

稳步增长 量质齐升

——国际造船市场 2023 年回顾及 2024 年展望

□ 金伟晨 阴晴

2023 年回顾

国际造船市场延续复苏行情

全球航运价格走势呈现“V 字形”，虽然，克拉克森海运指数较 2022 年最高水平出现明显下降，但是依然比近十年平均值高出约 33%。全球油船、汽车运输船等细分市场表现强劲，2023 年年末，

散货船和集装箱船舶航运市场也出现回升。全球新造船市场呈现稳步复苏态势，新船价格在 2023 年年内再创新高，主力船型均衡发力，各主要船厂的产能利用率处于高位，全球造船业持续向好。

油船再度成为新造船市场的热点

2023 年，国际油价呈现先下跌、后上涨、再下跌的走势，布伦特原油期货全年均价为 82.1 美元/桶，比 2022 年下跌 16.4 美元/桶，跌幅 16.7%；WTI 原油期货均价为 77.6 美元/桶，同比下跌 17.6%。

近年来，油船手持订单量长期处于低位，每年新增运力有限，2023 年原油海运贸易量同比增长 3.0%，导致运力缺口增加，运费“水涨船高”。2023 年年末，克拉克森原油运费指数为 43901 美元/天，较年内最低水平增长 62.5%。

造船市场迎来“量价齐升”，克拉克森数据显示，2023 年全球油船新接订单量为 2871 万载重吨，是去年的 3.2 倍，成品油船和苏伊士型油船新船订单更是创下 10 年来新高。油船在全球新船订单中占比达到了 22.0%，这较 2022 年的 7.1% 出现了大幅上涨。

总的来说，2023 年是油船市场时隔多年后大幅回升的一年，而从目前的国际环境和市场形势来看，2024 年将极有可能延续这一势头。

替代燃料动力船队规模进一步扩大

2023 年船舶市场继续着绿色低碳的主旋律，替代燃料动力船队的规模进一步扩大。克拉克森统计，截至 2023 年，以载重吨计，全球采用替代燃料动力的船舶占船队总量的 41.3%，较 2022 年增长了 2.1%。2023 年，采用替代燃料的新船订单共计 2399 万修正总吨，总量占比达 56%。

其中，甲醇成为替代燃料动力的新宠儿，采用甲醇

作为替代燃料的船舶订单（含甲醇预留形式）达 881 万修正总吨，占到了全部替代燃料船舶订单的 36.72%；此外，氢燃料动力及氨预留形式的船舶订单也显著增长，402 万修正总吨的新船订单量占到了全部替代燃料动力船舶订单的 16.8%。随着双燃料主机的不断革新、低碳及双燃料动力新船的持续交付，全球航运业的低碳化水平得到不断提升。

二手船舶成交量仍超新船市场

从造船市场看，根据克拉克森统计，世界造船业三大指标呈现“全面上涨”态势。其中，造船完工量 8425 万载重吨，同比上涨 5.2%；新接订单量 10691 万载重吨，同比上涨 27.9%；2023 年年底手持订单量 2.54 亿载重吨，同比增长 17.6%。二手船舶市场方面，全年交易量达 13034 万载重吨，是新船交易量的 1.22 倍。

自 2019 年起，二手船交易量连续第 5 年高于新船交易量，可以看出航运市场对于运力的需求较为急迫。从同比看，新船交易量在 2023 年扭转了下降颓势，重新回到上行通道，而二手船交易量则与 2022 年基本持平，可见船东对未来市场拥有一定的信心，并尝试在短期增加运力

和订造新船之间有所权衡。

资产价值增长势头强劲

自 2020 年以来，在新船订单数量增长、造船企业船位紧张、原材料价格波动、全球能源形势多变等诸多因素的影响下，新船价格指数已连续 3 年保持增长。

克拉克森数据显示，2023 年年末全球新船价格指数为 178 点，较 2022 年增长 10.2%。二手船价在 2023 年基本保持稳定，2023 年年末二手船价格指数为 149 点，较 2022 年的全年平均值增长 2.0%。

在俄乌冲突、欧洲能源危机、主要原油国减产支撑油价等因素的推动下，油船、大型 LNG 船价格在 2023 年继续高歌猛进。其中，气体运输船的新船价格指数在年内增长了 12.4%，成为了年内单船价值增长幅度最大的主力船型；油船的新船价格指数紧随其后，在 2023 年年内上涨了 8.0%。另外，2023 年年末受到红海危机的影响，集装箱船价格出现了明显上涨。

我国继续蝉联全球第一

从规模看，根据中国船舶工业行业协会公布数据，2023 年我国承接新造船订单 7120 万载重吨，全球市场份额达 66.6%，明显领先韩国（市场份额为 18.5%）和日本（市场份额为 11.9%）。

从质量来看，过去的一年，我国船舶工业不断加快多元化发展的步伐，在全球 18 种主要船型中，有 14 种保持新接订单量全球第一。2023 年，国

产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”正式交付运营，标志着我国成功摘取世界造船业的最后一个明珠；24000TEU 集装箱船方面，我国江南造船、沪东中华、江苏扬子鑫福造船等 5 家船厂合计交付船舶 20 艘，市场份额占比达到了 77%，其中，江苏扬子鑫福造船交付的“MSC MARIELLA”达到了 24346 标准箱，成为了目前全球最大装箱量的集装箱船。

国际造船市场存在分化

展望 2024 年，在美元利率高居不下、新船价格上涨态势显著、节能减排要求不断深化、航运市场不确定性较强等诸多因素的影响下，船东对新造船

市场的投资将会更加谨慎，但总体上来看，2024 年的新造船市场订单量有望保持 2023 年水平，且新签订单中替代能源船舶的比例还将进一步扩大。

全球海运贸易增速趋于稳定

根据世界银行发布的《全球经济展望》报告预计，2024 年全球经济将增长 2.4%，增速连续第三年放缓。

从联合国发布的《2023 海运评述》来看，2024 年—2028 年，全球海运贸易量虽

的命运，更新需求进一步增加。因此，2024 年对全球散货造船及航运市场应持有积极态度。

油船市场。从航运市场需求看，2023 年美国的原油产量增长超过了市场预期，且该趋势有继续延续的态势，与此同时，由于中东地区的动荡局面增强了欧洲对美国原油出口的依赖，跨越大西洋的订单随之增加，运输成本显著上涨，航运市场炙手可热。在市场需求改善和未来运力增长有限的情况下，油船船东普遍对市场前景持乐观态度，预计在

2026 年之前油船市场将继续保持强劲。

LNG 船市场。在经过 2022 年和 2023 年上半年的高度繁荣期后，在进入四季度后 LNG 船的订单量出现了下滑，虽然目前 LNG 船的新船价格依然保持上升态势，但其一年期租约的日租金却在 2023 年内不断下滑。随着运力供应的增长，LNG 航运市场逐渐呈现出供需偏紧的格局，可以预见，2024 年 LNG 航运市场和建造市场热度将有所减弱。（作者供职单位系中国船舶集团有限公司第七一四研究所）

黄埔文冲建造 新巴拿马型 8.5 万吨散货船项目收官

本报讯（全媒体记者 张植凡 通讯员 陈小瑜）2 月 20 日，中国船舶集团有限公司旗下中船黄埔文冲船舶有限公司联合中国船舶工业贸易有限公司建造的 85000 吨散货船“EMERALD SHENGSI（翡翠峡泗）”号（如下图）提前交付，标志着黄埔文冲为浙江新一海海运有限公司建造的该批 4 艘“海鲸”系列新巴拿马型 85000 吨散货船项目圆满收官。

“海鲸”系列新巴拿马型 85000

吨散货船由黄埔文冲自主研发设计，是广东省自主研发的最大散货船。该产品总长 228.9 米，船宽 36 米，型深 20.15 米，设计吃水 11.8 米，结构吃水 14 米，载重量达 85600 吨，货舱舱容达 106000 立方米，适用于装载煤、矿石、谷物、水泥等散货。

记者从黄埔文冲公司获悉，“海鲸”系列新巴拿马型 85000 吨散货船与同类船舶相比，在同等吃水条件下，舱容提升约 1%。



舟山中远海运重工完成首例 2 万箱集装箱船船艏导风罩节能装置

本报讯（全媒体记者 陈俊杰 通讯员 夏越升 周平）日前，达飞轮船超大型集装箱船“CMA CGM LOUIS BLERIOT”轮带着全新的节能装置——导风罩（windshield），驶离舟山中远海运重工，标志着舟山中远海运重工首次完成首例 20954 标准箱集装箱船船艏导风罩节能装置改装工程，改装领域再次拓宽，绿色改装品牌再添新丁，为绿色航运持续添砖加瓦。

据悉，“CMA CGM LOUIS BLERIOT”轮进厂前已配备了脱硫装置、压载水处理系统，是一艘绿色环保节能型船舶，此次加装导风罩节能装置，将进一步降低船舶的碳排放。

此次改装工程是舟山中远海运重工首次涉猎船艏导风罩节能装置改装领域，该项目是近两年出现的新设计，可以有效降低船舶行驶时的风阻，通过减少燃料消耗从而达到减少碳排放。

克拉克森研究估算全球船队的理论 CII 评级，以总吨计约 **30%** 的船舶 2023 年 CII 评级为 D 或 E 级。

若船舶不进行任何船舶能耗方面的改进，到 2026 年 D 和 E 评级的比例将进一步上升至 **43%**。

具体船型来看

汽车运输船历史船队更新缓慢，船队船龄整体偏高
现有船队到 2026 年仅有约 **20%** 可以达到 C 及以上的评级

超大型气体运输船船队整体 CII 评级表现优异
当前船队到 2026 年仍有 **80%** 维持在 A—C 评级

油轮、散货船和集装箱船 2023 年 CII 评级预计将分别有 **71%、65% 和 70%** 达到 C 级以上
三种船型船队到 2026 年 C 评级及以上比例将降至约 **50%** 上下

短期来看，为满足 CII 合规需求和减轻合规成本压力，船舶节能设备加装成为关注重点。

船舶节能装置可一定程度提高船舶的能效，克拉克森研究统计，每年交付船舶中使用节能装置的占比也在不断攀升，2023 年接近 **60%**。

数据来源于克拉克森 全媒体记者刘知微制图

中华人民共和国宜昌海事局公告 宜海政务[2024]02 号

兹有我局登记的“格林 928”轮（船舶登记号：120511000021，船舶初次登记号：120511000021，船舶识别号：CN20082982652），因船舶所有人黄林保管不慎，将“格林 928”轮《船舶所有权登记证书》（印刷号：06A0292969）遗失。现特此公告作废。如有异议，请于本公告发布后三个月内及时与我局联系。

联系人：董颖

联系电话：0717-6964844

中华人民共和国宜昌海事局

2024 年 2 月 23 日



各船型市场延续分化行情

集装箱船市场。截至 2024 年 1 月初，全球集装箱船手持订单量为 837 艘、687 万 TEU，分别较 2023 年年初下降 17.6% 和 9.3%。新接订单方面，2023 年全年新接订单 189 艘，157 万 TEU，分别较 2022 年下降了 55.2% 和 43.1%。虽然手持订单和新接订单双下降，但全球集运市场仍需要时间去消化过去几年来的新增运力。在宏观经济增速放缓、需求增长相对乏力、运力过剩的叠加作用下，2024 年集装箱船市场行情仍将进一步下行，运费下跌趋势或将延续。

散货船市场。近年来散货船的手持订单量处于相对稳定的状态，截至 2024 年 1 月，全球散货船手持订单 1140 艘、8682 万载重吨，与 2023 年 1 月基本相当。同时，2023 年散货船新增订单量 4024 万载重吨，仅较 2022 年上涨 11.9%。然而，从 BDI 的变化情况看，2024 年 1 月的 1656 点却较 2023 年 1 月的 908 点上涨了 82.4%，干散货航运需求端的企稳反弹与运力供给端的不温不火形成鲜明对比。此外，随着绿色航运要求的不断深化，大批老旧散货船将面临被拆解或改装