

# 上海與香港國際航運中心 優勢比較及其啟示

楊立強 華曉紅

---

**[提 要]** 上海與香港開埠歷史悠久，同為世界知名港口城市。香港以其得天獨厚的地理位置、高效專業的管理與服務、獨有的自由港地位，在東亞/東南亞尤其是內地經濟高速發展推動下率先建成世界知名的國際航運中心。而近年來上海也在內地經濟尤其是出口加工業快速發展的帶動下迅速向國際航運中心邁進。本文構建了滬港國際航運中心競爭優勢指標體系，從港口條件、集疏運能力、航運人才、造船能力、政策支持、港口管理、航運服務、腹地經濟等八個方面分析和比較上海與香港的競爭優勢，並在此基礎上探討如何保持和提升香港國際航運中心地位的政策措施。

**[關鍵詞]** 國際航運中心 香港航運業 競爭優勢指標體系

**[中圖分類號]** F123.6 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874-1824(2013)01-0020-11

---

## 一、引言

隨著東亞/東南亞地區經濟的蓬勃發展尤其是在內地經濟高速增長的推動下，亞太地區國際航運業務需求迅速擴大。香港以其得天獨厚的地緣優勢、完整配套的航運產業鏈、高效專業的管理與服務、以及獨有的自由港地位，始終扮演著該地區國際航運中心的重要角色。但是，隨著周邊地區的崛起，香港國際航運中心地位面臨著日益激烈的競爭，其中上海國際航運中心的發展尤為引人矚目。

近年來，上海貨運規模增長迅速，已經躍居世界貨運和集裝箱吞吐第一大港。2000～2010年上海港貨物吞吐量的變化顯示，除了2009年受美國金融危機影響略有下降外，最近十年上海貨運規模保持了快速增長勢頭（見圖1）。2010年上海港貨物吞吐量達到5.63億噸，是2000年吞吐量2.04億噸的2.75倍，上海自2005年以來一直保持了世界貨物吞吐量第一大港的地位。

以世界集裝箱吞吐量計算，2010年上海首次超過新加坡成為世界集裝箱吞吐第一大港，當年集裝箱吞吐量達到2,906.9萬標箱（TEU）；2011年上海集裝箱吞吐量突破3,000萬標箱（TEU），

繼續保持了世界集裝箱吞吐第一大港地位（見表 1）。

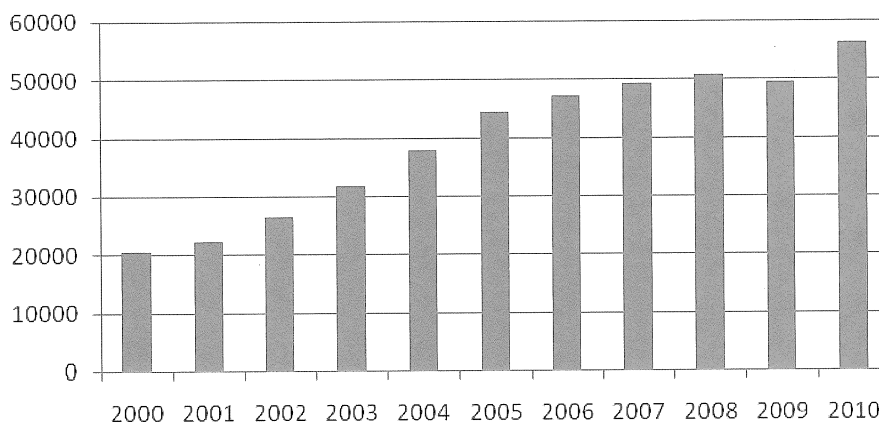


圖 1 2000 ~ 2010 年上海港貨物吞吐量 (單位：萬噸)

與上海相比，香港貨運規模基本保持穩定，相對地位有所下降。如表 1 和圖 2 所示，2005 年以前香港集裝箱吞吐量一直保持世界第一，吞吐量也保持了小幅增長。2005 年後，香港集裝箱吞吐量仍然保持穩定並有小幅增長，但與世界其他主要港口相比，其相對地位下降迅速。2005 年和 2006 年香港被新加坡趕超，降為世界第二位，2007 年以後又被上海趕超，下滑至世界第三位。

表 1 世界集裝箱港口吞吐量排名 單位：1000TEU

排名	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	上海
	16211	18098	17826	19144	20449	21984	23192	24792	27936	29918	25867	29069
2	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	香港	香港	上海	上海	上海	新加坡
	15945	17087	15571	16941	18411	21329	22602	23539	26150	28006	25002	28431
3	高雄	高雄	釜山	釜山	上海	上海	上海	上海	香港	香港	香港	香港
	6985	7426	8073	9453	11282	14554	18080	21720	23998	24494	21040	23699
4	釜山	釜山	高雄	上海	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳	深圳
	6440	6383	7541	8610	10650	13660	16200	18470	21100	21416	18250	22510
5	鹿特丹	鹿特丹	上海	高雄	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山
	6400	6290	6340	8493	10408	11492	11843	12039	13261	13453	11980	14194

資料來源：香港海事處

本文構建了滬港國際航運中心競爭優勢指標體系，從港口條件、集疏運能力、航運人才、造船能力、政策支持、港口管理、航運服務、腹地經濟等八個方面分析和比較了上海與香港的競爭優勢，以此為基礎探討如何保持和提升香港國際航運中心地位的政策措施。

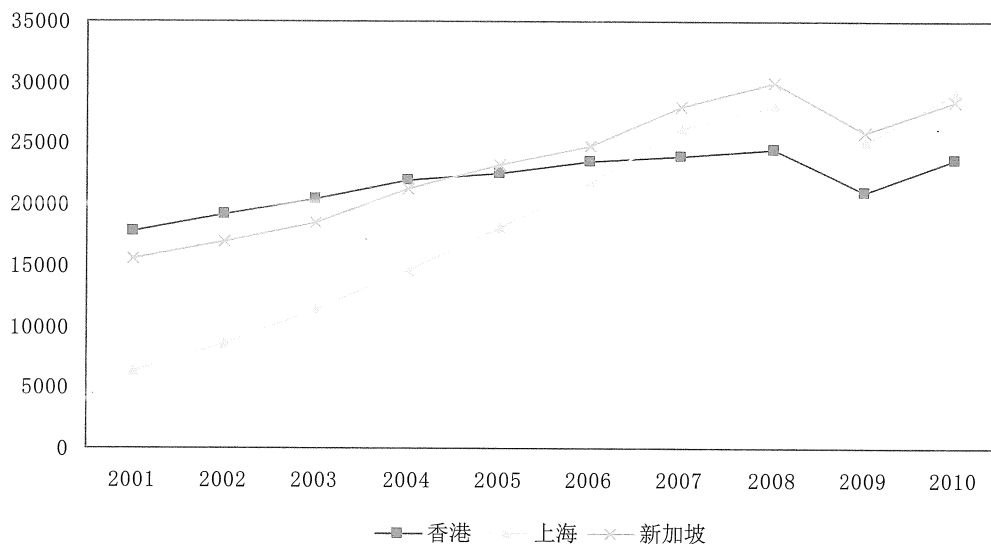


圖 2 香港、上海、新加坡集裝箱吞吐量比較 (2001 ~ 2010)

注：數據單位為 1000TEU 資料來源：香港海事處

## 二、滬港國際航運中心整體定位與發展階段比較

### (一) 上海正在向國際航運中心快速邁進，努力打造貨運服務型國際航運中心

傳統貨運服務型國際航運中心主要有以下幾個特點：第一，以港口為中心的貨物運輸佔重要位置。上海港口貨運規模近十幾年來持續增長，已經發展成貨運和集裝箱運輸的世界第一大港。第二，傳統貨運服務型國際航運中心主要得益於“世界工廠”強勁的航運需求和區位優勢。上海地處中國最具經濟活力的長三角地區，是長三角乃至整個長江流域的主要貿易集散地。強勁的航運需求和得天獨厚的地理位置造就了上海的國內首要航運中心地位。第三，航運服務水平相對較弱，缺乏對國際航運市場的影響力和控制力。上海的傳統貨運規模和能力首屈一指，然而相對於世界其他主要國際航運中心，上海在航運服務方面尚顯不足，尤其是近年來新興的航運服務項目大多處於起步階段。除此之外，上海國際航運中心尚缺乏對國際航運市場的影響力和控制力。

目前上海已經成為重要的地區航運中心，正在向國際航運中心快速邁進，努力打造貨運服務型國際航運中心。2009年4月國務院發布了《關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業建設國際金融中心和國際航運中心的意見》，為上海“雙中心”建設提供了強有力的政策支持。根據該意見，到2020年，上海將基本建成航運資源高度集聚、航運服務功能健全、航運市場環境優良、現代物流服務高效，具有全球航運資源配置能力的國際航運中心。

### (二) 香港處於從“貨運服務型”向“高端服務型”國際航運中心的轉型階段

與傳統貨運服務型國際航運中心不同，高端服務型國際航運中心具有以下幾個特點：第一，具有全球資源配置中心地位。全球資源配置中心地位強調的是對國際航運市場的影響力和控制力。具體來說，香港要想成為高端服務型國際航運中心，需要在金融、貿易、信息、企業等方面成為資源匯聚和配置中心。換言之，需要成為國際金融中心、國際貿易中心、航運信息諮詢中心、跨國公司總部匯聚中心等。香港目前已經成為公認的國際金融中心、國際貿易中心、航運信息諮詢地區中心、跨國公司總部匯聚地，具備了配置全球資源的基本條件。第二，要能提供航運服務

創新。該特點強調的是高端服務型國際航運中心服務層次的高端化和獨特性。具體包括：航運金融服務創新（如海運期貨交易、海運商品對沖、航運投融資創新等）、航運管理服務創新（港口管理創新、船舶管理創新等）、航運技術服務創新（航運技術的實用與推廣）等。第三，成為國際航運人才集聚和流動中心。該特點強調的是航運相關高端服務業的發展後勁，包括吸引全球優秀的航運服務相關人才，打造國際航運人才集聚和交流中心等。

目前，香港已經成為世界知名國際航運中心之一，正處於從“貨運服務型”國際航運中心向“高端服務型”國際航運中心的轉型階段。一方面，香港國際航運中心的貨運功能逐漸弱化，但與此同時，高端航運服務的開發與創新方興未艾；另一方面，香港國際航運中心擁有以“開放、效率、品質”著稱的制度優勢，這對於香港從“貨運服務型”向“高端服務型”國際航運中心的轉型相當關鍵，也是香港相對上海較為獨特的優勢。

### 三、滬港國際航運中心競爭優勢評價指標體系與分析

#### （一）評價指標體系的構建

如表 2 所示，本文構建了包括 8 個一級指標和 24 個二級指標的滬港國際航運中心競爭優勢評價指標體系，並採用層次分析法結合滬港實地調研和專家意見設定了各級指標的權重。8 個一級指標基本涵蓋了國際航運中心的主要構成要素。

#### （二）分項指標評價

##### 1. 港口條件評價

香港的地理位置得天獨厚，緊靠遠東至歐洲航線以及太平洋航線，相對上海和新加坡具有明顯的優勢。而從橋吊數、碼頭數、泊位數等指標來看，上海港發展潛力較大，尤其是隨著洋山港三期工程的完成以及洋山港四期工程開建，上海港基礎設施條件和吞吐能力將有一個更大的跨越。

整體來看，兩地港口基礎條件基本相當，香港地理位置好於上海，航道水深、集裝箱泊位數、橋吊數等基本相當，但上海港口發展勢頭迅猛，基礎設施發展潛力巨大。

##### 2. 集疏運能力

（1）航班密度。目前，香港港每週約有 400 班貨輪發往全世界超過 500 個港口，其中每月提供超過 2,720 班集裝箱船，國際遠洋班輪航線約 80 多條。目前上海港集裝箱班輪航班數達到每月 2,630 班，其中遠洋 645 班，近洋 567 班。<sup>①</sup>

（2）機場貨運能力。近幾年上海航空網絡通達性不斷提高，航線網絡遍布 185 個城市，網絡覆蓋基本達到國際大型樞紐機場水平。浦東、虹橋兩機場已經形成了 5 條跑道、4 座航站樓、5 個貨運區的規模，上海航空樞紐運輸保障能力進一步提升。2011 年，上海空港旅客吞吐量達 7,455.88 萬人次，貨郵吞吐量達到 356.22 萬噸，起降飛機達到 57.40 萬架次。<sup>②</sup>與上海相比，香港機場貨運能力略有優勢。據統計，香港機場總面積達到 1,255 公頃，2010 年貨物輸送量達到 412.8 萬公噸，飛機起降 30.7 萬架次。

（3）其他運輸能力。上海近年來建成通車了一批重要道路設施，如長江隧橋，完成南浦貨場搬遷和閔行貨場建設工作等。與江浙聯繫的高速公路增加到 8 條、48 車道，疏港貨運通道路網結構進一步優化。長江口深水航道三期工程 12.5 米水深航道全線貫通，高等級內河航道項目有序推進。京滬、滬寧、滬杭城際高鐵開通，鐵路貨運能力得到加強。

(4) 國際轉運比重。近年來，上海的水水轉運已有很大進步，現已佔 70% 以上，但國際水水轉運只佔 5%，比重偏低。<sup>⑨</sup>而香港國際轉運比重相對較高。據香港特區政府統計，2010 年海運抵港載貨集裝箱 7,059 千標箱，其中抵港轉運達到 4,484 千標箱，佔 63.5%；離港載貨集裝箱 7,527 千標箱，其中抵港轉運達到 5,059 千標箱，佔 66.8%。

綜上所述，在航班密度方面上海與香港基本相當，而在機場貨運能力、國際轉運比重方面，香港略優於上海，而上海則在其他運輸能力方面優於香港。

### 3. 航運人才

#### (1) 海事相關高校與專業。

中國高等航海教育發軔於上海。上海海事大學已向全國港航企事業單位及政府部門輸送了 5 萬餘名畢業生，被譽為“高級航運人才的搖籃”。與上海相比，香港航運人才儲備與培養並不樂觀。一方面，香港本地年輕人普遍不願意出海工作，另一方面，香港本地的航運課程不多。供有志於投身航運業的學生選擇的高等院校航運專業屈指可數，畢業人數也很少（參見表 3）。

(2) 航運人才吸引力。從對航運人才吸引力方面看，上海與香港基本相當。上海不但擁有相當完善的航運人才培養基地，同時以打造國際航運中心為目標的航運業全面快速發展，為全國乃至全世界的航運人才提供了發展機遇。香港對於航運人才的吸引力主要體現為良好的國際化營商環境、航運企業高水平集聚、較高的薪酬待遇等。

整體來看，上海與香港在航運人才吸引力方面旗鼓相當，而在航運人才培養方面上海佔優。中低端航運人才上海佔優；高端人才香港略優於上海，但滬港均不足。

中低端航運人才上海佔優；高端人才香港略優於上海，但滬港均不足。

### 4. 造船能力

#### (1) 上海是中國現代造船行業的誕生地，目前擁有江南造船、滬東造船等大型造船企業。

2009 年上海船舶建造交付 81 艘，交付量達到 857 萬噸。上海的船舶製造業已經能夠製造各種類型的現代化船舶和海上工程項目，可以說在國際航運界已經具有舉足輕重的影響。

(2) 造船行業發展前景。根據中國船舶工業市場研究中心結合國內外各機構的跟蹤數據，2011 年 1 ~ 11 月，全球造船完工量為 1.47 億載重噸，承接新船訂單量為 7,500 萬載重噸。其中，

表 2 滬港國際航運中心競爭優勢評價指標體系及權重設定

一級指標及權重	二級指標		
	指標名稱	權重	組合權重
港口條件 (0.1371)	港口基礎條件	0.4054	0.0556
	集裝箱吞吐能力	0.4806	0.0659
	港口設施發展前景	0.1140	0.0156
集疏運能力 (0.1749)	航班密度	0.2986	0.0522
	機場貨運能力	0.4857	0.0850
	其他運輸能力	0.0821	0.0144
	國際轉運比重	0.1335	0.0234
航運人才 (0.0452)	海事相關高校與專業	0.7500	0.0339
	航運人才吸引力	0.2500	0.0113
造船能力 (0.0202)	現有造船能力	0.7500	0.0152
	造船行業發展前景	0.2500	0.0051
政策支持 (0.1087)	財政支持力度	0.6667	0.0725
	政策支持優勢	0.3333	0.0362
港口管理 (0.1805)	通關便利程度	0.1562	0.0282
	港口管理效率	0.1852	0.0334
	自由港地位	0.6586	0.1189
航運服務 (0.2139)	船東與航運企業集聚	0.0929	0.0199
	船舶註冊服務	0.1215	0.0260
	航運保險服務	0.3917	0.0838
	航運金融服務	0.1116	0.0239
	航運法律服務	0.1609	0.0344
腹地經濟 (0.1195)	航運經紀與信息服務	0.1215	0.0260
	港口所在城市經濟發展	0.6667	0.0797
	幅射區域經濟發展	0.3333	0.0398

中國造船完工量為 6,177 萬載重噸，佔全球份額的 42%；承接新船訂單量為 3,369 萬載重噸，佔全球份額的 44.9%。<sup>④</sup>從總的趨勢看，中國造船行業在產量規模上世界第一的地位將更加穩固。

整體來看，無論是現有造船能力還是造船行業發展前景，上海均佔有較大優勢。香港僅餘少量修船企業，且技術人才短缺，發展空間有限。

表 3 香港修讀與航運有關課程的畢業生人數（2006）

學院	學位與文憑	畢業人數
香港理工大學 物流學系	國際航運及物流管理理學碩士學位和深造文憑	34
	物流學哲學碩士學位 / 博士學位	不適用
	國際航運及物流管理榮譽學士學位 / 榮譽工商管理學士學位	29
	國際物流管理高級文憑	69
海事訓練學院	海事科技文憑	25
香港專業教育學院 青衣分校工程學系	機械工程學高級文憑（修讀運輸科技分流的學生）	37

資料來源：《港澳經濟年鑑 2009》，北京：港澳經濟年鑑社，2009 年，第 254 頁。

## 5. 政策支持

（1）財政支持力度。上海針對航運業的財政支持力度較大。“十一五”期末，上海浦東出臺了《浦東新區促進航運發展財政扶持意見》，將重點扶持對象主要列為重點航運服務企業、高端航運服務企業、大型航運先進製造與維修企業、高成長性航運企業以及國內外知名功能性航運機構等。

（2）政策支持優勢。上海的政策優勢也很明顯。2009 年 4 月國務院發布了《關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業建設國際金融中心和國際航運中心的意見》，允許上海在“兩個國際中心”建設過程中在航運市場建設、航運金融、外匯管理、啟運港退稅、郵輪業務等方面加大政策支持力度。為此，上海探索建立航運發展綜合試驗區，建立了“三港三區”聯動發展機制，推動航運支持政策先行先試。

在政策支持方面上海相對香港具有優勢。不過香港因為自由港及自身經濟運行特點，政府基本不干預航運業的發展，而上海的政策突破基本都相對於內地其他地區而言，與香港的自由港地位相比，上海的政策限制仍然較多。

## 6. 港口管理

（1）通關便利程度。香港擁有自由港地位，行政高效，通關便利程度較高，如海運出口貨物可在開船後 14 天才報告，貨物交收可在船離港 3 小時以前填寫。另外，香港國際機場提供貨物緊急快遞服務，如貨物需要緊急快遞，可立刻由貨運碼頭送往香港國際機場空運。上海則在努力提高通關便利程度。目前，上海已率先試點建立口岸通關服務協調新機制，加快推進洋山港區、浦東機場、北外灘和外高橋地區的“一門式”口岸通關服務中心建設。

（2）港口管理效率。作為世界大港，香港和上海的港口管理效率均居世界前列。香港葵涌碼頭的堆放密度遠超過紐約港、鹿特丹和高雄港。上海港務集團則將專業信息應用系統覆蓋公共碼頭作業、倉儲場站、物流運輸等業務領域，其碼頭運營效率和管理水平已處於國際一流水平。上海在岸邊起重機利用率、岸線利用率方面優於香港，而香港則在土地利用效率方面優於上海（參見表 4）。

（3）自由港地位。香港擁有自由港地位，而上海提出到 2020 年建成自由港。相對於香港，

上海在不少政策領域離自由港仍有較大差距。

從整體上看，香港在港口管理方面，尤其是自由港地位與通關便利程度，領先上海。

## 7. 航運服務

### (1) 船東與航運企業集聚。

香港船東和航運企業集聚程度相當高。根據聯合國貿發會議的海運報告統計，2010年香港船東控制的船舶數量為680艘，船舶載重量達到3,400萬噸，佔全球船舶載重量的3%，居全球第8位，但如果考慮到不少香港船東採取經營租賃方式控制船舶，則截至2009年底，香港船東會擁有、經營及/或營運的載重噸位佔世界船舶的9.4%。上海在集裝箱吞吐量和貨物吞吐量保持優勢的同時，也開始集聚各類船舶建造和海上運輸企業。上海市目前登記註冊的從事船舶建造和海上運輸的企業有750多家，世界排名前20位的集裝箱班輪公司已全部入駐上海。

(2) 船舶註冊服務。香港船舶註冊服務發展迅速，以船舶載重量計算，香港船舶註冊量已居全球第3位，近兩年註冊船舶載重量年均增長20%。上海也在積極推動船舶註冊服務。截至2009年12月底，在上海登記的國際航行船舶為311艘次，合計總噸近708萬，佔全國總量的37%。為進一步擴大船舶註冊規模，上海於2010年12月掛牌成立了上海海事局船舶登記中心，實施中資國際航運船舶特案免稅登記政策，增加了五星旗國際航線船舶登記艘次、船舶噸位和運力。

(3) 航運金融服務。香港航運金融服務基礎雄厚，發展潛力巨大。截至2011年3月底，香港股票市場的市值約合27,510億美元，居亞洲第3位，世界第7位。香港同時也是全球銀行業集聚地，全球最大的100家銀行，有68家已在香港設立辦事處，尤其是其中主要的航運金融銀行也已在香港設有辦事處。上海在“雙中心”戰略的推動下積極促進航運金融服務的發展。2010年，上海證券交易所總市值居全球第六，股票交易額位居全球第三；銀行間市場債券託管餘額位居全球第五；上海期貨交易成交合約數量位居全球第二，成為全球三大有色金屬定價中心之一。不過，上海航運金融服務仍處於初期發展階段。2008年世界航運市場所需融資規模約4,900億美元，其中，中國所提供的資金和服務僅佔不到1%，上海不到0.5%。<sup>⑤</sup>

(4) 航運保險服務。目前香港約有170家保險公司運營，已經成為亞洲主要的保險中心。2010年上海地區船舶險和貨運險總量已達到21.94億元，佔全國相關業務量的17%，相當於國內其他五大主要港口業務量的總和。不過，上海航運保險服務佔全球份額仍很小。2009年中國的水險保費量佔世界比重不到10%，上海航運公司的保費總和佔全球海上保險市場份額不足1%。

(5) 航運法律服務。香港在航運法律服務方面擁有非常重要的地位，目前已經成為亞洲首要的航運仲裁中心。2010年香港國際仲裁中心處理的爭議案件達到624件，其中52件是海事仲

表4 滬港及其他主要港口操作效率國際比較

	岸邊起重機利用率 (標箱/臺)	岸線利用率 (標箱/米)	土地利用效率 (標箱/公頃)
香港葵涌港區	158711	1857	51942
上海外高橋一期	247240	2747.11	49448
上海外高橋二期	256105	3109	29315
新加坡港	198205	2248	67609
鹿特丹港 ECT	145000	12083	17540
漢堡港 CTA	120000	1286	1637
鹽田一二三期	186829	2042.67	36823
中山港	465.5	--	--
寧波	1428	--	--

資料來源：整理自武良成、鄭宇劼等：《中國集裝箱港口競爭力研究》，北京：中國經濟出版社，2009年，第72頁。

裁。上海航運法律服務發展迅速。中國內地約有 10 個主要海事法院及 20 多個分支法院，每年處理的案件超過 15,000 件。隨著上海國際航運中心建設進程的不斷推進和對國際航運中心形成規律的認識深入，航運法律服務作為軟實力的重要支撐和軟環境的重要構成，其關鍵作用越來越得到社會各界的認同和關注。

表 5 2006 ~ 2010 年香港與上海經濟發展主要指標比較

城市	指標	2006	2007	2008	2009	2010
香港	GDP (億美元)	1899.3	2070.8	2153.6	2092.8	2244.6
	常住人口 (萬人)	668.12	672.7	677.53	681.89	688.27
	進出口總額 (億美元)	6521.69	7159.18	7537.94	6651.35	8242.09
上海	GDP (億美元)	1326.2	1643.08	2025.87	2202.67	2535.78
	常住人口 (萬人)	1815.08	1858.08	1888.46	2210.28	2302.66
	進出口總額 (億美元)	2274.89	2829.73	3221.38	2777.31	3688.69

注：香港進出口數據所用匯率為 1 美元合 7.76 港元，包含轉口貿易額

(6) 航運經紀與信息服務。2009 年香港擁有 30 多家船舶經紀公司，以其豐富的經驗、專業知識和語言優勢服務航運企業。上海也在積極推動航運經紀、航運交易體系及信息服務，已經建立航運經紀人俱樂部，依託上海航運交易所的船舶交易和運價信息發布功能，加快建設全國性船舶交易信息平臺，在上海形成具有示範作用的船舶交易市場。

整體來看，香港在航運服務各方面普遍優於上海，尤其是船東與航運企業集聚、船舶註冊、航運法律服務等。

#### 8. 腹地經濟

(1) 港口所在城市經濟發展。表 5 給出了香港與上海經濟發展的主要指標。從 GDP 規模、進出口總額來看，香港與上海的經濟實力基本相當。

(2) 輻射區域經濟發展。上海與香港分別是長三角和珠三角的主要大港，其經濟腹地相對比較廣闊。上海港的直接經濟腹地包括上海市和江蘇、浙江兩省，同時延伸至長江中上游的安徽、江西、湖北、湖南、四川及重慶等省市。而香港的經濟腹地主要集中在珠三角地區。

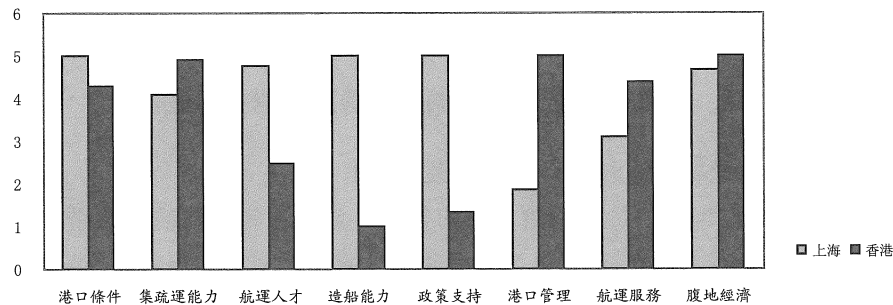


圖 3 滬港國際航運中心競爭優勢比較

綜上所述，香港與上海在港口所在城市經濟發展潛力方面基本相當，而香港在腹地經濟方面略優於上海。

根據對各二級指標的專家評價及相關權重，我們得到了滬港競爭優勢各級指標比較結果（參



見表 6)。

表 6 滬港國際航運中心競爭優勢指標評價結果

(三) 滬港國際航運中心競爭優勢分析

從滬港國際航運中心競爭優勢評價得分結果來看(參見圖 3)，上海在航運人才、造船能力、政策支持等方面具有明顯優勢，其中造船能力和政策支持優勢尤其突出；香港則在港口管理、航運服務方面具有明顯優勢；上海與香港在港口條件、集疏運能力、腹地經濟等方面互有長短，但優勢不明顯。

從滬港國際航運中心競爭優勢雷達圖

一級指標得分			二級指標得分		
名稱	上海	香港	名稱	上海	香港
港口條件	5.0000	4.2914	港口基礎條件	0.2780	0.2780
			集裝箱吞吐能力	0.3296	0.2637
			港口設施發展前景	0.0782	0.0469
集疏運能力	4.1136	4.9179	航班密度	0.2612	0.2612
			機場貨運能力	0.3398	0.4248
			其他運輸能力	0.0718	0.0574
			國際轉運比重	0.0467	0.1168
航運人才	4.7500	2.5000	海事相關高校與專業	0.1694	0.0677
			航運人才吸引力	0.0452	0.0452
造船能力	5.0000	1.0000	現有造船能力	0.0758	0.0152
			造船行業發展前景	0.0253	0.0051
政策支持	5.0000	1.3333	財政支持力度	0.3623	0.0725
			政策支持優勢	0.1811	0.0725
港口管理	1.8679	5.0000	通關便利程度	0.0846	0.1409
			港口管理效率	0.1337	0.1671
			自由港地位	0.1189	0.5944
航運服務	3.1116	4.3752	船東與航運企業集聚	0.0596	0.0993
			船舶註冊服務	0.0779	0.1299
			航運保險服務	0.2514	0.3351
			航運金融服務	0.0954	0.0954
			航運法律服務	0.1032	0.1721
			航運經紀與信息服務	0.0779	0.1039
腹地經濟	4.6667	5.0000	港口所在城市經濟發展	0.3985	0.3985
			幅射區域經濟發展	0.1594	0.1992

來看，上海與香港除了在港口條件、腹地經濟、集疏運能力方面相差不大外，在其他各方面均存在一定的優勢互補空間(參見圖 4)。

從滬港國際航運中心競爭優勢評價二級指標得分排序結果不難看出：上海國際航運中心最具優勢的二級指標包括港口所在城市的經濟發展、財政支持力度、機場貨運能力、集裝箱吞吐能力、港口基礎條件等；而香港國際航運中心最具優勢的二級指標包括自由港地位、機場貨運能力、港口所在城市經濟發展、航運保險服務、港口基礎條件等(參見表 7)。

#### 四、滬港國際航運中心競爭優勢比較對香港的啟示

##### (一) 發揮香港競爭優勢，穩步推進航運業“轉型升級”

(1) 香港應充分發揮自身地理位置、港口管理、集疏運等方面的明顯優勢，保持香港貨運規模穩中有升，並以此作為香港航運業“轉型升級”的基礎和有力保障。(2) 充分發掘香港現有的航運業資源，大力推進由“貨運服務型”國際航運中心向“高端服務型”國際航運中心的轉型升級，積極拓展高端航運服務市場，向著亞洲“倫敦”型國際航運中心邁進。(3) 香港十幾年來累積的航運業資源，尤其是規模可觀的船東資源、豐富的港口管理經驗、航運相關專門人才、自由港地位等是香港航運業“轉型升級”的基礎和有力依託，需要香港產官學各界善加利用。

(二) 實施航運業“引進來”戰略，彌補香港航運業資源缺口

雖然香港十幾年來積累了一大批航運業資源，但與亞洲“倫敦”型國際航運中心目標相比，利用航運業資源還存在不少缺口。為此本文建議香港研究實施航運業“引進來”戰略，彌補香港航運業資源缺口。具體建議包括：(1) 人才“引進來”。香港航運人才尤其是高端人才極為缺乏，高端航運服務業不是發展乏力，就是受制於倫敦。建議香港特區政府研究實施航運人才“引進來”戰略，面向全球吸引航運人才來港工作，夯實航運服務業發展的人才基礎。(2) 船東“引進來”。近年來香港船東資源有萎縮趨勢，而內地航運企業和船東方興未艾。建議採取措施吸引全球船東尤其是內地船東和航運企業駐留香港，如進一步便利船舶註冊，提升針對船東的服務水平。(3) 船廠“引進來”。鑒於香港已無造船能力，建議積極吸引內地船廠赴港開展業務，

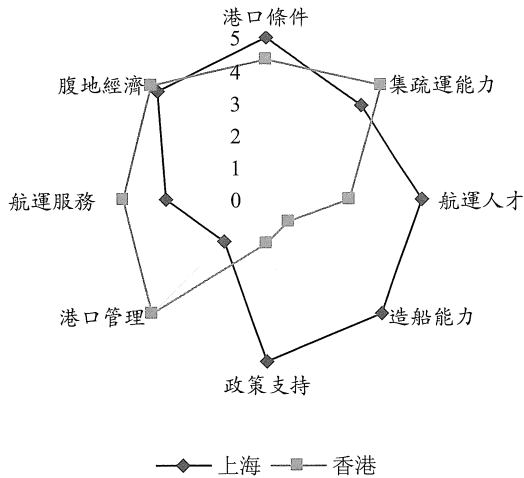


圖 4 滬港國際航運中心競爭優勢雷達圖

近年來香港船東資源有萎縮趨勢，而內地航運企業和船東方興未艾。建議採取措施吸引全球船東尤其是內地船東和航運企業駐留香港，如進一步便利船舶註冊，提升針對船東的服務水平。(3) 船廠“引進來”。鑒於香港已無造船能力，建議積極吸引內地船廠赴港開展業務，

表 7 滬港國際航運中心競爭優勢二級指標排序結果

上海		香港	
指標	得分	指標	得分
港口所在城市經濟發展	0.3985	自由港地位	0.5944
財政支持力度	0.3623	機場貨運能力	0.4248
機場貨運能力	0.3398	港口所在城市經濟發展	0.3985
集裝箱吞吐能力	0.3296	航運保險服務	0.3351
港口基礎條件	0.2780	港口基礎條件	0.2780
航班密度	0.2612	集裝箱吞吐能力	0.2637
航運保險服務	0.2514	航班密度	0.2612
政策支持優勢	0.1811	幅射區域經濟發展	0.1992
海事相關高校與專業	0.1694	航運法律服務	0.1721
幅射區域經濟發展	0.1594	港口管理效率	0.1671
港口管理效率	0.1337	通關便利程度	0.1409
自由港地位	0.1189	船舶註冊服務	0.1299
航運法律服務	0.1032	國際轉運比重	0.1168
航運金融服務	0.0954	航運經紀與信息服務	0.1039
通關便利程度	0.0846	船東與航運企業集聚	0.0993
港口設施發展前景	0.0782	航運金融服務	0.0954
船舶註冊服務	0.0779	財政支持力度	0.0725
航運經紀與信息服務	0.0779	政策支持優勢	0.0725
現有造船能力	0.0758	海事相關高校與專業	0.0677
其他運輸能力	0.0718	其他運輸能力	0.0574
船東與航運企業集聚	0.0596	港口設施發展前景	0.0469
國際轉運比重	0.0467	航運人才吸引力	0.0452
航運人才吸引力	0.0452	現有造船能力	0.0152
造船行業發展前景	0.0253	造船行業發展前景	0.0051

為船廠提供經紀、融資、信息、法律等服務。(4) 跨國公司“引進來”。吸引與航運、物流、採購相關的跨國公司投資香港，把香港建成跨國採購中心、物流調度中心、區域總部等。(5) 服務機構“引進來”。積極促成世界知名的航運服務提供商、金融機構赴港設立分支機構並拓展業務。

(三) 實施航運業“走進去”戰略，聯合內地航運業“產官學”，資源分享、互利互贏

這裡的“走進去”戰略指的是香港航運業以服務內地市場為目標，聯合內地航運業“產官學”各界，做到資源分享、互利互贏。具體建議包括：(1) 市場“走進去”。建議香港航運業密切關注內地經濟發展態勢，把握無限商機，如加強與內地西部各省市的合作，搶佔先機；充分利用香港機場的貨運優勢，吸引珠三角地區的貨源。(2) 服務“走進去”。積極促進香港航運服務業進入內地市場，服務內地航運企業。(3) 規則“走進去”。聯合內地航運業“產官學”各界，利用自身國際化運營經驗，提高香港與內地在世界航運業中的話語權和影響力。

(四) 推進航運業“走出去”戰略，拓展全球航運業市場，尋覓更多商機

香港航運業在實施“引進來”、“走進去”戰略的同時，還需要推進航運業的“走出去”戰略，拓展全球航運業市場，尋覓更多商機。具體建議包括：(1) 人才交流“走出去”。定期派遣航運專門人才赴倫敦等地學習深造。(2) 服務“走出去”。發揮香港航運業在航運服務方面的競爭優勢，積極開拓全球航運服務市場，尤其是東南亞、南亞以及西太平洋地區的航運服務。(3) 港口管理“走出去”。發揮香港港口高效管理的優勢，輸出港口管理服務。(4) 新興航運市場“走出去”。聯合內地企業和金融機構拓展新興航運市場，如非洲、南美、北冰洋等地區的航運及相關服務業務。

---

① 《上海國際航運中心建設加快步伐》，上海航運交易所，2012年1月6日。

② 《上海機場年旅客吞吐量破7400萬人次》，中新網，<http://www.chinanews.com/cj/2012/01-01/3576791.shtml>

③ 《上海港標箱破紀錄的聯想》，東方網，<http://pinglun.eastday.com/p/20120108/u1a6299422.html>

④ 《2011年1～11月中國造船完工量為6177萬載重噸》，中商情報網，[http://www.askci.com/news/201112/23/112911\\_28.shtml](http://www.askci.com/news/201112/23/112911_28.shtml)

⑤ 《上海市：完善“軟環境”加快國際航運中心建

設》，中國經濟網，[http://district.ce.cn/zg/201105/24/t20110524\\_22437319.shtml](http://district.ce.cn/zg/201105/24/t20110524_22437319.shtml)

**作者簡介：**楊立強，對外經濟貿易大學國際經濟研究院中國對外經濟貿易研究室主任、副研究員、博士；華曉紅，對外經濟貿易大學台港澳經濟研究中心主任、研究員、博士生導師。北京 100029

[責任編輯 劉澤生]