

造船业 产能过剩困局

(接 9 版)

造船业复苏乏力融资压力攀升 银行谈船色变

“相比于一些国有船厂来说,民营船厂获得银行贷款的难度更大,这几年财务费用也在随之提高。”

“每年过年前我都要到各地的总行、分行转一圈拜年。这一轮危机中,银行变得非常挑剔,很多甚至谈船色变,尤其是对民营造船企业,只有两三家还能够获得持续的支持。”

说这话的是民营企业春和集团的董事长梁小雷。10 年前,主要做商贸和超市生意的梁小雷,做出了转型造船、矿产资源、物流产业的决定,如今,集团旗下已经拥有了太平洋造船集团有限公司(下称“太平洋造船”)、太平洋海洋工程有限公司(下称“太平洋海工”)等多家造船企业。

金融危机后,由于航运市场低迷,来自船东的订单下滑严重,金融机构对待船舶行业的信贷投放越来越谨慎,即使旗下船厂目前订单还算丰厚的春和集团也感同身受。

“相比于一些国有船厂来说,民营船厂获得银行贷款的难度更大,这几年财务费用也在随之提高,直接影响的是我们的净利润,每年因此吃掉的利润在 2-3 个百分点。”春和集团副董事长江强告诉记者,江强同时也是太平洋造船的联合首席执行官。

融资成本上升

在 2004—2008 年航运业顺风顺水的时期,造船业也是一路高歌,银行资本、民间游资纷纷扑向造船业,大量的中小造船企业也是在这种情况下成立起来的,有的甚至是“一夜之间建船厂”。

然而,随着金融危机的爆发,航运企业纷纷陷入亏损,整个航运市场也陷入持续的运力过剩,上游产业链上的危机迅速传递到造船业,大量的退订单开始出现,缺少现金流的航运企业在支付造船预付款上也开始越来越不情愿。

“一般造船前,船东都会向造船方支付船价一定比例的预付款。2009 年前,预付款的比例可以达到 60%甚至更高的 80%,但现在在很多只有 5%—10%。”江强对记者回忆,这令需要垫资造船的中小船厂资金压力迅速攀升。

随之而来的融资难对船企的资金压力却更大。最近几年,很多银行把船舶业列入了“黑名单”,除了国营大船厂外,很少给民营船企贷款。

由于订单比较充足并且很多是来自国外高端客户,春和集团还算是这其中的幸运儿,比如 2010 年 6 月,太平洋造船还获得过中国进出口银行高达 4 亿美元的船舶建造期融资。不过,梁小雷还是坦陈,直到现在,很多庞大的银行还是对造船行业采取“一刀切”的政策,“不管是多么优秀的企业。”

即使能够获得贷款,融资成本也是在逐年攀升。江强就对本报记者透露,去年一年,民营造船企业的平均融资成本大概上升了 20%,而国有造船企业获得的融资政策更优惠些,融资成本可以比民营船企低 20%。

订单增长下的尴尬

“航运与造船业的困难是全球性的,但很多国家已经在通过政策救助造船业,比如韩国就给予优秀的造船企业 3%左右的低息贷款,大宇、三星都享受了这一优惠。”江强进一步指出,“我们也应该出台有区别性的行业政策,支持造船业的优胜劣汰。”

去年国务院发布的《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013—2015 年)》中也提出,要“鼓励金融机构加大船舶出口买方信贷资金投放,对在国内骨干船厂定制船舶和海洋工程装备的境外船东提供出口买方信贷,目前越来越多的银行开始愿意和太平洋海工接触。”

从去年下半年开始,船舶市场出现了回暖的迹象,尤其是中国的造船企业,接单量同比大幅增长。不过,订单仍主要集中在大型船企手中,有过半船企仍是接近“零”接单,接到单的企业,由于船价并不理想,资金成本又高居不下,一直处于微利或者亏本的状态。

目前,太平洋造船已经成为主攻海工辅助船舶制造,而太平洋海工则是生产中小型气体运输船制造。昨天,太平洋海工就与韩国现代重工有限公司签订 Moho Nord 模块项目协议,用于道达尔在刚果共和国 Moho Nord 油田开发的项目。客户的预付款情况也开始逐渐好转,“客户给我们的预付款可以达到 30%以上。”梁小雷告诉本报记者,“没有资金或者政策方面的更多支持,我们只有把品牌做好,向高附加领域发力。”

我国造船价跌回 23 年前 超 800 家船企面临洗牌

改革开放以来,中国船舶工业一直努力开拓国际市场,成功将自身打造成为外向型



产业。然而,这也导致船舶工业对外依存度较高,近年来深受国际经济低迷的影响。

自 2008 年以来,受金融危机的影响,国际贸易与投资逐步下滑,全球航运需求随之减弱,航运市场遭受重创。航运业的低迷,严重打击了造船业的需求。

屋漏偏逢连夜雨,在金融危机的影响下,银行业资金流动性紧张让国际造船业雪上加霜。

除了融资困难之外,目前造船业同样存在产能过剩的困境。自 2004 年中国造船业进入黄金时代以来,中国造船厂的数量便开始飞速增长。据不完全统计,如今中国内地的造船厂已经超过 1600 家。

各种不利因素夹击下,自 2011 年年底以来,江苏省、浙江省、福建省、山东省等造船大省的大批船舶制造企业已经陆续陷入开工不足或者停工的困境,期间更有不少大型造船企业相继宣布破产倒闭。

为了寻找出路,国内多数有实力的船企皆将目光瞄准海洋工程装备业,与新造船市场不同,海工市场受世界经济的负面影响相对更小,且在全球能源需求的拉动下前景光明。在这方面,老对手韩国造船企业给中国企业上了难忘的一课,尽管“造船世界第一”的宝座曾在 2010 年被中国夺走,但韩国造船业随即凭借大量的海工装备订单实现逆转,重夺第一。

近几年,海工装备已成为韩国几大船企的主打产品。可以想象,韩国船企能够在海工市场大展拳脚绝非一日之功,此前必然经过了周密的市场分析,开展了大量的技术研发,才能做到厚积薄发。因此,在海工领域,中国船舶行业还需奋起直追。另一方面,为实现我国发展海洋经济、建设海洋强国的目标,我国主流船舶企业更应尽快挺进这一深蓝色蓝海,加快产品结构调整步伐,在破冰船、钻井船、海底铺管船等高技术、高附加值产品上有所建树,进而为未来开拓国际市场奠定基础。

造船价跌回 23 年前

2013 年的造船业处于老订单已经完成,新订单过少不够的状态。航运业的低迷和造船业的低迷直接导致造船厂的日子难以为继。

“船厂卖船的价格仅是人工费用和材料费用的成本价格,民营船企为了维持经营,即使亏损也要接订单”,这就是 2013 年多数中小船企真实的生存写照。一旦船厂闲置,多数中小船厂每天将亏损超过百万元,为了能够维持船厂的日常经营,船厂宁可亏本也不得不接单。

事实上,在多数船厂完成早先承接的订单之后,进入 2013 年的造船厂便面临无单可接和无活可干的境地。

有数据显示,从 2013 年年初开始,153 个船厂还持有订单。但是,有分析认为,超过一半的船厂从明年开始没有任何订单不考虑延迟交付等因素)。用某船厂负责人的话来说就是,“没有订单可接只能给工人放假”。

从 2011 年至今,江苏省、浙江省、福建省、山东省等造船大省的大批船舶制造企业已经陆续陷入开工不足或者停工的困境。期间更有不少大型造船企业相继宣布破产倒闭。

订单的减少加剧了造船业的竞争,而 2013 年的船价更是因激烈的竞争而跌入低谷。从新造船船价格走势图来看,2013 年的新造船价格普遍与 1991 年的船价持平。由此

可见,自从 2008 年造船价格达到顶峰以来,目前的新造船价格已经跌回 23 年前。

据 Platou 公司上海代表处首席代表邵和平向记者介绍,金融危机以来,新船价格持续下探,总体水平较危机前已跌去 30%,而部分细分船型的价格已经下跌了 40%至 50%。

一家大型合资造船企业市场部人士表示,有一些客户愿意在价格低的时候下单,虽然今年新船订单比去年多,但是利润跟前几年没法比。“现在利润率太惨了,价格虽比去年高了些,但还处在低谷期,比高峰期降了 30%左右。”

巧妇难为无米之炊,不仅众多造船企业订单难接,就连大型船企也是勒紧裤腰带生活,船厂的收益羞于见人。有数据显示,2013 年 1 月份至 10 月份,船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 2896 亿元,同比下降 11.2%。其中,船舶制造企业 1490 亿元,同比下降 23.3%;船舶配套企业 210 亿元,同比下降 18.7%;船舶修理企业 99 亿元,同比下降 9.8%。

另有数据显示,2013 年 1 月份至 10 月份,船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 1202 亿元,同比下降 13.9%;利润总额 523 亿元,同比下降 49.8%。

中船股份更是于 2013 年三季度中宣布,公司前三季度净利润亏损 9479.83 万元,亏损同比增 37 倍。

中国最大的民营造船企业熔盛重工也曾于今年 7 月初,因无法及时发放工资遭到部分熔盛重工劳务派遣人员的讨薪。虽然事发后公司副总裁常建华回应,讨薪工人是因为劳务公司拖欠工资,而非熔盛重工欠薪,但是业内对熔盛重工资金链状况依旧质疑不断。

值得庆幸的是,在 2013 年船价已经跌无可跌的境地下,开始有国际船东借机抄底,大肆购船,而这也使得部分“饥渴难耐”的船企获得了新生。

据中国船舶工业行业协会发布的 2013 年 1 月份至 10 月份全国船舶工业经济运行情况显示,1 月份至 10 月份,全国承接新船订单 4644 万载重吨,同比增长 183%;而据英国克拉克松研究公司最新统计数据,前 10 个月,全球新船订单总量达 3556 万载重吨,同比增长 74%。

面对新船订单的大幅增长,有船企认为这是造船业复苏的前兆。那么,这是否是造船业复苏的信号呢?

对此,记者咨询了多家造船企业人士和业内分析人士,给出的答案皆是否定。大多数人不好好现今的造船业,多认为“今年新增订单将多数集中在大型造船企业,多数中小企业仍无单可接”。

这只能说明,那些期盼行业复苏从而获得一线生机的中小船厂的日子将会越来越难过。随着中国一线船厂不断增加的新造船订单份额,开工的船厂数量会持续下降,很大一部分小船厂将面临不断增加的压力。在这种情况下,恐怕将有大批没有实力和竞争力的小船厂被市场抛弃,造船业的行业集中度将会加强,未来的订单将主要集中在有实力的大型船企身上。

造船业掀起转型大潮

造船业产能过剩、船价跌入低谷、无新订单可接等等,各方面因素直接导致众多中小造船厂纷纷倒闭,没有倒闭仍在坚持的中小船厂也处在随时会倒闭的状态。更有业内

人士指出,造船企业不转型就要面临倒闭的危机。

最关键的是,国内造船业有 70%的船舶同时在低端市场竞争,这直接激化了国内造船业低端市场的产能过剩和高端市场的缺失。转型升级正是解决造船业弊端的良方。

为了挽救低谷中的造船业,国务院和有关部门先后颁布了一系列有关船舶工业的规划文件。如《船舶工业调整和振兴规划》、《船舶工业十二发展规划》,还有国家发改委、工信部等多部委发布的《海洋工程装备产业创新发展战略》、《海洋工程装备制造业中长期发展规划》。

2013 年 8 月份,中国国务院印发《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013 年-2015 年)》,强调着力改善产品结构、提升技术结构、优化组织结构、调整布局结构,化解产能过剩矛盾,提高产业核心竞争力。

中国船舶信息中心主任李彦庆表示,方案是针对中国船舶工业发展中结构调整和产业升级问题,以建设造船强国、海洋强国为战略目标所提出的。

在政策的支持下,造船业掀起了一波大规模的转型升级潮。其中,最受造船企业热捧的是转型海洋工程装备业。更有市场预测认为,“2013 年至 2018 年世界海洋油气开发的年均投资在 3270 亿美元以上,如果按 20%-25%估算,海工装备市场年需求在 650 亿美元-810 亿美元之间”。

在美好前景的诱惑下,越来越多的造船企业蜂拥而至。据记者不完全统计,目前,已经有超百家以上的造船企业转型到海洋工程装备业中。

业内普遍认为,海洋开发将会是未来经济发展的一大重点。这种认知致使海工领域异常繁荣,不少造船企业欲进军海工领域。不过海工业务技术门槛高,阻挡大部分造船企业进入,即便是转型成功的企业,如何获得竞争优势将是企业要面对的新问题。

2013 年,一些早已转型的船企收获颇丰。太平洋(舟山)海洋工程公司继完成首笔自升式钻井平台的修理业务后,今年又接到一艘价值高达 2.5 亿美元的海洋工程生活平台订单,预计一年半左右建造完工。

此外,振华重工也在今年公开表示,公司已成功获得欧洲客户 1+1 座 400 英尺自升式钻井平台订单。上海外高桥造船海洋工程公司也在今年与新加坡船东签订了 2+2 艘海洋平台供应船合同。

被市场认为转型最为成功的则是中国重工,公司发布 2013 年 1 月份至 9 月份订单公告显示,公司军工军贸和海洋经济业务板块出现爆发式增长,1 月份至 9 月份新增订单 55484 亿元。军工军贸占大部分,海洋经济业务同比增长 7 倍左右。

对于中国重工的成功转型,有分析指出,在国内大力发展海洋业务的同时,护卫海洋业务的相关军工业也随之崛起,中国重工则成为翘楚。

超百家船企纷纷向海洋工程装备业转型并非易事,也并非“天上掉馅饼”。这要从国际船舶市场的风云变幻说起。

国际船舶业的前三大生产国分别是韩国、日本和中国,其中,韩国走在前端,得益于韩国造船企业逐步撤离海洋工程装备低端市场,转向海洋工程高端市场发展的机遇,国内造船企业才得以借机大举进入海洋工程装备业。

当然,韩国造船企业退出低端海洋工程装备业并非出于绅士风度,而是其相中高端产品带来的高收益。

据一家转型到海洋工程装备业的造船厂老板向记者透露,虽然公司也生产海工装备产品,但公司获得的利润并不高,仅获得微利。

虽然中国造船业主要从事中低端装备制造,但是,国内一些大型的造船企业正致力于向高端市场进军。鉴于经验不足、生存模式限制等因素,国内的船企还有一段路要走。

从以前的历史经验来看,国内的造船企业扎堆造低端船舶明显不可行,而面对超百家企业同时转型海洋工程装备业也让业内人士忧心忡忡,唯恐这一行业再次出现产能过剩。对此,多数业内人提出中肯的建议,希望造船企业能够在能力范围内加大对特殊船舶的投资。

2013 年,除了海洋工程装备业红火之外,绿色环保节能船舶成为 2013 年船舶业的宠儿。鉴于高昂的油价,船东对于船舶的要求更趋向于节能减排船舶,借此缓解航运公司的运行成本压力。2013 年新订单多数以这类船舶为主。

东边不亮西边亮,总结 2013 年的造船业,大有“转型者得永生”的意味在其中,即使达不到永生,至少在造船业洗牌的过程中,生存的希望更大一些。

而对于造船业的未来,有业内人士评价,中国船舶业未来若干年内可能会发生这样的新变化,落后及过剩产能被逐渐淘汰,生产流向高端领域,中国在世界造船业格局中不仅占据数量优势,也会显露技术优势。

拆船补贴“偏心”航运业

造船业 2013 年的日子不好过,但在 12 月份拆船补贴政策出台后,对造船业来说,意味着什么?

据今年 12 月份四部委(交通运输部、财政部、国家发展改革委、工业和信息化部)联合发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》(以下简称《方案》),主要鼓励具有远洋和沿海经营资格的中国籍老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新,基准补助金额为 1500 元/总吨,补助资金按各 50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放。

自从拆船补贴政策出台后,业内对该政策抱有不同的态度。

有分析人士认为,该政策对船舶制造业来说是利好消息。一方面,该政策有助于推动老旧运输船舶退出市场,促进船舶工业结构调整;另一方面,通过政策手段为造船业创造订单,有利于扩大船舶市场需求,稳定船舶生产。

但也有业内人士指出,该政策一出,代表着那些想获得拆船补贴就必须买新船的航运企业可以在不买新船的情况下,获得 50%的拆船补贴。有人认为,该政策无疑令本没有订单可接的造船业更加雪上加霜。

先不论新的拆船政策重心是否偏向航运业,该政策的出台并非惠及所有航运业。根据《方案》中的规定,强制报废船龄或单壳油轮限期淘汰时间提前 1 年至 10 年拆解,以干散货船为例,一般强制报废的船龄在 33 年左右,也就是说,船龄在 23 年以上的船舶,提前报废才可以享受补贴。

这就意味着,近年来新成立的航运企业,无法享受拆船补贴优惠政策。由于船龄限制在 23 年以上,因此,受益的船企成立时间至少要超过 23 年。有分析指出,“ST 远洋、中远航运、中海集运、中海发展、招商轮船这些老牌航运企业将获益颇多。”

中海发展总会计师王康田公开表示,现在我们有六条到七条 2 万吨的小船被封存没有运营,这些船基本都符合政策中所列的拆船可获补贴的标准,预计会陆续拆掉。王康田称,公司旗下 30 条上世纪九十年代订造的老船,终于有“资本”陆续淘汰了。

此外,“ST 远洋董秘郭华伟对于拆船补贴的态度较为淡然,他向记者表示,由于公司成立时间较长,老旧船只较多,因此公司一直在不断地对公司船舶进行调整。其表示,公司不会因为政策的改变而不调整船舶结构。”

目前,业内对于该政策的出台是否能加快航运业船舶的更新改造和换代升级观望态度,是否能有效果还要等实施后才能判断。

除此之外,目前出台的政策,还支持海上行行政执法船舶以及救助打捞、资源调查、科学考察等公务船舶建造。虽然这部分订单不会太多,但政策同时还支持航海保障设施、设备的配备和渔船更新改造,这也为很多船厂带来订单,尤其是渔船更新改造将会有大规模的投入。

随着船舶企业在不同细化领域的发展和分流,今后的造船业将会避免以前行业中存在的同质化、低端化竞争激烈的情况,从而转向专业化领域发展。