

# 造船速报

Shipbuilding Information Service

## 中国船舶业界两极化现象严重

在全世界的经济下滑的情况下，以建造量为准，世界最大的造船国家中国正面临“订单荒”危机。

大型造船厂在政府采取的扶持政策下，以高附加值技术能力为主，积极寻找生存之路，与此相反，没有具备竞争力的中小造船厂面临严重的危机，有的已经申请破产或者即将停产关门。

根据中国船舶工业行业协会(CANSI)最近统计，到9月底，中国的2000多个以上造船厂承接新船订单量为2902万载重吨，同比剧降42.8%。其中约有30%的船企没有接到订单，目前，部分中小船企已出现停产、转产现象。

世界的船舶业界已经因产能过剩问题而受到不少打击，再加上全球性经济下滑趋势，在全世界范围内的供需不均衡问题日益严重。这对传统船舶领域较强的中国船舶业界来说无疑是雪上加霜。

专家预测，中国的大型造船厂拥有燃料效率好的高附加值船舶建造能力，因此可以过这次难关。实际上，CSCL公司在中国的两大船舶企业——中国船舶工业集团公司(CSSC)及中国船舶重工股份有限公司(CSIC)分别订造了4艘+备选2艘1万箱超大型集装箱船。在中国的全部手持订单中，这两个船舶企业的所占1/3。

与此相反，中小型造船厂的技术能力不足及资金状况也不佳，受到更大的打击，将来或许都面临被淘汰的危机。■

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。

Asiasis

### 淡水河谷的400K VL0C项目走错了方向

据悉, 全球最大铁矿石生产商巴西淡水河谷 (Vale) 的大规模新造计划又面临危机。

从中国远洋集团 (下称中远) 一位干散货业务管理人士获悉, 不久前, 淡水河谷向包括中远在内的多家船运公司要“销售”铁矿石运输的巨型船舶, 但中远至今无意购买。

2008年金融危机前, 为了减省铁矿石运往中国的运输费, 淡水河谷启动其在同行业中独一无二的新造计划, 共投资23亿美元, 希望针对亚洲尤其是中国市场, 打造全球最大铁矿石船队。

该计划囊括35艘40万吨级超大型矿砂船 (VL0C), 总运力达1400万载重吨, 占目前全球海岬型船队运力的5.6%。

11月2日, 淡水河谷在中国预订的第三艘VL0C“VALEDONGJIAKOU”号提前在江苏熔盛造船基地出坞, 而根据合同该船原本在2012年交付, 紧接其后还有9艘将陆续在此下水。

但很快, 淡水河谷决定出让包括“VALECHINA”、“VALEDONGJIAKOU”在内部分船舶的所有权 (出售给其他船东) 或直接所有权 (租赁给其他船东)。■

### 龙穴造船迅速而量身建造船舶

广州中船龙穴造船有限公司董事长、党委书记余宝山13日表示, 在最短的时间内、建造按于船东要求“量身订造”船舶就是该公司的核心竞争力。

龙穴造船2006年5月25日注册成立, 是中国三大造船基地之一的龙穴造船基地的核心企业, 是目前中国在华南地区最大的现代化大型船舶总装骨干企业, 由中国船舶工业集团公司、宝钢集团有限公司、中国海运 (集团) 总公司等三家中央特大型企业集团合资经营。该公司包括油轮、大型散货船及集装箱船的年造船能力达350万载重吨。

曾在2008年3月首次开始建造308,000DWT超大型油轮 (VLCC), 从此到现在共成功建造了15艘船舶。

余宝山对受广东省政府邀请到造船厂的记者表示, 公司在世界经济危机中开始建造首份船舶, 但是受到了其母公司CSSC的帮助, 在接单时没有障碍。

他还说, 迄今为止, 在公司建造的15艘船舶中, 除了丹麦公司以外, 大部分的顾客为中国企业, 但最近也从澳大利亚及伊朗获得订单。

他强调, 在短时间内满足顾客的需求就是该公司的核心竞争力, 虽然是一个新兴公司, 不过可以接受了具有丰富经验的母公司的技术及经营方法等所需因素。■



**TSUJI HEAVY INDUSTRIES**



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

SHIPBUILDING  
HARBOR/OFFSHORE  
MARINE EQUIPMENT  
CIVIL/CONSTRUCTION

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



### CCS, 应对绿色变革期的战略

中国船级社 (CCS) 理事长兼总裁李科浚以如何应对全球海事“绿色变革”新形势为题在论坛演讲中表示, 全球海事正面临由传统理念和思维模式走向绿色变革期的新阶段, 这一变革已进入按步深化之中, 造船和航运业有必要加深对其认识, 并将认识转化为行动。

由于欧洲金融危机, 海贸活动承受的打击日益加大, 船舶产能过剩, 世界航运业和造船业需求不断下滑, 竞争日趋激烈。传统的低成本、简单规模化策略已经失去竞争力, 新的满足国际及国家节能减排要求的绿色船型、绿色技术正在成为接单争夺战的关键。同时, 立足于顾客当前及未来潜在需求的“技术竞争、质量竞争、产品个性化和差异化竞争”正逐渐成为市场的主流。

李科浚表示, 中国作为新兴经济体, 纷纷将航运和造船业作为本国战略物质运输的支撑保障, 以及装备制造业振兴发展的重要战略产业。中国船舶业在传统技术领域已经有了雄厚的基础, 如果能脚踏实地, 充分发挥信息化、新工艺等综合优势, 并有政府及行业协会正确的规划于引导, 则能形成有特色的中国造船“绿色竞争力”, 保障在全球竞争中的地位。

至于造船业, 李科浚则表示要进行“技术创新、设计创新”。在三大标准船型的改进方面, 他倡导参与国际合作, 在共同基础提高之后, 再走个性化发展道路。这样才能取得合作共赢并兼具自身特点。■

### 现代尾浦造船, 第三季度的营业利益剧减

现代尾浦造船11日发表了按与K-IFRS标准的不确定营业业绩, 第三季度的营业利益为707亿韩元, 同比下降50.8%。同期销售额为9637亿韩元 (约合8.5亿美元), 本期纯利为974亿韩元, 都分别同比降低0.4%、13.8%。截至第三季度, 累计营业利益2954亿韩元, 本期纯利3172亿韩元, 分别同比降低32.9%、15.9%, 销售31473亿韩元, 同比上升16.7%。

另外, 包括子公司的业绩在内, 第三季度的业绩为销售11013亿韩元, 同比上升2.4%, 营业利益474亿韩元, 同比剧减71.9%, 本期纯利581亿韩元同比下降56.8%。■

### TSC获得钻井平台设备订单

TSC集团从中国烟台中集来福士海洋工程有限公司 (Yantai CIMC Raffles, 简称为“中集来福士”) 又获得了第二个Super M2钻井平台设备订单, 该公司在10月也获得过同样的订单。

包括10月的订单在内, 合同总价都约为6800万美元的水平。TSC的该钻井平台设备将在2013年第四季度交付给中集来福士。

Friede & Goldman设计的Super M2的钻井平台可以在海下300英尺到3万英尺进行钻井工作。■



**PRODUCTS**

- Wall Panel
- Ceiling Panel
- Unit Cabin
- Unit Toilet
- Flooring
- Marine Door
- Furniture
- Marine Engineering
- Marine Installation
- Turn-Key Project Service

**STACO**  
www.staco.co.kr

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