
浙江省航运金融服务模式创新研究

潘松挺

(浙江理工大学, 浙江 杭州 310018)

【摘要】航运金融是浙江省海洋经济和港航建设的重要支撑,近年来取得了快速发展,但是也仍然存在金融总量不足、航运金融业务单一等问题,本文结合浙江航运金融发展现状,针对性提出了航运金融服务创新的对策建议。

【关键词】浙江、航运金融、服务模式创新

【中图分类号】U617

【文献标识码】A

【文章编号】1006-7973(2012)02-0042-02

一、引言

航运业是资金密集型行业,在基础设施建设、船舶制造、航运管理与交易等各方面均需要巨大的资金投入。同时,货物贸易的背后实际是国际间资金流动的过程。因此,航运与金融与生俱来就有着密不可分的关系。航运金融通常是指航运企业运作过程中发生的融资、货币保管、兑换、结算、融通等经济活动而产生的一系列与此相关业务总称。航运金融的出现是由航运业本身特点所决定的:港口和航运业为资金密集型行业,且回收期长,需要金融的有力支持;航运业高风险需要通过金融、保险进行风险分摊和降低;世界上大多数国际港口航运中心也是国际金融中心,比如纽约、伦敦、东京、新加坡和香港,上海也是同样的情况。

浙江省是贸易大省也是物流大省,2011年3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,浙江成为先行先试的示范省份,特别是国务院批复中的主要内容之一就是“三位一体”现代港口服务体系建设。“三位一体”港口服务体系是将价值流、物质流、资金流和信息流进行充分有效地融合。“三位一体”中的“三位”是指商品交易平台、交通集疏运网络、金融信息服务体系,其中金融为“三位一体”的重要建设内容,是对商品交易平台、交通集疏运网络及信息服务的关键支撑。为此,本文结合航运金融发展规律,借鉴国际航运金融发展经验,对浙江省航运金融发展现状进行深入剖析,明确其近年来取得的显著成就及未来发展的不足,并提出了浙江省航运金融发展的对策建议。

二、浙江港航强省建设与航运金融发展

自2007年6月,省委书记赵洪祝在省第十二次党代会上提出建设港航强省发展战略以来,浙江省航运产业获得快速发展。海港口货物吞吐量从2005年的4.38亿吨增加到2010年的7.84亿吨,集装箱吞吐量从2005年的555.5万标箱增长到2010年的1,403.6万标箱,分别年平均递增12.3%、20.4%。全省港航建设完成投资485亿元,为“十五”投资的3.3倍。新增万吨级以上深水泊位78个,达到159个(不含洋山港区),沿海港口新增吞吐能力3.53亿吨,新增集装箱吞吐能力718万标箱。内河港口新增吞吐能力8,000万吨,新建、改建高等级航道350km。截止2010年底,全省水路船舶运力规模超过1,800万载重吨,其中万吨级和特种船舶超过1,100万载重吨,总体水平居于全国前列。

收稿日期:2011-12-15

作者简介:潘松挺(1982-),男,浙江缙云人,浙江理工大学副教授,博士,研究方向为航运经济与金融。

基金项目:浙江省哲学社会规划课题“加快构筑三位一体的现代化港航服务体系研究(10HZCS05YB)”项目成果。

宁波在信贷融资方面，主要有对航运企业购置船舶的项目贷款和配套流动资金为主的融资业务、对造船企业的船舶项目贷款和预付款保函，以及在建船舶抵押融资、单船公司项目融资、预期运费收入转让质押等。舟山金融机构对港口物流业贷款投向主要是船舶工业、海运业和港口物流等行业。银行业主要为港口物流业提供间接融资和支付结算等方面的服务，主要产品包括港口、码头等基础设施建设方面的基建贷款，造船企业的基建贷款、流动资金、预付款退款保函以及国际结算、海运企业的船舶贷款等。比较有特色的产品有建设银行和人保合作的小企业船舶抵押贷款和船舶抵押权证保险产品，以及杭州商业银行舟山分行推出的“类按揭”购船融资贷款。

2009 年浙江省港口城市共实现保费收入 373.84 亿元，保险金额 11.5 万亿元，保险赔付支出 129.44 亿元。宁波在保险方面，除传统的货物运输保险、财产仓储保险、船舶汽车运输工具保险、物流责任保险、国际货代责任保险、提单责任保险、船舶建造保险、沿海船舶燃油污染责任保险、集装箱箱体保险外，还有创新开发的试航保险、船价保险、运费保险和船队保险等多种航运保险产品，并尝试开展以船舶抵押为担保的出口信贷保险业务。2009 年，舟山市共办理 114 艘大型船舶抵押贷款保证保险，涉及资金 6.2 亿，另外开办了沿海船舶保赔险，共为全市 10,018 艘船舶（含渔船）提供 1,183 亿元保险保障，保费收入 25,449.03 万元，同比增长 21.77%，支付船险赔款 1.9 亿元。为 55 万多笔货物运输提供了 774 亿元的保险保障，赔款 334 万元，较好地发挥了保险的经济补偿功能、融资功能和社会管理功能，为金海湾船业、欧华船业、万邦永跃船业等舟山大型企业提供了支持和保障。

三、浙江省航运金融服务存在的问题

（1）浙江省为航运提供服务的金融机构以商业银行为主，没有海洋专业银行和保险公司，缺少地方性信托公司、财务公司、租赁公司等非银行金融机构以及贷款公司，金融机构种类不全、实力不强。缺少法人机构，发展港口金融服务的自主权就不够，制约了产品设计、经营模式等方面的创新。由于综合性银行专业性不强，一旦经济波动，会直接造成相关企业融资困难；融资租赁公司发展不足，业务量少；航运企业中大部分是民营企业，融资还很大程度依赖于民间资金借贷，更危险的是很多民间资金是通过个人房产抵押从银行贷款等方式投入航运业的，易受整体市场波动影响（邬凡敏，郑智杨，2011）。

（2）多层次资本市场只有证券市场这一单一环节，港口物流企业除了上市之外，没有进入资本市场的其他通道。我国现有的上海、大连、郑州三个期货交易所期货品种尚不丰富，没有涵盖浙江省港口城市大力发展的大宗商品交易平台的大部分现货和远期交易品种，制约了港口物流企业利用期货市场进行价格发现和套期保值。

（3）金融服务总量不足，融资需求不能得到充分满足。过度依赖间接融资，过于偏重投向港口基础设施，直接融资发展滞后。目前各银行业金融机构对港口发展服务的业务结构仍然以传统的存、贷、汇为主，主要是项目贷款和企业流动资金贷款，而对于其他诸如贸易金融和物流金融等个性比特色服务涉猎甚少，形成了一些港口金融服务的真空带。

（4）国际上成熟的港口，金融服务一般都伴随着信用评估、资产评估、会计审计、法律服务、投资咨询、经纪公司、保险精算、数据处理、金融信息等多种中介服务。如香港注册有数千家与航运业有关的公司，业务范围涵盖船舶注册、船舶管理、资信评估、船舶交易、法律服务、信息咨询、海事仲裁等，满足了航运金融各个环节的专业化需求，从而使航运金融的所有交易环节都保持着专业、高效、透明、公正和缜密。目前，浙江省港口金融中介服务体系发展滞后，不利于航运服务体系与金融服务体系的专业化和集群化。

（5）港航高级人才匮乏。航运金融需要的是复合型、经验型人才，首先须是航运管理、海商法、船舶制造等科班出身，并需要从事一定年限的船舶设计制造工作、相关业务的律师或金融工作经验，有较好的人脉与经验的累积；此外，还须具备出色的外语能力，较好的沟通能力和抗压能力。浙江省虽然金融从业人员众多，但这样的复合人才短期内还十分奇缺。

四、浙江省航运金融服务模式创新建议

(1) 拓宽融资渠道，建立多层次的融资方式

鼓励有条件的重点物流企业通过发行股票、债券募集资金，或通过项目融资进入投资基金市场、企业产权交易市场等渠道筹措资金。随着证券市场对于港航企业的开发，借助资本市场之力、弥补资金不足的短板，加速提升自身实力，已成为中国港航企业近年来发现并成功运作的一大路径。

推动我国商业银行在航运金融方面的创新实践，除了传统的项目贷款、船舶抵押贷款、出口信贷、贸易融资和银团贷款等融资方式外，商业银行还可以开发多渠道的融资手段，包括船舶按揭、船舶融资租赁、并购贷款，以及为企业上市、发行企业债、股权置换等提供投资银行服务和财务顾问服务等。为了满足航运企业在资金运转效益和避险的需求，商业银行还可以开发远期结售汇、汇率互换、掉期等多种金融衍生品服务。

其他融资渠道：鼓励海运、物流企业可以通过“中小企业集合票据”等形式创新融资方式。积极发展小额贷款担保公司、完善贷款担保体系，鼓励各类公司向航运、物流业倾斜，推动政策性担保公司为中小航运、物流企业提供短期资金贷款担保，鼓励民营担保公司为航运、物流企业提供信贷担保。

(2) 开展以动产质押为基础的物流银行业务

物流银行业务是指商业银行以市场畅销、价格稳定、流程性强且符合质押物品要求的商品质押为授信条件，运用物流服务商的物流信息管理系统，将资金流和物流有机结合，向客户提供集融资、结算等多项服务于一体的综合银行服务。物流银行业务不仅关注企业规模、净资产和负债率等基本信息，更关注质押交易产品的供求关系、价格波动趋势、交易对手的信誉和实力以及融资主体的监控力度等。政府有关部门应该扶持本地仓储企业做大做强，争取期货交易所指定交割资格，为标准仓单质押业务的开展创造前提；加强信用体系建设，提高仓储企业的诚信水平，降低非标准仓单的提货风险，鼓励仓储企业依靠自身的有利条件，开展仓储货物质押监管业务，并对第三方监管企业给予适当税收减免或财政补贴，将动产质押监管业务延伸到中小企业。

(3) 加快发展航运保险业务

目前浙江的航运保险业务发展状况与浙江的港口地位极不匹配，为了满足浙江省港口不断发展需要，不仅需要大力发展船舶保险、海上货运险、保赔保险等传统保险业务，更需要积极探索新型航运保险业务，培育航运再保险市场，不断提高港航保险公司的服务水平。加强航运保险信息化建设，努力形成具有影响力的航运保险定价机制。积极推动有实力的金融机构、航运企业等共同出资在浙江成立专业化的航运保险机构，政府对于该类企业的国际航运保险业务收入给予免征营业税等优惠政策。研究出台鼓励进出口企业海上货物运输保险国内投保的税收政策。

参考文献

- [1] 戴勇, 国际航运金融业务的发展与借鉴[J]. 上海经济研究, 2010 (1): 73-81.
- [2] 连平. 抓住时代契机积极推动创新, 大力发展航运金融[J]. 金融理论与实践, 2010 (1): 50-54.
- [3] 浙江省“三位一体”港口服务体系建设研究专题报告三——港口金融服务体系建设研究, 浙江省交通厅.