

上海国际航运中心建设问题研究

荣伟成

【摘要】国际航运中心是人类社会发展，尤其是贸易经济发展到一定程度的产物。随着全球经济的一体化，国际贸易的繁荣发展，国际航运中心的功能不断扩展，对区域经济的发展有着巨大的引擎作用。建设上海国际航运中心是促进中国（上海）自由贸易试验区发展，提升我国国际影响力的重要一步。自 1996 年上海国际航运中心建设正式启动以来，经过近二十年的发展，上海国际航运中心建设取得了显著的成绩：航运中心硬环境建设不断加强，港口吞吐能力大幅提升。然而，上海还未能成为公认的国际航运中心，相比伦敦、新加坡、鹿特丹这些公认的国际航运中心，上海国际航运中心的建设仍然存在诸多问题。认清形势，找出差距，有利于上海在建设国际航运中心的过程中进一步发挥优势，逐步缩小差距，实现 2020 年基本建成国际航运中心的目标。

本文首先从航运主业、航运中心硬环境建设和航运中心软环境建设三方面介绍了上海国际航运中心建设现状。在中央和上海市的共同努力下，经过多年建设，上海航运企业云集，航运中心硬环境建设不断加强，港口吞吐能力不断提升。2013 年，上海港年货物吞吐量达 7.76 亿吨，居世界第二位，年集装箱吞吐量达 3361.7 万 TEU（国际标准集装箱），居世界第一位。同时，上海航运中心软环境也在不断改善：信息、法律、口岸服务水平逐渐提高，航运金融市场建设逐渐加强。

然后，通过上海同伦敦、新加坡、鹿特丹在区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三方面的对比分析，总结了上海国际航运中心建设的优势和差距。上海在历史、区位、国家政策和“四个中心”联动建设方面优势明显。但仍存在上海港港口集疏运体系尚不完善，周边各港口重复建设现象严重，港口集群效应不明显，上海国际航运中心航运服务功能不够健全，航运金融体系不够完善等问题。

最后，本文针对上海国际航运中心建设存在的问题，提出了上海航运中心硬环境建设和软环境建设方面的建议。包括加快完善港口集疏运体系，协调上海港同周边港口的建设，加强航运法律法规体系建设，加快高端航运人才培养与引进，加强信息体系建设，完善航运金融市场体系建设。

【关键词】上海国际航运中心；航运中心硬环境；航运中心软环境

第一章 绪论

一、研究背景、目的及意义

（一）研究背景

国际航运中心是人类社会发展，尤其是贸易经济发展到一定程度的产物。严格意义上的国际航运中心是十九世纪以后伴随着工业革命的兴起才形成的，它对推动人类社会的进步和世界经济的发展起着举足轻重的作用，特别是进入 21 世纪以后，随着全球经济的一体化，国际贸易的繁荣发展，国际航运中心的功能也不断扩展，对区域经济的发展有着巨大的引擎作用。改革开放以来，我国一直致力于建设具有世界影响力的航运中心。上海作为我国大陆商业经济国际化程度最高的城市，凭借其历史、区位、经济优势成为我国建设国际航运中心的首选。

1995 年,国家正式提出“把上海建成国际航运中心是开放浦东,使其成为远东经济中心,开发整个长江的关键。”¹1996 年,以上海为中心,江苏、浙江为两翼的上海国际航运中心建设正式启动。在中央和地方的共同努力下,经过近二十年的发展,上海国际航运中心建设取得了显著的成绩:航运基础设施建设不断加强,港口吞吐能力大幅提升。上海港年货物吞吐量从 1996 年的 1.64 亿吨增长到 2013 年的 7.76 亿吨,其中 2005—2011 年连续七年位居世界第一,2012—2013 连续两年位居世界第二位;年集装箱吞吐量从 1996 年的 197.1 万 TEU 增长到 2013 年的 3361.7 万 TEU,连续四年位居世界第一,上海港已经成为名副其实的世界大港。然而,上海仍然不是公认的国际航运中心,其中主要的原因就在于软环境建设的不足,相比伦敦、新加坡、鹿特丹这些公认的国际航运中心,上海在高端航运服务业的发展上差距较大,未能形成全球影响力;因此,在 2009 年国务院颁布国发 19 号文《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》以后,上海国际航运中心建设的重点开始逐步向软环境建设转移。2013 年 9 月,国务院正式发布《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》,明确提出提升上海国际航运服务能级,探索形成具有国际竞争力的航运发展制度和运作模式;同时,通过深化金融领域创新改革,推动航运金融市场的发展。上海自贸区的建设是进一步完善上海国际航运中心航运软环境建设的契机,对于实现到 2020 年将上海建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效、具有全球航运资源配置能力的国际航运中心这一目标有直接的推动作用。

(二)研究目的及意义

目前,上海国际航运中心建设正处于由传统的货物服务型模式向高端服务型模式转变的关键期,认清上海相比公认国际航运中心的优势和差距,将有利于上海在建设国际航运中心的过程中进一步发挥优势,逐步缩小差距,实现 2020 年基本建成国际航运中心的目标。同时,通过对上海国际航运中心建设问题的研究,丰富我国国际航运中心建设的经验,也可以为我国其他国际航运中心的建设提供参考。

本文以此为出发点,通过与国内外航运中心的对比,分析上海国际航运中心建设的优势和劣势,并由此提出上海国际航运中心建设的建议。

二、国内外相关研究综述

(一)国际航运中心的概念

国际航运中心由于在世界经济特别是国际贸易中的地位和作用日趋重要,因而近年来受到许多学者的关注和研究。但由于研究历史尚短,至今未能形成一个公认的权威概念,大多学者的研究都是从不同的角度阐述其对国际航运中心的理解,这些观点可以分为三类:

第一类是“港本位”论,即以港口功能定位航运中心。韩汉君(2006)认为国际航运中心是全球货物和旅客流转网络中的主要枢纽,其应该包括航海港、航空港以及与之连接配套的陆路水路运输系统,其中海运以货物为主,空运以旅客为主^[01]。林锋(2008)认为国际航运中心即指以大型现代化深水港港口为枢纽核心,拥有覆盖全球的发达的国际航线,相应的服务网络和水、陆、空集疏运系统的物流体系,其中,深水港港口成为国际航运网络的终端节点,并能提供全球性的航运服务和航运市场交易,形成调动全球航运航线的重要港口^[02]。

第二类是“航本位”论,即以航运功能定位国际航运中心。刁成宝、孙宏(2006)认为国际航运中心是指在某一国际性区域范围内取得众所公认的航运枢纽地位,并以国际航运为纽带,带动本地域以及相关区域经济协同发展,促进相关产业布局更为合理化,能够整合相关资源要素并实现最佳配置的港口城市^[03]。许淑君(2010)认为国际航运中心不仅仅是船舶和集装箱的聚集地,更应该是国际航运资源配置中心,其增值服务,转口贸易服务和物流服务是形成国际中转产业链,以实现有序高效的航运

¹建卫. 专文·建设国际航运中心. 载《上海年鉴 2004》, 第二十五 航运·邮政.

资源配置^[04]。

第三类将“港本位”和“航本位”综合在一起，以国际贸易功能定位国际航运中心。孙光圻（2005）认为国际航运中心是指具有航线稠密的集装箱枢纽港、深水航道、集疏运网络等硬件设施和为航运业服务的金融、贸易、信息等软件功能的港口城市^[05]。茅伯科（2009）认为国际航运中心是在一定的国际航运活动区域内，某些航运要素的集聚度、国际影响力和市场占有率最突出的港口城市^[06]。

结合当前公认国际航运中心的发展现状和国内外学者的研究成果，本文认为国际航运中心应当是在一定跨国区域内、高度发达的国际航运枢纽，是以先进的港口硬件设施为基础，以辐射世界的经济、贸易和金融中心为依托，相关航运要素高度集聚，具有国际影响力的海港城市。

（二）国际航运中心的构成和影响要素

徐杏（2003）认为国际航运中心的构成条件有自然条件（包括港口的水文、气候条件及地理位置）、经济实力条件、腹地条件、集疏运条件、贸易、金融和信息的支撑条件、服务条件和航运市场的建设^[07]。韩汉君（2006）认为国际航运中心构成要素有发达的国际航运市场、强大的腹地经济、充沛的集装箱物流、国家或区域性进出口贸易航运枢纽、良好的港口条件和一流的港口设施、完善的后方集疏运系统，积极的扶植政策和良好的法律环境^[08]。邵灵芝（2009）认为国际航运中心竞争力构成要素包括政府作用、基础设施、腹地经济、知识吸收与创新能力、航运要素的集聚与组合能力^[09]。K.Dabrowski（1981）认为航运市场的开放程度对航运中心会产生一定影响^[10]。Fung, King-Fai（2001）通过对新加坡航运产业的研究，认为信息化在很大程度上提升了新加坡航运服务水平，维持了新加坡航运优势^[11]。TheoE. Notteboom, Jean-PaulRodrigue（2005）认为区域化和腹地发展将有利于提升航运中心的竞争力^[12]。

（三）关于上海国际航运中心建设问题研究

关于上海国际航运中心建设的文献较为丰富，这些文献从多个角度探讨了上海国际航运中心建设问题。

从航运中心硬环境建设角度出发，王晓萍（2008）认为要充分发挥上海洋山保税港区和宁波梅山保税港区的作用推进上海国际航运中心的建设^[13]。王勇（2009）认为要从港口航道建设、集疏运体系建设、相关配套设施建设、法律建设四个方面建设上海国际航运中心^[14]。李耀鼎（2010）认为目前上海国际航运中心集疏运体系面临前所未有的压力和挑战，需进一步加快集疏运体系基础设施建设，通过加强不同交通方式间的衔接，逐步调整集疏运体系结构，从而形成规模化、集约化、快捷高效、结构优化的现代化港口集疏运体系^[15]。王婷婷（2010）认为上海国际航运基础设施建设在信息平台、航道治理、码头泊位及锚地靠泊能力等方面存在问题，因而提出加强信息化建设、优化港口集疏运体系结构，重视与内河航运的联动发展、完善集疏运功能的建议^[16]。韩杨（2012）认为物流园区是上海国际航运中心集疏运体系的重要组成部分，在航运口与内陆交通的衔接中发挥着重要作用。通过洋山港、外高桥、浦东空港、西北综合这四个重点物流园区的建设，形成一体化的口岸服务和腹地辐射的综合物流能力，增强上海国际航运中心的综合竞争力^[17]。高娟（2013）认为大力发展港口经济是推动上海国际航运中心建设的关键。通过促进港区产业集聚，发展港口物流推动航运中心建设^[18]。James J. Wang, Brian Slack（2004）认为上海国际航运中心的建设需要发挥政府作用，加强区域港口管理^[19]。

从航运中心软环境建设角度出发，陈继红，真虹（2009）认为软环境薄弱是上海国际航运中心纵深发展的制约问题，因此从航运人才、航运产业集群、港航科技和航运文化等方面提出建议^[20]。李建丽，王岚（2009）通过对上海航运人才集聚水平的实证分析，发现上海航运人才集聚水平相比境外航运中心存在一定差距，认为这主要是由于人才规模较小、人才质量较低、人才环境较差、人才国际化水平较低造成的，由此提出加强产业集聚、放宽入沪条件、完善居住证制度和领军人才所得税减免的建议^[21]。任声策，宋炳良（2010）通过对上海航运和金融业相关性的实证分析，得出航运业和金融业之间存在相互影响的结论^[22]。高洁，

真虹,。计小青,曹啸(2011)认为现代航运业的特点决定了航运业与金融业之间存在密切的联系,所以应通过采取恰当的金融和税收政策,创新金融产品,构建金融产品交易与转让平台,发展金融控股集团,完善相关法律和税收制度来推动航运金融市场的发展^[23]。计小青(2011)从基础、空间、功能以及金融条件的角度出发,全面分析了上海国际航运中心建设的现状及存在问题,认为上海航运中心的相关基础设施、航运服务体系不够完善,制度条件有待优化,上海应优先发展航运服务市场,整合长三角港口资源,从而推动上海国际航运中心建设的跳跃式发展^[24]。卢长利(2013)认为通过实施具有竞争力和吸引力的船舶登记制度、加大发展上海航运金融服务的力度、招揽高级航运服务相关人才入沪工作提升上海航运软实力^[25]。

从国际航运中心建设绿色化、低碳化的角度出发,梁雪娇,牛磊(2010)认为,发展低碳航运是航运中心发展的总趋势,应通过率先发展涉航业碳排放资源的交易中心,在基础设施建设中做到交通和建筑低碳化,上海国际航运中心建设才能走在世界前列网。余新洪(2012)认为,要通过政策法规的约束和激励力量来发展实施绿色物流,包括对低污染运输方式和清洁燃料进行补贴,对绿色标准化较高的航运企业,信息化程度较高的航运物流企业进行补贴,鼓励新技术的研究和应用^[27]。Anthony T. H. Chin, Joyce M. W. Low(2010)通过对亚洲港口生产效率中的环境因素的研究,提出环境效率内嵌于生产效率的问题^[28]。

从借鉴其他国际航运中心建设经验的角度出发,吴晓卉(2004)通过伦敦、纽约、鹿特丹、新加坡和香港五个公认的国际航运中心软环境建设经验的总结,提出了政府加强软环境建设的政策建议^[29]。张帅(2010)分析了汉堡国际航运中心的形成和发展条件,认为上海应学习汉堡,制定优惠政策,实行自由港模式,发展中、高端航运服务业^[30]。李智慧(2010)通过对伦敦和新加坡国际航运中心发展模式的分析,认为上海应根据本地区特点和优势,选准合适切入点,集中力量打造有自身特色的航运中心^[31]。

三、研究内容与方法

(一)研究内容

本文一共分为六章。第一章是绪论部分,介绍本文的研究背景与研究意义、国内外研究现状、研究内容与方法、创新点与不足;第二章是本文的理论基础,主要介绍新经济地理理论、产业集群竞争优势理论、国际生产折中理论;第三章从航运主业、航运中心硬环境建设和航运中心软环境建设三个方面介绍上海国际航运中心建设现状;第四章从区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三个方面,将上海同以伦敦、新加坡、鹿特丹为代表的国际航运中心进行对比;第五章在第四章的基础上分析了上海国际航运中心建设的优劣势。第六章提出加快上海国际航运中心建设的建议。

(二)研究方法

1、文献研究法。利用图书馆丰富的藏书、中国知网的期刊资源以及互联网的网络资源,整理并研究关于国际航运中心建设方面的文献,从而确定本文的研究方向、思路以及方法。

2、比较分析法。本文运用比较分析法,从区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三个方面,对比研究上海国际航运中心与国际航运中心(伦敦、新加坡、鹿特丹)的优劣势。

3、实证分析与规范分析相结合。本文运用实证分析法研究上海国际航运中心建设与上海国际经济、贸易、金融中心建设的相互促进关系,用规范分析法就上海国际航运中心建设问题提出建议。

四、创新点与不足

(一)创新点

本文的创新点主要体现在两方面。第一，实证研究了上海国际航运中心建设与上海国际经济、贸易、金融中心建设的相互促进关系；第二，比较研究了上海国际航运中心与公认国际航运中心在区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三方面的情况。

（二）不足之处

由于相关数据所限，本文上海船舶融资和船舶保险方面的数据分别只能更新到 2011 年和 2012 年。因此，未能对 2013 年最新情况进行全面分析，需要未来进一步完善。

第二章 国际航运中心建设的相关理论

一、新经济地理理论

1991 年，保罗·克鲁格曼发表论文《报酬递增与经济地理》，对新经济地理理论进行了初步探讨，开辟了对新经济地理学的研究；此后，以保罗·克鲁格曼、藤田昌久等人为代表的新经济地理学派逐渐形成，将经济地理学带入主流经济学殿堂。

新经济地理理论将运输成本、空间集聚纳入到理论分析框架中，强调规模经济和运费的相互作用所产生的内在集聚力以及由于某些生产要素不可移动性等带来的分散力对空间经济活动的影响^[32]。新经济地理学研究的主要内容分为经济活动的空间集聚与区域增长集聚的动力两方面。

经济活动的空间集聚以报酬递增、空间集聚、路径依赖为主要研究内容。首先是报酬递增：报酬递增是产业在空间上分布不均的原因。规模经济带来的产业成本节约促成了区域和地方经济集聚。其次是空间集聚：空间集聚与报酬递增密切相关，克鲁格曼运用了简单的“中心—外围”模型解释了空间集聚这一现象。在这个模型中，中心为工业地带，外围为农业地带。假设工业生产存在规模报酬递增且可在任何地方生产，农业生产报酬不变。那么，随着时间推移，工业生产将趋向于空间集聚。这是由于产业集聚带来了成本节约，促成了产业或经济区域集中的现象。最后是路径依赖：大部分新经济地理学家认为历史因素确定的集聚模式一旦确立，这种模式将得到进一步强化，并最终“锁定”为固定的集聚模式。路径选择主要用来解释国家和地区之间的专业化生产和贸易活动。

区域增长集聚的动力主要研究区域经济长期增长与集聚的关系。新经济地理理论认为，区域集聚的规模取决于市场规模的大小、劳动力的流动性和运输成本。区域经济集聚会使劳动力和资本充分流动，从而使产业和经济活动会有更大的集聚。

新经济地理理论丰富了国际经济学关于区位选择的研究，从全球视角研究区域经济发展问题，对区域经济发展具有十分重要的实践意义。

二、波特的产业集群竞争优势理论

20 世纪 90 年代，美国经济学家迈克尔·波特首次提出产业集群竞争优势理论并进行深入研究。波特在其 1990 年出版的《国家竞争优势》一书中从宏观角度论述了产业集群竞争优势问题。产业集群是指在特定区域中，具有竞争与合作关系的并在地理上集中的企业、专业化供应商、服务供应商、金融机构、相关产业的厂商及其他相关机构等组成的群体^[33]。通过对 10 个工业化

国家的考察，波特发现产业集群是工业化过程中的普遍现象。产业集群可以促进企业之间经常性的接触和交流，从而推动产业的升级和创新。特别是在文化相似、地理位置接近的情况下，企业之间频繁的互动和交流帮助他们抓住机会、发现和应用新的技术方法，实现显著的集群效应^[33]。波特指出竞争力的形成与竞争优势的发挥是产业集群的核心，并提出提升国家竞争优势的“钻石模型”，认为生产要素、需求情况、相关及支撑产业和厂商战略、结构与竞争四个基本要素和政府与机会两个辅助因素是一国在某一行业取得全球性成功的关键。

（一）生产要素

波特把生产要素分为基本要素和高级要素。基本要素包括自然资源、地理位置、气候等，这些要素是一国先天拥有或较易获得的。高级要素包括高科技、熟练劳动等。波特指出一国想要通过生产要素建立竞争优势，必须要发展高级要素，但同时初级要素是高级要素不可缺少的基础。

（二）需求情况

国内市场的需求会刺激企业改进和创新，是产业发展的原动力。国内需求越大，越有利于促进竞争，形成规模经济。强劲的国内消费是提高国际竞争力的重要基础。

（三）相关及支撑产业

波特认为优势产业的发展需要相关产业的支持，通过与相关及支撑产业的互动交流，提高产品质量，降低产品成本，建立竞争优势，并形成良性互动的“地方化经济”，进而获得并保持优势。

（四）厂商战略、结构与竞争

战略并不是普遍适用的，而是取决于实际情况。只有企业所采取的战略和措施能适应国家的实际情况时，国家才能在这些产业上获得竞争优势。竞争将有利于企业不断提高效率，取得和保持竞争优势。

（五）政府

政府应不断激励企业创新，从而提高国家竞争优势。政府政策成功发挥的关键是政府既不能越俎代庖，也不能无所作为，而是在于为企业创造一个有利于公平竞争的外部环境。

（六）机会

机会是可遇不可求的，在某些情况下一国产业可能会遇到难得的发展机会，从而该国在该产业中的竞争地位产生变化。

在全球经济一体化不断深入、国际贸易日益繁荣、国际竞争日益激烈的今天，波特的产业集群竞争优势理论的提出，对一国培养优势产业、提升产业竞争力以取得和保持竞争优势具有重大的指导意义。

三、国际生产折中理论

国际生产折中理论是英国经济学家邓宁于 20 世纪 70 年代提出的。自 20 世纪 60 年代开始，国际生产理论主要沿三个方向发展：一是以垄断优势理论为代表的产业组织理论；二是以安全通货论和证券分散风险论为代表的金融理论；三是以内部化理

论为代表的厂商理论^[34]。邓宁认为这三种理论对国际生产和投资的解释是片面的，没有将直接投资、国际贸易和区位优势综合起来加以分析，特别忽视了区位优势，基于这种考虑，邓宁将企业特定垄断优势、国家的区位和资源优势结合起来，提出了国际生产折中理论。

国际生产折中理论认为一个企业要从事对外直接投资，必须同时具有所有权优势、内部化优势和区位优势。

所有权优势主要包括技术优势、市场销售优势、组织管理能力优势等。邓宁认为在海外投资风险和成本都在增加的情况下，跨国公司仍然愿意海外投资的原因在于跨国公司具有所有权优势，这种优势能够克服政治风险和成本增加。

内部化优势是指企业对外直接投资将其资产或所有权内部化过程中所拥有的优势。企业通过内部化将资产转移给国外子公司，比通过交易转移给其它企业成本低很多，由于外部市场的不完善，企业更多的会通过内部化保持其优势。

区位优势是指可供投资的地区在某些方面具有有利条件或优越地位。区位优势主要包括自然资源、产业集聚、地理位置、运输成本、劳动力成本、市场需求等。企业在进行国际生产时必然会考虑区位优势，选择区位条件好的地区进行投资。

国际生产折中理论吸收各家之长，综合归纳，较好地解释了企业选择国际化经济活动的原因，尤其在区位优势理论方面作出了独到的见解。目前，这一理论是分析跨国公司经营活动，研究对外直接投资最具影响力的理论之一。

第三章 上海国际航运中心 建设现状

自1996年上海国际航运中心建设正式启动以来，经过近二十年的发展，上海国际航运中心建设取得巨大成就：上海航运企业云集，航运中心硬环境水平大幅提升，航运中心软环境不断改善，国际航运中心雏形基本形成。

一、航运主业

（一）航运企业

随着上海国际影响力的不断提升，航运业的日益发达，上海已经成为全球航运企业在大陆的重要集聚地。目前，有1000余家不同资本类型的国际海上运输和辅助企业在上海开展经营活动^[35]。中海集团、中远集运等大型国内航运公司总部均设在上海；全球二十大班轮公司全部入驻上海；全球九大船级社均在上海设立办事处；13家国际知名航运经纪公司落户上海北外滩。

（二）国际邮轮业务

上海港目前拥有上海国际客运中心、吴淞国际邮轮两大港口，6个邮轮泊位。世界三大邮轮集团嘉年华、丽星、皇家加勒比在上海均设有分支机构，多家邮轮公司开设了以上海港为母港的邮轮旅游航线。2013年，上海港接待邮轮靠泊197艘次，比上年增长17艘次。其中，以上海为母港的邮轮167艘次，较上年增加39艘次。邮轮旅客吞吐量75.06万人次，较上年增长1.2倍²。

（三）船舶登记

²2013年上海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. <http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201402/267416.html>.

近年来，上海港的注册登记船舶数量有所增加。目前，在上海港的注册登记船舶中，国内沿海船舶达 1929 艘，内河航运船舶为 1726 艘，特案免税登记船舶 48 艘，国际航线船舶 688 艘。³随着中国（上海）自由贸易试验区的建设，2014 年 1 月，《中国（上海）自由贸易试验区国际船舶登记制度试点方案》获得交通运输部批复同意，标志着中国（上海）自由贸易试验区正式开展国际船舶登记。这将进一步壮大我国国际商船队伍，促进上海国际航运中心建设。

二、航运中心硬环境建设

航运中心硬环境建设长期以来是上海国际航运中心建设的重点，经过多年的发展，上海航运中心硬环境建设取得明显进展：港口规模不断扩大，港航装备业务不断加强，规模化、集约化、快捷高效得集疏运体系基本形成。

（一）港口建设

1、港口泊位

经过外高桥一至六期工程，洋山港一至三期工程，罗泾港一至二期工程等项目建设，目前，上海港沿海码头长度达 12.29 千米，共拥有沿海泊位 1245 个，其中万吨级泊位 162 个，集装箱泊位 43 个。2013 年，上海港年货物吞吐量达 7.76 亿吨，居于世界第 2 位（见表 3-1）；年集装箱吞吐量达 3361.7 万 TEU，连续四年居于世界第 1 位（见表 3-2）。上海港已经成为名副其实的世界大港。

表 3-1 2010—2013 年上海港港口货物吞吐量（单位：亿吨）

年份	货物吞吐量	世界排名
2010	6.53	1
2011	7.28	1
2012	7.36	2
2013	7.76	2

注：数据来源于 2013 年《上海统计年鉴》及 2013 年上海市国民经济和社会发展统计公报（<http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201402/267416.html>。）

表 3-2 2010—2013 年上海港国际标准集装箱吞吐量（单位：万 TEU）

年份	集装箱吞吐量	世界排名
2010	2906.9	1
2011	3173.9	1
2012	3252.9	1
2013	3361.7	1

注：数据来源于 2013 年《上海统计年鉴》及 2013 年上海市国民经济和社会发展统计公报（<http://www.stats-sh.gov.cn/>）

³上海港注册登记船舶数量[EB/OL].<http://www.shippingdata.cn/mdex.html>.

sjfb/201402/267416.html.)。

在上海港港口规模不断扩大的同时,上海港港口现代化水平不断提高。采用全球卫星定位技术 GPS、地理信息系统 GIS、三维仿真技术、无线通信技术、数据仓库等多项技术,可为集装箱港口提供一整套作业监控与辅助决策解决方案的集装箱码头轮胎吊系统在洋山深水港三期码头成功应用;世界上第一座装备移动式岸基供电系统并同时配置了电动轮胎式集装箱起重机的外高桥六期码头投入运营;采用“前港后厂”一体化全程协同管理模式的罗泾港区运营良好,港口运行效率大幅提高。

2、航运装备制造业

以港口集装箱、大宗散货和件杂货的装卸生产为主的上海港口装备产业占据全球集装箱码头大型设备约 70%的市场份额,处于世界领先水平。同时,上海船舶制造业水平不断提高,能够制造各种类型的现代船舶和海上工程项目^[36]。

(二) 集疏运体系建设

目前,上海港以水路运输、公路运输、铁路运输和航空运输多种运输方式为一体的规模化、集约化、快捷高效得集疏运体系基本形成。

1、水路运输

上海国际航运中心水路运输体系建设成效显著,水路运输能力大幅提高。通过长江口深水航道整治三期工程建设,目前,长江口通航水深达 12.5 米,实现第三代、四代集装箱和 5 万吨级船舶全潮双向通航,同时可满足第五代、六代大型远洋集装箱船和 10 万吨级满载散货船及 20 万吨减载散货船乘潮通过长江口网;通过苏申外港线、大芦线一期、赵家沟等内河高级航道整治,上海港内外港区衔接工作进展顺利,连通江浙的高等级内河航道网络基本形成,目前,上海内河航道里程数达 2074 公里。2013 年,上海年水路货物运输量达 46697 万吨,年旅客发送量 68 万人次。⁴

2、公路运输

公路运输是上海港进出口货物最主要的集运输方式。目前,外高桥港区主要通过 S20 外环, G1501 上海郊环高速对外连接,洋山港区通过东海大桥与 G1501 和 S20 公路相连,或者通过 S2 公路与内环线相连。同时,随着长江隧桥、杭浦高速、申嘉湖高速的建成,上海港通过公路运输向长三角乃至全国的运输体系不断完善。目前,上海公路总里程达 12541 公里,其中高速公路里程达 806 公里。2013 年,上海年货物运输量达 42685 万吨,年旅客发送量 3477 万人次。⁵

3、铁路运输

上海国际航运中心铁路运输建设进展较快。近年来,上海新增宁城际铁路、沪杭客运专线、京沪高铁等铁路线;服务于洋山港区的浦东铁路一期工程 and 芦潮港集装箱中心站建成运营;海安至洋口港铁路路基、轨道、道岔、桥梁、站房等主体工程已全部完成。“十二五”期间,西站货场、杨浦货场、杨行货场、桃浦货场等上海铁路货场都将进行调整或搬迁,并将新建外高桥货场,届时将进一步完善上海港与周边地区的铁路运输体系。目前,上海铁路运营里程达 457 公里,正线延展里程达 826 公里。2013 年,上海年货物运输量达 624 万吨,年旅客发送量 7971 万人次。

4、航空运输

⁴2013 年上海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL],<http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201402/267416.html>.

⁵2013 年上海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL],<http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201402/267416.html>.

上海目前拥有浦东、虹桥两大国际机场。2013 年，两大机场共起降航班 61 万架次；年货邮吞吐量达 335 万吨；年旅客吞吐量达到 8279 万人次，其中，国内航线进出港旅客 5681 万人次，国际及地区航线进出港旅客 2598 万人次。⁶根据国际机场协会（ACI）最新统计数据显示，浦东国际机场货邮吞吐量连续 5 年位居全球机场第 3 位，年旅客吞吐量连续 3 年排名全球机场第 20 位^[37]。

三、航运中心软环境建设

在大力建设航运中心硬环境的同时，上海航运中心软环境也在逐渐发展，尤其自 2009 年国务院颁布国发 19 号文《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》以来，上海国际航运中心建设重点逐步向软环境建设转移，上海航运软环境得到一定改善。2013 年 9 月，国务院正式发布《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》，在航运服务领域推行多项改革，进一步促进了上海国际航运中心航运软环境的建设。

（一）航运服务

1、信息服务

早在上海国际航运中心建设之初，国家就十分重视航运信息化建设。经过近二十年的发展，上海国际航运中心信息服务能力不断增强。1996 年 11 月，上海市市政府与交通部共同组建国内唯一一家国家级航运交易所——上海航运交易所。该交易所自成立以来相继发布三大运价指数：中国出口集装箱运价指数（CCFI），该指数成为继波罗的海干散货运价指数之后的世界第二大运价指数，被联合国贸发会海运年报作为权威数据引用；中国沿海（散货）运价指数（CBFI），该指数及时反映了沿海航运市场的价格变动趋势，是我国沿海运输市场的“晴雨表”；上海地区出口集装箱运价指数（SCFI），该指数更有针对性地反映上海国际航运中心集装箱班轮运输市场状况，加快了航运运价指数衍生品的开发。2008 年，该交易所开通中华船舶交易网，为全国船舶交易提供了信息平台。2008 年 7 月，由 21 家单位共同发起成立的上海国际航运研究中心成立，该中心为国内外企业与航运机构提供了大量的信息服务和决策咨询，并自 2011 年起每年发布《全球港口发展报告》。2009 年 3 月，上海浦东国际金融航运双中心研究中心发布了全球首份国际航运中心竞争力指数（ISCI）。此外，上海船舶价格指数（SPI），中国新造船价格指数（CNPD）相继发布，为船舶交易提供了及时信息。随着上海自贸区的建设，2013 年 10 月，世界级航运交易所——波罗的海航运交易所在上海设立办事处，这是其 269 年历史上首次在中国设有实体办公地点，上海在国际航运界的影响力进一步提升。

2、法律服务

近年来，上海国际航运中心法律服务水平逐渐提高。2009 年 6 月，中国海事仲裁委员会上海分会正式更名为上海海事仲裁院；同年 5 月，上海国际航运仲裁院揭牌成立。两院的成立为航运商业市场争端提供了更为全面的仲裁服务。2012 年，上海海事法院受理案件 2571 件，仲裁委员会受理案件 51 件，上海国际仲裁会受理案件 19 件^[38]。

3、口岸服务

通过多年的探索实践，上海港口岸服务水平不断提升。自 2000 年起，上海口岸深化推进“大通关”工程，实行“5+2”通关工作制，确保全年每天都能通关；开展“统一平台、区域联动、选择申报、多点放行”改革，上海口岸通关效率大幅提高；建设以上海港航 EDI 中心为基础的交通电子口岸，全面覆盖上海集装箱码头、船公司和船代市场，实现港口数据与口岸数据的实时交换；实行海关和检验检疫的报关报检“一单两报”试点，有效减少企业申报信息重复录入，降低误差率，提高工作效率。

（二）航运金融市场建设

⁶2013 年上海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL], <http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201402/267416.html>.

现代国际航运中心的主要特征之一就是发达的金融市场。近年来，国家和上海市政府逐步加快航运金融市场建设。

一是航运金融政策加强。2007 年 7 月，我国实施中资国际航运船舶特案免税登记政策；2009 年 4 月，国务院颁布国发 19 号文《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》，进一步加强航运市场与金融市场的联系，发挥金融市场对航运发展的支持和促进作用，形成航运业、金融业发展的联动效应；2010 年 12 月，期货保税交割业务在上海洋山保税港区试点启动，洋山保税港区成为全国首个开展期货保税交割业务的试点区；2012 年 8 月，财政部、海关总署和国家税务总局联合发布的“启运港退税政策”，在青岛、武汉至上海洋山保税港区之间正式试行。随着上海自贸区的建设，2013 年 9 月，中国银监会发布《中国银监会关于中国（上海）自由贸易试验区银行业监管有关问题的通知》，鼓励自贸区内银行金融机构开展离岸船舶融资业务，进一步促进了航运金融市场的完善。

二是金融业务有所发展。其中航运保险业务发展较快，目前在上海涉足航运险经营的险企总数超过了 40 家，经营航运保险的专业中介机构有 300 多家。2012 年，上海船舶险保费达 22.62 亿元，占全国船舶险的比例达 40.63%，货运险保费达 13.39 亿元，占全国货运险的 13.16%^[39]；融资租赁业务也取得一定进展，交银租赁、招银租赁等 5 家单机项目公司和 1 家单船项目公司落户浦东机场综合保税区和洋山保税港区开展业务。

第四章 上海国际航运中心与公认 国际航运中心的比较

本章从区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三方面因素出发，将上海同以伦敦、新加坡和鹿特丹为代表的国际航运中心进行对比。伦敦作为高端服务型航运中心的代表，其在航运服务方面的发展经验十分值得上海学习借鉴。新加坡作为中转型国际航运中心的代表，其地理位置优越，港口基础设施先进，是上海在硬环境建设方面所要学习赶超的对象。鹿特丹作为腹地型国际航运中心的代表，其腹地广阔，河网密布，与上海的禀赋条件十分相似。

一、区位条件

上海：位于长江和黄浦江的入海交汇处，东临东海，南濒杭州湾，毗邻全球东西向国际航道主干线，是连接长江运输通道与海上运输通道的重要枢纽。上海境内河网密布，水系发达，与长三角各地一水相通。其腹地广阔，直接腹地为我国经济最发达的长江三角洲地区，间接腹地为整个长江流域。广阔的腹地和发达的腹地经济为上海港提供了充沛的货源，上海港的吞吐能力一直居于世界前列。

伦敦：位于英国东南部，跨泰晤士河下游两岸，扼居大西洋航道要冲，是连接西欧与北美洲的桥梁。伦敦是英国的经济、政治、文化和交通中心，其经济辐射能力可达不列颠岛东南部地区。

新加坡：扼马六甲海峡要塞，是连接太平洋和印度洋的航运通道，有“东方直布罗陀”之称。新加坡港口水深港阔，是天然良港。新加坡是亚太地区最大的转口港，转口贸易发达，但几乎没有腹地，是中转型国际航运中心的典型代表。

鹿特丹：位于欧洲莱茵河与马斯河交汇处，西濒北海，东溯莱茵河，是大西洋海上运输航线和莱茵河水系运输线的交接口，有“欧洲门户”之称。鹿特丹港是欧洲最大的港口，其直接腹地不仅包括荷兰，还包括德国、法国等莱茵河流经的地区，腹地经济是欧洲经济最发达的地区，间接腹地更是扩展至中欧及东欧地区。鹿特丹地理位置优越，腹地广阔，区位优势明显。

同伦敦相比，上海与其均属河口港口，二者地理位置都很优越，但在腹地的面积和经济发达程度方面，上海更胜一筹。伦敦的腹地是不列颠岛东南部地区，其面积和经济发展水平远不及上海的腹地一长三角地区；同新加坡相比，上海虽然毗邻全球东西向国际航道主干线，但是新加坡的地理位置更为优越，新加坡是东西航运的必经之地，国际中转量巨大。但在腹地经济方面，上海的优势更为明显；同鹿特丹相比，上海在地理位置，腹地面积和经济发展水平方面均与其相当。从区位条件来看，总体而言，上海与伦敦、新加坡、鹿特丹相比毫不逊色，在腹地面积和经济发展水平方面甚至优于伦敦、新加坡。

二、航运中心硬环境条件

上海：经过多年建设，上海国际航运中心航运硬环境条件大幅改善，根据《2013 年全球港口基础设施发展指数排名》，上海以 98.35 分排名第 2。在港口建设方面，目前上海港拥有 1245 个码头泊位，其中万吨级以上泊位 162 个，集装箱泊位 43 个，港口水深达 15 米。在集疏运体系方面，目前，上海港集公路、水路、铁路、航空运输为一体的发展格局已经基本形成。随着洋山港区三期工程、外高桥港区六期工程的投入使用以及长江口深水航道的改造，上海港水水中转条件不断改善；随着杭浦高速、长江隧桥的建成，上海港公路运输能力进一步提升；随着上海港周边地区铁路建设步伐的加快，上海港铁路运输水平有所提高。目前，上海港公路、水路、铁路三种运输方式的比例为 74.1:25.7:0.3。得益于硬环境条件的改善，上海港港口吞吐能力不断提高，吞吐量居于世界前列。2013 年，上海港年货物吞吐量 7.76 亿吨，居世界第 2 位；年集装箱吞吐量达 3361.68 万 TEU，居世界第 1 位。

伦敦：作为老牌的国际航运中心，伦敦成功实现了由传统货物集散型向高端服务型的转变。二战后，随着世界经济重心的转移，伦敦国际航运中心的货物中转和集散功能逐渐削弱。面对外贸规模缩减的情况，伦敦适时放缓港口基础设施建设，大力发展海上保险、海事仲裁等高端航运服务项目，成为高端服务型国际航运中心的代表。目前，伦敦港整个港区包括印度及米尔瓦尔、蒂尔伯里、皇港区三大港区，港口水深达 23 米。由于伦敦主要加强航运软实力的建设，伦敦的航运硬实力优势逐渐衰退。2013 年，伦敦港港口货物吞吐量仅为 4320 万吨，港口集装箱吞吐量为 92 万 TEU。

新加坡：作为中转型国际航运中心的代表，新加坡大力加强航运硬环境建设，保证高效地货物中转和集散，根据《2013 年全球港口基础设施发展指数排名》，新加坡以 99.72 分排名第 1。目前，新加坡拥有布拉尼、科佩尔、丹戎巴葛和西班牙让四个集装箱码头，港口水深达 18 米。新加坡港同时还拥有一个 40 万吨级的巨型旱船坞和两个 30 万吨级的旱船坞，同时修理的船舶总吨位可达 200 多万吨，是亚洲最大的修船基地之一^[41]。新加坡港公路、水路、铁路、航空运输发达，有效保证了集装箱的中转和集疏运，据统计，新加坡港 86.1% 的集装箱都是国际中转箱^[43]。2013 年，新加坡港口货物吞吐量 5.59 亿吨，居世界第 3 位；港口集装箱吞吐量 3258 万 TEU，居世界第 2 位。

鹿特丹：作为腹地型国际航运中心的代表，多年来鹿特丹一直注重航运硬环境的建设，根据《2013 年全球港口基础设施发展指数排名》，鹿特丹以 95.73 分排名第 3。在港口建设方面，鹿特丹港共有瓦尔-埃姆港区、梅尔沃港区、维尔港区、波利斯港区、博特莱克港区、欧罗波特港区和马斯莱可迪港区七大港区，港口水深达 24 米，共拥有 650 多个码头泊位。在集疏运体系方面，鹿特丹航运中心硬环境建设最强调集疏运系统建设，通过公路、水路、铁路、航空等运输方式可将送至货物送至荷兰和欧洲大部分地区。目前，鹿特丹港公路、水路、铁路三种运输方式的比例为 56:32.8:11.2。良好的航运硬环境条件有力得保障了港口吞吐量。2013 年，鹿特丹港口货物吞吐量 4.4 亿吨，居世界第 9 位；港口集装箱吞吐量 1162 万 TEU，居世界第 11 位。

总体而言，上海在航运中心硬环境条件上并不落后伦敦、新加坡和鹿特丹三大公认的国际航运中心。在港口建设方面，上海港港口规模较大，码头泊位众多，在港口吞吐量这一重要指标上远超伦敦、新加坡、鹿特丹三大国际航运中心（见图 4-1、图 4-2）；在集疏运体系方面，上海与腹地型国际航运中心的鹿特丹相比，上海港公路集疏运比例过高，铁路集疏运比例过低，水路集疏运发展不足，港口集疏运体系存在缺陷。但总体来看，上海的航运中心硬环境条件优于伦敦，与新加坡和鹿特丹的差距并不大，甚至在港口吞吐量这一指标上远超二者。

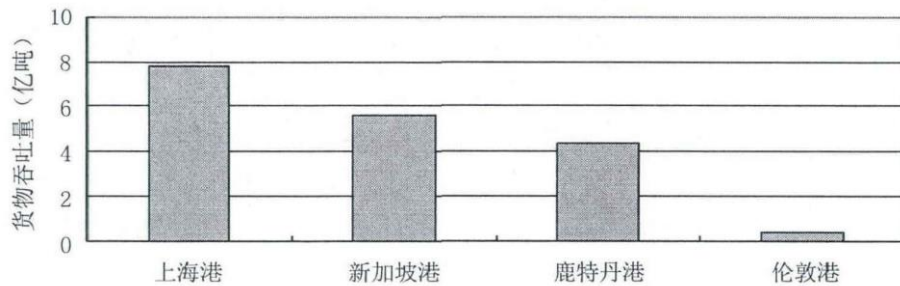


图 4-1 2013 年上海港、新加坡港、鹿特丹港、伦敦港港口货物吞吐量对比

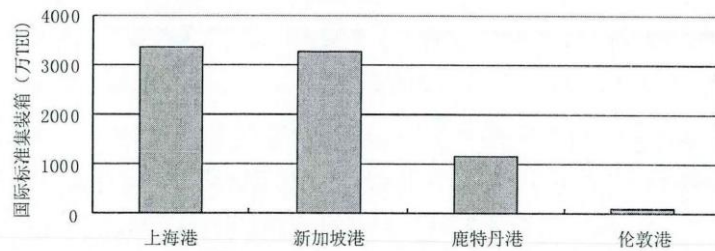


图 4-2 2013 年上海港、新加坡港、鹿特丹港、伦敦港港口国际标准集装箱吞吐量对比

数据来源：2013 年上海港、新加坡港、鹿特丹港、伦敦港港务局网站。

三、航运中心软环境条件

上海：上海在航运中心软环境方面发展较慢。口岸服务方面，上海港虽然已经建立起来口岸物流管理系统平台，但是由于上海港尚未实现港航信息资源的共享，海关、国检、边防、海事的信息不能共用，报关程序繁琐重复，导致上海港通关时间较长，降低了口岸服务水平；信息服务方面，上海拥有航运交易所、上海国际航运研究中心等信息咨询研究服务机构。其中上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数(CCFI)是继波罗的海干散货运价指数之后的世界第二大运价指数，被联合国贸发会海运年报作为权威数据引用；法律服务方面，上海的航运法律服务水平和提供的服务能力较低，2012 年，上海海事法院受理案件 2571 件，仲裁委员会受理案件 51 件，上海国际仲裁会受理案件 19 件；航运人才方面，上海航运高端人才仅占上海航运人员从业总数 1%左右，高端航运人才缺乏；航运金融市场方面，目前上海航运金融市场建设尚处于起步阶段，市场规模较小。其中在船舶融资方面，据统计，全球船舶融资规模约为 300 亿美元，而上海仅占 0.5%。在航运保险方面，上海涉足航运险经营的险企超过 40 家，有 300 多家航运保险中介机构，2012 年上海的船舶险和货运险规模达 36 亿元人民币。在船舶租赁方面，上海的年船舶租赁额约为 20 亿人民币^[43]。

伦敦：伦敦的航运中心软环境建设居于世界前列。伦敦的航运中心软环境建设以信息服务、船舶融资租赁、海上保险、海事法律和仲裁为主。信息服务方面，伦敦拥有波罗的海交易所，德鲁里航运咨询公司等世界级航运机构，为全球航运产业提供数据、信息。其中，波罗的海交易所发布的波罗的海干散货(BDI)运价指数是衡量国际海运情况的权威指数；法律服务方面，伦敦是提供国际海事海商法律服务的全球中心之一，很多国际航运纠纷案件都在伦敦仲裁处理，2012 年伦敦海事仲裁员协会全职仲裁员共受理案件 2,540 件；航运人才方面，伦敦航运从业人员中高端产业从业人员占主要地位，约占其航运从业人员的 85%。航运金融市场方面，伦敦航运金融业发达。其中船舶融资方面，伦敦的船舶融资规模约占全球市场规模的 18%。航运保险方面，伦敦的航运保险市场是全球最主要的航运保险交易市场，其保费总额约占全球航运市场保费总额的 17%。船舶租赁方面，伦敦的年船舶租赁额达 33 亿美元^[43]。

新加坡：新加坡的航运中心软环境建设是全方位的，既包括基础性的航运服务，又包括高端航运服务。口岸服务方面，新

加坡海关、相关政府部门信息平台共享，实现电子化通关。新加坡 98%进出口商采用无纸化报关，80%报关请求在 20 分钟内处理完毕；信息服务方面，新加坡目前信息平台主要是 TRADENET 和 PORTNET 两大信息平台。TRADENET 系统将新加坡所有国际贸易主管机构连接到一个整体网络中，实现各部门资源共享。PORTNET 系统是一个电子商务系统，该系统拥有 8000 多家用户，年平均交易额达 13 亿美元；法律服务方面，新加坡有 30 多家律师事务所提供海事海商法律服务，新加坡海事仲裁委员会有 26 家公司会员和 68 个来自不同国家的个人会员，集聚了 45 位国际性仲裁员。新加坡还相当重视航运金融市场建设，新加坡提供船舶融资服务的银行约有 20 家，经营船舶保险业务的保险公司有 26 家，经营货运保险业务的公司有 31 家，年航运保险费达 3 亿多新币^[43]。

鹿特丹：鹿特丹在航运中心软环境建设方面着重发展港口服务业，提高港口服务水平。鹿特丹港口通关效率高，通过 EDI 信息系统和国家级的信息服务平台 (Port-base) 等信息网络，运输指令、装运通知、装货清单等信息资源不断丰富，有效提高了港口信息服务效率。在航运金融市场方面，鹿特丹有 900 多家金融机构，其货运保险市场约占全球货运保险市场规模的 4%

同伦敦、新加坡、鹿特丹相比，上海的航运中心软环境发展差距较大。口岸服务方面，上海的通关程序复杂，效率低下，远低于新加坡和鹿特丹的通关时间；信息服务方面，虽然上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 是世界第二大运价指数，但总体上相比伦敦、新加坡和鹿特丹，数据的准确、及时、权威性有待提高。法律服务方面，上海提供的航运法律服务能力较低，全年处理的海事案件、仲裁案件总和仅相当于伦敦仲裁协会的处理数量。法律服务的国际化水平也远不及伦敦、新加坡；航运人才方面，上海的高端航运人才缺乏，从业人员素质不高；航运金融市场方面，上海的航运金融市场规模不及伦敦这样的国际航运中心，其中船舶融资方面，上海占全球规模的比例不足 0.5%，而伦敦则达到 18%。航运保险方面，上海的货物保险规模约占全球市场 15%，伦敦约占 17%。在航运中心软环境条件上，上海与公认的国际航运中心差距较大。

第五章 上海国际航运中心建设的 优劣势分析

一、上海国际航运中心建设的优势

（一）历史优势

上海自古以来就是我国重要的贸易港口。早在唐朝时，唐朝政府就在这里设立青龙镇，供往来船舶停靠。进入宋代以后，青龙镇已成为江南第一大贸易港，至清朝中期，上海港内货货物吞吐量居全国首位。近代以来，鸦片战争后，清政府被迫签订《南京条约》，上海作为通商口岸之一正式对外开埠，国际间的贸易更加频繁，港口码头日益繁忙，货物集散、中转量大幅增加。自 1853 年起，上海超越广州成为全国最大的外贸口岸。到 20 世纪 30 年代，上海已经成为远东最为繁荣的经济、贸易中心，中国大陆和远东最为重要的航运中心。1931 年，上海港年货物吞吐量达 1398 万吨，拥有过百条水路航线，船舶进口吨位居世界第七”。建国后，由于西方资本主义国家对我国的经济封锁，上海对外贸易稍有停滞，上海港的航运枢纽地位有所下降，但随着改革开放号角的吹响，上海贸易快速发展，上海港的航运枢纽地位日益凸显。如今，上海港已经成为世界港口中货物吞吐量第二大港，集装箱吞吐量第一大港。

（二）区位优势

通过与伦敦、新加坡、鹿特丹三大国际航运中心对比，上海在区位条件方面毫不逊色，在腹地面积和经济发达度上甚至优于伦敦和新加坡。

上海地处长江中下游平原地区，是连接长江运输通道和海上运输通道的重要枢纽。其毗邻国际航道主干线，是远东地区重要的货物中转和集散地。上海及周边地区水路、公路、铁路网密布。通过长江、沪渝高速、京沪铁路等运输线路可直达内陆地区，交通极为便利。便利的交通运输为上海提供了广阔的经济腹地，其直接经济腹地长江三角洲地区，这一地区是中国经济最发达的地区，2013年，江新沪三省市的GDP总额高达9.77万亿元。其间接腹地更为广阔，安徽、江西、湖北、湖南、重庆等地都在其间接腹地范围内。广阔的腹地和发达的腹地经济为上海国际航运中心建设提供了有力的保障。优越的区位条件吸引了大批国内外航运及相关辅助企业集聚上海，中远集运、中海集团等大型国内航运企业的总部设立在上海；全球20大班轮公司入驻上海；全球九大船级社在上海设立分支机构；250余家外商在上海从事国际海上运输及辅助行业网。全球航运及辅助行业企业的云集大大提高了航运集群效应，航运集群效应的提高进一步增强了上海的区位优势，为上海国际航运中心建设打下了坚实的基础。

（三）政策优势

纵观世界著名航运中心的形成与建设历程，国际航运中心的确立不仅需要优越的区位条件，还需要硬环境和软环境的建设。航运中心硬软环境建设最重要的一方面就是政府政策的引导和支持，伦敦、鹿特丹、新加坡等国际航运中心在建设过程中都无一例外得到了政府的大力支持。我国政府一直以来大力支持上海国际航运中心的建设，在宏观层面上为上海国际航运中心建设营造了有利的条件。1995年，国家正式提出“把上海建成国际航运中心是开放浦东，使其成为远东经济中心，开发整个长江的关键。”1996年，以上海为中心，江苏、浙江为两翼的上海国际航运中心建设正式启动。此后，国家和上海市政府陆续出台了一系列政策法规，推进上海国际航运中心建设。2005年，《上海港口条例》正式通过，首次在法规层面上规范了上海港口规划建设与经营管理。2005年，国务院批准成立上海洋山保税港区，此后又成立外高桥保税区、浦东机场综合保税区，通过在保税区试点实施启运港政策，中资船舶保税船舶登记等政策，在航运监管、航运服务等方面进行制度创新，积极探索国际航运中心建设。2009年初，国务院出台《物流业调整和振兴计划》，要求加强集疏运体系建设，实现海陆空“无缝连接”。2009年，国务院颁发《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》，明确了上海国际航运中心建设方向。2010年，交通运输部与上海市人民政府签署《加快推进国际航运中心建设合作备忘录》，共同推进上海航运集疏运体系、航运服务体系、国际航运发展综合试验区的建设。2013年9月，中国（上海）自由贸易试验区正式挂牌成立。自贸区的建设有效推动了经济市场化、贸易自由化、金融创新化，上海航运业国际化发展迎来难得契机。自贸区使上海港向自由港迈进，不仅利于扩大港口中转枢纽功能，而且将吸引大批航运相关企业集聚上海，促进航运产业集群，提升上海航运业国际竞争力。政府的政策支持有效地整合和配置了航运资源，促进了上海国际航运中心的建设。

（四）上海国际经济、航运、贸易、金融中心建设的联动优势

1、国际经济、航运、贸易、金融中心建设的联动优势的理论分析

国际航运中心发展规律表明，航运业的发展离不开经济、贸易、金融的联动支持，航运中心与经济中心、贸易中心、金融中心的建设是四位一体，相互促进，共同发展的。

航运业具有很长的产业链，上下游相关产业很多，经济效益巨大。其上游产业包括航运交易、航运融资、航运保险、海损理算、海事仲裁等；中游产业涉及船舶租赁、货物运输、邮轮经济等；下游产业包括码头服务、船舶代理、货运代理等。庞大的产业规模，对经济中心建设起到巨大的推动作用。同时，经济中心的建设又为航运中心建设提供了经济保障，扩大了货物的集散和中转规模。

航运业一直以来与贸易发展联系密切，国际航运中心正是随着国际贸易的不断发展才逐渐形成。随着国际贸易的发展，世界各地间的货物运输越来越频繁，频繁的货物运输需要一个相对集中的地区进行货物的集散与中转，航运中心随之形成。同时，航运中心的货物吞吐量是对贸易发展最基本的支持，一个运输体系完善、服务功能齐全的航运中心将有力促进城市和周边地区

贸易的发展。

随着航运中心的不断发展，航运业与金融业的联系越来越密切。一方面，航运业的发展需要大量的资本支持，发达的金融市场能够为航运业发展提供资金保障，同时金融业的发展还能丰富航运中心的服务功能，促进航运保险、航运融资等服务业务的拓展，促进航运中心向高端服务型发展；另一方面，航运金融市场的建设有利于航运金融产品的创新，促进金融市场产品种类的完善，同时也有利于金融业依托航运业的发展将影响力扩展至全球范围，形成国际金融中心。

2、上海国际经济、航运、贸易、金融中心建设的联动优势的实证分析

本文选取上海市 1999—2013 年的 GDP、进出口总额（TR）、港口货物吞吐量（CT）、金融业产值（FC）为样本区间，所有原始数据均来自于各年《上海统计年鉴》。其中，进出口总额按历年人民币对美元平均汇率换算成以人民币为单位的金额（见表 5-1）。

表 5-1 上海市 GDP、进出口总额（TR）、港口货物吞吐量（CT）、金融业产值（FC）情况
(1999—2013)

年份	GDP（亿元）	CT（万吨）	FC（亿元）	TR（亿元）
1999	4034.96	18641	577.56	3195.75
2000	4771.17	20440	685.03	4529.11
2001	5210.12	22099	619.99	5040.53
2002	5741.03	26384	584.67	6014.40
2003	6694.23	31621	624.74	9303.10
2004	8072.83	37897	741.68	13245.03
2005	9247.66	44317	675.12	15266.46
2006	10572.24	53748	825.20	18134.97
2007	12494.01	56144	1209.08	21517.27
2008	14069.87	58170	1442.60	22372.81
2009	15046.45	59205	1804.28	18971.80
2010	17165.98	65339	1950.96	24970.59
2011	19195.69	72758	2277.40	28253.12
2012	20101.33	73559	2450.36	27570.34
2013	21602.12	77574	2823.29	27336.67

数据来源：根据 1999—2013 年《上海统计年鉴》计算。

(1) ADF 单位根检验

为消除数据 GDP、CT、FC、TR 可能存在的异方差性，分别对其取对数，记为 LnGDP、LnCT、LnFC、LnTR。对 LnGDP、LnCT、LnFC、LnTR 进行 ADF 单位根检验，结果见表 5-2：

从表 5-2 可以看出，在 10%的置信区间下，LnRGDP、LnTR、LnCT、LnFC 水平序列都是非平稳的，在进行一阶差分后，LnRGDP、LnTR、LnFC 是平稳的，LnCT 是不平稳的，在进行二阶差分后，四个序列都是平稳的。因此，可以进一步对 LnGDP、LnTR、LnCT、LnFC 进行协整检验，检验它们之间是否存在长期稳定的关系。

表 5-2 各变量 ADF 单位根检验结果

变量	滞后项	ADF 值	10%临界值	结论
LnGDP	1	-1.896323	-3.42003	不平稳
LnTR	0	-1.179296	-3.38833	不平稳
LnCT	2	-2.602678	-3.460791	不平稳
LnFC	0	-1.312519	-3.38833	不平稳
Δ LnGDP	0	-2.89847	-2.728985	平稳
Δ LnTR	0	-2.751842	-2.728985	平稳
Δ LnCT	0	-0.705576	-1.602074	不平稳
Δ LnFC	0	-1.8765	-1.602074	平稳
$\Delta\Delta$ LnGDP	1	-5.68041	-3.515047	平稳
$\Delta\Delta$ LnTR	1	-4.072448	-3.515047	平稳
$\Delta\Delta$ LnCT	0	-3.540375	-1.601144	平稳
$\Delta\Delta$ LnFC	1	-3.598259	-3.515047	平稳

(2) 协整检验

运用最小二乘法 (OLS) 对 LnCT 和 LnGDP、LnCT 和 LnFC、LnCT 和 LnTR 进行协整检验，得到协整方程：

$$\begin{aligned} \text{LNCT} &= 0.904522577768 * \text{LNGDP} + 2.34719353256 & (5-1) \\ & (19.82495) & (5.630713) \\ R\text{-squared} &= 0.972774 \quad \text{Adjusted } R\text{-squared} = 0.970299 \quad F\text{-staistic} = 393.0287 \\ \text{LNCT} &= 0.799429690773 * \text{LNFC} + 5.10402162155 & (5-2) \\ & (5.339304) & (4.958829) \\ R\text{-squared} &= 0.721569 \quad \text{Adjusted } R\text{-squared} = 0.626957 \quad F\text{-staistic} = 28.50709 \\ \text{LNCT} &= 0.644223044614 * \text{LNTR} + 4.53996863347 & (5-3) \\ & (24.76178) & (18.54218) \\ R\text{-squared} &= 0.982376 \quad \text{Adjusted } R\text{-squared} = 0.980774 \quad F\text{-staistic} = 613.1455 \end{aligned}$$

分别对上述协整方程残差序列的平稳性进行检验，检验结果如表 5-3：

表 5-3 LnCT 和 LnGDP、LnCT 和 LnFC、LnCT 和 LnTR 协整方程
残差序列单位根检验结果

残差	ADF 值	10%临界值	结论
ε	-2.16363	-1.602074	平稳
$\varepsilon\varepsilon$	-2.598269	-1.602074	平稳
$\varepsilon\varepsilon\varepsilon$	-3.106291	-1.602922	平稳

从表 5-3 可以看出，LnCT 和 LnGDP、LnCT 和 LnFC、LnCT 和 LnTR 协整方程残差序列在 10%的置信区间上平稳，表明 LnCT 和 LnGDP、LnCT 和 LnFC、LnCT 和 LnTR 存在协整关系。

(3) 相关系数检验

相关系数，又称线性相关系数，是衡量两个随机变量之间线性相关程度的指标。相关系数 r 一般可按三级划分： $|r| < 0.4$ 为低度线性相关； $0.4 \leq |r| < 0.7$ 为显著性相关； $0.7 \leq |r| < 1$ 为高度线性相关。对 LnRGDP、LnTR、LnCT、LnFC 进行相关系数检验，结果如表 5-4：

表 5-4 各变量相关系数检验

	CT	FC	GDP	TR
CT	1.000000	0.877025	0.978331	0.991733
FC	0.877025	1.000000	0.954672	0.861895
GDP	0.978331	0.954674	1.000000	0.969475
TR	0.991733	0.861895	0.969478	1.000000

从表 4-3 可以看出, LnRGDP、LnTR、LnCT、LnFC 四个变量两两之间相关系数很高, 均大于 0.7, 表明相互间都存在正相关关系。

(4) 结论

单位根检验结果表明 1999 年以来, 上海港货物吞吐量、上海市 GDP、上海对外贸易额、上海金融业产值同为二阶单整, 可以对四个变量进行协整检验。协整检验结果表明 1999 年以来, 上海港货物吞吐量和上海市 GDP、上海对外贸易额、上海金融业产值之间存在长期稳定的均衡关系。

相关系数检验表明 1999 年以来, 上海港货物吞吐量、上海市 GDP、上海对外贸易额、上海金融业产值两两之间存在正相关的线性关系, 且关联程度较高。结合协整检验结果, 上海国际经济、航运、贸易、金融中心建设存在一定的联动优势。

二、上海国际航运中心建设的劣势

(一) 航运中心硬环境建设仍存在问题

多年来, 上海国际航运中心一直注重硬环境建设, 投入了大量资金进行基础设施改造和扩建, 取得了一定成效。但是, 上海国际航运中心硬环境仍存在问题, 具体表现在: 港口集疏运体系不完善, 水水中转、海铁联运、公路运输结构失衡; 区域内港口重复建设现象严重, 港口集群效应不明显。

1、集疏运体系不完善

经过多年建设, 上海交通运输发展较快, 公路、水路、铁路、航空运输能力大幅提升, 运输量不断增加。交通运输的快速发展有力保障了上海港的货物集散, 上海港以水水中转、海铁联运、公路集疏运为主的集疏运体系基本形成。但是, 上海港的集疏运体系仍然存在缺陷, 集疏运体系结构有待完善。目前, 上海港的公路、铁路、水路三种集疏运方式的比重为 74.1:0.3:25.7, 而国际上同为腹地型国际航运中心的鹿特丹, 其公路、铁路、水路三种集疏运方式比例为 56:11.2:32.8; 汉堡的三种集疏运方式为 53.22:37.44:9.34。与之相比, 上海的公路运输比例过高, 水路运输比例偏低, 铁路运输比例过低 (见图 5-1)。结构失衡的集疏运体系不仅不利于充分发挥多种运输方式对货物集散的作用, 而且占比过高的公路运输大大加重了环境污染, 不利于上海向低碳化、绿色化国际航运中心发展。

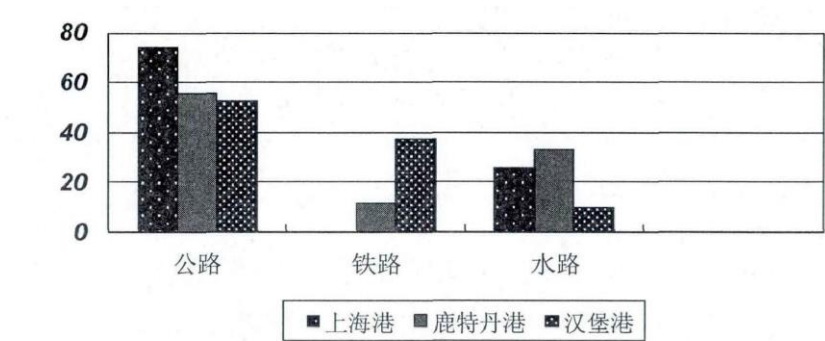


图 5-1 上海港、鹿特丹港和汉堡港三种集疏运方式比例对比

资料来源:《全球港口发展报告》(2012)

造成上海国际航运中心集疏运结构失衡的主要原因在于: 一方面水水中转实际中转效率较低。虽然多年来国家一直加强长

江口深水航道治理和长江内河航道的疏浚，并取得一定成绩，但其实际通行效果并不明显，大中型船舶通行仍受到一定限制。同时，江海直达型船舶的缺乏也影响了上海港水路集疏运量。由于缺乏江海直达型船舶，货物需要经过多次装卸才能到达目的地，不仅增加了运输时间，降低了运输效率，而且大大增加了运输成本。水路运输费用低的优势不仅没有发挥，反而由于多次装卸，成本增加成为阻碍水路中转的重要因素之一；另一方面，铁路轨道没有直达港区，大大降低了铁路集疏量。目前，通往洋山港的必经之路一东海大桥尚无铁路轨道；芦潮港中心站与洋山港区仍有 42 公里距离；杨行集装箱中心站与外高桥港区有 20 余公里距离。铁路与港口的衔接不畅是上海港铁路集疏量一直很低的最主要原因。此外，海铁联运成本相对较高是海铁联运集疏量低的另一原因。由于铁道部与港口相关部门缺乏协调，船公司的自备箱和铁道部门的铁路集装箱不能互换使用。不仅提高装卸费用，增加使用成本，还大大增加了运输时间，降低了海铁联运的效率。

2、港口集群效应不明显

自 2002 年，我国港口管理体制改革的以来，不少地方政府热情高涨，投资兴建港口，大力发展港口经济，但是由于各自为政，在港口建设上多追求自身经济、政治利益，港口建设没有形成有效的集群效应，区域内重复投资建设现象严重，港口功能趋于雷同。上海国际航运中心建设正面临着这样的问题，长三角区域有 7 个主要海港和约 20 个内河港口，众多港口带来的不是集群效应，而是相互间的激烈竞争甚至是恶性竞争。海港方面，王列辉(2009)通过研究发现上海港和宁波一舟山港已由原来的枢纽港一支线港转变为枢纽港一大型深水直挂港^[47]，宁波一舟山港地位不断上升，2012-2013 年宁波一舟山港货物吞吐量连续两年超过上海成为世界第一大港。内河港口方面，不少地方政府从自身利益出发，抢建码头，乱占岸线，从上海到南京的 392 公里内，就有太仓、常熟、南通、张家港、江阴、常州、镇江、泰州、扬州、南京等十余个港口，平均每隔 39 公里就有一个港口^[48]。其中不少港口定位雷同，各港口争抢货源的现象频繁发生，而一些专业化码头(如煤炭、原油)的缺乏，导致许多可以从水路运输的货源流向了公路、铁路运输，反而减少了港口货源。长三角港口稠密所应发挥的倍数作用却只获得“1+1<2”的效果。我国政府也早已意识到这一问题，多次进行长三角综合协调，但大多收效甚微，规划难以贯彻执行。港口建设的失调发展不利于上海港同周边港口的协调，造成了投资浪费，资源浪费，阻碍了长三角港口整体作用的发挥，从而影响了上海国际航运中心的长远发展。

(二)航运中心软环境建设滞后

航运软环境发展落后一直以来是制约上海成为公认国际航运中心的最主要因素，也是多年来一直单纯注重硬环境建设的结果。航运服务功能不健全、航运金融服务体系的不完善是上海国际航运中心软环境落后最主要的问题。

1、航运服务功能不健全

航运服务业是上海国际航运中心建设的短板。相比公认国际航运中心，上海航运服务业起步迟，发展慢，未能掌握话语权，形成全球影响力。

(1)口岸服务满意度较低。第一，虽然多年来上海一直探索完善通关服务体系，但相比其它国际航运中心，上海的通关服务水平仍然较低，比如在船舶、货物出入境方面，上海的船舶、货物出入境涉及多个部门，审批程序复杂，查验部门和海关等机构工作时间不一致，海关、国检、边防、海事信息系统不能共享，通关时间长，通关效率低。第二，上海同周边地区的港航信息平台不能共享。上海的货物、集装箱货源很大一部分来自于周边地区，但由于各地信息平台不能共享，重复申报、重复审核的情况时有发生，从启运地到上海要经过多次申报程序，船舶停滞时间很长。第三，口岸收费较高。上海港的口岸收费包括国际规费、地方费收，关检费用等，口岸收费偏高。以韩国釜山为例，其国际中转价格比上海低 20%左右。费用的偏高导致一些货源流向周边港口，上海港的国际中转量始终偏低，2013 年，上海港集装箱国际中转量仅为总集装箱吞吐量的 7%。

(2)航运法律服务处在初级水平，未能与全球接轨。在航运法律法规体系层面，我国法律法规制度较少，仅《海上交通安全

法》、《海商法》，《港口法》、《船舶法》等几部法规，并且其中一些法律由于制定较早，内容滞后，在实际使用中不能解决航运市场出现的现实问题。而且，一些法律在制定时多从我国国情出发，未能与世界接轨，在国际纠纷越来越多的今天，其实际效用甚微，许多在我国境内发生的国际纠纷不得不去伦敦等地方进行仲裁。在实际提供法律服务方面，由于法律法规体系的不成熟，上海国际航运中心提供的法律服务很少，上海海事法院、仲裁委员会和上海国际仲裁会全年受理案件加起来仅相当于伦敦海事仲裁协会受理的案件。相比之下，上海提供的航运法律服务的国际影响力不足。

(3) 航运信息来源渠道少，数据权威性不足。目前，上海航运服务机构所发布的信息数据大多比较陈旧，数据的覆盖面狭窄，有很多数据都来自于国外咨询机构，比如英国的德鲁里、克拉克松等公司。由于缺乏一手数据信息支持和全球范围内的信息来源，一些相关的研究报告并不能真实反映行业情况，缺乏及时性、全面性和权威性。同时，一些部门和机构从各自角度出发搜集资源，缺乏系统性整合，有些数据甚至互相不吻合，大大降低了数据的准确性，降低信息服务质量。目前，仅上海交易所发布的中国沿海(散货)运价指数国际认可度高，具有全球影响力。

(4) 高端航运服务业人才缺乏。高端航运人才的缺乏是制约上海国际航运中心向高端服务型模式转变的主要因素之一。虽然上海拥有众多航运从业人员，但这些人员大多学历较低，只能从事基础航运业务，而在高端航运服务业方面却人才匮乏，目前上海航运高端产业的从业人员仅占上海航运服务业从业人员的 1%左右，而伦敦航运高端产业的从业人员占到其航运总从业人员的 85%吧。高端航运人才的匮乏使得上海在发展高端航运服务业的过程中无法充分、有效的利用和发挥航运服务资源，制约了服务业的发展。造成高端航运服务业人才缺乏的主要原因包括两方面：一方面，航运教育体系存在缺陷。上海有关航运教育的学校较少，并且多以专科教育、职业教育为主，本科及以上学历航运教育的学校不多，航运教育层次整体偏低。而且，由于经费投入和师资水平限制，其中大多数学校教育无法与世界接轨，航运院校学生不能更好的学习到国际上最先进的航运理念，对国际惯例不能更好的把握；另一方面，由于吸引人才政策的不到位和相关激励措施的缺乏，上海难以吸引和留住国内外优秀的航运人才，导致上海航运服务业在与国际接轨方面进一步脱节。

2、航运金融服务体系不完善

发达的航运金融市场是现代国际航运中心的主要标志之一。作为国内首屈一指的金融中心，上海的航运金融业在国内处在领先地位，但是与伦敦等现代国际航运中心相比，上海航运金融业市场的规模和水平差距较大，航运金融业欠发达。

(1) 航运金融市场政策创新不足。金融市场大发展需要一个适度宽松的良好环境，但我国严格的金融监管制度限制了航运金融市场的创新。虽然中国(上海)自由贸易试验区已正式挂牌成立，但是由于尚处在起步阶段，仍存在外汇管制等方面原因，上海的离岸金融业务不能顺利开展，限制了航运金融机构为航运企业提供资金服务。

(2) 航运融资方式单一。目前，上海航运企业的融资主要依赖于商业银行，单一的融资渠道极大的束缚了航运企业的多样化需求。许多中小航运企业因为银行的审批复杂，诚信认知不够等原因，获得不到资金的支持，错失发展良机。而融资渠道广的家庭和个人投资航运金融市场的融资方式较为缺乏，广大居民的储蓄资金不能通过相关渠道投资航运企业。在德国，其每年通过吸引个人投资者投资航运企业的资金可达 14 亿欧元。融资渠道的单一使得我国庞大的资金规模不能有效得投资到航运金融市场当中。

(3) 中资航运金融机构服务水平较低。由于中资航运金融机构开展航运金融业务较迟，相关金融业务还不完善，融资、保险、租赁等业务发展缓慢，金融产品种类单一，创新不足，金融服务水平较低。而且随着国外航运金融机构的不断进入，国外机构凭借成熟的运作模式、丰富的金融产品等多方面优势占据了上海航运金融市场不少份额，给中资航运金融机构带来了不小的冲击。中资航运金融机构若不加快航运金融、物流金融方面的创新，其市场份额将逐渐被国外机构蚕食，形成上海的航运金融市场被国外机构垄断的局面，不利于上海国际航运中心的长远发展。

第六章 加快上海国际航运中心建设的建议

一、国际航运中心建设经验借鉴

纵观伦敦、新加坡、鹿特丹、香港等公认国际航运中心的发展，其在建设国际航运中心的过程中有许多成功的建设经验，这些成功的建设经验对上海建设国际航运中心有着有益的启示。

（一）自由港政策

国际航运中心的形成离不开发达的国际贸易，国际贸易的繁荣发展离不开自由的贸易政策。公认的国际航运中心在形成发展的过程中大多采用自由港政策。新加坡在建设国际航运中心的过程中积极实行自由港政策，包括实行自由通航、自由贸易、允许境外货物、资金自由进出、对大部分货物免征关税等一系列措施，极大地方便了货物的进出，促进了国际中转业务的发展，为新加坡国际航运中心地位的确立奠定了基础。香港在建设国际航运中心的过程中也积极实行自由港政策。香港的自由港范围包括整个香港地区。一般商品可以免税自由进出、外国资本可以自由投资、贸易自由、汇兑自由的自由港政策促进了香港国际贸易的繁荣发展，同时也促进了香港航运业的发展，确定了香港国际航运中心的地位。此外，汉堡等公认的国际航运中心都在不同程度上采用了自由港政策，促进其航运业的发展。

自由港政策方便了货物流通，有效地利用了各种资源保障航运业发展，提高航运业的综合竞争力。自由港政策十分值得上海在建设国际航运中心过程中借鉴创新。中国（上海）自由贸易试验区的成立正是促进上海向自由港方向发展。通过在自贸区试行部分货物免税自由进出、贸易自由等政策逐步向自由港方向发展，最终将上海自贸区建设为货物自由进出、贸易自由发展、资本自由投资、外汇自由兑换的真正意义上的自由港。

（二）综合的港口服务

港口服务是国际航运中心最基本的功能。公认的国际航运中心，其中尤其以中转型和腹地型为代表的国际航运中心十分重视港口服务，注重港口服务的质量和效率。作为腹地型国际航运中心的典型代表，鹿特丹一直以来注重港口服务功能的发展。目前，鹿特丹港区已经成为集装卸、工业、贸易、堆存、运输和物流等功能于一体的多功能港区。港口服务呈现港口货物集装箱化、港口泊位深水化、港口物流现代化、港口工业规模化、港口运输网络化、港口服务信息化的特点。综合的港口服务完善了鹿特丹的服务条件，丰富了鹿特丹港的港口功能。新加坡作为中转型国际航运中心的代表，十分重视港口服务功能的提升。新加坡依托发达的集装箱国际中转业务，形成了一个国际箱管和租赁市场，方便了集装箱管理。新加坡拥有一个 40 万吨级的巨型早船坞和两个 30 万吨级的早船坞，为船舶提供维修服务，方便了船舶在卸货后进行检修。同时，新加坡还是国际船舶燃料供应中心，是大部分往返欧亚航线船舶加油的必选地之一。综合的服务功能使得新加坡多次被选为“亚洲最佳海港”，成为全球最重要的国际航运中心之一。

综合的港口服务是方便货物中转和进出的重要条件之一，上海在建设国际航运中心的过程中应完善港口服务功能，提升服务水平。具体地，一方面加强港口基础设施建设。加强港口泊位建设，提升港口装卸能力；注重港口硬件设施绿色化发展，比如利用清洁电源供电，降低船舶靠岸时的燃料油和废气排放等；加强港口物流园区、仓库的建设，保障货物的存储、发货、运转。另一方面，完善港口信息平台建设。实现边检、海关等部门信息共享，避免多次检验、多次审核的现象出现，提高工作效率。同时，可以利用该平台，实现与沿江各主要港口信息平台的信息共享，加快实现电子通关建设，推行快速便捷的通关模式，

缩短通关时间。

（三）良好的产业集群环境

产业集群有利于企业降低运输和劳动力费用，促进企业间相互交流，资源共享，发现和应用新技术，实现显著得集群效应，提升产业竞争力。公认的国际航运中心基本上都具有良好的产业集群环境，其中尤以伦敦的产业集群效应最为显著。作为老牌的国际航运中心，伦敦航运业历史悠久，航运企业和组织机构云集。波罗的海交易所、德鲁里航运咨询公司、克拉克松研究公司等多家世界级航运企业、组织机构都集中在伦敦，为航运业提供全方位服务，包括船舶注册、航运交易、海事保险、海运融资、航运信息服务、海事诉讼与仲裁等服务。众多航运企业和组织的云集营造了良好的产业集群氛围，在伦敦国际航运中心硬环境逐渐落后的情况下，提升了伦敦国际航运中心的软实力，是伦敦成为高端服务型国际航运中心代表的重要因素之一。

产业集聚是发展高端航运服务型航运中心的重要条件之一，是国际性航运中心的重要特征。产业集群需要良好的产业发展环境，这就要发挥政府的作用。波特在其《国家竞争战略》一书中指出并强调了政府在产业集群中的作用：政府的作用不是越俎代庖，而是要为企业创造有利的外部环境。中央和上海市政府可以通过制定航运及相关产业优惠政策，予以政策倾斜，鼓励国内航运企业和相关辅助企业落户上海发展，吸引国际航运企业和组织机构集聚上海，并且完善航运法律法规制度，为企业创造公平竞争的市场环境，保障行业健康发展，促进产业集聚。

二、进一步加快上海国际航运中心建设的政策建议

（一）明确上海国际航运中心发展方向

尽管上海港的港口货物吞吐量、集装箱吞吐量均居于世界前列，但上海仍不是公认的国际航运中心。如何提高上海在航运方面的全球影响力，使之成为公认的国际航运中心？准确定位上海国际航运中心建设类型，找准上海国际航运中心发展方向是关键前提。本文认为上海应以腹地型加高端服务型的综合型国际航运中心为建设类型，走既加强航运中心硬环境建设又注重航运中心软环境发展的“软硬兼得”的发展道路。这一观点主要是基于以下三方面的考虑：

第一，上海的区位优势明显，具备建设腹地型国际航运中心的条件。上海地处长江入海口，交通运输便利，其直接腹地地区为我国经济最发达的长三角地区，间接腹地可至整个长江流域。腹地地区的面积和经济发达程度在国际上都数一数二，是发展腹地型国际航运中心最为理想的条件。

第二，从公认国际航运中心的发展历程来看，其都在不同程度上重视和发展高端航运服务业。高端航运服务业产业关联度广、附加值高，是未来国际航运中心重点发展方向之一。尤其自 2008 年以来，受次贷危机影响，国际航运业遭受重创，整体进入低谷期。单纯依靠航运主业，着重发展硬环境的国际航运中心发展模式的弊端已经显现，适时发展高端航运服务业才能逐渐掌握全球话语权，形成国际影响力。上海要想建成具有国际影响力的航运中心，高端航运服务业是其必须重点建设的一方面。

第三，本文之所以认为要选择“软硬兼得”的腹地型加高端服务型的综合发展模式，主要是单纯发展这两种模式中的某一种都不能将上海建成既具有自身优势又具有全球影响力的航运中心。单纯发展腹地型模式，这一模式更多注重基础设施等硬环境建设，过度依赖港口吞吐量，易受经济波动影响；单纯发展高端服务型模式，相比这种模式典型代表的伦敦，上海在这方面差距较大，可以说是从零开始。因此，选择腹地型加高端服务型的发展模式既可兼顾上海的优势资源又可通过逐渐发展航运服务业提升上海的国际影响力。

（二）进一步优化硬环境建设

1、优化集疏运体系

建设腹地型国际航运中心最关键的一方面就是优化集疏运体系。结构合理、高效快捷得集疏运结构有助于货物更方便快捷地到达腹地地区。目前，上海港的集疏运体系中，公路中转比例过高，水路中转比例偏低，铁路中转比例持续很低。优化上海港集疏运体系，需要逐步降低公路所占比例，大力发展水路集疏运，稳步推进铁路集疏运。

公路集疏运方面，要逐步降低公路集疏运比例，将其控制在一个合理的范围内。对公路集疏运的优化要以管理协调为主，大举建设为辅。重点管理港区公路拥堵现象，注重港口物流园区管理，提高公路集疏运效率，同时研究公路弹性收费深化政策，分流交通量。

水路集疏运方面，由于水路运输成本低，运输量大，环境污染小，加之上海周边河网密布，因此，水路集疏运是完善上海港集疏运体系的重点。加强水路集疏运建设，一方面加快内河航道建设，提高航道实际通行能力。多年来，制约水路集疏运发展的主要瓶颈就是内河航运通行能力不足的问题。目前，长江口主航道水深已达 15 米，从海港往内河的衔接处通行已基本没有问题，但在内河航道方面，连接上海与外省的内河航道大多等级较低，无法满足大型船只通过要求。因此，要进一步疏通上海及周边地区主要内河河道，加快内河航道整治工作，提高航道实际通行效果；另一方面，要加快大型江海直达船舶的建造和投入使用。大型江海直达船舶的投入使用有利于提高集装箱运输量，有效降低货物多次装卸造成的时间和成本损失，是加强水路集疏运建设的重要一环。

铁路集疏运方面，要尽快实现铁路进港，加强铁路与港区的衔接。洋山港方面，东海大桥在建设时就已预留铁路空间，但至今尚未进行铁路建设，加快东海大桥铁路建设，实现洋山港区与铁路的无缝连接，有利于海铁联运的发展。外高桥港区方面，杨行集装箱中心与外高桥港区仍有 20 余公里距离，要尽快建设铁路轨道直达外高桥港区。此外，要加强与铁路部门的合作，实现船公司的自备箱和铁路集装箱的互换使用，并对海铁联运集装箱实行专项补贴。^[53]

2、促进上海港同周边港口的协调发展

合作竞争是当今世界港口和航运发展的趋势。长三角港口资源丰富，协调上海港同周边港口的关系，做到错位发展、优势互补，变港口间的竞争关系为合作竞争，从而达到“双赢”的效果。一要充分发挥市场机制作用。市场经济体制下，市场导向是关键。通过港口间的兼并重组，形成大的企业联盟，建立起跨地区的港口经营模式。二要发挥行政作用，进行组织、协调与引导。市场经济体制下，政府的作用不容忽视，政府可以起到引导市场走向正轨的关键作用。早在上海国际航运中心建设初期，就已有相关组织机构对长三角港口发展进行协调，但效果一直不理想。这主要是由于相关组织机构职权不足，约束力不够，导致多方利益难以协调。因此，要进一步发挥行政作用，需要赋予相关部门实际权力，进行统一调度。通过市场和政府这“两只手”的共同作用，实现长三角港口资源整合，提升总体竞争力。

（三）大力加强软环境建设

1、完善航运业法律法规体系建设

完善航运业法律法规体系建设有利于规范航运业市场秩序，保障航运业健康发展，为上海国际航运中心建设提供法律保障。我国航运业立法比较落后，相关法律法规尚不完善，与国际化接轨程度较低，不利于将上海建设为具有全球影响力的航运中心。完善航运业法律法规体系建设，一方面要加快我国航运业法律法规的制定与修订，适应新形势发展。我国航运业法律法规相对较少，一些法律法规内容陈旧，无法适应航运新形势的发展，加快这些法律法规的及时修订，并根据目前航运业的发展适时制定新的法律法规，将有助于我国航运业法律法规体系的完善；另一方面，要加强航运业法律法规体系的国际化建设，可以率先在上海地方航运立法上加强与国际通行惯例的衔接。通过借鉴国际公认海事法律制度，并结合上海的实际情况，加快航道、港

口、船舶，海事管理等方面的国际化建设，提升上海国际航运中心法律服务国际化水平。

2、加强航运人才，特别是高端航运人才的培养与引进

人才在上海国际航运中心建设中起到至关重要的作用，它是航运中心建设框架构思、政策建议得以实现，并发挥最好效用的关键。航运人才的水平决定了上海国际航运中心建设的高度。加强航运人才，特别是高端航运人才的培养与引进，才能在各方面衔接和发挥好航运软硬件资源，达到资源配置型航运中心的建设目标。加强高端航运人才的培养需要加大教育投入，通过加大对航运教育的投入，进行系统性和针对性的培养教育，并多提供一些到海外学习的机会，提高航运人才的素质和国际化水平。吸引高端航运人才需要制定一些优惠政策，对于航运经纪、航运保险、航运金融、海事仲裁等高端航运服务领域的人才，可以通过奖励、税收优惠等政策吸引其集聚上海。但吸引人才来沪还不够，关键还要留住这些人才。可以通过实行户籍优惠制度，购房贷款优惠等条件留住人才，为上海国际航运中心建设提供持续的智力保障。

3、加强信息整合，提高信息的准确性、及时性和权威性

加强信息整合，提高信息的准确性、及时性和权威性，构筑上海航运信息中心。一要统一各部门数据统计标准，与国际标准接轨。数据的标准化处理是确保数据准确及时发布的基础。通过使用标准化数据登记标准在获取一手数据时就按标准化处理，减少后期数据处理的工作量，及时发布信息。同时注意使用国际化标准登记数据网，上海要建设的是国际航运中心，在许多方面尤其是信息方面要注重国际化发展。二要加快电子口岸信息系统跨部门、跨区域整合，整合边关、报检等部门信息系统，共享上海与周边港口主要信息。三要全面整合船舶交易、航运经纪等信息数据，建立一个系统化、多方面的国际航运信息平台，并依托该平台定期发布航运指数。

4、完善航运金融市场体系建设

(1) 借力上海自贸区建设，加快航运金融市场体制创新

2013年9月，中国(上海)自由贸易试验区正式挂牌成立，在上海外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区、浦东机场综合保税区进行试点建设。目前，中国(上海)自由贸易试验区建设正按部就班的进行，政府适度放松管制的设想逐渐显现。抓住自贸区建设的契机，在园区内加快航运金融市场体制创新：适度放松外汇管制和人民币汇率管制；适当放松航运金融产品的审批程序要求，促进资本向航运业投资；在规范离岸金融业务发展的情况下，在自贸区内开展离岸金融业务。

(2) 拓展航运企业融资渠道，鼓励家庭投资航运业

航运企业融资渠道不合理，对商业银行依赖过高的局面制约了上海航运金融市场的发展。拓展航运企业融资渠道，吸引家庭投资者进入航运金融市场，有助于满足航运企业的多样化金融需求，完善航运企业融资结构。通过搭建专门的交易平台，银行可以向家庭销售以航运贷款为标的的银行理财产品，符合条件的航运企业可以向家庭和居民发行航运企业债券；政府部门可以学习借鉴德国的KG(有限合伙公司)船舶融资制度，鼓励个人投资造船，对投资所得税前收入予以税收优惠。

(3) 提升中资金融机构航运服务水平

鼓励中资金融机构学习借鉴外国金融机构相关航运业务、产品的运作模式，并结合上海实际情况，开发具有创新性的航运金融产品。政府部门在必要时可以适度放宽相关业务、产品方面对中资金融机构的监管，促进行业市场化发展。目前，推行的贷款利率市场化改革在一定程度上促进了我国商业银行航运金融产品的开发和推广；鼓励部分规模大、实力强的金融机构组建专门的航运金融公司，提供专业化航运服务，提升中资金融机构航运服务水平专业性和整体实力。

结束语

随着全球经济的一体化，国际间贸易日益频繁，航运对国际贸易的服务作用不断增强，国际航运中心的重要地位逐渐凸显。建设上海国际航运中心是推动中国（上海）自由贸易试验区发展，提升我国国际影响力的重要一步。自 1996 年上海国际航运中心建设正式启动以来，在中央和地方的共同努力下，上海国际航运中心硬环境不断改善，软环境也得到一定发展，但相比公认的国际航运中心，上海在建设过程中仍存在诸多问题。认清形势，找出差距，有利于上海在建设国际航运中心的过程中进一步发挥优势，逐步缩小差距，实现 2020 年基本建成国际航运中心的目标。

本文首先介绍了文章的研究背景与研究意义，并总结了相关研究成果和文章的理论基础。然后通过对上海国际航运中心建设现状的介绍以及上海在区位条件、航运中心硬环境条件和航运中心软环境条件三方面同伦敦、新加坡、鹿特丹的对比分析，总结了上海国际航运中心建设的优势和差距。上海在历史、区位、国家政策和“四个中心”联动建设方面优势明显。上海地理位置优越，经济腹地广阔，自古以来就是我国重要的货物集散地、航运枢纽。改革开放以来，国家更是大力予以政策倾斜，为上海国际航运中心建设创造有利条件。同时，上海经济、贸易、金融中心建设为上海国际航运中心建设提供了很好的联动支持。经过近二十年的建设，上海国际航运中心硬环境大幅改善，港口呈现智能、低碳、信息化发展，港口吞吐能力不断提升，航运中心软环境也得到一定改善，但是上海国际航运中心建设仍然存在问题。航运中心硬环境建设方面：上海港港口集疏运体系尚不完善，周边各港口重复建设现象严重，港口集群效应不明显；航运中心软环境建设方面：上海国际航运中心航运服务功能不够健全，航运金融体系不够完善。

最后，本文提出加快上海国际航运中心建设的建议。本文认为公认国际航运中心的一些成功的建设经验对上海的建设有着有益的启示。自由港政策、综合的港口服务，良好的产业集聚都十分值得上海学习借鉴。针对上海国际航运中心建设存在的问题，本文认为明确上海国际航运中心建设类型是重要前提。结合上海自身特点以及国际航运形势，本文认为上海应选择腹地型加高端航运服务型的综合型航运中心为建设类型。为此，在建设过程中，中央和地方政府要进一步通力合作。在航运中心硬环境建设方面：加快完善港口集疏运体系，大力发展水路集疏运，稳步推进铁路集疏运，逐步将公路集疏运比例控制在合理的范围内；协调上海港同周边港口的建设，提高集群效应；航运中心软环境建设方面：加强航运法律法规体系建设，与国际惯例接轨；加快高端航运人才培养与引进，通过加大教育投入，制定激励优惠措施，吸引并留住高端航运人才；加强信息体系建设，提高信息的准确性、及时性和权威性；完善航运金融市场体系建设，依托上海自贸区的建设，在园区内适度放松外汇管制和人民币汇率管制。拓展航运企业融资渠道，将家庭资本引入航运金融市场。鼓励中资航运金融机构产品创新，提升中资航运金融机构服务水平。

由于相关数据所限，本文上海船舶融资和船舶保险方面的数据分别只能更新到 2011 年和 2012 年。因此，未能对 2013 年最新情况进行全面分析，需要未来进一步完善。

参考文献

- [01] 韩汉君. 上海国际航运中心建设：城市竞争力的基础和保障[J]. 上海经济研究, 2006(9): 47-61.
- [02] 林峰. 国际航运中心建设与上海城市建设[M]. 上海: 学林出版社, 2008: 1.
- [03] 刁成宝, 孙宏. 大连—东北亚重要国际航运中心[M]. 大连海事大学出版社, 2006: 5.
- [04] 许淑君. 上海资源配置型国际航运中心发展[J]. 上海财经大学学报, 2010(4): 58-65.

-
- [05]孙光圻. 大连建设东北亚国际航运中心总体发展战略[M]. 大连海事大学出版社, 2005:11.
- [06]茅伯科. 关于国际航运中心定义的思考—国际航运中心建设需要从“港本位”转向“航本位”[J]. 水运管理, 2009(4):1-3.
- [07]徐杏. 上海国际航运中心的竞争优势分析[D]. 南京河海大学, 2003.
- [08]韩汉君. 上海国际航运中心建设: 城市竞争力的基础和保障[J]. 上海经济研究, 2006(9):47-61.
- [09]邵灵芝. 上海国际航运中心国际竞争力成因[J]. 水运管理, 2009(1):3-5.
- [10]K. Dabrowski. Comments on the mechanisms of the world shipping market. Maritime policy & management [J], 1981(8):85-98.
- [11]Fung, King-Fai. Competition between the ports of Hong Kong and Singapore: a structural vector error correction model to forecast the demand for container handling services[J]. Maritime Policy & Management, 2001, (1):3-22.
- [12]Theo E. Notteboom, Jean-Paul Rodrigue. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development [J]. Maritime Policy & Management, 2005, (3):297-313.
- [13]王晓萍. 发挥保税港区作用建设上海国际航运中心[J], 2008(12):19-22.
- [14]王勇. 上海国际航运中心建设模式研究[J]. 物流工程与管理, 2009(6):39-40.
- [15]李耀鼎. 上海国际航运中心集疏运体系“十二五”发展之我见[J]. 上海城市规划, 2010(4):60-62.
- [16]王婷婷. 上海国际航运中心基础设施建设存在问题及对策建议[J]. 水运管理, 2010(6):32-34.
- [17]韩杨. 物流园区与上海国际航运中心建设[J]. 江苏商论, 2012(1):74-76.
- [18]高娟. 大力发展港口经济推进国际航运中心建设—上海临港地区开发建设步入新阶段[J]. 港口经济, 2013(4):8-9.
- [19]James J. Wang, Brian Slack. Regional governance of port development in China: a case study of Shanghai International Shipping Center[J], Maritime Policy & Management, 2004, (3):357-373.
- [20]陈继红, 真虹. 改善上海国际航运中心发展软环境的对策研究[J]. 水运管理, 2009(5):18-21.
- [21]高洁, 真虹, 李建丽, 王岚. 上海国际航运中心人才集聚水平综合评价[J], 2009(4):46-51.
- [22]任声策, 宋炳良. 金融中心与航运中心的互动发展及因果关系—来自上海的证据(1978-2007) (1978~2007) [J], 2010(5):79-83.

-
- [23] 计小青, 曹啸. 航运金融市场的需求特征及其对上海国际航运中心建设的启示[J]. 上海金融, 2011(5):12-15.
- [24] 计小青. 基于条件分析的上海国际航运中心建设对策研究[J]. 科学发展, 2011(9): 40-54.
- [25] 卢长利, 耿雪. 上海国际航运中心航运服务业优化研究[J]. 交通经济管理, 2013(5):43-44.
- [26] 梁雪娇, 牛磊. 上海建立低碳式国际航运中心的思考[J], 2010(8):57-59.
- [27] 余新洪. 上海国际航运中心推进航运市场绿色化的政策激励机制[J]. 水运管理, 2012(10):14-17.
- [28] Anthony T.H. Chin, Joyce M.W. Low. Port performance in Asia: Does production efficiency imply environmental efficiency?[J]. Transportation Research Part D, 2010, (8):483-488.
- [29] 吴晓卉. 上海国际航运中心的软环境建设和政府的作用[D]. 上海:上海海事大学, 2004.
- [30] 张帅. 国际航运中心建设和发展经验——以汉堡港为例[J]. 物流科技, 2010(1):18-20.
- [31] 李智慧. 上海国际航运中心建设问题研究[D]. 上海:上海师范大学, 2010.
- [32] 陈柳钦·克鲁格曼等新经济地理学派对产业集群的有关论述[J]. 西部商学评论, 2009(1):
- [33] 宁向东. 迈克尔·波特:从“刀客”到“剑侠”[J]. IT 经济世界, 2012(9):122-123.
- [34] 卢进勇, 杜奇华. 国际经济合作教程[M]. 北京:首都经济贸易大学出版社, 2006:38.
- [35] 上海市人民政府. 上海市加快国际航运中心建设“十二五”规划[J]. 集装箱化, 2012(11):27-31.
- [36] 上海国际航运中心建设推进小组办公室. 上海国际航运中心建设的创新与发展[J]. 航海, 2012(6):6-9.
- [37] 上海市国有资产监督管理委员会. 浦东机场货邮吞吐量连续五年位居全球 1[EB/OL]. http://www.shgzw.gov.cn/gzw/main?main_colid=12&top_id=1&main_artid=22925, 2013-05-07.
- [38] 中国新闻网. 上海海事法院受理案件首次突破 2000 件[EB/OL], <http://www.chinanews.com/sh/2013/07-23/5075161.shtml>, 2013-07-23.
- [39] 金融界. 航运保险逆势增长, 保险公司恶战货运险[EB/OL]. <http://insurance.jij.com.cn/2013/03/28092815182717.shtml>, 2013-03-28.
- [40] 上海国际航运研究中心. 全球港口发展报告(2012)[EB/OL]. <http://www.sisi-smu.org/viewarticle.asp?ArticleID=33948&ClassID=175>, 2013-03-01.
- [41] 黄维彬. 新加坡发展国际航运中心的经验与展望[J]. 港口经济, 2006(6):30-31.

[42]上海国际航运研究中心. 全球港口发展报告(2013)[EB/OL], <http://www.sisi-smu.org/viewarticle.asp?ArticleID=38941&ClassID=17552014-03-11>.

[43]上海市人民政府发展研究中心, 上海国际航运研究中心. 上海国际航运中心航运服务业发展对策研究[J]. 航运评论, 2013(1): 28-34.

[44]雷海. 长江黄金水道、长江三角洲航运发展与加速上海国际航运中心软环境建设[C]. 中国航海协会. 中国航海科技优秀论文集(2009). 北京: 人民交通出版社, 2009: 206-219.

[45]上海市人民政府. 上海市加快国际航运中心建设“十二五”规划[EB/OL]. <http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node2319/node12344/u26ai31974.html>, 2012-05-24.

[46]韩汉君. 上海国际航运中心建设: 城市竞争力的基础和保障[J]. 上海经济研究, 2006(9): 47-61.

[47]王烈辉. 整合长三角港口资源加快推进上海国际航运中心建设[J]. 南通大学学报·社会科学版, 2009(7): 21-25.

[48]李智慧. 上海国际航运中心建设问题研究[D]. 上海: 上海师范大学, 2010.

[49]计小青. 基于条件分析的上海国际航运中心建设对策研究[J]. 科学发展, 2011(9): 40-54.

[50]汪传旭, 董岗. 航运中心与城市协调发展的国际经验与上海策略[J]. 科学发展, 2012(10): 48-54.

[51]杨绍波, 傅尔基. 金融与上海国际航运中心联动研究[J]. 科学发展, 2012(11): 3-11.

[52]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(2): 27-28.

[53]雨辰. 申城亟待优化现代化城市集疏运体系——国际航运中心视野下上海城市集疏运体系建设研讨会综述[!]. 上海城市管理, 2013(4): 84-85.

[54]汪旭辉. 基于价值网的高端航运服务业发展机理——国际经验及对东北亚国际航运中心建设的启示[J]. 商业经济与管理, 2013(3): 5-14.

[55]章诗图. 提升上海港高端航运服务业的国际影响力——基于市场趋势的思考[J]. 交通企业管理, 2013(9): 9-10.