

经济地理与城市经济前沿系列

上海国际航运中心 建设的金融引擎

计小青 等著



上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

上海国际航运中心建设的金融引擎/计小青等著. —上海:上海财经大学出版社, 2012. 3

(区域经济与城市经济前沿系列)

ISBN 978-7-5642-1295-7/F · 1295

I. ①上… II. ①计… III. ①航运中心-研究-上海市 ②金融市场-研究-上海市 IV. ①F552.751 ②F832.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 016293 号

□ 责任编辑 江 玉

□ 封面设计 钱宇辰

□ 责任校对 施春杰 胡 芸

SHANGHAI GUOJI HANGYUN ZHONGXIN JIANSHE DE JINRONG YINGQING

上海国际航运中心建设的金融引擎

计小青 等著

上海财经大学出版社出版发行

(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

上海竟成印务有限公司印刷装订

2012 年 3 月第 1 版 2012 年 3 月第 1 次印刷

890mm×1240mm 1/32 8.5 印张 261 千字

定价: 29.00 元

前 言

国家已经明确了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建设目标。作为一项国家战略,上海建设国际航运中心的目标是到 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高端服务型国际航运中心。

上海国际航运与国际金融中心的建设实际上体现了我国经过 30 多年改革开放以及经济高速增长以后,应对全球经济结构和增长方式转变的挑战,努力使我国的经济增长方式由大转变到强,由高速转变到高效,由传统制造业转变到先进制造业和服务业,由高污染、高能耗转变到环保、节能的必然要求。这也是之所以把上海“两个中心”建设上升为国家战略的深刻原因。而这一目标的实现,关键是有效地促进航运金融市场的发展。

国际经验表明,发达的航运金融市场是现代高端服务型国际航运中心的标志之一,而且从世界各国的国际性、高端服务型航运中心城市的发展过程来看,这些城市的航运业和金融业的发展具有明显的相关性,表现出同步发展的特征。航运业和金融业之间的密切联系决定了在一个城市的国际航运中心和国际金融中心建设之间存在协同效应,国际航运中心和国际金融中心表现出十分明显的同一性。

航运金融市场发展正是上海“两个中心”建设的连接点。航运金融市场连接了航运市场和金融体系。一方面,航运金融市场的发展能够为航运业提供创新的金融产品满足航运企业的需求,支持航运业的发展,是国际航运中心建设的必要条件;另一方面,这也是上海金融机构技术水平和

创新能力不断提高的一个过程,意味着上海金融发展的深化以及金融中心地位和竞争力的提高。与此同时,由于航运金融产品和服务同时反映了航运企业和金融机构对于降低成本和控制风险的共同需求,因此,航运金融市场发展所需要的市场条件和制度条件,恰恰就是航运业和金融体系发展所需要的市场和制度条件,从这个意义上讲,支持航运金融市场发展的政策就能够同时推进航运市场和金融体系的发展。

上海与其他发达国际航运中心和国际金融中心城市相比,差距就在于缺乏提供综合性航运服务的能力,尤其是在航运金融市场方面的差距明显。航运服务市场的发展能够给上海带来显著的边际效益,如果能够采取有利的政策支持航运服务市场的发展,就能够较快地提高上海国际航运与金融中心的建设步伐,支持航运金融市场超前发展的政策效应最为显著。因此,上海国际航运中心的建设应该首先采取超前发展航运金融市场的竞争策略,着力推动具有上海特色的、有竞争力的航运金融市场的发展,从而融入国际航运金融市场的分工体系之中,航运金融市场的发展是上海“两个中心”建设的核心和关键。

目前,上海市政府十分重视航运金融市场的发展,加大了对于航运金融市场的政策支持力度,航运金融市场的产品创新、机构创新和制度创新的步伐不断加快。本书正是在这样的背景下,对于上海航运金融市场发展的目标定位、现实条件以及发展方向进行了全面深入的研究,并提出了进一步促进上海航运金融市场发展的政策建议。

本书基于金融发展与航运中心建设的相关性,把航运金融市场的发展作为国际航运中心和国际金融中心城市建设的核心,重点讨论航运金融市场发展所需要的条件以及对于国际航运中心和国际金融中心建设的意义,在此基础之上提出上海国际航运中心建设的金融支持政策。全书共分为五章,各章的主要内容安排如下:

第一章主要是基于既有的研究文献和数据统计资料,对世界主要的发达国际航运中心和国际金融中心城市的发展历史和经济特征进行了全面和系统的分析,总结了国际航运中心的发展规律,明确了国际性、高端服务型航运中心城市的特征以及建设国际性、高端服务型航运中心城市所需要的市场与制度条件。

第二章从现代航运业的产业结构入手,深入分析了航运业的金融需

求特征、现代航运业的金融化趋势以及由此所决定的航运业与金融业之间的相互依赖性。在此基础之上,本章对国际航运中心和国际金融中心发展的协同效应进行了理论分析,研究结果表明,航运金融市场是国际航运中心和国际金融中心建设的连接点。为了给进一步的研究奠定基础,在对航运金融市场的需求特征和风险特征进行深入分析的基础上,从不同的角度对航运金融市场的内涵、特征和发展条件进行了全面的分析和探讨。

第三章基于衡量航运金融市场发展的状况,实际上就是要看航运企业的融资需求能否得到较好的满足的思想,考察了我国航运企业融资结构的现状和特征,并且结合我国航运业和航运金融市场的发展背景,按照现代企业优序融资理论的逻辑,深入分析了我国航运上市公司在融资结构上存在的问题,并通过实证的方法剖析了影响我国航运企业融资结构的各种影响因素。研究发现,我国上市航运公司的融资结构存在较大的问题,偏离了最优的融资结构,这就意味着我国航运金融市场的发展存在缺陷,不能满足航运企业降低融资成本、控制融资风险的需求。与此同时,那些影响航运企业优化融资结构的因素,也正是航运金融市场发展所需要解决的问题,从而为发现我国航运金融市场发展中存在的问题,并且提出促进上海国际航运中心建设的政策建议奠定了实证基础。

第四章根据航运金融市场发展的市场基础,从上海的金融体系建设和金融发展、上海的航运体系建设和航运市场发展两个角度,全面梳理了上海国际航运中心的建设状况、存在的问题,并且总结了上海市政府采取的支持政策以及上海国际航运中心和国际金融中心建设已经取得的成果。在此基础之上,详细介绍了上海航运金融市场的发展状况以及与其他国际航运中心城市的差距,从而进一步明确上海国际航运中心建设的关键是航运金融市场的发展,为提出支持上海国际航运中心建设的支持政策提供现实依据。

第五章是本书的核心内容,也是本书的最终落脚点。基于航运金融市场发展的供给条件和需求条件的理论分析,结合上海发展航运金融市场的有利条件以及存在的问题,分析了超前发展航运金融市场对于上海“两个中心”建设的意义,提出了上海国际航运中心建设的金融支持政策框架,并且对于支持政策的原则、效应和具体的实施办法进行了深入的

分析。

上海国际航运与国际金融中心的建设关乎我国经济增长方式的转变以及经济结构的调整,也是我国在新的历史条件下面临的前所未有的挑战。因此,上海国际航运与国际金融中心的建设必然是一个极其复杂的问题,上海航运金融市场的发展也必然是一个牵涉面广、影响因素多的难题。本书的作者试图能够全面、客观地对上海航运金融市场发展的条件进行准确的分析,从而提出一些具有现实可行性、行之有效的支持政策。但是,由于作者水平有限,本研究注定会存在不少缺陷,希望能够得到各位读者的批评和指正。同时,本书也是在参考了许多文献和研究报告的基础上才得以完成,在此也要表示感谢。

全书的结构安排、观点整合及文字总纂由计小青负责,各章的写作分工如下:第一章,计小青、戎如香;第二章,曹啸;第三章,崔文华、曹啸;第四章,计小青;第五章,计小青。

作 者

2012年1月

目 录

前 言/1

第一章 国际航运中心发展模式的演进趋势与条件:国际经验/1

一、国际航运中心的内涵与界定/1

二、伦敦国际航运中心的发展过程与特征分析/4

(一)伦敦国际航运中心的发展历史/4

(二)伦敦航运中心的竞争力与特征分析/6

三、其他国际航运中心的发展过程与特征分析/23

(一)纽约国际航运中心的发展历史与特征/23

(二)中国香港国际航运中心的发展现状与特征/30

(三)东京国际航运中心的发展历史与特征/42

四、国际航运中心发展历史的经验总结:特征与条件/50

(一)国际航运中心的发展需要共同的条件/51

(二)国际航运中心的竞争力具有相同的影响因素/52

(三)国际航运中心的发展具有共同的趋势/56

第二章 国际航运中心发展中的航运金融市场:理论分析/60

一、现代航运业的基本构成与特点/61

(一)现代航运业的产业结构/61

(二)不同类别航运企业的主要特点/62

(三)现代航运业的基本特点/65

(四)航运业的风险特征分析/69

二、航运业的金融需求:航运金融市场/74

(一)航运业与金融业的相互融合/75

(二)现代航运业具有金融化的趋势/77

(三)航运金融市场:国际航运中心与国际金融中心的连接点/80

三、航运金融市场的需求特征与风险特征分析/82

(一)航运金融市场的需求特征分析/82

(二)航运金融市场的风险特征分析/86

四、航运金融产品的特征分析/91

(一)航运金融产品的交易类型特征分析/91

(二)针对不同航运企业的金融产品特征分析/99

五、航运金融市场发展的制度条件/109

(一)航运金融市场发展与利率市场化/109

(二)航运金融市场发展与资本市场开放/110

(三)航运金融市场发展与汇率市场化/111

(四)航运金融市场发展与金融监管制度的效率/112

第三章 我国航运上市公司的融资结构与航运金融市场的发展: 实证研究/114

一、我国航运企业融资决策行为及其影响因素的理论分析/115

(一)航运企业的融资决策方法/115

(二)航运企业融资决策的影响因素/116

二、我国航运上市公司融资结构的描述性统计分析/118

(一)我国航运上市公司及其融资行为的界定/119

(二)描述性统计分析/119

(三)我国航运上市公司融资结构的特征/122

(四)我国航运上市公司的相对最优负债水平的实证研究/126

三、我国航运上市公司融资结构影响因素的主成分分析/131

(一)我国航运上市公司融资结构影响因素的主成分分析/132

(二)航运企业融资结构主成分分析的敏感性检验/137

四、我国航运上市公司融资结构影响因素的回归分析/141

(一)我国航运上市公司融资结构主要影响因素的面板数据回归/141

(二)实证分析结果的解释/143

五、实证结果的总结与进一步的分析/145

第四章 上海国际航运中心建设与航运金融市场发展:现状与问题/147

一、上海的金融发展与国际金融中心建设/147

(一)上海金融发展的状况与特征分析/148

(二)上海建设国际金融中心的问题与差距/157

二、上海国际航运中心的发展状况与关键环节/166

(一)上海国际航运中心建设的背景和过程/166

(二)上海航运中心建设的要求与目标/169

(三)上海国际航运中心的发展状况与取得的成绩/174

(四)上海国际航运中心建设中存在的问题/186

三、上海航运金融体系的发展现状与特征分析/195

(一)上海航运金融市场的发展背景/196

(二)上海航运金融市场发展现状/199

(三)上海航运金融市场与其他国际航运中心的差距/209

第五章 航运金融市场的超前发展与上海国际航运中心建设: 政策建议/215

一、航运金融市场超前发展的意义与条件/215

(一)航运金融市场超前发展的意义/215

(二)航运市场超前发展需要的条件/221

二、上海航运金融市场存在的问题与发展的有利条件/227

(一)上海航运金融市场存在的问题/227

(二)上海发展航运金融市场的有利条件/233

三、上海航运金融市场发展和国际航运中心建设的支持政策/235

(一)上海航运金融市场发展的政策目标/235

(二)上海航运金融市场发展的支持政策建议/239

参考文献/245

附录 国内金融机构航运金融产品简介/253



第一章

国际航运中心发展模式的演进 趋势与条件:国际经验

纵观世界上主要的国际航运中心城市的发展历史,可以看出,虽然由于自然条件与制度环境的差异,以及所处的历史发展背景条件不同,这些国际航运中心城市发展道路、发展模式都存在较大的差异,而且不同的国际航运中心城市也具有各自的业务特点和市场分工;但是,深入的分析表明,从总体上看,这些国际航运中心城市的演进路径还是表现出一些共同之处:国际航运中心城市能够有力推动一国或者地区经济的发展,但一个城市能够成为国际航运中心需要一些共同的自然与制度条件,而且具备条件的城市还需要把握住关键的历史发展机遇,政府的支持也是国际航运中心不可或缺的条件,等等。尤为关键的是,各个国际航运中心城市都把建设高端服务型国际航运中心作为未来的发展方向。目前在航运服务领域,特别是在航运金融服务领域领先的城市,在国际航运中心城市的全球性竞争中明显具有优势,并且处于领先地位。

上海目前已经明确了国际航运中心的建设目标,因此,我们需要深入分析世界上主要的国际航运中心城市的发展历史和特征,厘清国际航运中心建设所需要的条件,明确现代国际航运中心的发展趋势,从而借鉴国际航运中心城市的发展经验,提出有助于上海国际航运中心建设的政策建议。

一、国际航运中心的内涵与界定

一般意义上的国际航运中心,是指在市场经济条件下,某一国际都市

圈或大城市带范围内,具有航线稠密的集装箱枢纽港等硬件设施和发达的航运市场等软件设施,取得众所公认的国际航运枢纽地位,并以国际航运产业作为核心纽带,带动所在和相关区域经济系统发展,促进相关产业合理布局,实现相关资源最佳配置的国际化港口大都市。因此,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、众多的航线航班于一体,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。

综合起来看,全球性国际航运中心是以全球范围作为其功能辐射的空间。它不仅以处理越洋跨洲的世界性物流服务为己任,而且还影响甚至主导全球航运及其相关市场的活动,是牵动全球经济活动和资源配置的“世界级”国际航运枢纽城市。

从世界级城市发展经验看,伦敦、香港、新加坡都是依托港口,在航运和贸易的基础上发展而来,从而成为国际金融中心和国际经济贸易中心城市。就世界级港口城市而言,国际航运中心与金融、贸易和经济中心功能是三位一体、相互依存、共同发展的关系。由于全球性国际航运中心城市处于全球几大特定国际经济区域辐射极与各类生产要素期货现货市场的交汇点之上,因此,它必然又是全球性经济中心、金融中心和贸易中心,即通常所称的世界城市。

大体上看,全球性国际航运中心具有以下重要特点:

第一,全球性国际航运中心辐射范围遍及全球。全球性国际航运中心的出现,是由世界经济中全球生产一体化、全球资本一体化、全球技术一体化、全球信息一体化、全球市场一体化的趋势和信息革命所导致的。生产一体化和市场一体化,为全球性国际航运中心提供了一个全球货运实务的“现实空间”,是其全球性航运服务的物质基础;资本、技术和信息的一体化,则为全球性航运中心提供了一个全球货运高端服务的“虚拟空间”,是其全球性航运服务的技术基础和保障。

第二,全球性国际航运中心是全球航运要素与资源的调配中心。一般而言,航运业生产要素的配置体现在航运资金配置、运力配置和人力资源配置三大方面,当今的全球性国际航运中心在三个方面均体现出全球配置的特点。其中,全球性国际航运中心是全球航运要素与资源的调配中心,其对资金的配置表现为同时是重要的国际金融中心,为全球范围内

造、买船提供融资担保等信贷支持;全球性国际航运中心对运力的配置主要表现在作为全球海运信息枢纽及咨询中心,同时拥有影响全球海运活动的航运交易所及各类商品期货和期权的国际交易中心,既可以通过运价影响运力投放,又能够通过船舶租赁经纪影响运力配置;全球性国际航运中心对人力资源的配置,主要表现为其大多为全球海运知识与创新中心以及航运人力资源的培养中心。

第三,全球性国际航运中心是全球航运的经营管理与控制中心。这主要体现为航运及其相关产业的“总部经济”。具体而言,首先,全球性国际航运中心大多作为跨国航运公司总部所在地,是跨国航运公司经营战略决策、全球服务与运输链管理、重大业务运作的核心平台;其次,全球性国际航运中心大多是各类跨国金融机构总部所在地,其除了参与金融市场的运作外,还是协助海运业跨国公司调拨内外部资金的枢纽;再次,国际航运中心还聚集了大量的生产与服务型跨国公司,它们本身就是跨国航运公司的市场营销重点对象。

第四,全球性国际航运中心高附加值的新兴服务功能发达。全球航运中心的全球性主要体现在其对全球航运要素与资源的配置上,这一点并不是通过其开发货运功能就能够简单实现的,而必须要通过综合性的、强有力的货运相关服务来加以实现。换言之,在与航运业相关的物流、资金流、信息流等要素的国际流动上,后两者在当今社会更具有全球性和影响控制力,其恰恰是高端服务的范畴。事实上,就从产业结构的升级换代来说,货运业大多属于传统的低端服务,与第二产业的发达与否关系密切;而以信息服务业为代表的与航运相关的新兴服务行业,则通常技术含量更高,成长空间和利润更大,具有更高的服务“档次”。可以说,当今的全球性国际航运中心无不拥有发达的新兴服务功能,否则很难成为真正的全球性国际航运中心。

第五,全球性国际航运中心往往与世界级城市相一致。世界城市是全球经济活动的控制、协调和指挥中心,其影响力和辐射功能超越地区,跨越国界,波及全球,综合优势突出。与此相对应,作为经济全球化在航运领域的体现,全球性国际航运中心所在城市往往与世界级城市相一致,因而具有突出的综合优势。这主要体现在:经济国际化程度高,经济实力雄厚,大多是国际经济中心;服务业高度发达,能够提供完善的国际性服

务,是全球性的金融和贸易中心;信息和资讯高度发达,是全球性的信息中心;各类国际组织、跨国公司总部、跨国银行和非银行金融机构高度集中,等等(王杰,2007)。

从目前来看,针对全球范围内国际航运市场和国际航运业产生辐射影响的国际航运中心,主要有伦敦、纽约和东京,这些航运中心城市均以其优质的金融、贸易和信息服务影响着全球航运市场;同时,鹿特丹、香港和新加坡也以其巨大的货运量和配套服务,在全球航运市场中拥有一定的影响力。应该说,这些全球性国际航运中心作为国际航运中心体系中的“最高层次”,不仅体现出它们在航运中心中的位置是最高的,更体现出它们对全球航运业的实质控制能力最强,综合的效率同样最高。

随后,我们根据对于国际航运中心的界定,重点分析伦敦、纽约、香港和东京的航运发展历史与现状,并在此基础上进一步总结国际航运中心发展的规律和条件。

二、伦敦国际航运中心的发展过程与特征分析

伦敦是目前世界上公认的最重要的国际航运与金融中心城市之一,能够为全球的航运企业提供全面和丰富的航运服务,也是最重要的国际性、高端服务型航运中心,因此,分析伦敦国际航运中心的发展历史能够帮助我们了解现代国际航运中心的发展规律以及所需要的条件。

(一)伦敦国际航运中心的发展历史

伦敦国际航运中心的发展历程可分为四个时期:酝酿期、形成期、成熟期和转型期。^①

1. 酝酿期——工业革命前伦敦的城市与航运功能

17世纪中期,英格兰和苏格兰合并为一个国家后,伦敦迅速发展成为英国的首都和国内最大的商品贸易中心、服务贸易中心和手工业生产中心,为其后国际航运中心的形成打下了坚实的基础。

17世纪,伦敦成为连接欧洲、北美和非洲大西洋沿岸地区的商品和贸易转运中心,转运的货物价值相当于英国当时除纺织品以外的出口总额。早在1700年,伦敦的进口额已经约占英国全国进口额的80%;1720

① 对伦敦国际航运中心的发展历史的讨论可以参见王杰(2007)。

年,作为航运保险交易中心的劳埃德咖啡馆,经英国国会批准,成为航运保险市场唯一的正式交易中心,标志着英国财产保险市场的形成;1773年,为了规范股票交易,伦敦皇家股票交易所开始运营,标志着伦敦成为英国资本市场的交易中心。

早在工业革命之前,伦敦已是英国最大的手工业生产中心,生产的高级消费品(如丝织品、成衣、钟表家具和首饰等)主要满足内需,生产的基本消费品(如呢绒、印染纺织品等)主要供应出口,18世纪初,伦敦的商品出口额也占到了全英国出口总额的80%以上。

2. 形成期——工业革命后的伦敦国际航运中心

18世纪末,第一次工业革命后的英国,纺织工业和采矿业成为主导产业,并形成了曼彻斯特、伯明翰、利物浦、格拉斯哥等一批工业城市,以伦敦为中心城市的英格兰中部巨大城市带开始崛起,为伦敦发展成为国际航运中心提供了可靠的腹地货源保障。

随着英国工业品的大量出口及原材料的大量进口,加之当时英国的主要贸易对象是亚非美洲各国,加速了伦敦向全球商业和贸易中心的发展。全球贸易与商业中心的地位优势还促进了城市服务业的发展,尤其是带动了金融服务的发展,19世纪30年代,伦敦已经拥有独资银行100家,成为世界上最大的资本输出国,这些使伦敦不仅成为英国的金融中心,而且开始发挥国际金融中心的作用。

19世纪30年代,英国进入铁路时代,铁路运输替代水路运输成为英国国内运输的主要方式,而伦敦是英国铁路网的枢纽,这就使得铁路成为伦敦发展的新动力,由于地处国内铁路网和远洋运输网的交汇点,腹地范围大大扩大,于是伦敦成为英国连接海内外两个市场的门户。

正是在上述因素的共同作用下,伦敦港口得到了迅猛发展,一跃成为世界货运量最大的港口;同时,以世界上最大的英国商船队为依托,伦敦出现了众多海运公司,并最先形成了海运业垄断组织班轮公会,最早的加尔各答班轮公会与中国班轮公会均以英国船公司为骨干,城市航运交易活跃,成立了著名的波罗的海航运交易所,一举奠定了伦敦市在国际航运市场中的核心地位,伦敦国际航运中心崛起并成为当时唯一的国际航运中心。

3. 成熟期——第一次世界大战后的伦敦国际航运中心

第二次工业革命后,德国、美国积极发展新兴工业,经济飞跃发展,20世纪初分别超过了英国,成为世界第一和第二工业大国。第一次世界大战后,英国与其他欧洲国家一样受到严重创伤,加上20年代的经济萧条和20年代末30年代初的经济大危机,特别是第二次世界大战对英国经济的沉重打击,使英国在世界经济与贸易体系中的地位江河日下。但是,伦敦却依然与纽约并列为世界上最大的国际大都市,伦敦国际航运中心的地位并没有受到影响。

英国仍然是世界第三大工业国家,电力的应用则使得工业向伦敦集中,伦敦成为新兴工业的集聚地,如电气机械、汽车制造、飞机制造等新兴工业,使伦敦成为英国现代制造业的生产中心,这为伦敦港口提供了大量货流。作为大英帝国殖民体系下的全球贸易枢纽及欧洲大西洋沿岸贸易中心,伦敦的国际贸易中心的地位并没有发生改变。英镑区的存在,尤其是20世纪50年代在伦敦出现的欧洲美元市场,使得伦敦依旧维持其国际金融中心中的地位,依旧是世界上最大的船舶融资市场。先进的商船队、发达的租船市场,以及多样化的航运服务,让伦敦依然傲居国际航运中心之列。在这一时期,伦敦国际航运中心还最早出现了由货运中心向服务中心转型的趋势。

4. 转型期——后工业社会条件下的伦敦国际航运中心

第二次世界大战后,英国产业结构老化,国际竞争力日益下降,英国的经济总量逐渐落后于德国、日本、法国和意大利等工业化国家。经济实力的下降,对伦敦国际航运中心的发展带来了不利的影响,但是英国在失去了第二次产业革命的比较优势后,很快发现并发挥出了其在服务业上的比较优势,从此,生产性服务业和消费性服务业在伦敦蓬勃兴起,使得伦敦再次成为现代化的国际航运中心城市。

(二)伦敦航运中心的竞争力与特征分析

航运中心城市的竞争力主要取决于该城市具有的腹地经济条件、空间位置等自然禀赋条件、港口设施技术水平等硬条件以及制度环境、支持政策等软条件。伦敦在这些方面都具有优越的发展条件,从而在长期的历史过程中都能够保持其国际航运中心城市的地位。

1. 伦敦国际航运中心的腹地经济条件

所谓经济腹地,就是一个航运中心货品和集装箱量的主要生成地和

来源地,是航运中心持续发展的最主要支撑因素,经济腹地的发达与否与发展程度、甚至于其产业结构都对航运中心发展存在巨大影响,它主要包括航运中心城市发展程度、腹地经济总量(GDP 总量)、腹地产业结构、外贸联系程度等因素。经济腹地有直接腹地和间接腹地之分,航运中心的发展过程就是从间接腹地逐渐向直接腹地转化的过程。

伦敦是英国首都,是英国的政治、经济、文化和交通中心,同时也是英国第一大港。长期以来,伦敦的人均总增加值(Gross Value Added,简称GVA)一直居英国各城市之冠。从1997年开始,伦敦GVA占英国的比例持续增加,2007年,伦敦GVA规模超过2500亿英镑,占英国的20.6%,也居英国各城市之冠。此外,2007年伦敦的GVA名义增长率为6.7%,而同期的英国GVA名义增长率为6%。2007年之前的10年间,伦敦GVA的年均增长率为6.3%,同期英国的年均增长率为5.3%。详细数据参见表1.1。

表 1.1 伦敦 GVA 占英国的比例 金额单位:10 亿英镑

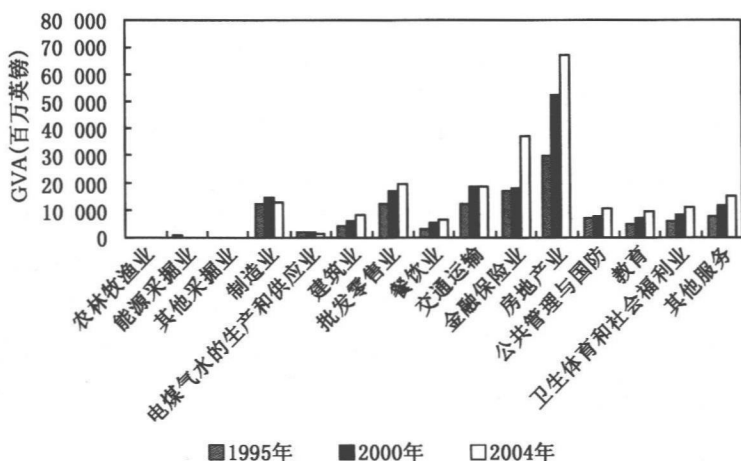
年份	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007
英国	640	841	883	930	986	1 044	1 087	1 217
伦敦	95	133	140	151	162	173	181	251
占比(%)	15	16	16	16	16	17	17	20.6

资料来源:Focus on London,2009。

从行业上来看,如图1.1所示,房地产行业对伦敦GVA贡献率最高,达30%;其次为金融保险业,贡献率为17%。内伦敦城的金融保险业占该地区GVA的23%,外伦敦城的金融保险业占该地区GVA的4%。金融保险业对英国GVA的贡献率为8%。相比较而言,伦敦制造业的GVA贡献率比较低,为6%,而全英国制造业的GVA贡献率达13%。

2. 伦敦国际航运中心的空间优势

航运中心的空间优势是影响航运中心综合竞争力的重要因素,一流航运中心的建设和发展离不开天时、地利与人和,空间优势是其不可或缺的一部分。航运中心空间优势主要包括航运中心区位优势、建港条件、集疏运网络等方面。背靠经济发达地区和四通八达的内陆集疏运网络、濒临国际航线主干道、水深港阔、不淤不冻是建设世界级航运中心的理想选址。



资料来源: Focus on London, 2009。

图 1.1 伦敦经济的行业分布结构

(1) 伦敦国际航运中心的区位优势

在自然环境方面,伦敦位于盆地中央,四面为丘陵,是典型的温带海洋性气候,冬暖夏凉(年平均气温 10.5℃,年降水量 615 毫米)。泰晤士河口是富庶的英格兰低地的一部分,泰晤士河谷土地肥沃,有利于工农业的发展。因此,伦敦不仅是东南英格兰经济最发达的地区,也是整个不列颠群岛的物资集散地,且居大西洋航道要冲,是连接西欧与北美洲的桥梁。

在陆路,国内主要交通干线均以此为起点,有铁路和公路通全国各大城市。伦敦是全国经济中心,伦敦港是“伯明翰—巴黎—鲁尔工业区”这一经济发达地带中最大的港口。伦敦有全国最大的机械工业,主要工业部门有机电、电子、汽车制造、精密仪器、飞机制造、船舶制造、印刷和纺织工业等。这些工业主要分布在城市东部的泰晤士河下游两岸,紧靠港口区,交通运输和工业生产用水十分便利。

(2) 伦敦国际航运中心的建港条件

1909 年,英国伦敦市的一些私营码头和公司联合成立了伦敦港务局,统一管理泰晤士河和航道,首先从河床挖出了 5 亿吨泥沙,使这条河成为当时世界上最深的河运水道。以后,伦敦港的发展经历了曲折的历程。20 世纪 60 年代以后,伦敦港的建设得到了迅速发展,形成了皇家、