

# 基于自贸区的上海国际航运中心功能优化研究

李 剑 姜 宝 部峪佼

**摘 要:** 上海国际航运中心建设过程中,“软实力”发展相对进展缓慢,而自贸区设立为上海国际航运中心提升“软实力”提供了良好契机。以上海国际航运中心的功能优化为研究对象,从航运主业、辅业与衍生服务业3个方面,分析了自贸区相关政策和措施给上海国际航运中心建设带来的“红利”,通过与伦敦、香港、鹿特丹和新加坡等世界知名国际航运中心的功能比较与经营借鉴,提出在自贸区条件下,上海国际航运中心应重点发展和优化航运辅助业和航运衍生服务业,系统布局航运服务网络,提升航运服务业水平,持续完善航运金融、仲裁和信息平台发展,不断加强航运教育与培训。

**关键词:** 上海自贸区;上海国际航运中心;功能优化

**中图分类号:** F202

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1006-1894 (2017) 01-0041-13

## 一、引言

自从1995年上海国际航运中心的建设被提上议程,上海经过20年的建设取得了突破性进展,航运基础设施不断完善,港口的吞吐能力大大增强,上海现在已经建设成为无可争议的国际大港。然而,“硬实力”的飞速提升仍然没有使上海的国际航运中心地位得到公认,最重要的原因就在于其“软实力”的相对落后。反观以伦敦为代表的国际航运中心,即使目前的港口传统产业相对萎缩,但其高端服务业在全球占据主导位置,保持着国际航运中心的地位。可见,只拥有基础设施和腹地需求等港口“硬实力”并不能满足国际航运中心建设的所有要求。目前上海的航运相关服务业,尤其是航运高端服务业的发展仍然不够成熟,大多数的航运相关产业仍处于全球航运价值链的中低端水平。此外,尽管上海的港口吞吐量继续保持全球领先,但其增长速度明显趋缓,这说明由硬件设施的扩张投入带来的规模效应正在减弱,港口与航运产业发展的转型升级的现实压力逐渐显现。因此,优化配置港口与航运产业市场资源,构建完善的航运产业链条,全面增强“软实力”已经成为上海国际航运中心建设的必然目标与重点任务。

本文通过上海与新加坡、香港、伦敦和鹿特丹等世界知名国际航运中心相比较,可以看出上海作为航运中心的一大劣势就是上海缺少“自由港”的标签。而2013年

---

**作者简介:** 李剑,中国海洋大学经济学院副教授,研究方向:港口经济与国际物流;姜宝,中国海洋大学经济学院副教授,研究方向:港口经济与国际物流;部峪佼,中国海洋大学经济学院研究生,研究方向:港口物流。  
**基金项目:** 国家社科基金青年项目“我国沿海港口产业空间集聚与区域经济增长研究”(项目编号:14CGL053)。

上海自贸区的设立正好弥补了这一不足，为完善上海国际航运中心“软环境”提供了良好的契机，上海国际航运中心如果充分利用自贸区的优势，借鉴知名的国际航运中心运作的成功经验，将会加速上海国际航运中心“软实力”的提升，在此基础之上，笔者为打造上海国际航运中心提出了一些可行性建议。

## 二、研究设计

### （一）理论分析

#### 1. 国际航运中心定义

国际航运中心的定义是不断发展、与时俱进的，目前仍没有比较权威的定义。本文认为，在现阶段，国际航运中心的定位是世界上竞争力非常强的港口城市，依托发达的腹地经济发展起来的具有完善的航运主业、辅业和衍生服务业功能，并且在区域范围内经济、金融和贸易都非常发达的国际航运枢纽。

#### 2. 国际航运中心功能要素

根据文献总结，国际航运中心的功能要素通常可以划分为航运主业、航运辅助业与航运衍生服务业3个层面（见表1），其中航运主业一直作为国际航运中心的核心功能，彰显着港口城市的航运业地位和发展规模；航运辅助业则是伴随着港口和航运业务的兴起，支撑港口和航运业运营和发展的派生产业，其发展兴衰印证着航运中心“硬实力”的发展起伏。然而，随着经济的发展和世界分工的演变，以伦敦和纽约为代表的国际航运中心主要功能正从航运主业和辅助业向航运衍生服务业过渡，航运衍生服务业体现着航运中心的“软实力”，正在成为港口城市发展为国际航运中心所必须具备的功能要素。

表1 现代航运服务业功能要素主要构成

| 层面      | 功能要素    | 所提供的主要服务                 |
|---------|---------|--------------------------|
| 航运主业    | 船舶运输    | 货物运输、旅客运输                |
|         | 港口服务    | 港口装卸、仓储、理货、拖船、引航         |
| 航运辅助业   | 代理服务    | 船舶代理、货运代理                |
|         | 船舶供应    | 船舶物料、淡水、备件、船员伙食等供应       |
|         | 维修服务    | 船舶修理、集装箱修理、船用设备修理、港口设施修理 |
|         | 货运服务    | 内陆运输、集装箱场站、报关            |
|         | 航运经纪    | 船舶买卖、船舶租赁                |
|         | 船舶检验    | 船舶检验、设备检验                |
| 航运衍生服务业 | 航运金融    | 融资、抵押、担保、结算              |
|         | 航运保险    | 再保、分保、海损估算、保险理赔          |
|         | 航运信息    | 信息、研究与咨询、媒体              |
|         | 航运仲裁    | 海事法律、海事仲裁                |
|         | 航运教育与培训 | 各类航运专业学校教育、培训机构、研究所      |

#### 3. 自贸区对国际航运中心的影响

自贸区的设立可以促进资源要素的充分流动，有利于区域经济、贸易的发展，

对国际航运中心的建设产生重要的影响。首先,自贸区的设立将促进航运中心的基础设施建设,完善集疏运体系结构,实现港口高效运转;其次,宽松的税收、监管政策与自由开放的金融政策,能够促进地区间贸易量的增加,完善航运金融市场,增加船舶融资,促进航运相关产业发展和完善。此外,自贸区宽松的市场环境能够吸引国外航运企业入驻,引入先进的技术和管理经验,提高区域内航运服务质量,带动国际航运中心航运业的加速发展。

## (二) 研究设计

鉴于上海自贸区自2013年设立至今仍处于建设中,其优势还未能真正地显现,需要借鉴成功自贸区或自由港区的经验,充分发挥自身优势,使得上海抓住自贸区的契机快速发展,建设成为世界公认的国际航运中心。为此,本文基于上海自贸区设立与运行的背景以及建设世界公认的国际航运中心的目标,以上海国际航运中心的功能为研究对象,从航运主业、辅助业与衍生服务业3个方面进行分析。首先对上海国际航运中心的建设现状进行了梳理;再通过分析上海自贸区给上海国际航运中心带来的政策红利所产生的影响,使上海可以充分利用自贸区的优势,加速上海国际航运中心“软实力”的提升;然后将上海与新加坡、香港、伦敦和鹿特丹等世界知名国际航运中心的各项航运功能进行比较,力图通过比较与借鉴世界知名国际航运中心功能方面的成功经验,找出上海的功能劣势,进而提出改善的可行性建议。

## 三、自贸区对上海国际航运中心建设的影响

上海自贸区于2013年9月正式启动,并在次年进行了局部的扩大,面积增至120.72平方公里,变为原来的4倍。上海自贸区的设立是中国加入WTO之后更高水平的开放,推出了一系列促进经济发展的利好政策,涉及金融、工商、法律、投资、航运等经济政策的方方面面。通过这些政策的实行,上海自贸区的设立对上海国际航运中心带来了多方面、多领域的影响,在此笔者主要从国际航运中心功能的角度,对其现状进行梳理并研究自贸区设立对航运功能方面带来的影响,基于前文对国际航运中心构成的功能要素的划分,本节将从航运主业、航运辅助业与航运衍生服务业3个层面着手研究。

### (一) 航运主业

有关于航运主业,主要从上海港的港口设施和港口的吞吐量两方面进行分析。

#### 1. 港口设施

经过多年的建设,尤其是洋山深水港的建成和使用,上海港基础设施不断完善。码头方面,长度达12.29千米,有1,245个沿海泊位,万吨级的有162个,集装箱有43个。装卸方面,上海港装卸设备现代化,共拥有3,000多台各种起重和搬运机械。船舶方面,上海港共有近400艘港口作业船舶为上海港务局所有,船舶种类齐全。

除此之外，上海港还运用了多种现代化技术，作业能力和效率不断增强。

## 2. 港口吞吐量

上海港货物和集装箱吞吐量均大幅度增长，集装箱吞吐量 2014 年达到 3,528.5 万标准箱，连续 5 年成为世界集装箱第一大港；货物吞吐量也上升到 2014 年的 7.52 亿吨，自 2005 年以来一直位居世界第一或第二。从吞吐量来看，上海港无疑已成为世界级大港。近几年的货物吞吐量和集装箱吞吐量情况见表 2。

表 2 2010~2014 年上海港港口货物吞吐量及集装箱吞吐量

| 年份   | 货物吞吐量<br>(单位:亿吨) | 世界排名 | 集装箱吞吐量<br>(单位:万 TEU) | 世界排名 |
|------|------------------|------|----------------------|------|
| 2010 | 6.53             | 1    | 2,906.9              | 1    |
| 2011 | 7.28             | 1    | 3,173.9              | 1    |
| 2012 | 7.36             | 2    | 3,252.9              | 1    |
| 2013 | 7.76             | 2    | 3,361.7              | 1    |
| 2014 | 7.52             | 2    | 3,528.5              | 1    |

注:数据来源于 2014 年《上海统计年鉴》。

由表 2 可知，上海港的“硬实力”在世界上占绝对优势，但其集装箱国际中转量依然偏低，经过十几年的增长，2013 年仍仅占 7% 左右（具体见表 3），而新加坡和香港则分别可达 85% 和 60% 左右，差距显著。因此，随着上海自贸区的设立，这一状况将会得以改善。上海自贸区设立后，推出的关税优惠政策和简化通关手续两方面的政策会吸引更多附近区域的船舶和货物由上海港出口，并进一步提升腹地货物的业务量；“沿海捎带试点”政策促使更多货物从上海中转，提高其国际中转量。

表 3 上海港集装箱国际中转箱量情况

| 年份   | 集装箱吞吐量(万 TEU) | 国际中转箱量(万 TEU) | 所占比重 |
|------|---------------|---------------|------|
| 2001 | 634           | 6             | 1%   |
| 2008 | 2,800         | 140           | 5%   |
| 2013 | 3,362         | 237           | 7%   |

## （二）航运辅助业

关于航运辅助业，依据对国际航运中心构成的功能要素的划分，主要从航运经纪、船舶登记、船舶检验和船舶代理等 4 方面进行分析。

### 1. 船舶经纪

上海在 2012 年刚刚通过航运经纪人准入制度，首次实现市场规范化。2009 年，上海的船舶成交金额为 20 亿人民币，能够提供船舶租赁与船舶买卖业务的企业分别为 141 家与 39 家，经营范围明确为船舶经纪的只有 3 家外企。国家对国际船舶管理市场的限制阻碍其市场规范化，不利于吸引外商在境内设立相关企业。

### 2. 船舶登记

近年来，上海港船舶登记数量有了一定发展，但我国对外商办理船舶登记业务

有着诸多要求,其最高投资不得高于49%。截至2012年,上海港登记的国际航线的船舶数量达到688艘,国内航运船舶数量达到3,655艘,其中沿海1,929艘,内河航运1,726艘。

### 3. 船舶检验

船舶的船级主要由船级社来检验鉴定。按照规定,建造吨位高于100吨的海运船舶必须由船级社或者专门的船舶检验机构来监督完成。中国船级社旗下注册有2,450艘超过100吨的船舶,总吨位4,360万吨,占世界市场份额4.4%。

### 4. 船舶代理

上海至今有1,400多家国际货运代理企业,占全国的37.33%,船舶企业524家,同时全球最大的前20家班轮公司也都在上海设立了分支机构和办事处,是各类航运服务企业的集聚地。

根据以上分析可知,虽然航运辅助业近年来得到一定发展,但其规模、速度以及质量仍然有较大提升空间。上海自贸区设立后,放宽对国际船舶管理市场和船舶登记市场的限制,这一举措对构建上海国际航运中心、提升航运辅业的服务水平有着深远影响,具体体现在以下两个方面:(1)降低国际船舶管理市场准入门槛,有利于吸引外商在区内设立国际船舶管理企业,从而推动上海港船舶代理、船舶供应等航运功能的拓展;(2)放宽船舶登记条件,外商可在法律范围内办理船舶登记的业务且允许投资高于50%,使外商有权进行直接管理,有利于提高积极性,吸引更多拥有先进管理经验和专业人才的外商入驻。同时,优化船舶登记的流程将吸引国际船舶来此登记,有利于增加五星旗船队的数量。

## (三) 航运衍生服务业

航运衍生服务业包括航运金融、航运保险、航运信息、航运仲裁和航运教育与培训等5个方面。下面针对这5方面进行分析。

### 1. 航运金融

近年来,上海逐步加快航运金融市场建设,截至2014年,已有金融机构2,000余家。证券市场方面,有54家航运相关企业在上海证券交易所上市。但与伦敦、香港等其他知名国际航运中心相比,上海的航运金融发展水平仍然较低,占据不到1%的市场份额。

### 2. 航运保险

由于我国较高的税收政策和较低的服务水平,船舶公司都更倾向于向境外投保,业务的外流导致我国航运保险只占到国际市场的6%。但上海的航运保险近几年也不断发展,现在已经拥有近50家经营航运保险业务的公司和300多家相关中介公司。截至2014年10月,上海船舶保险的收入已经占到全国的46%。

### 3. 航运信息

上海航运信息的建设和发展一直备受重视,1996年交通部设立了上海航运交易

所,公布的三大运价指数(CCFI,CBFI和SEN)得到联合国贸易发展委员会的认可,并把它当作权威数据来使用。2008年上海航运交易所建立了专门的船舶交易网站,同年上海国际航运研究中心成立,专门负责提供航运信息和决策咨询服务,上海国际航运金融研究中心发布ISCI、SPI等航运权威信息。2013年,波罗的海航运交易所所在上海建立办事处,上海在世界航运界的地位不断提高。

#### 4. 航运仲裁

自从2009年建立上海国际航运仲裁院以来,上海海事仲裁服务水平有了很大提升,机构不断完善,所审理的案件也有所增加。据统计,上海国际仲裁中心近5年受理2,600多件仲裁案,涉及争议金额多达200亿元,从仲裁性质来看,贸易量和航运类案件最多,共占到总案件量的60%。

#### 5. 航运教育与培训

上海地区的航运教育主要依靠两所院校:上海海事大学和上海海事职业技术学院。除这两所学校外,航运高端服务业的专业型和复合型人才缺乏。职业技术学院虽有相关专业,但所适合的岗位多属于航运主业的范畴,较为低端。

通过梳理航运衍生服务业的发展现状,我们可以发现上海在发展现代航运服务业的过程中,航运衍生服务业有着巨大的提升空间。伴随着上海自贸区的设立,一系列对航运衍生服务业利好的政策随之推出。

(1) 航运金融方面,在自贸区设立前,由于税收优惠等原因,国际上大部分的船舶是悬挂方便旗船,致使提供金融服务面对较多的离岸业务,我国在这方面的管制阻碍了国内金融机构参与国际航运金融市场。自贸区设立后,明确了在区内的金融机构可以开展相关业务,放宽了对相关企业的限制,促进上海航运金融业的发展,有利于推动国际航运中心的建设。

(2) 在航运保险方面,随着自贸区相关政策的出台和落实,在保监会推出的细则中对区内保险机构、保险产品以及高管人员3个方面的监管都进行了简政放权,增强了上海船舶登记的吸引力,有利于规范上海航运保险市场,催生专业的航运保险服务企业,增强了上海航运保险的吸引力。

(3) 其他方面,上海自贸区设立后,随着其发展的需要,开展了航运信息发布,拓展了中国进口大宗干散货的运价指数,从而提高上海航运信息在国际上的地位;建设了交易信息平台,为船舶交易提供信息服务,实现航运信息的共享,从而增强上海航运信息集聚效应;积极为上海航运业的发展培养高端人才,成立上海高级国际航运学院,推动了航运教育及培训功能的完善。此外,还颁布了专门的自贸区仲裁规则,使得开放度和灵活度都有很大提高,从而提高上海国际仲裁中心的国际竞争力。这些方面的完善有利于上海航运功能的整体提升。

综上所述,我们可将自贸区政策为上海国际航运中心带来的影响总结为表4。

表 4 自贸区政策对上海国际航运中心的影响情况

| 层面      | 功能要素    | 自贸区影响 |
|---------|---------|-------|
| 航运主业    | 船舶运输    | √     |
|         | 基础设施    |       |
| 航运辅助业   | 代理服务    | √     |
|         | 船舶供应    |       |
|         | 修理服务    |       |
|         | 船舶登记    | √     |
|         | 航运经纪    |       |
|         | 船舶检验    |       |
| 航运衍生服务业 | 航运金融    | √     |
|         | 航运保险    | √     |
|         | 航运信息    | √     |
|         | 海事仲裁与法律 | √     |
|         | 航运教育与培训 | √     |

通过以上分析可知,上海自贸区的政策和措施惠及了上海国际航运中心的大部分功能,而对于船舶供应、船舶检验、船舶修理和船舶经纪等其他功能也会因为船舶管理制度的实施而间接推动其发展。

#### 四、上海与知名国际航运中心功能对比

本文从航运主业、航运辅助业与航运衍生服务业 3 个层面将上海与伦敦、香港、新加坡和鹿特丹等著名国际航运中心进行对比分析。

##### (一) 航运主业方面

从港口规模与吞吐量方面将上海与伦敦、香港、新加坡和鹿特丹等国际航运中心进行对比,可将其航运主业方面的对比结果总结为表 5。

表 5 航运主业方面的比较

| 航运中心 | 航运主业          |               |               |                   |                   |
|------|---------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|
|      | 港口规模          |               | 港口吞吐量(2014 年) |                   |                   |
|      | 码头总泊位数<br>(个) | 岸线总长度<br>(公里) | 货物吞吐量<br>(亿吨) | 集装箱吞吐量<br>(万 TEU) | 国际中转箱量<br>(万 TEU) |
| 伦敦   | 87            | 35.4          | —             | —                 | —                 |
| 香港   | 31            | 8.3           | 2.95          | 2,227             | 1,336             |
| 新加坡  | 76            | 14.3          | 5.81          | 3,386.9           | 2,878             |
| 鹿特丹  | 656           | 89            | 4.45          | 1,220             | —                 |
| 上海   | 1,245         | 122.9         | 7.52          | 3,528.5           | 246               |

注:“—”表示缺少该项数据,伦敦港 2014 年吞吐量在全球排名已在百名以外,所以对比较结果无影响。

通过比较,基础设施方面,上海较完善,而香港和新加坡稍落后,其余两个航运中心则都较好;吞吐量方面,虽然上海的吞吐量排名领先,但其国际中转箱量所占比重太少,而新加坡两方面都比较好,伦敦则都比较落后。对航运主业进行打分比较,同行业内领袖企业(标杆企业)作比较,找出差距,借鉴他人的先进经验以弥补自

身不足，不断改进与优化，从而提高竞争力（见表6）。

表6 航运主业打分情况

| 层面\行业 |       | 伦敦  | 香港   | 鹿特丹  | 新加坡   | 上海    |
|-------|-------|-----|------|------|-------|-------|
| 航运主业  | 基础设施  | ☆☆☆ | ☆☆☆  | ☆☆☆☆ | ☆☆☆☆  | ★★★★★ |
|       | 港口吞吐量 | ☆☆  | ☆☆☆☆ | ☆☆☆☆ | ★★★★★ | ☆☆☆☆  |

注：☆：很差；☆☆：较差；☆☆☆：一般；☆☆☆☆：较好；★★★★★：行业标杆。

经过多年的建设，上海航运中心基础设施不断完善，“硬实力”已经遥遥领先。但上海近几年港口业务发展速度趋缓，其硬件设施规模扩大带来的效应正在减弱，航运主业发展面临转型的现实压力。同时，上海的集装箱国际中转量依然偏低，仅占7%左右，而作为港口吞吐量标杆的新加坡可达85%左右，差距显著。一直以来，集装箱国际中转比例被认为是衡量枢纽港地位的重要因素之一，因此上海要建成国际航运中心，必须提高其集装箱国际中转量。

## （二）航运辅业方面

### 1. 船舶经纪

伦敦的船舶经纪起源早，占世界市场份额近50%，是最主要交易市场之一；香港和新加坡是后起之秀，发展较快，香港被世界权威专业学会及交易所认可；新加坡服务综合化、个性化，颇具特色和规模；鹿特丹专业公司多，人才和技术储备全且集中；而上海2012年才刚刚规范船舶经纪市场，资历浅，企业数量少，仅有3家专业公司且全为外企。

### 2. 船舶登记

伦敦的船舶登记标准高、费用低、服务好；香港是全球最好的船舶注册地之一，登记数量居世界前列；新加坡船舶登记服务高效、质量高，闻名世界，是其支柱产业；鹿特丹流程高效，登记数量多、规模大；上海登记数量有所增加，但仍相对较少。

### 3. 船舶检验

伦敦是世界顶尖船级社集聚地，服务全球90%船舶；香港验船公司数量多，人员技术高，设有多个国际船协分处；新加坡起步较晚，发展迅速，服务多样化；鹿特丹船舶检验专业机构多，人才技术水平高，服务优质；上海船级社规模小，占市场份额少，只有4.4%。

### 4. 船舶代理

伦敦船舶代理机构数量多，服务专业、全面；香港船舶代理机构数量多，航运收入高；新加坡服务质量好，产值高；鹿特丹船舶数量多，代理业务繁忙，服务全面；上海是我国航运代理企业的集聚地，设有多家国际班轮公司的分支。

根据以上分析和对比，可对其航运辅助业方面进行打分，结果见表7。

经过多年的建设，上海航运中心辅助业方面的各项功能不断完善，但与知名国际航运中心相比，仍然存在比较大的差距。上海应加大力度改善船舶经纪、船舶检验等服务功能，只有这些航运服务提升了，“软实力”与“硬实力”一起发展，上

海才能早日成为真正的国际航运中心。

表 7 航运辅助业打分情况

| 层面 \ 行业 |      | 伦敦    | 香港    | 鹿特丹  | 新加坡   | 上海  |
|---------|------|-------|-------|------|-------|-----|
| 航运辅业    | 船舶经纪 | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆☆  | ☆☆☆☆  | ☆   |
|         | 船舶登记 | ☆☆☆   | ★★★★★ | ☆☆☆  | ★★★★★ | ☆☆  |
|         | 船舶检验 | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆☆  | ☆☆☆   | ☆   |
|         | 船舶代理 | ☆☆☆   | ☆☆☆☆  | ☆☆☆☆ | ★★★★★ | ☆☆☆ |

注：☆：很差；☆☆：较差；☆☆☆：一般；☆☆☆☆：较好；★★★★★：行业标杆。

### （三）航运衍生服务业方面

#### 1. 航运金融

伦敦航运金融非常发达，排名世界前列，提供船舶融资数额高，占世界比重大，居第 3 名；香港有自由开放的金融体系，是亚洲首屈一指的船舶融资中心；新加坡金融优惠政策多而全，以税收政策为主；鹿特丹逐步发展，集聚众多银行；而上海航运金融处于起步阶段，尤其在国际航运价格衍生品市场中，FFA 市场的参与度不高，推出的 CCFI 和 CBFI 两大系列指数相对伦敦仍旧单薄，市场份额小。

#### 2. 航运保险

伦敦是世界保险、再保险主导市场，拥有众多海损理赔公司、专门从业人员；香港设国际机构永久办事处，收费适宜，服务完备；新加坡是亚洲保险、再保险中心，专业机构多；鹿特丹保险机构集聚，规模大；而上海多为境外投保，市场份额小。

#### 3. 航运信息

伦敦是波罗的海航运交易所的所在地，是最权威航运信息发布部门；香港特区政府支持并积极推动信息平台建设；新加坡有国际信息平台，机构联系多、功能完善；鹿特丹 EDI 服务系统和船舶动态系统发达；上海有专门发布机构，作为权威数据引用的来源。

#### 4. 航运仲裁

伦敦是国际海事法律服务中心，是解决国际航运争议的集聚地；香港海事法律与国际接轨，设有国际事务所办事处；新加坡司法系统具有很强国际性，承继英国法，快速高效；鹿特丹海事法律完善，得到世界认可；上海受理案件中国际仲裁比重低。

#### 5. 航运教育与培训

伦敦海运教育系统发达，院校及专业学生多；香港特区政府积极鼓励推出航海训练奖励计划；新加坡给予资金支持，鼓励科研，开设专门硕士班；鹿特丹拥有多所教育机构开设航运专业；上海专门教育机构少，缺少系统教育。

通过以上对比和分析，可对其航运衍生服务业方面进行打分比较，见表 8。

上海航运中心在衍生服务业方面的各项功能不断完善，但与知名国际航运中心相比，仍然存在较大的差距。上海应继续加大力度改善航运金融、航运保险等高端服务功能，争取早日成为真正的国际航运中心。

#### (四) 比较结果与评价

通过对上海与伦敦、香港、新加坡等国际航运中心在航运主业、航运辅业、航运衍生服务业等方面的对比,可对其各航运功能进行打分与评价,具体见表9。

表8 航运衍生服务业打分情况

| 层面\行业   |         | 伦敦    | 香港   | 鹿特丹 | 新加坡  | 上海  |
|---------|---------|-------|------|-----|------|-----|
| 航运衍生服务业 | 航运金融    | ★★★★★ | ☆☆☆☆ | ☆☆  | ☆☆☆  | ☆   |
|         | 航运保险    | ★★★★★ | ☆☆☆☆ | ☆☆  | ☆☆☆☆ | ☆   |
|         | 航运信息    | ★★★★★ | ☆☆☆  | ☆☆☆ | ☆☆☆  | ☆☆☆ |
|         | 海事仲裁与法律 | ★★★★★ | ☆☆☆☆ | ☆☆☆ | ☆☆☆☆ | ☆☆  |
|         | 航运教育与培训 | ★★★★★ | ☆☆☆  | ☆☆☆ | ☆☆☆☆ | ☆☆  |

注: ☆: 很差; ☆☆: 较差; ☆☆☆: 一般; ☆☆☆☆: 较好; ★★★★★: 行业标杆。

表9 上海与其他国际航运中心功能比较

| 层面\行业   |         | 伦敦    | 香港    | 鹿特丹  | 新加坡   | 上海    |
|---------|---------|-------|-------|------|-------|-------|
| 航运主业    | 基础设施    | ☆☆☆   | ☆☆☆   | ☆☆☆☆ | ☆☆☆☆  | ★★★★★ |
|         | 港口吞吐量   | ☆☆    | ☆☆☆☆  | ☆☆☆☆ | ★★★★★ | ☆☆☆☆  |
| 航运辅业    | 船舶经纪    | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆☆  | ☆☆☆☆  | ☆     |
|         | 船舶登记    | ☆☆☆   | ★★★★★ | ☆☆☆  | ★★★★★ | ☆☆    |
|         | 船舶检验    | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆☆  | ☆☆☆   | ☆     |
|         | 船舶代理    | ☆☆☆   | ☆☆☆☆  | ☆☆☆☆ | ★★★★★ | ☆☆☆   |
| 航运衍生服务业 | 航运金融    | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆   | ☆☆☆   | ☆     |
|         | 航运保险    | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆   | ☆☆☆☆  | ☆     |
|         | 航运信息    | ★★★★★ | ☆☆☆   | ☆☆☆  | ☆☆☆   | ☆☆☆   |
|         | 海事仲裁与法律 | ★★★★★ | ☆☆☆☆  | ☆☆☆  | ☆☆☆☆  | ☆☆    |
|         | 航运教育与培训 | ★★★★★ | ☆☆☆   | ☆☆☆  | ☆☆☆☆  | ☆☆    |

注: ☆: 很差; ☆☆: 较差; ☆☆☆: 一般; ☆☆☆☆: 较好; ★★★★★: 行业标杆。

通过对比可知,上海国际航运中心的硬件建设取得了非常大的进步,基础设施建设不断完善,吞吐量遥遥领先,但集装箱国际中转量所占比重较小,需要改善和提升。另外,从航运服务业集群形成可知,上海港的产业链已经相对完整,航运功能也相对齐全,但航运服务功能的发展水平仍比较落后,还没有形成与“硬实力”相适应的航运服务体系,大多数的航运相关产业仍处于全球航运价值链的中低端水平,尤其是航运服务业以及航运金融等高端服务业。反观以伦敦为标杆的国际航运中心,即使目前的港口传统产业相对萎缩,但其高端服务业仍然影响全球,保持着国际航运中心的地位。可见,优化配置港口与航运产业市场资源,完善航运服务功能,尤其是辅业和衍生服务业方面的功能,已经成为上海国际航运中心建设的必然目标与重点任务。

## 五、上海国际航运中心功能优化建议

通过前面的对比分析可知,上海在航运主业、辅业和衍生服务业3方面的航

运功能都和世界知名国际航运中心存在不同程度的差距，具体体现的主要问题见表 10。

表 10 上海航运中心功能存在的主要问题

| 功能层面      | 存在的问题                |
|-----------|----------------------|
| 航运主业方面    | 港口吞吐量比例不合理           |
| 航运辅业方面    | 辅助业功能不健全，多数功能仍处于起步阶段 |
| 航运衍生服务业方面 | 航运金融体系不完善            |
|           | 航运仲裁服务处在初级水平         |
|           | 航运信息数据缺乏整合性          |
|           | 航运高端人才缺乏             |

针对这些方面的不足，结合上海自贸区背景下上海国际航运中心的建设现状与其他作为行业标杆的知名国际航运中心的成功经验，提出以下建议：

### （一）航运主业方面

上海要建成国际航运中心，必须提高其国际中转量，抓住自贸区这一良机，在发挥“沿海捎带试点”政策的基础上，借鉴知名国际航运中心的成功经验提出以下建议：（1）向货主提供多种航线选择，与全球一些重要的国家和港口建立业务联系每周要有高频率的班轮航线，形成高密度、全方位的班轮航线；（2）提高服务的专业度和兼容性。在自贸区内，配套集中度极高的港口服务，使得客户在一个占地不大的园区内，就能找到运输、仓储和配送等每一个物流环节对应的专业物流商，方便客户就地联系业务；（3）提高港口日常运作的高科技技术含量，从而提高港口运作效率。依托信息平台的港口网络技术，使得港口系统的日常运作实现完全一体的自动化，采用高技术仓储设备、全自动立体仓库、无线扫描设备和自动提存系统等现代信息技术设备和无纸化通关，提高港口的运作效率；（4）洋山港的投入使用顺应了船舶大型化趋势，为了吸引大批国际船舶的到来，必须要充分将自贸区政策和洋山港的优势相结合，多环节提高上海港的国际集装箱中转量，提高上海港的国际影响力。

### （二）航运辅助业方面

#### 1. 加强政府引导支持作用

政府必须制定前瞻性的规划。首先，政府应该依靠港口综合条件的优势，有针对性地在临港区域成片开发，发展临港工业，形成多元化、集群化的系统。其次，完善集疏运体系，形成海陆空三维立体格局。加大对铁路、公路、内河以及航空的建设力度，形成海陆联运、江海联运和海铁联运的现代化集疏运体系格局，也有助于解决海上丝绸之路所面临的航运服务网络急剧扩大与沿路航运能力发展缓慢、参差不齐的矛盾。最后，政府要出台更优惠的政策，并对货物中转过程中产生的仓储费、装卸搬运费和货物管理费等给予减免，同时允许外轮自由出入自由贸易区，提供免税转口。

## 2. 提高航运服务企业水平

首先, 航运企业间可以强强联合, 通过兼并提高自身竞争力, 整合为高水平的大型企业, 而那些潜力有限、无法通过整合来提升自己的落后企业, 要按照“优胜劣汰”的规律淘汰出局。其次, 政府应发挥引导作用, 提高航运服务市场的门槛, 尤其是船舶登记、船舶经纪等高端服务业的门槛, 鼓励有实力的企业提升并形成自己的竞争优势, 以此来提升整个航运服务企业的水平。最后, 上海港在效仿新加坡的同时, 要转变服务理念, 自始至终执行一个具有全面性和长期性、为客户简化到极致的服务流程: 事无巨细地为客户提供小到日常运作、拖车进出港, 大到海事规划、未来企业愿景展望等指导; 对港口服务从业人员从培训、上岗到考核都有严格的标准。

### (三) 航运衍生服务业方面

#### 1. 完善航运金融市场体系

上海港依托上海金融中心和自贸区, 借鉴航运衍生服务业的行业标杆伦敦经验, 从以下几方面完善航运金融市场和金融法规体系, 增强金融创新能力: 首先, 政府对船舶投资的税收给予优惠政策, 以低息贷款方式支持船舶融资; 其次, 借助上海金融中心的有利条件, 为航运业构建融资平台, 并在此基础之上扶植海事保险业的发展。提供完善的航运资金结算, 将闲置货币资产化、生息资本社会化, 形成资金管理、买方信贷、消费信贷、设备融资、保险、证券发行和投资, 使上海在金融中心的基础上, 发展成为航运保险业和航运结算中心; 最后, 针对我国在 FFA 市场的参与度不高, 推出的 CCFI 和 CBFI 两大系列指数相对伦敦仍旧单薄, 需要扩展国际航运价格衍生品市场的交易中干散货、邮轮航运运价衍生品和集装箱航运运价衍生品交易品种, 增强金融创新能力。总之, 政府将更多的监管让位于市场调节, 通过适度放松的航运金融政策增强上海航运中心的航运金融集聚能力, 在风险可控的前提下, 积极发展区内的离岸金融业务, 拓宽离岸金融领域。鼓励我国的金融机构进行航运金融产品的开发和创新, 支持我国的金融机构在吸收国外航运产业和产品成功经验的基础上进行本地化的尝试和发展, 最终促进上海国际航运中心航运金融的发展和繁荣。

#### 2. 完善航运仲裁体系建设

上海须借鉴其他知名国际航运中心的成功经验, 在上海自贸区已推出政策的基础上, 结合自身的发展现状, 创新出辐射范围更广、更全面的具有上海特色的仲裁体系, 提高海事仲裁的质量和数量, 让更多国际海事纠纷不再舍近求远去伦敦等地, 用良好的政务环境来保证航运服务的自由化发展。

#### 3. 完善航运信息共享平台

政府必须加快完善航运信息平台建设, 推进信息渠道的扩展, 保证信息发布准确、及时和全面, 使政府及航运企业都能第一时间掌握最新的数据, 保证决策的正确性。航运企业也要积极配合分享交易信息和数据, 并保证所提供的信息准确、真实, 共

同完善航运交易平台。最后,为了使码头装卸作业更有效、迅速和无间断,借鉴标杆企业新加坡港,可以应用“计算机综合场站操作系统”,并将它同整个上海的海运系统相连成为一个电子商务平台,包括相关政府职能部门、代理、海关、港务局和港务用户,这一平台将为客户提供大量信息资源,如泊位应用情况、引航和拖轮等港口服务信息,从而实现更大范围的信息共享。

#### 4. 加强航运教育与培训

借鉴伦敦和新加坡在航运教育与培训方面的经验,可以从以下4个方面培养我国的航运人才。(1)政府直接参与人员培训,政府以讲座的形式向企业及公众介绍航运领域的最新发展;(2)政府推出全面系统的专门培养计划,推出政府与高等院校合作、国际交流等多项航运人才培养计划,在高等院校培养航运专业的高级管理人才并为在职人员提供培训,同时政府给予培训补助;(3)政府以法规的形式规定上海港员工每年培训的时间、培训费用占工资的比重、政府培训补助金额等,从而提高参业人员素质;(4)上海港务集团也应专门设立培训部门,制定详细的培训计划,并给予奖励和优惠条件,例如航运研究经费、航运从业补贴、户籍或者购房优惠等,吸引航运人才常驻上海,防止人才流失,保证航运人才的高质量与充足的数量。

## 六、结语

自从上海国际航运中心建设提上议程以来,上海航运中心建设各方面取得了重大的突破,“硬实力”遥遥领先,同时“软实力”也得到一定发展,尤其上海自贸区的设立更是为上海国际航运中心的建设带来了新的发展良机。但与国际公认的国际航运中心对比,仍存在诸多问题,尤其是航运辅助业和航运衍生服务业方面不够完善。上海必须认清形势,找出差距,有针对性地建设和发展。尤其应该抓住上海自贸区建设的契机,完善相关政策,借鉴国际经验完善服务功能,从航运主业、辅业和衍生服务业3方面进行功能优化,以期早日实现建成上海国际航运中心的目标。

#### 参考文献:

- [1] 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).
- [2] 传宏,刘思弘.自贸区背景下上海国际航运中心建设的对策[J].浦东开发,2014,(9).
- [3] 李智慧.上海国际航运中心发展模式选择[J].商业经济,2010,(2).
- [4] 陆军荣.现代航运服务体系构建的国际经验及启示[J].经济纵横,2014,(10).
- [5] 屠爱华.伦敦经验及其对上海国际航运中心软环境建设的几点思考[J].交通与运输,2008,(2).
- [6] 王列辉.高端航运服务业的不同模式及对上海的启示[J].上海经济研究,2009,(9).
- [7] 王寅娜.上海自贸区航运中心新动力[J].中国水运,2013,(11).
- [8] 杨帆.上海自贸区意义究竟何在[J].南方经济,2014,(4).
- [9] 张颖杰.自贸区对上海航运中心建设的影响研究[J].新金融,2014,(2).

(下转第96页)