

国内造船业初现并购重组热潮

Domestic shipbuilding market M&A shows up

发布时间:2011-11-02 08:49:34 | 来源:《船舶经济贸易》 | 作者:孙崇波

当前,国内造船业并购、重组的案例正呈现出不断增多的趋势。其中,中航技收购威海船厂,扬子江船业接连收购鑫福船厂,中舟海工等企业,欧华造船收购德兴船舶公司,中集集团收购中柏京鲁船业的案例都十分引人注目。随着金融危机对船市影响的滞后效应进一步显现,今后中小型船厂的经营将更加困难,预计国内造船业将迎来更深层次的结构调整。

国内造船业并购重组趋热

全球金融危机爆发至今已经有3年的时间,航运市场低迷、船舶融资困难,使国内船厂经营受到严峻考验。尽管生存环境恶劣致使一部分中小型船厂破产倒闭或是转产,但多数船厂还是艰难地生存了下来。随着船市调整的不断深入,国内以并购、重组为标志的造船业结构调整已经拉开了序幕。

地方骨干船企抢先出手

得益于近几年国家对造船业的扶持,一些地方船企迅速发展壮大,并且具备了进一步做大、做强的基础。近期与造船相关企业的并购,很多都是由地方骨干船厂实施的。在并购中小型船厂、分段厂以及配套厂过程中,江苏民营企业扬子江船业集团连番出手,自去年至今已先后购入了江苏长博船厂、江苏鑫福船厂、江苏中舟海工以及江苏润舟重工等企业,在迅速扩大造船及相关业务能力的同时,也吸引了业界最多的关注。

2010年6月,扬子江船业以1.56亿元人民币购入江苏长博船厂有限公司51%股权,通过入股和增加长博船厂的资本储备金,使扬子江老厂的年造船产能增加12艘。之后,扬子江船业又购入江苏鑫福造船、江苏华元两家公司,计划拓展修船和拆船业务;至2011年3月,扬子江船业把在鑫福船厂的持股比例从20%增加到60%,并扩建船厂的大型船坞设施,以满足未来建造VLCC和万箱级集装箱船的需要。日前,鑫福船厂正在建设545×147米的大型船坞,建成后将配备2台900吨龙门吊,2012年6月底投入使用。据悉,鑫福船厂2012年年底全面投产后,造船能力可达300万载重吨。此外,为增加分段加工能力、提高经营收益,扬子江船业还以4.2亿元人民币全资收购了为其提供分段加工服务的江苏中舟海洋工程,并以654万美元收购了为其提供钢材加工服务的江苏润舟重工54.47%的股权。

江苏熔盛重工是另一家大举实施企业并购的骨干船企,但其目标主要是工程机械和动力工程类企业。2010年,熔盛重工收购振宇机械大部分股权后开始进军工程机械行业。2011年4月,熔盛重工又以21.5亿元收购了全柴集团的全部股权,增强了公司在高速柴油机市场的竞争力。

大型国企跨行业并购

在近期的船厂并购重组案中,一些非船行业的国有大型企业也抓住机遇进一步染指造船业务。例如,中航技和中集集团分别收购了威海船厂和中柏京鲁船业。其中,中航技为中国航空工业集团下属国有独资公司,主要从事船舶贸易、机械车辆、成套设备、机电产品进出口及实业投资业务;而中集集团主要经营集装箱、道路运输车辆、罐式储运设备和机场设备等,后来参股烟台莱佛士船业进军特种船舶和海洋工程建造业务。

今年年初,中航技与威海市国资委签订协议,开始重组威海船厂。根据协议,双方对威海船厂增资扩股成立新的合资公司,中航技占股70%;而且,中航技还为船厂提供10亿美元的在建船舶预付款担保保函。重组后,船厂经营规模将进一步扩大,预计2013年、2015年将分别形成200万载重吨和300万载重吨的产能,销售收入将分别达到100亿元和200亿元。今后,新船厂将获得中航技投放的大量订单,并将依靠中航技获得中国进出口银行、中行、交行等国有大型金融机构的融资支持,缓解资金压力。

6月底,中集集团与中柏京鲁船业公司签署了合作协议,共同开展海工船和特种船的设计和建造。此外,根据中集集团与蓬莱市政府签订的框架合作协议,中集集团还将在蓬莱投资建设大型海洋工程及高附加值船舶建造设施,并收购当地的蔚阳船业、渤海造船、中心渔港、星都重工等企业,扩大在该地区的大型分段、海工模块、海工船以及钻井平台的生产规模。由此,中集集团通过并购重组,进一步扩大了在造船和海工领域的业务规模。

特别推荐

点击排行

中小型船企伺机而动

除大型骨干船企、非造船行业的大型国企外，一些中小型地方船企也开始实施并购，以提高企业造船产能，扩大经营规模。

2011年3月，浙江欧华造船全资收购了浙江德兴船舶工业有限公司，增加了1座7万吨级船坞，1座7万吨级舾装码头，以及部分配套厂房等基础设施。据悉，德兴船舶位于欧华造船西侧，此次并购使欧华造船面临的船坞、码头以及生产场地资源不足的压力得到很大程度地缓解。

国内造船业并购重组的影响因素分析

导致并购重组热潮的外部因素

外部市场需求不足对中小型船企经营带来的压力，最后转化为企业寻求通过出售、与实力更强的船企合作以获得生存空间的推动力量。

2008年全球金融危机爆发后，许多研究机构就预测全球造船业将出现大量的并购、重组，尤其认为中、韩两国新兴中小型船企并购、重组会较多。韩国更注重产业结构调整，通过政府主导的企业信用评级淘汰落后产能，扶持有潜力的船企发展；而中国鲜有船企破产倒闭，这也造成了中国造船业大规模并购重组“姗姗来迟”，产业结构调整进程大大落后于韩国。

要彻底解决中国造船业落后产能过多、土地和岸线资源浪费严重以及企业竞争力薄弱等问题，造船业进行并购重组、实施产业结构升级势在必行。而金融危机的持续影响，已使一些中小型船企的经营难以为继。根据中国船舶工业行业协会的统计，今年上半年国内约有半数企业没有接到订单，重点监测的43家船舶企业中也有10家没有接到订单；同时，造船完工量已连续六个月超过同期新接订单量，船企手持订单量继续下滑。缺少订单，将使部分企业在明年上半年陷入开工任务不足的境地，个别企业甚至到今年四季度就已无船可造。

导致并购重组热潮内部因素

低成本扩张驱使船企实施并购 对地方骨干船企而言，中小型船企陷入经营困境，为其实现低成本扩张、扩大经营规模创造了绝佳的机会。

由于新建造船设施受制于自然环境和地理条件，而且投资周期较长，成本高，在当前船市不振、前景不明朗的形势下更是存在较高的风险，而通过直接收购可在很大程度上降低投资风险，并且可以用较低的成本投入获得较高的产能回报，因而在市场低位时实施收购对那些希望进一步扩大规模的企业而言，无疑是非常明智的选择。

对于接连实施的并购，扬子江船业表示，收购分段厂、钢材加工厂将有助于提高造船产能，降低其造船成本，缩短建造周期，减少造船过程中对第三方钢结构加工、钢材前期预处理的依赖。此外，收购的江苏润舟重工还持有江苏新扬子气体51%的股权，也有助于保障船厂对各类液化气的需求。

完善业务结构，多元化发展的需要 对于柴油机企业的并购重组，可以完善业务结构，满足多元化发展的需要。比如，熔盛重工收购全柴集团，可为向多元化重工型企业发展创造更大的优势。

全柴集团核心业务是高速柴油机，其核心控股企业安徽全柴动力于1998年上市，是安徽省内燃机行业唯一一家上市公司，也是国内最大的中小缸径多缸柴油机生产研发基地之一。而熔盛重工自身动力板块的核心业务则是中低速柴油机，目前生产的船用柴油机主要用于造船。收购全柴动力后，一方面弥补了熔盛重工在动力板块上的空白，形成了更加完整的产品线；另一方面，高速发动机还可为熔盛重工新打造的工程机械板块提供配套，节省外部采购费用，进一步加快熔盛重工的多元化均衡发展。

延伸产业链以降低成本 近期的并购重组中，船企多是从满足自己造船业务发展的需要出发，选择分段厂、配套企业进行收购，而中航技收购威海船厂也是出于“自造自销”的目的。总体而言，通过并购重组来延伸产业链，可以在很大程度上降低企业的成本，提高盈利能力。

通过收购，扬子江船业将在自有扬子江船厂（老厂）和新扬子船厂（新厂）的基础上，增加长博船厂和鑫福船厂为造船企业，中舟海工和润舟重工为分段建造、钢加工和预处理供应企业，江苏华元为拆船企业，进一步增强企业在船舶产业链各环节上的盈利能力。

借重组获得外部技术和资金支持 9月初，中远集团所属中远造船工业公司在天津产权交易所发布了转让大连中远造船工业有限公司（DACOS）34%股权的公告，挂牌价格为11.7亿元人民币。据悉，DACOS的股东中，中远造船工业公司持股70%，南通中远川崎持股30%。2010年度，DACOS亏损约7837万元，实现营业收入6.6亿元。

公告中，对受让方提出了非常严格和苛刻的要求。例如，意向受让方应为有效存续50年以上的境内外企业法人，且现为上市公司，注册资本金不低于人民币50亿元（或等值外币）；具备LNG船的建造技术，必须拥有Moss型和薄膜型两种液舱技术的使用权，并提供取得上述技术使用权的证明文件；从过去5年之间到现在为止，必须连续拥有对Moss型LNG船的建造实绩；书面承诺，能够提供Moss型LNG船的设计图纸，以及实施建造相关的技术支持。此外，意向受让方还需书面承诺，具有对一般商船的新船型开发以及基本设计技术，同时能够进行技术指导等。

不难看出，本次股权出售的转让方中远造船工业公司对受让方的要求可谓是十分苛刻，貌似在为某家上市公司量身定做。暂且不论最终买家是谁，单从对受让方的要求就能体现出两点问题：一是大连中远造船工

业公司希望获得建造LNG船以及普通商船的技术支持；二是通过股权出售获得大量的资金。

目前，市场需求不足以支撑庞大的造船产能，而且随着新船价格普遍下降，原材料价格上涨，劳动力成本上升，造船成本正大幅增加，中小船企资金压力进一步增大，订单匮乏，经营将更加困难，这些因素都为大型企业集团实施并购重组带来绝好的机遇。

今后几年，正是依靠市场力量淘汰落后产能、整合资源、加快结构调整、提高产业集中度的大好时期。从多方面看，此轮造船业并购重组已势在必行，这也是打造具备强大竞争力的大型造船企业集团，带动中国造船业由大到强转变的必由之路。因此，从发展的角度看，需要为大规模的并购重组做好充分准备，既要放开思路，大胆实践，也要充分研究日、韩先进造船企业并购重组过程中的经验教训，避免或少走弯路。

还有一点值得重视的是，并购往往需要大笔的资金进行运作，充足的资金往往是并购成败的关键。在这一点上，两大国有造船集团和地方骨干船企可以依据国家对造船业并购重组的相关产业政策，争取银行等金融机构的资金支持。

相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 中国船舶报

友

情 国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网

链 中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

接

[关于我们](#) | [报纸广告](#) | [网站广告](#) | [维权声明](#) | [投诉建议](#) | [联系我们](#) | [投稿路径](#) | [报纸订阅](#) | [海事书屋](#) | [新书预订](#) | [杂志订阅](#)

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号