

# 日本造船业复兴双轨并行

记者 张弘 钱平

当前,日本造船业正通过政府战略规划与企业整合重组的双重路径,加速推进复兴进程。2025年12月26日,日本国土交通省正式公布《造船业振兴路线图》,计划通过1万亿日元(约合450亿元人民币)的政府与民间联合投资,推动行业整合与技术升级;在更早的2025年12月24日,日本今治造船集团发布消息称,预计于2026年1月5日完成其收购日本造船联合公司(JMU)部分股权事宜的交易。

## 政府规划引领

2025年12月26日,日本国土交通省正式公布《造船业振兴路线图》,旨在实现日本造船年产能翻倍目标。到2035年,日本国内造船产能计划提升至1800万吨;为实现该目标,预计政府和民间共投资约1万亿日元(约合450亿元人民币)。该路线图提出,围绕强化船舶建造体系韧性等方面具体展开,计划通过纵向和横向协作重组的方式,将日本船企整合为1~3家集团运营,以多企业协同行动实现产能最大化。

2024年,日本国内的造船产能900万吨。路线图提出,2035年目标为造船产能翻番至1800万吨。这一目标是根据当前日本商船队全球市场份额约10%的占比进行估算,若2035年维持该占比,日本船东的新造船需求就将达到1800万吨。如果能确保日本船东稳定的新造船需求,实现“日本船日本造”,就可达成这一目标。

根据路线图,日本政府确定了未来发展的核心方向,计划围绕强化船舶建造体系韧性,确保并培养造船业相关人才,通过绿色化、智能化转型实现行业变革,保障稳定的新造船需求,以及加强全球合作等五方面大力发展。日本政府认为,当前,日本船企的产能规模严重不足,极大限制了未来发展。路线图提出,通过纵向和横向协作重组的方式,将日本船企整合为1~3家集团运营,以多企业协同行动实现产能最大化。其中,该国计划通过进一步完善并改造基础设施,以提升约50%的产能;通过大力发展自动化技术,提升建造效率,从而提升约25%的产能;同时,将建造成本降低10%。路线图不仅将目光瞄准现有船厂的产能提升,更指出各船企应在各自擅长的领域,通过重启闲置船厂或新建船厂等方式,进一步增强实力。

具体来看,将分为3个阶段实现产能倍增。2026~2028年为第一阶段,以自动化技术及智能化设备为核心;2029~2034年为第二阶段,着重基础设施新建、升级改造和扩建;2035~2039年为第三阶段,实现新增船坞与起重投入运营。路线图指出,根据对国际海事组织(IMO)日趋严苛的相关规则进行研判,推进零碳排放船舶的研究建造是日本船企未来增强国际竞争力的关键所在。预计未来日本船企的重点将放在对采用液化天然气(LNG)、甲醇、氨、氢等替代燃料或绿色燃料船舶的研发;持续研发具有优势的绿色、零碳、节能技术,维持船舶全生命周期解决方案的全球竞争力;针对知识产权保护制定相关战略并主导国际规则制定。值得一提的是,路线图还着重提到LNG运输船的发展战略,计划探讨从船舶设备制造到船舶建造、航运、货主全产业链的未来合作模式,并于2026年春季左右得出结论;抢占液化二氧化碳运输船、电驱船等新市场。此外,路线图还明确,通过加强产学研合作、区域合作,改善雇佣环境,打造有吸引力的工作场所等方式/手段培养高端技术人才并引进外籍人才。

为实现上述一系列目标,路线图指出,日本政府和民间计划在2035年前完成1万亿日元规模的投资。具体而言,通过各类金融支持助力船企融资3500亿日元,2025年10月,以今治造船为首的17家造船、航运企业已宣布组成联合体进行投资。借助“造船业复兴基金”等机制,政府出资约3800



亿日元,其中的3500亿日元将纳入综合经济对策,作为十年期造船能力根本性提升基金,视成果和目标具体达成情况探讨;其余资金将通过经济安全保障重要技术培育计划(120亿日元)、基于人工智能的造船机器人研发计划(150亿日元)等渠道筹措。同时,政府和民间还将共同出资2800亿日元。

## 重组整合破局

2025年12月24日,日本今治造船官网正式发布消息称,该公司收购日本造船联合公司(JMU)部分股权事宜所涉及的竞争法审查及批准程序已全部完成,各方决定将该交易的实际执行日期正式定为2026年1月5日,并正在按相关程序推进后续工作。

2025年6月26日,今治造船正式宣布,将大幅提升其在JMU的持股比例至60%,JMU将成为今治造船的控股子公司。据了解,2019年11月,今治造船与JMU宣布进行资本与业务合作。之后,今治造船收购JMU30%股份并合资成立日本造船厂。目前,今治造船、JFE控股及IHI株式会社分别持有JMU30%、35%和35%的股份。此次交易完成后,今治造船将获得JMU的控股权,JFE控股和IHI的持股比例将降至各20%。此外,此次并购不涉及日本造船厂,该船厂业务内容、出资比例等将维持现状。

根据《日本经济新闻》此前报道,日本公正交易委员会于2025年10月22日正式受理该收购申请并启动初步审查。2025年11月18日,日本公正交易委员会正式批准今治造船收购日本造船联合公司(JMU)相应股权的申请。日本公正交易委员会称,在当事人承诺实施一系列问题解决措施的前提下,此次收购不会对特定交易领域的竞争构成实质性限制,故决定正式批准此次收购。

该委员会认为,由于今治造船持股35%的日治造船海洋发动机株式会社(HZME)从事大型船用发动机的制造与销售,使得此次收购交易构成了在9种特定商船制造销售市场的水平结合,以及在大型船用发动机(上游市场)与所有商船(下游市场)之间的垂直结合。

在水平结合方面,该委员会审查认为,涉及的9种商船市场中,当事人合并后的

市场份额以及赫芬达尔-赫希曼指数(HHI指数)及其增量均符合“安全港标准”,因此认定不会实质限制竞争。在垂直结合方面,审查担忧,收购完成后,HZME可能通过JMU获取其竞争对手(其他大型船用发动机制造商)的商业秘密信息(如报价、核心技术等),这可能导致上游发动机市场出现封闭性,排他性等问题,将促使主要发动机制造商之间更容易采取协调行动。

为消除上述竞争担忧,今治造船与JMU主动向日本公正交易委员会提交并承诺实施严格禁止信息传递、约束内部人员、控制访问权限、认识隔离等关键措施,主要包括:JMU承诺不向HZME披露其竞争对手的商业秘密;要求可能接触这些信息的JMU员工签署誓约承诺;采取措施防止无需接触信息的JMU员工访问相关涉密信息;在JMU与HZME之间交叉任职或出差的员工,不得来自JMU负责发动机采购的部门,并需签署保密誓约。此外,在收购交易完成后5年内,将每年向日本公正交易委员会报告上述措施履行情况。

日本公正交易委员会评估认为,这些措施能有效阻断敏感信息的流动,从而消除交易可能带来的竞争隐患。基于此,委员会最终判断,此次收购不会在特定交易领域实质性地限制竞争,故予以批准。

日媒报道认为,尽管今治造船与JMU通过日本造船厂在船型研发设计、建造和市场营销等领域展开了合作,但由于两家公司本身是竞争对手,受到相关竞争法限制,因此在涉及原材料采购等成本竞争领域的关键信息共享存在障碍,影响了双方协同效应的发挥。

长期以来,日本造船业在全球造船市场的份额大幅下滑。同时,在曾被视为具有领先优势的高端船舶技术领域,日本船企也正被中韩两国快速赶超。日媒认为,今治造船与JMU的并购重组,有利于打破两家企业间的合作“壁垒”,实现规模效应和协同效应,提升竞争力。

目前,今治造船的民船建造量约占日本造船业的三成,排名日本第一,而JMU则位居日本第二;从业务领域看,今治造船主营商船建造,JMU在军舰建造领域拥有优势,双方业务互补。日本业界人士认为,两家企业在重组后,将提升运营效率和市场反应速度,更好满足多样化造船需求。

## 海事快讯

### 海庭与马士基 撤销风电船合同终止通知

本报讯 2025年12月22日,新加坡海庭巨头海庭(Seatrium)宣布,已与马士基集团达成协议,撤销此前一份风电安装船新造船合同的终止通知,并将于2026年2月28日前完工交付,届时买方将支付合同余款。根据声明,新船交付时,马士基集团的关联公司Phoenix II A/S(即为买方)将支付合同余款共3.6亿美元(可根据合同规定进行相应调整)。与此同时,海庭方面还与马士基集团达成一致,海庭旗下子公司Seatrium(SG)将为买方提供一项信贷计划,支付2.5亿美元的部分合同金额。该信贷计划最长可达10年,通过船舶产生的现金流进行偿还,而Seatrium(SG)则将获得该船舶抵押权,并享有船舶和买方银行账户的优先追索权。

鉴于上述协议,此前的合同终止通知将撤销,双方的相关法律仲裁也将终止。截至该声明发布,此项目进度已达99.8%。(多多)

### 美海岸警卫队 释放6艘中型破冰船订单

本报讯 记者 钱平 报道 当地时间2025年12月29日,美国海岸警卫队宣布,正式向芬兰造船厂芬马海洋建筑公司(RMC)和美国Bollinger造船厂授予2份中型破冰船即北极安全巡逻舰建造订单,2家船厂将共同为美海岸警卫队建造6艘北极安全巡逻舰。这也是2024年美国、芬兰和加拿大组建联盟并签订“破冰船合作协议”(ICE Pact)以来,三方破冰船研制合作取得的实质性进展。

根据合同,RMC建造首批至多2艘北极安全巡逻舰,首舰预计2028年完工交付。RMC在声明中指出,建造工作将立即在其芬马造船厂启动,同时在建造过程中与Bollinger造船厂展开合作。

Bollinger造船厂则将建造至多4艘北极安全巡逻舰,首舰预计2029年完工交付。4艘破冰船将在其位于路易斯安那州的造船厂建造,为按期交付,Bollinger造船厂还计划在墨西哥湾沿岸的多个工厂派遣员工,以参与并支持该项目。

据了解,北极安全巡逻舰将采用加拿大Seaspan造船厂与芬兰阿克北极技术公司共同研发的“多用途破冰船”设计。根据2025年4月美海岸警卫队发布的信息征询书(RFI),该型破冰船总长约112米,型宽约23.77米,吃水不超过7米,航程6500海里,可在3节航速下破除约0.91米的冰层。不过,根据美国海军学会新闻网2025年10月发布的报道,Bollinger造船厂透露,该型船的破冰能力可以达到约1.22米,航程可达1.2万海里。

### HD韩国造船海洋 获2艘新型护卫舰订单

本报讯 2025年12月26日,韩国防卫事业厅在其官网宣布,已与菲律宾国防部签署价值5.78亿美元的“菲律宾海军护卫舰二期采购项目”建造合同。该项目是菲律宾海军现代化计划(Horizon 3)的主要内容,将由韩国HD现代集团的造船业务控股公司HD韩国造船海洋旗下HD现代重工建造2艘3200吨级新型护卫舰,并计划在2029年前交付菲律宾海军。

韩媒未披露上述新型护卫舰的具体技术参数,但韩防卫事业厅在新闻稿中透露,该项目是菲律宾与韩国合作的新型护卫舰第二批。据此可以判断,此次韩国获得的新型护卫舰订单应该是2021年12月菲律宾国防部在HD现代重工订造的2艘“米格尔·马尔瓦尔”级护卫舰的3号舰和4号舰。而且韩联社在报道中配发该级2号舰“迭戈·西拉格”号的照片也基本印证了这一判断。

根据已公开资料,该级舰总长118.4米,舷宽14.9米,采用全柴联合推进,搭载4台韩国STX重工生产的MTU 20V 1163 M94柴油发动机,最高航速25节;以15节经济航速巡航时续航力达4500海里,并能在海上持续作业20天;装备16单元垂直发射系统,2座4联装反舰导弹发射器,2座3联装鱼雷发射器,35毫米近程武器系统以及1门76毫米主炮。此外,该型舰还装备了有源电子扫描阵列雷达等。(弘毅)

## 芬坎蒂尼集团发布五年商业计划

# 超500亿欧元订单背后有啥“秘密武器”

记者 钱平

当地时间2025年12月16日,全球头号邮轮制造商意大利芬坎蒂尼集团正式公布其2026~2030年商业计划。计划披露,芬坎蒂尼集团2026~2030年预计斩获超过500亿欧元(约合4130亿元人民币)的新订单;2030年营收和利息折旧及摊销前利润(EBITDA)较2025年分别增长40%和90%,净利润达5亿欧元。

该计划以“F4—Fast Forward Further Future”为愿景,旨在全面把握全球造船与海洋工程市场的结构性机遇,通过清晰的财务目标、聚焦的增长路径与深化的战略举措,推动芬坎蒂尼集团迈入规模与盈利同步强劲增长的新阶段。

### 四大板块驱动长期需求

根据计划,芬坎蒂尼集团到2028年营收达到大约110亿欧元,2030年达到约125亿欧元;EBITDA到2028年约9.3亿欧元,2030年目标约12.5亿欧元,较2025年大幅提升90%,2028年和2030年的EBITDA分别提升至8.5%和10%。到2030年,该集团的净利润目标为5亿欧元,并将净负债/EBITDA比率从2028年预计的约1.7倍进一步降至2030年的约1倍,实现显著的资产负债表强化。

芬坎蒂尼集团认为,未来5年,无论是邮轮和国防领

域,还是近海和特种船舶以及水下领域,都潜藏巨大机遇。2026~2030年,芬坎蒂尼集团有望斩获超过500亿欧元的新订单,这将进一步巩固其在数字化和绿色船舶生命周期管理方面的全球领先地位,确保其在国防和特种船舶市场拥有竞争优势,并巩固其作为水下领域供应链聚合者和创新催化剂的地位。

在邮轮领域,数据显示,全球邮轮乘客数量预计以年均4.5%的速度增长,且目前渗透率较低。同时,欧洲造船产能趋紧,加之数字化与绿色转型推动了船队更新需求,为芬坎蒂尼集团提供了订单可见性与高盈利项目。目前,该集团在全球邮轮制造市场所占的份额已超49%,这一占比未来还将持续稳定增长。

在国防领域,预计全球国防开支到2030年增至2.93万亿美元,较2025年增长18.6%,而海军舰船支出将与这一趋势保持同步。芬坎蒂尼集团不仅拥有强大的舰船平台集成能力,更在众多国际项目中表现卓越,同时在东南亚和中东的市场也进一步夯实。该集团预计,2026~2030年,有较高概率将大约230亿欧元的国防业务机遇转化为新订单,甚至部分订单最早在2026年有望落地。

在近海和特种船舶领域,得益于能源需求的预期增长,海上风电产业预计到2050年保持年均6%~7%的速度增长,同时电缆铺设和破冰船等也将推动细分市场发展。凭借在全球海上及特种船舶领域的市场领先地位,芬坎蒂尼集团潜在订单为130~140艘新造船(平台)。

在水下领域,尽管芬坎蒂尼集团该业务板块的设立时

间不长,但未来面临广阔前景,整体市场规模预计在计划期内从220亿欧元翻倍至430亿欧元。该集团将在国防、关键基础设施保护及商用/两用解决方案等全领域发力。

### 业务举措与能力建设双轮驱动

为抓住上述机遇并实现财务业绩目标,芬坎蒂尼集团为各业务板块制定了具体的战略举措,并辅以集团层面的跨部门能力建设。

根据计划,芬坎蒂尼集团将产能倍增、供应链强化、技术创新、可持续发展和人才规划等要素列为2026~2030年跨部门投资聚焦的核心能力建设,并将创新、包容和诚信视作未来可持续发展战略的重要支柱。

芬坎蒂尼集团认为,进一步巩固邮轮业务的全球领先地位是未来发展的基石,核心在于全面提升生产效能。通过对意大利船厂进行针对性投资,并将部分分段建造工作分配至罗马尼亚Tulcea船厂,系统性提升总体产能;持续推行全集团所有船厂的效率提升与成本优化项目,以高效执行手持订单项目,目前该集团生产排期已至2036年;强化服务与内装业务,提供新型一体化服务方案,拓展全生命周期价值。

为满足全球加速增长的国防需求,芬坎蒂尼集团同样将优化国防业务产能视为关键,计划实现意大利船厂的产能翻倍,并进一步优化全球布局,增强在东南亚、中东等出

口市场的竞争力。同时,该集团深化工业整合,强化“全舰”综合能力;战略聚焦未来战舰的创新驱动力,发展可重构、高度集成无人系统的新一代平台。

计划显示,芬坎蒂尼集团将在越南新建一个工程中心,并提升罗马尼亚和越南生产基地的产能,从而在近海和特种船舶市场的巨大机遇中抢占先机。该集团还计划精简组织架构与价值链,提升响应速度与成本竞争力,同时推动挪威船厂进一步专注于海军与维修等相关高端技术领域。

“整合协同,加速创新”成为未来几年芬坎蒂尼集团在业务方面的关键词。该集团计划扩大在自主航行器、先进传感器等非传统水下技术领域的商业产品组合;快速实现新产品与潜艇业务的协同效应,整合技术与市场渠道;加大投资力度,建立并巩固战略合作伙伴关系,以加速自主平台与系统的开发。

芬坎蒂尼集团首席执行官Pierroberto Folgiero表示,这份计划不仅是对市场机遇的回应,更是基于长期战略视野的积极布局。该集团将强化核心优势,投资未来能力,确保在技术、可持续性和工业效率上持续领先。

业界人士认为,芬坎蒂尼集团这份雄心勃勃的五年计划,核心在于将其在传统造船领域的巨大优势,系统地、前瞻性地延伸到未来高增长领域——数字化、智能化、绿色能源转型、水下系统以及地缘政治驱动的国防安全需求。可以预见,随着该计划的逐步展开,芬坎蒂尼集团不仅旨在实现自身的财务目标,更渴望定义下一代海洋工业的标准与未来。