

# 聚焦海事造船主业 扬子江金融控股计划拆分上市



■ 记者 吴秀霞

近日,扬子江金融控股有限公司向靖江南洋船舶制造有限公司订造6艘4万吨灵便型散货船的消息引发业界关注。这是近期扬子江金融第三次在靖江南洋下单造船,而且自去年以来,扬子江金融向国内船厂订造的新船总量已达约22艘。

## 持续下单有讲究

“这是我们进行的‘保底型投资’。”扬子江金融控股董事会执行主席兼首席执行官任元林近日接受《船报》记者采访时表示,经过反复探索,扬子江金融的核心优势还是造船,而且在当前全球经济、关税环境以及其他不确定因素可能对造船业产生影响的背景下,扬子江金融必须加快业务整合。

据介绍,扬子江金融自2024年以来进一步深化投资业务布局,以新加坡为枢纽拓展全球投资版图,尤其聚焦海事投资业务的发展。此前,扬子江金融与1家新加坡船运公司合作,向江西新江州船舶重工有限责任公司订购了4艘2.59万吨载重吨不锈钢化学品船;与1家英国船东合作,向蓬莱中柏京鲁船业有限公司订购了4艘5万吨成品油船;与1家中国香港航运公司合作,向芜湖造船厂有限公司订购了4艘1.85万吨化学品油船。而且,靖江南洋今年1月获得的订单也来自扬子江金融,由其与摩纳哥油船船东Scorpio Tankers共同抛出。

“凭借在造船行业30多年的深耕积累,我们已具备精准判断船舶价值与行业趋势的能力。”任元林表示,主动捕捉海运行业具有高成长潜力的机遇,向海事全产业链延伸,持续为股东创造长期价值是扬子江金融长期坚持的方向。

尽管当前面临严峻的外部环境,但任元林表示,中国造船业发展的大趋势不可逆转。“相关不确定因素对中国造船业可能带来冲击,但我认为结果将体现在两个方面。”任元林表示,一是新兴的、跨行的船企将首先受到冲击,他们可能无法按期交船或保证质量;二是造船市场份额将越来越向头部企业集中。原来30%的船厂占据70%的市场份额,未来可能80%的市场份额会集中到20%的船厂,甚至是10%的船厂。

“银行保函政策的调整,将使得很多企业无法接到订单,而头部企业由于抗风险能力强,将更容易获得银行支持。”任元林分析指出,有鉴于此,无论是接单还是合作下单,扬子江船业和扬子江金融都将更注重选择有政府背

景或强大履约能力的船东,以降低风险。比如马士基集团、法国达飞海运集团等行业巨头,以及其他具有政府背景或财团背景的企业等。

## 新计划呼之欲出

《船报》记者最新获悉,任元林已于4月15日赴新加坡参加扬子江金融股东大会,并与新交所和经管局商讨一项将会再次轰动行业的计划。“我们决定转型,以海事为主业,联合造船、融资租赁、船舶代理、船舶买卖及二手船交易,形成公司的发展新模式。”任元林透露,其团队已计划将部分资金战略性配置至海事相关资产及东南亚的私募信贷基金,尤其是新加坡,以强化长期增长动能。“扬子江金融计划在新加坡进行业务调整,而且新加坡政府对这一计划也表示支持。”任元林介绍。

任元林表示,扬子江金融将被拆分为两家上市公司:一是扬子海事发展,其将继续聚焦造船主业,资金规模预计将达到约100亿元;二是仍保留扬子江金融的名称,也将保持100亿元的资金实力,目前,扬子江金融正在清理库存,为拆分工作做好准备。预计今年八九月,这一拆分计划将完成,并正式对外宣布。

据了解,新加坡已出台提振资本市场的政策,其中包括拿出50亿新加坡元作为在新加坡上市企业的税收返还鼓励资金,以及全球投资者计划下的家族办公室必须将其管理的至少2亿美元资产中的5000万新元投入新交所上市的股票等新政。这些政策无疑将为扬子江金融转型创造一定的政策环境。

任元林还透露,当前的市场环境更需要企业,特别是新兴企业解决有序发展的问题。扬子江船业已放弃新建新厂的计划,现在的发展重点是整合利用陈旧及现有产能,并通过盘活存量资产来提升效益。

2021年12月,扬子江金融由扬子江船业集团分拆投资业务部门成立,并在新加坡注册。2022年4月,扬子江金融在新交所挂牌上市。该公司的目标是成为亚洲领先的投资管理公司,专注于长期价值创造,主营业务包括债务投资业务、投资管理业务以及基金/财富管理业务。扬子江金融由扬子江船业集团名誉董事长任元林出任执行主席,由单独的董事会和管理团队领导。此后,扬子江金融设立海事投资基金,初始资本2.5亿美元,至2024年该基金规模已增至6亿美元。成立至今,扬子江金融已累计完成66艘船舶相关交易,船型包括油船、液化气船、散货船、集装箱船、海工辅助船等。

## 修船厂角

### “探索二号”动力焕新 再启深蓝征程

本报讯 4月22日,中国船舶集团有限公司旗下广船国际有限公司所属广州文冲船舶修造有限公司顺利完成科考船“探索二号”全部检修任务,为其新一轮深海科考任务添满新动力。

本次检修自3月12日启动,文冲修造迅速组建攻坚团队,经41天高效协作,完成10年特检项目、4台主发电机大修、A架大油缸换新、阻尼器拆检及A架试重、折臂吊油缸拆检及试重等关键项目,并在工期紧张的情况下完成主推进器、船侧推进器、伸缩推进器的全面检修等。

据悉,这是“探索二号”第四次“回娘家”。2022年7月16日,文冲

修造提前2天完成“探索二号”适应性改造;2024年4月22日,完成该船机械设备、水线下关键设备及万米潜器投放设备全面维护保养工作;2025年1月27日,顺利完成该船A架液压油缸换新项目,以精湛技术持续为“探索二号”保驾护航,助力其深海探索之旅。

检修完工当日,“探索二号”科考船方与文冲修造项目组召开总结会。会上,船方对文冲修造的高效率、高质量服务再次给予了高度肯定,并向文冲修造赠送“众志成城保周期,助力深蓝谋发展”的锦旗,为双方第四次合作画上圆满句号。

(张瀚林 李照)



“探索二号”是我国首艘全数配备国产化科考作业设备的载人潜水器母船,也是“奋斗者”号完成万米载人深潜试验的“双母船”之一

### 中船集团中船广西 2天实现六大修船关键节点

本报讯 近日,中国船舶集团有限公司旗下中船广西公司修船板块迎来生产高峰,2天完成三船交付、一船进厂、一船出坞、一船进坞且进坞的节点,创造单周产值最高纪录。

具体来看,4月15日,“上德武夷山”号进厂,项目组提前策划,精准制定了百吨钢板更换方案,对其开展船体结构换新与甲板机械检修工程,为缩短后续修理周期奠定了坚实基础;“防城港”号提前2天交付,项目组针对复杂的管路系统改造与甲板钢制工程,昼夜奋战,加速工序优化与资源整合,最终实现提前交付,获船方赞誉。

4月16日,“米洛国王”号特检完成并交付,项目组合理利用时间攻坚完成船壳外喷漆、货舱清洁、锚链舱清淤及关键设备换新等修理工程,突破技术难点,赢得船东好评;“领导”号交付,创单

船产值新高,项目组加强精益管理,实施跨车间协同,全面管控安全、质量及生产进度,推动了该船修理工程各工序之间的有效衔接;“元启海运”号出坞,项目组采用“模块化预制+坞内总装”模式,大幅缩短坞内工期,显著提升生产效率,为同类项目提供范本;“旧金山”号进厂进坞,项目组依托坞期滚动计划,实现船舶进坞无缝衔接,目前正齐心协力加速推进为期2周的轴系检修、导流罩加装等坞内工程。

此次修船板块2天内实现多艘船舶生产关键环节,有力展现了中船广西修船事业部在资源调度、技术攻坚与项目管理上的综合优势。下一步,该公司修船事业部将持续优化流程、守正创新,全力冲刺今年第二季度目标任务,为船东提供更高品质、更高效的修船服务。(张朝枝)

## 广告

# 聚焦海洋装备产业链全景

欢迎订阅《中国船舶报》  
周二刊 每周三、五出版  
全国各地邮局均可随时订阅

邮发代号: 1-196 国外发行代号: D247 全年定价268元/份



《《 欢迎关注《中国船舶报》微信公众号

地址: 北京市西城区月坛北街5号 邮编: 100861

品牌推广部电话: 010-59517976 59517977 59517978

联系人: 易发俊 李锐 孟准 传真: 010-59517986

## 中国船舶报 广告价目表

单位: 人民币元

规格	宽×高	黑白价	套红价	彩版价
	(cm×cm)			
整版	35×48	6000	8000	10000
半版	35×24	3000	4000	5000
1/4版	35×12, 17×24	1500	2000	2500
1/8版	17×12	750	1000	1250
10厘米通栏	35×10	1200	1600	2000
10厘米半通栏	17×10	600	800	1000
分类广告	8.5×10	300	400	500
	8.5×6	180	240	300
	8.5×3	90	120	150
一版	每周话题花	2500	3500	4500
二至八版	题花广告	1200	1600	2000