

伦敦发展国际航运中心的经验及启示

张丽

一、关于国际航运中心的定义

国际航运中心是一个发展的概念。随着时代的变迁,国际航运中心的内涵及其体制安排也经历了不断的演进。

国际航运中心,只是一种公认的、定性的说法,并没有一个确切的定义,人们可以从不同的侧重点进行定义。目前国内外对国际航运中心的定义,比较有代表性的如:

——国际航运中心是一个由发达的航运市场、充沛的物流以及众多的航线、航班、船舶会集的国际航运枢纽。它由深水航道、港口码头、通畅的集疏运条件等硬件组成,有完善的服务与管理等软件作保障。

——国际航运中心一般以国际贸易中转港为标志,航运要素齐全并已形成规模,处于全球海运干线网络的重要节点,依托区域经济中心城市,融国际贸易、金融、经济中心于一体,在经济区域的港口城市群中居核心的航运枢纽地位。

——国际航运中心是一个功能性的综合概念,是集金融发达的航运市场、充沛的物流、众多的航线航班于一体,一般以国际贸易中心、金融中心、经济中心为依托的国际航运枢纽。

上述定义都强调了航运要素的有效配置和整合,但是侧重点不同,有的侧重于港口硬件设施的建设,而有的则更加关注航运中心的软环境建设。总之,国际航运中心是指以综合经济实力较强的港口城市为依托,

融发达的航运市场、完善的服务体系、丰沛的物流、众多的航线于一体,集聚各种航运要素的经济区域或国际化港口城市。国际航运中心不仅仅是港航运输中心,还是区域综合运输中心、金融中心和贸易中心。

笔者认为,作为一个国际航运中心绝不仅仅是船舶与集装箱的聚集地,更重要的功能应体现在航运金融、航运信息、航运知识等航运资源的整合和创新上,而后者是航运中心的关键所在。

应当指出,目前我国存在混淆港口与国际航运中心的概念,将港口建设等同于国际航运中心建设的现象。国际航运中心离不开港口,但是它的层次远远高于港口。国际航运中心发展的重点,不仅局限在目前所强调的吞吐量,而是突破港口的界限,发展与航运业密切相关的高端服务业;不应仅仅是一个吨位大港,还应是更高层次的价值大港。

二、伦敦国际航运中心发展历程及其与我国港口软硬环境建设对比

1. 伦敦航运中心的发展历程

在世界国际航运中心中,伦敦国际航运中心是典型的代表,其发展可以分为四个阶段。

形成期:伦敦作为英国的首都,是英国最大的城市,也是世界上最早出现的国际航运中心城市。17世纪中期,英格兰和苏格兰合并为一个国家后,伦敦迅速发展成为英国最大的贸易中心、追加服务贸易中心和手工业生产中心。18世纪初,伦敦再出口商品占到了英国全国

比重的 80% 以上, 雄厚的贸易实力、资本实力和商品生产实力为伦敦国际航运中心的形成打下了坚实的基础。

发展期: 18 世纪末, 第一次工业革命后的英国, 纺织工业和采矿业成为主导产业; 以伦敦为中心城市的英格兰中部大城市带开始崛起, 为伦敦发展为国际航运中心提供了可靠的腹地货运保障。伦敦成为全球国际商业和贸易中心、国际金融中心, 带动了海运、金融、保险服务的发展, 成为国际运输枢纽与欧洲的门户。在上面这些因素的共同作用下, 奠定了伦敦在国际航运市场的核心地位。

成熟期: 第一次世界大战以后, 英国与其他欧洲国家一样遭受严重创伤, 加上 20 世纪 20 年代的经济萧条和 20 年代末 30 年代初的经济危机, 特别是“二战”对英国经济的打击, 再加上二次工业革命后德国、美国经济的飞跃发展, 使得英国在世界经济与贸易体系中的地位江河日下, 但是, 伦敦却依然与纽约并列为世界上最大的国际大都市, 伦敦国际航运中心的地位依然稳固。究其原因, 除了经济政治上的因素外, 先进的商船队、发达的租船市场以及多样化的航运服务, 使伦敦依然傲居国际航运中心之列。这一时期, 伦敦国际航运中心还最早出现了由货运中心向服务中心转型的趋势。

转型期: “二战”后的英国国际竞争力日益下降, 给伦敦国际航运中心的发展带来了不利的影响。但伦敦却抓住时机, 利用其在服务业上的比较优势, 生产性服务业和消费性服务业蓬勃兴起, 使得伦敦继续成为现代化的国际航运中心城市, 在全球航运服务业很多方面处于垄断地位。

2. 伦敦国际航运中心与我国港口的软硬件环境对比

当今伦敦国际航运中心在航运硬环境方面并不突出, 具体数据如表 1 所示。

表 1 伦敦与我国港口硬件设施对比

| | 伦敦 | 上海 | 大连 | 天津 | 青岛 |
|------------|-----|----|------|------|----|
| 集装箱吞吐量世界排名 | >45 | 5 | 39 | 28 | 20 |
| 深水泊位数 | 40 | 97 | 40 | 53 | 32 |
| 航道水深(米) | 12 | 16 | 15.5 | 15.5 | 17 |

上面几组数据客观地显示了目前作为公认的国际航运中心的伦敦与我国一些主要港口硬件实力的情况

对比, 可以看出, 作为国际航运中心的伦敦在硬件设施方面并不比我国的港口强。但是伦敦在航运中心的软环境方面占据强有力的垄断地位, 而这个垄断地位是历史和经济发展的结果, 其稳定性之强不是一朝一夕可以赶超的。

伦敦是国际金融中心。伦敦银行间同业拆借市场利率 (LIBOR) 成为全球国际金融通行的基准利率。LIBOR 贷款条件成为全球船舶融资市场的标准之一。

伦敦是国际航运信息枢纽。伦敦是世界海运专业媒体最为集中的城市, 国际航运业权威机构德鲁里航运咨询公司、国际造船业权威机构克拉克松研究公司、国际海事权威机构劳氏船级社、国际集装箱运输权威集装箱化国际资讯中心等均设在伦敦, 出版的《劳氏航运经济学家》、《国际集装箱化年鉴》, 以及德鲁里和克拉克松发布的研究报告与国际数据, 指导着全球航运交易与航运市场的运行。

伦敦是航运融资及海上保险中心。2006 年, 仅发生在伦敦的船舶贷款总额就占世界总量的 18%, 船舶保险费收入占全球总收入的 23%。

伦敦拥有世界上最重要的航运交易所。起源于 17 世纪的波罗的海航运交易所至今仍是国际上最重要的航运市场。它有 600 多家公司、2000 多名代表, 共经营世界总量 3/4 的干散货运输业务。定期公布的 BFI 波罗的海运费率, 是世界各地的不定期船市场制定运价的依据; 波罗的海国际航运中心制定的“统一杂货租船合同”, 是国际租船合同的标准形式; 由伦敦和纽约船舶经纪人协会修订而成的“世界油船运价表”, 是世界油船市场的标准运价。

伦敦是官方和非官方国际海事机构的集聚地。至少有 15 个国际组织总部设在伦敦。其中, 联合国下属唯一的专门海事机构国际海事组织总部就设在伦敦。

伦敦是世界国际海事法律服务中心。在解决海事纠纷方面, 英国法律的应用比世界上任何一个国家的法律都要广泛。另外, 世界最大的国际航运经纪人公司也设在伦敦。伦敦完成了世界 50% 的油轮运输和 30% ~ 40% 的干散货运输的洽谈合同。

表 2 为我国几个主要港口的航运交易市场情况。通过与上面伦敦国际航运中心的对比, 可以从一个方

面看到目前我国港口航运中心软环境的建设情况。

表2 我国部分港口航运交易市场情况

| 港口 | 直接航运交易市场 | 间接交易市场 |
|----|----------|---|
| 上海 | 上海航运交易所 | 上海证券交易所、上海期货交易所、上海石油交易所、上海商品交易所、上海产权交易所、上海外汇交易所 |
| 大连 | 大连航运交易所 | 大连商品交易所、大连石油交易所、大连产权交易所等 |
| 天津 | | 天津证券交易所、天津产权交易所、天津期货交易所 |
| 青岛 | | 青岛证券交易所、青岛产权交易所 |

对比伦敦航运中心，目前我国港口软环境与国际航运中心的要求差距很大。就航运交易所的情况来看，不但数量有限，其国际影响力更是与国际航运中心的要求相差甚远。

通过上述对比，可以得出一个很清晰的结论：真正意义上的国际航运中心体现在其“价值大港”，而非传统意义上的“吨位大港”。虽然目前的“价值大港”也都是由当年的“吨位大港”发展而来，但是在每一个特定的历史阶段，只会有一种模式成为主导；在现今，“价值大港”是国际航运中心的主导，依靠“吨位”来引领国际航运业已成为过去。

从上述伦敦国际航运中心发展经验及其与我国港口软硬件环境的对比中，还可以得到一个启示：对信息、知识和创新的依赖已成为目前国际航运中心发展的一个必然趋势。这也是国际航运中心由“吨位大港”向“价值大港”转化的动力机制所在。在这样的背景下，我国各大港口该如何应对，是很值得我们考虑的问题。

三、伦敦发展国际航运中心经验对我国的启示

从伦敦国际航运中心的发展历程我们可以看出，国际航运中心是特定地理和历史条件的产物，是逐步发展“形成的”，而不是“建成的”。就目前我国各大港口的现状来说，要想达到目前伦敦、纽约的国际航运中心的发展状态，力图短时间内改变目前的处境，可能性很

小。航运中心是“形成的”，其形成有特定的规律可循，国际航运中心的形成需要时间和机遇及历史文化的积淀。目前，我国港口的硬件环境已经达到了一定的国际水平，但是港口的软环境建设离国际航运中心的要求还相差很远。而后者才是建设国际航运中心关注的焦点，也是国际航运中心的灵魂所在。

航运中心软环境的建设不是一蹴而就的，不像硬环境建设那样，资金到位就可以相对较快见效。航运服务和研究能力等方面的建设有赖于良好的人才基础、科研环境和市场氛围，需要一定的历史积淀，而这需要经过一个相对长时间的积累过程。

当前，我国航运中心软环境的建设面临着一定的困难。就软环境而言，目前已有的伦敦、纽约等国际航运中心，已经形成一种垄断。例如，波罗的海航运指数，已经得到了整个航运业的认可，并将其作为日常运营的一种指导。我国上海航运中心虽然也建立了中国出口集装箱运价指数和中国沿海（散货）运价指数，但与波罗的海航运指数相比，无论是在国际影响力还是在其实质指导意义上都差距甚大。

在目前国际航运中心已发展为“价值大港”、国际航运中心高端航运服务业被垄断的背景下，我国港口要想跻身真正意义上国际航运中心之列，其困难之大可想而知。当然，世界经济的发展也给我国港口带来了机遇。相关部门和企业应该客观地分析面临的形势，明确自己的定位，与其国内的各大港口为了争先建立国际航运中心而进行盲目的建设，不如明确各个港口的现实处境和定位；与其众多港口为了争当“国际航运中心”而争夺，不如联合一致，寻找更合适、更可行的出路。

（作者单位：南开大学经济与社会发展研究院）

