

### 第三章 韩国造船业的状况

#### 3.1 韩国造船企业现状

韩国造船业事实上已经形成了以现代重工业、大宇造船海洋、三星重工业三个企业为主导的垄断局面。上述三个企业的制造量占了 2003 年韩国全部制造量的 65.1%。此外,尚有现代尾浦造船、STX 造船(原大同造船)、韩进重工业、现代三湖重工业(原三湖重工业)、大善造船等中型造船企业占据着其余的市场份额。各造船厂按船坞数量、船坞的大小、制造经验以及技术蓄积程度,在主力船种的制造上存在差别化倾向。最近的趋势是,大宇造船海洋对 LNG 船,三星重工业对 5,000 TEU 以上的大型集装箱货轮,现代尾浦造船和 STX 造船对中型油轮和石油制品运输船(PC 船)呈现出强劲市场占有势头。

撇开造船业的良好行情,各企业的销售额和盈利额却处于相对不佳的状况中。各企业间业绩的差别化正在加剧。2004 年上半年,韩国主要企业的销售额与去年同期相比,增长率为 10.3%—14.1%,这一数据不到同期 CGT 基准制造量增长率的 26.1%。在经营利润率方面,除现代尾浦造船以外的大部分企业与去年同期相比均有所下降,而排名前 6 位企业的经营利润率则比去年同期下降了 3.0%。在利润方面,大部分企业因偿还了贷款,改善了营业外收支,因此呈现出利润上升趋势。销售额和利润率下降的主要原因在于,2002 年低船价时期所接的订单大部分在 2004 年上半年建造,而此时随着厚板等铁钢材价格的骤涨,建造成本大大加重。企业间业绩存在差别主要因造船部门的销售比重、船种构成、低船价时接单量的制造比重、生产效率程度等因素所造成。例如大宇造船海洋 LNG 船销售比重高,低船价时期的接单物量少,而现代尾浦造船的生产效率提高速度领先于其他竞争企业,同时因基准修理船坞向制造船坞的转换而取得了良好的经营业绩。

表 3-1: 韩国七大造船厂的生产能力及实绩比较 (单位: 亿韩元, %)

单位名称	生产能力				2003 年实绩				
	船坞数	船台数	长度 (M)	千 CGT	NO	千 CGT	比重	销售额	比重
现代重工业	9	—	640	2,417	54	1,878	28	37,584	27.3
三星重工业	3	—	640	1,797	38	1,350	20.1	32,802	23.8
大宇造船海洋	2	—	530	1,499	35	1,499	22.3	30,562	22.2
现代尾浦造船	4	4	380	713	36	713	10.6	12,025	8.7
现代三湖中工业	2	—	512	741	20	629	9.4	12,293	8.9
STX	1	3	320	445	16	348	5.5	6,722	4.9
韩进重工业	4	4	302	304	9	294	4.4	5,863	4.3
合计	25	7	—	7,916	208	6,711	100	137,851	100

注：1) 生产能力是 1991 年以后造船厂别每年最大建造量 2) 销售额是除了海洋及特殊船部门以外造船部门基准 3) 造船转业率（变换为另行业的程度）

数据来源：Clarkson World Shipbuilding Statistics(June2004)

表 3-2: 韩国主要公司最近财务指标比较 (单位: 亿韩元, %)

区分	现代重工业		三星重工业		大宇造船海洋	
	2,003.0	2004.1H	2,003.0	2004.1H	2,003.0	2004.1H
销售额	81,535.0	43,572.0	41,512.0	22,373.0	43,304.0	23,154.0
营销利益	2,745.0	697.0	1,445.0	293.0	3,454.0	1,537.0
经常利益	1,840.0	1,040.0	2,091.0	883.0	3,679.0	2,684.0
销售额增加率	0.2	13.4	-2.6	10.3	28.6	14.0
营销利益率	3.4	1.6	3.5	1.3	8.0	6.6
经常利益率	2.3	2.4	5.0	4.0	8.5	11.6
区分	现代尾浦造船		stx 造船		韩进重工业	
	2,003.0	2004.1H	2,003.0	2004.1H	2,003.0	2004.1H
销售额	12,025.0	6,681.0	6,722.0	3,792.0	15,439.0	8,885.0
营销利益	678.0	649.0	475.0	-229.0	854.0	334.0
经常利益	502.0	561.0	551.0	412.0	422.0	419.0
销售额增加率	22.1	14.1	19.2	12.9	-5.7	12.5
营销利益率	5.6	9.7	7.1	-6.0	5.5	3.8
经常利益率	4.2	8.4	8.2	10.9	2.7	4.7

注：销售额增加率是去年（同期）比较

资料来源：各公司的事业报告书，转引自《大韩造船学会志》第 41 卷第一号

### 3.2 韩国造船业动向

2003 年以后，韩国造船业创造了历史上的最高接单成绩，并继续保持着繁荣期。2003 年新造船的接单量为 1,675 万 CGT，比去年增加了 120.6%。同年末接单残量为 2,641 万 CGT，比去年末增加了 54.7%。2004 年，韩国造船业继续保持着接单量增加趋势，2004 年 1-6 月的接单量比去年同期增加了 16.4%。在世界造船市场上的地位也得以进一步巩固。在 2003 年，韩国以 39.2% 的接单占有率先于日本的 6.9%。到 2004 年 6 月末，更以 43.8% 的接单占有率扩大了与日本（21.2%）和中国（12.9%）间的优势。

高净增值船种所占的比重明显扩大。2004 年 1-6 月，船种别接单比重按所占比重大小依次为：集装箱货轮、油轮、LNG 船、散货船。散货船的比重从 2002 年的 6.1% 下降到 2004 年 1-6 月的 1.0%，而同期 LNG 船的比重则从 5.7% 上升到 22.7%。集装箱货轮和油轮的比重分别为 34.1% 和 34.0%。与世界平均水平相比较，上述 LNG 船、油轮、集装箱货轮的比重分别高出 9.3%，3.7% 和 9.1%。但是，散货船的比重却下降

了 14.2%。对于净增值和技术水平要求相对较低的散货船,在日本和中国的制造比重中正在不断扩大。但是就具有代表性的高净增值性 LNG 船而言,韩国占据着 2003 年以后订货量的 90%以上(以 LNG 船的数量为标准)。对于集装箱货轮和油轮,韩国的接单则集中在大型船舶上。

表 3-4: 韩国造船业船种别接单量 (单位: 艘, 千 CGT, %)

区分	2003			2004.1~6		
	艘	千 CGT	结构比	艘	千 CGT	结构比
油轮	229	6,247	37.3	121	3,075	34
散货船	6	143	0.9	4	92	1
集装箱船	202	86,469	50.6	85	3,093	34.1
LNG 船	12	877	5.2	28	2,058	22.7
其他	21	1,013	6.1	18	739	8.2
合计	470	16,749	100	256	9,058	100

注: 结构比以 CGT 为准

资料来源: 韩国造船工业协会网站的造船统计资料 (www.koshipa.or.kr)

与接单量相比较,制造量的增加率相对小。2003 年的制造量比去年增加了 6.5%, 2004 年 1-6 月的制造量比去年同期增加了 26.1%。预计油轮的需求将有所增加,自九十年代中期增设大规模设备以后,韩国造船业的生产能力实际上已经被固定,生产能力的扩大主要依赖于制造时间的调整及生产效率的提高。将 2004 年 1-6 月的船种别制造比重与同期接单比重进行比较的话,油轮、散货船和油轮的比重相对较高,而集装箱货轮和 LNG 船的比重相对较低。这是由于这一时期的制造物量仅仅反映了约 2 年前接单当时的船种构成。

表 3-5: 韩国造船业船种别建造量 (单位: 艘, 千 CGT, %)

区分	2003			2004.1~6		
	艘	千 CGT	结构比	艘	千 CGT	结构比
油轮	147	4,169	57.4	90	2,419	50.5
散货船	6	132	1.8	10	252	5.3
集装箱船	49	1,705	23.5	37	1,229	25.7
LNG 船	9	653	9	6	439	9.2
其他	12	606	8.3	3	450	9.4
合计	223	7,265	100	146	4,790	100

注: 结构比以 CGT 为准

资料来源: 韩国造船工业协会网站的造船统计资料 (www.koshipa.or.kr)

随着接单量大大超过制造量这一状况的持续,接单残量也保持着增加趋势。2004 年 6 月末,基准接单量比 2002 年末增加了 79.6%,比 2003 年末增加了 16.1%。即

使将生产效率提高的前景因素考虑在内, 现有确定的接单残量最少具有 3 年以上的制造量规模, 因此韩国造船业仍能获取受船种、船价、交货日期等因素影响的以盈利性为主的各船种接单。船种别接单残量的构成比重按大小依次为集装箱货轮、油轮、LNG 船、散货船。

表 3-6: 韩国造船业船种别接单残量 (单位: 艘, 千 CGT, %)

区分	2003			2004.1~6		
	艘	千 CGT	结构比	艘	千 CGT	结构比
油轮	378	10,263	38.9	408	10,913	35.6
散货船	22	536	2	16	372	1.2
集装箱船	275	11,412	43.2	323	13,276	43.3
LNG 船	35	2,608	9.9	57	4,228	13.8
其他	28	1,590	6	43	1,879	6.1
合计	738	26,409	100	847	30,668	100

注: 结构比以 CGT 为准

资料: 韩国造船工业协会网站的造船统计资料 (www.koshipa.or.kr)

### 3.3 韩国造船业现状的分析

#### 3.3.1 财务分析

在排名前 6 位的造船业企业中, 除了大宇重工的分社大宇造船海洋因财务报表的不连续的原因, 笔者着重对现代重工业、三星重工业、韩进重工业、STX 造船及现代尾浦造船等 5 家企业的财务报表进行了分析。

##### 1、增长率

1999 年至到 2003 年, 造船业的年平均销售额增长率以及年平均造船部分的出售额增加率分别为 5.8%和 5.0%。虽然上述数据超过制造业平均销售额的增加率 (3.6%), 但是远远不及同期年平均船舶制造量的增长率 10.4% (CGT 标准)。这是由于, 随着韩国与日本等竞争国之间的接单竞争日益激烈, 这一期间接单单价/吨呈现出下降趋势, 韩元/美元汇率也自 1998 年达到顶点后日趋下降, 由此造成了韩元换算销售额后产生了降价的现象。而占据韩国造船业总量约 30%的 M/S 现代重工业, 因劳资纠纷等事件, 以及投资频遭失败的韩进重工业造船部门销售额所取得的年平均增长率仅分别为 2.5%和负 9.4%, 此类不佳的业绩也是导致上述情况的其中一个原因。虽然 2003 年的接单量创造了历史上的最佳业绩, 但是当 2003 年正式制造完成 2001 年在低船价时期取得的接单量后, 造船部门的销售额增加率仅为 3.9%, 远远不及制造量的增加率 6.5%。

##### 2、收益率

收益率从 1999 年以后呈现出下降趋势。与 1999 年相比, 2003 年的销售总收益率、营业收益率和经常收益率分别下降了 8.0%, 8.5%和 3.1%。这就表明, 销售成本

的上升是导致收益率下降的重要原因。与 1999 年相比, 2003 年的原材料费用、劳务费、经营费用等费用对销售额的比重分别上涨了 5.5%, 1.0%, 3.45% 及负 0.4%。原材料费用的增加是由于钢材价格的高涨, 而经费增加的最主要原因是随着韩国造船厂的经营规模扩大而呈现出饱和状态, 一部分工程的外部订购效率得到提高, 从而导致外部订购加工费的大增。

另一方面, 就营业外损益而言, 1999 年销售额对 4.9% 的营业外损失比率在 2003 年却大大下降至 0.5%。分析其最主要的原因, 笔者认为这是由于贷款的减少及利率的下降, 利息费用大大减少, 同时得益于对一系列资本不实企业进行了分担重组, 分担法评价损失得到了大大地减少。2003 年的利息费用以及分担法评价损失比 1999 年分别减少了 30.2% 和 0.1%, 绝对减少额分别为 73,092 亿韩元和 2,284 亿韩元, 同期营业外损失则减少了 9,140 亿韩元。

### 3、安全性

财务安全性呈现出全面改善的趋势。这是因为撇开负债率的微量改善, 因贷款额的减少以及利息负担的减少, 贷款依赖程度、利息偿还倍率等实质性财务安全性指标呈现出明显的改善势头。贷款依赖程度从 1999 年的 69.5% 降低至 2003 年的 11.5%, 而利息偿还倍率则从 1.5 倍上升到 2.0 倍。预收金的增加导致了贷款的减少。这是因为 2003 年韩国造船业取得了历史上最高的接单量业绩, 使其国际市场上的地位得以巩固, 从而在预收金流入进程上、签约时间上收领比重较高的 TOP-HEAVY 比重方面都有所扩大。截止到 2002 年, 固定贷款的规模在 2003 年比去年减少了近 3 兆 2,992 亿韩元。分析 2003 年的预收金比去年增加了 4 兆 235 亿韩元, 我们就可以知道流入额的大部分都用于偿还了贷款, 因此使财务比例得到了改善。

## 3.3.2 韩国造船企业的优势及劣势分析

### 1、技术开发

韩国造船企业技术开发优势在于: 集中了一批作为七十年代有发展前景领域的造船学科的优秀人才, 他们在学界及研究机构中对于基础技术的开发起到了主导作用。借助这些优秀人才开发出了适合造船领域的各项应用技术, 同时 IT 技术得到了广泛应用。通过各企业的积极投资及国际性的造船厂在韩国国内普遍设立机构, 现场实践更加易于得到实施。但是技术开发的劣势在于, 近年来出现了优秀人才所在的相关专业冷落现象。此外, 韩国大型造船厂间的竞争白热化引发了技术开发上的竞争; 重复开发导致了资源浪费; 人才开发中的人员跳槽频繁现象造成了开发中断; 器材标准化的不足; 本土技术在某种程度上的不足造成了依赖于海外技术的局面; 政府对技术开发及投资计划方面支援不足等, 都是目前存在的劣势。

### 2、建造

在船只建造方面的优势是具备优秀的设计技术人员; 高效率的设备及成本上的竞争力; 钢铁、船用发动机及器材等相关产业的发达等。相反, 劣势是贫乏的内销量; 高附加价值及核心器材国产化不充分; 生产人员老龄化; 劳资文化的落后; 3D 职业意识及生产要素价格的持续上涨等。

### 3、市场

在市场方面的优势是：韩国近年来在世界市场上的占有率与从前技术及市场方面领先的日本不相上下，使得其品牌形象大有提高；能够满足不同船主多样化的高设计技术要求，严格遵守合同期限等使得多方面的信任度得到提高，从而进一步得到了船主的信赖和青睐；在全世界遍布销售和售后服务网等。劣势在于过度的接单竞争造成船价下滑；诱发贸易纠纷；对今后作为巨大市场的中国采取消极的市场开拓思路和消极的长期市场策略等。

### 3.3.3 发展促进要素和障碍要素

发展促进要素有：优秀的技术人员和技能人员保障；产品等级化；造船领域技术和 IT 技术的融合；内需市场的激活；技术及情报的引进；政府对新一代造船基础技术的持续性投资等。

优秀的技术人员和技能人员保障是防止造船技术及现场熟练技能中断，从而持续提高造船业技术和技能的要素，而以产品设计和开发能力为基础的产品等级化是扩展及维持市场的必要要素。造船领域技术和 IT 技术的融合对设计、生产、管理技术的生产力提高相当重要，而自动化和信息化对弥补技能人员不足，提高工程现场的生产力及造船业基础设施构建方面非常重要。政府对新一代造船基础技术的持续性投资大部分集中在克服企业投资的脆弱技术上，因此也显得十分重要。

作为造船业市场障碍的要素主要包括：作为造船先进国，缺乏有效的战略；优秀人才对造船领域的心理冷落；国际合作体系的不完善及贸易纠纷；内需市场疲软等等。

作为造船先进国，韩国缺乏与其地位相称的国际活动及国际角色意识，所以在国际社会上时常被疏远，同时也是导致贸易纠纷的间接原因。在海外市场战略上，韩国应站在先进国的立场上，积极致力于出口市场的开拓。与积极开拓出口市场战略相联系，推进不断进步的造船知识商品化战略，在硬件-船舶制造及造船知识出口两方面积极进行推进。然而，韩国目前尚未进入正式研讨阶段。

优秀人才对造船领域的心理冷落可归结为中长期核心技术开发的中断。在造船业发展动力要素中，优秀技术人员发挥的作用很大，因此优秀人才对造船业的心理冷落将导致造船业核心技术开发上的中断。而在国际合作体系的不完善及贸易纠纷方面，贸易纠纷是出口比重大的国内业界环境中主要障碍要素，而国内合作体系对策不足也会诱发此类贸易纠纷。内需市场是在国际造船市场停滞期间战略性的供给建造物量，可以为造船业带来稳定，但韩国国内自外汇危机以来却呈现出相当疲软的状态。国内造船业的技术开发主要致力于落后的技术及短期产品化技术，但是中长期的未来产业化技术投资方面却相当不充分。企业间竞争激烈但缺乏合作意识。国内企业间激烈的竞争使建造项目接单单价持续下降，由此引发核算性恶化及贸易纠纷。器材标准化、国内中小型造船厂之间的业务合作等国内企业间加强合作的努力可以减少建造费用，而企业间的相互冲突却会使效益降低。

中小造船及器材产业发展不足。与大型造船不同，建造对象市场分离化下的中小造船业（特别是小型造船）市场相当紧张，造船业附属品及器材的供给不足都是阻碍造船业发展的原因。

### 3.3.4 韩国造船业目前须关注的要点

船舶从接单到交付一般需要 2 年以上的时间，具体接单量以及船价行情短期内不会反映于出售价上。2003 年以后，韩国造船业在接单量方面，一直保持着历史上最长的繁荣时期。但是相反，销售额的小幅度增加、收益率的下降也是由于 2002 年低船价时期的接单量所导致的。随着 2005 年度能真正反映船价恢复期的接单量销售的开始，韩国造船业的业绩将得到真正的改善。

影响造船业收益性的因素有船价、船种构成、原材料价格、汇率等因素。其中存在着船价受先导性产业的海运行情制约，原材料价格变动受国际上钢铁供给制约等倾向，然而企业可以在力所能及的范围内在一定程序上控制其船种和汇率。尤其是汇率，随着造船部门的销售比重、通过派生商品的汇兑危险对冲程度、结算构造（预收金比重）改变，各个企业出现了不同程度的汇率风险规模以及汇率变动的风险。分析造船业的收益性时，除分析收益的绝对规模以外，我们还必须分析与汇率风险相随的对冲以及原材料购买战略、船种的经营能力水平等影响收益安全性的因素。

看到韩国造船业的制造能力以及生产效率的增加率已经呈现出饱和状态时，我们很难期待韩国造船业今后出现大幅度的整体性扩张。因此，我们必须用足有限的生产能力，使最赢利性大化，同时采取以高净增殖船种为主的接单战略。因韩国的大型造船厂已经拥有大量的接单残量为底子，同时又挤身于按船价、船种的船别接单领域，因此今后的盈利性改善值得期待。随着对大型集装箱货轮、大型油轮、LNG 船、旅游船等高净增值船种接单比重的差距拉大，以及制造经验、技术力等方面的差异，今后企业间的盈利性差距将进一步加大。

中国造船业的成长发展，将对 STX 造船、现代尾浦造船、现代三湖重工业等韩国中小型厂商的经营长期稳定性带来负面影响。因为这些厂商在船坞的规模和设备的使用上主要集中于中国拥有较强竞争力的中型船舶制造方面，因此这些中小型造船厂所采用的生存战略是，同中国厂商展开除价格因素以外其它领域内的竞争，包括以技术优势为基础的高净增值产品的差别竞争。同时，这些厂商需要注重在国际市场上与中国间竞争关系的展开以及技术差距缩小的趋势。

随着大量接单、预收金发生大幅增长的趋势，预收金的流入将产生贷款按期偿还从而取得改善财务结构的正面效果。然而预收金本身也是通过船舶交付而采取偿还的一种负债形式，如果存在船舶交付延期时，则需要支付高比率的延期赔偿金。此外，在不直接负担金融费用的另一影响是预收金将反映在船价上，形成实质性的降价销售的后果，所以不能认为它可以完全保障财务的安全性。因此，为了长期保障造船企业的财务以及经营的安全性，企业必须重视竞争力的根本源泉，重视自身的船舶制造能力，从而保持在国际市场上的竞争力优势。