

中韩两大造船“新势力”重塑全球造船格局？

据 VesselsValue 数据显示,中国船舶重工集团有限公司(简称“中船重工”)与中国船舶工业集团有限公司(简称“中船集团”)的合并,以及韩国现代重工工业股份有限公司与韩国大宇造船海洋株式会社的合并,将诞生两个庞大的造船巨头,并在全球十大造船企业所瓜分的全球造船市场上掌控约 46% 的份额。由此,引起了世界的广泛关注——全球造船的格局是否会发生变化?

近期,随着中船集团(南船)与中船重工(北船)筹划战略性重组的公告发布后,甚嚣尘上的“南北船”重组事宜终于得到确认。

据相关媒体报道,“南北船”合并后,预计造船产能将达到 2000 万载重吨(以近五年最大完工量计),经调整后,该集团将压减部分低效产能,聚焦于高端产品领域。

从 2018 年中国船厂占据全球市场领先地位的船型来看,国内常规船型的竞争主要是三大央企(中船集团、中船重工和中远海运重工)之间的竞争。从近 3 年三大造船央企新接订单市场份额来看,在油散集三大船型中产品存在同质化竞争,互相争夺市场份额的情况。

中船集团和中船重工 VLCC、Cap 船占据了近三年的主要市场份额;三大造船央企巴拿马型、大灵便型和小灵便型散货船同样占据市场的重要份额,在 LR2、LR1 和 MR 油船市场中占据绝大多数份额;中船集团和中远海运重工则在支线型集装箱船市场中占有重要份额。

“南北船”合并后,将在 VLCC、Cap 和巴拿马型散货船、LR2 及 LR1 型油船、MR 油船和支线型集装箱船领域的技术引领和产品溢价能力更强。同时,重新定位各船厂的行业定位和主建船型后,能将更多资源集中到高端产能的建设中。

由于“南北船”的优势各有侧重,“南船”具备优质的造船厂等硬件设施,“北船”在科研院所、船用配套、非船产业方面具有较强优势。合并前,在智能船、智能船厂等领域,双方重复投资建设严重。两船合并后,双方可以消除重复投资,形成优势互补,研发、设计、建造、配套体系更加完善,随着技术、专利和设计生产领域自主化软件的共享,研发投入产出比将会得以有效提升,相同领域不同思考与碰撞也有利于形成更为独创的技术。

财新数据通在分析样本后得出,在全球船舶航运产业景气度处于低位的背景下,“南北船”合并主要基于产能整合、提升效率,更好地应对国际竞争的目的。尽管近年来我国船舶制造行业集中度不断攀升,但相比同是造船大国的韩国,集中度仍有较大的提升空间。此外,两船合并也将在一定程度上消除过剩产能,提高行业集中度。



我国建造的 LNG 汽车滚装船。

“超级船厂”出现 市场竞争加剧

根据克拉克森数据显示,韩国两大造船巨头在合并后,现代重工和大宇造船总体手持订单量将达到 365 艘、1700 万 CGT,占全球总手持订单量的五分之一以上,市场份额高达 21.2%。合并后手持订单量远远高于手持订单量排名第二的今治造船(166 艘、525 万 CGT)。

而在 LNG 船市场上,韩国船厂合并所形成的优势局面更加明显。根据相关数据显示,大宇造船 LNG 船手持订单量排名全球第一,共计 38 艘;现代重工 LNG 船手持订单量排名全球第四,共计 14 艘。同时,同样隶属于现代重工集团的现代三湖重工 LNG 船手持订单量

共 20 艘,排名第三,现代尾浦造船还有 1 艘 LNG 船手持订单。

因此,合并之后,这 4 家船厂 LNG 船手持订单量将达到 73 艘,几乎是目前 LNG 船手持订单量排名全球第二的三星重工(27 艘)的 3 倍。

另外,在去年全球共计 71 艘 LNG 船新船订单中,现代重工的三家船厂接获了其中 25 艘,大宇造船接获了 18 艘。两家公司合并后的规模相提并论,达到了 43 艘,市场占有率接近 60%。

VesselsValue 贸易分析师 Court Smith 称,现代重工与大宇造船如果完成合并,两家船厂 LNG 船手持订单将形成大

规模的整合,现代重工 LNG 船手持订单价值将从 60 亿美元翻番至 120 亿美元。

造船业人士认为,现代重工和大宇造船的合并将带来协同效应,特别是在 LNG 船领域。

一家日本船厂表示,日本造船业一直在努力整合从而与中韩两国竞争,但日本船企无论如何也无法与现代重工-大宇造船竞争。

“造船业是全世界竞争企业较多的市场。在两家公司的企业兼并审查过程中,垄断问题可能会被放大。”韩国首尔大学行政研究生院朴尚仁教授表示。

韩国造船占上风 中国造船迎挑战

持订单量,韩国船企在质量、声誉和标准方面都优于中国,这意味着韩国船舶在其整个运营周期中都将得到更高的价值。”

合并中船重工和中船集团的计划在 7 月初公开,比现代重工和大宇造船宣布合并晚了六个月。在现代重工与大宇造船宣布合并的 6 个月后,中船重工与中船集团在 7 月初公布了整合计划。中船集团的一位高层表示:“我们必须团结起来与韩国竞争。预计韩国方面将很快获得所有监管部门的批准,我们则将在几个月后获得批准。但基本情况是,我们现在在几乎所有船型上都处于同样的水平,如果我们仍然各自为战将会更难与对手竞争。”

报道称,中船重工和中船集团有赖于国有控股的内部租赁公司。中船重工旗下的中国船舶租赁(CSIC Leasing)于 6 月底在中船重工旗下船厂订造了 24 艘船,价值约 20 亿美元,几乎使船队规模增加了一倍左右。今年 1 月,中船集团旗下的中船租赁(CSSC Shipping)也在中船集团旗下船厂订造了超过 30 艘新船,价值约为 15 亿美元。

另一方面,大宇造船在过去几年里数次获得韩国最大的国有金融机构韩国产业银行(KDB)的注资。2017 年,韩国产业银行向大宇造船注资 26 亿美元,作为救助计划的一部分,该计划包括广泛的重组措施、从而降低运营成本并为更广泛的复苏做好准备。

在激烈的市场竞争下,中国与韩国的两大超级船厂应运而生,这为两国本土的造船市场带来了不小的“地震”,但对于世界造船行业又意味着什么?

众所周知,造船业是韩国、中国等亚洲国家经济的重要组成部分,就业规模达到数十万人。造船业是韩国的旗舰产业之一,占到韩国出口的 7%,就业的 5%。

据彭博社分析,随着中国、韩国两大造船“新势力”的出现,除占据庞大市场份额外,这两个造船巨头或是得到了国有银行的稳定财政支持和援助,或是接获来自国有船东的大量新船订单得以弥补接单量的不足。

由于这两个造船巨头均面临着提高业绩的巨大压力,因此,中韩两大造船集团将在高附加值的液化天然气运输船等船型领域展开竞争,该类船型的造价是其他船舶的两倍,其利润率也会更高。

值得注意的是,这也将使得本土和日本等国的其他小型公司难以与其竞争,同时很可能导致船价上涨。船东们预计,在中国和韩国船厂建造的新船价格将上涨 5%-10%。

对此,美国咨询公司 Karatzas Marine Advisors & Co 首席执行官 Basil Karatzas 也表示,这样庞大的份额完全主导了市场,特别是在某些船型领域;对于船东而言,这无疑是一个坏消息,因为船东将仅有几家船厂可以选择,很难再压低船价。

美国上市的油船和 LNG 船运营商 Tsakos Energy Navigation 首席执行官 Nikolas Tsakos 指出,由于融资紧张,船东将难以承受这种船价上涨幅度,但另一方面,船舶建造数量也会减少,这是削减运力过剩最有效的方式。

当前全球造船业刚刚重新站稳脚跟。此前,海上贸易经历了长达 10 年的低迷,期间订单骤降,集装箱、油轮以及干散货航运领域的运营商纷纷削减运力。

此外,据业内人士预计,在能源市场大趋势和监管新规的推动下,刚刚起步的行业复苏势头将在未来几年加快,因为更严格的燃料环保规定将于明年生效,这将吸引拥有先进船体设计和发动机的新一代船下水。

航运业专家预计,在能源市场大趋势和监管新规的推动下,刚刚起步的行业复苏势头将在未来几年加快。

(本报综合整理)



大宇造船海洋(山东)有限公司建造船舶交付。本文图片由本报资料室提供

中交二航局高精度抛石整平船在江苏大津船厂交付

本报讯(通讯员仇正中徐越)近日,中交二航局高精度抛石整平船交接仪式在江苏大津船厂举行。至此,历时四个月的高精度抛石整平船改建工程及系统总装调试工作顺利完成。建成后用于该公司襄阳市东西轴项目沉管部分的碎石垫层铺设作业,可铺设水深 14-28m 范围内沉管管节的碎石垫层。

船改建中,二航局自主研发的自动锚泊移船定位系统,可实现整平船抛石过程中船位的自动移位及精确定位。

此外,整平船以锚泊形式进行船位的调整及固定,通过用于该公司襄阳市东西轴项目沉管部分的碎石垫层铺设作业,可铺设水深 14-28m 范围内沉管管节的碎石垫层。

据了解,该船的高精度抛石整平系统主要分为自动锚泊系统、抛石整平作业系统和石料输送系统,所有操作均可在集控室操作台上完成。在整平

铺法沉管基础常用的支撑平台式整平船不同,二航局高精度抛石整平船开创性地采用了伸缩旋转式构造与自动锚泊一键式定位设计,使该整平船可自由通过国内大部分内河水闸,同时大大降低了投资成本,对内河流域的沉管碎石垫层铺设施工具有里程碑式意义。

另悉,该高精度抛石整平船是由二航局创新研发并投资建设,上海振华主持设计与调试,江苏大津船厂总装。预计今年 9 月进入调试阶段,10 月初正式投入使用。

广船国际为丹麦 TORM 航运建造的 5 万吨油船签字交船

本报讯(全媒体记者龙巍通讯员彭永桂)8月5日,由中船集团旗下广船国际有限公司为丹麦 TORM 航运公司建造的 5 万吨化学品/成品油船 3 号船“汤姆答案(TORM SOLUTION)”号(见右图)签字交付。

该船总长 183 米,型宽 32 米,型深 18.3 米,设计吃水 11 米,服务航速 14.5 节,是广船国际与 TORM 航运公司于 2017 年 7 月 24 日签订的 7 艘 5 万吨化学品/成品油船中的第 3 艘船。该船加装开放式除硫系统,是一艘环保、节能、高效的新型油船。



长江干线武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程 工程河段江豚栖息地评价及江豚生境选择研究招标公告(第二次) (招标编号:QD20190407-4)

1. 招标条件

本招标项目长江干线武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程已由交通运输部交水函(2019)88 号文批准建设,项目业主为长江航道局,建设资金来自国拨资金,出资比例为 100%,招标人为长江航道局,项目已具备招标条件,现对该项目的工程河段江豚栖息地评价及江豚生境选择研究进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围

2.1 项目概况:本项目名称为长江干线武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程建设范围为长江干线天兴洲长江大桥至安庆皖河口,全长约 386.5 公里。航道建设等级为 I 级,建设标准为 6.0 米×200 米×1050 米(水深×航宽×弯曲半径),部分重点碍航滩段航宽不低于 110 米(满足设计代表船型的单船双向通航、船队单向通航),设计最低通航水位年保证率为 98%。主要建设内容包括:自上而下整治湖广-罗湖洲、沙洲、戴家洲、鲤鱼山、张家洲、马当、东流等 7 个碍航滩段;建设护滩带 24 道、护底带 4 道、坝体 10 道,高滩守护 15.4 公里,护岸加固 13.3 公里,基建疏浚 477 万方,配套建设航道整治工程建筑物助航标志 63 座,改造现有航行标志和已有航道整治工程建筑物助航标志 147 座,并实施生态建设工程。

2.2 标段名称:工程河段江豚栖息地评价及江豚生境选择研究

2.3 招标范围:长江干线武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程工程河段江豚栖息地评价及江豚生境选择研究

2.4 研究周期:自合同签订之日起至工程竣工验收(2022 年 12 月)。

3. 投标人资格要求

3.1 投标人必须是依据中华人民共和国法律(设)立,并在中华人民共和国正式注册的具有独立法人资格的机构;在人员组成结构、相应设备等方面具有相应的科研能力。

3.2 业绩要求:近五年有 1 个及以上类似

科研业绩。

3.3 人员配备要求:

项目负责人:具有 5 年及以上相关专业工作经历、近五年担任过类似科研项目负责人。技术负责人:具有 5 年及以上相关专业工作经历、近五年担任过类似科研项目技术负责人(不得与项目负责人为同一人)。

3.4 联合体要求:本次招标接受联合体投标。联合体投标的,应满足下列要求:联合体所有成员数量不得超过 3 家。

3.5 信誉要求:近 3 年内无违法违纪及不良信用记录,所承担的项目无重大缺陷或质量问题。

4. 资格审查方式

本次招标采取资格后审方式。

5. 投标人登记

本项目开评标工作在武汉市公共资源交易中心进行,投标人购买招标文件前取得武汉市公共资源交易中心 CA 钥匙,并登录武汉市公共资源交易平台(http://www.jy.whzbtb.com/)进行报名;同时按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》(长航规(2013)130 号)(http://xyxt.cjhy.gov.cn/)有关规定办理登记,并持相关原件进行现场审核。

6. 招标文件的获取

6.1 凡有意参加本项目投标的投标人,在完成以上投标人登记后,请于 2019 年 8 月 7 日至 2019 年 8 月 13 日(法定公休日、法定节假日除外),每日上午 9:00 时至 11:30 分(北京时间,下同),下午 14:00 时至 16:30 分,在湖北省武汉市金银潭经济开发区宏图大道 33 号金银潭现代企业城 B1 栋 12 楼(武汉千代工程建设招标代理有限公司),并持营业执照副本复印件、资质证书复印件、法人授权委托书、经办人身份证原件及复印件(以上资料均需加盖投标人公章)购买招标文件。

6.2 招标文件每套售价为人民币 500 元整,售后不退。邮购招标文件的,招标代理机构在收到第 6.1 条有关材料后 1 日内寄出,免

收邮寄费,但如有丢失或迟误,概不负责。

单位名称:武汉千代工程建设招标代理有限公司

银行账号:421861206018010070672

开户银行:交通银行花桥支行

7. 投标文件的递交

7.1 投标文件递交的截止时间为 2019 年 8 月 28 日上午 9:00 时整;

7.2 地点:武汉市公共资源交易中心确定的开标室(武汉市民之家江岸区金桥大道 117 号)。

7.3 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按照招标文件要求密封的投标文件,招标人将予以拒收。

8. 发布公告的媒介

本次招标公告同时在在中国招标投标公共服务平台(www.ccebpubservice.com)、武汉市公共资源交易平台(www.jy.whzbtb.com)、中国水运报、交通运输部长江航务管理局政务网(https://cjhy.mot.gov.cn/)、长江航道局网站(www.cjhdj.com.cn)上发布。

9. 联系方式

招标人:长江航道局
地址:湖北省武汉市解放公园路 16 号

邮政编码:430010
联系人:李荣彬
电话:027-82763625

招标代理机构:武汉千代工程建设招标代理有限公司
地址:湖北省武汉市金银潭经济开发区宏图大道 33 号金银潭现代企业城 B1 栋 12 楼

邮编:430000
联系人:王达
电话:027-82863226
传真:027-85563393

电子邮件:whnywy@vip.163.com