

## 福安民营船厂自述：小额订单引 60 家船企争抢

本报记者 戴建敏

### 造船业去产能调查之三

实际上，船舶销售受阻成为福安船厂的共同难题。据林瑞金介绍，目前福安船厂累计共有 100 多艘船没有卖出，这也意味着 20 多亿的资金无法盘活。

“厂子今年还招工吗？”

“不招了，你去下游其他的船厂问问吧。”

18 岁的李行（化名）不无失望地走向马路，在大门外等候随叫随停的小客车。在此之前，李行从赛岐码头出发，沿着赛江一路询问过三四家船厂，都碰壁了。镇上的长者曾告诉他，赛江两岸几十家修造船厂，工作总会有的。

作为闽东北及浙南地区曾经通往外部世界的“山海门户”，福建福安市赛岐镇航运及船舶修造历史最早可追溯到三国时期。而今，绵延上百公里的赛江沿岸连缀着四十余家船舶修造企业，船舶及相关行业的产值占到当地总产值的三分之一，赛岐也因此跻身国内三大民营船舶修造基地之一。

“BDI 指数在墙上这张表里面已经画不下去了，行业现在是二十多年以来的最低点，福安和其他造船基地一样都在低谷中煎熬着。”福安船舶行业协会秘书长林瑞金今年 2 月底接受 21 世纪经济报道记者采访时表示。

由于国际船市不断下探，福安船舶销售受阻，加上一些船东毁约弃船，现如今福安共计 100 多艘船只能停靠在赛江两岸，这也意味着 20 多亿资金沉淀。而目前，银行等金融机构早已将船舶制造也列入高风险行业，难获金融支持。

然而，由于产能严重过剩，原本日益减少的新船订单引发更多的竞争，福安民营船厂困境求生之路愈发艰难。

林瑞金表示，淘汰一些落后产能也是正常的。存活下来的可以通过兼并重组，技术升级和产能转移，在下一轮复苏中将会更强大。

实际上，行业性的重组方案也正逐步发生。而在当地船舶行业业内人士设想中，以不同主打船型重组成集团式船厂，辅以预处理、分段制造等配套企业，将福安民营船厂整合在同一平台，提高整体竞争力。

福安民营船企通过重组转型升级依旧任重道远。

赛江盛况不再

“大概十年前，福安船舶高峰时期，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，几千吨的船更是到处都是。此前赛江几艘最大的船就是在我手上建造的。”福建长兴船舶重工有限公司（简称“长兴船厂”）总工程师郑暹林回忆起当年赛江上的盛况依旧如数家珍。

长兴船厂前身为 1988 年成立的福安赛江造船厂，2005 年 5 月技改扩建后更名。长兴船厂曾建造了闽东第一艘铁壳船，目前形成了年产 20 万载重吨的船舶生产制造能力，为福安船舶业的龙头企业。

“高峰时期，福安聚集了很多外来务工人员。船厂十几艘船一起开工，员工达到上千人，对面的饭店店主都发了财。”长兴船厂一位在职员工余涛（化名）笑称，“不过现在那个饭店早就关

门了，店面也很久租不出去。”

今年2月底，21世纪经济报道记者来到位于福安长岐码头的长兴船厂。初春时节，闽东的阴雨天气并不适合船厂开工，长兴船厂开阔的船坞船台内只零星耸立着两三架船骨，而两艘已完工的油轮则由于船东弃船，依旧通过绳索固定在岸边。

郑暹林介绍，“2008年金融危机后，福安造船就开始从顶峰坠落，虽然2009年经济刺激下有所回升，但之后一直在走下坡路。”

实际上，这位拥有数十年造船经验的工程师对经济下行有一个清晰的认识，“国际经济的低迷将航运、造船行业也拖入了周期性的低谷中。”

而由于船舶行业的产能严重过剩，市场竞争愈发激烈，福安民营船企有时甚至需要直面来自多方的竞争。

“因为石油价格低迷，日韩原先优势的钻井平台、石油运输船项目减少，也转向散货轮、客轮市场，一下就把我们的市场分走一半。国内项目，福安的民营船厂往往要和多家国企大型船厂竞争。”郑暹林表示，“去年我们参加国家海洋局的投标，仅仅一艘上百吨的海洋公务船，吸引了国内60多家船厂前来竞标，其中不乏五船重工、扬子江船业等大型造船企业。不少百强企业的国企船厂船长都是自己亲自出来竞标。”

而在林瑞金看来，这场周期性的低谷犹如“大浪淘沙”，经过多年快速发展的福安船舶行业展现出了“韧性”，与此同时，多数民营船厂的劣势也被进一步放大。

“首先暴露出来的一个问题是资金链的紧张。前期建造的船舶销售受阻，回笼资金困难。而目前一个造船订单，预付款仅为10%-15%，到20%的都很少。福安船厂因为客户积累、机制灵活等原因还能接到一些订单，但却难以筹集造船的资金。”林瑞金不无惋惜地表示。

“也是因为资金的问题，福安船舶行业的技术升级改造、智能化项目进展缓慢，这些都是需要资金支持的。”林瑞金称。

而郑暹林则坦言，“长兴的技术研发投入是按照上年利润来确定的，大概维持在利润的7%左右。近年来，由于船厂的利润空间减少，相应的研发投入也有所降低。”

沉重资金压力下，开源节流成为福安船厂唯一选择。“船厂都在压缩成本，现在人力成本也低，管理费用降了下来。”郑暹林称。

福安另一船舶修造企业高管表示，“近年来，一些船厂因为业务减少已经开始裁员。不像以前聚集大量外来人口，现在连福安当地劳动力都开始出现外流现象。”

#### 20亿资金沉淀

赛江发源于闽浙交界的洞宫山，自福安赛岐镇汇聚多条溪涧之水，江面豁然变宽。而流经福安甘棠镇江段因江水平缓，两岸密布数十家造船企业，长兴船厂同样也定址于此。

“我们上下游相距几百米就有五六家船厂，对岸的船厂则更多，大小都有。”2月底，余涛在长兴船厂码头处向21世纪经济报道记者依次介绍对岸的船厂。

然而由于江面宽阔，雾气氤氲，对岸的船厂数量难以准确计数。“很简单，基本每家船厂码头都有没卖出去的船停靠，看到船就能确定船厂地址。”余涛提醒。

实际上，船舶销售受阻成为福安船厂的共同难题。据林瑞金介绍，目前福安船厂累计共有100多艘船没有卖出，这也意味着20多亿的资金无法盘活。

“我们有一个项目是为新加坡建造两艘港口加油船，项目质量要求也比较高，按照美国ABS标准建造。但是受到石油价格下跌影响，新加坡方面弃船，拒不支付尾款，两艘船现在还停在我们的码头。”郑暹林无奈地向21世纪经济报道记者介绍，“此外还有厦门的一个项目，船东因为经营不善也没有来提船。”

不过，郑暹林也明白其中苦衷，“船价的快速下跌是船东弃船的主要原因，比如一个船舶项目此前造价1亿元，预付款3000万，等提船再付剩下的7000万。但现在市场不景气，6000万就可以买一艘相同的船，最重要是船提回去也没有业务，所以弃船现象很严重。”

对于船东造船费用的追讨，多数船企走上法律途径，但收效甚微。长兴船厂一位在职员工愤然表示，“我们和新加坡方面多次交涉无果后，向法院提出了诉讼，也赢得了官司，但对方依旧不停上诉，拖延付款。”

实际上，除了新建造船船舶被弃外，部分船主连已全额购买船舶也因为缺少业务，交予修理厂修理后便弃之不理。

福建省闽东赛岐经济开发区申银船舶工程有限公司（下称“申银船舶”）的一位高层人士对记者表示，“我们码头上停着两艘船早已维修完毕，停靠在这里1年多时间，但船东一直没有领回去，维修费用也没有结算。停靠期间，公司需要对其进行日常护理，台风过境时还需要保证船舶的安全。”

申银船舶成立于1990年，主要从事船舶修造、船舶拆解等业务。公司拥有8000万吨、3万吨船坞，并有万吨级船舶修理专用码头一座。

国际船舶网介绍，申银船舶被批准成为外籍船舶维修定点企业，被福建省农业银行多次评为“AAA级信用企业”和“优质客户”，也是福安市两大支柱产业重点企业。

然而，昔日的“信用企业”也在行业低谷时期，由于船主弃船、业务低迷等原因而陷入资金紧张的困境。

裁判文书网显示，申银船舶与中国农业银行福安市赛岐经济开发区支行（简称“农行赛岐支行”）在2015年发生多起金融借款合同纠纷。相关统计数据显示，申银船舶应偿还农行赛岐支行借款及利息、罚息、复利超过2000万元。

此外，丛贸再生物资有限公司向农行赛岐支行的借款1700万元及利息，申银船舶也负有连带偿还责任。

福安一位船舶行业资深人士向21世纪经济报道介绍，“目前，福安造船企业资金压力主要来自几个方面，一是银行等金融机构借款，一些船企之间甚至出现联合担保的情况；二是下游设备商的货款。此外，还有部分企业卷入民间借贷中。”

郑暹林解释，“一个项目上马，船主预付20%左右定金，而船舶耗材、设备我们都是向下游100多家供应商赊欠来的，船主的资金不到位，我们也很难支付给下游设备商。”

裁判文书网显示，长兴船厂确认需结欠靖江市兴华船舶附件制造有限公司21.62万元货款。此外，长兴船厂还需偿还农行赛岐支行商业发票融资贴现本金1199万元及利息。

郑暹林表示，“多数设备商都是合作多年的，现在只能一家家地协商，制定还款计划给他们。很多设备商也都理解，暂不催款，等新项目来了再合作。但是一些设备商自身也有压力，通过法律途径来追讨。”

#### 行业重组之路

中国船舶工业行业协会数据显示，去年全国造船完工量4184万载重吨，同比增长7.1%；承接新船订单量3126万载重吨，同比下降47.9%。

2016年开年，全国三大造船指标同比下降，船舶工业下行压力仍未减缓。1-2月份，全国造船完工420万载重吨，同比下降24.4%；承接新船订单95万载重吨，同比下降75.1%；2月底，手持船舶订单11898万载重吨，同比下降19.4%，比2015年底下降3.3%。

在闽东第一个省级开发区——赛岐经济开发区内，林瑞金指着船舶协会墙上的波罗的海干散货指数表表示，“BDI指数在这个表上已经画不下去了，行业现在是二十多年以来的最低点，福安和其他造船基地一样都在低谷中煎熬。”

不过，林瑞金接着表示，“我们陆续还有一些订单。福安造船历史悠久，沉淀客户资源丰富，而且当地民营船厂机制灵活，与船东关系维持较好。此外，福安行业定位丰富，不只是建造BDI指数体系的三代主力船型，海洋工程船、远洋渔船、港口工程船等各种船型都有，这些船型吨位小，但同样附加值较高。”

长兴船厂为福建最早入选《船舶行业规范企业（白名单）》的民营船企之一，内部建立了院

士工作站和博士点，郑暹林表示，“近年来，我们通过技术积累调整了方向，最近中标了游艇码头项目，在建的还有渔船、港岛输进等4个项目，共计6多万产能，虽然和20万吨的产能相比还有差距，但我们还能够保持生产。”

对于造船资金的筹集，郑暹林介绍，“新的订单，我们采取了更严格的合同条款，定制船预付款甚至到30%左右。此外也通过设备融资，引进合作基金的方式解决资金问题。”

林瑞金则表示，“目前福安造船项目资金还是能够保障，比如通过对项目船东的征信评级，引进投资机构，采用封闭式管理办法解决订单资金。此外，还有一些政策性银行，进出口银行对船厂订单也有所支持。最困难的还是寻找新船订单。”

而产能过剩等问题则加剧了日益减少的新船订单的竞争。当地一位船舶行业业内人士表示，“赛江两岸48家造船企业，客户进来都是这家看看，那家看看，造成价格混乱。市场火爆的时候，大家都有船造没关系，现在订单少，造价一低就更是雪上加霜。另外就是劳务市场不固定，员工各个船厂来回干，跑片场似的，也造成资源浪费。”

“福安船厂众多但各自为战，相比江浙一带的大船厂竞争力就小一些。如果资源能整合在一起，合并成几家大厂，根据能力，每个船厂确定自己的主打船型，然后另外一些小企业只做分段、做配套，不涉及整船。这种大集团在资金链方面也能得到保障，竞争力就上去了。”上述福安船舶业内人士提议。

林瑞金则表示：“目前环境下，一些落后产能淘汰是正常的。剩下的可以通过兼并重组，技术升级和产能转移，在下一轮复苏中将会变得更强。目前福安正在推进相关的工作，也有相关的政策推出。”

据其透露，目前福安已经向市政府提交了一份4家民企船企合并的方案，分别为长兴、华海、天保和东海。

“而一些困难的企业，比如说马头船厂（福安市马头造船有限责任公司），已经有一家央企正在洽谈收购以盘活资产。实际上，它的生产经营还是正常的。”林瑞金称。

上述福安船舶业内人士对21世纪经济报道记者表示，“马头船厂前几年一直发展得不错，也是福安船舶行业内骨干企业之一。不过近几年业务受到邻近船厂冲击，资金链出现了比较大的问题。”

裁判文书网显示，马头船厂2015年卷入近20起金融欠款纠纷，债权人包括农行赛岐支行、当地担保公司及十余名自然人，涉及金额超过5000万元。

而记者获得的一份福安人民政府办公室印发的《进一步推动企业兼并重组若干措施》文件显示，将通过产业引导、改善金融服务、落实土地政策、鼓励龙头企业兼并重组、妥善安置职工等多个方面推动福安船舶企业的兼并重组。

2月底的求职，李行最终未能如愿，无奈返回赛岐。由赛岐镇出发，经过一座跨江大桥后，福安经济特区“日正中天”的双桅帆船雕塑直映眼帘，开发区内船舶修造、电机电器商铺密集，而临街空调外挂机架上，黄色的帆船图案鳞次栉比。

这个烙着深刻船舶印记的地方因船而兴，因船而困。如今，因船而变成为更多福安船厂的共同选择。