

造船业开启新周期?



在遭遇原材料价格大涨、新冠肺炎疫情破坏供应链等因素的扰动,造船业整体向上的趋势依然存在。

并且该盈利现象会持续多年,其内在逻辑在于:长达十年的行业寒冬导致市场彻底出清,产能扩张面临瓶颈,在旧船更换及大宗商品大牛市带来的新船需求井喷刺激下,造船业订单已经持续高位运行,锁定了未来业绩。

订单稳定供给收缩

站在当前时点,造船业新一轮周期或将开启。

一方面,需求端订单有保证。根据克拉克森数据,2021年,中国造船完成3970万载重吨,同比增长3%;承接新船6707万载重吨,同比增长131.8%;12月底手持船舶订单9584万载重吨,同比增长34.8%。按照2021年完工量,当时手持的订单能保证至少未来两年多的业绩。这一良好态势得以延续。2022年上半年末,国内船厂手持订单量为1.03亿载重吨,同比增长18.6%。

上半年国内造船完工量、新增订单量和手持订单量分别占世界总量的45.2%、50.8%及47.8%。虽然新增订单量同比下滑,但新增市场份额位居世界第一。上半年国内船厂新承接17.4万立方米大型液化天然气船30艘,占全球总量的32.6%,新接船舶订单高端化趋势明显。

另一方面,行业供给端收缩。造船业长达十年的寒冬让行业整体产能出清得比较彻底,供给面临瓶颈。数据显示,全球活跃船厂数量从超过500家下降至不足300家,降幅超过40%。

自2016年开始,政策开始引导主动去产能。政府发布了船舶工业加快转型升级(2016年至2020年)的相关计划,动态调整船舶行业的“白名单”,引导社会资源向优势骨干企业集聚,促进落后企业转产和破产重组。

2016年至2020年,中国造船业减少了总量约为2000万载重吨产能,占比30%。截至2017年年底,山东和广东造船产能分别稳定在了600万、800万载重吨,江苏和浙江分别化解330万、300万载重吨。

其中,国有企业去产能进度加快。中船集团缩减了500万吨产能,较缩减前的1800万载重吨下降约28%;中船重工缩减了500万载重吨,较缩减前的1500万载重吨下降三分之一;中远海运集团由1205万载重吨下降至960万载重吨,下降约20%。

在经历了两轮去产能之后,国内造船行业产能扩张面临瓶颈,主要是受政策严格限制。再加上船企破产裁员后再次招聘困难,废旧船厂废弃修复难等,船企要重启原产能也并非易事。



LNG双燃料VLCC“远瑞洋”轮。中远海运供图

“绿色”“智造”成为风向

在业绩发布会上,中国船舶集团表示,新船价格上涨行情未改变,目前公司订单饱满,订单排期已经排至2026年。上半年,中国船舶集团净利润、利润总额分别同比增长22.22%、21.27%;民船产业提前超额完成年初确定的接单目标,新接订单量和手持订单量保持全球第一。

而目前“绿色低碳”和“智造”转型成为船舶行业发展趋势,船厂和船舶配套设备企业智能化、开发节能环保型绿色船舶已然成为发展方向。

在渤海集团智能制造装配与机器人焊接生产线现场可见,大型现代化设备在有序作业,“机器人”技师手中焊花闪耀,产品一次成型。智能化生产线让这个老车

间尽显新活力,并极大地提高了生产效率。

当前,渤海集团已发展成为一家拥有七跨式室内船台车间、30万吨级大坞等现代化设施,可实现全流程三维数字化设计,具有强大的钢材加工和船舶总装建造能力的船舶建造集团。

渤海集团党委委员、纪委书记张宏伟表示,面对繁重的生产经营任务,渤海集团大力推进工艺技术创新,开展智能制造、先进焊接、工艺改进、信息化、标准化等9个方面318项技术研究,加快向“智造”转型升级。“大力开展智能制造关键技术研发,打通全流程数字化制造链路,力争2025年初步建成数字化工厂。”张宏伟说。

此外,节能环保型绿色船舶也

在不断创新。其中,风帆助推和液化天然气双燃料等绿色环保新技术船舶应用走在国际前列。2022年2月,全球首艘液化天然气双燃料超大型原油船“远瑞洋”轮成功交付,标志着大船集团在大型清洁能源动力船舶技术领域取得突破。

为减少船舶运行过程中的能耗,大船集团积极推动“翼型风帆助推系统工程化应用研究项目”,依托招商轮船在大船集团订造的30.8万吨超大型原油船开展“风帆二期”项目研究。项目经理李吉明表示:“在四个风帆助推下,超大型原油船日常航行中可以减少近10%的燃油消耗。”大船集团党委书记、董事长杨志忠表示,未来大船集团将持续向绿色制造方面转型。

新需求周期启动

箱整体2016年触底进入中枢上行趋势;油轮2018年触底后,2019年至2020年迎来盈利高峰。

以集装箱船舶为例,自2016年以来,行业通过不断拆解老旧船舶、减少新增订单,改善了航运公司的盈利状况,资产负债率得到修复,并最终再次增加新船舶订单。这在中远海控身上体现明显,该公司集装箱运输规模一度排名世界前三,曾于2016年巨亏99.06亿元,从2016年至2019年持续四年不曾新增集装箱船舶订单,期间公司盈利逐渐改善,2020年、2021年,中远海控新增船舶订单分别为12艘、20艘集装箱船舶。

一般而言,船龄超过17.5年后进入老龄化。2020—2025年为淘汰高峰,2003年开始加速交付的

船在2023年开始逐步进入替换周期。这意味着,2003年开始的交付高峰船只将在2023年左右开始批量替换。

申万宏源证券认为,从订单长周期看,上一轮的新造船交付高峰是2003—2011年,在17.5—25年船舶老龄化背景下,这批船将于2023年进入替代周期。通过10年去产能,船厂所持订单占运力比从50%以上高位回落,供给过剩有所缓解,运价弹性显现,运力过剩阶段宣告结束。

据克拉克森数据,2021年全球船舶平均船龄为21.64年,达到2005年以来的高点,这或许表明部分船舶更新需求将会涌现。(本文来自证券市场周刊、股市分析杂志、中国水运网等媒体报道)

大连中远海运重工12000吨抬浮力打捞工程船交付

本报讯(通讯员 耿飞)8月16日,大连中远海运重工为交通运输部上海打捞局建造的12000吨抬浮力打捞工程船2号船“重任122”(见下图)交付。

“重任122”船长169.0米,型宽39.8米,型深10.9米,设计吃水7.5米。甲板设计荷载25吨/平方米,甲板有效作业面积5300平方米,最大潜浮吃水21.4米。单船抬浮力约12000吨,两船联合最大打捞能力约24000吨。船舶航速约14节,自持力60天,配备DP2级动力定位系统,具有快速调载功能,适用于无限航区航行。满足现行有关的国际公约、规则和中国海事局、中国船级社(CCS)现行有关规范、规则的最新要求并加入CCS级。

该船主要用于大型船舶、舰艇的应急抢险打捞、破损船舶的装载与运输;同时兼领海上大型

钢结构件、海上石油开采平台、船舶等超大件运输任务,船舶可满足75%以上现有海工平台运输安装。与传统半潜式打捞船相比,12000吨打捞工程船在设计上更具经济性和灵活性,具有更为广泛的市场需求和重要的社会经济意义。

大连中远海运重工与上海打捞局共签署两艘12000吨抬浮力打捞工程船项目。在建造过程中,疫情影响给项目的设计、采购、项目调试等工作带来了一定影响,大连中远海运重工的项目积极组织协调项目设计、物资设备到货及供应商到厂调试,圆满完成了分段制作、船台合拢、水下调试等重大节点工程。二号船试航较比一号船缩短2天,仅用8天即完成所有试航项目,得到了船东、船检的一致好评。



江南造船推出中国智能风帆助航船概念设计

本报讯(全媒体记者 甘琛)近日,中国船舶集团有限公司旗下江南造船(集团)有限责任公司推出了中国智能风帆助航船概念设计——江南风帆助航船。该产品以节能降耗和减少GHG排放为近期目标,以自主设计中国智能风帆产业化为远期目标,不断用新技术来提高船舶综合竞争力。

“江南智能风帆”是基于最先在上海崇明一带使用的防沙平底木船(沙船)上用的风帆原理自主设计。沙船属于平底船,稳性较好、船速较差,因吃水浅阻力相对小,用多桅多帆,根据风向操控绳索从而改变风帆受风面的朝向。

“江南智能风帆”基于高性能计算平台开展风帆空气动力学特性评估及翼型参数选择,关键技术自主可控,可随航线上风速、风向角的变化,智能调节帆面受的风力攻角,使风帆产生最佳的助推效果,并排列风帆组合的各帆之间存在的相互影响,选

取风帆布置的最佳位置。

据悉,江南造船研发团队对风帆助航系统开展整体规划,结合航线数据库开展风帆助航综合经济效益分析和环保效益分析,预计在左右舷侧安装一对江南智能风帆后,满载工况设计航速航行,BF5级风下最佳角度来风可节能4%;采用自动化控制系统设备,让船员操作灵活简单,还可以根据空气吃水的要求自动降低高度、收放自如;面对恶劣海况,可快速收放并储存风帆,以确保船舶安全性;风帆帆面材料选用高分子复合材料,在保证风压下的结构强度要求下,开展整帆轻量化设计。

“江南智能风帆”安装简单便捷,无需进坞安装,可根据船东需求随时随地安装。未来“江南智能风帆”可以形成模块化设计,由基本帆板组成,适配不同大小的船型排列组合,缩短研制周期,为船东带来更好的产品和投资回报,为全球航运减排事业不懈努力。

打造集装箱江海直航品牌 实现湖北内河航运高质量发展

(上接第1版)

江海直航存在的主要问题

一是货源开发尚待挖潜。尽管大通国际在货源组织上做了大量工作,与初期相比,满载率提升幅度较大,但离全面达产还有不小差距。究其原因,除自身运行不甚稳定、航班密度不够之外,现有长江内支线中转模式也有一定影响,再加上下游沿线挂港工作,国家层面政策难以突破,较大程度上制约了航班货源提升。

二是盈利能力亟待提升。因新冠疫情、长江汛情等影响,给“武汉—日本”航线的持续运营带来较大冲击,2020年航线累计收入1457万元,航线补贴1450万元,亏损2134万元,其中2020年1月试运营期间亏损286万元,疫情期间亏损840万元,正式周班运营期间亏损1008万元(含汛期停航亏损156万元)。

三是信息管理有待加强。在海关的指导下,汉亚班轮已建立海关物流系统账号并开通EDI对接端

口。但总体上,大通国际在信息化方面的投入较少,船舶智能化管理水平依然较低,与其他信息平台数据共享不够充分,一定程度上影响运输组织、货物承揽,难以形成较好的客户粘性。

四是疫情影响不容小觑。由于境外疫情持续,汉亚航线集装箱流转速度减缓,海运和铁路运输缺箱成为常态,箱源的紧缺已严重扰乱航线客户出货装箱计划。此外,航线当前可用的集装箱箱型全部为普箱,缺少框架、罐箱、开顶、冷藏等特殊箱,无法满足部分特殊货物的运输要求。疫情防控“外防输入”,国内各港口对船员上、下船要求严格,船舶在装卸完毕后,还需等待下船船员核酸、血清检测报告确认无误后方可离港,给航线班期的正常运营带来较大影响。

五是燃油成本持续上涨。2021年以来,国际原油市场价格持续上涨,且由于俄乌冲突的影响,国际原油价格一路攀升。航线燃油成本占比较大,价格的持续上涨已日益影响相应业务的盈利水平。公司密切

关注国际各港口油价走势,选择有价格优势的港口进行船舶加油,但随着国际油价持续波动,燃油成本对公司业务的影响仍将长期存在。

七方面聚焦聚力谋求突破

大力发展江海直航,是湖北打造国内大循环重要节点和国内国际双循环战略链接的必然要求,是增强交通枢纽功能、发挥区位优势的现实需要。当前,武汉港承担了全省80%以上的进出口货物和80%的集装箱运输任务,已形成一个全球性江海联运网络。湖北港口“集团化”“一盘棋”运行机制已经确立,对旗下航运板块需培育领军企业,通过资源高效集聚及优化配置,形成以集装箱运输为核心的国内一流航运企业,建议在七个方面聚焦聚力,谋求突破。

一是壮大船队规模。结合绿色航运的发展,扩充船队提高运力、扩大舱位提高能效。加快2艘560标箱级汉亚直达集装箱船建造,投入

日、韩国际航线运营。届时,“武汉—日韩”汉亚直达集装箱班轮由目前的2艘增加到4艘,运力实现倍增,航线延伸至关东地区,覆盖包括东京在内的五大基本港,并保证航线的稳定性,每周开行两班,助推武汉建设国际物流大通道和内陆“出海口”。

二是加大营销力度。围绕提升航线影响力,加强大通国际与中外运湖北、武汉中远海、武汉长海集装箱船代公司等单位业务合作,签署订舱、买舱协议,提升船舶重载率。深入开发长江中上游地区新客户,加大在日本关西地区的推介宣传,拓展回程货源。加强与大型工业企业直接合作,丰富运输品类。扩大直航航线的武汉地区、日本及韩国地区代理服务网络,签订代理协议。依托代理商,开展对接日本、韩国靠泊的港口,持续优化铁海联运线路及货运组织。

三是加强运营管理。深耕长江内支线,与沿江港口签订长期合同。加强与港口有效沟通、协作,提高中转和装卸作业的效率,缩减集

装箱在港的停留时间。严格控制运营成本,保障航线经济效益。继续丰富货物品类,增强市场竞争力。强化对客户风险管控,选择优质客户合作。积极承揽公司各航线货源。进一步提升贸易体量,及时跟进客户贸易需求及相关配套物流运输服务。

四是强化岸基支持。加大下游代理及引水站协调力度,减少船舶引水待泊时间。在海关通关和检验检疫等环节下功夫,保障班期稳定运营。实时关注市场行情感态,与客户保持紧密沟通,及时调整运输价格,提高航线运营效益。

五是发展智慧航运。坚持以创新为第一动力,在数据驱动和引领下,推进智慧港航建设,加快集装箱运输信息系统开发,完善内部管理功能,加强与干线海运公司的信息共享,加强与港口、海关、代理等国家职能部门的互联互通,为集装箱货物的通关、抵港申报、装卸、转运提供高质量、高速度的信息系统支撑和保障。

六是融入航运联盟。2017年7

月,沿江13家港航企业成立了长江经济带航运联盟,共同推进长江航运资源优化配置和协同发展,重点打造集装箱、散杂货多式联运体系。大通国际应积极融入航运联盟,同沿江港口在集装箱装卸、堆存、仓储、转运、配送、陆运等方面建立密切的业务往来,同时与长江中下游的货代物流企业建立广泛的合作。

七是拓展多式联运。目前我国多式联运规模较小,与发达国家相比仍有较大差距,行业市场仍然具有较大增长空间。未来,海铁联运、国际铁路联运等细分市场仍将保持强劲增长态势,在港口集疏运中,未来5年铁水联运占比有望超过7%。建议大力发展江海联运的外贸集装箱业务,着力发展内河水水中转业务,壮大武汉市内短驳运输。重点推进国际海铁联运发展,推动中欧班列(武汉)与江海直航无缝衔接,开辟以武汉为中心,贯穿东亚—中亚—中东—欧洲的国际经济物流新通道,拓展“江海直航、铁海联运”辐射范围。