

北外滩：构筑国际航运“桥头堡”

上海黄浦江风光。
汪睿翔 摄

□ 全媒记者 胡逢

170多年前，万船汇聚，这里因码头而兴；170多年后，北外滩“启航”，建设全国首个航运服务总部基地。目前，这里已集聚了中国船东协会、中国港口协会、中国船舶油污损害赔偿事务中心、上海航交所、上海国际航运研究中心、中国航运50人论坛秘书处、世界海事大学上海中心等35家航运功能性机构，航运服务企业已经从2002年刚开发时期的508家，发展为2017年底的4452家。

时至今日，虹口北外滩正在做精做深北外滩中央活动区的核心功能，着力将北外滩打造成为中国大陆区域最有活力、最有特色的国际航运商务区。

只要是老上海，都会知道北外滩的那段历史。

上海虹口北外滩始于码头建设的航运历史，是上海进出口货物和散货运输的集散中心，至今已有170多年的历史。1845年，英商东印度公司在徐家滩（今北外滩东大名路、高阳路）一带建造驳船码头。1866年，英商蓝烟囪轮船公司大型远洋轮船“鸭加门”号首次停泊虹口码头，拉开了外商轮船专泊码头建造的历史序幕。

随着上海市中心区域功能转型发展，虹口立足北外滩区位优势，积极打造“东大名路航运一条街”，主动融入浦江两岸大开发宏图。2002年，上海启动黄浦江两岸综合开发建设，虹口整合资源设立北外滩开发机构，自此北外滩在上海航运发展版图上逐渐显眼，并全面步入发展快车道。

经过多年跨越式发展，1996年11月28日，中国第一个国家级水运交易要素市场——上海航运交易所于北外滩开市成立。1998年8月，北外滩在全国范围内率先建立“一门式”通关服务平台，提供“集中、便捷、经济、高效”的通关服务。

据虹口区相关负责人介绍，1997年、2002年、2005年，中国港航三大龙头企业中海集团、中远集运、上港集团纷纷入驻北外滩。2005年，北外滩获批成为上海首批现代服务业集聚区中唯一以航运为特色的现代服务业集聚区。到2009年，北外滩航运服务集聚区已经提升到了国家战略高度。

2012年，北外滩航运发展已具有较高知名度，被确立为航运与金融服务业综合改革试点区的北外滩再创全国第一，被交通部授予“航运服务总部基地”称号，成为全国唯一一个航运服务领域的总部基地。总部基地的定位，为虹口进一步服务上海国际航运中心建设奠定了基础，极大推进了北外滩航运服务业的功能升级和地位提升。

中美海运受冲击几何

中金公司的数据表明：以中美之间贸易量占全球的比例来看，中美之间集装箱贸易占全球4.7%，粮食贸易占全球7.8%，是占比最高的两个子类。从双方的依赖度而言，中国从美国进口占比高的主要为粮食（包括大豆），占中国粮食进口量的34.4%；美国从中国进口占比高的主要为集装箱，占美国集装箱进口量的37.4%。

中金公司的数据也说明了在海运市场中，中美贸易战对于细分市场将带来不同的影响。

陆运市场。2017年中美石油海运贸易量占全球原油海运量的0.6%，中国从美国进口的石油仅占中国相应商品总进口量的2.9%，因此，原油运输受到加征关税的影响较小。美国石油出口基数低但增速快，如果中美通过增加石油贸易减少贸易逆差，美国石油出口至中国运距是中东至中国的2倍以上，将带动平均运距大幅增长，油运周期将加速上行。

散运市场。粮食是国际大宗商品运输的重要部分，近十年来在干散货运输中占比保持在15%左右。美国是中国主要的粮食进口来源地，2017年中国从美国进口大豆3286万吨，占中国进口的34%。加征关税之后可能促使中国增加从巴西、乌拉圭等南美国家进口，南美的运输距离更长，将抵消部分负面影响。但是考虑到美国大豆出口占全球比例较高，南美地区或无法有效满足中国需求，大豆价格上涨将进一步抑制贸易量，全球粮食海运需求将受较大影响，承运粮食的巴拿马和大灵便型船租金将承压。

除了粮食运输，对于钢材与矿石运输的影响不大。2017年中国直接出口美国钢材占出口总量1.57%。由于钢铁“去产能”，加

B 主动出击 斩获“多项全国第一”

“经过几年发展，北外滩航运服务业已成为虹口的一张名片，而先行先试更是虹口区北外滩发展的成功经验。”虹口区副区长袁泉说。

尽管基础雄厚，北外滩航运业的创新却从来没有停歇。

据介绍，虹口区立足北外滩“航运服务总部基地”定位，聚焦高端服务功能，积极创造与国际接轨的航运服务业发展环境。北外滩临江一线吸引航运总部落户，2016年紧紧抓住中远、中海两大央企重组机遇，引入新中远海运集团旗下的集装箱运输、能源运输、国内港口码头、船舶重工四大核心板块落户北外滩。

2017年以来，全力推进上海船员评估示范中心和上海北外滩航运服务中心

项目建设，持续推进国际航运交流服务中心、国际航运人才服务中心、国际航运金融服务中心和国际航运创新企业服务中心建设，全面打造上海国际航运中心建设的“头脑中心”。

北外滩“航运服务总部基地”的相关尝试和探索，有效地提升现代航运服务体系能级。

多年来，北外滩主动对接国家战略，努力推动试点项目顺利落地，实现了多个“全国第一”。中国大陆地区首批航运经纪人试点在北外滩开展；中国首家航运类基金管理公司——上海航运产业基金管理有限公司成立；中国首家无车承运业务试点在北外滩试水；中国首个航运衍生品交易平台——上海航运运



上海外滩历史照片。汪睿翔 摄



上海外滩历史照片。



上海外滩历史照片。

中美贸易战下的航运变局

□ 刘俊

全球贸易格局正处于深度变化中。这边厢，中美贸易战正在升级，在首轮双方7月6日生效的向对方340亿美元商品加征关税政策的基础上，第二轮加征关税的行动一触即发，美国总统特朗普甚至威胁说要对中国5000亿美元中国商品加征进口关税；那边厢，美欧日

自由贸易区正在筹划建立，目的便是摆脱世界贸易组织（WTO）重建国际经济秩序。毋庸讳言，当前贸易格局的剧烈变动对于中国这样的出口型国家而言，是巨大的挑战。7月13日举行的国新办新闻发布会上，海关总署新闻发言人黄

颂平指出，中美贸易战肯定会给中美贸易带来一定影响，并且会对全球贸易带来极为不利的影响。

作为全球贸易的主要承载者，航运业也因此备受关注。在贸易格局变化中，航运业无疑将受到冲击。在冲击与变化中，航运企业究竟何去何从？

怎样的深度影响呢？

首先是不确定性。BIMCO近期指出，贸易战给航运业带来了痛苦的不确定性，因为它扭曲了货物的自由流动，改变了贸易通道，使航运企业难以在市场上有效定位船舶。中国某货代企业总经理表示，近期因为中美贸易战的影响，一些大型班轮公司已经宣布关停部分太平洋航线。预计在未来数月，对于主营美国市场的进出口企业会受到较大影响，进出口企业将会更多地从加拿大、南美等国家和地区寻求替代产品，从而导致此类航线的货运量将有可能增大。

其次是或将影响行业复苏。在集运市场，班轮公司在经过整合后对投放市场的运力达成更多共识，一直偏离价值的运价也终将向正常范围靠近。如果中美贸易战全面升级，美国将征收关税对象的产品清单向低附加值货物扩展，将给班轮公司带来运量和运价的双重压力，这将打破集运市场周期复苏的势头。随着下降趋势持续推进，将从集运市场波及散运以及油运市场，从而进一步影响整个航运市场。

此外，基于对中美两国经贸形势的良好

D 放眼长远 找准未来发展坐标

经过5年的努力，南部北外滩、中部、北部三大功能区基本建成，核心功能显著增强，文化强区优势全方位构筑，城区能级和核心竞争力大幅提升，城区吸引力、创造力和竞争力全面增强。7月24日，上海市虹口区发布《提升城区能级和核心竞争力实施意见》（以下简称《意见》），提出该区将用5年左右的时间，由三大功能区承载上海“五个中心”建设功能的全面提升，成为全球金融体系、航运资源配置、技术创新网络的重要枢纽城市的节点之一。

根据《意见》，到2035年，虹口区南部北外滩功能区将重点对接上海国际航运中心、金融中心建设；中部功能区将重点对接上海国际文化大都市建设；北部功能区将重点对接上海国际科技创新中心建设。其中，虹口区将坚持高端航运服务功能，把北外滩打造成为“上海航运服务”的核心品牌。

虹口区还将立足北外滩滨江沿线，围绕霍山路圈和密云路圈，打造国际航运交流中心、国际航运人才服务中心、国际航运金融服务中心、航运创新企业服务中心，形成“一线两圈四中心”布局，加快航运服务高端要素集聚，聚焦航运保险、航运交易、海事法律、海事教育培训、船员劳务等中高端航运服务业，大力支持航运金融衍生品业务发展。

“放眼未来，北外滩如何发展，必须在发展大势中找准坐标定位，从上海国际航运中心的功能定位来看，位于中心城区的虹口必须侧重于航运金融、航运信息、航运经纪、精品‘三游’产业等软件升级服务，完善上海航运全产业链。为此，北外滩‘航运服务总部基地’近年来始终聚焦高端航运服务业发展，突出资源配置软实力建设，全面做大做强航运服务。”袁泉如是说。

据介绍，虹口区也将主动服务“一带一路”倡议和长三角更高质量一体化发展，支持在北外滩设立服务“一带一路”的金融资产管理公司，鼓励金融企业和机构“走出去”，促进和“一带一路”沿线国家（地区）金融资本、产业资本的融合，提升在“一带一路”航运体系中的影响力。

预期，特别是巴拿马运河拓宽之后，美国各州政府纷纷开启港口码头的扩容投资。美国财经媒体CNBC报道称，美国的众多港口将首先感受到中美贸易战对全球经济所带来的负面影响，包括货物吞吐量降低和工作流失。首当其冲的将是洛杉矶港和长滩港，洛杉矶港每年处理货物中近1/3来自中国，长滩港每年接收从中国进口货物的比例约为12%。

那么，面对当前复杂的贸易形势，中国航运企业做好应变的准备了吗？

首先需要谨慎对待。中国船东协会常务副会长张守国表示，中美贸易战在短时间内不会有结果，应该是一个长期行为，需要不断跟踪和长期准备。当前，对于航运市场的影响更多在心理层面而非市场层面，如主要航运企业的股票价格一蹶不振。但是，航运企业绝对不可以盲目乐观，必须谨慎对待，认真决策。

其次需要全球布局。如此前中远海运集运总经理王海民所言，美国的需求不会因为关税增加而下降，可能不从中国进口，但是会转而从越南或者其他地区进口，美国国内也不会一夜之间建起很多的工厂。因此，航运企业需要进行全球化的运力配置，随着货量和需求的变化进行灵活配置。

再次借力“一路一带”倡议。11月，中国将在上海举办首届中国国际进口博览会，航运企业可以积极参会，与更多全球贸易企业进行对接，从而攫取更多进口货源，平衡进出口出货量。此外，航运企业也可以积极参与“一带一路”建设，长期来看，产能外移的全面开放将消解中美贸易战的潜在影响。

