

关于造船行业银行预付款保函业务的风险及防控措施

顾小松

中国工商银行股份有限公司苏州分行 江苏苏州 215500

DOI: 10.12238/ems.v7i10.15712

[摘要] 为有效识别和防控造船行业银行预付款保函业务风险,保障企业稳健运营与金融市场安全,本研究系统分析了全球及中国造船业现状、美国 301 调查征费措施及影响,并深入剖析了预付款保函业务模式下的核心风险点。基于此,研究提出了一套综合防控措施:严格船厂准入与船东资质审查、强化合同及保函文本审核等。结论表明,系统性实施上述措施可有效管理预付款保函风险,支撑造船企业可持续发展和行业稳定。

[关键词] 造船行业; 美国 301 调查; 预付款保函

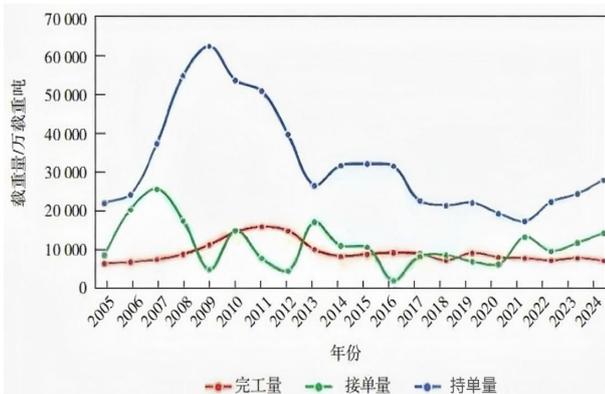
前言

在全球经济一体化这个大环境下,造船业属于重要制造业中的一个分支,对世界贸易与经济发展有着非常关键的意义。造船项目一般都有周期长、资金投入多、技术要求高这些特性,这就致使造船企业在运营时会碰到很多挑战与风险。预付款保函业务是造船企业常常会用到的融资与信用保障方式,它在推动业务开展的时候也带来不少潜在风险。研究造船企业预付款保函业务风险防控有着很重要的现实价值。

1 造船行业现状

1.1 造船行业整体情况

当前阶段,造船业三大指标保持上升态势。其中,2024 年全年造船完工量约 8186 万载重吨,同比持平;新接订单量约 15213 万载重吨,同比增长 19.6%;年底手持订单量约 28817 万载重吨,同比增长 14%。2005—2024 年世界造船业三大指标情况如图所示。



1.2 造船行业产能情况

2008 年经济危机之后,造船行业经历近十年的产能出清过程,约 40%的产能被淘汰。2020 年后,随着全球经济逐渐复苏,造船行业的订单量开始回升,产能利用率也逐渐提高,

近两年全球重启造船产能约为底部的 17%,距原高峰期产能仍有一定距离,由于订单高企、船位饱和,交船排期已由 2.5 年延至 4 年。

全球造船产能高度集中于东亚地区,呈现“中韩日三足鼎立,东南亚逐步崛起”的格局。我国的产能约为 3500—4000 万修正总吨 (CGT) 占全球总产能的 50%以上,稳居世界第一,虽然近两年有恒力重工等新进入者的产能释放,但尚未恢复 2008 年前高峰期水平 (约 5000 万 CGT)。日本和韩国合计产能约占全球产能的 30%,受限技术工人、船位等方面客观条件,造船产能重启仍需一定过程,根据克拉克森调研报告,韩国曾发生由于技术工人不足,雇佣外籍员工导致船只质量下降的情况。

1.3 中国船厂的优势

造船主要成本可分为原材料、设备和劳务费三大部分。其中,原材料成本占比约 30%,主要为船体钢材,配套设备占比约 50%,劳务费占比约 25%。造船行业是劳动力和资本密集型行业,我国造船行业技术工人在数量和工资成本方面相比于日韩有明显优势。

2. 美国 301 调查对行业的影响

2025 年 2 月 21 日,美国贸易代表办公室 (USTR) 就中国针对海事、物流和造船业占据主导地位的 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见。随后,2025 年 4 月 17 日,USTR 公布了对中国海事、物流和造船 301 调查的新的征费措施,包括对中国运营商和船东、拥有中国建造船舶的航运公司、非美国建造的汽车船运营商征收海运服务费以及对 LNG 海运服务的一些限制,并宣布依据 301 调查将于 180 天后实施措施。结合两次 301 条款,目前的针对中国海运的船舶征费措施是:

	由中国船公司运营/拥有的船舶	由中国船厂建造的船舶		由非美国船厂建造的汽车船
生效时间	每净吨	每净吨	TEU	每 CEU
2025/10/14 起	50	18	120	150
2026/04/14 起	80	23	153	150
2027/04/17 起	110	28	195	150
2028/04/17 起	140	33	250	150
说明	每年每艘船最多收费 5 次	取两者中较高者, 每年每艘船最多收费 5 次		
豁免条件	无	订购并接受一艘同等/更大净吨的美国造船船, 则暂停该费用, 期限不超过 3 年		同左

美国 301 调查对造船行业的影响主要体现在以下方面:

2.1 调查导致部分市场需求分化

短期内, 由于调查及手持订单饱和等原因, 中国造船新接订单份额下降, 部分订单转移至韩国, 但长期来看, 行业企业普遍认为由于我国产能优势, 未来我国船厂份额仍将在较高水平达到均衡, 同时也将进一步助推国产化率的提升。

2.2 船东升级船队动力仍较充分

综合来看, 美国 301 调查对造船行业的影响小于对船东的影响, 航运市场化程度高, 造船订单仍以市场价格为主导, 由于中美摩擦可能导致的运费上升, 船东投资升级船队可优化资产配置、提升竞争能力, 从而有利于造船行业, 但对于不同船型的影响程度会有所不同。

2.3 调查影响程度整体可控

从当前影响看, 法案对外资船东运营商的豁免扩大存在一定的缓冲, 法案要求费率整体可控, 综合各方影响, 中国船厂在本轮中船舶大周期的成本优势、产业链优势以及产能规模势明显, 依旧得到外资船东的青睐, 即使未来法案完全落地中国造船市场也会有稳定的市场份额。

3. 预付款保函业务风险分析

3.1 预付款保函业务模式

船舶预付款保函业务, 是银行按造船企业的申请, 开立以预先支付部分造船款项的船东为受益人的保函。该保函以造船合同为基础, 根据合同的相关条款, 由银行以其自身的良好信誉向受益人承诺, 若发生申请人无法按期交货、船舶质量不满足合同要求等违约行为, 且申请人未归还合同约定的应退预付款及利息, 将由担保银行在收到受益人相符索赔后根据保函条款赔偿受益人预付款及利息。

船舶建造周期通常包含合同生效、开工、铺龙骨、下水、船舶交付五个阶段, 船东的预付款支付也相应划分为五个时间节点。其中, 前四个节点的支付需以银行开立的预付款保

函为前提条款, 尾款则在交船前一次性结清。根据调研情况, 当前船东及船厂普遍接受“一船一函、分批次生效”的保函模式: 银行一次性开立覆盖预付款总额的保函(开立日和失效日固定不变), 其生效金额和起息日则根据船东实际支付的金额分阶段激活。行业强周期时, 预付款比例通常可达合同金额的 50%-60%; 而在弱周期中, 船厂为竞争订单往往压低预付款比例, 行业低谷期曾有个别案例低至 10%, 但根据多家船厂反馈, 普遍认为弱周期下 30%的预付款比例已是风险承受底线。

3.2 银行预付款保函业务风险分析

3.2.1 船东弃船风险

船东弃船风险指船东在船舶建造或运营期间因故放弃订单或运营合同, 导致船厂及相关金融机构遭受损失的风险。一方面, 弃船是一种相对概念, 往往最终由船厂、船东协商解决, 最终形成诉讼的情况相对较少; 另一方面, 国际贸易市场繁荣时, 造船订单增多、船价上涨, 航运市场利益丰厚, 船东弃船风险较小, 国际贸易低迷时, 船舶市场受到冲击, 订单减少、船价下跌, 船东压低预付款比例, 导致船厂流动资金不足, 增加了船企经营风险, 而船东为了压低价格或者弃船, 存在刻意在船舶建造过程中提高造船要求使得船厂无法按期交付的情况, 借此拒付船款, 导致发生弃船风险。当前国际航运仍处于景气周期, 市场运价与新签订单量总体保持稳定向好态势, 加之我国一带一路倡议的持续推进, 这为未来与沿线国家贸易提供了更为乐观的预期。

3.2.2 保函赔付风险

若双方协商一致合同终止, 银行预付款保函同步终止, 但若双方无法意见达成一致, 则会通过仲裁申请船厂返还预付款。船舶预付款保函文本一般约定适用英国法, 及在伦敦海事仲裁员协会(LMAA)进行仲裁。

根据个别船厂调研的情况, 曾经某船厂与船东签订造船

合同中约定,中国汇率若发生剧烈波动,需书面形式告知船东。后中国汇率发生较大幅度贬值,船厂仅口头告知,未有履行书面告知义务,船东以此为理由弃船,并要求船厂返还预付款,后仲裁中心根据合同判定船厂违约需退回预付款。在仲裁裁决后,船厂通常会优先尝试与船东协商解决方案,例如分期还款或寻找新买家接盘等,以避免触发银行保函赔付,维护自身信用和市场声誉。上述案例即属此类,款项最终通过协商由船厂解决。仅当船厂作为第一付款责任人,在裁决规定的期限内未能履行返还义务时,船东才会依据保函条款向担保银行发起书面索赔。调研对象均反映,最终由银行承担赔付的情形尚未发生。

4. 风险防控措施

4.1 把好船厂准入关,聚焦其履约能力

银行开立预付款保函的核心风险在于担保造船企业的按期交船能力,即船厂的履约风险。因此,银行需多渠道获取船厂信息,深入分析其财务报表及重大经营决策,严格执行银行信贷客户准入标准。应重点关注船厂的经营能力、资金周转效率、盈利水平、历史重大违约记录、因技术问题导致船只陷入仲裁的案件及其判决结果等关键要素。此外,银行还应评估船厂在极端情况下(如船东弃船)完成船舶建造并自行处置资产的能力。

4.2 加强买方资质审查,防止弃船风险

银行作为担保行,其面临的主要船东风险源于船舶建造合同的买方(船东),核心表现为弃船风险。对此,银行应对船东的资信状况、经营背景、自有船队规模、过往弃船或违约历史记录等关键风险要素进行充分调研和评估。

4.3 加强合同及保函文本审核,严格防范不利条款风险

需确保保函文本表述规范、用词精准、逻辑严谨,关键要素(如担保范围、索赔条件、责任边界等)及条款含义清晰无歧义,避免因表述漏洞引发争议。目前阶段,应重点关注新签造船合同中是否存在涉及美国301调查的特别约定条款(包括但不限于附加费用、责任限制或违约情形等),并在保函条款设计中提前做好风险对冲安排。

4.4 加强贷后管理,落实预付款资金专款专用,并同造船进度匹配

船舶预付款贷后管理的核心在于对预付款资金使用的全流程监管,重点防范资金挪用风险,确保资金闭环用于船舶建造场景。执行“单船资金专项监管”模式,申请人开立多

笔船舶预付款保函的,实行“一船一户”独立账户管理,禁止将同一申请人不同保函项下的预付款资金混存混管;每笔预付款资金到账后须即时划入对应船舶的专用监管账户,资金支取须严格对照保函约定的船舶建造节点(如开工、铺龙骨、下水等)进度执行,确保资金用途与船舶实际建造阶段匹配,切实发挥资金对造船履约的保障作用。

4.5 加强对船舶制造及航运市场的跟踪

造船行业受地缘政治、突发性风险时间影响较大,一是可通过媒体、网络及海内外权威机构的调查结果收集、整合造船业的市场行情,分析造船业近期或未来的发展趋势,预估市场走向;二是船型市场调查。根据项目涉及的船型,调查该船型的历年市场价格、订单量变化幅度,分析其未来需求量及市场供需变化,并且时时监控该船型市场价格的波动,谨防因弱周期引发的船东弃船风险。

4.6 持续关注中美后续谈判进程

当前301调查对造船行业确有一定影响,但对国内船厂影响程度可控,后续聚焦美国301调查动态演变,密切追踪中美双边谈判的具体进展,动态评估美国征收海运服务费对中国船厂成本结构、新接订单竞争力、现有手持订单执行情况的影响。

5. 结论

针对造船企业预付款保函业务风险防控,笔者提出建立准入机制和强化合同管理等防控措施,未来造船企业要加强预付款保函业务风险防控工作。一方面不断完善风险防控体系结合实际业务优化风险预警指标与流程提升风险识别与应对能力;另一方面加强与金融机构、监管部门等沟通合作及时掌握市场动态和政策变化营造良好市场环境。同时企业自身也要加强人才培养提升员工风险意识和专业素养为业务安全开展提供有力人才支撑。唯有如此造船企业才能在预付款保函业务中有效防控风险达成可持续发展为我国造船行业繁荣稳定出份力。

[参考文献]

- [1] 闫亚鹏. 船舶建造预付款保函若干法律实务问题刍议[J]. 法制与经济, 2019, (11): 155-158.
- [2] 钟秀苗. 船舶预付款退款保函业务及其风险分析[D]. 导师: 胡昊; 沈利霞. 上海交通大学, 2015.
- [3] 张沁怡. C 银行船舶预付款退款保函业务风险管理研究[D]. 导师: 张晓明. 西北大学, 2014.