

船舶工业

造船业, 高质量发展之路该怎么走?

据信息资源网 高质量发展是体现新发展理念的发展, 是以质量第一、效益优先为原则的发展。先进制造业是制造业中创新最活跃、成果最丰富的领域, 也是价值链上高利润、高附加值的领域。作为制造业的重要方面, 我国造船业也向更高、更强的方向迈进。专家表示, 只有向高质量发展迈进, 才能改变中国造船业“大而不强”的状况。

事实上, 造船业“大而不强”仍然是我国船舶工业亟待破解的难题。今年以来, 新造船市场上 LNG 船订单大幅增长, 但是在新船订单大型 LNG 船订单, 韩国船企包揽了全部 30 艘新船订单, 而中国船企颗粒无收。在进军 LNG 船这一高附加值船型市场, 中国造船业依然任重道远。

产品偏低端 产能过剩凸显

“十三五”期间, 全球新船年均需求在 8000-9000 万载重吨, 而截至去年我国造船产能约为 6500 万载重吨, 对比去年全年造船完工量 4268 万载重吨, 出现了超过 30% 的产能过剩。同时受国际船舶市场深度调整的影响, 造船行业“融资难”“交付难”“盈利难”等问题也较为突出。”业内分析师指出。

此外, 目前, 我国的造船业劳动生

产率较低也是一个“软肋”。据了解, 目前韩国主要船企建造效率可达到每修正总吨 7-8 个工时, 单位工时人工成本已经低于我国部分主要船厂, 同时韩国目前的信息化和自动化率也很高, 三星重工 2011 年的自动化率就达到 68%, 我们的低劳动力成本优势在丧失。

中国船舶工业行业协会相关负责人表示, 从需求侧来看, 国际新造船市场年均 8000 万吨左右, 我国可承接到 40% 多的市场订单。面对新船需求的新常态, 只有坚持推进供给侧结构性改革, 加快结构调整和转型升级, 以创新发展和产业升级为核心, 以制造技术与信息技术深度融合为重要抓手, 大力推进供给侧结构性改革, 全面提升产业国际竞争力和持续发展能力, 才能推动船舶工业高质量发展。

“瘦身”是必然 创新是根本

针对产能过剩的问题, 我国船舶工业加速“瘦身”。“鼓励发展优势产能, 淘汰落后产能, 加快船舶行业兼并重组。”分析师表示。目前, 我国骨干船企已通过多种渠道积极化解过剩产能, 如中远海运集团压减造船产能超过 360 万载重吨, 压减海工产能 9 个项目、招商局集团削减 150 万造船产能等等。今年上半年, 我国造船完工量

前 10 家企业集中度为 67.9%。比去年底提高 9.6 个百分点; 新承接订单量前 10 家企业集中度为 83.3%, 比去年底提高 9.9 个百分点, 产业集中度进一步提高。随着国际造船行业的不断洗牌, 这也是加强我国造船行业国际竞争力的必要途径。

此外, 高端船型建造方面也取得一定成绩。“经过十几年的沉淀和积累, 我国在高附加值、高技术船舶领域已经补齐了不少‘短板’, 超大型集装箱船、挖泥船、海洋钻井平台、FPSO 等高技术船型实现了突破, 个别船型的设计建造水平已经由‘跟跑’到‘并跑、领跑’。”业内人士介绍。

对于如何提升我国船舶建造自主创新能力, 业内人士认为, 首先要“强化工业基础能力”, 包括基础零部件、先进制造工艺、关键基础材料和产业技术基础等“四基”内容。

其次加强手段建设, 紧跟智能化趋势。一方面, 利用三维协同设计等数字技术驱动创新, 形成船型开发和数据管理的平台, 提高设计效率。另一方面, 利用大数据、云计算、人工智能等未来信息技术, 提升船舶智能化、无人化安全水平。最后是重视基础科研, 加强核心技术管理能力, 实现技术进步对船舶研发设计创新的引导作用。

全面开放 倒逼高质量发展

如果说强化自主创新是激发内生动力, 那么全面开放是倒逼船舶工业加快高质量发展步伐。

日前, 国家发改委发表《全面开放推动船舶工业高质量发展》一文, 全面阐述了取消船舶(含分段)设计、制造与修理须由中方控股的要求, 实现船舶工业全面对外开放, 对推动船舶工业高质量发展的重要意义。

专家认为, 制造业的全面开放, 将给国内造船业带来更好的国际化发展。从造船产业链看, 我国在船舶设计领域较为薄弱, 全面开放的模式打开后, 将有望吸引海外机构进入国内船舶行业; 从制造环节看, 放开外资股比或投资的限制, 有助于船舶行业进一步整合资源、化解低端产能; 从配套环节看, 受巨大造船规模的带动, 海外资本或倾向于在中国收购或新建企业, 从而提升国内船舶配套能力。

业内人士指出, 船舶工业要以全面对外开放为契机, 加快技术创新和产品结构优化升级, 加强人才培养, 将产业链从制造向研发和服务两端延伸, 增强市场竞争能力, 推动实现高质量发展。通过全面开放, 中外企业在相同的市场环境中公平竞争、务实合作, 必将迎来互利共赢的未来。

宏观经济

我国中央企业已基本建立董事会

据新华社信息 日前, 从国务院国资委了解到, 近年来中央企业持续推动外部董事占多数的规范董事会建设, 目前监管的 96 家中央企业中, 已有 94 家建立董事会, 其中 83 家外部董事占多数。同时, 90% 的地方国资委监管企业已建立了董事会。

完善国有企业法人治理结构, 建设规范的董事会是关键一环。国务院国资委成立后, 就着手研究在国有独资公司中建立规范董事会, 开展了一系列旨在规范建设、落实职权的改革。例如, 在中国建材、国药集团、新兴际华集团、中国节能、中广核等 5 户中央企业开展落实董事会职权试点工作; 积极推进董事会重大决策合规性审查机制建设, 中央企业的规章制度、经济合同、重要决策实现 100% 法律审核; 改进董事会评价方式, 优化董事会及董事评价指标体系。此外, 中央企业严格董事选聘和履职管理, 增强董事会决策能力和整体功能, 特别是外部董事队伍结构来源更加多元化、专业化, “董事不董事”问题得到有效破解。来自国资委的数据显示, 近三年来, 中央企业董事在董事会会议和专门委员会会议上提出重要意见建议近 7000 条, 董事会的制衡机制发挥了有效作用, 推动企业风险防控能力和经营管理水平不断提升。

钢铁等行业上市公司上半年利润大增

据新华社信息 A 股上市公司半年报日前披露完毕。随着供给侧结构性改革的推进, 部分高耗能、高排放行业的固定资产投资扩张速度有所下降, 有色金属、化工、钢铁等行业利润增幅较大。

深交所数据显示, 上半年深市公司固定资产及在建工程余额合计 4.12 万亿元, 占总资产 18.49%, 较上年同期下降 2.36 个百分点, 煤炭、钢铁、化学纤维等行业的投资增速下降表现尤为明显。同时, 受益于去产能等政策, 上半年在沪市的有色金属行业企业营收同比增长 14%, 实现净利润 88 亿元, 同比增长 75%; 钢铁行业实现营收 4265 亿元, 同比增长 15%, 实现净利润 296 亿元, 同比增长 134%。Wind 资讯数据还显示, 上半年 A 股钢铁行业扣除非经常损益后的净利润同比增长 130.51%; 建筑材料行业扣除非净利润同比增长 121.37%。

全球经济

美批准首批钢铁产品“232”关税豁免申请

据新华社信息 美国商务部日前宣布, 已批准首批豁免美国“232”关税的钢铁产品申请。

美国商务部当天发表声明称, 当天批准了 7 家企业提出的 42 项“232”关税豁免申请, 涵盖从日本、瑞典、比利时、德国和中国进口的钢铁产品。同时, 否决了 11 家企业提出的 56 项钢铁产品“232”关税豁免申请。美国商务部表示, 如果美国国内不生产某类特定产品, 同时该产品不会产生重要的国家安全担忧, 才可以获得“232”关税豁免。美国业内人士指出, 钢铝关税并不能维护美国国家安全, 反而会伤害美国制造商、消费者和整体经济。美国总统特朗普今年 3 月 8 日宣布, 由于进口钢铁和铝产品危害美国“国家安全”, 根据美国《1962 年贸易扩展法》第 232 条款, 美国将对进口钢铁和铝产品分别征收 25% 和 10% 的关税, 关税措施于 3 月 23 日正式生效。美国企业自 3 月 19 日起可向美国商务部提出豁免申请。由于违反世贸组织规则, 美国钢铝关税已遭到多国政府和业界广泛反对。

全球钢铁

韩国彩涂板行业市场竞争激烈

据信息资源网 近来, 韩国彩涂板市场占有率第一位的东国制钢公司通过持续引进设备和生产线, 生产差异化产品, 扩大产品产量, 进一步提高市场占有率; 浦项钢铁及世亚制钢等公司则通过大力开发高附加值产品, 乘胜追击。

去年韩国彩涂板市场规模约 200 万吨, 2016 年东国制钢通过在釜山工厂增设 9 号连续彩涂生产线(CCL), 年产能达 75 万吨, 市场占有率为 38%; 紧随其后的分别是, 东部制钢公司(年产能 40 万-45 万吨)、浦项钢铁公司(年产能 35 万吨)、世亚制钢公司(年产能 21 万吨)和现代制钢公司(年产能 17 万-20 万吨)。彩涂板主要用于冰箱、洗衣机等家电产品, 以及室内装饰材料及家具面板, 预计未来需求还将持续增长。由于从中国进口的彩涂板产品具有明显的价格优势, 由此削弱了韩国企业彩涂板业务的盈利能力。

目前, 东国制钢还计划引进第十条连续彩涂生产线, 目标是将韩国市场占有率提升至 50%。浦项钢铁公司的 4 号连续彩涂生产线计划于今年 9 月完工, 年产能达 6 万吨。世亚制钢公司为了生产高级彩涂板产品, 对现有的 2 号连续彩涂生产线进行了升级改造, 今后将主要生产印花钢板等一类高附加值产品。此前, 世亚制钢公司于 2017 年剥离出版材事业部, 成立了名为世亚 CM 的子公司。为了迎接来自中国产彩涂板的挑战, 韩国钢铁企业正在加快开发花纹多样化、品质更高、满足客户个性化需求的产品, 除了立足本国市场, 还向东南亚和欧洲市场加大了出口力度。

汽车天地

日本三大车企竞相在华扩大产能

据信息资源网 据日本媒体报道, 近期, 丰田、本田和日产等日本三大汽车企业相继决定在中国启动增产投资, 扩大产能, 希望在中国市场能多分一杯羹。媒体预计, 今年日系车在华销量将首次超过日本国内。

受全球经济形势变化影响, 日本各大车企认为, 在中国的业绩将直接关系到企业在世界市场的前景, 因此, 日本汽车企业纷纷选择将重心转向中国。丰田计划 2020 年将有 7 成汽车采用 TNGA 方式, 从而在根本上变革生产和设计手法。将于明年上市的插电混动版“卡罗拉”和“雷凌”将成为丰田应对中国新能源汽车积分政策的新型产品。今年 6 月, 丰田将此前相互独立的日本本部、亚洲本部整合成中国亚洲本部, 以期形成联动效应。日产汽车将在中国建设新工厂, 同时还将增强现有两个基地的产能, 在 2020 年之前将乘用车的年产能提高 3 成, 总投资额预计达到约 1000 亿日元。日产在中国通过与东风汽车集团成立的合资公司开展业务, 计划在湖北武汉新建整车组装工厂, 目前已进入最终调整阶段。日产生产商用车等车型的两处现有工厂也将全面改装成乘用车工厂。本田汽车早已率先扩产。一直饱受产能困扰的东风本田, 去年底“接管”神龙汽车第二工厂; 广汽本田也通过收购本田汽车中国股权, 增加了一个年产能 6 万辆的工厂, 此外也计划在广州增城工厂率先引进一条新的生产线, 其年产能将从 60 万辆提升至 72 万辆。本田计划明年将在华产能提高两成, 本田在华总产能将从 108 万辆提升至 132 万辆。

行业动态

鞍钢产品供货世界首艘自航式沉管运输安装一体船

据信息资源网 截至目前, 由鞍钢生产的 4000 余吨船舶用钢运达中船黄埔文冲龙穴厂, 用于世界首艘自航式沉管运输安装一体船的建设, 为这艘“超级船”的顺利开工提供了原料支撑。

江苏将建年产 800 万吨现代化钢铁基地

据信息资源网 日前, 江苏响水县与徐州宝丰特钢有限公司正式签约建设现代化钢铁基地项目。总投资 500 亿元, 年产 800 万吨现代化钢铁基地, 一期投产达产后可实现开票销售 200 亿元以上、带动就业 6000 人以上。据介绍, 该现代化钢铁基地项目一期投资 150 亿元, 于今年 8 月份启动, 建设 300 万吨建材型材等优特钢项目, 60 万吨铸管项目和波兰华星控股公司合作投资 1 亿欧元 30 万吨环形链钢项目, 建设周期 18 个月。

山西 12 家钢企今明两年将开工新建 15 座高炉

据信息资源网 日前, 山西经信委相继发布《山西建龙实业有限公司等六家企业钢铁项目产能置换方案公告》、《山西常平钢铁有限公司炼铁产能出让公示》、《山西新泰钢铁有限公司等五家企业钢铁项目产能置换方案公示》。这些产能置换方案涉及山西建龙实业、晋城福盛钢铁、山西中升钢铁等 12 家企业的相关炼铁、炼钢项目。据统计, 这些产能置换(出让)项目合计拟新建 15 座高炉(炼铁产能 2002.75 万吨)、12 座转炉和 1 座电炉(炼钢产能 1736 万吨), 拟淘汰高炉 35 座(炼铁产能 2093.2 万吨), 转炉 22 座(炼钢产能 1898 万吨), 这里还包括用于置换其它项目的产能。

马钢硅钢高牌号改造项目一硅钢适应性改造竣工投产

据信息资源网 日前, 马钢硅钢高牌号改造项目一硅钢适应性改造竣工投产。该改造项目发挥了马钢板带生产线的潜能, 完善了马钢板带产品的品种结构, 极大地提高了马钢高牌号及磁感硅钢比例。



中非基础设施建设合作惠及民生

近年来, 中非在基础设施建设领域开展了一系列重大合作。中国的资金、技术、装备制造和管理经验进入非洲, 提升了非洲的基础设施水平, 促进了当地经济的快速发展, 为改善非洲国家人民生活条件作出了实实在在的贡献。图为今年 6 月在刚果(布)首都布拉柴维尔拍摄的由中国承建的布拉柴维尔沿河大道斜拉桥。新华社 供稿

今日关注

上月钢铁 PMI 环比下降 1.4% 钢价后市有望高位运行

据新华社信息 据中物联钢铁物流专业委员会最新发布的指数报告, 8 月份国内钢铁行业 PMI (采购经理人指数) 为 53.4%, 环比下降 1.4 个百分点。PMI 显示, 当前钢铁行业生产有所趋缓, 原材料价格上升, 但接单情况良好, 出口情况好转, 产成品销售较为顺畅, 企业效益较好。预期后市钢材市场运行态势良好, 钢材价格在高位仍有一定支撑。

社会库存方面, 由于当前钢材价格处于较高水平, 加上市场对后市持乐观情绪, 因此钢贸商倾向于增加库存。据中钢协统计, 今年 8 月, 全国 20 个城市 5 大类品种钢材社会库存合计较上月略有回升。8 月库存总量 942 万吨, 环比增加 16 万吨, 上升 1.7%; 其中钢材市场库存总量 860 万吨, 环比增加 17 万吨, 上升 2.1%; 港口库存 82 万吨, 环比减少 2 万吨, 下降 2.2%。

钢企成本压力增加, 8 月原材料购进价格指数为 61.7%, 环比回升 5.5 个百分点, 处于较高水平。8 月份, 国内钢材价格震荡上行。主要原因如下: 一是环保限产政策执行加强, 直接影响了钢厂生产, 进而影响到市

场供给; 二是市场预期将迎来旺季, 对后市较为乐观; 三是当前实施的财政政策和货币政策, 加大了对实业的支持, 有利于刺激用钢单位的需求。相关平台调查结果显示, 钢铁流通企业销售量指数和订单指数均升至二季度以来最高, 钢材流通环节的采购需求明显增长。考虑到订单指数的时效性, 8 月订单量的回升还将持续影响下个月的需求表现。分析师表示, 长期来看, 钢铁市场供需仍处于偏紧状态, 库存压力较小, 尤其是多地密集限产, 对建筑钢材供给影响较大。金九银十是传统的销售旺季, 受采暖季限产的扰动, 需求会出现提前释放。

“8 月国务院部署推进西部开发, 财政部要求加快地方专项债工作, 结合货币政策微调, PPP 项目清库结束等利好初现, 多地已公布下半年补短板重大项目投资计划, 基建投资增速或逐步向上修复, 也利好终端需求持续性, 预计 9 月份钢铁流通市场需求景气继续回升。”分析师指出。