

坚守总有扬帆时

曾经红火至极的船舶产业，正面临前所未有的困境。

今年以来，与造船业形势密切相关的波罗的海干散货指数（BDI）一直在低位徘徊，并曾跌破2008年金融危机爆发时的历史低位。国际航运市场的极度低迷，令三门造船业“寒意”袭人。据县船舶行业协会调查，目前全县14家投产企业，今年新增订单仅有3艘油轮，总计1.12万载重吨。

“没有哪一个寒冬不可逾越，有着世界贸易动脉之称的海运业总有一天会复苏，与此紧密相连的造船业一定会迈过难关。”在4月11日下午召开的全县船舶行业发展座谈会上，与会的相关部门、乡镇及部分船舶企业负责人一致表示。

编者按：造船、橡胶、机电、工艺品等四大支柱产业是我县工业经济的“脊梁”，在经济低迷的情况下，这些支柱产业面临哪些共性问题？其转型升级的方向在哪里？政府部门又是如何去推动的？结合“大干二季度，奋力抓落实”活动，本版推出“聚焦三门支柱产业”系列报道，敬请关注。

□本报记者 贺军

起步晚、起点低、基础薄，先天不足的三门造船业首当其冲受到国际形势影响。分析当前形势，县船舶行业协会会长、台州海滨船舶修造有限公司总经理王宝富总结为三大难：接单难、交船难、融资难。

“今年的造船企业大多依靠存量订单维持生存，目前在建的船舶都是去年甚至前年的订单。加上受原材料成本上涨、汇率变动等因素影响，即使有订单，有些企业也不敢接。”王宝富说。

“交船难”也深深困扰着造船企业。当前，航运业持续低迷，多数航运企业处于亏损经营状态，接船意愿不强，要求延迟交船、更改船型、延期付款等现象日益增多，造成“交船难”问题日益突出。

资金则是造船企业发展的另一只“拦路虎”。造船业是资本密集型产业，但我县造船企业的资金投入主要依靠股东资本和民间拆借。受政策限制，许多造船企业在投产后无法将海域使用权证换成土地使用证，以致无法顺利从银行取得贷款，整个行业银行贷款所占比例不到5%，远低于其它行业30%左右的比例。

“产能严重过剩，是造成这一切的根源。”王宝富表示，经过前一轮的疯狂扩张，全球造船业已形成两亿载重吨的规模，而市场实际需求仅在8000万载重吨左右。从我县来看，27家造船企业技术含量和产业层次参差不齐，缺少抱团应

近年来，对于造船业所面临的困难，我县各级政府部门一直给予最大帮扶。

早在2010年，我就出台《三门县造船业发展振兴规划》，提出拓展融资渠道、推动重组兼并、加快权证办理、启动口岸报批、落实清费减负、建立专项基金、严格市场准入、落实人才政策等八大政策支撑。

按照规划要求，

对于三门的造船业来说，自2008年以来的市场寒冬似乎显得格外漫长，许多企业还没从国际金融危机的痛楚中缓过神来，就遇到一场更为复杂、更为严峻的挑战。而这样的故事，也正发生在县内许多企业身上。

三门是一个后发地区，企业的兴衰荣辱，与这座城市的光荣与梦想息息相关。没有人可以否认，三门新世纪以来10多年的辉煌与成长，是无数的三门企业，在世界经济的惊涛骇浪中，一步步创造出来的奇迹。

“风雨同舟，共克时艰。”在风雨飘摇的市场环境中，党委政府就是企业值得信赖和托付的靠山。正如在历次经济危机中所表现的那样，政府将与企业在一起，通过出台各种救济和帮扶措施，安抚企业情绪，为企业纾解难题，并创造转危为安的条件，与企业联袂携手、共度劫波。

事实上，党委政府已在积极行动。昨天，县委、县政府召开“大干二季度、奋力抓落实”动员大会，其中一个重要的任务就是全力营造良好的发展环境，大力推进实体经济发展。相信随着活动

去年以来，形势再度急转直下，BDI指数一直在1000至2000点间震荡，到今年2月，跌至历史低位647点。受此影响，我县船舶制造企业新接订单越来越少，造船利润也跌到“零利润”边缘。

浙江九洲船业有限公司董事长郑建义，用“冰火两重天”来形容这几年的从业经历。该公司于2007年落户六敖，2008年初开工制造第一艘船只，生意最好的时候，8个船台一齐上马都忙不过来。“谁也没想到，从高峰到低谷会那么快。金融危机期间，我们还能赚点钱，如今只能为生存而战。”郑建义说。

对变化的能力。

让船厂老板更着急的是，国际海事组织规定，今年7月1日之后交付的新造船必须执行PSPC标准，船舶企业只有取得该标准许可条件才能生产出口船只。据调查，全县14家船企如果都想达到相关条件，仅码头与涂装车间两项投入就需3.65亿元资金。这意味着，县内许多船企将被迫退出国际市场，而我县造船业目前的出口量占订单总数的40%以上。

“掌握市场话语权的国际巨头不时设门槛、卡脖子，让我们很被动。”浙江勤丰船业有限公司负责人说。

一系列工作正逐步开展。县地税局相关负责人表示，仅税费减免这一项，去年全县造船企业就减免600多万元，占全县企业减免总额的60%以上。为减轻船企生产成本，县安监局则对安全风险保证金采取缓缴措施。对于造船企业普遍反映的“融资难”问题，我县专门出台《三门县海域使用权抵押贷款实施意见》，在全省首推海域使用权抵押贷款业务，为部分企业下了一场“及时雨”。

采访中，各方人士表示，三门造船业要想走出困境，开展修船业务不失为一种选择。当前，因老龄船舶报废高峰的到来以及国家相关规划的实施，修船业正迎来难得的市场与政策双重机遇。

“每一艘新船使用两年后就要维修一次，全世界每年修船费用高达200亿美元。根据《船舶修理企业生产条件基本要求及评价方法》规定，我县已经有5家造船企业满足部分类型船舶的修理条件。”王宝富说，《浙江省船舶工业“十二五”发展规划》也明确提出，“以三门为主，发展10万吨以下船舶修理能力”。

不过，开展修船业务有着多方面的政策制约，包括环保资质、口岸开放等等。对此，县经贸局局长

梅跃胜透露，我县正在着手船舶行业修船可行性研究，相关规划初稿已拟定，近期将组织专家进行论证。县发改局负责人则表示，与修船业密切相关的健跳港区口岸开放工作已进入实质性报批阶段，目前已基本划定口岸开放范围，县内造船企业可抓紧时间申报临时对外开放点。

从政府部门释放出来的利好消息，让广大船舶企业负责人深感振奋。浙江泰达船舶修造有限公司负责人表示，从造船向修船转型，是公司今后的突围方向，如果能够顺利推进，将给他们带来第二次历史发展机遇。

面对严峻形势，企业自身也没有放弃，而是积极进行自救。闲置多年的泰鑫船舶于去年年底重组成功，目前手持订单28万载重吨，今明两年交货15万载重吨，还准备继续投资5亿元，用于升级设备与扩大生产。“这个月的月底，我们将举行一个开工仪式，生产规模有25万载重吨。只要我们坚定信心，坚守实业，总会迎来一片艳阳天。”公司负责人信心满满地说。

我们相信，面对这一轮挑战，三门造船业一定能够走出一片新天地。

快评

没有哪一个寒冬不可逾越