

“南北合体”打造“全球第一船”

□ 程永华

11月26日,中国船舶集团有限公司(下称“中国船舶集团”)成立大会在北京举行。中国船舶集团由原中船重工(“北船”)和中船工业集团(“南船”)联合重组而成。业内认为,此次重组将助力双方整合庞大的造船产业链、共同开拓海外市场,打造名副其实的“全球第一船”。

据笔者了解,“南北船”的合并是2019年国企供给侧改革的重要事件,有助于推进我国装备制造、船舶、化工等领域企业的战略性重组,推动电力、有色金属、钢铁、海工装备、环保、免税品等领域专业化整合,并将为其他行业提供有益借鉴。

在中国船舶行业,中船工业集团与中船重工分别有着“南船”和“北船”之称。双方原为“兄弟”企业,都是在原中国船舶工业总公司(1982年5月组建)的基础上发展而来,并于1999年7月1日正式“分家”。中船重工是我国唯一能够自主设计与建造国产航母的企业集团,中船工业集团则聚集了一批实力雄厚的造船企业和船舶配套企业,包括江南造船集团、沪东中华造船厂等。

今年7月,南北船合并正式启幕。中船重工、中船工业集团旗下8家上市公司集体发布公告称,双方正筹划战略性重组。11月8日,经党中央、国务院批准,中国船舶集团注册成立,雷凡培任董事长、党组书记,杨金成任董事、总经理、党组副书记。中国船舶集团拥有科研院所、企业单位和上市公司147家,资产总额7900亿元,员工31万人。

据悉,中国船舶集团的未来定位主要为三方面:海军武器装备科研、设计、生产、试验、保障的主体力量;国内船舶工业发展的国家队、主力军;国有企业深化改革创新的引领者、参与者。

此次南北船相隔20年后的再度聚首,是双方企业和相关部门经过一番深思熟虑和充足准备后作出的战略性选择。

在此之前,在央企重组的浪潮下,市场上关于南北船合并早有传闻,并有一系列动向可循。在领导层面,中船集团与中船重

内部资产重组为重组铺路



广船国际生产场景。本报资料室供图

工完成了多次领导互调。在资本运作上,今年以来,南北船的内部资产重组更是动作频频。

2016年9月,时任国资委主任肖亚庆被问及南北船是否会合并时表示,“任何情况都可能发生。”

今年全国两会期间,肖亚庆则表示,要积极稳妥地推进装备制造、造船领域的战略性重组。

今年1月,中国动力推进发行普通股和可转换公司债券,以及支付现金等方式购买广瀚动力等8家标的公司少数股权,推进中船重工集团内部动力资产重组并优化资产结构。3月,中船科技宣布拟收购海鹰集团100%股权,并注入中船集团水声设备及海洋电子资产,将其变身为中船集团海洋科技资产上市平台。

同样在3月,“南船”党组书记、董事长雷凡培在集团总部会见了来访的“北船”党组书记、董事长胡问鸣一行,并就进一步扩大合作范围、促进优势互补,携手推动我国船舶工业实现高质量发展进行了深入交流并达成广泛共识,此举进一步强化了南北船的整合预期。

4月,中船防务发布公告称,中国船舶拟以其持有的沪东重机100%股权作为置出资产,与中船集团持有的江南造船股权的等值部分进行置换——这被视为“南船”内部资产的全面整合,意味着“南船”的资产重组思路转向按功能和专业进行分类整合。

重组减少同质化竞争

业内分析,此次南北船重组将有助于减少同质化竞争、进一步去产能、提高产业集中度、增强国际竞争力,加快推动中国造船业高质量发展。

经过二十年的发展,南北船均已成长为行业“巨无霸”,资产规模超过千亿元,是当之无愧的行业龙头。但不得不面对的另一个现实是,南北船面临着多重同业竞争。

根据中金公司发布的一份研报可以发现,中船集团在制度建设和市场能力上更加成熟,而中船重工的研发和配套能力更强。因此,两船合并重组对船舶行业去产能、产业结构优化升级具有重大意义。

国务院国资委研究中心研究员周丽莎表示,南北船合并的主要目的,是促进国有资本进一步向符合国家战略的重点行业、关键领域和优势企业集中。此次南北船的重组可实现多重效益,它不仅可以实现行业性重组,还可以推进船舶行业的专业化整合,从而提升产业竞争力。通过重组整合,可以深化两家企业内部改革和机制创新,优化双方业务、管理、技术、人才、市场资源等方面的资源配置,放大重组效能。

国金证券发布的研报认为,南北船战略性重组是优化国有资本布局的重要步伐,南北船战略性重组实现破局不仅有利于整个船舶行业,更可能带来外溢效应。

中国企业研究院首席研究员李锦表示,央企专业化重组是今年国企改革重点之一,南北船的成功合并将会起到重要的示范作用,未来有望扩散到包括电信、电力、石油、天然气、

铁路、民航等国企改革领域。今年央企重组主要是围绕经济布局和产业结构调整的需要进行,并通过战略性重组和专业性重组两大路径来推进。

按照国务院国资委的规划,2019年将深入推进整合融合,不断优化国有资本布局结构。积极稳妥推进装备制造、船舶、化工等领域企业战略性重组,持续推动电力、有色金属、钢铁、海工装备、环保、免税品等领域专业化整合。

同时,与船舶行业密切相关的海工装备领域,近期也在紧密推动资源整合。中国诚通官方信息显示,国海海工资产管理有限公司已于4月24日正式揭牌。笔者了解到,中国诚通、中国海油各持有国海海工25%股份,其余五家股东持股比例均为10%。成立国海海工是为发挥整体优势和专业优势,推动各方优质资源互补,提升我国在海工装备市场的话语权,确保海工资产的质量和增值,实现产业结构调整和布局优化。

业内人士表示,本轮央企合并重组主要采取三类方式。既有横向式的同业间合并:既包含央企间的“强强联合”型的合并重组,也包含“强并弱”型合并重组;也有纵向式的沿产业链上下游合并,或者利用资本运营公司进行跨行业的合并;还有一些共建共享型的新组建方式。

根据上述的重组思路,该轮央企重组将继续聚焦深化供给侧结构性改革,继续加大煤炭、电力、造船、化工、装备制造等行业去产能力度,实现产业有序发展。此外,还将通过研发资源的整合,加快突破一批关键核心技术。

加速中国造船智能化升级

业内人士称,新组建的中国船舶集团拥有我国最大的造船基地和最完整的船舶及配套产品研发能力,能够设计建造符合全球船级社规范、满足国际通用技术标准和安全公约要求的船舶海工装备,中船集团的成立将极大推进我国在智能船舶等关键领域的发展。

与智能汽车类似,智能船舶主要利用人工智能、物联网、通信、传感器等技术手段,通过收集并分析船舶定位、障碍物、航线状况及海洋环境等相关数据,实现船舶管理、运行、维护、运输等环节的智能化升级。在实现船舶全面智能化升级的背后,需要众多庞大而复杂的智能船舶技术系统予以支撑。

根据中国船级社《智能船舶规范》,智能船舶的智能模块分为智能航行、智能船体、智能机舱、智能能效管理、智能货物管理和智能集成平台六个部分,而信息感知技术、通信导航技术、能效控制技术、航线规划技术、状态监测与故障诊断技术、遇险预警救助技术、自主航行技术等七大技术在六大模块中发挥着重要作用。

要成功研发功能各异、种类多样的智能船舶技术系统和平台设施,必须高效集中利用船舶行业的专业化技术力量和优质资源着力攻坚,而此次南北船的合并对于我国智能船舶的发展必将起到极大的助推作用。

在智能时代背景下,船舶智能化与船舶制造智能化发展已然成为船舶制造与航运领域发展的必然趋势。工信部副部长辛国斌表示,目前我国造船效率只有世界先进水平的二分之一到三分之一,而要改变这一局面,智能制造将是一条重要途径。

对于相关造船企业而言,通过生产线自动化、智能化应用和改造,相应的工序生产效率能够显著提升,产品建造周期能够明显缩短;对于海运企业而言,智能船舶的投入能够有效节省人力成本投入,提高船舶运营效率与效益,提升企业的综合竞争力。

目前,世界各国对于智能船舶发展都十分重视,特别是一些行业主要玩家与传统造船大国。在智能船舶领域布局已久的罗罗公司不仅大力发展中小型无人驾驶船舶,同时也积极推动大型智能船舶的研发。

此前,罗罗公司与瑞典渡船等多家企业达成合作,一道研发船舶智能感知系统等关键技术,以此获取市场先机。

另外,作为造船大国的韩国对智能船舶的研究和实践也颇早。韩国现代重工与英特尔、SK航运、微软等企业合作,共同开发智能船舶,以此提高船舶安全系数,满足船舶市场的新需求,以及韩国在全球造船领域的领先地位和竞争实力。

反观自身,近年来中国在智能船舶领域同样取得了较大进展。早在2015年,中国船舶工业集团有限公司在其主办的智能船舶发展论坛上,就发布了一款以“海豚”命名的会“思考”的智能船舶,标志着我国建造的全球真正意义上的首艘智能船舶进入设计建造阶段。

2018年11月,由中国船舶工业集团所属上海外高桥造船有限公司为招商局能源运输股份有限公司量身订造的全球首艘40万吨智能超大型矿砂船“明远”号在上海正式命名交付。据悉,“明远号”是国家智能船舶1.0研发专项的首艘示范船,该船可以实现自动驾驶、自动避障,并

可以根据海洋气象情况等客观影响因素来自主选择最佳行驶航线。

值得一提的是,中国船舶工业集团有限公司正是此次“南北船”合并重组中的主角之一。

为了加快推进智能船舶的发展,我国政府层面也积极擘画行业发展蓝图。2018年年底,工信部、交通运输部 and 国防科工局联合印发了《智能船舶发展行动计划(2019-2021年)》。《行动计划》明确提出,经过三年努力,形成我国智能船舶发展顶层规划,初步建立智能船舶规范标准体系,突破航行态势智能感知、自动靠离泊等核心技术,完成相关重点智能设备系统研制等,保持我国智能船舶发展与世界先进水平同步。

从企业层面的成功实践到政府层面作出的一系列顶层设计均表明,我国在智能船舶研发、制造,及相关政策支持方面都已经做好充足准备,而“南北船”合并重组后产生的全球船舶行业新巨头——中船集团,将成为我国推动智能船舶全面走向商业化落地的最好实施力量,有望迎来我国智能船舶发展新的爆发机遇。

本报讯(通讯员 柯珂)11月26日,“薄膜型LNG运输船技术研究”科研专项MARK III型LNG船全封闭模拟舱建造完工暨GTT和船级社颁证仪式在大连船舶重工集团有限公司举行,大船集团、GTT、劳氏船级社和中国船级社(CCS)的相关人员出席了仪式。CCS向大船集团颁发了MARK III型LNG船全封闭模拟舱认可证书。

据悉,MARK III薄膜型LNG-BMK模拟舱是大船集团为实现持续开拓高附加值船型市场目标而启动的“薄膜型LNG运输船技术研究”科研项目标志性工程。该模拟舱是世界首创全封闭混合船体结构,设计压力为2.0bar,自主设计的液货驳运系统可实现-163℃液氮冷舱试验,模拟舱的建造使用的是国产化配套产品。CCS承担并完成了该模拟舱的建造检验和认可工作,积累了MARK III薄膜舱检验的实践经验,为CCS开展LNG薄膜舱建造检验做好了技术和人员储备。

仪式上,大船集团介绍了17.5万立方米LNG船的研发情况,并展示了MARK III型LNG船模拟舱的建造成果。大船集团相关负责人表示,希望在后续LNG项目中进一步深化与CCS的合作,共同为推进交通强国建设作出贡献。

沪东中华携手江南造船 获4艘超大型集装箱船订单

本报讯(全媒体记者 杨雪)11月26日下午,中国船舶集团旗下沪东中华造船(集团)有限公司与江南造船(集团)有限责任公司和长荣集团在台北市各签订2艘23000TEU超大型集装箱船建造合同。

记者了解到,此项目的4艘23000TEU超大型集装箱船全部由沪东中华自主设计并承担首制船建造重任。目前,该型箱船是全球装箱量最大、载重吨最大的船型,总箱数达23888箱。

同时,该型箱船配备混合式Scrubber脱硫装置,采用全球最新

绿色环保、高效节能、安全等技术设计,其中独有的“沪东玲珑型”球鼻艏方案,大直径螺旋桨和节能导管等装置,使船舶的快速性能和低能耗得到充分体现。

据悉,23000TEU超大型集装箱船是沪东中华自主设计的一款高端产品,凸显了我国高端海洋装备制造创新超越能力,是中国造船高质量发展历程中的标志性事件。沪东中华相关负责人表示,该公司将充分发挥中国船舶集团协作优势,携手江南造船一起严格按照标准,确保23000TEU超大型集装箱船的高质量建造和按期交付。

广船国际1370客位豪华客滚船 开工建造

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 符致冠)11月26日,由中国船舶集团旗下广船国际有限公司为中远海运客运有限公司建造的1370客位/2800米车道豪华客滚船首制船举行开工仪式。

此次开工的是广船国际与中远海运客运于今年3月6日签订的两艘1370客/2800米车道豪华客滚船建造订单中的第一艘船,也是中国船舶集团揭牌后开工的首艘船。该船建成后将在渤海湾地区运营,或将成为该地区航速最快的豪华客滚船。

该船总长208米,型宽28.6米,最高航速可达22.3节。船上配备360多间旅客舱室,可承载旅

客1370人,配有VIP套房、高档海景客房及豪华电梯,并设置贵宾餐厅、露天餐厅、烧烤吧、开放式茶酒吧,以及电影院、电玩室、儿童娱乐室等各式餐饮娱乐场所,同时可承运轿车、载重汽车和集装箱拖车等各式车辆,实现客货同运,是一型高端、舒适、环保节能的大型豪华客滚船。

同时,该船满足最新规则、规范要求,满足渤海湾对排放的最高要求。并且,该船装有智能船舶操作系统,通过智能集成平台、智能机舱、智能能效等操作平台可极大提升船舶的智能化水平。

广东中远海运重工1750TEU 集装箱船7号船下水



本报讯(通讯员 黄小军)11月27日,广东中远海运重工1750TEU集装箱系列7号船N742顺利由1号船台移至“翠华山”浮船坞,按计划完成下水节点。

据悉,为顺利完成N742船下水节点,项目组提前作出策划。一方面有序推进各专业生产进度,争取进一步提升船舶下水完整性;另一方面详细部署下水过程中的各项步骤,确保了下水过程安全高效。

广东中远海运重工相关负责人介绍,该公司持续开展“学川崎”活动,不断总结和完善1750TEU集装箱系列船建造流程。目前,N742船的内装、电装、舾装等专业完整性较前几条船有所提升,为下水后的系泊实验奠定坚实的基础。后续,广东中远海运重工将以节点计划为纲领,细化生产任务,有序推进各系统调试检验,保证项目的按期交付。

福建紫顺船业前10个月承修 各类船舶50余艘

本报讯(通讯员 高心如)11月27日,笔者从福建紫顺船业有限公司(简称“紫顺船业”)获悉,前10个月,该公司承修各类船舶高达50余艘,并承接了99.8米工程船、公务船等订单。

据悉,当前该公司船坞里有4艘船在修理,船台上有2艘船在施工,新厂里还有1艘船在建造,码

头停靠着1艘大船,在生产上形成了产品有机的互补。此外,还承接了5艘不同型号的公务船等订单。

紫顺船业总经理助理周鹏飞介绍,该公司为满足新形势下的市场需要,对内部分工进行了调整,分别安排专门人员负责经营业务、现场生产、内务等工作,使企业人员分工更明确,工作职责清晰。

公告

兹有朱久旭申请“樊城采10021”(船舶识别号CN19992944691)船舶所有权登记;王小平申请“樊城采10038”(船舶识别号CN20007859222)船舶所有权登记;襄阳达海有限公司申请“樊城采10041”(船舶识别号CN20005995973)船舶所有权登记;许焯申请“樊城采10042”(船舶识别号CN20015234042)船舶所有权登记;郭元庆申请“樊城采10054”(船

舶识别号CN20038085093)船舶所有权登记。以上5名申请人向我单位申请办理船舶所有权登记,自本公告发布之日起15日内,若无其他个人或单位主张权力,届时单位将予以办理船舶所有权登记。

樊城海事处
2019年11月26日

公告

岳阳市兴航船务有限公司光租的顺安油198船的光船租赁证书已于2019年5月23日到期,因出租人常德市城关航运有限公司法人李传盛(13886556888)电话不接无法联

系,特申明出租人在10天内与光租人联系,逾期视为出租人放弃权力,光租人将依法解除光租合同。
岳阳市兴航船务有限公司
2019年11月28日