

中國造船業過冬

全球航運和造船業正經歷罕見寒冬，中國造船業亦難獨善其身，統計數字顯示，個別船廠今年第一季度已無船可造，很多中小船廠正面臨「生死關頭」，不少大型船廠已在積極轉型提升，探索行業未來發展路向。

本報記者 楊楠

中國船舶工業協會的統計數字顯示，2011年中國新接船舶訂單量3622萬載重噸，同比下降51.9%，統計範圍內約有三分之一企業沒有接到訂單。由於造船完工量已連續12個月超過同期新接訂單，企業手持訂單逐月下降，一些船廠訂單下跌近八成，部分船廠2012年第一季度甚至無船可造。

半數業界人士持悲觀態度

上海國際航運研究中心向大公報提供的一份《2012年第一季度中國航運業景氣指數報告》顯示，超過一半的航運企業對當前中國航運業發展持悲觀態度，雖然當季已基本實現探底，但行業總體運行環境仍非常惡劣。

套用業內的一句話：「危機與機遇並存」。當前是全球航運和造船行業最壞的年代，運力過剩、運費劇跌、船價跳水、訂單劇減、開工不足、船東挑剔、交船困難、帳面虧損、生存維艱；這也是最好的年代，經歷冰點而回春的最是最佳時節。

當前，美歐經濟受債務困擾，新興國家貨幣緊縮，世界經濟放緩都影響着造船業。全球新接造船訂單主要向高技術船型、海洋工程裝備等集中，技術門坎使中國逾三分之一造船企業接單乏力。

談中國造船，必然要談到中國船舶工業集團上海外高橋造船公司。「兩岸三地」是對這家中國最大、最先進造船企業地理布局的形象寫照；「全球三強」是其2011年完工36艘船、814.8萬載重噸，造船總量年均增長42%奠定的堅實地位；生產繁忙而有序，是記者在採訪期間的最大感受。

位於浦東外高橋港區的外高橋造船本部，造船總量、經濟效益連續7年穩居中國造船業之首，被譽為「中國第一船廠」。

長江對岸，地處長興島的上海江南長興造船公司，由外高橋造船與寶鋼按65%和35%共同出資組建；在浦東

南部的臨港新城，還建有上海外高橋造船海洋工程公司，是世界一流的大型海工基地。

作為最年輕的國字號大型船企，成立於1999年的外高橋造船，已是中船集團上市公司中國船舶的核心資產之一。應對行業之冬，外高橋造船亦是中國造船業的「龍頭」和「風向標」。

拓高附加值產品市場

外高橋造船、江南長興造船總經理王琦接受大公報專訪時表示，隨着今年造船形勢越來越嚴峻，全球航運過剩、造船能力過剩，加上最近的歐債危機、美債危機，進一步加劇了整個造船工業的嚴冬。

王琦表示，歐洲主要的船舶經紀機構預測，造船工業從1987年代回暖，歷經35年左右，在2010年達到高峰；2011年迅速回頭，目前船價已回到1987年的水平。也就是說，船價花了35年時間不斷上升，只花了1年不到的時間就大幅度跳水，主要還是量能過剩。

他指出，「在這樣嚴峻的形勢下，我們認識到，面臨的形勢跟挑戰會非常嚴峻，企業要想在激烈的市場中生存下來，必須轉變產品方式，所以從2010年開始我們在海洋工程方面加大了力度，2011年海工產值已佔到公司總產值的10%左右，2012、2013年隨着新海工訂單的承接，希望這個比例增加到20%、30%。」

對於整個中國造船工業，王琦認為未來幾年最關鍵是要提升競爭實力和附加值，「過去一年，雖然世界造船遇到前所未有的寒冬，但韓日企業在高科技、高附加值的海洋工程、大型集裝箱船方面訂單承接、完工總量，遠遠超過了中國——中國大量的船廠都是重複產品，即低附加值、市場大量過剩的散貨船和油船。中國船廠不轉變船型結構，還依靠低技術的勞動密集型競爭，注定會被淘汰。只有轉型建造高附加值產品，中國的船廠才能在世界造船工業競爭中繼續生存下去。」

▼中國自主建造、全球最大的40萬噸礦砂散貨船「淡水河谷中國」號
2011年7月14日脫離熔盛碼頭船塢 資料圖片

▼太平洋造船集團前瞻佈局海洋工程市場，累計交付117艘海工船 楊楠攝



外高橋將重點建海工船

2月中，外高橋造船與台灣裕民航運在滬簽訂4艘18萬噸級新型綠色環保散貨船建造合同，這是外高橋自主開發的第五代好望角型散貨船首次承接批量訂單。

中船集團總經理譚作鈞指出，在全球經濟及航運貿易狀況極為複雜、困難的形勢下，大陸與台灣經濟、船舶及航運界要進一步加強合作，共渡時艱。台灣遠東企業集團、裕民航運公司董事長徐旭東亦希望海峽兩岸的船東與船廠持續加強合作，共同迎接新挑戰。

3月29日、30日，外高橋造船在兩天內，完成了「2船命名、2船出塢」的四大節點，拉開春季造船生產序幕。這方面，中船集團給予外高橋很大的期望，希望其注重科技創新，依託技術進步，以「綠色低碳、節能減排」為主攻方向，使管理更精細，造船周期持續縮短，生產總量和效率不斷提高。

開發鑽井和生產裝備

對此，外高橋造船、江南長興造船總經理王琦向大公報表示，面對全球低迷的航運市場，其不斷注重提高質量管理水平及產品科技含量，將海洋工程作為新的經濟增長點，重點開發自升式平台、半潛式平台、鑽井船等鑽井裝備和生產裝備，並對船舶產品優化升級，創新主力品牌，增強市場競爭力。

在上述方針指引下，外高橋造船的轉型已取得效果，海工產品不斷發力。3月8日，該公司與中石油海洋工程公司簽訂1座400英尺自升式鑽井平台建造總包合同，這是中石油集團投資規模最大、技術最先進的鑽井平台，將於6月開工，2014年初完工交付；此外，4月2日，該公司為挪威POD公司設計建造的第一座同型鑽井平台，並舉行了開工儀式，雙方希望藉此建立長期戰略夥伴關係。



▲外高橋造船的「海洋石油981」鑽井平台是中國首次自主設計、建造的第六代深水半潛式鑽井平台 楊楠攝

▶熔盛重工積極轉型拓展，在歐洲海事展上推介產品 楊楠攝



▲全球最大拋石整平船3月15日在上海下水 新華社



▲長興造船新一代綠色環保散貨船生產線 楊楠攝

中國船廠與船級社合作 液化天然氣船成發展趨勢

為應對寒冬，進軍國際高技術船舶市場，與全球大型船級社進行戰略合作成為中國船廠的積極選擇。

培養自主研發造船能力

「國字號」廠方面，作為全球最大的海上風險管理機構之一，挪威船級社2月24日與外高橋造船簽署《戰略合作協議》，進一步深化雙方在船舶、海工領域的技術交流和合作。

民營船廠方面，總部設在上海的太平洋造船集團，3月底在旗下浙江造船公司，為其首艘自主設計的全球最先進小型三用工作船命名交船，船東是法國波邦公司，成為中國造船企業首次成功交付的自主設計海洋工程船。目前，太平洋造船已獲得20艘同型船訂單。

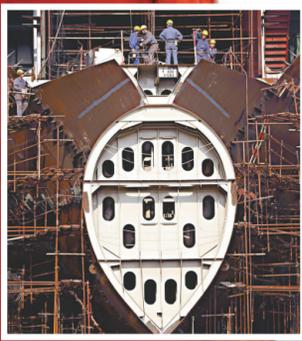
眼下，太平洋造船在與挪威船級社、美國船級社、法國船級社、德國勞氏船級社、英國勞氏船級社等的深入合作中獲益匪淺，躋身世界先進水平，並培養出自主研發能力，打破以往海工船前期設計多由歐美、新加坡公司壟斷的局面。太平洋造船憑藉累計交付117艘海工船的業績，穩穩保持全球海工船市場

絕對領先的市場份額。

未來兩年仍處困難時期

挪威船級社大中華區主席姚伯樂接受大公報獨家專訪時指出，「從2003年起至2008年，全球航運業經歷了一次超乎尋常的快速增長，但到了2008年，航運、造船業都遇到了市場波動，預計至少未來2年，航運和造船業都會經歷一個非常困難的時期。」

但他認為，困難中也蘊藏着機遇，未來市場發展的趨勢將是新船訂單更少，油價上升，環保要求和規範會更嚴格。船東在此趨勢下會更加關注提高能效和綠色船型的設計與開發，這就要求船廠更加以客戶為中心，應用新技術、進行新創新。他尤其提到了液化天然氣作為船舶燃料的成本和環保優勢，他認為技術已然存在，不久將會有更多以液化天然氣作為燃料的新船訂單出現。



民營船廠接單全球第三

在「國字號」船廠積極轉型的同時，中國民營船廠亦在持續探索。在香港上市的中國最大民營造船企業熔盛重工，3月20日公布2011年全年業績收入增加25.6%，至159億元人民幣，接單能力逆市脫穎而出，堅實的基礎迎接經營環境變化。

訂單總計1684萬載重噸

熔盛重工首席執行官兼執行董事陳強指出，2011年市場環境複雜多變，全球新增造船訂單同比下降54.6%，熔盛依然展現強勁的營銷能力，期內新增造船訂單量高居全球第三、中國第一，足證船東的信任；截至2011年12月31日，集團訂單包括111艘船舶，總計約1684.4萬載重噸，合約總值約66.2億美元。

該公司根據市場情況快速反應，積極調整策略，向行業高價值鏈移動，並不斷擴大對國內船東市場的拓展，豐富產品種類，構建包含更多高價值船型的訂單；此外，亦重視當今市場對節能減排的要求，持續開發更多符合環保要求的先進船型。

▲工人進行船體作業 資料圖片

熔盛預計，受2012年世界經濟前景的不確定及季節因素等影響，航運市場的復甦時間難以預計，全球造船市場今年仍將保持弱勢格局，船舶供需失衡狀況將在短期內緩解，傳統船型的新接訂單亦將面臨困難。

不過，部分高技術含量的船型的價格有望保持穩定，例如超大型集裝箱船。在此形勢下，中國的造船業將面臨重組和極化效應，勢必拉開領先造船企業和一般造船企業的差距。從長期角度觀察，調整和重組能緩解船舶供過於求的情況，並重塑船舶市場的供需平衡。

把握鋼材跌價控制成本

為應對市場不確定風險，熔盛擬加強與船東的戰略合作，依靠強勁的三年手持訂單，渡過本輪市場調整。同時，將謀求產品結構轉型升級，重點關注高附加值船型、低營運成本的綠色環保新船型，並把握鋼材價格下跌契機，強化成本控制，提升生產效率和盈利能力。

陳強指出，目前的市場環境為企業轉型升級提供了動力和機遇。2012年熔盛將審慎評估市場環境，密切追蹤市場變化，着力加強風險應對措施的執行力度，進一步加強與金融機構的戰略合作，完善現金流管理，把握投資規模和節奏，着重加強成本控制與生產效率，提升企業整體競爭力。