

山东半岛东北亚国际航运中心 发展战略研究



迟焕然 吕 靖 主编



人民交通出版社
China Communications Press

Shandong Bandao Dongbeiya Guoji Hangyun Zhongxin
Fazhan Zhanlue Yanjiu

山东半岛东北亚国际航运中心 发展战略研究

迟焕然 吕 靖 主编



人民交通出版社

内 容 提 要

本书通过分析与研究建设国际航运中心的理论与方法,提出了国际航运中心的定义、内涵以及形成条件;讨论了国际航运中心的运行机理;提出建立在规模经济基础上的网络型经济对国际航运中心的巨大影响。并以山东半岛东北亚国际航运中心为基准进行了国内外航运中心分项评价,针对山东半岛东北亚国际航运中心内部各港口的总吞吐量 and 分货类吞吐量、不同运输方式的货运量等多项指标,进行了定性和定量预测分析,提出要着力打造港口布局合理、港口集群功能互补、航运服务功能完备、物流要素集聚作用较强的山东半岛东北亚国际航运中心,使之成为东北亚地区重要的国际性干线枢纽港和区域性国际物流中心。同时,根据山东半岛东北亚国际航运中心的发展目标、工作重点与主要任务,分别针对运输通道、港口群及港口布局以及支持保障服务等进行了专项研究。

图书在版编目(CIP)数据

山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究/迟焕然,吕靖编. —北京:人民交通出版社,2009.7

ISBN 978-7-114-07841-5

I. 山… II. ①迟… ②吕… III. 国际运输:水路运输—交通运输中心—发展战略—研究—山东省 IV. F552.752

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 101485 号

书 名: 山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究

著 作 者: 迟焕然 吕 靖

责任编辑: 黄兴娜

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757925, 59757969

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 17

插 页: 2

字 数: 296 千

版 次: 2009 年 7 月 第 1 版

印 次: 2009 年 7 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07841-5

定 价: 40.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

**《山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究》
编写领导小组**

组 长 贾学英

副组长 迟焕然 杨 赞 王 栋 孙培廷

成 员 伊大迈 吕 靖 刘长旭 王心明 潘新祥

《山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究》编写组

主 编 迟焕然 吕 靖

副 主 编 刘长旭 王心明 王 杰

编写人员 靳志宏 夏侯玉泉 赵 旭 郭 萍 马德亮

曹世亮 贺 洋 钟学雨 盛彦文 李 晶

梁 晶 李 娜 王 丹

序 言

改革开放以来,我国积极加入了经济全球化的历史进程,对外贸易日益成为经济发展的主要推动力之一。在这种大的背景下,国际航运中心越来越频繁地见诸于媒体报刊,越来越为国人所熟知,中国国际航运中心的建设与发展变得日益牵动人心。

山东省拥有 3808 公里的黄金海岸线,位居全国第二,具备发展国际航运中心的优越自然环境。改革开放以来,山东省经济快速发展,2008 年全省实现生产总值 31072.1 亿元,排名全国第二位,业已形成雄厚的经济实力。在这一过程中,山东省港航业作出了巨大的贡献,保证了全省经济与社会预期目标的实现。与此同时,山东港航业也收获了经济发展的成果。2008 年年底,山东省沿海港口生产性泊位达到 375 个,其中深水泊位 168 个,全省初步形成了以青岛港、烟台港、日照港为主要枢纽港,以威海、潍坊、东营、滨州等中小型港口为辅助港的格局,青岛、日照和烟台港口吞吐量均过亿吨,是唯一拥有 3 个亿吨海港的北方省份。但是,在山东省港航业蓬勃发展的同时,也应该看到其发展的不利一面,而缺乏国际航运中心就是一个重要的“瓶颈”。

古人说过:名不正则言不顺,言不顺则事不行。尽管山东已经确立了港口强省的地位,仍需朝着国际航运中心的目标努力。数百年来,国际航运中心作为一种社会现象能够一直屹立不倒,令人瞩目,自有其成功的“秘籍”与独到的“魅力”。具体来讲,山东半岛建设国际航运中心至少应该具有三点意义。第一,有助于实现我国东西以及南北区域之间经济的协调发展。山东省位于我国东西和南北区域经济“落差”的交汇点上,山东半岛港口群位于横跨东中部并连接西部的黄淮海地区,同时又处在长珠三角区域和京津冀东北区的中间地带,通过山东半岛国际航运中心的建设,将加速实现中西部地区与国内外其他经济区域的有效连接,并有利于南北区域的经济发展更加协调。第二,有利于国家沿海港口运输网络体系的协调发展与科学合理布局。在交通运输部确定的全国 20 个沿海主枢纽港中,山东一省就有青岛、烟台和日照三港,是拥有沿海主枢纽港最多的省份。在国家南北沿海港口链条中,山东半岛港口群北接天津—秦皇岛—营口—大连等环渤海区域港口群,南连上海—宁波等长三角区域港口群,是国家沿海港口运输网络体系的关键一环,山东省在国家港口和海运布局中的重要地位可见一斑。第三,有助于推进我国山东本省和北方地区的经济发展与结构调整。建设山东半岛东北亚国际航运中心,利用山东半岛港口群优势建立和扩大临港临海产业集群,并向华北西北腹地辐射,有利于从被动型生产力布局转变为主动型生产力布局,从过去过分依赖内陆腹地资源转变为综合利用海内外资源,承接国际产业梯度转移,进而创造新的经济增长点和产业链,按照科学发展观的要求,实现走新型工业化道路。

令人高兴的是,山东省各级政府业已明确认识到国际航运中心建设对于山东全省经济与社会长远发展的重大意义。近些年来,山东省委省政府在“海洋经济”、“半岛城市群”战略等事关全省发展大局的重大战略设计中,均将沿海港口的发展与国际航运中心的建设放在重要

位置,省委的有关决定曾多次明确提出建设青岛北方国际航运中心。优越的现实基础,省委省政府的重要决策,为山东半岛国际航运中心的建设提供了强有力的政策和宏观环境支持。

山东国际航运中心的建设需要山东港航业及有关方面努力奋进,解放思想,开拓创新,千方百计,求新求变,加快实现这一既定的目标。路遥知马力,在国内外激烈的国际航运中心竞争中,相信山东全省港航界借助天时、地利、人和的优势,迎头赶上,一个崭新的国际航运中心必将脱颖而出,屹立于黄海之滨。

这一天必将为期不远!

我们期盼着这一天尽快到来!!

《山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究》编写组

2009年5月

目 录

绪论.....	1
---------	---

上篇 建设山东半岛东北亚国际航运中心的宏观基础与发展目标

第一章 山东半岛东北亚国际航运中心建设与发展的基础理论研究.....	7
第一节 国际航运中心内涵与分类.....	7
第二节 国际航运中心的形成条件及其特性	13
第三节 国际航运中心的发展状况	17
第四节 国际航运中心发展机理的简要分析	27
第五节 山东半岛东北亚国际航运中心竞争力评价	32
第二章 山东半岛东北亚国际航运中心建设环境分析	41
第一节 山东半岛东北亚国际航运中心建设的宏观环境	41
第二节 山东半岛东北亚国际航运中心腹地状况	45
第三节 山东半岛东北亚国际航运中心建设的现实基础	53
第四节 山东半岛东北亚国际航运中心品牌特色分析	64
第五节 山东半岛建设国际航运中心战略环境总体评价	68
第三章 山东半岛东北亚国际航运中心发展预测	78
第一节 预测总体思路与方法	78
第二节 各运输方式承担运量预测	79
第三节 各港口分货种吞吐量预测	84
第四节 山东全省与其他城市的港口吞吐量预测比较分析	96
第四章 山东半岛东北亚国际航运中心的主要特征、功能定位与发展战略目标.....	97
第一节 山东半岛东北亚国际航运中心主要特征与发展模式分析	97
第二节 山东半岛东北亚国际航运中心的功能定位与发展目标.....	100
第三节 山东半岛东北亚国际航运中心发展战略重点与主要任务.....	103

下篇 山东半岛东北亚国际航运中心发展战略与规划设计

第五章 山东半岛东北亚国际航运中心运输通道发展战略规划.....	115
第一节 山东半岛东北亚国际航运中心运输通道战略环境分析.....	115
第二节 山东半岛东北亚国际航运中心运输通道现状分析.....	118

第三节	山东半岛港口群层次及其腹地干港选址布局分析·····	125
第四节	山东半岛东北亚国际航运中心通道运输定量分析·····	139
第五节	山东半岛东北亚国际航运中心陆上运输通道发展战略规划·····	144
第六章	山东半岛东北亚国际航运中心港口群资源整合及港口布局战略规划·····	148
第一节	山东半岛东北亚国际航运中心港口群资源整合环境分析·····	148
第二节	山东半岛东北亚国际航运中心港口群资源整合战略目标及定位·····	153
第三节	山东半岛东北亚国际航运中心港口群资源整合战略设计·····	156
第四节	山东半岛东北亚国际航运中心港口布局与航线设计战略规划·····	160
第五节	山东半岛东北亚国际航运中心港口整合与发展的推进措施·····	170
第七章	山东半岛东北亚国际航运中心支持保障体系战略规划·····	173
第一节	山东半岛东北亚国际航运中心口岸通关发展战略规划·····	173
第二节	山东半岛东北亚国际航运中心港口金融服务发展战略规划·····	178
第三节	山东半岛东北亚国际航运中心港口管理体制发展战略规划·····	182
第四节	山东半岛东北亚国际航运中心临港产业发展战略规划·····	186
第五节	山东半岛东北亚国际航运中心港口物流发展战略规划·····	190
第八章	山东半岛东北亚国际航运中心航运服务业发展战略规划·····	195
第一节	山东半岛东北亚国际航运中心航运服务业发展现状·····	195
第二节	山东半岛航运服务业对山东经济的贡献测算·····	209
第三节	山东半岛东北亚国际航运中心航运服务业发展战略规划·····	215
第九章	山东半岛东北亚国际航运中心相关法律法规体系的立法建议·····	221
第一节	山东半岛东北亚国际航运中心相关法律法规体系现状·····	221
第二节	完善山东半岛东北亚国际航运中心建设法律法规体系的立法建议·····	225

附 录

附录一	专家调查法表格·····	231
附录二	1996~2003年世界50大港口运营基本数据·····	243
附录三	山东半岛东北亚国际航运中心法规规章调整目录·····	259

绪论

一、山东半岛东北亚国际航运中心发展战略的研究意义

目前,国际航运中心建设与发展已成为国内外港航界的工作重点。我国“十一五”规划已明确提出建设沪、津、连3个航运中心,确保香港国际航运中心的地位。同时,东北亚的日韩也纷纷筹划在区域航运中心的竞争中占得先机。这些都从国内外各个方面对山东港航业形成一定的压力。但是压力同时也是动力,山东半岛及其国内外周边区域的天时、地利、人和等诸多因素,从客观上提出了建设山东半岛东北亚国际航运中心实属势在必行。

(一)建设山东半岛东北亚国际航运中心是经济全球化暨东北亚区域经济合作与发展的客观要求

目前,世界经济发展面临着经济全球化和区域经济一体化的趋势。从区域经济一体化的发展来看,中、日、韩的经济互补性较强,合作开发前景广阔,东北亚经济自由贸易区正在孕育和形成之中,将有可能成为又一个极具增长潜力和竞争力的经济共同体。

山东半岛面临全球最大最繁忙的水域——太平洋,背依世界最大的北纬30~40度欧亚大陆黄金地带,与日本、韩国隔海相望,距离最近,既具备经营欧美市场的有利地位,又拥有开展对日韩贸易的优越条件,是实现中日韩区域一体化的核心区域之一。以青岛港为核心的山东半岛港口群地处东北亚的中心位置,必将在东北亚区域经济交流和走向世界的进程中发挥重要作用。建设山东半岛东北亚国际航运中心,辐射全球,面向东北亚,可以极大地提升本区域内的物流和运输效率,为区域内外经济合作与发展提供可靠的基础设施支持;可以增强山东半岛港口群的辐射功能和牵动作用,吸纳更多的资金流、信息流、货物流在中、日、韩之间集散;能够有效吸引各类生产要素在区域内外流动,有助于东北亚经济圈在世界经济中综合竞争力的提升。

(二)建设山东半岛东北亚国际航运中心是实现我国东西以及南北区域之间经济协调发展的客观需要

众所周知,山东省位于我国东西和南北区域经济“落差”的交汇点上。一方面,山东半岛港口群位于我国的黄淮海地区,该区域横跨东中部,连接西部,具有发展成为中西部地区对外开放窗口的潜在优势;另一方面,山东半岛港口群南接发达的珠三角和长三角区域,北承京、津、冀经济区以及东北老工业基地,地处衔接南北沿海的要冲。建设以青岛港为核心的山东半岛东北亚国际航运中心,既有助于中西部地区与国内外其他经济区域实现有效连接,有助于缩小我国东西部地区之间经济发展的差距,实现国家西部大开发和中部崛起的发展战略;又有利于南北区域的经济发展更加协调,有利于环渤海经济圈的发展和东北老工业基地的振兴,意义重大。

(三)建设山东半岛东北亚国际航运中心是国家沿海港口运输网络体系协调发展与科学合理布局的内在要求

在我国政府确定的20个沿海主枢纽港中,山东一省就有青岛、烟台和日照3个港口,是拥有沿海主枢纽港最多的省份,是唯一同时拥有3个亿吨港口的北方省份。在国家南北沿海港口链条中,山东半岛港口群北接津、秦、营、连等环渤海区域港口群,南连沪、甬、宁等长三角区域港口群,并与福建和珠三角区域港口群遥相呼应,起到承上启下的连接作用,是国家沿海港口运输网络体系的关键一环,山东省在国家港口和海运布局中的重要地位可见一斑。近年来,山东省沿海港口始终保持高速发展的态势,港口吞吐量连年以两位数的速度持续增长。青岛港集装箱吞吐量大大高于邻近的天津港和大连港,港口总吞吐量增长强劲,初步奠定了在我国北方沿海港口中的优势地位,日照和烟台两港也表现不俗。可以说,山东沿海港口的发展,既证明了其在全国沿海港口网络体系与国家港口布局中的突出地位,又体现出山东半岛东北亚国际航运中心建设是必然且可行的。

(四)建设山东半岛东北亚国际航运中心是推进本省及北方地区经济发展与结构调整的现实要求

目前,山东已被公认为全国经济大省,并成为全国第三大外贸进出口省份,其中的重要原因之一是基于港口的快速发展带来的优越港口条件。建设山东半岛东北亚国际航运中心无疑将会使整个物流系统更加通畅,从而极大地提升山东的宏观经济环境。这既可以提高全省对外贸易水平,又能够促进整个产业链条的高效运转,推动全省经济以更加和谐合理的方式发展。港口具有重要的资源配置作用。建设山东半岛东北亚国际航运中心,利用山东半岛港口群优势建立和扩大临港临海产业集群,有利于从被动型生产力布局转变为主动型生产力布局,从过去过分依赖内陆腹地资源转变为综合利用海内外资源,承接国际产业梯度转移,进而创造新的经济增长点和产业链,按照科学发展观的要求,实现走新型工业化道路。

需要强调的是,在山东省及其腹地的经济发展过程中,第二产业的比重过大,依赖程度较高,不利于产业结构的合理化和高级化,不利于节约型社会的构建。通过山东半岛东北亚国际航运中心建设这一大的服务业“系统工程”,可以充分利用国际航运中心全方位、多层次、长链条的优势,全面扩大山东全省的服务业整体规模,并向华北西北腹地辐射,有助于提升全省乃至腹地省市的服务业整体素质,促进传统服务业向现代服务业的转变,有力地推动经济和产业结构由重向轻、由资源耗费型向资源节约型的过渡,进而实现经济与社会发展的节约环保型模式,实现构建和谐社会的目标。

(五)建设山东半岛东北亚国际航运中心业已作为山东全省经济发展的重大战略予以推进

改革开放以来,山东半岛港口群得到长足发展,基础设施规模不断扩大,青岛港更以其优越的地理位置、良好的自然条件和亿吨大港的规模,跻身于世界知名大港之列,成为国民经济和对外贸易发展的有力支撑。当前,东北亚地区和全国沿海新一轮港口建设热潮蓬勃兴起,山东省沿海港口发展面临着前所未有的机遇和挑战。山东省委省政府已经把山东半岛东北亚国际航运中心建设作为全省经济发展的重大战略。省委省政府的主要领导对于山东半岛东北亚国际航运中心的建设非常关注,在“海上山东”工程、“半岛城市群”战略等事关全省的重大发展战略设计中,均将沿海港口的发展与国际航运中心的建设置于重要位置,多次就港口的建设

和发展问题给予重要指示。近年来,省委的有关决定曾多次明确提出建设青岛北方国际航运中心,省政府还专门下发《山东省人民政府关于加快沿海港口发展的意见》,要求将港口发展上升到全省经济发展的战略高度,列为省市重要发展目标。优越的现实基础,省委省政府的重要决策,为山东半岛东北亚国际航运中心的建设提供了强有力的政策和宏观环境支持。

(六)建设山东半岛东北亚国际航运中心是实现山东半岛港口群和谐与可持续发展的必然要求

近些年来,随着山东沿海各港口的快速发展,业已形成了以青岛为核心、以烟台和日照为两翼的山东半岛港口群。但是,港口群如何通过内外部的整合衔接进而形成一个均衡发展的服务网络,以更有效地为区域经济和社会发展提供支撑,仍需要开展大量的工作。建设山东半岛东北亚国际航运中心,科学地确定港口的功能定位,将进一步推动山东半岛港口群内部的资源整合和分工合作,有效地理顺各种内部关系,有助于整个港口体系均衡发展,最终形成一个整体最优、合力最大的服务网络,其现实作用难以低估。

基于上述国内与国外、现实与长远、竞争与合作等多方面多层次的考虑,本书的研究成果将有助于理清并深化山东港航业发展脉络,有助于探求山东省港航业的整体竞争力提升,有助于推进山东省现代服务业的整体发展,有助于实现山东省经济与产业结构的转变,因而具有重大现实意义。

二、山东半岛东北亚国际航运中心发展战略制定的依据与主要结论

(一)山东半岛东北亚国际航运中心发展战略制订的主要依据

在研究和制订山东半岛东北亚国际航运中心发展战略的过程中,主要依据并参考下列文献。

- (1) 国家发改委《中国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》;
- (2) 国家发改委《国家综合交通网中长期发展规划》;
- (3) 国家发改委《东北地区振兴规划》;
- (4) 铁道部《国家中长期铁路网规划》;
- (5) 交通部《全国沿海港口布局规划》;
- (6) 交通部《国家高速公路网规划》;
- (7) 交通部《国家公路运输枢纽布局规划》;
- (8) 交通部《道路运输业发展规划纲要》(2001~2010);
- (9) 交通部《环渤海地区现代化公路水路交通基础设施规划纲要》;
- (10) 交通部《长江三角洲地区现代化公路水路交通规划纲要》;
- (11) 国家统计局《中国统计年鉴》(2002~2007);
- (12) 交通部规划研究院《山东半岛城市群港口资源整合规划工作纲要》;
- (13) 中交水运规划设计院《日照港港口总体规划》;
- (14) 中交水运规划设计院《青岛港港口总体规划》;
- (15) 中交水运规划设计院《烟台港港口总体规划》;
- (16) 交通部交科院《港口发展与区域经济关联度评价指标体系研究》;
- (17) 交通部交科院《山东省沿海港口及主要相关产业对全省国民经济的作用和贡献分析》;
- (18) 山东省政府《赴省内外沿海港口考察调研报告》(2005);

- (19) 山东省人民政府《关于加快沿海港口发展的意见》(2005);
- (20) 山东省人民政府《全省沿海港口建设与发展现场观摩会发言材料汇编》(2006);
- (21) 山东政协经济委员会《加强山东省港口资源整合联动促进港口群建设研究》;
- (22) 山东省统计局《山东省统计年鉴》(2002 ~ 2007);
- (23) 山东省交通厅《山东省交通统计资料汇编》(2004 ~ 2007)
- (24) 山东省交通厅港航局《沿海港口发展分析报告》(2005 ~ 2007);
- (25) 山东省交通厅港航局《建设半岛港口群为基础的青岛国际航运中心战略思路的研究》;
- (26) 山东省交通厅《贯彻落实全省海洋经济工作会议精神进一步加快港航事业发展的报告》;
- (27) 山东省交通厅《山东省沿海港口建设发展有关情况的汇报》;
- (28) 山东省交通厅《全省交通工作会议汇编》(2006 ~ 2007)。

(二) 山东半岛东北亚国际航运中心发展战略研究的主要结论

通过针对山东半岛东北亚国际航运中心的全面分析与研究,得出如下主要结论。

(1) 通过专门分析与研究国际航运中心的一般理论与方法,提出了国际航运中心的定义、内涵以及形成条件,在此基础上讨论了国际航运中心的运行机理,提出建立在规模经济基础上的网络型经济对国际航运中心的影响巨大。进一步研究了国际航运中心的 4 种类型,并以山东半岛东北亚国际航运中心为基准进行了国内外航运中心分项评价。

(2) 分析了山东半岛东北亚国际航运中心的现状及未来趋势,全面评价总结了山东半岛建设国际航运中心的 7 个主要优势与 4 个相对劣势。在此基础上,针对山东半岛东北亚国际航运中心内部各港口的总吞吐量和分货类吞吐量、不同运输方式的货运量等多项指标,进行了定性和定量预测分析,从中可见山东半岛国际航运中心发展势头强劲,具有很强的竞争优势。

(3) 总结了山东半岛东北亚国际航运中心的 5 个主要“集群性”特征,提出了山东半岛东北亚国际航运中心的发展应以腹地直达型、东北亚区域性、货运型与适应型航运中心作为主要发展模式,以腹地直达与少量中转的综合、多货种的综合以及运输与航运功能和要素的综合作为发展特点。在此基础上,提出山东半岛东北亚国际航运中心的总体与具体功能定位:以运输与物流功能为核心功能;以航运与海事服务功能、自由贸易与保税功能作为紧密功能;生产和加工功能、信息平台功能、人才交流与服务功能为基础功能。

(4) 山东半岛东北亚国际航运中心的目标应为:在 10 ~ 15 年的时间里,以辐射全球,面向东北亚作为主要发展方向,逐步建成以青岛港区一体化特殊贸易区域为核心功能区,以山东半岛城市群为载体,以环黄渤海、黄淮海区域以及西北部地区为依托;以山东半岛港口群为基础,青岛港口为中心,烟台、日照港口为两翼;构建完善的基础设施体系、综合运输体系和航运服务体系,着力打造港口布局合理、港口集群功能互补、航运服务功能完备、物流要素集聚作用较强的山东半岛东北亚国际航运中心,使之成为东北亚地区重要的国际性干线枢纽港和区域性国际物流中心,成为山东省以及中国北方地区对外开放的窗口和要素聚集平台。

(5) 为实现上述建设目标,山东半岛东北亚国际航运中心应以“一个集散中心,一个运输体系,两大临港基地,三个服务平台”建设作为发展战略重点,坚持以半岛城市群建设为依托并形成互动。同时,根据山东半岛东北亚国际航运中心的发展目标、工作重点与主要任务,分别针对运输通道、港口群及港口布局以及支持保障服务等进行了专项研究。

上 篇



建设山东半岛东北亚国际航运中心的 宏观基础与发展目标

第一章 山东半岛东北亚国际航运中心建设发展的基础理论研究

众所周知,国际航运中心的出现、发展及演变,迄今已有数百年的历史。通过研究航运中心的相关理论和实践,把握国际航运中心发展的规律及趋势,有助于从理论上指导国际航运中心的发展实践,有助于山东半岛东北亚国际航运中心建设的顺利进行。

第一节 国际航运中心内涵与分类

一、国际航运中心的概念及其内涵

(一) 国际航运中心的概念

应该说,目前港航理论界和实践部门对于所谓国际航运中心,在认识上并不是统一的,有些是凭自己的感觉和经验来理解它,往往存在着盲目性和模糊性;当然也有些仅是在文字表述上有所差别,而对国际航运中心本质属性的判认基本一致。在各类媒体和会议上,时常看到或听到的“将某某港建成国际航运中心”或“建设某某国际航运中心——某某港”之类说法,这就应引起我们的注意和审慎思考,因为这是一种带有误导性的认识,它不但在理论上混淆了港口和港口城市的功能概念,而且在实践上将导致国际航运中心的建设失去正确的方向。应该说,港口是国际航运中心赖以存在的重要基础,但绝不是国际航运中心的本身或全部。国际航运中心的内涵是相当丰富和复杂的,它应是一个以特定港口城市为核心,包括周边紧邻区域在内的整体功能定位。

实际上,一般意义的国际航运中心是指在某一国际都市圈或城市带范围内,具有航线稠密的集装箱枢纽港等硬件设施和发达的航运市场等软件设施,取得众所公认的国际航运枢纽地位,并以国际航运产业作为核心纽带,以功能合理的港口群为依托,带动本地和相关区域经济发展,促进相关产业合理布局,实现相关资源最佳配置的国际化港口城市或港口城市群。这一定义从内涵和外延上廓清了国际航运中心与其他经济中心以及其他一般性港口城市的“界面”,从构成要素、功能定位和内涵本质,说明了什么是国际航运中心。

(二) 国际航运中心的内涵

国际航运中心的内涵,就是指作为一个国际航运中心的深层次本质,是指国际航运中心必须依赖并加以运用的特性。根据国内外国际航运中心的发展实践,国际航运中心基本上均具有下列内涵。

1. 国际航运中心必须是国际性港口城市

国际航运中心首先必须是大的港口城市,这是国际航运中心业务运作的基本要求。从世

界范围看,无论是第一代、第二代还是第三代的国际航运中心,无一例外均是以港口为依托的大城市;相反,没有港口作为依托的城市,无论其地理位置如何重要,交通网络体系多么发达,城市规模多大,都不能成为国际航运中心,如中国北京、德国法兰克福、法国巴黎和俄罗斯莫斯科等。大的港口城市作为航运中心的必要条件是毋庸置疑的。

但是必须指出,国际航运中心首先必须是大的港口城市,并不意味着凡是大的港口城市都可以成为国际航运中心,因为港口不过是航运中心的一个物流枢纽和基础平台,而绝不是航运中心的全部内容。要建设和造就一个国际航运中心,必须有港口所在大城市以及周围其他城市的支撑,此点绝不是仅仅依靠港口建设所能解决的。

2. 城市群是国际航运中心的主要依托

所谓城市群(Megalopolis),是指许多城市连成一体,在经济、社会、文化等各方面活动存在密切交互作用的巨大的城市区域。如前所述,国际航运中心所在港口城市必须是大城市,同时国际航运中心还必须处于发达城市群之中,依托城市群进行发展。国际性大城市群能够克服单个国际性大城市在资源、幅员等方面的不足,在更大的区域范围内调整资源配置,实现共同增长;只有这样才能在经济、贸易、金融、人才、服务等各个方面,对于航运中心给予有力保证。综观世界上成名的国际航运中心,其港口城市无一不是国际性大城市,其周围无一不具有比较发达的城市群。一方面,世界上几个著名的港口城市,大都具有相对较大的城市规模,其GDP均超过400亿美元,其中不乏世界知名的大城市如纽约、伦敦、东京;另一方面,这些港口城市同时又大都处于一个更为庞大的城市群的核心或突出位置。构造城市群的本质在于弱化国际航运中心腹地的行政区划,从区域角度强化国际航运中心相关城市间的经济联系,形成国际航运中心架构下的经济、市场高度一体化的发展态势;协调城市间的发展关系,推进国际航运中心内部跨区域基础设施的共建共享;保护并合理利用各类资源,改善国际航运中心人居环境和投资环境,促进区域经济、社会与环境的整体可持续发展。

3. 国际航运中心必须腹地广阔

国际航运中心必须拥有自己的吸引辐射范围或腹地。所谓国际航运中心腹地,是一个与航运中心或中心城市相对应的概念,是指航运中心的吸收与辐射能力能够达到并能促进其经济发展的地域范围。就交通运输枢纽而言,腹地是指集散旅客、货物合理的吸引范围。国际航运中心腹地通常分为:第一,直接腹地,指通过各种运输工具可以直达的地区范围;第二,中转腹地,又称间接腹地,是指由港口吞吐并经另一地点中转的货物和旅客所到达的地区范围。可以说,实力雄厚的经济腹地(而非“行政”腹地),是支撑国际航运中心的基础要素之一。具体而言,该腹地应依托庞大的经济区,同时还要具有经济一体化架构作为长期保障。

4. 国际航运中心必须是市场经济的产物

国际航运中心对市场经济的依赖,主要体现为以下两个方面:

首先,国际航运中心与全球性资本主义市场的形成以及全球经济和贸易有关。经济的全球联系与贸易,是由资本主义社会尤其是工业革命后形成的全球市场带来的。一方面,封建社会的封闭性、自给自足性导致了这一时代不可能出现国际航运中心,威尼斯、里斯本等也都难以称得上航运中心,正如《资本论》中所提及的“商业资本,在优势的统治地位中,到处都代表一种劫夺制度”,这也可以从威尼斯、里斯本在今天海运系统中毫无地位可见一斑(与伦敦不同)。另一方面,计划经济体制决策权力高度统一,排斥市场作用,通过行政命令配置资源,在

实践中往往倾向于搞“大而全”、“小而全”的封闭体制,该经济体制的封闭性和计划性同样决定了不可能出现真正意义上的国际航运中心。

其次,国际航运中心本身必须要依靠市场机制运作。一是国际航运中心主要服务对象国际贸易需要按照市场机制运作;二是国际航运中心的开放性、自由竞争性要求市场机制;三是国际航运中心的建设与运营需要市场机制;四是国际航运中心的举世公认必须通过市场检验,任何政府不规范的行政命令或直接干预,短期内或许有助于航运中心的发展。从长期来看,这些违背市场规律的做法必将受到市场的惩罚,最终国际航运中心的发展也不会顺畅。

5. 航运中心必须以航运及其相关产业为发展主线

国际航运中心,顾名思义,航运尤其是国际航运应是其建设与发展重点。一是国际航运中心架构下的航运业本身应得到发展。毋庸置疑,国际航运中心建设所涉及的最直接、最核心、最具标志性的产业当然是港口与航运业本身,否则也就无所谓国际“航运”中心。实际上,航运业作为产业链条较长的经济门类之一,既包括由港航运输业构成的航运业本身,也包括由航运交易与服务业、临港工业甚至政府服务在内的相关支持与支撑产业,其中航运业本身就是国际航运中心的基本内容,其发展直接关系到国际航运中心的成败。二是航运业应带动相关产业发展。透过伦敦、鹿特丹、纽约、东京、香港、新加坡等的成长历程,不难发现国际航运中心具有明显的生长点效应,即对一大批相关产业的拉动作用。三是其他产业应围绕着航运中心提供支持服务,并由此获得进一步发展。纵观国际航运中心城市,无一不具有雄厚的航运相关产业实力。这些航运相关产业得益于航运中心的发展,同时又为航运中心的国际竞争力提供了坚实的支持保障。以临港工业为例,航运中心城市港口与临港工业的互动关系已经为国内外许多港口城市的发展实践所证明。

6. 国际航运中心必须达到一定的货流或物流量规模

如上所述,国际航运中心以航运及其相关产业为主,而航运的主要服务对象为货物,提供的服务形态为货物的空间位移,当然就需要国际航运中心首先是一个国际货运中心,其货流量必须要达到相当的规模。一般而言,国际航运中心货流量指标既可以考察特定区域内的运输量,也可以考察与国际运输关系最为密切的港口与机场节点货物通过量(或吞吐量)指标,尤其是港口货物通过量(吞吐量)指标,甚至还可以考察港口集装箱吞吐量指标。世界知名的国际航运中心(除了伦敦外),都是港口吞吐量和集装箱吞吐量均位居世界前40位的港口城市。

7. 国际航运中心应该体现出集约型经济增长方式

所谓集约型经济增长方式,是指依靠提高生产要素的质量和利用效率来实现经济增长。以这种方式实现经济增长,消耗较低,成本较低,产品质量能不断提高,经济效益较高。实现经济增长方式由粗放型向集约型转变,就是要实现从外延的粗放型向内涵的集约型转变,从数量型向质量型转变。目前,世界各国国际航运中心均已实现了集约型经济增长方式,该方式已成为国际航运中心的主要内涵之一。

当今世界经济发展的一个明显趋势,就是以信息技术为主要标志的高新技术革命来势迅猛。同样地,高新技术与国际航运中心的结合越来越快,高新技术产业在国际航运中心建设与发展中的作用不断提高,以交通信息技术、物流组织与技术等为代表的前沿高技术,在国际航运中心海空港建设与发展中占有十分重要的地位。可以说,新经济本身既对国际航运中心提