

2009 年 2 月 16 日

投资银行部

原材料及装备制造行业组

## 本周行业热点

### ❖ 金融危机新闻追踪

2 月 13 日, 美国 7870 亿救市案获批。美国国会参议院 13 日晚在最终投票表决中, 以 60 票对 38 票的结果, 批准了总统奥巴马提出的 7870 亿美元的经济刺激计划。计划文本长达 1073 页。众议院已于当天下午也以 246 票对 183 票的表决结果最终批准这份计划。

### ❖ 船舶工业振兴规划获得原则通过

中新网 2 月 11 日电, 据中央电视台报道, 国务院总理温家宝 11 日主持召开国务院常务会议, 审议并原则通过了船舶工业调整振兴规划。

### ❖ 2008 年中国船舶工业经济运行报告发布

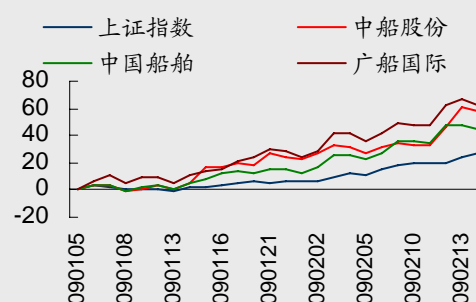
2009 年 2 月 6 日, 中国船舶工业行业协会发布了《2008 年中国船舶工业经济运行报告》。2008 年, 我国船舶工业总体经济运行情况良好, 主要经济指标继续保持快速增长。2008 年全国造船占世界市场份额由 2007 年的 22.9% 提高到 29.5%, 新接订单和手持船舶订单分别占世界市场的 37.7% 和 35.5%。

中信证券投资银行部原材料及装备制造行业组

联系地址: 上海市浦东南路 528 号证券大厦 21 楼南塔

联系电话: 021-68825188

A 股船舶类上市公司与上证 A 股走势比较



资料来源: 中信数量化分析系统

请务必阅读正文之后的免责条款部分

## 目 录

一、国际经济动态 .....	1
1.1 全球资本市场纵览 .....	1
❖ 国际资本市场主要指数情况 .....	1
❖ 美国及中国机械板块相对估值情况 .....	3
❖ 汇率、黄金价格及油价走势 .....	4
❖ 国内重要经济指标统计 .....	5
❖ 近期公布的重要经济数据（02.02-02.15） .....	6
❖ 金融危机相关新闻追踪 .....	7
1.2 近期市场主要观点 .....	9
❖ 对未来经济的看法 .....	9
❖ 对未来资本市场走向的看法 .....	9
二、船舶工业动态 .....	10
2.1 全球船舶市场动态跟踪 .....	10
❖ 2009 年 1 月新船订单情况 .....	10
❖ 2009 年 1 月新船造价指数 .....	11
❖ 海洋工程装备行业群雄逐鹿 .....	12
2.2 航运市场动态 .....	14
❖ BDI 逼近 2000 点 航运业难言“回暖” .....	14
❖ 全球将近一成集装箱船闲置 .....	15
2.3 钢材市场动态 .....	15
❖ 上海市场船板价格总体稳定 .....	15
❖ 钢材市场艰难回暖给铁矿石贸易带来新变数 .....	16
❖ 印度铁矿石欲乘乱翻倍提价 中钢协不会妥协 .....	16
2.4 国内外船舶行业新闻跟踪 .....	17
❖ 本期热点一：船舶工业振兴规划获得原则通过 .....	17
❖ 本期热点二：2008 年中国船舶工业经济运行报告发布 .....	19
❖ 中船协警告造船业面临三大难 .....	20
❖ 造船业今年订单或降一半 .....	21
❖ 进出口银行千亿大单支持造船业 .....	22
❖ 投资 10 亿海南船舶修造基地将投产 .....	22
❖ 金海湾或受金海洋影响遭遇撤单 .....	22
❖ 国家船舶重点项目 大连中远造船转入全面建设阶段 .....	23
三、重点造船集团动态 .....	24
3.1 日、韩造船集团动态 .....	24
❖ 韩国去年新船订单跌 40.6% .....	24
❖ 今治造船计划缩减船型 .....	24
❖ 三星重工建造 4 艘世界最大 LNG 船 .....	25

四、船舶行业走势及重点公司的估值情况 .....	26
4.1 国际对标公司股价及估值情况.....	26
4.2 航运、设计类公司股价及估值情况 .....	28
附件一：船舶工业振兴规划相关内容 .....	30
附件二：2008 年中国船舶工业经济运行报告 .....	31

# 图表目录

图 1 全球资本市场主要指数 .....	1
图 2 美国机械板块相对估值情况 .....	3
图 3 中国机械板块相对估值情况 .....	4
图 4 汇率、黄金价格及油价走势 .....	4
图 5 国内重要经济指标 .....	5
图 1 1996~2009 年月度新签订单量 .....	10
图 2 2007~2009 年二手船月度成交额 .....	10
图 3 三大主要船型新造船价指数对比 .....	11
图 4 三大主要船型新造船价指数环比月跌幅 .....	11
图 6 近期BDI指数走势 .....	14
图 7 中国船舶制造业历年出口比例 .....	17
表 1 国际资本市场指数 .....	1
表 2 汇率、黄金价格及油价走势 .....	4
表 1 2009 年 1 月全球新船接单量 .....	10
表 2 最新船板价格 .....	16
表 3 《船舶工业调整和振兴规划》内容分析 .....	18
表 4 2008 年中国三大造船指标市场份额 .....	19
表 5 2008 年手持订单前 10 位企业 .....	35
表 6 2008 年新承接船舶订单量前 10 位企业 .....	35
表 7 2008 年造船完工量前 10 位企业 .....	36

## 二、国际经济动态

### 1.1 环球资本市场纵览

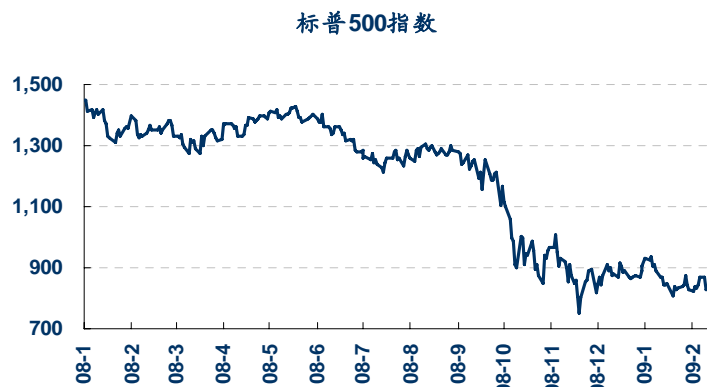
#### ❖ 国际资本市场主要指数情况

表 1 国际资本市场指数

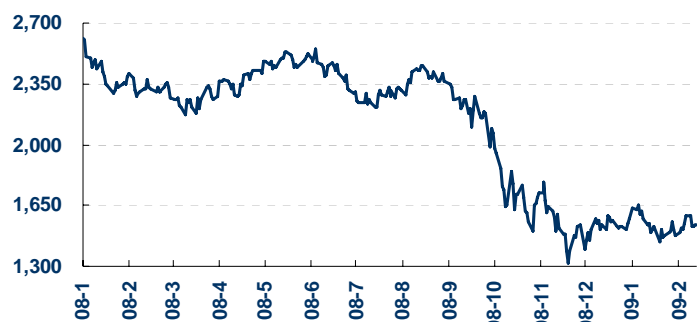
指数	当前点位	一日涨跌	一周涨跌	两周涨跌
道琼斯指数	7850.41	-1.04%	-5.08%	-1.09%
标普 500 指数	826.84	-1.00%	-4.95%	0.17%
纳斯达克指数	1534.36	-0.48%	-3.59%	2.67%
富时 100 指数	4189.59	-0.30%	-2.38%	0.96%
法国 CAC 指数	2997.86	1.13%	-4.37%	2.31%
德国 DAX 指数	4413.39	0.13%	-5.43%	3.33%
日经 225 指数	7779.4	0.96%	-3.68%	-2.69%
韩国 KOSPI 指数	1192.44	1.07%	-0.85%	3.97%
海峡时报指数	1705.64	1.23%	1.38%	0.02%
恒生指数	13554.67	2.47%	-1.56%	5.39%
上证综指	2320.792	3.23%	4.32%	15.37%
深证成指	8628.75	3.73%	6.69%	21.74%

资料来源: Bloomberg (截至 2009-02-15)

图 1 全球资本市场主要指数



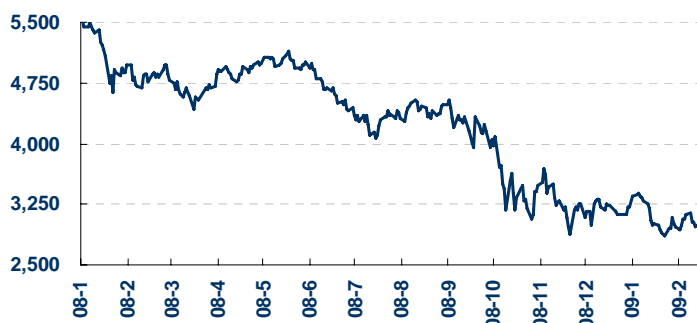
纳斯达克综合指数



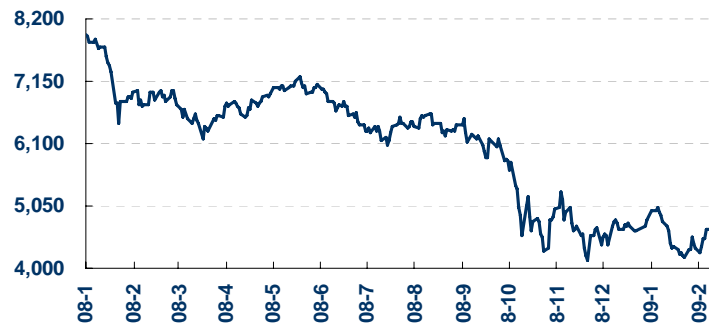
富时100指数



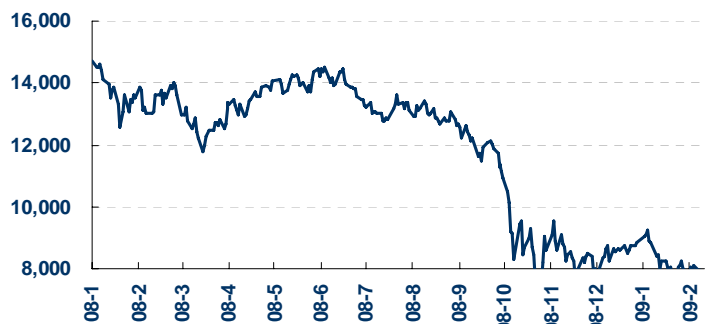
法国CAC指数



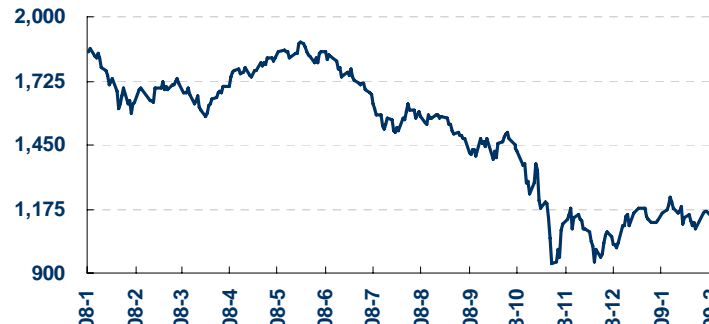
德国DAX指数



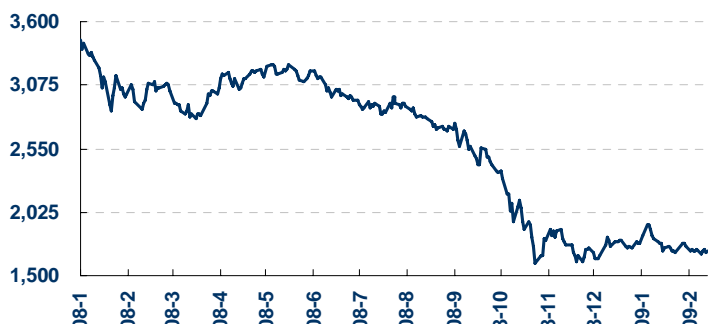
日经225指数



韩国KOSPI指数



海峡时报指数



恒生指数



上证综指

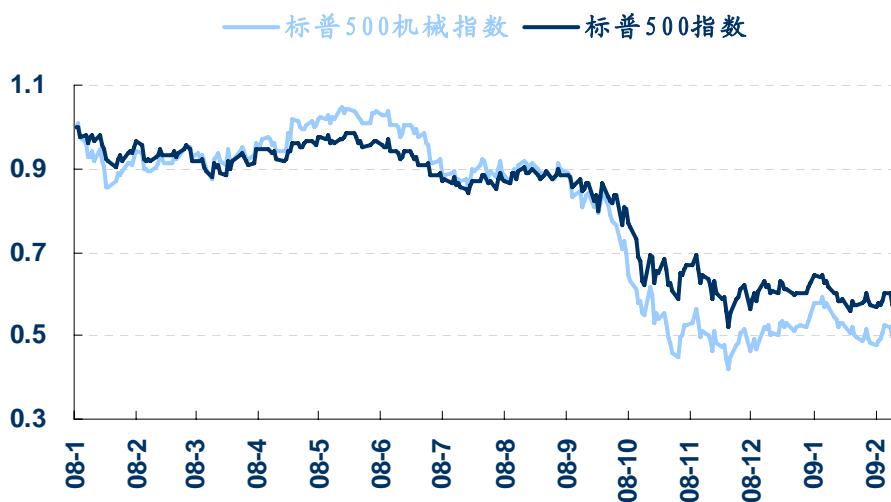


深证成指



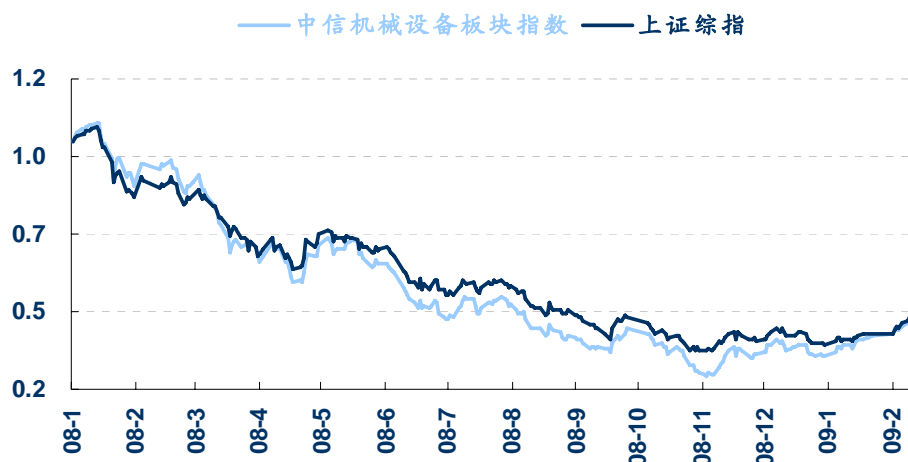
## ❖ 美国及中国机械板块相对估值情况

图 2 美国机械板块相对估值情况



资料来源: Bloomberg (截至 2009-02-15)

图 3 中国机械板块相对估值情况



资料来源：中信数量化系统（截至 2009-02-15）

## ❖ 汇率、黄金价格及油价走势

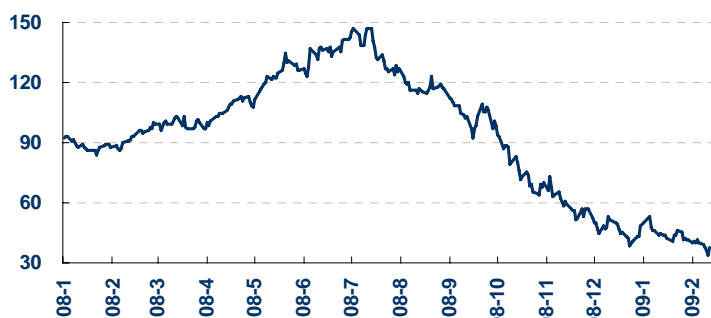
表 2 汇率、黄金价格及油价走势

指数	单位	当前价格	一日涨跌	一周涨跌	两周涨跌
WTI 原油	USD/bbl	37.51	10.39%	-5.18%	-6.41%
Brent 原油	USD/bbl	44.81	-2.65%	-5.90%	-1.62%
黄金价格	USD/troy oz	938.85	-0.51%	4.13%	2.75%
美元指数	-	86.041	-0.58%	1.47%	-0.04%
美元兑人民币	CNY/USD	6.8397	0.08%	0.08%	-0.08%
美元兑日元	JPY/USD	91.51	1.63%	0.00%	2.90%
欧元兑美元	USD/EUR	1.2896	0.56%	-0.36%	1.34%
英镑兑美元	USD/GBP	1.453	2.38%	-2.25%	2.09%
澳元兑美元	USD/AUD	0.6616	2.29%	-1.56%	5.48%

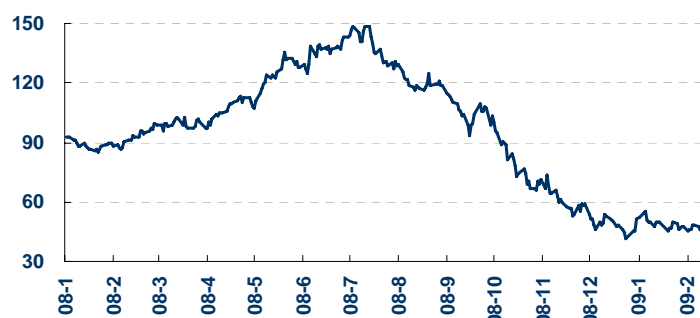
资料来源：Bloomberg（截至 2009-02-15）

图 4 汇率、黄金价格及油价走势

WTI原油价格



Brent原油价格

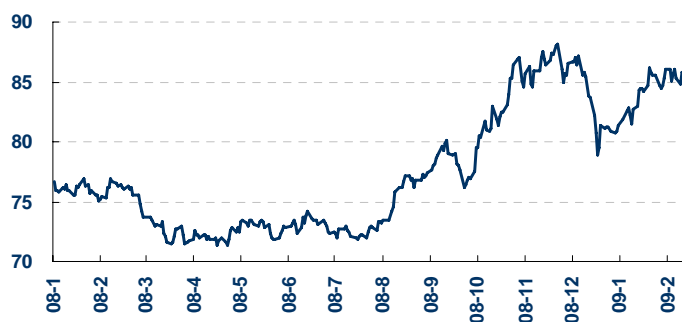




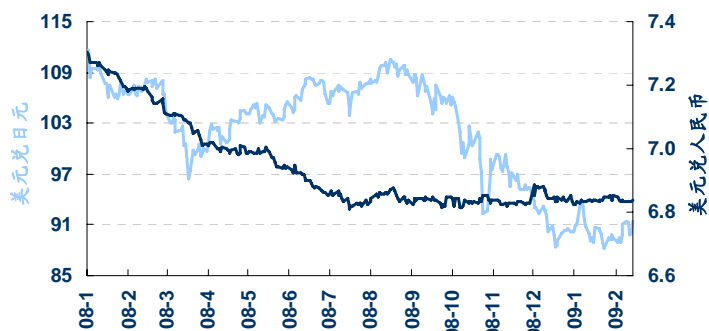
黄金价格



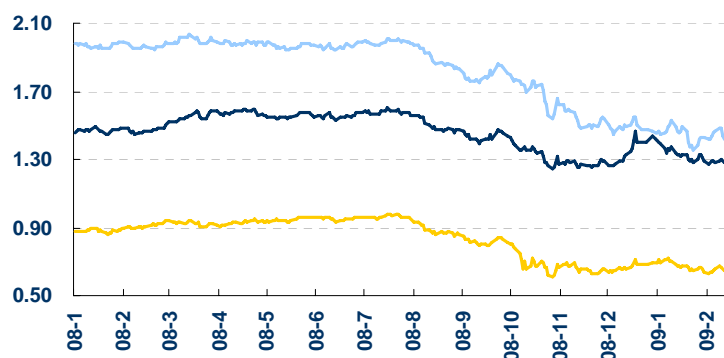
美元指数



——美元兑日元 ——美元兑人民币

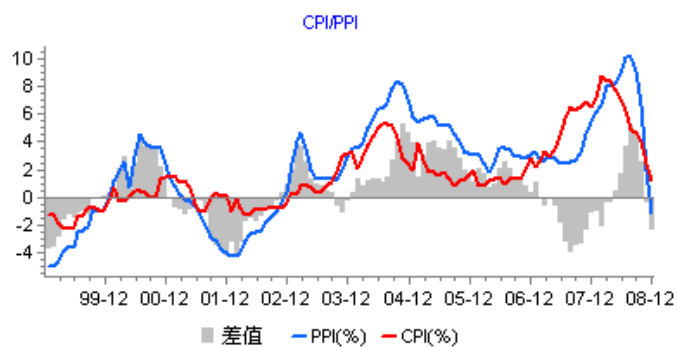


——欧元兑美元 ——英镑兑美元 ——澳币兑美元

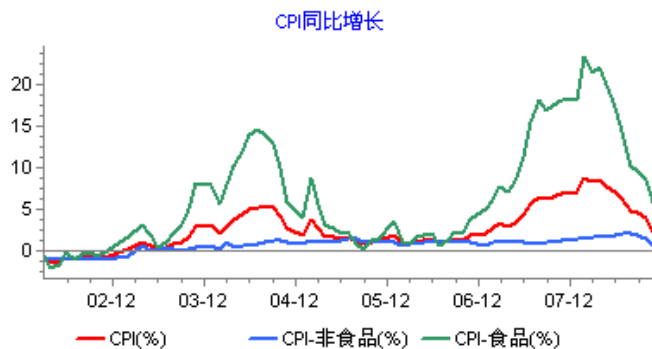


## 国内重要经济指标统计

图 5 国内重要经济指标

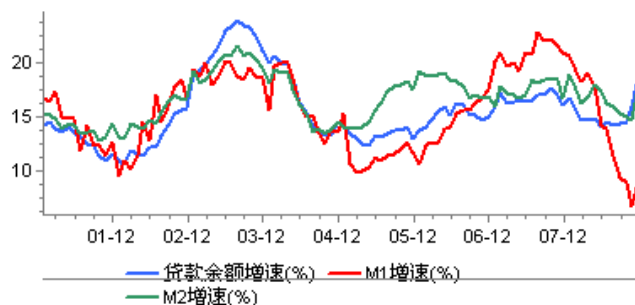


数据来源: Wind资讯



数据来源: Wind资讯

M1/M2/贷款余额增速比较



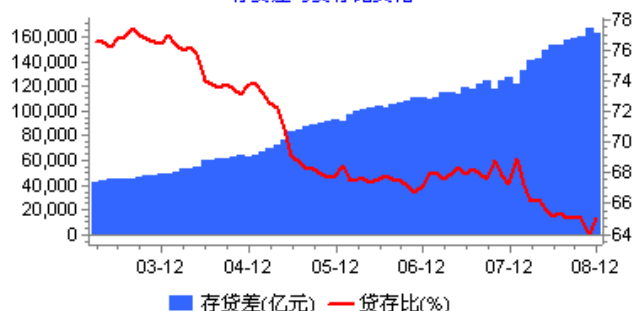
数据来源: Wind资讯

货币回笼/投放



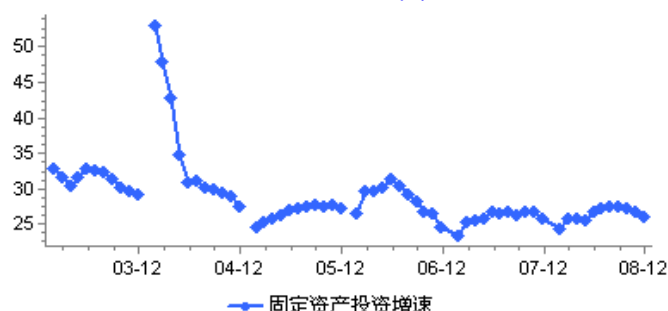
数据来源: Wind资讯

存贷差与贷存比变化



数据来源: Wind资讯

固定资产投资增速(%)



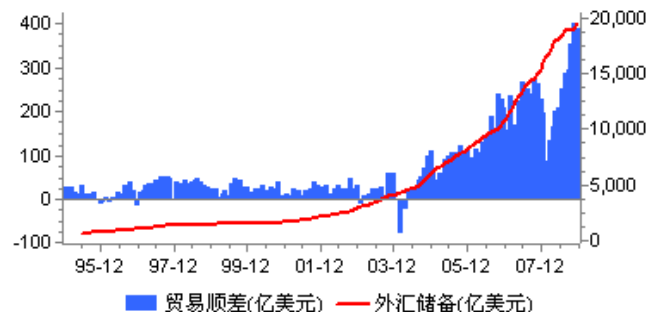
数据来源: Wind资讯

GDP同比增长(%)



数据来源: Wind资讯

贸易顺逆差与外汇储备



数据来源: Wind资讯

## ❖ 近期公布的重要经济数据 (02.02-02.15)

### 发达国家

#### ■ 美国:

1 月 ISM 制造业指数 35.6, 较去年 12 月份的 32.9 有小幅回升, ISM 制造业指数已连续 6 个月处于 50 以下, 徘徊在 1980 年以来的低位, 1 月 ISM 非制造业指数从 12 月的 40.1 上升至 42.9;

1 月非农就业人数较上月减少 59.8 万人, 失业率上升至 7.6%, 为 1992 年以来的新高;

2008 年 12 月待售成屋指数较前一月上升 6.3%至 87.7;

2008 年 12 月经季节调整的贸易逆差为 399 亿美元, 为 6 年来最低;

2009 年 1 月零售经季节调整后月增幅为 1%，止住了六个月来的颓势；

2009 年 2 月密歇根大学消费者信心指数为 56.2，接近 1980 年来最低。

■ 欧元区：

2008 年 4 季度 GDP 季环比增长-1.5%，为 1995 年以来最大降幅。

■ 英国：

2009 年 2 月 PMI 制造业指数为 35.8，1 月为 34.9，该数据表示英国制造业已经连续 8 个月萎缩。

■ 日本

2008 年四季度日本 GDP 年率下跌 12.7%，为 1974 年以来最大跌幅。

■ 德国

2009 年 1 月 PMI 制造业指数为 32.0，与上月持平，制造业继续收缩；

2008 年 12 月实际零售额月环比下降 0.2%；

2008 年 12 月工业产出环比下降 4.6%，11 月下降了 3.7%；

2008 年 4 季度 GDP 数据经季节调整为-2.1%，为 1999 年以来最低点；

发展中国家：

■ 中国：

1 月制造业 PMI 为 45.3，自 11 月最低点 38.8 连续两个月回升；

1 月工业品价格指数年同比-3.3%，消费者价格指数年同比 1.0%，降至两年来最低；

1 月进出口贸易顺差 391.1 亿美元，其中出口年同比下降-17.5%，为 13 年来最多，进口同比下降-43.1%，下降创历史记录；

1 月人民币贷款增加 1.62 万亿元，创历史最大增长，相当于去年最高记录的两倍，1 月末 M2 广义货币供应量较去年同期增长 18.8%，为 1 年来最高增幅。

■ 韩国：

1 月出口同比下降 32.8%至 217 亿美元，为历史最大跌幅。

■ 泰国

1 月份 CPI 同比下降 0.4%，为 10 年来首次同比下降。

■ 巴西

1 月贸易逆差 5.18 亿美元，为 2001 年以来首次逆差。

■ 印度

1 月 PMI 指数 46.7，为连续第三个月低于 50，2008 年 12 月该指数为 44.4，与 12 月相比有所回升。

## ❖ 金融危机相关新闻追踪

- 据新华社 2 月 3 日消息，法国总理菲永 2 日宣布法国经济振兴方案的具体实施计划，由政府投资 265

亿欧元用于上千个项目发展，以刺激经济增长，应对金融危机。114 亿欧元将用于直接向企业提供各项资金支持，另有 111 亿欧元用于增加中央与地方政府公共支出，其余 40 亿欧元用于国有企业新增投资。重点投资交通、能源和住房建设等领域，同时加大政府在教育、科研以及医疗、社会福利和文化等方面的投入。

- 据新华社 2 月 3 日消息，国务院总理温家宝访问英国期间，中国和英国政府发表了中英关于加强合作积极应对国际金融危机的联合声明。
- 新华社华盛顿 2 月 3 日电，美国联邦储蓄保险公司负责人 3 日表示，随着美国经济持续下滑，美国银行倒闭将使该公司未来四年损失超过 400 亿美元。
- 据新华社 2 月 5 日消息，欧亚经济共同体主席国白俄罗斯总统卢卡申科 4 日在莫斯科说，为应对国际金融危机，欧亚经济共同体将建立规模为 100 亿美元的反危机基金。
- 据新华社 2 月 5 日消息，俄罗斯财政部长阿列克谢·库德林 4 日说，政府将向国内银行业再度注资 400 亿美元，以加强金融业支持力度。
- 据新华社 2 月 5 日消息，美国国会参议院 4 日投票通过一项减税计划，购房者可以获得最多 1.5 万美元的减税额度。
- 据新华社 2 月 6 日消息，欧盟委员会 5 日宣布，已批准德国、英国和法国应对经济危机的最新举措：德国的措施是在 2010 年前暂时放宽对八个风险资本投资计划的限制，以帮助尚处于创业阶段的中小企业获得风险资本；英国获准今后两年内向因经济危机陷入困境或因信贷紧缩融资受阻的企业提供总额不超过 50 万欧元的政府补贴，以帮助它们渡过难关；按照法国的计划，凡 2010 年底前缔结的贷款合同，2012 年底前将一直享受优惠利率。但是，只有 2008 年 7 月 1 日后陷入困境的企业才有资格申请，各级政府将为此提供补贴。为了帮助成员国更好地应对金融危机和经济衰退，欧盟委员会去年 12 月中旬规定，暂时放宽对各国动用政府补贴的限制，新规定适用期限截至 2010 年底。
- 据新华社 2 月 11 日消息，总部设在巴黎的国际能源机构（IEA）11 日发布月度石油市场报告，再次下调对 2009 年全球石油需求的预测。根据最新报告，IEA 预计 2009 年全球石油日均需求量为 8470 万桶。这一数字比其 1 月份发布的预测少 57 万桶，比 2008 年全球石油日均需求量少 1.1%，即 100 万桶。该机构同时警告说，由于当前生产性投资水平过低，未来有可能出现石油供应紧张。
- 据新华社 2 月 13 日消息，澳大利亚联邦议会参议院 13 日通过了一项总额为 420 亿澳大利亚元(1 美元约合 1.53 澳元)的经济刺激计划。
- 2 月 13 日，美国 7870 亿救市案获批。美国国会参议院 13 日晚在最终投票表决中，以 60 票对 38 票的结果，批准了总统奥巴马提出的 7870 亿美元的经济刺激计划。计划文本长达 1073 页。众议院已于当天下午也以 246 票对 183 票的表决结果最终批准这份计划。
- 据新华社 2 月 15 日消息，为期 2 天的西方七国财政部长和中央银行行长会议 14 日在意大利首都罗马结束。会议发表的最后公报指出，西方七国财长承诺采取一切措施推动就业和经济增长，同时强调将致力于避免贸易保护主义。

## 1.2 近期市场主要观点

### ❖ 对未来经济的看法

- 高盛：实体经济增长下降的情况可能已经有所缓解，预测 2009 年世界经济增长率 0.6%，2010 年世界经济增长率 3.1%。
- UBS：预测中国 2009 年上半年实际出口量将下滑 5%-10%，实际进口量的增速在未来 3 到 5 个月中开始企稳，并将在 2009 年下半年、当财政刺激政策和银行贷款开始转化为投资活动以及进口需求的反弹时，开始回升。维持中国 2009 年 GDP 增长 6.5% 的预测，并且预计人民币对美元的汇率保持稳定。
- 中金：在新的经济增长模式被找到之前，未来全球经济将面临的就是一个经济萧条和经济滞胀两害之间的选择，而相对经济萧条这种急剧的经济调整模式，经济滞胀这种持续时间更长、但是相对和缓的经济调整模式将是政府所相对更为乐于选取的模式。而即便美国新政府的财政政策能够使得美国的经济数据在下半年略有好转，但是没有新的可持续的经济增长点的话，财政政策效用一过，美国经济在 2009 年末或 2010 年仍可能会趋势性下滑。因此，对于政府利用财政政策来扭转经济大趋势的期望不应该过高。

### ❖ 对未来资本市场走向的看法

- 高盛：回报率可能主要集中出现在 2009 年下半年，A 股目标点位 2600。
- UBS：预测 2009 年 EV/EBIT 为 9.3 倍，EV/EBITDA 为 6.5 倍。
- 中金：2009 年以美国为首的全球主要股指将呈现震荡走平或略有上升的大趋势，但其中存在 2 波甚至 2 波以上较大的可操作的反弹获利机会。从 2009 年 1 季度看，从 2008 年 11 月末的中级反弹有望在 1 月份得到延续，从而形成 2009 年第一波的反弹机会。但在一季度中后期，美国股市可能将经历新的一波下探，并再度考验前期低点，而 2009 年最大的一波反弹机会，可能出现在 2、3 季度，而 4 季度股市可能再度有所回调。

## 二、船舶工业动态

## 2.1 全球船舶市场动态跟踪

## ❖ 2009 年 1 月新船订单情况

表 3 2009 年 1 月全球新船接单量

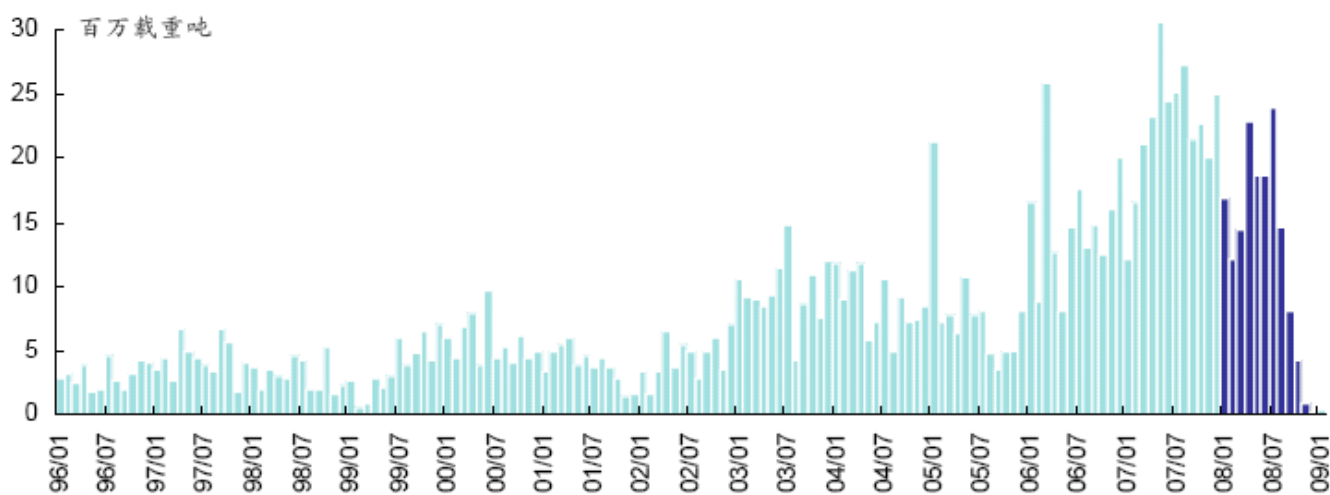
		1~3/2008	1~6/2008	1~9/2008	1~12/2008	8-Dec	9-Jan
合计	DWT	43,396,548	103,387,951	149,794,844	155,077,576	245,452	387,500
YoY		-12.50%	-20.00%	-26.30%	-42.70%	-99.00%	-97.70%
油船	DWT	9,541,488	32,738,412	50,306,578	51,621,550	192,852	300,000
YoY		-31.50%	20.80%	33.00%	6.30%	-93.70%	-93.20%
散货船	DWT	27,087,793	54,088,045	80,040,422	83,109,252	0	0
YoY		1.60%	-29.70%	-33.70%	-50.30%	-100.00%	-100.00%
集装箱船	DWT	3,950,520	10,886,816	11,805,116	12,017,116	0	0
YoY		-42.80%	-31.40%	-61.50%	-68.00%	-100.00%	-100.00%

简评:

Clarkson 最新统计数据显示,09 年 1 月,全球造船市场成交量合计仅为 387.5 万载重吨,同比下降 97.7%,环比略有上升。

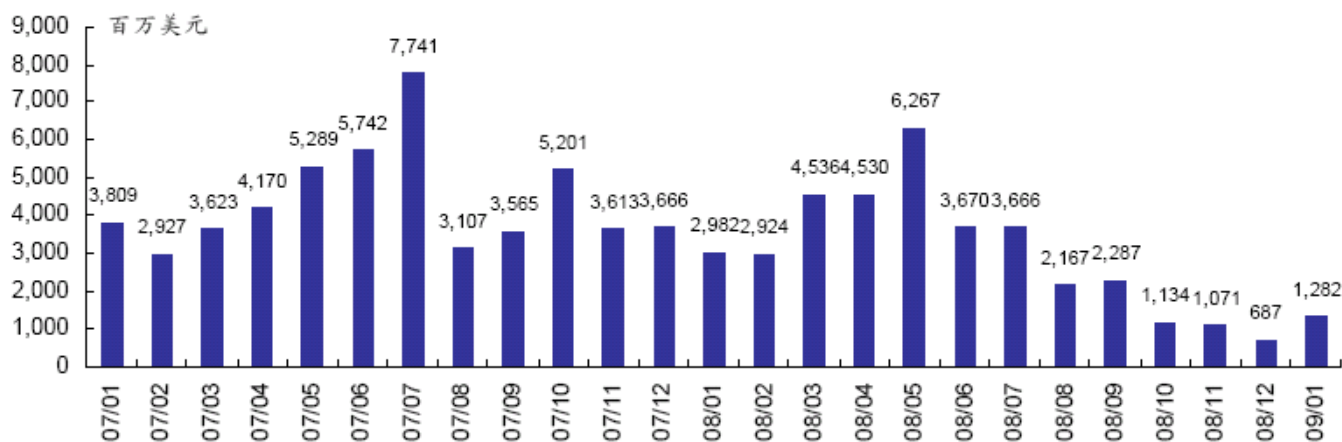
在三大船型中,1 月仅有油船市场成交四艘中型油船,合计为 30 万载重吨。散货船及集装箱船本月皆无一成交,散货船连续第二个月出现零成交,而集装箱船更是连续第三个月无一成交。

图 6 1996~2009 年月度新签订单量



资料来源: Clarkson

图 7 2007~2009 年二手船月度成交额



简评:

2009 年 1 月，新船以及二手船舶成交量均好于 08 年 12 月，但依然处于较低水平。我们认为，虽然类似于 08 年 12 月的惨淡成交水平不会贯穿 09 年船舶市场，但 09 全年船舶市场都将保持低水平运行状态。

## ❖ 2009 年 1 月新船造价指数

图 8 三大主要船型新造船价指数对比

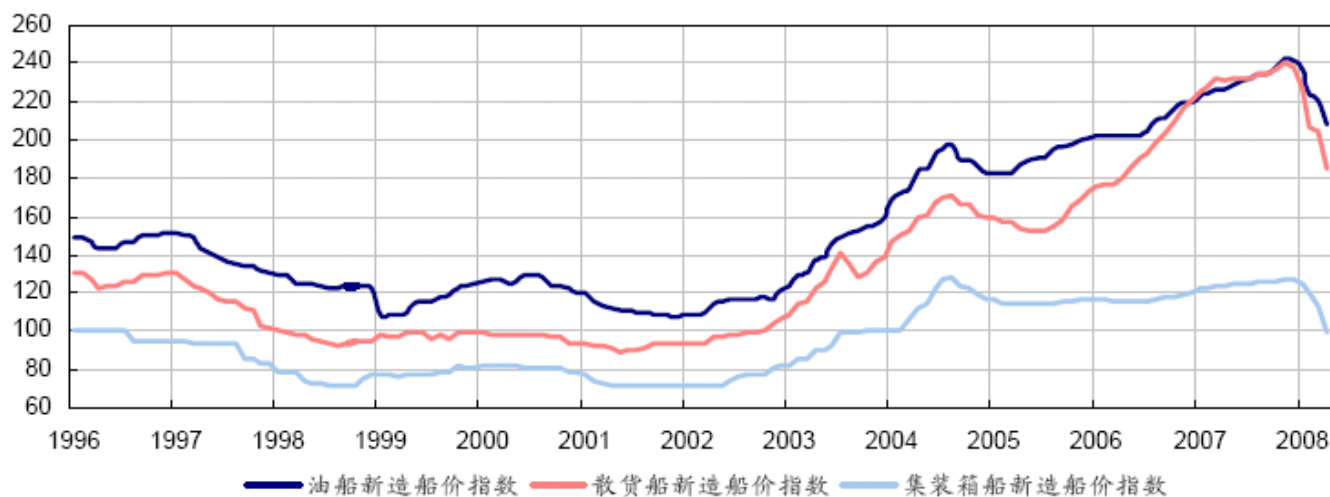
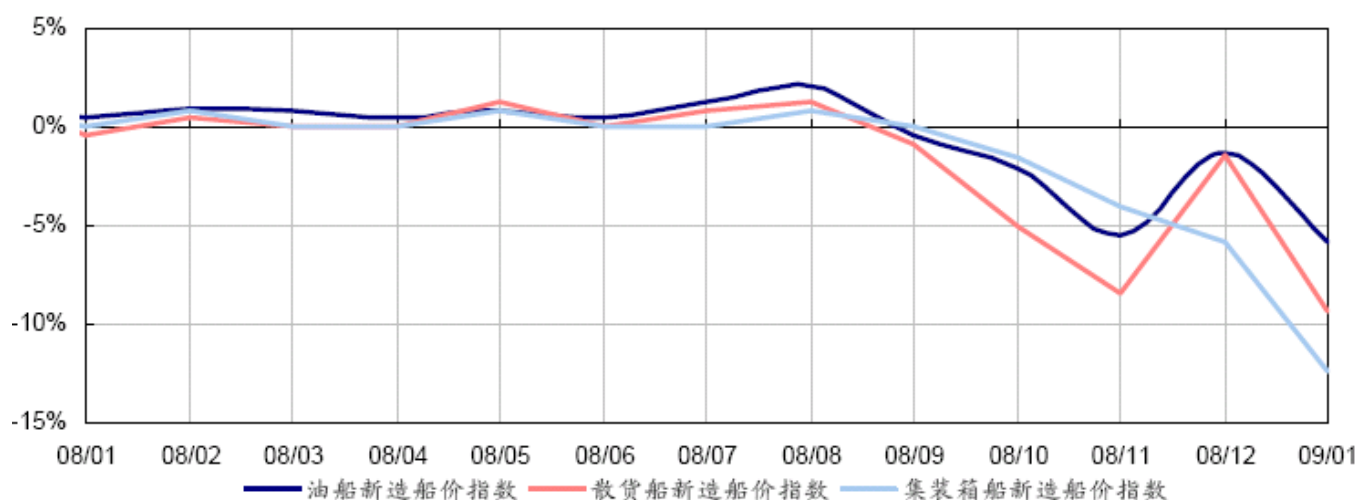




图 9 三大主要船型新造船价指数环比月跌幅



简评:

09 年 1 月, 三大船型新造船价出现 08 年 9 月船价松动以来的最大月环比下跌, 油船、散货船以及集装箱新船造价环比分别下滑 5.9%, 9.3% 以及 12.4%。

## ❖ 海洋工程装备行业群雄逐鹿

造船业是中国装备制造领域市场化和国际化程度最高的行业之一, 受全球经济危机的影响, 国际造船市场已进入严冬, 不景气很可能将持续一年或更长的时间, 并已开始波及国内造船业。借助海洋工程 (以下简称海工) 走出当前的困境, 已经成为国内大型船舶工业企业的共识, 加上中海油近期推出的 2000 亿海洋开发计划, 海工装备制造业的繁荣很快就会到来。

然而, 考虑到韩国和新加坡等国老牌海工装备制造企业的激烈竞争, 国内企业要想做大做强, 离开有力的产业政策是不行的。

"目前, 国际航运市场出现崩溃式下挫, 造船市场月度新船订单量也萎缩至不足 100 万载重吨, 创下 10 年来最低", 中国船舶工程机械经济研究中心首席研究员包张静对记者说, "船东和船厂都在观望, 恐慌情绪还在蔓延, 无法下单或者调整自己的经营策略。"受航运市场不景气的影响, 世界造船业将进入新一轮为期数年的下行周期。

然而, 严冬之下还有春色。

在高油价的刺激下, 各国石油公司纷纷向海洋进军, 尽管近期国际油价大幅下调, 但今后全球进入高油价时代的趋势不会发生根本性变化, 海洋工程装备市场长期发展仍被业界看好。当前, 在巴西、北冰洋、西非和中国南海, 石油公司的竞争趋于白热化。海洋油气开发的热潮刺激了海工装备市场的繁荣: 一方面, 以钻井平台为代表的全球海工装备利用率高达 90.5%; 另一方面, 包括油气钻采平台、存储设施、工程船舶在内的海工装备 2007 年全球市场规模已超过 3000 亿美元。



海工装备动辄数亿美元的单价，刺激了很多制造企业的神经。依靠长期的扎实投入，韩国企业走在了业界的前列。据报道，三星重工 2008 年前 7 月海工设备订单达 54 亿美元，其中 1 艘瑞典订购的油气勘探钻井船造价甚至达到令人吃惊的 9.42 亿美元。

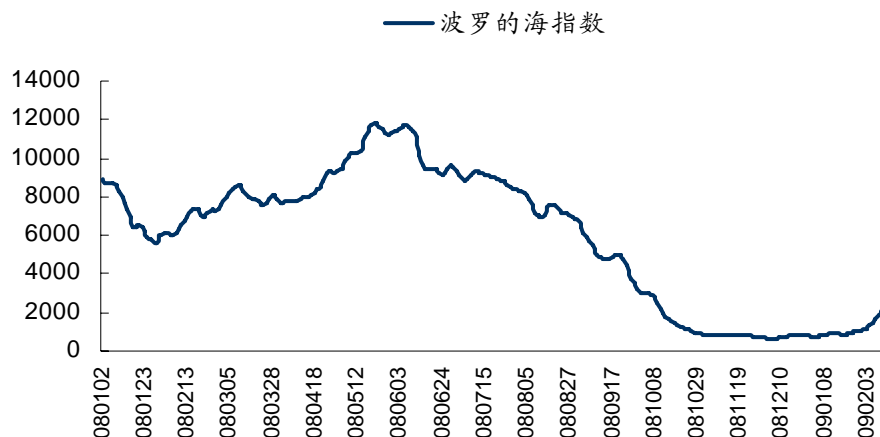
在数千亿美元的海工装备市场中，中国元素占据了相当重要的地位。中国近海石油约有 240 亿吨资源量，14 万亿立方米天然气资源量。近年来，勘探人员又在南沙海域发现总资源量达 320 到 430 亿吨的油气资源。拥有丰富油气资源的中国南海被誉为"第二波斯湾"。

中海油近期宣布，将在 20 年内投资 2000 亿元，到 2020 年在南海深水区建成年产 5000 万吨油当量的生产能力。"十一五"期间，中海油建成投产的油气田将达 50 个。在装备需求方面，中海油的海工装备需求将达 1000 亿元。

资料来源：国际船舶网 2009-2-10

## 2.2 航运市场动态

图 10 近期 BDI 指数走势



资料来源: WIND

简评: 由于前期 BDI 跌幅过大, BDI 近期出现较大幅度回升, 从 2008 年 12 月 5 日最低点 663 点, 已涨至 2009 年 2 月 11 日的 2055 点, 但我们依然坚信这并不意味着国际航运市场的回暖, 干散货运输、油轮和集运三个航运子行业在 2009 年都将整体处于行业周期下行阶段。

### ❖ BDI 逼近 2000 点 航运业难言“回暖”

受铁矿石需求恢复等因素影响, 反映航运业景气程度的波罗的海干散货运价指数 (下称 BDI 指数) 连涨 16 天, 2 月 10 日收于 1975 点, 涨幅达 126%。

“现在的点位基本能覆盖所有成本, 绝大部分船东可以赚到钱。”一位资深行业分析师称。

在 BDI 指数大涨的带动下, 好望角型船 1 月底太平洋地区往返租金报收 13379 美元/天, 比月初上涨了 18.50%; 欧洲大陆/远东租金报收于 30131 美元/天, 比月初上涨了 58.50%; 巴西-中国航线月末甚至接近 35000 美元/天。

“由于预计春节过后基建需求会有所上升, 国内钢铁企业、经销商等都在主动增加铁矿石库存。”平安证券航运业分析师郑武表示, 铁矿石运输需求增加推高了运价, 由此拉升 BDI 指数。

不过, 多位分析师均表示, 目前 BDI 指数的高涨局面并不会持续。需求方面, 市场普遍预测干散货海运贸易量将大幅下滑; 供给方面, 2009 年新船交付量大幅增加很难避免。

联合金属网铁矿石分析师杜薇也表示, FFA (远期运费协议) 市场二季度运价已开始下降, 这在一定程度上反映了后市信心仍不足。

资料来源: 《财经网》 2009-2-13

## ❖ 全球将近一成集装箱船闲置

根据 Lloyd' s MIU 的最新统计, 全球有将近一成 (9.1%) 的集装箱船目前正处于闲置状态, 数量达到 427 艘, 其中多为载箱量较小的小型集装箱船。这些船的总运力达到了 828,009 teu, 占全球集装箱船总运力的 6.8%。

Lloyd' s MIU 根据他们的自动识别系统信号统计了过去 20 天内所有停泊未移动的集装箱船, 但不包括泊于西非的船舶, 因为西非港口常有船舶长期延迟离港的情况发生。

在所有 427 艘船中, 有 41 艘船的名义载箱量超过了 5,000 teu, 这些船的总运力接近 270,000 teu。另有 71 艘船属于 2,501 teu-4,999 teu, 138 艘船属于 1,001 teu-2,500 teu。载箱量小于 1,000 teu 的则有 177 艘。

自去年第 4 季度集装箱海运贸易大滑坡以来, 闲置集装箱船的数量急剧增加。根据另一家航运咨询机构 BRS-Alphaliner 的预测, 自去年 10 月下旬到今年 2 月上旬, 闲置集装箱船运力从 150,000 teu 上升到了 800,000 teu, 足足上涨了 4 倍有余!

船公司纷纷闲置集装箱船的背后是集装箱贸易量的大幅萎缩。德鲁里航运预测, 去年 11 月, 全球集装箱处理量同比下降了 1%。而在 11 月之前, 虽然增速大不如前, 但至少仍保持着上升。

欧洲班轮事务协会 (ELAA) 本周发布的数据则显示, 去年 10 月到 11 月, 亚欧线西行货量减少了 12%。12 月的数据虽尚未发布, 但考虑到圣诞节前出货高峰已过, 减速可能更加明显。

据悉, 部分船公司目前正在考虑采取果断行动提升运价, 其中包括了赫伯罗特。赫伯罗特在发给货主的通知中称: “全球范围内的运价水平已经跌到了成本线之下。” 赫伯罗特新制定的亚洲往欧洲的 20 尺箱的运价为 1,000 美元, 40 尺箱为 2,000 美元, 40 尺高箱为 2,100 美元。新运价将从 4 月 1 日起开始执行。此外, 他们还计划提高亚欧东行航线、泛大西洋航线以及澳/新航线的运价。

资料来源: 中国船舶设备网 2009-2-16

## 2.3 钢材市场动态

### ❖ 上海市场船板价格总体稳定

近期, 上海市场船板价格总体平稳。截至 2009-2-13, 8mm 造船板市场主流价格 4250 元/吨, 12mm 新钢造船板市场主流价格 3950-4000 元/吨左右, 马钢的 16mm 出厂开平板主流报价在 3900 元/吨左右; 锅炉容器板方面, 10mm 新钢 Q245R 市场主流价格在 4400 元/吨左右, 12-20mm 的市场主流价格在 4200-4250 元/吨左右, 8mm 的新钢 Q345R 报价在 4550 元/吨左右, 14mm 新钢 Q345R 主流在 4250-4300 元/吨左右, 南钢的报价在 4300 元左右。

据最新数据显示, 1 月份新船成交仍继续停滞, 未见起色。从市场反馈的情况来看, 近期市场成交依然比较清淡, 不过目前市场资源供应总体不多, 商家库存压力不大, 市场报价总体稳定。11 日国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议, 审议并原则通过了船舶工业调整振兴规划。但由于下游需求疲软, 规划短期难以改变行

业整体下滑趋势，但长期来看有利于企业提高产品技术水平，提高国际市场竞争力。不过由于全球金融危机的继续蔓延，09 年造船行业的形势依旧比较严峻。从船板市场的可供资源来看，供需矛盾凸现，供大于求局面始终没有得到缓解，市场存在诸多不确定因素，后期船市场的走势依旧不容乐观。

资料来源：我的钢铁 2009-2-13

表 4 最新船板价格

品名	规格	材质	钢厂/产地	价格（元/吨）
造船板	6mm	CCSB	新钢	4300
造船板	8mm	CCSB	新钢	4250
造船板	10mm	CCSB	新钢	4150
造船板	12mm	CCSB	新钢	3950
造船板	14-20mm	CCSB	新钢	3950
造船板	12-20mm	CCSB	济钢	3950
造船板	12-20mm	CCSB	韶钢	3950
造船板	12-20mm	CCSA	马钢	3900
造船板	12-20mm	CCSB	唐钢	3900
造船板	12-20mm	CCSA	太钢	3900
出厂开平板	6-10mm	CCSB	马钢	4050
出厂开平板	12-16mm	CCSB	马钢	3900
出厂开平板	18-20mm	CCSB	马钢	3900

资料来源：我的钢铁 2009-2-16

## ❖ 钢材市场艰难回暖给铁矿石贸易带来新变数

尽管仍然很冷清，各种迹象表明但钢材市场正在艰难回暖。

当前，大钢厂的长协矿库存在逐渐消化，小钢厂因建材市场回暖而迅速产能复苏，港口铁矿石库存在迅速变化……春节过后，钢铁产业链的一连串变化，给人以信心。低端钢材市场的逐步回暖，促使钢厂进入一个新的采购旺季，对低价现货矿的不断购进，则直接拉动了铁矿石价格的小幅攀升。近期，海运费也开始有所上涨。这一系列涨价变动，也为正在进行的铁矿石长协谈判带来更多不确定因素。

资料来源：航贸网 2009-2-13

## ❖ 印度铁矿石欲乘乱翻倍提价 中钢协不会妥协

中国与三大铁矿石巨头谈判已到最后关头之际，印度矿业联盟也提出了铁矿石价格涨价的要求。据彭博社报道，印度矿业联盟秘书长 R.K.Sharma 表示，目前印度铁矿石的出口价格约 84 美元/吨左右(560 元/吨)。由于中国钢铁企业出现“回暖迹象”，希望铁矿石的价格在近期内能够涨至 90 美元/吨(610 元/吨)。

一位中钢协副秘书长昨日对早报记者表示，印度矿占中国铁矿石总进口量的 1/5，确实是一个很重要的来源，但与印度向来是进行现货交易，市场价格不是由谁说了算，而最终是由市场来决定。

资料来源：东方早报 2009-2-12

## 2.4 国内外船舶行业新闻跟踪

### ❖ 本期热点一：船舶工业振兴规划获得原则通过

#### 事件：

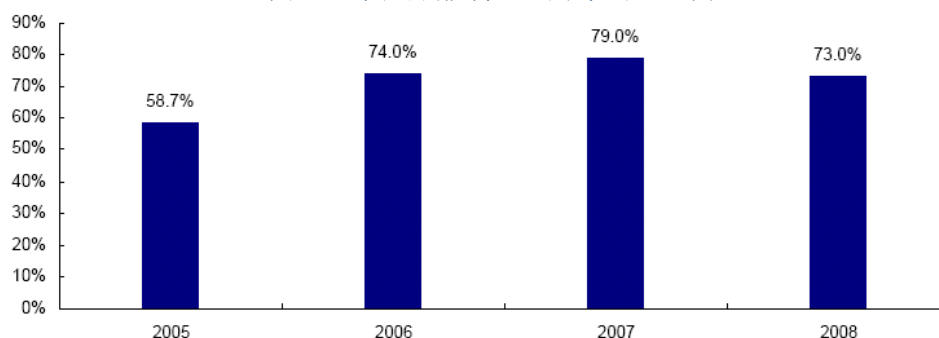
中新网 2 月 11 日电，据中央电视台报道，国务院总理温家宝 11 日主持召开国务院常务会议，审议并原则通过了船舶工业调整振兴规划。

#### 简评：

如果规划落实到位将有助于造船行业调整产业结构，解决过去几年来该行业在高速发展中积累的一些弊病，但是短期内对整个行业帮助有限。

历史上中国绝大部分船舶用于出口，在外国船东普遍推迟乃至停止订船的大环境下，来自国内的需求难以完全抵销外需的消失，需求难言扩大。

图 11 中国船舶制造业历年出口比例



通常，在航运市场不景气的状况下，为了减少损失，增加报废旧船是各国船东的重要选择，但一方面，报废旧船后，船东并不会立即定造新船；另一方面，由于中国并非航运业大国，船舶拥有量较小，国内船舶运力仅占全球运力的 6.8% 左右，因此即使船东大量拆船并立即形成对国内船厂的新船需求，也无法全部满足占全球 22% 的中国船厂产能。

规划的第二项目标在于化解企业的经营风险。为保证上述目标的实现，振兴规划中提出将现行内销远洋船财政金融支持政策延长到 2012 年以及支持大型船舶企业和航运企业按期履行造船合同。考虑到国内所造船舶大部分用于出口这一情况，上述两种手段的整体效果将较为有限，对于整个行业难以起到雪中送炭的作用，但内销占比大的造船厂有望因此而获益。

规划中的第三项，控制新增产能，推进产业结构调整。在过去数年船舶牛市中，中国造船行业积累了一些结构上的问题，主要体现在各地纷纷上马船厂项目，形成了造船产能大、产品结构单一、缺乏充足完善配套等问题。上述问题的存在导致我国造船行业大而不强，并且造成了较为严重的资源浪费。从这个角度来看，此次造船行业下行周期恰好为解决以上问题提供了机会和时间，未来，通过有效限制新增产能、淘汰落后产能、安排中央投资推进技术改造以及支持优势企业兼并重组，将有助于以上问题的解决，从长期来看，有助于我国造船行业的健康发展。

高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备既是我国目前船舶工业的薄弱环节，也是船舶行业未来的发展方向，需要国家在资金和政策上予以特别扶持。用于船舶工业产业振兴和技改专项的中央投资必然会依托大型综合性船舶工业集团，行业龙头中国船舶和广船国际很可能会获得中央投资资金的支持。船用配套设备仍然是限制我国船舶工业发展的瓶颈之一，船舶配件领域的中船股份在中央投资扶持下，也将迎来良好的发展机遇。虽然船舶市场产能出现过剩，订单锐减，但海洋工程装备市场需求仍然较为旺盛，大力发展海洋工程装备市场能够在一定程度上平抑船舶修建市场的周期性。涉足海洋工程装备的公司如：中国船舶、广船国际、振华港机、中集集团等将会因此而受益。



表 5 《船舶工业调整和振兴规划》内容分析

目标	手段方法
1. 稳定造船订单, 扩大船舶市场需求	1. 鼓励金融机构加大船舶出口买方信贷资金投放; 2. 鼓励老旧船舶报废更新和单壳油轮强制淘汰政策。
2. 化解经营风险	1. 将现行内销远洋船财政金融支持政策延长到 2012 年; 2. 支持大型船舶企业和航运企业按期履行造船合同
3. 控制新增造船能力, 推进产业结构调整	1. 今后 3 年暂停现有船舶生产企业新上船坞、船台扩建项目; 2. 新增中央投资中安排产业振兴和技术改造专项, 支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发; 3. 支持企业兼并重组, 提高大型企业综合实力。

注: 规划具体内容见附件一

## ❖ 本期热点二: 2008 年中国船舶工业经济运行报告发布

### 事件:

2009 年 2 月 6 日, 即在船舶产业振兴规划获得通过前几天, 中国船舶工业行业协会发布了《2008 年中国船舶工业经济运行报告》。

### 简评:

2008 年, 我国船舶工业总体经济运行情况良好, 主要经济指标继续保持快速增长。2008 年全国造船占世界市场份额由 2007 年的 22.9% 提高到 29.5%, 新接订单和手持船舶订单分别占世界市场的 37.7% 和 35.5%。

然而, 对未来国际造船业进入向下周期的预期较为明确, 但对世界范围内弃船情况尚有分歧。目前我国造船业从宏观方面已经有明确的政策支持, 但尚待具体细节措施出台, 目前主要鼓励船企保现有订单再进行新订单的开拓, 且认为高技术、高附加值船舶、海洋工程装备是未来我国造船业的发展方向。

报告主要内容如下, 具体内容见附件二:

表 6 2008 年中国三大造船指标市场份额

单位: 万载重吨

造船指标	中国	世界	2008 年中国份额	2007 年中国份额
完工量	2881	9771	29.49%	23.00%
新订单量	5818	15438	37.69%	42.00%
手持订单量	20460	57710	35.45%	33%

2008 年完工量前 10 位企业

排名	单位	完工船舶 (万载重吨)
1	上海外高桥造船有限公司	458.5
2	大连船舶重工集团有限公司	292.4
3	江苏新时代造船有限公司	193.2
4	沪东中华造船 (集团) 有限公司	127.4
5	常石集团 (舟山) 造船有限公司	93.2
6	江苏扬子江船厂有限公司	83.9
7	渤海船舶重工有限责任公司	81.6
8	广州广船国际股份有限公司	69.7
9	南通中远川崎船舶工程有限公司	63.2
10	上海船厂船舶有限公司	56.9

2008 年新承接船舶订单量前 10 位企业

排名	单位	新承接船舶订单 (万载重吨)
1	大连船舶重工集团有限公司	884.7
2	江苏熔盛重工集团有限公司	542.4
3	上海外高桥造船有限公司	500.1
4	舟山金海湾船业有限公司	452.8
5	南通中远川崎船舶工程有限公司	397.6
6	江苏新时代造船有限公司	241.5
7	江苏东方造船有限公司	164.7
8	渤海船舶重工有限责任公司	134.6
9	浙江造船有限公司	132.3
10	江苏韩通船舶重工有限公司	130.5

2008 年手持订单前 10 位企业

排名	单位	手持船舶 (万载重吨)
1	上海外高桥造船有限公司	2254.4
2	大连船舶重工集团有限公司	2051.3
3	江苏熔盛重工集团有限公司	1719.2
4	江苏新时代造船有限公司	1394.2
5	舟山金海湾船业有限公司	802.8
6	南通中远川崎船舶工程有限公司	770.2
7	渤海船舶重工有限责任公司	755.9
8	江苏扬子江船厂有限公司	753.7
9	沪东中华造船 (集团) 有限公司	679.2
10	上海江南长兴重工有限责任公司	542.9

## ❖ 中船协警告造船业面临三大难

中国船舶工业行业协会(下称中船协)警告, 中国船舶工业今年将面临“交船难、接单难、融资难”挑战。



中船协 2 月 6 日发布《2008 年全国船舶工业经济运行分析报告》(下称报告)称,目前,船东要求撤单和延期交船的现象开始显现。如果航运市场持续低迷,撤单、延付问题将在 2009 年更为突出,中国船舶工业面临艰难一年。

中船协认为,2008 年下半年开始,国际船舶市场已经显现行情“拐点”,经营环境急剧恶化。2008 年,中国新承接船舶订单为 5818 万载重吨,其中,四季度成交仅为 261 万载重吨,不足全年的 5%。从 2008 年 10 月开始,中国造船完工量大于新接订单量,为五年多来手持订单按月统计首次出现连续下降。

中船协建议企业要千方百计多接订单,争取生产不断线。

此前,工业和信息化部装备工业司副司长李东曾表示,船舶工业的重点任务首先要保订单、保市场,确保大型船舶集团和重点骨干企业手持订单任务能够按期完成和交付,确保船舶工业主体的平稳运行,同时努力扩大新船需求,支撑船舶工业长远发展。

据了解,即将出台的船舶工业调整和振兴规划,有望加大金融方面的支持力度。

2008 年 12 月 25 日,中国进出口银行与中国船舶工业集团公司(下称中船集团)签署战略合作协议,中国进出口银行将支持中船集团船舶出口项下的贷款、保函以及出口企业固定资产投资等业务。

资料来源:航贸网 2009-2-11

## ❖ 造船业今年订单或降一半

今年将是中国船舶工业艰难一年,“交船难、接单难、融资难”成为艰难的重要表现。2 月 8 日,记者从中国船舶工业行业协会获悉,协会初步分析,预计 2009 年我国新接订单仅为 2000 万至 3000 万载重吨,同比下降 65.6%至 48.4%。此前记者从工信部相关部门获悉,船舶产业振兴规划如箭在弦,规划草案正上报国务院待批,包括对加强船舶产业金融信贷等多方面有所扶持。

据统计,2008 年我国全国造船完工量 2881 万载重吨,同比增长 52.2%,比去年同期提高了 21.8 个百分点;新承接船舶订单 5818 万载重吨,同比下降 40.9%;手持船舶订单 20460 万载重吨,同比增长 28.7%。

值得注意的是,目前我国船舶工业手持订单中,散货船所占比例达 60.3%,2010 年以后交船的远期订单超过 30%,这部分订单面临的交船风险相对较大。

中国船舶工业行业协会研究报告预测,2009 年全球新承接船舶订单量在继 2008 年大幅下滑的基础上进一步萎缩,较为乐观判断为 6000 万载重吨,悲观分析则降至 4000 万载重吨左右。

同时,报告预计 2009 年全球造船完工量为 1.5 亿至 1.6 亿载重吨,大大高于新承接船舶订单量,到今年年底手持船舶订单将大幅下降,有可能小于 5 亿载重吨。报告分析指出,我国船舶工业同样也将大幅滑。预计 2009 年我国造船完工量将达到 4000 万载重吨以上,新承接船舶订单可能仅为 2000 万至 3000 万载重吨(同比去年下降 65.6%至 48.4%),年底手持船舶订单将降至 1.6 亿吨左右。

资料来源:航贸网 2009-2-13

## ❖ 进出口银行千亿大单支持造船业

日前，中国进出口银行与中国船舶工业集团公司签署了总额达 1000 亿元人民币的战略合作协议，旨在支持中船集团船舶出口项下的贷款、保函以及出口企业固定资产投资等业务。

进出口银行行长李若谷表示，为克服金融危机的影响，中央果断采取了一系列政策措施，以保持中国经济稳定增长。追加贷款规模，涉及进出口银行的措施有：扩大人民币出口卖方信贷优惠利率使用范围，允许开办人民币出口买方信贷业务等。作为支持国际经济合作的国有金融机构，进出口银行为国家分忧，责无旁贷。最近进出口银行和其他 8 家大型银行签署了《贯彻落实中央“金融促进经济发展九项措施”的六点共识》，向社会公开承诺，要切实担负起社会责任，与国家共克时艰。

截至目前，进出口银行已累计发放船舶贷款折合人民币约 1500 亿元，开立出口船舶预付款退款保函 200 多亿美元，支持了 2600 多艘、8900 多万吨、453 亿美元出口合同，其中对中船集团所属企业发放贷款折合人民币 393 亿元、开立出口船舶预付款退款保函 98 亿美元

资料来源：国际船舶网 2009-2-16

## ❖ 投资 10 亿海南船舶修造基地将投产

据报道，一个大型船舶修造基地正在临高县金牌港开发区抓紧建设。总投资达 10.8 亿元的海南威隆船舶修造基地项目一期经过半年建设后，已进入尾声，预计 3 月底投产，项目二期也计划年内开工建设。

据介绍，该项目全部投产后，年产值将达 50 亿元。

海南威隆船舶修造基地项目去年 7 月动工，由海南威隆船舶工程有限公司投资建设，分 3 期实施，建设期为 3 年。

海南威隆船舶工程有限公司总经理赵清波说：“目前项目一期建设已经完成进度达 80% 以上，预计本月底进行设备调试，3 月底正式投产。”

据介绍，该项目一期建成投产后，将形成建设 4 艘万吨级船舶的生产能力，并计划今年完成万吨船舶建造 2 艘、船舶修理 10 艘、船舶拆解 4 艘。

赵清波表示，当前国际国内航运保持高位发展的趋势，有利于船舶业发展。尤其海南是海洋大省，海域水深，有利于大型船舶的修造。海南威隆船舶工程有限公司计划 3 年内在金牌港打造一个年建造万吨船舶 12 艘、年船体拆解 36 万轻吨，远期建成修造海洋钻井平台的大型船舶修造基地。

资料来源：海南日报 2009-2-16

## ❖ 金海湾或受金海洋影响遭遇撤单

由挪威油轮大亨费迪里臣占股三成的散货船公司—金海洋航运(GoldenOcean)，近期正就一批在亚洲船厂订造的散货船合同的取消和延迟交船与船厂方面进行磋商，若这宗由国际知名大船东出面干预的造船订单被取消，事件将引起亚洲区内船厂的很大冲击，其影响所产生的震荡将很深远。

据伦敦航运市场传出消息，金海洋航运以需要增加流动资金为由，取消 2 艘船的合同，而出售的船价格亦已降低。该公司在近日发出的一份声明中表示，任何无银行融资的船舶订单都将被取消。

昨日消息传出市场后，其姊妹船公司——国际船舶融资(SFI)披露，它已终止了 2 艘海岬型船的销售及回租协议，原定该批船是在今年交付。费迪里臣占 SFI 公司 40% 股权，已知该 2 艘海岬型船是在韩国的 Daehan 船厂建造，目前已开工建造中。该船厂在全球经济严重衰退情况之下，遇到需要解决的债务问题，目前正处困境之中。

金海洋航运的行政总裁赫尔曼在奥斯陆表示，肯定部分船在船坞会延迟交付，这反过来又意味著融资没有影响到要交付的船舶。

金海洋航运在中国舟山金海湾船厂订造的船舶，包括 10 艘 Kamsarmaxes 型货轮，其中 6 艘已肯定获租赁，另外在印度的船厂订造 6 艘巴拿马型船。所有这批船原定是租给在纽约注册的 Britannia 散货航运公司，该公司去年已申请破产。

资料来源：国际船舶网 2009-2-15

## ❖ 国家船舶重点项目 大连中远造船转入全面建设阶段

旅顺经济开发区大连中远造船项目工地传来好消息：截至 2 月 11 日，这个项目场平工程已完成土石方清运 1840 万方，占总土方量的 90%，标志着施工重点正由场地平整转入水工和陆域工程全面建设阶段。

大连中远造船项目是国家环渤海湾船舶建造基地建设的重点项目，计划投资近 100 亿元。其中，旅顺经济开发区负责场地平整和基础设施配套。项目去年 8 月开工以来，开发区党委、管委会与项目建设单位、施工单位通力协作，密切配合，全力加快进度。随着场地平整土石方工程接近尾声，防波堤、泊位、海底清淤、船坞及船体车间等水工、陆域工程全面展开，已完成防波堤堤心石回填 1036 米，摆放“扭王字”防浪墙 870 米。

项目一期工程结束后，将达到 200 万载重吨的年造船能力，二期年造船能力将达到 250 万至 300 万载重吨。第一艘船舶预计将于 2010 年年底下水。

资料来源：中国船舶设备网 2009-2-16

### 三、重点造船集团动态

#### 3.1 日、韩造船集团动态

##### ❖ 韩国去年新船订单跌 40.6%

据韩国造船商协会(KSA)近期在首尔表示, 尽管韩国造船企业 08 年上半年大量接单, 但全年整体新船订单总量与上年相比, 仍然急跌了 40.6%。

该团体公布了这项数据, 显示 08 年韩国造船企业新船订单总量是 1400 万修正吨, 而 07 年是 2360 万修正吨, 两年相比, 08 年反而失去了 960 万修正吨, 情况是出乎意料之外。

该会指出, 几乎所有的韩国造船企业在 08 年最后一季感觉到订单突然似断线风筝, 不能保持, 只有三星重工一家在 10 月份时接到一张离岸钻井船订单, 这意味著, 韩国的造船企业在最后一季度时, 根本未有接过一张新船订单。

日益增加的造船能力, 意味著从 06 年至 08 年造船完工量增长了 21%, 至 08 年的 1240 万修正吨。其中一万箱的超大型货柜船是强劲出口数字的一个重要因素, 至 08 年年底, 韩国造船企业手上累积的新船订单合同总吨位在 5440 万修正吨。

该会又表示, 9 家韩国造船企业在 08 年新船出口金额共 410 亿美元。净增加 144 亿美元, 升幅达 54.1%。完工量新船 08 年达到 1030 万修正吨。

韩国造船商协会一反常态, 拒绝对 09 年新船市场作出预测, 该会 9 名成员: 现代重工、韩进重工、三星重工、大宇造船及海洋工程、SLS 造船、Daesun 造船与工程、现代尾浦造船、现代三湖重工和 STX 造船。

资料来源: 航贸网 2009-2-13

##### ❖ 今治造船计划缩减船型

日本今治造船集团计划缩减旗下船厂所建造的船型, 并表示到 2010 年, 争取旗下 8 家船厂每家减少 1 个船型。

今治造船表示, 此举是为了在原材料价格上涨和汇率风险增大等经营环境日趋恶劣的形势下提高船舶建造效率和竞争力, 因为目前很多工厂建造的船舶大部分是散货船, 如果让每个船厂都拥有自己的主力船型, 那么各厂就可以充分积累技术和经验, 这对提高造船效率很有裨益。据悉, 该集团旗下西条工厂和幸阳船渠今后将以建造大型船舶为主, 丸龟总部、岩城造船等将以建造中型船舶为主, simanami 造船、Aicm 造船将以建造小型船舶为主。该集团还将今后提升效率的重点放在现有造船设施的有效利用上, 比如建造系列船、“修改造”等。

资料来源: 国际船舶网 2009-2-14

## ❖ 三星重工建造 4 艘世界最大 LNG 船

三星重工 9 日对 4 艘世界最大的 26.6 万立方米 LNG 船举行了命名仪式，并将在今年 5 月底前依次交付给卡塔尔天然气公司。三星重工于 2006 年 5 月以 11 亿美元价格承揽了上述船舶建造订单。

截至目前，三星重工共承揽 76 艘 LNG 船，已交付 49 艘。并以 27 艘订单余量，占据世界市场占有率首位。

资料来源：韩联社 2009-2-10

## 四、船舶行业走势及重点公司的估值情况

### 4.1 国际对标公司股价及估值情况

Bench Company	Ticker	币种	股价	5 日涨幅 (%)	1 月涨幅 (%)	1 年涨幅 (%)	市盈率 PE(TTM)	市盈率 PE(08)	市盈率 PE(09)	市净率 PB	总市值 (000, 000)
国内上市公司											
中国船舶	600150	CNY	56.94	6.549	27.354	-73.511	10.3	8.681	6.43	4.03	37726.16
广船国际	600685	CNY	20.91	9.02	40.524	-66.883	10.28	11.26	9.539	4.03	8369.133
中船股份	600072	CNY	16.87	17.643	34.102	-47.166	60.71	-	-	4.54	6114.532
平均				11.07	33.99	-62.52	27.10	9.97	7.98	4.20	
上证综合指数		CNY	2389.387	7.402	22.254	-46.869	18.84	18.84	17.6	2.69	12331390
新加坡上市公司											
扬子江船厂	YZJ.SP	SGD	0.45	-1.099	-3.226	-68.31	7.2	4.573	3.958	1.6	7366.980477
东方重工	JES.SP	SGD	0.1	-9.091	-13.043	-77.528	2.29	-	-	0.31	522.4854865
Keppel Corp	KEP.SP	SGD	4.23	0.475	-0.471	-58.825	6.13	6.609	7.05	1.47	30196.4087
Semb Corp Marine	SMM.SP	SGD	1.56	0.645	-6.024	-55.807	13.31	7.29	6.393	1.92	14479.60715
平均				-2.27	-5.69	-65.12	7.23	6.16	5.80	1.33	
海峡时报指数		SGD	1698.9	0.984	-1.823	-44.996	6.06	6.06	10.1	1.01	1091890.169
韩国上市公司											
现代重工	009540.KS	KRW	218000	-2.461	12.371	-41.711	7.85	-	-	2.47	78615.16
三星重工	010140.KS	KRW	27100	-3.901	5.447	-11.87	12.44	7.86	-	3.26	29688.15064
大宇造船	042660.KS	KRW	23900	-2.846	32.41	-35.925	14.07	6.019	4.462	2.56	21704.76406
现代尾浦	010620.KS	KRW	149000	-6.289	-1.65	-40.873	5.45	5.794	-	0.93	14140.1
STX 造船	067250.KS	KRW	14150	-4.714	-1.394	-64.223	6.2	-	-	1.33	4834.206
平均				-4.04	9.44	-38.92	9.20	6.56	4.46	2.11	
KOSPI 指数		KRW	1175.47	-2.263	3.547	-30.641	11.53	11.53	12.11	0.97	2857145.759

日本上市公司											
三井造船	7003.JP	JPY	149	0	-3.247	-52.997	9.63	10.797	13.07	0.87	8765.136326
日立造船	7004.JP	JPY	87	2.353	2.353	-20.183	5.35	66.923	15.263	1.02	4902.869979
平均				1.18	-0.45	-36.59	7.49	38.86	14.17	0.95	
日经 225 指数		JPY	7750.17	-4.042	-5.832	-43.108	23.49	23.49	78.83	0.99	11490773.88
香港上市公司											
广船国际	317.HK	HKD	9.49	-2.866	-0.315	-68.576	4.11	4.312	3.891	1.61	8367.782222
恒生指数		HKD	13428.81	-2.471	1.307	-44.391	8.25	8.25	10.56	1.26	5978510.943

注：为便于比较，总市值均采用 RMB 为单位，采用最新汇率换算；

股价为截至北京时间 2009 年 2 月 15 日最新收盘价（美国及其他部分市场价格可能为前一日收盘价）；

PE(TTM)为最近 12 个月的 PE；PB 中每股净资产以最新数据表示；

PE(TTM)、PE(08)、PE(09)、PB 均来自 Bloomberg 作出的最佳预测。

货币名称	中行折算价（人民币元）
港币	0.8813
美元	6.8303
新加坡元	4.4809
日元	0.070791
韩国元	0.004745
欧元	8.5686
挪威克朗	0.9736



## 4.2 航运、设计类公司股价及估值情况

Target Company	Ticker	币种	股价	5 日涨幅 (%)	1 月涨幅 (%)	1 年涨幅 (%)	市盈率 PE(TTM)	市盈率 PE(08)	市盈率 PE(09)	市净率 PB	总市值 ( 000, 000 )
航运公司											
General Maritime	GMR.US	USD	10.76	-5.697	6.64	-43.656	6.49	5.797	8.713	2.07	4223.995492
Capital Product Partners	CPLP.US	USD	9.04	-3.212	-5.833	-54.755	4.64	6.104	5.92	1.3	1532.357314
Teekay	TNK.US	USD	11.92	-4.64	-0.667	-32.655	4.79	4.335	7.842	1.99	2035.4294
Arlington Tankers	ATB.US	USD	-	-	-	-	-	0	0	-	#VALUE!
Knightsbridge Tankers Limited	VLCCF.US	USD	16.77	13.234	15.179	-38.459	5.97	8.878	6.145	1.29	1961.132812
Nordic American Tanker Shipping Limited	NAT.US	USD	30.2	2.547	-3.453	-0.297	8.25	22.622	20.713	1.32	7816.520187
DHT Maritime Inc.,	DHT.US	USD	6.64	1.374	2.786	-44.759	5.77	8.623	11.649	1.76	1613.534747
Frontline Ltd. (USA)	FRO.US	USD	27.4	-4.028	-12.988	-40.175	-	3.421	14.505	-	14003.54936
Tsakos Energy Navigation	TNP.US	USD	18.55	-4.48	-11.031	-45.839	4.35	4.065	9.28	0.74	4773.04301
Omega Navigation Enterprises, Inc.	ONAV.US	USD	6.87	-7.661	-3.511	-58.212	5.28	5.004	6.5	0.59	713.7233191
Eagle Bulk Shipping Inc.	EGLE.US	USD	5.37	-31.766	-11.823	-79.048	3.65	3.438	4.255	0.49	1719.780063
Genco Shipping & Trading Limited	GNK.US	USD	16.51	-18.83	8.191	-70.638	2.4	2.484	3.549	0.64	3554.193734
Britannia Bulk	DWT.US	USD	-	-	-	-	-	-	-	-	#VALUE!
TBS	TBSI.US	USD	9.48	-21.911	-7.422	-72.922	1.41	1.532	8.697	0.49	1935.735707
DryShips Inc.	DRYS.US	USD	4.76	-22.977	-66	-94.104	0.3	0.426	1.924	0.1	2288.568514
Paragon Shipping Inc.	PRGN.US	USD	5.578	-8.557	-2.822	-67.494	3.02	2.547	2.827	0.49	1033.961252
FreeSeas Inc.	FREE.US	USD	1.2599	-13.753	-12.507	-78.5	1.77	1.22	1.757	0.23	180.1667847
Euroseas Ltd.	ESEA.US	USD	4.62	-16.304	-2.119	-64.679	2.24	2.473	-	0.48	960.2561673
Safe Bulkers, Inc.	SB.US	USD	5.9	-15.836	-14.493	-	-	2.224	2.637	-	2196.282965
Star Bulk Carriers Corp.	SBLK.US	USD	2.25	-19.065	-19.643	-80.213	1.48	1.694	1.856	0.25	866.5348889
Danaos	DAC.US	USD	5.71	-20.14	-26.795	-80.709	3.07	3.125	3.254	0.54	2127.797596
Seaspan Corporation	SSW.US	USD	10.75	-4.867	13.636	-63.398	10.54	9.791	9.251	0.7	4869.20817



Global Ship Lease, Inc	GSL.US	USD	3.48	-0.571	4.505	-	-	-	-	0.54	1101.451446
Courage Marine Group Limited	E91.SP	SGD	0.135	0	8	-63.014	1.6	-	-	0.81	640.5088078
Mercator Lines (Singapore) Limited	EE6.SP	SGD	0.14	-3.448	3.704	-71.717	1.74	1.422	2.054	0.44	781.1181055
Neptune Orient Lines Ltd.	N03.SP	SGD	1.2	1.695	3.448	-67.655	13.92	-	-	0.47	7932.102623
Samudera Shipping Line Ltd.	S56.SP	SGD	0.15	0	-6.25	-58.904	2.04	-	-	0.23	362.3689491
Singapore Shipping Corporation Limited	S19.SP	SGD	0.165	10	-17.5	-58.228	-	-	-	1.05	322.3682237
China Shipping Container Lines Co Ltd	2866.HK	HKD	1.26	-5.97	4.132	-66.038	5.29	19.149	-	0.39	35888.65993
Pacific Basin Shipping Limited	2343.HK	HKD	4.03	-18.421	1.256	-68.663	1.28	1.65	6.664	0.68	6205.814958
Sinotrans Shipping Limited.	0368.HK	HKD	2	-0.498	3.093	-64.413	3.31	3.394	5.999	0.54	7036.47546
设计公司											
CARGOTEC	CGCBV.FH	EUR	8.1	-6.897	4.516	-75.455	4.28	7.357	8.274	0.61	4460.640931
TTS	TTS.NO	NOK	19	-0.524	-4.523	-72.464	5.42	5.491	3.03	0.5	479.293544
Friede& Goldman	FGH.US	USD	0.0002	0	6.667	60	-	-	-	-	0.066541575
Semb Corp Marine	SMM.SP	SGD	1.56	0.645	-6.024	-55.807	13.31	7.29	6.393	1.92	14479.60715

注：为方便比较总市值，单位统一为 RMB。

股价为截至北京时间 2009 年 2 月 15 日最新收盘价；

PE(TTM)为最近 12 个月的 PE；PB 中每股净资产以最新数据表示；

PE(TTM)、PE(08)、PE(09)、PB 均来自 Bloomberg 作出的最佳预测。

## 附件一：船舶工业振兴规划相关内容

❖ 会议认为船舶工业具有重要意义。船舶工业是为水上交通、海洋开发及国防建设提供技术装备的现代综合性产业，对钢铁、化工、轻纺、装备制造、电子信息等重点产业发展具有较强的带动作用。当前，我国船舶工业正处在由大到强转变的关键时期，制定和实施船舶工业调整和振兴规划，对于巩固和提升我国船舶工业的国际地位，促进国民经济平稳较快发展，具有重要战略意义。总结规划内容，主要有以下三点：

❖ 一、增加信贷和金融资金支持，鼓励金融机构加大船舶出口买方信贷。

船舶行业是资金密集型行业，船东订购新船和船厂建造新船都需要大笔的资金。2007 年世界船舶合同的总金额达到 2225 亿美元，除去船东以自有资金预付的款项外，其余约 80% 的资金需要分别由船东和船厂通过贷款等各种方式获得。金融危机给船东以及船厂带来了很大的资金压力，船东可能因资金链断裂而被迫弃船。此项政策的出台有利于缓解船东和船企的融资压力，解决行业当前的燃眉之急。

从历史上来看，金融政策的大力支持对日韩船舶工业的崛起功不可没。日本和韩国均对两国船舶出口信贷提供了大力支持。日韩对船舶工业的金融税收扶持政策主要集中在船舶出口、本国船建造、造船设施建设和造船企业改组四个领域，由政策性银行为这四个领域提供相应的支持。

❖ 二、“开源节流”，拓展需求，鼓励老旧船舶报废更新和单壳油轮强制淘汰政策，积极发展修船业务，海洋工程装备；限制新增产能，暂停新船坞的投产。通过强制淘汰旧船，积极发展修船业务、海洋工程装备业务等措施提升需求，帮助企业平稳渡过行业低谷期。船舶和航运行业是强周期性行业，景气度高涨时期船厂往往会加大投资，过度扩展，对于船舶行业的产能做一理性限制有利于我国船舶工业的长期有序发展。

❖ 三、资金扶持，在新增中央投资中安排产业振兴和技术改造专项，支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发。

## 附件二：2008 年中国船舶工业经济运行报告

2008 年，是中国船舶工业难忘的不平凡的一年。在这一年中，中国船舶工业迎来了改革开放 30 周年，中央领导高度重视船舶工业的发展。面对历史罕见的严重雪灾、人民币升值、钢材等原材料价格上涨、国际金融危机的冲击和市场出现的急剧变化，全行业沉着应对，扎实工作，经济运行质量保持良好态势，工业经济指标保持快速增长，为在新的一年里打好攻坚战，迎接新挑战增强了信心，奠定了基础。

### 一、经济运行基本情况

#### （一）造船三大指标有增有降

2008 年，全国造船完工量 2881 万载重吨，同比增长 52.2%，比去年同期提高了 21.8 个百分点；新承接船舶订单 5818 万载重吨，同比下降 40.9%；手持船舶订单 20460 万载重吨，同比增长 28.7%。按英国克拉克松研究公司对世界造船总量的统计数据，我国造船完工量、承接新船订单和手持船舶订单分别占世界市场份额 29.5%、37.7%和 35.5%。与去年同期相比，完工量和手持订单量分别提高了 6.5 和 2.5 个百分点，新承接订单量下降了 4.7 个百分点。我国造船完工量、手持船舶订单量连续 6 年保持快速增长，造船三大指标已全面超越日本，位居世界第二。

表：2008 年中国三大造船指标市场份额

单位：万载重吨

造船指标	中国	世界	2008 年中国份额	2007 年中国份额
完工量	2881	9771	29.49%	23.00%
新订单量	5818	15438	37.69%	42.00%
手持订单量	20460	57710	35.45%	33%

注：表中中国三大指标数据为我国统计数据，世界三大指标为英国克拉克松研究公司统计数据。计算中国所占份额时对数据作了同口径处理。

#### （二）经济规模、经济效益快速增长

2008 年 1-12 月全国规模以上 1242 家船舶工业企业完成工业总产值 4143 亿元，同比增长 59.8%，增幅比上年下降了 6 个百分点。完成工业增加值 1183 亿元，同比增长 61.2%。

2008 年 1-11 月，全国规模以上船舶工业企业 1240 家，完成主营业务收入 3000 亿元，同比增长 56.4%，增幅比上年下降了 5.9 个百分点。其中船舶制造 2027 亿元，同比增长 53.3%；船舶配套产品制造业 328 亿元，同比增长 78.6%；船舶修理及拆船业 635 亿元，同比增长 55.9%。

1-11 月实现利润总额 283.4 亿元，同比增长 50.5%，增幅比上年下降了 7.1 个百分点。其中船舶制造 182 亿元，同比增长 56.5%；船舶配套产品制造业 18 亿元，同比增长 97.9%；船舶修理及拆船业 84 亿元，同比增长 32.9%。1-11 月亏损企业 191 个，亏损企业亏损额 10.6 亿元，比上年同期增长 103.3%。

1-11 月，全国船舶工业从业人员平均人数 44 万人，同比增长 22%。

#### （三）船舶出口保持迅猛增长

1-12 月船舶工业企业完成出口交货值 2122 亿元，同比增长 56.1%，增幅比上年下降了 6 个百分点；船舶及浮动结构体出口金额 195.7 亿美元，同比增长 59.9%，增幅比上年上升了 9 个百分点。全年出口船舶完工量 2107 万载重吨，同比增长 41.4%，占全部造船完工量 73%。船舶出口到 150 个国际和地区，其中出口金额在 1 亿美元以上的国家和地区 25 个，新加坡、德国和中国香港仍然是我国出口的主要市场。

#### （四）经济运行质量保持良好态势

2008 年，全国船舶工业主要造船集团、主要船舶企业深入推进建立现代造船模式，生产效率不断提高，建造周期进一步缩短，成本费用得到有效控制。上海外高桥造船公司 17.5 万吨散货船船坞周期、码头周期分别缩短到 50 天、37 天以内，船舶进坞到交船平均周期不到 135 天；澄西船厂 53000 吨散货船上船台到交船平均周期不到 105 天，最短船台周期仅 35 天；大连船舶重工集团公司 VLCC、4250 箱集装箱船水下周期分别缩短到 38 天、30 天。两大集团提前交付船舶占全年交付船舶总数的 60% 以上，一批新型地方船厂三大主流船型船舶建造周期明显缩短，船台（坞）周期、码头周期也达到 2~3 月的较好水平。

### 二、经济运行的主要特点

#### （一）骨干船企手持批量订单、三年任务基本充足

2008 年船舶企业利用前三季度国际船市继续兴旺的有利时机，积极承接国外船东订单。同时，中海、河北远洋、长江航运集团等国内航运公司积极在国内船厂订购新船，使得骨干船厂继续保持批量船订单。据统计，中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司手持订单分别达 5196.7 万载重吨、3339.1 万载重吨，江苏省、浙江省船舶工业手持订单分别达 7621 万载重吨、2553 万载重吨，造船任务均排至 2011 年，部分排至 2012 年。

值得注意的是，我国船舶工业手持订单中，散货船所占比例达 60.3%，2010 年以后交船的远期订单超过 30%，这部分订单面临的交船风险相对较大。

#### （二）三大造船基地建成投产，地方造船能力快速释放

2008 年长兴造船基地一期工程提前竣工，广州龙穴造船基地、青岛海西湾造船基地正式投产，一批扩建、新建船厂造船能力得到有效发挥，有力地支撑造船总量的提升和新接订单，中船工业集团、中船重工集团、江苏、浙江地方造船当年完工船舶分别达 845.1 万载重吨、412.1 万载重吨、889.5 万载重吨、520.6 万载重吨。两大集团、两省市地方造船完工约占全国造船总量的 92.6%。

#### （三）海洋工程装备制造取得新的突破，高新技术船舶产品得到新的发展。

2008 年，全球范围内第一艘圆筒形海洋钻井平台船体水下部分建成下水；我国首次投资建造的 3050 米深水钻井平台顺利开工；首次实现平地建造的 400 英尺自升悬臂式钻井平台成功交付；亚洲最大的导管架下水驳船顺利交工。高新技术船舶研发建造得到新的发展，首艘液化天然气（LNG）船、首艘 10000TEU 集装箱船、国内最大最先进的 16888 立方米自航耙吸式挖泥船等一大批高技术船舶正式交付；16 万立方米电力推进 LNG 船等船舶研发取得突破，新产品产值占总产值的比重较 2007 年有较大提高。

#### （四）高度重视危机冲击，积极采取应对之策。

受国际金融危机的影响，全球造船业不可避免地走出兴旺周期。面对严峻的经济形势和船舶市场的急剧变

化，我国船舶工业各级政府管理部门、各相关机构、全行业各个企业，纷纷研究应对措施。中央领导关键时刻多次视察船舶企业，鼓励船舶工业战胜困难，增强信心；国务院常务会议决定将船舶工业列为九大重点支持产业之一，国家发改委、工信部牵头制定“船舶工业调整和振兴规划”；各地政府深入了解船舶企业困难，认真履行管理职责；国家进出口银行、国家开发银行等金融机构帮助船舶企业“过冬”，与船企签署战略合作、金融合作等协议；各企业认真分析形势、苦练内功，积极采取了跟踪船东资信、调整业务结构、加强科研开发、合理安排生产、狠抓产品质量、强化成本管理等措施。

### 三、经济运行中存在的主要问题

#### （一）供求关系出现逆转，新船成交明显下滑

2008 年，国际造船市场风云突变，持续近 6 年的兴旺行情落下帷幕。据英国克拉克松研究公司统计，全年世界新船成交 2127 艘、1.5 亿载重吨，比 2007 年分别下降 55.3% 和 42.7%。特别是进入第四季度，新船订单更是大幅萎缩，行情几乎处于停止状态，全球新船成交 476 万载重吨，月均成交 159 万载重吨，仅为前 9 个月月均 1600 万载重吨的十分之一。我国船舶工业全年新船成交 5818 万载重吨，其中四季度成交仅为 261 万载重吨，且大部分为内河船。从 10 月份开始，我国造船完工量大于新接订单量，五年多来手持订单按月统计首次出现连续下降。与此同时，修船市场同样呈现前高后低的走势。前三季度，修船市场一派兴旺，船坞饱满，骨干修船企业手持大量船舶改装订单。10 月份以后，船舶修理业务量急剧减少，改装船业务基本停止，部分修船厂出现船坞空置现象，修船价格出现大幅下降，幅度达 20% 以上。

#### （二）撤单、延期交船现象开始显现

受金融危机的影响，国际贸易量减少，海运需求萎缩，运力严重过剩，航运费率大幅下跌，2008 年克拉克松海运综合指数跌幅达 75%，BDI 最大跌幅超过 98%。与此同时，金融信用全面收缩，船东融资难度加大，投资信心锐减。加之我国手持新船订单中散货船比例过大，船市兴旺中长期积累了大量泡沫等因素，船东要求撤单和延期交船的现象开始显现。受此影响，船舶配套企业遭受的打击更为严重。如果航运市场持续低迷，预计撤单、延付现象在 2009 年会更为突出，中国船舶工业在经受“接单难”的同时，将接受“交船难”的重大考验。

#### （三）产能过剩日趋严重

受前几年航运市场爆发式需求增长的影响，我国造船基础设施能力成倍增长，其中不乏有许多刚建成、刚接单、少生产实践和正在建设中的企业。这些企业，特别是中小企业技术力量薄弱、专业人才缺乏，生产基础条件差，在船市低迷的背景下，这些低水平重复建设形成的能力将成为影响我国船舶工业健康发展的因素。如何加强整合日趋严重的过剩能力，是中国船舶工业必须面对的重大问题。

#### （四）自主创新能力不强

当前，我国船舶工业自主开发设计的主流船型的性能参数与日、韩等先进水平相比还有一定的差距，一部分高技术、高附加值船舶仍未摆脱依赖国外设计的局面，重点海洋工程总承包和设计建造能力差距更大，国际市场竞争力薄弱。主要船用设备依赖引进国外专利技术制造，不少产品尚属空白。在船舶市场逐步由卖方市场转向买方市场，国际船舶新标准、新规范不断推出的形势下，船东对船型、船用设备要求更加苛刻。自主创新



能力不足，产品性能低的差距，将使我们在激烈的竞争中处于不利的地位。

#### 四、预测及建议

##### （一）预测

专家们预测，2009 年全球宏观经济环境将更加恶化，世界海运量增速更加趋缓，航运市场新增运力加速，运力过剩加剧。国际船舶市场将继续深幅回调，新船价格也将全面走低，“卖方市场”的格局将结束。对此全行业一定要有清醒的认识和足够的思想准备。

1、预计 2009 年新承接船舶订单量在继 2008 年大幅下滑的基础上进一步萎缩，较为乐观的判断，全球新承接船舶订单量约为 6000 万载重吨，而悲观的分析，很可能降至 4000 万载重吨左右。

2、预计 2009 年全球造船完工量为 1.5-1.6 亿载重吨，大大高于新承接船舶订单量，到年底手持船舶订单将大幅下降，有可能小于 5 亿载重吨。

3、新船需求萎缩，造船能力快速提升，市场竞争更加激烈，必然导致新船价格下滑。

4、中国船舶工业将面临艰难的一年，“交船难、接单难、融资难”成为艰难的重要表现。初步分析，2009 年我国造船完工量将达到 4000 万载重吨以上，新承接船舶订单可能仅为 2000-3000 万载重吨，年底手持船舶订单将降至 1.6 亿吨左右。

##### （二）建议

##### 1、把保质按期交船作为各企业“重中之重”的任务

我国船舶工业目前手持订单中约有 5600 万载重吨需在 2009 年完成，保质按期交付是保持船舶工业持续平稳较快发展的大事。也是支持船舶配套企业稳定发展的大事。各企业从领导到职工要充分认识在船市不好时，严格工厂管理、加强安全生产、保证产品质量、按期履行同比任何时候都尤为重要，稍不小心就会酿成灾难性的大事；要切实加强与船东、验船师的沟通、交流，及时回复他们提出的各种问题，避免出现建造和交船的障碍；要熟悉合同法律条款、技术规格书、图纸、建造工艺，严格按照要求做好工作。防止不符合要求的问题出现，成为交船的难题。要认识生产现场是主战场，各级领导、设计管理人员都要深入现场，及时快速发现和解决问题。

##### 2、千方百计多接新船订单，争取生产不断线

船舶行业是典型的周期性行业，且具有与同期经济相对滞后的特点，各企业绝不能因为手持订单较为充足而过分乐观，放松经营工作。要充分认识从 2008 年下半年开始国际船舶市场已经显现行情“拐点”，新船需求快速下滑，经营环境急剧恶化的严峻形势。要千方百计争取接订单，要主动开展有针对性营销活动，密切与新老客户的关系，帮助船东拓展融资渠道，努力抓住新的市场机会。要加大科研及新船型开发的力度，适应船东多样化、个性化的需求，适应国际新规范、新标准的要求，提高产品竞争力；要加强企业的经营决策，认真分析设计成本和制造成本，承接适应企业能力的船舶。要实施海洋工程装备战略和承接适合企业特长的多种经营产品，培育新的经济增长点，提高企业抗风险能力。

##### 3、认真贯彻国际新规范、新标准

近年来，国际海事组织（IMO）、国际船级社协会（IACS）等国际机构针对海运安全与环保正推出一系列

新的规范与标准，其中，船舶专用海水压载舱涂层性能标准（PSPC）、油船及散货船共同结构规范（CSR）已经和即将进入实施阶段，波罗地海国际海事理事会（BIMCO）的标准造船合同也正在加紧推行之中。这些新规范、新标准将对我国船舶企业带来新的挑战，成为顺利交船必须跨越的门槛。我国船舶工业要深入开展相关研究，加强培训工作，下决心予以攻克。特别是涂层性能标准（PSPC）等强制性标准，各单位切不可掉以轻心，要及早派人参加相关培训，在全面了解的基础上，认真执行。

#### 4、进一步增强战胜困难的信心。

金融危机给我国船舶工业带来困难和挑战，同时也带来希望和机遇。国家政策支持船舶工业发展；设备、材料等资源短缺得到缓解，价格出现下调，人民币汇率趋于稳定；我国船舶工业已具有较强的技术、物资和管理基础。这些都是战胜“寒冬”的积极因素和有利条件。我们要进一步增强信心，克服消极被动情绪，去迎接春天的到来。

#### 5、认真学习贯彻“船舶工业调整和振兴规划”。

面对全球金融危机的冲击，国家有关部门指出，当前船舶工业的重点任务一是要保订单、保市场；二是要调结构、促发展；三是要上水平，提素质。国务院主持编制的“船舶工业调整和振兴规划”是我国船舶工业抗风险渡难关，化危机寻机遇，抓调整保稳定的强大动力，是完成各项重点任务的重要保障，全行业都要认真学习、贯彻。努力促进规划中的各项政策能够得到充分地落实。中国船舶工业行业协会将深入企业，加强调研、反映问题，努力发挥桥梁和纽带作用。

表 7 2008 年完工量前 10 位企业

排名	单位	完工船舶（万载重吨）
1	上海外高桥造船有限公司	458.5
2	大连船舶重工集团有限公司	292.4
3	江苏新时代造船有限公司	193.2
4	沪东中华造船（集团）有限公司	127.4
5	常石集团（舟山）造船有限公司	93.2
6	江苏扬子江船厂有限公司	83.9
7	渤海船舶重工有限责任公司	81.6
8	广州广船国际股份有限公司	69.7
9	南通中远川崎船舶工程有限公司	63.2
10	上海船厂船舶有限公司	56.9

表 8 2008 年新承接船舶订单量前 10 位企业

排名	单位	新承接船舶订单（万载重吨）
1	大连船舶重工集团有限公司	884.7
2	江苏熔盛重工集团有限公司	542.4
3	上海外高桥造船有限公司	500.1
4	舟山金海湾船业有限公司	452.8
5	南通中远川崎船舶工程有限公司	397.6
6	江苏新时代造船有限公司	241.5
7	江苏东方造船有限公司	164.7
8	渤海船舶重工有限责任公司	134.6
9	浙江造船有限公司	132.3
10	江苏韩通船舶重工有限公司	130.5

表 9 2008 年手持订单前 10 位企业

排名	单位	手持船舶（万载重吨）
1	上海外高桥造船有限公司	2254.4
2	大连船舶重工集团有限公司	2051.3
3	江苏熔盛重工集团有限公司	1719.2
4	江苏新时代造船有限公司	1394.2
5	舟山金海湾船业有限公司	802.8
6	南通中远川崎船舶工程有限公司	770.2
7	渤海船舶重工有限责任公司	755.9
8	江苏扬子江船厂有限公司	753.7
9	沪东中华造船（集团）有限公司	679.2
10	上海江南长兴重工有限责任公司	542.9



## 免责声明

此报告并非针对或意图发送给或为任何就发送、发布、可得到或使用此报告而使中信证券股份有限公司及其附属及联营公司（合称“中信证券”）违反当地的法律或法规或可致使中信证券受制于的法律或法规的任何地区、国家或其它管辖区域的公民或居民。除非另有显示，否则所有此报告中的材料的版权均属中信证券。未经中信证券事先书面授权下，不得更改或以任何方式发送、复印此报告的材料、内容或其复印本予任何其它人。所有于此报告中使用的商标、服务标记及标记均为中信证券的商标、服务标记及标记。

此报告所载的资料、工具及材料只提供给阁下作查照之用，并非作为或被视为出售或购买或认购证券或其它金融票据的邀请或向人作出邀请。中信证券未有采取行动以确保于此报告中所指的证券适合个别的投资者。此报告的内容并不构成对任何人的投资建议，而中信证券不会因接收人收到此报告而视他们为其客户。

此报告所载资料的来源及观点的出处皆被中信证券认为可靠，但中信证券不能担保其准确性或完整性，而中信证券不对因使用此报告的材料而引致的损失而负任何责任，除非该等损失因明确的法规或法规而引致。并不能依靠此报告以取代行使独立判断。中信证券可发出其它与本报告所载资料不一致及有不同结论的报告。本报告及该等报告反映编写分析员的不同设想、见解及分析方法。为免生疑，本报告所载的观点并不代表中信证券股份有限公司，或任何其附属或联营公司的立场。

中信证券在法律许可的情况下可参与或投资此报告所提及的发行商的金融交易，向该等发行商提供服务或向他们要求给予生意，及或持有其证券或进行证券交易。中信证券于法律容许下可于发送材料前使用于此报告中所载资料或意见或他们所根据的研究或分析。中信证券于过去三年于此报告中所指的任何或所有公司的证券于公开发售时可能曾出任经办人或联合经办人。可要求索取额外资料。

以往的表现不应作为日后表现的显示及担保。此报告所载的资料、意见及推测反映中信证券于最初发报此报告日期当日的判断，可随时更改。于此报告所指的证券或金融票据的价格、价值及收入可跌可升。

若干投资可能不易变卖而难以出售或变卖，同样地阁下可能难以就有关该投资所面对的价格或风险获得准确的资料。此报告中所指的投资及服务可能不适合阁下，我们建议阁下如有任何疑问应咨询独立投资顾问。此报告并不构成投资、法律、会计或税务建议或担保任何投资或策略适合或切合阁下个别情况。此报告并不构成给予阁下私人咨询建议。

此报告旨在派发给中信证券的市场专业及机构投资客户。如接收人非中信证券的市场专业及机构投资客户，应在基于此报告作出任何投资决定或就报告要求任何解释前咨询独立财务顾问。

中信证券股份有限公司及其附属及联营公司 2007 版权所有。保留一切权利。

地址:	中国北京市朝阳区新源南路 6 号京城大厦(100004)	上海市浦东南路 528 号上海 证券大厦北塔 21 楼 (200120)	深圳市笋岗路 12 号中民时代 广场 B 座 33 层 (518029)	香港中环添美道 1 号中信大 厦 28 楼
电话:	(010)84588720	(021)68818898	(0755)82485094	(852) 2237 6409
传真:	(010)84865894	(021)68818890	(0755)82485240	(852) 2104 6580
服务热线:	(010)84868367			
Email:	service@citics.com			
网址:	http://www.citics.com			
	http://www.spcitic.com			