

造船业 产能过剩困局



从 2013 年下半年至今，造船业出现逐步回暖的态势。船舶工业协会统计数据显示，今年 1 至 4 月，全国造船业承接新船订单比 2013 年同期增长 160%。不过此次“小阳春”恐怕难以长久。业内一致认为，中国造船业目前最大的危机仍是产能过剩，而 STX 大连集团的破产则是对这一严峻形势的最好诠释。

造船巨擎 STX 大连集团破产

近日，大连中级人民法院发布公告称，根据债务人的申请，分别裁定受理债务人 STX (大连)造船有限公司(下称“造船公司”)、STX(大连)海洋重工有限公司(下称“重工公司”)、STX(大连)发动机有限公司(下称“发动机公司”)等 6 家公司破产重整，并已于 6 月 9 日指定北京市中伦律师事务所担任管理人。

2013 年初，STX 大连集团便传出陷入经营困局。记者从接近该集团一个消息源处获悉，当年 4 月份，包括造船公司、重工公司在内的 STX 大连集团 14 家关联企业就已请求大连当地政府主导重组，但此后重组进展不大。一份来自当地的相关调研数据显示，也就在 2013 年 4 月份，仅造船公司、重工公司、发动机公司三家企业合计表内外信贷余额就高达 10752 亿，STX 大连集团当时资产负债率已接近 100%。

随后，STX 大连集团旗下企业以不能清偿到期债务、缺乏清偿能力为由，相继向大连当地法院申请破产重整，并于近期获得受理。

6 月 30 日，记者致电了 STX 大连集团管理人，对方相关人士表示已根据造船公司提交的债权人名单寄送债权申报材料，7 月 2 日前将完成申报通知工作。此后将正式进入申报程序，进行相应债权登记、统计。

破产获受理

韩国 STX 集团是一家依靠并购起家的造船公司，进入本世纪来，其先后并购 5 家国内企业、2 家国外企业，成为世界第四大船企。STX 大连集团是辽宁省沿海区域发展战略中海洋战略的代表项目之一， 2008 年 4 月落户大连长兴岛，并正式动工投产。

记者最新获悉的情况是，STX 大连集团于 2007 年投资建设，到位注册资本高达 11.25 亿美元，先后成立 14 家人法企业，员工及外协人员总计超过 20000 人。

然而，2009 年，STX 大连集团生产能力刚进入正常状态，造船业在全球性金融危机冲击下就开始日渐低迷。上述来自当地的调研报告显示，当地银行业 2011、2012 年风险排查中就陆续发现 STX(大连)集团部分企业存在潜在风险。

STX 大连集团董事长崔圣洛在 2012 年于公开场合表示“长兴岛的冬天要来了”！一度被解读为 STX 大连集团经营风险已由苗头变为事实。

果不其然。2013 年春节刚过，STX 造船厂就有员工不断在长兴岛当地论坛上反映，2012 年各个节日过节费、年终奖一拖再拖不予发放，此后，又反映工厂宣布暂时性放假。

事实上，上述接近 STX 大连集团的消息源显示，此时的该集团除了拖欠员工工资，也已拖欠大量供货商货款、工程款，并且当时就已被起诉，部分资产遭到查封，且由于大量贷款在当年一季度到期，STX 大连集团疲于斡旋。

最终，STX 大连集团旗下多个企业以债务人身份向大连市中级人民法院提出了破产重整申请，并于半个月前获得正式受理，大连中院并为 STX 大连集团 6 家旗下企业以竞标方式指定管理人。据了解，上述 6 家公司的债权人应于 9 月底前申报债权，10 月份，将召开第一次债权人会议，届时将正式公布 6 家企业的资产、负债情况。

震荡当地金融圈

身处造船、重工行业，STX 大连集团借贷历来是大手笔，例如据当地媒体报道，2009 年，以建行大连分行为牵头行，包括中行、民生交通金融事业部、大连银行、浦发、农行、招行等 10 家金融机构在内的银团，为 STX 提供了 285 亿元贷款。又如，此后，又由交通银行大连分行再次牵头组成银团给 STX 大连提供了 12 亿元的贷款。

如此，STX 大连集团走向破产，对当地金融圈来说无异于一枚炸弹。

上述来自当地的相关调研数据显示，STX 大连集团 14 家关联企业中，截至 2013 年 4 月份，单户贷款超过 10 亿元的就有 3 家，分别为上述造船公司、重工公司、发动机公司，三家企业合计表内外信贷余额 10752 亿元。

“加上韩国母公司近几年扩张过快，自身资金链紧张，无法进行资金支持，造成集团财务指标进一步恶化，于 2013 年 3 月份部分停产，4 月份开始陆续出现到期贷款逾期，潜在风险演变为实际的系统性风险。”上述调研报告警示。

记者了解，事实上，2013 年一季度，STX 大连集团已出现贷款逾期，例如重工公司当时就已逾期 184 亿。为了延缓还款危机，据 STX 大连集团当时声明，其获得了国开行 331 亿美元还款保函；记者调查获悉，当年 3

月份，STX 大连集团也曾说服一笔 3 月份到期的银团贷款展期。

然而金融机构最终也加入了诉讼大军。记者从当地法院了解，国开行、交通银行等均一度对 STX 大连集团提起诉讼，非银机构华融金融租赁曾与 STX 大连造船发生 2.5 亿价款回租交易，目前已逾期，华融金融租赁也已起诉。

“根据程序，随着 STX 大连集团进入破产重整，以上法院诉讼的执行都将停止，等待统一的清偿比例和方案。”上海建瓴律所一位人士称。对于金融机构来说这无异于噩耗，接下来将是漫长的处理过程以及可预期的损失。

一个此前受关注的案例是 2013 年的无锡尚德破产，在有重组方介入下，债务清偿比例不足 3 成。而以 STX 大连造船为例，记者了解，2013 年一季度该企业负债率已接近 100%，为 97.22%，负债度超过尚德。

熔盛重工去年巨亏 86 亿

中国熔盛重工集团控股有限公司以下简称“熔盛重工”)是江苏南通一家耀眼的企业。

公司于 2005 年 10 月开始兴建位于南通市的造船厂，于 2006 年首季签署第一份造船合约，之后快速崛起。目前，其总部位于上海和香港，有南通、合肥两大生产基地。

曾几何时，熔盛重工在江苏省级文件中多次提到，作为全国最大的民营造船企业，其主营业务造船业和海洋工程，成为江苏应对金融危机时企业逆势而上的典型。

而现在熔盛重工与中国造船业一样正遭遇危机。外界认为其中一个最大的原因是产能过剩。而记者在采访中发现，原因不仅于此。

从盈利到亏损的熔盛

2009 年，江苏造船规模成为全国第一，完工量占到全国 1/3，全球 1/10。利用长江岸线资源，苏中 3 市的南通、泰州、扬州成为最主要的造船基地。

其中按截至 2010 年 8 月 1 日总订单的载重吨计算，熔盛重工是中国第二大造船厂、中国最大的民营造船厂，并拥有中国最大的造船基地，手持船舶订单中国第一，世界第五，同时也是生产超过 30 万载重吨超大型“砂船”的全球市场领导者。

“角落中国”采访期间，透过当地开发区的熟人，记者提出想与熔盛重工交流下。第二天，对方颇有难处，答案是：等过些日子吧。

显而易见，对比 2005 年成立到 2010 年在香港上市那 7 年的快速崛起期，当下下降的趋势来得更快。统计数据显示，到 2013 年，熔盛重工营业收入 134 亿元人民币，同比 2012 年减少 831%，公司权益持有人应占利润亏损 868 亿元，而 2012 年为 57 亿元亏损。

外界一致认为，除了国际航运经济的下滑，中国造船业遭遇当下的危机一个最大的原因是产能过剩。江苏于 2013 年底提出，用 2-3 年的时间，压缩全省船舶产能 1000 万载重吨，相当于 2012 年全省造船完工量的 45%。

熔盛重工紧邻长江和黄海，发展重型工业是沿海经济体的必然规律。下高速继续约 30 公里车程后，在与地方反复协商只“看一眼”之后，获准进入厂区。一排排已经造好的船停在那里非常醒目，在力所能及的范围内，仍是忙碌，特别是电焊条焊接钢铁和乙炔切割时蹦出的火花。

“市场”，是波动的，不能因为眼前的一点暂时性的困难就全盘否定”，陪同参观的当地人土称，“况且，目前遇到的主要问题并不是人为造成的，有点时运不济。”

回过头来，中国造船业近 10 年来快速崛起的道路较为清晰：以较低成本特别是人力资本优势和相当水平的技术保障，将世界范围内的造船订单迅速抢到手，一定程度上挤压日本韩国等世界造船国内的产业。

在抢市场的过程中，国内不少大型造船企业为表示“合作的诚意”，在客户仅仅支付了订金或者部分款项的情况下，就先行垫巨资把船造好。加之大型船舶作为一个商品其制造周期较长，造船业资金短缺的问题由此而来。

“并不是说客户不要船了，只是因为我们的发展太超前了，比如虽然船造好了，但与对方约定的付款时间还没到”，江苏省社科院一位参与产能过剩化解方案的研究员表示。

他同时认为，后期熔盛重工在资本市场的运作过于复杂、神秘，不少手法让地方很多领导对此难以理解，“几年来短期高强度的投资极大提升了规模效应，但对整个产业缺乏合理规划。”

如皋港务集团有限公司总经理周延彪告诉记者，一次业务交流会上，他们曾建议熔盛重工要对规模结构进行优化。

如何转型升级

此外，从记者了解看，导致造船业陷入困境另一个重要因素是对船体本身的“维修与保养”。

“这很像电梯，最大的赢利点是后期的不断维护”，一位造船届人士说，产品的保质期很重要。

当中国造船企业交付一艘船后，一般两年之后需要对船进行检测维修，特别是远洋

船舶，损耗较大。

但对大型船舶的后期维修保养，是一个较为庞大和复杂的过程，需要动用多种大型设备，很多时候需要几条船同时出国，“人进出好办，可是这些大型设备以及一些零件在进出口手续办理上则非常麻烦。”

“三一重工的梁稳根曾说，他们的挖掘机出口到国外，更换一颗螺丝钉都要中国多个部门的报批，一个来回需要好几个月，以熔盛重工为首的造船业遇到的问题与他们类似”。

“由于国外造船企业出国很方便快捷，所以中国造船业的很多国外客户不得不再次选择日本韩国企业进行维修检测，我们体现高附加值得方式也就非常有限了。”当地陪同人士向记者强调。

好消息是，无论是江苏省级或南通地方，对熔盛重工的前景仍持乐观态度，但对外已一改以往的高调，转为“只做不说”。2013 年底，江苏省委已对“强政府+强市场”赋予了新的内涵，强调两者要在不同层面发挥作用，政府的强，体现在“为市场运行创造好的环境，如法制、基础设置等方面”。

按照江苏的思路，对于那些跨洋远运的超大型船舶的生产制造，以及需要更多资金、高技术 and 高级人才的海洋工程装备，只需要 3-5 家龙头企业就可满足了；到“十二五”末，江苏高技术船舶和海洋工程装备主要产品国内、国际市场占有率分别要提高到 30%、10%。

以中国进出口银行为首的金融机构已对熔盛重工进行了新一轮考察。金融机构表示“充满信心”，将会进一步加大对建船舶资金、服务等方面的全力支持，帮助企业渡过市场低谷，助推企业转型升级。“压缩产能过剩，并不是说一刀切不让你发展，像特种船舶、环保船型的发展空间就会很大”，上述当地人土说，熔盛重工在此领域已有尝试：重型中的轻型。

前 4 个月新船订单飙涨 160%

受航运业低迷之累，造船业也一直处于低谷，部分中小型船厂甚至处于长期无单可接的境地，有的船厂更是因资金链断裂而不得不关门大吉。

不过，从 2013 年下半年至今，造船业出现逐步回暖的态势。国内船厂承接的新船订单也开始逐渐攀升。

据中国船舶工业行业协会给出的统计数据显示，今年 1 月份至 4 月份，全国造船完工 1036 万载重吨，比 2013 年的 1378 万载重吨同比下降 249%；承接新船订单 3030 万载重吨，比 2013 年的 1157 载重吨同比增长 160%。

新船订单的大幅增长无疑为造船业打了一剂强心针，但是，有业内人士向记者分析，新船订单的增加主要原因是造船价格低廉造成的，在造船业仍存在产能过剩的前提下，随着船价的上涨，新船订单的大幅上涨恐怕难以长久存在。

新船订单飙涨

受全球经济触底回暖，国家支持船舶行业的各项政策逐项落实，船东为优化船型加大拆旧造新力度等因素的影响，我国船舶工业逐步走出困境，出现复苏的迹象。在今年前 4 个月中，不少国内大型造船企业获得了新船定单，给造船厂带来了新的活力。

公开数据显示，2014 年 3 月 31 日，总部位于香港的 Seaspan 公司宣布，在扬子江船业订造的 4 艘节能设计 10000TEU 集装箱船备选订单生效。这 4 艘 10000TEU 集装箱船将在江苏新扬子造船有限公司和江苏扬子鑫福造船有限公司建造，预计在 2016 年交付。

此外，扬子江船业(控股)有限公司还与希腊 Euroseas 公司签署了 2 艘卡尔萨姆型散货船建造合同。根据最新消息，相关 2 艘新造船分别在 2015 年第四季度及 2016 年第四季度交付，合同总值不到 6000 万美元。

此外，在 5 月份，也有不少大型船厂承接了巨额新船订单。

2014 年 5 月 19 日，海航集团旗下的金海重工股份有限公司(金海重工)与法国达飞海运集团(CMACGM)在上海成功签署 3 艘 2500TEU 冰区加强型集装箱船订单，总金额约 1 亿美元；江苏中海工业也接获 CMACGM 的 6 艘 9400TEU 超大型集装箱船订单，总金额约 52 亿美元；5 月 18 日，熔盛重工与一家欧洲船东签订 6.4 万载重吨散货船的建造合同，订单总金额约 10 亿美元；同在 5 月份，浙江扬帆船舶获得了美国基金敦贝格集团

订购的 4 艘散货船订单，以及 4 艘备选订单，订单总金额约为 224 亿美元，预计在 2015 年和 2016 年交付。

有分析认为，按船型分析，新签订单的主要船型为散货船、多用途船和化学品船，其中散货船新签订单 25 艘，529 万 CGT；多用途船新签订单 16 艘，189 万 CGT；化学品油船新签订单 8 艘，163 万 CGT；多用途船新签订单 6 艘，54 万修正总吨。接单量较多的为巴拿马型散货船和化学品油船，均为 8 艘。

造船业业绩回暖

在订单飙涨的背景下，国内船舶企业的经营业绩开始逐渐转好。

据中国船舶工业行业协会的统计显示，1 月份至 4 月份，船舶行业 87 家重点监测企业实现主营业务收入 832 亿元，同比增长 20%；利润总额 22 亿元，同比增长 57%。

据统计数据显示，在沪深两市造船业上市公司中，2014 年一季度大多数的造船上市公司业绩报喜。其中，亚星锚链，2014 年一季度实现归属母公司股东的净利润 3200.18 万元，同比增长 73.55%，是增长幅度最高的造船业公司。

同时，中国重工、中国船舶、舜天船舶、太阳鸟和上海佳豪，2014 年一季度皆实现盈利，5 家公司的净利润分别为 733 亿元 276713 万元、111159 万元、111063 万元和 31447 万元。

不过，记者也发现，在上述公司中，2014 年一季度除亚星锚链的净利润出现高增长外，大多数公司的净利润增幅并不高，还不到 10%。中国重工和中国船舶的净利润皆是同比下降。对此，有造船企业相关负责人向记者表示，即使公司接到订单，也是微利，并不赚钱。

除上述盈利的造船业上市公司外，仍有造船业上市公司在 2014 年一季度出现亏损。其中，ST 钢构和广船国际于 2014 年一季度的净利润分别为 -244277 万元和 -114 亿元。

4 月份接单量下降

事实上，随着新船订单的增加，2014 年以来船价也是出现了上涨。不过，随着船价的上涨，新船订单却开始下降。

而 2014 年 4 月份，中国船厂接单量为 67 艘 1104 万 CGT，环比下降了 369%，同比下降了 42%。

按船厂分析，2014 年 4 月份，接单量排名前三位的船厂依次为南通明德重工、威海三进船业和口岸船舶，接单量分别为 101 万 CGT、98 万 CGT 和 96 万 CGT。

按船东分析，2014 年 4 月份，在中国船厂下单量排名前三的船东依次为南京江海集团、中国海运集团总公司和 Oldendorff Carriers，下单量依次为 96 万 CGT、72 万 CGT 和 68 万 CGT。

有业内人士认为，航运企业没有摆脱亏损困境，造船产能过剩矛盾依然突出，新船价格在低位徘徊。同时，在造船价格上涨的同时，船东也将减少新船订单持观望态度，等待船价下降。

国际船东的阳谋

对于新船订单的增长，有业内人士向记者表示，这主要是国际船东相中了国内船厂的低船价，所以才会在此时出手下单，希望能获得低价的船舶。

另有业内人士向记者表示，有的小船厂为了接到订单，不惜微利甚至亏本接单。

据某造船企业相关负责人向记者透露，其实，国内中小造船业的激烈竞争与国际船东“看人不菜碟”有着不可分的关系。

“国际船东为了压低价，往往会找一些小船厂去造船，并且给规模比较小的船厂大量订单，这就造成小船厂为了接订单不得不扩大规模，而等船厂规模扩大后，船东又会转移目标向其它船厂下单，令越来越多的小船厂扩大规模，最后导致造船业产能过剩。”上述造船企业相关负责人如是说。

有业内人士向记者表示，新船订单的增加并不代表造船业的复苏，只有造船业解决了产能过剩的问题，行业才会真正的复苏。

目前，我国造船利用率已由 2011 年的约 85%，下降至 2012 年和 2013 年的约 75%和 65%。有分析人士预测，2014 年和 2015 年，由于我国完工船舶仍将处于低位，产能利用率不会有大的改善。不过，该分析人士认为，随着近两年新接订单的大幅增长，工业和信息化部《船舶行业规范条件》的实施，国家关于化解产能严重过剩政策的逐项落实，未来 2 年至 3 年

后，产能利用率有望提高到 80%左右。

中国远洋巨亏欲抄底造船

尽管航运业仍处于水深火热之中，但越来越多手上还有现金的公司，开始琢磨抄底造船这件事了，其中也包括仍在力图扭转亏损局面、避免暂停上市的 ST 远洋。

2013 年 12 月 13，有外电报道，ST 远洋正在考虑从 2014 年上半年开始订购数十艘新船，这也是近五年来 ST 远洋首次大规模订购新船。

对此，ST 远洋董秘郭华伟接受记者采访时表示，公司确实在研讨进行船队的更新改造，包括内部探讨比较好的时机以及与相关造船企业沟通，但具体何时确定新订单，会通过公告披露。

值得注意的是，早在 2011 年时，时任中远集团董事长的魏家福还在多个场合呼吁，船东应注重运力均衡以度时艰，即使有能力买船最好也别下新船订单，不要再加加剧运力过剩。

而如今，尽管运力的过剩依旧，但随着包括马士基、中海集运等越来越多的航运巨头抛出更多超大型船舶的订单，没有订船的航企，也开始坐不住了。

中远不差钱

作为全球最大的干散货航运企业，ST 远洋一直将这几年巨亏的主要原因，归于运力的过剩和需求的下滑。

ST 远洋的三季报显示，截至今年 9 月 30 日，公司经营干散货船舶 318 艘，279952 万载重吨，自营船队中还包括 178 艘集装箱船舶，运力达 796599 标准箱。

与此同时，尽管已经五年没有下大规模的造船订单，但该公司仍持有干散货船舶新船订单 15 艘，1444 万载重吨，以及 5 艘集装箱船舶订单，合计 66750 标准箱。

今年前三季度，ST 远洋归属于上市公司股东的净利润 -2034 亿元。不过，郭华伟却告诉记者，如果中远要订购新船，资金并不是问题，“截至今年三季度，公司还手握现金近 500 亿。”

记者查阅 ST 远洋的三季报也发现，公司期末现金及现金等价物余额的确有 48362 亿元，而“充沛”的现金，很大一部分来自于今年以来连续进行的资产出售。

在出售了中远物流和中远集装箱工业有限公司股权后，近日 ST 远洋又宣布完成了青岛资产管理和天宏力持有的物业资产各 81%股权的出售，交易产生的收益约 36.78 亿元。

“现在的航运市场已经处于相对底部了，这在行业内应该也算共识，之前公司已经对一些老旧船进行了报废，而根据公司的航线布局和生产经营需要，也是需要对船队进行更新。”郭华伟告诉本报记者。

大船订购风

事实上，在中远之前，今年以来，已有很多国内外的航运巨头都开始加快打造大船，意大利船东 Scorpio Group 一口气订造了 40 多艘成品油船，中海集团、赛斯潘、K-line、地中海航运、中集集团和南美轮船等班轮公司也在批量订造超大型集装箱船。

然而，对于现在是否已是抄底造船的最佳时机，行业内依然分歧不小。招商局集团副总裁余利明就曾指出，目前有 10 万标箱的船延迟到 2014 年交付，全球集装箱市场运力的过剩可能进一步加剧，而未来三年更是有近 100 艘 12000 标箱的巨型标箱船舶要投运。

“部分航运企业加速造船，也属无奈之举。”余利明进一步指出，在马士基开始接收全球最大集装箱船后，由于单船成本迅速下降而更加具有竞争力，这迫使其班轮公司也只能紧随其后加紧打造大船，否则只能因为成本没有竞争力而被逐出市场。

今年 7 月，马士基订购的运力高达 18 万标准箱的集装箱船就已经投运，比此前全球最大的 1.55 万标箱的“艾玛·马士基”船型，容量又提高了 16%。到今年年底，马士基将共接收 5 艘 3E 级集装箱船，而到 2015 年，20 艘 15 年 3E 级集装箱船将全部投入到亚欧航线。

而在今年上半年，中海集运也迈出了订购大船的步伐，与韩国现代重工签订了 6.83 亿美元的集装箱船舶建造合同，购置 5 艘 18400TEU 型超大型集装箱船舶。

“目前班轮公司下订单可以说是被迫上了‘战车’，现在的市场游戏规则很简单，要么增规模，要么遭淘汰，”航运专家陈弋对记者表示，“在这种情况下，运力过度竞争的潜在风险也在日益集聚，一旦所有订单得以兑现，在可预见的将来，如今集中度尚高的集装箱海运市场不是像今日干散货市场一样杀得头破血流，就是被垄断，运价大幅回落。”

对此，多位业内人士建议，尽管从造船价格来看，目前可以算是抄底造船的理想时机，但也要注意可能会使运力过剩的时间继续拉长，航运企业要想抄底造船，最好找准市场方向，选好适合自身又可提高竞争力的船型，同时关注自己的现金流，毕竟航运市场目前并没有彻底复苏。