

# 熔盛巨塢明年建海工產品

## 預期產值 150 億佔總收入 30%

熔盛重工(01101)主席張志熔日前在江蘇南通如皋造船基地,向到訪的香港傳媒表示,集團投資52億元人民幣,耗時3年籌備的經營戰略轉型,已準備就緒,明年初將在船廠擁有「全球第一塢」美譽的四號船塢,正式生產海工產品,期望該類產品年營銷收入佔總收入30%,產值達到150億元人民幣。

本報記者 陸元華

香港傳媒參觀了船廠和了解生產情況,包括參觀了熔盛重工擁有的全球最大型船塢——四號船塢。熔盛重工副總裁常建華介紹,南通造船基地擁有4座大型乾船塢,設有6座900噸龍門吊和一座目前中國最大的1600噸龍門吊。

最具吸引力的四號船塢,塢長580米、寬139.5米,擁有1600噸大跨度龍門吊和一座6000噸龍門吊,前者跨徑202米,光是跨徑,便遠超一個標準足球場的長度,淨高80米,整體總重達到5700噸。塢內可同時開工建造2艘半VLOC型40萬噸重噸的礦砂船,船塢是專門為建造海洋工程的深水鑽井平台或船舶而建。

### 海工總部獅城開業

據他表示,與船塢配套的臨江前水位船塢碼頭已竣工,形成了海工產品可以在乾塢建造、碼頭水位同時進行各項工作,完全滿足海工大型機件吊裝、舾裝工作的需要,對完成深水鑽井平台的對接或組裝起了關鍵作用。

張志熔在接受訪問時指出,熔盛重工用了足足3年多時間,為轉型做了各種前期準備工作,總投資超過52億元人民幣,現一切準備就緒。未來海工行政總部設在新加坡,主要從事研發,設計和高級人才招聘延攬工作,擔任總包工程公司角色,生產基地設在南通造船基地。

他透露,5月份在新加坡註冊成立的熔盛海洋工程公司將開業,並在可見的未來,會公布海工接單簽約情況。他喜悅地說:「好消息將接踵而來!」

### 五年內與韓船廠較高下

張志熔談到海工人才招聘工作時,特別指出人才的重要性和迫切性,「這類海工高級人才在亞洲以韓國、新加坡最集中,韓國基於民族性和利益考慮,不願讓人才流通;新加坡面向世界,市場開放,人才濟濟,海工製造,研發經驗豐富,成績斐然,熔盛在該處設公司,是借助該地的專業人才和經驗,做到高起點,高品質,高要求,為我所用。」

他指出,熔盛在南通船廠擁有多個大型船塢,光900噸龍門吊就有6座,基本接單的船型級別在7萬噸重噸,目前是兩條腿並進,以大型船舶為主,既接傳統大船訂單,亦不忘發展海工訂單。他透露,在處於轉型的關鍵時刻,熔盛重工今年內會完成在4號塢製造的VLOC船和轉地,人才培訓和圖紙設計,為明年轉型,製造第一台海工產品做好準備。

談到在海工的戰略構思和市場目標。張志熔表示,熔盛的目標,是在未來3至5年內,與全球最具實力的三大韓國船廠現代、三星、三湖,在技術水平和造船工藝上同步,而在國內做到領先和最大,目前韓國三大船企在造船訂單價格在300億美元,而中國在傳統造船的訂單價值只不過是100億美元,一旦熔盛海工在明年全面投產,希望年收入要佔到總收入的30%。



▲熔盛的「全球第一塢」容量超大,可以同時容納兩艘在建的40萬噸VLOC礦砂船 本報攝

## 全球海工訂單飆1.3倍

上月中旬在北京舉行的「中國石油裝備採購國際峰會」上,中國船舶重工集團公司下屬海工裝備產業發展研究中心主任趙澤華透露,去年全球海洋工程裝備市場訂單金額達690億美元,創歷史最高紀錄,同比增長130%;這也是海工裝備訂單首次超過同期新船訂單金額,成為世界船舶工業新訂單的主要來源。

### 全球海洋工程船部分船型現狀

船型	保有量 (艘)	手持訂單 (艘)
居住船	10	2
三用工作船(AHTS)	1831	349
船員供應船	841	54
潛水支援船	156	15
鑽井船	114	51
浮式生產儲油卸貨船	244	15
近海保障船	189	55
近海拖船/供應船	641	107
運管/鋪管/埋管船	191	21
平台供應船(PSV)	1938	301
生產試驗船	13	2
安全守護船	257	33
挖溝支援船	2	—
井口強化船	30	8

來源:勞氏數據庫 截至2011年4月22日

趙澤華表示,海工裝備市場繁榮的背後是大量高價值訂單的湧現,據統計,2011年鑽井裝備和生產裝備(含新建和改裝)平均為3.97億美元/座(艘),遠遠高於船舶製造的單價。

這種態勢在2012年仍在持續。截至今年3月15日,海工裝備製造市場訂單額已達到133.84億美元,基本與去年持平,預計今年海工裝備市場仍將十分興旺。

海工裝備製造業開始步入黃金發展期,特別是海上油氣田的勘探、開採設備,未來發展的前景十分看好。而海工裝備通常技術含量高,造價也高。總體上,海洋工程設備行業的受益順序為總裝企業—設計企業—關鍵配套設備企業。根據道格拉斯(DW)世界深水市場報告,預計2012—2016年,世界深水投資支出將高速增长,總支出達到2050億美元,較前一個5年增長90%。與此相關,海工市場未來發展的前景仍十分看好。

因此,世界船舶行業巨頭都在積極進行轉型擴張。趙澤華介紹說,韓國三星重工、現代重工和宇造船三大巨頭及新加坡的船企都在積極擴展海工裝備業務,海工裝備業在其業務結構中的比例都有所上升。

中國的船舶企業也在積極開始轉型。為了拓展海工裝備業務,中國重工集團於2011年底計劃發行80億元可轉債,其中超過半數將用於擴大海工、能源裝備生產能力。

除了中國重工,據了解,中遠船務、明德重工等不少船企都將業務重點轉型至海工裝備市場。不過,趙澤華也指出,中國船企與韓國、新加坡等企業相比,相關技術和經驗都不足,處於被動追趕的狀態。

## 張志熔有信心成功轉型



▲張志熔表達決心:「熔盛目標是要做中國海工產品第一的船企!」 本報攝

張志熔日前在南通對香港傳媒表示,熔盛重工經營戰略眼光遠大,不會因一時一事不順暢而自我惱氣,而是以平常心看待資本市場內股價高低起伏。上半年熔盛訂單在國內仍然保持第一,預測今年全年接單、生產效率仍然不俗。

5年前,熔盛船廠剛起步,在制定目標時,受到質疑。張志熔以此作例子來表示,當時沒有人認同他的講法和宏遠的目標,結果,熔盛硬是以5年時間,完成年銷售額152億元人民幣,成為中國第一船廠年銷售收入最高的船企,令全行業刮目相看,不敢小覷熔盛的實力與能力。

談到熔盛的股價表現,他表示,造船是一項長期投資,屬於基礎建設帶有戰略意義的項目,不能以一年表現起伏來定高低,重要的是看未來5年、10年的表現,和實現什麼戰略目標。他說,熔盛第一步目標:成為民營最有實力的船廠已經達到;第二步是由傳統造船轉型至海工項目,要爭取成為中國油氣能源開發,生產和商品化方面最強實力的生產廠家。他非常有信心可以達到目標,未來2至3年,當船廠轉型到一定規模,利潤規模會有大幅提高。

他強調,資本市場風雲多變,高低起伏是常有的事,即使人為興風作浪,亦不會影響到熔盛在造船業方面,做強做大的既定目標。

談到淡水河谷在該船廠建造的VLOC型礦砂船,一共是14艘,熔盛重工將會依照與船東簽定的合同協議執行,去年底已交第1艘,今年4月交2艘,5月份會再交3艘。

首席執行官陳強一再重申,不存在船東拒收,也沒有所謂「中國港口不能進VLOC船」的問題。他表示,今年中國礦砂進口量在降低,減少了進口運輸量,完全是根據市場供需來決定。淡水河谷訂造船交付周期完全正常,今年預期總共交付7-8艘VLOC船,佔淡水河谷總訂單量七成。

## 挪船級社在華設能源總部

【本報記者楊楠上海一日電】挪威船級社集團(DNV)首席執行官麥恆力日前在華宣布,DNV KEMA能源及可持續發展公司,正式在北京設立致力於輸配電和清潔能源服務的亞太地區總部,主要營運地區包括中國、韓國、澳洲、印度、新加坡、馬來西亞。今後,DNV KEMA亞太總部將與設在新加坡的清潔能源技術中心密切合作。

DNV方面表示,DNV KEMA整合了雙方公司2300多名技術專家,屬於DNV集團三大板塊之一。在加入DNV集團之前,KEMA收購了北京中電力企業管理諮詢公司多數股權。他表示,將DNV、KEMA、中電力的技術能力整合到一起,為中國能源行業提供專業服務打下基礎,增強了DNV集團向中國整個能源產業鏈提供一系列綜合解決方案的能力。

### 解決中國風電電網問題

據介紹,DNV KEMA的服務範圍涵蓋從能源來源,到最終用戶的整個能源產業鏈,包括可再生能源、節能減碳技術、發電、輸配電,以及與能源有關的產品測試、檢驗和認證。

麥恆力表示,「中國部分風電裝機面臨電網消納的問題,需要專業服務來解決這一挑戰,這正是公司的核心能力所在。」根據中國可再生能源學會風能專業委員會發布的報告,估計中國去年因電網能力問題而損失約100億千瓦小時的風電發電量。

今年3月份,DNV KEMA和中國電力科學研究院亦簽署了合作意向書,加強雙方在可再生能源發電和輸配電的諮詢、測試、檢驗、認證服務方面的合作。兩家公司去年起已在新能源供網領域進行合作,雙方同意將啟動一項示範項目,利用該公司的模擬技術,研究風電場在供網點的真實效果。

## 貴州紅水河將直通珠三角

【本報記者勞莉責陽一日電】近日,西南地區直達東南沿海的重要水運通道——紅水河能源運輸項目通過交通運輸部驗收,通過載貨汽車和滾裝船舶的水路、陸路組合運輸,至2015年,貴州每年可通過紅水河向珠三角輸送能源、礦產1400萬噸,到2020年達到2100萬噸,為貴州能源、礦產輸出珠三角提供便捷通道,相當於再建一條鐵路。

## 麥格理料航運兩年後好轉

麥格理資本證券表示,受到船舶過剩影響,行業陷入虧損,商品運輸成本從2008年5月的高峰下跌90%。分析師Janet Lewis日前在香港透過電郵表示,「若船東能控制新船的訂購,運費將會在2014年恢復正常。」她說,「船舶價格暴跌使得船東訂購一些節能型的船舶,抑制了運費的回升。」麥格理表示,加強滾裝船、LNG船舶以及其他業務的盈利,將會抵銷來自乾散貨船運輸、油輪運輸及集裝箱運輸業務於未來兩年的虧損。

## 日本郵船財年業績虧損

繼日本郵船三井及川崎汽船公布2011財年業績後,日本郵船亦轉盈為虧,破紀錄淨虧損達到728.2億日圓,營業額跌6.3%至1.81萬億日圓。業內人士認為,三大公司紛紛錄得虧損,反映船舶過剩導致集裝箱運費持續下跌,同時日圓走強及燃油價格高企,為船公司帶來的影響。該公司2010財年盈利785.4億日圓。

## 香港上市公司業績公布日期

5月3日			5月7日		
08176	金豐集團	(中)	08068	新宇國際	(季)
08265	宏峰太平洋	(季)		5月8日	
00945	宏利金融-S	(季)	08102	上海復旦	(季)
08148	奧稻中國	(季)	08058	羅欣藥業	(季)
			08189	泰達生物	(季)
			08208	常茂生物工程	(季)
			08155	南華置地	(季)
			08271	環球數碼創意	(季)
5月4日			5月4日		
01308	海豐國際	(季)			
08070	中裕燃氣	(季)			
08008	新意網集團	(季)			
01093	中國製藥	(季)			

## 達美1.5億美元購康菲油廠

達美航空公司昨日宣布,已斥資1.5億美元收購康菲公司位於賓夕法尼亞州Trainer的一家煉油廠,成為首家產供燃油一條龍的航空公司。達美期望這項交易能為其第一年的運營收入帶來正面影響。業內人士認為,這是一個大膽的投資,以規避大型石油公司的高昂燃油價格,從而達到削減能源成本的目的。

### 成首家產供一條龍航企

達美表示,這是有史以來第一次,有航空公司購買煉油廠,此舉相信能幫助公司每年節省3億美元的燃油成本,這筆費用足夠購買一架寬體客機。去年該公司的燃油成本開銷達到120億美元。這意味著,今次交易將滿足達美航空國內航空燃油需求的80%。該公司表示,將獲得國家資助3000萬美元。

該公司將額外投資1億美元,用於更新煉油廠的航油生產線,目前,煉油廠日產燃油18.5萬桶,升級後每天可生產5.2萬桶航空燃油。

康菲石油公司早前曾表示,如果在今年5月底都不能為Trainer尋找到合適的買家的話,將關閉該煉

油廠。此後,政治家和官員一直擔心關閉煉油廠將引來一系列的失業風潮,還有即將來臨的夏季燃油消耗高峰,該交易減輕了他們的焦慮。

達美航空總裁安德森稱,我們要解決的問題是原油和成品油裂解價差(Crack Spread),不能在市場有效地對沖。這個在公司單項成本中,是升幅最快的一項。

該公司還表示,已就原油與英國石油(BP)達成3年協議,之後還將用煉油廠的非航空燃油產品與英國石油作交換,雙方還將合作以獲得更多的航空燃油。

另外,煉油廠預期將於第三季恢復運作。由於進口原油成本上漲,需求的減少及來自國外煉油廠的競爭使得利潤被壓縮。煉油廠已被康菲石油公司閒置一年。賓州官員Tom Corbett在一份聲明中提及,這宗交易意味着在Trainer及其相關產業中,有超過5000名工人保住了飯碗。

分析師對達美的行為意見不一。一些人稱讚此舉新穎,另一些人則質疑達美是否具有專業知識,管理



▲達美航空空前的購買Trainer煉油廠,期望削減燃油成本 美聯社

這類和自己的核心工作毫無關係的業務。達美對此做出回應稱,已僱用了業內資深專家Jeffrey Warmann運營煉油廠,他曾運營墨菲石油公司位於路易斯安那州克斯的煉油廠。該公司還表示,不管裂解價上升還是下降,它都將受益。

紐約航空顧問羅伯特表示,該公司的聲明中,並沒有列明如何處理能源價格的變動、精煉石油產品的成本和實際煉油過程的成本。但他認為,這是一個創新的方法,但相信必須在多年後才能知道成效如何。

由這兩家公司承運。

根據美國國防部數據,2011年軍事運輸合同達18.2億美元,馬士基集團獲得一半,負責往伊拉克和阿富汗運輸物資和設備。作為馬士基集團和軍方簽訂協議的一部分,它同時還安排了鐵路和卡車運輸。

根據彭博社數據,截至去年9月30日的上一財年,馬士基從美國國防部獲8億美元收入,按年增長6倍,佔集團2011年總收入602億美元的1.3%,佔集裝箱運輸收入2.9%。

瑞典Syd銀行分析師彼得森認為,雖然只佔收入的一小部分,但軍事運輸將會給馬士基帶來更高利潤,也可能彌補新船飽和而導致商業船運收入的減少。他還表示:「隨著美國從阿富汗撤軍,馬士基的業務會增多。」

新加坡東方海皇輪船旗下的美國總統輪船公司(APL),在2011財年從美國國防部獲4.21億美元收入,佔母公司92.1億美元收入4.6%,佔集團船運收入5.4%。

## 馬士基奪美軍方半數合約



▲「聖路易聯盟」號是一艘長656呎的滾裝船,是軍用商船的典型,可運載6500輛車,目前由馬士基航運公司運營,往返美國和伊拉克及阿富汗,運輸軍用物資 資料圖片

【實習記者陳小因報導】世界上最大班輪公司A.P.莫勒—馬士基集團不僅跑贏全球商業航運,在軍事運輸方面也分得一杯羹。去年美國軍方18.2億美元的軍事合同中,馬士基奪得近半,獲得8億美元,按年增長6倍。出於撤軍需要,美軍對相對低廉卻高效的輪船需求與日俱增,馬士基集團成為美國軍方獲利最大的公司。

馬士基營運的滾裝船「聖路易聯盟」號,上月初停靠美國德州博蒙特港,卸下179輛裝甲車。兩周後,在特拉華州的一個港口,它載滿1000輛通用汽車和卡車準備運往海外。這種軍商混用載貨方式,是這艘有11層甲板滾裝船的一個轉變。其後,馬士基集團將這條航線改為美國至中東航線,開始將伊拉克戰爭中尚存的裝甲車和其他物資運回美國。

美國國防部用商業航線運輸軍用物資的做法十分常見。從2001年起,馬士基集團和新加坡海皇東方輪船公司已經從軍事運輸合同中至少獲利115億美元。往返美國至伊拉克和阿富汗的軍用物品,90%都是