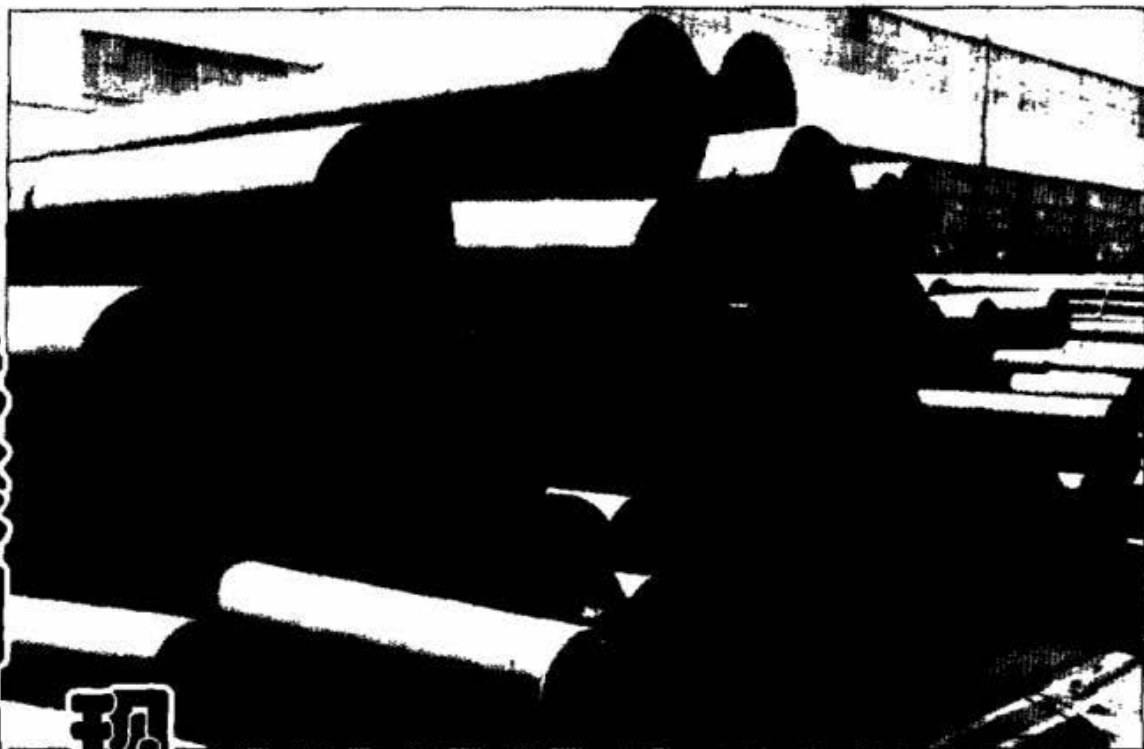




浅谈国内船用钢管市场 现状及发展前景



中国船舶工业物资总公司 刘洪军

一、造船工业的发展,带动了船用钢管需求的增加

2000年中国船舶重工集团和中国船舶工业集团公司新接获船舶订单460多万吨,创造了历史新高。特别值得一提的是,大连造船新厂承接的5艘出口伊朗的30万吨级VLCC油船,实现了我国造船业历史性突破。2000年两大造船集团公司承接的新船订单已超过250万吨。据专家预测,我国造船能力到2005年将达到1000万吨。

随着造船工业的迅速发展,

造船用钢管的需求量将愈来愈大,按照1999年两大造船集团需用钢材约160万吨计算,造船用钢管需求约8万吨,如果按着预测,2005年国内造船能力达到1000万吨计算,界时船用钢管的需求量将达到10万吨。

二、船用钢管的特点及现状

船用钢管不同于其他行业的钢管,它的特点是:1. 必须有相应的船级社认可证书。2. 规格品种多,批量小。3. 质量要求高,表面质量和规格尺寸有特殊的要求。4. 交货周期要求时



间短。随着造船生产节奏的加快,造船生产周期越来越短,因此钢管的订货周期也大大缩短,过去一般订货周期要三、四个月,现在只有一、二个月甚至二、三个星期。5. 价格受国际市场影响较大。

我国造船工业是较早进入国际市场的行业,近几年我国建造的出口船占造船总量的50%以上。建造出口船,国家给予优惠政策,所用的进口钢材属于进料加工性质,不受国家钢材进口指标控制,国家还免征关税。现在国内钢管的价格高于国际市场价格,而且质量明显不如进口的产品,造船企业为了降低造船成本,提高造船质量,一般选用进口钢管。

我国的钢铁工业经过多年的发展,钢产量超过1亿吨,居世界第一位,但品种、结构、质量的矛盾都十分突出,目前钢管生产厂的产量已经超过国内需求量,而造船企业为了降低造船成本,船用钢管一般都选用流体输送钢管来替代,这样就造成了船用钢管需求减少,许多钢管生产厂现已不再生产船用钢管。目前,只有两家具有船级社证书比较齐全,能够生产船用钢管的厂家,其中具有优势的是攀钢集团成都无缝钢管有限公司。1999年冶金行业提出限产压库的政策后,由于船用钢管的需求量减少,每年约在1万吨左右,钢管厂没有积极性,而且,船用钢管质量要求高,尤其对表面质量的要求很高,加上规格多,批量小,生产厂家的成本高。据悉目前仅

有的两家船用钢管生产厂也面临着被迫停产。

三、钢管价格上涨 幅度过大

由于国内钢材需求旺盛,冶金行业出台了限产政策,国内钢管价格一改过去几年的低迷状态,价格出现了大幅度的上涨,现在国内钢管的价格已经超过了国际市场价格,1999年下半年,曾经出现一星期价格连续上涨,涨幅超过500元/吨的情况,给造船企业带来比较严重的影响,使本已利润很低的造船厂更是雪上加霜,不得不从国外进口钢管,这无论对国家,还是对国内钢铁企业的长远发展都是十分不利的。

四、钢厂的服务 质量下降

由于钢材需求旺盛,价格暴涨,钢管厂的生产形势似乎特别好,例如:现在攀钢集团成都无缝钢管有限公司只能承接4月份以后的合同,其他几家大的钢管厂,例如包头钢铁集团公司、天津无缝钢管公司、衡阳钢管厂等企业都出现类似的情况,一般交货期都需要4个月以上,其主要矛盾是没有钢坯,不能生产。计划经济时期“钢老大”的作风又表现出来,不严格执行合同,拖期交货,出现质量问题不能及时解决,只考虑本企业的利益,不为用户着想。从企业的长远发展考虑钢管

厂若不提高产品质量和服务质量,不降低生产成本,就会丧失竞争力。

五、船用钢管的 发展前景

造船行业是微利行业,降低造船成本是船厂的重要任务,而降低采购成本,则是造船厂的首要任务,在当前国内钢材市场价格上涨的情况下,如何达到降低采购成本的要求,是物供部门需要研究的课题。在此,本人谈些粗浅的观点,仅供参考。

用直缝焊管替代无缝钢管是个值得探讨的课题。现在,日本、韩国等造船大国的造船企业已经普遍采用直缝焊管,其最大的优点是,可以降低成本。直缝焊管与无缝钢管相比较,价格约相差1000元/吨左右,而且质量、性能均不低于无缝钢管。按每年我国造船约需用8万吨钢管计算,可以降低采购成本8千万元。

目前国内的直缝焊管生产厂,是近几年兴起的一个新行业,主要是为石油、城市建设,钢结构配套,对于造船行业的配套还存在批量少、规格多等矛盾。解决的办法是,发挥集团公司的优势,集中订货,中船物总出面协调,调配、存储。今年我们正在做这方面的工作,希望能得到造船厂的支持。

