

# 造船速报

Shipbuilding Information Service

## 订单剧减，中国船舶业受到结构调整压力

全世界船舶业界的手持订单量在最近3年间保持了降低趋势，因此中国等造船厂的结构调整压力日益增大。

韩国LIG投资证券31日表示，船舶业的手持订单量从2008年的2.13亿CGT下降到今年10月的1.3亿CGT，是有史以来最低的水平，到明年其手持订单量还继续降低，给中国船舶业加大结构调整的压力。之所以手持订单量剧降，是因为新加订单量剧减。2007年的好景时机，船舶订单量达到9400万CGT，从2010年到今年的年均订单量仅为2600万CGT。今年截至9月的订单量为2360万CGT，尤其是进入第三季度其订单量呈现剧降趋势。于此相反，船舶业界的年均建造能力达5200万CGT，出现严重的产能过剩问题。眼下在世界范围内仅有2年半的工作量，继2003年以后的最低水平，如果到明年持续保持了现在这样的订购及交付量，那么在明年其工作量会降低到2年以下。

因手持订单量剧降而所带来的打击中国比韩国更大。

韩国在商船领域具有1600万CGT的供给能力，其接单业绩为去年及今年分别达1300万CGT，韩国的3个巨头造船厂除了商船领域以外，还在海洋领域获得更多的订单。

于此相反中国得益于政府的援助，到去年的手持订单量降低幅度存在一定程度的限制，但是从今年开始大幅降低。中国具有1830万CGT的供给能力，但仅获得了810万CGT订单。

根据中国船舶工业行业协会(CANSI)表示，中国今年截至9月底的船舶建造量为5101万DWT、同比增加18%，于此相反船舶订单量2902万DWT、同比剧降43%。以9月末为准，手持订单量为1.6886亿DWT，与2010年末相比，降低15%。

有预测称，中国在明年留下的工作量会减少半年以上的量，因此从今年开始可能受到结构调整的压力。■

# Asiasis

世界造船业界领先的新闻和信息

造船速报

[www.asiasis.com](http://www.asiasis.com)

创刊于1998年的《造船速报》，14年来，向世界船舶专家及业界人士提供船舶业信息。

随着需求的爆发性增长，2008年、2007年分别创办了英文版([www.asiasis.com](http://www.asiasis.com))及中文版，网站上提供了最新的业界消息。

请您登陆ASIASIS网站，免费享受全球造船海洋业界信息。

## 中国重工1-3季度纯13%↑

10月27日, 中国重工发布三季度报告, 其实现归属于公司股东的净利润达到43.37亿元, 同比增长13.31%, 但是, 第三季度的纯利达10.3亿元、同比降低15%, 与上半年相比其收益性明显降低, 还有, 公司总资产已达到1574.33亿元, 同比增长5.32%。

该报告还披露了中国重工的订单情况, 前三季度公司五大业务板块实现新增订单409.7亿元(含税, 下同)。目前公司手持订单充足, 截至9月30日中国重工的手持订单量为971.4亿元(含军品)。

另外从业务结构上看, 中国重工的能源交通装备和海洋工程业务比重大幅上升, 新增订单额分别达到128.8亿元、45.7亿元, 占新增订单总额的31.44%和11.15%。船舶制造及舰船配套(含军品)板块新增订单97.3亿元, 占23.75%; 船舶修理及改装板块新增订单13亿元, 占3.17%。

的确, 面对船舶产业的新一轮洗牌, 重组后拥有船舶全产业链的中国重工仍颇具信心。去年7月, 停牌两个多月的中国重工复牌重组, 无可争议地成为中国资本市场上的第一船舶股, 主营业务也在原先船舶配套的基础上新增船舶制造、修理与海洋工程装备, 形成完整的船舶产业链。

早前, 一些分析人士担心造船业务的注入或许会摊薄中国重工的毛利率, 但就公司三季报的表现来看, 其毛利润并未受到明显影响, 相反重组后其船舶配套业务与船舶制造业务的有效对接, 使其生产经营保持平稳较快的发展。■

## 中国9月的船舶订单量剧减

中国船舶业界的9月份船舶订单量下降到订单量剧减的2009年5月水平。

根据中国船舶工业行业协会(CANSI)的统计, 9月中国主要造船厂所获得的订单量为94万DWT, 同比降低85%。在8月份的接单量为449万DWT, 获得了较多的订单, 但在9月的订单量继2009年5月以后首次下降到100万DWT以下。

尤其是在全国造船厂中30%的造船厂今年没能获得订单, 如果这样的趋势持续保持, 那么中国在今年的年均订单量可预计为3,900万DWT左右。■

## GSI再获得MR型PC订单

广州广船国际有限公司(Guangzhou Shipyard International, GSI)从瑞典船东Rederi AB Gotland公司再获得1艘MR型成品油船订单。

6月Rederi AB Gotland公司在GSI订购1艘+备选1艘39,000DWT级成品油船, 而此次签署合同的是该1艘备选船舶。将交付在2012年末及2013年初, 新船价为3200万-3300万美元。

Rederi AB Gotland公司曾经在GSI订购4艘53,000DWT级MR型油轮, 在2008年已经交付完。■

 <b>TSUJII HEAVY INDUSTRIES</b>	<a href="http://www.tsuji-hi.com.cn">http://www.tsuji-hi.com.cn</a> +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 iwkim@akkcorp.co.kr +82-51-920-2402(TEL)	
	Simply the BEST Deck Machinery Manufacturer - Deck Crane & Hatch Cover Top Quality - Handy Size Merchant & Offshore Vessel Builder	
HARBOR/OFFSHORE SHIPBUILDING MARINE EQUIPMENT CIVIL/CONSTRUCTION	 	

## 今年散货船的交付量达空前的水平

今年散货船的交付量会达到空前的水平。

根据Simpson Spence & Young的分析, 虽然, 最近好望角型散货船等大型散货船的市况呈现上升趋势, 但因严重的产能过剩问题, 散货船的运费下滑趋势会保持一段。

尤其是今年散货船的新造船交付量达到9600万-9700万载重吨, 是史无前例的记录, 明年的散货船交付量也将直逼到9000万DWT。

最近澳大利亚、中国及巴西等地, 好望角型散货船的运费市场逐步呈现好势, 但这只是一时性的反弹, 今年共有250艘的好望角型散货船进行交付, 因此明年也会呈现严重的供给不平衡现象。■

## PC船的新船价不会剧降

据悉, 成品油船的新船价与其它船种相比, 不会呈现明显的下降趋势。

D' Amico International Shipping公司的总裁Marco Fiori表示, 高品质的成品油船在世界上只有几个造船厂能建造, 其数量不到10个, 基于造船厂之间的接单竞争, 因此不会出现船价的下降的现象。

眼下其需求的确不多, 因此明明出现船价下降的压力, 但作为特种船舶, 与散货船相比其下降趋势不会太大。

据克拉克松统计5.1万MR型成品油船的平均新造价为3550万美元, 尤其是韩国的现代尾浦造船、SPP造船等该领域的世界第一造船厂能够以3700万美元的水平成功获得订单。

Fiori表示, 公司还计划订购新造船, 预计到2013年市况会得到恢复, 因此在2013年以后交付为目标正在计划订购最好的成品油船。■

## 现代尾浦造船获得4艘52K油轮订单

现代尾浦造船从希腊Uniseas公司获得4艘+备选3艘52,000DWT油轮订单。其交付时间为2013年、每艘船价约为3700万美元的水平。

去年Uniseas公司曾在三星重工订购5艘115,700DWT阿芙拉型油轮, 其中2艘已经在今年交付完, 其余的3艘都将在明年交付。■

	<p><b>PRODUCTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wall Panel</li> <li>- Ceiling Panel</li> <li>- Unit Cabin</li> <li>- Unit Toilet</li> <li>- Flooring</li> <li>- Marine Door</li> <li>- Furniture</li> <li>- Marine Engineering</li> <li>- Marine Installation</li> <li>- Turn-Key Project Service</li> </ul> <p><b>STACO</b> www.staco.co.kr</p> <p>E-mail : business@staco.co.kr : trade@staco.co.kr Tel : +82_51_831_7000 Fax : +82_51_831_7007 Address : 1589-3, Song jung-dong Gangseo-gu, Busan, Korea</p> 	
---	--	---

### ODC成为中东修船/海洋装置据点

阿曼干船坞公司 (Oman Drydock Company) 除了中东地区在内, 还为扩大在印度等西南亚洲地区修船及海洋装置市场的影响力, 做出不懈的努力。将来具备了完整的产业基础设施, 那么还希望进军到造船事业领域。

26日在釜山 BEXCO举行的 ‘MARINE WEEK 2011’ 上, 阿曼干船坞公司的In Soo Eom、Leader (Marketing Dept) 表示, 阿曼干船坞公司眼下拥有2座ULCC级干船坞, 以后会主力进行从今年到明年2月的巴拿马型船坞的建造工程, 于此同时还努力进行商船及军舰的改建及修理项目。

韩国的大宇造船海洋在2006年9月与阿曼政府签署合同, 大宇造船将担任ODC设计、施工及委托经营, 眼下已经派遣了50多人员工。过了10年之后, 如果备选合同再生效, 那么大宇造船可以再经营最长20年。

从4月的第一次项目竣工之后现在共有26艘船舶已经修完, 还有10艘船舶的手持订单, 尤其是在19日从OSC获得的LNG船提前一天成功交付, 这对公司的未来发展产生积极的效应。

另外, ODC获得了3座Fixed Platform Topside模块订单, 从明年4月开始建造, 因此进军海洋领域就近在眼前。公司计划活用造船厂的残留物处理系统、能够实现 “one-stop service”, 可成为新的海洋装置据点。■

### 三菱重工获得新型LNG船订单

日本的三菱重工28日表示, 从Osakagas及MOL公司获得了2艘下一代 “EXTREM” 船型LNG船订单。

这是盖子完全覆盖于Moss型油库及船体的 “EXTREM” 船型订单, 此次为同型船舶的首份建造合同, 其交付时间为2014年及2015年。每艘船价约为180亿日元 (约合2.37亿美元) 左右。

此次建造的船型为155,000CBM级的, 4个Moss型油库及船体都一起被覆盖在1个盖子下的船舶, 船舶的强度较强, 其容量叫轻, 在航行中的风力而产生的抵抗也可以降低。

主机使用把蒸汽再加热之后得到高热效率的 “MHI Ultra Steam Turbine Plant (UST)”, 与已有的船舶相比可以降低20%以上的燃料消费率。

还有该船舶可节省维修费用, 实现降低CO2的排放, 还安装了压载水处理系统 (BWTS), 这样该船舶具备了高环境因素。■



**世界最早开发PU Leather及抗菌产品**  
-拥有30年历史的船舱配件领导者-





Rozin



Fabric



Furniture

- Fabric
  - Curtain
  - Blackout Curtain
  - Shower Curtain
  - Roller Blind
  - Upholstery
- PVC & PU Leather
- Mattress
- Rozin
- Furniture

Tel.051)817-6455
Fax.051)818-2455
www.shinheungeng.co.kr
E-mail.shinheung@shinheungeng.co.kr