

安徽东方造船:昔日 1000 多人的企业如今只剩 70 多人

安徽最大民营造船厂“触礁”?

本报记者 文/图

作为我省最大的民营造船厂——东方造船集团(枞阳)有限公司(简称安徽东方造船),它曾被无数人寄予厚望。

但谁也没想到,曾经被誉为“日进千金”的造船厂,仅仅用了4年的时间坐了一趟“过山车”。

现场探访

厂区杂草丛生近乎停工

8月27日下午,记者来到枞阳县。从县城出发大约8公里,就是安徽东方造船。当地居民告诉记者,最近一年,船厂就很少有大规模的造船工作。

下午3时许,记者来到紧临长江的东方造船厂厂区。船厂共两个大门,其中一个被锁上;另一个由保安看守。

记者辗转进入厂区,放眼望去,船厂占地面积相当大,几间大型厂房紧挨着大门的位置。而与大门形成鲜明对比的是,三三两两的工人不时在厂区内走动、聊天,而整个厂区内,半人高的杂草随处可见。

秋日下,偌大的造船基地显得有些空旷,十几个龙门吊,除了两个在工作外,其余全都闲置着。

1000多人企业只剩70多人

在厂区内,记者找到一名工人询问。他警惕地看了看记者,言谈中随口说了一句“厂子不行了”就径自离开了。

对厂区内随处可见的龙门吊,另一位工人告诉记者,龙门吊是造船的专用设备,每个大的龙门吊可以同时造两条上万吨的大船,他们厂,最高峰时,曾经同时建造8艘大型船舶。

不过,现在船厂效益不好,很多人没活干,都走了。他告诉记者:“造船厂最多时有1000多名工人,现在全厂只有70多名工人。”

一年多来只造了一艘船

记者也注意到,在江边,一艘船架成型的暗红色轮船停靠着,显然是尚未完工的半成品,船上不时传出一些零星的敲打声。除了这一艘,旁边的龙门吊下也还停靠着另一艘在建的船舶。

“暗红色的是艘2万多吨的大船,但不是我们的,是别人租我们场地建造的。”在码头上,一位骑着摩托车穿梭在厂区的工人停下来,指着在建的船舶说,船厂业务少了,领导就把空置的码头租给私人,挣些租金。

“小的那艘3200吨的化学品船,是我们厂接的船。”他告诉记者,这艘唯一在建的船,还是去年接的单。

“虽然很小,但已经是我们厂里唯一的活计了。”他告诉记者,现在船厂早已没有了昔日的繁忙,全场70多名工人中,只有约50名在从事造船工作。厂区的一位保安告诉记者,他是枞阳当地人。2008年8月,船厂建成投产,不久他就来到船厂工作。

“刚开始来的时候,船厂业务非常多,接的船也多。”他说,那时自己在船上做木工类的工作,工作不累,每月能拿到2500元,有的工人最多能拿到每月5000多元。后来,船厂渐渐不行了,他也不得不从船上下来,做起了保安工作,每月也只能拿1000多元的工资。



造船厂内现状

位于枞阳的安徽东方造船,是我省最大的民营造船厂,2008年8月正式建成投产,首批订单就与荷兰签订了总价值约9亿元的10艘多用途货船。然而,4年后的今日,曾经1000多人的大厂留下70来人在坚守,十几个造船的专用设备只有两个在运转,其中之一还是租给他人使用的。

记者调查发现,安徽东方造船4年的时间内急转直下,主要是由于造船业普遍“驶入”寒冬。经济学博士、资深财经评论员马光远认为,传统的造船业必须靠转型来争取春天,船企只有通过自身转型,才有可能适应日益严峻的国际竞争。



造船厂大门



十几个龙门吊只有2个在运转

新闻延伸

位于枞阳的安徽东方造船,不仅是曾经显赫一时的安徽最大民营造船大鳄,其背后的东方造船集团更是著名的“温州船王”。那么是什么让它短短4年内急转直下?

困局:“温州船王”面临风雨飘摇

东方造船集团,是一家成立于1986年的老牌造船企业,总部位于温州,总资产20多亿元。

然而,自去年下半年以来,“温州船王”却频频出现困局。

今年1月10日,东方造船发布公告称,2011年下半年的造船业务大幅下滑,主营业务造船的利润较2010年同期下滑24.2%。更糟的是,伦敦证券交易所公告显示,东方造船已于今年6月8日被取消了上市交易资格。

不仅是在资本市场“黯然退场”,伴随着的订单大幅缩水,经营每况愈下,高层动荡,陷入僵局,使得这条“大船”在暴风雨中,变得岌岌可危。

对于这一大鳄的“触礁”,浙江乐清市船舶工业行业协会一位知情人透露,东方造船“生不逢时”,上市后全球航运及其制造行业陷入寒冬,一些国外船东纷纷“弃船”。其中两个总额约5260万美元的造船合同,及约1450万美元的8艘小型散货船建造合同取消,导致前期垫资建造的资金难以收回。再加上安徽造船基地投资过大,同时间遇上部分银行抽贷,最终导致资金链紧张。

行业:造船业普遍“驶入”寒冬

不仅是东方造船,去年以来,几乎所有的造船企业都或多或少陷入经营危机,资金周

转困难也屡见不鲜。造船业更是与光伏和商贸行业一起,被多数银行列入授信“黑名单”,这无疑让摇摇欲坠的造船业雪上加霜。

中国船舶工业行业协会的最新统计称,今年1~5月,中国造船完工量、承接新船订单量和手持船舶订单量呈现“三连跌”。

“自金融危机以来,造船企业就主要面临三个问题,一是产能过剩,二是订单锐减,三是融资困局。”资深财经人士李云华表示,金融危机让中国船企的发展变得举步维艰。

突围:转型升级已迫在眉睫

“传统的造船业,必须靠转型来争取春天,而不是穿着棉袄一边发抖着等春天。”经济学博士、资深财经评论员马光远认为,船企只有通过自身转型,才有可能适应日益严峻的国际竞争。

对此,中国最大的民营造船企业——熔盛重工开始了前期探索:涉足海洋工程。“企业要学会转型,从科技含量低、利润低的传统造船转型为科技含量较高的海洋工程中。”熔盛重工总裁陈强认为,中国是低端严重过剩,高端不足。例如海洋工程,韩国的大型船企会把目光集中在技术含量高、利润高的海洋工程中。他们的业务中,海洋工程占2/3,普通船舶只占1/3。他认为,这值得大多数中国船企借鉴。

而针对当前的严峻形势,来自安徽省船舶办的一份资料显示,我省发布了《关于加快船舶工业发展的意见》,在土地岸线规划、鼓励技术进步、扩大对外开放、金融服务支持、人才培育培训及组织协调保障等多方面提出了推进全省船舶工业发展的政策措施,着力解决困扰当地船舶工业进一步发展的困难和问题。

相关链接

东方造船集团,是一家成立于1986年的老牌造船企业,总部位于温州,总资产20多亿元,主要生产6万载重吨以下的集装箱船、化学品船、散货船等,产品多销往欧美。

而来自枞阳县政府网站的信息显示,2008年8月,东方造船集团在枞阳县投资的造船基地正式建成投产,是安徽省最大的民营造船企业。计划投资10.88亿元,预计年造船能力达40万吨,年销售收入40亿,年利税4到8亿元。

同时,安徽商务之窗显示,安徽东方造船首批订单就与荷兰签订了总价值约9亿元的10艘多用途货船。

而在2011年8月18日,东方造船集团更是鼎盛一时。当日,它正式在伦敦证交所AIM挂牌交易,成为首家在AIM上市的中国造船公司,有金融机构预计该公司市值将达到3200万英镑,这个“温州船王”一度书写传奇。