

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”

茅伯科

1 国际航运中心定义的发展

由于国际港航界对国际航运中心至今没有非常明确的定义,而世界上也没有哪个国家像我国这样有如此多的城市将建设航运中心作为发展目标,因此,我国学者对国际航运中心定义的争论最为热烈。从1996年1月国务院领导在沪正式宣布建设上海国际航运中心以来,关于什么是国际航运中心,已经出现多种定义和解释,而随着时间的推移,各方面的认识也在不断深入。

2003年以前,为争取洋山深水港建设,有关专家给出的定义基本上围绕着集装箱深水枢纽港展开,典型的说法有:一是指以集装箱枢纽港为核心,有充沛的集装箱货源、发达的国际航运市场、接近国际主干航线的战略性地理位置、优良水深的航道和港口、完备的后方集疏运系统以及国际金融和贸易中心城市支撑的港口;二是指以物流中心为载体,把国际商品、资本、信息、技术等集于一身的现代化新型港口;三是指处于核心位置的航运枢纽。笔者在2003年11月大连市政府举行的“大连国际航运中心建设论坛”上提出:“国际航运中心是从某一个特定的国际经济区域(包括海域)内的港口群体的相互关系着眼的,是相比较而存在的;不同区域内的航运中心之间不存在完全相同的模式和标准。如果必须进行抽象定义的话,我认为国际航运中心是以国际贸易中转

港为标志,航运要素齐全并形成规模,具有时代先进特征,依托区域经济中心城市,在某一个国际经济区域的港口群体中处于核心地位的航运枢纽。”这一观点已为一些学者所认同。

2004年以来,业内和学术界对我国国际航运中心建设展开了新一轮的研究,形成了一些新的定义,即从航运市场、资源配置、航运服务业和港口城市等角度对国际航运中心进行再定义,其中具有代表性的观点有3种:一是指国际航运的中心市场,“所谓国际航运中心实际上就是国际航运市场的中心市场”。二是指各种相关航运要素集聚的城市,即国际航运中心不应该仅仅理解为物流、口岸等交通通道,还应该是各种与航运相关要素的集聚,是整个城市功能的定位。上海市港口管理局委托上海航运交易所所作《上海国际航运中心战略研究》课题则在此基础上进一步阐述为:“国际航运中心是指某个拥有或聚集着雄厚的航运及其相关资源或要素,且通过规范、透明、高效的市场机制在全球范围内合理配置这些资源,以创造显著经济和社会效益的国际知名城市。”2008年,笔者在编写《上海港的昨天、今天和明天》一书时作如下表述:“国际航运中心是指在一个国际区域内,航运要素最为集中、航运市场或航运服务市场所占份额最大、在地区乃至全球航运事务中发挥主导作用的港口城市。”三是指资源配置中心,即现代国际航运中心是

一个集商品、资本、技术和信息采集于一体的世界再生产活动的综合资源配置中心。

近年来,有文章对资源配置的载体和配置的内容作了更为清晰的表述,即国际航运中心是满足腹地经济和贸易发展要求,并具有显著的区域性辐射效应的货物集散地,是以港口能力作为基本条件,适应航运公司航线运营和资源配置需求的平台。文章还提出国际航运中心应与国际航运服务中心相区别。

由上述观点可见:

(1)目前在国际航运中心定义方面主要存在2大类不同的观点:一种是“港本位”,即以集装箱枢纽港或国际贸易中转港作为主要标志,以港口能力作为基本条件;另一种是“航本位”,即以航运要素集聚或配置的国际地位作为主要标志,扩展为市场的概念或港口城市的概念。

许培星在2008年上海干部在线教育的专题讲座中将当前港航界关于国际航运中心的定义分为3类:“第1种是以港口功能定位覆盖为国际航运中心定义;第2种是以航运功能定位覆盖为国际航运中心定义;第3种是以国际贸易功能定位覆盖为国际航运中心定义,认为国际航运中心应该是位于国际贸易流通的主要干线上、拥有充沛的国际贸易运输需求并有国际金融服务和国际化港口作为支撑的城市。”其中,第3种定义将“港本位”和“航本位”糅合在一起。

(2)随着实践的深入,对国际航运中心的认识也在不断深化。“港本位”在2003年以前是指导上海国际航运中心建设的主要观点,体现在实践中,就是以建设洋山深水港、形成集装箱国际枢纽港为目标,并且把形成深水港看成是建成国际航运中心的主要前提条件。2003年国家决定建设大连东北亚重要国际航运中心后,发现仅靠港口是无法实现国际航运中心建设的,国际航运中心涉及到口岸、集疏运体系和城市功能等多个方面,体现的是城市综合实力,必须集港口城市之力才能有所作为。“港本位”的理念因此有所突破。2005年底,洋山深水港区建成,洋山

保税港区启用,再次发现仅有港口硬件设施也是不够的,软环境和航运服务业开始成为国际航运中心建设关注的焦点。“港本位”由此向“航本位”过渡。2008年7月,国务院总理温家宝在上海视察时明确指出: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。航运服务业受到高度重视。

2 国际航运中心定义的前提条件

对国际航运中心下定义,应符合以下2个前提条件。

2.1 以“航本位”为基本出发点

为什么说“航本位”是基本出发点,因为船、港、货(客)是航运活动的3大要素,其中:船舶是航运活动的主体和最具活力的因素,围绕着船舶有大量的制造、交易、海事和其他服务活动;货物(或旅客)位移是航运活动之所以存在和发展的目的和动力,围绕着货物有大量的装卸、代理和交易等服务活动;港口的主业是装卸,按照国际海事条约的划分,港口装卸业在航运活动中属于辅助业,在舱单条款中基本反映了这种属性。因此,港口本身不可能成为航运中心,只有从港口经济或港口城市的角度出发,将围绕航运的大量服务活动集聚起来,才有可能建成航运中心。航运活动是大概念,之所以讲建设“航运中心”,而不提建设“港口中心”,原因就在于此。

然而,什么是航运业范畴,并没有一个统一的定义。如伦敦在定义其航运业时包括航运、特殊航运服务、航运法规及行业管理、航运辅助服务以及航运协会和民间专业组织等5个部分;荷兰在定义航运业时将港口、内河运输、航海设备、港岸工程等都合进来了。笔者比较赞同真虹对航运业范畴的表述,即包括港口业,船舶运输业,航运服务业,以及航运信息、教育与研究等4个部分。

2.2 涵盖不同历史阶段和不同类型的国际航运中心

从历史角度看,国际航运中心历经3代(见图1)。

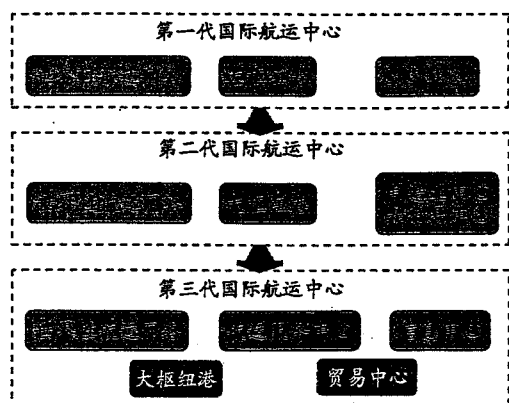


图1 3代国际航运中心功能发展

至于资源配置,从制造业大转移开始,国际航运中心就具备了这种功能。

从现状来看,业内基本认同以伦敦、新加坡或香港、鹿特丹为代表的3种不同类型的国际航运中心。

从发展角度看,多样化、多极化、个性化是国际航运中心发展的主流。一方面,没有一个航运中心可以将所有的航运及其辅助业和相关服务业统统集于一身,譬如:伦敦不可能在航运主业和辅助业方面名列前茅;香港、新加坡也不可能取代伦敦而囊括航运海事、法律、融资、保险等世界级功能。另一方面,随着制造业的转移,从欧洲的希腊、比利时、德国,到亚洲的中国(包括香港)、新加坡,再到中东的迪拜等许多港口城市,都在竞争建设国际航运中心或国际海事中心,并且都有一些各自的特色。所以,多个国际航运中心并存不仅是可能的,而且是必然的趋势。网络时代下,一个中心的线性思维模式已成历史,多中心成为可能。

定义语应抽象规范,既要符合定义的基本表述规范,又应适合表达不同代际、不同类别的国际航运中心。从这个角度看,前文介绍的各种国际航运中心的定义都不够完满。

3 对国际航运中心定义的再认识

笔者对国际航运中心的认识也有一个逐步加深的过程,前期是站在“港本位”角度思考的,后期转变为“航本位”,但至今仍在研究和思考。从今天的认

识来看,笔者在2008年编写《上海港的昨天、今天和明天》一书时所用的表述还是有所偏颇的,将国际航运中心定义为“在一个国际区域内,航运要素最为集中”的不当之处在于“最为集中”上,如前所述,这不符合当前国际航运中心的发展潮流。

经过思考,建议将国际航运中心定义为:“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。”

这一定义的内涵包括:

(1)国际航运中心必须体现国际性,是通过与处于同一区域内的其他港口城市相比较而确定地位的。“在一定的国际航运活动区域内”是一种灵活的表达方式:如果这一区域是全球性的,那么这个中心就是全球国际航运中心;如果这一区域是局部的,那么这个中心就是地区性国际航运中心。可以说,我国正在建设的几个国际航运中心都是在竞争东北亚地区的航运中心。这一表述不赞同以港口装卸业务的外贸性质来取代区域范围的国际性质。

(2)国际航运中心不必追求大而全,只需在“某些航运要素”方面最突出。航运、港口、航运服务业等都是航运要素,关键看各个正在创建国际航运中心的城市具备发展哪些航运要素的特质。

(3)判断是不是中心,主要看这座港口城市最有条件、最有发展潜力的航运要素,在集聚的数量、规模和质量上,是否在区域内最为突出;在区域内的国际影响力、主导性和话语权、市场占有率等方面,是否最为突出。这种突出是相比较而存在的。使用“突出”而不用“最大”,说明一个区域内不是只有一个中心,在某些要素的服务方面也不是只有一个中心。

(4)国际航运中心是一个城市的概念,而不是一个港口的概念。这是因为各个国家的港口内涵有很大差别:在欧美许多大港,港区范围极大,往往涵盖了城市中多个功能区;而在包括我国在内的亚洲及非洲很多港口,港口的功能局限在装卸方面,很难承担起国际航运中心的重任。所以,使用“港口城市”的说法更恰当些。

(作者单位:上海市交通运输和港口局)