

刘东民

sunshine\_ldm@126.com

何帆

张春宇

伍桂

冯维江

## 海洋金融发展与中国的海洋经济战略\*

摘要：本文分析梳理了全球海洋金融产业的基本特征与工具选择，指出海洋金融是海洋经济发展的核心动力，政策性金融和商业金融并举、开放性和排他性并存、金融集聚和产融结合相得益彰是海洋金融业发展的典型模式。文章建议我国政府支持建立海洋金融要素聚集区，以“三个基金、一个银行、一个智库”的模式推动中国海洋金融业的快速崛起。

关键词：海洋经济，海洋金融，国际海洋开发银行

### Maritime Finance and China's Strategy of Maritime Economy

Abstract: The article analyzes the feature and instruments of maritime finance, indicating that maritime finance is the key factor for the development of maritime economy. Maritime finance, composed by both policy finance and commercial finance, is characterized by both openness and exclusiveness. Financial agglomeration and combination between industry and finance are two important factors facilitating the successful development of maritime finance. The article suggests that China's central government should encourage to

\*本文已经发表于《国际经济评论》2015年第5期。

build a maritime financial agglomeration area, where an international maritime development bank could be established.

Key Words: Maritime Economy, Maritime Finance, International Maritime Development Bank

建设海洋强国是我国的既定国家战略。从全球范围来看，海洋金融是海洋经济发展的核心动力。如何借鉴国际先进经验，以海洋金融的创新发展推动我国海洋经济战略的成功实施，是当前我国政府、学界和产业界面临的重大课题。本文分析梳理了全球海洋金融产业的特征与模式，提出了我国发展海洋金融的新策略。

## 一、 现代海洋金融的基本特征

### (一) 政策性金融与商业金融并举

现代海洋经济的资金需求量巨大，自然风险、市场风险和政治风险高，单纯依靠金融市场难以为海洋经济提供足够的支持。多数发达国家都运用了政府干预的力量，以政策性金融支持海洋经济发展。某些国家成立了专门的政策性银行或者推行政策性贷款工具。20 世纪 50 年代，日本在国内造船业资金严重缺乏的情况下，实施了“造船计划”，通过政策性银行向提出贷款申请的造船企业发放优惠贷款，成功推动日本跻身全球造船大国。海洋经济最为发达的挪威，其国有商业银行的作用功不可没。挪威的国有银行 DNB 大量运用船舶贷款和出口信贷支持船舶航运业的发展以及海洋工程技术与设备的出口。DNB 宣称按照 OECD 市场化原则发放海洋贷款，但是其在海洋项目上的风险敞口明显超出一般商业银行（挪威其它的商业银行无法承接如此众多的海洋贷款），实际上带有政策性金融性质。新加坡的政策性金融模式更为显著。新加坡政府通过三大海事招标机构对全球海洋产业的研发提供大量资金，每个项目的资助金额从 500 万—5000 万新元不等，专项支持可达上亿新元，这使得新加坡可以享用全球海洋经济的前沿科技成果。新加坡政府设立海洋集聚基金，用于海事产业的人力资源培训及相关的培训基础设施建设。新加坡还建立了 8000 万美元的海事基金、1 亿美元的海事技术革新基金和 2000 万美元的海事 IT 发展基金，为海洋研发和中小企业发展提供资金支持<sup>†</sup>。

发达国家在推进政策性金融的同时，充分尊重金融市场对海洋经济的资源配置作用，海洋商业金融发展相当充分，银行商业贷款、海洋投资基金、融资租赁和证券市

---

<sup>†</sup> 本段中新加坡的数据来源于课题组在新加坡的调研。

场融资目前构成海洋经济强国的主导型金融力量。“政府引导”和“市场需求”共同构成了发达国家海洋金融支撑体系。<sup>‡</sup>

## （二） 开放性和排他性并存

在全球范围内，海洋都是连接不同地域、不同种族和不同意识形态的介质。海洋水体具有流动性、连续性和贯通性，海岸带、海区和大陆架连为一体，不可分割。在全球化的大背景下，国际社会为了推动海洋产业的发展，已经在海洋公约、金融、法律、咨询、评估和实业领域形成了较为统一的标准和规范，海洋经济与海洋金融已经成为充分开放的国际化体系，任何一个国家的海洋经济与海洋金融发展，都不可能脱离现行的国际规范而单独行事。

但是，在另一方面，海洋金融又表现出排他性特征。与其他金融行业相比，海洋金融的专业性强、资金量大、产业链长，在不同链条上的金融工具使用差异明显，这导致海洋金融作为一个产业的门槛较高，一般的金融业人士和金融机构难以进入。另外，海洋金融业注重历史传承。在欧洲，经常可以看到长期由家族经营的海洋金融机构。即使是跨国金融机构的海洋金融部，也都是与海洋实业部门有着几十年的紧密联系，历史渊源较深，新晋的金融机构难以在短期内打入行业内部。这导致海洋金融的一些部门内部竞争较小，行业利润较高。换言之，海洋金融在相当多领域的开放性国际标准和操作规范仅由少数机构所掌握，事实上形成了排他性的“关系型社会圈”。

## （三） 产融结合与金融集聚相得益彰

现代海洋金融的发展是典型的产融结合模式，除去英国和香港，主要海洋强国的海洋产业都在国家内部形成了海洋实业、海洋金融和海洋高端服务业三位一体的产业“生态圈”。一定意义上讲，三者的结合程度决定了一国海洋经济发展的速度和水平。海洋经济发展较快较好的国家普遍以政府干预的模式促进海洋领域的产融结合。如美国实行了财政引导型的全面覆盖和有重点倾斜的产融结合模式，日本一度实行了政府直接干预海洋产业投融资的方式，新加坡则全面实行政策性金融模式来推动产融结合。英国自身的海洋制造业已经衰落，但是借助上百年的历史积淀和世界金融中心的地位，将本国海洋金融和全球海洋制造业的市场紧密联系，依然走的是产融结合模式。而香港则成为反面的案例。香港在最近 40 多年的海洋经济发展中，海洋制造业始终未能发展起来，单纯依靠航运和金融服务，目前在海洋经济领域已经远远落后于新加坡。

---

<sup>‡</sup> 英国在海洋强国中有些例外，主要依靠金融市场服务于海洋经济发展。一方面，这是由英国数百年海洋经济发展的长期坚实基础决定的，其他国家难以比拟；另一方面，这也导致英国在海洋制造业上的衰落。

在推动产融结合的同时，世界主要海洋中心城市均实现了海洋金融机构、金融资本和专业人才的集聚。伦敦、奥斯陆、新加坡、纽约、休斯顿已经成为大量海洋金融要素聚集的城市，亚洲的海洋制造业与航运业来到这些城市，就能够顺利完成产业链各个环节的融资。本课题组的调研发现，有些跨国金融机构的高管，在这些海洋中心城市驻扎几十年，汇聚成优质的海洋金融专业群体。海洋金融的集聚效应一旦显现，这一地区的海洋金融竞争优势就较为显著了。

## 二、 现代海洋金融的工具选择

海洋经济不同产业之间的差异很大。以海洋渔业为代表的海洋第一产业是最为传统的海洋经济部门，其融资需求也较为简单，以自有资金和银行贷款为主。海洋第二产业和第三产业中的航运业融资需求巨大，产业链长，面临的自然风险、市场风险和政治风险都比较大，相应的金融工具设计也比较复杂，本文即针对服务于这些产业的金融工具进行总结和分析。

### （一） 银行贷款和信贷担保

到目前为止，全球海洋产业的融资还是以银行贷款为主。根据富通银行的一项调查，在传统的融资渠道中，航运企业外部融资大约 80% 的资金来自银行贷款，其中，银团贷款占 40.2%，其他贷款占 36.2%。欧资银行长期占据全球船舶融资市场 60%-70% 的份额。根据 2013 年 11 月全球银行持有船舶和海工的资产排名，前 10 位的银行中有 7 个欧洲银行，3 个亚洲银行（分别来自中国、韩国和日本），挪威银行、德国商业银行、中国银行、德国复兴开发银行和德国北方银行分别以 300 亿美元、216 亿美元、190 亿美元、180 亿美元和 175 亿美元排在前 5 位。<sup>§</sup>

从事海洋产业贷款的银行可分为三种类型：一是政策性银行。一国政府设立政策性银行，向海洋企业业提供低息或无息贷款，或提供比正常分期偿还期限长的贷款。日本政府在 20 世纪 50 年代就是通过政策性银行扶植涉海产业的发展。二是专业银行贷款。专业的海洋银行，以市场或者非市场化的利率对涉海产业提供贷款，如德意志船舶银行、挪威国家渔业银行。三是商业银行，他们通常由其内部专门负责海洋信贷的业务部门制定实施，贷款利率为市场利率，如德国北方银行、汇丰银行、苏格兰银行等。

发达国家还采用贴息、担保等方式降低贷款风险，鼓励商业银行发放海洋贷款。德国联邦政府经常采用这种方式。挪威出口信贷担保局（GIEK）也向挪威出口信贷银

<sup>§</sup> 本段数据来源：Petrofin Research, An overview of the Global Ship Finance industry, 2013.

行或商业银行发放的出口信用贷款提供担保，有效降低了出口信贷的违约风险，促进了挪威海洋产业的发展。

## （二） 海洋基金

### 1. 海洋产业投资基金

海洋产业投资基金以多元化投融资模式为依托，持有涉海产业的股权或债权，为涉海经济提供股权或债权形式的直接融资支持。以海洋产业中的重资产行业——船舶业融资为例，国际上主流模式有两类，一是德国的 KG 基金，另一种是新加坡海事信托基金。

KG, 德语全称 Kommanditgesellschaft, 指若干合伙人在一个共同商号下为从事某种商业经营而组成的一种合伙公司，公司至少需要 1 名无限责任股东（普通合伙人）和 1 名有限责任股东（有限合伙人）。船舶融资中的 KG 基金就是通过 KG 公司模式募集的基金。在 KG 基金中，普通合伙人会投入少量自有资金（一般不超过船舶成本的 5%），然后再募集有限合伙人的资金，发起设立一家专门拥有新船的 KG 基金公司。一家 KG 基金的自有资本约占总资本的 35%-50%，其余为银行贷款。KG 基金通过投资拥有新船，受益使用人从这只 KG 基金处租赁新船投入运营。德国 KG 基金的投资人一度超过 43 万人，许多中产阶级都是基金认购人。KG 基金的兴起带动了德国航运业快速发展，但是受全球金融危机和航运业滑坡影响，德国许多 KG 基金资不抵债，纷纷破产或重组。2012 年初，德国三大 KG 基金公司——HCI Capital、MPC Capital 和 Lloyd Fonds 旗下多只基金破产。KG 基金脆弱性根源在于，很多 KG 基金都是单船投资，由于经营对象单一、风险集中，在出现系统性风险的情况下，没有办法化解或分散风险。

与 KG 基金相比，海事信托基金的投资风险较低。海事信托基金是信托基金与融资租赁的结合，它在购买船舶之后以长期租约实现稳定的现金流。与 KG 基金的主要区别在于，海事信托基金在股票市场上公开发售，便于吸引小规模资金，拓宽了融资渠道和退出渠道。由于随时可以转让信托资金，投资人的风险显著降低。信托基金会购买不同的船舶并以长期租约的形式出租，从而分散风险并能够获取稳定现金流。新加坡海事信托基金 (Shipping Business Trust) 根据 2004 年新加坡商业信托法设立，旨在强化新加坡全球航运中心的地位。2006 年新加坡又颁布了海运金融激励计划 (Maritime Finance Incentive Scheme)，以税收优惠激励海事信托的发展。新加坡海事信托基金是目前国际上颇具创新性和吸引力的海洋投资基金模式。

除上述两类规模较大的船舶投资基金以外，国际上还有致力于海洋制造业早期投

资的风险投资基金，这类基金在挪威比较多，运作较为成功。从维京时代开始，挪威便成为了一个航海之国，这使得挪威长久以来就拥有大量敢冒风险的船东和船舶投资人。当代海洋高端制造业的投资额巨大（一个钻井平台或者高端船舶的投资额动辄在几亿至十几亿美元之间），产业链条长，通常的船舶投资基金受其运营模式和专业技能的影响，无法在早期进行天使投资。海洋风险投资基金便应运而生。在挪威，这类基金有时就是家族运营，他们专门负责海洋制造业在设计阶段的投资，投资额一般在几百万美元左右。尽管投资额较少，但是依靠着这些具有高度风险偏好的天使投资，挪威占据了国际海洋制造业和海洋金融的制高点，成为全球最具海洋科技创新力的海洋强国之一。

## 2. 国家海洋信托基金

设立国家海洋信托基金，是政府财政资金支持海洋经济发展的一个重要思路。美国政府对此进行了长期的研究论证，希望通过收取海洋使用费建立基金，返还性地用于海洋管理。

2004年12月，由布什总统成立的海洋政策委员会发布了美国国家综合海洋政策规划报告——《21世纪海洋蓝图》终稿。报告提议在美国财政部下建立海洋政策信托基金，以便为联邦政府、沿海各州和当地政府机构实施国家综合海洋政策提供资金支持。报告提议，该基金初始规模设定为5亿美元，从第三年起增加至10亿美元。基金的资金主要来自针对商业用途利用海洋和海岸资源的收费，主要是外大陆架油气开发收入中尚未制定用途的部分。根据估算，美国海洋油气开发每年大约能产生50亿美元收入，其中有40亿没有指定用途。从2005-2007年，美国海洋政策联合委员会行动组\*\*在评估美国海洋政策年度实施状况时均指出，海洋政策实施过程中存在配套资金不足的问题，继续提议设立海洋政策信托基金。但是，伴随2008年全球金融危机的爆发，美国被国家债务问题所困扰，成立海洋信托基金的事情被搁置。2012年，海洋联合委员会行动组在政策年度实施状况评估报告（US Ocean Policy Report Card 2012）中，再度强烈建议国会批准设立该信托基金。尽管到目前为止，美国海洋政策信托基金尚未付诸实践，但其基本理念与框架值得借鉴，即“取之于海洋，用之于海洋”的循环经济原则以及利用国家力量提供海洋公共产品的理念。

### （三） 企业债券及资产证券化

---

\*\* 根据2000年的《海洋法》，海洋政策委员会于2004年12月19日到期并停止运营，之后美国政府又成立海洋政策联合委员会行动组（Joint Ocean Commission Initiative），负责推动实施海洋政策规划。

债券融资是企业非常愿意选择的融资工具。但是，海洋产业风险较高，部分重资产行业（如船舶、海洋工程装备等）的融资周期长，因而这些企业所发行的债券评级往往较低（投机级或以下），被称为高收益债券。

航运业首只高收益债券发行于 1992 年，海洋集装箱公司（Sea Containers）发行了 1.25 亿美元的高收益债券。1992-2005 年，超过 60 家航运公司在美国高收益债券市场发债，该投机级债券市场债券余额达到了 101 亿美元，平均收益率 9.73%，平均期限 9.5 年，但评级基本不超过 B+ 级。近年来，海洋产业高收益债券市场进一步发展。<sup>††</sup>2008 年到 2012 年间，美国船舶、海洋工程和油服企业在高收益债券市场新发行债券额达 210 亿美元，挪威同类行业企业高收益债券发行额也达到了 76 亿美元，韩国、加拿大、法国涉海企业发行额紧随其后，分别达到了 67 亿美元、37 亿美元和 19 亿美元。高收益债券已经成为银行贷款和投资基金的重要补充，为重资产型海洋产业提供融资支持。<sup>‡‡</sup>

近 20 年来资产证券化成为了海洋产业发展的融资渠道。船舶证券化的模式通常是，船公司针对通过中长期光船租赁合同租赁给经营状况一流、但尚未达到最高信用评级的运营商的船舶组合，进行资产证券化。航运/船舶业首例大规模资产证券化出现于 1994 年，第一国际石油运输公司（First International Petroleum Transport Corporation）发行了 2.35 亿美元的资产支持证券，为建造船舶融资。2006 年，法国达飞海运集团（CMA/CGM）的船舶证券化首次在国际市场上进行公开评级。在该笔证券化中，达飞以光船租约为支持资产，筹集了 8 亿美元资金，该融资额相当于 12 艘新造集装箱船的价值。这次证券化涉及三类不同风险的证券：（1）在 ABS 市场上发行了 2.5 亿美元的高级证券，评级为 AAA 级，与 Libor 的息差约为 30 个基点；（2）约 2.8 亿美元的夹层银团贷款，评级 Ba2/BBB- 级，与 Libor 的息差约 70 个基点；（3）次级债券，达飞以固定利率发行债券，将所筹集的资金购买这部分次级债券。该组合使得达飞本次证券化的息差不超过 Libor 100 个基点，仅为 2.3%。<sup>§§</sup>总之，船舶、航运等涉海企业可以通过资产证券化手段降低信贷成本。

---

<sup>††</sup> 数据来源：Theodore C. Syriopoulos（2007），Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, Volume 21, 171-219.

<sup>‡‡</sup> 数据来源：Nordea Bank（2013），High Yield bond market – is the party over?

<https://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/SIN13/presentations/1025Begley.pdf>

<sup>§§</sup>本段数据来源：Theodore C. Syriopoulos（2007），Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, Volume 21, 171-219.

#### (四) 融资租赁

船舶融资租赁是国外较为普遍的船舶融资方式，出租人根据承租人对船舶的特定要求，出资购买船舶并租给承租人使用，承租人分期缴纳租金，船舶所有权不为承租人所有。船舶融资租赁通过船舶所有权和使用权的分离，以融物的方式达到融资的目的。由于融资期限长，支付租金的方式灵活，船舶融资租赁能够减轻航运企业的财务负担，特别是经营性租赁具有表外融资、调节资产负债表的功能，同时出租人会将从国家获得的优惠税款以降低租金等方式让渡给承租人。

在发达国家，融资租赁已经应用到船舶购买和建造当中，并普遍给予税务优惠（例如，对融资租赁可以采取加速折旧、允许租金计入成本等），形成了独特的英国税务租赁模式、德国 KG 船舶融资制度和挪威 KS 基金模式，等等。由于海洋业务大多属重资本项目，很多国家采取杠杆租赁。船舶融资租赁创建了融资方、租船人和船舶卖方之间的新型三方信用模式，将船舶的经营成本与经营资产相分离，以分期归流、灵活支付的方式，扩大了外部资金利用途径，降低企业融资成本，减小经营风险，因而成为发达国家在资金规模上仅次于银行贷款的海洋金融工具。

2008 年金融危机以来，中国的船舶租赁业务进入了快速发展阶段，特别是银行系金融租赁公司的介入大力推动了中国航运业的发展。金融机构在船舶租赁业务上的优势在于资金实力强，劣势是缺乏专业知识。海洋企业急切希望国内银行业在专业人才配备、贷款审批标准、风险管理指标方面与国际接轨，在贷款审核上弱化资产负债表指标，强化信用记录和未来现金流的评价权重。同时，为适应日益增长的海洋产业发展，国内应建立专业的海洋银行，或者在现有银行中专设海洋融资部，培养和提拔精通航运和海工制造融资的专业人士。

#### (五) 海洋保险

保险是现代金融的重要支柱之一，是市场经济中风险管理的基本手段，而海洋风险的不可抗性更使得保险业的价值十分显著。

船舶保险（Hull Insurance）是海洋保险的主要险种，它以船舶为保险标的，承保船舶在航行或停泊期间因海上自然灾害或意外事故所遭受的损失。在船舶保险中，有一种较为特殊的险种是船舶保赔保险（Protection and Indemnity），它承保船东在经营船舶业务中承担的，却未能包括在船舶保险承保范围内的风险。目前，我国船舶保险的承保能力比较薄弱，保赔保险尤其缺乏，在海上特殊保险产品创新上也裹足不前。国际上目前通行的海事保险，如租家责任保险、租期损失保险，法律抗辩保险



等，在中国都还没有推出。

渔业保险是另一种主要的海洋保险。渔业保险制度，通常依托于政府财政补贴和渔民投保互助的双重架构，对渔业生产中因自然灾害、意外事故所造成的人身伤亡、财产损失给予经济补偿。以日本为例。日本建立渔业保险制度的宗旨是通过政府补贴和强制性手段，对渔业活动采取近乎全覆盖的风险补偿和风险转移，确保渔民在遭遇各种可能性的损失后依然能够生存。该制度包括渔船保险、渔协共济、渔业共济三大部分，其运作方式就是中央政府补贴（如保费补贴、后备保险、行政补贴，以及针对特殊灾害进行特殊资助）再加上渔民通过建立渔业合作社形成的互助保险。我国的渔业保险开展时间较晚，与发达国家相比差距很大。渔业互保协会作为我国当前渔业保险的主要市场主体，其经营性质是非营利性公益性民间团体组织，实力很弱，缺乏国家力量的扶植。

### **三、 中国发展海洋金融的重大机遇**

#### **1. 全球海洋经济重心呈现向亚洲转移趋势**

近年来，世界海洋经济重心逐步向亚洲转移。历史研究表明，世界海洋经济中心的兴衰同世界经济发展的格局息息相关。20 世纪末期开始，新兴市场国家开始崛起，部分亚洲新兴市场国家开始成为世界经济增长引擎，这为亚洲地区成为海洋经济新中心创造了历史机遇。世界海洋经济中心的兴衰也同制造业水平的变化密切相关。东亚地区发达的制造业为海洋经济发展创造了良好的条件。金融危机后，亚洲地区逐步成为全球海洋制造业发展的主要推动力，成为世界新的航运中心、造船业中心。

海洋工程装备制造业水平是一国海洋经济发展水平的重要参考指标。随着世界产业结构的调整，造船产业重心的变化，世界海洋工程装备制造业格局也发生了巨大的变化，东亚地区成为新的海工设备制造业中心。从当前国际海洋工程装备的产业格局来看，在总承包和设计方面，美国、挪威、法国、澳大利亚等国的大型海洋工程公司和设计公司依然占据着市场的主导地位，掌握着大量的关键设计技术和专利技术，处于产业价值链的高端。但在总装建造能力方面，韩国、新加坡已在自升式平台、半潜式平台、钻井船和浮式生产系统等主流海洋工程装备领域占据了较大的市场份额，并具备了部分产品的关键设计能力。2014 年，三大主要海工装备总装建造国——中国、韩国和新加坡承接海工装备订单金额分别为 147.6 亿美元、61.3 亿美元和 68.5 亿美元，分别占全球市场份额的 35.2%、14.6%和 16.3%，中国和新加坡超越韩国跃居全球

前两位<sup>\*\*\*</sup>。

随着海洋制造业向亚洲的转移，海洋金融业务也呈现出一定的向亚洲转移趋势。传统上，欧洲是全球船舶海工融资中心，占全球市场份额 80%以上。但伴随欧洲本区域船舶和海洋工程制造业的衰落，海洋金融业务也开始收缩。2012 年，全球第一大船舶融资银行德国北方银行的船舶海工资产规模缩减至 200 亿美元，不足金融危机前的一半；全球第三大船舶融资银行德意志船舶银行全部出售其持有的近 300 亿美元船舶海工资产，彻底退出船舶融资业务<sup>†††</sup>。2011 年，交通银行发布的《中国航运金融市场发展报告》中称，国际航运金融市场逐渐向亚洲转移，其中中国 2011 年航运金融业务增幅达 20%左右，亚洲其他主要国家的业务也出现明显增长。

世界海洋经济中心向亚洲地区转移的趋势客观上要求亚洲地区的海洋金融业必须实现快速发展，以满足海洋经济发展持续增加的资金需求。

## 2. 我国海洋经济的快速发展为海洋金融起飞提供了坚实基础

近年来，我国海洋经济实现了长足的发展。2014 年，全国海洋生产总值 59936 亿元，海洋生产总值占国内生产总值的 9.4%。据测算，2014 年全国涉海就业人员 3554 万人。海洋经济已经发展成为拉动我国国民经济发展的有力引擎。我国的渔业、海洋化工、海洋油气、海洋盐业、海洋矿业等传统海洋产业继续稳健增长；以海洋高技术为支撑的海洋新兴产业实现了快速发展，2014 年海洋生物医药业产值同比增长 12.1%；海水利用业同比增长 12.2%；海洋船舶工业实现转型发展，同比增长 7.6%；海洋工程建筑业同比增长 9.5%；海洋第三产业也实现了加速发展，包括邮轮游艇、休闲渔业、海洋文化、涉海金融及航运服务业等，2014 年海洋交通运输业同比增长 6.9%；滨海旅游业同比增长 12.1%；海洋科研教育管理服务业同比增长 8.1%。截至 2014 年底，我国海洋经济的三次产业之比为 5.4:45.1:49.5。<sup>†††</sup>

可以预见，“十三五”期间，我国海洋经济还将实现较好较快发展，这一方面对我国海洋金融业的发展提出了更高的要求，要求海洋金融业为海洋经济的发展提供更强大的金融服务支持；另一方面也为我国海洋金融业的发展提供了坚实的基础。

## 3. 建设“海洋强国”上升为我国国家战略

我国经济经历了改革开放以来多年的高速增长，目前结构性问题已逐步突显，传

<sup>\*\*\*</sup> 王诚志、刘二森：《全球海工装备市场 2014 年回顾与 2015 年展望》，《中国船舶报》，2015 年 2 月 9 日。

<sup>†††</sup> 刘玮：《传统船舶融资模式面临变局》，《船舶经济贸易》，2013 年第 1 期。

<sup>††††</sup> 本段数据来源：《2014 年中国海洋经济统计公报》，2015 年 3 月。

统的经济增长模式面临困境，亟需进行经济结构的战略性调整，加快经济发展方式转变进程。发展海洋经济，开发沿海地区是新经济增长动力中的一个重要选项。

“十二五”时期是我国海洋经济加快调整优化的关键时期，为促进海洋经济的发展，我国出台了《全国海洋经济发展“十二五”规划》，该规划明确了海洋经济在国民经济中的战略地位，在引领我国经济实现结构升级中的作用，以及在保证我国经济安全中的地位和作用。目前，我国《全国海洋经济发展“十三五”规划》正在制定当中，新的五年规划将进一步明确我国海洋经济的战略地位，也将在现有的基础上提出更高、更明确的发展目标；相比“十二五”规划，将更加注重海洋金融等高端海洋服务业的发展，将为我国海洋金融业的发展提供更明确的指导。

2012年11月，党的十八大报告从战略高度对我国海洋事业发展做出了全面部署，在“大力推进生态文明建设”章节中指出要“提高海洋资源开发能力，发展海洋经济，保护海洋生态环境，坚决维护国家海洋权益，建设海洋强国”。2013年7月30日，中共中央政治局就建设海洋强国研究进行集体学习，总书记习近平强调，“建设海洋强国是中国特色社会主义事业的重要组成部分。经过多年发展，中国海洋事业总体上进入了历史上最好的发展时期，中国综合国力增强，已具备了走向海洋的基础和条件，正面临着建设海洋强国的战略机遇期”。<sup>§§§</sup>

建设“海洋强国”战略的提出，在宏观上为我国海洋金融业的发展指明了方向，而“海洋强国”战略的实现，需要海洋金融业的大力支持。

#### 4. “一带一路”战略构想的实施将为海洋金融发展创造新空间

2013年，中国国家主席习近平先后提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大战略倡议；2015年3月，《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》正式出台。“一带一路”战略规划构成了中国全方位对外开放的战略新格局和周边外交战略新框架。“一带一路”沿线国家和中国一样，都处在经济发展转型升级的关键时期，都迫切需要进一步激发国内的经济发展潜力，加强国际经济合作。“一带一路”战略规划契合中国和沿线国家的共同需求，是一条多方优势互补、互利合作、共赢发展之路。

中国在“一带一路”规划中明确提出要实现“一带一路”沿线的“五通”，即政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通和民心相通。在实现“五通”的过程中，我国与沿线国家的贸易和投资规模必将进一步提高，需要更强大的金融支持。基础设施

---

<sup>§§§</sup> 《习近平：进一步关心海洋认识海洋经略海洋 推动海洋强国建设不断取得新成就》，《人民日报》，2013年8月1日第1版。

互联互通是“一带一路”规划实施的优先领域，在海洋经济层面，港口码头、海上服务设施等基础设施的建设是重中之重，这些跨境项目资金需求量大，建设周期长，需要海洋金融业的重点支持。我国对沿线国家海洋产业的直接投资，如海洋生物业、海洋装备制造业、海洋资源开发业等也都需要海洋金融业的配合和支撑。在“一带一路”建设过程中，我国海洋金融业必须不断扩大对“一带一路”建设的融资规模，促成产业投资合作；要针对“一带一路”项目的融资需求和特点，创新跨境投融资方式，在此过程中，助力人民币国际化的推进。

#### **5. 南海合作开发将为海洋金融发展提供重要机遇**

南海海域面积大，可开发利用的空间大，自然资源非常丰富，尤其是油气资源、海洋能资源；虽然目前南海的油气资源实际储量仍众说纷纭，但普遍认为资源量极为丰富，南海有潜力成为我国未来经济发展所依仗的重要资源区。

南海周边六国七方存在关于南海海权的不同主张，各方主张存在一定的矛盾和冲突。南海重要的战略地理位置、丰富的资源是各方争夺的焦点和冲突的源泉。目前，南海开发处于无序状态，显著地体现在油气资源开发等领域。南海争议各方根据自身的需求，从20世纪60年代即开始在南海海域（包括部分争议海域）进行油气资源的勘探和开采，一些国家已实现规模化开采。由于南海各国自身开发能力有限，为争夺南海油气资源和开发主导权，包括越南、菲律宾、马来西亚和文莱在内的多个国家都引进了国际石油企业，该地区的油气资源开发呈显著的国际性特征。南海开发的无序性不仅是对资源的极大破坏，更是对国际法律秩序的践踏，南海各方亟需解决海权纷争和无序的开发状态，作为大国的中国更肩负着解决该地区问题的历史使命。

南海资源开发的难度大、风险高，需要巨额资金投入，迫切需要海洋金融业的支持。更为重要的是，海洋金融合作平台的搭建，有助于解决国际海洋开发当中的政治互信问题。我国对南海资源的开发已落后于部分南海周边国家。目前，南海国际合作开发已经提上我国的议事日程，这将为我国海洋金融的发展创造历史性机遇。

#### **四、 中国发展海洋金融的创新策略：建立海洋金融要素聚集区**

海洋金融业的发展，是以金融集聚为典型特征的。目前中国所有海洋经济较为发达的城市，均没有形成海洋金融的产业集聚，这是中国的海洋城市与奥斯陆、新加坡和伦敦等全球海洋中心城市的重大差距。本文建议，国家应选定某个海洋城市作为示范，在国家政策的支持引导下，设立海洋金融要素聚集区，助推中国海洋金融的腾飞。海洋金融要素聚集区的核心，是设立“三个基金、一个银行、一个智库”。

## 1. 国家海洋信托基金

借鉴美国海洋信托基金的设计思路，设立政府性、全国性的国家海洋信托基金，承担海洋管理、科研资助和风险补偿等职能，为海洋经济提供公共产品。具体而言，由国家财政部与国家海洋局联合设立基金管理机构，负责国家海洋信托基金的运营管理。国家财政投入 30-50 亿元作为启动资金，基金正式运营后，后续资金来源包括：

(1) 针对海洋资源开发利用征税，如根据海洋油气资源开发量，每年收取一定比例或额度的税收；(2) 对海洋过度开发或违规行为的行政性收费，如对海洋油气开发溢油事故的罚款。国家海洋信托基金主要用于沿海城市海洋管理、海洋科研、海水污染治理、海洋灾难救助、海洋风险补偿以及非经营性的国际合作等。此外，还可以将部分盈余资金投资于溢出效应或公共性质显著的海洋产业领域，如海洋高科技研发以及包括海况、海洋环境和海洋自然灾害分析、预测、预报等在内的海洋信息服务，以发挥公共基金的引导与示范作用，吸引社会资金进入这些领域。

## 2. 中国海洋产业投资基金

该基金的融资模式为，以政策性金融为担保，吸引市场资源；以离岸人民币资金为杠杆，撬动在岸人民币市场；以国内金融为基础，融合国际金融资本。这样，利用财政金融政策相融合的模式，通过多样化、杠杆化融资，发起设立国内首家冠以“中国”字头的大型海洋产业投资基金。该基金采取市场化运作，追求经济效益。

中国海洋产业投资基金，可由财政部、国家外汇管理局、国家海洋局、国家开发银行以及大型海洋企业联合发起，总规模 500 亿人民币。其中，国有资本出资份额占基金目标规模的 10%。以这部分资金作为担保，形成杠杆，撬动市场资源，同时以在岸和离岸市场债券融资或者私募股权融资的方式吸引市场资金。该基金可以在香港、伦敦、台湾、新加坡等离岸市场上通过发行“点心债”的方式融资离岸人民币。香港、伦敦和新加坡都是全球重要的海洋中心城市，以海洋领域为投资重点的基金融资活动能够吸引这些市场上投资者的高度关注。更为重要的是，香港、伦敦、新加坡和台湾还是全球最大的四个人民币离岸市场。随着人民币国际化的快速发展，目前离岸人民币金融市场已经积累了近 2 万亿人民币存款。在中国资本账户尚未完全开放的背景下，大量的离岸人民币缺乏回流大陆在岸市场投资的机会。中国海洋产业基金以点心债的方式进行离岸融资，将大大促进境外人民币回流，为人民币国际化做出贡献。而且，离岸人民币市场的债券融资，通常能够比在岸市场的债券融资获得更大的融资规模以及更低的融资成本。在上述融资完成之后，基金已经有足够的资金规模，就可以更为

便利地在国际金融市场融资，从而达到理想的融资规模。治理结构方面，由金融机构和海洋企业共同作为基金的普通合伙人，以产融结合的人才配备负责基金的投资运营

### 3. 南海经济圈开发投资基金

2011年，中国设立了中-东盟海上合作基金，以推动中国与东盟国家之间在海洋科研与环保、互联互通、航行安全与搜救、打击跨国犯罪等领域的合作，这为发起更大规模的南海经济圈开发投资基金奠定了基础。伴随“21世纪海上丝绸之路”国际战略的实施，中国在南海经济圈的区域合作力度可以适度加大，尤其可以通过金融领域的深入合作推进南海的共同开发。中方可以邀请东盟各国以及日本、美国在内的利益相关方参与到南海经济圈开发投资基金的发起和运营。中国方面的资金主要来自于外汇管理局、国内大型金融机构和大型涉海企业，资金币种以美元为主，人民币为辅。该基金专注于海洋经济，以南海合作开发和沿海国家的涉海项目为核心业务。在南海开发投资基金借助各国的政府力量成立之后，应进一步鼓励其与全球金融市场的对接，形成一个融资多元化、利益共享的投融资新体系，将全球金融资源有效配置到南海经济圈的海洋经济发展领域。

### 4. 国际海洋开发银行

建议以中国和东盟地区的民营资本为主要发起方，整合全球金融市场的资源，以民间资本主导的国际混合所有制模式发起设立国际海洋开发银行，将其建成全球首个专业性的民营多边开发金融机构，为全球海洋经济发展贡献力量。

设立国际海洋开发银行有两方面的重大价值。首先，从国际政治的角度来看，邀请利益相关方共同发起国际海洋开发银行，能够形成利益共同体，增强国家间的相互信任，减少中国在国际海洋合作中的政治障碍。其次，由于海洋经济开发对资金的需求量巨大而且集中，其客户群体具有较高相似性，这与现有金融机构所面对的各种不同层次的客户群体有所区别，而且海洋项目本身的技术性强，因此有必要单独建立一个专门服务于海洋经济开发的银行，做到专款专筹、专款专用、专人专管。目前某些国家有单边的海洋银行（如挪威和德国），但是全球尚没有专著于海洋的多边开发性机构，国际海洋开发银行的建立将大大促进全球海洋经济的发展，并为多边开发性金融机构的创新运作提供示范。

### 5. 海洋经济智库

海洋经济已经上升为国家战略。战略目标的前瞻性、宏大性和挑战性，与我国海洋经济相关的智力资源配置短缺造成的战略手段相对不足之间，存在较为突出的矛盾。

围绕海洋经济国家战略的顶层设计和分层对接工作的智力支持平台建设，应成为中央及地方政府的当务之急。建议我国政府借鉴英国克拉克松研究公司等全球领先海洋智库企业的成功运作经验，建立具备国际政治与宏观经济战略视野，业务领域覆盖海洋工程、油气开发、海洋化工与生物医药、船舶制造与航运、数字海洋等海洋经济全行业，并在海洋金融领域具备显著优势的世界一流智库——中国海洋经济研究院。将该智库建立在海洋金融要素聚集区，不仅能够为海洋强国战略提供智慧支撑，还可以提升中国海洋经济中心城市的全球知名度、权威性和影响力，从而吸引国际海洋经济与金融领域的资本、人才、技术和品牌等战略性资源的流入。

（笔者单位为中国社会科学院世界经济与政治研究所）

声明：本报告非成熟稿件，仅供内部讨论。报告版权为中国社会科学院世界经济与政治研究所国际金融研究中心所有，未经许可，不得以任何形式翻版、复制、上网和刊登。