

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

图书基本信息

书名：<<上海国际航运中心的实践与探索>>

13位ISBN编号：9787564210915

10位ISBN编号：7564210915

出版时间：2011-7

出版单位：上海财经大学出版社有限公司

作者：上海国际航运研究中心 编

页数：305

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

内容概要

上海国际航运中心的建设进入了新的阶段，集疏运体系建设取得重大进展，现代航运服务体系建设全方位展开。

随着“十二五”的到来，上海国际航运中心建设将由注重基础建设转入提升基础设施能力与发展服务软环境并举的发展阶段。

伴随着上海国际航运中心建设的推进，有关上海国际航运中心建设的研究呈现出百家争鸣、蓬勃发展的局面。

新思想、新理念、新举措不断涌现，并成为上海国际航运中心不断推进的持久动力。

上海国际航运研究中心作为上海国际航运中心建设的主要智囊之一，自2008年7月挂牌成立以来，广泛联络国际航运组织、企业和院校，凝聚国内外一流专家，搭建国际航运中心的研究与交流平台，致力于国际航运中心建设的相关研究工作，为上海国际航运中心的建设做出了自己的贡献。

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

作者简介

上海国际航运研究中心是由上海海事大学等21家单位于2008年共同发起成立的开放式研究中心，挂靠在上海海事大学。

中心具有决策咨询、信息发布和人才服务三大功能，并设立“上海国际航运研究中心”研究基金。中心定期发布“航运市场分析报告”、“中国航运景气指数（CSP1）”、“全球港口发展报告”、“全球港口综合发展指数”。

出版《航运评论》、《海运情报》等刊物和各种电子刊物，组织高级航运培训、高端论坛研讨、提供航运信息查新服务、航运图书资料服务以及定期组织航运、港口和物流交流活动。

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

书籍目录

序

第一章 国际航运中心的理论

- 国际航运中心的概念
- 国际航运中心的再定义
- 国际航运中心的概念与演变规律
- 国际航运中心的代际划分
- 航运服务业的地位与作用
- 全球航运资源的配置能力

第二章 上海国际航运中心建设导向

- 建设上海国际航运中心要正确处理的几个关系
- 形成全球航运资源配置能力
- 建设国际航运中心的新思路
- 建设知识型航运中心的内涵与路径
- 上海国际航运中心新阶段的发展对策
- 完善航运中心建设的推进机制
- 建立长三角港口群协调发展机制
- 上海国际航运中心建设为船舶工业带来的机遇与挑战

第三章 枢纽港与集疏运体系

- 上海港航优劣势分析与战略选择
- 低碳经济与我国内河航运发展
- 浦东沿海港口岸线资源的规划与利用
- 构建上海国际航运中心生态物流系统

第四章 现代航运服务体系

- 做好做强航运服务业
- 上海船舶经纪业现状及发展建议
- 聚集培育航运经纪人
- 航运交易市场
- 作为软实力的航运市场
- 船用保税燃供市场亟需开放
- 上海市现代航运服务业发展对策
- 国际航运中心的“软件”集群

第五章 航运金融

- 航运衍生品的中国发展之路
- 航运产业中的民营经济投资
- 航运金融服务与金融生态软环境
- 第四代国际航运中心的低碳金融服务
- 提升航运金融服务
- 海上保险中介业发展策略

第六章 国际航运综合试验区

- 国际航运综合试验区与航运市场开放

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

综合试验区的“境内关外”政策
中资方便旗船的回归
中资船舶的船籍外移
海关物流监管创新

第七章 邮轮经济

中国邮轮经济的发展态势及若干问题
邮轮文化及对港口城市的影响
上海邮轮经济与长江腹地对接

第八章 国际航运中心的软环境建设

船舶港口供应市场的全面开放
上海航运亟盼高端人才
借鉴香港经验,改善政府服务
国际航运中心人才集聚水平的评价
营造国际航运中心软环境的对策
航运景气指数与中国航运业发展
境外国际航运中心软环境的建设经验及启示
后记

<<上海国际航运中心的实践与探索>>

章节摘录

一、国际航运中心的内容 航运中心的主要业务可以分为三个层次：基础航运、服务航运和智能航运。

基础航运是指基本航运需求与供给，即货和船；服务航运是指为完成货运而提供的一系列服务，如船舶经营、船舶登记、人级、保险、法律、中介、代理、金融等；智能航运则是指航运信息、知识、决策、政策、规划等，也包括航运创新。

这三方面的业务能力决定航运中心是生产型的、服务型的还是知识型的。

从航运中心实力的性质来讲，存在“硬”实力到“软”实力的变化过程；从发展的阶段来讲，可认为是从初级到高级的过渡。

三代国际航运中心因此而形成。

它们之间是相互关联和互相促进的，并且可以在同一地方共生。

这三类航运业务或三代航运中心的具体内容如下。

第一代航运中心是指基本航运业务聚集地，也就是航运需求和供给产生的地方。

需求是指海运贸易货物，包括品种、数量、航线等；供给是指船舶运力，包括造船、船员、船公司等因素。

这是最基本和最简单意义上的航运中心，其最主要的特征之一是它的存在和变化在很大程度上是由运输以外的领域及其发展程度决定的。

航运需求主要是由贸易的发达程度决定的：当这种贸易需要在以海相隔的不同国家之间进行时，航运的需求就产生了；航运供给则基本上是由造船工业的发达程度和竞争能力决定的。

货和船均是实体，因此称之为硬件。

以硬件为基础的航运中心之兴衰完全取决于其所在国家的经济基础、发展类型和阶段。

腹地海运贸易需求的发展可以直接带动港口的发展，并刺激当地航运的发展。

造船业的兴旺也会带动一系列相关工业的发展并刺激金融业的发展。

这类航运中心与航运服务中心有很大的区别，可称之为航运货载中心或船舶制造中心，或统称为航运生产中心或航运硬实力中心（相对于航运服务中心和航运软实力中心）。

例如，宁波一舟山可被视为是世界级的国际货载中心，而韩国的釜山及周边地区则是世界级的国际船舶制造中心。

第二代国际航运中心的主要业务是航运服务。

经过几百年的发展，航运业高度市场化和专业化，分工十分精细。

现今由货主直接经营船舶的情况已经大大减少。

造船和航运由同一家公司来完成的情况有，也不多。

如果把产生航运需求的货主称为“第一方”，产生航运供给的造船方称为“第二方”，那么现在绝大多数的国际船舶运输是由专业的“第三方”公共船舶经营人完成的。

.....

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介, 请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>