

# 高端航运服务业的 不同模式及对上海的启示\*

王列辉

(华东师范大学中国现代城市研究中心 200062)

**内容摘要:** 高端航运服务业可以分为两种模式,一种是以市场交易为特征的伦敦模式,另一种是正在形成中的以知识经济为主的新加坡、挪威模式。文章分析了两种模式的不同特点,认为伦敦模式更多地是航运业和金融业结合,新加坡、挪威模式更多地是航运业和先进制造业相结合。上海在发展高端航运服务业的过程中,除了学习伦敦模式,大力发展航运金融、海上保险等之外,还可以利用已有雄厚的制造业基础和技术创新能力,大力发展海洋研发,在海洋技术上占据制高点。

**关键词:** 高端航运服务业 伦敦模式 新加坡 挪威模式 上海

**中图分类号:** F512.3 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-1309(2009)09-0099-009

随着国际航运服务业从低端向高端发展,高端航运服务业成为全球各大港口努力的方向。今年3月国务院常务会议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,提出到2020年,基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效,具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。高端航运服务业的发展水平在很大程度上代表了国际航运中心的全球竞争力,上海国际航运中心从以集装箱枢纽港硬件建设为重点的第二代模式,向完善与提高航运服务为主、软硬件建设并重的第二、三代模式并举的方向转变。发展高端航运服务业成为上海建设国际航运中心的重要内容,学术界和实务界常常把伦敦作为上海学习的榜样(屠爱华,2008;张丽,2008;张俭,2008;任声策、宋炳良,2009)。然而,仔细考察高端航运服务业的发展历程与不同国家和地区航运服务业的发展特点,则可发现高端航运服务业存在几种不同的发展模式,伦敦模式只是其中的一种,而且具有特殊性。明晰高端航运服务业发展的不同模式,对于上海应选择何种路径建设国际航运中心具有重要的意义。

## 一、市场交易为主的伦敦模式

### (一) 航运服务业以市场交易为主

伦敦航运服务业在全球处于领先地位,超过1750家从事航运服务的公司或组织在伦敦拥有办公室,其中79%在伦敦有注册办事处。据图1(见第100页),伦敦航运服务业集群中的需求方和供给方之间形成了组织严密、自成体系的网络,航运服务的需求来自全球各地,而伦敦提供综合的航

收稿日期:2009-07-29

\* 基金项目:国家自然科学基金项目(40671060)和中国博士后科学基金项目(20080440606)的阶段性成果。

运服务,这些航运服务主要围绕着市场交易展开。伦敦的航运服务业集群可以分为五大类,分别是航运(船东、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(海洋保险、银行、会计、测量师和技术顾问、法律顾问)、支持服务(商业顾问和研究人員、媒体公司/出版商/会议组织者、信息和通信技术服务、人员配备和招聘机构、海事大学和学院)和海事治理与监管(国际航运组织和国家代表、船级社、船旗国、劳合社保险市场、波罗的海航运交易所、英国政府)。

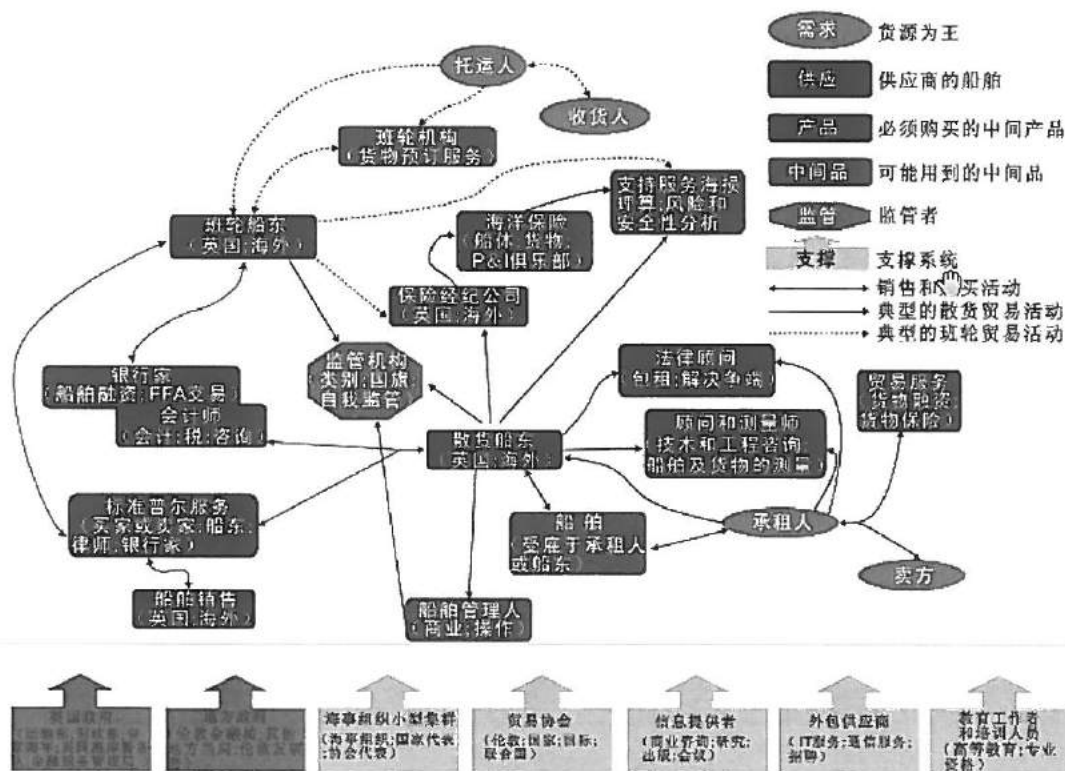


图 1 伦敦航运服务集群

资料来源: Fisher Associates: the Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action 2004: 27

据表 1(见第 101 页), 航运服务为英国提供了 14000 个左右的工作岗位(主要集中在伦敦), 最近几年来从事以市场交易为主要内容的船务经纪(包括支持人员)的人数在不断增加, 从 2000 年的 4000 人增加到 2005 年的 4500 人; 保险经纪(包括 P&I 俱乐部和海损理算)有 2500 多人; 伦敦在法律服务方面也是世界领先的, 在涉及跨国航运纠纷时, 英国法律是运用范围最广的法律, 律师事务所从业人员(包括大律师和海事仲裁员)从 1990 年的 800 人左右增加到 2005 年的也有 2300 多人; 劳氏船级社是世界上第二大船级社, 占 19% 的世界船队, 在船级社工作的有 1700 多人。上述行业的就业人数已经占了总人数的近八成多, 说明伦敦的航运服务集群主要以市场交易为主。

## (二) 伦敦模式和金融业紧密结合

金融和航运是相伴而生的, 金融服务发展源于航运业的需求, 航运发展离不开金融的支持(周振华, 2009)。随着航运的发展, 为了满足航运对金融服务的需要, 融资、结算、兑换等各类金融服务开始在伦敦集聚。作为英镑的重要结算场所, 伦敦的金融地位也与日俱增(钟子娟等, 2009)。以市场交易为主要特点的伦敦模式得益于和伦敦金融业的相互促进。为航运产业提供金融服务的包括国际商业银行、投资银行等。伦敦被誉为航运金融和其他活动如租赁等的创新中心。劳氏航运经济学家曾指出汉堡在传统的船舶租赁和私人股本方面是领先的中心, 而纽约在航运的公共股本金融方面有很强的实力, 但是, 所有这些服务都能在伦敦得到。

表 1

1990年~2005年英国航运服务业的就业人数

单位:人

	1990	2000	2001	2003	2005
船务经纪	1954	1700	1700	1900	2041
) 支持人员	)	2300	2300	2300	2457
银行	982	400	400	400	400
承销商	827	500	500	200	200
保险经纪	2608	1800	1650	1600	1500
P&I俱乐部	661	1100	1060	1050	1030
海损理算	448	300	300	300	300
律师事务所	621	2300	2100	2200	2050
大律师	)	200	200	200	200
海事仲裁员	164	100	100	100	100
船级社	1300	1800	1700	1850	1734
出版	396	800	800	800	750
会计师	)	500	500	550	550
海事组织	)	400	400	450	450
教育机构	)	100	100	100	100
其他	357	200	)	200	200
总数	10318	14500	13810	14200	14062

资料来源: IFSL Maritime Services, 2000, 2001, 2003, 2005

据表 2, 400家在伦敦的船务公司占了全球 50%的油轮和 30%~40%的干散货租船业务, 而且每年还买卖超过全球一半的新船和二手船, 价值超过 340亿美元。2006年场外衍生市场所交易的

货物合同价值达到 560亿美元, 是 2004年和 2005年的近两倍。伦敦仍然处于航运保险市场的领先地位, 超过日本、美国和德国, 占国际航运保险市场保费的 23%, 伦敦还是保险赔付的最大管理中心, 在英国的 P&I俱乐部占了全球 65%的市场份额。这些市场交易的开展得到伦敦金融中心的大力支持。航运金融衍生产品种类多, 潜力大, 伦敦金融中心提供了大量的航运融资、海上保险和再保险、担保等业务, 是欧洲航运金融、船舶经纪、海上保险的中心。

表 2

英国航运服务业在国际市场中的份额

业 务	比 例
船舶融资	18%
保险 - 承保	23%
保险 - P&I俱乐部	65%
劳氏船级社	19%
船务经纪	
) 油轮包租	50%
) 干散货租船	30%~40%
) 二手吨位	50%

资料来源: IFSL Maritime Services, 2007.

伦敦金融服务集群的核心是证券买卖和场外交易, 主要由波罗的海航运交易所的航运市场、伦敦劳合社保险市场和证券交易三部分组成(见第 102页图 2)。伦敦的船舶经纪、船舶融资、海上保险等与保险市场、证券交易市场、银行业等关系密切。虽然伦敦航运服务集群中, 就业于银行的只

有 400 人,所占比例很小,但航运金融方面,伦敦的商业银行提供 490 亿美元的借贷,占了全球 18% 的份额。伦敦发达的航运服务集群也得益于作为船舶经纪市场信息来源的波罗的海交易所的存在。金融与航运、贸易的耦合与相互促进,共同造就了伦敦航运集群的繁荣。

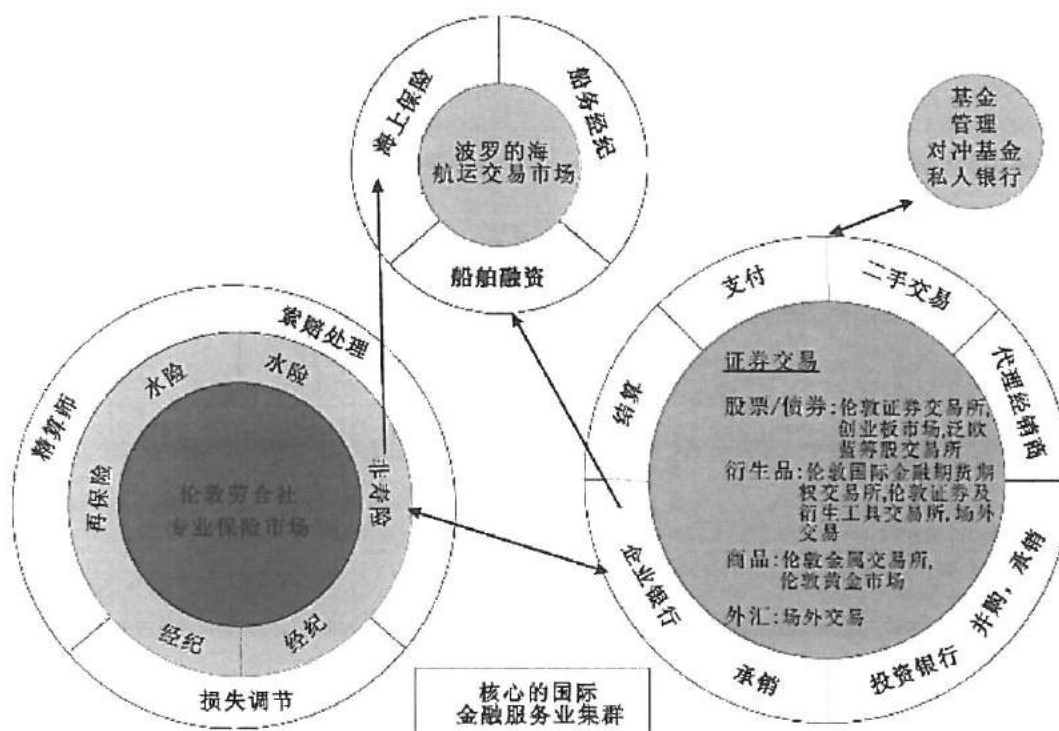


图 2 伦敦金融服务集群

资料来源: Kirk Allen & IUK Competitiveness and the International Financial Services Cluster in London, 2007 18

### (三) 伦敦航运服务业集群是历史发展的产物

伦敦模式在国际航运中心发展过程中是独一无二的,其发展受历史传统的影响。英国具有悠久的航海历史,也是工业革命的发源地。英国工业革命从 18 世纪 60 年代开始,到 19 世纪 40 年代基本完成。期间,大量工业品的运出和原材料的运入都是通过伦敦港口的,这为伦敦成为全球国际商业和贸易中心奠定了基础,直到 20 世纪初,伦敦港口的货物吞吐量仍然是全球第一位的。作为第一大港的伦敦,便成为第一代国际航运中心。

波罗的海航运交易所创立于 1744 年,是世界上最古老的航运市场。1823 年,波罗的海俱乐部成立,1900 年,波罗的海俱乐部与伦敦航运交易所合并,成为波罗的海贸易海运交易所,时至今日,波罗的海航运交易所仍是国际上最重要的航运市场。

自工业革命以来,航运业一直和金融服务业紧密结合在一起,这一点在保险业上表现得尤为突出。全球保险业巨头))) 劳合社是一个名叫 Edward Lloyd 的英国商人于 1688 年在泰晤士河畔塔街所开设的咖啡馆演变发展而来的。17 世纪的资产阶级革命推动了英国资本主义的发展,英国的航运业得到了迅速发展。处于港口附近的劳埃德咖啡馆吸引了贸易商人、船主、航运经纪人、保险人的光顾,逐渐成为交换信息、接洽航运和保险业务的场所,进而成为伦敦海上保险业集中活动的总会。1691 年劳埃德咖啡馆从伦敦塔街迁至伦巴第街,不久成为船舶、货物和海上保险交易中心。19 世纪初,劳合社海上保险承保额已占伦敦海上保险市场的 90%。1871 年英国议会专门通过了一个法案,批准劳合社成为一个保险社团组织,但劳合社的成员只能限于经营海上保险业务,这一限制直到 1911 年才解除。因此,可以说劳合社起源于海上保险。



这些航运交易、海上保险的巨头都拥有数百年的历史,在漫长的发展过程中,逐渐形成对全球航运资源的垄断和配置,为伦敦发展高端航运服务、形成航运服务集群打下了基础。国际港口发展历史表明,港口的兴衰通常是和区域经济的外向化程度及贸易的发展水平紧密相关,区域经济外向化程度高、贸易发达、货物吞吐量大,港口就兴盛,反之港口就衰弱,因此,对货物吞吐量的追求往往成为各大港口最重要的目标。伦敦的航运服务业与其他港口不同。联合国贸发会议把现代港口划分为三代,即商品中转型港口、加工增值型港口和资源配置型港口,伦敦是资源配置型港口的典范。正是因为具有全球航运资源的垄断和配置能力,使得伦敦在 20 世纪 40 年代后实体货物吞吐量不断下降的情况下,仍然在长时间内维持着全球航运中心的地位,这种发展模式在全球其他地方还未发展成熟。

## 二、知识经济驱动的新加坡挪威模式

作为一个中转型的航运中心,新加坡凭借优良的区位条件和开放的政策,连续四年集装箱吞吐量位居全球第一位,2008 年虽然受金融危机的影响,与 2007 年相比集装箱吞吐量增幅有所下降,但仍以 2992 万 TEU 位居首位。在追求实体吞吐量增长的同时,在高端航运服务业方面,新加坡提出到 2025 年建立全球海洋知识枢纽 (Global Maritime Knowledge Hub),大力发展海洋研发,以全球海洋知识枢纽来推动新加坡航运集群的发展,吸引全球的航运公司到新加坡开展业务,维持新加坡在航运方面的竞争力。

挪威也把建设全球海洋知识枢纽作为国家战略。挪威在船舶修造、船舶装备、海洋支持与服务方面具有很强的实力,然而随着劳动力、土地等成本的增加,一些海洋制造业开始向低成本国家转移 (Gabriel R. G. Benito et al. 2003)。只有加大研发投入,才能提升挪威高端航运服务业的竞争力。

以知识经济为主要驱动力的新加坡、挪威高端航运服务业具有以下特点:

### (一) 顺应航运发展的大趋势,重点开发新技术在航运中的运用

为了提高效率,节约运输成本,投资大、技术新、管理更科学有效是世界海运发展的主要潮流。这不仅反映在船舶越造越大,还反映在人们对新技术的重视,比如纳米技术、光子、生物技术、燃料电池等对航运研发有巨大的运用价值。有学者提出/以前轮船是用钢材做的,现在是用知识做的 (Shipping used to be steel Today it is knowledge business)。为了顺应港口、航运、海事服务、离岸海洋工程等的发展趋势,新加坡关注能源、环境、航运操作、油气开采和航运安全等的研究进展,提出五个重点研究的领域,即海洋环境和资源,船舶、码头和港口作业及安全,海事 IT 和通讯,海上运输和物流,近海和海洋工程。挪威对海洋环境等问题给予高度重视。

### (二) 以知识为核心推动高端航运服务业发展

实体物流的竞争一般只在中小尺度的港口群内部或港口群之间展开,而随着信息技术的发展以及跨国公司的全球布局,高端航运服务业是在大尺度的全球范围内竞争。新加坡提出要通过建设全球海洋知识枢纽来推动航运集群的发展,进而提升在全球的竞争力。其中研究、发明和教育是核心,通过这三方面的发展,并引入投资者和风险资金来推动港口、航运服务、海运、近海和海洋工程的进步 (见第 104 页图 3)。早在 2002 年,第一海洋研究与发展咨询小组 (MRDAP) 就绘制了海事技术集群发展蓝图,提出促进新加坡研发能力的倡议。为了让新加坡的高端航运服务业更有竞争力,在技术研发方面处于全球领先地位是非常重要的。先进的研发能力将使新加坡扩大技术运用范围,同时提供新的服务产品来满足全球航运市场的需要。

挪威在船舶修造和近海油气开采方面处于全球领先的地位,他们认为在全球范围内可以存在两到三个海洋知识枢纽,奥斯陆因其在油气开采研发等方面的强大实力会成为其中的一个,关键是要以高水平的知识推动创新性研发活动的展开。

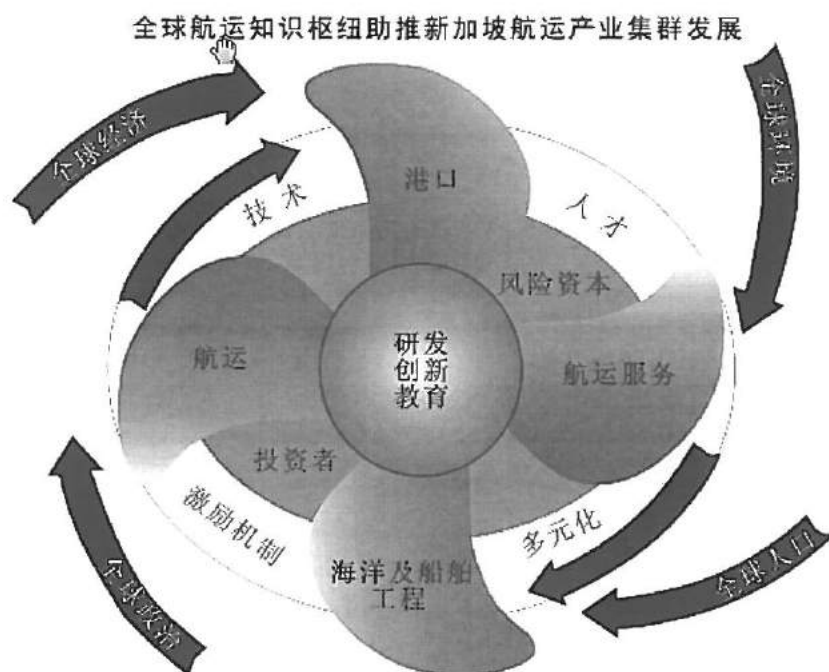


图 3 新加坡以全球海洋知识枢纽推进航运集群发展

资料来源: Factsheet on the 3<sup>rd</sup> Maritime R&D Advisory Panel  
[http://www.mpa.gov.sg/skes/pdf/annex\\_1.pdf](http://www.mpa.gov.sg/skes/pdf/annex_1.pdf)

### (三) 吸引人才成为重中之重

以市场交易为核心的伦敦模式需要的是金融人才,而以知识经济为驱动的新加坡、挪威模式则更需要研发人才。2003年新加坡港务局就设立海事创新基金,以鼓励海洋研发活动的开展。为了

在 2025 年建成全球航运知识枢纽,新加坡提出一系列吸引全球人才的计划。

挪威为了吸引人才,提出三阶段的工作计划。第一阶段是建立一个秘书处,开始招募教授,并与教育机构和研发部门展开合作。第二阶段,将吸引更多的教授,以确保在海洋行业与教育机构之间的长期关系。第三阶段,在挪威研究委员会、国际研究机构和政府之间建立一个合作研发战略,进一步提升挪威海洋研发能力。为了吸引人才以增强海洋工业的领先地位,确保领先行业更多地关注海洋工业,协助海洋机构引进新技术和商业模式,奥斯陆将设立 20 个海运教授职位,每个教授将获得 90 万美元的资助。设立教席最初是由国家层面的挪威船东协会发起的,以确保挪威最重要的教育研发机构、知识型海洋企业、地方和中央政府、公共和私人投资等的全面参与。

## 三、对上海国际航运中心建设的启示

### (一) 上海建成伦敦模式任重道远

2004 年由伦敦金融城当局 (Corporation of London) 委托费沙港口及交通顾问公司 (Fisher Associates) 所做的调查显示,98% 的被调查者承认伦敦是全球最重要的航运服务中心,有 89% 的机构认为伦敦在 5~10 年内仍然保持现在的地位,59% 的机构认为伦敦将在 10~20 年之后丧失这个地位 (Fisher Associates 2004)。新加坡和上海是最可能超过伦敦的两个中心 (见第 105 页表 3)。其中上海的主要优势在于中国蓬勃发展的经济导致对航运业的大量需求,航运活动为满足这种需求开始向远东转移,而上海得到中央政府的大力支持,这种支持在西方国家是很难得到的,此外低劳动成本也是上海的优势所在。

表 3

最可能超过伦敦的航运中心

心	%	理 由
新加坡	22	# 区域经济增长导致远东贸易吞吐量的增长 # 政府的支持 # 低成本,受过良好教育的劳动力 # 良好的社会环境和基础设施
上 海	21	# 中国经济增长导致海运业发展 # 航运活动包括船东、舰队、政府和私人在航运业的投资转向远东 # 政府的支持 # 低劳动成本
香 港	10	# 区域贸易的份额 # 设施良好但费用昂贵的已有航运集群
纽 约	9	# 美国航运业的增长和经济的发展 # 金融和商业服务
迪拜	8	# 政府战略和支持,大量投资 # 高品质的生活 # 劳动力成本低,商业活动方便
皮雷埃夫斯	7	# 航运社区
挪威	4	# 政府对集群的支持 # 不断增长的影响力
法兰克福	2	
无	1	
没有回应	16	

资料来源: Fisher Associates; the Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action, 2004, 49.

但是也必须看到,规模化的伦敦高端航运服务集群,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,并将其作为日常营运的一种指导(张丽, 2008)。随着全球经济一体化和信息技术革命,地域和距离/瓶颈得以消除,加之跨国公司的跨国生产、采购和营销对全球经济的影响,以及跨国金融机构的服务改变了全球贸易的形态,随着城市的发展和港口产业结构的调整,航运中心和航运服务中心在地域上是可以分离的。航运中心和航运服务中心不是一一对应的,但一个航运服务中心可以支撑多个航运中心(陆海祜, 2007)。有咨询机构的研究认为,由于全球制造业和贸易的转移使得航运重心在亚洲,而航运服务中心却在欧洲,有“鞭长莫及”之感,同时由于伦敦的高房价、高工资不断提高其提供航运服务的成本,航运高端服务转向亚洲已成为必然趋势,而东移的目标无疑以中国为首选(上海证券, 2009)。然而世界航运的发展史显示,随着全球制造业和贸易的转移,上世纪三四十年代的纽约,六七十年代的横滨和神户都曾是世界航运公司最为集中的地方,但是他们都未能形成类似于伦敦的高端航运服务业集群。

在 2004 年的问卷调查中,有 66% 的人认为伦敦能为个人的发展提供很高的潜在机会,这是伦敦形成高端航运服务业集群的最重要原因。此外,有 59% 的人认为较高的收入对吸引航运高级人才是非常重要的。英语作为国际语言对伦敦的崛起有很重要的帮助,当英语快速成为欧洲和世界的语言时,伦敦也开始成为欧洲和世界航运的中心。时区也是服务集群的重要优势,但是随着现代交流技术的发达,时间和空间的限制开始减弱。与此相关的,超过一半的被调查者认为对技术和商务电子的充分利用对他们在伦敦的商业是一个很重要的机会。最后,国际海运组织在伦敦的设立也是伦敦航运集群的一大优势,它的存在代表了伦敦的重要性,吸引重要的机构或组织加入到伦敦航运集群中来(Fisher Associates, 2004)。与实体物流只是在区域尺度内竞争不同,当前高端航运服

务业在先进技术的支撑下,可以覆盖整个世界,为全球不同港口的相关企业提供服务。因此,上海发展高端航运服务业就是在全世界尺度内与伦敦在竞争。对于上海来说,上述伦敦高端航运服务业所赖以生存的条件在短期内还存在不少差距,同时还面临着其他港口城市的激烈竞争,上海要建设成伦敦模式,任重而道远。

## (二)以知识经济推动高端航运服务业是上海的另一选择

以市场交易为特征的伦敦模式更多地是航运业和金融业结合,而正在形成中的以知识经济为驱动的新加坡、挪威模式更多地是航运业和先进制造业相结合。荷兰在界定航运业时,也把港口、内河运输、造船、航海设备、港岸工程等包括在内(马硕,2008)。今年3月国务院常务会议通过加快建设上海国际金融中心和国际航运中心的意见,其大背景是为了应对国际金融危机,以国际金融中心和国际航运中心建设为目标,努力推进上海率先实现产业结构优化和升级,率先实现经济发展方式的转变,因此国务院常务会议意见的重点其实是要加快推进上海发展现代服务业和先进制造业。

当前,学术界和实务界谈得较多地是以伦敦航运服务业为榜样,大力发展航运交易、航运融资、海事仲裁、海上保险等服务体系。国际航运中心和金融中心的建设,也迫切需要海洋工程技术输出等大型海洋经济业态的形成和发展(马涛等,2007;向云波等,2009)。上海船舶工业正在向海洋工程装备领域延伸发展,并在集装箱起重机、超大型浮式生产储油装置、液化天然气船、大型浮吊、集装箱起重机等领域占据领先地位。上海在海洋工程装备的基础研究、产品开发、建造技术方面具有国内其他地区无法比拟的研发优势,形成了上海独特的研发设计和开发能力。目前,上海设计船舶与海洋工程装备学科的科研院所和大专院校达到12家(上海市决策咨询委员会办公室,2009)。因此,在上海大力发展航运金融、海上保险等服务体系的同时,也可以向新加坡、挪威等学习,利用雄厚的制造业基础和技术创新能力,大力发展海洋研发,鼓励船舶技术转让、技术开发和与之相关

的船舶技术咨询、技术服务等加快发展,在海洋技术上占据制高点,这可以成为上海加快推进高端航运服务业的另一路径。t

## 参考文献:

- 1 屠爱华.伦敦经验及其对上海国际航运中心软环境建设的几点思考.交通与运输,2008(2)
- 2 张丽.伦敦发展国际航运中心的经验及启示.港口经济,2008(9)
- 3 张俭.上海,你离伦敦有多远?.中国物流与采购,2009(9)
- 4 任声策、宋炳良.航运高端服务业的发展机理)))服务业融合的视角.上海经济研究,2009(6)
- 5 Fisher Associates the future of London's maritime services cluster a call for action 2004
- 6 陆海祜.构建上海国际航运中心与航运服务中心双引擎发展模式.中国港口,2007(12)
- 7 钟子娟等.纽约、伦敦、东京、香港/双中心0成长传奇及经验借鉴.新闻晨报,2009-3-26
- 8 周振华主编.城市转型与服务经济发展.格致出版社.上海人民出版社,2009
- 9 Gabriel R. G. Benito, etc A cluster analysis of the maritime sector in Norway International Journal of Transport Management 2003(1): 203-215
- 10 马涛,任文伟,陈家宽.上海市发展海洋经济的战略思考.海洋开发与管理,2007(1)
- 11 向云波,徐长乐,戴志军.世界海洋经济发展趋势及上海海洋经济发展战略初探.海洋开发与管理,2009(2)
- 12 上海市决策咨询委员会办公室编.2008决策咨询年刊,2009
- 13 马硕.着力提升上海航运业的软实力.解放日报,2008-5-4
- 14 上海证券.上海港:国际航运中心建设的新突破)))上海交通运输业专题研究.2009-5-26



(Center for Modern Chinese City Studies, East China Normal University)

Abstract High-end maritime services can be divided into two models: one based on market transactions in London, and the other based on the knowledge-based economy in Singapore and Norway. This paper analyzes the different characteristics of the two models. The London model is the combination with the maritime and financial industries and Singapore and Norway model is the combination with the maritime and advanced manufacturing. Shanghai is in the process development of high-end maritime services; in addition to learn the London model to develop the shipping finance, shipping insurance and so on, but also should develop the marine research and development with a strong manufacturing base and technological innovation capacity.

Keywords High-end maritime services, London model, Singapore and Norway model