



2017年,国际原油价格企稳上行,海上油气开发热情在冷灭三年之后有所复燃,海洋工程装备运营市场得以触底企稳,但建造企业依旧面临生存高压。

2017

市场回望

2018

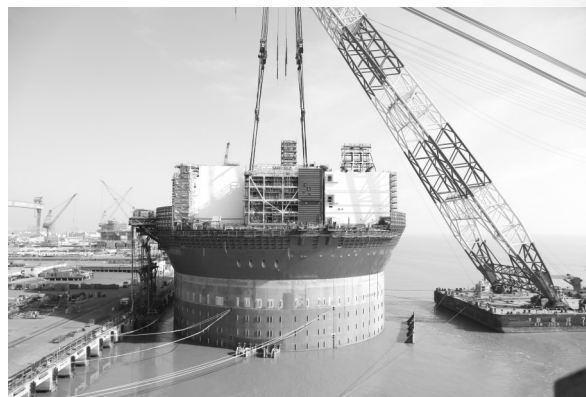
形势预测

1 装备新租需求猛增 运营市场触底企稳

在全球油气开发热情一定程度恢复的背景下,海洋油气勘探开发活动随之增多,直接带动海洋装备新租需求增长。2017年上半年和下半年全球钻井平台新租数量分别达到103份和94份,较过往两年翻了一番,超过2014年上半年水平。从租约总时长来看,2017年上半年和下半年分别为915月和953月,虽然较过往两年明显增长,但仍远不及2014年上半年1972月的水平,这一方面是由于海上油气开发活动并未恢复至油价下滑之前水平,另一方面是因为装备运营商不希望自身被当前低租金所套牢,更倾向于短租合同,导致单个租约时长较短。

新租数量回涨遏制了海洋工程装备供需关系的持续恶化,2017年全球海洋工程装备市场触底态势明显。2017年全年交付钻井平台15艘/座,拆解38艘/座,使得供应端有所改善,年底全球在租数量为452艘/座,较年初增长10座,市场利用率为65%,较年初上涨2个百分点。

供需关系触底对装备租金价格形成一定的支撑,2017年以来装备租金呈现底部波动走势,部分装备租金接近甚至低于运营成本。2017年12月,全球自升式钻井平台和浮式钻井平台平均日租金分别为8.00万美元/天



圆筒型FPSO“希望6号”。本报资料室供图

和14.25万美元/天,较年初分别增加0.8%和下滑1.1%;120吨系柱拉力和200吨系柱拉力三用工作船全球平均租期日租金分别为7545美元/天和19875美元/天,较年初分别上涨2.0%和下滑3.0%;3200载重吨和4000载重吨平台供应船全球平均租期日租金分别为8280美元/天和11020美元/天,较年初分别下滑4.8%和2.5%。

2 装备成交额翻番 浮式生产平台成主角

2017年,全球海洋工程装备制造市场结束了油价下滑以来的持续萎缩,开始低位回涨,全年共成交海洋工程装备66艘/座、94.5亿美元,以金额计,同比增长80.9%,较2016年翻了近一番,但仍较2011—2014年的成交额相距甚远,海洋工程装备制造市场并未脱离低谷。

浮式生产平台订单爆发式增长。2014年开始走低的油价导致很多海上油气开发项目暂停搁置,但是随着油价回涨以及海上油气开发成本压缩,油气项目商业开发价值不断提升;与此同时,油气公司经营改善,也亟需维持产量,之前被搁置的海上油气开发项目被重新提上日程并加快推进。2017年全球浮式生产平台成交70.6亿美元,远超2015年和2016年水平,接近2014年浮式生产平台成交额,包括6艘FPSO、9艘FSRU、1艘FLNG、1座Semi以及3艘FSO/FSU,其中仅美国墨西哥湾Mad Dog 2半潜式生产平台和莫桑比克South Coral FLNG两个特大型项目订单额就达到37.7亿美元,占到2017年浮式生产平台成交总额的一半以上。

海洋工程船市场继续萎缩。2014年以来,海工船

一直是海洋工程装备订单的主要成分,但成交额却逐年萎缩,2017年全球共成交46艘/座、23.9亿美元,同比分别下滑36.1%和34.0%。

海工支持船方面,由于市场供应严重过剩以及手持订单规模庞大,全年仅有少量小型支持船成交,成交额几乎可以忽略不计;海工调查船方面,物探船等海洋油气相关调查船订单不复存在,政府科研机构科考船建造受低油价影响较小,依旧有新订单释放,全年共计成交5艘,价值3.3亿美元;海工作业船方面,海上风机运输安装船、风电场运维服务船、海底电缆敷设船等海上风电相关船型市场发展势头强劲,全年共计成交21艘、10.9亿美元,占到海工船成交总额的近一半。尽管如此,海上油气相关的其他类海工作业船市场依旧低迷,导致2017年全球海工作业船仅成交30艘/座、20.2亿美元,同比萎缩三成。

钻井平台是本轮海工市场危机的重灾区,运营市场供需过剩形势尤为严重,大量在建或已建成装备难以交付,2016年5月至今,全球再无钻井平台新订单成交。

3 韩国重回全球榜首 新加坡发展势头强劲

在中韩新三足鼎立的全球海洋工程装备制造制造业竞争格局中,韩国一直以来都处于领先地位,在高技术和高附加值的浮式生产平台以及深水钻井装备领域优势明显,中国和新加坡海工产品则主要集中在自升式钻井平台和海工船领域。随着市场需求和订单结构发生变化,中韩新三国的竞争地位也出现微调。

浮式生产平台成为市场订单主力,韩国竞争优势得以体现。2017年,三星重工揽获墨西哥湾Mad Dog 2半潜式生产平台和莫桑比克South Coral FLNG两个特大型项目,同时还获得一艘大型FSRU订单,现代重工和宇通造船分别获得3艘和1艘大型FSRU建造合同,将韩国2017年海洋工程装备接单额推升至52.6亿美元,远超2016年的4.4亿美元,全球占比高达54.6%。

中国在传统的海工船领域优势依旧突出,全年共承接海工船29艘,价值13.1亿美元,占到2017年全球

海工船接单总额的54.8%。与此同时,中国也在加快拓展浮式生产平台建造业务,沪东中华获得2艘大型FSRU建造合同,打破韩国在该领域的垄断,上海外高桥获得荷兰SBM新一代Fast4Ward FPSO船体建造合同。2017年,中国累计接单20.7亿美元,同比下滑16.5%,市场份额也由2016年的47.5%下滑至21.9%,被韩国超越,退居全球次席。

新加坡年末发力获得多份FPSO改装合同,将全年接单额推升至7.4亿美元,虽较2016年翻了两番,但市场份额也仅为7.8%,被韩国和中国远远甩在身后。值得注意的是,新加坡在浮式生产平台新建市场的拓展已经初见成效,胜利海事年末击败韩国三大巨头获得挪威国油Johan Castberg项目FPSO船体和居住模块新建合同,并与壳牌签署Vito项目半潜式生产平台建造意向书,发展势头强劲。

4 装备交付几近停滞 企业千方百计化库存

当前全球在建或已建成海工装备多为船东在油价暴跌之前投机订造,其中订造者不乏初次涉足海工领域的投机者,装备在订造时并无租约保障,在目前市场环境也更难寻得租约,导致船东接单动力不足;同时,船东深陷经营困境,资金断裂,债务压身,接单能力也大不如前,推迟交付成为行业常态,更有甚者以各种理由撤单,导致大批在建海洋工程装备难以实现交付,特别是随着部分有租装备在前几年完成交付,剩余海工装备交付难度进一步加大。

据统计,2017年全球海洋工程装备交付率仅为29%,较2016年下滑15个百分点,特别是是钻井平

台,全年仅有15艘/座交付,交付率仅为13%,海工船交付率也不足30%,生产平台多依附于既定项目,基本上都能按期交付。中国海工企业手持订单投机属性更为浓厚,交付率低于全球平均水平,2017年交付率为17%,特别是是钻井平台,全年仅有5艘/座实现交付,交付率为7%。

为化解严重积压的库存海工装备,降低财务和经营压力,建造企业通过转售、债转股、光船租赁、委托运营、成立融资租赁公司等多种方式处理库存装备。值得注意的是,尽管部分装备库存通过金融资本手段得到处理,但多数并未实现运营应用,未从需求端根本性解决库存问题。

5 建造企业积极寻求转变 拓展业务谋发展

库存装备难以交付,新订单严重不足,生产资源大量闲置,国内外海洋工程装备制造企业经营困难,营收大幅萎缩,部分企业甚至持续亏损。为此,调整业务、产能、资产结构成为企业求突围、谋发展的主要方式。

业务调整方面,多数船厂瞄准LNG相关装备和浮式生产装备,特别是吉宝岸外与海事和胜利海事,近两年通过收购研究机构、强化研究力量、开拓市场等方式,持续加码FLNG、FSRU、LNG发电、LNG加注船、LNG运输船等LNG相关装备,三星重工表示专注发展LNG相关装备,现代重工通过研发新产品在FSRU和FLNG领域发力,国内惠生海工、中集来福士也发布有FSRU、浮式LNG电站等新设计和解决方案。浮式生产平台领域也是绝大多数船厂关注的重点,韩国三大巨头在原有的优势基础上坚持发展,新加坡胜利海事和吉宝岸外与海事,以及国内海工企业也在浮式生产平台竞标领域频频亮相。此外,武船重工、中集来福士等大力拓展深海养殖装备市场;中集来福士、招商局重工等也开始

承接中小型邮轮、小型集装箱船、小型LNG等商船订单,福船集团在将业务向商船倾斜的同时,通过合资合作拓展海上风电场建设运维市场,欧洲海工企业则更多承接渔船、邮轮等订单。

产能和资产调整方面,新加坡吉宝岸外与海事关停部分设施,并出售吉宝荷兰船厂;胜利海事提前归还租用政府的厂地,将生产集中在Tuas Boulevard船厂,抛售旗下SGMET和JAS股份;现代重工停用蔚山船厂4/5号坞和群山船厂,剥离现代电气、现代建设机械、现代机器人等非造船领域,出售Hyundai Ideal、现代机器人、现代酒店和Avancis部分或全部股份,开展“自愿辞职”和循环休假;三星重工关停1号干船坞和G1浮船坞,退出海上风电业务,推行退薪和无薪休假;大宇造船海洋出售2座浮船坞、办公楼以及FLC、DESC、Welliv、Dewind、大宇造船海洋建设等子公司,实施高管和办公室人员无薪轮休制;日本石川岛播磨重工关闭用于钻井船、FPSO船体等海工装备建造的爱知工厂;此外川崎重工、宏华集团等更是选择退出海工领域。

全球海工建造企业“压力山大”

原油价格上行难改供需失衡

□ 刘二森

1 国际油价走势并不明朗 海洋油气开发有望继续回暖

油价站上60美元/桶,并于近期一路高歌猛进,这有供需形势改善的有力支撑,但中东政治形势动荡的影响不可忽略,如果未来一段时期内中东政治形势缓和,油价也将一定程度回落。从供需形势来看,美国页岩油在当前相对较高的油价水平以及美国能源独立的战略背景下进一步增产的可能性极大;而OPEC和非OPEC主要产油国方面,是否能够像2017年一样高标准履约减产也存在一定的不确定性,不排除部分国家在相对较高油价水平下退出减产协议,再次扰乱全球原油供给。但不可否认,全

球经济形势好于预期,将从需求端提振油价,因此,未来一段时期内国际油价走势并不明朗,存在较大的不确定性,但油价很难再出现大幅下滑。

对于全球海上油气开发而言,尽管2014年的高度繁荣难以再现,但得益于整个油气行业自我调整和优化,当前相当一部分海上油气开发项目已经具备商业开发价值,同时考虑到油气公司和产油国为维持产量接续,将更加积极主动扩大投资,全球海洋油气开发也将继续回暖。麦肯锡预测,2018年全球深水项目支出将较2017年增长15%。

2 运营行业格局继续调整 供需关系有望小幅改善

运营市场触底,装备价值持续低位,2017年部分企业成功实现兼并收购,为行业整合带来示范和参考,未来将有更多的资本参与到本次抄底的“饕餮盛宴”中,继续重构运营市场格局。

在市场收购过程中,性能先进的新装备将成为资本关注的重点,加之收购方基本上能够轻装上阵参与市场竞争,新装备竞争力将进一步提升,将更多的老旧平台挤出市

场,尽管装备拆解在闲置封存成本大幅下滑的背景下不会加速,但该批老旧装备将很难重返市场,市场供需关系将在一定意义上改善。但是,对于租金而言,随着装备运营商重组逐步推进完成以及更多新晋者加入,市场竞争很可能进一步激化,制约装备租金上涨,预计低位波动仍将是2018年主要海工装备租金发展走势,部分装备租金甚至存在进一步小幅走低的可能。

3 建造市场将延续低迷态势 浮式生产平台仍是焦点

对于钻井平台和海工支持船等运营租赁属性较强的海工装备而言,尽管运营市场供需关系呈现向好势头,但上游市场触底企稳传导至建造市场需要一定的时间,且当前装备过剩规模以及手持订单规模仍十分庞大,在供需形势实质性改善之前,新订单缺乏生成基础。2018年,全球海工建造市场焦点仍将集中在浮式生产平台、海上风电场建设运维装备以及LNG相关装备等。

浮式生产平台方面,一定程度恢复的油价、大幅削减的油气开发成本、油气公司逐步改善的经营以及不断迫切的产量接续需求都将加快海上油气项目推进,一批浮式生产平台项目将陆续授出总包合同。据EMA统计,2018年将约有20个包含浮式生产平台的海上油气开发项目授出总包或租赁合同。

LNG相关装备方面,全球能源结构调整将成为需求的根本来源,管道气供给短时间不能大幅增长的特点难以满足全球天然气消费快速增长

的需求,LNG需求将快速增长。从LNG生产出口来看,海上边际气田开发将为中小型FLNG应用创造空间,不断增长的美国陆上天然气出口需求也将带动近海天然气液化出口设施需求增长;从LNG接收来看,由于陆上接收站在建设成本、周期、灵活性、环评等方面存在一定的限制,FSRU以及浮式LNG发电站建设项目将不断涌现。

海上风电建设运维装备方面,已经成熟的欧洲海上风电市场仍将是全球海上风电建设运维装备需求的主导力量,而中国和美国则有望接续欧洲成为未来装备需求增长的主要来源。中国大力支持海上风电发展,国家能源局以及相关省市已提出具体目标和规划;美国也在积极推动海上风电开发技术发展,降低海上风电开发成本,加快海上风电发展。但值得注意的是,受琼斯发展的限制,美国海上风电建设和运维带来的订单需求很有可能落在美国本土。

长江航道阔步迈向“强起来”新时代

(上接第1版)

2018年,长江航道将深入开展新时代长江航道现代化建设战略研究,进一步深入学习掌握交通强国战略和将要出台的《交通强国建设纲要》《长江航运现代化建设纲要》《长江干线航道发展规划(2016—2030年)》等政策文件,结合长江航道实际,提出切实可行的发展目标、发展思路、工作举措,形成新时代长江航道现代化建设的“四梁八柱”。

打好攻坚战筑强根基

“十三五”期是全面建成小康社会的决胜阶段,是我们党向人民、向历史做出的庄严承诺。付绪银表示,长江航道要利用好这3年时间,采取更加有力的措施打好攻坚战,筑强长江航道发展根基。

打好深化改革攻坚战,需要进一步巩固和深化体制机制改革成果,构建更加成熟完善的长江航道管理体制机制。

打好服务升级攻坚战,基本建立长江航道公共服务体系,完善基础设施,健全服务机制,提升服务水平,提高人民群众满意度。基本建成深水航道;全面建成数字航道;加快装备设施提档升级;提高航道服务质量;依托综合信息服务平台,进一步健全航道信息服务体系,提高信息服务质量效率。

打好经营提质增效攻坚战,在公司构建更为健全的现代企业治理体系、经营管理体系,提高质量效益,步入健康发展轨道。

打好净化政治生态攻坚战,以全面从严治党的永远在路上,强化问题导向,净化政治生态,使党的建设得到加强,党内政治生活气象更新,党员干部理想信念更加坚定、党性更加坚强,形成积极进取、奋发有为、干事创业的强大合力。

“强起来”需要“干起来”

2018年是全面贯彻党的十九大精神的开局之年,是描绘建设交通强国美好蓝图的起步年。九层之台,起于累土。要把这个蓝图变为现实,必须不驰于空想、不骛于虚

声,上下同心,脚踏实地,说干就干。

据悉,长江航道局2018年将重点聚焦七项工作:一是聚焦动力转换,加快推动深化改革。推进事企分开改革,完成长江航道工程局有限责任公司登记注册,深化事业单位改革和内部管理机制改革。

二是聚焦人民满意,加快推动服务升级。强化深水航道通航尺度保障,做好长江口深水航道和南京以下12.5米深水航道一期工程常态化维护,配合做好二期工程初期维护管理;推动航道水深资源利用,利用长江口深水航道边坡自然水深提高通航效率;深入实施“擦亮行轮的眼睛”航标专项行动,重点实施岸标改造工程;正式上线运行长江电子航道图APP;逐步建立航道运行定期分析机制,强化航道技术服务和航道保护。

三是聚焦补齐短板,加快推动规划建设。坚持建设引领、项目带动,抓好“十三五”规划中期调整和重点项目落地。

四是聚焦质量效益,为企业长远发展夯实基础。

五是聚焦高质量发展,加快推动科技创新。建立稳定的科技创新投入机制和支撑机制,制订《长江航道局科技成果推广应用管理办法》等制度;推进国家重点研发计划项目实施和重大项目研究;深化长江口航道减淤研究和泥沙条件变化对河口航道回淤影响研究。抓好浮标锚缆缠绕物清除装置、无人测量船、多功能机械手等技术优化研制及应用工作;开展全面提升维护船舶技术水平研究;推进建筑信息模型(BIM)、北斗系统、无人机、一体化快速测绘关键技术应用。抓好《内河水运航道工程技术规范》等行业技术标准的编制;推进生态航道示范工程建设。

六是聚焦安全稳定,积极构建安全体系,加快推动平安航道建设。

七是聚焦加强党的建设,加快推动全面从严治党。牢固树立抓好党建是最大政绩的理念,推动长江航道全面从严治党不断向纵深发展。

风正好扬帆,春来需耕耘。新时代长江航道现代化建设的征程已经开启,这是属于长江航道人的新长征,无论前途多么坎坷,只要逢山开路、遇水架桥,终将不辱使命,赢得胜利!