

国际海运费的支付与融资问题研究

张继翊

(华夏银行上海分行, 上海市, 200120; wzjiyi@qq.com)

摘要: 中国是外贸大国, 海运作为国际贸易运输的主要方式, 其支付结算的顺畅与否对贸易发展至关重要。本文聚焦于国际海运费的支付与融资这一主题, 深入分析了当前国际海运费支付的现状及其特点, 探讨了支付与融资过程中面临的问题与挑战, 并提出了优化国际海运费支付与融资的策略, 旨在为提升企业在国际贸易中海运费管理效率, 促进国际贸易的健康稳定发展提供有益参考。

关键词: 国际海运费; 支付方式; 融资; 国际贸易

引言

国际海运在全球贸易中占据着主导地位, 承担着大约 80%-90% 的货物运输量。我国是外贸大国和海运大国, 2024 年全国港口货物吞吐量 176 亿吨, 集装箱吞吐量 3.3 亿标箱, 继续稳居世界第一[1]。但我国的国际海运费的支付比较独特, 主要采用美元进行结算, 是外汇管理政策许可的极少数可以在境内采用外币结算的情形之一。海运费的支付与融资环节是否顺利进行, 不仅关系到企业自身的经营, 更对国际贸易的整体运行效率和稳定有着深远影响。便利高效的海运费支付方式能够降低企业交易成本和风险, 而有效的融资手段则可以缓解企业资金压力, 助力企业扩大业务规模。因此, 深入研究国际海运费的支付与融资具有重要的现实意义。

1. 国际海运费支付的现状及挑战

1.1. 国际海运费支付的现状

目前, 境内外汇划转仅限于少数几种特殊场景, 其中国际海运费支付属于外汇局界定的非货物贸易核查项下境内收付汇这一类别。企业支付海运费时一般需要将海运费发票原件和汇款申请书等资料提交至银行柜台, 部分银行可以接受企业通过电子化方式提交发票和汇款申请。银行受理业务后, 需要对运费发票进行查验, 可能还需要对交易背景资料进行人工审核, 编制外汇汇款电文, 通过境内外币支付系统或 SWIFT 系统将资金划付到收款企业所在银行, 由收款银行为收款企业办理入账。同时还要按照外汇管理局关于外汇业务数据采集的有关规定进行境内划转数据申报。整个处理流程要比境内人民币的汇款流程繁琐, 无法像人民币汇款那样做到实时入账。如果因汇款信息不准确导致无法直通清算, 还可能导致退汇或者延迟更长时间入账。

1.2. 国际海运费支付面临的挑战

1.2.1. 操作流程繁琐

企业需填写汇款申请书、提供纸质发票或电子发票文档, 银行则需要人工审核这些发票, 或通过税务机关网站进行查验。外汇汇款信息也较人民币汇款复杂, 很容易出错。付款方需要报送境内支出信息的基础信息和管理信息, 收款方需要报送境内收入信息的基础信息。全流程中由于需要多次的人工介入, 导致业务处理耗时长。这与贸易投资便利化的要求相去甚远。

1.2.2. 错付风险较大

如果企业的付汇信息在不同银行间没有共享，甚至一家银行自身也没有管控机制，无论是汇款人有意还是无意，都很容易出现用同一张发票在不同银行或一家银行重复申请并办理付汇业务的风险。这不仅可能给企业造成损失，银行也面临合规考验。

1.2.3. 综合成本较高

如购汇支付海运费，企业需要承担一定的汇率风险和汇兑成本。相较人民币汇款，外汇汇款的银行费用由于清算规则和国际惯例等因素，一直较高，如外汇汇款手续费、报文费、邮电费等，特别是针对小额付汇业务，按照固定收取的费用会导致手续费占海运费金额的比重较高。这不仅加重了企业经营负担，也给银行带来声誉风险。

1.2.4. 合规压力凸显

在追求便利化的同时，业务合规压力是绕不开的问题。例如国家外汇管理局等相关部门出台了鼓励银行开展运费外汇支付便利化业务的举措。在跨境金融服务平台上搭建“境内运费外汇支付便利化”场景、放宽对企业提交运输发票等单证的要求，简化审核流程，允许银行按照“了解客户、了解业务、尽职审查”的原则自主办理相关业务[2]。但是如果银行一味追求便利，在业务办理过程中未能严格按照“展业三原则”进行审核，可能会出现违规操作，如为不符合条件的企业办理支付业务、未对交易真实性进行有效核实等。

2. 国际海运费融资的现状与挑战

2.1. 国际海运费融资的现状

从事国际海运货代的一般是中小企业，是连接货主（委托方）和船公司（承运人）的中介，为货主提供订舱、报关、报检、垫付运费、订舱追踪等服务。由于竞争激烈，货代企业承受着来自货主和船公司两头的压力。

2.2. 国际海运费融资面临的挑战

2.2.1. 双重资金压力

货代企业需提前向船公司支付运费以锁定舱位，通常仅向货主收取部分预付款，待货物交付后再结算尾款，可能还需为货主垫付港口杂费、清关费等临时性费用，因此很容易因货主拖欠导致资金链风险。

2.2.2. 融资渠道有限

货代企业一般轻资产运营，而银行贷款对企业的资质要求较高，需要企业提供财务报表和信用证明文件，对于一些中小企业来说，很难满足银行的贷款条件。此外，其他金融市场的融资渠道如资本市场融资、债券融资等方式对于大多数从事国际海运业务的企业而言，由于自身规模和条件限制，也难以涉足。一些货代企业转而从互联网渠道去获取融资。

2.2.3. 融资成本较高

货代公司如通过非银行渠道融资，融资利率要远高于银行。即便能够在银行获得授信，为了补偿可能面临的风险损失，银行在融资时通常会设置较其它企业更高的利率水平和费用标准。对于企业来说，这意味着在解决资金需求的同时，也需要承担较高的融资成本，进一步加重了企业的财务负担。尤其是对于中小企业，本身盈利能力有限，在高融资成本的压迫下，可能影响企业的正常运营和发展。

3. 优化国际海运费支付与融资的策略

3.1. 提高海运费的支付效率

探索建立运费外汇支付快速通道，对合规企业实施白名单制度，简化各类手续。同时，鼓励和支持金融机构为运费支付提供定制化服务，开发运费外汇支付专项产品，优化外汇支付流程，提高支付速度。例如通过引入自动化处理系统、优化审核流程等方式，实现业务处理的快速响应和高效完成，减少人工干预环节，提升直通率，努力缩短海运费支付的到账时间。

3.2. 采用人民币支付国际海运费

每年在中国境内有巨额的国际海运费使用美元支付而未使用人民币结算，不仅削弱了人民币在境内的法定货币地位，也给境内国际航贸相关企业带来极大的困扰和成本的增加，也与人民币国际化背道而驰。

应当鼓励和支持人民币在运费支付中的使用，这不仅有助于境内国际贸易和物流企业降低汇率风险和汇兑成本，也有利于人民币国际化。同时也可以尝试将数字人民币在海运支付领域进行应用。随着国际海运费使用人民币支付，支付效率将大大提升，相应的融资也将变得简单。

3.3. 加大金融科技应用

利用区块链、大数据、人工智能等先进技术，对内打通银行内部的信息孤岛，对外与外汇局、税务局、海关的系统连接，支持与国际支付体系、第三方平台的互联互通，构建安全、高效的运费外汇支付系统。先进科学技术不仅应用于效率的提升，在反洗钱、合规、安全等领域也将发挥重要作用。

3.4. 量身定制场景化融资

针对货代企业融资难的困境，必须要因地制宜根据海运费特定场景以及货代企业的特点打造有别于一般的特定化融资产品，才能根本上解决银行不敢融资和融资效率低的问题。实践中，已经有一些银行利用征信、工商税务、历史交易、司法舆情等大数据建立针对货代这类企业的风险模型，为其提供线上化融资。

3.5. 拥抱新趋势，鼓励良性竞争

目前国际海运费支付与融资也呈现出一些新趋势，至少出现三种模式路径。基于市场化原则，通过良性竞争，对促进海运费支付与融资高质量发展将大有帮助。

3.5.1. 第三方科技平台主导模式

第三方科技平台主导打造的国际海运费支付与融资模式的优势在于科技公司更擅长技术，更重视服务体验和效率，能够紧跟趋势变化不断推陈出新，因此更容易打造出技术先进、功能强大、使用友好的系统平台。同时，生态体系更加开放，不局限于单一核心企业，参与的金融机构众多。比较有代表性的平台是荣易达公司推出的荣 e 通平台，支持海运费的结算和融资，支持多家银行[3]。该模式的优点在于互联互通，支持多银行和多个核心企业（船公司），便于货主、货代等企业根据自身需要灵活选择。

3.5.2. 银行特色业务模式

许多银行针对国际海运费支付的特点，也推出了许多特色产品或平台，结合技术创新和政策支持，实现了提升效率、降低成本的目的。兴业银行通过“单证通”平台帮助企业实现境内外币运费极速支付[4]。近期，兴业银行又推出了“航运金融”模块的境内外币运费支付业务，以“兴业管家（国际业务）”平台为载体，客户仅需在“航运金融”模块上传运费增值税发票，即可实现发票线上自动识别、自动核验和交易基础信息的自动提取，实现境内外币运费支付全流程线上化办理。民生银行创新推出智能化的“海运快汇”产品，客户一键提交申请并批量上传海运费发票，系统完成发票真实性核验，并自动审核客户录入信息与发票要素信息一致后自动汇出，整个支付流程完全通过线上化操作，耗时在 5 分钟以内[5]。该模式的优点在于银行可以接入多家核心企业（船公司），同时更便于银行开发符合中小企业特点的支付、融资、汇率避险等产品，提供更加灵活和个性化的服务。

3.5.3. 核心企业主导模式

船公司或其代理公司作为海运费收款一方，可以打造面向众多货主、货代等运费付款方在线使用的平台，通过与银行数据交互实现支付、融资功能的集成。船公司通过集成融资等增值服务，能够吸引更多货主、货代使用自己的运输线路，该模式的优点在于船公司可以引入多家银行便于客户选择。

4. 结论与展望

国际海运费支付与融资是国际贸易中的重要环节，其顺利进行对于促进国际贸易发展至关重要。当前，在海运费支付和融资过程中仍存在诸多问题与挑战，如操作流程繁琐、融资渠道限制等。通过提高海运费的支付效率、采用人民币支付、加大金融科技应用、定制场景化融资以及拥抱新趋势，鼓励良性竞争等策略，可以有效解决这些问题。

当前随着中国崛起，美国通过贸易战、关税战、港口停靠收费等方式持续打压中国。未雨绸缪，认真研究国际海运费的支付与融资问题，对于更好应对未来的挑战具有重要意义。展望未来，随着全球经济和金融市场的不断发展以及科技的持续进步，国际海运费支付与融资模式也将不断创新和完善。随着一带一路倡议、人民币国际化、数字人民币、新质生产力等战略的进一步实施和取得成效，中国在国际海运行业必将掌握更大话语权，在国际海运费的支付与融资领域发挥更大作用。

参考文献

- [1] 刘昕. 发挥规划先行作用奋力谱写加快建设交通强国水运新篇章[J]. 中国水运, 2025(7): 7-9.
- [2] 曾广飞. 深化跨境金融服务平台场景应用促进融资结算便利化[J]. 中国外汇, 2024(22): 44-46.
- [3] 郭斯琪, 马可妮. 商业银行视角下的航运金融：政策支持与发展机遇（下）[J]. 当代金融家, 2025(3): 130-131.
- [4] 董方冉. 金融助力跨境电商“扬帆远航”[J]. 中国金融家, 2024(12): 45-46.
- [5] 徐峰. 打造全流程外汇展业改革“样板间”[J]. 中国外汇, 2024(2): 19-21.