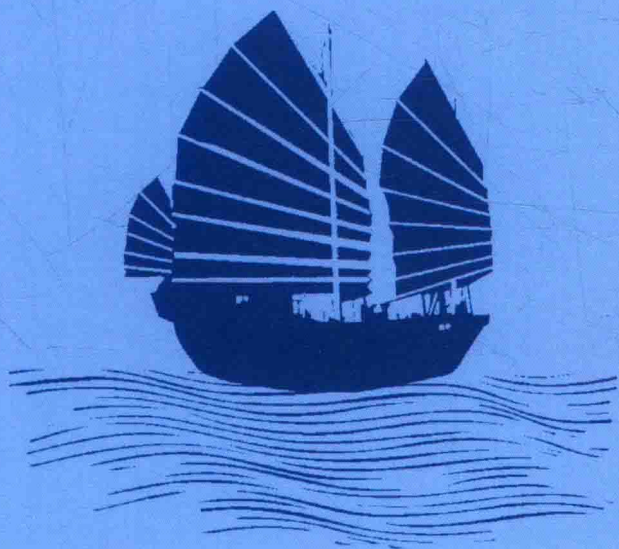


21世纪海上丝绸之路 与广东航运文化

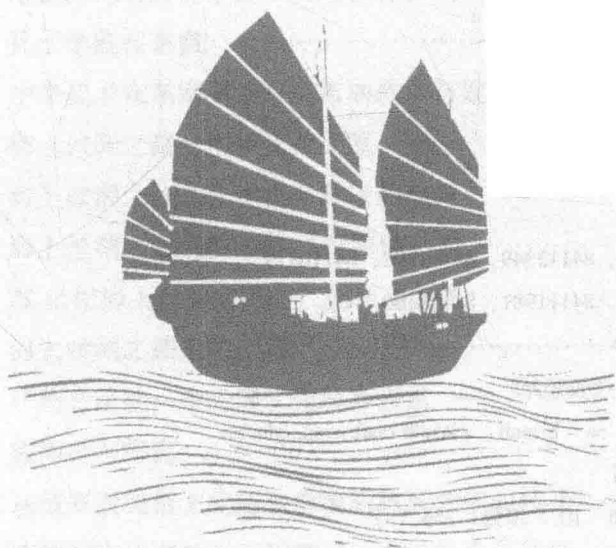
乔培华 袁炎清○主编



中山大学出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

21世纪海上丝绸之路 与广东航运文化

乔培华 袁炎清 〇 主编



2015年11月第1次印刷，第1次印刷，第1次印刷



中山大学出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

· 广州 ·

版权所有 翻印必究

图书在版编目 (CIP) 数据

21 世纪海上丝绸之路与广东航运文化/乔培华, 袁炎清主编. —广州: 中山大学出版社, 2016. 7

ISBN 978 - 7 - 306 - 05697 - 9

I. ①2… II. ①乔… ②袁… III. ①航运—文化—研究—广东省
IV. ①F552. 765

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 103195 号

出版人: 徐 劲

策划编辑: 金继伟

责任编辑: 林彩云

封面设计: 林绵华

责任校对: 刘学谦

责任技编: 何雅涛

出版发行: 中山大学出版社

电 话: 编辑部 020 - 84110771, 84113349, 84111997, 84110779

发行部 020 - 84111998, 84111981, 84111160

地 址: 广州市新港西路 135 号

邮 编: 510275 传真: 020 - 84036565

网 址: <http://www.zsup.com.cn> E-mail: zdcbs@mail.sysu.edu.cn

印 刷 者: 虎彩印艺股份有限公司

规 格: 787mm × 1092mm 1/16 10.5 印张 256 千字

版次印次: 2016 年 7 月第 1 版 2016 年 7 月第 1 次印刷

定 价: 45.00 元

如发现本书因印装质量影响阅读, 请与出版社发行部联系调换

目 录

推进广州国际航运中心建设的思考	袁炎清 / 1
广州航运的历史演进及启示	乔培华 马英明 / 14
广东现代运输船发展概论	陈建平 徐曼平 钟碧良 / 20
广东航运服务集聚区建设研究	唐强荣 / 38
加快建设腹地型、服务型和物流型国际航运中心	唐宋元 / 50
中国 - 东盟港航合作研究展望	程 军 / 58
推进广州国际航运中心建设的产业思考	吴燕子 / 63
完善集疏运体系 服务广州航运中心建设	夏新海 / 69
21 世纪海上丝绸之路背景下的广东自贸区发展	陈文字 / 75
广东沿海港口油气储运安全及其保障机制	周 艳 / 81
海上丝绸之路上的华侨华人的精神标识	占 毅 / 88
孔子学院在东盟	张晓鸣 / 100
中华武术在东南亚沿海城市的传承与发展	蔡 华 / 106
海上丝绸之路与中伊文化交流	陈华健 / 111
海上丝绸之路文化交往对粤语的影响	马英明 / 117
海上丝绸之路上的瑞典“哥德堡”号	黄叶青 / 125
21 世纪海上丝绸之路与广州城市发展	李 翔 / 132
海上丝绸之路上的广彩	张晓鸣 / 137
广州市南沙一中海洋文化教育探索	邓 斌 陈宏锋 / 143
南海神与海商	高乔子 / 147
从波罗诞民俗文化庙会看南海神庙的华丽转身	冯金磊 / 152
南海神文化在动漫吉祥物设计中的传承与创新	陈 坤 / 156
21 世纪海上丝绸之路背景下的南海神庙再定位	冯金磊 / 161

推进广州国际航运中心建设的思考

袁炎清

(广州航海学院)

广州作为海上丝绸之路的始发港,是21世纪海上丝绸之路的重要节点和前沿,拥有优越的区位优势 and 港口资源。随着广州港南沙港区投产使用,广州港完成了从“河港”到“海港”的转变,成为我国集海、河两港于一体的沿海港口,港口吞吐能力和竞争力大幅提高。2015年,广州提出要加快建设国际航运中心,构建国际航运中心、物流中心、贸易中心以及金融服务体系相互融合的格局。推进广州国际航运中心建设需要学习世界上已有的国际航运中心的成功经验,发挥自身优势,找准定位,进行战略谋划,聚集航运要素。

一、国际航运中心的发展趋势

(一) 发展模式

国际航运中心指满足腹地经济和贸易发展要求,并具有显著的区域性辐射效应的货物集散地,是以港口能力作为基本条件,以航运要素聚集为能量,适应航运公司航线运营和利益相关者资源配置的平台。它总是与世界经济发展的重心和趋势保持动态的一致,它是经济要素大量集聚和流动的产物,代表了优越的地理位置、先进的生产力、发达的经济体系和良好的投资环境,影响着全球资源在该地区的配置程度,决定着该地区参与国际竞争和占据有利地位的能力。同时,国际航运中心也可以作为促进经济发展增长的推进器和扩张源。经过工业化、后工业化及信息化等不同发展阶段,国际航运中心核心模式和主导功能也由低级向高级不断推进,共产生了四代国际航运中心,形成了各具特色的发展模式。

第一代被称为“航运中转型”国际航运中心,主要提供海运、货物转运、货物暂时储存和配送等服务。这一模式最早出现在16世纪并一直延续到20世纪初,伦敦及波罗的海航运交易所是其典型代表。西欧成为第一代航运中心的



地域载体，是由英国在世界经济、贸易中的优势地位所决定的。20世纪初，美国经济的兴起使纽约成为世界第二大航运交易中心。“二战”以后，随着多极经济的迅速发展，形成了一些新的区域航运中心，像汉堡、鹿特丹、奥斯陆、东京等各具特色，但共同的趋势是向第二代国际航运中心模式演变推进。

第二代是“加工增值型”国际航运中心，在第一代国际航运中心基础上，通过港口商品的处理及服务中心功能，提供增值性商业活动，出现了自由港等开放形式。这一模式在国家战略的推动下，能动地开发港口产业，实现在途与存储货物的加工增值，配之以集装箱化运输程度的提高及自由港税收的优惠等。西欧的鹿特丹、北美的纽约、亚洲的新加坡及香港等就是此类中心的典型代表。为了营造优越的加工贸易及投资环境，它们纷纷推出了“自由港”为核心的配套优惠政策，为货船的进出和金融融通提供便利。第二代国际航运中心更加全方位地纳入到全球性资源配置运动之中，开始在功能模式上向“资源配置型”国际航运中心转型。

第三代是“资源配置型”国际航运中心，在第二代国际航运中心基础上，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，具有更高的开放度和自由度。资源配置型国际航运中心最为本质的标志是将开发“国际航运生产力”放在诸多功能的首位。国际航运生产力既包括依靠国际航运自身的贡献值，也包括借助国际航运使生产要素在全球范围内实现最优配置所开发出的增量。随着新世纪的到来，“资源配置型”航运中心与时俱进，向第四代模式开始新的飞跃。

第四代是“低碳智网型”国际航运中心，在经济增长模式和交通运输方式的变革中，要求国际航运中心实现低碳模式和航运智能网络枢纽。“低碳智网型”国际航运中心既是对航运中转模式、加工增值模式和资源配置模式的继承与发展，又在其首要功能及相关环节上实现了质的飞跃。其特征表现为：

一是低碳。港区城市节能环保、绿色海空港口、清洁燃料船队等领域处于世界前列，而且要成为所在区域涉航碳排放资源（ET与CDM）的交易中心。

二是“第四代港口”将成为“低碳智网型”国际航运中心的主力港口。联合国贸易发展会议在1999年提出了“第四代港口”的概念，提出以“物理空间上分离但是通过公共经营者或管理部门链接”的“组合港”理念成为第四代国际航运中心的题中应有之义。“虚拟组合港”和“海江陆多元直运”方兴未艾。

三是全球海空港智能网络。当前任何一个海空港，都只不过是全球海空港

港及物流资金流网络中的一个节点。“低碳智网型”国际航运中心就是要“立足节点，塑造枢纽”。

四是国际航运中心的全球资源优化配置能力将迈上崭新的台阶。“洲际供应链”与“物流集成服务”将大宗矿产、石油能源和制成品最优化配置，国际航运生产力达到新高度。

五是一流的国际航运人才成为“低碳智网型”国际航运中心最宝贵的战略资源。如深水港建设人才、航道设计与施工人才、港口机械装卸技术人才、引航人才、航运经营与管理人才、航运信息研究分析人才、船舶驾驶与轮机人才、航运金融保险人才、物流经营管理人才、海事法律人才、航运网络经济人才，尤其是居于航运产业高端的航运交易及其服务业人才，包括航运金融、海事保险、海事仲裁、海损理算、航运交易、公证公估、航运专业机构等从业人员。

模式是一种经验基础上的理论升华，是人们可以照着做的标准样式。在国际航运中心的发展模式中，形成了各具特色和优势的不同模式，如伦敦国际航运中心，以市场交易和提供航运服务为主，依靠悠久的历史传统和人文条件形成；鹿特丹国际航运中心和纽约国际航运中心，以腹地货物集散服务为主，即为腹地型国际航运中心；香港国际航运中心和新加坡国际航运中心，以中转为中转型的国际航运中心。

综合分析世界上各国际航运中心发展和演变历程，可初步得到国际航运中心的要素条件：拥有多功能枢纽港（或组合港）及现代空港；拥有国际国内贸易货物的集散物流体系；拥有以金融与专业服务为主的国际航运高端服务产业集群；拥有所在港口城市的商务便利与高质量城区生活综合配套；拥有国际一流的航运专业人才与研究培训机构。

（二）发展趋势

一是重心位移，分布多中心化。随着世界经济中心逐渐东移，亚洲在世界经济中的地位愈加突出，世界航运中心的重心正逐步移到亚洲地区。2015年全球前10位国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、鹿特丹、汉堡、上海、迪拜、纽约、釜山、雅典，国际航运多中心化趋势明显。中国作为第二大经济体，在世界航运中心格局中将拥有布局合理的航运中心体系，正在建设以渤海湾、长三角、珠三角三大港口群为依托的三大国际航运中心。表1-1、表1-2反映了这一趋势。





表 1-1 1980—2014 年世界十大集装箱港

名次	1980 年 (集装箱吞吐量: 万 TEU)	1990 年 (集装箱吞吐量: 万 TEU)	2000 年港口 (集装箱吞吐量: 万 TEU)	2011 年港口 (集装箱吞吐量: 万 TEU)	2014 年港口 (集装箱吞吐量: 万 TEU)
1	纽约新泽西 (194.7)	新加坡 (522.4)	香港 (1809.8)	上海 (3150)	上海 (3529)
2	鹿特丹 (190)	香港 (510)	新加坡 (1709)	新加坡 (2993.8)	新加坡 (3387)
3	香港 (146.5)	鹿特丹 (366.7)	釜山 (754)	香港 (2440)	深圳 (2396)
4	高雄 (97.9)	高雄 (349.5)	高雄 (742.6)	深圳 (2257)	香港 (2227)
5	新加坡 (91.7)	神户 (259.6)	鹿特丹 (628)	釜山 (1618.5)	宁波舟山 (1945)
6	汉堡 (78)	洛杉矶 (258.7)	上海 (561)	宁波舟山 (1468.6)	釜山 (1868)
7	奥克兰 (78)	釜山 (234.8)	洛杉矶 (487.9)	广州 (1440)	广州 (1660)
8	西雅图 (78)	汉堡 (196.9)	长滩 (460)	青岛 (1302)	青岛 (1658)
9	神户 (72.7)	纽约新泽西 (187)	汉堡 (424.8)	迪拜 (1300)	迪拜 (1525)
10	安特卫普 (72)	基隆 (182.8)	安特卫普 (408)	鹿特丹 (1190)	天津 (1405)

资料来源: Containerization International Yearbook, issues of year 1980, 1990, 2000, and 2011.

表 1-2 2014 年全球十大港口货物吞吐量排名

序号	港口名称	吞吐量 (万吨)
1	宁波舟山港	80978
2	上海港	77600
3	新加坡港	55958
4	天津港	50000
5	广州港	45512
6	苏州港	45430
7	青岛港	45000
8	唐山港	44620
9	鹿特丹港	44046
10	大连港	40840

二是结构转换，功能复合化。国际航运中心的功能从过去的主要以货物功能发展到金融功能、市场功能、规则把控等领域的功能，这些功能相辅相成、共同构成航运中心的国际影响力和竞争力。第一代国际航运中心往往从国际贸易的货物运输起家，如纽约、伦敦、东京等在货物吞吐量方面都曾居于世界前列。当时航运中心的货物集散和中转功能是主要的功能。港口建设、货物装卸、造船以及强大的工业发展实力是其基本的发展内涵。伴随着航运中心的发展，与航运相关的金融、大宗商品交易等逐步发展起来。船公司、银行、保险、中介、船级、船舶经营、航运辅助服务等成为航运中心发展的主要内容。在此基础上，又拓展出航运中心的信息功能、海事规则制定和把控等功能。海事信息、航运咨询研究、海事组织、海事标准及相应的航运创新成为重要的发展支撑。当下主要的国际航运中心大多具备复合功能的特性。如纽约、伦敦、东京、香港、新加坡等，它们既是国际金融中心，同时也是重要的国际贸易和航运中心。

三是港城共生，发展一体化。国际航运中心以综合实力较强的港口城市为依托，它既是货物运输中心，又是区域综合物流中心、金融中心、贸易中心，是一个城市概念。“港口—国际贸易—国际航运—国际金融”实现了互动融合发展，并向外围区域辐射。发展临港产业是“港城联动”的核心，港口是带动区域经济发展的核心战略资源。物流化运营是实现港城一体的基本路径。通过制度创新、区域合作机制、管理体制整合、运营模式重组和监管运营机制协调等，健全港城整合机制是基本策略。

四是智慧生态，理念绿色化。第三次工业革命浪潮引发的新经济模式将使人类朝着生态和谐、绿色低碳、可持续发展的社会迈进。世界经济对绿色低碳环保的要求，大数据、云技术、物联网等信息技术运用于港口运营服务、港航物流服务、智慧电子商务、金融贸易体系建设、航运交易体系建设、通关监管服务体系建设、信息增值服务体系建设、支撑体系建设等直接影响着国际航运中心的建设方向和路径，国际航运中心将成为智慧、绿色、物流、平安港城。

五是自由便利，服务全程化。国际航运中心通常是自由港或自贸区，以投资贸易便利化、货币兑换自由化来满足贸易和服务投融资的需要，国际投资成为国际贸易的推进器。伴随着物流供应链的拓展，国际航运中心的影响有进一步深入内陆纵深的趋势，更多无水港（或称内陆港）成为其拓展纽带，供应链管理成为国际航运中心建设不可或缺的重要组成部分，满足客户服务要体现一站式、全程化的能力和水平。

六是合作共赢，运作联盟化。和平与发展仍是当今世界主题，世界的大势是合作共赢主义，无论是“一带一路”的愿景还是“命运共同体”的提出，





合作共赢是其核心，不仅适用于经济领域，也适用于政治、安全、文化等广泛领域，国家与国家、企业与企业之间既竞争又合作成为常态。“组合港”“港口联盟”“航运联盟”，甚至“城市联盟”等加强了国际航运中心的跨空间联系，并将其联营范围从海上延伸到港口与陆上，促使与港口相关的供应链各环节间的无缝对接。

二、广州国际航运中心建设的战略思考

（一）战略定位

结合广州港城的历史、现状、趋势以及外部环境的机会与威胁、内部条件的优势与劣势，参照国际航运中心的发展模式和代际演变趋势，广州国际航运中心建设的发展方向，应该走“腹地型”的鹿特丹模式，同时构建“低碳智网型”国际航运中心，大力发展航运服务业，打造现代港口物流产业体系，做大做强港航服务业，同时使港口具有强大的航运服务功能、经济辐射功能以及强大的产业集聚功能，低碳环保节能，形成“腹地低碳智网型”国际航运中心。

广州国际航运中心的建设定位，应该是“建在广州、对接港深、融入国家战略、依托珠三角、服务泛珠三角、辐射东南亚、放眼全世界”。

建在广州。这是由广州的地理、历史和现实状况以及在国家战略中的地位决定的。广州是华南地区的交通枢纽中心，水路、铁路、公路和航空交通发达，已形成了辐射东南亚，连通世界各地的海、陆、空立体交通网络。尤其是珠三角河道纵横交错，航运资源条件优越，拥有“江海直达，连通港澳”的得天独厚的航运条件。广州港南沙港区水路距香港约30海里，陆路距广州市中心约58公里，以南沙港区为中心方圆60公里覆盖了广州、深圳、珠海、佛山等14个大中城市，方圆100公里以内，聚集了中国经济最活跃的城市群，全世界1/10的消费品在这里制造。广州港2014年集装箱吞吐量为1661万标箱，在国内排第五；货物吞吐量为5亿吨，在国内排第四。

对接港深。珠江三角洲形成了以香港、广州、深圳三个大型综合性港口为枢纽港，以珠海、惠州、虎门、澳门、中山、江门、新会以及肇庆、佛山等为中小型港口共同发展的格局。港口泊位在地理位置上相对比较集中，而广州、深圳、珠海、东莞等城市的港口处于同一水域，间隔距离平均不到50海里，由于使用共同航道，货源腹地高度重合，香港、深圳、广州之间存在竞争合作关系，这是客观现实。香港是全球公认的国际航运中心之一，因为拥有深水港

而作为世界一级集装箱港口，并是全球供应链上的主要枢纽港，约有近百家国际航运公司，每周提供超过 500 个集装箱货轮班次，往返全球 600 多个目的地。香港 2014 年集装箱吞吐量为 2228 万标准箱（TEU），货物吞吐量为 2.97 亿吨。香港港口有基础设施完备、交通信息便捷、运输物流服务发达等优势，香港又是国际金融中心，在国际航运业领域地位明显。深圳港自身拥有优越的先天条件。盐田港、蛇口港是深圳港口的两大组成部分。盐田港是深水港，对于迎接国际大型的远洋船只不存在任何问题，且努力提供国际航线较为完善的服务；目前的蛇口港由于自身的服务与国际水平有一定差距及其地理位置的限制，收费较盐田港低廉，这也正为廉价的工业产品生产厂商提供了另一选择。被列为深圳市“十一五”重点建设项目的大铲湾港区，规划岸线总长约 11.6 公里，规划陆域面积约 10.3 平方千米，拟建大中型深水泊位 24~25 个，驳船岸线 2600 多米，打造全球最先进的集装箱码头；港区还将大力发展包括堆场、仓储、保税仓、临港工业，以及金融、港口物流信息增值服务等在内的港口物流业。2014 年深圳港集装箱吞吐量为 2403.67 万标准箱，货物吞吐量达 2.23 亿吨，其中外贸货物吞吐量为 1.84 亿吨。建设广州国际航运中心，必须正视香港国际航运中心的客观现实及深圳区域性国际航运中心的发展，处理好与香港、深圳等周边港口的竞争合作关系，特别是做好与香港、深圳的对接，体现开放、自由，惠己与利人相结合。

融入国家战略。党的十八大报告首次明确提出“提高海洋资源开发能力，坚决维护国家海洋权益，建设海洋强国”的战略部署，特别是推进“一带一路”中的 21 世纪海上丝绸之路建设的战略部署，对广东省内的广州、深圳、湛江、汕头等沿海城市港口建设提出了新要求。海上丝绸之路建设的南线图：泉州—福州—广州—海口—北海—河内—吉隆坡—雅加达—科伦坡—加尔各答—内罗毕—雅典—威尼斯，广州作为主要的节点城市，必须大力推进广州国际航运中心建设，聚集各种航运、金融、技术、信息等要素，加大与沿线国家港口的联系与合作，融入国家战略需要。

依托珠三角。珠三角指地理上以广东省的广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州和肇庆为主体，2013 年和 2014 年珠三角地区的 GDP 分别为 53060.47 亿元和 62163.97 亿元，各占广东省 GDP 的 85.36% 和 85.26%。可见珠三角地区是广东最重要的经济区，是广东货运量、物流产生的主要源泉，是珠三角港口群最直接的经济腹地。在广州国际航运中心建设中，尤其是腹地型航运中心建设，强大的腹地经济是必须依托的。

服务泛珠三角。泛珠三角又叫“9+2”，泛珠三角是指沿珠江流域的广东、福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州 9 个省（区），加上



香港和澳门两个特别行政区在内的 11 个地区，共同合作，共谋发展。这些地区直接或间接地与珠江流域的经济流向和文化有关，且在资源、产业、市场等方面有较强的互补性。泛珠三角地区陆地面积为 199.45 万平方千米，占全国面积的 20.78%，人口 4.46 亿人，占全国人口的 34.76%。泛珠三角是珠三角港口群重要的经济腹地，也是广州建设腹地型国际航运中心重要的货物来源地。

辐射东南亚。广州国际航运中心建设要加强与东南亚国家港口合作，促进互利共赢。东南亚是指亚洲东南部地区，又称南洋。该地区是第二次世界大战后期才出现的一个新的地区，有越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、文莱、菲律宾、东帝汶 11 个国家，面积约 457 万平方千米，人口约 5.6 亿。东南亚连接亚洲和大洋洲，贯通太平洋与印度洋，地理位置极其重要。东南亚是当今世界经济发展最有活力和潜力的地区之一。东南亚作为中国的南邻，自古以来就是中国通向世界的必经之地。东南亚线的主要港口有勿拉湾（BELAWAN）、泗水（SURABAYA）、槟城（PENANG）、巴生港（PORT KELANG）、宿务（CEBU）、新加坡（SINGAPORE）、海防（HAIPHONG）、胡志明市（HOCHIMINH）、马尼拉（MANILA）、雅加达（JAKARTA）。东南亚过去是中国与其他国家开展海上贸易的主要区域，因此，它很自然地成为 21 世纪海上丝绸之路建设的第一站。比起中国大陆其他地区，广东与东南亚国家的紧密合作，归根于广东拥有天然的地理位置、历史和人文优势。在东南亚的华人社区，不少是祖籍来自广东的广府人、潮汕人和客家人，他们促进了广东与东南亚在文化上的认同和相通。在推进海上丝绸之路的战略构想中，广州可以全面发掘与海上丝绸之路沿线经济体之间尤其是东南亚国家之间潜在的互利互补机会，全面深化区域经济合作。

放眼全世界。广州国际航运中心建设要着眼于未来、放眼全世界。通过国际航线、国际物流、资金流、信息流、知识流架起与世界的联系，推进广州乃至广东的经济发展。

（二）战略实施

1. 港口与航道提升战略

广州港港区由内港、黄埔、新沙、南沙等 4 大港区和珠江口锚地组成，拥有一批设施先进的大型集装箱码头，拥有煤炭、粮食、石油和化工等专业化深水码头，以及华南地区最大的滚装船码头。南沙港区一期、二期工程已建成 10 个 10 万吨级集装箱泊位；三期工程已有 2 个 15 万吨级集装箱泊位于 2014 年 9 月 27 日建成并投入试运营，另有 4 个 15 万吨级集装箱泊位正在施工

建设。

广州港出海航道原为天然航道，从1996年开始不断进行人工疏浚，通过实施出海航道一、二期工程和航道拓宽工程，广州港出海航道底标高为-13米，有效宽度为255米，可满足5万吨级船舶双向乘潮通航。目前，南沙港区至珠江出海口航道水深为-17米，可满足目前世界最大集装箱船进出港要求。

随着船舶大型化和现代化的发展，对国际航运中心港口与航道的要求越来越高。目前全球最大、最先进、最大载箱量的集装箱船“地中海奥斯卡”轮载箱量为19224标准箱，轮长395.4米，型宽59米，吃水16米，载重吨数为197362吨。推进广州国际航运中心建设要顺应船舶大型化发展需要，进一步提升港口与航道的通过能力。

2. 全程物流链构建战略

从世界角度看，国际航运中心的发展呈现六大新趋势：一是集疏运方式从公路向铁路、内河转移；二是更加关注集疏运规模的适应性；三是集疏运体系的陆海双向化；四是建立辐射型网络联运中心；五是通过建立自由贸易区等方式提高中转作业效率；六是建设高效的综合运输网和信息管理网。集疏运网络提升战略应从实施珠江流域战略、海铁联动战略、海外延伸战略等方面构建适合广州国际航运中心功能的港口集疏运体系。

(1) 集疏运网络提升战略。主要由珠江流域战略和海铁联动战略构成。珠江流域是一个复合的流域，由西江、北江、东江及珠江三角洲诸河等4个水系所组成，河道稳定，具有良好的航运条件，现有通航河道1088条。珠江流域内有滇、黔、桂、粤、湘、赣等6省（区）及港澳地区，物产丰富。广州港可利用其优越的地理位置及四通八达的珠江水系推动珠江流域战略。珠江流域战略包括：一是与珠江流域的中小码头合作，通过合资、参股等方式与珠三角甚至泛珠三角地区有发展潜力或战略地位较好的中小码头形成业务合作或战略联盟关系，积极开展水水转运业务，构建广州港与其他港口的公共驳船快线网络；二是与珠三角的驳船和拖车公司合作，与市场份额大的驳船公司、拖车公司进行合作，通过驳船或拖车将货物从珠三角小码头运到广州各港区的全程物流服务，增强广州港的辐射范围；三是与珠三角的大型生产加工或物流企业合作，与重要的货主企业或物流企业合作，吸引企业物流或与企业共同构筑物流链。珠江流域战略可实施类似美国“水上高速公路计划”，扩大水路运输的集疏运比例，通过政府支持实现货物运输由道路向水路转移，既可减少环境污染、缓解地面交通拥堵，还可为造船业带来好处。

海铁联动战略就是强化港口与铁路的无缝对接。广州港港区有5条铁路专用线与京广、京九、广深、广湛和广梅汕铁路等在广州交会。众多的铁路大动



脉连接着祖国的四面八方，将各地的经济和社会联系在一起，成为货物集散的网络。实施海铁联动战略将为广州港带来丰富的货源。同时，良好的多式联运体系需要集疏运系统支撑，必须充分发挥铁路的作用。据交通部统计，目前我国港口完成的7000多万标准箱的集装箱吞吐量中，公路集疏运量约占总量的84%，内河的集疏运量约占总量的15%以上，铁路的集疏运量不到1%。而美国西部港口集装箱的集疏运量中，铁路集疏运量占到50%~60%，欧洲港口铁路的集疏运量占到50%以上，成本低且不受限制。影响铁路集疏运量的主要因素有港口铁路集装箱装卸区数量、内陆腹地铁路运输服务水平、内陆腹地海运集装箱运输需求量和铁路集装箱装卸区可达性。因此，广州港应积极与铁路部门合作，加快对接南沙港的铁路线建设，不断提高内陆腹地铁路运输的服务水平，在为铁路运输带来更多货源的同时，丰富广州港的货量。而且铁路运输对公路集疏港运量的抑制作用非常显著，通过发展铁路集疏港运输可以最大限度减轻日益严重的公路集疏港压力，减少环境污染。

(2) 海外延伸战略。辐射东南亚、连接全世界，主要是通过众多的国际航线和友好港口进行。一是广州港走出海外，通过投资、参股、共建等方式与东南亚国家以及海上丝绸之路沿线国家的港口合作，形成广州港的延伸港或合作港；二是吸引船公司特别是跨国航运巨头挂靠南沙港，开辟更多的国际航线；三是让更多航运公司在广州设立总部或机构。广州港已与世界100多个国家和地区的400多个港口有海运贸易往来，世界前20位集装箱班轮公司均在广州港开展业务。2014年，广州港货物吞吐量超过5亿吨，是位列全球港口第五位的世界大港。广州港实施海外延伸战略要积极拓展国际航线，包括聘请人员驻欧美等地进行专职市场营销和推广，派人到欧美进行市场营销，坚持定期走访国外船公司总部，定期拜访国外重点进出口企业和贸易商，与船公司总部重要航线负责人以及海外主要物流商、贸易商建立日常沟通联系机制，将业务联系范围扩大到船公司海外总部；参加欧美一些专业航运会议和国外一些港口物流协会；充分发挥班轮公司尤其是在广州港有股份的班轮公司的海外营销网络，借班轮公司的海外力量加强港口营销；在海外报刊、网络等媒体上刊登广告。

3. 高端服务提升战略

建设广州国际航运中心，硬实力是可持续发展的基础，软实力是保持竞争力的关键，要统筹协调提升合力效应。在加快港区基础设施建设、打造临港产业、提升海运贸易货物量，形成产业聚集、物流聚集的“磁石效应”，夯实硬实力的同时，要结合空间布局和功能设计，加强软实力建设。软实力主要是指与航运相互影响的智力化、资本化、专业化、效率化的服务业，通常被认为是

包括航运金融、航运保险、航运法律、航运交易、航运中介服务、航运信息指数、航运行业组织等航运高端服务业。

一是构建航运金融服务体系。金融中心和航运中心是相伴而生的，金融中心发展源于航运中心，航运中心发展离不开金融的支持。世界著名的国际航运中心，如纽约、伦敦、东京、新加坡和香港同时也是著名的国际金融中心。这些国际航运中心的金融业发展解决了航运公司和港口的资金困境，充分发挥了它在航运投资、融资、结算和海上保险中的作用，而运输生产本身也就是国际范围内资金流转的过程。因此，金融服务环境的完善为航运业发展提供金融保障。以广州建成华南区域金融中心为契机，充分利用“八大中心”（区域性银行贷款中心、区域性票据业务中心、区域性资金结算中心、区域性外汇交易中心、区域性资本市场业务中心、区域性保险业务中心、区域性产权交易中心、区域性金融教育科研中心）和“四大体系”（加快建设多层次的金融市场体系、多元化的金融组织体系、完善的金融产业政策体系和综合的金融监管协调服务体系），加快发展船舶融资业务，构建面向航运全过程的航运融资体系；积极探索航运保险机制，建立健全航运保险法规和制度；鼓励国内企业改变贸易交易方式，提高国内保险行业在国际贸易保险中的份额。为航运公司、港口企业提供方便快捷的金融服务，提高投资、融资和结算的运转效率。

二是构建航运法律服务体系。海商、海事争议的解决依赖完善的海事法律体系，同时还需要海事法院、仲裁委员会、海事协会、保赔协会等方面的大力配合。海事方面的立法、行政执法、司法诉讼与海事仲裁等法制诸要素的提升涉及一系列体制与机制的创新，需要众多立法与政策的规制与引导，应当贯彻立法先行的指导思想，进一步完善航运、港口管理以及海商海事实体法和程序法。以广州海事法院为中心，积极完善广州海事执法体系，逐步开展海事仲裁业务，大力培育海事法律服务机构和人才，尤其是专业的海事律师、海事咨询、海事检验、公证公估、海损理算、海上保险、保赔保险等其他海事法律服务专门人才，将广州打造成为国际海事争议处理中心。

三是构建航运支撑服务体系。航运服务功能是航运高端服务的基础，主要包括航运、海难救助、邮电通信、航运信息与咨询、航运经纪与中介、修船造船等。要在南沙自贸区的基础上，积极探索中国海关广东分署内部各关区通关协作模式，提高船舶、货物的通关效率。在航运交易所基础上构建航运信息大数据平台，为利益相关者提供实时信息服务。在黄埔临港商务区基础上构建航运经纪和中介服务机构。

四是构建航运人力资源体系。航运高端服务业需要各层次的人力资源做支撑，从其构成看，居于航运产业高端的是航运交易及其服务业人才，包括航运



金融、海事保险、海事仲裁、海损理算、航运交易、公证公估、航运专业机构、海事教育院校等从业人员；居于航运产业中端的是海运业人才，包括邮轮经济、货物运输、船舶租赁、拖船作业等从业人员；居于航运产业下游的是港口服务业人才，如码头服务、集装箱堆场、仓储服务、货代、船代、报关、船舶供应服务、内陆运输服务、船员劳务等从业人员。广州要在现有基础上大力培养和引进各层次的人才，尤其是高端人才，尽快聚集航运高端服务业要素。通过加大广州航海学院建设，提升其服务行业和国际航运中心建设的能力和水平，使之成为广州国际航运中心的重要的教育与培训机构。通过设立南沙自贸区研究院博士后流动站吸引高端人才，制订航运专才计划。建立起政校行企共建来自海内外各类人才聚集的广州国际航运研究中心机构。

4. 竞合共赢战略

珠三角地区港口都各具优势，作为国际航运中心的香港基础设施完备、交通信息便捷、运输物流服务发达，金融、资金、技术雄厚，加上香港港口业的经营管理优势，香港将在相当一段时期内继续作为珠三角地区港口发展的龙头。与香港相比，深圳港的优势主要体现在运营成本低、靠近经济腹地、便于货运安排等方面，深圳港近几年以年均两位数的速度增长，让世人惊叹奇迹般的深圳速度的同时，也给香港带来不少危机感。但不容忽视的是，挂靠深圳港口的集装箱船舶 90% 以上仍然同时挂靠香港，港口集装箱吞吐量中有约 1/5 的箱量属于香港驳船支线。因此，深圳港将继续作为香港的补充，是珠三角地区的枢纽港。广州港口货源稳定，港口功能齐全，港口集疏运条件优越，与深圳港和香港港口合理对接，既符合国家制定的粤港澳湾区战略，也是广州发展的现实。

广州国际航运中心建设要突破行政地域意识，加强与珠江三角洲港口群的合作，要有“组合港”“友好港”“合作港”的理念，竞合并存，走向共赢。加强竞争港口之间的合作，尤其是港口集群内部的合作，是防止港口在发展方面和经营方面过度竞争，合理利用港口资源，达到共同发展的有效手段和必然选择。要在防范风险的前提下尽可能地扩大合作领域：可采用股份参与的方式降低投资风险，合理统筹安排港口资源的使用；要防止低级的、恶性的价格竞争，根据市场实际情况制定合理的收费标准，并予以公布，保证港口的正常收益和健康发展；共同携手开发新的服务项目和开拓、培育新的市场，去获取更大的盈利空间；在港口群内广泛开展交流合作，在管理水平、技术开发、人才培养等方面进行合作，提升港口群整体竞争力，达到共同发展的目的。

5. 航运文化导向战略

航运文化是指人类在航运过程中所创造的物质财富和精神财富的总和。真

正的竞争力来源于文化的影响力和感染力。综合实力是由硬实力和软实力构成的，没有软实力的支撑，即使短期内经济实力得到了发展，但长久来看，也难以形成可持续的发展。国际航运中心的发展将由自然条件逐渐转向依托当地的社会体制和传统文化。航运业国际化特征明显，国际惯例、行业风俗、航运组织的影响无处不在，国际航运业的游戏规则深刻影响着航运业的发展。广州国际航运中心建设实施文化战略，培育文化软实力，一是通过举办“中国航海日”“世界海员日”等节日活动，建立广州海事博物馆，有计划地开展航海知识培训，展示航海文化以及广州历史悠久及其独特的航运历程和影响力；二是成立船长俱乐部、船员协会等航海人的组织；三是研究航运业国际惯例与航运中心建设的融合，体现开放、自由、包容，体现国际化。

6. 机制体制改革战略

建设广州国际航运中心需要处理好与香港、深圳、珠海等港口之间的关系，需要国家、省有关单位的支持，需要市区各部门的协调与配合，涉及机制体制等方方面面。一是成立省发改委、交通厅、广州港务局、珠三角相关市区联动的协调机构，从更高层面协调事务；二是组建大港务局，融入一些口岸、海关、商检、海事等职能，提升便利性与操作性；三是建立智囊机构，提供咨询服务；四是建立统一的信息服务平台，提供“一站式”日常工作。

