

泰州船舶制造业转型升级的融资问题研究

朱鸿翔

(泰州职业技术学院 经济与管理学院, 江苏 泰州 225300)

摘 要:泰州既是我国重要的船舶生产基地,也是国家确立的金融支持产业转型升级改革创新试验区。要实现泰州船舶产业的转型升级必须提升船舶企业高技术和高附加值的船舶生产能力,制定行之有效的融资政策,对现存的小而散、重复建设的造船企业进行市场化兼并,形成规模化经营。可采取建立船舶产业投资基金,推进跨境融资;设立船舶企业财务公司,开展资金池业务;鼓励金融机构提高对船舶企业的信贷支持等举措,解决泰州船舶业的融资问题。

关键词:泰州;船舶制造业;转型升级;融资

中图分类号:F407.474

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2018)01-0018-04

0 引言

江苏省泰州市是国家确立的金融支持产业转型升级改革创新试验区,金融支持产业转型升级的实验有必要选取与金融发展高度相关且相辅相成的产业来进行。从国际经验来看,伦敦发展早期由于航运业务的集聚引发对金融的巨大需求,在航运金融市场的发展过程中,金融机构不断创新,针对航运市场积累起丰富的技术和经验,时至今日,伦敦仍然是世界航运中心和金融中心。泰州作为我国重要的船舶生产基地,一方面,重点船舶企业在转型升级方面已有成果,不仅表现为高技术高附加值产品以及节能环保新一代船型在建数量的增加,还在海洋工程装备方面初现规模;另一方面,近年来泰州船舶行业产值、主营业务收入、利润虽然增长幅度不高,但总体上仍高于全国和全省船舶行业的平均水平,具有相对比较优势。泰州船舶业具有产业基础好、资金需求大、转型升级要求急、与金融产业互动强等特点。因此,在建设金融支持产业转型升级改革创新试验区的过程中,做好船舶业的融资政策探索就兼具了理论和实践的双重意义,能够助推船舶制造业的转型升级。

1 问题的提出

2008 年金融危机使得全球经济发展态势持续低迷,国际贸易量下滑严重,大宗商品市场有效需求不足,运价下跌,并连锁引起船舶市场的需求大幅减少。泰州作为长三角地区主要的船舶生产基地也不可避免受到较大影响。具体而言,从 2016 年该市三大造船业指标来看,造船完工量全市为 98 艘,719.4 万载重吨,较 2015 年增长 4.8%(全省下降 9.9%,全国下降 15.6%),占全省的 48.2%、全国的 20.4%。(去年同期占比分别为 40.3%和 16%);新承订单量全市为 41 艘,322.5 万载重吨,同比下降 38.1%(全省下降 65%,全国下降 32.6%),占全省的 76%、全国的 15.3%;手持订单量全市为 269 艘,1 735.2 万载重吨,同比下降 22.1%(全省下降 31.4%,全国下降 22.1%),占全省的 44.7%、全国的 18.1%。总体来看,2016 年泰州市船舶产业指标虽然有较大程度下降,但与其他地区相比,好于全省以及全国平均水平,且各项指标总量仍然处于全省的绝对优势地位。

从泰州船舶产业整体发展来看,当前急需解决的问题包括:积极推进产业转型升级,提升高技术和高附加值的船舶生产能力,制定有效的融资政策,解决船舶制造业融资难的问题;对现存的小而散、重复建设的造船企业进行市场化兼并,形成规模化经营等。

收稿日期:2017-12-12

基金项目:泰州职业技术学院 2017 年度科研课题(TZYKY-17-13)。

作者简介:朱鸿翔(1980—),男,江苏泰州人,泰州职业技术学院经济与管理学院讲师,硕士。

2 船舶企业融资面临的困难

2.1 造船业结构性产能过剩突出,融资要求高

目前,我国造船业产能过剩问题严重,超过60%的产能集中在生产散货船和油船等常规船舶。由于大宗商品市场交易持续走低,BDI(波罗的海综合运费指数)随之频频创出新低,对于散货船的需求也急速下降,造船业结构性产能过剩问题十分突出。船舶产业一直因为资金需求巨大、违约风险高以及资产负债率较高等原因而被银行惜贷,自从被列入产能过剩行业后,银行贷款意愿进一步降低。一方面银行给船企设置了较高门槛,对资产负债率、抵押担保物、担保条件等要求比较严格;另一方面,银行在提供风险控制组合措施方面又缺乏专业支撑,无法提供既能使船企得到融资,又能使金融机构风险最小化的两全之策。

值得注意的是,买方市场的出现使得船东首付比例意愿降低。从泰州船舶市场目前情况来看,首付一两成的情况较为普遍,首付三成情况的已不多见,这和需求旺盛时首付比例曾经达到50%至80%的情景大不相同。船企在先期生产时需要进行大额垫付,资金压力很大,加之造船周期长,成本高,资金链极易断裂,银行放贷积极性普遍不高。更为严重的是,船舶制造业进入寒冬后,很多银行已经不愿开具退款担保,而没有退款担保导致很多船东根本就不愿意签约购船,形成了恶性循环。

2.2 造船业融资渠道单一,融资成本高

信贷市场、证券市场和租赁市场是船舶制造业融资的三大市场。目前银行融资信贷紧缩,船舶租赁速度降低,资本市场的船舶融资途径还不健全,包括债券融资、股权融资等新途径所占份额非常之小,2008年金融危机甚至使泰州船企被迫推迟上市,三大市场均出现了融资困难。泰州市船舶业的融资体系历来以传统的间接融资为主,最主要的融资来源是银行贷款。从授信对象来看,新扬子、新时代、三福、口岸等4家重点船企获得的银行融资占全行业的82.54%,显示出非常高的信贷集中度。^[1]贷款融资的方式有着较明显缺陷,不仅融资金额受到限制,到期必须还本付息的方式也使船企面临较大的融资风险,且这种途径很容易受到货币、信贷等政策的影响。在船舶业陷入不景气之后,商业银行纷纷收紧贷款和保函审核,过长的授信审批流程和审批时间使得船舶业的融资难度进一步加大,很多银行不再提供抵押贷款。

如果船企采用境外融资方式则需要签署大量的法律文件,船企不仅需要聘请律师帮助其与银行谈判,而且船舶在建期间也要与银行保持沟通,谈判难度大,花费时间长。境外融资要求船企对不同国家的财务、金融、法律等方面的知识有较好的掌握,这无形中成为跨境融资的另一大障碍。^[2]

2.3 融资机构专业评估人员缺乏,抵押贷款难行

西方国家的金融机构在选择给船舶企业贷款时,往往会与船舶经纪人、船级社等专业机构开展合作,跟踪了解船舶在设计、制造直至交货各个阶段的基本情况,以减少贷款过程中的市场和财务风险。我国的金融机构目前的专业化程度相对还较低,进行信贷评估时也很难做出针对船舶行业的操作标准,导致当前部分效益较好的船舶企业也无法顺利融资,对于泰州这种地级市的金融机构而言更是缺乏熟悉船舶业的专业人才。由于我国相关配套法规制定的滞后,造船企业资产负债率本来就比较,而能够用于融资抵押的资产少,如果以在建船舶作为抵押物其价值的核定又比较困难。因此,船舶抵押贷款、船舶按揭贷款以及在建船舶抵押贷款等方式的推行也并不容易。

2.4 船舶融资租赁刚起步,相关业务不健全

船舶融资租赁是国际上重要的造船融资方式,但是营改增后该种方式下金融租赁公司在船舶融资租赁活动中需要按照17%的税率缴纳增值税,这使得船舶融资租赁成本甚至高出同类银行贷款。就具体业务开展来看,中国船舶融资租赁也才刚刚起步,我国目前主要采用的是以使用设备为目的的简单融资租赁,转融资租赁、合成租赁和风险租赁等方式采用不多。从泰州船舶业的信贷产品来看,仍以流动资金贷款、保函、银票等传统产品为主,部分商业银行虽表示正在谋划开办出口买方信贷、融资租赁、海外代付、内保外贷等金融产品,但也尚在起步阶段。

3 船舶企业融资的对策建议

3.1 鼓励多方融资,建立船舶产业投资基金

2016年12月,泰州市颁布《泰州市产业投资基金管理暂行办法》,首期将形成50亿元的母基金,其中除

财政出资 5 亿人民币外,面向其他金融机构募集资金共 45 亿元,形成产业投资母基金。高技术船舶及海工装备产业作为泰州的三大主导产业之一,将设立市场化子基金,船舶产业基金可以集合产业资本、社会资本、金融资本对船舶企业共同形成有效支持,以少量的政府投资撬动更多的民间投资将会是一个典型的融资办法。未来的船舶产业投资基金将交由专业的基金管理人运作,专项投资于船舶产业,并给予投资人及时合理的回报。船舶产业基金具有稳定性、长期性、专业性、债权性和间接性的特点,在政府政策支持、投融资范围、决策机制、运作方式上都会有自己的特色。

3.2 加大金融机构对船东的融资力度,推进跨境融资

国际航运市场上运输价格过低使得船东资金压力极大,直接影响到了船东接船的意愿。2016 年泰州部分船厂散货轮的交付也受到了不利影响,少量散货船出现船东要求延迟交付的情况。面对此情形,泰州市金融机构应当与船企展开密切合作,推进银团贷款、保理、福费廷等融资产品的创新,为境内外船东提供多样化的融资服务,这样一方面可以有效化解国内过剩产能,另一方面能够使船企的经营状况得到明显改善。此外,泰州作为 12 个国家级船舶出口基地中排名第一的城市,应当抓住金融试验区的机遇,争取央行支持开展跨境融资业务。选取区域内部分金融机构开设人民币境外借款业务,充分发挥人民币出口信贷、对外担保、出口信用保险等金融工具的功能,推进各类债券、基金等直接融资,扩大船舶出口的人民币结算业务。

3.3 鼓励船舶企业设立财务公司,开展资金池业务

对于大型的船舶企业,可以鼓励其向人民银行申请批准,在集团下设立为本集团成员企业提供配套金融服务的非银行金融机构,也就是财务公司。财务公司能够增强船舶企业的融资能力、提高集团内部资金的使用效率。通过将企业资金集中于财务公司,船舶集团在使用资金时就能够及时调拨,而财务公司将集团内企业的资金需求汇总起来向金融机构融资则可以有效降低融资难度和融资成本。

在财务公司的框架内,应当鼓励船舶企业导入资金池业务。资金池是用于企业间资金管理的自动调拨工具,其主要功能是实现资金的集中控制,船舶企业可以在银行开立不同层次的母、子账户,根据集团内部不同企业的资金状况实现母子账户资金的拆借和调拨,这样既可以通过将公司内部的融资利率设置为低于人民银行贷款利率而减少利息支出,又能够将盈余资金在子账户中划转,用来资助其他现金短缺的企业,从而更好地管理和控制过剩的流动资金。商业银行应该充当船企的专业指导,帮助其完善财务管理。

3.4 支持船舶企业的兼并重组,利用好债转股方式

在国内造船产业已被列入产能过剩行业的背景下,普通船舶企业已经很难再获得国家的政策性扶助。部分中小船舶企业面临经济周期下行和结构调整的双重压力,维持生产经营难度较大。因此,政府应该在风险可控的前提下鼓励银行业金融机构支持船舶企业的兼并重组,具体的鼓励措施可以包括地方政府的财政贴息、设立并购基金等等。对于少数经营确实困难的船企,银行作为债权人也可以考虑债转股的做法,这样既可以帮助企业减轻还债压力,也可以使银行将债权转为股权,避免因船企破产倒闭而出现大量呆坏账。

3.5 鼓励金融机构提升专业水平,提高对船舶企业的信贷支持

金融机构要着力提升专业技术水平以及创新能力。以在建船舶抵押贷款项目为例,在实践操作中由于申请贷款时在建船舶还未成型,船舶企业无法提供船名和相关参数,银行往往不愿意接受在建船舶作为抵押物。因此,如果能够把利用在建船舶做抵押向银行融资的方法真正落实到位,就可以成为解决船舶企业融资难的一个途径。这需要金融机构具有较好的专业技能,能够对船舶企业进行详细的风险评估,制定出切实可行的在建船舶抵押贷款办法,建立起在建船舶贷款的贷前风险管理和贷后审查机制,在船舶建造过程中动态监控和防范财务风险。

3.6 鼓励多方合作,降低融资的市场和财务风险

金融机构要借鉴国际同行的先进经验,与船舶经纪人、中国船级社等中介机构开展合作,借助他们的专业知识对船舶企业进行合理准确的评估,并以此作为融资贷款的参考依据,降低船舶融资的市场和财务风险。^[3]金融机构与中介机构的合作能够实现两个目标:一是金融机构可以利用中介机构提供的船企对于金融产品的需求信息,开发针对性的金融产品,这种有的放矢的产品开发能够降低成本和风险;二是银行可以通过中介机构提供的信息更全面地把握船企的生产经营状况,降低融资过程中的调查成本。基于此考虑,相关

方既要实现金融机构内部的技术突破,也要在泰州发展相应的船舶业中介服务业务。

3.7 培育船舶企业上市,支持企业发行股票和债务

总体来看,泰州虽然有部分上市船舶企业,但数量仍偏少,如扬子江船业集团公司曾于2007年在新加坡上市,成为中国首家在新加坡上市的造船企业。通过证券市场募集资金不仅资金来源有保证,还能促进船企规范公司治理,倒逼企业转型升级。对于中小船舶企业,政府可以鼓励和引导他们在新三板或其他区域性股权交易市场进行融资,帮助他们拓宽融资渠道。此外,金融机构要开发适合船舶企业发展需要的债券,船舶企业可用自身不动产或动产作抵押,也可由第三人作担保发行公司债券、短期融资券及中长期票据等。^[4]

3.8 鼓励船舶业金融产品创新,提高金融机构服务水平

政府可以采取税收优惠或是补贴的方式,鼓励金融机构开展船舶业金融产品的创新,提高金融机构的积极性。鼓励泰州金融机构与外资金融机构在船舶融资市场开展合作,对于国外已经成熟和风险可控的金融产品可以择优引进,通过中外合作提高中资金融机构的技术和服务水平。在金融产品创新的过程中,商业银行应当转变风险管理理念,尽管当前船舶行业低迷,风险较大,但是管理风险核心理念是风险和收益相匹配,而不仅仅只是一味地规避风险,要在创新金融产品时同步开发新的风险管理技术。

4 结束语

经济发展进入新常态后,全国产业结构都面临转型升级的问题。泰州建设金融支持产业转型升级改革创新试验区已经成为国家级创新试验区,为了在试验中能够取得可推广、能应用的有益经验和启示,大力促进作为船舶生产基地和金融试验区连接点的船舶金融就具有十分重要的意义。政府、金融机构、船舶企业需要通力合作,既要从宏观上重视金融风险防范,加强对经济周期和区域经济的研判,又要从微观上注重引进和培养专业人才,积极推进产品创新、服务创新和体制机制创新,实现船舶业与金融业的双赢。

参考文献:

[1]范依澄,薛洋洋.对泰州金融支持船舶工业发展的调查与思考[J].时代金融,2016,(12):53-54.

[2]陈轶,陈汉发.关于船舶融资中的法律问题[J].武汉交通职业学院学报,2004,(1):27-28.

[3]陈成丽,王晓萍,敖凤龙.浙江船舶融资发展现状研究[J].港口经济,2012,(4):40-43.

[4]杨健,韩立新.全球经济危机下我国船舶融资租赁所面临的风险与对策研究[J].科学与科学技术管理,2010,(6):182-186.

(责任编辑 范可旭)

Research on Financing Problem of Transformation and Upgrading of Taizhou Shipbuilding Industry

ZHU Hong-xiang

(Institute of Economics and Management, Taizhou Polytechnic College, Taizhou 225300, China)

Abstract: Taizhou is not only China's important shipbuilding base, but also a state pilot area of transformation, upgrading, reform and innovation of financial support industry. To promote transformation and upgrading of Taizhou shipbuilding industry, the shipbuilding capacity of shipbuilding enterprises characteristic of high technology and additional values shall be promoted; effective financing policies shall be formulated; a market-based merging of existent small and scattered repeatedly-constructed enterprises shall be made to realize scale operation. It proposes establishing shipbuilding industry investment funds, promoting cross-border financing, setting up ship enterprise financial companies and carrying out fund pool business and encouraging financial institutions to enhance their credit support so as to solve the financing problems of Taizhou shipbuilding industry in transformation and upgrading.

Key words: Taizhou; Shipbuilding industry; Transformation and upgrading; Financing