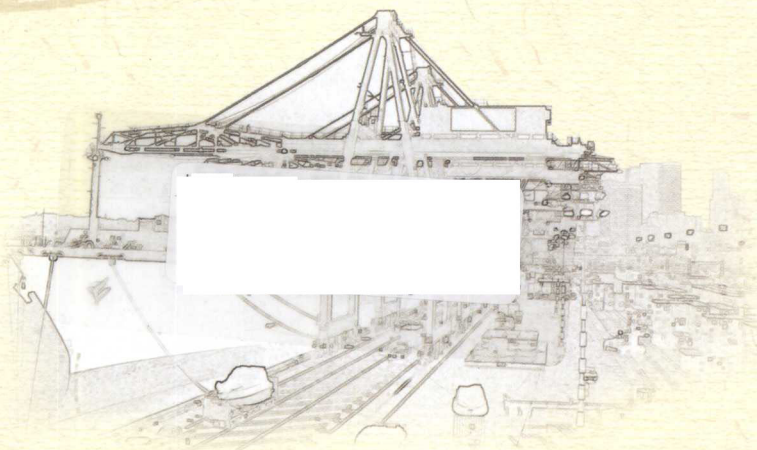


海洋经济研究丛书

*Financial Support for the Development of Shipping Enterprises
—Taking Ningbo City as an Example*

航运企业 发展中的金融支持 ——以宁波为例

田剑英 徐利民 著



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

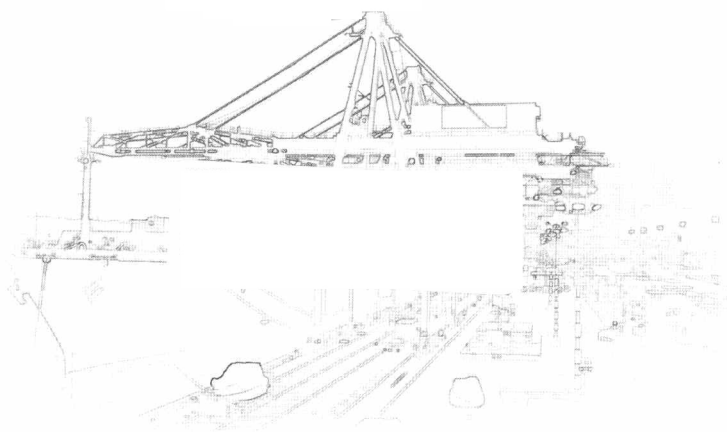
Financial Support for the Development of Shipping Enterprises
—Taking Ningbo City as an Example

航运企业

发展中的金融支持

——以宁波为例

田剑英 徐利民 著



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

航运企业发展中的金融支持:以宁波为例 / 田剑英, 徐利民著. —杭州:浙江大学出版社, 2012. 12
ISBN 978-7-308-10737-2

I. ①航… II. ①田… ②徐… III. ①航运公司—企业发展—金融支持—研究—宁波市 IV. ①F552.6
②F832.755

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 245719 号

航运企业发展中的金融支持——以宁波为例

田剑英 徐利民 著

-
- 丛书策划 吴伟伟 weiweiwu@zju.edu.cn
责任编辑
封面设计 春天书装
出版发行 浙江大学出版社
(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
排 版 浙江时代出版服务有限公司
印 刷 杭州杭新印务有限公司
开 本 710mm×1000mm 1/16
印 张 15.75
字 数 261 千
版 次 2012 年 12 月第 1 版 2012 年 12 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-308-10737-2
定 价 40.00 元
-

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

目 录

引 言	(1)
第 1 章 航运业金融支持的国内外研究	(8)
1.1 国内外专家学者对航运业金融支持的研究	(8)
1.2 国内外专家学者研究的评论与不足	(21)
1.3 航运企业的发展趋势及其金融支持特征	(23)
第 2 章 国外航运金融的运作模式及对宁波的启示	(25)
2.1 国外航运金融的发展历程	(25)
2.2 国外航运金融的主要运作方式及其特点	(31)
2.3 宁波航运金融发展的困境	(37)
2.4 发展航运金融的对策	(40)
本章附录:航运金融发展历程	(46)
第 3 章 宁波市航运业的发展现状及其金融需求	(50)
3.1 宁波市航运业的发展现状	(50)
3.2 宁波航运业的发展特征与管理	(57)
3.3 宁波航运业融资现状和金融需求	(61)
本章附录	(65)
第 4 章 金融对宁波航运业支持的实证研究	(67)
4.1 宁波航运企业金融支持的现状及存在的问题	(68)

4.2	金融对宁波航运业支持实证研究的理论基础	(71)
4.3	指标选取与数据来源	(74)
4.4	金融对宁波航运业支持的实证分析	(78)
4.5	金融对宁波航运业支持实证研究的结果	(85)
4.6	金融对宁波航运业支持的建议	(87)
4.7	结论	(89)
第5章	宁波市航运企业融资现状与困境	(91)
5.1	航运企业阶段性发展的资金需求特征	(91)
5.2	宁波市航运企业融资渠道的现状	(93)
5.3	宁波市航运企业融资渠道的困境	(102)
5.4	宁波市航运企业融资困境的原因	(104)
5.5	拓展宁波市航运企业融资渠道的对策	(108)
5.6	结论	(112)
第6章	宁波市航运企业的船舶融资租赁	(113)
6.1	船舶融资租赁的发展历程	(113)
6.2	船舶融资租赁的概念与特征	(118)
6.3	宁波市航运企业船舶融资租赁的重要性	(122)
6.4	宁波市船舶融资租赁的发展现状	(125)
6.5	宁波市航运企业船舶融资租赁业务存在的问题	(130)
6.6	德国 KG 基金与英国船舶融资税务租赁的比较与启示	(132)
6.7	宁波市发展船舶融资租赁的路径	(136)
6.8	结论	(139)
第7章	宁波市航运企业开展供应链融资的可行性	(141)
7.1	供应链融资概述	(141)
7.2	中外航运企业供应链发展的分析	(146)
7.3	宁波航运企业发展供应链融资的有利条件	(151)
7.4	宁波航运企业发展供应链融资的可能性	(153)
7.5	宁波航运企业发展供应链融资的相关对策	(155)
7.6	结论	(157)

第 8 章 宁波市航运业独立的航运金融平台	(158)
8.1 我国航运金融服务平台的形式	(158)
8.2 宁波市建立独立航运金融平台的优势	(164)
8.3 宁波市航运金融平台建设的现状	(167)
8.4 宁波市发展建立独立航运金融平台的保障措施与对策	(171)
第 9 章 运价波动与宁波市航运企业的投资决策	(175)
9.1 航运运价波动的特征及其影响因素	(175)
9.2 宁波航运企业的成本与业绩	(181)
9.3 航运运价波动对宁波航运企业的影响	(185)
9.4 基于航运运价波动的现状,创新宁波市航运企业运作方式	(193)
9.5 应对航运运价波动,发展宁波市航运企业的对策	(197)
9.6 结论	(200)
第 10 章 宁波市航运企业海上保险	(202)
10.1 海上保险在现代国际航运业中的意义和作用	(202)
10.2 宁波航运企业对海上保险的需求	(206)
10.3 宁波市航运企业海上保险的现状	(210)
10.4 完善宁波航运企业海上保险的对策	(213)
10.5 结论	(218)
附 录 宁波市航运企业名单	(220)
参考文献	(228)
后 记	(246)

引 言

一、航运企业金融支持的研究背景和意义

1. 航运企业金融支持的研究背景

(1) 全球航运企业金融支持已有较为成熟的模式

航运是资金密集型行业,航运企业的发展和航运服务的开展需要大量资金的投入,尤其是对船舶融资。因此,航运与金融的结合是一种必然的结果。航运金融是航运企业运作过程中伴随着的资金活动,国外已经形成了较为成熟的航运金融运作模式。国际上主流的航运融资途径有银团贷款(Syndicated Loan)、首次公开募股(Initial Public Offerings,简称 IPO)、私募股权投资(Private Equity,简称 PE)等,其中 PE 在国外实行多年,相比传统的航运融资模式有了创新,同时也成功地利用民间闲散资金为航运企业提供船舶融资。国际上较为成功的航运金融运作模式主要有:德国 KG 基金模式(German KG Fund Model)^①、新加坡海事信托基金模式(Mode of Singapore Maritime Trust Fund)、伊斯兰债券模式(Sukuk Mode)、英国税务租赁模式(UK Tax Lease Model)等,这些模式已为越来越多的国家

^① KG,德语 Kommanditgesellschaft 全称的缩写,我国一般译为两合公司,在德国法律体系中是指若干合伙人(股东)在一个共同商号下为从事某种商业经营而组成的一种合伙公司。德国从 1969 年开始实施 KG 船舶融资制度,迄今已经有 40 多年的历史。这是一种鼓励投资者,特别是个人投资者,向造船投资的税收优惠措施。



所采用,对我国航运金融的发展是很好的借鉴。

(2) 浙江海洋经济区建设助推航运金融集聚

在经济全球化的形势下,以全球采购、配送为特点的新兴经济已经成为世界生产与贸易的主要形态,而以航运为中心的相关物流在整个全球供应链中占据了重要的地位。全球的供应链管理更是和资本的流动相融合,因此,航运业的国际化会衍生出对于国际化金融交易的巨大需求。2009年3月25日,国务院发布《关于率先形成服务经济为主的产业结构,加快推进上海国际金融中心和国际航运中心建设的意见》,把建设上海国际航运中心和国际金融中心纳入了国家战略,并出台了一系列沿海发展规划,为我国航运业的发展创造了历史性机遇,也为我国打造航运金融特色、加快自身发展提供了难得的契机。服务航运中心建设、发展航运金融业务,是浙江省发展战略的重要组成部分,特别是浙江省宁波市作为上海航运中心南翼国际枢纽港急需金融支持,对于进一步推动航运企业业务经营的国际化、综合化,提升业务创新能力和财富管理能力,开辟更为广阔的发展空间,具有十分重要的意义。

继2011年2月国务院正式批复《浙江海洋经济发展示范区规划》,浙江海洋经济发展示范区建设上升为国家战略;2011年7月国务院正式批准设立浙江舟山群岛新区,成为继上海浦东新区、天津滨海新区和重庆两江新区后,党中央、国务院决定设立的又一个国家级新区,也是国务院批准的我国首个以海洋经济为主题的国家战略层面新区。在这些批复的专项海洋经济发展规划中,都或多或少地强调了金融对于海洋经济发展的重要性,而海洋经济建设中急需金融支持,航运金融、航运物流金融是金融支持的重要组成部分。

(3) 专业航运金融机构及服务能力亟待发展

从全球的角度来看,航运业作为一个技术与资本都高度密集的产业,其发展与一国的金融资本支持是密不可分的。如果没有长期稳定的金融支持,在航运这样一个高度周期性波动的行业中,航运企业很难获得长期持续性的发展。现在全球航运金融资源聚集度比较高,几乎被全球公认的三大船舶融资业务中心——伦敦、汉堡和纽约所掌控。随着世界航运中心的东移,全球航运竞争更加激烈,而航运金融的竞争更加突出。除了与第二产业有关的船舶融资之外,航运保险、结算业务、航运衍生品发展都严重



落后,专业的航运金融机构及其服务能力、航运金融人才都亟待发展。

商业银行对航运企业资金支持的成本较高。航运是国际贸易中最主要的运输方式,当今国际贸易总运量中的 90%以上,以及我国绝大部分进出口货物,都是通过航运运输方式来完成。但是自 1981 年起,国务院决定,对航运企业由原来的计划拨款改为企业贷款,而且自 1995 年起,中国人民银行对所有企业的贷款利率实行统一标准,航运企业的船舶贷款利率不再享受任何优惠,并自 1993 年开始执行税后还贷。因此,通过向商业银行贷款来融通资金,成本很高。在中国证券市场中,航运企业通过发行股票或债券很难完全满足融资需求。而航运企业自身存在一些问题,导致融资困难,诸如大多数航运企业的船舶船龄较大,我国船队面临船舶老化问题,需要更新船舶、调整船队结构,这无疑需要巨额资金的支持。同时,航运企业存在管理人员素质低,中高级人才匮乏,运输产品的组织能力、开发能力和创新能力较弱,经营规模不大,业绩不稳定,融资成本过高,抵押担保制度不完善,融资手续繁琐等问题。特别是受金融危机的影响,国内银行正面临着不断加大的风险、经营与盈利压力,导致银行抬高了对航运企业贷款的门槛。同时,由于一些银行对于航运市场不够熟悉,过分担忧航运风险,大大影响了其对航运企业的金融支持。所以,拓宽航运企业融资渠道成为当务之急。

(4) 相关政策支持航运金融服务体系的建设

2011 年 5 月,人民银行杭州中心支行联合浙江省海洋经济工作办公室出台了《全省金融业支持浙江海洋经济发展示范区建设的指导意见》,提出要加大对海洋经济的信贷投放和金融资源集聚,大力发展金融租赁业务,重点支持船舶工业、海洋工程、海洋装备制造业等海洋新兴产业和港口码头建设的设备投资,支持符合条件的金融机构、船舶制造企业设立金融租赁公司从事船舶租赁融资业务等。浙江省政府部门和金融监管部门,还采取许多具体措施实现金融机构与区域内海洋经济部门的有效结合。例如,2011 年 5 月在杭州举行的金融支持浙江海洋经济发展恳谈会上,全国 28 家金融机构总部分别与浙江省签署战略合作协议,承诺为浙江海洋经济发展提供意向性融资保障。2011 年 7 月 5 日,浙江银监局牵头组织 15 家省级银行业金融机构与舟山市政府签署了战略合作协议,8 家银行业金融机构与舟山市内 6 家企业签订了总额 43 亿元的银团



贷款协议,涉及围垦、物流和船舶制造等项目。2011年7月6日,浙江省政府召开“股权基金支持浙江经济转型升级与海洋经济发展推进会”,共有16家单位、机构签署了“共同打造中国私募股权投资产业基地合作框架协议”“关于设立浙江物流股权投资基金协议”“关于设立温州人股权投资基金1号协议”等9个合作协议。

2011年7月11日浙江银监局还出台了“浙江银行业支持海洋经济发展政策性举措”,包括:健全银行业支持海洋经济发展的机构体系,加大银行业支持海洋经济发展的信贷倾斜,推进银行业支持海洋经济发展的金融创新,加强银行业支持海洋经济发展的同业合作等。

(5) 航运业运费的波动风险急需航运金融保险

航运业运费波动产生的风险需要航运金融服务。航运业经历了从2005年至2008年长达3年的空前繁荣期,波罗的海运价指数从2005年8月的1747点飙升至2008年5月的最高点11793点。随后,金融危机的到来使世界经济受到重创,航运业运价也跌至谷底,波罗的海运价指数在半年之内直落至2008年12月为663点的最低点。随着中国经济的快速发展,进出口量屡创新高,我国航运业一直保持快速增长势头,其中干散货海运总量和占世界干散货海运总量比例分别以年均18%和6%以上的速度增长,目前中国已经成为世界上海运量最大的国家之一。为了避免或者减少海运业运费的波动风险,发展航运保险是十分必要的,但我国目前专业航运保险机构还很少,亟须发展。

2. 航运企业金融支持的研究意义

(1) 航运中心的建设势必要求金融的支持

航运金融建设是国际航运中心软环境建设的一个重要内容,同时也是国际航运中心建设的关键环节。一个成熟的国际航运中心必然要有发达的航运金融服务业做支撑,全球公认的12个国际航运中心城市,它们都有发达的航运金融服务业。而国内的航运金融经过多年发展,基础设施不断完善,各项服务功能不断加强,加快了航运要素的集聚。航运要素的不断集聚必然给航运金融服务业的发展带来巨大的发展空间。但由于我国航运金融起步比较晚,目前尚处于成长阶段,所以,通过研究航运金融服务建设来加快和丰富我国航运金融业的发展已是当务之急。



世界航运业已经成为经济全球化的主要载体。据统计,国际贸易超过 90% 通过航运运输实现,航运业已成为联系国际经贸的主要纽带,具有显著的国际化特征。宁波港口是世界上少有的天然良港和中国四大深水枢纽港之一,具有优越的港口条件以及蓬勃发展的外向型经济。据统计,2010 年宁波港域货物和集装箱吞吐量分别超过 4.1 亿吨和 1300 万标箱,实现大宗商品交易总额近 2000 亿元。宁波发展海洋经济的核心是打造成成熟的国际航运市场,这必然要有发达的航运金融服务业做支撑。

(2) 航运企业的可持续发展势必要求得到金融的支持

首先,处于不同产业链的航运企业对金融需求是不同的。航运业并不是简单的水路运输概念,而是在国际供应链的背景下,中游航运企业通过整合上游船舶设备修造企业,和下游港口、临港物流企业的产品和服务,提供全套物流服务的产业集群。具体来说包括以船舶及相关设备的制造和修理为主的上游船舶企业,以船公司、船务代理和货运代理为主的中游航运企业,以港口和相关物流为主的下游港口和临港企业。

其次,上游船舶企业包括船舶制造企业和配套设备制造企业,主要涵盖了船舶和船载设备、港务机械、集装箱等航运所需设备的生产制造,属于传统的装备制造企业。资本密集、劳动密集和技术密集是这个行业的共同特征。总体而言,整个行业基础投入较大,资金需求主要集中在固定资产投资以及船舶融资领域,对融资依赖度高。

再次,中游航运企业包括船公司,船务代理和货运代理。航运能够直接为最终客户服务,成为连接上、下游产业的枢纽。由于航运业国际化、网络化的趋势,原本经营相对单一业务的公司都在向两端延伸,以物流网络的形式参与国际竞争。这些企业经营活动具有较强的专业性,其金融需求的特点主要是境内外公司差异较大,应收账款较为安全,收支币别与期限存在错配。

最后,下游企业包括港口,以及临港的制造服务业。从近些年的发展来看,港口企业以及临港的制造服务业综合功能得到强化,从而决定了对于金融服务的全面需求。

(3) 不同类型的航运企业需要不同金融机构相匹配

航运企业的融资需求特征决定了航运金融市场的资金交易规模巨大,产品种类复杂,全方位涉及各种类型的金融机构和金融市场。航运



业是资金密集型产业,所需投资额巨大,投资回收期较长,而且航运产业风险性高,这些特点决定了航运企业很难依靠自身力量满足其融资需求以及进行投资活动,而是需要从诸多的融资渠道中选择适合本公司的最有利的筹集资金方式。同时航运业本身包括了船东公司、船舶租赁公司、无船承运公司、船舶融资租赁公司、船舶经营公司、船舶管理公司等多种企业类型,以及诸如船舶制造企业、物流公司、仓储公司、码头经营企业、内陆运输公司等与航运相关的企业。这些企业的规模、经营状况、发展目标千差万别,其融资需求也都各有其不同的特点。

为了满足航运企业巨大的、多样化融资需求,航运金融市场对于资金规模需求巨大,涉及商业银行、政策性银行、融资租赁公司、证券公司、信托公司、投资基金公司等各类金融机构及外汇市场、股票市场、债券市场、衍生工具市场等金融市场,融资形式包含了贷款、贸易融资、融资租赁、发行债券、吸收个人股权投资、投资基金、资金信托、私募股本、公募股本等金融产品。针对不同的融资形式,各航运企业就需要从实际情况出发,选择不同的金融机构,做出最佳的融资选择。

(4) 航运企业对保险业的需求巨大

随着我国经济的持续稳定发展,资金、技术、信息等国际航运资源进一步向中国集聚,世界航运的重心加快了向东亚转移的步伐。虽然中国航运保险业正在稳步发展,但与航运业的需求相比,还存在市场规模小、服务机构数量少等较大的差距。国际航运从一开始就离不开保险的支持,作为航运中心重要组成部分的港口、船舶、物流等都对保险,尤其是海上保险有巨大的需求。特别是,船舶作为巨额移动财产,风险系数极高,事故频发且后果严重,因此特别需要保险服务。航运保险具有为海上运输提供转移风险、均摊损失以及损失补偿等功能,其作为一种损失补偿机制在国际航运中具有重要的地位。尤其在发生船舶沉没、贸易合约失败或第三方财产损失时,航运保险能够分摊贸易过程中各方面潜在的风险。航运业对各类航运保险的巨大需求,催生了航运类保险的快速增长。同时,完善的航运保险体系也满足了高风险的航运业的需求,航运保险业的发展状况也成为衡量一个航运中心城市国际地位的重要标准。

二、本书的写作特点

1. 通俗易懂,理论与实践相结合。以宁波市航运业发展为例,以大



量的数据、表格和图表进行说明,并有相应的实例进行论证,把理论问题简单化、通俗化,值得大众阅读。本书也为学术界提供一本视野宽阔、资料丰富、内容翔实的航运企业发展中金融支持的研究用书;为管理类、经济类的大学生、研究生提供一本最新的教学资料;作为区域性农村金融体系构建思路的参考用书。

2. 内容全面,资料实用。本书以资料检索及收集宁波市航运业发展的进程、案例与数据为研究材料,通过中国期刊网、维普、学位论文数据库和 EBSCO 等网站查阅相关文献,对于宁波市航运业和金融业的发展现状以及运行情况等数据和案例资料,主要通过实地走访宁波市港航管理局、宁波市各航运企业等单位获取,并以小型会议的方式进行专题讨论,结合从宁波金融年鉴、宁波统计部门网站以及 Google、百度等搜索引擎上获取的资料,展开定性和定量分析,从而较为全面地分析宁波市金融与航运业发展的内在联系,以及宁波市金融对航运业支持的力度。

3. 思路清晰,逻辑性强。通过实地走访宁波市港航管理局以及宁波市各航运企业等单位,采用宁波市 1995—2010 年反映金融和航运业发展的指标数据,采用时间序列模型和自回归模型,运用单位根检验、Granger 因果检验、协整、误差修正模型等方法进行实证研究,从而系统分析宁波市金融与航运业发展的内在联系,以及宁波市金融对航运业支持的力度,最后提出宁波应该适度开展金融创新、重视发展航运高端服务业和大力发展航运金融等建议。

4. 本书为地方政府提供解决航运企业金融支持路径的决策参考。2009 年 3 月 25 日,温家宝总理在国务院第 54 次常务会议上提出:到 2020 年,国家要将上海基本建成与我国经济实力和人民币国际地位相适应的国际金融中心、具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。而宁波航运金融服务体系停留在航运产业链的低端,像航运融资、海事保险、船舶租赁的高端航运服务还很少。由于宁波没有实现航运业与金融业的有效结合,所以,研究金融支持航运业是十分必要的。

田剑英 徐利民

2012 年 9 月



第 1 章 航运业金融支持的国内外研究

1.1 国内外专家学者对航运业金融支持的研究

(1)关于航运业与金融业发展关系的研究。金融业与海运业的结合很早就有,如 17 世纪和 18 世纪的东印度公司。伦敦是历史最悠久的航运中心,伦敦租船市场是国际最大的租船市场,其成交量约占世界总量的三分之一。伦敦的保险市场也很发达,同样是世界最大的保险市场,如著名的劳埃德保险社从开咖啡馆起家,逐步发展成为交换航运信息、接洽航运和保险业务的总会,目前已国际著名的海上保险中心。纽约的航运金融是在两次世界大战中发展起来的,纽约的航运市场仅次于伦敦航运交易市场,租船市场相当庞大,年成交量约占全球总成交量的 30% 以上。航运是资金非常密集的行业,世界范围内有着 3 万家航运企业,粗略估计,每年需要约 80 亿美元融资建造 (Goulieloms, Psifia, 2006)。众所周知,航运业的波动性收入、挥发性船价和技术的复杂性使得航运金融有重大的意义。由于航运业务的“市民害羞”特点 (Stokes, 1996),使得关于船东如何使自己的融资选择和相关的管理安排的系统性研究很有限。Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom 和 Athanasios A. Pallis(2010)认为,金融、航运和港口码头业一直存在着很复杂的联系因



为国际运输是资本最密集的行业之一,同时探讨了航运、港口业和金融业之间不断发展的关系。韩倩(2006)用投入产出法,通过对《2002年上海市131部门投入产出表》进行分析,通过计算得出直接消耗系数,完全消耗系数、里昂锡夫逆系数、影响力系数和感应度系数。在这些数据分析的基础上得出2002年上海市金融保险业主要是通过给航运业提供供给而发生关联的,是向前关联关系,航运业需要消耗金融业和保险业的产出,金融业和保险业对航运业的产出需求很少的结论。王磊(2010)主要利用协整的分析方法研究了上海航运、金融发展与经济增长之间的关系,得出:上海金融的发展与上海区域经济的发展有共同增长的趋势,上海航运的发展与上海经济发展在长期有共同增长的趋势,且上海金融业发展与上海航运发展在长期也具有某种共同增长的趋势,进而使用Granger因果检验分析了它们之间的内在影响关系,即上海航运发展与上海区域经济发展没有形成有效的相互促进作用,上海区域经济与上海金融发展之间也没有明显的Granger因果关系,上海航运业发展与金融业发展没有形成充分的相互促进作用,并给出了相应的解释,最后提出了政策建议。

(2)关于银团贷款为主的船舶融资的研究。各种融资途径和工具是可用于船队扩张和营运资本需求,包括航运上市、基金、债券、租赁计划、私募、风险资本和造船信贷(Orfandis, 2004)。所有可利用的选择中,尽管一些大公司诉诸公共股票和债券市场,其中银行贷款仍是航运业融资的主要来源(McConville and Leggate, 1999; Grammenos and Arkoulis, 2003)。据国际船舶融资专业银行挪威银行(Dnb NOR, 2006)资料显示,全球航运业银团贷款规模在2005年突破600亿元,2007年突破900亿元,2008年金融危机中船舶的投资热情受到打击,2009年降为330亿元。据国际知名金融数据研究机构迪罗基(Dealogic, 2010)公布的资料显示,2010年全球银团贷款的总量是500亿美元,但上半年国际金融机构共向航运贷款98.39亿美元,与2009年同期的155.39亿美元相比,下降了46.3%,但信贷的资质有很大的改进。Mishkin(2001)认为,船舶贷款一宗交易就会吸收大笔的资金。20世纪80年代,国际航运市场的不景气使许多航运企业的资本受到侵蚀,从而增大了船舶融资的难度。一些船舶投资机构为了抽紧银根,制定了新的融资政策。船舶贷款的条款和条

件越来越严格,因此,船舶在其整个营运寿命期内的财务生命力被认为是至关重要的(剑华,1994)。进入20世纪90年代以来,由于船舶更新以及船舶现代化都需巨额资金,所以航运融资方式的抉择显得更加重要。港口扩展获得强有力的金融支持,包括有关的银团贷款超额认购,即使在金融危机刚蔓延时也是如此(Portworld,2008)。2000—2007年,多达360亿美元投入港口建设,其中几乎一半是在2007年投入的(Rainbow,2009)。

自改革开放以来,我国航运政策出现了重点调整。首先是从1981年起,国务院实行“拨改贷”政策,国有航运企业的基建投资由原来国家计划拨款改为企业贷款,因此,国有航运企业造买船的主要资金来源改为银行贷款。1987年,招商银行在全国率先开展船舶融资业务,此后相继推出企业船舶抵押贷款、企业船舶按揭贷款、个人船舶抵押贷款以及在建船舶抵押贷款等,从原材料采购、到船舶制造、下水航运,招商银行为客户提供了船舶制造业及运输业的一揽子产品、一条龙融资服务。此后,各大商业银行也在水运发达地区陆续开展这些服务。魏巍(2007)指出,通过银行中介作用的间接融资,就成为我国航运企业融资的主要渠道。王静宜(2009)以组建客运船队的实例,对航运企业单独投资和中外合资两种情况作了财务上的计算比较,得出了在当前我国资金短缺的情况下,中外合资是一种可行的、有利的融资方案的结论。胡倩(2010)认为,在船舶融资方面,由于我国的航运金融还处于起步阶段,而国外有些地方发展很完善,有必要借鉴国外的经验,如德国的KG模式和英国的税务租赁模式等。

(3)关于航运业融资租赁的研究。对于航运企业融资渠道中运用船舶租赁设备的所有权和使用权分离进行融资的研究方面,James S. Schallheim(1994)在融资租赁的交易中提出,虽然设备是承租人指定的,由出租方出资购进的,但在约定的租期内,设备的所有权仍属于出租人,承租人获得的是设备的使用权,并且承租人对租用设备负有维修、保养以使之处于良好状态的义务。同时指出,对融资租赁可以采取加速折旧、允许租金计入成本等优惠措施改善航运企业的融资环境。由于融资租赁在开始就采用固定利率,船舶公司还可以避免利率波动带来的利率风险。在租金的偿还方式的研究方面,Ahmed Riahi Belkaoni(1998)认



为,融资租赁与银行信用、消费信用一样,可以采取分期归流的方式。这种租金分期归流的特征,对承租人来说,一是能以较少的投入,取得较大的经济效益;二是只需支付一定的租金,就可能超前获得设备的全部使用价值,有利于企业提高效益。Sudhir P. Amembal(2000)指出,金融租赁不同于其他租赁方式,其承租的目的,不是短期使用,而是为了添置设备供长期使用,因此租赁物件也主要是寿命较长的大型专用设备。在采用融资租赁对船舶承租方的好处的研究方面,Jarrow, Robert, Sudhir P Amembal(2001)指出,如果跨国租赁船舶,需要使用外汇。融资租赁可以将外汇折算成本国货币,以本国货币计价租赁,可以使船舶公司避免因本国货币贬值而带来的汇率风险。柯蓉(2000)通过实例论述了船舶融资租赁决策的方法,通过讨论船舶融资租赁与贷款购建相比较所具有的优缺点之后指出,船舶融资租赁与船舶贷款购建同样是根据航运企业的财务状况可供选择的一种融资方式,航运界对船舶的融资租赁不应存在疑问。史燕平(2005)总结归纳了租赁业发展的内在规律,并提到了船舶租赁市场融资租赁的流行及发展。方国庆(2006)发现一些大型航运公司往往都留存有一些被市场淘汰的船型,这些船舶的高残值给企业造成了巨大的资金压力,这些大企业完全可以采用融资租赁的方式将这些船舶租给一些中小航运企业经营,这样既盘活了大企业的存量资产,又解决了中小企业的融资难题,实现双赢。朱栗(2006)认为,航运企业通过回租等方式通过金融租赁公司将船舶交给专业公司管理,可以在不丧失船舶使用权的情况下,既分散了风险,又融通了资金,提高了企业的整体效率和效益。罗健(2008)指出,融资租赁的优势是其他融资方式不能替代的,我国政府应当把融资租赁业摆到与证券市场同等的地位上来,在制定政策时予以充分考虑,要将其作为政府调节经济运行的一项重要金融手段。邓卫国(2009)提出,航运企业船舶融资租赁由于涉及的当事人和环节较多,有的融资租赁不仅局限于国内进行,很多同一船舶融资租赁的当事人分别在不同的国家,结算的船舶融资租赁款项也涉及几种不同货币,船舶租金受到不同国家利率和汇率的影响,与其他融资方式和租船方式相比,航运企业船舶融资租赁面临的财务风险主要包括信用风险、利率风险和汇率风险。邹明敏(2010)认为,国内金融机构在船舶融资租赁方面的专业知识与审贷、管理方式有待提高和调整。同时,国