

功能,作为一个国际航运中心,它应具备几个条件,如一定规模的货物及国际集装箱吞吐量,现代化、专业化的港口基础设施和装备条件,完善的港口辅助与金融、信息等支持系统。

正是因为航运中心具有这些特点和功能,所以各个国家和地区从自身港口及整个区域经济发展的角度出发,不遗余力地把有条件的港口建设成为区域的航运中心。从全国来看,香港和深圳组合已成为我国南方事实上的航运中心,国家已明确提出要把上海建设成为我国中部的航运中心,相关的政策和资金已逐步到位。大连提出建设我国北方的航运中心,集装箱枢纽港的建设将是大连建设北方航运中心的核心和重要的前提。

一、集装箱枢纽港的建设是大连建设北方航运中心的核心和前提

集装箱枢纽港的建设对于大连北方航运中心而言是至关重要的,这是由世界集装箱运输发展的自身特点所决定的。航运中心的地位从根本上来讲是由其在国际物流运输体系中的重要性所决定的。货物的吞吐量是反映港口重要性的重要指标,但是只有在国际物流体系占有重要地位的货物的吞吐量才能更体现出一个港口的重要性,而集装箱吞吐量是影响和决定一个港口在全球运输体系中的重要地位和作用的指标。

1. 集装箱运输是体现港口在国际港口体系中地位的最主

关于航运中心我们可以从不同的角度来理解,在理论界尚无公认的、明确的、完整的定义。在全球经济一体化及网络经济不断发展的背景下,在总结全球公认的航运中心特点的基础上,我们认为航运中心应是全球运输网络体系中海陆运输的战略结点,是国际间大宗物流、信息流和资金流的集散地。航运中心应当有以下几个基本特点:

(1) 运输服务的国际性:航运中心应当是以国际间各种大宗货物的海陆集散地为主的港口,外贸进出货物在港口运输中占有更重要的地位。

(2) 港口在国际区域港口体系中的战略地位的重要性:国际航运中心不仅体现在货物运输的国际性上,而且更体现在它是国际区域港口体系中的中心地位。国际集装箱运输体系中枢港与支线分离更进一步强化了航运中心在国际区域港口群中港口的地位和作用,航运中心首先是一个国际区域

的集装箱枢纽港。

(3) 港口功能的复合性(多元化):航运中心功能不是单一实现了货物在港口的集散,而是成为国际货物的海陆运输提供全程服务的中心和国际物流的后勤基地,航运中心应是国际间的物流、资金流和信息流的集散地。

(4) 航运中心内涵的演进性:世界经济在不断发展,国际物流的规模和结构在不断发生变化,世界的港口作用和功能也在不断地发生变化,对于航运中心的界定也不应是一成不变的。航运中心的界定标准也应是一个随着全球经济及世界运输体系的变化而变化。航运中心的标准应当是动态的、与时俱进的。

因此,航运中心已不是一个单纯的港口概念,它是一个港口与其所依赖的城市在全球经济体系为维持大宗国际物流的正常运转而进行全方位的服务的综合体。为了实现上述国际航运中心的几个基本特点和

要标志

运输从根本上来讲是建立在经济体系中的分工和交换的基础之上的,世界经济分工体系的形成、演变及全球经济发展的特点在不同的历史时期对于运输有不同的要求。第二次世界大战后,全球第三次产业技术革命及经济的全球化改变了全球的产业分工体系。跨国公司为了发挥地区优势,降低成本,把以往的综合生产过程分散到了全球各地,技术的革新和生产的区域化导致了原材料运量的相对降低。新的全球分工体系使液体货物(原油、各类成品油)和散货(各类矿石等)运输需求减少,在过去的20多年内,全球的液体货物呈负增长,全球散货每年也仅以2.6%的速度增长。与此相反,高附加值(中间)产品的运输却在大量增加。在过去的20多年内,世界以中间产品、杂货为主的集装箱运量以每年10.6%的速度增长,远远超过了液体货物。生产的全球化也在于实现零存货与提高效率,这就引发了新的生产与贸易组织方式(即时运输与就地生产),并使集成化的生产与运输经营更加规范化,它对运输提出了更高的要求。全球的生产体系已结束了受到液体货物(原油、各类成品油)和散货(各类矿石等)运输制约,集装箱运输成为一个港口在国际运输体系中地位和作用的重要标志。

2. 集装箱枢纽港是实现港口功能升级、整合城市各种资源、实现港城互动发展的的重要途径

集装箱枢纽港是一个区域国际物流的集散地,基于集装箱的高附加值货物,有可能带来信息流、资金流和物流,使枢纽港成为为国际货物的海陆运输提供全程服务的中心和国际物流的后勤基地,促使港口由第一代、第二代传统的水陆交通枢纽向提供运输、存储、包装、装卸、流通、加工、分拨、物流信息处理等全方位服务的第三代港口转移。从国际集装箱枢纽港的发展来看,枢纽港的形成也需要港口所依赖的城市整合各种资源,为枢纽港的发展在资金、信息、人才等方面提供支持。而集装箱枢纽港的形成与发展又会推进城市发展成为国际的金融中心、商业中心、旅游中心,如香港、新加坡、纽约等实现了港口与城市互动良性发展。

3. 集装箱运输枢纽港发展过程中的“马太效应”及“赢者通吃”的规律,决定了在集装箱运输中只有第一,没有第二

集装箱运输是对世界传统运输的一场革命,它改变了传统的货源组织体系,而且改变了运输的空间组织结构。集装箱枢纽港与支线港的分离、干线航班与支线航班的形成使集装箱运输形成具有一定规律的运输网络体系,马太效应及赢者通吃是集装箱运输枢纽港的形成和发展的一个基本规律。一方面,从集装箱海上运输来看,班轮运输采用大型的集装箱船,同时又保持低空载率和较高的航班密度。如果船舶班期过密,集装时间短,则难以达到箱位要求;如果加大时间间

隔,则难以满足货主的要求,不利于提高市场占有率,这使得班轮公司的集装箱船只能挂靠全球有限几个大港,集装箱船大型化使枢纽港越来越集中,规模也越来越大;另一方面,从集装箱港口自身发展来看,集装箱港口的建设及运营是一项资金密集和技术密集的活动,港口自身的建设和运营需要大量的投入,只有港口的吞吐量达到一定的规模才有利可图。规模较大的港口有着更完整的运作体系,可以极大地节省大型集装箱船在港的停泊时间,提高其运行效率,降低成本。集装箱运输自身的规律说明,港口初期的微小差距在“马太效应”的作用下,最终会累积为枢纽港与支线港的差别。而如果一个港口成为集装箱运输的支线港口,则航运中心的建设将无从谈起。

4. 集装箱运输滞后是影响北方航运中心建设的最主要的因素

从建设国际航运中心的要求来看,大连有良好的自然条件,大连具有建设30万吨油轮、8万吨散粮船、20万吨矿石船靠泊码头的条件,大窑湾港有能力建设满足21世纪国际航运主流船型的港湾。依托优越的自然条件和良好的基础,大连有能力把大连建设成为东北亚的转运中心和运输基地:油运中心、粮食转运中心、液体化工品转运中心、客运中心、保税储运中心,进口煤炭基地、散水泥出口基地、散矿和钢铁运输基地。大连港已经成为我国北方除集装箱以外的其他重要



大宗货物进出口的集散基地，但是在集装箱运输方面，大连较周边港口仍有较大的差别。作为航运中心建设最重要的集装箱枢纽港的建设是影响未来大连发展的重要因素。

二、新世纪大连建设北方集装箱枢纽港面临的新形势

关于大连集装箱枢纽港的建设，有许多问题需要进一步探讨，如大连的腹地资源、大连的港口优势等，对于大连集装箱枢纽建设的影响都是重要而深远的。但笔者在此主要讨论新世纪集装箱枢纽港口建设面临的新形势。

1. 中国加入 WTO 对于航运中心建设带来的新机遇与挑战

加入 WTO 对中国港口及航运的影响是全方位的，而对大连航运中心的建设至少有两方面的影响值得关注：一方面是入世会进一步加快集装箱运量的增加；另一方面是航运市场及国内物流市场的开放。中美在有关物流及运输服务方面最终达成了以下协议：中国将在入世后的 3 年内分阶段取消对绝大多数产品的全部分配服务上的限制，包括批发、从固定

地点销售、零售、维护和修理以及运输，同时中国在分配的辅助服务业上承诺包括租赁、空中快递、货物寄送、储藏和仓库、相关广告、技术检测和分析以及包装服务的全部限制将在 3~4 年内分阶段取消。入世对于集装箱运输中航运市场开放、货代、船代、集装箱内陆中转、集装箱多式联运等都会对我国北方集装箱枢纽港的建立带来冲击。其影响有直接的，也有间接的；有短期的，也有长期的；有积极的，也有消极的。但可以肯定的是它可以促进我国整个集装箱运输市场的规范化，推进以集装箱港口为主的整个集装箱运输市场的现代化。加入 WTO 对于北方集装箱枢纽港的建设影响是一个需要深入细致的研究工作。

2. 北方集装箱港口间的竞争日趋激烈

大连、天津、青岛作为我国三个最具实力的集装箱港口都已提出建设集装箱枢纽港及航运中心。2001 年 5 月青岛出台《关于加快建设我国北方国际航运中心推进以港兴市战略的实施意见》，提出青岛要在 2005 年初步建成中国北方国际航运中心。在《实施意见》中，首先提出的是拓宽多元化融资渠道和建“万国码头”的口号。还有包括加强港口基础设施建设，建

地点销售、零售、维护和修理以及运输，同时中国在分配的辅助服务业上承诺包括租赁、空中快递、货物寄送、储藏和仓库、相关广告、技术检

成畅通、高速、高效的综合运输网络，建设区域性航运交易所等在内的 26 条具体意见。青岛在 2005 年前要建设和完善适应经济全球化和航运船舶大型化要求的深水港及综合运输体系，建设区域性物流中心、航运信息中心和金融中心，形成完善的航运市场体系和现代化口岸服务体系。根据这一计划，2005 年青岛港吞吐能力将达 1.4 亿 t，吞吐量达 1.18 亿 t，集装箱吞吐量达 740 万标准箱，港口进出口贸易总货值达 500 亿美元以上。天津也提出了相应的发展规则，在这一背景下，我们已经不应该讨论要不要做的问题，而是如何做的问题。即如何全面认识集装箱枢纽港对于大连未来发展的战略地位，并实施推进大连集装箱枢纽港发展的切实可行的规则和措施已刻不容缓。

3. 网络经济的发展已将港口纳入全球的物流配送体系中，它加强了港口与整个运输网络体系的联系

20 世纪 90 年代以来，计算机技术、网络技术及通讯技术的不断发展使得互联网络在全球范围内迅速发展，以互联网络为基础的网络经济以前所未有的速度迅速崛起，而电子商务的出现也改变了传统的企业间及企业与用户间的货物流通体系。无论从支持中国电子商务的发展还是从降低全社会的物流交易成本来看，推进全国的物流体系建设已成为一种共识。在国家的交通运输的“十五”规划中已明确提出“发展跨地区、跨行业、跨所有制的物流

配送资产重组和业务经营联合体,初步建立起按生产、生活区域合理分布,铁路、公路、航空、水运等运输方式有机结合,储存、运输、分拣和加工等功能合理配置的商品物流中心、配送中心网络体系”;“培育若干条贯通全国并且便于开展国际物流配送业务的联运干线,构建全国性的商品物流配送‘绿色通道’”;“在全国大中城市、主要商品生产、集散地和交通枢纽,建设若干个有合理规模、运作规范的现代化物流中心和专业化配送中心,构建全国性物流配送网络。培育若干国家物流骨干基地,有条件的可争取发展为亚洲的重要物流中心”。我们要把集装箱枢纽港的建设放到整个国家港口体系及整个物流体系建设中去。

4. 东亚经济及集装箱港口 的崛起将是一个必然趋势

自第二次世界大战以来,东亚和东南亚地区一直是世界经济发展比较活跃的地区,尤其是 20 世纪 80 年代以来这种势头更为强劲。90 年代以来东亚及东南亚地区的经济增长速度几乎相当于全球的 2 倍,韩国、新加坡、马来西亚等已成为新兴的工业化国家。尽管东南亚 1998 年发生金融危机,但东亚及东南亚的崛起是一个无法逆转的历史趋势。东亚及东南

亚国家的对外贸易占全球贸易的比重,由 1970 年的 15% 左右提高到 1998 年的 32%。这使得东亚地区成为世界集装箱运输最主要的货源地,东亚及东南亚地区的集装箱港口吞吐量在全球的比重,由 1980 年的 25% 提高到了 1998 年的 42%。全球前 20 位集装箱港口中,东亚及东南亚港口吞吐量所占的比重,由 1975 年的 23.62% 提高到了 1998 年的 67.6%。

三、加快北方集装箱枢纽 建设应处理好几个关系

大连北方集装箱枢纽港的建设将是一个影响大连新世纪发展的重要战略,它必然涉及到整个港口及城市各个方面,但是在北方集装箱枢纽港建设过程中,应处理好如下几个方面的关系:

1. 北方主要集装箱港口间的 竞争与协作的关系

随着集装箱船舶规模的日益扩大、远东航线挂靠港口数量的减少,东北亚地区对集装箱枢纽港地位的争夺也日趋激烈。但是,任何一个港口都是一个区域港口体系中的一员,港口间既有竞争又有协作,大连、青岛、天津及日本、韩国的港口间更多的是一种竞争,而大连、丹东、营口、烟台、秦皇岛等港口间更多的是一种协作。因此,要把北方集装箱枢纽港的建设

放到整个东北亚的港口体系来探讨,处理好港口间竞争与协作的关系是大连集装箱港口发展应考虑的问题。

2. 集装箱枢纽港发展与腹地 的关系

从全球集装箱枢纽港的发展模式来看,世界集装箱枢纽港口主要有三种模式,即以香港和新加坡为代表的中转型集装箱枢纽港;以洛杉矶、奥克兰、长滩、鹿特丹、汉堡等为代表的腹地引致型枢纽港;以高雄、釜山、东京、神户为代表的复合型集装箱枢纽港。从目前大连港发展的现状来看,其发展模式主要还是腹地引致型枢纽港。中转对于集装箱枢纽港来说是至关重要的,大连港在这方面也进行了积极的努力,取得了一定的成绩,但是从东北亚在全球集装箱航线中的地位及大连集装箱运输发展的现状来看,腹地经济发展对于枢纽港的形成将是起到决定意义的影响。所以我们一方面要吸引干线航班,但是更要积极开拓腹地的货源市场。经济的全球化、国家对整个物流通道及物流体系建设的重视、入世后中国运输及物流市场的开放都会进一步加快港口、货代公司、内陆运输公司、内陆中转站及货源企业间的合作,加快集装箱运输的多式联运,这些对于

东亚及东南亚集装箱港口在全球的地位

(单位:万标准箱)

年份	东亚及东南亚港口数	东亚及东南亚港口吞吐量	全球前 20 位港口总计	远东港口占前 20 位港口的比重(%)
1975	5	253	1 071	23.62
1981	8	819	1 893	43.23
1987	8	1 721	3 392	50.73
1995	9	4 256	6 754	63.10
1998	9	5 915	8 749	67.60

充分发挥集装箱运输的优势、扩大的货源及集装箱化率都将产生积极的影响。

应鼓励集装箱运输企业参与内陆运输网络体系建设,建设内陆货物的集散中心、配送中心、转运中心、存储中心和加工中心,打破传统的不同运输方式间的条块分割,参与不同运输方式间的联合,建立一个通畅、有机的集装箱内陆运输通道。

3. 集装箱港口与航运公司的关系

无论是过去的港航分离,还是现在的港航合作,都是不同经济发展环境下港口与航运发展的最优选择,干线班轮作为影响集装箱枢纽港形成的一个重要因素,在集装箱枢纽港的发展过程中占有极为重要的地位。干线航班的多少是影响一个集装箱港口发展的重要因素。从根本上来讲,干线航班的开辟是建立在航运公司对于港口集装箱货源市场充满信心的基础上的,但是建立港口与航运公司良好的合作关系对于干线航班仍会产生积极的影响。目前,航运公司纷纷参与全球集装箱港口的建设,已成为全球集装箱运输发展的必然趋势。在新的历史形势下,如何建立港口与航运公司之间的良性互动关系,是任何一个集装箱港口都需要解决的问题。在集装箱港口的发展过程中,班轮公司(航运集团)控制着全球的干线航班的开辟,港口与班轮公司的合作更加紧密,班轮公司建立、租用集装箱码头已成为全球集装箱港口经营的一个

基本模式。在港口民营化浪潮席卷全球背景下,在现行的港口企业投资捉襟见肘背景下,加强港口与航运企业的全面合作是一个必然趋势。因此,从北方集装箱枢纽港战略发展的角度来看,应当充分考虑到港口与航运公司的关系,建立一种能促进集装箱枢纽港发展的良性合用机制。

4. 集装箱枢纽港与港口城市的关系

“以港兴城,港城共荣”是大连过去百年发展的历史缩影,大连的发展始于1898年开始的港口建设,100年前的小渔村已经发展成为中国的一颗“北方明珠”。在过去的100年港口是大连赖以生存和发展的基础,在未来的100年港口的兴衰仍是大连发展的基石。只有从大连未来在东北亚的战略地位的角度来理解北方集装箱枢纽港的建设,从大连建设成为东北亚的商业中心、金融中心、旅游中心战略目标的角度来看待枢纽港的建设,才能更全面、更深入地理解港口与城市发展之间的关系。这需要我们在推进北方集装箱港的发展过程中,要充分调动城市的可能的资源支持枢纽港的建设,在政策、资金、人才、税收等诸多方面进行支持。如果枢纽港能建成,其所带来的社会效益、经济效益将是无法估价的。

5. 港口经营机制创新与管理创新的关系

港口的发展及经营对于航运中心的形成、枢纽港建设是至关重要的,但是港口仍是一个企业,企业必然要涉及到其

经营机制及管理模式。大连集装箱港口在经营及管理上进行了积极的探索,与新加坡港务集团合作成立了DCT,使港口的经营及管理有了质的飞跃,对于大连集装箱运输发展产生了积极的影响。但是随着经济全球化、网络经济的不断发展,港口的经营环境已发生了深刻的变化,无论是DCT还是整个大连港集团都面临着新的经营机制问题及管理问题。一方面港口要实施管理上的创新,但更重要的是要在转变经营机制上实现创新。作为一个企业,可以考虑以资产为纽带,通过产权的重组,在以下几个方面与相关企业展开合作。一是与周边港口合作,建立区域港口群的大型港口企业集团,打破现行的港口经营的条块分割,以实现一定地域内物流生产、经营及资产的一体化;二是与内陆各类运输企业的合作,以建立与现代社会经济相适应的多式联运物流体系,以确立港口物流全程服务中心的地位;三是与航运公司的合作。总之,港口企业要围绕北方航运中心建设的目标,在经营机制上实现与周边港口、内陆运输企业及航运企业间资产及经营的有机联系,加快北方航运中心的建设,实现港口股权多元化与经营多元化。

6. 集装箱港口的硬件建设与营造良好的宏观环境的关系

加快集装箱港口的建设是建设北方集装箱枢纽港的必然选择,深水集装箱码头、现代化的港口设施及集疏系统对于枢纽港的建设是至关重要的。但

是在推进北方航运中心建立的过程中,要处理好硬件建设与环境营造的关系。

作为一个现代化的运输方式,集装箱运输的最大优势在其有利多式联运,实现了货物的远程门到门服务,而这需要一套与之相适应的运输软环境,它包括运输管理体制、贸易流程、一关三检模式、现代化的信息传递系统以及与之相关的法规环境,也包括规范、有序的集装箱运输市场体系。与集装箱硬件环境建设相比,集装箱运输软环境发展明显滞后,它使得集装箱运输的潜在优势难以发挥。大连集装箱运输中的口岸规划不能统一、集装箱运输政出多门、多头管理、监管部门程序繁琐、一体化的电子通关体系尚未建立,同时与集装箱运输相关的支运输及中介市场体系仍需要进一步规范。

7. 集装箱枢纽港自身的建设与营造舆论环境的关系

从根本上来讲,枢纽港的形成系由港口的区位、腹地经济规模与结构、依托城市及港口自身条件等因素所决定的。

因此,苦练内功、加快港口建设、营造良好环境、开拓货源市场、开辟干线航班,对于航运中心的发展是起到决定作用的。但是仅靠这些还是远远不够的,我们毕竟还面临着其他港口的竞争,营造有利于北方航运中心建设的舆论环境,通过各种媒介宣传大连建设航运中心的优势,这对于航运中心的建设而言也是至关重要的。从目前的发展的现状来看,青岛在营造把自己建设成为北方航运中心的舆论环境走在了大连和天津的前面。系统地、有目的地宣传大连建设北方航运中心的优势和决心,对于航运中心的建设必会产生积极的影响。

8. 市场与政府的关系

在建立社会主义市场经济体系的过程中,对于集装箱枢纽港的建设,我们有必要界定政府与市场的作用。无疑政府和市场对于航运中心的建设都是至关重要的,但是政府对于航运中心的建设、集装箱枢纽港的建设有着责无旁贷的义务,因为航运中心的建设从来就不是港口自身所能决定的。

政府在促进集装箱枢纽港发展的过程中应在财政、金融、税收等方面对港口及其他企业进行支持。政府也可以在为集装箱运输营造环境方面作出积极的贡献,然而政府不可能包办一切。港口集装箱吞吐量、干线航班的开辟、港口自身的建设、集装箱中转建设等从根本上来讲都是一种市场行为。因此,在推进枢纽港的发展过程中应充分调动政府与市场两方面的积极性,以促进航运中心的形成。一是港口及其他相关企业,要充分利用资本市场,进行必要的融资,规范企业的运作,为港口的建设提供更多的资金;二是充分利用产权交易市场,与周边港口、内陆企业、航运公司及其他相关企业以资产为纽带进行合作;三是政府要结合加入WTO后中国的承诺,进一步规范航运市场,形成开放、竞争、有序的航运市场体系。

(作者单位 辽宁师范大学城市与环境学院)

参考文献

- [1]曹印.中国水运业对外开放的政策沿革及评估.世界海运,1997,(3),16~20.
- [2]安筱鹏.面向21世纪的中国海上集装箱运输.中国软科学,1998,(6),65~69.
- [3]郑金岩.我国航运市场近况.天津港口,1997,(4),23~25.
- [4]徐建华.国际航运经济新论.北京:人民交通出版社,1997,356~496.
- [5]朱祖石.略论我国港口发展中若干关系问题.综合运输,1997,(6):23~26.
- [6]吴永富主编.国际集装箱运输与多式联运.北京:人民交通出版社,1997,1~16.