
全球化新趋势下上海国际航运中心 建设的思路和对策

陈吉¹

(国银金融租赁股份有限公司 深圳 518038)

【摘要】: 国际航运中心以吸引、整合和保障全球产业链顺畅运行的关键航运和海事产业要素为手段,以形成和提升海事产业国际影响力和控制力为目的。正是这种国际影响力和控制力,将使国际航运中心所在国在国际经济、贸易和金融领域获得更多的竞争优势。随着生产力的进步、生产效率的提高以及包括分配变化在内的生产关系的调整,全球产业链重构及由此带来的一系列连锁反应正是经济全球化新趋势下的重要具体表现。上海作为中国全球产业链、供应链布局中的关键枢纽,其国际航运中心的建设思路势必以顺应、保障、服务这一布局为核心。

【关键词】: 国际航运中心 全球化新趋势 海事产业

【中图分类号】: F127. 51 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1005—1309(2022)04—0030—008

上海国际航运中心的建设步伐,几乎是伴随着“第三次全球化”浪潮一路走来,其间经历了全力建设国际枢纽港和努力提升航运服务能级的艰辛历程。为了顺应全球化发展的新趋势,更好地应对上海国际航运中心从基本建成迈入全面建成的历史新阶段,必须具备新的认识、采取新的方法来完成这一崭新的历史使命。

一、全球化新趋势对上海国际航运中心建设的影响深远

按照目前普遍接受的观点,国际航运中心共划分为三代,即:以货物运输、集散、中转为第一代航运中心;提供加工增值、高端航运服务的第二代航运中心;具备航运资源市场配置能力并将智能航运作为主要业务的第三代航运中心。相较伦敦、新加坡等全球国际航运中心漫长的发展历程,上海国际航运中心的建设发展极其迅速;另外,上海国际航运中心还承担着推动包括港航一体化在内的长三角区域一体化发展的任务。因此,上海国际航运中心的功能存在着代际的重叠,其构成更为复合和多元,而以“新工业革命”“区域化”等为代表的经济全球化新趋势对上海国际航运中心的影响也体现在多个方面。

(一)港口物流服务需求逐步发生结构性变化

纵观全球各大国际航运中心,上海拥有集装箱化程度高、港口腹地货源充裕的特点。2017年上海港成为全球首个年集装箱吞吐量达4000万标准箱的港口,至今已连续5年保持该指标不低于4000万标准箱。以集装箱贸易和运输为主要依托的港口物流服务在上海国际航运中心始终占有重要地位。但需要注意的是,目前有诸多因素对全球海运集装箱的货源形成产生重大影响,从而改变对港口物流服务的需求。

一是“区域内贸易”将成为全球贸易的主要运行模式。制造企业通过对各类信息技术的应用,来完成对市场需求的快速反

作者简介: 陈吉,国银金融租赁股份有限公司经济师。

馈，从而让原材料产地集聚更多的初级产品加工企业，而产成品消费地集聚了更多的生产制造企业，这就使得就近生产和就近库存的现象愈发普遍。与此同时，受全球价值链调整和金融危机以来民粹主义抬头的影响，发达国家出现明显的制造业“回流”现象，这些都令全球经济发展格局出现“从全球化到洲域化”的转变。而由新冠肺炎疫情引发的间歇性封锁现象，会加速推动这种转变，这些都会导致长距离海运需求进一步减少。

二是“小规模、多批次”将成为集装箱货源的常态。大量的定制生产会因智能化、数字化技术得以实现，从而使得产品运输的批次和规模减少，但运输的批次和数量却会随之增加，而且各个批次的运输需求充满个性化特征。货物的集装化手段会有所创新，为满足专属货种运输需求的特种集装箱、小尺寸集装箱的使用会更加普及，可以满足快速转运需求的甩挂运输、滚装运输等方法会得到更多的应用，原有的港口装卸模式也就需要做出相应的更新迭代。

三是“中间产品”会成为主要的贸易对象。随着就近生产不断普及，投入到运输链条中的货源大多是无法就地加工和消费的半成品，其目的是为了尽快投入到生产过程中的下一道工序。运输环节被更深入地嵌套进生产流水线，成为保障柔性生产的关键一环，而且相较以往的原材料运输，这些中间产品的单位价值也较高，所以这些产品要求提供更高的运输周转率。

为配合制造企业降低无效运输的需求，集装箱班轮运输企业也势必会在运力配置、挂靠港口、班次频率等方面不断调整，从而对在港口装卸、单证流转、集装箱利用方面的效率要求会更高，对仓储堆场的功能要求也会愈加复杂。

(二)环境保护和新能源利用的要求持续提升

尽管对如何缓解人类受气候变化影响这一问题长期存在各种争论，以德国为代表的欧盟国家以及美国、日本、加拿大等发达国家出于保护国内经济发展的目的，对包括《京都议定书》《巴黎气候协议》等国际协定的态度均有所反复，但国际社会对于努力实施环境保护措施作为维护人类长远发展利益的手段依旧普遍持赞同意见。中国也希望在治理国内污染、开发利用新能源、发展绿色经济、促进中欧合作等方面取得更多进步。

全球海事产业因此受到重大影响，使得船岸两侧均发生改变。以国际防止船舶造成污染公约(MARPOL)为基础，联合国、欧盟及各主要海运国出台了一系列公约规范和法律法规，以控制船舶对大气污染物(如硫氧化物、氮氧化物、颗粒物)、温室气体(如二氧化碳)和其他污染性物质的排放。目前，有重大影响力的规范包括：(1)国际海事组织(IMO)从2020年1月1日开始在全球实施排放气体硫含量不得高于0.5%的限制，并要求在相应排放控制区(ECA)以内航行的船舶使用硫含量不高于0.1%的燃油；(2)国际海事组织要求2016年及以后建造的船舶在相应排放控制区的氮氧化物(NO_x)排放量须符合第三阶段排放标准(Tier III)要求；(3)国际海事组织于2017年9月8日正式实施《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》，对船舶压载水排放控制提出了具体要求，以控制因船舶压载水随意排放而导致的海洋生物入侵问题；(4)欧盟议会在2020年9月决定，从2022年开始将海运业纳入欧盟碳排放交易体系(EUETS)，将停靠欧洲港口的5000总吨(GT)以上的船舶作为预计实施的对象。

在环保压力的影响下，全球对化石能源的需求逐步萎缩，导致对此类能源运输需求的减少，而上述公约和法规的不断实施，一方面势必增加全球航运产业的成本，另一方面也迫使淘汰一批老旧船舶运力和其他落后产能，并引入类似废气清洗系统、低硫燃油、液化天然气(LNG)等船用新设备和新能源，又促使在港口区域内应用高压岸电、智能照明等新技术，最终对同环保有关的港口监控体系、船舶评估体系、新能源供应和其他配套保障方面提出新的要求。

(三)海事相关配套产业新技术研发期待应用

自全球金融危机以来，受累于运力和造船产能的双重过剩，全球航运业一直处于低迷状态。作为海事相关配套产业围绕服务的核心——航运业供给侧的资产规模大、周转率低、流动性强，基本上还是以一种传统产业的状态示人，而该产业所面对的需求侧正处于非常明显的变化状态，全球商品贸易依存度和海运商品贸易依存度均处于下降态势。上海作为国际航运中心，其所属的

海事产业集群必须为航运业在提高服务灵活性、降低经营风险、提高产业附加值方面做出贡献，也迫使整个海事配套产业寻求有效应用新兴科技，尤其是应用互联网信息技术和数字经济来优化决策、提振行业。

智能化船舶是技术研发的重点方向。数据作为一项被日益关注的生产要素，其采集、储存、传递和分析的过程始终需要新技术来予以实现。船舶广阔的航行范围，为数据采集提供了庞大的空间，而无人化船舶可以继续深入挖掘这一空间。由船舶在航行和靠泊过程中通过 5G 技术收集数据，然后通过人工智能识别，最终投入到大数据分析，为船舶经营自身提供决策支持的同时，也可以为其他产业提供决策支持，形成新的额外收益。这就需要符合新要求的船舶通信、数据储存计算系统等装备，与船舶现有的包括结构在内的整体系统兼容和匹配。平台交易是值得推广的业务模式。在传统的互联网交易平台上引入区块链、云计算技术，充分利用分布式和去中心化带来的效用，既可以为完成诸如租船揽货、港口清关等基础航运业务提供便利，加快流通周转效率和提高可靠性，又可以使得船舶修造、融资保险等上下游业务能够提供更有针对性的服务，产生足够的协同效应。

新技术应用是一个不断试错的过程，在这个过程中需要一种孵化激励、容错纠错、推广实践的机制，新技术更需要法律规范来保障其安全合理运行。所以，对新技术的探索，同样是对新制度的探索，一个国际航运中心需要迅捷和包容的城市精神。

(四) 航运金融规模扩张后存在不确定性风险

根据需求种类的不同，航运金融服务可以分为融资、保险、结算和衍生品四大领域。由于全球航运产业向亚太地区逐渐转移，而且欧美航运金融机构正在采取适当收缩和多元化产品的策略，相应的航运金融服务需求也会一并向亚太地区涌来，但目前中国市场主要还是集中在融资需求领域。中国的金融机构也从以往的浅尝辄止，到逐步深入参与这个高度专业化的市场，并正在逐步构建同欧美航运金融机构分庭抗礼的局面。但受到在快速发展背景下对行业认识尚需提高这一关键因素的影响，上海国际航运中心的航运金融产业存在边发展边调整的必要。

根据 MarineMoney 的统计数据，全球前 50 大船舶融资机构中有 14 家中资机构名列其中，其中有 6 家机构的注册地在上海。2019 年中资机构的船舶融资规模为 781 亿美元，列全球第 1 位，年度增长率为 10%。这些机构以银行和融资租赁公司为主，其业务模式也主要为信贷和租赁模式，直接融资手段在上海和中国的航运金融市场上显得较为匮乏。部分机构开始利用船舶资产金融化的属性，逐步开展船舶经营性租赁等业务，但底层资产的结构单一，主要集中在干散货船舶，且交易对手的评级也参差不齐。融资业务的关注点仍然主要集中在船舶固定资产，在航运供应链金融方面还须有更大的突破。2010 年旨在搭建运价衍生品交易平台的上海航运运价交易公司成立，英国波罗的海航交所也于 2013 年在上海开展以人民币结算的航运运价衍生品 (FFA) 交易，可是目前上海的运价衍生品交易仍欠活跃，这主要是因为交易指数的市场接受程度依旧较为有限，且人民币也尚处于国际化的进程中。各大商业银行的离岸金融部门积极参与以美元为主的航运业务资金结算，但针对二手船舶买卖、船舶建造进度款和船舶运费租金收付等方面，仍需要符合行业操作惯例的服务。上海的船舶险和货运险业务总量占全国比重近 1/4，需要在船东互保、再保险等新的险种领域继续开拓发展。

当前随着外部风险的剧增，存在着 SWIFT 结算系统受阻、境外制裁、新增赋税等潜在外部风险，这些外部风险均会对上海国际航运中心的航运金融发展产生负面影响。而如何伴随人民币不断国际化，充分对接上海国际金融中心的建设发展成果，拓宽和完善各类航运金融业务模式，也是需要重点关注的问题。

(五) 船海企业经历重组合并后有待深化调整

为了面对船舶运力、造船产能的过剩和由此带来的航运市场低谷，全球各大船海企业之间出现了大规模重组合并的现象，中国的船海企业也同样如此。2016 年 2 月，原中远集团与原中海集团完成重组，成立中国远洋海运集团 (以下简称“中远海运”)。2019 年 11 月，原中国船舶工业集团有限公司与原中国船舶重工集团有限公司完成合并，成立中国船舶集团有限公司 (以下简称“中国船舶集团”)。这两家合并重组后的特大型国有企业，已成为全球最大的航运集团和造船集团，并把注册地放在上海自贸

试验区。中国船舶集团毫无疑问将对上海国际航运中心和整个船舶海运产业链起到巨大的牵引和杠杆作用。如何最大化地发挥这种作用，是上海国际航运中心必须直面的问题。

中国船舶集团尽管已成为全球最大的船舶制造企业集团，但我国的船舶概念设计研发能力和船舶配套产业规模依旧不足，这也导致船舶产品的结构依旧集中在中低端船型。在整个全球价值链体系中，中国船舶集团更多是单纯地处在中段承担制造的角色，而在价值链的两端，既高度依赖海外订单，又缺乏对海外资源的影响力和控制力。2019年中远海运在“财富500强”排名中列第279位，超过主要竞争对手丹麦马士基集团。但在提升满足市场综合物流服务需求的能力方面，马士基集团却做出了非常迅速的调整和转换。在航运产业布局上，强化发展供应链协作平台、贸易金融、增值代理和报关等，促进端到端的服务，这对于中远海运集团这样的企业是至关重要的。同时，中远海运和中国船舶集团在互相协同方面仍有巨大的提升空间。例如，中远海运在海外港口投资规划中，可以鼓励各挂港船东更多地引入中国船舶集团所着力推广的独特船型，发挥船舶和港口间的联动优势。

中远海运、中国船舶集团，以及上港集团、振华港机等行业龙头企业最需要做的就是将自身打造成为整个产业集群中的关键核心企业，并由此带动和引领一批企业。而这一过程也正契合上海国际航运中心海事产业集群的更新升级需求，并得以持续发挥对外影响力。

二、顺应全球产业链重构是提升国际航运中心能级的关键思路

国际航运中心以吸引、整合和保障全球产业链顺畅运行的关键航运和海事产业要素为手段，以形成和提升海事产业国际影响力和控制力为目的。正是这种国际影响力和控制力，使国际航运中心所在国在国际经济、贸易和金融领域获得更多的竞争优势。随着生产力的进步、生产效率的提高以及包括分配变化在内的生产关系的调整，使全球产业链发生重构并由此带来一系列连锁反应。上海作为中国全球产业链、供应链布局中的关键枢纽，其国际航运中心的建设思路势必以顺应、保障、服务这一布局为核心。

（一）推动实体经济与新兴经济的协同发展

对国际航运和海事产业的需求是一种依托于国际贸易而产生的衍生需求。传统的商船运输可以根据贸易项下的不同货物种类，分为集装箱船运输、干散货船运输和油轮运输，也可以根据为满足贸易发货频次要求而采取的不同经营方式分为班轮运输和不定期船运输。国际航运中心应向不同的船舶运输需求提供各具特色的服务。随着中国在全球产业链布局中的调整和由此造成的货物类型、贸易方式、贸易流向的调整，对国际航运和海事产业的需求势必也会有所变化，而上海国际航运中心所提供的服务也就须更有针对性。

自加入WTO以来，中国对于船舶运输的需求主要集中在集装箱出口运输和干散货、原油进口运输。形成这种需求结构的主要原因：一方面是为了将以轻工类为主的制造业产品销往欧美市场，另一方面是为了开展大规模基础设施建设而对外购买铁矿石、煤炭、原油等原材料。上海由于位于长三角制造业区域的中枢，且较早开展洋山深水港的建设，故得以成为全球第一大集装箱港，并以此培育船舶代理、仓储物流等周边产业集群。同时，遵从中国现有的工业布局，相较青岛、日照、曹妃甸等北方港口和宁波一舟山组合港，上海并不是一个重要的干散货和原油港口，但得益于在对外贸易人才方面的优势，上海为此类货物的船舶运输提供了大量诸如船舶经纪、海事法律咨询、市场调研等高端航运服务，并且在这个服务领域也逐步建立国际市场地位。因此，上海国际航运中心目前的格局是以巩固中国出口集装箱贸易为基础，以发展高端航运服务业为方向。

然而，伴随着全球产业链的重构，中国也必须做出相应调整，且中国基于自身庞大的人口数量和一贯的历史文化传统，决定了不可能仿效发达国家采取“产业空心化、经济金融化”的运行模式，而必须走坚持发展实体经济这条路。这就出现对大宗商品的投机需求减少，并迫使不定期船经营更多地采用长期期租和包运(COA)的方式减少即期租船交易，而这又会通过传导最终形

成对高端航运服务需求内容的转变。与此同时，船舶运输在服务好传统贸易的同时，还应寻求更好地服务于加工贸易、跨境电商等新经济情景下的贸易方式，利用船舶运输一般耗时较长的特点，把运输过程嵌入到价值链中，成为实体经济链接新经济的纽带，除成本低廉外创建更多优势。

(二) 构建国内国际双循环相互促进的新发展格局

自改革开放以来，中国经济的发展主要依赖国际大循环的模式，资本和市场两头在外，留在国内的是依靠人口红利而形成比较优势的劳动密集型产业。非常典型的写照就是，中国的船舶工业目前仍处于“微笑曲线”的中段，而航运业也是以服务传统制造业向欧美国家出口为主要任务。但随着中国在资本和技术领域的不断积累以及人口结构的转变，国际地缘政治环境发生变化等情况，中国的资本循环体系必须做出调整。因此，实施扩大内需战略同深化供给侧结构性改革有机结合和实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放的“双循环”是必然的选择。

在以往的国际大循环模式中，我国参与的是垂直型全球产业链分工，从而成为全球产业链中的一个环节；而在我国产业价值链的内部，形成的是水平分工，即大量企业仅仅承担某个单一的、同质性的功能，且该功能的技术含量低、可替代性强。“双循环”要打破的就是这种局面，将以往的产业链分工转化为产业集群网格分工，既把外部的先进要素“引进来”，使得在每一个网格内就具有形成垂直分工的能力，又让内部的优质产品“走出去”，尽可能使每一个网格靠近目标市场，以确保快速满足消费者需求。

产业集群网格分工会在一个相对集中的区域形成，从而压缩运输在生产中所占时间和成本的比例。船舶运输服务需要针对每一个网格建立对应的网点，深入供应链的末端，致力于为客户降低贸易成本，在运力配置上可采用既适于江海联运和沿海运输，又可以投入国际远洋运输的具有较好灵便性的内外贸兼营船。上海国际航运中心的作用就是为这些更加贴近客户、更加具有灵便性的网点提供统一的资源配置和决策支持。另外，在长三角区域船舶制造业已形成一定的配套产业集群，更需要补充特种船舶造船能力，所以上海国际航运中心的作用就在于对这些要素的吸引和维护。需要强调的是，“双循环”绝对不是闭关锁国，而是在一个各方面更加紧密的范围内开展的，国际和地区间的协调始终至关重要。

(三) 助力拓展“海洋中国”概念下的广阔空间

挪威经济咨询机构 Menon Economics 联合挪威德劳船级社 (DNVGL) 出版的《2018 全球主要海洋国家报告》指出，中国已成为全球排名第 1 位的海洋国家。在由此两家机构出版的《2019 全球海洋中心城市报告》中，上海成为全球排名第 6 位的海洋中心城市。在“2020 年新华波罗的海国际航运中心发展指数”中，上海已成为全球第三大国际航运中心。相较航运中心，上海作为海洋中心城市所需承担的建设任务将更加艰巨。而建设一座海洋中心城市正是从根本上完成对国际航运中心能级的提升，是利用已有发展成就、突破内外部桎梏、化解现存供需矛盾的一条必由之路。

从地理上观察，中国是一个既有内陆腹地，同时也濒临海洋的国家。但作为农耕文明的代表，中国在历史上长期对陆权给予更多关注。19 世纪中叶发生在我国的“三千年未有之大变局”，所直面的正是以殖民主义为手段、以国际贸易为目的，为促进比较优势和资源禀赋差异实现而形成的第一次全球化浪潮，我国在此时才建立明晰的海权意识。当今世界处于“百年未有之大变局”，以中国为代表的发展中国家加速融入全球产业链并不断发挥自身影响，从而使第三次全球化浪潮得以在全球多边体系复杂多变的情况下持续深入发展。此时，中国需要的是能够维护国家安全和发展的、陆海统筹的海洋战略。

以上海国际航运中心为基础，发展海洋经济，树立与海权相关联的“海洋中国”概念，理解“一带一路”所形成的战略覆盖，正是实施我国海洋战略的关键举措。要将海洋高效渔业、海洋化工、海洋生物医药、海洋电力作为关键突破，将深海油气开发、海滨矿产开采、海洋科研教育作为重点储备，将海水综合利用、海洋装备制造、海洋工程建筑作为改革领域，在发展海洋高技术产业的同时，利用好一部分过剩的传统商船运力，在改装、兼容方面寻找方案，在共同开发区域内海洋资源的过程中发挥协

调作用，并成为资源配置、要素交易的重要枢纽。

三、适应在更紧密的区域内开展合作是制定各项策略的依据

1996年1月，国务院主持召开上海国际航运中心建设专题会议，决定加快推进以上海为中心、以苏浙为两翼的上海国际航运中心建设，上海便积极开展以洋山深水港为代表的国际航运中心基础设施建设。通过这座高度集装箱化的深水大港，上海解决了由于自身地形限制而难以停靠大型船只的问题，从而更好地利用位于长江入海口、中国南北铁路和航运枢纽的优越地理位置，在服务好国内广阔的货源腹地过程中，逐步成长为东北亚和亚太地区的国际枢纽港，为建设现代意义上的国际航运中心打下坚实基础。自2009年来，通过落实《国务院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》，上海国际航运中心建设采取发展服务软环境和提升基础设施能力的双轮驱动模式，在优化现代航运集疏运体系和发展现代航运服务体系方面付出了艰辛的探索和努力。上海已连续12年保持集装箱吞吐量列世界第1位，并在运价指数信息公布、吸引境内外航运海事机构入驻、实施启运港退税制度等软环境领域取得了良好成绩和突破。2013年9月《国务院关于印发中国(上海)自由贸易区总体方案的通知》发布后，上海通过自贸试验区窗口，在五星旗船舶登记、沿海捎带试点、国际船舶管理企业准入、航运市场开放等方面获得了新一轮的政策支持，这为提升服务质量投身一流国际航运中心竞争提供了有力支撑。

国际航运长期以来一直是全球经济发展的重要驱动力，随着全球化新趋势导致的区域化、产业链重构、国际贸易依存度降低等情况的出现，国际航运业也发生了较大变化，从单纯进行物品位移，到将零库存作为向客户提供服务的内容，把运输嵌入产品的生产加工过程中，并提供更多的增值服务。在这种情况下，作为一流的国际航运中心应该尽快做出调整，目的是向在一个更紧密的区域内运行的国际航运业提供更精细化、更迅速和更有针对性的配套服务。在此背景下，上海应面对问题，采取对策：一是集疏运基础体系依旧不完善，必须提高水水中转效率，大力发展可行的海铁联运。二是港口物流设施智能化、绿色化程度须持续更新，要为满足新船型、新货种的靠泊、储运、分拨需求提前做好准备，提高服务附加值。三是重新利用现有部分过剩产能的手段有限，要开拓传统航运业与新兴海洋经济迭代兼容的有效方式。四是高端航运服务市场成熟度不足，要使政策制度体系能够适配大量以离岸模式经营各类航运服务企业。五是在长三角港口群中的“头雁”作用不明显和角色不清晰，要以金融、科创、高端服务为抓手，服务好其他港口。

(一)发挥上海自贸试验区与洋山深水港之间的联动功能，发掘有效的政策制度突破点

洋山深水港在服务长三角腹地、承担亚太航运枢纽功能等方面的重要作用，使得上海国际航运中心可通过寻求区港联动而拥有很强的竞争优势。目前，上海自贸试验区针对港航业的政策主要集中在航运企业注册、船舶登记、启运港退税、沿海货物捎带上，关注的重点依旧是体现硬实力的船、港、货，并没有对资金、人才、技术形成足够的吸引力。现有政策对航运服务类企业在经营上带来的实际影响有限，政策的传导性不足，上海至今尚未形成一个发达的高端航运服务市场。现阶段需要采取的措施还是要基于我国已参与的和有意向参与的国际自由贸易协定，以构建更紧密的国际区域合作为目的，同时结合自身地缘特征和定位，在工商、税收、金融等方面发掘更具实质性的制度突破点。

(二)突出国际航运中心的作用和特点，引导长三角港口群差异化发展

作为中国三大经济区域之一，长三角区域在港航领域优势较为突出和明显，在2019年中国港口货物吞吐量前30位的港口中有10座位于长三角区域，这些港口形成一个极其强大的港口群。目前，整个东北亚港口间的竞争极其激烈，釜山、神户、上海均为承担该地区最为重要枢纽港口的角色发挥各自特长和作用。而上海一个显著和独特的优势就是能够以长三角港口群为基础，利用自身作为国际航运中心的资源，通过科创金融服务资源共享、经营信息交流互通、集疏运网络整体性规划、基础设施差异化分布等手段，引导宁波—舟山、苏州、南通、镇江、连云港等各个港口间在货源和货种配置、集疏运调度等方面形成对外合力，减少同质化竞争。以自身区域内的紧密合作，来拓展可以开展合作的外部紧密区域，成为促进“双循环”的一种模式和“双循环”体系中最为重要的国际航运中心。

(三)深入挖掘港航数据处理发布平台的作用，制定具有国际影响力的产业标准规范

共享经济在航运业运作已久，各大班轮联盟内共享舱位，不定期船船东货主间共享港口代理的情况非常普遍，其目的都是为了充分利用资源和及时传递信息。上海国际航运中心在港口物流信息共享方面，需要将目前的跨境贸易管理大数据平台投入到更为丰富的应用场景中去。让船舶和港口在经营过程中产生的装卸、通关、分拨、转运、流通等全流程信息，既服务于港、航、货三方，也服务于船舶和港口服务业，也可让这些信息使产品设计、客户适配等做出更有针对性的提升。同时，鼓励高校、科研院所、行政机构、社会团体、企业加强对航运海事产业技术标准、规范的拟定、应用、推广，重点寻求在具体内容和实施范围上的空白点，完成突破。

(四)开展新形势下的国有企业改革，鼓励集团化企业细化发展专业子公司

当前，应集中整合一批关键的航运、造船等相关企业，以应对复杂的国内外形势和航运业低迷的市场环境。超大型国有航运、造船企业开展一般性商业业务过程中的市场核心主体作用愈加明显，其需要承担的产业引导责任也愈加艰巨。该类企业必须聚焦自身主营业务，在集中力量突破一批具有产业命脉性质的先进方法和技术的同时，也应使新方法和新技术对企业贡献更多的利润。超大型国有船海企业应根据业务技术和经营模式的革新，设立更多细化分工的子公司，并适时优化调整企业经营考核指标，以便更有效地应对新的市场需求。

(五)推进直接融资及其配套发展，防范航运金融风险

为优化各类航运企业的资金结构，提升航运市场企业的信用体系，应增加直接融资在航运企业募集资金中的比例，用约束机制倒逼企业提升经营管理能力。推广航运船舶产业基金，运用资产证券化手段，建立有效的配套制度和严格的约束机制，规范会计审计职能、管理投资信息公布、监督项目中介机构。对各类金融机构已形成的船舶存量资产，应梳理及明晰关键的风险点，提前布局风险化解方案，打消市场投资者对行业的疑虑，以此完成对航运业资本市场的升级，从而为航运企业提供市场化的资金保障。

(六)优化航运产业公共政策交流机制，坚持开展航运文化宣传建设

航运业市场主体多样化程度高，分布范围较为广泛。在产业公共政策意见的征询过程中，要更多地与小微企业、离岸企业沟通，及时掌握不同结构、不同背景、不同发展阶段企业的诉求。做好行业历史和关键企业历史资料的收集整理工作，积极开展提升行业形象、企业形象的宣传推广活动，打造产业园区，不断构筑行业的社会影响力。

参考文献:

- [1]马硕.上海应该成为怎样的国际航运中心[J].珠江水运, 2011(1):97-99.
- [2]计小青.上海国际航运中心建设的金融支持政策研究[J].上海财经大学学报, 2011(5):90-97.
- [3]真虹.第三次工业革命对交通运输未来发展的影响[J].交通运输系统工程与信息, 2014(2):9-13.
- [4]吴云通.基于产业视角的中国海洋经济研究[D].中国社会科学院研究生院博士论文, 2016.
- [5]张信学, 赵峰, 王传荣, 等.绿色船舶技术发展战略研究[J].中国工程科学 2016(2):66-71.

-
- [6]严新平, 柳晨光. 智能航运系统的发展现状与趋势[J]. 智能系统学报, 2016(12):807-817.
- [7]鲁品越, 姚黎明. 当代资本主义经济体系发展新趋势[J]. 上海财经大学学报, 2019(12):4-17.
- [8]茅伯科. 上海国际航运中心建设进入发展新阶段[J]. 交通与港航, 2020(1):1-4.
- [9]Xin Shi, Haizhou Jiang, Huan Li, Dong Xu. Maritime cluster research: Evolutionary classification and future development [J]. Transportation Research Part A, 2020 (133):237-254.
- [10]David Doloreux. What is a maritime cluster?[J]. Marine Policy, 2017 (83):215-220.
- [11]Ioannis G. Kolioussis, Stratos Papadimitriou, Elena Rizac, etc. Strategic correlations for maritime clusters [J]. Transportation Research Part A, 2019 (120):43-57.
- [12]Giuseppe Aiello, Antonio Giallanza, Giuseppe Mascarello. International conference on industry 4.0 and smart manufacturing (ISM 2019): Towards shipping 4.0. A preliminary gap analysis[J]. Procedia Manufacturing, 2020(42):24-29.