



洋山十年，从亚洲走向世界

朱国顺

295:161,1:11;3520:3390。

这是两组很有意思的数字。上海国际航运中心建设成效如何?这两组数字里,可以找到答案。

前一组数字,是上海港与美国前 11 大港口今年一个月集装箱运输量的比较,上海几乎是美国 11 大的一倍;后一个数字,是世界第一的上海港与世界第二的新加坡港,年集装箱运输量的比较。

上海国际航运中心建设初露风姿，有一个隆重的奠基礼，那就是10年前的今天，洋山深水港开港。2005年12月10日，洋山开港，把上海从一个河口港升华到了海洋大港。

记得在开港前夕，本报发表了长篇特稿《上海百年，从河口走向海洋》，里面有一段文字，至今依然十分清晰：“东海之上的洋山，它使得上海的航运终于摆脱了河口的限制，从此走向了广袤的海洋时代。”

我们写下这段文字的时候，当时更多的是一份憧憬。海阔凭鱼跃，谁也难以言，上海港究竟能到什么高度。

10 年后的今天,摆在我们面前的,已经是满满的硕果了。代表着先进航运方式的集装箱运输量,上海港 10 年前是 1455 万箱,位居世界第三。10 年之后,达到了 3520 万箱,连续 5 年位居世界第一,并且与老二新加坡的差距,优势逐年扩大。这个改变的生力军,就是今天 10 周岁的洋山港。

港口对于现代城市和现代国家的重要性,不言而喻。东西方最著名的一些城市,比如伦敦、纽约、东京、上海,都是著名的港口城市,它们也都在各自国家的发展中发挥了举足轻重的重要作用。

洋山港对于中国的意义，在于进一步带动上海港，从亚洲大港走向了世界大港。

洋山开港前，上海的港口竞争力是亚洲



级的。亚洲有好几个港口，当年都和上海平起平坐，彼此难分上下。比如附近邻国有个知名港口，由于港口条件好，许多大船进不了上海港，都要去那里卸载，然后再来上海。也因此，上海与这个港口的世界排名，多年在伯仲之间。

上海的瓶颈,在于和许多港口一样,都是河口港,建设在主要内河与大海的交汇处,优势是可以利用舟楫之便,沟通内陆与海洋的联系。比如泰晤士河口的伦敦、哈德逊河口的纽约、长江口的上海、珠江口的广州,等等。但是河口港口也有一个软肋,就是它的水深相对不深,随着技术进步带来的船舶大型化,会使它的接泊能力难堪重任。

以先前上海的港口布局看，基本是沿黄

浦江建设港区,航道水深至多在七八米左右。随着大船越来越多,能开进黄浦江的却越来越少。以时下主流的8000箱级集装箱轮为例,它们的水深要求大多在12-15米间,很显然,这样的大船根本进不了黄浦江。孕育了上海兴盛的黄浦江,却又成了制约发展的门槛。

1992年上海市第六次党代会上,将深水港建设列为上海新一轮城市基础设施建设十大工程之首。经过多年反复论证,最终确定在距离芦潮港30公里左右的大小洋山岛建设港口。重要依据,就是那里有15米以上的水深和良好的洋流条件。

在洋山港工程建议报告中，专家们这样评述说：“我们建议的立足点，并不是上海怎

二〇〇五年十二月九日《新民晚报》头版头条

样发展,而是中国怎样发展。深水港不是上海的深水港,而是中国的深水港。”

路易斯·伯杰国际工程咨询公司当年曾经有个评估：“上海及其腹地可以成为亚洲最大的一个经济实体区，它将代表一个巨大的货物必经之地，这种地理优势，其他国家和地区都未曾拥有。上海历史上曾经国际航运中心，它临近各条主要航线，是一个战略要地，又是一个进出口基地，关键是要建造一个深水港。”

洋山港港区规划总面积超过25平方公里,工程预估总投资超过700亿元,其中三分之二是填海工程投资。作为长江入海口与中国海岸线中点交汇处的上海,它的港口建设和发展,直接影响到长三角区域与长江经济带一大块中国主要经济地带的发展,这也是它与转运为主的老二港新加坡重要的区别。

10 年发展,洋山深水港使命必达。它将上海百年来从依托黄浦江发展的河口港,跨越到了面向大海的海洋大港;把上海港从亚洲的中心,带向了世界的中心。

10年间,上海港的集装箱吞吐量从1455万箱,整整增加了2000多万箱,并且一举超过了世界上所有的竞争者,这不能不主要归功于洋山港。与之前那个伯仲之间的港口比较,上海港如今已比它领先了五位之多。十年间,洋山港集装箱吞吐量,已经接近了1亿箱。

随着洋山深水港区第四期工程正式开工建设,两年后将出现国内首个全自动化集装箱码头。届时,上海港的集装箱年吞吐量将突破4000万标准箱,这个数字是目前全球港口年吞吐量的十分之一。

从河口走向海洋,从亚洲走向世界。英俊少年翩翩风采的洋山港,10岁生日之后,还会有更美好的未来。