

国际观察

# 韩国造船业形成“新三强”格局

■ 记者 钱平

据韩联社、《首尔经济日报》等报道,5月23日,韩国船企大宇造船海洋召开临时股东大会,通过了包括修改公司章程、任命新董事、更改公司名称等议程。随后,韩华集团也完成对大宇造船海洋价值约2万亿韩元股份的收购,正式获得大宇造船海洋49.3%的股权,成为该公司第一大股东,拥有对其管理控制权。

随着韩华集团收购大宇造船海洋的程序全部完成,后者也在当天正式更名为“韩华海洋”,作为韩华集团的造船子公司迈向了新征程。由此,韩国造船业正式进入HD现代集团、韩华海洋、三星重工的“新三强”格局。韩国造船业人士称,不仅韩华海洋将迎来全新的开始,韩国造船业也有望迎来“良性竞争”。

## 由低价竞争转为品质竞争

完成新董事任命后,韩华海洋新高管在致员工的一封信中指出,将以技术领先为导向,致力将韩华海洋培育成一家可持续发展的环保技术公司,并希望通过“正当经营”和“人力资源开发”成为一家能够实现稳定盈利、全球领先的海洋能源公司。韩华海洋新任首席执行官则表示,希望能重现大宇造船海洋2006~2008年期间的辉煌,彼时该公司每年的新接订单金额超过100亿美元,手持订单更是高居全球第一或第二位。

今年第一季度,大宇造船海洋的销售额同比增长15.6%至1.4398万亿韩元,虽然其净亏损达1204亿韩元,但相比去年同期4918亿韩元的净亏损已经大幅减亏。韩国造船业人士称,随着韩华集团的接手,韩华海洋也将逐渐实现管理正常化,扭亏为盈只是时间问题。

虽然韩华海洋目前高达1542.2%的负债率依旧令人担忧,但韩国造船业界对于这一收购案普遍持乐观态度,认为不仅韩华海洋改变经营状况有望,韩国造船业也将重新迎来“公平竞争的机会”。

根据《首尔经济日报》报道,2010年代初期和中期,全球船舶市场开始进入低谷,大宇造船海洋由于在韩国产业银行(KDB)的管理体系下可获得公共资金支持,开始不计成本接单,开启了韩国造船业低价竞争的时代。这也一度造成韩国船企之间的“血腥竞争”,不少船企虽然承接了大量订单,却依旧处于连年亏损的境地,有些船企甚至一度破产,导致韩国造船业受到前所未有的冲击。大宇造船海洋虽然在液化天然气(LNG)运输船领域拥有全球顶尖的建造技术,但韩国造船业始终将其视为“无主公司”,以此讽刺该公司在与船东进行价格协商方面毫无自主权和底线。

韩国造船业界认为,“变身”为韩华海洋将促使该公司走向管理和经营正常化,这也将促使韩国船企通过“获得合适的价格”进行公平竞争。有分析认为,韩国造船业将从低价竞争时代转而入品质竞争时代,各大船企特别是以HD现代集团、韩华海洋、三星重工为首的造船巨头将更关注企业的盈利状况。

根据英国克拉克松研究公司的数据,截至本月第三周,新造船价格指数高达169.6点,为近五年来的最高点。而作为高附加值船舶的LNG运输船的最新单船价格更是飙升至2.58亿美元,创下历史新高。韩国媒体《Heraldcorp》报道



韩华海洋船台俯瞰

称,虽然不能就此认为全球船舶市场的第三个超级周期已经到来,但当下无疑也是振兴时期,如果韩国造船业能在此期间摆脱“低价竞争”,就有望重新迎来繁荣期。

## 三大船企业务各有侧重

韩联社报道称,在LNG运输船建造领域,韩国船企几乎垄断了全球市场上80%的订单,而且三大造船巨头的手持订单量均可满足未来3年的生产需求。因此,韩华集团对大宇造船海洋的收购并不会加剧竞争,相反,从中长期看,三巨头将维持“三足鼎立”的平衡局面。

韩华集团近期透露,韩华海洋未来将转变为涵盖LNG、氢、氨等新能源和造船业务的海洋能源公司。韩国造船业人士认为,HD现代集团的造船业务控股公司——HD韩国造船海洋未来将专注于商船领域,三星重工则将继续发展其在海工领域的领先技术,尤其是在浮式液化天然气生产储卸装置(FPNG)方面的标准化技术,该公司目前占据着全球FPNG新造船市场80%的份额。

在管理方面,韩国造船业界猜测,三大巨头都将通过垂直整合来确保各自的市场竞争力。韩华集团将在不久后完成对HSD Engine的收购,届时将实现从造船到发动机制造的垂直整合;HD现代集团则正在通过收购STX重工,以使该公司旗下的现代重工、现代三湖重工以及现代尾浦造船3家造船子公司与发动机业务产生协同效应;三星重工也在积极寻求合作,从而进一步巩固并扩大其在海工领域的优势。

值得一提的是,据韩国媒体NewDaily报道,虽然未来三巨头间的竞争不会加剧,但HD现代集团和韩华海洋在舰艇制造领域的竞争将尤为激烈。早在韩国公平贸易委员会(FTC)审查该项收购交易时,双方就曾围绕军舰建造领域的垄断问题展开交锋。在FTC履行审查程序收集各利益相关方的意见时,HD现代集团就以该收购可能导致军舰建造领域的垄断为由,向FTC提出了异议;而在FTC此后召开的全体会议上,韩华集团和大宇造船海洋则表示,以过去5年的订单量计算,HD现代集团在水面舰艇建造领域的市场份额达52.4%,而大宇造

船海洋则为25.4%,如果韩华集团不能顺利完成收购,反而是HD现代集团很可能在水面舰艇建造领域形成垄断。

韩国媒体Dealsite援引韩华海洋一位高管的言论称,该公司计划加强在水面舰艇领域的竞争力。虽然韩华海洋在舰艇建造领域具有一定竞争力,但近期接单情况不佳,最新获得的军舰订单还是在2021年签署的一艘潜艇建造合同。

今年5月,韩国国防采购计划管理局(DAPA)表示,计划订购价值8000亿韩元的第五艘和第六艘“FFX Batch III”型护卫舰,以及价值1万亿韩元的第三艘第二批次“张保皋III”级常规潜艇。此外,DAPA还在推进韩国新一代驱逐舰的详细设计以及首舰建造项目。对此,韩华海洋表示,将全力竞标上述项目,如果中标,这将成为其第一笔军舰订单,意义重大;而竞争对手HD现代集团也早将目光瞄准于此。

## 人力资源短缺成为首要问题

近年来,韩国造船业人力资源短缺的问题愈发凸显。业内人士称,优秀人才争夺战将拉开新“三巨头”竞争的序幕,内部人才外流是三家船企均亟待解决的首要问题。

由于此前负债严重且管理混乱,大宇造船海洋在被韩华集团收购前人才流失情况极其严重,包括国防业务部门在内的众多核心部门的大量设计人才从去年开始离职,转投该公司的竞争对手。在此情况下,韩华海洋计划从今年6月开始对所有职位进行公开招聘。该公司承诺,将提供业内最好的待遇来吸引人才,特别是研究和设计方面的专业人才。

而HD现代集团也希望通过大规模招聘解决劳动力短缺的问题,今年以来已进行三次招聘,但效果均不理想。本月,该公司还计划招募具有硕士和博士学位的研究人员,此次招聘包含53个相关职位,是韩国造船业一次非常罕见的对高学历人才的大规模招聘。

三星重工虽然目前尚未进行大规模招聘,但根据《首尔经济日报》的消息,该公司一位高管表示,招聘计划已经准备就绪,一旦获得领导层批准,该公司将立即启动大规模人才招聘工作。

据悉,加拿大“国家造船战略”是一项涉及数十亿加元的长期计划,旨在为加拿大皇家海军以及加拿大海岸警卫队更新舰队。自该战略于2012年启动以来,加拿大政府已向其拨款约250亿加元,还计划投资20亿加元用于舰船的维护及改装。除搜索救援舰艇、航道测量船、探测船外,加拿大政府还计划采购2艘极地破冰船。

(钱雯)

海事快讯

## HD韩国造船海洋一周获9艘新船订单

**本报讯** 据韩联社5月25日报道,韩国造船巨头HD现代集团的造船业务控股公司——HD韩国造船海洋已获得亚洲船东的2艘石油/化学品运输船订单,总价值达1223亿韩元。这是该公司一周内宣布获得的第三笔新船订单,此前该公司还获得了5艘集装箱船和2艘石油/化学品运输船订单。

据悉,此次新签订的2艘石油/化学品运输船将由HD韩国造船海洋旗下现代尾浦造船建造,计划于2025年12月之前交付。

本月22日,HD韩国造船海洋宣布与一家欧洲航运公司签订5艘集装箱船建造合同,总价值为4145亿韩元。这批新船也将由现代尾浦造船建造,计划于2026年6月之前陆续交付。6天前,该公司还宣布获得非洲船东的2艘石油/化学品运输船订单,总价值1173亿韩元,同样由现代尾浦造船建造。仅一周内,HD韩国造船海洋就斩获了总价值6541亿韩元(约合35亿元人民币)的新船订单。

截至目前,HD韩国造船海洋今年已获86艘、价值103.9亿美元的船海装备订单,约为其157.4亿美元年度接单目标的66%。其中,共包括16艘大型液化天然气(LNG)运输船、24艘集装箱船、14艘液化石油气(LPG)运输船等多型高附加值船舶。

(多多)

## 俄伊将成立合资企业推进新造船项目

**本报讯** 据伊朗塔斯尼姆通讯社、《德黑兰时报》报道,日前,伊朗和俄罗斯已就购买和建造20艘货船达成协议。双方将成立一家合资企业,并通过其完成20艘船舶的采购和建造项目。

当地时间5月17日,俄罗斯总统普京和伊朗总统易卜拉欣·莱希举行电话会谈,确认双方将进一步扩大两国间的贸易和经济合作。随后,伊朗伊斯兰共和国航运公司(IRISL)与俄罗斯国际南北运输走廊相关负责人签署合作协议,将购买和建造20艘货船,组建“自由船队”,并通过南北运输走廊运输货物,以确保货运不受西方国家影响。

实际上,伊朗和俄罗斯在今年早些时候已经宣布将在造船领域加强合作。伊朗和俄罗斯的造船厂都将为两国的联合运输项目建造大量船舶,俄罗斯还考虑对伊朗的部分海港进行投资,伊朗则同意将其海港作为俄罗斯过境货物的枢纽。

(多多)

## Seaspan集团发布氨燃料动力箱船设计方案

**本报讯** 据美国航海杂志《海事执行》、splash247网站等媒体报道,当地时间5月24日,马士基·麦克-凯尼·穆勒中心与Seaspan集团联合发布了一款15000TEU氨燃料动力集装箱设计方案。该船将作为新加坡氨燃料供应研究项目的一部分,用于氨燃料供应链的示范开发。

据介绍,该型船总长350米,型宽53.6米,采用双燃料发动机,能够以氨燃料或低硫燃油为燃料。该型船配备一个11600立方米非加压B型燃料舱,航速可达16节,续航力为12000海里。

据悉,该项目获得了新加坡SABRE财团支持,该财团致力在新加坡建立氨燃料供应链。2022年5月,该财团研发的一艘氨燃料加注船获得了美国船级社(ABS)颁发的原则性认可(AiP)证书,有望2030年内实现运营。

(多多)

广告

# 塑造海洋工程产业

作为创新可靠的甲板和救生设备的全球合作伙伴,帕尔菲格为用户提供高质量的产品以满足标准化和定制化的需求。我们为所有主要的海洋工程领域提供完整的设备整体方案-从邮轮到风电、水产养殖、海上平台、石油和天然气,以及政府公务。我们广泛的产品组合包括

- 起重机、锚绞机和搬运设备
- 滑道系统和通道设备
- 救生艇、艇架和护航
- 行业服务解决方案

凭借我们成熟的技术以及全新设计的解决方案,如海上乘客转运系统(OPTS)和全电动臂式起重机,我们正在塑造海工装备行业的现在和未来。

PALFINGERMARINE.COM



我们全新的海上平台人员转运系统(OPTS)