

伦敦国际航运中心应对金融危机的经验借鉴及对上海的启示

董 岗 汪传旭

(上海海事大学 200135)

内容摘要: 本次金融危机对国际航运产生了深远的影响,伦敦国际航运中心的航运服务部门就业岗位数量下降幅度接近四分之一,但对伦敦国际航运中心的全球领先地位影响不大。伦敦国际航运中心如何应对金融危机并继续保持全球航运业尤其是全球高端航运服务业的领先地位,对于上海国际航运中心应对目前的航运业不景气环境、增强全球资源配置能力和角逐航运高端服务市场具有明显的借鉴作用。

关键词: 伦敦 国际航运中心 金融危机 经验借鉴

中图分类号: F063.1 文献标识码: A 文章编号: 1005-1309(2012)05-0100-008

一、金融危机对国际航运业的冲击

(一) 世界海运

从1985年到2002年,全球海运贸易的年平均增长率为3.5%;但从2003年到2007年,海运贸易的年平均增长率加速至6.4%。但2008年第四季度开始的金融危机导致当年增长率放缓至2.8%;2009年,金融危机的影响进一步显现,导致全年海运贸易量仅为78.4亿吨,同比下降了4.5%;2010年,新兴市场的强劲增长推动了海运贸易出现反弹,全年海运贸易完成84.7亿吨,增长幅度高达8.04%。

(二) 新船订单

在过去十年中,新造船的订单大幅增加,从1998年的0.91亿载重吨增加到2008年底的5.87亿载重吨,增幅超过五倍。金融危机导致2009年和2010年的新船订单持续下降,截至2010年底,全球新造船订单下降到4.42亿载重吨,与2008年的峰值相比下降幅度达24.70%。

(三) 航运债券

截至2010年底,在全球证券交易所上市的航运企业共计179家,其中,在纽约证券交易所和纳斯达克证券交易所上市的航运企业达53家,占全球上市航运企业总数的29.61%;而伦敦证券交易所上市的航运企业只有6家,仅占全球上市航运企业总数的3.35%。2003年,全球航运企业的债券发行金额为70亿美元,但从2005年到2006年,平均每年发行总额超过100亿美元,

收稿日期:2012-03-20

作者简介:董岗:上海海事大学经济管理学院讲师,管理学博士。汪传旭:上海海事大学经济管理学院教授,博士生导师。

2007年发行金额高达150亿美元。由于金融危机,2008年发行金额为零,2009年债券发行量恢复到60亿美元,2010年则创纪录的达到243亿美元,比2009年增加了305.00%。

(四) 航企市值

金融危机导致全球最大的50家航运企业市场价值从2007年底的2970亿美元下降到2008年底的1210亿美元,降幅达59.26%,即航运企业市值减少了一半以上。截至2010年底,航运企业市值为1720亿美元,虽然比2008年增加42.15%,但比2007年下降42.09%,即50家航运企业的市场价值只是部分地从金融危机中恢复。此外,金融危机对国际航运业的冲击还反映在航企市值在全球股票市值中所占份额上面,从2007年底的0.49%下降到2008年底的0.37%,截至2010年底又下降到0.31%。

二、金融危机对伦敦国际航运中心的影响

(一) 全球份额

截至2010年,伦敦仍然是在全球范围内为国际航运界提供专业航运服务的领先中心,为业界提供船舶融资、船舶经纪、航运保险、保险经纪、船舶检验、航运法律和航运会计、航运仲裁等方面所需资本和专业知识。与2008年相比,伦敦国际航运中心在船舶融资、核保和保赔保险方面的市场份额进一步提高;油轮、干散货船和二手船舶经纪方面的市场份额基本不变;船舶检验方面的市场份额则出现下降。

表1 伦敦航运服务占全球市场份额

航运服务	2008年(%)	2010年(%)
船舶融资	13	15
核保保险	17	20
保赔保险	61	62
劳埃德船级社	17	16
油轮经纪	50	50
干散货船经纪	30-40	30-40
二手船经纪	50	50

数据来源: Maritime Services 2009-2011

(二) 海外收入

金融危机对伦敦国际航运中心的海外总收入影响不大,反而从2008年的21亿英镑增加到2010年的22.16亿英镑,增加幅度为5.52%。其中,船舶经纪虽然海外收入同比下降21.52%,其在海外总收入的比重从2008年的45.14%下降到2010年的33.57%,仍然是海外总收入的最大贡献者;其次是船舶融资,其海外收入不仅同比增加32.40%,而且其在海外总收入的比重也从2008年的23.81%增加到2010年的29.87%;而保险经纪超越航运法律成为第三大贡献者,增幅高达103.59%;此外,船舶检验和航运法律的海外收入变化不大。

表2 伦敦国际航运中心的海外收入(亿英镑)

航运服务	2008年	2010年	同比变化
船舶经纪	9.48	7.44	-21.52%
船舶融资	5.0	6.62	32.40%
航运法律	2.05	2.08	1.46%
保险经纪	1.95	3.97	103.59%
船舶检验	0.72	0.7	-2.78%
其他服务	1.8	1.35	-25%
总计	21	22.16	5.52%

数据来源: Baltic Exchange, Lloyd's Register, The City UK。

(三) 就业岗位

金融危机对伦敦国际航运中心的就业岗位数量影响较大,从2008年的15600个下降到2010年的11935个,下降幅度接近四分之一。其中,船舶经纪、船舶检验、航运法律、航运教育和研究咨询等均呈下降趋势,尤其是船舶检验的降幅达70%;而航运保险和船舶融资却同比增加,尤其船舶融资的增幅也高达71.5%。

表3 伦敦国际航运中心的就业岗位(个)

航运服务	2008年	2010年	同比变化
船舶经纪	5000	4200	-16.00%
船舶检验	3000	900	-70.00%
航运保险	2950	3150	6.78%
航运法律	2050	1272	-37.95%
船舶融资	200	343	71.50%
航运教育和研究咨询等	2400	2070	-13.75%
总计	15600	11935	-23.49%

数据来源: Baltic Exchange, Lloyd's Register, Maritime London

(四) 航运服务

1. 船舶经纪。船舶经纪是国际航运业务的核心业务,汇集了船东、租船人及其他关联方。2010年,伦敦200家船舶经纪公司共产生7.44亿英镑的净出口收入,虽然比2009年的7.14亿英镑增长4.20%,但与2008年400家船舶经纪公司创造的9.48亿英镑净出口收入相比,下降幅度达21.52%。此外,由船舶经纪在场外衍生工具市场进行的远期运费交易协议也从2008年的21400万票下降到2010年的14000万票,下降幅度超过三分之一。

2. 船舶融资。国际航运界的主要融资来源包括国际商业银行、投资银行和专业投资机构。2010年,全球40家主要贷款人提供的船舶融资高达4520亿美元,仅比2008年的4620亿美元最大值略微下降2.16%。而伦敦银行界2010年的船舶融资规模高达645亿美元,比2008年的500亿美元增加29.00%。其中,六家航运专业银行提供430亿美元,七家综合银行提供190亿美元,其余银行提供25亿美元,所占比例分别为66.67%、29.46%和3.87%。

3. 航运保险。伦敦是国际航运保险和再保险交易的全球领先中心,其航运保险具有典型的

高风险特征。2010年,伦敦市场的直接航运保险费创纪录的高达51亿美元,比2008年的37亿美元增加了37.84%。此外,伦敦还是全球最大的航运保赔保险中心,2010年在伦敦经营的保赔俱乐部总保费为20.7亿美元,比2008年的17.9亿美元增加15.64%,伦敦在国际保赔市场的份额也从2008年的61%略微上升到2010年的62%。

4. 保险经纪。2010年,伦敦约有20家涉及航运保险业务的保险经纪公司,航运保险经纪公司的总收入为3.97亿美元,比2008年的3.54亿美元增加12.15%。其中,核保保险方面的保险经纪收入为3.19亿美元,比2008年的2.87亿美元增加11.15%;保赔俱乐部方面的保险经纪收入为0.78亿美元,也比2008年的0.67亿美元增加16.42%。

5. 航运法律。伦敦也是为国际航运界提供世界领先的航运法律服务中心,拥有40多家航运法律机构,许多争议通过专业的海事法院和商业法院审理;此外,在争议各方同意的条件下,争议也可通过仲裁方式进行裁决。2010年,在伦敦受理的航运争议案件共计4782件,比2008年的4801件下降0.40%。其中,海事法院、商业法院和伦敦海事仲裁员协会三种方式受理的争议案件数量分别为190件、1100件和3492件,与2008年同比分别增加68.14%、增加9.57%和下降5.21%。

6. 船舶检验。2010年,伦敦劳氏船级社仍然是全球第二大船级社,检验船舶1.62亿吨占据全球16.27%的市场份额,而2008年检验船舶1.47亿吨占全球16.90%的市场份额。由于全球船舶检验总吨位从2008年的8.70亿吨增加到2010年的9.96亿吨,金融危机后伦敦劳氏船级社的检验吨位有所上升,但其所占国际市场份额略微下降。

三、后危机时代伦敦国际航运中心保持全球领先地位的经验借鉴

金融危机以后,伦敦在全球航运业尤其是高端航运服务业中继续保持领先地位,这与伦敦政府和行业管理部门所采取的措施密不可分,可为上海国际航运中心应对目前的航运业发展不景气提供借鉴。

(一) 提升船舶吨位规模,巩固自身的航运业基础

外界普遍认为航运高端服务是伦敦国际航运中心的显著特征,但航运高端服务的发展并不完全依赖于本国的航运业,然而作为一个极具竞争力的全球性产业,若没有强有力的国内航运业的直接支持,不仅该国际航运中心的主导地位,甚至航运高端服务的国际份额都会受到严重威胁。因此,在金融危机对国际航运业造成严重冲击的背景下,伦敦国际航运中心积极采取措施提升自有船队和船舶注册的规模以巩固航运业的发展基础。不仅借助2000年成立的非营利组织——海事伦敦(Maritime London)深入推动位于伦敦的所有航运利益团体与政府相关部门(贸易投资总署、财政部、交通部、皇家税务及海关总署)进行沟通协调,鼓励外国航运利益团体优先向伦敦集聚;还依托2003年成立的航运推广机构——海洋梦想(Sea Vision),其由来自海上及岸上的260个单位共同组建,涉及造船和海洋设备、港口、金融和法律服务、游轮休闲、政府部门、皇家海军、商业捕鱼、学术界、专业学会和协会等,向政府部门和社会公众推广其拥有的无可争辩的航运遗产并重新认识航运业的重要地位,尤其针对13~22岁的年轻人开展航运认知和职业发展的国家级运动;此外,除了进一步放宽船舶登记制度外,如不强求船东必须雇佣本国船员,还进一步提升船舶登记服务的快捷性和灵敏性,通过隶属交通部海事与海岸警备署的专业网站(www.dft.gov.uk/mca/mcga-ukshipregister)提供船舶注册信息和服务、列举注册英国的具体优势、填

写船舶和船东的预注册信息、注册船舶和船东资格审查、注册步骤的详细演示、详细说明为船东提供的服务内容、注册所需表格和文件的下载清单;所有注册的收费明细、发布英国船舶注册季刊信息。通过上述努力,伦敦国际航运中心的航运业基础得到进一步巩固,2010年,英国船队拥有量达到2100万载重吨,仅仅比2008年的2130万载重吨略有下降;船舶登记达1488艘,1821万载重吨,分别比2008年的675艘、1500万吨增加120.44%和21.40%。

(二)整合业界不同部门,向外界发出同一个声音

为应对金融危机可能对伦敦国际航运中心的冲击,就航运业界共同关心的重大战略和实际问题向英国政府和欧洲委员会发出统一声音。2008年12月3日,位于伦敦的波罗的海交易所、英国港口协会、英国航运协会、英国皇家特许船舶经纪人协会、海事伦敦和英国主要港口集团六大航运组织联合组建业界统一机构——海事英国(Maritime UK),其中,英国航运协会共拥有137名成员,代表了超过917艘、约2690万载重吨船舶的声音,约占英国航运业的90%;英国主要港口集团代表了英国40多个港口、其成员的港口总吞吐量约占英国进出口总量的2/3。海事英国的主席由代表航运、港口和航运服务三大部门的负责人每六个月轮流担任,首任主席由伦敦港口管理局局长担任;秘书处设在英国航运协会,由其工作人员负责处理海事英国的日常事务。此外,不同于其他的游说团体,海事英国不仅以简报形式提供给立法者有关航运业问题的综合清单,涉及安全航行、航运减排、低硫燃油和船员培训等内容;同时提供有助于航运、港口及航运服务部门快速发展的一系列建议;还寻求与业界相关的其他政府部门以及利益相关者进行合作,使其在对航运、港口和航运服务部门正确认识的基础上,预先提醒一些政策的实施可能会对伦敦国际航运中心的全球领先地位所带来的威胁。

(三)吸收海外人员入会,强化航运中心的国际性

金融危机造成全球造船业、干散货贸易和租船业务的重心加速向东迁移,伦敦国际航运中心的主要竞争对手也都制定了取而代之的战略计划,包括极具吸引力的公司所得税和个人所得税。其中,新加坡的战略计划甚至被称为“伦敦的加强版”,对伦敦全球航运中心地位带来严峻挑战,如已延长至2016年3月的海运业金融支持计划规定,只要是新加坡当地的船舶管理公司,无论营运船舶的注册国籍均可享有税项豁免,部分船舶代理公司、船舶经纪公司和货运衍生产品交易商都已获得低至10%的企业优惠税率;此外,新加坡还将进一步增加对航运业的税务支持,包括将商品及服务税的零税率范围扩大至船舶零部件维修及保养行业,并确立买船或造船租赁利息豁免预扣所得税措施。为更快适应金融危机造成的航运市场环境转变,确保在航运业缓慢复苏和加速东移的过程中不失优势,伦敦国际航运中心积极通过吸收海外会员的方式强化其国际性。截至2010年,位于伦敦的英国特许船舶经纪人协会(ICS)在全球共拥有24个分会、3500个个体会员和120个公司会员,代表了遍布世界各地的船舶经纪人、船舶管理者和代理商,并在全球拥有16个远程学习中心为新进入者和业内人士提供相应的辅导课程;海损理算师协会(AAA)拥有来自26个不同国家的350个会员,包括海上从业人员、保险经纪人、索赔理算师和律师,并通过协会秘书处将海损理算的专业知识传播到全球各地;皇家造船师学会(RINA)的会员遍布90多个国家,广泛代表了全球航运业、科研院校和海事组织,参与各种船舶的结构设计、建造、维修和运营;轮机工程及海事科技学会(IMAREST)在世界各地拥有超过15000名会员、50个国际分支机构。

(四)以航运金融为核心,推广伦敦航运高端服务

金融危机对英国金融业打击严重,截至2010年底,在伦敦证券交易所上市的航运企业只有6家,仅占全球上市航运企业总数的3.35%。为进一步将伦敦国际航运中心的航运金融服务向国

外推广,2010年5月12日,伦敦国际金融服务局与英国贸易投资总署的金融服务业咨询委员会合并成立英国金融城(The City UK.),由航运金融和相关航运专业服务各部门中经验丰富专家构成咨询委员会、执行委员会和主要委员会,在伦敦金融城支持下,担当政府与产业沟通的桥梁,恢复伦敦航运金融等航运高端服务的声誉,推广伦敦航运金融到海外市场。通过与英国贸易投资总署、伦敦金融城以及其他组织进行合作协调,将推广重心放在金砖四国和海合会国家,如伦敦作为巴西国家发展银行第一家海外子公司所在地,双方合作的关键领域包括风险资本、再保险、法律服务;推动伦敦市长对俄罗斯进行访问,并为访问负责招募商务代表团;确保业界问题列入英国与印度的部长级议题并成为双边贸易协定的重要内容;在中国举办金融服务周,内容涉及并购、资产管理、航运金融、争议解决等;推动伦敦金融等航运专业服务在海湾国家的市场开拓,与阿联酋、沙特和巴林等国成立双边伊斯兰金融工作组。此外,还借助包括英国贸易投资总署遍布全球100多个国家和地区的分支机构,将伦敦航运金融等航运高端服务推广到斯里兰卡、泰国、波兰、罗马尼亚和南非等国。

四、伦敦国际航运中心发展过程中需要避免的教训

尽管伦敦国际航运中心的发展在很多方面值得上海借鉴,但从辩证的角度来看,伦敦国际航运中心发展过程也有不尽如人意之处。上海国际航运中心的建设既要吸取他家之长,又要避免他家之短,以利于少走弯路,实现跨越式发展。

(一) 主管方反复修改航运政策,丧失了政策的稳定性和可预见性

自2000年以来,吨位税制度已经成为英国航运政策的基石。但征收吨位税参照的是船舶净吨位,而不考虑航运企业的实际经营状态,即使在金融危机的背景下,航运企业遭受经营亏损,企业仍将按吨位纳税。因此,面对金融危机,围绕航运企业的税赋和加强政府税收的监管,在吨位税制度的实施过程中承担监管职责的三驾马车之一,皇家税务及海关总署(HMRC)对吨位税政策的修订出现反复,如2009年9月10日,皇家税务及海关总署出台新版吨位税指导手册,最关键的变化是要求实施吨位税的航运企业必须在英国境内进行船舶的日常技术管理,还对液化气船、邮轮以及超过6220万美元的船舶税收优惠做出更多限制,取消了原吨位税中允许船舶出租人享受的税收优惠,并追溯到2008年12月19日以后签署的除融资租赁以外的所有租赁合同;2010年3月4日,在吨位税指导手册中增加如何对待提供运输服务且必须在海上进行补给的船舶;2010年9月9日,在吨位税指导手册中删除了有关撤回通知的内容;2010年11月17日,在吨位税指导手册中去除了首次实施和再次实施吨位税之间的必然联系。到了2011年10月12日,皇家税务及海关总署又对吨位税指导手册的相关内容进行修改,但此次修改的总体效果是将吨位税恢复到2009年最初修订前的状态。作为航运政策的主管方,其反复修改的行为不仅丧失航运政策的稳定性,对伦敦国际航运中心造成了当下负面影响,如长荣海运已将11艘英国籍集装箱船转到新加坡注册;还影响了航运政策的可预见性,将会对伦敦国际航运中心造成潜在的长期损害,如马士基和达飞轮船以未来税制改革不明为由暂停在英注册新船。

(二) 以居所为基础的税收新政,导致伦敦航运界“外国人”出走

由于金融危机对英国经济影响深远,尤其是金融业内缴的税额大减并高达数百亿英镑计。为提高政府的税收收入英国改变了外国居民的缴税办法,根据英国金融法案(UK Finance Act 2008)实施以居所为基础的税收新政,针对非通常居住和不具英国居籍的外国居民纳税人,对其

在英国境外获得的所有收入和收益每年征收3万英镑的基本汇款税收。其中,通常居住是指在一个纳税年度内(当年4月6日到次年4月5日)在英国居留的天数不少于183天或连续到访英国的平均天数不低于91天;居籍则指某人原籍的国家或国家的一部分。而在此前,暂时居住在英国的外国居民纳税人虽然与英国居民一样对其在英国境内产生的收入和收益进行纳税,也对汇到英国的任何境外收入或收益进行纳税,但对其在英国境外获得并留在境外的收入及收益不征税。虽然海外的船东和航运代理人团体为伦敦成为领先的国际航运中心做出了突出贡献,但他们大多是短暂居住在英国,基本汇款税收的实施对伦敦国际航运中心的“外国人”造成了较大影响。根据希腊航运合作委员会提供的数据:该项税收新政导致希腊航运合作委员会150家公司成员中约有50家离开了伦敦,不仅使1500个职位流向海外,还使希腊籍船东在伦敦管理的全球船队份额由15%下降到10%。因此,基于居所标准修改缴税的办法虽可获得短期利益,但更应考虑“外国人”为伦敦航运界建立起的联系纽带和所带来的长久优势。

五、对上海国际航运中心角逐高端航运服务市场的启示

(一) 以增值税试点为契机,营造较为稳定的航运税制环境

2011年10月26日,国务院常务会议决定从2012年1月1日在上海市交通运输业和部分现代服务业开展营业税改征增值税试点;2011年11月17日,财政部、国家税务总局正式公布营业税改征增值税试点方案,其中交通运输业适用11%的税率。因此,上海应借鉴英国吨位税的反复修订对伦敦国际航运中心造成负面影响的教训,为了保证增值税改革试点能够在一段时期内平稳实施,建议成立由上海市财政局、上海市税务局(地税局、国税局)、上海市交通运输和港口管理局承担监管交通运输业试点增值税改革职责的三驾马车,全面衡量交通运输业试点增值税改革的效果,即不仅考虑本市交通运输企业在本地业务的影响,也要分析本市交通运输企业在兄弟省市以及国外业务的影响,为在全国范围内实现增值税“扩围”和增值税政策的平稳实施积累经验,营造相对稳定的航运税制环境。

(二) 整合业界分散性资源,统筹协调业界不同声音

借鉴伦敦航运界通过组建统一机构向外界传递一个声音的经验,建议整合现有的分散性资源,组建统一代表上海航运界的组织——海事·上海,成员包括上海市交通运输和港口管理局、上海市城乡建设和交通委员会、上海航运交易所、上海组合港管理委员会、上海港口行业协会、上海船东协会、上海国际航运研究中心、中国船级社上海分社、中国海事仲裁委员会上海分会、中国交通运输协会邮轮游艇分会等,涉及上海国际航运中心建设的航运、港口和航运服务三大内容,主席可由各成员的负责人轮流担任;秘书处可设在上海市城乡建设和交通委员会的航运建设协调处,由其工作人员负责处理日常事务,目的是就共同关注的关键问题正式向外界传递同一个声音。

(三) 加强与伦敦业界合作,在承接转移中学习创新

2008年金融危机爆发以来,欧盟要求场外衍生品要在中央交易系统进行交易以提高透明性、流动性和监管性;2010年,波罗的海交易所航运运价衍生品电子化中央交易系统上线测试;2011年4月11日,“波罗的海航运交易所全球航运运价衍生品中央交易系统”在上海启动,从而为上海在人民币国际化进程日益加快的背景下推出具有自主知识产权的远期运费交易系统提供学习经验;2010年11月8日至12日,劳氏船级社与上海海事大学合作培训亚太地区验船师,来自中

国、韩国和俄罗斯等国家的 11 名验船师使用上海海事大学自行研制的轮机模拟器接受船舶控制与安全系统检验和船舶电气检验的培训。作为航运实体业务和航运高端服务重要市场的亚太地区,与被誉为“伦敦加强版”的新加坡不同,伦敦更容易把上海看成合作者而非替代者。因此,对于一直致力于走航运高端化、国际化发展路线的上海国际航运中心,应加强与伦敦航运专业机构的合作,在承接国际航运产业转移中学习创新。

(四) 加强国内外合作与协调,增强航运中心的国际影响力

借鉴伦敦国际航运中心通过吸引海外人员入会强化航运中心的国际性和以航运金融为核心推广伦敦航运高端服务的经验,吸取以居所为基础的税收新政导致伦敦航运界“外国人”出走的教训,上海国际航运中心首先应强化对长江流域的辐射影响,尤其是加强与南京长江航运物流中心、武汉长江中游航运中心和重庆长江上游航运中心之间在港口、航运和航运服务方面的合作;其次应加强与大连东北亚国际航运中心、天津北方国际航运中心、青岛东北亚国际航运中心以及与广州国际航运中心的协调发展,并与香港国际航运中心错位互动;利用中非合作论坛、泛北部湾经济合作论坛、金砖国家友好城市合作论坛等对话机制,加强与非洲国家、东盟国家以及新兴经济体国家在国际航运和航运服务方面的合作,不断增强上海国际航运中心的国际影响力。□

The experience of London as international shipping center to deal with financial crisis and the reference to Shanghai

Dong Gang Wang Chuanxu

Abstract: The financial crisis had a profound impact on international shipping. The shipping service sector jobs declined by nearly a quarter in London. But the financial crisis has little effect on the global leadership of London. The experience of London to deal with the financial crisis will help Shanghai to respond to the current downturn in the shipping industry environment, enhance the ability of the global allocation of resources and compete for shipping high-end services market.

Keywords: London; international shipping center; financial crisis; experience learning