

# 全球最大海工制造商 呼之欲出？



□ 赵肖峰

圆筒型FPSO“希望6号”。本报资料室供图

继“南北船”宣布战略性重组之后，日前招商局集团、中集集团和中国航空技术国际控股有限公司（简称“中航国际”）的船舶海工资产拟进行整合。若整合完成后，3家央企的船舶海工业务将由招商局工业集团有限公司（招商工业）统一运营，组建一个拥有12家船厂的中国第三大造船集团，有望成为全球最大的海工装备制造制造商。

业）统一运营，组建一个拥有12家船厂的中国第三大造船集团，有望成为全球最大的海工装备制造制造商。

业）统一运营，组建一个拥有12家船厂的中国第三大造船集团，有望成为全球最大的海工装备制造制造商。

## 试水中国海工集团

招商局集团牵头的船舶海工资产整合消息并非首次公布。4月，招商工业、中集集团、山东省、深圳市和国投创新组建“中国海工集团”，着力打造成为世界一流的海洋工程整体解决方案行业龙头，并在华北、华东和海南拥有5个建造基地，在深圳、烟台、海门、瑞典、挪威和意大利拥有6

个技术中心。其中，招商工业和中集集团注入双方海洋工程相关的资产和业务；山东省、深圳市和国投创新作为战略投资者以现金注资。

此次中航国际或将成为船舶海工资产整合的“新成员”，与招商局集团形成跨央企级整合互动。

中集集团、中航国际与招商工业

船舶海工业务有一定重合。招商工业2018年着手整合修造船资产，自2019年1月12日起招商工业托管中国外运长航集团旗下金陵船厂和江东船厂。金陵船厂以高附加值、高技术含量的特种船为主，形成以深耕滚装船建造市场为特色的品牌优势，成为国内交付滚装船最多的船厂。

## 整合优势资源共同协作

2017年4月，招商工业从招商局港口手中接过中集集团24.53%股份，成为中集集团的第一大股东。此次股权置换属招商局集团内部海工业务的协调重组，为双方船舶海工资产的进一步整合奠定了基础。

中集集团的主业是集装箱，海工业务在2018年仅为其贡献1.7%的营业收入。由于近年来海工市场持续低迷，中集集团海工业务长期亏损，2016-2018年海工业务分别亏损2.13亿元、10.39亿元和34.49亿

元。

从海工业务的角度看，中集集团与招商工业的海工资产关联度更紧密。中集集团海工业务主体是中集来福士，拥有瑞典、上海和烟台3个研发中心和烟台、海阳、龙口3个建造基地，主要产品涉及深水半潜式平台、自升式平台和其他高端海工特种船舶。

此外，中集来福士是中国最大的深水半潜式钻井平台制造商，已交付9座深水半潜式钻井平台，在建5座深

水半潜钻井平台，占全球23%市场份额。2017年2月，中集来福士交付全球最先进的超深水双钻塔半潜式钻井平台“蓝鲸1号”。

招商工业下属两家企业，即友联船厂成为全球极具影响力的海工及船舶修理改装高端品牌；招商局重工成为中国海工装备及特种船舶高端产品制造商。

中集集团总裁麦伯良表示，未来海工产业发展需要整合优势资源，共同协作，强强联合。

## 企业整合定局将现

中航国际旗下中航船舶近几年海工业务持续亏损，中航国际曾考虑出售船舶业务。2018年10月，中航国际公告称正与潜在投资者招商局集团初步洽商出售船舶相关业务事宜。

据悉，中航船舶旗下拥有两家船厂——中航鼎衡造船有限公司（中航鼎衡）和中航威海船厂有限公司（中航威海）。其中，中航威海主要建造多用途船、集装箱船、散货船、供油

船、原油轮、客滚船、滚装码头和运输驳船等，核心业务是客滚船；中航鼎衡主要建造高附加值的特种船舶，致力于建造高端不锈钢化学品船和中小型液货船的生产基地，建造沥青运输船和小型液化气船，核心业务是建造小于2万DWT级小型油轮。

克拉克森数据显示，目前中航威海手持订单为8艘6.7万DWT，全部为客滚船；中航鼎衡手持订单为22艘225598DWT，其中包括1艘成品油轮

## 资产重组大势所趋

全球海工行业没有明显的逆转和提升，由于页岩气等新能源的开发，导致中国海工行业产能过剩，资产负债包袱重。“世界造船行业不景气，经济下行之后存在很大的风险，面临产能过剩、低水平恶性竞争的问题，因此要通过推进企业重组来摆脱困境。”国务院发展研究中心研究员马淑萍说。

3月9日，国资委主任肖亚庆表示，要优化国有资本布局，加大结构调整力度，积极稳妥地推进造船等领域的战略性重组，持续推动海工设备等领域的专业化整合，提高资源的配置效率。

中航国际的船舶资产因经营亏损而减值，截至2018年年底，中航船舶控股船舶业务资产及商誉减值损

和21艘化学品油轮。

4月，中航国际与深圳市招商局海工投资有限公司（招商海工投资）签署协议，中航国际以不超过6.2亿元的价格向招商海工投资转让中航威海69.77%股权和威海船厂股东贷款。

转让完成后，中航船舶旗下仅有中航鼎衡一家船厂。招商工业纳入中航鼎衡海工资产，只是个时间问题。

失为2.27亿元；中集来福士经营状况亦不乐观。如果上述两者船舶海工资产整合并入招商工业，三方产生的协同效应可减少营运成本，有助于改善经营困局。



本报讯（通讯员 顾晓燕 倪锋）7月25日，启东中远海运海工首个浮式生产储油船（FPSO）改装项目被命名为“FPSO HELANG”（见下图）。该轮交付后，将赴马来西亚油田服役。

“FPSO HELANG”轮是启东中远海运海工首次为马来西亚云升控股公司改装的新一代具有先进水平的浮式生产储油

## 启东中远海运海工首个 浮式生产储油船命名

船，船长248.8m，宽42.6m，改装周期短、工程任务重、交叉作业多。七个月以来，该项目涉及近5000根管子的预制及安装、2万米Tubing管的安装、280公里

的电缆敷设及接线、5个模块的建造、15次模块和大型设备的吊装及集成、17012个ITR的MC交验，以及模块总装和联调。



## 长江上最大豪华游轮“世纪荣耀”号试航

本报讯（全媒体记者 丁文）7月30日上午9点30分，由重庆中江船业有限公司建造的“世纪荣耀”号（见右图）豪华游轮驶离码头开启试航。该轮总长149.98米，宽21.2米，总吨位15509吨，甲板层数7层，客房类型8种，载客量650人。

据悉，“世纪荣耀”号耗资1.9亿元打造，设有棋牌室、健身房、KTV和可容纳224人的剧院等娱乐场所，以及机器人服务和智能客房。该轮最大特色是超千平方米360度无死角顶层观景甲板，大到可以自由奔跑。

同时，该轮也是长江上第一艘取得EEDI证书的船舶，通过在

设计和施工过程中的不断优化，使船舶的舒适性远远高于长江上现有的其他游船。

据重庆中江船业有限公司副总经理王远奎介绍，“世纪荣耀”号是重庆冠达游轮有限责任公司订购的新型系列邮轮中的第一

艘，其他姊妹船正在建造，也会陆续投入使用。

“世纪荣耀”号投入使用后，将服务于重庆至上海长江旅游航线，中途停靠沿江主要景点。靠泊期间，使用码头岸电，游客可上岸前去相关景点游玩。



## 湖州长兴造船数量创近三年新高

本报讯（全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐丽婷）7月29日，记者从浙江省交通运输厅获悉，今年以来，湖州长兴新建船舶13艘，总吨6877，相比2017年、2018年同比增长116%、85%，预计下半年新建完工船舶20艘，总吨

12000左右，新建船舶数量创近三年新高。

近年来，长兴造船品质逐步提升，历经优胜劣汰的长兴造船行业从过去18家造船厂减少到目前的2家，造船品质的提升吸引了更多周边地区的订单，船检

服务质量也进一步提升。

同时，受国内基建、房地产产业利好政策刺激，内河航运市场触底略有反弹；老旧运输船舶拆解带来的朱格拉周期等因素影响，长兴造船市场实现回暖。

## 我国大洋调查核心装备——“大洋号”

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 夏小建



近日，我国自主研发的4000吨级大洋综合资源调查船——“大洋号”（见上图）在广州建成交付。该船是我国首艘按照绿色化、信息化、模块化、便捷化、舒适化和国际化的原则设计建造的新型全球级综合科考船，代表了我国船舶工业和大洋调查科技的最高水平。

“大洋号”船东为中国大洋协会，由中船重工701所为自主研发设计，中船黄埔文冲船舶有限公司建造，是一艘集多学科、多功能、多技术手段为一体，以大洋多种资源探查为主，同时兼顾深海多领域研究需求的大洋综

合资源调查船。其总长98.5米，型宽17.0米，型深8.8米，设计吃水5.5米，设计排水量4591.7吨，经济航速12节，最大航速16.34节，定员60人，续航力14000海里，自持力60天，全球无限航区，可在全球四大洋开展深海资源环境调查作业。该船的交付，标志着我国探索大洋资源环境的综合能力和研究水平进入新时代，对维护我国在国际海域的权益具有重要意义。

据了解，该船是我国首艘采用世界最先进的“可变流柴油发电机+BPC直流母排电力推进系统和双直叶桨推进器的集成方

案”的船舶。该方案可使机组始终工作在最佳油耗点，具有噪音低、震动小、节能环保、供电质量高等优势。全船具有极佳的操控性能、良好的耐波性和抗风浪能力，可在4级海况开展ROV、深拖和海底钻机等大型探测取样设备收放及直升机悬停等作业，5级海况可进行停泊调查作业。同时该船船底安装有双升降臂和导流罩式声纳舱，甲板上配备了先进便捷的作业支持系统和模块化的综合集装箱系统，搭载着我国自主研发的国内首台4000米级电动缆控水下机器人（ROV）、6000米级自主水下机器人（AUV）、深海拖曳探测系统以及卫星遥感探测系统等一系列国际尖端的海洋调查设备，海上综合实验能力和信息化系统功能强大。



（上接第1版）

“因船而兴，因船而困。但如今，因船而变成更多福安船企的共同选择。”

“当前环境下，淘汰一些落后产能是正常的。”林瑞金表示，通过兼并重组，能够推进船企技术升级和产能转移，不断提升民营船企的“抗风险等级”。

今年上半年，福建规模以上船舶工业企业转观念、重创新、调结构、强管理，累计实现工业总产值72.05亿元，并呈现逐月攀升的态势。

“当前，福建民营船企纷纷转变经营方式，由单纯生产型向生产与经贸相结合型转变，实现工厂与经营销售部门两个渠道联通，既扩大了产量，又增添了客户量。”黄祥顺

表示，虽然福建民营船企总体表现良好，但重组升级之路依然不容乐观。

“困境求生”“僵尸船企”难题何解

“这些年，部分民营船舶企业在政府指导下不断进行资源整合，实现良性发展。”黄祥顺介绍，但另一边令人担忧的是，部分民营船企在市场“小阳春”时盲目接受银行贷款，运用贷款资金和融资租赁扩大企业规模。由于市场下滑、船价萎

缩，企业逐渐亏损，资金链断裂，因此面临被银行或其他债权人起诉的局面，这也导致海事法院扣押、拍卖的船舶数量激增。

“大概十多年前，福建船舶业处于辉煌的时期，赛江两岸大小码头里停满了待建的船舶，万吨油轮、大型集装箱船应有尽有。此前，我就参与建造了赛江几艘最大的船舶。”郑暹林回忆起当年的盛况依旧如数家珍。可如今，由于船主弃船、业务低迷等原因，福安部分修造船企业陆续停业破产，变成无人问津的“僵尸企业”。

## 民营船企何以重拾往日辉煌？

面对破产而无法经营的“僵尸企业”，如何有效处置，激发资源配置的“乘数效应”？

厦门海事法院四级高级法官朱小菁告诉记者，对非国有“僵尸企业”，要完善处置配套政策，包括设立“僵尸企业”处置专项资金和破产管理人专项资金，减轻企业税费负担，完善不动产过户手续，加快研究制定减免重组过程中普遍涉及的契税、印花税及附加税等政策。简化破产案件审理模式，加强管理人员队伍建设。依法对“僵尸企业”有关资金流向进行调查，建立惩戒制度，坚决打击恶意逃废债行为。

7月16日，国家发改委印发关

于《加快完善市场主体退出制度改革方案》的通知，就加快完善市场主体退出制度提出相关改革方案，涉及市场主体退出方式、清算注销制度、破产法律制度、特殊类型市场主体退出和特定领域退出制度等各个方面，以畅通市场主体退出渠道，降低市场主体退出成本，激发市场主体竞争活力。

朱小菁表示，加快处置“僵尸企业”是中央经济工作会议提出的经济工作重点任务之一，尽管近年来我国船舶工业“处僵治困”成绩显著，市场集中度不断提升，但在当前市场环境下，继续做好这项工作仍是推进船舶工业供给侧结构性改革、实现高质量发展的重要任务。