

“一带一路”战略背景下我国中小航运企业融资问题研究

杨易,周雯雯

(武汉华夏理工学院,湖北 武汉 430000)

摘要:基于新形势下航运业的风险和机会,对我国中小航运企业融资问题进行分析。首先对我国中小航运企业融资的现状特点进行回顾总结,然后归纳航运企业融资的基本方式,进一步分析“一带一路”战略背景下中小航运企业面临的机遇和挑战,最后从政府、金融机构和企业自身3个方面对改善我国中小航运企业融资环境提出政策建议。

关键词:中小航运企业;一带一路;融资

中图分类号:F552

文献标识码:A

文章编号:1003-9511(2017)02-0001-04

新形势下我国航运企业可谓风险和挑战并存。一方面,受2008年金融危机影响,全球经济格局经过严重的冲击后复苏缓慢而不均衡,新兴经济体尝试转型和结构调整,但动力稍显不足。在经济不景气的大环境下,航运需求增速乏力,而航运供给却持续过剩,使得航运企业运营困难重重。另一方面,随着“一带一路”的逐步推进,为航运业复苏带来了重要的机遇。“一带一路”新思想和新战略的提出,通过完善全球海运物流网络,使得沿线国家的贸易往来更加密切,创造了更多的货量运输需求,从而缓解了后金融危机时代的航运供需不平衡现象。

众所周知,航运业具有高资本投入、投资回收期长、高风险的特点,因此,航运企业发展离不开充足的资金储备。随着市场经济体制的不断完善,我国航运企业在国内外各个资本市场上筹资都得到了一定的发展,但由于航运业高风险的特点,使得航运企业在融资时不具备优势,往往会受到银行及各金融机构的限制,不能及时和顺利地筹集资金。在众多航运企业中,尤其是中小企业,往往存在融资难、融资贵的问题,在很大程度上限制了中小航运企业的发展。与大企业相比,中小航运企业的自有资金相对较少,但融资时受到的限制条件却更多,如果融资问题得不到合理解决,企业容易陷入财务困境甚至面临破产倒闭的风险。因此,在新形势下,如何改善我国中小航运企业融资环境,拓展中小航运企业的

融资渠道,成为关系到中小航运企业生死存亡问题的重中之重。有数据显示,中国航运企业中,中小企业占比98%,船舶艘数占比93%,运力吨位占比60%,运量占比55%。因此可以说,只有中小航运企业得到较好的生存和发展,才能够帮助整个航运业步入有序竞争、共同进步的良性局面,也才能帮助航运业以更快的速度适应市场的需求,迎接“一带一路”新形势下的机会和挑战,为“一带一路”新战略保驾护航,推动“一带一路”战略的实施和推广。

1 我国中小航运企业融资的现状特点

1.1 基于行业背景的航运企业融资现状特点

a. 航运业的特点决定了航运企业融资难、融资贵的状况。航运行业兼具资金密集型与技术密集型的特点,因此与其他行业相比,航运行业对资金的需求量很大^[1]。航运企业融资的核心问题在于船舶融资,随着造船技术的快速更新和船舶的大型化趋势,船舶造价日益昂贵,使得航运企业靠自有资金难以维持,必须要向银行等金融机构获得资金。由于海上运输的各种不可控因素较多,使得航运业具有风险较高且投资回收期较长的特点,而金融机构出于趋利以及风险厌恶的特性,在对航运企业发放贷款时往往会提出各种苛刻的条件,如增加担保条件或提高贷款利率等,因此航运企业相比其他行业的企业而言融资更难,融资成本也相对更高。

基金项目:广州国际金融研究院2015年第二批战略性课题(GF1152B04)

作者简介:杨易(1981—),女,副教授,博士研究生,主要从事航运金融研究。E-mail:286736130@qq.com

通信作者:周雯雯(1985—),女,讲师,博士研究生,主要从事航运金融研究。E-mail:151204099@qq.com

b. 航运市场持续低迷使得航运企业融资愈发艰难。自2008年末金融危机爆发以来,国际航运市场持续低迷。近年来,有着全球航运风向标之称的波罗的海干散货指数(BDI)持续走低,2016年2月,BDI报收290点,成为BDI设立30余年来的历史最低纪录。虽然航运业不景气,但是由于船舶的制造周期较长(2年左右),仍然有大量在近期建造完成的船舶进入市场,导致运力严重过剩。而国际经济环境的不景气,贸易量的减少,特别是大宗商品交易量的减少,导致航运需求相对不足。运力需求的不足和供给的过剩,带来的结果是运价的减少——为了勉强维持,很多航运企业只能打起价格战,集装箱运价跌至低位。即便如此,仍有众多航运企业陷入财务困境,大量企业倒闭或进入破产保护。航运企业较差的财务状况,使得众多金融机构在寻找融资方时纷纷避而远之。

1.2 基于金融环境的中小航运企业融资现状及特点

a. 金融体系的二元特征使得中小航运企业融资处于不利地位。我国市场经济体系和金融体系在发展过程中呈现出明显的二元特征,具体表现在经济体系分化为大型国有企业集团为代表的国有经济体系和以民营中小企业为代表的私人经济体系,而金融体系也相应地分化为以国有控股银行为代表的正规金融机构和以民间借贷为主的民间金融机构。这种二元特征造成了金融资源分配的严重不均衡,正规金融机构往往对国有经济体系较为青睐,对民营中小企业等弱势群体有排斥心理。据国家统计局抽样调查数据显示,在3.8万家小型、微型工业企业中,能够顺利从银行获得贷款的仅占15.5%。中小企业在正规金融机构难以获得融资机会,只能转向民间借贷,而民间借贷通常以信用贷款为主,其利率比法定贷款利率高,且各项监管不够完善,也为中小航运企业融资带来了高成本和高风险,进一步加重了中小企业融资负担。

b. 银行业面临的严峻形势使得航运企业融资环境进一步恶化。中国银行业监督管理委员会的相关监管数据显示,截至2015年底,我国商业银行全行业不良贷款余额和不良贷款率均有显著提升,如果考虑核销因素,我国商业银行不良贷款率可能已经超过2%。随着不良贷款率的攀升,银行业整体效益增速明显放缓,资产质量严重下滑,净利润增速下降。在银行净利润增速下滑的情况下,高风险的航运业成为银行业规避风险的重点行业。对于航运企业的融资需求,银行的批贷和授信等审核将更加严苛。除了对航运企业高风险的考虑,银行业躲避航运企业的另一个主要原因在于船舶资产变现困

难。船舶融资多使用专用设备、厂房和土地等作为抵押资产,但这些资产要么位置不佳、价值不高,要么残值较低,商业银行难以处置这些抵押资产。船舶融资原本风险就高,在出现风险后还不容易进行索偿,因此商业银行大多对船舶融资顾虑重重。

c. 信贷政策为中小航运企业营造良好的金融环境带来了利好。无论是2016年2月由中国人民银行等八部委联合印发的《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》,还是2015年年初由九部委发布的《关于金融支持船舶工业加快结构调整促进转型升级的指导意见》,均为中小航运企业营造良好的金融环境提供了信贷政策方面的支持。其中《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》中提出要加强金融对船舶行业中优质企业的信贷支持力度,帮助陷入危机但产品有竞争力、有市场的优质企业顺利渡过难关。另外支持金融机构在有效管控风险的前提下,对中小企业流动资金贷款还款方式进行创新,降低中小企业融资成本。而《关于金融支持船舶工业加快结构调整促进转型升级的指导意见》提出要拓宽金融机构融资渠道,加大对船舶出口买方信贷,切实满足优质船舶企业合理资金需求等。

1.3 基于企业特质的中小航运企业融资现状及特点

a. 中小航运企业自身素质的不足导致对外融资时屡屡受挫。中小航运企业由于尚处于成长和发展的初期,没有形成科学完善的现代企业管理制度,往往是家族式的管理模式,各项管理都不规范。特别是财务管理方面,没有完善的财务制度约束,常常会出现账目不清或财务数据失真的情况,导致银行在贷款时难以评估企业的真实经营状况,也为企业的融资带来不利。另外中小航运企业信誉水平不高,在经营陷入困境时一些企业会利用破产保护恶意逃避合同义务,或者干脆携款逃跑,利用法律监管的空白,来逃避法律的制裁。中小航运企业普遍信用等级不高的情况导致对外融资时屡屡受挫,很多企业往往达不到金融机构要求的信用评级标准,因而难以获得融资^[2]。

b. 中小航运企业运营风险较大,使得对外融资时不受优待。中小航运企业规模小,且没有确定的发展方向,往往看到哪个行业赚钱就往哪个行业钻,但由于进入行业时间尚短,对行业的前景预估不准确,因而运营风险相对较大,而较大的经营风险使得银行等金融机构在发放贷款时避之不及^[3]。同时,由于中小航运企业对未来发展没有长远规划,在融资时更多倾向于短期融资,贷款具有金额小、频率

高、时间急、周期短的特点,与大企业相比,银行对中小企业贷款要付出更多的管理成本和信用风险评定成本,因此也影响了银行的积极性。

综上所述,无论是从行业背景、金融环境现状,或者从中小企业自身的特质来看,我国中小航运企业融资现状都不容乐观,可以说,融资难、融资贵已经成为我国中小航运企业融资普遍存在的问题。

2 “一带一路”战略与中小航运企业融资

2.1 “一带一路”战略为中小航运企业带来新机遇和新挑战

a. “一带一路”战略为航运业复苏带来福音。“一带一路”战略的实施,首先是建立在基础设施互联互通的基础上,其中“丝绸之路经济带”将形成横跨太平洋和波罗的海的运输通道,而“一带一路”中的“海上丝绸之路”第一步面向东盟,将中国和东南亚国家临海港口城市串联起来。海上运输网络的建立和完善,将引发这些地区的产业互动与沟通,带来更低的贸易成本。贸易成本的降低和效率的提升也将提高对外贸易的热度,从而为全球航运业创造更多更大的运力需求,为航运业走出经济危机的阴影制造机会^[4]。

b. “一带一路”战略为航运企业走出去以及国际化提供更好的条件。随着“一带一路”战略的逐步实施,中国将走向世界经济舞台的中央,而与“一带一路”战略相关的基建、航运、铁路、金融等行业均将得到长足的发展机会。其中的航运企业,作为推进“一带一路”航运业发展的中坚力量,既是“一带一路”战略的实施者、推动者,也是受益者。航运通道的互联互通和航运网络的逐步扩展,为航运企业走出去奠定了坚实的基础;而丝路基金的建设和亚洲基础设施投资银行的成立,为航运企业国际化提供了良好的金融条件;上海、宁波、广州等地争相建设国际航运中心,也为航运企业国际化创造了更好的政策支持环境和投资环境。

c. “一带一路”战略为中小航运企业兼并重组、做大做强创造良好的环境。在“一带一路”战略的引导下,本着共赢合作的精神,中小航运企业跨地区兼并重组的政策性限制条件将会逐步解除,民营资本的市场准入将逐步放宽,兼并重组后的中小航运企业可以充分利用其在各自区域内累积的人脉和客户优势,共寻发展之路。另外,中小航运企业可以通过转型,与船舶企业结合成联营体,互相利用其在各个专业领域的优势,乘着“一带一路”的春风,携手共同做大做强。

2.2 “一带一路”战略背景下我国中小航运企业融资渠道的开拓

2.2.1 完善原有融资渠道

目前我国航运企业的融资方式主要有债权融资、股权融资和融资租赁。其中,中小航运企业受企业规模和金融市场条件等限制,其融资方式以债权融资、民间借贷融资及一定的信用担保融资为主。债权融资主要以航运企业抵押船舶形式获得银行贷款,银行根据船舶的新旧程度来确定贷款数额,而民间借贷更侧重于家庭式。这些传统的融资方式在过去很长的时间里为中国中小航运企业的建立和发展提供了基本的资金支撑,也是目前中国航运企业资金的重要来源。在经济环境和金融政策持续跟进的背景下,传统融资模式得到改进和创新,仍然是中国中小航运企业发展必不可少的资金来源。对现有融资渠道的完善,一方面持续了中小航运企业发展的金融支持,另一方面也可以推动传统的航运金融向更新的模式发展。

2.2.2 积极参与航运金融创新规划

随着中国经济开放程度的扩大,作为占数量主体的中小航运企业要进一步发挥企业优势,跟上航运金融创新的步伐势在必行。目前我国为推动沿海港口航运中心的建设,相继出台了一系列扶持政策,其中,推动航运金融创新就是重要的内容之一。按照国际航运金融发展的经验,船舶融资租赁、航运衍生品金融等航运金融方式在国际航运业发展中都起到了重大作用。我国一些航运中心在建设的过程中,针对这些航运金融产品的开发也相继出台了政策,因此,数量巨大的中小航运企业在这些政策背景下要积极参与航运金融创新规划,扩大自身的资金来源。

3 新形势下改善我国中小航运企业融资环境的措施

3.1 政府方面

3.1.1 加大财政扶持或进行税收优惠政策

政府和管理部门应充分认识到中小航运企业对整个航运业的主导性地位,以及对区域内提高就业率的积极作用,加大对中小航运企业的财政扶持力度,如发放支持中小航运企业良好发展的专项资金,或在全球石油价格暴涨时出台相关的燃油补贴政策等,在政策层面为中小航运企业创造良好的投资环境。另外政府还应出台税收优惠政策,如原本要减轻航运企业税赋的“营改增”政策,由于航运企业的特殊性,很多进项税额无法开出,难以实现扣减,反而增加了税赋,可以尝试对航运企业实行“营改增”

补贴等措施,以减轻航运企业的负担。另外,还应尽量简化中小航运企业执行免抵税政策时的相关申报手续,以减少纳税成本。各地方政府在积极建设国际航运中心之余,也应对中小航运企业出台一系列减税或免税的鼓励政策,促使中小航运企业更加积极投身于航运业务中,帮助航运市场步入健康理性的运行轨道。

3.1.2 及时发布海运信息,优化航运业运营环境

中小航运企业由于自身资历较浅,往往对行业的前景判断不够准确,容易做出不利于自身发展的错误决策。政府部门应该组织相关行业协会和机构及时发布海运信息,提高国内国际航运运力、运价与景气指数等数据的更新频率,并建立航运风险预警机制,把可能发生的风险及时传递给中小航运企业,帮助中小航运企业做出正确决策,规避潜在风险。另外政府部门还应规范和优化中小航运企业的经营环境,规范行业有序健康发展。相关部门应在行政审批和监管环节尽量减少一些不必要的重复流程,杜绝不规范操作和不合理收费现象,为中小航运企业做大做强奠定良好的行政基础。

3.1.3 建立专项基金帮助中小航运企业融资

在国际上中小航运企业专项基金已有先例,2009年初韩国政府和法国政府先后成立船舶基金,用于向面临财务危机的航运企业购买船舶,或调节现有租船合约,帮助中小航运企业走出困境。而在我国,现有的船舶基金较少,且针对的对象为大型航运企业,但中小航运企业较大型企业而言更需要专项基金的帮助。鉴于中小航运企业对整个航运业的重要支撑作用,可以考虑设立中小航运企业发展专项基金^[5]。专项基金可以购买中小航运企业现有船舶后再转租给中小航运企业,减轻中小航运企业财务压力,维持和保障中小航运企业流动资金顺畅;或用于在中小航运企业贷款时做担保,帮助中小航运企业顺利融资,从而扶持中小航运企业的发展。

3.2 金融机构方面

3.2.1 寻求途径打破金融体系二元特征的弊端

金融体系二元特征的弊端在于需要资金帮助的中小企业难以获得融资,而拥有资金的商业银行也难以把资金贷给未来发展前景较好的潜力型企业,因此应积极寻找途径打破这个弊端,让银行业与中小航运企业在互助中共谋发展。在支持“一带一路”战略的过程中,无论是大型商业银行、股份制银行,或是中小法人银行,均要发展普惠金融。特别是中小法人银行,要充分利用地缘优势,制定灵活的信贷政策,为当地中小航运企业提供及时有效的金融服务。可以考虑对信用评价优秀、发展前景良好的

中小航运企业提供差异化的准入考核,缩短贷款审批流程,也可以尝试向中小航运企业贷款时先以信用方式发放,后补充抵押物或担保等,让企业的融资需求优先得到满足。

3.2.2 推动航运金融创新,以助力中小航运企业融资方式变革

我国航运金融市场尚处于起步阶段,无论是融资渠道的种类还是参与其中的金融机构的数量,与其他航运大国相比较均较少。但在“一带一路”重要思想的引领下,我国航运金融仍有巨大的发展潜力。金融机构应抓住契机,积极探索金融创新,提高服务意识,提升服务质量。一方面可以通过产品创新,探索更适合中小航运企业的融资产品,如船舶租约融资、船舶保税区 SPV 融资租赁、船舶经营性租赁、船舶售后回租、船舶内保外贷等新型金融服务^[6];另一方面可以尝试改变以往的重抵押担保、轻信用担保的融资风险评估方法,以中小航运企业未来的收入作为抵押进行贷款,形成更科学合理的信用风险和市场风险评估体系。商业银行也要转变过去仅作为投资人的身份,可以指导航运企业进行流程调整来提高预期收入,也可以全面监控航运企业的资金流动状况,以保证贷款的安全性。

3.3 中小航运企业方面

a. 提高企业自身素质,形成完善的企业管理制度,增强企业信誉。要改变企业融资现状,中小航运企业首先要从提高企业自身素质着手,逐步完善企业管理制度,特别是要建立规范的企业财务制度,对外提供财务资料时要确保资料的准确和真实有效。要结合商业银行在贷款时审核的指标体系,逐一对自身不足之处进行完善。另外,中小航运企业要特别注重维护企业的信用和信誉,在每一次的合同关系中都要承担好自身的责任和义务,遇到危险不躲避不逃避,只有拥有良好的信誉,才能获得长足的发展机会。

b. 积极有效地控制运营风险和财务风险。中小航运企业要充分了解自身的优势和不足,要对航运市场的总体状况进行全面调查和分析,合理规避运营风险。不轻易涉足自己不擅长的专业领域,稳扎稳打,在专业细分市场先做强,然后再考虑做大。在对外融资时也要充分考虑未来的盈利能力和还款能力,量力而为,坚持融资适度原则,不要因为融资过度承担高额利息而让自己陷入财务困境。只有积极有效地控制运营风险和财务风险,才能真正实现长期持续发展。

c. 团结合作,共同拓宽融资渠道,尝试多种融资方式。一方面是后金融危机下的(下转第21页)

(2): 328-333.

- [8] 谷学明, 王远, 赵卉卉, 等. 江苏省水资源利用与经济增长关系研究[J]. 中国环境科学, 2012, 32(2): 351-358.
- [9] 赵晨, 王远, 谷学明, 等. 基于数据包络分析的江苏省水资源利用效率[J]. 生态学报, 2013, 33(5): 1636-1644.
- [10] RULLI M C, VERONI A, ROSSO R. The water footprint and environmental sustainability of Italian DOP, DOC and DOCG food products [C]//ANTONELLI M, GRECO F. In the Water We Eat. Switzerland: Springer International Publishing, 2015: 229-241.
- [11] ZHUO L, MEKONNEN M M, HOEKSTRA A Y, et al. Inter-and intra-annual variation of water footprint of crops and blue water scarcity in the Yellow River Basin(1961—2009)[J]. Advances in Water Resources, 2016, 87: 29-41.
- [12] HOEKSTRA A Y, MEKONNEN M M. The water footprint of humanity [C]//Proceedings of the National Academy of Sciences. Washington D C: National Academy of Sciences, 2012, 109(9): 3232-3237.
- [13] ERCIN A E, HOEKSTRA A Y. Water footprint scenarios for 2050: a global analysis[J]. Environment International, 2014, 64: 71-82.
- [14] STEEN-OLSEN K, WEINZETTEL J, CRANSTON G, et al. Carbon, land, and water footprint accounts for the Eu-

ropean Union: consumption, production, and displacements through international trade[J]. Environmental Science & Technology, 2012, 46(20): 10883-10891.

- [15] 吴兆丹, 王张琪, UPMANU L. 生产视角下的中国水足迹空间差异研究:基于经济区域分析层次[J]. 资源科学, 2015, 37(10): 2039-2050.
- [16] 吴兆丹, UPMANU L, 王张琪, 等. 基于生产视角的中国水足迹地区间差异:“总量—结构—效率”分析框架[J]. 中国人口·资源与环境, 2015, 25(12): 85-94.
- [17] 张云宁, 袁军, 陈培然. 基于投影寻踪分类法的苏北地区水足迹及用水效率评价[J]. 水利经济, 2016, 34(2): 16-19.
- [18] 张亚雄, 齐舒畅. 2002、2007年中国区域间投入产出表[M]. 北京: 中国统计出版社, 2012.
- [19] 刘卫东. 中国2007年30省市区区域间投入产出表编制理论与实践[M]. 北京: 中国统计出版社, 2012.
- [20] 刘卫东, 唐志鹏, 陈杰, 等. 2010年中国30省市区区域间投入产出表[M]. 北京: 中国统计出版社, 2014.
- [21] 国家统计局国民经济核算司. 中国地区投入产出表2007[M]. 北京: 中国统计出版社, 2011.
- [22] ROSE A, CASLER S. Input-output structural decomposition analysis: a critical appraisal[J]. Economic Systems Research, 1996(8): 33-62.
- [23] 国家统计局. 中国统计年鉴[EB/OL] (2015-09-11) [2017-02-19]. [http://www. stats. gov. cn/tjsj/ndsj/](http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/).

(收稿日期:2016-12-26 编辑:陈玉国)

(上接第4页)

阴影,另一方面是“一带一路”的重要机遇,在这样特殊的时代背景和行业背景下,中小航运企业一定要团结合作,共谋发展。可以组成中小航运企业联合会,推进航运服务业聚集区建设,充分利用中小航运企业经营灵活的优势,优势互补,共同拓展融资渠道,尝试多种融资方式。如资产证券化、信托融资、境外期租等,或邀请货主或银行以参股的方式促进中小航运企业的发展。另外,信誉良好的中小航运企业还可以尝试以众筹或债务置换的方式来获得资金,减轻债务负担。

4 结 语

“一带一路”的战略思想推动国内各行各业走向更大更远的市场^[7],其中航运产业作为为该战略背景中履行政策导向重要行业之一,迎来了更大的发展空间。我国航运产业受发展历史的限制,航运企业的发展处于较低的水平,占主体的仍是中小型航运企业,他们的发展对融资的需求显得更为迫切。无论是政策层面,还是行业以及企业层面,在“一带一路”战略背景下,都应有针对性地形成中小航运

企业金融支持、金融渠道开拓、金融创新规划参与的格局,真正地推动以中小航运企业为主导的中国航运产业更大的发展和腾飞。

参考文献:

- [1] 姜园园. 中小航运企业融资困难原因及对策探讨[J]. 对外经贸, 2013(2): 100-101.
- [2] 毛修银, 余思勤. 基于信息不对称的中小航运企业船舶融资问题分析[J]. 上海海事大学学报, 2012(12): 70-75.
- [3] 裴红轩. 中小航运企业融资方式的思考[J]. 航海, 2015(5): 74-76.
- [4] 马泽华. 一带一路与航运业的机遇[J]. 中国远洋航务, 2015(12): 30-31.
- [5] 孙文, 章雁. 化解中小航运企业融资难的对策研究[J]. 交通财会, 2012(7): 4-8.
- [6] 田剑英, 章云龙. 船舶融资租赁及航运企业资金困境摆脱:宁波证据[J]. 改革, 2012(8): 133-140.
- [7] 真虹. “一带一路”为中国航运大发展带路[J]. 中国远洋航务, 2015(11): 2.

(收稿日期:2016-12-13 编辑:胡新宇)