

全球航运业呈现回暖迹象

中国造船业迎来新气象

热烈如火的六月,中国船舶市场捷报频传。金陵船厂获一艘15500吨货物滚装船订单、武汉理工光大造船获3艘1100标箱江海直达集装箱船订单、招商局重工获4艘48000T半潜重吊船订单、中船澄西获8艘7万吨木屑船订单……日前,中国船舶工业行业协会发布最新报告称,2018年1-5月份,我国新接船舶订单量和手持订单量继续增长,造船完工量降幅收窄。业内人士表示,随着航运业复苏步伐的加快,船东出现新一轮的造船热潮,越来越多的船厂接到新订单。



新建成的散货船。本报资料室供图

1. 航运业回暖 给造船业带来新船订单

在经历2008年金融危机后的漫长调整期后,2017年世界经济终于迎来久违的增长提速。2018年,看涨全球经济已成为普遍共识。据世界经济合作与发展组织(OECD)于今年5月底发布的《全球经济展望报告》,报告预测2018年全球经济增长率为3.8%,2019年增长率预期维持3.9%;另外对于中国2018年和2019年GDP增长率,该报告维持了今年3月份发布的预测数据,分别为6.7%和6.4%。报告对经济发展均保持了增长的预期态势。

从国际贸易看,随着全球经济发展趋于稳健,大宗商品贸易将迎来生机,特别是中国“引擎”作用持续突出。“一带一路”倡议、供给侧结构性改革以及“煤改气”等一系列环保政策的推进,为全球干散货、集装箱以及油气等主要货种的海运贸易发展注入源源不断的动力。

截至6月29日,被视为全球经济晴雨表的BDI(波罗的海干散货指数)报收1385点,较前一日增加56点,或环比上升4.21%。今年上半年,BDI一直在1000点以上运行。而自四月以来,该指数已上涨50%,与2016年2月创纪录的低点相比,这一数字也上涨了近四倍。BDI不断上涨标志着全球航运业有强劲的复苏之势。

航运业的回暖也给造船业带来了可喜的变化。中国船舶工业行业协会日前发布的数据显示,今年1-5月份,全国造船完工1643万载重吨,同比下降28.3%;承接新船订单1968万载重吨,同比增长99.6%。尤其是集装箱船订单暴增,同比增加356.7%。业内人士称,造船新订单暴增,一方面是因为新船价格处于低位,另一方面是因为今年航运业保持复苏态势,船东有造船动力。

国外市场研究机构Research and Markets去年6月份发布的《中国造船业研究报告:2017-2021》就预计,未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中,在国际市场上,中国船企拥有比日韩更低的成本优势;与此同时,国内市场需求也在不断增加。

2. 订单向优势企业聚集 民营企业表现抢眼

根据英国克拉克松研究公司2017年的数据,近5年来,中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一,造船完工量有4年位居世界第一、1年居第二。

2018年以来,国际航运市场延续去年以来的回升势头,全球新船市场持续活跃。我国骨干船舶企业紧抓市场回暖契机,积极开拓市场。中国船舶工业行业协会发布的数据显示,1-5月份,我国承接新船订单在全球市场所占份额达到53.6%,继续保持领先地位。

中国船舶工业行业协会的数据还表明,我国骨干船企优势明显,产业核心竞争力不断提升,有4家企业进入全球完工量前10强,有6家企业进入全球新接订单

量前10强。且前10家企业新接订单量占全国82%,比2017年底提高近9个百分点。江苏扬子江船业(集团)有限公司和江苏新时代造船有限公司两家民营企业表现尤为突出,在当前严峻的市场竞争中,分别取得完工量和新船订单量分别位居世界前二位的优异成绩。

6月4日,在新加坡上市的扬子江船业发布公告称,5月份取得9艘新船订单,总值5.7亿美元,预定2020年至2021年之间交付。加上前4月获得的2.68亿美元新订单,截至5月底,该集团2018年已经获得18艘船价值8.46亿美元的新订单。新订单进一步证明了扬子江船业在建造大型集装箱船和散货船方面的强大市场

地位。

今年开年以来,江苏新时代造船有限公司就迎来命名交船“开门红”,先后有4艘船舶交付、4艘船舶命名,刷新了国内民营造船企业交船量的新纪录。据统计,去年,新时代造船完工交付26艘268.2万载重吨,产销成功突破100亿元。今年,企业计划交付22艘计320万载重吨。

除民营企业外,其他优势船厂也有不少订单聚集。广船国际今年获得3艘成品油船、3艘客滚船订单,合同价值总计近23亿美元;希腊船东Oceanbulk Group日前在上海外高桥造船有限公司(以下简称外高桥造船)下单订购了4艘180000载重吨好望角型散货船,新船将于2019年交付。

3. 高附加值船舶领域需继续发力

中国接收新船订单量增长翻番,但是在高技术高附加值船舶上仍跟韩国存在差距。根据克拉克松的最新数据,今年前5个月,韩国船企总体接单量超过中国再次位居全球第一,共计410万CGT(修正总吨)。中国船企位居第二,共计359万CGT。

截至目前,今年全球VLCC新船订单共计25艘,其中大宇造船接获的订单最多,共13艘,占52%的份额。同时,今年全球LNG船新船订单量共计19艘,大宇造船接单量同样排名第一,共计9艘。可以说,大宇造船在高附加值船舶订单中占据了优势地位。

“高附加值船舶是国际竞争的重要领域,中国在高附加值船舶领域发力,符合市场需求的变化,中国正在由造船大国转向造船强国。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙表示。

今年1月,工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划

(2016-2020年)》(以下称《行动计划》)表示,到2020年,力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列。力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点,海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到35%和40%左右;产业集中度大幅提升,前10家造船企业造船完工量占全国总量的70%以上;科技创新能力进入世界造船业先进行列。

《行动计划》强调船舶工业需要加强配套保障,以提升中国船舶工业的整体效率,特别是对于国产豪华邮轮的建造,更需要强大的配套能力;另外船舶制造要打造中国品牌,这是中国制造业进入新阶段的必然要求;《行动计划》还鼓励金融机构和保险机构支持船舶工业的发展,助力我国船舶建造提高附加值。

浙江海洋大学副校长谢永和表示,近年来,中国造船业取得了一系列突出成绩。集装箱船、散货

船、油船三大主流船型技术水平在国际上已经具有一定的竞争优势,已具备了自主开发能力,形成了品牌船型。除大型豪华邮轮外,我国已经能够建造包括大型客滚船、超大型集装箱船(VLCS)、大型挖泥船和大型液化天然气船(LNG)等在内的各种高附加值船舶。

“尽管在规模和总量上已经是世界第一,但在自主研发能力方面,我国还不是造船强国,特征为‘大而不强’”,但是谢永和也表示,中国在加速从“造船大国”向“造船强国”转变,不断缩小与日韩等造船强国的差距。“中国造船业的整体水平是‘追赶型’,局部接近世界先进水平。”

(见习记者周佳玲整理报道)



大船集团交付节能型LR1型7.2万吨油船

本报讯(通讯员 丁山)7月2日,大船集团为大连远洋运输有限公司建造的7.2万吨油船3号船“连扬湖”号命名交付。

“连扬湖”号是大船集团为大连远洋运输有限公司量身打造的宽体、浅吃水、节能型LR1型7.2万吨油船。该船总长约220米,型宽36米,型深20米,航行区域为无限航区,续航力超过18000海里,船籍为香港籍。

该船船型开发阶段,大船集团紧跟LR1型油船技术发展和市场流行趋势,以“安全、环保、节能”为主线,打破常规LR1型油船采用巴拿马船宽的设计惯例,成功开发出宽体、浅吃水、大舱容、低能耗等特点的LR1型7.2万吨成品油船。设计方面充分考虑船东在营运航线、靠泊码

头、装载货物等方面的要求,适航性更强、适货性更好;开展型线优化、采用新型绿色智能主机、匹配高效桨和节能装置,提高了船舶快速性、降低了日油耗;采用LNG READY设计技术,在新造船极端满足DRDR的设计要求,实现了船东“以最小的投入换取未来战略上的绝对主动”的投资理念。

该船航海完整性评分达98.6分,较前序两艘船有较大提升;所有航海试验项目均一次成功,试航过程平稳顺利,用时119小时,主要性能参数优异。通过有效的控制设计,噪音和振动均满足规范要求,实船舒适度良好,达到同类型船的较高水平。

下图为“连扬湖”号。

丁山供图



中船重工游艇生产基地落户靖江

本报讯 近日,靖江经济技术开发区与中船重工702所签订合作协议,将在靖江建设“中国船舶科学研究中心东方船艇靖江制造基地”。签约仪式上,702所控股的无锡东方船艇高性能船艇工程有限公司还与靖江南洋船舶制造有限公司签订了合作协议。

中船重工702所是我国规模最大、学科最全的船舶与海洋工程力学试验研究基地和总体性能研究所,在船舶与游艇的应用

基础研发设计上积累了丰富的经验。今后,702所将整合各方资源,依托靖江南洋船舶制造有限公司生产能力,引进船艇战略投资方,开展豪华游艇、豪华游轮、海工装备等高端船艇的研发、制造,与开发区共同打造中国船舶科学研究中心东方船艇靖江制造基地。此次合作将进一步提升靖江在全国民营造船基地的地位,推动靖江造船行业转型升级,朝着高质量发展目标阔步前行。(钟川)

黄埔文冲接获6艘好望角型船订单

本报讯 中船租赁日前正式在黄埔文冲下单订购了4+2艘120000载重吨迷你好望角型散货船,新船将在2020年交付。新船具体价格并未公布。

今年3月,业界传出消息,中船租赁将与嘉吉合作在中国船厂订购6艘120000载重吨散货船,将由嘉吉公司长期租赁,具体建造船厂未披露。有传闻称,中船租赁曾考虑中船集团旗下的外高桥造船、沪东中华、中船澄西和江南造船等船厂,不过,黄埔文冲最终接获这笔订单。

中船租赁的这笔订单将帮助黄埔文冲向大型散货船市场扩张。截至目前,黄埔文冲建造过

的最大散货船为82000载重吨Kamsarmax型散货船。

嘉吉海洋运输业务负责人Jan Dieleman表示,公司将继续更新船队以提高竞争力和环保表现;这些散货船将成为市场上效率最高的船舶之一,设计、建造和管理的每一个环节都将确保其表现达到最高水平。

嘉吉全球现货交易负责人Jeremy Bryan称,过去几年来,迷你好望角型散货船的需求迅速增长,嘉吉将扩大在这一领域的业务,从而满足客户的需要。市场参与者透露,嘉吉还在协商,从国银租赁租入6艘迷你好望角型散货船。(刘芳)

船板高产量或致7月钢价震荡下行

6月25日-7月2日,全国主要船板交易市场价格继续下降。具体来看,7月2日,10毫米船板均价为4937元/吨,比7月2日下跌了26元/吨;20毫米船板均价为4815元/吨,比7月2日下跌了30元/吨。

据“我的钢铁网”统计,6月29日,国内现货钢价综合指数报收于153.19点,一周下跌0.97。最近一周,黑色系期货市场连日下挫,现货钢价随之持续下调,成交明显萎缩。后期市有所走强,现货钢市的报价趋稳,不过成交依然乏力。虽然央行发布定向降准政策,预计释放流动性约7000亿元,但对钢铁行业提振有限。近日全国12家钢企发布调价信息,其中11家钢厂价格下调。

高产量是当前钢市运行的一大特征。我的钢铁网专家分析,4、5月国内粗钢日均产量连

续创造历史新高,尤其5月的日均产量达到了262万吨,预计6月份产量仍将保持在较高水平。7月钢厂通常处于检修时段,但部分地区钢厂复产、电炉产能利用率开始回升,加上利润较高,预计供给端收缩力度不大。

另一方面,钢市需求转弱的局面还将持续。今年终端需求释放比往年延迟,市场需求在4月份得到提速,5月份整体采购需求表现较好。6月份以后,随着全国高温雨水天气增多,终端采购力度逐步有所下滑,钢材库存由降转增。据我的钢铁网监测,本周全国钢材社会库存1025.3万吨,环比增长1.5%,持续两周回升。7月份高温多雨天气依然较多,预计市场需求难以好转,并继续处于相对弱势。因此,7月份钢价或震荡下行。

原材料成本上涨 船价缓慢上行

□ 刘翼良

6月30日发布的中国新造船价格指数(以下简称CNPI指数)报801点,比上期上升0.9%,升幅增大的动力主要来自箱船指数和油轮指数。干散货船综合指数CNDPI上升0.5%,报828点;油轮综合指数CNTPI也上升0.7%,报855点;集装箱船综合指数CNCPI在中小型基准船型价格指数的基础上上升了800点以上的位置。这是指数将是进一步向上攀升的信号,还是强弩之末?

和4、5月份的情况相似,六月份的市场似乎并不十分活跃。抬升价格的主要因素还是来自劳动力和原材料价格上涨,而人民币汇率急剧刚刚发生不久,其影响尚未传递的船厂报价。一家CNPI指数专家评论道:“六月份市场较为平静,虽然希腊海事会后询价一度剧增,但是真正的买家寥寥,估计大多数询价是中间商拜访船东后的涟漪效应;同时船价

受钢材成本上涨的压力不断上升,船东因而转向更具有吸引力的二手市场。”

另一家CNPI指数委员也认为:“最近散货基本无人问津,但价格却缓慢上升,主要还是原材料成本上升所致,钢材、油漆等涨幅不小。上周末,央行‘开闸放水’,预计对物价的推动作用将会缓慢传导至终端产品价格上来。”

持类似观点的经纪行并不占少数,但也有相对乐观的看法。富洋船舶认为:“整体看市场仍然还是非常活跃,船型不局限于三大主流船型,包括滚装船、客滚船、半潜起重船、木片船、自卸船等丰富了船东成交的类型。据报道,澄西从Nova Marine拿获了4+4艘七万吨级的木片船,价格为3280万美元,三类排放,2020-2021年交付;瑞士新海事航运在宁波新乐建造6艘8000吨散货船与12艘6000吨散货船,造价总计1.5亿美元。”

富洋也承认:“随着传统夏季假期的来临,尽管从成交量上来说今年上半年的成交已大大高于去年同期,成交价格较去年同期也涨了不少,估计市场不会有太多的成交。”

暑期显然是一个短期因素,对今明两年新造船市场产生负面作用的长期因素是IMO的2020“限硫令”。简而言之,船东作为燃料油的消费者(需求方)实际上是不知该怎么办,低硫油、高硫油配脱硫塔、天然气燃料之间到底选哪一个,要等燃料油的生产方和供应方拿出方案和价格后,需求方才能看菜下饭。所以“限硫令”的作用将使得一部分新造船需求后移到2020年前后,等局势明朗了船东才能作出判断,届时新造船需求将释放出来。

上期CNPI市场报告有一段评述人民币汇率的话,“如果运气足够好,接下去人民币大幅贬值、钢材价格狂跌,还是有可能会赚钱的。”虽然没有等来钢材价格狂跌,但等来了人民币汇

率急挫,对船厂来说有一种“赌对了”的感觉。其实,船厂赌汇率是刀头舔血,而中国船厂似乎还热衷这种赌博。在报价时一个亏损价格,结果到后期因人民币汇率下跌变成持平甚至盈利。

一位银行界的人士说,中国船厂曾经一度相当踊跃地通过外汇市场的远期合约锁定美元汇价,可奇怪的是,当造船后期节点收到的进度款汇价超过了锁定的汇价(也即不锁定远期反而可以兑换更多的人民币),这种套期保值的做法却被指责为“投机”。真是颠倒黑白、混淆是非。把锁定汇率风险诬陷为投机,而把真正的汇率投机美化成了市场预测能力高人一等。新造船价格、汇率、原材料价格都具有很强的不确定性,中国船厂应该学会利用金融衍生品来做套期保值,从而稳定收入和支出,船厂才能在一个现金流稳定的环境下,安心提高技术和质量水平,才能在国际市场上树立中国制造的质量形象。我国的成本优势已经越来越不明显,凡是价差不大的船型就落到了日韩手里。这种现象在油轮领域就特别明显,以至于出现了有价无市的尴尬局面。

中国新造船价格指数月评(6月)