

银行抽贷釜底抽薪 庄吉集团债务雪上加霜

特约记者 赵倩 报道

“这名高层哽咽地说:“郑总(郑元忠)辛辛苦苦做企业 41 年,不赌也没乱花钱。一辆宝马车,至今开了 31 万公里,还在继续开。20 年来缴税 10 多亿元,每年平均解决 2 万劳动力就业。如今,只求政府在困难的时候对曾经做出些许贡献的企业重视一些。”

“庄重一身,吉祥一生”,这是已经走过 16 年历程的庄吉集团的口号。如今公司却陷入了资金链周转困境。

从 11 月底开始,温州当地网络以及坊间不断传出有关庄吉集团即将倒闭的消息。进入 12 月份,传言愈发清晰,庄吉集团正在进行资产清算,涉及多家银行近 50 亿的贷款。

令人担忧的是,由于其牵涉众多互保温州当地企业,将会产生“系统性”的连锁反应,有数据显示,互保贷款超过 300 亿元,庄吉集团若出现问题,其他多家企业也难逃噩梦。虽然目前还未到传言所说的倒闭或资产清算的程度,但“情况已到万分紧急的时刻了”。

造船引燃资金链导火索

“确实出现了资金链问题,导火线是旗下的造船子公司,船东弃船导致产生五六亿元的债务,而子公司引发的债务危机进一步影响到集团公司。”12 月 5 日,庄吉集团有限公司相关负责人在接受记者采访时证实。

庄吉集团为国内知名的服装企业,于 1996 年组建成立,系中国民营企业 500 强企业。公司在全国多个城市建成数百家成员加盟的特许经营、连锁专卖网络,曾与报喜鸟两大品牌入选“中国服装十大影响力品牌”,涉足船舶、矿业、房地产等领域,2011 年整个集团产值为近 30 亿元。工商信息显示,旗下除庄吉船业外,还包括温州庄吉置业有限公司、温州庄吉投资控股有限公司等 10 多家子公司。

导致庄吉集团全面“告急”的是其造船业。

2006 年,以服装制造为主业的庄吉集团对外宣布进入一个全新的行业——造船业。据当时媒体报道,以服装制造为主业的

庄吉集团 2006 年 9 月起先后收购与兼并了乐清凯泽船业、鑫煌船舶、远东船舶等三家船业公司,并成立了浙江庄吉船业有限公司。工商注册信息显示,该公司注册资金 3 亿元,成立于温州下属的乐清市。

“受金融危机影响,整个造船业不景气,船东弃船,此前压在造船业上的投入资金无法收回,同时银行的贷款到期,引发造船子公司的债务危机。”庄吉集团相关负责人表示。

截至目前,庄吉集团造船业共投资 12.72 亿元,总负债 10 亿元,2007 年开工以来,陆续建成化学品邮轮船、海洋工程船和散货船等 6 艘。目前被船东放弃的两艘船一艘即将进行试航,另一艘处于在建状态。

“受整体航运市场不景气影响,包括温州等地的造船企业亏损面不少,一些企业直接不到订单,有些企业担心风险不愿接单,甚至有些船东中途弃船。”浙江造船工程学会一负责人向记者描述称。

银行抽贷雪上加霜

船东弃船只是诱因,真正令庄吉集团资金链绷紧的,是银行抽贷。

上述负责人称,自去年 3 月以来,银行对庄吉抽贷达 1.07 亿元,尽管尚未扯断公司资金链,但已严重影响正常的生产经营和银行还贷周转。

10 月 4 日,因建行 2000 万元贷款到期不续贷,导致庄吉集团还贷逾期,被银行列为关注类企业。此前庄吉集团同建行谈判两次,均未成功。

据上述高层称,11、12 月,7 家银行还要抽贷 3500 万元,通知都发过来了,连主要的贷款人中国银行也提出抽贷。“如果银行继续抽下去,我不否认庄吉很有可能要倒闭。”

据他说,目前温州大型企业面临困难的有几千家。“如果银行坚决继续抽贷,相当一部分企业是必死的。”

据介绍,5 年前,庄吉贷款享受年息 4.425%的基准利率,而目前银行给庄吉集团的年息为基准利率上浮 10%。对票据票贴等附加业务的要求更是“多得不得了”。有些银行还要求购买黄金,缴纳财务顾问费,综合成本在月息 1 分以上(相当于年息 12%)。

而温州民营企业界流行的互保,又在



(图片来源:中国新闻周刊)

放大信用压力。

截至目前,庄吉集团直接为庄吉船业垫资 3 亿元,并为其担保 3 亿多元。此外,庄吉集团与其他 5 家企业互相担保贷款十几亿元,而这 5 家企业与其他企业还有更多的互保关系。

据上述庄吉集团高层称,庄吉等 6 家互保企业,涉及银行贷款四五十亿元,这 6 家企业的下家有二十几家企业,这下家又涉及八九十家企业,总共欠银行贷款 300 多亿元。在这些互保企业中,有不少温州知名大型企业。“我们担心,一旦引发连锁反应,大部分企业没有能力自救。”

他还认为,银行对互保企业施压,会在互保企业中造成信用危机。“银行对互保企业说,你担保庄吉集团的 8000 万,要还过来,因为庄吉已经逾期了。你的 1.2 亿元,本

来是准备贷给你的,因为你是庄吉集团互保企业,所以现在就不批了。于是,互保企业对庄吉集团避之唯恐不及。”目前已有个别互保企业希望退出互保。

政府介入指导帮扶

据上述负责人介绍,情急之下,庄吉集团 11 月中旬已向温州当地政府求助给予支持和帮助,当地领导非常重视,做出积极批示,要求妥善解决问题。

这名高层哽咽地说:“郑总辛辛苦苦做企业 41 年,不赌也没乱花钱。一辆宝马车,至今开了 31 万公里,还在继续开。20 年来缴税 10 多亿元,每年平均解决 2 万劳动力就业。如今,只求政府在困难的时候对曾经做出些许贡献的企业重视一些。”

12 月 6 日,从温州相关部门传出消息,温州市企业风险处置办公室已先后向中行、广发、浙商、中信和浦发等多家银行发函,要求各有关银行做到不抽资压贷,提供优惠利率,允许企业以等价换抵押物的方式,盘活资产,增加运营资金。

目前,各银行积极响应,都明确表示给予贷款利率优惠,帮助企业申请政府应急转贷资金,缓解资金困难。在政府帮扶和银行支持下,企业通过自身的资产处置和整合重组,有望逐步走出困境。

融资怪圈难解

目前,融资难仍然是困扰浙江省中小微企业发展的头等难题。

“目前,融资难问题仍然在困扰企业的发展,仍然未得到有效缓解,比去年还要严重。”温州中小企业发展促进会会长周德文在接受记者采访时称。

为了缓解企业融资难,不少企业开始尝试发行企业债券。据浙江省发改委统计数据显示,今年前 10 个月,浙江共计发行债券 28 只,累计融资总额 266.4 亿元,预计到年底将突破 300 亿元。其中,民营企业发行企业债 5 只,融资总额 25.4 亿元,发行家数也创历年新高。

杭州市发改委最新发布的杭州市前三季度经济社会运行中的突出问题中,除市场需求不足和生产成本升高外,资金紧张则是另一突出问题。

在来自杭州市发改委对重点工业企业监测数据中,三季度超过 75%的企业认为资金有压力或紧张,37%的企业参与了企业互保行为。值得关注的是,受企业效益持续下滑影响,部分企业出现资金链断裂。

上述监测数据显示,截至 9 月底,萧山区累计有 66 家工业企业因为资金链断裂而出现停产或半停产状况,涉及银行贷款 49.5 亿元、民间借贷资金 8.5 亿元。

杭州市发改委援引据昇小额贷款公司介绍称,当前银行收贷现象严重,很多企业惧怕银行收贷后不再放贷而拖延还贷。同时企业资金链紧张的另一个表现是应收款周期延长。

周德文认为,类似庄吉集团等大型企业最近出现问题,反映的仍然是企业的直接融资问题未得到有效解决。

航运业危机加速发酵 德多家航运基金临倒闭

特约记者 杜海 宁佳彦 济南报道

温州知名企业庄吉集团即将倒闭的消息,近日传得沸沸扬扬。消息称,庄吉集团正在进行资产清算,有数十亿的银行贷款需要偿还。发生这一切的导火索,则指向了船东“弃船”。

12 月 5 日,《纽约时报》援引穆迪投资服务公司的调查报告称,德国排名前十的大银行,共有 980 亿欧元不良贷款与全球航运业有关联,这几乎是德国银行业掌控希腊、爱尔兰、意大利、葡萄牙和西班牙债务总和的两倍。

由航运业衰退引发的危机,在加速发酵。

祸起航运危机

山东海运股份有限公司运输管理部经理张现斌,6 日告诉记者,目前的航运业处于连续 2008 年之后第二次衰退期之中,这对航运企业是一个结构性转型的时机。

“现在的船厂不好过,船价低,议价能力不强。目前船运公司和银行之间的资金联系会通过一些融资租赁公司完成,因为他们有着更强的专业性,可以降低银行的风险。”张现斌说道,事实上银行放贷还是很谨慎的,由于他们对航运业的发展了解不那么深,因此会找一些融资租赁的公司来为船企做担保。

然而,航运业“泥沙俱下”之际,产业链上的风险已然在无限放大。拿前述庄吉集团来说,眼下遭遇的噩梦正始于此。

据悉,作为庄吉集团的子公司,庄吉船业承接建造的 2 艘 8.2 万吨货船,是温州造船业历史上最大吨位的船舶。可惜的是,这两艘巨无霸并没有给庄吉带来荣耀和利润,反而成了致命的负担。最新消息

显示,这两艘船舶在一艘已经下水即将进行试航,另一艘已完成 60%建造的情况下,遭到了船东“弃船”。原因是,船东方面亏损严重,无奈之下准备放弃这两艘船。

雪上加霜的是,融资银行也以退款保函向庄吉船业索赔 3.36 亿元。在资金紧绷的情况下,这两艘船恐怕要成为“烂尾船”,同时也将庄吉船业以及母公司拖入了泥沼。

大连海事大学世界经济研究所所长刘斌对记者介绍,温州、宁波等地一些大型船企经营恶化,甚至关门倒闭,这绝非个例。几年前的“好日子”使得许多船企疯狂扩张,如今面临的考验格外严峻。

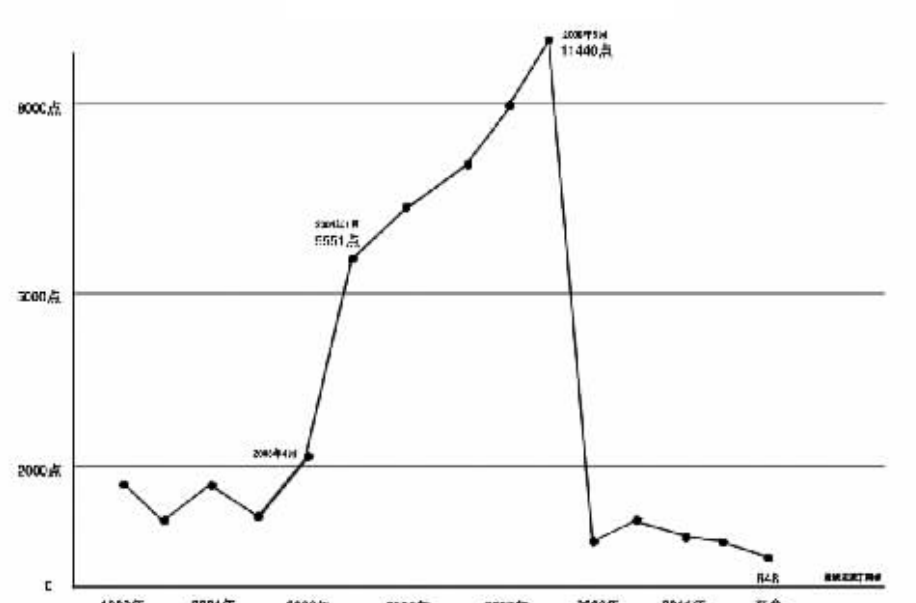
记者注意到,去年 10 月底,宁波市两家大型造船厂恒富船业、蓝天造船公司宣告破产,福建省也有 4 家船企申请注销。业内人士表示,今年申请注销的船企要比去年大大增加。而像中远、中海这样的大型海运公司,也纷纷开始“造船变拆船”。

“我们选择了一个进入市场的较好时机,也没有沉重的历史包袱,这是我们的优势所在。而且我们的企业有着良好的银行信用,融资成本低。因此可谓轻装入市。”张现斌坦言,“现在的市场需求是低谷时期,而且将持续很久,回暖或许会在 2015 年之后。在这个过程中,市场的集中度在逐渐提高。尽管大部分公司都在成本线以下运营,我们还能保持持平,或者说是微利,这是因为我们能够找到自身的定位和出路,因此对前景还是有信心的。”

航运基金面临大量违约

“一般来讲,船东的贷款金额会占到购船资金的 60%-70%,其余的自行支付,通过经营期间获得的利润还贷。航运是人

BDI 指数波动情况



(制图/杨杰)

才密集型和资本密集型企业,现在制约发展的主要还是资本,融资成本、船价、利息等都会对资金链造成很大的压力。”张现斌指出。

拿德国来说,该国是集装箱航运的超级大国,控制了世界市场 40%的份额。由于全球航运业连续 5 年处于低迷状态,导致德国金融业风险敞口日益扩大,为了帮助航运业走出衰退,德国银行业仍在默默地继续出资帮助一些航运基金建造、购买轮船以及进行税收庇护。然而,在不景气的背景下,很多船舶企业遭遇了严峻的流动性危机。数据显示,截至今年 8 月份,超过 100 多家德国航运基金已关门,还有 500 多家基金面临破产威胁。

而且,航运危机已经引起了世界范围内的倒闭潮。上个月,位于纽约的海外船运集团在与债权人谈判陷入僵持状态后,被迫申请破产保护。这家公司主要负责原油和汽油产品运输,在破产保护消息公布后,该公司股价也暴跌 61%。同时,疲软的运费和高昂的燃料成本,也迫使多家航运公司进行破产重组。无论破产还是重组,由此引发的信贷危机,显然不容小觑。

对此,刘斌分析说:“航运基金几乎是百分之百的亏损,且面临着大量的违约,船企自身已经没有办法来避免自保,船厂也没有什么意愿造船了。”他以 KG 基金为例进行了说明。“KG 在德国法律体系中,是指若干合伙人(股东)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,这一组织形式最早出现在航运业,而 KG 的大量倒闭,使得德国的银行业正在遭受危机。”刘斌说道,航运基金的大规模倒闭,让银行形成了坏账,航运资金的流动速度减缓,而且银行开始变得惜贷,形成一种可怕的传导。

“现在投资不旺的原因在于全球干散货的运量是 35 亿吨,而运力达到了 70 亿吨,这是上一个经济周期运力野蛮增长的结果。当前,全球进入了大规模拆船的阶段。”刘斌认为,运价什么时候能回升,要看运力和运量上升的速度何时达到平衡,拆船的速度也是一个重要观察指标。

“对于国内相关产业来说,可能还需要国家层面的调控,比如通过减税,免税还有降准降息等,才可能刺激航运业缓慢复苏。”刘斌最后说。

协办单位:

**海南亚洲
制药有限公司**

董事长 楼金
总经理:

地址:
海口市国际商业大厦12层
电话: 0898-66775933
传真: 0898-66700763