

2020 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

2020 年，我国船舶行业坚决贯彻党中央、国务院决策部署，科学统筹疫情防控和复工复产工作，造船三大指标国际市场份额保持领先，船舶产品转型升级成效明显，修理产业实现较大增长，新型海洋工程装备快速发展，主要生产经营指标完成好于预期。但受新冠疫情全球蔓延、世界经济复苏放缓、船海市场需求不足、生产成本迅速上升等影响，我国船舶工业保持平稳健康发展仍面临严峻挑战。

一、经济运行的基本情况

（一）造船完工量实现增长

2020 年，全国造船完工 3852.6 万载重吨，同比增长 4.9%。承接新船订单 2893.0 万载重吨，同比下降 0.5%。12 月底，手持船舶订单 7111.2 万载重吨，同比下降 12.9%。

全国完工出口船 3425.0 万载重吨，同比增长 2.1%；承接出口船订单 2444.6 万载重吨，同比下降 9.3%；12 月底，手持出口船订单 6521.0 万载重吨，同比下降 13.3%。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 88.9%、84.5%和 91.7%。

（二）船舶出口金额同比下降

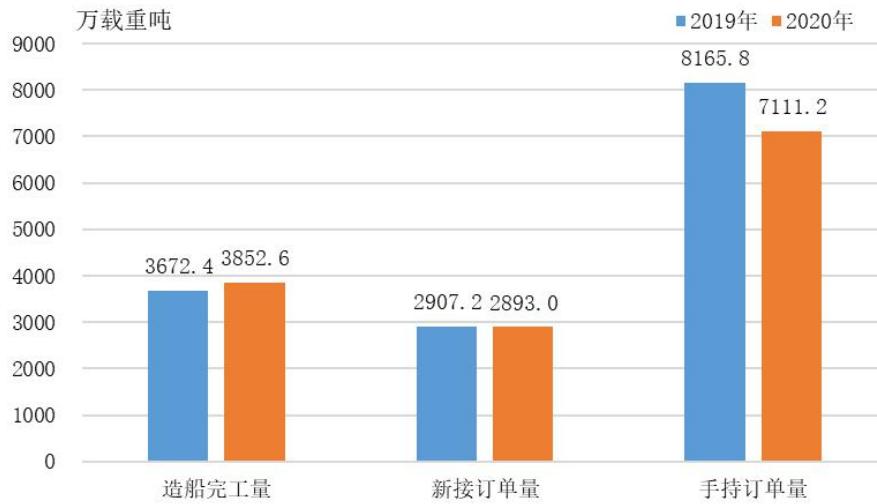


图 1 2020 年我国造船三大指标情况

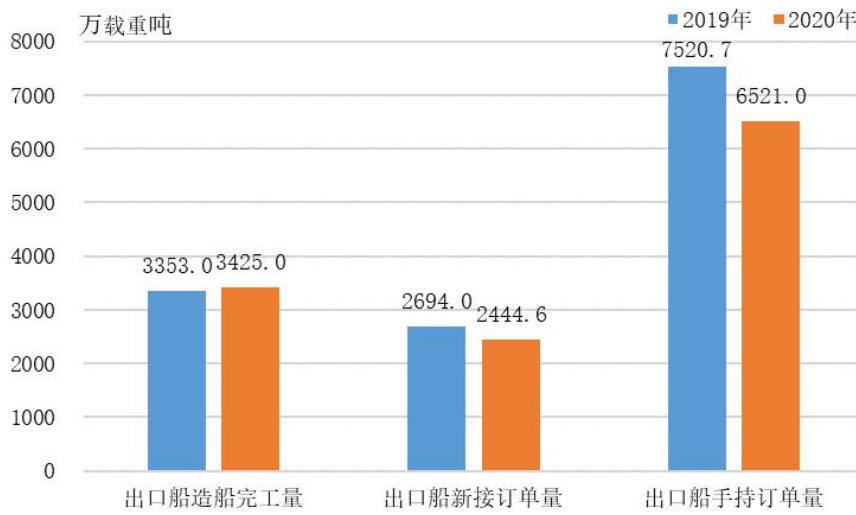


图 2 2020 年我国造船出口三大指标情况

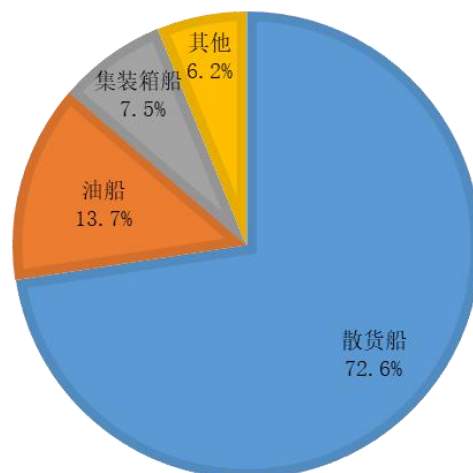


图 3 2020 年我国造船完工量按船型分图（以载重吨计）

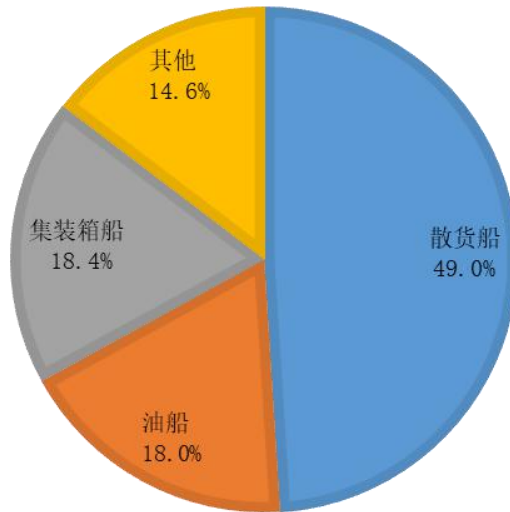


图 4 2020 年我国新接订单量按船型分图（以载重吨计）

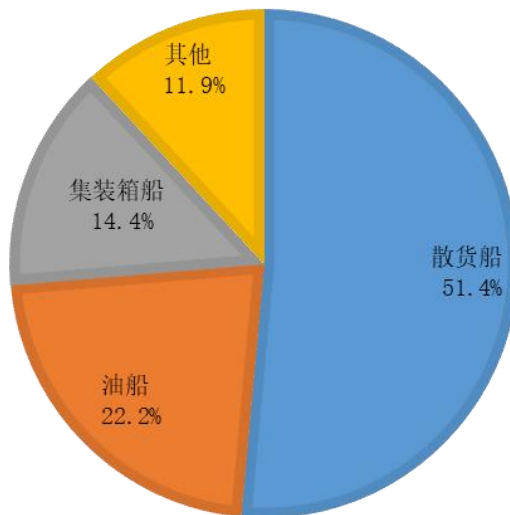


图 5 2020 年我国手持订单量按船型分图（以载重吨计）

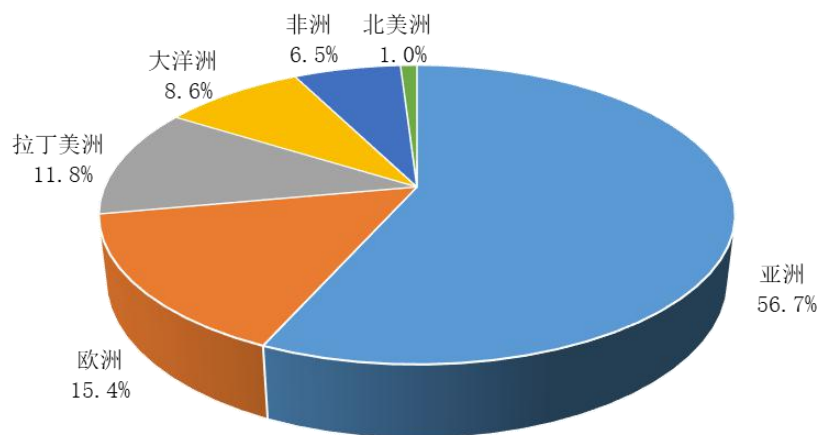


图 6 我国船舶出口金额按地区分图（以载重吨计）

2020年，我国船舶出口金额217.3亿美元，同比下降11.3%。出口船舶产品中，散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，出口额合计99.8亿美元，占出口总额的51.4%。船舶产品出口到184个国家和地区，以亚洲地区为主。我国向亚洲、欧洲、拉丁美洲出口船舶的金额分别为123.2亿美元、33.6亿美元和25.8亿美元。

二、经济运行主要特点

（一）统筹疫情防控和复工复产，生产经营好于预期

船舶行业统筹推进常态化疫情防控和复工复产工作，多措并举应对复工复产难点问题。2020年4月底，国内疫情得到有效控制，我国船舶行业企业全面复工复产，达产率达到98.0%，生产秩序基本恢复正常。船舶企业利用信息技术手段和“5G+AR”等新技术，创新运用“云检验”“云交付”“云签约”“云发布”等工作方式，保障正常生产，保证既有订单生效，积极开拓新市场。面对严峻形势和巨大困难，全行业经受住了考验，全年主要生产经营指标完成情况好于预期。

（二）国际市场份额领先，产业集中度保持较高水平

2020年，全球新船成交量同比大幅下降30.0%，海工市场成交金额同比下降25.0%。我国船海国际市场份额都保持世界领先，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43.1%、48.8%和44.7%；我国承接各类海工装备25艘/座、20.4亿美元，占全球市场份额35.5%。

产业集中度保持在较高水平，造船完工量前 10 家企业占全国 70.6%、新接船舶订单前 10 家企业占全国 74.2%、手持船舶订单前 10 家企业占全国 68.0%。龙头企业竞争能力进一步提升，分别有 5 家、6 家和 6 家企业进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。

表 1 2020 年我国船舶工业国际市场份额表

指标/国家		世界	韩国	日本	中国
造船 完工量	万载重吨	8944	2440	2258	3853
	/占比	100.0%	27.3%	25.2%	43.1%
	万修正总吨	2993	883	631	1082
	/占比	100.0%	29.5%	21.1%	36.2%
新接 订单量	万载重吨	5933	2454	416	2893
	/占比	100.0%	41.4%	7.0%	48.8%
	万修正总吨	2210	854	145	969
	/占比	100.0%	38.6%	6.6%	43.9%
手持 订单量	万载重吨	15891	5393	2744	7111
	/占比	100.0%	33.9%	17.3%	44.7%
	万修正总吨	6993	2228	831	2502
	/占比	100.0%	31.9%	11.9%	35.8%

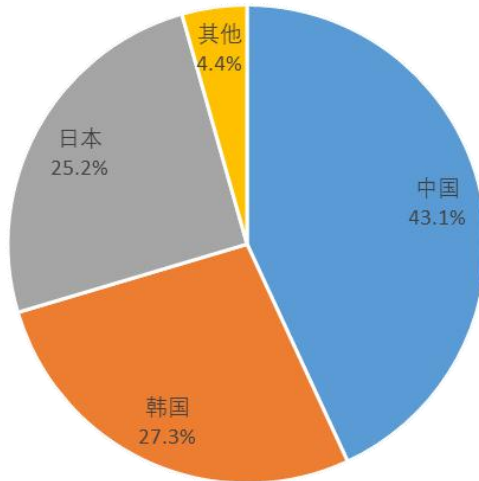


图 7 2020 年我国造船完工量国际市场份额图（以载重吨计）

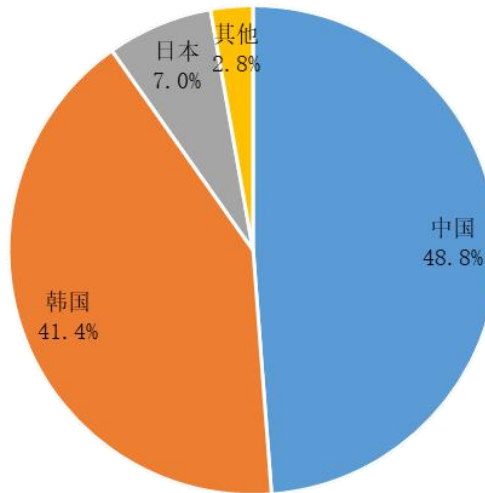


图 8 2020 年我国新接订单量国际市场份额图（以载重吨计）

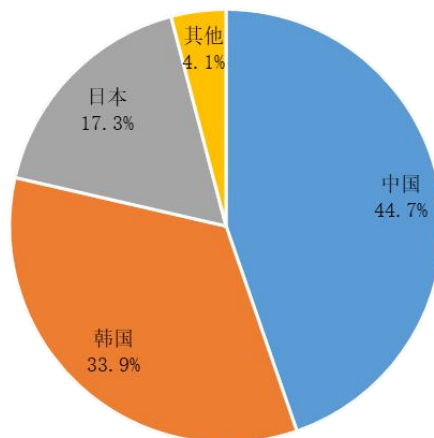


图 9 2020 年我国手持订单量国际市场份额图（以载重吨计）

（三）船舶研发取得新进展，转型升级成效明显。

2020年，我国高技术船舶研发和建造取得新的突破。23000TEU双燃料动力超大型集装箱船、节能环保30万吨超大型原油船（VLCC）、18600立方米LNG加注船、大型豪华客滚船“中华复兴”号等顺利交付；承接了全球最大的24000TEU集装箱船，17.4万方液化天然气（LNG）船、19万吨双燃料散货船、9.3万方全冷式超大型液化石油气船（VLGC）等实现批量接单。国产首制13.55万总吨大型邮轮进入建造快车道，开始坞内连续搭载。全海深载人潜水器“奋斗者”号成功完成万米海试并胜利返航。

（四）海工企业经营状况转好，新型装备表现亮眼

2020年，10万吨级深水半潜式生产储油平台“深海一号”、中深水半潜式钻井平台“深蓝探索”号成功交付，浮式生产储卸油船（FPSO）船体和上层模块建造项目稳步推进，“蓝鲸2号”半潜式钻井平台圆满完成南海可燃冰试采任务。海工装备制造企业抓住海上风电发展黄金期，积极承接风电安装船、海上风电场运维船、海上风电项目导管架、海上升压站建造等项目，同时积极推动海工装备“去库存”，经营状况有所好转。深远海渔业养殖装备快速发展，全球最大三文鱼船型养殖网箱、全球首制舷侧开孔式养殖工船、国内首座智能化海珍品养殖网箱等装备实现交付，10万吨级智慧渔业大型养殖工船开工建设。

（五）产业链上下游协同，积极开拓国内市场

2020年，我国船舶企业积极开拓国内市场，深化与国内金融船东、内贸运输船东合作，共同抢抓市场发展机遇，取得良好成效。先后与交银租赁、国银租赁、浦银租赁、工银租赁等共签订新船订单725.1万载重吨，约占我国新船订单总量的25.1%。加大与国内内贸运输船东合作，抢抓国内大循环发展新机遇，南京两江海运股份有限公司、上海泛亚航运有限公司、上海中谷物流股份有限公司、浙江省海运集团有限公司、上海鼎衡船务有限责任公司等都在国内船企订造新船，推动船队升级换代，增加在内贸运输市场的竞争力。

（六）修船产业逆势上涨，重点企业全部实现盈利

2020年，修船企业抓住国际绿色环保规则带来的机遇，脱硫塔加装和压载水处理设备改造业务饱满，给企业带来丰厚的利润。统计显示，尽管受到疫情影响，重点监测15家修理企业全年共完工修理船舶3380艘，同比增长7.2%，修船产值198.9亿元，同比增长22.9%，全部实现盈利，超额完成年度生产经营目标。修船企业继续推动业务高端转型，大型液化天然气（LNG）船和大型邮轮的修理改装业务取得新的突破，国内首个浮式液化天然气存储及再气化装置（LNG-FSRU）改装顺利交付，“太平洋世界号”豪华邮轮进厂修理。

三、面临的主要问题

（一）市场有效需求仍然不足

2020年，因全球疫情影响叠加经济下滑预期，船东投资心理短期受到严重冲击，国际船海市场处于低位，市场需求严重不足。我国新接船舶订单连续两年不足3000万载重吨，手持订单量持续下降，创2008年金融危机以来新低。船舶企业生产保障系数（手持订单量/近三年完工量平均值）约为1.9年，仅有少数企业能满足2年以上的生产任务量，骨干企业普遍面临开工不足，部分企业存在生产断线风险。

（二）船企资金压力进一步增大

船舶企业“盈利难、融资难”问题长期存在，因疫情导致资金压力加剧，甚至出现断裂风险。疫情造成船舶普遍延期交付，造成船企资金不能及时回笼，面临续贷、保函展期等困难。增加了疫情防控、人力资源、物流成本等方面额外成本，虽然国家和地方出台了系列优惠政策，但尚难以抵消全部成本增加。此外，2020年，人民币兑美元汇率较2019年底升值6.9%，造船用6mm和20mm钢板价格分别比年初上涨16.6%和19.9%，船企劳动力成本平均增长约15.0%。

四、2021年预测

（一）面临的机遇

随着全球实现碳达峰、碳中和目标工作的开展以及国际海事组织（IMO）绿色规范标准的出台。未来绿色智能船舶将有望成为市场热点。新型绿色船舶、脱硫设备、压载水处

理设备等绿色装备需求明显增强。此外，截至 2020 年底，各主要船型中船龄超过 15 年的比例已经超过 30%，未来以老旧船舶为主力的船队更新需求将成为市场竞争的焦点。另一方面，船舶行业产业竞争从设计制造向全产业链竞争转变，绿色、智能成为重要发展方向。

国际造船格局经过金融危机后的演化，逐步由中日韩竞争转为中韩两国的竞争，市场竞争态势也更加激烈。日本、欧盟造船业从市场份额、船型产品等方面与中国、韩国差距逐步扩大，短时间内难有其它国家可以替代，世界造船格局正加速演变。

（二）面临的挑战

2020 年，虽然国内船企在较短时间实现复工达产，但受疫情全球蔓延，部分进口设备延迟交付，特别是外籍人员来华受限，国际船东、船员、服务工程师等无法及时到位，对在建船舶项目设备安装调试、试航和交付造成严重影响。特别是入冬以来，国际疫情加速蔓延，国内疫情多点散发，部分进口设备按新规定也需进行隔离，疫情对船舶企业正常生产工作的影响仍将持续。

此外，本轮疫情不仅影响了船东投资信心，造成航运市场需求萎缩，同时也限制了正常国际商务交流活动。2020 年，希腊国际海事展、德国汉堡国际海事展、美国国际海洋石油技术展等国际专业海事展会全部取消或推后，船舶企业与境

外船东、船舶代理等面对面的交流活动几乎全面停止。2020年，由于有前期商务洽谈的基础，部分企业通过视频方式实现了“云签约”，但此类存量订单去年基本已消耗完毕。因此，2021年的船舶市场开拓或将更加困难。

（三）2021 年预测

展望 2021 年，全球多国已开始接种疫苗，新冠疫情可能逐步得到控制，世界经济贸易有望慢慢恢复正常。如果国际航运业和油气产业复苏，船东投资信心得到提振，被压制的市场需求可能释放。综合专家研究预测结果，2021 年全球船海市场新订单可能出现补偿性反弹，新船成交量达到 8000 万载重吨，海工装备成交金额超过 100 亿美元。2021 年，预计我国造船完工量与 2020 年基本持平，新接订单量或有所增长，手持订单量将略有下降。

撰稿人：陈颖涛