

## 船企喊饿：近半企业无订单

发布时间:2011-11-14 09:37:57 | 来源:21世纪经济报道 | 作者:

11月8日, 熔盛重工集团控股有限公司副总裁陈文军在出席“2011国际航运战略发展研讨会”时表示, 今年前三季度, 中国船企普遍遭遇订单荒, 上半年50%企业没有拿到订单, 三季度, 30%左右企业没有拿到订单。

近日的一组造船速报显示, 10月份全球新船订单量138万CGT。今年上半年月均高于300万CGT的新船订单量, 到下半年开始呈现剧降趋势, 7、8、9月的分别为182万CGT、183万CGT、127万CGT。

船市低迷的判断成为产业链上的共识。全球三大集装箱航运公司之一的达飞轮船(中国)有限公司总裁王保裁也指出, 目前全球集装箱航运市场已经进入二次探底, 航运企业的装载率再次下滑, 2010年上半年, 装载率还是100%, 到了今年6~9月, 装载率已经下降到80%~90%。

“还有运价也再次出现暴跌, 欧线比最高时候下降500%, 美西线也下降260%。尽管还略高于金融危机时水平, 但因现在油价高了, 船公司的日子不好过。”他表示。

刚刚过去的10月, 中国得益于低价订单攻势, 新接单量环比出现了增长, 获得了67万CGT(30艘)、11.35亿美元订单。在8月40万CGT(17艘订单)、9月41万CGT(22艘订单)的基础上, 呈环比小幅度上升趋势。

但从今年的累积船舶订单量来看, 韩国为1228万CGT、304艘、436亿美元, 远多于中国累积获得的809万CGT、419艘、148亿美元订单。

“光上半年, 韩国就获得世界订单的50%, 共314亿美元, 是中国所获订单的(88亿美元)3倍。尤其是高附加值产品领域, 造价6亿美元以上的21艘石油勘探船, 全给韩国拿去了。”

陈文军认为, 尽管中韩关于新一轮造船霸主地位的争夺胜负未定, 但在生产效率、信息化水平、科技创新研发能力、企业规模等层面, 中国企业仍处劣势。但由于各项成本同时在增加, 中国企业原有的竞争优势也逐步丧失, 战略谋变势在必行。

### 相关文章

### 特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需慎行

### 点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需慎行
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

一报在手 行业在握

欢迎订阅 中国船舶报

友情链接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网  
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

[关于我们](#) | [报纸广告](#) | [杂志广告](#) | [网站广告](#) | [维权声明](#) | [投诉建议](#) | [联系我们](#) | [投稿路径](#) | [报纸订阅](#) | [海事书屋](#) | [新书预订](#) | [杂志订阅](#)

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号