



日韩『加持』为美国造船业带来什么

今年7月，日本与韩国均与美国达成全新的贸易协议，日韩两国政府已明确将扩大并深化与美国在造船领域的合作。据了解，美国近年来一直欲借助日韩资金、技术与管理经验等重塑本土造船能力，在这一战略背后，法律限制、产业根基薄弱与地缘合作不确定性交织。美国能否真正借助日韩盟友实现造船业复兴？仍是一个悬而未决的命题。

日韩船企态度截然不同？

虽然日韩两国均已明确将扩大并深化与美国在造船领域的合作，但日韩两国船企对此的反应可谓截然不同。

几乎在美国总统特朗普宣布重振美国造船业的同时，韩国船企就开始积极布局，寻求进入美国市场的机会，并与美国企业建立了多种合作伙伴关系。HD现代集团、韩华海洋、三星重工等三大韩国造船巨头正在逐步推进在美投资与合作计划。韩华海洋通过收购美国费城造船厂切入美国商船与美国海军舰艇维护、修理和大修(MRO)市场；HD现代集团与韩国产业银行和美国投资公司Cerberus Capital签署了一份谅解备忘录，双方将设立一个数十亿美元的联合投资基金，旨在重建和加强美国及其盟友的海上能力，包括造船业、物流运输基础设施、相关海上技术等；三星重工则与美国船舶维修与海事服务供应商Vigor Marine公司签署了谅解备忘录，双方建立战略合作伙伴关系，共同为美国海军舰艇MRO业务、船厂现代化升级改造、联合造船等提供支持。今年8月，韩国总统李在明在美国访问期间还表示，在制造业和造船领域，韩国是美国最佳的、唯一的合作伙伴。

而日本政府虽已明确基于全新的贸易协议，将向美国提供5500亿美元的投资和贷款，且重点关注包括造船业在内的关键产业，但日本船企对此的态度与韩国船企形成了极大反差。日本最大的造船集团今治造船明确表示：“目前不考虑在美国投资。”该公司解释称，日本在全球造船市场的份额已降至13%，今治造船目前无法帮助美国，更希望把资金投入日本国内造船业；另一家日本军工船企三菱重工相关负责人也指出，目前尚未就扩大美国海军舰艇维修业务进行具体讨论，该公司也不具备相关能力，将根据政府政策，在自身能力范围内与美国开展合作。

虽然日韩两国均已明确将扩大并深化与美国在造船领域的合作，但日韩两国船企对此的反应截然不同

美国借助日韩重塑本土造船能力需绕过《伯恩斯-托勒夫森修正案》与《琼斯法案》的限制

日韩船企也许能为美国造船业带来资金、技术与管理经验，但难以解决人力资源断代、供应链缺乏等深层次问题

如何绕过保护主义法案？

华中科技大学国家治理研究院相关研究员表示，美国频频谈论的“造船业复兴”，核心在于军舰和国防工业体系。美国国会研究服务局和美国政府问责局的多份报告都指出，美国海军新舰项目存在成本超支和工期延误的问题，且人力短缺、零部件供应不稳定、工艺流程效率低下等基础性问题更是普遍存在，导致潜艇和水面舰艇的建造速度无法满足军方要求。这意味着美国所谓的“重振造船业”，首要目标是确保舰队的扩张计划顺利推进。

拉拢日韩盟友，释放MRO业务甚至是海军舰艇建造业务，从理论上来看，确实能缓解美国海军新舰项目的推进压力，但在法律和政策层面，美国却给自己设下了限制。《伯恩斯-托勒夫森修正案》明确规定：美国军

方的任何舰船、船体或上层建筑等主要部件不得在外国船厂建造，通过分包商与外国船厂签订合同也被禁止。虽然理论上美国总统有权出于国家安全豁免相关条款，但一般只能在战争或灾难等有限的情况下使用。《美国法典》第10篇第8680条也规定，任何以美国或关岛为母港的海军舰艇不得在美国或关岛以外的造船厂进行维修或保养，仅允许外国造船厂进行濒海战斗舰的纠正性和预防性维护，但该型舰的MRO业务也必须由美国承包商执行。

过去一年，韩华海洋和HD现代集团获得了几艘美国海军舰艇的MRO业务，但根据韩联社等的报道，这些项目均来自驻扎在日本横须贺港的美国第七舰队。报道称，根据现行法律，就算韩美基于“让美国造船

业再次伟大(MASGA)”项目深度合作，两家韩国船企业也不太可能获得以美国或关岛为母港的海军舰艇MRO业务，而这部分的美国舰艇数量超过200艘。

在民船领域同样如此，尽管特朗普希望扩大美国商业船队规模，但根据1920年通过的《琼斯法案》，在美国港口之间运输的货物必须由美国人建造、拥有和运营的船舶运载。

尽管今年2月美国国会已提出允许韩国等盟友在自己的船厂建造美国海军舰艇的相关法案，但韩联社、路透社以及业内专家均认为，相关法律不仅是产业保护的工

韩造船如何避免重蹈复辙？

去年12月，韩华集团成功收购美国费城造船厂，被外界普遍视为绕过法律障碍寻求商船甚至是海军舰艇建造的机会。今年7月，韩华费城造船厂成功收获韩华集团旗下韩华海运的1+1艘大型液化天然气(LNG)运输船订单，这也是美国时隔近50年首次建造LNG运输船。根据合同，韩华费城造船厂与韩华海洋巨济造船厂将联合完成该批LNG运输船的建造，大部分建造工作在韩华海洋巨济造船厂建造，韩华费城造船厂则主要负责支持满足美国海岸警卫队(USCG)相关海上安全标准和规则所需的认证工作，以确保该型LNG运输船能够在美国登记。韩国造船业界人士表示，这种主承包商+分包商的联动模式将成为未来韩国船企与美国造船业进行高端船舶合作设计建

造的重要参考模式。

与此同时，根据韩国船企与美国企业达成的相关合作协议，韩国船企还将主要通过技术转移、人员培训、设备采购等方式深化与美国造船业的合作。然而，不管是上述哪种合作模式，其实均能看到韩国船企以往海外扩张的“影子”，而在这一方面，韩国船企可谓是充满历史教训。

1997年，韩华海洋的前身大宇造船海洋与罗马尼亚政府合资接管了Damen Mangalia船厂。该船厂巅峰时期订单价值近20亿美元，最终因供应链不畅、低价抢单导致亏损，于2018年被出售；三星重工于2006年进入巴西市场，与ATLANTICO财团合作设立船厂，6年后因技术转移困难、交付延迟、管理失控等原因彻底

外部支持如何解内部矛盾？

华中科技大学国家治理研究院相关研究员认为，从合作逻辑来看，美国与日韩的确存在某种互补性。韩国的强项在于高端船舶的大规模流水线建造，日本在质量管理和前沿维修保障方面富有丰富经验，而美国则在复杂军舰的定制化设计和集成上仍具备优势。若三方能在产业链条上形

成某种分工，美国或许能在局部提升效率。

但从根本上讲，美国造船业的问题并不是缺少外部支持，而是内部结构性矛盾积重难返。日韩船企也许能为美国造船业带来资金、技术与管理经验，却无法短期内解决人力资源断代、供应链脆弱、政策反复摇摆、效率

低下等深层次问题。重建造船业的人才体系，需要很长时间；构建完备的供应链，更是难上加难。

彭博社的报道也强调，造船产业链的建设周期漫长，美国如何将重振造船业的愿景转化为超越总统任期的可持续发展的模式，才是当下需要厘清的关键所在。

■ 钱平

近日，韩国国有航运巨头HMM初步决定将10余艘1900TEU和3000TEU小型集装箱船项目交由中国船厂建造；总部位于美国迈阿密的Seaboard Marine在中国泰州三福船舶确认追加一艘3500TEU级液化天然气(LNG)双燃料动力集装箱船订单，这是其在该船厂订造的第七艘同型船舶。

在美国即将对中国建造船舶征收高额“港口费”、日本韩国均明确将扩大并深化与美国在造船领域的合作的大背景下，韩国与美国船东依然在订造新船时选择了中国。这彰显了国际造船市场竞争规律的强大力量；成熟的供应链体系、高效的建造周期、具有竞争力的价格以及持续提升的绿色技术水平，这种难以替代的综合优势总是具有难以抵御的吸引力。

美国要想重振本国造船业，也必须逐步培育这样的竞争力。近年来，美国造船业持续萎缩，全球市场份额仅剩0.04%，远落后于中国、韩国等造船大国。而今，特朗普政府再度将“重振美国造船业”提上议程，并积极拉拢日韩两国，试图借助其资金、技术与管理经验实现产业复兴。然而，从现实层面来看，这一战略实则面临多重挑战。

日韩两国虽均与美国达成贸易协议，但企业层面的合作意愿存在显著差异。这种“韩热日冷”的局面，反映出日韩两国在战略定位、产业政策和市场判断上的分歧，也使得美国造船业得到的助力大打折扣。而美国自身的法律与政策限制则成为合作的最大障碍，这些法律本质上是维护美国国防工业自主性的工具，而在与国外造船业合作时却成为掣肘。此外，韩国船企虽有意借助合作进入美国市场，但其海外扩张历史充满教训，多次因供应链不畅、管理失控、周期波动等原因折戟海外。更为重要的是，美国市场虽具潜力，但其人工成本高、技术工人短缺、供应链脆弱等问题同样突出，要在较短时间内解决这些问题，恐怕韩国船企也无能为力。因此，美国要想振兴造船业，除了外部支持，更需解决内部问题。

托起美国造船复兴梦还需要什么

观澜