

现代港口发展模式探讨： 一体化国际运输市场视角^{*}

戴桂林 张小凡

摘要 在经济全球化和国际运输市场一体化进程日益加快的背景下，港口在区域经济增长中的作用变得越来越突出，基于此我国的各个港口均提出了建成国际航运中心的战略目标。文章从我国主要港口的现状分析着手，结合港口发展与成长的理论观点，借鉴世界上成功大港的经验模式，立足国际运输市场一体化视角，以提出我国港口未来的发展模式定位。

关键词 国际运输市场一体化；航运中心；港口发展演变；枢纽港

随着经济全球化、贸易自由化、国际运输市场一体化进程的加快，使港口在各国社会经济发展和国际经济交往中的地位和作用发生了深刻的变化。目前，世界外运货物的七成甚至九成以上是依靠海上运输，海上运输已成为中国战略性资源进出口的重要通道。港口，作为全球综合运输网络的枢纽，要在竞争日益激烈的市场中立足，必须不断拓展其服务功能，提高服务效率，朝着提供全方位的增值服务方向发展。我国外贸吞吐量正以年均 15% 左右的速度增长，港口投资建设掀起又一轮热潮，这必将导致港口竞争的白热化。在这种背景下探索港口的发展模式，准确定位港口发展方向和途径，构建港口合理的布局结构，对推动我国港口经济活动的集约化、规范化都具有重要的现实意义。

一、我国部分主要港口的基本发展现状及发展定位取向

上海港的目标是到 2010 年，成为世界上集装箱吞吐量最大的港口之一，初步确立其国际航运中心的地位。近年来，随着国际集装箱运输的蓬勃发展，作为中国内地最大港口的上海港集装箱一直保持着高速发展态势，自 1999 年进入世界十大港口后，每年以 20% 以上的速度增长。2002 年上海港集装箱装卸量突破 800 万个 TEU（标准箱）。2003 年实现了 1 000 万 TEU。2006 年上海港集装箱吞吐量突破 2 000 万标准箱，居世界第三位，货物吞吐量居世界第一。自 1984 年上海港货物吞吐量首次突破 1 亿 t 后，上海港货物吞吐量持续大幅攀升，到 2000 年突破 2 亿 t，

^{*} 本文受《现代海洋经济带建设与我国东部经济“圈—极化”发展取向研究》国家社会科学基金项目（06BJL074）资助。

2003 年突破 3 亿 t, 2005 年吞吐量达 4.43 亿 t, 2006 年的货物吞吐量达 5.37 亿 t, 首次突破 5 亿 t, 高于世界第二位的新加坡港约 9 000 万 t, 稳居世界第一大港地位。比 2005 年增长 21.2%, 占全国港口总吞吐量的 12%。目前上海港在全球 12 个航区都有航班, 远洋航线通达欧洲、美洲和澳洲等地港口, 近海航线通达日本和东南亚港, 上海港每月集装箱航班密度已达到 2173 班, 航线覆盖全球 300 余个港口。随着上海港“从江到海”的变化, 上海港的国际竞争力飞速提升, 上海港将有望在 4 年内, 超越新加坡和香港, 一跃成为世界集装箱吞吐量第一大港。到 2010 年, 上海港初步确立在东北亚的航运服务中心地位, 成为全球作业效率最高、信息化水平达到世界一流、初步建成生态型的国际安全港口之一, 基本建成区域性航运信息中心和船舶交易市场, 基本形成亚洲邮轮母港之一的框架等。

在未来 10 余年里, 天津将充分发挥资源优势 and 区位优势, 依托海、空两港, 积极建设北方国际航运中心和国际物流中心。不断强化区域综合交通枢纽功能, 构筑与周边及我国北方地区紧密联系的对外交通体系。作为深水大港的天津港, 是北京及我国华北、西北地区重要出海口, 总吞吐量位居世界综合性港口第九位, 航线通达世界 180 余个国家和地区的 400 余个港口, 拥有 63 条国际集装箱航线。2006 年, 天津港货物吞吐量达 2.55 亿 t, 成为我国北方第一个年货物吞吐量超 2.5 亿 t 的港口。其中集装箱完成近 600 万标准箱。承接滨海新区的发展契机, 天津港加强与环渤海各港口之间的分工与合作, 将天津港建成现代化国际深水大港。2010 年, 港口吞吐量力争达到 12 亿 t 以上。在扩大规模的同时, 将重点发展集装箱运输, 使集装箱吞吐量每年增长 25% 以上, 达到 1 000 万标准箱。规划到 2020 年, 集装箱吞吐量达 2 000 万标准箱。

青岛港具有得天独厚的建港条件和深水航

道, 拥有目前全国最大的集装箱专用码头、最大的原油码头、最大的矿石码头、国内一流的现代化煤炭码头和国内港口最大的 EDI 中心。青岛港大力调整和扩张港口功能, 增强港口核心竞争力。2002 年, 青岛港成功地将外贸集装箱主体业务, 移到位于胶州湾西海岸的前湾港, 同时新增航线 18 条, 实现了航线“全球通”, 新港区集装箱完成吞吐量 170 万标准箱, 完成了集装箱生产布局的重大调整。与此同时, 20 万吨级煤炭码头技改工程、30 万吨级油码头、液体化工码头、散装水泥罐等工程正在整体推进。港口功能的不断完善, 核心竞争力的日益增强, 使青岛港吞吐量连续突破, 继 2001 年突破亿吨大关以后, 2002 年吞吐量突破 1.2 亿 t, 外贸吞吐量已突破 8 000 万 t, 稳居我国沿海第二大外贸口岸, 集装箱一举突破 300 万标准箱, 居沿海港口第三位, 跻身世界集装箱大港 15 强, 矿石、原油吞吐量居沿海港口第一位。2006 年青岛港吞吐量一举突破 2.1 亿 t, 集装箱吞吐量突破 700 万 TEU。集装箱装卸效率世界第一, 矿石装卸效率世界第一, 进口矿石吞吐量居世界第一。2010 年青岛港口吞吐量将达到 3.2 亿 t, 集装箱吞吐量达到 1 200 万标准箱。青岛不仅将成为中国北方国际航运中心, 而且将成为东北亚国际航运中心。

大连把自己的目标定位在东北亚国际航运中心。首先是基于大连的区位优势, 它是我国环渤海、辽东半岛沿海港口通往国外最近的位置。其次是大连建港的自然资源优势。大连有 1 400 km 海岸线, 其中 400 km 属于深水海岸线, 这 400 km 的海岸线上有 39 个港湾, 可停 30 万 t 以上泊位 11 个, 10 万至 30 万 t 的泊位 13 个, 10 万 t 以下的泊位也有 13 个。到 2010 年之前, 大连市将投入 300 个亿打造东北亚重要的国际航运中心。大连港的集装箱海铁联运两年多居内地港口首位。同时也是内地最大的海运客运源。2006 年, 大连港集团累计完成吞吐量 2 亿 t, 较上年同比

增长 20%；集装箱吞吐量累计完成 321.1 万 TEU,较上年增长 21.1%。在全年的吞吐量构成中,外贸货种比例为 44%,东北 95%以上的进出口货物都在大连港转运。到 2010 年,大连港吞吐能力将达到 2.5 亿 t,集装箱处理能力将达到 1 000 万标箱。

深圳港集装箱吞吐量自 20 世纪 90 年代末期增长迅猛,现已成为全球第四和国内第二大集装箱港口,在华南地区集装箱运输中的枢纽地位日益巩固。随着深圳港的快速发展,后方陆域严重不足、港口集疏运系统不畅、港口经济结构不尽合理、相邻港口竞争激烈等问题已成为制约深圳港发展的瓶颈。为构建深圳港的长远可持续健康发展,加快区域性国际化城市的战略目标的实现,引领我国外向型经济迈向更高层次的水平,“十一·五”深圳港通过港口产业与经济社会的关系研究,集疏运规划、港口用地规划及港口物流规划等多项研究,重点研究港口与城市、产业及区域经济社会发展的有机衔接以实现协调发展。深圳港到 2010 年,集装箱年吞吐量将达到 2 600 万标准箱,集装箱专用泊位将由目前的 27 个增至 48 个;到 2020 年,深圳港集装箱年吞吐量将达到 3 800 万标准箱,集装箱专用泊位将增至 67 个。

二、国外典型港口的发展模式借鉴

1. 欧洲三大枢纽港成功模式的启示:中心效应

欧盟 15 国海岸线总长 3.5 万 km,拥有上百个沿海与内河港口。在欧洲历史上,曾经出现过无数个港口的影子,随着竞争的加剧,历史性地选择位于比利时的安特卫普港、位于荷兰的鹿特丹港以及位于德国的汉堡港作为欧洲的三大枢纽港。三大枢纽港的形成即有历史选择的偶然性,也有发展的必然性,在三大枢纽港形成历程和发展模式对我国港口未来的发展提供宝贵的经验。

港口在物流链中的最大作用就是物体在位置移动过程中的结点,所以港口形成的成功模式首先包括自然地理位置因素。因此就基础条件而论,首先,三个枢纽港都位于欧洲版图的交通要道,水路交通较为发达,是多条内河航线、铁路、公路、管道直接汇集的地方,直接可以成为散货和集装箱的装卸、运输和仓储中心。例如,安特卫普港位于斯凯尔德、莱茵河和马斯河的三角地带,与比利时 1 500 km 余水路和欧洲其他水路网有极其畅通的连接;是 12 条国际铁路运输线的始发站;约有 300 条公路班车运输服务,可以

我国部分主要港口的发展定位取向和 2006 年全球排名

2010 年规划目标		战略定位	2006 年全球排名
上海港	集装箱量世界第一, 3 300 万标准箱	东北亚的航运服务中心地位,成为全球作业效率最高、信息化水平达到世界一流、初步建成生态型的国际安全港口之一,基本建成区域性航运信息中心和船舶交易市场,基本形成亚洲邮轮母港之一的框架	第 3 位
天津港	1 000 万标准箱	加强与环渤海各港口之间的分工与合作,将天津港建成现代化国际深水大港。	第 17 位
青岛港	1 200 万标准箱	中国北方国际航运中心,东北亚国际航运中心	第 11 位
大连港	1 000 万标准箱	东北亚重要的国际航运中心	第 26 位
深圳港	2 600 万标准箱	华南地区集装箱运输中的枢纽地位,引领我国外向型经济迈向更高层次的水平	第 4 位

资料来源:中港协集装箱分会 2006 发布及有关资料整理。

到达欧洲其他 20 余个国家;同时还有 350 km 的管道,可以运送天然气等 12 种产品。但是,天然优良的地理位置只是成为枢纽港的必要条件,而不是充分条件。其次,就港口的基础设施而言,三个枢纽港均是设备齐全,港口建设井然有序;岸上的雷达网和先进的技术保证全天候的安全航行;大型集装箱码头和集装箱港头的建设支持集装箱的装卸和搬运等业务,使集装箱搬运和处理速度较快;并都备有支持业务发展的专用设备,如安特卫普港的杂货专业化处理业务是比较成功的,其成功的主要原因就是它具有独特的杂货专业处理设备。

就管理模式而论,欧洲三个枢纽港的形成和成功主要来自于以下四个方面:首先,就业务运营的基础而言,三个枢纽港都在不同程度上实现了信息化,其有两层含义:一是日常工作数据的信息化以提高工作效率,如 EDI 系统把港务计算机系统与 APICS 信息控制系统连接起来可以更快、更准确地交换运输单,并且可以更好地满足客户的需要,优化供应链。二是业务活动的自动化。但业务活动自动化不是自动化实现的程度越高越好,全部自动化反而会带来效率低下,所以一定的人员和自动化相匹配是相对合理的模式选择。其次,将财务风险控制在一定范围内以及做出正确的财务决策是港口健康发展的必然要求,在财务环节注意成本点分析和消耗与效益配比分析,主要目的是控制成本,提高企业利润。另外,注意人员素质的提高也是三个枢纽港的共同点。同时,在与政府的关系上,三大枢纽港在不同的程度上都有政府背景,如安特卫普港就是政府 100%控股的公共法人。因为港口的建设耗资较为巨大,是民间资本自己难以完成的,因此在港口的初期建设时离不开政府的支持;其次在港口的发展过程中,政府可以制定正确的行业竞争规则以及一系列政策法规保证港口健康发展,例如,比利时港务局可以将港口周围用地

以批租、出让的方式吸引大型制造企业聚集在港口周围,形成经济腹地,作为港口发展的必要支撑。

战略层面上,三个枢纽港最大的不同体现在以下两点:首先,三个枢纽港都注意规模效应,即注意自身在港口建设方面的规模,使平均吞吐量尽量提高,可以容纳更多的货物卸载和装运,以及更多的运输设备停岸,形成大规模的集疏运中心;同时规模效应的更深层次含义指的是在港口周围形成大规模的经济腹地,以腹地为依托发展港口经济,这一点是很重要的。据资料记载,安特卫普港的海运平均 1/4 来自于周围的经济腹地。在某种程度上,经济腹地的发展程度决定了港口的业务规模,因此政府也非常重视采取措施发展港口周围的经济腹地。其次,在战略层面上,三个枢纽港均以客户为决策出发点,以为客户创造价值为目的,在赢得客户尊重的前提下也保持了自己的生命力。在以客户为导向的战略指导下不仅实现物流一体化,优化了物流供应链,同时也能在优化流程和作业的基础上减少物流成本。

2. 新加坡港的发展定位和路径设计:枢纽效应

新加坡港是优良的深水港,由 4 个大型集装箱码头组成,同属于新加坡港务集团下 PS 公司经营,集装箱吞吐量 2006 年完成 2 480 万个标准箱,增幅 6.9%,超过香港成为世界上最大、最繁忙的集装箱枢纽港,在其集装箱吞吐量中有 85%都是国际中转箱,在国际中转业务方面的经验十分丰富。新加坡的远景目标是为发展成为集海、陆、空、仓储为一体的全方位综合物流枢纽中心。新加坡港采取了一系列措施实现这一目标:一方面,调整港口管理策略并制定新措施,开放港口允许船舶公司以合资方式拥有自营码头,并欢迎国际上的港口经营集团到新加坡投资发展码头。另一方面,借助雄厚的资金支持,充

分发挥自身在码头经营方面积极向外扩张,逐步向全球部署港口物流体系网络,目前,新加坡港务集团在全球 11 个国家和地区投资了 19 个码头和项目,形成了一个覆盖全球的码头经营网络。

3. 香港口岸发展实践与成功经验:枢纽效应

香港既是南亚太地区的枢纽港,也是中国内地的转口港,目前香港有 9 个集装箱码头组成,分别由亚洲货柜、环球货柜、现在货柜以及国际货柜 4 家码头公司经营,2006 年集装箱吞吐量达到 2 323.4 万标准箱,是世界最大的港口物流中心之一。其发展实践与成功的经验主要有以下几个方面。

(1)充分利用自身独特的地理优势,发挥自身潜能。香港以中国内地尤其是经济发达的珠江三角洲为腹地发挥自身特点,依托中国大陆,连接欧美,面向东南亚,重点做好占其港口吞吐量 83%以上的转口贸易中的中转货运物流,以此带动相关的金融、保险、通信业的全面发展,成为虚拟供应链控制中心,使其覆盖面不断扩大。

(2)加强配套基础设施建设,为港口的发展提供保障。与香港得天独厚的深水港相配套的是,它拥有优良的港口设施和高效率的作业流程,香港的货物装卸素以效率高著称,货柜船在

港内的周转时间平均约为 10 小时。港口设备可同时容纳上百艘船舶靠泊和进行装卸作业。香港不仅拥有集装箱码头,而且拥有石油、煤炭水泥等专用码头。更重要的是香港还拥有数千家航运企业和上万人的航运从业人员及优良的航运管理人才。这都是其能成为世界航运中心的保证。

(3)政府扶持,创造优越的发展软环境。香港政府一直十分重视港口的发展,提出要把香港建成国际及地区首选的运输及物流枢纽中心,为加强香港港口的竞争力和吸引力,政府于 2003 年 6 月成立了一个港口业专责组织——香港港口发展局,取代香港港口及航运局。香港还成立了物流发展督导委员会和香港物流发展局,强化与港口相匹配的服务功能,健全法律制度,提供高效的海关通关服务等。

三、现代港口的发展演变及其国际上对于航运中心的一般界定

港口随着经济社会的发展而发展。从世界港口的发展历程来看港口主要伴随着工业化的进程而发展。世界工业化主要经历了工业化前期、工业化时期和工业化中后期 3 个发展阶段。与之相应,港口发展也经历了三代发展阶段,在经济全球化的背景下,随着国际运输市场的一体化进

现代港口发展演变的基本轨迹与特征

现代港口发展阶段	时间段	功能特点	生产特点	与用户关系	决定因素
第一代	20 世纪 50 年代中期以前	运输枢纽、货物装卸与储存	保守形式, 货物移动港内交接、低增值	松散、不定期等货	劳动力和资本
第二代	20 世纪 50 年代中期至 80 年代	运输枢纽、货物中转、工业与商贸中心、增值中心与商业服务	货物流动与中转、联合服务, 提高增值	与用户关系密切, 港城关系不密切, 指令性计划	资本和技术
第三代	20 世纪 80 年代至 21 世纪初	多式联运与物流中心, 货物、信息流动与分配, 物流活动	高增值综合物流服务	生产、贸易与运输一体化, 港口与用户关系密切, 港城一体化开始	技术、信息和服务
第四代	21 世纪初叶	全球资源配置枢纽	组织自治化、生产自动化、经营集约化、管理现代化、信息产业化。全程、全方位、多层次个性化服务	经贸港航运实行“国民待遇”, 港城综合网链一体化, 形成区域经济、技术、利益共同体	技术、信息、服务、人才和环境

程的加快,港口必须转变其现有的职能,向满足市场要求的更高阶段发展。如下图:

通过以上世界典型的先导型枢纽港成功发展模式的分析,基本可以得到构建世界航运中心的基础和条件。那么真正意义上的国际航运中心的概念是怎样界定的?其实国际航运中心总是与国际经济、贸易中心密切相关。世界典型国际航运中心均是以面向海洋、航运业发达的国际大都市作为依托。当代的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、物流、信息等软件功能的港口城市。目前,世界主要国际航运中心城市为伦敦、纽约、鹿特丹、新加坡、香港等。纵观这些国际航运中心,一般具有如下一些主要特征:

(1)必须拥有一个发达的国际航运市场,其中包括拥有国际运输船舶、提供运输劳务的供给方;拥有国际运输货源、需要运输劳务的需求方;拥有供需双方的代理人、经纪人,它们在公平竞争的环境中从事各种形式的航运交易行为。

(2)强大的腹地经济。腹地经济是成为国际航运中心的另外一大特征。在众多的港口城市中,一个城市要在激烈的竞争中脱颖而出,成为举世瞩目的国际航运中心,同腹地经济的发展是密不可分的。无论是伦敦、纽约、鹿特丹等欧美国际航运中心的形成和发展,还是东京、香港、新加坡等亚太国际航运中心的崛起都充分证明国际航运中心的形成离不开腹地经济的发展。

(3)充沛的集装箱物流。集装箱物流量已成为代表当代物流水平的重要标志,因此,全球性和洲际性国际航运中心都拥有巨大的集装箱物流,即拥有巨大的集装箱枢纽港。著名的国际航运中心香港、新加坡、鹿特丹、纽约等港口集装箱吞吐量都处于世界前列。

(4)国家或区域性进出口贸易的航运枢纽。

国际航运中心一般都位于国际经济和贸易中心城市,其地理位置一般位于国际主干航线上,或者本身就是国际主干航线的起点。国际航运中心所在的港口,有上亿吨、几百万 TEU 的物流进出,必然有众多的航线航班联系世界各国几百个港口。

(5)良好的港口条件和一流的港口设施。国际航运中心所在港口,都拥有良好的港口条件和完善的港口设施,拥有深浅配套、功能齐全的码头泊位、相应的装卸设备和堆存设施以及适应现代船舶大型化趋势的深水航道。现代国际海运船舶的大型化对港口航道的吃水条件要求很高,因此,国际航运中心所在港口必须拥有一条 15 m 水深、满足第五代、第六代集装箱船舶自由进出的航道。

(6)具有完善的后方集疏运系统。国际航运中心必须拥有畅通的后方集疏运系统,航运中心的特征不仅表现在它拥有一套完善的海运系统,而且还必须具有高度发达的集疏运网络系统,包括铁路、公路、沿海、内河及航空等集疏运系统。国际航运中心除了具备完善的硬件设施以外,还需要不断改进服务与管理系统。包括能够提供一流服务的海关、边检、卫检、动植物检和港务监督等口岸检查检验机构,修造船服务、海难救助、保险、邮电通信、航运信息与咨询机构、航运经纪与中介机构等。此外,国际航运中心还必须拥有电子数据交换(EDI)系统。

(7)积极扶植的政策和良好的法律环境。国际航运中心一般设立有利于航运业发展的各种特别经济区域(如保税区、自由贸易区)和按国际惯例办事的法规制度,为旅客、货物、船舶的进出和资金融通,提供最大的方便。如新加坡和香港整个地区实行低税的自由港政策,在通关手续、海关商检、转运手续和监督、作业程序、库场存储等方面均给予尽可能的方便,并在各种收费项目方面实行减免政策。

四、基于全球运输市场一体化的我国港口发展模式取向及策略对策

(一) 我国港口未来的发展模式取向

在理论框架分析的基础上,基于全球运输市场一体化的新时代的发展背景,借鉴世界典型枢纽港的成功经验,要根据我国港口自身的优势和发展状况,正视国际航运竞争格局与分工,把港口的未来发展定位为全球资源配置中的国际化或国际性或区域性枢纽港,形成面向全球化需求的组织自治化、生产自动化、经营集约化、管理现代化、信息产业化,全程、全方位、多层次个性化服务的生产网络,实现经贸港航运“国民待遇”,港城综合网链一体化,建立起区域经济、技术、利益共同体。

从某种意义上说,港口的竞争,不仅取决于港口的区位和硬件条件,很大程度上取决于所在城市的竞争实力,取决于腹地的经济实力,真正能够实现港口可持续发展的因素关键在腹地,看谁的腹地能够生成更多的运输货物,看谁能吸引更多的中转货物。从腹地上看,我国这几大港口都具有各自强大的腹地优势。从中转业务角度,诚然,与其他国际知名中转港相比还有一定差距,例如地理位置最近的韩国釜山港其中转率是40%左右,但釜山中转业务中有80%的业务量来自中国北方地区。由于罢工等不利因素的影响,很多船公司纷纷撤离釜山港,与此同时,包括中海、地中海航运、马士基、东方海外等,已经开通了从中国北部至北美或欧洲的直达航线,降低了对釜山港中转集装箱的依赖。这都是实现枢纽港的绝对优势。更进一步,港口的竞争体现在运行服务的水平与质量上,这是现代国际航运中心的发展已经反映出的基本规律态势。

(二) 建设“全球资源配置枢纽港”环境要求和途径

国外较成熟的港口发展实践证明,要转变港

口功能,使其从过去过分依赖内陆腹地资源转变为综合利用区域经济和产业资源,创造新的经济增长点和产业链。在建设“全球资源配置枢纽港”的过程中,提出以下几点建议。

1. 强化政策引导与法律规制建设,积极为我国港口物流的发展提供良好的宏观环境

首先,把握国际集装箱运输与国际多式联运的发展趋势,对主要港口立足全球需求进行正确规划定位,制定港口物流发展政策,实现国土、财税、工商、城管等各个管理环节的有机结合和有效衔接;其次,调整和优化港口结构,重视各部门之间的协作,全面导入战略联盟意识,促进一体化物流联盟的形成,提供高质量的综合物流服务。规避无序同质性的竞争,放眼全球,在一体化市场背景下确定自身发展定位,以优质高效运行服务竞争替代追求规模抗衡。

2. 吸引多方投资,加快集装箱港口基础设施建设,提升克服基础瓶颈的能力

完善港口集疏运体系,积极吸引班轮公司、跨国码头经营集团、物流公司等参与码头、堆场等设施的建设与经营,加强合作,实现共赢。

3. 实现港区一体化,加快构建自由贸易港区,以功能服务升级提高国际竞争力

自由港政策是世界各主要国际航运中心所采取的普遍做法。它能够吸引更多的外国资本在自由港区从事出口加工等外向型经济活动,生成更多的集装箱货流。同时也能吸引更多的国际中转货流,扩大港口海向腹地。同时积极推动港口和保税区的一体化进程,最终建立自由贸易港区。

4. 营造良好的口岸环境,尽快实施大通关工程,为船东、货主等客户营造良好的环境

尽快实施大通关工程,提供“一站式”服务,继续加强口岸公共信息平台的功能,加强各口岸部门的协调与配合。

5. 积极培育临港产业发展,吸引更多的跨国公司投资,发挥港口的聚集效应

港口所在城市是港口最直接的腹地,应营造良好的投资环境,积极培育临港产业发展、尤其是产品加工制造业,吸引更多的国内外公司入驻经济技术开发区、保税区、物流园区和出口加工区。

6. 发展国际航运保险和海事仲裁,逐步健全海上保险代理制度,发展海上保险代理人 and 保险经纪人公司,依托上海航运市场的发展建立国际海事仲裁中心,并且要发展航运信息、咨询及中介服务,加速 EDI 平台的联网运作,吸引国外著名航运信息咨询企业入驻,加强航运经纪立法,大力培养航运经纪人队伍,率先成为国内航运经纪中心。初步形成包括政策法规、船舶服务、金融服务、加工服务等在内的,符合国际惯例、适合中国国情的国际航运软环境。

7. 能否成为全球资源配置枢纽港的关键问题之一,是相关的人才问题

要加快引进培养港口、航运及相关专业人才,为港口的可持续发展提供智力支持。

参考文献

- 1 金鑫.论我国港口的发展.天津成人高等学校联合学报,2005(11)
- 2 韩增林,安筱鹏.集装箱港口发展与布局.北京:海洋出版社,2006
- 3 汪鸣.现代物流条件下枢纽港的发展,港口经济,2004.2
- 4 周丽娜.我国沿海港口物流发展模式研究.武汉理工大学硕士学位论文
- 5 岳巧红,张家华.国内外港口物流发展经验借鉴.水运管理,2006(7)

(作者单位 中国海洋大学经济学院)