



□ 曹博

2023年,世界新造船市场由复苏趋向稳定,新船价格再创新高,主力船型均衡发展,中长期造船需求持续向好。船舶工业继续保持了良好发展势头,主要指标全面增长、市场份额全面提升、船海产品全面突破、绿色转型全面提升。

2024年是完工高价船全面交付的一年,船舶工业迎来继2023年效益改善后全面提升的一年。自2021年新造船市场开启新一轮发展周期以来,市场复苏趋向高位平稳,主流船厂接单不断突破,目前手持订单保持3年以上,产业发展已经跨越“量的简单累积”这一重要关口,正在迈向全产业链均衡增长并实现引领全球海事工业发展的新阶段。

新造船市场由“爆发”向“稳定”过渡

● 市场继续保持向好势头,新船价格再创新高

三大指标同比增长。新接订单方面,2023年世界新接订单量4301万CGT、10691万DWT,同比分别增长0.5%、27.9%;CGT计,新接订单量基本持平,DWT计则大幅增长。完工交付方面,世界交付船舶3485万CGT、8425万DWT,同比分别增长16.2%、5.2%,大幅增长的同时,也创下2017年以来的新高;手持订单方面,截至2023年12月,世界手持船舶1.21亿CGT、2.54亿DWT,同比分别增长14.3%、17.6%。

新造船价格屡创新高。本轮市场复苏带动新造船价格快速回暖,并大幅走高。以克拉克森新造船价格为例,2024年1月初新船价格指数攀升至180.36,同比增长10.8%,大幅超过2022年的4.9%涨幅,创2008年12月以来的船价指数最高值。新造船价格的上升一方面包含新技术、新装备应用后的价值提升,另一方面则是更多反映出市场的供需关系,也是当前新造船市场稳定向好的重要标志。

● 主力船型均衡发展,绿色装备快速应用

五大船型成交份额均衡,油船、散货表现亮眼。2023年市场船型结构,除客船外,油、散、集、气、特种船五大主力船型的市场份额相差不多。其中,油船增速最大,散货船份额最高,特种船也保持了较快增长。其它主力船型则出现负增长。本轮市场复苏以来,船型轮动的特点明显,这与航运市场当时的迫切需求有着密切关系,而某种船型的集中下单又会对该船型的发展周期产生微妙变化,成为一轮新周期的起点。

绿色船舶新下订单数量波动,节能技术应用显著增多。2023年,采用可替代燃料的船舶订单份额为34.4%(运力计)和27.1%(艘数计),较2022年有一定程度的回落。新船订单中LNG动力仍是主力,采用甲醇动力订单的份额明显提升。同时,采用的动力预留(Ready)技术新接订单大幅增长。在建船舶中有251艘船舶选择甲醇Ready,有252艘船舶选择氨Ready。此外,采用如空气润滑、风帆、热回收管理等新型节能技术的船舶明显增多,2023年约25%的新船订单使用上述一项或多项节能技术。

● 中国扩大领先优势,全球集中度有所下降

中国指标领先全球,多型产品份额位居第一。2023年,中国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的50.2%、66.6%和55%,较2022年分别增长2.9、16.8和6个百分点,份额首次全部超过50%。以修正总吨计分别占47.3%、59.7%和47.3%,同样保持全球领先。同时,18种主要船型中14种船型的市场份额获得第一。

产业集中度有所下降。2023年,以CGT计,中韩两国新接订单份额为83.6%,较2022年下降2.6个百分点。日本份额有所增长,从2022年的7.7%上升到2023年的10.4%。从企业维度看,全球前10名造船集团接单占比为68%,较2022年75.2%下降7.2个百分点。中国造船企业竞争力不断增强,有7家企业进入新接订单前10强,中国船舶集团有限公司造船三大指标位居全球各造船集团之首。集中度下降的原因既有一线船企订单趋向饱和,又有船型变化给中小型造船企业更多机会。

中长期市场看需求 造船基本面稳定向好

需求预测中,把握“主变量”变化是判断中长期市场走势的基本共识。中国船协在2023年的系列分析中指出,影响新一轮市场周期变化的要素逐步由“经济发展—海运增长—造船需求”的单方面牵引向既包含直接的经济变量,又融入规则、技术、供给等多重“新变量”共同作用而转变。近两年的市场发展验证了这种变化,也预示着未来中长期市场发展的基本逻辑,即“经济偏弱,规则增强,供给保底,带动总供需的均衡稳定”。

● 经济增速预期下行,海运需求不均,新造船周期向上潜力有限

海运增量有限,细分需求不均。世界经济发展形势牵动海运贸易量的变化,推动海运贸易量快速增长的有利因素不足。预计到2030年年均海运贸易增速与全球GDP增速相仿,增速将低于3%。近三年来,航运细分市场严重分化,集运、干散货运、液货运输、特

运等领域都经历了或正在经历各自的“高光或没落”,客运在经历“寒冬”后逐步显现出积极迹象。未来,经济增速偏弱,海运增量有限,叠加突发事件,航运市场细分领域需求不均将成为“常态”。

● 减排新规落地,船队更新提速,推动周期向上的动力增强

IMO减排目标大幅提前,欧盟减排法规实施,船队转型压力迫切。2023年是航运温室气体减排又一个里程碑之年。国际海事组织(IMO)调整“减排目标”,到2050年左右达到净零排放;替代燃料的应用进程加速,到2030年占比至少达到5%,并力争达到10%。欧盟立法加速航运脱碳,将航运业纳入《欧盟排放交易体系指令(EU ETS)》,立法《欧盟海运燃料条例(FuelEU Maritime)》,细化《可再生能源指令(RED III)》。2024年1月1日,航运业纳入EU ETS正式开始生效。

船龄结构步入更替区间,自然

更新叠加减排倒逼带动新老船舶转换。从历史上看,每次船舶的集中下单和交付会开启一轮新周期。从2008年大规模交付开始距今,已有16年;如果再考虑当前产能情况再加3年交船期,现有船队中大量二十一个世纪前10年交付的船舶船龄已经接近或超过20年。这些船舶自身也要进入自然更新周期。

减排措施日渐明晰,相关利益方加速布局。面对航运减排的新形势,先锋船东、主流船厂/主机厂、能源巨头已经开始主导、提供或布局多种方案。节能环保船型、甲醇/氨/混动等多种动力形式、碳捕捉等多种低碳、零碳、负碳技术逐步成熟或正在加速商业化。

● 交船速度加快,产能扩张有限,保障周期向上的趋势稳定

完工交付量稳步提升,产能利用率大幅回升。2023年,全球造船业完工交付船舶同比增长16.2%,这个增幅是上一轮高峰后最大的

增幅,也使得全球活跃产能利用率站上了新高度,大致测算已经达到90%。中国船协产能利用监测指数(CCI)2023年三季度的数值10年来首次突破800点,从这一侧面确认当前产能的紧张程度。

活跃船厂数量继续萎缩,供需关系难有改变。上一轮大周期市场接单与产能扩建相同步,本轮市场复苏以来,造船新产能的扩张十分有限,甚至全球活跃船厂的数量还处于下行通道。活跃船厂数量的减少说明优质产能的“稀缺”,也表明当前的供需关系短期很难有所改变。

产能决定高度,规模决定份额。新造船市场的中长期需求稳定向好,决定本轮周期长期走势的天平更多倾向于“供应端”,即产能释放的深度决定了年度市场的高度,产能的规模实力决定了年度市场的份额。从2021年以来的新接订单量与产能发展可以看到,两者已经在趋同。从这一点上看,未来造船业的竞争不仅是技术领域的竞争,保持产能规模和稳定极为关键。有了产能,就有了市场,更有了份额。

业引领世界绿色发展进入新阶段。

趋势4:船企经营指标向好,未来有望持续改善。

2023年,有利于造船企业效益持续改善的市场环境相对乐观。新造船市场需求活跃,新船价格继续增长,船用钢板价格在低位震荡,人民币汇率变化总体上有利于业绩改善。同时,骨干船企加快智改数转步伐、加大技术创新投入、加强精益管理力度,企业效益得到明显改善。据统计,2023年1—11月,中国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入同比增长23%,利润同比增长77.5%。主营收入利润率达到了4.1%,同比提高1.3个百分点。2024年,随着更多高价船舶交付,船舶行业效益水平将持续得到改善。

国内首制铝合金引航艇交付

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 施天翼)2月6日,国内首艘40米级铝合金引航艇“甬港引01号”(如下图)在宁波舟山港镇海港区正式交付。这艘隶属于宁波大港引航有限公司的引航艇待调试投用后,将进一步提升港口整体运行效率。

据悉,“甬港引01号”引航艇长38米、型宽8.3米,满载吃水1.43米,满载排水量160吨,最大航速28节,在智慧绿色、安全高效等方面的多项性能指标超越了国内同级别引航艇。

“甬港引01号”引航艇已取得国内首批中国船级社(CCS)智能船舶规范认证,船载系统可实时监测主要耗能设备能效状态并给出评估分析,对异常能耗状态发出报警并生成报告,为能效管理者提供有效的辅助决策,减少设备自身或人为因素造成的燃油消耗。

“甬港引01号”引航艇全身采用铝合金材料,密度仅为同型钢制引航艇的三分之一。经实测,在相同航速下,该艇较同型钢质引航艇节省油耗节超72%。该艇还配置了太阳能光伏系统,可满足区域照明与空调用电,进一步助力宁波舟山港实现碳达峰、碳中和目标。

操作方面,“甬港引01号”引航艇简化了船舶操纵界面,增加了船舶航行安全性。该艇采用新型喷泵作为推进器,可实现船体平移或原地回转等功能,较常规推进装置更具灵活性,可有效降低引航艇在贴拢大船或码头时的碰撞风险。同时,该艇设置国内首创的智能化移动引航梯,具备行走、智能保持、智能防撞三大功能,在船尾还设置救助平台,大幅提升了引航员上下外轮的安全性保障,胜任复杂海况下的应急引航护航任务。



53500DWT 散货船首制船“得利11”轮下水

本报讯(通讯员 王建兴)近日,由中国船级社(CCS)检验,浙江天时造船有限公司为浙江永得利海运有限公司建造的53500DWT系列散货船首制船“得利11”轮(如下图)顺利下水。

据悉,该船总长199.98米,宽32.50米,深16.20米,结构吃水

11.20米,入级中国船级社,按B级冰区进行加强,主要用于国内沿海和长江下游地区各港口的散装货物运输,包括煤、铁矿石、谷物等。

在该轮建造过程中,CCS验船师始终与船东船厂保持密切合作,实现了从正式建造至船舶下水10个月的船台周期。



2023年

数说船舶

我国船舶工业保持良好发展态势,新承接船舶订单继续保持稳步增长。

在需求端的带动下我国钢铁企业造船板产量大幅提高,月均产量回升至116.6万吨,比去年提高16%,造船板产量连续两年保持较快增长。

全国造船板产量1416万吨,同比增加222万吨,上升18.6%。

高强度造船板产量870万吨,同比增加170万吨,上升24.2%。

我国生产造船板的钢铁企业达到21家,其中前10家造船板产量达到1290万吨,同比增长15.3%,占比达到91%。

数据来源于中国钢铁工业协会 全媒体记者刘知微制图