



上海国际航运中心 的实践与探索

上海国际航运研究中心 编

751

 上海财经大学出版社



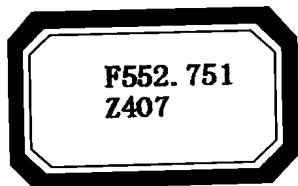
ISBN 978-7-5642-1091-5



9 787564 210915 >

定价：30.00元





郑州大学 *040106997474*

-52

上海国际航运中心 的实践与探索

上海国际航运研究中心 编

主 编 真 虹 李 钢

副主编 周德全 金嘉晨



F552.751

Z407

 上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

上海国际航运中心的实践与探索/上海国际航运研究中心编. —上海:上海财经大学出版社, 2011. 7

ISBN 978-7-5642-1091-5/F · 1091

I. ①上… II. ①上… III. ①航运中心-研究-上海市
IV. ①F552.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 108394 号

□ 责任编辑 张占耕
□ 封面设计 张 页
□ 责任校对 卓 妍 赵 伟等

SHANGHAI GUOJI HANGYUN ZHONGXIN DE SHIJIAN YU TANSUO 上 海 国 际 航 运 中 心 的 实 践 与 探 索

上海国际航运研究中心 编
主 编 真 虹 李 钢
副主编 周德全 金嘉晨

上海财经大学出版社出版发行
(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)
网 址: <http://www.sufep.com>
电子邮箱: webmaster@sufep.com
全国新华书店经销

上海第二教育学院印刷厂印刷
上海宝山周巷印刷厂装订
2011 年 7 月第 1 版 2011 年 7 月第 1 次印刷

710mm×960mm 1/16 19.75 印张(插页:1) 342 千字
定价:30.00 元

序



自 1996 年国务院作出建设以上海为中心,江浙为两翼的上海国际航运中心重大战略决策以来,上海国际航运中心建设已经走过了十五个年头。在这十五年里,上海建成了举世瞩目的洋山深水港和东海大桥,上海港货物吞吐量、集装箱吞吐量先后跃居世界第一位。特别是在 2009 年 3 月,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为国家战略,明确了要把上海国际航运中心建设成为具有全球航运资源配置能力的国际航运中心的目标和任务。

自此,上海国际航运中心的建设进入了新的阶段,集疏运体系建设取得重大进展,现代航运服务体系建设全方位展开。随着“十二五”的到来,上海国际航运中心建设将由注重基础建设转入提升基础设施能力与发展服务软环境并举的发展阶段。

伴随着上海国际航运中心建设的推进,有关上海国际航运中心建设的研究呈现出百家争鸣、蓬勃发展的局面。新思想、新理念、新举措不断涌现,并成为上海国际航运中心不断推进的持久动力。上海国际航运研究中心作为上海国际航运中心建设的主要智囊之一,自 2008 年 7 月挂牌成立以来,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,为上海国际航运中心的建设做出了自己的贡献。

在国务院《意见》发布两周年之际,上海国际航运研究中心推出《上海国际航运研究中心的实践与探索》一书,内容包含了国际航运中心理

序

论研究、上海国际航运中心建设导向性研究、枢纽港和集疏运体系研究、现代航运服务体系研究、航运金融研究、国际航运发展综合试验区探索研究、邮轮经济研究、国际航运中心软环境研究等八部分,汇集了上海国际航运研究中心成立2年多来各位专家的研究成果,阐述了上海国际航运中心发展的内在机理,分析了存在的问题,提出了相应的对策,具有一定的理论和实践的参考价值,对推进上海国际航运中心的建设具有积极的意义。

长风破浪,百舸争流。上海国际航运研究中心借此书抛砖引玉,希望更多的专家、学者、有志之士加入到国际航运中心的研究中来,积极地为上海国际航运中心建设出谋划策,以加速推动上海向具有全球航运资源配置能力的国际航运中心的目标迈进。

 教授

上海海事大学书记、校长
上海国际航运研究中心主任

2011年5月10日

目 录

序	1
第一章 国际航运中心的理论	1
国际航运中心的概念	2
国际航运中心的再定义	11
国际航运中心的概念与演变规律	16
国际航运中心的代际划分	23
航运服务业的地位与作用	29
全球航运资源的配置能力	36
第二章 上海国际航运中心建设导向	43
建设上海国际航运中心要正确处理的几个关系	44
形成全球航运资源配置能力	46
建设国际航运中心的新思路	53
建设知识型航运中心的内涵与路径	56
上海国际航运中心新阶段的发展对策	62
完善航运中心建设的推进机制	70
建立长三角港口群协调发展机制	80
上海国际航运中心建设为船舶工业带来的机遇与挑战	88

第三章 枢纽港与集疏运体系	95
上海港航优劣势分析与战略选择	96
低碳经济与我国内河航运发展	104
浦东沿海港口岸线资源的规划与利用	110
构建上海国际航运中心生态物流系统	117
第四章 现代航运服务体系	121
做好做强航运服务业	122
上海船舶经纪业现状及发展建议	129
聚集培育航运经纪人	134
航运交易市场	138
作为软实力的航运市场	144
船用保税燃供市场亟需开放	148
上海市现代航运服务业发展对策	156
国际航运中心的“软件”集群	161
第五章 航运金融	165
航运衍生品的中国发展之路	166
航运产业中的民营经济投资	173
航运金融服务与金融生态软环境	183
第四代国际航运中心的低碳金融服务	189
提升航运金融服务	193
海上保险中介业发展策略	197
第六章 国际航运综合试验区	203
国际航运综合试验区与航运市场开放	204
综合试验区的“境内关外”政策	211
中资方便旗船的回归	218
中资船舶的船籍外移	224
海关物流监管创新	230
第七章 邮轮经济	235
中国邮轮经济的发展态势及若干问题	236
邮轮文化及对港口城市的影响	240
上海邮轮经济与长江腹地对接	251

第八章 国际航运中心的软环境建设	263
船舶港口供应市场的全面开放.....	264
上海航运亟盼高端人才.....	266
借鉴香港经验,改善政府服务	272
国际航运中心人才集聚水平的评价.....	276
营造国际航运中心软环境的对策.....	286
航运景气指数与中国航运业发展.....	294
境外国际航运中心软环境的建设经验及启示.....	299
 后 记.....	 305

第一章 国际航运中心的理论

本章将系统地回顾国际航运中心的发展历程,并从理论的角度分析国际航运中心的内涵,讨论国际航运中心的概念、功能、范围和规模,以及国际航运中心的建设目标,以求解上海国际航运中心建设中一些带有理论性的基本问题。

国际航运中心的概念

国际航运中心这个概念尚无固定的为所有人接受的定义。一方面,对航运中心的理解因地域不同而有区别,如伦敦、鹿特丹、新加坡对国际航运中心各有不同的定义;另一方面,即便在同一个城市,国际航运中心的定义也会因时间不同而变化。如在 1995 年时上海国际航运中心被定义为“以上海深水港为主体,浙江、江苏的江海港口为两翼”的中心,2009 年国务院《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》(以下简称《意见》)又将定义扩展为“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”的中心。政策文件不可能对这一定义有详细的解释,对一些关键词汇,如航运资源、航运服务、高度集中、配置能力等也没作确切说明。然而,既然上海国际航运中心被作为建设目标提出了,更为具体的概念和可衡量的标准对目标的实现肯定是有益的。鉴于此,作者尝试对什么是航运中心进行分析,并对其内涵作出更为详细的描述。

若要成为国际航运中心,就需要满足一定的标准。航运业务、船舶进出、港口装卸、船舶代理、甚至船舶经营等基本航运业务在任何外贸港口城市都在发生,之所以只有极少数城市被称为国际航运中心是因为航运业务在那里比较集中。这不是指地理意义上的居中,而是指在那里发生的航运业务比较多、比较重要、影响力比较大。如果把“国际航运中心”这 6 个字进行分解,实际上它包含三个概念,即国际、航运、中心。如果主体是海上运输业务的话,“国际”是指业务来源范围;“航运”是指业务具体内容;“中心”是指业务规模或集中程度。以下首先讨

论国际航运中心的内容,再讨论它的范围,最后讨论它的规模。

一、国际航运中心的内容

航运中心的主要业务可以分为三个层次:基础航运、服务航运和智能航运。基础航运是指基本航运需求与供给,即货和船;服务航运是指为完成货运而提供的一系列服务,如船舶经营、船舶登记、入级、保险、法律、中介、代理、金融等;智能航运则是指航运信息、知识、决策、政策、规划等,也包括航运创新。这三方面的业务能力决定航运中心是生产型的、服务型的还是知识型的。从航运中心实力的性质来讲,存在“硬”实力到“软”实力的变化过程;从发展的阶段来讲,可认为是从初级到高级的过渡。三代国际航运中心因此而形成。它们之间是相互关联和互相促进的,并且可以在同一地方共生。这三类航运业务或三代航运中心的具体内容如下。第一代航运中心是指基本航运业务聚集地,也就是航运需求和供给产生的地方。需求是指海运贸易货物,包括品种、数量、航线等;供给是指船舶运力,包括造船、船员、船公司等因素。这是最基本和最简单意义上的航运中心,其最主要的特征之一是它的存在和变化在很大程度上是由运输以外的领域及其发展程度决定的。航运需求主要是由贸易的发达程度决定的:当这种贸易需要在以海相隔的不同国家之间进行时,航运的需求就产生了;航运供给则基本上是由造船工业的发达程度和竞争能力决定的。货和船均是实体,因此称之为硬件。以硬件为基础的航运中心之兴衰完全取决于其所在国家的经济基础、发展类型和阶段。腹地海运贸易需求的发展可以直接带动港口的发展,并刺激当地航运的发展。造船业的兴旺也会带动一系列相关工业的发展并刺激金融业的发展。这类航运中心与航运服务中心有很大的区别,可称之为航运货载中心或船舶制造中心,或统称为航运生产中心或航运硬实力中心(相对于航运服务中心和航运软实力中心)。例如,宁波—舟山可被视为是世界级的国际货载中心,而韩国的釜山及周边地区则是世界级的国际船舶制造中心。

第二代国际航运中心的主要业务是航运服务。经过几百年的发展,航运业高度市场化和专业化,分工十分精细。现今由货主直接经营船舶的情况已经大大减少。造船和航运由同一家公司来完成的情况有,也不多。如果把产生航运需求的货主称为“第一方”,产生航运供给的造船方称为“第二方”,那么现在绝大多数的国际船舶运输是由专业的“第三方”公共船舶经营人完成的。如此看来,航运市场是由三个基

本的主体构成的:货、船、船公司。或者说市场是由三个方面组成的:货物进出口需求、船舶制造(即货运能力的供给)以及用船运输货物的服务。第三方面就包含在航运服务业中。围绕着船舶运输还有许多辅助性的业务,如船舶融资、买卖,船舶登记、入级、保险,船员培训、管理,航运法律、仲裁,航运中介,船舶代理,等等。航运服务就是将货与船结合起来完成海上运输。货不是航运,船也不是航运,只有两者的结合才是航运。换言之,仅拥有数量庞大的进出口货源不能构成航运服务中心,只是掌握能力超强的船舶建造实力也不能构成航运服务中心。因此,航运服务业中心并不包括生产领域的活动,它不包括货物产生及装卸的能力,也不包括船舶建造的巨大市场份额,而是指对货物运输的掌握和控制。

第三代国际航运中心的主要业务是智能航运,即知识型的航运业务。它主要包括互相关联、依赖和促进的三方面内容:第一,航运知识的集散地,即拥有与国际航运有关的信息的收集、处理、分析及颁布的专门机构,研究及咨询机构,发达的航运出版业等。第二,航运界重要组织和决策制定的所在地,如海事管理机构、行业协会、航运组织、海事仲裁以及与航运有关的企业的总部等。第三,创新能力所在地,即新标准的制定、新理念的形成,新方法、新技术的发源地和成长地,并有能力对此长期控制、发展和经营。以上这些业务的集中地可以被认为是最高级的国际航运中心,因为在某种意义上它代表航运业的精神中枢。例如,在航运业和在其他领域一样,谁掌握更多、更准确的信息,谁就拥有更大的主动权和竞争优势。伦敦就占据着世界航运信息的垄断地位。当伦敦向业界发布 1740 年以来的航运运价水平及变化时,人们只有聆听,毫无质疑的资格。除了历史数据之外,当今世界航运最新、最全、最原始的数据仍然来自伦敦。与信息机构相关和共生的还有研究、咨询、出版等机构。这些机构是以出售分析评估、问题答案、理念方法、行业标准为生的,是纯智力机构。国际航运界有许多重要的专业组织,如国际海事组织以及大型公司的总部等。这些组织的重要性在于,许多重要的决策是由它们作出的。当某个城市成为航运规则和重大决策的制定地点时,它及它所在的国家不光拥有先知先行的优势,还享受对规则和决策施加更大影响所带来的无形好处。这也为航运创新造就良好的环境。什么是航运创新?实际上当今绝大部分航运概念、程序、技术、方法在其最初出现时和有重要改进时都可称为航运创新。伦敦被认为是世界航运中心,主要是因为绝大多数航运创新是在这个城市发生的。如果说航运期货市场和运价指数交易体系是航运领域最近的一

项创新的话,其发源地又是伦敦。当航运创新不断地在另外一个城市涌现的时候,可以认为航运智能中心已经开始转移。

上文从业务内容的角度分析生产型、服务型、知识型等三类国际航运中心及其主要特征。三者是相互关联、相互依赖、相互促进的。从创造就业机会、增加税收和带动整体地区经济发展的角度来看,以大货量外贸、港口装卸和船舶制造为特点的生产型航运中心的劳动密集度高,对其他经济领域的依赖、刺激和带动作用强。相比之下,服务型和知识型的航运中心间接经济效益相对要低。任何航运中心都有它的兴与衰。由于生产、服务、知识等三种要素受本地经济发展阶段以及经济和航运全球化影响的程度不同,每个航运中心的兴衰周期各不相同。生产型的第一代中心的兴衰周期短,可持续性弱;服务型的第二代中心的可持续性则强得多;知识型的第三代中心的可持续性最强。它不易形成,一旦形成则不易转移。真正意义上的航运中心,是依赖服务和知识的第二代及第三代航运中心。表1是对这三代航运中心的基本特征的总结。

表1 三代国际航运中心的基本特征

	第一代航运中心	第二代航运中心	第三代航运中心
业务类型	生产型	服务型	知识型
发展阶段	基础航运	服务航运	智能航运
典型机构	港口、造船	船公司、银行、保险、中介、船级	国际组织、研究、出版
主要业务	货物装卸、造船	船舶经营、航运辅助服务	信息、研究、组织、标准、创新
实力性质	硬实力	硬、软结合,以软实力为主	软实力
关键因素	腹地外贸实力、本地工业竞争力	商业、法律、语言环境	人才、文化、商业环境
经济效益	直接和间接经济效益高	直接效益中等、间接效益有限	直接和间接经济效益低
可持续性	弱,受全球化影响大	强,受全球化影响较小	很强,受全球化影响很小
代表城市	上海、鹿特丹、釜山	伦敦、新加坡、奥斯陆、纽约	伦敦

二、国际航运中心的范围

“国际”两字是对航运业务的界定,是相对“国内”而言的。每种航运业务内容的国际化程度可以用非本地来源业务量及其占总量之比来衡量。如果航运业务的服务对象仅来自某个城市本身的话,它对其他地区而言就不形成“中心”。根据业务来源的不同,航运中心可以是地区的、全国的、国际的或全球的。换言之,如果相当部分业务来自本国其他地区,该中心就是全国中心;如果来自本洲其他国家,就称为区域国际中心;如果来自本洲以外其他国家,就称为全球国际中心。以下讨论服务型和知识型航运中心的范围界定问题。

航运服务的主要业务包括船舶经营和一系列航运辅助业务。提供服务的一方是船公司、金融机构、保险公司、航运中介等。它们在航运中心所在的城市提供各种专业服务,可以是本地公司,也可以是外地甚至外国公司。航运服务交易的对象(企业或个人)可以是本地的或是外地的。从原则上说,航运服务交易双方来源的构成决定航运中心的地位和范围,即其国际化程度。对某个城市而言,服务的供给方应主要是来自本地的,如伦敦的绝大部分航运中介公司都是总部设在伦敦的英国公司。但是伦敦也是许多外国船公司的所在地,如那里集中众多的希腊航运公司。能否吸引非本地的航运服务公司是航运中心的地位和范围的重要指标,特别是当提供和接受服务的双方都为非本地来源时。当然,航运业务之间有很大的区别,只简单地考察供需双方的来源是不够的。

服务型和知识型的航运服务可根据与本地区的关系分为两类:地方固定型和国际流动型。有些航运服务只能在本地提供,如船舶代理,港口装卸,以及为国际货物、船舶、船员提供的服务,如报关、理货、燃料供应等。这些服务不可能被“吸引”到另一个港口或航运中心去。有些知识型航运业务也具有地方固定的性质,如政府航运法规的制定和执行,以及地方性研究机构的业务。因此,这类航运服务的水平不应被作为衡量航运中心国际性的标准。

在服务型和知识型的航运业务中,许多服务是不受地域限制的,可在世界范围内流动,如船舶经营、航运金融、航运中介、船舶登记、船舶入级、船舶保险、航运法律、航运仲裁等服务。世界上有许多船舶由海外船舶管理公司经营。仅塞浦路斯就集中这类公司 60 家,而超过 100 家的希腊船公司将其主要经营地设在伦敦。航运金融业也是如此:在

每年大约 800 亿美元的新船融资中,75%~80%来自商业金融机构。其中欧洲的金融机构占最大的市场份额,而伦敦则是国际航运金融服务的集中地。随着亚洲金融实力的增长,当前航运金融服务重心有向亚洲发展的趋势。航运中介服务是航运中心的标志性业务,是因航运服务需求与供给的结合而发生的。许多航运中心的发展是从中介服务开始的。提供航运中介服务的波罗的海航运交易所被视为伦敦航运中心的代表。2004 年,在伦敦有 460 家航运中介公司,占世界油船租船合同市场份额的 50%,二手船买卖合同市场的 50%,干散货租船合同市场的 35%。设在伦敦的外国船公司控制着逾 1 100 艘远洋船舶。伦敦的海事法律服务机构每年创造超过 2 亿英镑的收入。伦敦是各类国际航运组织最集中的地方:除了在丹麦的波罗的海国际航运理事会(BIMCO)及在挪威的国际独立油船所有人协会(INTERTANKO)之外,几乎所有主要的航运界国际组织包括联合国国际海事组织(IMO)等最主要的专业组织总部都设在伦敦。^①

这些航运业务原则上可以从世界上任何地方向其他地方的任何客户提供跨城市、跨地区、跨国家的服务,具有一定的规模和适度的集中方面的要求,于是,这些服务便会自然地流向少数最适宜的中心城市。因此,这类业务的水平和发展程度应被作为衡量航运中心国际性的主要标准。表 2 表示两类航运业务与其所在地的关系。

表 2 航运业务与其所在地的关系

类 型	服务类货运业务	知识类航运业务	是否作为衡量航运中心国际性的标准
地方固定型	船舶代理,为船舶(船员)提供的服务	国家航运立法、政策制定	否
国际流动型	船舶经营、航运金融、保险、中介、船级、法律、仲裁等	国际航运组织、航运研究、出版、教育等	是

行政规定对某些航运服务的所在地也有一定影响。有些航运服务是受国家政策保护不对外开放的,如船舶代理、燃油供应等;有些业务则没有此类限制。国际航运中心是针对那些可以自由流动的航运服务

① 除 IMO 外,设在伦敦的全球性国际组织还有:国际航运公会(ICS)、国际航运联合会(ISF)、国际干散货船舶所有人协会(INTERCARGO)、国际海事工业论坛(IMIF)、国际船级社协会(IACS)、国际燃油工业协会(IBIA)、国际海事局(IMB)、国际油船所有人防污染联合会(ITOPF)、国际保赔集团(P&J Club)、国际船舶管理人协会(ISMA)、国际海事卫星组织(INMARSAT)、船舶工程科学技术学会(MAREST)、国际运输工人联合会(ITF)、客船航运协会(PSA)。

而言的。随着经济全球化、自由贸易和交通通信的发展,国际流动型的航运服务的比例和规模将变得更大。地方固定型和国际流动型的界限通常是清晰的,但有些航运服务是两类兼有的。例如,有些船舶经营公司的业务是区域性的,其总部也设在本地区。在本地区、本国、周边国际和全球这四个等级中,“国际”是指后两种情况,特别是最后一种情况,即全球性。绝大部分国际航运在公海上进行。与其他运输方式相比,航运业的特点之一是全球统一性,即所有主要业务都在唯一的开放市场上进行。服务类和知识类航运业务几乎都可以在全球范围内自由流动。正在发展的上海国际航运中心不是仅对周边国家开放的中心,它将是全球的、为世界航运业提供服务的中心。

三、国际航运中心的规模

规模对于航运中心而言是指航运业务的集中程度。世界的航运中心就是全球的航运业务在某个城市的集中。伦敦被称为国际航运中心的唯一理由是因为那里是诸多重要航运领域的集中地。因此,“中心”问题可以通过对航运市场集中度的衡量来讨论。

在市场竞争和反垄断的研究中,对市场集中度的衡量有诸多方法,其中使用较多的是市场集中度(CR_n)法和(HHI)指数法。市场集中度法简单、直观,它指的是某公司或某些公司提供某种产品或服务所占据的市场份额。例如, CR_4 代表最大的4家公司的市场份额。在评估某个航运中心的规模时,可设某种航运服务在某地的市场集中度在0~100%。比例越高,市场集中度就越高。在航运领域里,生产型业务在某个城市的市场集中度相对较低,服务型业务则可有较高的市场集中度,知识型业务的市场集中度可更高。伦敦在航运中介、保险、金融、法律等领域均占据很大的市场份额,在知识航运方面则占据绝对统治地位。假如将伦敦目前的国际航运中心地位作为参照的话,那么当某个城市在服务型及知识型航运业务的世界市场份额达到30%时,它就具备国际航运中心的实力了。用30%作为标准的原因是,从经验上看,当第1位的城市的市场份额低于30%时,相对第2位而言就缺乏明显优势。

市场集中度方法不考虑其余的市场份额是如何分配的,而HHI方法考虑这个问题。HHI是所有公司(城市)市场份额数值的平方和。如果某种服务由100个城市提供,每个城市的市场份额相等均为1%,那么HHI就是100。如果所有服务只由1个城市提供,那么,HHI就