



图为中国船舶集团旗下大船集团山船重工为中航租赁建造的8.5万吨散货船“SDTR FAITH”号。该船近日顺利交付。大船集团供图

三大造船指标实现全面增长，市场份额保持全球领先，6家企业分别进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前10强——最新发布的数据显示，中国船舶工业在2021年实现全面繁荣。

船舶工业国际化程度高、产业链长、技术密集、辐射面广，是中国最早进入发达国家市场的重大装备工业之一。中国船舶工业2021年取得如此佳绩，有哪些因素？2022年能否延续红火态势？

多船交付，实现“开门红”

——2021年三大造船指标实现全面增长，中国继续“坐稳”世界第一造船大国

“新年签新单，2022年经营承接迎来‘开门红’！”中国船舶集团旗下大船集团有关负责人告诉记者，大船集团春节前与欧洲某知名船东签署6艘双燃料16000TEU集装箱船建造合同、与波兰船东PZM公司签署4艘37000吨大湖型散货船建造合同，一举签下两项新造船订单。

“2021年，面对错综复杂的国际形势，特别是新冠肺炎疫情的严重冲击，大船集团统筹疫情防控和科研生产，抓住市场机遇，拓展营销手段，建立云谈判、云签约、云交船等模式，生产经营工作呈现出多点开花、齐头并进的良好态势。”大船集团党委书记、董事长杨志忠说。

回顾2021年，中国船舶工业发展可谓红红火火——

三大造船指标实现全面增长，市场份额保持全球领先。根据中国船舶工业行业协会发布的数据，2021年，全国造船完工3970万载重吨，同比增长3.0%；承接新船订单6707万载重吨，同比增长131.8%；12月底，手持船舶订单9584万载重吨，同比增长34.8%。造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的47.2%、53.8%和47.6%，与2020年相比分别增长4.1、5.0和2.9个百分点。

企业收入利润同步增长，骨干企业国际竞争能力增强。2021年1-11月，全国规模以上船舶工业企业1093家，实现主营业务收入4252.2亿元，同比增长9.6%；实现利润总额73.5亿元，同比增长56.4%。中国船舶集团有限公司三大造船指标首次位居全球各造船企业集团之首。

“2021年，中国船舶工业面对全球疫情持续演变、原材料价格大幅上涨等复杂严峻形势，全行业团结奋进，共同推动中国船舶工业在‘十四五’开局之年取得高速增长，世界第一造船大国的地位进一步稳固，为奋进新时代、加快建设造船强国注入了强大动力。”中国船舶工业行业协会秘书长李彦庆说。

新年伊始，多家船企纷纷签约或交付新船，延续了2021年的红火势头——1月25日，舟山中远海运重工获2艘63600吨散货船订单；1月20日，扬州中远海运重工为工银租赁和山东海运建造的第2艘21万载重吨散货船“山东奋进”轮交付；近日，中集来福士为荷兰西特福船运公司建造的Y-Type半潜式游艇运输船“Yacht Servant”号交付……“2022年，我国造船行业将继续保持增长趋势。”李彦庆对今年造船市场持乐观态度。

缘何成为行业“领跑者”？

——全球船舶市场整体繁荣、结构调整成效明显带动中国船舶工业快速发展

当前，中国船舶工业已发展至能够设计建造符合世界上任何一家船级社规范、满足国际通用技术标准和安全要求、适航于世界上任一航区的各类现代船舶。

由曾经的行业“跟跑者”变为稳定的“领跑者”，中国造船业为何能取得如此佳绩？

看全球市场背景——过去一年，全球运力的紧张推动航运价格大涨，高需求、高运价促使船东增加新船订单，全球船舶市场整体繁荣，带动中国船舶工业快速发展。

李彦庆分析，疫情常态化下世界经济渐趋回暖，推动全球航运市场呈现“爆发性”增长，涉及集装箱、散货、天然气等大部分主力运输船型，有效支撑新造船市场复苏。“此外，2020和2021年交汇之际的新造船价格与手持订单量占船队比例均处

于历史低位，为船东下单与船厂接单创造了有利条件，船东与船厂双方对成交更抱积极态度。”李彦庆说。

看环境变化——李彦庆介绍，国际海事组织在推进船舶能效和航运减碳上的积极努力，EEDI第三阶段修正案对包括集装箱船、气体运输船、普通货船等船型的实施日期由2025年提前到2022年以及关于船队碳强度CII指标、船舶碳排放评级等措施，也成为市场良好预期的推手。

看国内船舶工业自身——积极调结构转型成为助推中国船舶“走出去”的强劲动力。2021年，中国船企继续保持在优势船型的领先地位，全年承接散货船和集装箱船分别占全球新船订单总量的76.4%和60.9%；继续坚持在高端船型的细分船型市场上发力，承接化学品船、汽车运输船、海工辅助船和多用途船订单按载重吨计各自占全球总量的比重均超过50%，全球18种主要船型分类中，中国有10种船型新接订单量位居世界第一。

此外，中国船企推出多型符合新阶段国际环保要求的绿色船型，顺应了全球绿色低碳转型趋势。

李彦庆介绍，2021年，23000TEU双燃料集装箱船、5000立方米双燃料全压式LPG运输船、内河液化天然气（LNG）动力散货船顺利交付船东；21万吨LNG动力散货船、7000车双燃料汽车运输船、甲醇动力双燃料MR型油船等订单批量承接，按载重吨计绿色动力船舶约占中国新船订单的24.4%.....“过去一年，我国在绿色低碳创新方面取得显著成绩。”李彦庆说，从船用主机到LNG燃料存储罐、从低温维护系统到整船结构设计，以及推动大型双燃料动力船型等，中国船企快步赶上国际海运最前沿需求，有效回应了国际海事组织和全球海事工业对碳排放问题的关切。

保持平稳增长有信心

——保交船、保效益、保安全将是行业2022年重点工作

2022年船舶市场的高景气是否会延续？中国造船工业能否保持发展好势头？

“今年，中国船厂的稳定发展没有悬念。总体上，我们对保持平稳增长有良好预期。”李彦庆分析，从宏观上看，中国船企仍保持了均衡发展的态势。传统上的三大主流船型以及迅猛发展的气体船、客船（客滚船、邮轮）、汽车运输船、特种工程船等订单，在中国大中型船厂中均全面接获，与相关国家的船企相比，在这一点上已没有明显弱项。“从微观上看，中国船企近年来在生产管理和作业组织上取得了较好的进步，在建造效率和质量方面有很大提高，客观上也为竞争力加了分。”

“真正助推中国船厂‘一路生花’的因素，还在于中国自疫情暴发后国内积极而有成效的应对和对工业供应链强有力的管控。”李彦庆说，“2022年，供应链恢复态势仍将继续，而船市每一次需求的‘井喷’，都使船东的投资带有急切和短回报的趋向。这种市场环境下，寻求投资安全和快速交付是船东的首选，中国船市就成了优选之一。”

去年火爆的造船市场令人振奋，但行业仍然存在原材料价格高涨、盈利有限等挑战。对此，中国船协会会长郭大成建议，一方面船舶企业要充分利用期货等金融工具规避风险或减轻风险影响，另一方面要加强与原材料供应商的合作。近期，中国船舶集团通过与鞍钢集团签署战略合作协议，在建设优质高效供应链体系、研发应用新材料新产品等方面加强合作，推进船舶企业与原材料企业深度融合发展，实现互利共赢。

中国船舶工业协会方面建议，保交船、保效益、保安全应成为当前重点工作。2021年，随着新船订单的大幅增长，企业生产任务饱满，中国船舶企业生产保障系数（手持订单量/近三年完工量平均值）约为2.55年，2022-2023年将是集中交船的高峰年份。船舶企业应严格落实疫情常态化防控措施，及早做好钢材和配套产品的采购规划，避免原材料、设备等延期影响船舶交付。

随着“十四五”规划纲要和国家有关部门、各地方政府相关专项规划纷纷出台落地，船舶与海洋工程装备产业发展方向和重点进一步明确。李彦庆表示，行业协会将加强对市场需求走势的研判，密切关注贸易、航运、钢铁等上下游产业发展情况，加大力度研究汇率、利率、税费等对船舶行业影响，为企业生产经营、行业健康发展和政策决策提供支撑。

“有实力的总装造船企业、总装配套企业，要有成为现代产业链‘链长’的气魄和担当，围绕总装建造，推动资源聚集，培育若干产业集群，形成若干产业链条。”郭大成说，产业链整合和强化不可能一蹴而就，需要有“滴水穿石”的恒心，成为真正的造船强国。（记者 孔德晨）

来源：人民日报海外版