

# 建造出口船舶的成本费用控制

郝 松

(长航集团船舶重工总公司,湖北 武汉 430021)

**摘 要:** 由于出口船舶建造容易受到各种因素影响,且我国出口船舶仅凭国内较低廉的劳动力成本参与国际造船市场竞争,面对国际造船市场竞争的日趋白热化,严格控制出口船舶成本费用就成为国内造船企业提升利润总额、提升企业竞争力的重要内容。

**关键词:** 出口船舶;建造费用;成本控制;

中图分类号: F407.474

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2011) 05-0039-03

## 一、我国船舶工业概况

1982年,我国造船产量世界排名仅在第17位。到1994年,我国造船产量一举超过德国,仅次于韩国和日本,从此一直稳居世界第三位。2003年,我国船舶出口首次突破30亿美元,达30.22亿美元,一举跨越20亿美元和30亿美元两个台阶,造船吨位接近650万吨,首次达到了全球份额的10%。2010年,中国超过日、韩成为世界造船工业的老大。目前,在全球新增船舶中,每10艘就有1艘是中国生产的,船舶工业已成为我国具有较强国际竞争力的机电产品出口支柱产业之一。2011年,受全球经济形势复苏的影响,促使国际航运和造船市场好转的积极因素大于负面因素,但由于我国的出口船舶主要采取以销定产的生产模式,关键设备基本上都是根据船东要求在全球采购,仅能凭借国内较低廉的劳动力成本参与国际造船市场竞争,在中国人口红利优势逐步降低和国际造船市场竞争日趋白热化的现状下,国内以出口造船为主业的企业净资产收益率普遍下滑,而造船行业属于劳动密集型、资金密集型、技术密集型行业,长期处于利润率低下,甚至亏损的局面,严格控制出口船舶成本费用就成为国内造船企业提升利润总额、提升企业竞争力的重要内容。

## 二、出口船舶建造的特点对成本费用的影响

出口船舶成本费用特性是由出口船舶的特点所决定的。相对其他企业而言,船舶属于特殊商品,与一般商品的生产销售过程相比,出口船舶生产销售的特殊性及其对成本费用影响主要体现在以下几个方面:

(一)单件或小批量,适用分批法计算成本费用

由于船舶用途、船东经营理念、航行水域、船舶入级和注册国家等不同,出口船舶建造是按照由船东的订购来进行的,船东单船订造,船舶的用途、尺度、技术要求不尽相同,一般是单件或小批量,适用成本分批计算法计算成本费用。

(二)技术密集复杂,潜在成本大

船舶建造需要先进科技技术,船上装有各式各样的机、电、仪器设备,随着当代科技的飞速发展,像化学品船、液化气船、滚装船等高技术、高附加值船舶,建造技术密集且复杂。另外,为了保证船员、旅客、船载货物,尤其是石油、成品油、化学品等容易造成环境污染的危险货物的安全,船舶设计和建造首先要遵守船舶入级的船级社的有关规范,要遵守船舶注册国对船员劳动条件,生活条件和疾病治疗等方面的保护性法规,还要随时根据航行水域的国际海事组织制订和颁布的有关公约和法规修订技术标准,这些技术标准都会成为出口船舶建造企业的潜在技术风险。例如:合同履行期间,船舶设计和建造公司应遵守的各种法规发生变

收稿日期:2011-07-10

作者简介:郝松(1975-),男,湖北武汉人,硕士,长航集团船舶重工总公司经济监督部部长,高级会计师、高级经济师、高级审计师,研究方向:企业资金运作效率、全面风险管理、内部控制框架的建立与实施。

更,由于出口船舶建造企业谈判签约时的疏漏,可能会因修改设计,船舶结构和设备发生变动,使得建造成本由自己负担,造成设备采购价格费用超预算或施工难度大,工时超预算,人工成本剧增,冲击本已十分微薄的利润,还有可能造成船舶延迟交船,受到拖期罚款。

(三)合同金额大,建造周期长,风险大,额外成本费用开支大

一艘出口船舶的合同价格动辄数千万美元,2011年4月,32万载重吨的现货VLCC<sup>①</sup>价格约为1亿美元,且出口船舶的建造周期短则一年左右,长则二至三年,其间再加上漫长的谈判过程,涉及出口船舶建造的时间跨度就更长,这就意味着合同履行期间的不确定因素众多,导致巨大的潜在风险,随时有可能增加额外成本费用开支又如材料和设备的价格的非预期暴涨,也会使船舶建造成本人幅度提高,造成船厂的巨额亏损。例如:材料和设备价格的非预期性暴涨,会使船舶建造成本大幅度提高,造成船厂的巨额亏损;又如,出口船舶通常采取按生产节点分期付款的方式,即合同生效时,预付款10%;开工时,预付款15%;上船台时,预付款15%;下水时,预付款10%;交船时,预付款50%(付款进度可能随船市行情变化而有所变化),由于出口船舶建造周期长,收结汇受汇率的影响就十分明显,汇兑损失风险大。

(四)担保方责任巨大,信用成本高

由于出口船舶建造合同涉及金额大,收取船东预付款达合同总金额的45%—50%,船东或船东融资方需要取得出口船舶建造企业向较有资信度的银行申请开出预付款还款保函,以保证在非因船东违约的情况下,船东可以及时取回预付款;另外,也由于出口船舶建造成本也很大,一般出口船舶建造企业难有巨额流动资金为出口船舶的建造垫付资金,往往需要取得约占出口船舶建造合同45%的出口卖方信贷政策性贷款或资金贷款;有时候,出口船舶建造企业还需通过本国银行向船东开出质量保函。无论是银行向船东或船东融资方开出预付款还款保函,还是出口船舶建造企业取得出口卖方信贷政策性贷款,或是出口船舶建造企业取得出口船舶建造流动资金贷款,或者是船东取得质量保函,为回避风险,银行都需要出口船舶建造企业提供反担保,由反担保方为出口船舶建造企业的融资或其他担保提供连带责任担保,以保证其在承担了担保责任后,可以及时行使追索权,由于涉及余额大,就使得出口船舶建造企业的担保方责任巨大,一旦出口船舶建造企业发生违约情况,担保力就将承担巨额的连带担保责任,而担保方承担连带担保责任后对出口船舶建造企业行权追索权,形式法律手段,就会增加造船企业的信用成本开支,降低企业利润总额,甚至完全拖垮出口船舶建造企业。

### 三、出口船舶建造成本费用的控制

出口船舶建造成本费用控制是出口船舶建造管理的重要环节,也是保证出口船舶企业利润的根本途径。出口船舶建造成本费用是指出口船舶建造企业在进行

出口船舶建造活动中发生的一切开支,它应属于广义的成本费用,在控制过程中不区分会计核算的直接成本或期间费用的各项支出,包括对应计入会计核算“主营业务成本”等科目下的直接或间接制造成本费用,应计入“管理费用”科目下的谈判、差旅费等应分摊至单船的管理费用开支,应计入“财务费用”科目下的单船建造所发生的融资费用及汇兑损失,应计入“营业外支出”的出口船舶拖期罚款等成本费用进行全程控制。出口船舶建造成本费用控制应贯穿于出口船舶建造的全过程,从合同谈判至交船质量保证期结束,合同的工厂报价书是出口船舶建造成本费用控制的依据,在出口船舶建造全程中,起到控制总成本的作用;出口船舶建造合同是控制船舶建造成本费用的基础;单船成本辅助核算可以综合反映从单船建造项目经营接单开始,至船舶出口交船质量保证期结束的全部成本费用,就是广义的出口船舶建造成本费用核算,通过出口船舶建造成本费用的单船核算,可以及时、有效的控制成本费用开支,为企业提升利润总额、提升企业竞争力。按照全程成本费用控制的原则,出门船舶建造企业应通过以下几方面进行成本费用的控制:

(一)签订合同时充分熟悉技术规范,减少技术风险带来的成本费用增加

对于船舶建造企业而言,一般新签首制船舶的技术难度较后续船舶建造难度大。在签订合同前,船舶建造企业必须充分熟悉和注意特殊的技术标准及建造工艺要求,避免因不了解船东提出的技术规范造成额外的耗时、耗力,减少技术风险带来的成本增加。

(二)制定标准成本制度,实现单船成本辅助核算

标准成本是指在正常和高效率运转情况下制造产品的成本,标准成本制度是一种成本计算方法,这种方法不仅间接费用是预计的,而且直接材料和直接人工等也是按预计的数字来计算的,可用于控制成本,评价工程人员施工情况。造船企业应该严格的制订和实施标准成本制度,细化成本管理,开展对成本消耗重点单位、成本开支重点项目及重点环节的研究,以单船成本辅助核算为切入点,降低生产成本,提高经济效益。

(三)充分利用我国出口卖方信贷政策,合理筹集建造资金,降低财务费用

为支持我国对外贸易发展,我国银行作为出口国根据国家的经济方针和金融政策,按照资产负债比例管理的要求,采取优惠利率对出口企业提供卖方信贷贷款,以支持机电产品的出口。国内造船企业在出日船舶和为国外船舶改装、修理服务时,应积极的利用我国的出口卖方信贷政策,向有关银行申请所需本、外币资金贷款,合理、适时的筹集出口船舶建造资金,取得优惠利率,节约融资成本,降低财务费用。

(四)合理预测远期外汇汇率走势,运用金融衍生工具,避免汇兑损失

我国采取的是实行以市场供求为基础、参考一篮子货币进行调节、有管理的浮动汇率制度,在进一步推进人民币汇率形成机制改革,增强人民币汇率弹性的外汇管理政策下,对于出口型企业,美元出现贬值时,人民币也随之贬值,出口商品价格相对较低,从而提升

了产品的出口竞争力。与出口型企业相反,美元贬值会带来进口产品价格的相对提高,这对不少原材料通过进口的制造企业而言无疑加大产品的生产经营成本,导致产品竞争能力下降,利润减少。船舶出口企业在建造船舶的过程中从事着国际进出口贸易,在会计决算、财务报表编制等方面都不可避免的会受到汇率变动的双向影响。随着国际金融市场汇率变动的日益加剧,汇率对船舶出口企业获利具有决定性作用,既可能带来损失,也可能带来盈利。船舶出口企业必须合理的预测远期外汇汇率走势,运用商业银行提供的金融衍生工具及其他外汇汇率风险避险工具,规避汇兑损失。

(五)及时进行在建船舶保险,避免生产意外风险

在建船舶保险是以建造阶段的船舶为保险标的的保险,主要承保船舶在船厂建造、下水、进出坞、停靠码头、试航和交船过程中,由于自然灾害或意外事故、工人、技术人员、船长、船员及引水人员的疏忽、船台、支架和其它类似设备的损坏或发生故障、船舶的设计错误、因船舶下水失败重新下水等原因造成的损失和额外费用,也包括船舶保险价值内的有关材料、机械、和设备在船厂范围内的装卸、运输、保管、安装中的损失和费用。另外也承保共同海损牺牲和分摊费用、救助费用、船舶法定的碰撞、触碰责任和损失费用。船舶出口企业必须及时进行在建船舶保险,避免生产意外风险,将可能发生的因意外风险造成的营业外支出降低到最小限度。

(六)推行船舶精细生产,严格控制生产节点,避免交船拖期罚款,取得提前交船奖励

船舶建造的精细生产管理是实施成本费用控制的重要途径,应通过细化管理单元、量化考核指标和管理主体责任权利统一,推进精细生产。细化管理单元,就是把出口船舶建造管理对象尽可能细化到最小工作单元,管理责任落实到位,并具体化,使细化管理单元的过程,成为深化管理工作的过程。量化考核指标,就是

在船舶建造的不同管理层次和管理单元,都要有明确的、量化的、科学的、经过努力可以实现的成本费用考核指标,把一个单位的工作目标分解落实到岗位、员工身上,真正做到横向到边,纵向到底,不留死角。管理主体责任权利统一,就是建立起与管理主体劳动业绩挂钩的分配机制,使每名员工对自己所从事的工作,都能根据其责任、贡献的大小,取得相应的劳动报酬,激励广大员工爱岗敬业,多做贡献。通过推行船舶精细生产,可以严格控制生产节点,达到按时、保质的完成船舶建造合同的门的,避免拖期交船罚款,取得提前交船奖励,从而降低生产成本费用。

注释:

①:VLCC:very large crudecarrier 的缩写,吨位在20万至40万吨之间的巨型油船。

参考文献:

- [1] 梁华生.论国际造船合同的法律和经济问题船厂风险及避险对策[M].北京:中国船舶工业行业协会,1987.
- [2] 包张静.市场波动曲折,持续回暖难度大[J].船舶经济贸易,2011,(1):9-12.
- [3] 徐政旦.成本会计[M].上海:上海三联书店,1994.
- [4] 石人瑾.管理会计[M].上海:上海三联书店,1994.
- [5] [美]约翰.O.麦克莱恩.运营管理(第三版)[M].北京:中国人民大学出版社,2001.
- [6] [美]杰罗尔德.L.齐默尔曼.决策与控制会计(第二版)[M].大连:东北财经大学出版社,2000.
- [7] 陈荣秋.生产计划与控制——概念、方法与系统[M].武汉:华中理工大学出版社,1995.
- [8] 于英太.把精细管理贯穿于生产经营全过程[J].石油企业管理,2001,(3).

[责任编辑:张磊]

## On Cost Control of Building Ships for Export

HAO Song

(Shipbuilding Corporation, Changjiang National Shipping Group of China, Wuhan 430021, China)

**Abstract:** The construction of ship is susceptible to the influence of various factors. China-made ships barely survive the international competition with relatively low labor costs. Thus, the paper argues that faced with fierce competition in international market, to enhance the total profit as well as the competitiveness of enterprises, Chinese shipbuilding enterprises should work on cost control.

**Key words:** exporting ship; expense; cost control