

金融支持江西航空产业“蛙跳式”发展： 机理与实现路径

舒长江 黄佳卉 洪攀¹

【摘要】：金融的资本形成机制、投资导向机制、资金集中机制、信用催化机制、风险分担机制精准匹配了航空产业具有产业链长、连带效应强、资金投入多、风险大的特殊属性,能够促进航空产业发展所需经济要素实现合理配置,实现航空资源的资本化、航空资产的资本化、航空未来价值的资本化,从而给航空产业以更大的推力并有效地拓展其发展空间。本文通过考察金融支持江西航空产业发展现状,发现存在金融总量有效供给不足、金融业态发展滞后、风险分担政策机制缺失等问题。在遵循金融与产业之间内在机理的基础上,依据江西金融资源禀赋,从推进供给侧结构改革、培育“三位一体”金融新业态、加快金融风险分担配套建设三个方面构建了金融支持江西航空产业发展的具体路径。

【关键词】：金融 航空产业 作用机制 实现路径

【中图分类号】 F562; F832 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-5024(2019)02-0135-05

一、引言与文献回顾

航空产业被誉为“工业之花”,具有产业链长、辐射面宽、技术扩散率高、连带效应强、资金投入多、风险大等特点,是未来国民经济的主导产业之一,也是“十三五”时期引领江西省产业升级的首位产业。当前,江西省“航空制造、民航运输、通航运营、临空经济”四位一体的大航空产业发展格局正处于加速形成的关键时期。充分发挥金融的“自主创新的发动机,产业升级的推进器,国民经济的晴雨表,全球合作的粘合剂”功能,促进产融一体化,对于江西省航空产业“蛙跳式”发展具有极其重要的推动作用。H. Patrick 基于产品生命周期理论,依据航空产业的发展阶段,提出了金融支持的“供给领先”和“需求跟随”模式^[1]。Kletzer 和 Bardhan 根据规模经济理论,研究发现金融能够助增制造业部门形成比较优势^[2]。Rajan 和 Zing 研究发现一个成长型的行业,其外部融资程度越高,金融发展对其促进作用越大^[3]。谷焕民和韩立岩提出,民航运输业跨越式发展离不开航空租赁业的发展^[4]。孙蔚等具体探讨了加快发展航空租赁公司的必要性和可行性^[5]。孟繁华认为,在航空租赁业发展过程中,可以通过争取税收优惠政策、设立基金解决担保和融资瓶颈^[6]。陈萍认为,航空经济自身动态的系统演进过程,内在要求金融体系功能的发挥,促使航空经济发展所需要的经济要素逐步达到合理配置,实现产业结构优化升级^[7]。

二、金融支持航空产业发展的机理

金融凭借以下五大机制(见下图)来影响和促进航空产业发展。

¹**作者简介：**舒长江,南昌航空大学经管学院副教授,博士,硕士生导师,研究方向为航空金融、区域经济与通航产业发展;黄佳卉,南昌航空大学经管学院硕士生,研究方向为航空金融;洪攀,南昌航空大学经管学院硕士生,研究方向为航空金融(江西南昌330063)。

基金项目：江西省教育科学“十三五”规划课题“军民融合背景下江西省通航产业高校智库建设研究”(项目编号:18YB126);江西省文化艺术规划课题“江西省通航特色小镇规划与建设研究”(项目编号:YG2017374);江西省学位与研究生教育教学改革研究项目“产教融合视角下江西省通航产业高端智库人才培养研究”(项目编号:JXYJG-2018-147);南昌航空大学创新创业课题“国际金融课程改革”(项目编号:KCPY1636)。

(一)资本形成机制

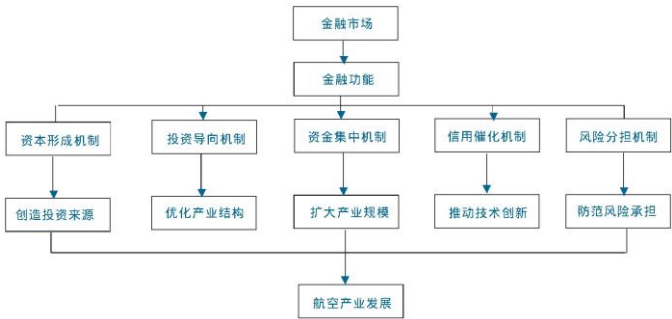
资本形成机制的实质就是现代金融体系(中介、资产和市场)所发挥的投融资对接进而扩大生产能力作用。通过资本形成机制,及时、有效地将储蓄转化为投资,能够为航空产业提供资金支持。数据显示,预计未来10年,全球将需要干线飞机1.2万架、支线飞机0.27万架、通用飞机1.83万架、直升机1.2万架,总价值约2万亿美元;我国将需要干线飞机和支线飞机1940架,价值1.8万亿元^[8]。航空产业资金需求量大,充分发挥金融对航空的输血功能,能够有效解决江西省航空产业资金匮乏现状,更好催化航空产业引领全省产业升级的作用。

(二)投资导向机制

投资导向机制主要指资金的流向基于市场金融的利益竞争机制、政策性金融的校正和引导机制,以及金融体系的评估、筛选机制,能促进航空产业资源配置和产业结构的优化升级。在航空产业发展之初,主要是机场及增加机场通达性的交通运输体系的建设。这些投资具有规模大、回收期长等特点,市场金融不愿意介入,这时就需要政策金融的支持。当航空产业发展的配套产业基本完备,就要促进市场金融发挥作用,以金融市场的资金供求为基础,基于效率原则对投资项目进行评估和筛选。

(三)资金集中机制

资金集中机制是金融结构的改变从而实现资本的积聚与集中,为航空企业的规模经营提供资金支撑。航空相关产业多是高新技术产业,对资本的吸引力更大。灵敏的金融体系凭借信息筛选功能,投资于这些产业,能够帮助在企业发展的同时,创造更多的市场需求,促进相关产业及后续产业的发展,从而推动企业的规模经济。当航空企业达到一定规模,企业的集团化、国际化发展成为新的方向,此时资金集中机制更成为航空企业发展的前提,并为航空集团内部提供联结纽带和控制手段,促进产业整合。



图金融支持航空产业发展的机理

(四)信用催化机制

金融体系能够有效区分那些具有较新产品和工艺的企业,甄别最好的生产技术,并在不同的技术项目之间分散风险,从而推动有利于长期经济增长的技术进步。金融体系通过创造小额投资的金融产品,发挥动员和汇集储蓄的功能来影响航空产业的技术创新,通过信息揭示功能影响航空产业的技术创新,通过提供合适的风险管理工具或产品影响航空产业的技术创新,通过监督经理人实施公司治理功能的发挥影响航空产业的技术创新。

(五)风险分担机制

航空产业在创造高收益的同时,也面临着高风险。航空产业主体所面临的风险主要包括流动性风险、收益风险。金融体系可

以将不具有流动性的金融资产转化为流动性金融资产,利用各种债务提供长期资产,用以防范意外流动性冲击而造成的不确定性。

三、江西省金融支持航空产业发展现状

(一)金融支持江西航空产业成效

1. 银行机构“推手”作用在提升

2017年1-12月,政策性银行累计向江西省航空产业承诺贷款107.4亿元,发放贷款81.5亿元,商业性银行累计向江西省航空产业承诺贷款220亿元,信贷投资涵盖航空研发制造、航空运营、航空基础设施建设、临空经济区、航空服务等航空产业全产业链领域。

2. 资本市场“抓手”作用在强化

2017年1-12月,江西省各类航空经营主体相继在资本市场上通过发债、发股、配股、信托资管、成立基金等手段共募得资金60亿元,有效缓解了企业融资难问题。

3. 非银机构“助手”作用在凸显

2017年1-12月,各商业保险江西分公司相继开发了多种航空相关的配套险种,包括航班延误险、飞机试飞保险、无人机保险、首台(套)重大技术装备保险等险种,涵盖了航空制造、通用航空、民航运输、机场等业务板块,保额达到20亿元。近3年累计投保金额约60亿元,保费收入累计约2200万元。

(二)金融支持航空产业的短板

1. 金融有效供给不足

总量供给失度。2017年1-12月,江西省航空企业累计获得各种投融资机构融资总额为700亿元,而同时期的重庆、河南、天津航空企业融资规模分别达到1000亿元、1100亿元、1600亿元以上。

结构供给失衡。从2017年年末融资余额规模构成比例来看,银行贷款占比最大,达到80%,产业基金占比12%、股权融资占比3.3%、信托融资占比为2.5%、投资公司投资占比为2.2%。这表明江西省航空企业融资渠道比较狭窄和单一,主要还是依赖传统的信贷融资,直接融资和间接融资比例失衡。

产品供给失调。目前,江西省航空企业融资工具主要还是依赖银行授信等传统金融产品,一些新型的金融工具,例如产权融资、信托融资、资产证券化、担保租赁融资、风险融资、金融衍生品融资等运用很少,有的甚至基本没有涉及,严重制约了航空产业的发展。

2. 航空金融业态发展滞后

缺乏专门为航空经济和产业提供系统性金融服务的航空金融港区。相比之下,其他一些实现航空产业发展后进赶超的省市,已纷纷成立促进航空产业跳跃式发展的金融支撑市场,例如河南成立了郑州航空港、天津成立了东疆航空港、重庆成立了两江新

区航空港等。

缺乏一批航空金融新业态。例如,缺乏专门支持航空产业相关企业开展和扩大业务的航空金融银行、专门为科技型创新企业提供融资支持和金融服务的法人科技银行等金融市场与金融机构,缺乏离岸金融、保险资产管理公司、航运保险、科技金融等航空金融新业态。

3. 金融风险分担政策机制缺失

航空产业项目在市场导入期存在较大的风险,技术和资本投入后,需要很长的时间才能出成效,对一直强调风险控制的国有银行来说是不太愿意介入的。这就需要建立和完善相应的风险补偿配套机制,引导金融机构积极参与航空产业的发展。然而,目前江西省还没有建立与此相配套的政策、规定和实施细则,导致针对中小企业融资的中小金融机构发展不足,适合航空产业发展的各类直接融资渠道和规模也较小,有关知识产权质押、评估和交易体系尚不健全,风险投资有效退出及运营的机制和渠道还不够通畅,最终导致了整个金融体系向航空产业渗透的能力不足。

四、金融支持江西航空产业发展的实现路径

(一)大力推进供给侧结构性改革,加大金融对航空产业稳增长、调结构、增效益的支持力度

1. 保持信贷投放均衡合理增长,增加总量供给

明确信贷投放重点。鼓励各金融机构立足江西省“四位一体”大航空产业发展定位,进一步完善信贷准入标准,加大对航空工业城、航空小镇、航空城、航空主题公园、重点航空项目、区域性特色通航产业集群建设等领域的信贷投放力度,优先扶持航空制造、重点扶持通航、集中扶持临空经济、全面扶持民航运输,促进江西特色航空产业集群发展。

完善中小企业信贷评审机制。鼓励金融机构对中小航空企业授信业务建立差异化授信审查、审批标准和流程。针对一些有特色、有市场、有信誉的科技型航空服务企业的特点、需求和防范风险要求,量身定做金融产品,对确有收益的中小航空企业可直接授信,扩大信贷投入。

2. 提高直接融资比重,完善结构供给

加大航空企业上市培育力度。落实江西省支持企业上市和挂牌的各项政策,推动各类航空企业利用资本市场加快转型升级、技术改造和科技创新。支持上市公司通过发行新股、配股、定向增发、发行公司债、可转债等方式融资,提升核心竞争力。

鼓励航空企业利用债券市场融资。积极创造外部条件,扩大中小企业集合债券和集合票据发行规模,积极探索开发低信用等级和高收益的债券和私募可转债等金融产品,破解融资难题。引导航空产业中效益好、偿债能力强的骨干企业和企业集团,利用债券市场直接融资。

大力开展产业基金融资。采用“小基金+大信贷+PPP”融资模式,由“财政资金引导、社会资本参与、基金形式投入、PPP模式运作、长期贷款支持、政府付费偿还”,设立产业引导基金。

3. 创新融资方式,扩大产品供给

开展供应链融资。围绕航空制造、通航运营等重点产业,建立由龙头企业、本地配套企业组成的供应链数据库,及时了解供

应链企业的融资需求,引导金融机构研发面向供应链上下游企业的信贷产品,如代理付款、供应链融资票据、厂商银等。

推广应收账款融资。加大宣传推广力度,推动更多符合条件的航空企业和依法可以开展应收账款融资业务的金融机构加入应收账款融资服务平台,建立应收账款融资客户数据库,组织金融机构与航空企业进行对接,扩大应收账款质押融资规模。

探索投贷保联动模式。加强与股权投资机构的合作,加大对江西省拟上市航空企业的扶持力度,探索“股权投资+信贷投放+担保”新模式,分不同阶段提供适宜的资金支持,满足企业实际资金需求。

(二)坚持引进与培育相结合,突出空间载体、平台创新、形态培育“三位一体”金融新业态建设

1. 构建金融新业态空间载体

打造赣江新区“航空金融港”综合枢纽。依托国家级园区赣江新区特殊优惠政策,在南昌综合保税区内加快建设“航空金融港”。联动南昌高新区金融产业园区、南昌红谷滩金商务金融区、共青城私募产业园区,融合南昌航空产业国家高技术产业基地、南昌临空经济区,形成“一核牵引、三点联动、两园融合”带动全省、辐射周边的航空金融综合枢纽。

打造区域航空金融特色城市。以南昌临空经济区为重点,同时发挥赣州黄金机场、宜春明月山机场等有一定规模的机场对地方经济的辐射作用,多点分布,重点将南昌、赣州、宜春等城市打造成“金三角”临空金融特色城市;依托景德镇、九江现有直升机产业基础和产业园区,打造航空制造供应链金融特色城市。以获得许可的3家通航公司和正在筹建的4家通航公司为依托,重点将抚州、上饶、吉安等城市打造成航空运营共享金融特色城市。

打造航空金融特色小镇。按照江西省打造“一千九支”、二十个通航机场和若干通航小镇布局规划,配套培育4个投资规模超百亿级、6个投资规模超十亿级的金融特色小镇,采取“政府引导+市场运作”模式,谋划发展金融服务外包产业园、天使投资人LOFT社区等一批具有广阔发展空间且易形成集聚效应的航空金融特色小镇。

2. 打造四大千亿级金融新业态发展平台

打造飞机租赁交易平台。在南昌临空经济区探索适合飞机租赁的“飞机资产交易信息系统”,提高飞机租赁资产的管理效率和信息流动性,更好地实现飞机设备的维护和流转。

打造投融资控股平台。整合省属航空资源和资产,选择一家省属企业将其打造成为省级专业化航空产业投融资控股平台,作为承担建设江西“航空强省”任务的投资主体、建设主体、运营主体和融资主体。支持这个平台牵头发起设立一定规模的省级航空产业投资基金以整合省内外资本。

打造产业基金平台。推动与银行、保险、基金、证券、航空核心企业沟通联系发起组建全省航空产业基金、与中航工业合作设立爱飞客投资基金、组建省政府千亿母基金分支航空产业子基金等一批百亿级规模产业投资基金,加快引入中航工业通航发展基金、政策性银行专项建设基金等一批十亿级规模产业投资基金,发挥杠杆效应,撬动更多的社会资本支持江西省航空产业转型升级。

打造航空资产交易平台。打造多个能为航空企业挂牌展示、股权登记托管、私募融资融券、培训服务等提供支撑的航空资产交易中心,为航空产业设计专属定制化金融产品,为航空企业注入金融血液,提高航空资产的流动性及周转率,做大做强江西省航空金融产业。

3. 培育多样的金融新业态组织形式

重点发展融资租赁。积极引入国内外先进租赁公司入驻保税区开展涉航融资租赁及经营性租赁业务;通过增资扩股等方式,增强江西省 12 家租赁业务资本实力;支持租赁企业在保税区设立组建专业的航空租赁项目公司 (SPV), 开展涉航保税租赁。

推动发展科技金融。积极推动商业银行发展科技金融,强化商业银行专营机构、专业团队、专有流程、专属产品、专享政策的“五专”科技金融服务。推动扩大知识产权、股权、应收账款等质押融资规模,支持银行、保险、证券、信托、创业投资等机构加强合作,促进众筹、总创、众包、众扶与金融有效嫁接。

引导发展普惠金融。引导商业银行开展普惠金融,重点向中小微航空企业发放首笔贷款和信用贷款。鼓励商业银行对市场前景好、出现暂时困难的企业不断贷、不抽贷。对于成长初期的企业,可以股权作为反担保措施;对于航空产业链上的企业,探索以应收账款及应收票据为反担保的模式。

积极发展绿色金融。围绕美丽江西建设,健全绿色贷款的高效贴息机制,加大贴息力度。鼓励航空企业发行绿色债券,为企业发展提供期限较长、成本较低的资金来源。

(三) 加快金融风险分担配套建设,加强协作配合

1. 发挥好保险业的“稳定器”作用

促进银行和保险服务相结合,开发适合航空产业发展需求的保险产品,充分发挥保险行业的风险保障作用。按照政府引导、财政支持、社会参与方式,加快设立航运保险公司。探索推进通用航空领域强制责任保险试点工作;试点推进重点航空企业或航空领域保费补贴机制,提高企业投保意愿;完善飞机保险、航空运输保险等现有保险服务;吸引保险公司通过债权投资计划、股权投资计划和不动产投资、产业基金、信托等方式积极支持航空产业的建设与发展,通过分享航空产业快速发展的红利达到保险资金保值增值的目的,最终实现保险资金与航空企业的合作共赢。

2. 加快信用担保体系建设

建立健全省、市、县三级担保体系,发挥江西省再担保公司作用,扩大对航空产业的融资担保,探索建立专门服务于中小航空企业的信用担保公司,引导担保机构与银行开展互利合作。以实施税收优惠政策为激励,鼓励符合条件的中小企业信用担保机构为中小航空企业提供担保服务,探索发明专利权、商标权、航空文化等无形资产以及经过评估的重大装备项目、销售合同、产品收入等现金流量作为抵(质)押担保的途径和方式。

参考文献:

[1]Patrick H. Financial Development and Economic Growth in Underdeveloped Countries[J]. Money & Monetary Policy in Less Developed Countries, 1966, 14(2): 174-189.

[2]Kletzer K., Bardhan P.. Credit Markets and Patterns of International Trade[J]. Journal of Development Economics, 1987, 27(1-2): 57-70.

[3]Raghuram G. Rajan, Luigi Zingales. Financial Dependence and Growth[R]. NBER Working Paper 5758, 1996.

-
- [4]谷焕民,韩立岩.我国航空租赁业发展策略[J].哈尔滨工业大学学报(社会科学版),2007,(5).
- [5]孙蔚,苏立,席小虹.我国加快发展航空租赁业务初探[J].经济问题探索,2008,(4).
- [6]孟繁华.我国航空租赁发展面临的困难与路径选择[J].理论探索,2014,(1).
- [7]陈萍.金融支持航空经济发展的作用机制及路径研究[J].企业经济,2015,(7).
- [8]工信部装备工业司.《中国制造 2025》解读之:推动航空装备发展[EB/OL].http://www.gov.cn/zhuanti/2016-05/12/content_5072767.htm,2016-05-12.