

造船速报

Shipbuilding Information Service

“日元超升”使日本船舶业下滑

日本船舶业的新造订单量，因“日元超升”现象，呈现急剧下降趋势。

根据日本船舶出口组合发表的7月出口船舶合同业绩，以总吨为标准，为48.4020万总吨，同比下降58.2%。

散货船订单是被中国、LNG船等高附加值船舶订单是被韩国拿走，因此日本船舶业界，继2008年雷曼兄弟事件以来，一直低迷不振。

去年日本船舶业主要获得散货船订单，2010年1-12月所获得的订单中，92.6%的订单为散货船。因此散货船的市场下滑对日本产生不少影响，还有在LNG船领域，日本无法超越韩国的实力。东日本大地震发生以后，作为核能的代替能源，LNG船引人注目，但日本连在LNG船领域的业绩也不太好，今年几乎大部分的订单都被韩国拿走。

眼下在日本，三菱重工及三井造船不断寻找机会，接连推出燃料效率好的新型船舶。目前燃料价格也持续上升，因此顾客都注视着燃料效率，但由于日元升值问题，这样的强点不会帮助日本船舶业，1=90日元就是具备竞争力的限制，在拟出报价时，出现1-2%的汇率差距，那么船价会失去竞争力。

由于新接订单的减少，以7月末为标准，其手持订单量为891艘、同比减少132艘，与雷曼事件以前的2008年7月末1421艘相比，下降60%。

由于工作量的不足，都担心2013年以后的建造时间表，一些造船厂采取降低生产速度等方法，开始寻找自己的解决方案。

Sumimoto按船种提高效率，三菱重工 神户造船厂放弃商船、以高附加值船舶为主进行建造，对造船的依赖度极高的三井造船把视野开始转移到起重机等其他事领域、与其子公司三井海洋开发加强关系、试图在海洋开发领域的发展。

还有积极展开重组工作，目前联合造船公司及IHIMU公司之间，进行有关M&A的协商，除此之外，还可以感知第2、第3的重组计划。

另外，在难以获得订单的情况下，日本船舶业实现规模经济，但业界怀疑这是否正确选择，不过在市场占有率10%以下的情况下，积极应对现实、准备未来，或许使其获得答案，在日元超升的情况下，试图变化，会成为重组的端倪。■

7月新造订单量在今年中最少

上个月，由于暑假等因素，新造订单也不多，共64艘、290万载重吨。

据克拉克松统计，在全世界范围内，7月的新造订单金额仅为23亿美元，远不如于今年上半年月平均金额的92亿美元。

上个月，LNG船的订单价格为16亿美元，以价格为标准所占70%。

大宇造船海洋、三星重工、现代三湖重工等从希腊 Cardiff Marine(:George Economou集团)、Thenamaris、Maran Gas以及挪威 Golar LNG等公司仅在7月共获得8艘LNG船订单。

今年1-7月，在全世界的新造船累计订单价格为575亿美元，其中希腊船主所占16%，对新造船投资了最多金额。在去年，中国船东的下单金额最高，但在今年，截至7月仅订购了24亿美元。

另外，希腊船东的今年1-7月累计新造船投资金额为94亿美元(91艘)，其中散货船及油轮订单仅占16%。LNG船、集装箱船分别占34%、23%，今年散货船及油轮的市场状况不好，在这样的情况下，相当多的希腊船主开始进军到LNG船及集装箱船领域。

今年1-7月，韩国的船舶业获得352亿美元、251艘、1020万修正总吨新造订单，这远高于中国的96亿美元、294艘、570万修正总吨。

在7月，全世界的船舶交付量为97艘、710万载重吨。到7月的累计交付量为1380艘、8970万载重吨，散货船以艘为标准所占45.3%。

到7月，韩国共交付了250亿美元、296艘、890万修正总吨的船舶，中国交付了240亿美元、617艘、1020万修正总吨的船舶。

在全世界范围内的手持订单量，以本月初为标准，为6849艘、4.212亿载重吨、1.325亿修正总吨，继在2006年4月以后下降到最低的水平。

另外，5月及6月连续2个月呈现上升趋势的克拉克松新造价格指数在7月下降了0.7p，以7月末为标准记录为141.5p。尤其是散货船的标准新造价下降150万-200万美元。■

SWS获得4艘206K散货船订单

上海外高桥造船(SWS)从希腊Polembros获得4艘(2艘+备选2艘)206K散货船订单。这些订单都将在2013年交付。

去年8月，该船东在启东道达重工有限公司订购了4艘205K散货船。其船价为每艘5600万-5700万美元，将在2012-2013年交货。

另外，上海外高桥造船曾在3月从希腊OceanFreight公司获得3艘205K散货船订单，每艘船价位6800万美元。■

创刊于1998年的
向世界船舶专家及业界
人士提供船舶业信息。

14年来，

造船速报

www.Asiasis.com

请您登陆 ASIASIS 网站。

免费享受全球造船海洋业界信息。

江苏新世纪造船获得81.5K散货船订单

New Times造船最近从中国大通海运公司获得1艘81,500dwt卡尔萨姆型散货船订单。其船价及交付时间等都没有公开。

New Times造船的母公司New Century造船(江苏新世纪造船)在去年12月从一样的公司获得过2艘82,500dwt散货船订单,每艘船价为3300万-3400万美元,将交付在2012年末-2013年初。

中国大通海运公司在去年12月订购新造船时表示,以后每年会在江苏新世纪造船订购2艘新造船。■

CSIC上半年的纯利上升26%

中国船舶重工股份有限公司(China Shipbuilding Industry)在今年上半年的纯利为33亿元、同比增加26.2%。■

韩Oriental Precision & Engineering获得1.7亿美元、15艘订单

韩国Oriental Precision & Engineering公司与菲律宾Elegant公司签署了共1.7亿美元规模的新造船合同。这相当于公司在前年销售业绩的56%。

本合同的内容是4.9K Bunker Tanker、600P ROP Ferry、528P LCT Craft等共15艘船舶在入挪威船级社的情况下建造,从2013年3月开始依次交付,合同时间到期未2014年3月。

Oriental Precision & Engineering公司将在韩国镇海造船厂及中国大连当地法人OMI进行建造工作。

本合同是公司成立以来,最大的项目,在今年,包括此次合同在内,Oriental Precision & Engineering公司的接单业绩约为4千亿韩元(约合3.6亿美元),达到了目标订单金额的67%。

以现在为标准(8月)公司拥有5700亿的手持订单量,其中70%以上都2012年以后的,眼下已经拥有了一部分的明年销售。■

钻井平台的新船价预计会上升

新加坡吉宝船厂表示,由于船配件价格上升及对能源的投资增加等因素,将来钻井平台的新造价也会呈现上升趋势。

吉宝公司首席执行官朱昭明(Choo Chiau Beng)表示,随着建造成本的增加,海工钻井平台的船价也随之上升。

根据Douglas-Westwood预计,从2011年到2015年,约5年的时间,会对深海能源开发项目约投资2050亿美元,与过去5年相比,其投资金额剧增79%。■

**TSUJI HEAVY INDUSTRIES**

http://www.tsuji-hi.com.cn +86-512-58713111-3007(TEL)
sales@tsuji-hi.com.cn +86-13372133876(MOBILE)
yang@tsuji-hi.com.cn +86-512-58713170(FAX)
Korea Rep e-mail lwkim@akkcorp.co.kr +82-51-920-2402(TEL)



MARINE EQUIPMENT
HARBOR/OFFSHORE
SHIPBUILDING
CIVIL/CONSTRUCTION

Simply the BEST
Deck Machinery Manufacturer
- Deck Crane & Hatch Cover
Top Quality
- Handy Size Merchant & Offshore Vessel Builder



日本获出口船舶订单连续2个月下降60%

日本船舶出口组合18日表示, 在上个月日本船舶业界的新加合同业绩为13艘、48万总吨, 同比降低58%。订单都是大小为超巴拿马型以下的中小型散货船, 2个月继续同比降低60%。但去年6-7月的接单业绩较好, 因此最近的下降趋势更为鲜明。

1-7月的累计出口船舶接单业绩为133艘、554万总吨, 同比降低12%。

在7月签署合同的船舶为3艘小灵便型散货船、4艘大灵便型散货船、2艘巴拿马型、4艘超巴拿马型散货船。

相当于建造量的7月份过关业绩为25艘、101万总吨, 同比降低21%。1-7月累计记录为226艘1032万总吨, 同比降低9%。■

好望角型散货船运费反弹?

得益于中国内需用的铁矿石价格的急剧上升, 最近陷入下滑泥潭的好望角型散货船租船费预会反弹, 呈现上升趋势。

美国投资银行Dahlgman Rose的分析, 最近在中国的铁矿石价格为每吨186美元, 是今年的最高值, 还高与澳大利亚及巴西的每吨178美元。在中国的铁矿石价格如此上升, 因此会积极进口相对价格低的国外铁矿石, 好望角型散货船的运费也在一段时间内会随之上升。

但是由于巨大的新造船量, 也可以预计在一段时间内, 其下滑趋势会持续一段。

另外, 最近在日本造船厂建造的好望角型散货船已4300万-4500万美元的价格进行转售, 业界一时动荡。这与2008年好景时期相比, 竟降低75%, 最近散货船的船价持续呈现剧降趋势。■

韩Yeongdo Shipyard的“0”订单是因船东的要求

韩国韩进重工工业董事长Cho Namho (音) 18日表示, 由于船东的要求, 无法在Yeongdo Shipyard建造船舶。他出席在韩国国会环境劳动委员会举行的“对韩进重工事件的听证会”上表示, 船东更愿意在具有价格竞争力的菲律宾Subic Shipyard建造船舶, 因此不得不把订单都转给Subic Shipyard。

继2009年以后, 在Yeongdo Shipyard出现订单荒现象, 反而Subic Shipyard的订单为31艘, 因此政治界及劳方一直提出意见, 这是否为关闭Yeongdo Shipyard, 公司故意把订单都转给Subic Shipyard。

对此他表示, 最近获得订单是以超大型集装箱船为主, Yeongdo Shipyard的土地面积狭窄, 无法建造超大型集装箱船。如果获得在Yeongdo Shipyard造船厂可以建造的中小型集装箱船, 船东还是愿意在价格较低的Subic Shipyard进行建造。■

