

第 1 期
(总第 367)

二〇二五年一月十六日

本期目录

- ◆ 中远海运重工 2024 年创新发展综述
- ◆ 我国首艘内河大型清洁能源滚装船正式下水
- ◆ 我国 2024 年船舶统计数据出炉
- ◆ 2024 年世界新造船市场的总结与展望



协会地址：浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码：316021 秘书处电话：(0580) 2285567 (传真同)

协会网站：www.zseafert.cn E-mail：zswjmxh@126.com

中远海运重工 2024 年创新发展综述

2024 年，中远海运重工坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻党的二十届三中全会精神，聚焦集团“一二三四”工作部署，持续深化改革、强化科技创新、推动绿色低碳智能发展，中远海运重工营业收入、利润总额、经营接单量及研发投入均创历史新高，谱写了中远海运重工高质量发展的新篇章。

中远海运重工紧密围绕市场需求，秉持“数量充足、质量合格、节奏均衡、风险可控”的接单原则，凭借敏锐的市场洞察力和卓越的产品质量，抢抓机遇，市场营销成效持续显现

中远海运重工顺应航运业“绿色、低碳、智能”发展趋势，以高质量、高性能的产品和服务为基石，稳扎稳打做好经营接单工作，聚焦绿色转型，在散货船、集装箱船、油船及特种船的订单承接方向均实现了新突破，签署多艘新能源、绿色低碳智能型船舶订单，为可持续发展奠定了坚实基础。

船舶建造业务取得了突破性进展，成功承接 63 艘船舶订单，涵盖散货船、集装箱船、甲醇双燃料矿砂船、油船、气体船等多个船型。其中，高端、绿色、智能型船舶占年度订单的 67%，比例不断提升，充分展现了该公司在船舶建造领域的综合实力和市场竞争力。

修理改装全面拓展，中远海运重工积极拓展高附加值业务，承接脱硫塔加装、节能减排、新能源改装、LNG/LPG 修理以及豪华邮轮修理等项目，业务范围不断拓展，服务能力持续提升。

海工业务做精做强，中远海运重工紧抓市场热点，签订穿梭油轮和高端风电安装船系列订单，巩固细分市场领先地位。

同时，开启 FSO EPC 建造的先例，拓宽海工业务范围。此外，中远海运重工还积极拓展新客户，承接了高端海工支持船项目，为海工业务增添新增

长点。

配套业务转型升级，中远海运重工积极推进新能源业务转型，在甲醇系统、船载碳捕集系统、低温安全阀、LNG 船薄膜型泄漏检测技术等方面取得实质进展，部分产品已成功获得订单，为配套业务注入新活力。

中远海运重工深耕精益管理，生产质效不断提高。船舶建造方面，交付 67 艘船舶，项目按期交付率和主要节点按时实现率保持 100%，展现了强大的生产能力和项目管理能力。

南北川崎交付东方海外 12 艘 24k TEU 集装箱船项目，扬州中远海运重工交付 14k TEU 集装箱船、700TEU 纯电动集装箱首制船，大连中远海运重工交付智能研究与实训两用船，舟山中远海运重工交付 63.6k BC 散货船和 154k 穿梭油轮，广东中远海运重工交付首个半潜式抗风浪养殖平台“格盛 1 号”，进一步提升了该公司的市场声誉和品牌影响力。

海工业务方面，启东中远海运海工交付首艘 NG20000 型风电安装船，上海中远海运重工完成 VLCC 雄鹰轮改装 FPSO、交付国内首例 MOSS 球型罐 LNGC 改装 FSRU，展示了中远海运重工在海工领域的专业实力和创新能力。修理改装业务保持高效生产节奏和优质服务水平，2024 年度完工船舶 1275 艘，多个项目的成功实施，进一步提升了公司在修理改装领域的市场竞争力。

配套业务方面，南通重工装备获国内首张氨燃料罐工厂认可证书及船用产品证书，南通远洋配套/威海重工科技“海盾”品牌市场影响力不断扩大，南京船配实现从零件到部件转型，中兴海陆获得全球首张无人机检测证书，丰昌船务开拓 PV 阀、阻火器和专业设备检测服务新业务，大连迪施/上海市一万度力完成新能源主机活塞和缸盖焊接的 MAN 认证等为公司的配套业务增添了新的动力和发展方向。

增强竞争力科技创新多点突破

在产品研发设计领域，中远海运重工在新能源船型的研发与创新上取得了显著成果。该公司成功获得了 210k 甲醇/氨双预留散货船、氨燃料 VLCC 的船型 AIP 证书，并完成了 11 万吨级甲醇双燃料油轮的基本设计。

同时，5 万方氨运输船也获得了船型 AIP 认可，2 万方 LNG 双燃料 CO2 运输船的线型开发和基本设计工作也顺利完成。此外，中远海运重工对具有完全自主知识产权的新一代 154k 穿梭油轮进行了优化升级，并开发了 450TEU 近海航行电动集装箱船、2600 吨电推加油船等新项目，进一步丰富了公司的产品线。

在新能源改装方面，中远海运重工完成了集运 20000TEU、13800TEU 集装箱船的甲醇双燃料改装技术交底，签订了 SEASPAN 10000 TEU 集装箱船项目合同，并在 LNG 双燃料改装和轴发改装方面取得了重要突破。

在配套产品开发上，南通远洋配套/威海重工科技完成了甲醇供给系统的部分设计，开展了供给系统与 BOG 管理研究，完成氨燃料 C 型罐罐体基本结构图、有限元分析等设计工作，并积极开展碳捕集系统方案研究。

为了加强科技创新平台建设，中远海运重工组建了黄震院士工作运行办公室，充分发挥院士工作站专家技术引领作用。同时，该公司积极参与共建船海新能源及动力装备工程中心及联合创新中心，参加中国内燃机学会氨发动机创新联合体，联合研发甲醇双燃料主机及甲醇双燃料动力船舶配套装备系统。在平台申报方面，重工设计研究院申报国家认定企业技术中心，威海重工科技、南通远洋配套获得国家级专精特新“小巨人”企业认定。

在科研项目管理方面，中远海运重工积极推进科研立项工作。该公司申报了多项海洋工程技术创新联合体攻关任务，并获批了集团“十四五”第三批科研项目。同时，中远海运重工还立项了多项重工级科研项目，并有多个项目顺利通过了结题验收，取得了阶段性成果。

在科技创新成果方面，公司的多项技术成果在重要产业“百大工程”专项、中央企业科技成果应用拓展工程以及集团科技创新大赛活动中均取得了优异成绩。

其中，南通中远海运川崎的“2.4万箱级节能环保智能集装箱船研制及应用”获得了现代工业企业创新成果一等奖；大连中远海运川崎“全球最大高压LNG双动力超大型原油船关键技术研发及产业化”入选辽宁省企业技术创新重点项目计划；扬州中远海运重工“超大型智能双燃料集装箱船设计建造关键技术及应用”获中国造船工程学会一等奖；大连中远海运重工“船舶外板智能防腐机器人系统关键技术及应用”获中国造船工程学会科技进步一等奖；启东中远海运海工“海上风电工程建设关键装备研制与应用”获中国造船工程学会特等奖；舟山中远海运重工“船舶舱室降噪设计关键技术研发及应用”获中国商业联合会科技奖一等奖；重工设计研究院“基于虚拟化客户端的船舶精益设计协同平台开发及应用”获中国造船工程学会一等奖，充分展示了重工在科技创新方面的实力和成果。

2024年，中远海运重工在绿色化生产、数字化运营、智能化制造“三化”建设方面取得了显著成效，为公司的持续发展注入了强劲动能。

在绿色化生产方面，中远海运重工积极推进绿色船舶建造项目，24k TEU（甲醇DF）、16k TEU（甲醇DF）、305k VLCC（LNG DF）、氨燃料拖轮等建造项目有序推进，同时培育LNGC建造能力形成初步方案。

在新能源修理改装方面，中远海运重工编制大型集装箱船LNG修理改装PEP方案，研究高锰钢在LNG燃料舱/罐上的应用。

在环保管理方面，中远海运重工开展了多次生态环保检查，推进了焊烟治理和VOCs治理减排工作，推广使用低VOCs涂料，并试点机器人自动喷涂、静电喷涂等新工艺。

此外，中远海运重工还获得了多项绿色工厂认证，并在能源管理方面取得了良好成效。

在数字化运营方面，中远海运重工积极响应国家数字化转型号召，全力推进数字化运营平台的建设和应用。该平台的上线实现了公司数据资源的整合与共享，大幅提升了决策效率和运营水平。通过该平台，公司能够实时掌握生产进度、库存状况、设备状态等关键信息，为生产管理和决策提供了精准的数据支持。

2024年度，中远海运重工统筹规划并实施了多个数智化项目，包括统建数智化项目5个，统筹规划企业项目9个，以及企业自建项目47个，百万以上的重点项目开工率达到了91.53%。数字化运营平台一期的上线应用，初步实现了数据入湖、系统贯通、辅助分析等目标。船舶建造生产管控平台的开发应用，让船舶总装并行建造资源调度更加高效，扬州中远海运重工平台一期的应用，实现了单船建造计划编制作业工时节省约200小时，各专业计划编制效率提升50%以上。

此外，修船综合管理系统在5家修船企业得到了应用，构建了“修船标准化工程字典”及“自动化标准结算体系”。中远海运重工还在人工智能应用方面进行了积极探索，智慧商机系统整合了大量船型、船厂和船东船管基础信息数据，提升了人工排查和合规检查效率。智能报价系统实现了散货船报价单的自动生成，报价效率提升了一倍。

在智能化制造方面，中远海运重工紧跟智能制造的发展趋势，积极推进智能化生产线的建设。公司编制印发了智能制造三年滚动计划，发布了智能制造全景图谱，并与高校及装备供应商加强了深度合作。全年全系统累计建成并投产了68条智能产线，保持了国内领先水平。

南通中远海运川崎荣获工信部第一批卓越级智能工厂，建成投产了国内

船舶行业首台套火工弯板机器人和复杂多支管焊接机器人智能产线；大连中远海运川崎成功入选工信部智能制造示范工厂；扬州中远海运重工和大连中远海运重工入选工信部 2024 年度 5G 工厂；上海中远海运重工厂区智慧物流仓储系统建设项目入选 5G+工业互联网大会行业典型应用案例。（国际船舶网）

我国首艘内河大型清洁能源滚装船正式下水

1 月 20 日，我国首艘内河大型清洁能源滚装船——川江清洁能源滚装船项目首艘船舶在湖北省秭归县正式下水。

据悉，该船是交通运输部长江航务管理局印发的《推动川江载货汽车滚装船新能源应用试点工作方案》中计划于 2025 年 6 月 30 日前建造的 3 艘新能源“试点船舶”之一，旨在以清洁能源为船舶动力，促进三峡库区船舶减污降碳，打造三峡库区绿色航运示范项目。

该船船体总长 129.8 米、宽 30 米、型深 5.2 米、设计吃水 3.6 米，总载货量 3660 吨，可装载 60 辆货车，将搭载 3 台 1000 千瓦的甲醇燃料发电机组，搭配 1258 千瓦时锂电池系统，最高航速每小时 22 公里，最低续航力 100 小时。

目前，该船主船体完工 80%，预计今年投入运营，运营后将成为长江上游运力最大的滚装运输船舶，助力三峡库区滚装运输保障能力再上新台阶。

据了解，川江清洁能源滚装船项目是交通部长江航务管理局与三峡集团战略合作的重要内容，展示了双方在清洁能源动力领域的技术实力和合作成果。项目首批计划建造 3 艘新能源滚装船，主要用于运输秭归茅坪码头至重

庆郭家沱码头 580 公里区间的重载汽车。

该项目的实施，不仅有助于提升川江航运的运输效率和环保水平，为川江客货滚装船加速清洁化替代工作提供宝贵的经验和示范效应，还将对长江中上游绿色智能船舶运输产生积极影响。（国际船舶网）

我国 2024 年船舶统计数据出炉

1 月 20 日，中国船舶工业行业协会发布 2024 年船舶统计数据。

2024 年 1-12 月，全国造船完工量 4818 万载重吨，同比增长 13.8%；新接订单量 11305 万载重吨，同比增长 58.8%；截至 12 月底，手持订单量 20872 万载重吨，同比增长 49.7%。

1-12 月，我国造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的 55.7%、74.1%和 63.1%，以修正总吨计分别占 50.3%、68.2%和 55.4%。

2024 年，出口船舶占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的比重为 87.4%、91.5%和 93.1%。我国船舶出口金额为 433.8 亿美元（约 3174.5 亿元人民币）。（龙 de 传人）

2024 年世界新造船市场的总结与展望

1 月 21 日，中国船舶工业行业协会发布《船舶工业开启一年新征程——2024 年世界新造船市场的总结与展望》。

2024 年是中国传统生肖的“龙年”，其寓意常常被视为吉祥的预兆，象征着丰收、繁荣和好运。2024 年的世界新造船市场在这些美好寓意下实现了

历史性的增长，市场新接、完工和手持三大造船指标连创 2007 年、2012 年和 2010 年以来的新高。特别是全球新接订单突破 6000 万修正总吨（CGT），远超出去年初业界对于 2024 年的预期。中国造船业继续引领世界全面增长，主要指标创造历史新高，巩固了全球造船业领导者的地位。这个龙年收获满满，将是船舶工业发展载入史册的一年。

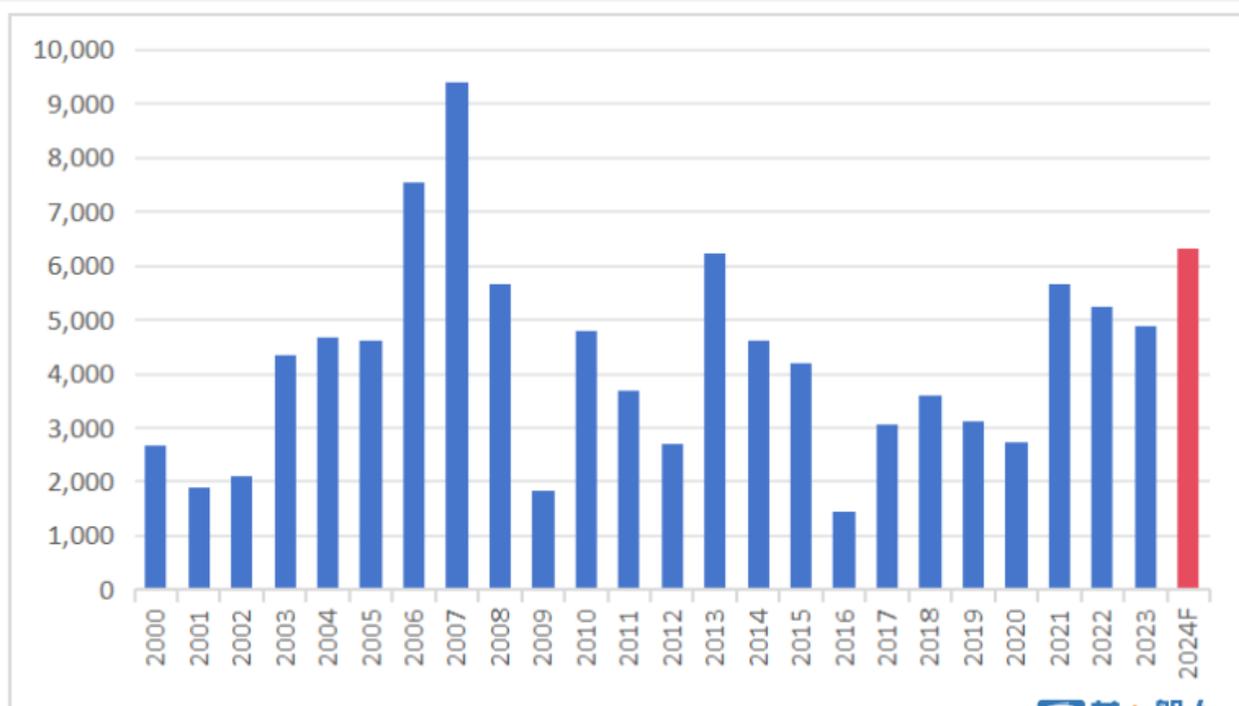
2025 年，即将迎来一个新的属相——蛇。“蛇”象征着灵活和神秘，其敏捷的身手和悄无声息与百变身形让人对其充满敬畏。世界新造船市场已经在新周期中站上了新高峰，影响市场发展的内外部因素也在不断变化，未来市场发展的不确定性更为突显，愈加难以预测，像极了蛇的“未知与神秘”。不过，在中国传统文化中“蛇年”更象征着智慧和生命力，寓意生生不息和蓬勃发展的力量。预示面对复杂多变的市场环境，需要敏锐的感知力、睿智的决策力和坚强的执行力，以在新周期中获得持续稳定的发展动能。展望 2025 年，新造船市场发展的基本面依然稳固，但航运市场已出现调整迹象，外部宏观环境的不确定性持续增强，也是在提醒步步高升的造船行业未来发展并非一路坦途，波动变化才是市场常态。展望 2025，百舸争流，奋楫者先，以变应变，既要继续增强接单能力，又要灵活应对突发风险；中流击水，勇进者胜，以不变应万变，坚定走绿色低碳、数字智能转型之路，保持在高质量发展道路上行稳致远。

一、回顾 2024：市场取得历史性增长，重点指标再创新高，中国领先优势明显。

回看 2024 年世界新造船市场的发展，“丰收”和“创纪录”是今年市场的关键词，其发展势头不得不让人联想起 2007 年和 2008 年上一轮超级周期的盛况。2024 年的市场成绩值得铭记。

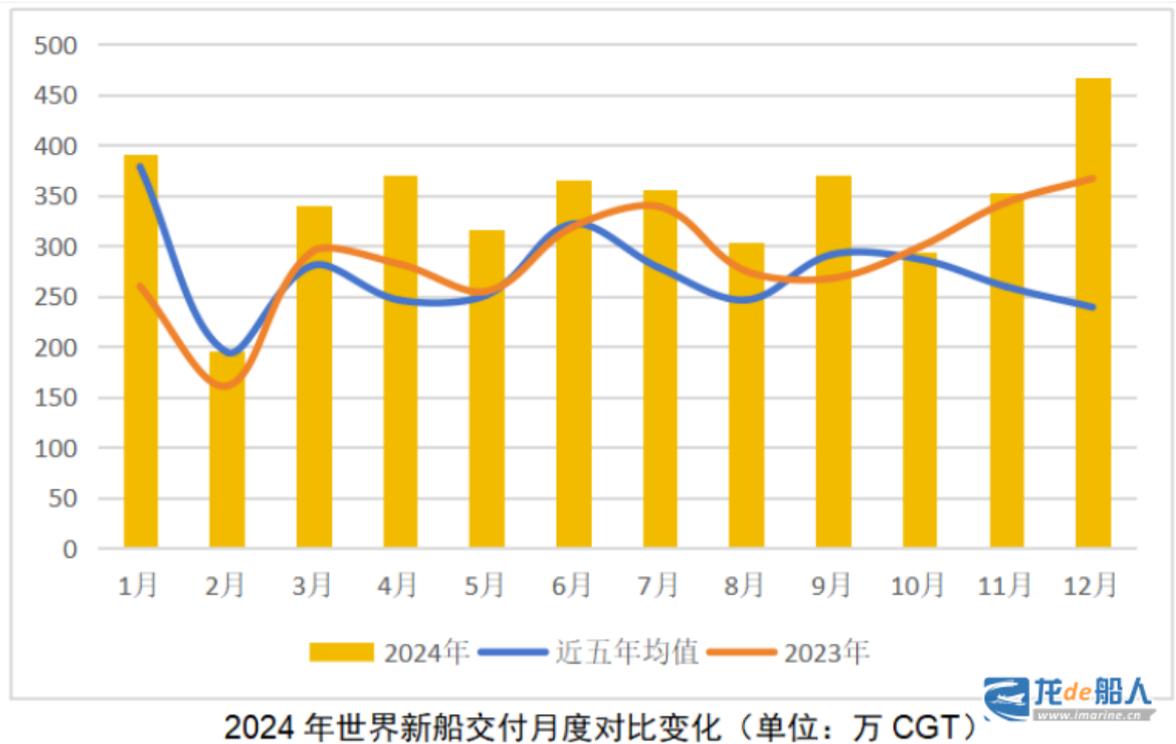
（一）市场指标大幅增长

市场新接订单创年度新高。2024年，世界新造船市场新接船舶订单6307万CGT，同比增长46.6%，比近五年同期成交均值（2019-2023）高出67%。2024年新接订单量创17年以来新高，仅次于上一轮造船超级周期的2006年和2007年，位列历史上的第三高。以载重吨（DWT）计，1-12月世界成交新船15247万DWT，同比增长42.6%，也位列历史前五。



2000年以来世界新造船市场新接订单量（单位：万CGT）

造船完工量和手持订单量实现近两成增长。2024年，世界新造船交付4124万CGT，同比增加19.1%，较近5年均值高出25.9%；12月，完工船舶467万CGT，同比增长27.2%，创年度新高。当前数据反映出造船业的完工速度持续加快，供给端的能力稳步增长。截至12月底，世界手持订单1.5亿CGT，同比增长22.9%。



(二) 新船价格稳定在历史高位

新造船价格保持在历史高位。以克拉克森船价指数为例，2024年12月，新造船价格指数收报189.16点，同比增长6.5%，保持2008年10月以来的新高。如果换个视角，以指数的年度均值来看，2024年新造船价格指数已经小幅超过2008年，创下历史新高。另外，部分新船型已经是历史新高。近年来，占市场份额较高的超大型集装箱船、17.4万方LNG运输船、9万方VLGC、9000车及以上PCTC等船型的船价均是历史新高。价格是市场走势的重要信号，我们要看2024年四季度以来造船价格指数明显进入平台期，预示当前市场供需两端出现了一些变化。

(三) 中国继续巩固世界造船业领导地位

2024年，中国在世界主要造船国家继续领跑，新接订单和手持订单量分别超过2007年和2008年的历史年度数据，创造历史最好水平。中国造船完工量、新接订单量、手持订单量以DWT计分别占世界总量的55.7%、74.1%

和 63.1%。以 CGT 计分别占 50.3%，68.2%和 55.4%。造船三大指标首次以修正总吨计份额均超过世界一半。在全球 18 种主要船型中，中国有 14 种船型新接订单量位居全球首位。新接可替代燃料船舶订单占国际市场份额达到 78.5%，并实现了对主流船型的全覆盖。中国造船业的发展已经成为社会各界关注世界海事工业发展的重要风向标。

二、观察市场：中长期支撑市场稳定的基本面没有明显变化，不过一些因素的变化也值得业界关注与警惕，高位之后不排除有波动。

我们在 2024 年初的总结与展望文章中提到，“分析影响市场变化的主要变量是当前业界判断中长期市场走势的基本共识。”而分析这些影响，又能够真正量化这些因素，从而转化成对未来市场走势判断的依据则是数十年来世界主要造船国家和研究机构共同努力的方向。今年我们从五个维度观察市场形势，即“经济要比预期更有韧性，航运在消化突发因素向常态回归，期待更明晰的减排规则落地，上一轮交付高峰的船队又老了一岁，而全球政治走向有可能成为最大的不确定性。”

（一）经济增速比预期更有韧性

全球经济复苏的步伐虽然缓慢，但展现出了韧性。2024 年四季度以来，国际货币基金组织（IMF）、经济合作与发展组织（OECD）、联合国贸易和发展会议（UNCTAD）等国际组织对 2025 年世界经济发展已经给出了判断，普遍预测全球经济增长将在 2.7%~3.3%的区间，持平或好于 2024 年初的预测。美联储降息周期带动全球货币政策转向宽松进而提振贸易，构成需求侧的正向支撑。根据中国船协的情景模型测算，中长期经济增长发展需要新增运力保持在年均 2500 万-5000 万 DWT，仍然是支撑新造船市场稳定的重要因素之一。全球普遍进入降息周期的背景下，经济的温和复苏将会带动海运贸易规模增长并持续带动运力的新增需求。



（二）航运在消化突发因素向常态回归

航运业近年来受突发事件的影响最为明显，运费市场也在大起大落中寻找供需两端最合适的位置。从 2024 年的走势来看，市场整体呈现波动下滑的态势，年初年末的综合运费价格跌幅达到 18%。特别是进入后半年，液货运输（含原油、成品油、LNG、LPG）、干散货以及汽车运输等主要货运船型出现明显回调，有些船型的运费已经回归历史常态。仅有集运市场继续受红海危机、自然灾害等突发因素保持了可观的增长。如果下游航运收益出现大幅波动，可能会影响船东的现金流水平，对部分船东持续执行新造船或更新船队的计划产生影响，将不利于新造船市场。

（三）期待更明晰的减排规则顺利落地

2025 年，全球海事界关注的国际海事组织（IMO）重量级会议即将举行，将迎来一个涉及航运业重大利益的关键决策。2025 年 4 月，IMO 成员国将在国际海事环境保护委员会（MEPC）第 83 次会议上共同决定航运业如何成功实现 2050 年碳中和，并阶段性实现具有雄心的中期目标。预计备受瞩目的

经济措施将会被讨论，进一步完善，并在 10 月召开的下一届会议上批准通过。一个与航运业利益“直接”挂钩的经济与技术规则体系将基本形成，将从规则方面继续进一步强化全球船队的绿色转型，并支撑造船业持续的技术创新与市场稳定。



(四) 上一轮周期交付的船舶又老了一岁

21 世纪初的上一轮造船超级周期不仅创造了新接订单量的历史极值，还带来了大规模船舶的交付。叠加减排规则，这些船舶的技术和经济寿命正在接近或已经达到临界点。截至 2024 年末，超过 25 年的船舶占全球船队（含在建）的份额 6.2%，20—24 年的船舶占 9.3%，15—19 年的船舶占 18.6%，三者份额合计超过三成，约合运力 5 亿 DWT 的潜在更新需求。随着航运市场回归常态，运费价格回调后，考虑不同情景下的更新条件，老旧船舶的拆解将逐步放量，更新需求将逐年加速，中长期将创造年均 1 亿 DWT 的新船需求。



（五）全球政治走向有可能成为最大的不确定性

目前，全球已经普遍进入降息周期，随着特朗普的回归，美国内外政策将迎来又一次重大转向，叠加地缘冲突热点不断，全球经济与政治不确定性与不稳定性加剧。包含航运、造船业在内的海事产业作为国际化色彩最为浓厚的行业很难不受到全球政治变化的影响。这些变化有可能对全球造船市场的可持续发展、供应链韧性甚至技术创新和标准体系造成巨大风险，很可能成为影响当前行业稳定发展的最大不确定性。

三、展望 2025：新造船市场面临回调压力，但总体仍将延续新周期复苏以来的高位。重点关注航运市场变化和地缘政治影响。紧跟市场形势，继续做好当下，提前布局未来。

正如去年文章中所说，短期市场的预判是一项极为复杂的工作。稳定向好的中长期市场需求如何转化为短期市场的实质订单涉及各方面因素的权衡，有利与不利因素在瞬息间就发生了互换。新造船市场在 2024 年以超预期的成绩站在了历史高位，面对政、经、贸等多重复杂形势，市场继续扶摇

直上面临压力。我们认为新造船市场稳定向好发展的总趋势没有变化，但要把应对风险放到与接单、交付同等重要的位置上，做好预期管理。2025，我们继续选择信心，中流击水，浪遏飞舟，做好准备迎接蛇年的未知神秘和勃勃生机。

市场展望：新接订单方面，基于 2024 年国际造船专家预测会（ISFEM 2024）的预测展望，预计世界新造船市场接单将保持 4500 万-5000 万 CGT，继续保持在可观位置。完工交付方面，交付订单稳步增长，保持在 4200 万 CGT，有望达到 4500 万 CGT。手持订单方面，手持订单量继续保证 3 年以上开工。2025 年，我们也将在新一年度的预测会上与世界主要造船国家和企业一起研讨新形势下市场的未来走势，为行业提供更为及时的信息输入。

做好当下：一是继续保交船。当前，在建船舶的交付已经排至 3-4 年，交好船、快交船仍然直接影响企业的经营业绩，也是目前状态下企业的核心竞争力。二是继续强化产供应链体系。保障供应链稳定性，巩固完善上下游、产业链内外合作纽带，紧密维护相关方的共同利益。三是继续增强接单能力。面对复杂变化，防患于未然，提前预判做好预案，依时依势优化接单策略，实现接单持续性，保障生产稳定性。

布局未来：中国船舶工业为全球客户提供了优质的船海装备和综合解决方案，造福人类，贡献世界。船舶行业更要排除干扰，坚定走高质量发展之路，加快推进制造和产品端的绿色低碳、数字智能转型升级，创新应用。

（国际船舶网）