

南北船合併，民營船企如何突圍？

來源：東方財經雜誌 2020-01-17



全面對外開放，有利於船舶工業獲得海外資金、技術和管理經驗，引入外企收購或入股，盤活現有產能，對於解決中低端產能嚴重過剩、民營船企遭遇「玻璃門」（玻璃門暗指根本不是門，而是一扇窗戶）等問題，都有重要的現實意義。

「南北船」合併為中國船舶集團，「強者恒強」的馬太效應凸顯，在提高行業集中度的同時，勢必對國內其他船廠形成不小的衝擊。民營船廠首當其衝。目前，地方民營企業造船完工量約占全國重量的 40%，但大多數規模小，力量分散。由於缺乏設計能力，許多民營船廠的船舶設計都依託南北船旗下的科研院所，船舶零配件也由南北船子公司供應。在兩船並列時期，民企尚有一定議價空間。而在兩船合併之後，供應鏈統一，民營船廠無疑將面臨「卡脖子」風險。

造船工業是勞動密集型、資金密集型、技術密集型行業。近幾年，民營船企陷入多事之秋。全球經濟疲軟乏力，航運業持續低迷，船東造船動力減弱，新接訂單量大幅下滑，加之產能過剩、技術創新不足、銀行信貸收緊，多重壓力之下，不僅中小船企，一些居於行業領先陣營的大型船企，也觸礁折戟，上演一幕幕盛極而衰甚至慘澹出局的大戲。熔盛重工、冠海造船、東方造船、五洲船舶、舜天船舶、STX 大連造船、明德重工、莊吉船業、正和造船等，紛紛陷入破產、停工的絕境。

一、民營船企破產潮

在中國南船、北船 2019 年 10 月 24 日宣佈合併前一星期，福建省連江縣法院於 10 月 16 日召開了一次債權人會議。福建冠海海運公司及其子公司福建省冠海造船工業公司破產清算，涉及債務近 27 億元，上千個債權人申報債權超過 3,000 筆。這是連江法院破產清算案件中，涉及金額和債權人最多的一起。

冠海海運是福建省最大的海運企業，曾在全國航運企業規模中排名第六。2006 年，冠海老闆林財龍投資 5 億元建設冠海造船，曾一度成為福建省最大的民營造船企業，最多時擁有超過 70 億元訂單。

為了做大做強，冠海造船前期投入過大，導致產能過剩。2011 年開始，由於市場低迷，加上經營不善等原因，冠海造船資金鏈斷裂。從 2013 年 10 月開始，冠海造船全面停產。

安徽最大的民營船企命運只比冠海稍好一點。在破產重組近 7 年之久後，安徽東方造船有望迎來新的合作夥伴，一家新成立的氫能源公司計畫重組東方

造船，打造新型氫燃料電池船舶研發製造基地。

安徽東方造船由浙江東方造船集團投資，於 2008 年 8 月正式建成投產，首批訂單就與荷蘭船東簽訂了總價值約 9 億元的 10 艘多用途貨船建造合同。根據計畫，安徽東方造船總投資 10.8 億元，預計年造船能力達 40 萬噸，年銷售收入 40 億，成為安徽省最大的民營造船廠。

然而，受全球金融危機影響，安徽東方造船沒有獲得預期的投資回報率，接單難、融資壓力大等問題接踵而來。在成立了短短 4 年之後，2012 年安徽東方造船的情況急轉直下。

而浙江東方造船集團也出現經營危機、資金周轉困難，自顧不暇。為解決融資問題，東方造船集團於 2010 年 8 月在倫敦證交所第二板 AIM 上市，成為首家在 AIM 上市的中國造船公司。但在 2012 年 6 月從倫敦退市後，陷入紛繁的債務、勞資糾紛之中。

二、熔盛「熔斷」

民營造船企業最重磅的雲霄飛車劇情出現在江蘇。2018 年 10 月 2 日，在港股上市的華榮能源發佈公告，以 1 港元的價格，出售造船及工程業務，公司將專注於能源勘探及生產業務。

與福建最大的民營船企冠海造船、安徽省最大的民營船企東方造船相比，華榮能源的前身熔盛重工，曾經是中國最大的民營船企，創造了無數商業神話。



熔盛重工，曾經是中國最大的民營船企，創造了無數商業神話。

熔盛重工的創始人是靠房地產發家的江蘇如皋商人張志熔。2005 年，張志熔挖來上海外高橋造船公司總經理陳強，成立熔盛重工，兩人分別擔任董事長、總裁。在造船行業深耕多年的陳強，帶來了大量訂單和業務團隊。熔盛重工在成立次年就成為手持訂單最多的民營船廠。2010 年 11 月，熔盛重工在港交所上市，成為當年在港上市市值最高的內地民營企業。張志熔個人的財富亦水漲船高，當年位列富比世(福布斯)中國富豪榜第 10 位。

港股上市後，熔盛重工的接單量持續上升。2011 年，造船行業寒冬加劇，全行業新增訂單大幅下滑近 50%。在這樣的情況下，熔盛重工卻依然逆勢接獲 39 艘新船訂單，合約總價 18.1 億美元，手持訂單位居中國第一、世界第三。不過，事後的情況表明，此時熔盛重工已經困難重重，許多訂單實際上是自買自賣，借此維持繁榮假像，以從金融機構獲取資金。

自 2012 年起，熔盛重工財務狀況每況愈下，巨額虧損。2012 年 9 月，熔盛

股價跌破 1 港元。熔盛重工在銀行等金融機構中的總負債高達 204 億元，牽涉 14 家銀行、3 家信託、3 家金融租賃公司。

為拯救熔盛重工，江蘇當地進行了多番嘗試。2014 年 4 月，江蘇省金融辦公室發文，由當地金融機構牽頭，成立債務優化銀團，以期幫助熔盛走出流動資金困境。同年 5 月，江蘇省政府、如皋市政府和中國船舶工業集團三方開會，希望由中船工業牽頭對熔盛重工進行重組，但最終流產。

2014 年 8 月 29 日起，熔盛重工停牌。2015 年 3 月更名「華榮能源」，直到徹底拋售造船業務。從開張到登頂，再到退場出局，不到十年。

在熔盛之後，接過第一民營船企桂冠的是同省的揚子江船業。但也並非一帆風順。2019 年 8 月 15 日，揚子江船業集團與日本三井 E&S 造船、三井物產共同成立的揚子三井造船有限公司正式揭牌投產。然而集團董事長任元林卻並未出席——他從 8 月 9 日起就已經被「休假」了，因牽涉官場腐敗案件而配合調查。

1999 年 12 月，江蘇揚子江船廠有限公司掛牌，這是中國第一家由國有船廠改制而成的民營造船控股公司。任元林取消修船、拆船業務，開始大力發展造船業務，並將原來供應東南亞市場的 3,000 噸以下駁船，逐步調整為歐美市場高技術含量、高附加值的貨櫃船為主。揚子江船業的萬噸級遠洋船舶，開始出口到德國、加拿大、英國、義大利等歐美國家和地區。

2007 年 4 月，揚子江船業股票在新加坡掛牌上市，上市募資超過 100 億元。2008 年金融危機爆發後，揚子江適時轉型升級，進入超大型散貨船、超大型礦

砂船、LNG 運輸船、海洋鑽井平臺等高技術高附加值產品的國際市場，實現了逆勢前行。截至 2018 年末，在手訂單量 113 艘、總價值 39 億美元，成為中國最大的民營造船企業。

在任元林治下，揚子江船業利潤連續多年位居行業首位，成為「中國最賺錢船廠」。不過在 2019 年上半年，揚子江船業僅接獲 5 艘新船訂單，總價值 2.09 億美元。

三、開放促進洗牌

融資困難以及壓減過剩產能，是壓倒民營造船企業的兩大主要因素。二者實際上密不可分，正是因為壓減過剩產能，金融機構隨之收緊信貸，加劇造船民企的融資難。

通過淘汰、消化、整合、轉移過剩產能，中國造船行業的產能已從 2012 年的 8,000 萬載重噸削減到 2015 年的 6,500 萬載重噸。按照工信部的規劃，造船業還要繼續瘦身，削減 30% 以上的過剩產能，即去除約 2,000 萬載重噸的產能。民企成為削減產能的主力軍。

在硬性「去槓桿」的大環境下，特別是造船行業被列為產能過剩，金融機構對船廠融資實行「一刀切」。部分金融機構全面禁止民營造船企業，或者降低民營造船企業評級，限制、停止民營造船企業的授信，壓縮了民營造船企業的市場生存空間。

融資管道匱乏，融資成本過高，成為民企的枷鎖。債務結構不合理，短期債務占比過大，陷入拆東補西、借新還舊的惡性循環，導致債務風險加大，稍

有不慎就會因現金流短缺而難以為繼，唯有野蠻生長，自生自滅。

民營造船企業的「自救」模式何在？廣東省船舶工業協會秘書長陳建榕指出，船企和科技的融合，將成為民營船企發展優先選擇的路徑。圍繞具有市場前景的技術，培育民企優勢產品，實現高新技術、高附加值船舶產品的高品質發展。他還建議採取「民民合作」的運營模式，即民營船企與民營上下游產業鏈，包括船東、船舶配套、原材料供應商、維修服務等，進行戰略合作，通過抱團取暖，降低成本，提升效率。



地方民營企業造船完工量約占全國重量的 40%，但大多數規模小，力量分散。

如今，已有船企用「互聯網+船舶」思維，重新打造船舶價值鏈，為船企重新帶來了新的經濟效益。利用物聯網、雲計算、大資料等技術，形成面向生產組織全過程的決策服務資訊，為產品優化升級提供資料支撐，實現從單一製造向「製造+服務」的轉型升級。

造船行業的另一大變數是擴大開放。2018 年 6 月 15 日，國務院印發通知，取消或放寬包括船舶在內的製造業領域外資准入限制。7 月 28 日，商務部、發改委聯合發佈的《外商投資准入特別管理措施（2018 年版）》正式施行，取消了船舶設計、製造與修理須由中方控股的要求。至此，船舶工業全面實現了對外開放。

專家指出，全面對外開放，有利於船舶工業獲得海外資金、技術和管理經驗，引入外企收購或入股，盤活現有產能，對於解決中低端產能嚴重過剩、民營船企遭遇「玻璃門」等問題，都有重要的現實意義。

雖然掌門人遇到了麻煩事，但揚子江船業沒有停下對外開放的腳步。與日本三井 E&S 造船株式會社和三井物產株式會社共同成立了合資船廠——江蘇揚子三井造船有限公司。其中揚子江船業持有 51% 股份。

揚子三井造船於 2019 年 5 月正式成立，總投資額 2.997 億美元，進行年產 12 艘船舶/100 萬載重噸的生產。揚子三井造船專注於建造各類商船，特別是 LNG 船和油輪，將設計、研發、生產氣體運輸船、油輪、浮式生產儲油卸油裝置、海洋工程裝備、綠色能源散貨船等船舶及海工裝備，建成投產後年產值可達 30 億元。

任元林之子、揚子江船業總經理任樂天表示，揚子三井是揚子江船業造船主業走向高端的重要一步，公司將與合資夥伴三井 E&S 造船和三井物產一起，發揮股東各方的資源優勢，致力於將揚子三井造船打造成世界一流船廠。發展目標是在中型氣體船、液貨船和新能源散貨船產品領域，成為客戶首選的最具

競爭力船廠。

全面開放是一把雙刃劍。中國船舶工業與日韓的差距，主要體現在產業鏈和核心技術上。一些關鍵技術設備，如雷達通導系統以及電子類設備，許多外國船東明確提出要用日本或韓國生產的設備。未來日、韓企業大舉進入中國造船業，控股民營造船企業，對本土的造船企業將帶來一定衝擊。

天津新港船舶重工公司總經理王孝海認為，船舶工業完全開放，必然會倒逼國內造船企業提高效率。日本造船工人的工資是中國的六倍以上，但造船成本和中國差不多，這說明日本船廠管理效率極高。國內目前虧損的民營船廠如被日本企業控股，引進日本高效的生產管理，可能很快就能實現盈利。

整體而言，造船行業的優勝劣汰、重度洗牌已不可避免。而隨著全面對外開放，行業競爭將更加激烈。中國造船行業整體提質增效、提高行業集中度，已是大勢所趨。

