

今后十年中国造船业的国际环境和地位

International Environment and Position of China's Shipping Industry in the Next Decade

郭锡文

(中国船舶工业总公司经济研究中心, 工程师)

北京 100081)

中国造船业近几年取得的长足进展,已令世人刮目相看。对于中国造船业今后发展的潜力,特别是国际评论,不管它们是出于何种目的,都是推崇有加。或许正因为如此,使得国内有些人产生过分乐观情绪,对中国造船业现状与未来作了过高的估计。所以,对此我们有必要做个比较客观的探索。在此之前,先来看看中国造船业今后十年将面临的国际大环境情况。

国际大环境

世界造船市场经过战后数十年的发展,已形成了一个相对完整的体系。作为体系的一个特点,就是市场的供求平衡极其脆弱,体系中各个因素的变化都会给市场平衡带来影响。综观当今世界造船市场态势,能给未来世界造船市场带来破坏的因素还大量存在,所以对于中国造船业今后十年所面临的国际大环境,我们认为前景并不像以前预测的那样乐观,而是相当严峻。主要表现在:

1. 多年来,世界航运市场中船舶供过于求的基本矛盾始终没有得到根本解决。近几年大量新船的投入使用,更有加剧供求矛盾的趋势,这在世界商船队中的主力——油船和散货船船队中表现得尤为突出。据日本船舶工业会统计,1992年中,世界油船与散货船的供应量分别超过实际需求约3000万和1500万载重吨。船舶的大量过剩不仅抑制了目前国际航运市场的回升,还将给未来航运市场的发展带来不利影响,因为未来海运量增长的大部分将被这些船舶所吸收。

2. 大家知道,今后占新船需求量大大部分的船舶需求主要来自于更新需求,但由于种种原因,世界拆船进程极其缓慢,并不像人们所预测的那样发展。据统计,1991年拆解船舶455艘、840万载重吨、平均船龄25.5年,1992年和1993年这三项数据分别为603艘、1980万载重吨、25.3年和547艘、1930万载重吨、25.6年。被拆船舶总吨位之少,

平均船龄之大,均出乎人们的预测,而且这一趋势还有进一步发展的可能;其结果只能推迟世界船舶市场高峰期的到来,即人们原先预测的90年代后半期因旧船更新量大而使船舶市场出现高峰要往后推迟发生。

3. 即使按人们原先的预测,90年代前半期世界新船年需求量为2500万载重吨,后半期增长到3900万载重吨,随后再有所下降。而实际上,在1989~1993年期间内,世界实际年均成交量为3050万载重吨,即相当于每年多订造550万载重吨。订造量高出预测数值并不是在1989~1993年间国际造船市场真正复苏而带来的结果,特别是1993年,在国际航运市场运费率与新船价都保持低下的情况下,成交量高达3410万载重吨,其中有很大部分是出于投机订船。这样的结果只能削减90年代后半期的订造量,即原预计中的90年代后半期的峰值被早期的高订单量削平。若把原预测的年需求3900万载重吨减去多订的550万载重吨,仅为3350万载重吨,实际上比近几年的订造水平高出不了多少。

4. 这里,我们有必要谈一下新船资金的来源问题。据德鲁里咨询公司测算,仅在2000年前,世界需要新船建造资金约3000多亿美元,在短短的这几年时间内,船东与船厂要如何才能筹措到如此大数额的资金,确实是一个难题。首先,这是因为多年来航运市场疲软,加上维修和保险费用增加,船东盈利不丰甚至亏本,缺乏雄厚的财力订造新船;其次,以前,造船资金大都来自于商业银行的长期抵押贷款,但近几年来商业银行均认为造船长期抵押贷款周期长、债务规模大及风险高,已有越来越多的银行不愿再给船东提供贷款;再次,西欧一些国家曾对私人组建船公司和订购船舶给予减税优惠,这种作法曾在造船市场中发挥过重大作用,它为船东筹集了不少的私人闲散资金,但随着政府的税制改革,这种作法已开始销声匿迹了。筹集新船建造资金的难度越来越大,给世界造船市场又蒙上了新

的阴影。

5. 从造船市场的供求关系来看,据认为,以目前 2 300 万总吨的世界造船能力,经过提高生产率以后,到 2000 年可达 2 850 万总吨,足以满足未来国际市场的需求。但由于一些国家盲目地扩大造船能力,如果考虑到韩国兴建的新造船设施今后都投入使用,以及独联体和美国部分军用船厂将转为民用,那么,到 2000 年世界造船能力有可能达 3 400 万总吨,这样将导致未来国际造船市场供求关系严重恶化,造船能力将大量过剩。

但国际船舶市场也有乐观的一面。随着世界经济的发展,船舶需求量必有一定的增长,而且客观上大量老龄船也需要更新,只不过是时间会稍为滞后。综上所述,我们认为,今后十年内,90 年代末到下个世纪初国际造船市场的状况将比较好,年实际需求量大约在 2000~2300 万总吨左右,但很难达到前几年人们所预测的那样高水平。因此,中国造船业今后十年所面临的国际大环境是严峻的。在世界造船能力供过于求的背景下,不仅要面临先进造船国的挑战,同样也面临如东欧、独联体等造船国的挑战,从某种意义上看,后者更具有威胁性。

今后十年中国造船业国际地位

当前,世界造船业格局正在向多极化发展。粗略地看,可以划分为日本、韩国、西欧及其它造船国家四个势力。随着各种势力的发展与不断调整,各种势力的力量将向逐渐均衡的方向迈进,再也难以重现由日本和韩国或日本和西欧一统天下的局面。在这种情况下要预测中国造船业十年后在国际造船业中所处的地位,是比较困难的,下面我们仅对此作一个定性的、粗略的论述。

目前,日本与韩国当属世界一流造船国,它们的造船能力现分别约为 900~950 万总吨和 600~650 万总吨。日本并不提倡通过扩建造船设施来增加造船能力,但仅仅由于生产率的提高,预计到 1995 年,日本造船能力可达 1 000 万总吨,到 2000 年和 2005 年可分别达 1 250 万总吨和 1 500 万总吨。从战略上看,韩国还想超过日本而成为世界第一造船国,最近韩国各大造船公司大力扩建造船设施的一系列重大举措已充分证明了这一点。据预测,待韩国各大公司兴建的 6 座大船坞投入使用后,能力可增加 200 万总吨,若再考虑生产率提高的因素,到 1996 年,韩国造船能力可达 900 万总吨,到 2000 年后,将超过 1 000 万总吨。日本与韩国拥有如此庞大的造船能力,在今后十年内,是没有哪个国家能够赶上的。

从造船业素质上看,在产品技术方面,日本与韩国船厂除了在建造豪华旅游船等极少数船型方

面不如西欧船厂外,在其它的高附加值船,如 LNG 船、大型 LPG 船和集装箱船建造方面已居世界领先地位。在生产率方面,1992 年的统计数据表明,日本船厂每个职工年造船量为 91 总吨,韩国船厂为 54 总吨,远高于西欧的 37 总吨,更不用说与发展中国家相比了。此外,日本与韩国造船业都十分注重在造船技术科研开发方面的投入,造船技术水平提高相当迅速。

所以可以认为,在今后十年内,日本与韩国将继续保持世界一流造船国的地位。

在二流造船国家中,德国的造船业地位比较突出。近几年德国造船业的实绩已经表明世界第三造船大国非它莫属。特别是东西德合并后,欧共体允许德国政府投入了 60 亿马克对原东德船厂进行私有化改造,条件是将原东德造船能力从 1990 年的 55 万修正总吨减少到 31 万修正总吨,这更加加强了德国造船业的国际地位。据统计,1993 年德国共有造船工人 4.3 万人,总产值达 52.7 亿美元,年人均产值 12.26 万美元。无论是 52.7 亿美元的总产值,还是 12.26 万美元的人均产值,都说明了德国造船业在规模上与水平上均处于世界领先地位。实际上,目前德国的造船技术与自动化水平已与日本相当,其生产效率低于日本主要是因为管理水平稍微落后一些。今后,德国船厂在造船能力和技术方面都将会领先于其它二流造船国船厂,除其西部船厂在高附加值船舶市场具有较强竞争力外,东部船厂也将在普通型船舶市场一显身手。

日本、韩国和德国的造船业不仅现在的实力相当强大,而且发展后劲非常充足,在十年的时间内,中国造船业要赶上它们不太可能。下面再看看与其它二流造船国的比较情况。

据统计,西欧的丹麦、西班牙与意大利近几年的年造船产量与中国相差不大,但由于中国船厂建造的船舶多为普通型船舶,而这三个国家船厂建造的船舶多为高附加值船,所以若以产值计,我国造船业则落后不少,若以人均产值计,更加无法比拟。目前这三个国家造船业的综合实力要比中国强出不少。从发展的趋势看,在造船能力方面,这三个国家今后不会有太大发展的可能,而这恰是中国造船业最有可能超过它们的一个主要方面;但在造船工业素质方面,在各方都在不断发展的情况下,中国与它们的差距在十年时间内是很难赶上的。目前,丹麦、西班牙与意大利造船工人年均产量分别为 58、35 和 29 修正总吨,即使是造船效率最低的意大利,其年人均产量也高出中国十多倍,更不用说拥有众多先进造船设备的丹麦了。

东欧的克罗地亚、波兰与独联体的造船业有相当潜力。目前它们的年造船产量就已经在前 10 位左右徘徊。这些国家的造船业有一个相似点,就是

随着东欧集团的解体,造船业面临着新的调整与改革。因造船业为创汇行业,所以这些国家的造船业都得到了政府的重视与支持。在这方面,克罗地亚与波兰政府已经迈出了成功的一步,在政府的支持下,船厂的订单源源不断。独联体国家拥有雄厚的重工业基础,只要军转民进展顺利,其造船力量是十分可观的。今后对独联体船厂军转民进程十分有利的一个因素是,俄罗斯为建立一支庞大的航运队伍,预计在2000年以前要订造新船1000万载重吨,因缺乏外汇,这些船将大都在独联体船厂建造。这将从客观上促进独联体船厂的军转民进程。与中国造船业相似,东欧及独联体国家也都拥有劳动力便宜优势,而且所建船舶也大都为普通型船舶。从市场竞争角度看,它们将是中国的有力竞争对手。可以预见,将来,对中国造船业所处国际地位的一个潜在威胁将来自于这些国家。

中国台湾省自1988年以来年产量在40~70万总吨之间,占世界份额的3.1~4.2%,排名世界第3~6名,总在中国大陆的前面。但因外国刊物对中国大陆造船产量的统计不甚完全,所以估计大陆的实际产量与台湾省相差无几。不过,台湾省造船工业素质要比大陆强出许多,特别是好望角型散货船和大型集装箱船等拳头产品在世界上享有很高声誉,其船舶建造水平现已属二流造船国前列。下表为大陆与台湾省造船业各项指标的对比情况。

中国大陆与台湾省造船业各项指标对比				
	人均年销售额	人均年造船量	职工工资	造船成本
中国台湾省	31	20	55	94
中国大陆	2	3	3	93

注:中国大陆与台湾省各项指标是以日本为100而计算的。

已有许多迹象表明,台湾经济目前正从70、80

年代的劳动力密集、消费性产品及出口导向型向资金密集、技术性产品及出口内销并重型转移。从目前的情况看,台湾省还无意要扩大造船设施来增加造船能力,它们更注重依靠提高自动化程度来提高生产效率。不过,受资源匮乏、劳力短缺、环境要求苛刻等因素的制约,我们认为台湾省造船业的发展潜力不如大陆。

还有一个能给世界造船业带来较大影响的是美国。但近几年来尽管美国造船界极力呼吁要复兴商船制造业,可实际取得的进展并不大,要顺利推动军转民进程,还要克服很多困难,所以我们认为今后十年内,美国还不会对中国造船业的国际地位带来太大威胁。

以上所述清楚地表明,在今后十年内,中国造船工业要赶上一流造船国——日本与韩国是不可能的;在二流国家中,德国也是难以超越的;而与丹麦、西班牙、意大利及台湾省相比,乐观地估计,十年后,在产量上中国完全有可能超过它们,但要想在造船工业素质方面达到它们的水平,则需要我们做很大的努力。所以我们认为,把“争取达到二流造船国前列”作为我国造船工业今后十年的奋斗目标,是比较客观的,也是可行的。

不过,奋斗目标归奋斗目标,我们还必须正视现实。以上文章所论述的都是今后十年中国船舶工业要面临的国际大环境,同时我们还应当清醒地看到我们本身的现实:低下的生产效率削弱了我们的劳动力优势,单调的产品结构抑制了我们的市场空间,较少的科技与设施投入无法保证今后的发展后劲,而且我们的造船质量也很难对船东具有吸引力,等等。所有这些,都是我们必须清醒认识与正视的现实。客观地认识现在与将来,是今后发展的一个必要基础。

(责任编辑 刘先曙)

(上接第33页)

的全景,就易于预见在科学系统内部动力和社会系统的外部动力共同作用下的发展趋势,并能透视科学系统各个层次(宏观、中观和微观)之间的复杂关系。特别是,要分别地对各个层次发展趋势作出回答:在宏观上,应把科学系统作为一个整体放在一个广阔的文化系统和社会系统中考察其协同发展的态势;同时又将其作为一个单独的系统,从整体上考察其自身发展的态势,并籍以判定其未来发展的趋势;在中观上,应从各门学科的地位和作用的变化,判定学科中心的转化,并推断科学革命中心的客观形成;在微观上,应判定未来学科中重大问题和清晰概念形成的难题。坚持这种方法,就有可能使这一研究结果所形成的专著,达到整体结构优化。

在这次发展趋势研究中,为了充分地发挥中国科学家的智慧,以获得高水平的研究成果,我们要求参加研究的科学家要从世界科学发展的视角来思考问题;研究的成果要力求表现出最具普遍意义、最能反映出深层次学术思想所带来的科学价值,而不囿于国家近期的规划,更不仅是要实施的计划。

本项研究强调:要弘扬科学精神,倡导自由思考;提倡创造性、系统性思维,勇于提出新概念、新理论;鼓励在研究中提出独自の学术观点。

本项研究表明,在人类面临世纪之交的伟大转变时刻,中国科学家完全有能力有可能对21世纪科学发展趋势进行研究,并向世人表明自己系统的观点,其中也包括中国科学发展战略思想、目标和重点等,其本质是阐明中华民族的振兴主要应依存于教育和科学的振兴。

本书的上述构思,集中表现在成书前经多次讨论所形成的《研究大纲》中,以求在一个总框架下,求得共识,携手合作,达到最佳的研究结果。

本项研究经历3年时间方得完成,并形成了本专著《21世纪初科学发展趋势》一书。本书已由科学出版社出版,约56万字。中国科学院院长周光召院士为本书写了序言和书评《在这里眺望21世纪的科学》,国家科委和中国科学院为本书举行了首发式新闻发布会。本书可供各级科技领导和管理者、广大科技和教育工作者参考。

(撰稿人,本课题组组长)(责任编辑 蔡德诚)