

上海国际航运中心建设的再认识

黄有方

(上海海事大学, 上海 200135)

摘要:针对2009年3月25日国务院常务会议审议并原则通过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,提出上海国际航运中心建设的若干值得再认识的重要问题,给出现代意义上的国际航运中心定义和产业构成,对航运业与航运服务业进行比较分析,对上海国际航运中心建设的若干问题作简略回答。

关键词: 航运; 航运中心; 航运服务; 航运物流

中图分类号: F551; F552; U699

文献标志码: A

0 引言

2009年3月25日,国务院常务会议审议并原则通过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。会议要求到2020年,将上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。上海国际航运中心建设再度引起国内外各界的极大关注。在新形势、新环境下,面临新机遇,如何把握并乘势而上,需要用科学发展的眼光对上海国际航运中心进行再认识。

1 上海国际航运中心的建设背景

建设上海国际航运中心一直是党中央、国务院的重要战略部署。2008年7月5日,国务院总理温家宝在视察上海洋山港时指出:上海“要紧紧围绕建成东北亚国际枢纽港的目标,大力发展现代航运服务体系,着力打造航运服务资源集聚中心,加快上海国际航运中心建设。”2008年9月7日,国务院在《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》中要求:加快以上海国际航运中心和国际金融中心为主的现代服务业发展;进一步整合港口资源,加强港口基础设施、集疏运体系建设,加快发展现代航运服务体系,努力提高管理水平和综合服务能力,尽快建成以上海为中心、江苏和浙江为两翼的上海国际航运中心;同时,依托区域综

合交通网络,大力推进现代物流业发展。

上海国际航运中心的建设历经考察与研讨、论证与规划、协调与建设以及使用与评价等多个阶段,已经取得巨大成就。以洋山深水港区为标志的上海国际航运中心建设不断取得新进展,长江口深水航道治理工程成效显著。上海港已成为世界第一大货运港、世界第二大集装箱港,是东北亚地区集装箱航班最密集的港口之一。上海国际航运中心在国内外政治、经济和行业的影响力不断提升。

2 国际航运中心的含义

为全面正确理解2020年将上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心,首先须了解国际航运中心的含义、何为基本建成上海国际航运中心以及上海国际航运中心建设当前所处的阶段。

目前,政府、学术机构和企业等对国际航运中心基本概念的理解各不相同。有些学者仍未将上海视为国际航运中心,有些企业家认为应该构建上海国际航运中心与航运服务中心双引擎发展模式,还有专家和业界人士认为上海已经成为国际航运中心。因此,有必要对如下几个涉及上海国际航运中心建设的问题进行再思考:

(1) 如何科学、全面、系统地理解现代国际航运中心? 如何在发展中认识现代国际航运中心建设的

内涵?

(2)上海建设航运中心已有多多年,目前处于何种阶段?现在究竟是否已成为国际航运中心?

(3)国内绝大多数专家、学者和企业家都认为英国伦敦是国际航运中心,上海应向伦敦学习.当前,伦敦是否是完整意义上的国际航运中心?上海追求伦敦模式是否是当前上海建设航运中心的最佳选择?

(4)现代国际航运中心的产业构成要素有哪些?航运业与航运服务业的发展规律和标志性差异又有哪些?

(5)在世界航运业发展史上,日本曾经占有举足轻重的地位,京滨阪神地区曾经是亚洲公认的航运中心,今日为何风光不再?日本是否已失去全面发展现代航运服务业的最佳时机?

(6)国际航运中心的建成标志是什么?航运业、航运服务业与航运物流业的建设目标、标志性指标分别是什么?

10多年来,国内外政治环境和经济环境等的变化,使上海国际航运中心建设面临的形势和发展内涵已发生很大变化,对国际航运中心的传统认识也应相应地转变.这种认识上的提高,有助于在今后的发展中抓住机遇,克服认识上的不一致和模糊性,使下阶段上海国际航运中心建设的战略规划、实施运行、机构设置、重点建设以及人力资源规划等具有整体性和前瞻性,有助于进一步明确目标与责任、建设重点与实施阶段,有助于正确学习国际航运中心的经验,探索我国现代航运中心建设的创新模式,寻找新的国际航运中心建设切入点.

3 国际航运中心的再认识

由于国际航运中心的复杂性、动态变化性和渐进性,港航理论界和实践部门对国际航运中心含义的认识不统一.有些单凭感觉和经验理解,往往具有盲目性和模糊性;有些从特定的港口角度理解,实际是针对国际航运中心的某种具体类型的,是狭义上的定义,存在一定的片面性;也有些仅是文字表述上的差异,对国际航运中心本质属性的定义基本一致.然而,作为国际航运中心分析与研究的基础,需对国际航运中心的含义有正确的认识和科学的把握.

笔者认为,国际航运中心的含义可从产业构成的角度进行理解.目前,国内外对于国际航运中心认识不一致,主要的原因之一在于对国际航运中心的产业构成认识存在差异.

助业构成,以港口大型化、港口吞吐量、集装箱货运量与集装箱船舶进出港量等硬实力数据作为国际航运中心的主要衡量指标.另一种观点认为,国际航运中心主要由航运服务业构成,强调国际航运中心的金融、贸易和信息等综合服务功能,认为国际航运中心的建设就是港城环境(软环境)的营造,并以英国伦敦作为国际航运中心的发展方向标.

事实上,这2种观点都只从狭义角度进行理解.笔者认为,现代意义上的国际航运中心应该由航运业、航运服务业和航运物流业构成.具体而言,国际航运中心指以国际航运为核心纽带,具有航运枢纽港所必需的硬件设施和为航运业服务的软件环境,集聚航运业、航运服务业和航运物流业等要素和资源的国际化港口大都市.

4 国际航运中心产业构成的再认识

国际航运中心的产业主要由航运业、航运服务业和航运物流业3部分构成,属于现代服务业范畴.

4.1 航运业

航运业主要包括航运和港口等产业,其核心业务涉及货物运输、货物装卸、拖船作业、码头服务和集装箱场站等,属于劳动密集型和资本密集型产业.

4.2 航运服务业

航运服务业指为航运业提供信息、人才、技术、管理、服务和保障等的产业与机构,航运服务业属于知识、人才和信息等密集型产业,多具有高附加值产业和集聚经营的特点.

航运服务业可分为2大类:一类为区域性航运服务业,另一类为全球性航运服务业.前者主要指航运辅助业及其转型和升级产业,其核心业务包括货运代理、报关企业、船舶代理、理货服务、海事服务和航行技术服务等;后者主要指与航运关联的配套服务产业,其核心业务包括航运保险、船舶融资、海事法律和仲裁专业服务、船舶注册、船舶检验、船级管理机构、船舶技术标准服务、新旧船舶买卖、船舶租赁、航运机构/协会、航运媒体与出版、航运会展、航运信息咨询、航运信息技术以及航运人才教育与培训等.

需指出的是,区域性航运服务业的核心业务和全球性航运服务业的核心业务的划分应随不同城市、不同业务和不同机构有所区别,主要区分依据为该业务的服务范围与区域性和全球性的关联度.区域性航运服务业的核心业务与其区域性服务范围有

性服务范围有强关联度。国内外航运服务业的各类核心业务的服务范围分布和业务份额比例应细化研究。不同核心业务关联度的理论分析应根据不同核心业务的影响要素和关联分布的置信度等确定。

4.3 航运物流业

航运物流业是现代国际航运中心承上启下、面向未来的重要组成部分。航运物流业是与航运、港口相关的运输、仓储、包装、流通加工和配送等环节形成的商品、资本、技术、信息、管理和人才的集成与创新,其核心业务包括港口保税物流、港口仓储物流、航运物流信息服务、港口越库物流、航运物流供应商、中间商、第三方服务供应商以及客户一体化服务与协作等。

国际航运中心的产业构成见图1。

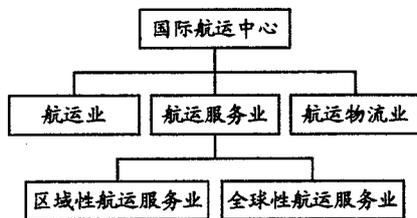


图1 国际航运中心的产业构成

由图1可知,现代国际航运中心由3大产业构成,是相互关联、有机统一的整体,不同产业构成赋予不同的建设目标和建成指标。

5 航运业与航运服务业的比较分析

5.1 主业领域

航运业与航运服务业的主业领域不同。前者主要包括航运和港口等产业;后者涉及代理、法律、金融、教育和会展等领域。

5.2 服务范围

航运业与航运服务业的服务范围不同。航运业的服务范围主要是航线挂靠港口城市及其腹地;区域性航运服务业的服务范围也主要是航线挂靠港口城市及其相邻地区,但随着转型和升级程度的不断提升,其服务范围呈外延趋势;全球性航运服务业则没有腹地的限制,其服务范围可覆盖全球。

5.3 服务内容

航运业与航运服务业的服务内容不同。航运业的核心业务包括货物运输、货物装卸、拖船作业、码头服务、集装箱场站和仓储服务等。区域性航运服务业的核心业务包括货运代理、报关企业、船舶代理、理货服务、海事服务和航行技术服务等。全球性航运服务业的核心业务包括航运保险、船舶融资、海事法

律和仲裁专业服务、船舶注册、船舶检验、船级管理机构、船舶技术标准服务、新旧船舶买卖、船舶租赁、航运机构/协会、航运媒体与出版、航运会展、航运信息咨询、航运信息技术以及航运人才教育与培训等。

5.4 资源投入

航运业与航运服务业的资源投入不同。航运业的投入主要是资金、自然资源和劳动力等;航运服务业,特别是全球性航运服务业,更侧重于知识、人才、信息、政策和环境等方面的投入。

5.5 形成规律

航运业与航运服务业的发展规律不同。

航运业随区域经济、货物结构和国际贸易发展的变化而兴衰,其兴衰速度相对较快,虽然有一定生存期,但转移速度也相对较快。如英国的利物浦港从20世纪70年代后开始衰落;英国最大的集装箱港口费利克斯托(Felixstowe)也已经在多年前卖给中国香港的和记黄埔;在英国铁行轮船集团(P&O)2005年将集装箱班轮业务卖掉,2006年又将P&O Ports卖掉后,英国已经没有世界级的港口或航运公司。

航运业是航运服务业的基础。没有航运业,极难发展航运服务业,但航运服务业的发展规律不同于航运业。全球性航运服务业可能随航运业兴盛而兴盛,但不一定随航运业衰落而衰落,只有区域性航运服务业较易随航运业兴衰而兴衰。全球性航运服务业的发展主要依赖于经济、社会、知识、人才、法律和文化等大环境,其兴衰速度和转移速度相对较慢,转移难度也较大,可长期保持,实现可持续发展。

5.6 数量分布

航运业与航运服务业的企业数量分布不同。航运业的企业数量较多,随腹地经济和贸易发展的需求分布;区域性航运服务业的企业数量较多;全球性航运服务业的数量相对较少,不完全随本地经济和贸易发展的需求分布。如苏格兰皇家银行(航运金融)总部一直在英国爱丁堡,而海运经济与物流研究所(ISL)一直在德国不来梅。

5.7 依托条件

航运业与航运服务业的依托条件不同。航运业的发展主要依托港口水深、经济发展、贸易增长、装卸设备和制造业水平;而航运服务业的发展主要依托政治环境、社会环境、市场环境、人力资源、政策环境、语言环境、法律环境以及文化环境等。

5.8 建设主体

航运业与航运服务业的建设主体不同。航运业

的建设主体和主业相对集中和明确,如航运公司、港务公司、造船公司和港机公司等;而航运服务业的建设主体和主业相对分散,包括代理、中介、政府、高校、法院、银行、协会、保险公司、交易机构、公证机构、出版机构和会展机构等。

6 问题的回答

(1)现代意义上的国际航运中心指以国际航运为核心纽带,具有航运枢纽港所必需的硬件设施和为航运业服务的软件环境,集聚航运业、航运服务业和航运物流业等要素和资源的国际化港口大都市。完整的国际航运中心应是航运业、航运服务业和航运物流业一体化的中心。

(2)从航运业看,上海已经建设了国际航运中心;从航运服务业和航运物流业看,上海尚未建成国际航运中心。上海已经具备一定的区域性航运服务业的基础或雏形,但仍落后于中国香港、新加坡、荷兰鹿特丹等地区。

(3)从航运业和航运物流业看,英国伦敦并不是国际航运中心;从航运服务业看,伦敦是世界上最强的国际航运中心。因此,伦敦并不是现代意义上的完整的国际航运中心。

航运业和航运物流业必然会对航运服务业产生影响,伦敦现代航运服务业虽然有很强的生命力,但其受到的挑战依然严峻,伦敦政府为此进行防止航运服务业转移的专题研究。伦敦航运业的衰落,为航运业兴旺的中国香港、新加坡、荷兰鹿特丹、希腊和中国上海等港口城市提供了航运服务业的发展机遇。航运服务业的发展不能一蹴而就,而是循序渐进,由点及面。伦敦航运服务业主体属于全球性航运服务业,其成功有历史机遇的原因,应对伦敦航运服务业的各类收入作具体分析。目前,上海处于区域性航运服务业的起步阶段,上海发展全球航运服务业需要航运业的坚强支持和成熟环境。因此,上海单纯追求伦敦模式不是当前的最佳选择。

(4)航运业与航运服务业在主业领域、服务范围、服务内容、资源投入、形成规律、数量分布、依托条件和建设主体等8个方面存在差异。了解和研究这8个方面的差异,有助于上海国际航运中心的可持续发展,有助于航运服务业的规划、定位和最佳切入点的选择等。

(5)日本在世界航运发展史上确实有过举足轻

重的地位,京滨阪神地区曾经是亚洲公认的航运中心,但随着区域经济、货物结构、周边国家与地区的经济发展以及国际贸易发展,日本航运业逐渐衰弱,这也符合世界航运业的发展规律。其风光不再的原因有:日本腹地范围小、劳动力成本高、材料密集型货物减少、航运服务质量相对不高以及周边国家与地区的经济和航运业发展迅速等。尽管日本京滨阪神地区的现代航运服务业有一定的基础,但与英国伦敦、中国香港、新加坡等城市相比,已失去全面发展现代航运服务业的最佳时机。认真吸取对日本京滨阪神地区、中国香港、新加坡和荷兰鹿特丹等城市在发展现代航运服务业过程中的经验和教训,对于上海国际航运中心的建设具有十分重要的指导意义。

(6)现代国际航运中心的产业由航运业、航运服务业和航运物流业构成,是相互关联、有机统一的整体,不同产业构成赋予不同的建设目标和建成指标。国际航运中心的建成标志需要研究国际航运中心的重要绩效指标(Key Performance Indication, KPI),研究针对航运业、航运服务业和航运物流业这3大组成产业构成的KPI标志及其综合KPI标志,对国际航运中心建设十分重要。

7 结束语

上海国际航运中心的建设基本上参考国际模式,建设初期的学习模仿过程十分必要。但随着上海国际航运中心建设的深入,需要研究其新发展、新模式,需要不断创新。

在上海国际航运中心建设中,对国际航运中心全面、科学的理解,有助于统一思想,有助于战略指导和重点工作安排,有助于我国各港口的发展特色,有助于国际航运中心的科学研究。应该保持和发展上海在航运业的国际中心的地位和优势,并充分利用该地位和优势所带来的机遇,大力发展航运服务业和航运物流业。

上海应该研究区域性和全球性航运服务不同产业的国际分布及其不同城市份额比例,明确发展领域和发展切入点。上海重点发展区域性航运服务业和航运物流业,积极发展全球性航运服务业,可能是当前的最佳选择。上海的航运服务业发展需要有所为,更需要有所不为。

本文提出的模型还可进一步改进.首先,由于区域内港口间的距离较近,因此,假设港口的单位货物服务成本和服务可靠性水平差别不大,但实际可能会不一致,今后的研究可放松该假设,研究各港口单位货物服务成本和服务可靠性水平存在差异的情形;其次,为分析方便,假设区域内各港口的基本需求和需求受其本身价格和服务时间的影响程度相同,今后可针对各港口不对称情形开展理论研究;本

文所提出的港口投资函数假定为港口服务效率的线性函数,可进一步考虑非线性函数情形;本文所考虑的港口单位货物服务成本为常数,实际上,港口单位货物成本随着港口需求量的上升而递减,今后可进一步考虑港口单位货物服务成本为港口需求量的递减函数;此外,港口服务水平也可作为港口的重要决策变量进行考虑.

参考文献:

- [1] MORGAN P G. Port pricing policies: a case study[J]. Ports & Harbors, 1993, 38(8): 9-15.
- [2] FRANKEL E G. The need for port alliances[J]. Ports & Harbors, 1996, 41(5): 30-32.
- [3] SONG D W. Port cooptation in concept and practice[J]. Maritime Policy & Manage, 2003, 30(1): 29-44.
- [4] IRCHA M C. Port Strategic planning: Canadian port reform[J]. Maritime Policy & Manage, 2001, 28(2): 125-140.
- [5] HOYLE B. Port concentration, inter-port competition and revitalization: the case of Mombasa, Kenya[J]. Maritime Policy & Manage, 1999, 26(2): 161-174.
- [6] 李晶. 区域内港口间价格竞争的原因分析[J]. 中国港口, 2004(8): 46.
- [7] 肖青. 港口企业竞争策略分析[J]. 世界海运, 2002, 25(5): 24-25.
- [8] 赫俊利, 雷蜜. 运用 AHP 评价港口竞争力[J]. 中国港口, 2005(1): 43.
- [9] 吕永波, 杨蔚然, 王瑞花, 等. 我国主要集装箱运输港口的竞争力评价研究[J]. 北方交通大学学报, 2002, 26(5): 102-105.
- [10] 张联军, 宗蓓华. 港口竞争力评价指标体系研究[J]. 世界海运, 2003, 26(4): 23-25.
- [11] 肖青, 李晶, 黄建柱. 物流环境下集装箱港口国际竞争力评价模型[J]. 大连海事大学学报, 2005, 31(2): 28-31.
- [12] 方敏. 中国集装箱港口合作竞争的博弈分析[J]. 集装箱化, 2005, 16(1): 26-28.
- [13] 茅伯科. 长三角港口的竞争与合作[J]. 水运管理, 2005, 27(2): 1-4.
- [14] 李超, 王宇. 港口合作竞争战略分析[J]. 交通企业管理, 2004(7): 25-26.
- [15] 文华. 深港港口合作的发展与前景[J]. 特区经济, 2004(7): 18-22.
- [16] 杨文智, 董平, 郭迪. 基于非线性动力学系统的港口竞争与互利模型[J]. 上海海事大学学报, 2006, 27(3): 5-9.
- [17] 纪德云. n 人合作对策的 Shapley 值法[J]. 沈阳大学学报, 2003, 15(1): 22-23.

(编辑 陈锋杰)

(上接第IV页)

参考文献:

- [1] UNCTAD. Review of Maritime Transport 2008[R]. United Nations, 2008.
- [2] 上海市城乡建设和交通委员会, 上海市交通运输和港口管理局. 上海—香港航运服务业互动发展研讨会论文集[C]. 上海, 2009.
- [3] 朱连庆. 怎样提升航运资源配置能力[N]. 文汇报, 2009-05-21(05).
- [4] 何洛先, 王志彦. 大港“突围”—国际航运中心三种模式对上海港的启示[N]. 解放日报, 2008-07-08(01).
- [5] 马硕. 软实力是建设上海国际航运中心的关键[J]. 水运管理, 2007, 29(5): 1-4.
- [6] 陆海祐. 构建上海国际航运中心与航运服务中心双引擎发展模式[J]. 中国港口, 2007(12): 1-5.
- [7] 黄有方. 港口现代物流发展策略[J]. 上海海运学院学报, 2004, 25(2): 41-44.

(编辑 陈锋杰)