

## 第二章 全国造船市场供需分析及预测

### 第一节 行业供给良好

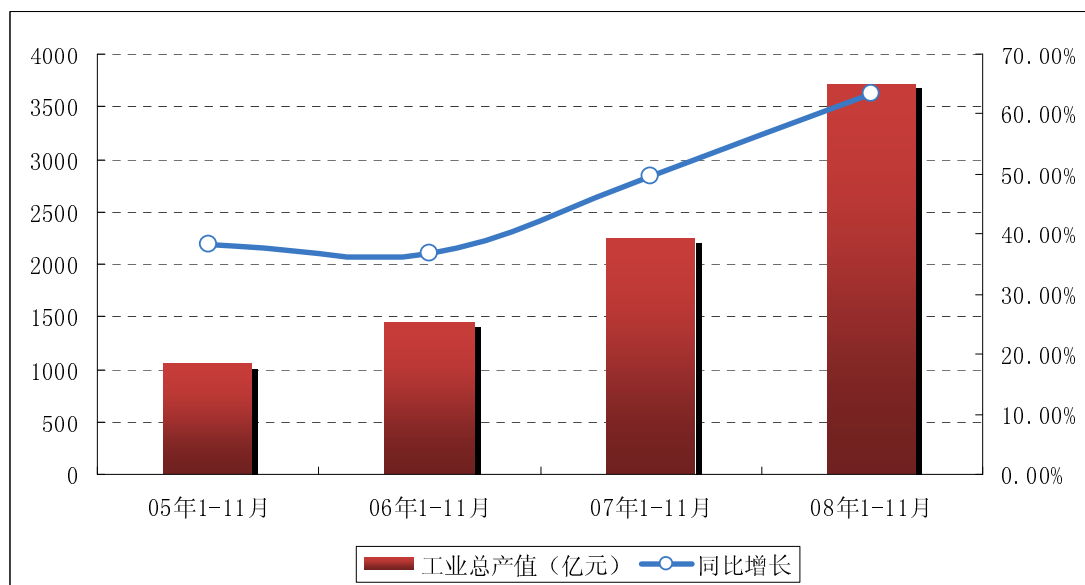


图1 全国造船行业工业总产值变化趋势

2008年1-11月，全国造船行业实现工业总产值3708.4亿元，与去年同期相比增加了63.51%，增长率延续了前1个年度的上涨趋势，行业供给状况良好。

4季度，我国造船行业凭借近几年来良好的发展态势和手中饱满的订单，生产继续保持了快速增长态势。

## 第二节 行业销售继续增加

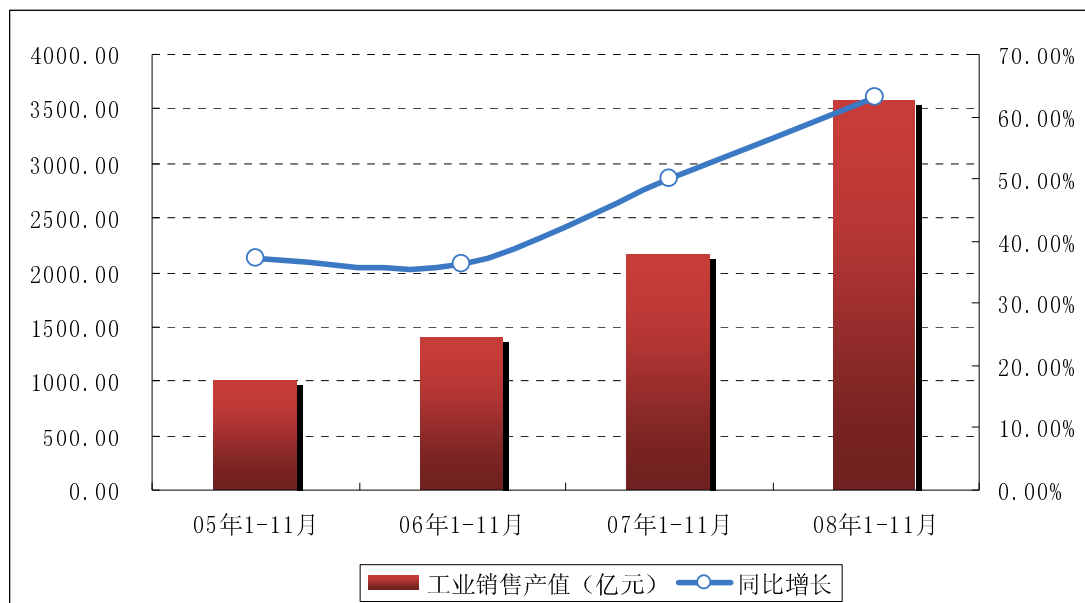


图2 全国造船行业工业销售产值变化趋势

2008年1-11月，全国造船行业实现工业销售产值3577.67亿元，与去年同期相比增加了63.26%，增长率延续了前1个年度的上涨趋势，市场需求旺盛。

4季度，我国造船行业的工业销售产值继续保持了快速增长，这主要得益于我国造船行业新船交付及时和高价船的交付。

## 第三节 行业进出口分析

### 一、2008 年船舶进口表

2008年主要船舶产品 (进口金额在1000万美元以上)			
船型	数量 (艘)	金额 (美元)	金额同比 增长(%)
15万吨及以下机动散货船	25	828246200	35.8
供拆解的船舶及其他浮动结构体	112	134844271	155.4
6000箱及以下机动集装箱船	5	48264100	-
未列名娱乐或运动用船舶、划艇及轻舟	1656	44482764	83.3
拖船及顶推船	39	35728403	50.8
其他液货船	1	28000000	-
未列名机动船舶,包括救生船,但划艇除外	240	25978687	92.6
其他机动货运船舶及客货兼运船舶	25	24911555	32175
机动捕鱼船、加工船等加工保藏鱼产品的船舶	9	20412704	-14.6
灯船、消防船、起重船等不以航行为主的船舶	6	20294544	190.7
挖泥船	7	18119511	-85.1
20000立方米以下的液化石油气船	3	17097421	-52.9
所有船型总计	13714	1288774831	29.20

2008年主要国家和地区 (进口金额在1000万美元以上)			
国家/地区	数量 (艘)	金额 (美元)	金额同比 增长(%)
日本	187	705420387	24.2
意大利	78	145031934	2222.7
中国	489	101755767	-0.2
韩国	23	61221074	93.1
克罗地亚	5	34675894	-7.8
美国	9150	32671149	67.9
乌克兰	7	31585299	6363.4
巴拿马	1	28000000	1820.2
圣文森特和格林纳丁斯	2	24200000	-
德国	445	23261422	127.2
中国台湾省	669	20320365	2739.5
挪威	162	12983068	39.9
英国	171	10595596	-23.1

从上表可以看出，08 年我国共进口船舶 489 艘，进口金额为 101755767 万美元，进口金额同比下降了 0.2%。

## 二、2008 年中国船舶出口情况

据海关统计，2008 年，我国累计出口各类船舶 217.4 万艘，价值 191.2 亿美元，比上年（下同）分别增长 1 倍和 60.1%。其中，12 月当月出口 11.7 万艘，下降 33.6%，价值 17.7 亿美元，增长 51.6%。其出口的主要特点有：

1、近 9 成以加工贸易方式出口。2008 年，我国以加工贸易方式出口船舶 170.8 亿美元，增长 58.7%，占同期我国船舶出口总值的 89.3%。同期，以一般贸易方式出口 16 亿美元，增长 47.4%。

2、国有企业占主导地位，外商投资企业和私营企业出口均成倍增长。2008 年，我国国有企业出口船舶 114 亿美元，增长 33.3%，占同期我国船舶出口总值的 59.6%；外商投资企业出口船舶 47.2 亿美元，大幅增长 1.5 倍，增速提高 101.7 个百分点，占同期我国船舶出口总值的比重由 2007 年的 15.9% 上升至 24.7%。此外，私营企业出口船舶 23.6 亿美元，增长 1.2 倍。

3、主要出口至欧盟、东盟和香港。2008 年，我国对欧盟和东盟分别出口船舶 65.4 亿美元和 44.6 亿美元，分别增长 54.4% 和 66.4%；此外，内地对香港出口船舶 29.3 亿美元，猛增 1.6 倍；对上述 3 个市场合计占同期船舶出口总值的 72.9%。

4、半数以上出口来自长三角地区。2008 年，我国船舶出口值超过 30 亿美元的 3 个省市均在长三角地区。其中，江苏出口 43.4 亿美元，增长 95.6%；上海和浙江分别出口 35.3 亿美元和 32.5 亿美元，分别增长 61.2% 和 85.4%；以上 3 省市合计占同期我国船舶出口总值的 58.1%。

5、液货船、集装箱船和散货船为主要出口品种。2008 年，我国出口液货船 55.9 亿美元，增长 74.7%，占同期我国船舶出口总值的 29.2%，超过集装箱船成为我国最主要的出口船型。同期，集装箱船和散货船分别出口 54.6 亿美元和 40.6 亿美元，分别增长 60.3% 和 55%，分别占同期我国船舶出口总值的 28.5% 和 21.2%。

值得关注的是，2007 年我国上升为全球第三大造船国。但 2008 年以来，美国次贷危机全面升级，并拖累全球经济增长放缓，国际航运市场需求低迷，波罗的海指数（BDI）全年猛跌 91.5%，全球造船业开始步入下行轨道，我国船舶制造业在出口繁荣的背后隐藏着以下 3 个方面风险：

一是新船订单严重缩减。2008 年前 3 季度，我国承接新船订单 5717 万载重吨，同比下降 11%。截止当年 11 月份，全球新船订单由 8 月份的 1416 万载重吨急剧萎缩至不足 100 万载重吨。其中，欧洲航运界已停止新签合同，我国造船厂已很难承揽到 2011 年以后的欧洲订单。

二是船东撤单风险加剧。目前我国主要造船企业的订单大多签至 2010 年，由于多数航线出现运力过剩、运费下挫等问题，为避免得船后蒙受更大损失，部分船东选择撤销订单。据中国船舶工业协会统计，截至目前中国船舶企业的撤单总量约在 100 万载重吨左右。近日希腊高世迈航运（Costamare Shipping）宣布，已取消沪东中华造船制造 3 艘巴拿马型集装箱船的订单。相对而言，民营中小型造船企业由于实力较弱，签订单时收取预付款的比例较低，船东撤单风险更大，2008 年我国船舶出口值不足 100 万美元的企业多达 640 家，占当年我国船舶出口企业总数的 65.3%。

三是企业融资难度加大。造船属于高度资本密集型行业，当前国内金融机构对造船行业发展前景态度谨慎，加大了对船舶信贷融资的审查力度，部分银行已将造船业列入高风险行业，企业从金融机构获得预付款保函以及融资的难度有所加大。

### 三、出口交货值快速增长

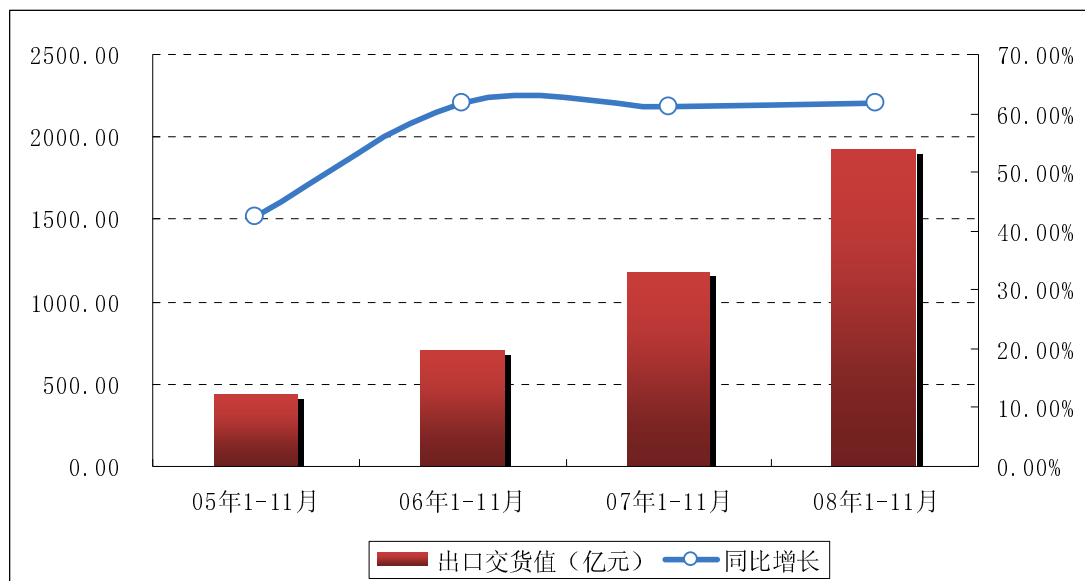


图3 全国造船行业出口交货值走势

2008年1-11月，全国造船行业实现出口交货值1918.51亿元，与去年同期相比增加了61.7%，增长率较上一年度提高了0.63个百分点。

4季度，全国造船行业的出口交货值仍然保持了快速发展趋势。但我们认为由于金融危机的深化，2009年船舶出口依然面临较大压力。影响船舶出口的不利因素主要有：

1、国际航运船舶需求下降。受金融危机影响，国际航运业大幅萎缩，反映国际海运情况的波罗的海指数从5月中旬的最高点11793点跌至11月11日的818点，跌幅达到93.1%。航运企业陷入需求大幅减少、运价大幅下跌、信贷大幅萎缩的状态，不少船东已选择将船“封存”。船舶修造行业因此不得不面对船舶需求下降的困境。

2、船东撤销订单风险加大。船舶出口一般采取订单建造、分期付款，大量的长期订单和较少的定金给企业收回尾款埋下了隐患。受金融危机影响，一方面航运市场需求下滑，另一方面，银行对船东贷款资格风险评估更为谨慎和严格，使得船东融资困难，从而影响到合同款项的交付，船东撤销订单的风险加大。

目前我国主要造船企业的订单大多签至 2010 年，由于多数航线出现运力过剩、运费下挫等问题，为避免得船后蒙受更大损失，部分船东选择撤销订单。据中国船舶工业协会统计，截至目前中国船舶企业的撤单总量约在 100 万载重吨左右。近日希腊高世迈航运（Costamare Shipping）宣布，已取消沪东中华造船制造 3 艘巴拿马型集装箱船的订单。相对而言，民营中小型造船企业由于实力较弱，签订单时收取预付款的比例较低，船东撤单风险更大，2008 年我国船舶出口值不足 100 万美元的企业多达 640 家，占当年我国船舶出口企业总数的 65.3%。

3、经营风险加剧。近期，浙江某地发生一起外籍船舶由于修理费纠纷，挟中国修理人员逃逸事件。另据某大型造船企业反映，该公司在一艘船舶交货时，遭遇船东代表提出 200 多项改进意见，约为以往交船时的 10 倍，严重影响了交船进度。由于航运市场低迷，船东因而近乎苛刻地提高验收标准，以达到推迟接船、压低船价甚至弃船的目的。这不仅将直接增加船厂保养维修成本，而且将占用码头泊位，影响其他订单完成进度，船厂经营风险加剧。

4、价格下行风险增大。由于当前航运市场信心不足，船舶修造的定价主动权逐渐由船厂转向船东。当前船舶修理价格已经大幅下降，某修船企业反映，其修船报价最高下降了 35%。从造船业看，由于我国出口船舶建造技术含量低，相对于技术含量较高的日本韩国船舶来说，市场定价权有限，未来新造船舶价格也将可能回落。而随着人民币升值和原材料、劳动力价格的提高，我国船舶企业的价格优势正在失去，在成本和价格压力双重挤压下，船舶企业面临洗牌。

## 第四节 供需平衡及价格分析

### 一、产销率环比下降

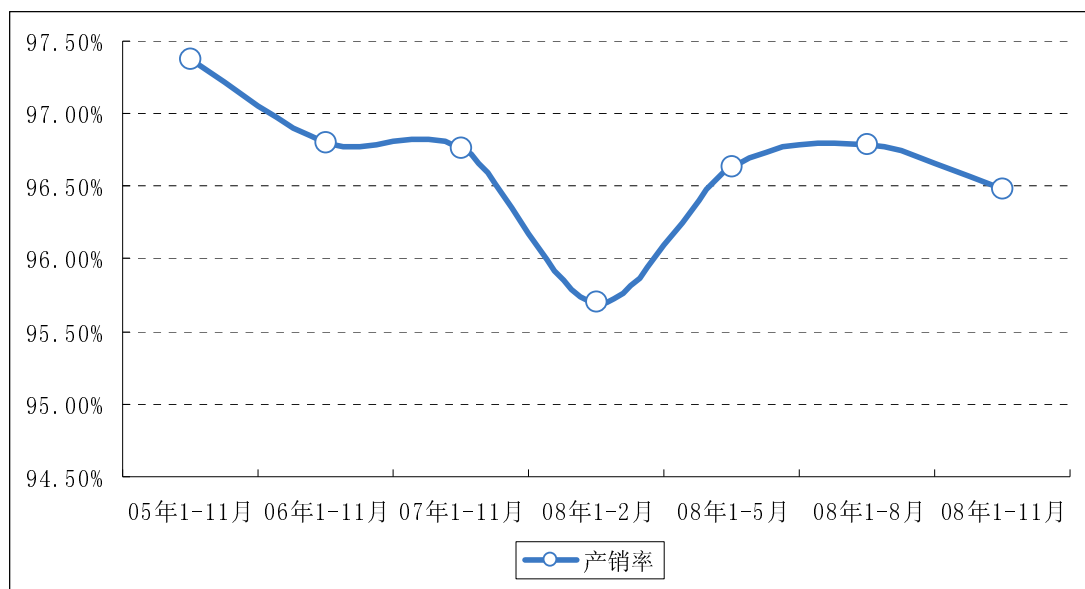


图4 全国造船行业产销率走势

2008年1-11月，全国造船行业的产销率是96.47%，较上一季度下降了0.32个百分点。

由于全国造船行业的工业销售产值增速为63.26%，慢于工业总产值63.51%的增速，导致产销率走低。市场需求低迷是产销率环比走低的主要影响因素。



## 二、产成品资金占用率持续走低

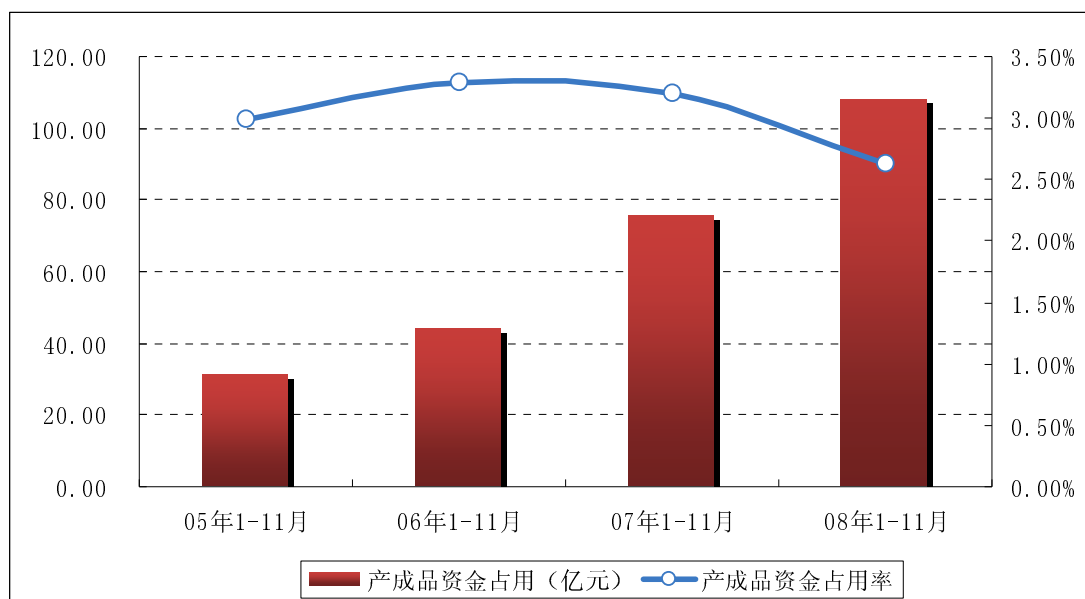


图5 全国造船行业产成品资金占用率走势

2008年1-11月，全国造船行业实现产成品108.2亿元，产成品资金占用率为2.6%，连续2个年度下降。

## 三、09年船价依然有较大下滑空间

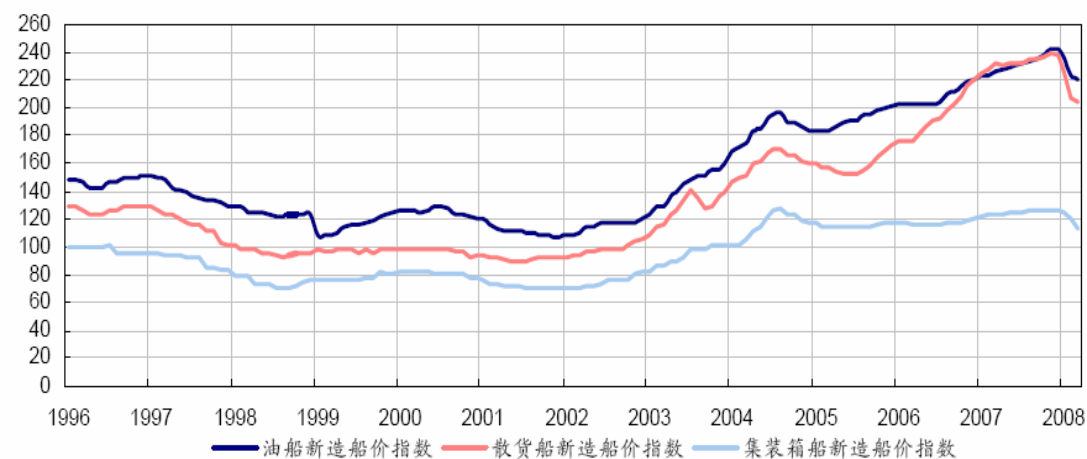


图6 三大主要船型新造船价指数对比

表1 三大主要船型新造船价指数对比

	油船新造船价指数	散货船新造船价指数	集装箱船新造船价指数
Jan-07	202	180	116
Feb-07	202	186	116
Mar-07	202	191	116
Apr-07	204	193	116
May-07	210	199	117
Jun-07	212	203	118
Jul-07	216	209	118
Aug-07	219	216	119
Sep-07	220	221	120
Oct-07	223	225	122
Nov-07	224	228	123
Dec-07	226	232	124
Jan-08	227	231	124
Feb-08	229	232	125
Mar-08	231	232	125
Apr-08	232	232	125
May-08	234	235	126
Jun-08	235	235	126
Jul-08	238	237	126
Aug-08	243	240	127
<b>Sep-08</b>	<b>242</b>	<b>238</b>	<b>127</b>
<b>Oct-08</b>	<b>237</b>	<b>226</b>	<b>125</b>
<b>Nov-08</b>	<b>224</b>	<b>207</b>	<b>120</b>
<b>Dec-08</b>	<b>221</b>	<b>204</b>	<b>113</b>

资料来源：Clarkson 联创思达研发中心整理

08 年 9 月油船及散货船船价环比分别小幅下滑 0.4%和 0.8%后，10 月继续下滑 2.1%及 5.0%；集装箱船价也出现两年以来首次下跌，跌幅 1.6%。11 月，油船、散货船及集装箱船三大船型造价进一步分别环比下滑 5.5%、8.4%及 4.0%。12 月，三大船型船价分别继续下滑 1.3%、1.4%和 5.8%。虽然目前三大船型船价已经连续四个月出现下跌，但仍然处于历史高位，因此我们认为，受制于 09 年疲弱的市场需求，船价依然有较大下滑空间，降幅在 10-20%左右。

最新数据显示，2008 年 12 月三大船型名义价格跌幅开始增大，同时 12 月美元实际有效汇率指数回落，实际价格跌幅也开始增大。总体来说，大灵便型散货船跌幅最高，大灵便型油轮的价格最坚挺。

此外需要强调的是，12 月的船价基本是有价无市，所以不能反应市场真实的需求状态。

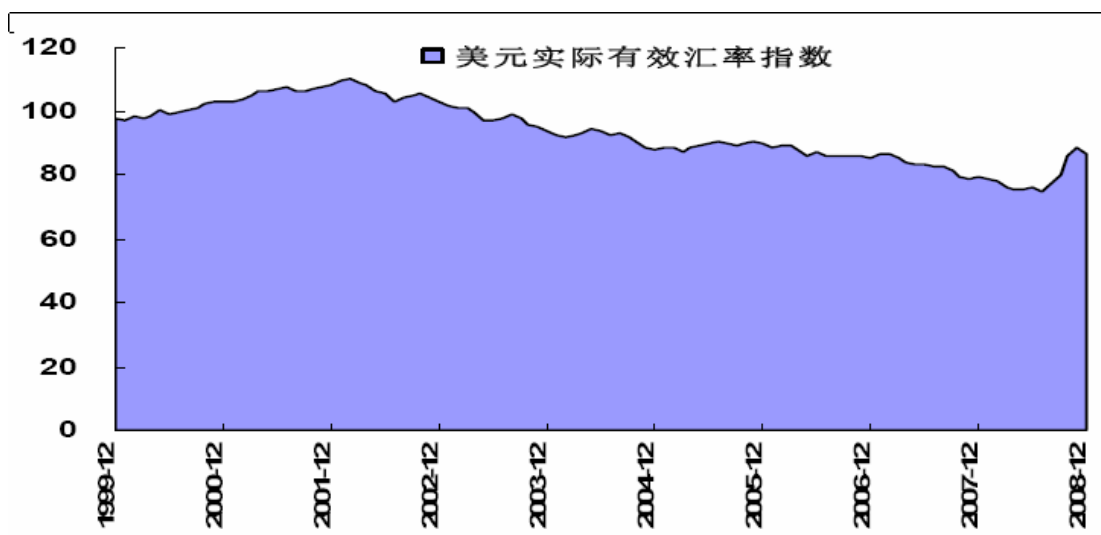


图7 美元实际有效汇率指数 12 月回落

表2 主要船型价格及名义和实际涨跌幅

船型		名义价格（百万\$）		名义价格涨跌幅			实际价格涨跌幅		
		2008-12	历史最高	1 个月	3 个月	6 个月	1 个月	3 个月	6 个月
油轮	VLCC	150	162	-1.3%	-7.4%	-4.2%	-2.4%	8.2%	14.5%
	苏伊士型	91	100	-1.6%	-9.0%	-5.2%	-2.0%	5.8%	13.1%
	阿芙拉型	75	82.5	-2.6%	-9.1%	-3.2%	-4.6%	-1.2%	10.6%
	巴拿马型	61.5	68	-2.4%	-9.6%	-6.8%	-4.3%	-1.7%	6.5%
	大灵便型	47.5	53.5	-1.0%	-9.5%	-9.5%	-3.0%	-1.7%	3.4%
散货船	好望角型	88	99	-3.8%	-1.1%	-8.3%	-3.1%	-0.4%	4.8%
	巴拿马型	46.5	55	-6.0%	-1.1%	-13.9%	-3.1%	-6.4%	-3.4%
	大灵便型	42	48	-8.5%	-2.3%	-12.5%	-4.3%	-4.9%	1.1%
集装箱船	6200-6500 teu	100	108	-1.9%	-5.6%	-4.7%	-3.9%	0.6%	5.8%
	8000-8500 teu	129	137	-1.5%	-4.4%	-3.7%	-3.5%	2.3%	7.6%
	3400-3600 teu	60	67	-4.6%	-7.5%	-5.3%	-5.2%	-2.7%	3.9%
	5100 teu	77.5	84	-1.9%	-5.4%	-4.2%	-4.5%	0.2%	6.7%
	2600-2900 teu	50	56.5	-3.7%	-8.0%	-6.3%	-5.8%	-3.9%	3.0%

资料来源：Clarkson 联创思达研发中心整理

我们认为，09 年船价下跌压力主要来自以下两个方面：

### （一）船板价格低位运行稳定

由于船板的价格从今年 6 月至今下跌近半，从高峰时的每吨 8000 元降至不到 4000 元，下跌达 50%。造船板价格目前在 4000 元/吨附近波动，前期的快速回落已经告一段落。受 4 万亿投资带动，国内普遍预期春节后钢价会回升，不过预计造船板价格即使上涨，幅度也不会大。

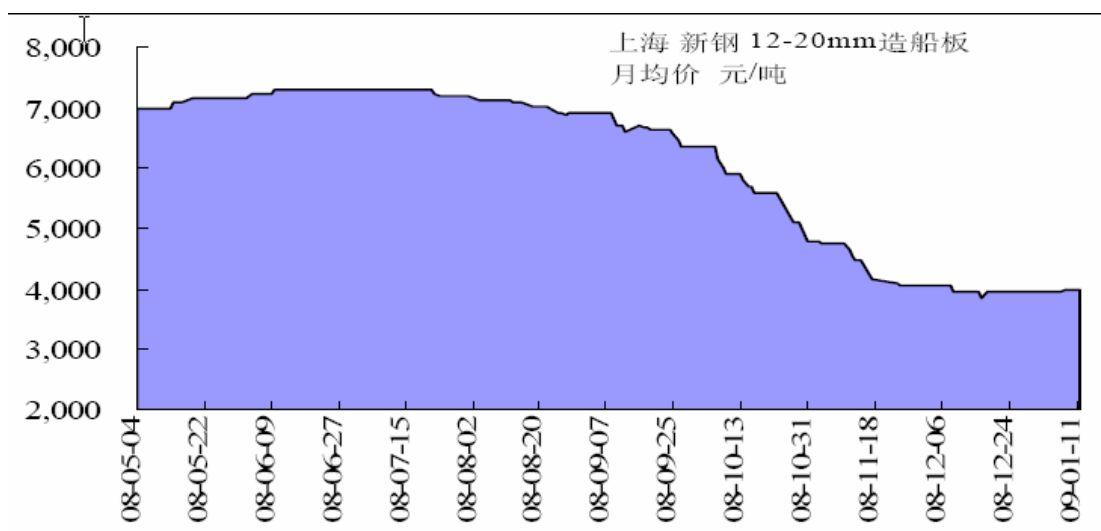


图8 国内船板价格走势

表3 近期钢厂船板调价情况

钢厂	调整日期	调整幅度	代表规格价格 20mm CCSA/B	备注
天钢	10.21	-500	/	含税
韶钢	10.23	-1100	5500	含税/广州执行价
临钢	10.28		3750	不含税
首钢	10.29	/	5590	含税/11月订货价
新钢	11.1	-1170	4930	含税
安钢	11.13	-234	5580	含税/中板机组
鞍钢	11.20	-700	/	不含税/12月份订货价
宝钢	11.20	-1800	5050	不含税/一季度订货价
马钢	11.24	0	3896.1	含税/12月订货基价
济钢	11.26	-200	4310	含税/厚板厂
唐钢	11.26	0	4300	含税/12月份外销价
邯钢	11.28	0	6595	含税
文丰	11.28	-	5000	含税
南钢	12.1	-720	4130	含税
太钢	12.2	-	3978	含税/12月份订货价
普阳	12.2	-1000	3700	含税
重钢	12.4	-	4300	含税/12月份订货价
柳钢	12.5	+100	/	含税/区内执行价
三钢	12.8	+200	4000	含税
武钢	12.8	-400	3700	不含税/一季度订货价

船板价格低位运行，有企稳迹象，这对造船行业来说，成本压力大幅降低。成本压力的减缓给新船价格带来下行压力。

## （二）国际航运市场持续低迷

11 月国际航运市场仍旧在低迷中前行。克拉克松海运运价指数（ClarkseaIndex）收于 13560 点，较 10 月低环比下降 13%，同今年最高点相比已经回落 72%。BDI 本月低收于 715 点，环比下降 16%，较今年最高点下降 94%。据预测，BDI 调整的深度已经足够，但时间跨度还远远不足，行业将进入数年的衰退和萧条期。2009 年航运市场仍然在低谷徘徊。

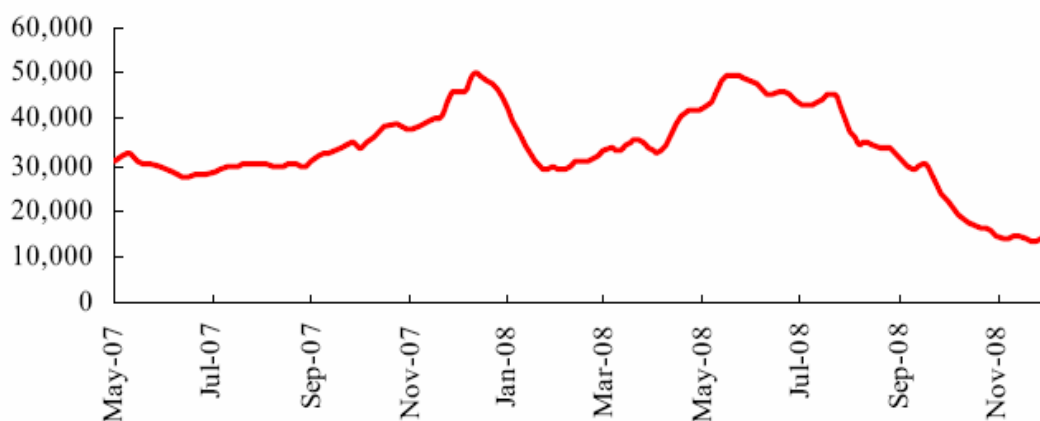


图9 07年5月至08年11月克拉克松海运运价指数 (美元/天)

随着 BDI 指数的进一步走低，航运市场供求关系出现急剧恶化，航运业风险大增，而这种风险也将传递至造船业。我们认为在未来几个月，更多的船东将取消船舶订单，新接订单量也将加剧减少。世界新船订造需求下降，而近年世界主要造船国家已形成庞大的造船能力，订船需求大幅下滑将引发全球性的造船能力过剩，导致国际市场竞争加剧，不仅新船订单承接困难，手持订单的交付也可能出现意想不到的困难。

航运市场持续低迷，海运市场运费的不断走低，以及未来海运需求下滑的前景都使得船东普遍愈加谨慎，船价将会进一步走低。

鉴于以上两方面的原因，2009 年船价下行压力依然很大。另外，造船行业产能过剩现象严重，行业供给大于与需求，供求关系逆转将进一步增加船价下行压力。

## 四、09 年造船行业面临量价齐跌

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提升，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。

1、预计 2009 年承接新船订单量在 2008 年大幅下滑的基础上进一步萎缩，较为乐观的判断是约 6000 万载重吨，而悲观的观点认为，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 亿-1.6 亿载重吨，大大高于新接订单量，到年底手持船舶订单量将大幅下降，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，主要表现在“交船难、接单难、融资难”。初步分析，2009 年我国造船完工量将在 4000 万载重吨以上，承接新船订单量可能仅为 2000 万-3000 万载重吨，年底手持船舶订单量将降至 1.6 亿吨左右。