

伦敦国际航运中心发展对我国服务业的启示



□ 范学谦

关键词: 国际航运中心; 功能定位; 规划布局; 服务产业链; 启示; 伦敦

服务业也称第三产业,是在人类的物质生活丰富以后逐渐发展起来的行业。服务业的发展状况与发展水平,是衡量一个国家和地区经济发展水平的重要标志,也反映了一个国家和地区经济的发展阶段。目前由于种种原因,我国服务业的发展仍然相对滞后,与我国经济发展的总体水平和发展要求还很不相称。无论是从经济增长方式转变、增长动力再造,还是从产业结构升级、发展水平提升的角度看,大力加快推进服务业的发展,已经成为构筑我国经济竞争优势、致力实现科学发展、率先发展的紧迫而重要的战略性目标和努力方向。

一、国际航运中心与服务发展关系综述——以港口为例

所谓航运中心,是指在一定的国际航运活动区域内,某些航运要素的集聚度、国际影响力和市场占有率最突出的港口城市。即航运中心是航运要素集聚中心、航运影响力中心和航运市场中心。根据其影响可分国际航运中心、区域航运中心和国家航运中心。

国际航运中心,本质上就是国际航运的服务中心,现代航运服务体系是国际航运中心建设的最重要的产业基础。从国际经验看,国际航运中心必须通过服务来确立中心地位,或者说通过服务来换取非中心地区对其中心地位的认可。要想成为国际航运中心,必须在航运服务业方面走在世界的前列。航运中心的服务功能性质和服务广度及国际主导地位,决定了该航运中心是全球性还是区域性的航运中心。可见航运中心的发展与服务业的发展密不可分。现代航运服务业的发展不仅靠投资拉动,而主要是靠产业集群效应所推动。世界著名的国际航运中心也都是著名的国际航运服务中心,它们不仅具有完善的航运服

务体系和健全的航运市场,而且有服务于航运业的信息系统,对航运业的发展起到了促进作用。现代航运服务业不仅可促进港口城市经济结构的调整升级,而且可成为区域经济的成长级。

二、伦敦国际航运中心的建设发展经验

伦敦曾经是世界上第一代国际航运中心,拥有成熟的连锁航运服务,如今伦敦港口的主体已外移到距伦敦市中心约 40 公里的提尔伯里港,排名在世界集装箱港口 100 强之外,航运中心的实际物理功能已下降,但仍是重要的世界航运“神经”节点,是全球无可争议的航运定价中心和管理中心,并通过海事服务创造比传统港口业更大的收益,实现航运中心模式的完美转型。其建设经验体现在以下几方面。

1. 科学规划布局,创新性功能定位

19 世纪末 20 世纪初,伦敦码头区曾经是当时全球最大最繁忙的港务综合区之一。20 世纪 40 年代,随着港口硬件设施外移到离市中心以东 40 公里的提尔伯里和沿河下游,伦敦采取了港区分离的模式,陆续关闭紧挨市区的两大港区。为适应集装箱船靠泊需要,从 1967 年起,在泰晤士河口以北离伦敦市中心近 100 公里的费利克斯托兴建集装箱枢纽港,1990 年又在泰晤士河口离市中心 56 公里外新建泰晤士港。而原市内码头区已用于非海运的商业办公、娱乐休闲和房产开发,并依靠波罗的海航运交易所所在市中心城区建设航运服务软环境,大力发展产业链上游产业,如航运融资、海事保险、海事仲裁等。

2. 通过市场引导和政府政策支持,投资建设码头

第二次世界大战以后,在英国工业总体衰退的大背景下,老码头已经不能适应新的航运技术和现代交通联系的

要求,伦敦码头区逐渐衰退。英国政府通过立法向伦敦道克兰码头区城市开发公司进行授权,对道克兰码头区进行重新规划开发。开发目标是将该地区打造成“伦敦的一个全新的金融、商业和商务区,成为伦敦的一个新地标和最有活力的区域”。为了推动伦敦码头区的开发,英国政府投入了大量资金,主要用于购买和平整土地、环境整治以及基础设施建设,斥巨资兴建了35公里的无人驾驶轻轨系统和伦敦城市机场,使得码头区土地迅速升值。同时,政府还出台了大量的优惠政策,进一步吸引私人资金。伦敦码头区的开发取得了巨大的成功,一方面,它成功地帮助伦敦市实现了城市复兴与经济转型的目标;另一方面,在政府财政困难的情况下,成功地吸引了私人资金,顺利实施了码头区的开发。

3. 相关航运服务业地理空间上聚集,扩大和延伸服务功能

20世纪40年代,伦敦通过港区分离的模式,将港口硬件设施外移到离市中心以东40公里的提尔伯里和沿河下游,依靠波罗的海航运交易所拓展航运相关产业(如航运融资、海事保险、海事仲裁等)。如今,这些都已成为航运服务业方面的世界品牌,并且拥有数千家上规模的各类航运服务企业,伦敦凭借其规模巨大的航运服务产业仍保持着全球顶级国际航运中心的地位。

三、伦敦国际航运中心带来的启示

1. 国家需要加强各种层面服务业的规划布局

伦敦制定港区分离、传统港口外迁发展规划布局,取得了巨大成功。那么,我国在发展服务业方面也应该针对老工业基地(如东北老工业基地等)、传统的资源型城市(如抚顺、黄石等)、传统的港口城市(如大连、宁波等)、综合大都市港口码头改扩建(如上海的外高桥码头迁移到洋山港、武汉的杨泗港及周边的集装箱码头搬迁到阳逻新港)和新建的物流园区等进行充分调研,因地制宜地对服务业进行规划布局,发展各具特色的服务业。而国家层面的服务业规划对于整个国家的服务业发展、服务业资源整合和服务系统效率的提高起着十分重要的作用。

笔者以现代物流业为例,对物流园区规划与布局进行分析。物流园区规划建设应明确战略定位。我国物流发展迅速,市场环境变化很快,而物流园区建设的基础设施性质决定了其具有建设和回报周期长、初始投资大的特点。因此,物流园区规划建设一定要有科学预测,对未来市场的可变性应有提前预判。应着重加强实地调研,重视区域性产业布局、全国性产业转移的分析以及交通运输体系建设引发的格局变化。同时,应站在全国或区域的角度,加强物流园区竞争形势分析。在此基础上,根据服务对象的需求,明确园区功能定位,培养核心竞争力,形成园区发展和服务特色。目前,我国已经形成了四大国家级物流园区

——珠三角物流园、长三角物流园、环渤海物流园和台海闽西物流园,同时,还有沿边、沿线、陆港附近规划地方物流枢纽,这些都充分体现了物流园区的服务特色。

2. 国家需要对不同地区不同类型的服务业进行科学定位

所谓市场定位是指企业根据竞争者现有产品(或服务)在市场上所处的位置,针对顾客对该类产品(或服务)某些特征或属性的重视程度,为本企业产品塑造与众不同的、给人印象鲜明的形象,并将这种形象生动地传递给顾客,从而使该产品在市场上确定适当的位置。简言之,它是依据竞争对手和客户对服务需求来下定位。通常包括以下几个方面:一是经营层面定位。服务企业经营(服务)的内容是什么,这可以按服务业的分类来确定。二是核心竞争力定位。自身具备的而其他企业没有的能够为企业长期竞争能力的能力,而且这个能力是其独有,别人难以复制和超越的,这可从市场营销和企业文化中获得。三是主导区域定位。每一服务企业都有自己的主导区域,在该区域占有的市场份额较大,在该区域比较容易获得竞争优势。四是主导行业定位。服务企业的主要服务客户所处的行业。五是资产能力及服务水平。资产能力是指服务企业的资产水平如何,资产水平的高低决定服务企业的市场扩张能力及抗风险能力,服务水平的高低决定服务企业是否容易获得客户认可。

任何地区任何行业要持续地发展服务业就必须要进行科学市场定位,这样才能形成稳步壮大服务业。伦敦结合其自身条件,定位于国际航运服务中心,形成了航运服务的产业链。那么,我国不同城市 and 不同区域在发展服务业可定位于金融服务业、交通运输业、现代物流业、高技术服务业、设计咨询、科技服务业、商务服务业、电子商务、工程咨询服务业、人力资源服务业、节能环保服务业和新型业态和新兴产业等生产性服务业中的一种或几种,也有可定位于生活性服务业中的一种几种。只有科学定位,才能做专做强。

3. 国家在服务业投资建设方面要与市场接轨

在我国制定大力发展服务业背景下,在复兴东北等老工业基地,改造传统的资源型城市和传统港口型城市过程中,需要巨额投资,如何解决投资问题?这可以参照伦敦码头改造的做法。政府投入了大量资金,仅限于基础设施与基本建设,即用于购买和平整土地、环境整治等,更多的是通过市场调节和政府出台优惠措施,吸引私人资本开发建设。

那么,我国政府在服务业整体规划的前提下,要做好服务业前期准备工作,特别是对服务业的基础设施与基本建设加大投入。然后,进一步深化改革,扩大服务业开放领域,完善服务业外资准入和经营的法律法规,凡是法律

法规及国家规定没有明令禁入的服务领域,都要向社会资本开放,进一步放宽服务领域市场准入,建立平等规范、公开透明的市场准入标准。鼓励和引导各类资本投向服务业,在投资核准、融资服务、财税政策、土地使用、对外贸易和经济技术合作等方面对各类投资主体同等对待。鼓励和引导民间资本进入金融、商贸流通、交通运输、电信、医疗卫生、教育、文化、体育、市政等行业,为民间投资创造良好环境。改善发展环境,大力发展中小服务企业。鼓励企业分离非核心业务,提高服务业专业化和社会化水平。

4. 国家要加快培育大型服务企业集团,形成服务产业链,共生共赢

伦敦国际航运中心立足于航运服务,将上下游的相关产业聚集在 CBD,形成“聚核效应”,是建设现代航运服务集聚区的成功典范。按照市场规律和世贸组织规则,通过国家各级的“孵化”项目,积极培育一批有良好品牌、主业突出、具有国际竞争力的大型服务企业。当然,这是一项长期而又艰巨的任务,需要相关部门不懈努力,积极地鼓励具有竞争优势的服务企业通过参股、控股、兼并、收购、托管和特许经营等方式,实现规模扩张,为服务企业做强做大创造环境。

要改进运营管理以推进共生共赢。各园区的发展应突出其供应链节点的属性和服务业特色,以“资源整合、一站式服务”为指导思想,创新建设产业公共服务平台,加快建设公共信息平台,鼓励诚信交易系统的创建和社会化服务,充分利用公共信息平台互联互通和资源整合作用,提高园区运营效率和服务水平。

5. 发挥行业协会的优势,内引外联发展服务业

各行业协会可以立足本行业,发挥熟悉行业的优势,提供相关资讯交流平台,当好月老红娘,促进本行业和谐

共生,让本行业中相关的服务性产业与服务性行业在空间地理位置聚集,形成服务业的“洼地”和“高地”。然后利用已有服务业基础,加上长期形成的服务业品牌,可以在东西南北中条件比较成熟城市与地区进行示范与示范点。最后,再通过行业协会大力推广,将 BPO、IPO、CPO 等相关产业、行业与企业集中,形成合力,打造中国服务业的航母。

6. 各园区做好配套服务,以服务示人、服务留人

各类园区增强服务意识,要在招商、物业服务的基础上,进一步从区域供应链服务的角度出发,整合资源,改善功能,培育园区服务特色。要建立起政府、行业管理部门与园区企业的沟通渠道,促进园区企业之间的合作与衔接,更好地为区域经济发展服务。注重发挥园区的平台优势和集聚效应,实现物流园区与入驻企业共赢的良性互动局面,不断提高园区综合服务的组织化、集约化和信息化管理水平。要按照专业化、规模化、系统化原则整合各类资源,为入驻企业提供一体化服务,使园区真正成为区域服务业载体。

7. 服务企业要敢于创新、勇于创新、善于创新

目前,我国服务业发展方面存在园区同质化现象,各类园区或多或少也存在着服务企业创新不足的问题。主要在于服务业创新体系、服务业标准体系、知识产权服务体系和服务业统计体系落后于产业发展,造成了统计口径不易把握,管理缺乏产业针对性,促进服务业发展相关政策难以落实。当前尤其缺乏实用型服务人才,缺乏高水平的服务管理人员,因此,构建中国服务人才保障体系,培养敢于创新、勇于创新 and 善于创新的服务人才,已经成为推动服务业发展的当务之急。此外,要在各类园区建设上克服“形象工程”、“政绩工程”的问题,创新服务业持续发展机制。(作者单位:武汉纺织大学) ●

重庆市实施渡改桥工程方便村民出行



近年来,重庆市实施了农村渡口改造及渡改人行桥工程项目,连接打捞寨村和鱼塘溪村的人行桥方便了全乡 8 000 多村民出行。今年,重庆计划实施农村渡口改造 128 个、渡改人行桥 11 座。截至 9 月底,全市已完成渡口改造 48 个;在建 50 个;完成渡改人行桥 3 座,在建 8 座。(摘自交通运输部网站)