

调整合并股权 整合修船业务 重组配套企业

中远海运重工 :1+1+1>3

□ 特约记者 魏敬民

2017年,是中远海运重工重组元年。这一年,中远海运重工一手抓融合,一手抓管理,实现了职能管理相对统一、业务板块适度融合、经济运行平稳发展,至12月份,已交付10个海工建造项目、41个造船项目,修理改装船舶1000余艘,确保了重组整合的平稳过渡。1月2日,中远海运重工有关负责人向笔者介绍道。

A

去产能稳步推进

自中远海运集团完成装备制造板块的重组整合后,中远海运重工在上海成立。重组使中远海运重工站在了新起点,承担了新责任,但同时也使中远海运重工面临了新挑战。

面对新的更大挑战,中远海运重工既注重深改、快改、高效执行,又注重发挥基层党组织和党员作用,保持了生产经营稳定、安全形势稳定、员工队伍稳定,基本实现了1+1+1>3的协同效应。

2017年以来,原中远船务、中海工业、中远造船三家公司股权调整与合并扎实推进,广东和上海地区船厂重组如期实施。11月28日,由广东中远船务与菠萝庙船厂

重组成立的广东中远海运重工有限公司挂牌成立。上海地区修船企业整合扎实有序,长兴船厂与上海中远船务已建立统一组织架构。配套企业重组方案初步完成。

积极开展“三去一降一补”工作,去产能和治理僵尸、特困企业取得理想成效。全系统已停用船台4座、干船坞1座,压缩造船产能335万载重吨,压缩海工产能5个项目,退租生产场地16万平方米、仓库2万平方米,办公区9400平方米。在中远海运集团的支持和帮助下,通过给予企业增资、股权和债务优化等综合措施,对5家国资委挂牌督导治理企业进行逐一梳理,一家“僵尸”企业已经关闭,四家“特困”企业明显改善生产经营状况。

B

复制 川崎模式

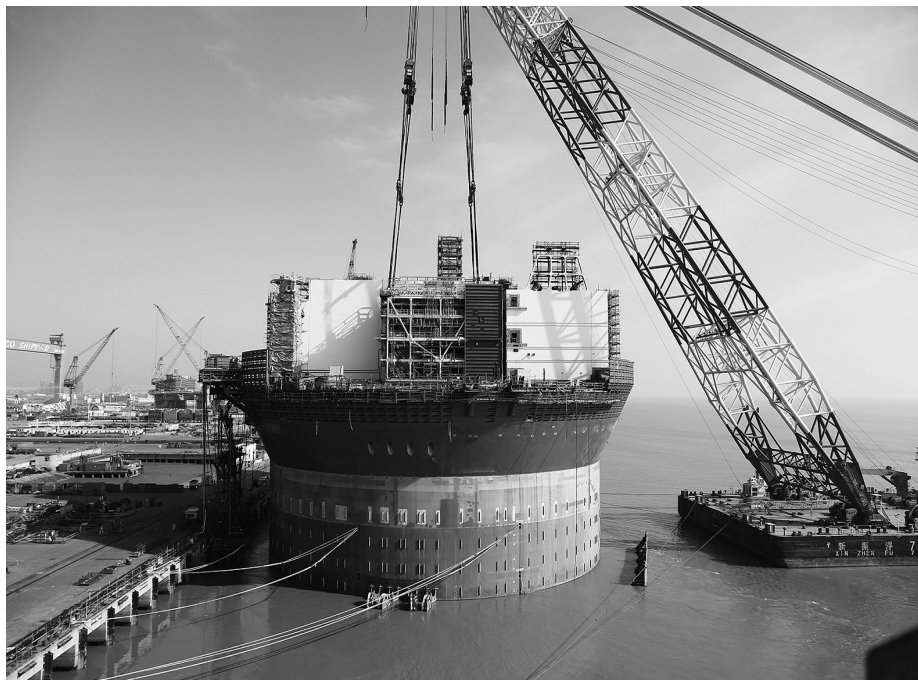
南通中远海运川崎成立以来,坚持在引进先进技术和管理的自主进行自主创新,成功走出了一条引进、消化、吸收和再创新的发展道路,形成了具有NACKS特色的生产经营管理模式,这也使其成为业内企业纷纷学习的榜样。

2017年,中远海运重工利用自身得天独厚的优势,把学川崎作为迅速提升企业管理水平、建立精益管理模式的重要抓手,突出放大川崎技术领先和管理领先作用,组织旗下企业开展学川崎活动,着力接长补短,力争通过学习取得生产效率、技术含量高、产品质量高、资源消耗低的成效。南通川崎全力支持配合,先后派出7批约50人次专家配合开展调研,并协调日方专家参与调研指导。

试点复制川崎模式。把扬州中远海运重工确定为学川崎试点企业。扬州中远海运重工与南通中远海运川崎、川崎重工已正式签署三方协议。这是扬州中远海运重工学川崎试点工作的第一个里程碑。

目前,学川崎已经在中远海运重工出现了实实在在的效果:广东中远海运重工一目了然,管理明显改善,生产计划基本可控,其承建的综合地质调查船下水完整性创船东发包各船企的同批船最好水平;大连中远船务SSV、113K PC等项目进度、

质量、作业有序性等获船东高度评价;扬州中远海运重工11月分段物量首次突破2万吨;大连中远海运川崎建造效率持续提升,在新造船工时长与去年基本持平的同时,钢材加工量同比提升了10%,所建6.1万吨散货船建造工时较首制船型下降了19%,30.8万吨VLCC工时较首制船下降了20%,船体一次报检合格率达到96.7%,涂装一次报检合格率达到96%,涂装锈检合格率达到98.6%,涂装完检合格率达到97.9%。



南通中远船务建造的圆筒型FPSO 希望6号。殷丹峰 摄



舟山中远船务建造的3600TEU集装箱船。郭秋旺 摄

C

抢订单保交付并进

2017年,中远海运重工抓住改革重组的有利时机,重塑经营机制,抢订单与保交付齐抓,降低风险,力克难关。

中远海运重工坚持大客户战略,进一步加强与达飞、马士基、巴西石油、MODEC等国际一流船东的深度合作;完善大客户管理体系,通过全方位点对点的个性化全程服务争取更多的潜在订单,谋求合作共赢。针对海工市场整体持续不振的局面,持续开拓国内市场,关注海工修理改装业务。通过签订长期合作协议,提前锁定修理改装业务订单。2017年1至10月,中远海运重工承接MSC船舶26艘、台湾万海船舶19艘、法国达飞船舶20艘、丹麦马士基船舶17艘,大客户效应明显。年内两次承接豪华邮轮,尤其是皇家加勒比豪华邮轮,实现历史性突破。年内接获了包括散货

船、海上风电安装船、VLOC在内的建造订单,大型水泥自卸船系列改装订单以及压载水系统、燃油均质机、海工水下设备等配套产品订单。

2017年,中远海运重工交付包括1艘FPSO、4个FPSO模块、1艘15.2万吨穿梭油轮以及SSV、PSV、ER-RV在内的10个海工建造项目;交付包括1艘VLCC、39400TEU集装箱船、4艘20.9万吨散货船、2艘20.8万吨散货船在内的41个造船项目,修理改装船舶1000余艘。

重点难点项目交付实现突破。启东中远海工成功交付希望6号圆筒型FPSO,大连中远船务交付马士基安装者号深水海工作业船,广东中远海运重工交付综合地质调查船海洋地质十号。这些项目的交付,进一步扩大了中远海运重工在行业内的影响力,有效降低了资金风险,减轻了资金压力。

D

抗风险重创新

2017年,造船行业产能过剩依旧,行业复苏缓慢,造船海工行业需求持续低迷,生存环境的日渐恶劣,使企业面临着越来越大的风险。中远海运重工推进全面预算管理,以优化机制、加强监控、强化考核为抓手,积极防范和化解风险。

制定《重大项目承接经营效益评审管理办法》,从接单评审源头控制和防范经营接单风险,坚决不接单东资信较差、实力较弱且带有较大投机性的订单;合理组织资源,加强设计与生产的匹配,强化项目节点计划,同时创新方式方法,继续推进海工遗留项目的去库存处置,防范交付风险;从遗留海工和造船项目处置、在建项目保交付、逾期应收账款清收、积压库存清理处置、产融结合和金融创新等7个方面推动两金压降工作,防范资金风险;借助科技和信息化手段,提高安全管理成效,防范安全风险;通过供应商建库,打造公司核心供应链,有效控制采购风险。

在控险的同时,中远海运重工大力推进智能制造与科技创新工作,全年科技创新成果收获颇多。

设计引领的一体化智能工厂建设管理荣获第23届国家级企业管理现代化创新成果,超大型风电

安装船研制与工程应用项目获第八届中国技术市场金桥奖,双燃料动力推进船舶的LNG储气罐布置系统与供气布置系统、超U型水线的三船侧推低阻船体两项核心技术获得国家知识产权局授予的发明专利证书,超万箱级集装箱船设计与制造关键技术项目荣获中国航海学会科技一等奖;希望六号多项技术创新填补了国内海工空白,达到了世界领先水平;威海中远科技联手七一一所研制的船舶尾气脱硝(SCR)设备首次在大型远洋船舶上应用;南京国际船配系列阀座通过MAN认证,Duraspindle排气阀获得MAN认可证书。

智能制造进一步提升了企业的竞争实力和品牌形象。南通中远海运川崎智能制造多点布局进一步完善,年内建成投产了划线印字切割一体机、中二径管加工机器人生产线,完成了条材作业工序的全面智能化,加强船舶制造执行系统、可视化系统建设。

大连中远海运川崎先后投入管工车间中管径流水线机器人,先行小组焊接机器人流水线,内业车间设备可视化,全面印字机等智能项目,其中全面印字机为国内首次引进,国际领先的智能设备。南京国际船配建设数字车间,生产效率和经济效益大幅提升。

船舶交易市场周报 (2017年12月27日-2018年1月3日)

海岬型散货船止跌回稳
内河散货船价跌多涨少

□ 王朝

1月3日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为772.49点,环比微跌0.08%。其中,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨0.71%、0.72%、1.35%;内河散货船价综合指数下跌1.38%。

元旦过后,国际干散货运输市场氛围好转,船货交易双方人气回归,租金、运价企稳动作明显,二手船价格涨多跌少。本周(2017年12月27日-2018年1月3日),5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT 1221万美元、环比涨3.53%;57000DWT 1605万美元、环比跌0.23%;75000DWT 1932万美元、环比跌0.31%;170000DWT 2861万美元、环比涨0.23%。为降低污染,应对冬季雾霾影响,中国市场削减了铁矿石产量,从而推进中国对来自巴西和澳大利亚的优质铁矿石需求激增,众多散货船东均看好市场前景,并且预计未来两年内好望角型散货船市场将强劲增长。近期,虽然BDI指数9连跌至1230点(周二),环比下跌12.14%,但是随着新造船供求过剩情况逐渐改善以及大宗商品需求的不断上升,干散货船1年期租费率却稳中有涨,预计二手散货船价格大跌的可能性不大。本周,受元旦假期影响,二手散货船成交量依旧低迷,共计成交7艘(环比增加1艘),总运力42万DWT,成交金额6720万美元。其中,巴拿马型船成交4艘,(超)灵便型船共计成交3艘,其他船型暂未见成交报道。

美国原油库存降幅超预期,且OPEC和俄罗斯牵头的减产导致市场供应状况相对紧张,为油价带来了支撑。布伦特原油期货收于66.87美元,环比上期上涨0.65%。受元旦假期影响,国际原油价格基本持稳,徘徊在2015年高点,交投较为清淡。油轮运输市场低位稳定,二手油轮船价震荡盘整,本周(2017年12月27日-2018年1月3日),5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT 2052万美

元、环比涨0.07%;74000DWT 2437万美元、环比跌0.57%;105000DWT 2633万美元、环比涨3.06%;158000DWT 4241万美元、环比涨0.15%;300000DWT 5913万美元、环比涨1.02%。二手国际油轮成交疲软,共计成交6艘(环比减少1艘),总运力46万DWT,成交金额22000万美元。其中,成交油轮大部分带有5-10年的长期租约。

煤炭连续降价、电厂日均耗煤减少库存增加,下游用煤企业派船采购积极性下降,矿石和粮食市场运输需求较为疲软,沿海散货运价弱势回落。元旦过后,5000DWT散货船运价带头回调,大船弱势平衡。本周(2017年12月27日-2018年1月3日),5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT 122万人民币、环比涨1.36%;5000DWT 731万人民币、环比涨1.33%。目前,沿海运输市场喜忧参半,一方面北方船舶压港较为严重;另一方面,电厂和贸易商年度用煤计划完成,新的采购计划尚无。临近年底,发改委发布《关于建立健全煤炭最低库存和最高库存制度的指导意见(试行)》,以及口头通知相关部门暂时取消进口煤限制,市场普遍看空后期运价;随着下游电厂库存不断减少以及冷空气南下,用煤需求或有所提高,船东欲上调报价,预计二手散货船价格稳中有涨。本周,沿海运价震荡回调,二手船买家以观望为主,市场成交稀少。

内河散货运输需求平稳,二手散货船价格跌多涨少。本周(2017年12月27日-2018年1月3日),5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:500DWT 45万人民币、环比跌3.22%;1000DWT 97万人民币、环比涨0.69%;2000DWT 191万人民币、环比跌3.67%;3000DWT 262万人民币、环比涨0.87%。内河运输需求短期一般,预计内河散货船价将震荡往复。内河散货船成交量下滑,共计成交42艘(环比减少44艘),总运力5万DWT,成交金额3545万元人民币。

中船澄西交付2018年首船

本报讯 1月4日,中船澄西为招商局能源运输股份有限公司建造的59号6.4万吨散货船命名交付。

59号6.4万吨散货船是中船澄西与招商局能源运输股份有限公司首次合作建造6艘海豚64型散货船的最后一艘,也是中船澄西2018年交付的首艘新造船。明强号的顺利交付,中船澄西大批量建造的海豚64型散货船实现了阶段性圆满收官。

该船船台搭载期间,船东、船检与公司项目组员工通力合作,克服高温酷暑,仅用时24天就完成了船台搭载一条龙,再次刷新公司海豚64K型系列散货船的最好纪录。同时该船海试期间,全体试航人员坚持24小时作战,仅用3天圆满完成各项计划,试航结果得到船东船检的一致认可。

据了解,自2013年世界首艘海豚64K型散货船在中船澄西诞生以来,该船型以其卓越的

经济性和突出的性能,在全球航运界刮起了一股订购新型绿色环保节能型散货船的旋风。截至目前,中船澄西已成功承接63艘该类型船舶订单。

海豚64K型散货船是中船澄西紧跟世界航运发展和船东多样化需求而量身定做的一型节能、环保、经济、超灵便型船舶,该船的各项性能指标都远远高于规范要求的参考值,在同类型船舶中显现了不可比拟的卓越经济性,拥有更高的航速与更低的排放。其中,世界首艘海豚64K型散货船于2012年4月30日在中船澄西开工,历经10个月建造完工,于2013年3月26日命名交付。海豚64K型散货船与传统5.7万吨散货船相比,其舱容量增加8%,载货量增加11.6%,一年油耗可节约103万美元;同时,该船配置有4台30吨30米液控吊钩,实现了装卸货的高效和快捷。(钟川)

18000吨内河4E级散货船江西开建

本报讯(记者柯瑞华 通讯员陶晓军)日前,国内首批18000吨内河4E级散货船在江西瑞昌开工建设,该船型由江西江州联合造船有限责任公司承建。

据悉,18000吨内河4E级散货船,系国内首批环保III级内河散货船,是由江西江联造船、武汉理工大学、中国船级社三方联合,为引领长江船舶业发展方向共同开发的新船型,是针对当前国内内河航运入门门槛低、竞争无序、排放无节制的落后状态,以交通运输部“十三五”期长江航运

经济带建设规划为依托,对接国家645工程核心开发的长江最大吨位船舶。

4E是英文环保Environment-friendly、节能Energy-saving、经济Economy、高效Efficient的缩写。该船型满足内河船舶最高能效指标EEDI3的能效要求,具备节能、环保、经济、高效的4E级特点。此次开工建造的18000吨内河4E级散货船共有5艘,工号为A805-SA809,其建造投入运营后,将进一步改变中国内河运输的旧有格局,为引领长江水运实现绿色发展带来新的示范。