

# 疫情之下造船业的危与机



江苏省镇江船厂(集团)有限公司设计建造的“鑫亚拖6”完工交付。刘磊 摄

4月29日,中国船舶集团有限公司旗下中国船舶工业贸易有限公司、上海外高桥造船有限公司、广船国际有限公司与交通银行股份有限公司旗下交银金融租赁有限责任公司在北京、上海、广州三地以“云签约”方式签署了合同总金额约46亿元人民币的大订单。

过去三个月,在疫情的重创之下,我国造船业放缓了建造脚步,新船交付量也受到疫情影响。深受困扰的中国船厂在2月的交船量创下15年最低值。

寒冬走远,春天已至。疫情的阴霾正在慢慢散去,中国造船业也逐渐恢复元气,一举拿下多个超级大单可谓给我国造船业打了一剂强心针,其市场的恢复前景也逐渐明朗。疫情对于我国造船业而言,是危也是机,那么接下来造船业将如何把握机遇化危为机?

## 新冠肺炎影响下 船企生产不容乐观

过去三个月以来,受全球新冠肺炎疫情影响,中国造船业多项经济指标同比下降,形势不乐观。

1月,中国船厂以22艘新船订单、总计51万吨的补偿总吨,排名全球第一,但2月仅获得一艘集装箱运输船造船订单,共计8000补偿总吨。

2月,中国船厂的大量船舶面临着推迟交付,而这一切也给当时的韩国船企接单带来更大的机遇。据当时的韩国媒体报道,新冠肺炎疫情导致中国大量船舶建造进度不得不延迟,此前,包括沪东中华、大船集团、外高桥造船等主要船企都已经向船东发出了“不可抗力”通知,让船东们越来越感到不安。正在中国船企进行建造或改装的200余艘船舶将会延期,船舶交付可能延迟4至6周时间,甚至更长。

3月中旬,韩联社报道称,业内分析人士认为,中国订单量骤降是由于新冠肺炎疫情爆发,迫使中国船厂停止了正常运营。据中商产业研究院数据所显示,今年以来,中国船舶的出口量也有所下降,1—2月,中国船舶出口量为571艘,同比下降34.3%。

此外,据中国船舶工业行业协会公布的《2020年1—2月船舶工业经济运行情况》显

示,受新冠肺炎疫情疫情影响,国际航运市场震荡下行,全球新船订单量大幅减少。我国造船完工量和手持船舶订单量同比下降,但受去年同期基数较低影响,我国新承接船舶订单同比增长。重点监测企业工业总产值等主要经济指标同比下降。

雪上加霜的是,根据国际海事组织(IMO)规定,2020年7月1日及以后交船的所有150米及以上船长的油船和散货船(不包括矿砂船及兼装船)必须符合目标型船舶建造标准(GBS)。这意味着,一旦船舶延期至下半年交付,很有可能需要重新审核修改设计建造要求,将面临无法交付的严重局面,一些新造船合同甚至会因此取消。

中国船舶工业行业协会专家表示,如果疫情持续时间过长,集装箱船和客滚船等船东可能面临较大的流动性危机,届时可能不只是延期接船,甚至有弃船的可能性。同时,对于散货船等船东来说,持续的疫情和经济衰退将导致其继续削减新造船投资,部分杠杆率较高的船东甚至可能破产。对于即将走出低谷的船舶工业企业来说,整体财务实力还相对较弱,部分船舶产品较为集中且负债率较高的船企面临较大流动性风险,并可能进一步向船舶配套企业传导。

不仅如此,目前我国船舶工业企业仍需要从欧洲进口自动化系统、通讯导航系统等

部分核心设备和国产配套的部分核心部件,当前欧洲各国疫情防控措施严格,大量船舶配套企业停工,船舶配套订单难以正常交付,这将对我国造船企业的正常生产和按期交船形成极其不利影响。此外,在国内常态化疫情防控背景下,船舶企业的劳动力供给、人员流动和商务往来或多或少受到众多防疫环节的影响,导致生产周期的增加和成本的上升。

中国船舶工业综合技术经济研究院副院长包张静此前也对媒体表示,过去几年,航运市场总体上处于低位徘徊,面对当前全球经济下行压力不断增大、国际地缘政治日趋复杂和航运市场仍处于运力严重过剩的不利条件,今年飞出的新冠肺炎疫情这只巨大的“黑天鹅”,短期内会严重影响国际航运市场投资心理与预期,增添行情悲观气氛,进而波及新造船市场。

## 防疫生产两手抓 船企运作迎来转机

在国内疫情较为严重期间,我国船舶工业企业由于不能及时复工复产,从而可能导致船舶生产延期,部分船舶订单不能按照合同或国际公约要求的时间节点开工或交付。值得欣慰的是,随着国内疫情得到有效

控制,中国船舶工业行业协会重点监测的75家企业复工率已经达到100%,生产秩序得到较大程度恢复。同时,在我国船舶工业主管部门和海事部门的共同努力下,我国提交IMO的《关于SOLAS公约II-1/3-10条就不可预见的延迟交船的统一解释》,以及中国船舶工业行业协会通过国际活跃造船专家联盟(ASEF)提交IMO的《关于对SOLAS公约II-1/3-10条“不可预见的延迟交船”统一解释的评述意见》提案已经得到IMO的支持,为部分非GBS船舶延期交付问题的解决提供了有力支持。

中国船舶工业行业协会表示,近段时间,多家造船企业防疫生产两手抓,正在加紧完成手上的订单——

扬州中远海运重工为FSL建造的114K油轮N944/945船的配电板,在广州顺利完成设备外检;为山东海运81.2K散货船N936/N937船主机,在大连顺利完成台架试验和拆检;中国船舶集团所属沪东重机采用视频会议、邮件书面确认等新的商务谈判模式,获得5+3台低速柴油机合同,功率合计185628马力……

不仅如此,在资本运作方面,中国船舶集团也传来喜讯:重大资产重组并募集配套资金事宜于2月25日顺利获得中国证监会的核准批文。进行重组并购工作的公司人员表示,疫情期间的种种困难虽然存在,但重组并购事项以及各类手续工作都在持续推进。通过本次资本运作,将中国船舶集团旗下核心的江南造船等军民船业务整合进入上市公司,将进一步强化中国船舶作为中国船舶集团船海业务上市平台的定位,发挥船海业务的协同效应,推动船海产业做强做优,提升和发展中国船舶集团的核心优势。公司后续还将募集配套资金用于江南造船数字造船创新示范工程项目等项目。

## 新订单纷至沓来 中国造船业迎来新机遇

“此次疫情对我国船舶工业带来了不小的影响,但危与机并存。疫情的影响本身对

行业就是一种产能出清,这给予大型船舶制造公司一个行业整合、提升竞争力的机会。”中国船舶集团相关负责人表示。

特别是在液化天然气(LNG)船建造项目方面,中国船舶集团正式签订的总金额超200亿元人民币的建造项目让中国船企格外振奋。在签约仪式现场,沪东中华造船党委书记、董事长陈建良表示,沪东中华能够在这场造船业巅峰之战中拔得头筹,夺得首批订单合同,彰显了中国经济走出疫情阴霾的强大力量。

业内人士认为,本次签约合作,体现了中国造船业在国际高端海洋装备市场竞争中书写了“一带一路”国际合作新篇章,对促进世界经济复苏与全球产业合作将产生积极影响。沪东中华夺得该项目首批LNG船建造合同,巩固了其在世界LNG开发、设计和建造领域的领先地位。

当被问及国际油价大幅下跌对公司的影响,中国船舶负责人表示,这在某些方面看对公司也是个利好。“航运企业成本下降,各国原油进口需求激增,也将使得运输需求激增。航运企业也在油价和造船价格均低的同时增加造船订单。”

据悉,2月28日,中国船舶旗下的外高桥造船与新加坡船东签署2艘15.8万吨苏伊士型油船合同,这是外高桥造船自主研发设计,在已交付船型基础上开发的新一代绿色节能型油船,满足最新规范要求,各项性能均达到世界领先水平。

受新冠肺炎疫情影响,双方调整原定的面谈方案,经过反复的书面沟通、召开视频会议进行谈判,最终促成了签约。更重要的是,这还是双方继2019年12月签约全球首艘21万吨双燃料散货船项目后,短期内再次签订的新订单,开启了多船型领域合作的新篇章。

此外,沪东重机有限公司还于近期成功承接2份盾构订单,签订5+3台低速柴油机合同,获得首批6G70ME—C10.5—GI—HPSCR双燃料低速机,标志着沪东重机MANES专利的GI双燃料订单实现零的突破。“疫情带来的变化是持续的、复杂的,我们面对的是全球市场的变化,未来的情况很难预测,但是,作为具有全球竞争力的造船企业,将进一步加大市场开拓力度,持续做好经营承接工作,使公司持续健康发展。”该公司负责人充满信心的说道。

本报综合报道

## 复工复产走进春天里

### 编者按

工信部公布的数据显示,今年一季度全国造船完工量和手持船舶订单量同比下降,新接订单量同比增长。1—3月,我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界市场份额的30.4%、65.5%和46.8%。

随着国内疫情阴霾逐渐散去,全国复工复产进入“快车道”,国内造船业也按下“快捷键”,多家造船企业防疫生产两手抓,复工复产持续加速,呈现出签约不断、项目不停的热火场面。

## 宁波造船开足马力

近期,由宁波造船企业承建的新建船舶陆续开工。浙江宁波金川造船厂里“热火朝天”,工人们一片忙碌,验船师与船厂技术人员按照规定程序,严格检查船舶建造质量。

今年以来,由宁波船检处受理检验并开工建造的船舶已达26艘,涵盖散货船、甲板运输船、游艇等多种船型。

陈帅 宋兵 摄



## 沪东中华交付世界最大最先进LNG加注船

本报讯(全媒体记者甘琛 通讯员张文豪)4月30日,中国船舶集团沪东中华建造的全球最大最先进18600立方米LNG加注船顺利交付。

该LNG加注船长135米,采用法国GTT公司的Mark III FLEX型薄膜围护系统,是世界首款应用薄膜型Mark III FLEX型围护系统的LNG加注船。可为全球最大23000TEU LNG动力集装箱船提供冷能、惰化、加注、升温、驱气等全流程的LNG燃料系统专业化服务,一次加注可供23000TEU船航行19500海里,覆盖从欧洲至远东的往返航程。该船加注作业能力强,最大可达1600立方米/小时。



世界最大最先进LNG加注船交付。盛君 摄

受新冠肺炎疫情影响,LNG加注船建造推进遇到很多困难,很多国外设备的调试服

务商都未能按期来沪,沪东中华建造团队主动作为,与国外服务商通过网络视频深入开展“云调试”,并努力联系国内服务商寻找替代方案,在来厂船东及服务商的全力支持配合下,保证了按期交付。

目前,全球运营的舱容大于1000立方米的专职LNG加注船仅9艘,下单建造中8艘,最大舱容仅为7500立方米。此外,全球还有300多艘LNG双燃料船在建,根本无法满足未来LNG燃料船舶对LNG加注的旺盛需求。随着2020年全球性运营船舶硫化物排放新标准的实施,LNG燃料船需求还将增长,LNG燃料加注船市场前景可期,沪东中华有望取得更多订单。

## 恒生船舶重工滚动式签下11艘船舶订单

本报讯(通讯员高心如)笔者获悉,截至4月29日,位于福建的福建恒生船舶重工有限公司(简称“恒生船舶重工”)在建远洋渔船高达11艘,此批渔船建造完工后将赴印度洋进行远洋作业。

笔者了解到,该公司以滚动接单形式,始终保持高负荷生产节奏,争取多造船、多交船,向国家多纳税。该公司去年纳税500万,今年有望达到800—1000万。

据恒生船舶重工总经理罗善忠介绍,恒



远洋渔船连片建造。

生船舶重工在防控新冠肺炎疫情取得阶段性胜利后,在当地政府的大力支持与帮助下,迅速复工复产。经过200多名能工巧匠的不懈努力,船台、码头、船坞各个作业区呈现出有条不紊的生产景象。

当前在建造的船舶是清一色的远洋渔船,此型船总长71.3米、型宽12.5米、型深5.8米,船体相对比较宽长,便于工人进行分区作业,既保障了生产进度,又起到防止人员密集现象的发生,做到了防疫与复产两不误。

在谈到企业经营接单时,罗善忠说,恒生船舶重工长期以来,以讲诚信、守信用、重合同、求质量、多服务做为立企之本。正是如此,恒生船舶重工才有了长期合作的伙伴与广大的回头客,也才有了一个个的较大批量船舶订单,而且还实现了滚动式接单,有力促进了恒生船舶重工进入高速

增长期。若按当前的生产经营走势,今年有望在去年2亿多元产值的基础上,还会有较大幅度的增长。

在谈到企业的社会责任时,罗善忠特别指出,不久前,国家提出既要“六稳”又要“六保”,特别是保居民就业、保基本民生方面,恒生船舶重工将竭尽全力与国家保持高度一致。

他透露,当前该企业有200多名员工上班,他们就可以供养200多个家庭。恒生船舶重工将再创造一切条件,努力增加企业接单量,以便进一步扩大用工人数,让更多人就有就业机会。

据罗善忠预测,恒生船舶重工生产经营若仍以目前走势,后期用工量将会扩增至300至400人,“相信通过经营者与企业员工的共同努力,这个目标将会提前实现。”

本报(通讯员边国祥)日前,笔者从诸暨海超航运有限公司获悉,去年该公司投资3000万元,一次性在江苏兴化船厂打造10艘1500吨级船舶。目前“海超集003、008、018”三艘集装箱船已通过船检部门检验合格,可投入营运。其余7艘预计今年9月份前陆续出厂交接。

据了解,这10艘船舶是同类型船舶,具有集散两用功能;总长57.90米,型宽10.80米,型深4.00米,采用双机、双螺旋桨推进,船舶设计新颖,环保,最大装载量达1500吨,或可装载54个标准集装箱,是迄今为止绍兴最大的内河集装箱船舶。

诸暨海超航运有限公司负责人介绍,现公司购置的船舶采用双舷、横骨架式结构,和诸暨之前最大的船舶相比,船舶满载排水量大,中舱货物装卸便捷,且在速度与快速回转上有明显优势,在今后营运中有着较好的经济效益和环保效果。

近年来,随着航道通航条件的不断提升,江海河联运集装箱航线的开辟,以及国家出台对内河船舶购置的奖励政策,大大推进了诸暨水运高质量发展。目前诸暨现有货运船舶207艘,水运总运力达11.3万吨,突破10万吨大关,居绍兴之首。除此之外,诸暨新亭埠集装箱码头的吞吐量也在快速增长,自投入使用以来,已完成集装箱吞吐量1万多标箱。



诸暨现有货运船舶。

一艘顺利下水 一船点火开工

“湘船重工”复工复产后迎首个“双喜”



“碧海9号”客船下水场景。