新船订单排至2028年

船舶业上行周期将至

船市观察

如今，我国造船业国际市场份额已连续13年位居全球第一，造船大国地位进一步稳固。

最新数据显示，我国骨干船企保持较强国际竞争力，分别有6家企业进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量的前10强。新船订单方面，我国船企承接全球大批新船订单，有的造船厂订单排到2028年。

造船厂。 本报资料室供图

需求持续火热

5月23日，中国船舶集团下属控股12家上市公司在上海证券交易所交易大厅联合举办集体业绩说明会。多家上市公司就新船市场行情、公司订单情况等投资者重点关注的问题进行了回应。

对于投资者非常关注的订单情况，参会公司的回答显示出接单情况较好，目前在手订单饱满。

中国重工董事长王永良亦表示，公司手持订单排期已至2027年，生产任务较为饱满。

中船防务总经理陈利平也表示，公司在手订单饱满，目前手持造船订单交船期最远已排至2027年。

中国动力董事长李勇从配套厂商的角度对订单情况予以肯定，其表示去年公司船海产业新签合同187.34亿，同比增长将近20%，且新签订单价格也有所增长。另结合目前船厂订单的排产情况来看，公司未来2—3年船海产业收入会有较大幅度增长。

据了解，今年，上海市长兴岛的江南造船基地的集装箱船、气体船和汽车滚装船的订单非常多，目前共有24艘，已经超过了去年全年的水平。

中国船舶集团江南造船副总经理林青山表示，到目前为止，民船订单已经承接了大概300亿元，2026年已经全部接满，2027年接了快一半，甚至有些生产线已经排到2028年。

在另外一家位于上海外高桥的造船企业，码头上一片忙碌，据介绍，今年的油轮订单增长迅猛，主要原因是目前油轮船龄老化。

中国船舶外高桥造船市场营销部液货船室主任王楠介绍，整个油轮船队里15年以上船龄的船占一半以上，目前整个油轮手持订单占油轮船队比例不足4%，因此推动船东积极建造新船。今年新接订单预计今年年底才能陆续开工，整个建造周期大约需要1年左右。

船价有望上涨

相比造船订单的快速增长，造船产能的扩张却非常缓慢，由于造船对于地理条件、气候条件和劳动力条件等要求很高，所以新增船坞数量相对受限。目前，国内造船厂只能通过提升效率的方式来扩充产能，而这需要几年甚至更长的时间。

当前船舶需求旺盛，叠加原材料涨价和设备升级带来的综合成本上涨，新船价格正在持续上涨。

招商轮船运营管理部总经理刘春庭介绍："比如17.4万立方米、17.5万立方米的标准大型LNG运输船的新造船价，从去年年初的约2亿美元/艘，现在已经增加到接近2.6亿美元每艘，增幅接近30%。"

申万宏源交通运输行业首席分析师闫海表示："新造船价格在很底部的区间，整个船价的上涨幅度，我们认为还有非常强的超预期空间。"

从整个造船市场来看，根据克拉克森新造船的周度数据，2021年3月以来，新造船价格整体呈上升趋势。对此，前述分析人士称，在造船产能尚未释放之前，需求的高涨仍会支撑新造船价格。

VesselsValue高级总监张文生表示，当前集装箱船船价水平高于疫情前，主要为大量新造船和持续产生的新造船这一投资情绪引起，同时考虑到班轮公司在2021—2022年期间获得大量现金，使其有能力、有野心继续扩大现有运力。此外近期班轮巨头继续购买二手船的行为也为集装箱船价短期坚挺带来影响。

对于集装箱船价走势，张文生认为集装箱船价虽经历了上涨回落产生了大量新造船订单，且新船可以代替不少老旧运力，但未来一段时间内会经历供过于求、淘汰老旧运力的阵痛期。不过新造船价会在未来大面积订单交付之前企稳。

有分析人士表示，总体而言，船价高位，且有持续上行的空间，同时2021年以来钢材价格总体下行，使得船厂建造成本降低，船厂利润表现有望走高。

造船周期将启动

造船是典型的周期型行业，景气度主要受宏观经济、全球贸易、大宗商品价格、旧船更新等因素影响，周期的盛衰更替往往长达20年之久。

2008年之后，全球经济和贸易量增速出现逐渐下行趋势，船舶需求也随之进入了10多年的低迷期。中国船舶自2012年开始扣非净利润竟然连续亏损了11年，股价从历史高点下跌最多超过了90%。

船舶行业的下行周期直到2021年后逐渐迎来逆转。2021年，全球新船订单量共计1746艘1.23亿载重吨，合同价值总计1096亿美元，创下过去10年来的次高纪录。按照载重吨和合同价值计算，订单量增幅分别达到了82%和117%。

到了2022年，新船订单虽然增速放缓，但是造船的价格开始上升。航运低迷期造船产能大量出清，全球活跃船厂从2008年的1014家下降至2022年373家，为新一轮造船业量价齐升的景气逆转提供了另一波助力。

站在造船新周期的起点，中国船企已经具备足够实力去分享繁荣的果实。过去20年中国造船的行业版图中，主导力量一直是两大央企"南北船"集团。从上市船企的船厂资源和订单情况来看，中国船舶控股江南造船、外高桥造船、广船国际和中船澄西四大船厂，其中江南造船和外高桥已经跻身全球前10。

如今，国内船厂产品竞争力不断提升，中国船厂接单的国际份额一举突破50%的大关，纵有头部船厂斩获大量订单，但也给了一些中小船厂新的希望，同时刺激了此前已经停止运行的产能重启，如扬子长博造船、恒力重工、威海三进船业等。由此，中国活跃船厂数量在2022年12月底回涨至76家，今年5月底又进一步回升至79家。

浙商证券机械国防行业首席分析师王华君表示，船舶行业目前处于周期底部，上一轮船舶周期从2003年开始，2006年、2007年达到订单的高峰点。一条船的使用寿命是20年左右，所以我们测算2023年到2027年，船舶行业会迎来更换需求的高峰。2022年集装箱船的订单开始起来，今年油轮订单开始起来，未来我们预计散货船、气体船的订单会逐步增长起来。（本文综合自央视财经、证券时报、经济观察网、中国水运网等媒体报道）

恒生船舶重工建造多用途货船"闽华"8号下水

本报讯（全媒记者 刘知微 特约记者 高心如）6月6日，福建恒生船舶重工有限公司（简称"恒生船舶重工"）为厦门闽华船务有限公司建造并命名为"闽华"8号的多用途货船，经过船检部门检验合格后，于当天顺利下水。

据悉，该船总长126米、型宽20.8米、型深10.3米，设计吃水7.6米，可航行于无限航区，总吨为8045吨，净吨为4512吨，采取分段式建造工艺。船体为钢质结构、单甲板、尾机型、单桨、单舵设计，其动力由柴油机驱动的多用途货船。该船应用球尾和垂直球鼻艏线型，上甲板崩部设崩楼，在尾部上甲板以上设有五层甲板室，设双层底舱和边舱用作压载水舱。其航速在螺旋桨设计时，考虑了主机功率储备在15%的条件下，船在设计吃水（d-7.60m）时，船壳清洁无污底情况下，处于风力小于蒲氏风级二级的平静深水水域条件下，主机达到额定转速时的服务速度约为11.9节。值得一提的是，"闽华"8号从设计、监理、建造、船东都是"清一色"的福建本土化。

3000吨自航全回转起重船在启东下水

本报讯（全媒记者 陈珺 通讯员 彭玉章）6月6日，南通润邦海洋工程装备有限公司承建的3000吨自航全回转起重船"天汎10"在启东顺利下水，标志着这一"海上风电施工利器"陆上建造任务全面结束、水面建造任务全面开启，船舶建造取得重大阶段性成果。

3000吨自航全回转起重船项目入级中国船级社（CCS），总长149.8米，型宽41.5米，型深14米，设计吃水10米，设计航速7.5kn，为钢质、自航、单甲板结构，配备3000吨全回转起重机一台；动力推进系统采用3台2000千瓦全回转电力推进器，同时配备3台1800千瓦艏侧推，动力定位等级为DP2；电力系统为6600V中压供电型式，可减少在电力输送过程中的能耗损失。

据悉，"天汎10"还将配备先进的动力定位和可扩展深海敷缆功能，建成后主要用于海上风电单桩基础、导管架、平台模块、升压站组件以及大型海上钢构等吊装工作。

中国5月新船订单量稳居全球榜首

▶5月全球船舶订单量**206**万修正总吨（CGT），同比减少**36%**。

▶中国承接订单量为**141**万CGT，市场占有率为**68%**，位居一位；韩国承接订单量为**51**万CGT，市场占有率为**25%**，位居第二。

▶船只数量上，中韩5月分别承接了**52**艘和**17**艘订单。

（数据来源克拉克森 全媒记者刘知微制图）

念好"三字经" 列出"责任单"

（上接第1版）

为加强清单管理、提升效能，该局还推行"清单制"工作模式，从年度重点工作任务出发，紧密结合主题教育着力解决的6个方面的突出问题，认真细致地制定了问题检视、推动发展、民生实事和建章立制4张清单，并以结果为导向，实行"动态式"过程管控，及时调整、完善清单，使其成为可行性高、针对性强的执行依据，用完整的管理闭环来强化责任落实，督促责任人员、责任部门履职尽责、按清单办事，让清单式管理真正发挥作用，使各项工作任务落实有力、稳步推进。

"学"字为要 见行见效

自主题教育开展以来，湛江海事局建立领导带学、支部研学、党员自学、青年跟学"四学共进"机制，抓实覆盖全员的常态化理论学习，筑牢思想根基。一次次培训学习锤炼党性修养，一场场"头脑风暴"汇集各方智慧，一个个联学活动凝聚合力……扎实的工作基础，理论学习有了全方位、多层次的精彩呈现。

领导干部专题研学。通过抓住关键少数，发挥"头雁效应"，增强表率作用，强化领导干部领学带学积极性主动性。举办处级以上领导干部主题教育读书班，以党组理论学习中心组学习会的方式，组织全局处级以上领导干部共同学习研讨，学员们结合主题谈学习感悟、讲工作思路，深化学习效果。主题教育动员部署以来共开展了党组会"第一议题"7次、读书班专题交流研讨会5次、专题辅导学习1次。

党支部主题践学。各党支部按照"一支部三计划"要求，制定主题教育理论学习计划、专题党课计划和拓展学习计划，扎实推进基层党支部主题教育理论学习。组织全局21个党支部开展"学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，助力湛江海事高质量发展"主题党日活动，共同探讨研究推动高质量发展的硬招实招，切实把学习研讨的过程变成运用这一重要思想破解难题、推动工作的过程。

广大党员深入自学。举办"以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴"专题辅导讲座，特邀专家授课，深入解读党的二十大精神，促进党员学习。整理编辑主题教育应知应会知识点，组织党员开展自学。通过微信群主动为离退休党员送上学习资料，帮助离退休党员"不停学、不掉队"。89名党员参加"学思想 强党性 共奋斗"知识挑战赛，充分点燃海事党员干事创业激情，进一步夯实政治理论基础。

团员青年主动跟学。坚持以青年人喜闻乐见的方式沉浸式讲述"主题教育"，充分调动青年参与主题教育的积极性。局团委联合市直15家单位120余名青年开展联学共建，举办"矢志不渝跟党走，牢记使命建新功"青年座谈会，引导青年深入开展理论学习，组织青年谈读书体会、提意见建议、话担当作为。青年通过"学""研""讲""行"四个维度，推动青年干部积极参与青年理论学习小组学习，"青年大学习"参学率为100%。

"干"字落地 推动发展

推动主题教育走前列、创特色、做示范、当标杆，不仅要"破圈"学习，更要以推动发展为目标用"破浪"之力干。湛江海事局把主题教育融入海事发展实际中，在破解水上交通安全发展难题中下真功、求实效，真正把主题教育成效转化为推动地方高质量发展实绩。

"海事部门围绕40万吨级船舶进出港安全风险开展调研，进一步提高研究问题、解决问题的针对性和实效性，便于让实情民意坐上'直通车'，将主题教育的成效真正体现到为民办实事上。"5月18日，湛江港引航站站长朱建平说。

以调研开局，以调研开路，是习近平总书记一直以来强调的重要工作方法。在全党上下大兴调查研究之风之际，该局构建"征题、选题、领题、开题、结题"全链条调研机制，制定《湛江海事局开展调查研究工作方案》，形成调研工作任务分解表，确保"调"有方向、讲方法，"查"有力度、重数据，"研"有思考、强理论，"究"有成果、能转化。该局结合辖区监管重点难点、发展痛点堵点、民生热点焦点，发现问题27项，逐一梳理并纳入"问题清单"，对调研发现的问题，局领导班子成员和局属各单位领导班子分别领题调研，敢于向问题"叫板"，让群众"叫好"，力求提出系统全面、切实可行的解决问题方案，坚决做到即知即改、立查立改。

坚持学用结合，将理论知识内化于心、外化于行，用汲取的活知识、掌握的硬本领优化干的思路，将理论学习、调查研究成果转化为推动湛江高质量发展的生动实践。制定印发《湛江海事局服务重大项目建设若干措施（2023版）》，出台26条具体措施，坚持在助力琼州海峡高质量发展、提升营商环境、服务水工建设、保障新业态建设、保障通航安全、精准保通保畅、建设船员大市、保护碧水蓝天等方面提升海事服务质量，全力服务湛江市临港重大项目建设，助力湛江市加快建设省域副中心城市。研究制定《贯彻落实习近平总书记视察广东重要讲话精神工作方案》，细化8个方面24项措施，坚决落实总书记关于把琼州海峡"黄金水道"和客货运输最佳通道这篇大文章做好的重要指示精神，助力徐闻港建设现代化水陆交通运输综合枢纽。

学之愈深，知之愈明，行之愈笃。湛江海事局将牢牢把握学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育"学思想、强党性、重实践、建新功"的总要求，聚焦主责主业，坚持对标对表，查问题、找差距，不断把主题教育推向深入，切实把学习成果转化为开拓奋进的动力和成效。