

宁波—舟山港与新加坡港国际航运中心发展对比研究

邓剑峰, 彭 勃

(浙江海洋大学 港航与交通运输工程学院, 浙江 舟山 316000)

摘要: 随着全球经济的不断发展, 世界航运贸易格局不断发生变化, “海上丝绸之路”发展战略的提出, 为沿线国家和港口城市带来新的机遇与挑战。2016 年, 宁波—舟山港跻身准全球型航运中心之列, 向国际航运中心又迈进了一步。新加坡港是世界著名国际航运中心, 其发展经营模式位居世界领先地位, 有许多成功经验和做法值得研究学习。本文主要从区位优势、政策扶持、人才引进、海洋环境保护等方面分析新加坡港, 总结其成功经验, 并对宁波—舟山港国际航运中心的建设提出建议。

关键词: 宁波—舟山港; 新加坡港; 国际航运中心

中图分类号: U691

文献标识码: A

文章编号: 1006-7973 (2017) 05-0056-03

一、引言

国际航运中心是以优质的港口设施、发达的物流体系、关键的地缘区位为基础条件, 以高度完善的航运服务为核心驱动, 在全球范围内配置航运资源的重要港口城市^[1]。宁波—舟山港作为世界上货物吞吐量第一的大港, 近年来发展势头迅猛, 各项指标呈现快速增长的态势。但从航运服务、综合环境等软实力上, 还是港口的硬件设施条件来看, 与亚太、欧洲一些先进港口相比, 仍存在一定差距。新加坡港是世界上最大的国际航运中心, 其地位举足轻重。因此, 分析总结新加坡港国际航运中心发展的成功经验, 与宁波—舟山港进行对比分析研究, 对于促进宁波—舟山港国际航运中心的建设和发展具有重要的理论意义和现实意义。

二、新加坡国际航运中心发展特点

1. 结合区位优势, 打造国际航运中心

新加坡港地处马来半岛南端, 毗邻马六甲海峡, 是连通欧、亚、非三大块大陆的重要海上枢纽。新加坡港紧密结合自身独特海洋地理区位优势, 经过不断努力, 已发展为港口条件优越, 综合服务功能服务齐全的世界级航运中心。

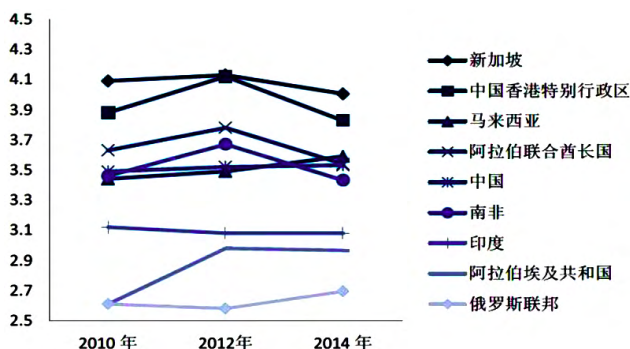


图 1 2010~2014 东南亚地区物流绩效指数走势

新加坡港与全球 120 多个国家和地区的 600 多个港口保持业务往来关系, 建成了辐射东南亚乃至全球的国际物流服务中心, 形成有序高效的港口物流链, 其国际物流绩效指

数位居世界领先地位, 见图 1。新加坡港大部分集装箱货物的在港堆存时间为仅为 3~5d, 其中, 有 20% 的货物堆存时间仅为 1 天, 物流运作效率堪称世界一流。全球前 25 强的跨国物流企业有 17 家在新加坡设立总部或地区总部, 为新加坡物流服务业在资金、运输、管理等方面提供了扎实基础。

2. 政府强力推进与政策扶持

新加坡港现代海洋经济的快速发展, 与政府的强力推进和政策扶持密不可分。新加坡政府为引导大型临海产业发展, 有针对性地制定海洋产业发展规划和政策, 营造利于工业发展的环境, 吸引海外投资。新加坡海事及港务局每年对研发项目进行全球招标, 政府对这些项目提供大量的资金支持, 专项支持可达上亿新元。

新加坡港区内推行自由港政策, 实施较低的税率和多种税收优惠政策, 吸引企业落户。如企业所得税和销售税仅为 17% 和 7%, 对在新加坡注册船舶的国际货运收入免税、外国注册船舶在新加坡采购货物免税等。对海洋经济和海洋金融部分业务实行更加弹性的税制, 如对海事信托基金可以免征 5~10 年的收入税, 海事仲裁员的仲裁收入全部免税。

3. 重视发展临港工业和高端制造业

新加坡港一直把临港工业和海洋高端制造业作为海洋经济发展的重要抓手, 加大港口与工业的联合发展力度。在港区内, 实行港口园区建设与吸引外资相结合, 鼓励大跨国企业在新加坡港区建设物流中心、配送中心等。新加坡港形成了完整的石油化工产业集群, 是全球第三大石油炼制中心和全球十大乙烯生产中心之一。

自 19 世纪 60 年代以来, 新加坡一直专注于海洋工程领域, 经过引进国际先进技术, 不断改革创新, 逐步走向高附加值领域, 实现了海洋工程装备制造业的转型升级。2015 年前三季度, 新加坡承接海洋工程装备类订单 28.6 亿美元, 市场份额再次跃居全球第一。现如今, 新加坡港凭借先进的制造技术和管理经验, 形成了集设计、建造、研发、法律服务、

收稿日期: 2017-03-08

作者简介: 邓剑峰 (1987-), 男, 河南焦作人, 浙江海洋大学研究生, 研究方向为港口物流规划与管理。

金融服务乃至教育、培训等全套产业于一体的高端产业链条。

4. 多层次的海洋人才培养引进模式

为打造世界一流国际航运中心，新加坡政府大力吸引年轻人加入海洋职业，并高度重视提升其能力，注重技能和知识的培养。新政府成立专门的海事集群基金，用于培养海事集群专才和吸引外界人才加入。2010 年耗资 2 亿新元设立新加坡海事研究所，围绕航运、港口、海事服务及海洋工程等，统筹海事人才培养。新加坡国立大学、南洋理工大学、新加坡科技大学等高等学府均设立了港口经济相关课程，不少学校设立博士、硕士学位。每年，新政府还颁发丰厚的奖学金给国外学生到新深造。

5. 先进的海洋环境保护理念

新加坡作为著名“世界花园城市”，环境保护意识深入人心，新加坡港区在发展之初也经历了先污染后治理的过程，因此高度重视有限资源和生态环境的保护，逐步确定形成了经济发展与环境优化同步的发展思路，并先后制定了一系列的环境保护条例和环境保护使用标准，明确了环境保护的重要地位。此外新加坡港的环保执法也相当严厉，没有任何单位和个人可以干预执法，具有很强的话语权和威慑力。

三、宁波—舟山港发展现状

1. 港口区位优势及政策现状

宁波—舟山港位于我国浙江省东部，地处经济发达的长三角地区，是中国最大的铁矿石中转基地和原油转运基地、液体化工储运基地，华东地区重要的煤炭、粮食储运基地，国家主要枢纽港。

2006 年，宁波港与舟山港实行一体化合并，整合宁波港区腹地资源以及舟山深水海港优势，其港口竞争力显著提升。2011 年，国务院正式批复《浙江海洋经济发展示范区规划》，浙江海洋经济发展示范区建设上升为国家战略。此后，一系列省委省政府相关文件及优惠政策陆续颁布落实，鼓励支持宁波—舟山港快速发展。2016 年宁波—舟山港货物吞吐量 9.18 亿吨，成为全球首个突破 9 亿 t 港口，世界港口吞吐量第一位，集装箱吞吐量突破 2,150 万标箱，同比增长 4.6%，发展势头迅猛，并首次跻身国际航运中心前 20 位，成为准全球型航运中心。目前港区有北仑、镇海、穿山、大榭、金塘、洋山、岑港等共计 19 个港区，是中国超大型船舶集散中心和特大型深水泊位港口，是全球重要的远洋运输节点，

2017 年 1 月，交通运输部和浙江省人民政府联合批复《宁波—舟山港总体规划（2014~2030 年）》，加速宁波—舟山港一体化、国际化进程，实施“一带一路”国家战略。随着与海丝沿线港口、国家交流合作的不断加深，宁波—舟山港的国际影响力和地位还将不断增加。

2. 海洋人才储备及问题

目前，浙江省内拥有国家海洋局第二海洋研究所等一批国家级省级研究机构，涉海高等学校 19 所，省部级涉海重点学科 9 个，海洋本科、专科专业点数居全国第 2 位，浙江大学、宁波大学、浙江海洋大学等均开设有海洋类特色专业。

海洋经济人才队伍初具规模，为宁波—舟山港海洋人才储备

提供有力支撑。但也存在不少问题：首先，缺少与海洋经济相关的法律、金融、投资等新型人才；其次，港区内海洋经济人才分布不均，拥有高学历、高职称的人才主要集中在涉海行政事业单位，中、小型涉海企业的人才比重相对偏低；此外现代海洋服务业专业人才、海洋新兴产业创新人才等高端人才还十分紧缺。

3. 港区面临潜在生态危机

2016 年宁波—舟山港 GDP 达 1,200 亿元，居全国港口第二。经济的快速发展，不断扩大的业务贸易，给港区资源环境带来了巨大压力。虽然宁波港早在九十年代就设立了环保部门监管港区的环境污染，建立了较为完备的港口检测、污染应急处理手段，但近年来，随着港口货运吞吐量的不断增加，原有的环保设备已无法匹配现有的货运量需求，环境污染问题不断出现。此外，宁波—舟山港港区货物主要为煤、矿、石油、天然气等大宗商品，环境污染风险较大，因此无论是从政策监管、防护治理、还是设备更新、降低能耗等方面都亟待加强。

四、研究启示

1. 增强战略定力，继续高度重视发展海洋经济

新加坡港高度重视海洋发展战略，针对自身所处的独特区位优势，不断加强海洋资源的开发、利用、保护，将海洋经济建成为国民经济重要增长极。

与之相比，浙江省近年来也出台了一系列促进海洋经济发展的政策文件。“十三五”时期，要根据海洋强国、海洋强省建设的总体部署，做好顶层设计，进一步完善建设海洋强省的规划体系。根据国家政策导向，打造大宗商品储运加工交易基地，加快国际铁矿石分销中心的建设。以宁波综合保税区、舟山自贸区为契机，进一步出台一系列有利对外贸易的政策，加强外资引进，增进国际交流合作。

2. 加快转型升级，促进海洋新兴产业增长

新加坡港始终瞄准国际发展最前沿，不断调整产业结构，在全球经济竞争中抢占制高点，新兴产业的培育及其强劲发展对新加坡港经济崛起的重要因素。

宁波—舟山港要根据国际产业发展演变规律，努力把握全球海洋新技术革命发展路径和海洋产业发展方向。要充分发挥海洋资源优势，加快海洋产业转型升级和海洋经济发展，以镇海、北仑等综合港航物流服务区为基础，建设港口物流信息“互联网+”数据网络平台，积极发展跨境电商业务、大宗商品交易业务；建设港区内贸易、航运、报关等服务一站式服务体系，实现由传统工业向第三产业转变，大力发展能耗低、环境污染小、经济效益明显的高新技术产业，促使传统产业优化升级，增强国际影响力。

3. 强化人才战略，推动科技创新引领海洋经济发展

海洋领域的竞争归根到底是科技与人才的竞争。新加坡港坚持以优厚条件吸引世界一流企业到新投资或建立地区总部，同时，提供优越的工作环境和待遇，大力吸引国际海洋人才和专家到新加坡工作。

宁波—舟山港要进一步落实科技兴海、人才强港的战略方针，创新人才引进和管理体制，出台一系列优惠政策，吸引国内外高端人才。同时，深化与科研所、（下转第 64 页）

在挨饿另一半在受冻。这些都是体现海员的重要性，树立良好的海员形象打下坚实基础；重视榜样的力量，特别是重点挖掘一线船员的优秀典型事例，对其进行物质奖励和精神奖励、有条件的可以在内部的网站、刊物上进行表彰宣传，用榜样来宣传人、鼓舞人、带动人；在企业内部必须树立起尊重海员的良好氛围，岸上人员对待海员坚决杜绝出现拍桌子、瞎指挥、外行指挥内行，颐指气使，轻佻怠慢等工作恶习；酌情考虑船岸人员角色互换；增强社会的归属感，需要大力发展海员工会，为海员工作时解决后顾之忧，真正做到海员家属的“110·120·119”，使海员去有组织送，回有组织接，难有组织帮。让海员时刻感受到社会的关注。

5. 提升自我实现需求方面

鼓励引导海员发展自身的兴趣爱好如钓鱼、收藏、摄影、听音乐等，既能陶冶情操也能缓解紧张的工作压力；开展业务知识技能的比赛，主要以激发工作热情提高业务水平为出发点；帮助海员做好职业规划，开展再就业能力培训，为自身进行增值。一方面为其明确职业发展方向，另一方面为其提供更好就业选择，如政府公务员，船舶设计修造，产品检验，科研院所等；不断加强自身学习，提高自我。熟悉掌握沟通的技巧，熟悉掌握航运业务法律法规，熟悉日新月异的船机设备功能，既能消除新设备带来压力感，同时也为自己带来成就感，并可以帮助自己实现二次择业。

六、结论

中国要想实现由航运大国向航运强国的转变，就必须打造一支高水平的海员队伍。而海员心理健康状态既关系到国家经济的发展，航运交通安全，同时也关系到船务公司本身效益和船员家庭幸福。因此关注海员职业心理枯竭的意义十

（上接第 57 页）高校等研究机构的合作，强化科技创新团队建设，加大高新技术研究资金投入，着力培养一批高层次海洋科技创新人才，提高自主研发创新能力，注重与国际专业机构的合作，全面开展高层人才储备、培训项目。

4. 突出生态优先，创造人海和谐的美好环境

新加坡港的工业化进程也经历了“先污染后治理”的过程。从上世纪七十年代起，新加坡港逐步加大了环境保护工作力度，经过约数十年的不懈努力，其经济发展和环境保护进入了良性循环。

宁波-舟山港发展海洋经济不能再走先开发后保护、先污染后治理的路子，要贯彻开发和保护并进、污染防治和生态修复并举的海洋保护政策，维护舟山群岛天然资源环境和海洋自然再生产能力。借鉴国内外综合整治的成功经验，推行港口环境及污染区域责任制，完善港口环保工作机制，引进先进环保设备，统筹海堤、海岸线保护。积极与政府配合，出台细化相关法律法规，建立入海污染物总量控制制度，从源头上控制陆源污染物的入海排放。划定港区海洋生态红线，制订海洋生态补偿、生态损害赔偿制度，加强海洋自然保护

分重大，随着 STCW 公约马尼拉修正案的生效，海员的职业心理健康问题正在逐步受到重视，希望通过社会各界共同努力，海员的职业心理枯竭问题能够得到有效改善。

参考文献

- [1] 李品芳, 王有权, 郑琳娜. 不同阶段船员的心理特征及调适[J]. 航海教育研究, 2009, 78-89.
- [2] 王有权. 航海心理学. 大连: 大连海事大学出版社, 2002, 103-105.
- [3] 朱国锋, 何存道. 中国海员心理健康状况及其影响因素研究[A]. 2002 年中、日、韩航海学术交流会议论文集[C]. 2002.
- [4] 李超平, 时勤. 分配公平与程序公平对工作倦怠的影响[J]. 心理学报, 2003, 35(5), 677-684.
- [5] 周元丽. 远洋船员心理干预的研究. 青岛远洋船员学院学报, 2006, 27(1), 1-6.
- [6] 李亚南, 高红梅, 许燕等. 极端环境下作业人员心理枯竭量表的编制[J]. 中国临床心理学杂志, 2016, 24(3), 433-434.
- [7] 郭素然, 伍新春, 反刍思维与心理健康(综述)[J]. 中国心理卫生杂志, 2011, 25(4), 314-318.
- [8] 霍团英. 中青年处级干部心理健康及人格特征调查分析[J]. 中国健康心理学杂志, 2004, 16(12), 303-305.
- [9] 徐虹, 赵宏林, 孙忠人等. 北京公务员心理健康和应付方式的关系[J]. 中国健康心理学杂志, 2010, 18(4), 426-428.
- [10] Bibou-Nakou, et al. Teacher's Burnout and Behavior Problems[J]. School Psychology International, 1999, 20(2), 209-217.

区、海洋环境突发事件应急响应机制建设。

参考文献

- [1] Xinhua News Agency, the Baltic Exchange. Xinhua - Baltic International Shipping Centre Development Index Report[R]. China Economic Information Service Xinhua News Agency the Baltic Exchange, 2016: 2.
- [2] Sung - Woo Lee, Dong - Wook Song, César Ducruet. A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities [J]. Geoforum, Jan 2008, Vol.39, Issue 1.
- [3] 郭湖斌. 新加坡建设国际航运中心的经验借鉴与启示[J]. 物流科技, 2013, 36(6).
- [4] 浙江省政府办公厅. 浙江省人才发展“十三五”规划 [EB/OL]. http://www.czjs.gov.cn/xxgk/rmzf/fgwj/sjwj/201609/t20160914_178769.html
- [5] 浙江省政府办公厅. 浙江省海洋港口发展“十三五”规划 (2016-2020) [EB/OL]. http://www.zj.gov.cn/art/2016/5/3/art_12461_272901.html.
- [6] 谢新松. 新加坡建设“花园城市”的经验及启示[J]. 东南亚南亚研究, 2009, 1.