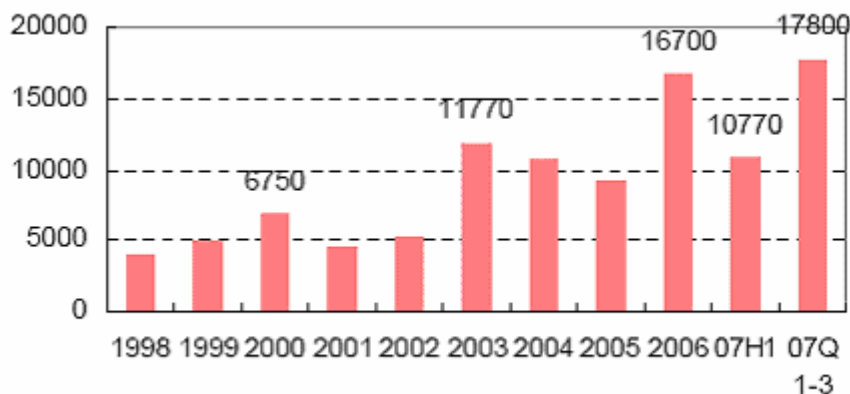


摘 要

一、世界造船业发展形势及趋势预测

2007 年国际造船市场延续 2006 年的发展势头进一步兴旺，景气度持续走高。各类船舶新船成交价格持续上扬，不断创出历史新高。根据克拉克松研究公司统计，2007 年 1-9 月份世界新船累计成交量达 2993 艘 / 17840 万载重吨，已经突破 2006 年全年创出的历史最高纪录 1.67 亿载重吨。预计，2007 年全年世界新船成交量应该超过 2 亿载重吨大关，再创历史最高水平；世界造船完工量在 8000 万载重吨以上。年底世界船厂的手持订单在 4.5 亿载重吨以上。



世界造船完工量（万载重吨）

资料来源：中国船舶工业行业协会

2006 年是造船市场的“油船”年，2007 年则是名副其实的“散货船”年。2007 年散货船的持续火爆是世界造船量屡超预期的绝对因素。前三季度，世界散货船累计成交 1148 艘，成交量 1.02 亿载重吨，同比增长 257.2%，占世界新船总成交量的 57.30%。散货船兴旺的主要原因有：首先，波罗的海干散货运价指数（BDI）屡创历史新高，目前已经超越 10000 点。中国因素贡献了约 60% 的干散货海运量增量。其次，由于船只压港严重、海运运距拉长等因素，实际运力增长远小于名义运力增长。最后，船龄偏高带来的更新需求和巴拿马运河扩建带来的新船型订单显著增加。

从 2007 年中日韩三大造船国发展情况看，中国囊括了大部分散货船订单。全年新接订单超过 7000 万载重吨，手持订单超过 1.3 亿载重吨，同比分别增长 70% 和 90%；其中新接订单超过韩国，居世界第一位。但韩国船厂承接合同的船舶复杂度高于中国，如以修正总吨计，中国接单量少于韩国。2007 年韩国各大造船企业也奉行积极接单的经营策略，并纷纷上调了接单计划。同时，韩国造船企业仍然以承接高技术、高附加值船

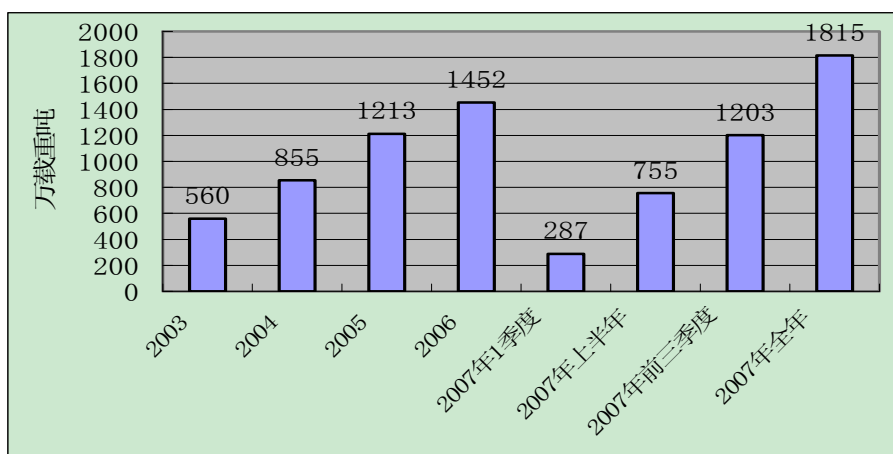
船著称，几乎包揽了全部超大型集装箱船的订单。日本造船企业接单数量远少于中国和韩国，这不仅是受产能所限，也是日本造船业实力下降的表现。

本轮从 2002 年开始的全球造船业兴旺期，主要得益于全球经济的回升、发展中国家经济增长、旧船更新改造等因素。根据全球各大机构对未来全球造船业需求的预测结果，未来十几年内，全球对新船需求仍处于较高水平。造船业行业景气度持续高涨，推动中国造船业迅速崛起。2007 年中国的新接订单已超过韩国，居世界第一位。中国造船业具备产业转移客观条件，造船中心转到中国趋势已经明显。同时，当前造船周期明显延长。即使造船周期低谷的出现，我国成为世界造船中心的趋势仍不会改变。在造船成本方面，我国的竞争优势将持续；在高附加值船型方面，我国与日本和韩国差距已经明显缩小，市场份额正逐步扩大，我国已经初步具备抵抗造船周期影响的条件。

二、我国造船业发展形势及趋势预测

2007 年前三季度，我国船舶工业继续保持快速增长，各项经济指标再创历史新高。造船完工达到 1203 万载重吨，同比增长 44%。其中出口船舶 977 万载重吨，占造船完工量的 81%；新承接船舶订单 6434 万载重吨，同比增长 120%；手持船舶订单 12935 万载重吨，同比增长 111%，其中出口船舶 11307 万载重吨，占手持订单总量的 87%。我国造船完工量、承接新船订单和手持船舶订单分别占世界市场份额的 20.1%、38.7% 和 29.5%。

经初步测算，2007 年全年我国造船完工量突破 1800 万载重吨，新接订单超过 7000 万载重吨，手持订单超过 1.3 亿载重吨，同比分别增长 25%、70% 和 90%；其中新接订单超过韩国，居世界第一位。2007 年以来，船舶工业发展出现了两个积极的动向，一是骨干船厂赶超提速，我国手持船舶订单进入世界前十强的船厂排名有所提高；二是地方船厂产能快速释放，前三季度，地方造船企业造船产量、新承接船舶订单、手持船舶订单分别占全国总量的 41.7%、50.3% 和 44.3%。

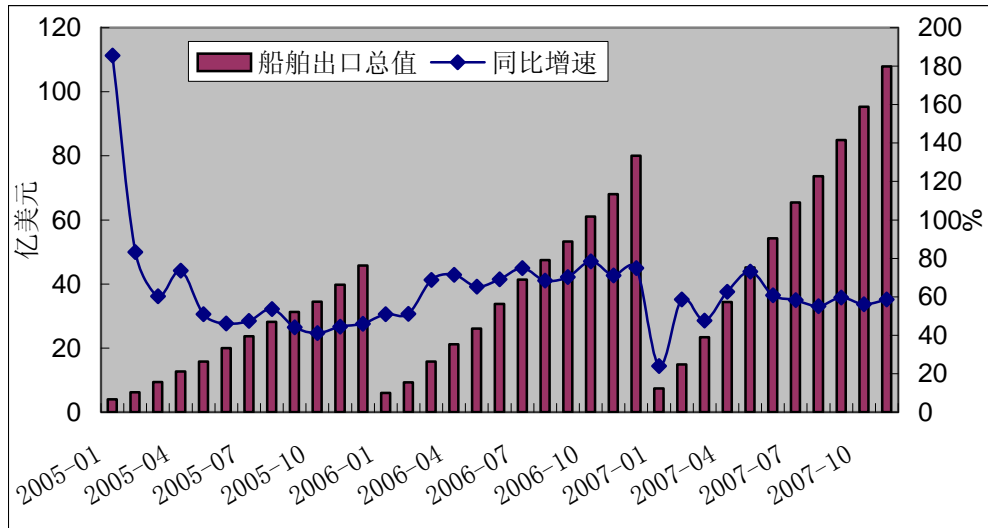


我国造船完工量

资料来源：中国船舶工业行业协会

虽然我国每年出口大量船舶，但某些高附加值船舶还需要进口。据海关统计，2007 年前三季度，我国船舶进口 9.4 亿美元，同比增长 125.8%，超过出口增幅 63.8 个百分点。我国生产的船舶大部分用于出口，前三季度我国船舶产品出口金额 87.6 亿美元，同比增长 62%，超过 2006 年全年出口总额。预计我国全年的船舶出口金额在 120 亿美元左右。我国船舶产品出口到 142 个国家和地区，其中出口金额在 1000 万美元以上的国家和地区 18 个，新加坡、德国和中国香港地区仍然是我国船舶出口的主要市场。总体上看，我国船舶出口量占总产量的比例逐步扩大。截至 2007 年三季度，出口比重占到了总产量的 80% 以上。主要船舶出口企业有大连新船重工、大连造船重工、沪东中华、广船国际、中机海川、南通中远川崎、江南造船、上海船厂、福建船舶工业等。

2007 年，国际造船市场延续 2006 年的发展势头，各类船舶新船成交价格持续上扬，不断创出历史新高。船价的不断攀升，使得收入的增速，快于成本的增长，2007 年 11 月，船舶行业的销售利润率达到 9.74%，是近 3 年最好水平。预计 2008 年下半年，船价上涨的趋势有所减缓。受美国次级债的影响，2008 年全球经济增长有可能放缓，加之国内宏观调控的效果逐渐显现，进出口有可能缩减，2008 年的全球航运景气度将有所下降，这将导致新船的订购量减少，加之全球造船产能的不断提升，竞争将趋于激烈。所以，2008 年新船价格不可能一直处于持续上涨的状态。预计，船价的高点可能出现在 2008 年中期，在下半年开始有所回落。2008 年虽然船舶制造业的供需矛盾会有所缓和，新船价格增长放缓，行业景气度可能达到周期高点，但由于目前造船企业手持订单充足，而且以高价订单为主，2008 年造船企业的盈利仍会继续增长。

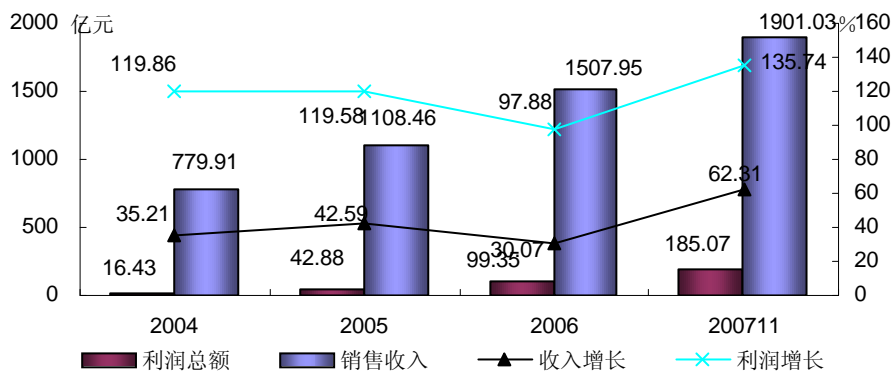


我国民用钢质船舶出口金额

资料来源：中国船舶工业行业协会

三、行业规模与效益

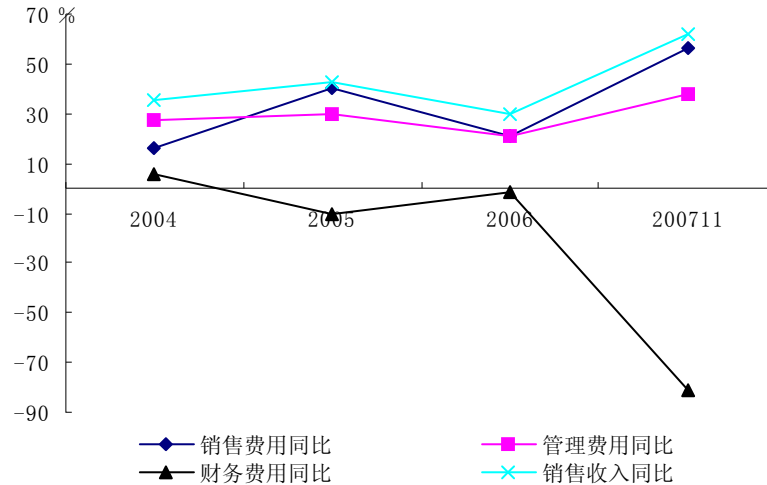
旺盛需求推动了行业的快速发展以及规模的扩张。船舶行业各项规模指标近年来都快速增长。2007 年前 11 月资产增速达到了 65.15%，销售收入增速 62.31%，利润增速更是达到了 135.74%，增幅再创历史新高。



2004-2007 年行业销售收入和利润增长情况

数据来源：国家统计局行业数据整理

同时，行业三费的增速低于销售收入增速，尤其是财务费用 2005 年以来呈下降趋势，2007 年前 11 月更是同比下降了 80.94%。管理费用增速保持在 20-30% 左右，2007 年销售费用增速有所提高，但仍低于销售收入增速 5.7 个百分点。



2004-2007 年三费增长速度

数据来源：国家统计局行业数据整理

近年来行业盈利能力保持增长，销售毛利率从 2004 年的 8.42% 增长到 2007 年的 14.13%，销售利润率从 2.11% 增长到 9.74%，资产报酬率从 1.98% 增长到 5.04%。盈利能力的提升一方面是由于新船价格的提高，更重要的是我国船舶行业的生产技术、生产效率和管理水平有了较大的进步。随着生产效率和管理水平的不断提高，未来船舶行业的盈利能力仍有进一步提升空间。

除 2006 年外，船舶行业负债率保持在 81% 左右，负债率较高。行业亏损面在 2005、2006 年有所下降，2007 年略有反弹，但仍低于 2004 年 3.61 个百分点。2007 年利息保障倍数大幅提高。整体偿债能力有所增强。

2007 年船舶行业在销售收入、利润都大幅增长的情况下，营运风险有所积累。应收账款、产成品周转率和流动资产周转率都有所下降，值得关注。

2008 年船舶制造业的景气度将持续，并可能达到周期高点；同时由于目前造船企业手持订单充足，而且以高价订单为主，2008 年造船企业的盈利仍会继续增长。

2004-2007 年行业效益变化

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
盈利能力				
销售毛利率	14.13	11.84	8.75	8.42
销售利润率	9.74	6.59	3.87	2.11
资产报酬率	5.04	4.66	3.21	1.98
偿债能力				
负债率	81.27	79.59	81.06	81.46
亏损面	17.60	14.98	15.27	21.21
利息保障倍数	108.16	10.67	5.27	2.58
发展能力				
应收帐款增长率	77.74	23.18	40.20	26.74
利润总额增长率	135.74	97.88	119.58	119.86
资产增长率	65.15	38.55	20.03	20.90
销售收入增长率	62.31	30.07	42.59	35.21
营运能力				
应收帐款周转率	9.08	11.83	10.83	8.66
产成品周转率	23.56	39.04	41.30	36.40
流动资产周转率	0.88	1.10	1.07	0.95

数据来源：国家统计局行业数据整理

四、我国造船业竞争力格局

(一) 国际竞争力比较

在当前世界造船业的韩、日、中、欧四极格局中，从产业周期看，韩国处于成长期的后期，发展潜力有限，而且随着近年来韩元升值幅度较大，劳动力成本居高不下，竞争力已出现下降迹象；日本已进入成熟期，欧洲已进入衰退期，只有中国刚刚进入快速成长期，发展空间和潜力巨大。与日韩相比，我国具有的优势主要体现在劳动力成本低，造船场地资源丰富、容易形成产能优势。同时，我国的劣势也非常明显，如上游配套产业发展滞后、建造高端船舶缺乏竞争力等。韩国造船企业在高附加值船舶建造方面优势显著，预计在未来 3-5 年内，中国造船企业还无法赶超。高附加值船舶对于造船设计水平、生产周期、质量控制等有较高要求，韩国造船企业信誉良好，使其获得了大量订单。2007 年全球所有新增 LNG 船的订单几乎都由韩国造船企业获得。2011 年前，国际船东的高附加值船舶订单大都已经交给日韩的造船企业。

长期以来我国船舶制造业发展受到船舶设备本土配套率不高的产业瓶颈制约。目前，我国造船设备本土配套率却不及日韩两强的一半。《船舶工业中长期发展规划纲要》明确指出，到 2010 年我国主流船型船舶配套的平均本土化率要提高到 60%。2007 年国家公布的《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》，提出了四大发展目标。首先是产业规模快速扩大。其次是本土生产能力显著提升。第三是自主发展能力明显增强。第四是船舶中间产品和海洋工程装备配套取得进展。2007 年 9 月，船舶配套设备中最具价值的船

用自动电站，在松江 704 研究所试验基地宣告实现国产化，我国造船业的这一困境有望逐步打破。同时，中国船舶工业集团公司也已经把目标指向国内最大的船舶配件生产基地，其正在建设的长兴基地船舶配件份额大约是 30 亿元。

近年来，我国造船业产品结构不断优化升级。我国已逐步改变了以造中、小型船舶为主的局面，使散货船、油船、集装箱船三大船型形成主导系列。其中好望角型散货船和 V L C C 大型油轮的世界市场份额已分别超过 40 % 和 30 %。我国在建造 L N G 船、1 万标箱集装箱船、大型 F P S O、自升式钻井平台等新型船舶和海洋工程装备领域也占有一席之地。2007 年，我国通过采用专业化的造船模式实施批量化建造，不断缩短船台、船坞和码头周期，许多船企创造了建造周期的新记录。同时，高新技术船舶生产经营也取得了较大突破。14.7 万立方米液化天然气（LNG）船首制船攻克了诸多建造技术难关，生产进度稳步推进；我国迄今为止承造的吨位最大、造价最高、技术最先进的海洋工程——30 万吨 FPSO 也在外高桥造船公司完工交付。

（二）国内竞争格局

我国造船业基本被中船集团、中船重工集团和地方船厂 3 大集团垄断。中船集团和中船重工集团目前下属 4 家上市公司：广船国际、中国船舶和江南重工(为江南造船集团控股子公司)和风帆股份。中船集团公司和中船重工集团公司 2007 年前三季度造船完工量、新承接船舶订单、手持船舶订单分别占全国总量的 58 %、50 % 和 56 %。

2007 年以来，中船集团公司以旗下上市公司沪东重机股份有限公司为平台，采取现金加资产非公开发行股票的方式，将上海外高桥造船公司、中船澄西船舶修造公司、广州中船远航文冲船舶工程公司的股权注入到沪东重机并募集资金，实现了造船、修船、船舶配套等主业整体上市。

中国船舶重工集团公司也正缓缓向 A 股市场靠岸，预计 2008 年登陆 A 股。中船重工计划将旗下 16 家与造船配套的企业整合成一家股份公司，并通过此公司实现 A 股上市。

2007 年地方造船力量也迅速壮大。地方造船企业在手持订单量几何级激增的同时，开始着眼长远战略发展规划，积极探路资本市场。2007 年 4 月，国内第二大民营船厂扬子江造船日前在新加坡交易所成功首发上市。由此产生传导效应，燃起了其他民营企业上市的激情。可以预见，如果上市成功，这些民营船企将解决发展中的资金瓶颈问题。

从 2007 年颁布的《船舶科技发展“十一五”规划纲要》和《全面建立现代造船模式行动纲要（2006 - 2010 年）》以及正在讨论中的《中华人民共和国船舶生产许可管理条例（草案）》看，国家在扶持船舶工业的同时开始注重对当前投资过热苗头进行政策引导和遏制，对大型企业进行重点扶持。因为大型企业本身已经具备了文件中所要求的各

种条件，而中小企业在不具备足够竞争优势的时候，后续又受到了诸多限制。所以，以上方针政策的出台和即将出台，将进一步推动行业的优胜劣汰。大型企业的相对垄断地位将进一步稳固，并且发展的重心将从主要追求发展规模和速度向更加注重发展质量和效益转变；从主要依靠要素投入和数量扩张向更加依靠科技进步和提高效率转变。而小型企业的生存环境将进一步严峻，开始面临政策调控风险。

（三）行业资本运作

种种迹象表明，中国造船业已进入广受资本追捧的时代。近年来，在造船完工量直线上升的同时，各种资本也在不断涌入。在国内资本中，不仅国有资本表现活跃，投资长江口、珠江口、环渤海湾三大造船基地的建设，民间资本也十分积极，而外资更是也对内地造船业表现出浓厚的兴趣。目前，仅在浙江省 430 公里海岸线上，已经集聚了由民营企业投资的船舶制造厂数百家，其中规模以上企业近 80 家。

2007 年 11 月，香港上市公司和成国际收购江西江州联合造船厂全部股权。2008 年 1 月，美国高盛集团下属的 GSPhereclusHoldingsLimited 公司完成对浙江最大造船企业——扬帆集团的溢价收购。近 10 年来，随着我国造船业的快速发展，外国资本以独资建厂或合资建厂的方式进入我国造船业的势头越来越猛。特别是在船用配套工业领域。据商务部最新统计，2006 年船舶工业利用外资项目 132 个，同比增加 26.92%，实际利用外资金额约 3.8 亿美元，同比上升 66.03%。而从利用外资方式看，外商独资依旧是船舶工业利用外资的主要方式。2006 年船舶工业外商独资项目个数达到 72 个，占船舶工业利用外资项目个数 54.55%，实际利用外资金额 1.84 亿美元。此外，2006 年船舶工业中外合资企业和中外合作企业项目个数分别为 54 个和 6 个。

目前国内船舶制造发展很好，国外制造业正向中国转移，这是一个机遇。外来资本的进入，一方面帮助了原有造船国有企业的改制，另一方面，由于造船属于资金密集型行业，也为这个产业发展带来资本动力。

同时，2007 年济钢与威海船厂等合资组建了威海济钢船材公司。上海宝钢与中船集团正式签定江南长兴造船基地民品项目合资合同，共同出资建设该造船基地民品项目的一号和二号两条生产线。由钢铁企业入股造船企业，双方以强强联合组成资产与营销纽带，并稳定钢板供应和价格，成为了造船业一种新的合作趋势。

五、子行业分析

（一）子行业对比

从六大子行业资产、销售收入、利润比重看，金属船舶制造业都占有绝对优势，占比超过 60%。值得关注的是船舶修理及拆船行业，其利润占比高达 33.84%，高于资产和销售收入占比，行业盈利能力较强。

从变化趋势看，近年来金属船舶制造业、非金属船舶制造业、娱乐船和运动船的建造和修理的资产和销售收入比重有所下降，而船用配套设备制造、船舶修理及拆船、航标器材及其他浮动装置的制造的比重有所上升，尤其是船舶修理及拆船上升趋势较为明显。

各子行业销售收入比重变化

	金属船舶制造	非金属船舶制造	娱乐船和运动船的建造和修理	船用配套设备制造	船舶修理及拆船	航标器材及其他浮动装置的制造
2004	73.22	1.21	0.25	8.44	16.48	0.10
2005	74.42	0.81	0.99	8.03	15.72	0.45
2006	70.53	0.90	0.21	8.86	18.91	0.37
200711	67.72	0.61	0.17	9.48	21.40	0.27

数据来源：国家统计局行业数据整理

而利润比重的变化趋势不同，近年来金属船舶制造业的利润比重大幅提升，而其他子行业的利润比重都不同程度有所下降，下降幅度较大的是船用配套设备制造业和船舶修理及拆船业。

从盈利能力指标看，船舶修理及拆船业的盈利能力最强。金属船舶制造业的销售利润率居第二位，而资产报酬率居第三位。船用配套设备制造业的资产报酬率居第二位，销售利润率居第三位。

随着我国船舶配套产业的发展以及设备自给率的提高，船舶制造业中船用配套设备制造业的增长速度将加快，市场份额将有所提高；船舶修理及拆船业将继续保持较高的盈利水平，而金属船舶制造业的优势地位在短期内仍无法动摇。

（二）主要子行业发展情况

1. 金属船舶制造业

近年来，我国造船工业产品结构不断优化升级，油船、集装箱船、散货船三大主流船型已占主导地位。目前以及将来散货船市场需求持续强劲。散货船市场自 2004 年以来总体保持上涨态势，运价指数在 2006 年大幅上涨的基础上，2007 年 10 月又创新高，特别是以承运铁矿石为主的好望角型散货船需求尤为突出。预计未来几年，货运量仍将保持较高速度增长，为散货船提供了较大的市场空间。

集装箱船市场需求稳步上升。集装箱船航运市场经过一年半的调整，从 2007 年 1 月份开始稳步回升，特别是亚欧航线货量增幅较大。同时，越南、拉美、南非等新兴市场快速发展，进一步拓展了集装箱运输市场，预计这种增长势头仍将延续。

油船市场相对稳定。油船在 2006 年曾创下成交新高，达到 8590 万载重吨。2007 年以来，油船市场相对稳定，万吨以上成交 3390 万载重吨。受全球经济稳定增长以及

运输距离延长等因素的影响，预计油船需求将保持长期稳定。

2. 船舶修理及拆船业

当前，中国修船业发展空间广阔。首先是世界修船规模持续增长。根据国际海事组织 IMO-13G 法规，大批单壳油船将在 2003 年到 2015 年被淘汰。IMO-13G 限定的淘汰单壳油船的期限带来的单壳油船修理高潮和今后海运界大型油船、散货船，尤其是集装箱船队的迅速发展，将会给国际船舶修理带来新的发展动力。其次是世界修船中心逐步东移。我国的修船业由于修船价格优势，以及修船设施、技术能力、管理水平都在快速上升，并且已初备相当的水平。在国际的修船市场上，我国还具有相当大的竞争能力，并且还有许多的可供发展的潜在先机。

六、细分区域分析

当前，中国船舶工业初步形成了环渤海、长江中下游和珠江口三大船舶制造中心，区域分布特征明显。2007 年，我国船舶业生产企业总计有 1017 家。江苏、浙江、上海、山东、广东、辽宁 6 省市在企业数量、销售收入、利润占比上都位于全国前 6 位，6 省市企业数量占比达到 71.31%，销售收入占比 86.78%，利润总占比 94.58%。

船舶行业不仅区域规模集中度很高，同时盈利特征也明显。因此，授信要以区域特征为基础，实行区域特征非常明显的区域授信政策。

授信首选的地区是江苏和广东。其中，江苏省各项规模指标都居全国第一位，利润总额占了全行业的 28.26%，盈利能力较强。该地区不但有着非常坚实的船舶制造业基础，且船舶制造业深受政府重视，发展潜力较好。同时，地处沿海地区，水路、公路、铁路等交通运输系统非常发达便利，无形中在一定程度上降低了经营成本。广东省的销售毛利率和销售利润率都在全国前 6 省市中居于第一位，行业规模效率高，在未来的市场中发展前景良好。

其次，授信的主要地区是上海、辽宁、浙江、山东等地区，虽然它们的盈利能力不能与广东省相提并论，但是它们的规模较大，尤其是上海市，发展潜力较大。

七、企业分析

当前，伴随着造船业的快速发展，加上行业的不断整合，我国造船企业也迅速发展。不仅出现了像中国船舶那样的超大型企业，同时资源的整合也促进了行业整体技术实力的提升。2007 年我国船舶产品的科技含量和技术水平进一步提高，油船、集装箱船、散货船三大主流船型手持订单占世界市场的份额显著提升。中国造船向大型化挺进的背后，是造船企业强势化的体现。目前，我国有 13 座 10-30 万吨级船坞（台），全国的造船能力大约达到了 1200 万吨，呈现出“巨型化”。同时，长期制约产业发展的国产设备配套率问题近两年来也有一定程度改善，重点船用设备国产化正在填补空白。中国

船舶工业正在消除短板，全面发展。

（一）规模类型分析

1.大中型企业资产规模占比较大。我国 1017 家船舶制造企业中，小型企业有 866 家，占 85.15%。小型企业资产规模较小，平均资产额仅有 80.41 亿元，而大、中型企业的平均资产为 9020.29、1059.15 亿元。大型企业资产比重达到 49.03%，中型企业 33.76%。

2.大型企业亏损面最小，仅有 4.55%，大大低于中型和小型企业。同时，大型企业中亏损企业的亏损额也呈下降趋势。而小型企业的亏损面最大，几乎是大型企业的 4 倍，同时其亏损额还呈增长趋势。

3.中型企业盈利能力最强。其资金利润率和销售利润率都最高。而大型企业的销售利润率较高，超过 10%，但资金利润率却只有 4.96%。小型企业的盈利能力最低。

（二）所有制特征分析

1.私营企业数量最多，国有企业资产比重最大，平均企业规模最大。从企业数量看，船舶制造业私营企业数量最多，474 家，占 46%。但从资产比重看，国有企业依然占有优势，资产比重最大，占 30.36%。其次是外商和港澳台投资企业，资产比重占 25.21%，且扩张较快。

2.国有企业亏损面较大，但呈下降趋势。2007 年 33.98%的国有企业亏损。但亏损企业的亏损额大幅下降了 46.16%，亏损额比重占到了 22.71%。

3.外商投资企业盈利能力最强。船舶行业中，外商和港澳台投资企业所占数量不多，但利润比重却达到了 44.2%，盈利能力最强。因此，这类企业是授信重点，加大授信额度。2007 年国有企业盈利能力有所提高，但仍低于全国平均水平。

（三）集中度及重点企业分析

船舶行业 1017 家企业中，前 5 名的收入集中度为 20.01%，资产集中度为 27.57%，利润集中度为 31.27%，行业集中度较大。对比 2005 年，尽管前 20 位企业的销售收入和资产集中度有所下降，但利润集中度却有所上升，说明优势企业的盈利能力得到了提升。

以收入排序，选取 2007 年前 11 月中收入排名前 20 名的企业进行重点分析。其中，前 10 名企业中只有中船澄西船舶修造有限公司、大连中远船务工程有限公司属于船舶修理及拆船业子行业，其余 8 家企业均为金属船舶制造业的企业。

从盈利能力看，收入第二位的上海外高桥造船有限公司销售毛利率和销售利润率都最高，资产报酬率也较高。而收入第一位的大连船舶重工集团有限公司盈利能力却较差。对盈利能力进行划分，其中盈利能力较强企业（销售利润率高于 20%，资产报酬率高于

10%)有:上海外高桥造船有限公司、广州广船国际股份有限公司、南通中远船务工程有限公司、广州文冲船厂有限责任公司、中船澄西船舶修造有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司。盈利能力中等企业(销售利润率高于10%,资产报酬率高于5%)有:中远船务舟山工程集团有限公司、大连中远船务工程有限公司、扬州大洋造船有限公司、浙江造船有限公司。盈利能力较差企业(销售利润率低于10%,资产报酬率低于5%)是:沪东中华造船(集团)有限公司、上海船厂船舶有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、国内贸易部口岸船舶工业公司、中国长江航运集团青山船厂、浙江欧华造船有限公司、扬帆船舶集团有限公司、大连船舶重工集团有限公司、江南造船(集团)有限责任公司。

(四) 重点上市公司分析

经过综合排序,2007年前三季度行业中表现最好的是中国船舶,其次是广船国际,相对而言,中船股份和风帆股份的标准分较低。从盈利能力看,中国船舶和广船国际的销售毛利率和销售净利率都在15%以上,总资产收益率在7%以上,净资产收益率在20%以上,各项盈利能力指标都处在较高水平。而中船股份的销售净利率虽然较高,但资产收益率较低,处于中等水平,企业有一定盈利空间,企业如果加强管理,提高管理和运营效率的话,盈利能力将能有所提升。盈利能力最差的是风帆股份。

八、未来发展趋势及风险分析

国家“十一五”发展规划中也提到要“壮大船舶工业实力”,这是船舶工业首次被明确单独列入国家五年发展规划纲要。国务院下发了《关于发布实施(促进产业结构调整暂行规定)的决定》,船舶工业有7个项目列入鼓励类。同时,世界航运需求居高不下,为中国造船业提供了极好的发展机遇和巨大的利润空间。预计到2010年,中国造船能力将达到2100万载重吨,造船产量占世界市场份额的25%以上。到2015年,中国的年造船能力将达到2800万载重吨。船舶制造业向中国转移的趋势明显,预计2008年我国造船产量将达到1850万载重吨。到2010年,我国的造船产量将达到2000万载重吨。“十一五”期间,我国的船舶制造业将进入跨跃式发展时期。

在需求拉动下,在国家政策和地方政府的努力下,我国造船基地的建设取得了巨大成就。8月国务院常务会议审议通过的《船舶工业中长期发展规划》提出我国将重点建设长江口、环渤海湾、珠江口三大造船基地。我国造船基地建设成就显著,长江口的上海长兴造船基地一期工程2007年底基本建成,二期工程前期工作业已正式启动。环渤海湾地区——河北、天津、辽宁等地也已形成一大批高起点、技术含量高、配套完善的造船基地。珠江口沿岸作为我国传统的造船基地,2007年以来,该区域的福建、广州两地也新建、扩建了一批造船厂,造船能力和新造船结构上都达到了较高的水平。

未来几年,世界经济总体趋势仍然乐观,中国经济继续保持较高增速,带动全球海

运量继续增长，国内、国际船舶市场需求持续旺盛。据预测，“十一五”期间，中国新船需求量为 3100 万载重吨，年均需求量约为 620 万载重吨。紧紧抓住全球造船产业国际转移的历史机遇，把中国建成世界第一造船大国、强国，是中国造船界的共同目标。国家制定的《船舶工业中长期发展规划》中规划要把船舶工业进一步做大做强，到 2010 年造船产量占世界市场份额的 25%，然后再经过 5 至 10 年的努力，成为名副其实的世界造船强国。虽然作为世界造船大国的我国造船工业距离世界造船强国目标还有一段距离，但是，在内外部的巨大需求，国家政策的大力支持以及船企自身的不断努力下，按照现时我国造船业强劲的发展势头，我国造船业发展前景广阔。

但与此同时，中国造船业未来也面临产能过剩、上游航运市场波动、汇率升值、高素质人才资源短缺等挑战。全球造船企业的生产能力扩张将可能使 2010 年后整个造船行业出现产能过剩。2010 年，世界船舶需求量为 6000~7000 万载重吨，全球的造船能力可达 1.1 亿载重吨以上，两者之间存在 4000~5000 万载重吨的巨大供需差。

从总体上看，中国船舶工业的国际竞争力呈现出上升趋势，但是我国造船工业与发达国家相比，尤其是与韩国、德国等国家相比，还存在着大而不强的问题，我国船舶工业高附加值配套产品主要依赖于国际进口。

同时，近期市场对全球经济及贸易增速放缓的担忧加剧，代表干散货运价走向的 BDI 指数开始走低。国际机构开始下调全球主要地区经济增长预期。市场对造船行业也出现担忧：即由于经济增速放缓导致的海运贸易增速放缓以及干散货运价的走低，将最终降低航运企业进一步订购新船的需求。所以，当前下游航运市场波动对船舶行业影响上升，应引起关注。

目 录

第一章 2007 年世界船舶制造业状况	1
第一节 2007 年世界船舶制造业发展状况	1
一、2007 年世界造船业主要指标	1
二、各船型成交情况	3
第二节 新船成交价格情况	6
一、新船价格指数再创新高	6
二、油船价格涨势平稳	6
三、散货船价格继续飙升	7
第三节 2007 年中日韩造船新格局	9
一、中国成最大接单国	9
二、韩国垄断高端市场	9
三、日本限量接单	10
第四节 全球造船业发展趋势预测	11
第五节 行业周期加速造船业转向中国	14
第二章 我国船舶制造业市场供需分析及预测	15
第一节 2007 年船舶制造业运行特点分析	15
一、生产效率不断提高, 高技术船舶不断突破	15
二、地方船企发展迅速, 国内份额不断提高	15
三、行业运行质量进一步提高, 修船增长加快	16
第二节 行业供给分析及预测	18
一、船舶完工量分析	18
二、推动我国造船业快速发展的因素分析	19
三、2008~2010 年供给预测	19
第三节 行业需求分析及预测	21
一、需求总量分析	21
二、需求结构变化分析	23
三、2008~2010 年需求预测	23
第四节 行业进出口分析及预测	25
一、进口分析	25
二、出口分析	26
(一) 出口量	26
(二) 出口额	27
第五节 我国船舶制造业发展机遇分析	30
一、我国造船业发展的外部有利因素	30
二、我国造船业发展的内部有利因素	30
第六节 2008 年供需形势及价格预测	35
第三章 行业规模与效益分析及预测	36
第一节 行业规模分析及预测	36
一、资产规模变化分析	36

二、收入和利润变化分析	36
第二节 行业效益分析及预测	38
一、行业三费变化	38
二、行业效益分析	39
三、行业效益预测	40
第四章 行业竞争分析及预测	41
第一节 影响船舶企业竞争的关键要素	41
第二节 我国船舶制造业国际竞争力	42
一、船舶制造业发展阶段评价	42
二、我国船舶制造业国际竞争力	43
三、竞争力国际比较	44
四、中国船舶设备本土配套率有望逐步提高	46
第三节 我国船舶制造业国内竞争格局	49
一、中国船舶工业集团	49
二、中国船舶重工集团公司	51
三、地方造船厂	52
第四节 行业资本运作	53
一、中船集团整合	53
二、钢铁企业入股造船企业，强强联合	55
三、民营资本发展	55
四、外资渗透	57
第五章 子行业分析	59
第一节 子行业对比分析	59
一、子行业规模指标比重变化	59
二、子行业经济运行对比分析	60
（一）销售利润率和毛利率分析	60
（二）资产、收入及利润增速对比分析	60
三、子行业发展预测	61
第二节 金属船舶制造业发展状况分析及预测	62
一、三大主流船型占主导地位	62
二、子行业集中度及重点企业分析	62
三、行业规模及经济运行情况	63
第三节 船舶修理及拆船业发展状况分析及预测	66
一、行业发展现状	66
二、子行业集中度及重点企业分析	70
三、行业规模及经济运行情况	71
四、前景展望	73
第六章 细分地区分析及预测	75
第一节 行业区域分布总体特征分析及预测	75
一、行业区域分布特点分析	75
二、船舶行业分地区效益情况	75
第二节 2007 年江苏省船舶制造业发展分析及预测	77
一、2007 年江苏省船舶制造业在全国地位	77
二、江苏省重点企业分析	77

三、江苏省船舶制造业经济运行状况	78
四、江苏省船舶制造业发展状况	79
五、江苏省船舶制造业发展趋势预测	81
第三节 2007 年上海船舶制造业发展分析及预测	82
一、2007 年上海市船舶制造业在全国地位	82
二、上海市重点企业分析	82
三、上海市船舶制造业经济运行状况	83
四、2007 年上海船舶制造业发展成就	84
五、上海市船舶制造业发展趋势预测	84
第四节 2007 年辽宁省船舶制造业发展分析及预测	86
一、2007 年辽宁省船舶制造业在全国地位	86
二、辽宁省重点企业分析	86
三、辽宁省船舶制造业经济运行状况	87
四、辽宁省船舶制造业发展状况	87
五、辽宁省船舶制造业发展趋势预测	88
第五节 2007 年浙江省船舶制造业发展分析及预测	89
一、2007 年浙江省船舶制造业在全国地位	89
二、浙江省重点企业分析	89
三、浙江省船舶制造业经济运行状况	90
四、浙江省船舶制造业发展状况	90
五、浙江省船舶制造业发展趋势预测	92
第六节 2007 年山东省船舶制造业发展分析及预测	93
一、2007 年山东省船舶制造业在全国地位	93
二、山东省重点企业分析	93
三、山东省船舶制造业经济运行状况	94
四、山东省船舶制造业发展状况	94
五、山东省船舶制造业发展趋势预测	95
第七节 2007 年广东省船舶制造业发展分析及预测	96
一、2007 年广东省船舶制造业在全国地位	96
二、广东省重点企业分析	96
三、广东省船舶制造业经济运行状况	97
四、广东省船舶制造业发展状况	98
五、广东省船舶制造业发展趋势预测	98
第七章 企业分析	99
第一节 行业企业特征分析	99
一、行业企业总体特征分析	99
二、规模特征分析	100
三、所有制特征分析	102
四、企业的区域分布分析	104
第二节 企业集中度及重点企业分析	105
一、企业集中度	105
二、收入前 20 家企业情况	105
第三节 上市公司运营状况对比分析	111
一、总体排名分析	111

二、盈利能力对比分析	111
三、偿债能力对比分析	112
四、营运能力对比分析	112
五、发展能力对比分析	113
第四节 中国船舶分析	114
一、企业基本状况	114
二、企业行业地位分析	114
三、公司技术及研发水平	115
四、企业经营状况分析	116
五、公司发展规划及发展前景预测	117
六、2007 年重大发展事项及启示	118
第五节 广船国际分析	120
一、企业基本情况	120
二、公司技术水平	120
三、企业经营状况	121
四、发展前景	122
第八章 行业风险分析	125
第一节 宏观经济波动风险评价	125
一、定性分析	125
二、定量分析	126
三、2008 年宏观经济形势分析	126
第二节 政策风险评价	127
第三节 上下游行业变化风险评价	129
一、钢材供应风险评价	129
二、配套零部件行业风险评价	132
三、下游航运市场波动风险评价	133
第四节 市场供需矛盾风险评价	134
一、全球范围内造船产能将不断扩大，供需矛盾逐步缓解	134
二、船舶产业供给风险分析	134
三、船舶产业需求风险分析	136
四、船舶产业项目投资风险分析	137
第五节 行业竞争风险评价	139
一、进入退出壁垒	139
二、行业准入门槛可能提高	139
三、贸易壁垒风险	140
四、企业竞争模式变化及相关风险分析	140
第六节 行业主要金融风险	142
一、船舶信贷担保风险	142
二、汇率风险	142
三、融资利率风险	143
第九章 行业授信机会及建议	144
第一节 行业授信机会及建议	144
一、总体授信机会及授信建议	144
二、子行业授信机会及建议	144

三、区域授信机会及建议	146
四、企业授信机会及建议	146
第二节 产业链授信机会及建议.....	147
一、钢材行业授信机会及建议	147
二、船用配套设备行业授信机会及建议	147

附 表

表 1	各子行业销售收入比重变化.....	9
表 2	中、日、韩新船和手持订单量对比.....	2
表 3	上半年世界新船成交明细.....	3
表 4	2002-2006 年 4 种主力油船新船成交价及涨幅.....	7
表 5	2007 年以来 4 种主力油船新船成交价及涨幅.....	7
表 6	2002-2006 年三种主力散货船新船成交价及涨幅.....	8
表 7	2007 年以来 3 种主力散货船新船成交价及涨幅.....	8
表 8	1971-2009 年全球造船业产业周期变化、预测及内因分析.....	12
表 9	全球新船需求预测.....	13
表 10	中船集团和中船重工两大集团国内市场份额.....	16
表 11	我国船舶工业利润构成及增速.....	16
表 12	我国造船产量预测.....	20
表 13	2008~2010 年我国船舶运力增长需求.....	24
表 14	我国船舶出口数量.....	26
表 15	中国造船业人力成本优势非常突出.....	30
表 16	2004-2007 年 11 月船舶制造业盈利能力变化.....	39
表 17	2004-2007 年 11 月船舶制造业偿债能力变化.....	39
表 18	2004-2007 年 11 月船舶制造业营运能力变化.....	39
表 19	2004-2007 年 11 月船舶制造业发展能力变化.....	40
表 20	2007 年船舶行业各子行业规模比重 %	59
表 21	各子行业资产比重变化.....	59
表 22	各子行业销售收入比重变化.....	60
表 23	各子行业利润比重变化.....	60
表 24	子行业盈利能力指标.....	60
表 25	子行业发展能力指标.....	61
表 26	2007 年金属船舶制造业集中度分析.....	62
表 27	金属船舶制造业中收入前 20 家企业收入、资产、利润比重.....	63
表 28	金属船舶制造业经济运行情况.....	65
表 29	近年修船产值.....	68
表 30	我国 2 万吨以上修船船坞保有量.....	69
表 31	船舶修理及拆船业集中度.....	70

表 32	船舶修理及拆船业收入前 20 家企业收入、资产、利润比重.....	71
表 33	船舶修理及拆船业经济运行情况	73
表 34	2007 年前 11 月民用钢质船舶产量地区分布	75
表 35	2007 年船舶行业分地区效益情况	76
表 36	江苏省船舶制造业在全国地位	77
表 37	2004~2007 年江苏省规模指标比重变化.....	77
表 38	江苏省重点企业收入、资产、利润比重.....	78
表 39	2004~2007 年江苏省船舶制造业经济运行.....	79
表 40	上海市船舶制造业在全国地位	82
表 41	2003~2007 年上海市规模指标比重变化.....	82
表 42	上海市重点企业收入、资产、利润比重.....	83
表 43	2004~2007 年上海市船舶制造业经济运行.....	83
表 44	辽宁省船舶制造业在全国地位	86
表 45	2003~2007 年辽宁省规模指标比重变化.....	86
表 46	辽宁省重点企业收入、资产、利润比重.....	87
表 47	2004~2007 年辽宁省船舶制造业经济运行.....	87
表 48	浙江省船舶制造业在全国地位	89
表 49	2003~2007 年浙江省规模指标比重变化.....	89
表 50	浙江省重点企业收入、资产、利润比重.....	89
表 51	2004~2007 年浙江省船舶制造业经济运行.....	90
表 52	山东省船舶制造业在全国地位	93
表 53	2003~2007 年山东省规模指标比重变化.....	93
表 54	山东省重点企业收入、资产、利润比重.....	93
表 55	2004~2007 年山东省船舶制造业经济运行.....	94
表 56	广东省船舶制造业在全国地位	96
表 57	2003~2007 年广东省规模指标比重变化.....	96
表 58	广东省重点企业收入、资产、利润比重.....	96
表 59	2004~2007 年广东省船舶制造业经济运行.....	97
表 60	不同规模企业资产占比	101
表 61	不同规模企业亏损情况	101
表 62	不同规模企业盈利情况	101
表 63	不同所有制企业资产比重	102
表 64	不同所有制企业亏损情况	103
表 65	不同所有制企业盈利情况	104

表 66	2007 年我国船舶企业区域分布情况.....	104
表 67	2007 年企业资产、收入及利润集中度.....	105
表 68	2005 年企业资产、收入及利润集中度.....	105
表 69	2007 年收入前 20 家企业收入、资产、利润比重.....	106
表 70	收入前 20 家企业盈利能力指标.....	107
表 71	收入前 20 家企业偿债能力指标.....	108
表 72	收入前 20 家企业营运能力指标.....	109
表 73	收入前 20 家企业发展能力指标.....	110
表 74	上市公司分析指标及权重.....	111
表 75	2007 年前三季度上市公司排序.....	111
表 76	上市公司盈利能力.....	112
表 77	上市公司偿债能力.....	112
表 78	上市公司营运能力.....	113
表 79	上市公司发展能力.....	113
表 80	中国船舶主要经营指标.....	116
表 81	2005-2007 年中国船舶经济运行情况	116
表 82	2005-2007 年广船国际经济运行情况	122
表 83	船舶产业政策环境变化影响的风险分析及评价	128
表 84	近年船舶用钢消耗量.....	129
表 85	未来船舶用钢量预测.....	130
表 86	船舶制造业供给风险分析.....	135
表 87	船舶制造业需求潜力风险评估.....	136

附 图

图 1	世界新船成交量（万载重吨）	1
图 2	世界造船完工量（万载重吨）	2
图 3	世界船厂手持订单量（万载重吨）	2
图 4	世界散货装船成交量	4
图 5	世界散货船成交占新船总成交量比重	4
图 6	集装箱船新船成交（1000TEU）	5
图 7	油船新船成交量（万载重吨）	5
图 8	新船价格指数（Index1988=100）	6
图 9	1900-2010 年世界造船产量变化	11
图 10	我国船舶工业利润增速对比	17
图 11	我国船舶工业毛利率对比	17
图 12	我国造船完工量	18
图 13	我国造船完工量世界份额	19
图 14	我国新船成交量	21
图 15	我国新船成交量世界份额	22
图 16	我国手持船舶订单	22
图 17	我国手持船舶订单世界份额	22
图 18	2007 年我国新船成交构成	23
图 19	我国民用钢质船舶进口数量	25
图 20	我国民用钢质船舶进口金额	26
图 21	船舶完工量构成	27
图 22	我国民用钢质船舶出口数量	27
图 23	我国船舶产品出口额	28
图 24	我国民用钢质船舶出口金额	28
图 25	全球造船业转移趋势	30
图 26	中国重化工业发展带动造船业相关产业链	31
图 27	未来我国原油运输能力变化	32
图 28	2004-2007 年船舶制造业资产变化	36
图 29	2004-2007 年船舶制造业销售收入变化	37
图 30	2004-2007 年船舶制造业利润变化	37
图 31	2004-2007 年船舶行业三费增速变化	38

图 32	2004-2007 年三费占销售收入比重变化	38
图 33	人均GDP与产业周期.....	42
图 34	各国造船业所处产业周期.....	43
图 35	2006 年三大集团造船完工量占比.....	49
图 36	2004-2007 年金属船舶制造业资产变化	63
图 37	2004-2007 年金属船舶制造业收入和利润变化.....	64
图 38	金属船舶制造业规模比重变化.....	64
图 39	2004-2007 年船舶修理及拆船业资产变化	71
图 40	2004-2007 年船舶修理及拆船业收入和利润变化.....	72
图 41	我国船舶制造业不同规模企业数量分布	100
图 42	不同所有制企业数量比重.....	102
图 43	不同所有制企业平均资产规模.....	103
图 44	船舶完工量与GDP运行曲线.....	126
图 45	2006-2007 年钢铁行业工业品同比出厂价格指数.....	131

第一章 2007 年世界船舶制造业状况

第一节 2007 年世界船舶制造业发展状况

一、2007 年世界造船业主要指标

（一）成交量

根据克拉克松研究公司的最新统计数据,2007 年前三季度世界新船累计成交量 2993 艘,达到创纪录的 1.78 亿载重吨,已经超过 2006 年全年创出的 1.67 亿载重吨历史最高记录,再一次超出市场普遍预期。而 2007 年上半年世界新船成交量 10770 万载重吨,同比增长 28%,也是超出市场普遍预期。预计,2007 年全年世界新船成交量应该会超过 2 亿载重吨大关,再创历史最高水平。

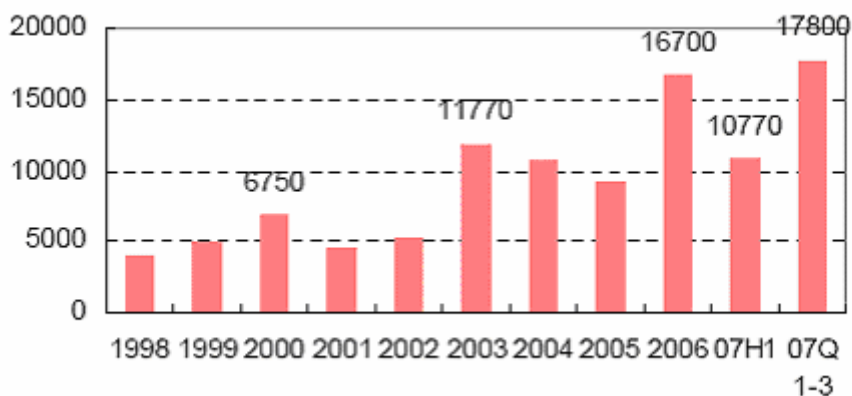


图1 世界新船成交量（万载重吨）

资料来源：中国船舶工业行业协会

（二）完工量

2007 年前三季度世界造船完工量在 5985 万载重吨左右,截至三季度末世界船厂手持订单在 43850 万载重吨左右。而 2007 年上半年（末）这一数据分别为 3760 万载重吨和 40410 万载重吨。预计,2007 年全年世界造船完工量在 8000 万载重吨以上。

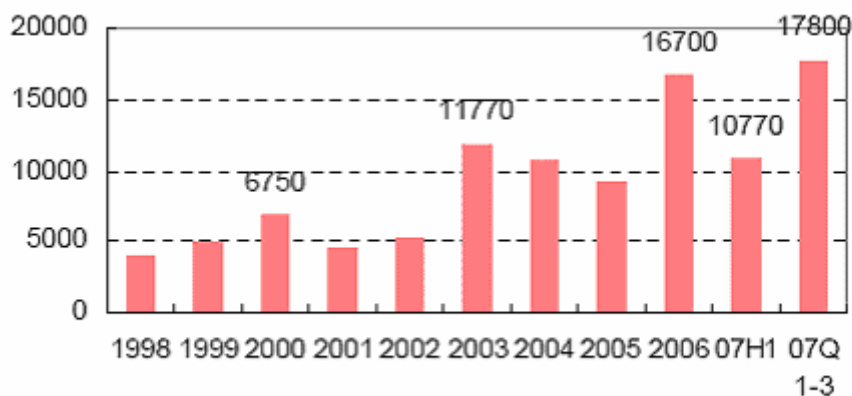


图2 世界造船完工量（万载重吨）

资料来源：中国船舶工业行业协会

（三）新船订单量

2007 年新船订单达到 2.45 亿载重吨，比 2006 年增长 40 % 以上，再次创出历史新纪录。2007 年散货船、集装箱船订造空前活跃，1.2 万箱超大型集装箱船订单已达 100 艘。引人注目的是，中国、韩国、日本三国的新船订单占世界新船订单总量的 90 %。年底世界船厂手持订单在 4.5 亿载重吨以上。如果按照 1.2 亿载重吨的世界产能测算，2008 ~ 2011 年世界船厂应该可以满负荷生产。

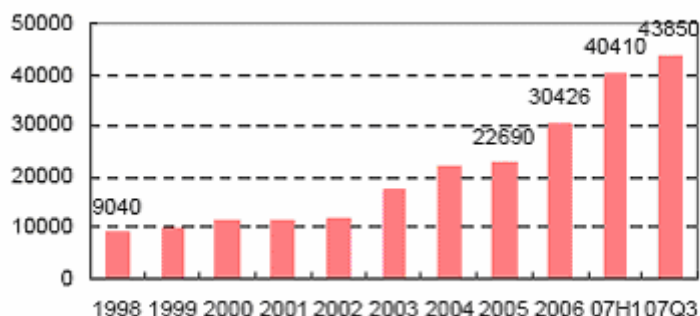


图3 世界船厂手持订单量（万载重吨）

资料来源：中国船舶工业行业协会

表1 中、日、韩新船和手持订单量对比

	新船订单			手持订单		
	2007 年前 4 月	2007 年上半年	2007 年前 8 月	2007 年前 4 月	2007 年上半年	2007 年前 8 月
韩国	690	1530	2210	4640	5370	5880
中国	850	1380	1900	3420	3880	4430
日本	120	200	-	2970	2960	3050

资料来源：中国船舶工业行业协会

二、各船型成交情况

（一）散货船是新船成交主力

2006 年是造船市场的“油船”年，2007 年则是名副其实的“散货船”年。2007 年散货船的持续火爆是世界造船量屡超预期的绝对因素。散货船兴旺打破了 2007 年国际造船市场理性回归的预期。

2007 年一季度散货船成交 213 艘，同比增长 261.02%；成交量 1970 万载重吨，同比增长 603.57%，占一季度总成交量的 50.26%。2007 年前 5 个月，散货船成交 574 艘、5425.30 万载重吨，同比增长约 2.2 倍，占世界新船成交量的 60%。2007 年上半年散货船成交 671 艘，同比增长 122%；成交量 6182.20 万载重吨，同比增长约 2.5 倍，占世界新船成交量的 57.40%。

表2 上半年世界新船成交明细

单位：艘

	2004	2005	2006	2007 上半年	同比增长%
油船	332	316	605	164	-42
散货船	395	365	586	671	122
集装箱船	458	554	450	212	-4
LNG 船	70	44	36	13	-24
海洋工程船	185	248	409	209	6
合计	2299	2653	3179	1641	9

资料来源：中国船舶工业行业协会

2007 年前三季度，世界散货船累计成交 1148 艘，成交量 1.02 亿载重吨，同比增长 257.2%，占世界新船总成交量的 57.30%。对比上半年的散货船成交数据，第三季度共成交 477 艘，成交量约 4000 万载重吨。前三季度散货船船价量占比和上半年基本相同，没有出现下滑。

2006 年下半年以来，特别是 2007 年，散货船成交量和成交价格持续飙升，造就了 2007 的“散货船”年。散货船兴旺的主要原因有：首先，波罗的海干散货运价指数（BDI）屡创历史新高，目前已经超越 10000 点。中国因素贡献了约 60% 的干散货海运量增量。其次，由于船只压港严重、海运运距拉长等因素，实际运力增长远小于名义运力增长。最后，船龄偏高带来的更新需求和巴拿马运河扩建带来的新船型订单显著增加。

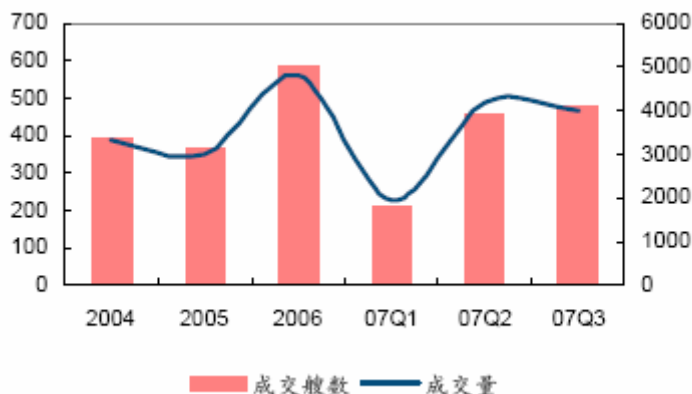


图4 世界散货装船成交量

资料来源：中国船舶工业行业协会

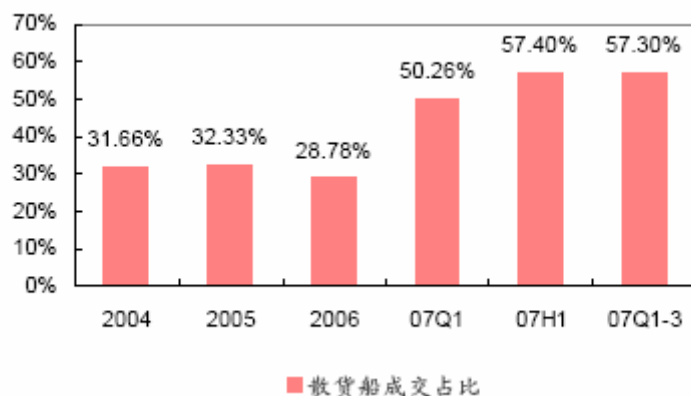


图5 世界散货船成交占新船总成交量比重

资料来源：中国船舶工业行业协会

（二）集装箱船回升，油船回落

三季度集装箱运输市场景气度继续回升，各航线货量稳定，期租价格水平稳定上涨。自2007年5、6月份以来，集装箱船市场再度走强，其中巴拿马型集装箱船成交量大幅增加。2007年前三季度，1万TEU以上的超大型集装箱船成交113艘、共137.3万TEU，超过2003年127.2万TEU的全年历史最好水平。

油船市场出现明显回落，成交量同比大幅下降。2006年是世界“油船”年，成交油船约8380万载重吨，占世界成交总量的50.2%；而2007年上半年仅成交2440万载重吨，占成交总量的22.6%。

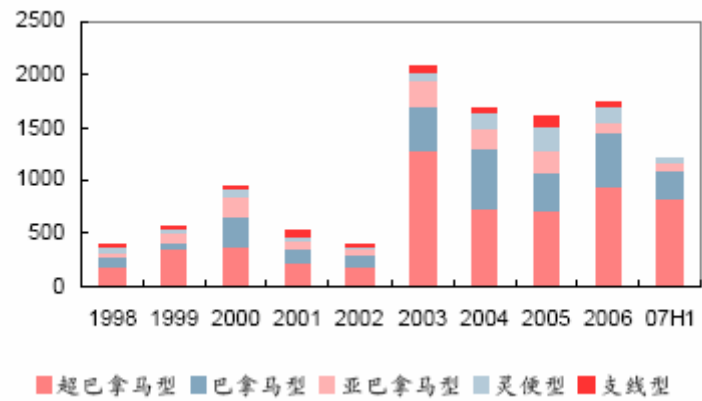


图6 集装箱船新船成交（1000TEU）

资料来源：中国船舶工业行业协会

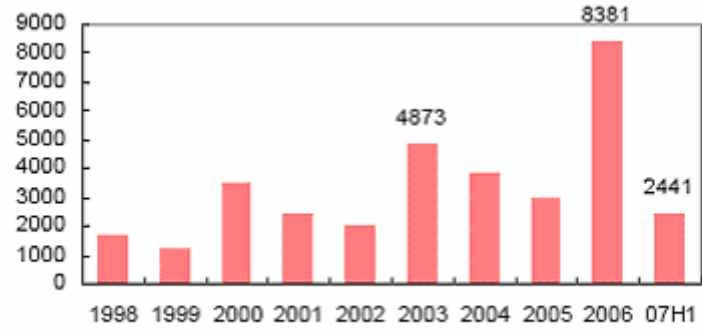


图7 油船新船成交量（万载重吨）

资料来源：中国船舶工业行业协会

第二节 新船成交价格情况

一、新船价格指数再创新高

自 2002 年以来，克拉克松新船价格指数不断上涨，从 105 点一直上涨到 2007 年上半年的 173 点，创下历史新高。6 月份以后，油船和集装箱船部分船型价格仍在上涨，其他船型价格维持高位；散货船各种主力船型价格继续快速上涨，新船价格指数进一步上升。三季度末，克拉克松新船价格指数已经达到 178 点，比 2007 年年初增长约 10 个点。

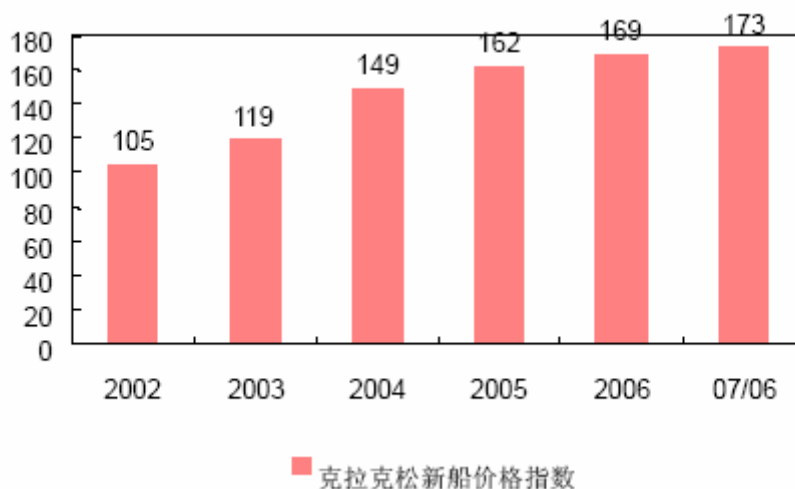


图8 新船价格指数 (Index1988 = 100)

资料来源：中国船舶工业行业协会

二、油船价格涨势平稳

2006 年，4 种主力油船新船成交价格分别上涨 5.83%、9.86%、9.40% 和 9.30%。自 2002 年新船价格指数上涨以来，4 年来各主力油船成交价累计上涨 98.13%、76.47%、82.34% 和 72.16%。

表3 2002-2006 年 4 种主力油船新船成交价及涨幅

单位: 亿美元

船型	万载重吨	2002	2003	2004	2005	2006
VLCC	30	0.641	0.77	1.1	1.2	1.27
苏伊士型油船	15	0.441	0.515	0.71	0.71	0.78
阿芙拉型油船	11	0.351	0.415	0.59	0.585	0.64
灵便型成品油船	4.7	0.273	0.315	0.4	0.43	0.47
船型	万载重吨	2003	2004	2005	2006	累计
VLCC	30	20.12%	42.86%	9.09%	5.83%	98.13%
苏伊士型油船	15	16.52%	37.86%	0.00%	9.86%	76.47%
阿芙拉型油船	11	18.23%	42.17%	-0.85%	9.40%	82.34%
灵便型成品油船	4.7	15.38%	26.98%	7.50%	9.30%	72.16%

资料来源: 中国船舶报

而 2007 年前 5 个月, 4 大主力油船新船成交价都基本维持在高位, 没有上涨也没有下跌; 自 6 月份开始上涨, 单船价格分别上升 500、200、200 和 100 万美元。和 2006 年底相比, 2007 年上半年 4 种主力油船价格分别上涨 4.72%、5.13%、4.69% 和 2.13%。

下半年以来, 4 种主力油船价格仍稳步上涨。和 6 月底的价格相比, 又分别上涨 6.02%、7.32%、2.99% 和 6.25%。和 2006 年底相比, 2007 年全年价格分别上涨 11.02%、12.82%、7.81% 和 8.51%。

表4 2007 年以来 4 种主力油船新船成交价及涨幅

单位: 亿美元

船型	万载重吨	06/12	07/01	07/02	07/03	07/04	07/05	07/06
VLCC	30	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.33
苏伊士型油船	15	0.78	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.82
阿芙拉型油船	11	0.64	0.64	0.65	0.65	0.64	0.65	0.67
灵便型成品油船	4.7	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.48
船型	07/07	07/08	07/09	07/10	07/11	上半年增幅	下半年增幅	2007 年
VLCC	1.33	1.37	1.37	1.4	1.41	4.72%	6.02%	11.02%
苏伊士型油船	0.85	0.85	0.85	0.88	0.88	5.13%	7.32%	12.82%
阿芙拉型油船	0.69	0.69	0.69	0.69	0.69	4.69%	2.99%	7.81%
灵便型成品油船	0.48	0.49	0.49	0.5	0.51	2.13%	6.25%	8.51%

资料来源: 中国船舶报

三、散货船价格继续飙升

2006 年, 3 种主力散货船新船成交价格分别上涨 15.25%、5.56% 和 11.48%, 涨幅大于油船。自 2002 年新船价格指数上涨以来, 4 年来各主力散货船成交价累计上涨 85.79%、75.12% 和 77.08%, 总体涨幅和油船相差不大。

表5 2002-2006 年三种主力散货船新船成交价及涨幅

单位: 亿美元

船型	万载重吨	2002	2003	2004	2005	2006
好望角型散货船	17	0.366	0.48	0.64	0.59	0.68
巴拿马型散货船	7.4	0.217	0.27	0.36	0.36	0.38
大灵便型散货船	5	0.192	0.24	0.3	0.305	0.34
船型	万载重吨	2003	2004	2005	2006	累计
好望角型散货船	17	31.15%	33.33%	-7.81%	15.25%	85.79%
巴拿马型散货船	7.4	24.42%	33.33%	0.00%	5.56%	75.12%
大灵便型散货船	5	25.00%	25.00%	1.67%	11.48%	77.08%

资料来源: 中国船舶报

但 2007 年以来, 散货船成交价走势远比油船迅猛。在 2006 年快速上涨的情况下, 2007 年上半年散货船价格继续飙升, 3 种主力船型分别大涨 20.59%、14.47% 和 20.59%, 涨幅远大于油船。

下半年以来, 散货船成交价未有任何停滞现象, 几乎是月月创新高。截至 11 月初, 和 6 月底价格相比又进一步上涨 12.20%、14.94% 和 9.76%。累计下来, 2007 年三大主力散货船成交价格已经分别上涨 35.29%、31.58% 和 32.35%。

表6 2007 年以来 3 种主力散货船新船成交价及涨幅

单位: 亿美元

船型	万载重吨	06/12	07/01	07/02	07/03	07/04	07/05	07/06
好望角型散货船	17	0.68	0.7	0.76	0.78	0.78	0.81	0.82
巴拿马型散货船	7.4	0.38	0.38	0.4	0.41	0.41	0.41	0.435
大灵便型散货船	5	0.34	0.34	0.36	0.37	0.37	0.38	0.41
船型	07/07	07/08	07/09	07/10	07/11	上半年增幅	下半年增幅	2007 年
好望角型散货船	0.86	0.87	0.89	0.9	0.92	20.59%	12.20%	35.29%
巴拿马型散货船	0.45	0.46	0.48	0.49	0.5	14.47	14.94%	31.58%
大灵便型散货船	0.42	0.42	0.43	0.44	0.45	20.59%	9.76%	32.35%

资料来源: 中国船舶报

集装箱船价格走势和油船基本相同, 2007 年上半年基本保持高位, 下半年稳步上涨, 但上涨幅度不是很大。1100TEU、3500TEU 6 月底价格分别为 2350、5800 万美元, 比年初增长 6.8% 和 1.8%。

基于航运持续景气、造船市场卖方格局短期难以改变和升值等因素, 短期内船价难以下跌, 克拉克松新船价格指数继续维持高位或有可能进一步上涨, 上涨则幅度可能不会较大。

第三节 2007 年中日韩造船新格局

一、中国成最大接单国

中国在 2007 年前三季度囊括了大部分散货船订单。随着原有设施生产效率提高和新建设施产能的不断释放,需求空前兴旺、新船价格大幅上扬为中国造船企业提供了难得的历史机遇。

其中,好望角型、大灵便型、巴拿马型和灵便型散货船新船订单量分别位列各船型接单量前 4 位(以载重吨计),上述四型散货船合计订单量达 6096.6 万载重吨,占中国前三季度新船订单总量的 79.7%。

从船型所占国际市场份额看,前三季度中国占世界市场份额超过 50% 的船型主要有好望角型散货船、大灵便型散货船、巴拿马型散货船、灵便型散货船和灵便型集装箱船。另外,灵便型散货船和 VLCC 油船市场份额也高达 49.2% 和 43.6%,具有明显优势。

但韩国船厂承接合同的船舶复杂度高于中国,如以修正总吨计,中国接单量少于韩国。

二、韩国垄断高端市场

与中国船企一样,2007 年韩国各大造船企业也奉行积极接单的经营策略,年中时各大造船企业都纷纷上调各自的接单计划。其中,大宇造船将年度接单目标值从 110 亿美元提高至 170 亿美元,增加 60 亿美元;STX 造船更是从 55.56 亿美元提高至 100 亿美元,增幅近一倍。

按照更改后的目标值测算,2007 年韩国六大船企接单价值总量将超过 600 亿美元。2007 年前三季度韩国各大造船企业接单金额已经大大超过 2006 年全年接单总量,并且大部分都提前完成全年接单计划。

据克拉克森研究公司统计,2007 年前三季度韩国累计承接新船订单量达 852 艘、6767 万载重吨,占世界总量的 38.6%,落后于中国。以修正总吨计,新船订单量达 2558.3 万修正总吨,占世界总量 43.2%,显著高于中国。

从承接船型上看,近年来韩国一直以承接高技术、高附加值船舶著称,2007 年表现尤其明显。3 月份以来集装箱船建造市场特别是超大型集装箱船(万箱级集装箱船)空前兴旺,而这部分订单几乎全部为韩国主要船厂所包揽。同时,2007 年空前火爆的散货船市场也使得许多曾经一度退出的主要造船企业重返该船建造领域。

2007 年前三季度超大型集装箱船和超巴拿马型散货船接单量分别位居韩国接单量前两位,分别占订单总量的 29% 和 23.5%,显著高于其他船型。

从船型国际市场份额来看,前三季度在韩国新接订单中,国际市场份额超过 50% 的主要船型有超巴拿马型集装箱船、苏伊士型油船、灵便型化学品船、灵便型成品油船、巴拿马型集装箱船、LNG 船、巴拿马型油船和亚巴拿马型集装箱船。其中, LNG 船和超巴拿马型集装箱船新船订单分别占全球订单总量 97.7%和 86.8%, 该两型船垄断地位显著。此外, VLCC 油船和汽车运输船市场份额高达 41.3%和 46%。

从订造船东看,希腊船东为韩国 2007 年最大订造者,前三季度在韩国造船厂下单量高达 1993 万载重吨,占韩国新船订单量的 29.5%,也占希腊船东 2007 年下单总量的 51.6%;其次为德国,上述两比例分别高达 14.4% 和 44.5%。

然而,韩国船东在本国订造量比例仅为 60%左右,有 40%的订单流向国外船厂,其中 29%订单被中国船厂拿走。

三、日本限量接单

克拉克森研究公司对日本造船企业接单量的统计严重偏小,但是,2007 年日本造船企业接单数量远少于中国和韩国是不容置疑的。

按照克拉克森统计,前三季度日本造船企业累计新船承接量仅为 276 艘、1563 万载重吨,占世界份额缩减至 8.9%。不过,对于日本造船企业相对放缓接单步伐,有专家认为是日本造船企业选择了谨慎。但日本船厂近期接单量少是由于早先过量接单和新形成产能少,从而无力承接更多订单;从另一角度讲,日本接单量远落后于中韩也是日本造船业实力下降的表现。

从承接船型上看,克拉克森研究公司统计数据显示,散货船订单依旧排在日本造船企业所承接船型的前列。前三季度巴拿马型、好望角型和大灵便型散货船新船订单量位列各船型前三位,所占比重分别 31.9%、27.6%和 9.5%。

从船型国际市场份额来看,前三季度在日本新接订单中,按克拉克森公司统计数据,日本各型船舶新船承接量在世界中所占份额普遍出现下降,连散货船建造领域也丧失其传统的优势,其中好望角型散货船新船订单市场份额下降至 8%低点。但是, LPG 船和冷藏船市场优势还是非常明显,两船型新船订单量分别占全球新船订单总量 52%和 100%。

第四节 全球造船业发展趋势预测

全球造船业具有明显的周期性，从 70 年代开始至今已经进入了第四轮周期，目前正处于第四轮周期的景气阶段。造船业的周期长短没有明显的规律性，主要跟全球经济的走势相关。

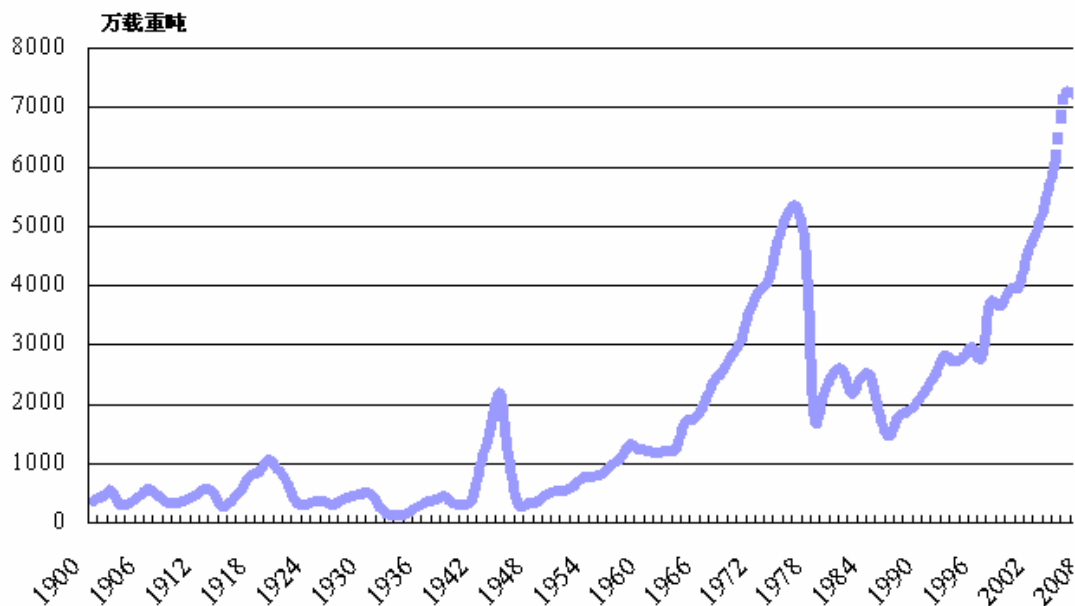


图9 1900-2010 年世界造船产量变化

资料来源：中国船舶工业行业协会

全球造船产量的变化呈现明显的阶梯式上升态势，由 1919 年的 1068 万载重吨升至 1944 年的 2180 万载重吨（104%），接着到 1976 年达到 5327 万载重吨，作为第四次造船业的热潮主要是受世界经济回升的拉动，大宗商品的运力需求快速增长，各大造船企业的订单都已经排到了 2008 年以后，造船市场的供不应求，直接导致造船订单价格快速上扬，英国克拉克松新船价格指数连创历史新高。

继 2004 年全球新船完工量突破 6000 万载重吨，2005 年突破 7000 万载重吨后，2006 年全球新船完工量达 8010 万载重吨，再创历史新高。2007 年前三季度世界造船完工量已经达到 5985 万载重吨，全球新船完工量有望继续保持在 8000 万载重吨以上。

表7 1971-2009 年全球造船业产业周期变化、预测及内因分析

序号	周期	持续时间	行业表现	推动力
1	1971-1974 年 (兴旺期)	4 年	1) 1973 年新船订单达 1.3 亿载重吨, 1974 年手持新船订单高达 2.4 亿载重吨; 2) 克拉克松新船价格指数达 140, 创历史新高	1) 1967-1971 年经济危机结束, 全球经济复苏; 2) 苏伊士运河关闭, 迫使船东订购超大型货船, 绕行好望角。
2	1974-1979 年 (萧条期)	6 年	1) 航运市场萧条, 1975 年新船订单骤跌至 4570 万载重吨, 并连年下挫, 1978 年仅为 990 万载重吨; 2) 克拉克松新船价格指数 1978 年仅为 72	1) 1973-1974 年, 第一次石油危机; 2) 1974-1975 年 西方经济萧条; 3) 1975 年苏伊士运河重新开放, 超大型船订单减少。
3	1979-1980 年 (兴旺期)	2	1) 新船订单上升, 1979 年达 3000 万载重吨, 1980 年为 3390 万载重吨; 2) 船价回升, 克拉克松新船价格指数达 100。	全球经济 20 世纪 70 年代下半期开始好转
4	1981-1989 年 (萧条期)	9	1) 新船订单量持续下降 2) 新船价格走低, 1985 年跌至低谷; 3) 一些国际航运公司投机订船最终破产;	1) 世界经济持续低迷; 2) 1979-1980 年爆发第二次石油危机。
5	1990-1992 年 (复苏期)	3	4) 韩国造船业开始崭露头角 1) 新船价格回升; 2) 韩国造船业筹划扩张产能	全球经济复苏
6	1992-1997 年 (平稳期)	6	1) 新船订单增加; 2) 新船定价 1992-1994 年上升, 1994-1996 年下降; 3) 欧洲船厂纷纷倒闭; 4) 韩国造船能力大幅度增长。	1) 全球经济发展平缓; 2) 船舶市场基本保持供需平衡, 随着后期韩国造船能力的迅速上升, 造船业供过于求。
7	1997-1999 年 (萧条期)	3	1) 船价低迷, 航运市场萧条; 2) 97 年韩国三湖破产, 1999 年大宇出现经营危机;	亚洲金融危机
8	1999-2001 年 (复苏期间)	3	3) 新船价格指数 1998 年跌至 106 1) 2000 年新船订单达 6730 万载重吨; 2) 新船定价上升。	世界经济好转, 亚洲金融危机基本结束
9	2001-2002 年 (萧条期)	2	3) 航运市场低迷; 4) 新船订单量下跌; 5) 新船定价 2002 年达到最低	“9.11” 事件影响世界经济
10	2002-2008 年 (复苏期/兴旺期)	7	1) 航运市场不断好转; 2) 新船价格上升; 3) 新船订单大幅度增长, 国内船厂订单基本上都排至 2008 年以后	1) 全球经济回升; 2) 中国经济增长强劲; 3) 旧船更新高峰期
11	2009 年开始	3-5	航运市场进入稳定增长期	4) 钢材涨价 中国经济增速增速

资料来源: 中国船舶工业行业协会

本轮从 2002 年开始的全球造船业兴旺期, 主要得益于全球经济的回升、发展中国

家经济增长、旧船更新改造等因素。根据全球各大机构对未来全球造船业需求的预测结果，未来 10 几年内，全球对新船需求仍处于较高水平。

表8 全球新船需求预测

预测机构	2002-2010 年(年均)	2010-2015 年(年均)	2016-2020 年(年均)
CESA(欧盟)	4690	4590	4000
CSERA(中国)	5230	5510	5560
KSA(韩国)	5530	5260	5160
SAJ(日本)	6340	4680	4370
平均	54480	5010	4773

资料来源：中国船舶工业行业协会

第五节 行业周期加速造船业转向中国

造船业行业景气度持续高涨，推动中国造船业迅速崛起。截至 2006 年，中国造船产量已经连续 12 年位居世界第三，并在 2007 年上半年手持订单量和新接订单量均超过日本，位居世界第二。全年看，新接订单已超过韩国，居世界第一位。2007 年 1-11 月，我国船舶行业收入和净利润同比增长分别为 62.3% 和 135.7%，行业保持高速发展态势。

中国造船业具备产业转移客观条件，造船中心转到中国趋势已经明显。成本因素决定了产业转移的方向。2006 年日韩劳动力成本平均占一艘新船成本的 30% 左右，而中国只有 10% 不到。成本低廉的竞争优势，使中国造船业迅速扩大所占世界份额，在传统船型订单方面已经和韩国不相上下。

传统造船周期影响正在减弱，造船周期明显延长。2006 年船舶成交量中，油船、散货船、集装箱船三大主力船型所占比例分别为 19.03%、18.43% 和 14.16%，各种船型所占比例较为均匀。另外由于各种船型市场需求周期很难重叠，传统的造船周期低谷对造船业的打击已经降低，造船的景气周期明显延长。

造船周期低谷若出现，将加速产业向中国转移。在造船业转移过程中，产业转移的最终执行者是受到利润约束的造船企业。在船价下跌、成本过高的压力下，企业纷纷减少订单缩减产能，订单将会大量转移到成本低廉的国家，可以说造船周期低谷的出现将会加速我国成为世界造船中心的形成。

中国造船业可以有效抵御行业低谷的到来。降低造船成本和提高高附加值船型比例是抵御船舶行业周期变化的最好武器。在造船成本方面，我国的竞争优势将持续；在高附加值船型方面，我国与日本和韩国差距已经明显缩小，市场份额正逐步扩大，我国已经初步具备抵抗造船周期影响的条件。

第二章 我国船舶制造业市场供需分析及预测

第一节 2007 年船舶制造业运行特点分析

一、生产效率不断提高，高技术船舶不断突破

上半年，通过采用专业化的造船模式实施批量化建造，不断缩短船台、船坞和码头周期，许多船企创造了建造周期的新记录。大连船舶重工 4250TEU 集装箱船水下建造周期 40 天，已经达到了日、韩的先进水平；沪东中华 17300 吨多用途船、文船公司 1400TEU 集装箱船、外高桥公司 17.5 万吨散货船和澄西公司 53000 吨散货船，从上船台到交船的平均周期分别比上年缩短 68 天、57 天、35 天和 31 天。扬船公司、口岸船舶公司和大洋造船公司通过转换造船模式，缩短了造船周期，上半年造船产量分别同比增长 44%、145% 和 105%。

前三季度，骨干造船企业的生产效率不断提高，建造周期持续缩短。17 万吨散货船从进坞到交船的平均生产周期不到 160 天，比上年缩短 40 天；5.3 万吨散货船从上船台到交船的平均生产周期不到 120 天，比上年缩短 39 天。3.5 万吨成品油船船台周期和水下周期分别达 59 天和 82 天，7.6 万吨成品油船建造周期达到 385 天。4250TEU 集装箱船总建造周期达到 314 天，1700TEU 集装箱船从上船台到交船的平均周期比上年缩短了 27 天。

2007 年，高新技术船舶生产经营取得了较大突破。14.7 万立方米液化天然气(LNG) 船首制船攻克了诸多建造技术难关，生产进度稳步推进；我国迄今为止承造的吨位最大、造价最高、技术最先进的海洋工程——30 万吨 FPSO4 月在外高桥造船公司完工交付；5 月，自主设计的 8530TEU 集装箱首制船在沪东中华顺利下水，南通中远川崎开始建造 1 万标箱的集装箱船；自主研发的国内最大的 13500 立方米挖泥船也顺利进入下水调试，在广州文冲船厂完工交付。

二、地方船企发展迅速，国内份额不断提高

中船集团和中船重工是国内造船主体，占国内市场份额的 2/3 左右。2007 年地方船企发展迅速，份额不断提高。2006 年两个船舶集团全年造船完工 866.4 万吨，同比增长 8.2%，占国内份额的 60%；全年承接新船订单 2885.5 万吨，同比增长 135.7%，占 68%；手持订单共计 4725.7 万吨，增长 73.9%，占 69%。地方船企造船完工、承接新船、手持订单国内份额分别为 40%、32% 和 31%。

2007 年前三季度，中船集团公司和中船重工集团公司造船完工量、新承接船舶订单、手持船舶订单分别占全国总量的 58%、50% 和 56%。地方造船企业造船产量、承接新

船订单、手持船舶订单分别占全国总量的 41.7%、50.3%和 44.3%；工业增加值、实现利润占全国的比重比上年同期均有较大幅度提高。在造船产量排名全国前 10 位中，有 4 家地方船厂，分别为江苏新世纪造船股份有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、扬州大洋造船有限公司、江苏扬子江船厂有限公司。

表9 中船集团和中船重工两大集团国内市场份额

	2004	2005	2006	2007 前三季度
造船完工量	66%	66%	60%	58%
承接新船订单	69%	71%	68%	50%
手持船舶订单	69%	68%	69%	56%

资料来源：中国船舶工业行业协会

三、行业运行质量进一步提高，修船增长加快

2007 年前 11 个月，船舶工业经济运行质量显著提高。经济效益综合指数达到 207 点，同比提高 52 点，高于同期全国工业效益综合指数。其中，全员劳动生产率为 184049 元/人年，同比提高 63402 元/人年，拉动经济效益综合指数提高 38.43 点；成本费用利润率为 9.66，拉动经济效益综合指数提高 11.71 点，总资产贡献率为 6.42，拉动经济效益综合指数提高 2.29 点，资本保值增值率为 146.11，高于同期全国工业平均水平 28.11 个百分点。

前 11 个月，全国 1017 家船舶企业完成工业总产值 2237.05 亿元，同比增长 49.74 %；完成工业销售产值 2164.57 亿元，同比增长 49.91 %；实现主营业务收入 1901.03 亿元，同比增长 62.31 %；实现利润总额 185.09 亿元，同比增长 135.74 %。

船舶制造业利润增速快于船舶工业整体水平。前 11 个月，船舶制造业实现利润总额 112.48 亿元，同比增长 174.38 %；船舶配套设备制造企业利润总额 9.14 亿元，同比增长 29.91 %；船舶修理企业利润总额 62.63 亿元，同比增长 109.35 %。其中，船舶制造企业对全行业利润增长的贡献率为 60.78 %。比较船舶工业的利润构成和增速就可以看出，船舶制造业实现的利润占全行业利润的大部分，而且增速明显快于修船及拆船、船舶配件。

表10 我国船舶工业利润构成及增速

	船舶制造	同比增长	修船及拆船	同比增长	船舶配套	同比增长
2005	23.7	172.09%	14.3	64.37%	9.1	93.62%
2006	53.28	128.87%	26.33	86.34%	15.91	63.68%
2007 年上半年	35	187.00%	24	57.00%	5	40.00%
2007 年 1-8 月	64.6	185.00%	39.3	81.00%	6.47	38.00%
2007 年 1-11 月	112.48	174.38%	62.63	109.35%	6.14	29.91%

资料来源：国家统计局相关数据整理

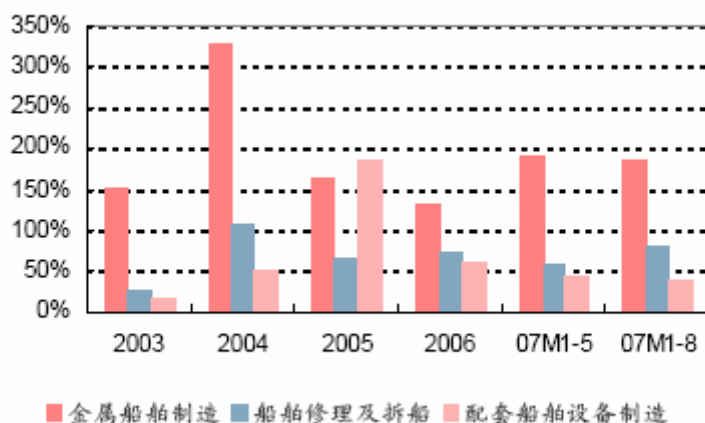


图10 我国船舶工业利润增速对比

资料来源：国家统计局相关数据整理

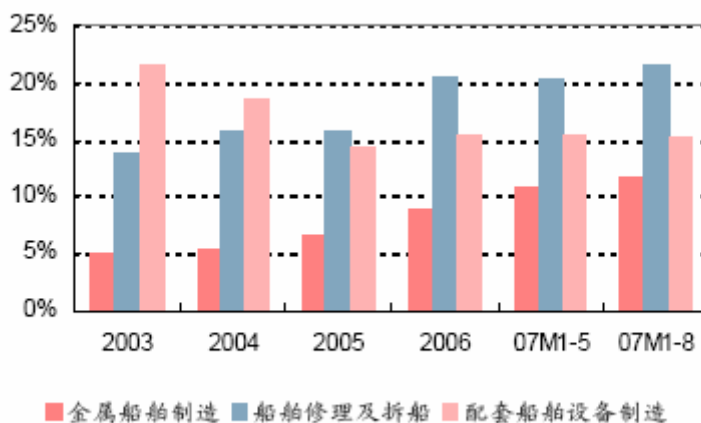


图11 我国船舶工业毛利率对比

资料来源：国家统计局相关数据整理

修船业务增速加快。航运市场持续兴旺，改装船成为航运公司增加运力最快捷的方式。2007年以来，修船企业继续批量承接改装船业务，船舶修理大型化、外轮修理量继续扩大、骨干企业修船效率的继续提高，使船舶修理行业生产总量持续大幅增长，效益不断提高。前8个月，完成修船产值303亿元，同比增长62%；完成工业增加值100亿元，增长71%；实现利润39亿元，同比增长81%，增速快于前5个月57.29%的增速，也快于2006年的74.18%的增速水平；修船业务对全行业利润增长的贡献率为35.4%。预计，随着船舶保有量的进一步增加，修船业务将会进一步快速增长。而且，相对造船来说，修船的景气周期可以延长得更久一些。

第二节 行业供给分析及预测

一、船舶完工量分析

过去 15 年的历史数据表明，我国造船完工量逐年增长，增速是世界平均水平的 2 倍左右。我国造船完工量世界份额逐年提高。2006 年，我国造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%，占世界市场份额的 19%，连续 12 年稳居世界第三，与韩国、日本的差距大幅缩小。

2007 年一季度我国造船完工 287 万载重吨，同比增长 19%，占世界份额的 18%；上半年，完工量达到 755 万载重吨，同比增长 43%，占世界份额的 19%；前三季度，完工量 1203 万载重吨，同比增长 44%，占世界份额的 20.1%；2007 年全年，全国造船完工量突破 1800 万载重吨，约 1820 万载重吨，同比增长 25%，占世界份额的 22.5%，较上年提高 3.5 个百分点。

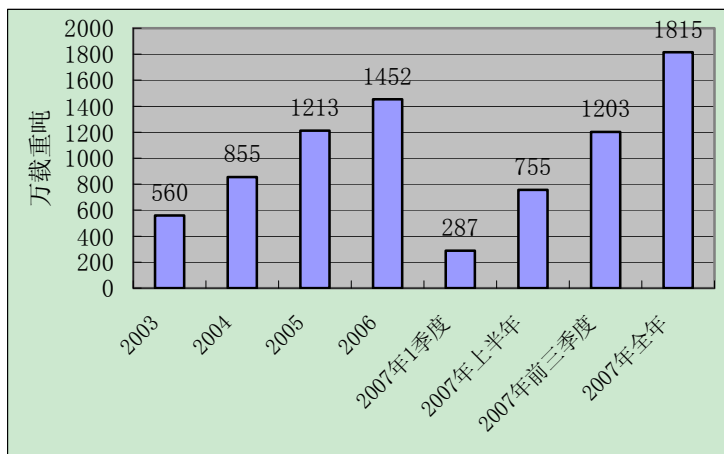


图12 我国造船完工量

资料来源：中国船舶工业行业协会

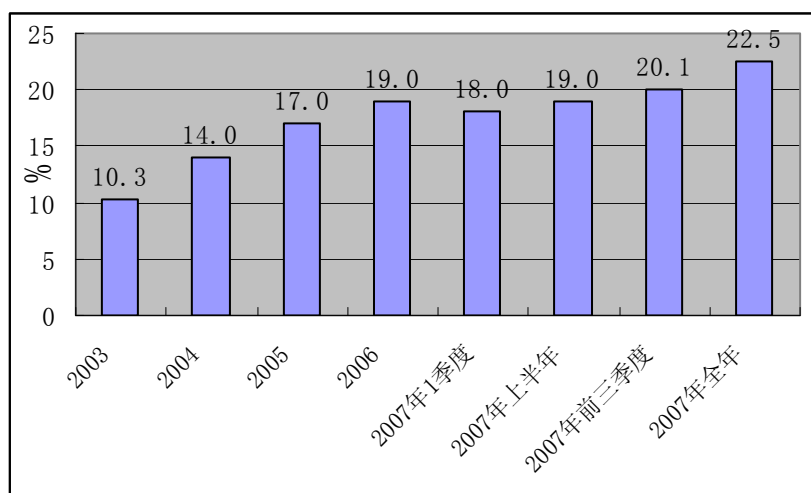


图13 我国造船完工量世界份额

资料来源：中国船舶工业行业协会

二、推动我国造船业快速发展的因素分析

近年来中国造船业在全球的市场地位迅速提升。国际航运市场的需求大涨是推动造船业迅猛发展的重要因素。

导致造船行业行情的上涨的一个主要原因就是运力严重不足造成的。2007 年以来，国际干散货市场运力需求的增幅已经超过 5%，而运力的增幅却只有 3%。运力的不足又直接导致航运费的持续上涨，以运输铁矿石为例，2006 年，从澳大利亚西澳港到北仑港的海运费每吨报价只有是 12 美元左右，而 2007 年这个价格已经整整上涨了一倍，达到了 23 美元。

也正是看到了这个原因，让很多船主看到了商机，开始大量投资建造新船。以我国的航运企业为例，中远航运将建造 4 艘 2.7 万载重吨多用途船，总价为 1.26 亿美元。而中海发展将新建 4 艘 30.8 万载重吨巨型原油轮，总价达到 4.6 亿美元。

世界经济的发展和中国经济的发展带动了航运市场的繁荣，航运市场的繁荣必然带动造船市场的繁荣。目前乃至将来几年，我国新造船市场都将处在高热中。

三、2008~2010 年供给预测

2006 年造船完工量攀升至 1440 万载重吨，占当年全球造船产量的近五分之一。2007 年造船完工量又突破 1800 万载重吨。2006 年我国新承接船舶的订单就超过了“十五”期间造船完工量的总和。

国家“十一五”发展规划中也提到要“壮大船舶工业实力”，这是船舶工业首次被明确单独列入国家五年发展规划纲要。国务院下发了《关于发布实施(促进产业结构调整

暂行规定)的决定》，船舶工业有 7 个项目列入鼓励类。同时，世界航运需求居高不下，为中国造船业提供了极好的发展机遇和巨大的利润空间。预计到 2010 年，中国造船能力将达到 2100 万载重吨，造船产量占世界市场份额的 25% 以上。到 2015 年，中国的年造船能力将达到 2800 万载重吨。

船舶制造业向中国转移的趋势明显，预计 2008 年我国造船产量将达到 1850 万载重吨。到 2010 年，我国的造船产量将达到 2000 万载重吨。“十一五”期间，我国的船舶制造业将进入跨跃式发展时期。

表11 我国造船产量预测

	单位	2008	2010
造船产量及预测	万载重吨	1600-1850	1800-2000
造船产量及预测	万总吨	1050-1200	1200-1300

资料来源：《关于发布实施(促进产业结构调整暂行规定)的决定》

第三节 行业需求分析及预测

一、需求总量分析

2007 年我国船舶制造业新接订单超过 7000 万载重吨，手持订单超过 1.3 亿载重吨，同比分别增长 70%和 90%；其中新接订单超过韩国，居世界第一位。

在 2007 年前 4 个月，我国新船成交量就达到 850 万修正总吨，同比增长 65.2%，占世界份额的 42%，超过韩国的 690 万修正总吨、6.9%的增速和 34.1%的世界份额而居第一；当时，我国手持订单量 3420 万修正总吨，低于韩国（4640 万修正总吨）、超过日本（2970 万修正总吨）位居第二。

上半年，我国承接新船订单 1380 万修正总吨，占世界份额的 38.55%，略逊于韩国。截至 2007 年中期末，我国手持订单 3880 万修正总吨，占世界份额 25.87%，仍然低于韩国（5370 万修正总吨）、超过日本（2960 万修正总吨）位居第二。

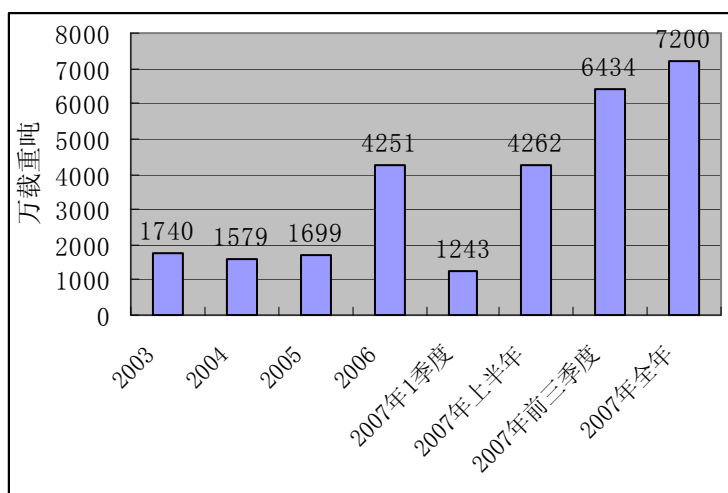


图14 我国新船成交量

资料来源：中国船舶工业行业协会

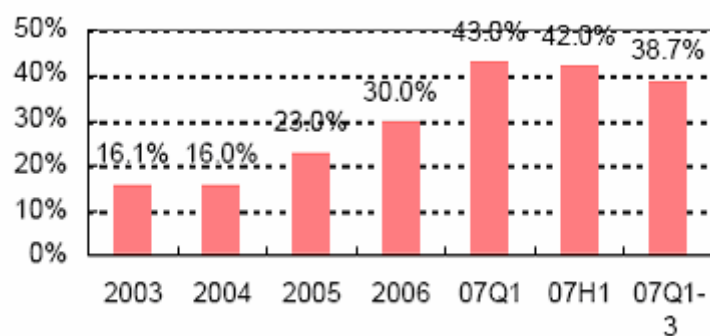


图15 我国新船成交量世界份额

资料来源：中国船舶工业行业协会

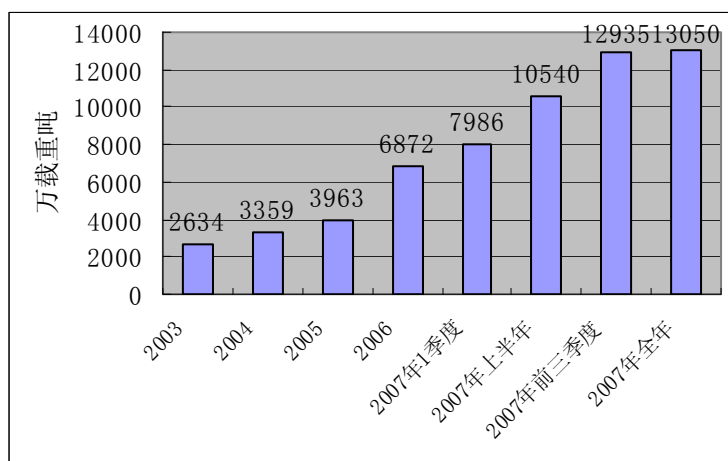


图16 我国手持船舶订单

资料来源：中国船舶工业行业协会

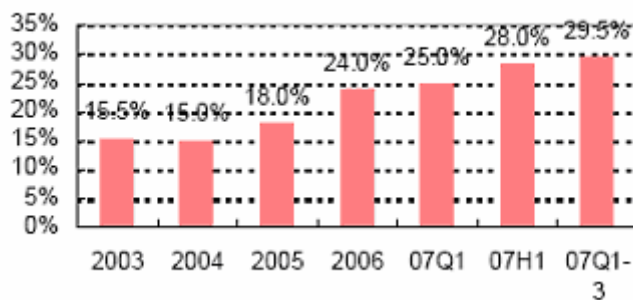


图17 我国手持船舶订单世界份额

资料来源：中国船舶工业行业协会

和一季度、上半年相比，下半年我国新船成交量世界份额略有下降，这主要是由于下半年以来集装箱船成交回升，特别是1万标箱以上的特大型集装箱船。而这些新船订单基本落入韩国手中，因此份额稍有下滑。但和2006年底相比，我国新船成交世界份

额还是大幅上升的。

二、需求结构变化分析

散货船是 2007 年我国新船成交世界份额大幅上升的主力。前三季度，我国承接散货船 710 艘、4839 万载重吨，比 2006 年同期增长 5 倍。我国散货船成交艘数和成交吨位世界份额分别为 61.85% 和 47.44%。在我国新船成交构成中，散货船比重从 2006 年同期的 27.3% 上升到 75%。而油船成交比重从 2006 年同期的 42.5% 下降为 13%，而集装箱船比重从 2006 年同期的 15.9% 下降为 7.7%。

散货船新船成交活跃的主要原因是受国际干散货运输市场持续兴旺的影响。当前，散货船平均单船吨位也由 2006 年的 4.4 万吨提高到 6.8 万吨，大型化特征进一步显现。

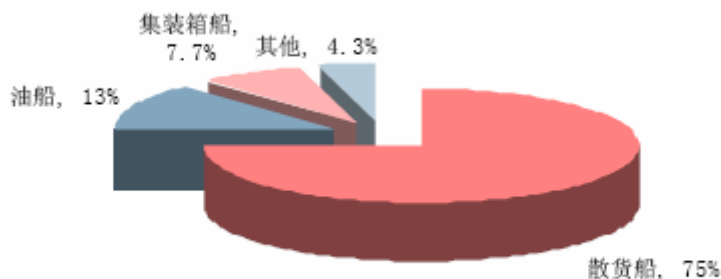


图18 2007 年我国新船成交构成

资料来源：中国船舶工业行业协会

三、2008~2010 年需求预测

在经济全球化趋势加快和国际贸易的持续稳定增长的大背景下，国际船舶市场需求出现旺盛的态势，新船需求主要来自两个方面，一是由于运量增长引起的船队规模扩大而产生的新增需求；二是由于原有船舶因技术、经济特别是环保限制必须更新而产生的更新需求。另外，国际贸易的持续快速发展也使得船舶工业订单剧增，加上铁路运力不足以及公路整治超载使得内河航运作用凸现，两方面的因素促进了民用船舶行业发展，带动了船舶的市场需求。

2008 年船舶需求仍将旺盛，主要是全球范围内航运线拉长以及国际船舶新规则不断出台两大因素，促使船舶需求增长。2006 年以来，受中国减少煤炭出口，增加从澳大利亚进口铁矿石，对欧洲国家出口激增的影响，国际海上航运的运线明显加长，这使得海上运力出现紧张，船东开始加大新船投入，以缓解压力。此外，国际海事组织于 2006 年 3 月批准燃油舱双壳保护规则新规定，2007 年 8 月 1 日后签定的新船或 2008 年 2 月 1 日后开工的新船，以及 2010 年 8 月 1 日后完工的新船，船体燃油舱必须为双壳。新规

定使得新船成本平均上升 5% 左右，并延长了造船周期，为规避风险，船东纷纷选择在新规定生效前集中投放订单，刺激了船的需求。因此，2008 年，在上述因素的影响下，新船需求仍将保持较高的水平

从国内总的需求量看，预计 2008 到 2010 年，包括新增需求(海运量增长所致)和更新需求(老旧船淘汰所致)在内的船舶需求量为 1950 万载重吨。2008 年至 2010 年，我国国内新增船舶需求在 1250 万载重吨左右、更新船舶需求在 700 万载重吨左右，平均每年需要船舶 650 万载重吨左右。

表12 2008 ~ 2010 年我国船舶运力增长需求

单位：万载重吨	
	2008 ~ 2010 年
新增需求量	1250
更新需求量	700
总需求量	1950
年均需求量	650

资料来源：中国船舶工业行业协会

第四节 行业进出口分析及预测

一、进口分析

虽然我国每年出口大量船舶，但某些高附加值船舶还需要进口。据海关统计，2007 年前三季度，我国船舶进口 9.4 亿美元，同比增长 125.8%，超过出口增幅 63.9 个百分点。

具体到民用钢质船舶，2007 年前三季度，我国进口民用钢质船舶 2307 万艘，同比增长 60.4%；进口金额 8.49 亿美元，同比增长 129.2%，金额为出口的十分之一。1-11 月进口民用钢质船舶 2510 艘，同比增长 53.7%，进口金额 8.7 亿美元，同比增长 111.1%。预计全年进口民用钢质船舶 10~11 亿美元左右。

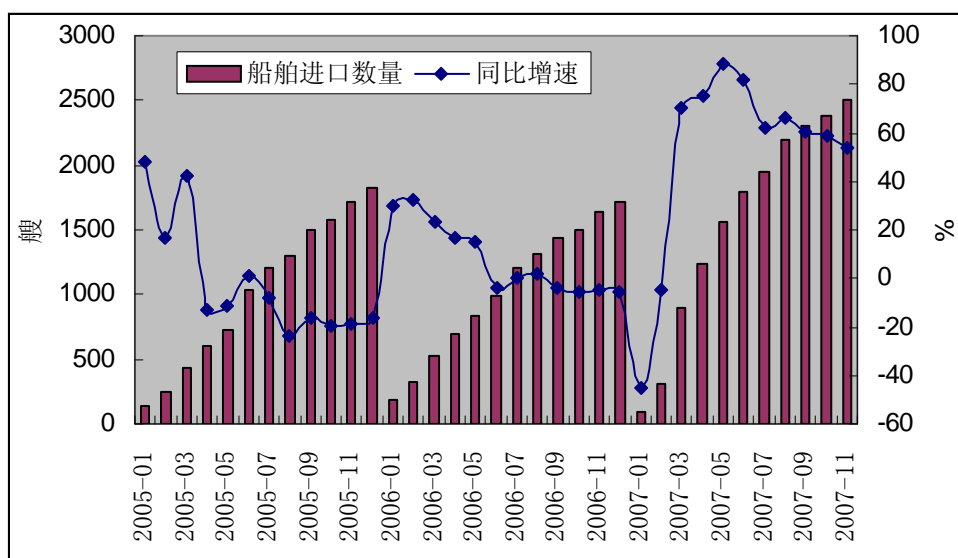


图19 我国民用钢质船舶进口数量

资料来源：中国经济统计数据库

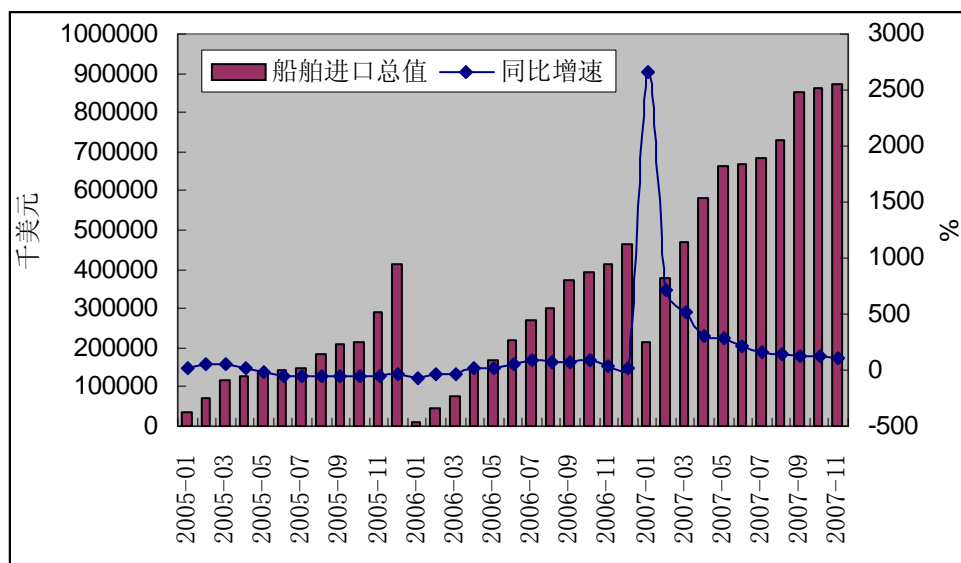


图20 我国民用钢质船舶进口金额

资料来源：中国经济统计数据库

二、出口分析

（一）出口量

我国生产的船舶大部分用于出口，因此我国造船完工量、新船成交和手持订单量的变化就反映出我国船舶出口和将来出口的具体情况。根据国防科工委船舶行业管理办公室的统计，上半年全国造船完工量 755 万载重吨，同比增长 43%，其中出口船舶 626 万载重吨，同比增长 19%，占造船完工量的 83%；承接新船订单 4262 万载重吨，同比增长 165%，其中出口船舶 3913 万载重吨，占新船订单总量的 92%；手持船舶订单 10540 万载重吨，同比增长 107%，其中出口船舶 9200 万载重吨，占手持订单总量的 87%。

2007 年前三季度，造船完工量达到 1203 万载重吨，同比增长 44%，其中出口船舶 977 万载重吨，占造船完工量的 81%，承接新船订单 6434 万载重吨，同比增长 120%，其中出口船舶 5722 万载重吨，占承接新船订单的 89%；手持船舶订单 1.29 亿载重吨，同比增长 111%，其中出口船舶 1.13 亿载重吨，占手持订单的 87%。

表13 我国船舶出口数量

	单位：万载重吨					
	2004	2005	2006	2007 年 1 季 度	2007 年上半 年	2007 年前 3 季度
船舶出口	561	752	1171	236	626	977
同比增长	36%	34%	56%	12%	46%	41%
占总量比重	66%	62%	81%	82%	83%	81%

资料来源：中国经济统计数据库

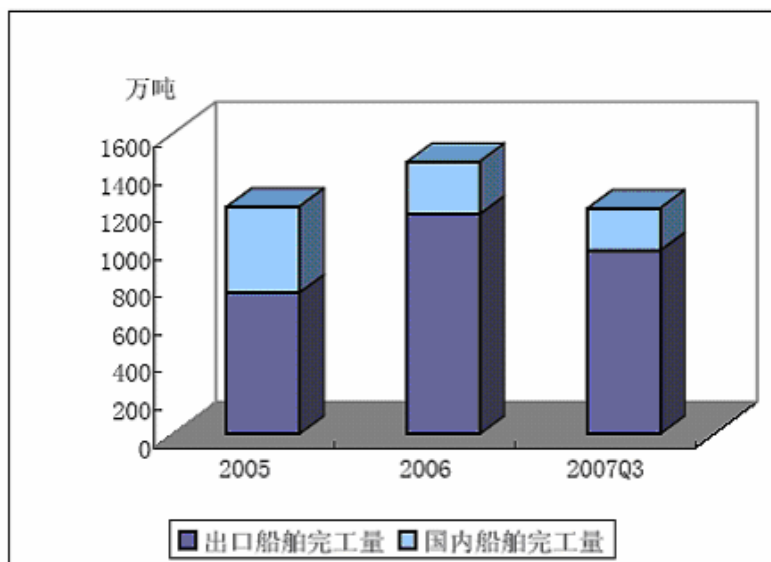


图21 船舶完工量构成

资料来源：中国船舶工业行业协会

具体到民用钢质船舶，前 11 月我国出口民用钢质船舶 106 万艘，同比增长 531.8%，大大高于 2006 年全年 32.7% 的增长速度。

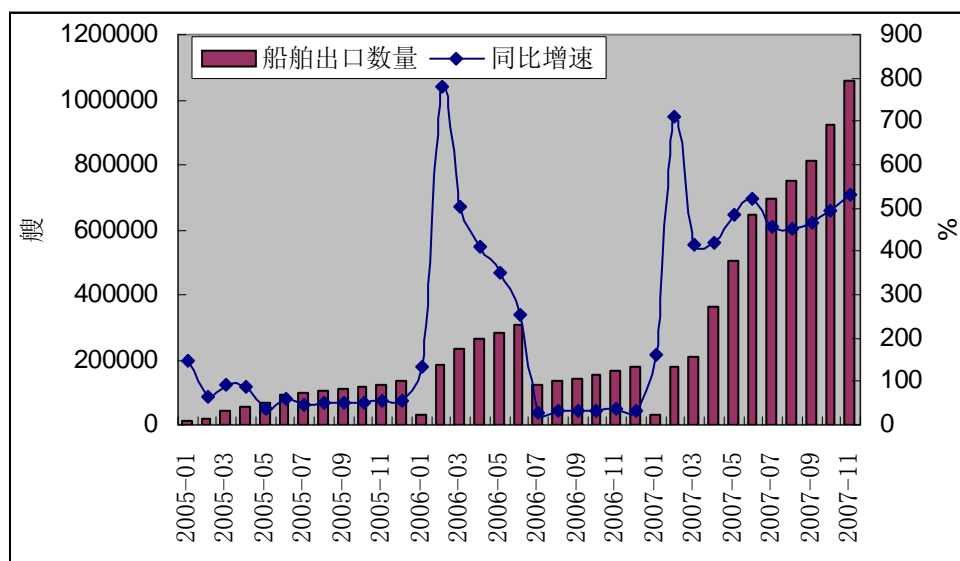


图22 我国民用钢质船舶出口数量

资料来源：中国经济统计数据库

（二）出口额

2007 年前三季度我国船舶产品出口金额 87.6 亿美元，同比增长 62%，超过 2006 年全年出口总额。船舶产品出口到 142 个国家和地区，其中出口金额在 1000 万美元以上的国家和地区 18 个，新加坡、德国和中国香港地区仍然是我国船舶出口的主要市场。主要船舶出口企业有大连新船重工、大连造船重工、沪东中华、广船国际、中机海川、

南通中远川崎、江南造船、上海船厂、福建船舶工业等。

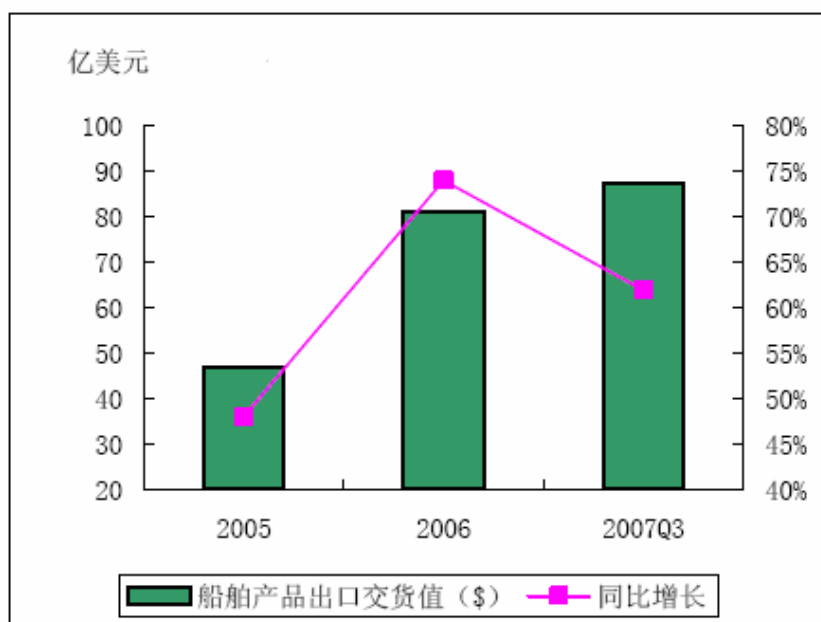


图23 我国船舶产品出口额

资料来源：中国船舶工业行业协会

具体到民用钢质船舶，上半年我国民用钢质船舶出口金额 54.24 亿美元，同比增长 60.7%，创历史最好水平。前三季度，出口金额 84.96 亿美元，同比增长 59.6%，也超过 2006 年全年出口水平。前 11 月出口金额超过 100 亿美元，达到 107.93 亿美元，同比增长 58.6%。预计我国全年的民用钢质船舶出口金额在 120 亿美元左右。

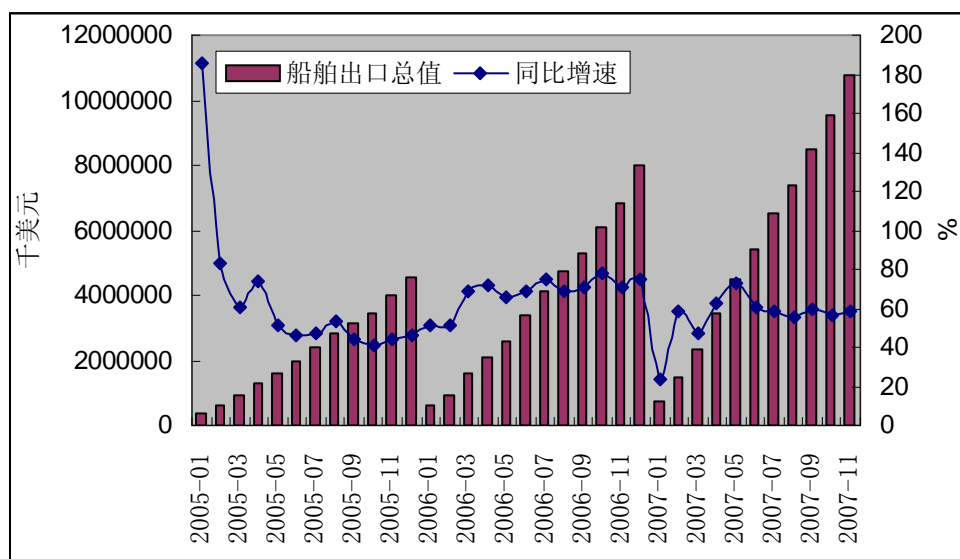


图24 我国民用钢质船舶出口金额

资料来源：中国经济统计数据库

尽管进口额增速大于出口，但从总量上看，进口额明显小于出口。总体上看，我国

船舶出口量占总产量的比例逐步扩大，截至 2007 年三季度，出口比重占到了总产量的 80% 以上。

第五节 我国船舶制造业发展机遇分析

目前世界造船业正在向中国转移，形成这种趋势的原因是多方面的，既有外部推动的因素，也有内生动力产生的需求，下面我们分别就从外部市场环境变化和内生增长动力两方面来分析中国造船业的发展机遇。

一、我国造船业发展的外部有利因素

造船业的火爆是伴随着世界造船业向中国转移的趋势而进行的。造船业属于劳动和资金密集型产业，每一次转移都与各国工业化进程和劳动力成本优势的丧失密切相关的。反映到具体量化指标，可以观察各国人均 GDP 与造船业的生命周期发展阶段的相关性。

回顾世界造船史，国际造船中心 50 年代开始从西欧转向日本、70 年代转向韩国。90 年代以来我国造船业迅速崛起，造船量年均增长 17%，94 年后成为继韩、日后世纪第三造船大国，市场份额达 15~17%。

从下图可以看出，我国正处于最新一轮造船业转移的目标国地位，这种转移主要是订单的转移，而不是造船能力的转移，因为我国政府目前不允许外方造船企业以控股的方式在国内新建或者合资成立造船企业。



图25 全球造船业转移趋势

二、我国造船业发展的内部有利因素

（一）中国重化工业的发展和劳动力成本优势突出

由于中国造船业人力成本的突出优势，仅相当于日韩的 1/8-1/9。日韩造船企业在国际市场竞争中出现大面积亏损，2004 年，韩国现代和三星出现巨额营业亏损。2005 年一季度韩国造船业 4 家上市公司仍发生营业亏损，2004 年日本各大造船公司船舶部门几乎也都出现亏损。三菱重工的船舶部门发生 117 亿日元营业亏损；石川岛播磨重工船舶部门营业赤字高达 135 亿日元。

表14 中国造船业人力成本优势非常突出

	中国	韩国	日本
一名正式职工年均收入(本币)	3-8 万元人民币	7000 万韩元	650 万日元
一名正式职工年均收入(美元)	0.38-1 万	7 万	6.2 万

资料来源：中国船舶工业行业协会

而且中国目前正处于重工工业阶段，重化工业的发展直接拉动了对钢铁、有色金属、能源等基础原材料的旺盛需求，并由此带动了铁矿石、煤炭、石油等大宗商品的海运业务。

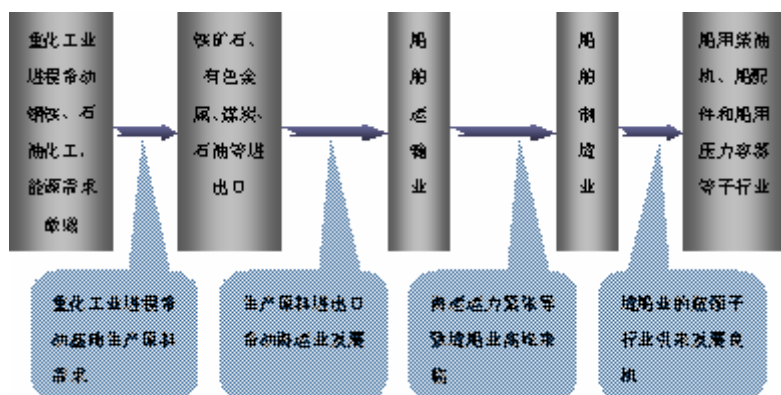


图26 中国重化工业发展带动造船业相关产业链

伴随着日韩造船业向中国的大规模转移，造船业发展速度已经加快，市场份额和产能将出现大幅增长（预计中国新船完工量到2008年将达2100万载重吨），这也是我国从农业化向现代化进展中不能逾越的重要一环，即重化工业时代（需要50-80年时间）。而造船工业则是最有代表性的重化工业，因此加快中国造船业发展，是目前中国最大的发展战略。

（二）“国油国运”

2007年中国进口原油1.63亿吨，同比增长12.4%。当前我国原油对外依存度高达48%，其中90%以上是通过海上运输的，而这其中中国船队运输量还不到5%，这种缺乏安全的原油进口运输方式，严重削弱了我国的石油战略安全度，并引起政府相关部门高度重视，有关部委多次同国内三大原油生产企业（中石油、中石化、中海油）和4大主要石油运输企业（中远集团、中海集团、南京长江油运公司和香港招商局）召开专门会议，讨论“国油国运”的问题。目前虽然我国船队总吨位排名世界第三，但油轮吨位占比较低，仅排名全球13位（中国是全球第二大原油进口国），且邮轮吨位小、船龄长，无法满足未来的原油进口运输需求，为此我国已初步制定了“国油国运”的战略规划。

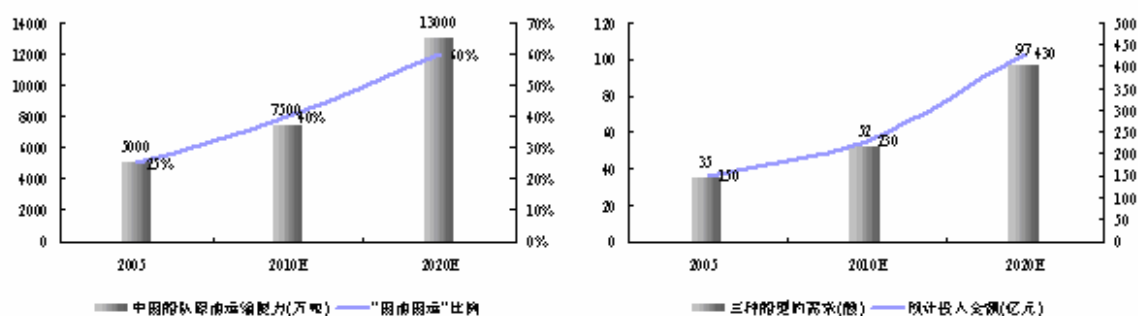


图27 未来我国原油运输能力变化

资料来源：中国船舶工业行业协会

（三）“国船国造”、“国机国造”

据统计，目前中国万吨级轮船 80% 以上在使用进口柴油机，国外机价格低、质量好，但维修费用高昂。单艘船柴油机修理动则上百万美金要价，此外零配件也索要高价。相对而言，柴油机维修费用 2-3 年就与购买费用相抵了。因此政府已经认识到“国船国造”、“国机国造”的重要性：不发展自己的造船和造机，就意味着让国外厂商卡住了脖子，要受制于人。

（四）国家相关产业政策大力扶持造船业

2007 年以来，在国防科工委和中国船舶工业协会为保证我国造船业沿着健康道路发展，先后出台了多部法律法规和行业自律性规定。《拆船业发展“十一五”规划》，《船舶生产企业生产条件基本要求及评价方法》、《全面建立现代造船模式行动纲要》、《船舶科技发展“十一五”规划纲要》、《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》和《全面建立现代造船模式行动纲要（2006-2010 年）》等在我国造船业的发展远景、造船业配套发展、企业自身建设发展、造船业发展模式以及船舶进出口等方面都进行了详细的规划和要求。

同时，地方政府为了提升本地区的造船业，结合本地实际，也颁布了多部相关配套政策。例如，《河北省船舶工业发展规划》近日正式通过专家组评审。根据《规划》，河北省将在 2006 年至 2015 年，重点发展秦皇岛、唐山、沧州 3 大造修船基地；建设五大船舶配套产业平台；搭建船舶科研设计中心。

（五）三大基地和地方造船企业发展迅猛

2007 年以来，在需求的拉动下，在国家政策和地方政府的努力下，我国造船基地的建设取得了巨大成就。在 2007 年 8 月份，国务院常务会议审议通过的《船舶工业中长期发展规划》提出我国将重点建设长江口、环渤海湾、珠江口三大造船基地。在 2007

年，造船基地建设成就显著，长江口的上海长兴造船基地一期工程 2007 年底基本建成，二期工程前期工作业已正式启动。环渤海湾地区——河北、天津、辽宁等地也已形成一大批高起点、技术含量高、配套完善的造船基地。珠江口沿岸作为我国传统的造船基地，2007 年以来，该区域的福建、广州两地也新建、扩建了一批造船厂，造船能力和新造船结构上都达到了较高的水平。

另外，2007 年以来，在国家确定的几个造船基地长足发展的同时，东南部沿海地区、环北部湾地区、长江流域的地方造船业也不甘落后，新的造船厂不断新建，造船规模不断扩大，整个造船工业建设也取得了巨大成就。

1.我国中部最大船配园——武汉船舶配套工业园在武汉东湖新技术开发区开工。该工业园占地面积 140 万平方米，规划建设生产研发区、高新技术孵化区、配套服务展示中心等。其中，生产研发区将按照船舶配套业的分类特点和园区产业规模进行布局，并结合现代造船模式转换需要和未来船舶工业发展趋势，形成批量配套能力。园区建成后，年产值将超过 100 亿元。

据介绍，武汉船配工业园招商引资工作进展顺利，目前已吸纳资金数亿元，形成了年产 5000 千米船用特种电缆的能力。

2.厦门市将培育国内最大汽车滚装船生产能力，成为中国汽车滚装船研发、制造中心。厦门市经济发展局、厦门市财政局制定的《促进装备制造业发展的实施意见》已经市政府同意，并将付诸实施。根据《意见》，厦门将在全国首造汽车滚装船的基础上，支持企业做专做强，形成「一坞、二台、三码头」的生产布局；达到单船能力 5 万—10 万吨和年产高附加值、高技术含量船舶 60 万—80 万吨的生产能力；加快发展高附加值、高档次游艇制造业。

3.山东目前有 50 个船舶配套项目正在陆续实施，涉及船用大功率低速柴油机、曲轴制造及船板加工配送等。50 个项目中目前有 11 个在建，包括中船重工青岛启跃麟山公司大功率低速柴油机项目，海西重工公司曲轴项目二期工程，海西重机公司的甲板机械及轴系生产项目，七二五所舰船防腐防污及压载舱水微生物处理装置项目，淄柴船用大功率中速柴油机二期项目，威海怡和公司轴系舵系精加工项目，济钢船板加工配送中心和莱钢淄博锚链公司船用系泊链等项目。这些项目计划于 2008 年相继竣工投产。

4.北部湾地区首个万吨级船舶修造项目——北海铁山港万吨级船舶修造厂正式开工建设。铁山港万吨级船舶修造厂项目由东莞正天集团投资建设，总投资约 3.5 亿元，分两期建设。工程将建成 2 至 3 万吨级造船台 3 座，5 万吨级和 2 万吨级修造船坞各一个；并形成每年 2 至 3 万吨级杂货船 6 艘，5 万吨级原油船 2 艘的修造船量。东莞正天集团总经理朱伟霖表示，铁山港天然深水港的地理环境和良好的投资软环境是吸引该集团落

户、参与广西北部湾经济区开发建设的重要原因，整个项目一期工程计划用 10 个月建成投产。

5.浙江省瑞安市编制的《船舶工业发展规划》日前正式通过专家组评审。根据规划，该市将在飞云江口及沿海岛屿打造船舶工业修造基地，2015 年前建设游艇、中小船舶制造、修船、船配等四大基地，并形成“二区二园”的总体空间架构。到 2015 年力争实现船舶工业年工业总产值 150 亿元左右，出口创汇 10 亿美元。

国家制定的《船舶工业中长期发展规划》中规划要把船舶工业进一步做大做强，到 2010 年造船产量占世界市场份额的 25%，然后再经过 5 至 10 年的努力，成为名副其实的世界造船强国。虽然作为世界造船大国的我国造船工业距离世界造船强国目标还有一段距离，但是，在内外部的巨大需求，国家政策的大力支持以及船企自身的不断努力下，按照现时我国造船业强劲的发展势头，我国造船业发展前景广阔，实现我国《船舶工业中长期发展规划》的目标不会很远。

第六节 2008 年供需形势及价格预测

2007 年，国际造船市场延续 2006 年的发展势头，各类船舶新船成交价格持续上扬，不断创出历史新高。船价的不断攀升，使得收入的增速，快于成本的增长，2007 年 11 月，船舶行业的销售利润率达到 9.74%，是近 3 年最好水平。

预计 2008 年下半年，船价上涨的趋势有所减缓。受美国次级债的影响，2008 年全球经济增长有可能放缓，加之国内宏观调控的效果逐渐显现，进出口有可能缩减，2008 年的全球航运景气度将有所下降，这将导致新船的订购量减少，加之全球造船产能的不断提升，竞争将趋于激烈。所以，2008 年新船价格不可能一直处于持续上涨的状态。预计，船价的高点可能出现在 2008 年中期，在下半年开始有所回落。

2008 年虽然船舶制造业的供需矛盾会有所缓和，新船价格增长放缓，行业景气度可能达到周期高点，但由于目前造船企业手持订单充足，而且以高价订单为主，2008 年造船企业的盈利仍会继续增长。

第三章 行业规模与效益分析及预测

第一节 行业规模分析及预测

一、资产规模变化分析

船舶行业近年来资产稳定增长。2003-2005 年资产增速保持在 20%左右，2006、2007 年增速明显加快。2006 年资产增速达到 38.55%，2007 年前 11 月更是达到了 65.15%。旺盛需求推动了行业的快速发展以及规模的扩张。

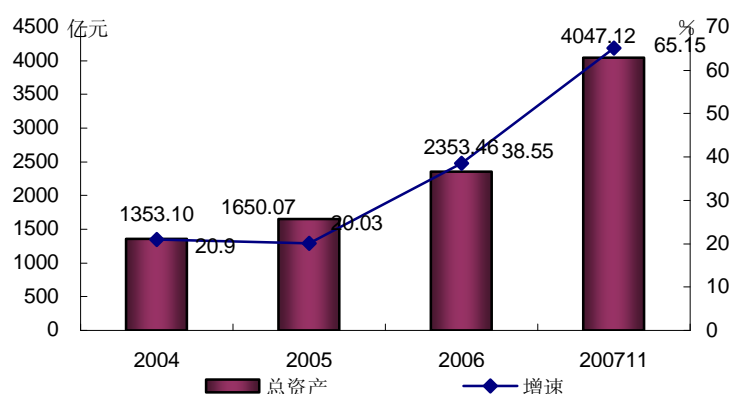


图28 2004-2007 年船舶制造业资产变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、收入和利润变化分析

我国船舶行业销售收入高速增长。2004 年销售收入达到了 779.91 亿元，同比增长 35.2%，比 2003 年高了 10.2 个百分点。2005 年，船舶行业销售收入达到了 1108.46 亿元，同比增长 42.6%。2006 年，船舶行业销售收入继续增长，达到了 1507.95 亿元，同比增长 30.1%。2007 年船舶行业继续快速发展，前 11 月销售收入达到 1901.03 亿元，超过 2006 年全年水平，同比增长 62.31%，增幅再创历史新高。

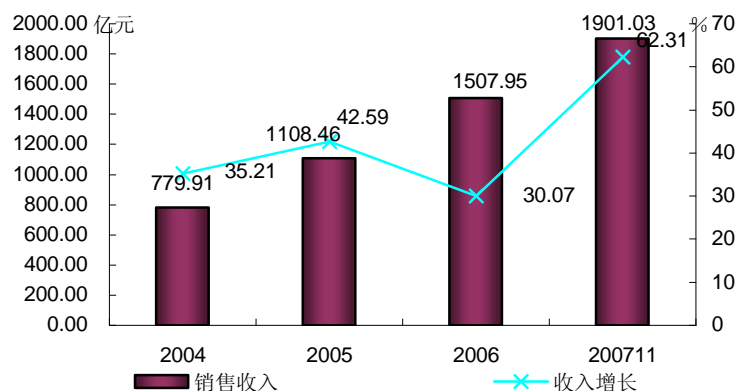


图29 2004-2007 年船舶制造业销售收入变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

近年来，船舶行业利润增幅 2-3 倍于销售收入增幅，效益较好。从 2003 年开始，船舶行业利润总额开始大幅增长，2005 年达到了 42.88 亿元，同比增幅 119.58%。2006 年实现利润总额 99.35 亿元，同比增加 49.14 亿元，接近 2005 年同期利润总额的 2 倍。2007 年前 11 月行业已实现利润 185.07 亿元，同比增长 135.74%，全年利润有望超过 200 亿元。

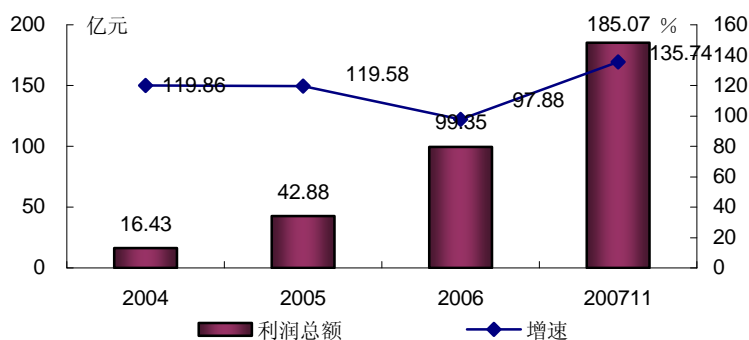


图30 2004-2007 年船舶制造业利润变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

第二节 行业效益分析及预测

一、行业三费变化

船舶制造业三费增速低于销售收入增速，尤其是财务费用 2005 年以来呈下降趋势，2007 年前 11 月更是下降了 80.94%。管理费用增速保持在 20-30% 左右，2007 年销售费用增速有所提高，但仍低于销售收入增速 5.7 个百分点。

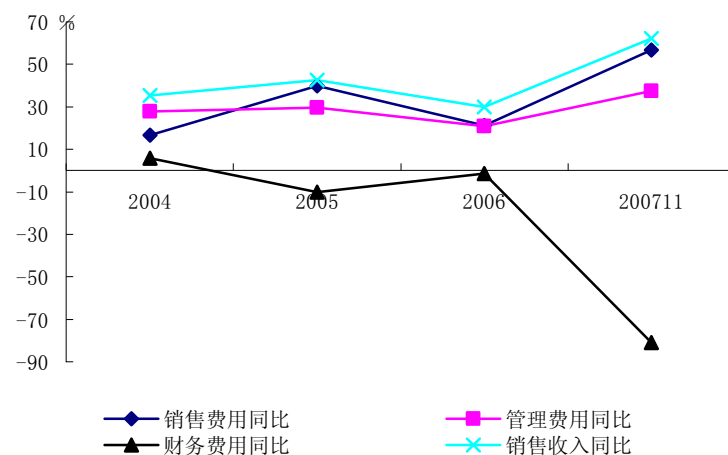


图31 2004-2007 年船舶行业三费增速变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

由于财务费用和管理费用的增速明显低于销售收入，其占销售收入的比重呈下降趋势。财务费用所占比重由 2004 年的 1.33% 下降到 2007 年的 0.09%，管理费用由 2004 年的 6.1% 下降到 2007 年的 4.53%。而销售费用占销售收入的比重较为稳定，保持在 0.9-1% 左右。

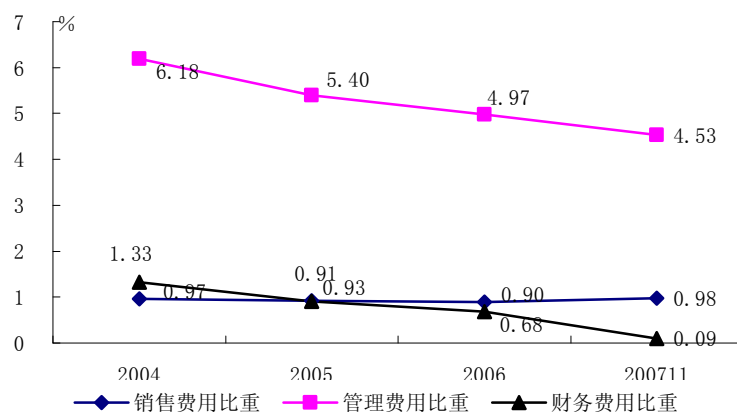


图32 2004-2007 年三费占销售收入比重变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、行业效益分析

（一）盈利能力分析

从近年来船舶制造业销售毛利率、销售利润率、资产报酬率等指标的变化情况看，行业盈利能力保持增长，销售毛利率从 2004 年的 8.42% 增长到 2007 年的 14.13%，销售利润率从 2.11% 增长到 9.74%，资产报酬率从 1.98% 增长到 5.04%。

表15 2004-2007 年 11 月船舶制造业盈利能力变化

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
销售毛利率	14.13	11.84	8.75	8.42
销售利润率	9.74	6.59	3.87	2.11
资产报酬率	5.04	4.66	3.21	1.98

资料来源：国家统计局相关数据整理

全行业盈利能力的提升一方面是由于新船价格的提高，更重要的是我国船舶行业的生产技术、生产效率和管理水平有了较大的进步。随着生产效率和管理水平的不断提高，未来船舶行业的盈利能力仍有进一步提升空间。

（二）偿债能力分析

除 2006 年外，船舶行业负债率保持在 81% 左右，负债率较高。行业亏损面在 2005、2006 年有所下降，2007 年略有反弹，但仍低于 2004 年 3.61 个百分点。2007 年利息保障倍数大幅提高。整体偿债能力有所增强。

表16 2004-2007 年 11 月船舶制造业偿债能力变化

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
负债率	81.27	79.59	81.06	81.46
亏损面	17.60	14.98	15.27	21.21
利息保障倍数	108.16	10.67	5.27	2.58

资料来源：国家统计局相关数据整理

（三）营运能力分析

2007 年船舶行业在销售收入、利润都大幅增长的情况下，营运风险有所积累。应收账款、产成品周转率和流动资产周转率都有所下降，值得关注。

表17 2004-2007 年 11 月船舶制造业营运能力变化

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
应收帐款周转率	9.08	11.83	10.83	8.66
产成品周转率	23.56	39.04	41.30	36.40
流动资产周转率	0.88	1.10	1.07	0.95

资料来源：国家统计局相关数据整理

（四）发展能力分析

近年来船舶行业持续高速增长，销售收入增长速度超过 30%，2007 年更是达到了 62.31%。2007 年利润增幅 135.74%。同时，2007 年行业资产增速也有所提高，达到了

65.15%，大大高于前几年。

表18 2004-2007 年 11 月船舶制造业发展能力变化

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
应收帐款增长率	77.74	23.18	40.20	26.74
利润总额增长率	135.74	97.88	119.58	119.86
资产增长率	65.15	38.55	20.03	20.90
销售收入增长率	62.31	30.07	42.59	35.21

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、行业效益预测

2008 年船舶制造业的景气度将持续，并可能达到周期高点；同时由于目前造船企业手持订单充足，而且以高价订单为主，2008 年造船企业的盈利仍会继续增长。

第四章 行业竞争分析及预测

第一节 影响船舶企业竞争的关键要素

一、国际竞争格局影响

国际市场占有率是反映船舶制造业国际竞争力最为直观的指标之一。我国船舶产品的国际市场占有率在近十多年的发展中一直保持增长趋势，在国际市场竞争中不断发展壮大。从 1980 年的年产 20 万吨，位于世界第 17 位，逐步发展到 1995 年造船产量首次超过德国，占到世界造船市场份额的 5%，成为仅次于日本、韩国的世界第三造船国家。

2006 年我国造船产量达到 1452 万载重吨，国际市场份额占有率提高到 19%。2007 年，全国民用船舶造船完工量突破 1800 万载重吨，新接订单超过 7000 万载重吨，手持订单超过 1.3 亿载重吨，同比分别增长 25%、70%和 90%；其中新接订单超过韩国，居世界第一位。

二、国家政策影响

2006 年通过的《船舶工业中长期发展规划》将为中国船舶工业保驾护航，规划提出，到 2010 年，我国自主开发、建造的主流船舶达到国际先进水平，年产量达到 1700 万载重吨；船用低、中速柴油机年生产能力分别达到 450 万千瓦和 1100 台，基本满足同期国内造船需求；形成一批具有较强国际竞争力的船用设备专业化生产企业，本土生产的船用设备平均装船率达到 60% 以上。

2007 年以来，国防科工委和中国船舶工业协会为保证我国造船业沿着健康道路发展，先后出台了多部法律法规和行业自律性规定。《拆船业发展“十一五”规划》，《船舶生产企业生产条件基本要求及评价方法》、《全面建立现代造船模式行动纲要》、《船舶科技发展“十一五”规划纲要》、《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》和《全面建立现代造船模式行动纲要（2006-2010 年）》等在我国造船业的发展远景、造船业配套发展、企业自身建设发展、造船业发展模式以及船舶进出口等方面都进行了详细的规划和要求。

第二节 我国船舶制造业国际竞争力

一、船舶制造业发展阶段评价

人均 GDP<1500 美元，造船业处于成长期；1500~3500 美元，处于成熟期；>3500 美元，处于衰退期。

在当前世界造船业的韩、日、中、欧四极格局中，从产业周期看，韩国处于成长期的后期，发展潜力有限，而且随着近年来韩元升值幅度较大，劳动力成本居高不下，竞争力已出现下降迹象；日本已进入成熟期，欧洲已进入衰退期，只有中国刚刚进入快速成长期，发展空间和潜力巨大。世界造船业由高劳动力成本国家向低劳动力成本国家转移是一条普遍规律，尽管通过技术创新可以延迟这种转移，但成本仍然是影响造船业竞争力和产业转移的最显在的因素。与中国其它制造业一样，劳动力资源给造船业提供了极大的竞争优势。

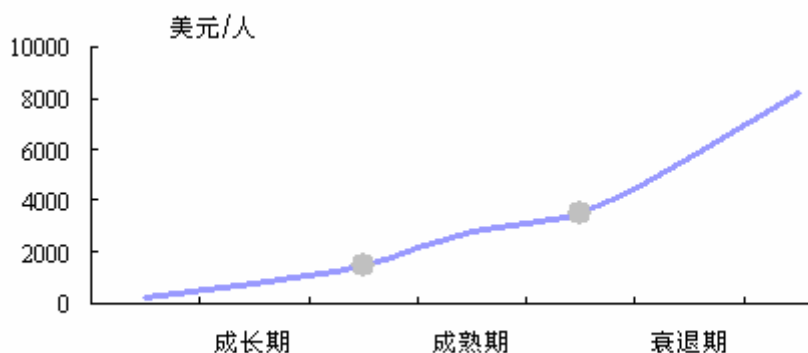


图33 人均 GDP 与产业周期

资料来源：中国船舶工业行业协会

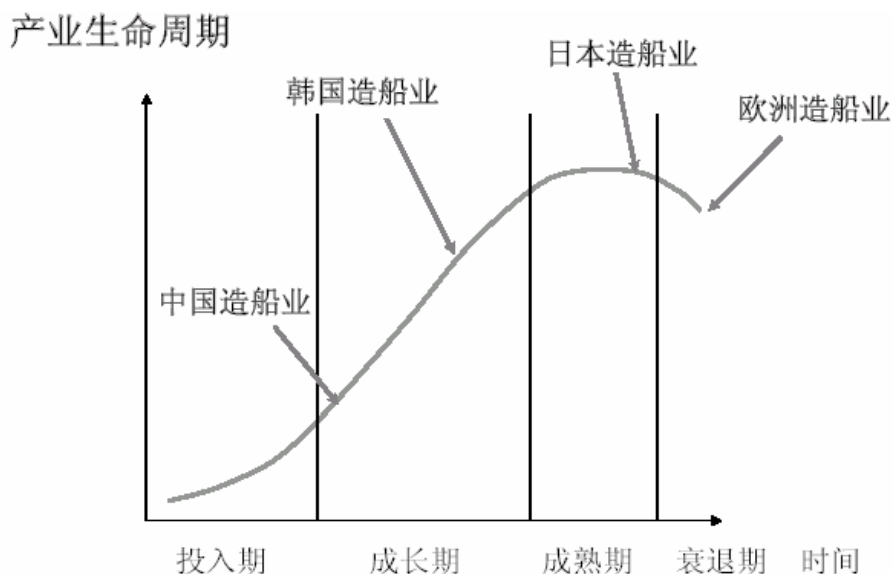


图34 各国造船业所处产业周期

资料来源：中国船舶工业行业协会

二、我国船舶制造业国际竞争力

近年来，我国造船业规模总量大幅跃升。我国已成为全球重要的造船中心之一。2007年承接新船订单跃居世界第一，手持订单仅次于韩国。

目前，我国有5家船厂已经进入世界造船企业前20名排行榜。在世界造船企业排名中，我国的外高桥造船公司、大连船舶重工、江南长兴分列第四、第六和第十位。

（一）船舶产品结构优化升级

我国造船业产品结构不断优化升级。目前，油船、集装箱船、散货船三大主流船型并驾齐驱，其中油船、集装箱船的手持订单占世界市场份额分别从不足10%提高到30%和21%，散货船已达到28%。同时，我国船舶工业已步入LNG船、1万标箱集装箱船、30万吨级海上浮式生产储油船等高端产品市场。

从本世纪开始，我国改变了以造中、小型船舶为主的局面，使散货船、油船、集装箱船三大船型形成系列。其中好望角型散货船和VLCC大型油轮的世界市场份额已分别超过40%和30%。我国在建造LNG船、1万标箱集装箱船、大型FPSO、自升式钻井平台等新型船舶和海洋工程装备领域也占有一席之地。

（二）航运企业加大造船投资力度

造船业的高度景气正在推动航运公司加大对造船厂的投资和控制力度。航运企业正充分利用其对航运市场和法规政策的深刻了解和把握，发挥其具有广泛业务网络的优势，抓住景气周期，将产业链延伸至造船业。

如中远（集团）除航运主业外，修造船产业也发展迅速。其现正在大连建造一座具有世界先进水平的现代化造船厂。项目计划总投资 38 亿元，预计建设两个大型船坞和各项配套工程，计划到 2013 年，一期工程将达到 250 万载重吨的生产能力。

（三）力争打造 20 个世界品牌船型

总体来看，我国造船业在过去几年中取得了显著成绩，但同时，行业发展也面临不少问题。一是自主创新能力不够强，技术储备不足，缺乏具有国际竞争力的知名品牌；二是船舶配套业发展滞后，关键设备长期依赖进口。我国船舶业应努力突破关键配套设备研制的技术瓶颈，推进船舶工业由外延式扩张向内涵式发展转变；要积极引导民营资本、外资投资船用设备的研发和制造。

今后几年，我国船型开发将大力实施品牌战略，力争打造 20 个世界品牌船型，使我国在主流船舶的设计技术方面达到世界先进水平。通过启动一批重大创新项目，加强关键技术攻关，实现 LNG 船、豪华客滚船、1 万标箱集装箱船、深海半潜式钻井平台等重大产品立足国内设计，使自主设计和建造的高新技术船舶的国际市场占有率达到 20 % 左右。

三、竞争力国际比较

得益于中国的劳动力成本优势、欧洲、日本本土造船业因发展放缓愿意向中国等国输出技术与管理经验，近年来中国造船业取得迅猛发展。当前我国新接订单已经超过韩国。但在创新、配套产业和人才素质等方面，中国造船业与日韩还有较大的差距。

（一）相对日韩的优势

1. 劳动力成本低

造船属于劳动、资金、技术三要素都密集的行业，劳动力成本很重要。造船业需要大量低技术含量的工人，高收入国家的居民不大愿意作造船厂的工人，日本、韩国都出现了造船工人来源不足的问题。中国劳动力数量众多，成本远低于欧洲、日本、韩国等造船业大国。日本、韩国的人均工资成本大约是中国 7-8 倍，中国造船企业工资占销售收入的比例一般都低于 10%，而日本造船企业的该比例约为 30%，这削弱了日本造船企业的竞争力。

中国造船业当前拥有的综合劳动成本优势，可保持相当长时间。造船业作为劳动密集型行业，同时考虑人力成本和生产率而计算出的综合劳动成本在成本控制中起到关键作用。未来 5-10 年内，中国造船业综合劳动成本仍将远低于韩国企业。

2. 产能优势

中国造船场地资源丰富，容易形成产能优势。与日韩等国相比，中国拥有很长的海

岸线，比较容易地扩建造船基地。由于本国场地限制，大宇在中国的烟台、三星重工在宁波建设船体分段制造厂。日韩船厂的产能接近饱和，无法顾及常规船的生产，使得很多订单流入中国船厂。

中国造船企业的劳动力优势、产能优势集中体现在散货船、油船、集装箱船常规船舶的建造上，这是中国造船厂的三大主力船型，大部分用于出口，在国际市场上占有较大的市场份额。

中国造船企业通过低价获得了大量散货船等常规船舶的订单。同样的好望角型散货船，中国和韩国分别是 6800 万美元、8300 万美元。

（二）劣势明显

1. 上游配套产业发展滞后

长期以来中国在船用设备领域的研发投入严重不足，中国船舶配套业总体技术水平低。中国远洋船舶的导航、通信、舱室、自动化设备，以及电机、电器等关键部件还大多需要进口。目前，中国国产设备装船率不足 40%，远低于日韩的 85% 以上。进口船用低速机、中速机、船用发电机组占中国市场的比例(按马力计)分别为 50%，50% 和 70%。而中国自行设计制造的部分船用设备产品，主要只能为沿海小型船舶和内河船舶配套。

2. 建造高端船舶缺乏竞争力

另外，中国造船企业在技术与设计上与日韩企业差距明显。韩国造船业非常注重技术的进步，在高技术和高附加值的船舶市场上占有很明显的优势。中国最大的造船企业只有大约 200 名船舶设计人员，而三星重工拥有 1500 多名设计人员。

不仅如此，中国造船企业在生产管理和质量控制上与日韩企业仍有较大的差距。中国部分造船厂存在造船周期较长、交船拖期等问题，使中国造船企业信誉度受损。在 2000 年 6 月，中机海川国际船舶公司和芜湖造船厂签订建造 6 艘 2.7 万吨级散货船，当第 4 艘船交付时已经拖延近 10 个月。此外，中国造船企业存在产品质量把关不严的问题，中国某些造船厂建造的船舶中使用了未经船级社检验的部件导致主机出现问题。

企业信息化水平低也是中国船舶企业与日韩的主要差距之一。机电产品的自动化、智能化、数字化水平短时期内难以达到日韩水平，也无法利用国家电子商务平台，建立完善的配套产品网上采购信息系统和技术服务信息网络。

目前，在 LNG 等高附加值船舶市场上，韩国拥有绝对优势，中国还缺乏相应的设计、技术与生产能力。韩造船厂在最近 3 年里承揽了全球 14 艘钻探船 1 的全部订单。目前，韩国造船企业的 LNG 船手持订单占据了全球订单的 74%。

而中国 2007 年新增订单激增主要是由于日韩重点生产高端船舶，常规船产能暂时饱和。2007 年韩国所造散货船在全球所占份额仅为 8%，而 LNG 船却将高达 67%。

中国造船业将模仿韩国当年成功的发展战略，首先大幅扩能，然后通过技术进步和效率提升进一步降低成本，最后进军高附加值船舶制造领域，实现产业升级。

（三）中国造船业未来的机遇和挑战

韩国造船企业在高附加值船舶建造方面优势显著，预计在未来 3-5 年内，中国造船企业还无法赶超。高附加值船舶对于造船设计水平、生产周期、质量控制等有较高要求，韩国造船企业信誉良好，使其获得了大量订单。2007 年全球所有新增 LNG 船的订单几乎都由韩国造船企业获得。2011 年前，国际船东的高附加值船舶订单大都已经交给日韩的造船企业。

中国政府已经制定政策积极推动中国造船业的发展，中国金融市场的改革也将为造船工业的发展提供良好的融资环境和资金支持。当然，全球的产业转移与行业景气将加快中国造船业的发展。

但与此同时，中国造船业未来也面临产能过剩、汇率升值、高素质人才资源短缺等挑战。全球造船企业的生产能力扩张将可能使 2010 年后整个造船行业出现产能过剩。2010 年，世界船舶需求量为 6000~7000 万载重吨，全球的造船能力可达 1.1 亿载重吨以上，两者之间存在 4000~5000 万载重吨的巨大供需差。目前仅中国的规划生产能力就将达到 4000 万载重吨以上，目前全球手持订单 3 亿多载重吨，今后陆续交船后，造船能力过剩问题将会突出。2010 年以后，中国船舶企业的低价战略将有可能使大多数造船企业难以获利。

同时，人民币汇率持续升值，汇率风险不断增大。据测算，人民币每升值 1 个百分点，中国造船业将蒙受近 20 亿元的汇率损失。预计人民币将继续升值，对船舶工业生产经营和经济效益将产生冲击。

四、中国船舶设备本土配套率有望逐步提高

长期以来我国船舶制造业发展受到船舶设备本土配套率不高的产业瓶颈制约。目前，我国造船吨位虽已跻身全球三甲，但设备本土配套率却不及日韩两强的一半。《船舶工业中长期发展规划纲要》明确指出，到 2010 年我国主流船型船舶配套的平均本土化率要提高到 60%。

国际公认“船舶工业两条腿”之一是船舶设备，但这正是中国的“短腿”。事实上，“船壳子”需要各种设备来填，船舶设备约占船舶总造价一半左右，在多功能滚装船、海洋工程船等高技术附加值船舶上，其价值比重甚至高达六成。西欧一些老牌造船大国尽管

大部分退出了常规造船市场，但在船舶设备发展上仍不遗余力。当前，日本在出口船舶中的自主化船用设备占 95% 以上，韩国的设备自主化率也有 85% 以上，而我国平均仅 40% 左右，发展我国船舶配套产业刻不容缓。

（一）《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》公布

2007 年国家公布了《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》，提出了四大发展目标。首先是产业规模快速扩大。本土生产的船用设备平均装船率达到 60% 以上，实现船用设备年销售收入 500 亿元。形成一批具有较强国际竞争力的船用设备专业化生产企业。

其次是本土生产能力显著提升。本土生产的中低速柴油机及其关键零部件、甲板机械、舱室机械基本满足国内需要，我国成为世界船用柴油机和甲板机械的主要生产国。船舶通信、导航、自动化系统部分产品实现装船突破。内河船舶配套完全立足国内。

第三是自主发展能力明显增强。优势产品技术水平保持与国际先进技术水平同步发展，并逐步形成自主设计开发能力；装卸自动化系统等船用配套产品国产化研制取得突破；打造中速柴油机等一批自主品牌。

第四是船舶中间产品和海洋工程装备配套取得进展。船舶中间产品基本满足三大造船基地骨干船厂总装造船的需要，在海洋平台吊机等部分海洋工程装备配套产品上形成较强的生产能力。

（二）船用自动电站宣告实现国产化

2007 年 9 月，船舶配套设备中最具价值的船用自动电站，在松江 704 研究所试验基地宣告实现国产化，我国造船业的这一困境有望逐步打破。

各类船舶设备中，船用电站的价值比重多达四成。如果说发动机是全船动力之源，那么船用电站就是电力之源，相当于船上的“第二大发动机”。但这种关键设备以往不得不靠引进国外专利技术为主，大量市场被国外成套设备占领。2005 年，中船重工集团公司承担的“船舶电站成套设备”项目被列为国家发改委“重大技术装备及产业技术研制专项”，集合各地科技力量攻关，为目前市场拥有量最大的 7 万到 11 万吨级油船自建电站。

在中船重工沪上试验基地可以看到，这种国产电站主要由 3 台 560 千瓦的主发电机组和一台 150 千瓦的应急发电机组构成，总功率达 4680 千瓦，可满足船上空调、照明、仪器仪表等全部用电需求。作为自动化电站，其创新点众多，如备用机组采用机械弹簧启动装置，可应急充当二次电源。专家透露，该项目使我国首次具备了船舶自动电站的系统配套能力，由此 10 万吨以上级船舶的电站设备集成也能实现自主化。

（三）中船集团打造国内最大船舶配件生产基地

力争成为世界第一造船集团的中国船舶工业集团公司（C S S C），已经把目标指

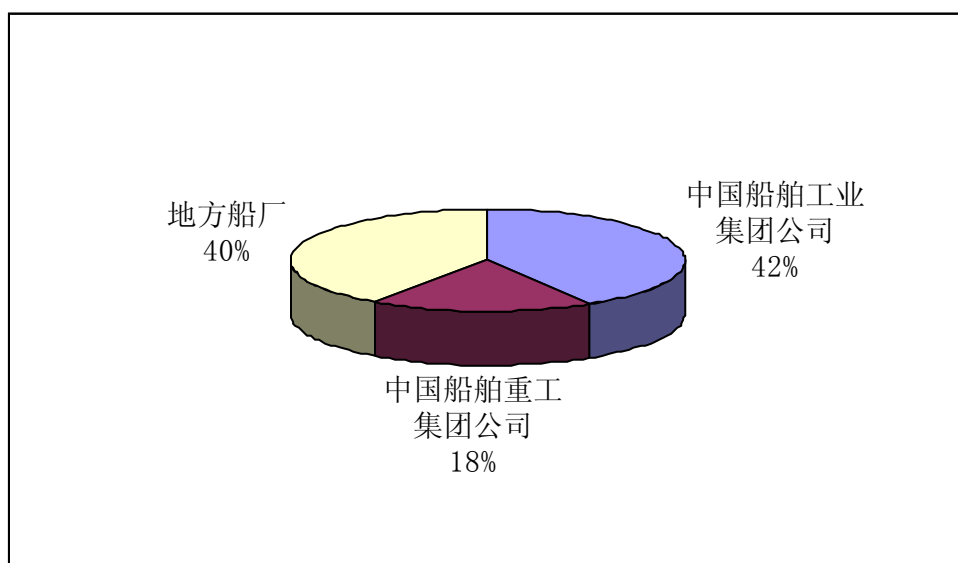
向国内最大的船舶配件生产基地中船集团要打造世界第一造船集团，配套设备自给率就得达到 80% 左右的水平，船舶配套设备的产能扩张在其战略规划之中极为重要。目前正在建设的长兴基地船舶配件份额大约是 30 亿元。

长兴岛新基地的规划产品以船舶配套为主，建成后将形成两大制造生产中心：船用液罐制造中心和船舶轴舵系加工中心，其生产规模将是目前压力容器车间和机械制造车间生产能力的两倍以上。此外，现有主业中的压力容器业务发展潜力巨大，盈利能力最强，毛利率在 30% 以上。目前是国内唯一一家能生产 LNG / LPG 船压力容器的厂家，年产能力 4 套左右，手中现持有订单 13 套左右，且全部出口。公司搬迁到长兴岛基地后将有一专门车间从事压力容器产品的生产，产能有望扩张到年产 8 套，随着液货船市场的快速发展，有望获得更多订单。

第三节 我国船舶制造业国内竞争格局

我国造船业基本被中船集团、中船重工集团和地方船厂 3 大集团垄断。中船集团和中船重工集团目前下属 4 家上市公司：广船国际、中国船舶和江南重工(为江南造船集团控股子公司)和风帆股份。

2006 年，中国船舶工业集团公司完工 602 万吨，占全国比重的 42%；中国船舶重工集团公司完工 267 万吨，占全国比重的 18%；地方船厂完工 583 万吨，占全国比重的 40%。



资料来源：国防科工委船舶行业管理办公室

图35 2006 年三大集团造船完工量占比

据统计，中船集团公司和中船重工集团公司 2007 年前三季度造船完工量、新承接船舶订单、手持船舶订单分别占全国总量的 58%、50% 和 56%。

其中，上海外高桥造船有限公司造船完工 236 万载重吨、手持订单 1496 万载重吨，均位列全国首位；大连船舶重工集团有限公司新承接订单 726 万载重吨，列全国榜首。

一、中国船舶工业集团

作为中国船舶工业的排头兵，中船集团公司在 2007 年继续保持了又好又快的发展势头，不仅三大造船指标再创历史新高，继续稳居世界造船集团第二位，而且经济效益在 2006 年大幅增长的基础上又翻了一番多，继续位列我国十一大军工集团公司之首。

2007 年中船集团公司造船完工 655 万载重吨，承接船舶订单超过 2300 万载重吨，手持船舶订单超过 5000 万载重吨，实现利润 140 亿元以上。

2007 年以来，中船集团公司以科学发展观为指导，创新做强，在生产经营、重大工程建设、自主创新、经济效益、资本运作等各方面取得了新的成绩。

1. 生产经营实现跨越发展、三大指标逼近韩国现代

2007 年，中船集团公司造船完工、承接订单、手持订单三大主要指标分别占国际市场份额的 7.5%、10% 和 10%，继续稳居世界造船集团第二位，进一步缩短了与排名世界第一的韩国现代重工的差距。目前，其所属的骨干船厂的生产任务已排至 2012 年。值得一提的是，根据目前的生产计划安排和手持订单情况，未来 3 年，中船集团公司造船产量将在 2007 年的基础上以年递增 40% 左右的高速度增长，到 2010 年，造船产量将达到 1800 万吨以上。

2. 重大工程建设进展顺利、冲击世界第一后劲十足

中船江南长兴造船基地一期工程经过两年半的建设，现已基本建成并开工造船，首制船也于 2007 年年内顺利交付。截至 2007 年底，长兴基地已承接 VLCC、大型集装箱船、大型散货船、化学品船等船舶订单 100 多艘、1300 多万载重吨，造船生产任务已排至 2012 年。同时，以 LNG 船、超大型集装箱船、深水海洋工程装备为主要产品对象的长兴基地二期工程也开始启动。广州龙穴造船基地造、修船区建设已全面展开，明年 3 月将正式开工造船。上海临港船用柴油机生产基地主要生产车间已全面完工，首台机已于 2007 年 7 月进行总装，9 月交付使用。随着这些重大工程的基本建成，到 2010 年，中船集团公司的年造船能力将由现在的 600 多万吨提高到 1800 万吨以上，年造机能力将由现在的 150 万马力提高到 500 万马力以上，为打造世界第一造船集团奠定坚实的基础。

3. 自主创新能力显著增强、整体技术水平再上新台阶

在中船集团公司 2007 年完工的船舶中，产品结构从过去以散货船为主，转变为散货船、油船、集装箱船三大主流船型并驾齐驱，高新技术船舶及海洋工程装备明显增加，自主研发的 VLCC、VLOC、绿色环保型 17 万吨级好望角型散货船等实现了批量化生产。此外，中船集团公司相继建造完成了我国迄今为止吨位最大、造价最高、技术最新的 30 万吨 FPSO，国内自主设计的最大集装箱船 8530TEU 集装箱船以及自行设计建造的自动化程度最高的 13500 立方米大型耙吸式挖泥船，被誉为世界造船“皇冠上的明珠”的我国首制 LNG 船也即将完工交付。这些高技术、高附加值船舶的建造，打破了国外的技术垄断，填补了国内空白，标志着我国船舶工业整体技术水平又上了一个新台阶。

4. 实现利润继续翻番增长、经济运行质量显著提高

2007 年，中船集团公司抓住机遇，苦练内功，努力提高造船总量和生产效率，持续

推进降本增效，不断提高管理水平，经济效益继续大幅增长，实现利润 140 亿元以上，是 2006 年 52 亿元的近 3 倍。中船集团公司下属企业实现利润超亿元的单位由 2006 年的 10 家增加到 2007 年的 16 家。按 140 亿元的利润测算，2007 年销售利润率近 25%，同样排在军工集团公司之首，在制造类中央企业中也名列前茅。中船集团公司经济运行质量明显提高，国际竞争力进一步增强。

5. 核心民品主业成功上市 “中国船舶” 进军资本市场

2007 年以来，中船集团公司以旗下上市公司沪东重机股份有限公司为平台，采取现金加资产非公开发行股票的方式，将上海外高桥造船公司、中船澄西船舶修造公司、广州中船远航文冲船舶工程公司的股权注入到沪东重机并募集资金，实现了造船、修船、船舶配套等主业整体上市。2007 年 7 月 28 日，沪东重机股份有限公司变更为中国船舶工业股份有限公司。通过核心民品主业整体上市，中船集团公司大型民用船舶制造业务、修船业务、船用大功率柴油机制造业务实现了整合，形成了一个完整独立的业务运作主体。

二、中国船舶重工集团公司

中国船舶重工集团公司(简称中船重工，英文简称 CSIC)于 1999 年 7 月 1 日成立，是在原中国船舶工业总公司所属部分企事业单位基础上组建的特大型国有企业，是国家授权投资的机构和资产经营主体，由中央直接管理。中船重工是目前中国最大的军用船舶、海洋工程及船用设备的设计、制造和销售集团，拥有 47 个工业企业，29 个科研院所，15 个控股、参股公司，成员遍布全国 20 多个省市，员工 16 万人。其中包括国内外著名的大连造船厂、大连新船重工有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司、山海关船厂、武昌造船厂、中国船舶工业贸易公司以及中国船舶工业贸易公司、香港华联船舶有限公司、中国船舶工业物资总公司和中国国际海洋石油工程公司等。中船重工拥有我国目前最大的造修船基地，可承建和坞修 30 万吨超大型船舶在内的各种民用船舶、海洋工程及军用舰艇。中船重工下属 10 家大型造船厂，骨干力量是 6 家地区造船公司：大连船舶工业公司、西安船舶设备工业公司、昆明船舶设备集团有限公司、武汉船舶工业公司、重庆船舶工业公司和天津船舶工业公司。

目前，中船重工占据了国内造船市场份额的三分之一，占世界造船能力的约 6%。2006 年中船重工总资产达到 1300 多亿元，总产值 600 多亿元，净利润 25 亿元。记者了解到，截至 2007 年 8 月，集团公司手持船舶订单 2500 万吨，生产订单已到 2011 年。同时，目前中船重工集团正在大连、青岛、山海关等地大规模兴建造船基地。据预测，到 2010 年公司造船能力将达 1000 万吨/年，总产值将超 1200 亿元。

当前，中国船舶重工集团正缓缓向 A 股市场靠岸。根据上海证券报消息，中船重工

预计 2008 年 3 月或 4 月登陆 A 股。中船重工计划将旗下 16 家与造船配套的企业整合成一家股份公司，并通过此公司实现 A 股上市。有消息称，上市股份公司注册资本将约 40 亿元人民币，计划首发约 16 亿股 A 股，募资 60 亿至 70 亿元。而且中船重工上市计划已初步得到国资委、财政部和证监会的支持。

2007 年，中船重工船舶配套及相关产业也同步快速发展。而其此次“打包”登陆 A 股市场的恰恰是造船配套企业。中船重工设计制造了国内首台智能型 5RTflex58T-B 柴油机和世界最大功率的智能型 7RTflex58T-B 柴油机。并且中船重工制造的 8K90MC 超重型柴油主机，单机功率达 5 万马力，是国内建造交工的功率最大的柴油机。中船重工还实现了大型船用曲轴批量生产；自主开发世界最大级别的船用螺旋桨，单桨成品重量近百吨；另外锚机、绞车、舵机等主要甲板机械实现了自主设计和制造，这些产品约占全国 75% 的市场份额。2006 年中船重工承接非船合同 163 亿元，完成非船产值 147 亿元。2007，集团公司非船产品经济总量达到 153 亿元，占经济总量的份额达到 37.4%。非船产品发展目标是，产值达到集团公司经济总量的 50%。

三、地方造船厂

据英国克拉克松研究公司最新统计数据，截至 2007 年 11 月，我国地方船舶企业承接新船订单已达 5410 万载重吨，手持订单 8720 万载重吨，占全国总量的比例分别为 58.2% 和 52.6%。

地方造船企业接单几乎涉足所有船型，以散货船、集装箱船和油船为主，小型 LNG 船、万箱级集装箱船、化学品船和 FPSO 等高附加值、高技术船舶也赫然在列。一批具有一定规模和实力的地方船企脱颖而出，同样主打散货船和油船市场，江苏熔盛重工集团和江苏新时代造船有限公司的新船订单量分别达 879 万载重吨和 840 万载重吨。南通中远川崎船舶工程有限公司仅矿砂运输船订单就达 300 万载重吨，承接新船订单总量突破 500 万载重吨。扬州大洋造船有限公司也获得 413 万载重吨的散货船订单。此外，江苏新扬子造船公司、STX 大连造船、南京金陵船厂等也有十分抢眼的表现。

2007 年我国承接新船订单历史性地居全球第一，地方造船力量的迅速壮大是主要因素之一，其急剧膨胀的生产能力将消化来自世界范围内的庞大订单量。地方造船企业在手持订单量几何级激增的同时，开始着眼长远战略发展规划，积极探路资本市场。

第四节 行业资本运作

在全球船舶制造行业持续景气与世界船舶工业向我国产业转移趋势已经确立的背景下，我国造船业将继续加速发展。与此同时，国内造船企业正在加速整合。

一、中船集团整合

（一）沪东重机定向增发

2007 年 1 月 29 日中船集团旗下的上市公司 沪东重机发布定向增发公告：公司拟非公开发行新股数量不超过 4 亿股，发行价格为每股 30 元。认购方式分为资产认购和现金认购两部分。其中控股股东中船集团以资产认购不少于发行总量的 59%。定向增发完成后，沪东重机将持有外高桥 100% 的股权，澄西船舶 100% 的股权、远航文冲 54% 的股权。具有了外高桥造船、中船澄西修船、远航文冲船舶和原来沪东重机资产的新上市公司涵盖了船舶制造业中的造、修、配完整产业链，新公司有望成为具有国际竞争力的船舶制造企业。

（二）中国船舶上市

对沪东重机的资产注入仅是中船集团资产整合的第一步。2007 年 7 月 28 日，沪东重机股份有限公司召开新一届董事会，决定向特定对象非公开发行股票，公司名称变更为中国船舶工业股份有限公司（股票简称：中国船舶）。8 月 1 日，“中国船舶”正式在中国证券市场亮相，当天该股报收于 154.89 元。在证券市场上市标志着中国船舶工业集团公司核心民品主业重组上市工作取得重大进展，初步构建了中船集团公司核心民品业务的资本运作平台，为打造国际一流造船旗舰上市公司奠定了坚实基础。

为借助资本市场特别是证券市场的力量快速做大做强，集团在最近几年有针对性地开展了相关的基础工作：

关于主业清晰，采取了主辅分离、建立健全现代企业制度和现代产权制度、兼并重组等措施。目前，中船集团公司民品（造修船及配套）主业突出，具有可持续发展的潜力。预计到 2010 年，民品业务中的核心民品业务销售收入将达到 600 亿元左右，约占中船集团公司民品业务的 80%，收入总额的 70%，核心民品主业将成为中船集团公司做大做强的的重要组成部分。

关于业绩优良，2006 年集团完工交船达 602 万吨，升至世界造船集团第二名，主营业务实现利润五十多亿元，是原中国船舶工业总公司自 1982 年至 1998 年 17 年间实现利润总和的近两倍，是中船集团公司成立初年的六十多倍，经济效益指标在军工集团中名列第一。

关于减少关联交易，在造船领域，完成了江南造船（集团）有限责任公司吸收合并新造船厂，沪东造船集团与中华造船厂实施强强联合，上海船厂搬出陆家嘴黄金地域迁往崇明岛等工作，使重组后的企业更专、更精；在修船领域，通过文船公司的修船业务与香港远航公司组建专业化的修船公司，加大对中船澄西的投入等，使中船集团公司的修船业务主要集中在 2 至 3 家骨干修船企业；在船用配套方面，通过对沪东重机与其子公司之间的整合以及引进外资建设临港基地，使低速柴油机的竞争能力得到了大幅提升；将镇江柴油机、辅机、螺旋桨三厂的优质资产整合组建镇江中船设备有限公司。

重组上市募集资金仅仅是实现中船集团公司“五三一”战略目标的有效措施。他们将抓住世界造船中心向中国转移的历史契机，继续深化改革，开拓创新，做好下一步重组整合工作，早日实现在产品、技术和规模等多方面赶超日、韩等世界造船强国，力争使中船集团公司尽快成为世界第一造船集团。

在证券市场上市标志着中国船舶工业集团公司核心民品主业重组上市工作取得重大进展，初步构建了中船集团公司核心民品业务的资本运作平台，为打造国际一流造船旗舰上市公司奠定了坚实基础。

（三）中国船舶子公司购长兴造船 65%股权

2008 年 1 月中国船舶发布公告，公司全资子公司上海外高桥造船有限公司拟向中国船舶工业集团公司收购其所持有的长兴造船 65% 的股权。

外高桥造船与中国船舶实际控制人中船集团签署了《关于转让上海江南长兴造船有限责任公司股权的协议书》，外高桥造船公司拟收购长兴造船 65% 股权。以 2007 年 10 月 31 日为基准日评估，中船集团所持长兴造船 65% 股权的价值为 22.85 亿元，该评估结果尚需国务院国资委备案。收购资金由外高桥造船先以负债方式解决。

长兴造船由中船集团和宝钢集团共同投资组成，其中中船集团以中船集团长兴造船基地一期工程一号线项目的有关总资产出资 15.01 亿元，占总股本 65%；宝钢集团以现金出资 8.08 亿元，占总股本的 35%。截至 2007 年 10 月 31 日，长兴造船经审计的总资产 80.59 亿元，净资产 22.94 亿元，尚未产生收入。

长兴造船坐落于上海长兴岛，建设用地面积 170.8 万平方米，拥有岸线 1322 米。该公司从 2005 年 6 月正式开工建设，计划于 2008 年底建成，并实现交船和盈利。预计该公司将于 2010 年达产，达到年造船 332 万载重吨。长兴造船目前主要生产设施包括 2 座船坞，一号坞长 520 米，宽 76 米；二号坞长 510 米，宽 106 米。据介绍，长兴造船采取边建设边生产的模式，在建设中利用现有的条件提前开展生产经营，首艘船的开工时间为 2007 年 5 月，目前在建 6 艘，预计 2008 年年底前交船 3 艘以上。

中国船舶表示，交易完成后，外高桥和长兴造船合计的产能将达到 700 万载重吨左右，外高桥将成为仅次于韩国现代重工的全球第二大、国内最大的造船企业。外高桥和长兴造船合计将拥有岸线超过 2.8 公里，30 万吨级的船坞 4 个，600 吨以上大型龙门起重机 8 个，舾装码头 6 个，材料码头 2 个，资源条件及硬件设施与日韩等国的大型造船企业相当。

中国船舶表示，预计长兴造船 2008 年底前可实现竣工、交船并盈利；公司预计 2008 年交船 3 艘以上；2009 年交船 9 艘以上，产量超过 200 万载重吨；2010 年达产，产量达到 332 万载重吨。

二、钢铁企业入股造船企业，强强联合

由钢铁企业入股造船企业，双方以强强联合组成资产与营销纽带，并稳定钢板供应和价格，是未来造船业一种新的合作趋势。

2007 年，济钢与威海船厂等合资组建了威海济钢船材公司。该项目总投资 8000 万元，年生产、配送船用钢材 50 万吨，既为济钢提供了稳定的售货渠道，又为威海船厂的板材质量提供了保证，缩短了造船周期，将成为山东最大的船材物流中心之一。

3 月，上海宝钢与中船集团正式签定江南长兴造船基地民品项目合资合同，共同出资建设该造船基地民品项目的一号和二号两条生产线，总投资超过 100 亿元人民币。中船集团占合同 65% 的股份，宝钢占 35% 的股份。这标志着全国钢铁行业的领头羊与造船行业的领军企业开始携手打造国内最大造船基地。

钢铁企业和船厂展开点对点、面对面合作已经成为趋势，点对点共同研发船用钢铁产品，面对面则意味着联合设立加工配送中心甚至合资建厂。

国外如日韩等发达国家，船厂和钢厂均有长期稳定的合作，锁定双方的销售源和原料源，目前，国内已有数家大型钢铁和造船企业，商谈在珠三角建立统一的配售中心。国内“吃钢大户”与“产钢大户”的强强联合将为促进国民经济龙头企业间的合作起到示范作用。

三、民营资本发展

值得注意的是，过去造船企业多为国有资本投资，而在近几年的投资热潮中，民营资本则表现突出。目前，仅在浙江省 430 公里海岸线上，已经集聚了由民营企业投资的船舶制造厂数百家，其中规模以上企业近 80 家，修造船能力跃升到全国第 3 位。

（一）福建龙海形成民营船舶修造产业基地

近年来，在传统修造船企业改造升级的同时，又有多家民营修造船企业布局九龙江入海口，在那里形成一条绵延数公里的修造船工业走廊，年总修造能力达 10 万吨级以

上。由此，龙海市成为福建继福安市之后又一民营船舶修造产业基地，目前已有 28 家上规模民营修造船企业，年创产值近 3 亿元。

由于看中修造船这一朝阳产业的蓬勃发展态势，龙海当地民资近年来纷纷投资造船产业，并且以大投资、高起点的姿态，一下抬升了龙海修造船的水准。

新胜海公司即是代表，它由龙海当地一位企业家投建，总投资达 1 亿多元。目前，新胜海已拥有 3 万吨级船台一座，15000 吨级船台两座，300 吨龙门吊 1 座等，可承建 3 万吨级船，一跃成为闽南地区最大的民营造船企业。2006 年初新胜海公司就接到来自浙江的承建 8500 吨级船的订单，一下子就提升了龙海以及漳州造船的“高度”。正处创业阶段的新胜海还被福建船业巨头-----厦船重工看中，成为其总装造船分段制作基地。2007 年 4 月，新胜海承接了厦船重工第一单 4 万吨级船的分段制作订单，目前正在加紧建造中。2007 年 7 月新胜海公司建造的的一艘 8500 吨级大船下水，刷新了福建省漳州造船的历史“高度”，成为漳州有史以来自行建造的最大吨级船舶。

（二）民营船企上市

1. 扬子江造船挂牌新交所

2007 年 4 月，国内第二大民营船厂扬子江造船日前在新加坡交易所成功首发上市。扬子江造船控股的产品覆盖散装货船、箱运船、多功能货船等商用船领域，其客户主要来自于德国、英国及其他欧洲国家等。目前，从订单额来看，其已是国内第四大船厂和第二大民营船厂。截至 2006 年底，扬子江接到的订单总值约 216 亿元。

此次上市，扬子江共发行 9.93 亿股股份，其中 1990 万股对新加坡公开发售，其余 9.73 亿股对全球配售，从而成为新交所第一只全球发售的中国 IPO。扬子江首发融资 9.43 亿元新币，是在新交所上市的中国企业中首发融资规模最大的，同时也开创了近年来新加坡市场针对 IPO 发行认股权证的先河。

扬子江在行使超额配售权后，又获得逾亿元新币，此次上市，公司累计募集资金超过了 11 亿元新币，折合人民币逾 55 亿元。

2. 多家民营船企有望上市

2007 年中国私营造船企业----江苏东方重工有限公司公布招股说明书，其将于 12 月初赴新加坡交易所上市，计划募资约 2 亿至 2.5 亿美元。如果能够成功上市，其将成为第二家海外上市的中国民营船企，上市已成许多民营船企的“最高纲领”。

据其介绍，东方造船是母公司东方重工成立于 2006 年 8 月 23 日的外商独资子公司。为了上市，东方造船在新加坡成立了 JES 国际控股有限公司，此后，募集到的国际社会的资金将通过 JES 转到国内，注入到江苏东方重工。

靖江的另一个重头民营船企----江苏新世纪造船股份有限公司也打算 2008 年上半年在新加坡上市；江苏亚星锚链有限公司的船用锚链排名世界第一，也计划 2008 年上半年在国内上市。两者均已进入上市前的改制、评估和辅导阶段。

这仅是靖江市的情况，更多民营船企的热情已经被点燃：江苏太平洋造船集团有限公司将通过中信资产管理有限公司进行首次公开募股(IPO)；南通明德重工有限公司也考虑在新加坡或者香港挂牌上市，已选定德意志银行和摩根士丹利承销；江苏熔盛重工集团有限公司也加快了在香港上市的步伐。

造船企业目前订单充足，但船舶工业是一种资金密集型产业，民营企业发展的最大问题是资金问题，由于自身资信限制，新兴民营船企获得银行巨额融资的可能性很小。同时，上市也是提高公司在国际市场知名度的最好途径。江苏扬子江船业(控股)有限公司在新加坡成功上市，由此产生的传导效应，燃起了其他民营企业上市的激情。可以预见，如果上市成功，这些民营船企将解决发展中的瓶颈问题。

四、外资渗透

(一) 和成收购江州造船

2007 年 11 月，香港上市公司和成国际发布公告，称计划斥资 35 亿港币，收购 INPAX 集团全部股权，后者惟一资产为江西江州联合造船厂全部股权。

江州造船厂前身为中国船舶工业集团公司下属的军工企业江州造船厂，成立于 1971 年。上世纪九十年代以后，由于体制、市场等原因，企业连年亏损，2002 年被政府列入政策性破产名单。目前的江州造船厂为改制后 2005 年 6 月开业并于 2006 年 12 月在中国成立的外商独资企业。截至 2007 年 8 月底，江西江州造船厂的资产净值为 8.456 亿元；1 至 8 月，税后盈利 7.209 亿元人民币。预期至 2010 年，其造船生产能力将达到 25 万吨，即年产 16 万至 18 万吨级船舶。和成国际在收购时表示，将实现江州造船厂 2010 年生产能力达到 25 万吨，即年产 16-18 艘万吨级船舶。

几乎同时，在位于山东威海的荣成，百步亭集团为全资收购的山东荣成海达船厂举行揭牌仪式，新船厂名为“山东百步亭船业有限公司”。

目前国内船舶制造发展很好，国外制造业正向中国转移，这是一个机遇。外来资本的进入，一方面帮助了原有造船国有企业的改制，另一方面，由于造船属于资金密集型行业，也为这个产业发展带来资本动力。

(二) 高盛收购扬帆

2008 年 1 月，美国高盛集团下属的 GSPhereclusHoldingsLimited 公司已完成对浙江最大造船企业----扬帆集团的溢价收购，金额为 5000 万美元。并有消息称，扬帆集团已

计划通过高盛“包装”，力争下半年登陆资本市场。

这是继 2007 年 11 月以 2.5 亿美元收购江苏熔盛重工业集团少量股份后，高盛在长三角造船市场再度出手成功。位于舟山市的扬帆集团总资产 22.9 亿元，年造船能力 42 万载重吨，近年来各项经济指标均以每年 40% 以上的速度增长；2006 年实现工业总产值 21.7 亿元，销售收入 20 亿元，出口额 21.2 亿元，出口额居全国造船行业前 10 强。

近 10 年来，随着我国造船业的快速发展，外国资本以独资建厂或合资建厂的方式进入我国造船业的势头越来越猛。特别是在船用配套工业领域。据商务部最新统计，2006 年船舶工业利用外资项目 132 个，同比增加 26.92%，实际利用外资金额约 3.8 亿美元，同比上升 66.03%。

而从利用外资方式看，外商独资依旧是船舶工业利用外资的主要方式。2006 年船舶工业外商独资项目个数达到 72 个，占船舶工业利用外资项目个数 54.55%，实际利用外资金额 1.84 亿美元。此外，2006 年船舶工业中外合资企业和中外合作企业项目个数分别为 54 个和 6 个。

第五章 子行业分析

第一节 子行业对比分析

一、子行业规模指标比重变化

（一）规模指标对比

从六太子行业资产、销售收入、利润比重看，金属船舶制造业都占有绝对优势，占比超过 60%。但利润比重低于资产和销售收入比重，盈利能力不强。

而值得关注的是船舶修理及拆船行业，其利润占比高达 33.84%，高于资产和销售收入占比，行业盈利能力较强。

表19 2007 年船舶行业各子行业规模比重 %

	资产比重	收入比重	利润比重
船舶及浮动装置制造	100	100	100.00
金属船舶制造	74.60	67.72	60.78
非金属船舶制造	0.33	0.61	0.18
娱乐船和运动船的建造和修理	0.48	0.51	0.17
船用配套设备制造	6.68	9.48	4.94
船舶修理及拆船	17.69	21.40	33.84
航标器材及其他浮动装置的制造	0.23	0.27	0.09

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）规模指标变化趋势

从资产规模看，近年来金属船舶制造业、非金属船舶制造业、娱乐船和运动船的建造和修理的比重有所下降，而船用配套设备制造、船舶修理及拆船、航标器材及其他浮动装置的制造的比重有所上升，尤其是船舶修理及拆船上升趋势较为明显。

表20 各子行业资产比重变化

	金属船舶制造	非金属船舶制造	娱乐船和运动船的建造和修理	船用配套设备制造	船舶修理及拆船	航标器材及其他浮动装置的制造
2004	77.26	0.79	0.55	6.24	15.23	0.12
2005	77.39	0.55	0.58	6.31	14.95	0.47
2006	73.45	0.50	0.43	7.20	18.10	0.34
2007.11	74.60	0.33	0.51	6.68	17.69	0.23

资料来源：国家统计局相关数据整理

从销售收入看，同样是金属船舶制造业、非金属船舶制造业、娱乐船和运动船的建造和修理的比重有所下降，而船用配套设备制造、船舶修理及拆船、航标器材及其他浮动装置的制造的比重有所上升，尤其是船舶修理及拆船上升趋势也较为明显。

表21 各子行业销售收入比重变化

	金属船舶制造	非金属船舶制造	娱乐船和运动船的建造和修理	船用配套设备制造	船舶修理及拆船	航标器材及其他浮动装置的制造
2004	73.22	1.21	0.25	8.44	16.48	0.10
2005	74.42	0.81	0.99	8.03	15.72	0.45
2006	70.53	0.90	0.21	8.86	18.91	0.37
2007.11	67.72	0.61	0.17	9.48	21.40	0.27

资料来源：国家统计局相关数据整理

而利润比重的变化趋势不同，近年来金属船舶制造业的利润比重大幅提升，而其他子行业的利润比重都不同程度有所下降，下降幅度较大的是船用配套设备制造业和船舶修理及拆船业。

表22 各子行业利润比重变化

	金属船舶制造	非金属船舶制造	娱乐船和运动船的建造和修理	船用配套设备制造	船舶修理及拆船	航标器材及其他浮动装置的制造
2004	30.82	1.59	0.00	18.03	49.08	0.24
2005	54.61	0.40	0.00	10.42	33.37	0.21
2006	53.46	0.18	0.00	8.21	37.67	0.27
2007.11	60.78	0.18	0.00	4.94	33.84	0.09

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、子行业经济运行对比分析

（一）销售利润率和毛利率分析

从销售毛利率、销售利润率、资产报酬率等盈利能力指标看，船舶修理及拆船业的盈利能力最强。金属船舶制造业的销售利润率居第二位，而资产报酬率居第三位。船用配套设备制造业的资产报酬率居第二位，销售利润率居第三位。

表23 子行业盈利能力指标

	销售毛利率	销售利润率	资产报酬率
船舶及浮动装置制造	14.13	9.74	5.04
金属船舶制造	12.25	8.74	4.05
非金属船舶制造	13.28	2.93	3.29
娱乐船和运动船的建造和修理	14.54	3.16	2.25
船用配套设备制造	14.36	5.07	4.37
船舶修理及拆船	20.02	15.40	9.56
航标器材及其他浮动装置的制造	12.87	3.19	3.58

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）资产、收入及利润增速对比分析

从增长情况看，船舶修理及拆船业的得销售收入增长最快，金属船舶制造业的利润

增速最快，娱乐船和运动船的建造和修理业的资产增速最快。航标器材及其他浮动装置制造业的利润呈下降趋势。值得关注的是金属船舶制造业的应收账款增长率也较快，大大高于其他子行业。

表24 子行业发展能力指标

	应收帐款增长率	利润总额增长率	资产增长率	销售收入增长率
船舶及浮动装置制造	77.74	135.74	65.15	62.31
金属船舶制造	95.42	174.38	61.39	62.12
非金属船舶制造	7.66	75.62	33.18	29.76
娱乐船和运动船的建造和修理	15.86	150.06	94.10	69.52
船用配套设备制造	37.65	29.91	57.60	48.85
船舶修理及拆船	69.30	109.35	87.48	71.31
航标器材及其他浮动装置的制造	28.54	-31.55	40.55	34.14

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、子行业发展预测

随着我国船舶配套产业的发展以及设备自给率的提高，船舶制造业中船用配套设备制造业的增长速度将加快，市场份额将有所提高；船舶修理及拆船业将继续保持较高的盈利水平，而金属船舶制造业的优势地位在短期内仍无法动摇。

第二节 金属船舶制造业发展状况分析及预测

一、三大主流船型占主导地位

近年来，我国造船工业产品结构不断优化升级，油船、集装箱船、散货船三大主流船型已占主导地位，其中油船、集装箱船的手持订单占世界市场份额分别从不足 10% 提高到 30% 和 21%，散货船已达到 28%，我国船舶工业已步入大型液化天然气船、万箱集装箱船、30 万吨级海上浮式生产储油船等高端产品市场。

从本世纪开始，中国改变了以造中、小型船舶为主的局面，使散货船、油船、集装箱船三大主力船型形成系列。其中好望角型散货船和 V L C C 大型油轮的世界市场份额已分别超过 40% 和 30%。上海外高桥船厂承接的 17 万吨级散货船近 70 艘，当前，该船厂自主开发的这一船型已经能够满足共同规范要求。中国还进入了建造 L N G 船、1 万 T E U 集装箱船、大型 F P S O、自升式钻井平台等新型船舶和海洋工程装备的市场领域。

二、子行业集中度及重点企业分析

从行业集中度看，金属船舶制造业的集中度较高，且高于船舶制造业总体。其中，收入前 5 名的企业收入占子行业收入的 29.55%，利润前 5 名的企业集中度为 49.78%。

表25 2007 年金属船舶制造业集中度分析

	收入	资产	利润
CR5	29.55%	36.95%	49.78%
CR10	42.35%	49.05%	67.69%
CR20	55.57%	63.81%	80.88%
CR50	69.59%	76.25%	91.14%
CR100	73.07%	78.49%	91.29%

资料来源：国家统计局相关数据整理

对收入前 20 家企业按照收入进行排序，其占子行业收入、资产、利润的比重如下表。值得注意的是，大连船舶重工集团有限公司尽管收入和资产比重居第一位，但利润比重较低，仅居第七位。收入和资产居第二位的上海外高桥造船有限公司利润比重居第一位，并达到了 21.66% 的较高水平，盈利能力非常强。此外，广州广船国际股份有限公司的利润比重也高达 10.23%。

表26 金属船舶制造业中收入前 20 家企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	大连船舶重工集团有限公司	9.75	14.90	3.64
2	上海外高桥造船有限公司	6.89	6.25	21.66
3	沪东中华造船(集团)有限公司	4.73	7.54	4.53
4	江南造船(集团)有限责任公司	4.22	4.85	1.39
5	江苏新世纪造船股份有限公司	3.97	1.73	3.59
6	广州广船国际股份有限公司	3.39	3.41	10.23
7	江苏扬子江船厂有限公司	2.95	1.97	7.22
8	南通中远川崎船舶工程有限公司	2.54	1.64	5.92
9	浙江造船有限公司	2.07	1.35	2.60
10	上海船厂船舶有限公司	1.84	2.59	1.76
11	广州文冲船厂有限责任公司	1.83	2.46	4.75
12	扬州大洋造船有限公司	1.78	1.55	3.55
13	国内贸易部口岸船舶工业公司	1.45	0.61	1.05
14	扬帆船舶集团有限公司	1.42	1.26	0.66
15	中国长江航运集团青山船厂	1.41	0.94	0.81
16	浙江欧华造船有限公司	1.31	0.83	0.72
17	国营武昌造船厂	1.07	2.12	0.56
18	三星重工业(宁波)有限公司	1.05	0.73	0.78
19	泰州三福船舶工程有限公司	0.99	0.75	0.18
20	江苏东方重工有限公司	0.92	0.53	0.28

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、行业规模及经济运行情况

(一) 资产增速提高

在需求推动下，近年来金属船舶制造业快速发展，资产增速明显提高。2007 年前 11 月资产超过 3000 亿元，达到 3019.1 亿元，同比增长 61.39%，大大高于 2006 年 38.55% 的增长速度。

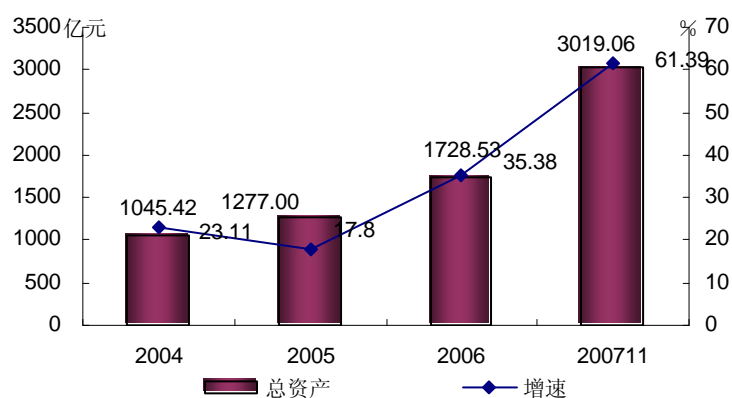


图36 2004-2007 年金属船舶制造业资产变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

(二) 利润成倍增长

近年来金属船舶制造业的收入增速都保持在 30% 以上，2007 年前 11 月更是达到了

62.12%的历史最高水平。而行业利润的增速更加迅猛，2007 年前 11 月实现利润 112.48 亿元, 大幅增长 174.38%, 在整个船舶行业的比重也从 2004 年的 30.82% 上升到 60.78%。

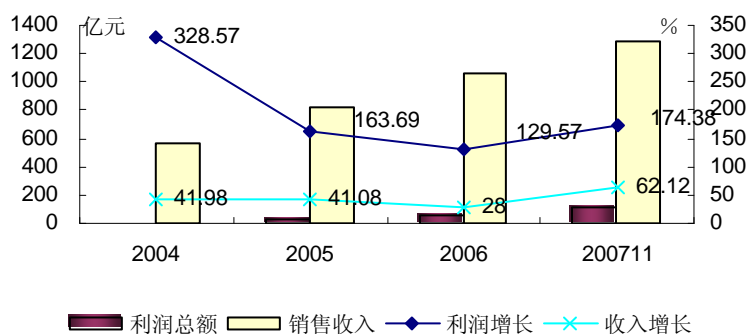


图37 2004-2007 年金属船舶制造业收入和利润变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

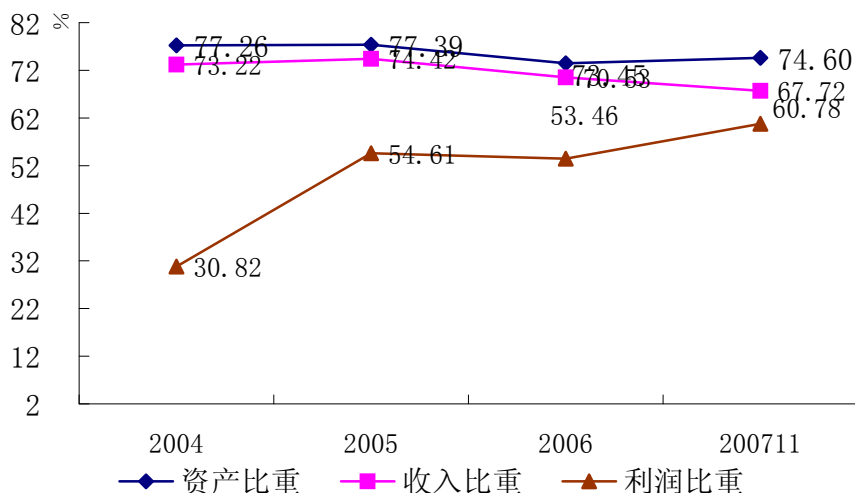


图38 金属船舶制造业规模比重变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

（三）销售利润率提高，而资产报酬率下降

近年来金属船舶制造业的各项盈利能力指标都保持了上升趋势，2007 年销售毛利率、销售利润率和资产报酬率都比 2006 年有所提高。

近年来其资产负债率保持在 84-86%，负债率较高。2005、2006 年亏损面连续两年下降，而 2007 年反弹 5 个百分点。财务费用表现为负。

2007 年其资产、销售收入、利润增幅提高，且利润增幅大大高于收入增幅。值得关注的是 2007 年应收账款也大幅增长。

2007 年其各项营运能力指标都较 2006 年有所下降。

表27 金属船舶制造业经济运行情况

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
盈利能力				
销售毛利率	12.25	9.03	6.56	5.48
销售利润率	8.74	4.99	2.84	0.89
资产报酬率	4.05	3.38	2.42	1.21
偿债能力				
负债率	85.23	84.36	85.14	86.53
亏损面	18.38	13.35	15.25	21.72
利息保障倍数	-294.74	10.91	4.11	1.67
发展能力				
应收帐款增长率	95.42	10.49	47.52	36.22
利润总额增长率	174.38	129.57	163.69	328.57
资产增长率	61.39	35.38	17.80	23.11
销售收入增长率	62.12	28.00	41.08	41.98
营运能力				
应收帐款周转率	9.86	15.69	12.33	10.33
产成品周转率	26.53	51.52	45.23	61.11
流动资产周转率	0.75	0.97	0.97	0.85

资料来源：国家统计局相关数据整理

四、各船型需求趋势

目前以及将来散货船市场需求持续强劲。散货船市场自 2004 年以来总体保持上涨态势，运价指数在 2006 年大幅上涨的基础上，2007 年 10 月又创新高，特别是以承运铁矿石为主的好望角型散货船需求尤为突出。预计未来几年，货运量仍将保持较高速度增长，为散货船提供了较大的市场空间。

集装箱船市场需求稳步上升。集装箱船航运市场经过一年半的调整，从 2007 年 1 月份开始稳步回升，特别是亚欧航线货量增幅较大。同时，越南、拉美、南非等新兴市场快速发展，进一步拓展了集装箱运输市场，预计这种增长势头仍将延续。

油船市场相对稳定。油船在 2006 年曾创下成交新高，达到 8590 万载重吨。2007 年以来，油船市场相对稳定，万吨以上成交 3390 万载重吨。受全球经济稳定增长以及运输距离延长等因素的影响，预计油船需求将保持长期稳定。

多元化需求推动市场多元化发展。伴随着货运需求多元化以及港口建设、海洋开发等经济活动的活跃和深入，特种船舶和海洋工程装备等建造市场也都比较活跃。而海洋钻采平台的作业海域不断由浅水向深水乃至超深水发展，海洋结构物的需求将不断增加。同时，为这些结构物提供服务的海洋特种船，如半潜船、海洋救助船、重吊船、海洋供应船等的需求量也将同步增长；随着 LNG(液化天然气)、LPG(液化石油气)产量和贸易量的增长，以及出口汽车的大幅增加，LNG 船、LPG 船、汽车运输船等也都面临较好的市场空间。

第三节 船舶修理及拆船业发展状况分析及预测

一、行业发展现状

（一）国际修船市场发展趋势

现代修船业是一个劳动密集型、技术密集型、资金密集型的“三密集”行业。据有关资料表明，全球修船业每年市场总量约为 200 亿~250 亿美元，在经历了以欧美、日韩、新加坡和中东为中心的几个发展阶段后，已日益呈现出新的发展趋势。

1.世界修船中心向以中国为代表的东南亚区域转移

由于经济全球化所带动的国际产业分工调整，特别是中国加入 WTO，亚洲经济持续高速发展，促进海上贸易量的大幅攀升，拥有修船业发展所需的充足廉价劳动力资源，修船设施进一步提高及修船技术、工艺进步等因素，使得过去以地理位置为竞争优势的新加坡、中东等世界修船中心，正向具有地区贸易及低成本优势的、以中国为代表的东南亚区域转移，中国修船业面临着全新的发展机遇。

2.修船业呈大型化、高技术化、区域化

目前世界船队中除了集装箱船、散货船、杂货船、油船、客船等五大船种外，还有化学品船、液化气船、滚装船、冷藏船、客货船、滚装客船、各类海上工程船(半潜式自升式钻井船、起重铺管船)等；随着现代造船、航海技术以及高科技通讯手段的不断发展，世界船队的平均吨位持续增加，从 1977~1981 年间的每艘 18019 dwt 增加到 1992~1996 年的每艘 29857 dwt，其中又以集装箱船、散货船、油轮的大型化趋势最为明显；船型的增大及船舶专业用途的增加，也导致了修船业中高技术含量、高附加值的船种逐渐增多，为修船业增加科技含量，提高产值规模及改善经济效益创造了有利条件。世界修船的地域化明显，欧洲修船厂已集中精力在本地区市场从事更复杂的船舶改装和高附加值船的维修业务；地中海地区修船厂面临来自亚洲、黑海的低价船厂的竞争，希望扩大更专业的服务，例如意大利，游船合同预计形成未来业务的重要部分；美国市场集中修理垄断性船舶和政府合同及海洋工程船、游船等。

3.全球修船业的重组及整合加剧

跨入 21 世纪以来，经济全球化进程加速，修船能力持续增加，资金和技术扩散加剧市场竞争等多种因素影响，全球修船业，包括欧洲、新加坡、韩国、中国等地区的修船企业，纷纷展开新一轮的产业重组及整合，包括船厂重组及合并，大规模技术改造、船坞结构及功能调整，实施集团化经营、海外建厂等，目的是降低劳动成本、提高生产效率，实现资源增值及追逐利润最大化。

（二）国际修船市场需求分析

1. 世界经济的发展促进修船市场快速增长

伴随着国际航运市场和船舶、海洋工程建造市场的活跃，运输船舶的增加，修船业的发展必将继续呈上升趋势。世界海运量 2000 年为 53.1 亿吨，至 2005 年达到 61 亿吨，预计 2010 年可达 70 亿吨左右。世界上船队规模 2000 年已达到 7.92 亿 dwt，至 2005 年达到 9.16 亿 dwt，2010 年可达到 10.39 亿 dwt。海运量的持续增长将促进修船市场在未来 10 年内保持快速稳定的增长态势。

2. 船龄老化增加修船市场的需求

从船龄结构的统计表来看，目前船龄超过 20 年的船舶按载重吨计，比例高达 23%；按艘数计，比例高达 31%，由此可以看出，世界老龄船舶平均已达到四分之一左右。从具体船型看，小灵便型老龄化最为严重，接近一半（高达 46%），巴拿马型次之（达 20%），好望角型最为年轻。从近年来世界油轮船队的统计数据看，油轮的船龄也明显老化。船龄老化的重要原因是由于废船价格低，航运市场运费上升幅度跟不上新船价格的上升幅度，受价格规律诱导，船东因为有利可图，对现有船舶使用期限的期望值不断提高所致。

船龄的老化，必将导致修船工作量的不断增加。船龄越大，修理工作量越多。据分析，船龄超过 13 年，船舶的修理工作量将增加 25%，而 15 年船龄的大型油轮的修理成本为 4 年船龄的 3 倍。

3. 新法规出台增加了船舶改装业务

根据国际海事组织 IMO 13G 法规，大批单壳油船将在 2003 年到 2015 年淘汰，国际修船市场将出现单壳船油轮改装的高潮。出于海事安全和世界环境保护的要求，国际上对船舶的立法非常严格，尤其对客船、油船、近海工程装置等的立法最为严格，将来船级社还将会制定更高要求的验船规范。为使船舶尽可能继续营运，船舶修理和改装的工作量将大幅增加。另外，船东为有利可图，常更改船舶用途，因此船舶改装业务呈繁忙景象。改装的船舶种类主要有油船、集装箱船、旅游船和渡船，油船改装费平均每艘 1500 万美元，集装箱船改装费平均每艘 1300 万美元，旅游船及渡船的改装费平均约为 550 万美元，世界船舶改装市场容量非常可观。

4. 世界修船市场前景看好

综上所述，经济的持续发展将促进世界修船市场规模不断扩大，船龄老化和改装业务更使得修船业务前景十分看好。当前，世界修船市场营业额呈快速增长的趋势，年增长率均在 10% 以上，比世界海运量平均增长率 3% 高出两倍以上。根据世界海运咨询机构预测，在 21 世纪的头 10 年，世界修船需求量 10 年内仍将增长 30% 以上，可以预测

修船市场依然可以维持强劲的增长势头。据英国海运咨询公司最近发表的《世界船舶修船市场 2015 年展望》报告，预测全球修船业务的需求将稳定增长，2001~2005 年间平均增长率为 2.1%，2006~2010 年间加快至 2.5%，2011~2015 年则维持在 2.0% 左右。

低成本修船厂的业务拓展仍将是影响全球修船价格走向的关键因素。在亚洲，中国、越南、印尼和印度的低成本船厂，将从新加坡和中东的修船企业手中抢夺更多的份额。在中国，换用新钢板的成本为每公斤 1.3~1.5 美元，而新加坡为 3.5 美元，日本为 5 美元。因此，在大规模换用船板方面，预计前往中国修船厂的船舶将不断增加。

（三）国内修船业的现状

1. 近年来我国修船产值情况

目前我国修船企业数量有 700 多家，修船企业布局和我国的地区经济发展情况基本吻合，主要形成了长江三角洲、珠江三角洲和环渤海湾地区三大修船中心，骨干修船企业分别是中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司、中远船务工程集团公司。中海工业有限公司的下属企业，“十五”期间各年度修船产值见下表。

表 28 近年修船产值

年度	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
修船产值（含军船修理）	65 亿	70 亿	80 亿	85~90 亿	149 亿 (含拆船)	171 亿 (含拆船)

资料来源：中国船舶工业行业协会

由于航运市场持续兴旺，改装船成为航运公司增加运力最快捷的方式。2007 年以来，我国修船企业继续批量承接改装船业务，船舶修理大型化、外轮修理量继续扩大、骨干企业修船效率的继续提高，使船舶修理行业生产总量持续大幅增长，效益不断提高。2007 年前 11 月，船舶修理及拆船业完成工业总产值 457 亿元，同比增长 65%；实现销售收入 406.75 亿元，同比增长 71.31%；实现利润 62.63 亿元，同比增长 109.35%，增长速度较快。

2. 修船坞期缩短

目前，全国主要大中型船厂修船周期明显缩短，坞修期已达到或超过世界先进水平。中远船务工程集团公司，常规平均坞修期为 5.05 天，常规平均厂修 22.1 天。由于船舶修理大型化（8 万~15 万吨），其平均坞修期已达到国际水平，厂修期也明显缩短。

澄西船厂坞修口号是保 4 争 3（天），坞修期达到或超过国际先进水平。由于修期缩短，进而增加坞修艘数及提高了修船产值。山海关船厂 30 万吨修船坞修期达到 3.5~4.0 天，具有国际水平。

3.修船价格具有很强竞争力

根据英国德鲁里航运咨询公司分析资料表明,以 2000 年为例:如果新加坡修船价格数为 100%,中国为 45%,美国为 185%,日本为 140%,韩国、台湾分别为 115%和 105%,香港为 100%。以修船换钢板为例,连续换板超过 10 t,香港地区 4 000~4 500 美元/t,日本 3 000 美元/t,新加坡 2 500 美元/t,韩国 1 800 美元/t,中国 800~1 200 美元/t。从以上举例足以说明中国修船价格具有很强的竞争力。

4.我国修船船坞保有量进一步增加

表29 我国 2 万吨以上修船船坞保有量

序号	船厂	坞型	吨位 (t)	举力(t)	主尺度(m)	备注
1	山海关船厂	干船坞	300000		340×64×12.8	修、造并用
2		干船坞	70000		244×39×11.4	
3	大连中远船务工程有限公司	干船坞	80000		240×40×11.8	远洋号
4		浮船坞	150000	38000	275×49.5×22.5	远洋 2 号
5		浮船坞		70000	200×40.2×18	
6	渤海船舶重工有限公司	干船坞		35000	235×38×16.2	
7	天津新港船厂	干船坞		25000	212×28×10.6	
8	胜宝旺船厂(天津有限公司)	浮船坞	50000	15000	196×36	
9	烟台莱佛斯造船公司	干船坞		35000	205×45×8.3	修、造并用
10	青岛北海船舶重工责任有限公司	浮船坞	120000	28000	249.6×45.4×18	泰山号
11	青岛前进船厂	干船坞	40000		220×32×14	
12	上海华润大东船务工程有限公司	浮船坞		120000	255.9×45×18.4	华东号
13	上海船厂	干船坞	100000		262×44×11	
14			50000		202×38	
15	浮船坞	35000	11500		190×26.9×12.8	白云山号
16	江南造船集团	干船坞	70000		240×40	修、造并用
17		浮船坞	70000		232×40×11.3	修、造并用
18	上海新东联船务工程有限公司	浮船坞	100000	30000	243×39×11.5	祥生号
19	上海轮船厂	浮船坞	30000	10000	156×35.6×14.2	天山号
20	澄西船厂	浮船坞	120000	30000	257×42×18.5	衡山号
21		浮船坞	70000	20670	256×41.8×18.4	金山号
22		浮船坞	35000	13000	189×28.2×12.7	长山号
23	南通中远船务工程有限公司	浮船坞	150000	36000	270×48.6×18.4	南通号
24		浮船坞	80000	24000	230×44×14.5	远通号
25	沪东造船集团沥港厂	干船坞	20000		176×24×9.8	
26	中海工业公司立丰船厂	浮船坞	80000	22000	246×38.6×8.5	普陀山号
27		浮船坞	25000	9000	164×27.4×12.1	华山号
28		浮船坞	35000	13000	190×28.8×13.2	黄山号
29	中海工业公司立新船厂	浮船坞	65000	22000	222.5×38×17.4	浦东号

30	宁波北仑船厂	干船坞	25000		185 × 24 × 9. 5	
31	舟山龙山船厂	干船坞	70000		235 × 40 × 11. 5	
32	舟山五羊船厂	干船坞	20000		210 × 24 × 7	
33	舟山秀山船厂	干船坞	20000		145 × 23. 5 × 10	
34	福建连江文湾海运船舶修造厂	干船坞	60000		230 × 48 × 12	
35	福建马头造船有限公司	干船坞	30000		180 × 30 × 8	
36	海华船务工程有限公司	浮船坞	40000	27000	217 × 30. 5 × 12	海华一号
37	厦门海神船务工程公司	浮船坞	25000	11680	175 × 26 × 16. 4	厦船一号
38	友联船厂(蛇口)有限公司	浮船坞	50000	20000	240. 5 × 45. 2 × 32. 3	友联三号
39		浮船坞	30000	12500	190 × 39 × 27. 8	友联二号
40	广州中远船务工程有限公司	浮船坞	80000	22000	238 × 39 × 16	翠华山号
41	文冲船厂有限公司	干船坞	150000		300 × 62 × 12	
42		干船坞		25000	202 × 28 × 11	
43	中海工业公司菠萝庙船厂	浮船坞	50000	16000	199. 6 × 36 × 16. 5	飞龙山号
44	湛江海滨船厂	干船坞	35000		210 × 32 × 13	
45	江都粤海船舶集团公司	干船坞	80000		268 × 39 × 8	修、造并用
46	新世纪造船股份有限公司	干船坞	30000		202 × 34	修、造并用
47		干船坞	20000		202 × 26	修、造并用
48	连江海运船舶修造厂	干船坞	30000		188 × 28 × 9. 5	

资料来源：中国船舶工业行业协会

此外，青岛北海船舶重工有限责任公司、大连中远船务工程有限公司、中远船务工程有限公司舟山分公司、广州中船远航文冲船舶工程有限公司等都有不少船坞在加速建设。

二、子行业集中度及重点企业分析

从集中度看，船舶修理及拆船业的集中度较金属船舶制造业低，但前 10 家企业的利润集中度仍超过了 50%。同时利润集中度也高于资产和收入集中度，说明优势企业的盈利能力较强。

表30 船舶修理及拆船业集中度

	收入	资产	利润
CR5	30.50%	33.26%	38.77%
CR10	41.44%	41.91%	51.64%
CR20	46.48%	48.54%	55.20%
CR50	46.78%	49.58%	55.33%
CR100	46.78%	49.58%	55.33%

资料来源：国家统计局相关数据整理

船舶修理及拆船业收入前 20 家企业的收入、资产、利润比重如下表。其中，中船澄西船舶修造有限公司收入、资产、利润规模均居第一位，且利润比重达到了 11.53%。大连中远船务工程有限公司、南通中远船务工程有限公司、中远船务舟山工程集团有限公司的规模也较大。

表31 船舶修理及拆船业收入前 20 家企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	中船澄西船舶修造有限公司	8.07	8.14	11.53
2	大连中远船务工程有限公司	7.52	6.45	8.72
3	南通中远船务工程有限公司	5.54	3.26	8.95
4	中远船务舟山工程集团有限公司	5.51	6.64	6.64
5	中海工业有限公司	3.87	8.76	2.93
6	上海华润大东船务工程有限公司	3.23	3.75	3.87
7	友联船厂（蛇口）有限公司	2.24	1.30	1.74
8	广州中远船务工程有限公司	2.14	1.28	3.46
9	广州中船远航文冲船舶工程有限公司	1.95	1.50	2.22
10	舟山市鑫亚船舶修造有限公司	1.38	0.82	1.59
11	舟山万邦永跃船舶修造有限公司	1.03	1.23	1.45
12	浙江凯灵船厂（舟山四八零六工厂）	0.99	1.52	0.16
13	上海中远船务工程有限公司	0.99	0.47	1.60
14	舟山市龙山船厂有限公司	0.55	0.27	0.24
15	广州华南船舶修造厂	0.33	0.83	0.06
16	申佳船厂	0.31	0.94	-0.24
17	江苏金陵船舶有限责任公司	0.26	0.61	0.07
18	上海长江轮船公司闵南船厂	0.23	0.29	0.16
19	镇江五峰山船厂	0.20	0.16	0.00
20	三亚安达船舶修造厂	0.17	0.32	0.06

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、行业规模及经济运行情况

（一）资产增速逐年提高

船舶修理及拆船业近年来稳步发展，资产增速逐年提高，从 2004 年的 11.63% 提高到 2007 年的 87.48%。在船舶制造业中的比重也从 2004 年的 15.23% 提高到 17.69%，提高 2.46 个百分点。

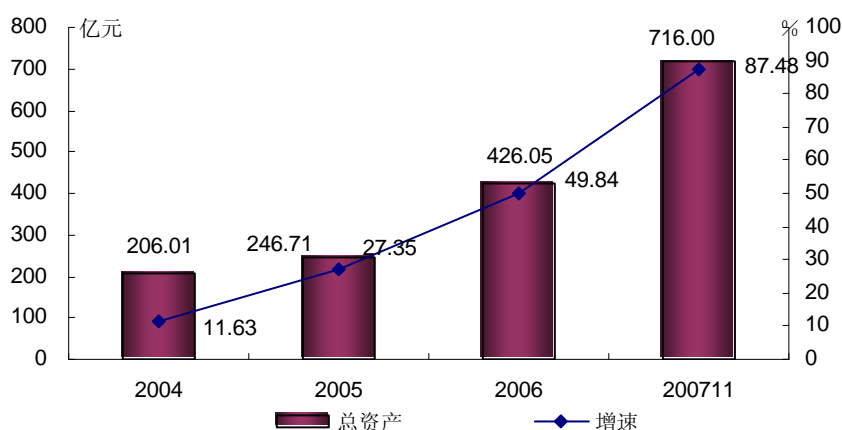


图39 2004-2007 年船舶修理及拆船业资产变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）销售收入和利润增长较快

伴随需求拉动，船舶修理及拆船业的销售收入和利润也高速增长，尤其是 2007 年增幅较 2006 年有较大提升，收入增幅提高 38.32 个百分点，利润增幅提高 35.17 个百分点。

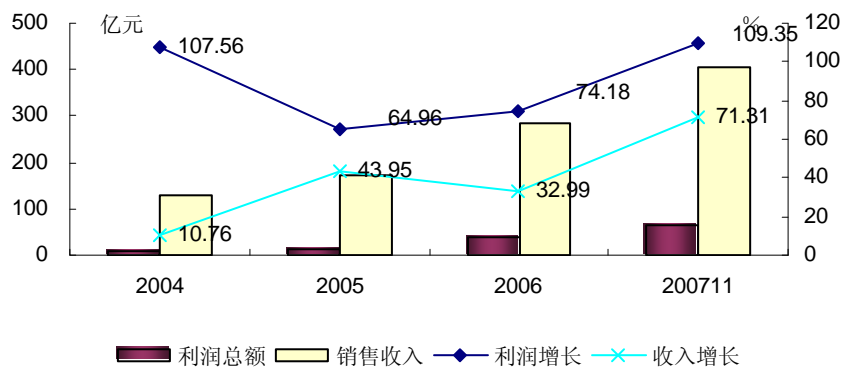


图40 2004-2007 年船舶修理及拆船业收入和利润变化

资料来源：国家统计局相关数据整理

（三）盈利能力逐年提高

近年来，船舶修理及拆船业的销售利润率和资产报酬率都逐年提高，且在各子行业中盈利能力居第一位。

2007 年负债率提高近 5 个百分点，但相对于金属船舶制造业，负债率较低。2006 年亏损面大幅提高，2007 年又继续小幅提高。2007 年利息保障倍数较高，偿债能力较强。

2007 年各项指标都增长较快，且利润成倍增长，发展能力较强。

近年来营运能力指标有所下降。

表32 船舶修理及拆船业经济运行情况

	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
		盈利能力		
销售毛利率	20.02	20.48	15.62	15.72
销售利润率	15.40	13.13	8.21	6.27
资产报酬率	9.56	9.54	6.47	4.66
		偿债能力		
负债率	71.30	66.32	65.34	61.31
亏损面	21.40	21.03	14.74	21.59
利息保障倍数	431.02	12.55	9.71	6.21
		发展能力		
应收帐款增长率	69.30	52.81	28.27	4.10
利润总额增长率	109.35	74.18	64.96	107.56
资产增长率	87.48	49.84	27.35	11.63
销售收入增长率	71.31	32.99	43.95	10.76
		营运能力		
应收帐款周转率	8.27	7.84	9.91	7.10
产成品周转率	23.67	30.27	39.05	27.56
流动资产周转率	1.31	1.63	1.59	1.45

资料来源：国家统计局相关数据整理

四、前景展望

综合来看，中国修船业发展空间广阔。

1. 世界修船规模持续增长。

目前，世界修船市场相当活跃，2005 年世界修船需求增长 21%，2006~2010 年将升到 25%，2011 年将回到 20%。2005 年 4 月生效的《防止船舶污染海洋国际公约》及《船舶压载物控制和管理公约》也将促使今后几年世界修船业务量大大增加，船东将不得不对现有营运船舶结构和设施进行升级和改造。

根据国际海事组织 IMO-13G 法规，大批单壳油船将在 2003 年到 2015 年被淘汰。IMO-13G 限定的淘汰单壳油船的期限带来的单壳油船修理高潮和今后海运界大型油船、散货船，尤其是集装箱船队的迅速发展，将会给国际船舶修理带来新的发展动力。

2. 世界修船中心逐步东移。

目前，传统的修船中心——欧洲由于劳动力成本高，以及远离热门航线等原因已雄风不再。据有关资料显示，国际修船中心东移已经成为一种趋势。到目前为止，已初步形成了以新加坡、中国、韩国、中东、波兰为主的世界修船中心。其他诸如马来西亚、印尼、越南、菲律宾也都在修船行业上处于发展中的上升阶段，而且发展迅速。但从目前局势看，以新加坡为首的东南亚各国修船业已基本上达到饱和，发展空间有限。相反，我国的修船业由于修船价格优势，以及修船设施、技术能力、管理水平都在快速上升，

并且已初备相当的水平。新加坡、日本和韩国等修船行业也正在中国积极寻求投资机会，合资经营修船基地，其中包括来自中国香港特区的造船企业也在中国内地积极参与合资开办修船厂。在国际的修船市场上，我国还具有相当大的竞争能力，并且还有许多的可供发展的潜在先机：

一是中国已具备世界修船中心的雏形。中国修船经过近几年的迅猛发展，修船配套体系和劳动力素质不断得到提升，与众多的世界超级航运公司都有了良好的合作关系，市场占有率逐年提高。世界修船中心已向以中国为代表的区位转移，并初具雏形，为中国修船业的发展提供了契机。

二是修船设施能力增强为中国修船业稳步上升提供平台。近 10 年我国修船设施迅猛发展，修船能力有了巨大提高。如大连中远船务在开业 8 年左右的时间，坞容总量就由当初的两坞 12 万吨发展为现在的四坞七泊位（包括 2005 年新建的 30 万吨浮船坞），总坞容量达到 61 万吨，生产能力显著提升。

三是修船体系逐渐完善。我国已逐渐形成了以修船企业为核心，集中中介机构、专业维修、设计、材料和备件供应、外协加工配套、人才培养为一体的较为完善修船体系。

《中国船舶修理业发展研究》课题组呈送国家发展和改革委员会的研究报告认为：中国修船在世界范围内的竞争优势至少可以保持 20 至 30 年，在未来七、八年内使中国成为世界修船中心是完全可能的。

综上所述，中国修船市场可谓机遇与挑战并存。只有不断深化修船企业管理体制的改革，通过战略的规划，优化整合自身的内部资源，提高企业管理水平，努力提高我国特种船舶修理及改装工程水平，增加市场份额，才能培育和发展中国修船业新的经济增长点，促进修船业出现质的飞跃。也只有这样才能真正做大做强中国修船业。

第六章 细分地区分析及预测

第一节 行业区域分布总体特征分析及预测

一、行业区域分布特点分析

进入新世纪以来，中国船舶工业呈现出强劲的发展势头，各项指标接连创下历史新高，连续十二年位居世界造船第三位，初步形成了环渤海、长江中下游和珠江口三大船舶制造中心。

就民用钢质船舶产量分布看，2007 年前 11 个月，我国民用钢质船舶产量 1382.45 万总吨。从地区分布看，我国船舶制造业主要集中在东部沿海地区，江苏、上海、辽宁、浙江、山东、广东 5 省的产量位于全国前 5 位，占到全国总产量的 83.06%，这也与这些省市沿海的地理位置有关。这 5 省市作为船舶工业的生产大省，对整个行业的影响很大。

表33 2007 年前 11 月民用钢质船舶产量地区分布

单位：总吨							
	产量	同比增长	比重		产量	同比增长	比重
全国	13824515.83	34.06	100.00	天津市	153660	31.24	1.11
江苏省	3025260.69	33.65	21.88	广西区	102573	56.89	0.74
上海市	2519308	15.55	18.22	重庆市	86115	20.02	0.62
辽宁省	2367773.4	75.40	17.13	安徽省	80589	46.25	0.58
浙江省	2327685.05	58.95	16.84	四川省	30114	-2.59	0.22
山东省	1242269.49	11.57	8.99	江西省	22502	-76.98	0.16
河南省	724118	0.72	5.24	湖南省	2350	88.00	0.02
广东省	627329	50.26	4.54	黑龙江	1313	-13.33	0.01
湖北省	262664.2	20.38	1.90	贵州省	381	452.17	0.00
福建省	248511	70.95	1.80				

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、船舶行业分地区效益情况

下表为船舶行业分地区效益情况。从产品销售收入来看，仅江苏、辽宁、上海、浙江、广东省的销售收入就占到全国的 79.62%，利润占 89.61%，可见行业区域分布集中度较高，这 5 省市在船舶生产方面具有明显的优势地位。

表34 2007 年船舶行业分地区效益情况

单位：亿元

地区	企业数量	亏损面	销售收入	利润	利润率	销售收入比重	利润比重
全国	1017	17.60	1901.03	185.07	9.74	100.00	100.00
江苏省	263	9.13	482.30	52.30	10.84	25.37	28.26
辽宁省	71	11.27	349.49	31.84	9.11	18.38	17.21
上海市	90	22.22	295.70	39.26	13.28	15.55	21.22
浙江省	171	21.05	245.34	19.83	8.08	12.91	10.72
广东省	83	38.55	140.83	22.59	16.04	7.41	12.21
山东省	100	7.00	136.08	9.20	6.76	7.16	4.97
湖北省	42	14.29	67.48	3.66	5.42	3.55	1.98
福建省	59	22.03	59.50	1.38	2.32	3.13	0.75
天津市	22	22.73	28.86	0.91	3.14	1.52	0.49
重庆市	29	10.34	22.67	0.76	3.37	1.19	0.41
江西省	14	35.71	17.49	0.74	4.21	0.92	0.40
广西	14	28.57	15.63	0.30	1.95	0.82	0.16
河北省	10	50.00	13.42	0.21	1.54	0.71	0.11
河南省	7	0.00	8.73	1.16	13.24	0.46	0.62
安徽省	20	35.00	8.51	0.74	8.67	0.45	0.40
湖南省	10	20.00	5.05	0.07	1.33	0.27	0.04
四川省	4	0.00	1.67	0.02	1.32	0.09	0.01
海南省	1	0.00	1.04	0.04	3.70	0.05	0.02
北京市	3	33.33	0.95	0.07	7.62	0.05	0.04
黑龙江省	2	50.00	0.30	-0.02	-6.44	0.02	-0.01
贵州省	1	0.00	0.02	0.00	5.88	0.00	0.00

资料来源：国家统计局相关数据整理

值得注意的是，在前 5 省市中广东省、上海市的销售利润率较高，而辽宁、浙江省的销售利润率低于全国平均水平。但 2007 年辽宁、浙江省的销售利润率都较 2006 年有所提高。此外，河南省的销售利润率也高达 13.24%。

从亏损面看，上海市、浙江省、广东省的亏损面高于全国平均水平。

第二节 2007 年江苏省船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年江苏省船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月江苏省船舶制造业实现工业总产值 526.52 亿元，同比增长 70.89%，占全国的 23.54%，居全国第一位，排名与 2005 年保持一致。

表35 江苏省船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
23.54	1	1

数据来源：国家统计局

江苏省船舶工业经济运行质量近几年始终名列全国前茅，已成为全国造船业比较集中的主要地区之一。江苏省在企业数量、资产、销售收入、利润等方面的比重排名都居于全国第一位，是名副其实的我国造船业第一大省。

从近年来的规模指标比重变化情况看，江苏省船舶制造业的企业数量、资产、销售收入比重都有不同程度的上升，其造船业第一大省的地位仍在不断加强。由于 2003 年部分省份造船业的亏损，2003 年江苏省在全国的利润比重达到了 67.36%。2004、2005 年随着其他省份造船业扭亏为盈，相应的江苏省的利润比重也逐步回落。同时，在各项规模比重指标中，其利润比重指标最高，说明其盈利能力较强。

表36 2004～2007 年江苏省规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	25.86	21.28	21.47	20.88	20.42
资产比重（%）	19.36	16.48	14.78	15.82	13.43
收入比重（%）	25.37	20.73	19.56	18.91	19.65
利润比重（%）	28.26	26.95	30.87	48.97	67.36

数据来源：国家统计局

二、江苏省重点企业分析

江苏省收入前 20 名的重点企业的收入、资产、利润比重见下表。江苏扬子江船厂有限公司、中船澄西船舶修造有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、南通中远船务工程有限公司 4 家企业的利润比重超过 10%。而江苏新世纪造船股份有限公司的收入比重超过 10%，居第一位，但利润比重仅居第五位。

表37 江苏省重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	江苏新世纪造船股份有限公司	10.59	6.66	7.72
2	江苏扬子江船厂有限公司	7.89	7.59	15.53
3	中船澄西船舶修造有限公司	6.80	7.44	13.80
4	南通中远川崎船舶工程有限公司	6.78	6.31	12.74
5	扬州大洋造船有限公司	4.74	5.96	7.64
6	南通中远船务工程有限公司	4.67	2.98	10.72
7	国内贸易部口岸船舶工业公司	3.87	2.34	2.27
8	泰州三福船舶工程有限公司	2.65	2.88	0.39
9	江苏东方重工有限公司	2.45	2.05	0.59
10	中国长江航运集团金陵船厂	2.24	10.93	4.22
11	南京中船绿洲机器有限公司	1.32	1.15	0.14
12	江苏省镇江船厂有限责任公司	1.28	1.17	0.92
13	南通蛟龙重工发展有限公司	1.18	0.21	1.05
14	舜天造船(扬州)有限公司	1.02	1.49	3.20
15	南通亚华船舶制造有限公司	0.91	0.65	0.20
16	南京东佳船舶制造有限公司	0.87	0.18	0.73
17	南通港闸船舶制造有限公司	0.81	0.33	0.22
18	正茂集团有限责任公司	0.70	0.55	0.12
19	南京永华船业有限公司	0.69	0.20	0.57
20	迁产业重机(江苏)有限公司	0.63	2.86	0.05

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、江苏省船舶制造业经济运行状况

2007 年江苏省船舶制造业运行良好。

尽管 2007 年江苏省销售毛利率略有下滑，但销售利润率、资本报酬率都较 2006 年有所提高，也是近年来的最好水平。目前，其各项盈利指标都高于全国平均水平，尤其是销售利润率高出全国水平 1.1 个百分点，资产利润率高出 2.59 个百分点。

2007 年江苏省资产负债率有所提高，但比全国水平低 0.65 个百分点。同时，其亏损面有所反弹，由 2006 年的 7.41% 提高到 9.13%，但仍显著低于全国水平。2007 年利息保障倍数提高 6.21 倍。

表38 2004~2007 年江苏省船舶制造业经济运行

	全国		江苏		
	2007 年 11 月	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
			盈利能力		
销售毛利率	14.13	12.77	12.86	11.60	11.43
销售利润率	9.74	10.84	8.57	6.10	5.45
资产报酬率	5.04	7.63	7.38	6.15	4.66
			偿债能力		
负债率	81.27	80.62	77.16	77.23	79.10
亏损面	17.60	9.13	7.41	9.04	14.84
利息保障倍数	108.16	21.65	15.44	8.47	5.17
			发展能力		
应收帐款增长率	77.74	73.69	4.26	23.39	24.84
利润总额增长率	135.74	147.54	103.83	69.26	66.36
资产增长率	65.15	90.93	58.25	16.94	42.27
销售收入增长率	62.31	83.89	43.52	54.07	29.78
			营运能力		
应收帐款周转率	9.08	9.92	13.07	9.72	6.16
产成品周转率	23.56	46.57	84.30	73.82	37.30
流动资产周转率	0.88	1.22	1.43	1.44	1.29

资料来源：国家统计局相关数据整理

从发展能力看，资产、销售收入、利润都连续几年大幅增长，发展潜力很大。值得注意的是 2007 年应收账款增速大幅提高，后期账款回收情况值得关注。

从营运能力看，各项指标都好与全国平均水平，尤其是产成品周转率指标。

四、江苏省船舶制造业发展状况

（一）远洋造船量突破 400 万吨

据江苏省船舶协会最新统计数字显示，2007 年江苏省造船业呈现良好发展势头，全年远洋船舶完工量突破 400 万载重吨，目前手持船舶订单量 4257 万吨，占全国总量的三分之一。在克拉克松 2007 年 6 月底公布的世界造船企业手持船舶订单 50 强中，江苏独占 7 席；6 月底世界船企手持订单 50 强中，江苏民营船企就有 4 家。

自 2002 年江苏主要造船企业年造船产量突破百万载重吨后，造船量直线上升，实现了跨越式发展，涌现出一批大型船舶企业，其中，南通中远川崎船舶工程公司和江苏新世纪造船公司的 2007 年造船量均突破百万载重吨。如今，江苏绵延 300 多公里的长江两岸，巨大的龙门吊鳞次栉比，大坞和船台内焊花飞溅，造船业呈现着热火朝天的建设景象。

（二）出口快速增长

2007 年江苏口岸累计出口各类船舶 27.3 亿美元，比 2006 年增长 41.4%。2007 年江苏口岸船舶出口呈以下主要特点：

1. 主要为加工贸易出口。2007 年江苏口岸以加工贸易方式出口船舶 26.4 亿美元, 增长 43.8%, 占江苏口岸船舶出口总额的 96.7%。

2. 主要出口至欧盟、利比里亚和新加坡。2007 年江苏口岸分别向上述地区和国家出口船舶 9.3 亿美元、3.9 亿美元和 3.5 亿美元, 合计占江苏口岸船舶出口总额的 61.2%。其中对欧盟和利比里亚出口船舶分别增长 74% 和 65.5%, 对新加坡出口船舶下降 23.6%。

3. 机动集装箱船、成品油船、机动散货船是出口的主要品种。2007 年江苏口岸分别出口价值 9.5 亿美元、8 亿美元、6 亿美元的上述三种船舶, 增长 34.8%、1.1 倍和 35.1%, 三者合计占出口总值的 86%。8 成以上为国有企业出口, 私营企业出口倍增。2007 年江苏口岸国有企业出口船舶 22.5 亿美元, 增长 32.1%, 占江苏口岸船舶出口总额的 82.4%; 同期私营企业出口 2 亿美元, 增长 3.3 倍。

2007 年江苏口岸船舶出口快速增长的主要原因, 首先是国际航运需求增加。受国际贸易增长影响, 全球航运持续繁荣, 运费暴涨, 运力供不应求, 对机动集装箱船和成品油船等大型高价值船舶的需求不断增长。其次是世界造船业萎缩。欧洲造船业近年来呈现逐步萎缩的趋势, 而韩国、日本两大船舶生产国则逐步转向高附加值的船舶制造, 为我国船舶工业的发展创造了良好的机遇。第三是我国造船业的优势逐步显现。由于我国造船业劳动力价格相比发达国家具有较强的优势, 而造船技术、行业基础设施等方面又优于其它发展中国家, 吸引了全球船舶订单向我国转移。另外, 国家对船舶出口暂缓降低出口退税率、提供卖方信贷等政策优势也促进了国内船舶的出口。

（三）中远川崎首制万箱集装箱船下水, 创新纪录

2007 年 12 月中国首艘 1 万 TEU 超巴拿马型集装箱船在南通中远川崎船舶工程有限公司建成下水, 中国造船业又一项新的建造纪录由此诞生。

此次建成下水的 1 万 TEU 集装箱船, 是南通中远川崎公司为中远集装箱运输公司承造的 4 艘同型船中的第 1 艘, 是中远川崎公司继 2001 年成功交付两艘 5400TEU 集装箱船之后的又一力作, 从而刷新中国造船业承造高箱位船纪录。

近年来, 超巴拿马型集装箱船正迅速成为亚欧航线和亚洲到美西航线的主流船型。南通中远川崎此次建造的 1 万 TEU 集装箱船是世界领先、亚洲最大的集装箱船之一。该船总长 349 米, 型宽 45.6 米, 可装载 10062 个 20 英尺标准集装箱, 最大服务航速 25.8 节。该船货舱里除装载常规集装箱外, 还可装载多种等级的危险品集装箱。

作为国内第一家大型造船合资企业, 南通中远川崎经过 10 多年的运作, 已形成鲜明的自身特色, 走出了一条承造“高、精、尖”船型之路, 其具有代表性的第五代集装箱

船、31.5 万吨超大型油轮、5000 车位汽车运输船等，均首开中国造船业先河。公司历年主要经济技术指标连创国内造船新纪录，奠定了其世界一流造船厂地位。

（四）发展规划

根据江苏省船舶工业十一五规划，“十一五”期间，江苏省将着力提高技术创新能力，在三大主力船型上分别形成具有世界影响力的品牌，推出自主知识产权品牌船型。重点培育南通、泰州两个远洋船建造基地，以江苏新世纪造船股份公司、南通中远川崎船舶工程公司为中心，建设两个 50 万吨级船坞及相关配套设施；鼓励建造 10 万吨级以内船舶的企业做精、做细，通过实施标准化船型工作，对众多内河船舶制造业进行整合。重点发展船舶配套业，建设南京、泰州等 2~3 个具有相当规模的船舶配套基地。

到 2010 年，形成造船能力 700 万载重吨，造船产量达 600 万载重吨，约占全国造船总量的 30%、世界造船总量的 8%。提高技术创新能力，在三大主力船型上分别形成具有世界影响力的品牌，推出自主知识产权品牌船型，不断提高船舶技术含量。重点培育南通、泰州两个远洋船建造基地，以江苏新世纪造船股份公司、南通中远川崎船舶工程公司为中心，建设两个 50 万吨级船坞及相关配套设施；鼓励建造 10 万吨级以内船舶的企业做精、做细，通过实施标准化船型工作，对众多内河船舶制造业进行整合。

重点发展船舶配套业，突破体制性障碍，打破行业限制，按核心技术和核心产品进行组合，组建跨行业、跨地区的高端设备专业化生产企业，将南京地区（含镇江）发展成为船用主（辅）机、柴油发电机组、电子电控设备、雷达、通讯导航、甲板机械等设备制造中心，将泰州地区发展成为世界级船用锚链（系泊链）制造基地，最终形成两三个具有相当规模、既服务江苏又辐射全国甚至世界的船舶配套基地。

五、江苏省船舶制造业发展趋势预测

江苏省作为我国船舶制造大省，产值比重 23.54%。从 2007 年的状况看，其资产报酬率居于全国第一位，运营能力也较强。随着其资产、利润等的快速增长，加上省政府的高度重视，其在我国造船业中的地位将更加巩固。

第三节 2007 年上海船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年上海市船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月上海船舶制造业实现工业总产值 331.22 亿元，同比增长 26.1%，居全国第四位，排名比 2006 年下降 2 位。

表39 上海市船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
14.81	4	2

数据来源：国家统计局

上海市企业数量排名虽然只居全国第四位，占全国的 8.85%，但其资产、利润却排在全国第二位，占比接近 20%，说明上海的造船企业相对于全国平均水平规模较大。

从近年来的规模指标比重变化情况看，上海市船舶制造业的资产比重在 2005 年显著下降，2006 年小幅上升 2.05 个百分点，2007 年下滑 0.64 个百分点。销售收入比重持续下滑，从 2005 年的 23.11% 下降到 2007 年的 15.55%。可喜的是，近两年来上海市的利润比重大幅上升，2005 年利润比重比 2004 年提升 11.66 个百分点，2006 年继续提升 5.44 个百分点，2007 年也达到 21.22%，略低于 2006 年。

表40 2003 ~ 2007 年上海市规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	8.85	10.47	11.38	10.77	9.68
资产比重（%）	19.62	20.26	14.43	24.96	22.47
收入比重（%）	15.55	20.18	23.11	21.61	20.73
利润比重（%）	21.22	21.68	16.24	4.58	-0.77

数据来源：国家统计局

二、上海市重点企业分析

上海市重点企业有以下 11 家，其收入、资产、利润占上海市造船业的比重见下表。上海外高桥造船有限公司、沪东中华造船（集团）有限公司、上海华润大东船务工程有限公司、上海船厂船舶有限公司的利润比重超过 5%，规模较大。而申佳船厂、上海爱德华造船有限公司 2007 年亏损。

表41 上海市重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	上海外高桥造船有限公司	30.00	23.77	62.06
2	沪东中华造船(集团)有限公司	20.58	28.67	12.98
3	江南造船(集团)有限责任公司	18.39	18.44	3.97
4	上海船厂船舶有限公司	8.01	9.85	5.05
5	中海工业有限公司	5.32	7.90	4.68
6	上海华润大东船务工程有限公司	4.44	3.38	6.17
7	上海中远船务工程有限公司	1.36	0.43	2.56
8	沪东船用配件厂	0.51	0.12	0.41
9	申佳船厂	0.42	0.84	-0.39
10	上海爱德华造船有限公司	0.33	0.80	-1.34
11	上海长江轮船公司闵南船厂	0.32	0.26	0.25

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、上海市船舶制造业经济运行状况

上海市船舶制造业运行良好，自 2004 年扭亏为盈以来，盈利能力持续提高，2006 年的销售毛利率、利润率、资产报酬率都达到了 2005 年的 2 倍。2007 年行业效益也继续提升。同时，其销售利润率和销售毛利率较高，但资产报酬率较低。总体盈利能力较强。

2007 年上海造船业资产负债率比 2006 年提高 0.24 个百分点，处于较高水平，比全国平均水平高 1.97 个百分点。2007 年亏损面比 2006 年提高 8.24 个百分点。且利息保障倍数为负，偿债能力较弱。

表42 2004~2007 年上海市船舶制造业经济运行

	全国		上海市		
	2007 年 11 月	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
盈利能力					
销售毛利率	14.13	15.90	11.10	5.56	4.33
销售利润率	9.74	13.28	7.08	2.72	0.45
资产报酬率	5.04	4.96	4.83	2.35	0.96
偿债能力					
负债率	81.27	83.24	83.00	83.61	81.90
亏损面	17.60	22.22	13.98	15.91	16.67
利息保障倍数	108.16	-11.45	15.56	3.59	1.30
发展能力					
应收帐款增长率	77.74	-3.70	-4.59	98.85	43.99
利润总额增长率	135.74	111.66	206.64	301.22	89.48
资产增长率	65.15	51.13	15.80	15.12	34.42
销售收入增长率	62.31	41.32	18.16	40.34	39.69
营运能力					
应收帐款周转率	9.08	13.93	13.68	10.90	10.74
产成品周转率	23.56	320.93	348.01	504.70	141.80
流动资产周转率	0.88	0.67	1.15	1.08	0.86

资料来源：国家统计局相关数据整理

从发展能力看，利润大幅增长，而应收帐款却略有下降，行业的运行效率提高，安全性增强。其资产、销售收入、利润增速低于全国平均水平。总的来看，行业利润增长较快，总的发展趋势是行业运行越来越安全。

从营运能力看，流动资产周转效率下降，且低于全国平均水平。应收账款周转率和产成品周转率都高于全国平均水平，应收账款和库存的管理效率较高。

四、2007 年上海船舶制造业发展成就

（一）外高桥 2007 年造船 353 万吨，创记录

2007 年 12 月，中国船舶工业的又一项新纪录在上海诞生。随着绿色环保型 17.7 万吨好望角型散货船“海上胜境”号的签字交船，上海外高桥造船有限公司 2007 年造船总量达到 353.16 万载重吨，中国船舶工业的单一船厂最高产量纪录由此诞生。由此，外高桥造船公司成为中国第一家年造船总量突破 350 万载重吨大关的船厂，跻身世界先进船厂之列。

外高桥造船有限公司是中国一家新型现代化船厂，其所建造的绿色环保型 17 万吨级好望角型散货船系列、11 万吨级阿芙拉型成品 / 原油船系列、大吨位海上浮式生产储油船系列和 3000 米深水半潜式钻井平台等主打产品，在国际造船市场颇具声誉。其中好望角型散货船的建造周期不到 8 个月，在世界造船界处于领先水平。

（二）我国最大、最先进船舶低速柴油机生产基地顺利投产

上海中船三井造船柴油机有限公司建造的首台柴油机 2007 年 9 月 16 日交货，这意味着我国最大、最先进的船舶低速柴油机生产基地顺利投产。到 2007 年年底，这里将形成 100 万马力柴油机生产能力，并在 2010 年达到 300 万马力柴油机的生产能力。

（三）发展规划

目前，上海市政府已提出要把上海建设成为世界最大造船基地的远景规划，计划在上海长兴岛安排八公里岸线，瞄准世界最先进水平，高起点、高标准地规划建设好长兴岛造船基地，使之成为继上海外高桥造船基地之后，中国本世纪规模更大、设施更先进、生产品种更为广泛的现代化造船总装基地，从而在中国成为世界第一造船大国的进程中发挥骨干作用。

五、上海市船舶制造业发展趋势预测

上海为我国第二大船舶制造大省，产值比重 14.81%。一方面其销售收入、利润占比高于企业数量占比，企业规模较大；另一方面，其利润增长率高于销售收入和资产增长率，盈利能力较强。

随着我国船舶制造业的快速发展，它作为主要造船基地的优势将进一步体现，产量

比重会进一步增加，市场规模继续扩大，在我国船舶业中的地位是越来越重要。尤其是长兴大型造船基地的建设，将进一步提升上海在我国造船业中的地位。

第四节 2007 年辽宁省船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年辽宁省船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月辽宁省船舶制造业实现工业总产值 380.98 亿元，同比增长 46.93%，占全国的 17.03%，居全国第二位，上升 1 位。

表43 辽宁省船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
17.03	2	3

数据来源：国家统计局

辽宁省资产比重居全国第一位，销售收入居全国第二位，利润居第三位。

从近年来的规模指标比重变化情况看，辽宁省船舶制造业的企业数量、资产、销售收入比重基本保持稳定，而其利润比重却整体呈大幅上升趋势。尤其是 2004 年实现扭亏为盈后，2005 年利润比重提高 4.05 个百分点，2006 年再次大幅提高 11.96 个百分点，而 2007 年略下降 1.42 个百分点。

表44 2003～2007 年辽宁省规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	6.98	6.76	5.95	5.38	4.40
资产比重（%）	23.41	23.77	19.53	20.45	23.70
收入比重（%）	18.38	19.00	16.63	18.35	15.19
利润比重（%）	17.21	18.63	8.82	2.62	-23.07

数据来源：国家统计局

二、辽宁省重点企业分析

辽宁省重点的造船企业有：大连船用柴油机厂、大连船舶重工舾装有限公司、大连中远船务工程有限公司、大连船舶重工集团有限公司、葫芦岛渤船重工船舶修造总公司 5 家。

其中，大连船舶重工集团有限公司的收入、资产比重最高，利润比重第二位。大连中远船务工程有限公司的利润比重最高。而葫芦岛渤船重工船舶修造总公司 2007 年亏损。

表45 辽宁省重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	大连船舶重工集团有限公司	35.90	47.47	12.86
2	大连中远船务工程有限公司	8.76	4.88	17.15
3	大连船用柴油机厂	3.84	2.60	0.94
4	大连船舶重工舾装有限公司	1.32	0.06	0.02
5	葫芦岛渤船重工船舶修造总公司	0.39	0.66	-0.05

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、辽宁省船舶制造业经济运行状况

表46 2004~2007 年辽宁省船舶制造业经济运行

	全国 2007 年 11 月	2007 年 11 月	辽宁省 2006 年	2005 年	2004 年
			盈利能力		
销售毛利率	14.13	13.50	9.79	2.11	2.50
销售利润率	9.74	9.11	6.46	2.05	0.30
资产报酬率	5.04	3.71	3.56	1.52	0.58
			偿债能力		
负债率	81.27	86.78	83.70	84.54	88.67
亏损面	17.60	11.27	18.33	17.39	21.21
利息保障倍数	108.16	86.94	13.97	4.35	1.36
			发展能力		
应收帐款增长率	77.74	20.30	27.62	49.87	91.66
利润总额增长率	135.74	118.43	63.83	637.01	-126.17
资产增长率	65.15	58.02	53.86	7.93	5.91
销售收入增长率	62.31	75.62	29.91	22.38	64.25
			营运能力		
应收帐款周转率	9.08	12.15	9.61	9.86	11.90
产成品周转率	23.56	173.97	140.78	385.94	173.27
流动资产周转率	0.88	0.69	0.85	0.76	0.72

资料来源：国家统计局相关数据整理

尽管辽宁省盈利能力指标逐年提高，但 2007 年各盈利指标仍不同程度低于全国平均水平。

2007 年资产负债率显著提高 3.08 个百分点，高于全国平均水平。亏损面显著下降 7.06 个百分点，低于全国水平。2007 年利息保障倍数继续大幅提高，偿债能力有所增强。

从发展能力看，销售收入增速高于全国水平，但资产、利润增速却低于全国水平。但总体增速较高，具有一定的发展潜力。

从营运能力看，产成品周转率和应收账款周转率较高，而流动资产周转效率较低。

四、辽宁省船舶制造业发展状况

2007 年， 发展规划

为落实国家振兴东北的决策精神，辽宁省政府表示，辽宁装备制造业今后将重点发

展三大行业：一是交通运输装备制造业，包括汽车、机车、船舶、飞机及零部件；二是机床与成套设备制造业，包括数控机床与石化、矿山、输变电和环保专用设备；三是军事装备制造业。

辽宁省提出，今后 5 年内，辽宁省的造船能力计划突破 400 万吨，船舶等军工行业产值年均增长 12.8%。

辽宁省现有省级以上企业技术中心 60 个，其中国家级 15 个，居全国第一位。辽宁还有沈阳金属所、大连化学物理所、东北大学、大连理工大学等一批国家级的科研院所和颇具研发能力的高等院校，具备运用电子信息技术改造传统制造业的技术基础。

（二）辽宁与香港航运界共建船舶基地

2007 年，辽宁省政府经贸代表团赴港推介船舶制造业基地，涉及合资合作方式发展大型主力船舶、共同开发建设船舶工业园区、加快发展船工用设备、加大推进船运企业技术工人培训等方面。

辽宁省此次招商团由辽宁西部五城市、辽宁省政府主要部门和企业共 70 多人组成，这是辽宁为进一步加快老工业基地振兴和大力推进新一轮对外开放的重大举措。辽港两地经贸合作密切，特别是近年来，港商在辽宁的投资急剧增加，到 2007 年 9 月底，香港在辽实际投资达 190 亿美元，占辽宁省外资投资额的 1/3。现今，辽宁作为中国最重要的工业基地，提出全力打造“五点一线”沿海经济带开发开放新战略，其中重点将发展临港工业，特别是首要发展船舶工业，并将辽东湾打造成世界级船舶制造业基地。

目前，韩国 S T X 集团投资 10 亿美元的造船系列项目、新加坡万邦集团投资 7 亿美元的船舶制造项目和台湾富士康集团投资 10 亿美元的科技园项目等一批大项目相继落户“五点”的各个工业园区。

船舶工业是辽宁经济发展的支柱产业，现拥有大连、葫芦岛、营口、盘锦等 6 个船舶工业园区，总面积 280 万平方米，共有船舶修造企业 200 多家，4 万多从业人员。目前著重发展的“辽东湾世界级船舶制造业基地”是指在辽宁建设一条沿渤海辽东湾岸线分布，由国内和世界知名船舶企业领衔，相关配套企业支撑，在全国船舶行业中居重要地位并备受国际船舶界瞩目的船舶产业带，其特征是造船规模大，科研水平高，配套和维修能力强，形成制造、科研、配套一体化，并处于世界领先地位。

五、辽宁省船舶制造业发展趋势预测

作为东北老工业基地之一，辽宁省造船业具有资产比重较大，但盈利能力不足等特点。其主要的造船企业也体现了这一特点。随着东北振兴政策的落实，辽宁省船舶制造业将迎来更好的发展。

第五节 2007 年浙江省船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年浙江省船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月浙江省船舶制造业实现工业总产值 334.57 亿元，同比增长 66.11%，占全国的 14.96%，居全国第三位，上升 1 位。

表47 浙江省船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
14.96	3	4

数据来源：国家统计局

浙江省造船企业较多，企业数量比重居全国第二位，而资产、销售收入比重居于全国第四位，利润居第五位。

从近年来的规模指标比重变化情况看，浙江省船舶制造业的资产、销售收入比重都呈上升趋势，而利润比重却呈下降趋势，2006 年利润比重比 2005 年下降 8.6 个百分点，2007 年继续下降 1.61 个百分点。利润比重被上海、辽宁、广东超过，由 2005 年的全国第二位降为第五位。

表48 2003～2007 年浙江省规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	16.81	15.88	16.43	15.50	14.08
资产比重（%）	10.80	8.96	7.88	6.16	4.89
收入比重（%）	12.91	12.98	11.79	9.80	8.47
利润比重（%）	10.72	12.33	20.93	19.46	30.00

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、浙江省重点企业分析

浙江省重点造船企业见下表。其中，浙江造船有限公司、中远船务舟山工程集团有限公司的利润比重超过 10%，规模较大。2007 年临海市长顺船舶修造有限公司亏损。

表49 浙江省重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	浙江造船有限公司	10.86	9.31	14.75
2	中远船务舟山工程集团有限公司	9.13	10.88	20.96
3	扬帆船舶集团有限公司	7.45	8.68	3.72
4	浙江欧华造船有限公司	6.89	5.76	4.08
5	三星重工业(宁波)有限公司	5.49	5.02	4.45
6	舟山市鑫亚船舶修造有限公司	2.29	1.35	5.03
7	临海市江海造船有限公司	1.74	0.08	1.99
8	舟山万邦永跃船舶修造有限公司	1.70	2.02	4.58
9	临海市宏盛造船有限公司	1.70	0.22	1.84
10	浙江凯灵船厂（舟山四八零六工厂）	1.65	2.50	0.52

11	宁波市东方船舶修造有限公司	1.14	1.34	0.45
12	浙江合兴船舶修造厂	1.10	0.42	0.52
13	临海市长顺船舶修造有限公司	0.98	0.21	-0.03
14	舟山市龙山船厂有限公司	0.92	0.44	0.76

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、浙江省船舶制造业经济运行状况

表50 2004～2007 年浙江省船舶制造业经济运行

	全国 2007 年 11 月	2007 年 11 月	浙江省 2006 年	2005 年	2004 年
			盈利能力		
销售毛利率	14.13	13.99	11.47	14.00	14.67
销售利润率	9.74	8.08	6.26	6.86	4.18
资产报酬率	5.04	5.33	6.80	7.74	5.64
			偿债能力		
负债率	81.27	76.57	73.93	75.01	71.62
亏损面	17.60	21.05	9.93	3.94	9.47
利息保障倍数	108.16	14.07	6.88	9.25	3.13
			发展能力		
应收帐款增长率	77.74	110.44	178.53	59.95	24.93
利润总额增长率	135.74	108.82	48.67	179.38	46.70
资产增长率	65.15	109.10	61.78	69.73	47.11
销售收入增长率	62.31	51.41	55.69	70.93	55.89
			营运能力		
应收帐款周转率	9.08	9.19	13.13	22.47	19.82
产成品周转率	23.56	5.60	10.69	8.66	14.66
流动资产周转率	0.88	1.17	1.77	1.81	1.81

资料来源：国家统计局相关数据整理

从盈利能力看，2007 年浙江省造船业的销售毛利率和销售利润率有所提高，但低于全国水平。资产报酬率有所下降，但略高于全国水平。

2007 年资产负债率比 2006 年提高 2.64 个百分点，比全国水平低 4.7 个百分点。在 2005 年亏损面大幅缩小后，2006、2007 年亏损面反弹，目前亏损面高于全国水平。2007 年利息保障倍数有所提高。

从发展能力看，2007 年应收账款、资产大幅增长，销售收入、利润增长率略低于全国水平。

从营运能力看，应收账款和流动资产的周转效率较高，而产成品周转效率较低。

四、浙江省船舶制造业发展状况

（一）出口额增逾倍

近年来浙江船舶制造能力不断提高，出口额倍增。据杭州海关统计，上半年浙江省共出口船舶 115 艘，价值 7.16 亿美元，其出口船舶数量同比基本持平，而出口额同比增

长 1.18 倍。浙江船舶现时出口至全球 24 个国家和地区，其中欧盟、日本和韩国市场列前三位。据统计，上半年，浙江出口冷藏、液货、挖泥和加工保藏鱼产品等特种用途船舶 14 艘，并首次出口技术难度相当高的液化石油气船。特种用途船舶出口值同比增长 2 倍。

上半年浙江国企出口船舶 33 艘，价值 2.29 亿美元；而私企出口船舶 29 艘，价值 2.07 亿美元。国企与私企旗鼓相当。

（二）浙江民营企业高调造船

2007 年 12 月 27 日，在浙江岱山县的一个造船基地内，由浙江天海船舶科技开发有限公司设计并投资建造的“天海浚 6 号”4500 立方米自航耙吸式挖泥船顺利下水，这已经是这家民营企业投资建造的第二艘工程船。

在国际船舶市场旺盛需求的刺激下，嗅觉敏锐的浙江民营资本纷纷进入属于装备制造造船行业，天海船舶便是其中一家。来自中国船舶工业协会的数据显示，2006 年，浙江省船舶业产值近百亿元，造船产量达 117 万吨，产品大部分销往国际市场，造船市场蛋糕之大可窥一斑。如今浙江造船业的规模列上海、江苏和辽宁之后，在国内处于前列。

（三）发展规划

2006 年《浙江省“十一五”船舶工业发展规则》正式出台。根据规划，“十一五”末，浙江省船舶工业将实现造船能力 650 万载重吨、年产量 520 万载重吨，修船坞容量 400 万吨、修船量占国内总量 20% 以上的目标。

《规划》明确了浙江省船舶工业“十一五”期间的发展方向，即造修技配四大重点。

一是以大企业、大集团为依托，形成现代造船总规模模式的先进制造业基地，骨干企业形成 10 万吨级以下船舶的生产能力，造船能力达到 650 万载重吨，年产量达到 520 万载重吨；

二是基本形成国际化修船体系，具备双高船舶修理或改装能力和海洋工程平台坞修能力，修船坞容量达 400 万吨，具备 30 万吨级船舶坞修能力，修船量占国内总量的 20% 以上；

三是积极发展和完善产学研相结合的技术创新与服务体系，社会企业技术中心，发展专业船舶工程设计开发公司，达到设计 17 万吨级散货船、阿芙拉型油船和第四、第五代集装箱船等船型的能力；

四是发展一批“新、精、专、特”的船用配套企业，出口船舶省内配套率达到 10

%，拥有一批市场占有率超过 50% 的国内名牌配套产品，全省船舶配套产品年产值达到 150 亿元。

五、浙江省船舶制造业发展趋势预测

浙江省是我国造船大省，其独特的区域优势、雄厚的产业优势和密集的科研优势，为浙江船舶制造及配套业奠定了良好的基础条件。依据 2006 年《浙江省“十一五”船舶工业发展规则》，浙江省将成为我国重要的造船工业基地之一。

第六节 2007 年山东省船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年山东省船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月山东省船舶制造业实现工业总产值 166 亿元，同比增长 50.42%，占全国的 7.42%，继续居全国第五位。

表51 山东省船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
7.42	5	5

资料来源：国家统计局相关数据整理

山东省除企业数量指标外，资产、销售收入、利润均居全国第六位。从近年来的规模指标比重变化情况看，山东省企业销售收入、利润比重显著下滑，而资产比重有所上升。

表52 2003～2007 年山东省规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	9.83	10.02	9.31	9.79	9.68
资产比重（%）	6.41	5.77	5.74	5.85	5.91
收入比重（%）	7.16	7.57	7.74	6.77	7.08
利润比重（%）	4.97	6.32	9.47	7.02	10.45

数据来源：国家统计局

二、山东省重点企业分析

山东省造船业重点企业见下表。其中，青岛北海船舶重工有限责任公司、黄海造船有限公司、烟台莱佛士船业有限公司的利润规模较大，比重超过 10%。而烟台来福士海洋工程有限公司的资产规模居第二位，但利润比重居第四位。2007 年青岛现代造船有限公司亏损。

表53 山东省重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	青岛北海船舶重工有限责任公司	7.65	24.38	15.82
2	烟台来福士海洋工程有限公司	6.22	16.29	7.75
3	黄海造船有限公司	5.31	10.54	17.74
4	山东大鱼岛集团造船有限公司	4.33	0.15	1.65
5	山东省威海船厂	4.01	4.21	3.81
6	荣成市石岛东海造船有限公司	2.14	0.13	1.46
7	国营青岛造船厂	2.06	2.57	0.44
8	乳山市造船有限责任公司	1.54	0.72	0.03
9	威海大宇船业有限公司	1.45	1.97	1.30
10	烟台莱佛士船业有限公司	1.32	2.13	14.07
11	青岛锚链股份有限公司	1.14	0.30	0.20
12	青岛青力锅炉辅机有限公司	1.04	0.86	3.42

13	青岛现代造船有限公司	0.79	5.03	-1.74
14	山东百步亭船业有限公司	0.75	1.18	0.01
15	荣成市造船工业有限公司	0.35	0.85	0.78

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、山东省船舶制造业经济运行状况

从盈利能力看，近年来山东省的销售毛利率、销售利润率呈上升趋势，但 2007 年资产报酬率有所下降，盈利能力低于全国平均水平。

2007 年山东省资产负债率提高 8.19 个百分点，但仍比全国水平低 9 个百分点。亏损面也在前 6 大省市中最低。利息保障倍数呈逐年提高趋势，偿债能力增强。

从发展能力看，2007 年除资产和应收账款增速高于全国平均水平外，销售收入、利润增长率都低于全国水平。

从营运能力看，各项指标都好于全国水平，营运能力较强。

表 54 2004 ~ 2007 年山东省船舶制造业经济运行

	全国		山东省		
	2007 年 11 月	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
			盈利能力		
销售毛利率	14.13	15.35	13.20	13.63	10.03
销售利润率	9.74	6.76	5.50	4.74	2.18
资产报酬率	5.04	4.24	5.11	5.13	2.43
			偿债能力		
负债率	81.27	72.28	64.09	70.94	67.08
亏损面	17.60	7.00	6.74	9.72	21.67
利息保障倍数	108.16	11.50	10.54	6.14	2.50
			发展能力		
应收帐款增长率	77.74	137.01	15.91	-22.87	60.85
利润总额增长率	135.74	103.57	45.36	56.26	64.18
资产增长率	65.15	94.83	42.96	16.62	21.12
销售收入增长率	62.31	44.49	24.38	57.08	28.71
			营运能力		
应收帐款周转率	9.08	10.40	15.61	14.43	5.20
产成品周转率	23.56	73.24	94.06	110.20	63.59
流动资产周转率	0.88	1.34	1.93	1.91	1.38

资料来源：国家统计局相关数据整理

四、山东省船舶制造业发展状况

（一）发展规划

为把握船舶工业发展的大好机遇，各地政府纷纷在沿海、沿江、沿河“圈”出大量的船舶建造基地。根据山东省“十一五”规划，“十一五”期间，山东省将重点培育“三大基地”和“四大船舶产品集群”。推进以青岛至日照、烟台至威海、济宁至枣庄为中心的三大船舶工业基地建设；重点发展四大船舶产品集群：一是重点发展具有规模优势的中

小型船舶产品，大力发展 10 万载重吨以下集装箱船、油船等产品；二是加快发展海上钻井平台、大型海洋钢结构及相关配套设备等海洋工程装备产品，形成世界一流的海洋工程装备产品集群；三是加快培育船用动力设备集群，发展中高速柴油机、大功率低速柴油机、大型船用柴油机曲轴等船舶动力配套装置；四是培育船用原材料产品集群。

（二）海洋工程装备制造业成为山东船舶工业发展新亮点

山东省船舶行业抓住海洋工程装备市场需求旺盛的有利时机，在抓好造修船及配套发展的同时，加快海洋工程装备制造业发展步伐。目前，山东省全省手持海洋钻井平台及其配套装备合同金额 140 亿元。

目前，中海油集团投资 30.4 亿元的青岛海洋工程项目一期工程已经竣工投产，二期工程完成 90%，三期工程 2007 年 3 月份已开工建设。蓬莱巨涛重工公司承接建造了深海钻井平台桩腿 4 套，实现产值 1 亿多元，新承接的 5500 吨导管架正在施工。烟台莱佛士船业公司生产的储油船和海上钻井平台完工交付，该公司现手持海洋钻井平台订单 6 座，金额 130 亿元。青岛北海船舶重工建造的浮式储油船已进行码头调试，并交付使用。

五、山东省船舶制造业发展趋势预测

山东省船舶制造业盈利能力较强，2007 年利润成倍增长。随着“十一五”期间山东省重点培育的“三大基地”和“四大船舶产品集群”建设，其船舶制造业产量将更上一个台阶。

第七节 2007 年广东省船舶制造业发展分析及预测

一、2007 年广东省船舶制造业在全国地位

2007 年前 11 月广东省船舶制造业实现工业总产值 165.55 亿元，略低于山东省，同比增长 45.98%，占全国的 7.4%，居全国第六位。

表55 广东省船舶制造业在全国地位

比重（%）	全国排名	上年排名
7.4	6	6

数据来源：国家统计局

2006 年广东省利润超过山东，由第六位上升为第五位，2007 年继续居第五位。其企业数量、销售收入、资产比重都居于全国第六位。

从近年来的规模指标比重变化情况看，广东省 2003 年各项指标在全国的比重都较大，而 2004 年、2005 年比重都不同程度下滑。2007 年企业数量、资产比重有所下滑，而销售收入、利润比重有所上升，但仍大大低于 2003 年水平。

表56 2003～2007 年广东省规模指标比重变化

	2007 年前 11 月	2006	2005	2004	2003
企业数比重（%）	8.16	9.91	10.48	11.75	15.14
资产比重（%）	7.89	8.90	8.51	7.56	9.03
收入比重（%）	7.41	7.07	7.60	8.61	12.16
利润比重（%）	12.21	10.72	7.16	8.20	16.02

数据来源：国家统计局

二、广东省重点企业分析

广东省重点造船企业如下表。其中，广州广船国际股份有限公司规模最大，尤其是利润比重高达 50.91%。其次是广州文冲船厂有限责任公司、广州黄埔造船厂、友联船厂（蛇口）有限公司。而显利（珠海）造船有限公司、广州市番禺灵山造船厂、汕头大洋船舶工业总公司 3 家企业亏损。

表57 广东省重点企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入	资产	利润
1	广州广船国际股份有限公司	31.03	32.25	50.91
2	广州文冲船厂有限责任公司	16.69	23.23	23.65
3	广州黄埔造船厂	8.14	14.05	4.12
4	友联船厂（蛇口）有限公司	6.47	2.92	4.82
5	广州中远船务工程有限公司	6.19	2.86	9.59
6	广州中船远航文冲船舶工程有限公司	5.62	3.36	6.15
7	广州市番禺粤新造船有限公司	1.68	1.61	0.28
8	显利（珠海）造船有限公司	1.06	0.88	-0.09

9	广州华南船舶修造厂	0.95	1.85	0.16
10	广州市番禺灵山造船厂	0.67	0.68	-0.09
11	广东江门船厂有限公司	0.66	0.46	0.03
12	广州广船国际股份有限公司顺德船厂	0.41	0.28	0.32
13	东莞杰腾造船有限公司	0.40	0.15	0.10
14	佛山市顺德华兴船厂	0.24	0.27	0.04
15	汕头大洋船舶工业总公司	0.06	0.04	-0.12
16	广州市番禺区拆船轧钢公司	0.02	0.39	-0.16

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、广东省船舶制造业经济运行状况

表58 2004～2007 年广东省船舶制造业经济运行

	全国		广东省		
	2007 年 11 月	2007 年 11 月	2006 年	2005 年	2004 年
			盈利能力		
销售毛利率	14.13	18.44	13.20	13.63	10.03
销售利润率	9.74	16.04	5.50	4.74	2.18
资产报酬率	5.04	6.94	5.11	5.13	2.43
			偿债能力		
负债率	81.27	76.17	64.09	70.94	67.08
亏损面	17.60	38.55	6.74	9.72	21.67
利息保障倍数	108.16	-8.89	10.54	6.14	2.50
			发展能力		
应收帐款增长率	77.74	23.33	15.91	-22.87	60.85
利润总额增长率	135.74	226.08	45.36	56.26	64.18
资产增长率	65.15	65.11	42.96	16.62	21.12
销售收入增长率	62.31	52.76	24.38	57.08	28.71
			营运能力		
应收帐款周转率	9.08	14.09	15.61	14.43	5.20
产成品周转率	23.56	12.55	94.06	110.20	63.59
流动资产周转率	0.88	0.72	1.93	1.91	1.38

资料来源：国家统计局相关数据整理

从盈利能力看，广东省各项指标都好于全国水平，除资产报酬率低于江苏省外，销售毛利率、销售利润率都是全国最好水平，盈利能力相当强。

2007 年广东省资产负债率比 2006 年提高 12.08 个百分点，比全国水平低 5.1 个百分点。而其整体亏损面却比较大。

从发展能力看，除应收账款外，其资产、销售收入增速与全国水平持平，而利润增速较高，为 226.08%。

从营运能力看，应收账款周转效率高于全国水平，而产成品和流动资产周转效率较低。

四、广东省船舶制造业发展状况

（一）船舶出口迅猛增长

作为全国三大造船基地之一，广东在 2007 年船舶出口额达到 8.7 亿美元，是 2002 年的 5.6 倍，5 年间的年均出口增长率达 41%。

来自广州海关的统计显示，2007 年广东船舶已销往全球 58 个国家和地区，出口市场比上年增长了 9 个，其中香港仍是广东船舶最大的出口市场，2007 年对香港出口船舶 3.1 亿美元，比 2006 年同期大幅增长 76.4%。此外，对欧盟市场出口表现良好，2007 年广东仅对德国出口船舶的金额就达到 2.4 亿美元，增幅达到 8.2 倍。对非洲市场的开拓也取得良好的成效，全年对非洲出口额已达到 4222 万美元，而 2006 年只对非洲出口船舶不足 10 万美元，对非洲市场的开拓成为 2007 年广东船舶出口一个新的亮点。

从贸易方式上看，广东省船舶出口仍以加工贸易为主，全年加工贸易出口所占比例高达 95.5%，表明当前广东船舶配套发展仍较滞后，关键船用设备大多依赖进口，船舶配套本土化率平均只有 40% 左右。据了解，国家发改委在 2007 年批准广州龙穴造修船基地建设项目可行性研究报告之后，广州龙穴造修船基地以中国船舶工业集团广州造船厂为主体搬迁扩建于珠江出海口，项目一期工程将形成年造船能力 212 万载重吨，投产后可建造大型液化天然气（LNG）船、万箱级集装箱船、30 万吨海上浮式生产储油船等高端产品。海关预计，随着广东造船工业的不断发展，船舶出口也将保持较快增长的良好势头。

（二）发展规划

根据《广州市国民经济和社会发展“十一五”规划纲要》中的第二篇推动经济结构优化升级，广东省在“十一五”期间将加强技术创新，积极运用高新技术和先进适用技术提升有市场前景、有品牌优势的传统工业。纲要提出，以中船集团南沙造船基地的建设为龙头，加强国际合作，完成船舶工业的现代化改造，促进造船企业规模化和集团化发展，使船舶工业成为新的经济增长点，将广州建成中国三大造船基地之一。

对此，广东省造船基地也开始作出积极响应，2006 年 8 月广州市政府与中国船舶工业集团公司签署了《关于推进广州南沙造船基地建设的合作协议》，将打造华南最大造船基地——龙穴岛造船基地推上了议事日程。

五、广东省船舶制造业发展趋势预测

广东省船舶制造业具有全国首屈一指的盈利能力。随着华南最大造船基地——龙穴岛造船基地的建设，广州将被建成中国三大造船基地之一，从而有利于提高整个广东省在我国造船业中的地位。

第七章 企业分析

第一节 行业企业特征分析

一、行业企业总体特征分析

纵观中国船舶企业的新气象，不乏“高、大、全”三大特点。

（一）高：第一高价股展现行业实力

2007 年 10 月 11 日，“中国船舶”的股价一度冲上了 300 元的大关。“中国船舶”的高股价成为了中国股市的“标志性建筑”。

2008 年 1 月中国船舶通过全资子公司上海外高桥造船有限公司，向公司实际控制人中国船舶工业集团收购上海江南长兴造船有限责任公司 65% 股权。此次收购的完成提升了该公司在全球造船业的地位和竞争力。如果考虑相关资源条件和造船生产效率的不断提高，预计未来实际产能应能远远超过设计产能，能基本接近韩国现代 2006 年 1200 多万载重吨的水准。另外，收购完成后，长兴造船能很快嫁接外高桥造船的管理技术和品牌，通过外高桥造船统一采购、销售、生产、研发、人员、管理、品牌的整合，发挥规模效应和协同效应，可进一步提升公司的核心竞争力。

近年来随着我国造船业的不断整合，行业内开始出现超大型企业，资源的整合不仅带来了规模的扩大，而且也促进了行业整体技术实力的提升。当前，中国造船业还进入了 LNG 船、万箱集装箱船、豪华客滚船、半潜式钻井平台等高端产品市场。海洋工程装备设计建造取得突破：400 英尺水深自升式钻井平台达到同类产品的国际先进水平；基本掌握了超大型浮式生产储油装置（FPSO）总体布置、水动力性能、系泊系统等关键技术。

（二）大：“大家伙” 彰显船企强势

过去，中国造船企业建造的主要是“小家伙”，中小型散货船在造船总量中约占一半。经过多年努力，特别是 2007 年，船舶产品的科技含量和技术水平进一步提高，油船、集装箱船、散货船三大主流船型手持订单占世界市场的份额显著提升。不仅如此，就连中国造船业的老产品——散货船，也呈现出大型化的趋势。

中国造船向大型化挺进的背后，是造船企业强势化的体现。目前，我国有 13 座 10-30 万吨级船坞（台），全国的造船能力大约达到了 1200 万吨，呈现出“巨型化”。我国自主开发的 17.5 万吨级大型散货船、30 万吨级超大型油轮市场占有率分别达到 40% 和 30% 以上。

（三）全：消除短板 全方位升级

尽管自 1992 年起中国造船量就跃居世界第三位，但船舶国产设备配套率至今平均仅为 40%，远低于日本的 98% 和韩国的 85% 以上的水平。

可喜的是，近两年来这种状况在一定程度上已经得到了改善。中国船舶工业正在消除短板，全面发展。2007 年 12 月，一个总投资 26 亿元、引进瑞士瓦锡兰柴油机零部件生产技术——合肥熔安船舶配套工业园，在合肥经济技术开发区南部工业园动工。同时，中国正在积极推动武汉、大连等船舶配套设备工业园区的建设，搭建产业集群发展的载体，吸引外国船用设备制造企业向中国转移和集聚。

根据《船舶工业中长期发展规划纲要》，“十一五”期间，中国发展船舶配套业要坚持有所为、有所不为的方针，重点支持优势产品，着力突破瓶颈环节，通过引进技术、消化吸收和再创新，提高关键船用设备国产化研制水平。《纲要》指出，到 2010 年，中国船舶配套整体竞争力达到国际先进水平；到 2010 年，在船舶配套方面，我国主流船型平均本土化率将由目前的 46% 提高到 60%，散货船将达到 70% 以上，船舶主、辅机制造技术均达到国际先进水平。

目前，中国的重点船用设备国产化正在填补空白。如，在引进、消化吸收再创新基础上，解决了缸径为 800 毫米、900 毫米等大功率低速柴油机生产制造过程中的技术问题；研制出 7 S 8 0 M C 机和 7 K 9 0 M C 机，使 V L C C 本土化船用设备装船率由 2003 年的不到 5% 提升到 2005 年的 29%；掌握了大型船用曲轴生产从毛坯制造到红套、精加工的全过程工艺技术，缓解了多年制约中国船舶工业发展的“瓶颈”之一。

二、规模特征分析

（一）小型企业数量最多，资产规模较小

我国 1017 家船舶制造企业中，小型企业有 866 家，占 85.15%。小型企业资产规模较小，平均资产额仅有 80.41 亿元，而大、中型企业的平均资产为 9020.29、1059.15 亿元。

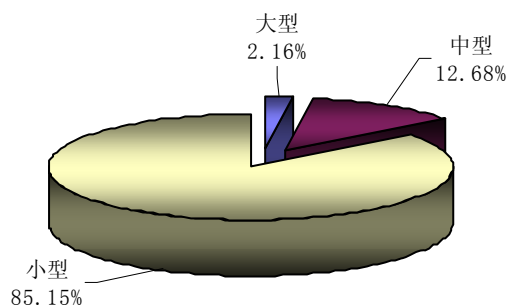


图41 我国船舶制造业不同规模企业数量分布

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）大中型企业资产规模占比较大

截至 2007 年 11 月末，我国船舶制造业共有资产 4047.12 亿元。其中，大型企业比重最大，占 49.03%；中型企业比重占 33.76%；而大量的小型企业规模较小，资产比重最小，仅占 17.21%。

表59 不同规模企业资产占比

企业类型	资产总计（亿元）	同比增长（%）	比重
全部	4047.12	65.15	100.00
大型	1984.46	52.72	49.03
中型	1366.31	65.97	33.76
小型	696.35	112.38	17.21

资料来源：国家统计局相关数据整理

（三）大型企业亏损面最小

从不同规模企业的亏损情况看，大型企业的亏损面最小，仅有 4.55%，大大低于中型和小型企业。同时，大型企业中亏损企业的亏损额也呈下降趋势，2007 年前 11 个月大幅下降了 85.04%。而小型企业的亏损面最大，几乎是大型企业的 4 倍，同时其亏损额还呈增长趋势。

表60 不同规模企业亏损情况

类型	企业个数	亏损企业	亏损面	亏损总额（亿元）	同比增长
全部	1017	179	17.60	4.97	-8.96
大型	22	1	4.55	0.15	-85.04
中型	129	19	14.73	1.99	3.13
小型	866	159	18.36	2.82	12.95

资料来源：国家统计局相关数据整理

（四）中型企业盈利能力最强

2007 年大、中、小型企业的销售收入和利润都保持了高速增长，小型企业的销售收入增长最快，而大型企业的利润增长最快。从盈利指标看，中型企业的资金利润率和销售利润率都最高，盈利能力最强。而大型企业的销售利润率较高，超过 10%，但资金利润率却只有 4.96%。小型企业的销售利润率最低。

表61 不同规模企业盈利情况

企业类型	销售收入 (亿元)	同比增长	利润总额 (亿元)	同比增长	资金利润率(%)	销售利润率(%)
全部	1901.03	62.31	185.07	135.74	7.67	9.74
大型	637.69	53.40	67.21	172.73	4.96	10.54
中型	745.24	64.42	93.58	130.69	11.00	12.56
小型	518.10	71.40	24.27	82.56	9.08	4.68

资料来源：国家统计局相关数据整理

三、所有制特征分析

（一）私营企业数量最多

从企业数量看，船舶制造业私营企业数量最多，474 家，占 46%。其次是外商和港澳台投资企业和国有企业，分别占 17% 和 16%。而集体企业、股份合作制、股份制企业数量较少。

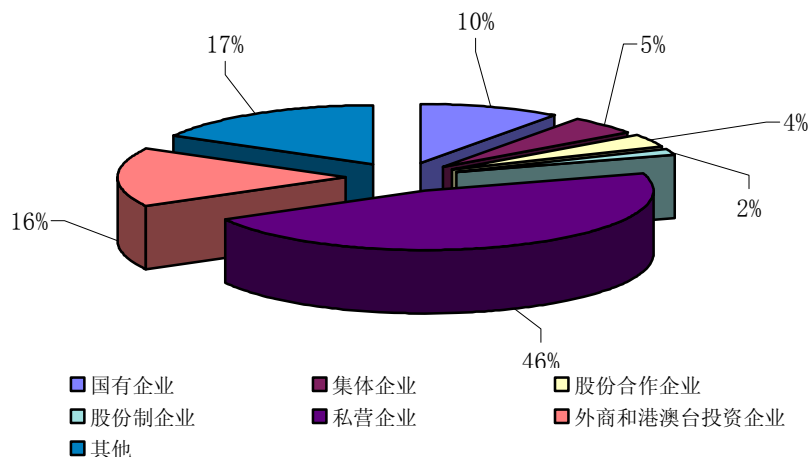


图42 不同所有制企业数量比重

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）国有企业资产比重最大，平均企业规模最大

从资产比重看，国有企业依然占有优势，资产比重最大，占 30.36%。其次是外商和港澳台投资企业，资产比重占 25.21%，且 2007 年前 11 月资产规模几乎增长了 1 倍，扩张较快。而企业数量最多的私营企业资产比重却较低，仅占 9.2%，但资产增长速度最快。

表62 不同所有制企业资产比重

所有制	资产总计（亿元）	同比增长	比重
全部	4047.12	65.15	100.00
国有企业	1228.52	42.73	30.36
集体企业	16.58	20.58	0.41
股份合作企业	16.90	32.89	0.42
股份制企业	110.85	14.84	2.74
私营企业	372.52	115.85	9.20
外商和港澳台投资企业	1020.26	99.88	25.21
其他	1281.48	63.5	31.66

资料来源：国家统计局相关数据整理

同时，国有企业的平均资产规模最大，为 11.93 亿元，外商和港澳台投资企业平均资产规模 6.15 亿元。私营企业的平均资产规模仅有 0.79 亿元，大大低于国有企业。

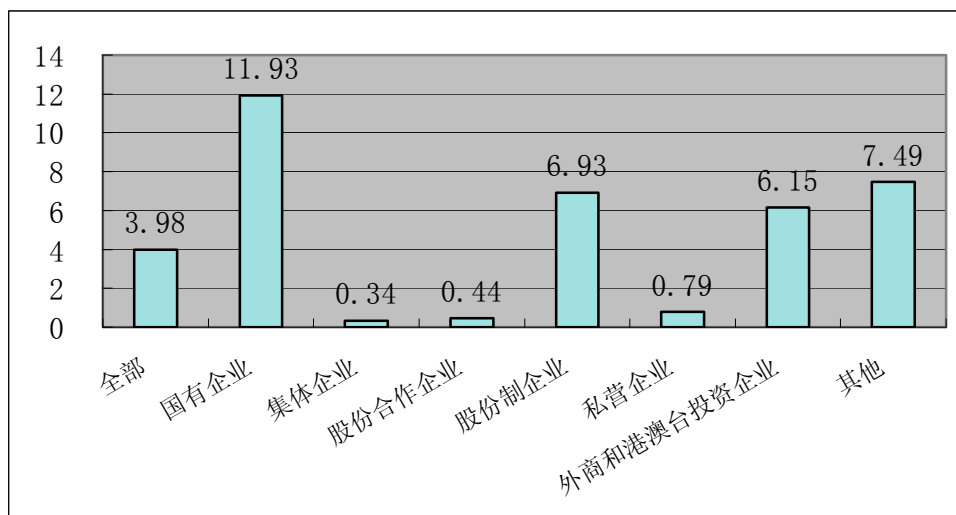


图43 不同所有制企业平均资产规模

资料来源：国家统计局相关数据整理

（三）国有企业亏损面较大，但呈下降趋势

2007 年前 11 月，国有企业亏损面仍然较大，33.98%的国有企业亏损。但亏损企业的亏损额大幅下降了 46.16%，亏损额比重占到了 22.71%。

除国有企业外，外商和港澳台投资企业的亏损面也较大，为 20.48%，且亏损企业的亏算额比重最大，超过 1/3。

表63 不同所有制企业亏损情况

类型	亏损面	亏损总额 (亿元)	同比增长	比重 (%)
全国	17.60	4.97	-8.96	100.00
国有企业	33.98	1.13	-46.16	22.71
集体企业	16.33	0.09	13.87	1.75
股份合作企业	7.89	0.04	0	0.90
股份制企业	6.25	0.00	0	0.06
私营企业	14.35	1.08	135.2	21.70
外商和港澳台投资企业	20.48	1.70	4.23	34.32
其他	17.54	0.92	-22.6	18.55

资料来源：国家统计局相关数据整理

（四）外商投资企业盈利能力最强

船舶行业中，外商和港澳台投资企业所占数量不多，仅 16%，但利润比重却达到了 44.2%。高额的利润使得盈利能力很强，是所有企业类型中盈利能力最强的一类。销售利润率达到了 15.1%，资金利润率也达到 12.94%。因此，这类企业是授信重点，加大授信额度。

2007 年国有企业盈利能力有所提高，销售利润率从 2006 年全年的不到 4%提高到

7.31%，但相对而言盈利能力指标仍低于全国平均水平。

表64 不同所有制企业盈利情况

企业类型	销售收入 (亿元)	同比增长 (%)	利润总额 (亿元)	同比增长 (%)	资金利润率 (%)	销售利润率 (%)
全国	1901.03	62.31	185.07	135.74	7.67	9.74
国有企业	441.98	40.26	32.29	186.13	4.51	7.31
集体企业	29.56	21.55	1.28	27.14	19.27	4.34
股份合作企业	24.41	23.29	1.12	-2.41	15.96	4.59
股份制企业	84.44	71.38	5.37	155.84	11.85	6.36
私营企业	318.69	78.01	16.87	119.44	9.40	5.29
外商和港澳台投资企业	541.41	73.73	81.77	116.43	12.94	15.10
其他	460.55	69.27	46.36	165.02	5.73	10.07

资料来源：国家统计局相关数据整理

四、企业的区域分布分析

2007 年，我国船舶生产企业总计有 1017 家。从企业数量看，江苏、浙江、上海、山东、广东、辽宁的企业数量位于全国前 6 位，占到全国船舶企业总数的 76.5%，这也与这些省市沿海的地理位置有关。这 6 省市作为船舶工业的生产大省，对整个行业的影响很大。

表65 2007 年我国船舶企业区域分布情况

地区	企业数量	比重 (%)	地区	企业数量	比重 (%)
全国	1017	100	江西省	14	1.38
江苏省	263	25.86	广西	14	1.38
浙江省	171	16.81	河北省	10	0.98
山东省	100	9.83	湖南省	10	0.98
上海市	90	8.85	河南省	7	0.69
广东省	83	8.16	四川省	4	0.39
辽宁省	71	6.98	北京市	3	0.29
福建省	59	5.80	黑龙江省	2	0.20
湖北省	42	4.13	吉林省	1	0.10
重庆市	29	2.85	海南省	1	0.10
天津市	22	2.16	贵州省	1	0.10
安徽省	20	1.97			

数据来源：国家统计局

第二节 企业集中度及重点企业分析

一、企业集中度

船舶行业 1017 家企业中，收入前 5 名的企业收入份额占全行业的 20.01%，收入前 50 名的企业就占到全行业总收入的 50% 以上，行业集中度较大。

同时，利润的集中度较资产和收入大，利润前 5 名企业利润占全行业利润的 31.27%，前 50 名企业占全行业的 73.4%，可见优势企业的盈利能力较强。

表66 2007 年企业资产、收入及利润集中度

	收入 (%)	资产 (%)	利润 (%)
CR5	20.01	27.57	31.27
CR10	29.37	36.59	45.14
CR20	40.61	49.19	59.91
CR50	55.18	64.38	73.40
CR100	62.02	70.07	76.28

资料来源：国家统计局相关数据整理

对比 2005 年，尽管前 20 位企业的销售收入和资产集中度有所下降，但利润集中度却有所上升，说明近年来尽管在行业整体高速发展的带动下，各企业都有较快发展，但优势企业的盈利能力得到了提升，在竞争中占有优势。

表67 2005 年企业资产、收入及利润集中度

	资产 (%)	销售收入 (%)	利润总额 (%)
CR5	33.65	29.51	23.68
CR10	48.27	39.74	36.69
CR20	62.25	51.42	52.73
CR30	71.3	58.78	63.87

资料来源：国家统计局相关数据整理

二、收入前 20 家企业情况

以收入排序，选取 2007 年前 11 月中收入排名前 20 名的企业进行重点分析。其收入、资产、利润比重如下表。其中，前 10 名企业中只有中船澄西船舶修造有限公司、大连中远船务工程有限公司属于船舶修理及拆船业子行业，其余 8 家企业均为金属船舶制造业的企业。

表68 2007 年收入前 20 家企业收入、资产、利润比重

排序	企业名称	收入 (%)	资产 (%)	利润 (%)
1	大连船舶重工集团有限公司	6.60	11.11	2.21
2	上海外高桥造船有限公司	4.67	4.66	13.17
3	沪东中华造船(集团)有限公司	3.20	5.63	2.75
4	江南造船(集团)有限责任公司	2.86	3.62	0.84
5	江苏新世纪造船股份有限公司	2.69	1.29	2.18
6	广州广船国际股份有限公司	2.30	2.54	6.21
7	江苏扬子江船厂有限公司	2.00	1.47	4.39
8	中船澄西船舶修造有限公司	1.73	1.44	3.90
9	南通中远川崎船舶工程有限公司	1.72	1.22	3.60
10	大连中远船务工程有限公司	1.61	1.14	2.95
11	浙江造船有限公司	1.40	1.01	1.58
12	上海船厂船舶有限公司	1.25	1.93	1.07
13	广州文冲船厂有限责任公司	1.24	1.83	2.89
14	扬州大洋造船有限公司	1.20	1.15	2.16
15	南通中远船务工程有限公司	1.19	0.58	3.03
16	中远船务舟山工程集团有限公司	1.18	1.18	2.25
17	国内贸易部口岸船舶工业公司	0.98	0.45	0.64
18	扬帆船舶集团有限公司	0.96	0.94	0.40
19	中国长江航运集团青山船厂	0.95	0.70	0.49
20	浙江欧华造船有限公司	0.89	0.62	0.44

资料来源：国家统计局相关数据整理

(一) 盈利能力分析

对以上收入前 20 家企业按照销售利润率进行排序分析其盈利能力。从下表可以看出，收入第二位的上海外高桥造船有限公司销售毛利率和销售利润率都最高，资产报酬率仅次于南通中远船务工程有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司。而收入第一位的大连船舶重工集团有限公司盈利能力却较差，销售利润率仅为 3.26%，资产报酬率仅为 1.57%。

1. 盈利能力较强企业。销售利润率高于 20%，资产报酬率高于 10% 的企业有：

上海外高桥造船有限公司、广州广船国际股份有限公司、南通中远船务工程有限公司、广州文冲船厂有限责任公司、中船澄西船舶修造有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司。

2. 盈利能力中等企业。销售利润率高于 10%，资产报酬率高于 5% 的企业有：中远船务舟山工程集团有限公司、大连中远船务工程有限公司、扬州大洋造船有限公司、浙江造船有限公司。

3. 盈利能力较差企业。除以上企业外，其余企业的销售利润率低于 10%，资产报酬率低于 5%，它们是：沪东中华造船(集团)有限公司、上海船厂船舶有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、国内贸易部口岸船舶工业公司、中国长江航运集团青山船厂、

浙江欧华造船有限公司、扬帆船舶集团有限公司、大连船舶重工集团有限公司、江南造船（集团）有限责任公司。

表69 收入前 20 家企业盈利能力指标

企业名称	销售毛利率 (%)	销售利润率 (%)	资产报酬率(%)	收入排序
上海外高桥造船有限公司	28.62	27.47	14.49	2
广州广船国际股份有限公司	15.81	26.32	11.57	6
南通中远船务工程有限公司	28.46	24.88	26.24	15
广州文冲船厂有限责任公司	23.86	22.73	7.88	13
中船澄西船舶修造有限公司	22.06	22.00	13.44	8
江苏扬子江船厂有限公司	19.24	21.35	14.89	7
南通中远川崎船舶工程有限公司	24.34	20.39	14.99	9
中远船务舟山工程集团有限公司	22.39	18.57	9.72	16
大连中远船务工程有限公司	21.91	17.84	13.32	10
扬州大洋造船有限公司	16.30	17.47	9.58	14
浙江造船有限公司	11.14	10.98	7.98	11
沪东中华造船（集团）有限公司	7.82	8.38	2.40	3
上海船厂船舶有限公司	6.63	8.36	3.80	12
江苏新世纪造船股份有限公司	9.02	7.90	9.13	5
国内贸易部口岸船舶工业公司	6.55	6.35	7.76	17
中国长江航运集团青山船厂	12.41	5.03	3.74	19
浙江欧华造船有限公司	9.84	4.79	4.43	20
扬帆船舶集团有限公司	14.10	4.04	3.74	18
大连船舶重工集团有限公司	6.27	3.26	1.57	1
江南造船（集团）有限责任公司	7.60	2.87	1.06	4

资料来源：国家统计局相关数据整理

（二）偿债能力分析

对收入前 20 家企业按照利息保障倍数进行排序分析其偿债能力。从下表可以看出：

1. 除南通中远船务工程有限公司和南通中远川崎船舶工程有限公司外，其余企业的资产负债率均高于 70%，负债率较高。而中国长江航运集团青山船厂、上海船厂船舶有限公司、大连船舶重工集团有限公司、扬帆船舶集团有限公司、沪东中华造船（集团）有限公司 5 家企业的负债率甚至超过了 90%。

2. 南通中远船务工程有限公司、浙江造船有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、国内贸易部口岸船舶工业公司的流动资产比率低于 50%，资产流动性较差。尤其是国内贸易部口岸船舶工业公司流动资产比率仅有 8.65%

3. 江南造船（集团）有限责任公司、广州广船国际股份有限公司、沪东中华造船（集团）有限公司、中船澄西船舶修造有限公司的财务费用为负，故利息保障倍数为负。而其他企业的利息保障倍数均大于 1 倍，广州文冲船厂有限责任公司、南通中远船务工程有限公司 2 家企业甚至达到了 400 倍以上，偿债能力较强。

表70 收入前 20 家企业偿债能力指标

企业名称	负债率 (%)	流动资产比率 (%)	利息保障倍数 (倍)
广州文冲船厂有限责任公司	78.51	73.10	446.31
南通中远船务工程有限公司	64.71	49.05	402.18
浙江造船有限公司	87.15	49.60	56.92
中远船务舟山工程集团有限公司	80.33	61.53	52.84
南通中远川崎船舶工程有限公司	54.05	33.97	51.29
扬州大洋造船有限公司	83.03	56.14	39.09
上海外高桥造船有限公司	78.18	61.36	35.82
大连中远船务工程有限公司	79.15	37.85	31.56
中国长江航运集团青山船厂	92.21	72.20	14.89
江苏新世纪造船股份有限公司	88.59	64.18	13.12
国内贸易部口岸船舶工业公司	77.31	8.65	11.15
浙江欧华造船有限公司	87.82	75.77	4.82
上海船厂船舶有限公司	95.60	65.85	3.68
大连船舶重工集团有限公司	93.86	65.88	2.73
扬帆船舶集团有限公司	91.25	59.80	2.32
江南造船(集团)有限责任公司	83.90	68.31	-10.16
广州广船国际股份有限公司	77.19	74.37	-18.89
沪东中华造船(集团)有限公司	92.76	67.87	-51.33
中船澄西船舶修造有限公司	83.23	68.02	-188.61
江苏扬子江船厂有限公司	80.86	89.55	-

资料来源：国家统计局相关数据整理

(三) 营运能力分析

对收入前 20 家企业按照应收账款周转率进行排序分析其营运能力。从下表可以看出：

1. 沪东中华造船(集团)有限公司、浙江造船有限公司、大连中远船务工程有限公司、南通中远船务工程有限公司、中远船务舟山工程集团有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司等 6 家企业的应收账款周转率低于行业平均水平。而部分企业，如国内贸易部口岸船舶工业公司、上海外高桥造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司、中国长江航运集团青山船厂等企业的应收账款周转率非常高。

2. 国内贸易部口岸船舶工业公司、中国长江航运集团青山船厂、广州广船国际股份有限公司、中船澄西船舶修造有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、扬州大洋造船有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司等企业的固定资产周转率较高。

3. 国内贸易部口岸船舶工业公司、中国长江航运集团青山船厂、中船澄西船舶修造有限公司、扬帆船舶集团有限公司、扬州大洋造船有限公司、浙江造船有限公司、大连中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、南通中远船务工程有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、浙江欧华造船有限公司等企业的流动资产周转率较高，高于行业平均水平。

表71 收入前 20 家企业营运能力指标

企业名称	应收帐款周转率 (次)	固定资产周转率 (次)	流动资产周转率 (次)
国内贸易部口岸船舶工业公司	11385.62	6.76	12.86
上海外高桥造船有限公司	159.95	3.18	0.84
广州文冲船厂有限责任公司	118.17	3.00	0.47
中国长江航运集团青山船厂	81.95	5.63	0.96
广州广船国际股份有限公司	79.69	5.05	0.62
大连船舶重工集团有限公司	52.84	3.80	0.46
上海船厂船舶有限公司	30.05	1.39	0.50
中船澄西船舶修造有限公司	30.03	6.88	0.90
江苏扬子江船厂有限公司	15.11	33.41	0.78
扬帆船舶集团有限公司	12.84	3.95	0.88
江南造船(集团)有限责任公司	12.30	3.74	0.59
扬州大洋造船有限公司	12.09	6.53	0.95
沪东中华造船(集团)有限公司	8.46	2.46	0.43
浙江造船有限公司	6.69	4.77	1.44
大连中远船务工程有限公司	6.59	2.34	1.91
南通中远船务工程有限公司	6.13	4.47	2.14
中远船务舟山工程集团有限公司	5.21	2.15	0.83
江苏新世纪造船股份有限公司	2.75	7.83	1.66
南通中远川崎船舶工程有限公司	-	2.34	2.12
浙江欧华造船有限公司	-	3.66	0.97

资料来源：国家统计局相关数据整理

(四) 发展能力分析

对收入前 20 家企业按照利润增速进行排序分析其发展能力。从下表可以看出：

1.大连中远船务工程有限公司、浙江造船有限公司、沪东中华造船(集团)有限公司、中国长江航运集团青山船厂 4 家企业外，其余企业 2007 年利润均成倍增长。而中国长江航运集团青山船厂大幅下降 364.41%。

2.除江南造船(集团)有限责任公司、江苏新世纪造船股份有限公司、中国长江航运集团青山船厂 3 家企业外，其余企业的资产增速均超过 30%。

3.江南造船(集团)有限责任公司、扬帆船舶集团有限公司、浙江造船有限公司的收入增幅低于 30%，增长速度较慢。

4.综合来看，扬州大洋造船有限公司、上海船厂船舶有限公司、广州文冲船厂有限责任公司等企业的发展能力较强。

表72 收入前 20 家企业发展能力指标

企业名称	应收帐款(%)	利润总额增长率(%)	资产增长率(%)	销售收入增长率(%)
扬州大洋造船有限公司	432.75	1046.37	200.01	68.49
上海船厂船舶有限公司	-38.93	789.96	82.66	30.55
广州文冲船厂有限责任公司	-53.19	563.09	44.74	74.56
浙江欧华造船有限公司	-	552.34	63.24	139.33
扬帆船舶集团有限公司	1212.15	545.04	61.70	15.39
广州广船国际股份有限公司	-67.80	354.39	105.60	68.16
江南造船(集团)有限责任公司	-11.63	237.01	2.98	21.38
大连船舶重工集团有限公司	-4.28	227.56	56.20	81.26
南通中远川崎船舶工程有限公司	-100.00	205.00	28.54	57.94
江苏新世纪造船股份有限公司	72.90	190.10	10.40	84.73
中远船务舟山工程集团有限公司	240.75	182.59	256.80	260.77
国内贸易部口岸船舶工业公司	-84.38	170.28	37.61	89.50
中船澄西船舶修造有限公司	100.65	147.57	114.52	31.44
江苏扬子江船厂有限公司	-	145.05	36.62	134.70
上海外高桥造船有限公司	-	136.48	64.36	84.77
南通中远船务工程有限公司	76.81	122.04	130.65	110.25
大连中远船务工程有限公司	39.14	87.83	84.34	111.78
浙江造船有限公司	417.06	77.14	99.59	26.35
沪东中华造船(集团)有限公司	3.46	43.16	61.30	49.20
中国长江航运集团青山船厂	-33.05	-364.41	3.08	41.87

资料来源：国家统计局相关数据整理

第三节 上市公司运营状况对比分析

一、总体排名分析

为了更好的分析船舶行业的发展状况,我们选择上市公司中的重点企业进行对比分析,共计选择 15 个指标,然后对这些指标进行标准化处理,给每一个指标一个权重,最后对重点企业的指标进行加权排序,得出下表中结果:

表73 上市公司分析指标及权重

类别	指标名称	权重	合计
盈利能力	销售毛利率	0.09	0.36
	销售净利率	0.09	
	总资产收益率	0.09	
	净资产收益率	0.09	
经营能力	应收账款周转率	0.065	0.26
	存货周转率	0.065	
	股东权益周转率	0.065	
	总资产周转率	0.065	
偿债能力	流动比率	0.04	0.12
	速动比率	0.04	
	利息保障倍数	0.04	
发展能力	主营业务收入增长率	0.065	0.26
	净利润增长率	0.065	
	利润总额增长率	0.065	
	总资产增长率	0.065	

表74 2007 年前三季度上市公司排序

企业名称	标准分	排名
中国船舶	91.32	1
广船国际	80.65	2
中船股份	48.90	3
风帆股份	39.67	4

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

从上表中看出,经过排序,2007 年前三季度行业中表现最好的是中国船舶,其次是广船国际,相对而言,中船股份和风帆股份的标准分较低。由于数据仅为 2007 年前三季度的,排序仅代表前三季度企业的运行状况。

二、盈利能力对比分析

从盈利能力看,中国船舶和广船国际的销售毛利率和销售净利率都在 15%以上,总资产收益率在 7%以上,净资产收益率在 20%以上。各项盈利能力指标都处在较高水平。

而中船股份的销售净利率虽然较高,但资产收益率较低,处于中等水平,企业有一

定盈利空间，企业如果加强管理，提高管理和运营效率的话，盈利能力将能有所提升。

盈利能力最差的是风帆股份，销售净利率仅为 2.43%，总资产收益率也仅为 1.83%，盈利能力指标最低。

表75 上市公司盈利能力

名称	销售毛利率 (%)	销售净利率 (%)	总资产收益率 (%)	净资产收益率 (%)	标准分	排名
中国船舶	27.96	16.42	8.30	24.89	91.96	1
广船国际	17.12	18.36	7.57	31.99	88.14	2
中船股份	7.23	10.67	4.11	6.35	39.00	3
风帆股份	11.79	2.43	1.83	5.50	24.77	4

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

三、偿债能力对比分析

从偿债能力看，中船股份的偿债能力最强，流动比率和速动比率等资产流动性比率最高，同时财务费用为负。因此企业的短期和长期偿债能力较强，负债的风险较低。

中国船舶和广船国际的营运能力其次。

而风帆股份的营运能力最差，流动比率和速动比率都在 1 以下，利息保障倍数 2.24 倍。

表76 上市公司偿债能力

名称	流动比率 (倍)	速动比率 (倍)	利息保障倍数 (倍)	标准分	排名
中船股份	1.58	1.17	-31.60	96.36	1
中国船舶	1.25	1.14	-17.81	89.32	2
广船国际	1.21	1.06	-9.27	86.46	3
风帆股份	0.94	0.40	2.24	62.32	4

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

四、营运能力对比分析

从营运能力看，运营能力最强的仍然是中国船舶，应收账款和存货周转率较高，而股东权益和总资产周转率相对较低。

其次是风帆股份和广船国际，风帆股份的股东权益和总资产周转率较高，但应收账款和存货周转率较低，如果企业提高存货和应收账款周转率，营运能力将会进一步提高。广船国际的应收账款周转率较高，而总资产周转率较低。

中船股份的营运能力最差，应收账款周转率只有 5.79 次，总资产周转率也只有 0.39 次。

表77 上市公司营运能力

名称	应收账款 周转率 (次)	存货周 转率(次)	股东权 益周转率 (次)	总资产 周转率 (次)	标准分	排名
中国船舶	47.26	4.41	2.11	0.51	89.84	1
风帆股份	8.94	1.93	2.28	0.75	65.70	2
广船国际	13.54	2.82	2.19	0.41	60.85	3
中船股份	5.79	2.28	0.59	0.39	35.27	4

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

五、发展能力对比分析

从发展能力看,排序与盈利能力排序一致。中国船舶仍然高居第一位,各项指标都保持了大幅增长态势。而广船国际的各项指标增速也较高,尤其是利润增速达到了385.24%,排第二位。

中船股份的收入和资产增速较低,而利润增速较高,排第三位。

相对而言,风帆股份的增速在上市公司中排名最后。

表78 上市公司发展能力

名称	主营业务 收入增长率 (%)	净利润增长 率(%)	利润总额增 长率(%)	总资产增 长率(%)	标准分	排名
中国船舶	72.52	192.47	182.03	948.32	92.85	1
广船国际	50.41	317.58	385.24	155.81	87.41	2
中船股份	12.22	660.43	676.22	49.86	54.32	3
风帆股份	47.49	45.95	42.86	78.36	23.81	4

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

第四节 中国船舶分析

一、企业基本状况

中国船舶是原上市公司 沪东重机更名后的企业，为中船集团旗下的上市公司。2007 年 1 月 沪东重机首先进行了定向增发。定向增发完成后，沪东重机将持有外高桥 100% 的股权，澄西船舶 100% 的股权、远航文冲 54% 的股权。从而具有了外高桥造船、中船澄西修船、远航文冲船舶和原来沪东重机资产。

2007 年 7 月，沪东重机股份有限公司名称变更为中国船舶工业股份有限公司（股票简称：中国船舶）。8 月 1 日，“中国船舶”正式在中国证券市场亮相。中国船舶在增发完成后将成为具有国际竞争力的集造船、修船和主机制造为一体的上市公司，无可争议地成为中国船舶行业上市公司的龙头企业。在证券市场上市也标志着中国船舶工业集团公司核心民品主业重组上市工作取得重大进展，初步构建了中船集团公司核心民品业务的资本运作平台，为打造国际一流造船旗舰上市公司奠定了坚实基础。

二、企业行业地位分析

中国船舶目前手持整船订单饱满。截止到 2007 年 9 月份中国船舶手持订单有 113 艘 66 亿美金，排产到 2011 年。并且，新船订单价格逐年走高，带动中国船舶今后几年盈利能力大幅增加。

在中国船舶定向增发公告中，中国船舶工业总公司明确承诺“在长兴岛项目、龙穴项目建成之后，在条件成熟时注入中国船舶”。若资产注入，中国船舶总造船生产能力将是目前产能的 4 倍，中国船舶有望成为全球最大的造船企业。

在中国发展成为全球造船中心的过程中，中国船舶集团确定了在产品、技术和规模上全面赶超日、韩等世界造船强国的发展目标。其发展的重点是代表集团民品造船和修船整体核心竞争力的、具备高技术含量的大型船舶建造、修理及主要相关核心配套业务，即核心民品主业。通过沪东重机增发实现中船集团核心民品资产的整体上市，这是中船集团打造核心民品主业的的第一步。经过 2007 年的增发以及中国船舶在资本市场亮相，中船集团初步实现了其核心民品造、修、配三大业务的整合，形成了完整的产业链，使上市公司初步形成了中船集团核心民品主业整体上市的平台。在中船集团旗下，还有其他核心民品业务也在进行一系列扩张计划，这为上市公司后续发展打开了想象空间。

中船集团旗下大船制造资产包括外高桥项目、长兴岛一期造船项目、龙穴岛民品造船项目、上海船厂等。已通过增发进入上市公司的外高桥船厂是目前国内最大、最现代化的船舶制造厂，目前具备 250 万吨的造船能力，总体规划是 340 万吨；长兴岛一期造船项目属于江南造船的民品业务，投产后将具备 450 万吨造船能力；龙穴岛民品造船项

目投产后将具备 200 万吨造船能力。中船集团旗下的修船业务包括澄西船舶、远航文冲和华润大东，前两个都已经通过增发进入上市公司。此外中船集团还拥有 6 家造船能力总计 177 万吨的军民品混业资产，以及其他中小船舶等资产。

三、公司技术及研发水平

中国船舶在注入外高桥造船、澄西船舶修造、远航文冲船舶等三块资产后，完善了造船产业链。外高桥造船是目前中国第一大造船企业，17 万吨系列散货船国际市场份额高居 40% 以上，二期和三期工程正在按规划实施，预计产能还有 20% 以上的提升潜力。在造船高速增长的推动下，修船也必将步入高速增长期。澄西船舶修造是目前中国第一大修船基地，技术水平国内领先，受技术改造与产能扩张拉动，预计未来三年的年均增长将达到 30% 以上。此外，远航文冲船舶也将伴随位于龙穴岛的两个大修船坞的建成投产而出现高速增长。

2007 年 8 月至 9 月，中国第一艘液化天然气船（L N G）将按预定计划，正式出海试航。作为世界民用船舶建造“皇冠上的明珠”，迄今只有日、韩和少数欧洲国家能建造的高技术产品，L N G 的建造与完工成为了中国船舶工业集团公司强大科技实力的见证。

近年来中国船舶在产量激增的同时，对船型不断的开发优化和一批品牌船型的相继“亮相”：被誉为“中国沪东型”的 74500 载重吨散货船由于设计的创新与优化，一举获得意大利、希腊、香港船东 50 艘订单；集团旗下的上海外高桥造船公司已累计获得 100 多艘 17 万载重吨系列绿色环保型散货船订单，国际市场占有率在 40% 以上，并拥有了该型船国际市场定价话语权。

同属于中船集团旗下、被誉为“中国第一船厂”的上海外高桥造船公司，于 2005 年 3 月在国际招标中击败韩国三星、大宇等强劲对手，成功中标为美国康菲石油公司建造 30 万载重吨 F P S O，中船集团对该产品拥有完全知识产权，充分显示了中船集团在 F P S O 建造方面的强大实力。

在中船集团的组织下，沪东中华造船（集团）有限公司等船厂全力对 L N G 的建造技术进行攻关，先后投入科研经费上亿元，逐步掌握了 L N G 建造的关键技术。我国建造的第一艘 L N G 从 2004 年 8 月建造合同生效，仅用了一年时间就出坞下水，2007 年 8 月至 9 月出海试航。如此的速度和效率，足以让业界注目。

目前，沪东重机有限公司目前已成功承接并开始建造 7 K 9 0 M C - C 大功率低速柴油机，这将打破进口主机垄断国内大型集装箱船主机的局面。

四、企业经营状况分析

（一）主营业务运行状况分析

2007 年 9 月 20 日公司完成了 2007 年非公开发行股票的股份变动登记工作，至此，实现了中船集团核心民品主业重组上市的目标。公司已从仅从事船用低速柴油机制造业为主业的企业，转变成拥有造船、修船，核心配套（船用低速柴油机制造）三大业务为主业的控股型上市公司。1-9 月，公司合并实现营业收入 129.64 亿元，合并净利润为 27.42 亿元，其中归属于母公司所有者的净利润为 21.29 亿元，均比上年同期有较大幅度增长。

2007 年，公司紧紧抓住世界船市兴盛的有利时机，加强企业管理，不断提高生产效率，造船、修船、造机的生产总量和产品承接都又有明显提高。公司控股的上海中船三井造船柴油机有限公司已正式投产；公司的全资子公司上海外高桥造船公司已形成批量船生产的优势；中船澄西船舶修造公司提升了特种船修理和大型改装船的承接比例，至 9 月底，其完成修船产值已接近全年指标。

表79 中国船舶主要经营指标

				单位：亿元
	2007 年 1-9 月	2006 年 1-9 月	增速	备注
营业收入	129.64	75.14	72.52%	船舶及备件销量增加、收入增长
营业成本	93.40	59.35	57.37%	收入增长，成本相应增长
投资收益	0.1	0.02	394.75%	收购远航文冲，确认的投资收益

资料来源：www.cnlist.com相关数据整理

（二）经济运行情况分析

近年来，中国船舶公司盈利能力指标保持提升态势。销售毛利率和销售净利率都逐年提高，而总资产收益率和净资产收益率也较高。

表80 2005-2007 年中国船舶经济运行情况

报告期	2007-9-30	2007-6-30	2006-12-31	2005-12-31
获利能力				
销售毛利率(%)	27.96	23.17	20.06	18.06
销售净利率(%)	16.42	14.81	11.84	9.52
总资产收益率(%)	8.30	5.53	9.62	7.00
净资产收益率(%)	24.89	14.36	21.72	18.93
经营能力				
应收账款周转率(次)	47.26	12.59	19.33	13.30
存货周转率(次)	4.41	1.47	3.00	2.73
总资产周转率(次)	0.51	0.37	0.81	0.74
偿债能力				
流动比率(倍)	1.25	1.41	1.46	1.24
速动比率(倍)	1.14	1.05	1.09	0.86
利息保障倍数(倍)	-17.81	-24.78	-18.66	-16.41
发展能力				

主营业务收入增长率 (%)	72.52	29.86	58.69	23.58
净利润增长率 (%)	192.47	86.87	97.34	64.11
利润总额增长率 (%)	182.03	86.90	96.28	71.41
总资产增长率 (%)	948.32	55.35	50.04	35.01

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

2006 年公司营运能力指标有所下降, 2007 年周转能力有所增强, 营运能力指标得以回升。

流动比率和速动比率都大于 1, 财务费用持续为负。

公司主营业务收入、净利润、利润、总资产增幅都逐年提高。2007 年前三季度, 利润增幅达到 182.03%, 资产增幅 948.32%, 发展能力很强。

五、公司发展规划及发展前景预测

(一) 中国船舶集团长兴造船基地二期获批

12 月国家发改委宣布, 中国船舶上海长兴造船基地二期工程已获得批准, 前期工作正式启动。长兴造船基地二期工程规划新建 4 个大型船坞, 将形成 350 万吨载重吨的造船能力。

据了解, 长兴造船基地的一期工程于 2005 年 6 月开工建设, 预计在 2008 年基本完工, 共建设 4 个大型船坞, 形成年造船 450 万载重吨能力。加上二期工程的造船能力, 长兴基地的造船能力将达到 800 万载重吨, 预计到 2015 年的造船能力达到 1200 万载重吨, 成为全球最大的造船基地。目前, 长兴基地已承接订单 101 艘、1200 万载重吨, 生产任务安排到 2012 年。

(二) 发展目标

中船集团公司多年前就前瞻性地提出了“五三一”的长远发展目标, 即在 2005 年、2010 年分别进入世界造船集团五强、三强, 到 2015 年力争成为世界第一造船集团。为此, 一方面借助沪东重机以定向增发形式, 中船集团实现了其核心民用船舶主业整体上市, 沪东重机由此正式更名为中国船舶工业股份有限公司; 另一方面, 它强化了对船舶及其核心部件制造基地的投资建设力度, 设立中船三井而做大船用大功率柴油机就是其中的一大布局。

依照中船集团的发展思路, 未来随着长兴岛、龙穴岛一期、二期的建成, 相关民品产能也将陆续注入到中国船舶, 中船集团的核心民品资产、业务最终可能全部纳入上市公司。中船集团若将核心民品资产全部注入上市公司后, 中国船舶年净利润在 150-200 亿元之间, 届时将成为全球市值最大的造船上市公司。

六、2007 年重大发展事项及启示

（一）中国船舶设立新沪东重机

中国船舶 10 月公告称，公司拟以原柴油机业务及相关资产为基础，设立一家新的有限责任公司，名称拟定为“沪东重机有限公司”（已经国家工商总局预核准）。同时，中国船舶将转变为一家以资产管理职能为主的控股型上市公司。

公告表示，鉴于原沪东重机股份有限公司 2007 年非公开发行股票工作已完成，公司名称已由沪东重机变更为中国船舶，为完善公司治理结构，强化公司资产管理职能，根据公司向国资委和证监会提出增发申请中有关公司完成增发后，将转变成以拥有造船、修船、核心配套三大业务的控股型上市公司的方案设想，公司现拟以原柴油机业务及相关资产为基础，设立一家新的有限责任公司，名称拟定为“沪东重机有限公司”。

新设的沪东重机有限公司是中国船舶的全资子公司，将继续发挥其原来在国内外柴油机行业中的优势，保持原来的以船用柴油机及备配件，铸锻件的设计、制造、销售等为主业的经营范围，基本维持原来的资产规模，不断提高柴油机生产能力，为争取早日跨入世界造机第一方阵的目标而努力。

设立沪东重机有限公司后，中国船舶将成为以资产管理职能为主的控股型上市公司。公告显示，中国船舶在其经营范围中增加了“资产投资、经营管理；船舶、海洋工程项目的投资”两大内容。同时将公司宗旨修改为：根据中国船舶工业集团公司的战略发展目标，利用上市公司平台，整合中船集团核心民品主业，借助资本市场的窗口作用及资源优势，打造全球一流的船舶行业上市公司。

目前全球造船市场的火爆和造船价格的不断上涨，为我国造船业的发展提供了难得的机遇，再加上我国造船综合水平快速提高，导致我国造船行业盈利水平猛增。有研究员表示，作为中国造船业龙头，中国船舶目前订单十分饱满，生产任务在 2010 年前基本排满，将确保股份公司未来业绩持续增长。此外，产能持续扩张、生产效率提升、产品价格上涨和议价能力突出均是公司的主要亮点。特别在产品价格上涨和生产效率提升双向驱动下，主营毛利率不断提高更是公司未来业绩高增长的主要驱动力。

另外，中船集团还承诺未来在条件成熟的前提下，将目前正在建设的长兴岛和龙穴造船项目相关资产注入到上市公司，以进一步完善公司当前订单以散货船为主的产品结构，平滑单一船型的周期性波动，以提高公司业绩增长的稳定性。

（二）中船三井开始交货 中国船舶马力大增

2007 年 9 月由中国船舶及其实际控制人中船集团为主要投资方的上海中船三井造船柴油机有限公司已经开始顺利运转，该公司已将首台柴油机正式提交用户。此举表明，这家即将成为国内生产规模最大的船用低速（大功率）柴油机生产企业，将成为中船集

团公司壮大造船产业新的动力平台，这是中船集团公司通过大力发展船舶配套业，实现其造船产业“五三一”目标迈出的又一大步。

中船集团公司多年前就前瞻性地提出了“五三一”的长远发展目标，即在 2005 年、2010 年分别进入世界造船集团五强、三强，到 2015 年力争成为世界第一造船集团。为此，一方面借助沪东重机以定向增发形式，中船集团实现了其核心民用船舶主业整体上市，沪东重机由此正式更名为中国船舶工业股份有限公司；另一方面，它强化了对船舶及其核心部件制造基地的投资建设力度，设立中船三井而做大船用大功率柴油机就是其中的一大布局。

上海中船三井造船柴油机有限公司的注册资本为人民币 4.8 亿元。其中，沪东重机占股份 51%，中船集团占 15%，三井造船占 34%。

按照当初的协议，这一合资公司将分期建设分步投产，即在 2007 年完成一期建设工程，形成年产 100 万马力的柴油机产能；2010 年形成 200 万马力的产能；到 2015 年形成 300 万马力的产能。目前，实际建设进度显然加快了。中船三井公司到 2007 年年底已形成 100 万马力柴油机生产能力，2008 年将形成 170 万马力柴油机生产能力，2010 年其全面建成投产后将最终形成年产柴油机 300 万马力的生产能力。届时，该公司可制造目前世界上最大的 14K108（气缸直径 1080mm）柴油机。

据介绍，此次由中船三井公司所制造的首台柴油机型号为 CMD-MAN-B&W-7K90MC-C，功率达 43470 马力，将用于上海船厂船舶有限公司为船东德国 Norddeutsche Reederei H. Schuldt 公司建造的 3500TEU 集装箱船。据悉，这一柴油机于两个月前开始总装，如今成功提交表明该公司已基本具备了制造一流品质大功率柴油机的生产能力。

截至 2007 年 9 月，中船三井公司所承接的低速柴油机产品合同已达 77 台，总计 330.57 万马力。作为目前中国最大的低速机制造商，中船三井公司的顺利竣工并投产，将有效地缓解我国每年建造总量约 1000 多万吨船舶所带来的船用主机需求紧张局面，并有助于大幅度提高主机装船国产化率。

第五节 广船国际分析

一、企业基本情况

广州广船国际股份有限公司是中国船舶工业集团公司属下的华南地区最大的现代化造船综合企业，中国最大的 500 家工业企业之一。公司于 1954 年成立，并于 1993 年经改组在香港和上海分别发行 H 股和 A 股。公司享有自营进出口权。

广船国际以造船为核心业务，专注于灵便型船舶产品的开发和建造。多年来，公司坚持以市场变化趋势和客户需求为导向，并通过产品的设计、建造质量和生产效率的不断优化为客户提供卓越的产品。逐步形成造船、修船、大型桥梁与建筑钢结构、港口机械、电梯产品、冰箱成套设备、液压机械设备、压力容器等支柱性产业，连续多年成为国家机电产品出口创汇大户，被誉为“全国机电产品出口先进企业”、“百家产品优秀企业”。

二、公司技术水平

广船国际具有雄厚的设计力量，具有先进的船舶开发和管理软件系统，具有先进的进口试验、检测仪器设备。其属下的技术中心是国家级技术中心、广东省首批 5 家企业重点工程技术中心之一，研究开发领域遍及普通船型船舶产品（如：油船、货船、多用途船等），兼顾研发高技术、高附加值船舶（如：大型滚装客船、汽车滚装船、半潜船、化学品船、多用途集装箱船、高速渡轮等）、大型建筑桥梁钢结构产品（如：高层、大型建筑、桥梁等）、机电一体化产品（如：港机设备、工业生产流水线等）、计算机系统工程等。企业持续发展积累雄厚的技术储备，为未来市场预研产品，开发新技术、新产品、新工艺、新装备，努力生产具有高性能、高品质、高经济指标，适应市场需要的产品，提高企业的竞争力和产品市场占有率。

广船国际的核心产品是灵便型液货船，目前公司已经成为全国第一，全球第四的灵便型液货船制造商。2005 年公司灵便型液货船的国际市场占有率在 14% 左右，2006 年进一步提高到了 14.5%。公司产品范围从成品油轮、原油轮拓展到化学品船，载重量由原来的 3-5 万载重吨拓展到 2-6 万载重吨。公司在细分市场的市场份额在 14% 以上。

目前公司拥有一座 4 万、两座 6 万吨级造船船台和一座 5 万吨船坞，拥有造船码头岸线 1466 米，可以设计和建造全球主要船级社规范的 6 万载重吨以下的各种船舶，但公司仍面临着产能不足的问题。为扩张产能，公司在广州番禺新建分段厂，同时计划投资 4000 万元在肇庆设立分段厂，计划生产能力为 5-7 万载重吨，保证总分段能力满足生产要求。此外，公司还在南沙龙穴投资建设机加工中心，并采购两台 400 吨起重机以保证正常生产。

三、企业经营状况

(一) 2007 年经营业绩

2007 年前三季度广船国际实现营业收入 37.09 亿元，同比增长 50.41 %；实现净利润 68089.74 万元，同比增长 317.58 %；每股收益 1.38 元。

1.生产效率提高，造船完工产量增加。第三季度公司实现完工交船 7 艘、下水 4 艘、开工 5 艘。前三季度公司完工船舶 14 艘，造船完工量 39.85 万载重吨，同比增长 24.26 %。造船生产效率提高，造船周期缩短，间接地提高了造船产能。前三季度，造船业务约实现收入 31.92 亿元，同比增长 53.16 %。

2.船价上升和管理提高带来毛利率持续上升。现在完工船舶都是在 2004-2005 年船价不断上升时期所签的合同。公司产能扩张、造船生产效率提高和造船成本管理的不断完善，造船业务毛利率持续上升。不考虑国产远洋运输船舶的增值税补贴，前三季度造船毛利率 15.73 %，同比增加 2.27 个百分点，比 2007 年上半年又提高 0.7 个百分点。若记入产品补贴收入，造船业务毛利率达 20.61 %。

3.公允价值变动收益进一步增加。由于人民币升值速度加快，公司金融衍生工具公允价值变动收益大增。上半年公允价值变动收益对公司净利润做出了重大贡献，实现 14937.17 万元，占上半年净利润的 32.11 %；前三季度变动收益增加到 19179.79 万元，占净利润的 28.17 %。

4.现金流充裕，财务费用大幅降低。随着船舶订单的不断增加和收款状况的逐渐改善，公司预收款和货币资金大幅增加，现金流充裕。前三季度公司现金流量净增加 17.95 亿元，期末货币资金账面价值达 61.33 亿元。充裕的现金流使利息收入增加，前三季度公司财务费用为-9401.06 万元；期间费率仅有 1.74 %，比 2006 年下降 4.23 个百分点。

5.巨额股票投资收益未进利润。和其他公司对股票投资会计处理方法不同，广船国际把股票投资作为“可供出售金融资产”看待，由于股价上升带来公允价值的变化记入资本公积而对当期的业绩没有任何影响。公司对招商银行、招商轮船和中国神华的投资成本仅有 5195.57 万元，而按照 9 月底的股票市价，可供出售金融资产公允价值已经增加 55773.12 万元。

当前，公司订单充足，未来业绩仍将持续高增长。三季度末，广船国际手持订单 65 艘、289.41 万载重吨，合同金额约 260 亿元。2007 年第三季度公司新接船舶订单 11 艘、40.4 万载重吨；前三季度新接船舶订单 20 艘、79 万载重吨、合同金额约 90 亿元。即使按照 70 万载重吨的年产能，公司手持订单够 4 年的满负荷生产，现在所接订单只能排产到 2012 年以后。在新船价格不断上涨和订单延后交付的背景下，2010 年之前公司造船业务毛利率还会保持高位或不断上升，公司造船业绩会持续高增长。

（二）经济运行情况分析

2007 年广船国际销售毛利率和销售净利率都保持稳定,而总资产收益率和净资产收益率有所提高,企业盈利能力有所增强。

2006 年公司应收账款周转率有所提高,而存货周转率和总资产周转率有所下降。从 2007 年前三季度的情况看,全年应收账款周转率有望高于 2006 年,而存货和总资产周转率可能持平。

表81 2005-2007 年广船国际经济运行情况

报告期	2007-9-30	2007-6-30	2006-12-31	2005-12-31
获利能力				
销售毛利率 (%)	17.12	17.18	15.52	7.96
销售净利率 (%)	18.36	19.28	8.84	3.60
总资产收益率 (%)	7.57	5.68	5.86	4.13
净资产收益率 (%)	31.99	25.84	26.69	12.15
经营能力				
应收账款周转率 (次)	13.54	12.82	16.61	13.51
存货周转率 (次)	2.82	1.86	3.82	7.33
总资产周转率 (次)	0.41	0.29	0.66	1.15
偿债能力				
流动比率 (倍)	1.21	1.19	1.20	0.87
速动比率 (倍)	1.06	1.02	0.98	0.68
利息保障倍数 (倍)	-9.27	-13.32	76.08	4.25
发展能力				
主营业务收入增长率 (%)	50.41	57.10	21.74	15.47
净利润增长率 (%)	317.58	613.37	199.02	191.61
利润总额增长率 (%)	385.24	704.97	191.83	222.40
总资产增长率 (%)	155.81	148.17	194.00	14.98

资料来源: www.cnlist.com 相关数据整理

2007 年公司流动比率和速动比率相对稳定,财务费用继续为负。

2007 年公司继续高速发展,在主营业务收入增长 50.41%的基础上,净利润增幅达到了 317.58%,总资产也实现了成倍增长,发展能力较强。

四、发展前景

在公司的原先计划中,2007 年~2009 年公司分别完工船舶 14、15 和 16 艘。在新情况下,预计生产完工计划会提高到 16、18 和 21 艘,分别同比增长 33.33%、12.50% 和 16.67%;比老计划增长 14.29%、20% 和 31.25%。

1.造船效率提高,产能有进一步增加的潜力

2006 年,公司拥有 1 座 4 万、2 座 6 万吨级造船船台和一座 1 万吨船坞,年造船能力超过 40 万载重吨,年产万吨级船舶 12 艘。下半年一座 1 万吨船坞被改造成 5 万吨船

坞，产能扩大了 30% 左右。2006 年底，公司产能扩大到 16 艘、年产 50 万载重吨左右。

随着造船效率的提高，公司产能有进一步增加的潜力。2006 年公司加强造船生产流程的管理，建立现代造船模式，船台和码头周期大幅缩短。其中 2006 年平均船台周期缩短 6 天，码头周期缩短 21 天。

预计，公司 2007~2009 年的船台生产周期有望继续缩短到 90、80 和 70 天，造船效率分别提高 11%、12.5% 和 14.3%。但 70 天的船台周期和韩国相比，还有很大的差距。同等规模的船舶，韩国的先进造船厂平均船台周期也就在 30~40 天。可见，公司的生产效率还有很大的提升空间。

船台使用效率的提高，相当于间接地提高了造船产能。单位船舶船台占用周期减少，每年的完工船舶就会增加。在手持订单充足的情况下，提前完工就保证了收入确认的快速增长。同时，造船效率的提高，会降低单位船舶的固定成本负担，在船价不变的情况下也会提高造船的毛利率水平。

2. 船价保持高位毛利率有望进一步上涨

考虑到公司的主营产品是 2~6 万载重吨灵便型液货船。按照挪威佛力士公司的统计数据，2002 年底 4.7 万载重吨灵便型成品油船的新船价格为 2730 万美元，而到 2006 年年底已经上涨到 4700 万美元，同比上涨了 72.16%，年均上涨 19.85%。2007 年前 5 个月，一直维持在 4700 万美元的高船价。6 月中旬，船价上涨 50 万美元到 4750 万美元；6 月底继续上涨到 4800 万美元。和 2006 年年底相比，4.7 万载重吨灵便型成品油船船价仍然上升了 2.13%。

2002 年以来伴随着新船价格指数的不断攀升，单位载重吨船价也是逐年上涨的。而且，我们考察公司 2006 年四个季度的不同接单，价格上升的趋势也很明显：从一季度的 7292.55 元/载重吨上升到四季度的 8333.33 元/载重吨。全年接单平均造价 7675.11 元/载重吨，比 2005 年上涨 6.85%。

船价的持续上升使公司造船业务毛利率大涨。从 2002 年以来，船舶价格持续上涨，公司造船毛利率也快速上升，从 2002 年的 -1.75% 上升到 2006 年的 14.74%。而且和机经网的行业统计数据相比，广船在 2005 年超过行业平均毛利率水平之后，2006 年与行业平均水平的差距进一步拉大，显示了公司良好的盈利能力。

一般来说，船舶接单和造船完工有 2~3 年左右的时间间隔期。因此我们预计，随着 2005 年较高船价船舶逐渐进入完工期，公司未来几年毛利率仍会有比较大的上涨。而且现在船价仍在上升，我们预期在 2008-2009 年船价仍在高位的情况下，毛利率的上涨趋势还会维持下去。高毛利率至少会保持到 2011 年之后。随着公司 2009 年开始生产

客滚船、半潜船等高附加值船舶，毛利率上升就更有保证。

第八章 行业风险分析

第一节 宏观经济波动风险评价

从船舶制造业对国民经济的敏感性，以及宏观经济走势两方面综合判断，未来船舶制造业将继续跟随国民经济得发展而高速增长，但增长速度将变缓慢。综合看来，船舶制造业宏观经济波动风险为中等风险。

一、定性分析

由于船舶制造业是一个综合性制造业，涉及钢铁、机电、导航、水声、光学、通信和电子等 360 多个专业，能带动机电产品、钢铁等相关产业的发展，从而促进国民经济的发展，这是各国政府对造船业给予政策支持的重要原因，我国政府也不例外，国家重视船舶制造业对经济的拉动作用，还会将给予政策性扶持。

船舶制造业对国民经济的重要作用可以从它与其它部门之间供给与需求的关联以及由此而产生的强烈的前向推动作用和后向带动作用看出来，随着船舶制造业的发展，还会对周边地区产生扩散效应，从而对全国整体经济产生综合效应。

船舶制造业对上、下游产业和周边地区产生重要作用和影响综合的结果，从而对全国整体经济产生积极影响，包括推动国民经济产业结构升级、提高国家整体竞争力、增强国有企业主体地位以及缓解就业压力等一系列重要的作用。

反过来，国民经济的发展又进一步促进了船舶制造业的发展。受世界贸易等因素的影响比较明显，特别是海运市场在国际贸易运输市场上占有极大的比重，近两年，航运市场进入一个新的发展周期，而我国贸易在世界所占份额的增加以及整个世界贸易量的增加均对船舶制造业的发展产生了极大的带动效应。

由以上的分析可以看出，船舶制造业与国民经济总体发展水平保持着很强的相关性。因此，可以断定，船舶制造业对国民经济的敏感性较高。

二、定量分析

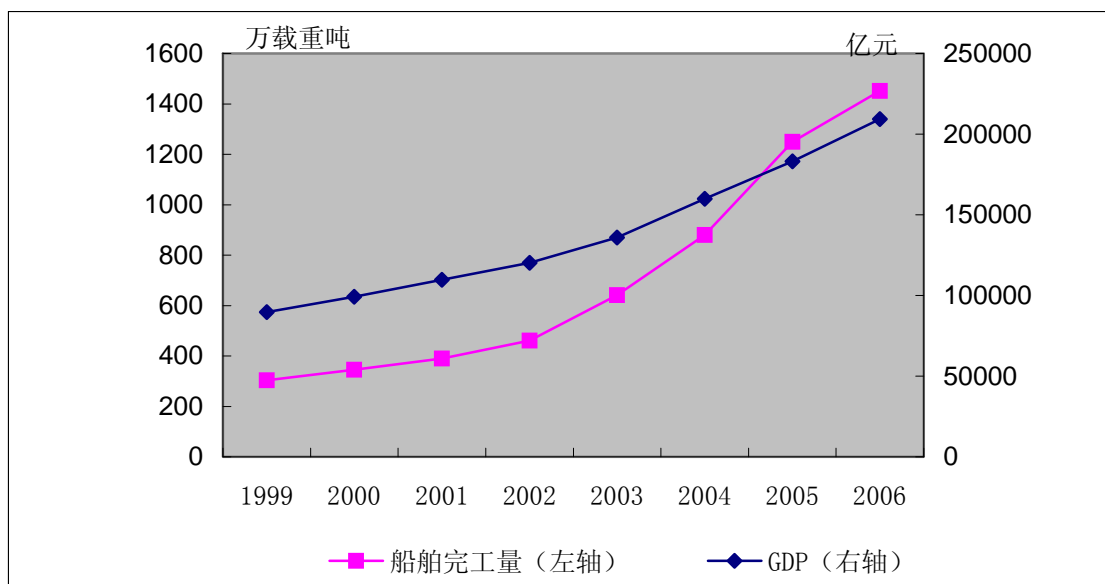


图44 船舶完工量与 GDP 运行曲线

资料来源：国家统计局

分析船舶制造业与宏观经济周期相关性，我们选用船舶完工量与 GDP 两个指标。上图是 1999 年以来这两个指标的运行曲线。

从曲线可以看出，船舶完工量与 GDP 之间存在一定的相关性，但从增长速度来看，两者之间的相关性不是很高。这主要是因为船舶制造业的增长与国民经济的增长速度之间存在一定的滞后性，且其他各种因素的影响也比较大，因此，在增长速度上，两者的相关性要弱一些。

三、2008 年宏观经济形势分析

根据国家信息中心的预测，2008 年中国经济所处的国内外发展环境较为有利，国民经济将继续保持平稳较快发展态势，经济增长率高位趋稳、小幅回落，物价总水平涨幅趋缓。

2008 国内经济运行中也存在一些不确定因素，一是粮食连续四年丰收增产后进一步增产难度加大，农产品价格走势存在较大不确定性。二是连年货币流动性过剩，通货膨胀所需的货币条件早已客观存在，居民和企业对价格上涨形成一定预期，2008 年居民消费价格新涨价因素存在较大不确定性；三是证券市场已经积累了较大风险，市场整体估值水平超过历史高位和海外绝大多数市场，一定程度透支业绩预期，下一阶段可能发生较大震荡甚至持续调整，如何在化解证券市场风险的同时减少虚拟经济对实体经济的不利影响将是宏观调控面临的严峻考验；四是出口减速可能造成部分行业产能过剩矛盾显性化，对新增就业、企业效益和财政收入都有不利影响。

第二节 政策风险评价

从近两年我国船舶产业的政策变化环境看，政策变化主要体现在产业政策、关税政策、融资政策、对外商的指导政策方面以及全球范围船舶建造标准的即将实施等。

近年来，船舶工业出台了多部法律法规和行业自律性规定。在我国造船业的发展远景、造船业配套发展、企业自身建设发展、造船业发展模式以及船舶进出口等方面都进行了详细的规划和要求。

2007 年 9 月，国防科工委印发了《船舶科技发展“十一五”规划纲要》和《全面建立现代造船模式行动纲要（2006 - 2010 年）》，分别在我国船舶科技发展和先进造船模式方面提出了指导方针、发展目标和总体部署。另外，《中华人民共和国船舶生产许可管理条例（草案）》正在征求意见中。

“科技发展纲要”旨在提高我国造船业的高端船型、海洋工程设备和船用设备的生产能力。纲要中列下 4 个目标：一是船型开发取得重大突破，主流船型综合竞争力进入世界前列，LNG 船、豪华滚装客船等高新技术船型立足国内设计，船舶设计技术达到或接近世界先进水平。二是掌握主要海洋工程装备关键技术，深海半潜式平台研制取得突破，FPSO 设计建造水平进入世界先进行列。三是船用设备国产化水平显著提高，自主产品研制取得突破，船舶主、辅机制造技术达到国际先进水平。四是信息集成、精度管理、敏捷造船等关键技术取得突破，为全面建立现代造船模式提供科技支持。

“造船模式纲要”推动船企改进造船模式，提高生产效率。纲要中提出目标：到 2010 年，骨干造船企业基本建成以中间产品组织生产为主要特征的总装造船模式，中间产品实现成品化、专业化生产。管理精细化和信息集成化水平明显提高，形成连续、均衡、有节拍的流水式生产。生产效率达到 25 工时 / 修正总吨，三大主流船型造船周期缩短到 10 个月以内，单位国内生产总值能耗降低 25%，工业经济效益综合指数提高 60 点以上，人均年销售收入达到 100 万元。中小型造船企业初步实现由传统造船模式向现代造船模式的转换，基本形成按中间产品组织设计、生产的管理模式，全行业生产效率与日、韩的差距缩小到四分之一。

另外，正在讨论中的《中华人民共和国船舶生产许可管理条例（草案）》，则将通过许可证管理的办法，规范行业生产秩序，促进船舶工业结构调整和产业升级。预计后续还将出台船舶行业投资有关的管理条例，其中将规定投资建造 10 万吨以上船舶项目必须经行业机构（国防科工委船舶行业办公室）出具意见后报发改委批准，投资建造 10 万吨以下船舶项目由地方政府批准。这将遏制国内造船业出现的投资过热苗头，中船集团和中船重工集团的相对垄断地位将进一步稳固。具体到上市公司来看，生产大型船

船的中国船舶受益最多。

以上方针政策的出台和即将出台,对行业的长期发展有正面作用。且可以看出,国家在扶持船舶工业的同时开始注重对当前投资过热苗头进行政策引导和遏制,对大型企业进行重点扶持。因为为大型企业本身已经具备了文件中所要求的各种条件,而中小企业在不具备足够竞争优势的时候,后续又受到了诸多限制。所以,以上方针政策的出台和即将出台,将进一步推动行业的优胜劣汰。大型企业的相对垄断地位将进一步稳固,并且发展的重心将从主要追求发展规模和速度向更加注重发展质量和效益转变;从主要依靠要素投入和数量扩张向更加依靠科技进步和提高效率转变。而小型企业的生存环境将进一步严峻,开始面临政策调控风险。

船舶制造业环境变化风险评价如下表:

表82 船舶产业政策环境变化影响的风险分析及评价

政策	政策意义及效应	可能的调整方向预测	风险评级
中国船舶制造业发展政策	中国船舶制造业发展政策有利于加快我国船舶制造业结构调整和产业升级,使之成为带动相关产业全面参与国际竞争的强势产业	船舶制造业发展的政策更加规范	低
关税政策	关税的下降使进口船舶在价格上更具有竞争力,对国内的造船企业有一定负面影响	我国加入世贸组织后,将全面履行加入世贸组织的承诺,关税还会进一步降低	低
融资政策	贷款支持力度的加大,有利于我国船舶制造业的出口,加强世界船舶市场上的竞争力	我国仍将继续扶持船舶制造业的发展	低
外商投资指导目录	产业指导目录有利于国内企业的发展,同时,保证了我国工程机械产业的健康发展。	外商投资指导的原则不会大变,但具体产业调整仍将变化	低
《外商投资产业指导目录(2004年修订)》	鼓励外商投资的项目主要是国内企业没有涉及的特种船、高性能船,这样将有利于我国船舶制造业全面、健康的发展。	我国仍将继续鼓励外商投资于一些国内企业没有优势的船舶制造业相关项目	低
全球范围船舶建造标准	使得船级社的竞争不在重量和结构尺寸方面,船舶设计和建造方面也不会有太大差别,服务将是最主要的竞争领域。		低

根据上述分析进行综合评定,各种船舶产业政策的实施及变化趋势都有利于我国船舶产业的发展,使得我国船舶产业升级和产品结构调整加快;有利于增强我国船舶产品的国际竞争力;在更公平、更完善的竞争环境下全面、健康的发展。因此,船舶产业政策的变化对船舶产业投资的风险评级为低风险。

第三节 上下游行业变化风险评价

一、钢材供应风险评价

船用钢材的价格在造船生产成本费用中所占的比重约为 15%-20%，在船舶原材料供应价格中占 70% 以上。船用钢材主要是船用钢板；其次是型材，包括角钢(含不等边不等厚角钢)、H 型钢、T 型钢，工字钢、球扁钢、以及船用钢管等，其需要量约占板材用量的 15%--18%。

造船钢板的消耗量与船舶建造的完工量有一个相关的系数(设为 K 值)关系，这个系数在不同造船企业、不同船型、不同船舶吨位之间有一个波动范围。K 值是船板用量与船舶载重吨之间的比值，一般的规律是船型越大，K 值越小；船型结构越简单，K 值越小；船厂管理现代化程度越高，K 值越小。

根据专家经验判断，除个别特殊功能船舶外，一般万吨级以下的船舶造船板消耗系数平均为 0.45 以下，钢材利用率为 90% 左右。1-5 万吨级船舶造船板消耗系数平均为 0.28 左右，5 万吨级大型船舶造船板消耗系数平均为 0.2 左右，钢材利用率为 90%-95%。

(一) 近几年来我国船舶用钢消耗情况

新世纪以来，随着我国造船业的快速发展，我国造船用钢的需求量大幅增长，据统计，2006 年船用钢材消耗量比 2000 年增长了 3.1 倍。2003 年以后船用钢材进口量逐渐减少，除少数超宽、超厚及特殊要求的船板外，造船用钢材基本立足于国内。

表83 近年船舶用钢消耗量

单位：万吨

	船用钢材 消耗量	其中	
		板材消耗 量	型材消耗 量
2000	187	160	27
2001	229	196	33
2002	261	223	38
2003	371	317	54
2004	408	348	60
2005	509	440	69
2006	582	502	80

资料来源：中国船舶工业行业协会

2006 年初，船协曾组织有关方面专家，依据国家《船舶工业发展中长期发展规划》和船舶工业发展的趋势进行了调研预测，从国内造船、修船、海洋工程钢材需求量以及外国企业在华船舶分段厂钢材需求量四个方面预测，2006-2010 年我国船用钢材需求量为 4152 万吨，2011-2015 年船用钢材需求量为 5141 万吨，2006-2015 年共需船用钢材

9293 万吨。此外我国船舶行业的年需求量：2006-2010 年约为 830 万吨，2011—2015 年约为 1028 万吨。

根据调研分析，在钢材需求量中，我国造船板消费量大致为，2007 年约为 586 万吨左右，2008 年为 691 万吨左右，到 2010 年将达到 882 万吨左右。

表84 未来船舶用钢量预测

单位：万吨

	2006-2010 年			2011-2015 年		
	总计	年均	占总量	总计	年均	占总量
造船	2760	552	66	3000	600	58.4
修船	500	100	12	700	140	13.6
海洋工程制造	77	15.4	2	176	35.2	3.4
船舶分段制造	815	163	20	1265	253	24.6
合计	4152	830.4	100	5141	1028.2	100

资料来源：中国船舶工业行业协会

国家《船舶工业发展中长期发展规划》制订的目标，到 2010 年，我国年造船能力将达到 2300 万载重吨，年造船产量达到 1700 万载重吨；2015 年造船能力将达到 2800 万载重吨，造船产量达到 2200 万载重吨。但从目前各地区、各船厂规划投资的情况看，预计到 2010 年我国的造船能力将超过 4000 万载重吨，远远超过规划数字。根据最近中船工业集团制订的新目标，该集团到 2010 年将完成造船产量 1800 万吨。这就是说，仅中船工业集团一家已超过国家规划所制订的 2010 年造船 1700 万吨目标。因此，按现有订单推算，我国造船产量有望在 2009 年突破 2000 万载重吨。从造船形势的发展来看，我国船舶工业对船用钢材的需求量较预测的数据会有进一步增长，需求量将保持在较高的水平。

（二）我国国内造船用钢满足情况

2003 年国内船用钢材曾一度供不应求，随后国内多家钢铁企业扩建船用钢材生产线，使船用钢材产能大幅度增加。据统计，船板产量 2004 年 368 万吨、2005 年 486 万吨、2006 年增加到 654 万吨，其船舶用钢的增速超过了造船完工量的增速，从数量上已基本满足了国内造船市场需求，并逐年增加出口数量。但这种“满足需求”，还不是真正意义上的满足需求。国内钢铁企业还不能满足造船业需求的全部钢种。目前，我国只是在普通船板方面实现自给自足，而超高强度船板、异性船板、超宽超长超薄船板、超低温船板以及大型球扁钢、T 型钢、不等边不等厚角钢等型材和高质量的钢管等还远不能满足国内造船需求。

在今后几年，我国将新建一批中厚板轧机，将使国产船板的质量大幅度提高，品种大幅度增加，并使钢企可以生产 40-55 公斤级高强度船板，具备生产各种需要热处理船板的能力，逐步满足造船行业的需求。

（三）2007 年钢材价格走势

经历 2006 年底的价格回落后，2007 年上半年钢材出口大幅上升，使国内资源，特别是钢材市场的库存始终维持在较低的水平上，推动国内钢材市场价格从年初开始就出现不断攀升的走势。

经历了 5 个月的市场景气，虽然 6-7 月钢材市场价格震荡回落，但是真正导致价格震荡回落的两个主要原因是对出口征税政策导致国内资源增加的心态影响和钢厂出现价格倒挂。8 月份，中国钢材市场消除了这两个因素后，终于走出困惑，展现了价格强势上涨的市场走势。实际上，2007 年中国钢材市场的走势基本是在低库存状态下的景气中运行。

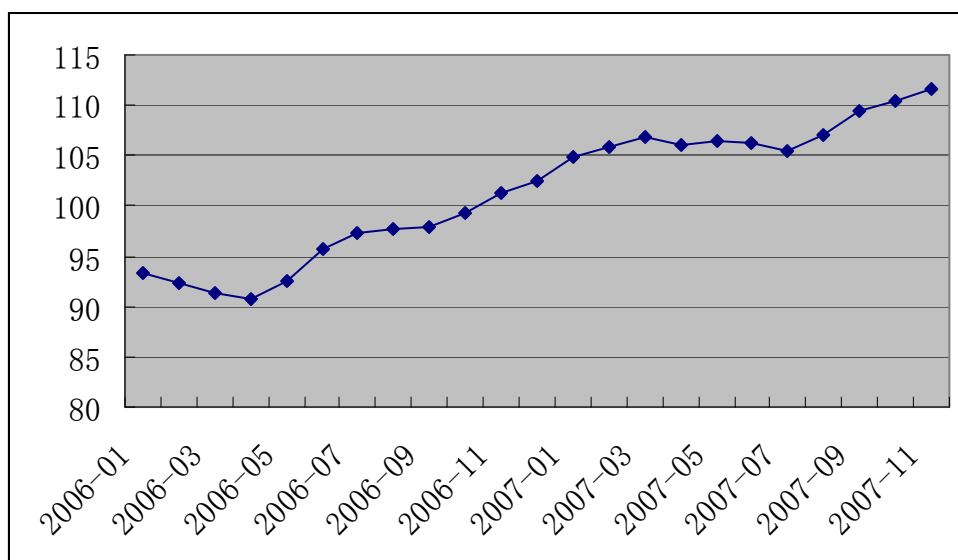


图45 2006-2007 年钢铁行业工业品同比出厂价格指数

资料来源：中国经济统计数据库

尽管 2007 年钢材价格涨幅较大，并且都是在低库存基础上演绎的钢材价格上升走势。但是上半年与下半年影响市场价格上涨的重大市场关系有重要的不同。上半年市场价格上涨的主要原因是钢材出口大幅增加，缓解了国内资源压力。下半年钢材出口大幅回落，但 2007 年钢产量增长平稳，淘汰落后炼钢产能 1521 万吨，导致市场资源不足。在铁矿石价格大幅上涨的成本压力下，终于引发 11 月钢材市场价格的大幅上涨。进入 12 月中旬，钢材市场价格出现回落性盘整。但是许多钢厂在推出 2008 年一月钢材价格时都大幅提高了钢材出厂价格。其中板材价格升幅达到 400 元/吨。预计这种盘整态势将延续到 2008 年初。由于我国经济发展面临过热风险和通胀压力增加的风险，面临节能减排、淘汰落后的压力；钢铁企业面临铁矿石协议价格上涨，更增加了钢材市场走势影响因素的复杂性。

（四）我国造船用钢发展趋势及特点

随着我国造船产量的大幅增长以及船厂建造的船型不断增多，未来国内造船用钢的发展趋势为：低合金高强度钢的需求量将大幅度增加；造船用钢的规格尺寸精度将更高；其质量将进一步提高；品种将增多。

首先，船舶大型化、专业化使得业内对低合金高强度钢的需求大幅增加。因为普通造船用钢强度低，在建造大型船舶时就必需增加船板的厚度，这样不仅增加了制造过程中加工焊接难度和成本，又增加了船舶自重，减少了载重量。

其次，由于船舶大型化引发了船板使用规格大型化趋势。从国外钢板使用来看，宽度一般多采用 3.5-4.5 米钢板，部分采用 4.5 米以上钢板。在长度方面，国外最长定尺达到 22-24 米，甚至 26 米，并且要求能够根据船厂生产定尺供应。既能满足船舶结构性能要求，又可提高造船生产效率，取得更好的质量保证。

第三，在型材方面，船厂对大规格的球扁钢、大型不等边不等厚角钢的需求量将加大。此外，业内对无缝管的壁厚均匀性和圆度准确性的要求都将提高。

（五）进一步加强船舶行业与钢铁行业的战略合作

持续兴旺的国际船舶市场，不仅为船舶工业自己快速发展带来了充足的订单，也为钢铁行业提供了良好的发展机遇。在当前国际船市、钢市均火爆的形势下，钢铁与造船这两大上下游密切相关的行业建立战略合作伙伴关系，可以在共同发展中实现双赢。建立了这种关系，船厂所需船用钢材供应就有了保障，并且价格相对稳定。船舶用钢虽然在钢厂生产总量中所占比重并不大，但附加值相对较高，并且需求稳定，与船舶行业建立稳定的供货关系，钢厂可获得较稳定的订单和部分利润。

近几年来，钢铁企业与船舶企业的合作由少到多，由松散发展到紧密。早在 1999 年，宝钢就参与了投资上海外高桥的建设。2004 年，重庆钢铁集团公司与广船国际、文冲股份公司签署了战略联盟合作协议，一年后又与厦门船舶重工签订了 5 年战略合作协议。2005 年，原大连新船重工和鞍钢集团联手成立了国内首家船板配送中心。此后，中船集团公司实现了物资集中采购，通过与钢铁企业合作，为旗下船企统一提供船用钢材。2006 年 8 月，河北建龙钢铁集团全资收购了浙江扬帆船舶集团，成为国内首家入主船企的钢企。中船重工集团公司不久前与首钢集团签署了关于建立长期稳定的供货模式、建设船钢加工配送体系的战略合作协议。

二、配套零部件行业风险评价

中国船型开发能力薄弱，已经影响了中国船舶企业接单能力，这也是造成我国国轮外造的重要原因。另外，我国出口船舶的配套设备大部分依靠进口，致使采购成本居高不下，供货节点难以保证，不仅严重削弱了造船业的国际竞争力，而且使我国船舶工业

发展越来越受制于人。

在船型开发和船舶设计方面，真正属于我国自主开发设计的船型，大多数是常规船型。近年来，我国船舶科技虽然取得了较大成就，但与世界先进水平相比仍存在较大差距。缺少具有自主知识产权和较强竞争力的品牌产品，高新技术产品开发仍未摆脱主要依赖国外的局面。关键技术受制于人，设计周期长、制造技术和信息化水平的落后，都制约了我国造船生产效率的提高。

总的看来，配套零部件行业对船舶行业的影响为高风险。

三、下游航运市场波动风险评价

2007 年，整个航运市场处于高位运行。由于海上运输畅通的前提是必须拥有充足的船只，但是由于目前世界各地主要港口的承运能力几乎都处于饱和状态，码头库房、待运货物堆积如山，货场拥挤不堪。海上运输船只短缺造成海运不畅，也导致了各条热门航线运价的上涨。

但 2007 年 12 月以来，世界主要造船企业股价均出现了较大幅度的下调。2008 年 1 月 14 日，世界最大造船企业现代重工股价下跌 6.6%，创近 5 个月以来的单日最大跌幅；另一家韩国大型造船企业三星重工股价下跌 4.5%。其他各主要船厂股价也普遍下跌，大宇造船下跌 3.7%，韩进重工下跌 3.2%，STX 船厂下跌 4%。

本次造船企业股价下调的主要原因：近期，市场对全球经济及贸易增速放缓的担忧加剧，代表干散货运价走向的 BDI 指数开始走低。世界几家主要投行纷纷下调全球主要地区经济增长预期。市场对造船行业的担忧可以概括为：由于经济增速放缓导致的海运贸易增速放缓以及干散货运价的走低，将最终降低航运企业进一步订购新船的需求。

所以，当前下游航运市场波动对船舶行业影响上升，为高等风险，应引起关注。

第四节 市场供需矛盾风险评价

一、全球范围内造船产能将不断扩大，供需矛盾逐步缓解

受船舶行业高景气度的影响，目前国际上许多国家大力发展造船工业，纷纷扩建、新建船厂的投资规模远比上世纪 70 年代船舶行业高度繁荣期大得多，发展造船工业的国家数量也比过去急剧增多。

在亚洲，中国新建、扩建的造船厂已有 30 多座；韩国正在不断推出扩充造船生产设施能力的新方法，即在不投资新建、扩建船坞的条件下，通过平地造船、浮船坞内造船等创新方法提升造船生产能力；亚洲新兴发展造船国家－印度在沿海地区扩建和将要新建的船厂达 5 座，且船厂的规模均在中等以上；越南是另一个亚洲新兴造船国家，也在计划利用其地理优势和沿海自然条件大力发展造船工业。

在欧洲，罗马尼亚和克罗地亚正在大力发展造船工业。罗马尼亚最大的船厂目前正在与大洋造船海洋工程公司合作，意欲发展成为欧洲地区的一家大型造船企业。

在南美洲，巴西是带头发展造船工业的大国，造船工业原有一定的基础，然而，由于世纪交替之际出现的经济困难，巴西的造船工业一度萎缩，现在该国政府和民间已开始重新布局以振兴造船产业，目前，巴西积极从韩国三星重工引进很多相关技术并获取了大量图纸资料等有价值的“造船软件”。

上述国家近几年的造船生产设施都有比较大的扩张，待这些生产设施竣工投产后，全球造船生产设施能力过剩将可能变成现实。

二、船舶产业供给风险分析

对船舶制造业供给风险，主要考察了影响供给的产业基本要素，以及产业竞争态势两个方面的内容。

对投资者来讲，船舶制造业供给风险主要集中在部分产业要素方面，比如原材料价格的上涨、过度投资的风险和技术风险等因素；船舶制造业竞争态势方面，主要集中在国内相关企业与日、韩以及欧洲的大规模造船企业的竞争上。

表85 船舶制造业供给风险分析

序号	风险种类	风险特征	船舶制造业的风险定位
1	产业基本要素		
A	钢材供给及价格波动风险	钢材供给紧张有所缓解，但价格继续高位运行	中等风险
B	过度投资风险	未来几年有可能出现产能过剩的局面	低风险
C	技术风险	技术含量高的成品油轮、集装箱船和 LNG 船仍需进一步发展	中等风险
2	竞争态势变化风险分析		
A	产业进入退出壁垒	进入退出壁垒较高	低等风险
B	企业竞争模式变化	规模优势极为明显	中等风险

1.产能过剩风险将加大。从近两年我国船舶制造业的发展来看，风险主要集中的钢材等原材料涨价上，由于钢材价格的猛涨，我国造船企业亏损企业是有增无减，而过度投资的风险相对较小，主要是由于海运市场的火爆发展，使得部分企业的船舶订单已经排到 2010 年，产能还未能满足当前的市场需求，但随着各个企业扩张产能，以及后几年订单增长速度的降低，产能过剩的风险将会加大。同时如果当前造船业不增强技术含量，开发出属于自己的技术和船舶种类，仅一味依赖成本优势，那么在全球市场需求出现衰退时，中国造船业将面临产能过剩的困境。不加注意，很可能在未来几年成为主要风险。

2.技术风险。我国的造船技术和日韩等发达国家相比还有很大的差距，特别是我国三大主力船型的优化设计水平仍然落后，缺乏标准化系列产品，高新技术船舶的自主开发设计经验还是不足，仍然没有摆脱国际上先进设计企业的局面。从经济合作与发展组织统计的 16 种船型中，我国现在基本具备自主设计和建造的船型共有油船、散货船等 6 种主力船型，而滚装船、液化石油气船等 8 种船型主要依靠国外设计来建造，其中对于大型豪华游船的建造，国内的设计经验和制造经验还不是很足。

在设计能力和设计效率上，由于一些先进的制造模式和制造技术还没有突破，我国设计周期相对日韩等国船厂要长很多，不利于我国船舶整体水平的发展。

在船舶配套领域，船用设备的价值占总船价的 30%到 40%，在日本，其国产设备装船率达到 98%以上，在韩国也达到 90%以上，而我国的本土设备装船率仅为 40%左右，船舶配套企业技术水平的落后也成为我国船舶制造业发展的一个制约瓶颈。

但是，由于我国造船技术水平正逐年提升，我国船舶工业步入快速发展时期。目前，我国已经能够自主设计建造 30 万吨级超大型原油船和 8000 箱级超大型集装箱船，并已成功进入液化天然气船建造市场，打破了少数国家的垄断。目前，除豪华游船等少数船型外，我国已能够建造符合各种国际规范、航行于任何海域的船舶。船用柴油机、甲板

机械等产品的制造水平 已达到或接近当代世界先进水平，并大量为出口船和国内远洋配套。在海洋工程装备方面，已开发和建造了 20 万吨级以上的浮式生产储油轮和多型海洋平台。

另外，在造船技术方面，像船体分道建设、精度控制等先进技术也开始逐步研究和应用，造船企业信息化、网络化建设和 CIMS 的开发应用也处于起步阶段。

因此，总的来讲，我国造船技术水平与发达国家的差距是在缩小的，技术进步也是比较明显的，所以技术风险是中等偏低的。

3.竞争模式。在企业竞争模式上，我国将重点发展三大造船基地，同时，在两大集团内部，一批重点企业的规模也在逐渐上升，这将有力的促进我国船舶制造业整体水平的提高。

综合来看，船舶制造业的供给风险评级定为中等风险。

三、船舶产业需求风险分析

综合考察船舶制造业的一些下游产业，由于宏观调控的影响，船舶制造业需求方面存在一定程度的市场风险。

表86 船舶制造业需求潜力风险评估

市场因素	机会	风险
下游产业的需求变动	A 集装箱船 2005 年到 2015 年,我国需要集装箱船 237 艘 101.4 万 TEU, 其中新增船舶需求 196 艘, 84 万 TEU, 更新船舶需求 41 艘, 17.4 万 TEU	钢材价格的持续上涨在一定程度上影响了船舶制造业的发展, 如何降低成本, 减小钢材等原材料价格上涨带来的风险是造船厂, 特别是中小造船厂需要特别关注的焦点
	B 油船 2005 年到 2015 年我国需要新增油船 2600 万载重吨	
	C 散货船 2005 年到 2015 年我国需要散货船 2651 万载重吨, 其中新增船舶需求 2157 万载重吨, 更新船舶需求 494 万载重吨	
	D LNG / LPG 船、滚装船、客滚船等需要 94.9 万载重吨	
船舶制造业的国际化	西欧船舶产品市场开始迅速增长, 特别是德国的订单增长比较迅速, 在我国出口中占有重要地位。	受 2003 年船舶景气影响, 主要船舶企业纷纷扩大产能, 导致部分主机产品产能过剩
	入世后, 我国船舶制造业技术水平增长较快, 制造的大型集装箱船和超大型油船开始进入国际市场, 有些船型已经打入日本市场	
风险综合评定: 航运市场的兴旺为船舶制造业的发展创造了机会, 但钢材等原材料价格的上涨及人民币汇率变动给国内企业效益得扭转带来一定压力, 综合考虑, 风险等级为低风险		风险等级为低风险

四、船舶产业项目投资风险分析

目前，国防科工委和国家发改委正在酝酿船舶行业投资管理条例。相关内容包括 10 万吨以上船舶项目需要发改委批准的政策。

此政策具体指，投资建造 10 万吨以上船舶项目必须经行业机构（国防科工委船舶行业办公室）出具意见后，报发改委批准；投资建造 10 万吨以下船舶项目由地方政府批准。这一政策还处于研究阶段，目前还没有定论，何时出台也没有明确的时间表。

此举显然是为了遏制国内造船业出现的投资过热苗头。2007 年上半年我国在建和拟建造船能力已达 4000 万载重吨，远远大于国防科工委之前制定的《船舶工业中长期规划》中所确定的到 2010 年，中国自主开发、建造的主流船舶年产量达 1700 万载重吨目标。

虽然目前国内造船企业的船台和船坞已经非常紧张，产能投资增长过快过猛，但是，由于需求旺盛当前并没有出现过剩的局面。因为《船舶工业中长期规划》所规定产量应该是一个有弹性的系数，市场变化是无法预测的，面对目前巨大的市场需求，之前规划中所制定的造船能力也会随着变化，有可能多于过去的规划。

从当前国际造船市场形势看，船东订船积极性还很高。2007 年世界新船订单踊跃成交。同时，受市场需求强劲、船位紧缺、造船成本上升以及韩元升值等诸多因素因素，新船价格持续上涨，国际造船市场仍将表现为典型的“卖方市场”。

但造船行业的投资风险很大，因为市场需求是有高有低的，目前企业不能光看眼前的大好时光，除了国内的投资太快外，日本、韩国的企业也在加大投资，产能扩张速度会越来越快，而日本、韩国扩张的产能是高水平，造船技术也强于国内，未来竞争力也强于我国。

据中国船舶工业综合经济技术研究院的数据显示，目前日本、韩国等传统造船大国的造船能力都接近 3000 万载重吨，且纷纷采取措施加快发展。2010 年世界造船能力将接近 1 亿载重吨，远远超过全球新船市场年均 6500 万载重吨的需求。

过去，10 万吨以上船舶项目现只要有关部门核准就能上马，面对投资过热的形势，国防科工委与发改委才开始考虑是否对 10 万吨以上船舶项目采取审批制。随着国际市场竞争日趋激烈和产业规模的不断扩大，市场周期性波动、人民币汇率升值等潜在风险对造船产业发展的不利影响日趋增加，除控制项目投资外，国防科工委近期也出台了一系列旨在提升造船科技整体实力的政策和措施，以增强抗风险能力，提高国际竞争力。

目前，《中华人民共和国船舶生产许可管理条例（草案）》也正在征求意见，并希望将通过许可证管理的办法，规范行业生产秩序，促进和提高船舶工业结构调整和产业升级。

级。

以上方针政策的出台和即将出台，将推动造船业产品结构的升级和生产效率的提高、限制行业的过热竞争，提升造船企业的盈利能力和成本竞争力，对行业的长期发展有正面作用。中船集团和中船重工集团的相对垄断地位将进一步稳固。

第五节 行业竞争风险评价

一、进入退出壁垒

根据行业结构理论分析，行业壁垒分为进入壁垒和退出壁垒两部分，行业的进入壁垒高，进入越困难，进入的厂商就越少，从而越容易产生垄断。反之，进入壁垒越低，进入越容易，进入的企业也就越多，产生垄断的可能性就越小。理论上，利用行业平均价格和行业平均成本之差来衡量进入壁垒，差值越大，进入壁垒越高，差值越小，进入壁垒越低。

对于船舶制造业来讲，船舶制造业属于资金、技术和劳动密集的产业。从资金方面看，建造一个造船企业需要大量资金投入，大型造船厂投资少则几十亿，多则几百亿，另外，造船企业需要庞大的科技人员、管理人员和技术工人实现船舶复杂产品的设计、工艺的实现以及经营管理的正常运转，这又需要一笔极大地流动资金投入。因此，船舶制造业进入壁垒和推出壁垒都比较高。

二、行业准入门槛可能提高

国防科工委正计划建立船舶生产许可办法，对境内从事船舶生产（包括建造和修理）企业的产能加强宏观调控，遏制目前国内低水平造船产能过快增长，防范因造船行业发展过热引发过度竞争。

在这份即将出台的办法中已经明确，国家将实行船舶生产许可制度。在我国境内从事船舶生产（包括建造和修理）的企业，必须申请船舶生产许可，未取得船舶生产许可的企业，不得从事船舶生产。

船舶生产许可分为船舶建造（含船舶重大改建）和船舶修理两个序列，并按照生产船舶的用途（一般船舶、渔业船舶）和船体材质（钢质、铝质、纤维增强塑料、木质）对企业实行分类分级管理。国务院船舶工业行政主管部门负责制订并发布船舶生产许可的分类分级标准，明确生产各种类型、级别和等次船舶的生产条件要求及其评价方法，并适时做出调整。

该办法还规定，从事造船修船的企业还必须要与生产船舶的类型、级别和等次相适应的注册资（本）金、生产场地、生产设施、生产设备、计量器具及检测设备；以及相适应的专业技术人员、管理人员和技术工人。

此举表明船舶生产主管部门已意识到船舶生产产能正处在过剩的边缘，如果市场需求回落，造船供需矛盾将会凸显，有可能引发过度竞争，现在到了必须政府出手进行宏观调控的地步。

目前,大批外资和民营企业在沿海的山东、浙江、江苏和辽宁等地投资建厂,新建、扩建造修船基础设施,致使我国造船能力发展出现明显的过热,这不仅造成宝贵资源的浪费,而且还加大了无序竞争的隐患。

为此,在即将出台的办法中确定,国务院船舶工业行政主管部门将根据国际船舶市场供需情况和国内船舶生产市场健康发展的需要,可以在一定期限内限制新的船舶生产能力增加。限制措施将会有明确的限制范围、实施期限。

现在,我国造船产能增长中大量的是低水平造船产能的扩张,随着产业规模不断扩大,市场周期性波动、人民币汇率升值等潜在风险的增加,低水平造船产能将大大减弱造船业未来抵御风险的能力。

为加大抗风险能力,我国必须要加大建立现代造船模式,缩短造船周期;加快产品结构调整升级,在高新技术值船舶开发和建造上下工夫;加大对船舶配套产业的投入。同时,要抑制盲目扩张造修船基础设施,防止产能过剩。

而该许可办法另一个目的就是加大淘汰落后的造船产能,加快建立现代化造船模式。目前,中国骨干船厂生产效率与日韩的差距有4倍左右,与日韩等国家的先进造船模式相比,我国的总装化程度低,专业化配套体系不健全;生产管理粗放,尚未完全摆脱经验型、调度式的生产管理方式;基础管理薄弱,信息化程度不高。该办法也规定,拟从事的船舶生产的企业要符合国家产业规划和产业政策的规定,不存在国家明令淘汰和禁止投资建设的落后工艺、高耗能、污染环境、浪费资源的情况。

三、贸易壁垒风险

近年来我国船舶出口增速过快,受国外反倾销等贸易壁垒的风险加大。由于我国船舶出口的快速增长,2007年4月初,我国船舶出口最大目的地——欧盟对我国出口的13个新船合同进行了跟踪监督,声称“中国出口船舶的成交价格比按其成本模型计算的正常价格低了8%~22.8%”,并发出警告,要求我国放慢船舶产品的出口速度,否则有可能采取反倾销措施。

四、企业竞争模式变化及相关风险分析

随着世界船舶制造业竞争越来越激烈,世界各国造船企业为了在激烈的船市竞争胜出,纷纷加大合并重组的力度。

从造船强国日本看,2002年日本七大造船企业(三菱重工、三井造船、石川岛播磨重工、日立造船、日本钢管、川崎重工、住友重机械)围绕着成立专业造船企业、重新夺回世界第一造船大国的宝座,进行了一系列的联合重组和分立。

另外,韩国的三星重工和大宇造船工业公司则在造船材料设备的采购、新技术的研

究开发、造船订单的竞标等方面结成战略性联盟。在西欧，一系列涉及各国内部以及各国之间造船企业间的联合重组也在紧锣密鼓地进行之中。

在船用配套设备企业中，近几年的重组也日趋活跃。2001 年，韩国重工、三星重工和大宇重工等三家船用柴油机部门合并成立了 HSD 发动机公司。这样，韩国低速柴油机厂由 4 家减少至 2 家，而这两家的船用柴油机产量高居世界第一、第二位。欧洲配套企业近年来纷纷进行跨国界兼并、联合，形成强强联合的多国企业集团。柴油机形成了 MAN-B&W 公司和瓦锡兰新苏尔寿柴油机公司两大跨国集团。在船用设备方面，英国的汉姆沃斯 KSE 公司、挪威船用专业公司乌尔斯汀集团和英国的维克斯集团合并，组成强大的船用机械集团。

从以上分析可以看出，船舶制造业属于规模效应比较明显的行业，我国虽然近年来产量快速增长，但与日韩相比，我国的产量和产能都相差很远。而且，我国企业生产集中度不仅低于日韩的水平，也低于世界平均水平。因此，在世界造船企业规模越来越大的背景下，我国更应当积极发展以中船和中船重工为主的造船集团，力争使两大集团早日进入世界第一造船集团，同时，注重培育两大集团中的优势企业，使之成为能与世界优秀造船企业抗衡的大企业。

第六节 行业主要金融风险

一、船舶信贷担保风险

船舶制造企业提供担保比较困难。其一是互保的问题，对象选择不慎，一家较好的企业会被另一家不好的企业拖垮；其二是资产抵押，可抵押的资产较少，有价值的资产更少。

二、汇率风险

船舶出口都是由外汇直接结算，且造船业的整体利润偏低，所以汇率的很小波动都有可能给造船业带来很大的风险。

出口船舶建造企业出口船舶建造面对的外汇风险，主要为经济风险和外汇交易风险两类。

其具体表现形式为如下几种：签订船舶建造合同时，合同收款币种选择，可能因未来不同币种的汇率变动带来意外损失。

签订船舶建造合同时，如果预收款比例较小，除了船东弃船风险增大外，还会因预收款不足开支，增加人民币购汇的交易风险。签订船舶建造合同时，如果预收款比例较小，就意味着尾款的比例加大，因造船周期长，增加了远期外汇汇率变动的不确定性，加大外汇风险。

合同预收款收取和定购船舶设备款项支付的时间差，可能因汇率变动带来意外损失；因收汇币种与进口船舶设备对外开证币种不一致，结汇、换汇交易频繁，可能因汇率变动带来意外损失；造船外汇贷款业务，受到银行欧元头寸的限制，申请外币贷款，多数只能贷美元，可能因进口设备供应商在欧元区，同时造船尾款多以欧元支付，无形中增大了外币贷款在转换和还贷的外汇交易风险。

船舶交船后，如果采用信用证付款还是采用预留质保金等方式，可能因汇率变化，带来意外损失。

再则，船舶订单的交货及付款周期都较长，出口运营风险及汇率风险很大，船东在建造合同签订后支付船价的首期通常只占船价的 2% - 10%，开工时再支付 5% - 10%，交船时支付 10%，下水后支付 60% - 80%，船舶制造过程中的绝大部分经费，包括人力、材料、设备等各类款项都要由生产方垫付，一旦升值，2008 年交货时还按 2004 年的合同收款，就会造成直接损失。

因为汇率风险，国内船舶产品的国际竞争力直接受到影响。比如一条 3000 万美元的船舶，折算成人民币是 2.1 多亿多元，若升值 10% 后假设还想保持原有的 5% 的利润

率，就还是要达到 2.4 亿多元的报价，而国际报价就变成了 3500 万美元，对方就可能寻找韩、日的厂家或报价更低的厂家。而船舶订单的承接又是全球性竞争，最怕的就是汇率等不确定因素，但又不可能把升值预期估价打入合同中，船东也不会答应，船厂陷入考虑很难、不考虑又不行的尴尬境地。

当前，由于美国经济进入长期衰退的可能性加大，可见的将来，人民币对美元的升值每年至少 3% 以上，不排除在美元加剧下滑时，人民币对美元汇率升值一年达到 5% 的可能。加之，美元兑欧元汇率已经贬值逾 40%，以及采购物价和工资成本大幅度上升，现实船价与历史上船价的高点相比就要大打折扣。

所以中国船企接远期订单，要慎重考虑，不可饥不择食，盲目乐观，见单就接。具体而言，对于 3 年以上的船舶订单，船企应不接或者只签意向协议而不签合同，并采用欧元结算，以规避美元贬值风险。

三、融资利率风险

2006 年以来，人民银行综合运用多种货币政策工具大力回收流动性，取得一定成效。由于国际收支持续顺差，银行体系过剩流动性又有新的增加，贷款扩张压力较大。2007 年以来，我国国际收支顺差继续大幅增长，银行体系流动性过剩压力有增无减。2007 年，货币政策从紧趋势增强：不仅上调存款准备金和存贷款利率的频率大大提高，而且央行对货币政策的表述已经由 1 季度的“继续执行稳健的货币政策，加强流动性管理”转变为 2 季度的“继续执行稳健的货币政策，坚持稳中适度从紧，保持必要的调控力度”。

2007 年央行 9 次上调存款准备金率，加息 6 次。目前的五年期贷款基准利率已达到 8.01%，加息频率之高也是近年来少有的。

利率上调增加了造船成本，而且 2008 年货币从紧也将使资金矛盾更加突出，造船业本身的资产负债率比较高，利率上调会直接导致船舶企业财务费用大幅上升。随着通胀压力的增强，目前仍然存在利率上调的可能，利率风险对造船企业的影响将不可忽视。

第九章 行业授信机会及建议

第一节 行业授信机会及建议

一、总体授信机会及授信建议

2007 年，我国船舶制造业继续快速发展，全年造船完工量 1820 万载重吨，同比增长 25%。从船舶行业的发展周期看，我国目前处于快速成长期。世界造船业正在向中国转移，在内外推动因素影响下，我国造船业未来面临良好的发展机遇。未来几年，我国船舶制造业依然会保持较快的发展速度，快速增长给船舶制造业发展带来非常大的空间。

但是，船舶制造业发展也面临着产能过剩，投资过于集中等风险；同时，由于原材料价格不断上涨，成本压力增加，产品竞争加剧，行业利润逐渐变薄，行业又面临着新一轮重组调整。

对于银行来说，可以继续保持现有的授信额度增幅，加大对技术研发授信额度，减少技术比较落后的企业的授信额度。

同时，由于造船业资金使用周期长，投资回收周期长，企业资金需求多以中长期贷款为主。中长期贷款的风险较大，因此商业银行对船舶行业的授信，应注意选择优秀项目、国家支持项目、以及有一定自主研发能力、技术进步型项目，同时，还需要考察企业新接订单、手持定单等指标，以衡量企业未来的发展潜力。

二、子行业授信机会及建议

（一）从船型角度建议

从船型上分析，当前集装箱船、油船和散货船三大主力船型仍是占据需求的绝大部分市场份额。到 2015 年，包括新增需求(海运量增长所致)和更新需求(老旧船淘汰所致)在内的船舶需求量为 7300 万载重吨。国内需求的 7300 万载重吨船舶中，油船、散货船的需求量占总需求量的 72%，集装箱船的需求量占总需求量的 15%，LNG / LPG 船、滚装船、客滚船等其他船舶所占比例仅为 1.3%。

从近两年我国船舶企业承接的订单情况看，集装箱船需求增长最为迅速。而近几年，油船市场交投也异常活跃。对比油船的订单量与拆解量以及未来油品运输情况，预计虽然 IMO 新规则实施后，油船尤其是单壳油船的拆解量的大大增加。但从目前来看，灵便型、巴拿马型、阿芙拉型油船的订单量已足以满足淘汰量的需求，所以，未来这几型油船的需求量会很小。30 万吨 VLCC 的现有订单量仍远小于该船型船队中老旧单壳油

船的预计拆解量，缺口很大。大的租船主对双壳油船的日益偏好，可能使单壳油船在没达到报废年限就因为揽不到货而被迫提前推出市场。因此，30 万吨 VLCC 的建造市场会有很大潜力可挖。

从发展趋势看，超大型船舶的发展成为不可逆转的趋势，特别是集装箱船的大型化最为明显。自从 1997 年马士基首开先河订购 8000TEU 左右超大型集装箱船以来，目前已有越来越多的班轮公司开始订造这种超大型集装箱船，世界现役的 7500 到 9100TEU 超大型集装箱船的数量目前已经达到 38%，这些船将在 2004 到 2008 年期间陆续交付；从散货船队大型化的发展趋势可以看出，散货船的订造越来越多以大中型船舶为主。巴拿马型散货船未来会有一定的需求，但市场潜力最大的还是好望角型散货船。该型船的大型化趋势非常明显，现在订单量已达到 3400 万载重吨。由于包括中国在内的亚洲国家经济发展迅速，铁矿石等干散货运量非常大，所以目前的运力还不能满足需求，大型好望角型散货船会有很大的订造空间，将会成为一种非常抢手的船型。

根据以上分析，未来投资需求应重点关注三大船型中的大型船舶的订购和生产情况，特别是大型散货船及大型集装箱船、双壳油船的订购和生产情况。

具体船型应关注：大型海洋石油工程设备、30 万吨矿石和原油运输船、万标箱以上集装箱船、液化天然气运输船等大型、高技术、高附加值船舶及大功率柴油机等配套装备。

（二）船型开发方面投资

在船型开发和船舶设计方面，真正属于我国自主开发设计的船型，大多数是常规船型。近年来，我国船舶科技虽然取得了较大成就，但与世界先进水平相比仍存在较大差距。缺少具有自主知识产权和较强竞争力的品牌产品，高新技术产品开发仍未摆脱主要依赖国外的局面。关键技术受制于人，设计周期长、制造技术和信息化水平的落后，都制约了我国造船生产效率的提高。

由此，应该把船型开发做为船舶工业未来投资的重点。从某种意义上说，谁手里有了“经济、安全、环保”的优秀船型，谁就能在市场竞争中处于领先地位。从安全和可靠性看，船型优化创新永远存在市场空间，所以中国造船设计只有加大资金投入和科技创新力度，才能转弱为强。未来几年我国船舶制造企业在船型开发上应着重抓住三个方面：大型散货船、大型集装箱船和大型油船的船型优化、标准化与系列化；大型 LPG 船、大型 LNG 船、大型客滚船、大型多用途船、大型自卸船等高技术、高附加值船型开发；10000TEU 以上集装箱船、豪华游船等船型的预研开发。

（三）投资船舶配套业

我国造船业发展迅速，但我国造船的产值一直不高，究其原因主要是我国的船舶配

套业发展跟不上，致使 60% 的船用产品必须从国外进口，造成实际效益就很低，技术落后成为了阻碍船舶配套业发展的最大障碍。国家十一五规划也提出了加强船舶配套业发展的要求，因此加强船用配套工业的发展，积极引导、组织省内机械、电子、冶金等行业参与船舶配套产品开发，支持关键船用设备的技术引进、消化吸收和自主创新，提高关键配套产品的技术水平和档次是当前投资的重点。目前船舶配套业应重点发展中小型主机、辅机，船用发电机组、船用齿轮箱、甲板机械、舱室机械、船舶驾驶室、救生设备、船用电气设备、船用数字综合通讯导航系统及船用钢板等产品。只有拥有竞争力强大的船舶配套业，才能拥有真正强大的船舶业。

三、区域授信机会及建议

我国船舶制造业区域分布特征非常明显，主要分布江苏、浙江、上海、山东、广东、辽宁等东部沿海地区，这 6 省市作为船舶工业的生产大省，对整个行业的影响很大。

不仅行业的区域规模集中度很高，同时盈利特征也明显。因此，授信要以区域特征为基础，实行区域特征非常明显的区域授信政策。

授信首选的地区是江苏和广东。其中，江苏省各项规模指标都居全国第一位，利润总额占了全行业的 28.26%，盈利能力较强。该地区不但有着非常坚实的船舶制造业基础，且船舶制造业深受政府重视，发展潜力较好。同时，地处沿海地区，水路、公路、铁路等交通运输系统非常发达便利，无形中在一定程度上降低了经营成本。广东省的销售毛利率和销售利润率都在全国前 6 省市中居于第一位，行业规模效率高，在未来的市场中发展前景良好。

其次，授信的主要地区是上海、辽宁、浙江、山东等地区，虽然它们的盈利能力不能与广东省相提并论，但是它们的规模较大，尤其是上海市，发展潜力较大。

四、企业授信机会及建议

随着国内造船行业的新一轮洗牌，中国船舶、江南重工和广船国际等大型企业将更具发展优势，而上游的配套企业如船板制造商以及船用发动机组等生产企业也将同时受惠整个行业的快速发展，对于具有长期竞争优势的企业也可适当关注。

第二节 产业链授信机会及建议

一、钢材行业授信机会及建议

船用钢材的价格在造船生产成本费用中所占的比重约为 15%-20%，在船舶原材料供应价格中占 70% 以上。随着我国船舶工业的做大做强，船舶用钢需求量巨大。专家预测，2006-2010 年我国船用钢材需求量为 4152 万吨，2011-2015 年船用钢材需求量为 5141 万吨，2006-2015 年共需船用钢材 9293 万吨。此外我国船舶行业的年需求量：2006-2010 年约为 830 万吨，2011—2015 年约为 1028 万吨。

当前，国内钢铁企业生产的船用钢材仅从数量上基本满足了国内造船市场需求，但还不是真正意义上的满足需求。国内钢铁企业还不能满足造船业需求的全部钢种。目前，我国只是在普通船板方面实现自给自足，而超高强度船板、异性船板、超宽超长超薄船板、超低温船板以及大型球扁钢、T 型钢、不等边不等厚角钢等型材和高质量的钢管等还远不能满足国内造船需求。

所以，我国钢材行业在船用钢材领域面临良好的发展机会，尤其是高强度船板、异性船板等我国当前需要进口的钢材。钢铁企业可以加大对这些中厚板轧机的投资，逐步具备可以生产 40-55 公斤级高强度船板以及生产各种需要热处理船板的能力，逐步满足造船行业的需求。银行业对这些投资项目可以优先考虑授信。

二、船用配套设备行业授信机会及建议

当前我国国产船舶主要配套依赖进口。船舶主要配套设备是柴油机(主机)、发电机、操舵系统、导航及测量系统等，尤其是主机(一般占船价的 10%)，目前中国造船企业自配率很低，而主机的核心----曲轴则几乎全部依赖进口。

目前中国低速柴油主机厂家为：沪东重机、上海中船三井、大连船用柴油机厂、宜昌船舶柴油机厂。中速柴油机厂家有镇江船用柴油机厂。几家产量占全部国产主机的 95% 以上，沪东重机占国产主机市场份额的 60% 以上。

中国进口或许可生产的柴油机市场，呈三家外资独霸局面：其中德国 MAN B&W 占 61%、苏尔寿(瑞士)占 17%、瓦锡兰占 17%。其余市场被美国卡特波勒、德国 MTU、马克公司瓜分。

曲轴现在有两家国内企业生产和在建：上海船用曲轴厂(中船集团、宝钢和上海电气合作)，中船重工青岛海西曲轴厂正在建设。未来两家可占国内总需求的 50%。

高附加值船舶机电设备占全船价值的 35%--45%，目前采用的国外设备的占全船机电设备价值的比例为 60%，采用中国本土化设备占 40%；在常船舶方面，全船机电设备

价格比例为 30%--35%，目前采用国外设备占全船机电设备价格的 30%--45%，本土化设备占 70%--55%。相比之下，另两个造船大国的国产化程度要高得多：日本配套国产化率达 98%，韩国配套国产化率约 85%。

预计未来新船需求继续增长，特别是中国造船产能的释放将对船用柴油机产生更大的需求。同时，船机制造商基本是通过专利许可方式进行生产，为避免恶性竞争，专利授权方皆采取限定许可厂家数的方式，一般每个国家不会超过 3 家，在我国，沪东重机、大连船机和宜昌船机都购买了专利许可，国内不会有新进入的竞争对手。与进口船用柴油机相比，国产柴油机在质量和价格方面基本相同，但国产柴油机可省去关税和运费，技术服务方面更为便利，因此只要解决产能瓶颈问题，国外竞争对手很能抢占国内市场份额。我国船用柴油机行业国内企业产能不能满足国内需求，预计未来 10 年内的缺口都比较大。

所以，投资我国船用柴油加市场以及其他配套设备具有良好的收益前景，尤其是具有一定技术优势或垄断地位的厂商，银行业可以加大授信支持。