

新闻面面观
在这里读懂航运

船舶融资—— 盛宴还是赌局？

栏目主持:黄盼盼
采访记者:臧英莉



张守国 中国船东协会常务
副会长兼秘书长



高彦明 河北远洋运输集团
董事局主席



王可 中国环球租赁有限
公司船舶部总经理

押在运力之上的资金,是
雪中送炭,还是火上浇油?这会
是场融资盛宴,还是一场催生
运力陷入更大深渊的赌博?



Shipping Finance, Grand Banquet or Gambling?

2012年11月29日,国家开发银行在大连成立首个专门支持某一行业的总行业务部门——船舶融资中心。同年12月4日,中国进出口银行与五家国内外航运造船企业签署贷款协议,达成总额近70亿元的船舶融资合同。临近岁末,在航运业持续低迷,运力灾难性过剩的大环境下,政策性银行大手笔出手船舶融资,是提振信心的长远之策,还是借此放款的权宜之计,暂难以定论。但可以肯定的是,此举着实让吃尽运力过剩苦头的航运界人士震惊不小。

此前不久,有关德国逾100家航运基金关门,500余家基金面临破产威胁的报道不脛而走。有研究机构还称,德国前十大银行共有980亿欧元的不良贷款与航运业有关联,这甚至是德国银行业掌控希腊、爱尔兰、意大利、葡萄牙和西班牙债务总和的两倍。这一切,使得包括德国在内的欧洲金融机构出现了恐慌性疏离航运业的势头。而在我国,部分船厂由于“烂尾船”囤积、资金链断裂而走向破产倒闭的消息屡有耳闻,受此连累的金融机构亦不在少数。

欧洲金融机构纷纷选择疏离航运业,而如今国内一些金融机构却反其道而行,大手笔出手船舶融资,意欲何为?押在运力之上的资金,究竟是灵丹妙药,还是猛药剧毒?于船厂而言,是临危获救,还是饮鸩止渴?

为此,我们请到了中国船东协会常务副会长兼秘书长张守国、河北远洋运输集团董事局主席高彦明和中国环球租赁有限公司船舶部总经理王可可,就此问题展开讨论。

反其道而行之“谜”

主持人:在航运市场低迷之际,在运力“灾难性过剩”的当下,国内金融机构出手船舶融资,是对航运市场的误判?还是对潜在风险预估不足?

张守国:目前的航运和造船业境况,国内金融界很关心,也很关注,他们对航运市场面临的困难和形势有比较充分的了解,欧洲金融机构受航运市场的影响在国内的金融论坛上已多次展开讨论,也引起了足够的重视。可以这么说,金融机构对目前航运市场的分析与判断甚至比航运界人士还要深入。

主持人:那么在此时出手船舶融资是基于怎样的考虑?

张守国:中国的金融界普遍认为,他们在航运金融方面还处于起

步阶段,有很大的发展空间,可以大有作为。同时,航运业与造船业的特点之一是资金密集,欧洲金融机构退出后形成了较大的资金缺口需补进。此外,目前航运企业困难,但也是造船成本最低的时期,金融机构认为,如选择得当,会有较好的长期回报,这也是他们选择加大加快进入航运和造船业的原因。

主持人:王总对国内航运金融有很大发展空间这一观点是否认同?

王可可:这当然是个利好想法。尽管目前航运金融在由欧洲向亚洲转移,但不要忘了,航运业最核心的资源和航运中心仍在欧洲。目前,我国正在学习欧洲的做法,尝试打造金融中心,逐步开始发展金融衍生品,但这方面的服务现在

还很落后,能力还很不足,国内金融机构在航运和造船领域除了信贷和发债(也即贷款)之外,基本没有其他服务。从这个角度来说,航运金融发展空间很有限。

主持人:您怎么看国内金融机构反其道而行的做法?

王可可:从目前的融资案例来看,多是政策性银行的行为,个人认为主要还是为了提振行业信心。暂且抛开航运业的市场现状不谈,仅就中国的造船业而言,目前在国际市场拥有毋庸置疑的竞争话语权,这在我国所有产业中是鲜有的。因此,在国内船厂的灾荒年月,提振行业信心恐怕是政策性银行“义不容辞”的责任。同时,作为国家政策性银行,每年都有政策性放贷额度,选择年底放款,或许还有为了完成全年放款指标的因素。

主持人:作为船东代表,高总

如何看待诸如此类在运力过剩局面下的船舶融资行为?

高彦明:对船东来讲,这是不明智的,要慎重。

主持人:今年以来,各大船厂除了在产业转型之外,也使出了浑身解数推广环保船型,这是否也是个别航企产生造船冲动的诱因之一?

王可可:金融机构对这些并无兴趣,但对有投资冲动的船东来说,这的确是一个很大的诱惑。就目前大部分船舶而言,燃油成本几乎占到了整个船舶营运成本的60%左右,而现在宣传的环保型船,大约可节油10%-30%,这样的节能效应可为以后提高竞争力奠

定基础。此外,EEDI生效的推动效应也不可忽略,这个新指标推出的船型比原来节油20%,保底10%-30%的油可以省下来。

主持人:除此之外,目前低廉的船价对有投资冲动的船东来说也颇具诱惑。

张守国:的确,现在的船价与国际金融危机时期的船价相比下降了一半左右。但也要清醒地认识到,别看现在造船便宜,但运价更低,包括燃油、劳务费等其他成本并不低,只要交船就会赔钱。

主持人:有人说,国内金融机构是在步国外同行后尘,王总怎么看?

王可可:个人认为国内金融机构对航运领域的风险预估是不足的,但结果也不会很严重。一是因为航运领域在整个国内金融体系资金流向中占比较小,银行已将航运与造船业视作高风险、低收益的行业,不会大举进入,大部分银行都开始“吐出”航运资产,并未继续投入。二是目前在航运领域只看到政策性银行的行为,其他融资租赁机构并无意愿介入,甚至产生了恐慌性退出,因为资本逐利性是他们的本质,安全性相对较高且收益又不低的行业很多,资金没有必要集中到这个领域。此外,在欧洲金融机构拖累航运业的冲击下,“谈物思变”的影响很大,一般的金融机构不敢贸然涉足。

救市场还是救船厂?

主持人:就目前金融机构支持的订单对整个运力市场的影响,王总怎么看?

王可可:从目前的融资规模来看,可以说对运力市场的影响非常有限。就进出口银行此前70个亿的融资而言,这只是一个汇总的说法,并不是新增出来的量,不会对运力市场产生太大影响。而就70亿元本身而言,在细分市场里均摊,也难成气候。同时,从目前国内航运金融的现状来看,金融机构在航运领域基本处于跟随者的角色,难有大的作为。

主持人:有人以此与2010年市场短暂抬升期大量订单涌入作对比,担心会延长航运业的复苏周期。张会长怎么看?

张守国:2010年前三个季度BDI回升至2700点左右的时候,很多人认为航运危机已经过去了,开始大规模派发订单,此前准备延后的订单也恢复正常。主要的问题在于大家对危机的认识还不深刻,应对的措施治标而不治本,仅仅是向里边砸钱,表面上看似缓和了危机带来的冲击,实际并没有解决行业结构性的问题,也为日后的产能过剩埋下了危机的种子。

从远一点讲,上一轮航运市场泡沫及全球经济危机,引发了长时间深度的航运低迷,航运界人士认为其中有金融机构的不良影响,起到了推波助澜的作用。在国际金融危机前,都是金融机构自己在造船,并没有建立在船东的实际需求上。跟倒房地产一样,认为只要盖

了房子就会赚钱,并没有考虑到实际需求。当然,就目前来看,大部分船东对危机的影响有比较深刻的认识,而且有能力进行抄底扩张的船东并不多。

主持人:有人说,在运力严重倒挂的当下,通过融资不断增加运力,会延缓航运市场的复苏进程,航运业垮台,船厂就没有复兴的时候。高总怎么看?

高彦明:这样理解是对的,实际情况也如此。在目前的形势下,若继续造船势必会延缓市场复苏进程。可以这样说,这个时候选择造船就是赌博,其结果不会太好。

主持人:那么,还要不要造船?

张守国:不管银行多么谨慎,航运多么困难,运价多么低迷,船肯定还是要造的。但是,这种造船应当是以更新运力结构为目的,而

不是为了抄底扩张。

高彦明:暂停造船是当下所有船东都应认真考虑的问题。

主持人:在严控运力入口的同时,是否需要在运力出口上做一些文章?

高彦明:从根本上讲,目前最急需的,是想尽一切办法解决运力灾难性过剩的问题,比如禁止20岁以上的老旧船舶进入中国港口,让这些老旧船舶无处遁迹,加

快淘汰的步伐。南非的 saldanha bay 港于2010年开始禁止20岁以上的船舶进入,印度全国的港口也于2010年开始禁止25岁以上的老旧船舶进入。这些做法非常值得中国借鉴。

主持人:王总怎么看这个问题?

王可可:的确是这样,造船资金的涌入必然会延缓行业复苏的进程。但就目前而言,航运企业希望不要再造新船,而船厂则希望订

单不断,还是站在各自的立场“自说自话”。

主持人:作为金融界人士,您对未来的航运市场有怎样的判断?

王可可:就航运业整体复苏而言,我有一个很悲观的说法,中国的航运和造船业按常规盈利做法不会好起来,至少绝对不会大红大紫,至多回到正常的盈利水平,以前那种暴利时代将会一去不复返。

借产业联盟共享利润

主持人:聊到这儿,船东似乎并不介意金融机构进入航运业,而是进入的时机、方式和目的有待商榷。那么,在当前的形势下,航企、融资机构、船厂该如何进行合作?

张守国:金融和航运是密切相关的,航运业繁荣时期需要金融机构的支持和参与,困难时期更需要。但就当前来说,金融机构要参与航运业,首先要对航运形势有深入了解,要知道航运企业的需求和困难,参与的目的是为了让航企尽快渡过难关,以便以后分享航运繁荣期的利润,而不是为了帮助扩张。

主持人:是否有具体的建议给金融机构?

张守国:具体来说,一是支持有结构调整和运力更新需求的船公司造船;二是接受船公司把现有运力出售然后再回租,以获得现金流;三是跟有关方面合作,降低当前的船舶租金,延长租期,暂缓或

减少还款。这种支持才是理性的方式,而不是盲目砸钱。

主持人:王总对此怎么看?是否会接受张会长的建议?

王可可:直率一点讲,这只是航运企业“一厢情愿”的想法。

航运企业和金融企业需要加强合作不假,但金融机构看重的无外乎两点:资金的安全性和盈利性。目前金融机构的贷款利率大概在10%以上,有的中小企业为了融资甚至愿意以20%或更高的成本来获得融资,如此一来,以逐利为本的金融机构,很难将船公司结构调整和运力更新的要求放在心上。对“出售回租”而言,主要是为了缓解企业现金流,而非扩大金融租赁公司的盈利,这一点也与租赁公司的初衷不符,租赁是为了扩大盈利而不是为了提高流动性。至于第三点所谓的“债务重组”,这是租赁公司最不愿看到的结果。重组后的公司,拉长了

还款期限,于租赁公司而言,占用了资金,降低了收益,只会让自己吃苦头。

主持人:眼下金融机构该如何进入该领域,以便日后分享航运产业链上的利益?

王可可:建立产业联盟。所谓产业联盟就是“有钱的出钱,有力的出力”,将传统的竞争关系转化为一体化的联盟,按照各自的投入来分配利润。如此,可实现资源互补,降低内耗成本,提升服务品质,在整体协作中达到共赢。这或许是今后合作的方向。

结束语:

的确,造与不造船,船东和船厂有不同的立场。但在航运市场尽快复苏的诉求上,双方应该建立共识。当然也包括金融机构。只是,在运力过剩之时,从单一市场“需求”出发的船舶融资,押在运力之上的资金,是雪中送炭,还是火上浇油?这会是一场催生运力陷入更大深渊的赌博吗?