

聚焦航运金融 助力东北亚国际航运中心高质量发展

深耕航运金融 提升金融服务国际竞争力

◆国家开发银行评审一局原副局长,大连海事大学校友总会金融分会总召集人 顾安

大连东北亚国际航运中心具备地理位置优势、腹地支撑优势、港口集群优势、集疏运体系优势和城市依托优势,其建设具有重大战略意义,将有利于促进地区经济融入全球经济体系,进而成为拉动地区经济增长的引擎。大连东北亚国际航运中心的建设关系到构筑海洋强国、全面振兴东北经济和融入“一带一路”建设的大局。在“十四五”规划提出推动振兴东北经济取得新突破的关键时期,探讨航运金融推动东北亚国际航运中心高质量发展思路,具有十分重要的现实意义。

从世界航运中心建设发展过程看,基本上呈现出航运中心与金融中心协同建设的发展模式,二者互为依托、相辅相成。但是,我国航运金融的建设仍处于发展的初级阶段,与世界上先进的国际航运金融中心相比,在船舶融资、租赁、保险服务、清算服务、航运衍生品等领域存在较大差距。为此,我们应完善航运金融服务功能,推动航运金融要素集聚,不断提升我国国际航运中心航运金融服务的国际竞争力。

立足新发展阶段,贯彻新发展理念,构建新发展格局。大连东北亚国际航运中心的发展,将促进航运要素加速集聚,从而推动其自身成为世界上最具影响力和竞争力的国际航运中心之一。我们要争当航运金融业的开拓者和践行者,努力成为推动大连东北亚国际航运中心建设和振兴东北经济的奋斗者。

◆中国人民财产保险公司高级专家,中保研汽车技术研究院有限公司董事长,兼中保研汽车技术试验中心(北京)董事长 方仲友

自2002年新修订的《保险法》实施以来,我国保险业步入发展期,市场规模的扩大为保险创新提供了良好市场基础。在保险生态中,保险公司作为核心主体提供了财产险、人身险、寿险、车险、健康险以及农险等保险服务。当下,中国保险市场处于初级发展阶段,有较大的发展空间和潜力。同时,随着保险监管力度的提升,行业市场和业务结构逐渐规范优化。随着科技的迭代进步,保险服务与时俱进,发展出了新能源汽车保险、智能网联汽车保险和高速公路货物运输场景保险等新的产品。

中国金融市场逐步开放,外资保险企业的进入丰富了中国保险市场,同时中资保险企业“走出去”的步伐也未落后,企业通过自营、参股控股、合作3种模式探索更多在国际市场上的可能性。未来“引进来+走出去”交织融合模式将助推全球保险业的合作共赢。

在互联网技术迅速进步的背景下,大数据、云计算、人工智能、物联网和区块链5项关键技术保险领域已具备具体的应用场景,从整体上重塑了保险服务,推动着保险公司实现面向客户的售前、售中、售后的业务流程优化。各种技术在不同层面上都对传统保险业务流程产生影响,它们互相融合,逐步实现保险业务中的探索、应用、落地。

◆大连海事大学航运经济与管理学院教授、综合交通运输协同创新中心副主任 隋晓

2017年,大连海事大学成立金融工程本科专业,这是全国首个以航运为背景的金融专业。经过几年发展,大连海事大学航运金融专业已形成从本科到硕士、博士研究生的航运金融人才完善培养体系,并形成了以“金融工程+数学、人工智能、经济学”的“1+3”的教学、科研团队。团队成员平均年龄为35岁,80%具有海外留学、进修经历,全部活跃在围绕航运金融领域的科研一线。

大连海事大学航运金融拥有由“计算集群、大数据分析系统、多源数据终端”组成的国内先进金融实验平台,同时掌握了包括航运、交通运输等独一无二的航运—交通大数据集。团队以融资、衍生品、保险为三大支柱,开展金融理论与金融科技探索。

航运金融团队开发了交通事故与保险赔付预测系统、港口铁矿石价格预测系统、铁路运费定价系统、航运运费价格预测系统等。其中研发的航运领先指数在3个方面优于波罗的海航运指数:采用了全新大数据集,开发了多源数据融合技术,具有超前性。团队目前正在开发航运活力指数体系,该体系将从评价主体和评价标准多维度构建航运业的立体全息画像,应用于航运金融的融资、保险、衍生品等方面。

大数据及其分析技术正在催生新的金融科技是现在全球金融业发展新的驱动力,也是航运业发展新的驱动力,如何在大数据中挖掘出有价值的信息是大连海事大学航运金融团队的工作核心。

航运金融是航运中心建设的重要内容和保障,为更好推进和服务辽宁省大连东北亚国际航运中心建设,4月17日,大连海事大学联合大连市政府和中国航海学会,举办了“航运金融助力东北亚国际航运中心高质量发展论坛”。专家学者齐聚一堂,分享航运金融领域的前沿成果,并为后续的建设发展建言献策,取得了丰硕的研讨成果,为推动大连东北亚国际航运中心建设提供了重要的学术参考。

本版文字由 特约记者 高剑桥 隋雪梅 整理

打造人才战略高地 提升航运软实力

◆交银金融租赁股份有限公司航运业务总监,大连海事大学校友总会金融分会召集人 方修志

2008年全球金融危机爆发后,中资金融机构成功填补了欧美银行大规模退出船舶融资市场后留下的空缺。截至2020年年底,中资金融机构的船舶融资存量规模近900亿美元,全球占比超过20%,中国成为全球第一大船舶融资输出国。中资租赁公司航运业务也得到了跨越式发展,截至2020年年底,中资租赁公司共持有超2000艘租赁船舶,约665亿美元船舶资产,占中资机构近70%的份额,已成为全球船舶融资市场的中坚力量,未来在船舶融资领域仍将发挥深层次作用。

区块链赋能航运金融

◆交通运输部水运科学研究院研究员,中国航海学会航运金融专业委员会秘书长 韩京伟

航运金融与其他行业金融具有显著差别,一是周期性,船舶的流动性较强,同一标的表现不同;二是稳定性,港口对经济和就业带动作用强,但没有享受带动土地升值红利;三是重资产,与提高货币的流动效率相背;四是垄断性,典型代表是集装箱班轮公司。

航运金融中心与航运中心也具备四大显著特点,即交易标的多、交易规则合理完善、交易场所规范和交易活跃。我国金融参与主体与国外不尽相同,国外参与主体主要是机构,而我国参与主体则主要是散户。

区块链是去中心化、分布式、不可篡改的“账

本”,具备记录和识别的功能,可以使航运金融具备确权能力,从而支持确权标的交易。自2018年9月7日起施行的《最高人民法院关于互联网法院审理案件若干问题的规定》第十一条明确规定,“当事人提交的电子数据,通过电子签名、可信时间戳、哈希值校验、区块链等证据收集、固定和防篡改的技术手段或者通过电子取证存证平台认证,能够证明其真实性的,互联网法院应当确认”,这是我国首次以司法解释形式对区块链技术电子存证进行法律确认。

区块链赋能航运金融,主要是通过丰富交易标的、制定交易规则、规范交易场所和加倍交易活跃等方式,通过上链、奖励通证和通证金融化三步走,可以使航运要素资源金融化,有利于航运金融市场的活跃,因此通过打造基于区块链技术的航运要素交易平台,能够构建具有中国特色的航运金融体系,从而助力东北亚国际航运中心高质量发展。

回顾航运金融历史 展望中国航运辉煌未来

◆远东宏信航运控股有限公司战略运营部高级行业专家 郑诗军

航运金融是研究银行、保险、基金、金融租赁公司、证券业、商品及衍生业务的经销商等金融机构,基于在航运相关的产业参与者,如船东、港口、造船厂、贸易商、货主、相关互联网平台等,从事投资、融资、保险、资金结算、航运价格衍生品产品等的一门学科。

航运和金融是一对孪生兄弟,只考虑金融做不好航运产业,同样,一味地只考虑航运产业经营也无法让产业发展壮大。

通过对航运历史以及航运发展过程中金融伴生的历史追溯可以发现,航运已发展到由于该产业

的周期性、季节性和资金密集性等特点,产生近现代共担风险与利润的产业基金式运作,当下资产价值和经营不确定性越来越高,导致现代金融租赁异军突起。

近年来,船型科技、无人船舶、船舶平台区块链交易等发展迅速,这些对我国未来的航运金融从业者来说既是机遇也是挑战,中国在航运领域必将引领新的辉煌。

展望未来,由于大数据、区块链推动的清晰证据下交割的海事法律体系将发生变化,船舶安全技术也将发生变化。海大学子创新研究发展中国航运,势必为大连东北亚国际航运中心建设作出卓越贡献。

发挥交易平台优势 放大船舶资产价值

◆广州航运交易所有限公司总经理,大连海事大学校友总会金融分会召集人 邓进乐

作为建设国际航运中心的一项举措,运输交易平台定位于为内外贸有关的船东、货代、贸易公司提供标准化的海运物流服务和航运金融服务。运输交易平台致力于解决金融和航运业的信息壁垒,引导核心企业资金授信,用于建立航运中小企业融通渠道,构建实体产业和商业银行协同发展的互联网金融服务体系。

运输交易平台提供运输计划、在线支付、物流跟踪等定制化海运物流服务,同时通过产业链核心企业的全方位参与,发挥其在产业链中的信息流、资金流、物流的核心枢纽作用,协同提供船舶融资、运费保理以及贸易融资的航运金融服务产品,航运中小企业在不增加货币投入量的基础上,加快企业资金的流动性,缓解融资担保难的准入问题,进而提升企业的运行效率和效益,推动航运金融供给侧结构性改革。

近年来,得益于国际、国内船舶租赁资产交易活跃,国内航运交易机构业务发展迅速。通过运输交易平台进行的租赁资产交易,具备5个优势:一是加快存量资产的流动;二是开辟资金来源的新渠道,补充资本金不足;三是降低资产管理风险,有效放大资金杠杆;四是离岸船舶资产回归境内交易,有效解决合规性审查问题;五是降低交易成本。

当前国内航运交易平台发展船舶交易业务存在一定的困境,但机遇与困境并存。国内租赁机构以船东身份,通过国内第三方交易机构挂牌出售境外船舶资产提供了新的交易模式,更有利于船舶资产出售,实现船舶资产价值的最大化。

融资租赁转型势在必行

◆中民国际融资租赁股份有限公司副总裁,大连海事大学校友总会金融分会秘书长 魏桃李

此次论坛从航运金融的新视角,探讨大连东北亚国际航运中心的建设,是对标世界级航运中心的适时之举。纵观全球航运中心的发展历程,航运与金融两翼并举,是经过证实的有效模式。航运作为资本密集型的典型产业,与金融具有天然的相互依赖性,航运金融由此而生。我国航运金融起步较晚,但融资租赁作为航运金融中的重要融资模式,自2008年以来异军突起,已成为全球航运金融一股活跃的力量。在航运金融板块,2020年中资租赁公司投放总额达147亿美元,持有船舶资产达665亿美元。

但需要注意的是,自2018年以来,中国融资租赁行业开始步入下行周期,客户群体和产品高度同质化,租赁公司创新能力不足,行业人才缺乏,融资租赁行业的转型已是势在必行。

从整个行业的实践来看,融资租赁公司主动向产业链延伸、股债联动与投租结合、专业化运营等方向转型,一些龙头企业成功案例具备借鉴意义。

相信在我国经济稳中加固、稳中向好的态势下,船舶融资租赁以及整个航运金融都将迎来较好的发展,也相信航运金融将会为大连东北亚国际航运中心的高质量发展添砖加瓦。

握紧船舶融资“金钥匙”

◆中国进出口银行船舶融资行业专家 董壮志

过去一年,新冠肺炎疫情等全球性挑战层出不穷,许多行业与人们的日常生活都遭受了巨大冲击。2020年的全球船舶融资市场总体表现不算大糟,欧洲银行市场份额进一步下降,船东信贷成本升高;中资租赁公司资产规模继续扩大,新增放款放缓;直接融资规模回暖,但收益水平持续走低;绿色议程提速,ESG(关注企业环境、社会和治理绩效的投资理念)成为焦点。

前一年度发生的事件必将影响市场未来的走势。未来,由于经济、环境和贸易等多种因素共同作用,全球船舶融资市场前景仍不明朗。2021年,业界需关注以下机遇与挑战:航运供需持续改善,融资规模有望回升;间接融资的地位不可动摇,但内部分化进一步加剧;传统融资缺口加大,创新金融市场已然兴起;融资价格上升,基准利率转换;绿色金融制度落地,相关产品或将加速投放。

未来一年的船舶融资市场,分化将进一步加剧,大型银行仍将坚持为“一流公司”和新造船提供融资,头部租赁公司也将选择向优质客户和优质项目倾斜。这一趋势导致的资金缺口,客观上将使船舶融资方式更加多元化,大量二手船舶融资和再融资项目将在金融创新中得到资金支持。然而,无论对融资机构还是借款方而言,投资有较好回报的项目,可能是所有市场参与者应对不确定性的“一把金钥匙”。



论坛会场。

大连海事大学 供图