

上海港:产能极限“超越战”



■ 梁嘉琳 报道

从上港集团 100 多米高的办公室里隔着落地窗眺望黄浦江边散落的码头,这里是上海北外滩,中国近代航运业的诞生地。老上海那些肩挑背扛的码头工人,不再可见了——20 年间,随着船舶大型化、城市扩张,可供开发大型海港的岸线资源越来越少,绝大部分的作业码头已经外迁到水深条件更好、远离市中心的外高桥和洋山港区,部分业务则被疏解到上海市周边的太仓、张家港和江阴等长三角港口群,甚至更远的长江中上游港口。这些长江沿线港口,共同构成了上海港寻求腹地纵深的“长江战略”。上海港吞吐量已连续 5 年位列全球第一,今年 9 月国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》并指出,要充分发挥上海国际大都市的龙头作用,加快国际金融、航运、贸易中心建设。接受记者采访的多位学术机构和港口企业人士表示,上海港正在加快整合长江沿线港口资源,突破吞吐量的增长极限。但要真正成为沿线城市服膺的长江经济带“龙头”,高端航运服务业发展任重道远,而这,正是未来上海辐射长江经济带的软实力所在。

“长江战略”第九站

与太仓港合作,是上海港联合长江沿线港口构建“长江战略”的一步棋子。在上海海关与南京海关的沟通协调下,从太仓港转运至上海港洋山港区出口货物,最快今年底就可告别“两次转关、两次查验”的现状,实现“货物太仓通关、洋山直接装船”。横跨江苏、上海两地的港口一体化渐现雏形。加上太仓,上海国际港务(集团)股份有限公司(简称“上港集团”)的“长江战略”已经连下九站。截至目前,上海港在长江沿线 9 个港口成立合资码头公司,从上游的四川宜宾和重庆,到中游的湖南长沙、湖北武汉、江西九江、安徽芜湖,再到下游的江苏南京、江阴和太仓。通过成立控股、参股公司,长江经济带的资本纽带已经初步形成;通过派驻全面负责生产经营工作的总经理或负责生产的常务副总经理,以及工程、市场等团队,筹划建立沿江港口物流信息平台,业务纽带也在进一步深化。”太仓港是郑和七下西洋的起锚地,上海

港则号称“中国大陆集装箱航线最多、航班密度最高、覆盖面最广的港口”。上海港要打通长江经济带港口群,“家门口”的太仓港绕不过去。上海国际航运研究中心港口发展研究室主任赵楠说,有些地方是码头资源过剩,有些地方是码头泊位紧张,两个港口之间要打破行政区划分割,提高现有岸线利用率。

经过两年多的洽谈,2013 年底,经江苏省政府、苏州市政府批准同意,太仓港与上海港开展战略合作。今年 7 月,太仓港和上海港成立了合资上港正和集装箱码头。“太仓港实际上已经成为上海国际航运中心的重要组成部分。”上港集团战略研究部副总经理丁嵩冰分析说,太仓港部分承接了沿江沿海货物在上海港外高桥港区江海衔接的集并转运功能。比如长江中、上游港口出口的货船,以前在上海港往往要做多次挂靠才能完成所载货物的装卸,其中任何一个码头泊位紧张,都将导致船舶在港滞留时间延长,影响码头的作业效率。现在,部分支线船舶在太仓就能完成所载集装箱的交叉集并,根据不同目的地,对箱内货物进行重组,到上海港后只需一次挂靠,提升了上海港的资源使用效率,降低了船舶滞港时间,也提高了太仓港的集装箱吞吐量和码头效益。同时,太仓承接部分吃水相对较浅的近洋支线船舶后,上海港的深水泊位能够更好地服务远洋干线大型船舶,服务上海的国际航运中心建设。

上海港产能极限

上海港将吞吐量转移至太仓港的背后,是上海港日薪逼仄的吞吐量增长空间。上海港货物吞吐总量的 70%由公共码头运营商上港集团完成,在上港集团作业的货物中,近 70%的吞吐量来自集装箱。2013 年,上海港集装箱的年吞吐量已超过 3377 万标准箱,分布于洋山、外高桥、吴淞三大港区。随着上海港本身港口产能趋于极限,上海港正在进行一场“超限战”。“缺乏大船直靠的深水航道,这是上海港的天然短板。”上海国际航运研究中心航运经纪人俱乐部秘书长、专家委员会委员刘巽良说。这样的话,内河船要想到洋山港,就必须在外高桥一装一卸,接驳成海船,在洋山港再一装一卸,一个货柜要新增运费大约 200 美金,如果有几千个箱子,就把运输规模效应抵消掉了。而且上海港的码头泊位已经趋于饱和,河船的候泊时间特别长。另一方

面,内河船把外高桥泊位占了,挤占了大型海船的空间,影响远洋航运业。

在刘巽良看来,上海难以复制香港高效率的“水水中转”。他解释说,不像拥有天然海湾的其他港口(如宁波港、舟山港),洋山港所在的洋山岛孤悬海外,没有遮蔽,涌浪很大,使得内河开来的支线船无法与海船直接过驳,无法实现上的水水中转。

港口“堵船”还演化为城市塞车。赵楠说,由于铁路体制原因,上海港无法实现“海铁联运”的无缝衔接。铁路无法上岛进入港区,使得 70% 的上海港集装箱只能通过公路运输,即使经由铁路运往洋山港进出口,也需要通过公路进行短驳,因此,上海港周边的公路非常繁忙,上下班高峰时经常造成上海外环(外高桥方向)等路段严重堵车。

港口扩容箭在弦上。上海一家航运研究机构的专家分析说,对于“十三五”末上海港布局,存在三派观点:一派主张开发横沙岛,但该岛有上海饮用水源地的取水口,反对者担心港区建设影响生态环境;一派是开发大洋山,但大洋山位于浙江舟山境内,而舟山新区已经成为国家战略,“大洋山方案”的跨省协调难度很大;一派认为上海港区的通过能力已经达到增长极限,洋山港四期工程建成后,上海境内就没有可供开发大型海港的岸线资源,再强行开发就超过城市的承载能力,新增港口产能必须延伸到上海以外的其他港区。

上港集团相关人士则表示,如何确定上海港“十三五”末的集装箱吞吐量目标,取决于三方面:一是贸易箱量需求。上海港的腹地是长三角和长江沿线,外贸箱量占上海港总箱量的 90%,根据外贸增长预期数据测算,“十三五”末达到 4000 万标准箱的可能性很大;二是码头作业能力,“十三五”末要想达到 4000 万标准箱还有一定的缺口,压力蛮大的;三是实际吞吐量,结合前两部分的预测,目前的供需不平衡的现象还比较紧张,如果码头能力建设在接下来的几年内有所突破,可以满足“十三五”的集装箱作业需求。

布局航运服务业

大约一年前,付伟忠辞去上海航运交易所高管职务,把自己新开的公司首批入驻上海自贸区。大约一年后,他凭借“航运运价指数衍生品交易”,入选上海自贸区企业创新案例。

付伟忠之所以转战新型航运服务业,是

因为在他看来,“十三五”时期的吞吐量目标只是简单的重复叠加。“上海港的吞吐量多了,青岛港、宁波港就不大,只不过你胳膊比人家粗而已,大家水平还是在一个层面上。”一位在航运业干了十多年的高管也不以为然。

上海国际航运研究中心秘书长真虹认为,航运中心不能光靠吞吐量,而是要通过航运服务业形成的航运业话语权(包括定价权)。伦敦吞吐量并不大,但由于有几百年的航运业积淀,在全球航运业仍很有话语权。真虹举了个例子,前两年,一艘货轮在釜山被扣,发生地在韩国,船公司在中国,但海事纠纷的仲裁地选在伦敦。

在真虹看来,上海航运服务业喜忧参半。喜的是,不再需要仰赖境外机构的在华办事处了,上海基本实现各种要素基本齐全的目标,比如航运经济人、金融保险、法律/仲裁、信息咨询、交易(船舶、运价等)、教育培训等等。忧的是,这些航运服务业还未形成规模,在国际航运界的影响力还较弱。

付伟忠对此建议,除了吞吐量,上海还应该将高水平的服务标准辐射到长江经济带,比如内河集装箱的周转周期、船舶货物行踪、提单格式文本、码头使用费标准等。

上述航运业高管直言,每一年,长江经济带沿线的地方政府和国有企业都要到上海出席好几个论坛会展、开好几个研讨会或理事会,回去后仍大多各自为政。“一些地方政府发现自己的码头某个时点不够用了,想的不是在就近码头集疏运,而是在原地造一个新码头,结果大量码头‘晒太阳’,造成了新的产能过剩。”

付伟忠对此呼吁,应大力发展长江流域集装箱仓位的网上远期订舱平台。他进一步分析说,未来,通过对该平台大数据分析,可以提前 2-12 个月了解到,长江流域 A 港口泊位塞满,即将爆仓,而 B 港口什么船都没有,就可以启动中远期预警机制,提前调度运力、疏浚河道等,B 港口可以让出一部分利(如港口使用费打七折或与苏州港分成)吸引客流,这将有助于解决货主找船难,船东找货难,港口效率低下等诸多问题。

丁嵩冰则这样描绘他心目中长江经济带的远景:有了高度优化的口岸政策,上海港就像鹿特丹一样,把长江沿线码头作为上海港港区服务的延伸,全程监控,无缝衔接,货物可以在沿线口岸更加高效、便利地集疏运、装卸、清关。

如何盈利是多位专家担心的问题。“城际轨道交通除了票价,很难像城市地铁一样找到其他盈利点,因此吸引社会资本难度较大。”一位分析人士认为。

“北京到天津的京津城际都是亏损的,除了早晚高峰和节假日,客流量还远不能满足成本需求。目前全国还没有一条高铁实现盈利,没有客流就没有必要建城际轨道。”北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为,目前京津冀轨道交通密集度已经很高,比长三角要多一倍,再建造更多城际轨道交通,客流量是很大的问题,很难吸引到社会资本参与进来。

董焰也表示,城际轨道交通只能作为运输乘客的用途,线路一般很长,具体票价怎么定,如何使投资和收益相对等是个难题。

对此,赵坚建议,发展轨道交通还可以考虑建通勤铁路,比如北京到固安、北京到廊坊等线路。通勤铁路建设里程和成本要远远低于地铁,客流量相对密集,开发铁路沿线资源也相对可行,只有真正盈利了,社会资本才愿意“入铁”。

长江沿岸 27 城联手治污

■ 李彪 报道

跨省流域生态补偿机制在逐步形成。

11 月 23 日,在长江沿岸中心城市经济协调会第 16 届市长联席会议上,长江沿岸 27 个城市正式达成《长江流域环境联防联控合作协议》,将探索设立区域性环境资源交易平台、组建环保产业联盟、建立流域上中下游生态补偿制度等。此举表明探索多年的跨省流域生态补偿机制正在不断推进,对于解决流域环境保护上将起到积极作用。

对此,国务院发展研究中心研究员周宏春在接受记者采访时称,不同地区之间的补偿,实际的操作是转移支付,主要是通过协作的方式,但是,生态价值评判是推进的关键。

将组建环保产业联盟

根据达成的协议,长江沿岸 27 个城市将共同推进环境保护机制的创新,在经济社会发展规划、环境功能区划、水资源保护规划以及生态红线划定等领域,实施规划对接。探索设立区域性环境资源交易平台,共同争取国家关于碳排放权、主要污染物排污权及水权交易等的试点。同时建立流域上中下游生态补偿制度以及相关的联席会议制度。在促进环保产业发展方面,27 城市将组建环保产业联盟,互相开放环保咨询服务和环保产业市场。在环保科技交流上也要提升层次,开展区域产业结构升级调整与污染防控对策研究,并共享研究成果。

据了解,长江沿岸中心城市还将共建以水环境保护和污染防治为重点的流域环境保护协调机制。将建立健全跨行政区的应急联动机制和环境纠纷调处、仲裁和法律诉讼机制,共同应对区域突发性生态环境污染问题。同时,还要建立环境和航运信息通报机制,共享环境监测的信息。

同时,各市轮值,不定期组织召开联席会议,研究解决重点问题;建立专题工作小组,推动合作事项的落实。各成员城市将加快推动长江流域生态环境保护,构建横贯东西、辐射南北、通达海、经济高效、生态良好的区域新廊道,联手打造长江经济带绿色生态走廊。

中国人民大学环境政策与环境规划研究所所长宋国君表示,流域治理的方式是对的,但是,依靠不同行政区域之间协调,效率会比较低。“最理想的是用流域的水质监测机构去管理,类似流域的环境保护局,主要是管污染物排放。”宋国君说。

生态补偿需更高层面协调

《2013 中国环境状况公报》显示,2013 年,全国地表水总体为轻度污染,部分城市河段污染较重。其中,界外水体水质为:Ⅰ~Ⅲ类、Ⅳ~Ⅴ类和劣Ⅴ类水质断面比例分别为 62.3%、18.2%和 19.5%。海河等部分流域的省界断面水质中劣Ⅴ类水质断面比例超过 60%。

近年来,跨行政区域的流域污染纠纷时有发生。其根源在于流域上下游之间环境保护责任的不对等,容易出现上游排污,下游“买单”的现象,如何破解跨行政区域的流域环境问题,成为了多年来一直在探索的难题。

2005 年开始,浙江逐步推进生态补偿试点,随后,江苏、安徽等多省份也在逐步探索生态补偿制度。

2010 年底,财政部、环保部在新安江流域启动了全国首个跨省流域生态补偿机制试点,并于 2012 年正式实施,试点期 3 年。主要涉及安徽、浙江两省,从皖浙两省联合监测数据来看,近 3 年新安江安徽出境断面水质稳中趋好。

“总体来说,生态补偿对中上游地区的环境保护还是起到了很明显的作用”,周宏春说。但是,生态补偿推进中存在的问题是非常清楚的,包括为什么要补偿、应该补偿多少,补偿的益处是否充分等。

记者在采访过程中,也有业内专家对生态补偿实际起到的作用表示担忧,认为生态补偿在一些国家也被称为生态服务费,能够起作用的范围非常小。

推进生态补偿不应该过急,需要根据本国国情慢慢做,周宏春建议,生态补偿的推进和区域经济发展密不可分,生态补偿需要更高层面的政府部门进行协调。



京津冀拟联手铁总出资 100 亿织网轨道交通

■ 熊海鸥 报道

交通有望成为京津冀一体化中率先突破的领域。11 月 26 日,河北省常委、常务副省长杨崇勇在人民日报社举行的“京津冀协同发展论坛”上表示,京津冀三地和铁路总公司拟出资 100 亿元,组建京津冀轨道交通投资公司。在专家看来,在目前城际轨道普遍亏损的情况下,如何融资和解决投资收益问题将是未来需要迈过的坎儿。

京津冀“织网”

虽然此次并未透露京津冀轨道交通投资公司将会投资建设哪些铁路,但河北“十二五”规划提出,在京津冀城际轨道交通方面,将重点建设北京-涿州、涿州-北京新机场-廊坊-天津、唐山-曹妃甸工业区-曹妃甸新城等。因此业界认为,环京津周边或是最先考虑的地区。今年 2 月,中共中央总书记、国家主席习近平就推进京津冀协同发展提出,要着力构建现代化交通网络系统,把交通一体化作

为先行领域。京津冀三省市交通运输部门均表示,今年将大力推进交通规划对接,京津冀地区的铁路“织网”开始提速。

比如业界呼唤多年的津保铁路将明确于明年底通车,张唐铁路、邯长铁路扩能改造工程等多条线路建设都将提速,未来将有多条线路建设都将提速,未来将有多条线路建设都将提速,未来将有多条线路建设都将提速。

业内人士分析认为,城际轨道交通将直接带来区域人流、物流的流通,交通一体化是京津冀一体化的基础和先决条件已经成为共识,建立专门的区域性轨道交通投资公司,有利于协调三地的资源,加快三地的轨道交通路网建设,相比于生态、产业,交通将有望成为京津冀一体化率先突破的领域。

100 亿只是个开始

与修一条城际高铁动辄数百亿元的投资额相比,100 亿元看起来并不起眼。不过,在多位专家看来,100 亿元的投资仅仅只是一个开始。

盈利困局待破

“100 亿元是作为组建公司资本金来筹建的,也可以是公司的启动资金,并不是全部的建设费用。”国家发改委综合运输经济研究所研究员董焰分析,组建公司后,可以通过银行等金融机构获得建设项目贷款。在中国工程院院士王梦恕看来,在目前政府“钱袋子”收紧的情况下,通过政府和社会资本合作模式(PPP)有望成为一种融资选择,100 亿元将更多发挥的是投资杠杆作用。铁路收回成本一般需要 10-15 年,相比其他投资是比较稳妥的项目。不过,从目前铁路引入社会资本的情况来看,这条路并非坦途。民间资本以前投资过的金温铁路、罗岑铁路、巴新铁路、衢常铁路、迁曹铁路等铁路线,最终都铩羽而归。而被看做是国铁引入战略投资者、实行股权多元化先行者的京沪高铁,也因投资额和票价等问题,遭遇平安资产等股东提出的退股要求。

盈利困局待破

不仅如此,在建设城际轨道交通中,