

【国际经贸】

# 伦敦国际航运中心的演进及实证研究

龚道前

(上海海事大学,上海 215316)

【摘 要】以伦敦国际航运中心的演进为主线,分析了伦敦航运业的发展概况、发展水平及发展影响因素。基于协整分析模型分析经济增长和国际资本流动规模的扩大对伦敦航运业就业人数的长期均衡关系,探讨了经济增长和国际资本流动规模扩大对伦敦航运中心演进的长期和短期动态影响机制。

【关键词】伦敦国际航运中心;经济增长;国际资本流动;协整分析

【中图分类号】F503      【文献标识码】A      【文章编号】2095-3283(2012)10-0037-03

## 一、伦敦国际航运中心发展概述

### 1. 国际航运中心的定义

对于国际航运中心,目前并没有一个确切的定义,更多的是一些公认和定性的说法。随着经济社会不断发展,国际航运中心的内涵、模式及其体制安排也经历了不断演进的过程。在不同的时代和社会环境中,可以从不同的侧重点去定义国际航运中心。

当前对国际航运中心的定义,比较有代表性的有如下三种:(1)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。(2)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于核心的航运枢纽地位。(3)国际航运中心是一个功能性的综合概念,是集发达的航运市场、丰沛的物流、众多航线航班于一体,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。

综合上述定义,国际航运中心比较强调航运要素的优化配置,但是侧重点不同。有的强调港口等相关硬件设施的建设,而有的则更关注航运中心的软环境建设。当然,作为国际航运中心,其最重要的功能应该体现在航运金融、航运信息、航运知识等航运资源的整合和创新上,而不仅仅作为船舶与集装箱的聚集地。

### 2. 伦敦航运业发展概况

作为老牌航运中心,伦敦拥有良好的人文历史条件,

如悠久的贸易和航海历史和文化、众多优秀的海事人才等。虽然目前伦敦港的航运、港口等“硬实力”有所衰退,但仍以其交易市场、保险服务、航运信息服务、海事服务、海事研究与交流、海事监管等“软实力”优势保持着全球级国际航运中心的地位。目前世界 20% 的船级管理机构常驻伦敦,世界 50% 的油轮租船业务、40% 的散货船业务、18% 的船舶融资规模和 20% 的航运保险总额都集中于伦敦。全球有 1750 多家从事航运事务的公司与机构在伦敦设有办事处。其中,仅航运服务业每年创造的价值就达 20 亿英镑。

## 二、伦敦航运业发展水平分析

### 1. 港口吞吐量

伦敦港是英国处理非燃料货物最多的港口,尽管关闭了旧船坞和码头,伦敦港仍然是英国最主要的港口,其处理了英国贸易货物中 10% 的海运量,涵盖了从肯特郡的马盖特和埃塞克斯郡的滨海克拉克顿到但丁顿共计 150 公里长的海岸线。

2007 年伦敦港在货物吞吐量方面居英国第二大港口,仅次于格利斯比—伊明汉姆港,货物吞吐量达到 5 270 万 T;在集装箱吞吐量方面是英国第三大港口,居于南安普敦港和费利克斯托港之后,集装箱吞吐量达到 202.7 万 TEU/a,为该港口历史上最大的集装箱吞吐量。此外,随着伦敦门户港布朗菲尔德项目的完成,其对现代化的大型船舶和集装箱的吞吐能力将迅速增强,届时其吞吐量将达 350 万 TEU/a,将会重新确立伦敦港的卓越地位。

### 2. 航运服务业就业人数

作者简介:龚道前(1986-),湖北荆州人,上海海事大学研究生,研究方向:产业经济学(物流、航运与金融)。  
基金项目:上海海事大学研究生创新基金项目资助。

随着经济的不断发展,伦敦航运业的规模不断扩大,而航运业的就业人数也呈现较快的增长趋势。由图1可以看到,除20世纪90年代初期出现了一定幅度的下降之外,伦敦航运业的就业人数一直保持着上升态势。

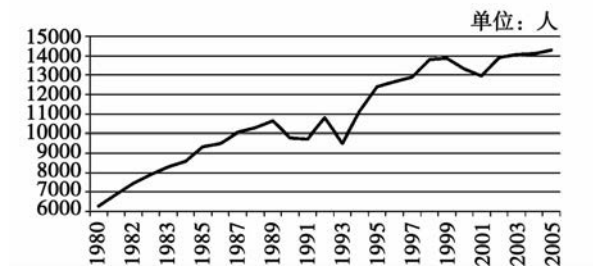


图1 伦敦航运业从业人数

三、伦敦国际航运中心的影响因素分析

1. 经济发展状况

经济发展状况主要是通过国家的经济增长、国际贸易和国际投资活动等方面对国际航运中心演进产生影响。伦敦港作为英国的代表性港口,其国际航运中心地位的建立与英国经济的发展有着紧密联系。

图2表示英国1980—2006年间的实际GDP增长率变化。其中实际GDP是以2000年不变价格为基准的历年产出值。20世纪80年代,世界经济还处于第二次石油危机的滞涨期,英国也深受影响。80年代中后期,在走出滞涨阴影后,英国的实际GDP保持着较高增长速度。在90年代初英国经历了一次较大的衰退,在此之后GDP的增长率一直保持在3%左右。

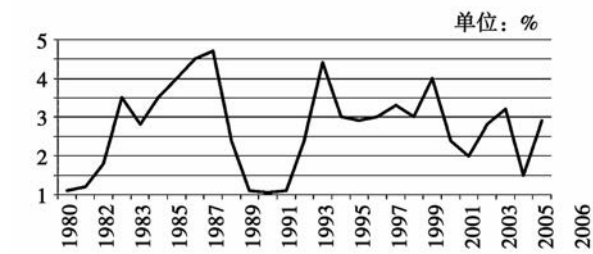


图2 英国实际GDP增长率

图3显示了英国1980—2006年的国际贸易比率。贸易进出口额是货物、服务、收入和经常转移的总和。贸易比率等于进出口总额与当年GDP之比。

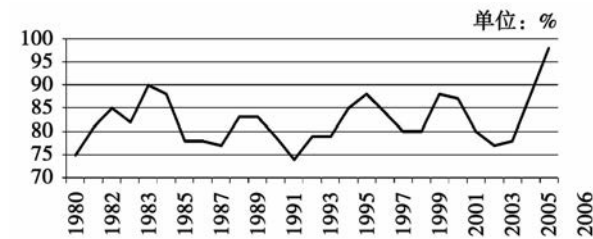


图3 英国国际贸易比率

图4显示了1980—2006年的国际资本流动规模,它

是直接投资流量和证券投资流量的总和。从此图的资本流动比率可以看出,英国资本流动规模总体处于上升状态。

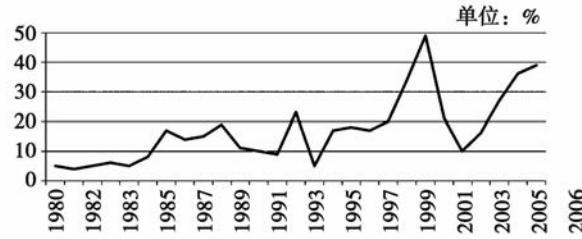


图4 英国资本流动比率

2. 区位优势

依据空间经济学理论,世界许多大城市都拥有优越的自然区位优势,而良好的港口或运输条件成为主要的特点之一。凭借得天独厚的区位优势,伦敦在17世纪就成为了世界上最繁忙的港口之一,为其成为航运中心奠定了坚实的基础。到18世纪初,英国80%的进口额和70%的出口额都是经伦敦港创造的,此时的伦敦已经成为名副其实的国际航运中心。

随着经济的发展,有效降低运输成本,规模效应和外部经济等经济效益逐渐显现,大量的航运服务机构聚集到伦敦。全球有1750多家从事航运事务的公司和机构在伦敦设有办事处,其中79%经过注册,其余则设有交易办事处。表1为2010年在伦敦注册的与航运事务相关的办事处类型与数量。

表1 2010年伦敦注册的与航运事务相关的办事处类型与数量

| 类型      | 公司数量 | 类型        | 公司数量 |
|---------|------|-----------|------|
| 船务代理与运输 | 336  | 船东、交易与管理  | 206  |
| 海上保险    | 193  | 船舶经纪      | 143  |
| 航运机构/协会 | 105  | 航运法律服务    | 101  |
| 咨询与调查   | 98   | 船舶融资与相关服务 | 62   |
| 船舶租赁    | 42   | 信息与通讯技术服务 | 35   |
| 保护与赔偿协会 | 26   | 航运教育与培训   | 12   |
| 航运人员    | 9    | 船级社       | 8    |
| 媒体与出版   | 6    | 合计        | 1382 |

3. 政策稳定性

作为现代民主政治制度和自由经济制度的发源地,英国政局一直保持稳定,社会、经济和法律制度十分完善,这对伦敦国际航运中心的形成发挥了重要的保障作用。同时,英国当局注重维持政策制度的稳定性,避免较大变动对经济产生不利影响。以1980年以来英国的宏观复合税率(国家税收与GDP之比)为例(见图5),英国的宏观税负水平二十多年来一直都保持稳定,这说明其经济制度已经相当完善。

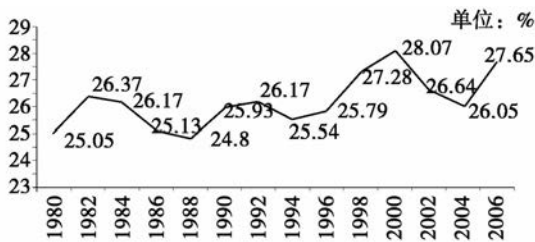


图5 英国的宏观复合税率

另外,根据佛雷泽研究所对 OECD 国家的自由度指数评价,英国在 1970 年的经济自由度排名是第 19 名,而到 1999 年,英国的经济自由度仅次于新西兰而居世界第二位,这说明其市场化改革效果显著。

四、伦敦航运业发展水平和影响因素的协整分析

在现有宏观经济计量分析中,Granger(1987)所提出的协整方法已成为分析非平稳经济变量之间数量关系的最主要工具之一,且通过线性误差修正模型(ECM)刻画了经济变量之间的线性调整机制,这就是所谓的线性协整方法。选取代表伦敦国际航运中心演进和影响因素的变量,通过协整检验考察伦敦国际航运中心演进过程中发展水平和影响因素间的长期关系和短期波动。

1. 变量的选择

为简化分析,只选取伦敦航运服务就业人数作为代表,来衡量伦敦国际航运中心生产经营活动成果和规模大小。同时,笔者认为影响航运服务就业人数的因素主要有两个:港口所处经济腹地的发展水平;国际资本流动规模。对于经济腹地的发展水平选取实际 GDP 增长率作为变量,资本流动规模使用资本流动比率作为变量。为了消除异方差问题,对原始变量分别取对数:航运服务就业人数(lnCt),GDP 增长率(lnIt),国际资本流动比率(lnGt)。

2. 单位根检验和协整方程估计

在对时间序列数据进行计量分析时,要求样本数据显示平稳过程,以避免发生“伪回归”现象。而且协整检验和 VECM 估计也都要求方程中各变量的单整阶数相同。为了确定变量的时间序列性质和单整阶数,首先要随各变量进行单位根检验。本文采用的是 ADF 检验方法。若统计量的 P 值大于临界值,则序列不平稳的原假设不能拒绝;若 P 值小于临界值,则拒绝序列不平稳的原假设,得到序列的平稳性。

表2 ADF 检验结果

| 变量        | ADF 统计量   | 95% 临界值   | 结论  |
|-----------|-----------|-----------|-----|
| lnCt 水平值  | -2.119903 | -2.981038 | 不平稳 |
| lnCt 一阶差分 | -5.749537 | -2.986225 | 平稳  |
| lnIt 水平值  | -2.861636 | -2.981038 | 不平稳 |
| lnIt 一阶差分 | -4.287370 | -2.986225 | 平稳  |

|           |           |           |     |
|-----------|-----------|-----------|-----|
| lnGt 水平值  | -2.223296 | -2.981038 | 不平稳 |
| lnGt 一阶差分 | -6.917935 | -2.986225 | 平稳  |

由表 2 中 ADF 检验结果可知,航运服务就业人数(lnCt),GDP 增长率(lnIt),国际资本流动比率(lnGt)的时间序列数据的单位根检验过程的原假设被拒绝,则这 3 个变量的一阶差分序列都是平稳过程,不会出现“伪回归”问题,因此直接进行 OLS 估计的方程就是协整方程。

长期协整方程:

$$\ln ct = 8.507319 + 0.003113 \ln It + 0.291393 \ln Gt$$

$$t = (87.10074) (0.055792) (7.794915)$$

$$R^2 = 0.717130, DW = 1.082591, F = 33.95750$$

通过对残差序列进行单位根检验,得出 ADF 统计量为 -3.545545,小于不同检验水平的三个临界值,因此残差序列为平稳序列,即航运服务就业人数(lnCt)、GDP 增长率(lnIt)、国际资本流动比率(lnGt)存在协整关系。

3. Granger 因果关系检验

通过协整检验,得出四个变量之间是存在长期均衡关系的。为了进一步说明它们之间的相互影响,还需要进行 Granger 因果关系检验,滞后阶数取 1,结果如表 3 所示。

表3 Granger 因果关系检验结果

| Null Hypothesis:                 | Obs | F - Statistic | Prob.  | 结果 |
|----------------------------------|-----|---------------|--------|----|
| LNIT does not Granger Cause LNCT | 26  | 1.06221       | 0.3134 | 拒绝 |
| LNCT does not Granger Cause LNIT |     | 0.08293       | 0.7759 | 接受 |
| LNCT does not Granger Cause LNCT | 26  | 5.26644       | 0.0312 | 拒绝 |
| LNCT does not Granger Cause LNCT |     | 10.0202       | 0.0043 | 拒绝 |

由表 3 格兰杰因果关系检验结论得出 GDP 增长率是航运服务就业人数的格兰杰原因,而航运服务就业人数不是 GDP 增长率的格兰杰原因;而国际资本流动比率和航运服务就业人数则具有双向的格兰杰因果关系,即相互影响。

五、结论

根据国际航运中心的定义,通过对伦敦航运业发展水平和影响伦敦航运业发展因素的分析,进而以伦敦航运服务就业人数作为伦敦国际航运中心演进的代表性指标,对发展水平和影响因素之间的关系进行了协整分析。根据协整分析的结果综合分析得出:伦敦国际航运中心的发展主要受国家经济发展水平和国际资本流动规模等因素的影响。

[参考文献]

[1]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.

(责任编辑:梁宏伟)