

威海造船企业鏖战“火拼年”

统筹策划 李彦慧
本报记者 王帅
通讯员 徐倩 邹意龙

订单少、交船难、融资难——金融危机后,这成为不少船企的现状。在作为全国12个国家级船舶出口基地之一的威海,诸多粗放型、实力弱的船舶生产企业面临淘汰。在这个蛰伏期,有实力的企业正通过转型、创新等来自救。日前,国务院印发《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013-2015年)》(下称《方案》),这给在“困难期”中谋求出路的造船业带来光亮。8月13日,威海市经信委组织召开全市船舶工业发展座谈会,威海市政府副市长徐连新表示,政府也将全力支持造船企业加快转型升级步伐。业内人士分析,度过2011年的船舶“灰色年”、2012年的“黑色年”,今年面临的是战场更为严峻、厮杀更为残酷的“火拼年”,在考验造船业。



黄海造船厂的造船现场。记者 王帅 摄

订单!订单!一船企三年没接着单 上半年,全市船舶行业手持订单下降25%

在船厂做了4年焊工的老曹在去年辞了职。今年52岁的老曹从2008年起就在威海某船厂做焊工,可从2011年冬天开始,老曹手里的活慢慢少了,待遇也降了一半。直到去年,连续三个月未领到工资的他决定辞职。

老曹曾在船厂度过一段甜蜜岁月,当时,公司包吃住,每月还有5000多元的工资。可现在这是怎么了?他从同事嘴里得知,“国际形势差,厂子好久没有接到单了。”

受金融危机的影响,2010年至今,荣成石岛的荣成神飞船舶制造有限公司再未接过新订单。今年,荣成的三星重工船舶公司也减少了三分之一的订单。

2007年之前,威海中复西港船艇有限公司七成业务为出口船舶,进入2008年,出口量迅速下降,公司也被迫寻求国内市场,目前出口率仅为二成。

威海市发改委工作人员介绍,船舶经济是世界经济的晴雨表,营运状况与全球经济荣枯、原物料行情高低息息相关。自2008年世界经济危机以来,船舶行业便处于低迷状态,新船订单大幅减少,企业融资出现困难、履约交船风险加大等问题日益加重。

目前,威海共有造(修)船及配套企业112家,其中,规模以上船舶制造企业44家,整船制造能力达400万载重吨。2012年实现造船完工量149.7万载重吨,比2011年增长4.2%;船舶出口15.8亿美元,比2011年下降7.5%。今年上半年,船舶工业行业的造船完工量和手持订单同比下降31%和25%;全市船舶

进出口总额为4.7亿美元,其中出口4.6亿美元,同比下降46.5%。

成立不到6年时间的神飞造船是中大型船厂,虽然该厂善于制造20万吨以下油船、化学品船、集装箱船、货船等,但这次大环境的低迷让该企业有些无力回击。“现在没有订单,即使有也不敢接。”该企业办公室主任高雁鹏说,虽然现在公司通过降低设计成本、采购成本、制造成本、动能消耗来控制成本,

但不少船东将价格压低抄底价,原来售价8000万的船压至3000万左右,致使公司不敢接单。

目前,该公司也正因为“怎么接单,接多少单”的问题头疼。

“不接单就是等死,”威海市经信委工作人员说,为应对金融危机带来的负面影响,没有实力的小船企、新船企面临着生死抉择,为企业运转起来,有的甚至愿意赔本接单。



中复西港建造的21.3米拖网渔船。记者 王帅 摄

转舵!转舵!实力船企杀出重围 走环保、技术路线的船企“天亮了”

虽然不少船厂面临无单可接甚至倒闭情况,但也有船企在“沼泽地”里寻得出路。

威海三进船业不久前从德国某公司获得8艘36000DWT级环保型散货船订单,该订单中船型为最新型的环保型散货船,相比原有船舶提高了15%以上的效率。

17日,在荣成石岛黄海造船厂工作区,工人们正热火朝天地忙碌着。据悉,该公司目前在建和手持船舶订单169艘,包括多用途重吊船、大型客滚船、远洋渔船等。

“预计公司今年销售额达45亿元,将创公司历史最高点。”黄海造船有限公司办公室主任韩明杰接受采访时介绍,远洋渔船是该公司的传统优势项目,在国家和省双重政策扶持下,公司远洋渔船的建造数量快速提升,渔船订单大幅增长。

目前该公司手握200余条远洋船舶订单,预计今年仅远洋渔船的销售收入可达20亿元。

形势不好,为何这些企业的销售额可如此高昂?作为拥有全国最高设计、建造远洋渔船能力的公司,黄海造船在科研方面不断投入,使渔船交付效率提高,渔船产能得到释放。

据悉,黄海造船有限公司每年的技术研发投入约占企业销售收入的5%—8%,每年开发20多个新品种。之所以能在宏观经济环境趋紧的形势下保持较快的发展,在于公司把握住技术竞争优势,韩明杰认为,“技术创新始终是企业发展最有利、最有效的法宝。”

韩明杰介绍,是大环境的不景气迫使公司想尽办法转型,突破技术制约,赶超国际船舶标准。该公司依托省级企业技术中心和工程技术研究中心两大研发平台,培养出包括200名技术人员在内的高素质科技研发队伍。

目前,公司走出了向国际高端市场突破的关键一步。

此外,也有船企依靠重组获得新生。2011年,威海船厂“牵手”央

企,重组后的中航威海船厂充分利用中航国际北京公司的市场、资金、技术、人力资源优势,实现逆境中转型发展。

此外,中航国际北京公司又收购了芬兰德他马林船舶设计公司,威海市商务局机电办工作人员说,通过芬兰德他马林公司在海洋工程、钻井平台等高技术含量、高附加值产品的世界领先设计优势,威海船厂进军海洋工程领域指日可待。今年,中航威海船厂的订单量喜人。日前,公司与意大利船东签订的3艘37650DWT灵便型散货船建造合同生效。

与低迷的钢质船相同,金融危机时,生产玻璃钢船的中复西港船艇有限公司也受到重创,不得不将靠出口的七成市场转向国内。公司副总经理王争明介绍,通过不断考察旅游市场,市场需求等,他们调研发现,国内对玻璃钢的休闲船、执法船的需求每年以5%到10%的比例增加。

2010年,中复西港成立了省级玻璃钢船艇工程技术研究中心、省级企业技术中心及威海船艇应用技术研究所。通过不断加大科技投入和技术研发投入,截至今年,该公司共申报各类专利项目150余项。该企业研制出我国首艘复合材料海洋科学考察船。

“现在,公司不愁明年的订单。”愁云逐渐散去,王争明对今年的发展很有信心。“现在,中复西港已经与斯里兰卡、印尼、马尔代夫等国家签了2200万的造船订单。”

威海市商务局机电产品进出口办公室工作人员分析,粗放型的小企业依靠小型船只订单勉强维持运营,而有实力的大公司则对风险有足够的抵抗能力。

随着国际海事组织对环保、排污标准的提高,国外订单也纷纷提高门槛。此时,小船企望而却步,而大船企的实力则显现出来,依靠技术创新不断向国际标准靠拢,赢得不少订单。