

高端航运服务业的不同模式及对上海的启示*

王列辉

(华东师范大学中国现代城市研究中心, 上海 200062)

.....續上期

二、知识经济驱动的新加坡挪威模式

作为一个中转型的航运中心,新加坡凭借优良的区位条件和开放的政策,连续四年集装箱吞吐量位居全球第一位,2008年虽然受金融危机的影响,与2007年相比集装箱吞吐量增幅有所下降,但仍以2992万TEU位居首位。在追求实体吞吐量增长的同时,在高端航运服务业方面,新加坡提出到2025年建立全球海洋知识枢纽(Global Maritime Knowledge Hub),大力发展海洋研发,以全球海洋知识枢纽来推动新加坡航运集群的发展,吸引全球的航运公司到新加坡开展业务,维持新加坡在航运方面的竞争力。

挪威也把建设全球海洋知识枢纽作为国家战略。挪威在船舶修造、船舶装备、海洋支持与服务方面具有很强的实力,然而随着劳动力、土地等成本的增加,一些海洋制造业开始向低成本国家转移(Gabriel R.G.Benito,etc.2003)。只有加大研发投入,才能提升挪威高端航运服务业的竞争力。

以知识经济为主要驱动力的新加坡、挪威高端航运服务业具有以下特点:

(一) 顺应航运发展的大趋势,重点开发新技术在航运中的运用

为了提高效率,节约运输成本,投资大、技术新、管理更科学有效是世界海运发展的主要潮流。这不仅反映在船舶越造越大,还反映在人们对新技术的重视,比如纳米技术、光子、生物技术、燃料电池等对航运研发有巨大的运用价值。有学者提出“以前轮船是用钢材做的,现在是用知识做的”(Shipping used to be steel. Today it is knowledge business)。为了顺应港口、航运、海事服务、离岸海洋工程等的发展趋势,新加坡关注能源、环境、航运操作、油气开采和航运安全等的研究进展,提出五个重点研究的领域,即海洋环境和资源,船舶、码头和港口作业及安全,海事IT和通讯,海上运输和物流,近海和海洋工程。挪威对海洋环境等问题给予高度重视。

(二) 以知识为核心推动高端航运服务业发展

实体物流的竞争一般只在中小尺度的港口群内部或港口群之间展开,而随着信息技术的发展以及跨国公司的全球布局,高端航运服务业是在大尺度的全球范围内竞争。新加坡提出要通过建设全球海洋知识枢纽来推动航运集群的发展,进而提升在全球的竞争力。其中研究、发明和教育是核心,通过这三方面的发展,并引入投资者和风险资金来推动港口、航运服务、海运、近海和海洋工程的进步(见图3)。早在2002年,第一海洋研究与发展咨询小组

(MRDAP)就绘制了海事技术集群发展蓝图,提出促进新加坡研发能力的倡议。为了让新加坡的高端航运服务业更有竞争力,在技术研发方面处于全球领先地位是非常重要的。先进的研发能力将使新加坡扩大技术运用范围,同时提供新的服务产品来满足全球航运市场的需要。

*基金项目:国家自然科学基金项目(40671060)和中国博士后科学基金项目(20080440606)的阶段性成果。

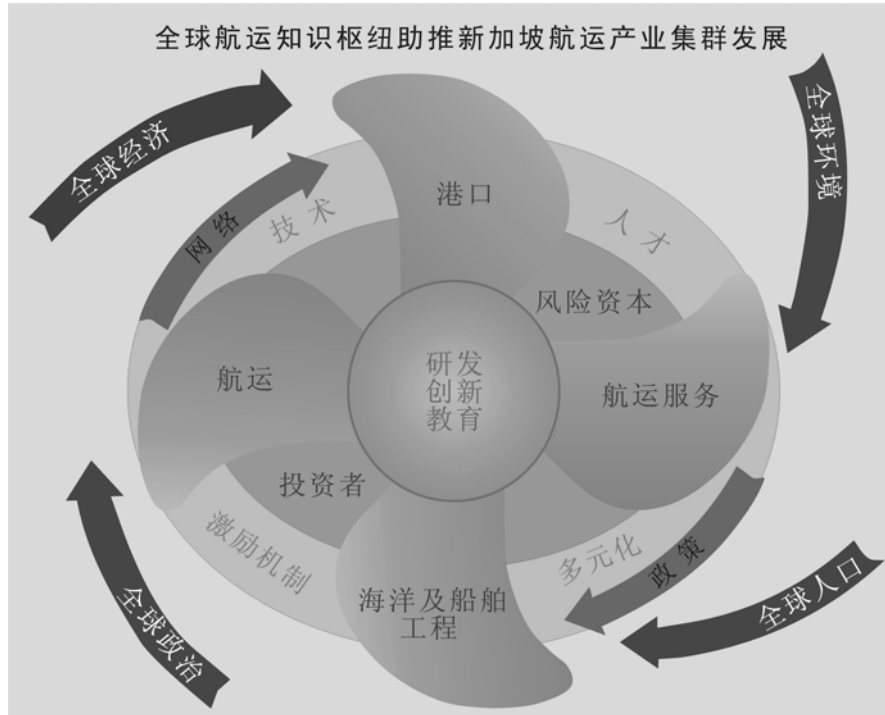


图3 新加坡以全球海洋知识枢纽推进航运集群发展

资料来源：Factsheet on the 3RD Maritime R&D Advisory Panel.
http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/annex_1.pdf

挪威在船舶修造和近海油气开采方面处于全球领先的地位，他们认为在全球范围内可以存在两到三个海洋知识枢纽，奥斯陆因其在油气开采研发等方面的强大实力会成为其中的一个，关键是要以高水平的知识推动创新性研发活动的展开。

（三）吸引人才成为重中之重

以市场交易为核心的伦敦模式需要的是金融人才，而以知识经济为驱动的新加坡、挪威模式则更需要研发人才。2003年新加坡港务局就设立海事创新基金，以鼓励海洋研发活动的开展。为了在2025年建成全球航运知识枢纽，新加坡提出一系列吸引全球人才的计划。

挪威为了吸引人才，提出三阶段的工作计划。第一阶段是建立一个秘书处，开始招募教授，并与教育机构和研发部门展开合作。第二阶段，将吸引更多的教授，以确保在海洋行业与教育机构之间的长期关系。第三阶段，在挪威研究委员会、国际研究机构和政府之间建立一个合作研发战略，进一步提升挪威海洋研发能力。为了吸引人才以增强海洋工业的领先地位，确保领先行业更多地关注海洋工业，协助海洋机构引进新技术和商业模式，奥斯陆将设立20个海运教授职位，每个教授将获得90万美元的资助。设立教席最初是由国家层面的挪威船东协会发起的，以确保挪威最重要的教育研发机构、知识型海洋企业、地方和中央政府、公共和私人投资等的全面参与。

三、对上海国际航运中心建设的启示

（一）上海建成伦敦模式任重而道远

2004年由伦敦金融城当局(Corporation of London)委托费沙港口及交通顾问公司(Fisher Associates)所做的调查显示，98%的被调查者承认伦敦是全球最重要的航运服务中心，有

85%的机构认为伦敦在 5-10 年内仍然保持现在的地位，59%的机构认为伦敦将在 10-20 年之后丧失这个地位（Fisher Associates, 2004）。新加坡和上海是最可能超过伦敦的两个中心（见表 3）。其中上海的主要优势在于中国蓬勃发展的经济导致对航运业的大量需求，航运活动为满足这种需求开始向远东转移，而上海得到中央政府的大力支持，这种支持在西方国家是很难得到的，此外低劳动成本也是上海的优势所在。

表 3 最可能超过伦敦的航运中心

中心	%	理由
新加坡	22	<ul style="list-style-type: none"> • 区域经济增长导致远东贸易/吞吐量的增长 • 政府的支持 • 低成本，受过良好教育的劳动力 • 良好的社会环境和基础设施
上海	21	<ul style="list-style-type: none"> • 中国经济增长导致海运业发展 • 航运活动包括船东、船队、政府和私人在航运业的投资转向远东 • 政府的支持 • 低劳动成本
香港	10	<ul style="list-style-type: none"> • 区域贸易的份额 • 设施良好但费用昂贵的已有航运集群
纽约	9	<ul style="list-style-type: none"> • 美国航运业的增长和经济的发展 • 金融和商业服务
迪拜	8	<ul style="list-style-type: none"> • 政府战略和支持，大量投资 • 高品质的生活 • 劳动力成本低，商业活动方便
皮雷埃夫斯	7	<ul style="list-style-type: none"> • 航运社区
挪威	4	<ul style="list-style-type: none"> • 政府对集群的支持 • 不断增长的影响力
法兰克福	2	
无	1	
没有回应	16	

资料来源：Fisher Associates :*the Future of London's Maritime Services Cluster:A Call for Action*.2004:49.

但是也必须看到，规模化的伦敦高端航运服务集群，已经形成一种垄断。例如，波罗的海航运指数，已经得到了整个航运业的认可，并将其作为日常营运的一种指导（张丽，2008）。随着全球经济一体化和信息技术革命，地域和距离“瓶颈”得以消除，加之跨国公司的跨国生产、采购和营销对全球经济的影响，以及跨国金融机构的服务改变了全球贸易的形态，随着城市的发展和港口产业结构的调整，航运中心和航运服务中心在地域上是可以分离的。航运中心和航运服务中心不是一一对应的，但一个航运服务中心可以支撑多个航运中心（陆海祐，2007）。有咨询机构的研究认为，由于全球制造业和贸易的转移使得航运重心在亚洲，而航运服务中心却在欧洲，有“鞭长莫及”之感，同时由于伦敦的高房价、高工资不断提高其提供航运服务的成本，航运高端服务转向亚洲已成为必然趋势，而东移的目标无疑以中国为首选（上海证券，2009）。然而世界航运的发展史显示，随着全球制造业和贸易的转移，上世纪三四十年代的纽约，六七十年代的横滨和神户都曾是世界航运公司最为集中的地方，但是他们都未能形成类似于伦敦的高端航运服务业集群。

在 2004 年的问卷调查中, 有 66% 的人认为伦敦能为个人的发展提供很高的潜在机会, 这是伦敦形成高端航运服务业集群的最重要原因。此外, 有 59% 的人认为较高的收入对吸引航运高级人才是非常重要的。英语作为国际语言对伦敦的崛起有很重要的帮助, 当英语快速成为欧洲和世界的语言时, 伦敦也开始成为欧洲和世界航运的中心。时区也是服务集群的重要优势, 但是随着现代交流技术的发达, 时间和空间的限制开始减弱。与此相关的, 超过一半的被调查者认为对技术和商务电子的充分利用对他们在伦敦的商业是一个很重要的机会。最后, 国际海运组织在伦敦的设立也是伦敦航运集群的一大优势, 它的存在代表了伦敦的重要性, 吸引重要的机构或组织加入到伦敦航运集群中来 (Fisher Associates, 2004)。与实体物流只是在区域尺度内竞争不同, 当前高端航运服务业在先进技术的支撑下, 可以覆盖整个世界, 为全球不同港口的相关企业提供服务。因此, 上海发展高端航运服务业就是在全球尺度内与伦敦在竞争。对于上海来说, 上述伦敦高端航运服务业所赖以生存的条件在短时期内还存在不少差距, 同时还面临着其他港口城市的激烈竞争, 上海要建设成伦敦模式, 任重而道远。

(二) 以知识经济推动高端航运服务业是上海的另一选择

以市场交易为特征的伦敦模式更多地是航运业和金融业结合, 而正在形成中的以知识经济为驱动的新加坡、挪威模式更多地是航运业和先进制造业相结合。荷兰在界定航运业时, 也把港口、内河运输、造船、航海设备、港岸工程等包括在内 (马硕, 2008)。今年 3 月国务院常务会议通过加快建设上海国际金融中心和国际航运中心的意见, 其大背景是为了应对国际金融危机, 以国际金融中心和国际航运中心建设为目标, 努力推进上海率先实现产业结构优化和升级, 率先实现经济发展方式的转变, 因此国务院常务会议意见的重点其实是要加快推进上海发展现代服务业和先进制造业。

当前, 学术界和实务界谈得较多地是以伦敦航运服务业为榜样, 大力发展航运交易、航运融资、海事仲裁、海上保险等服务体系。国际航运中心和金融中心的建设, 也迫切需要海洋工程技术输出等大型海洋经济业态的形成和发展 (马涛等, 2007; 向云波等, 2009)。上海船舶工业正在向海洋工程装备领域延伸发展, 并在集装箱起重机、超大型浮式生产储油装置、液化天然气船、大型浮吊、集装箱起重机等领域占据领先地位。上海在海洋工程装备的基础研究、产品开发、建造技术方面具有国内其他地区无法比拟的研发优势, 形成了上海独特的研发设计和开发能力。目前, 上海设计船舶与海洋工程装备学科的研究院所和大专院校达到 12 家 (上海市决策咨询委员会办公室, 2009)。因此, 在上海大力发展航运金融、海上保险等服务体系的同时, 也可以向新加坡、挪威等学习, 利用雄厚的制造业基础和技术创新能力, 大力发展海洋研发, 鼓励船舶技术转让、技术开发和与之相关的船舶技术咨询、技术服务等加快发展, 在海洋技术上占据制高点, 这可以成为上海加快推进高端航运服务业的另一路径。

参考文献:

1. Gabriel R.G.Benito ,etc.A cluster analysis of the maritime sector in Norway.International Journal of Transport Management,2003(1):203-215.
2. 马涛, 任文伟, 陈家宽.上海市发展海洋经济的战略思考.海洋开发与管理,2007(1)
3. 向云波, 徐长乐, 戴志军.世界海洋经济发展趋势及上海海洋经济发展战略初探.海洋开发与管理,2009(2)
4. 上海市决策咨询委员会办公室编.2008 决策咨询年刊,2009
5. 马硕.着力提升上海航运业的软实力.解放日报,2008-5-4

6.上海证券.上海港：国际航运中心建设的新突破——上海交通运输业专题研究.2009-5-26

王列辉，华东师范大学中国现代城市研究中心副教授