

海洋经济及投融资策略

Maritime Economy and Strategy of
Investment and Financing

章勇敏 毕晓刚 温从华 著
沈 茜 丁树声 屠雯珺

Yongmin Zhang, Xiaogang Bi, Conghua Wen, Xi Shen, Shusheng Ding, Wenjun Tu

宁波市人民政府与中国社会科学院战略合作协议成果之一

海洋经济及投融资策略

章勇敏 毕晓刚 温从华 著
沈 茜 丁树声 屠雯珺

责任编辑：童祎薇

责任校对：孙蕊

责任印制：程颖

图书在版编目 (CIP) 数据

海洋经济及投融资策略 (Haiyang Jingji ji Tourongzi Celüe) / 章勇敏, 毕晓刚, 温从华, 沈茜, 丁树声, 屠雯珺著. —北京: 中国金融出版社, 2015. 5

ISBN 978 - 7 - 5049 - 7711 - 3

I. ①海… II. ①章…②毕…③温…④沈…⑤丁…⑥屠… III. ①海洋经济—投融资体制—研究 IV. ①P74

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 257650 号

出版
发行

中国金融出版社

社址 北京市丰台区益泽路 2 号

市场开发部 (010)63266347, 63805472, 63439533 (传真)

网上书店 <http://www.chinafph.com>

(010)63286832, 63365686 (传真)

读者服务部 (010)66070833, 62568380

邮编 100071

经销 新华书店

印刷 北京市松源印刷有限公司

装订 平阳装订厂

尺寸 185 毫米×260 毫米

印张 23.5

字数 525 千

版次 2015 年 5 月第 1 版

印次 2015 年 5 月第 1 次印刷

定价 54.00 元

ISBN 978 - 7 - 5049 - 7711 - 3/F. 7271

如出现印装错误本社负责调换 联系电话 (010)63263947

序 言

海洋是 21 世纪人类社会可持续发展的宝贵财富，是沿海国家经济和社会发展的主要空间和资源基地，合理地开发和利用海洋成为沿海国家发展和提升竞争力的重要战略手段。中国海域辽阔，具有丰富多样的海洋资源，随着陆地发展空间的不足和陆地资源的限制，开发海洋资源成为我国中长期发展的重要战略选择。2011 年，我国海洋相关产业生产总值为 4.56 万亿元人民币，占国内生产总值的 10% 左右，而这个数字在 2015 年预计将达到 15%，海洋经济将成为中国下一阶段重要的经济增长点。

金融是经济发展的血液和重要支撑，金融对海洋经济的发展起着至关重要的作用。《海洋经济及投融资策略》一书，从金融的视角探索了航运业、海洋油气资源和海洋新能源、海洋旅游业和海洋生物制药业等海洋经济领域中融资和投资的策略问题。目前，国内有关海洋经济的书比较多，但是研究海洋经济中融资和投资策略的书籍不多。本书的出版，有助于政府部门、学者、海洋经济相关企业以及金融机构从业人员更好地了解海洋经济发展中的融资模式和风险管理策略，结合我国海洋经济发展的现状，制定和创新出符合我国国情的投融资策略。

2011 年 2 月国务院正式批复《浙江海洋经济发展示范区规划》，浙江省成为我国促进海洋经济发展的重要基地，发展好浙江海洋经济关系到我国实施海洋发展战略和完善区域发展总体战略的全局，而宁波则是浙江省海洋经济发展的核心区域。宁波诺丁汉大学依托英国诺丁汉大学的科研优势，已经拥有一流的教学资源和科研团队，必将充分发挥其在金融和海洋经济领域中的优势，为宁波乃至中国海洋经济战略的实施出谋划策。

中国科学院院士 杨福家
宁波诺丁汉大学校长
二〇一五年二月

目 录

第一章 航运金融	1
第一节 航运业概述	1
一、航运业的内涵	1
二、发展航运业的重要性	2
三、航运业的特点	2
四、世界知名航运企业	3
五、我国航运企业	4
第二节 国内外航运市场现状	5
一、国际航运市场现状	5
二、我国航运市场现状	5
第三节 航运金融国内外发展现状概述	6
一、航运金融的内涵	6
二、航运业和金融业的相互关系	6
三、国际航运金融市场发展现状	7
四、国际航运中心航运金融发展现状	8
五、我国航运金融市场发展现状	14
第四节 国内外航运企业的融资渠道	15
一、航运企业融资方式	15
二、我国航运业资金来源	16
三、银行贷款	18
四、政府信贷支持	21
五、融资租赁	24
第五节 航运企业股权融资	39
一、股票融资的特点	39
二、航运企业首次公开募股上市	40
三、全球主要航运企业 IPO	41
第六节 航运企业债券融资	42
一、债券的特点	43
二、亚洲各国发行航运债券的现状	44
三、我国航运债券发行	45
四、亚洲其他国家航运债券发行	46
第七节 国内外知名航运企业的融资案例	47
一、马士基集团	47

二、中国远洋运输集团	50
第八节 国内外航运企业投资决策研究的相关文献	53
一、国外航运企业投资决策研究的相关文献	53
二、国内航运企业投资决策研究的相关文献	55
第九节 航运企业投资的风险	56
一、系统性风险	57
二、非系统性风险	63
第十节 航运企业的投资现状	68
一、全球航运企业的投资现状	68
二、我国航运企业的投资现状	70
第十一节 航运业投资决策宏观因素分析	72
一、国际贸易和航运业的关系	73
二、世界经济对海运量的影响	74
三、政治因素对航运企业投资的影响	79
四、自然条件因素对航运企业投资的影响	81
五、技术因素对航运企业投资的影响	83
六、全球运力供给对航运企业投资的影响	85
第十二节 航运企业船舶投资评价指标	93
一、传统投资决策方法——确定性评价方法	94
二、传统投资决策方法——不确定性评价方法	95
第二章 海洋油气资源和海洋新能源的开发和利用	99
第一节 海洋油气资源概述	99
一、全球油气资源生产、消费结构和油气储量分析	99
二、我国海洋油气储量的分析	100
第二节 海洋油气产业分析	101
一、油气产业概况综述	101
二、油气产业的产业结构及产业链分析	104
第三节 海洋油气资源开发的项目评估	113
一、海洋油气勘探和钻探阶段的项目评估方法	113
二、海洋油气开采和生产阶段的项目评估方法	115
第四节 实物期权和海洋油气资源开发	126
一、期权	126
二、实物期权	128
三、期权的定价方法	129
四、运用实物期权方法构建海洋油气资源投资战略	134
第五节 海洋油气资源开采发展与投资趋势	142
一、由陆地开采转向海洋开采	142
二、由浅水海域开采转向深水海域开采发展	143

三、海洋装备市场前景看好	144
第六节 新能源产业及海洋能源产业概述	145
一、全球新能源产业的发展	145
二、我国可再生能源发展评估	147
三、我国发展海洋新能源的必然性	148
第七节 我国海洋新能源的概况及开发	149
一、我国的海洋潮汐能	149
二、我国的海洋波浪能	152
三、我国的海洋潮流能	155
四、我国的海洋盐差能	157
五、我国的海洋温差能	158
六、我国的海洋风能	161
第八节 海洋新能源开发的融资现状及发展建议	169
一、海洋新能源的融资途径	169
二、全球新能源融资的现状	171
三、海洋新能源的融资构想	173
第三章 海洋旅游	177
第一节 海洋旅游及海洋旅游资源概述	177
一、海洋旅游的起源	177
二、海洋旅游的概念和类型	177
三、海洋旅游资源概述	178
第二节 国内外海洋旅游产业发展和研究	180
一、国外海洋旅游产业发展	180
二、中国的海洋旅游产业概述	182
三、海洋旅游产业和经济发展	189
四、国内关于海洋旅游的研究	191
五、海洋旅游产业投融资的研究意义	191
第三节 海洋旅游融资	192
一、旅游融资的国内外研究	192
二、中国海洋旅游融资现状和实践	193
三、融资的环境分析	196
四、融资方式	197
五、海洋项目融资方式的成本分析	214
六、融资模式	215
七、海洋旅游融资创新模式：信托融资	218
第四节 海洋旅游投资	224
一、旅游投资的国内外研究	224
二、海洋旅游投资的影响因素	227

三、海洋旅游行业投资特点	235
四、海洋旅游项目投资风险分析	237
五、海洋旅游投资项目收入模式	247
六、海洋旅游投资项目财务评价	251
第四章 海洋生物制药公司和生物科技的前景	266
第一节 中国及长三角经济区海洋概况	266
第二节 海洋生物制药背景	267
一、海洋生物制药的概述	268
二、海洋生物资源的特点	268
三、海洋药物及其药源	269
四、中国海域常见的药用生物	270
五、海洋医药保健产品开发的现状	271
第三节 海洋生物制药的发展	272
一、国际海洋生物制药的发展	272
二、国内海洋生物制药的发展	273
三、我国海洋生物制药产业化发展的重点领域	277
四、我国海洋生物制药存在的问题及解决途径	278
第四节 海洋生物科技	280
一、海洋生物科技的介绍	280
二、海洋生物科学技术在海洋科学中的重要性	280
三、海洋科技与教育	281
四、海洋科学技术在生物材料及药物开发中的应用	283
五、海洋生物技术的发展趋势	284
六、近年来我国海洋生物技术的研发进展	286
七、我国海洋生物技术与国外发展的比较	290
八、中国海洋科技实施规划的措施	293
九、中国海洋生物产业发展现状及前景展望	295
第五节 海洋生物制药公司投资前景	296
一、国家政策及风投基金对海洋生物制药的扶持	297
二、中国主要地区海洋生物制药行业发展状况分析	298
三、我国海洋生物制药公司发展技术能力的途径	300
第六节 全球制药产业概况	302
一、全球制药产业及技术现状	302
二、全球药品主要消费市场	304
三、世界跨国制药企业进入中国	305
第七节 我国开创海洋生物制药产业新局面	306
一、我国推进海洋生物制药产业的发展	306
二、中国生物制药产业结构日趋合理	309

三、我国制药产业有待改进的问题	310
第八节 国内外制药企业的运营模式	311
一、制药产业发展阻力	311
二、生物制药企业的并购及收购运营模式	312
三、国内制药企业并购案例	313
四、生物制药企业的其他运营模式	314
五、国内制药企业与科研机构强强联手	316
第九节 青岛与宁波两地海洋生物制药产业的发展	319
一、青岛市海洋生物制药产业发展	319
二、宁波市海洋经济发展规划解读	321
三、青岛与宁波海洋经济产业展开合作	327
第五章 私募基金和风险投资 (PE/VC) 参与海洋经济建设研究	329
第一节 私募基金和风险投资的发展历史和现状	330
一、美国风险投资的发展过程	330
二、中国风险投资的发展过程	332
三、其他地区风险投资发展简介	334
四、私募基金的发展历史及现状	334
第二节 私募基金、风险投资与海洋产业经济	337
一、私募风投参与一般投资项目概述	337
二、产业投资基金引导下的私募投资海洋经济现状	340
三、我国私募投资于海洋经济相关产业的案例汇总	341
第三节 结论与政策建议	346
一、从政府角度	347
二、从企业角度	347
三、从私募基金角度	348
参考文献	349
后记	365

第一章 航运金融

海洋是 21 世纪人类社会可持续发展的宝贵财富，是沿海国家和地区经济社会发展的重要空间和资源基地，合理地开发和利用海洋成为了沿海国家和地区发展和提升经济竞争力的重要战略问题。我国也充分地认识到开发利用海洋资源的潜在价值和重要战略意义，因此海洋经济的发展不但成为我国“十二五”规划重点关注的内容，而且被上升到国家发展的战略层面。2011 年上半年山东半岛蓝色经济区、浙江海洋经济发展示范区和广东海洋经济试验区获得国务院的正式批复。同时，国务院还正式批复设立舟山群岛新区，这些海洋区域发展的重大举措标志着我国海洋经济的发展进入全面实施阶段。在这一轮海洋经济的发展热潮中，作为我国传统产业的航运业以及海洋渔业、海洋油气业、滨海旅游业、临港大工业和海洋生物医药业等支柱产业，成为我国海洋经济发展重点扶持产业。我国海洋经济的发展对航运产业提出了新的战略目标：完善煤炭、石油、铁矿石、集装箱等运输体系，发展海洋运输产业；推进内河高等级航道建设，推动内河运输船舶标准化和港口规模化发展；深化港口岸线资源整合和优化港口布局，提升港口群现代化水平。

第一节 航运业概述

一、航运业的内涵

航运是指利用船只作人流或货物的运送。简而言之就是利用水路的运送方式。一般来说，水路运输在运输成本和负载重量上相对于空运和陆运要经济实惠，因此在国际贸易中，采用航运的方式比较普遍。航运业可以理解为水上航运事业的统称，分为内河航运、沿海航运和远洋航运。按照国民经济分类标准，航运又可以细分为水上旅客运输和水上货物运输、沿海旅客运输和内河旅客运输、沿海货物运输和内河货物运输以及水上运输辅助活动，包括客运港口、货运港口和其他水上运输辅助活动。本书主要侧重于航运产业中沿海货物运输以及货运港口方面的研究（不同行业分类可参照 GB/T 4754—2002）。

在航运业中最为活跃的经济组织是航运企业。航运企业既要符合《中华人民共和国公司法》及其相关行政法规规定的法定条件，也要满足《中华人民共和国水路运输管理条例》中以船舶运输为经营项目的企业的相关规定。国际上知名的航运企业有丹麦的马士基航运、瑞士的地中海航运、法国的达飞国际航运、加拿大的太平洋航运、韩国的韩进航运、中国的中远集运和中海集运、中国台湾的长荣航运等。

二、发展航运业的重要性

航运业是国民经济和社会发展的基础性和服务性行业，是实现国际贸易的有力保障，为经济全球化奠定了坚实的基础。世界海上货运量每年在 50 亿吨以上，国际贸易总运量的 2/3 以上通过海上运输。同样，我国进出口货运总量的 90% 是通过海上运输（徐志斌，2000；王婷，2009）。

中国是航运大国，近十年来航运业在海洋主要产业中一直占据前三的位置。2007 ~ 2009 年，航运业一直是比重最大的海洋主要产业，占海洋主要产业的比重分别为 32.72%、31.51%、28.8%。2011 年航运业生产总值为 3957 亿元，海洋主要产业的生产总值为 18760 亿元，航运业占海洋主要产业的比重为 21.09%，仅次于滨海旅游业（33.4%），成为第二大海洋主要产业，具体数据可见表 1-1。

表 1-1 2003 ~ 2011 年前三大海洋主要产业所占的比重 单位：%

年份	滨海旅游业	航运业	海洋渔业
2003	24.92	16.26	28
2004	26.24	18.96	29.56
2005	29.74	17.31	25.92
2006	25.6	14.1	24.6
2007	31.08	32.72	18.25
2008	28.08	31.51	18.1
2009	28.7	28.8	19.3
2010	31.2	24.6	18.1
2011	33.4	21.09	17.5

资料来源：国家海洋局. 2003—2011 年中国海洋经济公报 [EB/OL]. <http://www.coi.gov.cn/gongbao/jingji/>, 2014-03-12.

航运业对国家重点战略物资运输方面有着举足轻重和不可替代的作用。国家船队的发展关系到国家军事安全和经济安全，要时刻关注世界上少数公司的垄断问题，把国家重点战略物资运输权掌握在自己手里。例如，在铁矿石的运输方面，日本、韩国、欧洲各国等基本把运输权交给本国的航运公司，将运输权紧紧地掌控在自己手里。目前我国在铁矿石上的运输权不到 30%，主要原因还是进出口权放开后，进口商的数目剧增并且相对分散使运输权渐渐地放给了发货人。因此，我国应该借鉴日本、韩国和欧洲各国的经验，坚持发展航运业，掌握国家重点战略物资的运输权。

同时，航运业又是一个低成本、高运能的产业，符合经济可持续性发展的要求。当前世界经济关注循环、绿色和可持续发展，2012 年的世界投资报告也显示，可持续发展已经成为重要的考虑因素。

三、航运业的特点

航运业和国与国之间的国际贸易密切相关，各个国家的远洋船队可以进出各国对外开放的港口，而铁路和公路运输一般局限在国内范围，因此航运业是一个具有国际性的产业。

航运业是运量大、成本低的产业。由于航运业主要是运输煤炭、铁矿石、粮食、石油等大宗商品,除了铁路运输能产生一定的分流作用外,基本很难由其他运输方式代替。如中国常用的 25 万吨运煤船,载煤量相当于 13 列运煤火车,相当于 1 万辆汽车。而完成 1000 吨公里(表示所运输货物的吨数与公里数的乘积)所耗的柴油,轮船为 4.53 千克,火车为 5.61 千克,汽车和飞机更高。因此,海洋运输的劳动生产率比较高。沿海运输的劳动生产率是铁路的 5 倍,远洋运输的劳动生产率是铁路的 10 倍多。

航运业是一个资本密集型产业,具有投资额巨大、风险高等产业特点。随着船舶大型化、自动化的发展,仅船舶投资对航运企业来说就需要巨大的资金投入,例如一艘巴拿马型散货船的价格在价格最低谷时也要将近 1900 万美元,在价格高峰时甚至达到 3300 万美元。除了在购船上的巨大成本,航运企业每年还要投资大量资金用于船舶的维修和保养、日常管理费用、保险费、燃油费、港口使用费、运河费等。

航运业是一个技术密集型产业,随着现代技术的进步,船舶迈向大型化,船载设备科技含量不断提高。同时,随着互联网的广泛应用,港口和物流系统的信息化正在不断普及,这些因素都显示出航运业是一个技术密集型产业。

航运业具有显著的周期性,航运业的国际性特点决定了航运业与世界经济和国际贸易有着高度的相关性。航运业是由国际贸易派生出来的国际性业务,受到世界政治和经济环境等诸多宏观因素以及航运市场上订造船舶数量、订造价格、竣工投入营运量、二手船成交量、拆船量等市场因素的制约和影响,呈现出典型的周期性特征。航运业与世界经济呈正相关关系,世界经济繁荣则航运业繁荣,反之则相反。

航运业还是一个竞争激烈的产业。世界上无数的投资者投资船舶为国际贸易提供运输供给。单就我国来说,2012 年在中国境内登记注册从事国际海上运输的航运公司就有 290 家,从事国内航运的企业达 5000 多家。

四、世界知名航运企业

2012 年 8 月 Alphaliner 发布了全球 100 强班轮公司,排名前十位的分别是马士基航运、地中海航运、达飞国际航运、中远集运、长荣海运、赫伯罗特海运、美国总统轮船、中海集运、韩进海运和商船三井。我国的中远集运和中海集运分别排名第四位和第八位,值得一提的是,在排名前十的航运企业中,只有我国的 2 家航运企业自有船舶数量超过租赁船舶数量,而其他的 8 家航运企业都是租赁的船舶数量大于自有的船舶数量,同样也只有我国的 2 家航运企业自有的运力超过了通过租赁获得的运力,这从一个层面说明,我国的船舶租赁市场相对于发达国家的船舶租赁市场还有待进一步发展和完善(详细数据见表 1-2)。

表 1-2 2012 年 8 月 Alphaliner 榜单全球前十强班轮公司

排名	班轮公司	运力 (TEU)	自有	租赁 (TEU)	占世界运力的 比例 (%)	船数 (艘)	自有	租赁 (艘)
1	马士基航运	2632381	1284067	1348314	15.8	634	233	401
2	地中海航运	2203603	1042040	1161563	13.2	466	195	271
3	达飞国际航运	1351035	487761	863274	8.1	402	88	314

续表

排名	班轮公司	运力 (TEU)	自有	租赁 (TEU)	占世界运力的 比例 (%)	船数 (艘)	自有	租赁 (艘)
4	中远集运	716331	380298	336033	4.3	159	102	57
5	长荣海运	684925	338351	346574	4.1	179	88	91
6	赫伯罗特海运	628157	297921	330236	3.8	140	60	80
7	美国总统轮船	588505	218368	370137	3.5	132	45	87
8	中海集运	576394	417102	159292	3.5	151	90	61
9	韩进海运	562223	267064	295159	3.4	108	42	66
10	商船三井	514540	240926	273614	3.1	114	40	74

五、我国航运企业

Alphaliner 的 100 强榜单中,我国有 9 家航运企业入围,分别是排名第 4 位的中远集运、第 8 位的中海集运、第 26 位的海丰国际、第 35 位的中外运集运、第 36 位的海南泛洋、第 57 位的大新华物流、第 73 位的泉州安盛船务、第 75 位的锦江航运以及第 93 位的海华轮船。各个航运企业的运力情况参见表 1-3,值得关注的是锦江航运,它的 4 艘新船订单可以使其现有运力提升一倍,然而在航运业不景气、运力严重过剩的大背景下,锦江航运大规模提升自身的运力水平值得关注。有关信息显示,这几艘新船是最经济和绿色环保的集装箱船。

表 1-3 我国入围 Alphaliner 榜单前 100 强的航运企业

排名	班轮公司	运力 (TEU)	自有	租赁 (TEU)	船数 (艘)	自有	租赁 (艘)	订单 (TEU)		
								运力 (TEU)	船数 (艘)	占现有船的比例 (%)
4	中远集运	716331	380298	336033	159	102	57	162089	21	22.6
8	中海集运	576394	417102	159292	151	90	61	98952	12	17.2
26	海丰国际	55833	18476	37357	57	20	37	9792	9	17.5
35	中外运集运	34261	11828	22433	33	14	19	7886	6	23
36	海南泛洋	32709	13194	19515	15	5	10	—	—	—
57	大新华物流	17361	17361	0	11	11	0	—	—	—
73	泉州安盛船务	9044	9044	0	5	5	0	—	—	—
75	锦江航运	8506	7082	1424	10	8	2	4400	4	51.7
93	海华轮船	5919	3776	2143	8	5	3	—	—	—

我国的航运企业普遍规模较小,资金少,船舶的运力不足,抵御市场风险的能力低,规模经济效益难以发挥。除了中远集团、中海集团等少数国际企业拥有较大规模和运输实力外,我国航运企业普遍规模较小,平均船舶运力不足 1 万载重吨,且单船公司占全部航运公司的 60% 以上。尽管我国航运企业有 5000 多家,但是运力超过 10 万载重吨的只有 9 家,运力超过 100 万载重吨的只有中海集团和长航集团。除了规模小、运力

不足等因素外,我国的航运企业经营船舶技术普遍落后,船龄普遍偏大,装备设施落后,维修成本高。随着国际航运、环保法规对船舶技术状况要求日益严格,我国航运企业的船队更新已迫在眉睫。

第二节 国内外航运市场现状

一、国际航运市场现状

国际航运业正在经历国际金融危机以来最不景气的年景。从行业周期看,目前航运业处于大衰退后的萧条期。造成目前航运业低迷的主要原因,首先是航运市场的需求增速放缓,受欧债危机的影响,美国、欧盟等发达经济体经济增速下滑,全球经济疲软、国际贸易走低,导致航运量急剧下降,航运市场的需求减少,全球运力过剩,出现全球海运价格暴跌;其次是运营成本的不断上升,包括燃油成本、船员工资、融资成本,造成航运企业普遍亏损。

国际干散货市场方面,受经济放缓不利因素影响,全球大宗商品需求减速,国际干散货运价跌到10年前的水平。波罗的海干散货运价指数(BDI)反映国际干散货运价水平。2012年,BDI创25年最低,已经跌破2008年金融危机爆发时的历史低位663点,航运市场极度低迷。通常情况下,如果航运企业能够实现盈亏平衡,BDI一般在3000点左右,当BDI指数跌到2000点以下,很多航运企业就无法盈利了。同时,2010年场外衍生市场交易的远期运费协议交易量从2008年的顶峰214万手下跌到140万手,下跌了将近1/3。

集装箱市场方面,集装箱市场运力供给相对运输需求过剩,航线运价不断回落。到2012年底,将有总容量130万箱的新集装箱船投入市场,即全球集装箱船队舱容量会增长8.7%,比需求超出2%。由于运力供过于求,将有100万箱的集装箱船运力闲置或入坞。根据著名航运咨询机构德鲁里航运咨询公司(Drewry)的预计,2012~2016年全球集装箱运力供需难有改善。因为金融危机前积累的大量新集装箱船订单,在未来的4年中,将陆续新增450万个标箱运力,而2012年全球集装箱船总运力是1500万标箱,新增运力接近2012年总规模的1/3,运力压力巨大。

油品运输市场方面,2012年,国际油品需求恢复情况不佳,运力过剩矛盾依然突出。测算显示,2012年原油运力与运量的比值达到1.21,远远高于2007~2008年1.03~1.07的配比水平,同时高于2009年和2010年1.18的配比水平。同时,未来石油的供给和油价走势也存在着很多不确定因素,例如伊朗、叙利亚等国家的政治局势不稳定。

二、我国航运市场现状

我国航运业总体状况不容乐观,据上海国际航运研究中心发布的2012年第二季度中国航运景气报告,2012年第二季度,中国航运景气指数为94.54点,处于微弱不景气区间;中国航运信心指数为63.42点,处于较为不景气区间。报告显示,75.97%的航运企业认为航运市场在2014年之后才会出现全面复苏。其中,干散货运输企业负责人对此更

加悲观,约有 87.88% 的人认为市场在 2014 年之后才会出现全面复苏。

航运企业整体亏损,根据中海集团 2011 年年报,中海集团实现营业收入 282.8 亿元,同比下降 18.8%,扣除非经营性损益后实现净亏损 28.7 亿元,同比下降 172.76%。我国 12 家航运上市公司 2012 年第一季度共亏损 50.02 亿元,而上年同期仅亏损 2.8 亿元。

2012 年前 4 个月,全国规模以上港口完成货物吞吐量 30.9 亿吨,增速同比放缓 7.5 个百分点,集装箱吞吐量 5417 万标箱,增速同比放缓 5.6 个百分点。港口货物吞吐量是衡量航运业景气状况的重要指标。2012 年第一季度港口货物吞吐量的数据显示,我国港口的增长开始放缓,标志着航运业的低迷。

国际航运市场的不景气也直接影响到我国的船舶制造业。2011 年以来,宁波有两家地方船厂“恒富船业”、“蓝天造船”宣布破产,舟山“恒宇造船”也进入破产重整程序,随着航运市场的不断低迷,破产企业将会不断增加。航运业的增长,主要看造船企业的新接订单情况,船东因为挣不到钱,很难接新订单,接单难成为了船舶制造业的重大隐患。根据中国船舶工业行业协会公布的数据,2011 年全国新承接船舶订单量 3622 万载重吨,同比下降 52%。航运市场的运力过剩主要还是由于金融危机之前新造船订单的积压,2007 年造了 1.7 亿吨的船,2008 年又造了 1.1 亿吨的新船,而理性情况下,一年新造船的订单保持在 4000 万吨比较合理,因此,仅 2007 年、2008 年两年就下了今后 7 年的新船订单。同时,受到我国利率提高,原材料涨价,劳动力成本上升,国际造船新标准、新规范的实施等诸多因素的影响,造船成本大幅增加,我国造船企业的盈利空间越来越小,有关资料表明,2011 年承接的新船价格比金融危机前普遍下降 30%~40%。

第三节 航运金融国内外发展现状概述

一、航运金融的内涵

航运金融大致可以分为船舶融资、航运资金结算、航运保险和航运金融衍生品服务四部分。狭义的航运金融是指航运企业、港口、造船厂借助银行、保险公司、证券公司、金融租赁公司等金融机构从事融资、保险、资金结算、航运价格衍生产品等活动(钱志新,2010)。而广义的航运金融是指在“大航运”概念下开展的各种资金融通活动及其相关服务,主要是指与海上运输业密切联系的产业集群与产业链相关主体资金融通、货币流通和信用活动以及与之相联系的经济活动(甘爱平,2010)。本部分主要围绕狭义的航运金融进行相关的研究。在航运金融中所涉及的金融机构主要有银行和非银行类金融机构,包括证券公司、保险公司、信托公司、财务公司、担保公司、租赁公司和产业投资基金。

二、航运业和金融业的相互关系

航运业的发展和金融业的发展是相辅相成的,有着密切的关系。航运业的发展离不开金融业的支持,发达的金融业能够为航运业提供租赁、保险、国际结算等完备的金融

配套服务。同时,金融业有涉足航运业发展的内在要求,航运业可以为金融业不断地提供业务需求和动力。

(一) 航运业需要金融业的大力支持

航运业的发展需要金融业的大力支持。航运业是一个资本密集型产业,船舶投资无论是在购买方面还是在日常经营方面都是一项巨大的资金投入。港口基础设施建设也是一项巨额投资,而且资金回收期限比较长。无论是船公司还是港口公司的自有资金都无法满足全部的资金需求,因此金融业可以给航运业提供大量的资金支持。

航运业又是一个风险巨大的产业,这种风险不仅来自海洋复杂多变的自然环境,一旦发生风险,将对航运企业造成巨大的损失,同时,航运企业还要承受来自航运市场的风险。金融业能够为巨大的水上运输风险提供海上保险。

(二) 涉足航运业是金融业强烈的内在需求

参与航运业的发展是金融业的必然选择。航运业许多内在特点如所涉及的相关行业比较多、资金流量大、蕴含着巨大的金融创新机会等都对金融业产生强大的吸引力。航运业可以促进金融产品的创新、金融机构的聚集和金融市场的发展。

航运业是多方机构参与的行业,如船舶制造商、船舶经纪商、理货商、航运销售代理商、货运商、货运代理商、港口建设监理商和经营商。金融业参与到航运业的发展中,必然同这些与航运业相关的产业发生千丝万缕的联系,这为金融业渗透到这些产业提供了有利条件。

航运业资金流量巨大的特点可以使金融机构取得金融服务的规模效应,从而降低金融服务的成本,提高金融业的服务效率。同时,航运业的资金流速较慢,所涉及的行业较多,可以使金融机构获得大量的中长期金融业务,形成较多的中长期资产和负债。

航运业的发展过程中会衍生出许多需求,给金融工具的创新提供了契机,比如,在船舶融资的品种、方式、资金方面,为金融机构融资手段的创新提供了可能。又比如在航运风险控制方面,航运价格的变动对于船东、租船人和货主都会产生不确定性因素,为了规避这些不确定的风险,金融市场由此衍生出一种新的金融期货产品——航运运价指数期货,例如波罗的海运价指数期货(BIFFEX)是根据波罗的海干散货运价指数(BDI客观地反映运价的变化,提供价格标准)而产生的风险规避工具。

三、国际航运金融市场发展现状

统计资料显示,当前全球每年与航运相关的金融交易规模高达几千亿美元,其中,船舶贷款规模约3000亿美元,船舶租赁交易规模约700亿美元,航运股权和债券融资规模约150亿美元,航运运费衍生品市场规模约1500亿美元,海上保险市场规模约250亿美元。

国际航运金融市场作为国际金融市场的一部分,受到金融危机和欧债危机的巨大冲击,处于低迷状态。金融机构的航运金融业务风险变大,船舶资产等抵押品的价格无法覆盖银行的贷款,银行对航运业的融资颇为审慎,金融危机之后,船舶资产的价格大幅下跌,如15万~16万DWT油轮的价格在2008年为9400万美元,但在2011年第三季度时降到6450万美元;10000TEU(无吊具)的集装箱船在2008年价格为15150万美元,在2011年第三季度时则降到9500万美元。危机前较多航运企业的贷款实质上已经形成了违约。

自2011年以来,世界银团贷款融资结构出现两个重要变化,一方面,贷款资金主要向大企业集中,平均每笔贷款的规模从2010年的1.7亿美元大幅上升至3亿美元;另一方面,贷款资金大多转向海洋工程等高端船舶制造领域,数据显示,2011年上半年投向海洋工程设备领域的银团贷款规模占世界航运银团贷款规模的1/3。

自金融危机以来,国际上许多金融机构,迫于对自身的流动性和资本充足率的考虑,大幅缩减航运业务。随着欧洲主权债务危机的恶化,欧洲主要银行船舶融资能力严重受损,欧洲银行对原有的船舶贷款资产将要进行重组和减持,对航运和造船企业的金融支持将逐渐减少,一些银行可能完全停止船舶贷款。欧洲重要的船舶融资机构均持有大量的欧洲贷款,在欧债危机中损失惨重。根据在布鲁塞尔欧盟峰会上达成的协议,欧洲银行业将承担希腊债务50%的损失。

四、国际航运中心航运金融发展现状

航运金融在金融市场上占有重要的地位,同时航运金融对国际航运市场的发展有着重要的支撑作用,航运金融是国际航运中心软实力,同时也是国际航运中心建设的关键因素。综观世界上著名的五大航运中心纽约、伦敦、东京、新加坡和香港,它们同时也是著名的国际金融中心。国际航运中心是一个集发达的金融,充沛的物流,众多的航线、航班和船舶为一体的国际航运枢纽,一般国际航运中心又是国际贸易中心、金融中心和经济中心。

世界上的航运中心主要有三大模式。第一,是以市场交易和提供航运服务为主,如伦敦国际航运中心;第二,以腹地货物集散服务为主,即腹地型的国际航运中心,如鹿特丹国际航运中心和纽约国际航运中心;第三,以中转为主,即中转型的国际航运中心,如香港国际航运中心和新加坡国际航运中心。地区的资源条件、地理位置、航运和贸易的历史文化、市场规模等因素对于航运中心模式的形成有重要影响。

表1-4主要描述了世界著名的国际航运中心伦敦、纽约、东京、新加坡、香港、汉堡在船舶融资、航运保险、资金结算等航运金融相关业务中的发展情况,以及这些航运中心在世界航运金融市场中的地位。

表1-4 世界主要航运中心航运金融发展现状

航运中心	发展现状
伦敦	拥有世界上最完备的航运融资、海上保险等服务体系,仅航运金融服务业每年创造价值就多达20亿英镑,成为国际航运交易中心的楷模。近几年的数据显示,伦敦的船舶融资约占全球市场的18%,是全球最大的船舶融资业务中心,同时海上保险收入占全球保费总收入的23%左右。
纽约	有非常大的租船市场,年成交量约占全球总成交量的30%。因此,在船舶融资方面,在金融市场以公开发行业股票方式筹集船舶资金的表现非常突出,为全球三大船舶融资业务中心之一。
东京	船舶制造业在全球具有领先地位,政府通过各项金融税收优惠政策如优惠贷款、贷款担保、债转股等形式来支持造船企业从事船舶融资业务,并且在全球的海上保险业务量上也分得一杯羹。
新加坡	世界枢纽港,以国际中转运输为主。它主要服务于东南亚,在船舶融资、海上保险、资金结算等方面发挥着重大作用。
香港	充分发挥其自由港的便利条件,且有其独特开放的金融政策支持,在船舶融资及航运业资金结算领域占有一席之地,并已发展成为国际上著名的航运资金结算中心。
汉堡	以私募股权方式,即KG模式筹集船舶资金,在全球航运金融中独树一帜,从而使其成为三大船舶融资业务中心之一。