

海运强国战略

STRATEGY OF MARITIME TRANSPORT POWER

贾大山 著



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

海运强国战略

Strategy of Maritime Transport Power

贾大山 著

上海交通大学出版社

内 容 提 要

本书力求回答什么是海运强国,谁是当今海运强国,我国为什么要建设海运强国,我国海运发展为什么仍然处于战略机遇期,与前一战略机遇期有何不同,环境发生了什么变化必须调整发展模式,其他强国是什么模式,我国调整发展模式的突破口在哪里等问题。本书既能在深度上让海运界相关领导和研究人员读后有收获,也能让海运相关专业的大专院校学生以及关心海运发展的各界人士读后更加了解海运。

图书在版编目(CIP)数据

海运强国战略/贾大山著. —上海:上海交通大学出版社,2013

ISBN 978-7-313-09521-3

I. ①海… II. ①贾… III. ①海上运输—交通运输业—经济发展战略—研究—中国 IV. ①F552.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 044829 号

海运强国战略

贾大山 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

浙江云广印业有限公司印刷 全国新华书店经销

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 17.75 字数: 265 千字

2013 年 5 月第 1 版 2013 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-313-09521-3/F 定价: 98.00 元

版权所有 侵权必究

告读者: 如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系
联系电话: 0573-86577317

序

贾大山博士的专著《海运强国战略》让我产生共鸣并引发联想。改革开放以来,我国经济取得了举世瞩目的伟大成就,我国经济总量跃居世界第二,对外贸易出口跃居世界第一,进口世界第二;按世界银行 2009 年发布的标准,我国已进入上中等收入国家水平,具备了建成小康社会的基础,表明我国已成为经济大国。在这个过程中,我国海运事业长足发展,规模快速提升,成长为海运大国,为我国适应世界经济贸易发展,促进改革开放、走向世界、提高国家竞争力作出了贡献。

党的十八大强调,在当代中国,坚持发展是硬道理的本质要求就是坚持科学发展。以科学发展为主题,以加快转变经济发展方式为主线,是关系我国发展全局的战略抉择。党的十八大报告从战略高度提出实施创新驱动战略,要求我国经济的发展,不仅重视速度更要重视质量,揭示了对我国要从经济大国走向经济强国的根本要求。海运具有国民经济基础特性,是国家的战略性支柱。我国要成为经济强国必须是海运强国。

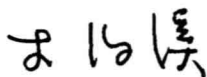
党的十八大提出:“提高海洋资源开发能力,发展海洋经济,保护海洋生态环境,坚决维护国家海洋权益,建设海洋强国。”海洋强国战略振奋人心,全党全民热烈拥护。深入分析海洋强国战略内涵丰富,其中包括海军强国和海运强国要求。海运强国战略是海洋强国战略的组成部分之一,海运事业发展是海洋强国战略的基础性工作之一,海军强国战略为海运强国战略提供保证。本书论证海运强国战略是非常及时的,符合国家需要。

海运系统涉及面广,有其自身的规律,特别是航运发展具有周期性,影响很大。海运大国不会自然走向海运强国,既要有国家战略引导和政府的政策支持,又要有企业的努力。有关方面做了大量的工作,需要与时俱进,继续提升。世界上海运强国的做法和对海运企业的支持,需要我们认真研究借鉴,以促进海运强国的早期到来。

《海运强国战略》一书体现作者深入研究和长期积累,是对海运的历史和现实、国内和国外、当前和未来做全面的分析、归纳、预测和判断的结果,既展现出作者自身的研究基础,又展现出作者从国内外研究成果中汲取精华、去伪存真、去粗取精的综合研究,得出独具特色、发人深省、高屋建瓴和体现战略高度的研究结论。

贾大山博士和我相识多年,有过多次合作和交流,贾大山博士的见解给我很大启发。我们在交往中建立了深厚友谊,我为能有贾大山博士这样的朋友感到荣幸。

国务院发展研究中心



2013年1月

前 言

10 多年前,我在《中国水运发展战略探索》一书中,阐述了“海运强国”战略,以及实现这一战略“分梯度追赶与择优超越”的推进模式,并分析了将经历的四个阶段:2000~2004 年战略准备阶段、2005~2010 年战略框架阶段、2011~2020 年形成海运强国实力阶段,以及到 2040 年成为世界公认的海运强国四个阶段。提出了分阶段目标和近期应采取的措施。2005 年对战略准备阶段海运发展实践进行回顾,与原预期目标进行了对比分析,结合战略框架阶段发展环境的变化,进一步探索了海运强国的内涵,提出了 2010 年发展目标和战略框架阶段的政策措施,重新出版了《中国水运发展战略探索》。随着战略框架阶段的完成,2011 年我再次开始对海运强国战略进行追踪研究,历经两年时间完成了现在这部《海运强国战略》的写作。实现从海运大国向海运强国转变是我国海运人为之奋斗的理想,也是我 20 多年研究工作中时刻不曾忘怀的使命。

本书上篇首先分析了 500 多年来海运强国的演变,海运强国的轨迹几乎就是国家强盛、人民富有的历史。结合第二次世界大战以来世界发展的态势,我提出了以保障性、竞争性和引领性为标志的当代海运强国的内涵,论述了以美国、日本和欧盟为代表的海运强国特点,剖析了美国“海权控制模式”、日本“利益共享模式”和欧盟“政策引导模式”。他们强烈的海洋意识,对海运经济与国防双重作用的深刻感知及创新精神,值得我们这些海运人学习。其次结合我国地缘政治特点和发展面临的复杂环境,从建设海洋强国、提升国家安全保障性、自如应对国际突发事件和保障海运战略通道安全等角度,论述了实施海运强国

战略的必要性。海运不是一般竞争性服务业,而是战略性基础和服务产业,这关系到国家安全和国民经济命脉。最后从保障性、竞争性和引领性三个方面对海运强国战略进展进行了评价。进一步分析了2011~2020年我国海运仍处于战略机遇期,与2000~2010年繁荣的海运市场、快速增长的海运需求的战略机遇期相比,有着本质区别。

中篇首先分析了未来海运发展面临的经贸和需求环境变化,当前正处于新一轮技术革命孕育期和新一轮海运市场漫长调整期。世界海运船型保持大型化、专业化发展趋势,世界海运法规将更加注重协调承运人与托运人之间的关系,更加重视海运节能减排,更加重视安全防污,更加重视保安与反海盗,更加重视国际海运劳工保护,并必将由此引发海运的技术进步。其次从世界航运船舶流中心、信息流中心和资金流中心三个方面论述了当代国际航运中心内涵。结合我国海运发展的国内环境分析,从三个方面分析了新形势对海运发展的需求,在七个方面阐述了海运发展需要应对的挑战。最后结合海运发展资源和影响要素,阐述了海运产业链竞争模型,得出一个国家只有依靠创造和长期培育、开发获得的诸多资源,与自身生产要素优势、自然资源相结合,才能真正形成海运核心竞争力的结论。

下篇阐述了一国海运兴衰受到七个要素及其互动机制的影响,要求经贸大国基于各自发展要素条件和产业作用,选择其海运发展模式和相关政策。分析了我国海运发展环境的变化,一是国际海运市场处于新一轮漫长调整期,海运企业竞争进一步转向技术、管理和服务的全面竞争,国家海运业之间竞争更加依赖综合国力和软实力的提升;二是我国经济社会发展面临复杂多变的国际形势,也面临周边地缘政治环境的变化,我国民族复兴面临的不平坦道路。论述了调整海运发展模式的必要性,提出了以调整结构、创新发展,构筑海运产业链参与国际竞争,营造与国际接轨的海运经济政策为突破口,推进海运发展模式转变,形成海运核心竞争力。提出了到2020年形成海运强国实力,到2040年成为世界海运强国的目标,以及应采取的政策措施。

在长期对中国海运发展的研究中,我曾与中远集团董事长魏家福、中海集团前任总裁李克麟、中海集团董事长李绍德、上海国际港务集团公司董事长陈戌源、天津港集团公司董事长于汝民、盐田国际前任总经理谢锦添和中国船级

社前任总裁李科浚进行面对面的交流和访谈,使我受益匪浅。并承蒙国务院发展研究中心李泊溪局长的悉心指导和帮助,在港航战略长期相关研究合作中收获颇多。在这里对他们以及对本书写作给予过帮助的朋友们一并表示感谢。在我多年研究发展战略的关键年份,交通运输部都给予项目上的支持,并对本书出版给予资助,我深表感谢。

本书力求回答什么是海运强国,谁是当今海运强国,我国为什么要建设海运强国,我国海运发展为什么仍然处于战略机遇期,与前一战略机遇期有何不同,环境发生了什么变化必须调整发展模式,其他强国是什么模式,我国调整发展模式的突破口在哪里等问题。本书既能在深度上让海运界相关领导和研究人员读后有收获,也能让海运相关专业的大专院校学生以及关心海运发展的各界人士读后更加了解海运。尽管自己为此付出了长时间艰苦努力,但由于多方面因素限制和本人水平有限,可能存在值得商榷的观点,敬请读者提出宝贵意见。

贾大山

2012年12月

目 录

序	001
前言	001

上篇 战略与进展评价

第一章 世界海运强国发展回顾与海运强国内涵	003
第一节 历史上的海运强国	003
第二节 海运强国内涵与当代海运强国分析	016
第二章 我国的海运强国战略	028
第一节 海运的地位和作用	028
第二节 海运强国战略解析	041
第三节 实施海运强国战略的必要性	049
第三章 海运强国战略进展评价	056
第一节 海运强国战略进展总体评价	056
第二节 海运发展阶段性评价	074
第三节 海运强国战略框架阶段预期目标评价	084

中篇 形势与发展分析

第四章 海运发展国际环境分析	093
第一节 世界经贸发展趋势	093
第二节 世界海运需求回顾与展望	099
第三节 世界海运船型发展趋势与造船格局演变	106
第四节 世界海运市场形势与企业结构变化趋势	112
第五节 世界港口发展趋势	118
第六节 世界海运法规发展趋势	123
第五章 海运发展国内环境分析	132
第一节 我国成为世界经贸大国,进入中等收入国家行列	132
第二节 我国海运发展经济环境	140
第三节 我国海运发展需求环境分析	145
第六章 海运发展战略分析	157
第一节 我国海运业发展的资源	157
第二节 我国海运需求与海运业发展关系	163
第三节 我国海运业发展面临的挑战	171
第四节 我国国际航运中心建设	187

下篇 谋划与目标措施

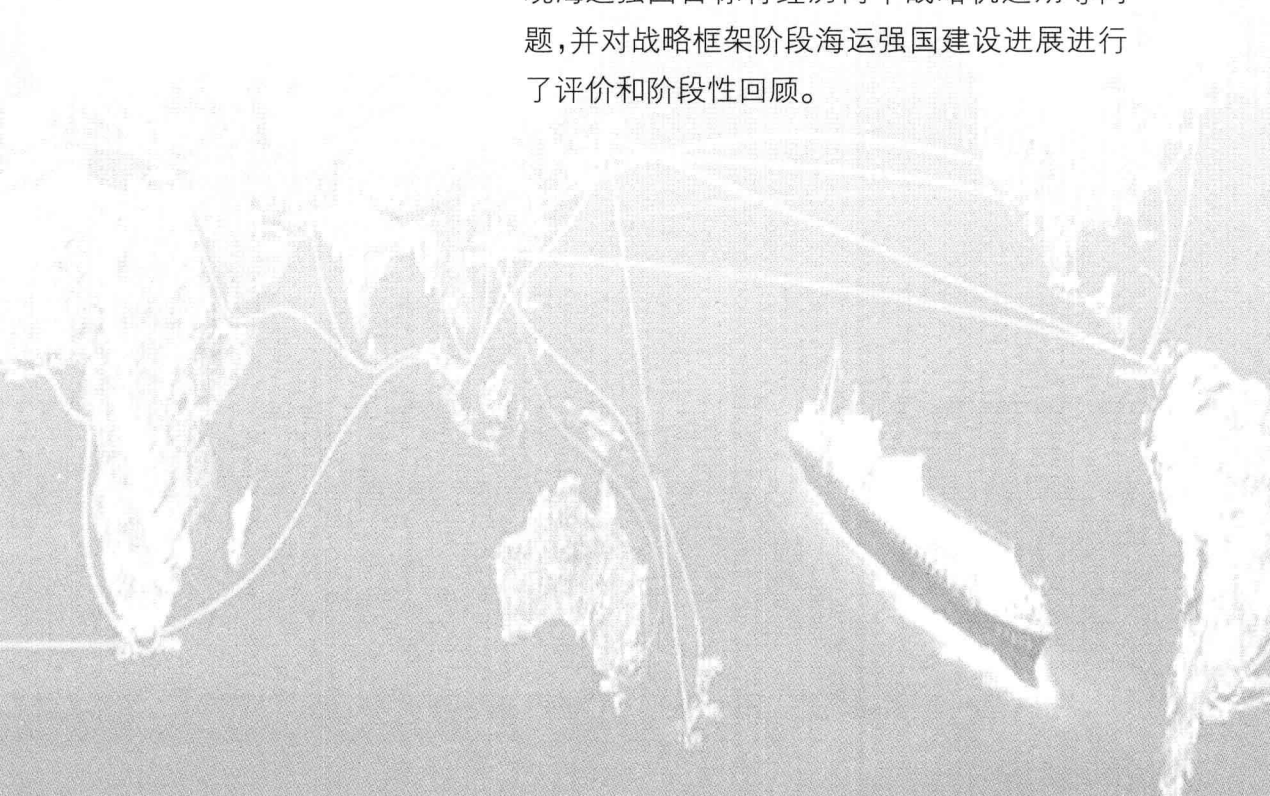
第七章 我国海运发展模式与竞争力	201
第一节 海运产业链与资源要素	201
第二节 我国海运企业结构	206
第三节 海运经济政策	214

第四节 我国海运发展模式	219
第八章 我国海运发展战略目标与政策措施	234
第一节 2020 年海运发展目标与 2040 年发展展望	234
第二节 推进海运强国战略的政策和措施	243
附表 1 1949~2011 年各种运输方式完成货运量、货运周转量	257
附表 2 1949~2011 年各种运输方式完成客运量、客运周转量	258
附表 3 世界前 20 位港口集装箱吞吐量	259
附表 4 我国海运船队发展概况	260
附表 5 2010 年我国各省市经贸概况	261
附表 6 2010 年距离可通航 2 万吨船舶港口 200 公里内城市进出口 总额	262
附表 7 2010 年我国各省市外贸通过各口岸比重	262
附表 8 2010 年我国各省市外贸海运通过各口岸比重	263
附表 9 世界前 15 位干散货船公司排名	265
附表 10 世界前 15 位液体散货船公司排名	265
附表 11 世界前 15 位集装箱班轮公司排名	266
附表 12 部分国家海运服务贸易发展概况	267
附表 13 国际海运组织一览表	268
参考文献	269

上篇

战略与进展评价

在这个 71% 被海水覆盖的星球,大国的崛起必在海洋上崛起。实现从海运大国向海运强国转变是我国海运人为之奋斗的理想,也是国家强盛、人民富裕的重要保证。本篇阐述了什么是海运强国,谁是当今世界海运强国,我国为什么要实施海运强国战略,未来 30 年实现海运强国目标将经历两个战略机遇期等问题,并对战略框架阶段海运强国建设进展进行了评价和阶段性回顾。



第一章

世界海运强国发展回顾与海运强国内涵

历史上以及当今的海运强国发展历程表明,世界各国海运的发展长期以国家安全和经济繁荣为目标,海运强国的历史几乎就是世界强国的历史。第二次世界大战后世界格局的变化和海运发展表明,现代海运强国就是海运保障性、竞争性和引领性整体居世界前列的国家,美国、日本和欧盟是现代海运强国的代表,他们强烈的海洋意识、对海运作用的深刻感知、创新精神和发展海运的经验值得我们反思与借鉴。

第一节 历史上的海运强国

自大航海时代开始,世界上未知的陆地及海域相继被发现,各大洲通过海运联系在一起,近代文明的序幕由此拉开,真正的全球性海运强国开始形成。为了国家的强盛、国民的富裕,海运强国之间的竞争延续了 500 多年。

一、葡萄牙

葡萄牙是欧洲南部伊比利亚半岛的一个小国,国土面积只有 9 万平方公

里。13世纪末,葡萄牙有了自己的商船队,在地中海的加泰罗尼亚、大西洋的比斯开湾和英格兰进行贸易活动。由于狭小的国土面积、匮乏的资源以及不安定的周边环境,葡萄牙在1297年独立后,经济发展十分缓慢,未能找到崛起的突破口。恩里克王子征服摩洛哥北非重镇休达的战争经历,使他对航海有了崭新的认识,将航海战略视为国家崛起的途径。1418年,恩里克王子开办了世界上最早的航海学校,汇聚了来自各地区和各民族的航海精英,包括航海家、天文家、气象家等,建设了天文台、图书馆和航海必需的港口和船厂,推动了航海技术的进步。新的航海仪器和航海技术在这里诞生,并集中体现在轻便快船“卡拉维尔”的建造上。15世纪20年代,贾富达·克雷斯奎斯在葡萄牙开创了制图学,将收集的重要地理资料绘制成详细的地图、海图和星象图。通过改造船只火炮,能够对敌舰进行远距离火炮攻击,使葡萄牙在海战中占据优势。

一系列的技术成果为航海探险活动扫清了技术障碍。1434年,埃亚内斯跨越了曾被认为是死亡之地的博雅多尔角;1441年,贡萨尔维斯到达了布兰科角;1456年,卡达莫斯托发现了佛得角群岛;1482年,迪奥戈·卡奥航行到了安哥拉以南的西南非洲海岸,1483年,葡萄牙人到达几内亚湾,1487年,发现了通往埃塞俄比亚的道路,1488年1月,迪亚士船长成功跨越了非洲最南端——好望角;1498年5月20日,达·伽马成为了第一个到达印度卡利卡特的航海家;1500年,卡布拉尔发现了巴西;1506年,葡萄牙战胜印度、埃及及苏丹诸国,实现了对整个印度洋的统治权,并相继攻占、控制红海的索科特拉岛,控制了波斯湾的霍尔木兹海峡;1511年7月,葡萄牙战胜苏丹控制马六甲海峡,为控制整个东方世界贸易奠定了基础。

航海大发现的巨大成就,为葡萄牙带来巨大财富。首先占领了周边马德拉群岛和亚速尔群岛,两个地区至今仍属葡萄牙的管辖范围;在非洲,恩里克成立的“皇家非洲公司”,垄断了对非洲的探索,到1460年恩里克去世时,被葡萄牙画进地图的非洲西海岸已经达到了4000公里。在大西洋群岛的开发和非洲沿岸的探索过程中,葡萄牙开创了一种殖民地开发与奴隶贸易相结合的发展模式,依托海军和航海优势,控制非洲沿岸贸易,形成了非洲沿岸、大西洋群岛和欧洲之间以奴隶和黄金贸易为基础的商业;在亚洲,达·伽马新开辟的航线联系起欧、亚、非三大洲,跨越大西洋、印度洋和西太平洋,通过对航海的控制和强

大的海军力量,垄断了香料贸易;通过一条从里斯本出发,经过马德拉群岛、佛得角群岛和亚速尔群岛向南,然后向西继续航行到达南美洲巴西的重要贸易航线,葡萄牙在巴西建立了系统的经济体系,使葡萄牙人扎根于巴西,形成了新的混血种族,促进了葡萄牙语和文化的传播。1583年,在巴西定居的白种人达25 000人,并把巴西当做第二故乡。这条跨越大西洋的航线以大西洋群岛为中转站,以非洲奴隶贸易、巴西种植业和蔗糖业为基础,建立了早期大西洋贸易网络。

葡萄牙航海战略的成功,使其控制了跨半个地球的商船航线,其航海探险促进了测量、造船、航海技术的发展,构建了全球贸易体系,并通过武装贸易、垄断贸易和种植园经济等形式,为后几个世纪的世界殖民经济模式创立了范本,成为第一个世界帝国和海运强国,葡萄牙的崛起史就是一部通过航海和武装力量掠夺巨大财富的历史。同时,葡萄牙航海和贸易活动客观地促进了世界各大洲间文明的交流,在世界航海史及文明史上都作出了不可磨灭的贡献。

由于葡萄牙长期只满足于做贩卖商,没有实际提高生产能力,生产力水平停滞不前,大量用品仍依靠进口。国内风气腐化,政治制度落后,官吏冗余,大量财富用于战争、宗教以及浮华的生活,而广大人民生活困苦,霸权地位逐步衰落。由于国内王位危机一度被西班牙吞并,直到1640年,葡萄牙才重新独立。17世纪50年代,葡萄牙在远东的贸易控制权被荷兰夺去,所属殖民地巴西于1822年独立。第二次世界大战后,越来越多的非洲、亚洲殖民地摆脱了葡萄牙统治。1999年澳门归还中国,其500多年的殖民历史终结。

二、西班牙

小国葡萄牙通过航海战略和海上殖民扩张之路取得的巨大成功,使同处伊比利亚半岛、国土面积及人口数量更具优势的西班牙很快觉醒,同样将航海和发展海军作为实现崛起的战略选择,并取得了更大的成就。

一是哥伦布发现新大陆。伊莎贝尔女王赞助曾遭葡萄牙若昂二世拒绝的哥伦布的向西航行到达中国的计划。1492年8月3日哥伦布携3艘船(尼尼亚号、平塔号和圣玛丽亚号),载87名船员开航。在船舶技术上,哥伦布选用浅吃

水、大三角帆的多桅快帆船,更好地适应近岸和小港湾里探险的需要,并能利用微弱的海风高速行驶;凭借精心选取的航海路线、良好的航海技艺及过人的胆识智慧,尽管缺乏必要的海图等航海资料,哥伦布仍然顶住团队内缺乏信心的压力,在当年10月发现了美洲大陆,在航海史乃至人类历史上留下了浓墨重彩的一笔。哥伦布的发现引发了葡萄牙与西班牙签署了《托尔德西拉斯条约》,以佛得角群岛以西370里格为分界线,东半球归属于葡萄牙,西半球的所有权和发现权归西班牙。这个条约在西方文明中产生的意义在于确立了大国瓜分殖民地的先例,这一趋势在后来的《柏林条约》中达到了顶峰,欧洲各国坐在一起将全世界已知和未知的地方全都加以分配,形成了当今世界格局的雏形。

二是麦哲伦环球航行。1519年9月20日,麦哲伦率领5艘船及265名船员开始了人类历史上第一次环球航行。1522年9月8日,仅有18人返回到西班牙,这是人类历史上第一次环球航行,历时1080天,航行路程46280海里,证明了地圆学说,并使海运自此成为连通世界的运输方式,成为航海史上的里程碑。葡萄牙和西班牙依据《托尔德西拉斯条约》进行谈判,并于1529年签订《萨拉戈萨条约》,以马鲁古群岛以东17度为界,划分了两国的势力范围。

与葡萄牙相比,西班牙更加重视海军建设,将其视为航海战略和殖民扩张的保障。依靠先进的技术装备和火炮火枪,1571年战胜地跨欧、亚、非的强国土耳其海军舰队。形成了拥有100多艘战舰、3000余门大炮及数以万计士兵,横行大西洋和印度洋的“无敌舰队”。

新大陆发现后,西班牙开始了美洲的土地殖民占领和剥夺。从1492年哥伦布登陆美洲开始的三个世纪里,西班牙在美洲大陆和加勒比海地区就不断地进行征服和殖民,先后占领了大部分加勒比海岛屿(西印度群岛)、墨西哥、南美大部、中美洲地区、北美西部太平洋沿岸(直达阿拉斯加)和北美中部内陆。16世纪中叶,西班牙在中美洲的新西班牙和今天的玻利维亚接连发现3个大银矿。美洲的白银源源不断地运往西班牙,又从西班牙源源不断地流向欧洲和亚洲。从1502年到1660年,西班牙从美洲得到18600吨白银和200吨黄金。同时,黄金梦刺激了西班牙的移民浪潮,一船接一船的移民来到新大陆。到16世纪中叶,大约有10万西班牙人在新大陆扎下了根。但受限于《阿尔加戈瓦斯条约》和《托尔德西拉斯条约》,不能到非洲沿岸直接进行奴隶贸易。1552年后,