

城 人物肖像

李贤明近照

肖允摄



首次见到李贤明是在今年5月9日举行的中国航运金融及海工融资论坛上。此次论坛主题覆盖了从中国的“一带一路”战略到中国私募股权及融资租赁公司崛起，从船厂订单水平展望到全球航运业发展前景，从干散货市场复苏到海工市场兼并与整合，从中国大型邮轮发展到航运市场科技与创新等众多议题。李贤明当天以演讲嘉宾的身份亮相论坛，身着一套米灰色西装，打着黑色领带，鼻梁上架了一副黑框眼镜，显得格外精神。

李贤明，现任波罗的海交易所中国地区执行总监，毕业于英国威尔士斯旺西大学，拥有商业及信息科技学士学位。

李贤明在航运领域拥有丰富经验。在就任波交所中国区首席代表之前，他曾作为货运市场分析师在波交所位于新加坡的亚太办公室工作了三年，主要负责干散货及油运的指数及航运衍生品。在加入波交所之前，李贤明还曾作为经纪人在辛浦森航运经纪公司油运衍生品部门及Ginga石油工作。

波罗的海交易所中国地区执行总监李贤明认为——

上海将跻身顶尖国际航运中心之列

本报记者 杨硕

波交所加强与中国联系

波罗的海交易所中国地区执行总监李贤明认为，航运业在亚洲发展空间广阔，相关变革将引导各航运公司转型，不同类型公司能找到在未来航运市场的定位。

始建于1744年的波罗的海交易所(Baltic Exchange,以下简称“波交所”)对航运人来说并不陌生。起初，波罗的海交易所是一个被称作“弗吉利亚和波罗的海”的伦敦小咖啡馆。船长和货主会齐聚于此进行非正式会面，商谈生意。随着时间流逝，咖啡馆的非正式会面场所这一性质发生改变，1823年，正式的规章制度建立起来，对会员准入进行管理。

1903年波交所搬至一栋大楼，拥有一层实体交易大厅，每天都有超过3000位航运市场的参与者会在此见面，讨论船舶租约、进行商业谈判。这一实体场所存续了有将近一百年，直至一系列活动改变了波交所的运作方式。快速高效的沟通方式，例如电子邮件和移动手机的介入，导致从事航运业的人不再需要频繁的见面达成交易。

如今，波罗的海交易所不再提供实体交易大厅，转而运营世界上唯一的提供海运市场信息的会员制机构，其信息是航运实体和衍生品合同交易和结算的依据。2016年11月，波罗的海交易所被新交所收购，标志着新加坡和伦敦这两大世界航运中心活力的碰撞与结合。

目前，波罗的海交易所拥有超过650家公司会员，涵盖业界领先的船舶经纪公司、船东、租家、金融机构以及其他对干散、油轮市场有兴趣的公司。

近年来，波交所与中国的关系也越走越近。2013年9月3日，为进一步加强中国散货航运界与全球的紧密联系，为中国船东、航运经纪人以及租船企业参与全球航运市场提供便利，波交所在上海开设代表处。也就是自那时起，李贤明开始负责波交所上海办事处的运营。

资料显示，目前波交所与中国伙伴还有几个合作项目，比如与新华社共同发布的“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”，每年会评价全球航运中心城市的综合竞争力。此外，波交所选取了宁波出口集装箱运价指数(NCFI)中的四条航线发布在波交所网站上，也在和宁波航运交易所就集装箱领域讨论其他潜在合作内容。

亚洲航运中心正在崛起

“十二五”期间，上海国际航运中心建设取得了积极进展，除进一步巩固海港国际枢纽地位、基本确立亚太门户复合航空枢纽地位外，航运中心建设的制度创新也有序推进，现代航运服务功能不断完善。

根据规划，上海国际航运中心建设“十三五”发展总体目标是：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国际航运中心。上海如何实现这些目标，成为国际航运中心？

李贤明认为，在过去很多年，航运业围绕着诸如伦敦、汉堡、雅典、鹿特丹和纽约等传统海运中心。如今，大多数金融、法律、保险和经纪活动都集中在伦敦，这也造就了伦敦成为航运业的全球中心。在过去，国际航运中心由港口大小、基础设施和每年的港口吞吐量决定。如今，这种观点已然改变，航运中心的定义更多地放在保险、经纪等专业海事服务的提供范围上。

评判一个港口城市是否可以称作国际航运中心，除了看基础设施硬件以外，还要看更多海域相关的专业服务是否很容易获取，以及在港口城市做生意、做业务是否容易。首先，这个城市本身就必须要是一个非常有吸引力的地方，要宜居，生活标准要高，饮用水是非常干净的，同时也要有好的国际学校。此外，需要有一个非常商业友好的环境，可以很容易地获取到一系列海运相关的服务，比如说有很多的法务公司、海运经纪公司等。同时，薪资水平也要好，好到足以能够吸引国际人才，以及培养本地高技能劳动力。李贤明说，海洋航运服务、营商环境、港口基础设施是过去几年新华·波罗的海国际航运中心发展指数的三大指标，通过该指数打造系统、全面、科学的评价体系，可衡量一个港口城市的综合实力与发展水平。

李贤明指出，在近几年，很多亚洲航运中心正在崛起。在2016年发布的新华-波罗的海国际航运中心发展指数中，新加坡超过伦敦排名第一。该指数追踪港口的发展情况以及全球

主要海事中心的专业服务情况。新加坡综合排名第一，该指数依据3个一级指标(港口条件、航运服务和综合环境)以及18项二级指标进行监测。

这一转变很大程度上源于过去十年亚洲进口量的增长。据克拉克森的数据，在2015年，由于中国经济向集约型转变，钢铁产量减少，进而导致中国铁矿石进口量减少。而在2016年，中国铁矿石进口量增量超出预期7%，并突破了10亿吨大关。这主要是因为中国钢铁需求旺盛、国内铁矿产出减少和铁矿石库存需求上升。去年亚洲煤炭进口量也有所上升，运至亚洲的煤炭总量上升1%至1.8亿吨。其中，动力煤亚洲进口量增长4%达6.98亿吨，主因是中国海运进口量的上升以及一些亚洲发展中国家的需求量上升。就船队规模来说，主要的亚洲船东国家，日本、中国和韩国占总体船队规模的44%。

李贤明表示，上海港也已发展成为世界最大的港口之一，而随着更多配套政策推出，将吸引更多国际航运服务公司落户上海，相信上海在接下来的几年里会逐渐跻身顶尖国际航运中心之列。

“一带一路”对航运是大利好

随着中国沿海各城市纷纷打造“航运中心”，多地航运交易所也如雨后春笋般地而起。波交所与中国的航运交易所之间是种什么关系呢？李贤明认为，中国的每一座港口都有独特的优势，每一家航运交易所也都致力于提升当地的航运服务质量。波交所来到中国，并非要与中国的航运交易所竞争，而是希望各方展开互利合作。

李贤明还指出，亚洲航运的发展为亚洲与欧洲及沿线经济带带来了更为深入密切的联系，也与中国“一带一路”战略相契合。

事实上，“21世纪海上丝绸之路”建设为中国航运中心转型升级带来新的历史发展机遇。随着“一带一路”倡议的推进，国际航运资源将进一步向亚洲地区集聚，其重心正在向东亚尤其是向中国转移。世界贸易格局及

结构发生深刻变化对全球性航运中心发展动能产生影响，亚太具备竞争力的航运中心将受益。

李贤明认为，“一带一路”战略的推行可以帮助中国与从大陆一直通往欧洲的沿线国家与地区，建立更紧密的经济联系。“这一项目的推行将带动原材料需求的增长，以用于港口、道路和铁路等基础设施建设。干散大宗商品的进口需求尽管不会再像2008年那样有飞跃性的提升，但也会保持一定增长，这对整体航运市场是一个利好消息。”

航运金融和衍生品大有可为

作为航运衍生品领域的专家，李贤明还认为中国航运衍生品未来大有作为。2006年，李贤明正是从一家日本经纪公司油轮衍生品经纪人开始了其航运生涯。此后，他历经SSY和波交所新加坡办公室，长期致力于航运衍生品的研究与操作。他坦言，航运金融和衍生品在中国尚处起步阶段。尤其就衍生品来说，低迷的市场正是中国可以获取更多相关知识经验的好时机。这样做的好处是：步伐稳健，试错成本也较低。而当市场向好，此前的积累就可使中国不再错过任何一个好机会。

据报道，波交所此前与上海清算所联合开展人民币FFA业务，目前正在讨论设计针对中国市场交易者的全新交易合同。

关于航运服务未来的创新方向，李贤明指出了解大数据和分析有助于提升公司的潜力。“我认为创新在未来会是航运业发展的重头戏之一。电子平台、船舶跟踪、大数据已改变了航运的传统运作方式。举例来讲，阿里巴巴与马士基、法国达飞、以星和德迅在集装箱方面已展开合作。这些班轮公司现在可以通过阿里巴巴电子平台，直接向中国托运人开放舱位预定。这些技术变革可以帮助解决一些问题。虽然这一模式并不适用于所有的海运板块，航运公司还是需要了解大数据和分析，提升公司潜力。然而，我认为这些技术创新仍然只是提升部分业务层面的工具之一。更为重要的是，公司应注重培养员工，帮助他们熟练应用这些新

技术。在未来，航运公司必将转型以适应大环境的变化，与同样历经转型的航运业携手共进。这些技术变革可以解决行业问题，对航运业来说，了解大数据和分析是提升公司潜力的重要来源，帮助航运公司在未来转型。业内已认识到经纪公司的角色开始发生转变，而波罗的海交易所可以帮助提升其后交易阶段。”

李贤明表示，“后交易阶段”是指在交易意向达成但尚未成交的时段：即“言出”与“必行”的中间段。“我们计划与业界合作，发展能够提供实时货物、运费合同管理工具，通讯工具和数据标准。“我们设想能够提供一套工具减少信息重复或错误的情况发生，提高工作准确性和效率。为实现这些设想，我们需要得到来自航运业的反馈和专业指导，也需学习其他市场的创新经验。在接下来的几个月，我们会依照这些想法进行拓展。”