

## 全球造船市场最新动态

2008-2-3 20:19:14

据总部设立在法国巴黎的法国船舶经纪人咨询公司（Barry Rogliano Salles，简称 BRS）于 2007 年 4 月发表的全球造船市场最新动态报告，全球新船订造单量 2003 年为 1.17 亿载重吨，2004 年为 1.12 亿载重吨，2005 年为 0.94 亿载重吨，2006 年为 1.69 亿载重吨；全球新船竣工交付量 2003 年为 0.55 亿载重吨，2004 年为 0.62 亿载重吨，2005 年为 0.72 亿载重吨，2006 年为 0.75 亿载重吨。新船订造单量和竣工交付使用量的迅猛增长离不开世界经济快速增长的驱动力，人们不会忘记 20 世纪 90 年代初世界经济增长率仅仅 2%，而 2006 年增长率达到 5.1%；势头更加强劲的世界商业贸易增长率 2005 年为 7.4%，2006 年达到 8.9%。

据 BRS 的最新报告，在世界造船国家中，韩国 2006 年继续保持世界第一造船大国地位，2005 年接到新船订造单 6540 万总吨，2006 年接到新船订造单 8560 万总吨，截至 2006 年底，韩国造船产业国际市场份额为 36%。第二是日本，2005 年接到新船订造单 5440 万总吨，2006 年接到新船订造单 6230 万总吨，截至 2006 年底，日本造船产业国际市场份额为 26.2%。而排行全球第三，造船能力增长速度世界第一的中国 2005 年接到新船订造单 3060 万总吨，2006 年猛增到 4870 万总吨，截至 2006 年底，中国造船产业国际市场份额为 23.5%。需要提到的是，中国台湾地区造船商接到的新船订造单 2003 年为 190 万总吨，2004 年为 220 万总吨，2005 年为 240 万总吨，2006 年达到 260 万总吨，中国台湾地区造船能力为世界第六位。西欧和东欧地区造船商接到的新船订造单总量 2005 年为 2210 万总吨，2006 年为 2250 万总吨，增量基本持平。此外值得注意的是，造船业急起直追的国家不少，例如越南和印度等东南亚国家新船订造单总量 2005 年为 700 万总吨，2006 年猛增到 1000 万总吨。越南 2003 年仅仅造船 15 万总吨，2006 年达到 300 万总吨，从原来的世界第十二位飘升到世界第五位造船国家。世界新船订造单动态见表 1。

表 1 世界新船订造单动态 万载重吨

新船吨位类别	2002	2003	2004	2005	2006
3000 载重吨以上油船	1770	4840	4010	2890	8340
3000 载重吨以上散货船	1930	2550	3430	2820	4540
300TEU 以上集装箱船	520	27700	2150	2080	2200

首先是散货船舶。从表 1 可以看出，全球新散货船订造单 2005 年为 2820 万载重吨，2006 年飙升到 4540 万载重吨，目前全球正在建造的散货船载重吨总量相当于全球现役散货船队载重吨总量的 24.9%。专家们认为，即使如此大量订造的新散货船如期竣工和交付使用，也无法完全满足一直呈现强劲增长态势的全球散货船运输市场需求。

再看集装箱船舶。2006 年全球集装箱船舶订造单总量与 2005 年相比增长幅度不大，但是全球海运业志士仁人已经看到全球集装箱船队运力继续大增，2006 年增长 16.4%，预计 2007 年增长 15%?2008 年增长 13.1%。特别是集装箱船舶吨位和箱位运力越造越大，全球远洋承运人又进入新一轮超大型集装箱订造攀比热潮，其中佼佼者莫过于总部设在丹麦哥本哈根的 AP 莫勒-马士基集团。2006 年秋季 AP 莫勒-马士基集团接收其在丹麦和德国船厂订造的被当今全球社会认为规模冠军的超大型集装箱船舶，即由丹麦奥登斯钢铁造船厂（Odense Steel Ship Yard in Denmark）承造，号称创纪录的世界最大型集装箱船舶“艾玛·马士基”号（Emma Maersk）。在平均每只标准箱负载 14t 的情况下，集装箱载运量至少可以达到 14800TEU，不过东道主在公开场合说是 11000TEU。据英国伦敦“集装箱化国际”2006 年 10 月报道，丹麦马士基集装箱班轮公司到 2008 年 1 月 11 日将拥有类似单船运力 14800TEU 的“艾玛·马士基”号超大型集装箱船舶 7 艘，这些集装箱运输船大多将被投放到亚洲/北欧贸易航线。

油船一向是世界造船工业的强项，全球油船订造单从 2005 年的 2890 万载重吨猛增到 2006 年的 8340 万载重吨。如此飞跃式增长前所未有，主要原因是根据国际海事组织颁布的法律法规，单壳油船必须在 2010 年 12 月 31 日之前被报废或者转为其他非航运用途。目前正在建造的油船载重吨总量相当于全球现役油船船队载重吨总量的 41%。到 2006 年底全球航线上还有 161 艘单壳超大油船（VLCC）在继续运营。由于 2010 年底全部被淘汰限期越来越近，订造的超大型双壳油船一旦竣工，大多立即被投入到航线中，2007 年预计有 31 艘新 VLCC，2008 年有 40 艘新 VLCC，2010 年底前总共有 171 艘新 VLCC 交付使用，其运力总共有 5250 万载重吨，基本上可以替代被依法于 2010 年全部被淘汰出局的单壳油船。

据 BRS 的最新报告，特种货物运输船舶订造单最近几年随着国际市场需求量的不断提高而持续扩大，其中包括液化天然气船、液化石油气船、不锈钢化学

品运输船、汽车运输船等。

(1) 世界不锈钢化学品运输船队船龄平均为 11.7 年，但是其中大约 1/4 船龄超过 20 年，10% 超过 25 年，世界不锈钢化学品运输船队中的老龄船更新替换似乎十分紧迫。全球现役不锈钢化学品运输船 2005 年为 51 艘，2006 年猛增到 95 艘，而全球不锈钢化学品运输船订造单量 2005 年为 230 万载重吨，2006 年为 330 万载重吨。2006 年在建的不锈钢化学品运输船全球总量相当于全球现役不锈钢化学品运输船队载重吨总量的 32%。不锈钢运输船建造难度大，管路货舱结构复杂，材料价格昂贵，需要多方面密切配合和通力协作，船舶承造商需要冒更大的市场风险；而 2006 年全球正在建造中的 167 艘不锈钢化学品运输船中有 106 艘由日本承造，其余在韩国和欧洲建造，中国船厂也拥有建造不锈钢化学品运输船的能力。

(2) 全球液化天然气 (LNG) 船订造单量 2003 年为 20 艘，2004 年为 66 艘，2005 年为 49 艘，2006 年为 32 艘，截至 2006 年底，全球在建 LNG 船舶 135 艘，2300 万  $m^3$  总运力，相当于现役 LNG 船队 (220 艘，2730 万  $m^3$ ) 总运力的 90% 左右。目前这 135 艘 LNG 新船由韩国承造 100 艘，由日本承造 30 艘，其余 5 艘由中国等国家承造。

(3) 液化石油气 (LPG) 船和乙烯运输船 (ethylene carriers) 全球订造单量 2004 年为 45 艘，2005 年为 120 艘，2006 年为 89 艘。截至 2006 年底 LPG 船和乙烯运输船全球订造单量达到 226 艘，总运力 730 万  $m^3$ 。目前正在建造的 LPG 船和乙烯运输船总运输能力相当于现役船队总运能力的 47%。目前全球现役 LPG 船和乙烯运输船平均船龄为 17 年，其中 1/3 超过 20 年，船舶更新换代任务变得越来越紧迫。

(4) 轮渡船 (ferries) 2003 年订造单量为 34 艘，2004 年订造单量减少到 23 艘，2005 年为 65 艘，2006 年为 73 艘，其中 47 艘在欧洲建造。

(5) 全球滚装船 (Ro-ros) 订造单量 2005 年为 30 艘，2006 年为 15 艘。全球滚装船队船龄偏高，平均达到 20 年，其中 60% 超过 20 年，43% 超过 25 年，全球滚装船队、船舶更新换代任务特别紧迫。目前全球滚装船发展方向是扩大单船运力，提高航速，增加综合服务运力，如适应卡车、重型设备、集装箱、机车、成套工程项目设施的远程运输。自 2000 年以来中国已经开始承造现代化大型滚装船。

(6) 全球汽车运输船 (car-carriers) 订造单量 2005 年为 150 艘, 2006 年达到 168 艘 (其总运能力为 943000 辆汽车)。据英国伦敦 2007 年 3 月出版的“航运经济人”提供的数据, 截至 2006 年底全球汽车运输船队拥有 638 艘现役船舶, 其中 50% 船龄不到 10 年; 船队总运力达到 906 万载重吨, 平均单船 14200 载重吨, 平均单船运力 4073 个车位 (ceu)。随着船公司订造汽车运输船舶吨位的扩大, 今后全球汽车运输船单船吨位和运力将不断扩大。今后 5 年, 全球汽车运输船订造量将达到 150 艘, 总运力达到 267 万载重吨。目前全球汽车运输船队份额 73% 的船舶运力超过 10000 载重吨; 单船运力超过 15000 载重吨的现役汽车运输船有 293 艘, 运力总量占全球汽车运输船队的 46%; 单船运力低于 5000 载重吨的汽车运输船目前全球有 108 艘, 其中船龄超过 10 年的占 88%。

表 2 为新造船舶价格动态 百万美元

		1999 年底	2002 年底	2003 年底	2004 年底	2005 年底	2006 年底
油船	VLCC	100	64	76	107	110*	115*
						125**	128**
	苏伊士型	62.5	43.5	50	70	71	77
	阿芙勒型	45	34	42	60	58.5	65
	产品油船	32.5	27	31.5	38	43	47
散装货船	好望角型	48	36	40	63	59	67*
							73**
	巴拿马型	29	21.5	24	35.5	34	38
	轻便型	25	20	21.5	29	30.5	34

注: 资料来源于 BRS, 其中\*为中国造船厂挂牌价格, \*\*为韩国或者日本造船厂挂牌价格。

作者: 张荣忠 来源: 世界海运