

2022 年中国船舶工业经济运行报告

工业和信息化部装备工业二司

2022 年，我国船舶工业沉着应对百年变局和世纪疫情挑战，坚持以推动高质量发展为主题，深入推进“十四五”规划实施，船舶行业经济运行总体平稳向好。造船市场份额保持全球领先，高端装备取得新突破，产业链供应链韧性和安全水平提升，海洋工程装备去库存成效显著，经济运行质量明显改善，但短期问题与中长期问题叠加，未来发展形势依然严峻。

一、行业运行基本情况

（一）三大造船指标一升两降

2022 年，全国造船完工量 3786 万载重吨，比上年下降 4.6%。新接订单量 4552 万载重吨，下降 32.1%。截至 12 月底，手持订单量 10557 万载重吨，增长 10.2%。

2022 年，全国完工出口船 3067 万载重吨，比上年下降 14.6%；新接出口船订单 4056 万载重吨，下降 31.7%；截至 12 月底，手持出口船订单 9522 万载重吨，增长 12.6%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 81.0%、89.1%和 90.2%。

（二）船舶出口金额保持增长

2022 年，我国船舶出口金额 264 亿美元，比上年增长

8.7%。出口船舶产品中，散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，出口金额合计 139.9 亿美元，占出口总金额的 53%。我国船舶产品出口到 191 个国家和地区，向亚洲、欧洲和非洲出口船舶金额分别为 138 亿、43.7 亿和 35 亿美元。

二、行业运行主要亮点

（一）国际市场份额继续领先，骨干企业竞争力增强

2022 年，我国造船国际市场份额已连续 13 年居世界第一，造船大国地位进一步稳固。我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的 47.3%、55.2% 和 49.0%，较 2021 年分别提高 0.1、1.4 和 1.4 个百分点，以修正总吨计分别占 43.5%、49.8% 和 42.8%，同样保持全球领先。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。

表 1 2022 年世界造船三大指标市场份额

指标/国家		世界	韩国	日本	中国
造船完工量	万载重吨/占比	8011 100.0%	2400 30.0%	1572 19.6%	3786 47.3%
	万修正总吨/占比	2979 100.0%	782 26.3%	492 16.5%	1295 43.5%
新接订单量	万载重吨/占比	8241 100.0%	2395 29.1%	912 11.1%	4552 55.2%
	万修正总吨/占比	4279 100.0%	1559 36.4%	328 7.7%	2133 49.8%
手持订单量	万载重吨/占比	21565 100.0%	6817 31.6%	3061 14.2%	10557 49.0%
	万修正总吨/占比	10590 100.0%	3751 35.4%	1004 9.5%	4530 42.8%

注：此表世界数据来源于克拉克松研究公司，并根据中国的统计数据进行了修正。

（二）高端装备取得新突破，绿色动力船舶快速增长

2022年，我国船企持续加大研发力度，在高新技术船舶与海洋工程装备领域取得新的突破。24000TEU 集装箱船、17.4 万立方米大型 LNG 等高端船型实现批量交船，国产首艘大型邮轮实现主发电机动车重大节点，第二艘大型邮轮顺利开工建设。10 万吨级智慧渔业大型养殖工船、第四代自升式风电安装船、圆筒型 FPSO（浮式生产储卸油装置）等海洋工程装备实现交付。30 万吨级 LNG 双燃料动力超大型油船（VLCC）、20.9 万吨纽卡斯尔型 LNG 双燃料动力散货船、4.99 万吨甲醇双燃料动力化学品/成品油船等绿色动力船舶完工交付。全年新接订单中绿色动力船舶占比达到 49.1%，创历史最高水平。

（三）国产配套产品应用加速，产业链安全水平提升

2022年，国产船用主机、船用锅炉、船用起重机、船用燃气供应系统（FGSS）等配套设备装船率持续提高，大连华锐第 1000 支船用曲轴下线交付，全球首台带智能控制废气再循环系统的双燃料主机完工交付。船用高端钢材研制能力不断提高，大型集装箱船用止裂板实现国产替代，国产高锰钢罐项目顺利开工，国产薄膜型 LNG 船罐专用不锈钢通过专利公司认证，国产 LNG 船波纹板全位置自动焊接装备研制成功。产业链供应链安全水平明显提升。

（四）海洋油气装备需求扩大，“去库存”成效显著

2022年，国际油价高位波动，布伦特国际原油现货价格一度攀升至 139 美元/桶，创金融危机以来新高，带动全球

海洋油气装备市场需求扩大，国内海洋工程装备企业抓住机遇，“去库存”取得积极成效，其中，中国船舶集团交付了2座自升式钻井平台和6艘海洋工程辅助船；招商局工业集团交付了2座钻井平台、3座多功能服务平台和1艘其他装备；中远海运重工有限公司交付了2艘海洋工程辅助船；烟台中集来福士海洋工程公司1艘半潜式钻井平台和1艘自升式钻井平台获得租约。

（五）抓住市场有利时机，行业效益有所改善

2022年，船舶行业市场环境要素总体呈现有利变化。克拉克松新船价格综合指数162点，全年上涨4.5%，其中，大型集装箱船、7000车位汽车运输船、17.4万立方米大型LNG船等新船价格平均涨幅超10%。船用6mm和20mm规格钢板较年初降价超过1000元/吨；人民币对美元中间价贬值9.23%。同时，船企通过强化造船大节点计划管理、实施生产线智能化改造、加强成本管理等多种方式降本增效。

（六）结构调整成效明显，新船订单质量持续提升

2022年，我国船企巩固优势船型市场领先地位，夯实了新船订单基础，在全球18种主要船型中我国共有12种船型新接订单位列世界第一，其中，新接散货船、集装箱船、汽车运输船和原油船新接订单分别占全球总量的74.3%、56.8%、88.7%和66.1%。特别是，在大型LNG船领域取得重大突破，全年新接大型LNG船订单国际市场份额首次超过30%。全年新接船舶订单结构优化提升，修载比（修正总吨/

载重吨)达到0.468,为历史最好水平。

三、面临的主要问题

(一) 生产任务饱满与劳动力不足矛盾突出

2022年,我国船舶手持订单量时隔6年再度突破1亿载重吨,船企平均生产保障系数(手持订单量/近三年完工量平均值)约2.7年,部分企业交船期已排至2026年。目前,船企生产任务饱满,尤其是随着高技术船舶订单快速增长,熟练劳务工的需求加大。近年来,受新冠疫情影响,船企外来劳务工流失较多,人员到岗率明显下降,加剧了用工紧张问题。船企业生产任务饱满与劳动力供给不足矛盾进一步扩大,劳务工队伍稳定性问题也更加突出。

(二) 船舶配套供应链稳定仍面临挑战

近两年,随着新船订单量的大幅增长,船舶配套设备需求明显提升,而船配企业产能短时间难以快速提升,产品价格上涨、供货延期现象较为普遍。部分进口配套设备供应更趋紧张,船舶通讯、导航、自动控制系统、电子电气设备等平均到货周期比正常状态下延长1—3个月,船机芯片、曲轴、活塞环和控制系统等到货周期平均比正常状态下延长3—6个月以上。

(三) 船舶市场调整风险逐步加大

2022年,全球经济进入高通胀低增长时期,经济增速比上年放缓近一半,消费需求和海运贸易发展均受到冲击。最突出的是,2022年,集装箱运输市场出现明显调整,集装箱

船运费价格连续 8 个月回落，到年底降至 2.76 万美元/天，较年内高点降幅达 68.4%。自下半年开始，新船价格综合指数出现了“滞涨”，连续 6 个月维持在 162 点的水平，个别船型价格出现了小幅回落。宏观经济变化对国际航运和造船市场短期调整的风险正在逐步加大。

四、2023 年预测

2023 年，据国际货币基金组织（IMF）等机构预计，世界经济将面临更大的下行压力，经济增速将延续低增长态势，需求收缩必将对国际航运和造船市场产生不利影响。经综合分析，预计 2023 年全球造船完工量将保持在 1 亿载重吨的历史较高水平，新接订单量低于 1 亿载重吨，手持订单量保持在 2 亿载重吨以上；我国造船完工量将突破 4200 万载重吨，新船订单量约 4000—5000 万载重吨，手持船舶订单保持在 1 亿载重吨左右。