

对上海国际航运中心发展方向选择的探讨

车 军,季 岚,汤连帮

(中交上海航道勘察设计研究院有限公司,上海 200120)

[摘要] 在分析和总结世界主要国际航运中心的发展历程和规律的基础上,结合国际航运发展新趋势,明确指出上海国际航运中心正处在形成期,上海国际航运中心形成期应选择以港口“硬实力”为发展着手,巩固上海港国际集装箱枢纽地位,加速吸引航运资源要素集聚,进而推动航运服务“软实力”共同发展,最终确定上海国际航运中心地位。

[关键词] 上海国际航运中心;集装箱枢纽港;港口“硬实力”

[中图分类号] F5 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1009-1742(2013)06-0066-08

1 前言

1996年国务院决定建设上海国际航运中心,此后以洋山深水港区为主要标志的基础设施建设和以集装箱运输为主要内容的港口运营取得了积极成效。近年来,为努力推进上海率先实现产业结构的优化升级和经济发展方式的转变,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》,规划至2020年,将上海基本建成具有全球资源配置能力的国际航运中心。关于如何建设上海国际航运中心存在不同观点。有人认为,上海的土地资源有限,已没有发展港口的空间,加之环境及城市承载力的限制,不能再进行港口建设,而是要大力发展目前的短板,即加强金融服务业、现代物流业、航运信息、政策机制等方面的建设。还有人认为,要用动态的眼光来看待上海的土地资源,上海位于长江入海口,长江口的浅滩成陆后可以作为新的港口乃至城市建设用地,可突破现有土地瓶颈,而上海国际航运中心的建设应在“硬实力”的基础上发展“软实力”,才能相得益彰。本文拟在综合分析当今世界主要国际航运中心的发展历程和规律的基础上,结合国际航运发展新趋势和上海自身的情况,对上海国际航运中心的发展方向选择进行探讨。

2 主要国际航运中心的发展情况

国际航运中心可以分为3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3方面的业务能力决定了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。国际航运中心发展的三代因此形成,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^[1]。目前上海已基本符合第一代国际航运中心的特征,即处在国际航运中心的形成期,并力图向第二、三代航运中心发展。

2.1 国际航运中心发展案例

纵观目前世界公认的伦敦、纽约、东京、鹿特丹、香港等国际航运中心的发展历程,国际航运中心的形成与升级转型与世界经济的增长中心的变迁及其自身的区位优势密切相关。在探求上海国际航运中心发展方向的过程中,不能仅着眼于已经成功的国际航运中心当前的发展特征,更应探究其形

[收稿日期] 2013-03-29

[作者简介] 车 军(1981—),男,甘肃兰州市人,工程师,主要从事技术经济和管理、水运规划等工作;E-mail: chejun@shiw.com.cn

成过程中显现出来的客观规律。

2.1.1 伦敦

伦敦国际航运中心目前以高度繁荣的航运服务业著称,在其形成国际航运中心的历程中,伦敦也曾是以全球枢纽大港和船东基地为核心并进一步发展的。伦敦国际航运中心的发展可以分为4个阶段^[1]。

1)形成期。17世纪中期,伦敦作为英国的首都,在英格兰和苏格兰合并为一个国家后,迅速发展成为英国最大的贸易中心、加工服务贸易中心和手工业生产中心。伦敦再出口商品占到了英国全国比重的80%以上,雄厚的贸易实力、资本实力和商品生产实力为伦敦国际航运中心的形成打下了坚实的基础,伦敦港口航运业得到迅速发展,成为当时世界的主要大港之一。

2)发展期。18世纪后期英国发起第一次工业革命,以伦敦为中心城市的英格兰中部大城市带开始崛起,为伦敦成为国际航运中心提供了可靠的腹地货运保障。伦敦港完成了英国1/3贸易量,伦敦成为当时全球国际商业和贸易中心、金融中心,带动了海运、金融、保险服务的发展,确立了国际航运中心的地位。1900年,波罗的海航运交易所的成立一举奠定了伦敦在国际航运市场中的核心地位。1912年伦敦港务局在Royal Albert码头南侧启动建设可停靠当时世界最大的3万吨级船舶的新港池,伦敦港成为了国际运输枢纽与欧洲门户,并进一步巩固了伦敦的国际航运中心地位。

3)成熟期。第一次世界大战以后,德国、美国的经济经过两次工业革命飞跃发展,英国在世界经济与贸易体系中的地位开始降低。除去政治上的因素,伦敦凭借第三大工业国和现代制造业生产中心的地位,加之第一次工业革命以来100多年累积的航运发展优势,通过先进的商船队、发达的租船市场以及多样化的航运服务,依然傲居国际航运中心之列,并且最早出现了由货运中心向服务中心转型的趋势。

4)转型期。第二次世界大战后,英国国际竞争力日益下降,经济增长中心向欧洲大陆、北美转移,给伦敦国际航运中心的发展带来了不利的影响。但伦敦凭借其长期占据的世界海运霸主地位,在服务业上累积的比较优势,推动生产性服务业和消费性服务业蓬勃兴起,使得伦敦在全球航运服务业很多方面处于垄断地位。从20世纪70年代中期开

始,虽然伦敦在港口吞吐量方面出现衰退,货物吞吐量排名落到世界30位以后,集装箱吞吐量徘徊在世界25~30位,但伦敦航运服务业高度发达,拥有数千家大规模的各类航运服务企业,提供包括船舶注册、船舶买卖、航运交易、海事保险、海运融资、海事诉讼与仲裁、航运信息咨询、航运人才培训和航运业界交流在内的全方面的现代航运服务,而且拥有波罗的海航运交易所、劳氏船级社、Drewry及Clarkson等一流咨询研究机构,并是国际海事组织、航运协会的总部所在地。高度发达的航运服务业支撑着伦敦占据国际航运中心的统治地位。

2.1.2 纽约

纽约国际航运中心的发展可以分为4个阶段。

1)酝酿期。18世纪中叶以前,纽约只是作为北美大西洋沿岸与欧洲贸易往来的港口之一,与港口和海运密切相关的金融保险、储运批发是当时纽约的主导产业。

2)形成期。第二次工业革命后,随着伊利运河的开通和铁路的建设,港口腹地大为扩张,纽约迅速发展成为北美运输枢纽。这一期间,纽约先后成立了证券交易所和美国最大的商业银行,随着水陆运输条件的改善,纽约城市的经济潜力开始充分发挥,纽约口岸进口额占当时全美国进口额的1/3,并导致商业银行向纽约集聚,成为美国最大的贸易口岸和银行业中心城市。在20世纪初,纽约成为美国的货物贸易中心和金融服务中心,纽约国际航运中心正式形成。

3)发展期。一战后,作为最大工业国的美国,其产品战后欧洲需求强劲,纽约城市所在的纽约州以及周边的新泽西、宾夕法尼亚等3个工业州,集中了美国工业1/3的生产能力,纽约港一举成为全球吞吐量最大的港口。同时,凭借在融资、贸易、运输方面的极大便利,纽约成为大公司总部和商业银行聚集的经营决策管理中心,进一步巩固了纽约国际航运中心的地位。

4)维持期。二战后,美国成为世界上经济最强大、最发达的国家,美元的世界硬通货地位保证了纽约成为全球金融中心之一;道琼斯指数、标准普尔指数、纳斯达克指数成为全球资本市场的晴雨表;纽约商品期货交易所、纽约原油交易所、纽约黄金交易所、纽约棉花交易所等众多商品交易中心,对国际海运市场发挥着巨大的影响。纽约商品贸易中心、全球金融中心的地位有力支持了海运相关

活动,从而维持了纽约航运中心的地位。

2.1.3 东京

东京国际航运中心的发展分为预备期、初创期和形成期3个阶段。

1)预备期。1884年日本邮船会社于东京成立,成为日本最大海运公司。第一次世界大战初期,日本商船队进入世界五强,从而确保了东京港口的运输货源和船舶停靠。

2)初创期。经过“二战”的破坏和朝鲜战争的复兴,1955年东京湾地带成为日本新的制造业集聚地,东京制造业产值跃居全国第一。1960年,东京制造业产值占到全国制造业总产值的1/6,并且完全由劳动密集型制造业中心转变为资本密集型制造业中心。20世纪70年代中期,东京传统工业部门衰退,但服务业得到了长足的发展,东京国际航运中心初步显现出来,形成以千叶、东京与横滨为代表的东京湾地区港口群,外贸货量巨大,成为亚太地区的海上货运中心,同时以东京为重要基地港之一的日本商船队进入世界前三强,日本邮船会社成为世界最大的船公司。

3)形成期。从1972年起,日本经济从以货物贸易为主要形式的商品资本国际化,转向以国际直接投资为主要形式的生产资本国际化。1984年,日元成为继美元和德国马克之后的世界第三位国际储备货币;1986年,东京离岸金融市场建立,推动了东京国际金融中心的形成。在这一过程中,东京也完成了向国际航运中心的转型。但是随后的经济泡沫破裂和经济萧条严重挫伤了东京国际航运中心的世界影响力,日本制造产业向周边国家转移带来的自身实体经济“空洞化”,给东京国际航运中心的进一步发展带来严重影响。

2.1.4 鹿特丹

鹿特丹不仅是世界大港之一,而且是重要的国际贸易中心和工业基地,是一个典型的港城一体化的国际城市。荷兰政府为国际贸易提供了许多方便,在港区内实行比自由港还自由的政策,使鹿特丹成为具有国际规模的世界贸易中心。鹿特丹国际航运中心的形成,离不开以下3个重要因素。

1)“欧洲门户”的区位。鹿特丹处于世界最繁忙的洲际海上航线(欧洲—美洲、欧洲—非洲、欧洲—大洋洲)与欧洲水运大动脉——莱茵河的交点,又介于西欧最发达的德、法、英3国之间,亦是联系北欧和南欧的中间站,并同欧洲稠密的公路、铁路

网结成一体。实际上,鹿特丹是世界最大贸易集团欧盟的进出口门户,是其长期成为世界第一大港的首要因素。

2)始终把港口、航道建设放在首位。航道是航运的基础设施。1863年在河口筑堤开挖航道时水深仅3 m,后经100多年的航道整治,其中特别是开凿通北海的新水道,引导莱茵河、马斯河等河水从新水道入海,使水流量倍增;同时不断疏浚航道,建设深水码头,扩张港区。如今港域水深已达14.5~23.6 m,港区面积近140 km²,有650多个泊位;54.5万吨级油轮、35万吨级散货船、13万吨级集装箱船均可满载进港,从而长时期确定了其航运业的世界“霸主”地位。

3)世界一流的港口服务业。优异的港口服务业是鹿特丹长期雄踞世界航运业榜首的重要因素。经多年建设,其港口服务业已成系统,除了一流的码头航道条件,鹿特丹还具备配合密切与便捷的海陆空联运网络,健全的综合服务设施(装卸、加工、包装、驳运与保税仓库等),并且拥有位于市区的银行、保险公司、贸易中心和大型商品交易市场等服务于航运业的功能设施。

正是鹿特丹强大的经济腹地(莱茵河—马斯河流域经济腹地)、良好的水深条件和高效的服务,建立并巩固了其国际航运中心的地位。

2.1.5 香港

香港20世纪80年代崛起为世界最大的集装箱枢纽港,1987年成为世界第一集装箱枢纽港,并曾长期高居世界港口集装箱吞吐量榜首。香港国际航运中心的形成和发展,不是航运产业孤军奋战的结果,而是由经济结构、政治环境、营商环境、基础设施建设等构成了城市核心竞争力,并为香港发展成为国际航运中心创造了基础和保障。香港目前联结了世界100多个国家和地区的460多个港口,形成了以本港为枢纽、通五大洲、四大洋的海上运输网络,并且还是许多国际航线的中途停靠站。香港葵涌集装箱码头当时可一次性接纳9艘第三代集装箱船(当时最大的集装箱船),平均每1分半钟就有一艘船舶进出港,成为当时世界上最繁忙、船舶接纳能力最强的港口之一。

香港国际航运中心形成过程中,最大的特征是开放程度最高的自由港政策^[9]。全香港都是自由港,实施从通航、贸易到外汇、简单税制、低税率等全面开放的自由港政策。20世纪六七十年代,香港

以世界经济、产业结构大调整和国际贸易货运量巨增为契机,依靠自由港政策建立了自己的制造业,由以转口贸易为主向以加工贸易为主转变。20世纪80年代,香港抓住亚太地区经济持续增长、世界经济发展中心从大西洋转向太平洋的机遇,运用自由港政策,实现了从加工贸易型到服务贸易型的转变。香港自由港政策推动了两次经济结构的转变,带动了对外贸易的蓬勃发展和对航运业的巨大需求,从而有力地促进了香港国际航运中心的形成。

2.2 国际航运中心形成规律

国际航运中心形成规律如下。

1) 世界经济增长中心的迁移和产业转移是引

导国际航运中心形成的核心机遇。国际航运是国际贸易的载体,国际贸易是经济发展的发动机。因此,国际航运中心城市是伴随着世界经济增长中心的转移而不断实现其空间上的转移,其演变轨迹与世界经济发展中心转移一致。18世纪以来,在欧洲工业革命、美国经济腾飞、欧洲复兴计划和亚洲经济崛起等时代变迁中,世界经济增长中心经历了地中海、大西洋、太平洋3次大转移,国际航运中心城市也先后在西欧、北美、东亚和东南亚等地区形成,因此国际航运中心的建设机遇来自于世界经济增长中心的阶段性迁移(见表1)。

表1 国际航运中心形成与经济增长中心转移的相关关系

Table 1 The relationship between the formation of international shipping centre and the shift of economic growth center

经济板块产生	经济增长中心转移	国际港口的兴起	国际航运中心的形成
“西欧板块”崛起	随着哥伦布发现新大陆,国际经济和贸易中心由地中海地区向大西洋转移	进入19世纪,英国工业革命后的重要生产基地——伦敦成为第一大港	19世纪中后期,伦敦国际航运中心正式形成
“北美板块”取代“西欧板块”	19世纪中后期,世界经济增长的中心向大西洋西岸转移	纽约崛起	20世纪初,纽约国际航运中心形成
“亚太板块”取代“北美板块”	20世纪80年代以来,世界经济重心从大西洋地区向太平洋地区转移	洛杉矶、长滩、东京、神户、横滨、新加坡、香港、釜山、上海、高雄等,形成了“亚太板块”	新加坡、香港、东京等纷纷成为国际航运中心的代表

2) 港口“硬实力”始终是国际航运中心形成过程中的基本前提。国际航运中心虽然是经济、贸易、金融和航运共同作用的产物,但港口是航运中心的实际载体,持久不衰的贸易量、长期领先世界的港口运量、适应世界海运发展趋势的港口“硬实力”条件始终是国际航运中心形成过程中的必要条件。无论是已经基本转型成为第三代国际航运中心的伦敦,还是目前正在向第三代国际航运中心努力的鹿特丹、香港、新加坡,这些公认的国际航运中心无一不经历过世界第一大港的过程,并都在国际航运中心形成期建设了当时最大的港区或码头,既强化了航运要素向国际航运中心的集聚,又准确把握了当时的世界海运发展趋势,奠定了在世界港口中的国际航运中心地位。

3) 充满活力的经济腹地和庞大的国际贸易量是形成国际航运中心的基本支撑。纵观全球几大国际航运中心伦敦、纽约、香港、新加坡和鹿特丹,可以发现广阔的、充满活力的经济腹地以及极其可观的国际贸易量,是其各自形成国际航运中心过程中的基本支撑。广阔的经济腹地(包括内向腹地、外向腹地)充满活力的持久发展,既是形成国际航

运中心的前提,也是避免国际航运中心在转型升级过程中由于产业转移导致自身“空洞化”困境的保证。伦敦、纽约虽然已经进入第三代国际航运中心发展范畴,在世界港口排位并不突出,但伦敦港依旧是英国重要的对外门户,腹地伦敦—利物浦产业带依旧活力充沛,而纽约港与新泽西港联营后,依然是美国东海岸最大的港口。同样是航运服务、金融服务突出的东京国际航运中心,在其产业转移、资本输出过程中,自身的制造导向型腹地日益衰落,使其缺乏应对“空洞化”困境的有效措施,进而日本的经济萧条、全球性金融危机等一系列经济大波动导致了东京国际航运中心的影响力日益降低。同一时期的香港、新加坡、鹿特丹则依靠港口城市独特的区位优势,依托港口发展,广泛吸引新兴产业集聚,将区域经济增长与其物流服务拓展牢固结合,以突出生产导向之下的货运功能为契机,成功地踏上了多样化的发展之路,确立了国际航运中心的地位。因此,经济腹地的发展状况和贸易量,始终是一个港口城市成为国际航运中心后,在面对经济波动、经济增长中心迁移等变革时,稳固航运中心根基、避免“空洞化”困境和避免航运中心

地位动摇的关键要素。

4) 金融中心是巩固国际航运中心地位,推动国际航运中心升级转型的必要条件。伦敦金融城和纽约华尔街都是举世闻名、声誉卓著并且拥有强大的历史根基的金融中心。伦敦的证券与外汇交易量在国际上遥遥领先,贷款额占世界借贷款的1/5左右,外汇交易量约占全球1/4。纽约的证券、外汇交易额仅次于伦敦名列全球第二,作为美国最大的口岸,同时也是重要的国际贸易中心。

虽然伦敦的集装箱吞吐量与世界很多大港相比有很大距离,纽约港也只能一直徘徊在世界集装箱港吞吐量排名的15名左右,但正是在伦敦、纽约两大国际航运中心形成期间,金融业、服务业的不断强化,国际金融和贸易的发展,推动了两大航运中心的转型发展,各自凭借其强大的金融、贸易环境的支撑,依旧保持着国际航运中心地位。由此可见第三代国际航运中心的特点之一就是具有强大的金融、贸易环境的支撑。

3 国际航运发展趋势

3.1 绿色航运和集装箱船大型化发展趋势具有引导未来世界海运格局变革的趋势

随着世界对环境保护、降低碳排放量的关注,航运领域的“绿色”发展趋势已经形成一种新的竞争力,低碳发展和“绿色航运”的潮流已经对未来世界海运发展起到引领方向的作用。在绿色航运概念的推动下,集装箱船发展呈现更为突出的大型化趋势。截至2011年年底,1×10⁴ TEU以上集装箱船保有量达到101艘,近5年船舶数量年均增速达到95%;2012年第一季度1×10⁴ TEU以上集装箱船订单达到59艘,1.8×10⁴ TEU集装箱船已开工建设,2015年以前将陆续有10艘投入亚欧航线;2.2×10⁴ TEU集装箱船也已进行相关研究。即将问世的1.8×10⁴ TEU集装箱船对比目前的“艾玛-马士基”船,其集装箱装载量增加16%,载运的集装箱平均每箱可降低碳排放量50%,不仅符合“绿色航运”的发展潮流,而且还将引导集装箱洲际干线的根本性变革。1.8×10⁴ TEU集装箱船满载吃水达16.5 m,需要的航道通航水深在19 m左右,而未来2.2×10⁴ TEU集装箱船吃水还有进一步增加的可能,在1.8×10⁴ TEU集装箱船的推动下,国际干线集装箱枢纽港的航道通航水深将开始向20 m迈进。国际性的集装箱枢纽港不仅需要腹地箱源量大而稳定,更重要的是港

口航道条件将成为国际枢纽港不可或缺的核心要素,不具备条件的干线港口势必降级为区域港口,进而失去形成国际航运中心的基本条件。因此,在以集装箱运输作为世界贸易核心实现方式的背景下,国际航运中心形成的首要条件是港口的“硬实力”必须能够适应今后绿色航运和集装箱船超大型化发展的需求,从而不断巩固和提升港口的全球性枢纽港地位。

3.2 以集装箱装卸能力为代表的枢纽港“硬实力”水平和港口扩张能力,是建设和巩固国际航运中心地位的一项关键措施

全球经济一体化的发展使世界各国经济发展离不开国际贸易,世界分工的格局造就了国际贸易中高附加值货物比重不断攀升,集装箱作为运输高附加值货物的最佳形式,在现代国际贸易中完成了90%的货物交换。因此,只有发达的集装箱运输才能支持贸易中心、航运中心的确立,而与贸易中心相辅相成的国际航运中心,必须以国际集装箱枢纽港为核心。

为了迎接1.8×10⁴ TEU集装箱船时代,世界主要的国际航运中心已启动了新一轮的深水化建设,力争在世界海运发展变革中,巩固国际航运中心地位。新加坡2010年失去港口集装箱吞吐量世界第一的地位,为了巩固其国际航运中心地位,新加坡港务集团(PSA)已计划投资35亿新元扩建巴西班让港三期、四期,可新增15个集装箱泊位,码头前沿水深达18 m,使新加坡港集装箱年吞吐能力达到5×10⁷ TEU,并可接纳1.8×10⁴ TEU集装箱船,从而满足未来不断增长的全球贸易和航运客户的长期需求,拟争夺回世界第一的地位。面对1.8×10⁴ TEU集装箱船时代的到来,以航运服务业为核心优势的伦敦国际航运中心早已未雨绸缪,为应对1.8×10⁴ TEU集装箱船时代可能出现的航运业变革,扭转长期以来港口硬件实力下降的局面,于2012年启动了伦敦门户港计划(London gateway),该计划是逾半个世纪以来伦敦国际航运中心最大的港口基建项目,港口设计年吞吐量3.5×10⁶ TEU,首期3个码头泊位(年吞吐量1.3×10⁶ TEU)将在2013年秋季投产,届时可满足全球最大1.8×10⁴ TEU集装箱船进出。

新加坡和伦敦不约而同进一步强化自身港口“硬实力”的选择,充分表明了无论是转型为以航运服务业等“软实力”为标志的伦敦,还是作为国际集装箱枢纽港的新加坡,在世界海运格局可能发生重

大变革的趋势下,通过适时地拓展港口空间、加强集装箱枢纽港建设,保持港口“硬实力”的扩张空间,是巩固国际航运中心地位的一项关键措施。

4 上海航运中心发展现状和评价

4.1 上海航运中心“硬实力”发展现状

2012年上海港全港货物吞吐量 7.36×10^8 t,集装箱吞吐量 3.253×10^7 TEU,集装箱吞吐量继续保持全球第一地位。上海港平均每月开出的国际、国内航班密度超过2 600班,通达世界12大航区,与200多个国家和地区的500多个港口建立了业务往来。全球排名前20家班轮公司都有分支机构入驻上海。

港口建设方面,洋山深水港北港区 and 外高桥四、五、六期工程相继投入使用,上海港海港码头泊位数量达到1 160个,泊位长度达到119.2 km。长江口深水航道治理三期工程顺利完成,航道水深达到12.5 m;长江三角洲内河高等级航道整治工程全面启动。

4.2 上海航运中心“软实力”发展现状

4.2.1 航运金融方面

至2012年末,上海各类金融单位超过1 100家,其中在沪经营性外资金金融单位近200家,外资金金融机构代表处超过200家。“十一五”后期,中国银行、交通银行等国内金融机构加大了对航运金融业务的投入力度,相继成立了航运金融专营部门,中国人民财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司均在上海成立航运保险运营中心;国际贸易结算中心外汇管理试点正式启动,期货保税交割业务取得突破,航运产业基金初步组建;船舶险和货运险等航运相关保险业务发展迅猛,2010年,上海产险市场中船舶险首次超越企财险,船舶险与货运险总和在上海产险市场的占比已经超过22%;融资租赁业务取得突破,成功吸引单机项目公司落户浦东机场综保区、单船项目公司落户洋山保税区开展业务;上海航运交易所编制了“上海出口集装箱运价指数”,国内基于此指数的衍生品交易量达到178万手,共计151亿元人民币。

但从全球角度分析,全球每年与航运相关的金融交易规模高达数千亿美元,其中船舶贷款规模约3 000亿美元,船舶租赁交易规模约700亿美元,航运股权和债券融资规模约150亿美元,航运运费衍生品市场规模约1 500亿美元,海上保险市场规模约250亿美元。但是,上海在这些领域占全球航运金融服务市场的份额仍不足1%。

4.2.2 航运市场方面

2010年,中国船舶交易信息平台在上海航交所内揭牌。上海航交所与中国船东协会联合编制了《二手船买卖标准合同》,有望成为继挪威版本后被业界广泛认可的“上海版本”。上海船舶价格指数(SPI)、中国新造船价格指数(CNPI)相继发布,填补了我国船舶价格评估和系列船价指数多项空白。

各类国际海上运输和辅助服务企业逐渐集聚上海。截至2011年底,上海共有国际、国内航运及其辅助企业1 951家,全球十大国际集装箱班轮公司、九大船级社分别在上海设立了总部、区域总部或分支机构。运价交易、保险公估、航运咨询等国际航运专业服务机构相继在上海建立。非双边海运协议关系国在华设立独资公司,航运经纪人准入制度均首先在上海取得突破。

2013年2月,波罗的海国际航运公会(BIMCO)上海中心正式开幕,成为首个正式入驻上海的国际公认的国际航运组织,有助于提升和增强上海国际航运中心建设的软实力。随着BIMCO入驻上海,势必会带来国际航运经济的集聚辐射功能,力推上海在提升市场配置资源能力的过程中实现转变经济发展方式。

4.2.3 航运法律仲裁方面

目前隶属于中国海事仲裁委员会的上海分会同时也是上海海事仲裁院成立10年来,已受理各类海事案件300余件,标的金额达40多亿元,案件纠纷类型包括船舶建造和买卖、船舶碰撞、船舶租赁、货运代理、渔业纠纷等。但在目前“总部授权、上海办案”的体制下,总部远离市场、决策滞后、效率不高,导致海事案件受理周期冗长、效率低。

另外,不容乐观的是,2012年年底BIMCO正式将新加坡列为其继伦敦、纽约之后的第三个国际海事仲裁地,这将对上海国际航运中心“软实力”提升带来明显的不利影响。

4.3 上海国际航运中心建设所处阶段分析

综上所述,目前上海国际航运中心建设过程中,港口硬件水平相对发展较快,为经济腹地的发展提供了优越的物流服务,在港口吞吐量水平、港口规模、航班数量等“硬实力”方面,已基本具备了形成国际航运中心的前置性条件,符合第一代国际航运中心的特征。在国际航运中心“软实力”方面虽有进展,但对于力求成为一个全球性的国际航运中心的目标而言,“软实力”水平与目前几个国际航

运中心的差距仍十分巨大,“软实力”的发展还处于起步阶段,主要表现为航运金融规模小,航运金融业的政策法规不健全,上海金融机构知名度和专业化水平有待大力提升,仍然缺少足够数量的国际性航运组织机构。

从上海航运中心发展现状和BIMCO将新加坡作为第三个国际海事仲裁地的选择来看,上海国际航运中心近年来虽然表现出一定的发展势头,但在国际航运中心的发展历程上,总体仍处于国际航运中心的形成期。结合其他国际航运中心成功经验,国际航运中心的形成期这一阶段,仍需要通过港口区位优势,广泛吸引新兴产业集聚,将区域经济增长与其物流服务拓展牢固结合,以服务腹地生产为导向,强化资源要素配置功能,从而吸引航运要素的加速集中。

5 上海国际航运中心发展方向选择的探讨

5.1 上海国际航运中心建设面临周边港口的挑战

面对世界航运发展的新趋势和国际港口加大建设力度的局面,国内港口不甘落后,纷纷加快建设。宁波—舟山港正加快建设梅山保税港区(1.8×10^4 TEU 集装箱码头),未来还将在衢山岛、大洋山建设深水港口;北方天津港、青岛港、大连港均已具备30万吨级航道,连云港也已建成25万吨级航道,争取洲际干线集装箱班轮挂靠,力争建成北方国际航运中心;南方厦门港海沧港区建设10万吨级以上集装箱泊位和15万吨级集装箱船航道,力求打造东南国际航运中心。虽然周边港口目前提出的国际航运中心建设目标基本都是区域性航运中心,但是不容忽视的是,周边港口都将具备接纳 1.8×10^4 TEU 集装箱船的码头,进港航道水深可达20 m,完全能够适应未来世界海运格局变化的要求。而上海港现有岸线已基本开发完毕,港口航道条件仅能提供16.5 m水深,“硬实力”的不足势必会降低上海港在国际集装箱干线运输中的地位,影响上海国际航运中心的形成和确立。

5.2 上海国际航运中心发展方向的选择

上海国际航运中心的优势在于港口位于长江口,拥有类似鹿特丹港的长江流域经济腹地。借鉴其他国际航运中心的发展规律,上海应明确自身处在国际航运中心形成期的定位,既应坚持以港口载体为建设国际航运中心的“抓手”,进一步强化港口

区位优势,结合世界海运格局变化趋势,以满足 1.8×10^4 TEU 集装箱船需求为契机,开辟港口建设的新空间,为迈向20 m深水大港创造条件,也要确保上海在港口“硬实力”方面与正在向第三代国际航运中心转变的新加坡、鹿特丹等具备同等条件,从而进一步巩固上海港在国际干线集装箱运输中的全球性枢纽港地位。

在国际航运中心的形成期,上海可借助不断强化的港口“硬实力”,申报自由贸易区的试点,扩大航运中心加工增值能力,由此提高对经济腹地的物流服务水平,打造高效的资源配置功能,在保障腹地经济所需货物吞吐量的基础上,借助自由贸易的优势,在提升港口中转功能的同时,转型升级加工转口贸易,从而吸引国际物流链向上海转移,拓展上海在亚洲区域乃至世界范围内资源要素的集聚和配置能力。

在这一进程中,港口“硬实力”的提升是资源要素不断向上海集聚的基础。加之适当的扶持政策,航运经济、航运金融、航运保险、航运交易、国际海事仲裁、国际旅游等现代航运服务业也将在要素集聚过程中得到加速发展,从而提升上海国际航运中心的“软实力”,进而推动经济、贸易、金融和航运相互促进、相互推动的良性发展势头,确立上海国际航运中心的地位。

6 结语

国际航运中心的形成,是港口“硬实力”和航运服务“软实力”互为推动的发展过程。上海尚处于国际航运中心的形成期,从世界主要国际航运中心的发展规律分析,每个国际航运中心在其形成阶段都长期占据世界港口的领先地位,港口“硬实力”是航运服务“软实力”发展的前置性条件,只有具备能够不断适应世界海运格局发展趋势的“硬实力”,才能为“软实力”的发展提供扎实的平台,从而最终确定国际航运中心的地位。

参考文献

- [1] 马 硕. 什么是国际航运中心[J]. 水运管理, 2010, 32(7): 1-5.
- [2] 张 丽. 伦敦发展国际航运中心的经验及启示[J]. 青年论坛, 2008, 9: 54-56.
- [3] 王婕丽. 香港国际航运中心建设经验对上海的启示[J]. 水运管理, 2010, 32(2): 27-34.

Discussion on the development orientation of Shanghai International Shipping Center

Che Jun, Ji Lan, Tang Lianbang

(Shanghai Waterway Engineering Design and Consulting Co., Ltd., Shanghai 200120, China)

[Abstract] On the analysis of the development of the main international shipping center and the new development trend of international shipping, it is clearly pointed out that the development of Shanghai International Shipping Center is now at the formative stage, and the appropriate choice and development direction of Shanghai International Shipping Center at this stage are committed to enhance the hard strength of Shanghai Port. Throughout the construction of port infrastructure, it will help Shanghai to consolidate its position as the main international container hub port of the world, to accelerate the concentration of shipping resources, and to promote the rapid development of the soft strength of Shanghai Port such as shipping service. So the status of Shanghai International Shipping Center will be finally confirmed around the world.

[Key words] Shanghai International Shipping Centre; container hub port; hard strength of port

(上接 65 页)

Discussion on strategic development new space and function of Hengsha in Shanghai

Ruan Wei^{1,2}, Gong Hongfeng², Lou Fei²

(1. Ocean College, Zhejiang University, Hangzhou 310058, China; 2. Shanghai Waterway Engineering Design and Consulting Co., Ltd., Shanghai 200120, China)

[Abstract] Hengsha island has lots of resource advantages, such as location, land, coastline and waterway. It will be Shanghai's new space of strategic development in the future especially after 2020. Inspiration from the marine economy development and the strategy of coastal cities expanding new space, the paper will deliberate the new space's strategic development direction and functional orientation of Shanghai Hengsha, which consists of five aspects: the international logistics center (free port and logistics center), the modern port industry area, the high-end service area, the recreation and tourism area, the ecological town and village.

[Key words] Shanghai; Hengsha; strategy; space; function