

京津冀协同发展下 航运金融服务体系发展的对策思考

◎文 / 刘上群

摘要:京津冀协同发展是我国区域经济发展的重大战略,区域经济协调发展的关键在于次级区域的产业分工与合作。加快航运中心建设,是推进天津开发开放,实现国家战略部署的重要环节之一。其中,高度发达的航运金融服务体系是实现国际航运中心的内生动力。滨海新区应秉承自身特色,充分挖掘潜力,整合并优化配置航运资源,加快发展航运金融服务体系,在京津冀区域协调发展中充分发挥服务辐射作用。

关键词:京津冀协同发展;滨海新区;航运金融服务体系

中图分类号:F207

文献标识码:A

文章编号:1006-1255-(2015)04-0037-03

2011年5月《关于天津北方国际航运中心核心功能区建设方案》获批,北方国际航运中心成为国务院对天津滨海新区的功能定位。因而,滨海新区作为国家综合改革试验区及我国北方经济中心也正面临着新一轮跨越式发展的重大机遇。2014年10月交通运输部副部长何建中在《全面实施海运强国战略,努力建设现代海运体系》的工作报告中指出,加强天津、大连、厦门、武汉、重庆航运中心建设,提升服务品质和服务水平,完善组合区域港口发展协调机制,探索国际航运发展综合实验区试验示范政策。天津港在这样的利好政策下建设航运中心,应抓住历史的机遇,秉承资源优势,在航运金融蓝海

中强化国际航运中心地位,更好发挥京津冀区域协同发展中重要的门户作用。

一、滨海新区航运金融与航运金融服务体系

航运金融是基于“航运资源资本化、航运资产资本化、航运未来价值资本化”的机制,以航运业为平台,金融业为媒介,推进融资、投资、金融服务等一系列经济活动,解决航运资金融通、航运资源整合上的不足,在航运业与金融业的产业互动中创造新的价值。天津滨海新区在建设国际航运中心的过程中,航运金融是强化国际航运中心地位的重要动力,也是推动津冀沿海产业带资源整合和京津冀区域协同发展的

重要动力。

航运金融服务体系是基于产业集聚原理。航运类相关企业通过区域集聚整合航运资源,延展航运金融产业链条。其中包括为航运中的船舶制造、水土运输和港口建设搭建金融平台,形成一体化、专业化、全流程的航运金融产业服务链。这一产业链涉及:开展主营业务的商业银行、保险、证券、基金、租赁、担保、期货和财务公司等非银行金融机构,以及开展辅助业务的船舶登记、信用服务和政府部门等。

二、国内外航运金融发展的经验借鉴

目前,天津航运金融建设处于起步阶段,同世界国际航运金

作者简介:刘上群(1991—),天津师范大学经济学院。邮编:300387

融中心城市相比存在较大差距,因此,借鉴其他国际航运中心的发展经验对推动天津航运金融服务体系的快速发展具有重要意义。

(一)国际化功能辐射腹地的航运金融中心——上海

上海港拥有广阔的腹地并于2005年成为世界第一大货运港,选取上海港货物吞吐量(含沿海港与内河港)和上海市GDP指标衡量上海港对腹地经济的辐射作用。如图1所示,近11年上海港货物吞吐量和上海市GDP持续增长的走势表明上海港的发展形成了发达的腹地经济。截至2012年,上海港拥有各类海港码头泊位1183个,码头总延长122.9公里,年综合吞吐能力5.0亿吨,货物吞吐量63740万吨,同比上一年增长2%,集装箱吞吐量3252.9万吨,同比上一年增长2.5%,上海的GDP总量突破2万亿元,居国内第一。同时,上海港作为世界著名港口,港口货物和集装箱吞吐量连续4年位居世界第一,国际竞争力不断攀升。近几年,上海港港口规模逐步扩大,港航装备业务逐步加强,基本形成集公路、铁路、水路、航空运输于一体的快捷高效的集疏运体系。

国家政策支持以及航运保险业务和船舶融资租赁的较快发展表明上海港不断完善航运金融服务体系的建设。2013年9月中国银监会发布《中国银监会关于中国(上海)自由贸易试验区银行业监管有关问题的通知》鼓励自贸区内银行金融机构开展离岸船舶融资业务,促进上海国际航运

中心航运软环境的建设。同时,上海港拥有被联合国贸易和发展会议认为权威的信息服务机构;航运交易所、上海国际航运研究中心等信息咨询研究服务机构。上海港航运保险业务发展较快,目前参与航运险经营的险企总数超过40家,经营航运保险的专业中介机构有300多家,2012年上海船舶险保费达22.62亿元,占全国船舶险的40.63%,货运险保费达13.39亿元,占全国货运险总额的13.16%。在船舶租赁方面,上海的年船舶租赁额约为20亿人民币。

(二)综合化功能的国际化航运金融服务体系——伦敦

伦敦在20世纪初成为享誉世界的全球性国际金融中心,伦敦港是世界著名的运输枢纽港,国际航运金融业务发达,也一度成为在建航运金融服务港口的借鉴典范。伦敦港不仅拥有多家国际海事组织总部、波罗的海航运交易所、伦敦证券交易所及全球三大航运资金结算所——伦敦结算所,还拥有超过800家的保险

公司,以及完善的船舶交易、租赁、融资、保险、清算和举世闻名的航运法律服务等。仅航运金融服务业每年创造的价值多达20亿英镑,伦敦的船舶融资占全球市场18%左右,是全球最大的船舶融资业务中心,同时海上保险收入也占全球保费总收入的约23%。像伦敦这样有着发达航运金融服务体系的国际金融中心,能够为国际航运中心的建设提供贷款、保险、投资、结算以及航运价格衍生品等系列金融服务,是形成国际航运中心的坚实基础和强劲动力。此外,航运中心与金融中心是相互依存、相伴而生,金融中心的发展源于航运业的壮大,航运中心的发展需要金融服务的保障。综合化的金融服务解决了港口建设和船舶融资的困境,也带来一系列航运业派生金融业务,充分发挥了航运投资、融资、结算和海上保险的功能。伦敦港的发展经验依旧告诉我们提升航运金融服务体系的整体性综合化功能是保持航运与金融双中心的关键。

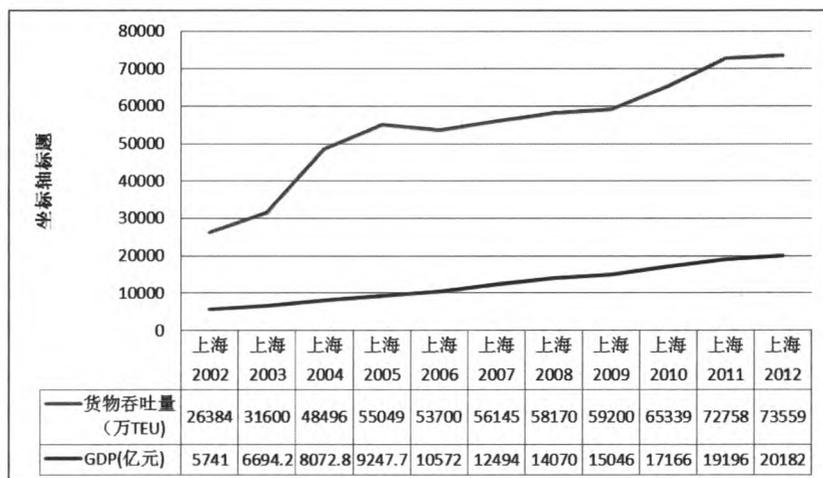


图1 2002—2012上海货物吞吐量和上海市GDP走势图

资料来源:根据《中国港口统计年鉴》(2003—2013)整理所得

三、京津冀协同发展战略条件下航运金融服务体系发展的对策思考

(一)滨海新区加快建设航运金融服务体系的路径分析

在京津冀协同发展的战略背景下,天津应承担起国际中转、国际配送、国际贸易、航运融资、航运交易、航运租赁等功能,把天津东疆保税港区建设成为各类航运要素聚集、服务辐射效应显著、参与全球资源配置的北方国际航运中心和国际物流中心,综合功能完善的国际航运金融服务体系。利用天津港自身优势,促成航运板块与金融板块的对接,实现京津冀区域整体利益最大化。

首先,航运金融服务体系是实现国际航运金融中心的内生动力。现代化的航运金融服务体系为国际航运金融相关经济活动提供贷款、投资、保险等金融服务。国际航运金融中心的形成无论从硬件、软件的角度都离不开金融业的支持。如上海、伦敦等世界著名航运中心表明发达的航运金融服务体系是实现国际航运金融中心的强劲助推力。

其次,加快建设航运金融服务体系可以促进腹地区域经济的发展。目前,天津港能够服务辐射包括京津冀及中西部地区的14个省、市、自治区,占全国面积的52%,有较强的辐射力和影响力。京津冀协同推进航运金融业是京津冀协同发展的重要组成部分。在京津冀协同发展的国家战略背景下以及在滨海新区试行金融创新的有利政策下,加快推进航运金融服务体系建设,使得天津港

腹地经济更具发展潜力。

最后,现代化的航运金融服务体系加速驱动京津冀协同发展进程。金融业控制经济命脉,金融业作为高端服务业是实体产业发展的血脉,实体产业借助金融资本加快产业升级。京津冀区域协同发展进程的关键是做好区域协调,分工、合作,在区域协调中利用天津港比较优势,融合航运业与金融业,使天津航运金融业务为实体经济服务,促进京津冀区域整体利益最大化。

(二)滨海新区加快建设航运金融服务体系的对策

一方面,在外部环境建设上。首先,建立由相关政府部门、金融管理部门、金融机构以及有关航运企业组成联合工作机制,定期交流信息,研究航运和金融业两大板块的对接任务,融合航运业与金融业,协调推进航运金融业务发展。其次,加大政策扶持力度,给予航运机构更多税收优惠政策,惠及更多企业和航运金融业务。完善对航运企业外汇收付汇的管理,提升航运企业金管理效率,减少管理成本。再次,培养航运人才,加强航运人才储备。天津应制定和落实引进人才、留住人才和调动人才积极性的政策措施,建立健全有效的航运人才培养机制,营造有利于航运金融人才脱颖而出的环境。办学方面,加大对相关海事院校培养航运人才的力度,注重培养结合金融、保险、法律的复合型人才,鼓励航运金融人员特别是留学回国人员到天津,为其提供良好的工作和生活条件。

另一方面,在内生动力建设上。创新航运金融业务,实现航

运与金融资源双向增值。如:从造船厂和投资人的角度分析,造船厂的信贷往往不能满足融资需求,可以采用银团固定资产抵押贷款获得足额资金,同时船舶融资租赁,船舶信托贷款也可以作为投资人的买船融资方式。造船企业利用期货采购的方式可以保证原材料成本和原材料供给安全,所以可以借鉴国际上先进的船舶基金模式,为投资人实现船舶保值增值。船舶在建过程中的风险问题通过在建船舶保险以及船舶套期保值来规避,船舶运营过程中的风险问题,可以通过投资航运保险来规避。然而,应对各种需求和风险都需要创新航运金融业务,才能实现航运与金融资源的双向增值。

参考文献:

- [1]何建中.全面实施海运强国战略努力建设现代海运体系[R].北京:2014.
- [2]边汉坤.航运金融发展的借鉴与思考——以天津市为例[J].华北金融,2014(6):67-68.
- [3]钱志新.产业金融[M].江苏:江苏人民出版社,2010.
- [4]温博慧,侯笠,边学涛.京津冀协同推动航运金融发展策略研究——天津推出运费远期合约的制度设计研究[J].价格理论与实践,2014(5):118-119.
- [5]荣伟成.上海国际航运中心建设问题研究[D].安徽:安徽大学,2014.
- [6]冷翠华.金融界航运保费逆势增长保险公司恶战货运险[EB/OL].
http://www.cs.com.cn/ssgs/bxgs/201303/20130328_3925022.html
- [7]冯朵.现代航运金融服务体系与强化国际航运中心地位研究——以天津国际航运中心为例[D].天津:天津师范大学,2012.

责任编辑:闫威

京津冀协同发展下航运金融服务体系发展的对策思考

作者: [刘上群](#)
作者单位: [天津师范大学经济学院 300387](#)
刊名: [天津经济](#)
英文刊名: [Tianjin Economy](#)
年, 卷(期): 2015(4)

引用本文格式: [刘上群](#) 京津冀协同发展下航运金融服务体系发展的对策思考[期刊论文]-[天津经济](#) 2015(4)