

整体呈现走强态势，新船价格量价齐升。根据全球最大航运研究咨询公司克拉克森的最新数据统计，1—11月，全球新船订单1780艘，合计9645万载重吨，11月底，克拉克森新造船价格指数创2009年以来新高，较2008年8月创下的历史最高值仅8%的差距。世界船舶工业新一轮产业上升周期已然开启，全球海事业发展再度迎来难得的历史机遇，也为本届海事展的顺利召开创造了良好的条件。

据克拉克森12月5日发布的数据，今年11月，全球新船订单成交量为88艘、159万修正总吨（CGT）。其中，中国承接了59艘、92万CGT，以58%的市场占有率占据第一。今年前11个月，全球累计新船接单量为1554艘、3809万CGT。其中，中国承接了973艘、2209万CGT，同样以58%的市场占有率稳居榜首。按CGT计，中国今年前11个月的接单量已达韩国的2.3倍。

工业和信息化部近日公布了2023年1—10月份中国造船业三大指标数据，造船完工量、新承接船舶订单量、手持船舶订单量三大指标全球领先，中国也成为唯一一个三大指标实现全面增长的国家。其中，新接订单量占世界市场份额的67.0%，也就是说未来新造的每10艘船中，中国造了近7艘。

据中国船舶工业行业协会消息，今年1月至10月，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的49.7%、67%和54.4%，三大造船指标全面增长，国际市场份额继续领先。其中，全国造船完工量3456万载重吨，同比增长12%；新接订单量6106万载重吨，同比增长

63.3%。截至10月底，手持订单量13382万载重吨，同比增长28.1%。

虽然各家的统计数据略有差异，但是中国造船业份额世界第一的事实却是铁板钉钉。记者从海事会展主办方获悉，中国船舶工业在18种主要接单船型中有12种船型世界第一，各船型皆有优势企业接单，批量承接了汽车运输船、93000立方米超大型液氨运输船（VLAC）、大型液化天然气（LNG）船等订单，交付了全球最大的24000TEU集装箱船、17.4万立方米LNG船、22000立方米超大型乙烯运输船（VLEC）、全球首艘M350型浮式生产储卸油船（FPSO）等双高船型。

另外，记者还了解到，今年前10个月，中国累计承接了50艘海工装备订单，总合同金额68.2亿美元，占全球市场份额的58.2%，位居全球第一。

根据机构研报，受前期海运市场长期低迷影响，全球活跃造船厂商持续减少，叠加船舶更新需求和国际海事组织2023年开始实施的环保新规，本轮以绿色船舶改造及替换为主的造船周期逐步得到了确认，且本轮周期的造船中心有望逐渐转

移至中国。

中国船舶集团旗下上市公司中国船舶工业股份有限公司一位负责人表示，“公司目前手持订单饱满，排期已至2027年底。2023年以来，新船价格持续攀升，全球新造船市场在更新需求的支撑下仍将保持较高活跃度，同时船舶企业手持订单覆盖率已至3.5年左右”。

## 创新引领造船科技突破

记者在本届中国国际海事会展发现，除了造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标全球领先，中国造船业从过去的低技术船型到现在能造全球独家的高附加值船型，走出了一条创新转型路，在绿色船舶、智能船舶等关键领域研发出一批技术领先、性能优异的新船型，产业链延伸和配套方面也成果斐然。

本次展会，中国船舶集团携旗下63家成员单位参展，展台面积是所有参展企业中最大的，无愧于中国造船工业“流量担当”的角色。海洋防务装备区、船舶海工装备区、动力机

右图：ABB船舶现场展出的螺旋桨。  
图片提供 / 中国国际海事会展

