

中国造船业山东样本:等待黎明

行业不景气令不少船企转型海工,因为这能拉动产业升级,地方政府颇愿扶持海工企业

证券时报记者 罗峰 贾小兵 崔晓丽

作为全球干散货运输市场的晴雨表,BDI指数2009年乃至2010年上半年还能多次反弹到4000点上方,2008年5月11793点的高点是遥不可及的距离,今年BDI指数一度逼近1200点,7月重新单边下挫,8月中旬徘徊在1000点。其境况犹若上证指数,相比6124点的历史高点,目前2100点左右的位置显然离前期低点1664点更近,只是BDI的惨况要更严重些,从接近12000点掉下来,虽比起去年9月跌破700点的困境已经好转。

今年船厂的接单比去年下半年要好,但价格不理想,市场一度以为击败竞争对手生存下来的策略或开始调整,但造船业并未减缓的激烈竞争,使众多船厂意识到,低谷时期要漫长得多。

裁员过半的大宇造船厂

大宇造船海洋(山东)有限公司这段时间不需密切关注BDI指数,因为从去年开始已暂时不接新船订单,主要业务来自韩国母公司派给,为母公司制造船段。

夏天的烟台市不太热,从大宇造船厂的船段车间前走过,工人井然有序地搬运钢材、焊接,相比一些开工率严重不足的船厂,这家韩国独资企业看上去运营还比较顺畅。

像每个造船厂一样,大宇造船山东公司有着占地面积庞大的厂区,这家位于烟台经济技术开发区八角镇的船厂,仍有着大片待建设的土地,公司投产已经5年,与当初的理想相比,项目进度显然慢了。烟台经济技术开发区是我国首批14个国家级开发区之一,该区自我描述为“中国重要的船舶及零部件生产基地”。

大宇造船原计划总投资10亿美元,占地1.2平方公里,第一期已经投资3.6亿美元,我们想熬过行业低谷,现在就当练兵,困难时期可能还会持续两年。”大宇造船山东公司副总经理谭德秀对证券时报记者说。

大宇造船山东公司的母公司韩国大宇造船海洋株式会社是世界第二大造船企业,并在LNG(液化天然气)船等领域产销排名世界第一。依靠韩国母公司的订单,大宇造船山东公司保持了正常的运营,但规模大为缩小。经历了两年裁员,我们船厂现在有2800名员工。”谭德秀说。这家船厂2007年投产第二年员工数升到4800人,2010年更升至6000余人。与高峰期相比,裁员过半。据称,大宇船厂在当地算是收入不错的,由于现在加班变少,普通工人月收入多数掉到3000元以下,原先在3000元到4000元之间,一度是当地职业院校偏爱的企业。

大宇造船山东公司一度进军新船市场,但很快折戟;现在主要业务是制造船段,然后运往韩国母公司。

2010年该公司发展新船业务,并在2011年初拿到希腊船东2艘58K散货船的订单,与另一家船厂合作生产。2012年公司宣布暂停接新的造船订单,重新回到船舶分段制造项目。新造船市场过于低迷,等待以后市场呈现恢复趋势再回到新造项目。”该公司如是解释。

据悉,大宇造船总公司原计划通过山东公司建造中小型船舶,但因新造船需求急剧下降,推迟了该计划。

正是最近几年,船企面对的市场环境风云突变。2010年我们进入市场接单的时候,一艘新船的造价是3200万美元,几个月后造价就降到2500万美元,现在仍在2300万到2400万美元之间徘徊。世界散货船市场的低迷期还没过去。”谭德秀说。

从Wind数据统计看,亏损企业数今年达到高峰,2011年底全行业有177家企业亏损,占比约11%,2012年247家企业亏损,今年2月直接上升到406家,最近有所缓和,6月亏损企业为337家,占比23%。同时,已有60家企业倒闭。

Wind数据显示,行业在2011年3月销售收入增速达到高峰,同比增长30%,之后持续滑落,2012年3月增速减到个位数,2012年10月开始负增长,并持续到目前,今年6月同比下滑6.75%。

许多船厂已不太关心波罗的海综合运费指数(BDI)的涨跌,庞大产能是这个行业实实在在的东西。他们相信,即使运费回升,产能几年内也消化不掉,市场残酷的竞争仍将持续。但大部分船厂选择了坚持,因为目前造船业处于长周期中的低谷,熬过两三年就会看到曙光。

造船业三年出谷底?

最近十年世界造船中心向中国转移,但随之而来面临产能结构性过剩、船配自给率过低、推动结构升级相当紧迫。中国已成第一大造船国,但目前造船强国仍是韩国、日本、新加坡。造船强国向中国转移产业链上的低端制造环节,以及国内前些年膨胀的国企扩张、民间资本涌入,造成低端产能过剩相当严重。

造船业是劳动密集型、资金密集型、技术密集型产业,在韩国等部分国家劳动力成本所占比例甚至超过1/4,这也是韩国船企纷纷把基础订单或部分产能转移到中国的原因。

山东省有关官员说,山东船舶行业主要问题是缺乏自主设计的高技术、高附加值产品,产品档次较低,市场竞争力不够强;航运市场持续低迷,交船难、接单难、盈利难,前年开始就有近40%的订单延迟交付,新接订单仅是产能的50%左右,省内超过4成的中小造船企业没有新订单;去年下半年应该是最艰难的时期,连一些重点企业也没什么新订单,现在有所缓和,但未见明显好转。

在大宇造船山东公司看来,散货船、油船等品种新船市场要2015年才会真正复苏,在这之前,他们想做的是尽量不亏损并生存下来。大连也有一家韩资船厂,日子很难过,严重亏损,当地政府想收购来帮助渡过难关,但公司拒绝了。看来大家都觉得能熬到行业重新景气高昂的那个时候。”谭德秀说。

2015年是业内逐渐认可造船业走出谷底的一个时间窗口,还有很多业内人士判断今年可能成为行业景气拐点。分析师也认为造船业将在2015年走出底部并迎来景气上升周期。

作为国务院强调经济转型和淘汰过剩产能的动作之一,8月初出台《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013-2015年)》。东北证券分析师吴江淮从本次出台的政策冠之以“2013-2015”,判断管理层还存在一个考量,从供求趋势来看,行业拐点出现要到2015年的概率较大。行业最艰难的时刻可能已过,但仍处底部,船东的观望情绪并未逆转。船东明白造船厂当前的日子不好过,保持观望可能会拿到更好的报价。

今年价格企稳的原因和欧美经济复苏有一定关系,但造船业属于周期长、传导效应慢的产业,价格企稳很大因素是在亏损格局下,大船企不愿再为争取订单继续降价。

中银国际证券研究员江映德说,干散货市场需求疲软状态没有趋势性改变,整体仍将低位徘徊,今年下半年干散货市场运力过剩状况环比有望逐步好转,行业周期拐点可期,但对年内表现不可预期过高;航运行业已处于周期底部,但短期内市场运力过剩现状难以改观。

山东省发改委有关负责人说,今年上半年开始,国内的出口量、物流情况、工业运行、贸易量等各方面数字比去年同期有所好转;航运市场逐渐回暖。国际知名航运咨询机构克拉克森

海工是否成为下一个过剩产业

证券时报记者 罗峰 贾小兵 崔晓丽

并非每个向海洋工程装备业拓展的企业都能获利。

这个夏天,熔盛重工依然陷在巨亏泥潭。2012年收入下跌一半、亏损5.72亿后,熔盛重工把更大希望寄予海工,这家造船业务占整体收入95%的大型企业表示,未来数年海洋工程将会成为公司业务增长新动力。

熔盛重工高管对外的一次公开表态,也是很多船企、装备制造企业的想法:“海洋工程未来在公司整个业绩构成中的占比大概要占到30%-40%左右。海洋工程的全球订单在600亿到700亿美元,我国船企只拿到了50亿美元,而韩国拿到了500亿美元左右,差距很大。未来海洋工程的空间非常大。”

熔盛重工最近两年海工业绩不佳,这与时机有关,也和中海油相关事件有关,不得不在新加坡成立海工公司来寻找海外订单。

不光船企,装备制造企业也在进军海工。烟台杰瑞石油服务集团股份有限公司作为连续保持利润年增长50%以上的中小板高成长企业,主要受益于页岩气市场的爆发式增长,压裂设备等油田专用设备为公司带来高利润。“我们是国内第一个向北美出口成套压裂车组的企业”,公司副总裁、董秘程永峰说,“杰瑞股份的高成长主要是掌控核

心部件,掌握高端价值链条。我们的目标是向油田一体化服务公司发展,包括向海工装备延伸。”油田服务是个非常庞大的产业,压力泵送服务是其中最大的细分市场,2012年行业全球收入为454亿美元,超过海上钻井行业的440亿美元,更是钻井设备行业165亿美元的两倍多。

生存竞跑

申银万国证券研究员张西林认为,行业仍处于吸收过剩产能阶段,2013年是航运企业自保现金点向盈亏平衡点过渡的一年,这意味着活下来的造船企业有望看到需求市场的重新兴起。8月出台的船舶工业扶持政策是原政策的延续,超预期之处在于鼓励提前报废船舶的范围不限于沿海运输船舶,张西林测算全行业可能补贴70亿元,有利于缓解航运公司资金面紧张局面。

市场需求将有所改善,要活下来的船厂第一得有合适的订单,第二得保证资金链不断裂。造船业另一大问题是融资环境紧张,多数造船企业资金紧张。”



分析师吴江淮指出,海工低端装备领域竞争亦越来越激烈,需求高端化趋势凸显;传统船舶并非一味地进入低谷,环保节能型的传统船舶依然是我国造船行业可以寻找的亮点,海工装备行业的自给率较低,也给海工配套企业较大的成长空间。

业内人士开始担忧,下个五年,海工制造中心如果从韩国转移到中国,也会是转移低端,届时低端海工产业可能会在目前过得去的利润下面临新一轮产能扩展直至过剩。

多家接受采访的船厂说,他们被银行列入限制贷款对象。这是产能过剩行业在国内融资市场普遍的遭遇。

大宇造船山东公司也遇到这个问题,不过作为船业巨头的子公司,日子好过一些;在银行授信收紧的情况下,依靠母公司先打款的方式来渡过资金流转难关。

相比之下,日本船厂的日子可能是相对好的。他们一靠日元贬值,二靠提高技术含量来提高争夺订单的竞争力。”大宇船厂总务部课长朴京浩说。

业内对两三年走出低谷的判断,来自对仍未消解的价格战的担忧。业内人士曾说,如果现代重工为赢得更多订单而降低报价,那么整个行业造船报价可能被拉低15%。现代重工总部位于韩国蔚山,是全球最大的造船企业,其产能超过第二、第三名造船企业产能之和。商船、散货船的亏损格局使船企缺乏降价抢夺订单的动力,但在特种船、海工等领域的价格战还未结束。排名世界前三的船企现代重工、大宇造船海洋、三星重工均属韩国,今年价格战的硝烟还在延续。

现代重工订单大概只够生产1年,而大宇造船、三星重工利用自身大型设备优势已经立足海上采油设备行业。危机造成传统船舶市场需求急剧下滑,但原油价格高企带动油气勘探、开采投资增加带动海工装备订单在很大程度上对冲订单额度下滑,需求高端化趋势凸显。海工比造船利润率高出不少。

海工维持高景气

在山东省及青岛等地市政府部门产业管理中,船舶和海工装备行业是连在一起的,一般称为船舶海工装备行业,业内则分得清晰些,事实上,在造船业极度不景气的当下,海工企业不愿和造船联系起来,船舶企业则向制造特种船舶或高附加值的海工装备。

中集来福士位于烟台的厂区内挂着两个公司名:烟台中集来福士海洋工程有限公司、烟台莱佛士船业有限公司。其实我们不造传统船了,主要做高端海洋工程装备,比如半潜式钻井平台、自升式钻井平台,造船也是造特殊用途船舶,如浮式生产储油船、起重船、铺管船等。”烟台中集来福士海洋工程有限公司企管部经理苏飞说,如果把造船与海工装备业做区分的话,公司属于纯粹的海工企业。

中集来福士是典型的从造船业向海工装备转型的船企,原为新加坡公司控股,2008年中集集团收购烟台来福士时,该公司已经向海工发展。海工装备业近5年迎来高速增长,目前中集来福士手持半潜平台订单居世界前五位,中国对外出口交付的7个半潜平台项目,中集来福士占6个。出口的

平台基本都在挪威北海采油。

“一个半潜式钻井平台出口价5亿美元左右,还处于产业培育期,钻井平台订单金额大,但利润率有限。”中集来福士公司人士称,半潜式钻井平台制造周期三年以上,出错率、返工率等问题还有待解决,电焊、零件采购等容易出错的环节也需多经历几个平台制造周期来控制成本,目前盈利不够明显,还处于参与市场竞争站稳脚跟的阶段。

由于对产业升级有拉动作用,地方政府颇愿扶持海工企业。中集来福士一个钻井平台要用3万吨钢材、6万个配件,从全球2000多个企业采购,其中包含600多个山东本地配套企业。

作为全球化色彩最明显的产业之一,观察造船业、海洋工程装备业的景气趋势需站在全球市场角度。东北证券吴江淮分析说,数年内中国造船业产能结构性过剩、配套自给率过低的局面难以改变,发达国家在产业链上的高端船舶制造配套、把控设计等产业,短期不存在转移的基础,中国船企在低利润率的阶段还将徘徊一段时间,但机遇正在走来;传统船舶市场需求急剧下滑,但原油价格高企令油气勘探、开采等领域的投资大为增加,获得海工装备订单的企业能很大程度对冲新船订单下滑困局。

CFP/供图 罗峰摄 曹超制图