

基于分工理论的中国国际航运中心战略的经济学分析

张 峰

(上海海事大学文理学院,上海 201306)

摘 要 随着分工由一国拓展到世界,国与国之间的商品交易越来越频繁,这便促进了国际航运的发展,促进了港口经济的发展,促进了国际航运中心的崛起。世界近代史表明大国地位变换的历史,就是航运中心位置转移的历史。国际航运中心建设对于中国的对外开放的深化、国际分工的地位的提升以及国际地位的提高具有重要意义。要加强中国国际航运中心的建设,必须做好以下工作:积极促进国际航运中心与内河航运等运输体系的合理分工,促进航运软硬件条件的分工与配合以及国内各港口之间的合理分工。

关键词 分工;市场化;国际航运中心

中图分类号 F740.4

文献标志码 A

文章编号 1671-4970(2012)03-0067-04

分工是指人们经济活动的独立化、专门化,是一国生产力发展水平的标志。一项分工只有有足够的市场才能维持其存在,市场的不断扩大反过来又促进分工的进一步深化。交通运输业是联系生产和市场的纽带,国际航运是经济全球化时代国与国之间贸易往来的桥梁。目前,“世界贸易总量的 85% 是靠海上运输^{[1]24}”,国际航运的发展对一国经济发展起着至关重要的作用。随着中国经济的发展,近年来国内一些城市陆续提出了建设地区乃至全球性国际航运中心,如上海提出了建设国际航运中心,青岛、天津提出了建设北方国际航运中心,大连提出了建设东北亚国际航运中心。笔者试图从分工理论的角度分析工业革命的兴起、经济全球化的发展与航运业发展的关系,航运业的发展与大国兴衰之间的关系,并进一步结合分工理论为中国国际航运中心的建设提出政策建议。

一、分工理论及航运对世界经济的作用

分工促进生产力的发展。“劳动生产力上的最大增进,以及运用劳动时,所表现出来的更大熟练、技巧和判断力,似乎都是分工的结果。^{[2]3}分工起源于人们需求的多样化和互通有无的倾向。随着生产力的发展,人们生产出来的产品不仅能够满足自身的需求,还能有一部分用来和其他生产者交换,满足

自身多样化的需求,这样便产生了商品市场。分工的最初是一个试错的过程,由于偶然的发明产生了一种新的商品,这种新的商品也许会满足人们的需要,也许不能满足人们的需要。最初生产者把该项产品投放市场,如果受到消费者的欢迎,生产者会加大该产品的生产。技术的改进促进了分工的进一步细化。而当一项新的分工没有相应的市场时,当生产者把产品拿到市场上交易没有消费者时,则会使该项分工无法完成从商品到货币的转换,无法进行下一阶段的生产,从而自动退出市场。“市场要是过小,那就不能鼓励人们终生专务一业。^{[3]3}分工与市场化相互促进,促进了生产力的螺旋式的发展。

分工和市场之间需要运输作为中介;物品的使用价值只是在物品的消费中实现,而物品的消费可以使物品的位置成为必要,从而使运输的追加生产过程成为必要。^{[3]168}航运利用了水的浮力、水流的惯性等自然界的力量,与其他运输方式相比可以大大节省运输成本。“一双标价 50 美元的世界名牌运动鞋,从中国的珠江三角洲产地送达美国各大城市的沃尔玛商场的全程运费仅仅 50 美分。^{[4]1}世界历史表明文明的发源地往往是那些大河流域的冲积平原。“水运开拓了比陆运所开拓的广大的多的市场,所以从来各种产业的分工改良,自然而然地都开始于沿海沿河一带^{[2]3}。随着生产力的发展,资源配置超越了国与国的界限,大部分国际贸易需要横跨

收稿日期 2012-02-06

基金项目:上海海事大学校基金(20100124)

作者简介:张峰(1976—),男,山东泗水人,讲师,博士,从事航运经济学研究。

海洋,则需要国际航运业发展。

15 世纪末以来,一些西方国家通过地理大发现(市场),开拓了世界市场,从而为工业革命(分工)的发展准备好了市场条件,并进一步促进了工业革命的深化。“美洲的发现,绕过非洲的航行,给新兴的资产阶级开辟了新天地。大工业建立了由美洲的发现所准备好的世界市场,世界市场使商业、航海业和陆路交通得到了巨大的发展。这种发展又反过来促进了工业的扩展。”^[5]新航线的开辟,一方面,为工业化的发展所生产出来的大量产品提供了广阔的世界市场,殖民地国家成了西方工业化国家倾销商品的基地;另一方面,也为本国的工业发展掠夺了大量的原料,西方国家把大量的原材料和劳动力运到本国,为本国工业化的发展完成了原始积累的过程。工业革命和地理大发现之间的关系是分工与市场之间的关系。工业革命促进了分工的发展,而地理大发现则拓展了世界市场。工业革命与地理大发现相互促进,推动了世界市场的形成,推动了经济全球化。而联系国与国之间贸易往来的纽带则是国际航运。工业革命反过来又推动了国际航运业的发展。一些港口城市逐步成长为国际航运中心,如伦敦、纽约等。国际航运中心的兴起促进了贸易的往来,促进了葡萄牙、西班牙、英国等这些国家由面积小国,成为经济大国。“资产阶级由于开拓了世界市场,使一切国家的生产和消费都成了世界性的了,过去那种地方的和民族的自给自足和闭关自守的状态被各民族各方面的相互来往和各方面的相互依赖所代替了”^[6]。

始于 1405 年的郑和下西洋,虽然在时间上远早于地理大发现,在船队规模和航海技术方面也远领先于地理大发现的船队,但是郑和下西洋追求的是宣扬国威的政治目的,而不是追求促进分工发展与市场扩展、促进国际贸易的经济目的,郑和七下西洋没有阻止封建旧中国逐步衰退。“1492 年,当欧洲人开始发现新大陆的航海活动的时候,这其实比明代开创的世界史上第一次大航海已经落后了 80 年,而且,它比明代最后一次大规模的航海活动,也差不多落后了 65 年。”^[7]工业革命和地理大发现,使西方国家依靠分工与市场的相互促进,促进了生产力的发展,最终走向了经济强国的地位。而“中国被称为地大物博的国家,在这个国家里商业兴盛以来,商业资本就牢牢地控制了经济界。这种商业资本只要能从商业里获得利润,便心满意足了,这样一来,效率受到压抑,也不会感到有使用机器的必要。”^[8]

总之,在现代历史上由于分工(工业革命)与市场(地理大发现新航线的开辟形成的世界市场)相互促进,极大地促进了生产力的发展,促进了经济全球

化的发展,国际航运起到了联系国与国之间贸易纽带的作用。航运业的发展造就了大国的兴起,也造就了国际航运中心的崛起。

二、“世界工厂”的兴起 与中国航运经济的发展

中国改革开放的过程是对内建立市场经济体制,对外参与经济全球化、参与全球资源配置的过程,无论改革还是开放都是市场化的过程。改革开放以来,由于实行了家庭联产承包责任制,农民的积极性得到了极大的提高,从而释放出大量剩余劳动力。而城市劳动力市场的建立也使农民有了进入工厂就业的机会。这样供过于求的劳动力市场,造成了中国劳动力的低价格。中国利用了发达国家的产业转移机遇,利用了劳动力成本优势,承接发达国家的产业转移,发展劳动密集型的制造业,逐步成为“世界工厂”,成为世界制造业的中心。

中国改革开放的过程从分工理论的角度看是一个市场化的过程,而发达国家的产业转移则是一个分工深化的过程。发达国家由于生产力发展,生活水平的提高,生活成本的上升导致了用工成本的提高,这样便把大部分制造业转移到了发展中国家,而自身步入了后工业化阶段。中国正是承接了发达国家的产业转移而实现了经济的高速增长。承接转移的过程,从分工理论看,是中国参与国际分工,提高中国工业化水平,促进中国分工发展与深化的过程。由于发达国家的技术和设备的转移,促进了中国国内的产业分工,促进了生产力的发展。因此,中国改革开放的过程是一个市场化的过程,包括对内的建立全国范围内统一开放竞争有序的国内市场和对外参与全球市场资源配置的对外市场化的过程。而国际产业转移则是分工深化的过程。分工与市场对立统一,对外开放与国际产业转移对立统一,促进了生产力的螺旋式发展,促进了中国经济的高速发展。

凭借劳动力价格优势,降低了生产成本,中国的劳动密集型、资本密集型的轻工业品、电子产品出口到世界各地。据统计,2010 年,中国货物进出口贸易总额达 2.97 万亿美元,居世界第一位。成为名副其实的“世界工厂”。作为“世界工厂”,一方面,要出口大量的产品,因为单纯依靠国内市场难以消费这么多的工业品,而只有通过价格、质量、技术等方面优势,参与世界市场的竞争,出口到其他国家。对中国来说,出口占到 GDP 的三分之一强。另一方面,又需要进口大量的原材料,以满足生产的需求。随着中国制造业的兴起,中国出口量的增加,单纯依靠国内的能源和资源已经不能满足生产的需求,中国

需要进口越来越多的石油和矿石,以满足日益增长的产出对原材料的需要。国家间的资源配置包括商品和原材料的世界范围内的配置,主要是通过海运进行的。“世界工厂”的兴起造就了一批中国国际航运大港的崛起。2010年世界前十大港口里面,中国有6个,分别是上海、香港、深圳、青岛、广州、宁波。2010年上海港完成集装箱吞吐量2906.9万个标准箱,首次超越新加坡,跃居世界第一位。中国的产品要销往世界各地,同时从世界各地进口各种生产的资源和原材料,必然导致航运业和港口业的兴起,进而导致新的国际航运中心的兴起。

国际产业转移促进了中国工业化水平的不断提高,促进了航运业的发展,而航运业的发展反过来,又进一步促进了中国工业生产的发展,促进了中国生产力水平的提高,使中国长年保持了较高的经济增长速度。“大工业建立了美洲的发现所准备好的世界市场。世界市场使商业、航海业和陆路交通得到了巨大的发展,又反过来促进了工业的扩展。”^[9]

三、国际分工地位与中国建设

“国际航运中心”迫切要求

一国在国际分工的地位决定了其在世界分工体系中的地位,也决定了一国兴衰成败和历史命运。在世界历史上,一些西方大国通过地理大发现,开辟新航线和拓展国际市场,从而走上了经济强国的地位。而一些一时占据强国地位的国家由于只重视贸易,而忽视了工业生产的发展,忽视了实体经济的发展,从而使经济走向了衰退,最终退出了大国舞台。历史上荷兰曾经因为造船技术的改进,降低了造船成本,极大促进了航运业的发展,曾经一时占据了世界航运业近一半运输量,因而被人们称为“海上马车夫”,成为较早兴起的世界强国。但是,荷兰仅仅重视商业的发展,虽然是第一个资产阶级革命的国家,但是没有发展起资本工业,从而迅速的走向了衰退。西班牙因为开辟新航线而成为世界强国后,把大部分钱用于消费,而不是发展工业生产,结果从殖民地掠夺来的黄金白银最后又流失到他国,被人们称为“黄金漏斗”。在无敌舰队被英国打败后,从此退出了大国的舞台。这些国家走向衰落的历史经验表明,只有不断地深化分工,重视实体经济发展,形成自身的核心竞争力,才能保持制造业大国的地位。只有保持制造业大国的地位,才能保持国际航运中心的地位,才能真正实现“大国崛起”。世界经济史表明,大国地位变换的历史,就是航运中心转移的历史。18世纪末英国依靠第一次工业革命,成为世界工厂,兴起了伦敦国际航运中心,19世纪末美国经

济的崛起造就了纽约国际航运中心,而20世纪60年代以来,形成了东京、香港等国际航运中心。20世纪70年代末,中国改革开放后,又形成或正在建设上海、天津等国际航运中心。“18世纪以来,世界经济增长重心经历了地中海、大西洋、太平洋三次大转移,国际航运中心也先后在西欧、北美、东亚形成^[17]。

国际分工的地位决定了一国在国际航运分工中的地位。一国只有保持制造业中心的地位,才会有大量的产品出口,才会需要发展航运业。才能保持航运中心的地位。二次世界大战以后,国际分工体系进一步发展,由过去的贸易型分工转变为产品内国际分工,发达国家主要产品设计、研发、创新,从事金融保险等高端服务业,而发展中国家则进行加工、组装。而中国目前正处于加工制造与组装的地位。这样的地位,也就导致了在加工组装完成后,大量的产品要从中国各港口运输到世界各地。这样的分工地位导致了我国航运经济的发展。导致了提出建设国际航运中心的迫切要求。

对外开放使中国参与到全球资源配置过程之中,促进了中国工业化的发展,促进了中国成为世界工厂。世界工厂迫切要求航运业的发展,要求中国逐步提高中国在国际航运市场的话语权,尤其是航运价格的定价权和决策权。这样才能维护中国航运权益,提升中国国际地位。

四、基于分工理论的

中国国际航运中心建设的对策

综上所述,分工与市场相互促进,国际分工与世界市场对立统一,国际航运起到了联结生产与消费的中介作用。中国由于世界工厂的地位,导致了航运经济的发展,形成了许多吞吐量世界排名靠前的港口,但这些港口存在着国际中转量少、航运金融保险等服务业落后、缺乏高端人才等问题,离国际航运中心还有很远的距离。从分工理论看,加快中国国际航运中心的建设要做好以下方面的工作:

一是国际航运中心与内河航运等运输体系的合理分工。在商品运往国际航运中心的过程中需要公路、铁路、内河等运输方式把货物运输到国际航运中心港口。要促进国际航运中心与各种集散运输体系之间的分工,以节省运输成本,提高国际航运的竞争力。长江干支流通航里程达9.6万km,5000吨级的船可以顺江驶入武汉。对于上海来说地处中国沿海海岸线和长江的交叉点,更需要发展内河航运业,实现“江海联运”,降低航运成本。但2006—2010年间通过公路运输的集装箱比例均在60%以上,铁路和

水路的运输比例偏小。^{〔10〕}

二是促进航运软硬件条件的分工与配合。航运中心是一项涉及保险、金融等行业分工的系统工程。只有加快相关行业和领域的发展,才能促进由航运大港向国际性航运中心的转变。航运中心建设对一国经济的发展具有重要的战略地位,目前中国国际航运中心建设存在的主要问题包括国际中转率低,虽然上海港无论是货物吞吐量还是标准集装箱量都处于世界第一的位置,但国际中转量只占总吞吐量的2%。而香港却高达40%,内地出口到欧美的货物中有70%要经韩国釜山港中转。另外还存在着通关效率低、现代化水平低、自由化程序不高、深水港少等问题。因此,应该从提高服务现代化水平、自由化水平、加大深水港建设、提高国际中转率等方面加快国际航运中心建设。

三是形成国内各港口之间的合理分工。目前国内世界排名前十名的港口有6个,要克服地区之间的行政壁垒,建立跨行政区域的协调机构,形成各个港口之间的合理分工,避免无序、恶性竞争。如2009年国务院《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》提出“到2020年,要基本形成以上海为中心,以江浙为两翼,以长江流域为腹地,与国内其他港口合理分工,紧密协作的国际航运枢纽港。”但实际上各自为政,很难协调。要加强港口之间的合理分工,形成组团优势,促进国际航运中心的建设。

四是发展航运相关产业参与经济全球化。航运技术和通信技术的发展,缩短了不同国家之间的空间距离,促进了资源在全球的配置。只有加快航运相关产业的发展,才能更好地参与全球资源的配置,才能把产品销售到世界各地,更好地利用全球的市场,更便利地进口其他国家的资源,以满足国内生产的对原材料的技术的需求。因此,要大力发展航运相关产业的发展,包括加快航运中心建设、提高造船技术水平、发展远洋运输公司等。

五是依托航运经济的发展促进产业结构升级。航运经济的发展是建立在国内产业发展的基础上的。“荷兰作为一个占统治地位商业国家走向衰落的历史,就是一部商业资本从属于工业资本的历史。”^{〔11〕}一国只有发展实体经济,不断促进制造业的发展才能促进国家经济实力的增强。尤其是本次世

界经济危机的深刻教训更使人们深刻认识到,一些后工业化国家由于产业的空心化,经济的过度虚拟化而导致经济体系的脆弱不堪,而中国由于依靠劳动力优势,使中国制造业的中心,中国第二产业占GDP的比重,在20世纪90年代的亚洲金融危机和21世纪初的世界经济危机中化险为夷。因此,要发展航运经济,必须促进形成合理的产业结构,维持一、二、三产业之间的合理比例。“工业是大规模国内贸易和国外贸易的基础,也是大量商运船舶得以存在的条件”^{〔12〕},同时要促进产业升级,提升中国在世界分工体系中的地位。不断提高中国制造的核心竞争力,才能保持制造业中心的地位,才能保证中国航运中心的地位。

参考文献:

- [1] 林锋.国际航运中心建设与上海城市发展[M].上海:学林出版社,2008.
- [2] 亚当·斯密.国民财富的性质和原因的研究:上[M].郭大力,王亚南,译.北京:商务印书馆,1972.
- [3] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯文集:第6卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,译.北京:人民出版社,2009.
- [4] 王缉宪.中国港口城市的互动与发展[M].南京:东南大学出版社,2010:1.
- [5] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯选集:第2卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,译.北京:人民出版社,1995:273.
- [6] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯选集:第1卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,译.北京:人民出版社,1976:276.
- [7] 韩毓海.五百年来谁著史[M].北京:九州出版社,2010:99.
- [8] 宫崎市定.宫崎市定论文选集:上[M].中国科学院历史研究所编译组,译.北京:商务印书馆,1963:196.
- [9] 马克思,恩格斯.共产党宣言[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,译.北京:人民出版社,1997:28.
- [10] 真虹,李钢.上海国际航运中心的实践与探索[M].上海:上海财经大学出版社,2011:98.
- [11] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯文集:第7卷[M].中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局,译.北京:人民出版社,2009:370.
- [12] 弗里德里希·李斯特.政治经济学的国民体系[M].陈万煦,译.北京:商务印书馆,1983:228.