

杨新昆说,2005年,我国规模以上船舶修理企业实现修船产值140多亿元。如果将地方修船企业算在内,产值预计超过200亿元,接近甚至超过了世界修船中心新加坡的修船产值。可承修的船舶逐渐多样化,由原来的换板、打砂、油漆“老三样”向“新三样”(大型化、高技术和高附加值、海洋石油开采设备)发展。同时,我国修船业也存在着一些不足,比如,缺乏大型船舶修理设施,修理大型船舶(10万吨

以上)能力不足,修船科技发展滞后,修船企业设计水平不高,改装能力差,配套严重制约修船;人才匮乏等等。对此,杨新昆认为,刚刚颁布实施的《船舶工业中长期发展规划》对修船业的发展具有明确而深远的指导意义,我国修船业从宏观上应合理布局,避免一哄而上、恶性竞争,微观上应提高船舶修理技术水平,增强配套能力,加强人员培训,到2010年,努力使我国成为世界主要修船国家。(田白)

集装箱船要大中小并举

在上海市造船工程学会船舶设计和标准与规范专业学术委员会2006年学术年会上,与会专家提出,近年来,出于规模化、低成本运输的考虑,全球加速了大型、超大型集装箱船的开发。然而,多样化、多层次的市场仍要求加强中、小型集装箱船的研发、设计和制造。因此,我国发展集装箱船应该实施大、中、小型同时并举的方针。

对全球主要航线集装箱船的运力配置分析,从运力上看,到2009年,大型集装箱船(5000TEU以上)所占运力比例与小型集装箱船(3000TEU以下)相当,如果加上中型集装箱船,那么,中、小型集装箱船占总运力的份额为63.3%,是运力的主要部分。从航线运力分布看,由于大型、超大型集装箱船本身的局限性,除了全球东西航线,几乎没有其他航线可以配置大型、超大型集装箱船。

未来中、小型集装箱船的需求市场主要有三:一是支线和沿海运输。据劳氏船级社和远洋运输咨询中心(OSC)的研究,2010年前,全球支线和沿海集装箱船的运力至少要在目前的基础上增加69%,大约需要完成9900万TEU的运量。按照目前支线和沿海集装箱船舶运力计算,到2010年,世界集装箱运输市场至少需要中、小型集装箱船2400艘。截至2006年1月,全球3000TEU以下的集装箱

船总运力只有346.3万TEU,远远落后于突飞猛进的国际集装箱贸易进出口量。在2004年到2009年间,考虑到大型集装箱船的交付使用量不断增长,那么,2010年之前,全球集装箱运输市场年均需要交付使用新造支线集装箱船170~180艘,才能基本维持正常的支线运输。二是次干线运输。一些东西次干线及南北线的集装箱船运输可能会显得更有活力。如:亚洲—地中海航线、远东—中东航线、远东—南亚次大陆航线、亚洲—南非航线、亚洲—西非航线,预计今后几年内的货运量增长都在10%以上,由此进一步拉动中、小型集装箱船的需求。三是直达的干线运输。2010年前,直达干线的集装箱船运输量将大幅上升,中、小型集装箱船需求量也必然增加。在这一市场上,对中、小型集装箱船的需求量在200艘左右。

专家普遍认为,全球集装箱船运输市场正悄然向柔性化运输的方向发展,这一趋势的必然结果是对中、小型集装箱船需求的增加,因而,发展国产集装箱船应实施大、中、小同时并举的方针。但由于各船企规模和生产技术状态不一,因此,企业要从自身的实际出发,所造船舶在选型上能大则大,能小则小,扬长避短,打造一批具有国际品牌的大、中、小型集装箱船。(张银炎)

国内汽车滚装船发展滞后

近几年来,中国汽车出口增长迅猛。数据显示,2005年我国汽车整车出口17.3万辆,出口额15.8亿美元;2006年1至7月份,我国汽车的出口数量已经和2005年全年的出口数量持平,达到17.3万辆,出口额15.6亿美元。但是,国内汽车海运能力严重不足,汽车专用滚装船运力滞后。

由于国内汽车滚装船数量很少,所以汽车商大多使

用日本、韩国的汽车滚装船,但船少航班少,基本上一月一班,提前一个月预订,且车位有限,因此大多数汽车采用集装箱船运输,运输过程中容易造成货损,影响销售。汽车出口用滚装船运输,和集装箱运输相比,运输成本至少可以降低20%~30%。

汽车运输用船的紧张,很大程度上是国内汽车企业自

身出口特点原因造成的。一般情况下,国内单个企业的汽车出口每批最多为一两千辆,大多时候只有几百辆甚至几十辆,而国际航线上的汽车滚装船车位多达 3000 辆以上。量少批次多,只能和人家拼船或者利用韩国、日本汽车企业留下的空闲车位。去向分散、航线偏僻也是中国汽车出口受限的一大原因。中国汽车出口利用的是别人的空闲车位,但是中国目前的出口目的地大多数是中东、非洲和南美洲,这些地区往往不在主干航线上,航班相对很少。

目前,全世界汽车滚装船运力都紧张。亚洲国家这两年汽车出口发展迅速,滚装船特别紧张,韩国现代每年出口 200 万辆以上,日本丰田每年出口 700 万辆,都是靠滚装船运输。为韩国现代服务的滚装船紧张到在欧洲卸货后,甚至不从欧洲配货就直接赶回韩国装下一批车。日韩自己的车位都很紧张,中国企业可以利用的就更少。

由于数量分散,很多中国汽车企业无法和国际航运大公司签订全年协议,不仅船期上无法得到保证,运价上也要比日韩企业高出许多。同样的距离,如果日韩企业运价是每立方米 40~50 美元,中国企业则高达 60~70 美元。

运价高而售价低,导致很多中国汽车出口运输成本过高。以上海到迪拜航线为例,市场报价高达每立方米

50~60 美元,而一辆吉利生产的微型车约占用 10 个立方米的车位,从上海运送到波斯湾的运价约在 5000 元人民币,这几乎相当于车价的 10%~20%。

据统计,目前全世界拥有 450 艘汽车滚装船,载量多数在 4000 至 6000 车位,最大的 7000 车位。由于世界汽车出口量大幅度增长,例如韩国和德国每年的汽车出口量都超过 1000 万辆,所以,业内人士预测,未来 10 年,全世界将建造 230 艘汽车滚装船才能满足市场的需求。从 2007 年起,世界汽车滚装船缺口将更为明显。据统计,未来几年,全世界竣工的汽车滚装船平均每年将达 30 艘。

目前,我国国际航线汽车滚装船仅 12 艘。日本、韩国、挪威等国拥有的汽车滚轮船分别为 217 艘、72 艘和 87 艘。

汽车出口运输困难的问题,已经引起我国政府有关部门的关注。前不久,商务部组织一汽、奇瑞等 17 家重点汽车生产企业与中国远洋运输集团公司签署了为期 15 年的建造中国自己的滚装船队的战略合作协议。双方希望通过战略联盟,尽快解决中国汽车出口的“海运瓶颈”。中远集团近期将通过买船、造船、船舶租赁和客户联营等形式,使旗下滚装船数量从目前的 6 艘增加到 14 艘,车位数增至 4 万个。(姚锋)

1965~2005 年全球 LNG 船建造情况一览表

年份	艘数	总舱容量(立方米)	年份	艘数	总舱容量(立方米)
1965	1	25500	1987	0	
1969	3	184000	1988	1	15170
1970	2	81000	1989	3	382823
1971	2	90850	1990	2	264147
1972	1	75060	1991	1	127500
1973	5	307219	1992	1	127452
1974	3	192228	1993	5	453893
1975	6	427628	1994	9	1166648
1976	3	373537	1995	5	673059
1977	8	1011704	1996	7	823805
1978	6	763315	1997	6	624045
1979	5	635407	1998	5	490044
1980	5	639190	1999	7	960050
1981	6	778130	2000	12	1524307
1982	0		2001	1	137248
1983	3	376110	2002	10	1397212
1984	4	508199	2003	15	1937225
1985	1	125000	2004	7	-
1986	0		2005	32	-

资料来源:七八所档案信息中心

全球主要船厂 LNG 船生产能力及液货舱类型表

国家 / 地区	年生产能力(艘)	建造厂家	液货舱类型
日本	12 ~ 15	三菱重工	球罐型、薄膜型
		川崎重工	球罐型、薄膜型
		三井造船	球罐型
		万国造船	薄膜型
		石川岛播磨重工	球罐型
		今治造船公司	薄膜型
韩国	21 ~ 24	大宇造船海洋	薄膜型
		三星重工	薄膜型
		现代重工	球罐型
欧洲	5	克瓦尔纳 - 马萨船厂	球罐型
		大西洋船厂	薄膜型
		伊萨船厂	薄膜型

资料来源: 七八所档案信息中心

国际造船市场的预测

克拉克松研究公司 2006 年 11 月发表一份关于国际船舶市场发展前景的分析预测报告, 其中指出国际造船市场现正面临船舶建造生产设施能力过剩的压力。克拉克松进而向国际船界发出预警, 此现象应引起船界足够的关注和重视。11 月 2 日, 世界最大的造船企业之一的川崎重工也发出这样的警告, 造船能力增长超过全球贸易量的增长, 2010 年造船能力可能过剩。在 2005 年底到 2010 年期间, 造船能力的年均增长速度为 11%, 而全球海运贸易的年增长以吨/海里计算可能只有 4.6%, 以吨位计算则只增长 2.5%。

克拉克松在报告中分析指出, 国际船市自 2003 年下半年开始恢复景气, 到现在已持续了三年半的旺盛需求, 目前新船订造数量几乎是直线上升, 按照产品的生长周期, 这种新船需求猛增的势头不可能长久不变地维持下去, 市场往往会在最繁荣的发展期形成不可逆转的跌势。克拉克松认为, 目前这一轮国际船舶市场的旺需期已接近尾声, 有可能轮回至 2003 年前的不景气状况。

克拉克松的报告指出, 目前国际上发展造船工业、扩建船厂、新建船厂的投资和生产设施规模远比上世纪 70 年代大得多, 发展造船工业的国家数量也比过去多了许多。

亚、欧和南美各国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会变成现实, 这样的后果不能不令人担忧。从市场

角度看, 一场国际造船企业生死存亡的角逐将在所难免。

不过, 克拉克松分析认为, 目前世界主要造船企业手中已积压的新船订单总量相当于今后 3 年左右的建造完工作业量, 这 3 年左右的时间有可能成为由旺需过渡到不景气的一个缓冲期, 因此, 船市的这新一轮不景气周期对造船企业产生的冲击力度将不会过于猛烈。

国际造船界和海运界也对船市的低潮期存在着不同的看法。他们认为, 虽然从历史发展过程看, 国际船舶市场的确存在需求旺期和淡期这一循环规律, 总是保持旺需势头是不可能的, 但由于下一个船市低潮期极可能出现在未来 3 年内, 现在船企手中订单充足, 完全可以以此渡过该低潮期, 而待现在这些手持订单建造完工后, 低潮期马上将过去, 还会迎来下一个船市旺需周期。基于这样的市场分析, 一些大型海运公司仍冒着集装箱船市场今后 2-3 年运力过剩的风险, 下狠心订造了一批 10000TEU 级左右的超大型集装箱船。这些海运公司表示, 现在订造的大型集装箱船交船期都在 2009 年以后, 届时国际集装箱船市场将是一个新的发展期。

韩国证券公司船市专业分析人士认为, 国际船市在明年的需求仍可能保持较高水平, 这种推测的依据是影响船市的几大变数——利率、油价、海运等市场比较稳定, 再加上油船和干散货船结构共同规范以及涂层新标准的实施, 海运公司很可能会赶在之前抢先下单。 (牛序谋)