

上海发展航运金融的 SWOT 及其路径分析

查贵勇 高峰

摘 要: 随着上海建设“金融中心”和“航运中心”战略的深入实施,对上海发展作为金融业和航运业联接纽带的航运金融业提出了迫切要求。因此,本文对上海发展航运金融业进行SWOT分析,并结合世界主要港口发展航运金融的经验,提出上海发展航运金融的路径选择和政策建议。

关键词: 上海; 航运金融; SWOT; 路径选择

中图分类号: F832.7 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2010)06-0003-08

从国家推进上海“双中心”建设的《意见》中明确提出大力发展航运金融服务以来,上海航运金融建设正式迈出步伐。但上海航运金融仍处于初级阶段,如何发展、推动航运金融建设成为刻不容缓的课题。本文主要对上海发展航运金融进行SWOT分析,并借鉴国外港口发展航运金融的运作模式、政策制度、风险及防范等经验和教训,提出上海发展航运金融的路径选择和可行性建议。

一、航运金融内涵分析

航运金融是指航运企业运作过程中发生的融资、保险、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的总称。

航运金融的业务主要包括:海上保险、船舶融资、资金结算、航运价格衍生产品等;从事航运金融的主体主要有航运企业、港口、造船厂、银行、保险公司、证券公司、商品及衍生业务的经销商、金融租赁公司等机构。

航运金融的出现是由航运业本身特点所决定的。航运业是资金密集型产业,投资额大,回收周期长,风险系数高,航运企业很难依靠自身力量进行投资,需要借助一定的外部力量为其提供庞大的资金支持。航运金融的出现可以解决航运企业资金不足和风险等问题。航运金融中的融资业务能为航运业提供巨大的资金支持;海上保险能使航运企业合理地规避海上运输的巨大风险。

航运金融是联结“金融中心”和“航运中心”的有效纽带,是上海率先转变经济发展方式的重要突破口。当前,上海国际航运中心建设已进入一个新阶段,迫切需要建

收稿日期: 2010-05-07。

作者简介: 查贵勇(1978—),安徽泾县,上海海关学院副教授,经济学博士,研究方向:国际贸易和投资。

立与其相配套的航运金融服务产业,形成航运金融集聚区。

二、上海发展航运金融的SWOT分析

要提升上海航运金融服务的发展,就必须对其所具有的优势和劣势、所面临的机遇和挑战进行分析,为提出建议奠定理论和实践基础。

(一)上海发展航运金融的优势(S)分析

1.上海航运要素充足和航运产业优势明显,为航运金融发展提供需求要素 近几年,上海港的货物吞吐量与集装箱吞吐量都名列世界前茅。上海的造船业发展迅速。其中,外高桥造船有限公司2009年造船总量突破600万载重吨大关,占中国造船总量的15%,跻身世界造船业前三强,上海同时拥有雄厚的海洋产业。2009年上海有国际货运代理企业近4800家;上海船舶企业及公司1018家。^①据统计,全球最大的前20家班轮公司都在上海设立分支机构和办事处,劳氏船级社也在上海设立代表处。这些都为航运金融的发展提供了需求基础。

2.上海金融业日益发展壮大,为航运金融发展奠定供给要素 据2009年《上海市国民经济和社会发展统计公报》,2009年全市共有各类金融单位787家,其中银行业132家、证券业93家、保险业307家;2009年末,在沪经营性外资金融单位数达到170家。2009年上海各类金融市场(不含外汇市场)年成交量256万亿元,比上年增长41.7%;2009年上海保险业原保险保费收入665.03亿元,比上年增长10.8%,占全国比重为5.97%。总之,上海金融业的发展为上海航运金融发展提供了供给要素基础。此外,2007年成立上海金融仲裁院,标志着上海已引入国际通行的解决争端机制,使航运金融发展具有了制度保障。

3.国内金融机构不断探索给上海航运金融业发展累积经验 中资银行对发展航运金融的重视程度高于以往任何一个时期。如交通银行率先提出突出航运金融服务特色,并组建了航运金融部;中国银行上海市分行成立了国际航运金融服务中心;工商银行上海市分行正积极筹划建立专业航运金融平台,将在沪成立专业的航运金融服务队伍,联合总行航运金融产品设计及工银租赁等部门,在上海成立专业化分支服务机构。可见,国内外金融机构的稳步探索航运金融业务都为上海发展航运金融累积其丰富经验。

(二)上海发展航运金融的机遇(O)分析

1.世界航运中心转移,给上海航运金融发展提供国际机遇 2009年世界十大集装箱港排名中,亚洲占据9个,而中国占据6个,传统欧美著名港口仅鹿特丹港仍排名第十位。虽然目前国际航运的相关服务业务(如船舶注册、管理、买卖、融资、保险、仲裁等)中心仍然在欧洲。但国际航运业务的重心正在不断地由欧洲转至亚洲,亚洲正需要一个能为船东及船舶管理者提供包括金融服务在内的一站式服务的航运中心。上海正凭借其世界第一大货运港口、世界最大的港口机械制造基地、世界第二大集装箱港口的优势承接国际航运服务业的转移而蓄势待发。

2.不断凸显的港口辐射效应,为上海发展航运金融提供国内内部机遇 上海港建设以来,随着产业结构调整 and 长三角区域一体化建设,上海港具有的经济集聚和辐射效应日

益明显。如《上海统计公报》显示:2009年上海关区进出口总额5154.89亿美元,上海市进出口总额仅2777.31亿美元,其差额2377.58亿美元是其他省市通过上海港口而进行的进出口业务,进一步体现出上海港所具有的集聚和辐射效应。此必将为上海发展航运金融提供良好的国内内部机遇。

3. 中国沿海、沿江区域发展战略,为上海航运金融服务提供国内外外部机遇 近年,国务院陆续通过了一系列沿海区域发展战略,包括《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业,建设国际金融中心和国际航运中心意见》、《深圳综合配套改革试验总体方案》、《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》、《江苏沿海地区发展规划》、《辽宁沿海经济带发展规划》、《皖江城市带承接产业转移示范区规划》等,其实施将带动相关港口、临港工业、航运业和金融业等迅速发展,为上海航运金融发展提供国内外外部机遇。

在长江干线航道整治项目上,继2008年开工建设一批长江干线航道整治工程后,2009年5月国务院批准《长江干线航道总体规划纲要》,规划到2020年国家将投入430亿元用于长江干线航道建设,其中300亿元用于航道整治。在长江黄金水道建设发展现代长江航运的过程中,上海港进一步加强与长江流域港口的合作,如与宜宾、重庆两港签订了集装箱码头项目投资协议;投资4.4亿元建设年通过能力30万标箱的九江港城西港区集装箱码头;投资2.4亿元建设的九江港物流园区已于2008年底顺利投入运营。目前,上海港已在长江沿线投资各类合资公司20余家,业务范围辐射长江沿线所有省市。2009年5月,沪鄂交通主管部门确定共同推进长江黄金水道建设的目标、任务,签订关于加强沪鄂航运业交流与合作的框架协议,为上海航运中心建设奠定坚实的产业基础。

综上所述,沿海、沿江区域经济的发展,必将增加对航运服务的需求,推动航运业的发展,从而进一步扩大航运金融业的发展空间和潜力。

(三)上海发展航运金融的劣势(W)分析

1. 金融服务机构发展滞后导致航运金融供给不足 航运金融业是一个综合性产业,每项业务都不是单一机构所能完成的,要涉及很多的服务机构。如船舶融资中的融资租赁业务,涉及到船舶检验、船价评估、海事登记、法律、会计、审计等各个环节。目前,上海仍处于航运体系的下游位置,其主要业务停留在码头、仓储、货运、报关、物资供应等港口服务业。相关服务机构发展滞后,在一定程度上制约航运金融的发展。具体体现在如下方面:

(1)上海船舶保险业的发展不成熟,经营船舶保险的中介机构少,国际化网络较少,从而导致其在风险管控上的能力不高,无法及时提供理赔。

(2)上海缺少再保险机构、中介服务机构发展滞后。航运金融发展所需要的保险经纪、保险公估、法律、会计、船舶检验等各类中介机构发展不够,无法提供专业化服务。航运业是全球性行业,航运企业可在世界范围内选择成本最优、服务质量最好的机构为自己服务,整个航运金融机构是在全球范围内竞争。由于上海的金融机构知名度和专业化服务水平同国外著名的金融机构相比差距较大,而且国外一些政策、法律、法规更有利于航运金融机构,许多企业倾向于选择国外知名的机构,业务外移趋势明显,上海航运金融机构面临激烈的竞争。

(3)上海金融机构对具有发展前景、信用良好的造船企业、航运企业等信贷支持仍不

够,从而造成船舶融资等问题。此外,我国银行内部缺少具有相关海事、船舶和海商法知识的专业技术人才,大大限制了银行船舶融资业务的开展。

2. 航运金融机构规模小、相关衍生产品匮乏导致航运金融需求不足 据统计,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3 000亿美元、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1 500亿美元、海上保险市场规模约250亿美元。2009年上海在全球航运金融市场的份额不足1%,差距显而易见。上海与伦敦、新加坡、香港等国际公认的航运中心城市相比差距颇大。

3. 法律与政策环境不明确,导致上海航运金融发展缺乏制度保障 世界航运中心和金融中心发展实践证明,除需要政府大力支持外,高度自由、监管完善的法规环境亦是其发展不可缺少的要素。相比而言,上海航运金融在政策、法律建设方面还存在差距,如航运保险法律法规不完善、审理航运保险案件仍有疏漏及不足之处,尤其是在财税体制方面受到极大的政策制约。

4. 航运金融方面人才匮乏,导致上海航运金融发展缺乏人力资本保障 航运金融是一个涉及航运、金融、法律等多方面的产业,对从业人员的要求较高。但目前我国航运金融从业人员的素质参差不齐,如上海地区对航运金融方面的人才培养还处于起步阶段,从事航运金融机构的管理人员中既懂保险,又懂外语、贸易、航运、海商海事、国际法律公约和惯例的复合型人才极其匮乏,不能适应航运金融业务发展需要。

(四)上海发展航运金融的威胁分析(T)

1. 周边国家和地区打造国际金融中心 and 航运中心所产生的威胁 自20世纪80年代开始,随着世界经济重心逐步向亚太地区转移,新一轮国际金融中心布局战略性调整亦逐步趋向于亚太地区。在此背景下,亚洲诸国纷纷提出建设国际金融中心的战略目标,举国之力竞相建设国际金融中心,以争夺新一轮发展中经济制高点,如新加坡通过打造全球财富管理中心争取国际金融中心一席之地,韩国的首尔和印度的孟买都计划到2020年建成与伦敦、纽约并驾齐驱的全球金融中心,阿联酋的迪拜则借助国际石油价格暴涨和大量石油美元通力打造国际金融中心等,都使上海国际金融中心建设面临日趋白热化的外部威胁。

上海航运金融发展除受到周边国家和地区国际金融建设的威胁外,还受到相关周边国家和地区国际航运中心的威胁,如进入全球国际航运中心竞争力指数排名50强的东京、香港、新加坡、釜山、高雄等港口。此外,在国际航运中心建设中,中国仅位列新兴方阵,所承受的威胁和挑战都很大。^②

2. 国内其他城市金融中心和航运中心建设带来的威胁 为承接国际金融业转移,发挥金融业发展对经济发展的促进作用,中国国内除上海外,还有诸多城市都在打造国际性或区域性金融中心,如北京、天津、南京、大连、深圳等都提出建设国际金融中心,对上海国际金融中心建设形成威胁。

为充分发挥港口经济所具有的经济集聚和辐射功能,目前国内诸多城市都提出打造国际性或区域性航运中心的战略,特别是进入“全球国际航运中心竞争力指数”排名前50强的天津、大连、广州、深圳、宁波、青岛和厦门等城市。在这些港口城市中,排名2009年世界集装箱吞吐量前十甲的深圳、广州、宁波、青岛等港口航运中心的建设战

略,更是对上海国际航运中心建设形成直接威胁。

三、国内外航运金融发展的经验借鉴与启示

上海在航运金融发展方面属于后起之秀,要抓住世界航运金融发展趋势、推进“国际金融中心”和“国际航运中心”建设,就必须借鉴世界其他国家、地区和城市发展航运金融的经验和教训,以创造较大的后发优势。

当前,航运金融发展较为迅速的城市有伦敦、纽约、东京、新加坡,而国内则有香港、天津、大连等。通过总结和借鉴著名港口城市发展航运金融的经验和教训,并与上海实际发展情况进行比较,以便为上海航运金融的发展提出合理建议。综合考察国内外著名港口城市航运金融发展历程,大致可归纳出如下发展经验。

1. 大力发展航运服务业,以创造航运金融发展的必要条件 航运金融服务环境的建设是行业金融业发展的必要条件。在国际航运历史上,香港航运业起步时间晚于伦敦,但早于上海。比较上海、香港和伦敦的现代航运服务业产业链可发现:上海航运服务业主要集中在产业链下游(如码头、仓储、货运、报关、物资供应等港口服务业),而香港各功能均具备,中游较强(如货物运输、船舶租赁、拖船作业等海运业),伦敦强项则在上游(如航运交易及其服务业)。该现象显示出各航运中心的发展历程,从下游产业起步,等至成熟期则集中于高增值的上游产业,但仍然通过转型适当地保留中下游产业,以满足各方面不同的需求。因此,上海国际航运中心发展应大力发展上游服务产业。

2. 创新融资方式以缓解航运金融发展的资金瓶颈 在船舶融资方面,德国的KG(Kommanditgesellschaft 有限合伙公司)模式值得借鉴。KG意为两合公司,是指合伙人通常会投入少量的自有资金,然后通过募集方式吸引有限合伙人的资金,发起设立一家专门拥有新船的有限合伙公司,通过自有资本的投入,再加上银行债权融资,获得新船;新船投入运营后获得的收益,在支付营运成本和偿付贷款本息后,可以发放红利。上海也可采用这个方法,由租赁公司作为一般合伙人,募集和管理资金。由承租人提出船舶资产的需求并实际经营管理船舶资产。承租人支付的租金是租赁公司发起的合伙公司的收益来源。从整体结构来看相当于由租赁公司作为一般合伙人募集优先合伙人的资金并由租赁公司作为中介对承租人的委托租赁。在融资模式上引进KG模式,也可以说这种方式是以KG为融资模式的杠杆租赁。

3. 选择合适的本土化港口管理模式 国外自由港的管理模式大致可分为私人企业经营管理模式,政府机构经营管理模式,政府、国有企业和私营企业三方共同经营管理模式(表1)。

表1 国外自由港管理模式分析

模 式	主要特点	典型港口
私人企业经营管理模式	经营管理市场化,效率高	中国香港
政府机构经营管理模式	投资量不高,效率低下,增加政府负担的同时,也影响港口竞争	蒙罗维亚港 (现已改革)
政府、国有企业和私营企业三方共同经营管理模式	打破国家或政府单独经营港口的管理模式,减少国家直接参与港口的经营管理	日本、中国台湾 新加坡

数据来源:根据颜艳艳、张明香《国外港口管理模式探讨及对我国港口体制改革的启示》整理

而得, www.studa.net, 2007年1月18日。

在此3种自由港管理模式中,三方共同经营管理是最为普通的模式,此模式既可集国内各种特殊区域各项优惠政策于一体,又能减少国家在港口经营管理中的直接参与,充分发挥市场的功能。

四、上海发展航运金融业的合理化建议

目前,上海建设国际航运金融新高地的设立目标、努力方向包括:到2020年上海的船舶融资规模和航运保险费规模在世界同类市场的份额争取超过5%,使全球从事船舶融资的前十大银行在上海具有专业从事航运金融的分支机构,使上海本土的船舶融资专业银行和航运保险专业公司跻身世界前30强,使上海从事航运金融专业人员占全市金融从业人员的比例接近10%,使上海船舶融资和航运保险业基本形成覆盖全球主要航区的服务网络,使上海从事航运金融教育的院校和培训基地达到世界一流水平,使上海航运金融业的法治等软环境达到世界先进水平。根据该规划,结合上海航运金融发展的SWOT分析,并借鉴国内外发展经验和教训,提出上海发展航运金融的可行性建议。

1. 加快上海金融服务业发展,为航运金融建设打好扎实基础 国外航运金融业发展经验显示,只有发展高质高效的服务产业,才能满足航运金融业务对服务业的需求。但上海港服务业重心仍停留在如码头,仓储,货运等下游产业。因此,上海应在港口服务业发展成熟的基础上,拓展中上游服务业,如进一步推进航运服务业聚集区的建设,提供船舶注册与买卖、航运交易、海事保险、融资等服务,构成一个互补互动的服务平台,培育具有国际影响力的骨干金融机构和航运企业,以吸引国际著名银行的分支机构和国际结算中心落户。

与此同时,要大力发展航运保险市场,我国目前的航运保险税负较高,上海应积极争取各方支持,拓宽营业税减免范围,加大防灾防损费用在保险公司所得税前扣除比例;在外汇监管方面,还存在着一些影响航运保险发展的因素,上海将力争与相关部门研究优化港口综合环境,明确保险公司所需对外可按需购汇,同时简化审批流程、缩短资金汇出时间;在仲裁方面,提高海事法庭和海事仲裁机构的国际化水平。伦敦之所以对航运金融业务有吸引力,与其在海事纠纷方面公正、专业的判决是分不开的。上海目前已成立了海事法院和海事仲裁机构,应努力提高审判、仲裁的专业化水平,提高办案效率和执行效率。

2. 开发衍生产品,创新融资方式,逐步扩大航运金融机构规模 与其他主要航运中心和航运保险重要市场相比,上海航运金融的相关企业规模小,国际影响力小,服务衍生产品少,从而导致客户外流,融资难。因此,上海应制定适合上海航运发展特点,为客户信赖的服务体系;加快航运金融产品的创新;增强航运金融机构的竞争力。

贷款融资是航运金融的重要内容和主要业务,而贷款融资的重要前提是航运企业自身声誉,因此,上海乃至全国企业都应不遗余力地提升自身信誉。特别是国有企业,要坚持企业自我约束,自担风险,自求发展的市场取向改革,提高盈利、偿债能力,以重塑企业形象,取得信赖。在金融机构方面,要建立健全航运和造船企业的信用评价体系。推动金融机构的专业化,可根据自身特点,学习国外模式,如德国KG的合伙公司模式。

3. 政策改善与管理制度改革双管齐下, 为航运金融发展提供良好的“软环境” 从国家政策调整角度看, 政策导向要从现行的推动出口的贸易政策支持, 向无论船舶是在国内市场还是在海外销售都得到政府多形式的产业政策支持转变。完善航运金融税收政策, 鼓励上海海上货运险本地投保, 适当降低银行船舶贷款业务以及保险公司海上保险业务的营业税, 对注册在洋山保税港区内的航运企业从事国际航运业务取得的收入, 免征营业税, 扩大航运保险免营业税的险种范围。

从港口管理角度看, 可借鉴国际经验, 逐步改变政府机构管理模式, 而采用三方经营模式, 并完善建立工作机制, 如成立由上海市负责航运、金融等的政府部门、在沪相关金融管理部门以及有关航运企业组成的联合工作机制, 定期交流信息, 研究航运和金融“对接”工作, 协调推进上海航运金融的发展。

4. 建立人才机制, 培养航运金融专业人才 上海应建立航运金融专业人才培养和引进机制, 培养专业化人才队伍, 如制定优惠政策, 吸引具有国际工作经验、掌握最新金融技术与管理的高级人才来沪工作; 加强企业对航运金融相关产业的工作人员职业培训, 通过培养开发机制, 内部沟通机制, 激励机制等人才机制进行整合; 建立相关教育机构, 发展航运金融专业学科体系, 完善航运金融人才培养体系, 加快建设上海航运金融人才高地。

五、结 语

上海“国际金融中心 and 航运中心”建设的稳步进行需要上海大力发展航运业与金融业, 两者之间相辅相成, 发展航运金融刻不容缓, 目前, 上海已有着其独特的优势, 但是在一些方面仍存在着缺陷和不足, 需要完善。上海应借鉴学习国外发展中的经验, 结合自身实际情况, 抓住机遇, 扬长避短, 发展航运金融产业, 以更好地推动上海两个中心的建设。

(作者单位: 上海海关学院 上海金融学院)

注 释:

- ① 李林海. 国际货运代理行业协会瞄准企业需求. 人民网. www.people.com.cn, 2010年02月25日。
- ② 全球50强国际航运中心包括以伦敦、纽约、东京为代表的传统中心方阵; 以新加坡、香港为代表的中继中心方阵和以上海、天津、大连、圣保罗、孟买、迪拜等为代表的新兴中心方阵。具体请参见佚名. 全球国际航运中心竞争力指数发布. 21世纪网. www.21cbh.com, 2010-03-10。

参考文献:

- [1] 姚瑜琳. 上海发展航运金融业的制约因素及对策研究[J]. 港口与航运, 2009, (1): 47~49.
- [2] 黄发义, 王明志. 上海航运金融现状及问题探析[J]. 港口研究, 2008, (6): 18~20.
- [3] 郭晓合, 曲林迟. 我国船舶融资现状分析[J]. 江苏科技大学学报, 2008, (9): 70~74.
- [4] 康怡. 上海与发达国家金融人才队伍素质比较分析[J]. 商业现代化, 2007, (1): 311~312.
- [5] 林茜. 上海航运金融业破浪前行 [EB/OL]. 上海金融报网, 2009-12-18.
- [6] 杨良宜. 关于德国KG基金模式下的船舶融资在国内金融租赁的一点探讨 [EB/OL]. 航运界网, 2009-06-25.
- [7] 赵昀. 航运发展更需金融护航. 金融界, 2009-12-01.
- [8] 伍起, 王华伟. 上海航运金融业发展期待政策东风 [EB/OL]. 和讯网, 2009-12-04.

(下转第28页)

A Discussion on Improving the Customs Trade Facility System of China ——A Perspective from the United States

ZHOU Yang

Abstract: China has made great progress in implementing trade facility systems, represented by customs risk management system and customs enterprise classification system, in addition to the traditional measures facilitating customs clearance. Still, a substantial gap remains between China and developed countries in this regard. With the feature of the US Customs Border and Protection trade facility system as the frame of reference, comparing and analyzing the guiding ideology of the customs trade facility system, the relationship between the customs and the business, as well as international customs cooperation, this article proposes that China customs should establish a guiding ideology of balancing trade facility and trade security; Customs should build a “partnership” relationship with the business; international customs cooperation should be strengthened; the internationalization of China customs trade facility system should be proactively promoted.

Key words: customs trade facility; trade security; US Customs Border and Protection

(上接第9页)

[9] 杨权. 上海市政协常委: 加快建设上海航运金融新高地 [EB/OL]. 和讯网, 2009-11-30.

[10] 方翔. 国际货运代理行业协会瞄准企业需求 [EB/OL]. 新民网, 2010-02-26.

[11] 沈骏. 充分发挥长江黄金水道优势, 加快上海国际行业中心建设 [EB/OL]. 交通运输部长江航务管理局, 2009-11-24.

A SWOT Analysis on the Development of Shipping Finance in Shanghai

ZHA Gui-yong GAO Feng

Abstract: The complement of strategy of International Finance Center and Shipping requires Shanghai to develop the shipping finance as soon as possible. So, this paper makes a SWOT analysis on the development of shipping finance in Shanghai, and puts forward the route choice and suggestions for Shanghai on the experiences of other international ports.

Key words: Shanghai; shipping finance; SWOT; route choice