

2023 年船舶工业经济运行报告

工业和信息化部装备工业二司

2023 年是全面贯彻党的二十大精神开局之年，是三年新冠疫情防控转段后经济恢复发展的一年。我国船舶工业呈现稳中向好、稳中有进、稳中提质的良好发展态势，造船三大指标同步增长，国际市场份额保持领先，收入、利润、出口全面提升，高端装备取得突破，绿色低碳化加速发展。但行业保持平稳健康发展仍面临诸多挑战。

一、经济运行基本情况

（一）三大造船指标同步增长

2023 年，全国造船完工量 4232 万载重吨，比上年增长 11.8%；新接订单量 7120 万载重吨，增长 56.4%。12 月底，手持订单量 13939 万载重吨，同比增长 32.0%。

2023 年，全国完工出口船 3453 万载重吨，比上年增长 12.6%；承接出口船订单 6651 万载重吨，增长 64.1%；12 月底，手持出口船订单 13015 万载重吨，同比增长 36.7%。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 81.6%、93.4%和 93.4%。

（二）船舶出口金额保持增长

2023 年，我国船舶产品出口金额 318.7 亿美元，比上年增长 21.4%，其中，散货船、油船和集装箱船三大主流船型出口金额合计 187.1 亿美元，占出口总金额的 58.7%。我国

船舶产品出口到 191 个国家和地区，向亚洲、欧洲、拉丁美洲出口船舶金额分别为 177.3 亿、29.0 亿和 28.4 亿美元。

二、经济运行主要亮点

（一）国际市场份额保持领先，企业竞争力不断增强

2023 年，我国造船大国地位进一步巩固，市场份额已连续 14 年居世界第一。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 50.2%、66.6%和 55.0%，市场份额首次全部超过 50%，较 2022 年分别提高 2.9、11.4 和 6.0 个百分点。三大指标市场份额以修正总吨计分别占 47.6%、60.2%和 47.6%。骨干船企国际竞争力不断增强，分别有 5 家、7 家和 6 家企业位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。中国船舶集团造船三大指标在全球造船集团中均位居第一。

表 2023 年世界造船三大指标市场份额

指标		世界	韩国	日本	中国
造船完工量	万载重吨	8425	2292	1550	4232
	占比	100.0%	27.2%	18.4%	50.2%
	万修正总吨	3485	920	506	1659
	占比	100.0%	26.4%	14.5%	47.6%
新接订单量	万载重吨	10691	1978	1277	7120
	占比	100.0%	18.5%	11.9%	66.6%
	万修正总吨	4301	1008	448	2589
	占比	100.0%	23.4%	10.4%	60.2%
手持订单量	万载重吨	25362	6658	3523	13939
	占比	100.0%	26.3%	13.9%	55.0%
	万修正总吨	12186	3922	1203	5796
	占比	100.0%	32.2%	9.9%	47.6%

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）高端装备建造取得突破，船海产品全谱系发展

2023年11月，国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”命名交付，于2024年1月1日正式商业首航，标志着我国已形成船海产品全谱系总装建造能力。我国船企交付了20艘全球最大24000箱超大集装箱船，4艘17.4万立方米大型LNG运输船，以及全球最大浅水航道8万立方米LNG运输船，自主设计建造的第五代“长恒系列”17.4万立方米大型LNG船顺利出坞。一批新型深远海大型风电安装船、深远海养殖装备、浮式生产储卸油船等高端海洋工程装备顺利交付，全球单机容量最大的16兆瓦海上风电机组成功并网发电。

（三）新船订单结构不断优化，绿色低碳化加速推进

2023年，我国船企巩固优势船型地位，抓住细分市场轮动机遇，新船订单结构不断优化。在全球18种主要船型中，我国有14种船型新接订单位居全球首位。LNG、甲醇动力等绿色船舶订单快速增长，氨燃料预留、氢燃料电池等零碳船舶订单取得突破，新接绿色船舶订单国际市场份额达到57.0%，实现了对主流船型的全覆盖。全球最大700箱纯电动集装箱船、全球最大5400马力纯电拖轮、国内首艘500千瓦氢燃料电池动力船等研制完成并投入使用。

（四）市场环境呈现有利变化，船企效益明显改善

2023年，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，企业效益得到明显改善。同时，船价、钢价、汇率等影响企业效益的市场环境均朝着有利方向

变化。全球新造船市场需求活跃，船企新接订单大增，平均生产保障系数（手持订单量/近3年造船完工量平均值）达到3.5年，部分企业排产到2028年。克拉克松新船价格指数全年上涨10.1%，创2009年以来新高。船用6mm和20mm规格钢板价格全年震荡微跌超过100元/吨；人民币对美元中间价贬值超过1.9%。2023年，规模以上船舶工业企业主营收入利润率比上年提高2.0个百分点。

（五）重点船配产品不断提升，新能源装备取得新突破

2023年，我国重点船舶配套产品研制取得新进展。国产X92大型船用低速机曲轴锻件、风电运维船补偿栈桥、LNG船加注系统等装备实现交付。中国船舶集团船用低速机完工量达403台，按功率计首次突破1000万马力，全球市场份额约占40%。新能源装备研发取得新突破，船用甲醇燃料、氨燃料供给系统获得批量订单，首台船用中速大功率氨燃料发动机点火成功，全球首台套船用甲醇双燃料锅炉获得了型式认可证书和产品证书，国内研制的船用碳捕集系统（CCUS）获得原则认可证书。

三、面临的主要挑战

（一）安全生产风险明显上升

船舶企业发生的数起安全生产事故，给全行业敲响了警钟，各企业需引起高度重视。随着船企生产任务量的快速增加，导致工人加班加点、交叉作业增多，在油漆喷涂、动火作业、高空作业、密闭空间作业、吊装作业等关键环节中的

安全风险隐患加大。同时，船企新员工数量明显增加，统计数据显示，重点监测船舶企业用工人数比上年增长 13.8%，由此也带来新员工安全生产意识不足、风险辨识能力不高，以及企业安全培训未及时到位等问题。

（二）保交船压力逐渐加大

船舶企业手持订单量创 2014 年来新高，生产任务饱满，履约交付压力增加，“保交船、快交船、交好船”对企业生产管理、供应保障、经营接单等综合能力提出更高要求。当前，船企手持船舶订单的修载比（修正总吨/载重吨）升至 0.42，创历史新高。随着订单总量和高技术船舶占比的双提升，企业生产经营的复杂程度也明显增加。其中，大型气体船、超大型集装箱船、汽车运输船以及双燃料船舶等高技术船舶的批量建造，考验企业在产能协调、专用设备供货周期、新工艺工法应用等环节的把控。此外，下游航运市场不确定性增强，细分领域运费分化加重，对部分船型交付进度可能造成潜在风险。

（三）市场环境不确定因素增多

钢材、汇率和航运市场的波动风险增加。截至 2023 年 12 月底，进口铁矿石和焦炭均价分别为 123 美元/吨和 2413 元/吨，比年中低点分别回涨 15.5%和 33.1%，为钢材价格反弹埋下空间。全球地缘政治冲突加剧，冲击全球产业链供应链安全稳定，国际航运市场宽幅波动，克拉克松综合运费指数振幅达到 36.1%。2024 年美国货币政策大概率会出现调整，

由加息周期进入降息通道，从而带动全球货币政策转向，也将影响人民币汇率变化。

四、2024 年预测

据联合国和世界银行等多家国际机构发布的最新经济展望，预计 2024 年全球经济增速将进一步放缓，加上地缘冲突不断等因素影响，全球航运业和造船业将面临更多挑战，但随着行业脱碳进程加快，对新造船市场将产生积极作用。综合分析，预计 2024 年全球造船完工量将保持在 1 亿载重吨的历史较高水平，新接订单量将在 8000 万—1 亿载重吨，手持订单量保持在 2 亿载重吨以上；我国造船完工量将在 4500 万载重吨左右，新接订单量约 5500 万载重吨，手持订单量保持在 1.3 亿载重吨以上。