

您现在的位置: 中国船舶新闻网 &gt; 船舶经济贸易 &gt; 船舶经济贸易 &gt; 正文

编者按: 近期国际造船市场陷入持续低迷, 读者关心市场未来走势, 何时能够复苏, 本期特选编有关专家权威解读市场文章, 供读者参考。

## 经济复苏遇挫 船市前景不容乐观

Economic recovery encounters setbacks, shipbuilding market outlook not to be held optimistic

发布时间:2011-11-25 09:14:41 | 来源:《船舶经济贸易》 | 作者:包张静

国际造船市场经历2010年放量回升后, 2011年随着世界经济复苏受挫和运力供求失衡加深, 成交量再度出现大幅回落, 新船价格持续下行。鉴于外部经济航运环境和新造船市场当前形势, 笔者估计2012年世界新造船市场将持续低迷。同时, 随着手持订单量的锐减, 多数船厂将出现开工不足的局面, 为获取有限订单, 市场竞争将变得更加激烈, 船舶企业经营亦将变得更为艰难。

### 世界经济复苏受挫 航运市场再次触底

世界经济在经历了2010年“脆弱而不平衡”的复苏后, 进入2011年, 这种复苏再度遭遇挫折, 形势也变得更为复杂多变。2011年9月IMF对今明两年全球经济增速预期分别作了0.3%及0.5%的大幅度下调, 均降至4%的水平; 发达经济体今年的经济增长率由此前预计的2.2%下调至1.6%, 明年的增长率由此前的2.6%下调至1.9%; 新兴及发展中经济体的经济增长率由6.6%及6.4%分别下调至6.4%和6.1%, 一度销声匿迹的“世界经济二次探底”论调也重出江湖成为各经济学家津津乐道的话题。的确, 笔者认为: 经济危机一波未平一波再起, 特别是在经济衰退顽疾尚未痊愈和“政策子弹”的弹尽援绝的情况下, 世界经济二次触底的概率确实在加大, 今后局面可能更加糟糕。受此影响, 航运造船市场低迷持续时间恐怕也会再度延长。

航运市场在遭遇2008年下半年重创之后, 2009年航运市场陷入罕见低谷, 2010年随着世界经济修复性回暖而曾一度反弹复苏, 但这种复苏随着2011年世界经济环境再度恶化和运力供求矛盾进一步恶化而终结。总体上看, 2011年国际航运市场表现大跌眼镜, 运费水平大幅走低; 无论是油船船东, 散货船船东, 还是特种船船东, 甚至集装箱船船东, 再度陷入巨额亏损局面, 惨状实在不堪入目。据统计, 2011年1~10月反映油船、散货船、集装箱船和液化气船运费变化的克拉克松海运综合费率指数平均为12286美元/天, 较去年同期下降21%, 其中, 世界油运平均运费收益水平较上一年下降22.3%, 干散货平均运费收益水平降至较上一年下滑41.1%, 均创近10年来新低。

### 造船市场量价齐落 需求结构显著变化

2011年新造船市场未能延续2010年态势, 成交总量出现大幅萎缩, 新船价格仍出现较大幅度的下滑, 造船企业面临的形势持续恶化。据英国克拉克松公司统计, 2011年1~10月全球共成交新船订单1015艘、5538.3万载重吨、2482万修正总吨, 较去年同期分析下降了44.2%、51.8%、24.3%和6.3%。截至2011年10月底, 全球手持船舶订单量6451艘、39389.6万载重吨, 以吨位计较年初下降了19.3%。鉴于订单有效需求严重不足, 市场竞争更加激烈, 新船价格不断创出行情调整以来的新低。以散货船为例, 18万载重吨好望角型散货船当前价格为4900万美元, 较年初下降14%; 7.6万吨巴拿马型散货船当前报价约为2900万美元, 较年初下降16%; 5.7万吨大灵便型散货船报价为2700万美元, 较年初下降13%, 3.5万载重吨灵便型散货船报价2280万美元, 较年初下降14%。

尽管2011年造船市场出现量价齐跌的局面, 但行情仍有可圈可点之处, 那就是整个市场需求结构由过去几年以常规船型为主实现向高技术、高附加值船型的转变。具体的讲: 以散货船和油船为代表的常规船型市场走势明显疲软, 而以集装箱船(特别是大型超大型集装箱船)、液化气船和钻井船为代表的双高船型市场明显活跃, 并主导整个新造船市场。统计表明, 在今年1~10月成交订单中, 集装箱船、散货船、LNG船、油船和钻井船分列前5位, 以修正总吨计占订单总量分别为34.6%、21.8%、15.7%、7.3%和5.8%, 以载重吨计占订单总量分别为34.3%、41.1%、7.3%、11.9%和1.0%。与2010年相比, 以修正总吨计, 散货船在订单中占比下降了31个百分点, 油船下降11个百分点; 然而, 集装箱船上升23.6个百分点, 钻井船上升7.3个百分点, 液化气船上升14个百分点。

### 竞争格局又生变数 结构合理彰显优势

#### 特别推荐

#### 点击排行

2010年中国造船业无论是以载重吨计，还是以修正吨计，三大造船指标均超过韩国成为世界第一造船大国，但进入2011年后，随着市场需求结构的变化，这种状况又有新变化，在新船订单承接方面表现特别明显。据英国克拉克松公司统计，今年1~10月中国累计承接新船订单2516.8万载重吨，809.3万修正总吨，以载重吨计占全球市场份额45.4%，仅高出韩国1个百分点，较上年下降4.3个百分点，以修正总吨计占全球市场份额32.4%，低于韩国17个百分点，较上一年下降了15.2个百分点。

韩国造船业之所以能再度重返世界第一接单大国，笔者认为与韩国造船业更为合理的产品结构迎合市场需要结构的变化是分不开的。韩国在集装箱船、大型海工装备以及液化气船等双高产品的市场领域的垄断地位，是其能再度成为第一接单大国的根本原因。统计表明，今年前10个月，韩国承接了8000TEU以上超大型集装箱船订单78艘，占全球成交总量的73%；承接了27艘钻井船，占总量75%；承接了41艘LNG船，占总量85.6%，市场垄断优势地位十分显著。

### 行情或将持续探底 船企形势更加严峻

运力过剩严重制约新船订单的需求，未来订单需求点将从船队新增需求向更新需求转移。在全球经济回升发力的情况下，无论是全球干散货、石油，还是集装箱海运量增长不会太大好转；然而，同期三大主力船型船队运力规模增速仍维持在历史高位，运力过剩仍呈进一步恶化的态势。鉴于这种形势，笔者认为源自海运量增长所引致的运力新增需求将变得越发稀少，从根本上制约了新造船市场的活跃。同时，随着手持订单量的加速锐减，全球造船能力利用率将进一步下降，整个新造船市场将长期处于“买方市场”。为应对即将出现的开工不足局面，船厂不得不采取价格战的手段抢接订单，同一船型竞价水平还将进一步走低。如果供求关系状况没能根本好转，新造船价格就不会有好的表现，船厂也很难获得正常利润率。

针对2012年船舶市场的走势，笔者基于如下几个方面认为2012年新船成交量较今年将进一步下滑，预计全年订单成交量在6000~7000万载重吨：第一，2012年散货船新造船不大可能重现活跃；第二，油船订造市场相对会有些机遇，但难以取代散货船地位，总体上仍表现低迷；第三，集装箱船（特别是超大型集装箱船）在2010年6月至2011年期间过量订造之后，2012年行情热潮将逐渐消失；第四，2012年LNG船、钻井船订造也会显著减少；第五，受欧美债务危机和经济前景看淡等因素影响，欧美船东投放订单意愿下挫，中国船东订造也难以起色；第六，船舶融资难困境难以有效改变。同时，笔者认为随着市场竞争更加激烈，价格战仍将是来年市场的最主要特征，不排除价格有进一步下探的可能，以批量订单为主的常规船型表现将尤为突出。

统计表明，在订单需求总量出现较大幅度回调的情况下，新船订单越来越集中到少数船厂手里，行业集中度越来越高，中小型船舶企业经营更加艰难。今年1~10月，纳入克拉克松公司统计的561家船厂中，承接到新船订单的船厂仅有172家，近70%船厂没有订单入账。从手持订单来看，前10家船厂手持全球30%订单，前20家手持全球50%订单，前50家手持全球70%订单，排名靠后的400多家船厂手持订单不足全球10%。缺少新接订单，多数船厂很快就会面临开工任务不足的窘境，势必会造成停产、转产现象。

此外，在目前手持订单中，2009年以来承接低价船订单已经占到手持订单总量的53.8%。从手持订单交付期安排来看，2012年交付的订单中超过一半订单为危机爆发后承接的低价船订单，2013年交付订单中这一比例已经超过75%。值得大家注意的是，即使是危机之前承接的高价船订单，经历过去2年多的合同反复重谈，如今的真实价格也已经大打折扣，非实际意义上高价船订单。可以预见的是，从2012年开始，整个造船业产值可能出现明显回落，经济运行情况亦将会出现相应的急剧恶化。

### 相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 中国船舶报

友情链接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网  
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

关于我们 | 报纸广告 | 杂志广告 | 网站广告 | 维权声明 | 投诉建议 | 联系我们 | 投稿路径 | 报纸订阅 | 海事书屋 | 新书预订 | 杂志订阅

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号