

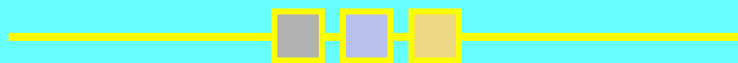
# 人民币升值与中国造船业

朱汝敬

中国船舶工业经济研究中心  
2023年4月

人民币升值与中国造  
船业

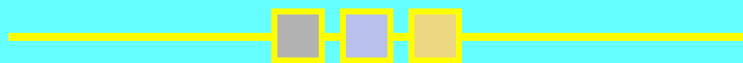
# 人民币升值已成为中国船舶工业的重大话题



经过google搜索到有关项数

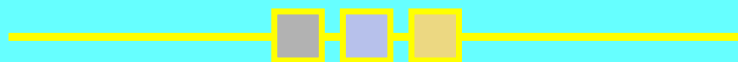
关键词	◆ 有关项数
人民币升值	769万
人民币升值, 船舶	19.7万
人民币升值, 造船	13.7万

# 人民币升值对造船业产生重大影响的原因



- ◆ 造船业是经典出口为主行业：2023年海船产量中出口船占78.8%，2023年底手持海船订单中出口船百分比占83.3%。
- ◆ 造船协议结算货币绝大部分用美元（涉及国内船东订造海船的协议）。
- ◆ 从报价、签约到协议执行完毕经历时间长：正常情况下2-3年，近期为3-4年，甚至更长。
- ◆ 协议金额大：一般高达数千万美元、数亿美元，甚至更大。

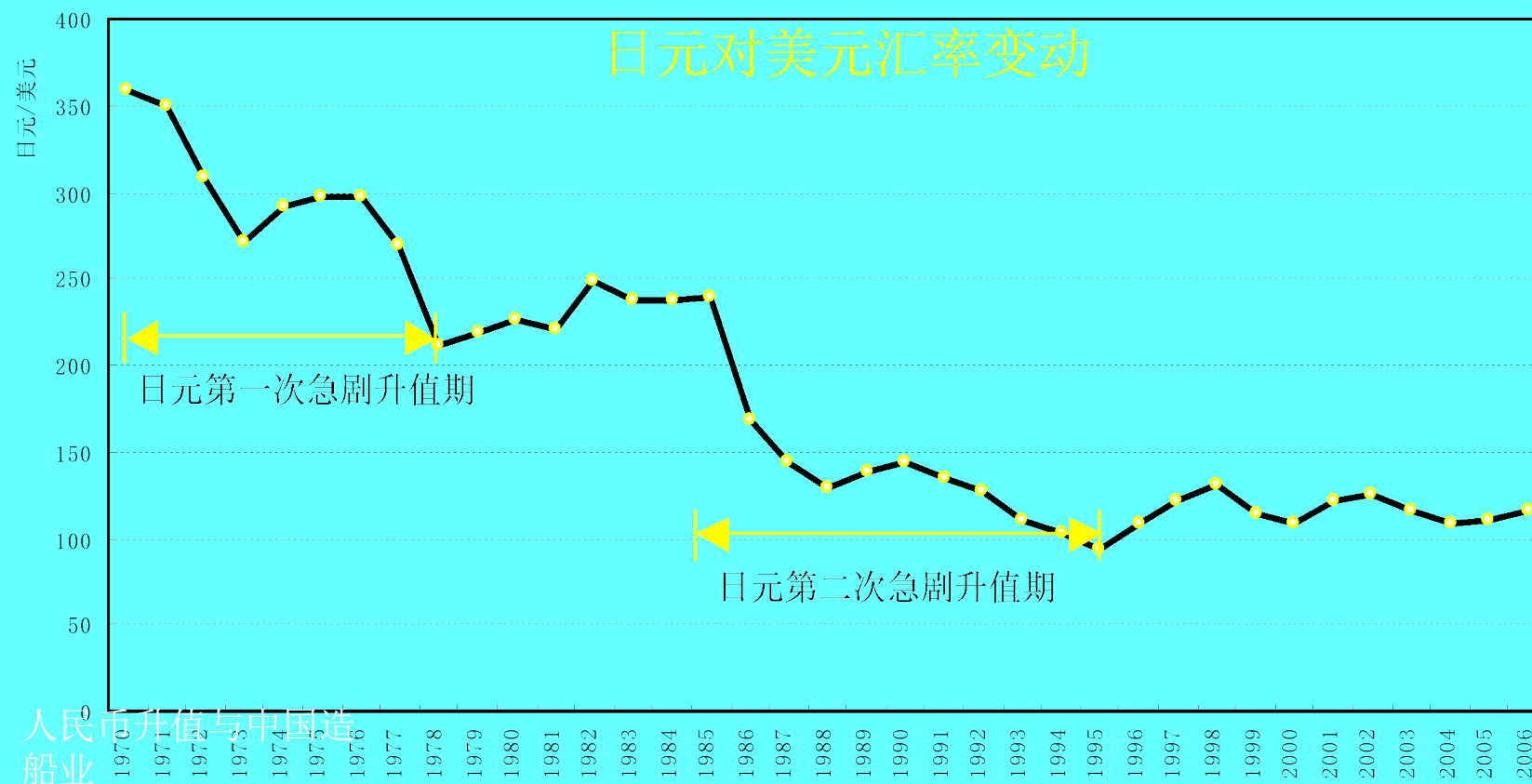
# 日元升值对日本造船业的巨大冲击



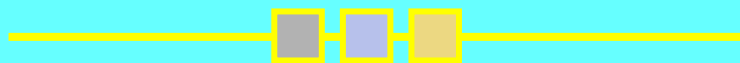
## ❖ 日元的两个急剧升值时期

第一次：1971-1978年（7年，升66%）

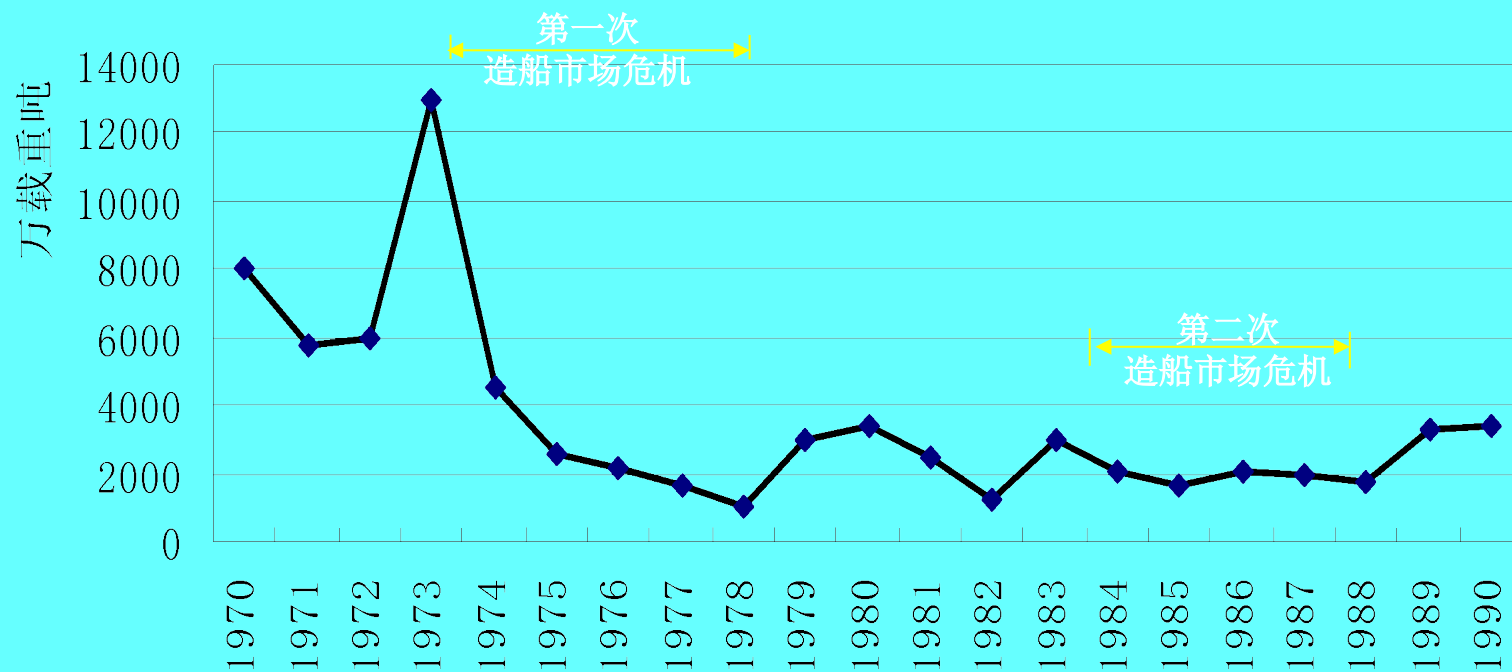
第二次：1985-1995年（23年，升154%）



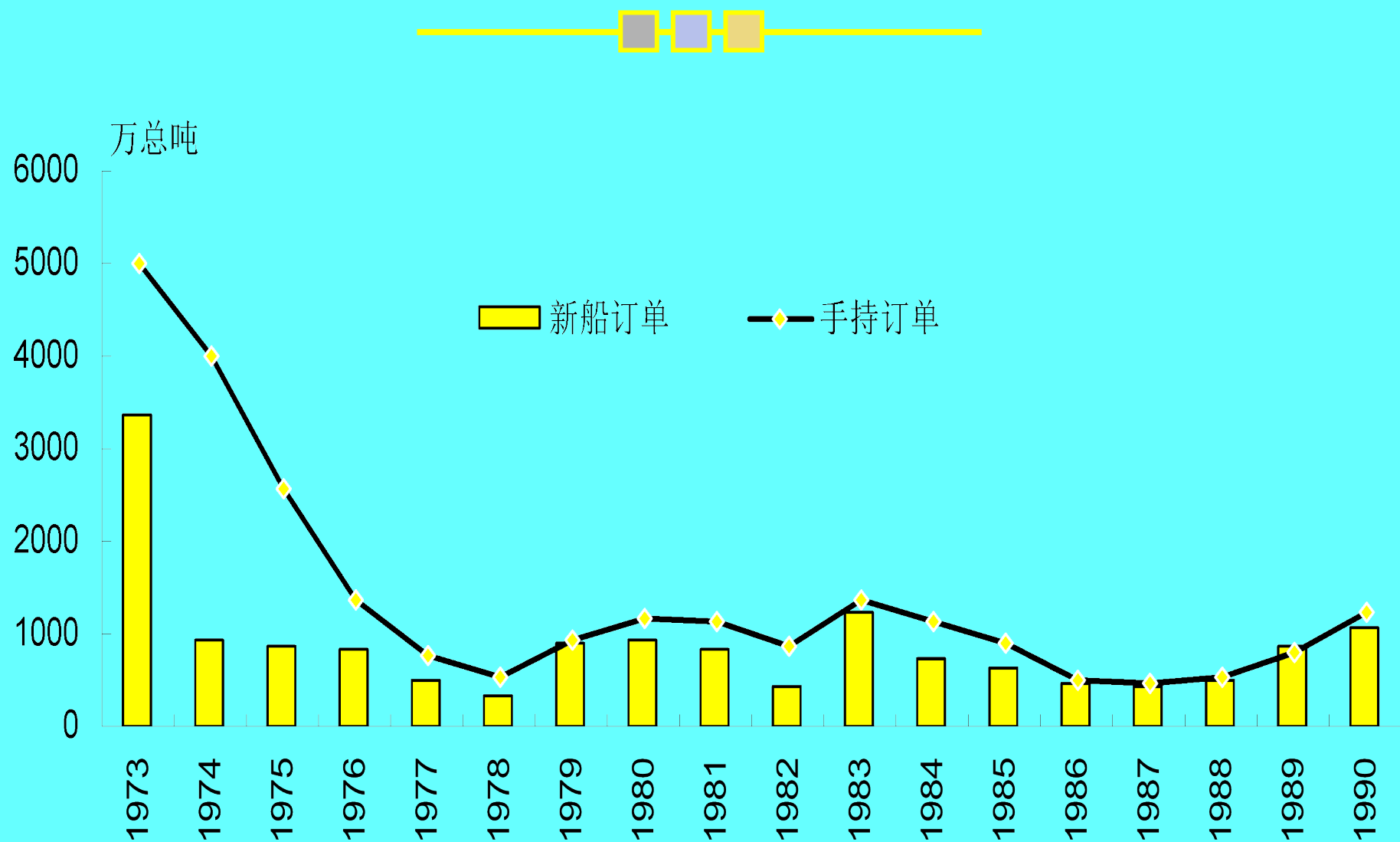
# 日元急剧升值正逢两次造船危机



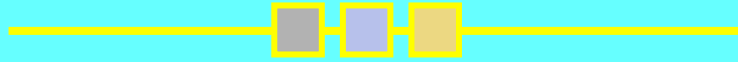
- ❖ 第一次造船危机：新船成交量从1973年1.3亿载重吨降至1978年的不足1千万载重吨
- ❖ 第二次造船危机：新船成交量从1983年3020万载重吨降至1988年1750万载重吨



# 日元升值和船市危机使日本造船业长久低迷不振



# 日元升值对日本造船业的直接影响



## ❖ 已签造船协议发生重大经济损失。

- 日本船厂1971年5月时拥有相当于2万亿日元的外汇债权，如日元升值5%，船厂损失约800亿日元，如升值20%，损失约1700亿日元。

## ❖ 成本上升，船价竞争力下降，出口船接单量降低，船舶出口遭受重大打击。

- 上世纪70年代日本出口船百分比超出五分之四，九十年代起出口船百分比不到五分之一。

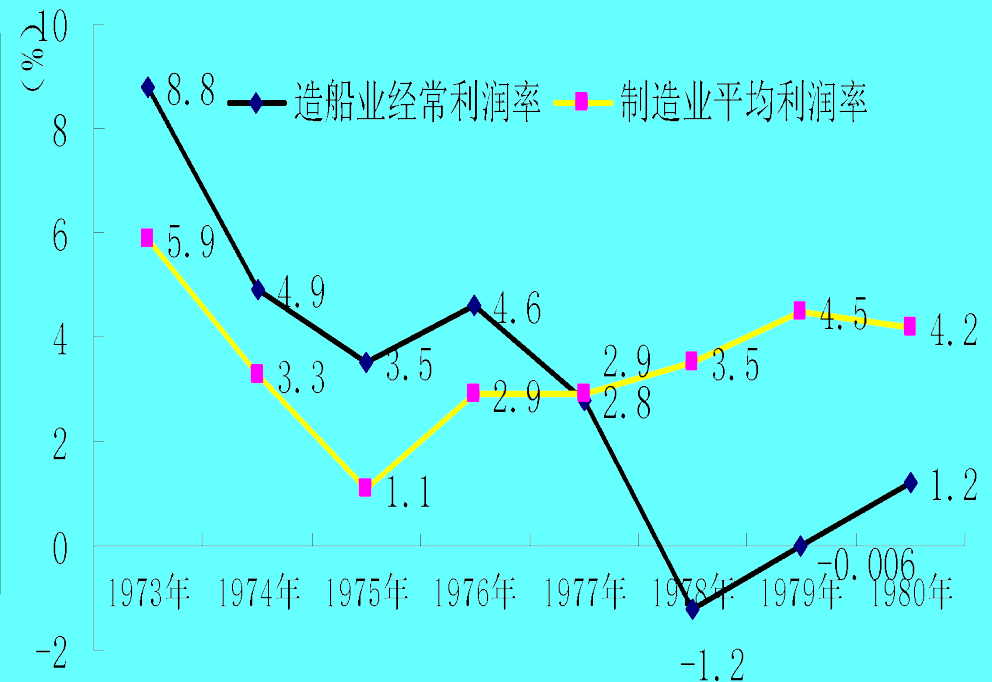
# 日元升值和造船危机造成的共同影响

- ❖ 造船订单大幅下降，造船能力严重过剩，大批船厂倒闭
- ❖ 船厂业绩恶化，出现严重亏损

### 1976-1978年日本船厂倒闭情况

	1976年	1977年	1978年
倒闭船厂数量	9家	24家	10家
其中5000总吨以上大中型船厂倒闭数量	1家	12家	3家
倒闭船厂负债总额	169亿日元	1609亿日元	450亿日元

### 1973-1980年日本十大造船企业利润率变化





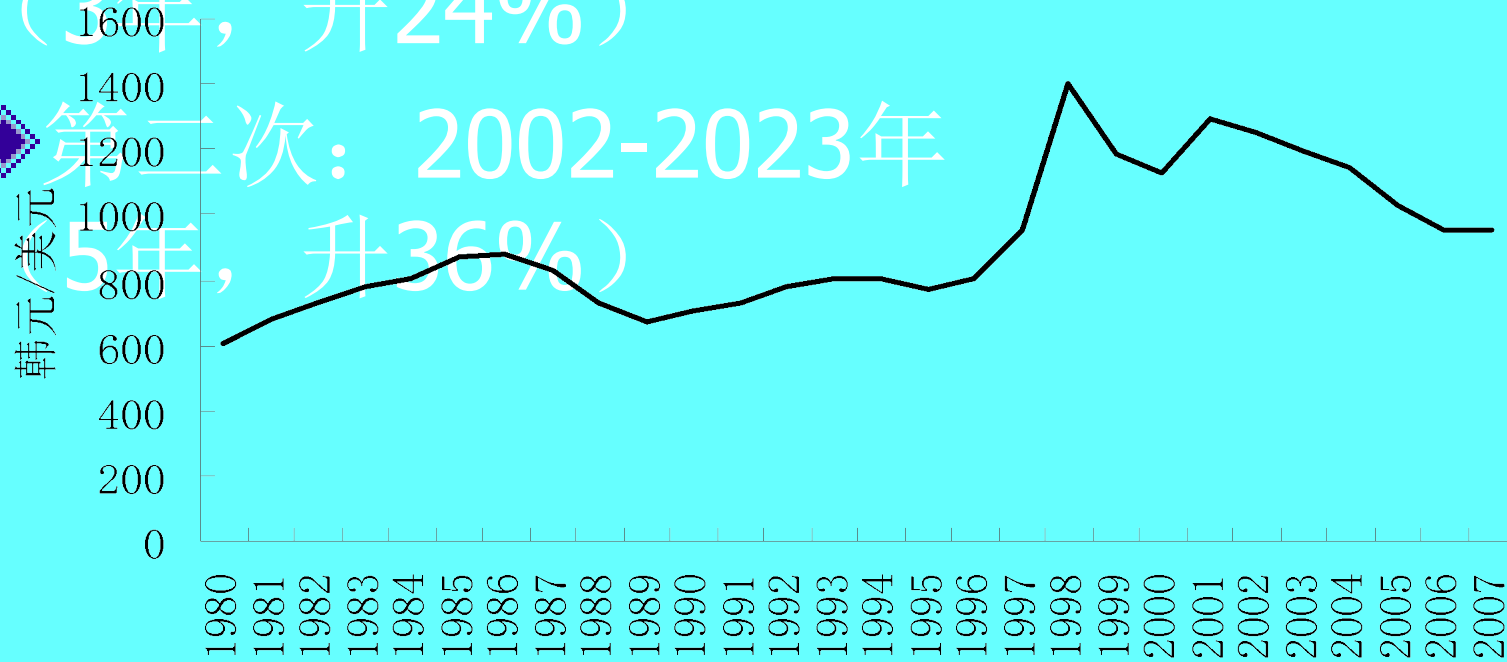
# 韩元升值对韩国造船业的影响



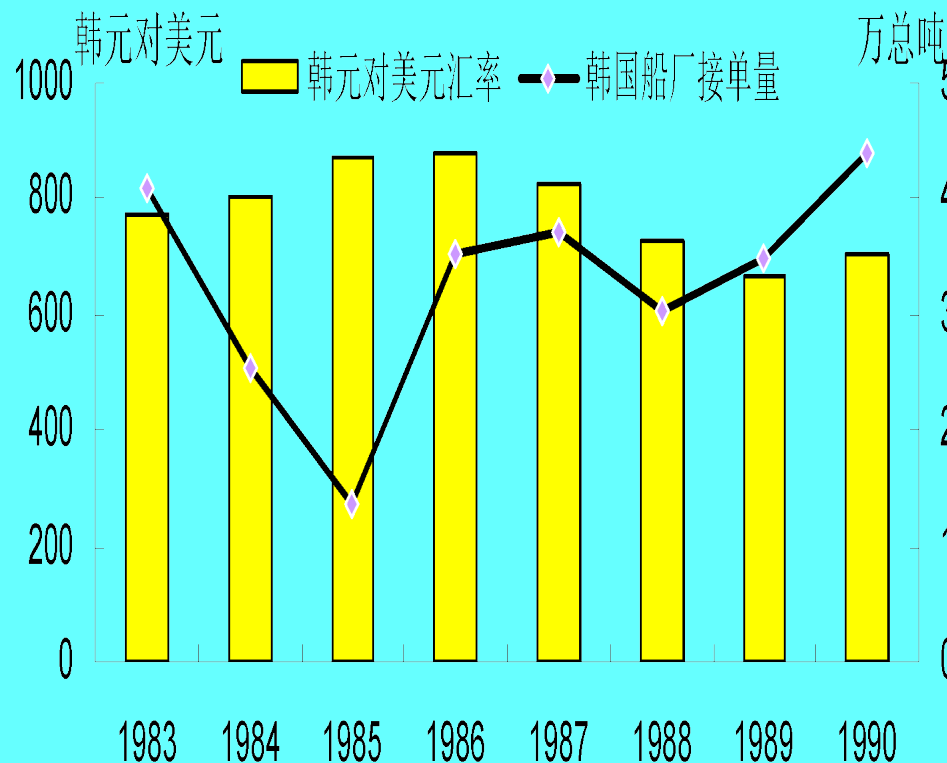
◆ 韩元的两个急剧升值时期

◆ 第一次：1986-1989年  
(3年，升24%)

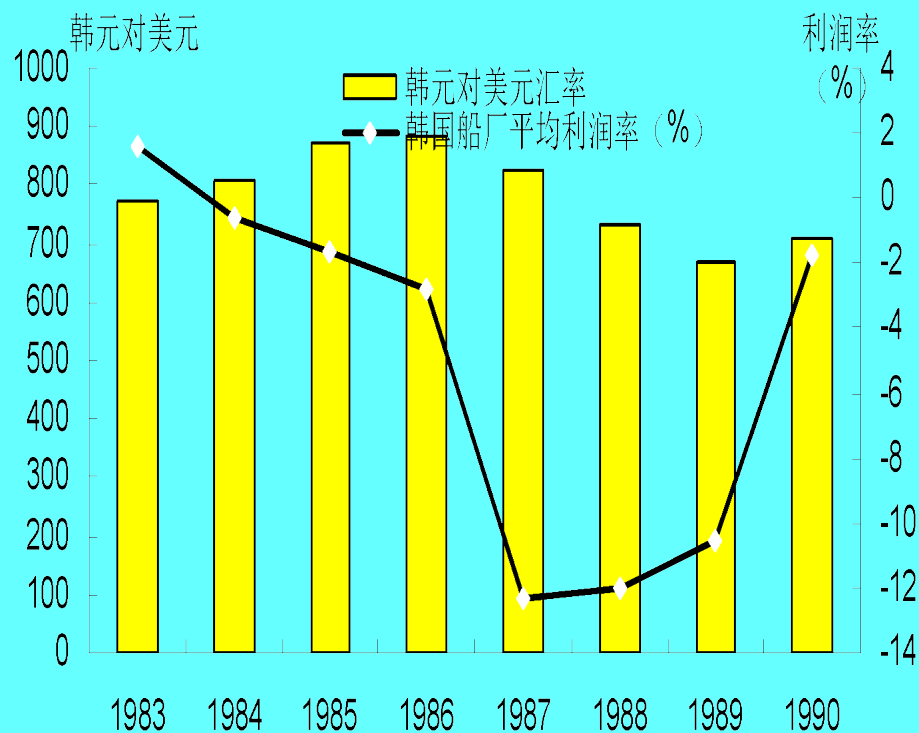
◆ 第二次：2002-2003年  
(2年，升36%)



# 第一次急剧升值时期正遇世界船市低迷，造成接单量大幅下降，船企普遍亏损

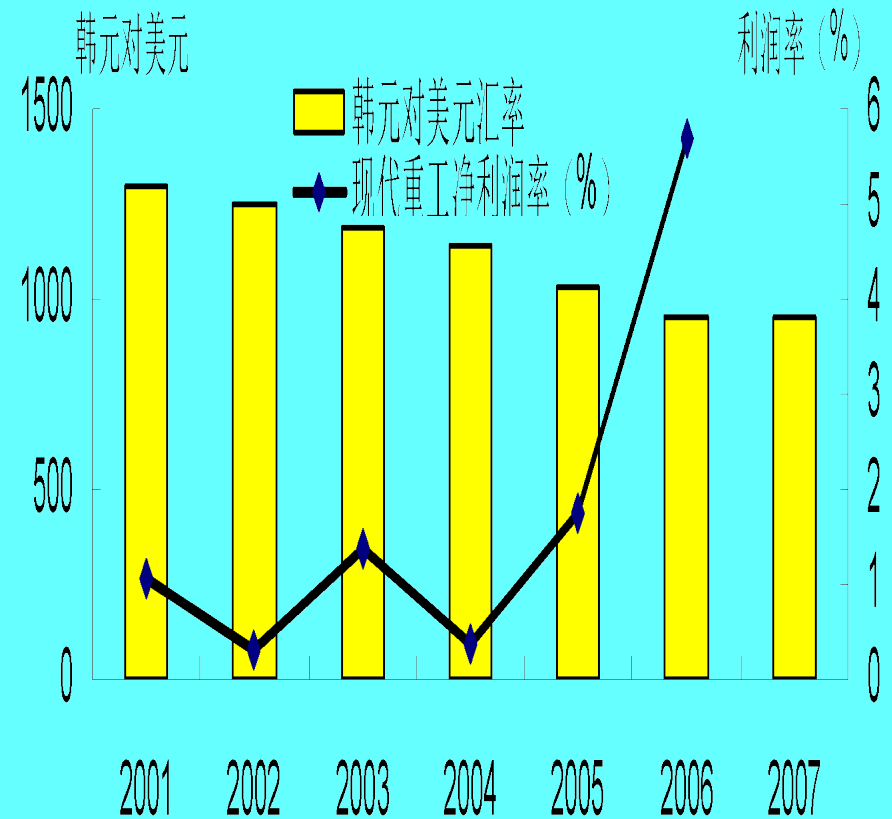
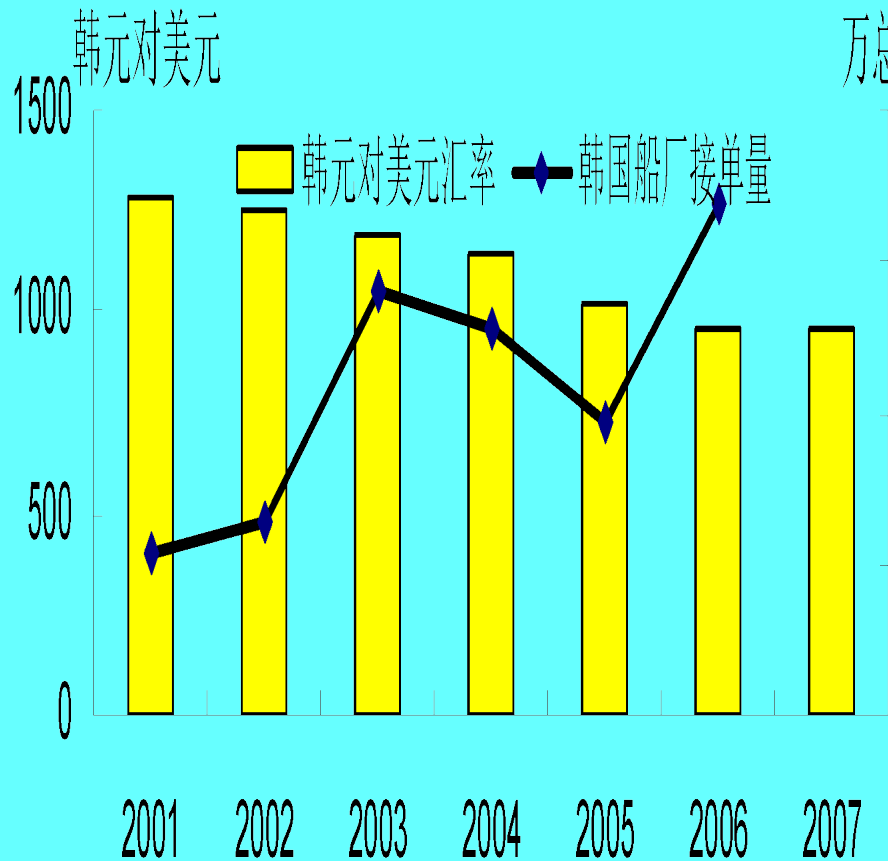
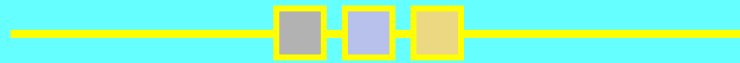


## 韩元汇率与接单量关系



## 韩元汇率与利润率关系

# 第二次急剧升值期，恰逢船市兴旺，造船企业受冲击较小

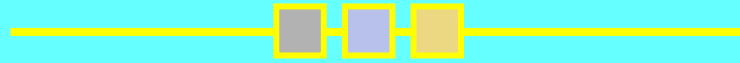


## 韩元汇率与接单量关系

## 韩元汇率与利润率关系

人民币升值与中国造船业

# 日韩中三国本币升值对造船业影响比较



- ❖ 升值幅度、升值速度的比较
- ❖ 船市情况比较
- ❖ 造船业发展情况比较
- ❖ 出口依存度比较

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：  
<https://d.book118.com/098036030066006130>