

# 伦敦航运金融业务 和政策借鉴

谢蕾, 许长新

(河海大学沿海资源经济研究中心, 江苏 南京 211100)

**【摘要】**为了更好地推动上海国际航运中心和国际金融中心的建设,以伦敦航运和金融中心为参考,分析伦敦航运金融运作模式,包括航运金融业务内容,航运中心和金融中心的发展历程、现状,以及航运服务中心与金融服务中心的相互关系。总结伦敦航运金融运作对上海航运和金融中心发展的启示:完善航运服务与金融服务体系,发挥政府主导作用;增强金融创新能力,提高我国航运价格衍生品竞争力;建立健全我国相关法律,与国际接轨。

**【关键词】** 国际航运中心;国际金融中心;伦敦;上海

## 0 引言

1996年上海国际航运中心正式启动,历经10余年发展成为世界第一大港口、世界第二大集装箱港口。上海市发布《上海市加快国际航运中心建设“十二五”规划》,要求到2015年上海形成国际航运中心核心功能,实现航运要素和资源集聚,航运服务体系基本建成,国际航运综合试验区建设取得新突破。然而,目前上海的航运服务多集中于附加值比较低的下游产业链上,融资、保险、咨询等附加值高的领域还未发展起来。伦敦作为第一代国际航运服务中心,是建设现代航运服务聚集区的成功典范,因此完全有理由借鉴伦敦的航运金融运作模式,加速上海航运和金融中心的建设。

## 1 伦敦航运金融运作模式

航运金融是指航运企业运作过程中发生的融

资、保险、货币保管、兑换、结算等经济活动,以及由此产生的一系列相关业务的总称,可分为船舶融资、海事保险、资金结算和航运价格衍生品四大类型。

### 1.1 船舶融资

#### 1.1.1 税务租赁模式

英国政府长期以低息贷款方式支持船舶投资,以船舶建造调整基金形式补贴造船合同,此外,还以商船进口免征关税、造船原料和设备进口免征关税等方法来鼓励船舶投资。英国对船舶投资的税收优惠政策主要体现在折旧政策上,1985年以前英国实行自由折旧制度,后发展为余额递减折旧法。

英国主要的船舶融资方式为税务租赁模式,即利用英国税法中关于减免税的规定降低融资成本。在此模式下船舶折旧率可达25%,可使承租人

收稿日期:2013-06-29

作者简介:谢蕾(1988—),女,硕士研究生,研究方向为金融学;许长新(1963—),男,博士、教授,研究方向为金融工程与投资。

实现净现值利益,同时令出租人利用加速折旧获益。英国税务租赁模式发展的鼎盛时期为2003—2004年,但是随着英国税务制度改革,近年来税务融资市场大幅萎缩。

### 1.1.2 融资平台

伦敦的金融航运城中海运专业投资银行有50多家,这些银行每年为航运方面提供的贷款高达150亿~200亿英镑,占全球航运贷款总额的15%~20%。同时,投资银行也向航运业提供融资与咨询服务,主要业务涉及兼并与收购、股权与债券发行及其他结构性融资等。

## 1.2 海事保险

伦敦是世界保险业的中心,云集了全球前二十大保险和再保险公司,专门从事海上保险的劳合社就诞生于伦敦。伦敦航运保险市场保费占国际航运市场的23%。此外,伦敦还是保险赔付的最大管理中心。

世界上第一个船东互保协会 BRITANNIA 就成立于伦敦,主要承担保险公司不愿意承保的业务,由船舶所有人之间互相担保。随后,北英保赔协会、英国保赔协会、西英保赔协会、伦敦轮船保赔协会等相继成立。19世纪后期,以英国为中心的船东保赔协会群体在世界上形成了。

## 1.3 资金结算

航运资金结算中心是由航运企业内部设立的,是办理成员间资金往来结算、调拨、运筹以降低资金成本、提高资金使用效益的内部资金管理机构。它将银行的管理方式引入航运企业,将闲置货币资产化、生息资本社会化,其业务主要包括资金管理、消费信贷、买方信贷、设备融资租赁、保险、证券发行和投资等。

目前,挪威期货期权结算所、纽约商品交易所和伦敦结算所呈现三足鼎立的形势。

## 1.4 航运价格衍生品

1985年,波罗的海航运交易所推出了最早的

运费衍生品——波罗的海运费指数期货。1992年,远期运费协议(FFA)正式在波罗的海航运交易所操作,在当今海运运费市场中占据绝对优势。目前所运作的国际航运价格衍生品市场交易品种主要包括以下几个类型:

(1)干散货和邮轮航运运价衍生品交易品种主要有 FFA, Swap 和 FFA Option;

(2)集装箱航运运价衍生品交易品种主要包括 TEU CFSA, FEU CFSA 和 WCI。

## 2 伦敦航运中心和金融中心

### 2.1 伦敦航运中心和金融中心的发展历程

17世纪,英国最大贸易中心的地位为伦敦发展航运中心打下了坚实的基础。18世纪末,以伦敦为中心的英格兰中部大城市为伦敦发展航运中心提供了可靠的腹地保障。此后伦敦作为国际商业、贸易、金融中心,带动了海运、金融、保险等服务的发展。然而20世纪的经济危机迫使伦敦由货运中心向服务中心转型,在此之后,伦敦蓬勃发展生产性服务业和消费性服务业,使其继续保持着现代化国际航运中心城市地位。

### 2.2 伦敦航运中心和金融中心现状

#### 2.2.1 伦敦航运中心

FISHER ASSOCIATION 的报告显示,伦敦航运中心服务以市场交易为主,其航运服务业集群分为5类:航运(船舶所有人、船舶承租人、船舶管理人、船舶经纪人、班轮机构)、行业协会(国家和国际机构代表、工会)、中介服务(海事保险、银行、审计、测量师和技术顾问、法律顾问)、支持服务(商业顾问和研究人员、媒体公司、海事院校、人员配备和招聘机构、信息和通信技术服务)、海事治理与监管(国际航运组织和国家代表、船级社、劳合社保险市场、波罗的海航运交易所、英国政府)。其关系如图1所示。中介服务中,银行,尤其是投资银行是服务中心的重点,其次是法律服务和资金管理。银行与保险间的关联度非常高,而审计对

其他部门的依赖程度高于其他部门对它的依赖程度。

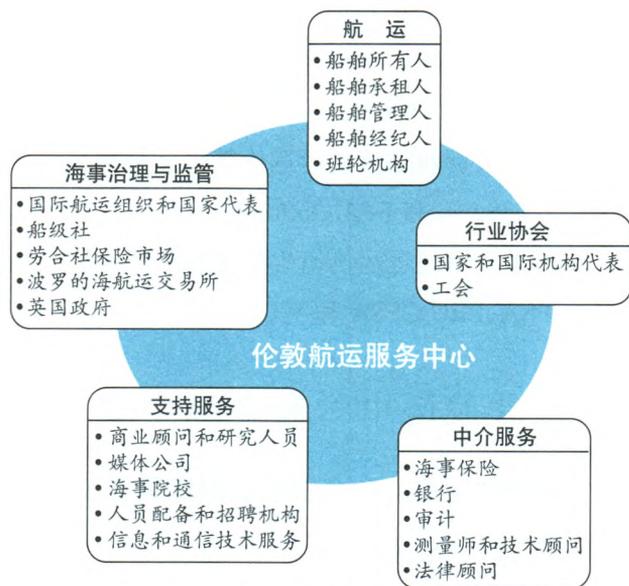


图1 伦敦航运服务中心集群关系

### 2.2.2 伦敦金融中心

伦敦金融中心的核心是证券买卖和场外交易,主要由波罗的海航运交易市场、伦敦劳合社专业保险市场和证券交易三部分组成,其服务内容及关系如图2所示。

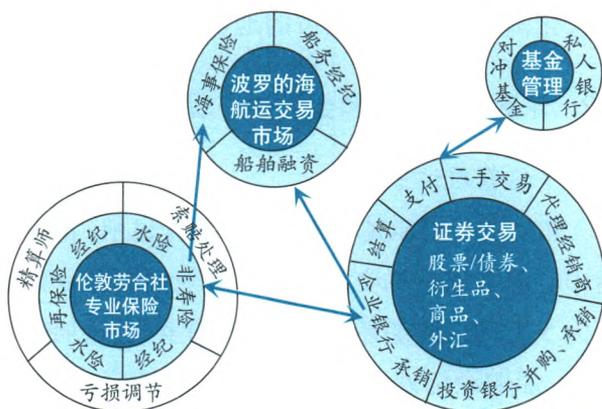


图2 伦敦金融中心服务内容及关系

目前,波罗的海航运交易所是国际上最重要的航运交易所,经营着占世界总量3/4的干散货运输业务,其制定的标准成为行业标杆,如“统一杂货租船合同”和“世界油船运价表”。

英国非寿险和再保险行业都集中于劳合社专业保险市场推出的全球领先的国际贸易保险领域。这刺激了相关服务的不断发展,如精算师、索

赔处理、亏损调节等。

伦敦金融中心还包括伦敦金融交易所及场外交易(OTC)市场,具体包括伦敦证券交易所(股票/债券)、国际小盘股票型市场(AIM)、泛欧交易所(衍生工具)及一些鲜为人知的但却非常重要的商品市场,如伦敦金属交易市场、伦敦黄金市场。

### 2.3 伦敦航运服务中心与金融服务中心的关系

伦敦的航运服务是以伦敦为中心的航运服务集群的子部分,而中介服务(特别是海事保险、海事法律、船舶融资等)又是伦敦金融服务中心的细分市场。

伦敦航运中心除了航运服务以外,还包括伦敦港、海事遗产、海上休闲和河流运输。伦敦航运服务中心与金融服务中心的关系显而易见:实力雄厚的金融服务中心通过开发新产品以及评估伦敦资本市场,为航运服务中心提供重要的潜在海事服务机会,同时提升航运服务发展的利用价值。

## 3 对上海航运和金融中心发展的启示

伦敦打造了最具影响力的国际航运中心,其发展历程及现有的盈利模式为完善上海航运和金融中心建设提供了极大的参考价值。

### 3.1 完善航运服务和金融服务体系,发挥政府主导作用

我国包括上海在内的多个港口的硬件条件与伦敦港口不相上下,但在软件方面却远远落后于伦敦,其根本原因在于上海市政府不具备政策制定权,只能通过财政税收等手段吸引相关机构。反观伦敦航运和金融中心的发展过程,政府发挥了极其重要的作用。

目前加速上海金融中心建设已获中央政府背书,地方政府可以从监管环境、市场体系、主体结构、业务产品等多个层面,包括综合经营、离岸业务、金融衍生品、资产证券化等多个领域展开建设。上海作为国际化金融大都市,应该发挥有利优

势,完善信贷转让、保单转让、航运指数交易等平台建设,整合租赁、贷款、资产证券化等多种产品,拓展航运金融的多种融资渠道,健全多层次的航运金融市场体系。

### 3.2 增强金融创新能力,提高我国航运价格衍生品竞争力

我国在国际航运市场特别是干散货市场有着重要的战略利益,但我国在 FFA 市场的参与度却不高。美元计价与清算结算、国际运行架构的复杂、语言障碍、操作惯例冲突等因素制约着我国大型航运企业在 FFA 市场上发展,这使得我国在国际航运市场上的影响力和话语权更不容乐观。

我国推出的 CCFI、CBFI 两大系列指数以及 CTFI、CDFI 等指数相对伦敦而言仍显单薄。此外,据统计,2012 年上半年我国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标全面领先,但我国船舶融资仅占世界市场 5%左右的份额。然而巨大的差距也预示着我国航运金融巨大的发展潜力。

### 3.3 建立健全我国相关法律,与国际接轨

伦敦、纽约、香港和新加坡等国际航运中心均运用英美法,其航运法律体系相对完整。而我国更偏重大陆法系,目前仅有《海上交通安全法》《港口法》《海商法》等几个覆盖范围相对较小的法律,缺乏权威性法规。此外,我国法律条款与国际通用的条款常有出入,导致国内商业银行在开展航运金融业务时缺乏全面的保障。

2009 年起,上海举办“航运金融法律论坛”研讨航运实务和海事司法实践中遇到的法律问题,近年来还引入外籍律师事务所协办,这无疑体现了航运金融法律领域的快速发展。但目前法律界探索最多的是保险领域,航运金融法规体系的全面建设特别是国家层面上的法律制度建立还需要完善。

#### 参考文献:

- [1] 王列辉. 高端航运服务业的不同模式及对上海的启示[J]. 上海经济研究, 2009(9): 99-107.
- [2] 张丽. 伦敦发展国际航运中心的经验及启示[J]. 港口经济, 2008(9): 54-56.
- [3] 刘玮. 国外船舶融资租赁相关经验[J]. 中国海事, 2011(4): 15-17.

(上接第 21 页) 过剩的问题。我国船队看似规模庞大,其实存在大量的老旧落后船舶,这在一定程度上制约了我国航运企业的发展,通过淘汰落后船舶、启用新型船舶可以提高我国航运企业的整体竞争实力。国家应通过补贴或强制执行等形式,鼓励淘汰落后船舶。控制航速一方面节约了燃油成本,另一方面由于航速降低使得航行周期延长,从而增加了对船舶的需求,使得闲置运力得到利用。

#### 参考文献:

- [1] 郑丙贵. 欧盟航运竞争规则新体系探讨[J]. 上海海事大学学报, 2009, 30(1): 84-88.
- [2] 邹盈颖, 丁莲芝, 张敏. 国际班轮运输业反垄断豁免政策和立法之态势与启示[J]. 上海海事大学学报, 2012, 33(2): 76-82.
- [3] 郑丙贵, 王学锋. 后班轮公会时代班轮公司之间合作问题前瞻[J]. 上海海事大学学报, 2007, 28(4): 68-73.
- [4] 梁慎刚. 论国际航运业战略联盟的若干问题[J]. 水运管理, 2002, 24(2): 15-17.

- [5] DOI M, OHTA H, ITOH H. A Theoretical Analysis of Liner Shipping Conferences and Strategic Alliances [J]. Review of Urban & Regional Development Studies. 2000, 12 (3): 228-249.
- [6] 胥苗苗. G6 超级联盟横空出世[J]. 中国船检, 2012(1): 18-19.
- [7] 王彦. 班轮公会的衰落及航运联盟的发展[J]. 世界海运, 2001, 24(6): 17-19.
- [8] 雷海. 重组全球集装箱运输联盟的设想与优势[J]. 水运管理, 2012, 34(2): 4-8.
- [9] KROZER J, MASS K, KOTHUIS B. Demonstration of Environmentally Sound and Cost-Effective Shipping [J]. Journal of Cleaner Production. 2003, 11(7): 767-177.
- [10] 佚名. 班轮业形成新的联盟竞争格局[J]. 中国远洋航务, 2012(2): 14.
- [11] 史婧力. 亚欧航线集装箱航运公司联盟之争升温[J]. 中国船检, 2012(2): 10-11.
- [12] 刘颖. 欧盟对航运联营体实行的反垄断豁免制度研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2012.