国际航运中心发展经验及对深圳的启示

刘伟华,张雅莉,胡振宇

(综合开发研究院(中国·深圳) 深圳 518029)

摘要:国际航运中心是拥有优越的地理位置、良好的港口条件、发达的港口物流网络和完善的航运服务体系,并掌握全球航运话语权的重要港口城市。当前,深圳正全力建设全球海洋中心城市,亟须借鉴全球主要国际航运中心发展的成功经验,全力推动航运业发展,打造国际航运中心。文章通过研究国际航运中心的演变历程,充分借鉴世界级国际航运中心的发展经验,深入分析深圳航运业的发展现状及存在的问题,提出深圳下一步应从加强航运发展组织保障、创新航运制度和产业政策、打造现代化高效智慧港口、发展优势特色航运产业、深化对外开放与协同发展、加强航运人才队伍建设等方面着手提升深圳航运业的全球竞争力,加快打造国际航运中心。

关键词:国际航运中心;深圳;智慧港口;航运服务;航运人才

中图分类号:F550.3;P7 **文献标志码**:A **文章编号**:1005-9857(2020)03-0016-07

Development Experiences of International Shipping Center and Its Enlightenment to Shenzhen

LIU Weihua, ZHANG Yali, HU Zhenyu

(China Development Institute, Shenzhen 518029, China)

Abstract: The International Shipping Center is an important port city with excellent geographical location, good port conditions, advanced logistics system, sophisticated shipping services and dominant discourse power of global shipping. At present, Shenzhen is making every effort to build a global marine center city and an international shipping center. It is urgent to learn from successful experiences of major international shipping centers around the world and promote the developing level of the shipping industry. By studying the evolution of international shipping centers, the paper made full use of the development experiences of world-class international shipping centers, deeply analyzed the developing status and existing problems of Shenzhen shipping industry, and proposed that Shenzhen should strengthen its shipping organization, innovate shipping system and industrial policies, build modern and efficient smart port, develop advantageous shipping industry, deepen the opening up and coordinated development, and strengthen the construction of the shipping talent

收稿日期:2019-08-05;**修订日期**:2020-02-18

基金项目:深圳市哲学社会科学'十三五'规划课题(SZ2018A005);广东省促进经济发展专项资金(海洋经济发展用途)项目"广东省海洋六大产业三年行动方案制订"(粤自然资源合[2019]013号).

作者简介:刘伟华,硕士研究生,研究方向为海洋经济、区域经济与产业规划

team to enhance the global competitiveness of Shenzhen's shipping industry and accelerate the establishment of the international shipping center.

Key words: International Shipping Center, Shenzhen, Smart port, Shipping services, Shipping talent

1　国际航运中心的概念及演变历程

1.1　国际航运中心的概念

国际航运中心是一个综合概念，是指集优越的地理位置、良好的港口物流条件、完善的航运服务体系于一体，并掌握全球航运话语权的重要港口城市[1]。新华·波罗的海国际航运中心发展指数从港口条件、航运服务和综合环境 3 个方面对国际主要航运城市进行综合评价和排名，是目前公认较为客观权威的国际航运中心评价指数（表 1）。

表 1　2014—2019 年全球前十大国际航运中心排名

排名	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
1	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
2	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦	香港	香港
3	香港	香港	香港	香港	伦敦	伦敦
4	鹿特丹	鹿特丹	汉堡	汉堡	上海	上海
5	汉堡	汉堡	鹿特丹	上海	迪拜	迪拜
6	迪拜	上海	上海	迪拜	鹿特丹	鹿特丹
7	上海	迪拜	纽约－新泽西	纽约－新泽西	汉堡	汉堡
8	东京	纽约－新泽西	迪拜	鹿特丹	纽约－新泽西	纽约－新泽西
9	纽约－新泽西	釜山	东京	东京	东京	休斯敦
10	釜山	雅典	雅典	雅典	釜山	雅典

数据来源：《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2014—2019）》。

1.2　国际航运中心演变历程

国际航运中心的形成与国际经济、贸易中心的发展密切相关，总体来看，国际航运中心大致经历了从“西欧板块”向“北美板块”再向“东亚板块”演变的过程[2]。早期凭借优越的港口条件、航海业的快速发展和殖民经济的崛起，伦敦成为首个公认的国际航运中心。此后全球范围内国际航运中心呈现多元化发展趋势，先后出现了以纽约、鹿特丹为代表的腹地型国际航运中心和以新加坡、中国香港为代表的中转型国际航运中心。进入 21 世纪以来，服务化、智能化和绿色化成为各大国际航运中心的发展新趋势，以伦敦、纽约为首的老牌国际航运中心和以新加坡、中国香港为代表的新兴国际航运中心纷纷开始向现代化综合型国际航运中心转型。

国际航运中心的演变历程主要分为以下 3 个阶段。

（1）第一阶段（18 世纪中后期至 19 世纪末 20 世纪初）：伦敦国际航运中心地位的确立。

18 世纪 60 年代，第一次工业革命后，英国一跃成为世界经济和贸易霸主，原材料进口和工业品出口需求刺激了伦敦造船业和航运业的迅猛发展。凭借其优越的地理位置、先进的港口设施条件和当时全球最大的英国商船队，伦敦迅速成为全球最大的商业和贸易中心，并发展成为首个全球公认的国际航运中心[3]。

伦敦作为传统国际航运中心，拥有悠久的贸易和航海传统与文化，并在海事仲裁、航运保险、航运信息服务、海事服务以及海事研究与交流等方面居于全球领先地位。目前，伦敦拥有全球 1/5 的常驻船级管理机构和 1 750 余家航运事务的公司与机构办事处，聚集了波罗的海航运交易所、国际海事组

织总部、国际海运联合会、国际货物装卸协调协会和国际海事公会等国际航运组织，国际航运中心地位和国际影响力不断巩固。

(2)第二阶段(20 世纪初至 20 世纪中后期)：纽约和鹿特丹等腹地型国际航运中心的形成。

19 世纪末 20 世纪初，世界经济增长重心从欧洲向北美转移，美国取代英国成为世界头号工业强国和全球经济中心。美国先后通过《1916 年航运法》和《1920 年商船法》，并成立美国航运委员会和纽约港口管理局，大力推进港口航运业发展。在独特的地理区位优势和政府的积极支持下，纽约港迅速成为全美最大的海港和联系五大洲的海上枢纽，纽约国际航运中心逐步形成[4]。第二次世界大战后，随着港口基础设施的重建、欧洲经济复兴和共同市场的建立，荷兰鹿特丹港得到迅猛发展，1961 年鹿特丹港货物吞吐量超过美国纽约港，成为世界第一大港口，并逐步发展成为国际航运中心之一。

鹿特丹港位于莱茵河和马斯河两大河流入海交汇处，背靠荷兰、德国、瑞士等西欧发达国家，经济腹地广阔，是西欧海陆运输核心枢纽，也是全球最重要的物流中心之一，航线通达全球 1 000 余个港口，是美国、日本等向欧洲出口货物的重要中转港口。

(3)第三阶段(20 世纪末至 21 世纪初)：新加坡和香港等中转型国际航运中心的崛起。

20 世纪中期，东亚成为全球经济增长最快的地区，“亚洲四小龙”①推行出口导向型战略，通过发展劳动密集型的加工产业实现了经济迅猛发展，货运需求也随之快速增长。亚太地区贸易活力的增强和经济实力的崛起，使得国际航运中心呈现出东移趋势，国际航运资源向亚洲地区进一步聚集。新加坡和香港充分利用其得天独厚的深水良港优势，重点发展转口贸易及其中转运输，迅速崛起为全球领先的国际航运中心。

新加坡港位于马来半岛南端，毗邻马六甲海峡，是连通欧、亚、非的重要海上枢纽。作为新兴国际航运中心，新加坡港依靠独有的地理区位、优越的港口航运条件以及良好的配套航运服务、金融服务、航运衍生产业体系，近年来一直稳居“新华·波罗的海国际航运中心指数”排名首位。

2 国际航运中心发展经验

2.1 建立高效组织机构和管理模式

国际航运中心建设涉及多个政府管理部门业务，建立多部门统一规划、统一管理、统一协调和统一调度机制，合理配置资源，是确保港口高效运作的重要前提。

新加坡专门成立海事及港口管理局(MPA)来统筹管理和引导全国港航业发展，并根据产业不同发展阶段制定海洋产业发展规划及配套政策，引导临港产业集聚发展，努力营造自由开放的国际贸易环境，吸引海外投资[5]。

鹿特丹也专门成立港务局对港口进行统一规划、管理和开发建设。鹿特丹港区土地、岸线以及基础设施的产权归属于鹿特丹港务局，由港务局负责对港区长期规划、港区规章制度、土地租赁、港区入区企业选择以及港区内经营活动进行统一规划和管理，对港区内的水域、码头、港区及其工业区进行统一开发和建设。

2.2 出台扶持航运发展的优惠政策

国际航运中心建设离不开政府的积极引导和扶持，制定出台促进航运业发展的优惠扶持政策是建设国际航运中心的重要保障。

政府扶持政策是新加坡新兴国际航运中心迅速崛起的关键因素之一。一方面，新加坡政府明确了以“海洋知识创造”为核心的战略目标，先后推出核准国际船务企业计划(AIS)、核准船务物流企业计划(ASL)、海事金融优惠计划(MFI)和船舶注册登记制度等优惠措施，制定并出台了涵盖税收、融资、人才等多方面的配套政策，为新加坡现代航运业发展提供了完善的扶持政策体系。另一方面，新加坡港税收优惠政策力度大，企业所得税和销售税分别为 17%和 7%；对于在新加坡注册船舶的国际货运收入以及外国注册船舶在新加坡采购货物予以免税；为鼓励海洋金融和海事仲裁业务的发展，对海事信托基金免征 5～10 年收入税，对海事仲裁员的仲裁收入全部免税。此外，新加坡还专门成立

① “亚洲四小龙”指中国香港、中国台湾、新加坡和韩国。

新交所亚洲结算行（SGX Asia Clear），以满足各类航运企业发展的需求。

汉堡港实行自由港优惠政策，船舶进出汉堡港无需向海关结关，进出口或转运货物在自由港装卸、转船和储存不受海关任何限制，货物在汉堡港区内可任意进行加工和交易而不必缴纳增值税，只有从汉堡港输入欧盟市场时才需向海关结关并交纳关税及其他进口税[6]。

2.3　完善港航基础设施和服务体系

从世界级国际航运中心的发展经验来看，完善的港航基础设施和服务体系是国际航运中心的重要载体。积极推动港航基础设施建设，提升港航服务能力，是建设国际航运中心的关键突破口[7]。

汉堡港一直以来十分重视集装箱运输的发展。一方面，不断完善港航基础设施建设，新建集装箱装卸区和集装箱码头，拓展集装箱运输能力；采用最先进的装卸设备和货物管理系统，提升集装箱装卸率，最大限度利用云计算、大数据、物联网和移动终端设备等最新先进技术，对港口进行智慧化管理。另一方面，不断强化港航服务体系，1 700 余家专业货运企业的服务范围遍及德国和欧洲其他地区，为客户提供包括仓储、配送、进出口集装箱装拆箱和门到门服务在内的多样化和个性化服务。

鹿特丹港在智慧港口建设方面走在世界前列，自 1993 年建设全球首个全自动化集装箱码头以来，鹿特丹港持续利用最新技术手段对港口基础设施进行改造升级。一是搭建港口运营管理系统、信息共享平台以及港口大数据中心，实现对港口资源的统一管理、合理调度和高效配置；二是积极开发智能集装箱，利用传感器和通信技术，收集包括位置、噪音、空气污染、湿度和温度等全方位数据信息；三是专门成立区块链实验室“BlockLab”，探索区块链技术在航运服务业的应用。

2.4　推动形成高端航运服务业集群

发达的高端航运服务业是世界级国际航运中心的重要标志和核心软实力，也是提升国际航运中心城市核心竞争力的关键抓手。

伦敦作为老牌国际航运中心，已形成了规模庞大、功能完善、体系健全的航运服务业集群，集船舶买卖、船舶注册、航运交易、海事保险、海运金融衍生品、海事立法、海事诉讼与仲裁、航运信息咨询及航运人才培训等各类现代航运服务于一体，拥有上千家航运专业服务企业，每年为英国创造 20 亿英镑的价值。在海事仲裁方面，伦敦海事仲裁员协会是全球公认的世界海事仲裁第一机构，每年承担全球 75％以上的国际海事仲裁工作，年均处理案例接近 3 000 件，航运业总收入的 45％均来自海事仲裁及相关航运服务收入；在海洋金融方面，依托伦敦证券交易所，每年伦敦航运融资总额高达 200 亿英镑，约占全球的 1/5；海洋保险方面，依托伦敦劳埃德保险行，伦敦航运保险业全球领先，保险规模大、能力范围广、专业化程度高、创新能力强，被誉为“国际海上保险中心”[8]（图 1）。

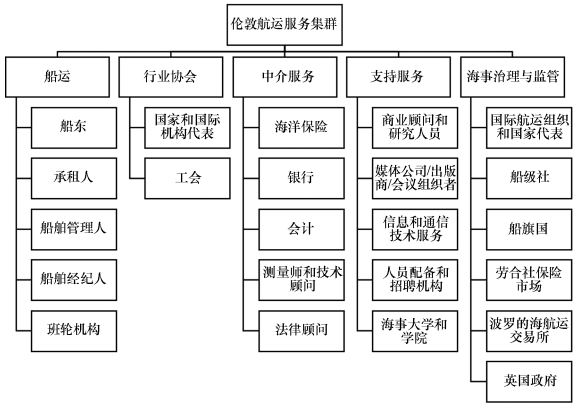

图 1　伦敦航运服务集群构成

2.5　营造利于航运发展的营商环境

伴随经济全球化和区域一体化趋势在世界范围内的迅速扩张，营商环境逐渐成为全球竞争的核心，营造国际化营商环境也成为提升国际航运中心全球综合竞争力的必然要求。

香港被公认为全球最开放、最具活力、最具竞争力的经济体之一，10 余年来稳居世界银行全球营商环境排名前列，2018 年排名第四，仅次于新西兰、新加坡和丹麦，为国际航运中心建设创造了良好的营商环境。一方面，香港具有自由港的独特优势，投资贸易自由化程度高，离岸贸易极为发达，2018 年贸易及物流业占 GDP 的比重超过 20％，转口贸易占 60％，是全球贸易的指挥中心和连通全球贸易体系的纽带；另一方面，香港是全球金融中心、外汇

中心、股票中心和黄金交易中心，拥有国际高度认可的法律法规体系、高效运作的监管机构和吸引高素质金融人才的体制机制，为航运金融、海事诉讼与仲裁以及海事法律咨询等高端航运服务业发展提供了优良的制度环境保障。

2.6 重视航运专业人才培养与引进

现代航运业的快速发展需要大量掌握多种复合性专业知识、熟知各类国际规则的综合性航运人才，世界级国际航运中心都十分重视航运专业人才的培养与引进，通过建立完善的航运服务教育体系，满足现代航运服务业发展对高端人才的需求。

新加坡政府高度重视航运专业人才的培养和高等院校海洋学科的建设，在新加坡国立大学、南洋理工大学以及新加坡科技大学等高等院校均设立了港口经济和港口管理相关课程；设立了新加坡海事研究所，围绕航运、港口、海事服务和海洋工程等方面开展海事人才培训。此外，新加坡政府还成立了海洋产业集群基金，为培养和引进航运业高层次人才提供了资金保障[9]。

3 深圳航运业的发展现状及存在的问题

3.1 深圳航运业的发展现状

深圳濒临南海，毗邻港澳，位于“一带一路”的重要节点、粤港澳大湾区的核心区域，是我国沿海城市中距离深海最近的经济中心城市。深圳港地处亚太主航道，邻近国际主要海运线，具备成为亚洲—欧洲、亚洲—美洲国际干线运输关键节点的区位条件。

依托优越的地理区位和建港条件，深圳港已建成世界级集装箱枢纽港，自 2013—2017 年连续 5 年位居全球第三大集装箱枢纽港，2018 年集装箱吞吐量排名全球第四位。截至目前，深圳港共开通集装箱国际班轮航线 245 条①，覆盖了世界十二大航区的主要港口，通往 100 余个国家和地区的 300 余个港口，是国内拥有国际航线最多的港口，国际友好港已增至 25 个，是沿海城市中拥有友好港最多的城市之一。近年来，深圳紧抓“一带一路”、自贸试验区、粤港澳大湾区建设等重大机遇，不断完善进出口贸易结构和国际航运网络，加快航运产业转型升级步伐，已逐步发展成为以大型外贸集装箱运输为特色，绿色港口、邮轮经济和港城融合齐头并进的发展典范。

3.2 深圳航运业发展存在的问题

与知名国际航运中心相比，深圳航运发展水平与之存在较大差距，根据 2019 年“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”排名，深圳在全球国际航运中心中位列第 22 位，航运综合竞争力较弱。总的来看，深圳集装箱枢纽港地位面临较大压力，航运金融、航运信息和航运法律等高端航运服务业发展明显滞后，航运市场体系和政策体系亟待完善，航运专业人才匮乏，航运综合实力亟待提升。

3.2.1 世界集装箱枢纽港地位面临挑战

近年来，深圳港集装箱量增速趋缓，港口发展面临较大压力。2018 年，受中美贸易战等国际贸易格局变动的影响，深圳港全年累计完成集装箱吞吐量 2 573.59 万标箱，同比增长 2.09%，较 2017 年增速下降 3 个百分点，外贸集装箱吞吐量增速也较 2017 年有所下滑。与此同时，宁波－舟山港 2018 年全面完成集装箱吞吐量 2 635.1 万标箱，增长 7.1%，取代深圳港跻身全球第三大集装箱港口(表 2)。

3.2.2 高端航运服务业发展基础薄弱

深圳航运服务业主要集中在船舶代理、货运服务等传统港航业或低端产业服务，且企业规模较小、服务附加值低、航运服务功能较差。与国际发达航运中心城市相比，深圳在航运金融、航运保险和船舶经纪等高端航运服务业方面发展明显滞后，截至 2018 年 3 月，注册在深圳前海的船舶交易、船舶管理、海事服务等高端航运服务业企业仅有 30 余家。此外，深圳在航运管理体制、发展规划、法律服务、航运技术等方面也较为薄弱，缺乏国际航运规则制定的话语权。

3.2.3 尚未建立国际化的航运制度体系

纵观各国际航运中心，大都采取自由、便利的航运投资与市场准入模式，并注重打造开放的管理体制、高效的管理模式和完善的法律保障。与之相比，深圳在航运市场机制和行业规则的开放性、自由度和便利化方面存在诸多制度“瓶颈”。如，船舶

① 数据来源：深圳市港航和货运交通管理局。

登记制度严格（表 3）、船舶融资环境不完善、航运法律体系尚未与国际接轨、航运税赋较重等。

表 2　2013—2018 年全球前十大集装箱港口排名

排名	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年
1	上海港	上海港	上海港	上海港	上海港	上海港
2	新加坡港	新加坡港	新加坡港	新加坡港	新加坡港	新加坡港
3	深圳港	深圳港	深圳港	深圳港	深圳港	宁波－舟山港
4	香港港	香港港	宁波－舟山港	宁波－舟山港	宁波－舟山港	深圳港
5	釜山港	宁波－舟山港	香港港	香港港	香港港	广州港
6	宁波－舟山港	釜山港	釜山港	釜山港	釜山港	釜山港
7	青岛港	青岛港	青岛港	广州港	广州港	香港港
8	广州港	广州港	广州港	青岛港	青岛港	青岛港
9	迪拜港	迪拜港	迪拜港	迪拜港	迪拜港	天津港
10	天津港	天津港	天津港	天津港	天津港	迪拜港

数据来源：根据公开资料整理。

表 3　中国内地、中国香港、新加坡船舶登记方式对比

登记项目	中国内地	中国香港	新加坡
船龄	有限制（杂货船 34 年，散货船 33 年）	保障安全的前提下，不限船龄	保障安全的前提下，不限船龄
船员	中国籍，如用外籍船员需交通运输部审批	不限国籍	不限国籍
船级社	只有 CCS	九大船级社均可	九大船级社均可
办理时间	7 个工作日	2 小时	时长介于中国香港和中国内地之间
税收	关税与增值税为 27.53%（国际上最高）；营业税 3%，企业所得税 25%，另收车船税等 6 种税	增值税、关税、企业所得税、营业税均免	增值税、关税、营业税均免，企业所得税 16.5%
吨位年费	普通税率和优惠税率两种，大于 2 000 净吨时年费飙升，无封顶	77 500 港币封顶	100～10 000 新币

3.2.4　航运专业人才储备和人才建设不足

深圳航运人才总体规模偏小，高端航运人才占比较低，深圳市第一次全国海洋经济调查结果显示，深圳涉海单位就业人员中本科以上就业人员占比为 38.4%，航运人才供给远远滞后于高端航运服务业发展需求。在航运人才培养方面，深圳本地高校均未设置航运类本科专业教学，只有深圳职业技术学院设置了港口与航运管理专业，航运人才培养基础薄弱。在航运人才培训方面，目前深圳还没有开展国际海员适任培训的专业学校或机构，适任特种船舶、新型船舶、超大型船舶运输的高素质高级船员供给明显不足。

4　关于深圳国际航运中心建设的对策建议

4.1　加强航运发展组织保障

推动成立深圳市国际航运中心建设工作领导小组，由市委或市政府主要领导担任组长，航运发展有关政府部门和主要航运企业负责人参与，共同研究解决有关航运业发展的重大事项。统筹制定深圳市航运业发展战略，推进各项优惠政策落实，协调航运产业各类要素协同发展。

4.2　创新航运制度和产业政策

构建高效开放的航运服务市场管理制度，放宽外商独资船务公司进入门槛和航运经纪准入条件，改善航运服务企业经营环境。出台促进航运业发

展的优惠政策，引导航运集疏运体系结构优化，支持航运服务业功能创新[10]。依托前海自贸区，探索打造国际船舶登记制度改革创新试点，推动“一船两港”登记制度、船舶金融租赁权登记制度、船舶优先共有权登记制度等航运规章制度制定。

4.3 打造现代化高效智慧港口

夯实港航基础设施，完善港口集疏运体系，加快海铁联运基础设施规划建设，实施船舶大型化战略。加快智慧港口建设，打造智能化集装箱码头，依托新一代信息技术、大数据、物联网等技术手段，搭建智慧港口运营管理平台和港航大数据平台，提升港口运作效率和管理水平，将深圳港建设成为世界一流的智慧港口。

4.4 发展优势特色航运产业

依托深圳港集装箱枢纽港优势，大力发展保税物流、国际中转集拼、进口分拨配送等高附加值物流增值服务。加快培育和发展高端航运服务业，依托前海制度创新优势，吸引国际航运服务企业进驻，打造航运服务总部经济聚集区。借鉴伦敦、新加坡、中国香港等知名国际航运中心发展经验，构建与国际标准接轨的航运服务体系，提升深圳现代航运服务能力。

4.5 深化对外开放与协同发展

发挥深圳港远洋集装箱运输优势，探索建设深港组合港和粤港澳大湾区组合港，推动港口通关模式创新和港口物流服务一体化，对接香港港航政策规范和相关标准，在航运服务业等方面开展广泛深入合作，共同建设国际航运中心。强化深圳港与粤港澳大湾区等周边港口的业务联系与合作，推进港口通关一体化，构建粤港澳大湾区组合港体系。

4.6 加强航运人才队伍建设

加强航运专业人才培养和引进力度，加强高校航运学科建设，设立深圳航运人才培训基地和航运人才培育发展基金，提高航运人才教育水平。研究制定各类认定、培养、引进航运人才的配套政策，大力引进船舶经纪、航运保险、航运金融、航运法律仲裁、海事咨询等各类高层次复合型的航运专业人才。

参考文献

[1] 方砚.国际航运中心对比研究初探：以伦敦、鹿特丹、新加坡、上海为例[J].中国水运(下半月)，2016，16(2)：22－24.

[2] 徐华敏，朱璐琪，江芊，等.国际航运中心的时空变迁规律研究[J].农村经济与科技，2017，28(15)：140－142.

[3] 王谢勇，王慧，孙毅.国际航运中心发展经验及对大连的启示[J].大连海事大学学报(社会科学版)，2014，13(1)：16－19.

[4] 王学锋，陈扬，金琳，等.国际航运中心的变迁与发展模式研究：基于史料的案例分析[J].科学发展，2013(6)：28－43.

[5] 秦正茂，周丽亚.借鉴新加坡经验 打造深圳全球海洋中心城市[J].特区经济，2017(10)：20－23.

[6] 张帅.国际航运中心建设和发展经验：以汉堡港为例[J].物流科技，2010，33(1)：18－20.

[7] 郭湖斌.世界级国际航运中心形成和发展的经验与启示[J].中国经贸导刊，2013(5)：21－24.

[8] 范学谦.伦敦国际航运中心发展对我国服务业的启示[J].交通企业管理，2013，28(11)：72－74.

[9] 孙建军，胡佳.欧亚三大港口物流发展模式的比较及其启示：以鹿特丹港、新加坡港、香港港为例[J].华东交通大学学报，2014，31(3)：35－41.

[10] 张兆民.深圳现代航运业的模式选择[J].中国港口，2018(4)：56－59.