

产能过剩 风险逼近中国造船业

□ 本报记者 张伟勤



资料图片

600年前,郑和乘坐世界上最大的宝船,带领世界上最大的远洋船队,七下西洋。

600年后的今天,在中国漫长的海岸线上,到处是鳞次栉比的船坞、码头,到处可见各种型号的在建轮船。

根据中国船舶工业行业协会最新数据显示,今年上半年我国造船完工量1024万载重吨,同比增长36%。中国已成为继韩国、日本之后的世界第三大造船国。

在业内人士看来,随着中国经济的发展,兴起于本世纪初的这场造船运动是世界工业化转移的必然结果。然而,业内人士纷纷指出,受美国次贷危机影响,欧洲航运界已停止新签合同,中国造船业在未来恐怕面临产能过剩的风险。

中国造船业创造世界奇迹
8月4日,中国最大的民营造船企业江苏裕盛重工与巴西淡水河谷公司签约,将为其制造12艘40万吨超大型矿砂运输船。

据主持此次签字仪式的挪威船级社介绍,40万吨矿砂船是目前世界上最大的散货船,而单船12艘这样的大订单,在今后几年内可能无人能及。挪威船级社主席石万胜还留下了这样一句话:“裕盛创造了当今世界造船业的神话!”

与此同时,江西九江银星造船公司8月也一次接获大连海昌轮船公司20艘6万吨级散货船订单,总造价9

亿美元。
中国船舶工业经济研究中心首席研究员包张静表示:“仅此两单,已占去当月全国订单的半壁江山”。

根据国际造船业权威咨询机构——英国克拉克松公司最新统计,世界造船企业手持船舶订单50强中,裕盛排名第13位,在中国排名第3位。

与这些排名相对应的是中国民营造船企业的迅速崛起。据江苏省国防科工办有关人士称,民营造船已占该省船舶产业份额近八成。虽然目前国际船市已有回落迹象,但是许多民营企业正在通过提升造船等级,进入高端船舶市场,与传统国企巨头抢食船舶订单。

根据中国船舶工业行业协会统计数据,上半年除中央企业(中国船舶、中船重工、中远、中海、长航)以外的地方造船企业造船完工量、新承接船舶订单、手持船舶订单分别占全国总量的47%、48%和43%,而其中多数为民营企业。

据了解,从2003年起,中国造船产量的年增量达到200万—400万吨。2006年实现年造船1440万吨,2007年这个数字已经超过了1800万吨,全国规模以上造船企业实现利润达200亿元。

随着产能的提升,中国船舶工业在全球的份额不断扩大。2007年,全国造船完工量占世界份额的19%,新接船舶订单9845万载重吨,共手持订单15889万载重吨,分别占世界份额的

30%和24%。造船完工量与新接订单均居世界之首。

全球造船业正迎来“冬天”
与中国造船业异常火爆的景象不同,国际造船业似乎正面临一系列困境。

根据克拉克松公司的统计,2008年全球计划交付442艘散货船,但今年上半年仅交付了144艘,实际交付进度仅为年初计划的32.6%。中日韩三国船厂都有一定比例的船没有完工。

克拉克松公司分析认为,更多船公司因航运市场调整及贷款困难而取消订造计划。

英国最古老的船舶认证机构劳氏船级社则指出,在美国次贷危机爆发前,银行能提供总船价80%的贷款,获得贷款也比较轻松。如今银行只愿意提供船价价格的50%—70%贷款,并大大提高了贷款费用,不良的商业计划将无法通过。

据了解,美国次贷危机也影响到船厂,部分船厂已将首付款的比例从20%,增加至30%—40%,有的甚至到50%。

平安证券分析师叶国际分析认为,造船市场繁荣将延续到2011年,但目前的运力供给过剩,让人们切实感觉到冬天的脚步。

业内人士分析认为,短期来看,2008年国际船舶市场需求提前出现下滑的迹象,全球造船市场新接订单开始下降;中远期看,世界船市有可能在2009—2010年间出现一次持续两、三年的中度调整期,世界造船能力过剩将逐渐显现。另外日本、韩国产能扩张迅速,越南等国造船业也跻身世界前列,市场竞争十分激烈,这些都使船舶制造业发展的不确定性增加。

产能扩张是一个危险的信号
尽管中国造船业正在享受多年不遇的美好时光,然而多位业内人士不无担忧地指出,产能扩张恰恰是一个危险的信号,当产能迅速释放、市场趋于饱和时,市场必将面临调整。因此,接单越大,风险也越大。

中国船舶工业行业协会的报告指出,近年来,中国造船业蓬勃发展,但是依然面临着人民币升值压力大、原材料价格出现波动、船用配套设备紧

张和企业的管理与研发有待加强等问题,这些问题仍然制约着整个造船行业的发展。

报告指出,尽管面对众多不利因素,但我国船舶行业还是在上半年有突出的表现,主要体现在以下几个方面:船舶工业生产总量快速提高,规模经济效益使得企业盈利稳步提高,船舶企业采取加大首付款比例、远期结售汇、在合同中附加汇率风险共担特别条款等一系列有效措施,减少了一部分汇率损失;船舶企业加强降本增效,提高钢材利用率和劳动生产率,经济效益继续提高。但是,由于船舶生产周期性较长的特点,钢材涨价、人民币升值、劳动力价格上涨等诸多不利因素,在2008年上半年经济指标中尚未充分显现。

报告还强调,近年来,我国造船企业手持订单快速增长,造船完工量逐年大幅增加。一些企业急于多交船、早交船,放松质量、安全等管理工作,个别投产的中小型造船企业,由于设施、技术、管理、人员等各方面力量不足,产品质量下降的因素增多,造船合同逾期交付的现象有所上升。

同时,根据克拉克松公司的统计,中国前八个月的订单完工率在32%左右,订单交付存在着隐忧。

对于今年出现的新情况,中国船舶工业行业协会分析认为,今年上半年,国际造船市场成交总量出现下调,主要原因在于全球船市回调;与此同时,全球经济放缓和通货膨胀抬头将导致全球出现较大幅度的调整,不确定因素增加,船东和船企持观望态度,承接订单趋于谨慎。

在去年的“2008中国船舶工业发展高峰论坛”上,中国船舶工业行业协会会长张广钦指出,尽管我国造船业目前基本面良好,但从当前国际造船市场竞争加剧、各种风险和不确定因素增多的背景看,我国建设造船强国的复杂性和艰巨性都明显增加。

中国工业经济研究中心顾问朱汝敬也表示,人民币升值会给我造船业带来巨大的汇率损失,各方面人士必须加以重视,并采取必要的政策支持。

■ 特别关注

■ 港口物流

国际船舶图 便宜”停靠我国港口加油

□ 董洁

不知有意还是无意,中国港口前段时间竟成为外国船舶争相光顾的“加油站”,原因究竟何在?这种行为是否会给中国油品市场带来冲击?

日前,海关总署发布的一份报告让业界人士议论纷纷。报告称,由于中国成品油价格低于国际价格,导致大量国际船舶纷纷停靠中国港口加油。

不过,据业内人士预计,这种现象不会持续太久,随着国际油价的继续下跌,国际船舶也将不会在中国港口停靠加油。

为图“便宜”加廉价油
海关总署披露,由于集装箱船只来往频繁且航程较短,因此船东对航线上的保税燃料油价格非常敏感,他们当然会选择售价低的港口加油。另外,受南美保税燃料油资源供应紧张、价格高企的影响,往来亚洲和南美地区运矿产的海岬型船,以及许多巴拿马籍船舶纷纷停靠中国港口要求加油。

根据海关总署发布的数据显示,今年前7个月,中国进口成品油2538万吨,平均价格808.2美元/吨。中国同期出口成品油952万吨,平均价格795.8美元/吨。

与此同时,国内油品市场出现“油荒”现象。

有些人将这些现象都归于国际船舶来中国港口加廉价油所造成的。

“目前国内成品油价格倒挂加剧,导致部分企业惜售心理严重,租用商业油库,增加成品油储存。这对于我国成品油市场很不利。”海关总署有关人士不无担忧地表示。

中石化有关人士对于国际船舶来中国港口加油的现象作出了自己的解释:“我国将成品油价格维持在较低水平,本意是要照顾国内的低收入人群,却让国际往来的船舶‘拣了便宜’,这种局面将对保障我国能源安全不利。”

8月期间,国际油价瞬间大跌,这不得不让人迅速联想到国际船舶在中国港口加油的现象是否也在改变?雅而广之,国际船舶在中国港口加油真的会造成国内油品市场“闹油荒”的现象吗?

国际船舶加廉价油不是问题的部分航运业人士在接受记者采访时并不认可国际船舶来中国“揩油”的现象。

“国外船舶来中国加油套利,不太可能。”一位常年从事油价分析的专家笑着回答。

而一位船公司人士也向记者表示不太可能出现“揩油”现象,认为这只不过是国际油价一时变动而已。例如,该公司的船舶就一直在国外加油,因为大部分时段国外的油价比国内便宜。

那么很多人就会产生疑问,国际船舶来中国港口加的究竟是什么类型的成品油?国际船舶在中国港口加油究竟会不会对我国油品市场产生影响?

这位常年从事油价分析的专家给出了答案。据他分析,国际船舶在中国港口加油主要是保税燃料油。保税燃料油的主要特点是从境外进口燃料油(免税)并供给国际航线船舶,该燃料油由海关严格监管并与国内油品市场完全隔离。简单说就是“两头在外”,即从国外进口,再供给国际航线船舶(相当于出口),其间免税。该燃料油来自韩国、新加坡和香港等地,加上运费、仓储费等费用,我国保税燃料油价格往往高于国外。从全球范围看,中国的保税燃料油价格历来较高,今年也并无改变,船东并不愿意在国内多加保税燃料油,一般仅仅是加些维持量到境外港口而已。

那么,为什么会出现海关总署所公布的那份报告的结论?同时很多人也都在质疑,是否真是国际船舶来中国港口加油使得国内船舶保税油销量大幅上升,这样是否会导致国内油品市场“油荒”现象产生?对于这个问题,该专家不置可否。他认为,从2006年开始,国内保税燃料油销量就开始大幅上升,原因并不是国内保税燃料油价格低了,也不是国际船舶来中国加油造成的,而是近年来国际散货船行情大好。以前散货船船东历来的做法是绕航1—2天去香港或新加坡加油,现在由于散货船租金暴涨绕航绝对不合算,因此宁愿在国内加高价保税燃料油。国内保税燃料油和国外港口的价格竞争现象历来如此,船东也是哪里油价便宜就在哪里加油。

专家表示,虽然按照国际惯例,来往国际船舶在途中要求加油,所在国家港口不得拒绝。但是据这位专家透露,现在中国很多港口对于国际船舶在本港口加油都有所控制,并不让船舶随便加油。



中国番茄酱, 走俏意大利市场!
在意大利,当地美食中的番茄酱20%来自中国。有时,一笔成功的生意,恰恰源自一个您意想不到的地方,甚至远在地球的另一面。您的银行是否拥有全球网络,熟悉各地市场?
热线恭候 400-882-6688

大好商机在眼前, 您的银行准备好了吗?

工商金融服务
www.hsbc.com.cn

HSBC 汇丰
环球金融 地方智慧