港、福州港将成为跨越海峡两岸的“经济接触点”,为内地的对外开放,开辟通往东南亚各国便捷的海上通道,其作用不可估量。 □



前进中的大连港