



逆风而行 福建民营船厂的生存之道

□ 全媒体记者 吴竹韵 通讯员 高心如 文/图

当下,正值休渔期,各类捕捞渔船、渔业加工船、冷藏运输船等在沿海沿江民营船舶企业进行维修保养,福建众多民营船舶企业船台、码头、船坞、平台均排着满满的各类渔业船舶。

在过去的几年里,船舶市场处十分疲软的阶段,福建作为渔业大省,各民营船厂是如何生存的?对此,记者采访了福建民营船厂。

吃苦耐劳 艰难起步

不经冬寒,不知春暖。

在福建的福鼎、福安、罗源、连江、福州、平潭、厦门、漳州、龙海、漳浦、东山等沿海、沿江地区,人们主要以江海为生,自然形成了从闽东到闽南的民营船企工业走廊。第一代民营船舶企业经营者们借着“天资”,亲自选址征地、挥动双手挖船坞、带头整修场地建船台、货比三家抓采购、精打细算筹资金、千方百计接业务……经过一番打拼,终于为福建船舶工业发展与壮大打下了坚实基础。

“当年福建瀚海船业有限公司创建者王进建在建造船坞过程中,曾数十个月一直扎根在工地上,夏天晒脱几层皮,冬天吹裂一片皮,有时工人都休息了,他却不顾年事已高仍在工地上忙碌着,一点也看不出老板的样子。”福建省船舶出口基地商会会长肖荣向记者介绍道,“还有福建立新船舶工程有限公司董事长

陈甫敬,在企业初创遇到困难时,口袋里仅有200元钱,在放弃船厂和继续投资中,他毅然决定带领一家人勒紧裤腰带,过着省吃俭用的苦日子,硬将仅有的200元钱再投入到创业中,正是这种宁可自己一家人吃苦,也要把企业救起来的的企业家精神,才有如今公司年创产值高达几个亿的好局面……像这样的例子数不胜数。”

最终,第一代的民营船舶企业经营者,用辛勤的汗水与奋力拼搏的精神赚得了民营船企的“第一桶金”,创下工业总产值99.52亿元,完成新船建造340艘,实现销售收入71.51亿元,承修中外各类船舶2787艘并创产值34.86亿元,全年实现利润1.21亿元。也正是因为有了这样一大批能吃苦耐劳、甘于奉献的“带头人”,福建民营船厂的“星星之火”开始逐步扩大……

灵活创新 抱团取暖

除了润物无声的精神灌溉,灵活创新更是乘风破浪、扬帆奋进的“动力之帆”。

由于福建民营船舶企业与其他民营企业(指船东、配套企业、原材料供应等)不仅企业性质相同,而且在经营风格、管理方式、运作习惯、市场理念、工作作风、重大决策等方面都有着相似点,于是“民营合作”的运营模式应运而生。

记者了解到,福建有30多家民营船舶企业的订单全部来自民营企业与个体户,而且呈现订单批量大、船型规格多、合作持续时间长的格局。

“一个人走路或许可以走得很快,但一群人走路却可以走得更远。我们企业也这样,各会员企业为壮大自身实力、取长补短,不自觉地便凝聚成一团,互相帮助,先进带动,共同渡过困难时期。”福建龙海市船舶工业同业公会会长、福建国安船业有限公司总经理吴连富说。

据业界人士透露,通过“民营合作”,他们在合同洽谈中省去了招投标、上级审核批准与时间等待等环节,将前期合同谈判时间尽量缩短,给建造留有足够时间,以便确保产品质量与交船时间。一般情况下可

以实现当年合同签约、当年顺利建造、当年成功交付,项目合作实现时间短、建造快、质量优、交付好的目标,这就是“民营合作”所追求的终极目标,也是能够长久顺利合作的保证。

另外,福建民营船舶企业通过采取灵活的合作方式,更加便利了双方达成共识、促成合作。

比如,船舶设计可以委托民营设计院设计,再由船检负责审图;可以按照技术要求,由船东自行采购符合技术规范的原材料与相应配套的设备;可以由船企提供场地与设施进行双方合作建造新船;可以委托专业的技术监理公司对船舶建造质量进行技术监理;可以十分人性化地确定合同款项的支付方式与时间;可以应船东要求举行新船开工、船舶下水、新船交付的各种仪式或活动;可以承诺做好一切交船准备,只要船东拧个包就可以接船启航等。

“民营合作”的方式,个性化的服务,使得双民间的合作优势发挥的更加充分、领域更加广阔、时间更加持久、积累起来的经验更加丰富,也更有利于民营船舶企业进一步做大、做优、做强。



休渔期连江黄岐半岛各类渔船。



龙海船企休渔期修船现场一角。



停泊在锚地的渔船。

独树一帜 用活资金

资金对于民营船舶企业的生存与发展是极其重要的,如何在资金有限的情况下运营好企业,是民营船舶企业经营者的一门“艺术”。

在闽南经济较发达地区的民营船舶企业主张“三思而后行”,努力将“科学决策、理性投资”摆上企业重要议事日程,将有限的资金发挥更大作用,努力实现保值增值的经营目标。

例如,一些经营者利用自己的钱,去购买“僵尸企业”的吊车、行车、轨道、排车、玻璃钢船模、加工机床等,以此来补齐自己的“短板”,达到既省钱又能提升企业造船能力的目的。

“国安船业在面对当前船舶市场低迷,特别在保本经营或微利经营的状态下,企业降本减负是十分关键的一项工作。”龙海市船舶工业同业公会秘书长李亚溪告诉记者,用好自己有限的资金十分重要,要尽量降低财务成本,压缩非生产性开支,将资金牢牢掌握在经营者手中;在物资材料采购方面,实施货比三家、减少库存、争取零库存;在基础建设上,采取先当后长远的原则,尤其要控制好适度规模;做好应收账款工作,一般一艘船账款数额较大,早一天收回

账款,就可以为企业发挥很大作用;发挥企业信誉度的作用,有时可以与长期合作企业实行“还旧欠新”,以缓解企业资金压力。这些举措,在福建民营船舶企业中也常常见。

据介绍,龙海市70%以上的民营船舶企业没有向金融机构贷款,从某种意义上讲,这些民营船舶企业具有了一定的资本积累,有能力将企业经营好。众所周知,企业若向金融机构贷款,但因船舶建造周期较长,其间会因为原材料、钢材、设备、电器、电缆、配套机械价格与劳务费的变化,给还贷带来许多不确定因素,自然给企业经营造成还本付息的双重压力。

当然,民营船企有时也会有“多余的钱”,一时派不上用处,经营者就会将其用于正规的理财,争取利润最大化。

船舶交易市场周评(6月5日至6月12日)

超灵便型货船价涨 成品油轮船价反弹

□ 谭朝阳

6月12日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为843.74点,环比上涨1.11%。其中,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内陆散货船价综合指数分别上涨0.37%、1.89%、0.60%、1.77%。

澳洲丹皮尔和巴西淡水河谷铁矿石货盘增多,南美粮食货盘减少,东南亚煤炭、镍矿和铝土矿货盘不足,国际干散货船即期运价分船型有涨有跌,BDI指数收于1125点(周一),环比上涨0.27%,二手散货船价以涨为主。本期,5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT-1232万美元,环比微跌0.11%;57000DWT-1681万美元,环比上涨6.63%;75000DWT-1796万美元,环比上涨0.13%;170000DWT-3069万美元,环比上涨0.85%。当前,铁矿石货盘持续增加,煤炭和粮食等其他货盘增幅有限,海岬型和灵便型散货船租金上涨,巴拿马型和超灵便型散货船运价、租金微跌,预计二手散货船价格短期分化盘整。本期,二手散货船市场成交量大幅萎缩,共计成交7艘(环比减少15艘),总运力43.83万DWT,成交金额8900万美元,平均船龄9.43年。

美联储鸽派倾向加大,中国商务部和墨西哥对美国贸易摩擦的强硬措辞有所放松,全球对贸易战担忧似乎有所缓解,同时俄罗斯在内的OPEC+产油国有望延长减产,原油供应过剩问题或有缓和,原油价格适度回升。布伦特原油期货收于62.75美元/桶(周二),环比上涨1.24%。原油轮运价小

幅下滑,成品油轮运价平稳波动,二手国际油轮船价涨多跌少。本期,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT-2230万美元,环比上涨2.55%;74000DWT-2264万美元,环比上涨0.08%;105000DWT-3238万美元,环比上涨0.17%;158000DWT-4234万美元,环比下跌0.68%;300000DWT-6246万美元,环比下跌0.74%。当前,国际原油和成品油即期运价平稳波动,油轮1年期租费率反弹后企稳,预计二手油轮价格短期小幅震荡。本期,二手国际油轮成交增加,共计成交15艘(环比增加5艘),总运力190.21万DWT,成交金额50035万美元,平均船龄8.6年。

国内火电厂库存充裕且日均耗煤较低,煤炭补库积极性不足;铁矿石价格远超同期钢价涨幅,铁矿石运输需求增长受限;非洲猪瘟和进口粮食冲击国内粮食市场,下游贸易商采购节奏放缓;沿海散货运价整体在阶段性低位震荡,二手沿海散货船价格涨跌互现。本期,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT-152万人民币,环比增加5艘;5000DWT-793万人民币,环比下跌0.81%。

内河散货运输市场维持平稳,二手散货船价格涨多跌少。本期,5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:5000DWT-50万人民币,环比上涨0.72%;10000DWT-95万人民币,环比下跌1.10%;20000DWT-198万人民币,环比上涨4.67%;30000DWT-295万人民币,环比上涨2.58%。

本报讯(通讯员何宝新钱平)近日,全球首制通用型海上浮式生产储油船(FPSO)在中国船舶工业集团有限公司所属上海外高桥造船有限公司顺利出坞。该船的出坞,标志着这一通用型的独创船型从概念走向现实,也预示着世界FPSO领域开发、设计和建造进入了一个全新的时代。

这艘FAST4WARD FPSO采用独创的“通用型”设计概念,储油能力达200万桶,其总长333米,型宽60米,型深32.80米,排水量达46万吨,是当今世界全球首制通用型海上浮式生产储油装置,可满足西非和巴西等广泛海洋环境条件,不仅适用于全球各个海域的油气开发作业,而且大幅降低业主运营成本,将引领世界FPSO的发展新潮流。

据悉,5月16日,该船上层建筑(生活楼)总段顺利吊装,创下了中国造船企业坞内成功吊装最大尺寸最大、吨位最重的FPSO上层建筑新纪录。

目前,第二艘船正在建造之中,而当天出坞的首制船计划将于今年年底之前命名交付。

全球首制通用型海上浮式生产储油船在外高桥出坞

据悉,5月16日,该船上层建筑(生活楼)总段顺利吊装,创下了中国造船企业坞内成功吊装最大尺寸最大、吨位最重的FPSO上层建筑新纪录。

目前,第二艘船正在建造之中,而当天出坞的首制船计划将于今年年底之前命名交付。

据悉,5月16日,该船上层建筑(生活楼)总段顺利吊装,创下了中国造船企业坞内成功吊装最大尺寸最大、吨位最重的FPSO上层建筑新纪录。

目前,第二艘船正在建造之中,而当天出坞的首制船计划将于今年年底之前命名交付。

据悉,5月16日,该船上层建筑(生活楼)总段顺利吊装,创下了中国造船企业坞内成功吊装最大尺寸最大、吨位最重的FPSO上层建筑新纪录。

目前,第二艘船正在建造之中,而当天出坞的首制船计划将于今年年底之前命名交付。

据悉,5月16日,该船上层建筑(生活楼)总段顺利吊装,创下了中国造船企业坞内成功吊装最大尺寸最大、吨位最重的FPSO上层建筑新纪录。

目前,第二艘船正在建造之中,而当天出坞的首制船计划将于今年年底之前命名交付。



通用型海上浮式生产储油船。王胤 摄

中集来福士“仙境烟台”号钻井平台启航

本报讯(全媒体记者杨瑾通讯员周迎颖)6月12日,中集来福士设计建造的一座极地恶劣海域半潜式钻井平台“仙境烟台”从烟台启航,前往挪威北海,执行今年3月中集来福士与Neptune签订的钻井服务合同。

今年3月,中集来福士携手挪威知名钻井服务承包商Odfjell,与国际石油和天然气勘探及生产公司Nep-

tune签订钻井服务合同,包括6口井确定租约以及另外10口井备选租约,由“仙境烟台”号执行该合同。

据悉,“仙境烟台”号是一座第六代、适用于极地恶劣海域的半潜式钻井平台,是中集来福士在CO-SL系列、“蓝鲸”系列之外的又一系列产品。该平台采用GM4-D设计,基础设计由中集来福士和挪威Global Maritime公司共同完

成,中集来福士拥有80%的自主知识产权,完成全部详细设计和施工设计,共实现11项重大技术突破和114项优化改进,将平台作业能力提升19%。

平台总长106.75米,型宽73.7米,吃水能力21米,工作水深500米,钻井深度8000米;专为挪威大陆架和巴伦支海域设计,装备NOV最新设计的井架系统,设计

服务温度为零下20度,满足冰级要求;配置DP3动力定位系统和8点系泊系统;平台所有外围一类安全设备,均增加了电伴热或防风墙等防风措施;钻井区域大面积安装了防风墙,保证平台能够在严寒环境下正常作业。平台满足全球最严苛的Norsok(挪威石油工业技术法规)标准,入级挪威船级社。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。

据悉,这批豪华客滚船总长229.5米,型宽32米,拥有536间舱室,可容纳2500人,货舱车道长度达3765米,服务航速约23.5节,入级意大利船级社(RINA),拥有一系列节能环保特性,包括采用废热回收系统并预留以LNG作燃料动力。新船不仅将成为有史以来全球建造的最大客滚船,其舒适度和科技含量也独一无二,将成为业界的全新标杆。