



上海市重点学科建设项目资助 (S30601)

交通运输规划与管理研究系列

国际航运中心的 形成与发展

GUOJI HANGYUNZHONGXIN DE XINGCHENG
YU FAZHAN

真虹 茅伯科 金嘉晨 周德全 著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内 容 提 要

本书在回顾国际上不同航运中心形成过程的基础上,对国际航运中心的定义、特征、发展模式等进行描述,分析未来航运中心的发展趋势。回顾上海国际航运中心建设历程,阐述其发展中面临的主要问题和障碍,提出上海国际航运中心发展模式的选择、时序,给出相应的发展政策建议。

本书由上海国际航运研究中心组织撰写,可供与航运中心建设相关的部门和读者参考,也可供航运管理、交通运输、外贸运输等专业学生学习之用。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运中心的形成与发展 / 真虹等著. —上海:
上海交通大学出版社, 2012
ISBN 978-7-313-08039-4

I. ①国… II. ①真… III. ①航运中心—研究 IV.
①F552.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 275120 号

国际航运中心的形成与发展

真 虹 茅伯科 金嘉晨 周德全 著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话: 64071208 出版人: 韩建民

上海颀辉印刷厂印刷 全国新华书店经销

开本: 787 mm×960 mm 1/16 印张: 12.25 字数: 227 千字

2012 年 1 月第 1 版 2012 年 1 月第 1 次印刷

印数: 1~2 030

ISBN 978-7-313-08039-4/F 定价: 38.00 元

版权所有 侵权必究

联系电话: 021-57602918

序

为实现由教学型大学向教学研究型大学转变的目标,上海海事大学一直将学科建设作为学校工作的重中之重,从体制、机制和投入三方面予以支持,以便更好地为国家交通事业的发展和上海国际航运中心建设服务。

交通运输规划与管理学科作为交通部重点学科和学校的传统优势学科,目前设有1个博士点(交通运输规划与管理),3个硕士点(交通运输规划与管理、交通运输工程、港口海岸及近海工程),2个中外合作研究生培养项目(国际航运与物流工程、物流工程与管理)。

长期以来,交通运输规划与管理学科坚持以水路运输为特色,围绕交通运输战略与规划、交通运输现代化管理、海事信息与控制领域中的重大理论、技术和管理问题,注重学科建设和科学研究,取得了一定的学术成果。

《交通运输规划与管理研究系列》丛书收录的学术专著均源自交通运输规划与管理学科的教师近年来所完成的科研成果,从整体上代表了该学科的学术水平。这些专著作者,既有在学术上已卓有成就的资深学科带头人,也有正在快速成长的中青年学科带头人和学术带头人,其中还不乏初出茅庐的青年才俊,这充分显示了交通运输规划与管理学科雄厚的学科人才梯队。更值得一提的是,此次出版的丛书涉及了交通运输领域的方方面面,既有基础理论领域的探索,也有技术层面的应用创新,这表明了交通运输规划与管理学科的发展正逐渐呈现出多学科交叉的特色和优势。

《交通运输规划与管理研究系列》丛书的顺利出版,标志着交通运

输规划与管理学科建设又达到了一个新的高度。在此衷心希望交通运输规划与管理学科团队继续振奋精神,努力创新开拓,坚持“理论上有一个高度,应用上有一个落脚点”的发展模式,在理论研究层面能密切跟踪当前国际学术发展前沿动态,并与之相接轨;在应用研究领域,能与海事领域具体应用密切结合,切实解决重大海事管理与规划问题,力争成为国内海事规划与管理领域不可或缺的思想库、专家库、技术库和成果库。

上海海事大学校长

於世成教授

前 言

随着世界经济的快速增长,与日俱增的国际贸易为海运业带来了重要的发展机遇,伦敦、纽约、鹿特丹、中国香港、新加坡等国际著名港口城市的国际地位也日益凸显,成为世界级的国际航运中心。国际航运中心地位的确立为其所在的城市或国家的经贸发展起到了重要的带动作用。自改革开放以来,我国融入经济全球化的步伐日益加快,对外贸易成为经济发展的重要推动力,海运作为贸易进出口最主要的运输方式,对我国的国民经济发展起到了重要的支撑作用,其作为我国的战略产业地位更加稳固。

2009年,国务院发布了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》,将上海国际航运中心建设提升到国家战略,明确提出要将上海建设成为具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。自此,上海国际航运中心建设进入了攻坚阶段,由过去注重基础设施建设转变为提升基础设施能力与发展服务软环境并举的转型发展新阶段。值此历史发展的关键期,我们有必要对过去航运中心建设的实践进行及时总结和再思考,为未来国际航运中心建设的深入发展找准方向。

本书作为上海海事大学交通运输规划与管理学科建设的一项工作,由上海国际航运研究中心组织撰写。作为上海国际航运中心建设的主要智库之一,上海国际航运研究中心自成立以来,依托上海海事大学的学科力量,广泛联络国际航运组织、企业和院校,凝聚国内外一流专家,搭建国际航运中心的研究与交流平台,致力于国际航运中心建设的相关研究工作,努力为上海国际航运中心建设作

出贡献。

本书共分九章,包括绪论、国际航运中心形成的历史回顾、国际航运中心的理论问题、国际航运中心的比较研究、上海国际航运中心建设的回顾、上海国际航运中心发展的模式选择、上海国际航运中心发展步骤及需要解决的主要问题、中国大陆其他航运中心建设情况介绍和结论。本书由真虹教授任主编,负责拟定全书大纲和审稿,以及撰写第一、三、九章;茅伯科教授协助真虹确定全书的内容和结构,并负责撰写第五、七章;金嘉晨负责全书撰写的组织工作和后期统稿工作,并负责撰写第二、六章;周德全负责撰写第四、八章。研究生侯琳洁和祝静思协助收集资料和文献的查阅。在该书的撰写过程中,参考了大量的相关文献,引用了一些专家的观点以及文献中的一些数据,在此,本书作者深表谢意。

本书的出版得到上海市重点学科建设项目资助(S30601)。

本书可供与航运中心建设相关的部门和读者参考,也可作为航运管理、交通运输、外贸运输等专业学生学习的参考书籍。

主编 真 虹

2011年10月31日

目 录

第一章 绪论	1
第一节 航运中心形成的历史必然	1
第二节 航运中心发展的新动向	4
第三节 中国建设国际航运中心的历史使命	6
第二章 国际航运中心形成的历史回顾	11
第一节 老牌航运中心的形成	11
第二节 新兴航运中心的产生	19
第三章 国际航运中心的理论问题	26
第一节 国际航运中心的定义	26
第二节 国际航运中心的基本特征	28
第三节 航运中心建设的环境与条件	31
第四节 国际航运中心的发展阶段	38
第五节 国际航运中心的发展模式	47
第四章 国际航运中心的比较研究	54
第一节 伦敦：航运服务型国际航运中心模式	54
第二节 香港：中转型国际航运中心模式	62
第三节 鹿特丹：腹地型国际航运中心模式	72
第四节 纽约：全要素集聚型国际航运中心模式	77
第五节 新加坡：中转型国际航运中心模式	81

第六节 不同国际航运中心模式的比较	91
第五章 上海国际航运中心建设的回顾	103
第一节 上海国际航运中心建设的孕育与提出	103
第二节 以深水港为核心的国际航运中心建设	110
第三节 上海国际航运中心建设转型发展	119
第六章 上海国际航运中心发展的模式选择	127
第一节 上海国际航运中心建设的外部环境	127
第二节 上海国际航运中心建设的内部条件	133
第三节 适合上海的航运中心发展模式	139
第七章 上海国际航运中心发展步骤及需要解决的主要问题	147
第一节 发展步骤	147
第二节 各阶段需要解决的主要问题	150
第八章 中国大陆其他航运中心建设情况介绍	158
第一节 天津北方国际航运中心建设	158
第二节 大连东北亚国际航运中心建设	167
第三节 重庆长江上游国际航运中心建设	174
第九章 结论	182

第一章 绪 论

第一节 航运中心形成的历史必然

一、世界航运中心发展历程的回溯

在人类社会发展的早期,人们通过迁徙来获取更多的生活资源,特别是随着生活和生产资料的交换,产生了货物的空间位移。在人类社会早期的原始时代,就已经借助独木舟等交通工具行驶于水上。这是人类最早的交通方式,但真正意义上的航运则始于地理大发现的 15 世纪。

早在 15 世纪至 16 世纪,在先后发现了美洲大陆和通往东方的新航路之后,国际贸易得到了快速发展,促使贸易商品的数量和商品种类急剧增加,欧洲各国之间的海上贸易往来日益频繁,海上贸易的发展刺激了航运业的发展。地中海沿岸和欧洲的部分港口城市在国际贸易、海上运输的带动下日益繁荣,逐步形成了诸如伦敦、奥斯陆、里斯本、汉堡等一些规模较大的港口城市。由于这一时期航运与商品贸易活动是合在一起进行的,船舶所有人就是从事贸易活动的商人,因此,在历史上这一时期被称为“商人船主时代”。从航运中心发展的角度看,可以把这一时期看做是国际航运中心的孕育期。

从 18 世纪的第一次工业革命开始,人类社会的生产方式迎来了划时代的变革。社会产品骤增,欧洲工业化国家之间的贸易愈加频繁,海上运输也得到长足的发展,航运要素进一步向少数中心城市集聚。同时,随着全球贸易量的增加,航运逐渐从贸易活动中分离出来,由第三方承担,由此成为一个相对独立的行业。到 19 世纪初,工业革命发源地的英国伦敦,由于其处于英国与欧洲大陆、北美洲及东方殖民地之间的航运枢纽地位,凭借着优越的地理位置和港口条件,成为当时的第一大港,港口吞吐量约占全球的 50%。由此,伦敦借助于港口实现了英国向世界各地扩张的目的。随着航运业务的快速增长,沿着航运产业链衍生出来的航运服务业逐步兴起,早在 17 世纪,伦敦就开始建立波罗的海航运交易所及劳埃德保险中心,并逐步形成了一整套关于国际海上贸易、海上货物运输的法律体系。至 19 世纪初,伦敦的国际航运中心地位逐步形成。

值得注意的是,伦敦作为国际航运中心并不是孤立存在的,在当时的欧洲,随

着工业化和贸易的发展,有一批借助于港口和贸易兴起的中心城市,鹿特丹、阿姆斯特丹、安特卫普、汉堡等为其中杰出的代表。根据港口生长点理论,港口生长点效应在使港口城市获得比其他城市更快的经济发展速度中起很大的作用。这些港口所在的城市都是经济发展的中心城市,城市的发展带动了航运业的发展,反过来又为城市经济发展起到十分重要的推动作用。

19 世纪后期,特别是第一次世界大战以后,世界经济增长的重心转向了美国。美国凭借其领先于世界的技术进步和科技创新,在第二次工业革命浪潮中超过英国成为新的世界经济中心。经济的高速发展带动了国际贸易的兴旺,促进了北美地区航运业的快速发展,并由此促使一些美国沿海的港口城市走向繁荣。纽约是其中当之无愧的代表,成为当时全球最大的国际金融、贸易和经济中心。纽约凭借其特殊的地理位置成为与欧洲贸易的重要港口城市,同时,由于运河的开通,使其与湖区之间建立了全天候的通航水道,而美国本土铁路的修筑又使它成为横跨美国铁路东西干线的枢纽。作为美国的主要海港,纽约一度承担了全美外贸海运量的 40%,纽约成为这一时期新兴的国际航运中心。

第二次世界大战以后,亚太经济快速增长,世界经济增长的重心从大西洋地区转移到太平洋地区。日本经过连续 20 年的经济增长,曾持续相当长的一段时间成为世界第二大经济强国。亚洲“四小龙”、“四小虎”相继兴起,亚洲地区经济贸易在世界经济贸易总量中的比重不断扩大。东亚经济的发展催生出一批在国际航运界具有重要地位的大港,如东京、神户、横滨、新加坡、香港、釜山、高雄、上海等;其中,在国际航运界影响力最大的当属新加坡和香港。新加坡受惠于世界经济增长东移的影响,地处欧亚两大经济区域航路中点,优越的地理位置和港口条件,造就了一个国际中转大港,国际航运中心的地位得到确立。香港在 20 世纪 50 年代还是以转口贸易为主的区域性港口城市,但凭借其自身外向型出口加工业的发展,中国内地经济转口贸易的需要和优惠的自由港政策,逐步成为在世界上有较大影响力的国际航运中心。

亚洲新兴航运中心的出现并没有取代欧美传统航运中心的地位,随着世界经济中心由单极向多极的转变,在全球航运网络中逐步形成了多个航运中心。除了亚洲一些新兴航运中心的出现,在欧美地区也诞生了一些在航运界具有举足轻重地位的港口城市;例如,欧洲的鹿特丹通过对港口航道进行大规模整治,吞吐量猛增,从 1965 年起超过纽约,成为世界第一大港,又由于其具有欧洲门户的优越地理位置、依托莱茵河-马斯河流域的强大经济腹地、良好的水深条件和高效的服务,确立了在欧洲大陆的国际航运中心地位。随着亚太经济的兴起,美国太平洋沿岸的洛杉矶、长滩的航运中心地位不断提升,随着加州地区经济的高速增长及新兴工业领域的发展,在吞吐量上一跃超过纽约成为北美最大的商港。

二、现代航运中心形成的必然性

国际航运中心是在航运业发展的过程中自然形成的,这种航运要素的集聚过程有其必然性。这种必然性可以从以下几个方面来分析。

1. 港口中心城市经济发展导致对航运需求的提升

可以说,国际航运中心总是与世界经济发展的重心保持一致。国际航运中心是经济要素大量集聚和流动的产物,它具有优越的地理位置、先进的生产力、发达的经济体系和良好的投资环境,在很大程度上它影响着全球资源在该地区的配置程度,甚至在全球的配置程度,并直接决定该地区参与国际竞争的能力。同时,国际航运中心也可以促进经济的发展,在主要国际航运中心城市中,国际航运对GDP的贡献占比为:东京占日本的18.60%,伦敦占英国的17%,纽约占美国的25%,新加坡港口占全国GDP的直接贡献率为6%,间接贡献率超过40%。香港的集装箱运输年产值超过2 500亿港元,提供就业岗位70万个,均占全香港的20%。从这些数据可以看出,这些经济高度发展的中心城市都是得益于发达的港口资源的支撑,而港口的发展又进一步凝聚了更多的经济要素,逐步形成了一种良性循环的经济发展格局。

2. 经济全球化导致对航运的高度依赖性

世界经济的快速增长和国际贸易量的剧增为海运业带来了不可多得的历史机遇。作为国际贸易最主要的运输方式,目前国际贸易总运量中的2/3以上由海洋运输承担。海运作为最高效、最安全和最环保的大宗远程运输方式之一,为世界经济繁荣作出了重要贡献,国际社会也越来越重视海运活动为各国经济繁荣所发挥的重要作用。国际航运中心本质上反映的是以航运经济活动为主线的一种经济现象。航运本身就是贸易的派生需求,国际航运中心的形成与发展应与世界贸易市场的形成同步,并且随着世界贸易市场的扩张而发展和演进。

3. 现代物流网络的重构导致航运货流在重要结点上的集聚

随着经济全球化的发展,对物流的需求不断上升,降低物流成本,优化物流方案成为提升产品和服务竞争力的重要因素。为此,航运物流网络的重构,以实现降低全程物流成本,成为航运界取得竞争优势的法宝。例如,承担全球集装箱运输的大型班轮公司纷纷在三大干线运输上投入越来越大型的船舶,以降低单位运输成本,并且通过合理设置区域枢纽港,形成干支配合的运输网络,为客户提供低成本的全程航运服务。因此,在大型班轮公司寻求适合的枢纽港的同时,货物自然地向着这些处于货运重要结点的港口城市集聚,并逐步推升其在航运网络中的中心地位。

4. 现代航运发展提升了航运枢纽结点对全球范围航运资源配置的能力

伴随着航运干支线运输的分工,承担者干线运输的枢纽港应运而生。在这些

枢纽港集聚大量转运货物的同时,各种航运生产要素的配置功能相伴形成。例如,运力的调配、货物的分拨、船员等劳动力的派遣等;并进而派生出许多为之服务的新兴航运服务产业和衍生产业。当一个枢纽港仅仅承担货物的转运时,其影响力只局限于物流腹地范围所涉及的区域,它对航运资源的配置能力也是区域性的,当其具备发达的高端航运服务产业时,其影响范围将波及全球的航运。例如,当对全球航运的运价产生影响、拥有设计全球航运制度的能力、集聚处理全球大量服务的航运金融和保险机构的时候,其对航运资源的配置能力将波及全球。

5. 现代服务业和虚拟经济的发展推动航运服务的创新和集聚

服务于航运产业的服务业如同其他行业中的服务业一样,是伴随着产业发展的需求而不断创新和壮大,并由低端服务向高端服务提升。只要有航运产业的存在,就有为之配合的服务业的存在。传统的航运服务业存在于航运产业链的低端,它与传统航运产业联系紧密,例如直接服务于码头或者直接服务于船公司、货主的那些服务业。但是,随着航运产业本身的壮大,以及对航运市场需求多元化的发展,在航运产业链的各个环节不断创新产生了一些高端的航运服务业,其目的显然也是为了使航运产业链运行得更有效。例如,航运金融、航运保险、航运仲裁、航运咨询、航运信息、航运法律等,进而出现由航运产业衍生出来的一些新的服务领域,例如航运运价金融衍生品等。这些高端的航运服务业有两个特点:一是与传统低端的航运服务业相比,高端航运服务业与航运主业联系的紧密度相对较低,产业的独立性明显增强;二是其服务对象已经不局限于本地区,高端航运服务业可以不受空间的限制,在区域内甚至在全球范围实现对航运资源的配置,特别是随着虚拟经济的发展,信息化更是推进了这种能力的有效实现。为此,一些国际航运中心就有可能在港航传统产业相对萎缩的同时,其高端航运服务业依然影响着全球航运界。

从以上分析可知,国际航运中心的形成是经济发展全球化的必然趋势,是现代物流发展的必然要求,也是航运产业转型发展的必然结果。

第二节 航运中心发展的新动向

进入 21 世纪以来,随着全球航运业的发展,国际航运中心既保留部分传统特征,例如一些国际航运中心仍然保留着货流中心的地位;但是,也出现了一些传统航运中心所没有的新的变化趋势。具体来看,当前的国际航运中心发展呈现出以下新的动向。

1. 全球航运发展呈现多中心化

进入 21 世纪以来,经济的全球化进一步促进了国际航运的高速发展,国际航

运网络布局愈加复杂,过去由于全球经济高度不平衡所造成的单极航运中心的格局已经被经济均衡化发展所需要的多极航运中心的全球布局所替代。具有全球航运影响力的航运中心将进一步虚拟化,真正主宰航运发展的实体加虚拟的新兴航运中心将成为航运界的主导力量,一批在区域内发挥着重要影响力的具有枢纽港地位的区域国际航运中心活跃在航运物流网络的重要节点上。它们之间已经不是孤立的结点,而是共同构筑起彼此间跨空间的密切联系的网络,这也正是联合国贸发会议提出的“第四代港口”为我们所描述的景象。

2. 国际航运中心有向产业高端发展的态势

香港是一个以中转为主的国际大港,也是亚太地区三大国际金融中心之一。20世纪70年代,香港在成为重要的银团贷款中心的基础上逐渐发展成为国际航运中心。香港实行开放的自由港政策,具有提供全面航运服务的能力,包括船舶注册、融资、保险和船舶管理等。新加坡国际航运中心的发展除了得益于其优良的自然条件外,还与很多因素有关。如实行自由港政策,极大方便货物的流通,节省了贸易成本,带动了集装箱国际中转业务的发展;大力开展产业链高端的海事辅助服务,在船舶管理和代理、船舶经纪、船舶融资、海上商业保险、理赔保险、海事法律服务和仲裁服务等方面较具规模。伦敦曾经是世界上最大的港口和国际航运中心,但随着世界经济中心的转移以及综合国力的衰退,伦敦港口货物吞吐量没有大的起色。20世纪40年代,随着港口硬件设施的外移,伦敦采取了港区分离的模式,依靠波罗的海航运交易所,在市中心城区建设航运服务软环境,大力发展航运产业链上的高端产业,使其保持着全球顶级国际航运中心的地位。

3. 不同的国际航运中心在功能上进一步分化

正如前述,在多个航运中心并举的局面中,各个航运中心在功能上的分化是一个必然的趋势。例如,以伦敦为代表的走高端航运服务路线的航运中心,以鹿特丹等枢纽港为代表的货流中心,以香港、新加坡等为代表的货流中心与服务中心并举,当然,那些服务于区域内,起到货物中转或者腹地货物集聚的港口城市也应该是航运中心,例如重庆称之为长江上游航运中心等。航运中心的多元化为我们定义航运中心的概念带来困难,但这种分化是当前航运中心发展的一种现实。

4. 政府在航运中心建设中的助推作用在加强

传统市场经济国家的航运中心建设更多的是依靠市场的力量,在市场配置航运资源的过程中逐步形成航运中心。时至今日,仍然有一些国际航运中心的建设几乎完全依靠市场的作用,例如伦敦、香港等。但是,一些新兴的港口城市在建设国际航运中心的过程中,为了提升竞争力,加速航运中心的建设进程,政府在其中发挥着积极的助推作用。例如韩国的釜山以及中国大陆的一些航运中心建设等。

5. 各航运中心之间的联系愈加紧密

1999年在联合国贸易与发展会议上提出了第四代港口的概念,定义第四代港口为“物理空间上分离但是通过公共经营者或管理部门链接”的组织,即意味着新一代港口将超越原来运输枢纽中心、装卸服务中心及第三代所提的物流中心的概念,强调港口之间的互动以及港口与相关物流活动之间的互动,满足运输市场对港口差异化服务的需求,提供精细的作业和敏捷的服务,以形成柔性港口,促使与港口相关的供应链各环节间的无缝连接。港口发展的这一趋势也正好体现了航运中心发展的新趋势,这种趋势的核心特征是航运中心之间加强跨空间的联系。航运、港口企业的联盟方式是实现这种跨空间联系的重要特征。当前,航运市场的结构已经发生了显著变化,出现了各种形式的港航联营体;例如,船公司之间的联合、收购与兼并纷纷出现,港口之间为了实现优势互补而组成一体,为了实现综合物流服务能力提升,出现了沿物流链结合的企业联合体等。这种全球联营体的一个重要特点是将其联营范围从海上延伸到港口及陆上设施。合并与联营体的发展不但增强了港船和物流企业的发展规模,还改变了航运中心发展的格局,促进了航运多中心化的形成。

6. 航运中心的发展融入现代物流供应链

在强调全程物流服务的供应链管理时代,物流产业已成为航运中心建设不可或缺的重要部分。随着科学技术的进步、贸易范围的扩大,现代物流的功能不断拓展,服务领域不断延伸。其发展日益呈现出一体化、网络化、智能化、专业化、社会化和国际化等趋势。此外,伴随着“绿色物流”理念的推广,高消耗、高污染的传统物流发展模式也将受到限制或付出高昂成本。航运中心在发展现代物流方面因其水陆枢纽的独特区位优势,往往也成了物流的中心。伴随着物流供应链的拓展,航运中心的影响范围在不断地扩大,并且有进一步深入内地纵深的趋势,建设无水港(或者称为内陆港)就是其重要的体现。因此,国际航运中心建设应顺应现代物流的发展趋势。

第三节 中国建设国际航运中心的历史使命

改革开放30多年以来,中国经济出现了持续高速的增长,已经成为世界第二大经济体。这一世界经济奇迹也同样得益于中国航运事业的发展。在经济全球化发展的今天,航运对经济发展的重要作用更是不言而喻。在全球航运中心建设出现多元化发展趋势之际,中国建设若干个航运中心既是发展的机遇,也是历

史的使命。

1. 国际产业转移为中国的国际航运中心建设带来发展机遇

国际产业转移形势有利于中国建设国际航运中心。相比于其他国家,目前我国劳动力成本和劳动力数量依然具有优势。因此,尽管当前世界经济低迷,但在全球经济一体化的今天,国际产业向中国转移的步伐并没有停止,除了制造业以外,服务外包正成为新的热点。作为全球制造中心的中国,在承接国际产业转移的过程中,将进一步促进外向型经济的发展,这种经济格局在较长的时期内不会改变。外向型经济对航运的高依存度,将为中国国际航运中心的发展提供良好的外部机遇。

2. 中国经济的发展对加快国际航运中心建设提出要求

改革开放以来,我国积极融入经济全球化进程,经济高速发展,对外贸易也日益成为经济发展的主要推动力之一。根据国家统计局公布的数据,2006~2010年,我国国内生产总值年均实际增长 11.2%,2010年,我国货物进出口总额 29 728 亿美元,比 2005 年增长了 1.09 倍,年均增长 15.9%。其中,出口总额 15 779 亿美元,比 2005 年增长了 1.07 倍,年均增长 15.7%;进口总额 13 948 亿美元,比 2005 年增长 1.11 倍,年均增长 16.1%。进出口贸易总额近年来一直位居世界前列,其中货物出口额在 2009 年超过德国跃居世界第一位;货物进口额仅次于美国,居世界第二位,取得了举世瞩目的成就。尽管受到金融危机以及我国产业结构调整的影响,GDP 增长会有所下降,但总的增长趋势不会改变。在这一民族复兴的伟大历史进程中,海运共承担了 80%~90%的进出口货运总量,在我国国家经济与社会发展中发挥着非常突出的作用。因此,强化中国的航运产业,促进中国从航运大国走向航运强国,打造具有国际地位的航运中心已经成为一项国家战略任务。为此,国家这些年陆续发布了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》(国发〔2009〕19 号)等一系列与建设航运中心有关的文件,助推中国的国际航运中心建设,促使航运作为国家战略产业的地位更加稳固。

3. 中国一些大港具备发展航运产业的良好基础和条件

中国经济的高速发展带动了港口基础设施的建设高潮,并在沿海催生出一批在国际上名列前茅的世界级大港。大港的兴起为航运中心建设奠定了物质基础。

这里以上海港为例。上海港历史悠久,国际知名度高,与我国大陆其他港口城市比较,有着优越的自然、地理、社会经济条件和进一步发展的良好基础,与世界著名的国际航运中心比较,具有相似的有利条件:一是地理位置优越,交通便捷。上海地处长江三角洲,居我国南北 18 000 公里海岸线的中心位置,扼长江入海口,位于我国沿江和沿海两条经济带的交汇处。对内通过水路可辐射到长江流域,通过

高速公路和国道、铁路干线及沿海运输网可辐射到华东地区甚至全国;对外接近世界环球航线,处在世界海上航路要冲,是世界各港联系中国大陆的最佳门户。二是经济腹地广阔,适箱货源充足。上海直接依托我国最富饶的江浙地区,背靠长江三角洲、长江流域和东部沿海地区,经济腹地广阔,经济发达。蓬勃兴起的经济和迅速增长的进出口贸易,为集装箱的生成提供了充沛的适箱货源。2010 年上海港集装箱吞吐量突破 2 900 万标准箱,跃居世界第一;预计到 2015 年有望达到 3 300 万~3 500 万标准箱。货运中心的地位为上海国际航运中心的崛起奠定了坚实的基础。三是集疏运条件优越。上海已基本形成铁路、公路、水路、航空等多种运输方式组成的综合运输网络,是国内最大的交通枢纽之一。铁路有京沪、沪杭两条干线连接全国各地;公路有高速公路、国道和城市外环公路等连通全国公路网;水路有长江和大运河等内河通道,便于江海联运。四是航运市场发达,航线众多,航班密集。中国最大的三家集装箱班轮公司中海集装箱运输公司、中远集装箱运输公司、中外运集装箱运输公司均已落户上海。全球 20 家最大班轮公司都已进驻上海,外商航运机构在上海设立子公司或办事处已达 80 余家。到 2010 年,上海港新开集装箱班轮航线 65 条,集装箱远洋航线达 151 条,近洋航线 134 条,航线覆盖全球主要港口。集装箱班轮航班数每月 2 630 班,其中远洋 645 班,近洋 567 班。五是内陆运输成本较低、装卸效率高,集装箱中转费用低。上海港的集装箱平均装卸效率是全球最高的港口之一。六是拥有雄厚的产业基础,有中国最大经济中心城市综合服务功能的支持。上海不仅是我国最重要的工业基地,也是全国最大的经济中心城市,金融、贸易、信息等服务功能在国内首屈一指,并向全国辐射。由证券、外汇、资金拆借、保险、商品交易等要素支撑的市场体系已基本形成。此外,上海还有较强的修造船、后勤补给和休闲娱乐等服务功能。因此,建设上海国际航运中心有利于充分发挥上海的已有优势,增强我国在亚太地区乃至全世界的经济贸易地位。

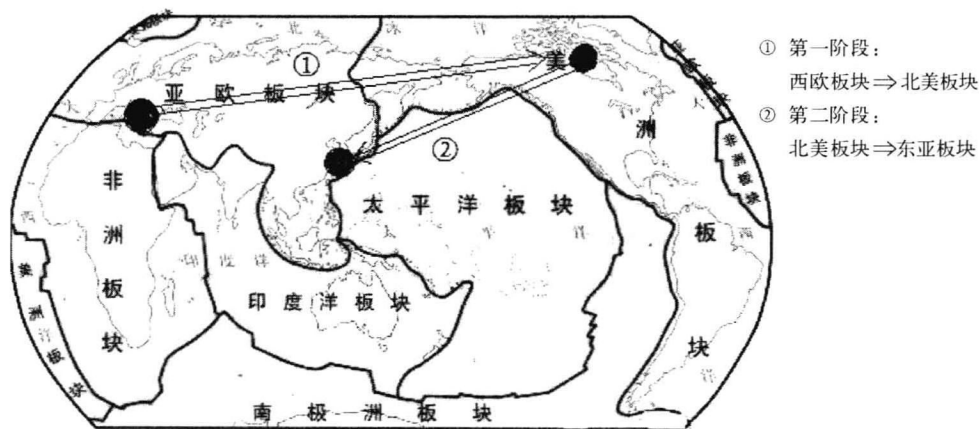
4. 中国航运发展面临周边巨大的竞争压力

按照国际上的评价标准,一个港口在国际航运界的地位,最重要的标志是国际集装箱的吞吐能力,在国际贸易特别是亚太经济快速发展的大背景下,东北亚地区已逐步形成了多个以装卸转运国际集装箱为主的枢纽港。除香港港和新加坡港已经具备国际航运中心地位外,其他港口都在角逐东北亚地区的航运中心。与中國大陸一些大港直接竞争的是釜山、神户和高雄等港口,它们把争夺中国大陆的集装箱货源作为竞争的重点,吸引中国沿海以及长江流域的远洋货物经其中转。高雄港采取两岸间接通航的竞争策略,主要目标是争夺长江以南沿海各港的箱源,并提出建设“亚太营运中心”方案,以大量吸引大陆转口集装箱,提出到 2020 年集装箱吞吐能力达 2 400 万标准箱。釜山港采取的是低运价竞争策略,重点旨在分流日本港口的箱源和争夺中国长江以北沿海各港的箱源,2001 年釜山港的集装箱吞吐

量为 780 万标准箱,曾多年居世界集装箱大港第三位,2010 年集装箱吞吐量达 1 932.9 万标准箱。为了增加对中国大陆集装箱运输市场的占有率,除了扩建已有 7 个泊位的釜山港外,韩国又斥资在距釜山约 100 公里处建设更接近中国的新光阳港,以争夺中国大陆的货源。日本神户港采取的是江海联运竞争策略,重点是争夺中国长江流域的箱源。由此可见,中国大陆拟建航运中心的大港必须抓住当前东北亚地区角逐国际航运中心尚未定局的机遇,利用其腹地优势,强化协同效应,巩固枢纽港地位,抓紧机遇,加快促进国际航运中心的建设。

5. 航运中心建设在我国从航运大国向航运强国转变中担负着重要使命

世界航运事业的发展和航运格局的变化表明,国际航运中心地位是一个历史变迁的过程,其布局和内涵在不断发展和衍生。从前述可知,国际航运中心先后形成于欧洲(伦敦、鹿特丹等)、北美(纽约),并正在向东亚转移(见图 1-1)。在承接转移的过程中,香港、新加坡等港口城市已经走在了前面。中国经济的持续高速发展带动了沿海港口的迅速崛起,船队规模正在扩大。但是,总体来看,我国仍然处于航运大国的时期,尚未成为一个航运强国。而国际航运中心的建设将有利于集聚国际航运资源,确立国家在国际航运界的话语权。



世界航运中心的两次转移

图 1-1 国际航运中心转移图

2009 年,国务院 19 号文件提出:上海国际航运中心建设的总体目标是:到 2020 年,基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效,具有全球航运资源配置能力的国际航运中心;基本形成以上海为中心,以江浙为两翼,以长江流域为腹地,与国内其他港口合理分工,紧密协作的国际航运枢纽港;基本形成规模化、集约化、快捷高效、结构优化的现代化港口集疏运