城大商學院 | 二零一七年春季 27

中國 世界造船 基地

原文:高賢思

李勝博士是從事船舶買賣的高智船舶(上海)有限 公司總裁,也是商學院工商管理博士課程校友。本 文講述他走進造船業的經過、中國成為世界首屈-指的造船國家的歷程,以及這個行業的未來走向。 本刊並附錄了李勝博士近期的兩篇文章,分別述說 中國造船業的兩起故事:中國造船業塑造國際品牌 的契機,以及中國小型造船廠過去十多年起跌浮沉 的經歷。

你是怎樣對船舶製造行業發生興趣的?

從大連理工大學(之前的大連工學院)畢業之 後,我被分配到大連船舶重工公司擔任翻譯員, 這樣我就有機會接觸與海事有關的各色人物, 像船東、船舶承租人、驗船師、設備供應商、 設計師之類,接觸各個負責海洋事務的政府組 織就不用説了。

大連船舶重工的規模如何?

造船廠有一萬多名員工,包括公司管理層、車 間管理人員、工程師,當然還有前線工人,比 如吊索架工人、焊工、漆工、吊車司機等。我 每天都會與中國各地以至世界各國的人接觸, 你説這是一份多有意思的工作!這群人無論什 麼時間、在哪裡相遇,共同話題就只有一

稱裡的「港嶼」(Harbour Island)來自巴哈馬群 就技術而言,中國已經趕上了日本和韓國。我 島的一個島嶼,那是我應一位船東之激游覽過 的一個海島,島上粉紅色的沙灘讓我著迷,那 個島的名字就叫做「港嶼」。

公司早期的業務是為外國航運公司提供服務, 同時把中國產品包括非海洋產品銷售給國際市 場,特別是出口到巴哈馬群島。我們逐漸成長 為一家綜合貿易公司,經營範圍包括與一家合 資的葡萄酒廠,以及多家希臘公司進行餐酒食 品貿易業務。曾幾何時,我們是銷售各式各樣 中國產品到巴哈馬的最大出口商。

你是怎麼進入船舶業的?

2012 年底,我們開始專注於船舶業務,並且把 公司改名為高智船舶公司。之前的幾年,作為 船舶經紀人,我們已經幫助中國的許多中小船 廠成功交付了各類型船舶,比如集裝箱船、重 吊船、散貨船、油船等等,我們也直接向中國 造船廠下單造船,再銷售予海外客戶。

目前中國船廠的世界市場佔有率是 37%, 韓國是35%, 日本19%。你估計 這情況會有變化嗎?

就造船數量和已完成的總運載量(造船行業的 術語叫做「載重噸」)這兩個方面而言,中國 仍會保持世界第一大造船國的地位。這是根據 在過去三十年來,中國不僅湧現出能夠建造不 同規格船舶的造船廠,而且建立了一套完整的 造船原材料供應商和設備商體系的發展而作出 的判斷。當然,這情況不僅見於中國,於日韓 兩國亦然。但勞動力成本上升導致競爭力流失, 依次從日本到韓國,從韓國到中國,這個狀況 將維持不變。未來五年,爭奪世界第一造船大 國的競爭仍將在這三個國家之間展開。

們尚待改進的領域只在於管理能力和與分包商 之間的協調能力而已。

中國是最大的散貨進口國,又是最大的造 船國。二者有共生關係嗎?

從一些世界大國的發展歷史和路徑來看,這個 説法是成立的。在英國、在北歐、在美國,還 有日本和韓國, 造船業都曾經是舉足輕重的行 業,在今天的中國也是如此。 造船業的本質是 全面的國際化和市場化。

你認為未來 10 年,海運將如何與空運及 鐵路運輸競爭?

毫無疑問,以總運量而言,特別是集裝箱貨物 和昂貴設備及儀器的運輸方面,空運和鐵路運 輸會佔很大比重,但在散貨運輸方面,船運仍 然是最廉價的運輸方式。

「一帶一路」沿線的鐵路和公路基礎設施 建設項目對亞洲的船運市場會產生怎樣的 影響?

會有更多的中國設備和大型重型構件沿著一帶 和一路運出中國。

海上絲綢之路將會怎樣?它會激勵中國的 造船行業嗎?

眾所周知,過去數十年,中國因素是國際船運 市場背後的驅動力,中國進口了世界鐵礦石、 煤炭和原油總產量的30%。展望未來,航運業 的新增長點將由基建的向外輸出與及海上絲綢 之路沿線新港口的建設所帶動。

