

浙江省船舶行业协会

2018年度浙江省船舶行业运行情况报告

2018年，我省船舶工业正处于深化改革，加快转型升级的关键时期，在市场大环境不景气、新船市场未见明显好转的背景下，我省船企通过开发新能源新技术船型，深耕中小型集装箱运输船以及特种工程船细分市场，以及开拓非船产品，有效拓宽了企业的生存与发展空间，为保持高质量稳定发展夯实基础。

一、统计数据

（一）主要经济指标

截止2019年2月28日，根据“全国船舶工业统计信息管理系统”浙江片区的统计数据显示，2018年我省规上企业共完工产值251.6亿元，同比增长1.4%。共完成主营业务收入191.7亿元，同比下降28.4%；利润总额情况依然不理想，全省船企共亏损18.7亿元，较去年同期增加约0.7亿元亏损额。

（二）造船指标

2018年，我省共完工船舶279.9万载重吨，同比下降34%。其中出口完工200.7万载重吨，同比下降44.9%；新接订单314.5万载重吨，同比增长2.5%；手持订单838万载重吨，同比下降2.6%。

共取消订单70.6万载重吨，同比下降71.2%。

二、运行情况

（一）产业R10稳步提升，产品结构多元化

浙江船舶工业在供给侧结构改革，调结构、增效益方面做了许多努力，取得一些成果。全省主要三大指标的前十位占全省比重均达到或超过75%。工业总产值的前十位集中度超过65%，较去年同期增长

约 3 个百分点。

2018 年，我省的船舶产品结构继续向高端化和多元化发展，已成功在中型豪华邮轮、中型 C 罐 LNG 运输船（FSRU）、新能源动力船、超大型集装箱船、小汽车滚装船和专业科考船等细分市场领域有所斩获。数据显示，我省手持订单中三大主流船型的修正总吨所占比重降至 78%。

（二）民营船企抓机遇，差异竞争显成效

传统大中型船舶市场遇冷，我省民营企业转换思路，专研中小型船舶市场。数据显示，2018 年我省完工船型较去年同期相比小型化明显，船型主要集中于 1 万吨左右的沿海集装箱船、甲板驳船、沥青运输船、小型油料/杂物运输吊装船，以及远洋渔船等。加上 2017 年第四季度开始，小型沿海运输船舶、中小型特种船舶等细分市场出现周期性需求，我省宁波台州等地的民营船企接获不少订单，据数据显示，1-11 月仅台州地区完工量和新承接量就分别同比增长 24% 和 127%，好于全省传统船型市场表现，台州温岭地区部分骨干船企的船台计划已排至 2019 年年底，生产计划饱满。

（三）船舶修理稳增长，海工装备遇寒冬

2018 年，全省船舶修理行业保持稳定增长的态势，修船产值同比增长 16.3%，不过外轮修理市场未出现市场预期的增长。我省的船舶修理产业之所以近两年保持迅猛的发展势头，既得益于我省修船企业长期以来的技术、工艺积累，也是我省修船企业近几年不断创新，引进高精尖修船技术和设备所做出的努力。鑫亚修船、万邦永跃、舟山中远等先后承接高难度修船项目，便是最好的佐证。

受全球油价持续走低、海工租赁市场低迷的影响，我省海工产业也未能独善其身，2018 年全省海工产值同比降幅超过 70%，降幅较上半年继续扩大。虽然当前企业生存压力较大，但基于国家和省内宁波舟山地区这些年对海工装备产业发展的高度重视，以及舟山市政府未

来在产业发展和招商项目上对海工产业的倾斜与引导，我们有理由相信我省海工产业具有良好的发展潜力和空间。

（四）高新技术助力发展，绿色环保新动力

2018年，迎来了一波新船型和新产品发展的小高潮。扬帆集团自主设计建造的高附加值船型7800PCTC汽车滚装船首制船于11月成功交付；太平洋海工8月生产交付的国内首艘国产C型液货储罐的中小型浮式天然气储存再气化装置（FSRU），填补了国内空白；东鹏船厂研发建造的小型支线LNG运输船，为将来实现LNG运输向内陆延伸提供更多选择；隶属中电科技36所的浙江嘉蓝海洋专注自主研发系列无人艇产品进展顺利，利用4年时间攻克多项关键技术。

绿色环保新能源已然成为推动浙江船舶工业发展的又一新兴动力。由杭州现代船舶设计研究有限公司、浙江欣亚磁电有限公司共同研发的舟山朱家尖-普陀航线450客（磷酸铁锂电池）纯电动客船方案已通过专家论证，经试验测算，节能减排率超过25%；而杭州现代船舶设计也是我省较早涉足纯电动、油电混合等新能源船舶研发设计领域的企业，已成功设计研发了“桂林两江四湖45客位纯电动游览船”、“漓江23米纯电动海事巡逻艇”和全球首艘2000吨纯电动运煤船等多个新能源船舶项目，获得市场的高度肯定，未来将成为推动我省船舶行业转型升级的一股重要力量。

（五）谋求多元化经营，实现高质量发展

引进优质资本，改变以往管理模式，开拓新的发展领域是我省船企转型的另一途径，舟山长宏国际在成功引入中集前海融资租赁公司作为战略投资者之后，发力集装箱船市场，2018年新接1800-2700TEU集装箱船系列订单占到该企业新接订单的70%以上；浙江增洲造船与武船重工开展合作，目前武船集团舟山基地已正式挂牌，重点发展重型钢结构和特种船舶制造；招商局集团则通过司法拍卖完成了对东邦船厂的整合收购，布局打造招商工业板块的华东区域修造船基地；湖

南湘船重工与舟山市普陀金鑫船舶修造合作的修造船基地于12月正式揭牌，将致力于进一步巩固和扩大舟山乃至浙江地区的高速船市场。此外，我省的部分骨干船企也利用制造规模优势，主动对接一批钢结构、石化装备等非船业务，既有效提高了产能资源利用率也为维持企业正常生产运营发挥重要作用。据统计，2018年1-11月舟山市的船企非船业务订单已超过20亿元。

三、问题和建议

（一）全国占比下降，软硬实力决定下限

2018年的世界新造船市场依旧低迷，加之各方对环保的重视程度不断提高，各部门和IMO组织先后出台多项环境保护新规则新规范，对以建造传统三大主流船型为主的浙江船企来说，要适应和符合新规则新要求所进行的新产品技术积累和研发人才储备等基础仍然较为薄弱，竞争力亟待实现质的提升。根据中国船协公布的2018年全国船舶统计数据测算，浙江省三大造船指标占全国比重持续下滑。一方面是2018年江苏、辽宁、上海等省市龙头骨干船企在大型散货船、集装箱船市场显现出更大的竞争力；另一方面是产业发展环境严峻，我省的部分船企正处于转型适应阶段，加上部分骨干船企相继破产重组，弱化了支撑全局的能力。在出口船舶市场方面表现的较为明显，2018年我省的民船出口产值占比下降至32%，出口船舶完工量同比下降超过45%，这与我省2010年前后出口订单占全省出口完工量90%以上存在较大的差距。

相较于外部环境的低迷，我省船企在内部要试图挖掘下发展潜力，分担运转压力。2018年我省规上船企利润总额继续亏损，新船订单造价较低是一方面原因，另一方面也与我省船企对于造船成本的把控能力偏弱相关。通过调研，发现我省船企对船舶建造成本未能实行有效管理和控制，这不利于企业发现自身缺陷，更不利于提升市场

竞争力。

新船订单市场的“僧多粥少”现象还将保持一段时间，尤其是出口船舶市场竞争残酷激烈更是不争的事实，如何提升我省出口型船企的国际竞争力是一个值得深入研究和探讨的议题。

（二）融资难，授信难，产能利用率下降

“融资难、授信难”是削弱我省船企的市场竞争力和接单能力的原因之一，据调研，除有上市公司、国企或外资背景的船企外，完全依靠银行贷款的民营船企，平均贷款利率高出银行业基准利率约一倍，且每次可贷款的额度不高，贷款难度较大。此外，国内主要金融机构在对船舶行业开具保函、授信方面长期持谨慎的态度，对我省企业的接单竞争力造成不小影响。

由于企业外部生存环境不佳，专业技术人员和技工工人的流失情况严重，对比2010年和2017年同期的数据，2018年我省的人均造船量和生产效率下降明显。另外，纳入统计系统内的企业，2018年全年约70%的船企未接获新船订单，其中有36%的企业已连续2年未有新船订单记录，这些船企的2019年将越发难熬。

（三）“两化”融合底子薄，智能制造任重道远

我国传统制造业未来将以智能制造是主攻方面的大趋势已不可逆。目前国内已有南通中远川崎、大船集团、武船集团等龙头船企建设投产智能化生产流水线或智能车间，降本增效明显。我省的金海智造、常石集团等骨干船企积极性很高，但受制于前期投入成本大、关键技术不掌握、后期维护费用高等客观因素，未能最终落地。另一方面，在业内进行“两化”融合的普及推广阻力较大。2018年浙江船协为提升我省内河船企的经营管理信息化水平，研发了符合内河企业需求的简易ERP系统，在试点企业进行试运行的结果并不理想，有管理基础弱、信息化设备陈旧等客观原因，也有企业人员普遍文化素质不高、管理者意识不强的主观原因，当然省内也有应用较为成功的企业案

例，如增洲造船、浙江新乐等，希望广大船企能学习借鉴成功经验，真正发挥其功效。

（四）寻求政府部门支持，加强行业自律

加强与政府有关主管部门的沟通和交流，尤其是涉及企业生产经营过程中切身利益的问题，要保持良性互动，及时反映诉求，以获得支持和帮助。此外，在当前行情持续低迷的时候，对照国家“规范条件”和“生产条件”，查漏补缺，积极引进和学习新技术和新工艺，在加强行业和企业自律的基础上，促进船企软硬实力的共同提高，使之保持长期健康稳定的发展。