

坚定不移地

抓好上海国际航运中心软环境建设

原上海港务局副局长 蔡美义

建设上海国际航运中心是我国的国家战略,是上海建设国际经济、金融、贸易中心的基础。1995年,党中央明确指出,2010年要建成上海国际航运中心基本框架,2020年基本形成上海国际航运中心。党中央的决策是科学的,定位也是明确的,符合上海建设“四个中心”和经济全球化实际。上海国际航运中心应该是集资本密集型和知识密集型于一体的综合服务中心,航运服务功能是国际航运中心建设不可分割的组成部分,是上海国际航运中心确立的重要标志。环顾全球,无论是老牌的英国伦敦国际航运中心,还是当代香港、新加坡国际航运中心,无一不是如此。笔者认为,衡量上海是否真正成为国际航运中心,从理论和实践来看,至少要达到3方面要求:与国际接轨、业界公认和社会认可。

1 与国际接轨

所谓与国际接轨,主要指航运功能与国际接轨。当今世界是经济全球化时代,特别是在我国加入WTO以后,与世界各国贸易往来必须遵循国际通行做法。目前,上海港已与世界逾200个国家和地区的逾500个港口和逾600家船公司有运输往来,航线覆盖世界所有航区,每月从上海港始发的国际航班逾1000班次,上海港已成为全球物流体系中的重要节点。但是,尽管上海港货物吞吐量居世界第1,集装箱吞吐量为世界第2,但与世界大港特别是世界公认的国际航运中心相比,上海港国际化程度仍比较低。一些必备的

航运服务功能还不具备,有的还比较弱,诸如航运企业集聚、航运配套产业规模、信息化程度、船舶融资、船舶保险、船舶经纪、船舶服务和海事仲裁、海事救助体系等大部分功能尚未与国际接轨。尽管上海港吞吐量在世界上首屈一指,具备航运中心的首要特征,但并非已具备航运中心的全部内涵。

2 业界公认

所谓业界,主要是指港、航、货等方面。国际航运中心顾名思义不仅是中国国内的中心,而且应该是全球航运中心。30多年来,纽约、奥斯陆、香港、新加坡、迪拜、釜山、高雄等港口都在设想建设国际航运中心,有的因自身局限没有实现,有的则只发挥了枢纽港的作用。香港、新加坡之所以成为世界公认的国际航运中心,除了在功能上与国际接轨外,都采取了宽松的航运政策,归纳起来有以下几点:(1)各项费率、税收项目公开透明,不搞“暗箱操作”;(2)口岸运营和配套服务成本、港航企业税赋成本较低,如对船公司的收入税、运费税实行优惠政策等;(3)造船费实行优惠政策;(4)实行自由港或自由贸易区政策,通关便利化;(5)港口开放程度比较高,船公司可以根据自己的意愿自行选择服务对象和服务方式,港口不能强行指泊等;(6)对船舶港口服务业(即为船舶提供船用配件和生活用品等)实行全面开放;(7)政府提供高效服务,创造良好稳定的航运环境。在这方面,上海港与国际公认的国际航运中心相比还有不小的 (下转第24页)

证明之一。如果收取包干费用这一事实再加上更进一步的证据表明货运代理人的利润来源是自货主与承运人之间获取的运费差价,在无反证证据时可以证明货运代理人与货主间存在代理关系的情况下,货运代理人被视为具有承运人的法律地位。《德国商法典》规定,货运代理人如果收取固定费用,就其权利义务而言,将被作为承运人对待。

如果货运代理人所收取的费用以代理佣金形式出现,则应认定其为代理人。这时的货运代理人根据委托合同取得报酬,对于报酬请求权的取得、丧失均适用委托制度的规定。

特别值得注意的是,实践中很少有货运代理人只收取佣金而不赚取运费差价的,所以根据货运代理人利润来源是代理佣金还是运费差价确定货运代理人法律地位的标准只能作为关联因素,而非决定因素。上海海事法院于2002年作出的一份判决就表明了这种态度。该案中原告买方与被告货运代理企业在1999年缔结一个包干费用合同,但合同并未声明货运代理人是以代理人还是契约承运人身份行事,最终法院认定货运代理人并不因为这份包干费用合同而成为承运人。判决的解释是,在货运代理人和买方之间缔结的包干费用合同中,虽然货运代理人收到总付运费并赚取可能的运费差额收入,但这一事实并不必然意味着

此时货运代理人是契约承运人而应对内陆运输中引起的灭损负责。作为货运代理行业的贸易惯例,包干费用常是货运代理人预先向货物利益方收取的一定金额,以便履行代理义务,如支付分包人、关税代理、内陆承运人等履约费用。包干费用可能包括代理人的佣金,同时代理人也可能承担其所收到与付出金额之间的赤字,这些事实并不能改变货运代理人作为代理人的法律地位。

国际货运代理人法律地位的认定是一个相当复杂的问题,目前各国并没有非常确定的标准,实践中法院总是综合多方面因素来对个案事实进行考察,以合理分配各方的风险和利益。

参考文献:

- [1] Lloyd's of London Report [R].1986:52.
- [2] 王学锋,郑丙贵.国际货运代理基本概念辨析[J].集装箱化,2006(4).
- [3] 杨运涛,丁丁.国际货运代理法律指南[M].北京:人民交通出版社,2002.
- [4] 於世成,杨召南,汪淮江.海商法[M].北京:法律出版社,1997.
- [5] Lloyd's of London Report [R].1920:197.
- [6] 翟娟.无船承运人的法律地位——兼谈我国相关立法的完善[DB/OL].[2003-12-22] <http://www.ccmt.org.cn/hs/explore/exploreDetail.php?slid=523>.

(上接第1页) 差距,当然不只是上海港,我国沿海港口均不同程度地存在类似情况。

3 社会认可

港口是为社会经济和对外贸易服务的,其港口地位主要取决于其所服务的区域经济和为其发展带来的影响力、带动力和贡献率,货物装卸只是其中的几项服务,吞吐量不是衡量港口对社会经济贡献的唯一指标。近10年来,与国内其他港口一样,上海港发展得益于经济全球化的推动,得益于我国改革开放政策,得益于我国对外贸易的持续发展,尤其得益于党中央建设上海国际航运中心决策带来的先发效应。随着上海港吞吐量的急剧增长,上海港对上海“四个中心”和大都市建设,对长三角地区影响力、带动力和贡献率尚未充分显现出来,同时,港口规模的扩张给

城市道路交通和居民生活环境带来沉重压力,尤以外高桥地区为甚,这是因发展思路和发展方式造成的。现在有些专家提出,根据党的“十七大”提出节能减排目标和上海自身实际情况,对上海港的发展规模应有所控制,对上海的陆路集疏运建设要作出长期规划。近期应对外省市通过陆路转运到上海港的货物实行总量控制,采取措施引导其改变转运方式,弃陆建水走铁路等,以减轻该地区陆路交通压力和减少对居民生活环境带来的影响。

上海国际航运中心建设是一个较长期的战略任务。我们要在科学发展观指引下,加快转变港口发展方式和转移发展重心,坚持不懈地抓好国际航运中心软环境建设,努力建成一个与国际接轨、业界公认、社会认可的真正的上海国际航运中心。●