

造船业困境反思： 不知危机到来仍在增加投资

本报记者 钟文

温州瓯江口岸，烈日暴晒下一艘巨大的烂尾船显得孤寂而萧条。

这是浙江乐清市北白象镇磐石石珠江路海域庄吉造船有限公司一处生产基地。今年4月，著名企业庄吉系旗下包括浙江庄吉船业有限公司、温州远东船舶有限公司等6家企业宣布破产重整。

不仅是庄吉的烂尾船充斥眼帘，从乐清的黄华到七里港十几公里的海岸线上，数艘等待出售的船只漂浮在海面上。《中国企业报》记者在浙江、江苏采访中发现，诸多造船企业正遭受破产倒闭厄运，有的地方甚至整个行业全军覆没。

7月31日，南通市通州区法院一则公告宣告南通明德重工有限公司破产。这让一直在坚守的江苏造船业感受到了严冬的寒意。

相关专家在接受记者采访时表示，受全球经济持续低迷的影响，造船行业经历的困境还远未结束。

行业辉煌惯性 将危机误认为奥运运行

“现在还采访这个(造船)呀，没啥好说的。”阿亮坐在茶桌前，近50岁的人，似害羞地看着《中国企业报》记者说，台州地区90%以上的造船企业都倒闭了。旁边一位当地朋友接茬说：“不是90%，是99%的企业都破产倒闭了。”

阿亮是台州人，此前经营两家船厂，台州造船最好的时期是2005年到2007年间。阿亮告诉记者，当时台州地区应该有近200家造船企业。他开始是做砂石生意的，正好海边有一块空地，看到造船生意好，就与人合伙在海边做了几个造船台。“最好的时候一个船台月租金94万元。”说起当年的往事，阿亮满脸红光。他说，当时温州那边的很多船厂接了订单直接放到台州这边加工。

台州是浙江民营经济发祥地之一，民间资本非常雄厚。早在2003年，随着造船行业的兴起，台州的民间资本大量涌入，台州一时成为全球著名的中小船舶制造基地。数据显示，在高峰期台州共有190多家造船企业，建造的船舶吨位占据浙江省的1/3。

“民间资本涌入既推动了造船行业的发展，从另外一个角度来看，也给这个行业埋下了隐患。”一位当地政府官员告诉记者，高峰期，不仅是企业老板，许多有点积蓄或者没有积蓄但头脑灵活的市民意识到造船行业有利可图，甚至举债入股船企，造成后来发展到一条船可能有十几个乃至几十个股东。他坦言，也曾有朋友劝他去船厂入股，但考虑到自己的



造船行业经历的困境还远未结束，没有竞争力的中小船企生存空间将越来越小。

造船行业出现今天的局面，主要是两方面的原因造成的：一是全球经济下行大环境对行业的影响，船运业务减少；另一方面是一哄而上的投资、无序的竞争加速了行业的风险，加快了船厂倒闭的速度。

公务员身份，加之造船行业进去容易退出不易，想想还是放弃了。

“我们没有看到危机的到来。”阿亮告诉记者，2008年上半年的生意还可以，11月就明显感觉到不行了。“当时，全球金融危机已经开始了，但我们不知道。”他说，作为海港城市，台州与天津港的货运往来非常多。2008年下半年，天津港的货运明显减少，他们以为是北京开奥运会对船运进行了限制，没想到的是全球金融危机爆发造成货运量锐减，但他们这边的人还在继续加大船厂的投资。

多种因素叠加 危机下船企靠天吃饭

阿亮也是加大投资的造船人之一。他告诉记者，当时造船业的利润非常丰厚，手上积累了一笔资金，而且市场行情如日中天，他又投资几千元在三门县(隶属台州市)搞了一

家船厂。没想到市场行情出现180度的大转弯，一下子把钱全砸进去，到现在也没有缓过劲来。

阿亮认为，造船行业出现今天这样的局面，主要是两方面的原因造成的。一是全球经济下行大环境对行业的影响，船运业务减少；另一方面是一哄而上的投资、无序的竞争加速了行业的风险，加快了船厂倒闭的速度。他告诉《中国企业报》记者，以前从天津到台州的货运每吨需要100元，现在每吨只要20元，这么多年过去了，成本上升了利润反而巨降，船运行业怎么生存？船运行业不好，自然影响到上游造船业的发展。

“现在连2厘的利息都赚不到。”浙江乐清市搞油船运输的阿祥这样对记者表示。阿祥既造船也经营油船业务，后来造船行业不好，三艘卖不出去的船就留下来搞运输了。他说，他们和台州那边的模式是一样，大部分都是合股的，现在市场这么差，连存款利息都赚不到。“这个行业估计也快要死掉了。”阿祥悲观地说。

门槛低也是造船行业迅速衰退的原因。阿亮对记者坦承，自己不懂造船，决定投资时就从武汉以每月六七千元的工资请了七八位工程师、设计师过来经营起来，没有太多的技术含量。他的一个朋友利用350亩海滩做了11个船台，租出去一年有上亿元的租金，两年就收回了投资成本。

阿亮反思说，韩国、日本的企业并不这样做。他们设在舟山、青岛，上千亩的海滩只有2个船台，完全是工业化的生产车间流水线作业，不管刮风下雨一年四季都可以生产，一艘船三到五个月就完成了。而中国的船企靠天吃饭，造一艘船需要一年甚至更长时间。

阿亮告诉记者，今年上半年，多家船厂联合到银行要求暂时不还本金只还利息，不然什么都不还了。银行也没办法，只能接受这一现实，渡

过这一难关再说。“本金什么时候还，鬼才知道。”阿亮笑笑说。

受累收购民企 大国企陷入窘境

7月31日，江苏南通通州区法院一则公告称，终止南通明德重工有限公司重整程序并宣告南通明德重工有限公司破产。这让在江苏无锡做船企的台州籍老板李先生感到阵阵寒意。他告诉《中国企业报》记者，南通明德在江苏造船业算比较有实力的企业，没想到最终还是倒下了。

“明德重工的管理核心就是江苏舜天船舶股份有限公司。”李先生告诉记者，此前还传舜天船舶要收购明德重工，后来不知什么原因没有收购。他说，由于国际航运市场和造船市场大环境的影响，明德重工近年来连续亏损，一直举债经营，一度传说连保函银行都不给开了。

资料显示，一季度，舜天船舶净亏损5580万元。7月15日，舜天船舶发布的半年度业绩预告修正公告，将上半年净利润-1.6亿元修正为-3.7亿元至-3.5亿元。显然，舜天船舶自身也难保。

随着全球航运业和造船业陷入低迷，江苏的荣盛重工、恒富船业、金港船业等多家明星船企重组或破产。有消息称，江苏东方重工3月份已经申请破产重整，作为国企的舜天船舶因为接盘明德重工濒临退市。

明德重工破产加速造船行业洗牌已在所难免。著名经济学家宋清辉认为，短期内造船业市场不会有大的改善，未来造船业仍将进一步淘汰过剩产能，逐步实现供需平衡。而那些核心技术低、实力不够强、竞争力弱的中小企业将率先出局。他说，总体来看我国造船业将会逐步向好的方向发展，但是步伐会很沉重。

纵深



造船业衰败之乐清样本

本报记者 钟文

“现在船老板跑的跑、躲的躲，在家没事干的，连吃饭钱都没有的……什么样的都有。像我这样，还有个地方坐坐，朋友来了喝喝茶，已经可以了。”在乐清城区一座公寓楼的20来平方米的房间里，船运老板阿祥对《中国企业报》记者说。

他坦言，以前出去打麻将一晚上输个三五万元都觉得无所谓，现在输个几千元都觉得多。阿祥正是乐清船老板的一个缩影。尽管还有一个喝茶聊天的地方，但如同他头上的白发一样，黄金岁月已不在。乐清的造船业也是如此，尽管辉煌过，但现在整个行业已经完全衰败。

发展期：从买旧船开始

乐清的造船业是从买旧船翻新开始的。

阿祥告诉《中国企业报》记者，2000年左右，几个人合伙从俄罗斯花300万元买了一艘油船回来搞运输。这艘船当时在俄罗斯已被淘汰，买回中国进行维修，重新登记后又跟新船一样使用。这也是乐清第一条私人购买的大型油船。他说，年底大家看着他们分红非常羡慕。

脑瓜灵光的阿祥随即也召集几个朋友，出资1260万元购买了一艘6000吨的油船。他告诉记者，表面上看起来他们就几个股东，但实际上每个股东后面都有十几个、几十个小股东。好在当时造船业的利润非常高，分红自然好。

乐清造船业真正发展开始于2002年。阿祥告诉记者，当年，一个叫阮永胜的人造了一艘4000吨的船，这在当时不得了，在乐清造船业引起了轰动。因为之前，乐清做的都是旧船改造翻新，然后再自己搞运输。

随即，阿祥他们也投资2600余万元，自己造了一艘7000吨的油船。阿祥清楚地记得，当时用的图纸还是温州江海设计院设计的。自主造船成了标志性事件，开启了乐清造船业元年。

辉煌期：同行都来学习

乐清造船业的鼎盛时期是2006—2007年，当时货物的海运运费被抬高到每吨130元，利润非常高，在黄华、七里港的船台上随处可见造船的火热场景。

“那个时候订单都是送上门的，根本不需要去拉业务。”乐清某商会副会长告诉《中国企业报》记者，在浙江，乐清的造船业起步比台州、舟山、宁波等地更早，那个时候，周边地区的很多同行都来乐清学习考察。

“那时候造船业的钱实在是太好赚了。”阿祥告诉记者，他记得，当时他们花1300万元造了一艘油船，造船花了一年半时间，自己搞运输用了一年半，最后再转手还卖了1500万元。

阿祥对记者坦承，那时船的质量确实不是很好，实际上不仅是乐清，全国各地的民营造船企业都一样，实力也不够，造船队伍也是拼凑起来的草台班子，船的质量和稳定性很难保证。

2005年8月，国家四部委联合对全国船舶制造业进行专项整治活动，黄华、七里港两地50多家船厂进行兼并重组成为20多家船业公司，船舶制造也从千吨级提升至万吨级的规模。2006年，乐清多位船舶检验人员被抓。

阵痛期：利息都赚不到

尽管进行了重组，但乐清造船业最终落伍了。上述商会副会长告诉《中国企业报》记者，2010年，舟山的船舶行业创造了500亿元的总产值，紧接着是台州的200亿元和宁波的100亿元，而乐清只有30.2亿元。

“造船业不好，船运生意也没法做了，这是一环扣一环的事情。”阿祥告诉记者，原来船运还有退税，现在不仅没有了退税，2013年开始还改为增值税，负担更重。船运业和其它行业不一样，没有大件税可以抵扣的。“现在的工人工资，人家才不管你什么税不税的，人家就是要税后的，少了没人干。现在做船运苦呀！”阿祥摇摇头说。

阿祥告诉记者，乐清船运实施增值税比周边的台州等地区早大概半年，当时一些船运企业甚至有订单也不做，直接放到台州去。一条五六千吨的船，一年光税就上百万元，真的没法做。而周边的安徽、江苏等地就轻松得多。

“不要说赚钱，现在连2厘的利息都赚不到。”阿祥直言。管理机构多也是阿祥们所忌惮的。阿祥告诉记者，一条船涉及环保、卫生、海事、边防、码头等多个机构和部门管理，稍不注意，罚个三五千元，不然直接扣证，花得更多。

衰败期：没有新造船只

现在乐清一条新造的船都没有，整个行业基本倒闭了。阿祥告诉《中国企业报》记者。

阿祥对记者感叹，温州人本来是很精明的，但有时也吃亏在精明上。他告诉记者，按照合约，俄罗斯买家会先支付10%的订金，然后船厂开始造船。但是造船的周期很长，大吨位的船一般需要一年半到两年的时间。两年后，如果市场不好，买家往往违约弃船。一条船动辄上亿元，买家损失的只是千万元，而造船企业足以因此倒闭。

交船验收和延期同样是非常麻烦的事情。阿祥告诉记者，像国内的生意，有时约好一年造好，但延期到一年半，买家也不会罚款，这建立在一种信用上。而国外买家不一样，如果出现延期交船，每延迟一天，便要罚3000美元。而如果验收不合格，国内可能会协商改造，但国外买家会选择起诉到国际法庭，甚至辗转不同的国家，最后把船厂拖死。

记者从乐清的黄华到七里港一路走过，原来繁忙的造船场景早已不见踪影。海边偶见一二艘等待出售的船只漂浮在海面上，原来象征着辉煌的造船厂的大型龙门架已不见踪影。

“都被切割卖掉了。”阿祥告诉记者，少数企业因为资金困难，只好把龙门架切割了当废铁卖，一台造价200万元的龙门架，当废铁只能卖40万元左右。

延伸



政策组合拳能否助力造船业走出低谷？

本报记者 钟文

船企倒闭是市场经济的必然结果。中国船舶工业经济与市场研究中心郭文杰博士告诉《中国企业报》记者，造船行业在全球金融危机后由于需求萎缩而出现了明显的供过于求，运力和产能过剩导致这种市场调节行为随之发生。浙江、江苏等沿海造船大省所受影响很大。

郭文杰表示，全球金融危机后，国家对于船舶工业发展的支持力度很大，国家支持船舶工业转型升级，从财政税收、金融信贷等政策上加大对船舶工业的支持力度。但同时也要注意，由于国家将船舶行业列为产能过剩产业，因此行业遭遇融资难，在实际信贷执行中银行往往采取“一刀切”，对船舶企业的支持力度不足，一些针对船舶企业的信贷支持政策

并没有真正落地。

事实上，国家出台了一系列的政策支持船舶工业的发展。今年上半年，国务院出台了《中国制造2025》，把海洋工程装备和高技术船舶作为十大重点发展领域之一，并配套下发了《关于加快培育外贸竞争新优势的若干意见》和《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》等文件，要求强化船舶等装备制造业和大型成套设备出口的综合竞争优势。相关部委也发布了多个配套文件，对稳定船舶工业健康发展起到了重要作用，为船舶工业迈入“3.0时代”带来了新的机遇。

7月份，国家工信部公布的造船行业三大指数数据显示，今年1到6月份，我国造船完工1853万载重吨，同比增长6.3%。承接新船订单1119万载重吨，同比下降72.6%。全国完工

出口船1671万载重吨，同比增长8.5%，承接出口船订单933万载重吨，同比下降75.6%。全国完工出口船1671万载重吨，同比增长8.5%，承接出口船订单933万载重吨，同比下降75.6%。6月底，手持出口权订单1.3117亿载重吨，同比下降8.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的90.2%、83.4%和95%。

郭文杰分析认为，船舶行业具有明显的长周期特点，从接单到交船大约需要2年时间，2015年完工船舶大部分是2013年签订，而2013年新船成交量很大，故导致2015年完工量同比增长。目前新船订单下行的原因是船舶市场再度回调。金融危机后船舶市场一直处于运力和产能过剩的状态，因此今年以来的新船订单量大幅下滑是市场周期性调整的需要。

对此，郭文杰表示，船舶企业必须做好应对船舶市场周期性调整和船舶行业中长期需求不足的准备；扎实做好技术研发和产品结构调整，在巩固常规船型份额的同时，加大对高技术船舶的投入，促进产品升级；做好内部成本控制和质量管理，为度过周期低迷做好准备。此外，积极做好应对手持订单的各项风险。

摩根大通分析数据指出，中国和日本占全球货船建造份额50%以上，日元汇率下跌给中国造船企业造成巨大的威胁。他们分析认为，今后10年，中国造船也很难再在全球获得最多的造船订单。与此同时，前5月全球商船订单也同比减少超60%。其中，韩国造船企业累计订单量同比增长15%；中国造船企业则减少近80%。

这又一次为中国企业敲响警钟。