



上海交通大学本科毕业论文

上海国际航运中心建设发展研究

学 生：

学 号：

专 业：国际经济与贸易

导 师：

学校代码：10248

上海交通大学继续教育学院

二〇一二年二月

毕业论文声明

本人郑重声明：

1、此毕业论文是本人在指导教师指导下独立进行研究取得的成果。除了特别加以标注和致谢的地方外，本文不包含其他人或其它机构已经发表或撰写过的研究成果。对本文研究做出重要贡献的个人与集体均已在文中作了明确标明。本人完全意识到本声明的法律结果由本人承担。

2、本人完全了解学校、学院有关保留、使用学位论文的规定，同意学校与学院保留并向国家有关部门或机构送交此论文的复印件和电子版，允许此文被查阅和借阅。本人授权上海交通大学网络教育学院可以将此文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存和汇编本文。

3、若在上海交通大学网络教育学院毕业论文审查小组复审中，发现本文有抄袭，一切后果均由本人承担（包括接受毕业论文成绩不及格、缴纳毕业论文重新学习费、不能按时获得毕业证书等），与毕业论文指导老师无关。

作者签名：

日期：

上海国际航运中心建设发展研究

摘 要

本文运用本人在上海交通大学国际贸易专业所学知识以及在中国海运（集团）总公司所接触到的信息，详细了解和掌握上海以及国际先进航运中心建设方面有关信息基础上，对上海国际航运中心建设发展问题进行了全面的分析，并根据目前的国际航运市场形势以及今后航运市场的走向，提出了几点进一步推进上海国际航运中心建设的对策。希望这次的论文可以为上海国际航运中心建设发展的完善提供有效的借鉴。

第一部分：对上海国际航运中心建设发展问题简单叙述了其研究的背景、意义以及内容和方法。

第二部分：分析了上海国际航运中心的发展历程和现状。

第三部分：以德国汉堡港为例，讲述了成熟国际航运中心的成功经验。

第四部分：对上海建设国际航运中心优劣势进行分析。

第五部分：从五个方面提出进一步推进上海国际航运中心建设的对策。

关键词：上海国际航运中心、港口、对策

Study on Establishment and Development of Shanghai International Shipping Centre

Abstract

This thesis analyzes the problems in the course of establishment and development of Shanghai International Shipping Centre based on related information from establishment of Shanghai and international shipping centre, as well applied the knowledge learned from trade major in Shanghai Jiaotong University and working experiences in Headquarter of China Shipping. This thesis also point out several solutions to promoting development of Shanghai International Shipping Centre based on the current situation of international shipping market and future trend of shipping market. I hope my thesis can provide some effective references to perfect establishment and development of Shanghai International Shipping Centre.

Part 1: This part briefly narrates the background, significance, contents and method of study to the issues occurred in the course of establishment and development of Shanghai International Shipping Centre.

Part 2: This part analyzes development history and current situation of Shanghai International Shipping Centre.

Part 3: This part narrates success experience of mature international shipping centre with case analysis on port of Hamburg in German.

Part 4: This part analyzes the advantages and disadvantages of Shanghai International Shipping Centre.

Part 5: This part points out 5 solutions to promoting the development of Shanghai International Shipping Centre.

Key words: Shanghai International Shipping Centre, Port, Solution

上海国际航运中心建设发展研究

目 录

声明.....	1
摘要.....	2
ABSTRACT.....	3
1、绪论.....	5
1.1 研究的背景.....	5
1.2 研究的意义.....	5
1.3 研究内容与研究方法.....	6
2、上海国际航运中心的发展历程及现状.....	8
2.1 上海港的自然条件与历史.....	8
2.2 上海航运中心的起步与发展.....	8
2.3 上海航运中心的现状.....	12
3、成熟国际航运中心的成功经验—以汉堡港为例.....	14
3.1 汉堡港概况.....	14
3.2 汉堡国际航运中心特点.....	14
3.3 给建设上海国际航运中心的启示.....	15
4、上海建设国际航运中心优劣势分析.....	17
4.1 上海国际航运中心建设的优势.....	17
4.2 上海国际航运中心建设面临的问题.....	18
5、进一步推进上海国际航运中心建设的对策研究.....	20
5.1 政府进一步加强扶持、引导力度.....	20
5.2 加快“长江三角洲”一体化进程.....	20
5.3 健全优化集疏运体系.....	21
5.4 进一步促进航运服务业产业集群.....	22
5.5 重视行业人才的培养与引进.....	22
结论.....	24
参考文献.....	25
致谢.....	26

1、绪论

自古以来，航运中心地位的确立对于促进地区经济的繁荣与发展都具有至关重要的作用，在经济全球化的今天更是如此。国家或地区间的联系更加紧密，全球一体化进程日益加快，国际贸易的规模与数量不断扩大。发展的同时带来的是更加激烈的竞争，对于在国际经贸往来中占有重要地位的航运业来说尤为明显，在对国际枢纽港及航运中心地位的争夺中，各国都投入了大量的人力、物力。中国作为新兴市场，如何在发展的潮流中把握机会、站稳脚跟，是值得我们思考与研究的。

1.1 研究的背景

自20世纪80年代起，我国政府就意识到港口建设的相对滞后已经成为阻碍对外贸易发展的一大障碍，开始选定一批具有发展潜力的港口城市，着力培养，使之具有国际影响力。在这样的历史背景下，建设上海国际航运中心的规划应运而生，1995年上海国际航运中心建设正式立项，1996年1月，国务院领导在沪召开江苏、浙江、上海两省一市负责人会议，正式启动以上海深水港为主体，浙江、江苏的江海港口为两翼的上海国际航运中心建设。在党和国家领导人的关心下，根据党中央、国务院的部署，国家发改委组织协调多个部门，深入调查研究，形成了《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》。《意见》的发布为上海国际航运中心的未来发展指明了方向，并给予最大力度的政策支持，标志着上海建设国际航运中心进入一个崭新的历史阶段。通过这十多年的努力，上海国际航运中心建设取得了明显成效，随着外高桥港区与洋山港区的发展建设，一体两翼、合作多赢的港口格局逐步形成，软、硬件实力已进入世界一流之列。

然而在08年全球金融危机的严重冲击下，我国航运业经受了前所未有的严峻考验。目前，全球经济虽逐步恢复向好，但进程却曲折而缓慢。我国经济率先回升，2010年，上海港全年货物吞吐量突破6亿吨，连续多年位居世界第一，2011年，集装箱吞吐量更是超过3000万大关，但经济社会发展中的各类问题也在增多。这些都表明，我国的航运市场机遇与挑战并存，既要创新思路，利用优势最大限度地激发潜能，又要夯实基础，增强抗御风险的能力。

1.2 研究的意义

自上海国际金融中心发展战略制订以来，众多专家学者从规划策略、产业协调、投资环境等不同角度进行了全面的分析研究，提出了许多切实有效的发展建议，但随着时代的进步、国际贸易环境的变化，对上海国际航运中心建设的要求也发生了转变，旧的发展思路已经难以适应新形势的需要。日趋激烈的国际航运竞争、过高的综合商务成本、人才缺口等问题逐渐凸显，针对这一情况我选择了这一课题进行调查研究，希望通过借鉴其他国际重要航运中心的成功经验，并结合上海港口自身发展的特点，探究上海国际航运中心的发展前景及存在的问题，并针对问题提出一些建议，阐述自己关于上海国际航运中心建设的看法。

在“两个中心”建设的大背景下，对上海国际航运中心的发展问题进行全面梳理与探讨，更新观念，与时俱进，不仅对上海未来的发展具有重要的现实意义，也可以为国内其他航运中心的建设提供宝贵的经验。

1.3 研究内容与研究方法

1.3.1 研究内容

国际航运中心的建设与发展是一个具有很强实践性、综合性的课题，它牵涉到国际贸易的方方面面，需要航运、港口、金融、服务等多个产业的协调配合，同时也涉及区域经济学、产业经济学等多个经济学学科。本文从上海国际航运中心的发展历史与现状出发，分析了上海建设国际航运中心的优势与劣势，通过研究国外成熟的国际航运中心的建设经验，结合当前国内外航运市场的特点及发展趋势，努力寻找推进上海国际航运中心建设的突破口，确定适合上海的这一区域的发展模式，并结合实际提出了几点解决上海国际航运中心成长问题的对策建议。全文主要从以下四个方面进行论述：

- 1) 上海国际航运中心的发展历程及现状
- 2) 成熟国际航运中心的成功经验
- 3) 上海建设国际航运中心优劣势分析
- 4) 进一步推进上海国际航运中心建设的对策研究

1.3.2 研究方法

1) 文献研究法

上海国际航运中心的建设发展问题是一个不断变化、不断更新的课题，不但涉及广泛的理论知识，更紧跟实际形势的发展。笔者通过在图书馆、中国期刊全文数据库以及有关网站，查阅大量国际航运中心的相关专著、学位论文和研究论文，对其主要观点进行了归纳、整理，并在此基础上结合自身认识加以创新，形成了本文的理论体系；

2) 系统分析法

国际航运中心的建设是个需要多方联动的系统工程，涉及港口、航运、金融、信息、法律等方方面面的内容，不同区域，不同历史条件，不同政策会产生不同的发展问题、并且这些问题是随着时间及国际形势不断改变的，只有通过仔细分析总结，系统地进行研究，才能更准确地把握其发展规律。

3) 比较分析法

文中通过介绍上海国际航运中心建设的历程及现状，从横向与纵向，历史与现实，宏观与微观等多方面对国际航运中心发展的理论及实践问题进行比较研究，通过对比不同时期、不同国家航运中心的建设情况与相关政策，总结经验教训，为上海国际航运中心建设提供重要参考。

4) 案例分析法

本文以汉堡港为例，从港口的定位、形成条件、航运服务产业、服务特点等角度系统介绍了国外成

熟国际航运中心的成功经验，从而给建设上海国际航运中心带来一些启示，也使文章更加充实，论证更加充分。

2、上海国际航运中心的发展历程及现状

我国国际航运中心的建设是伴随着改革开放的步伐、在政府有步骤的规划与扶持下逐步推进的。20世纪60年代起，亚洲经济逐步崛起，制造业飞速发展，世界贸易中心逐步向太平洋地区转移，商贸往来日益频繁。而我国沿海港口深水泊位严重不足，不仅难以满足自身商品进出口的需要，更无法参与到国际商贸中转活动中。因而，国际航运中心的建设提上了议程，上海市最早进入国家的战略规划，1996年1月，在国务院的直接组织指挥下，以上海为主体，浙江和江苏为两翼的上海国际航运中心建设正式启动。

2.1 上海港的自然条件与历史

上海地处长江三角洲中心地带，居我国 18000 公里大陆海岸线的中部、扼长江入海口，地处长江东西运输通道与海上南北运输通道的交叉点，同时也是我国沿江和沿海两大经济发展带的交汇处，对内辐射长江流域主要地区，对外连接国际重要航线，经济腹地广阔，战略地位绝佳。因而，自古以来，上海就是我国对外交通和贸易往来的重要枢纽港口。

早在公元 746 年的唐天宝年间，唐朝政府就在这控江襟海处设立镇治，即青龙镇，发展港口，供船舶往来停靠。至宋代，青龙镇已发展为“江南第一贸易港”的称号。1404 年开拓形成黄浦江后，上海港凭借黄浦江的优良航道而日益壮大。1840 年鸦片战争后，英国迫使清政府签定《南京条约》，上海港被迫对外开放。1853 年起，上海超过广州成为全国最大的外贸口岸。19 世纪 70 年代后，上海港成为全国的航运中心。黄浦江和苏州河两岸逐渐形成了近代工业聚集区。

2.2 上海航运中心的起步与发展

2.2.1 起步阶段

1990年，“开发浦东”成为了一项新的国家战略，为满足对外贸易的需要，建设上海国际航运中心被作为一项重要任务来抓。经过多方研究论证，我国在1995年正式提出：“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年由国务院牵头组织江苏、浙江、上海两省一市负责人召开会议，宣告以上海为中心，江苏、浙江为两翼的上海国际航运中心建设正式启动。随后，国际航运中心上海地区领导小组、上海组合港管理委员会相继成立。负责协调长三角各港口之间的发展关系、从国家大局的角度进行统一规划和资源配置。

在建设初期，政府发挥了主要的带动作用。不仅政策上给予倾斜，还投入大量资金，改善航运基础设施，建设高水平、适合大型国际船舶停靠的码头。下大力气改造、发展外高桥港区，使之焕然一新，硬件水平不断提高，集装箱吞吐能力排名全国前列。

在国家的大力支持下，上海国际航运中心的各项建设稳步向前，由于长三角经济飞速发展，上海港

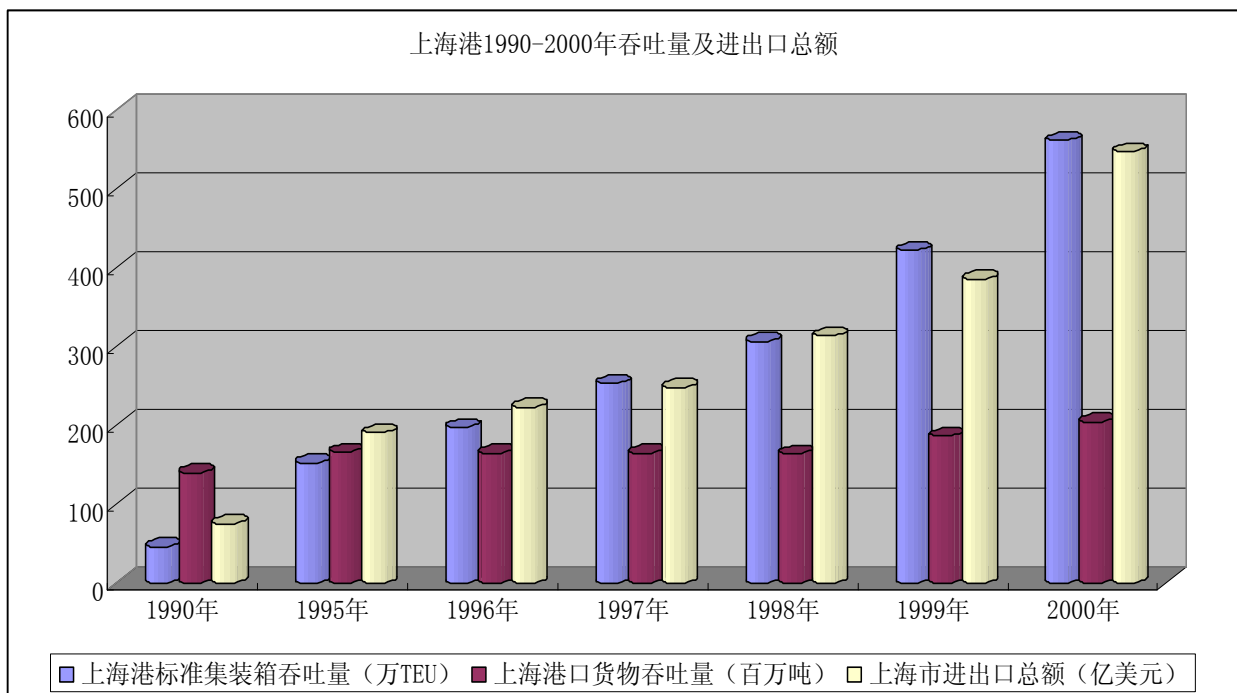
成为世界上最繁忙的港口之一，年货物吞吐量保持亿吨以上。到2000年，上海港成为了世界第四大港，年货物吞吐量突破2亿吨，其中外贸货物比重升至37%，集装箱吞吐量也首次突破500万标准箱，位居世界第六。但当时，与新加坡、香港等其他排名靠前的航运中心相比，上海港仍存在着巨大差距。除此之外，总体基础设施水平低，航道水深不足，水水中转效率低，现有交通网络难以满足需求，信息化水平偏低，管理较为混乱等诸多问题依然束缚着上海港的发展。

总体而言，这一时期是上海国际航运中心建设的探索阶段，软硬件设施都很不完备，政府对国际航运中心的扶持也在不断的调整和深入。

表1: 1990-2000年上海港口码头情况

年份	沿海码头长度 (万米)	沿海泊位 (个)	其中	
			万吨级泊位	万吨级集装箱泊位
1990	1.77	122	64	7
1995	1.90	140	68	12
1996	1.90	138	69	12
1997	1.96	142	71	12
1998	7.58	1108	109	13
1999	7.69	1110	113	18
2000	7.64	1098	111	18

表2:



资料来源：航运交易公报

2.2.2 发展阶段

20世纪90年代末期，东南亚金融危机之后，伴随着经济的复苏与恢复，外部环境明显改善，全球航运业迎来了又一个“春天”，借着这股东风，上海国际航运建设步入了高速发展的阶段。

2001年，中国正式成为世界贸易组织的一员，这给上海建设国际航运中心创造了难得的发展契机，航运市场的开放吸引了众多大型跨国航运企业，如达飞，马士基等，他们带来的不仅是大笔的资金投入，更重要的是引进了先进的技术、高效的管理经验、领先的服务理念，弥补了上海建设高水平国际航运中心的许多不足，为进一步发展建设创造了有利条件。

硬件方面，2002年6月26日，经过多年论证与规划的洋山深水港项目正式开工建设，至2008年12月，洋山深水港主体工程已经全面完工，洋山港的建成是上海国际航运中心提升硬件水平的重要突破，它打破了上海没有15米深水航道和泊位的历史，对提升上海枢纽港地位有着重要意义。

到2005年上海港货运吞吐量达到4.43亿吨，一举超过新加坡港，跃居世界第一大货运港并保持至今。经过这一时期的发展，上海连通内陆腹地的交通网络有了一定的改善，但是集疏运体系仍相对滞后，水水中转比例低、公路运输能力仍然不足，这些都需要进一步加大交通运输网络的投资与建设，使之与上海港的货运吞吐能力相适应。

软实力方面，管理制度改革，建立了统一的网络平台，提供一站式综合物流信息服务，实现信息的实时交换，节约了企业时间，提高了通关效率；金融领域，开放的产业环境，吸引大批中外资银行、保险机构入驻沪上，有力巩固了上海的金融中心地位，为港航业带来发展必需的巨额资金和金融相关服务；而《上海港口章程》及《上海港口条例》的颁布实施，则是在法律角度，为上海国际航运中心建设提供了重要保障。

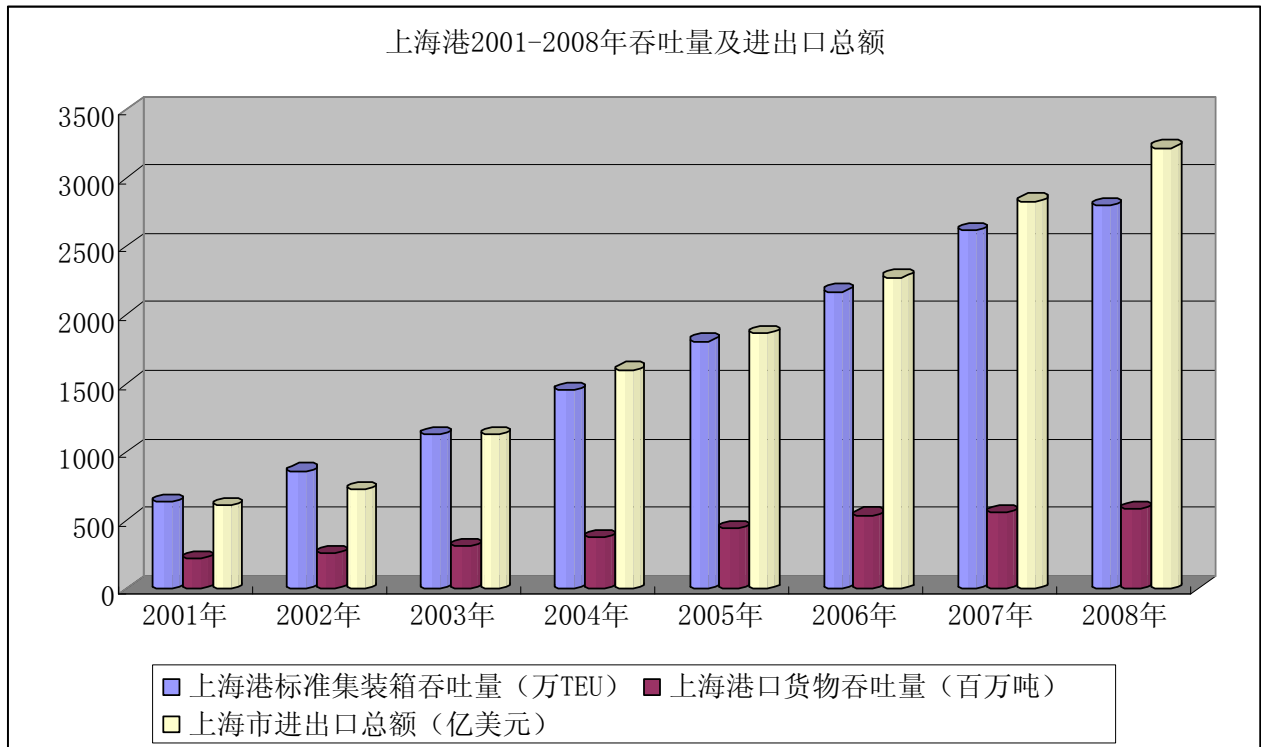
2001-2008年，是上海国际航运中心建设的高速发展期，软硬件实力均有较大幅度提升，政府扶持力度进一步加强，使上海港建设初具规模，国际影响力开始显现。

表3: 2001-2008年上海港口码头情况

年份	沿海码头长度 (万米)	沿海泊位 (个)	其中	
			万吨级泊位	万吨级集装箱泊位
2001	7.67	1087	112	18
2002	7.92	1096	115	20
2003	8.76	1202	125	24
2004	8.90	1198	123	24
2005	8.95	1181	124	28
2006	9.16	1140	131	32

2007	10.15	1155	133	37
2008	11.49	1203	137	42

表4:



资料来源：航运交易公报

2.2.3 转折阶段

2008年之前的全球航运业连续保持了六年的快速增长，发展形势一片大好。然而由美国次贷危机引发的全球经济危机给世界航运市场带来了严重的打击，在这样的大潮中，单单依靠自身的力量，是难以支撑的。自2008年下半年开始，我国航运市场遭遇了多年不遇的整体下滑，对外贸易持续低靡。上海国际航运中心发展过程中的弊端渐渐显露，港航业重复建设、产能过剩的矛盾日益突出，上海国际航运中心的建设发展面临着巨大困难。

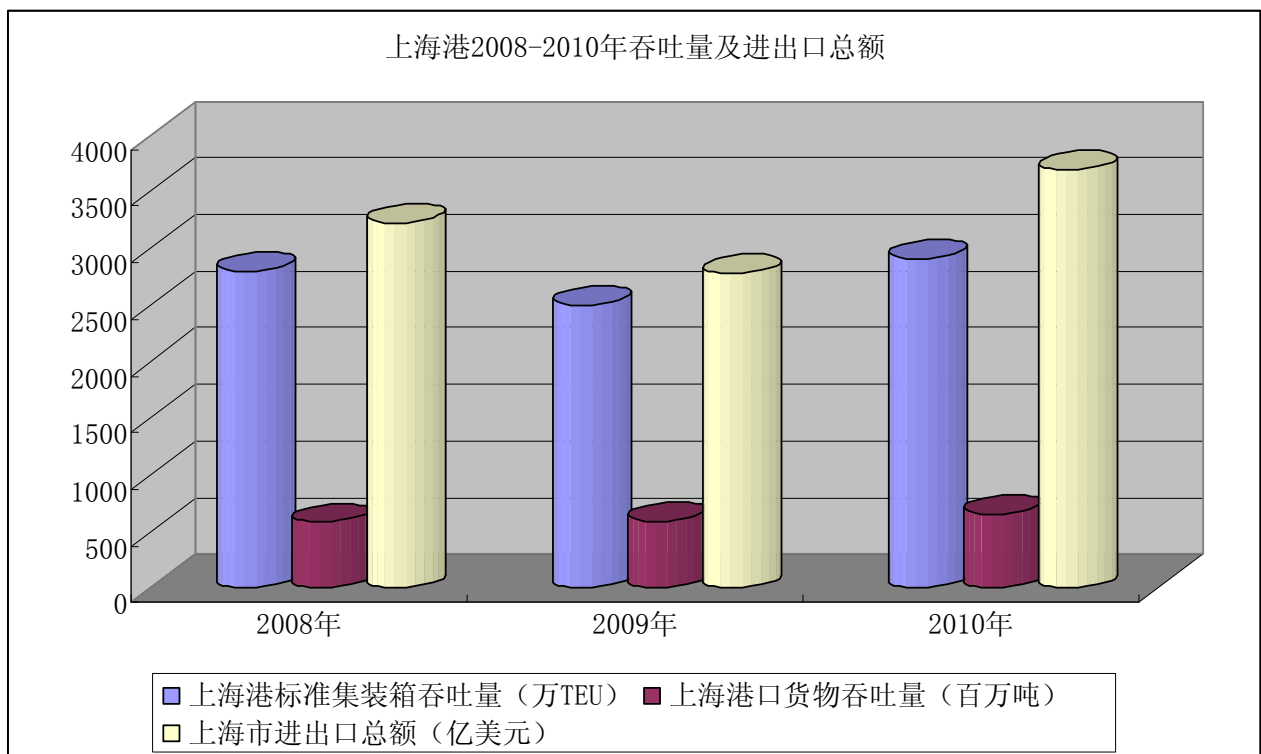
为改善这一局面，提振经济发展，国家及时调整政策，创新机制。国务院颁布了“两个中心”建设意见，国务院各部委、上海及江浙等省市也相继出台有针对性的实施意见与具体措施，重新明确了上海国际航运中心的发展目标，为正处于低谷的上海国际航运中心建设注射了一针强心剂。

2009年经济危机影响逐渐减弱，我国政府出台的多项宏观经济刺激政策在也显现成效，国内经济下滑态势逐渐得到遏制并出现复苏迹象，港航业在整体经济好转的带动和政策导向的激励下也触底反弹，上海港货运吞吐量环比略有增加。2009年下半年，上海港每月货运吞吐量基本保持增长态势，集装箱运输量跌幅趋减，外贸降幅也现出收窄趋势。2009年上海港货物吞吐量仍然有小幅增长，达到了59205.2万吨。

表5: 2008-2010年上海港口码头情况

年份	沿海码头长度 (万米)	沿海泊位 (个)	其中	
			万吨级泊位	万吨级集装箱泊位
2008	11.49	1203	137	42
2009	11.68	1145	148	38
2010	11.92	1218	157	45

表6:



资料来源：航运交易公报

2.3 上海航运中心的现状

经过不断地调整、发展，至2011年，上海港集装箱吞吐量已经达到3174万标准箱，连续两年位居世界第一，集装箱水水转运比例达到41%，航运运价指数交易正式推出，报检报关“一单两报”扩大试点，船舶保险业务总量占到了全国的40%。

其中外高桥港和洋山港吞吐量进一步增加，据边检部门统计，外高桥港2011年度共出入国际航行船舶22981艘，同比增加51.7%，为五年来全年船舶吞吐量最大增幅；出入人员471154人次，同比增加13.9%。以全年吞吐外轮数量计算，外高桥港再次居全国单列港之首。洋山港2011年共出入国际航行船舶10166艘次，同比增长18.92%，出入人员数237512人，同比增长22.38%，保持着自2010年一季度以来的连续八个季度增长的势头；每周国际航班数已达35班，通达12大航区，与大约200多个国家500多个港口建立业务往来，已基本覆盖所有的远洋航线。马士基、达飞、中海等国际航运巨头也纷

纷聚集洋山港，全年共有超过 380 艘次 10 万吨级以上巨轮靠泊洋山港，其中四分之一为新下水船舶，上海国际航运中心建设核心港地位日益显现。

上海国际航运中心建设已经取得了很大的成绩，具备了相当的国际影响力，但高素质人才短缺，法律保障体系不够完善等问题依然存在，要实现到 2020 年，基本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的总体目标，依然任重而道远。这就需要不断的学习总结，从国外的成功案例中汲取“养分”，结合本国实际，全面推动上海国际航运中心建设。

表 7:

上港集团（母港）2011 年吞吐量

箱量:万标准箱（万 TEU）

吞吐量

2011 年	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	全年
集装箱 箱量	270.8	193.3	264.0	265.2	276.2	262.1	289.6	280.6	275.5	268.4	262.5	265.8	3173.9
货物吞 吐量	4163.2	2953.2	4027.6	4021.9	4351.8	4095.5	4530.9	4020.5	4034.4	4063.4	4050.0	4130.0	48442.3

3、成熟国际航运中心的成功经验——以汉堡港为例

汉堡做为典型的腹地型国际航运中心,在许多方面与上海有着相似之处,其建设与发展经验值得借鉴。作为一个有着悠久历史的老牌国际航运中心,其发展历程也是艰难而曲折的,如今,面对新的发展形势,汉堡港顺应世界经济发展潮流,及时调整发展思路,通过建设自由港、调整优惠政策,大力发展中、高端服务产业,成功从传统的货运服务型国际航运中心转型为高端服务型国际航运中心,继续引领全球航运市场发展。

3.1 汉堡港概况

汉堡港始建于 1189 年,至今已有 800 多年的历史,位于易北河下游,濒临黑戈兰湾内。集河港与海港的优势于一身。地处世界三大干线航线上,并且位于欧亚大陆桥上的起讫点上。它是德国最大的海港,也是欧洲最佳转口港之一,集装箱吞吐量为欧洲第二,世界第九,被誉为“德国迈向世界的门户”。目前,汉堡港已发展成为德国、波罗的海地区、东欧和中国及远东地区各类货物运输的主要枢纽港和物流中心,它的服务区域已覆盖欧洲大部及俄罗斯等地区。

3.2 汉堡国际航运中心特点

3.2.1 先进的集装箱码头

为了适应集装箱运输的发展,汉堡市开发了 250 万平方的新集装箱装卸区,兴建了 Altenwerde、Eurogate、Tollerort、Burchardkai, 4 大集装箱码头,采用了先进的装卸设备和货物管理系统,具备很强的装卸能力,所有作业均达到最新的国际安全标准。码头上采用的无人自动导向车在降低了运营成本的同时也确保了最高的装卸效率。火车、货运汽车和支线集装箱船都可以在码头安全、快捷地运输送货物,大大缩短了航运公司的船期,为企业带来了更大的效益。码头货物系统和海关系统集成一体,全面联网,通关快速而简便。

3.2.2 汉堡自由港

汉堡港的自由港占地面积约 16 平方公里,是四周有围栏的封闭式港区。自由港内有全欧洲最自由的税务环境,提供了诱人的投资发展条件。汉堡自由港共有仓储堆栈 100 多万平方米,吸引了大批公司在汉堡自由港内开展各种货物的加工作业。货物代理人可把汉堡作为欧盟的入境港,使用 EDI 通讯方式,办理欧盟的海关手续。一旦由海陆路到达汉堡的货物完成欧盟报关后,它们就可以从汉堡直接运至目的地国家,而无须在最后目的地再办理报关。高效快捷,具有很强的吸引力。一直以来,汉堡港强大的创新辐射能力是国际航运中心持续发展的主要动力。

3.2.3 汉堡港的管理体制

汉堡港的管理体制也是十分独特的。汉堡是德意志联邦的一个直辖市,也是一个州。汉堡州有自己的议会和政府,负责汉堡州的事务。汉堡港的日常管理则是由汉堡州的经济和劳工事务部负责的。

汉堡州政府规定了港区的水域范围、在港区可进行的活动，还制定了港口岸壁租金、土地租金、港口使费、引航费等标准，同时，鼓励港内不同公司相互竞争。在所有公司中 HHLA 是最大的，它是由汉堡州政府 100% 控股，但以私人方式运作，因而在汉堡港扮演着举足轻重的角色，汉堡州政府也以此来调节汉堡港的经营活动，而汉堡港的对外交往、推介和展览等由汉堡港口营销协会负责。

3.3 给建设上海国际航运中心的启示

从汉堡建设国际航运中心的案例中我们可以看出，航运中心是“形成的”，他的形成有特定的规律可循，国际航运中心的形成要时间和机遇及历史文化的积淀。上海作为全球最大的集装箱港口，在建设国际航运中心进程中，其关键在于从追求吞吐量增长转向完善航运服务的创新发展，增强航运产业竞争力，推动中国从“航运大国”走向“航运强国”。

3.3.1 推动自由港政策

自由港对一个地区甚至一个国家外向型经济的发展起到重要的作用，港内的基础条件和优惠政策，从一般意义上讲，可以提高港口的吸引力，扩大港口吞吐量，大大提高港口的中转功能；可以促进港口向综合性、多功能方向发展，使港口成为外向型经济中心促进港口所在地区外向型经济的发展；可以最大限度地适应国际贸易灵活性的要求；提高贸易中各方的经济效益；可以促进自由港及毗邻地区的就业和第三产业的繁荣等。因此在上海国际航运中心的建设发展中，可以考虑引进自由港政策，它能够提升上海国际航运中心的竞争力。

3.3.2 创造新的航运服务业

“创造新的航运服务业”则是指在传统航运服务业的基础上创造增值服务产品和衍生服务产品。航运增值服务，可以看作利用信息技术多元化航运服务手段和产品，提供航运增值服务产品，重点在于打造全国性的航运信息平台，帮助航运相关企业和政府部门实现信息资源共享，提高资源利用效率，促进航运市场健康发展；提供航运衍生服务，重点则在于优先发展高融入度、高人力资本含量、高附加值的航运服务业，如航运金融、保险、法律、信息研究以及航运经纪、船舶修造和传播检验等。

3.3.3 进一步优化上海口岸环境，提供优惠政策

随着建设上海国际航运中心战略的加速推进，上海口岸工作的中心全面转移到营造“便捷、高效、安全、法治”的口岸环境上。但上海市口岸办还得进一步发挥牵头组织、协调推进、检查督促、服务保障的作用，振奋精神、团结协作、攻坚克难、创新实践。

政策方面，为吸引航运公司集聚，营造航运中心氛围，建议对落户上海的重点航运公司给予一系列社会保险制度适当的优惠政策。如对企业年金、住房补贴、交通补贴等核定免税比例或免税基数等优惠；当前，航运市场快速发展，高级船员紧缺。高级船员的培养时间较长，门槛越来越高，而水陆工资差却日益减小，使得船员职位的吸引力越来越小，建议参照国际惯例，对船员的薪金收入实施免税，对重点航运企业中高级管理人员的薪金实施个人所得税减免。以形成企业、资金、人才的产业集聚，真正推进“四个

中心”建设迈上新台阶。中国航运企业竞争国际市场,推进运力扩张和结构优化战略,大批具备世界领先水平的现代化、大型船舶的建造和租赁都需要庞大资金的支持,因此迫切需要在税收支出上减轻负担。因此,有必要对落户上海的重点航运企业给予营业税减免、所得税优惠。

4、上海建设国际航运中心优劣势分析

上海是我国经济、贸易、金融、科技、商业、信息中心，也是我国最大的中心城市。其自然条件，人文环境，经济基础都是独一无二的，对于发展国际航运中心来说，具有得天独厚的优势。然而，与国际上，其他成熟航运中心相比，仍然有很大差距，无论是基础设施、扶持政策、相关法律体系还是人才培养，管理水平都处于劣势，制约上海港进一步发展的种种问题，亟待解决。

4.1 上海国际航运中心建设的优势

4.1.1 自然条件与经济环境优势

上海港依江临海，以上海市为依托、长江流域为后盾，经济腹地广阔，全国 31 个省市都有货物经过上海港装卸或换装转口。上海港的主要经济腹地除了上海市以外，还包括江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、重庆等省市。上海港的水陆交通便利，集疏运渠道畅通，通过高速公路和国道、铁路干线及沿海运输网可辐射到长江流域甚至全国，对外接近世界环球航线，处在世界海上航线边缘。另外，上海还有发达的航空运输。

从国际知名航运中心的历史可以看出，航运中心大多也是在一定地区有相当影响力的经济中心、贸易中心、金融中心，将上海称为我国大陆地区最为成熟的经济中心名副其实，同时上海也是亚洲著名的贸易中心，金融中心。长三角地区面积仅占全国的1%，但地区生产总值占全国GDP的22%以上，进出口总额占全国比例超过35%。雄厚的经济背景为上海国际航运中心建设带来了规模庞大的贸易量、充足的资金、先进的技术、现代的经营理念，这些是国际航运中心建设必不可缺的基础因素。

4.1.2 上海国际航运中心的政策优势

自20世纪90年代初期的浦东大开发以来，上海经济社会经过了二十多年的发展建设，产生了翻天覆地的变化，其中，国家对上海的财政投入与政策倾斜为上海的迅速崛起提供了有利保障，而上海国际航运中心的规划与建设同样是在国家的直接布局和政策支持下全面展开的。国外成熟航运中心的发展经验表明，政府部门所扮演的角色在整个建设过程中都是至关重要的。

国际航运中心地位的确立与巩固是对一个地区经济、社会、文化整体实力的肯定及考验。它不仅依赖于有利的地理条件和巨额的资金投入，还要求有宽松自由的市场氛围、健全的市场机制、完善的法律体系等作为后盾。虽然上海与国内大多数城市相比已经具有很大的优势，但在与国外高度市场化的航运中心的竞争中，软硬件实力仍然显得不足。想要在不利的条件下迎头赶上，甚至超越，就需要政府部门更大力度的支持和引导，2009年出台的“两个中心”建设意见再次给予上海国际航运中心带来多项优惠制度和政策支持，表明了国家全力打造上海国际航运中心的决心和信心，也为正处于发展瓶颈期的上海国际航运中心注入了新的动力、带来了新一轮发展的契机。

2010年3月，国内外知名航运企业、咨询和教育机构的专家学者齐聚上海参加由上海市政府和交通

运输部联合举办的“国际航运上海论坛”。此次论坛汇集了全球顶尖的航运精英，讨论了全球航运发展的最新动态，为上海国际航运中心的建设和发展提供了众多宝贵的参考意见，也为下一步的发展建设、政策制定提供了新的思路。

4.2 上海国际航运中心建设面临的问题

4.2.1 港口硬件设施仍需改善

虽然上海、宁波等长三角港口的基础设施已有了明显的改善，外高桥、洋山等港区，均配备了国际先进的仪器设备，但是大多数港口仍存在着效率低、费用高的问题，港口总体服务能力相比国外成熟的港口仍然存在不小的差距。

集疏运体系的相对落后，对于上海港的发展而言仍是一大困扰。目前上海港进出口货物的主要集疏运形式仍是公路，如洋山港，其公路、水路与铁路三种运输方式的比重约为67.4：32.2：0.4，而国外成熟航运中心的水运中转比例一般在50%左右，以鹿特丹港为例，其三种运输方式的比例为45：47：8。与之相比，上海的水路中转比例偏低，铁路中转份额更少。公路运输比例过高，大大增加了运输成本，给港区及城市交通带来了巨大压力。与陆路运输相比，水路运输不但能耗低、污染小，而且费用低、运载量高，更适合大宗货物的运输。上海地处长江入海口，水网密集，具有良好的水水中转条件，但是这里的多数内河航道的条件较差，大中型船舶的通行受到限制，一定程度上降低了水水中转的效率。此外，江海直达型船舶的缺乏，货物的集疏运不得不经多次装卸，既增加了成本，又浪费了时间。铁路运输除了运量大，还有速度快的优点，运输可以直达内陆地区，但是需要专用轨道。而通往洋山港的必经之路——东海大桥尚无铁路轨道，已经启用的浦东铁路，也并未能发挥其预期作用，集疏散货物量非常有限。

信息化程度不高同样影响着长三角区域通关一体化进程，为了满足区域“大通关”的需要，上海市整合原来多个部门的数据信息组建上海电子口岸信息化平台，并希望能够以此系统为标准将长三角以及相关港口纳入到统一规范的管理中来。从上海、宁波等单个城市来看电子口岸系统已经取得显著成效，但是从上海国际航运中心整体来看，长三角不同港口的电子管理系统的对接仍存在诸多障碍，不同地区、不同管理部门条线分割、信息化建设自成体系，发展水平也有参差不齐，大部分地区的港口管理机构电子信息平台之间相对独立，难以实现实时的数据交换和信息共享，不同部门之间的利益关系复杂，难以调和，使得规范统一的电子信息平台的建设速度显得十分缓慢。

4.2.2 区域及产业协调机制有待调整

虽然政府曾多次设立有关机构进行长三角地区的综合协调，但效果并不如预期的那样明显，某些地方政府缺乏大局观念，中央的指令、规划难以得到贯彻执行。在行政区分割体制的影响下，各地地方政府为追求自身的经济、政治利益，各自为政，导致区域经济发展的战略目标和战略重点混乱、雷同，在港口建设上也是自成体系，区域之间没有有效的分工，重复建设及投资现象严重，难以形成合力。长三

角虽然港口稠密、码头众多，但专业化的、具有国际先进水平的码头却极为缺乏，在缺乏强有力的宏观协调机制的情况下，不同港口之间难以通过分工合作实现错位发展。

我国地区经济水平差异较大，不同地区的管理规范、规章制度、税费标准等等也存在明显的差别，这同样给对外贸易交流带来了不小的阻碍，长三角地区的“通关一体化”改革进展缓慢就是由于这方面的原因，不同地区的电子信息化应用水平参差不齐，互相之间的数据对接难以顺畅进行，同时由于规则制度的不统一，外贸企业在异地申报时会面临多种困扰，不同地区相关管理机构在职责划分和利益分配上也存在着种种推诿扯皮的问题。地方政府关注的是本地区的经济发展和民生保障，为了保护本地利益，常常会设置一些区域壁垒，人为阻扰本区航运资源的合理流动与企业的跨区域整合，干扰了正常的竞争秩序。

显然，目前上海国际航运中心存在的诸多问题的根源都在于缺乏有力的区域统一协调机制，使整个港区建设始终停留在低层次的重复建设上，难以取得更大突破，更无法形成各有特色的核心竞争力。

4.2.3 软实力不强依然是硬伤

上海在十多年的国际航运中心建设历程中，一直将港口航运的基础设施建设放在首要位置，这主要是由于当时港口吞吐能力与运作效率难以满足我国进出口货物的实际需求所导致的，摆在眼前最急迫任务就是加快港口基础设施的建设；而与之相关的航运服务业的培育与完善一直未受到应有的重视，随着上海航运中心建设进程的推进，软环境建设的滞后已经成为提升上海国际航运中心综合竞争力的最大阻碍，主要体现在以下几个方面：

1) 缺乏内容完善、贴切实际的海事相关法律法规。目前我国航运相关法规制度尚未形成体系，立法面偏窄，远不能满足现实生活中复杂多变的航运市场的需要。其中一些法规虽制定时间较早但是没有及时修订更新，内容滞后，与现实航运市场中出现的问题脱节。致使我国航运相关企业在参与国际市场竞争中时常处于不利地位。

2) 航运服务产业层次低、规模小、缺乏竞争力。虽然上海航运服务企业数量众多，但是无论是服务还是管理水平都很难与国际同类企业相比，真正能够提供全方位服务的国内企业少之又少，即使有这样的企业存在，也难以得到国际航运市场的认可。

3) 人才的缺乏是制约上海国际航运中心未来成长的瓶颈。上海现代航运服务业人才比重还非常低。这主要是由于上海把更多注意力放在航运硬环境建设和港口吞吐量的提高上。而航运中心的确立更多是由软环境决定的。现代航运服务业规模尚不足以形成气候，缺乏人才施展专长的舞台，难以吸引和留住人才。

只有正确认识这些发展中存在的问题，多方协调，积极筹划，结合国内外形势，不断调整策略，才能为上海国际航运中心建设发展创造有利条件。

5、进一步推进上海国际航运中心建设的对策研究

“回头看是成绩，向前看则是任重而道远”，回顾过去十多年的发展，上海国际航运中心建设取得了很大的成就，软硬件水平都得到进一步提升，但是伴随着国际形势的发展变化，更加激烈的市场竞争带来了新的挑战，前路依然崎岖。为此，本文通过分析研究，借鉴国外成熟经验，期望能从以下五个方面入手，加大投入，积极落实，突破发展瓶颈，进一步推动上海国际航运中心建设发展。

5.1 政府进一步加强扶持、引导力度

从历史的经验来看，一个国际性航运中心的成长历程中，政府都起到了十分重要的作用。上海国际航运中心从立项到发展，中央及地方政府在其中都扮演了重要的角色，从多个方面积极努力，创造有利条件，包括资金支持、税收优惠等等。当然，由于政府部门在某些问题上的认识不足，工作迟缓和滞后，也给上海国际航运中心的发展带来一定影响。因此，要推进上海国际航运中心的建设，就必须先明确政府的职责，充分发挥政府在制度规范、市场体系、产业集聚等方面的重要作用。

首先，政府要尽快完善航运相关法律体系，只有完整、公正、公开的法律体系，才能保障政府政策的稳定性、增加政府服务的透明度，有助于营造良好的市场秩序和竞争环境。因此，我们应该摒弃传统思维，大胆探索，适应实际需要，加快立法步伐，对于存在争议问题可以暂时排除，待下一轮修订案时再予以解决，对于航运业发展急需明确的问题，要简化立法程序，尽快出台相应法律法规，为上海国际航运中心的建设服务。

其次，在“两个中心”建设意见中提出要在上海建立国际航运发展综合试验区，给予实验区内的企业一定支持的政策应当积极落实。只有把具体的政策措施落到实处，才能起到实际作用，不能只让它停留在纸面上。

再次，政府应加快行政管理体制的改革，浦东与南汇合并后的“新浦东”地区是上海国际航运中心建设的主战场，可以以浦东综合配套改革试点工作为契机，先行在浦东地区进行试点，撤并不合理的臃杂机构、简化办事流程引入电子信息化管理手段，提高办事效率，建立起适应国际航运中心发展需要的行政管理与服务体系。

5.2 加快“长江三角洲”一体化进程

上海国际航运中心建设离不开长三角各港口的合作，上海港是发展战略的建设主体，理应发挥更大的作用。

第一，进一步转变观念，以全局的眼光谋求发展。

建设上海国际航运中心是国家战略。要从国家利益和长三角港口整体利益的出发思考问题，破除行政区划的束缚，只有这样，才能在更深和更广的领域展开长三角港口合作，形成分工合作、优势互补、竞争有序的港口体系。进而提升国际竞争力。

第二，进一步推进协调机制。

以合作平台为载体统筹长三角地区各港口城市在运输费用、税费标准、通关手续、市场管理、行政执法、政策体系等方面存在差异。长江三角洲地区要设立相应的组织结构和协调机制，并充分发挥长三角组合港办公室、长三角港口管理部门合作联席会议等现有机构的功能，加快实现长三角市场信息共享和数据查询、监控信息交换以及申报信息、审批管理信息等的互联互通，加强各港口之间的资源配置、航运市场规范，避免恶性竞争。

第三，进一步发挥市场机制，以资本为纽带推进长三角港口整合。

坚持政府引导、多方参与，以市场为基础、以企业为主体。进一步完善合作机制，着力加强基础设施建设、港口功能分工等方面的联合与协作。通过合资、兼并等形式在港口企业之间、港口企业与航运企业之间形成战略联盟。上海港要着眼于区域性乃至全球性的港口网络规划与布局，以资本为纽带，建立跨行业、跨地区的港口经营新模式。

5.3 健全优化集疏运体系

针对目前上海国际航运中心的集疏运仍然以公路中转为重、水水中转比例偏低、内河航道等级低的问题，必须加快长江及支线航道的疏通改造工作，在设计制造江海直通型船舶的同时，完善水水转运体系，提高铁路货运能力，最终形成以水路集疏运为主，铁路、公路与航空集疏运为辅的高效低耗的综合港口集疏运体系。

最主要的水路发展方面，需要进一步疏通长江、黄浦江及其他内河航道，使得主要河道达到三级航道的要求，能通行千吨级驳船，并建立中转网络，尤其是长江黄金水道，把长江沿线中国最活跃最发达的大型城市与上海直接联系起来，更加便利、高效。上海对长江流域的辐射作用和影响力也将进一步增强。

铁路建设上，应加快“铁路上岛”规划的落实，东海大桥在当初设计时是已经考虑到了以铁路连接洋山港南港区并预留了空间。使铁路直接通到港区，依靠铁路运输，以较小成本，利用现有的铁路网络，大大提升上海港口的辐射能力，也可以缓解目前洋山港依靠公路集疏运货物带来的成本高、效率低的难题。

此外，航空中转也是港口集疏运体系中重要的一环，上海拥有两大机场，其中浦东国际机场紧靠洋山港区及其物流中枢——临港新城。因此，上海应借助浦东机场—洋山港空海两港间零距离衔接的优势，开辟方便快捷的国内、国际货运航线，提高集疏运速度和上海国际航运中心的辐射半径，以促进和优化上海港口的集疏运体系。

虽然上海港集疏运体系中公路货运的比例偏高，应大力发展铁路、水运和空运，但并不能压缩陆运，公路运输是门对门的运输，传统上受到货主的青睐，占有基础性地位，公路交通也是将水、铁、空这些点紧密串联起来的线，只有点、线结合，才能覆盖到面，打造出高效的集疏运网络体系。

5.4 进一步促进航运服务业产业集群

“航运产业集群是指在某一地域空间范围内，航运产业之间以及与之相关的机构之间通过非常紧密的联系，形成产业集群，产生集聚效应的过程。”传统航运业集群的发展往往是以港口和海上运输为核心，吸引相关航运要素的聚集。当前上海的航运基础产业虽然已经具备了一定的规模，但是中、高端航运服务产业发展水平相对较低，尚未形成多层次、全方位的航运服务体系，竞争力不强，难以适应国际航运市场的需要。从国际经验来看，航运服务业的产业集群对国际航运中心的形成与发展具有重要的促进作用。

目前上海的航运服务业产业集群仍然缺乏良好的制度环境，上海的软环境与相关政策法规与国际知名的航运中心相比仍有较大差距。为了促进服务产业集群，政府应积极推行产业倾斜政策，提供优惠待遇吸引欧美等发达国家的高端航运服务企业或组织在上海开设分支机构；积极争取与航运服务相关外资机构的地区总部或中国分公司落户上海，发展“总部经济”；鼓励国内已有的高端金融、法律和保险机构介入航运服务领域，培植自己的“核心竞争力”。

针对现有的航运服务企业普遍存在的规模小、层次低、项目少的问题，可以通过整合和拓展，提高企业的竞争力，形成完善的航运服务产业链。首先，政府应出台相应的规范条例，对货代、船代、报关等航运服务市场上数量最多也最为混乱的服务企业进行规范，提高代理服务产业门槛，淘汰不适宜发展需要的落后企业，通过整合，扶持一批有发展潜力的企业，引入国外知名代理服务企业，提高行业整体水平；其次，鼓励有条件的航运服务企业向规模化、集团化发展，使之具有国际竞争力，鼓励企业开拓创新，发展新的服务项目，为航运业提供丰富多样的服务种类，满足市场需要。

5.5 重视行业人才的培养与引进

人才是关系到航运业发展的一大要素，多年来，人才缺失导致的管理水平落后、软环境发展不足一直是制约着上海国际金融中心发展建设的巨大阻碍。要突破这一发展瓶颈，就必须转变固有观念，积极求新谋变，通过以下措施建立适合上海实际的人才发展机制，做好专业人才的培养与引进，为进一步发展提供“智力”支持。

1) 高校教育模式改革。一是改革高校航运专业配置，根据现代航运服务业的发展需求，不断调整课程设置，进一步增加对航运贸易、航运金融等复合型专业的培养力度；二是对航海等紧缺专业，允许院校自主招生，扩大某些紧缺专业招生规模，拓宽再教育渠道，为人才需求提供保障；三是专业科目教材推陈出新，课程内容与国际规则和国际先进技术潮流接轨，合理利用合作机制引进国外优秀教育资源。

2) 重点发展协会型职业培训模式。充分调动和发挥协会、组织在职业培训中的优势和作用，鼓励以上海航运交易所、行业协会等组织为载体，适当引进国外专门的协会、机构或引进国际上具有丰富实践经验的培训师，建立各类关键、紧缺人才的培训基地或培训平台，以国际通行的会员模式培训和发展国际化专业人才。

3) 加大人才国际合作与交流。建议每年选派资助一批有潜力的中高级管理人员、技术骨干人员到国外著名高校、著名航运机构研修、培训或挂职锻炼,培养造就能涵盖航运各专业的领军人才和后备人才队伍。

4) 对上海航运人才队伍状况和市场情况建立动态跟踪和预警体系。以此辅助政府部门加强市场监管,及时调整调控力度,保障人才规划的有效实施。促使人才培养、引进制度化,只有这样才能从根本上解决人才紧缺的问题。

结 论

本文首先系统地梳理了上海国际航运中心建设发展的历程，总结了过程中的经验教训，从多方面分析研究，学习国外成熟国际航运的发展经验，再结合上海自身的特点及优势，找出不足之处，提出适合上海国际航运中心的发展模式以及解决上海国际航运中心建设中存在问题的对策和建议。

针对上海国际航运中心建设中存在的问题，本文认为中央和地方各级政府应该发挥其带头和引导作用，建立健全相关法规制度、规范航运市场、创造有利环境，政策上予以倾斜帮助；由中央政府牵头建立一个强有力的区域协调机制，能够对上海国际航运中心涉及区域的地方政府、管理机构进行有效的整合与调节，规范利益分配机制，消除不同部门的行政障碍，实现合理分工、错位发展，促进资源和要素流动的顺畅；航运服务产业的发展对上海国际航运中心综合竞争力的提升具有重要意义，上海应该建立起有效的激励机制，鼓励现有低端的航运服务企业进行有效整合，提升国际竞争力，吸引国际优质航运企业和人才进入上海，带动高层次的航运服务业产业集群；加大基础设施建设的投资力度，进一步完善港口集疏运体系和统一的电子信息平台的建设，提高运作效率。

参考文献

- 1、上海国际航运研究中心：《上海国际航运中心的实践与探索》 上海财经大学出版社 2011 年
- 2、刘巽良：《航运中心建设纵横谈》 格致出版社 2011 年
- 3、上海航运交易所：《航运交易公报》 航运交易公报杂志社
- 4、《中海文萃》（内部期刊）中国海运（集团）总公司编著
- 5、上海国际航运研究中心网站 <http://www.sisi-smu.org>

致 谢

临近毕业之际，在各方人士的支持和帮助下，顺顺利利地完成了本论文。首先，感谢我的论文导师姚惠峰老师，在他的指导和鼓励下，我在选题、拟稿、定初稿至完成最终定稿方面没有多走弯路。因为选择了与我工作性质有关的题目，我对平时工作中未留意的公司内部资料以及有关航运材料，慢慢引发了兴趣，还进一步加深和巩固了自己的航运方面的知识。

在交大学习的这两年多期间，虽然作为业余班学生，但比全日制的学生的付出并不少。这期间，既要照顾好家庭，还要做好自己的工作。但是在家人、单位领导以及同事们的支持和帮助下，我可以圆满完成本次本科学业。

最后，特别感谢交大网络学院的众多老师，因为有了他们的没日没夜的工作精神以及连周末都舍得付出的态度，激发了我们的求学欲望，也让我们真真实实地学到了知识。