



三季度全球海工市场：

移动钻井装备订单稀缺 海工市场难言全面复苏

□ 中国船舶工业行业协会 张 辉 中国船舶集团风电发展有限公司 张勤杰

CC

1~9月，全球共成交海洋工程装备订单92座/艘，成交金额约102亿美元。从订单结构来看，当前各类海工装备成交均出现不同程度回暖，有些船型订单甚至接近历史高峰，但是，移动钻井装备相关的订单却依然极度稀缺。可以说，如果移动钻井装备这类曾经占到全球海工市场成交金额接近50%的船型订单不恢复增长，那么海工市场很难说全面复苏。

——JJ

价格上涨，下游需求持续改善

国际油价上涨带来利好。今年年初以来，国际油价总体在75美元/桶左右波动。进入第三季度，尽管国际原油需求的基本面仍未有实质性改善，但是在供给侧利好因素的支撑下，国际油价开启上升通道。7月，沙特额外减产100万桶，并连续2个月宣布延期减产措施；9月，沙特又宣布将减产措施延期至2023年底。受此影响，国际油价由6月初的68美元/桶一路攀升至95美元/桶，单季度涨幅达28%。

订单成交方面，英国克拉克森研究公司数据显示，1~9月，全球共成交海洋工程装备订单92座/艘，成交金额约102亿美元。从船型来看，海上风电相关船舶与浮式生产装备是当前市场成交的主力。具体来看，海洋调查船舶成交5艘、2亿美元；移动钻井装备依然零成交，但下游需求十分活跃，船舶租赁活动正在增加；工程施工类船舶成交50艘、3.1亿美元，包括与海上风电建设运维相关的运维母船、起重船、风电安装船、铺缆船等；浮式生产和储运装备成交13艘、6.4亿美元；海工支持船成交24艘、4亿美元。

价格保持向上势头。海工装备新造价格继续保持稳中有升的趋势。各主要船型价格均实现不同程度的上涨，在有统计记录的13种主要船型中，11种船型价格同比上涨，2种船型同比持平。移动钻井装置价格涨幅明显，超深水钻井船新造价格同比涨幅高达22%，400英尺自升式钻井平台新造价格涨幅接近18%。海工支持船价格涨幅较小，同比增长基本在5%左右。

完工交付方面，1~9月，全球共交付海工装备162座/艘，金额约112亿美元，以金额计算已经接近去年全年交付金额。其中，工程施工类船舶交付数量89座/艘，金额约50亿美元，海上风电相关船舶迎来交付潮，仅风电安装船就交付20艘，创历年新高，一定程度上缓解了海上风电市场船舶短缺的矛盾。浮式生产和储运装备交付24艘、5.2亿美元，以金额计算占比46%，包括浮式生产储油船（FPSO）、半潜式生产平台以及自升式生产平台等。移动钻井装备交付2座，均为自升式钻井平台，创下历年新低。其他类型海工装备交付数量总体变化不大。

手持订单方面，截至2023年9月底，全球手持海工订单513座/艘、782亿美元。以数量计算同比下降18%，以金额计算则同比上涨11%。其中，移动钻井装备在手持订单仅46艘，较2014年高峰时期降幅高达82%，库存基本消化殆尽；建造施工类装备在手持订单216艘，随着前两年批量订造的海上风电相关船舶陆续交付使用，在建船舶数量有所下降；浮式生产和储运装备在手持订单57艘、3.75亿美元，其中FPSO在建28艘、30.7亿美元，随着海洋油气开发走向深远海，FPSO由于其经济性好、可重新部署等特点，正在受到众多油公司的追捧。

装备租赁市场持续走强。国际油价持续高位运行刺激了油公司开发热情，今年以来，海工装备租赁市场十分活跃。克拉克森海工市场指数达到102.33点，已经超过了2014年高峰时期的水平。全球自升式钻井平台平均租金达到了12.17万美



元/天，环比上涨2.7%，同比上涨13.8%；浮式钻井平台平均日租金达到了31.16万美元/天，环比上涨1.5%，同比上涨19.9%。

周期重启，市场复苏还差关键一环

过去20多年，海工装备经历了一个完整的市场周期。其中2003~2013年为上升周期，2014年至今则是长达10年的调整期。从目前市场的供需情况看，全球海工市场已经基本调整到位，当前市场初步具备2014年市场高峰时期的诸多特征，比如稳定的国际油价、高位的装备租金以及高达90%左右的装备利用率等。

不过，从船厂的角度来看，海工装备订单数量却仍然处于过去20年以来的低点。今年年初以来，由于海上风电相关船舶、浮式生产装备等订单有所回落，全球海工市场刚刚复苏的态势似乎又要掉头向下。

产能不足是制约当前海工订单水平的一个重要因素。2013年以来，全球造船产能持续回落，当前全球活跃船厂数量仅为当时的一半多。2021年以来，全球新造船市场率先复苏，船厂承接了大批量的常规运输船舶订单，目前全球船厂手持船舶订单约25800万载重吨，手持订单保障系数3.57年，未来3年船厂生产负荷都十分饱满。在造船产能供给紧张的局面下，当前全球海工装备产业已经进入卖方市场，船厂接单时可以选择的余地更大，与常规运输船舶相比，海工订单的优先级相对靠后。而且，船东即使有意下单，由于船厂排期问题，交付也需等待2~3年，因此在投资决策时更需要慎重考虑。

移动钻井装备订单的来临可能成为市场全面复苏的重要标志。目前来看，仅有浮式生产装备、海上风电船舶等船型订单，难以支撑海工市场的全面复苏。从订单结构来看，当前各类海工装备订单均出现不同程度增加，有些船型订单甚至接近历史高峰，例如2022年浮式生产装备订单金额高达174亿美元，而历史上最高值也不过184亿美元；2022年全球建造施工类船舶订单金额约89亿美元，这一数值在过去20年也能排进前五名。但是，移动钻井装备相关的订单却极度稀缺。曾几何时，移动钻井装备订单年成交额高达380亿美元，占全球海工市场的近半壁江山。自2017年以来，全球累计仅成交6座移动钻井装备订单。如果这一类曾经占到全球海工市场成交金额接近50%的船型订单不恢复增长，那么海工市场很难说全面复苏。

业绩改善叠加船队更新周期，移动钻井装备新订单落地预期增强。目前来看，多数库存钻井平台订单已经落实租约，下游装备租赁需求十分活跃，在租金上涨的带动下，头部钻井平台运营商的财务状况也开始改善。加之目前全球服役的移动钻井装备老化趋势十分明显，20年以上船龄的移动钻井装备占比高达39%，船队平均船龄超过21.7年，船舶更新需求潜力同样不小，新订单落地的预期正在增加。在经历了海上风电、浮式生产装备的订单潮之后，未来几年，移动钻井平台可能再次成为下一波海工市场周期的焦点，而这也很可能成为海工市场全面复苏的重要标志。

表 1 典型海工装备价格走势

	新船价格（单位：百万美元/指数）											
	2022						2023					
	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月	1-9月
移动钻井平台（超深水）	84.5	85.7	85.7	85.7	85.7	85.5	85.5	85.5	85.5	85.5	85.5	85.5
2500英尺自升式钻井平台（超深水）	380.0	250.0	250.0	250.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0
超深水钻井船（超深水）	470.0	825.0	825.0	825.0	825.0	875.0	875.0	875.0	875.0	875.0	875.0	875.0
海工支持船（超深水）	79.8	78.6	80.2	82.2	81.7	81.4	80.9	81.4	80.9	81.4	81.9	82.8
浮式生产平台（超深水）	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0
浮式生产平台（超深水）	27.3	26.5	27.5	29.0	28.6	28.4	28.0	28.6	27.7	27.8	28.3	28.5

图1 2003~2023年1~9月全球海工市场订单成交金额走势

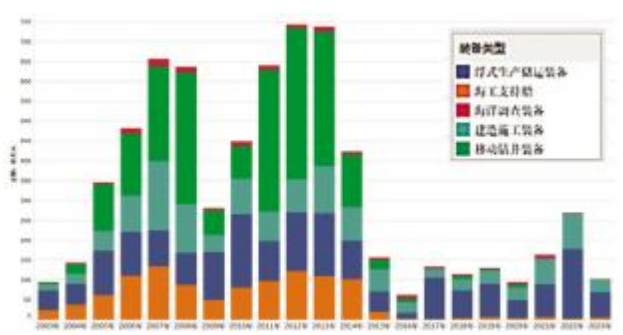


表2 2013年与2023年全球海工市场主要数据对标

主要数据	单位	2013.9	2023.9
国际油价	美元/桶	108.37	95.31
克拉克森海工市场指数	——	100.99	102.33
自升式钻井平台日租金	万美元/天	17.88	12.17
自升式钻井平台日利用率	%	93.9	87
移动钻井装备新造价格指数	——	94.55	99.53
5-10年船龄350英尺自升式钻井平台二手价格	百万美元	225	90
400英尺自升式钻井平台新造价格	百万美元	220	235
全球海工装备船队数量	座/艘	11891	13045

表3 海洋钻井平台头部船东船队数量及平均船龄

船东	船队数量	平均船龄
Valaric	51	14.3
ADPS	42	24.7
CNOOC	42	21.8
Transocean	38	12.7
Shelf Drilling	36	30.2
ADNOC	34	18.0
Noble Corp	32	11.3
PDVSA	25	39.5
Borr Drilling	22	7.6
CNPC	17	11.9
其他（109）	491	23.3
全部船队	830	21.7

箱船巨头 将裁员1万人

本报讯 今年裁员9000人，明年还将继续裁员，面对日趋艰难的市场环境，集装箱航运巨头马士基正在大刀阔斧地削减人员，开始实施严格的成本控制措施。

11月3日，马士基披露了第三季度财报。报告指出，马士基今年实施了严格的成本控制措施，以有效缓解充满挑战的市场环境带来的影响，包括将员工人数削减6500人，从年初的11万人减少到目前约10.35万人。鉴于市场前景可能不断恶化，马士基将继续实施成本控制措施，并宣布计划进一步裁员3500人，其中包括今年年内再裁员2500人，其余将延续到2024年。

马士基表示，这一举措预计把公司整体人数减少至10万人以下，其累积效应可以使马士基2024年的销售、日常和管理费用成本减少6亿美元。

财报数据显示，受运价下跌及出货量下降的影响，2023年第三季度马士基营收为121亿美元，去年同期则为228亿美元，息税前利润率为4.4%；第三季度利润下滑至4.89亿美元，远远低于去年同期88亿美元的超高利润。目前马士基已经连续4个季度利润下降，结束了之前连续16个季度高额盈利的历史最好时期。

（马文）

知名PCTC公司 盈利创纪录

本报讯 近日，知名汽车船航运公司挪威Hoegh Autoliners公布了其2023年第三季度业绩报告。报告显示，汽车运输船（PCTC）市场依然繁荣，该公司再次刷新盈利纪录。

今年第三季度，该公司的营业利润达到1.85亿美元，净利润也较今年二季度继续增加7%达到了1.42亿美元，创下该公司历史最好纪录。

今年第三季度，Hoegh Autoliners的营收为3.55亿美元，略低于二季度的3.56亿美元。该公司称，这主要是因为今年第三季度的出货量有所下滑，但净运力达到了较高的每立方英尺78.5美元，较上季度上升了5%。出货量减少而利润增加的原因还有，该公司更好的货物搭配以及高、重以及件杂货物的增加，以及持续的成本管控和较低的燃油价格。

展望未来，Hoegh Autoliners表示，需求将依然强劲，虽然有新船相继交付，但没有迹象表明好市场将很快结束。市场的主要驱动力之一是中国汽车出口，但当前市场PCTC供应不足，并非所有中国出口的汽车产品都是通过PCTC运输，预计目前中国海运汽车出口中约有三分之一是通过集装箱出口的，而用集装箱来运输汽车，与用专业PCTC运输相比是“明显较差的方案”。

该公司还表示，随着严格的减排法规的实施，旧船面临的压力将增加，在目前的纯PCTC船队中，有147艘船的船龄超过20年。随着船舶老化，船舶必须减速或投入更多资本支出以满足环境要求，这使得它们对客户吸引力随之下降，运力供给不足的矛盾也随之加剧。因此，现在判断新船订单是太多还为时过早。该公司预计PCTC公司利润将在更长时间内保持较高水平。

（皮文）