



南通太平洋海工能否被收购仍充满曲折。

## 2. 此前收购，11.84亿打水漂

这已不是中集安瑞科对南通太平洋海工的第一次收购。追溯到2015年8月，南通太平洋原属于春和集团有限公司（下称春和集团），当时中集安瑞科（深圳）开价7亿元向三家公司收购南通太平洋100%股权。此后，安瑞科又签订协议对南通太平洋提供财务资助，提供贷款4.8亿元以及贷款担保10亿元。这项交易在当时还被业界誉为强强联合的范例。一家隶属于央企中集集团，为运输、存储、加工能源化工食品类产品的细分行业龙头；一家是民营企业，为世界中小型液化气船细分市场的领导者，海洋工程领域的佼佼者。收购南通太平洋，中集安瑞科希望构建海陆一体化的天然气净化、液化、储存及运输能力。然而，令人咋舌的是，双方牵手相恋还不到一年，这笔交易便宣告告吹。2016年6月1日及3日，中集安瑞科在香港联交所发布了两份公告：终止有关收购南通太平洋全部股权的主要交易；终止有关财务资助框架协议的应予披露交易。其终止收购的原因是南通太平洋的资产净值与评估时相较有重大差异。中集安瑞科要求卖方退还已支付的第一期代价款及预付代价款共1.79亿元；终止财务资助框架协议，要求南通太平洋退还4.82亿元贷款，并解除已提供予或有利于南通太平洋的银行贷款担保合计10亿元。但却为时已晚，2016年8月南通太平洋正式进入破产清算程序。由于南通太平洋已进入破产重组程序，加上卖方财务状况不佳，造成大部分款项无法收回。因此，中集安瑞科在2016年度计提了13.63亿元资产减值准备，其中包括11.84亿元资产减值损失。受此影响，中集集团2016年度合并财务报告亦计入相关资产减值准备。中集集团2016年坏账金额高达20.9亿元，较2015年增长279%，而中集安瑞科收购南通太平洋一事就贡献了11.84亿元。中集安瑞科不但未抱得美人归，一大笔嫁妆也打了水漂，第一次收购也如退婚闹剧一般狼狽收场。

## 退钱不撤单！启东中远海工换来希望

本报讯 主动退还2530万美元预付款，再推迟交付3年，中远海工看来已经无法忍受船东无限制的推迟，决定将主动权掌握在自己手里，要给这座价值5.26亿美元的希望4号恢复自由身。挪威钻井承包商Sevan Drilling近日宣布，将启东中远海工建造的圆筒形半潜式钻井平台Sevan Developer号（希望4号）的交付时间继续推迟至2020年6月30日。这一次推迟交付时间比上一次推迟交付时间又延长了3年，和原定于2014年4月交付则整整有6年时间。与此同时，在协议到期之后，7月5日，Sevan Drilling表示，新修正的延期交付协议将在收到启东中远海工的2530万美元退款附加利息（相当于合同造价的5%）之后生效，最晚不超过2017年7月31日。在延期交付期间，Sevan Drilling可以继续为这座钻井平台寻找可以接受的租船合同，从而获得交付所需的资金。

另外，启东中远海工可以选择在2018年7月1日或2019年7月1日终止这份延期交付协议，但必须向Sevan Drilling退还剩余100万美元投资差额。有业内人士分析，该协议是目前市场上双方最好的选择，意味着船厂和船东均有权处理这座钻井平台。船东一旦寻找到合适租约，只要支付全部船款，船厂就可以交船；同时，船厂如果有更好的处理方法，船厂只要支付剩余100万美元，就可以自己决定如何处理。该人士表示，此前，中集来福士处理蓝鲸1号的成功方案或许对中远海工是一个可行的参考。不过该人士也表示，希望4号圆筒形半潜式钻井平台具有特殊性，当初是为英国北海区域专门设计的船型，国内可能很难找到适合的区域。但是根据上游的消息，中国海洋石油总公司已经在做圆筒形半潜式钻井平台（FDPSO）的概念研究，准备用来

## 超灵便型散货船价格上涨 内河散货船价格以跌为主

□ 王朝

7月12日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为775.25点，环比微跌0.13%。其中，国际散货船价综合指数、国际油轮价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨0.76%、1.25%、0.91%；内河散货船价综合指数微跌1.36%。BDI指数8连跌，周二收于830点，环比下跌4.71%，二手散货船价格有涨有跌。本周，5年船龄的国际散货典型船船估价：35000DWT--1135万美元、环比涨5.38%；57000DWT--1388万美元、环比涨7.50%；75000DWT--1579万美元、环比跌3.67%；170000DWT--2963万美元、环比跌2.65%。短期，澳洲和印尼的煤炭，黑海的谷物以及印尼的镍矿货盘重现市场，为巴拿马型和超灵便型船提供货盘支撑，其船价有止跌反弹可能。本周，买家以收购（超）灵便型和巴拿马型船为主，二手散货船成交量回升，共计成交14艘（环比增加10艘），总运力86万DWT，成交金额20440万美元。美国原油产量再次录得增加，欧佩克产油国实际产量持续增产，市场受供应过剩担忧情绪影响，油价重启跌势，周二布伦特原油现货价格收于47.52美元/桶，环比下跌4.35%。近期，受亚洲石脑油和欧洲短程成品油行情上涨影响，成品油船价有所反弹；国际原油货盘依旧稀少，运价下探，二手原油油轮船价下跌。本周，5年船龄的国际油轮典型船船估价：47000DWT--2106万美元、环比涨4.34%；74000DWT--2562万美元、环比跌0.10%；105000DWT--2685万美元、环比跌0.74%；158000DWT--4655万美元、环比跌0.14%；300000DWT--5559万美元、环比跌0.21%。目前，欧佩克石油减产对原油运输市场影响仍然较大，夏季季节性运输需求疲软也将有所延续；美洲运输贸易带来的运力需求上升可能将暂时降低运价。在9月底冬季需求回升情

况出现之前，原油运价不太可能出现大幅回升，预计国际油轮船价稳中看跌。本周，二手油轮成交量一般，共计成交8艘（环比增加5艘），总运力70万DWT，总成交金额7620万美元。迎峰度夏 煤炭运输需求旺季特征开始显现，二手散货船价格小幅上调。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船船估价：10000DWT--125万人民币、环比涨1.12%；5000DWT--730万人民币、环比涨0.61%。近期，全国大部分地区气温上升明显，水力发电因泄洪影响不及往年，火电需求增长空间扩大，电厂日均耗煤大增，煤炭价格日渐见涨，下游用煤企业开始为用煤高峰未雨绸缪，租船需求持续回暖。北方港口煤炭资源紧张，压港等货船舶持续增加，船东逐步走高报价。沿海煤炭、金属矿石和粮食运价小幅上升，预计散货船价格稳中看涨。本周，受前段期间沿海散货运价持续回调影响，二手船买家以谨慎观望为主，市场成交稀少，成交船舶吨位以5000DWT左右为主。国内房地产市场降温持续，建材运输需求疲软，运价稳中有跌，二手内河散货船价格以跌为主。本周，5年船龄的国内内河散货典型船船估价：500DWT--51万人民币、环比涨0.67%；1000DWT--95万人民币、环比跌3.25%；2000DWT--187万人民币、环比跌0.88%；3000DWT--266万人民币、环比跌1.87%。当前严厉的限购性调控政策短期内不会取消，甚至有专家认为，限售将成为长期的政策。二季度和6月份的销售数据反差，一、二线城市楼市成交明显下滑，与三、四线城市形成反差；而随着三、四线库存的消化，其成交也在放缓，拖累整体成交下行。国内建材运输需求影响加大，预计内河散货船价将稳中看跌。本周，内河散货船成交量一般，共计成交43艘（环比减少13艘），总运力8.2万DWT，成交金额7298万人民币。

# 中集安瑞科欲再度出手收购 南通太平洋海工前路几何

□ 本报见习记者 金赤

继南通明德重工被象屿集团收购之后，南通太平洋海工也迎来了重整投资方。令人惊讶的是，这次要做南通太平洋海工新主人的不是别人，正是此前未能收购成功的中集安瑞科，如本次重整收购成功完成，南通太平洋将成为中集安瑞科的全资子公司。而南通太平洋海工是否能借此机会，逃出破产危局，还难以盖棺论定。

## 1. 中集再出手，开价近8亿

日前，中集安瑞科（深圳）、南通太平洋海工与管理人订立了关于参与南通太平洋海洋工程有限公司重整程序之投资协议书，据此，中集安瑞科（深圳）提呈通过收购南通太平洋全部股权以购买其重大资产。中集安瑞科董事会已于6月28日审议通过了重整收购事项，重整投资额为人民币为7.998亿元。目前，南通太平洋海工由启东市人民法院委任的管理人接管，南通太平洋海工须出具重整计划，该计划须在债权人会议上获得债权人及启东市人民法院批准，法院可以在今年8月31日批准重整计划，法院一旦批准，则收购正式达成，届时，南通太平洋海工将正式成为中集安瑞科全资附属公司。受限于对南通太平洋海工首次收购的失败，中集去年迎

来22年首亏。为了防止这种情况再次出现，这次中集安瑞科提出了应对的条款，公告中明确表示，重整协议签订后，如果在资产核查过程中发现实际价值资产少于资产清单中列示资产，则根据实际价值调减交易总价，如果多于资产清单中列示资产，则多出的部分由管理人处置后向南通太平洋海工的全体债权人追加分配。南通太平洋海工于2016年12月31日的负债净值为31.5亿元，2015年度净亏损2.73亿元，2016年度净亏损31.76亿元，截至2016年12月31日，该公司经审核综合资产总值约为16.98亿元。根据财务资助框架协议，中集安瑞科已向南通太平洋海工提供的财务资助的未偿还金额逾14.8亿元。中集

## 3. 南通太平洋前路仍难明

几经波折，此次中集安瑞科的投资看似有望让南通太平洋海工转危为机，但实际情况可能并非如此简单，是能绝处逢生还是走向破产清算，对于太平洋海工而言，中集安瑞科参与重整只是成功的第一步，债权人会议表决和法院裁定批准才是重整成功的关键。据了解，南通太平洋海工自进入破产及重整程序以来，在困难中保住并陆续交付了俄罗斯极地亚马尔（YAMAL）LNG管廊模块、两艘27500立方米LNG船、三个海工模块、两艘38000立方米LEG船等项目。据悉，太平洋海工在今年6月17日交付其生产的第二艘38000m<sup>3</sup>LEG运输船后，已面临有效订单枯竭，无法顺利接新单的情况。目前公司已全面停产，600多名员工有200多放假在家。被弃的几条船能否续建、意向客户的海工模块是否下单，都以太平洋海工重整成功为前提。可以说，太平洋海工未来依然充满不确定性，尤其受制于第二次债权人会议广大债权人的投票。据破产法专业人士介绍，太平洋海工重整成功的前提是有重整投资人愿意参加此次重整，若没有重整投资人，太平洋海工无法提交可行的重整计划草案必然面临破产清算。目前海工行业整体低迷，行业处于下行期，又是重资产行业，

这对重整投资人实力提出挑战，整个行业中，能够有意向又有实力的重整投资人屈指可数。管理人相关人士介绍，为实现太平洋海工资产运营价值最大化和长远发展，也为了最大限度保障债权人利益，管理人本着公平、公开、公正原则，在全国范围内公开招募有实力的重整投资人。但在公告招募期内，无一家意向投资人报名参加，甚至无一家意向投资人向管理人询问招募情况，市场反应无比惨淡。如果一直未能有重整投资人出现，则太平洋海工不得不进行清算。需要说明的是，如果太平洋海工破产清算，则太平洋海工的所有资产将通过司法拍卖的方式处置变现，附属于太平洋海工的相关资质将彻底丧失，届时将难以有投资人整体接管太平洋海工，资产面临折零变现，价值将在处置过程中极大贬损，而且在变现的过程中还要承担拍卖费用、税款、拆除费用等成本。太平洋海工周边的爱德华重工有限公司、启东威威船舶重工有限公司、南通惠港造船有限公司及南通明德重工有限公司等破产船企，资产整体或部分拍卖时均多次流拍后成交，成交价格远低于评估价。根据《企业破产法》的规定，太平洋海工需要在进入重整程序后六个月内向法院和债权人会议提交重整计划草案，



南通太平洋海工曾是中小型液化气船细分市场的领导者。

如果不能按期提交，最多可延期三个月提交。延期期满后仍无法提交，将直接破产宣告。为避免直接走向破产宣告，管理人于2017年4月28日又发布了第三轮招募公告。最终，中集安瑞科投资控股（深圳）有限公司在管理人发布第三轮重整投资人招募公告后报名参与重整。中集安瑞科将提供偿债资金向债权人进行清偿，清偿后，中集安瑞科将成为太平洋海工全资股东。

不过，重整投资人报名只是重整成功的前提，接下来，债权人还需要对太平洋海工提交的重整计划草案投票表决。如果表决通过，法院裁定批准，才算重整正式成功。

据了解，第二次债权人会议需要表决的公司重整计划草案主要包含以下几方面内容：1.明确重整投资人身份；2.债权清偿、分类和调整方案（深圳）有限公司在管理人发布第三轮重整投资人招募公告后报名参与重整。中集安瑞科将提供偿债资金向债权人进行清偿，清偿后，中集安瑞科将成为太平洋海工全资股东。若重整计划草案需要顺利表决通过的话，必须满足两个条件：出席会议的同一表决组的债权人过半数同意重整计划草案，并且其所代表的债权额占该组债权总额的三分之二以上的；各表决组均通过重整计划草案。公司管理人在第一次债权人会议前后，共接收447家债权人申报债权，涉及债权金额逾92亿元人民币，债权人数量和申报债权金额在启东当地均属罕见，这使重整计划草案的顺利通过具有很大的不确定性。若第二次债权人会议无法顺利通过重整计划草案的话，太平洋海工将复工无望，只能依法走向破产清算，全体债权人将只能等待法院拍卖公司资产来偿还债务。由于船舶重工产业资产专用性很强、资产贬损快，在全球船舶海工市场非常低迷的情况下，清算拍卖将是一个漫长且充满不确定性的过程。

本版图片来源于网络 请作者与本报联系以奉稿酬

## 强强联手迈入全球前三甲

（上接第1版）

### 协同合作跃居行业第一梯队

中远海控现有的集运业务是2016年原中远集运和原中海集运合并而来，据相关机构估算，2016年两家公司合并实现了53亿元的协同效应。本次收购预计也将在航线网络及运力布局优化、供应商相关成本优化、集装箱船队整合、收益管理能力提升、运营标准化、低成本化等方面为上市公司集装箱及码头等业务带来明显的协同效应。根据Alphaliner的最新统计，截至2017年5月，东方海外运力规模105艘，65.8万TEU，全球排名第7位。合并后，中远海运和东方海外的集装箱船队（含订单）占全球运力的份额将达到11.5%，超过达飞海运11.1%的份额，也大大缩短了与马士基航运、地中海航运的距离。在完成与汉堡南美的收购后，马士基航运运力份额将达到19%。而地中海航运的份额为14.7%。同时，与紧随其后的赫罗特的7.2%拉开了差距，成功跻身第一梯队。中远海运集团总经理万敏曾坦言：只有在第一梯队，规模上去了，大船比例提高了，在各航线使用最具竞争力的船型，才能为客户提供最稳定的服务。提供稳定的服务，一是可带来成本竞争能力；二是可带来全球布局能力（布局新兴市场、第三国市场、区域市场的能力）；三是将极大提升为客户的服务水平，从传统的以船舶为中心转向以客户为中心；四是将提升行业引领能力（企业处于国际市场竞争中，话语权和标准制定权非常重要）。万敏还表示，此次是基于发掘公司未来潜力并加强公司长期行业竞争力的慎重考虑。我们相信中远海运是延续公司成功发展的最佳伙伴。本次交易完成后，中远海运集团和东方海外将以两个独立品牌提供全球集装箱航运服务，双方的船队规模、网络资源丰富，将形成有效的补充和完善，规模效应和成本优势将

得到充分发挥，在航线网络优化、船队结构优化，以及集装箱船队结构、成本管理等方面的协同效应潜力巨大。

比如，通过运力及航线网络的有效优化，整体船队的资源将得到充分的利用，能够在各航区配置最具竞争力的船舶，船舶大型化的优势更明显，且航线网络优势互补，运力在全球布局更加均衡，航线网络更具全球化，从而为客户提供更加快捷、更多直达的全球化服务，并降低运营成本，增强抗风险能力，对两个公司的长远发展都将起到很好的促进和保障。

同时，收购东方海外，除了集运业务实现跨越式发展之外，由于集运业务规模和实力的增强，中远海运集团总体的产业协同也将得到加强，集团内部的集运、金融、港口、物流、码头、造船、造船等产业链上下游业务都将因此而获益。特别是中远海控下属的集运与码头业务的协同效应潜力巨大。集运可以按港口码头给予货源支持，有利于港口码头枢纽港建设，而港口码头的发展又将集运带来直接的服务保障和成本优势。

### 助力香港国际航运中心建设

香港是全球最具竞争力的城市之一，也是全球最重要的国际航运中心之一，在国际航运中拥有不可替代的地位和作用。

中远海控收购东方海外的要约中承诺，在交易后至少两年内继续聘用东方海外现有员工并维持现有薪酬及福利体系。除此之外，联合要约方有意保留东方海外在香港的上市地位，并将东方海外的总部及管理职能继续留在香港。

另外，中远海控还承诺，将进一步发挥双方的全球网络优势，通过与中远海控的业务整合，扩大在香港地区的经营与投资，增强香港地区的市场地位及竞争力，继续促进香港航运业及整体经济的持续发展，保持和增加香港航运相关的就业机会，有效推动香港国际航运中心的建设和经济的繁荣发展，并进一步发挥香港作为21世纪海上丝绸之路重要支点作用，为国际贸易的繁荣作出贡献。