

中國海運總裁李紹德：

滬「雙中心」利拉動內地經濟

▼中國海運(集團)總公司總裁李紹德



中國海運(集團)總公司總裁李紹德日前在港接受本報記者獨家專訪。談及國務院明確要求上海在2010之後，要建設成為中國金融與國際航運中心(簡稱：「雙中心」)這份政策性文件時，他認為這是一項高瞻遠矚符合國情的決策，體現了國家的一項宏偉戰略，「雙中心」的提法和齊頭並進，是經濟現實和長遠發展的需要和必然結果，起到相輔相成的作用與功能。他透露，作為總部設在上海的國有大型航運企業，中海當仁不讓，負有光榮使命，全力支持，貫徹執行這項戰略。

本報記者 陸元華

李紹德出席在港上市的中海集運的年度業績發布會後，接受本報記者訪問，暢談了對「雙中心」的個人看法和見解。他首度開腔即突出了一點為人忽視的重要見解，「雙中心」具有兩點實質意義。短期而言，在經濟不景及金融危機之下，對拉動內地經濟需求有現實指導意義；長遠來說，這項戰略恰與中央提出「2020年全面建設小康社會」的戰略目標相配合。即是說，10年後，當上海建成「雙中心」之時，亦是國家實現建設全面小康社會的宏偉目標的時候。

李紹德更明確指出，「雙中心」在現階段公布，至少有兩點已明確：一是發布的行政級別很高，是國家戰略；二是提出了時間要求，有迫切性；三是上海發展「雙中心」已具有一定的基礎與條件。

中海集團以自己的發展歷程來印證了上海國際航運中心的發展過程。李紹德表示，中海在上海起家至今只不過12年，資產總額由97年至09年增加4倍，目前的資產負債率在四成，這一項大指標，說明企業發展過程中長期處於穩步而健康的發展階段，這與上海的國際航運中心的發展態勢和氛圍是密不可分的。

上海具基礎與條件

「若以班輪公司在上海港貨櫃吞吐量高低排名，中海集運在上海港口連續7年排首名。以乾散貨運市場來論，中海承運的電煤佔上海港電煤進口總量的75%，舉這兩個例子可說明，中海是在上海經濟發展與服務之中，取得自己的發展、壯大。中海、上海是連在一起的。上海市對中海的支持、關懷是無微不至的。」李紹德坦率地講到中海與上海的關係。

消息稱，早在08年初，俞正聲調任上海市委書記不久，便就上海的國際航運中心進行調研，深入不同層面了解實況，聽取意見，而滬航運業界亦積極配合，大膽提出如何發展和定位，經營管理等方面意見和措施。

萬事俱備只欠軟環境

【本報實習記者張淑敏報導】依目前來看，上海不缺錢、不缺知識、不缺經驗，更不缺政府支持，有齊全發展「雙中心」的基本元素。到底，已是「四不欠」的上海，還缺些什麼，發展才能更臻完善呢？中國海運集團總裁李紹德如是回應：「軟環境」。

得中央政府開綠燈，全面推動發展及建設上海成為國際金融中心和國際航運中心，滬的經濟及國際貿易地位進一步得到鞏固。李紹德贊同現時上海的硬設施發展良好，各方面的投資也不乏，但就是軟環境方面略遜。

李紹德解釋何為「軟環境」。有三點：一

李紹德的看法認為，「雙中心」的提法是不可分割的，當然不可能單獨存在的。「中海總部在上海，見證上海在開放改革的發展過程。在全球經濟衰退和金融危機的時候，加快建設國際航運中心並不是唯一的內容，只有與金融中心結合起來，國際航運中心才真正有生命力，可持續發展和具有內涵的。」

他強調，沒有國際金融中心為背景的國際航運中心，是不可能建設成功的，亦沒有真正意義的。只有當兩者有機地結合起來，為航運中心的建設、發展提供了可靠的金融支持，有力的保證，這種相輔相成的作用，反過來又為金融中心固若金湯的實力地位，增添了華麗而堅實的底色，擴大了服務的範圍和品種，提升了金融業務的質素。他以倫敦的國際航運中心例子來說明，其後面有非常明顯的倫敦金融城的影子作後盾與支持，兩者互為依存而並不矛盾的。

鞏固滬貿易龍頭地位

談到「雙中心」的意義，李紹德表示，作為一項國家的戰略，上海不可能只看到上海行政區範圍。因此，他完全贊同國務院發布該意見書中提出要實現兩個建設和三個服務的要求。即加強建設服務業，現代製造業和服務業上海，長三角乃致於全國經濟體系，鞏固上海作為華東地區甚至全國經濟及國際貿易龍頭的地位，只有這樣做到，「雙中心」才名正言順。

李紹德身兼上海船東協會會長，負責團結、聯繫上海地區的船東，航商共同推動上海國際航運中心的各項工作。他表示，與戰略相配套的幾點意見，集中反映滬地區航運企業的大部分營運商的看法與觀點。他表示，這些意見若一旦成為政策，相信是有利行業的發展和發展，範圍包括：稅項、船舶註冊登記制度、船舶融資、保險、仲裁、港口中轉及集中運輸等方面。他稱業界都希望能在稅項方面獲得減免，其中一項是營業稅，此舉可吸引大船公司、大船到洋山港保稅區註冊。

、高素質的行政管理人才；二、高素質的技術業務人才；三、政府的服務功能。

高素質的行政管理人才應有高辦事效率及效能，有超前意識及預見性的規劃。政府方面，應改變職能，通過學習提高部門辦事要求和水平，敢於衝擊舊制度，盡可能做到「小政府，大社會」，關心及支持企業提高服務。

他強調政府、企業、市場是三方相連，應互相結合互動，充分協同合作。當前正值危機，但亦是個機會。他建議企業應抓緊機會，從市場吸納人才；而政府亦可協助行政管理及技術業務人才的培訓，以供市場所需。



滬港協同配合優勢互補

【本報實習記者張淑敏報導】上海將於2020年建成國際金融與航運中心(「雙中心」，下同)，有人憂慮這會否影響香港作為「雙中心」的地位和作用。中國海運(集團)總裁李紹德形容滬港的關係時表示，香港是「雙中心」的「老大哥」，上海是一名「新秀」，雙方完全可以協同配合、優勢互補。這位在上海長大的寧波籍老上海，更以上海話「勿搭界」來表達他的看法。上海港口無論乾散貨、集裝箱吞吐量均已超過香港，在全球乾散貨港、集裝箱港排名第一、第二，所謂「一山不能藏二虎」，有人因此憂慮這會否影響香港的地位和作用。「香港是金融、航運中心早已是事實，在國際上已形成固有形象，中海在港的資產價值數百億元

，就是看好香港在這方面的優勢。」他表示，中國是一個發展中的國家，一定要在上海建立「雙中心」，但此舉不妨礙或影響香港「雙中心」的發展和地位，相反，香港的國際航運中心有許多地方是非常值得上海借鑒和學習的，例如法律、海事服務和人員素質，總體上比上海要高。目前的金融危機，都對滬港兩地的「雙中心」面對新課題與壓力，大家都在重新思考、審視和研判。他表示，滬港兩地在發展的同時，也可以設立互動機制，通過協作促進雙邊關係。他認為，雙方可以在政府官員、行業、民間團體層面上各自按自身的情況和特點，在港口、船舶安全體系執行、海事等方面進行交流，相互促進，共同提高。

特稿 航運配套措施快出台

本報記者 楊楠

上海組港管委會主任王明志上周末在滬透露，國務院本月25日審議通過的「推進上海加快建設國際航運中心意見」，主要包括4項原則、7大部分，共計18條內容。上海市正醞釀出相關配套落地政策。

研究實施啓運港退稅

王明志是在出席「上海國際航運研究中心首屆航運物流沙龍，暨現代物流研究所掛牌儀式」時做上述披露的，中遠物流、中海物流、中外運、鹿特丹商務代表處、以星航運、大宇物流等行業巨頭當日皆到場。

他透露，「意見」關於「探索建立國際航運發展綜合試驗區」的條款，實際將以洋山保稅港區為主，措施是「對註冊在洋山保稅港區的航運企業、物流企業等相關業務收入免徵營業稅，創新海關監管制度，並研究實施啓運港退稅政策」。此外，加快滬國際航運中心建設的措施亦將包括：加快洋山港基礎設施建設，加快江海直達；大力發展航運服務機構；發展北外灘、陸家嘴、臨港等航運服務集聚區；支持開展船舶融資、航運保險；以及允許境外郵輪公司在滬設立經營性機構，建立郵輪產業金融服務體系等。

促長三角港口一體化

王明志表示，今年上海組港管委會的工作計劃中，已經考慮了如何落實國務院加快滬國際航運中心建設的意

見。「組港管委會去年就做了『長三角港口一體化的發展模式研究』，在政策、管理機構、運營、信息一體化等方面都將加強整合，正在形成一個推進方案」。據透露，長三角港口信息一體化尤其被各方看中，將主要改革兩個方面內容：第一是政府管理信息的一體化，第二是建立區域的數據中心和EDI中心，實現報關單證無紙化傳輸。此外，相關部門眼下還在醞釀「長三角地區集裝箱運輸應急聯動機制」，以防止區域港口惡性競爭，為應對航運業危機留下後勁。

建東北亞國際樞紐港

來自上海組港管委會的數據顯示：2008年，長三角主要港口共完成集裝箱吞吐4795.9萬標箱，其中上海港佔58%，浙江佔24%，江蘇18%。而寧波舟山港近年的吞吐量急增，其在東北亞10個主要港口的集裝箱吞吐量中所佔比重，已由1996年的4.88%，提高到2008年的30%。「其間東北亞主要港口集裝箱吞吐量總體增長1.9倍，而上海增長13.2倍，寧波舟山港增長53倍」。

王明志指出，根據中央定位，上海國際航運中心總體目標是到2020年，基本建成具有全球資源配置能力的國際航運中心。「在此基礎上，將基本形成以上海為中心、江浙為兩翼，以長江流域為腹地，與國內其他港口合理分工、密切合作的東北亞國際樞紐港。」

【本報上海29日電】

珠江客運有限公司 粵一港水路客運航線表					香港國際機場水路客運航線表						
航線	香港	內地	露泊碼頭	船名	航時	航線	香港	內地	露泊碼頭	船名	航時
珠海(九洲港)	07:30	08:00	海威	1小時10分	中山	07:30	08:00	中港碼頭	中山	1小時10分	
	08:30	10:00	海威			08:30	09:30	中港碼頭	蓮仙湖	1小時30分	
	09:30	11:45	海威			10:00	11:30	中港碼頭	翠亭湖	1小時30分	
	11:30	14:00	海威			13:00	16:00	中港碼頭	岐江	1小時30分	
	13:30	16:00	海威			15:00	17:30	中港碼頭	興中	1小時30分	
	15:30	17:00	海威			16:00	20:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
	17:30	17:30	海威			18:00	18:00	中港碼頭	順水	1小時55分	
	19:00	21:30	海威			19:00	19:00	中港碼頭	順風	1小時55分	
	21:30	21:30	海威			20:00	20:00	中港碼頭	順景	1小時55分	
	21:30	21:30	海威			21:30	21:30	中港碼頭	順興	1小時55分	
番禺(九洲港)	07:30	08:00	蓮山湖	1小時50分	江門	07:30	08:00	中港碼頭	蓬萊湖	2小時30分	
	10:40	10:40	蓮山湖			08:30	10:00	中港碼頭	五邑湖	2小時30分	
	13:50	16:00	蓮山湖			10:45	11:00	中港碼頭	三環湖	4小時	
	14:30	15:00	蓮山湖			13:30	13:30	中港碼頭	高明湖	4小時	
	16:30	16:30	蓮山湖			15:20	17:30	中港碼頭	高明湖	4小時	
	18:00	18:00	蓮山湖			18:00	18:00	中港碼頭	高明湖	4小時	
	19:30	19:30	蓮山湖			19:00	19:00	中港碼頭	高明湖	4小時	
	21:30	20:30	蓮山湖			20:00	20:00	中港碼頭	高明湖	4小時	
	21:30	21:30	蓮山湖			21:30	21:30	中港碼頭	高明湖	4小時	
	21:30	21:30	蓮山湖			21:30	21:30	中港碼頭	高明湖	4小時	

江門與港物流業合作



江門市經貿局局長溫偉文(前右)與香港物流商會會長羅焯楓(前左)分別代表兩地在「備忘錄」上簽字

【本報訊】江門市經貿局局長溫偉文與香港物流商會會長羅焯楓日前在香港簽署《促進現代物流業發展合作備忘錄》，明確雙方在物流合作、交流和培訓的機制。溫偉文表示，隨著粵港澳三地在工業和服務業加快融合，區域經濟發展具有巨大潛力，有關備忘錄將可促進兩地物流優勢互補、互惠互利的合作，亦明確合作形式，達成了建立區域物流合作和培訓機制。他指出，江門重視與香港物流業界的合作，與香港物流商會保持著良好的合作關係，兩年來雙方通過高層互訪、研討交流、實地考察等多種形式，推動江門物流合作向前發展。

東星航陷破產清算

【本報訊】東星航空被勒令停航後，重組行動即陷入僵局，最終會被進行破產清算。目前已有6家債權人向武漢市中級人民法院申請執行破產清算法律程序，法院已凍結了東星航空旗下16個賬戶。據安永會計師事務所的審計結果顯示，東星航空拖欠飛機租賃費、機場起降費、航油費、保險費數額巨大，僅欠武漢天河機場停機費已達6000萬元(人民幣、下同)，虧損已達5億元左右，並有100多名機師和空中服務員從去年12月起未發工資。武漢市政府負責人表示，由於東星出現巨額虧空會危及航空安全和影響員工利益，加上有關債權人已採取法律措施，因此請求中國民航暫停東星航班經營許可，並迅速調集4家航空公司多架飛機臨時執飛東星停飛的航線，為旅客辦理退票、改簽等事宜。不過，即使東星已停航，每天淨支出費用仍近100萬元，目前該公司已到賬和可收回的資金約320萬元，急需開支卻達2000多萬元，其中4家航空公司代為執飛的5天成本已費近千萬。