



# 浅谈船舶融资租赁

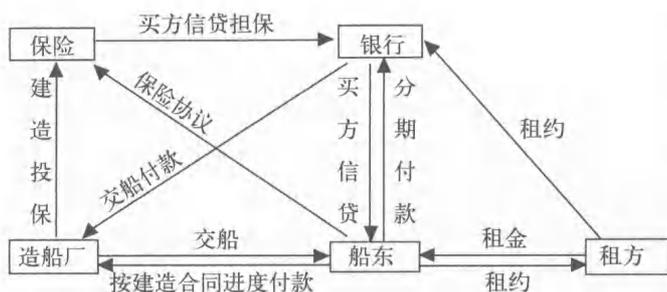
近几年来，由于世界贸易连续保持两位数增长，带动了经济飞速发展，世界经济以3%~4%增加。世界航运业在中国因素的影响下，出现了千载难逢的机遇，推动世界各金融业聚焦以中国为主的航运市场。

据专家预测，今明两年全球新增船舶及船舶买卖等融资项目总额将达到1130亿美元和1845亿美元，同比增长分别为48%和63%之多。

由于航运市场日益繁荣，航运企业更新和扩大船队所需的资金量也越来越大，远洋船舶融资租赁作为比传统的贷款买船更为经济的一种融资手段，正逐渐成为船舶融资领域中的一种重要方式。

融资租赁船舶是国外普遍采用的船舶融资方式，是指航运企业向租赁公司、信托公司等专业机构融资租入船舶并按期向其交纳租金、最终取得船舶所有权的一种融资行为。

目前国际上，融资租赁贷款运作模式如下图：



这种模式的优越为“三赢”。即船东欢迎：符合国际上 OECD 的相关规定；

约、保险收益作为第一权利人进行处置，银行也可以向保险公司索赔。

例如：

· A 轮化工品船，造价为：1 亿元	10000 万元
· 租金 (C 国际运输 / 新加坡化运)：	13000 美元 / 天
· 年租金收入为 (营运期为 350 天)：	
13000 美元 / 天 × 350 天 = 4550000 美元 × 8.26 =	37583000 元
· 成本 (船员、维修、保险、管理费)：	2800 美元 / 天
· 如另计加滑油、折旧后总成本约为：	3200 美元 / 天 ~ 3500 美元 / 天
· 毛利润为：13000 美元 / 天 - 3500 美元 / 天 =	9500 美元 / 天
· 年度毛利润为：9500 美元 / 天 × 350 天 = 3325000 美元 × 8.26 =	27464500 元
· 贷款额：1200 万美元 年息为 4.5%	
· 8 年利息 (4.5% × 1200 万美元) × 8 年 = 54 万美元 × 8 年 =	432 万美元
· 还本付息总额为：1200 万美元 + 432 万美元 = 1632 万美元 × 8.26 =	13480 万元
· 年度还本付息总额为：13480 万元 ÷ 8 =	1685 万元
· 年度纯利 = 毛利 - 还本付息	
= 2746.4 万元 - 1685 万元 =	1061.4 万元
· 月纯利为：1061.4 万元 ÷ 12 个月 =	88.45 万元
	= 10.71 万美元

可获得80%的中长期贷款，不需要第三方银行担保；船价透明，可用租船的收益提前还款。造船企业欢迎：船厂可及时收到造船款项，减少了流动资金负担；降低了资产负债率，又用不着为贷款担保费神；因利息降低而减少成本；船东弃船的风险大大减少；只要造船企业所在国的政府和银行支持，获得订单机会大增。银行欢迎：船东和造船企业以诚相待，银行的风险随之减少；一旦船东或造船企业违约，银行可在建船舶，连同租

这种融资方式相比“抵押贷款”，有以下几点优势：

1、以“融物”达到融资的目的，航运企业一次性获得了船舶资产使用权，再以分期付款方式支付租金，相当于得到了一笔低息长期信贷。

2、船舶融资租赁被形象地比喻为“借鸡生蛋，卖蛋买鸡”，即通过租借船舶的方式来扩大发展，产生效益后再用资金偿还租金，并最终获得船舶的所有权。(这里所说的“蛋”是指船舶租金收入，“鸡”是指新建的“船舶”，也可以是购买的“二手船”)。

3、与贷款造船相比，虽然融资时间

**表 1: 船厂对船东、银行的风险**

风 险	抗风险措施
船厂经营管理不善	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 要求船厂提供最近三年的财务报表, 加强对其资金流量和资产负债率的分析</li> <li>* 了解船厂的资信水平和与同行相比所处的地位</li> <li>* 了解建造船舶实绩表及有关拖延交船的记录</li> <li>* 帮助船厂在建造合同上把关, 消除风险条款</li> <li>* 重点了解近三年盈亏分析、成本分析</li> </ul>
船厂挪用资金	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 了解船厂有无扩展计划</li> <li>* 了解船厂资金的动向、流动资金容量</li> <li>* 在融资协议中明确专款专用辅以监督手段</li> </ul>
新型船建造缺乏经验	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 了解船厂对新船建造的经验, 有无建造过类似船型</li> <li>* 了解船厂有没有技术保障、人才、设计、工艺、设施、工具等软硬件及落实的程度</li> <li>* 了解船厂生产组织, 材料供应等情况, 四机一炉等主要设备和航海仪器自动化设置、建造能力</li> <li>* 了解船厂有否安全质量保证体系</li> <li>* 了解船厂船坞、船排、船台承受能力和岸吊起重能力</li> </ul>
原材料涨价风险 (钢材、木材、塑料、油料、电缆)	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 采取建造预付资金, 利用价格差, 低价进料</li> <li>* 科学地优化下料、节约原材料</li> <li>* 批量进料, 享受优惠价格</li> <li>* 边角余料及时回收</li> </ul>

更长(承租人的租费支付可长达15年), 但这样可在船舶使用期的前阶段中, 产生现金流量的同时, 缓解贷款构建船舶头几年需偿还巨大的本息额的财务压力, 较好解决船公司资金流量压力, 起到盘活船东资金的作用。这一点, 尤其在航运低谷期, 都是船东赖以渡过难关的利器。

4、由于租船人支付的租金通常以年金为基础计算, 整个租期内所产生相同的年支出, 并不随利率的变化而变化, 所以租船人的成本和利润都能比较准确地预先加以测算和评估, 融资风险较低。

5、船舶融资租赁还能使企业的现金流形成较好匹配, 资产与负债保持合理的水平。

6、船舶融资租赁公司可以由大货主、航运公司、造船厂和金融机构共同设立, 同时吸收民间资本参与, 借此完善公司的治理结构, 保证经营、决策的市场化。也可以通过相互持股的联合参

与融资增强各方的抗风险能力、融资能力和彼此的利益关联度。

浙江省有的船东采用这种融资手段, 在银行等有关方面支持下, 快速发展本省的造船工业和船队, 补充运力, 同时改善省内船舶工业, 尤其是船舶出口严重依赖国家政策性信贷资金的现状。

7、通过船舶融资租赁的

船务投资经理人的收入享有10%的优惠税率。

8、这种融资形式最大优点就是可利用银行或基金等出资人的资金实力, 盘活船东的固定资产。这一点更适合于航运业这类“资金密集型”企业的发展。

9、船舶融资租赁不仅仅是一种新的融资方式, 也反映出经营战略的转变, 这与国有企业改革强调“控制力”的战略是一致的。比如中远集团通过这一方式, 从拥有船舶向控制船舶转变, 在增强国有经济控制力方面取得了显著成效: 船队在短短10年间走向大型化、高速化、集装箱化、多元化; 船舶艘数从不足600艘发展到现在700艘; 载重吨位从2700万吨发展到3600万吨; 船队规模名列世界前茅; 2006年营业额达世界500强企业水平; 连续三年创利超过百亿元。

**表 2: 船东对银行的风险**

风 险	抗风险措施
租船协议不好或没有	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 深入了解承租人, 应该具有一流资信水平</li> <li>* 坚决要求船东在签融资协议时提供租船协议</li> <li>* 协助签订租船合同</li> </ul>
船东公司营运状况不良	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 船公司应提供最近三年的财务报表, 加强对资金流量和资产负债率的分析</li> <li>* 了解船东信誉, 应该具有一流资信水平</li> <li>* 在融资协议上, 加上在建船舶抵押的租船协议转让条款</li> <li>* 船东必须有20%以上的自有资金</li> <li>* 聘请律师参加, 协助船东签订造船合同</li> <li>* 航次成本分析和增收节支措施</li> </ul>
船型超前, 目前世界上还没有	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 咨询船级社和造船企业, 此船从技术上可确定能够建造出来</li> <li>* 咨询有关专家确定此船市场上有需求, 质量上乘, 不存在潜在的对环境、安全的威胁</li> </ul>
可能弃船	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 结合国际国内宏观趋势, 分析航运市场所处阶段和趋势</li> <li>* 尤其需了解船东的信誉, 有无弃船的历史</li> </ul>
航运市场跌落风险	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 结合国内外贸易趋势, 分析造船市场, 二手船市场, 拆船市场, 货运市场等四大市场, 研究船舶与货源供需趋势和运价趋势</li> <li>* 采用船公司财务预算制, 加强成本控制</li> <li>* 船公司加强对各级的执行力</li> </ul>

方式, 在政府支持下, 船东还可以享受税收优惠。例如新加坡在2006年2月出台“海事金融优惠计划”, 对符合资格的船务投资公司的收入免税, 符合资格的

**融资租赁所面临风险有:**

- (一) 船厂对船东、银行的风险: (见表1)
- (二) 船东对银行的风险: (见表2)
- (三) 由外部环境产生的风险: (见表3)

**表3：由外部环境产生的风险**

风险	抗风险措施
国别	* 对于船东所处国家的潜在风险，要求第三方担保或向保险公司投保
国际形势	* 必须对国际政治、经济形势作宏观分析，这是任何大企业和银行规避风险的必要手段。只有掌握了大趋势，才能真正避险趋利
航运形势	* 国内外经贸形势宏观分析 * 国内外二手船市场、新船市场、拆船市场、修船市场综合分析 * 国内外货物流向，流量分析、大宗货、集装箱增长分析 * 港口拥堵和燃油价、使费变化 * 港口装卸费、港口费变化 * 船员市场变化、船舶管理市场变化
金融形势	* 国内外期货、汇率、银行利率、股票市场分析

本要求。

7、境外银行比境内银行造船贷款经验丰富，首先考核了解较严，一旦审核通过，也较能按时借贷，而境内银行，很少有造船贷款项目，加上人员经验不足，难度较大。

8、租约应选择像中粮油、中石化、中化、宝钢、中煤等世界500强企业作为租家较好。

9、该A轮租金收入过户到融资银行。

月租金入行后，累计三个月后，B银行扣除还本付息款项后船东可自由支配余款。

10、在B行上海分行开立账户

11、按季还本，按息期还款

12、按造船时间提款：

按造船合同付款期，一般为：

下料 5%

**银行对船舶融资租赁放贷要求有：**

1. 贷款金额一般为船价的80%
2. 利率：银行同业拆借利率LIBOR + 商业贷款利率MARGIN
3. 贷款年限：3年~8年
4. 形式：

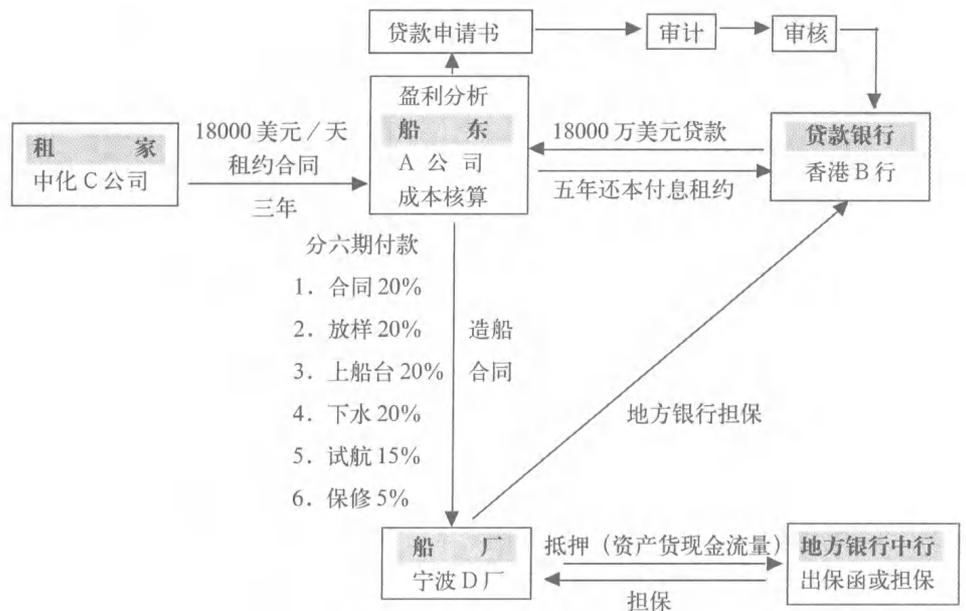
①还本付息

②贷款造船后，长期出租给船公司经营

③贷款造船后，长期租约结束后，优先卖给承租的船公司

- 不动产：房子（房产证）
- 汽车（购车发票）
- 动产： 股权（股权证）
- 银行现金担保

- 3、船舶保险权益转让  
需提供现有船舶的保单
- 4、摸清融资租赁资金运作相互关系(如下图)：



**B 银行放贷具体条件为：**

- 1、船舶作押，需提供买卖合同；
- 2、主要股东担保；
- 3、船只保险之权益转让银行；
- 4、船只租约权益转让银行，船只必须租予某船务有限责任公司，租期必须不少于3年；
- 5、船只租金收入过户到B银行
- 6、在B银行上海分行开立账户；
- 7、按季还本，按息期还息；
- 8、按造船时间表提款；
- 9、造船合约权益转让银行
- 10、退款保证转让银行。

**在银行放贷的附加条件下，船东应有对策：**

- 1、用现有船舶抵押  
需提供船舶买卖合同
- 2、主要股东财产担保

- 5、船舶光租（租期）的租约  
租期至少为3年  
根据船舶较大，租期满后，自营时揽货较难，建议租约可签3+3年。  
前3年为定租；后3年为开放式租期，由船东选择，来规避市场风险。  
一般租约在先、贷款在后，再后造船合同三个合同都相辅相成的。
- 分段上船台 30%
- 下水 20%
- 试航 25%
- 交付 15%
- 保修期 5%

6、银行首先考虑船东的还贷能力和项目报告可行性，是否符合融资金额的基

13、造船合约权益转让给银行

这是银行保护自己贷款一项措施为了规避上述风险：船东应做好选厂工作：

\* 技术条件好，工艺水平高；

- \* 资本雄厚、管理精明；
- \* 经营思路清晰；
- \* 造价合理；
- \* 造期短、并能按时交船；
- \* 较好满足世界著名船级社对建造质量的要求；
- \* 有造特种船的经验；
- \* 较好银行资信度并能担保的船厂。

### 船公司在融资租赁时还应注意以下几个问题：

1、历史经验告诉我们，即便是航运业创造了历史新高点，行业本身产生的投资回报也是不高的。正因为如此，当航运业偶尔被资本市场普遍视为“丰盛的大餐”的时候，其他行业一定是陷入了商业的“冰河时代”。

对于那些寻求船舶融资的人来说，2003年和2004年是个好年景，特别应指出的是：于散货运输业、油轮运输业和集装箱班轮运输业三大行业的市场行情较好。而2007年对中国散货运输、油轮、化工品、滚装船等特种运输行情看好，非常有利于买卖双方在船舶融资方面达成共识。这种共识既能满足出资人的回报期望，也符合船舶融资业本身的发展规律。

2、了解银行资质，分清银行放贷的目的，分而治之。

专门为航运公司提供融资服务的投资银行通常是船舶融资业的中流砥柱。这些银行对船公司的承诺和所能提供的贷款的数量也各不相同。有些银行历史比较悠久，在航运业中具有较高的知名度。对于这些银行而言，更愿意做的是“雪中送炭”的事，即为航运公司解决燃眉之急，推出的金融产品比较符合船公司的需求。

还有一类银行，以追求利润最大化为目标。这类银行通常被业界称之为“游击队”银行。在航运业处在繁荣期的时候，它们会争相成为船公司的合作伙伴。但是，当航运业步入低谷或进入萧条期的时候，这些银行很可能会弃你而

去。此类银行对航运业了解的不多，对航运公司做出的承诺通常也较少。它们更倾向于将资金投入某一时期投资回报率较高的行业，而且贷款利率一般较高，可能还带有一些附加费。此类银行希望通过追求高风险投资，达到高收益目的。

作为船公司来说尽量选择前者，即专门为航运公司提供融资服务的投资银行较为安全。当然，这类银行的融资合同与一般合同相比，贷款年限通常较长，利率也具有相当的吸引力。但是，这种投资多半属于战略性投资项目，出资行通常会非常保守。对于资信不好，潜在风险较大的船公司很难拿到此类贷款。

3、认真把握投资时机，对于降低融资成本至关重要。

船东在签订融资合同前，应仔细分析国际航运市场、造船市场、拆船市场趋势。尤其在运力与运量变化较大，船价（新船、二手船）波动剧烈的时候，更应注意把握融资时机。这对于降低船公司经营成本，提高竞争力尤为重要。

4、船东应密切注意国家税收政策变化。因为税收变化对于船东采取融资租赁方式进行船舶融资风险也将大大增加。

5、一般来说，获得100%融资，对于融资租赁模式来说具有较强的吸引力。另一方面，当船舶资产存在的升值潜力的情况下，融资租赁被接受的可能性不大（除非在协议中附加有船舶资产转让协议）。在多数情况下，船舶资产转让协议与光船租赁协议的功效是等同的。

6、船公司还有必要考虑融资租赁和债务融资之间的平衡问题。在评估预支债务的时候，在资产负债表中，债务融资水平通常以辅助指标的形式出现，但它却有可能影响到一个航运公司的财务评级。因为如果一个公司租赁船舶的比例过高，在财务上就可能被视为弱项，或者说其财务的稳健度要低于自有船舶比例较高的公司，在寻求融资贷款

问题上，有可能付出更高的成本。

### 船东建造新船应准备的法律文书有：

- \* 租约
- \* 造船合同
- \* 担保合同
- \* 贷款申请书
- \* 船公司历年经营情况审计报告

### 具体操作中的注意事项：

1、银行要求船东做到以下几点：

- \* 船东抵押财产（船舶、不动产和动产（债券、股票））
- \* 项目申报书：
  - ◇ 造价审核
  - ◇ 前2-3年经营业绩情况表
  - ◇ 单船赢利分析表
  - ◇ 单船还本付息计划表
  - ◇ 配额比例及组成，一般银行与企业比例最大为8:2

\* 租约：

长期租约合同：

- ◇ 租金
- ◇ 租期
- ◇ 退租条件
- ◇ 断租条件
- ◇ 责任分摊争议解决

\* 审计报告

\* 贷款合同

\* 造船厂分期或整期银行担保或出具保函

2、银行为谨防船东借贷配额比例失调（船东常常用提高船价的办法“空手套白狼”获取大额度的贷款，以达到银行支付全部造船船价）。

这里银行对企业、船东和船厂诚信考核来得格外重要。

### 船东必须认真做好下列合同，并由律师在文件上把关：

- \* 租船合同
- \* 贷款合同
- \* 造船合同

尤其对合同中争议条款倍加注意、仔细斟酌：

- \* 付款条款
- \* 通知条款
- \* 违约条款