

世界造船形成新格局。随着国际船舶市场需求高峰的出现,世界船舶工业迎来了前所未有的发展机遇。各主要造船国家之间竞争实力的对比也在发生重要变化,中、日、韩三足鼎立的局面初步形成。从2001年到2006年,中国造船产量以年均30%以上的速度增长,2006年产值已超过800万修正吨,占世界市场份额的23%。中国已从世界造船业第二方阵的中游一举进入世界造船业第一方阵。

机遇和挑战并存

根据欧洲造船工业会(CESA)公布的未来世界新船需求的预测结果,2010年世界新船建造能力将达到3120万修正总吨,而同年世界年平均新船需求只有2400万修正总吨。CESA认为,今后数年之内世界船舶市场将会出现产能过剩的问题。中国船厂就要面临这样的问题。中国造船业做大必须做强,做强才能做大。二者相辅相成,缺一不可,这一点是不容置疑的。

但是,做大的介入时机选择却值得商榷。通常情况下,选择在造船上升期进行扩张更有利于做强做大,但现在是在高峰期,新老船厂一窝蜂似地兴建船坞,扩大造船能力,如此大干快上,匆促上马的局面很容易造成生产能力过剩。谁都难免担心,一旦造船行业不景气,跌入低



(图据国际船舶网)

谷,国内各家船厂为了抢占市场,维持生计,会不会为将来潜在的恶性竞争种下祸胎?

船价的回落是必然的,是市场规律使然。其实,从2011年6月中旬开始,越来越多的船东持观望态度,引而不发,船价已经回落,但感兴趣的不多。不过,由于各大船厂手持订单充足等原因,船价暂时还不会大幅度下滑。

未来船价继续下调的可能性是存在的,毕竟从2003年下半年到现在,船舶市场已经火爆了那么久,船价也一路上扬。从市场调节的角度讲,船舶市场也到了该降温的时候了,与其相应的,船价也有可能进一步下调。不管船价短期内维持原价位也好,还是略微下调也罢,至少船价的波动给了造船企业一个信号——未来的船舶市场存在一定的变数,国际船舶市场竞争将愈演愈烈,市场对造船企业的成本压力也将不断增加。

价格正是我们的优势所在,也是同日韩竞争赖以取胜的法宝。对同一型号的船舶而言,我们的报价要比他们便宜200-300万美元。这种优势主要得益于我国低廉的劳动力成本。船价回落后如何保持所占的市场份额并获取利润,这也给中国船厂提出了新的课题。

在未来20年,中日韩将继续上演新版的“三国演义”。谁占上风尚未可知。

由于造船企业在技术、设备、信息、资源及营销等方面日趋同质化,世界造船业现已进入一个崭新的时代,技术不再占主导地位,价格因素的作用越来越明显。这样,发展中国家的造船业依靠价格优势将获得更多的市场份额。

越南将成为造船新宠。目前,越南造船业已经开始崭露头角,越来越受到船东的注意和重视。他们正在以更低廉的价格攫取本应属于我们的市场份额。

未来造船的竞争也主要是人才的竞争。目前,国内一些老牌船厂都面临着人才流失的问题。未来几年,在员工方面,日韩都面临着同样的问题,熟练技工的数量严重短缺。大批老年熟练工人陆续到了退休年龄,由于人口老龄化严重,新员工的数量也在减少,大部分工作靠临时工来完成。在这种青黄不接的情况下,想要维持自己的造船大国地位,势必将目光投向中国,与中国各大船厂展开人才的争夺。10年后中国

中国造船业的光荣与梦想

恭远



未来十到二十年对中国造船业而言,机遇和挑战并存。



【机遇篇】

中国造船业的前景展望

造船人才再次分流将在所难免。狼来了,我们怎么办?是让自己跑得更快,还是大家联手,与狼放手一搏?

纵观世界造船业近百来的发展史,第一个造船王国是英国;接着,世界造船中心从欧洲转移到亚洲,成就了日本。有人预测,在不久的将来还会发生第三次转移,造船的未来在中国。

中国造船业也确实面临着这样一个前所未有的发展机遇。如果我们能抓住这个机会,利用20-30年的时间,一举登上世界第一造船强国的宝座将会梦想成真。

中船集团实力雄厚,目标远大,中国船舶工业集团公司(CSSC)是中央直接管理的特大型企业集团,是中国船舶工业的主要力量,共有约60家独资和持股企事业单位。

公司的奋斗目标是在2005、2010年分别进入世界造船集团“五强”、“三强”的基础上,再经过5年努力,到2015年力争成为世界第一造船集团,推动中国成为世界第一造船大国。

外高桥船厂是中国目前现代化程度最高的大型船舶总装厂。2006年,外高桥船厂船舶完工量为16艘,311万载重吨。2007年预计船舶完工量为18艘。2008年公司计划交船20艘左右。公司2010年前的手持订单已经饱和,正在考虑承接2011年的船舶订单。目前一艘船的毛利率在10%左右,但由于近年来船价涨速较快,预计未来造船的毛利率会有较大的升幅。

据悉,2015年,上海基地的造船能力将突破1200万吨,从而成为我国最大的造船基地和最大的海军装备建设基地。

继长兴岛之后,华东其他地区也陆续跟进,江苏也已提出了造船发展战略,山东正在加紧规划建设3个大型船舶工业园区,浙江已明确把包括船舶工业在内的交通运输设备为主的机械工业作为先导产业。

全球造船业发展格局及中国造船业现状

2011年1-2月,我国新承接船舶订单量826万载重吨,同比增长44.3%;截止到2月底,手持船舶订单量19466万载重吨;我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的40.8%、63.4%和41.9%。

如何实现质的飞跃,做强中国造船业,仍然是摆在中国造船企业面前的一道难题。

◆转移

根据外国媒体的统计,目前世界船舶建造订单吨位总和为3.563亿吨,中国造船厂占世界水上运输设备建造总量的69.4%,韩国仅占23%;而在新得到的造船合同规模方面,中国造船厂的新订单规模也居全球首位。

2008年9月份以前的6年时间里,世界造船业处于一轮上升繁荣阶段,全球新船订单量由2003年的3500万载重吨迅速增长到2008年的25000万载重吨;2008年9月以来,由于全球金融危机的影响,世界造船业进入了低迷期,2009年全球新船订单量仅为1149万载重吨,还不到2003年的一半。

这次造船业的萧条加速了世界造船中心向中国转移的速度。

中国船舶工业经济研究中心主任曹友生说,目前全球船市主要是韩国、中国、日本格局,但在整体竞争水平和实力方面,中国造船业还有待加强。

中科院院士杨熹曾指出,中国造船业的现状依然主要靠低成本优势取得订单,配套设施大多依靠国外进口,这些设施的国内研制生产尚处于初级阶段。

◆转型



(图据喜阅网)

据统计:2010年全球造船合同撤单量为579艘,合计2062万GT。其中,三大主要造船国撤单量分别是:韩国230艘、918万GT;中国172艘、689万GT;日本32艘117万GT。就船型分类,其中290艘为散货船,约占撤单总量的60%(合计1286万GT);140艘为油轮,约占撤单总量的20%(合计441万GT);11艘汽车运输船(合计51万GT);52艘集装箱船(合计212万GT);4艘LPG船(合计2万GT)。

从数据可以看出,在未来船舶市场,曾占主导地位的散货船可能不再是主流,而中小船型散货船可能是下一阶段市场需求重点;随着世界炼油能力增长和布局的改变,

全球成品油船,特别是大型成品油船需求相对活跃;同时,集装箱船市场的发展下步也被看好,目前集装箱船新造船市场询价已趋于活跃。

而中国造船业相对擅长的恰恰是散货船。中国船舶从产品设计到制造技术水平仍相对落后,资源利用率偏低,离造船强国的目标还相距甚远。因此,中国船舶工业正在面临一个发展模式转型的过程,建设资源节约型、复合低碳经济要求的船舶工业迫在眉睫。

2011年以来,全球新造船市场散货船和油船订单呈下降趋势,集装箱船和海工船订单则与此相反不断上升,由此反映出当前造船市场最新趋势所在。

据了解,在舟山的大型修造船企业,高附加值的特种船的比例明显提高。舟山船企目前在建船型有10余种,产品逐步向大型化和高技术船型拓展。

◆拓展

造船是一个高风险的“中间产业”,在国民经济116个产业序列中,其产业链涉及97个行业,其影响力系数居前十名。而一些不确定的外部因素,如国际市场的周期性波动、人民币升值、原材料和劳动力成本上涨,都可能对中国造船业形成挑战。专家表示,造船企业只有练好内功才可能抵御风险。

国际金融危机爆发以来,船舶市场迅速由卖方市场向买方市场转换,市场竞争异常激烈,新船订单向优势企业集中。中国船舶工业行业协会数据显示,2011年1-2月,重点监测企业承接新船订单量占全国总量的86.5%,其中两大船舶集团公司共承接船舶订单363万载重吨,



(图据宿城在线)

其他重点监测企业承接船舶订单369万载重吨。由于市场资源有限,撤单、改型和延期交船等现象不断涌现,各国造船企业的发展都不同程度地受到影响。曾连续7年位居世界造船大国的韩国,造船企业开始根据各自的发展特点,采取不同的措施调整发展战略及投资项目。

交通运输部制定了内河水运发展“十二五”专项规划。规划要求:一是到2015年,力争全国内河高等级航道达标里程比“十一五”末增加3000公里。二是港口吞吐能力增加13亿吨,并提高港区的规范化、规模化、现代化、专业化。三是船舶平均吨位提高67%。即从“十一五”末的

全国内河船舶平均吨位450吨,提高到“十二五”末的船舶平均吨位800吨左右。四是单位运输成本较2010年降低10%。这为我国造船业发展提供了良好依据。

造船业严冬还没过去

当前,全球船舶制造业正遭遇严冬,但是行业冷热不均现象明显,有的企业风光无限,有的企业却嗷嗷待哺。

中国熔盛重工集团控股有限公司发布了2011年年报。熔盛重工去年营收159亿元人民币,同比(较上年)增25.6%,年度新增订单位列中国第一、全球第三。其中,造船收入153.7亿元,同比增29.8%;动力工程收入同比增20.16%。

尽管去年全球新增造船订单同比下降54.6%,中国新订单下降58.3%。

对造船行业来说,大企业和中小企业的两极分化越来越厉害。中国船舶工业协会公布的数据显示,2011年,中国新承接船舶订单3622万载重吨,同比下降51.9%。统计范围内约有1/3的企业没有接到订单,重点监测的43家船舶企业中也有2家没有接到订单。

因造船完工量已连续12个月超过同期新接订单量,企业手持船舶订单量逐月下降。缺少订单,将使部分企业陷入开工任务不足的困境,个别企业甚至2012年第一季度已无开工船舶。

熔盛重工总裁陈强认为,船舶市场呈现明显的需求结构变化,除了液化天然气船(LNG船)、大型海工装备等市场活跃外,符合国际造



船新标准、新规范要求的新船型更被船东看好。未来将重点关注高附加值船型和低营运成本的绿色环保船型。

中国船舶工业协会预测,2012年世界新船订造量为7000万~8000万载重吨,造船完工量约1.5亿载重吨,供需失衡将更严重甚至可能恶化。新船价格或续降,但万箱级集装箱船、LNG船等船型的价格有望保持相对稳定。

全球造船业的寒冬还要持续两三年的时间。每一次危机都是一次机遇,每一次挑战都是一次考验,中国造船业有信心有能力应对世界造船业复杂多变的形势,顺势而为,长风破浪,一往无前。