

Guoji Hangyun Zhongxin Jianshe yu

Shanghai Chengshi Fazhan

国际航运中心建设与 上海城市发展

林 锋 著



学林出版社



Guoji Hangyun Zhongxin Jianshe yu
Shanghai Chengshi Fazhan

国际航运中心建设与 上海城市发展

林 锋 著

学林出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际航运中心建设与上海城市发展/林锋著. —上海:
学林出版社, 2008. 9
ISBN 978 - 7 - 80730 - 689 - 4

I. 国… II. 林… III. 国际运输: 水路运输—交通
运输中心—发展战略—研究—上海市 IV. F552.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 127233 号

国际航运中心建设与上海城市发展



作 者——林 锋
责任编辑——曹坚平
封面设计——鲁继德

出 版——上海世纪出版股份有限公司
学林出版社 (上海钦州南路81号3楼)
电话: 64515005 传真: 64515005
发 行——新华书店上海发行所
学林图书发行部 (上海钦州南路 81 号 1 楼)
电话: 64515012 传真: 64844088
印 刷——上海港东印刷厂
开 本——890 × 1240 1/32
印 张——12.375
字 数——31 万
版 次——2008 年 9 月第 1 版
2008 年 9 月第 1 次印刷
印 数——1—2000 册
书 号——ISBN 978 - 7 - 80730 - 689 - 4/F · 80
定 价——30.00 元

(如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换。)

自序

近年来,本人对上海国际航运中心建设问题予以较大关注,积累了一些资料,其中不乏有价值的参考资料,对此,我一直在思考,能不能让一些有价值的观点和资料为上海国际航运中心建设和有关专业的师生、研究人员提供参考,起到抛砖引玉的作用。毕竟,科学的探索是不断地需要人去当垫脚石的。

本书定名为《国际航运中心建设与上海城市发展》,具有两层意思:一是从世界角度来看,世界经济全球化酝酿着新的国际航运中心,酝酿着新上海国际航运中心篇章的书写,这是新的辉煌的篇章。本书从当代经济全球化的发展背景来分析,目的是向世人说明上海国际航运中心建设的历史必然性,这是本人对中央和上海市政府正确决策的一点理解,仅供读者参考。二是上海国际航运中心不仅是上海的,它还属于上海的两翼——江苏和浙江,由于研究的局限,本书主要从上海建设四个中心之一——国际航运中心城市的角度研究。鉴于此,本书所说的上海国际航运中心城市在地域范围上主要指上海地区,在资料收集可能的范围内,对江苏和浙江的情况略作介绍。

鉴于上海国际航运中心建设涉及的面较广,同时,由于本人水平和认识的局限,挂一漏万、认识错误的地方难免,望有识之士指正,并致谢意。

作者

2007.10

目 录

自 序	1
第一章 经济全球化与国际航运中心的发展	1
第一节 国际航运中心的基本概念与发展趋势	1
第二节 世界经济全球化与国际航运中心“东移”	22
第三节 世界主要港口建设国际航运中心比较	42
第二章 中国经济发展与上海国际航运中心建设	63
第四节 中国经济的发展与港口发展	63
第五节 中国港口发展趋势	85
第六节 上海国际航运中心与长三角经济、长三角地区 港口发展	111
第七节 长江黄金水道与上海国际航运中心	139
第三章 上海经济发展与上海国际航运中心城市建设	164
第八节 上海经济国际化与国际航运中心建设	164
第九节 上海国际航运中心建设及发展趋势	182
第十节 上海国际航运中心功能建设	205
第十一节 上海国际航运中心资源配置功能的子系统 建设	221

第四章 上海国际航运中心建设与上海城市发展	243
第十二节 上海国际航运中心与上海城市发展.....	243
第十三节 上海国际航运中心与临港型城区建设.....	278
第十四节 中国保税区与世界自由港、自由贸易区	305
第十五节 外高桥保税区与上海国际航运中心建设.....	331
第十六节 洋山保税港区与上海国际航运中心.....	353

第一章 经济全球化与国际航运中心的发展

第一节 国际航运中心的基本概念与发展趋势

国际航运中心即指以大型现代化深水港港口为枢纽核心,拥有覆盖全球的发达的国际航线、相应的服务网络和水、陆、空集疏运系统的物流体系,其中,深水港港口成为国际航运网络的终端节点,并能提供全球性的航运服务和航运市场交易,形成调动全球航运航线的重要港口。

一、国际航运中心的主要特点

根据上述对国际航运中心的理解,必须对国际航运中心这一概念注意的几个特点是:

一是国际航运中心是以大型的、现代化的深水港为枢纽核心的港口群,不是一般的港口,也就是说,是港口不一定是国际航运中心,但国际航运中心必须包含大型的、现代化的深水港口群以及强大的航运服务体系。

二是指具有广泛的、全球性的国际航线网络,或具有调动全球航线服务的港口,具有全球性的广泛的航线、服务覆盖面。

三是国际航运中心支撑的不仅是全球性的航运业,更重要的是支撑航运业的强大的现代物流体系,形成集增值服务、加工服务、多式联运集疏运服务、门到门服务、信息服务等强大的服务体系,是整个国际航运中心运作的重要的支撑。

四是国际航运中心具备产业带动作用。国际航运中心的运作,不仅在于航运业本身的发展,而在于航运业带动的先进制造业、现代服务业的乘数效应。航运业本身的发展依赖于国际航运中心港口城市、地区的国际贸易、国际金融等现代服务业的发展,反过来,航运业的发展又进一步推动了国际航运中心港口城市、地区的国际贸易、国际金融等现代服务业的发展。从世界经济的情况看,靠近海岸线 200 公里左右的范围一般都是经济比较发达和活跃的地区,我国东部沿海地区也是如此。其原因之一就是具有便利的运输条件,这种条件往往是重大型工业布局考虑的主要因素。因此,拥有港口资源也就拥有了经济发展的基础和条件。特别是,港口的繁荣带动了港口周边地区的经济发展,带动了临港地区的先进制造业、出口加工业的蓬勃发展。临港地区的繁荣拉动了临港地区土地需求,拉动了临港地区地价的上升,推动了临港地区的房地产业的发展,又带动了相关的商业、社会服务等服务业的发展。

二、国际航运中心的分类

(一) 按功能分类的国际航运中心

国际航运中心的分类,按功能分类,可分为服务型、中转型、腹地型的国际航运中心:

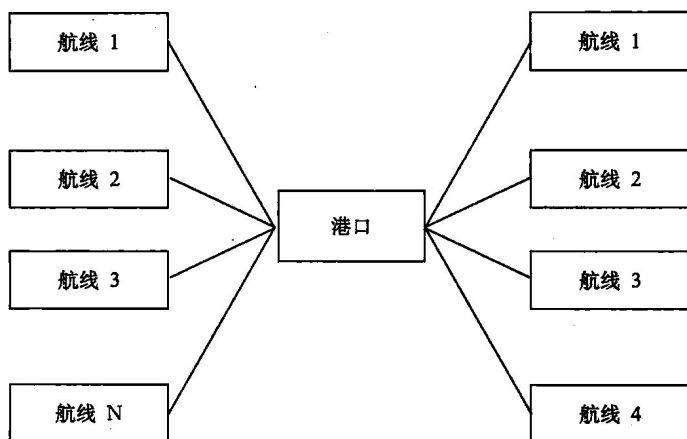
1. 服务型国际航运中心。

如伦敦国际航运中心,主要提供覆盖全球的航运服务和航运交易,成为全球航运业的调度中心、指挥中心和交易中心,是国际航运中心的最高级形式,其发展和由来是由国际航运业和航运服务业的长期发展演变而来,并具有悠久的历史 and 人文条件。

2. 中转型国际航运中心。

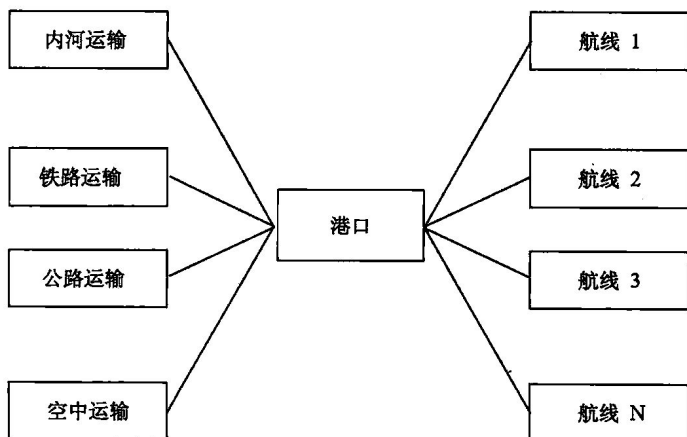
如香港、新加坡等国际航运中心。其主要特点:一是国际航线覆盖面广,二是航线覆盖全方位辐射状,三是本地沉淀的货物较少,主要是集散的货物,四是不仅依托本港口的良好区位优势,而

更重要的是依托本地的政策优势,特别是港口自由化管理的优势,并带动本地区的转口贸易。



3. 腹地型国际航运中心。

如上海、纽约等国际航运中心,其主要特点是:陆域的经济腹地的依托是其存在的主要支撑,航线覆盖呈扇面状。



随着国际航运中心的发展,出现一些介于服务型、中转型、腹地型的复合型国际航运中心。

(二) 按照航线和服务辐射半径区分的国际航运中心

按照国际航运中心的航线和服务辐射半径区分,国际航运中心可分为:

1. 全球性国际航运中心。

全球性国际航运中心指该航运中心作为全球航运网络的核心终端节点,其航线覆盖全球,其物流中转运输辐射全球,其航运服务成为全球航运的重要的运行服务。

2. 区域性国际航运中心。

区域性国际航运中心指该航运中心作为区域航运网络的终端节点,其航线覆盖区域,其物流中转运输辐射区域,其航运服务成为区域航运的重要的运行服务。

三、国际航运中心形成的基本条件

1. 区位条件

区位条件即指核心港口所处的自然地理优势条件,主要表现为:

一是位于国际主航道较近的位置,是国际航海运输的必经之路,具有海上通达四方的便利条件。国际航运中心的区位条件是决定国际航运中心的重要的基本条件,其区位条件使该港口具有战略性的重要地位,不仅拥有通航全球的便利条件,而且拥有这些区位条件的独占性。

二是具有便利的陆(公路、铁路)、空、水集疏运的地理位置,具有通达物品所需地的各种短途运输的便利条件。

2. 经济条件

经济条件即指能为该国际航运中心带来大量的物流货源的条件,主要有:

一是经济腹地的条件。具备建立航运中心的港口,其临近的

腹地的经济发达,处于经济长期上升、长期增长的势头中,为港口提供源源不断地货源。

二是经济开放条件。港口所处的地区,应该是经济极其开放、经济交流的国际化程度极高的地区,使该地区与国际的经济交往频繁,国际贸易、国际资本流动的程度非常高,在世界经济一体化的今天,该地区成为世界经济分工体系中重要的一环。由于参与世界经济分工的程度高,该地区的国际贸易发展迅速,带动货源流量的增长,带动港口运输的发展。

3. 港口条件

深水港、深水航道是建设国际航运中心必备的硬条件。由于现代航运业的发展的基本特点之一是船舶的大型化、集装箱化趋势,这一趋势下,港口航道的水深条件成为其能否成为国际航运中心的具有决定意义的硬条件。提高集装箱运输和集装箱化水平成为世界主要港口竞争国际航运中心的主要手段,为此,建设深水港码头、开通深水通道,成为当今世界国际航运中心建设的重要内容。

世界集装箱船的船型变化

代型	一	二	三	四	五	六	七	八	九
型号	正式化	大型化 高速化	节能化	巨大化	超巴拿 马型	大型化		超大 型化	超级 大型化
产生年代	60年代 后半期	70年代	70年 代末	80年代 后半期	90年代 后半期	90年代 后半期	1997 - 2002	21世 纪初	
通称	支线型	灵变型	次巴拿 马型	巴拿 马型	超巴拿 马型	超级超巴拿马型		级限超巴拿马型	

续表

代型	一	二	三	四	五	六	七	八	九
箱位(TEU)	700 - 1500	1800 - 2300	2000 - 2500	2500 - 4400	4300 - 5400	6000 - 6670	7000 - 8700 (最大 8736)	11000	12500
吃水(米)	10.5	11.5	13.2	13.5	12.5	14.0	14.5	17.0	17.4

资料来源:《集装箱运输》2004年第8期第4页

自由港、自由贸易区建设是建设国际航运中心必备的软环境条件。国际航运中心建设牵涉到该地的政府服务、政策环境等问题,一般来说,在具备了港口建设国际航运中心必备的区位优势、硬条件外,港口的自由化管理程度将成为决定其能否成为国际航运中心的重要因素。

如何形成有效、简便的服务环境,是国际航运中心运作的核心问题,形成“境内关外”的运作环境,是形成有效、简便的服务环境的通行办法,因此,如何加强国际航运中心的自由港、自由贸易区建设,形成与国际惯例接轨的运行方式,是建设国际航运中心建设必须考虑的条件之一。

4. 技术条件

要建设国际航运中心,必须运用现代化的技术手段管理港口,以支持港口的运作。具体体现于:一是信息化技术的运用,鉴于现代国际航运中心的港口运作是远程的物流运作,大范围地调动货物,其涉及的环节、地区极其广泛,信息技术的运用可使物流远程化运作简化为近距离运作,并缩短运作的时间。因此,国际航运中心建设中,信息中心建设是不可缺少的重要支撑。二是港口现代化的技术支撑,包括港口环境保护、港口货物运输、港口设备、管理设备和手段的先进性,能确保进出的货物以最快的方式完成,运用最先进的手段使货物到达目的地。

5. 管理条件

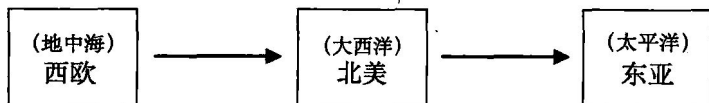
国际航运中心建设的基础是港口,港口相关的管理部门涉及到几十个管理部门,条线的冲突在所难免,因此,港口管理能否形成“一港一政”的管理体制和“一门式服务”的管理方式,形成统一规划、统一管理、统一协调、统一调度,合理配置资源,是确保港口有效、高效运作的重要前提。

四、国际航运中心的历史演变^①

国际航运中心的发展过程是一个动态的发展过程,不仅有着地域演变的历史过程,而且有着功能推进的过程。国际航运中心的形成不是独立形成的,而是与国际贸易特别是航海技术的发展、国际贸易的发展紧密伴生发展的。航海技术的发展决定了航海的覆盖面,确定了国际运输航线的选择,推动了港口建设。国际贸易的发展推动了贸易量的增长,并不断开辟新的贸易领域和贸易地域。两者的发展共同推动了世界经济增长重心的转移,同时不断推动国际航运中心的地域演变和功能进化。

(一) 国际航运中心的地域演变。

18世纪以来,世界经济增长重心经历了地中海、大西洋、太平洋三次大转移,国际航运中心也先后在西欧、北美、东亚形成。



16世纪的航海技术的发展,推动了环球航海探险,开辟了环球航海的航线,带动了西欧的航海事业发展,在西欧初步形成了一批拥有国际航线的航运中心,如伦敦、里斯本、安特卫普、阿姆斯特

^① 参见唐秀敏:《加快将上海建成资源配置型国际航运中心城市》,《上海经济研究》2004.11。

丹等港口,初具了国际航运中心的雏形。18世纪末到19世纪初,欧洲爆发了产业革命,形成了西欧经济发达地区,英国经济崛起,成为“世界工厂”,西欧及其英国成为世界经济增长的重心,形成了以西欧及其英国为重心的国际贸易体系,相应形成了以西欧及其英国为核心的世界航运中心,使伦敦成为世界上第一代国际航运中心城市。第一代国际航运中心的产生表明,港口的条件已经不是国际航运中心成立的单一决定因素,经济、制造业、城市的发达条件成为港口提升为国际航运中心的诸多决定条件。伦敦成为国际航运中心,得益于其腹地城市和制造业、经济的发展,使国际贸易的重心从地中海转移到大西洋沿岸,其间,意大利的威尼斯、葡萄牙的里斯本由于其经济腹地的经济、贸易、城市发展的落后,先后失去了其世界大港的地位,而由刚完成第一次工业革命、航海技术先进、金融服务业发达的英国伦敦取而代之。

19世纪末,美国经济在世界上崛起,促进了世界经济增长的重心向北美转移,美国作为世界上的经济强国,逐渐替代了英国在世界经济中的地位与作用,纽约由于地处特殊的地理位置以及伊利运河的开通,加上其与英国的特殊历史文化渊源,迅速成为美国最大的贸易港口,成为世界上的国际航运中心,成为世界金融中心和经济中心,成为连接世界五大洲的心脏枢纽。

20世纪60年代以来,世界经济增长的重心,由大西洋向太平洋转移,日本、亚洲“四小龙”成为世界经济增长的新兴国家和地区,随后,东盟国家又加快了发展的步伐,使整个东亚地区成为世界经济增长的重要地区,其中中国的经济增长最为令世界瞩目。经济的迅速增长,带动了东亚地区的国际贸易、国际资本流入的增长,使这一地区的国际货物流动量迅速增长,这一发展背景促成了东亚一些具备优越条件的港口迅速发展,再加上优惠的自由港政策,使这些港口迅速成长为国际航运中心,如新加坡、香港等。随着经济的发展和时间的推移,东亚地区的经济将进一步增长,谁将进一步成长为东亚地区雄冠全球的第三代国际航运中心,成为东

亚一些港口城市竞争的目标,釜山、东京、上海、高雄等城市已经进入竞争的行列。

(二) 国际航运中心的功能演进

国际航运中心的功能演进,不仅与现代航运技术的发展有关,与传递货物流动的信息化技术的发展有关,而且与经济全球化相适应的经济增长方式有关,其中体现经济的自由化程度的自由港模式是国际航运中心功能演进的标志之一。

根据联合国 1992 年贸发会议的认定,现代港口的发展经历了商品中转型、加工增值型和资源配置型的发展过程,即从第一代、第二代港口发展到第三代港口的三个发展阶段。同样,国际航运中心的发展也是经历了商品中转型、加工增值型和资源配置型的发展过程,即从第一代、第二代国际航运中心发展到第三代国际航运中心的三个发展阶段。

现代国际航运中心的演变

国际航运中心(代)	功 能
第一代(- 1950 年)	海运、货物转运、货物暂时储存和配送
第二代(1950 - 1980 年)	海运、货物转运、货物暂时储存和配送 + 增值性商业活动,港口商品的处理、服务中心。出现自由港等开放形式。
第三代(1980 -)	海运、货物转运、货物暂时储存和配送 + 增值性商业活动,港口商品的处理、服务中心 + 强化港口运作与城市经济的关联性、延伸物流等服务机构的服务链、实施数据集散一体化服务、为贸易提供后勤服务,具有较更高的开放度和自由度。

1. 第一代国际航运中心

第一代国际航运中心产生于19世纪,主要功能是为国际国王的航船提供中转便利,即所谓的“航运中转型”国际航运中心。第一代国际航运中心的构成条件主要是其良好的地理位置条件、港口的自然条件以及航运中心依托的经济腹地的经济发展水平、工业化水平。其中的地理位置条件和港口条件通常是其他地方所不具备的,具有得天独厚的自然独占性。依靠这些条件,使第一代国际航运中心港口成为当时国际上的资源调度中心,港口成为国际资源调度、储存、集散、配送的重要场所。鉴于当时物流管理水平、物流技术水平、信息化水平的限制,第一代国际航运中心的国际货物中转服务处于低级水平,未形成主动、先期的引导物流的服务。当时的“西欧板块”如鹿特丹、伦敦等都是第一代国际航运中心的典型。

2. 第二代国际航运中心

第二代国际航运中心形成于第二次世界大战以后,其主要标志是:在港口完成大量的国际货物中转运输、服务的同时,港口产业链延伸至港口及临港地区的加工增值服务,形成所谓的“加工增值服务型”国际航运中心。第二代国际航运中心具有明显的特征:一是港口产业的延伸性,随着世界经济全球化的推进,世界贸易进一步发展,国际航运技术的发展把船舶推向大型化、专业化,港口在世界经济的发展中的作用日益凸现,从而进一步推动了港口的繁荣,港口大量进出的货物带动了人员、资金的流动,使港口产业从第一代国际航运中心港口的航运集散服务产业进一步延伸至加工增值服务,港区及临港地区成为加工业和制造业集聚的地区,带动了第二代国际航运中心港口城市的经济发展。二是港口的自由化,第二代国际航运中心港口管理通常采取更为自由化的管理手段,即自由港的管理方式。所谓自由港,即指享受“境内关外”特殊待遇的特殊地区,这一地区中,享有航运自由、货物流动自由、贸易自由、资金进出自由等一系列经济自由化的政策,便利

了港口物流,吸引了大量货物进出港口,推动了第二代国际航运中心港口的发展。三是港口的增值服务发展,第二代国际航运中心港口的增值服务较第一代国际航运中心港口增值服务的服务业产业链更长,服务业的能级更高,除了传统的货物集散、配送服务外,第二代国际航运中心增值服务新增了金融、贸易、航运、海事、信息、咨询、商业等服务,港口的繁荣带动了临港地区的房地产业,使港口及临港地区的房地产业发展迅速,房地产服务业成为第二代国际航运中心增值服务的又一延伸服务业。

伦敦是最早由第一代国际航运中心蜕变而成的第二代国际航运中心。世界经济增长中心的转移,使伦敦港的功能发生变化,原来的货物集散、配送服务功能逐步退化,取而代之的是依托其城市的经济、金融、贸易优势,港口增值服务功能进一步演变为全球性的航运服务、航运交易、航运信息服务,成为全球航运、船舶租赁、海事服务的中心。伦敦租船市场是全球租船市场的中心,伦敦波罗的海航运交易所是全球航运市场的调度中心、信息中心,其提供的国际航运交易、海运保险、信息咨询、海事技术、海事法律等服务覆盖全球。

纽约是第二代国际航运中心的先驱,依托纽约州周边的五大湖地区的强大的制造业、横跨美国东西的铁路枢纽以及纽约的经济、贸易、金融地位,使纽约的第二代国际航运中心功能突出,纽约航运交易所是世界上与伦敦波罗的海航运交易所并驾齐驱的航运交易所,为纽约国际航运中心运作提供强大的服务保障。

中国香港、新加坡是第二代国际航运中心的新生代表,其特点在于:一是保留了第一代国际航运中心的国际中转功能,其国际中转货物量约占其港口吞吐量的70%以上,二是体现了第二代国际航运中心的自由化管理,实施了自由港政策,三是港口增值服务完善,从深水码头设施、仓储、堆场、船舶修理及集装箱清箱整理等服务到船舶制造、船舶租赁、航运信息咨询等航运服务相关的服务业一应俱全。