

没有资金实力 没有技术支撑 没有品牌优势

造船业的“卖楼花”模式遭市场否定

造船也可以像一些房地产开发商那样通过“卖楼花”的方式建造?在前几年造船市场最为火爆的时候,一些投资者看到有利可图,就在自有资金不足的情况下“复制”了这一发展模式,期望短时间内可以大赚一把。

然而2008年下半年以来,国际造船市场骤然下滑,新的造船订单几近于无,造船业是资金密集型产业,具有周期长、前期投资大特点,后续资金无法接续,令这种急功近利的“速成型”造船模式遭遇困局。

曾是高收益项目

从本世纪初开始,造船行业经历了一段高速发展的黄金期,造船需求旺盛,船价高企。以国际市场需求量巨大的18万吨散货轮为例,每艘船市场价格从6800万美元,一路攀升至1.1亿美元,引得国内外各路投资者竞相进入造船领域。

日本、韩国等造船大国逐步转向高附加值船舶的建造,国际上大量造船订单涌向中国。自有资金不足,还想在高利润的市场上分得一杯羹,部分投资人想到了房地产开发商通过先期收取买房人预付款,用于建设商业住宅的“卖楼花”模式:即在建设船厂过程中就开始接受船舶建造订单,将获得的预付款用于船厂建设。等到造船时,再用后续船舶订单的预付款,执行前期船舶建造的合同,以此来保证船厂的资金流。

现成“烫手山芋”

造船市场前几年的增长远远高于世界经济的增长速度,专家认为这当中已经有很大的泡沫存在,而去年伴随着金融危机的爆发,国际造船市场骤然下滑。

国际上非常有影响的波罗的海干散货综合运费指数,2008年5月接近11000多点,急剧下滑至2009年1月2日的773点,仅仅剩下一个零头。同样,好望角型散货船在2007年11月25日的日租金为17.2万美元,而2008年同一天的日租金则仅为3421美元,这种价格使得航运公司处于亏损运营状态。

造船业是资金密集型产业,具有周期长、前期投资大特点。在这样的市场冲击中,那些依靠“卖楼花”造船的企业自然首当其冲。

“卖楼花”模式陷入困境

[内忧]

订单锐减、资金链可能断掉

大连船舶重工副总经理于逢平说,这种模式的造船厂是在赌两条路:一条是通过上市解决资金问题;另外一条是设想不间断地造船,以“滚雪球”的方式来保证资金供给。在市场形势好的时候,这种生产模式可以维持,但现在订单锐减,企业资金链断掉的情况随时会出现。

辽宁一家地方船厂正面临同样的困境,企业建造6艘5.7万吨散货轮的合同,除了已经生效正在建造的2艘之外,其余4艘附加建造合同均被船东取消,另外5条6500吨多用途集装箱船的订单,也由于船东无法开出银行的付款保函而延期没有生效。目前船东虽未表示撤单,但久拖下去前景堪忧。目前企业在建4条船的合同总金额为1亿多美元,仅收到船东预付款的60%。由于后续的资金供应中断,意味着船厂必须垫付至少40%的剩余资金,才能保证在建的4条船生产。据公司初步估计,资金缺口达到2.85亿元。与此同时,受制于资金问题,公司为6万吨级船台配套的200吨吊车无法建成投入使用,也致使正在建造的

5.7万吨散货船不能在船台上完成船体合拢,建造进度受阻。这家船厂的总经理无奈地表示,如果到期不能向船东交船,船厂破产倒闭将不可避免。

地处辽宁盘锦的另一家地方造船企业负责人告诉记者,一些欧洲银行信贷出现问题,付款保函无法开出,对已签订的合同执行造成了困难。企业在2008年初分别与挪威、比利时两家公司草签订货意向,双方进入出具保函阶段,但由于对方受金融危机影响短期内无法落实资金,两笔订单均已搁浅。

随着船市寒冬的来临,“卖楼花”的造船企业步履维艰。

[外患]

整个船舶业陷入谷底

中远船务工程集团财务部主任经理丁建文说,船厂在建的船舶,产权属于造船企业,所以船厂在一般情况下将面临两方面风险:一个是船厂流动资金接续不上,无法按期履约;二是国外船东的融资出现困难,可能采取极端措施,用刁难的手段逼迫船厂不能按期交船。

而在市场形势趋紧的情况下,这两方面的风险大大增加。来自中国船舶工业行业协会的信息表明,目前众多船舶只能停在锚地、码头,能够运营

的船舶也出现亏损。大连船舶重工副总经理于逢平说,如果这种现状持续下去,就会有一批靠租船运营的船东经营困难;当这批船东无法支撑,势必会影响到直接投资造船的船东,后者就会出现弃船,甚至采取非常手段挑毛病,让船厂交不了船,以达到转嫁损失的目的,这种状况在亚洲金融危机的时候已经出现过。

辽河石油装备制造总公司副总经理孙友杰介绍,有迹象表明,目前在建船舶的船东资金受到影响,开始对新船的建造提出一些苛刻的要求。企业正在建造的2万吨起重船已经具备了上船台的条件,但是船东代表却在舾装件方面提出了非常苛刻的要求,至今还没有上船台。船东这样做的最大可能是资金出现困难,因为按合同约定,进行到上船台这一节点,船东就要向船厂支付20%的合同款。

[影响]

可能引发连锁不良反应

对于那些“卖楼花”的造船企业风险就更高。这些没有资金实力、没有技术支撑、没有品牌优势的新船厂,为了迅速吸引船东签订造船合同,在合同条款制订方面往往不严谨,有的船厂甚至对首付款的要求仅为船价的5%至10%,这无疑降低了船东弃船的成本。当船东出现资金困难时,很容易提出弃船、弃单。

船厂的倒闭又将给负责提供担保的银行带来连带风险。按照国际惯例,船厂在与船东签订订单时,会要求船东提供银行担保服务,而船东也同样会要求船厂提供金融机构的担保。如果船厂倒闭,就属于卖方违约,船厂给船东提供的还款保函自动失效,银行必须无条件连带带息归还船东的所有款项。据了解,我国船厂的还款保函均是由国内银行开具,有的甚至是实力较弱的城市商业银行,只要有一条船被违约,就可能引起连锁反应。

新华社记者 王振宏 蔡拥军

国内造船业将洗牌重组

同样是面临金融危机的影响,走“内涵式”发展道路的企业,应对船市复杂变化的能力明显较强。大连船舶重工现在手持订单128条船,生产安排到了2011年,这些订单中的绝大部分首付金占船价总额的比例达到40%以上,大大高于行业内20%的惯例。大连船舶重工董事长孙波说,企业之所以能做到这一点,一方面是当年亚洲金融危机发生时,船厂曾长达16个月没有接到订单,养成了较强的风险防范意识;另一方面是企业精细的质量管理水平和品牌优势,在订单谈判中居于主导地位。

中远船务工程集团是集造船、海洋工程和修船业务为一体的大型企业集团,修船能力在全国排名第一,其造船生产管理部副总经理倪海鹰认为,当造船形势不好的时候,就是修船需求走强的时期,因此多元化经营的企业可以顺应市场变化,加大修船的产能,抵御造船市场下滑的影响。

国际金融危机使得国内造船业面临洗牌重组的格局。大连海事大学航海学院院长刘正江认为,金融危机也是大浪淘沙的过程,那些利用“卖楼花”造船发展起来的船厂,将成为优势企业实现低成本扩张的对象。而资金雄厚、技术强、诚信好的船厂,只要挺过这一段危机时期,就会有大的发展。

小常识

波罗的海干散货指数(Baltic Dry Index,缩写BDI),是航运业的经济指标,它包含了航运业的干散货交易量的转变。BDI指数一向是散货原料的运费指数,散货船运以运输钢材、纸浆、谷物、煤、矿砂、磷矿石、铝矾土等民生物资及工业原料为主。因此,运费价格的高低会影响到指数的涨跌。散货航运业运营状况与全球经济景气荣枯、原物料行情高低息息相关。故波罗的海指数可视为企业经济领先指标。



辽宁一家造船厂因资金紧张,在建船舶进展缓慢 新华社记者 蔡拥军 摄

Table with 4 columns: Code, Name, Price, Change. It lists various stocks and their market performance.