گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۸۷۷۷
یکشنبه ۲۱ بهمن ۱۴۰۳ ۱۰:۲۰

رقابت بر سر کشتی سازی

کشتی سازان کره ای برتر از چینی ها در سال ۲۰۲۴

رقابت بین کشتی‌سازان چین و کره جنوبی همچنان داغ می‌شود. در حالی که به دلیل تسلط ظاهری چین بر بازار نگرانی فزاینده ای وجود دارد، کشتی سازان کره جنوبی در سال ۲۰۲۴ به نتایج قوی دست یافتند و همچنان به توسعه بازار گران قیمت ادامه می دهند.

به گزارش گروه صنعت و تجارت _پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، پس از ثبت عملکرد ناامیدکننده سفارشات جدید در دسامبر که تنها شش درصد سفارشات جدید را در مقابل ۸۲ درصد توسط کشتی‌سازان چینی ثبت کرد، صنعت کره جنوبی در ژانویه ۲۰۲۵ به جایگاه رهبری بازگشت.

طبق داده های تحقیقات کلارکسون، صنعت کره جنوبی ۶۲ درصد از سفارش های جهانی را در ژانویه بر اساس تناژ ثبت کرده است. سفارشات برای ۹۰۰۰۰۰ CGT (تن ناخالص جبرانی) دریافت کرد. این در مقایسه با یاردهای چینی که تنها ۱۹ درصد تناژ سفارش داده شده یا ۲۷۰۰۰۰ CGT را دریافت کردند.

سفارشات کره جنوبی توسط ۱۲ حامل LNG که در کشتی سازی و مهندسی فراساحل کره ای HD و همچنین یک سفارش حامل LNG برای صنایع سنگین سامسونگ رزرو شده بودند، هدایت می شد. آنها علاوه بر سفارشات با ارزش بالاتر، کشتی های بزرگی نیز هستند. سفارشات کره جنوبی برای ۱۳ کشتی بود در مقایسه با ۲۱ کشتی کوچکتر و کم ارزش که برای کشتی سازان چینی در ژانویه ثبت شده بود کره ایی ها روند بهتری داشتند.

چین همچنان با ۹۱.۵۱ میلیون CGT یا ۵۸ درصد از کشتی ها (بر حسب تناژ) بر اساس سفارش، همچنان بر کل دفتر سفارشات تسلط دارد. کره جنوبی ۲۴ درصد سفارشات (بر اساس تناژ) یا در مجموع کمی بیش از ۳۷ میلیون CGT دارد. Veson تحلیلی از بازار را در این هفته با داده‌های VesselsValue منتشر کرد که نشان می‌دهد مالکان کشتی چینی متعهد به سفارش‌های ۱۲۳ میلیارد دلاری در سال ۲۰۲۴ هستند. یاردهای چینی به تازگی شروع به ورود به بازار بین المللی LNG و سایر حامل های گاز کرده اند.

شرکت های کره جنوبی چشم انداز مثبتی برای سال ۲۰۲۵ دارند و HD KSOE گزارش داده است که پیش بینی خود را ۳۰ درصد نسبت به هدف ۲۰۲۴ خود افزایش داده است. با این حال، نشان دهنده کاهش سفارشات واقعی ثبت شده در سال ۲۰۲۴ است. صنایع سنگین سامسونگ هنوز نتایج سال ۲۰۲۴ و پیش بینی خود را گزارش نکرده است، اما اظهار داشته است که چشم انداز آن کمی بالاتر از سال گذشته است. Hanwha Ocean اظهار داشته است که رشد پایدار در سال ۲۰۲۵ را پیش بینی می کند.

چشم انداز مثبت در میان کشتی سازان کره جنوبی تا حدی ناشی از عملکرد مالی قوی ثبت شده در سال ۲۰۲۴ بود. قیمت کشتی ها به بالاترین حد در دو دهه نزدیک می شدند که بیشتر به سودآوری این بخش کمک می کرد.

صنعت سنگین هیوندای HD بطور کلی نزدیک به ۵۰ درصد افزایش در سود عملیاتی با افزایش بهتر از ۱۰ درصدی در درآمد تلفیقی برای سال ۲۰۲۴ را گزارش کرد. به طور خاص، در بخش کشتی سازی، HD Korea مهندسی کشتی سازی و فراساحل (KSOE) شاهد افزایش ۴۰۰ درصدی سود به بیش از ۶۰ میلیون دلار بود. فروش با ۲۰ درصد افزایش به ۱۷.۵ میلیارد دلار رسید.

Hanwha Ocean به چرخش کشتی‌سازی سابق دوو (DSME) ادامه داد و به اولین سال سودآور خود از سال ۲۰۲۰ رسید. این شرکت فروش نزدیک به ۷.۵ میلیارد دلار با سود عملیاتی ۱۶۶ میلیون دلاری را گزارش کرد.

بازگشت به سودآوری تنها به بزرگترین کشتی سازان کره جنوبی محدود نشد. شرکت کشتی سازی HJ با اندازه متوسط سود سالانه ۶.۳ میلیون دلاری را گزارش کرد. این امر با وجود کاهش نزدیک به ۱۳ درصدی درآمد حاصل شد.

کشتی سازان کره ای در حال اصلاح استراتژی تجاری خود هستند. برای مثال، KSOE همچنان تمرکز خود را بر روی فناوری‌های سبز و اتوماسیون افزایش می‌دهد و در عین حال سفارش‌هایی را برای حامل‌های LNG نیز رزرو می‌کند. این شرکت قصد دارد ماه آینده اولین پیشنهاد خود را برای یک قرارداد تعمیرات مربوط به نیروی دریایی ایالات متحده ارائه دهد و دو تا سه قرارداد را در سال ۲۰۲۵ هدف قرار داده است. Hanwha Ocean دو قرارداد اول نیروی دریایی ایالات متحده را در سال ۲۰۲۴ برای تعمیر کشتی باری خشک و مهمات MSC و سپس یک نفتکش برنده شد. Hanwha علاوه بر ساخت ناوهای حامل LNG، زیردریایی ها و کشتی های کانتینری دوگانه سوز LNG، شش قرارداد USN MRO را برای سال ۲۰۲۵ هدف قرار داده است.

طبق گزارش‌ها، شرکت‌های صنایع سنگین HD و هانوها اوشن به یک توافق همکاری برای صادرات کشتی‌های نیروی دریایی دست یافته‌اند، زیرا همچنان به دنبال کار بین‌المللی بیشتری هستند. این شرکت‌ها همچنین با ایجاد روابط با نیروی دریایی ایالات متحده در سال ۲۰۲۴ تشویق شدند که دونالد ترامپ از حمایتش خبر داد. ترامپ گفته است که ایالات متحده می‌تواند از توانایی‌های کشتی‌سازان کره‌جنوبی برای ساخت نیروی دریایی آمریکا استفاده کند.