

# 订单持续下降船企接连破产 产能过剩倒逼造船企业升级

■ 本报记者 潘博

今年上半年,受累于全球航运业的低迷,国内造船企业也遇到了前所未有的寒冬。8月30日,又一家船舶制造企业山东华海船业有限公司宣布破产清算,而在此之前国内已有5家企业申请破产重整或清算。

目前,船市低迷的状况仍在继续,一些企业不得不利用降薪或者是裁员的方式来维持企业的生存。大部分是国企和大中型船厂运营正常,而民企以及小船厂的日子比较难熬,江浙地区也有不少船厂倒闭。

实际上,早在2013年船舶行业就提出,新船订单严重不足和产能过剩矛盾加剧给我国船舶工业发展带来了严峻的挑战,而今年的“严峻”形势则印证了当年的担忧。

## 全球贸易低迷 船企订单下降

由于国内船舶制造企业主要以出口为主,全球贸易持续低迷无疑是此次国内船企遭遇寒冬的主要因素之一。报告显示,今年全球一季度贸易总额增速萎缩1.5%,二季度贸易总额则环比下滑0.5%,此两项数据均为2009年以来最糟的。

全球贸易的下滑让航运企业放缓扩张的脚步,各类船舶的订单数也急剧减少。而实际上订单的减少从去年下半年就已经开始。数据显示,2014年,全国承接新船订单5995万载重吨,同比下降14.2%。分季度看,新接订单分布呈现前高后低态势。

“在全球造船产业中,中、日、韩三家占世界造船的90%以上,世纪初中国只有10%份额,但近5年以来中国造船业的接单量和完工量都是世界第一。”中国船舶工业行业协会秘书长金鹏说。

以手持订单量的修正总吨数计算,2015年上半年,中国造船业手持订单4090万修正总吨(CGT),排名全球第一,韩国和日本分列二、三位,分别为3280万CGT和1969万CGT。

“现在市场情况确实很不好,货运量下降,航运企业订船的积极性不高,与高峰期间差距巨大。高峰时候年订单量超过2亿多吨,最近每年都是1亿吨左右。按照目前的情况看,全球订单量不会超过1亿载重吨。”金鹏说。



而以新接订单量的修正总吨数计算,截至今年上半年,全球新接订单1328万修正总吨。韩国造船业新接订单为592万CGT,拿走了今年全球新接订单总量的45%;日本造船业新接订单量268万CGT,订单量约占全球的20%;中国以新接订单量256CGT排名第三,订单量占全球的19%。

“巨大的船舶制造能力与新接订单的急剧下跌,同时又有三个造船国家在市场竞争,大家必然都有能力放空的地方。”金鹏说。

## 产能过剩

最先受到影响无疑就是国内的中小船舶制造企业,国内中小船舶制造企业主要以生产散货船和集装箱运输船为主,其中散货船占船舶出口总数的三分之一。今年前7个月,散货船新签订单量不足60艘,同比下滑将近一倍,而在2013年散货船的全年订单总量则超过1200艘。

干散货船的产能严重过剩,使一些生产能力单一的船舶制造企业抵抗风险的能力极弱。由于航运业不景气,船舶市场变为买方市场,压低造船价格,而过剩的产能又会让制造企业为了争抢订单而降低价格,甚至亏损接单导致资金链断裂。

华海船业的破产清算只是干散货

船企业无以为继的一个代表,行业的持续低迷让船厂的资金链条断裂,手里接着在造船的订单,却无资金继续生产下去。此外,上月底明德重工也宣布破产清算,资金的吃紧导致其生产计划被打乱,出现船舶交付延期等情况。

扬子江船业有限公司执行董事长任元林认为,“从表面看,很多船厂的倒闭似乎是因为银行没有提供融资支持,实质是由于市场不佳导致船厂无法生产。”

也有专家表示,由于目前造船行业产能过剩,航运不景气导致订单的减少,低端产能尤其是散货船企业的破产是化解产能过剩过程中必不可少的一环,有利于促进国内造船行业向高端船舶制造方向发展。

## 仍需向高端船舶制造转型

尽管今年上半年很多船企都遇到了不小的困难,但是也有一些企业整体运行较为稳定,利用灵活的战略规划和谨慎的资金管理为企业的营收带来了增长。

金鹏认为,用大而不强来形容我国的船舶工业并不准确,应该说我国正在由造船大国努力向造船强国转变。在转变的过程中,很多船舶企业实际上面临的是一个怎样转型升级提高竞争力的问题,业内很多骨干船

厂在这方面做的还是不错的。

“目前,由造船大国向造船强国转型的措施还是蛮多的,比如一些企业走出去转移产能,或采取企业之间的兼并重组,把周围实力不强的船厂并入到实力更强的企业中来。在这个过程中很多过剩的产能实际上已经被市场淘汰了。”金鹏说。

“将部分船舶企业的产能由船舶转到海工装备也起到了一定的效果,例如中集来福士现在主要做海工装备,而且已经做得很高端。此外,一些好的企业在做强方面也是下了很大的功夫,包括管理能力的提高、生产效率的提高、产品技术的提高等,生产产品也在向节能环保转型。”

据了解,船舶工业“十三五”规划思路已经拟定,下一步我国船舶工业将加快转型升级、向信息化制造、绿色船舶方向发展,同时也将推动船舶企业兼并重组、创新制造以及船舶出口信贷扶持政策帮助高技术船舶走出去。

金鹏表示,虽然现在面临着非常严峻的形势,行业不景气订单不多,但是从企业层面来看会有两极分化的情况出现。“可能也会有一些企业挺不过去,但挺过去的企业可能经过这一轮做强,能力方面会有非常大的提高,竞争力将不断增强,很多企业在在这方面步伐很快。”

# 融资租赁纾困船企窘境 或解资金链难题

■ 本报记者 潘博

融资难是造船行业发展进入“寒冬期”时企业面临的主要问题之一,一些企业纷纷倒在了融资这个压死骆驼的最后一根稻草上面。

9月7日,国务院办公厅印发《关于加快融资租赁业发展的指导意见》,全面系统部署加快发展融资租赁业。通过深化金融改革加快发展融资租赁,缓解企业融资难融资贵的问题,从而拉动企业生产设备投资,带动产业升级。

近年来,我国融资租赁业发展迅速,市场规模和企业竞争力均在不断提高,在推动产业升级、拓宽企业融资渠道、带动新兴产业发展和促进经济结构调整等方面发挥着重要作用。《指导意见》的出台对正处在“寒冬期”的船舶制造企业来说无疑是一丝春风。

## 船舶制造企业融资难

据已有的公开报道显示,从进入2015年开始,多家造船企业均陷入到财务困境之中,不得不宣布破产重整或破产清算。在这些企业之中,不乏一些造船实力很强的企业,市场的低迷导致许多船厂都面临财务问题,甚至

一些大型船厂也无法避免。

专家表示,由于航运市场低迷,同时国内产能过剩,导致了船企之间的竞争加剧,银行贷款的风险也随之增加,放贷会更加谨慎,船企获得贷款的难度自然就会增加。对于需要大量资金用于船舶制造的造船业来说,无法取得银行的授信也就很可能意味着会出现资金链断裂。这也是现在很多银行“谈船色变”的主要原因。

不同于一般制造业行业装备的生产,由于一条船的生产成本很高,一个船厂生产的船舶又比较多,所以船东一般采用预付款和进度款的方式来操控船舶的生产。

“船舶的生产资金需求巨大,光靠船厂自身是不行的。造船生产和汽车等其他工业品不一样,其他工业品是生产好了再卖过程中的资金流转。而在船舶的生产正常年份的情况下,它是分阶段付款的,签署合同之后,船东一般给20%的预付款船厂,开工生产再给20%。下坞总装的时候再给20%。”中国船舶工业行业协会秘书长金鹏说。

目前由于航运业不景气,航运企业需求量少,形成了买方市场,船东在预付款和阶段付款的比例上相对更少。由于船厂订单紧张,为了保证订单量船厂往往会降低造船预付款比例,

有的船厂甚至只收取1%。

专家指出,利用低价预付款增加订单量虽然可以使账面好看,增加未来预期的收入,缓冲目前的债务。但结果往往是在未来产生更大的债务,并让金融机构和债主一起深陷其中。

据媒体报道,上个月底破产清算的华海船业手上还握有两艘新船订单。同样是上月底清算破产的明德重工在破产之时仍然有很大一部分订单尚未动工,甚至在今年明德还收获了新的订单。可见不少船企在破产清算之前仍然还有很强的市场竞争力,资金链的断裂成了压死骆驼的最后一根稻草。

## 融资租赁 帮助企业渡过难关

虽然船舶制造企业的融资是一个老大难问题,但也不是完全没有解决之道,融资租赁可以很大程度上缓解造船企业和航运公司的资金压力。

融资租赁业务的模式是融资租赁公司出钱去造船,同船厂签订《买卖合同》,之后将船舶出租给航运公司,同航运企业签订《融资租赁》。

“光靠自身资金进行生产的话企业就会压力巨大,融资租赁公司在船厂和航运公司之间架了一座桥,船厂

和航运公司出钱的压力都小了,这种形式对船厂是非常重要的。”金鹏说。

目前,融资租赁公司主要有两大阵营,一个拥有专业性和资金优势的银行系租赁公司,如工银租赁等;另外一个则是航运和船舶行业的相关融资租赁公司,如中集租赁等。

事实上,国外船舶制造领域融资租赁模式已成为主流,国内尚处于摸索阶段。从国际市场看,融资租赁已经成为与银行信贷、证券相比的第三大金融工具,世界成熟融资租赁市场的渗透率平均在15%—30%之间,而我国船舶融资租赁市场渗透率约为1.6%,存在巨大的发展空间。

对此,《指导意见》提出要厉行简政放权,对融资租赁公司设立子公司不设最低注册资本限制。对船舶、农机、医疗器械、飞机等设备融资租赁简化相关登记许可或进出口手续。在经营资质认定上同等对待租赁方式购入和自行购买的设备。

专家表示,推动企业设备投资增长、装备走出去和国际产能合作,仅仅靠单一的银行信贷是不够的,融资租赁和融资租赁已被证明是可行有效,并且又有较好发展前景的融资方式。在实际操作中,政府可以考虑设立融资租赁或融资租赁风险补充基金等方式,从而鼓励开展更多相关业务。

【数说产业】

## 风浪里的中国船舶工业

面对世界经济复苏放缓、国内经济下行压力加大、航运造船产能双过剩等不利局面,中国船舶行业正在拼力披荆斩棘、乘风破浪。值得庆幸的是,世界造船大国地位并没有滑落。

### 造船完工降幅收窄

2014年,全国造船完工3905万载重吨,同比下降13.9%;降幅比上年收窄10.8个百分点。

### 新接订单出现回落

2014年,全国承接新船订单5995万载重吨,同比下降14.2%。

### 手持订单量大幅增长

2014年,全国手持订单量14890万载重吨,同比增长13.7%。

### 主营业务收入实现增长

2014年1—11月,全国规模以上船舶工业企业共1492家,实现主营业务收入5626.9亿元,同比增长10.5%。分行业看,船舶制造企业3506亿元,同比增长8.7%;船舶配套企业942.7亿元,同比增长11.8%;船舶修理企业226.7亿元,同比增长0.9%。按大中小型来看,大型企业2820.6亿元,同比增长8%;中型企业1379.7亿元,同比增长8.9%;小型企业1426.6亿元,同比增长17.6%。

### 实现利润总额大幅增长

2014年1—11月,全国规模以上船舶工业企业实现利润总额244亿元,同比增长21.3%。分行业看,船舶制造企业146.8亿元,同比增长20.3%;船舶配套企业46.9亿元,同比增长15.5%;船舶修理企业5.1亿元,同比增长8%。按大中小型来看,大型企业124.5亿元,同比增长11.8%;中型企业52.8亿元,同比增长25.9%;小型企业66.8亿元,同比增长39.2%。

### 船舶出口降幅收窄

2014年,全国完工出口船3311万载重吨,同比下降7.3%。承接出口船订单5551万载重吨,同比下降14.3%。截至12月底手持出口船订单14280万载重吨,同比增长23.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的84.8%、92.6%和95.9%。2014年1—11月,我国船舶出口金额228亿美元,同比下降14.7%,降幅收窄12.2个百分点。

### 散货船、集装箱船和油船 仍占主导地位

2014年1—11月,按出口船舶产品分类,散货船出口75.8亿美元,占比33.3%;集装箱船出口48亿美元,占比21.1%;油船出口18.8亿美元,占比8.3%;灯船、消防船、起重船等不以航行为主的船舶出口24.4亿美元,占比10.7%;浮动或潜水式钻探或生产平台14.7亿美元,占比6.4%;拖轮及顶推船出口11.9亿美元,占比5.2%;机动多用途船出口11.8亿美元,占比5.2%。

### 亚洲仍然是我国最大的 船舶出口市场

2014年1—11月,按出口市场分,向亚洲出口船舶134.7亿美元,占比59%。向非洲出口船舶10.7亿美元,占比4.7%。向欧洲出口船舶39.4亿美元,占比17.3%。向拉丁美洲出口船舶27.8亿美元,占比12.2%。向大洋洲出口船舶13.4亿美元,占比5.9%。