

陷入困境的中国干散货船制造业

文/周蕾蕾

全球新造船市场在经历了 2013 年的强劲反弹后,自 2014 年下半年开始震荡下行,但相较于油轮和集装箱船市场的筑底企稳,干散货船市场下跌幅度可谓空前,创下了造船史上最惨淡的行情。克拉克松数据显示,2015 年 1-4 月,全球干散货市场新船订单合计 118.93 百万载重吨,同比大幅减少 90.62%。干散货船造价指数由 2014 年 6 月的阶段性高点 137 点一路下跌至 2015 年 4 月的 125 点;其中海峡型干散货船(17.6-18 万载重吨)由 58 百万美元/艘跌至 36 百万美元/艘,巴拿马型(7.5-7.7 万载重吨)由 30 百万美元/艘跌至 27.25 美元/艘。而 5 月份中日韩三国新签订单中并未有散货船成交,干散货新造船市场行情惨淡。

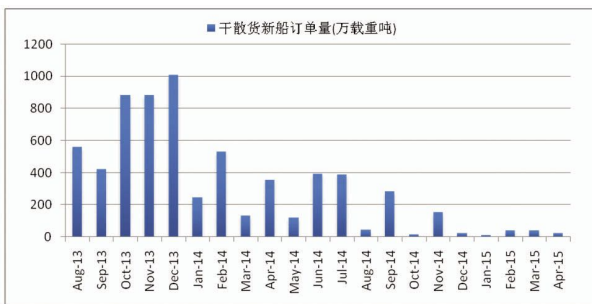


图 1 历年干散货新船订单量

资料来源:上海航运中心,远东资信整理

干散货船量价齐跌的背后是世界旧经济发展模式逐步转变所引发的铁矿石、煤炭等大宗商品的海运需求变化。过去十年,中国经济高速发展带动全球铁矿石、煤炭等大

宗商品的海运需求大幅增长。2005-2010 年中国年均进口铁矿石量同比增速一度超过 30%。大宗干散货运需求激增引发全球干散货运市场繁荣,BDI 从 2006 年的 2000 点附近上扬至 2008 年 5 月的最高点 11793 点。

在干散货运市场繁荣的背景下,船东订造干散货船热情高涨,2008-2010 年全球新承接 1 万载重吨以上的散货船分别为 1071 艘(合计 9110 万载重吨)、246 艘(合计 2530 万载重吨)和 1074 艘(合计 8100 万载重吨)。快速增长的新签订单为造船企业储备充足订单,干散货运力快速投放市场,2010-2013 年间全球干散货船(1 万载重吨以上)造船完工量分别达到 7990 万载重吨、9830 万载重吨、9860 万载重吨和 6260 万载重吨,年均运力增速超过 10%。而金融危机后,以房地产为支柱的中国经济结束了高速增长黄金十年,房地产业发展在 2013 年也进入了持续低迷时期,国内经济结构调整如期而至。旧的经济模式逐步向新经济模式转变使得中国对铁矿石、煤炭等大宗商品进口需求增速放缓,全球干散货海运量增速由 2010 年的 12.55%下降至 2014 年的 4.95%。

航运牛市累积的造船订单集中于近 5 年完工交付,加之船舶拆卸速度慢,干散货船舶总运力增长较快,已达较高水平。据克拉克森统计,2009-2013 年 5 年间全球干散

货船舶运力复合增速达到 11.50%，而同期干散货海运量增速仅为 5.50%。2014 年以来干散货运力规模增幅放缓，但累积运力规模仍处于较高水平，截至 2015 年 1 季度末，总运力已达 7.61 亿载重吨。

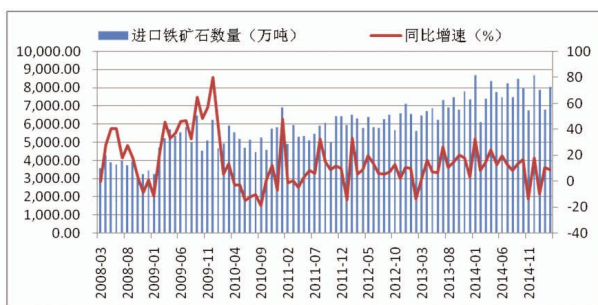


图 2 历年中国进口铁矿石数量及同比增速变动

资料来源：上海航运中心，远东资信整理

前期累积交付的干散货订单使得干散货运力已达历史高位，叠加全球经济缓慢复苏，尤其是中国经济机构调整所引起的干散货运需求回调，全球干散货航运市场供过于求的局面仍持续，代表干散货运市场景气度的 BDI 指数出现单边下滑态势，2014 年以来 BDI 指数持续下跌至历史最低点，跌破 1000 点，至 2015 年 3 月底，BDI 指数仅为 602 点。



图 3 近年干散货运费指数

资料来源：Wind 资讯，远东资信整理

从基本面的角度来看，BDI 暴跌表明航运业运力过剩状况恶化，未来几年供求关系难有明显改善，目前航运市场的产能利用率只有 75%，尚未能看到行业趋势性向上的拐点。受累于运价暴跌，航运企业租船收入已

普遍低于成本，即使 2015 年 1 季度全球油价下跌一定程度上缓解航运企业的成本压力，但对解决航运企业经营困境收效甚微。有船舶代理商透露，2015 年 1-5 月已有至少 11 家干散货运输公司申请破产保护，预计到年底这一数字将翻一番，而资金实力雄厚的船东也采取手段降低运营成本。

不断恶化的供求关系使得拆卸船舶成为当前缓解运力过剩的手段之一。据 BIMCO 数据显示，2015 年上半年，全球月平均拆船量达到 330 万载重吨，同比大幅增长 148.12%。其中 4 月拆船活动最为活跃，报废总量达到 536 载重吨，成为上半年单月拆船量最大的一个月。2015 年上半年，希腊船东迄今已报废 54 艘散货船，总运力达到 498.45 万载重吨，系拆船量最大的国家，而中国船东则以 71 艘散货船（总运力为 402.5 万载重吨）的拆卸量位居第二位。考虑到当前规模庞大的已有运力规模，预计 2015 年后的拆卸量仍将有所增长，据克拉克松预计，2015 年全球干散货船拆卸量将达到 1500 万载重吨。

不断恶化的干散货运输供求关系也对干散货船制造业带来深重影响。首先，全球干散货船新船订单大幅下降，2015 年 1-4 月全球新接干散货船订单 118.93 万载重吨，同比减少 90.62%。其次，造船企业手持订单量面临较大的撤单和改单压力。截至 2015 年 4 月末，全球干散货船手持订单量为 15166.61 万载重吨，其中一半以上的订单为 2013 年和 2014 年低船价时期船东和金融机构抄底所形成的增量订单。干散货运输景气度下滑的时期，船东和金融机构接船意愿和履约能力明显不足，撤单和改单现象已频现。根据公开报道，2015 年以来，全球撤单数量为 13 艘，其中，德国船东 Oldendorff 撤销了在 4 家

中国船厂的散货船订单，包括4艘208000载重吨Newcastlemax型散货船和2艘64000载重吨Ultramax型散货船，总价值约为2.66亿美元。继2014年12月，希腊船东ScorpioBulkers宣布将2+4艘新造海岬型散货船订单改为LR2型成品油轮订单后，2015年2月，其又将3艘新造的海岬型散货船订单更改成LR1型成品油轮订单。

深受这一巨变影响的则为中国造船业。中国造船业以建造干散货船见长，大多数造船企业所建造产品以干散货船为主，我国每年干散货船接单量占全球总量的比重超过50%。2015年上半年干散货船需求下滑致使中国造船业新接订单量仅为786万载重吨，同比下降77.4%，由世界第一退居世界第三位。

市场萎缩也使本已陷入融资难境地的造船企业雪上加霜，陷入经营困境的企业不断增加，2015年行业破产企业陡增。即使是国内最大的民营造船企业熔盛重工也不得不走上出售造船业务资产的道路。熔盛重工以建造超大型矿砂船见长，2010年其手持订单量位居全球第一。快速增长的订单促使其大规模举债扩大生产规模，而其后航运市场的衰退加剧了船东延迟支付货款、弃单的意愿，致使背负巨额债务的熔盛重工资金链断裂。2013年开始，熔盛重工陷入经营困境，并于2015年上半年计划出售造船业务。另一家大型民营企业明德重工受累于金融机构对造船行业的紧缩信贷政策，而无法获得金融机构提供的融资和预付款保函，致使资金状况持续恶化而进入破产重组。而与明德重工具有合作关系的舜天船舶频繁遭遇船东弃单，继2014年12月舜天船舶4艘64000吨散货船遭遇船东弃单构成实质性违约后，2015年3月31日，舜天船舶本应交付的2

艘64000吨散货船又遭到船东违约，预计无法收回。频繁遭遇弃单已给舜天船舶造成巨额亏损，而对明德重工债务重组计划的失败预计将给公司带来近19亿元的损失。

2015年3月，由于行业持续衰退和内部经营管理不善，东方重工向江苏省泰州市中级人民法院申请进行债务重组。同月，由于缺乏潜在重组方的积极参与，国内最大的外资造船企业STX大连集团依法进入破产清算程序。4月，温州最大造船企业庄吉船业宣布破产重整。5月，正和造船向法院提出重整申请。

即使避免了弃单风险，国内较多实力强劲的知名企业也遭遇频繁的改单事件。希腊船东Cardiff Marine近日更改了在扬子江船业的散货船订单，将6艘20.8万DWT级Newcastlemax型散货船中的2艘订单更改为2艘1.1万TEU型船订单。挪威船东John Fredriksen正在与新时代造船进行洽谈，希望将其订造的一系列8艘18万DWT级好望角型散货船订单中的4艘改为16万DWT级苏伊士型油轮订单。此外，嘉吉集团也正与新时代造船进行类似的改单洽谈，希望将去年订造的一系列4艘18万DWT级好望角型散货船订单改为油轮订单。新兴航运于2013年在外高桥造船下单订造的2艘好望角型散货船中有1艘已改为VLCC订单，预计将于2017年交付。

纵观全局，旧的经济模式逐步向新经济模式的转变已使得世界航运业发生重大变革，由此引发的造船需求结构发生明显变化。中国造船业过去10年在干散货船市场的优势不再，而在高端船舶市场的技术储备尚未形成，短期内造船业所面临的压力仍在加大。能使企业走出困境的唯一而有效的途径则是造船企业自身不断培养创新力，加快技术创新，适时适应市场需求。