

民营造船业 资金“卡脖子”

专家建议：金融部门应优化信贷结构，对符合条件的优质企业宜分类帮扶指导

逯寒青 郭圻 董建

记者日前在福建省福安市蹲点了解到，去年以来，当地民营造船企业积极转型升级，借力“一带一路”战略，加大对东南亚沿线国家的出口力度，订单稳步上升。但作为传统且典型的资金密集型行业，相关企业却因金融部门“造船业”属过剩产能而限贷、惜贷，被动接受高成本的民间贷款，资金流转成本居高不下，订单流失，生存艰难，资金问题已成为影响当地船舶出口的首要因素。

当地政府和企业呼吁，随着经济下行压力增大，有市场、有订单的传统实体制造企业应得到各方更多支持。专家则建议，金融部门应优化对船舶企业的信贷结构，不能盲目“一刀切”，特别是对符合条件的优质企业宜分类帮扶指导，加大信贷支持力度。

从盼订单到怕订单

福建福安与浙江舟山、江苏江阴并称中国民间三大船舶制造基地。在福安临海的赛江两岸，延绵 60 里，近 40 家民营造船修船企业和 600 多家上下游关联企业夹岸排开，相关从业人员达 6 万多人。当地企业认为，目前是行业有史以来最困难的阶段，融资难问题最为突出。

据福安市船舶行业协会秘书长林瑞金介绍，今年第一季度福安新增造船订单 31 艘，行业造船完工量 6 万多载重吨，订单总金额 15 亿元，订单金额同比增长 50%。虽然订单增长，但多数企业由于贷款难、资金链断裂，只能白白丢掉订单。“去年还有 38 家造船企业，今年 4 家船企撑不下去，已经转产，还有不少也处于半停工状态，九成以上的船厂融资出现问题。”林瑞金说。

在世纪华海福建船舶重工有限公司的厂区，十多位工人正忙着给几艘客轮涂漆。“我们今天跑了好几家银行，为了等行长，连中午饭都不敢去吃。”见到记者时，总裁张清洁刚刚跑了一天的贷款，但之前合作的商业银行都不肯继续增加额度。“今年以来是订单不用愁，愁的是资金。”张清洁说，借力国家“一带一路”战略，公司从去年起开拓东南亚市场，目前与印尼方面合作的两艘 3000 多吨散货轮已经开工，每艘价值 2000 万元，接下来会承接印尼的“海上高速公路”项目，后续有 80 多艘客轮的需求。

“如果没有启动资金，这批订单肯定会被韩国或日本的企业抢走。”张清洁说，印尼是“万岛之国”，需要船舶量非常大，上个月他们去实地考察，签订战略协议，今年公司预计将开工 6 艘船，需要 5 亿元资金，其中 4 亿元需要自筹，但他们找了一些基金公司和进出口银行，都没有眉目，很发愁。在福建信昌船业厂区，记者看到现场鲜见工人身影。“现在从事造船业虽然订单多，但不敢接，身心俱疲。”公司董事长陈品棠说，企业今年从新加坡拿到 20 多艘船舶订单意向，俄罗斯也有游艇的需求，但因为资金问题，迟迟不敢接手。

据多位企业主介绍，船舶制造合同签订后，船东首期预付订金为合同款的 20%，另外 80%要交船后才支付。船舶制造过程中的人工、设备、材料等用款绝大部分都要由船厂自己筹措，造得越多，造船厂所垫付的资金量也就越大，这大大增加了企业的资金成本。

涉船信贷遭遇“一刀切”

林瑞金说，多数船企资金来源渠道较为单一，之前的资金主要来自民间。“民间短期借贷利率一般为月利息两分五左右，远高于银行贷款利率。而银行贷款方面，主要是通过船舶企业的资

产抵押或担保公司担保取得。目前当地金融机构对船舶业的贷款额度约为 14 亿元，主要集中在少数几家船企。”记者了解到，银行对船舶企业风险规避影响企业贷款。银行缺乏精通造船业的营销人才，在发放贷款时，只能依据一般企业的贷款规则，不能针对航运、造船业的特点有的放矢地评估。

“目前国营船厂还能拿到贷款，绝大部分民营船厂拿不到。”张清洁说，自从银行把造船行业列为高风险行业后，相关金融部门都“一刀切”，凡是“涉船”贷款都不批。但产能过剩的是大型散货轮，目前海工船和特种船需求量正处于上升期，金融部门却“一棍子打死”。

福建长兴船舶重工有限公司负责人尤长智说，近一年，他们企业基本没有从银行拿到新增贷款，“由于船厂中的资产能被商业银行认可抵押的土地、厂房资产有限，根本不能满足企业造船的融资抵押要求。企业只好向社会进行融资，3 分的月利息，经常‘拆东墙补西墙’。”据多名船企负责人介绍，国外船东在与国内造船厂签订合同前，大多要求船厂找银行开具保函。

尤长智说，比如开具 1000 万元的保函，以前只要 30%-50%的保证金，现在都提高到 100%，企业生产上本来就缺资金，国企可以信誉担保，民营船企基本没法接单。此外，船舶企业融资的财务成本仍很高。目前船企贷款的基准利率都要上浮 20%-30%，再加上开承兑汇票，交纳利息贴现、存入保证金等各种“潜规则”及交给担保公司的担保费等财务费用等，实际贷款利率高出一倍多。

张清洁说，贷款 100 万元要存款 30 万-40 万元，就这样也贷不出来，甚至最近一艘船他们已解决 50%的资金，想让银行支持剩下的 50%，且在银行设立专门户头，专款专用，都无法成功。林瑞金说，去年国家出台“支持船舶业发展 11 条意见”，但民营船很难达到所有要求，因此难以获得政府扶持。

福安市银监办主任全向武认为，目前国际船舶市场仍不很景气，银行也是企业，对风险项目十分谨慎，而且也出现部分企业贷款逾期、欠息或进入不良状态，实际控制人失联或转移资产等情况，没有相关担保，银行不愿贷款也属正常。

宜分类帮扶支持“走出去”

当地企业家认为，2014 年国家出台的《关于金融支持船舶工业加快结构调整促进转型升级的指导意见》等相关政策依旧更多地惠及国有船舶企业，民营船厂在这一轮政策中并没有享受到实实在在的好处，比如民营企业最为关心的融资难等问题依然没有解决。“造船是资金和人力密集型的产业，如果国家政策没有足够的扶持、银行不能提供宽松的资金环境，民营船厂谈何走出去闯市场，更别说转型升级了。”张清洁说。

全向武说，应找准金融支持船舶出口的切入点，优化信贷结构，推动船舶企业结构调整和转型升级，不能盲目“一刀切”，对符合条件的优质企业分类帮扶和指导，可以培育有条件的船舶企业到股权交易中心或者中小企业创业板上市融资，发行企业短期融资、企业债券等，充分发挥资本市场的融资作用。厦门东南航运研究中心负责人王鸿鹏建议，应充分利用进出口银行政策性金融业务品种齐全、功能强大等优势，为船舶出口提供“一站式”融资服务，特别是在履约和预付款等保函服务，提供出口卖方信贷和买方信贷方面予以政策倾斜优惠。可实施“白名单”制度，梳理过剩产能。列入名单的民营企业，相关金融部门可以重点帮扶。

据了解，今年 4 月 30 日，福建省就福安市企业信贷风险防范和分类帮扶出台相关意见，把电机船舶等制造企业分为：支持保护类，支持帮扶类，化解处置类和追逃打击类，并要求推动企业兼并重组。林瑞金认为，这些意见是有具体针对性的，关键是在落实，而且福建民营造船业发展几十年，有着强大生命力，在转型升级、走出国门的关键期，尤为需要政府指导帮扶，以及金融机构的创新性服务。