



■ 本报记者 潘博

中国造船业近年来迅速扩张,在很多方面已经接近或赶上了传统强国韩国和日本。业内人士分析,中国政府对船舶工业和相关产业的大力扶持是中国造船业后来居上的主要原因。

船舶行业的最早一份中长期规划,是中国船舶行业能够快速发展的关键性文件,即《船舶工业中长期发展规划(2006—2015年)》(下称《规划》)。该《规划》首次提出“集中力量在环渤海湾、长江口和珠江口区域新建、扩建一批大型造船设施,扩大造船能力,形成三个现代化大型造船基地。培育具有较强产品开发、制造、营销能力和高管理水平的大型企业集团,带动全行业发展”。

三大地区造船业崛起

2006年,世界船舶工业在加速向劳动力、资本丰富和工业基础雄厚的区域转移,是我国船舶工业发展的关键时期。在这一时期《规划》提出调整存量资产和新建产能相结合,优化船舶工业组织结构,通过兼并、重组、联合、搬迁以及扩建等方式整合产业资源,从而提高运行效益,促进我国船舶工业发展的指导方针。

在此背景下,《规划》制定了2006—2015年间的重大项目规划重点,即新建、扩建以30万吨级以上船坞为代表的大型造船设施,重点建设以大连、葫芦岛、青岛为主的环渤海湾地区,以上海南通为主的长江口地

区和以广州为主的珠江口地区的大型造船基地。

随着船舶工业行业规划的制定,我国造船业蓬勃发展。数据显示,截至2014年11月,全国规模以上船舶工业企业共1492家,实现主营业务收入5626.9亿元,同比增长10.5%。实现利润总额244亿元,同比增长21.3%。分行业看,船舶制造企业3506亿元,同比增长8.7%。船舶配套企业942.7亿元,同比增长11.8%。船舶修理企业226.7亿元,同比增长0.9%。

“我国十多年前提出打造三大造船基地是非常正确的,实际上我们的造船重心也就在这三个地方,水域条件、船用设备配套条件都是非常好的。就前景来看,中国造船的发展重点还是在这三个地方,这种格局未来不会有大的变化。未来中国造船业还是主要在这三个区域,而且中国造船业要做强还是要靠这三个基地。”中国船舶工业行业协会秘书长金鹏说。

发展高端船舶工业制造业

近年来,随着一些造船基地的扩建和新建,我国造船业一直保持着较强的船舶修造能力。

具有代表性的是在环渤海地区、长江口地区和珠江口地区分别建有三座现代化的大型造船基地,即青岛海西湾造船基地、上海长兴岛造船基地和广州龙穴造船基地。

2014年,我国造船企业全年造船完工3905万载重吨,新承接订单5995万载重吨,占全球市场份额的

50.5%;承接各类海洋工程装备订单31座、海洋工程船149艘,接单金额147.6亿美元,占全球市场份额的35.2%,市场份额均保持世界第一。

受国际金融危机深层次影响,国际船舶市场需求大幅下降,手持订单持续减少,船舶工业产业发展下行压力不断增大。世界船舶工业已经进入了新一轮深刻调整期,围绕技术、产品、市场的全方位竞争日趋激烈。我国船舶工业创新能力不强,高端产品薄弱,配套产业滞后等结构性问题依然存在,高端产品市场也就成为国内船舶行业发展的重要支撑。

事实上,三大造船基地的建设也正是朝着高端船舶工业进军的重要支撑。数据显示,2014年,环渤海湾、长江三角洲和珠江三角洲三大造船基地造船完工总量占比超过90%,全国造船完工前10家企业集中度50.6%,前20家企业71.6%,前30家企业83.8%。

目前,海西湾造船基地已建成50万吨级和30万吨级造船坞各一座,设计造船能力远期为468万载重吨。龙穴造船基地现有可建造30万吨级以上船舶的超大型船坞2座,扩能工程完工后造船能力达到350万载重吨。长兴岛造船基地共规划建设七座特大型干船坞,全部完工后年造船能力可达到1200万载重吨,将占全国造船总吨位的1/3。

有业内人士分析,目前,我国已经能够生产30万吨大型油船、18000标准箱集装箱船、大型LNG船以及半潜式钻井平台等高端船舶海工装备,

一步步走向船舶工业高端制造领域。

就订单情况来看,目前我国有4家造船企业新接单订单量位列世界前10强,中国船舶工业集团公司和中国船舶重工集团公司新接订单和手持订单分列世界造船集团第一名和第三名。一批海洋工程装备骨干企业逐步形成,市场竞争能力得到提高,国际地位得到提升。

需解决融资难题

然而,受国际船舶市场低迷的影响,今年1—8月国内船舶工业行业数据并不乐观。虽然全国造船完工2531万载重吨,同比增长14.6%,但承接新船订单1505万载重吨,手持船舶订单13514万载重吨,分别同比下降68.3%和12.1%。

船市的低迷使企业不得不以降价来争夺订单,然而过低的价格又使企业陷入资金断裂的窘境,造成船企破产清算。融资成为现在船企面临的一个主要问题。

目前,船舶行业融资主要有银行贷款和融资租赁两个渠道。据了解,今年1—8月份,中国进出口银行上海分行新批准船舶类贷款金额较上年同期增长85.47%,帮助在沪企业建造大型LNG船、国内第一艘18000标准箱超大型集装箱船、海洋工程等节能环保新船型和高附加值船型。

此外,8月底发布的《关于加快融资租赁业发展的指导意见》也提出鼓励融资租赁公司在船舶领域做大做强,拓宽企业融资渠道。

借鉴



韩国造船业优势分析

1967年8月24日是韩国造船史上的特殊日子。那一天,位于釜山的大韩造船公社举行了6000吨级货船的下水仪式。此后,韩国造船业不断发展壮大,并超越日本成为世界排名第一的造船大国。特别是现代重工、大宇造船海洋、三星重工等造船业巨头在韩国纷纷涌现,直接带动造船业迈向韩国的支柱产业。

韩国的成功首先得益于国际化。《经济学者》曾发表标题为《韩国:亚洲的年度模范》的文章,强调了韩国的文化与商业国际化。而韩国商人的国际化,是在强烈忧患意识下的立足于市场的国际化。

其次是大资金集团军的作战模式。在东南亚金融危机之后,在资金过剩的时代,韩国典型地利用收购等办法将造船企业做成财团。以现代重工为例,2002年2月底,现代重工从现代集团脱离而来,随后低价收购了三湖重工、现代尾浦造船公司和另外3家未上市公司。从2003年起,现代重工集团正式起航:2008年投资7.45亿美元收购韩国CJ集团旗下两家金融机构;2009年从韩国外换银行和韩国产业银行收购了现代综合商社22.4%股份;2010年通过诉讼途径获得现代炼油公司管理权;今后很有可能收购韩国海力士半导体公司。通过低谷期的收购获得所需的资源,既可整合产业链也能进行多元化运作。

重中之重依然是技术优势。从运用IT技术实验数字造船模拟装置技术,到减少20%二氧化碳排放量的绿色气体发动机,在产业研发上不惜血本。这个时代缺的不是资金,是技术,是企业家精神,而韩国试图将两者结合到一起,同时利用世界各地的资源。

尽管造船世界第一的宝座曾在2010年被中国夺走,但韩国造船界随即凭借大量的海工装备订单实现逆转,重夺第一。近两年,海工装备已成韩国几大船企的主打产品。可以想象,韩国船企能够在海工市场大展拳脚绝非一日之功,此前必然经过了周密的市场分析,开展了大量的技术研发,才能做到厚积薄发。因此,在海工领域,中国船舶行业还需奋起直追。

链接



三大造船基地概况

长兴岛造船基地的四座特大型船坞都堪称“巨无霸”,面积大约相当于10个标准足球场大小,均为建造高技术、高附加值船舶的特大型船坞。1号船坞用于建造30万载重吨以上的超大型油轮,年生产能力4艘;2号船坞用于生产17.5万吨的散货船,年生产能力12艘;3号船坞用于建造7000标准箱的大型集装箱船,年生产能力10艘;4号船坞用于建造大型液化天然气船。

海西湾造船基地项目总投资74亿元,规划占地570万平方米,岸线12公里,码头9公里,主要分为修船区、造船区、海洋工程装备及钢结构区。具有建造超级油轮、大型散装货船、集装箱船等海洋工程装备能力,设计年造船能力近期200万载重吨,远期468万载重吨;具有年修船能力212艘、海洋石油开采平台建造能力4座、救生艇建造能力500艘。

华南地区最大的造船基地——中船集团龙穴工程占地面积585万平方米,可利用码头岸线6公里,设计年产大型油轮和集装箱船各12艘,年造船能力可达200—300万吨,产值可达80多亿元。龙穴造船基地建成后,单船生产能力可达30万吨级。该基地将由中船集团独资组建的广州中船南沙龙穴建设发展有限公司建设。

名片

船舶产业投资基金

船舶产业投资基金是经国务院同意、国家发改委批准的产业投资基金,专注于船舶航运产业及其产业链上、下游相关领域的船舶资产投资和股权投资,基金总规模200亿元人民币,采用有限合伙制的组织形式。

船舶产业投资基金是国家发改委批复的十只产业投资基金之一,船舶产业投资基金自诞生之日即肩负着振兴我国航运船舶产业的历史使命。同时,船舶产业投资基金是天津市政府金融创新的重点工程。

2008年8月,国家发改委签发《国家发展改革委关于同意开展船舶产业投资基金筹备工作的批复》。2009年4月,船舶基金筹备组取得《国家发展改革委关于同意中船产业投资基金管理企业(特殊普通合伙)组建方案的批复》文件(发改财金[2009]865号)。2009年11月,取得《国家发展改革委关于船舶产业投资基金组建方案的批复》(发改财金[2009]2846号),船舶产业投资基金的组建方案获批。

(本栏目稿件由本报记者潘博整理)