

## 全球船舶工业供求状况及变化趋势

作者:王梦兰 来源:中国水运杂志 日期:2008年08月22日 点击:

近年来,全球船舶工业空前发展,新船订单数量逐年增长,世界各主要大造船厂的订单纪录被不断刷新。2001到2006年间,年平均新订单达78.86百万载重吨,超过了1971到1975年间的历史记录,更相比起1996到2000年间的平均51.94百万载重吨,增长了51.83%。造船市场的火爆状况远远超出人们的预期,不但持续增长,2006年更创下一个新订单130百万载重吨的历史新纪录。截至同年,全球的新船订单总共超过了300百万载重吨,这些新船订单需各造船厂花费接下来的大约四年时间来完成。

世界各地船厂的造船能力正在不断扩容,这得归功于中国、日本、韩国等主要造船国家和其他陆续涌现的新兴船舶工业国家,未来全球的总造船能力和容量正在进一步增加。在2001至2005年之间,全球各船厂每年平均完成的新造船量大约为60百万载重吨。与平均每年增加的78.86百万载重吨新订单相比,造船能力的增长速度远远滞后于订造需求。即使将来每年平均完成量为80百万载重吨而新订单为130百万载重吨,造船能力与需求间的差距仍然会很大。根据Clarkson的统计,2006年在中国、南韩和日本造船厂订做的所有类型新船的平均交船期限超过36个月,世界各地的主要造船厂的船坞使用率均达100%,制造和装配能力都已经达到极限。新进的船舶工业从业者形成的国际竞争力对国际造船市场产生一定冲击仍需要相当一段时间。激烈的市场竞争将强迫缺乏技术创新能力和核心竞争力的造船厂从市场逐渐消退,而使市场竞争达到相对平衡。由此可见,目前世界的造船能力和装配容量的发展速度并不能适应迅速发展的市场需要,在增长的市场需求推动下,全球总造船能力和装配容量将会迅速增长,由于生产效率的不断改善,预计造船能力会有极大地增加,以填补当前的不足。由于支持市场兴旺的正面因素仍然存在,再加上新投产的造船设备和设施中的核心竞争力仍未能满足市场需求,所以从世界造船市场的中期供需关系发展趋势判断,在2010年之前发生的供求状况转置的情况几乎不可能发生,世界造船市场仍然是典型的“卖方市场”。

国际货币基金组织的经济预测2007到2010年之间世界经济增长率将超出4.3%,世界经济的持续平稳增长为运输市场繁荣提供了有利前提,同时也为造船市场的持续兴旺打下了坚实基础。近年来涌现的市场经济国家如中国、巴西、前苏联和印度取得了迅速而连续的经济增长成就,改变了世界经济增长的模式并很大程度上抵消了欧洲区域内大范围由于缓慢的经济增长对世界经济造成的消极影响。以金砖四国为代表的新进市场经济国家,对世界经济的发展进一步作出贡献。同时,发达国家中的美国出现了加速的经济增长,日本出现了经济复苏,欧洲各国同时也出现了平稳的经济增长,世界经济的复苏衍生为世界运输和造船业连续的繁荣。

从世界经济贸易和海洋运输货物数量的增长趋向判断,船东们对运输市场的未来发展抱有很大期望,他们在2003到2005年之间表现良好的运输市场取得优厚回报,为了满足下一个市场周期的需要,对未来的运输市场持乐观态度的船东们将乐于继续订造新船。事实上,往年持续兴旺的运输市场令船龄较大的船舶和老旧船舶被延迟报废和淘汰,使得对新船的市场需求进一步加大。而且,各大船公司在调整船队结构时不断地发展巨型船舶,以及积极扩大船队规模的行为也是促进造船市场良好发展的正面因素。

过去几年中,人类对石油越来越大的需求和原油的滞后供应是油价持续走高的根本成因,有鉴于此,各个国家加快了海洋石油勘探和开发的步伐,以避免世界石油需求关系的进一步恶化。海洋石油的开采行为为海洋工程设备市场的繁荣提供了有利前提,从海洋工程设备的需求到旺盛需求期,为造船工业的进一步发展提供更广阔的空间。

市场持续兴旺的同时也存在影响市场的消极因素。第一，市场上大量增加的新订单和交船期的不断推延不仅对国际运输市场造成巨大压力，而且造船厂和船东所承担的市场风险也逐渐增加。第二，兴旺的市场在某种程度上存在不可否认的投机性订单行为，因而单凭新订单的数量来推断真实的市场需求可能并不准确。第三，世界经济仍受许多风险因素例如高油价、频繁的地域纷争等影响。所有这些因素也许给未来造船市场需求带来负面地影响，必须受到人们的高度关注。

展望2010年之前的世界造船市场发展趋势。从受青睐的主要船舶类型来看，市场对新的原油油船的需求增长放缓，而焦点集中在对其的翻新上；对集装箱船的需求将大幅度下降；散装货货轮、液化天然气运输船和海洋工程设备运输船舶市场将保持兴旺。到2010年，全球油船船队的规模以每年平均7.8%的速率迅速增长，但市场对新油船的需求却趋于下降。从油船交船时间判断，由于市场上投入运营的油船不断增多，油船过剩运力的问题越来越突出。全球运营中的单壳油船共计1049艘（合92.739百万载重吨），考虑到国际海事组织淘汰单壳油船的计划，油船的改造和翻新存在着相当的市场需求。

目前，散货货轮的比例在世界船队中占30%，由于近年来新订造的散货货轮数量相比起油船和集装箱船明显较少，而且在船队中，船龄达到或超过20年的散货货轮比例高达45%，分别高于油船和集装箱船的23%和21%，因此在接下来的几年，无论对新的散装货轮还是对散装货轮的改造和翻新将有相当大的市场。货运方面，统计表明中国钢铁工业在今后几年里的成长速度比预期要快，铁矿石进口的数量将继续攀升，同时全球煤炭消耗量的大增令煤炭运输市场显得生机勃勃。综上所述，散货货轮的造船市场依然充满活力。

基于对世界经济、集装箱化海运货物和集装箱船运力分析，未来几年内，集装箱货运市场状况在供需双方均显乐观。众所周知，近年来全球集装箱船运力快速增长，但新集装箱船运力的投入高于货运的增长速度，供过于求的情况将愈演愈烈，市场对集装箱运输服务需求将减缓。新订单主要集中在巴拿马型和超巴拿马型集装箱船，而中小型集装箱驳船的订单数量相对较少。所以，虽然集装箱船市场必须在今后几年里面临运力过剩的局面，但中小型集装箱驳船的市场展望将保持乐观。

受到高涨的油价压力和推行环保政策的必要性，天然气作为高效而清洁的能源，受到各个国家越来越多的关注。世界天然气市场将保持迅速增长的趋势，液化天然气运输在运输市场扮演着越来越重要的角色。数据表明，2005年全球液化天然气年生产能力是143百万吨，预计在2008和2012年攀升到244百万吨和457百万吨，相比起2005年分别增加70.6%和220%。随着液化天然气生产能力的大幅提升，对液化天然气海洋运输服务的市场需求将越来越大。

全球石油需求继续增长，导致油价一直高企。正因为原油价格不断走高，海洋石油钻探和生产活动日益频繁，为海洋运输服务市场带来有利的发展机会，这一点通过去年一些主要船舶工业发达的国家在海洋工程设备运输服务市场上取得的良好收益得以体现。海洋石油开发和钻探行为将达到高峰从而引致海洋工程设备运输服务市场产生额外需求。另外，众多的流动钻井平台需要被翻新或者废弃（在现有的流动钻井平台之中，80%服役超过20年，40%服役超过25年）。由此可见，只要油价依然高企，海洋工程设备运输服务市场将继续繁荣。

总的来说，首先，世界造船市场现今仍然处于高度兴旺的状态，市场需求的增长速度快于全球船舶工业的发展速度，由于全球造船能力和容量明显不足的因素，世界造船市场仍然具有“卖主市场”的主要特色。其次，在2010年之前，世界经济将以相对高速继续增长，从而推动海洋运输服务业和全球船舶工业持续发展。同时，市场对散货货轮、液化天然气运输船舶和海洋工程设备运输服务等进入了高峰需求期，且将不断增长。虽然世界造船能力和容量将在今后几年里迅速地增加，但整体来看供求情况不会有重大变化。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)[上一篇：能源运输 VS 航运业划分格局](#)[下一篇：解读奥运物流的玄机](#)

## 文章评论

### 特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”

[航运研究] 积极推进航运企业费收标准化

• [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运

• [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显

• [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措

• [世界航运] 马士基集装箱盈利飙91%

#### 友情连接

#### 相关文章

上海内河游艇发展的思考	05-18
加快我国集装箱运输走出困境的步伐	06-12
厦门倾情邮轮经济	05-06
出口退税调整与经济形势分析	04-15
东亚/北欧航线集装箱运输由盛转衰	04-13
温州港直接经济腹地的现状分析	03-20
科学发展观下我国航海职业教育何去何从	03-18
环渤海港口企业组建营销联盟的可行性研究	01-19
应对经济危机下煤炭运输市场波动	01-08
金融危机对航运业的影响及对策分析	12-25

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024\*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

