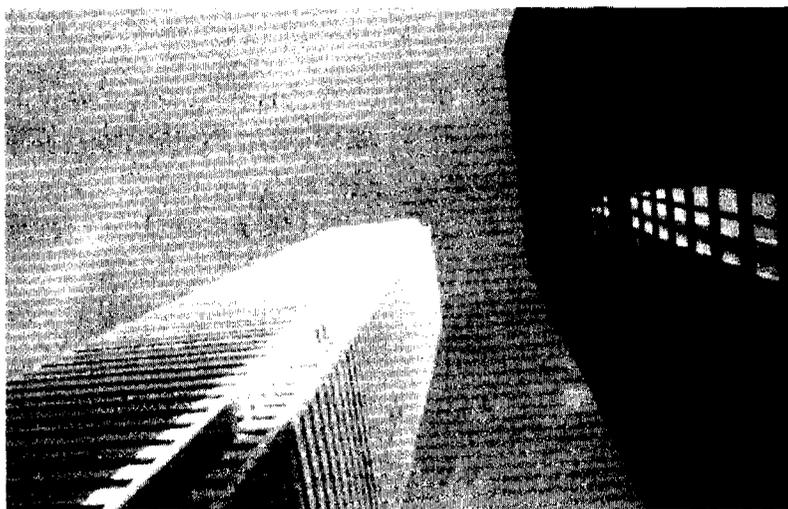




文 / 侯华伟

欧韩船舶融资租赁

由于启动资金少、融资成本低、
运作简单、风险低等优点,融资
租赁自 1952 年出现以来得到
快速发展。在韩国和欧洲等国
家地区,融资租赁已应用到船
舶购买和建造当中。



融资租赁的方式多种多样,包括直接租赁、转租赁、回租、杠杆租赁、综合租赁和信贷式租赁等。其中,杠杆租赁主要针对高度资本集约型资本项目的长期租赁业务,即在一项租赁交易中,设备购置成本的小部分由出租方出资承担,大部分由银行等“金融机构投资人”或其他融资机构提供贷款或资金不足的融资性租赁,主要适用于价值非常高的大型长期租赁业务,可满足对有效寿命达 10 年以上的高度资本集约型设备的融资需要。

一、融资租赁的特点

融资租赁主要有以下四个特征:①在这种方式下,出租方根据承租方的要求出资向供货方购买设备,同时将购得的设备出租给

承租方使用,承租方按期交付租金以补偿出租方所支付的设备成本、利息及其它。②租赁设备的所有权和使用权相分离,法律上所有权属于出租方,经济上使用权属于承租方,承租方仅在租赁期内占有并使用被租赁的设备。③出租人对于设备的性能、物理性质、老化风险以及维修保养不负责任,而由承租方完全负责。④基本租赁期结束时,承租方一般对设备有留购、续租和退回三种选择,承租方可在任选一种在租赁合同中订明,或在租赁期满时与出租方商定。

从表面上看融资租赁与分期付款十分相似,但存在着实质性的差别。融资租赁,供求双方是一种租赁关系,财产所有权在租赁方(卖方),承租方(买方)如果

不按期交租金,租赁方可将设备收回。而分期付款,供求双方是一种债务关系。

二、船舶融资租赁的运作

由于船舶、大型成套设备和石油钻井平台等海洋工程装备多属大型巨额资本项目,需采取杠杆租赁(Leveraged Lease)。实行船舶融资杠杆租赁,向航运公司租赁船舶时,出租人一般只需出资全部设备(船舶产品)金额的 20~40%,其余资金则通过以出租的船舶为抵押,由金融机构贷款或其他融资方式解决。出租人可以是船厂本身,可以是投资机构,也可以是临时性的融资机构。比如,船舶建造大部分资金的筹措也可以通过船厂、证券投资公司、



资产管理公司和一般投资者等的共同投资来获得,从而扩大了船舶融资租赁所需资金获得的渠道。当基本租赁期结束时,航运公司可做出留购、续租和退回三种选择,一般情况下,航运公司在租赁期结束时只需交付象征性的费用便可获得船舶的所有权。在金融机构提供贷款的情况下,金融机构对船厂无追索权,其资金偿还的保障在于设备本身及船舶出租的收益。

采用融资(杠杆)租赁方式建造和出租船舶,可以充分利用政府提供的税收优惠,使交易各方,特别是船厂、航运公司和投资者能够获得更多的经济效益。

——对于一般投资者而言,可以减免各项收益的所得税。对于航运公司而言,不仅拥有设备的使用权,而且能大幅度降低租金。

——对船厂而言,能够获得新船订单,解决接单不足的难题。在金融机构提供贷款的情况下,对金融投资机构而言,由于得到了价值高于贷款总额的设备的留置权,收回贷款较有保障,一定程度上降低了风险。

——对出租人而言,仅以低于船舶价额的现金投资,却可获得全部所有权收益和获得相当于对设备100%出资的税法上的优惠——投资税收减免和加速折旧,降低了实际纳税率,大大加快了对现金投资的回收;购买设备的货款中60-80%的资金是借款,每年有大量利息可作为费用而无须纳税,相当于提高投资报

酬率。

三、欧韩船舶融资租赁

为促进造船业和航运业的共同发展,德国、韩国等很早就开展了船舶融资租赁。

——德国KG船舶融资制度

德国最早从1969年开始实施KG船舶融资制度(KG是德文Kommanditgesellschaft的缩写,其含义为有限合伙公司)。这是一种鼓励投资者,特别是个人投资者向造船投资的税收优惠措施,在促进人们向船舶投资方面起了重大作用。鼓励国内投资者向国内船舶建造投资,帮助国内航运公司建造船舶筹措资金,并对投资者提供相当的税收优惠。KG计划的初衷就是,由许多的合伙人共同出资成立1家船舶有限责任公司,用所获资金订造新船,再租给航运公司。同时,对出资人提供不同程度的税收优惠,其中最大的优惠是对商船投资所得的税前收入实行高额的税收减免。按照KG船舶融资制度,德国公民如果将收入投向KG筹资公司,可以减免所得税,并作为船公司的合伙人,投资者只对所投资负有限责任。由于税收优惠,吸引了医生和牙科医生等广大小投资者和大投资家向海运业投资。由于税收优惠幅度的不同,船舶融资公司也分为不同种类。

在上世纪90年代后半期高潮时期,每年可筹措船舶资金30亿马克。在KG船舶融资制度下成立的FHH Fondshaus Hamburg

船舶投资公司,公司的创办人拥有30%的股份,汉堡的Christian F Ahrenkiel GmbH航运公司拥有70%的股份。至今该船舶投资公司已筹资建造了三艘船舶,筹措资金总额达4500万美元。但随着时间的推移,税收优惠的幅度不断降低。1999年3月起,德国减少了对KG船舶投资的税收优惠程度,筹措资金有所减少,但近年间每年仍可筹措14亿欧元的船舶投资资金,仍对促进德国船东订造船舶发挥重大作用。

——韩国《船舶投资公司法》

亚洲金融危机后,韩国船东经营状况恶化,不得不出售船舶,在国内注册船舶数量减少到仅398艘、735万载重吨。船东资金短缺,平均负债率高达1011%,无力订造新船。为改变韩国商船队萎缩、国内造船市场几乎消亡的局面,韩国政府效仿德国的KG计划,也开始采取船舶融资租赁的方式鼓励船东在国内造船,振兴国内海运业和造船业共同发展。2002年韩国政府制定和实施了《船舶投资公司法》,鼓励一般投资者成立“文件公司”(paper company),向本国船厂订造新船。按照该法律,可以从一般投资者募集资金,成立文件公司;文件公司向本国船厂订造新船,并将船舶租赁给韩国的海运公司;在合同期满(超过5年)后,向投资者分配收益,文件公司解散。为鼓励投资者向船舶投资公司投资,政府还决定对投资者给予如下税收优



惠;减征股权转让所得税、船舶出售收益所得税,免征用于再投资的收益部分的所得税和分红收益的所得税。至今已有第一家船舶投资公司(称为韩国航运基金, Korea shipping fund)在筹备中,新公司资本金为 98 亿韩元,由大宇造船海洋公司、三星重工业公司和 STX 造船公司等三家造船公司各出资 20 亿韩元,韩国投资信托证券公司、水产协同组合中央会和美国 MJLF 公司等出资 1~10 亿韩元。

四、国内船舶融资租赁

借鉴国外成熟模式,国内也尝试开展了船舶融资租赁。2002 年 4 至 5 月间,长运股份开始与上海金海岸企业发展股份有限公司接洽融资租赁事宜。7 月 11 日,双方签订了《创新租赁合同》,金海岸以租赁为目的,购买价值 1 亿元的 20 艘船舶租赁给长运股份,租赁期 5 年,租金总额 116,729,167 元,按季度逐期偿付;在租金之外,长运股份须向金海岸缴纳一次性手续费(相当于租赁物件实际成本的 3%)和管理费(相当于租赁物件实际成本的 0.53%);期满后,长运股份支付金海岸 1000 元转移手续费,船舶的所有权归属长运股份。此外,长运股份必须先付给金海岸设备总价值 20% 的押金。这样,长运股份仅以约 3000 万元的当前支出就获得了价值 1 亿元的船舶使用权。

船舶融资租赁业务的开展,



尤其是对缺乏筹资渠道的航运公司,解决了航运公司需要购买新船却限于资金紧缺而无力购买的问题,从而有效促进了国内航运业的发展。对于造船企业而言,船舶融资租赁带来订单,达到了用资金来购建市场的目的,进而推动造船业的发展。尤其在国际造船市场需求不旺的形势下,可充分利用船舶融资租赁方式订造船舶,确保船厂生产订单。

五、几点建议

由于国内船舶融资租赁公司在发展上还存在着税收等某些制约因素,一时还难以形成资本雄厚的专门从事船舶融资租赁业务的经济实体。一方面,国内航运企业尚难以在国内注册成立单船(空壳)公司进行项目融资;另一方面,造船企业的在建船舶抵押贷款由于自身财务状况不同,实施起来也存在一定难度。而商业银行的资金投入则大多采取对船

舶企业、航运企业的直接贷款方式,而很少采用外国日益普遍的融资租赁的操作模式。

要开展国内船舶融资租赁,改善我国船舶工业融资环境,必须提高相关金融机构的船舶专业水平,并适当培育大规模船舶融资租赁公司。

国内造船企业与航运企业可以适当联合,共同组成船舶融资主体,充分利用金融杠杆和国家优惠政策,吸引政府、商业银行、社会资金在船舶领域的投资,采取融资租赁方式在国内订造船舶。

国内金融机构可以充分利用自身金融优势,加强船舶行业的专业水平,注重与船舶经纪人、船级社等专业机构的紧密合作,了解船舶在设计、建造、运营、交易各个阶段的价格与技术状况,通过联合的方式成立专门的船舶投资公司,开展融资租赁船舶建造。