



复旦卓越 · 21世纪管理学系列

航运金融法律 概论

林 江 编著

475.321
659.325
888.236
15.32
1124.145
653.225
4452.2
857.326
993.265
148.265
1523.144
548.248
547.265
455.325
953.2147
258.328
114.265
564.2687
2165.32
6485.6
5654.654
987.3216
654.145
314.564
18
654
14
18
384

复旦大学出版社



复旦卓越 · 21世纪管理学系列

航运金融法律 概论

林 江 编著



复旦大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

航运金融法律概论/林江编著. —上海:复旦大学出版社,2012.7
(复旦卓越·21世纪大学管理学系列)
ISBN 978-7-309-09026-0

I. 航… II. 林… III. 航运-金融法-研究-中国 IV. D922.280.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 136287 号

航运金融法律概论

林 江 编著

责任编辑/鲍雯妍

复旦大学出版社有限公司出版发行

上海市国权路 579 号 邮编:200433

网址:fupnet@fudanpress.com <http://www.fudanpress.com>

门市零售:86-21-65642857 团体订购:86-21-65118853

外埠邮购:86-21-65109143

上海浦东北联印刷厂

开本 787×1092 1/16 印张 20.5 字数 438 千

2012 年 7 月第 1 版第 1 次印刷

ISBN 978-7-309-09026-0/D·569

定价:40.00 元

如有印装质量问题,请向复旦大学出版社有限公司发行部调换。

版权所有 侵权必究

航运与金融是世界经济的两大支柱,它们的发展休戚与共。一方面,航运业的发展依赖充沛的资金与完善的金融服务。2008年,世界航运市场所需资金总量高达约7 000亿美元,其中船舶融资约6 070亿美元,约占87%,航运保险再保险约300亿美元,约占4%,航运金融衍生品(仅指运价金融衍生产品)约560亿美元,约占8%(见图1)。在所需资金中,航运企业自筹30%左右,余下的70%左右约为4 900亿美元需向金融机构、企业、个人投资者融通。另一方面,航运业的发展又促使金融资本的配置不断优化,金融服务的质量不断提升。伦敦、纽约、汉堡、中国香港、新加坡等国际金融中心都起步于港口城市,借助航运、贸易推动金融的迅速发展,最后达到航运、金融、贸易共同繁荣的完美境界。

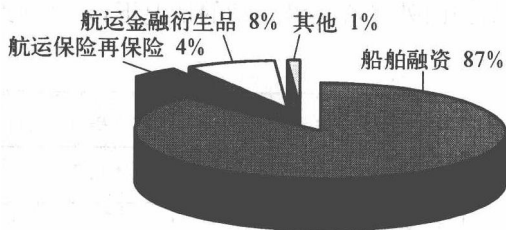


图1 2008年世界航运市场
所需资金构成情况

航运金融是两大支柱产业共同发展的基石、循环推进的引擎。航运金融在古代已见雏形。公元前1760年的《汉谟拉比法典》中就有关于商人借钱给船长,用来修理突发的船舶损坏、以便完成海上运输,并以此取得高额回报的条文。中国在清朝末就有关于船舶融资贷款的书面记载。二战后,由于欧美各国的经济振兴计划(都以法律文件形式出现)以及欧洲美元市场的兴盛,航运金融(服务)在全球范围内得到迅猛发展。在各国政府的支持下,金融机构将数以百亿计的资金贷给希腊、挪威、德国等国的航运公司,用来订造新船,以满足战后经济复苏对海运的迫切需求。进入新世纪后,航运金融随着航运业、金融业的蓬勃发展由单一走向多元,新兴的产品、机构、市场不断涌现,而各国政府也相继出台鼓励航运金融发展的法律政策。

虽然航运金融由来已久,但国际上尚缺乏对它的权威定义。很多业界人士将航运金融等同于船舶融资。这种观点略显狭隘。船舶融资仅指船东公司向或通过金融机构(主要是银行)筹措资金用以购买或租用(间接购买)新船或二手船,并以船舶收益偿还所筹资金及其利息的商务及法律安排。与此较之,航运金融有着深邃的内涵与广阔的外延:就需求方而言,航运金融服务的需求方是整个航运业,包括各种类型的航运企业以及与航运相关的企业;就所需服务而言,航运金融服务包括各种形式的融资、保险、金融衍生产品以及其他与航运相关的金融服务;就提供方而言,航运金融服务的提供方是整个金融业,包括各种类型的银行、非银行类金融机构、非金融企业、机构以及个人,还包括如船

舶检验、航运经纪、海事法律、专业会计等各种辅助机构。

我们认为,航运金融(服务)是指金融业(金融机构及辅助机构)在一定市场环境件下,为满足航运业(航运企业及相关企业)不断变化中的发展需求,通过实践结合法律政策的方式,创设、提供、改良金融产品及相关服务的过程。航运金融的形在于产品,神在于法律,旨在于创新。

中国已是航运、金融大国,两大产业已成为国家经济可持续发展的基础,而何时能成为航运、金融强国则取决于航运金融的发展。与世界主要经济体相比,我国的航运金融(服务)发展相对滞后,即使在航运、金融高地——上海也远未形成适合航运金融服务发展的环境。2008年,世界航运市场需要融资约4 900亿美元,伦敦(航运金融市场)提供了25%左右的资金及相关金融服务,中国香港、新加坡各提供了6%左右,纽约、汉堡、东京、巴黎以及北欧地区各提供了4%左右,而上海占比不到0.5%(见图2)。近年,中国航运企业订造新船的合同总价将近1 300亿元人民币,而国家指令的原油船队建设也将耗资近500亿元人民币,这些款项的70%—80%需要融资及相关的金融服务。无疑,在当前国内外经济频繁变动的情况下,发展航运金融(服务)刻不容缓。

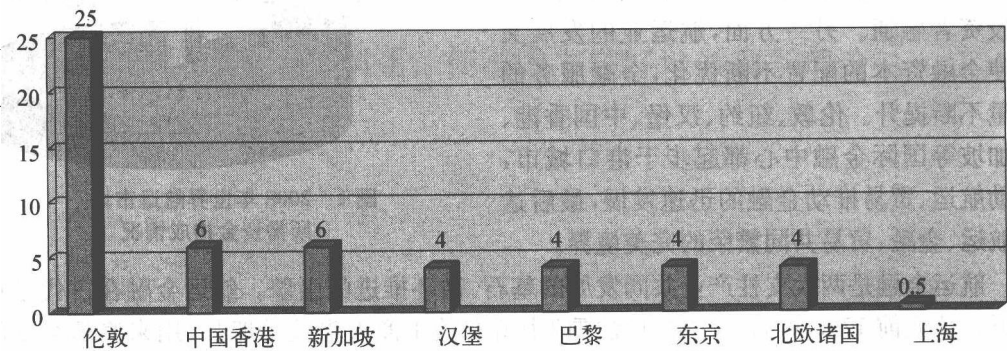


图2 2008年世界主要国际航运、金融中心航运金融服务供应量

中国发展航运金融的最佳地区为上海。上海是中国近代、现代航运、金融产业的发源地、集聚地,早在20世纪90年代就提出建设国际航运、金融、贸易、经济四大中心的战略目标。发展航运金融服务对上海建设国际航运、金融中心具有特殊的意义。伦敦城行政机构(City of London Corporation)发表的《伦敦航运服务产业发展预测报告》(*The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action*)明确指出:“一个城市若要建设成为国际航运中心或保持其国际航运中心的地位,就必须密切航运业与金融业的协作,尽可能地使两者融合。”伦敦等国际航运、金融中心的发展历程验证了:航运金融服务是金融产业全球化、自由化、绩优化的产物;自由发展是主题,绩优配置是目的,全球一体是结果。这正契合了中国建设可持续发展航运、金融产业与上海建设国际航运、金融双中心的主题。

2008年,上海市委市政府制定了《关于率先形成服务经济为主的产业结构,加快推进上海建设国际金融中心和国际航运中心的意见》(以下简称《上海意见》)。次年,国务院在《上海意见》的基础上颁布了《关于推进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意见》(以下简称《国务院意见》),首次以中央行政法规形式提出到2020年将上海建成与中国经济实力和人民币国际地位相适应的国际航运、金融双中心。《国务院意见》与《上海意见》都将发展航运金融(航运与金融的交叉服务性产业)视为上海建设国际航运、金融双中心的前提条件,提出“产品、机构、市场”三位一体的“改革创新、先行先试”要求。

发展航运金融,首先要培养“三懂”、“三跨”人才。“三懂”:懂专业、懂法律、懂英语。“三跨”:跨国、跨领域、跨理论实践。本书作者结合自身近十年海外学习、工作经历及多年高校教学经验,完成本书编写工作,希望为立志从事航运金融法律服务的高校师生及职场人员提供一本有益的入门书籍,为上海双中心建设中的人才培养添砖加瓦。

航运金融主要包括船舶融资、航运保险再保险、航运金融衍生品三大领域,每个领域含有数十种金融产品。有鉴于此,本书分为三篇,每篇选取相关领域内主要航运金融产品予以解析,重点关注产品的架构、所涉当事方、当事方之间的法律关系、所涉合同及合同中规定当事方权利义务的主要条款。本书所选材料,特别是每类航运金融产品所涉合同均来自作者的实践,在国内外航运金融界中被广泛运用。对每种航运金融产品的介绍和阐述都辅之以实务材料,使得本书能较好地做到理论结合实践。在此感谢相关律师事务所、银行、保险公司、保赔协会、航运交易所及其他航运金融法律机构。

本书第一篇为船舶融资,共12章,介绍了国内外船舶融资概况并解析了十余种主要船舶融资产品。除目前市场主流船舶融资产品——商业银行船舶融资贷款之外,本篇着重阐述一些市场新贵产品,如船舶贸易融资、船舶融资租赁、私募航运公司股本、航运投资基金及航运信托等。本书第二篇为航运保险,共6章,介绍了国内外航运保险概况并解析了十余种主要航运保险产品。本篇在分析传统航运保险与保赔保险的基础上,着重介绍了与船舶融资相关的特殊船壳保险与特殊保赔保险,如船舶出口信用保险、抵押权人利益险、无辜船东利益险、抵押权人额外(油污)风险保险、抗辩险及船东互保协会特别补偿条款等。本书第三篇为航运金融衍生品,共4章,详细解析了波罗的海航运交易所及上海航运交易所运作的主要运费衍生产品,并介绍了目前新兴的航运金融衍生品,如利率衍生品、燃油衍生品和外汇衍生品。

本书作者林江为上海海事大学法学院教师、浦东新区政协委员、浦东新区青联委员。作者在此感谢复旦大学出版社、上海国际航运研究中心(www.sisi-smu.org)各位领导、老师的关心与指导。对于书中不足之处,敬请广大读者不吝赐教,可发送邮件至linlinjiangjohn@yahoo.com,与作者进行交流。

CONTENTS | 目 录

前言	1
----------	---

第一篇 船 舶 融 资

第一章 船舶融资介绍	3
------------------	---

第二章 商业银行船舶融资贷款	9
----------------------	---

第一节 融资框架	9
----------------	---

第二节 融资参与方及其相互关系	12
-----------------------	----

第三节 船舶融资贷款涉及的法律文件介绍	17
---------------------------	----

本章小结	37
------------	----

第三章 船舶融资贷款衍生品	38
---------------------	----

第一节 产品框架介绍	38
------------------	----

第二节 各产品的参与方及其相互关系	43
-------------------------	----

第三节 各产品所涉及的法律文件	47
-----------------------	----

本章小结	52
------------	----

第四章 船舶贸易融资	53
------------------	----

第一节 融资框架	53
----------------	----

第二节 参与方及其相互关系	55
---------------------	----

第三节 船舶贸易融资所涉法律文件	60
------------------------	----

本章小结	65
------------	----

第五章 船舶出口政策性贷款	66
---------------------	----

第一节 产品框架介绍	66
------------------	----

第二节 国内外船舶出口政策性贷款及相关服务	68
-----------------------------	----

第三节 船舶出口政策性贷款涉及的法律文书	73
本章小结	76
第六章 船舶融资租赁	77
第一节 产品框架介绍	77
第二节 船舶融资租赁的参与方	81
第三节 船舶融资租赁涉及的法律文件介绍	84
本章小结	88
第七章 船舶融资证券化	89
第一节 产品框架介绍	89
第二节 船舶融资证券化参与方及流程介绍	93
本章小结	98
第八章 发行航运公司债券	99
第一节 产品框架介绍	99
第二节 发行航运公司债券的主要中介机构	103
第三节 发行航运公司债券所涉及的法律文书	107
本章小结	115
第九章 私募航运公司股本	116
第一节 私募股本介绍	116
第二节 私募股本在航运金融中的应用——KG 模式	120
第三节 所涉文书介绍	125
本章小结	128
第十章 航运投资基金	129
第一节 产业投资基金	129
第二节 航运产业基金	135
第三节 国内外航运产业基金实践	137
第四节 航运投资基金所涉法律文件	142
本章小结	147
第十一章 航运信托	149
第一节 产品框架介绍	149
第二节 航运信托基本结构和具体实践	154
第三节 航运信托中主要涉及的法律文件	158

本章小结	163
第十二章 上市发行航运公司股票	164
第一节 产品框架结构	164
第二节 航运公司发行股票的参与方及流程	171
第三节 航运公司上市所涉及的法律文件	175
本章小结	181
船舶融资总结	182
 第二篇 航 运 保 险 	
第十三章 航运保险与再保险介绍	189
第十四章 一般船壳保险	195
第一节 船壳保险介绍	195
第二节 船舶保险条款和保险单格式	200
第三节 其他附加险种	212
本章小结	214
第十五章 一般保赔保险	215
第一节 保赔保险介绍	215
第二节 保赔保险条款	221
本章小结	226
第十六章 与融资相关的特殊船壳保险	227
第一节 概况	227
第二节 船舶出口信用保险	229
第三节 抵押权人利益险	234
第四节 无辜船东利益险	237
第五节 抵押权人额外(油污)风险保险	238
第六节 其他与融资相关的特殊船壳保险	238
本章小结	241
第十七章 与融资相关的特殊保赔保险	242
第一节 抗辩险(FD&D 险)	242

第二节 船东互保协会特别补偿条款(SCOPIC)	247
本章小结	251
第十八章 航运再保险	253
第一节 再保险概述	253
第二节 再保险市场	260
第三节 再保险合同	264
第四节 国际保赔协会集团	268
本章小结	269
航运保险总结	270
 第三篇 航运金融衍生品 	
第十九章 航运金融衍生品介绍	277
第二十章 国际市场航运运价衍生品	282
第一节 波罗的海航运交易所	282
第二节 运价金融衍生品	285
第三节 运价衍生品交易合同	289
本章小结	294
第二十一章 上海航交所运价衍生品	295
第一节 上海航运交易所	295
第二节 上海航交所运价衍生品	297
本章小结	305
第二十二章 其他航运金融衍生品	306
第一节 利率衍生品	306
第二节 燃油衍生品	307
第三节 外汇金融衍生品	309
本章小结	312
航运金融衍生品总结	313
结语	314
主要参考文献	316

第一篇 船舶融资

第一章 船舶融资介绍

一、船舶融资的定义

船舶融资是航运金融服务的主要组成部分。以 2008 年为例,该年全球航运金融服务总量约为 4 900 亿美元,船舶融资占航运金融服务总量的比例高达 87%,而其中商业银行贷款占的比重极大,约有 70%。

尽管船舶融资有长期的实践基础,但目前国内对其并没有权威的定义。Graham Burns 在 *Shipping Finance* (2nd Edition, published by Euromoney Books) 一书关于船舶融资的定义中指出,“The bottom line of any ship finance deal is that a bank or some other lenders advances money to a ship owner to assist the owner to build a new ship; buy a second hand ship; convert, repair or alter a ship; or refinance existing indebtedness secured ship. The lender must be secured and looks for his principal (though by no means only) security to the ship itself”。由该定义可知,船舶融资最基本的含义是从银行或其他借款人处获得借款,从而帮助船东建造新船、购买二手船、维修和改装船舶以及船舶的再融资等,同时船东应当为此种借款向借款人提供担保。

结合上述观点和船舶融资实践,本书将船舶融资定义为航运企业向或通过金融或非金融机构筹措资金用以建造、购买或租用新船或二手船,并以船舶收益偿还所筹资金及其利息的安排。船舶融资是一个涉及多个参与方和步骤的复杂流程,具体到不同种类的融资方式、不同类型船舶的融资之间差异也很大,但融资中一定会涉及借款和担保两个最为重要的方面。当然,在具体的融资方式中,部分的“借款”可能由通过投资而占有一定份额的形式所代替,如通过基金、信托、股票或私募等方式进行的船舶融资。

二、船舶融资的分类

船舶融资基本结构如图 1-1 所示,根据不同的标准,可以对船舶融资服务予以不同的分类。

根据所购船舶的新旧,船舶融资分为新船融资与二手船融资。对于新船融资,以船舶交接时点再分为新船交船前融资与交船后融资。这两种融资方式可以合二为一,很多融资服务提供方向船东提供交船前后一揽子融资服务;也可以首尾相连,这会使得转融资与再融资的出现。对于新船融资,以谁是融资方再分为船厂融资(卖方信贷)与船东融

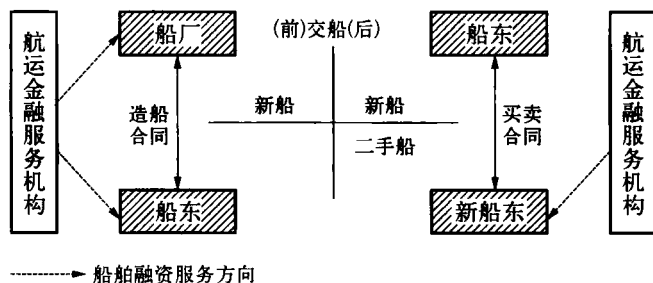


图 1-1 船舶融资基本结构

资(买方信贷)。

以上几种分类中,交船后融资通常由船东融资进行,其主要表现形式为商业银行船舶贷款,这也是最为主要和常见的船舶融资方式,在本篇第二章中将其进行详细介绍。交船前融资具体还可以分为船东融资和船厂融资两类,在需要由船厂进行融资时,由于银行信贷标准等原因的限制,船厂有时需要通过贸易公司或民间资本进行融资,这部分内容将在本篇第四章中进行介绍。

根据船舶融资的需求方、提供方不同,船舶融资服务模式可大致分为以下七类:

- (1) 贷款(包括商业银行贷款、政策性银行贷款、民间贷款等)^①;
- (2) 贸易合作(船厂与贸易公司间的合作等);
- (3) 租赁(包括融资租赁、租购、经营租赁等);
- (4) 发行有价证券(包括发行企业债权、国家或政府产业债券、企业股票等);
- (5) 非公开转让股本(包括私下募集股本、投资基金参股、资金信托参股等);
- (6) 公司联合(包括参股、合并、兼并收购、合资、合营、联营等);
- (7) 综合融资,即综合上述两种或以上的船舶融资服务模式。

船舶融资服务需求者主要是船东公司及船厂。船厂所需服务主要为造船资金与预付款还款保函(“保函”),而船东公司所需服务主要为买船资金及付款保函。除此之外,船厂、船东公司还需要开立信用证、打包贷款(以付款保函为基础)、国际结算、账户管理等金融服务(以及其他船舶融资辅助服务)。

新船交船前,融资经常是由船厂(造船合同项下的卖方)与船东(造船合同项下的买方)共同安排。造船是资金、劳动力混合密集型产业,且建造周期较长^②、资金流动性低。所以,船厂在建造过程中需要大量的流动资金。虽然船东会支付一定比例的预付款,船厂在绝大多数还是需要自筹资金建造船舶。近年来,随着我国船厂的迅速发展,其获得的新船订单不断增加,而融资困难成为他们承接业务的主要制约因素。新船、旧船交船后的融资通常由船东(造船合同项下的买方)负责安排。即使新船交船前由船厂提供信贷,船厂也会在交船时将该信贷转给买方,使融资关系直接建立在船东与银行之间。

① 实践中,贷款种类繁多,分类各异,常见的有:长期、中期、短期贷款;掉头、出口贸易、出口买方信用贷款;公司项目、流动资金、并购贷款;中小企业、高科技企业贷款等。

② 例如,目前一艘 5 000 箱位的第三代集装箱船的建造需耗时 2 年左右。

三、船舶融资基本模式介绍

船舶融资从产生至今已有很长的历史,最初的船舶融资方式可以追溯到中世纪的欧洲。当时的船东和民间投资者之间通过一种联合合作方式——康孟达契约(Commeda)的形式进行船舶融资活动,这种方式类似于现在的有限合伙形式。在康孟达契约中,船东从投资者处获得投资资金购买船舶,进行运输活动,承担无限责任;投资者不参与船舶人经营和管理,其责任也仅限于其投资额。

自工业革命以来,由于经济发展的需要,各种融资方式不断涌现,现代意义上的船舶融资也与时俱进,随着融资工具的发展而不断出现新的方式,参与方日益增多,融资金额不断增大。从最初单一的担保贷款方式发展到现在的种类繁多的融资产品,航运企业的选择范围也在不断扩大。以下介绍一些基本类型的船舶融资方式。

(一) 担保贷款^①

担保贷款是最传统的船舶融资方式。在现代船舶融资发展的最初阶段,船舶买卖是由富有的个人和创立人的留存收益进行融资的。随着船舶需求的增加,船东开始寻求通过银行贷款和船厂信用方式进行融资。因此,许多国家通过立法鼓励航运投资,如美国于1920年通过了《船舶抵押法》。该法通过设立船舶抵押赋予借款人担保物权,从而在船舶上创设一个担保物权来加强借款人作为在联邦海事法下的担保物权人所享有的权利,极大加强了其所享有的债权的安全性。此后,银行贷款得到了长足的发展,至今仍然是最为基本的航运企业融资工具。

无论借款人进行融资是为了购买一艘单一的船舶还是收购一个舰队,抑或是为了十亿美元的航运交易而从银团筹措资金,贷款所需的文件通常是十分相似的。交易最基本的条款通常由借款人和贷款人双方订立条款清单,并由双方参照清单履行。然而,此种条款清单通常并不包括交易的所有条款,它主要包括贷款的数额、利率、基本问题、保证、文件所包含的合约以及贷款的附属担保等内容。

在传统的船舶融资方式中,在大多数案件中最常见的以及最有价值的担保物是船东或其他人所拥有的船舶。一个典型的融资可能包含以下要求:借款人为了获得贷款,需要在船旗国为了贷款人的利益设定并登记一个抵押权,同时转让每一艘船舶的收入和保险金。贷款文件通常还包括在发生请求权诉讼时所适用的法律以及有管辖的法院,因为船舶作为一种动产可以轻易在不同的管辖权区域内转移,因此贷款人十分重视在此种担保发生违约时自身利益的实现。

考虑到适当的保证借款人对于船舶的利益,贷款人的律师将考察每艘船舶的船旗国关于船舶交易的立法,在必要情况下还会向国外的律师进行咨询。船舶通常悬挂允许由营业地在他国的船舶受益实体在本国进行船舶登记的国家的国旗。提供此种登记的国

^① Bruce G. Paulsen, Paula Odysseos, Kassandra L. Savicki, *New Horizons: An Analysis of Public Markets Financing of Shipping Ventures and the Impending Wave of Shipping Securities Litigation*, 第二节 Corporate Finance of Shipping Ventures; Financial Instruments, 原载于 *Tulane Law Review*, June, 2007.

家通常收取较低的登记费用、较低的税甚至免税,同时对雇佣非本国船员也没有限制。大量的国际船舶,即非由传统海运国家所拥有的船舶,都悬挂此类国旗。在国际船舶中,领先拥有此种管辖权的国家(根据船舶载货能力计算)是巴拿马、利比里亚、塞浦路斯、巴哈马以及马绍尔群岛。此种登记的另一个显著特点是,此类国家的海事立法或参照美国(如巴拿马、利比里亚和马绍尔群岛),或参照英国(如巴哈马、开曼群岛和塞浦路斯)。因此,抵押权,比如归复权、取消回赎权、抵押权的地位、其在抵押回赎分配中的优先性以及在这些管辖区域内抵押权的生效条件在实质上类似于美国或英国的法律。

通常的情况是,船旗国的法律要求船舶的抵押由该国管辖,但同时允许抵押担保的相关债务由非船旗国管辖(如马绍尔群岛的船舶抵押可以担保根据纽约法律所订立的贷款合同)。此外,在金融交易所要求的其他担保文件,包括转让每艘船舶的收益和保险金的文件也可以由非船旗国管辖。虽然所有的船旗国都允许船舶所有人为了贷款人的利益设定船舶抵押权,但是抵押的形式、内容及贷款人实现抵押利益的方式却各有不同。大多数情况下,贷款人可以对抵押权进行公开登记,从而提醒将来的担保物权人该贷款人所享有的抵押权,以及此种登记的抵押权所具有的优先性。针对船舶抵押权的实现方式,以及船舶抵押是否包括船舶收益以及保险金,不同船旗国的法律可能会有很大的差异。如在美国,根据《统一商法典》第9条关于国内公司借款人和保证人的相关规定,贷款人可以通过发出金融声明保证其对船舶收益和保险金的权利;就国外的公司,其可以在哥伦比亚地区发出声明。

基于其他的一些原因,借款人或担保人的公司是否为某个国家或地区内的公司也十分重要。对公司享有管辖权的法律确定了一所公司进行交易的能力,包括其为了贷款人的利益转让利益或为其他公司进行担保的能力。管辖公司的法律,包括法律条文和细则以及具有同等效力的规定阐明了一所公司参与船舶融资交易所需要满足的要求。此外,基于不同法律对于税收的考虑也不同。正是由于这些原因,贷款人的律师需要在贷款早期与对公司享有管辖权的国家的律师以及税收专家进行适当的合作。

在银团贷款中,一个贷款人将在贷款文件订立过程中或之后作为贷款人或者代表所有的贷款人。在这种情况下,该贷款人将作为所有贷款人的担保资产持有人或受托人。在贷款文件的准备期间,贷款人的律师必须保证相关船旗国和对公司享有管辖权的法律允许其作为担保资产持有人或受托人。

(二) 发行有价证券

随着航运业的发展,船价的升高,航运公司渐渐地把筹措资本的目光转向了公开市场。通过发行有价证券进行融资。

在20世纪90年代后期,发行高收益率债券成为十分受航运公司欢迎的一种进入美国资本市场的方式,其享有四分之三的高收益,在这段时间与海运相关的交易增加了82亿美元,其中半数就产生于1997—1998年。高收益率债券又称为垃圾债券,通常以债券的形式发行,属于非投资型等级的债务证券,相较于投资型证券,其拥有很高的收益率是由于其较高的风险。

如果选择发行股票的方式进行融资,可以通过IPO的方式或其他替代方式(如借壳

上市、特殊项目公司收购等)进行。航运公司因为其行业本身所具有的高风险性等原因,会选择非公开发行,即定向发行的方式,在各证券交易所的二板或三板市场发行股票。

(三) 非公开转让股本

具体而言,非公开转让股本包括私募股本、投资基金参股、资金信托参股等。这也是一种十分受航运公司欢迎的船舶融资方式,并且在很多国家和地区已经发展地十分成熟,也产生了一些典型的具体实践,如挪威 KS 模式、德国 KG 模式、新加坡海事信托基金等。这些非公开转让股本的具体方式都将船舶融资的目光转向了民间融资投资者,扩大了融资的对象,经过长时间的发展和完善,这些方式在船舶融资中的运用也十分普遍。

(四) 租赁

在船舶融资中,融资租赁也是很常见的一种融资方式。但是这种方式通常不是单独存在的,而是与其他的融资方式相结合。如前面所说的德国 KG 模式、新加坡海事信托基金,便是融资租赁和非公开转让股本方式结合的产物。由于船舶价值较高,即便采用融资租赁方式,出租方通常也不可能仅通过自有资金根据承租方的要求建造或购买船舶,而需要结合其他的方式进行融资,因此,单纯地采用融资租赁的方式进行船舶融资的情况极少存在。

以上列举的都是船舶融资中比较常见且使用范围较为广泛的基本融资方式,它们每一种方式中又包括一些具体的融资方式和一些衍生的模式,并且在一个具体的船舶融资案例中,一般需要不同的融资工具相结合,如在 KG 模式中,在为一艘船舶进行融资时,50%—65%的船价金额来自银行贷款,35%—50%来自私人投资者,并可能有少数份额来自航运企业自身的投资。在船舶建造完成或购买成功投入营运时,则通过融资租赁的方式,将船舶租赁给融资的航运企业,将相关收益归还银行贷款本金和利息以及按比例分给持有人。

四、船舶融资的国际因素

相较于其他的融资,船舶融资更具有国际性的特征。船舶作为一种特殊的资产,经常处于不断的移动中,在船舶本身各方面性能允许的情况下,船舶甚至可以在全球范围内活动。对于大型海船的融资,参与到其中的贷款人常常不仅是本国的融资机构,而是全世界范围内的银行等金融机构或非金融机构。除了借款人外,整个融资过程中的主要参与机构和辅助机构也可能分别属于不同的国家或地区。航运企业通常在本国寻求融资,但在其他国家或地区提供更为优惠的融资条件或国外的融资机构提供更有吸引力的合同条款的情况下,航运企业也会在国外进行融资。

船舶融资的国际性因素的一个重要的表现方面是,同船舶营运中使用的货币一样,船舶融资所使用的货币通常为美元,融资中使用其他货币的情况比较少见,仅见于一些国内融资或船舶仅在小范围内营运等情况。由于船舶在全球范围内进行贸易活动,船舶的收益、船舶的购买或出售等始终是以美元为单位进行计算的,因此,为了减少受汇率波