

造船业寒潮持续，企业信用水平分化



造船业寒潮持续，企业信用水平分化

联合资信 张莉 陈东明

联合资信评估有限公司（“联合资信”）/北京：2012年8月13日联合资信发表评论称，全球经济前景和进出口贸易形势堪忧，国际船舶市场探底之旅仍将持续。中国造船业新接订单持续萎缩，新船价格指数连创新低，部分企业经营业绩下滑、运营现金流恶化，偿债风险逐步显现，信用级别面临调整的压力。而大型骨干造船企业凭借技术优势，向高端船舶和海工装备市场拓展，有助于抵御周期性低谷带来的冲击。

2011年以来欧债危机加剧，全球航运市场景气度再次陷入谷底，2012年2月BDI指数一度下探至651点，跌破2008年金融危机爆发时的历史低位663点。海运需求萎缩加之运能过剩对中国船舶制造业造成巨大冲击。根据Clarkson统计，中国继2011年造船新增订单同比下滑51.85%之后，2012年上半年承接新船订单1074万载重吨，继续下滑50.28%；截至2012年6月底，手持船舶订单1.26亿载重吨，较年初下降16.00%，较上年同期下降30.77%。Clarkson新船价格指数持续下行并连创新低，6月底已下探至131点。受此恶劣环境影响，2012年中国造船企业营业收入大幅减少、利润率下滑或亏损的状况已逐步显现。

随着以前年度订单的逐步消耗，江苏、浙江、福建等造船大省的船厂陆续陷入开工不足或停工的困境。在接单难度提高的同时，船东要求的预付款比例也一再降低，2012年船厂新接订单在交船前普遍只获得20%-40%的预付款，与金融危机前80%的预付比例相距甚远，导致造船企业经营性现金流呈明显恶化趋势；与此同时银行融资渠道受阻，部分企业资金链收紧，经营风险加大。江苏熔盛重工有限公司为国内大型民营造船企业，受不利经营环境的影响开工率下降，2012年1季度营业收入同比锐减，利润总额首现负值；3月底全部债务资本化比率上升至71.47%，预计2012年全部债务/EBITDA值在上年8.38倍的基础上继续增加，偿债压力加大。考虑到行业景气度弱化趋势，公司经营压力短期内难言缓解。

国家相继出台《海洋工程装备制造业中长期发展规划》、《海洋工程装备产业创新发展战略2011-2020》、《船舶工业“十二五”发展规划》等一系列规划，明确提出要突

破高端船舶的关键技术，培育壮大海洋工程装备制造业；到 2020 年，形成完整的科研开发、总装制造、设备供应、技术服务产业体系，打造若干知名海洋工程装备企业。中国设立海南省三沙市，推进在南海中、深海油气的开发，对 LNG、VLCC 等高端船舶以及海洋工程装备需求相应增大。而南海海洋权益争端加剧，为保障能源贸易通道安全，海监船、舰艇的建设有望呈现加速趋势，在一定程度对冲传统船型订单的下滑。在此背景下，以中国船舶重工集团为代表的大型船舶企业加快发展海洋工程装备产业，并取得了高附加值特种船舶和海洋工程装备接单的局部突破，这将有效提升整体盈利能力及抗风险能力，缓解经营压力，有助于保持稳定的信用基本面。

全球经济弱势复苏格局短期难以改观，船舶市场景气度仍低位震荡，中国造船业呈现结构性变化，造船企业信用水平将产生分化。具备技术优势的大型企业有望通过技术升级和产品结构优化，缓冲周期性低谷对企业经营的冲击；而部分技术含量相对较低的中小船厂，经营和财务状况弱化的趋势可能延续，进而影响其偿债能力。联合资信将持续关注造船业的最新动态，跟踪被评级企业的信用状况，并及时更新其评级。