



造船业削减产能 弱小航企将淘汰出局

■ 本报记者 徐 淼

经历了前些年的突飞猛进之后,中国造船行业正在经历去产能化的痛苦。

11月13日,工信部网站消息,为进一步加强船舶行业管理,化解产能过剩矛盾,加快结构调整,提升技术水平,促进转型升级,引导船舶工业持续健康发展,工信部制定了《船舶行业规范条件》(以下简称《条件》),对生产设施、设备和计量检测、建造技术能力、技术创新、质量保证体系、节能环保等多方面提出了明确的要求。

中投顾问交通行业研究员蔡建明对记者表示,《条件》的出台指明了中国船舶行业淘汰落后产能、调整结构、转型升级的方向:一方面鼓励和引导有实力的航企做大做强,加速兼并重组并努力提升技术与管理能力;另一方面将加速技术水平低、管理差、实力弱的中小航企淘汰退出。

多数船厂艰难维持

几年前,国外研究机构就将显示造船业竞争力的三大指标——接受订单量、未交付订货量、建造量世界第一的桂冠,从韩国带到了中国头上。然而,时过境迁。如今,中国造船企业正在秋风萧瑟中苦苦挣扎。

2012年之前,湖北一直在中部六省独占鳌头,其中船舶是其第一大支柱产业。前几年,伴随着中国造船业在海洋运输的极大需求刺激下快速成长,湖北造船业一度呈现井喷式发展。即使在出口形势总体低迷的2009年,湖北省船舶出口额也达到了22.32亿美元,同比增幅高达两位数。

但自2012年开始,湖北造船业开始“触顶”回落。受国际经济环境的影响,国际船舶市场持续萧条,湖北船舶产业出口额急剧萎缩。

记者近日了解到,外商弃单的情况在湖北当地并不少见。湖北鄂州就有一家造船企业遭受了类似经历。“当时企业承接了价值6000万元的订单,国外买家是在钢铁板材每吨价格近5000元的时候下单的,但随着钢



材板材价格降至每吨3000多元,外商觉得买卖不划算了,就弃单了。”他介绍说,“另外,希腊、荷兰等欧洲船厂因为欧债危机还未缓和,企业经营不善只能弃单。还有的国外买家甚至是一边和造船企业打官司,一边弃单,造船企业损失惨重。”

但是,湖北造船企业的处境并不是罕见,江苏、浙江、福建、山东等造船大省的船企今年都陆续陷入开工不足或者停工的困境。

据中国船舶工业行业协会公布的数据,2012年,中国三大造船指标——造船完工量、承接新船订单量、手持船舶订单量,分别出现21.4%、43.6%、28.7%的下降。而到了今年1月至9月,全国造船完工3061万载重吨,同比下降26.4%;船舶行业80家重点监测企业实现主营业务收入1823.1亿元,同比下降15.8%,利润总额49亿元,同比下降53.9%。

如今,对于身处造船业寒冬的企业来说,能接到订单都已经算是幸运的了,不少中小型造船厂只能含恨咽下当年跑马圈地的苦果。

产能过剩矛盾凸显

其实,国内造船行业的现状与航运业的现状密切相关。从世界船舶工业发展的

趋势看,全球经济复苏艰难,运力过剩和造船产能过剩的矛盾并存。一场从2005年开始迅速膨胀并呈现一派兴旺景象的造船业盛宴似乎已经接近曲终人散的时刻。

那么,中国造船业的产能过剩到底有多严重?

据悉,2013年前三季度,中国造船业产能利用率仅为50%至55%,相较2012年75%的利用率降低了约20个百分点,远远低于国际造船业通常的产能利用率。

蔡建明表示,船舶业与航运业紧密相连,在航运业仍处结构性失衡的当下,船舶业短期内将难以迎来复苏。特别是,国内船舶业当前正处于淘汰落后产能、提升行业集中度的阶段,行业内亟需淘汰众多中小造船企业,同时规模大、实力强的造船企业也正处于规模收缩,业绩下滑的境地,亟需政府给与扶持。

不过,也有业内人士向记者表示,产能过剩确实是中国造船业的短板,但造船业的产能过剩问题不会像钢铁业的产能过剩问题那样,一旦经济环境、市场需求好转就会死灰复燃。造船企业需要订单量和预付金支撑发展,行业的产能过剩问题只要得到有效、有力的治理整顿,就能根除。

企业合并削减产能

近期以来,针对船舶行业的政策措施密集出台。

2013年8月,国务院《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013年-2015年)》公布。

11月4日,工信部制定发布《船舶行业规范条件》。

蔡建明表示,淘汰落后产能,提高行业集中度,是我国造船业未来复苏的必由之路。产能过剩,企业生存艰难正是行业兼并重组的最佳时机,中小航企必须要被淘汰,以优化、规范行业竞争。

但去产能的方法并不单一。有分析人士认为,在现有条件下,地方政府缺乏行业去产能的主动性,行业去产能可能是某些企业在经营状况恶化下的被动选择,因此在没有新建产能加入的情况下,更看好现有企业间重组和调整以及业务和生产技术的升级进程。

此前发布的《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》也提出,要支持造船企业兼并重组,提高产业集中度。

上述业内人士向记者表示,湖北省内船舶行业就出现了两极分化,一批资金密集型或仅依靠出口的船厂停产或半停产,而技术创新型船企却有做不完的订单。他认为,依靠技术和质量,发展海洋船舶工业,造船行业也会有生命力。国家将船舶业列为控制产业,仅针对低档次的船厂,产业链中高端的产厂仍广受欢迎。“一些组合互补型的造船企业比较容易在逆境中生存下来,像光大船业就是通过加强与武船公司的合作,逆市而进。企业通过与大企业合作、合并,就能够进行高附加值产品的生产销售,从而能够在订单、资金链、技术等多个方面得到保障,企业的生存能力也就得到提高。”该业内人士表示。

海运经济

新加坡PSA与连云港港合作经营集装箱码头

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

记者从连云港港口集团了解到,日前,新加坡PSA国际港务集团下属的子公司和连云港港口集团,共同与中海码头发展有限公司签署了购买连云港港庙三突堤5个新集装箱泊位股权的产权交易合同。今后,PSA将与连云港港口集团成立合资公司联手经营连云港港集装箱码头业务。

据悉,新加坡PSA国际港务集团目前在全球范围内专门从事集装箱码头投资和运营,业务已拓展至全球17个国家,投资了29个港口,2012年总吞吐量6006万标准箱,按股权比例所对应的吞吐量计算是全

世界最大的集装箱码头运营商。该集团的新加坡集装箱码头2012年的吞吐量为3126万标准箱,是世界单一最大的集装箱码头。而且,该集团与多家国际知名船公司和港口有着深度合作,尤其在集装箱码头运营上有着丰富的管理经验和理念,总共有200多条集装箱航线,连结世界100多个国家和地区,超过600座港口,处理世界上约五分之一的集装箱转运吞吐量。

这次合作涉及的码头立足山东和江苏,航线辐射中国和欧洲、美洲及其他亚洲地区。依托新亚欧大陆桥,连云港与中国中西部地区、中亚和东欧,形成了一个完

的多式联运网络,使该码头能够受益于不同地区的经济增长。

而PSA与连云港港口集团合作经营这一集装箱码头,标志着PSA在包含诸多重要城市的中国最重要的经济区——长江三角洲地区市场迈出了重要一步。

据介绍,此次合作的是PSA与连云港港口集团的首个项目。PSA集团总裁陈敏敏评价双方伙伴关系时说:“连云港的战略位置、业已形成的交通基础设施以及广阔的腹地,为这一新码头赶上长三角地区经济持续增长的浪潮,提供了巨大的潜力。PSA将致力于建立和加强与连云港港口集团之间的伙伴关系,为把连云港港

打造成为世界级的港口做出贡献。”

连云港港口集团董事长白力群对双方的合作也寄予了很高的期望,他说:“作为世界最大港口的运营商,PSA在码头运营管理方面专业而高效,拥有的市场网络辐射全球,连云港港是中国最大的集装箱铁水联运港口,服务陆桥沿线区域的独特区位优势蕴藏的巨大增长潜力,必将随着双方优势互补的携手合作不断被挖掘出来,助推区域经济快速发展。”

据了解,该集装箱码头可以年处理280万标准集装箱,岸线长1700米,码头前沿水深16.5米,配备超巴拿马型岸边集装箱装卸桥,是服务世界上超大型船舶的高端码头。

拆船补贴细则即将出台 惠及航运造船业

■ 矫月

利好造船业

近期,自从传出拆船补贴细则将年内出台的消息后,多数业内人士认为,该细则的出台将利好航运业。

中投顾问交通行业研究员蔡建明分析,拆船补贴细则的出台将给航运、造船业带来实质性的利好。

“一方面可以加快淘汰老旧船舶,增加低耗、高效的新船;另一方面可以鼓励航企主动淘汰破旧船只,缩减并优化供给结构,同时造船企业也能获得更多新船订单,提升业绩。”蔡建明如是说。

据最新消息,拆船补贴细则草案已经制定完毕,现在正处于财政部、交通部、工信部、发改委等多部委会签过程中。各部委对相关条款已基本达成共识。细则可能延续以往的规定,企业拆除旧船同时购建新船才有资格申请。

目前,造船业产能过剩是全球性问题,中国造船工业经济与市场研究中心主任包张静认为,目前全球造船业产能为6120万CGT(修正吨),中日韩三大造船国产能占全球90%。2013年至2015年,船舶全球年均成交量预计3200万CGT,全球产能过剩将超

过50%,船舶企业普遍面临订单不足的局面。

对于造船业产能过剩的问题,中投顾问交通行业研究员蔡建明认为,拆船补贴细则附加订购新船的要求,将给造船业带来实质性的利好。“从8月国务院发布的《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013年-2015年)》来看,此次拆船补贴细则将会有更大的可操作性,航企申请拆船补贴的限制会被进一步放宽。”

有业内人士认为,2010年至2012年我国完工的船舶中,占载重吨70%比例的都是处于低端的散货船。而淘汰低端散货船,生产高端船成为目前有实力的造船企业的转型目标。

2013年8月,国务院发布《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013年-2015年)》,提出调整延续实施促进老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新政策至2015年12月31日。该方案的出台,鼓励现有造船产能向海洋工程装备领域转移。现如今,包括中国重工和中国船舶在内的有实力的造船企业都在大力扩增海工装备的占比。

利好航运业

消息人士透露,拆船补贴细则将对提前报废老旧船只的企业进行补贴,补贴幅度将起码保证企业拆船过程中不亏损,亦即会对整船拆成废钢以后的差价进行补足。

据了解,2010年《实施方案》的补贴基数是船舶每总吨政府补贴1000元。据分析,如果延续2010年方案的补贴幅度,只是

将申请条件放宽,那么按全行业测算:根据国际权威造船航运调研机构Clarkson提供的中国籍船舶列表(不完全统计),全行业合计补贴金额可以达到45.6亿元。其中干散货船队可供拆解船舶数量最多,符合条件的船舶共180艘,补贴金额约为37.2亿元。

对此消息,蔡建明分析道:“对国内航企而言,若拆船补贴力度大,限制进一步放宽,将会极大地鼓励航企加速对老旧船舶的更新,从而起到部分削减运力、优化结构的作用。”

据航运业上市公司2013年三季度报显示,今年前三季度,有10家航运上市公司归属母公司股东的净利润报亏,合计亏损约68.26亿元。

有分析认为,拆船补贴细则的出台将为航运企业盈利,特别是上市公司扭亏带来动力。其认为,航运业上市公司将会因获得政府补贴而减亏。据中金公司预测,若拆船补贴政策落实,中海发展将会有额外的5亿元至7亿元盈利贡献反映到2014年。

另据Clarkson发布的统计数据,2012年中国三大航运央企(中远、中海、中外运长航)拆船仅200万载重吨,而20年船龄以上的老旧船规模接近800万载重吨。可见,航运企业有很大的拆船基数。

热点追踪



综 合 物 流

国际船舶代理业务 实施备案制

中资国际船舶代理企业取消审批,实施备案制度。这是新修订的《中华人民共和国国际海运条例实施细则》规定的,表明了中资企业从事国际船舶代理业务不再进行审批,交通运输部不再核发《国际船舶代理经营资格登记证》,反映了对国际船舶代理业务管理的重大改变。

日前,交通运输部就新修订的《中华人民共和国国际海运条例实施细则》进行了解读。

交通运输部指出,取消中资企业国际船舶代理业务审批等行政审批事项,在于简政放权、加强监管。根据行业发展特点,对中资国际船舶代理企业实施备案制度,从“重审批,轻监管”向加强事中事后监管转变。

新修订的《实施细则》规定,中资企业从事国际船舶代理业务不再进行审批,交通运输部不再核发《国际船舶代理经营资格登记证》,改为实施备案制度。要求从事国际船舶代理业务的中资企业应当有固定的营业场所和必要的营业设施,其高级管理人员中至少应当有2人具有3年以上从事国际海上运输经营活动的经历。

企业从事国际船舶代理业务应在开业后30日内向交通运输部进行备案。

新修订的《实施细则》增加了对国际船舶代理企业的处罚规定。国际船舶代理经营者未按规定进行备案的,由交通运输部依照《海运条例》(修订)第四十五条规定,对备案人实施处罚。

新修订的《实施细则》规定,中外合资国际船舶代理企业继续实施审批制度。(梁士斌)

生鲜电商 仍面临物流瓶颈

一直被公认为难以撼动、以快消品销售为代表的生鲜超市也在今年进入了密集触网期,包括1号店、山姆会员店、天猫超市、京东、顺丰,以及垂直电商类的百森商城、田鲜蔬菜等,不难发现的是,除了沃尔玛外,传统超市零售也在尝试上线,但仍以小规模的方式推进。

从全国范围来看,“目前在传统超市领域,仅沃尔玛做得较为全面,主要是依靠此前收购的1号店,另外,沃尔玛在山姆会员店也开辟了网上商城,这在行业内都算做出了规模。”一位不愿具名的业内人士评价道,“从前超市感受不到电商对服装、鞋帽等耐用消费品的冲击。但当食品类、日化类产品纷纷沦陷,最后的生鲜食品也作为一个品类上线时,传统超市面临的冲击才刚刚开始。”

虽然生鲜电商比传统电商有优势,但冷链配送还是最大的瓶颈,如何在二、三、四线城市普及?除了电商们的努力,还需要依靠物流业快速发展的带动。(陆现倩)

海南:物流等五个服务行业 可申请奖励资金

本报讯 记者日前从海南省商务厅获悉,为充分发挥省财政资金对服务行业的引导作用,经省政府批准,2013年省服务业发展专项资金安排部分资金,通过以奖代补形式,扶持物流、服务外包、批发、零售、餐饮等五个行业中,在增加地方税收、扩大就业、改善民生等方面贡献较大的企业。

其中物流业申报企业须为2012年度在海口港、洋浦港组织集装箱中转箱量排名靠前的物流企业;2010年至2012年被中国物流采购联合会评估认定为3A级以上的物流企业。

申报行业奖励资金的企业须尽快向省商务厅、省旅游委提出资金申请。(罗霞)