

沪东重机之后,谁是中船的下一个目标?

中船集团(CSSC)正在走向何方?即使是具有丰富管理经验的企业家,也需要深思熟虑,才能做出一个相对清晰的规划。因此,对于它的种种猜测,也许谁都不能给出一个肯定的答案。但是,从中船与宝钢战略合作的经验来看,陈小津的作风显然是偏好于产业链之间的互补。

□本报记者 于祥明

中船瞄准世界第一

中船集团进一步整合的思路还没有浮出水面之时,一切显得非常低调。记者多次联系中船集团,相关人员都婉言拒绝,现在“时间很忙,不便交流。”而有关中船集团的长远规划目标,“都在集团网站上”。

进入中船集团网站,努力实现“五三一”奋斗目标的口号非常显眼。这是中船集团的长远目标规划,即在2005年、2010年分别进入世界造船集团“五强”、“三强”的基础上,再经过5年的努力,到2015年力争成为世界第一造船集团,从而推动中国成为世界第一造船大国。目前,中船集团的第一步目标已经实现。

据英国克拉克松研究公司公布的统计数据,按载重吨计算,2005年,造船完工量居世界前三位的造船集团分别是韩国现代重工、日本今治造船株式会社、中国船舶工业集团公司。其中,位居第三位的为中船集团取得了造船完工513万载重吨的成绩。

而根据中船集团公司“十一五”改革发展纲要确立的总体目标:到2010年,集团公司年造船产量确保900万载重吨,力争1000万载重吨,进入世界造船集团“三强”。

具体而言:2010年销售收入确保900亿元,力争1000亿元,年均增长20%以上;造船及海洋工程、修船、配套和其他业务的收入分别达到630亿元、60亿元、90亿元和120亿元;突破高技术船舶和海洋工程自主设计技术,船舶自主设计率超过80%;初步建立设计、生产、管理一体化平台,骨干船厂实现壳舾涂一体化。

资源整合势在必行

“市场因素和非市场因素,使近几年中国船舶产业快速发展。”中国船舶工业经济研究中心顾问、研究员朱汝敬向上海证券报表示,从世界主要国家船舶产业发展历史来看,在国家经济快速发展之际,往往伴随着船舶产业的迅速发展。这为造船企业的壮大成长提供了机遇。

对此,中船集团决策层也都意识到机遇难得。

中船集团董事长陈小津在今年初表示,世界造船产业转移的大趋势,为我国船舶工业做大做强带来了难得机遇;旺盛的国内外市场需求,为我国船舶工业做大做强提供了广阔空间。我国经济结构的调整升级,为我国船舶工业做大做强创造了新的契机。他强调,将进一步优化船舶工业组织结构,通过兼并、重组、联合等方式,整合产业资源,提高运行效益。

“为了实现‘五三一’目标,中船集团资源优化整合势在必行。”渤海证券研究员高晓春分析认为。而按照陈小津的观点,从产业发展、国际、国内市场情况来看,显而易见,都为中船集团的调整铺平了道路。

上个月,沪东重机股份有限公司(600150)召开年度股东大会,通过了其控方中国船舶工业集团部分优质资产注入公司,并定向增发90亿元的一系列方案。完成资



中船集团公司董事长陈小津 资料图

背景资料

巨额资金催生船舶“牛市”

□本报记者 于祥明

2006年,全球新船成交共1.4亿载重吨,总金额1410亿美元,处于历史高位。从2007年的最新数字可以看出,市场中的投资热度依然不减,头两个月的成交额比去年同期又上升了40%左右。面对船舶不断创出的成交天量,业内人士普遍认为,这是由大量新资金的涌入造成的。

据分析,2002年下半年全球航运市场开启牛市,伴随着运价的快速上升,船东们用一年的时间就赚到了以往两年的利润。在拥有大量现金的同时,船东们不约而同地将手中



上海外高桥造船有限公司工人从高空俯瞰30万吨海上浮式生产储油船(FPSO)“海洋石油117”号。 资料图

资金投入股市。据统计,2003年以前,新造船市场的投资额每年大致维持在360亿美元左右,但从2003年起,投资额开始暴增,当年投资额大约在700亿美元,而在以后的3年间,这个数字又翻了一番,2006年创下了1410亿美元的历史新高。

据了解,在2006年一年全球新造船投资中,欧洲船东所占份额达38.1%,共投资535亿美元,比2005年大幅上升了158亿美元,在各主要船东所在区域中位列第一,其船舶目标主要集中在油船、集装箱船以及海洋工程船等。与欧洲船东投资额相比,亚洲船东2006

年投资额与2005年并无太大变化,全年共投资新造船市场411亿美元,占全球船舶投资额的29.2%,比2005年只上升了17亿美元。欧洲和亚洲以外的其他地区船东在2006年的船舶投资额也在大幅上升,全年共投资294亿美元,比2005年上升了79亿美元,其中美国船东表现更加抢眼,共投资了88亿美元,主要投资领域是豪华游艇和海洋工程船。

分析文章认为,这些资金流入后,使得各大型船舶市场出现了分化,从而引领了造船市场的走向。2006年由于欧洲船东特别是希腊船东对油船的偏爱,油船市场全年共成交515

亿美元,占新船市场投资额的47.1%,几乎占到一半份额;其次是液化气船,虽然成交艘数不多,但因为单船价值量高,全年合计成交金额达288亿美元,占新船市场投资额的26.3%;集装箱船排名第三,全年共成交169亿美元,占新船市场投资额的15.4%;最后是散货船,全年共成交122亿美元,占新船市场投资额的11.2%。但从2007年头两个月的情况看,散货船的待遇正在“翻身”,逐渐开始升温。

分析人士指出,在船东巨额投资的刺激下,全球船企依靠稀缺地位“套牢”高价订单,从而助长了2006年船市。

但是,有一点却是可以推断的,即无论中船集团按何种方式进行资源整合,都不会等待过长的时间。

“中远和首钢、天津市政府,以及中海等集团都打算打造自己的船企,加之江苏、浙江、辽宁、山东等地现有的船企,中国船舶行业未来的格局难以预测。”中国船舶工业经济研究中心一位资深研究员向记者坦言。

除了来自日本、韩国船舶巨头的压力外,中船集团还要考虑来自国内船企的竞争。可以说,这种压力要求中船更快地布好自己的阵营队伍,形成强有力的拳头。

就在4月下旬举行的博鳌论坛期间,中远集团签订了66艘、514万载重吨新造船项目,订单的对象是另一大船舶集团和三家“中远系”的船企。

“由于自身的需求,以及行业整体看好,使得中远等大型集团也看重造船业的发展。”中国船舶工业经济研究中心顾问、研究员朱汝敬说。

不仅如此,地方船企同时组成了造船业另外一方阵营。以天津为例,一样是雄心勃勃。据了解,去年底天津市长戴相龙在考察大连船舶重工时,不但询问了VLCC和400英尺自升式海上钻井平台建造的相关情况,还表示将积极推动天津装备制造制造业与大连船舶重工的合作。此后,戴相龙透露,天津新港船厂船舶制造项目今年将开工建设,2010年建成的新船厂将是天津市最大的装备制造企业,并使天津成为中国新兴的造船基地。在满足天津港发展需求的同时,着眼于国际船舶市场,带动天津船舶配套产业的整体发展。

我们由理由相信,中船集团一定意识到了未来的这种不确定性,为此,只有加快自己的发展,在做大规模的同时尽早做强,才是避免不必要的“兄弟厮杀”的最好办法。

两大地基预示未来

“关键看长兴岛、龙穴两大造船基地的发展定位,那是中船集团的未来。”中国船舶工业经济研究中心一位研究员说。因此,基地建设进程必须加快。

对此,中船集团公司常务副总经理路小彦在谈到贯彻落实《船舶工业中长期发展规划》时曾表示,要争分夺秒,抓好长江口和珠江口两大造船基地的建设。并且,在长兴和龙穴两大基地的建设中,中船集团公司将借鉴外高桥造船公司的成功经验,坚持工程建设与生产经营同步推进,牢牢抓住船市高位运行的难得机遇,积极承接订单,安排好造船计划,争取新基地早日投产、早出成效。她还表示,长兴造船基地在确保计划节点的基础上,同时布置LNG船的专用设施项目;龙穴造船基地修船项目已正式开工,造船设施建设也

将于近期启动。

另外,路小彦强调还要发展配套业。按照有所为有所不为、突出重点、发挥优势的原则,在技术和资金方面,对关键的配套企业有所倾斜,以缓解配套业发展滞后造成的矛盾。目前,中船集团公司已经召开两次会议,研讨配套业的发展战略,细化上海、广州、九江三大地区公司配套业整合方案。

就在4月25日,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

值得注意的,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

值得注意的,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

值得注意的,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

中船集团公司下属企事业单位	
造船厂	水密厂
江南造船(集团)有限责任公司	海鹰企业集团有限责任公司
沪东中华造船(集团)有限责任公司	科研院所
上海外高桥造船有限公司	中国船舶及海洋工程研究院
上海道达尔造船有限公司	中国船舶工业集团公司船舶工艺研究所
澄西船厂	中国船舶工业集团公司船舶系统工程部
澄西船厂	中国船舶工业综合技术经济研究院
莞船造船厂	中国船舶工业集团公司上海船舶研究所
广州广船国际股份有限公司	中国船舶工业集团公司船舶工艺研究所
广州文冲船厂有限公司	中国船舶及海洋工程设计研究院
广州黄埔船厂	九江精密测试技术研究所
福建西工造船厂	船体设计
广西桂江造船厂	船舶设计研究所
江西九江造船厂	中国船舶工业第九设计研究院
江西新造船厂	其它企事业单位
东海船舶修造厂	广州船厂
主辅机厂	北京船舶工业管理干部学院
南京绿洲船厂	地区派出机构
江南重工股份有限公司	上海船舶工业公司
沪东重机股份有限公司	九江船舶工业公司
安庆船用柴油机厂	中国船舶工业集团公司广州管理局
九江船用机械厂	投资及控股公司
华南船用机械厂	中国船舶工业贸易公司
江西船用机械厂	中船财务有限责任公司
江西船用网厂	上海内海地产发展有限公司
镇江中船设备有限公司	中船集团(广州)有限公司
仪表厂	中船信息科技有限公司
九江仪表厂	中船置业有限公司
上海航海仪器总厂	华海船用货物通设备公司
江西浮阳电子仪器厂	上海方舟发展有限公司
江西航海仪器厂	中国国际贸易有限公司
安庆船用电器厂	中船投资发展有限公司

将于近期启动。

另外,路小彦强调还要发展配套业。按照有所为有所不为、突出重点、发挥优势的原则,在技术和资金方面,对关键的配套企业有所倾斜,以缓解配套业发展滞后造成的矛盾。目前,中船集团公司已经召开两次会议,研讨配套业的发展战略,细化上海、广州、九江三大地区公司配套业整合方案。

就在4月25日,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

值得注意的,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

值得注意的,中船集团网站上发出消息,“上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司成立。”并称,长兴岛将建成上海乃至全国最大的海洋装备产业岛。该开发公司的成立,是为配合中船江南长兴造船基地的相关要求,使江南主辅剥离、辅业改制企业尽快落户长兴岛,加快产业基地的开发建设步伐。

该消息称,“四方历时3年多,经过多轮谈判,筹备组成员的辛勤努力,最终确定利用各方优势互补,组建上海长兴海洋装备产业基地开发有限公司作为产业基地的运作平台。”

值得注意的是,陈小津曾强调指出,要抓好造船基地的建设和发展。发展先进造船能力,是我国船舶工业参与国际竞争的基础。造船基地建设要努力改变“大而全”的传统模式,按照现代化总装造船的要求,优化设施布局,优化工艺流程,建设专业化的生产和配送中心,发展专业化协作,完善供应链体系,真正发挥出产业集聚优势。这一思路预示着基地的未来。

专家观点

警惕船舶行业产能过剩

——访中国船舶工业经济研究中心顾问朱汝敬

□本报记者 于祥明

整个船舶行业产能过剩

上海证券报:来自英国克拉克松研究公司的数据显示,一季度,中、韩、日三国主导船市竞争的格局没有发生变化。按载重吨计算,三国承接新船订单总量的比例高达87.5%。其中,中国承接订单2010万载重吨,韩国1050万载重吨,日本370万载重吨,分别占全球的51.28%、26.78%和9.44%。中国造船企业更是以占全球份额一半以上的骄人业绩,成为2007年一季度国际船市的最大赢家。您如何看待目前全球、我国船舶行业市场现状呢?

朱汝敬:今年一季度我国承接的订单已经达到2010万载重吨,大于去年全年我国船舶完工量(1452万载重吨)。可以说,我国的船舶行业形势非常喜人。但是,我认为这里面也潜藏着产能过剩的危机,现在的订单量多,今后订单量很可能下跌。

实际上,去年我曾提出过这个问题,但从今年一季度的数据来看,受市场和非市场两方面因素作用,订单不减反增。但这并不能说明产能过剩的问题就随之消失。相反,从相关行业集团到地方上的船企一哄而上,使得产能过剩的问题更加突出。而且,中国产能过剩的问题,还可能打破全球船舶市场的平衡。

评估标准只打“苍蝇蚊子”

上海证券报:目前我国共有各类船舶制造企业约3000家,其中规模以上造船企业431家。据悉,历时两年半编制试行的《船舶生产企业生产条件基本要求及评价方法》将于今年10月1日起正式实施。有人表示,该评价方法将提高行业准入门槛,促进船舶产业的集中整合。对此,您是否赞同?

朱汝敬:正如上面提到的,今后我国船舶行业产能过剩的问题将越来越突出。从目前来看,由于市场好,导致许多集团、地方“一哄而上”搞船厂。而且,目前一个船厂从规划设计到拥有生产能力的周期很短,大概2年左右时间就可以了。

评价标准只能限制落后小船厂,只能打“苍蝇蚊子”,对现有的和即将上马的大型船厂影响不大。

人民币升值冲击有限

上海证券报:有人认为,船舶行业是资金、技术、劳动力密集型产业,其中在资金方面,虽然造船企业通过争取较高的船舶合同首付款比例,采取汇率保值、提前结汇等措施降低人民币升值风险,但是,汇率变动对船舶企业影响仍然较大。这是否会给船企造成现金流上的压力?

朱汝敬:目前全球船舶市场是卖方市场。在这种情况下,对于船舶企业有利,可以争取较高的合同首付款比例。在一般情况下,船东付款分为五个部分,分别是签约付款20%、开工付款20%、上船台付款20%、下水付款20%、交货到付款20%。

如果是供大于求的买方市场下,则会出现前少后多的情况,如前四个阶段分别支付各5%的船款,将总船款的40%、60%、甚至到80%压到最后付款。这种情况下,不但会给船舶企业的现金流造成压力,而且船企还可能承担船东在船运市场低迷时违约撕毁购船合同的风险。

从目前来看,船价的上涨幅度很大(与最低时相比,船价已经翻了一番),因此,人民币升值所带来的成本上涨压力,对船企的冲击很有限。

另外,对于大型船舶集团来讲,预接订单的数量很多。这使得其合同首付款增加,可以统筹安排资金使用,从而使其现金流更加顺畅。

不看好“产业链整合”模式

上海证券报:据统计,我国平均国产设备配率小于40%(日本>98%、韩国>90%)。而有专家表示,如果没有先进的船用配套工业,即使市场需求再大,也难以发展。只有将国产设备配率提高到80%以上,船舶工业才能真正发展。您认为船用配套设备关键技术是什么?

朱汝敬:我认为船舶的主机、推进机组、发电机组等是关键技术,而电子设备所占比重不大。

上海证券报:据了解,目前我国船舶行业出现一种上下游产业链整合开发模式,例如中船集团与宝钢联手、中远集团与首钢联手,或者一些海运集团直接谋求自建船厂等,您认为这种模式是否可取呢?

朱汝敬:从理论上讲,上中下游产业链整合建厂的模式“看上去很美”。但是,落到实际之中,这种模式是否可取,却很难说。单从全球大型船企的经验来看,运用这种模式的很少。

其他国家挑战不容忽视

上海证券报:据了解,印度、越南、印尼的造船业发展也很快。有消息称,越南船舶工业集团(Vinashin),截至2006年底,已与国外企业签订价值600亿美元的造船合同。您认为这些国家是否会对中国船舶企业造成压力呢?

朱汝敬:从短期来看,对我国船舶集团影响不大。但从长远来看,这些国家都是中国强有力的竞争对手。以越南为例,其在劳动力成本等某些方面较中国还有优势,因此,中国如何在全球船舶市场竞争日益激烈的情况下更上一层楼,需要研究。