

## 船舶工业调整和振兴规划点评

行业评级

**看好** 中性 看淡 (维持)

周凤武、安倩、张帆

机械行业分析师

报告日期

2009 年 6 月 10 日 星期三

021-63325888-6100

zhoufw@orientsec.com.cn

### 事件：

2009 年 6 月 9 日，国务院正式发布了《船舶工业调整和振兴规划》全文。规划期为 2009—2011 年。

**基本原则：**稳定造船订单，保持生产增长；加强政策引导，扩大船舶需求；推进结构调整，整合造船资源；加快自主创新，发展海洋工程装备。

**发展目标：**1 船舶生产稳定增长，力争 2011 年造船产量达到 5000 万吨，船用低速柴油机产量达到 1200 万马力。2 市场份额逐步扩大，2011 年造船完工量占世界造船完工量的 35% 以上，高技术高附加值船舶市场占有率达到 20%，海洋工程装备市场占有率达到 10%。3 配套能力明显增强，三大主流船型本土生产的船用配套设备的平均装船率达到 65% 以上，船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等配套设备的国内市场满足率达到 80% 以上。4 结构调整取得进展，大型船舶企业集团在高端船舶市场具备较强国际竞争力，若干个专业化海洋工程装备制造基地初具规模，一批船用配套设备生产企业发展壮大，环渤海湾、长江口和珠江口成为世界级造船基地。5 研发水平显著提高。三大主流船型研发设计实现系列化、标准化，形成一批具有国际竞争力的品牌船型，高技术高附加值船舶和海洋工程装备开发取得突破。6 发展质量明显改善。骨干船舶企业基本建立现代造船模式，三大主流船型平均建造周期缩短到 10 个月以内，单位工业增加值能耗三年累计降低 15%，钢材利用率显著提高。

**主要任务：**稳定船舶企业生产、扩大船舶市场需求、发展海洋工程装备、支持企业兼并重组、提高自主创新能力、加强企业技术改造、积极发展修船业务、努力开拓国际市场、加强船舶企业管理；

**政策措施：**加大生产经营信贷融资支持、增加船舶出口买方信贷投放、鼓励购买弃船、努力扩大国内船舶市场需求、加快淘汰老旧船舶和单壳油轮、严格控制新增产能、完善企业兼并重组政策措施、加大科研开发和技术改造投入。

### 我们的观点：

- **规划各项措施基本符合市场预期、对行业构成长期利好：**此次振兴规划各项具体措施与市场预计基本符合，在整体造船业走弱的背景下，我们认为振兴规划的实施对于行业构成长期利好，八大措施有利于稳定企业手持订单、控制行业产能、加快行业重组；但造船业属于长周期行业，短时间内行业走弱的趋势难以得到根本性扭转。
- **重视撤单问题，多项措施稳定企业生产：**造船行业属于资金密集型行业，大部分船东靠银行信贷来购买船只，金融危机以来，船东由于资金出现困难而导致了撤单、推迟订单现象，振兴规划中主要任务的第一点便是要积极应对推迟接船和弃船风险，防止出现大量撤单问题，力争船舶企业按期完成订单任务，通过加大生产经营信贷融资支持、增加船舶出口买方信贷投放、鼓励购买弃船等措施力求稳定企业手持订单的正常生产。
- **下游需求疲软，新接订单仍难恢复：**整个造船业与全球经济密切相关，目前，行业面临的最主要的问题之一就是新接订单大幅下降，而此次振兴规划虽然推出了扩大船舶市场需求，加快报废更新老旧船舶和淘汰单壳油轮，积极发展专用船舶等各项措施，但是整个需求的恢复从根本上还有赖于经济和国际贸易的回暖，短期内难以实现。
- **船舶配套能力增强：**我国船舶行业配套设备发展滞后，一些关键部件还需要依靠进口，也制约了我国从造船大国向造船强国的转变。此次规划提出我国三大主流船型本土生产的船用配套设备的平均装船率达到 65% 以上，船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等配套设备的国内市场满足率达到 80% 以上，这意味着未来几年我国造船配套设备国产化率要提高 15%—20%，加快向造船强国的迈进。

东方证券股份有限公司及其关联机构在法律许可的情况下可能与本报告所分析的企业存在业务关系，并且继续寻求发展这些关系。因此，投资者应当考虑到本公司可能存在影响本报告客观性的利益冲突，不应视本报告为投资决策的唯一因素。

敬请参阅最后一页之重要声明。

附：

## 船舶工业调整和振兴规划(全文)

船舶工业是为航运业、海洋开发及国防建设提供技术装备的综合性产业，对钢铁、石化、轻工、纺织、装备制造、电子信息等重点产业发展和扩大出口具有较强的带动作用。为应对国际金融危机影响，落实党中央、国务院关于保增长、扩内需、调结构的总体要求，加快船舶工业结构调整，增强自主开发能力，推动产业升级，促进我国船舶工业持续、健康、稳定发展，特制定本规划，作为船舶工业综合性应对措施的行动方案。规划期为 2009—2011 年。

### 一、船舶工业现状及面临的形势

2003 年以来，我国船舶工业进入了快速发展轨道。产业规模不断扩大，造船产量快速增长，造船完工量、新接订单量、手持订单量已连续多年居世界前列。综合实力稳步提升，已经具备散货船、油船、集装箱船(以下称三大主流船型)自主开发能力，在高技术高附加值船舶、海洋工程装备领域也实现了突破，大型船舶企业造船周期和质量管理达到国际先进水平。我国已经成为世界造船大国。但是，船舶工业在高速发展的同时，自主创新能力不强、增长方式粗放、低水平重复投资、产能严重过剩、船用配套设备发展滞后、海洋工程装备开发进展缓慢等矛盾日益显现。2008 年下半年以来，受国际金融危机影响，国际航运市场急剧下滑，造船市场受到很大冲击，新船订单大幅减少、企业融资出现困难、履约交船风险加大，我国船舶工业发展面临严峻形势。

应该看到，经过多年的发展，我国船舶工业已经形成了原材料配套强、劳动力素质高、制造业体系完备等综合竞争优势，世界造船业正逐步向我国转移，我国船舶工业发展前景依然十分广阔。当前，我国船舶工业正处在由大到强转变的关键时期，必须抓住机遇，积极采取综合措施，加快结构调整和产业升级，巩固和提升我国船舶工业的国际地位，为经济平稳较快发展做出积极贡献。

### 二、指导思想、基本原则和目标

#### (一)指导思想。

全面贯彻落实党的十七大精神，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，深入贯彻落实科学发展观，按照保增长、扩内需、调结构的总体要求，通过采取积极的信贷措施，稳定造船订单，化解经营风险，确保船舶工业平稳较快发展；通过控制新增造船能力，推进产业结构调整，提高大型船舶企业综合实力，形成新的竞争优势；通过加快自主创新，开发高技术高附加值船舶，发展海洋工程装备，培育新的经济增长点，为建设造船强国和实施海洋战略奠定坚实基础。

#### (二)基本原则。

**稳定造船订单，保持生产增长。**积极应对推迟接船和弃船风险，防止出现大量撤单问题，力争船舶企业按期完成订单任务，保持生产平稳较快增长。

加强政策引导，扩大船舶需求。调整优化运力结构，淘汰落后老旧船舶，扩大船舶市场需求。

推进结构调整，整合造船资源。实施兼并重组，整合造船、修船、海洋工程装备生产资源，发展大型企业集团，促进船舶制造业和配套业协调发展。

加快自主创新，发展海洋工程装备。加大技术改造力度，加强关键技术和新产品研究开发，提高船用配套设备水平，发展海洋工程装备，提高国际竞争力。

### **(三)规划目标。**

1. 船舶生产稳定增长。今后三年船舶工业保持平稳较快增长，**力争 2011 年造船产量达到 5000 万吨，船用低速柴油机产量达到 1200 万马力。**

2. 市场份额逐步扩大。**2011 年造船完工量占世界造船完工量的 35%以上，高技术高附加值船舶市场占有率达到 20%，海洋工程装备市场占有率达到 10%。**

3. 配套能力明显增强。三大主流船型本土生产的船用配套设备的平均装船率达到 65%以上，船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等配套设备的国内市场满足率达到 80%以上。

4. 结构调整取得进展。大型船舶企业集团在高端船舶市场具备较强国际竞争力，若干个专业化海洋工程装备制造基地初具规模，一批船用配套设备生产企业发展壮大，**环渤海湾、长江口和珠江口成为世界级造船基地。**

5. 研发水平显著提高。三大主流船型研发设计实现系列化、标准化，形成一批具有国际竞争力的品牌船型，高技术高附加值船舶和海洋工程装备开发取得突破。

6. 发展质量明显改善。骨干船舶企业基本建立现代造船模式，**三大主流船型平均建造周期缩短到 10 个月以内，单位工业增加值能耗三年累计降低 15%，钢材利用率显著提高。**

### **三、产业调整和振兴的主要任务**

#### **(一)稳定船舶企业生产。**

采取有效措施，支持大型船舶企业和航运企业按合同履行，积极应对推迟接船、撤单、弃船等经营风险。指导船舶企业加强生产管理，合理安排生产计划，确保造船质量和进度，保持生产连续性。

#### **(二)扩大船舶市场需求。**

加快报废更新老旧船舶和淘汰单壳油轮，积极发展远洋渔船、特种船、工程船、工作船等专用船舶。

#### **(三)发展海洋工程装备。**

支持造船企业研究开发新型自升式钻井平台、深水半潜式钻井平台和生产平台、浮式生产储卸装置、海洋工程作业船及大型模块、综合性一体化组块等海洋工程装备，鼓励研究开发海洋工程动力及传动系统、单点系泊系统、动力定位系统、深潜水装备、甲板机械、油污水处理及海水淡化等海洋工程关键系统和配套设备。

#### **(四)支持企业兼并重组。**

支持大型船舶企业集团及其他骨干船舶企业实施兼并重组。推动大型船舶企业与上下游企业组成战略联盟，相互支持，共同发展。引导中小船舶企业调整业务结构，发展中间产品制造、船舶修理、特种船舶制造等业务，开拓非船产品市场。支持有条件的企业并购境外知名船用配套设备企业、研发机构和营销网络。

**(五)提高自主创新能力。**

制定《船舶工业科研开发重点项目目录》，支持优化升级三大主流船型，开发适应新规范、新标准和节能环保要求的船舶，提高大型液化天然气船、大型液化石油气船、大型汽车运输船、科学考察船等高技术高附加值船舶的设计开发能力，加快新型船用柴油机及其关键零部件、甲板机械、舱室设备、通信导航自动化设备的自主研发，加快现代造船技术、船舶和海洋工程装备基础共性技术研究。

**(六)加强企业技术改造。**

制定《船舶工业技术改造项目及产品目录》，支持高技术高附加值船舶和海洋工程装备专用生产设施项目建设，支持填补国内空白、节能环保效果显著以及产能不能满足市场需求的船舶和海洋工程装备及配套产品的技术改造。

**(七)积极发展修船业务。**

鼓励造船企业利用现有造船设施开展修船业务。加强修船技术研究，增强大型船舶、特种船舶、海洋工程装备修理和改装能力。规范发展拆船业，实行定点拆解。

**(八)努力开拓国际市场。**

制定并完善相关措施，巩固我国船舶工业在三大主流船型国际市场的竞争优势，扩大高技术高附加值船舶、海洋工程装备的国际市场份额；鼓励船用配套设备企业建立境外营销网络和售后服务体系，带动产品出口。

**(九)加强船舶企业管理。**

引导船舶企业加快建立现代企业制度，深化内部改革，推进管理信息化，全面提高科学决策和管理水平；加快建立现代造船模式，推进数字化造船；加强国际造船新规范、新公约、新标准的研究，积极做好相关准备工作；推广节能节材新技术、新工艺，提高能源使用效率和钢材利用率，降低能耗物耗；增强市场分析和预测能力，加强合同管理，提高资金使用效率，控制财务成本，增强企业参与国际竞争和防范市场风险的能力；加强创新型研发设计人才、开拓型经营管理人才、高级技能人才等专业人才培养，强化职工培训，优化队伍结构，满足企业可持续发展需要。

**四、政策措施****(一)加大生产经营信贷资金支持。**

各相关银行对船舶企业在建船舶和有效合同所需的流动资金贷款要确保按期到位；对船东推迟接船的，要适当给予船舶企业贷款展期支持；对信誉良好的船东和船舶企业要及时开具付款和还款保函。加强银企合作，对在建船舶实行抵押融资。支持符合条件的船舶企业上市和发行债券。加快建立船舶产业投资基金。

**(二)增加船舶出口买方信贷投放。**

鼓励金融机构增加船舶出口买方信贷资金投放，帮助大型船舶企业集团和其他骨干造船企业稳定现有出口船舶订单。

**(三)鼓励购买弃船。**

研究制定相关政策措施，鼓励骨干航运企业购买远洋船舶的弃船，鼓励金融租赁公司购买出口船舶的弃船。

#### **(四)努力扩大国内船舶市场需求。**

对国内企业向国内海上石油天然气开采企业销售海洋工程结构物，继续实行增值税退税政策。加大预算内资金投入，提前实施纳入国家规划的政府公务性、公益性船舶建造。

#### **(五)加快淘汰老旧船舶和单壳油轮。**

研究鼓励老旧船舶报废更新政策。抓紧出台单壳(包括单壳双底和双壳单底)油轮强制淘汰政策，严禁超龄船舶改造、运营。

#### **(六)严格控制新增产能。**

除《船舶工业中长期发展规划(2006—2015年)》内的造船项目外，各级土地、海洋、环保、金融等相关部门不再受理其他新建船坞、船台项目的申请。新建大型海洋工程装备专用基础设施项目需报国家核准。今后三年，暂停审批现有造船企业船坞、船台的扩建项目。

#### **(七)完善企业兼并重组政策措施。**

制定出台鼓励企业兼并重组的政策措施，妥善解决富余人员安置、企业资产划转、债务合并与处置、财税利益分配等问题；采取资本金注入、融资信贷等方式支持大型船舶企业集团实施兼并重组。支持骨干船舶企业兼并重组其他船舶企业，优先核准其技术改造项目，鼓励进行产品结构调整。

#### **(八)加大科研开发和技术改造投入。**

增加高技术船舶科研经费投入，支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发，支持关键共性技术和先进制造技术研究，加快船舶工业标准体系建设。支持开展船用配套设备、海洋工程装备以及特种船舶制造专业化设施设备等方面的技术改造，支持大型船舶企业兼并重组后进行信息化建设和流程再造，支持中小型造船企业符合相关产业政策要求的调整转型。支持船舶企业和科研机构研发条件建设。

### **五、规划实施**

国务院有关部门要按照《规划》分工，加强沟通协商，密切配合，尽快制定和完善各项配套政策措施，确保《规划》顺利实施。要适时开展《规划》的后评价工作，及时提出评价意见。

有关地区要按照《规划》确定的目标、任务和政策措施，结合当地实际抓紧制订具体落实方案，确保取得实效。具体工作方案和实施过程中出现的新情况、新问题要及时报送发展改革委、工业和信息化部等有关部门。



## 分析师承诺

### 周凤武：机械行业资深分析师

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

### 安倩：机械行业分析师

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

### 张帆：机械行业分析师

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

## 投资评级说明

- 报告发布日后的 6 个月内的公司的涨跌幅相对同期的上证指数/深证成指的涨跌幅为基准；
- 公司投资评级的量化标准
  - 买入：相对强于市场基准指数收益率 15%以上；
  - 增持：相对强于市场基准指数收益率 5%~15%；
  - 中性：相对于市场基准指数收益率在-5%~+5%之间波动；
  - 减持：相对弱于市场基准指数收益率在-5%以下。
- 行业投资评级的量化标准
  - 看好：相对强于市场基准指数收益率 5%以上；
  - 中性：相对于市场基准指数收益率在-5%~+5%之间波动；
  - 看淡：相对于市场基准指数收益率在-5%以下。

#### **免责声明**

本报告仅供东方证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人作出邀请。

本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。客户应当考虑到本公司可能存在影响本报告客观性的利益冲突，不应视本报告为作出投资决策的惟一因素。本报告中所指的投资及服务可能不适合个别客户，不构成客户私人咨询建议。

在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布，亦不得作为诉讼、仲裁、传媒及任何单位或个人引用之证明或依据，不得用于未经允许的其它任何用途。如引用、刊发，需注明出处为东方证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

---

#### **东方证券研究所**

**地址：**上海市中山南路 318 号东方国际金融广场 26 楼

**联系人：**寿岚

**电话：**021-63325888\*6054

**传真：**021-63326786

**网址：**[www.dfzq.com.cn](http://www.dfzq.com.cn)

**Email：**[shoulan@orientsec.com.cn](mailto:shoulan@orientsec.com.cn)