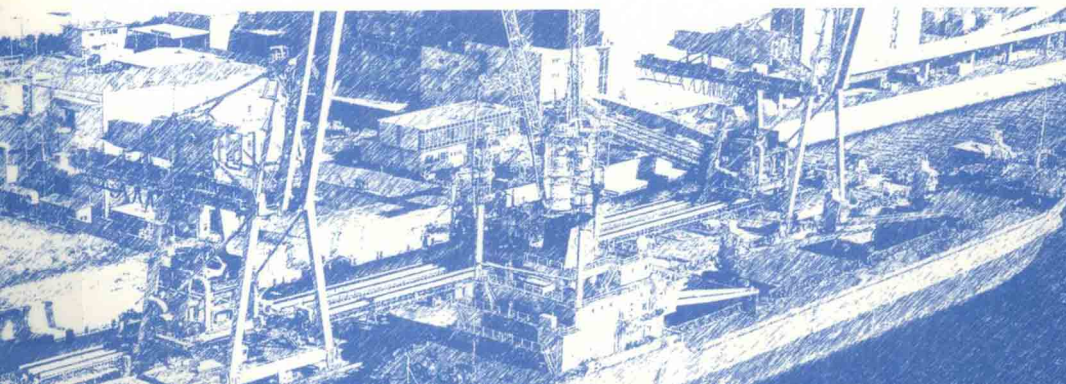


刘巽良
著

航运中心建设纵横谈

International Shipping Center

格致出版社 上海人民出版社



刘巽良
著

航运中心建设纵横谈

International Shipping Center

格致出版社  上海人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

航运中心建设纵横谈/刘巽良著. —上海: 格致出版社, 2011
ISBN 978-7-5432-1959-5

I. ①航… II. ①刘… III. ①航运中心-研究-中国
IV. ①F552.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 072873 号

责任编辑 钱 敏
美术编辑 路 静

航运中心建设纵横谈

刘巽良 著

出版 世纪出版集团 格致出版社
www.ewen.cc www.hibooks.cn
上海人民出版社
(200001 上海福建中路 193 号 24 层)



编辑部热线 021-63914988
市场部热线 021-63914081

发行 世纪出版集团发行中心
印刷 上海图宇印刷有限公司
开本 635×965 毫米 1/16
印张 10
插页 2
字数 109,000
版次 2011 年 7 月第 1 版
印次 2011 年 7 月第 1 次印刷
ISBN 978-7-5432-1959-5/F·429
定价 28.00 元

序

刘巽良是我大学时代的同窗。从2009年起，他有感于上海航运中心建设的一些问题，开始在报刊发表文章。诂料一发而不可收，竟然已积篇成集，将要出版了。拜读老友的书稿后我颇有所感，觉得可用四个字来概括：广、实、新、畅。

所谓广，就是有广度。作者从历史、国际、区域和行业的角度，剖析了航运业各个方面的问题：运价、经纪、保险、船舶买卖、船舶登记、人才教育、航运衍生品、保税油供应……我从事航运教育多年，深知在这个领域隔行如隔山，很少有人敢对如此之多的专业问题侃侃而谈。不过巽良干过的行业多，又知道碰到具体问题该向何方神圣（他的朋友中有不少高人）请教，所以尽管他的文章涉猎甚广，却很难挑出毛病来。

所谓实，就是具有实用性。这本书的一个重要特点是对航运建设的发展提出了很多具有可操作性的实际措施，摈弃了空谈理论而不切实际的作风。与一般学术界的专家不同，他提出的每个问题都有自己的解决方案，因为长期从事航运实务的经历使他厌恶空言，崇尚具有可操作性的渐进改革。

所谓新，就是观点新颖、内容新颖。建设“航运中心”这一观点本身就是国务院给上海作为航运综合试验区一个创新平

台。作者在“先试先行”方面提出了许多的新观点和建议，可以给关心这项事业的人士许多有用的启示。他关于航运经纪人的呼吁直接促成了航运经纪公司在上海率先实现合法化，可见新观念具有的雄辩力量。

所谓畅，就是明白晓畅。如航运衍生品等问题非常专业，许多谈这个问题的文章如古人所说的“博士买驴”，洋洋万言仍不得要领。但巽良却几句话就讲明白了，非本行的人也能看懂。他直抒胸臆的独到见解免去了读者和业界寻章摘句、沙里淘金之苦，无怪有不少网上的“粉丝”追着读。他的笔名是“清风”，但文章却观点鲜明、笔锋犀利，直截了当，有时倒像是一股飞沙走石的疾风，可谓畅快也极。

文如其人。巽良的独特文风来自于他不故作高深的平民化研究态度，也与他丰富的人生经历有密切的关系：毕业后留在母校上海海事大学教书，1987考入香港招商局集团研究部，从事航运市场和政策的研究。1993年起开始进入航运实务领域，曾先后从事过船舶代理、船舶商务和技术管理、船舶燃供、技术咨询服务等各种航运专业，至今已历二十多年。正是这种丰富的实践经验以及在实际中的不断探索和研究态度，令刘巽良的文章既杜绝了纯理论的空谈，又避免了“阿富福根谈生产”式的简单实践经验堆砌，而是从务实的态度出发，在理论知识的支持下，提出观点鲜明的政策建议。

本书搜集整理了刘巽良的近作，业内人士必有一二可观。上海建设国际航运中心的大业正未有穷期，我对刘巽良的新作实有待焉。

曲林迟

上海海事大学经济贸易学院院长、教授

目 录

理念篇

上海离国际航运中心有多远?	3
上海航运新政对香港有何影响?	10
对标香港, 改善政府服务	17
研究能力也是一种航运实力	23
航运衍生品的中国发展之路	29
只论礼乐不论兵	39

实践篇

航运市场上的各种经纪人	45
如何聚集、培育航运经纪人	51
引进比创新更有效	57
波罗的海交易所的历程	63
全球四城市航运经纪公司的税收和注册制度比较	68
建设航运中心的人才从哪里来?	74
上海船用保税燃供市场亟需开放	80

优惠政策更应惠及航运智力产业·····	91
老保险如何应对新海盗? ·····	96
中资方便旗船何时能回归? ·····	100

论辩篇

莫把航市当股市 ·····	111
香港航运交易所: 一个异想天开的创意 ·····	115
“负运价”的猫腻在哪里? ·····	120
枉担了虚名的运价备案制度 ·····	126
《船舶交易管理规定》能管多少用? ·····	138
中资方便旗船, 回归不可一刀切 ·····	145

理念篇

上海离国际航运中心有多远？

从 2007 年起上海港的货物吞吐量已雄踞世界第一，上海在港口及航道建设、造船能力和技术升级等方面取得了巨大成就。但这些成就只能证明上海是一个物流中心、船舶工业基地，而且这种以工业和物流为特征的中心地位正在遭受来自宁波、天津、青岛、大连、厦门和深圳的强力挑战。这些国内港口拥有不亚于上海的腹地和更加天然的适合大吨位船舶的深水港湾。上海不得不花费巨资建造一个孤悬海外的洋山港，才能弥补水深的不足，但洋山的发展潜力明显不如宁波舟山组合港。另一方面，长江深水航道挖到太仓，又为江苏港口的直接对外开辟航线提供了良机。从这层意义上看，上海在港口吞吐量上让位于其他港口是迟早的事情。如此看来，上海也只能依循伦敦、新加坡和香港的发展模式，从一个大港口逐步过渡到一个提供高端航运服务的地方、一个制定规则的地方、一个汇聚信息的地方。

业界很多人拿伦敦作为参照物和比较对象，认为上海应该以伦敦为参照物，培育并升级上海的航运服务，建立一个符合

国际航运管理的航运软市场环境，在航运资源配置上争取更大的话语权或影响力。伦敦向全世界提供的船舶金融、保险和信息服务已经有一百年历史，加上被全球航商采用的英国法和英语，令伦敦成为了向全世界提供航运经纪和信息、海上保险和海事法律服务的地方。自然形成、被行业公认的中心地位是很难在短期内取代的，加上语言的障碍也不可能改变，所以上海在这些方面在下一个五年计划内，无法也没必要拿伦敦作为目标。放眼全球，上海应将目标定位于新加坡和香港——同样具备繁荣的港口，尤其是集装箱处理量，而且拥有完善的高中低端航运服务体系，星港无疑是亚洲的国际航运中心，是对伦敦的一种补充，尤其在华人世界，话语的影响力是不可估量的，正因如此，世界级的航运机构亚洲区总部基本布局在星港两地。

发展之路并不平坦

我国的社会主义市场经济是在原有计划经济体制上逐步改革而来的，经济体制环境有其特殊性，所以国际航运中心总体环境建设过程中存在着明显的法律滞后，穿插着各种集团的既得利益和矛盾；而国际航运的天然全球性，要求一个航运中心能够提供适应全球航运服务需求的全方位功能；同时，国际航运市场的交易要求，又需要一个法制、公平、公正、宽松、低成本的经商环境。这就需要用大勇气去探索和突破，需要用大智慧去协调和变通，需要业界、学界和政府的沟通和协调。

(1) 船舶金融服务不能满足国际航运的要求：受制于整个金融体系，上海的船舶金融服务基本上属于国内地区性的，尚

不能提供全面的国际化的船舶金融服务。船舶金融是航运和金融的结合点，是建设上海国际航运中心和金融中心的重要阵地。然而，上海在这个阵地并无建树。全国首家船舶基金在天津率先成立并运作，已经在航运市场上引起了高度重视。洋山保税港区的 SPV 模式，仍然停留在探索阶段，至今仍未见实际成功的案例。事实上，船舶融资业务的发展是可以通过政府的政策实现的，例如以前的德国、挪威；后来的韩国、新加坡都因为税务政策的优惠吸引了不少船东，既培育了航运人才，也刺激了造船业。

(2) 海上保险中心并未真正在上海聚集：国际航运的保险业务获得免营业税的优惠，并没有带来海上保险业务在上海的聚集，免营业税这张牌过早地打掉了，所有在上海有分公司的保险公司，纷纷在上海的分公司成立航运保险事业部，表面上的热闹，其实质就是上海成了开票中心，优惠政策并没有带来放大效益。中国海上保险依然依赖伦敦的劳合社，海上保险的话语权依然在伦敦。

(3) 无法开展国际航运衍生品交易：同样受制于外汇管制等因素，中国航运机构参与国际航运衍生品交易只能通过境外子公司或代理，而所有提供衍生品交易的清算行也都是外资金融机构。

(4) 航运经纪人合法化停留在表面：上海总算率先在全国成立了首个航运经纪人组织，然后在半年后完成了航运经纪公司的工商登记注册。热闹的注册后，一切归零。由于税制和外汇的限制，除了人民币业务外，其他经纪业务的模式基本停留在过去的办事处模式上，并无实质的本地化进展。

(5) 上海不是船舶注册的首选地：为船舶选择注册地（也

即船籍港)是船东买入船舶后第一件要做的事,是航运市场的重要组成部分。尽管不能说船舶注册在哪里船东总部及管理部门就会在哪里,但船舶的注册为当地带来收益是有目共睹的。国内船舶注册方面,上海并不比邻近的宁波、舟山更具吸引力。大量经营国际进出口运输或第三国运输的方便旗船东,也因营商环境等诸多因素集中于江浙粤闽等省份。譬如,在船舶贷款方面,上海的银行对私营船东的贷款政策相对较紧,因此上海的私营方便旗船东数量远远少于浙江、广东和福建。

(6) 国字头航运机构总部多数不在上海:由于历史和体制上的原因,大型国企中远、中海、外运长航集团、中国船东互保协会等重要的航运集团和机构总部在北京,只有中海的集装箱船队、油轮船队以及中远集装箱船队的管理中心在上海,而国内中小船东公司由于前述的原因也多集中在江浙粤闽及北方沿海城市。

(7) 外资在上海的分公司只是船货代理:尽管众多外资船公司在上海开设分公司,行外人容易产生一个错觉,以为上海有许多外资船公司,但实质上在上海绝大多数外资船公司和代表处只是其总部在中国的船舶和货运总代理,并协助总部操作一部分船舶辅助业务,此类公司的船舶管理和运费结算中心往往都在新加坡和香港。

这些表面现象背后的原因是什么?

依法行政并未得到真正落实:管理部门依法行政的形象并没有很好地树立,官员意志政策化,政策法律化,执法运动化,

导致朝令夕改、有法不依，选择性执法，多头管理（且互相矛盾）的现象还是时有发生。某些行政条例的颁布有时连听证会或征求业界意见的形式都没有。这样好处是政府的行政效率极高，但犯错误的几率也会相应升高，后果就是没人敢将公司总部搬来。来的都是冲着上海的货运量、造船订单来的办事处，或代理公司，一是可以避免本地化经营所遇到的种种麻烦，二是没有“辎重”，随时可以撤退。

政府服务仍停留在表面：最多见的就是政府大厅的小册子和所谓一站式的服务窗口。但是，并没有站在一个服务者的角度去想纳税人需要什么样的服务；而是更多地站在一个监管者的角度在考虑如何管好被监管者。这种观念一日不改，政府服务永远是一句空话，政府服务将成为急剧膨胀的监管法规的具体实施办法，业界将面临一个越来越繁琐的办事程序和越来越庞大的政府机构。

办事程序复杂低效：以船舶进出港口为例，香港的出入境（边检）手续比内地港口简便得多，船舶很少因边检手续发生延误或滞留。除了来自疫区或卫生证书过期或船上有偷渡客或其他问题的船舶，进出香港的船舶都能向海事、卫检、出入境事务处（类似我们的边检）申请预清关，船舶抵港后可以直靠码头，作业完毕只需电告出入境事务处、海事处，船即可离港。内地的边检手续繁琐、复杂，边检和卫检都要上每条船检查（但他们交通船到不了的锚地却又放弃检查），而这种例行检查实际上只是走走形式，并无多少实际作用。然而就是因为这种表面化的例行手续，经常造成船期延误，给船东造成损失，无形中提高了进出上海的港口成本。

隐性成本与日俱增：我国的税制相对于香港来说是很复杂

的，能够进成本的项目有限制，每月要报税，公司还要直接面对税务官的审查。第二，除了税费外，公司还要遵守工商行政管理的法规，譬如禁止在异区营业，这在全世界是少见的。第三，我国的各种行业资质、资格种类堪称世界之最，应付这些资质或资格申请、审查无疑将消耗大量的资源并降低效率。第四，各种半强制性的行业组织也给企业增加了一个负担。最后，各种半强制性的培训、会议不仅增加企业的负担，而且耗费了人力。

最后，税务负担远远高于香港和新加坡。以香港为例，香港没有营业税，而且凡是来自国际航运的收入一律免税，每年只需交付 2 600 港元的商业登记税即可，而近年特区政府为了减轻企业负担，将商业登记税进一步降低到 450 港币。而上海的航运服务企业没有什么特殊税务优惠，减免税的对象还是大型国企和有船承运人。个人来说，香港的起征点大约是 20 000 港币/月，而我们却是 2 000 人民币/月。怎么能吸引高端人才？

建立高端航运智库

综上所述，上海距离全面意义上的国际航运中心尚有一段距离，距离软环境意义上的国际航运中心还有更大的距离；她在世界航运舞台上更多扮演的是一个货物集散中心和造船中心的角色，而这种物流和工业中心地位正在受到外省市的挑战，上海向高端航运中心转型已是迫在眉睫。如何改善上海的经商环境，使上海及时转型成功，不是一个锦上添花的政绩，而是一个迫在眉睫的功课。尽管中央政府给定的目标是 2020 年初步

建成，但其实这门功课等不到 2020 年就要交了。面对其他省市的迅猛发展势头，上海唯有率先完成转型，方可如伦敦那样，坐稳国际航运中心的老大位置，否则，机会稍纵即逝。

为广开思路和言路、统筹解决上海航运现存的问题，政府应改变传统的咨询模式，在业界精英中，尤其是在高端航运服务业者中，寻求建立一个高端航运智库，为上海国际航运中心建设出谋划策。交通运输部已经在此方面先走了一步，在一个名为“如何促进航运服务业健康发展”课题的基础上，正在建立一个结合学界、业界和政界精英团队的航运智库。上海应迅速赶上，在航运高端智库建设上大胆走出自己的路子。

上海航运新政对香港有何影响？

2009年3月25日，国务院原则通过《关于推进上海建设国际金融中心和国际航运中心的意见》。这立刻成了沪上话题的大热门，香港各界，尤其是香港航运界也十分紧张，担心上海是否会形成对香港的巨大竞争态势，甚至取香港而代之。

新政策的特征

新政策的优惠条件归纳起来就是：放宽外汇管制、整合长三角港口资源、减税及第二船籍制度（实质也是减税）。可见，目前上海尚处在向中央政府申请政策的阶段，而国务院只是原则上同意上海的建议，在具体规定和办法上，态度还是比较审慎的。毕竟这是牵一发而动全身的大事，细则中必定要顾及及其他各省的利益。即便是国务院通过了实施细则，上海最多也就是获得一个相对低税、一定程度上的兑换自由和优化的长三角港口资源。

长三角港口群资源的优化有利于促进该区域的物流业发展，