

海事快讯

## HMM计划订造24艘超大型箱船

**本报讯** 据海事媒体“贸易风”近日报道,韩国著名航运企业现代商船(HMM)正积极扩张其集装箱船舶队规模,并计划通过租赁和直接订造等方式投资约24艘超大型箱船。根据报道,HMM将租赁的船舶预计由韩国船厂建造,而直接订造的船舶预计由中国船厂建造。

报道援引业界人士的消息称,英国Zodiac Maritime和韩国长锦商船正与韩国HD现代集团旗下HD现代重工就一系列新巴拿马型集装箱船订单进行接洽。两家公司初步意向分别订造4+2艘13000TEU集装箱船,这些船舶预计将租给HMM使用。报道指出,Zodiac和长锦商船尚未最终决定新船的燃料类型,因为两家公司正等待与HMM敲定正式租船合同。

据船舶经纪商估算,目前,1艘常规燃料动力的13000TEU新造集装箱船价格约为1.5亿美元,若采用液化天然气(LNG)双燃料动力,单船价格预计将为1.75亿美元左右。如果该笔订单最终全部生效,这将是长锦商船抛出的最大一笔集装箱船订单。

“贸易风”进一步披露,除通过租赁新造船来扩张其集装箱船队外,HMM还在与中国船厂接洽,拟直接订造10~12艘载箱量为10000TEU至16000TEU的新巴拿马型集装箱船。报道称,这些询价中的新船将由HMM直接拥有。

据了解,今年4月,HMM集装箱业务相关负责人在接受媒体采访时表示,该公司将订造“多种尺寸”的新船以满足客户多样化需求,从而进入更多的港口和市场,进而为全球贸易提供最大的灵活性。

不过,HMM方面相关负责人称,该公司目前尚未就租用或订造新集装箱船做出任何具体决定。但该负责人承认,作为其2030中长期发展战略的一部分,HMM确实正在寻求扩张船队,而且既包括集装箱船也包括散货船。

值得注意的是,HMM与海洋网联船务(ONE)、阳明海运成立新联盟“Premier Alliance”的协议今年2月已正式生效。未来5年,这3家巨头企业将在亚洲—北美西海岸、亚洲—北美东海岸、亚洲—地中海、亚洲—北欧和亚洲—中东等航线展开合作。为此,3家公司今年以来都在订造或计划订造批量新船。

今年3月,阳明海运宣布购买3艘由日本今治造船为正荣汽船建造的8000TEU级双燃料动力预留集装箱船,总价值为3.39亿至3.6亿美元。同时,该公司还敲定了7艘15000TEU级LNG双燃料动力集装箱船订单,并在推进3艘8000TEU级集装箱船的建造计划。今年5月,台媒又报道称,该公司还拟定了中长期造船计划,预计订造涵盖2000TEU至20000TEU的多规格新船。

今年6月,HD韩国造船海洋宣布获得1家亚洲船东8艘15900TEU集装箱船订单,总价值约17.66亿美元,该批船舶将由HD蔚山造船厂建造。该笔订单的船型、数量以及单价均符合此前媒体报道的ONE将推出的大型集装箱船建造计划。因此,业界认为,该笔订单极有可能来自ONE,而且还包括4艘同型船的选择权。

业界人士表示,“Premier Alliance”联盟联营的航线算得上全球贸易的“生命线”,而且会受到美国所谓“港口费”政策的严重影响。该联盟的3家公司联合运营后同时选择订造新船,目的应在于未来更好协调船舶调度、优化航线布局,以及降低运营成本、提升运营效率。

(闻强)

## Vard公司再接2+1艘CSOV订单

**本报讯 记者 钱平 报道** 当地时间7月18日,意大利芬坎蒂尼集团宣布,该集团旗下挪威Vard公司已与一家不具名的客户签署2+1艘海上风电运维船(CSOV)建造合同。虽然芬坎蒂尼集团并未披露该笔合同的具体金额,但称这是一笔“大型”协议,合同金额为1亿~2亿欧元。

该型船基于Vard Design研发的升级版VARD 4 19船型进行设计,并根据客户需求进行个性化定制;配备混合动力电池推进系统,并采用甲醇燃料预留设计,可实现零碳排放;通过优化船体设计,使燃油消耗更低、舒适性更高。

该型船总长约87米,型宽19.5米,配备DP 2动力定位系统和抗风浪系统;搭载Vard公司子公司Seaonics研发的30米电动控制运动补偿式步行工作舷梯系统,可保障技术人员无障碍作业;配备3D补偿起重机的最大起重能力达5吨,作业半径为25米,能够确保货物装卸的安全性及效率。

该系列船首制船将在Vard公司位于罗马尼亚的船厂建造,随后在其位于挪威的船厂完成舾装、调试和交付;2号船将在Vard公司位于越南的船厂完成建造。2艘船分别计划于2027年年初和2028年年中完工交付。

# 日本重振造船业步伐提速

记者 张弘强 钱平

今年年初以来,日本重振造船业的步伐不断加快。目前,日本执政党自民党正着手制定一揽子振兴政策,以扭转日本造船业持续萎缩的局面。此外,日本两大造船集团——今治造船、日本造船联合已宣布将进行并购重组,以应对外来全球造船市场的激烈竞争。



今治造船

## 投资1万亿日元建国有船厂

据《日本经济新闻》等日本媒体近日报道,日本执政党自民党振兴造船政策的核心方案是,由国家主导新建或扩建造船厂,并推动现有造船设备更新,以提升日本的船舶建造能力。

根据报道,自民党经济安全保障推进本部部长小林鹰之已于6月20日向日本首相石破茂提交了旨在重振国内造船业的建议书。该建议书要求政府在今年秋季前制定包含具体支持措施、实施时间表以及官民投资规模等内容的振兴日本造船业“路线图”。

日本经济安保担当大臣城内实在当天举行的记者会上强调,从经济安保的角度看,重振日本造船业极其重要,将与国土交通省合作,致力强化日本造船业供应链韧性,确保船舶的稳定供应。

报道称,小林鹰之提交的建议书的核心在于“国立船坞”构想。该构想计划依据防卫产业的《生产基

础强化法》和《经济安全保障推进法》的规定,由国家出资建设或收购造船设施,然后采用“国有设施民间运营”的模式委托民营企业进行管理运营。

据了解,日本造船业长期面临成本高企等难题,若新建造船厂,仅船坞挖掘工程和大型起重机的引进等就需要约500亿至800亿日元费用。因此,建议书指出,由国家承担建设费用将减轻企业的设备投资和折旧负担,从而有助于快速提升日本造船业的国际竞争力。

值得注意的是,建议书还提出将“船体”指定为《经济安全保障推进法》下的“特定重要物资”。这意味着运输船和舰船等需要稳定供应的物资将被纳入财政支持对象,从而可以强化日本造船业的整体供应链。

对于投资费用,建议书预计官民合计需要约1万亿日元(约合

500亿元人民币)。目前,日本政府正考虑设立可用于设备投资的基金,并计划将这笔资金纳入最早将于今秋编制的2025财年补充预算案中。

更为重要的是,日本造船业还面临日益严峻的人力资源短缺问题。据日本国土交通省的数据,2024年日本造船业从业者(含外籍劳工)约为7.1万人,较5年前减少了1万多人。日本计划以造船业集中的沿海地区为中心,建立技能教育基地,并考虑加大外籍人才引进力度,并对其进行加强技能培训。

此外,建议书还提出,日本造船业要加快推动数字技术发展,实现数字化设计和智能制造,并扩大同周边国家在船舶修造业领域的合作,实现技术输出。

据了解,日本99%的贸易量依赖海运。然而,该国造船业因人才短缺、资源限制以及设备老化等问题导致生产能力持续萎缩,日本在

全球造船市场的份额已降至不足10%。日本国土交通省数据显示,2023年日本船舶建造量仅1005万总吨,较5年前下降31%。日本国内的船台、船坞等建造设施数量也从2018年的194处减少至2024年的178处。根据相关金融机构的预计,除非日本造船厂赢得大量新订单,否则该国造船产能的平均利用率可能会从今年的50%骤降至2027年的20%。

当前,美国正在加快实施所谓重振造船业的计划,日本已提议通过加强与美国在造船领域的合作,作为与特朗普政府进行关税谈判的“筹码”。小林鹰之也表示,日本的最终目标是重振整个海事产业,使自身在不过度依赖他国的情况下,实现战略物资的自主运输。与此同时,日本造船业界也呼吁,日本造船业必须重塑竞争力,在2030年前至少占有全球市场20%的份额。

## 造船集团并购重组之风再起

日本造船业龙头企业今治造船近期宣布,将大幅提升其在日本造船联合公司(JMU)的持股比例至60%,JMU将成为今治造船的控股子公司。《日本经济新闻》报道称,今治造船此举旨在通过强强联合,整合优势资源,提升成本竞争力与决策效率,以应对外来全球造船市场的激烈竞争。

目前,今治造船、JFE控股(JFE Holdings, Inc.)及IHI株式会社(IHI Corporation)分别持有JMU30%、35%和35%的股份。根据三方达成的股权转让协议,今治造船将从JFE控股及IHI处收购部分JMU股份,今治造船持有的JMU股份比例将升至60%,获得控股权。JFE控股和IHI的持股比例将降至各20%。消息称,此次交易尚需获得日本及海外相关监管机构的批准,预计完成交割需要数月时间。相关具体交易金额未予披露。

值得注意的是,此次并购不涉及今治造船与JMU于2021年1月共同出资成立的合资公司日本造船厂,该船厂业务范围、出资比例等将维持现状不变。报道称,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。

近年来,受中韩造船业高速发展及全球造船市场竞争加剧等挑战,日本造船业在全球造船市场的份额已大幅下滑。同时,在曾被视为具有领先优势的高端船舶技术领域,日本也正被中韩两国快速赶超。特别是在成本竞争力方面,日本在原材料、人力资源和配套等领域均逐渐丧失了优势。

报道认为,今治造船与JMU的并购重组和资源整合,有利于打破长期困扰两家企业的相关“壁

垒”,实现规模效应和协同效应,提升成本竞争力。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,JMU则位居日本第二;从业务领域看,今治造船主营商船建造,而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,两家企业在重组后实现统一经营,将提升运营效率和市场反应速度,更好满足多样化的造船需求。

为此,今治造船早在去年夏天就开始探讨如何实现资源的有效整合以及竞争力的全面提升。今治造船表示,考虑到未来全球造船市场竞争进一步白热化,深化与JMU的合作是必然选择。收购控股JMU后,今治造船的目标是整合两家公司的优势资源,有效应对全球市场竞争,并致力重振日本造船业的整体实力。

造船业界人士认为,此次整合标志着日本造船业为应对全球市场潜在的变局或将再次迎来大重组的趋势。早在2020年,日本就掀起了造船企业兼并重组的“风暴”。当时除今治造船收购JMU30%股份并合资成立日本造船厂外,三菱重工还在推进将其香烧工厂出售给大岛造船,并计划收购三井E&S舰船业务;而常石造船也收购了三井E&S负责商船业务的三井E&S造船的部分股份。

而在今年,除今治造船与日本造船联合的整合外,7月17日,日本常石集团宣布,将于9月1日起进行集团业务重组,该集团旗下常石三保造船株式会社与新泻造船株式会社将正式合并。据悉,合并后的新实体将继续沿用常石三保造船株式会社的名称。此次整合旨在提升常石集团在中小型船舶市场的核心竞争力,通过优化管理资源配置、加快决策流程、增强组织灵活性,充分发挥三保造船与新泻造船的技术专长、造船能力和人力资源,从而提升常石集团应对国内外市场需求的效率。



日本造船联合

新泻造船设立于2003年,注册资本金为3亿日元,核心业务聚焦船舶修造及钢结构制造,是日本少数具备海警船、渡船及沿海货船修造能力的船厂。该船厂与成立于1919年的常石三保造船合并后,将实现双方业务和造修船能力的互补提升,并将双方的专业技术纳入统一管理体系。

此外,今年5月常石造船还宣

布将收购三井E&S控股持有的三井E&S造船全部剩余股份,三井E&S造船将成为常石造船全资子公司。这凸显了常石集团加速整合国内资源的决心。“考虑到目前日本造船业面临的困难局面,如果政府预算层面难以支持,通过兼并重组实现资源整合将是日本船企提升竞争力的重要选项。”日本业界人士表示。