

综合信息

船舶标准订单

船舶行业信息

标技委信息

IMO专栏

首页 > 船舶行业信息 > 正文

产业转移大势难阻 中国变身造船业大国

来源：中国船舶重工集团公司 日期：2011-11-17

毫无疑问，中国已经成为了世界第一大造船国。2010年，骨干船舶企业完工量达到6560万吨，是2005年的5倍，其中上海外高桥造船公司完工量突破了700万载重吨，大船重工和江苏新时代、熔盛重工等都超过了300万载重吨，有2家公司进入世界完工量前5强，7家进入世界前20。

这一幕早已让全球造船业大国韩国感受到危机。2009年，韩国蔚山最大企业现代重工工会主席吴钟瑛参观上海外高桥造船厂后忧虑地说，中国造船业发展速度超乎想象。当他听说外高桥造船厂确认建造浮式生产储油卸油船后，感觉到十分紧张。

他说的不是虚言。金融危机来临后，全球造船业遭受重创，而广州、上海及大连三大造船基地却开始大扩工程。中国船舶工业集团天津和大连的建造能力从900万载重吨提到1100万载重吨。广州造船基地则将产能从200万载重吨提到300万载重吨。

中国似乎复制了韩国思路。上世纪70年代后半叶，现代重工和大宇造船海洋趁机布局，相继成为世界造船业龙头老大，三星重工也建成世界上最长的640米船坞，30年后全面超过日本，夺得冠军。

中国的发展速度更是胜过韩国。中国造船业早在10多年前就将目光盯向海外。1998年初试啼声，10多年后，订单量、新承接订单量、造船完工量等诸多方面均胜过韩国。

当然，中国超越韩国的主要体现在数量上，而在技术上还存在着许多不足，目前难说真正超越。

中国许多订单集中在集装箱船、散货船及货船上，而韩国、日本等船企则获得LNG船和油轮订单。

比如今年9月，中国船厂新签19艘订单，韩国18艘，日本6艘。中国订单中集装箱船占6艘，散货船5艘，其他是客渡船、工程船等。而韩国船厂订单分布均匀，技术含量高，其中散货船5艘，LNG船3艘。日本6艘全是油轮。体现在售价、获利上，则有很大差距。

不过，眼下中国船企也己能建造高附加值产品。沪东中华造船集团已研制并建造多艘LNG船。一年以前，它接到伊朗国家石油公司1艘2亿载重吨及6艘2.2亿载重吨液化天然气(LNG)船订单，这是中国造船业所接的首个液化天然气船订单。之前，只有日韩及欧洲等国家和地区才有能力建造。

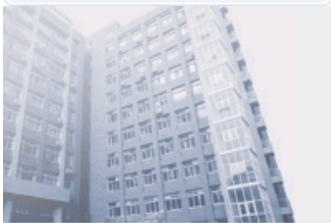
而且，2010年，中国还交付各种海洋平台16座，新承接的自升式钻井平台达到5座，海洋平台模块10座。

这加重了韩国、日本等造船大国的危机感。尤其是韩国，因为它经历过超越的时光。当年，当韩国造船订单数量首度超越日本时，曾经的日本造船工业协会会长相川贤太郎氏表示，那只是数量，不是技术。但后来韩国在多个层面超越了日本，包括液化气运输船、原油钻探船等高技术领域。

截至目前，中国的造船结构调整、升级还远未完成。许多企业仍在从事附加值业务，在技术、人才、管理经验等方面差距很大。

比如说，据了解，建造LNG的船舶就需要非常专业的上百名焊工，一般来说一名焊工的培训费用高达20多万元，而且包括LNG的焊接、主机设计、船舱布局等技术也被部分国外公司所垄断，因而船企必须要投入较大资金、转变观念并静下心来，利用较长时间钻研技艺，才可能真正成就一艘高附加值的LNG船。而这背后，更是分工紧密的整个工业体系。

中国船舶工业行业协会也指出，长远看，中国船舶必须要对国际新标准、新规范进行研究，同时要推进产品结构的调整，才可能使得自己比別人更快地走出泥沼。



关于我们 || 常见问题 || 广告合作 || 免责声明 || 银行账号

Copyright © 2011 - 2011 www.shipstd.com.cn All Rights Reserved

中国船舶标准网 版权所有 京ICP证06023193号

