

伦敦港航运服务中心发展经验对天津港的启示*

刘小辰

(天津城建大学建筑学院,天津 300384)

摘要:在国际贸易运输服务市场中,港口一直被视作重要的物流节点。随着“一带一路”倡议的提出,天津港的转型与发展迎来了新的机遇。而航运服务中心作为聚集航运相关现代服务业的平台,其规划发展也是港口建设过程中的重要一环。本研究将通过天津港与伦敦港发展及规划等方面的比较研究,对现阶段天津港航运服务中心发展中出现的问题提出相应对策。

关键词:航运服务中心;港口规划;一带一路

0 引言

2013年9月和10月,“新丝绸之路经济带”及“21世纪海上丝绸之路”两项合作倡议被提出,统称为“一带一路”倡议,为我国构建全方位开放型经济体制带来了新的机遇和挑战,也将加速推进我国的港口转型进程,这对我国港口运输和服务能力提出了新的要求。

1 天津港的现实问题

天津港作为我国发展最早的沿海港口之一,担负着中国沿海主枢纽港和综合运输体系的重要枢纽作用,在国际航运体系中占据重要地位。近10年来,天津港的货物及集装箱吞吐量整体上保持增长趋势,但其增长速率却逐年放缓,这与在环渤海港口普遍加速发展吞吐量持续攀升有关。周边港口竞争加剧不仅使“北方第一大港”的地位正在受到冲击,更成为抑制天津港吞吐量增长速率的重要因素之一。

事实上,天津港在发展过程中不断暴露出自身弊病,如在滨海新区开发开放带动下取得发展的同时,港城矛盾逐渐显现。而导致天津港竞争力削减的一个关键因素是其身为“北方国际航运核心区”的发展定位不彰,航运服务能级不高。

在2018年的新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告中,天津仅以54.88的评分位居全球第30位。除港口泊位、吞吐量等基本条件外,航运服务作为三大指标之一在其发展指数的评价体系中占据很大比重。目前,我国仅有上海排在全球航运服务前10位,天津与上海相比,航运服务企业数量、海事法院受理案件数等都存在数量级上的差距。因此,改变天津港发展现状的关键是将航运服务中心建设纳入天津港转型的规划工作中。

2 国际航运服务中心的演变

航运服务中心是指聚集航运相关的现代服务业的平台,包括航运交易及其服务业、现代航运业及其辅助业、政府口岸服务等,而国际航运中心在发展过程中内涵与功能在不断地发生变化。

第一代航运服务中心多在自然环境条件下形成,功能上以货物集运为主;第二代的功能在第一代的基础上增加了加

工配送功能,主要通过建立自由港或自贸区等优惠政策实现产品的包装等;第三代则增加了综合资源配置的功能,此类国际航运中心城市也在国际上占据经济、金融、贸易中心的重要地位;第四代航运服务中心已发展为以港口为核心、以城市为主体、以自由贸易为依托,能有效地在产品供应链中将生产、销售与运输等资源进行充分整合与配置的国际综合服务平台。

随着世界经济贸易格局的变化,我国也逐步意识到世界经济重心东移对我国航运服务中心建设提出了新的要求。作为国际贸易大国,打造具有重要地位和影响力的国际性航运服务中心成为我国发展临港产业的重点任务之一,天津应抓住国际航运中心发展与世界经济中心向中国转移的机遇,抓紧培育建设中国北方国际航运服务中心。

3 伦敦港航运服务中心发展研究

伦敦港地处英国东南沿海泰晤士河下游的南北两岸,从河口向上游伸延至特丁顿码头,全长达80海里。在新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告中,伦敦航运服务业连续5年排名第一,在航运经济、航运仲裁两个领域远超其他城市,航运经营服务方面与新加坡接近并远超其他城市。

早期,伦敦市的航运服务业借助态势极好的码头工业开始萌芽;二战以后,伦敦在传统航运业出现衰退的状况下,依托原有的船舶市场、丰富的航运服务以及领先的服务业等优势,大力推动相关产业向高端航运服务业的转型,并获得了巨大的成功;1984年,伦敦城市大学开设了第一个航运服务业硕士专业,以培养航运服务高端人才;1985年,波罗的海交易所率先推出了全球第一个货运运费指数期货市场,借此从航运交易市场向航运交易信息提供者转变,至今已成为航运交易信息的最大独立来源。

伦敦港最初有3个港区,自20世纪40年代起,陆续关闭了临近市区的两个大港区,开始了港城分离发展模式。为适应国际航运现代化发展,1967年,伦敦在距市中心约100km的费利克斯托开设专用集装箱港,以满足货船靠泊装卸需求;1990年,伦敦又在距市中心更近的泰晤士河口兴建了泰晤士港,原老码头区域转化为非海运的商业和娱乐功能,并以经过多年发展起来的波罗的海航运交易所为基础,在伦敦金融城内建设航运服务软环境,发展航运融资、海事仲裁、海事保险等高附加值产业,从而延伸航运服务产业链条;20世纪末,伦

*天津市哲学社会科学规划研究项目:大数据背景下天津城市
灾害风险防治对策研究(TJGLQN17-004)

[作者简介]刘小辰,硕士研究生,E-mail:1027304383@qq.com

敦政府又对市区内老码头区进行重新开发,试图将该地区打造成新的金融和商务服务区。经过30多年的改造,其成为伦敦新金融中心的所在地,成功地完成了产业转型与升级,带动了城市与经济的发展。

在伦敦城市经济转型升级及世界航运业不断发展的过程中,伦敦的航运服务系统布局随着航运市场需求的变化持续地进行着自我调整。时至今日,伦敦依旧以建设全球领先的航运专业服务中心为目标,着力推动航运服务业创新升级,保持伦敦作为国际顶尖航运服务中心的竞争优势。

4 伦敦港航运服务中心启示

4.1 掌握基础的形要素

在航运服务业形成初期,港口城市往往依托大量货物的聚集、流通带动当地航运相关产业配套。正如英国在17世纪依赖于其在全球范围内的控制力,开拓大量外生性货源,成为殖民地货物输入口。而后,曼彻斯特、伯明翰、利物浦等新兴城市制造业发展积累内生性货源,进而拉动港城经济的互动关系,奠定了国际航运中心建设成型的基础。

然而,在区域经济发展和产业结构升级的同时,劳动力成本也随之上升,区域产业结构必将面临“软化”的压力,生产性服务业对人才的依赖程度将大大增强。因此,从航运中心可持续发展的角度来看,专业人才的培养必将成为关键要素。

4.2 选择正确的发展模式

航运服务业的发展模式在不同组合下呈现不同的特点,伦敦港口将船务服务、航运专业服务、航运监管服务、航运支持服务及适量的港口服务相结合,打造高功能复合程度的组合,呈现出高发展成熟度的态势。但是复合程度的高低并不能直接决定港口发展以及航运中心建设是否成功,在任何组合形式构成的发展模式下,都可能产生成功的航运中心城市。因此,应选择正确的发展模式,依循航运服务发展历程中的必由之路。

4.3 顺应空间布局的演变规律

航运服务业在发展过程中,空间布局会依据航运服务体系自身发展而产生变化。依据对伦敦港发展历程的研究可以发现,港口城市航运服务业的空间布局会伴随着城市经济与建设产生规律性变化,通常是在集聚与扩散两种形态中交替转换。从宏观角度观察,航运服务业则是由城市中心范围向各个港区进行扩散。因此,顺应空间布局的演变规律,针对航运服务业需求适时变化调整空间布局,协调港城间关系是航运服务中心建设过程中的重心。

5 天津航运服务中心发展对策及建议

参照伦敦港航运服务中心发展历程所带来的启示,对天津港航运服务中心发展提出以下对策及建议。

5.1 注重人才培养

优化航运教育结构,以培养专业高端航运人才为目标,重点培养船舶经纪、航运经营、航运金融、海事法律等方面的高端专业人才;结合利用现阶段人才引进政策,为航运服务高端专业人才提供充分的政策支持,进而建立人才资源储备库;为国内外港口城市航运服务业相关从业人士提供定期交流与合作的平台,及时掌握国际航运中心发展动态及港口建设相关资讯。

5.2 把握政策优势

目前,天津港已作为重要支点,融入“一带一路”建设之中,国家和地方政府相关基础设施建设投入会不断增加,天津港的国际贸易也随之增加。此外,京津冀协同发展、滨海新区开发开放以及自贸区先行先试等政策,都为天津港航运服务业发展提供了先决条件。天津港应把握良机,充分发挥政策优势,培养高端航运服务业人才,引入知名航运集团及航运管理公司,构建国际航运金融中心,建成“北方第一个自由港”。

5.3 革新发展模式

借鉴伦敦发展经验,立足于城市主导的产业体系,营造特色港口制造业,明确航运服务业的发展定位、发展目标及发展路径。以天津制造业转型升级为契机,推进天津港航运服务革新与建设,从而促进先进制造业基地与航运服务中心的融合发展。

5.4 升级基础设施

引进先进技术手段与管理系统,完善码头物流信息服务网络,提高装卸设备自动化水平,从而实现港口基础设施的升级,提高集装箱运营效率;结合大数据,加快天津港信息化建设,通过数据交换与共享的实现,打造新型“智慧港口”;通过建设地面综合疏港廊道、地下独立疏港廊道等手段,实现港口集疏运交通立体化,以缓解港城之间的交通矛盾。

5.5 丰富港口功能

结合港口用地容量、集疏运交通设施条件和港城功能空间布局关系,选取部分岸线腾退港口工业、物流功能,转变为航运服务、城市生活服务、绿化等,同时利用工业园区的空间存量,承载航运服务中心培育和建设初期的航运服务企业,以及海事人员的相关配套生活服务功能。

参考文献:

- [1] 童永斌.港城一体化建设策略研究[D].武汉:武汉理工大学,2006.
- [2] 张宇轩.天津建设北方国际航运中心对策分析[D].北京:外交学院,2017.
- [3] 张诗荃.自由贸易区航运服务贸易功能研究[D].杭州:浙江大学,2015.