

## 航运金融产品亟待创新

发布时间:2011-11-21 09:11:31 | 来源:上海金融报 | 作者:李茜

日前,“2011第三届航运金融服务国际会议”在沪召开,与会专家表示,金融机构应大力开拓创新产品,帮助航运企业实现降低成本、缩减开支。同时,可借此机会扩大中资机构在国内外航运市场上的份额。今年以来,全球航运市场持续低迷,让很多航运企业的心头蒙上浓重阴影。

上海金融业联合会航运金融专业委员会主任委员童学卫表示,目前在运力供给方面,大量船舶订单不断交付,实际投入使用的运力增长比预期更快;在货运需求方面,货运量增速低于预期,运价上涨的动力不足。这种供大于求的局面,使未来2~3年内航运业较难有明显起色,将继续处于低船价、低租金阶段,“在高成本和低收入的双重夹击下,今年航运业上市公司出现普遍性亏损。船企手持订单量、新接订单量双双下跌,大部分船厂很可能在2013~2014年间面临坐吃山空的窘境。”童学卫说。

那么,航运企业怎么才能度过“寒冬”呢?在童学卫看来,除了企业自身努力和政府的优惠政策外,航运业的主要合作对象——金融机构此时应该发挥优势,在帮助企业渡过难关的同时,顺势扩大中国金融业在航运市场上的话语权。

“长期来看全球航运业终将走出低迷。同时,由于中国的经济增长速度将远远高于世界经济的平均增速,我国航运业更是具有广阔的发展前景。目前,由于美债、欧债危机,欧美金融机构开始压缩船舶贷款规模,此次中资金融机构应看准机会,填补市场空白。”童学卫表示,目前,降低成本、缩减开支成为航运企业应对市场低谷的普遍对策,因此,帮助航运企业减耗增效应成为国内金融机构金融创新的重点。其中包括给予优质船企主力船型循环授信;对于拥有良好航运租约的船舶建造项目,为船东提供船舶融资,帮助造船企业争揽订单。同时,通过融资类产品,实现提前收汇及提早结汇,规避汇率风险。还可通过工具类产品,帮助船舶企业提前锁定汇率成本。

银行可与保险联手合作业内人士表示,目前国内已有多家金融机构注意到船舶融资乃至整个航运金融服务的巨大需求,三年多来,国内航运金融服务的发展取得很多可喜的成就,但不可否认,也或多或少存在资源配置不科学、扶植力度不够、配套建设没有跟上的情况。因此,国内金融业加速发展转变适合市场需要的航运金融服务模式迫在眉睫。

据了解,上海作为货物吞吐量世界第一的港口,有赖于航运保险这一重要金融支柱的支撑。但在此方面,国内保险机构的情况却不乐观。统计显示,目前中国航运保险在全球航运保险业的市场占有率较低,作为一个截至今年9月已登记船舶建造和海上运输企业数量达700家、拥有全球排名前十大集装箱班轮公司的城市,上海的海上保险费率仅占全球的1%,绝大多数比重由欧美传统航运强国占据。

对此,中国银行上海市分行副行长黄雪军认为,目前在航运保险方面,中资机构还有很大的空间可以挖掘,而商业银行与保险机构可以联手合作,抢占这一市场。“历史上欧洲发达国家的航运保险业,融资银行往往指定船东购买其认可的船舶险保单,将船舶融资和船舶保险业务捆绑,由船舶融资带动航运保险发展。中国银行业与保险业也可在这一领域加大合作力度与产品研发。”

黄雪军还表示,商业银行也可充分利用保险机构专业的服务,在其他海事险种销售中形成客户资源共享,专业优势互补的联手经营模式,由此提升中国航运保险在国际上的占比。

### 相关文章

### 特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎

### 点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

一报在手 行业在握

欢迎订阅 中国船舶报

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号