

1. 从上世纪 90s 开始，中央一直把上海定位为全国的金融中心和航运中心。客观上，上海已经是全球航运中心（集装箱吞吐量 10+年全球第一）。世界各大银行、投行在上海都设立了分行但是，为什么上海无法把金融中心和航运中心结合起来，成为航运金融中心？

**第一，** 上海到底能不能超越香港？香港是国际首屈一指的金融自由港，因为一国两制的制度原因，香港是洗钱天堂和外汇黑市，解除外汇管制，开放黄金市场，放开外国银行在港设分行条件，彻底实现了资本进出自由，这样一来黑白两道的资金都可以在香港兑换回流。除此之外，香港的低税率也吸引了各个国家和地区的进出口贸易公司，与金融相伴相生的房地产在香港更是风生水起。房地产搞好了，金融业自然被带动起来，再加上维多利亚港的优越地理位置，香港顺理成章地成为了国际航运金融中心。

**第二，** 大 A 不像是一个投资市场，10 年了还在 3000 点吊着。私募基金、公募基金、机构和游资之间的利益输送不断，炒股的最终目的不是为了上市公司的分红，而是为了圈散户的钱。大 A 很有意思的就是股价总是先于消息面反映，而港股和美股总是一步到位，这样的投资环境只适合有钱人钱生钱。多数人宁愿选择进入股市拉扯，相信自己的选择，而不是买一堆基金任人宰割。船舶产业投资基金没有买的必要，大 A 不存在所谓的价值投资（宁德时代是真的很强吗？我觉得还是高瓴资本的炒作更胜一筹），船舶基金完全成为了金融运作的一种圈钱工具，依靠产业链，将产业产品变成金融产品，最后没有对行业的发展起到促进，反而坑了一把散户。

**第三，** 目前的银行放贷、政府补贴、减税政策改变不了航运业的颓势，产生的航运风险难以通过市场化的手段实现规避和对冲。例如，航运保险的深度和广度远远不足，航运衍生品交易的流动性和产品丰富性还不够。

**第四，** 需要扩大上海航运交易所的船舶交易融资功能。2009 年上海航运交易所正式推出船舶交易功能，到现在 10 多年了，船舶进场交易的制度并没有很好的推动存量船舶的市场化流转。

**第五，** 没有实现或较少使用航运结算人民币化。在目前国际航运结算中，更多的还是以美元、欧元为主，结算行也多是国外货主指定的外资银行。

**第六，** 上海需要积极推进运价衍生品交易市场国际化，当境外投资者和国际资本进入上海达到一定比例时，上海才能完成建设具有全球资源配置能力国际航运中心的目标，才有国际航运定价权和话语权。