

“一带一路”战略构想背景下海南航运业融资市场化 必要性研究

陆明

(海南大学, 海南 海口 570100)

摘要: 融资市场化的实质就是引入竞争机制, 以市场为导向, 以追求效益为目标, 充分发挥市场机制在资源配置中的作用。航运业融资市场化就是引进社会资金, 适当减少政府借贷的需求, 实施“用者付费”制度来收回营运成本。

关键词: “一带一路”; 海南航运业; 必要性

2014年6月在北京举行的博鳌亚洲论坛亚洲基础设施互联互通通融研讨会倡议, 大量引进社会资金参与“一路一带”有关沿线国家和地区的基础设施建设。10月, 由中国、印度、新加坡等21个国家在北京正式成立亚洲基础设施投资银行, 建立专门性的多元融资平台。航运业作为海南基础设施的重要组成部分, 面临巨大的资金缺口, 融资市场化势在必行。

一、宏观经济方面的需求

建设“21世纪海上丝绸之路”, 实现亚洲地区基础设施的互联互通的宏伟目标, 既是区域经济一体化发展的必然趋势, 又是亚洲各经济体实现经济可持续发展的新驱动力。据开发银行测算, 未来十年, 亚洲基础设施融资缺口巨大, 需求至少8万亿美元的建设资金, 但是目前只有中国出资400亿美元成立的丝路基金及成立亚投行注资的500亿美元, 如此庞大的资金缺口, 使得海丝基础设施建设面临“大需求大资金缺口”的困境。目前亚洲基础设施已经不再适应经济可持续发展的需要, 海南航运设施落后及船舶陈旧严重阻碍海南国际旅游岛的建设和海南作为海上丝绸之路桥头堡作用的发挥。海南经济正处快速发展的时期, 各个方面都需要大量的投资, 而有限的财政支出难以支持航运业的发展, 故需要以创新的思维和方式融通资金, 融资市场化则应运而生。

二、海南经贸发展方面的需求

海南目前肩负建设国际旅游岛以及将海南建设成为区域性航运枢纽的重要使命, 而航运业对海南经济发展起着支撑性作用。海南进出岛货运量的98%以上通过水运完成, 就外贸而言, 据海口海关统计, 至2014年10月, 海南对海上丝路沿线国家及地区进出口额达480.3亿元, 同比增长46.4%, 占海南对外贸易总额的44.9%; 海南自阿曼、阿联酋等西亚8国进口额为263亿元, 占海上丝路沿线国家进口总额的70.8%; 对东盟出口94亿元, 同比增长54.3%, 占海上丝路沿线国家出口总值86.1%。然而目前海南航运企业面临着内外双重挑战: 外则有万吨级集装箱船舶抢占航运市场, 航运巨头马士基提供的定点定时服务垄断亚洲航运市场; 内则有为发展绿色航运的需要, 要求企业技术改造致使经营成本增加, 货主船队大型化的运力结构改变对传统航运企业造成巨大冲击。在这种转型的关键时期, 为帮助航运企业渡过难关, 需要大量资金进行港口及船舶的改扩建, 但仅仅有政府政策和财政扶持是远远不够的。政府还需要主导搭建融资平台, 借力海上丝绸之路大力发展航运, 提高综合国际竞争力。

三、航运业发展方面的需求

航运业的循环性、周期性、资本密集性、技术密集性等行业特

征决定了其融资特征有别于其他行业, 主要有三个方面的表现。一是航运业是资本密集的产业, 需求资金巨大, 融资比较困难。二是投资后回收期比较长, 风险相对较大。在正常情况下, 船舶的投资回收期在10年以上, 如果航运市场不景气的情况会需要更长时间, 而且, 容易受到政治和经济环境的影响, 风险加大, 资信能力经常受到质疑, 更加大了融资难度。三是融资渠道多元化, 融资决策效率较低。这些行业特征就决定了航运企业很难通过企业自身积累的资金来支持船舶及港口的建造, 而且在市场经济体制下, 尤其对资金需求巨大的航运业而言, 发展资金的需求更为迫切, 这就需要到资本市场上寻找外源融资。海南航运业由于其自身的特征, 多为政府主导下的投资, 而且由于资本市场的成熟, 股票和债券融资所占权重甚少。航运业的回收期长和风险大导致银行也不愿意为其放贷。因此, 完善融资渠道, 进行融资体制改革, 使融资规范化、市场化, 不仅是海南经济发展的需要, 更是航运发展的需要。

四、航运业风险防范方面的需求

航运业在融资方面存在诸多问题, 融资风险问题最为突出。从企业方面来讲, 首先, 航运企业规模小, 抗风险能力差。海南航运业企业平均规模小, 每个省际企业平均拥有的船舶数为2.23艘/1.88万载重吨, 省际船舶的平均吨位是8495载重吨, 而且船舶老龄化严重, 占到省际沿海总海运力的38%。规模小, 自有资金不多, 固定资产相对较少, 导致经营业绩不稳定, 抵御风险能力较差。其次, 管理水平低, 缺乏创新。海南中小航运企业多为民营企业, 主要经营一些技术含量低、附加值低的小型货船。再次, 财务管理不规范, 信用风险较高。大部分航运企业财务体制不健全, 信息披露水平低, 导致信用水平低下, 融资风险增加, 从而加大了融资的难度。而且, 在当前经济发展模式下, 地方政府有天然的投资冲动, 以地方财政为众多的财政项目做担保, 而忽视对自身风险的评估。因此, 创新融资渠道, 科学管理融资项目, 建立融资市场化机制, 降低航运企业和地方政府融资风险势在必行。

随着世界经济、金融全球化及产业的升级和结构调整, 中国航运业与资本市场之间的联系越来越紧密。航运基础设施不断完善, 服务功能不断加强, 加快航运要素的集聚, 这给中国航运金融带来巨大的发展空间。伴随“一带一路”的提出以及国际旅游岛的战略部署, 海南被赋予建设区域性航运枢纽重大使命。但是面临海南航运业金融刚刚起步这个现实, 海南应该充分发掘自身优势, 抓住机遇, 促进航运金融的跨越式发展。

参考文献

- [1] 李丹. 行业收益、国际航运业、IPO 与船舶融资选择—基于1984~2007年数据分析[J]. 经济问题, 2012,(3):86.
- [2] 何建文. 英国城市基础设施投融资市场化改革的启示[J]. 学习与实践, 2005,(2):21-24.
- [3] 安国俊. 市政债券是地方政府融资市场化的路径选择[J]. 中国金融, 2011,(11):56-57.

作者简介: 陆明(1988—), 男, 海南大学硕士研究生在读, 研究方向: 企业管理、财务管理。