



新闻

-  [图片新闻](#)
-  [船舶海工](#)
-  [新船订单](#)
-  [物资市场](#)
-  [技术创新](#)
-  [政策法规](#)
-  [港航海事](#)
-  [舰船快讯](#)
-  [综合信息](#)
-  [展会信息](#)

## 中国造船业如何借“机”重整

(2011-12-19) 编辑发布: 中国船舶在线

2010年,全球新船成交突破1.3亿载重吨,远超年初预期,喜人数据让人们渐渐淡忘了国际金融危机冲击下的血腥。然而,金融危机对船舶工业影响的滞后性正愈发显现,2011年上半年全球新接订单和手持订单均再次出现严重下滑,大量中小船企手持订单日益枯竭,经营难度不断凸显。在此背景下,中国能否像韩国一样,利用金融危机和市场调节之际,通过兼并重组实现优胜劣汰,提高产业集中度,使中国造船做大做强?

### 大量船企将步入微利时代

2010年和今年上半年,我国规模以上船舶工业企业工业总产值、主营业务收入、利润等经济指标继续保持20%以上的增速增长,但这实际上只是两三年前经营情况的反映。因为船舶工业订单式生产的特性,现在交付的船舶大多数是金融危机前承接的高价船。金融危机爆发后,船价出现暴跌,部分船型船价甚至被腰斩,这些订单将在今年下半年和明后年集中交付。

去年以来,人工成本、原材料成本、融资成本不断攀升,企业经营成本压力持续凸显,数据显示今年1~7月我国船舶工业主营业务成本同比上升26.56%;人民币对美元汇率屡创新高,今年以来已累计升值超过3.7%,船企汇兑损失明显加大。综合考虑低价船大量交付和不断攀升的成本压力,预计未来一到两年国内大量船企将处于“微利”或亏损的边缘,2011年或将是船企经营的“转折年”。

国际航运市场持续低迷,今年1~7月全球新接订单4303万载重吨,同比下降47%;预计“十二五”期间世界年均造船需求维持在8000万载重吨,不到“十一五”期间年均成交量的一半。克拉克松数据显示,截至今年8月底国内只有65家船企接到新订单,手持订单中只有211家,分别占规模以上造船企业的7.5%和24%。由于近两年国内部分中小船企尚未接单,已出现船台空置、停产或半停产现象;按现在的造船能力,现有的手持订单可保证骨干船厂2013年上半年的生产,但随着造船新设施陆续投产及生产效率的提高,如果今年下半年到明年上半年期间还没有承接到新船订单的话,预计明年下半年部分重点企业也将出现开工不足的状态。

### 第二段破产高潮或将来临

从历史经验来看,重大危机发生后,船市持续低迷,船价大幅下跌,撤单时有发生,企业破产不可避免,破产潮一般会在危机当年或其后第四、第五年集中爆发。一是由于部分新建船厂是通过利用订船首付款和大量银行贷款来承建船厂,遭遇撤单后又融资无门,导致致命风险;同时那些没有订单就先造“商品船”的企业,因需求萎缩船舶无法出手,成烫手山芋,这两种情况容易导致企业在危机后的当年或第二年就难以维持经营而破产。二是船市火爆时,一般船厂手持订单都能保证未来1年的生产,骨干企业能保证未来2~3年的生产,如市场不能在短期内恢复,对于手中持有订单不够饱满的中小船企,其手中订单耗尽之日,也是经营陷入困局之时,所以在危机发生后的第四、第五年,将产生第二波破产高潮。

以第一次石油危机后的日本船舶企业为例,从1976年开始,即危机爆发后的第四年开始陆续出现船企破产潮(当年就有9家破产),并在危机后第五年进入高潮期(当年有24家企业破产)。亚洲金融危机爆发后,船价跌幅近20%、新船订单跌幅近30%,1997年年底韩国船舶工业即有大东船厂、青丘船厂、汉拿重工等多家船厂申请破产,第二年主要造船企业也陷入财务危机。2008年国际金融危机爆发后,2009年韩国Jinse造船、Orient造船、TKS重工宣布破产倒闭,大鲜造船(DSS)今年3月因资金问题被韩国证券交易所KOSDAQ除名,Sekwang重工在4月申请接管,三河造船(SS)在5月宣布破产等。

2008年国际金融危机爆发以来,我国船舶工业虽然暂无企业申请破产,但大面积亏损现象一直存在。数据显示,2010年规模以上船舶工业企业共有326家

亏损，亏损额达25.47亿元；今年1~7月，这两个数据分别同比增长8.4%和46.03%。这些亏损主要集中在中小民营船企，这与我国船舶工业低端产能严重过剩、同质恶性竞争也有很大关系。同时由于以上中小船企手持订单几乎耗尽，加上融资日益困难，破产风险正在堆积酝酿。

#### 抓住机遇实施兼并重组

两次石油危机爆发后，面对低迷的船市和严重过剩的产能，日本要求企业按修正总吨限制船厂开工率、停止新建扩建大型造船设施、削减造船设备等手段，将造船能力由960万修正总吨减至460万修正总吨，导致后期在船市复苏后被韩国船企弯道超车的局面。

面对危机，韩国主要是帮助企业实施旨在提高造船企业素质和推进改制重组为主的政策。雄踞世界第一造船企业宝座长达26年的现代重工，剖析其成功经验，其中一条就是在第二次石油危机时接管现代尾浦三个船坞、在亚洲金融危机和“911事件”后船市低潮期并购三湖和尾浦船厂，迅速做大。STX通过收购大东造船、九阳商船、山端能源公司等几家中小船企新建了STX造船海洋，成为韩国的第四大船企。债转股改制形成的大宇造船海洋工程公司等，都相继成为了世界顶尖造船企业，为韩国成为造船强国发挥了重要作用。

拥有具有国际竞争力的世界知名造船企业集团，是成为世界造船强国的重要前提之一。如何充分利用金融危机的倒逼机制，依靠市场力量，通过兼并重组实现优胜劣汰，提高产业集中度，促进产业结构优化升级，最终实现做强做优是我国船舶工业不得不思考的重要命题。

国家高度重视推动企业兼并重组工作。2010年出台了《国务院关于促进企业兼并重组的意见》，但由于多种原因，鼓励企业兼并重组的税收、财政、金融优惠政策和土地管理政策实施细则尚未出台，导致工信部促进船舶工业企业兼并重组的具体指导意见也悬而未决。

兼并重组主要是市场行为，不能完全依靠优惠政策的刺激。当前，我国有实力的船舶工业企业，应积极借鉴现代重工集团的经验做法，根据业务结构和企业发展战略需要，提前谋划，寻找优秀标的，跨行业、跨地区、跨所有制实施企业兼并重组。具体可遵循如下思路：一是有实力的船厂，可以积极走出去，去海外并购一些研发实力较强的中小船企，将其技术、品牌及营销服务网络直接为我所用。二是可以并购一些基础尚可的中小船厂，将其改装成区域性的专业船体分段制作的分包厂商。三是有实力的船厂或航运企业，可以并购具有较好基础实力的航运公司造船企业，实现航运、造船一体化发展，如大新华物流收购金海重工。四是有实力的船厂，可以并购具有一定技术实力的船舶配套企业，实现完整产业链发展。五是有实力的船厂，可以利用船厂大型结构物的制造集成能力，按照有限相关原则，收购一些如工程机械、风电设备制造等非船舶业务企业，实现多元化发展。六是有实力的资源贸易商，可以和航运企业、造船企业交\*持股，共荣发展。

同时，有实力的企业，应利用兼并重组的契机，引进新的管理制度，重塑新的组织体系，不断优化产业、产品结构，提高企业核心竞争力。

来源：中船重工经研中心

相关新闻：[中国海监50：中国海监目前科技含量最高的旗舰船](#)（2011-12-19）

相关新闻：[中国港口集装箱逆势上扬 上海港创全球最高纪录](#)（2011-12-19）

相关新闻：[欧盟通过援助造船业新条例](#)（2011-12-19）

相关新闻：[挪威造船业发展或受欧盟指令影响](#)（2011-12-19）

相关新闻：[我国自主产权最大单缸功率中速发动机试制竣工](#)（2011-12-19）

相关评论 0条

■ [以上留言只代表网友个人观点，不代表网站观点]

用 户： 邮 件： 匿名发出：



您要为您所发的言论的后果负责，故请各位遵纪守法并注意语言文明。

发表

关闭窗口



## 友情链接

中国船舶重工集团公司 | 《现代舰船》 | 航运信息网 | 中国船舶设备网 | 物流产业网 | 七一四所信息资源 | 数据库 | 《船舶工程》 | 中国船员网  
船舶英才网 | 中国船检 | 国际船舶服务网 | 海洋工程及船舶技术咨询网 | 中国船舶人才网 | 天天船舶交易 | 航运海事网上书店 | 中国国防科技网  
中国船舶英才网 | 水运英才网 | 中国船舶设备网 | 搜船网 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 钢联资讯 | 河南省物联网行业协会 | 中国船舶期刊网

电话:86-10-64831141/42/43, 64831775, 64831776 (直拨);

传真:86-10-64831141/42/43, 64831775-18 Email:shipol@shipol.com.cn edit@shipol.com.cn market@shipol.com.cn biz@shipol.com.cn

[关于我们](#) ; [服务项目](#) ; [网站地图](#) ; [本站动态](#)

Copyright©2001-2009 中国船舶信息网络中心

京ICP备05050884号