

中船租赁上市 新兴市场颇具潜力

6月17日,中国船舶工业集团有限公司所属中国船舶(香港)航运租赁有限公司(简称“中船租赁”)在香港联合证券交易所主板敲锣上市,新股名称为中国船舶租赁(3877.HK)。

中国船舶租赁是中船集团首家红筹上市公司,此次成功上市,标志着中船集团旗下成员单位近20年来首次在国际资本市场进行公开募股(IPO)上市发行。

股票交易备受关注 未来发展前景可期

17日上午9时30分,中国船舶工业集团有限公司董事长、党组书记雷凡培与中船租赁董事长杨力一同敲响铜锣,宣布中国船舶租赁上市。由此,中国船舶租赁股票正式交易,发行15.34亿股,每股发行价为1.34港元,每手2000股。

据了解,中船租赁的首日挂牌,每股发售价1.34港元,收报1.24元,较招股价1.34元下跌0.1元,跌幅7.46%,股价高开4.5%报1.4元,最多涨8.2%,达到1.45元,随后遇阻掉头向下,低位1.19元,全天成交4367万股,涉及金额5782万元。另外,中国船舶租赁在上午收盘前出现大手卖出,成交量为600万,成交价为1.34港币,涉资804万。

作为大中华区首家船厂系租赁公司中国船舶(香港)航运租赁公布招股结果,中船租赁发售所得款项净额约为19.745亿港元。香港公开发售获2383份有效申请,认购合共1754.4万股公开发售股份,相当于公开发售初步可供认购发售股份总数1.53404亿股约11.4%,认购不足,未获认购的公开发售股份已重新分配至国际配售。

目前,中国船舶租赁已引入中国再保险(集团)股份有限公司、中远海运金融控股有限公司、一汽集团财务公司及惠生工程等4名基石投资者,合共认购9.13亿股,约占全球发售完成后已发行发售股份的59.5%(于任何超额配股权获行使前),占全球发售完成后已发行总股本的14.9%(于任何超额配股权获行使前)。

此外,据了解,在中船租赁发售所得款项净额中,60%将用于船舶租赁业务的资本基础,30%用作海洋清洁能源装备的售后回租项目的资本基础,10%用作营运资金及作一般企业用途。

针对公开发售认购不足,中船租赁秘书兼法律总顾问兼风险管理部总经理指出,市场认购反应受多种因素影响,公司未来有信心持续发展为股东提供长期回报,公司基石投资者包括中远海运等。他指出基石投资者是看中公司长期发展而作投资,未来会继续沟通,有进一步合作会再作公布。



3600TEU 集装箱船。



“伊斯特拉”轮。本报资料室供图

创新模式回馈“南船”经营业绩十分亮眼

雷凡培表示,此次中船租赁的成功上市,是中船集团推动高质量发展的一项重大战略成果,也是以此为契机,不断开拓创新,以此为今后发展开辟出更广阔的空间。

据了解,2012年中船租赁的“诞生”是“南船”面对低迷市场推出的商业模式创新型企业。2008年全球金融危机之后,新造船市场持续低迷,“南船”力图通过“中船租赁”这一商业模式创新来挖掘市场隐形需求,获取新造船订单。事实上,中船租赁不但为“南船”旗下船厂解订单之忧,更在中国战略船型布局方面贡献卓著。

中船租赁成立后,依托香港地域优势,通过“建造后租赁”和“境外租船、境内造船”等模式,为“南船”旗下船厂带来大量订单。以外高桥造船为例,2013-2014年间,中船租赁协助其获取27艘船舶订单,包括大型干散货船、油轮以及集装箱船。

在谋求解体系内船厂订单的同时,中船租赁在“南船”产品结构升级过程中扮演重要角色,亦为中国打造战略船型作出贡献。2012-2015年,“南船”旗下船厂通过中船租赁获取超大型集装箱船、LPG船以及LNG船订单,涉足高附加值前沿战略船型领域。2015年,中船租赁在黄埔文冲船厂订造1艘38800DWT级智能干散货船,为“南船”积累创新优势。

目前,中船租赁在“南船”承接订单过程中仍发挥重要作用。年初,中船租赁联合“南船”旗下3家船厂与多家企业签订涉及7个项

目、36艘新船、超过100亿元的合同。未来,中船租赁将继续在“南船”扩大市场份额、前沿船型打造方面起到至关重要的作用。

除此之外,其资产总量也颇具规模优势。经过7年的经营,中船租赁的船舶资产总量快速提升。

船舶租赁行业属资本密集型行业,加之回报周期长,制约着小规模或资金不足的船舶租赁业务公司的业务拓展能力。中国船舶租赁自成立以来,短短7年就成为行业领先者,除了获益于母公司中船集团强大的造船实力及丰富海事业经验外,更在于其对行业周期的专业判断。

据了解,中国船舶租赁的核心业务是提供租赁服务,包括融资租赁及经营租赁,主要集中在船舶租赁。同时,公司向客户提供船舶经纪及贷款服务。公司拥有多元化、现代及较新的船队,并根据行业状况和客户需求审慎配置、调整和优化各类船舶的比例。于最后实际可行日期,公司拥有合共71艘船舶,已订约的船舶组合包括29艘船舶,预计将于2021年前完成并开始为集团带来租赁收入。

该等100艘船舶的合计价值为56亿美元,融资租赁安排及经营租赁安排的船舶分别有48艘及52艘。于2018年12月31日,公司的船队包含25艘散货船、14艘液货船、10艘集装箱船、9艘特种船及7艘海上LNG/LPG装备船。同时,包含不同类型船舶的均衡船队组合亦能产生对冲效应,有助于分散风险,并实

现业绩稳定。

此外,中船租赁在继续扩张资产总量的同时,还在优化资产组合,未来预计液货船占比将逐渐提升。

2018年年底,中船租赁39艘(价值17.11亿美元)获租约的船舶订单组合,其中干散货船和液货船分别为12艘和14艘。这些船舶安排在3年内交付,预计2019年交付21艘,2020年为10艘,2021年为8艘。

中船租赁在船舶资产总量具有规模优势的基础上,其盈利水平亦可圈可点。

在中船租赁主营的三个业务中,船舶租赁业务在2016-2018年收入分别为7.15亿港元、10.35亿港元和14.93亿港元,分别占总收益的69.2%、77.8%和70.9%。

另外,根据资料显示,2018年,中船租赁营业收入为21.05亿港元,同比增长58.3%,近3年复合增长率为42.8%;净利润为7.07亿港元,同比增长17.24%,近3年复合增长率为27.85%。

若按收入计算,中国船舶租赁于全球船舶租赁行业排名第四,市场份额为3.9%。在全球非银行系船舶租赁行业约150家公司中,中船租赁位居首位,占市场份额高达14.8%。

不过,公司客户集中度较高,核心客户船舶运营商近两年收入占比均超过90%,2018年船舶运营商、造船厂及贸易公司三类客户收入占比达99.1%。2018年该公司前五大客户收入占比66.9%。

随着全球能源格局进入深度调整,LNG(液化天然气)及页岩气等新型能源日益受到青睐。中船租赁是首家就海上清洁能源进行业务布局的租赁公司,并已拓展至清洁能源海上装备领域,领先同业,在把握新兴市场发展潜力方面颇具先优势。

自2015年以来,公司为两艘全球首制的服务于全球最大天然气田的极地级重型甲板运输船提供租赁服务,亦一直为全球首艘改装FLNG装备船提供租赁服务。此外,公司拥有并运营的5艘特大型清洁能源运输船及于2017年为中国首个FSRU提供租赁服务。

业内人士表示,船舶租赁服务行业增长潜力巨大,公司背靠中船集团具备独特竞争优势:根据弗若斯特沙利文的资料,受下游行业的需求及渗透率(即租赁安排项下船只总量占营运船只总量的比例)较低的影响,全球船舶租赁服务行业具有相当大的增长潜力,预计2022年市场规模将会达到76亿美元,复合增长率为11.4%。公司与13家船厂保持合作,共同为13个国家及地区的约50名客户提供船舶租赁服务,同时获益中船集团的产融结合的公司战略,获得稳定供应的高质量造船服务。

针对投资者对贸易战的担忧,中国船舶租赁董事总经理胡凯出席上市仪式后表示,目前评估贸易战对公司业务基本没有影响,相信今年业务会稳健发展。同时指出航线受贸易战影响约20%以下,而集团客户是航线运营商,他们会因应市场需求作调整,所以对集团没有直接影响。

至于全球经济放缓,总会会计师兼信贷经理李峻表示,集团有严密的风险控制体系,包括项目选择、项目审批的流程都会经过严格检测,虽然全球经济放缓,但对集团的应收贷款影响不大,并补充去年不良率只有0.8%。她又说,人民币贬值对业务影响较少,因为资产、负债、收入和成本均以美元计算。

展望未来,中国船舶(香港)航运租赁有限公司将顺应全球能源格局变化,全面布局海上清洁能源产业链,扩大公司的融资管道及稳定公司的融资成本,继续聚焦船舶租赁,拓展专业及高价值业务,继续开发公司的非船舶租赁业务。

上市所募集资金主要用于巩固船舶租赁业务、购买海洋清洁能源装备及制造装备,以及日常运营,拟于上市之后采用一般股息政策,有信心按年派息及派付其股东应占的可供分派净利润约30%的股息。(本报综合整理)

布局清洁能源产业链 巩固船舶租赁业务

助力国家万米载人深潜事业

文冲船坞交付“探索一号”三期改建项目

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 李丹娜)近日,万米载人深潜母船“探索一号”科考船驶离码头,出海开展后续相关测试和标定工作。这标志着由中船集团所属广州中船文冲船坞有限公司承担的万米载人深潜水面支持系统改建工作顺利完成。

据了解,这是“探索一号”船在文冲船坞的第三次改建,主要工程包括万米载人潜水器的布放回收及输转系统的能力提升,万米水声通讯及定位系统的软硬件升级,首侧推封盖系统安装以及其他常规修理等工作。同时,对潜水器机库、甲板维护保养设备进行补充完善,使之满足潜水器装船及维护保养的需要,使“探索一号”轮成为一艘完整意义上的载人深潜支持母船。另外,还完成了ARV布放装置、侧推筒加盖工程,提高了“探索一号”轮母船科考能力。

据介绍,此次改建涉及的参研单位有10多家,很多设备是国内甚至是国际上首次研制,安装调试技术难度大,而由于后续将要进行的万米海试工作对时间窗口有严格限制,给项目实施带来质量和进度控制的双重压力。

为安全、高效、高质量地完成本次项目改建,文冲船坞严格进行安全策划及过程管理,加上前两次改建,“探索一号”项目累计创造了250万工时无任何可记录安全事故的良好安全绩效。对项目改造过程中的重点难点工程,文冲船坞与业主方、参研单位成立联合技术攻关小组,并不断优化设计方案和施工工艺,顺利完成了相关科考项目及常规修理工程。

通过前后三期的维修改建,“探索一号”轮

作为同时支持4500米载人潜水器“深海勇士号”和11000米载人潜水器支持母船,实现了全海深载人潜水器支持母船。

通过其搭载的4500米和11000米载人潜水器,运送科学家亲临海底开展海洋地质、海洋物理、海洋化学、海洋生物和生态环境的科学考察和研究,承担多金属结核、富钴结壳、多金属硫化物、天然气水合物以及大洋极端环境生物基因等资源勘察任务,将极大地增强我国深海科学研究和资源调查能力,加速我国深海事业的发展,对维护我国在国际海域的权益具有重要的战略意义。

据悉,“探索一号”轮在上两次的改建后,便立刻投入连续的实际应用。期间,经受住了冬季的南海及被称作魔鬼西风带的西南印度洋恶劣海况的考验,并在世界上最深海域的西太平洋马里亚纳海沟挑战者深渊进行了三次万米深渊科考作业。在10几个航次的科考作业中,“探索一号”轮表现出了优异的技术性能,创造了多项深海科考及载人深潜的国内和国际记录。比如,马里亚纳海沟的科考作业,标志着我国深海科考已经进入了万米时代,而“深海勇士号”的试验性应用更是以远远低于预期的时间成功完成了全部目标任务,标志着我国载人深潜的运维能力达到了国际先进水平。

此次三期改建后的“探索一号”科考船,后续还将进行一系列海试工作,以充分验证和不断提升“探索一号”轮母船水面支持系统的支持和保障能力,为我国将要开展的万米载人深潜事业作好准备。

历经15个日夜、超过1600海里的航行,极地科考破冰船“雪龙2”号(见右图)于6月14日下午完成了常规试航的最后一个测试项目。6月15日下午1时,在完成试航项目之外的系柱拉力试验后,“雪龙2”号靠泊中船集团所属江南造船(集团)有限责任公司码头。

试航结果显示,“雪龙2”号的安全性、经济性、操纵性全面达到预设目标,船舶空船重量控制、振动噪声、总体布置综合考虑、抗风稳性及配载、电站负荷和油耗、动力系统可靠性以及生活环境舒适度均达到国际先进水平。

“雪龙2”号隶属于自然资源部中国极地研究中心,由中船集团第七〇八研究所和芬兰阿克北极公司联合设计,江南造船建造。“雪龙2”号于2016年12月20日正式开工建造,为13000吨级,总长122.5米,型宽22.3米,型深11.8米,设计吃水7.85米,装载能力约4500吨,设计航速12-15节。“雪龙2”号于5月31日解缆出发,来自船东、船检、船厂、设计师、设备厂商等单位超过240名试航人员,对“雪龙2”号46个大系统、200多台套设备进行了功能性试验。

经过试航,“雪龙2”号的诸多表现亮眼,不少关键指标超出预期。据了解,“雪龙2”号的重量重心位置优于初设预估状态,船舶安全性和浮态达到最佳控制;船舶经济性和快速性优于规格书要求,单台主机运行,经济航速12.4节,最大航速达18.035节;该船的回转性能优良、机动性出色,



极地科考破冰船“雪龙2”号

□ 李伊儿

航速15节时,操双舵20度时,最大横倾角约12.5度,回转直径约为1.49倍船长,远低于法规要求的5倍船长(5×122.6m);具备DP2动力定位能力,在艏部2个隧道式侧推、艉部两个大功率吊舱推进器联合运行时,能使船舶在四级海况(有义波高≤1.8m)、1.5节流实现定点定位,首位单个推进器损失情况下,也能实现船舶精准定位,定位精度0-3米,船舶向±10°可靠控位,完全满足科考调查和恶劣海况的应急需求。

“雪龙2”号上的生活环境也非常舒适,全船共有60个住舱,航速12节工况时,房间全面满足CCS 1级舒适度要求(不大于49dBA),DP工况全部满足CCS 2级舒适度要求,设计、建造方采取的减振降噪措施起到明显效果。

