

造船业能否在低迷中谋求新发展?

□ 丛簇

近日,中国船舶工业行业协会发布2019年上半年船舶工业经济运行情况,文章中提到,我国造船完工量保持增长,承接新船订单和手持船舶订单同比下降。“融资难”“接单难”等问题没有缓解,船舶工业平稳健康发展仍面临较大挑战。



集装箱船。



停靠在港口的船舶。本文图片由本报资料室提供

形势不容乐观

能在不断地退出。曾经在世界范围内扩张的STX造船海洋如今只有韩国镇海一家船企仍在运营;当初号称中国第一民营船企的熔盛重工已被业界遗忘;大宇曼加尼亚船厂已淡出业界的视野。市场环境的长期恶劣,导致中国的“白名单”船企接连破产,自2013年开始实施的船企“白名单”制

度,不得不于2019年4月2日起被正式废止。如今,产能的退出仍在持续。2019年,法院启动对克罗地亚Uljanik船厂的破产程序;韩进重工(苏比克)申请当地法院接管;韩国城东造船三度出售告失败后或走入破产清算程序。在国内,南通华凯重工被债权

人申请破产清算;中海重工附属企业南通华凯重工进入破产清算阶段;冠海造船连同冠海海运被批准破产清算(冠海海运曾是福建省规模最大的海上运输企业,运力规模曾居中国航运企业第6位,冠海造船随之显赫一时。)已经破产或进入破产重整阶段的船企或可列举,陷入经营困境的船企依然众多,许多船企无船可造,也有部分船企尚有数艘甚至超10艘5年前承接的在建船舶被迫“晒太阳”……

国际船企破产潮持续

克)已经在当地法院申请法院接管。韩进重工(苏比克)曾经是辉煌的船企,2006年以来成功交付123艘船舶,包括当时全球最大的20600TEU型船以及菲律宾建造的首艘VLCC。凭借韩进重工(苏比克)骄人业绩,菲律宾曾成功跻身全球第五大造船经济体,仅次于中国、韩国、日本和欧盟。

5月13日,经过两度推迟,克罗地亚当地商业法院启动了对Uljanik船厂的破产程序。Uljanik船厂是克罗地亚船舶工业的脊梁——Uljanik集团旗下的主要船企。Uljanik集团旗下陷入困境的3.Maj船厂本寄望于船企重组,但从新近迹象来看后者或不会接收。那么,对3.Maj船厂乃至Uljanik集团的破产程序或将启

动,曾经的全球第三大造船国或会“终结”。

6月13日,韩国城东造船经历了自2018年10月挂牌出售以来,第三次出售失败,由于迟迟未能找到合适的买家,由法院接管的韩国城东造船或将破产清算。韩国城东造船是韩国主要的中型船企之一,2004年进入造船市场,手持订单量曾经一度排名全球前十。

国内不少企业陷入困境

程有15艘早年下单订造的辅助船舶在建,但是,该船企近年只在2018年7月和2019年4月各交付1艘船舶,处于半“僵”状态;广东粤新海洋工程曾交付156艘船舶,目前有19艘早年下单船舶在订单录中,2019年无交付业绩(2018年交付5艘,2017年交付3艘),其官网2015年11月27日发布最后1条企业新闻,题为《热烈祝贺我司获评“广东省级企业技术中心”》;广新海事重工有15艘早年下单船舶在建,其中12艘的船东是其自身,该船企2018年交付2艘船舶,2019年前4月曾交付4艘船舶。官网之前

持续活跃,但4月26日后不再发布任何消息。

当然,或许可以说海工辅助船建造领域近年尤其困难,但是那些专注于干散货船建造的船企怎么样呢?在支线集装箱船领域已经做到专家级别的欧华造船还在吗?有没有承建汽车运输船的船企退出的?那些承建油轮和化学品船的船企盈利能力又如何呢?是的,每家船企都有陷入困境的多重原因,但一个根本的共性原因,仍是长期恶劣的市场环境。

客观外部环境如此,即使此种

状态中短期难以改善,船企也须在低迷中谋求新发展。相关人士建议,市场需求发生结构性转变,LNG船等高附加值船舶市场潜力大,船企可斟酌各自优势布局。针对新船造价低廉,建造人力成本高的问题,船企一方面应在外包工队伍管理上着意创新,另一方面则需立足长远通过自动化、数字化乃至智能化技术提升生产效率。

船舶制造业是一个古老的行业,相信通过造船人的持续努力,全球造船业将摆脱颓势,去寒回暖向好发展。



浙江六横打造国际绿色修造船岛

式启动。世界修船看中国,中国修船看舟山,舟山修船看六横。近年来,面对严峻的国际航运形势和船舶行业转型升级的困境,六横找准绿色修造船这一突破口,加快推进供给侧结构性改革,推进绿色修船标准实施,支持企业向高技术、高附加值船舶进发,向大型集装箱船、大型特种船舶、国际豪华邮轮修理领域进发。

据介绍,六横船舶修造业顶住了压力,实现了逆势上扬,借中远、

鑫亚、龙山3家世界排名前10的船企之力,实现常年外轮修理量800艘左右,稳占中国外轮修理市场20%的份额。

而六横打造国际绿色修造船岛,将继续做强“大船舶”文章。在巩固现有船舶产业的基础上,全面推进绿色修造船岛标准体系实施,大力推动船舶修造业往绿色、生态、环保方向发展;导入国际知名船配企业,谋划建设船配产业园,不断拉长拉粗船配产业链;积极谋划国际船员供应中心、国际船舶物

料外供配送中心、国际船舶不停航交易中心,推动六横船舶修造业提质增效,将六横打造成全世界各种船型、吨位都能修造,各种关键船舶配件都能保税供应维修的国际知名的绿色修造船基地。

“通过国际绿色修造船岛的打造,使六横船舶修造业产能进一步释放,修船能力进一步提升,以期实现1500艘的年年外轮修理量,抢占全国外轮修理的半壁江山,进一步稳固六横国际知名外轮修造基地的地位。”六横管委会相关负责人说。

江龙船艇开工建造 陆岛海域交通应急和海洋执法船

本报讯(通讯员周毅毅)8月9日上午,珠海市交通运输局、珠海市应急管理局“陆岛海域交通应急和海洋执法船”开工仪式在江龙船艇科技园举行。

据了解,本次项目船艇为钢铝复合结构,总长55米,型宽7.6米,最大航速可达28节,可抗8级大风,具有机动性强,航速高,抗风浪、抗碰撞能力强,信息系统总成与自动化程度高等优势,建成后将是珠海目前最大吨位的应急工作船。

珠海市应急管理局副局长刘伟表示,作为珠江口西岸核心城市和粤港澳大湾区的重要组成部分,珠海海域辽阔,水上交通安全是经济

发展的重要一环。两艘55米陆岛海域交通应急和海洋执法船的建造及投用,将进一步提升珠海市水上专业应急救援及执法能力,可将应急救援力量延伸至整个珠海辖区海域。

据悉,本次项目是江龙船艇60米级超高速海洋执法船的经典成熟船型。江龙船艇此前为中国海警局建造的5艘同一级别的船型,先后承担了国内多次重要的海上公务执法任务。此次项目较前交付的60米级超高速海洋执法船,在设计、建造工艺、内装、信息化水平等方面将会有更进一步的优化和提升。



8月中旬,福建东南造船有限公司根据生产经营形势的需要,预建立两个生产基地(本部基地与连江基地),形成资源设施与团队优势互补的新格局,共同承担建造11000吨级油化船、14500吨级油轮、9000吨级油轮、22500吨级散货船,共计12艘,其中10艘为出口船,2艘为国内船,当前两个基地生产有条不紊推进。图为建造中的出口船。

高心如 摄

二手船市场涨跌互现

7月份,国内二手船市场总成交艘数、和总成交金额小幅萎缩,平均吨位有所增加;国内新造船市场除VLCC油轮与2750TEU型集装箱船造价下跌外,其他船型订单价格维持稳定;拆船市场表现疲软,价格震荡走弱。

7月份,国内散货船价格涨跌互现,油轮价格上涨,二手船市场总成交艘数、和总成交金额小幅萎缩,平均吨位有所增加。

7月份,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为852.22点,环比上涨1.71%。

从中国船舶交易信息平台统计:国内二手船市场共成交458艘。其中,干散(杂)货船340艘,油轮14艘,集装箱船2艘,多用途船31艘,驳船5艘,滚装船2艘,工程/工作船6艘,拖轮3艘,其他船型25艘。各船舶交易服务机构成交金额按月度统计,本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司32411万元人民币;芜湖市长江船舶交易市场20492万元人民币;扬州长江船舶交易服务有限公司8182万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司140艘;芜湖市长江船舶交易市场83艘;嘉兴市安通船舶交易有限公司40艘。

7月份,前半月煤炭运输需求惨淡,沿海散运市场货少船多、运价连跌,后半月内外贸兼营船舶转战国际市场,可用运力减少,运价止跌回升,二手沿海散货船价格走势各异,大船价跌,小船价涨。内河建材运输需求尚可,特别是内河散货船跨区域抢运海砂航程加长,运价上涨,内河散货船价格以涨为主。受国际原油价格上涨影响,国内成品油看涨预期浓厚,货盘增加,加上上下游部分港口油船压港,成品油轮运力略显紧张,运价迎来较好涨幅,二手成品油轮船价小幅上涨。

7月份,国内散货船成交艘数有所减少,成交船舶平均吨位小幅增加,二手油轮成交依旧稀少。其中,内河散货船共计成交333艘,68.85万DWT,6.05亿元人民币,平均船龄8.87年;沿海散货船共计成交7艘,3.57万DWT,4146万元人民币,平均船龄8.04年;内河油轮共计成交12艘,14061DWT,1580万元人民币,平均船龄13.42年。

当前,中美贸易摩擦仍在继续,国内经济贸易形势较为严峻,沿海煤炭和非煤货种运输需求疲弱,预计8月份沿海散货船价格短期稳中看跌。高温季节节矿、基建和企业用油增加,中石油为完成下游供给任务正集中出货,成品油轮运价上涨,预计8月份二手油轮价格或稳中看涨。

新造船市场总体平稳

7月份,国内新造船市场VLCC油轮造价微跌0.5%左右,2750TEU型集装箱船造价下跌4%左右,其他船型订单价格维持稳定。据统计,VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿美拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、16万M3型LNG船、13000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船,本月平均订造价格分别为7863万美元、5228万美元、4123万美元、3103万美元、4335万美元、2380万美元、2210万美元、2040万美元、6035万美元、15768万美元、9467万美元、2843万美元。本月,BDI指数一路狂飙至2191点(7月22日为最近4年来最高点),部分媒体和航运人士认为航运市场如期大涨,基本面虽强,后市将继续看好。但笔者认为此仅为航运业基钦周期(3-4年)中的一个波峰,“淡水河谷的矿砂集中发货和部分船舶集中安装脱硫塔”是造成本次繁荣阶段的主要因素,中美贸易战以及全球经济明显增加的下行压力,将带来后面基钦周期的衰退和萧条两个阶段。同时,二手船市场表现疲软,并未跟着BDI上涨,上海航运交易所发布的7月份二手国际油轮和国际散货船价格亦是环比下跌,可见全球航运市场并未真正好转,预计8月份新造船订单价格或小幅回跌。

7月份,国内造船厂新增油轮、化学品船订单量增加,集装箱船未见下单量。据统计,本月,国内船厂新增订单量共计38艘(环比增加12艘),分船型统计,散货船8艘(260万DWT)、油轮8艘(116万DWT)、化学品船9艘(22.36万DWT)、客船4艘(1592客位)、拖轮2艘(8000马力),CNG船4艘(38.4立方米),绞吸式挖泥船1艘,客渡船2艘。

拆船市场“跌跌不休”

7月份,国内成品钢材表现疲软,市场销量表现不佳,价格上涨乏力,现货螺纹钢月平均价格4003元/吨,环比上涨1.52%;国内造船钢板(10mm)出厂价似乎到了阶段性高位,缓步小幅下调,月平均价格4541元/吨,环比下跌1.73%。国内铁矿石价格高企,对于废钢价格尚有支撑,南方梅雨季节雨水不断,废钢运输受阻,部分钢厂废钢库存不足,只能提价采购,但到货量依旧一般,重废月平均收购价格2275元/吨,环比上涨1.11%。

当前,高温天气持续,成材处于销售淡季,价格震荡下跌,钢厂利润回吐,铁矿石成本与废钢之间的差价缩窄,部分钢厂废钢收购价格持续下跌,预计短期废钢市场或弱势运行。

长江航运通信网本地接入系统工程 (重庆宜昌武汉岳阳城域网升级改造) 设计招标公告

本招标项目已由交通运输部以交规划函【2019】326号文批准建设,项目业主长江通信管理局,建设资金来自交通运输部专项资金,招标代理机构为中国技术进出口集团有限公司,项目已具备招标条件,现对该项目的设计进行公开招标。

项目概况:传输设备、传输线路、配套系统和设备、网络管理系统、网络安全设备及电源设备。招标内容包含工程可立项批复所有建设内容的初步设计及概算编制、汇总、施工图设计、编制技术规格书(含工程量清单和控制价),提供工程施工过程中的后续服务及与设计相关的现场调研等。

设计周期:设计人于签订设计合同后,30天内须向招标人提交初步设计文件初稿并交招标人组织审查,初步设计审查完毕后10天内按上级主管部门审查要求提交修改后的正式初步设计文件。在初步设计通过交通运输部批复后根据甲方要求完成技术规格书的编制及施工图设计。设计服务期:自合同签订之日起至工程竣工验收合格为止。

投标人资格要求:投标人必须是依据中华人民共和国有关法律设立的,并在中华人民共和国正式注册的,具有独立法人资格的企业或公司;须具有水运行业(水上交通管理工程)专业设计甲级或电子通信广电行业专业设计甲级或工程设计综合资质甲级。

业绩要求:近三年至少有1个通信信息类工程的设计业绩。

财务要求:经营状况良好,近三年不得出现连续亏损。

人员配备要求:项目负责人:须具备通信与信息相关专业高级工程师资格,且近三年主持完成至少1个通信信息类工程的设计;项目技术负责人:须具备通信与信息相关专业高级工程师资格。

信誉要求:须书面承诺近三年未因信誉问题受到相关管理部门的正式处理(承诺内容详见招标文件)。另近三年未在“信用中国”被列为失信被执行人、重大税收违法案件当事人名单、政府采购严重违法失信行为记录名单。

本次招标不接受联合体投标。

招标公告内容详见中国招标投标公共服务平台、中国采购与招标网、武汉市公共资源交易平台、交通运输部长江航务管理局政府网及长江海事局网站。

项目报名时间:2019年8月14日至2019年8月20日

项目开标时间:2019年9月4日上午09:00

开标地点:武汉市建设工程交易中心开标室

招标人:长江通信管理局 联系人:张辉

电话:027-82767917

招标代理机构:中国技术进出口集团有限公司 联系人:王若奇 电话:010-63349113