



中国船企两极分化严重 将面临“洗牌”

■ 本报记者 静安

持续低迷的航运市场,让挣扎在成本线上的航运企业叫苦不迭,同时,也使全球造船市场经历了一场“订单荒”。据克拉克森统计,上半年,全球新船订单量为3815万载重吨,同比下降26%;手持船舶订单为4.29亿载重吨,同比下降12.3%。

这次的“订单荒”也使得造船大国日本的船企陷入危机。据日本媒体报道,2011财年上半期(2011年4月至9月),日本船舶出口订单量为308万载重吨,同比下降56%;船舶订单数量为86艘,同比下降46%。据了解,全球经济减速和日元升值是日本造船业订单骤减的主要原因。而在中国,在造船业大环境较差的情况下,一些民营船企却表现出了很大活力,但是更多的船企发展困难,或将面临“洗牌”。

中国船企境况不一

日前,中国船舶工业协会发布的数据显示:今年前7个月,中国新承接船舶订单2358万载重吨,同比下降29.2%。到今年7月底,中国手持船舶订单达到17608万载重吨,比上年同期下降6.4%,比2010年年底下降了10.1%。

中国船舶工业行业协会表示,在该数据的统计范围内,约有半数船企没有接到订单,重点监测的43家船

企中,也有10家没有接到订单。由于造船完工量已连续6个月超过同期新接订单量,中国船企手持船舶订单量继续下落。由于缺少订单,部分船企将在明年上半年陷入开工任务不足的困境,个别企业甚至在今年第四季度已“无米下锅”。

中国船舶工业经济研究中心研究员张长涛认为,未来5年,世界造船业将面临诸多不确定性因素,全球经济格局的一些变化将使造船业处于一个更加不确定的宏观经济环境中,以产能过剩为代表的产业内在矛盾,将使世界造船业很难重温上一轮市场繁荣的景象。

在这种境况下,国有船企也无法独善其身,无论是承接新船量,还是手持船舶订单都有大幅下滑。

根据数据显示,中国船舶工业集团公司上半年完工交船24艘、377万载重吨,吨位数同比下降8.76%;承接新船订单8艘、63.82万载重吨,吨位数同比下降85%;累计手持船舶订单104艘、1785.97万载重吨,吨位数同比下降13.1%。而另外两家国有船企——广船国际股份有限公司与中国船舶重工股份有限公司的情况也不理想。其中,前者上半年承接新船7艘、28.4万载重吨,同比下降22%。可以看到,大型国有船企虽有订单,但下滑幅度很大。

与国有船企相比,一些民营船企却在环境较差之时,表现出了强劲的发展动力。例如,熔盛重工作为民营船企的代表,目前发展态势良好。

据了解,熔盛重工上半年交付8艘船舶、128.8万载重吨;承接新船订单28艘、340万载重吨。以载重吨计算,熔盛重工的新接订单已占到世界市场的9%左右。其累计手持船舶订单109艘、1740万载重吨,并且所有船舶将按照合约于2011年至2016年内交付。

熔盛重工在中报中表示,业绩取得大幅增长的原因是,公司根据市场情况积极调整策略,发挥优势产品超大型矿砂船的成功经验,主打受订单危机影响较轻的20万吨级以上的大型散货船,并成功获得10艘此类船舶的新订单。

但是,熔盛重工只是民营船企的佼佼者,更多的民营船企情况糟糕,中国船企两极分化愈演愈烈,许多企业或在明年无船可造。

造船业将面临“洗牌”

根据目前造船业的情况,再加上美国和欧洲的经济持续低迷,专家预计,全球有可能进入新一轮的经济危机。因此,在市场需求增长有限的情况下,中国的造船业将面临一场“洗牌”。太平洋造船集团董事长梁小雷预测,在新一轮“洗牌”中,大概5%的高附加值造船企业发展良好,而80%的造船企业有可能被淘汰出局。

据了解,在国际金融危机后,国际造船行业呈现出一个显著的变化,即船公司情愿付更高的成本,购买更高技术含量的船舶,这意味着掌握高端技术的造船企

业将获得更多订单。

但目前的情况是,虽然现在中国造船业在三大造船指标方面(即造船完工量、新承接船舶订单量、手持船舶订单量)超越韩国而成为世界第一,但是,中国造船业在“质”的方面与日韩相比仍然差距巨大。目前,在国际船舶市场,附加值较高的油船、集装箱船的订单大多为日韩所持有,中国造船企业凭借价格优势,业务大量集中在低附加值的散货船领域。

去年,在高附加值的全球油船市场,韩国拿下了57.2%的订单,中国只有38.9%的市场份额。而在技术门槛相对较低的全球散货船市场,中国占据58.1%的份额,韩国只有25.5%。韩国造船业认为,一般商船市场是“红海”,而海洋工程等高技术船舶领域则是“蓝海”。韩国造船业应跳出“红海”,奔向“蓝海”。近年来,韩国大力掘金高附加值油船市场,且进展很快,而中国造船业产品和技术低端化倾向不能不令人警惕。

以此来看,在国内船舶企业承接新订单的难度增大、技术和品牌难以快速提升的情况下,市场需求有限正考验不同造船企业的生存能力,而在这种情形下,提升产品质量必将是中国造船企业杀出重围的不二选择。



从无锡,输送太阳能组件,到巴西、到伦敦、到洛杉矶。

汇丰开辟全球商贸之路 点对点连接海外团队助您商机在握

过往5年间,全球太阳能电力热潮诞生了13家在美国上市的中国光伏企业,他们生产了全世界超过一半的太阳能电池组件,95%销往海外。把握环球商机,您需要值得信赖的国际业务连接——汇丰,在欧洲、北美、拉丁美洲和中东等14个市场均设有“中国公司业务部”。由汇丰全球客户经理领队,从中国连线至驻海外“中国公司业务部”,点对点无缝交接,助您顺利连接海外市场,开拓跨境商贸之路。汇丰联动世界,开拓环球商界。

浏览 www.hsbc.com.cn/cmb
致电 400 882 6688

HSBC Corporate
汇丰工商金融

HSBC 汇丰
环球金融 地方智慧

由汇丰银行(中国)有限公司刊发

中国航运业信心大幅下降

今年第三季度,中国航运业面对严峻挑战,航运企业经营环境比较恶劣,约42.24%的航运企业对行业总体运行情况持悲观态度;约24.14%的航运企业认为当前中国航运业发展状况良好;约33.62%的航运企业认为行业发展一般,中国航运信心指数为

72.77点,处于较为不景气区间。

上海国际航运研究中心发布的《2011年第三季度中国航运景气报告》指出,今年第三季度,中国航运景气指数为102.83点,已连续3个季度处于微景气区间,较上季度下降了0.98点。

武汉新港集装箱运量增长66.8%

日前,随着中远05号集装箱货轮载货驶离阳逻港,武汉新港集装箱码头今年进出港的货轮突破5000艘次。

据武汉海事局驻武汉新港办事处主管介绍,

自7月1日启动新的补贴标准和船舶联检联动服务机制以来,“江海直达”外贸集装箱航线船舶在港装卸作业量大增,其中,进出港集装箱296.3万标箱,同比增长66.8%。

新加坡裕廊集团拟在闽投资港口

由新加坡企业发展局牵头、裕廊集团相关负责人组成的考察团日前对福建省莆田秀屿港投资项目进行了可行性考察。

该集团对莆田港口的发展前景充满信心,拟投

资合作开发秀屿港口、物流等大型项目。新加坡裕廊集团相关负责人表示,愿意以注入资本金的方式合作,新方股份比例为49%,中方为51%。据悉,裕廊集团目前在山东省日照港有投资项目,并取得成效。

汉堡航运在南美航线投入大型集装箱船

汉堡航运日前在其一条欧洲至南美的航线上投入1艘7100TEU(标箱)船,以替换航线上1艘5900TEU的运力。

据悉,该条南美航线由马士基和汉堡航运合

作经营。根据计划,该航线运力规模最终将陆续升级至7100TEU至7450TEU。目前,该船是欧洲至南美航线上投入的最大船型,该船配置1700个冷藏箱位。

天津东疆港将打造“邮轮城”

记者日前在2011第六届中国邮轮产业发展大会获悉,天津市将依托天津国际邮轮母港加快打造世界级邮轮母港,未来将在东疆港区着力塑造“邮轮城”旅游品牌,使之成为中国北方重要的休闲度假旅游目的地之一。

在本届大会举行的邮轮旅游与港口论坛上,

天津港集团副总裁赵明奎表示,目前已经建成并投入运营的天津国际邮轮母港,可同时为4000人提供出入境通关服务,年设计旅客通过能力50万人次,可泊靠22万吨级世界最大国际豪华邮轮,这将成为“邮轮城”的坚实基础。

(本报综合报道)

