

2018年开年伊始,中日韩三国早早便开启了造船抢单大战。在三大造船国的竞争中,日韩激烈角逐,中国则一骑绝尘、遥遥领先。然而,位居领先地位的中国却不能高枕无忧,虽然在订单上中国有着很大的优势,然而就订单质量来说,中国还是与日韩有着较大差距。那么在2018年,中国又该如何在继续保持既有优势的基础上保持领先地位?

## A 日韩船企竞争日趋激烈

2018年抢单大战刚开始,日本造船企业承接新船订单量、手持订单量均超过韩国船企,这令韩国感到担忧。韩国经济网近日刊文指出,韩国船企在今年1月的接单成绩不如日本船企,原因之一在于韩国造船业目前正处于结构重组期,为日本船企实现反超创造了机会;在今后一段时期,韩国船企与日本船企之间的竞争会更加激烈。

根据英国克拉克松研究公司统计数据,2018年1月,全球造船业共成交新船订单85艘,合计约286.8万修正总吨(CGT),相比去年同期翻了一番。

其中,韩国船企获得新船订单17艘,合计66.2万CGT,以CGT计,约占全球订单总量的23.1%;日本船企获得新船订单20艘,合计72.1万CGT,占比约为25.2%,同比大幅增长。在去年1月,韩国船企承接新船订单总量占比约为33%,日本船企仅为4%左右,

由此看来,日本船企2018开年接单打了一个漂亮的“翻身仗”。

在手持订单方面,日本船企也略微领先韩国船企。截至2018年2月初,日本船企手持订单量达1609.7万CGT,而韩国船企手持订单量为1524.8万CGT。

克拉克松统计数据显示,2000年1月,韩国船企手持订单量赶超日本船企,而日本船企在2016年11月实现反超。自那时起,日、韩两国船企手持订单量在“你追我赶”中“并驾齐驱”。2018年1月末,韩国船企手持订单量高于日本船企;但是进入2月后,日本船企又追赶上来,领先韩国船企。

韩媒分析称,日本造船业近年来聚焦于环保型船建造领域,而国际海事组织(IMO)正加大力度实施相关政策法规保护海洋和大气环境,可以预见,未来韩国船企与日本船企之间的竞争会更加激烈。

## B 韩国三大船企复苏势头强劲

虽然在抢单大战中,韩国被日本弯道超车,但韩国显然不会如此老实的接受自己第三的位置。

韩媒报道,韩国政府大幅放宽“接单准则”,默许船企可低于成本3%-6%承接订单,或将掀起新一轮价格战。

21日,韩国政府通过海洋金融综合中心发布新的“接单准则”,核心内容是韩国大型船企联合接单或是韩国本土船东订造的情况下,不受“接单准则”限制。据此,三星重工和三星重工海洋联合承接的11艘22000TEU集装箱船订单、现代商船在韩国船企订造的多笔订单均不受“接单准则”限制。

自今年年初以来,韩国三大船企现代重工、大宇造船和三星重工接单量持续增长,继去年年底接单量开始回升之后,韩国造船业复苏势头强劲。

据报道,现代重工今年1月接获了共计14艘新船订单,总价值约为8亿美元,接单量相当于去年同期的4倍左右,同时也是自2014年以来现代重工1月接单量的最高水平。

1月底,现代重工还获得来自Steelhead LNG Corp的浮式LNG生产设备At-Shore LNG(ASLNG)订单,总价值约为5亿美元。这是在2014年10月以来,现代重工时隔3年获得的首份海工装备订单。

大宇造船在今年1月已经获得了总价值约为4亿美元的新船订单,包括2艘LNG船和1艘专用

船。其中,2艘LNG船订单来自一家美国船东,价值约3.7亿美元。另外,大宇造船今年计划交付20艘LNG船,这在全球范围内尚属首次。三星重工也在今年1月获得了约1.1亿韩元(约合9亿美元)的新船订单。近期,三星重工获得了来自长荣海运的8艘12000TEU集装箱船订单,总价值约为8200亿韩元(约合7.38亿美元)。这些新巴拿马型集装箱船长334米,宽48.4米,将在2021年5月之前交付。

另外,三星重工近日发布公告变更接单目标,2018年接单目标从77亿美元上调至82亿美元。



韩国造船企业欲与中日一争高低。  
本版图片除署名外均来自网络,请作者与本报联系以奉稿酬。

## 中日韩船企开启“抢单大战”

# 中国何以保持领先优势



大连船舶重工。

## C 我国仍需向高质量迈进

在中日韩三大国的抢单大战中,中国给出了令人满意的成绩。

据中国船舶工业行业协会的数据显示,2017年,中国造船完工量4268万载重吨,同比增长20.9%;新承接船舶订单量3373万载重吨,同比增长60.1%。中国造船三大指标在国际市场份额均位居世界第一,其中,中国造船完工量、新接单量、手持订单量分别占到全球总量的41.9%、45.5%和44.6%。

受全球经济发展趋于稳健,航运市场有望稳中向好的影响,2018年的新船市场有望

保持活跃。2018年1月中旬以来,中国船企已确认78艘新船订单,涉及散货船、油船、集装箱船、液化天然气船和海工船等多种船型。

据悉,中国船企今年1月获得新船订单41艘,共计116.5万CGT,占比约为40.6%,遥遥领先日、韩船企。

在中日韩造船业的竞争中,中国暂时占据上风。中船重工经济研究中心的数据显示,中国造船供给侧景气指数(CTSI)在2017年12月再次重回第一,新接单量增长是该指数上涨的主要原因。中国上一次位居榜首还是在2014年5月。

未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中,在国际市场上,中国船企拥有比日韩更低的成本优势;与此同时,国内市场需求也在不断增加。

在快速发展的过程中,中国造船业正逐步从低附加值市场转向大型邮轮、LNG船和大型集装箱船等高附加值造船市场。中国骨干船舶企业建造的全球最先进6000吨抛石船、全球首制2.5万吨LNG高压双燃料杂货船、全球最大3.8万立方米乙烯运输船、全球最大2.1万吨水泥运输船、全球最大1.9万吨客箱船、圆筒型浮式生产储卸油平台(FPSO)、半潜式海洋牧场、饱和潜水支持船等一批高端船型和海洋工程装备成功交付

船东。2万箱集装箱船顺利出坞,8.5万立方米超大型乙烷乙烯运输船开工建造,全球最大非官方医院船等项目有序推进。

“当前中企建造的高附加值船舶越来越多,这符合市场需求的变化,特别是随着国际市场对船舶环保、技术等方面要求的提升,高附加值船舶正成为重要的竞争领域。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙说。

中国船舶工业行业协会表示,为了进一步提高市场竞争力,中国船企需要提高创新能力,开发适应市场需求的绿色环保船舶,建造品牌船型,开拓船舶和海工装备制造产业与旅游、渔业、可再生能源、深海空间和矿物资源开发等领域的结合。同时,船企也要推进精益管理,降低成本。同时,多措并举破解船舶工业“融资难”困局;统筹兼顾船舶工业去产能和结构调整;进一步做好企业技术创新和提质增效;加强海洋工程装备在手订单风险管控。

(本报见习记者吴超群整理报道)



## 延伸阅读

### 日本船企扩大规模 应对中国企业

日本国内最大造船企业今治造船日前宣布,针对收购主力造船专门企业南日本造船,已与该公司最大股东三井造船和第2大股东商船三井达成基本协议。中国企业在政府主导下整合国营造船企业、提升存在感,在此背景下,今治造船首先扩大在日本国内的业务规模,以进行对抗。

南日本造船是三井造船和商船三井的权益法适用公司,两家公司分别持股25%、24%。南日本造船在大分县的工厂建造油轮和汽车运输船等。虽然大量建造面向商船三井的商用船只,但最近订单低迷,连续2财年陷入营业亏损。

### 中国崛起 韩国造船业倍感压力

10年前,韩国是世界三大造船大国中最大的,但到2017年,韩国的订单量只有中国的一半。现在韩国面临的困境就像韩国当年让很多欧洲造船企业陷入破产,中国已经步步进逼。

韩国经济人报道说,造船厂是韩国继半导体和汽车之后最大的出口产业,因此韩国对中国竞争对手的快速成长越来越感到不安。

该报道指出,原本韩国造船业者以为自己品质比中国好,价格又比日本低廉,因此可以取得优越的中间位置,突然之间,中国技术进步超乎预期,韩国倍感压力。

韩国最大造船厂现代重工表示,集装箱船曾经是主要订单来源,但2017年几乎没有任何订单。去年8月韩国现代汽车输掉法国标案,被中国竞争对手抢走。(来源:网络)

## 国际视窗

### 纳米比亚开建钻石开采船

本报讯 日前,全球最大的钻石开采船在挪威KlevenVerft船厂动工建造了。全球采钻业中的龙头老大也是全球最大的钻石公司戴比尔斯(De Beers)集团近日在其官方网站正式确认了这一消息。

据了解,这艘具有新时代意义的新船将专门建造用于在纳米比亚沿海运营,预计2021年投入服役。

早在2017年,纳米比亚政府和De Beers集团的合资企业纳米比亚Debmarmine公司就率先宣布进行该船的可行性研究。去年年底,De Beers和挪威Kleven Verft船厂签署了建造意向书。

该船的建造预计将花费20亿纳米比亚元(1.73亿美元),另还有大约50亿纳米比亚元(4.32亿美元)的任务设备,包括履带式挖泥船、技术,将在新船完工后进行改装。

经过多家船厂之间的考虑选择,最终挪威KlevenVerft船厂被选中,因为该船厂去年已经成功建造并且交付了深水钻石勘探船“Nujoma”号,这艘新船在2014年年底订造,并于2017年7月交付

Debmarmine公司投入运营,这也是Kleven在海底采矿领域获得的第一份新船订单。

此次的新船将是Kleven船厂迄今为止建造的最长船,长176米,宽27米,为现有的最大船——长174米的“Mafuta”号稍长。与“Nujoma”号类似,新船将采用Marin Teknikk的MT6027型船设计,也具有动力定位能力,符合戴比尔斯公司研发的采矿装备,符合ECO船级符号要求。

纳米比亚Debmarmine公司于2002年组建运营,De Beers集团和纳米比亚政府各持有合资公司50%的股份,主要负责在纳米比亚海岸恢复钻石开采。Debmarmine公司也是全球唯一一家从事海洋矿石开采的公司。具有在纳米比亚南部海域海上开采许可证,该公司目前运营有6艘钻石开采船——“Nujoma”、“DebmarmAtlantic”号、“DebmarmPacific”号、“Gariop”号、“GrandBanks”号和“Mafuta”号。2017年,该公司的钻石产量预计为125万克拉。

由于非洲纳米比亚的钻石供应预计将在15年内耗尽,纳米比亚一直致力于加强海上钻石的开采能力。纳米比亚西

南沿海有着超过3700平方海里的钻石区,未来50年将生产数百万克拉的海洋宝石。因此,Debmarmine公司正越来越多地进入近海勘探钻石。

纳米比亚是全球第五大钻石生产国,戴比尔斯的Debmarmine钻石矿生产的钻石占到纳米比亚全部钻石产量和产值的一半。同时Debmarmine钻石矿也是目前世界上唯一的大规模海上钻石矿。该矿是一处海底次生钻石矿,矿藏集中在大西洋沿岸90-140米深处。戴比尔斯使用巨大的履带真空机在海底吸引钻石,或在海底直接钻探,钻石原石由5艘海洋采矿船完成初步筛选,再由直升机空运上岸作进一步加工。

有专家称,世界上最好的钻石都被藏在海洋,而目前纳米比亚领海藏有8000万克拉的钻石。

自从14年前开始海底开采以来,Debmarmine在纳米比亚海域已经开采到1600万克拉钻石,同期在陆地上开采了6200万克拉。

据了解,2017年全球钻石开采产量预计为1.423亿克拉,产值156亿美元,相比2016年产量增加11.5%。如今人们对于钻石消费的增加,同时钻石市场价值的狂增,显然也加大了De Beers开采钻石的决心。(龙舛)

### 扬子江船业去年接单量增长两倍

本报讯 日前,扬子江船业集团发布了2017年全年财务业绩。去年,扬子江船业集团总收入为192亿元,相比2016年增长了27%;净利润同比增长67%,达到29亿元;全年接单量共计74艘、总价值为21亿美元,是2016年的两倍以上。

2017年,扬子江船业交付了33艘船舶,2016年交付量为39艘。来自造船业务的收入增长了17%,达到123亿元。此外,得益于更高的租船价格,来自航运物流、租船、船舶设计服务和拆船等其他收入同样有所增长,从2016年的2.7亿元增加至3.9亿元。(中船协)

### 中船澄西两艘化学品船命名

本报讯 3月3日,刚刚度过元宵欢乐时光,中船澄西迎来两艘代表世界先进水平的1.86万吨化学品船同日命名的重要时刻。

1.86万吨化学品船是中船澄西2018农历新年以来下水的第一艘新造船。该船是中船澄西建造标准最高、工程难度最大、施工环境最复杂的造船产品之一,是该公司为瑞典船东EKTANK公司专门研发和量身定制的新一代化学品船,总长154米,宽23.75米,型深13.1米,载重量为18600吨,入DNV船级社,满足1A冰区航行要求,可同时装载多种II类化学品,装载先进的设备以及集成操作系统,达到节能环保要求。

随着两艘1.86万吨化学品的顺利命名,标志着中船澄西造船转型发展再次取得了阶段性

的重大突破,同时也为两船的顺利交付打下了坚实基础。(钟城)



船舶下水现场。林鸽 供图