新船订单量下降，造船价格反而上扬，源于——

造船企业重掌定价权

□ 王思佳

9400TEU集装箱船。

据全球知名船舶数据提供商及船舶估值服务商VesselsValue发布的最新报告显示，2018年第二季度，全球新造船市场热情较第一季度有所降低，投入仅略高于30亿美元。与此同时，新造船订单量也是自2016年底以来首次呈现下降趋势。新造船市场低迷，造船价格却出现上扬，出现这种两极分化现象的背后却有着无奈之处。

当前，国际钢铁价格上涨，劳动力也出现减少的情况，船厂自然不希望接受较低的价格。尽管船舶运营收入的回升将推动新造船活动的复苏，但船厂成本的增加以及产能的持续挤压正在促进新造船价格提高。

1. 船价开启回升时间

咨询公司MSI的分析师Stuart Nicoll近日表示，预计未来4年一些主要船型部门运费率收入将有所提高，因此新造船活动也将随之增长。推动收入提高的因素是货物需求的增长（来自贸易增长）以及船队增长率放缓。

MSI预计，未来5年主要航运领域的船队增长将减速，这有助于许多领域供需关系的改善。船队增长的减速来自于交付量的下滑，在2016年和2017年订单量的减少必然导致交付量降低；另外，越来越严格的监管环境预计也将带来拆解量的大幅提升。

MSI指出，新造船活动的增长将在未来三年促进船价的提高。可以明确的是，船厂手持订单量能够满足的工作量指标在2017年降至最低水平，未来两年前景将得到快速改善。除了手持订单的增长，造船产能的持续削减也有助于提高这一指标。随着一些船厂最后的手持订单交付完毕，造船产能还将进一步减少。

MSI发现，过去两年来，船厂成本快速扩大，在今年进一步提高，预计将在2021年基本保持稳定。这些因素使得新造船价格在2018年开始回升，在2019年将加速增长，预计到2021年新造船价格将会创下新高。大部分船型价格将达到甚至超过2013年的峰值水平。

理论上，当前低廉的新造船价格为船东提供了一个绝佳的机会，能够在多个航运部门预期收益增长之前达成交易。推动新造船投资的另一个因素是，在2020年即将到来的高燃料价格环境下，环保船舶需求的复兴。

钢板是船舶建造的核心材料。据韩国海工及造船协会数据显示，钢板在整个造船成本中占据15%至20%的比例。钢板的一路上涨，无疑抬高了船厂的造船成本。

2. 造船价格指数稳步上涨

随着船厂并购整合、干散货运费上涨和建造成本上涨等因素的相互影响，新造船价在过去12个月一直处于上涨轨道。目前，克拉克森新造船价格指数自年初以来稳步上涨，数据统计显示，6月份散货船、油船和集装箱船新船价格指数为128点、150点和77点，分别上升3点、2点和1点。虽然新船订单有所增加，但造船厂利润依然承压。

有业内人士指出，随着美元的进一步贬值，预计未来18个月内建造成本将进一步上涨。不仅仅是新造船价格继续增加，定价权也将逐渐回归到船厂。到明年年底之前，新造船价格平均将增长10%。预计VLCC价格可能在未来18个月内从目前的8800万美元进一步上涨至9200万美元至9400万美元，但是不太可能回到2014年触及1亿美元的峰值，而好望角型散货船的价格可能会从4800万美元进一步上涨至5000万美元至5200万美元之间。

尽管散货船和原油船市场前景看好，但是新造成品油船市场的情况却非常不同。Affinity的最新成品油船资产价值报告显示，成品油船资产价值处于历史地位，预计新造船价格将在2018年继续在低位持平。

227米深海采矿船。

3. 船板涨势迅猛是诱因

中国船舶工业经济与市场研究中心数据显示，在新造船价格持续低位徘徊的情况下，同期20毫米船板价格上涨了16.2%。钢铁行业人士分析，化解过剩产能、全面清除“地条钢”是2017年钢材市场运行情况好于预期、市场价格整体处于上升通道的重要原因。下游行业保持增长，钢材需求相对平稳，也为钢铁价格提供了支撑。

在钢材制造商的“威逼”下，韩国船企不得接受钢材涨价的现实。在当前缺乏新订单的背景下，钢板价格的上调将进一步加剧韩国船企的亏损。据悉，韩国船企与钢材制造商近日达成一致，同意将今年批发钢板价格再次上调50000韩元（约合44.39美元）至70000美元/吨，接近10%。业内消息人士称，最新一轮的提价将使钢板价格提高到每吨700000韩元以上。此前，韩国钢材制造商坚称其无法在原材料成本增加的情况下继续推迟提价，韩国三大船企现代重工、三星重工和大宇造船最终同意了钢材制造商的提价请求。

据了解，新的钢板价格将从今年下半年开始应用，这意味着7月已经订购的钢板将能够以新的价格标记。

随着钢板价格的持续增长，韩国造船业担忧，船企的净利润将进一步恶化。事实上，受钢板价格增长的影响，现代重工和三星重工在去年第四季度到今年第二季度的累计亏损分别为6417亿韩元、7397亿韩元。钢板价格通常反映在船企获得订单后一至两年的收益之中。

今年上半年，韩国钢板价格已经增长了50000韩元（约合44美元）。7月，韩国海工及造船协会（KOSHIPA）呼吁钢材制造商保持目前的厚钢板价格，因为在目前订单下滑、中国船企竞争激烈的情况下，任何的涨价都将会对韩国船企的生存造成威胁。韩国海工及造船协会称，如果下半年厚钢板价格继续上涨50000韩元，将给船厂带来额外3000亿韩元的制造成本。

韩国造船业正在面临销售额下滑以及盈利能力恶化的双重打击。KOSHIPA在声明中称，由于船厂无法将原材料上涨带来的大部分成本转嫁给客户，因此预计今年将出现历史最差的年度业绩表现。

然而，包括浦项钢铁（POSCO）和现代钢铁在内的主要钢材制造商预计均将继续提高钢板价格。这些公司认为，在考虑到造船业所面临的挑战之后，多年来钢材制造商已经为船企提供了低廉的价格。

韩国三大船企现代重工、三星重工、大宇造船的销售额在全球排名前三。自2008年金融危机以来，三大船企一直在努力应对低订单和成本增长带来的压力，并已经通过出售非核心资产和裁员等措施来度过造船业的长期衰退。

新造船市场低迷，船用钢材价格居高不下，一定程度上削弱了船厂的成本控制主动权。那么，在低价接单的优势逐渐被弱化的当下，技术创新将是重获定价权的最佳选择。

4. 技术创新助力降本

过去几年，在与日韩船企竞争高附加值船舶订单时，中国船企在不具备技术优势的情况下，低成本是赢得市场竞争的重要手段。2017年以来，在韩国船企低价接单的背景下，低成本不仅没有成为中国船企的优势，反而成了劣势，特别是空船重量已经成为中国船企成本竞争力低的重要因素。

降低空船重量可为中国船企节约50亿元成本。中国与日韩船企空船重量差距普遍在5%-10%之间，除部分散货船型外，这个差距近十年未得到有效改善。2017年，大宇造船海洋交付的超大型油船（VLCC）空船重量约为42600吨，中国某船企约为46100吨，相差3500吨（8%）；现代尾浦MR型成品油船约为10400吨，中国某船企约为11500吨，相差1100吨（11%）。钢板价格按5000元/吨计算，单船仅钢材成本分别相差1750万元和550万元。2017年中国船企交付的船舶用钢量超过1000万吨，若空船重量整体下降5%，可节省材料和加工成本达50亿元，而2017年中国造船企业营业利润总和远低于50亿元。

持续推进结构优化是日韩船企空船重量低的主要原因。例如，大宇造船海洋空船重量优势明显的主要原因是该公司一直在推进船舶结构优化（标准化和轻量化），这已经是其设计人员日常工作的一部分。2004年，大宇造船海洋提出对VLCC进行结构重量下降10%、结构件个数减少20%的目标，期间平均每两年该公司会对不同船型提出一次整体优化要求，每年还会有多次局部优化要求。2016年年末，大宇造船海洋对VLCC进行了结构优化，空船重量进一步减少2%，该船型成为大宇造船海洋近期接单的标准船型。

降低空船重量关键在基本设计。以油船为例，通常船体结构重量约占空船重量的70-80%（VLCC可达90%），船体结构优化80%以上在基本设计阶段决定（其中GA/MA/T&S决定50%以上，Hull Key plan阶段决定30%以上），详细设计阶段优化空间不足10%，生产设计阶段几乎没有优化空间。因此，如果在基本设计阶段没有考虑结构优化，无论详细设计阶段如何努力，整个空船重量的下降空间也不过1%。据韩国一位主导过多型船体结构优化的设计人员分析，在保证相同强度的情况下，中国船企船体结构部分有10%-20%的优化空间，基于原有设计图纸，每一型船的结构优化通常需要耗时3-4个月。

船体结构优化可为船企带来众多直接经济效益。一是节省钢材和加工成本，缩短相应建造周期；二是节省相关结构品质检测（NDT）费用；三是可提高标准化程度和钢材利用率；四是可提升单位生产效率实现整体性降本增效；五是提高船厂的设计能力与送审应对能力。

中国船企空船重量下降难的主要原因为何？保证结构强度降低空船重量并非卡脖子技术，只要船企有意愿、明确优化目标以及设计人员经验丰富，优化工作并非难事。但多年未能解决主要有三方面原因。一是基本设计能力主要集中在设计院所，院所对船企生产特性掌握不够，优化动力不强；二是船企基本设计能力成型较晚，优化经验不足；三是所有设计环节设计人员余量留得过多。

在原材料价格上涨的巨大压力下，船舶结构轻量化是降本增效最有效的手段之一，涉及部门少，优化周期短，成效也十分显著。一旦形成能力，可以根据船企实际生产情况持续优化，进一步做到设计简易化、生产便利化。

在此建议船企借助船舶工业全面对外开放的政策机遇，积极开展国际合作提升能力，以点带面推动中国船舶工业高质量发展。

船市观察

本文图片由本报资料室提供

长江下游芜裕河段航道整治工程施工监理招标公告

（招标编号：HBT-15180021-182501）

1. 招标条件

本招标项目长江下游芜裕河段航道整治工程已由交通运输部以交水函[2018]494号批准建设，项目业主为长江航道局，建设资金来自国拨资金，出资比例为100%，招标人为长江航道局，项目已具备招标条件，现对该项目的施工监理进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围

2.1 项目概况：本期工程整治范围为芜裕河段，上起山西咀，下迄东梁山，长约24公里。主要内容包括：在曹姑洲心滩左缘新建2条护底带，长度为326米和554米；在曹姑洲与陈家洲间串沟内建设2道护底带，长度为962米和1186米；建设曹姑洲心滩头部及左缘护岸2062米（不包含过渡段，下同）、曹姑洲头部及右侧护岸963米、陈家洲右侧护岸2890米。配套建设整治建筑物专用标12座。

2.2 计划建设工期：36个月，其中施工工期：24个月，试运行期：12个月。

2.3 招标范围：长江下游芜裕河段航道整治工程施工监理（含建设期维护）。

2.4 施工监理标段划分及其监理服务期：本项目施工期监理划分为一个标段，缺陷责任监理服务期12个月，监理服务期约48个月（从签订合同之日至工程竣工验收，含缺陷责任期），所有建设内容采用同步监理。

3. 投标人资格要求

3.1 资质要求：投标人应具备交通行政主管部门核发的水运工程监理企业甲级资质证书，在2015年至2018年内应具有类似工程的监理业绩，并在人员、试验检测仪器设备方面具有相应的监理能力。

3.2 总监理工程师要求：应持有交通运输部颁发的水运监理工程师证书且具备高级工程师职称，至少有5年以上水运工程监理经历，能保证在工地时间每月不少于22天，岗位登记工作单位为其投标单位，且不得在其它未交工验收项目中任职。

3.3 本次招标接受联合体投标。联合体投标的，联合体各方均应具备上述资质条件，联合体所有成员不得超过2家。

3.4 资格审查方式：资格后审。

4. 招标文件的获取

4.1 凡有意参加本项目投标的投标人，请于2018年8月24日至2018年8月30日在武汉市公共资源交易平台上报名后，每天上午8:30时至12:00时、下午14:00时至16:30时（北京时间，下同），到湖北省招标股份有限公司5031室（武汉市武昌区中北路108号兴业银行大厦五层），并持法人营业执照（副本）复印件、资质证书（副本）复印件一套（复印件应加盖单位公章）及单位介绍信、经办人身份证购买招标文件。

4.2 招标文件每套售价1000元，逾期不售，售后不退。

4.3 邮购招标文件的，招标人在收到第4.1条所列证书复印件（加盖公章）、单位介绍信和邮购款后3日内寄出。

5. 投标文件的递交

5.1 投标文件递交的截止时间为2018年9月13日9:00时，地点：武汉市公共资源交易中心确定的开标室（武汉市民之家江岸区金桥大道117号）。

5.2 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按照招标文件要求密封的投标文件，招标人将予以拒收。

6. 发布公告的媒介

本次招标公告同时在交通运输部长江航务管理局政务网（www.cjhy.gov.cn）、长江航道局网站(www.cjhdj.com.cn)、中国水运报、武汉市公共资源交易平台（www.jy.whzbtb.com）、中国招标投标公共服务平台（www.cebpubservice.com）上发布。

7. 投标人登记

按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》有关规定执行。

8. 联系方式

招 标 人：长江航道局
地　　址：湖北省武汉市解放公园路16号
邮政编码：430010
联 系 人：李荣彬
电　　话：027-82763625
招标代理机构：湖北省招标股份有限公司
地　　址：武汉市武昌区中北路108号兴业银行大厦五层
邮政编码：430077
联 系 人：程毅、龙琳、杨洵
电　　话：027-87273536
传　　真：027-87273661
电子信箱：hbt_chengyi@zonaland.cn
开 户 行：招商银行武汉分行水果湖支行
银行账号：127905433810603

日期：2018年8月24日

长江下游芜裕河段航道整治工程施工招标公告

（招标编号：HBT-15180021-182500）

1. 招标条件

本招标项目长江下游芜裕河段航道整治工程已由交通运输部以交水函[2018]494号批准建设，项目业主为长江航道局，建设资金来自国拨资金，招标人为长江航道局，招标代理机构为湖北省招标股份有限公司。项目已具备招标条件，现对该项目的施工进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围

2.1 项目概况：本期工程整治范围为芜裕河段，上起山西咀，下迄东梁山，长约24公里。主要内容包括：在曹姑洲心滩左缘新建2条护底带，长度为326米和554米；在曹姑洲与陈家洲间串沟内建设2道护底带，长度为962米和1186米；建设曹姑洲心滩头部及左缘护岸2062米（不包含过渡段，下同）、曹姑洲头部及右侧护岸963米、陈家洲右侧护岸2890米。配套建设整治建筑物专用标12座。本项目的建设期维护工程。

2.2 招标范围：上述工程的施工招标。

3. 投标人资格要求

3.1 本次招标采取资格后审，应满足：

（1）资质条件：具有港口与航道工程施工总承包或航道工程专业承包一级及以上施工资质，具有有效的安全生产许可证；投标人至少投入2艘40米沉排船，在人员、设备、资金等方面具备承担本工程施工的能力。

（2）财务要求：企业财务状况良好，近3年（2015-2017年度）无亏损并提供经审计的财务报表。

（3）业绩要求：企业近5年须承担过下列工程施工，工程质量合格：沿海5万吨级以上或单项合同额2亿元以上航道工程；或内河1000吨级以上或单项合同额1亿元以上的航道工程。

（4）信誉要求：未被最高人民法院在“信用中国”网站（www.creditchina.gov.cn）或各级信用信息共享平台中列入失信被执行人名单。

（5）项目经理资格：港口与航道工程专业一级注册建造师资质，具有航道工程等类似工程经历。

3.2 本次招标不接受联合体投标。

4. 招标文件的获取

4.1 凡有意参加本项目投标的投标人，请于2018年8月24日至2018年8月30日在武汉市公共资源交易平台上报名后，每天上午8:30时至12:00时、下午14:00时至16:30时（北京时间，下同），到湖北省招标股份有限公司5031室（武汉市武昌区中北路108号兴业银行大厦五层），并持法人营业执照（副本）复印件、资质证书（副本）复印件一套（复印件应加盖单位公章）及单位介绍信、经办人身份证购买招标文件。

4.2 招标文件每套售价1000.00元，逾期不售，售后不退。

4.3 邮购招标文件的，招标代理机构在收到单位介绍信和邮购款后2日内寄送。只接受投标人单位账户汇款，汇款注明①招标文件费、②招标编号，并同时将①介绍信、②电汇底单扫描件发送至招标代理电子邮箱以便及时查对。

5. 投标文件的递交

5.1 投标文件递交的截止时间为2018年9月13日9:00时，地点：武汉市公共资源交易中心确定的开标室（武汉市民之家江岸区金桥大道117号）。

5.2 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按照招标文件要求密封的投标文件，招标人将予以拒收。

6. 发布公告的媒介

本次招标公告同时在交通运输部长江航务管理局政务网（www.cjhy.gov.cn）、长江航道局网站(www.cjhdj.com.cn)、中国水运报、武汉市公共资源交易平台（www.jy.whzbtb.com）、中国招标投标公共服务平台（www.cebpubservice.com）上发布。

7. 投标人登记

按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》有关规定执行。

8. 联系方式

招 标 人：长江航道局
地　　址：湖北省武汉市解放公园路16号
邮政编码：430010
联 系 人：李荣彬
电　　话：027-82763625

招标代理机构：湖北省招标股份有限公司
地　　址：武汉市武昌区中北路108号兴业银行大厦五层
邮政编码：430077
联 系 人：程毅、龙琳、杨洵
电　　话：027-87273536
传　　真：027-87273661
电子信箱：hbt_chengyi@zonaland.cn
开 户 行：招商银行武汉分行水果湖支行
银行账号：127905433810603

日期：2018年8月24日