

跑出增长“加速度” “数智”赋能拓新域

——2024年上半年我国船舶进出口分析

□ 中国机电产品进出口商会船舶分会 李雅君

2024年上半年,我国船舶工业继续保持良好发展态势,三大造船指标实现全面增长,国际市场份额继续保持全球领先。在船舶进出口贸易中,集装箱船、散货船等船型竞争优势稳固,跑出了出口总额同比增长**47.7%**的“加速度”。

2024年1~6月,我国船舶(及船用配套)出口总额达**234**亿美元,同比增长**47.7%**;我国船舶(及配套)进口总额为**15.2**亿美元,同比增长**15.6%**。虽然进口总额呈两位数增长,但与出口总额相比仍然较小,主要进口产品为船用柴油机及配件、船用推进器及桨叶。

特点与优势

(一)我国外贸运行稳中有进,为我国船舶进出口贸易奠定了坚实基础

据海关统计,2024年1~6月,我国货物进出口规模为21.2万亿元人民币,创历史同期新高,同比增长6.1%。经营主体活力充足,传统动能优势稳固,新动能不断涌现,外贸持续向好基础扎实。我国外贸运行稳中有进,货物贸易展现出较强的韧性和市场活力,呈现量增、质优、份额稳的特点,为我国船舶工业高质量发展和船舶贸易奠定了坚实基础。

(二)随着全球经济复苏,全球贸易增速回升

船舶行业是强周期行业,受全球经济增长特别是贸易增长影响巨大。国际货币基金组织于2024年7月16日上调2024年中国经济增长预期至5%,并报告预计2024年全球经济增速为3.2%。我国经济增速保持领先,将是世界经济增长的重要引擎和稳定力量。同时,随着全球经济复苏以及一些补库存需求显现,全球贸易增速有望实现回升。全球经济与贸易复苏,为我国船舶进出口贸易创造了良好发展环境。

(三)世界造船市场开启新一轮周期,我国造船业加速转型向好发展

当前,全球船舶产业正处于新一轮上升周期,并迎来前所未有的发展机遇。我国船舶工业以数字技术为突破、绿色转型全面提速,船舶行业智能化、绿色化转型步伐的加快,均将进一步支持我国船舶贸易向好发展。

(四)我国船舶制造业运行平稳,国际市场份额不断提升

1.三大造船指标全面增长,国际市场份额继续保持领先
根据工业和信息化部发布的我国造船业最新数据,2024年上半年,我国造船完工量达2502万载重吨,同比增长18.4%;新接订单量达5422万载重吨,同比增长43.9%;截至6月底,手持订单量达17155万载重吨,同比增长38.6%。我国三大造船指标分别占世界市场份额的55%、74.7%和58.9%,继续保持全球领先地位。另据中国船舶工业行业协会最新发布数据,中国造船行业景气指数继2012年后首次突破140点,进入“高度景气区间”。这说明,在当前市场情况下,无论是企业自身生产状态、订单水平还是盈利水平,都处于非常理想的情况。

2.船舶制造能力全面发展,高端化趋势明显

在全球18种主要船型中,我国有14种船型新接订单量居全球首位。2024年上半年,我国造船业的手持订单量按修正总吨计已达到近20年的最高值,这些订单中出现了越来越多的高技术、高难度、高附加值船型。其中,集装箱船的新接订单量更是占到了全球市场份额的97.5%。4月,中国船舶集团有限公司获得卡塔尔能源集团“百船计划”18艘27.1万立方米液化天然气(LNG)运输船订单,这标志着中国LNG运输船研发设计建造从大型一举跨入超大型领域,高端船舶研发设计能力向世界领先目标迈进。

3.“绿色船舶中国造”趋势明显

近年来,面对我国“双碳”目标要求以及全球海事业低碳发展趋势,我国船舶工业积极开展绿色转型工作,并取得突出成绩,“绿色船舶中国造”的趋势明显。2023年,我国新接绿色船舶订单国际市场份额达到57%;2024年前6个月,这一指标继续突破,新接绿色动力船舶订单国际市场份额达到71.7%,实现了对主流船型的全覆盖。在2024年上半年的数据中,另一个明显变化就是越来越多的国外船东把订单投向了我国船厂。全球每10份造船新订单,有超过七成流向中国,这将极大促进我国造船出口额持续增长。

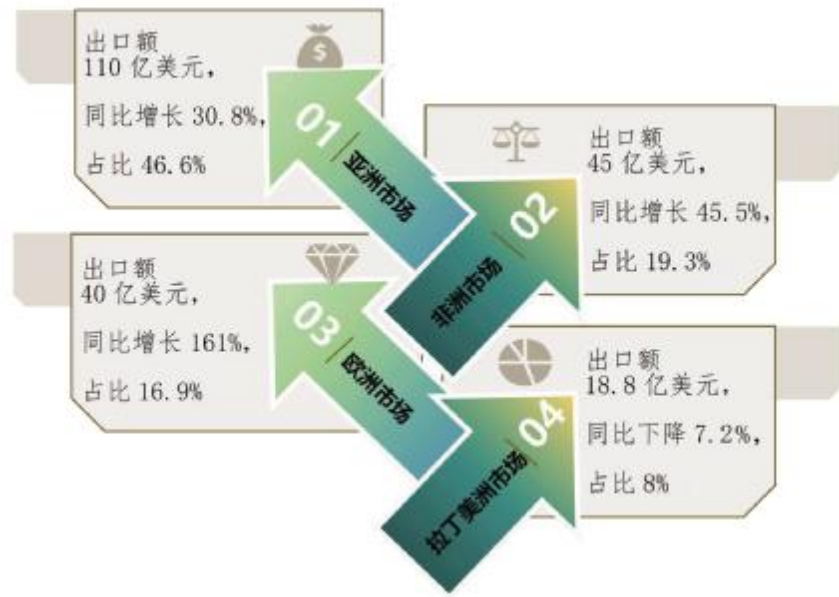
从出口船型看



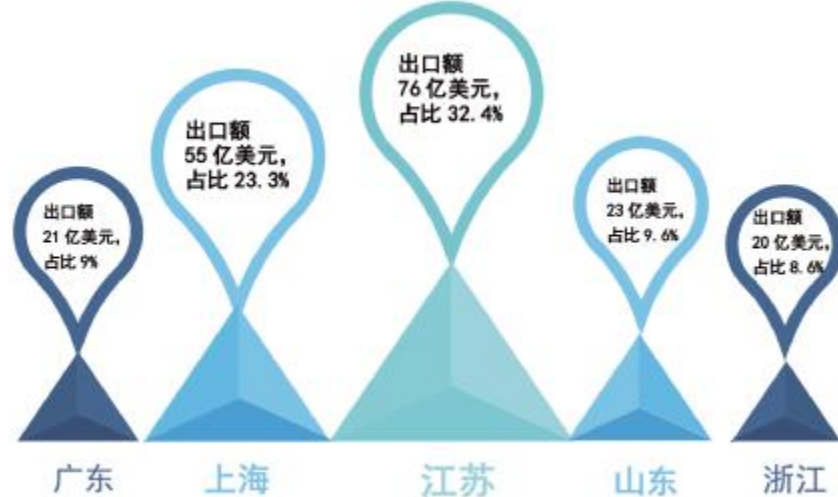
从出口国别地区看



从出口洲别看



从出口省市看



困难与挑战

2024年上半年,尽管我国船舶对外贸易保持高速增长态势,但船舶工业仍面临着产业链供应链稳定安全、劳动力人才培养、美国贸易保护主义等方面的挑战及其对我国船舶工业高质量发展带来的不利影响。

(一)产业链供应链稳定安全仍存在不少短板

当前,我国船舶配套的关键设备与零部件自给率不足、核心系统自主配套率较低、高端研发设计能力较弱、高端产品市场竞争力不强,亟待提升自主创新能力、研发设计能力、产业配套能力,进一步打造自主可控的供应链。

(二)劳动用工及人才培养问题凸显

近年来,随着我国船企迎来交船高峰期,我国船舶行业可持续发展中的劳动用工及人才培养问题凸显。船舶工业是兼具技术密集型和劳动密集型特点的产业,目前,受经济形势和人口结构变化影响,船舶企业劳动力人口流出趋势明显,一线技术工人数量减少,企业用工成本上升,船

企劳动力不足与生产任务饱满矛盾突出,企业压力加大。同时,伴随产业深度转型升级,船舶行业的高质量发展急需大量高素质人才支撑。完善优秀人才培养机制、努力培养造就更多一流科技领军人才和创新团队,成为船舶行业发展的一项紧迫而长期的任务。

对策与建议

(一)培育新质生产力,加快绿色低碳转型步伐

我国船舶工业经过数十年的快速发展,已形成完整的产业链和较强的创新能力,推动我国成为世界上最大的造船国和船用设备生产国,为我国船舶对外贸易奠定了良好的产业基础并形成优势。2024年2月,国家发展和改革委员会等10部门正式发布《绿色低碳转型产业指导目录(2024年版)》(以下简称《目录》)。《目录》提及的绿色船舶制造、升级改造等多个领域与船舶海工产业发展密切相关,明确了今后一个时期我国船舶工业绿色低碳转型发展的重点方向。2024年6月,交通运输部等13部门联合印发《交通运输大规模设备更新行动方案》(以下简称《行动方案》),提出未来将提升新能源船舶装备供给能力,建立健全新能源船舶及关键设备

和质量技术标准,实施绿色智能船舶标准化引领工程。《目录》及《行动方案》的出台,为我国船舶工业加快绿色低碳转型升级提出要求,明确方向。船舶企业应加快培育新质生产力,以先进生产力质态不断推进船舶工业高质量发展,进而增强我国船舶工业竞争优势,提高我国船企国际竞争力。

(二)打好政策组合拳,加大财政资金支持力度、健全对船舶工业金融保障

深化金融服务是实现我国从制造大国向制造强国转变的重要要求,也是维护产业链、供应链安全稳定重要保障。只有推动更多金融资源用于促进先进制造,我国船舶工业高质量发展和对外贸易才能得到更加有力的金融保障。近年来,船舶企业普遍存在融资难、融资贵“老问题”和融资堵点、结算卡点、风控痛点等“新梗阻”。针对这些问题,2024年7月,商务部、

中国人民银行、金融监管总局、国家外汇局联合发布《关于加强商务和金融协同 更大力度支持跨境贸易和投资高质量发展的意见》(以下简称《意见》)。《意见》提出包括推动外贸质升量稳、优化外贸综合金融服务,深化“一带一路”经贸合作和对外投资合作,优化支付结算环境等五方面11条措施。《意见》的出台,为深化商务与金融协作、促进商务与金融系统常态化沟通交流提供了政策支持。下一步,我国还应加强政策协同,推动船舶贸易与金融深度融合互促发展,为我国船舶工业高质量发展和船舶贸易便利化提供有力支撑。

(三)船舶行业继续扩大高水平对外开放,积极参与国际市场竞争

近年来,依托“一带一路”共建国家双边经贸合作机制,我国积极拓展世界经贸合作“朋友圈”,与新兴市场贸易合作更

加深入。船舶行业只有充分利用和不断拓展“一带一路”共建国家市场,才能为我国优势船舶出口创造更加广阔的市场空间。从近年来我国对非洲船舶贸易来看,出口额逐年增长,目前非洲已成为我国继亚洲之外的第二大船舶出口市场。2024年1月,全国商务工作会议就落实习近平主席提出的支持高质量共建“一带一路”八项行动,提出不断拓展数字、绿色等合作领域,健全国际经贸合作机制,推动对外投资合作,提升合作质量水平等举措。下一步,我国还要从政策角度鼓励、支持船舶龙头企业“走出去”,加强海外创新布局,加大高端、绿色、智能船型市场推广力度,巩固提升高技术、高附加值产品市场份额等方面,积极拓展南美、非洲、东南亚等新兴经济体市场,扩大“一带一路”共建国家的开放合作。

2024年上半年,我国船舶对外贸易高速增长取得了非凡业绩,为全年实现更大增长目标奠定了坚实基础。2024年下半年,地缘政治紧张局势、贸易保护主义、海运价格波动等,导致我国船舶贸易面临的外部环境更具复杂性、严峻性、挑战性。虽然船舶贸易发展面临的形势不容乐观,但在国家相关产业政策措施指导和大力支持下,伴随着我国船舶工业加快数字化、智能化、高端化转型升级的步伐,相信我国船舶对外贸易必将在高质量发展道路上巩固优势、稳中求进、再铸辉煌。