
发展航运金融推动上海国际航运中心 建设的思考¹

吴文斌

（上海金融学院，上海 201209）

【摘要】2009年3月25日，国务院通过《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》，为上海国际航运中心的建设指明了发展的方向。发展航运金融是航运中心建设的重要内容和途径，文章通过国际和国内比较，分析了上海在航运中心建设和航运金融发展方面存在的问题，并对发展航运金融推进上海国际航运中心建设提出了思考和建议。

【关键词】国际航运中心；航运金融；航运保险；金融创新

【中图分类号】F832.7 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1672-5557（2010）02-0041-05

2009年3月25日，温家宝总理召开国务院常务会议，审议并原则通过《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（以下简称《意见》），正式对上海“两个中心”建设进行系统规划和全面部署，为上海指明了今后发展的方向和契机。而综观伦敦、纽约、香港、新加坡等世界著名的国际航运中心发展的经验，加快发展航运金融无疑将成为推动上海国际航运中心建设的重要着力点。

一、航运金融的内涵及国内前沿共识

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，及由此产生的一系列相关业务的总称，可分为船舶融资、船运保险、资金结算和航运价格衍生产品四大类型。

2009年3月份国务院正式在《意见》中提出了航运金融的相关内容后，国内各界人士开始纷纷关注发展航运金融对上海“两个中心”建设的重要性。2009年6月11日，有关方面在举行的陆家嘴航运服务产业研讨会上透露，该区域正在加快编制航运服务集聚区详规，初步设想勾画四大航运服务产业区域，而航运金融则是贯穿其间的“金丝线”。8月29日，在上海召开的“航运金融法律论坛”上，专家认为，今后航运与金融协调发展将成为推进上海国际金融航运中心建设的主攻方向和主要任务之一。

2009年10月24日、25日，在上海举办的第六届中国国际金融论坛上，与会代表一致认为，上海的金融和航运“双中心”建设必须互相促进，单独发展其中任何一个都无法达成最终目标，而航运金融已经成为连接航运业与金融业的服务平台，在两者的发展中同样重要。11月27日，上海市政协常委，市政协经济委员会副主任许培星在“上市公司迎世博、建中心、促发展研讨会”上表示，历史已经证明国际金融中心和国际航运中心总是结伴而行，航运金融是链接国际航运中心和国际金融中心的纽带，同时航运金融是上海国际金融中心建设最有希望的突破口。

¹**作者简介：**吴文斌（1986—），女，浙江嵊州人，上海金融学院07级国际经济与贸易专业本科生，研究方向：贸易融资。

2009 年 11 月 30 日, 在上海召开的“2009 年航运金融服务国际会议”上, 交通银行首席经济学家连平指出, 世界的航运金融服务重心正逐步向我国转移。目前, 沿海区域的发展战略为我国航运金融服务提供了巨大的发展空间, 大力发展航运金融已成为各方面共识。12 月 3 日, 在中国太平洋保险承办的航运保险(上海)国际研讨会上有消息显露, 随着上海国际航运中心的建设加速, 有关方面正争取获得在税收、金融监管、港口等方面的优惠政策, 以打造完善健康的航运金融环境, 促进上海航运金融中心的建设。

不难发现, 航运金融建设已成为国内各界人士最关注的话题, 是上海建设国际航运中心当下最需要发展的方面。

二、世界国际航运中心的三种模式

世界上有很多国际航运中心, 按照目前学术界的普遍特点, 可以将其分为三类: 第一类是以市场交易和提供航运服务为主, 如伦敦国际航运中心; 第二类是以腹地货物集散服务为主, 即腹地型的国际航运中心, 如鹿特丹国际航运中心和纽约国际航运中心; 第三类是以中转为主, 即中转型的国际航运中心, 如香港国际航运中心和新加坡国际航运中心。

(一) 伦敦——发展高端航运金融推动国际航运中心建设

伦敦至今仍保持着全球顶级国际航运中心的地位, 是因为依托本国强大的经济、完善的制度体系、适度宽松的监管制度、精通业务的专业人才的大量供应以及灵活的劳动力市场, 使得其不断扩大在融资、保险、仲裁、信息指数、行业组织等服务业的全球影响力。目前, 伦敦拥有世界上最完备的航运融资、海事保险、海事仲裁等服务体系, 以其卓越的航运服务业, 对全球航运进行了“无形”的控制。此外, 伦敦的波罗的海航运交易所是目前全球唯一实行自我监管的航运交易所, 其发布的航运价格指数被世界各国所接受, 堪称全球航运界的“大脑”。伦敦租船市场是世界最大的租船市场, 其成交量约占世界总量的 30%, 伦敦航运保险市场也是世界上最大的保险业中心, 并参与制订了多部国际性的航运金融、航运保险法规。据统计, 2000 年伦敦港航运融资放贷总额约占世界市场份额的 2 成; 航运保险费收入 32 亿英镑, 约占世界市场份额的 19%; 航运仲裁年案值 4 亿美元, 航运经济交易金额 340 亿美元, 约占世界市场份额的 50%; 航运就业人数达 14000 人。

(二) 鹿特丹——发展现代化仓储物流管理推动国际航运中心建设

荷兰的鹿特丹港之所以当之无愧的居于世界第一大港的地位, 一方面是因为其保持着港口年吞吐量超过 5 亿吨的记录, 另一方面是因为依托德国的兴起为其提供了天然的经济腹地、欧洲共同体的建立为其增加了国际间的来往以及本国工业的迅速崛起。从 1998 年起, 鹿特丹率先建立港口“配送园区”, 并大力投资现代物流业, 使得传统港务管理向物流链管理功能迅速转型。相比于伦敦, 鹿特丹以现代仓储物流为特征打造物流中心, 依托其建设国际金融中心。鹿特丹港区服务最大的特点是储、运、销一条龙, 通过一些保税仓库和货物分拨中心进行储运和再加工, 提高货物的附加值, 然后通过公路、铁路、河道、空运、海运等多种运输路线将货物送到以及驳船运输也极为普遍。鹿特丹港还有世界最先进的 ECT 集装箱码头, 年运输量达 640 万标准箱, 居世界第四位。据统计, 2007 年, 鹿特丹年进港轮船 3 万多艘, 驶往欧洲各国的内河船只 12 万多艘。

(三) 香港——发展实体航运业推动国际航运中心建设

香港是中国天然良港, 远东的航运中心。相比于伦敦, 香港是实体航运业的代表, 属资本密集型, 具有规模经济效益, 集约化经营, 附加值比较高。它采用的是自由港模式, 有海上航线 20 多条, 通往世界 120 多个国家和地区近 1000 个港口, 在毗邻港口的区位上设置国际物流基地, 通过保税优惠和加工增值服务, 以有效促进国际贸易、国际物流、出口加工和航运产业的发展, 增强国际航运中心的吸引力。香港依托充分的自由港和保税区的政策优势, 开展国际加工贸易业务, 金融政策对口岸物流的支持很大, 为航运业提供了极大的便利。香港港在采用系船浮筒进行船舶过驳倒载作业, 集装箱装卸和客运方面都有较高水平, 港口管理先进。此外, 其港口费率在世界上是最低的, 因此吸引大批船公司到香港来注册。据统计, 目前, 在香港特区注册的

船队总规模达到 5 亿吨以上，占世界总运力的 6%，船东、船舶营运和船舶管理也因此成为香港航运业中最重要也最能赢利的一块业务。

通过上述三种模式比较可知，伦敦国际航运中心以高端航运金融来保持全球顶级的国际航运中心的地位，以其影响力号令世界航运业；鹿特丹，相对固守于航运业，因而只是服务于欧洲大陆的一个区域的航运业；而中国香港充分发挥自由港政策优势把五大洲的船公司囊括于怀中。可见，航运金融对国际航运中心的建设起到了不可替代的作用。

三、上海航运金融建设的现状分析

近几年，随着航运对金融需求的不断增强，在相关管理部门的大力倡导和推动下，上海在航运金融建设方面初现成效，航运金融创新不断涌现，航运金融环境不断优化，服务水平不断提高，服务领域不断拓宽。但是，从表 1 数据不难看出，上海在航运金融建设方面在国内处于领先地位，但与发达的国际航运金融中心（如伦敦）相比差距还很大，主要表现在航运金融水平、航运金融创新等方面。

表 1 金融服务与国际航运中心的评价指标体系及国内外比较

指标分类	具体指标	纽约	伦敦	东京	香港	新加坡	深圳	上海
功能性指标	金融机构的集聚程度	高	高	高	高	高	低	中
	金融中心的国际化程度	高	高	高	高	高	中	中
	金融服务的质量	优	优	优	优	优	良	良
	金融服务于航运的自由度	高	高	中	高	高	中	中
	航运金融业发展程度	优	优	良	优	优	中	中
	航运交易市场的国际影响程度	高	高	中	中	中	中	中
	航运航空金融要素综合成本（利率等）	中	中	高	中	中	中	中
	航运保险费收入	—	32 亿英镑 2002	—	—	—	—	—
	航运保险费收入世界市场份额	美 9.7	英 21.0	日 12.9	—	—	—	中；约 0.5
	国外金融机构集聚的数量	约 600	729	297	281	380	38	约 200
水平性指标	航运交易所数量	1	1	1	1	0	0	1
	航运融资放贷总额	—	200 亿英镑	—	—	—	—	—
	证券交易所上市船公司数量	42	—	13	—	10	3	8
	航运经济交易总额	—	340 亿美元	—	—	—	—	—
	航运交易指数数量	—	3	—	—	—	0	2

资料来源：上海市发展改革研究院课题组：《金融服务于上海国际航运中心建设研究》

注：“—”表示缺少该项数据

（一）航运金融规模小

据统计，全球每年与航运相关的金融交易规模高达几千亿美元，其中船舶贷款规模约 3000 亿美元、船舶租赁交易规模约 700 亿美元、航运股权和债券融资规模约 150 亿美元、航运运费衍生品市场规模约 1500 亿美元、海上保险市场规模约 250 亿美元。伦敦控制了全球船舶融资市场的 18%，油轮租赁业务的 50%，散货租赁业务的 40%和船舶保险业务的 23%。全球 67%的船东保赔协

会保费也基本集中于伦敦。而上海在全球航运金融市场的份额不足 1%。

随着上海国际航运中心建设的升温,我国在航运金融发展方面开始有所提速。比如,交通银行率先提出突出航运金融服务特色,并组建了航运金融部;中国银行上海市分行成立了国际航运金融服务中心;工商银行上海市分行正积极筹划建立专业航运金融平台,根据方案,工行将在上海成立专业的航运金融服务队伍,将联合总行航运金融产品设计及工银租赁等部门,在上海成立专业化分支服务机构。

（二）航运金融创新能力不足

与著名的国际航运中心如伦敦相比,中国国内的金融机构自身专业性不强,创新能力不足,金融产品匮乏,难以防范船舶融资、航运保险、航运租赁、物流金融等项目中的技术、市场和财产风险,且缺乏国际化的服务水平和国际认知度。确切的说,除了政策性银行外,在上海其他银行在船舶融资、航运保险、物流金融等方面都处于起步阶段,熟悉航运业的不多,而可以提供航运金融服务的更少,主要表现在市场份额小、融资市场几乎被国外银行垄断,其中份额最大的是巴黎银行。

随着上海国际航运中心建设的提速,航运金融保险业由传统的船舶贷款转变为租赁融资。在洋山港的建设中,采用以市场化运作为核心的投融资机制,引进 10 亿美元的外资,控制了资金投入总量,提高了资金使用效率。

（三）航运金融的相关业务有外移趋势

在融资成本方面,目前银行在境内发放贷款都需要对全部利息收入交纳 5%的营业税,而在境外的新加坡等国家的银行不需要交纳该种税。在运营成本方面,境内企业在境内境外所得都需交纳所得税。而新加坡、巴拿马等地法定税一般低于 25%。内地船公司还需要交纳 5%的营业税,而香港是不需要交纳这部分税收的。同时,境外船舶在境内注册还需要交纳较高的进口船舶关税和进口环节增值税。在注册方面,香港等地允许单船公司注册,一只船注册一个公司,可把船舶之间的风险有效隔离。中资船公司大多把从事外贸运输吨位大船龄小的船只选择在香港、新加坡、巴拿马等地注册。据统计,目标上有 20 家大型船公司在上海开展航运业务 3 家注册于境内,所设立的分支机构主要从事货源组织,在船舶责任险方面,境内的船公司 70%以上责任险在境外投保,近年来国内中资大型船公司的船舶融资、船舶保险也有外移趋势。

（四）航运金融专业人才比较匮乏

由于航运金融的专业性很强,而目前上海熟悉航运业的人才不多,可以提供航运金融服务的更少,从事航运金融的人更是参差不齐,专业能力差、综合水平低,从整体影响服务水平。还有,目前上海高校中还没有正式开设航运金融这门专业,国内相应人才得不到较好的供给。

上海航运金融业的发展仍面临着上述诸多问题,但同时也有着诸多有利条件,特别是在政府对航运金融建设的政策支持方面。这些政策措施包括:实施国际航运相关业务支持政策,将中资“方便旗”船特案减免税政策的执行截止日期由 2009 年 6 月 30 日延长至 2011 年 6 月 30 日。对注册在洋山保税港区内的航运企业从事国际航运业务取得的收入,免征营业税;对注册在洋山保税港区内的仓储、物流等服务企业从事货物运输、仓储、装卸搬运业务取得的收入,免征营业税。允许企业开设离岸账户,为其境外业务提供资金结算便利。在完善相关监管制度和有效防止骗退税措施前提下,实施启运港退税政策,鼓励在洋山保税港区发展中转业务。探索创新海关特殊监管区域的管理制度,更好地发挥洋山保税港区的功能。但是与其他一些国家相比,相关税收还是较高,譬如对融资租赁公司以租赁方式取得设备时征收的增值税。

四、发展航运金融进一步推动上海国际航运中心

建设的建议和措施

随着国际航运业务的重心由欧洲转至亚洲,亚洲正需要一个能为船东及船舶管理者提供包括金融服务在内的一站式服务的航运中心。可是国际航运的相关服务业务,包括船舶注册、管理、买卖、融资、保险、仲裁等,其中心目前仍在欧洲。环顾亚洲,满足条件的上海将是首选之一,但是与其他发达的国际航运中心相比还有许多地方需要完善。上海应该充分借鉴伦敦、鹿特丹、香港等国际航运中心的运作模式和发展经验,采取措施发展航运金融,加快航运中心和金融中心建设步伐。

(一) 借鉴融合国际先进经验

伦敦作为集聚和配置上游产业资源的典型代表;香港作为中游产业实体航运业的代表,依托充分的自由港模式和保税区的政策优势来推动国际航运中心的建设。而上海,应站在国家战略的高度,借鉴伦敦模式加快结构调整和产业升级以加快发展高端航运金融业,借鉴鹿特丹模式引进现代先进物流技术以改善仓储物流管理,借鉴香港模式采取特惠金融政策以增加航运业的吸引力,从而推动上海国际航运中心的建设。

(二) 积极拓宽航运金融业务领域

船舶融资租赁是船舶融资的一种有效形式,但目前我国金融租赁业发展相对落后,不利于航运金融的发展;我国再保险机构少,再保险市场不发达,而海上保险是高风险、高收益的业务,需要在很大范围内包括在国际范围内分保,不利于海上保险的发展;国内缺乏离岸金融业,不利于境外业务资金结算。所以上海可以通过加快发展洋山港综合保税区,争取利用其独特的金融、税收政策支持,允许航运企业在洋山保税港区加快发展再保险和融资服务,开设离岸账户开展离岸保险等。

(三) 加强航运金融创新

上海航运交易所是重要的航运信息中心、船舶交易中心,自1998年4月13日开始发布的中国出口集装箱运价指数(CC-FI),在国内外航运界的认知程度越来越高。鉴于国内航运企业、货主都需要规避运价涨跌风险的金融工具,可在进一步完善有关运价指数编制的基础上,联合有关金融机构,开发有关运价指数衍生产品,提升上海国际航运中心的衍生服务功能,促进相关航运金融业务的发展。还可以通过成立船舶基金,吸收国内富余资金有效投入到航运市场,并通过基金管理的结构设计,实现基金的有效运营。

(四) 完善航运金融税收政策

与其他主要航运中心和航运保险重要市场相比,我国目前的航运保险税负较高。所以适当降低银行船舶贷款业务以及保险公司海上保险业务的营业税,可以鼓励上海海上货运险本地投保;对注册在洋山保税港区内的航运企业从事国际航运业务取得的收入,免征营业税,扩大航运保险免营业税的险种范围。

(五) 加快引进和培育航运金融人才

利用减免税、户口优先安排等特殊支持政策,引进一批有在国际航运中心(如伦敦、纽约、东京、汉堡、新加坡等)工作经验、既懂金融又懂航运的海外高级人才,加快上海航运金融人才高地的建设。利用与香港、澳门CEPA协议的进一步深化,引进香港在航运金融管理、营销、运营的高级人才。在上海海事大学、太平洋保险学院等开设航运金融相关专业,由经过在国外的伦敦培训机构进行培训的专业人才进行教学,从而培养一批既懂金融又懂航运的复合型人才,来填补国内航运金融人才的空白。

参考文献:

- [1]王进, 高改芳. “双中心”建设将推动航运金融业发展[N], 中国证券报, 2009-10-25.
- [2]陈珂. 借力上海“双中心”建设银行“航运金融”国际化起步[N]. 每日经济新闻, 2009-7-9.
- [3]吴建环. 我国航运金融服务赢得快速发展契机[N]. 上海证券报, 2009-08-20.
- [4]黄婷, 许培星. 加快建设上海航运金融新高地[N], 证券时报, 2009-11-30.
- [5]伍起. 上海航运金融业发展期待政策东风[N], 证券时报, 2009-12-4
- [6]杨群. 航运金融将成陆家嘴“新名片”[N]. 解放日报, 2009-6-11
- [7]李军. 上海应加快发展航运金融业[N]. 上海金融报, 2009-4-29.
- [8]上海市发展改革研究院课题组. 金融服务于上海国际航运中心建设研究[J]. 上海综合经济. 2009, (51): 1-16.
- [9]上海市发展改革研究院课题组. 金融服务于上海国际航运中心建设研究(续)[J]. 上海综合经济. 2009, (52): 1-16.