

標題：南韓造船產業近期發展現況

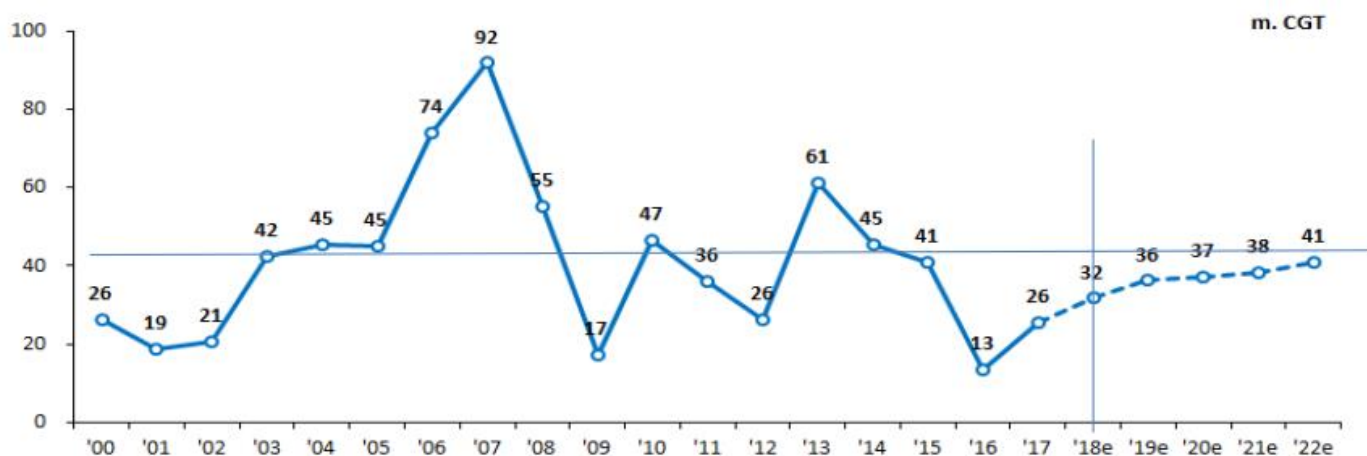
屬性：市場

期別：第 322 期

資料來源：OECD 第 126 次 WP6 會議資料

根據英國船運及造船權威機構之資料數據統計，全球造船新船訂單噸位之歷史統計和預測如下圖，其中縱軸表示噸位(百萬 CGT)，橫軸為西元年後兩位數字。2000~2007 年間整體呈現上升趨勢，在 2007 時新船訂單來到歷史高點，2008 年發生金融海嘯，導致後兩年訂單劇減，之後則呈現不穩定情形，在 2013 起一路下滑至 2016 年來到近 20 年最低點，新船訂單噸位僅有 13 百萬 CGT，而 2017 年則又跳升一倍至 2017 年 26 百萬 CGT，充分顯示近 10 年來全球經濟因金融海嘯的影響，造成景氣復甦起伏不定，最終導致航運及造船產業無法倖免於難。

展望 2018 年(含)以後，預估全球經濟景氣緩步成長，進而帶動新船訂單亦跟隨增長，但仍無法超過近 20 年來之平均新船訂單噸位數，約 42 百萬 CGT (圖上水平細藍線)。



由於南韓造船產業居世界約 1/3 比重，自然深受全球經濟起伏而帶來新船訂單量之萎縮及變化，迫使南韓減少供給產能，目前對造船產業的影響如下：

- (1)大型船廠：現代重工(Hyundai HI) 、現代尾浦(Hyundai Mipo) 、現代三湖(Hyundai Samho) 、大宇造船及海事工程(DSME) 、三星重工(Samsung HI) 等船廠的 32 個船塢中，由於訂單量的減少已有 10 個暫時關閉，以因應產業變化。
- (2)中型船廠：由 2007 年共 30 家船廠銳減至 2018 年的 4 家，為 STX、Daehan、Daesun 及韓進重工(Hanjin) 等船廠。30 家中的 Sungdong 船廠造已經進入了法庭接管程序，SPP 船廠正處於拋售(sell-off)過程中。
- (3)受僱人員：整體造船產業人員，因訂單衝擊及關廠的因素，已從 2015 年底的 18.8 萬人衰減至 2018 年初的 10.8 萬，減少了 8 萬人之多，約減少了 42%。

為了因應全球造船產業之劇烈變化，南韓目前造船產業之政策主要聚焦於以下三點：

(1) 船廠持續進行重組

由於訂單量的減少，造船業者勢必縮減規模及業務重整，類似以往日本造船產業狀況以進行汰弱留強的作法，保留造船核心資產。

(2)增加研發費用以強化國際競爭力

面對中國船廠的步步進逼及日本轉向高附加價值船舶之研發，南韓造船產業必須增加費用朝向綠能船舶(green ship)、無人自主船(autonomous ship)之研發，並擴大液化天然氣載運船(LNG)燃料儲存基礎建設之投資，以強化國際競爭力。

(3)爭取國內政府相關部門之造船訂單

由於國際商船訂單之流失，為確保船廠維持一定的產能利用率，因而亦要積極爭取其國內政府相關部門的造船訂單，諸如軍艦(訂單金額約 43 億歐元)及政府 LNG 燃料船。