

中国船舶工业的竞争力进一步增强。

10种船型新订单量全球第一。

日前，中国船舶工业协会发布的数据显示，今年1-10月，全国造船完成3087万载重吨，同比下降3.6%；新船订单3740万载重吨，同比下降39.2%。截至10月底，手持船舶订单达到10444万载重吨，同比增长6.5%。

“受上海疫情和七八月份高温天气影响，长三角产业集群无法完全达到产能，部分企业甚至停工停产，导致产成品量减少。预计新船订单量将大幅下降。”中国船舶工业协会统计信息部主任郑益明分析，由于2019年至2020年接订单不足3000万载重吨，且船舶工业具有长周期交付的特点，今年完工量呈下降趋势。从全年指标来看，降幅会逐渐收窄，预计控制在5%以内。2021年，全球新船市场强劲复苏。中国承接6707万载重吨，占世界总量的53.8%，为2003年以来的历史第四高。所以第二年出现回调是正常健康的。

1-10月，中国造船完工量、新订单量和手持订单量按载重吨计算分别占全球总量的45.8%、54.3%和48.7%，均居世界第一，这说明中国仍拥有较大的国际市场份额。2021年集装箱船订单大幅增长，中国集装箱船占全球市场份额的60.9%；2022年，汽车航母市场蓬勃发展，中国汽车航母订单占全球83%，保持强劲竞争力。得益于中国完整的造船体系，商船领域的所有船型都可以建造，在航运市场的轮动周期中都能跟上市场需求。

此外，中国造船企业既有大型央企和民营骨干船厂，也有深耕细分多年的个体制造业冠军和专业化新锐企业。这既保证了散货船、集装箱船、油轮等传统船型的优势，又在化学品船、汽车船、海洋辅助船等高附加值船型上具有较强的竞争力。在世界18种主要船型中，中国新增订单10艘，位居世界第一。

值得一提的是，1-9月，中国造船完工量达到916万修正总吨，同比增长6.5%。新船订单的修载比(修正后的总吨位/载重吨位，通常用于比较高附加值船型在不同单位中的占比)为0.47，2021年将为0.38。这说明我国高技术、高附加值船舶的交付比例正在逐步提高。其中，被誉为造船业皇冠上的明珠的——LNG船引人注目。

LNG船的建造是一项技术密集型和资金密集型项目。液化天然气的海上运输需要高度的安全性。不仅要保证在零下163的温度下运输，还要尽量降低其蒸发率。因此，船舶围隔系统的建造是关键，高度考验建造者的综合实力。

CSSC沪东中华造船有限公司是中国第一家具备建造LNG船能力的企业。它于2008年交付了第一艘147,000立方米的液化天然气运输船，现在它已经具备了涵盖海

洋和内陆河流中所有液化天然气运输船的研发、设计和建造能力。截至9月底，我国航运企业已承接大型LNG船36艘，占全球的27.7%，创造了历史最高水平。

同时应该看到，我国前端船型的设计开发还存在一些不足，制造的精细程度与世界先进水平还有一定差距。“下一步，我们需要不断优化成熟的主导船型和设计