





行业资讯：

LNG船制造工艺复杂，国内LNG船的薄膜维护系统运用了法国GTT公司专利技术，一些日韩大厂亦需每年向GTT交纳比较高昂的专利费，大大摊薄船企盈利。有韩国媒体曾报道，GTT对韩造船企业收取5%专利费，意味一条大型LNG船专利费或近1000万美元，整张订单利润降至船价1%。

沪东中华表示，因其制造技术，使得GTT愿意长期合作，在专利费上给出优惠，相应提高利润。陈军告诉大公报，「尽管现在韩国的LNG船制造能力较强，但从趋势来看中国无疑会后来居上。国内除了沪东中华，其他船企比如江南造船厂、大连造船厂也都承接到了LNG船订单。另外扬子江船业和中日合资的中远川崎两家船厂也正准备进入大型LNG船舶建造领域。」他还认为，「这个市场我相信会跟之前的散货船、邮轮市场一样，中国LNG船份额会逐年慢慢提升。当然这可能是一个相对比较长的过程，毕竟LNG船的高技术、高难度特性，使得国内船企要摘下这颗『王冠上的明珠』，还是需要花一番苦功夫。」

陈军提到，由于中国也是天然气使用大国，这促成很多船东为了运输中国使用的天然气，选择在中国市场下单，带动中国LNG船市场份额逐年提升。

稳中求变|管控风控「三不接」力保不失

目前，全球造船市场处于新一轮发展上升期，航运市场需求火爆。但李彦庆提醒，世界经济形势复杂多变，特别是地缘政治冲突引发的国际贸易市场波动，叠加新造船市场上升期的不稳定，有可能对航运及造船企业的经营带来风险，船企要格外关注宏观经济变化，牢记风险防控。

李彦庆认为，通胀压力在全球范围内加剧，地缘政治和经济上的不确定抑制商业信心和投资，进一步削弱短期经济前景