

摘 要

造船业被称为“面向海洋的装备业”，它主要提供大型矿石和原油轮船、大型集装箱船舶设备。目前，造船业是我国重加工工业中唯一能走在世界前列，与世界先进水平较量的行业。

2003—2006 年世界造船市场出现了多年难得一遇的爆发式增长。2006 年全球造船市场延续了 2003 年以来的景气高峰：全球新船完工量达 8010 万载重吨，创历史新高；新接造船订单总额达到创纪录的 1055 亿美元，增长 37%；手持新船订单量突破 3 亿载重吨，达到 3.1 亿载重吨。各指标都反映出 2006 年市场需求的旺盛势头。其中，韩国继续排名世界造船业第一位，日本居第二位，我国居第三位。随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势。

从上世纪 90 年代以来，我国造船完工量持续快速增长。1995 年全球排名上升至第 3 位，此后连续 12 年保持在全球第 3 位的位置。2006 年全国造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%；新接船舶订单 4251 万载重吨，同比增长 150%；手持船舶订单 6872 万载重吨，同比增长 73%。以载重吨计，我国造船完工量占世界市场份额的 19%，连续 12 年居世界第三位，与韩国、日本的差距大幅缩小；新接船舶订单占世界市场份额 30%，超过日本，位居世界第二；手持船舶订单占世界市场份额 24%。

在 2006 年出台的国民经济和社会发展“十一五”规划纲要中，国家对壮大船舶工业实力作出了战略部署。按照这一战略部署，中国造船业也已绘就了“十一

五”的发展蓝图。预计到 2010 年，我国造船能力达到 2100 万载重吨，造船产量占世界市场份额的 25%以上，初步形成中、日、韩三足鼎立的世界造船竞争格局。

全球船舶工业正在向中国转移，预测 2007 年及未来几年这种趋势仍将持续。目前，世界造船格局呈现出韩、日、中、欧四极格局。在这四极当中，从产业周期看，韩国处于成长期的后期，发展潜力有限；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。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。近年来，中国造船企业越来越受到欧洲客户的青睐，国际知名海运企业奥芬公司、著名航运企业 A.P.穆勒—马士基等也都正成为或已成为中国造船界的最大客户。

种种迹象表明，中国造船业已进入广受资本热追的时代，预测 2007 年及未来几年这种形势仍将持续。造船需要大量资金，这不仅表现在新造船融资方面，还表现在新船厂的建设、旧船厂的改扩建以及配套工厂的兴建等方面。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，而香港地区的资本更是也对内地造船业表现出浓厚的兴趣。另外，在国外资本中，韩国、日本的造船企业是投资中国的主力军，新加坡等地的资本也对投资中国造船业充满热情。

2006 年，我国船舶生产企业总计有 888 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 74.32%，销售收入占比 87.53%，利润总占比 96.63%。

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。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%。

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。

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。

中国经济的发展、贸易量的扩大已成为影响全球海运市场和造船市场的重要因素。预测 2007 年及未来几年，我国 VLCC 需求 50 艘左右，LNG 船需求在 25 艘以上，集装箱船需求 100 多艘，另外 20 万吨以上干散货船需求也将大增。而这仅是国内需求，更大的需求来自国外。截至目前，手持订单中 85%为出口订单，我国船舶已出口到包括美、英、德、日、法等发达国家在内的 132 多个国家和地区，其中一半以上出口到欧洲。有能力相信，经过 10 到 15 年的发展，我国船舶工业的综合竞争力接近日韩当时的水平。在造船总量上，到 2015 年达 2400 万载重吨，占世界市场份额的 35%，在吨位方面达到世界第一。由此可见，我国船舶工业市场潜力巨大，前景乐观，2007 年及未来几年，仍是我国造船业的繁荣期。

目 录

第一部分 行业运行分析及预测	1
第一章 2006 年世界船舶制造业状况	2
第一节 2006 年世界船舶制造业发展状况	2
一、2006 年世界造船业主要指标	2
(一) 新船完工量指标	2
(二) 新船成交量指标	2
(二) 新造船订单指标	2
(四) 手持订单量指标	3
(五) 新船船价指标	3
二、各船型成交情况	3
(一) 油船成交情况	3
(二) 散货船成交情况	3
(三) 大型集装箱船成交情况	3
(四) 气体运输船成交情况	3
(五) 海洋工程和其他特种船成交情况	4
三、推动因素	4
第二节 主要造船国状况	5
一、韩国	5
二、日本	5
三、中国	5
四、国际竞争	6
(一) 世界船舶工业产业转移趋势	6
(二) 中国造船业加速发展	7
第三节 制约世界造船业发展的四大因素	8
一、世界资本缺乏对海上运输这个传统行业的超前投资意识	8

二、船用原材料价格暴涨加重了造船业负担.....	8
三、造船大国自身配套能力有限也是加大造船成本的主因之一	8
四、出口运行模式也是制约造船业发展的因素.....	8
第四节 世界造船业潜在危机.....	9
第五节 2007 年世界造船业发展展望.....	10
第二章 2007 年我国船舶制造业供需分析及预测	11
第一节 2006 年我国船舶制造业供需状况.....	11
一、生产状况分析	11
(一) 概况.....	11
(二) 特点.....	12
二、需求	14
(一) 成交情况.....	14
(二) 需求结构分析	14
(三) 需求预测.....	16
第二节 2006 年船舶制造业进出口分析及预测.....	18
一、船舶制造业进口分析	18
(一) 总体情况	18
(二) 月度情况	19
二、船舶制造业出口分析	20
(一) 出口交货值分析	20
(二) 出口量、出口额分析	20
(三) 船舶出口国家和地区分析	22
第三节 2006 年船舶制造业价格变化分析.....	24
一、船价指数走势	24
二、主要船型价格走势	24
第四节 2007 年行业供给分析及预测.....	26
第三章 2006 年船舶制造业发展环境及影响分析	27

第一节 宏观经济环境.....	27
一、国际经济环境	27
(一) 世界经济 总体形势	27
(二) 主要经济体经济状况	27
(三) 国际贸易发展情况	28
(四) 2007 年世界经济展望	29
二、国内宏观经济环境	29
第二节 产业政策.....	30
一、船舶工业中长期发展规划.....	30
(一) 远景目标.....	30
(二) 建设好重大项目	30
(三) 三大造船基地规划	30
二、“十一五”规划提出振兴船舶工业	31
(一) “十一五”时期我国船舶工业的发展目标.....	31
(二) “十一五”时期我国船舶工业发展的主要任务	31
三、2006 年《老旧船舶管理规定》	32
四、2006 年全国沿海港口布局规划.....	35
五、我国首个造船质量行业标准实施.....	37
六、我国加入《国际防止船舶造成污染公约》	37
七、共同规范正式生效	37
第四章 2007 年船舶制造业竞争分析及预测	38
第一节 我国船舶制造业国际竞争力.....	38
一、船舶制造业发展阶段评价.....	38
二、我国船舶工业科技进步成就.....	39
(一) 船型开发取得新突破，促进产品结构优化升级.....	39
(二) 重点船舶配套设备研制取得新进展	39
(三) 现代造船模式研究与应用取得新成效，生产效率大幅提高	40
(四) 实现了两大转变.....	40
三、我国船舶制造业国际比较.....	40

(一) 生产指标比较	40
(二) 造船企业国际比较	40
四、我国船舶制造业国际竞争力走向	41
第二节 影响船舶企业竞争的关键要素	43
一、国际竞争格局影响	43
二、国家政策影响	43
第三节 行业资本运作	44
一、中船集团的资产整合	44
二、民营资本的进入	45
三、强强联合	45
第五章 行业投资与效益分析	47
第一节 行业在国民经济中的地位	47
第二节 船舶行业效益主要影响因素分析	48
一、船舶成本影响	48
(一) 船舶钢板	48
(二) 电子设备	48
(三) 主机	49
二、船舶市场供求关系影响	49
第三节 船舶行业效益水平分析	50
一、船舶行业销售收入及增长情况	50
二、船舶行业利润总额及增长情况	50
第四节 船舶行业投资形势分析	52
一、船舶行业投资规模分析	52
二、船舶行业投资效益分析	53
第二部分 行业细分领域分析及预测	54

第六章 细分子行业分析	55
第一节 散装船市场供需变化分析.....	55
第二节 油轮市场供需变化分析.....	57
第三节 集装箱船市场供需变化分析.....	59
第四节 LNG 船市场供需变化分析	62
第七章 细分地区分析及预测.....	63
第一节 行业区域分布总体特征分析及预测.....	63
一、行业区域分布特点分析	63
二、船舶行业运行区域比较分析及排名	63
(一) 船舶行业销售收入区域分布及排名	63
(二) 船舶行业利润总额区域分布及排名	64
第二节 2006 年江苏省船舶制造业发展分析及预测.....	66
一、2006 年江苏省船舶制造业在全国地位.....	66
二、江苏省船舶制造业主要生产企业.....	67
三、江苏省船舶制造业经济运行状况.....	68
四、江苏省船舶制造业发展状况.....	69
(一) 政府重视.....	69
(二) 发展规划.....	69
五、江苏省船舶制造业发展趋势预测.....	70
第三节 2006 年上海船舶制造业发展分析及预测.....	71
一、2006 年上海市船舶制造业在全国地位.....	71
二、上海市船舶制造业主要生产企业.....	72
三、上海市船舶制造业经济运行状况.....	72
四、2006 年上海船舶制造业发展成就.....	74

(一) 江南长兴造船基地开建	74
(二) 发展规划	74
五、上海市船舶制造业发展趋势预测	74
第四节 2006 年辽宁省船舶制造业发展分析及预测	75
一、2006 年辽宁省船舶制造业在全国地位	75
二、辽宁省船舶制造业主要生产企业	75
三、辽宁省船舶制造业经济运行状况	76
四、辽宁省船舶制造业发展状况	77
(一) 2004 年造船业列为辽宁省鼓励发展产业	77
(二) 2006 年辽宁省造船业加速转型升级	78
(三) 发展规划	79
五、辽宁省船舶制造业发展趋势预测	79
第五节 2006 年浙江省船舶制造业发展分析及预测	80
一、2006 年浙江省船舶制造业在全国地位	80
二、浙江省船舶制造业主要生产企业	80
三、浙江省船舶制造业经济运行状况	81
四、浙江省船舶制造业发展状况	83
(一) 舟山金海湾公司 30 万吨级船坞围堰爆破成功	83
(二) 2004 年出台《加快船舶工业发展意见》	83
(三) 浙江省造船业“十一五”发展规划	84
五、浙江省船舶制造业发展趋势预测	84
第六节 2006 年山东省船舶制造业发展分析及预测	85
一、2006 年山东省船舶制造业在全国地位	85
二、山东省船舶制造业主要生产企业	85
三、山东省船舶制造业经济运行状况	86
四、山东省船舶制造业发展状况	88

五、山东省船舶制造业发展趋势预测.....	88
第七节 2006 年广东省船舶制造业发展分析及预测.....	89
一、2006 年广东省船舶制造业在全国地位.....	89
二、广东省船舶制造业主要生产企业.....	89
三、广东省船舶制造业经济运行状况.....	90
四、广东省船舶制造业发展状况.....	92
五、广东省船舶制造业发展趋势预测.....	92
第三部分 企业分析.....	94
第八章 企业综合分析.....	95
第一节 2006 年船舶制造企业经营状况分析.....	95
一、盈利空间大、盈利能力强企业分析.....	96
二、盈利能力中等企业分析	97
三、盈利能力较差企业分析	98
四、企业营运状况分析	99
第二节 造船业三大集团情况.....	102
一、中国船舶工业集团	103
二、中国船舶重工集团公司	104
三、地方造船厂	104
第三节 重点企业三年经营数据对比分析.....	105
一、大连船舶重工集团有限公司.....	105
二、江南造船（集团）有限责任公司.....	106
三、沪东中华造船（集团）有限公司.....	106

四、渤海船舶重工有限责任公司.....	107
五、江苏新世纪造船股份有限公司.....	109
六、广州广船国际股份有限公司.....	109
七、澄西船舶修造厂	110
八、南通中远川崎船舶工程有限公司.....	112
九、浙江造船有限公司	112
十、上海澄西船舶有限公司	114
十一、扬帆集团有限公司	115
十二、广州文冲船厂有限责任公司.....	115
十三、南通中远船务工程有限公司.....	117
第九章 典型企业分析	119
第一节 上海外高桥造船有限公司分析.....	119
一、企业行业地位分析	119
二、公司基本评价	119
三、2006 年经营业绩	120
四、企业经营状况	120
五、发展前景	121
第二节 江苏扬子江船厂有限公司分析.....	122
一、企业行业地位分析	122
二、公司基本评价	122
三、企业发展目标	122
四、企业经营状况	123

五、发展前景	124
第四部分 行业风险提示及信贷投向建议	125
第十章 行业发展机遇.....	126
第一节 全球造船业发展趋势预测.....	126
第二节 我国船舶制造业发展机遇分析.....	129
一、我国造船业发展的外部有利因素.....	129
二、我国造船业发展的内部有利因素.....	129
（一）中国重化工业的发展和劳动力成本优势突出.....	129
（二）“国油国运”	130
（三）“国船国造”、“国机国造”	131
（四）国家相关产业政策大力扶持造船业	131
第三节 中国造船业未来发展预测.....	133
一、2007 年趋势判断	133
二、长期趋势判断	133
（一）产量预测.....	133
（二）产能预测.....	134
第十一章 行业风险分析	136
第一节 宏观经济波动风险评价.....	136
一、定性分析	136
二、定量分析	137
第二节 政策风险评价.....	138
第三节 上下游行业变化风险评价.....	140
一、钢材价格变化风险评价	140
二、配套零部件行业风险评价.....	141
三、下游航运市场波动风险评价.....	141

第四节 市场供需矛盾风险评价.....	142
一、船舶产业供给风险分析	142
二、船舶产业需求风险分析	143
第五节 行业竞争风险评价.....	145
一、进入退出壁垒	145
二、企业竞争模式变化及相关风险分析.....	145
第六节 行业其他主要信贷风险.....	147
一、交船风险	147
二、贷款挪用风险	147
三、造船合同不严密风险	147
四、船舶信贷担保风险	148
五、船舶制造成本风险	148
六、汇率风险	148
七、融资利率风险	150
第十二章 2007 年船舶制造业信贷建议	151
第一节 2007 年船舶制造业总体发展特点及授信建议.....	151
一、2006 年行业总体发展特点与授信额度建议.....	151
二、2006 年行业资金需求特点及授信建议.....	151
第二节 2007 年船舶制造业细分产品特点及授信建议.....	152
一、从船型角度建议	152
二、船型开发方面投资	153
三、投资船舶配套业	153

第三节	2007 年船舶制造业地区发展特点及授信建议.....	154
一、	船舶制造业区域发展特点总结.....	154
二、	区域市场授信建议	154
第四节	2007 年船舶制造业所有制发展特点及授信建议.....	155
一、	所有制企业对比及发展特点总结.....	155
二、	所有制类型授信建议	156
第五节	2007 年船舶制造业规模发展特点及授信建议.....	157
一、	规模对比及发展特点总结.....	157
二、	规模类型授信建议	158
第六节	2006 年船舶制造企业发展特点及授信建议.....	159
一、	企业发展特点总结	159
	（一）企业竞争格局变化	159
	（二）部分重点企业资金量充足	159
二、	企业授信建议	160

附 表

表 1 2004-2006 年全球造船业三大指标	2
表 2 2003-2006 年我国三大造船指标	12
表 3 2006~2010 年我国船舶运力增长需求	16
表 4 2006 年中国船舶出口主要国家和地区	23
表 5 1995-2006 年主要船型价格走势	25
表 6 我国造船产量预测	26
表 7 主要造船国家生产指标比较	40
表 8 船舶及浮动装置制造业资产、负债指标逐年对照表	52
表 9 2002 至 2006 年船舶及浮动装置制造业效益指标	53
表 10 2006~2010 年我国散装船运力增长需求	56
表 11 2001 年-2010 年世界油船拆解量年平均预测	57
表 12 世界油船需求量变化及预测	58
表 13 世界集装箱船队预测	59
表 14 2010 年全球集装箱吞吐量预测	59
表 15 集装箱船需求量变化及预测	61
表 16 2006 年我国船舶企业区域分布情况	63
表 17 2006 年船舶销售收入区域分布及排名	64
表 18 2006 年船舶行业利润总额区域分布及排名	65
表 19 江苏省船舶制造业在全国地位	66
表 20 2003~2006 年江苏省规模指标比重变化	66
表 21 江苏省主要造船企业	67
表 22 江苏省船舶制造业主要生产企业规模指标比重	67
表 23 2003~2006 年江苏省船舶制造业经济运行	68
表 24 上海市船舶制造业在全国地位	71
表 25 2003~2006 年上海市规模指标比重变化	71
表 26 上海市主要造船企业	72
表 27 上海市船舶制造业主要生产企业规模指标比重	72

表 28	2003～2006 年上海市船舶制造业经济运行	73
表 29	辽宁省船舶制造业在全国地位	75
表 30	2003～2006 年辽宁省规模指标比重变化	75
表 31	辽宁省主要造船企业	75
表 32	辽宁省船舶制造业主要生产企业规模指标比重	76
表 33	2003～2006 年辽宁省船舶制造业经济运行	77
表 34	浙江省船舶制造业在全国地位	80
表 35	2003～2006 年浙江省规模指标比重变化	80
表 36	浙江省主要造船企业	80
表 37	浙江省船舶制造业主要生产企业规模指标比重	81
表 38	2003～2006 年浙江省船舶制造业经济运行	83
表 39	山东省船舶制造业在全国地位	85
表 40	2003～2006 年山东省规模指标比重变化	85
表 41	山东省主要造船企业	85
表 42	山东省船舶制造业主要生产企业规模指标比重	86
表 43	2003～2006 年山东省船舶制造业经济运行	88
表 44	广东省船舶制造业在全国地位	89
表 45	2003～2006 年广东省规模指标比重变化	89
表 46	广东省主要造船企业	89
表 47	广东省船舶制造业主要生产企业规模指标比重	90
表 48	2003～2006 年广东省船舶制造业经济运行	92
表 49	船舶制造业前 20 家企业经营状况	95
表 50	销售收入前 20 名企业盈利能力划分结果	96
表 51	船舶制造业前 20 家企业“三费”增长情况	98
表 52	船舶制造业前 20 家企业营运状况	100
表 53	前 20 家企业中应收账款周转率低于全国水平的企业	101
表 54	2004～2006 年大连船舶重工集团有限公司经济运行状况	105
表 55	2004～2006 年江南造船（集团）有限责任公司经济运行状况	106
表 56	2004～2006 年沪东中华造船（集团）有限公司经济运行状况	106

表 572004～2006 年渤海船舶重工有限责任公司经济运行状况.....	107
表 582004～2006 年江苏新世纪造船股份有限公司经济运行状况.....	109
表 592004～2006 年广州广船国际股份有限公司经济运行状况.....	109
表 602004～2006 年澄西船舶修造厂经济运行状况.....	110
表 612004～2006 年南通中远川崎船舶工程有限公司经济运行状况.....	112
表 622004～2006 年浙江造船有限公司经济运行状况.....	114
表 632005～2006 年上海澄西船舶有限公司经济运行状况.....	114
表 642004～2006 年扬帆集团有限公司经济运行状况.....	115
表 652004～2006 年广州文冲船厂有限责任公司经济运行状况.....	117
表 662004～2006 年南通中远船务工程有限公司经济运行状况.....	117
表 67 上海外高桥造船有限公司主要指标占全国比重.....	119
表 682004～2006 年上海外高桥造船有限公司经济运行状况.....	121
表 69 江苏扬子江船厂有限公司主要指标占全国比重.....	122
表 702004～2006 年江苏扬子江船厂有限公司经济运行状况.....	123
表 711971-2009 年全球造船业产业周期变化、预测及内因分析	127
表 72 全球新船需求预测	128
表 73 中国造船业人力成本优势非常突出.....	130
表 74 中国“三湾”基地船舶在建产能.....	134
表 75 船舶产业政策环境变化影响的风险分析及评价.....	138
表 762004 年国内主要船板生产企业船板产量.....	140
表 77 船舶制造业供给风险分析	142
表 78 船舶制造业需求潜力风险评估.....	144
表 79 不同船舶的合理建造周期	147
表 80 企业资产、收入及利润集中度变化.....	159
表 81 重点企业利息支出状况	160

附 图

图 1 1990-2006 年我国造船完工量	11
图 2 我国造船业产量份额及排名变化情况.....	11
图 3 2006 年我国完工船舶船型比例结构.....	15
图 4 2006 年我国手持船舶订单船型比例结构.....	15
图 5 2006~2010 年我国三大船型需求预测图.....	17
图 6 1990-2006 年我国船舶进口数量	18
图 7 1990-2006 年我国船舶进口额	19
图 8 2006 年各月船舶进口量	19
图 9 2006 年各月船舶进口额	20
图 10 1995-2006 年船舶出口量	21
图 11 1995-2006 年船舶出口额	21
图 12 2006 年各月船舶出口量	22
图 13 2006 年各月船舶出口额	22
图 14 1995-2006 年克拉克松船价指数走势	24
图 15 人均 GDP 与产业周期	38
图 16 各国造船业所处产业周期	39
图 17 2005-2006 年热轧钢板价格走势	48
图 18 我国船用低速机缺口预测	49
图 19 2003-2006 年船舶行业销售收入变化情况	50
图 20 2003-2006 年船舶行业利润总额变化情况	50
图 21 全球主要大宗干散货海运量	55
图 22 中船重工、中船集团下属企业情况.....	102
图 23 2006 年三大集团造船完工量占比.....	103
图 24 1900-2010 年世界造船产量变化	126
图 25 全球造船业转移趋势	129
图 26 中国重化工业发展带动造船业相关产业链.....	130
图 27 未来我国原油运输能力变化	131

图 281993-2015 年我国造船完工量统计与预测	134
图 29船舶完工量与 GDP 运行曲线.....	137
图 30我国船舶工业主要消费钢材品种结构.....	140
图 312006 年船舶制造业规模指标分布（所有制类型）	155
图 322006 年船舶制造业销售利润率和资金利用率（所有制类型）	156
图 332006 年船舶制造业规模指标分布（规模类型）	157
图 342006 年船舶制造业不同规模类型企业盈利能力	158

第一部分 行业运行分析及预测

2003—2006 年世界造船市场出现了多年难得一遇的爆发式增长。2006 年全球造船市场延续了 2003 年以来的景气高峰：全球新船完工量达 8010 万载重吨，创历史新高；新接造船订单总额达到创纪录的 1055 亿美元，增长 37%；手持新船订单量突破 3 亿载重吨，达到 3.1 亿载重吨。各指标都反映出 2006 年市场需求的旺盛势头。其中，韩国继续排名世界造船业第一位，日本居第二位，我国居第三位。随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势。

从上世纪 90 年代以来，我国船舶制造业的造船完工量持续快速增长，我国造船业在世界造船业中的地位也大幅提升，造船产量份额由 1981 年的 0.1%提升到 2006 年的 19%，连续 12 年保持在全球第 3 位的位置。2006 年全国造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%；新接船舶订单 4251 万载重吨，同比增长 150%；手持船舶订单 6872 万载重吨，同比增长 73%。

中国造船业主要面向出口，目前中国手持船舶订单中 85%以上是出口船订单。近两年，船舶出口增长速度明显加快。2005 年出口船舶 136376 艘，比 2004 年增长 56.2%。2006 年出口船舶 382728 艘，比 2005 年增长 180.62%。

第一章 2006 年世界船舶制造业状况

第一节 2006 年世界船舶制造业发展状况

一、2006 年世界造船业主要指标

随着国际航运市场的复苏，航运市场出现运力供不应求、运价大幅上涨的情况，全球各大船公司也开始大量订造船只。受此影响，世界造船市场在 2002 年底走出低谷，并迅速复苏，2003—2006 年出现了多年难得一遇的爆发式增长。2006 年全球造船市场延续了 2003 年以来的景气高峰，全球新船订购活跃，造船完工量、新接订单量、手持订单量等指标再创历史新高，船价继续大幅攀升，直逼历史高位。

2006 年来，全球造船企业在大量消化累计订单的同时，手持订单数量比一年前再度大幅增加，反映出 2006 年市场需求的旺盛势头。

表1 2004-2006 年全球造船业三大指标

单位：万载重吨

	2004	2005	2006
新承接订单	10390	7600	9120
新船完工量	6140	7240	8010
期末手持订单	22180	22600	31000

（一）新船完工量指标

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，创历史新高。

（二）新船成交量指标

2006 年全年新船成交量达到 1.4 亿载重吨，创下历史新高（次高点为 2003 年创下的 1.168 亿载重吨）。

（二）新造船订单指标

2006 年世界造船业接到新造船订单总额达到创纪录的 1055 亿美元，比 2005 年新造船订单总额增长 37%，比 2004 年新造船订单总额 763 亿美元增长 76.3%。

在 2006 年新造船订单中，油轮数量最大。这是因为 2010 年所有的单壳油轮将全部

淘汰出局，油轮公司必须抓紧订造可以用来替代的新双壳油轮。于是 2006 年新油轮订造总额达到 492 亿美元，比 2005 年增长 122%；其中苏伊士型油轮订造数量创纪录，其订造总额达到 56 亿美元，比 2005 年同比翻十番。

（四）手持订单量指标

2006 年，全球手持新船订单量已突破 3 亿载重吨的整数关口，达到 3.1 亿载重吨。

（五）新船船价指标

2005 年下半年新船船价曾有调整，但是 2006 年新船船价稳步攀升。2006 年末克拉克松船价指数收于 168 点，全年涨幅 7.69%。许多船型的船价已接近和达到了历史高位，个别船型船价已创出历史新高。

二、各船型成交情况

（一）油船成交情况

2006 年全球新船成交量创新高的主要贡献为油船。全年成交油船 7900 万载重吨，比上年的 2850 万载重吨大增 170%，创下年度订单成交量之最。其中，VLCC 成交近 100 艘，2005 年全年只有 33 艘；苏伊士型油船成交近 80 艘，2005 年全年仅 7 艘；阿芙拉型油船成交 124 艘，2005 年全年为 45 艘。这三种油船也因其大手笔的成交量成为 2006 年市场上最火的船型。

（二）散货船成交情况

2006 年前 11 个月，散货船共成交 2890 万载重吨。接近年底时，散货船行情开始全面爆发，全年成交量达到 3200 万载重吨，比 2005 年的 2710 万载重吨增长约 18%，但仍逊于 2003 年和 2004 年，这两年的订单量分别是 3600 万载重吨和 3410 万载重吨。

（三）大型集装箱船成交情况

2006 年大型集装箱船继续受到市场追捧。全年 3000TEU 以上的集装箱船成交 1800 万载重吨，高于 2004 年 1540 万载重吨和 2005 年 1320 万载重吨，低于 2003 年 2100 万载重吨的历史最高量。

（四）气体运输船成交情况

2006 年气体运输船需求稳定。全年全球成交 LNG 船 360 万载重吨，与 2005 年的 360 万载重吨基本持平，低于 2004 年高峰的 570 万载重吨。

近几年，LPG 船一直呈需求增长之势，2006 年成交 210 万载重吨，与 2005 年相当，而 2002-2005 年的成交吨位分别为 30 万载重吨、70 万载重吨、120 万载重吨和 210 万载重吨。

（五）海洋工程和其他特种船成交情况

2006 年前 11 个月海洋工程和其他特种船共成交 447 艘，已超过 2005 年全年 380 艘的水平。

三、推动因素

伴随着全球贸易的复苏以及发展中国家经济的持续健康发展，国际进出口业务不断增多，全球海上货运业务量连年翻番。在过去 3 年多的时间里，仅集装箱货物已经增长了 65%。世界各大港口的货物吞吐量明显递增，给世界造船和海上运输业带来了生机。自 2007 年 2 月中旬以来，作为铁矿、煤炭、谷物等“干散货物”海上运输市场晴雨表的《波罗的海干散货物综合运输指数》平均报收一直徘徊在 6314 点高度，约为去年同期的 2.5 倍。另据世贸组织统计显示，2006 年世界海运干散货物流量大约增长了 58.6% 左右，由于干散货物运输占海上运输贸易的半壁江山，因而其业务的增长促进了造船业和海上运输业的发展。

另外，发展中国家经济的持续高速增长已明显推动了国际航海货运业的发展。从长远发展角度看，发展中国家不断增长的远洋运输需求消除了全球航运市场许多承运公司没有安全稳定运输需求的担心，也为整个世界海上航运业的发展提供了保障。

第二节 主要造船国状况

一、韩国

2006 年是韩国造船业最辉煌的一年。2006 年其赢得的新订单、未完成订单和新造船的总吨位分别为 1900 万修正总吨、4290 万修正总吨和 3060 万修正总吨,分别较 2005 年增长 54%、38%和 14%。此数据意味着 2006 年全球造船业 38.3%的新订单、近 38%的未完成订单和三分之一的新船生产为韩国造船企业所有。韩国在新接订单、未完成订单和造船吨位上继续排名世界第一,位居世界造船业头把交椅。截至 2006 年年底,韩国造船业未完成订单总量相当于今后 4 年的造船量。2006 年船舶出口额首次突破 200 亿美元大关,达 220 亿美元。

在世界十大造船厂中,韩国有 7 家。其 2006 年能拿到创纪录的订单数,主要是因为国际原油价格高涨使离岸开采设备和油轮需求旺盛。2006 年韩国造船业接获的油轮订单总量达 903 万修正总吨。另外,2006 年韩国造船业几乎赢得了全球液化天然气船的所有订单,接获的该类船舶订单量达 320 万修正总吨,比 2005 年增长 67%。

韩国造船产业如此飞黄腾达,在相当大的程度上归功于中国快速经济发展带动下的全球海运贸易运量不断增长,包括中国在内的世界各国和地区需要大运量货船,而韩国造船产业抓住全球船舶市场机遇,扩大投资,坚持更新和提升自身造船产业基础设施,不断发展造船规模经济能力。

受对高阶船舶和其他产品需求的连续增长,2007 年韩国造船企业预计出口增长 18%,达到 260 亿美元。从现在到 2015 年,凭借高超科学技术和越来越看好国际船舶市场的韩国造船产业,年均出口量增长率将达到 6.1%,预计到 2015 年将达到 300 亿美元。

二、日本

2006 年的日本造船业新造出口船舶 580 艘,达到 2659.4 万总吨,比 2005 年增长 90.2%,仍稳居世界造船业的第二位。

三、中国

2006 年中国造船业新造船订单达到 687.2 万载重吨,相当于全球新船订造总量的 24%份额。中国 2006 年造船产量达到 1452 万载重吨,位居世界造船业的第三位,相当于世界造船总产量的 19%份额。预计到 2015 年,中国造船年产量达到 2400 万载重吨,将成为世界造船第一大国。

中船集团是世界第三大造船公司,仅次于韩国现代重工造船公司(HHI)和日本今

治造船公司。2006 年，中船集团完成 602 万载重吨货船建造任务，年增长率达到 17%。中船集团船舶建造产量占中国造船工业新船总产量份额为 43%；2005 年建造产量占世界造船工业新船总产量份额为 7%，2006 年其份额提高到 8.2%。目前中船集团接到新船建造订单总额达到 190 亿美元，仅次于韩国现代重工造船公司，超过 700 万载重吨，其中包括运力分别超过 30 万吨的超大型油轮 4 艘，容积分别达到 47200 立方米的液化天然气船 4 艘。目前中船集团正在设计建造容积超过 20 万立方米的超大型液化天然气船。

四、国际竞争

（一）世界船舶工业产业转移趋势

几十年来，世界船舶工业的产业转移主要表现在两个方面：一是造船中心从西欧向东亚的转移；二是东亚内部的产业转移。

上世纪 50 年代之前，以英国为代表的西欧造船界一直占据统治地位。进入 50 年代，日本造船业的崛起打破了西欧造船国一统天下的局面。1956 年，日本商船下水量首次超过英国居世界第一。而从 70 年代开始，韩国的造船业逐步发展起来并超过了日本。1999 年，韩国承接新船接单超过日本；2000 年，新船接单和手持订单远远超过日本，造船产量也首次超过日本，成为新的世界造船霸主。

目前，随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势。因为船舶工业具有劳动、资金、技术三密集的特征，而中国既拥有素质较高、成本较低的丰富劳动力资源，又拥有较其他发展中国家更好的资金、技术条件。针对自己所长，中国船舶工业已经确立了以三大常规船型为支柱产业的发展策略。该策略的确定主要是由于在油船、散货船、集装箱船三大主力船型中，中国船厂的劳动力优势更为明显；同时，在三大船型建造所需的土地、岸线等资源上，中国也具有明显的比较优势。而且，在三大主力船型中，中国与日、韩在研发、设计等方面的科技差距不是特别明显。也就是说，在三大主力船型上，中国造船企业在资源和要素上的比较优势已经完全超越了科技水平上的相对不足，非常适合在上述领域率先取得突破，实现船舶工业的产业转移。

据欧洲媒体披露，目前很多欧洲大型船运公司的订单从韩国现代重工、大宇造船、三星重工等转向了中国造船厂。究其原因有以下三点：一是中国在价格方面比韩国便宜；二是中国造船业产业链比较完整，拥有欧洲造船质量认证及优越的港口条件；三是与韩国有所不同，中国造船厂的很多技术是由欧洲海运公司提供的，更符合欧洲人的习惯。客户纷纷转向中国对韩国造船业界来说，的确是个不小的冲击。

面对追赶步伐不断加快的中国造船业，韩国造船业开始向更高技术含量船型突破，以期保持领先优势。三星重工正打算开发设计达 14000 T E U (20 尺标准集装箱) 的全

球最大集装箱船。同时，韩国大宇还加快了在中国的投资，将生产基地转移到中国，以求降低成本。

（二）中国造船业加速发展

至 2006 年中国已连续 12 年排名世界第三造船大国，而且与排名前两位的韩国和日本的差距不断缩小，大有赶超之势。2006 年全国船舶完工量达到创纪录的 1452 万吨，同比增长 20%，占全球船舶完工量的 19%。其中中国船舶工业集团公司完工 602 万吨，中国船舶重工集团公司完工 267 万吨，地方船厂完工 583 万吨。造船业完成工业总产值 1722 亿元、实现利润总额 96 亿元，分别同比增长了 37%、102%。

从中国造船业的发展战略看，上海、江苏、福建等造船业发达的地区都纷纷将造船业纳入了重点发展领域。如，上海长江口岸的长兴岛将在未来 10 年里打造成为世界上最大的造船厂；江苏省也已提出了“立足本省，面向全国，走向世界”的造船发展战略；山东省则正在加紧规划建设三个大型船舶工业园区；福建省也在进行大规模的规划投资。

近年来，世界散货船巨头比利时波士玛航运公司、世界最大的船运公司之一的日本邮船株式会社以及美国、希腊、土耳其等纷纷与上海外高桥造船公司签约。如今，上海外高桥公司已累计承接各国订单近 60 艘，被称之为世界散货船建造中心。

根据国家“十一五”发展规划，到 2010 年中国的造船能力将由 2005 年的 1250 万载重吨提高到 2100 万载重吨，中国将成为世界第一造船大国。作为中国船舶工业的主管部门的国防科工委提出的目标是：经过 10 年到 15 年的发展，我国船舶工业的综合竞争力接近日本、韩国的水平。同时在造船总量上，预计到 2015 年达 2400 万载重吨，占世界市场份额的 35%。

第三节 制约世界造船业发展的四大因素

目前有 4 个主要因素制约世界造船业的发展。

一、世界资本缺乏对海上运输这个传统行业的超前投资意识

船只的短缺暴露出前些年航运业对全球贸易大幅增长的准备严重不足。此外，在全球造船业因缺少投资难造新船的情况下，大批超龄服役的商用船队却接连退役，从而更加剧了运输的紧张。世贸组织的统计显示，上个世纪 90 年代后，在世界商船日益减少的背景下，世界商品贸易量却以每年平均 2.17% 的速度在增长，而且其中占全球贸易总量 90% 以上，年均大约 60 多亿吨的货物须靠海上运输来完成。

二、船用原材料价格暴涨加重了造船业负担

造船业是跨学科、跨行业的综合制造体系，从船体制造到动力、卫星导航设备、各类仪表控制设施等所需原材料不但包括有色金属中的金、银、钯、铂等贵金属，而且更多的是贱金属中的铜、铁、铝、镍、铅、锌和其他木料、橡胶等普通物资，其数量多达数百种原材料。最近几年，由于发达国家经济复苏、新兴工业国家和经济转型国家经济以十分惊人的速度增长，需求拉动了原材料普遍上涨，仅船用钢板 2006 年的平均价格就比 2004 年涨了 112 美元，这大大增加了造船业的生产成本。

三、造船大国自身配套能力有限也是加大造船成本的主因之一

据分析，目前许多造船大国一般都不能自主提供整条船只所需的主要配套产品，尤其是在发展中国家这种现象更为严重，有的不能自主提供的配件比例甚至高达 60%，船舶配套产业相对落后是这些国家船舶工业崛起的首要障碍。由于无法自主提供全部配套部件，而不得不向传统造船大国进口重要原配件，这不仅使这些国家的造船业受到外国同行的严重制约，还需承担国际汇率风险。

四、出口运行模式也是制约造船业发展的因素

受国际造船业传统经营模式影响，目前东亚造船国家仍有相当部分新船预订合同规定，建造合同签署后买方首期付款往往不足新船建造总额的 10%，开工后直至交接新船才支付另一个 10%，直到新船下水买方才支付 70% 的费用。按此类合同，在建造新船的 2—3 年间的绝大部分正常经费均需造船公司自行垫付。这种造船经营模式给中小造船企业带来了极大的风险，从而使得部分造船业被迫放弃外来订单。从造船业整体看，这一经营模式也制约了造船业的发展。

第四节 世界造船业潜在危机

在全球造船业快速发展的同时，我们也看到其存在船台过剩的危机。全球造船业仅在 2005 年签订的造船新合同就达 1000 亿美元，2006 年达到创纪录的 1055 亿美元，目前的造船订单比历史上任何时候都多。尽管造船能力如此巨大，但它还在增长，特别是中国，提高了现有造船设备的效率并且在绿地上建设新的船厂。

目前，多达 22 个备有证明文件要建新船厂的绿地现场和 10 个现有的船厂有大型扩张计划。如果所有 32 个发展计划付诸实施，这将意味着大量的过剩能力。虽然许多计划不可能得到政府批准，但是已经有 5 个绿地现场和 2 个有扩张计划的船厂在推销船台，如果这些计划按期推进，2010 年以前，中国的造船能力将扩大一倍。得到批准的绿地现场和目前推销的船台包括在上海附近长兴岛 800 万载重吨的造船设施。它占据了 8 公里的岸线，有 7 个船坞，每个可建造大约 30 万载重吨的船舶。仅这个船厂已经有了 23 艘船、430 万载重吨的订单，将于 2008 年以后交船，包括 13 艘超大型油轮（VLCC）。

同时，韩国造船能力的增加和“新兴的”造船国家如越南、印度、土耳其和罗马尼亚以及再度崛起的巴西，使船台存在过剩的潜在危机。目前，越南、土耳其、罗马尼亚和巴西各有超过 20 亿美元的造船合同。

2006 年世界造船业吸收了创纪录的 1055 亿美元的造船订单，使世界上的船队的年增长率接近 6%。它除了挑战紧张的运力供求关系外，还促使造船市场对经济低迷时期表现出敏感。

第五节 2007 年世界造船业发展展望

当前，造船市场繁荣的动力来自于世界经济的繁荣和贸易持续稳定的增长。世界贸易增速在各国纷纷加息背景下，近几年仍保持在 7% 以上，2008 年世界贸易增速至少可达 4.5%。中国石油、铁矿石及其他大宗散货的海上运输需求量，在很大程度上决定着航运市场未来两年的走向。跨太平洋运价稳定协议组织(TSA)统计，近几个月从中国到美国的货运平均增长率在 20% 以上。国际机构预测中国未来 5 年港口集装箱吞吐量的年均增长率可达到 12%；而美国港口集装箱吞吐量也将从 2005 年的 4640 万 TEU 至少增加到 2015 年的 7940 万 TEU，增长率达到 71%-85%。

预计 2007 年世界船舶市场将继续保持景气，船价将维持高位。目前的油船船队中，单壳油船仍占四分之一以上，2010 年前需要淘汰的单壳油船约为 9000 万载重吨。

中国原油进口量的增长和 IMO 提前淘汰单壳油船的规定增强了投资者信心，油船价格将保持较好水平。散货船市场仍会保持一定程度坚挺，中国铁矿石的进口和世界粮食的进出口将会继续支撑这一市场。相比较，集装箱船市场前景较难把握，集装箱船的建造取决于集装箱航运需求量，预计未来订造量恐难高过近几年水平。

第二章 2007 年我国船舶制造业供需分析及预测

第一节 2006 年我国船舶制造业供需状况

一、生产状况分析

(一) 概况

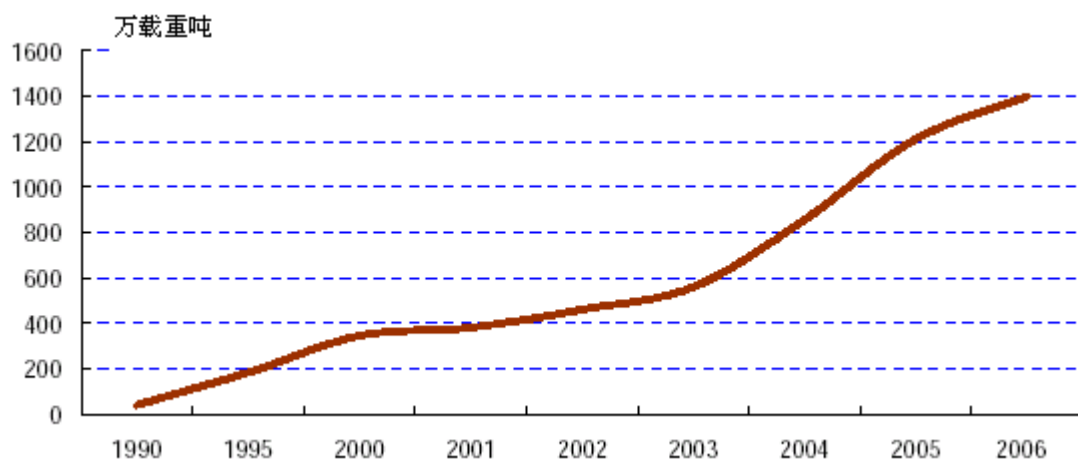


图1 1990-2006 年我国造船完工量

从上世纪 90 年代以来，我国船舶制造业的造船完工量保持持续快速增长。同时，我国造船业在世界造船业中的地位也大幅提升，造船产量份额由 1981 年的 0.1% 提升到 2006 年的 19%。1982 年，造船业完工产量的全球排名仅为第 17 位，1995 年全球排名上升至第 3 位，此后连续 12 年保持在全球第 3 位的位置。

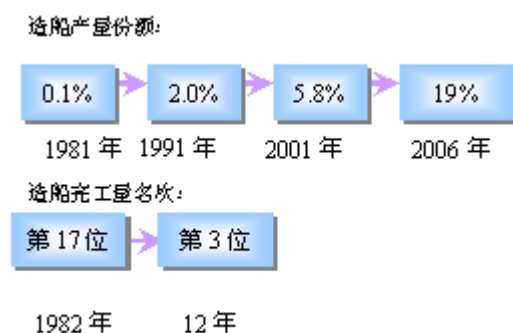


图2 我国造船业产量份额及排名变化情况

2006 年，我国船舶工业继续快速发展，呈现出又好又快的发展势头。生产持续稳定

发展，运行质量显著提升，经济指标再创新高，实现了“十一五”的良好开局。

表2 2003-2006 年我国三大造船指标

单位：万载重吨

	2003		2004		2005		2006	
	数量	世界市场 份额	数量	世界市场 份额	数量	世界市场 份额	数量	世界市场 份额
造船完工量	641	11.8	880	15	1210	17	1452	19
新承接船舶订单	1850	17	1579	17	1700	23	4251	30
手持船舶订单	2650	16	3359	17	3960	18	6872	24

资料来源：中国船舶工业行业协会

2006 年，全国造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%；新承接船舶订单 4251 万载重吨，同比增长 150%；手持船舶订单 6872 万载重吨，同比增长 73%。

以载重吨计，我国造船完工量占世界市场份额的 19%，连续 12 年稳居世界第三，与韩国、日本的差距大幅缩小；新承接船舶订单占世界市场份额 30%，超过日本，位居世界第二；手持船舶订单占世界市场份额 24%。

2006 年全国规模以上船舶工业企业完成工业总产值 1722 亿元，同比增长 37 %。完成工业增加值 422 亿元，同比增长 43%，工业增加值率由 2005 年的 22% 提高到 25%。从行业分类看，船舶制造企业完成工业增加值 267 亿元，同比增长 44%；船舶配套设备制造企业完成工业增加值 69 亿元，同比增长 23%；船舶修理及拆船企业完成工业增加值 83 亿元，同比增长 56%。

（二）特点

1. 经济运行质量显著提升，生产效率和经济效益同步增长。

虽然 2006 年我国造船产量增速较前两年略有放缓，但是全行业经济效益实现了大幅跃升，实现利润接近 100 亿元，高于“十五”利润总和，创历史最好水平。经济效益综合指数达到 159 点，比上年提高 27 点，与全国工业经济效益综合指数的差距由去年 52 点缩小到 32 点。其中，全员劳动生产率 12.7 万元/人年，同比提高 3 万元/人年，高于全国平均水平，拉动经济效益综合指数提高 19 点；成本费用利润率由去年的 4.03% 提高到 6.47%，与全国平均水平相当，拉动经济效益综合指数提高 9 点。

2. 承接订单实现新的跨越，主要造船基地作用凸显。

2006 年我国造船企业抓住船市空前兴旺的大好机遇，积极承接订单。全年新接订单量一举突破 4000 万载重吨，是 2005 年的 2.5 倍，创历史最高水平。

建设中的大型造船基地陆续接单，成为 2006 年承接船舶订单再创历史新高的有力支撑。据初步统计，新增能力的接单量约占订单总量的三分之一。长兴造船基地已累计接单 700 余万载重吨，龙穴造船基地首批接获 4 艘 VLCC，海西湾造修船基地承接 2 座钻井平台等海洋工程的订单。

3. 沪苏辽位居国内三甲，骨干企业进入世界前列。

2006 年，上海、江苏和辽宁三大地区造船完工分别为 542 万载重吨、328 万载重吨和 246 万载重吨，占全国造船总量的 37.3%、22.6% 和 17.0%，分别列居国内前三位。其中，江苏省造船完工量首次突破 300 万吨，新承接和手持船舶订单也分别占全国总量的 22% 和 23%，造船三大指标首次跃居全国第二位。

中国船舶工业集团造船完工 602 万载重吨，约占全国造船总量的 43%。上海外高桥造船有限公司、大连船舶重工集团有限公司、沪东造船集团公司和南通中远川崎造船有限公司 4 家企业造船完工量均超百万吨。其中上海外高桥造船有限公司突破 300 万载重吨，名列全国之首，进入世界造船前 5 强；大连船舶重工集团有限公司以 197.6 万吨排列世界第八位。

4. 船舶修理和改装呈现“两大两高”，改装比例大幅增加。

2006 年，船舶修理和船舶改装呈现出大型化、大工程量、高技术含量、高附加值等特点。船舶修理完成了国内最大的 36.5 万吨散货船的修理工程。先后完成了单壳油船改装成双壳油船、汽车滚装船改装成重载船、船舶整合改装成自卸船、船舶再造改装等 59 艘船的大工程量改装工程，改装单船最高产值达到 2.4 亿元。改装船产值占修船总产值比例大幅增加，山海关船厂、中船广州船坞和上海澄西公司完成改装船产值分别占修船总产值的 45%、40% 和 30%。

5. 船舶配套业快速发展，配套园区初现雏形。

2006 年，船用低速柴油机的产量达到 132 台/168 万千瓦，同比增长 3% 和 18%；船用中速柴油机产量达到 596 台，同比增长 26%。克令吊、螺旋桨、舵机和大型锚绞机等船用配套设备与去年同期相比都有较大幅度地增长。

上海、辽宁、山东等地积极发展船舶配套园区，已初显成效。落户在上海临港船舶配套园区的中船三井造机公司已承接 58 台大缸径船用柴油机，其中包括 4 台国内首次制造、目前世界上最大缸径的 8K98MC 机，将为国内 5100TEU 等大型集装箱船配套。青岛海西湾船用曲轴生产基地开始投产，完成了首根曲轴的红套工序。

6. 高新技术船舶取得突破，海洋工程成为新的增长点。

2006 年，高新技术船舶生产经营都取得了较大突破。自主设计建造的整体性能达到国际先进水平的烟大火车渡船成功交付并投入运营；LNG 船实船建造进展顺利。新承接船舶订单中，首次批量承接了 5 艘 30 万吨级矿砂船；承接了 10000 TEU 超大型集装箱船，实现了新的突破。LNG 船、小汽车运输船、工程船等高新技术船舶的比重也明显增加。

海洋工程装备实现规模化建造，产品档次和附加值不断提升。2006 年成功交付了国内首座作业深度最深、技术最复杂、具有国际先进水平的 400 英尺水深自升式钻井平台，实现了由分包商向总包商的重大跨越，目前已手持自升式平台共 7 座；代表当今世界先进水平的美国康菲石油公司 30 万吨 FPSO 也已顺利出坞，计划 2007 年交工。2006 年首次承接了美国 NOBLE 公司第六代深水半潜式钻井平台改装工程，我国已成功进入国际高端市场。

二、需求

（一）成交情况

从需求看，目前，国外市场需求是船舶工业发展的主要支撑力量，而国内需求增长有限。全球造船市场的火爆，为我国造船业的发展提供了难得的机遇。由于全球新造船供不应求，订单大幅增长，而主要造船国日本、韩国受产能限制无法满足船主需求，再加上我国造船综合水平的快速提高和主动加大新船承接力度，导致我国新船承接量大幅增长。

2006 年全国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入 1560 亿元，同比增长 30%。实现利润总额 96 亿元，同比增加 48.57 亿元，是去年同期利润总额的 2 倍。其中，船舶制造企业实现利润 53.28 亿元，增加 30 亿元，是去年的 2.28 倍，占利润总额的 55%；船舶修理及拆船企业 26.33 亿元，增加 12.2 亿元；船舶配套企业 15.91 亿元，增加 6.19 亿元。

（二）需求结构分析

近几年，我国船舶工业的产品结构得到了进一步优化，不仅主流船型大型化、批量化、系列化特点更加突出，而且船舶技术含量和附加值大幅提高。2006 年，我国承接油船比例大幅上升，其中超大型油船（VLCC）新承接了 40 艘，手持订单已达 55 艘，超过全球总量的三分之一。集装箱船从万箱到几百箱，形成了系列化建造。高新技术船舶的比重明显增加，首次承接了万箱级集装箱船和 30 万吨级矿砂船，新承接 3 艘 LNG 船建造工程。海洋工程装备成为新的增长点，成功交付了国内首座作业深度最深、技术最复杂、具有国际先进水平的 400 英尺水深自升式钻井平台，承建的美国康菲石油公司 30

万吨超大型 FPSO 设计建造项目正在顺利进行，还首次承接了第六代深水半潜式钻井平台改装工程，成功进入海洋工程国际高端市场。

2006 年完工船舶中，散货船的比重比去年下降 3 个百分点，占到 45%；集装箱船的比重提高 2 个百分点，占到 14%；油船的比重仍为 33%，但其中成品油船和化学品船增长较快。

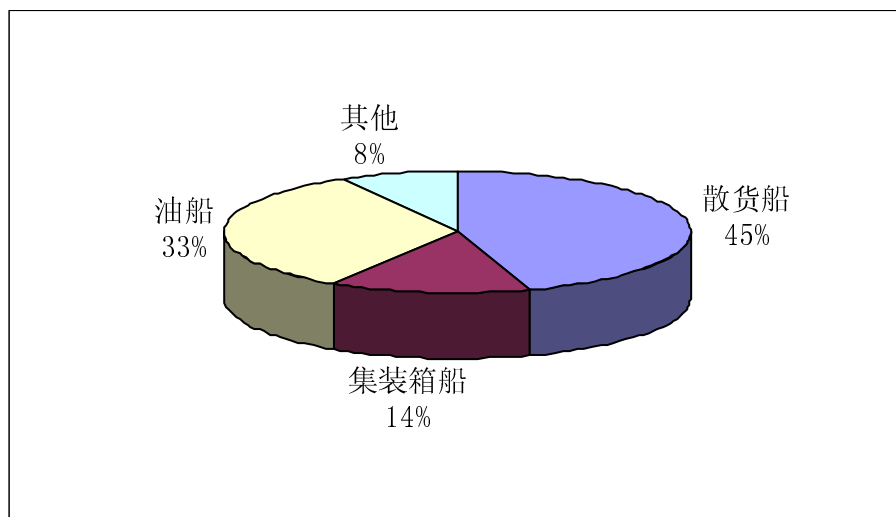


图3 2006 年我国完工船舶船型比例结构

受共同结构规范实施等国际新规则的影响，新接船舶订单中油船成交量比 2005 年增长了 2.3 倍，占订单总量的比重由去年的 39% 提高到 51%。其中超大型油船（VLCC）增速最快，全年共承接 40 艘 1280 万载重吨，占油船总量的近六成。

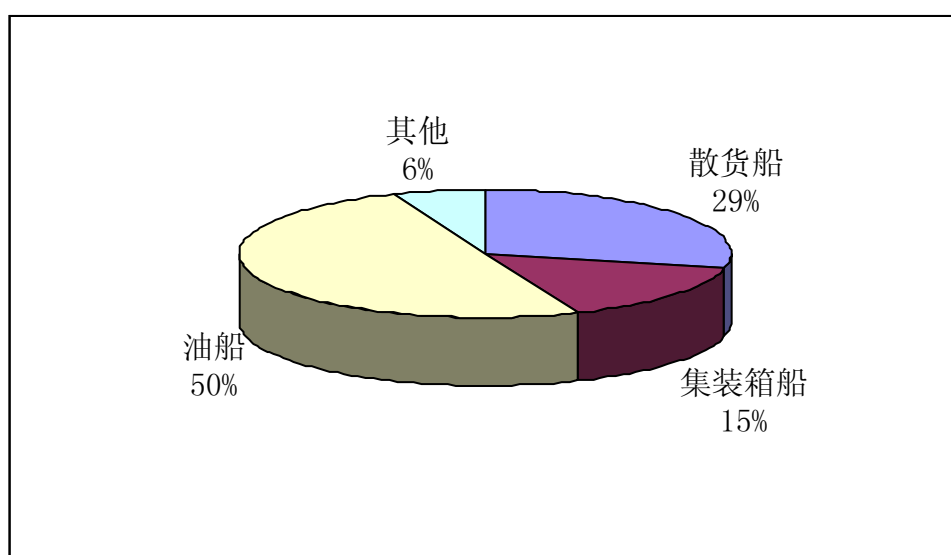


图4 2006 年我国手持船舶订单船型比例结构

手持船舶订单中，油船的比重提高到 50%，散货船的比重下降到 29%，集装箱船的比重仍保持 15%。我国手持 VLCC 订单已达 55 艘，超过全球总量的三分之一。17 万吨级好望角型散货船手持订单达 53 艘，全球市场占有率超过 45%。

（三）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。而目前世界现有船队船舶老化问题相当严重，如全球现有超级油轮中 70% 已超期服役。目前各国船级社、港口方、保险公司及有关国际组织(环保、海事组织)对老龄船限制都很严格，世界船队中将有 1/4 的超龄船将在今后几年内被拆解，这将带来世界船舶制造史上少有的需求高峰。

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。

从国内总的需求量看，预计到 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 3100 万载重吨。2006 年至 2010 年，我国国内新增船舶需求在 2000 万载重吨左右、更新船舶需求在 1100 万载重吨左右，平均每年需要船舶 620 万载重吨左右。

表3 2006～2010 年我国船舶运力增长需求

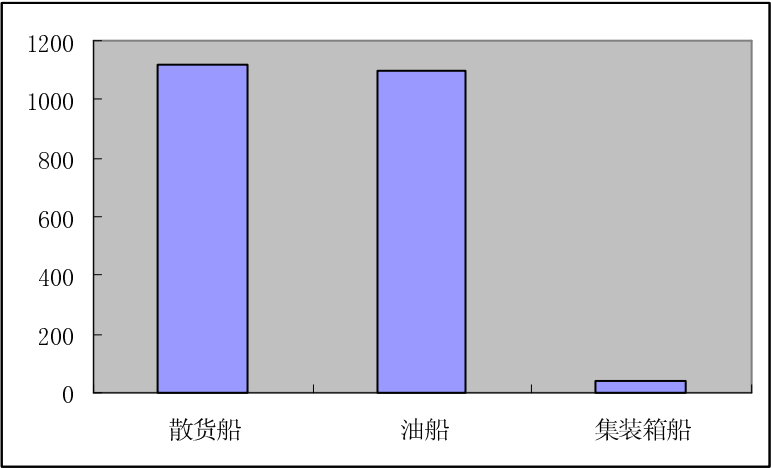
单位：万载重吨

	2006～2010 年
新增需求量	2000
更新需求量	1100
总需求量	3100
年均需求量	620

资料来源：中国船舶工业行业协会

从各个船型需求量看，在国内需求的 3100 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则为 13%。三大主力船型散货船、油船、集装箱船的需求量分别为：散货船 1120 万载重吨，其中新增船舶需求 920 万载重吨，更新船舶需求 200 万载重吨；油船 1100 万载重吨；集装箱船 101 艘 43 万 TEU，其中新增船舶需求 84 艘，

36 万 TEU，更新船舶需求 17 艘，7 万 TEU。



注：散货船、油船单位为万载重吨，集装箱单位为万 TEU

图5 2006 ~ 2010 年我国三大船型需求预测图

第二节 2006 年船舶制造业进出口分析及预测

一、船舶制造业进口分析

（一）总体情况

从 1990 年以来的总体情况看，我国船舶进口量在 1992 年、1993 年达到 14422 艘、18796 艘的高点后，进口量大幅回落。近几年，船舶进口量保持在 1000-2000 艘左右。2006 年船舶进口量 1722 艘，比 2005 年的 1821 艘下降 5.44%。

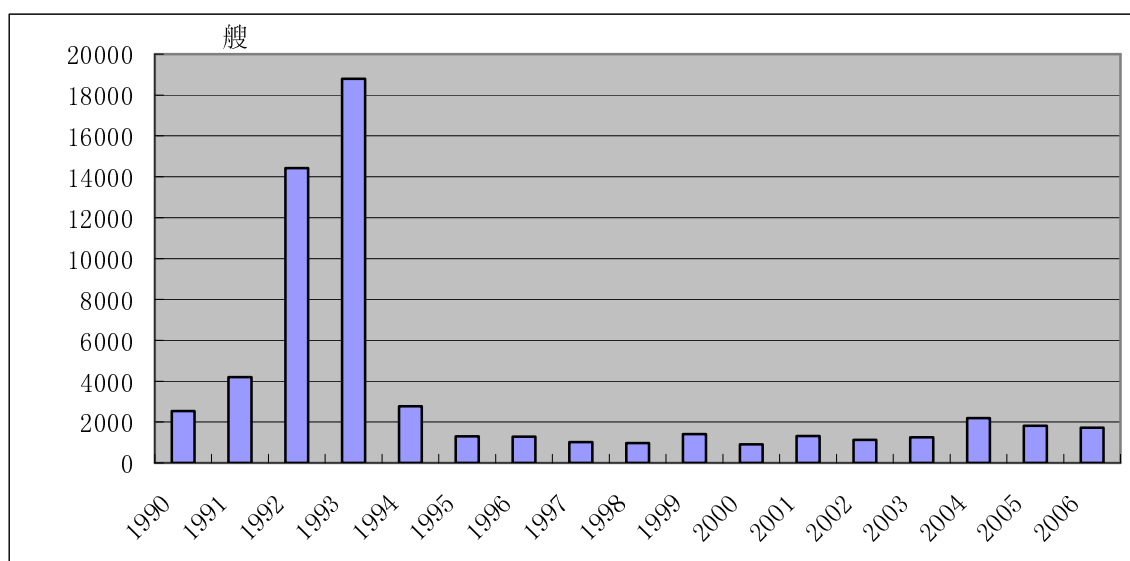


图6 1990-2006 年我国船舶进口数量

从进口额看，我国船舶进口额在 1994 年达到 11.33 亿美元的历史最高点，之后进口额逐年回落，到 1998 年回落到 1.21 亿美元。1998 年-2006 年船舶进口额成整体回升态势，尤其是 2004 年进口额达到了 6.7 亿美元。2005 年船舶进口额 4.13 亿美元，比 2004 年下降 38.34%。2006 年进口额 4.65 亿美元，比 2005 年增长 12.55%。

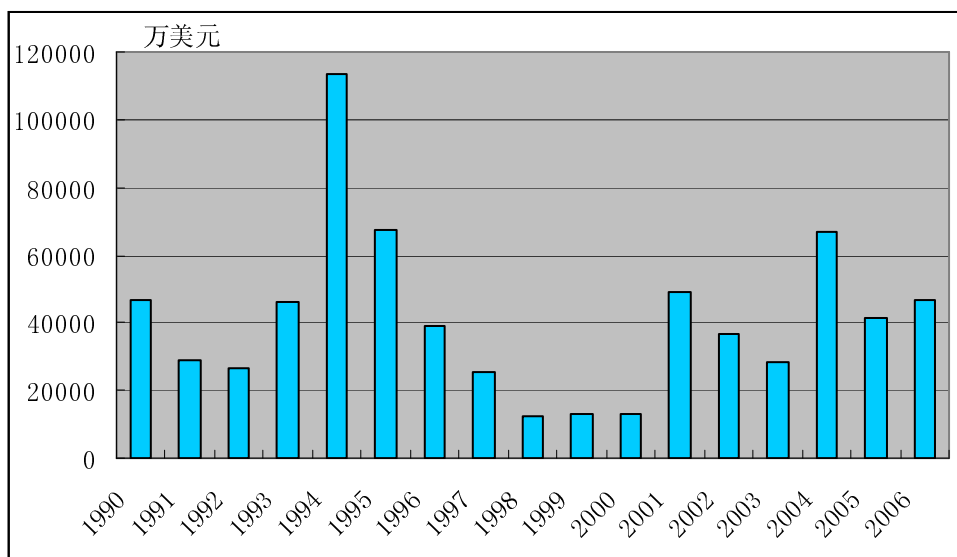


图7 1990-2006 年我国船舶进口额

(二) 月度情况

从 2006 年各月的情况看，上半年船舶进口量增长较快，而下半年的船舶进口量比上半年明显减少。所以，船舶进口量的累计增速呈下降趋势。

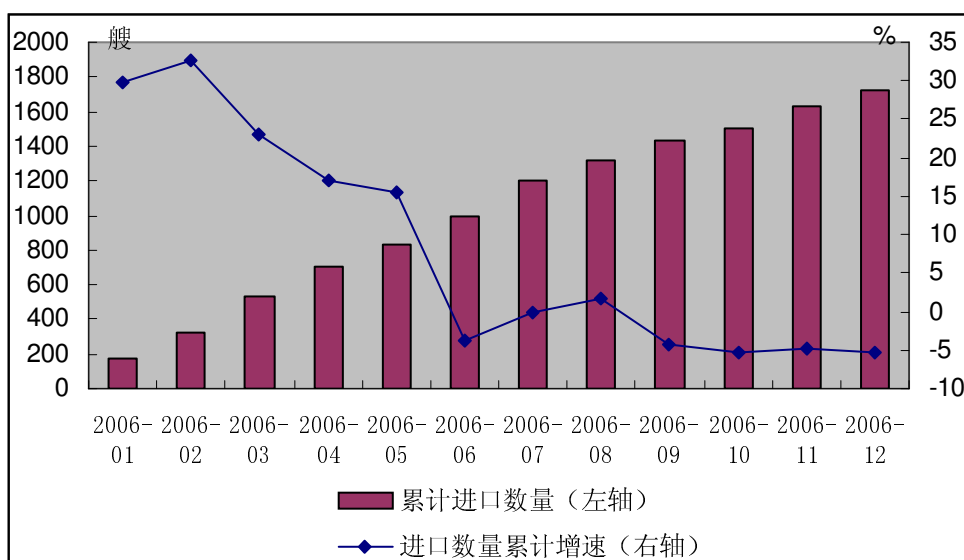


图8 2006 年各月船舶进口量

从进口额看，4、6、7、9 和 12 月的船舶进口额较大。1-7 月船舶进口额增长率呈提高态势，而 8-12 月逐步回落。

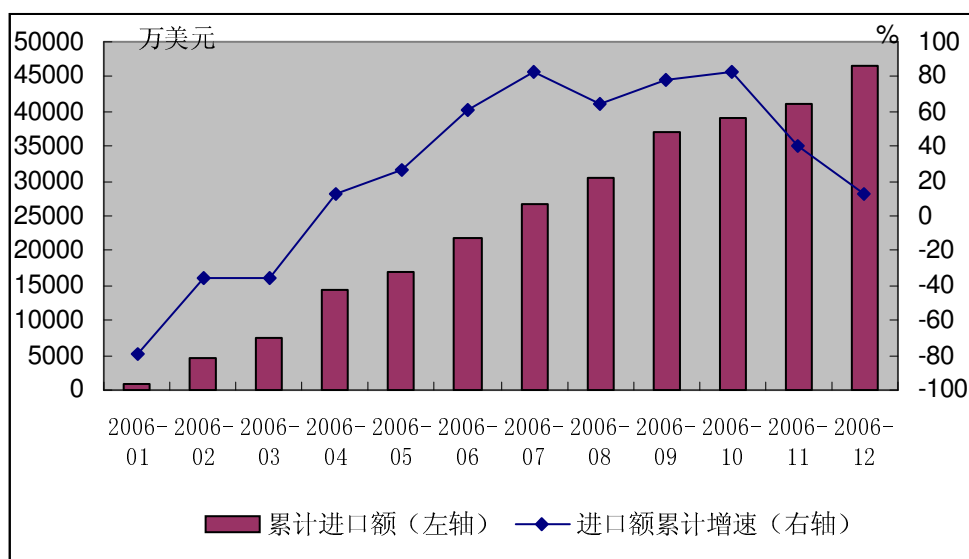


图9 2006 年各月船舶进口额

二、船舶制造业出口分析

中国造船业主要面向出口，我国建造的船舶已出口到美、日、德、加等发达国家在内的 132 多个国家和地区，目前每年建造的船舶 70-80% 供出口，造船业已成为我国机电行业重要的出口支柱产业。目前中国手持船舶订单中 85% 以上是出口船订单。

（一）出口交货值分析

2006 年，全国规模以上船舶工业企业完成出口交货值 780 亿元，同比增长 61%。全年船舶出口突破 1000 万吨，达到 1171 万载重吨，同比增长 56%，占完工总量的 81%。

（二）出口量、出口额分析

1. 整体情况

1995-2006 年，我国船舶出口量呈逐年增长趋势，年均增长率达到 41.18%。尤其是近两年，船舶出口增长速度明显加快。2005 年出口船舶 136376 艘，比 2004 年增长 56.2%。2006 年出口船舶 382728 艘，比 2005 年增长 180.62%。

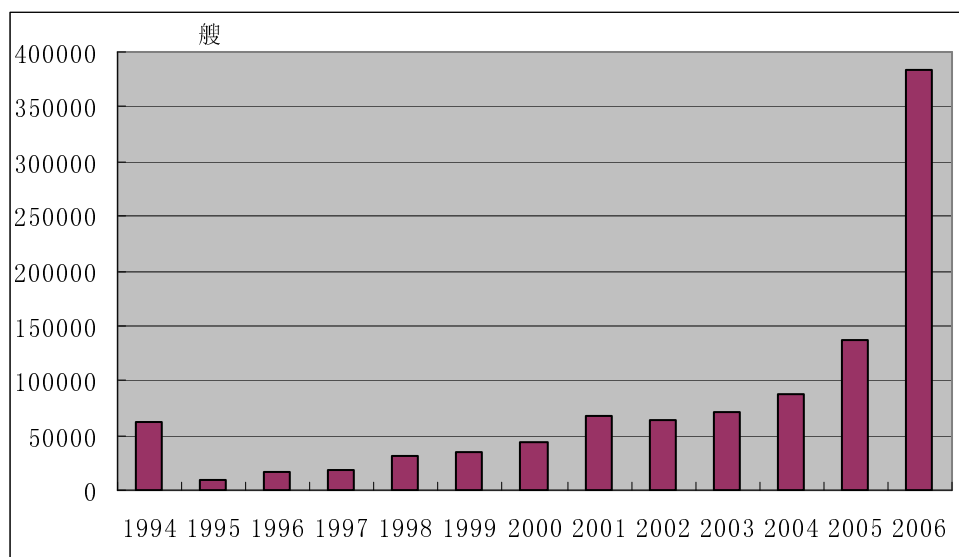


图10 1995-2006 年船舶出口量

从出口额看，1994-2006 年我国船舶出口额呈增长态势，年均增长率达到 25.19%。2005 年船舶出口额 45.78 亿美元，比 2004 年增长 45.9%。2006 年船舶出口额突破 80 亿美元，达到 80.06 亿美元，比 2005 年增长 74.9%，高于全国机电产品出口增幅 45 个百分点。

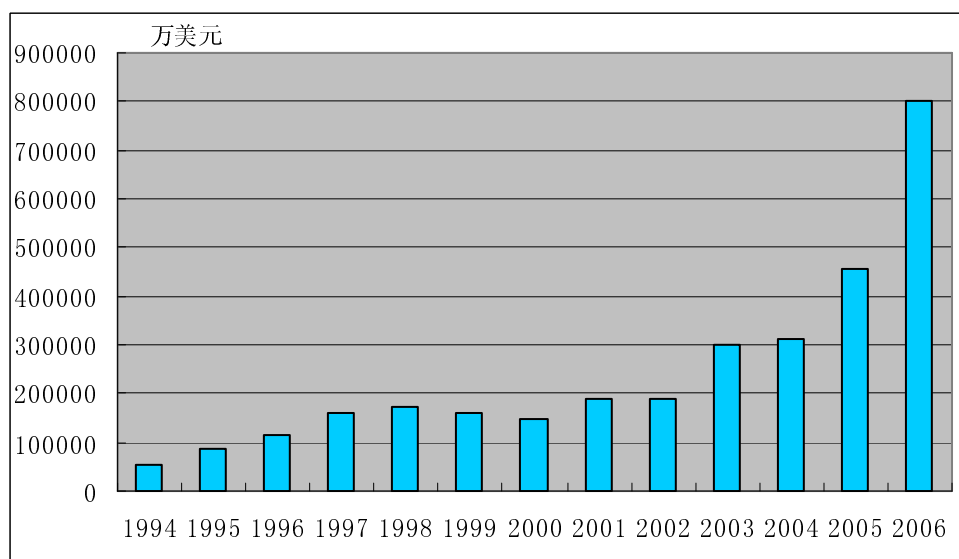


图11 1995-2006 年船舶出口额

2.月度情况

从 2006 年各月的情况看，除 2 月船舶出口 151137 艘增长较快外，全年出口量增长

平稳。

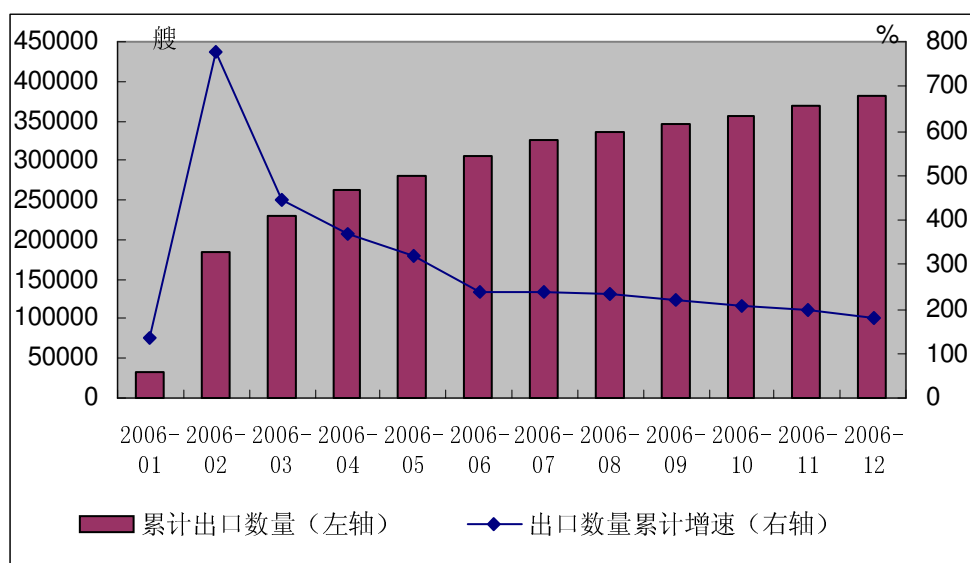


图12 2006 年各月船舶出口量

从 2006 年各月的出口额分布看，全年出口额增长平稳，各月出口额的增长率均保持在 50%以上。

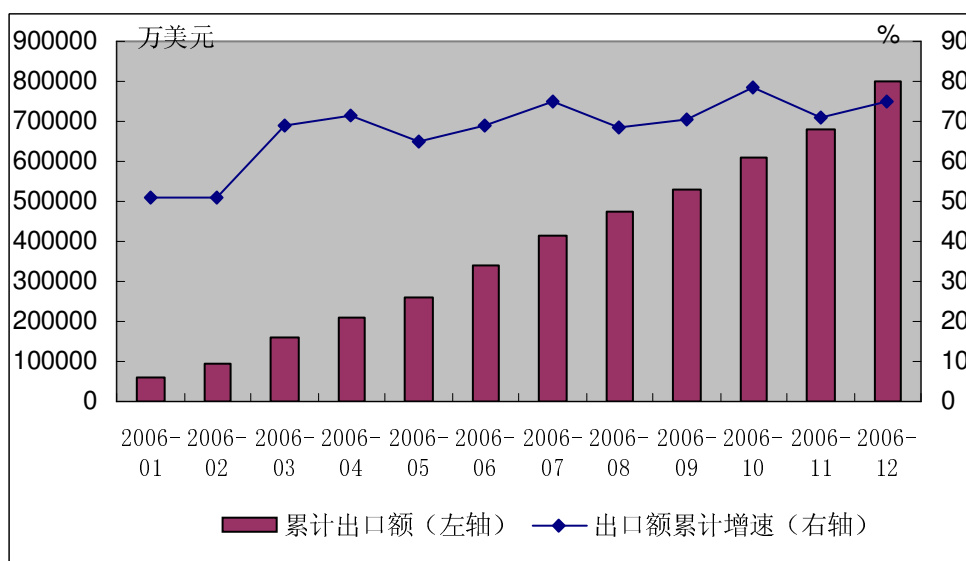


图13 2006 年各月船舶出口额

（三）船舶出口国家和地区分析

2006 年，我国船舶产品出口到 132 个国家和地区，比去年增加 19 个。对德国和新加坡两大市场的出口额实现成倍增长，总计占比达到 30%。

2006 年我国船舶第一大出口国为德国，对德国出口额 12.43 亿美元，增长 108.24%，占出口总额的 15.33%，由去年的第二位上升为第一位。第二大出口国为新加坡，出口额 12.25 亿美元，增长 104.33%，占出口总额的 15.1%，略低于德国，而 2005 年新加坡为我国船舶第一大出口国。第三大出口地区为香港，出口额 6.79 亿美元，增长 23.92%，占出口总额的 8.37%。

表4 2006 年中国船舶出口主要国家和地区

单位：万美元，%

序号	国家 (地区)	金额	比重	同比增长
1	德国	124334.6	15.33	108.24
2	新加坡	122495.1	15.10	104.33
3	中国香港	67853.5	8.37	23.92
4	丹麦	37785.9	4.66	84.18
5	日本	31795.4	3.92	147.94
6	韩国	25516.4	3.15	65.58
7	英国	25434.8	3.14	71.00
8	澳大利亚	22529.7	2.78	190.36
9	荷兰	20732	2.56	111.20
10	比利时	20029.1	2.47	137.38
11	法国	12426.3	1.53	-13.60
12	瑞典	10583	1.30	12.72

数据来源：中国机电产品进出口商会船舶分会

第三节 2006 年船舶制造业价格变化分析

一、船价指数走势

从 1995-2006 年克拉克松船价指数走势看，1995-2003 年船价指数都在 110 点左右波动。2004 年船价指数上升到 149 点，涨幅 25.21%。2005 年指数上升到 156 点，涨幅 4.7%。2006 年指数继续保持持续小幅上扬态势，年末指数收于 168 点，涨幅 7.69%。

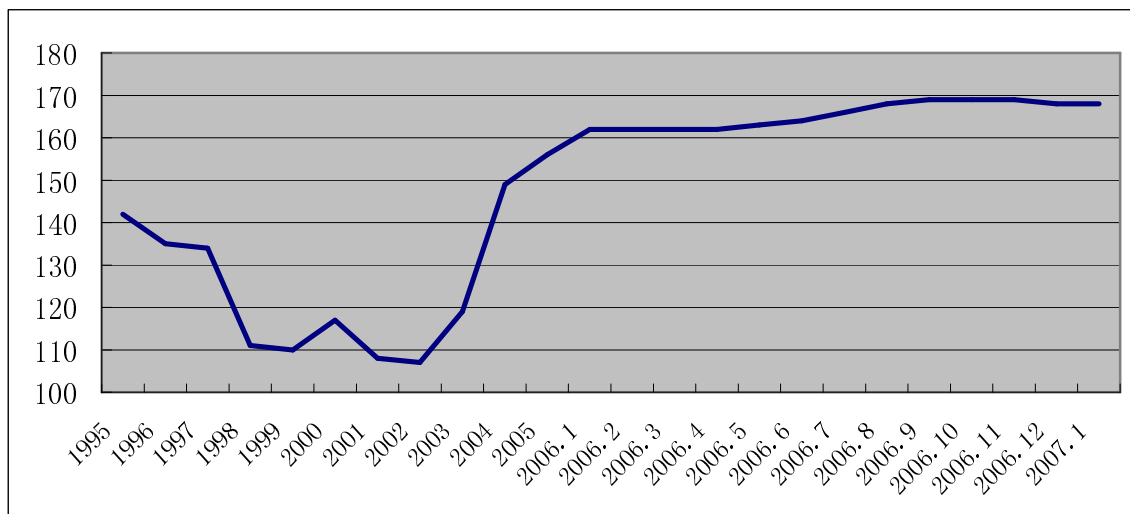


图14 1995-2006 年克拉克松船价指数走势

二、主要船型价格走势

2006 年，30 万吨 VLCC 从年初的 1.22 亿美元上升年底的 1.29 亿美元，上涨 5.74%。17 万吨好望角船从 0.59 亿美元上升到 0.68 亿美元，上涨 15.25%。7.5 万吨巴拿马船从 0.35 亿美元上升到 0.4 美元，上涨 14.29%。5.1 万吨灵便型散货船从 0.3 亿美元上升到 0.37 亿美元，上涨 23.33%。6200TEU 集装箱船由 0.89 亿美元上升到 1.01 亿美元，上涨 13.48%。13.8 万立方 LNG 船从 2.1 亿美元上升到 2.2 亿美元，上涨 4.76%。

表5 1995-2006 年主要船型价格走势

单位：百万美元

	VLCC (30 万吨)	好望角 (17 万吨)	巴拿马 (7.5 万吨)	灵便型散货船 (5.1 万吨)	集装箱船 (6200teu)	LNG (13.8 万立方)
1995	85	43	29	24		230
1996	82	39	27	23		220
1997	83	41	27	23		230
1998	73	33	20	18		190
1999	69	34	22	20		165
2000	77	41	23	21	73	173
2001	70	36	21	19	72	165
2002	64	36	22	19	60	150
2003	77	48	27	24	71	155
2004	110	64	36	30	91	185
2005	120	66	38	32	93	200
2006.1	122	59	35	30	89	210
2006.2	124	59	34	29	91	215
2006.3	125	60	34	29	94	217
2006.4	125	60	34	29	94	217
2006.5	125	61	34	30	95	217
2006.6	125	61	35	30	98	217
2006.7	126	62	37	32	100	220
2006.8	129	64	39	34	101	220
2006.9	129	66	39	36	101	220
2006.10	129	67	40	37	102	220
2006.11	129	68	40	37	101	220
2006.12	129	68	40	37	101	220
2007.1	130	71	40	37	101	220

从我国造船价格看，2005 年下半年船价回升，2006 年又创出了新高，与 2002、2003 年相比，2005 年成交的油船、散货船、集装箱船和液化气船的价格同比上涨 30%左右。其中，4.7 吨的成品油船 2005 年底的价格比 2003 年底上涨了近 40%，2006 年 9 月的成交价再创新高，较年内的最低价提高了 9%。由于 2005 年的订单要到 2007 年后交船，因此预计 2007 年 - 2008 年船企的销售收入仍将会增长 30%-40%。

第四节 2007 年行业供给分析及预测

2006 年我国承接新船定单量占世界份额由 2002 年的 13% 提高到 30% ,新船订单超过日本,居世界第二。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。按规划,到 2010 年我国造船能力达到 2100 万载重吨,年产量 1700 万载重吨,我国将成为世界第一大造船国。

船舶制造业向中国转移的趋势明显,预计 2007 年我国造船产量将达到 1550 万载重吨。到 2010 年,我国的造船产量将达到 1700 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6 我国造船产量预测

	单位	2007	2010	2015
造船产量及预测	万载重吨	1350-1550	1400-1700	1650-2400
造船产量及预测	万总吨	900-1100	930-1300	1100-1500

第三章 2006 年船舶制造业发展环境及影响分析

第一节 宏观经济环境

一、国际经济环境

2006 年，世界经济继续保持较快增长势头。美国经济较快增长，日本和欧元区经济稳步回升，主要新兴市场和发展中国家继续保持强劲增长势头。国际原油价格 9 月份以后出现较大幅度下跌，但依然在高位波动。影响未来全球经济增长的风险因素主要是贸易保护主义加剧和全球经济失衡矛盾突出。国际货币基金组织 9 月份预测，2006 年全球经济和商品及服务贸易分别增长 5.1% 和 8.9%，比 4 月份的预测分别高 0.3 和 0.9 个百分点。

（一）世界经济总体形势

2006 年，世界经济继续平稳增长，增速约为 3.6%。世界各主要经济体从 2005 年末的下降中得到恢复，多数发展中国家实现稳定增长。从 2006 年下半年起，主要受美国房地产市场疲软影响，世界经济增速放缓，但欧盟、日本的增长基本抵消了美国的下降。

全球就业形势有所改善，但就业的增长滞后于经济增速。发达国家就业状况继续好转，发展中国家却仍旧面临周期性和结构性失业以及不充分就业等问题，失业率约达 10%。

2006 年全球通胀主要受石油价格影响，但扣除价格波动较大的能源和食品后，核心通胀率表现稳定，显示油价上涨对通胀的影响有限。然而，依赖石油进口的发展中国家承受了较大的通胀压力。

汇率的不确定性继续增加，美元大幅贬值的风险在增大。2006 年下半年，多种货币经历动荡后，兑美元汇率呈现升值。随着美国调整其债务政策，美元大幅贬值的风险增大。发展中国家外汇储备增加虽有利于应对外部变化，但美国外债的不可持续性削弱了美元价值，不仅影响世界经济整体稳定，也将殃及外汇储备较高的发展中国家。如《报告》认为，中国的外汇储备已经超过 1 万亿美元，与美国不稳定的外债（8700 亿美元）联系在一起，若美国突然调整其债务政策，或者美元剧烈贬值，势必将对我国产生不利影响。

（二）主要经济体经济状况

1. 美国经济较快增长。

2006 年美国 GDP 增长 3.4% ,增速比上年加快 0.2 个百分点。在经历了第一季度 5.6% 的强劲增长后,第二和第三季度逐步放缓,GDP 增长率分别为 2.6%和 2.0% ;第四季度有所回升,达到 3.5%。通货膨胀压力有所减缓,各季 CPI 同比分别上涨 3.6%、4.0%、3.3%和 1.9%。就业状况基本稳定,各季失业率分别为 4.7%、4.6%、4.7%和 4.5%。商品和服务贸易逆差继续扩大,1 - 11 月达到 7016 亿美元,同比多增 490.52 亿美元。值得关注的是,在 9 月 30 日结束的 2006 财年中,财政赤字大幅下降至 2477 亿美元,财政赤字占 GDP 的比重已由 2004 财年 3.6%的历史最高值下降至四年来的最低点 1.9%。

2.欧元区经济稳步增长。

2006 年,欧元区前三季度 GDP 同比分别增长 2.2%、2.9%、2.7%。通货膨胀压力依然存在,各季综合消费价格指数 (HICP) 同比分别上涨 2.3%、2.5%、2.1%和 1.8%。就业状况有所改善,失业率逐季回落,各季失业率分别为 8.2%、7.9%、7.8%和 7.6% ,2006 年 12 月达到 2001 年 1 月以来的历史最低水平 7.5%。1 - 11 月 ,贸易逆差为 120 亿欧元,而上年同期为顺差 174 亿欧元。

3.日本经济稳步回升。

2006 年第一季度经济增长强劲,从第二季度开始增速有所放缓,一至三季度 GDP 同比分别增长 2.9%、2.1%和 1.6%。居民消费价格从 5 月份开始连续实现正增长,摆脱了通货紧缩的局面,各季 CPI 同比分别上涨-0.1%、0.2%、0.6%和 0.3%。失业率呈下降趋势,各季失业率分别为 4.2%、4.1%、4.1%和 4.1% ,明显低于上年同期水平。2006 年贸易顺差为 8.09 万亿日元,同比减少 7.1%。

4.主要新兴市场和发展中国家 (地区)

主要新兴市场和发展中国家 (地区) 的经济继续保持较快增长势头,通胀压力有所增强。其中,亚洲新兴市场国家在内需和外贸的带动下,经济继续强劲增长。拉美经济则在经历了一季度的高速增长之后有所减缓。

(三) 国际贸易发展情况

2006 年全球货物贸易增势强劲,涨幅达到 10% ,比年中预期高出 2-3%。国际贸易充满活力,主要得益于各经济体出口态势普遍良好。发展中国家出口增速超过发达国家,占国际市场的份额有所上升,中国和印度等几个最有活力的发展中国家的国际贸易增长尤为明显。国际市场对原材料需求劲增,推动了非洲和拉美发展中国家的出口达到两位数增幅。国际市场对石油需求增长了 1%。虽然石油输出国产量与去年持平,但出口收益明显增长。

2006 年世界贸易不平衡将加剧,美国贸易逆差超过 9000 亿美元;石油出口国的贸

易顺差持续增加；亚洲地区贸易顺差将稳定在 2005 年水平；欧元区贸易进出口保持平衡。

依赖商品出口的发展中国家 2006 年的贸易条件进一步改善，油价比 2005 年平均增长 20%。金属、矿产品价格涨幅超过往年。中国、印度等国对初级产品的强劲需求，以及某些初级产品的供货不足，推动了国际初级产品价格不断上扬。

据预测，2007 年全球贸易增长将放缓至 8%。石油价格有可能下落 8%，其他初级产品价格也很可能有所回落。

（四）2007 年世界经济展望

预计 2007 年世界经济将继续保持增长，但增速会放缓，预计约为 3.2% 左右，低于原先预计的 3.8%。2007 年国际经济环境对发展中国家仍然有利，但不确定因素也在增加。各国的货币政策将继续趋紧，财政政策则可能维持 2006 年的多样性的态势。预计全球贸易增长约为 8%；原油价格将降至每桶约 60 美元的水平，非油产品价格将下跌 5-10%；官方发展援助总量有可能低于 2006 年；全球外国投资将继续投向少数新兴经济体。

预计 2007 年美国的经济增长将从 2006 年的 3.2% 降至 2.2%，房市、投资、消费和进口全面走低。美国的经济走势将对世界经济产生连带的负面效应，但影响程度目前尚难料定。预计日本将维持 2.5% 左右的增长，受美国影响，日本出口可能下降。预计欧盟的增长将为 2% 左右，但欧元的坚挺已经影响了欧盟国家的出口。俄罗斯将带动独联体国家继续增长，但增速也将放缓。非洲经济整体上将保持与 2006 年同样的增速，若该地区局势和外部政治气候良好，预计可以实现约 5.6% 的增长。亚洲经济将更稳健发展，增速可能减慢，但可持续性将进一步得到加强。拉美国家应对外部变化的能力仍然脆弱，受美国影响，2007 年该地区增速减慢。

二、国内宏观经济环境

2006 年，我国国民经济继续保持平稳较快发展，经济运行总体形势较好。消费需求增长加快，固定资产投资增速高位趋缓，对外贸易快速发展；居民收入、企业利润和财政收入均有较大幅度提高；价格走势总体平稳。但是，经济运行中仍然存在着投资与消费关系不合理、经济增长方式粗放、国际收支不平衡矛盾加剧、节能降耗和污染减排形势严峻等问题。2006 年全年我国共实现国内生产总值 209407 亿元，同比增长 10.7%，增幅比上年高 0.3 个百分点。我国经济继续保持了较高的增长速度。

第二节 产业政策

一、船舶工业中长期发展规划

2006 年 8 月，国务院常务会议审议并原则通过了《船舶工业中长期发展规划》。这是中国船舶工业中长期发展规划首次进入国务院常务会议的审议范畴。《规划》是未来 10 年指导中国船舶工业发展的一份纲领性文件。规划指出，未来十年是中国造船业发展的黄金时期。随着中国船舶配套能力的增强、技术研发实力的逐步上升和国家产业政策的大力支持，国际造船中心正逐渐向中国转移。

（一）远景目标

到 2010 年，自主开发、建造的主力船舶达到国际先进水平，年造船能力达到 2100 万载重吨，年产量 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(按价值计算)达到 60% 以上。

到 2015 年，形成开发与建造高技术、高附加值船舶的能力，年造船能力达到 2800 万载重吨，年产量 2400 万载重吨，使我国成为世界造船强国。船用低、中速柴油机年生产能力分别达到 600 万千瓦和 1200 台，本土生产的船用设备平均装船率(按价值计算)达到 80% 以上，大型企业集团建成船用设备国际营销服务网络。骨干造船企业的生产效率达到 1.5 工时/修正总吨，3 万载重吨以上常规船舶平均建造周期达到 9 个月，人均年销售收入力争达到 200 万元。

（二）建设好重大项目

2010 年前，新增造船能力 1700 万载重吨，新增船用低速柴油机生产能力 290 万千瓦，新增船用中速柴油机生产能力 700 台。

2015 年前，新增造船能力 470 万载重吨，新增船用低速柴油机生产能力 200 万千瓦，新增船用中速柴油机生产能力 100 台。

（三）三大造船基地规划

1. 环渤海湾地区：结合大连、葫芦岛、青岛等地区船舶工业结构调整和部分企业搬迁，重点扩建大连船舶重工和渤海船舶重工，建设青岛海西湾造船基地和中远旅顺造船基地。2010 年和 2015 年，环渤海湾地区的船舶建造能力分别达到 900 万载重吨和 1100 万载重吨。

2. 长江口地区：结合上海地区船舶工业结构调整和黄浦江两岸部分船厂搬迁，重点建设长兴造船基地，扩建中远南通川崎船舶工程公司。2010 年和 2015 年，长江口地区

的船舶建造能力分别达到 900 万载重吨和 1000 万载重吨。

3.珠江口地区：结合广州地区船舶工业结构调整，重点建设龙穴造船基地。2010 年和 2015 年，珠江口地区的船舶建造能力分别达到 200 万载重吨和 300 万载重吨。毗邻地区重点规划建设福建泉州造船项目。

二、“十一五”规划提出振兴船舶工业

2006 年 3 月 14 日，十届全国人大四次会议批准了修改后的《国民经济和社会发展规划第十一个五年规划纲要》，船舶工业首次被明确列入国家五年发展规划纲要，并以单独一个章节列出，成为振兴装备制造业一章中两个被单独提及的行业之一。其中，大型船舶装备更被单独列为装备制造业振兴的重点之一。

纲要指出，加强船舶自主设计能力、船用装备配套能力和大型造船设施建设，优化散货船、油船、集装箱船三大主力船型，重点发展高技术、高附加值的新型船舶和海洋工程装备。在环渤海、长江口和珠江口等区域建设造船基地，引导其他地区造船企业合理布局和集聚发展。

（一）“十一五”时期我国船舶工业的发展目标

“十一五”时期我国船舶工业发展的基本思路是：强化一个体系，提升两个能力，突破三大瓶颈，构筑四大平台。即：强化军民结合型的产业体系，提升武器装备供给能力和军民结合产业发展能力，突破自主创新能力薄弱、关键配套发展滞后、科研生产基础设施不足三大瓶颈，构建基础支撑平台、产品研发平台、先进制造平台和信息集成平台。

到 2010 年，我国自主开发、建造的主流船型实现标准化、品牌化，具备自主设计高新技术船舶与海洋工程装备能力，突破大功率船用主机等配套产品产能不足、自主开发能力不强的瓶颈，主流船型本土化配套设备装船率达到 60%，造船产量占世界份额达到 25% 以上，接近或超过日本，形成中、日、韩三足鼎立的格局。

到 2015 年，形成开发建造高新技术船舶的能力，并达到国际先进水平，本土生产的船用设备平均装船率达到 80%，造船产量占世界份额达到 35% 以上，接近或超过韩国，成为世界一流的造船大国。

到 2020 年前后，整体技术水平和自主创新能力进入国际前列，成为世界造船强国。

（二）“十一五”时期我国船舶工业发展的主要任务

1.着力增强自主创新能力

重点推出基于共同结构规范的油船、散货船新船型，在三大主流船型上形成一批世界知名的品牌，争取主流船型的综合竞争力超过日本。油船、集装箱船市场占有率达

到世界第二，散货船市场占有率世界第一。突破 LNG 船、豪华的客滚船等高新技术船舶和海洋工程装备的核心和关键技术。

2. 发展先进造船能力

加快环渤海、长江口和珠江口等区域规划内造船和配套基地的建设，引导其他地区造船企业合理布局和集聚发展。同时，要严格执行《国务院关于投资体制改革的决定》和《促进产业结构调整暂行规定》等国家有关规定和要求，规范船舶工业固定资产投资行为，控制规划外建设项目，引导我国造船能力健康、有序发展。

3. 深入推进造船模式

变革骨干船厂要在“十五”取得成绩的基础上，进一步提升设计水平，优化生产流程，加强基础管理，加快信息化建设，积极推广应用先进造船技术，不断创新适应先进造船模式的体制机制，争取建立现代造船模式的工作再上一个大台阶。

4. 切实加快船舶配套业发展

利用国债投入、军工技改等投资渠道，重点依托现有骨干配套企业，形成若干船用设备制造基地；集中改造或新建一批重点生产线，扩大船舶动力和船舶辅机两大类产品的生产能力；组织和整合现有科技力量和资源，重点建设船舶动力研发平台和船用设备研发平台，通过引进消化吸收再创新，提升关键领域科技水平，满足造船快速发展的需要。

5. 加强行业管理工作

进一步转变政府职能，充分发挥行业中介组织的作用。进一步发挥协会在行业自律、沟通信息以及国际交流与合作等方面的作用，积极支持协会开展服务于企业和政府的各项工作，形成政府与行业中介组织协调配合的行业管理体系。

三、2006 年《老旧船舶管理规定》

2006 年 7 月 5 日，交通部颁布了新的《老旧运输船舶管理规定》（交通部令 2006 年第 8 号），自 2006 年 8 月 1 日起施行。该新规定对《老旧运输船舶管理规定》（交通部令 2001 年第 2 号）进行修订，1993 年 4 月实施的交通部《老旧船舶管理规定》同时废止。进一步优化运力结构，保障运输安全，是大势所趋。7 月交通部“8 号令”，无论是对《老旧运输船舶管理规定》的完善，还是对提高我国航运业整体发展水平，都是一个跨步。

（一）《老旧运输船舶管理规定》制定和修订的背景

随着我国国民经济的发展和产业结构调整，到二十一世纪初期，我国运输船舶

出现了运力结构不合理、严重老化等问题，已明显不能适应当时航运业发展的需要。为此，交通部对 1993 年发布的《老旧船舶管理规定》进行了修订，并于 2001 年及时颁布实施了 2 号令。

随着水运行业改革不断深入和国内外新的航运法律、法规出台及航运市场供需关系变化，2 号令中的部分规定已经不适应水运形势的发展。具体表现在部分种类船舶的技术标准应按照国际公约新规则的要求予以调整，迫切需要进一步加强对客船、危险品船和外国籍老旧运输船舶的管理，以保障我国水域运输安全。同时，根据近年来航运市场发展的情况和特定水域运输船舶的特殊性，交通部制定并出台了一些切实可行的政策和措施，需要通过对 2 号令的修订将这些政策和措施补充进规章，以有利于交通主管部门依法履行职责，加强水路运输行业管理。

为此，交通部自 2004 年以来，组织中国船级社、中国船东协会等有关单位开展了对《老旧运输船舶管理规定》的修订工作，多次召开由管理部门、协会、主要航运企业参加的会议，就是否调整散货船报废年限标准，如何提高油船、化学品船市场准入和船舶技术标准等专题进行了研讨。

（二）新规定修订重点

本次仅针对不适应管理需要的条文进行修改。修订的主要内容如下：

1. 提高了危险品船进口船龄和技术标准

2003 年 12 月 4 日，国际海事组织（IMO）第 50 次海洋环境保护委员会会议正式通过了加速单壳油船淘汰和限制运输重质油新规则，已于 2005 年 4 月 5 日生效，并在我国正式实施。依照国际公约新规则，为防止低质量船特别是国际上淘汰的单壳油轮进入我国航运市场，保障国内油品运输安全，新规定将海上油船和化学品船的进口船龄标准由 15 年以下提高到 12 年以下，同时禁止进口单壳油轮，明确规定“购置、光租外国籍油船，其船体应当符合《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》附则 I《防止油类污染规则》规定的要求”。

2. 加强了客船、危险品船改建管理

为提高客船、危险品船技术水平，保障水路运输安全，保护水域环境，新规定禁止普通货船改建成客船、危险品船，禁止危险品船相互间的改建。

3. 加强了对挂靠我国港口的外国籍老旧运输船舶管理

2006 年年初埃及“萨拉姆 98”客滚船沉没事故的发生，引起了世界范围内的广泛关注和水上安全的高度重视。为保障水路运输安全，充分发挥港口国监控的重要作用，遵

循国际管理惯例，新规定加强了对外国籍老旧运输船舶的安全管理和监督。一是规定超过我国规定报废船龄的外国籍船舶不得从事国内水路运输。二是要求我国海事管理机构对进出我国口岸的达到我国规定老旧船舶年限的外国籍运输船舶加强监督检查。三是对从事我国港口与外国港口间运输的客船，根据需要，由双边政府海运主管部门商定对客船船龄作出限制规定。

4. 增强了宏观调控能力、应变能力和安全管理能力

航运业是周期性大幅波动的行业，市场供需关系变化较大，且由于运输需求不平衡，在运输高峰期，容易出现短期的供需矛盾。在抗洪抢险救灾等特殊情况下，需要紧急调用船舶运力。我国方便旗船运力资源丰富，但按照规定，一部分船舶无法调入国内航运市场。在近几年煤电油运紧张状况中，特别是在“迎峰度夏”抢运煤炭运输期间，交通部采取紧急措施，特许中国资本的方便旗船临时经营国内沿海运输抢运煤炭，有效地缓解了煤电油运紧张状况，保障了国民经济运行安全。另一方面，在特定情形下，为促进船舶结构调整、加强水运安全管理，保护社会公众利益的需要，在一定时期也需要相机对特定船舶退出市场的船龄进行临时调整。

新规定授权交通部在特殊情形下，为保护国家利益和安全管理需要，可对有关船龄进行临时调整。这将提高交通部的宏观调控能力和运输保障能力，增强对突发事件、重大事件的应变能力及安全管理能力。

（三）修订现实意义和积极作用

新规定的实施，对进一步优化运力结构，提高航运业整体发展水平，提升我国安全管理水平具有重要的作用和意义。新规定的实施是提高我国水运管理行政执行能力的一项重大举措。根据水运形势的发展和安全管理需要，按照建设航运强国的总体要求，交通部适时修订老旧运输船舶管理的有关规定，积极构建和完善宏观调控机制和符合市场经济规律的管理制度。对《老旧船舶管理规定》的两次修订及其实施效果，充分表明不断提高船舶技术标准，构建和完善运力宏观调控体系是提升航运业整体素质、维护我国水上交通长治久安的根本保障。

《老旧运输船舶管理规定》是一部对航运经营人乃至整个航运业影响重大的部门规章，根据其实施的效果和积极的作用，交通部将注重维持现行主要制度和政策的连续性和长期性。同时，要根据水路运输市场的变化、发展规律和航运业界的普遍要求，在充分征求船东及相关利益人意见的基础上，经深入调研、科学论证，适时局部地调整其中的一些政策内容。为此，交通部将继续跟踪水路运输市场变化，深入研究水运业发展趋势，及时听取船东的意见和呼声，根据需要组织专题研究和论证。

四、2006 年全国沿海港口布局规划

2006 年 8 月 16 日，国务院审议通过由国家发改委和交通部联合组织编制的《全国沿海港口布局规划》，这是在科学发展观指导下，根据《中华人民共和国港口法》所制定的目前我国最高级别的港口布局规划。《规划》的出台对我国港口全面、协调和可持续发展具有重要规范意义。

(一) 规划背景和意义

我国现有沿海港口 150 余个(含长江南京及以下港口)，2005 年货物吞吐量达 33.8 亿吨，比 2000 年翻了一番多。沿海港口作为国民经济和社会发展的基础设施，有力地支撑了经济、社会和贸易发展以及人民生活水平的提高，对于国家综合实力的提升、综合运输网的完善等具有十分重要的作用。

1.从国家经济社会和贸易发展的需要看，全面建设小康社会要求港口不仅在数量上，而且在质量、效益、集约化、竞争力等方面要满足经济社会快速发展对能源、原材料、产成品和人员运输的巨大需求，迫切需要按照合理的沿海港口布局规划加快建设。

2.从国家经济安全、增强综合国力的需要看，随着经济全球化进程的加快和我国对石油、天然气、原材料等重要物资对外依存度的增加，港口设施作为外贸物资进口的接卸点、中转或储备基地，其对国家经济安全的作用更显重要。国际航运船舶大型化、专业化、运输组织联盟化的趋势日益增强，要在激烈的国际航运市场竞争中提升我国航运业的竞争能力和经济安全保障，必须尽快完善港口布局。

3.从国家综合运输网发展的需要看，港口是国家综合运输体系的重要节点，沿海港口布局规划将保障其与其他各种运输方式在能力、网络、布局等方面的协调、衔接，促进综合运输网的形成与发展。

4.从岸线资源合理利用看，制定国家层次的沿海港口布局规划有利于加强港口规划和建设的宏观管理，合理利用和有序开发有限的海岸线资源，指导各地编制港口规划，防止或避免出现港口盲目建设。

(二) 全国沿海港口布局规划方案

全国沿海港口布局的具体方案是：

根据不同地区的经济发展状况及特点、区域内港口现状及港口间运输关系和主要货类运输的经济合理性，将全国沿海港口划分为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海 5 个港口群体，强化群体内综合性、大型港口的主体作用，形成煤炭、石油、铁矿石、集装箱、粮食、商品汽车、陆岛滚装和旅客运输等 8 个运输系统的布局。

全国沿海港口布局规划实施后，在区域分布上将形成环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲、西南沿海 5 个规模化、集约化、现代化的港口群体。港口群内起重要作用的综合性、大型港口的主体地位更加突出，增强为腹地经济服务的能力。港口群内部和港口群之间港口分工合理、优势互补、相互协作、竞争有序。

在主要货类的运输上，将形成系统配套、能力充分、物流成本低的 8 大运输系统：

1. 由北方沿海的秦皇岛港、唐山港（含曹妃甸港区）、天津港、黄骅港、青岛港、日照港、连云港等 7 大装船港，华东、华南等沿海地区电力企业的专用卸船码头和公用卸船设施组成的煤炭运输系统。

2. 依托石化企业布点，专业化的、以 20-30 万吨级为主导的石油卸船码头和中、小型油气中转码头相匹配的石油运输系统。

3. 临近钢铁企业布点，专业化的、以 20-30 万吨级为主导的铁矿石卸船泊位和二程接卸、中转设施匹配的铁矿石运输系统。

4. 以大连、天津、青岛、上海、宁波、苏州、厦门、深圳、广州等 9 大干线港为主，相应发展沿海支线和喂给港的集装箱运输系统。

5. 与国家粮食流通、储备、物流通道配套的，专业化运营、集约化的粮食运输系统。

6. 依托汽车产业布局和内、外贸汽车进、出口口岸，专业化、便捷的商品汽车运输及物流系统。

7. 在满足岛屿出行要求的前提下，适应沿海岛屿社会经济发展要求的陆岛滚装运输系统。

8. 以人为本、安全、舒适、便捷的旅客运输系统。

全国沿海港口布局规划在方案和效果上总体上贯彻了适应经济、区域协调、突出重点、综合运输、资源节约的布局原则和思路，形成的 5 大港口群体能基本适应区域经济社会协调发展和全面建设小康社会及现代化建设的要求，突出了港口群内综合性、大型港口的重点作用，采用系统化布局理念形成的与国计民生密切相关的 8 大运输系统，也是衔接和促进国家综合运输体系发展和完善的重要体现，规模化、专业化、集约化、效益优先的港口发展方向将引领港口节约资源、提高资源利用率，促进港口可持续发展。布局方案还为港口发展留有一定的空间，可以适应国家生产力和结构进一步调整的需要。

在全国沿海港口布局规划指导下，沿海港口将逐步形成布局合理、层次分明、功能明确、节约资源、安全环保、便捷高效、衔接协调、市场有序的水路客、货运输系统，辐射、服务面覆盖全国范围，明显提升我国沿海港口的综合竞争力，基本适应国家经济、

社会、贸易、国防等发展的需要。

五、我国首个造船质量行业标准实施

2006 年由国防科工委正式发布的我国首个全国性造船质量行业标准《中国造船质量标准》开始实施。该标准适用于 3000 吨以上钢质船舶，可为我国造船企业船舶建造质量控制和管理，以及船东、船检、设计单位和船厂之间协调质量意见提供依据，也可为船舶经营、贸易谈判活动提供我国造船质量技术文件。

六、我国加入《国际防止船舶造成污染公约》

国际海事组织于 2004 年 4 月 1 日通过了经修正的《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》附则 IV——《防止船舶生活污水污染规则》。该附则已于 2005 年 8 月 1 日正式生效。

经国务院批准，我国于 2006 年 11 月 2 日向国际海事组织秘书长交存了加入经修正的《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉 = 附则 IV 的文件。上述附则将于 2007 年 2 月 2 日正式对我国生效。

七、共同规范正式生效

2006 年 4 月 1 日，国际船级社协会油船、散货船共同结构规范(CSR)正式生效，之后新签单的船长大于 150 米的油船和船长在 90~350 米间的散货船必须满足该规范要求，按 25 年的使用寿命进行设计。12 月 8 日，国际海事组织海上安全委员会第 82 届会议正式通过了《船舶专用海水压载舱和散货船双舷侧处所保护涂层性能标准》。12 月 13 日，国际船级社协会第 54 次理事会会议决定，对在 2006 年 12 月 8 日之后签订合同的适用于 CSR 的船舶提前实施涂层新标准。

第四章 2007 年船舶制造业竞争分析及预测

第一节 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，日本通过技术创新可以抵消这种转移，但成本仍然影响造船业竞争力和产业转移的极大的竞争优势。

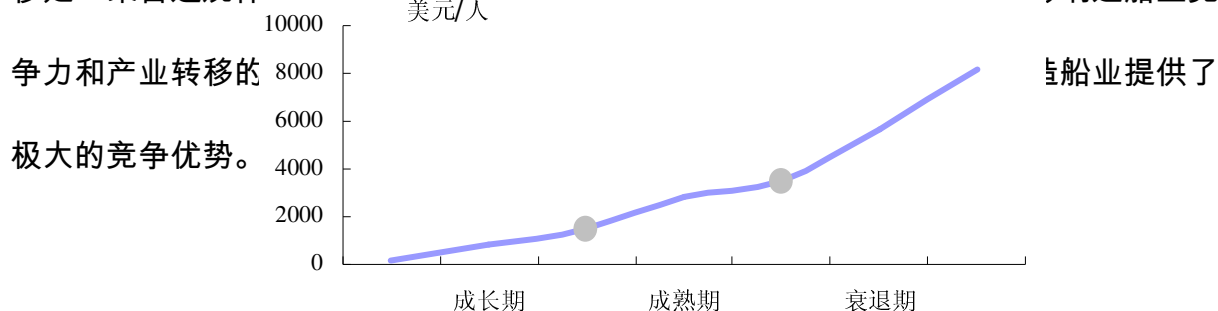


图15 人均 GDP 与产业周期

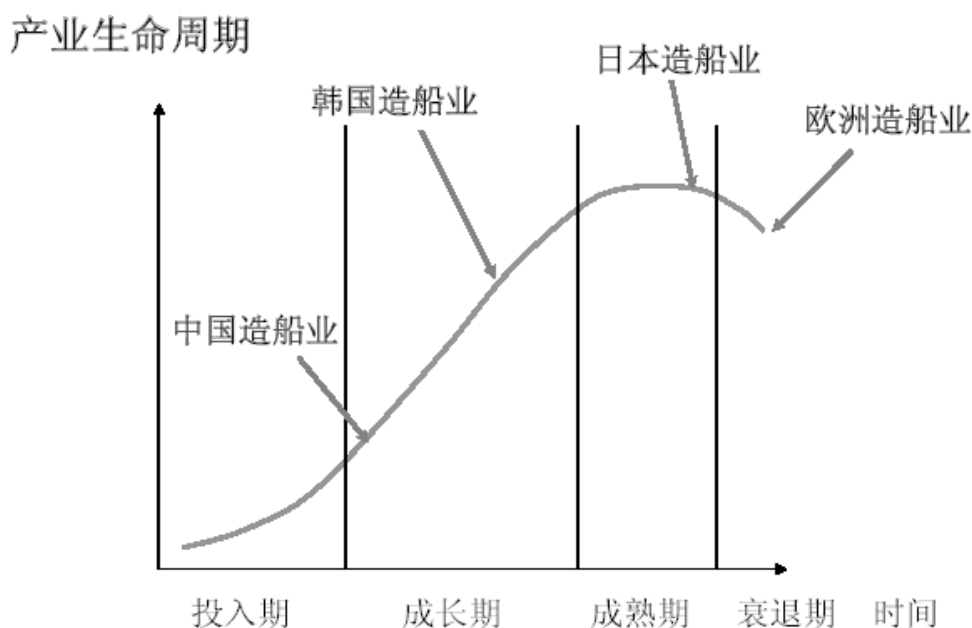


图16 各国造船业所处产业周期

二、我国船舶工业科技进步成就

船舶工业是典型的军民结合型战略性产业，是为水上交通和海洋资源开发提供技术装备的现代综合性产业。“十五”期间，科技创新在提高我国船舶产业国际竞争力和抗风险能力、推动我国船舶行业快速发展方面发挥了重要作用，使我国船舶工业竞争力明显提高，产业创新能力显著增强，主要表现在几个方面：

（一）船型开发取得新突破，促进产品结构优化升级

“十五”以前我国建造的油船和散货船最大吨位为 15 万吨，集装箱船最大为 2700 箱。“十五”期间我国实现了 30 万吨级超大型油船（VLCC）、17.5 万吨好望角型散货船以及 8530 箱超大型集装箱船的自主设计建造，完成了 9200TEU、9600TEU 等船型开发，为进入万箱级集装箱船市场奠定了基础。特别是通过对大型液化天然气（LNG）船的开发研究，成功承接了 14.7 万立方米 LNG 船，进入世界造船尖端技术领域，填补了我国造船业的空白。

（二）重点船舶配套设备研制取得新进展

“十五”期间主要完成了三型大功率低速柴油机的国产化研制，使 VLCC 本土化船用设备装船率由 2003 年的平均 4.6% 提高到 2004 年的 37%。船用大缸径低速主机曲轴实现了零的突破，具备了曲轴自主生产能力。在 1.65 万 m³ 和 2.2 万 m³ 液化气船、7.2 万吨原油轮、7.4 万吨散货船、10.5 万吨成品油轮等 5 个船型的螺旋桨自主设计上取得突破。

（三）现代造船模式研究与应用取得新成效，生产效率大幅提高

通过现代造船模式应用研究、工艺研究以及造船信息化技术的研究，骨干企业实现了上层建筑的总体吊装，并列串联造船技术跨入世界先进行列。骨干企业集装箱船出坞完整性和码头周期已达到日韩先进水平。

（四）实现了两大转变

一是由“先合同，后设计，边设计边建造”的被动设计转变为“主动与船东联合开发，向市场推出具有自主知识产权产品”的超前开发，技术上的主动性大大提高。二是客户群由中小船东转变为世界知名船东，客户信任度明显增强

三、我国船舶制造业国际比较

（一）生产指标比较

我国整体造船水平相当于上个世纪 90 年代的国际水平，尤其是高附加值船型（包括超大型集装箱船、大型液化石油气船、天然气船、豪华旅游船）产量与日韩的差距很大。我国船舶配套能力较低，目前国产设备的配套率平均为 40%，而日韩分别在 98% 和 85%。目前国内船舶配套设备企业普遍生产任务饱满，柴油机、甲板机械等主要配套设备生产能力的发挥接近饱和，部分关键船舶配套产品和部件信赖进口。2005 年开始，我国开始重视发展船舶配套产业，目前已具备大型船用发动机曲轴的生产能力，2006 年曲轴的产量在 20 根左右。在制造技术方面，中国落后韩国 5 年；在新产品开发方面落于韩国 6.2 年；中国的钢材利用率 80%-84%，而韩国、日本的钢材利用率为 88%-92%。

由于造船行业是资本密集型产业，中国在劳动力成本方面具有明显的竞争优势，随着生产规模的提高，中国在钢材利用率、制造效率将会减小与韩国、日本的差距。

目前除常规船型外，中国已经能够建造三十万吨级巨型油船、大型集装箱船、成品油船和液化石油气(LNG)船等各类高技术、高附加值船舶。

表7 主要造船国家生产指标比较

	单位	中国	日本	韩国
船用设备国产化率	%	40%	98%	85%
造船工时消耗	工时/修正总吨	100	15	25
平均每个船厂造船产量	万载重吨	13.5	49	94

（二）造船企业国际比较

世界造船市场是一个高度全球化的市场，其市场的竞争归根结底是大型造船企业或集团之间的实力竞争。日本、韩国以及西欧国家的一些为数不多的大型造船集团，控制了世界船舶市场的大半份额，而且垄断了不少高附加值的船型。我国造船企业不仅在国

际市场上，而且在国内市场上都越来越强烈地感受到了这些大型造船集团的竞争压力，也就是说，中国船舶工业要占领世界前列的地位，必须有几个世界一流的造船企业，否则难以在竞争中站稳脚跟。

所谓世界一流的造船企业或集团公司必须是实体型的资产经营、生产一体化、经营多元化的，类似于韩国的现代、大宇，日本的三菱、三井、日立等。从各国/地区造船的优势比较来看，欧洲擅长制造滚装船、科学考察船、高速船和豪华客船，而目前中、日、韩主要是在散货船、油船、集装箱船上的竞争。

根据 2006 年克拉克松研究公司以手持订单为标准对全球前 100 民造船企业的一项排名结果看，日本有 28 家造船企业入围，总体位居榜首。中国和韩国分别有 27 家、14 家企业入围，排在日本之后。

进入全球百强的日本船企有幸阳船渠（第 10 位）、三菱重工（第 11 位）、石川岛播磨（第 12 位）、万国造船（第 13 位）、常石造船（第 16 位）和大岛船厂（第 17 位）等，这些企业大部分排在该百强企业榜的中上游，显示出强大的竞争力。

从近来发展迅速的中国情况看，大连船舶重工（第 6 位）、外高桥（第 9 位）、新世纪造船（第 14 位）、沪东中华（第 17 位）和广船国际（第 38 位）等也排在该百强行列的中上游，反映出中国中小型造船企业的基础比较牢固。

韩国的现代重工（第 1 位）等 7 家船企进入百强前 10 位，成东造船（第 25 位）、SLS 造船（第 26 位）、SPP 造船（第 44 位）、INP 重工（第 74 位）、21 世纪造船（第 83 位）、DAESUNS（第 88 位）和现代三湖造船（第 98 位）等大部分船企跻身百强，排在中下游，与日本和中国牢固的以中小型船厂为中心的基础格局形成鲜明对比。

四、我国船舶制造业国际竞争力走向

近年来，随着一批现代化造船企业的涌现以及大型造船基地的创建，中国造船业脱胎换骨。不仅在低端产品市场中国造船企业在全球独占鳌头，也开始承接越来越多的高端船舶订单中国正加速向造船强国的行列迈进。

2007 年 2 月，世界级的船舶经营商百国盛环球油轮公司，在北京和渤海船舶重工有限公司签订了两艘三十二万载重吨的 VLCC(巨型油船)合同。此次签订的两艘油船是目前中国承接的最大吨位油船。不仅如此，据有关统计显示，仅 2007 年 1 月中国造船企业就累计拿到八条油船的订单。对此，国内外业内人士一致认为是中国造船业又一突破性发展。

VLCC 是英文 Very Large Crude oil Carrier 的缩写，中文称为巨型油船，原指载重量在二十至三十万吨之间的原油船，现泛指二十万载重吨以上的全部原油船，并包括三十

万载重吨以上的超巨型油船。自从一九六六年建成第一艘 VLCC 油船并投入营运以来，VLCC 船队迅速发展扩大，并成为世界造船市场兴旺的重要因素和标志之一。VLCC 油船现已成为世界上主要造船国家扩大生产能力、争夺订单的重点。尤其是韩国，为同日本争夺世界造船第一的地位，尽全力扩充船坞，承接 VLCC 订单。

油船技术含量高，作为世界高端船舶市场的佼佼者，前几年一直主要由技术水平成熟的日韩造船企业承建，但近年来中国造船业优势在全球业内凸现。国际船东纷纷看到中国造船企业通过技术创新、设施改造，技术突飞猛进赶超国际先进水平，大量现代化高科技的造船设施更让其它国家造船企业相形见绌。此外，大幅扩建的造船基地，更为国际船东订制新船提供了广阔的船位空间。

不久的将来，中国造船业一定会在国际高端船型领域处于领先水平。挪威船级社已充分意识到中国正迅速成长为世界造船强国，为此，从 2007 年开始，他们将大幅度扩展在中国的业务网络，以配合中国造船业技术链提升。

第二节 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%，再创历史新高。

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。

第三节 行业资本运作

一、中船集团的资产整合

改革开放以前，中国船舶工业体系的最上层是中国第六机械工业部。1982 年，当中国探索第一次国防工业转型时，舰船工业以较快的速度介入民船制造，六机部也被改组为中国船舶工业总公司(CSSC)，它是中国第一个实施公司化改造的国防企业。

上世纪 80、90 年代，中船总公司旗下企业逐渐走向世界。规模庞大的中船总公司在最高峰时下属 27 个大型造船厂、67 个船舶设备制造厂和 37 个机构。

1999 年 7 月，中船总公司被分拆为两个企业：中国船舶工业集团公司(中船集团、CSSC)和中国船舶重工集团公司(中船重工、CSIC)。中船总公司的分拆是中国国防工业企业引入竞争机制改革的一部分。新的 CSSC 和 CSIC 是由国务院直接管理的央企，采取类似于控股公司的集团公司形式，其职责是选择主要造船厂的领导层并审查重大投资项目。目前，中国船舶工业拥有 1200 多座造船厂，其中中船集团和中船重工的产量目前占中国船舶制造总吨位的大约 60-70%。

为抓住国际造船行业中心向中国转移的历史契机，早日实现在产品、技术和规模上全面赶超日、韩等世界造船强国，中船集团计划在“十一五”期间重点发展代表集团民品造船和修船整体核心竞争力、具备高技术含量、高附加值及国际竞争力的大型船舶建造、修理及主要相关核心配套业务，即核心民品主业。“十一五”期间，中船集团外高桥、长兴、龙穴等大型船舶修造项目及相关主要配套业务等核心民品主业计划投资额约 200 亿元。到 2010 年造船、修船、配套等核心民品业务销售收入将达到 600 亿元左右，约占集团企业民品业务的 80%，占集团企业总额的 2/3 以上。

2007 年 1 月 29 日中船集团旗下的上市公司沪东重机 (600150)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(600150)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(600150)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。

结合中船集团“十一五”目标规划和 2006 年以来集团资本运作的动向，有理由相信，对沪东重机(600150)的资产注入仅是中船集团资产整合的第一步。市场目前在关注中船集团旗下的江南造船(集团)有限责任公司、上海造船有限责任公司和广州造船有限责任公司的资产整合动向。

二、民营资本的进入

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。浙江四千三百公里海岸在线，目前已经集聚了由民营企业投资的五百多家船舶制造厂。浙江还计划在未来几年兴建十大造船基地，总投资超过一百亿元人民币。浙江、福建等省也有类似的想法。

2006 年浙江造船有限公司在“新东家”中国春和集团的鼎力支持下，投资 4 亿元的大笠山造船基地建设日前已初步完成，预计将于 2007 年投入生产。这一技改项目完成投产后，“浙船”将首次承建“10 万吨”级大型船舶，每年为公司新增产值 20 多亿元。

在世界船舶制造中心东移的机遇面前，浙江民资的热情升温。作为长江三角洲及长江流域经济发达地区通向世界的海上门户之一，浙江被认为是中国造船业中的重点发展对象。浙江拥有沿海国际深水中转枢纽港，同时又是华东沿海重要的交通枢纽。独特的地理位置和优越的港口条件，注定了它对中国乃至世界造船业的影响。因此，近年来，浙江造船业引来了各路资本的关注，尤其是浙江民营资本，更是在浙江掀起了一股“民企造船热潮”。

其中，温州民营资本投资者认为，随着民间航运公司的发展，市场对船舶的需求会愈加膨胀，国内大船厂的订单会应接不暇，于是，小吨位船只的制造，特别是载重以 5000 - 10000 吨为主的集装箱船、散货船和油船，成了目前国内船舶需求市场的空白点。

浙江民营资本的进入也为浙江船舶发展带来新的活力。近年来，浙江造船企业已经有 500 多家，其中仅温州造船业，造船总吨位以惊人的发展速度，四年内增长近 10 倍。目前温州造船量已占到全国总量的 1 / 9，浙江总量的 1 / 3。

在宁波，随着民营资本的不断涌入，宁波船舶业发展也甚为迅猛，目前，该市船舶工业企业已经达到 51 家，年产值超过 70 亿元，而且其中除了韩国三星重工集团在北仑设立的船体分段生产基地外，其余全部都是浙江民营资本主导的项目。2005 年，该市共交付了 80 艘大型船舶，总吨位 65 万吨，其中三分之一为出口船舶，预计到 2010 年，全市修造船总吨位将超过 200 万吨。

三、强强联合

2005 年上船澄西船舶公司正式运作，它由具有 140 多年历史的上海船厂与江苏修船“龙头”澄西船厂合并重组而成，是中船集团成立后对上海地区造船企业的第三次大规模布局调整。在此之前，江南造船已吸收兼并求新船厂，沪东造船厂与中华造船厂完成了强强联合。

中船集团负责人表示，到 2015 年，上海造船能力将达 1200 万吨，届时将成为国际

上大型造修船基地。

在第一次调整中，以江南造船公司为核心，采用吸收兼并方式，与求新造船厂实行资产重组，求新船厂资产整体划转后，资源得到合理配置，江南造船公司造船能力增加近 10 万吨，销售额也增加 10 亿元。紧接着，隔江相望的沪东造船厂与中华造船厂合并重组，双方技术设备全面融合，2003 年，沪东中华销售额、工业总产值双双突破 50 亿元，成为国内综合实力最强的造船企业。

在联合的同时，中船集团开始对江南、沪东中华、外高桥、上船澄西这四大船舶企业进一步集中规划，在对外经营、采购、开发和财务等方面，加快打造集中管理平台的步伐，从而提高整体作战能力。上海船舶工业的联合和发展，将是“中国成为世界第一造船大国”主要动力，到 2015 年，随着上海新基地的全面投产，中船集团有望成为最大造船企业。

第五章 行业投资与效益分析

第一节 行业在国民经济中的地位

经过近几十年的发展，船舶工业不断壮大，为我国水上交通运输业、水产渔业和海洋开发业等多个行业做出了直接的贡献，在我国国民经济中的地位不断提高，其对国民经济的影响也越来越大，通过近几年的统计表明，船舶工业的影响力系数在国民经济 116 个产业部门中居第 16 位。在与船舶工业产业特征比较相近的运输设备制造业中，船舶工业的影响力系数甚至超过了普遍认为带动作用巨大的汽车制造业而居第一位。与其它重要产业如机械制造业和建筑业相比，船舶工业的影响力系数也处在较高的水平上。可以看出，船舶工业对国民经济具有非常突出的带动作用。

另外，船舶工业较强的创汇能力在我国出口中也占有重要的位置。近几年，全国船舶行业全员人均创汇率在 2 万元左右，远高于全国工业平均水平，在全国 38 个大行业中，仅低于服装制造、皮毛羽绒制造、文体用品制造和电子及通信设备制造这四个行业，在机械电气类的七个行业中高居榜首。

在构成我国外贸出口的主要产品中，机械电子类产品出口的高速增长对外贸出口的增长起着举足轻重的作用，而船舶出口在我国机电产品的出口中又占据相当重要的地位。近十年来，船舶出口以年近 30% 的高速度增长，大大高于同期我国外贸出口的增长速度，在促使我国机电产品出口比例上升的因素中，船舶出口的增长起着十分重要的作用。而作为代表技术相对密集产品的机电产品比例的不断上升，充分显示了我国外贸出口结构的不断优化和升级，不仅有利于带动我国整体工业结构的改善，而且对提高我国国民经济运行质量也具有十分重要的意义。

船舶工业由于产业规模较小，目前在国民经济中占的比例不大，近几年，船舶工业总产值占全国工业总产值的比例仅为 0.4% 左右，总体贡献还不突出。但具体到某些省市、地区来说，船舶工业对当地经济的贡献就要大得多。比如上海、江苏、福建、广东、辽宁等省市船舶工业产值和出口额在各自省市工业总产值及出口额中的比例要明显高于全国平均水平。

从长远看，随着近几年来船舶工业的迅猛发展，其在国民经济中占的比例不断上升，船舶工业在我国国民经济中的地位将越发显得重要。

第二节 船舶行业效益主要影响因素分析

一、船舶成本影响

（一）船舶钢板

整船生产企业直接采购的钢板成本占船舶成本的 10%-15%，如果加上外购的零部件，约占成本的 50%左右，因此对钢材价格波动十分敏感。2005 年下半年来世界钢材价格看跌，船用钢板价格也逐步回落。其中，热轧钢板的价格从 2005 年 6 月初的 5400 元/吨下降到 2005 年底的 4200 元/吨。

2006 年钢材价格呈小幅恢复性上涨趋势，船板价格前低后高，其中热轧钢板价格上涨 5.5%。

整体而言，2006 年的钢材价格的恢复性上涨成为了推动船价上涨的成本因素。这将影响船舶产业的经营效益。

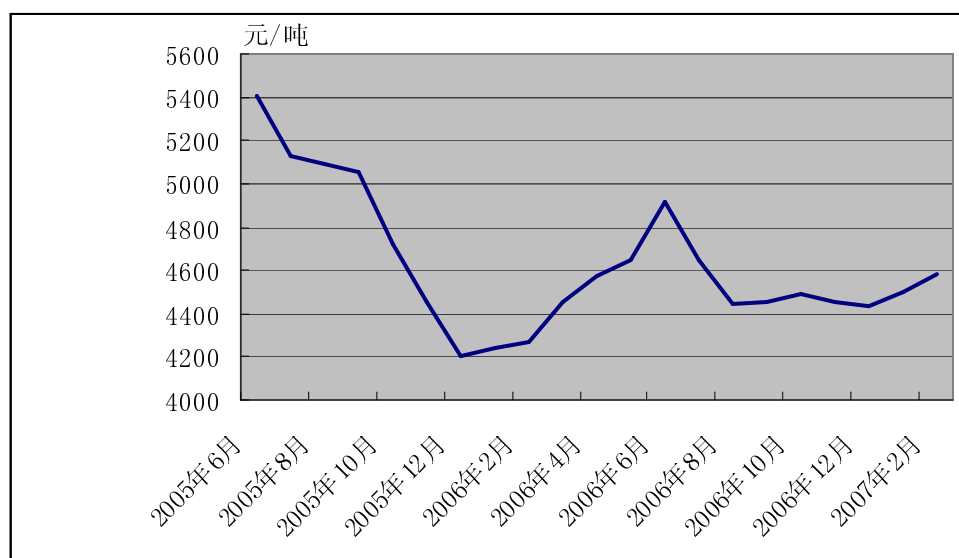


图17 2005-2006 年热轧钢板价格走势

（二）电子设备

电子设备是影响船舶成本、性能、效益、质量的重要因素，是实现现代化船舶动力运行、自动化控制、多功能服务的重要组成部分。提高中的电站智能化自动控制、航行传感器技术、海事导航系统、监测报警、防火和安全技术等船舶轮机设备与电器技术水平是船舶配套业技术发展重点。目前国内船舶制造业所用船载电子设备 60%以上都是依靠进口，提高电子设备的国产率有利用减少船舶产业的经营成本提高效绩。

（三）主机

全世界 90% 以上的大中型民用船舶普遍采用低速柴油机作为主动力推进装置（主机），柴油机同时也是民用船舶中价值最高的配套设备，主机价格一般占总船价的 10% 左右。据 Diesel & Gas Turbine Worldwide 杂志调查资料显示，2002 年以来全世界主要船用柴油机制造厂商订单数开始快速回升。2004 年（2003/6-2004/5）船用柴油机订单数为 7003 台，增幅回落到 3.5%，但大功率低速柴油机（最大输出功率>30MW, 转速<300r/min）需求剧增导致柴油机订单总功率急剧增加到 39065MW，同比增加 83%。

世界低速大功率船用柴油机主要集中在东亚地区生产，日本、韩国、中国占据世界 90% 以上的低速柴油机订单份额，东亚地区在船用低速柴油机生产领域占据绝对主导地位。我国船用柴油机年产能约为 150 万马力。据权威机构预测，2008 年将进一步提高到 365 万马力，供求缺口巨大。主机的供给紧张将对船舶行业成本产生不利影响会降低行业效益。

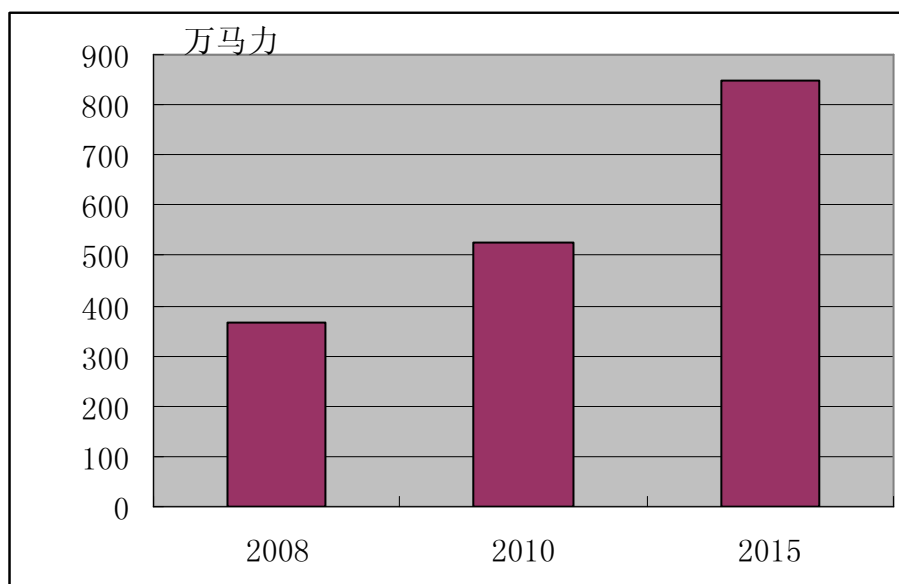


图18 我国船用低速机缺口预测

二、船舶市场供求关系影响

一个行业处于供不应求时，产品的价格将上涨，整个行业的利益处于高速增长，行业的利润收入将是非常高；而当行业产品处于供大于求时，市场竞争加剧，产品价格不断下降，最终导致行业的整体效益下降。目前全球船舶行业处于供不应求的状态，船舶价格在旺盛需求的刺激下不断攀升，有利于提高行业效益。

第三节 船舶行业效益水平分析

一、船舶行业销售收入及增长情况

我国船舶行业销售收入处于高速增长，在 2003 年销售收入达到了 578.81 亿元，同比增长 25%。2004 年销售收入达到了 777.38 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%。

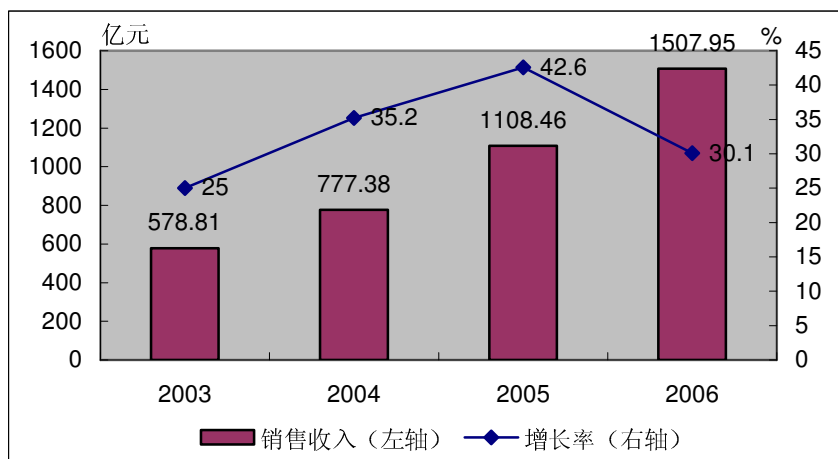


图19 2003-2006 年船舶行业销售收入变化情况

二、船舶行业利润总额及增长情况

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 134.8%。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。

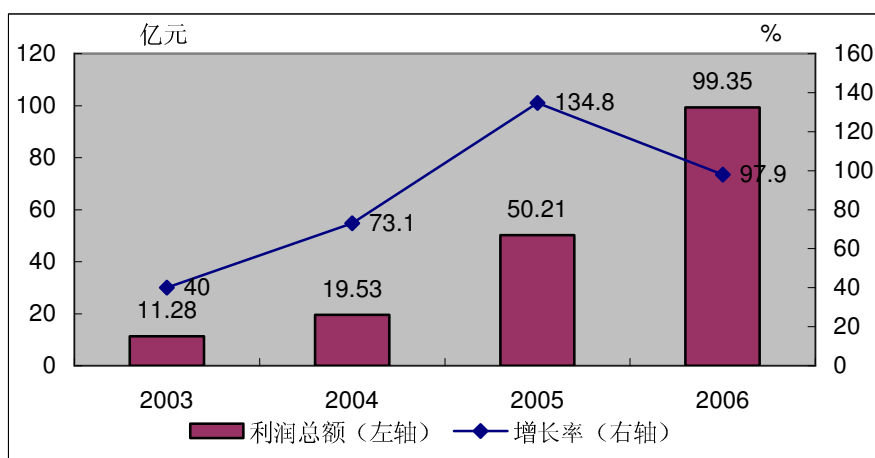


图20 2003-2006 年船舶行业利润总额变化情况

第四节 船舶行业投资形势分析

一、船舶行业投资规模分析

对船舶制造业投资规模的分析，可以从近几年船舶制造业总资产、流动资产平均余额和固定资产净值平均余额来分析。

表8 船舶及浮动装置制造业资产、负债指标逐年对照表

时间	单位	2002.12	2003.12	2004.12	2005.12	2006.12	2006 年增速
流动资产余额	亿元	534.75	694.82	818.17	1033.97	1370.59	32.56
固定资产净值平均余额	亿元	169.53	277.07	324.72	378.24	489.55	29.43
资产总计	亿元	870.62	1124.56	1353.09	1650.07	2353.46	42.63
负债总计	亿元	738.69	877.52	1102.28	1337.53	1873.09	40.04
资产负债率	%	84.85	78.03	81.1	81.06	79.59	

数据来源：国家统计局

从上表可以看出，2006 年三项指标均保持了比较稳定的增长速度。其中，流动资产平均余额从 2002 年的 534.75 亿元上升到 2006 年 1370.59 亿元，2006 年增长率为 32.56%。固定资产净值平均余额从 2002 年的 169.53 亿元上升到 2006 年 489.55 亿元，2006 年增长率为 29.43%。资产总额从 2002 年的 870.62 亿元上升到 2006 年 2352.46 亿元，2006 年增长率为 42.63%。负债总额从 2002 年的 738.69 亿元上升到 2006 年的 1873.09 亿元，2006 年增长率为 40.04%。2006 年资产负债率下降 1.51 个百分点。

从以上分析可以判断，2007 年三项指标仍会保持稳定的增长速度。以近 4 年的年均增长速度计算，流动资产平均余额应达到 1730 亿元，固定资产净值平均余额 630 亿元，总资产规模应达到 3000 亿元。另外，考虑到我国船舶制造业正处在高峰发展时期，总资产规模增长速度还将可能加快。资产负债率有望进一步降低。

二、船舶行业投资效益分析

表9 2002 至 2006 年船舶及浮动装置制造业效益指标

	销售利润率%	资金利润率%	成本费用利润率%	企业亏损率%
2002	0.12	0.87	0.12	22.7
2003	1.29	1.67	1.28	22.3
2004	1.6	1.62	1.59	27.2
2005	3.83	3.04	3.39	15.26
2006	6.59	6.29	1.40	14.98

通过对销售利润率、资金利润率、成本费用利润率和企业亏损率等方面进行分析，从上表中可以看出，近几年船舶制造业销售利润率一直在保持增长，从 2002 年的 0.12% 增长到 2006 年的 6.59%，资金利润率从 0.87% 增长到 6.29%，成本费用利润率从 0.12% 增长到 1.40%，企业亏损率除了 2004 年较高外近几年较为稳定，亏损企业大约占企业总数的 15%。

第二部分 行业细分领域分析及预测

2005 年全球干散货海运贸易量接近 25.22 亿吨,增长 3.9%;2006 年达到 26.23 亿吨,增长 4%。在各主要干散货种中,铁矿石和动力煤仍是海运贸易需求增量的主要来源。据预测,2007 年全球干散货的海运贸易量将达到 20.35 亿吨,增长 4.07%。2007 年,预计全球干散货船队总规模为 6486 艘、381.86 百万载重吨,按载重吨计,增长 4.84%。

近几年油船市场交投异常活跃,仅 2005 年就有 300 多艘新船交付投产,2006-2010 年将平均在 250 艘左右。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。

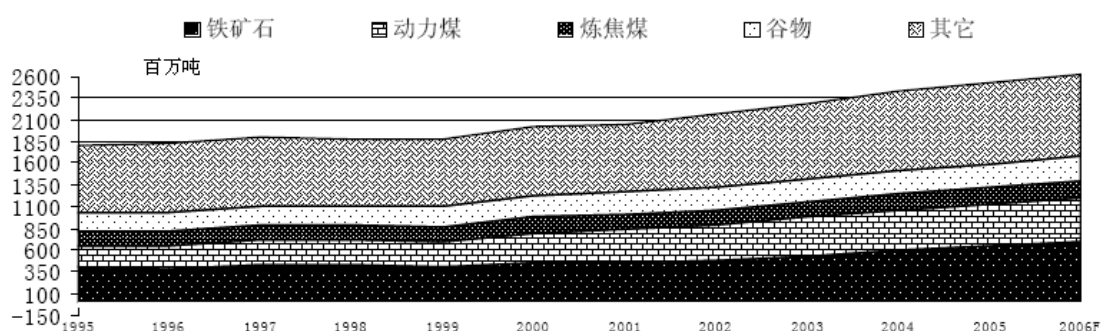
由于船东对远期市场持乐观态度和对超大型集装箱船这种高科技、高附加值船型的偏好,近两年集装箱船订单量骤增,特别是 4000TEU 以上大型集装箱船订单量已经达到了令市场担忧的水平。2005 年交付的集装箱船总量为 100 万 TEU,预计 2007-2010 年将平均达到 125 万 TEU 左右。

2006 年,我国船舶生产企业总计有 888 家,在全国各地都有分布。江苏、浙江、上海、山东、广东、辽宁在企业个数、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 74.32%,销售收入占比 87.53%,利润总占比 96.63%。

第六章 细分子行业分析

第一节 散装船市场供需变化分析

中国正处于工业化进程中期的重工业化阶段，对煤炭、铁矿石等原材料和能源物资的需求猛增。对资源的大量需求导致我国对国外资源的依存度提高，铁矿石约依存度为 50%，氧化铝约 50%，铜约 70%，原油约 34%。相应地，我国对各类资源特别是铁矿石、钢材、氧化铝等干散类货物的进口量都大幅增长。



注：散货船运输的主要货物是动力煤和铁矿石

数据来源：Clarkson

图21 全球主要大宗干散货海运量

2005 年全球干散货海运贸易量接近 25.22 亿吨，增长 3.9% 左右，增速较 2004 年放缓两个百分点；2006 年达到 26.23 亿吨，增长 4%。在各主要干散货种中，铁矿石和动力煤 2005 年海运量，同比增长 5600 万吨、9.5% 和 1600 万吨、3.3%，分别较去年下降 3 个和 2 个百分点，但仍是海运贸易需求增量的主要来源。2006 年分别增长约 4900 万吨、7.7% 和 2100 百万吨、4.3%。

目前，船龄超过 20 年的 1 万 - 4 万吨灵便型散货船已达到 4540 万载重吨，而新船订单量只有 430 万载重吨。因此，在这一区域内的干散货船具有很好的前景。巴拿马型散货船未来也会有一定的需求，但市场潜力最大的还是好望角型散货船，这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。

据预测，2007 年全球干散货的海运贸易量将达到 20.35 亿吨，同比增长 4.07%；其中，铁矿石、煤炭和谷物的海运量分别为 7.76 亿吨、7.75 亿吨和 1.89 亿吨，同比增长 5.6%、4.4% 和 2.09%。2007 年，预计全球干散货船队总规模为 6486 艘、381.86 百万载重吨，按载重吨计，同比增长 4.84%。在船队拆解方面，预计 2007 年全球干散货船队拆解量为 111 艘、482 万载重吨，为 2004 年以来的最高峰，按载重吨计，2007 年拆解量比 2006 年增长 82.6%；特别是在灵便型船市场，由于新船投入量较低，而灵便型船队拆解量将达 206 万载重吨，按净增量计，全球灵便型船队将出现负增长。在此背景下，预计国际干散货市场将从 2007 年下半年逐步进入景气期的上行阶段。

根据中国船舶工业经济研究中心的预测，未来 10 年散货船需求量将不断增长。2006~2010 年全球散货船需求总量为 8910 万载重吨，年均 1782 万载重吨。与 1999~2003 年的散货船实际完工量(年均 1444 万载重吨)相比，2006~2010 年散货船需求量将明显高出完工量。

表10 2006~2010 年我国散装船运力增长需求

单位：万载重吨

	2006~2010 年
散装船需求量	8910
年均需求量	1780

资料来源：中国船舶工业行业协会

就散货船船型而言，预计 2006~2010 年好望角型散货船年均新船需求量将达 25~35 艘，巴拿马型散货船年均需求量在 70 艘左右。

第二节 油轮市场供需变化分析

据英国克拉克松研究公司统计,截至 2005 年 8 月 1 日,全球油船保有量为 5887 艘、34660 万载重吨。其中,1 万载重吨以上大中型油船为 3912 艘、33670 万载重吨,1 万载重吨以下小型油船为 1975 艘、990 万载重吨。在 1 万载重吨以上大中型油船中,以吨位计,VLCC 型油船最多,占 41%。日本 80%原油进口由 VLCC 型油船运输,而北美和欧洲的原油进口量中只有三分之一由 VLCC 型油船运输。值得注意的是,在 467 艘 20 万载重吨以上 VLCC 型油船中,属于 32 万载重吨以上的 VLCC 型(超大型)只有 9 艘,其中 5 艘还是 15 年以上的老龄船。

随着我国经济发展和对能源需求的增长,我国已成为世界第二大石油进口国。预计 2010 年中国需进口原油 1.8 亿--2 亿吨(同年我国原油需求为 3.2 亿—3.5 亿吨)。我国进口石油目前海运量占进口总量的 95%,预计今后将大体保持这一比例。目前,由我国油船承运的石油份额较小,2003 年为 15%,2005 年达 25%左右。为保证国家石油运输安全,有必要进一步大幅提高我国油船承运比例,预计 2010 年我国油船承运至少应达 45%。

在油船拆解方面,据统计,2000--2004 年,油船总拆解量为 7413 万载重吨,油船总建造量为 11752 万载重吨。从这可以看出,近 5 年,油船拆解引起的油船更新需求,相当于同期油船建造量的三分之二左右。根据《防止船舶污染海洋公约》(MARPOL)附则的新规定,中国、日本、韩国、欧盟对世界油船队的拆解量最新的预测结果一致认为,2010 年之前,旧船更新量较大,平均每年将达到 1175 万载重吨,但在 2010 年以后,油船更新量将呈下降趋势。

表11 2001 年-2010 年世界油船拆解量年平均值预测

单位：万载重吨

预测组织	世界油船拆解量年平均值	
	2001-2005 年	2006-2010 年
CSERC	1650	660
KSA	1780	900
SAJ	1520	900
AWES	1640	1100

资料来源：中国船舶工业行业协会

上述因素的拉动使得近几年油船市场交投异常活跃,仅 2004 年就有 250 多艘新船交付投产,2005 年达到 300 艘,2006-2010 年将平均在 250 艘左右。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，具体到船型，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，未来几年这几种油船的需求量会较少。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。

我国进口原油来源主要是中东地区和非洲。由于路途遥远，从经济性考虑，我国油船队的扩大主要是增添 VLCC 型和苏伊士型原油船、少量阿芙拉型原油船以及各种成品油船。据统计，2005 年，国内 VLCC 型油船共有 32.5 艘（有 1 艘为合资公司所属，算作 0.5 艘），约 900 万载重吨，加上一定数量的苏伊士型和阿芙拉型油船，总计大型油船保有量约达 1000 万载重吨，比 2003 年有很大幅度增长。据预测，2010 年我国油船需求量有可能达到 2050 万载重吨。我国计划 2010 年建成运输 7500 万吨进口原油的船队。

表12 世界油船需求量变化及预测

年份	2005	2006-2010 (预测)
油船新船交付投产	300 艘	平均 250 艘左右
油船需求量	1000 万载重吨	2010 年我国油船需求量达到 2050 万载重吨

资料来源：中国船舶工业行业协会

第三节 集装箱船市场供需变化分析

世界经济的持续增长带动全球贸易量继续强劲上扬，国际市场对集装箱的需求持续增加（包括航运量、旧箱更新量、新投入运营的集装箱船箱位量的增加），同时，国内经济和对外贸易量均保持高速增长，这些都使得集装箱运输和生产得以快速发展，集装箱生产景气稳步上升，自然对集装箱船的需求也随着集装箱运输的发展而增长。

表13 世界集装箱船队预测

2004		2007		TEU 年均增长率%
艘数	TEU	艘数	TEU	
3185	6629374	3878	9241397	11.7

资料来源：中国船舶工业行业协会

表14 2010 年全球集装箱吞吐量预测

地区/年份	2010	
	吞吐量	增长
全球(经济高增长)	46200	37%
(经济低增长)	40050	30%
东亚(经济高增长)	22040	39%
(经济低增长)	18920	33%
东南亚(经济高增长)	-	-
(经济低增长)	-	-
欧洲北部(经济高增长)	5530	31%
(经济低增长)	5140	26%
北美(经济高增长)	5260	30%
(经济低增长)	4860	27%

由于船东对远期市场持乐观态度和对超大型集装箱船这种高科技、高附加值船型的偏好，近两年集装箱船订单量骤增，特别是 4000TEU 以上大型集装箱船订单量已经达到了令市场担忧的水平。2005 年交付的集装箱船总量为 100 万 TEU，预计 2007-2010 年将平均达到 125 万 TEU 左右。这些船绝大多数是大型船，交付后将对市场形成很大冲击，到时候会形成大型船到中型船市场抢生意，中型船到小型船市场抢生意的局面，这将对运费形成严重的冲击。当然，由于大船受到港口、码头等限制，竞争也是非常有限的，那些 3000TEU 以下的船受到的冲击会非常小。所以，一些小型集装箱船还有一

定的订造空间。估计一些得到优化的船型在未来应该有一定的市场。

表15 集装箱船需求量变化及预测

单位：万 TEU

年份	2004	2005	2006-2010 (预测)
集装箱船交付总量	65	100	平均 125 左右

第四节 LNG 船市场供需变化分析

未来几年，液化天然气消费量将保持增长，液化天然气船市场将继续旺盛，新船需求巨大。^①防范石油能源危机，转向能源消费多样化。上世纪 70 年代初和 80 年代初出现了两次石油危机，石油价格大幅上涨，美国、日本和欧洲等能源消费大国经济遭受严重打击。为防止石油危机的再次发生，能源消费大国纷纷选择液化天然气作为能源。据美国能源信息署（EIA）估计，美国 2003 年实际液化天然气进口量为 2002 年的 2 倍左右，^②环境保护的要求。今后，环保将越来越成为各国高度关注的问题。液化天然气作为清洁无污染的能源，自然受到众多国家的青睐，消费量也快速增长。^③对危险性较大的核能源的取代要求。尽管核能源能够大大缓解能源不足的问题，但安全性始终受到人们的质疑。核电站泄漏事故的发生，让各国转向消费液化天然气。日本关闭核电站后，液化天然气进口量增长了 10%。^④天然气产量的快速增长。1970 年，世界天然气探明储量为 395 亿米，2000 年增长到 1646 亿米。2004 年世界 LNG 海运量为 1.32 亿吨，2020 年将扩大至 4 倍。

全球经济放缓脚步，船舶建造市场的走势展望也出现分歧，但不可否认的是，LNG 船正在成为船舶市场中的一大亮点，这是天然气需求大幅度增加造成的结果。LNG 船船队的发展受天然气贸易进展状况的影响，供应关系基本上平衡，这是 LNG 船相对于其他船种的一大优势。此外，第一代 LNG 船即将退役，而 LNG 船的订造正处于有史以来的最低点，所以，现在正是船东订造 LNG 船的好时机。

截至 2005 年 11 月底，全世界造船企业的 LNG 船手持订单合计数量达到 139 艘，其中韩国为 100 艘、日本 31 艘、中国 5 艘、欧盟 3 艘。截至 2005 年 11 月底，各主要造船国家和地区各种船舶的手持订单(以修正总吨计)所占世界市场份额分别为：韩国 37.5%、日本 26.1%、欧盟 16.7%，中国 14.9%，其他造船国家和地区 4.8%。其中，中国和欧盟手持订单所占世界市场的份额均有明显上升。

美国能源调研机构 PortenNPartners 预测，到 2010 年，全世界液化天然气海运量将比 2005 年翻一番，达到 2.4 亿吨的规模，届时需增加 150 艘左右的 LNG 船才能满足 LNG 运输的需求。

第七章 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

2006 年，我国船舶生产企业总计有 888 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 74.32%，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16 2006 年我国船舶企业区域分布情况

地区	企业 (个)	比重 (%)	地区	企业 (个)	比重 (%)
全国	888	100	广西	15	1.69
江苏省	189	21.28	江西省	12	1.35
浙江省	141	15.88	湖南省	12	1.35
上海市	93	10.47	河北省	11	1.24
山东省	89	10.02	河南省	7	0.79
广东省	88	9.91	北京市	4	0.45
辽宁省	60	6.76	四川省	4	0.45
福建省	54	6.08	黑龙江省	3	0.34
湖北省	40	4.50	海南省	2	0.23
重庆市	23	2.59	吉林省	1	0.11
天津市	21	2.36	贵州省	1	0.11
安徽省	18	2.03	广西	15	1.69

数据来源：国家统计局

二、船舶行业运行区域比较分析及排名

(一) 船舶行业销售收入区域分布及排名

从产品销售收入来看，企业个数的前 6 省市的产品销售收入也位于全国前 6 位，江苏、上海、辽宁、浙江、山东、广东依次占到销售收入的前 6 位，这 6 省市的累计销售收入占到全国的 87.53%，可见这 6 省市在船舶生产方面的优势地位。

表17 2006 年船舶销售收入区域分布及排名

地区	销售收入 (千元)	同期增(%)	比重(%)	累计比重(%)
全国	150794926	36.04	100	
江苏省	31259677	43.52	20.73	20.73
上海市	30430413	18.16	20.18	40.91
辽宁省	28651446	29.91	19.00	59.91
浙江省	19569462	55.69	12.98	72.89
山东省	11415193	24.38	7.57	80.46
广东省	10663799	21.94	7.07	87.53
湖北省	4702371	19.5	3.12	90.65
福建省	3887636	28.13	2.58	93.23
天津市	2143315	11.18	1.42	94.65
重庆市	1680182	25.58	1.11	95.76
广西	1478781	61.19	0.98	96.74
河北省	1371040	45.97	0.91	97.65
安徽省	995431	-33.24	0.66	98.31
江西省	986418	24.38	0.65	98.97
河南省	799745	-1.28	0.53	99.50
湖南省	390000	18.76	0.26	99.75
四川省	149583	9	0.10	99.85

从全国范围来看，除了安徽省和河南省，其它省市销售收入较 2005 年均出现了不同幅度的增长，这也与当前中国船舶工业所处于成长期相适应。2006 年全国船舶产品销售收入达到了 1507.95 亿元，较 2005 年同比增长了 36.04%。

对比 2005 年，2006 年江苏省销售收入超过上海市，由去年的第二位上升为第一位，占全国的比重由 19.56% 提高到 20.73%，上升 1.17 个百分点。2006 年上海市造船业销售收入增幅比江苏省低 25.36 个百分点，所以排名下降一位。而排名第三位到第九位的省份 2006 年与 2005 年都没有变化，说明船舶制造业的区域分布具有一定的稳定性。

（二）船舶行业利润总额区域分布及排名

从船舶行业实现利润来看，2006 年全国船舶行业实现利润总额 99.35 亿元，同比增长 97.88%。江苏、浙江、上海、辽宁、山东、广东分别占到了全行业销售收入的前 6 位，6 省市的利润总额占 96.63%。船舶制造业的利润分布更为集中。其中江苏省利润总额占全国的 26.95%。

从利润总额增长速度来看，广东、上海、江苏的增长速度都很快，分别较 2005 年增长了 217.23%、206.64%、103.83%。

对比 2005 年，2006 年江苏省的利润排名仍居第一位；上海市的利润排名由第三位上升为第二位；辽宁省由第五位上升为第三位；广东省由第六位上升为第五位；浙江省有第二位下降为第四位；山东省有第四位下降为第六位。

表18 2006 年船舶行业利润总额区域分布及排名

地区	利润总额 (千元)	同期增长(%)	比重(%)	累计比重(%)
全国	9935049	97.88	100	
江苏省	2677409	103.83	26.95	26.95
上海市	2154165	206.64	21.68	48.63
辽宁省	1851027	63.83	18.63	67.26
浙江省	1225175	48.67	12.33	79.59
广东省	1064991	217.23	10.72	90.31
山东省	627791	45.36	6.32	96.63
湖北省	164803	137.49	1.66	98.29
福建省	95538	28.40	0.96	99.25
重庆市	71104	31.35	0.72	99.97
河南省	59780	151.40	0.60	100.57
广西	19301	24.49	0.19	100.77
江西省	11925	-806.88	0.12	100.89
北京市	6051	-18.20	0.06	100.95
海南省	3747	145.87	0.04	100.98
湖南省	2222	-288.31	0.02	101.01
黑龙江省	1513	42.87	0.02	101.02
四川省	1202	-13.46	0.01	101.03
吉林省	675	44.23	0.01	101.04
贵州省	-87	8600.00	0.00	101.04
安徽省	-5310	-22.70	-0.05	100.99
天津市	-43495	-470.30	-0.44	100.55
河北省	-54478	-269.74	-0.55	100.00

数据来源：国家统计局

第二节 2006 年江苏省船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年江苏省船舶制造业在全国地位

2006 年江苏省船舶制造业实现工业总产值 337.02 亿元，同比增长 48.8%，占全国的 20.22%，居全国第一位，排名与 2005 年保持一致。

表19 江苏省船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
20.22	1	1

数据来源：国家统计局

2005 年，江苏省造船完工量达 200 万载重吨，较 2000 年翻两番，占全国总量的 16.5%；2006 年，江苏造船完工量首次突破 300 万吨，达到 328 万载重吨，增长 64%，占全国造船总量的 22.6%。新承接和手持船舶订单也分别占全国总量的 22%和 23%，造船三大指标首次跃居全国第二位。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 4 年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 64.72%。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20 2003～2006 年江苏省规模指标比重变化

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

数据来源：国家统计局

二、江苏省船舶制造业主要生产企业

2006 年，江苏省共有 189 家造船企业，其中资产超过 10 亿的大企业有：

表21 江苏省主要造船企业

企业名称	
1	江苏新世纪造船股份有限公司
2	江苏扬子江船厂有限公司
3	中国长江航运集团金陵船厂
4	南通中远川崎船舶工程有限公司
5	澄西船舶修造厂
6	扬州大洋造船有限公司
7	国内贸易部口岸船舶工业公司
8	江苏东方造船有限公司
9	南通中远船务工程有限公司

这 9 家资产超过 10 亿的造船大企业其资产占江苏省总计 189 家造船企业的 62.19%，销售收入占 47%，利润占 53.85%，集中度较高。其中，资产规模排名仅第 9 位的南通中远船务工程有限公司，资产占比仅为 2.79%，销售收入也仅为 4.52%，而利润占比却达到了 14.38%，盈利能力非常强。

表22 江苏省船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
江苏新世纪造船股份有限公司	4933785	12.72	2004874	9.62	65951	3.69
江苏扬子江船厂有限公司	3910570	10.08	1229550	5.90	251550	14.09
中国长江航运集团金陵船厂	3844110	9.91	363750	1.75	38200	2.14
南通中远川崎船舶工程有限公司	3601321	9.28	1473958	7.07	135607	7.60
澄西船舶修造厂	2536970	6.54	1618750	7.77	140010	7.84
扬州大洋造船有限公司	1716365	4.42	905703	4.35	19165	1.07
国内贸易部口岸船舶工业公司	1282471	3.31	743318	3.57	33390	1.87
江苏东方造船有限公司	1218622	3.14	511750	2.46	20625	1.16
南通中远船务工程有限公司	1081799	2.79	942040	4.52	256655	14.38

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

三、江苏省船舶制造业经济运行状况

2006 年江苏省船舶制造业运行良好。

尽管 2004 年盈利能力有所下滑，但 2005、2006 年盈利能力迅速恢复，已超过 2003 年水平。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 1.98 个百分点，资产利润率高出 2.38 个百分点。从与其他省份对比看，其盈利能力也居于全国第一位，好于上海市。

2006 年江苏省资产负债率继续下降，比全国水平低 2.43 个百分点。同时，其亏损面也逐年大幅下降，2006 年亏损面仅为 7.14%，仅相当于全国水平的一半。其偿债能力也较强，利息保障倍数比全国水平高 4.77 个百分点。

表23 2003~2006 年江苏省船舶制造业经济运行

	全国		江苏		
	2006	2006	2005	2004	2003
盈利能力					
销售毛利率 (%)	11.84	12.86	11.60	4.33	12.63
销售利润率 (%)	6.59	8.57	6.10	0.45	4.42
资产报酬率 (%)	4.22	6.90	5.43	0.22	3.30
偿债能力					
负债率 (%)	79.59	77.16	77.23	81.90	77.45
亏损面 (%)	14.98	7.41	9.04	16.67	16.38
利息保障倍数 (倍)	10.67	15.44	8.47	1.30	3.34
发展能力					
应收帐款增长率 (%)	23.18	4.26	23.39	43.99	26.08
利润总额增长率 (%)	97.88	103.83	69.26	89.48	43.23
资产增长率 (%)	38.55	58.25	16.94	34.42	14.18
销售收入增长率 (%)	36.04	43.52	54.07	39.69	29.19
营运能力					
应收帐款周转率 (次)	13.06	13.34	10.74	12.68	6.14
产成品周转率 (次)	44.66	90.00	80.72	189.19	33.74
流动资产周转率 (次)	1.10	1.43	1.44	0.86	1.43

从发展能力看，在应收账款低速增长的同时，其资产、销售收入、利润都连续几年大幅增长，发展潜力很大。

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）政府重视

在 2006 年江苏省召开的船舶工业工作会议上，江苏省政府认为，加快船舶工业发展，对于提升全省装备制造业水平，促进产业结构优化升级，推进沿江、沿海开发，都具有十分重要的意义。江苏省将切实把船舶工业放在重要位置来抓，以提高江苏省船舶工业国际竞争力为核心，坚持服务国内、出口主导、修造并举、注重配套的方针，在做大做强省内现有船舶重点骨干企业的同时，积极引进国内外知名船舶制造企业，促进船舶工业企业规模化和产业集聚发展，推进船舶工业产品结构调整和升级。

对江苏省船舶工业下一步发展，政府要求：

一要围绕全省船舶工业发展总体目标，科学统筹规划，着力优化产业区域布局、提高产业集中度、推进产品和产业结构升级，发展一批主力船型和拳头产品，积极发展船舶配套业及船舶交易市场，规范发展内河船舶制造业。

二要以自主创新为动力，转变增长方式，增创全省船舶工业发展新优势。加快建立完善以企业为主体的技术创新体系，建立现代造船模式，引进培养高新技术人才。

三要全面加强管理，大力开拓市场，提高船舶企业竞争能力。重点要加快基础建设，发展规模经济，大力开拓国内外市场，加强科学管理，进一步提高企业的竞争力。四要加强领导，密切配合，为船舶工业发展创造良好环境。

（二）发展规划

1.2003 年江苏造船发展规划出台

早在 2003 年江苏省政府就制定了《江苏省沿江造船产业发展规划》。该规划将造船业作为江苏省沿江产业发展支柱之一，确定了造船业的发展目标、产业布局、技术与产品发展方向以及主要发展措施等。

《江苏省沿江造船产业发展规划》以“以提高综合竞争力，巩固全国第一造船大省地位为目标，大力推进技术创新和机制创新，实现造船业的经济规模化、技术现代化和结构合理化”为指导思想，提出了“两步走”的目标：2005 年，形成造船能力 350 万载重吨，造船产量达 300 万载重吨，工业总产值 180 亿元，工业增加值 40 亿元，出口船舶 180 万载重吨，带动其他相关行业实现产值 100 亿元。2010 年，在“十五”末基础上再翻一番，形成造船能力 700 万载重吨，造船产量达 600 万载重吨，工业总产值达 400 亿元，工业增加值 82 亿元，出口船舶 420 万载重吨，占全国总量 34% 以上，占世界市场份额 6%-8%。未来 5-8 年内，江苏将新建一座 50 万吨级船坞及与之相配套的一座 30 万吨级码头，两台 600 吨龙门吊；新建一座 30 万吨级船坞及配套设施；通过资产重组，完善

一座尚未建成的 30 万吨级船坞及配套设施。2010 年，江苏力争建成一两个世界级大型造船企业。

2.2006 年江苏省船舶工业十一五规划

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 2007 年，江苏省将形成造船能力 350 万载重吨，造船产量达 300 万载重吨，国产设备装船率在 50% 以上；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 20.22%。从 2006 年的状况看，其盈利能力居于全国第一位，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 2006 年上海船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年上海市船舶制造业在全国地位

2006 年上海船舶制造业实现工业总产值 290.19 亿元，同比增长 29.52%，居全国第二位，排名与 2005 年保持一致。

表24 上海市船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
17.41	2	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三位，占全国的 10.47%，但其资产、销售收入、利润却排在全国第二位，占比都在 16% 以上，说明上海的造船企业相对于全国平均水平规模较大。

从近 4 年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，但仍比资产比重最高的 2004 年低 8.48 个百分点。销售收入比重在 2003-2005 年呈上升趋势，而 2006 年却比 2005 年下降 4.95 个百分点。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。

表25 2003 ~ 2006 年上海市规模指标比重变化

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

数据来源：国家统计局

二、上海市船舶制造业主要生产企业

2006 年上海市共有 93 家造船企业，主要造船企业见下表：

表26 上海市主要造船企业

企业名称	
1	沪东中华造船（集团）有限公司
2	江南造船（集团）有限责任公司
3	上海外高桥造船有限公司
4	上海澄西船舶有限公司
5	中海工业有限公司
6	上海华润大东船务工程有限公司

相对于江苏省而言，上海市的造船业更加集中，资产规模最大的前 6 家造船企业资产规模占整个上海市造船业的 92.84%，销售收入占 55.22%，利润占 55.25%。尤其是前三大造船企业：沪东中华造船（集团）有限公司、江南造船（集团）有限责任公司、上海外高桥造船有限公司资产规模均超过 100 亿，资产占比相当大。但江南造船（集团）有限责任公司 2006 年的盈利状况并不佳，利润占比仅为 0.21%。而外高桥造船有限公司虽然资产规模略小于江南造船公司，但利润占比却达到了 29.84%，利润额居上海市第一位。

表27 上海市船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
沪东中华造船（集团）有限公司	14330580	30.06	2570540	12.67	153920	10.72
江南造船（集团）有限责任公司	11721430	24.59	3327190	16.40	3040	0.21
上海外高桥造船有限公司	10122414	21.23	2721326	13.41	428480	29.84
上海澄西船舶有限公司	4305462	9.03	1237354	6.10	14420	1.00
中海工业有限公司	2067773	4.34	841640	4.15	79551	5.54
上海华润大东船务工程有限公司	1714856	3.60	503952	2.48	114055	7.94

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

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，盈利能力连续 3 年持续提

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。行业效益提升速度明显加快。同时，其销售利润率和资产报酬率也高于全国平均水平，总体盈利能力较强。

2006 年上海造船业资产负债率比 2005 年降低 0.61 个百分点，但仍处于较高水平，比全国平均水平高 3.41 个百分点。2006 年亏损面比 2005 年下降 1.93 个百分点。尽管负债率较高，但利息保障倍数高于全国水平 4.89 个百分点，偿债能力较强。

表28 2003~2006 年上海市船舶制造业经济运行

	全国		上海		
	2006	2006	2005	2004	2003
		盈利能力			
销售毛利率 (%)	11.84	11.10	5.56	4.33	3.05
销售利润率 (%)	6.59	7.08	2.72	0.45	-0.05
资产报酬率 (%)	4.22	4.52	1.69	0.22	-0.02
		偿债能力			
负债率 (%)	79.59	83.00	83.61	81.90	72.21
亏损面 (%)	14.98	13.98	15.91	16.67	16.36
利息保障倍数 (倍)	10.67	15.56	3.59	1.30	0.95
		发展能力			
应收帐款增长率 (%)	23.18	-4.59	98.85	43.99	-14.97
利润总额增长率 (%)	97.88	206.64	301.22	89.48	-108.58
资产增长率 (%)	38.55	15.80	15.12	34.42	7.69
销售收入增长率 (%)	36.04	18.16	40.34	39.69	34.82
		营运能力			
应收帐款周转率 (次)	13.06	13.36	14.51	12.68	10.37
产成品周转率 (次)	44.66	434.74	399.76	189.19	169.27
流动资产周转率 (次)	1.10	1.15	1.08	0.86	0.71

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、销售收入增速低于全国平均水平，但其利润增速却高于全国水平，从另一个方面说明了其盈利能力较强。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，应收帐款周转效率下降，比上年下降 1.15 次，但略高出全国平均水平。产成品周转率和流动资产周转率都高于全国平均水平，且呈逐年提高态势，库存和流动资产的管理效率较高。

四、2006 年上海船舶制造业发展成就

（一）江南长兴造船基地开建

2007 年初，江南长兴造船基地 2 号线施工正式启动，这标志着中船江南长兴造船基地建设全面铺开。到 2007 年底，1、2 号船坞完成土建，长兴岛将开始显露世界级造船基地的雄姿。

岸线全长 8 公里的中船长兴造船基地建成后将成为世界第一大造船基地，江南长兴造船基地是其一期工程，岸线长度 3.7 公里，水上构筑物概算造价 32 亿元人民币。按中船集团要求，2007 年年底，江南长兴三条生产线将初具规模，1 号线将具备生产能力，到明年年底，江南长兴将出产品。2008 年，一期工程的船坞、码头和车间都将完工，新江南造船公司将在此全面投产，形成 300 万吨的生产能力。除一期工程外，长兴二期工程也已规划，整个长兴造船基地将在 2015 年实现造船能力 800 万吨，建成后，上海造船能力将由目前的 400 多万吨提高到 1200 万吨以上。

（二）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 17.41%。一方面其资产、销售收入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 2006 年辽宁省船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年辽宁省船舶制造业在全国地位

2006 年辽宁省船舶制造业实现工业总产值 288.76 亿元，同比增长 30.3%，占全国的 17.32%，仅低于上海市 0.09 个百分点，继续居全国第三位。

表29 辽宁省船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
17.32	3	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、利润比重都具有全国第三位。

从近 4 年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。

表30 2003~2006 年辽宁省规模指标比重变化

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

数据来源：国家统计局

二、辽宁省船舶制造业主要生产企业

2006 年辽宁省共有 60 家造船企业，主要造船企业有：

表31 辽宁省主要造船企业

	企业名称
1	大连船舶重工集团有限公司
2	渤海船舶重工有限责任公司
3	大连中远船务工程有限公司
4	大连船用柴油机厂

5	大连今冈船务工程有限公司
6	大连辽南船厂

相对于江苏省、上海市的造船业而言，辽宁省的造船企业规模两极分化严重，资产规模最大的大连船舶重工集团有限公司资产达 203.68 亿，居全国首位。第二位的渤海船舶重工有限责任公司，资产规模 127.76 亿。除此外资产规模超过 10 亿的企业仅有两家，其它都是资产规模不大的中小船厂。

整体看，除大连中远船务工程有限公司外辽宁省的主要造船企业的盈利状况都不是很好，规模最大的大连船舶重工集团有限公司利润占比仅为 3.95%。而渤海船舶重工有限责任公司、大连今冈船务工程有限公司仍处于亏损状态。

表32 辽宁省船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
大连船舶重工集团有限公司	20368670	36.41	4923860	25.78	48780	3.95
渤海船舶重工有限责任公司	12775922	22.84	2225880	11.65	-38209	-3.10
大连中远船务工程有限公司	2190140	3.91	898480	4.70	187960	15.23
大连船用柴油机厂	1462160	2.61	626860	3.28	3820	0.31
大连今冈船务工程有限公司	934640	1.67	209210	1.10	-3840	-0.31
大连辽南船厂	775580	1.39	378440	1.98	1840	0.15

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

三、辽宁省船舶制造业经济运行状况

尽管辽宁省盈利能力指标逐年提高，但 2006 年各盈利指标都不同程度低于全国平均水平。

2006 年资产负债率继续下降，都仍高于全国平均水平 4.11 个百分点。亏损面也比全国水平达 3.35 个百分点。2006 年利息保障倍数大幅提高，也高于全国水平，偿债能力有所增强。

从发展能力看，应收账款、资产增速高于全国水平，但销售收入、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，产成品周转效率较高，而流动资产、应收账款周转效率较低。

表33 2003~2006 年辽宁省船舶制造业经济运行

	全国		辽宁		
	2006	2006	2005	2004	2003
盈利能力					
销售毛利率 (%)	11.84	9.79	2.11	2.50	0.77
销售利润率 (%)	6.59	6.46	2.05	0.30	-1.96
资产报酬率 (%)	4.22	3.31	1.17	0.16	-0.64
偿债能力					
负债率 (%)	79.59	83.70	84.54	88.67	85.32
亏损面 (%)	14.98	18.33	17.39	21.21	12.00
利息保障倍数 (倍)	10.67	13.97	4.35	1.36	-0.04
发展能力					
应收帐款增长率 (%)	23.18	27.62	49.87	91.66	34.46
利润总额增长率 (%)	97.88	63.83	637.01	-126.17	32.28
资产增长率 (%)	38.55	53.86	7.93	5.91	5.50
销售收入增长率 (%)	36.04	29.91	22.38	64.25	82.70
营运能力					
应收帐款周转率 (次)	13.06	10.78	11.82	15.64	16.08
产成品周转率 (次)	44.66	216.91	378.38	252.73	330.56
流动资产周转率 (次)	1.10	0.85	0.76	0.72	0.49

四、辽宁省船舶制造业发展状况

(一) 2004 年造船业列为辽宁省鼓励发展产业

在 2004 年公布实施的《辽宁省产业发展指导目录》中，船舶工业作为机械行业的重要组成部分，共有 11 类船舶和 8 种船用配套产品被列入《目录》的鼓励发展类。

据介绍，这 11 类船舶分别是：高技术、高性能、特种船舶，6 万吨及以上大型船舶；3000 箱及以上大型集装箱船；万吨级以上大型客滚船、客箱船；5000 立方米及以上液化石油气(LPG)、液化天然气(LNG)船；超大型油船；超大型矿砂船、散货船；FPSO 船和海洋石油钻井平台；海上救灾船等特种船舶；高速水翼船，穿浪船，地效翼船；豪华客船，测量船；公害处理特殊船。8 种船用配套产品是：船用主机及船用关键机电设备，船用通信及其他配套设备，船用柴油机曲轴及关键零部件，大功率船用柴油机，船用上层建筑，深海作业舰艇海洋开发设备，高级大规格舰船用板、型材，新型环保船用涂料。

《目录》中鼓励发展并会对船舶工业产生积极影响的项目有：高强度钢、H 型钢，高质量数控机床、高精度多轴联动数控机床、可重组柔性数控机床及特种数控机床，大

型龙门式加工中心，大型港口装卸设备等。

该目录以把辽宁建设成为我国重要的现代装备制造业基地为目标，辽宁省经委首先把 3000 箱及以上大型集装箱船等一批有代表性的高技术产品列为重点；其次将豪华游船等一批目前辽宁虽还没有建造，但能够代表制造业未来发展方向的产品列入鼓励发展范围。此外，辽宁还鼓励发展大规格、高强度舰船用板材、H 型钢等高附加值的钢材品种，以提高该省精品钢材的比重。

（二）2006 年辽宁省造船业加速转型升级

2006 年，渤海船舶重工有限责任公司为希腊船东建造的第三艘 17.4 万吨散货船正式交船，这是渤船重工完全拥有自主知识产权的创新型环保产品，现已成为渤船重工的品牌船型，加拿大、新加坡等国的世界级大船东也开始向该企业订货。

作为装备制造业的重要组成部分，辽宁造船业正围绕缩短周期、提高质量、降低成本这些衡量造船企业整体水平的硬指标，加快高附加值产品研发和自主创新步伐，寻求在单船收入、创造品牌和提高盈利率等方面实现较大突破，在强手如林的国际市场进一步扩大份额。

长期以来，我国的造船企业由于缺少自主知识产权，只是用中国的原材料和劳动力组装国外的产品，属典型的船壳工业。要改变这种状况，辽宁造船业必须通过自主研发走品牌道路。近年来，辽宁省的两大总装企业一直朝着这个方向努力。大船重工和渤船重工通过分包国际工程消化吸收外来技术，在与世界强手的合作交流中不断提高自身设计水平和生产能力。2006 年年初，由国防科工委等十几个部门评选的中国十大名船中，辽宁省有 4 艘舰船入选，成为入选数量最多的省份。

2006 年 2 月，渤船重工作为卖方之一与世界著名船东签订了两艘 32 万载重吨超大型油轮的建造合同，这艘目前世界最大的油船是渤船重工自主开发、具有自主知识产权的新船型，渤船重工已经具备了独立设计开发超大型、高附加值船舶能力。大船重工首次为伊朗船东设计建造中国第一艘超大型油轮后，技术人员迅速消化并掌握了关键技术，通过自主设计，一举打破了日、韩等造船强国在该领域的垄断局面，造船整体水平显著提高。

造船能力的迅速提升为辽宁造船业赢得国际市场抢占了先机。辽宁省出口船舶品种从一般的散货船、油船发展到具有国际先进水平的大型集装箱船和 30 万吨超大型油轮，主要客户由中小船东向国际著名船东发展，辽宁造船已经成为国际市场不可忽视的力量。

为摆脱在常规船型领域竞争，大船重工已开始向“皇冠上的明珠”——液化天然气

船发起了冲锋；在海洋工程市场，大船重工在深海钻井平台方面的设计与建造能力，也拥有了国内其他船厂无与匹敌的优势。面向“十一五”，我省造船业作出了“大”、“精”、“特”的发展定位，即瞄准国际市场需求，抓住大型、超大型船舶设计、制造与生产，同时，运用独特的技术和工艺，力求把每一条船都做成精品，形成明显的竞争优势，与国内企业实现错位竞争。

（三）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。

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 2006 年浙江省船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年浙江省船舶制造业在全国地位

2006 年浙江省船舶制造业实现工业总产值 228.51 亿元，同比增长 54.97%，占全国的 13.71%，居全国第四位。

表34 浙江省船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
13.71	4	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、利润等方面的比重都居于全国第四位。

从近 4 年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。利润比重被上海、辽宁超过，由全国第二位降为第四位。

表35 2003~2006 年浙江省规模指标比重变化

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

二、浙江省船舶制造业主要生产企业

2006 年浙江省共有 141 家造船企业，主要造船企业见下表：

表36 浙江省主要造船企业

	企业名称
1	扬帆集团有限公司
2	浙江造船有限公司
3	浙江欧华造船有限公司
4	三星重工业(宁波)有限公司
5	中远船务舟山工程集团有限公司

6	杭州东风船舶制造有限公司
7	浙江凯灵船厂
8	常石集团(舟山)大型船体有限公司

浙江省资产规模最大的 8 家造船企业，资产占全省的 47.61%，销售收入占 39.49%，利润占 38.84%。浙江省没有资产规模超过 100 亿的大型造船企业，资产规模超过 10 亿的有：扬帆集团有限公司、浙江造船有限公司、浙江欧华造船有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、中远船务舟山工程集团有限公司共计 5 家企业。其中，资产占比仅居第 5 位的中远船务舟山工程集团有限公司其利润占比却居第一位，达到 12.29%。利润占比居第二位的是浙江造船有限公司，比重为 11.30%。

表37 浙江省船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
扬帆集团有限公司	2221707	10.54	1136379	8.71	4489	0.55
浙江造船有限公司	1978586	9.39	1408019	10.79	92260	11.30
浙江欧华造船有限公司	1274350	6.05	433920	3.33	6770	0.83
三星重工业(宁波)有限公司	1262609	5.99	855488	6.56	65647	8.04
中远船务舟山工程集团有限公司	1028380	4.88	393110	3.01	100380	12.29
杭州东风船舶制造有限公司	909450	4.31	130983	1.00	201	0.02
浙江凯灵船厂	774650	3.68	316762	2.43	3472	0.43
常石集团(舟山)大型船体有限公司	586123	2.78	477680	3.66	44028	5.39

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

三、浙江省船舶制造业经济运行状况

从盈利能力看，浙江省造船业的销售毛利率逐年下降，2006 年略低于全国平均水平。2006 年销售利润率比 2005 年降低 0.6 个百分点，低于全国水平 0.33 个百分点。资产报酬率高于全国水平 4.59 个百分点。

2006 年资产负债率比 2005 年降低 1.08 个百分点，比全国水平低 5.66 个百分点。在 2005 年亏损面大幅缩小后，2006 年亏损面反弹，但仍低于全国水平 5.05 个百分点。利息保障倍数低于全国水平，偿债能力不强。

从发展能力看，2006 年应收账款大幅增长，资产、销售收入增长率也高于全国水平，但利润增长速度较全国水平慢。

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。

表38 2003 ~ 2006 年浙江省船舶制造业经济运行

	全国		浙江		
	2006	2006	2005	2004	2003
盈利能力					
销售毛利率 (%)	11.84	11.47	14.00	14.67	15.64
销售利润率 (%)	6.59	6.26	6.86	4.18	4.57
资产报酬率 (%)	4.22	5.81	6.91	3.84	4.04
偿债能力					
负债率 (%)	79.59	73.93	75.01	71.62	70.32
亏损面 (%)	14.98	9.93	3.94	9.47	12.50
利息保障倍数 (倍)	10.67	6.88	9.25	3.13	3.06
发展能力					
应收帐款增长率 (%)	23.18	178.53	59.95	24.93	20.49
利润总额增长率 (%)	97.88	48.67	179.38	46.70	13.70
资产增长率 (%)	38.55	61.78	69.73	47.11	25.80
销售收入增长率 (%)	36.04	55.69	70.93	55.89	26.61
营运能力					
应收帐款周转率 (次)	13.06	19.33	27.65	22.02	17.22
产成品周转率 (次)	44.66	11.66	10.18	18.09	9.51
流动资产周转率 (次)	1.10	1.77	1.81	1.81	1.70

四、浙江省船舶制造业发展状况

(一) 舟山金海湾公司 30 万吨级船坞围堰爆破成功

2007 年 2 月，舟山金海湾船业有限公司 30 万吨级船坞围堰爆破一次成功。该船坞为金海湾公司的 2 号坞，船坞的围堰长 80 米，深 12 米，采用水下爆破法，围堰爆破共用炸药 29 吨，爆破对周围附属设施的振动和影响均很小，取得了圆满成功。目前 2 号坞的厂房和门机等其它附属设施建设已基本完成，为 30 万吨级船坞于 4 月份进坞修船创造了条件。此举也标志着从 2005 年 9 月开始动工建设的总修造吨位为 107 万吨的特大型船舶修造企业将开始逐步投入生产运行。

(二) 2004 年出台《加快船舶工业发展意见》

早在 2004 年，浙江省政府就意识到加快发展船舶工业重要性和紧迫性，专门对船舶工业的发展提出意见。

意见中，提出了加快船舶工业发展的 12 项主要措施，包括：加强对船舶工业发展

的组织领导和工作指导；切实抓好产业布局规划，船舶工业发展的重点地区要按照全省船舶工业产业布局规划，制订本地区船舶工业发展规划及相关政策；做大做强骨干企业。鼓励企业进一步深化改革，通过联合、兼并、收购等多种形式做大做强；推进技术进步；建立船舶出口担保及融资机制；加强对出口船舶的信贷支持；加大财政支持力度；提供土地使用优惠支持等。

同时，意见也提出了发展船舶工业的目标：经过 10-15 年努力，基本建立符合国际化形态的修船体系，形成若干个符合现代造船模式的现代化大中型造船总装厂，以及具有企业集聚效应的有特色的“专、精、新、特”的船舶配套产品及交易市场的综合性船舶工业体系。修船坞容量达到 300 万吨，具备坞修 30 万吨级船舶的能力，修船量占国内总量的 20% 以上。造船能力达到 400 万载重吨以上，具备 17-30 万吨级船舶的设计建造技术和能力。成为浙江海洋经济和先进制造业的重要组成部分。

（三）浙江省造船业“十一五”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技优势，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 2006 年山东省船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年山东省船舶制造业在全国地位

2006 年山东省船舶制造业实现工业总产值 128.35 亿元，同比增长 30.54%，占全国的 7.7%，居全国第五位。

表39 山东省船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
7.70	5	5

2006 年山东省利润被广东省超过，由第五位下降为第六位。但其企业数量居全国第四位，销售收入居全国第五位。

从近 4 年的规模指标比重变化情况看，山东省企业数量、资产、销售收入比重都比较稳定，而利润比重 2006 年下降 3.15 个百分点。

表40 2003 ~ 2006 年山东省规模指标比重变化

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

数据来源：国家统计局

二、山东省船舶制造业主要生产企业

2006 年山东省共有 89 家造船企业，主要造船企业见下表：

表41 山东省主要造船企业

企业名称	
1	青岛北海船舶重工有限责任公司
2	烟台来福士海洋工程有限公司
3	中国人民解放军第 4808 厂
4	山东省黄海造船有限公司
5	烟台莱佛士船业有限公司

6	青岛现代造船有限公司
7	国营青岛造船厂
8	山东省威海船厂

山东省资产规模最大的 8 家造船企业，资产占全省的 63.79%，销售收入占 25.84%，利润占 19.72%。资产规模超过 10 亿的有：青岛北海船舶重工有限责任公司、烟台来福士海洋工程有限公司、中国人民解放军第 4808 厂等 3 家企业。资产占比最大的青岛北海船舶重工有限责任公司其利润占比也最大，占全省的 10.49%。而其它资产规模占第 2 位到第 8 位的造船企业利润占比均不高。青岛现代造船有限公司和国营青岛造船厂还处于亏损状态。

表42 山东省船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
青岛北海船舶重工有限责任公司	2798749	20.61	361440	4.75	43910	10.49
烟台来福士海洋工程有限公司	1435548	10.57	240702	3.16	7007	1.67
中国人民解放军第 4808 厂	1011659	7.45	347355	4.56	4205	1.00
山东省黄海造船有限公司	921171	6.78	370482	4.87	21881	5.23
烟台莱佛士船业有限公司	884806	6.51	190106	2.50	6229	1.49
青岛现代造船有限公司	652357	4.80	25772	0.34	-5680	-1.36
国营青岛造船厂	529503	3.90	115531	1.52	-1459	-0.35
山东省威海船厂	430495	3.17	315126	4.14	6429	1.54

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

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、资产报酬率都呈上升趋势，盈利能力高于全国平均水平。

山东省资产负债率在前 6 大造船省市中最低，比全国水平低 15.5 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，2006 年除资产增速高于全国平均水平外，应收账款、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43 2003~2006 年山东省船舶制造业经济运行

	全国		山东		
	2006	2006	2005	2004	2003
盈利能力					
销售毛利率 (%)	11.84	13.20	13.63	10.03	12.00
销售利润率 (%)	6.59	5.50	4.74	2.18	1.90
资产报酬率 (%)	4.22	4.62	4.29	1.46	1.16
偿债能力					
负债率 (%)	79.59	64.09	70.94	67.08	65.56
亏损面 (%)	14.98	6.74	9.72	21.67	14.55
利息保障倍数 (倍)	10.67	10.54	6.14	2.50	2.25
发展能力					
应收帐款增长率 (%)	23.18	15.91	-22.87	60.85	9.75
利润总额增长率 (%)	97.88	45.36	56.26	64.18	-49.71
资产增长率 (%)	38.55	42.96	16.62	21.12	18.64
销售收入增长率 (%)	36.04	24.38	57.08	28.71	18.43
营运能力					
应收帐款周转率 (次)	13.06	16.76	12.57	6.41	6.78
产成品周转率 (次)	44.66	110.07	100.77	57.99	45.47
流动资产周转率 (次)	1.10	1.93	1.91	1.38	1.41

四、山东省船舶制造业发展状况

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。

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，2006 年销售收入、利润都保持较大增幅。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 2006 年广东省船舶制造业发展分析及预测

一、2006 年广东省船舶制造业在全国地位

2006 年广东省船舶制造业实现工业总产值 125.4 亿元，同比增长 35.93%，占全国的 7.52%，居全国第六位。

表44 广东省船舶制造业在全国地位

比重 (%)	全国排名	上年排名
7.52	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。其企业数量、销售收入、资产比重都居于全国第六位。

从近 4 年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。2006 年虽然资产、利润比重比 2005 年有所上升，但仍大大低于 2003 年水平。

表45 2003~2006 年广东省规模指标比重变化

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

数据来源：国家统计局

二、广东省船舶制造业主要生产企业

2006 年广东省共有 88 家造船企业，主要造船企业见下表：

表46 广东省主要造船企业

	企业名称
1	广州文冲船厂有限责任公司
2	广州广船国际股份有限公司
3	广州黄埔造船厂

4	广州中船远航文冲船舶工程有限公司
5	湛江海滨船厂
6	友联船厂（蛇口）有限公司
7	广州中远船务工程有限公司

广东省资产规模最大的 7 家造船企业，资产占全省的 61.23%，销售收入占 66.55%，利润占 66.30%。相对于其他省份，广东省主要造船企业的销售收入、利润占比都超过了资产占比，说明其主要造船企业在销售、盈利上都具有优势。

资产规模超过 10 亿的有：广州文冲船厂有限责任公司、广州广船国际股份有限公司、广州黄埔造船厂等 3 家企业。资产规模居第二位的广州广船国际股份有限公司其销售收入、利润却居第一位，占比分别达到了 26.66%、21.16%。资产规模居第 5 位的湛江海滨船厂处于亏损状态。

表47 广东省船舶制造业主要生产企业规模指标比重

单位：千元，%

企业名称	资产		销售收入		利润	
	金额	比重	金额	比重	金额	比重
广州文冲船厂有限责任公司	3939401	18.80	1034684	14.55	66432	9.36
广州广船国际股份有限公司	3549770	16.94	1895200	26.66	150230	21.16
广州黄埔造船厂	2887958	13.78	750786	10.56	12467	1.76
广州中船远航文冲船舶工程有限公司	787460	3.76	214611	3.02	70113	9.88
湛江海滨船厂	614050	2.93	53538	0.75	-2096	-0.30
友联船厂（蛇口）有限公司	611708	2.92	332800	4.68	65460	9.22
广州中远船务工程有限公司	439347	2.10	449283	6.32	108101	15.23

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

三、广东省船舶制造业经济运行状况

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。

2006 年广东省资产负债率比 2005 年降低 1.85 个百分点，比全国水平低 5.84 个百分点。而其整体亏损面却比较大。利息保障倍数较高，偿债能力较强。

从发展能力看，除销售收入外，其应收账款、资产、利润增速都高于全国水平。

从营运能力看，应收账款周转效率与全国水平相当，而产成品和流动资产周转效率

较低。

表48 2003~2006 年广东省船舶制造业经济运行

	全国		广东		
	2006	2006	2005	2004	2003
盈利能力					
销售毛利率 (%)	11.84	16.09	9.49	10.15	7.59
销售利润率 (%)	6.59	9.99	3.65	2.01	1.70
资产报酬率 (%)	4.22	5.08	2.19	1.32	1.17
偿债能力					
负债率 (%)	79.59	73.75	75.60	69.74	67.61
亏损面 (%)	14.98	28.41	32.10	33.33	30.23
利息保障倍数 (倍)	10.67	165.05	8.66	3.77	2.28
发展能力					
应收帐款增长率 (%)	23.18	51.54	114.80	-32.37	-6.32
利润总额增长率 (%)	97.88	217.23	74.71	45.90	-431.51
资产增长率 (%)	38.55	49.91	38.79	7.19	-2.80
销售收入增长率 (%)	36.04	21.94	25.61	-2.28	2.53
营运能力					
应收帐款周转率 (次)	13.06	13.04	10.30	7.94	5.68
产成品周转率 (次)	44.66	18.08	21.63	19.08	15.27
流动资产周转率 (次)	1.10	0.85	1.16	1.31	1.25

四、广东省船舶制造业发展状况

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。

第三部分 企业分析

船舶行业的集中度较高，销售收入前 20 家企业销售收入、利润、资产分别占总行业的 22.56%、21.54%、47.03%。综合考虑企业的销售利润率、资产报酬率指标，将销售收入排名全国前 20 位的企业分成盈利能力强的企业，盈利能力中等企业，盈利能力差的企业：

一是盈利空间大，盈利能力强的企业。主要是南通中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、上海外高桥造船有限公司。

二是盈利水平中等的企业。主要是中海工业有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司。

三是盈利能力较差企业。主要是沪东中华造船(集团)有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、扬州大洋造船有限公司、山海关船厂、上海澄西船舶有限公司、大连船舶重工集团有限公司、扬帆集团有限公司、江南造船(集团)有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司。

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。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%。

2006 年上海外高桥造船有限公司造船完工总量达到 311.5 万载重吨，成为我国第一家年造船产量突破 300 万载重吨大关的船厂，并且是我国唯一一家年造船总量和手持订单双双进入世界十强行列的造船企业，创造了中国造船历史上的新纪录。

第八章 企业综合分析

船舶行业的集中度较高，销售收入前 20 家企业销售收入、利润、资产分别占总行业的 22.56%、21.54%、47.03%。因此，我们选取销售收入排名前 20 家的企业作为重点比较分析对象。

第一节 2006 年船舶制造企业经营状况分析

表49 船舶制造业前 20 家企业经营状况

企业名称	销售毛利率	销售利润率	资产报酬率	负债率	流动资产比率	利息保障倍数	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
大连船舶重工集团有限公司	-2.09	0.99	0.24	92.56	65.79	3.62	3.73	-810.04	20.40	32.06
江南造船(集团)有限责任公司	6.69	0.09	0.03	83.91	41.42	1.19	34.04	-71.10	14.47	100.25
上海外高桥造船有限公司	14.73	15.75	4.23	86.61	53.96	32.34	-100.00	-1091.85	16.65	-5.34
沪东中华造船(集团)有限公司	9.37	5.99	1.07	90.51	66.59	-88.85	228.84	-304.44	19.57	-24.45
渤海船舶重工有限责任公司	0.20	-1.72	-0.30	88.02	68.20	1.97	545.21	-79.14	0.74	438.98
江苏新世纪造船股份有限公司	4.77	3.29	1.34	95.73	76.39	-32.06	74.39	31.89	12.05	48.54
广州广船国际股份有限公司	12.61	7.93	4.23	73.85	45.19	-16.07	-85.50	326.20	15.21	25.46
澄西船舶修造厂	14.17	8.65	5.52	86.44	62.79	-23.35	68.71	569.90	17.24	42.49
南通中远川崎船舶工程有限公司	12.68	9.20	3.77	52.56	30.11	-27.32	186.51	1.74	32.13	8.76
浙江造船有限公司	9.33	6.55	4.66	85.72	71.10	11.59	4292.44	109.13	22.96	208.37
上海澄西船舶有限公司	8.33	1.17	0.33	90.54	43.68	1.44	-41.00	-112.94	-5.80	48.28
江苏扬子江船厂有限公司	18.96	20.46	6.43	86.75	68.48	-	-99.93	125.77	90.60	31.97
扬帆集团有限公司	3.40	0.40	0.20	92.72	68.45	1.56	-14.25	30.76	3.74	50.41
广州文冲船厂有限责任公司	12.66	6.42	1.69	78.49	56.27	-3.47	-36.91	66.21	6.04	-24.24
南通中远船务工程有限公司	30.93	27.24	23.72	58.38	51.01	60.01	10.21	47.78	19.90	29.52
扬州大洋造船有限公司	5.74	2.12	1.12	77.43	51.64	5.60	-	-198.06	23.27	393.67
大连中远船务工程有限公司	25.88	20.92	8.58	73.48	24.18	8.67	41.44	16.31	34.58	27.52
三星重工业(宁波)有限公司	9.16	7.67	5.20	68.31	31.69	28.59	1463.42	23.12	71.51	134.86
中海工业有限公司	7.50	9.45	3.85	52.08	33.80	8.04	23.73	35.04	14.86	-12.47
山海关船厂	6.57	1.82	0.68	78.80	64.39	1.74	-16.23	-23.14	-3.82	150.18

注 1：其中大连船舶重工集团有限公司、上海外高桥造船有限公司、沪东中华造船(集团)有限公司、

渤海船舶重工有限责任公司、上海澄西船舶有限公司、扬州大洋造船有限公司 2005 年同期的利润为负，固其 2006 年利润增长率为负。

注 2：由于本表为 1-8 月的数据，在财务处理中收入和成本计量时间的不一致，会导致部分公司的销售利润率大于销售毛利率，如果以全年数据计算，应该不会出现这种情况。

注 3：部分公司 1-8 月的财务费用为负，故计算所得的利息保障倍数也为负。

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

综合考虑企业的销售利润率、资产报酬率指标，将以上 20 家企业分成盈利能力强的企业，盈利能力中等企业，盈利能力差的企业，划分标准及分类结果如下表：

表50 销售收入前 20 名企业盈利能力划分结果

划分标准		划分结果
盈利能力强企业	销售利润率>15%且	南通中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、
	资产报酬率>4%	江苏扬子江船厂有限公司、上海外高桥造船有限公司
盈利能力中等企业	销售利润率>6%且	中海工业有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、
	资产报酬率>1.5%	澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、
盈利能力差企业	其它	浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司
		沪东中华造船（集团）有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、
		扬州大洋造船有限公司、山海关船厂、上海澄西船舶有限公司、
		大连船舶重工集团有限公司、扬帆集团有限公司、
		江南造船（集团）有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司

一、盈利空间大、盈利能力强企业分析

南通中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、上海外高桥造船有限公司等 4 家企业销售利润率基本在 15% 以上，资产报酬率在 4% 以上。可见，以上 4 家企业的盈利能力非常强，这主要得益于企业占有较大市场份额，规模效益高。

其中，盈利能力最强的是南通中远船务工程有限公司，其销售毛利率为 30.93%，销售利润率为 27.24%，资产报酬率为 23.72%，远远高于行业平均水平。同时，其销售收入、利润增长率也较高，具有相当的发展潜力。

除南通中远船务工程有限公司外，其余 4 家企业的资产负债率比较高，如江苏扬子江船厂有限公司负债率为 86.75%，上海外高桥造船有限公司负债率为 86.61%。尽管如此，其利息保障倍数较高，偿债能力较强。

从发展能力看，江苏扬子江船厂有限公司各项指标增长最快，发展潜力最大，利润增长 125.77%，资产增长 90.6%、销售收入增长 31.97%，而应收账款同比下降 99.93%，运营状况良好，值得银行重点关注，可以加大授信额度。同时，2006 年起“三费”同比下降 19.64%，表明企业提高了管理效率使得“三费”成本降低，从而盈利能力得到提升。

大连中远船务工程有限公司虽然盈利空间较大，但实际的盈利能力较差，主要因为企业的管理效率低，运行成本增加，挤压了盈利，2006 年“三费”增长速度达到 89.80%，远远高于销售收入的 27.52% 增长速度，其中管理费用增速 60.35%，销售费用增速 183.95%，财务费用增幅 112.39%，销售费用和财务费用都大幅增长。如果企业提高管理效率，降低“三费”成本，盈利能力有较大提升空间。

另外，值得关注的是上海外高桥造船有限公司尽管销售收入同比下降 5.34%，但得益于“三费”的降低，2006 年企业实现扭亏。2006 年 1-8 月其管理费用下降 15.22%，财务费用下降 88.92%，前 8 个月实现利润 4.28 亿，而去年同期是亏损 0.43 亿，运营状况好转（应收账款同比下降 100%），企业经营风险降低，但其负债率较高依然存在较大风险，银行应该密切关注企业的进一步发展。

二、盈利能力中等企业分析

中海工业有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司等企业销售利润率在 6% 以上，资产报酬率在 1.5% 以上，盈利能力中等。

南通中远川崎船舶工程有限公司、澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、广州文冲船厂有限责任公司 4 家公司的销售毛利率较高，但是销售利润率和资产报酬率相对较低，管理效率有待提高。

中海工业有限公司和南通中远川崎船舶工程有限公司的资产负债率仅为 50% 左右，属于行业中较低的水平。中海工业有限公司在销售收入仅增长 12.47% 情况下，利润增幅达到 35.04%，主要得益于其良好的管理有效的控制了“三费”，其“三费”增幅仅为 0.54%，尤其是财务费用下降了 6.77%。中海工业有限公司值得银行关注。

浙江造船有限公司销售收入和利润都实现了翻倍增长，增幅分别达到 208.37%、109.13%，发展非常快。但其应收账款增长了约 43 倍，远远高于销售收入的增幅，所以银行必须重点关注的其后期的应收账款回收情况以及呆坏账情况。

三、盈利能力较差企业分析

沪东中华造船(集团)有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、扬州大洋造船有限公司、山海关船厂、上海澄西船舶有限公司、大连船舶重工集团有限公司、扬帆集团有限公司、江南造船(集团)有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司盈利状况相对较差,同时资产负债率也较高。

盈利能力最差的是渤海船舶重工有限责任公司,毛利率仅 0.2%,2006 年 1-8 月亏损 0.38 亿元,而去年同期也是亏损 1.83 亿元,公司已经连续两年亏损。尽管其 2006 年 1-8 月销售收入增长 438.98%,销售成本却增长了 320.36%,"三费"下降 0.23%,状况已经比 2005 年有所改观。但该公司负债率高达 88.02%,应收账款增幅为 545.21%,企业运行风险依然较大。

盈利能力较弱的企业还有江南造船(集团)有限责任公司、扬帆集团有限公司、大连船舶重工集团有限公司,它们的销售利润率均不到 1%,资产报酬率更低于 0.3%。

上海澄西船舶有限公司和扬州大洋造船有限公司 2006 年实现了扭亏为盈,盈利状况有所改观。尤其是扬州大洋造船有限公司销售收入增长了 393.67%,而应收账款下降了 198.06%,增长前景较好。

表51 船舶制造业前 20 家企业“三费”增长情况

企业名称	三费合计	销售费用	管理费用	财务费用
大连船舶重工集团有限公司	-13.99	146.83	-1.80	-72.03
江南造船(集团)有限责任公司	-2.40	-24.36	-0.45	-14.86
上海外高桥造船有限公司	-61.99	35.61	-15.23	-88.92
沪东中华造船(集团)有限公司	1.79	52.94	11.68	-110.08
渤海船舶重工有限责任公司	-0.23	-	23.01	208.27
江苏新世纪造船股份有限公司	-36.09	-14.08	6.69	-113.64
广州广船国际股份有限公司	28.56	-3.67	42.19	-860.59
澄西船舶修造厂	28.39	-	79.70	-133.01
南通中远川崎船舶工程有限公司	21.80	7.78	10.41	-56.59
浙江造船有限公司	4.46	-	38.06	-42.11
上海澄西船舶有限公司	43.45	-70.37	32.28	78.15
江苏扬子江船厂有限公司	-19.64	-95.45	-9.64	-100.00
扬帆集团有限公司	-29.79	-48.69	29.09	-75.07
广州文冲船厂有限责任公司	-48.21	-49.72	-34.99	-252.02
南通中远船务工程有限公司	31.38	19.84	39.41	37.02
扬州大洋造船有限公司	122.49	-	121.03	133.07

大连中远船务工程有限公司	89.80	183.94	60.35	112.39
三星重工业(宁波)有限公司	75.62	209.62	87.89	-0.83
中海工业有限公司	0.54	-	11.22	-6.77
山海关船厂	6.14	-47.68	4.27	13.26

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

银行需要关注的是沪东中华造船（集团）有限公司的经营状况出现了下降，应收帐款增速高达 228.84%，而销售收入同比下降 24.45%，经营下降直接导致企业风险增加。同时，其负债率非常高，达 90.51%，如此高负债下，经营状况下降，企业的盈利能力又较差，加大了企业偿债风险。

四、企业营运状况分析

前 20 家企业的营运能力两极分化严重，部分企业的应收帐款和流动资产的周转速率较高，而部分企业的周转速率较低。

表52 船舶制造业前 20 家企业营运状况

企业名称	应收帐款周转率 (次)	流动资产周转率 (次)
大连船舶重工集团有限公司	24.08	0.37
江南造船 (集团) 有限责任公司	7.35	0.69
上海外高桥造船有限公司	129.07	0.50
沪东中华造船 (集团) 有限公司	8.43	0.27
渤海船舶重工有限责任公司	4.09	0.26
江苏新世纪造船股份有限公司	2.06	0.53
广州广船国际股份有限公司	4.84	1.18
澄西船舶修造厂	30.75	1.02
南通中远川崎船舶工程有限公司	7.14	1.36
浙江造船有限公司	26.64	1.00
上海澄西船舶有限公司	7.60	0.66
江苏扬子江船厂有限公司	8.16	0.46
扬帆集团有限公司	108.14	0.75
广州文冲船厂有限责任公司	21.41	0.47
南通中远船务工程有限公司	6.26	1.71
扬州大洋造船有限公司	#DIV/0!	1.02
大连中远船务工程有限公司	4.61	1.70
三星重工业(宁波)有限公司	17.23	2.14
中海工业有限公司	6.19	1.20
山海关船厂	7.42	0.58

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

应收帐款周转率超过 100 次的有上海外高桥造船有限公司 (129.07) 和扬帆集团有限公司 (108.14) 2 家企业，它们对应收帐款的管理效率非常高，周转速率很快；周转速率低于全国平均水平 (13.06) 的企业共计 14 家，具体见下表：

表53 前 20 家企业中应收账款周转率低于全国水平的企业

企业名称	应收账款周转率
江南造船（集团）有限责任公司	7.35
沪东中华造船（集团）有限公司	8.43
渤海船舶重工有限责任公司	4.09
江苏新世纪造船股份有限公司	2.06
广州广船国际股份有限公司	4.84
南通中远川崎船舶工程有限公司	7.14
上海澄西船舶有限公司	7.60
江苏扬子江船厂有限公司	8.16
南通中远船务工程有限公司	6.26
大连中远船务工程有限公司	4.61
中海工业有限公司	6.19
山海关船厂	7.42

流动资产营运效率最高的企业为中海工业有限公司（2.14）、大连中远船务工程有限公司（1.71）、南通中远船务工程有限公司（1.70），高于全国平均水平（1.10）的还有南通中远川崎船舶工程有限公司（1.36）、中海工业有限公司（1.20）和广州广船国际股份有限公司（1.18）。而另外 14 家企业的流动资产营运效率都低于全国平均水平。最差的有：渤海船舶重工有限责任公司（0.26）、沪东中华造船（集团）有限公司（0.27）、大连船舶重工集团有限公司（0.37）、江苏扬子江船厂有限公司（0.46）、广州文冲船厂有限责任公司（0.47）。

第二节 造船业三大集团情况

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、沪东重机和江南重工(为江南造船集团控股子公司)和风帆股份。

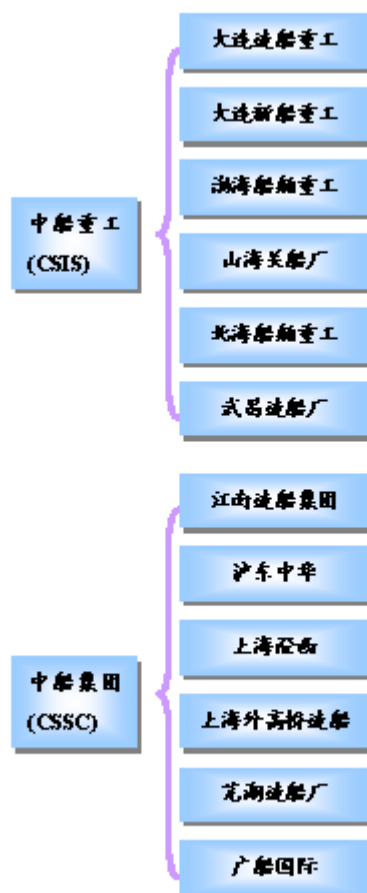


图22 中船重工、中船集团下属企业情况

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%。

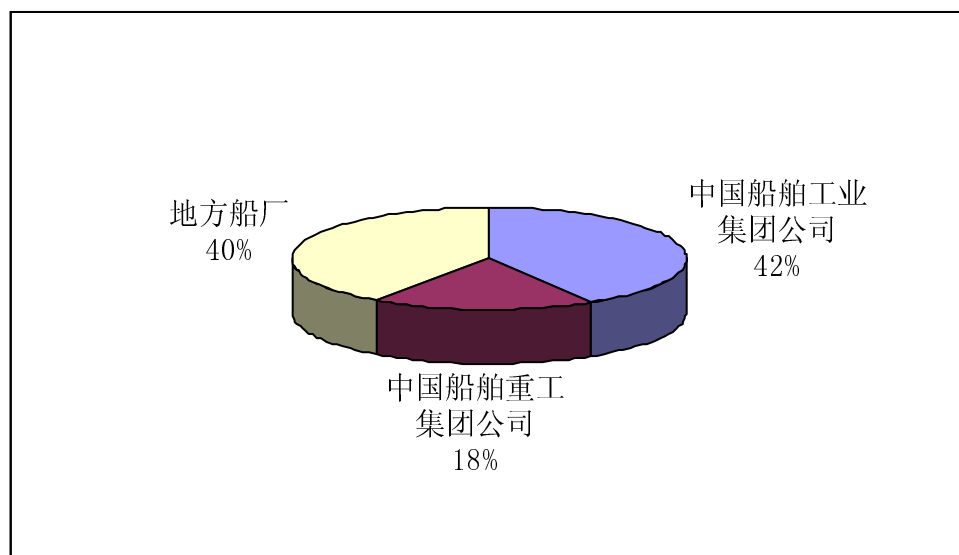


图23 2006 年三大集团造船完工量占比

一、中国船舶工业集团

中国船舶工业集团(简称中船集团公司，英文简称 CSSC)于 1997 年正式成立。原是中国船舶工业总公司所属部分企事业单位基础上组建的、由中央管理的特大型国有企业，是国家授权的投资机构。其成员单位包括著名的江南造船(集团)有限责任公司、沪东造船集团、广船国际股份有限公司等中国华东、华南及江西地区的骨干造修船厂、船舶配套厂；以及中国船舶及海洋设计研究院、船舶系统工程部等骨干研究设计院和中国船舶工业贸易公司等一批持股公司，共 58 个企事业单位，9.5 万人，集团公司注册资本 64 亿元人民币。集团现有造船能力 180 万吨，目前最大可以建造 10 万吨级的船舶。

2006 年中船集团完工交船达 602 万吨，年增长率达到 17%，已经连续三年稳居世界造船集团前三名。2005 年建造产量占世界造船工业新船总产量份额为 7%，2006 年其份额提高到 8.2%。目前中船集团接到新船建造订单总额达到 190 亿美元，仅次于韩国现代重工造船公司，超过 700 万载重吨，其中包括运力分别超过 30 万吨的超大型油轮 4 艘，容积分别达到 47200 立方米的液化天然气船 4 艘。目前中船集团正在设计建造容积超过 20 万立方米的超大型液化天然气船。

根据 CSSC 提出了“五三一”奋斗目标，即在 2005、2010 年分别进入世界造船集团“五强”、“三强”的基础上，再经过 5 年的努力，到 2015 年力争成为世界第一造船集团，从而推动中国成为世界第一造船大国。为实现这一目标，CSSC 将重点建设好中船长兴造船基地和中船龙穴造船基地。到 2015 年，造船能力将由现在的 400 万吨提高到 1400 万吨，产品涵盖液化天然气（LNG）船、豪华游轮等高技术船舶。

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业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。从历史传统看, 大连、武汉和渤海(葫芦岛)造船厂一直是建造驱逐舰和潜艇的骨干企业。

三、地方造船厂

地方造船厂中, 江苏省的江扬、扬子江、江都粤海、靖江和福建省的厦门、马尾船厂也有相当实力。从近期发展来看, 山东烟台莱佛士和南通中远川崎船厂也将成为主要造船企业。

第三节 重点企业三年经营数据对比分析

一、大连船舶重工集团有限公司

2005 年大连船舶重工集团有限公司实现扭亏为盈，2006 年盈利能力进一步好转，销售利润率提高 0.92 个百分点，资产报酬率提高 0.21 个百分点。但其盈利能力与全国平均水平仍有相当大的差距。

其资产负债率较高，连续 3 年负债率高于 90%。2005 年负债率虽然下降了 6.98 个百分点，但 2006 年又提高 1.47 个百分点。2006 年利息保障倍数有所提高，偿债能力有所增强。

2005、2006 年大连船舶重工连续 2 年保持销售收入大幅增长。2006 年 1-8 月实现利润 0.49 亿元，而去年同期是亏损 0.07 亿元。

近 3 年，应收账款周转率和流动资产周转率都呈下降趋势，营运能力有所下降。相对于全国平均水平，应收账款周转率较快，但流动资产周转率较慢。

表54 2004~2006 年大连船舶重工集团有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	-2.09	-5.04	-2.55
	销售利润率 (%)	0.99	0.07	-11.20
	资产报酬率 (%)	0.24	0.03	-4.00
偿债能力	负债率 (%)	92.56	91.09	98.07
	流动资产比率 (%)	65.79	71.95	56.46
	利息保障倍数 (倍)	3.62	1.10	-5.95
发展能力	应收帐款增长率 (%)	3.73	49.10	-34.63
	利润总额增长率 (%)	-810.04	-102.43	-19.69
	资产增长率 (%)	20.40	17.98	14.63
营运能力	销售收入增长率 (%)	32.06	48.01	-1.95
	应收帐款周转率 (次)	24.08	32.56	47.15
	流动资产周转率 (次)	0.37	0.82	0.63

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

二、江南造船（集团）有限责任公司

表55 2004～2006 年江南造船（集团）有限责任公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	6.69	4.73	5.86
	销售利润率 (%)	0.09	0.93	2.34
	资产报酬率 (%)	0.03	0.76	1.40
偿债能力	负债率 (%)	83.91	79.02	80.04
	流动资产比率 (%)	41.42	65.65	76.15
	利息保障倍数 (倍)	1.19	3.40	15.49
发展能力	应收帐款增长率 (%)	34.04	-19.84	137.23
	利润总额增长率 (%)	-71.10	-48.33	138.62
	资产增长率 (%)	14.47	-4.14	1.17
营运能力	销售收入增长率 (%)	100.25	29.41	32.54
	应收帐款周转率 (次)	7.35	45.41	14.36
	流动资产周转率 (次)	0.69	1.12	0.82

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

2006 年，江南造船有限公司的销售毛利率有所增长，但销售利润率和资产报酬率却大幅下降，盈利能力不强。

2006 年其负债率比 2005 年有所提高，而利息保障倍数又呈下降趋势，偿债能力有所减弱。

2006 年销售收入翻倍增长，但利润却下降了 71.1%，效益不佳。

2006 年营运能力也有所下降，应收账款、流动资产周转率均低于全国平均水平。

三、沪东中华造船（集团）有限公司

表56 2004～2006 年沪东中华造船（集团）有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	9.37	2.19	-1.31
	销售利润率 (%)	5.99	1.67	2.23
	资产报酬率 (%)	1.07	0.94	1.03
偿债能力	负债率 (%)	90.51	89.90	87.85
	流动资产比率 (%)	66.59	61.66	57.37
	利息保障倍数 (倍)	-88.85	2.71	4.79

发展能力	应收帐款增长率 (%)	228.84	209.72	48.08
	利润总额增长率 (%)	-304.44	6.00	165.73
	资产增长率 (%)	19.57	10.10	19.52
营运能力	销售收入增长率 (%)	-24.45	31.85	24.34
	应收帐款周转率 (次)	8.43	18.12	19.03
	流动资产周转率 (次)	0.27	0.95	0.80

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

2006 年沪东中华造船公司销售毛利率、销售利润率、资产报酬率均比 2005 年有所提高，盈利能力增强，但仍低于全国平均水平。

近 2 年，负债率逐年小幅攀升，而利息保障倍数逐年下降，偿债能力减弱。

2006 年 1-8 月销售收入下降 24.45%，利润下降 304.44%，而应收账款却增长了 228.84%，企业发展能力面临挑战。

2006 年应收账款、流动资产周转率均有所下降，且低于全国平均水平，营运能力有待提高。

四、渤海船舶重工有限责任公司

2006 年 1-8 月渤海船舶重工有限责任公司亏损 0.38 亿元，比 2005 年同期的 18.32 亿元大幅减少。

2006 年负债率提高 4.02 个百分点，达到 88.02%，负债率较高。利息保障倍数比 2005 年有所提高，但低于全国平均水平，偿债能力不强。

2006 年销售收入增长 4.39 倍，亏损额降低 79.14%，发展能力增强。

2005、2006 年应收账款、流动资产周转率连续下降，且低于全国平均水平，营运能力较差。

表57 2004～2006 年渤海船舶重工有限责任公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	0.20	3.54	1.22
	销售利润率 (%)	-1.72	1.57	0.95
	资产报酬率 (%)	-0.30	0.97	0.56
偿债能力	负债率 (%)	88.02	84.00	86.81
	流动资产比率 (%)	68.20	100.29	92.87
	利息保障倍数 (倍)	1.97	-2.53	-11.54

发展能力	应收帐款增长率 (%)	545.21	56.76	188.09
	利润总额增长率 (%)	-79.14	54.38	269.63
	资产增长率 (%)	0.74	-12.02	-3.94
	销售收入增长率 (%)	438.98	-6.83	453.67
营运能力	应收帐款周转率 (次)	4.09	7.31	14.96
	流动资产周转率 (次)	0.26	0.60	0.66

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

五、江苏新世纪造船股份有限公司

表58 2004~2006 年江苏新世纪造船股份有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	4.77	7.11	9.09
	销售利润率 (%)	3.29	4.22	4.56
	资产报酬率 (%)	1.34	1.94	1.55
偿债能力	负债率 (%)	95.73	95.45	96.86
	流动资产比率 (%)	76.39	76.92	53.59
	利息保障倍数 (倍)	-32.06	8.09	5.41
发展能力	应收帐款增长率 (%)	74.39	-47.35	3.45
	利润总额增长率 (%)	31.89	30.73	103.13
	资产增长率 (%)	12.05	4.39	70.48
营运能力	销售收入增长率 (%)	48.54	41.35	18.12
	应收帐款周转率 (次)	2.06	3.08	1.69
	流动资产周转率 (次)	0.53	0.72	0.80

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

2006 年江苏新世纪造船股份有限公司的销售毛利率、销售利润率、资产报酬率均比 2005 年有所下降，盈利能力转弱。

近 3 年其资产负债率都高达 95%以上，而 2006 年的利息保障倍数大幅下降，偿债能力急剧恶化。

近 2 年销售收入增幅都超过 40%，利润增幅超过 30%，发展能力较强。

2006 年应收账款、流动资产周转率比 2005 年下降，营运能力下降。

六、广州广船国际股份有限公司

表59 2004~2006 年广州广船国际股份有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	12.61	6.90	3.82
	销售利润率 (%)	7.93	2.81	1.58
	资产报酬率 (%)	4.23	2.16	1.65
偿债能力	负债率 (%)	73.85	75.64	63.67
	流动资产比率 (%)	45.19	46.53	50.88
	利息保障倍数 (倍)	-16.07	5.27	3.78

发展能力	应收帐款增长率 (%)	-85.50	373.41	-59.37
	利润总额增长率 (%)	326.20	98.55	-24.54
	资产增长率 (%)	15.21	51.47	-13.76
	销售收入增长率 (%)	25.46	11.49	-18.73
营运能力	应收帐款周转率 (次)	4.84	5.30	7.88
	流动资产周转率 (次)	1.18	1.92	1.66

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

2006 年广州广船国际股份有限公司的销售毛利率、销售利润率、资产报酬率均比 2005 年有所提高，且 3 项指标超过全国平均水平，盈利能力较强。

2006 年负债率小幅降低 2.21 个百分点，利息保障倍数下降，偿债能力减弱。

2006 年在销售收入增长 25.46% 的基础上，其得益于财务费用的大幅下降（-860.59%），利润增幅高达 326.2%，具有较好的发展潜力。

2006 年应收账款、流动资产周转率均比 2005 年有所下降，应收账款周转率低于全国平均水平，流动资产周转率与全国平均水平接近。

七、澄西船舶修造厂

近 2 年澄西船舶修造厂的各项盈利能力指标都较高，且高于全国平均水平。

2006 年其负债率逾 2005 年持平，利息保障倍数大幅下降，偿债能力减弱。

2005、2006 年其销售收入增幅超过 40%，利润增幅超过 300%。尤其是 2006 年在销售收入仅增长 42.49% 的基础上，利润增幅超过 5 倍，发展前景可观。

2006 年应收账款周转率提高，流动资产周转率下降。

表60 2004~2006 年澄西船舶修造厂经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	14.17	14.76	13.01
	销售利润率 (%)	8.65	5.20	2.82
	资产报酬率 (%)	5.52	5.33	1.47
	负债率 (%)	86.44	86.85	85.78
偿债能力	流动资产比率 (%)	62.79	61.98	55.88
	利息保障倍数 (倍)	-23.35	6.35	2.25
发展能力	应收帐款增长率 (%)	68.71	254.89	-64.97
	利润总额增长率 (%)	569.90	356.19	54.49

营运能力	资产增长率 (%)	17.24	26.08	47.43
	销售收入增长率 (%)	42.49	147.32	5.69
	应收帐款周转率 (次)	30.75	22.97	10.96
	流动资产周转率 (次)	1.02	1.97	1.17

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

八、南通中远川崎船舶工程有限公司

表61 2004~2006 年南通中远川崎船舶工程有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	12.68	10.96	16.41
	销售利润率 (%)	9.20	7.58	10.66
	资产报酬率 (%)	3.77	4.78	6.78
偿债能力	负债率 (%)	52.56	61.18	67.56
	流动资产比率 (%)	30.11	25.59	23.62
	利息保障倍数 (倍)	-27.32	7.47	13.38
发展能力	应收帐款增长率 (%)	186.51	210.10	129.26
	利润总额增长率 (%)	1.74	-19.92	33.51
	资产增长率 (%)	32.13	13.78	4.72
营运能力	销售收入增长率 (%)	8.76	12.53	11.92
	应收帐款周转率 (次)	7.14	9.03	22.92
	流动资产周转率 (次)	1.36	2.72	2.57

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

2006 年南通中远川崎船舶工程有限公司销售毛利率、销售利润率均比 2005 年有所提高，也都高于全国平均水平。但资产报酬率有所下降，低于全国平均水平 0.45 个百分点。

其负债率连续 2 年下降，且低于全国平均水平。2006 年利息保障倍数下降。

2006 年销售收入、利润增幅低于全国平均水平，但应收账款增幅达到 186.51%，后期账款回收值得关注。

2005、2006 年应收账款周转率均有所下降，且低于全国平均水平。2006 年流动资产周转率下降 1.36 次，略高于全国平均水平。

九、浙江造船有限公司

2006 年浙江造船厂的销售毛利率低于全国平均水平，但销售利润率、资产报酬率均略高于全国平均水平，盈利能力相对较好。

2006 年负债率下降 3.88 个百分点，但仍然较高。近 2 年利息保障倍数持续提高，偿债能力增强。

2006 年销售收入增长 2 倍，利润增长 1 倍，发展能力较强。

2006 年应收账款周转率较高，流动资产周转率略低于全国平均水平。

表62 2004~2006 年浙江造船有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	9.33	11.21	5.40
	销售利润率 (%)	6.55	6.42	-2.51
	资产报酬率 (%)	4.66	2.98	-0.87
偿债能力	负债率 (%)	85.72	89.60	88.65
	流动资产比率 (%)	71.10	66.88	54.24
	利息保障倍数 (倍)	11.59	3.62	-0.15
发展能力	应收帐款增长率 (%)	4292.44	-84.94	916.56
	利润总额增长率 (%)	109.13	-620.76	20842.00
	资产增长率 (%)	22.96	52.12	88.26
营运能力	销售收入增长率 (%)	208.37	103.54	-19.18
	应收帐款周转率 (次)	26.64	453.79	233.56
	流动资产周转率 (次)	1.00	0.91	0.73

十、上海澄西船舶有限公司

2006 年上海澄西船舶有限公司销售毛利率、销售利润率、资产报酬率均有所提高，但均低于全国平均水平，盈利能力不强。

2006 年负债率提高 8.02 个百分点，达到 90.54% 的高水平。利息保障倍数仅为 1.44，偿债能力不强。

2006 年 1-8 月实现利润 0.14 亿元，而去年同期是亏损 1.11 亿元。2006 年销售收入增长 48.28%，而 2005 年是降低 10.47%，发展能力增强。

2006 年应收账款周转率提高 3.13 个百分点，流动资产周转率持平，但两项指标都低于全国平均水平，营运能力较差。

表63 2005~2006 年上海澄西船舶有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005
盈利能力	销售毛利率 (%)	8.33	1.10
	销售利润率 (%)	1.17	0.40
	资产报酬率 (%)	0.33	0.13
偿债能力	负债率 (%)	90.54	82.52
	流动资产比率 (%)	43.68	64.02
	利息保障倍数 (倍)	1.44	1.15
发展能力	应收帐款增长率 (%)	-41.00	194.71

营运能力	利润总额增长率 (%)	-112.94	4.30
	资产增长率 (%)	-5.80	12.93
	销售收入增长率 (%)	48.28	-10.47
	应收帐款周转率 (次)	7.60	4.47
	流动资产周转率 (次)	0.66	0.66

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

十一、扬帆集团有限公司

2005、2006 年扬帆集团有限公司的销售毛利率、销售利润率、资产报酬率连续降低，且大大低于全国平均水平，盈利能力较差。

其负债率连续 3 年高于 90%，而利息保障倍数仅为 1.56，偿债能力不强。

2006 年销售收入增长 50.41%，利润增长 30.76%，应收账款下降 14.25%，发展能力较好。

2006 年应收账款周转率高于全国平均水平，流动资产周转率低于全国平均水平。

表64 2004～2006 年扬帆集团有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	3.40	4.15	8.92
	销售利润率 (%)	0.40	0.82	0.99
	资产报酬率 (%)	0.20	0.43	0.52
偿债能力	负债率 (%)	92.72	93.22	90.73
	流动资产比率 (%)	68.45	69.70	54.57
	利息保障倍数 (倍)	1.56	1.43	1.15
发展能力	应收帐款增长率 (%)	-14.25	18.38	-59.90
	利润总额增长率 (%)	30.76	20.72	1.22
	资产增长率 (%)	3.74	43.20	52.53
营运能力	销售收入增长率 (%)	50.41	46.27	43.50
	应收帐款周转率 (次)	108.14	115.44	49.33
	流动资产周转率 (次)	0.75	0.99	1.24

十二、广州文冲船厂有限责任公司

2006 年销售毛利率、销售利润率有所提高，资产报酬率有所降低，且低于全国平均水平 2.53 个百分点。

2006 年负债率降低 1.73 个百分点，处在较高水平。

2006 年销售收入下降 24.24%，利润增长 66.21%，应收账款下降 36.91%。

2006 年营运能力下降，其中应收账款周转率高于全国平均水平，而流动资产周转率低于全国平均水平。

表65 2004~2006 年广州文冲船厂有限责任公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	12.66	10.48	12.00
	销售利润率 (%)	6.42	3.23	0.98
	资产报酬率 (%)	1.69	1.85	0.48
偿债能力	负债率 (%)	78.49	80.02	69.95
	流动资产比率 (%)	56.27	50.50	48.31
	利息保障倍数 (倍)	-3.47	22.16	1.80
发展能力	应收帐款增长率 (%)	-36.91	-68.19	-54.76
	利润总额增长率 (%)	66.21	492.68	164.24
	资产增长率 (%)	6.04	52.54	16.45
营运能力	销售收入增长率 (%)	-24.24	80.73	8.69
	应收帐款周转率 (次)	21.41	57.91	13.16
	流动资产周转率 (次)	0.47	1.40	1.07

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

十三、南通中远船务工程有限公司

南通中远船务工程有限公司近 3 年的盈利能力都达到全行业最好，销售毛利率、销售利润率、资产报酬率均大大高于全国平均水平。

2006 年负债率提高 3.38 个百分点，但总体较低。利息保障倍数较高，偿债能力较强。

2006 年销售收入增长 29.52%，利润增长 47.78%，发展能力较好。

2006 年应收账款、流动资产周转率比 2005 年有所下降，但应收账款周转率低于全国平均水平，流动资产周转率高于全国平均水平。

表66 2004~2006 年南通中远船务工程有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	30.93	27.36	27.26
	销售利润率 (%)	27.24	22.24	22.28
	资产报酬率 (%)	23.72	31.02	31.72
偿债能力	负债率 (%)	58.38	55.00	48.26
	流动资产比率 (%)	51.01	45.81	42.57
	利息保障倍数 (倍)	60.01	114.32	56.89

发展能力	应收帐款增长率 (%)	10.21	37.69	2.87
	利润总额增长率 (%)	47.78	24.46	88.36
	资产增长率 (%)	19.90	25.82	10.48
	销售收入增长率 (%)	29.52	28.22	47.88
营运能力	应收帐款周转率 (次)	6.26	9.07	8.17
	流动资产周转率 (次)	1.71	3.50	3.53

第九章 典型企业分析

第一节 上海外高桥造船有限公司分析

一、企业行业地位分析

上海外高桥造船有限公司虽然仅成立 7 年,但在我国船舶制造业中占有重要地位,不论是在产量还是在利润方面,都为我国的船舶工业做出了巨大贡献。2006 年其造船完工量超过 300 万载重吨,占全国的 21.45%。同时,2006 年企业发生了一个明显变化,从下表中看出,资产、销售收入所占比重比上年同期均有下降,但其利润比重却略有提高,表明其业良好的效益使得其在我国船舶工业中的地位有所巩固。

表67 上海外高桥造船有限公司主要指标占全国比重

资产比重 (%)		收入比重 (%)		利润比重 (%)		产量比重 (%)	
2006 年 1-8 月	2005 年	2006 年 1-8 月	2005 年	2006 年 1-8 月	2005 年	2006 年 1-8 月	2005 年
4.30	5.80	2.71	7.07	6.47	6.42	21.45	-

数据来源：国家统计局

二、公司基本评价

上海外高桥造船公司是国务院批准的“九五”期间国家重点建设项目,作为内地最先进的造船企业,1999 年 10 月开工建设,一年后边建设边投入使用,2003 年 10 月一期工程竣工验收,当年完工交船五十万载重吨。在现代化设施和管理理念的推动下,该企业迅速成长为中国造船界新生力军。

上海外高桥造船有限公司是个年轻的企业,是中国船舶工业集团公司麾下的骨干企业,也是我国目前建设规模最大、技术设施最先进、现代化程度最高的大型船舶总装厂。

公司依靠先进的硬件设施、优异的生产流程和合理的工艺布局,采用造船设计软件 TRIBON-M2,运用现代集成制造 CIMS 系统组织造船生产,已形成好望角型散货船系列、阿芙拉型原油轮系列、大吨位海上浮式生产储油轮系列三条生产线。同时,公司的管理能力和生产规模,造船速度和经济总量逐年提升。目前,年造船总量在 180 万载重吨以上。二期工程完工后,年造船总量将达到 260 万载重吨以上,日益成为世界造船业的一支生力军。

目前,上海外高桥造船公司已形成十七万吨级好望角型散货船系列、十一万吨级阿芙拉型成品/原油轮系列、大吨位海上浮式生产储油轮系列和三十一万六千吨超级油轮等

四大系列产品，其中十七万吨级好望角型散货船系列市场占有率达到四成以上，世界排名第一。

作为一个新生的船舶企业，外高桥造船公司一开始就直面国际竞争，瞄准了全球各大航运巨头客户目标，如今，比利时波士玛、日本邮船株式会社、日本川崎汽船株式会社、美国康菲石油公司等一批国际著名公司都把订单下到了“外高桥”。

业内人士表示，外高桥造船公司的崛起，改写了中国造船技术落后，生产效率低下的历史，成为中国打造世界造船第一强国的有力引擎。

据统计，该企业目前手持订单八十多艘，约一千四百万载重吨，合同金额五十多亿美元，生产任务已安排到了 2010 年。

三、2006 年经营业绩

2006 年 12 月 29 日上午，上海外高桥造船有限公司 2006 年第 18 艘商品船，为和合航业（香港）有限公司建造的 17.5 万吨好望角型散货船“衡山”号顺利返航；上午九时，公司 2006 年第 19 艘商品船，为德和海运管理有限公司建造的 17.5 万吨好望角型散货船“协和”号也安全泊岸。至此，公司 2006 年造船完工总量达到 311.5 万载重吨，成为我国第一家年造船产量突破 300 万载重吨大关的船厂，并且是我国唯一一家年造船总量和手持订单双双进入世界十强行列的造船企业，创造了中国造船历史上的新纪录。

四、企业经营状况

2005 年上海外高桥有限公司实现扭亏为盈，2006 年盈利能力进一步提高，销售利润率上升 10.38 个百分点，资产报酬率上升 2.31 个百分点，都高于全国平均水平。

2006 年负债率有所下降，利息保障倍数大幅提高，偿债能力增强。

2006 年销售收入小幅下降，但经济效益提高，1—8 月实现利润 4.28 亿元，而 2005 年同期为亏损 0.43 亿元。

2006 年应收账款周转率大幅提高，但流动资产周转率有所下降。

表68 2004~2006 年上海外高桥造船有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	14.73	5.37	-0.85
	销售利润率 (%)	15.75	3.51	-11.36
	资产报酬率 (%)	4.23	1.92	-3.68
偿债能力	负债率 (%)	86.61	90.89	83.94
	流动资产比率 (%)	53.96	49.11	36.43
	利息保障倍数 (倍)	32.34	2.38	-5.19
发展能力	应收帐款增长率 (%)	-100.00	522.45	-
	利润总额增长率 (%)	-1091.85	-179.97	-
	资产增长率 (%)	16.65	45.29	-
营运能力	销售收入增长率 (%)	-5.34	158.23	-
	应收帐款周转率 (次)	129.07	21.49	157.37
	流动资产周转率 (次)	0.5	1.44	1.78

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

五、发展前景

上海外高桥目前是以好望角型、阿芙拉型和大型浮式生产储油卸油系统(FPSO)三大船型为主要产品。其好望角型在世界市场占有率高达 50%左右。“十一五”期间该公司将瞄准国际市场，积极跟踪、承接 FPSO 任务，同时推进与国外专业公司的技术合作，产、学、研结合，将目前单纯的 FPSO 船体设计、建造业务扩大到 FPSO 的总承包，大幅提高海洋工程业务的附加值和经济总量，使海洋工程成为公司重要的经营增长点，公司计划“十一五”期间实现海洋工程占年销售收入 20%左右，成为外高桥新的经营增长点。

第二节 江苏扬子江船厂有限公司分析

一、企业行业地位分析

江苏扬子江船厂有限公司是我国第一家股份制造船企业。对比 2005 年，2006 年该公司在不论是在销售收入还是在利润方面所占比重比上年同期均有下降，资产比重有所提高，在我国造船业中的地位有所降低。

表69 江苏扬子江船厂有限公司主要指标占全国比重

资产比重 (%)		收入比重 (%)		利润比重 (%)		产值比重 (%)	
1-8 月	上年同期	1-8 月	上年同期	1-8 月	上年同期	全年	上年同期
1.66	1.24	1.22	1.80	3.80	6.46	1.28	-

数据来源：国家统计局

二、公司基本评价

江苏扬子江船厂有限公司于 1999 年改制成立，是以造船为主，同时进行拆船和加工大型金属结构件业务的综合性企业，是国内首家以股份为连接的造船企业。

企业位于中国江苏省江阴市境内，长江下游的黄金水道南岸，拥有长江深水岸线 500 米和适宜 5 万吨以下各种船舶的水域条件。目前厂区占地面积 32.2 万平方米，其中造船面积 27 万平方米，建筑面积近 10 万平方米，职工 1025 余人，有工程技术人员 300 多人，2000 年底企业总资产 2.89 亿人民币。

企业有 40 年造修船历史，建造万吨级货船、集装箱船、油船、汽车渡船、客轮、拖轮、渔轮和挖泥船、救捞船、起重船等各类船舶；拆解 15 万吨以下的废钢船。公司已于 1999 年通过法国 BV 船级社 ISO9002 认证，建立了比较完善的质量保证体系，船舶产品质量得到 CCS，ABS，BV，NK，GL，LR，DNV 等国际著名船级社的认可。产品先后出口德国、加拿大、澳大利亚、日本、韩国、新加坡、印度尼西亚、马来西亚、香港、澳门等国家和地区。目前企业已成为江苏省最大的出口船生产基地和国内 500 家最大交通运输设备制造企业之一。

三、企业发展目标

根据企业的发展及定位目标，公司将以建造集装箱船为主体的货船（包括散货、集装箱、多用途）及特种船（包括海上用各种多功能船、自卸船、起重船）为主要方向。企业已形成从 1000DWT -50000DWT 以及从 800TEU-3000TEU 级船舶的比较完备的建造体系。企业今后的发展，将重点围绕加强生产设计能力、提高分段预装率、扩大机舱舾装、缩短船台合拢周期及水下安装周期等方面进行工作，缩小与造船先进国家之

间的差距。2005 年，企业通过细化企业各项管理，精细生产过程各道工序流程，推进技术创新、管理创新和制度创新，全面提升了公司的核心竞争力，到 2006 年，造船周期从目前一个船台年下水 3 艘的能力提高到年下水 4 艘，使企业在激烈的市场竞争中能抗拒风险，均衡发展，保持并提高企业在全国造船行业的优势。

四、企业经营状况

2006 年江苏扬子江船厂有限公司销售毛利率、销售利润率均有所提高，但资产报酬率有所降低。总体看，其各项盈利能力指标高于全国平均水平，盈利能力较强。

2006 年负债率提高 4.49 个百分点，比率较高。而利息保障倍数较低，偿债能力较差。

2006 年销售收入增长 90.6%，利润增长 125.77%，发展潜力较好。

2005、2006 年应收账款、流动资产周转率连续降低，且低于全国平均水平，运营能力有待提高。

表70 2004～2006 年江苏扬子江船厂有限公司经济运行状况

类别	指标名称	2006 (1 - 8 月)	2005	2004
盈利能力	销售毛利率 (%)	18.96	15.47	7.57
	销售利润率 (%)	20.46	13.88	7.52
	资产报酬率 (%)	6.43	9.01	6.26
偿债能力	负债率 (%)	86.75	82.26	84.91
	流动资产比率 (%)	68.48	78.21	69.68
	利息保障倍数 (倍)	-	-28.76	-14.81
发展能力	应收帐款增长率 (%)	-99.93	12000.60	-66.31
	利润总额增长率 (%)	125.77	110.34	341.08
	资产增长率 (%)	90.60	46.19	83.31
营运能力	销售收入增长率 (%)	31.97	13.94	52.99
	应收帐款周转率 (次)	8.16	8.76	236.29
	流动资产周转率 (次)	0.46	1.03	1.48

数据来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

五、发展前景

2007 年 3 月 28 日，中国江苏扬子江船厂有限公司向投资者发出的销售文件显示，公司计划在新加坡上市，招股指示价范围为每股 0.7-0.95 坡元，发售 9.93 亿股，集资高至约 9.44 亿坡元(即约 6.22 亿美元)。在发售股份中，6.62 亿股为新股，3.31 亿股为旧股。公司同时拥有 15%的超额配售权。公司计划将集资所得用作偿还因与母公司重组所欠的债务，另外用作建项目的融资，以及 New Yard 的营运资本及一般企业用途。扬子江将于 3 月 28 日至 4 月 12 日进行管理层路演，4 月 18 日在新加坡交易所上市。

随着公司 2007 年 IPO 的实现，股本将进一步得到充实，负债率得以降低。在企业良好的盈利能力支撑下，企业未来的发展前景更加看好。

第四部分 行业风险提示及信贷投向建议

2006 年，我国船舶制造业继续快速发展，全年造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%。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。2007 年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。

从船型结构上看，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。

第十章 行业发展机遇

第一节 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。

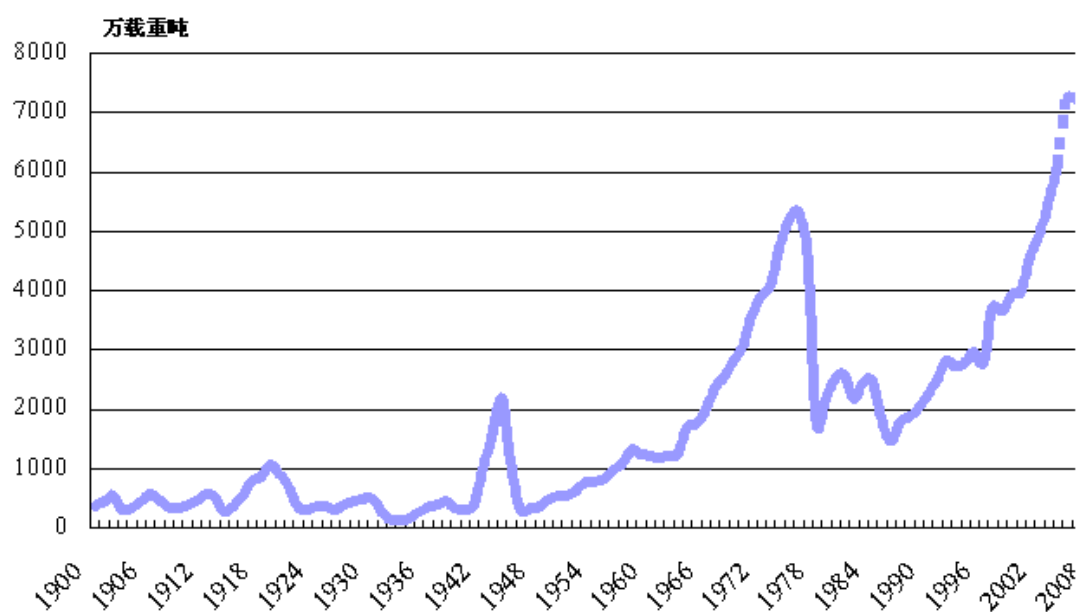


图24 1900-2010 年世界造船产量变化

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。

表71 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,迫使船东定购超大型货船,绕行好望角。 1) 1973 - 1974 年,第一次石油危机;
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	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)新船定单量持续下降 2)新船价格走低,1985 年跌至谷底; 3)一些国际航运公司投机订船最终破产; 4)韩国造船业开始崭露头角	1)世界经济持续低迷; 2) 1979-1980 年爆发第二此石油危机。
5	1990-1992 年 (复苏期)	3	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; 3)新船价格指数 1998 年跌至 106	亚洲金融危机
8	1999-2001 年 (复苏期间)	3	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	2	3)航运市场低迷;	“9.11”事件影响世界经济

	(萧条期)		4)新船订单量下跌；	
			5)新船定价 2002 年达到最低	
			1)航运市场不断好转；	1)全球经济回升；
10	2002-2008 年 (复苏期/兴旺期)	7	2)新船价格上升；	2)中国经济增长强劲；
			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	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

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72 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

第二节 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73 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

而且中国目前正处于重工业阶段,重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。

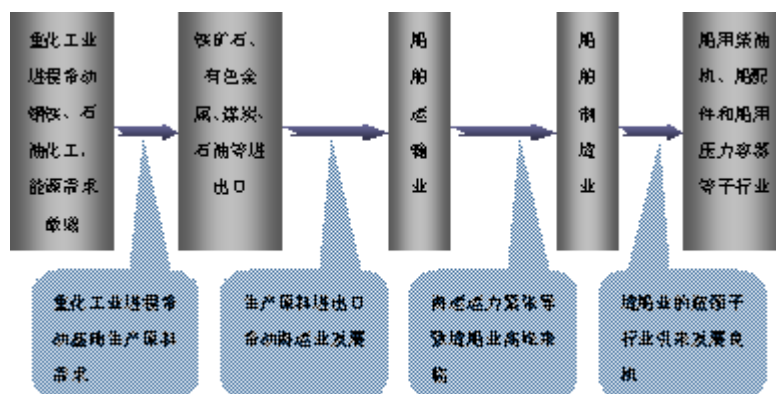


图26 中国重化工业发展带动造船业相关产业链

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程中不能逾越的重要一环,即重工业时代(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”

2006年中国进口1.4亿吨原油,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。

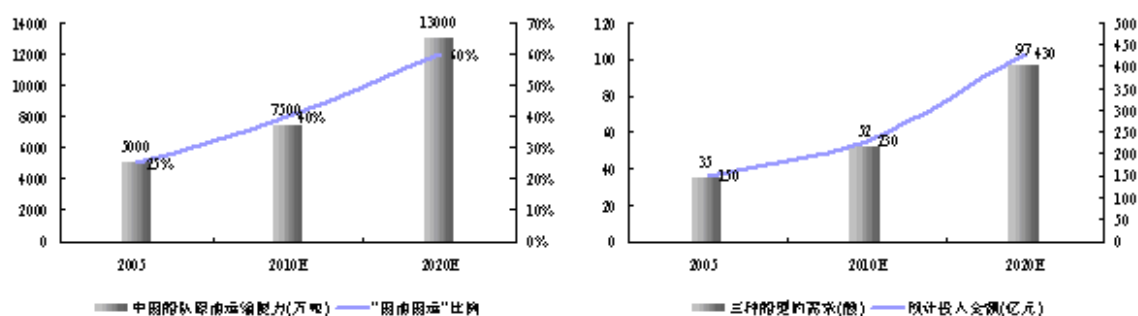


图27 未来我国原油运输能力变化

（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(而 2004 年沪东重机船用柴油机平均销售单价为 232.8 万美元)，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

发改委即将颁布影响我们造船业今后长期发展走向的纲领性文件《中国船舶工业发展政策》，目标锁定打造第一造船大国，旨在加快我国船舶工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。《政策》突出了两个方面：（1）政府在发展船舶工业上的政策更为开放、灵活，在投融资、技术引进等方面有重大突破。如造船的审批权将放在发改委，鼓励国内资本积极投资船舶工业，造船业有条件向外资开放。支持租赁、抵押等融资方法。（2）圈定三大造船基地 《政策》明确规定，推进船舶工业战略性结构调整，以集团化发展为重点，集中力量建设渤海湾、长江口和珠江口三大造船基地。到 2010 年形成以大型船舶工业集团为主体，以三大造船基地为依托，各类造船和配套企业协调发展的产业格局。

2003 年 4 月以来，已有多位高层政府领导对中国造船做出重要批示，发改委副主任张国宝在发改委《经济情况与建议》第 4 号上发表的一片署名文章中，明确提出“将我国建设成世界第一造船大国”。当时的国务院副总理吴邦国在该文上批示：我同意国宝同志的意见，据我分管这一行业 8 年多的体会，中国完全有可能建成世界第一造船大国。要实现这一目标，关键是要在政策上扶持我国造船企业建造高附加值的船舶；二是努力提高我国船舶工业的增加值，尽快扭转只造壳子的局面(这几年有很大的提高)，关键是

抓好国内配套；三是提高产品、关键部件的开发能力。造船工业是装备工业，也是重要的国防工业，应予支持。”国务院总理温家宝批示：“国宝同志的意见值得重视。建议发改委同有关部门研究制定船舶工业的产业政策和规划，并使其结构调整和老工业基地振兴总体规划相结合。”

2005 年 9 月国务院常务会议通过了《国务院关于加快振兴装备制造业的若干意见》（简称《意见》），指出装备制造业是为国民经济发展提供技术装备的基础性产业。大力振兴装备制造业，是贯彻落实科学发展观、走新型工业化道路、提高国际竞争力、实现国民经济全面协调可持续发展的战略举措。

2005 年 10 月中旬，新华社刊登了《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》（简称《建议》），《建议》明确提出要加快发展先进制造业 振兴装备制造业。并提出装备制造业的发展重点，其中包括先进适用运输装备 先进动力装置等领域。

《意见》和《建议》表明新一届政府对发展装备制造业的重视，我们预计“十一五”期间相关的政策 税收 和 资源方面的扶持会逐步落实，航运设备行业作为装备制造业的重要组成部分必然会充分享受政策扶持带来的高增长。

第三节 中国造船业未来发展预测

一、2007 年趋势判断

2007 年初，我国投资增速仍然较快，机械行业增长基础牢固，船舶行业仍然景气。

1 月，韩国船企单月接单量稳居全球第一的局面被中国打破，中国船企 1 月份承接新船订单 140 万修正总吨 (C G T)，占全球新船订单总量的 50%，首次跃居世界第一。这个数字相当于韩国船企 1 月份承接新船订单量的两倍以上、日本船企的四倍多。2 月，我国承接新船订单仍位居世界第一。2 月份，全球承接新船订单 500 万修正总吨。其中，中国接单量为 240 万修正总吨，占全球总量的 48%；韩国为 140 万修正总吨。

1-2 月，两大造船集团承接订单 392.2 万吨，同比增长 72.4%。在承接的订单中，出口订单 363.1 万吨，占 92.5%。截至 2 月底，手持订单 5107.8 万吨，比上年同期增长 79.6%。主要船型船价均处于 2007 年以来的最高点，与 2006 年价格相差不大。从年初的发展情况看，2007 年造船业仍将保持快速发展。

事实上，从 2004 年以来，中韩船企 1 月份的接单量差距就在逐年缩小。韩国船界有关人士认为，中国造船工业发展速度超过了他们的预料，原因主要是，中国政府积极扶持造船工业发展，从宏观指导到微观方针政策和措施都给予了支持，造船工业发展目前有良好环境和氛围；由中国两大船舶集团公司领军的两大造船集群通过增加设备、扩大产能、淘汰落后，从而引进先进技术，提高了管理和工艺水平，引导造船企业规模经营、联手合作、提高集中度以实现快速发展；另外，中国还制定了有关造船业的统一标准，这对推动造船企业与国际接轨、提高质量、参与国际竞争具有重要意义。

二、长期趋势判断

(一) 产量预测

国际形势上看，原油价格上涨，船舶运输重现辉煌，船舶生产和销售增长两旺。再加上全球造船产业正从韩国和日本向成本更低的国家转移，中国如抓住机遇，有望成为第一造船大国。

2006 年 8 月，中国发布《船舶工业中长期发展规划》，提出 2020 年前后，中国造船业整体技术水平和自主创新能力进入国际前列，成为世界造船强国。造船业的战略地位突出，其发展可以带动钢铁、配套机电设备等多个相关行业的发展。为此，国防科工委提出利用 10~15 年时间将我国打造成为世界第一造船大国 (2015 年造船完工量达 2400 万吨，全球市场份额 35%)。

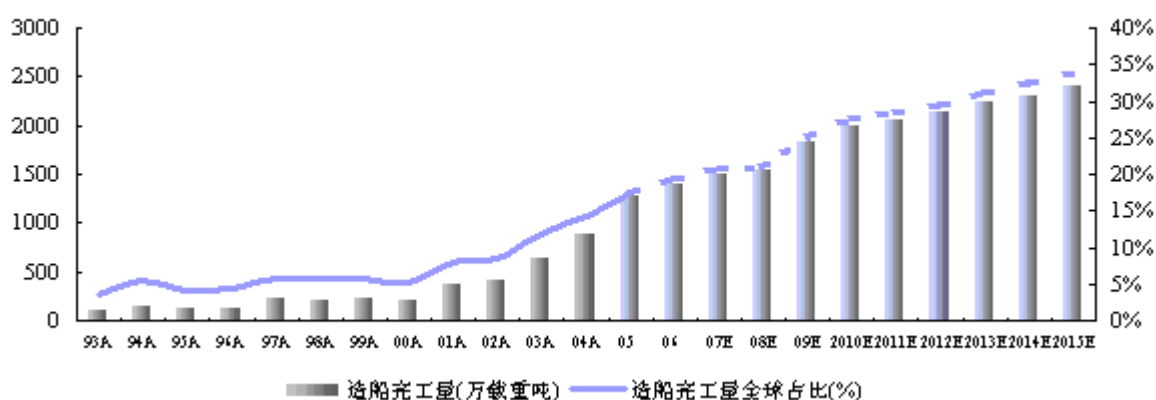


图28 1993-2015 年我国造船完工量统计与预测

（二）产能预测

打造世界第一造船大国是与我国近年来快速上升的造船能力相适应的。

伴随国际造船中心向中国的转移，国内沿海各省加大了对造船业的投资，纷纷投巨资建设造船基地；政府已经在 2002 年起在中国“三湾”投巨资建设三大造船基地，2008 年以后将新增 1100 万产能。此外，外资近两年也加大了对国内造船业的投资力度，分别通过合资、独资的方式在国内投资设厂。

表74 中国“三湾”基地船舶在建产能

单位：万载重吨

项目	2007	2008	2009	2010
长兴岛	110	240	377	450
龙穴	---	100	160	200
北海	---	125	200	250
渤海	50	80	100	105
合计	160	551	837	1045

据悉，现代重工决定分别在北京、上海成立造船研发中心，一期项目 06 年启动，投资 1400 万美元。外资抢滩中国造船业市场一来看重我国低廉的劳动成本，就近吸引国内科技人才，保持其造船设计研发的领先地位；二是看重中国市场的巨大潜力，从日益扩大的市场获得一块蛋糕。

目前政府对于外资介入国内造船业的举动除了规定外方在造船、造机(船用柴油机)

企业不能控股外，并无更详细的政策规定，国内目前外资参与国内造船业的程度不一，局面比较复杂；一些地方政府利用中央监管政策的空白打擦边球，正在或者已经允许外资在国内设立造船厂。如韩国大宇已经开始在烟台开发区开工新建造船厂。未来政府关于造船业的政策走向可以关注即将颁布的《中国船舶工业发展政策》。

根据目前的发展速度，到“十一五”期间，我国的造船能力将达到 2100 万载重吨。到那时，我国的 VLCC 造船坞将超过 25 座。

第十一章 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。

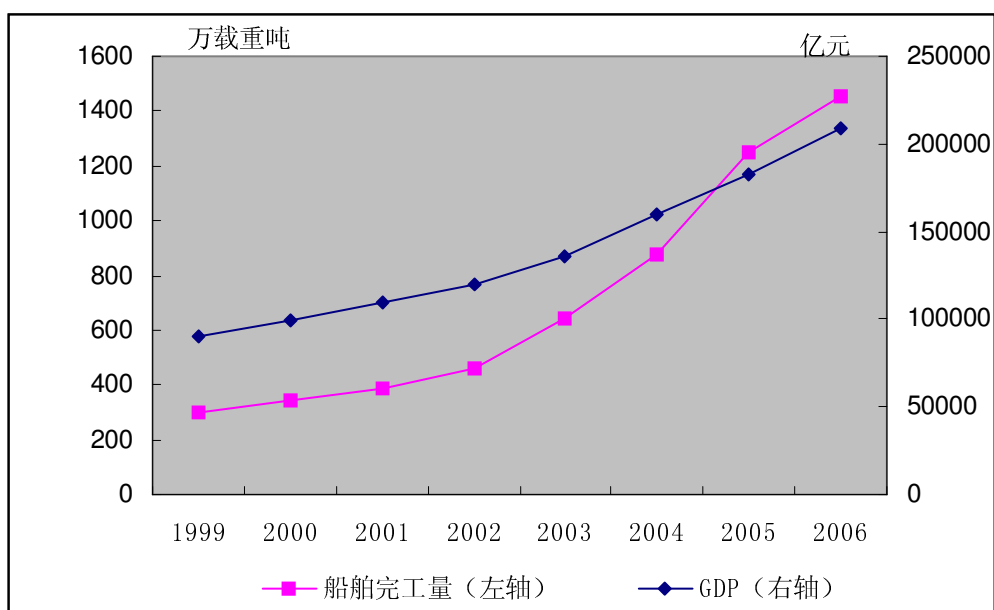
船舶制造业对国民经济的重要作用可以从它与其它部门之间供给与需求的关联以及由此而产生的强烈的前向推动作用和后向带动作用看出来，随着船舶制造业的发展，还会对周边地区产生扩散效应，从而对全国整体经济产生综合效应。

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



资料来源：国家统计局

图29 船舶完工量与 GDP 运行曲线

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。

第二节 政策风险评价

产业政策从整体上对我国船舶制造业的发展进行了系统的规划，提供了对船舶制造业发展有力的产业支持政策；融资政策则在微观上对每个企业产生了具体的影响；关税政策和外商指导政策则是我国加入世界贸易组织后顺应世界经济发展形势和我国船舶制造业的发展提出来的；IACS 共同规范是为满足航运业对更高质量的需求，在国际航运界创造一个公平市场，促进海上安全、防止环境污染、保护海洋环境而制定的 IACS 内部统一的油轮和散货船建造标准，旨在造出更安全、牢固的新船。

表75 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、钢材价格变化风险评价

我国船舶工业对钢材的消费包括中厚板、热轧薄板上、冷轧薄板、型材、管材等，但船舶用钢主要以中厚板为主，如下图所示。目前中厚板在船舶用钢中约占 80%~85% 的比重，可以说中厚板是船舶工业生产最主要的原材料。同时船舶工业也是我国中厚板的主要消费行业之一。

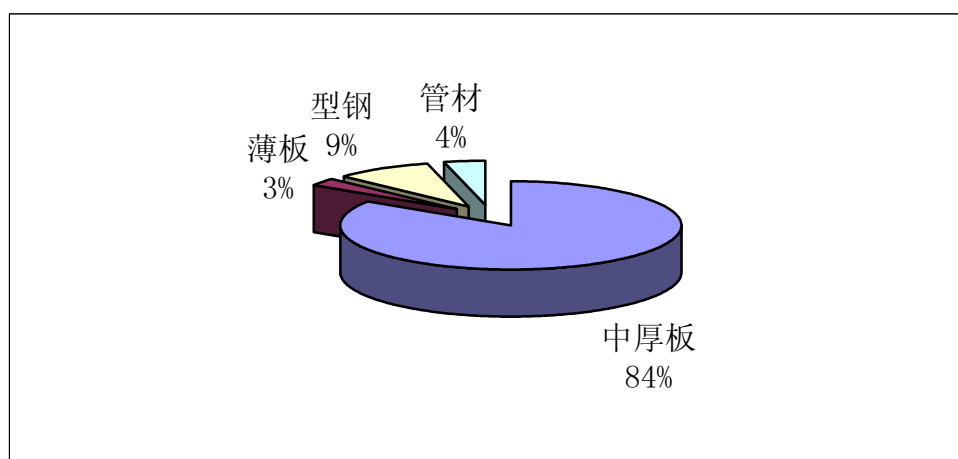


图30 我国船舶工业主要消费钢材品种结构

从生产水平来看，宝钢（浦钢）、鞍钢、舞阳的船板生产技术水平较高；济钢、南钢近期通过改造、新建原有中厚板轧机也形成了较强的船板生产能力。下表所示为国内部分先进的船板生产能力。

表76 2004 年国内主要船板生产企业船板产量

单位：万吨

企业	宝钢（浦东）	鞍钢	重钢	南钢	济钢	邯钢（含舞阳）
产量	80.17	71.62	41.49	26.96	22.9	17.39

从钢材需求来看，由于未来两年是全球船舶的交货高峰期，对船板的需求量旺盛；从钢材供给来看，2007 年将会有 1200 万吨的板材新产能投产。总体来看，2007 年国内船用钢板市场将继续维持平稳趋暖的运行态势，价格走稳，稳中有升。

2006 年的钢材价格的恢复性上涨，目前中国钢材价格仍处于近些年来的较高水平。由于许多企业的钢板都已经提前采购，所以即使 2007 年价格上涨对造船业盈利的影响也不会太大。总体看来，钢材价格变化对船舶制造行业的影响为中等风险。

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

目前，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。

下游航运市场波动对船舶行业影响为中等风险。

第四节 市场供需矛盾风险评价

一、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77 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，但价格继续在高位运行	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

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，我国造船企业亏损额也比上年增加不少，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，不加注意，很可能在未来几年成为主要风险。

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。

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“处于中等风险”。

二、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78 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 ,	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
	17.4 万 TEU	
	B 油船 2005 年到 2015 年我国需要新增油船 2600 万载重吨	中小造船厂需要特别关注的焦点
	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	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
船舶制造业的国际化	D LNG / LPG 船、滚装船、客滚船等需要 94.9 万载重吨	风险等级为低风险
	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。	国内航运企业在国内订购新船的同时,也在国外连下订单,造成我国船舶订单一定流失
		关税的降低使得我国进口船舶更具竞争力,同时增加了国内企业的竞争压力;不过我国船舶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
		船出口 风险等级为低风险
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		

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、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，我国虽然连续 8 年位居世界第三造船大国的位置，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 行业其他主要信贷风险

一、交船风险

船舶建造周期根据船舶的吨位、种类、难度、建造方法、船厂的生产条件、技术装备、人员素质、管理模式等要素决定，因而在确定交船期时必须十分慎重。特别是首制船或没有设计能力的中小船厂必须要有足够的建造周期，包括生产技术准备周期。

表79 不同船舶的合理建造周期

单位：月

船种	7万吨级散货船	7万吨级原油船	7万吨级成品油船	3000TEU 集装箱船
合同至开工	10	12	14	16
开工至交船	10	12	14	16

资料来源：中国船舶工业协会

延期交船的情况经常发生，货款展期比例较高。出现延期交船情况的原因主要有两点：一是技术水平不高，无法按照船东的技术要求建造，导致船东弃船，或被罚款，被动降价。新船型、首制船的技术风险比较高，尤其一些中小船厂，研发设计能力不足，无法自行设计，只能委托他人设计，一旦图纸不到位，必然造成脱期。而且中小船厂在技术力量薄弱的情况下，常常超能力接船，技术风险更大。

二、贷款挪用风险

货款有时被挪用，引起一系列不良反应有的船厂在未落实固定资产投资贷款和技改资金的情况下，将船舶建造贷款挪用于船台和船坞的建设。由于造船资金被挤占，只能挖东墙补西墙，挪用应用于还款的交船款和后续船舶的进度款。尤其是一些地方中小船厂走边接船、边造船、边扩大生产能力的路子，一旦资金和造船进度衔接不上，前面的船交不了，后面的船也没法造，导致船东弃船、罚款，船厂生产陷入瘫痪。

三、造船合同不严密风险

合同条款不严密，合同执行过程中大多数情况对出口商和船厂不利。有的船厂从事船舶出口的经验不足，自身缺乏商务谈判人才，对合同条款考虑欠周到；有的船厂由于急于争取订单、担心失去客户等原因，在商务谈判中不占优势，签订的条款迁就船东的多、有利于自己的少。如交船前预付款比例较低，各期进度款没有保函或没有有力的保证措施；罚款金额较高，有的合同没有规定罚款的最高限额；有的合同没有约定由于船东的原因造成延期交船的法律后果；在延期付款的船舶出口项目中，延付期限较长、延付利率较低等等，导致一旦出现纠纷，船厂将会处于被动地位。有的外贸公司和船厂过

分相信与船东的良好合作关系，对合同重大事项的修改，如价格、交船期、罚款事项等，没有正式签订书面补充协议，仅口头协商一致，往往存在法律上的漏洞，容易被船东钻空子。

特别值得关注的条款一是延迟交船的罚款条款，如沪东中华造船(集团)建造的 5668TEU 集装箱船延迟交船每天要罚 3 万美元；二是装载量不足的条款。无论散货船还是其他运输船，其装载量都要进行考核，进行空船重量测定，空船重量超过设计的要求同样也要罚款。这就要求严格控制船舶的建造工艺，不允许随意增加材料、设备的重量。航速：每艘船的服务航速及最高航速均需满足设计要求，例如 74500 吨散货船的服务航速为 15.5 节，如果低于 15.2 节就要罚款，低于 14.5 节就要弃船。三是耗油(气量)条款。这与船舶的经济效益有直接的关系。对主机来说假如每千瓦小时多烧 1 克燃油，则 5618TEU 集装箱船每月就要多烧掉 40 吨，按船龄 20 年计算就要多烧近万吨燃油，这样对船东损失巨大。因而船东对此也有严格的考核要求。

四、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。

五、船舶制造成本风险

按国际市场惯例，船舶业以销定产，造船周期一般在两年左右，两年前签订的合同价，是根据当时的钢材成本测算出的一口价，不可能“留活口”，所以船厂无法像钢铁企业一样，将增加的成本转移给下家；另一方面，即便考虑了钢材涨价因素，船价也不可能定得太高，因为中国造船业面临与日本、韩国等亚洲造船大国的激烈竞争，报价一高，就接不到订单。而合同一旦签订，成本再高也得造。

目前船用中厚板价格居高不下，船用配套设备的价格也普遍上涨。此外，由于劳动力及电、水、油、运价格上涨的原因，使企业生产成本刚性增加。

六、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证，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 2.4 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。

七、融资利率风险

近年来，世界范围内的低利率在一定程度上促使了世界经济的增长。但伴随着世界经济的增长，利率也有了相应的变化，各国都开始了新一轮加息周期。

2006 年，美联储公开市场委员会分别于 1 月 31 日、3 月 28 日、5 月 10 日和 6 月 29 日分别加息 25 个基点，联邦基金目标利率达到 5.25%。之后历次公开市场委员会会议均维持联邦基金目标利率水平不变。欧洲中央银行于 3 月 2 日、6 月 8 日、8 月 3 日、10 月 5 日和 12 月 7 日分别将主要再融资利率上调 25 个基点，达到三年多来最高水平 3.5%。日本银行也于 7 月 14 日将无担保隔夜拆借利率由零调高至 0.25%，这是日本银行六年来的首次升息。2006 年中国人民银行也两次上调了金融机构存贷款基准利率。

利率上调增加了造船成本，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。随着世界经济和中国经济的走强，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。

第十二章 2007 年船舶制造业信贷建议

第一节 2007 年船舶制造业总体发展特点及授信建议

一、2006 年行业总体发展特点与授信额度建议

2006 年，我国船舶制造业继续快速发展，全年造船完工量 1452 万载重吨，同比增长 20%。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。2007 年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。

二、2006 年行业资金需求特点及授信建议

预测表明 2007 年及未来几年造船业仍将持续快速发展。造船需要大量资金，这不仅表现在新造船融资方面，还表现在新船厂的建设、旧船厂的改扩建以及配套工厂的兴建等方面。近年来，中国造船业出现了前所未有的发展势头，在造船完工量直线上升的同时，行业的资金需求也逐步膨胀。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。

第二节 2007 年船舶制造业细分产品特点及授信建议

一、从船型角度建议

船型上分析，根据 2005～2006 年船舶制造业发展情况分析，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。近两年集装箱船订单量骤增，特别是 4000TEU 以上大型集装箱船订单量已经达到了令市场担忧的水平。据统计，2004 年交付的集装箱船总量为 65 万 TEU，2005 年近 100 万 TEU，2006 年达到 125 万 TEU。这些船绝大多数是大型船；而近几年，油船市场交投异常活跃，仅 2004 年就有 250 多艘新船交付投产，2005 年达到 300 艘，2006 年在 250 艘左右。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，取得了世界第三的成绩，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的当前投资的重点。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。

第三节 2007 年船舶制造业地区发展特点及授信建议

一、船舶制造业区域发展特点总结

从前面的分析中可以看出，2006 年船舶制造业区域分布主要有以下几个特点：

一是企业区域分布非常明显，主要分布江苏、浙江、上海、山东、广东、辽宁，6 省市在企业数量、销售收入、利润排名上都居于前 6 位。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。

二是规模指标集中度非常高，前 6 省市在企业个数、销售收入、利润占比分别为 74.32%、87.53%、96.63%。

三是行业效益地区特征非常明显，前 6 个地区由于规模较大，能实现规模效益，在生产成本的控制及管理效率上都要远高于其他规模较小的地区。

四是规模与盈利不完全成正比，广东省销售收入居第 6 位，但盈利能力最强。全国盈利能力最强的地区有广东省、江苏省、辽宁省。

五是 2007 年发展态势基本与 2006 年一样，区域的分布特征依然非常明显，行业的规模集中度很高，盈利特征明显。

二、区域市场授信建议

船舶制造业分布呈现出非常明显的区域特征，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，江苏省利润总额占了全行业的 26.95%，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。广东省的盈利能力在全国前 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。

第四节 2007 年船舶制造业所有制发展特点及授信建议

一、所有制企业对比及发展特点总结

在所有制类型中，船舶制造业的资产、销售收入、利润等主要集中在国有企业和外商和港澳台投资企业，2006 年国有企业所占比重分别为 31.97%、26.85%、15.33%。外商和港澳台投资企业所占比重分别为 19.92%、22.06%、40.75%。可见，尽管外商和港澳台投资企业的资产、收入规模低于国有企业，但利润规模却大于国有企业，经济效益较好。一些国有企业管理模式效率比较低，人员数多，负担重，运行成本高。

其次为私营企业，其企业数量比重最高，达 39.30%，但其他指标比例相对较低，利润比重 9.49%。

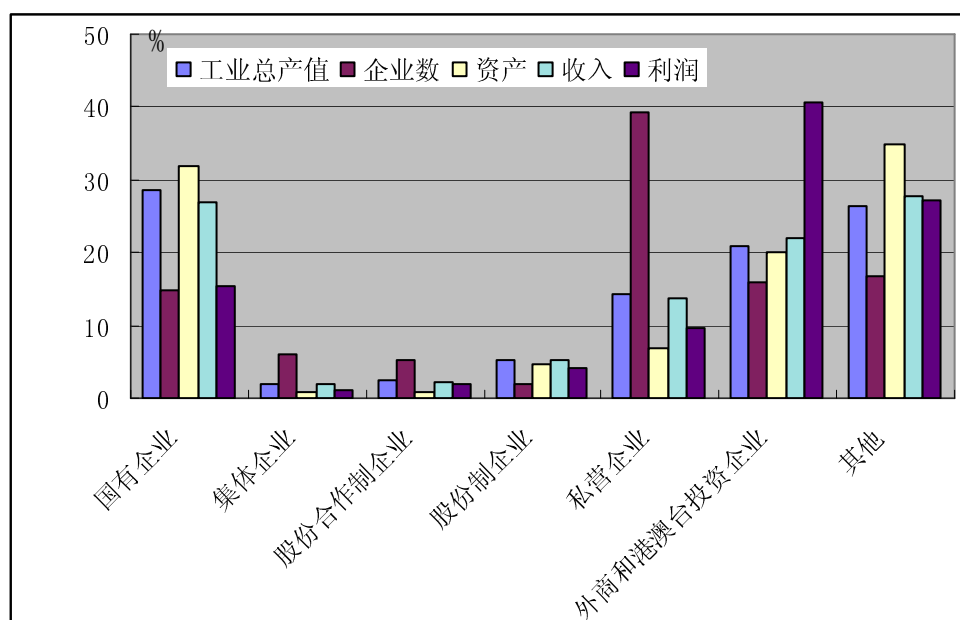


图31 2006 年船舶制造业规模指标分布（所有制类型）

从盈利能力看，盈利能力最强的为外商和港澳台投资企业，2006 年销售利润率 12.17%，是所有类型企业中最高的，资金利润率达 8.63%，仅次于股份合作制企业。外商和港澳台投资企业规模大，规模效益水平高，管理水平先进，现代化水平高，效率高，并且产品知名度高，品牌认可度高，企业拥有的市场份额大，相对运行成本较低，最终使得盈利能力强。

其次盈利能力较高的为股份合作制企业和私营企业，它们的销售利润率低于全国平均水平，资产报酬率高于全国水平。这两类企业管理制度灵活，管理效率较高，对成本的控制较好，整体运行效率较高，盈利能力较强。

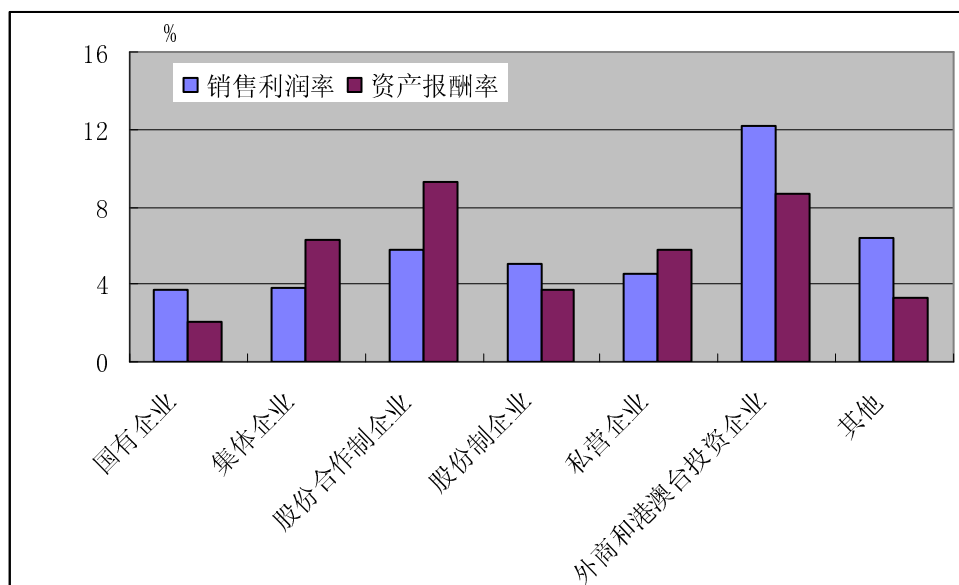


图32 2006 年船舶制造业销售利润率和资金利用率 (所有制类型)

二、所有制类型授信建议

从上面的分析中看出，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 40.75%。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。因此，这类企业是授信重点，加大授信额度，相应减少国有企业等运行效率较低，盈利能力较弱企业的授信额度。

其次，银行授信应考虑股份合作制和私营企业，这两类企业虽然盈利能力低于外商和港澳台投资企业，但由于管理制度灵活，管理效率较高，对成本的控制能力较强，使得盈利能力比较强，重要的是，这类企业发展速度非常快，发展潜力较大，值得授信，并适当加大授信额度，支持企业发展，进而把他们培育成自己未来的大客户。

第五节 2007 年船舶制造业规模发展特点及授信建议

一、规模对比及发展特点总结

我国造船业大型企业数量较少，仅占 2.36%，但资产比重达到 49.29%，利润比重达 26.17%。可以说资产都集中在少数大型企业的手中。中型企业数量也较少，占 12.27%，但利润比重最高，达到 45.61%，销售收入比重也最高，达到 36.27%。小型企业数量最多，占 85.36%，但资产占比不到 1/5。

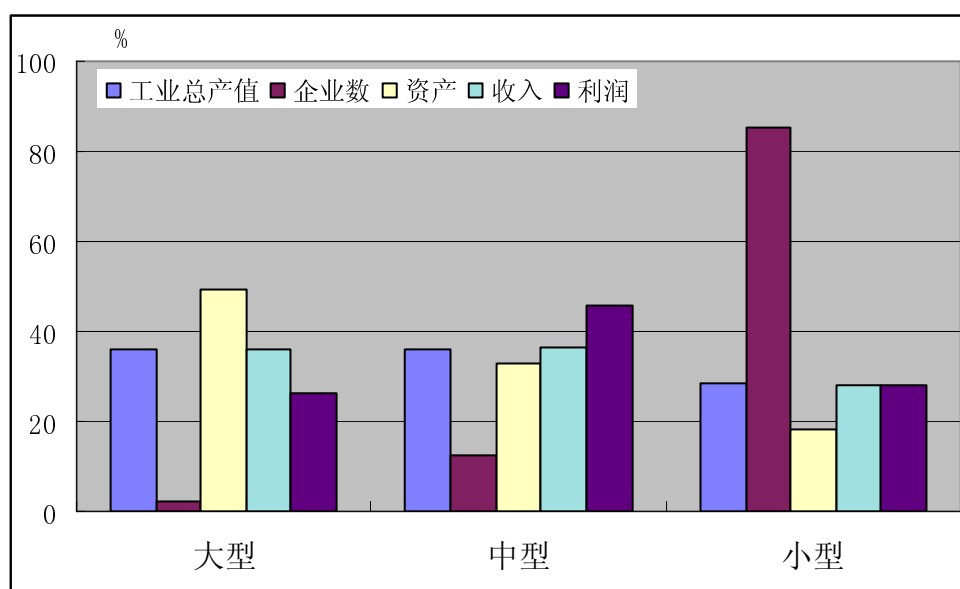


图33 2006 年船舶制造业规模指标分布 (规模类型)

从盈利能力看，中型企业的盈利能力最强，特别是销售利润率最高，主要是因为中型企业是以股份制企业、外商和港澳台投资企业为主，它们的运行效率高，利润占有率大，盈利能力很强。

小型企业的资产报酬率最高，销售利润率也好于大型企业。小企业经营机制灵活，管理效率较高，所以盈利能力较好。

大型企业盈利能力很差，因为大型企业主要是以国有企业为主，国有企业由于历史遗留下来的问题，企业的负担比较重，管理效率和运行效率低，经营成本相对高，因而导致盈利能力较弱。

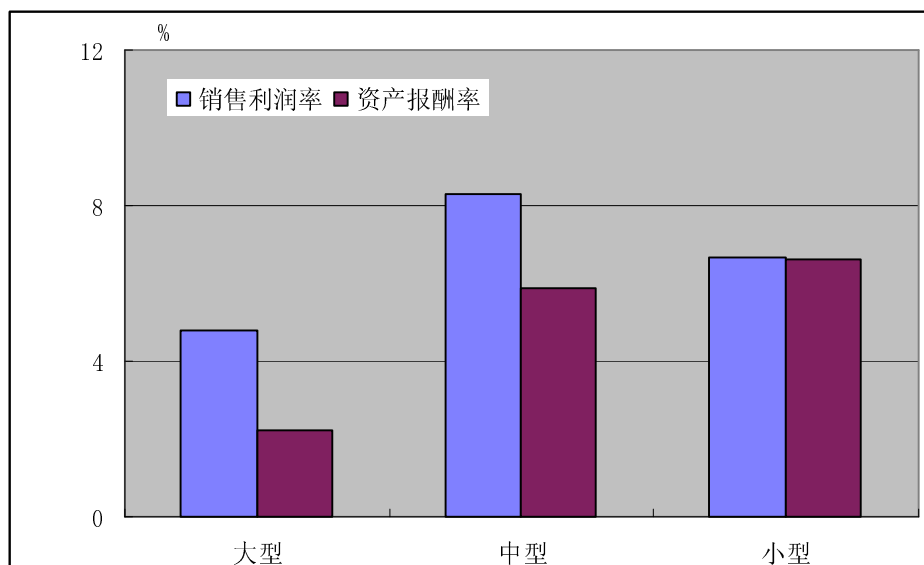


图34 2006 年船舶制造业不同规模类型企业盈利能力

二、规模类型授信建议

从分析中看出，船舶制造业中大型企业资产及收入占比较高，但其盈利能力较差。中型企业数量少，但利润比重最高，盈利能力强，因此，中型企业是银行授信的首选，风险低。

小型企业数量多，利润比重 28.22%，资产报酬率较高。因此有时银行可挑选经营状况良好、发展潜力较大的小企业授信。

第六节 2006 年船舶制造企业发展特点及授信建议

一、企业发展特点总结

(一) 企业竞争格局变化

2006 年，由于市场竞争加剧，我国船舶制造业前 30 家企业收入及利润的集中度都出现了微降，其中，前 5 家企业的销售收入集中度出现较大幅度下降，下降 13.83 个百分点。可以看出，企业之间的竞争格局发生了变化，特别是利润的分割正在形成新的局面。

表80 企业资产、收入及利润集中度变化

	资产		销售收入		利润总额	
	2006 (1-8 月)	2005	2006 (1-8 月)	2005	2006 (1-8 月)	2005
CR5	44.18	33.65	15.69	29.51	19.30	23.68
CR10	59.66	48.27	24.04	39.74	29.09	36.69
CR20	77.60	62.25	33.85	51.42	38.94	52.73
CR30	89.13	71.30	40.16	58.78	44.36	63.87

数据来源：国家统计局

综合考虑企业的销售利润率、资产报酬率指标，将销售收入排名全国前 20 位的企业分成盈利能力强的企业，盈利能力中等企业，盈利能力差的企业：

一是盈利空间大，盈利能力强的企业。主要是南通中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、上海外高桥造船有限公司。

二是盈利水平中等的企业。主要是中海工业有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司。

三是盈利能力较差企业。主要是沪东中华造船(集团)有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、扬州大洋造船有限公司、山海关船厂、上海澄西船舶有限公司、大连船舶重工集团有限公司、扬帆集团有限公司、江南造船(集团)有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司。

(二) 部分重点企业资金量充足

我国船舶制造业整体资产负债率较高，但其中一些重点大型企业的负债率较低，企业里流动资金量较大，银行内有一定存款。从下表中看出，2006 年 1~8 月南通中远川

崎船舶工程有限公司负债率仅为 52.56%。广州文冲船厂有限责任公司利息收入达 0.14 亿元,澄西船舶修造厂利息收入达 575 万元,广州广船国际股份有限公司利息收入达 373 万元。

表81 重点企业利息支出状况

单位：%，千元

企业名称	资产负债率	利息支出
大连船舶重工集团有限公司	92.56	10010
江南造船(集团)有限责任公司	83.91	14550
上海外高桥造船有限公司	86.61	29104
沪东中华造船(集团)有限公司	90.51	13150
渤海船舶重工有限责任公司	88.02	6722
江苏新世纪造船股份有限公司	95.73	8696
广州广船国际股份有限公司	73.85	-3730
澄西船舶修造厂	86.44	-5750
南通中远川崎船舶工程有限公司	52.56	12282
浙江造船有限公司	85.72	8712
上海澄西船舶有限公司	90.54	43990
江苏扬子江船厂有限公司	86.75	0
扬帆集团有限公司	92.72	8068
广州文冲船厂有限责任公司	78.49	-14358
南通中远船务工程有限公司	58.38	2001
扬州大洋造船有限公司	77.43	3675
大连中远船务工程有限公司	73.48	23500
三星重工业(宁波)有限公司	68.31	2379
中海工业有限公司	52.08	9930
山海关船厂	78.80	19130

资料来源：国家统计局（注：1-8 月累计数据）

二、企业授信建议

从前面分析可以看出，我国船舶制造业的竞争格局悄然发生了变化，特别是利润被更多的企业瓜分，所以银行授信应该关注更多的企业，扩大授信企业范围，特别要关注一些具有发展潜力的后发企业。由于 52.75% 以上的利润主要集中在前 20 家企业里，资产和销售收入比重也在 50% 以上，银行授信应该以前 20 家企业为重点。

在前 20 家企业里，盈利能力较强的企业授信风险低，银行应该给予大力支持，并

可适当加大授信额度,主要是南通中远船务工程有限公司、大连中远船务工程有限公司、江苏扬子江船厂有限公司、上海外高桥造船有限公司等企业。对于盈利能力中等的企业,维持以前的授信水平,根据企业的具体经营状况,调整短期和中长期的贷款比例,主要是中海工业有限公司、南通中远川崎船舶工程有限公司、澄西船舶修造厂、广州广船国际股份有限公司、三星重工业(宁波)有限公司、浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司等企业。盈利能力较差的企业银行授信应慎重,加大对企业的经营的跟踪分析,对经营处于恶化趋势的企业减少授信额度,加大贷后管理工作,这类企业主要是沪东中华造船(集团)有限公司、江苏新世纪造船股份有限公司、扬州大洋造船有限公司、山海关船厂、上海澄西船舶有限公司、大连船舶重工集团有限公司、扬帆集团有限公司、江南造船(集团)有限责任公司、渤海船舶重工有限责任公司等。