



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](#)

我国中小船企何去何从？

(2011-11-24) 编辑发布: 中国船舶在线

【摘要】订单不足 “寒流” 频袭

在当今世界经济前景不明朗的背景下，拥有世界最大产量的中国造船业正在困境中挣扎，一些中小型造船厂因订单不足濒临破产边缘。中国船舶工业协会介绍，今年前9个月，国内2000多家造船厂接到的新订单量下降43%，跌至2900万载重吨，而1/3的中国造船厂在此期间未接到任何订单。该协会表示，一些中小型造船厂已经停产，今年第四季度的需求量也无任何回升迹象。

在全球范围内，许多造船厂因产能过剩面临经营困境，而欧洲与美国的经济问题也使这一境况更为恶化，一些业内分析人士认为，航运业这一低迷期甚至比2008年的金融危机更为严重，但中国造船业的困境更为棘手。

目前，国内一些大型造船厂虽亦面临订单减少境况，但技术优势仍能助其渡过危机。但小型船厂会因技术和资金的缺乏而更加脆弱。目前，包括位于浙江台州和江苏南通的多家造船厂在内的中小船厂，已曝出申请破产的消息。

吴先生是华东地区一家规模并不算很大的船舶公司的负责人。在公司鼎盛时期，也有过8个造船台，其中拼装船台和下水台各占一半，停泊码头4个，且90%都是海外船舶订单。但由于政府对该船舶企业所处位置的重新规划，目前正在租用他人的船台来建新船。在市场并没有太糟糕的情况下，公司还曾计划将整个造船基地搬往其他地区。现在看来，这个计划基本要落空了。原因在于，搬迁需要有新的订单及资金作支撑，而如今公司正在承受订单越来越少的压力。

吴先生表示，今年以来企业没有接到一艘海外船舶订单，而国内订单方面也只是零星的几艘，“2008年国内船舶市场旺盛时，一年可接下十多艘船舶订单，现在看来这些都已成往事。”该造船企业手里现有3艘海外船舶订单，全部都是在去年之前接到的。其中一艘多用途船的价值约近亿元，要在今年11月交付给船东及中介（下称“买方”）。因为如果不按期交付的话，买方开给造船公司的保函就要到期，届时不仅买方要全部拿回80%的付款额，而且还要向造船公司结算利息。

其实，对国内很多船厂来说，目前面对的最大问题不仅在于船舶订单量的大幅下降，还包括船价也在逐步走低。

对吴先生所在的公司来说，另有两艘在建油轮的命运，则显得更加曲折。这两艘油轮原来的订购价是7000万元左右，但由于船市动荡，结果现在同类船型的市场价已经跌到了4000多万元一艘。作为订购该类船的一家海外中介方，在此前付给造船公司约20%左右的预付款。但由于该中介方对应的原船东并不愿意再继续买船，所以中介方也中止了付款，造船企业只能把船壳造好，等着中介方再联系其他船东。

在“寒流”袭来之时，中小船厂何去何从？业内人士预计，随着亏损船厂增多，以及“两极分化”进一步发展，将使行业的整合重组成为发展趋势。在未来的数年中，大船厂收购小船厂的案例将会不断浮现。

其实，造船行业的规模化产生效益在韩国得到了体现，这也是该行业由小变大，由大变强的发展轨迹。目前，韩国五大造船集团占据了韩国造船行业80%的份额。相比之下，我国10家规模较大的造船企业仅占全国造船行业约50%的份额。因此，在整合重组的浪潮中，改变产品相似度高、低端竞争的现状，像韩国造船企业那样，着力提高生产效率、信息化水平和创新研发能力等，才能够牢固树立在国际市场上的有利地位。

兼并重组主要是市场行为，不能完全依靠优惠政策的刺激。专家认为，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，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、造船企业交叉持股，共荣发展。

在两次石油危机时期，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、丸阳商船、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。

来源：中国水运报

相关新闻：[西江水运复兴带动沿江造船业](#) (2011-11-24)

相关新闻：[江阴靖江跨江联动 带动造船钢构业](#) (2011-11-24)

相关新闻：[振兴船厂造船成“船东”](#) (2011-11-24)

相关新闻：[上海市船舶与海洋工程学会汇聚高端智慧 促船舶产业发展](#) (2011-11-23)

相关新闻：[海洋经济发展走向多元](#) (2011-11-23)

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

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