



中国海洋运输情报网主办
第 1777 期 2018 年 3 月 7 日

综合信息

我国今年发展主要预期目标：GDP6.5%左右

国务院总理李克强 5 日在作政府工作报告时，明确了今年发展主要预期目标：国内生产总值增长 6.5% 左右；居民消费价格涨幅 3% 左右；居民收入增长和经济增长基本同步；进出口稳中向好，国际收支基本平衡；单位国内生产总值能耗下降 3% 以上，主要污染物排放量继续下降；供给侧结构性改革取得实质性进展，宏观杠杆率保持基本稳定，各类风险有序有效防控。

中国 2 月财新服务业 PMI 低于预期

中国 2 月财新服务业 PMI 54.2，预期 54.3，前值 54.7。中国 2 月财新综合 PMI 53.3，前值 53.7。2 月份中国经济活动整体进一步呈现强劲增长，但增速较 1 月份有所放缓。综合产出指数在 2 月份录得 53.3，略低于年初创下的七年来最高纪录（53.7）。此前于 3 月 1 日公布的 2 月财新制造业 PMI 数据显示，中国制造业产出保持增长，但增速处于小幅水平，较 1 月同样略有放缓。

英国服务业 PMI 创近 4 个月新高

3 月 5 日 17:30，英国公布 2 月份服务业 PMI 数据，表现好于预期，刷新 2017 年 10 月以来最高。数据表明，英国服务业活动增长超过预期，支持经济增长，或能支撑英国央行在几个月内加息的前景。报告显示，新业务连续第二个月回升，业务积压量增加，这预示着未来几个月前景良好。尽管 Markit 编制的 2 月份制造业指数下降，但建筑业表现更好。

美国 2 月 Markit 服务业 PMI 新业务指数创新高

3 月 5 日，美国 2 月 Markit 服务业 PMI 新业务指数终值创 2015 年 3 月份以来新高。美国 2 月 Markit 服务业 PMI 终值 55.9，创 8 月份以来终值新高，预期 55.9，初值 55.9；1 月终值 53.3。美国 2 月 ISM 非制造业指数 59.5，预期 59，前值 59.9。美国 2 月 Markit 综合 PMI 终值 55.8，初值 55.9；1 月终值 53.8。美联储主席鲍威尔认为美国经济十分强劲。

中钢协：会员钢企粗钢日均产 178.47 万吨

据中钢协发布数据，2018 年 2 月上旬会员钢企粗钢日均产量 178.47 万吨，旬环比增加 2.79 万吨；全国预估日均产量 223.45 万吨，增加 2.22 万吨；会员企业钢材库存 952.92 万吨，旬环比减少 140.09 万吨。从钢协数据看，春节之前，重点钢企限产效果并不明显，而据西本新干线历史数据，2018 年 2 月上旬，会员企业钢材库存量创下 2012 年 12 月下旬以后的新低。

煤炭钢铁去产能力度超预期

在今年的政府工作报告中，深入推进供给侧结构性改革再被提及。去产能方面，今年将再压减钢铁产能 3000 万吨左右，退出煤炭产能 1.5 亿吨左右。煤炭、钢铁业人士表示，这一去产能目标再超预期，2018 年将真正拉开煤炭去产能攻坚大幕。继 2017 年政府工作报告首次提出防范化解煤电产能过剩风险的目标任务后，今年的政府工作报告又提出淘汰关停不达标的 30 万千瓦以下煤电机组。

“不负责任的船东”黑名单公布

2017 年全球共有 835 艘大型远洋商船拆解，其中大部分最终被送到南亚海滩危险拆解。在一份“不负责任的船东”黑名单中，包括像地中海航运、商船三井、Zodiac、Rickmers Reederei、Berge Bulk、Costamare 和 Teekay 等知名航运公司均赫然在列，而希腊船东高居榜首。随着油气领域最近几年的下行，海上装置也开始进行拆解，这种装置的拆解难度更大。

沙特国家航运公司 Bahri 去年利润下滑

沙特阿拉伯国家航运公司（Bahri）日前宣布，该公司 2017 年净收入为 8.003 亿里亚尔（约合 2.133 亿美元），相比去年的 17 亿里亚尔收入下降 53.4%。该公司表示，净收入减少是由于国际现货市场运价下降，尤其是石油和化学品运输市场，这主要是由于 2017 年燃油价格上涨，导致燃油成本上涨。此外，Bahri 持股 30.3% 的 Petredec 公司利润份额减少，导致该公司利润下降。

新加坡船东破产“拖累”中国船厂

由于负债已高达 8.77 亿美元（约合 11.6 亿美元），为避免被清算，新加坡一家航运公司奥托海事有限公司（Otto Marine Ltd.）向高等法院申请破产保护。其执行总裁、马来西亚大亨丘志肖表示，奥托海事无法偿还债务，其现金流可能仅够再维持两个月。他表示，该公司的总资产约为 8.69 亿美元，其中大部分资产不太可能全部收回。引人关注的是，这家公司曾和中国武船集团签订造船合同。这意味着，武船集团将面临弃船风险。

希腊船东 DryShips 四季度扭亏为赢

2 月 27 日，希腊船东 DryShips 公布了 2017 年第四季度未经审计的业绩报告。报告显示，2017 年该公司实现大幅减亏，由 2016 年同期亏损 1.99 亿美元缩减至亏损 3287.8 万美元；归属于该公司普通股股东净亏损为 3007.3 万美元，而上年同期亏损 2.06 亿美元；经调整后的息税折旧摊销前利润（EBITDA）为亏损 949.6 万美元。2017 年第四季度 DryShips 扭亏为盈，实现净利润 1150 万美元，经调整后的息税折旧摊销前（EBITDA）利润为 990 万美元。

VLGC 市场下半年开始周期性复苏

航运咨询公司德鲁里（Drewry）发布最新报告称，由于船队增长放缓，超大型液化气船（VLGC）市场将从 2018 年下半年开始周期性复苏，不过运费不会达到 2014-2015 年的牛市期间水平。德鲁里表示，2017 年是 VLGC 航运史上最艰难的一年，因为充足的船舶供应挤压了货运市场。VLGC 现货市场（AG-日本航线）的平均收益为 12500 美元/天，远低于 21000 美元的盈亏平衡线。

订单大增，韩国造船业强势复苏

大宇造船今年前两个月已经完成全年接单目标 40%，三星重工今年接单量已经达到 10 亿美元，而现代重工第一季度有望完成全年接单目标的 50%，将超过 2016 年全年接单量总和。进入 2018 年，韩国造船业可谓强势复苏。得益于接单量的增加，原本受困于 2016 年以来订单枯竭困境的韩国造船业也开始逐渐复苏。一些分析师预计韩国船企业绩表现将在今年下半年之后出现回升。

现代重工用机器人造船打造“智能船厂”

现代重工在全球造船业首次推出双曲面弯板机器人系统。为提升效率、削减开支，摆脱和中国船企的竞争，现代重工正在利用自己在工业机器人行业的巨大优势打造“智能船厂”。3 月 4 日，现代重工宣布成功开发双曲面弯板加工机器人系统。与人工水火弯板相比，机器人系统将使生产力提高

三倍，同时还能改善最终产品质量。机器人技术的应用可以提高效率、保障生产安全并减少成本。

厦船重工一艘 2400TEU 集装箱船交船离港

3 月 5 日上午 11 时 10 分，厦门船舶重工股份有限公司为泉州安盛船务有限公司批量建造的第三艘 2400TEU 集装箱船（422C）“仁建日照”号正式交付离港首航泉州石湖港。该船进入码头调试阶段以来，实现了下水后最短时间内对主机轴系的固定安装工作；最短时间内完成主机滑油管系的串油；以最完备的状态顺利完成试航工作，成功交船离港。

地中海邮轮将订造 4 艘豪华邮轮

地中海邮轮计划在意大利 Fincantieri 下单订造 4 艘 40000 总吨左右的豪华邮轮，总价值超过 10 亿美元。这 4 艘豪华邮轮每艘能够搭载 600 至 800 名乘客，预计将在 2022 年至 2023 年交付。新船具体价格并未公布，不过，预计每艘造价将与世邦邮轮和银海邮轮在 Fincantieri 订造的类似规格 40000 总吨豪华邮轮相近，这两家公司的邮轮造价分别为 2.7 亿、3.7 亿美元。

GTT 获韩国船厂 LNG 燃料舱订单

法国 GTT 公司日前宣布，公司近日接获了一家韩国船厂一批 LNG 燃料舱订单。据 GTT 介绍，这批 LNG 燃料舱将被安装至一艘新造 LNG 运输船和一艘浮式存储和再气化装置（FSRU）上。这 2 艘新船的船东为一家欧洲船东，新船预计将于 2020 年上半年交付。但 GTT 公司没有披露合同更多的信息。GTT 此次设计的 2 艘新船的 LNG 燃料舱，单个能力达 17.34 万立方米。其中，LNG 运输船采用的绝缘方案是 N096 GW，FSRU 采用的绝缘方案是 N096。

前两月深圳港集装箱吞吐量同比增 13.58%

深圳港今年 1-2 月份集装箱吞吐量达到 421.76 万标准箱，比去年同期增长 13.58%，重、空箱比例为 65.85% 和 34.15%，其中重箱为 277.71 万标准箱，增长 13.78%，重箱进出口分别为 75.18（进口）万标准箱和 202.53（出口）万标准箱，较去年同期分别增长 6.22% 和 16.87%；空箱为 144.05 万标准箱，增长 13.20%。1-2 月份，深圳港货物吞吐量达到 3877.56 万吨，增长 16.74%，其中外贸货物吞吐量为 3054.16 万吨，同比增长 10.07%。

奥克兰港口正用区块链技术解决航运交易问题

新西兰最大的港口——奥克兰港口正投资利用区块链技术来解决航运交易问题，以改造传统航运业，应对日益增长的集装箱吞吐量。奥克兰 CEO Tony Gibson 称，这将减少甚至淘汰系统中的一些角色，同时增加一些新角色。

燃油价格

截至 2018 年 3 月 5 日，上海船舶燃油价格 IFO380 为 388.5\$/MT，与上周持平；IFO180 为 448.5\$/MT，较上周下降 0.66%；MGO 为 696.5\$/MT，较上周上升 1.31%。

截至 2018 年 3 月 5 日，新加坡船舶燃油价格 IFO380 为 366\$/M，较上周上升 1.39%；IFO180 为 396\$/MT，较上周上升 1.28%；MDO 为 580\$/MT，较上周上升 1.75%。

日期	上海船舶燃油价格			新加坡船舶燃油价格		
	IFO380	IFO180	MGO	IFO380	IFO180	MDO
2018/3/5	388.5	448.5	696.5	366	396	580
2018/3/2	388.5	451.5	687.5	361	391	570
2018/3/1	392	456.5	697.5	364	394	580
2018/2/28	395	466.5	700.5	372	402	593
2018/2/27	402	466.5	709.5	375	405	608
2018/2/26	398	464.5	693.5	377	407	608
2018/2/23	398.5	461.5	704.5	374	404	585
2018/2/22	399	464.5	694.5	369	399	584
2018/2/21	390.5	461.5	693.5	367	397	581
2018/2/13	400.5	462.5	699.5	361	391	568
2018/2/12	392	459.5	693.5	366	397	573
2018/2/9	404	466.2	699.5	367	398	582
2018/2/8	411.5	478.5	699.5	369	400	580
2018/2/7	406	470.5	693.5	383	413	607
2018/2/6	415	476.5	704.5	383	414	611
2018/2/5	412.5	481.5	698.5	386	417	613

(单位：美元/吨)

2017 年世界主要造船国家三大指标

指标/国家		世界	中国	韩国	日本
2017年造船完工量	万载重吨	9718	3804	3146	2031
	占比重%	100	39.1	32.4	20.9
	万修正总吨	3307	1142	1052	673
	占比重%	100	34.5	31.8	20.3
2017年新接订单量	万载重吨	7264	3223	2777	758
	占比重%	100	44.4	38.2	10.4
	万修正总吨	2325	918	645	200
	占比重%	100	39.5	27.7	8.6
2017年底手持订单量	万载重吨	19662	8814	4719	4732
	占比重%	100	44.8	24	24.1
	万修正总吨	7748	2871	1625	1572
	占比重%	100	37.1	21	20.3

注：此表数据来源于英国克拉克松研究公司。

2017 年船舶工业经济运行分析

2017 年，《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016～2020 年）》和《海洋工程装备制造持续健康发展行动计划（2017～2020 年）》正式发布。《行动计划》明确了“十三五”期间船舶工业深化结构调整加快转型升级的总体要求、重点任务和保障措施，引导船舶企业健康平稳发展，同时 2017 年也是国际船舶市场经过长时间调整后的回升之年。我国船舶工业紧密围绕产业政策，抓住市场回暖的有利时机，在全行业的共同努力下，取得了三大造船指标继续领先、产品结构不断优化、产业结构更加合理、产融结合更加深入、船配产业质量升级、国际地位不断提升的良好业绩。但受国际船舶市场深度调整的影响，“融资难”“交付难”“盈利难”等深层次问题依然存在，船舶工业面临形势仍然严峻。

一、经济运行基本情况

（一）全国三大造船指标两增一降

2017 年，全国造船完工 4268 万载重吨，同比增长 20.9%；承接新船订单 3373 万载重吨，同比增长 60.1%；12 月底，手持船舶订单 8723 万载重吨，同比下降 12.4%。

（二）船舶出口保持增长

2017 年，全国完工出口船 3944 万载重吨，同比增长 17.9%；承接出口船订单 2813 万载重吨，同比增长 72.9%；12 月底，手持出口船订单 7868 万载重吨，同比下降 14.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、

新接订单量、手持订单量的 92.4%、83.4%和 90.2%。

2017 年 1~11 月，我国船舶出口金额为 210.7 亿美元，同比增长 4.4%。出口船舶产品中，散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，出口额合计 128.8 亿美元，占出口总额的 61.7%。船舶产品出口到 181 个国家和地区，仍然以亚洲为主。我国向亚洲出口船舶金额为 110.7 亿美元，占出口总额的 52.5%；向欧洲出口船舶金额为 41.2 亿美元，占 19.6%；向大洋洲出口船舶金额为 27.9 亿美元，占 13.2%。

（三）船舶行业经济效益出现下降

2017 年 1~11 月，全国规模以上船舶工业企业 1407 家，实现主营业务收入 5900.4 亿元，同比下降 8.2%。其中，船舶制造业 2791.9 亿元，同比下降 5.9%；船舶配套业 845.3 亿元，同比下降 6.1%；船舶修理业 206.9 亿元，同比下降 26.2%；海洋工程专用设备制造业 416.9 亿元，同比下降 12%。

规模以上船舶工业企业实现利润总额 141.8 亿元，同比下降 15.9%。其中，船舶制造业 75 亿元，同比下降 35.4%；船舶配套业 45.3 亿元，同比下降 10.3%；船舶修理业 6.9 亿元，同比增长 38%；海洋工程专用设备制造业 7.7 亿元，实现扭亏为盈。

二、经济运行主要特点

（一）国际市场份额位居第一，产业集中度不断提高

2017 年，国际航运市场触底反弹，新船市场保持活跃。我国船企紧抓市场回暖的有利时机，积极开拓市场。全年造船完工量、新船订单量和手持订单量在全球市场所占份额分别为 41.9%、45.5%和 44.6%，三大造船指标国际市场份额均位居世界第一。船舶行业产业集中度进一步提高，全国前 10 家企业造船完工量占全国 58.3%，比 2016 年提高 1.4 个百分点。新接订单向优势企业集中趋势明显，前 10 家企业新接订单量占全国 73.4%；我国骨干船企优势明显，产业核心竞争力不断提升，有 5 家企业进入全球完工量前 10 强，有 4 家企业进入全球新接订单量前 10 强。

（二）产品结构不断优化，品牌建设有序开展

2017 年，我国骨干船企持续加大科技创新投入，产品结构不断升级，一批高技术、高附加值船舶研制成功。全球首艘 3.88 万吨智能船舶、全球最先进 6000 吨抛石船、8.4 万立方米超大型气体运输船、饱和潜水支持船等一批高端船型和海洋工程装备成功交付。批量承接了全球最大的 2.2 万 TEU 双燃料集装箱船、17.4 万立方米液化天然气（LNG）船、17.4 万立方米浮式液化天然气存储及再气化装置（LNG-FSRU）、30 万吨浮式生产储油船（FPSO）等高技术船舶和海工订单，新接订单修载比达 0.34。我国船企紧跟市场需求，不断推动优势产品品牌建设。南通中远海运川崎船舶工程有限公司推动以大型集装箱船及清洁能源船舶等船型的产品升级，以良好的性能、质量和技术形成了品牌船型。2017 年船舶行业有 7 个项目荣获国家科学技术奖，上海外高桥造船有限公司产品好望角型散货船、江南造船（集团）有限责任公司产品双燃料液化乙烯气体运输船、广船国际有限公司产品中程运输（MR 型）成品油船、中船黄埔文冲船舶有限公司产品工程（工作）船 4 项入选第二届制造业单项冠军产品。

（三）精耕细作细分市场，主动引领市场需求

2017 年，我国骨干船企针对近年来三大主流船型新船市场需求不足的现状，主动作为，在细分产品领域精耕细作，积极开展特种船舶、江海联运船舶、中小型船舶、远洋渔船等市场的开拓，成绩斐然。成功交付全球首艘三瓣独立 C 型储罐液态乙烷气体运输船、全球首制 2.5 万吨 LNG 高压双燃料杂货船，亚洲最大的自航绞吸式挖泥船“天鲲号”、国内首艘纯电动自卸货船实现下水；我国海工装备制造企业主动培育新的经济增长点，积极探索海洋矿产资源、海洋生物资源和海洋空间资源等非油气市场的开发。相继交付了世界首制深海半潜式大型智能渔场“海洋渔场 1 号”、自升式多功能海洋牧场平台、“深海勇士号”载人潜水器；超深水双塔半潜式钻井平台“蓝鲸 1”号助力我国首次海域天然气水合物（可燃冰）试采成功；全球首艘深海采矿船项目正稳步推进。积极拓展海上风电、海上天然气发电船、浮式发电+海水淡化平台、海上垃圾发电船、海上娱乐综合平台、海上酒店等新领域。

（四）扎实推进精益管理，多措并举降低成本

2017 年，全球航运和造船市场持续低迷，船舶企业面对“接单难”“交船难”“盈利难”等难题，围绕市场和客户需求变化，在产品策略、技术创新、管理模式等方面全力转型，通过精益管理、成本管控、智能制造、风险防范等措施努力降低成本。中国船舶重工集团有限公司深化“转模一精益造船”重点项目推进，集团企业建造效率不断提高，大连船舶重工集团有限公司 7.2 万吨成品油船首制船比计划节点提前

17 天下水，超大型原油船（VLCC）坞内建造周期不断缩短；黄埔文冲持续开展降本增效工作，通过严格执行预算管理、开展成本专项管理、积极抓好采购管理等措施“截流”，降低成本费用超过 3 亿元，金海智造股份有限公司通过光伏发电屋顶项目，每年节省电力成本 10%，舟山万邦永跃修造有限公司引进修船机器人提高平均作业效率 3 倍；南通中远海运川崎通过智能制造实现了生产模式转型，其船舶制造智能化车间采用自动化生产线提高生产效率 3 倍；招商局集团、中船重工等通过发行公司债券节约融资成本。

（五）市场化手段去杠杆，产融结合更加深入

2017 年，在欧洲银行不断观望，部分银行纷纷收紧船舶融资之际，中国进出口银行和国家开发银行通过政策性金融手段继续支持我国船舶工业向高质量制造转型升级。我国船舶融资租赁业务快速发展，逐渐成为全球新造船市场的主力买家。据不完全统计，2017 年工银金融租赁有限公司、民生金融租赁股份有限公司、国银金融租赁股份有限公司和交银金融租赁有限责任公司等中资金融租赁公司累计在国内船厂订造了 300 多万吨船舶，以金融创新模式支持了我国船舶企业的健康发展。我国骨干船企不断创新融资模式，通过发行债券、债转股等市场化手段解决融资困难。中船重工通过实施市场化债转股，资本结构得到有效优化，杠杆率得到有效降低，资产负债率下降 11%。

（六）关键技术自主创新，船配产业质量升级

2017 年，国际海事规则对船舶配套产业，特别是对排放的要求日趋严格。为适应航运业及造船业对绿色、环保产品的新要求，我国船舶配套企业加大关键核心技术研发力度，加强产品研制和市场拓展。全球首台微引燃双燃料发动机、国内首台带自主研发高压选择性催化还原（SCR）系统船用低速柴油机、世界直径最大船用螺旋桨交付使用；自主研发具备主动升沉补偿功能的电驱动海洋绞车、CS21 船用中速柴油机、全航速减摇鳍、R6 系泊链、GCS1000 齿轮箱等产品技术填补国内空白，打破国外垄断；青岛双瑞 BalClor 系列压载水管理系统成为亚洲首家获得美国海岸警卫队（USCG）型式认可证书的产品。

三、经济运行主要问题

（一）“融资难”问题未能得到有效缓解

2017 年，金融机构进一步加大对船舶和海洋工程装备建造企业风险的关注度，部分银行已经出现收紧授信或延长授信审批的情况，增加了企业的融资难度。尽管市场有所回暖，但船舶和海洋工程装备市场仍处于低谷期，企业的现金流大幅萎缩，行业内骨干大型企业都面临着资金紧张的问题。船舶行业“融资难”问题未能得到有效缓解。

（二）手持订单连续下降，去产能工作任重道远

近年来，各主要造船国都在努力化解过剩产能，但与新船需求的大幅收缩相比，船企新接订单难以满足正常生产需求。我国手持船舶订单已连续 4 年下降，大部分船企只能维持 1 年左右的工活量，在保证连续生产能力方面面临严峻挑战。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，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，努力做好去产能工作，船舶行业才能真正走出低谷实现复苏。

（三）综合成本快速上升，盈利空间大幅萎缩

2017 年，受手持船舶订单下降，开工船缺口增大的影响，新船市场竞争异常激烈，新船价格与成本倒挂矛盾凸显。一方面，船舶市场需求价低量少、船企开工不足、交付困难、两头受压。另一方面，2016 年年末以来，以船板为主的原材料价格持续高涨，平均涨幅超过 40%，人民币兑美元汇率出现连续性上涨，企业财务费用增多，劳动力不足导致用工成本刚性上涨；企业改单延期交付现象增多，管理费用持续增长。船舶企业综合成本的快速上升大幅挤压了船企的利润空间，行业盈利水平大幅下降，可持续发展受到冲击。

（四）外部环境持续恶化，在手项目风险加大

2017 年，国际知名海工运营商哈菲拉航运、潮水公司、法斯塔德航运等申请破产或筹划债务重组对海工装备建造市场打击巨大，船企手持海工平台项目延期交付和弃船现象愈演愈烈，市场环境持续恶化。据统计，我国船企手持各类海工平台涉及合同终止和弃船项目明显增多，这些项目被船东反复要求延期交付，最终还是被弃船，对船厂生产经营造成极大影响。海洋工程装备产品定制化的特点，使之转手出售的难度极大，当前海工产业技术日新月异，船企在手海工项目的弃船风险不断集聚，交付形势尤为严峻。

四、预测

2018 年，全球经济发展将趋于稳健，航运市场有望稳中向好。国际海运需求略有增长，老旧船舶不断

淘汰，过剩运力将进一步消化和吸收，新船市场有望继续保持活跃。预计 2018 年全球新船成交量在 7000 万~7500 万载重吨，海洋工程装备成交量约 130 亿美元，新船价格有小幅上涨的可能。大型船舶成交量将在 2018 年有所回落，部分中小型船舶成交将会活跃，豪华邮轮、汽车运输船、客滚船等少数特种船市场仍然值得关注。全球油气开发将继续回暖，市场热点仍将集中在浮式生产平台、海上风电场建设运维装备以及 LNG 相关装备等领域。

预计 2018 年，我国船舶工业主要经济指标将继续处于低位，造船完工量或将有所下降，新接订单比 2017 年或有提高，年底手持订单约 8000 万载重吨。

五、建议

（一）坚定不移推动船舶工业高质量发展

2018 年，是船舶工业实施“十三五”规划承上启下的关键一年。全行业应紧紧围绕《中国制造 2025》和建设海洋强国的战略目标，贯彻落实《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016~2020 年）》和《海洋工程装备制造业持续健康发展行动计划（2017~2020 年）》等政策提出的重点任务，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。坚定不移地推动船舶工业高质量发展，为建成规模实力雄厚、创新能力强、质量效益好、结构优化的船舶工业体系，为步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列而奋斗。

（二）多措并举破解船舶工业“融资难”困局

当前，我国船舶工业正处于结构调整、转型升级的关键时期，金融支持，特别是融资能力是船舶工业能否实现高质量发展的关键因素。建议金融机构在做好防范金融风险的同时，能够分企施策，根据实际情况对船舶和海洋工程装备产业实行差别化的授信政策，不断创新融资模式，加大对优质船企的融资支持力度。各企业应主动寻求多元化融资方式，通过在境内外上市融资、发行各类债务融资工具，优化融资结构。尝试在对外贸易及相关投融资活动中使用人民币计价结算，降低汇率风险，减少汇兑成本。鼓励优质骨干企业开展市场化债转股，降低资产负债率。

（三）统筹兼顾船舶工业去产能和结构调整

当前，全球造船市场新船需求有所回升，但冷静分析，2017 年成交量与“十二五”和“十一五”期间相比，仍处于较低水平，手持船舶订单规模不断萎缩。尽管我国骨干船企通过多种渠道积极化解过剩产能，取得阶段性成果。但全行业要充分认识国际造船市场供过于求的矛盾将在未来较长时间内存在的基本事实，高度重视去产能工作的重要性、艰巨性和复杂性，坚决遏制以建造高技术船舶扩张产能的冲动，坚持走市场化、法制化去产能道路。积极开拓船舶和海工装备制造产业与旅游、渔业、可再生能源、深海空间和矿物资源开发等领域的结合，拓展细分市场主动创造需求，培育新的经济增长点，加快产业结构优化调整。

（四）进一步做好企业技术创新和提质增效

当前，世界船舶科技发展迅速，国际造船新规范、新标准频繁出台，船东对技术、质量要求更加严格，日韩等主要竞争对手加大科技创新力度，使我国船舶工业面临更大的挑战。一方面，我们必须适应市场结构的变化，密切联系船东，加大研发投入，提高创新能力，努力开发适应市场需求的绿色环保船舶、打造品牌船型，以技术引领市场。另一方面，在船价低迷，制造业综合成本不断上涨的双重压力下，加强成本控制和他理，已成为企业提高国际竞争力的重要途径。应以提高生产效率、降低制造成本为核心推进各项工作。通过加强财务管理，狠抓降本增效，推进两化融合，发展智能制造，实行精益造船，控制采购成本，降低能源消耗等措施，全面提升企业管理水平。

（五）加强海洋工程装备在手订单风险管控

当前，国际海洋工程装备产业外部市场环境严峻，在手海工项目订单延期交付，甚至撤单情况频发。各企业应充分认识海工项目风险的重要性和紧迫性，加强和完善海工项目全流程管理和风险防范，减少企业自身违约风险因素。对在建项目，结合客户具体需求，帮助客户解决融资和运营租赁等方面的困难，为装备交付创造条件；对已出险项目，紧密跟踪仲裁、赔付等工作进展情况，采取有效措施积极应对，避免出现系统性风险。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《信息传真》介绍

《信息传真》精选航运企业急需的实用的国内外信息为主要内容，为航运企业的经营管理提供全方位服务为办刊宗旨，以“快”、“新”、“精”为服务特色。包涵了综合快讯、景气指数、运价指数、国内外燃油价格、航运市场、船舶市场等信息。每周一、三出版，为您提供全方位的信息服务。



中国海洋运输情报网主办

电话：（021）65853850-8006

传真：（021）65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅