



中国：机械

09 年 1 月全球船舶市场运行数据及《船舶工业调整振兴规划》评论

中金公司研究部

分析员：罗晓春 luoxc@cicc.com.cn

联系人：王 斌 wangbin@cicc.com.cn

电话：(8610) 6505 1166

..... 2009 年 2 月 13 日

本期看点：

1. Clarkson 最新统计数据显示，09 年 1 月全球造船市场以低迷开年，新签订单合计仅为 39 万载重吨。
2. 09 年 1 月三大船型船价连续第五个月下跌，油船、散货船及集装箱船船价分别下滑 5.9%、9.3%和 12.4%。
3. 《船舶工业调整振兴规划》出台，但短期来看，该规划对行业整体的提振效果有限。

评论：

造船市场以低迷开年

表 1：08 至 09 年 1 月全球主要船型新签订单量

		1~3/2008	1~6/2008	1~9/2008	1~12/2008	Dec-08	Jan-09
合计	DWT	43,396,548	103,387,951	149,794,844	155,077,576	245,452	387,500
	YoY	-12.5%	-20.0%	-26.3%	-42.7%	-99.0%	-97.7%
油船	DWT	9,541,488	32,738,412	50,306,578	51,621,550	192,852	300,000
	YoY	-31.5%	20.8%	33.0%	6.3%	-93.7%	-93.2%
散货船	DWT	27,087,793	54,088,045	80,040,422	83,109,252	0	0
	YoY	1.6%	-29.7%	-33.7%	-50.3%	-100.0%	-100.0%
集装箱船	DWT	3,950,520	10,886,816	11,805,116	12,017,116	0	0
	YoY	-42.8%	-31.4%	-61.5%	-68.0%	-100.0%	-100.0%

资料来源：Clarkson

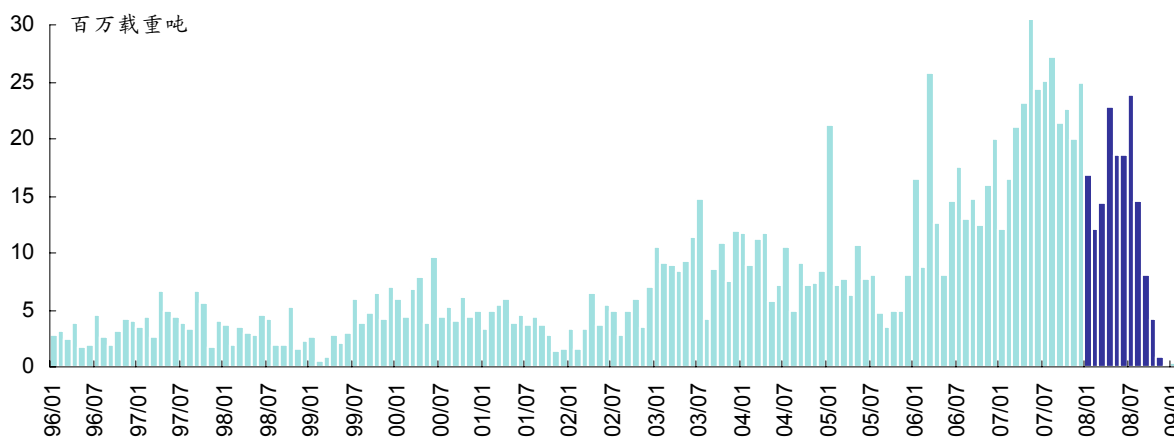
Clarkson 最新统计数据显示，09 年 1 月，全球造船市场成交量合计仅为 387.5 万载重吨，同比下降 97.7%，环比略有上升。

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。

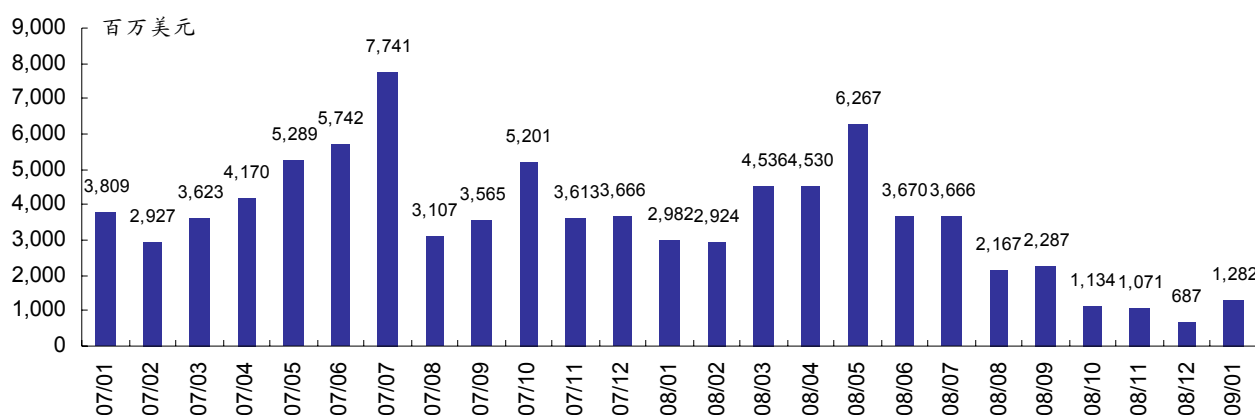


图 1: 1996~2009 年月度新签订单量



资料来源: Clarkson

图 2: 2007~2009 年二手船月度成交额



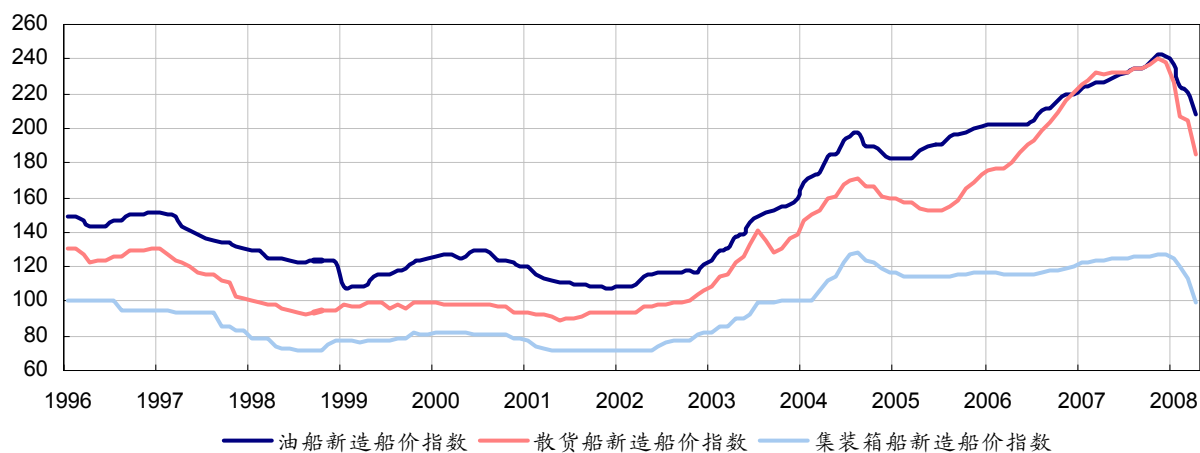
资料来源: Clarkson

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。



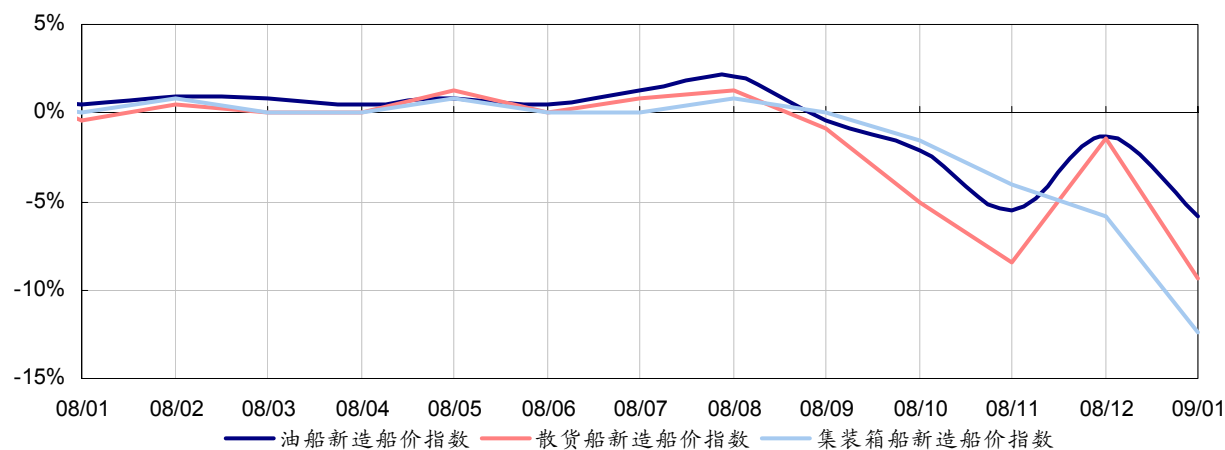
主要船型新船造价连续五个月出现下滑

图 3: 三大主要船型新造船价指数对比



资料来源: Clarkson

图 4: 三大主要船型新造船价指数环比月跌幅

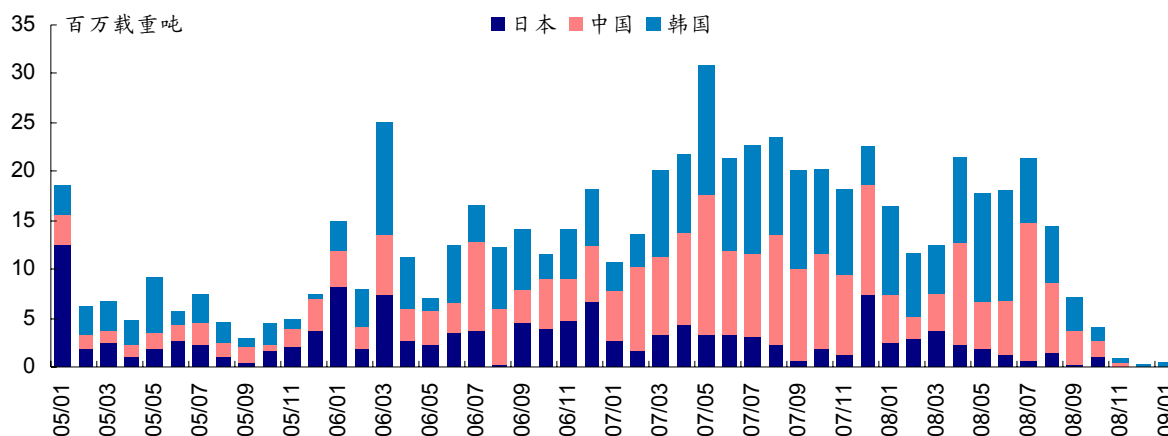


资料来源: Clarkson

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%

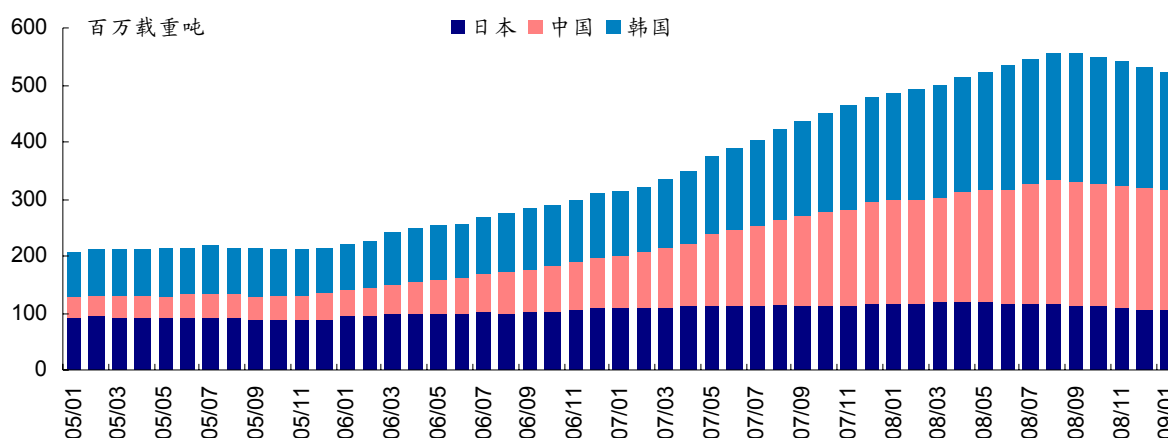


图 5: 三大主要造船国月度新船订单量



资料来源: Clarkson

图 6: 三大主要造船国月末在手订单量



资料来源: Clarkson

08 年下半年开始的船舶订单量大幅减少已经导致全球在手订单量出现下滑趋势，考虑到今明两年全球巨大的交船量和低迷的新船成交，这一下滑趋势预计将持续下去，并将导致供求关系出现逆转。考虑到大量新建产能的陆续投产，供求不平衡的状况将更加严重，未来船价将继续承受压力。

《船舶工业调整振兴规划》评论

近日，国务院原则通过了船舶工业调整振兴规划，我们认为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。

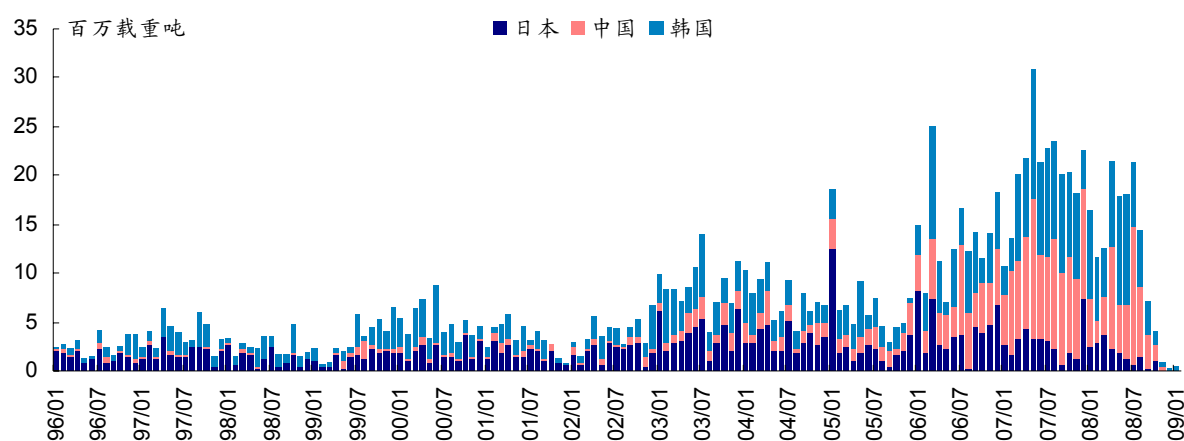
表 2: 《船舶工业调整和振兴规划》内容分析

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。

资料来源：国务院办公厅

该规划的首要目标是**稳定造船行业订单，扩大船舶市场需求**。但由于全球造船行业具有强周期和长周期等特点，我们认为未来包括中国造船业在内的全球造船行业的订单量将保持稳定，但将稳定在一个较低水平，难以复制过去五年的繁荣历史。

图 7: 1996~2009 三大主要造船国月度新船订单量

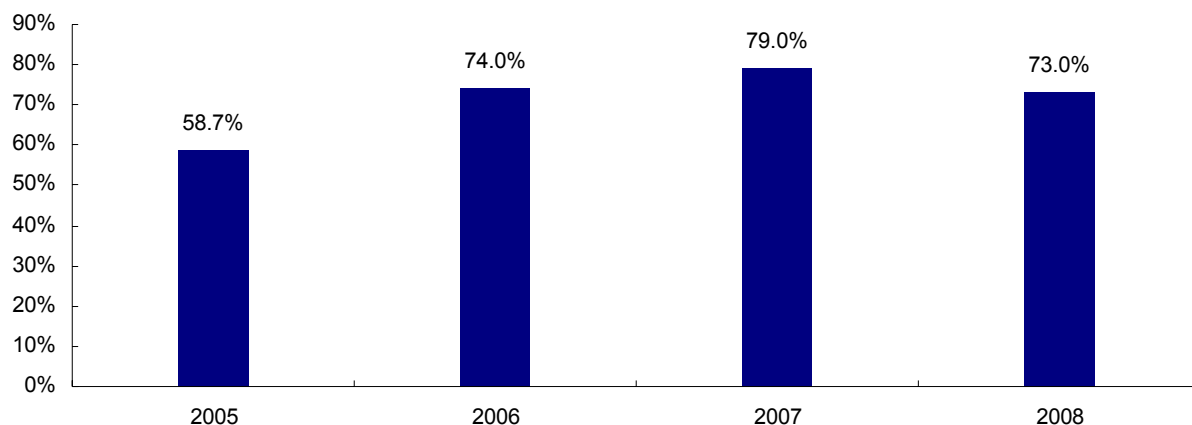


资料来源：Clarkson

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 8: 中国船舶制造业历年出口比例



资料来源: 中国船舶工业年鉴

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。

表 3: 未来拆船量预测

(百万载重吨)	2009年	2010年
全球预计拆船量	39.30	69.00
中国预计拆船量	2.67	4.69
中国船厂2008年产量		20.49
中国船厂2008年新签订单		58.00

资料来源: Clarkson, 中金公司研究部

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。



CICC
中国国际金融有限公司
CHINA INTERNATIONAL CAPITAL
CORPORATION LIMITED

简 评

附录：温家宝主持召开国务院常务会议审议并原则通过的船舶工业调整振兴规划

会议认为，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。

会议强调，加快船舶工业调整和振兴，必须采取积极的支持措施，稳定造船订单，化解经营风险，确保产业平稳较快发展；控制新增造船能力，推进产业结构调整，提高大型企业综合实力，形成新的竞争优势；加快自主创新，开发高技术高附加值船舶，发展海洋工程装备，培育新的经济增长点。一要稳定船舶企业生产。加大信贷融资支持力度，支持大型船舶企业和航运企业按期履行造船合同，采取鼓励措施支持购买弃船。指导船舶企业合理安排生产计划，保持生产连续性。二要扩大船舶市场需求。加快老旧船舶报废更新和单壳油轮淘汰，积极发展远洋渔船、特种船、工程船、工作船等专用船舶。努力开拓国际市场，扩大高技术高附加值船舶、海洋工程装备国际市场份额。三要发展海洋工程装备。支持造船企业研究开发新型自升式钻井平台等海洋工程装备，鼓励开发海洋工程动力及传动系统等关键系统和配套设备。四要积极发展修船业务。鼓励造船企业利用现有造船设施开展修船业务，增强大型船舶、特种船舶、海洋工程装备修理和改装能力。规范发展拆船业。五要支持企业兼并重组。鼓励骨干船舶制造企业实施兼并重组，推动大型船舶企业与上下游企业组成战略联盟，引导中小船舶企业调整业务结构。六要加强技术改造，提高自主创新能力。对散货船、油船、集装箱船三大主流船型进行优化升级，提升高技术高附加值船舶设计开发能力，支持填补国内空白、节能环保效果显著及产能不能满足市场需求的船舶、海洋工程装备和配套产品研发。会议决定，鼓励金融机构加大船舶出口买方信贷资金投放；将现行内销远洋船财政金融支持政策延长到 2012 年；抓紧研究出台鼓励老旧船舶报废更新和单壳油轮强制淘汰政策；今后 3 年暂停现有船舶生产企业新上船坞、船台扩建项目；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。

北京

中国国际金融有限公司
中国 北京 100004
建国门外大街 1 号
国贸大厦 2 座 28 层
电话: (8610) 6505-1166
传真: (8610) 6505-1156

中国国际金融有限公司
北京建国门外大街证券营业部
中国 北京 100022
北京市朝阳区建国门外大街甲 6 号
SK 大厦 1 层
电话: (8610) 8567-9238
传真: (8610) 8567-9169

上海

中国国际金融有限公司
上海分公司
中国 上海 200120
陆家嘴环路 1233 号
汇亚大厦 32 层
电话: (8621) 5879-6226
传真: (8621) 5879-7827

中国国际金融有限公司
上海淮海中路证券营业部
中国 上海 200020
淮海中路 398 号
世纪巴士大厦裙楼 1-B、2-B
电话: (8621) 6386-1195
传真: (8621) 6386-1196

香港

中国国际金融香港证券有限公司
国际金融中心第一期 29 楼
中环港景街 1 号
香港
电话: (852) 2872-2000
传真: (852) 2872-2100

中国国际金融香港资产管理有限公司
国际金融中心第一期 29 楼
中环港景街 1 号
香港
电话: (852) 2872-2000
传真: (852) 2872-2100

深圳

中国国际金融有限公司
深圳福华一路证券营业部
中国 深圳 518048
福田区福华一路 6 号
免税商务大厦裙楼 107、201
电话: (86755) 8832-2388
传真: (86755) 8254-8243



本报告中的信息均来源于已公开的资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或所表达的意见并不构成所述证券买卖的出价或征价。我公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告亦可由中国国际金融香港证券有限公司于香港提供。本报告的版权仅为我公司所有，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。