

訂單井噴但拖期嚴重？中國船廠面臨考驗

來源：國際船舶網



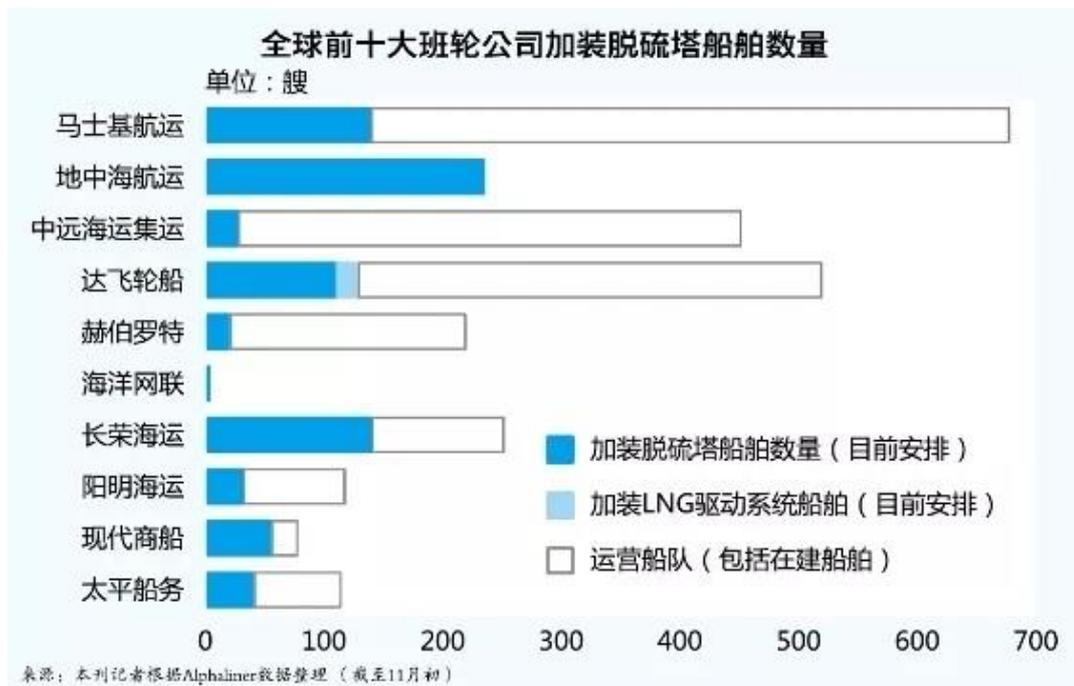
受益脫硫塔改裝市場的「井噴」，中國修船廠迎來了豐收年！不過距離 IMO 2020 新規生效僅剩不到半個月時間，中國船廠船舶脫硫裝置改裝業務似乎出現了嚴重拖期，5 萬美元一天(租金)的巨額損失已經成了船公司的噩夢。

一、船公司影響最大，延期原因十分複雜

Alphaliner 的最新資料顯示，全球貨櫃船船隊平均每 10 個小時就會新增 1 艘船安裝脫硫裝置。然而，隨著越來越多的船舶排隊在修船廠加裝脫硫裝置，許多船舶預期的停工時間不得不大大延長，一些船舶最多需要 100 天時間才能完成安裝工作。

據航運交易公報統計的資料，目前，全球前十大貨櫃船公司中，地中海航運加裝脫硫塔的船舶數量最多，約 250 艘；其次為長榮海運約 150 艘；馬士基航運約 140 艘。其他班輪公司如達飛輪船的加裝量超過 100 艘，中遠海運集運、

現代商船、太平船務、陽明海運和赫伯羅特均在以不同速度加裝脫硫塔。



Alphaliner 指出，在主要船公司中，地中海航運受到的影響最為嚴重。雖然地中海航運最早就積極為其船舶安裝脫硫裝置，認為這是符合 IMO 新規的一個經濟有效的選擇。但是受延期交付影響，地中海航運的船舶規劃遭到了嚴重的破壞。

Alphaliner 表示，地中海航運至少有 15 艘船在修船廠船塢停留了 80 天以上的時間，由於修船廠拖期造成的嚴重擁堵，地中海航運至少 5 艘船等待了長達 8 周的時間才得以進入修船廠。過去 2 個月來，舟山地區的修船廠尤其擁堵。

根據 Alphaliner 的估算，大型船舶停工將會給集運公司帶來高達每天 50,000 美元的巨額損失，這嚴重影響了集運公司在第四季度和明年第一季度的運營預算。

包括地中海航運在內，選擇使用脫硫裝置的船公司目前不得不承擔高昂的成本。在當前高低硫燃料價差維持在每噸 250 美元的情況下，這些船公司希望

在相對較短的時間彌補額外損失以及脫硫裝置自身的成本。

雖然許多分析將脫硫裝置安裝嚴重延期歸咎于中國修船廠的能力問題，不過，也有一些業內人士認為，造成延期的原因十分複雜，不應當將全部責任推給船廠。

希臘散貨船船東 Synergy Maritime 的首席執行官 Stamatis Tsantanis 表示，廉價脫硫裝置製造商的規劃能力不足也是導致延期的因素。他解釋稱，每個項目都由大量分包商組成，如何協調成為了許多公司的一大難題。除了船員以及船廠自身的工人之外，項目各方都分別派遣了自己的服務工程團隊。

據國際船舶網瞭解，Synergy Maritime 旗下 10 艘好望角型散貨船在舟山一家船廠安裝脫硫裝置，其中 5 艘將按計劃在今年年內完成安裝。Tsantanis 指出，由於許多脫硫裝置製造商缺乏經驗豐富的監督人員來監督改裝工作，因此一些改裝項目在船廠沒有得到優先考慮，船員缺乏脫硫裝置相關的專業知識也會導致延期。

二、訂單「井噴」，中國船廠迎來考驗



根據 IMO 要求，全球船用燃料 0.5% 的硫排放上限將於 2020 年 1 月 1 日強制生效。安裝脫硫塔成為眾多船東選擇的解決方案。隨著明年起施行的「限硫令」日益臨近，船舶脫硫裝置改裝市場變得尤為火爆。

自 2018 年以來，全球配備脫硫裝置船舶（包括已安裝、新造船和待改裝）數量從約 400 艘增加到約 4,000 艘，預計到 2020 年底全球遠洋航線 19% 的船舶配備脫硫裝置。

克拉克森的調查資料顯示，中國船廠在全球船舶脫硫裝置改裝市場已佔據絕對主導地位，從事脫硫裝置改裝業務最多的 10 家船廠全部來自中國，其中上海中遠海運重工已經成為了脫硫裝置改裝專案最多的船廠，排名第二的是招商工業蛇口友聯船廠，華潤大東排名第三。排名第四至第十位的船廠依次為：大連中遠海運重工、大船集團山船重工、武船集團青島北船重工、中船澄西、舟山中遠海運重工、舟山鑫亞船舶以及舟山萬邦永躍。

據報導，今年以來，舟山市脫硫裝置改裝業務迎來「井噴」，舟山中遠海運重工、太平洋海洋工程（舟山）有限公司、萬邦永躍、鑫亞船廠、龍山船廠、中天重工等修造船廠都迎來大批硫塔改裝業務訂單。去年下半年到今年，僅中遠海運重工就承接了 140 多個脫硫塔改裝訂單，部分船廠訂單甚至排到明年年底。

受益於脫硫設備改裝，舟山市船企產值大幅上漲。目前舟山普陀區修船企業處於滿負荷生產狀態，已提前完成年度目標任務。據統計，前三季度，普陀區重點修船企業產值增幅均在 50% 以上。普陀區規上修船企業利潤總額達 2.61

億元，同比增長 76.9%；成本費用利潤率達 14.2%，比去年同期提高 7.3 個百分點，企業效益大幅提高。

訂單大增固然是好事，但市場「井噴」的背後卻暴露了中國船廠的管理能力，能否保質保量按期交付才是對中國船廠最大的考驗。無法按期交付既影響了「老客戶」船東的口碑，同時也為今後的業績蒙上了陰影。修船業是一個典型的週期性行業，如果豐年不賺錢，荒年的時候如何守得住？

承造
護海
洋船