

汽车运输船爆单 新能源船抢手

造船业迎来新一轮更新换代超级周期

在广州南沙龙穴山顶眺望南沙港，一艘艘货轮缓缓驶入大海深处。龙穴山脚下，龙门吊林立，机器轰鸣。华南地区最大吨位的16000箱超大型集装箱船建造已进入收尾阶段。旁边不远处，排列有序的船体正在等待焊接。港口、船坞……一派繁忙景象。“当前公司手持25艘汽车运输船订单，造船订单承接已经排到2026年。”广船国际有限公司副总经理周旭辉告诉中国证券报记者。

记者近日调研发现，国产品牌汽车出海势头迅猛，汽车运输船市场呈现“一船难求”的火爆局面，造船业迎来新一轮更新换代超级周期。中国造船企业紧抓市场机遇，开拓高附加值船品，加大新能源船品技术研发，延长产业链条，推动船舶业实现高质量发展。

● 本报记者 彭思雨 欧阳春香



① 广船国际龙穴山造船厂。

② 邮轮型客滚船MOBY号停靠在广州南沙国际邮轮母港码头。

③ 黄埔文冲造船厂。

本报记者 彭思雨 摄

造船订单排到2026年

作为上市公司中国船舶的子公司，目前广船国际汽车运输船手持订单数量世界第一。

“从白手起家到实现汽车运输船在手订单量第一，广船国际仅用两年半时间。”周旭辉表示，2021年公司关注到汽车出口量暴增势头，在各类型中汽车运输船价格平均涨幅最大。因此，公司加大投入切入汽车运输船赛道。

为什么汽车运输船订单爆发？周旭辉说：“中国汽车企业产品出海势头不减，而汽车输送到海外的载具不够。同时，汽车运输船单价价格平均涨幅高于集装箱船、油轮以及散货船。运力紧缺、价格攀升，让不少航运公司看到了商机。”

“近期还有新客户上门洽谈合作，

询问公司下半年能否承接订单，但公司现有产能已经饱和，新订单排产已到2027年甚至更远。”周旭辉介绍。

值得一提的是，除了航运公司抢新订单，车企也纷纷建立自己的海上运输队伍。“我们为比亚迪建造的两艘汽车运输船目前正在履约。”周旭辉告诉记者，“近年来公司客户结构发生很大变化，由全部航运公司变成一半航运公司，一半终端用户及金融和资产运营企业，不少终端用户自行下单订船。”

今年以来，我国汽车出口明显回暖。中国汽车工业协会数据显示，1-6月汽车整车出口214万辆，同比增长75.7%。新能源汽车出口53.4万辆，同比增长1.6倍。

业内人士表示，本轮汽车运输船

订单潮自2021年开启。随着国产汽车加速出海，全球汽车运输船新订单悄然向中国造船厂转移。“之前，汽车运输船以日本制造为主，近三年来90%的汽车运输船新订单由中国企业承接。”周旭辉称。

除了汽车运输船，上半年客滚船新订单量也节节攀升。周旭辉表示：“今年上半年，公司经营接单同比增长90%。目前广船国际手持造船订单70余艘，价值超过500亿元。”

7月12日，全球最大吨位邮轮型客滚船MOBY号停靠在广州南沙国际邮轮母港码头，工人们正紧锣密鼓地安装内饰。“这艘豪华客滚船将在8月交付给意大利船东，能够容纳2500位客人或承载可占3800米车道的大型车辆和小汽车。”广船国际办

公室高级业务经理彭永桂介绍。

“经历2021年和2022年订单高峰之后，当前集装箱船舶新订单需求有所回落。”中船黄埔文冲船舶有限公司船舶市场部总经理陈雷告诉记者。黄埔文冲是上市公司中船防务控股子公司，也是我国支线集装箱船主要建造基地。

工信部7月发布的数据显示，2023年1-6月，全国造船完工量2113万载重吨，同比增长14.2%；全国新接订单量3767万载重吨，同比增长67.7%；截至6月底，全国手持订单量12377万载重吨，同比增长20.5%，三大指标均位居世界第一。新接订单量国际市场份额超过70%，创下我国造船业国际市场新接订单量的新纪录。

开拓“三高”船品

“近些年造船厂效益比过去好了很多。通过生产高技术、高难度、高附加值‘三高’船品，国产船舶建造逐步摆脱低水平竞争，进军全球高端市场。”黄埔文冲党委副书记陈飞表示。据了解，“三高”船品主要有LNG船、大型疏浚船、特种作业船、无人驾驶船、大型豪华游艇、大型集装箱船等。

当前，我国船舶工业正处在由大向强转变的重要时期。自“两船”实施联合重组以来，中国船舶集团聚焦主业，加快科技自立自强，深入实施高质量发展战略。

英辉南方造船（广州番禺）有限公司总经理陈晓亮表示，未来我国船舶行业将向三个方向转型，一是产业结构进一步向高技术含量、高附加值的绿色产品转型；二是向数字化、智能制造方向转型，提高效率、降低用工成本；三是向核心配套装备自主化

转型，完善船舶产业链布局。

船舶企业紧紧抓住创新这个“牛鼻子”，推动产业水平不断提升。陈晓亮告诉记者，铝合金船舶产品是高附加值船型，利润水平比船舶行业整体水平要高出5个百分点左右。“公司是国内最早建造铝合金船舶的造船企业，能够自主设计研发高速客船、游船游艇、风电运维船、港口引航船等铝合金主力船型，填补了国内在这一赛道的空白。目前公司已成为国内铝合金船舶交付量最多、出口数量最多、国内市场份额第一的‘专精特新’企业。”陈晓亮说。

因建造难度大，LNG气体船被誉为船舶工业“皇冠上的三颗明珠之一”。“中小型气体船主要用于中短程运输，包括大型气体船的卸货转运、区域性贸易运输等场景，市场前景可观、潜力巨大。作为中国船舶集

团和我国船舶产业链的必要延伸和补充，黄埔文冲未来要进一步做大做强中小型气体船。”陈飞称。

瞄准时机转换赛道为船厂挖掘利润空间创造了机会。

对于目前客滚船在手订单量全球第一的广船国际来说，发展客滚船的过程并非一帆风顺。“我们在2001年时开始建造客滚船，由于技术、设备、安装都依靠进口，走了很多弯路，交了不少‘学费’。”广船国际公司办主任肖志建告诉记者。

为了降低造船成本，提高生产效率，广船国际从提升国产化率入手，逐步拓展到技术自研。“我们发现国内一些产品也能够满足要求，并开发出了珠三角地区供应链系统，因此我们在设计和技术谈判过程中可以占主导地位。同时，公司加大研发投入，经历了从委托外面设计到联合设计再到自主研发这个过程，在豪华客滚船

设计及建造领域先后攻克了重量重心控制技术、振动噪音控制技术以及安全返港技术等关键核心技术，终于形成了拳头产品。”据肖志建介绍，MOBY豪华客滚船内装已实现设计、制造、安装全过程100%国产化。

周旭辉表示，今年上半年广船国际实现工业产值和利润“双过半”，“我们交付的多艘豪华客滚船、新能源船实现盈利目标。”

通过自主设计，船舶设计周期显著缩短，建造效率大幅提升。今年上半年，黄埔文冲多艘自主设计、拥有完全知识产权的“鸿鹄”系列支线集装箱船顺利交付，一些新船交付比合同约定时间提前近百天。陈飞表示：“公司提前交船比例越来越高，这得益于公司生产准备体系完善和生产管理效率提升。”据了解，我国是支线集装箱船最大生产国，全球市场份额超过60%。

抢抓绿色船舶机遇

减碳目标深刻影响船舶行业走向。“包括‘散、油、箱、气’在内的民用船舶行业减碳意愿强烈，这受到全球领先客户的驱动。比如，零售业的沃尔玛，汽车行业的比亚迪、大众、奔驰和宝马等都开始采用新能源船运输。”周旭辉表示。

“新能源船型需求大，今年上半年我们签了8艘甲醇双燃料支线集装箱船。”陈雷说。周旭辉也表示，广船国际目前有近40艘，总价值达200亿元的船舶订单为高技术、高附加值的甲醇双燃料或LNG双燃料新型绿色船型。

《国际海事组织（IMO）初步战略》明确提出，到2030年，全球航运业平均碳排放强度相比2008年至少降低40%，到2050年力争降低70%，

航运业的年度温室气体排放总量到2050年至少在2008年的基础之上降低50%。

“2005年，全球船舶行业告别超级周期，经过近20年的消化，当前正值船舶产品更新换代黄金期。”周旭辉表示，船舶的使用寿命在20年左右，上一个超级周期生产的船舶在能源消耗、安全、功能、技术等方面性能要低很多，重油船型面临大规模淘汰，促使新订单批量到来。

实际上，船舶新能源化有一个过程，不同船型更新速度也有所差异。

“一些船型可以通过改装的方式符合碳排放标准，并催生船舶维修改造需求。”陈雷告诉记者。另外，新能源供给不足，且相关新能源发动机尚未量产，成为新船动力由传统能

源转换到新能源的制约因素。

因此，造船企业在设计新品过程中，充分考虑船舶未来绿色升级需要。在黄埔文冲上半年新订单的19艘船中，有8艘为甲醇或氨等新能源燃料进行了预留设计，具备直接改造条件。广船国际建造的MOBY豪华客滚船同样为LNG进行了预留设计，方便未来升级为“LNG+MGO（船用柴油）”双燃料系统。

“船舶更新换代大势所趋，需求预计将持续5-10年。”周旭辉表示，汽车企业等增量客户目前订的都是新能源船型，会倒逼传统行业客户换新船。一旦市场需求下跌，新船仍会是航运市场“香饽饽”，而旧船可能无人问津。“毕竟新船具有更高的性价比、更优的性能、更好的安全结构

和更低的碳排放。”周旭辉称。

对于船舶行业新能源化走向，陈晓亮表示，到底是用醇燃料、氢燃料还是气体燃料，目前行业还在探索。国内企业应该积极参与全球船舶能源升级讨论，制定发展规划，提早布局绿色船舶技术研究。“公司正逐步迈入纯电动船舶领域，今年10月将交付一艘402客位纯电动珠江旅游船。”陈晓亮称。

业内人士表示，我国在绿色船舶领域的发展基本满足现阶段IMO相关环保要求，但面向未来更高要求的绿色环保前瞻性技术研究仍与欧盟成员国、日本、韩国等存在一定差距，要把握2020年-2030年绿色船舶技术研发关键期，推动我国船舶行业实现由大到强的转型升级。

多家航运船舶公司上半年业绩预喜

● 本报记者 彭思雨

近期，多家航运船舶行业上市公司发布了半年度业绩预告，业绩预喜频现。生产管理效率提升，新船交付增加，海运需求和价格上升带动相关上市公司业绩增长。7月以来，船舶企业密集交付新船，集装箱船、气体船纷纷投入使用。业内人士表示，随着订单陆续实现交付，造船企业下半年业绩向好。

业绩亮眼

7月14日晚间，中国船舶发布2023年半年度业绩预增公告，预计上半年实现归母净利润5亿元-6亿元，同比增长约155.43%-206.51%。中国船舶表示，子公司处置海工平台产生非货币性资产交换损益及收到政府补助等，公司本期非经常性损益金额6.70亿元左右，上年同期为2.61亿元。

7月12日，中国重工发布2023年半年度业绩预盈公告，公司预计上半年实现归母净利润1.9亿元-2.1亿元，同比扭亏为盈；扣非后净利润为1.05亿元-1.25亿元。

中国重工表示，报告期内，公司生产有序开展，交付民船总量有所增加，营业收入平稳增长。同时，公司深入推进“成本工程”，聚焦大宗物资采购、外协外包、人工费用等成本管控，船舶总装建造及船舶修理业务毛利率相应提升，其他业务板块整体运行较平稳。

今年上半年，能源海运市场需求旺盛、价格高企。根据波罗的海交易所数据，2023年1-6月，全球超大型油轮（VLCC）中东—中国航线（TD3C）平均日收益为43147美元/天，较去年同期增长约562%。

航运市场量价齐升带动相关公司业绩预喜。7月6日，中远海能发布2023年半年度业绩预增公告，预计上半年实现归母净利润约25.6亿元，同比大幅增长1510.1%；扣非后归母净利润约为22.3亿元，与上年同期相比增长约1367.1%。

中远海能表示，上半年国际油运市场表现强劲，全球超大型油轮（VLCC）运价高涨，驱动公司业绩增长。公

司科学研判市场走势，灵活布局全球船位，及时捕捉区域市场成交机遇，实现整体船队收益提升。

此外，招商南油预计2023年上半年实现归母净利润8.1亿元-8.7亿元，同比增长86.83%-100.66%；预计实现扣非后归母净利润8亿元-8.6亿元，同比增长93.45%-107.96%。招商南油表示，国际成品油运价处于高位，公司外贸业务收入明显增加；国内炼厂开工率同比增加，公司原油船队抓住市场机遇，提质增效；同时，美元升值带来汇兑收益增厚。

安信证券表示，原油及成品油运价有望持续上行，油运供需周期确定性较强，下半年景气度将持续向上。

密集交付

7月24日，由中国船舶集团有限公司旗下广船国际有限公司联合中国船舶工业贸易有限公司建造的16000TEU集装箱船1号船“MSC NOA ARIELLA”（诺亚·阿莉拉）号命名交付，将租赁给地中海航运集团（MSC）使用。该船最多可运载16616个标准集装箱，是目前华南地区建造的最大吨位集装箱船。

6月22日，首艘全球最大24000箱超大型集装箱船在中国船舶集团沪东中华造船厂交付。该船交付后入级美国船级社，投入远东至欧洲航线。据统计，沪东中华累计承接24000箱超大型集装箱船9艘，目前6艘正在建造之中，年内计划交付3艘。

沪东中华表示，自6月26日圆满达成“时间过半、生产经营任务过半”目标以来，在不到一个月里，公司先后完成1船开工、4船入坞、4船出坞、1船试航等生产节点，全面开启下半年造船新高潮。

此外，7月以来，招商工业南京金陵、扬子江船业集团、新时代造船相继交付中小型集装箱船；江南造船向西南海运交付第二艘93000立方米超大型液化气船（VLGC）。

业内人士表示，过去两年船舶企业新订单量充沛。随着船厂陆续消化老订单，有望进一步改善业绩，补充现金流，并为产能调整、迎接新订单创造条件。



16000TEU集装箱船1号船“诺亚·阿莉拉”

广船国际供图