

DYNASTIES OF THE SEA

The Shipowners and Financiers Who
Expanded the Era of Free Trade

海上帝国

缔造并扩大自由贸易时代的
船东和金融家们

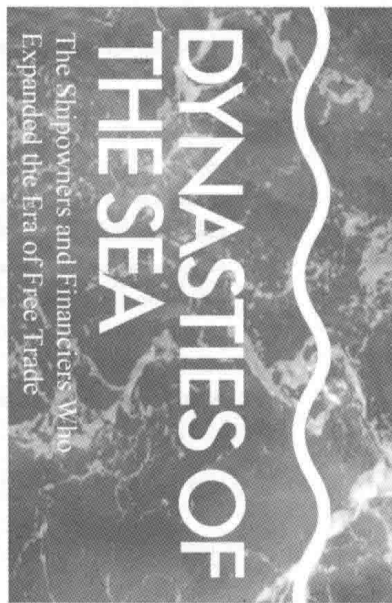
「美」萝莉·安·拉罗科 (Lori Ann LaRocco) 著
金海 译

2016年美国总统候选人 唐纳德·特朗普 特别推荐
「位国外专家和」位中国专家联袂推荐

洞察一个巨大的航运世界，
见证海上帝国的兴起与衰落、财富的汇聚与流通



中信出版集团 CHINA CITY PRESS



DYNASTIES OF THE SEA

The Shippers and Financiers Who
Expanded the Era of Free Trade

海上帝国

缔造并扩大自由贸易时代的
船东和金融家们

「美」萝莉·安·拉罗科 (Lori Ann Larocco) © 著
金海 © 译



图书在版编目 (CIP) 数据

海上帝国 / (美) 拉罗科著; 金海译. —北京:
中信出版社, 2016.5
书名原文: DYNASTIES OF THE SEA
ISBN 978-7-5086-6063-9

I. ①海… II. ①拉… ②金… III. ①航运—金融学
—研究 IV. ① F550

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 067387 号

Dynasties of the Sea by Lori Ann LaRocco

Copyright © 2012 by Marine Money, Inc.,

No part of this book may be used, reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, or stored in a database or retrieval system, without prior written consent of the publisher

Simplified Chinese translation copyright © 2016 by CITIC Press Corporation

ALL RIGHTS RESERVED

本书仅限中国大陆地区发行销售

海上帝国

著 者: [美] 萝莉·安·拉罗科 (Lori Ann LaRocco)

译 者: 金 海

策划推广: 中信出版社 (China CITIC Press)

出版发行: 中信出版集团股份有限公司

(北京市朝阳区惠新东街甲 4 号富盛大厦 2 座 邮编 100029)

(CITIC Publishing Group)

承 印 者: 中国电影出版社印刷厂

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 21 字 数: 180 千字

版 次: 2016 年 5 月第 1 版

印 次: 2016 年 5 月第 1 次印刷

京权图字: 01-2016-0665

广告经营许可证: 京朝工商广字第 8087 号

书 号: ISBN 978-7-5086-6063-9

定 价: 59.00 元

版权所有·侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页, 由发行公司负责退换

服务热线: 010-84849555 服务传真: 010-84849000

投稿邮箱: author@citicpub.com

张 祥 博士生导师，原外经贸部副部长、上海交通大学管理学院院长，现任中国国际经济交流中心常务理事、上海交通大学安泰经济管理学院名誉院长，哥伦比亚大学博士

金海博士富有国际经济，尤其是航运金融领域的理论和实践知识，是此书合适的翻译人选。中国经济正处在升级转型的关键时期，金融作为经济活动的核心，对一国经济的发展发挥着重要作用。中国是典型的外向型经济，航运业和航运金融在保障中国对外经贸繁荣方面至关重要，一带一路战略更需要这方面的专业人员。

航运是国际贸易中成本最低的运输方式，目前国际贸易中大约 90% 的货物以航运形式来完成。航运业作为基础性产业，对国民经济与世界贸易发展非常重要。航运业具有典型的资本密集型和周期性特征，要实现航运资源的优化与配置，其核心手段是航运金融服务。金海博士翻译的这本书详细地讨论了国际经济和贸易中航运的重要性和航运金融以多元化服务对产业链的整合作用。相信这本书对广大读者有重要的参考价值。

李 莅 / 中国进出口银行上海分行行长

这是一本感人并可读性很强的书，它囊括了航运界涉及的典型参与者。由于职业关系，我也身处这个行业中，此书谈及的那些耳熟能详的人物，有些还是我的客户，因而读来愈发亲切。《海上帝国》阐述了古老航运业在全球化变迁中，这些行业翘楚在航运文化、人脉、经济周期上如何应对挑战、把握时机，总结了他们的生存理念、失败教训和成功经验。

航运融资涉及广泛的国际化产业链条，复杂性和专业性很强，当今从事此项业务的中国银行屈指可数。值得聆听的是，那些身经百战的国外银行家同行们的慧心妙语，他们对航运金融、风险控制以及金融创新的独到见解，对我们来说弥足珍贵。在分享了他们的故事之后，当我再看到一艘船的时候，无论油轮、散货船、箱船抑或邮轮，那些关于人、机构和浩瀚大海的思绪就会油然而生。

从 林 / 工银金融租赁有限公司总裁

《海上帝国》记录了现代航运业最具影响力的 20 位巨头的创业历程、他们在激烈的商业竞争中积累的经验和教训，以及他们对这个变化多端的行业的深刻洞见。航运业是全球最古老，同时又最富有活力的行业之一，自人类第一次尝试探索陆地尽头之外的世界起，航运便伴随人类历史文明的发展，见证了帝国的兴起与衰落和财富的汇聚与流通。发展海洋经济、建设海洋强国是中国和平发展战略的重要组成部分，本书对于中国的航运企业及航运金融机构驶向蓝海、参与国际市场具有借鉴意义。

马 宾

交银金融租赁有限公司副总裁

2008年金融危机后，一些航运企业希望抓住机会在行业低点买船，此时恰逢国内融资租赁业快速发展，船舶融资租赁业也随之经历了快速发展。但过去几年波罗的海干散货指数仍处于历史性低点，造船业市场仍在下行，导致这种局面的原因是什么呢？《海上帝国》一书中的航运领导者们不仅给出了这个问题的答案，也指明了航运业未来的发展方向。

何 敏

中民国际融资租赁股份有限公司董事副总裁

“不要读历史，要读就读传记，因为那才是真正的生活。”这个道理也完全适用于航运业，尽管是典型的重资产行业，但航运业的灵魂还是“人”。《海上帝国》这本书，正是以传记手法介绍当代航运界风云人物的群像著作，以现实故事对活跃于一线的人和事进行独到记录，而非拘泥于理论框架的叙述，可以说为思考者提供了难得的鲜活资料。对于今天行业低迷情况下仍然“痴心不改”的航运人，本书也有着重要的现实价值，具有非常强的启迪作用。

金海博士是我敬重的学者，他的译作文字明白晓畅、趣味横生，这既得益于其精彩的文风和扎实的中文功底，更取决于多年积累的航运金融学养，其对行业以及行业中的人的理解旁人很难企及。我与金博士相识多年，他为人洒脱、处事练达、广结善友，总是热情地张罗着业内活动，也经常与我交流碰撞，给了我很多有益的启迪。记得当年翻阅此书英文版时，我深感资料难得，也曾动过组织人手翻译的念头。金博士此作，助我了了当

年的一桩心愿，算是又帮了我一把。

王永利

乐视金融首席执行官、前中国银行副行长

大航海推动大贸易、大交流、全球化大发展——在由于种种原因陆上交通难以畅通的情况下，水上交通乃至大航海的发展，大大促进了经贸全球化发展，促进了思想文化的交流和人类社会的进步。当然，这其中除了平等交换和交流之外，也充斥着欺诈、抢掠、战争，不断培育出海上帝国，也不断有海上帝国消沉，整个航海史波澜壮阔，背后涉及经济、政治、文化、地理、自然等多方面因素。时至今日，尽管陆上交通和空中运输越来越发达，海上交通依然发挥着重要的作用，依然见证着世界的变化。而这一切，最佳的见证者莫过于各个海上帝国的领袖们。

那么，海上帝国的领袖们都有什么样的传奇经历，都有什么样的所思所想？《海上帝国》会给出答案！

向东

浦银金融租赁公司风险管理部总经理

《海上帝国》一书对船东、船舶管理人、港口运营方、船舶融资租赁方、银行家、私募基金寡头等佼佼者，均做了简明扼要的介绍，而作为一名船舶融资租赁从业人士，我通过《海上帝国》一书更加深入地理解了航运业的精髓。这本书非常值得一读，强烈推荐！

巴曙松

中国银行业协会首席经济学家、哥伦比亚大学高级访问学者

当前，尚处于起步和快速发展阶段的中国航运金融业正在经历一次全球性的周期波动的考验，航运金融产业链不同环节的机构面临着不同的挑战，在这个过程中，从历史和国际视野角度来跟踪分析全球航运金融产业的发展，具有重要的现实价值和参考意义。

何帆

财新智库首席经济学家

人类从古代就已经开始重视航运业，尤其是海洋运输，但直到现在，人们仍然会低估海洋运输的重要性。控制全球贸易就能控制全球生产体系，控制海洋运输就能控制全球贸易。《海上帝国》一书揭开了海洋运输帝国的神秘面纱，有助于我们更好地了解这个古老而常新的行业。

徐一遵

北京均衡博弈研究院首席经济学家

15世纪，麦哲伦首次完成人类环球航行之后，地理大发现将世界连成了一个整体。从此，海上之路的安全维护能力逐步成为衡量大国的一个重要标准。如何利用海洋来实现财富扩张，成为各国精英们夙夜思考的问题。一流的造船技术、一流的船队、一流的航海家和探险家纷纷涌现，谱写出一幅波澜壮阔的历史长卷。

21世纪，人类进入大规模开发利用海洋的时期。海洋在国家经济发展格局和对外开放中的作用更加重要，在维护国家主权、安全、发展利益中的地位更加突出。建设海洋强国，对实现中华民族伟大复兴具有重大而深远的意义。

在中国全力迈向蓝海时代的当下,《海上帝国》的推出恰逢其时。本书从行业巨头们的心理活动、生平资料出发,以巨头们的视野来审视未来航运世界的变化,为有志于在全球航运领域建功立业的企业家和航运爱好者们送上了一份饕餮大餐。

王家春

中国人保资产管理股份有限公司首席经济学家

《海上帝国》这本书像一个画廊,描绘了近现代国际航运界 20 位塔尖人物的传奇经历。它不仅有助于我们对国际航运这个神秘而博大的领域形成立体化的认识,进而加深对现代世界经济尤其是经济全球化的理解,也给有志于在各领域创造新传奇的读者们带来勉励与启迪。

李山泉

美国奥本海默基金公司高级基金经理

金海博士翻译的《海上帝国》一书,是一本关于国际航运的专著。虽然我做环球投资多年,但对国际航运公司知道的还十分有限。抱着学习的态度,读了本书的中文译本,感觉收获颇丰,值得推荐给广大读者。特别是对那些有兴趣了解国际主要航运公司的兴衰以及航运未来发展前景的读者,这是一本不可多得的好书。《海上帝国》的一个显著特点是善于讲故事,娓娓道来,把航运领袖和他们所创建并领导的公司鲜活地跃然纸上,可读性极强。

在过去短短三十几年的时间里,世界贸易总额成倍增长。特别是中国,从一个在国际贸易领域微不足道的国家,一跃成为世界头号贸易大国。庞大的海运增长是实现贸易成倍增长的基本保障。尽管最近中国经济增长放

缓，但其增速相对来讲仍然可观，对外贸易仍将扮演极其重要的角色。在可以预见的未来，国际海运行业相应会增加更多的中国元素。到那个时候，《海上帝国》将成为研究海运变迁的重要历史文件。

焦瑾璞

上海黄金交易所理事长

要考量金融家的胆识和资本运作的天赋，高风险的航运业最合适不过。《海上帝国》一书集中全球航运船东和金融家的领军者，对这些将生命融于海洋的枭雄做抢救性的追访采录。作者以简练、精当的笔触生动地呈现了在航运巅峰或低谷、步步惊心的冒险中，20位航运与金融领袖们精准把握破浪前行之舵，几近完美地创造海洋贸易财富的神话。

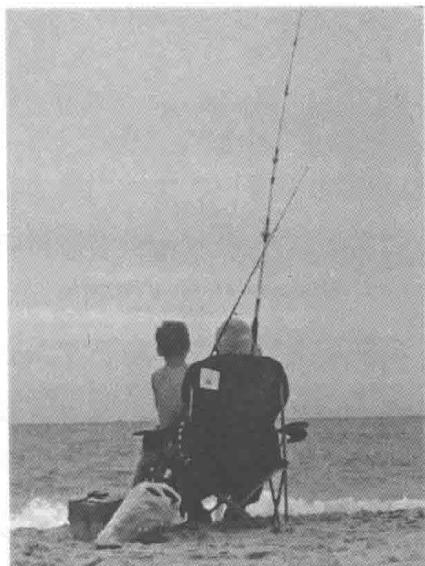
世界贸易几乎90%依托海运。海上帝国的缔造者们开拓、开放的理念与追求，“艰难困苦，玉汝于成”的壮志与执著，对于正在开展的“一带一路”建设者们或许会多有启示。从这个意义而言，《海上帝国》一书的出版恰逢其时。感谢作者和译者历经辛苦奉献此书，它是属于全世界的财富。

陈阳

远洋资本董事总经理

在后危机时代，探讨“被贸易改善的世界”中航运市场的周期波动和航运金融的发展创新具有重要意义。金海博士的译著《海上帝国》深入解读了航运业发展的波澜壮阔，生动地介绍了如群星闪耀一般的业内传奇人物的大视野与大格局，为我们理解全球贸易、航运业以及业内“第五级领导者”提供了宝贵的、可资借鉴的思路和经验。

我相信，在我国把航运业发展上升为国家战略的新时期，把《海上帝国》中的理念与智慧应用到实践中，定会为“一带一路”建设，以及更加深入的思考与实践提供助力。



谨以本书献给我的父亲理查德，他给我和我的孩子们灌输了对大海的热爱。

译者序

方便有多门，读书勤是路。喜欢读各种书的习惯起始在小学，钟情于中国人民大学。那段读书的日子，时间如沙，心情如画，我慢慢地享受着我的生活。春天里，虽然有风沙，但在晴朗的日子春风拂面，也是醉了；夏天里，热浪扑面，喜欢看繁花似锦，生活片片如童话；秋天里，香山叶子又红遍了山崖，舍不得看叶子飘落，传递晚秋的消息；冬天里，雪地上回过头，发现却是一串浪漫的脚步。想起来学校里走过的每一个春夏秋冬，微笑了，继续前行；累了，就原地歇息，然后再前行，追求自己认为有意义的事。

再回首，已经就读过6所大学。岁月如歌，心情如花。虽然现在身在海外，总有一份学校的感情，让我不能忘却；也总有一段学校的因缘，诠释我一生遇见。毕业后出国久了，因为珍惜，所以思念在学校里的每一寸光阴；也因为感激，所以守住读书时的每一道风景。汪国真先生说：“生活就是这样，当你退到了潮流的边缘，潮流反而成了不相干的背景。”都市潮流中浮躁的气息，读书时竟随风而去，笑别人，也笑自己，吹散了烦恼的记忆。所以说，懂得换真心，和自己交换，这未尝不是一种幸福。只顾努力，不问前程。如果有缘再和自己相逢，浅笑不尽言语，意在眸中。相逢如梦，别人活在我的梦里，我也存在别人的梦中。在半梦半醒之间，我们讲着生活的故事，随着光阴老去，满脸都是幸福的各种颜色，把遗憾远远落去。经

常地，这种快乐感觉会被路人的脚步匆匆吵醒，颜色也随着时光褪淡了，浅浅地让人倍加珍惜。甚至害怕想多了，连幻灯片般的彩色回忆也会消失，重新回到这个变化无常而且光怪陆离的世界。因为拥有，所以执著；也因为拥有，心存感激。因为读书，今天才可以走这么远。流水无意恋落花，行心参得真假。

懂得读书的人心不会变老，也不会叹息流逝的时光。时常自问是否虚度生活，我想有一天，坐在桌边，手持喜欢的书籍，观照自心，看看书里四季之美。随光阴递嬗，喜悦更新。人随斗转星移会变老，生老病死是必经之路。求不到，爱别离，怨憎会，五阴炽盛更会加剧人身之苦。为内心而活的人，无视身边世界腐朽，心念不会凋零。人生何其短，忙碌转瞬空。生活由刹那组成，一生竟又短促凋零。每个瞬间即是现在，在现在中欢喜，就是未来。除非可以穿越时空，错过就不会再来。倘若离去，须对风当歌，不再留恋，只因没有丢弃理想，全心全意读过书。那书中的勃勃生机，青春锐气是对世间有意义的回报。读书渐涤妄情息，藉阳倚正长志气。无碍圆融明事理，一枕碧海笑白云。

青春是心境，读书，尤其是专业书，是一种温暖，也是一种内心的呐喊和胸怀。2014年，在美国哥伦比亚大学读书之余，我有幸拜读了由美国海事财经集团（Marine Money, Inc.）出版、萝莉·安·拉罗科（Lori Ann LaRocco）所著的《海上帝国》（*Dynasties of the Sea*）一书。从中，我更深入地了解到航运业和金融行业中各个领袖人物的专业技能、敏锐直觉、丰富经验，以及卓越的管理才华。在航运业的整个历史中，其与金融一直有着千丝万缕的密切联系。金融业每年向航运业注入其赖以生存的资金，高达2500亿美元。令我欣喜的是，本书的作者十分专业地将这一纽带鲜明地展现在读者面前，使得本书更加完整、丰满。

面对如此华彩之篇，我便有意将其译成中文，以期让更多的中国读者接触到这些领军人物的成长经历，以及他们对航运、金融的观点集成。我非常享受本书的翻译过程，每完成一章的翻译，对我来说其中的传奇人物就变得

更加鲜活，他们的事迹敲打并震撼着我。非常感谢美国海事财经集团董事长詹姆斯·劳伦斯（James R. Lawrence）的鼓励和美国北方航运基金总裁肖恩·德金（Sean Durkin）的支持，也特别感谢诸位航运业和金融界的老师们审阅并提出宝贵意见。如今，本书能够付梓出版，我深感欣慰，并更加谦卑。

2015年11月30日，我在上海举办的2015年中国国际海事会展嘉宾晚宴上和英国克拉克森航运经纪公司研究部总裁马丁·斯托普福德博士（Dr. Martin Stopford）一起探讨航运市场宏观趋势。“航运业就像扑克牌。”他说。我从事航运业近20年，每一天对这句话都会有更加深刻的理解。激烈的竞争、周期性的产能过剩、不稳定事件的频发，都使得航运业成为一个最具挑战性的行业。就如托尔·奥拉夫·特让姆（Tor Olav Trøim）所说，“较之于航运业，世界上任何一个其他行业都显得那么无聊。”从应对恶劣的天气，到对抗猖獗的海盗，航运业的生活没有两天是完全相同的。“当一个人厌倦航运时，他便已经厌倦了生命。”激情和热爱是航运业永恒的主题。

“身在航运业中，你绝对已经是世界的一部分了。”美国海外船舶控股集团（OSG）的首席执行官莫滕·安特曾（Morten Arntzen）如是说。航运业是最具国际化色彩的行业之一，业内精英时刻关注着全球趋势、几乎从不拨打国内电话、与时间赛跑并周旋于不同的时区之间。虽然尚未取得书中精英们的成就，我也着实体会到了这个全球性行业赋予我们的使命感。

航运业离不开中国经济的支撑。2016年年初以来，我对国内经济形势的波动性非常关注。股市、利率、汇率和楼市已吸引了所有经济学家和金融从业者的注意力。1月份以来，中国金融机构整体信贷投放规模依然扩张（即使排除2015年年底部分银行放款滞后的因素）。有几个问题我还在思考：货币流通的本质到底是什么？在全球贸易量和国际金融市场持续收缩的现状和预期中，这些流通货币都去了哪里？投资转消费的战略转型怎么实现？我认真学习了2016年1月21日方星海先生在达沃斯世界经济论坛上就中国经济发言的英文全文。他认为，中国的转型策略即减少投资、

扩大消费，把更多收入从国有部门转移到消费者的口袋中，以及推进我们所说的供给侧结构性改革。考虑投资需求的预期成本和流动性要求，资产的价格不涨即跌，那么从哪里开始跌呢？2016年的系统性风险感觉要比1998年严重，只有实体经济好起来大家的日子才会好起来。就航运业而言，波罗的海航运运费指数是全球大宗商品贸易市场的晴雨表。

航运投资和宏观经济息息相关。债券市场、汇率市场、股票市场和房地产市场环环紧扣。2016年1月26日，沪指收盘下跌6.42%，跌至2749.79，创2014年1月7日以来新低；深成指收盘下跌6.96%，跌至9483.55。股市大跌是否在和债券市场争夺资金池的流动性？在债券市场，2016年一季度是否必须确保公共债务久期置换顺利完成？政府债务久期多为3年左右，起着降低地方债务融资成本的作用。如果保不住的话，整个金融系统风险的债市变量的紧迫性幅度是否要大于汇市、股市和楼市？如果现在股市继续飘红，各种机构资金进入债市的吸引力减小，公共债与国企债违约风险加大，地方平台和地方财政会压力陡增。而且，债务置换的工作必须保持汇市稳定，否则资金池就会缩水。同时，如果债务置换顺利完成，政府资产负债表也可以得到支撑，所以目前资本流动性会优先导入债市，而不是股市。由此相对应的股票反映的实物资产价格会缩水，进一步打压未上市流通的同类资产价格，缩小资产价格在一级和二级市场中的溢价空间。为争夺流动池资金用量，是否可以理解1月26日中国股市大跌率先形成价格优势，倒逼资金回流，投资者回股市的信心可以尽早建立。当前股市隐含的预期收益率已经高过债券，二级市场中长期配置价值开始逐步显现。同理，在一级市场中，由于资本驱动，目前投资实物资产比如说不良船舶资产的窗口时机已经呈现。怎么做就看从业者的专业水平了。

继续多说几句债市、汇市、股市和楼市的联动性。目前，我更担心的联动性弱点是在汇率改革环节上。2016年一季度，中国市场融资成本下降，宽松的货币流动性还是有的，比较国内外广义货币比国内生产总值（M2/GDP）

指标，尤其看看1月前两周国内放贷投放太快，和中央供给侧管理目标步伐是不一致的，应该回收控制货币流动性。那么，机构投资者是否应对现有货币流动存量投向债市或者股市做出选择？别忘了，一季度里，国家需要维稳债市，需要资金量。为争夺流动池，股市大跌产生股票价格当期购买优势，倒逼资金回流股市。如果再考虑汇市因素，目前对汇改管理的担心是充分的。汇市总体的盘子要比股市大得多，如果联动性有环节先崩的话是否在汇率上？如果未来1~3年内汇率贬值超过预期，引起大宗商品价格反弹，导致利率跟升，最后债市是否会哀鸿遍野？这样的话，是否持有实物资产更踏实一些？尤其像船舶类资产已经接近历史底部，相对于房地产资产，船舶还是比较好的价值投资洼地。

非常幸运，我在学习经济和金融的实证道路上遇到过很多有思想和见地的学者。周其仁教授说过：学经济会遇到很多困难。其中一个困难就是我们在分析经济现象的时候，常常不知道何处用心，何处用脑。这里所谓的“用心”，就是对任何经济现象，我们总有自己的情感、好恶、是非标准或道德标准。所谓的“用脑”，就是对经济行为的逻辑有一个理智的判断或推断。人是万物之灵，人灵在有情感，又有理智。困难在于，在分析经济现象的时候，人的情感与理智常常容易用错了地方。要克服这个困难，我们不但要关注行为的动机或愿望，而且一定要观察行为的结果和实际效果，对事与愿违的事情，要想办法改进。我感触颇深，和大家共享他的心得。我有时看不见自己的心，甚至看不到自己的方法论。有同行解惑答疑，携手共进，不再孤独、不再执着。

工作不要忘记生活的意义。上周六，美国东北部包括纽约及中大西洋沿海地区迎来了超强暴风雪。伴随着雪花纷飞，许多安排慌乱了起来：去大都会博物馆看艺术展的行程要推迟了；叫的外卖送来了两次；肖师兄来纽约订的宾馆因天气原因也取消了。今晨，办公室传来邮件，我的同事沃伦（Warren）因脑癌去世，年仅34岁。他是一位优秀的金融分析师，这