

上海改革开放
再出发系列丛书

国际航运中心 建设新模式

上海探索与实践

周琢 等著

上海改革开放
再出发系列丛书

国际航运中心 建设新模式 上海探索与实践

周琢 等著

图书在版编目(CIP)数据

国际航运中心建设新模式:上海探索与实践/周琢等著. —上海:格致出版社;上海人民出版社, 2019.1

(上海改革开放再出发系列丛书)

ISBN 978-7-5432-2951-8

I. ①国… II. ①周… III. ①国际航运-航运中心-建设-研究-上海 IV. ①F552.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 295422 号

责任编辑 张宇溪

封面设计 谢定莹

上海改革开放再出发系列丛书

国际航运中心建设新模式:上海探索与实践

周 琢 等著

出 版 格致出版社

上海人民出版社

(200001 上海福建中路 193 号)

发 行 上海人民出版社发行中心

印 刷 江苏凤凰数码印务有限公司

开 本 720×1000 1/16

印 张 12.25

插 页 4

字 数 150,000

版 次 2019 年 1 月第 1 版

印 次 2019 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5432-2951-8/F·1184

定 价 60.00 元

上海改革开放再出发系列丛书

编委会

主 编 张道根 于信汇

副 主 编 王玉梅 谢春辉 王 振 权 衡
 张兆安 干春晖

委 员 王 健 方松华 叶必丰 朱建江
 刘 杰 孙福庆 杨 雄 沈开艳
 周冯琦 晏可佳 黄凯锋 强 荧
 徐清泉 沈桂龙

执行编委 王中美 李宏利

总 序

改革开放 40 年来，从开启新时期到跨入新世纪，从站上新起点到进入新时代，40 年风雨同舟，40 年披荆斩棘，40 年砥砺前行，我们党引领人民绘就了一幅波澜壮阔、气势恢宏的历史画卷，谱写了一曲感天动地、气壮山河的奋斗赞歌。正如习近平总书记在庆祝改革开放 40 周年大会上的讲话中指出，改革开放 40 年积累的宝贵经验是党和人民弥足珍贵的精神财富，对新时代坚持和发展中国特色社会主义有着极为重要的指导意义，必须倍加珍惜、长期坚持，在实践中丰富和发展。

2018 年 11 月 6 日至 7 日，习近平总书记在上海考察时表示，改革开放以来，中国发生了翻天覆地的变化，上海就是一个生动例证。上海作为全国改革开放排头兵和创新发展先行者，在经济、社会、政府体制改革方方面面都有许多重要举措、重要探索和重要创新，值得总结、研究和分析。更重要的是，通过这些总结、研究和分析，探索下一阶段改革开放的动力、路径和蓝图。

借此契机，上海社会科学院向全院科研人员征集高质量书稿，组织资助出版“上海改革开放再出发系列丛书”。本套丛书从上海市情出发，对上海在制度变革、观念创新、思想引领，以及践行服务意识与精细管理等方方面面的实践经验作了详细的研究与阐述，对未来作了全面展望。这套丛书，由本院 50 周岁以下中青年科研人员

主持编写，特别具有对未来的热忱和前瞻的视角。这套丛书，是上海社会科学院作为国家高端智库，作为上海市重要的人文社科基地之一，对改革开放 40 周年的献礼。

上海社会科学院

2018 年 12 月

前 言

党中央已明确指出上海国际航运中心的建设是一个国家战略。自从 20 世纪 90 年代以来，为符合经济全球化的客观发展趋势，党中央和国务院明确指出上海要加快建成中国的经济发展龙头、国际经济中心、金融中心和贸易中心。为了实现这一战略目标，1995 年 12 月 8 日，党中央和国务院又明确指出：“把上海建成国际航运中心是开发浦东——使其成为远东经济中心，开发整个长江的关键。”1996 年 1 月，国务院领导在沪召开江苏、浙江、上海两省一市负责人会议，正式启动以上海深水港为主体，浙江、江苏的江海港口为两翼的上海国际航运中心建设。

改革开放 40 年来，上海的航运中心建设取得了巨大的发展。上海港位于中国大陆海岸线的中部、“黄金水道”长江与沿海运输通道构成的“T”字形水运网络的交汇点，前通中国南、北沿海和世界各地大洋，后连长江流域及江、浙、皖内河、太湖流域。公路、铁路网纵横交错，集疏运渠道畅通，地理位置重要，自然条件优越，腹地经济发达。上海国际航运中心建设是国家对外开放的“桥头堡”和着力点，也是上海这座城市本身发展的客观需要。

在 2017 年，上海市航运业发展成绩喜人：“全年完成集装箱吞吐量 4 023 万 TEU，同比增长 8.5%，连续八年保持世界第一”；邮轮港完成旅客吞吐量 297 万人次，同比增长 2.7%，继续保持全球第

四、亚洲第一；长江口深水航道超大型船舶双向通航实船交会试验顺利实施，长江经济带航运联盟在沪成立，“一带一路”航贸指数正式发布。

1978年至2009年，上海港侧重于基础设施建设，而2009年以后则更多地表现为提升基础设施能力（建设国际枢纽港）与发展服务软环境（发展现代航运服务业）并举，具有鲜明的“双轮驱动”特征。上海国际航运中心的建设内涵是不断发展演变的，通过对上海国际航运中心建设的相关规范性文件的文本分析，可以从五个方面来把握和理解上海国际航运中心建设的内涵演变：第一，航运金融由现代航运配套支持产业纳入现代航运服务业范畴；第二，港航装备产业在国际航运中心建设中的地位不断突显；第三，航运业务内容在航运政策创新的支撑下不断拓展；第四，航运文化的培育在国际航运中心建设中愈加受到重视；第五，高度强调国际航运中心建设与其他国家战略间的融合互促。本书以案例研究的形式，通过梳理13世纪以来阿姆斯特丹、伦敦、纽约、香港和新加坡等公认国际航运中心变迁与发展的史料，与上海国际航运中心建设的路径进行比较。作者发现国际航运中心的变迁路径与发展模式主要受到社会信息技术条件的影响，具体表现为20世纪50年代之前基本遵循以货物为基础的传统国际航运中心发展模式，其后在伦敦国际航运高端服务业锁定与辐射效应的影响下，其他各地航运产业的发展呈现出不同的发展模式，而特定地区的航运中心发展模式则与当地的“区位条件与腹地制造业基础”“政府的决策逻辑”及“船东企业活动”三者有关。

在系统梳理文献和现实条件基础上，基于产业链的结构发展，作者提出了上海国际航运中心的新模式。现有研究对上海国际航运中心的认识在产业价值创造过程与产业各细分环节的结构两方面存

在明显的不足。以此为切入点，作者从产业链的视角，阐述了一个由实体运输、船舶制造，结构性嵌入航运服务业与关系性嵌入航运服务业所组成的上海国际航运中心新模式。

最后，站在新时代的起点，作者对上海国际航运中心下一个 10 年的发展进行了科学地判断。基于上海国际航运中心发展现状，考虑国家及上海市政府对推动上海国际航运中心建设的政策因素，以及未来 10 年世界、中国及长三角经济贸易发展的需求，提出下一个 10 年上海国际航运中心的前景及展望。

目 录

CONTENTS

第一章	1978—2009 年上海国际航运中心的准备期	001
	第一节 1978—1990 年上海国际航运中心的酝酿 ...	001
	第二节 1990—2002 年上海国际航运中心的萌芽 ...	007
	第三节 2003—2009 年上海国际航运中心的雏形 ...	014
第二章	上海国际航运中心的现实定位和发展现状	021
	第一节 上海国际航运中心的现实定位	021
	第二节 上海国际航运中心的发展现状	033
第三章	上海国际航运中心建设的内涵演变研究：官方 文本分析的视角	051
	第一节 上海国际航运中心提出的历史背景	051
	第二节 梳理上海国际航运中心变化的研究方法	055
	第三节 上海国际航运中心建设的内涵演变	059
	第四节 上海国际航运中心的内涵演变反映上海 航运生产力不断发展	067
第四章	上海国际航运中心建设路径的国际比较	068
	第一节 上海国际航运中心建设的路径方向	068
	第二节 上海国际航运中心路径的国际比较	071

	第三节 国际航运中心路径共性与特性	086
第五章	上海国际航运中心的新模式	096
	第一节 产业发展下国际航运中心的理论基础	096
	第二节 基于产业链的国际航运中心产业分析	101
	第三节 上海国际航运中心产业结构的再认识	106
	第四节 上海国际航运中心产业结构发展的判断	111
第六章	上海国际航运中心的体制改革、对外开放与先进 产业联系	119
	第一节 上海国际航运中心的体制改革	119
	第二节 上海国际航运中心的对外开放	127
	第三节 上海国际航运中心发展与先进制造业联系 ..	132
第七章	未来上海国际航运中心的展望	140
	第一节 上海国际航运中心未来发展的宏观环境	141
	第二节 上海国际航运中心发展面临的机遇和挑战	148
	第三节 国际三大航运中心发展的经验和借鉴	157
	第四节 上海国际航运中心的展望	163
	参考文献	173
	后记	183

第一章 1978—2009 年上海 国际航运中心的准备期

“江海之通津，东南之都会。”上海自开埠以来，以其独特的地理位置和自由开放的商业环境成为了中国、亚洲乃至全世界的经济中心。1978 年至 2009 年间，上海国际航运中心经历了酝酿期、萌芽期和雏形期。在此阶段的准备为后续上海国际航运中心的发展打下了坚实的基础。

第一节 1978—1990 年上海国际航运中心的酝酿

一、上海海运管理局的发展

1978 年，作为中国集装箱运输的先行者，上海港开出了第一条专用航线。20 世纪 80 年代，上海港一直在为集装箱装卸运输大发展默默积蓄力量，为后来 90 年代初的“一年一个样、三年大变样”奠定了基础，上海历来是航运业的中心，新中国成立前夕有 400 多家轮船公司，拥有各种类型船舶 1 104 艘，982 817 吨，其中国营、国营船舶 353 艘 439 114 吨，民营船舶 751 艘 543 703 吨。上海的船舶保有量占全国船舶总保有量（1 188 959 吨）的 83.010 0%。

新中国成立后的前 30 年，上海海运管理局是上海唯一的沿海运输企业。上海海运管理局是交通部在全国 3 个直属海运企业之一（其他两个是广州海运管理局和大连轮船公司）。随着客货运输量的增加，船队规模的扩大，到 1988 年底先后组建了自主经营的 5 个船公司；1 个包括电子设备维修、制造厂的通信站；4 个船舶修造厂；2 个具有专用船舶、专用码头、专用库场和专用储油设备的燃、物料供应站；1 个有 500 张床位的医院和一支专业人员组成的防疫站；4 个培养高、中级航海技术人才和政工干部的专业学校以及 1 个为船舶服务的海运服务公司。形成了包括工业、通信、供销、教育卫生行业，围绕运输船舶组合而成的运输综合体，上海港集团性运输企业的雏形。

海上运输是国民经济的重要组成部分。随着全国地转轨变型，在 1980 年以前，上海港进行扩权试点，贯彻国务院 1979 年 7 月以后颁发的扩大企业自主权、企业留利等五个文件，试行“分灶吃饭”；在扩权的基础上，1981—1982 年进行各种形式的经济责任制试点；从 1983 年底的第一步“利改税”和 1984 年 10 月的第二步“利改税”以后，1986 年底开始进行以完善经营机制为重点的深化改革。

实行厂长负责制。先后下放基层单位以计划经营权、生产设备使用权、安全监督权、人事调配权、干部任免权、奖励基金使用权或内部分配权以及限额以内的更新改造审批权。分级分权管理的变化，推动了经营机制的改善。从船舶运输业到修船、通信、供应等各个专业，都利用其自身优势，发挥内在潜力，同时从内部和外部搞活经营。为发挥人才优势，在工资基金不变的情况下，向国际航运市场提供劳务输出，解决了多年来实行职务工资的经费来源。

为精简机构，优化劳动组合，合理使用编外人员，普遍组织劳动服务公司。到 1989 年 4 月，上海海运管理局先后兴办全民、集体

的第三产业,包括各种类型的公司、经营部、服务部、商店、旅社、饭店等 50 家,注册资金 1 639 万元。1987 年到 1988 年间经清理、整顿,停业 5 家后,到 1989 年 4 月尚存 45 家,注册资金 1 616 万元,其中联营、中外合作合资经营 6 家,注册资金 238 万元。1988 年开办集体所有的 21 个经营性生产网点,年工业总产值达人民币 369.3 万,占 1988 年上海海运局全民所有制工业总产值 8 932.7 万元的 4.13%。

上海海运管理局为发展和加强横向联合,合资联营的运输公司、工业公司也相继组建。1980 年以后,造船资金由国家投资改由企业贷款,船舶固定资金的结构发生了变化。运输利润由原来单一的国家投资预算内利润,变为和企业贷款船国家预算外利润两部分组成。由于企业贷款的利润是用来归还企业贷款不作计税利润,不提生产发展基金,因此在投资船比例逐年减少,贷款船比例逐年增加的情况下,还贷能力差,企业的生产发展基金也将随着预算内计税利润的减少而减少。“七五”期前三年已发生了利润年年增加,企业留利却年年减少的状况。三年平均递减达 4.33%。加上船价上涨,资金利税率下降,贷款余额也在增加。这都将为发展运输生产力带来潜伏性障碍,成为企业深化改革、治理、整顿的一大课题,也是从新中国成立的前 30 年在数量指标上的起伏,转向经济效益上的新的经济特征。

到 1988 年底,上海海运管理局包括的基层单位有注册登记的运输公司和工业公司 6 家,注册资金人民币 5 858 万,美元 100 万。单一的航区范围、经济结构、经营方式在逐步为多元化所替代。1985 年全局利润总额突破 2 亿元,比 1976 年翻了一番。到 1988 年全局拥有运输船舶 187 艘 227 万载重吨,比 1978 年增加 100 多万载重吨。每年均增加船舶,后 10 年为前 30 年的 2.5 倍。前 30 年客货运输量在曲折中前进,有一定起伏;后 10 年始终保持上升的态势,稳步增

长。并使修船工业、通信、供应业等保持相应的速度向前发展。

1988 年底年上海海运管理局共有职工 28 264 人，固定资产（原值）31 亿元。其中运输人员 18 154 人占 64.23%；运输人员中的船员为 13 374 人，占整个职工总数的 47.32%；运输固定资产中的船舶固定资产为 26.9 亿元人民币，占全局固定资产总值的 86.62%。

二、发展沿海运输壮大远洋船队

1979 年中美正式建交后，扩大了两国间的贸易往来，同年 3 月 5 日“柳林海”轮首航美国西雅图，恢复了中美中断 30 多年的远洋运输。1972 年中日邦交正常化，中日间的友好往来和贸易交往也与日俱增。1980 年日本的进出口贸易额已占我国进出口总额的 24%，居我国对外贸易的第一位。但由于我国发展远洋运输起步较晚，1961 年开始组建远洋船队时，一年的外贸物资运量尚不足我方派船承运的 1%；除利用合营船公司承运 10% 以外，其余都得租用外轮去完成。20 世纪 70 年代以后我国利用国际航运市场萧条的时机，加速远洋船队建设，到 1976 年虽已基本缓解了外贸物资运输主要依靠租用外轮的局面，但仍然还有 30% 左右的外贸物资需租用外轮承运。在单一的航区范围，封闭式的管理体制中，造成一方运力有余，却被封存；一方运力不足，却要租外轮。生产关系不适应生产力发展的矛盾十分突出。并随对外贸易的扩大，矛盾也在加剧。

1978 年为满足钢铁生产的原材料需要，向澳大利亚进口铁矿石，短期内又急需大量船舶运输能力。为减少租用外轮，同年 4 月 30 日上海海运“神州”轮首航澳大利亚，往返 10 700 余海里，历经 42 天，于 6 月 11 日满载 23 665 吨矿砂到达上海港。这是缓解矛盾的初

次尝试。继而为满足进口粮运输的需要,从 1979 年第二季度开始重新抽调神州、德州、沧州、锦州、华太、华红、云海等 7 艘 25 000 吨级散装货轮参加远洋运输。同年 12 月 3 日继续抽调长辉(长阳、郑州、泸州、泰峰、新华 4、新华 5)等 7 艘货轮参加远洋货运;大庆 14、(大庆 21、大庆 43、大庆 44、胜利 5 轮)等 5 艘油轮参加远洋油运运输。从而使沿海运输和远洋运输间的运力和运量的关系得到适应性的调整。这适应性的调整,给上海海运带来新的转机。

1980 年在 1979 年的基础上,重新调整力量。继续运用内、外运输结合的经营方式,在确保国内沿海客货运输的前提下,抽出可以抽调的运输能力投入国外运输和港澳地区物资运输,并积极争取第三国货载,从而使船舶运输效率得到进一步发挥。1980 年完成国内运输任务和 1979 年基本相同,而投入国内运输的营运船舶却比 1979 年少 7 万吨。用这部分船充实到国外运输航线,多承运国外航线运输任务,使得 1980 年吨船产量(达到 19 883 吨/海里)比 1979 年提高 7.50%;实现利润(1.65 亿元)比 1979 年增加 22.82%,各项技术经济指标都达到历史较好水平。显示了从不平衡到平衡的有效途径。并使“确保沿海、参加远洋”形成了上海海运的一条基本经营方针。

运用这条方针,在后 10 年中扩大了客货运输的回旋余地,开拓了调节运输功能的航运市场。既发展沿海运输,又壮大远洋运输船队;沿海运输机动性增加,远洋运输扩大到世界 61 个国家和地区的 397 个港口。特别在承运外贸的液体化工原料上,上海海运的特种油运船舶,已成为一支不可缺少的海洋运输力量。

三、完善上海港的管理机制

“既沿海,又远洋”,推动了运输生产力的发展,从适应有计划

商品经济的要求出发在完善船舶管理体制的同时，发展横向联合，组建各种联营公司。五个直属船公司直接管理所属 200 多万吨运输船舶；五个联营公司组合联营单位的各自优势，发挥单一的运输体制所不能发挥的作用。

在船舶管理体制上，1960 年以前，上海海运基本上都是以一竿子管。1980 年企业从生产型向生产经营型转变。海运企业的特殊性决定了分权管理要统一于统一指挥，特别在船队具有一定自主权的情况下，运用不当往往会在分权管理和统一指挥之间发生摩擦。这种摩擦在调度上反映最为敏感。为有利于“既沿海，又远洋”的经营方式，着手对海运体制的全面分析。最后确定以近似事业部制的管理体制代替当时的直线职能制。撤销船队，合并部分处室。按管理职能组建航运部（由运务处、海监室、通信导航处合并组建）、船务部（由机务处、工厂处合并组建）、人事部（由人事处、教育处合并组建）。保留办公室、计划处、财务处等处室。由副局长兼任部主任，并赋予每一个部所独立处理问题和独立解决问题的权力。由部直接管理船舶。这是上海海运船舶管理体制的第三次变化。

1984 年 11 月，决定在原事业部制的基础上，成立 4 个船舶管理处。（货一、货二、客轮、油轮管理处）。船舶管理处的管船范围是哪些船属于哪个管理处，基本上仍按船队管理时的原则划分，不同的是：船队管理是有两个层次管船，管理处属机关职能处室，一个层次直接管到船；船队管理管船的范围大，属船舶面上的管理，船舶管理处管的范围小，是有重点的管，针对安全生产最直接的环节管。船舶管理处的主要职能是：管人、管船、管安全。赋予这三项管理的职能和相应的权限，配备相应的人员，有重点加强管理。从生产到生活，加强对人的管理；从操作技术到维修保养，加强对船舶设备的管理；从贯彻落实安全责任制到健全安全保证体系，加强