

专家观点



图为上海浦东国际机场

随着世界经济全球化和区域经济一体化进程的加快,国际航空贸易呈现快速增长态势。2015 年全球航空旅客运输量的增速大约保持在 GDP 增速的两倍左右,全球航空货运增速基本与全球 GDP 增长相当。

随着“一带一路”国家战略的実施和全方位对外开放格局的进一步形成,我国贸易发展以及由此产生的人员往来增多,对门户机场等对外开放基础设施建设提出了更高要求。

上海作为中国经济的战略重地,拥有上海浦东、虹桥两个门户机

场。其中,上海浦东机场成为全国首个出入境旅客达“3000 万”级的空港口岸。上海浦东机场全年旅客吞吐量继 2014 年突破 5000 万人次后,于 2015 年又突破了 6000 万人次,达到 6008 万人次,保障飞机起降近 45 万架次,货邮吞吐量 327 万吨。预计到 2020 年,上海浦东机场的年旅客吞吐量将突破 8000 万人次,货邮吞吐量将突破 340 万吨,有望跨入世界十大机场行列。

尽管上海机场规模不断扩大、运输量不断提高、在贸易中发挥作用日益突出,然而作为其能源保障基地的上海高桥石化(以下简称高

化),却面临搬迁还是关闭的难题。高化隶属于中国石油化工集团公司,位于上海浦东新区高桥地区,占地面积 4.2 平方公里,主要产品有汽油、航空煤油等,拥有炼油能力 1130 万吨/年、化工产品生产能力 100 万吨/年。高化处于上海建成区,附近居民日渐增多,距离市中心人民广场仅十几公里,距离陆家嘴金融区在 10 公里以内。近年来,高化多次发生火灾、有毒有害气体泄漏等生产事故,安全生产形势不容小觑,高化在高桥地区关闭势在必行。

高化搬迁提上议事日程已有五

上海国际航空贸易中心能源保障面临的难题与突破

年之久,一直悬而未决,其主要原因是:高化不但是上海市的重要能源生产基地,更是上海浦东机场航空煤油供应保障单位,每年为浦东机场供应航空煤油约 400 万吨,具有牵一发而动全局的重要性。除此之外,航空煤油需求量还在不断增长。按照到 2020 年上海浦东、虹桥两大门户机场运输量推算,预计上海航空煤油需求量将大幅增加至 1000 万吨,其中浦东机场将增加到 700 万吨,按高化现有生产能力来看尚有缺口,更不要说将它关闭。

综合上述情况,笔者分析,要破解上海国际航空贸易中心能源保障与高化等石化企业安全生产之间的矛盾,在长三角范围合理布局石化产业是根本。根据国务院《石化产业规划布局方案》,在沿海地域空间相对独立、安全纵深广阔的孤岛、半

岛、废弃盐田,科学布局新建石化产业基地,从而满足石化产业聚集发展的要求。

笔者认为,鉴于上海以南杭州湾石化产业已过剩(炼化能力已达 5000 万吨左右),而上海以北通州湾尚无大型炼化企业,因此,高桥以北 100 公里处,江苏洋口港石化产业园是目前高化搬迁较为理想的选址。洋口港是上海以北距离上海最近的大型石化园区,2014 年被确立为国家一类开放口岸,是江苏省级规划石化能源类专门港口,发展石化产业的基础条件较好。选址于此,不仅能够保障上海浦东机场等

航空枢纽的能源供应,同时,也推动了当地工业化、城市化进程。

当然,无论高化搬迁至何处,都要按照国家对新型石化产业发展规划的要求,在最大限度保护生态环境的前提下,适度开发,着力发展规模化循环经济,坚持减量化、无害化生产,实现各类资源高效循环利用。着力优化区域环境评价,建立高标准的生态屏障,最大限度地减少对大气、水、土壤等自然生态环境的影响,强化灾害管理预案。同时健全清洁生产审核制度,推进重点企业清洁生产技术改造,减少原材料和能源消耗,减少污染物排放。

沈晗耀:上海华顿经济研究院院长、华东理工大学教授

赵国通:原全国政协委员、上海市政府参事、上海经信委副总工程师

张天明:上海市企业经营者协会会长

协会秘书长话行业

上海物流业发展现状及展望

■ 韩志雄

“十二五”上海物流行业发展基本情况
“十二五”期间,上海物流业保持平稳增长,年平均增长率 9.8%。2014 年上海物流业增加值达到 2784 亿元,同比增长 8.1%,占全市国民生产总值 11.8%,占第三产业增加值比重达到 18.2%。2014 年,上海港口货物吞吐量达到 75528.89 亿吨,其中集装箱吞吐量达到 3528.53 万标准箱,继续保持世界第一;上海航空货邮吞吐量完成 361.39 万吨,其中浦东机场货邮吞吐量 318.2 万吨,连续七年位居世界第三,国际(地区)货邮吞吐量占全国 58%,物流规模呈稳步增长的良好态势。主要体现在以下几个方面:
网络设施日趋完善
总体上,上海“枢纽型、网络化、功能性”综合交通体系架构已经基本形成,海空枢纽建设继续推进。外高桥港区六期竣工,洋山深水港四期开工,芦潮港内河港区、外高桥内河港区工程加快实施。空港货运物流设施加快布局,浦东机场第四跑道投入运营,虹桥机场强化长三角航空物流服务功能,形成了“一市两场”、5 个货运区的空港货运体系。集疏运体系持续优化,内河高等级航道整治有序推进,高速公路总里程达到 815 公里,形成“两环九射”网络结构;铁路集疏运设施加快建设,沪通铁路(南通—安亭段)顺利开工。
质量效益不断提升
涌现一批以互联网技术和供应链管理为依托的物流平台企业,带动传统小微物流企业转型发展,公路物流的信息化、标准化、规范化水平得到提升。物流信息化服务水平进一步提高,智慧物流技术应用不断推广,以电子口岸为代表的物流公共信息平台服务功能明显。启运港退税和沿海捎带试点实施,促进上海港水中转业务发展。海关监管便利化举措和流程创新,推动集装箱国际中转集拼与机场货邮国际中转取得突破。2014 年,集装箱水中转比例提高到 45.8%,国际中转比例提升为 7.1%。
生产性服务业总集成总承包 发展态势良好
上海市对先进制造业、生产性服务业重点领域的总集成、总承包服务给予财政专项资金支持。截至 2014 年,已累计安排财政专项资金 1.1 亿元,累计支持项目 192 个,带动制造业服务化转型和服务业专业化发展,总集成总承包企业的服务半径不断扩大,2010—2014 年,依靠专项资金支持的项目中,实施地在外省市和海外的项目达 86 个,成功带动上海的产品、服务、品牌、标准走向全国与海外。总集成总承包服务链条不断拉长的同时,不少企业在主动从单一研发设计或产品制造环节向研发、制造、销售、施工、维护、培训等全产业链服务转型,积极开展横向跨界合作,通过同业联盟、异业联盟和产业链联盟,强

强联手、优势互补,拓展更为广阔的市场空间。

生产性服务业 功能区不断扩大
截至 2014 年底,上海市拥有 28 家(25 家重点推进、3 家重点创建)生产性服务业功能区,总规划面积 42.08 千米。生产性服务业功能区作为上海对接产业链上下游、集聚重点产业和“四新”经济发展的重要载体,已经成为推动上海经济未来发展的关键抓手。
全社会货物运输保持平稳
2014 年,全年完成全社会货物运输量 9.03 亿吨,比上年下降 1.3%。其中,公路货物运输同比下降 2.2%;水路运输虽然受到美欧经济回暖的带动,但上海籍船舶完成货物运输量仍下降 0.3%;铁路运输受本市产业结构调整影响,货运量比上年下降 21%;航空货运受人民币汇率趋稳的鼓舞,三年来首次呈增长态势,完成 361.4 万吨,同比增长 7.9%。
交通基础设施建设固定资产投资规模快速增长
2014 年,交通基础设施投资再掀高潮,完成固定资产投资 482.3 亿元,比上年增长 37.8%。其中轨道交通项目完成 245.2 亿元,比上年增长 85.7%,公路建设 148.9 亿元,比上年增长 2.1%,城市道路建设 88.3 亿元,比上年增长 22.1%。
快递业务快速增长
2015 年快递服务企业业务量完成 17.1 亿件,同比增长 33%;快递业务收入完成 455.2 亿元,同比增长 26%。同城快递业务保持增速,全年同城快递业务量完成 6.3 亿件,同比增长 34.6%;实现业务收入 49 亿元,同比增长 30.8%。异地快递业务快速增长。全年异地快递业务量完成 10.3 亿件,同比增长 33.8%;实现业务收入 124.7 亿元,同比增长 24.4%。国际及港澳台快递小幅上升。全年国际及港澳台快递业务量完成 0.5 亿件,同比增长 4.4%;实现业务收入 44.2 亿元,同比增长 5.8%。同城、异地、国际及港澳台快递业务量占全部比例分别为 36.8%、60.3%和 2.9%,业务收入占全部比例分别为 10.8%、27.4%和 9.7%。与上年相比,同城快递业务比例继续上升,民营快递企业持续快速发展。全年国有快递企业业务量完成 1.1 亿件,实现业务收入 20.9 亿元;民营快递企业业务量完成 15.6 亿件,实现业务收入 394.9 亿元;外资快递企业业务量完成 0.3 亿件,实现业务收入 39.4 亿元。国有、民营、外资快递企业业务量市场份额分别为 6.6%、91.6%和 1.8%,业务收入市场份额分别为 4.6%、86.7%和 8.7%,与上年相比,民营快递企业市场份额持续提升。快递市场集中度提高,全年快递服务品牌集中度指数 CR8 为 83.7,较上年下降 0.6。
A 级物流企业不断壮大
A 级物流企业综合评估是依



韩志雄

据《物流企业分类与评估指标》国家标准开展的一项工作,得到政府、市场、企业和社会各界充分认可,具有相当公信力、影响力和品牌效应的一项意义深远的公共服务。全国 A 级物流企业已达 3000 多家。上海市至今,A 级物流企业已达 169 家,其中:5A 级 17 家、4A 级 85 家、3A 级 58 家、2A 级 9 家。一批龙头骨干企业进入了 A 级物流企业的行列,中海物流、华宇天地、远成集团、安吉汽车、东方国际、德邦物流、现代物流、全球国际、上港物流、港中旅、佳吉快运、西上海集团、安吉天地等。上汽集团、百联集团等一批大型企业集团和一些从事物流服务的企全系统参与 A 级物流企业评估。从所有制形式看,A 级物流企业覆盖了国有、民营、中外合资、外商独资的物流企业;从评估的领域看,涉及运输、仓储、贷代、港口、机场、铁路、钢铁、石油、煤炭、化工、纺织、电子、汽车、医药、粮油、食品、商贸等领域,具有较强的代表性。A 级物流企业已成为本市物流行业的典范,代表了本市物流企业的发展水平。目前本市著名的大型物流企业多数已经成为 A 级企业,一些跨国知名的物流企业也在逐步加入,参加 A 级物流企业评估。一些虽然规模不大,但服务规范、专业化服务有特色的小微企业,也越来越多的参与 A 级物流企业评估中来。物流市场越来越认可 A 级物流企业。物流需求的需求方,包括一些大型、超大型企业集团在寻求供应商时,主动提出从 A 级物流企业中寻找,在招标文件中明确提出了对 A 级物流企业的加分条件或优先权,而且这种趋势越来越明显,有的金融机构在贷款或发放融资额度时对 A 级物流企业资质作为必备条件之一。用国家标准这样的技术手段而非行政手段设定了市场准入门槛,从而实现行业自律、市场规范、优胜劣汰的良好市场环境。

上海物流业发展中存在的主要问题
在取得优异成绩的同时,上海物流行业发展也存在以下主要问题,需要在“十三五”以及未来时间内予以解决。
一是大型交通物流基础设施的规划建设欠缺。对于综合性公共型货运枢纽,缺少统一有效规划和实施保障机制。现有的大部分设施由市场自发形成,分布散乱、功能单一、各自为政。
二是港口物流集疏运结构不合理,公路集疏运比重过高,铁路集疏运能力严重不足,内河航运发展滞后,不同运输方式的转换衔接不畅,给城市交通和环境造成较大压力,也降低了交通物流效率。
三是交通物流行业需规范。公路零担、道路集装箱运输、城市配送等行业集中度低;交通物流市场供需匹配不畅,市场不透明、中间环节多、交易成本高;区域分割、监管标准不统一等现象仍存在,增加了物流跨区域、网络化、一体化运作成本。
四是城市物流车辆通行管理需完善。现有的货运车辆通行证管理政策有不足,关系居民日常生活的基本走势。对于物流业发展的“新常态”,我们要高度重视和沉着应对,积极寻找战略突破口,培育新的竞争优势,全面打造中国物流“升级版”,以转型升级应对“新常态”。
五是自贸区发展中还存在许多制约物流业发展的问题。例如综合运输体系不完善,海铁联运、公铁联运、空铁联运等多式联运比例不高,集疏港条件欠缺,铁路优势没有充分发挥;物流基础设施还有待加强,物流园区、物流中心、货运站等基础设施功能不健全,设施布局还有待优化,物流集聚和辐射效应还没有充分发挥;公共服务能力还跟不上需求,政府监管方式还有待创新,通关效率还有提升空间,港航服务能力亟待与国际接轨,公共信息平台整合作用还没有充分显现;产业配套水平亟待跟进,定制化、高标准的车库设施欠缺,社会化、专业化的物流服务不足,全球供应

链整合还刚刚起步;对区域物流的辐射带动作用还有待加强,内陆腹地 and 海外节点的布局亟待通盘考虑,物流大通道和物流网络还没有形成等。

对我国物流行业发展的展望

随着稳增长效应逐步显现,我国物流业呈现稳中向好的局面。物流需求小幅回升,物流成本低位增长,运行效率有所提升,中国物流业景气指数(LPI)保持在景气区间运行。

随着调结构趋势不断增强,我国物流业产业结构逐步优化。从需求结构看,消费对需求的贡献持续提升,与消费特别是电商相关的快递业保持较快增长。从运输结构看,货运结构持续分化,铁路货运呈下降趋势,公路货运保持稳定增长。水路货运增速明显放缓,从市场结构看,市场集中度稳步提升,一批行业领先企业不断涌现。

随着转方式成为发展动力,我国物流业转型升级速度加快。资本和技术双轮驱动,新的商业模式不断涌现,平台整合、跨界融合,深刻影响和改变着传统物流业态。战略调整和组织变革频度加快,兼并重组、联盟合作,企业竞争力快速提升。物流业作为重要的现代服务业,正加快与制造业、商贸业、金融业等多业融合,逐步向价值链上游延伸,打造一体化供应链,提升产业链的质量和水平。

随着国家新一轮区域战略的提出,我国物流业布局调整有序推进,“一带一路”建设强调基础设施互联互通,国际带动物流作为先导产业,物流基础设施建设和网络布局加快落地。京津冀协同发展在交通一体化方面率先突破,有序疏解了北京非首都核心功能。长江经济带规划建设综合立体交通走廊,为东中西协调发展奠定重要基础。上海、天津、福建、广东等自由贸易试验区的陆续获批,标志着自贸区在物流领域的探索和尝试初显成效。

总体来看,我国物流业仍处于景气周期。物流业有望保持平稳运行的基本走势。对于物流业发展的“新常态”,我们要高度重视和沉着应对,积极寻找战略突破口,培育新的竞争优势,全面打造中国物流“升级版”,以转型升级应对“新常态”。

一是以联动融合为突破口,大力发展产业物流。物流业作为重要的生产性服务业,在经济结构调整中将发挥更加重要的作用。当前,物流业的一个重要发展趋势是向供应链转型。我们看到,世界经济发达国家加大了“再工业化”战略的推进力度,依靠的就是对全球供应链的掌控和驾驭能力。物流企业贯穿供应链上下游,掌握各类渠道资源,向供应链一体化服务平台转型具有先天优势。未来一部分物流企业将加快延伸服务链条,承接企业物流业务,提供供应链增值服务,建立新型的产业联动战略合作关系,打造

一体化竞争新优势。随着制造业产业升级、商贸业模式变革和农业现代化,物流业将进一步深化与产业物流的联动融合。

二是以城市配送为突破口,做大做强民生物流。随着消费市场的启动,特别是电子商务市场的高速发展,对物流配送提出了新的要求。城市配送的网络优化、管理提升、服务体验等已成为电子商务企业竞争的焦点。随着新型城镇化的推进,物流配送的短板日益凸显,这也成为物流业未来发展的新机遇。物流业将根据市场需求,打通物流“微循环”,做好“最后一公里”,开拓城市社区物流和农村城镇物流,建立便捷高效、规范有序的城乡配送服务体系,打造个性化竞争新优势。

三是以平台整合为突破口,逐步完善物流网络。随着物流基础设施网络初步成型,过去制约行业发展的运力 and 储能问题逐步得到缓解,为通过平台整合分散资源,实现发展模式创新和变革奠定了基础。未来一段时期,对于传统上较为分散的公路货运、物流园区、国际货代等领域,平台整合将以多种形式全面铺开。以实体基地平台推进全国区域布局,加快模式连锁复制;推进产品服务平台打造统一服务品牌,吸引企业加盟合作;为虚拟信息平台制定交易标准和规则,促进企业间资源共享。各类平台间加快网络开放、渠道下沉、互联互通、整合利用,建立完善现代物流网络体系,打造集约化竞争新优势。

四是以兼并重组为突破口,培育领先物流企业。今年以来,国家出台了进一步优化企业兼并重组市场环境的意见和资本市场金融新“国九条”,多项政策措施激发企业兼并重组活力。随着市场环境的持续改善,未来物流市场兼并重组将继续升温。物流业以其基础性、战略性将继续被资本市场所看好。通过兼并重组,有利于企业迅速壮大规模、增强实力,形成一批具有行业引领作用和国际竞争力的领先物流企业集团,打造规模化竞争新优势。

五是以区域物流为突破口,推动开放型经济发展。近年来,国家陆续提出跨区域的长江经济带、京津冀协同发展、丝绸之路经济带和海上丝绸之路等一系列区域规划,推动产业梯度转移,发展跨区域大交通大物流,力争形成新的区域经济增长极。跨区域的多式联运将迎来战略发展机遇,企业将加强区域物流网点布局,保障和支撑区域经济社会协同发展。随着国内企业“走出去”步伐加快,特别是跨境电商的快速发展,物流网络正逐步向国际延伸,国际物流将成为新的经济增长点。境外战略性物流资源布局也将开始启动,通过搭建覆盖全球的国际物流服务网络,以适应制造业、电子商务等其它产业跨境发展需要,打造区域化、国际化竞争新优势。(作者系上海市物流协会副会长兼秘书长)