



2024年 头豹行业词条报告

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施、追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

企业竞争图谱：2024年集装箱船 头豹词条报告系列



马天奇 · 头豹分析师

2024-11-15 未经平台授权，禁止转载

版权有问题？[点此投诉](#)

行业：[制造业/铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业/船舶及相关装置制造](#) [工业制品/货运物流](#)

关键词：[集装箱](#) [红海事件](#)

词目录

<h3>行业定义</h3> <p>集装箱船是一种专门设计用于运输标准化集装箱的现...</p>	<h3>行业分类</h3> <p>集装箱船按发展阶段分为六代，容量从700TEU逐步...</p>	<h3>行业特征</h3> <p>集装箱船行业特征包括：1. 集装箱船具备多重优势，...</p>	<h3>发展历程</h3> <p>集装箱船行业目前已达到 3个阶段</p>
<h3>产业链分析</h3> <p>上游分析 中游分析 下游分析</p>	<h3>行业规模</h3> <p>集装箱船行业规模评级报告 1篇</p> <p>SIZE数据</p>	<h3>政策梳理</h3> <p>集装箱船行业相关政策 5篇</p>	<h3>竞争格局</h3> <p>数据图表</p>

摘要 集装箱船是一种专门设计用于运输标准化集装箱的现代化货运船舶，又称货柜船、货箱船或箱装船。其特点包括宽阔的甲板和货舱，可在甲板和舱盖上高效堆放集装箱。这种船型的设计优化了装卸效率，显著提高了货物周转速度和运输质量。与传统货船相比，集装箱船通常具有更高的航速，最快可达30节以上。其独特的设计不仅降低了相对运输成本，还大大提升了货物的安全性和完整性。凭借这些优势，集装箱船在国际航运市场中占据了重要地位。集装箱船行业特征包括：1.集装箱船具备多重优势，推动各国应用和装卸设备发展；2.钢材与原油价格直接影响造船厂与班轮公司的利润；3.航运脱碳路径下，替代燃料大势所趋。2019年—2023年，集装箱船行业市场规模由120.31亿美元增长至229.55亿美元，期间年复合增长率17.53%。预计2024年—2028年，集装箱船行业市场规模由428.44亿美元增长至1,068.05亿美元，期间年复合增长率25.65%。

行业定义^[1]

集装箱船是一种专门设计用于运输标准化集装箱的现代化货运船舶，又称货柜船、货箱船或箱装船。其特点包括宽阔的甲板和货舱，可在甲板和舱盖上高效堆放集装箱。这种船型的设计优化了装卸效率，显著提高了货物周转速度和运输质量。与传统货船相比，集装箱船通常具有更高的航速，最快可达30节以上。其独特的设计不仅降低了相对运输成本，还大大提升了货物的安全性和完整性。凭借这些优势，集装箱船在国际航运市场中占据了重要地位。

行业分类^[2]

集装箱船按发展阶段分为六代，容量从700TEU逐步增至超过20,000TEU；按用途分为部分集装箱船、全集装箱船和可变集装箱船；按尺寸分为巴拿马型、苏伊士型、后巴拿马型、大型及Megamax-24型，适应不同航道和运输需求。

集装箱船行业基于世代的分类

集装箱船分类

第一代集装箱船

出现于20世纪60年代，横穿太平洋、大西洋的17,000-20,000总吨集装箱船可装载700-1,000TEU（载箱量，指该船可以装载的20英尺标准集装箱的数量）。

第二代集装箱船

出现于20世纪70年代，40,000-50,000总吨集装箱船的集装箱装载数增加到1,800-2,000TEU，航速也由第一代的23节提高到26-27节。

第三代集装箱船

出现于1973年石油危机以来，这代船的航速降低至20-22节，但由于增大了船体尺寸，提高了运输效率，致使集装箱的装载数达到了3,000TEU，因此，第三代船是高效节能型船。

第四代集装箱船

20世纪80年代末期，集装箱船技术取得了显著进步。船舶设计以适应巴拿马运河为标准，实现了大型化，单船集装箱装载量增至4,400个。高强度钢材的应用使船体重量减轻25%，同时大功率柴油机的开发大幅降低了燃料消耗。此外，船舶自动化水平的提升减少了所需船员数量。

第五代集装箱船

标志性产品德国船厂建造的5艘APLC-10型集装箱可装载4,800TEU，这种集装箱船的船长/船宽比为7~8，使船舶的复原力增大，被称为第五代集装箱船。

第六代集装箱船

1996年春季竣工的Rehina Maersk号集装箱船，最多可装载8,000TEU；如今世界上最大的集装箱船可以装载超过20,000TEU。

集装箱船行业基于装运集袋箱情况的分类

集装箱船分类

部分集装箱船

以船的中央部位作为集装箱的专用舱位，其他舱位仍装普通杂货。

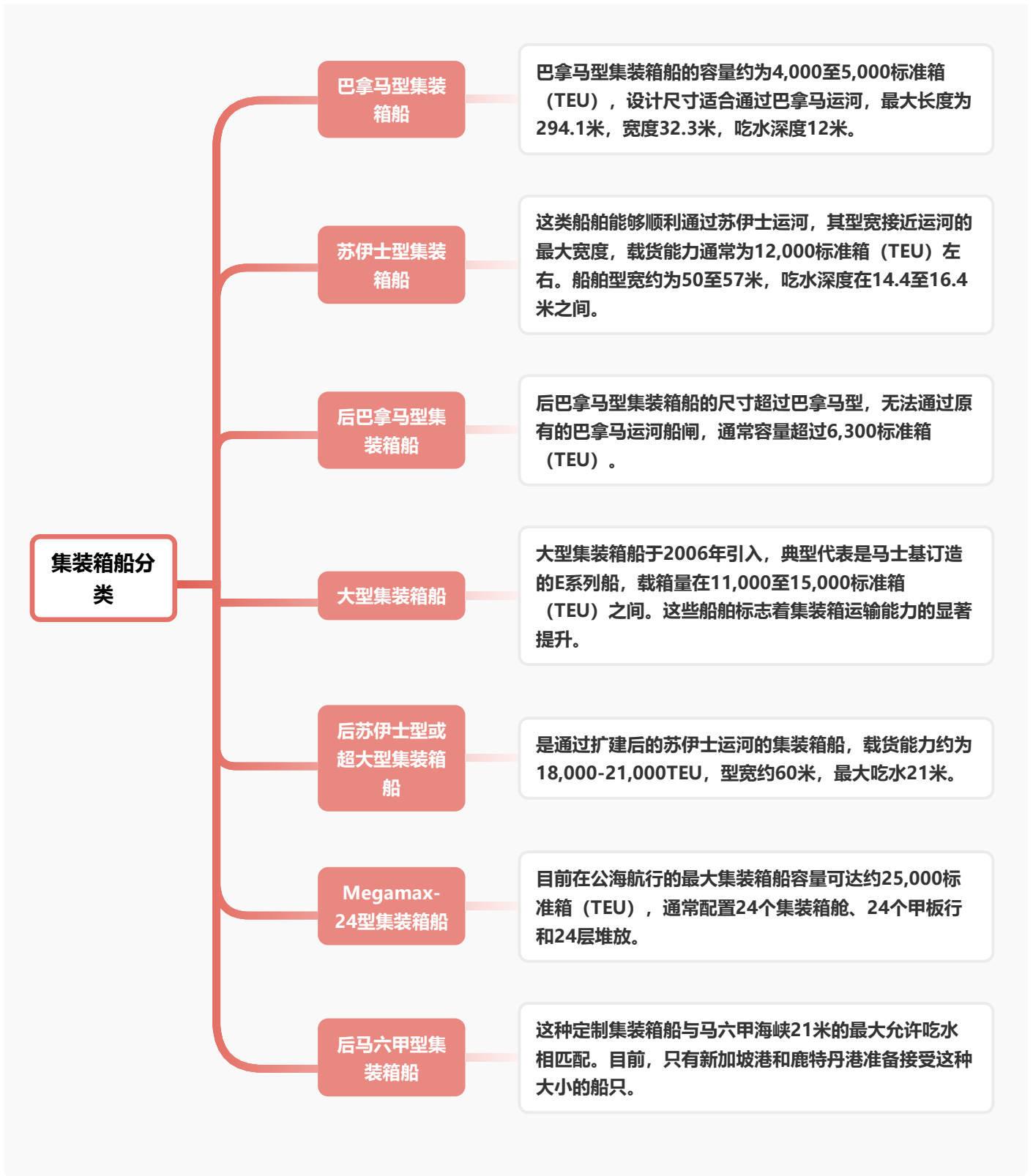
全集装箱船

专为运输集装箱而设计，区别于普通杂货船。其货舱配备格栅式货架和垂直导轨，确保集装箱沿导轨安全放置，并通过四角格栅防止倾倒。船舱内可堆放三至九层集装箱，甲板上则可再堆放三至四层，提高了货物装载能力和安全性。

可变换集装箱船

集装箱船的货舱采用可拆装结构，能够灵活装载集装箱或普通杂货。由于其航速较快，这类船通常不配备自有起吊设备，需依赖港口设施进行装卸，因此也被称为吊上吊下船。

集装箱船行业基于尺寸的分类



[2] 1: <https://www.eworl...> | 信

2: <https://www.dhl.c...> | 信

3: <https://www.xinde...> | 信

4: 国际船舶网、DHL、信...

行业特征^[3]

集装箱船行业特征包括：1. 集装箱船具备多重优势，推动各国应用和装卸设备发展；2. 钢材与原油价格直接影响造船厂与班轮公司的利润；3. 航运脱碳路径下，替代燃料大势所趋。

1 集装箱船具备多重优势，推动各国应用和装卸设备发展

集装箱船运输具有多重优势。首先，它通过使用国际统一规格的集装箱，显著降低了装卸劳动力需求和运输费用，加快了装卸速度，减少了人工成本。其次，货物在出厂时装入集装箱，在整个运输过程中无需开箱，减少了损耗和损失，确保了运输质量，并节省了包装费用。此外，集装箱船的装卸效率是普通货船的三到五倍，缩短了停靠时间，提高了交通工具的利用率。集装箱运输的发展也对港口设施提出了新的要求，导致专用码头和装卸设备的出现。近年来，集装箱船通常采用经济航速，以节约能源，而在短途沿海航行中，航速更低。如今，美国、英国和日本等国约70%至90%的杂货进出口都依赖于集装箱运输。

2 钢材与原油价格直接影响造船厂与班轮公司的利润

钢材（造船端）：钢材是集装箱船制造的主要材料，为延长使用寿命并降低成本，钢材需具备耐大气和海水腐蚀的特性。集装箱行业对钢材的耐候性要求较高，厚度在1.5至10毫米的钢板占集装箱用钢的90%以上，钢材成本约占集装箱制造成本的50%。在造船生产成本中，船用钢材的比重约为20%，而在船舶原材料供应成本中则超过70%。每吨厚板价格上涨7.35美元会使一艘超大型集装箱船的建造成本增加约37万美元，因此船企对钢材价格敏感；**燃油（运营端）**：集装箱班轮运输企业的成本结构可分为资本成本、营运成本和变动成本，分别占比45.5%、16.1%和37.4%。其中，船舶利息（24.5%）、装卸成本（21%）和燃料油成本（13.6%）为主要支出项目。装卸成本和燃料油成本作为可变成本，班轮公司常根据市场情况（原油价格）调整相关附加费（BAF），2023年9月，Xeneta对远东 - 美西航线运价评估为1676美元/FEU，远东 - 美东航线运价评估为2618美元/FEU。因此，第四季度BAF相当于美西航线运价的37%、美东航线运价的44%。

3 航运脱碳路径下，替代燃料大势所趋

实现航运业净零排放的未来是实现《巴黎协定》气候目标的关键，航运业也贡献了全球近3%的温室气体排放量，是难以减排的行业之一。2023年1-10月，全球集装箱船新订单中，83%的运力采用替代燃料，其中甲醇燃料占52%，LNG燃料占31%，其余多为具备改造潜力的替代燃料Ready型。中国在绿色船舶订单方面表现突出，国际市场份额达57.0%，涵盖主流船型。多种创新船舶如700箱纯电动集装箱船、5,400马力纯电拖轮和500千瓦氢燃料电池动力船等已投入使用。尽管班轮公司现金流充足，但考虑到未来运力增长，2024年上半年全球集装箱船订单量为887,000TEU，同比下降9.9%，其中64.3%为替代燃料船舶。

[3] 1: <https://www.eworl...>

2: <https://info.chines...>

3: <https://www.sohu...>

4: <https://www.sohu...>

5: <http://www.world...>

6: <https://cn.weforu...>

7: <http://www.seacon...>

8: <http://www.cansi.o...>

9: 国际船舶网、中华航运...

发展历程^[4]

集装箱船的发展历程可以概括为三个主要阶段。**起步阶段（1951-1959年）**：这一时期标志着集装箱运输的诞生和初步发展。1955年，人麦克林（Malcom Mclean）首先提出了集装箱运输必须实现海陆联运的观点。这一阶段奠定了集装箱运输的基础；**快速发展阶段（1960-2005年）**：这个阶段见证了集装箱运输的全球化 and 规模化集装箱标准化进程加快，跨大洋航线开通，集装箱船容量不断增加；**大型化和创新阶段（2006年至今）**：这一阶段的特点是集装箱船的大型化趋势和技术创新。2006年，11,000TEU级集装箱船投入使用，标志着超大型集装箱船时代的到来。此后，船舶容量持续增加，同时也出现了更多环保和高效的设计，如18,000TEU级别的超大型集装箱船。中国在这一阶段的集装箱船制造业也迅速崛起，成为全球重要的造船国。

启动期 · 1801~1959

1801年，英国人安德森（James Anderson）博士首先提出了集装箱运输的设想。

1880年，美国正式试制了第一艘内河用的集装箱船。

1933年，国际集装箱协会成立，负责制定统一的集装箱标准。

1955年，美国人麦克林（Malcom Mclean）首先提出了集装箱运输必须实现海陆联运的观点，为了便于海陆联运，他主张陆运和海运由一个公司控制和管理。

1955年4月，中国铁路部门开始办理国内小型集装箱运输。

1956年，美国泛大西洋航运公司使用一艘经改装的T - 2型油船“马科斯顿”号，在甲板上装载了58个大型集装箱，试运行纽约至休斯顿航线。

1957年10月4日，经过改装的世界第一艘全集装箱船——盖脱威城（Gateway City）号，在麦克莱恩的泛大西洋轮船公司投入休斯敦-迈阿密-纽瓦克航线运营。

1957——1958年间，美国泛大西洋航运公司又将另外6艘船改建成集装箱船。与此同时，美国美森轮船有限公司(Matson Navigation Company)也改建了6艘船为集装箱船。

1958年，美国标准协会开始研究具有普遍互换性、最佳的集装箱外形标准。

1959年1月9日，世界第一台岸边集装箱起重机，由麦特森公司安装在旧金山湾东边的阿拉米达（Alameda）Encinal码头。

海上集装箱运输方式正式开始。

高速发展期 · 1960~2005

1960年，美国制订了第一个集装箱标准。

1961年6月，国际标准化组织集装箱技术委员会成立，着手研究国际集装箱标准。

1964年，制定了集装箱外形和总重的第一个国际标准。

1966年，美国海陆服务公司的集装箱船从纽约港开往欧洲，开始了国际海上的集装箱运输。

1966年4月，海陆运输公司（原美国泛大西洋船公司）以经过改装的全集装箱船开辟了纽约至欧洲集

装箱运输航线。

1967年9月，马托松船公司将“夏威夷殖民者”全集装箱船投入到日本至北美太平洋沿岸航线。

1973年9月，中国开辟用杂货船捎运小型集装箱的上海至横滨、大阪、神户航线。

1981年1月，中国大陆第一个集装箱专业码头在天津港21段泊位建成投产。

1987年1月1日，铁行轮船公司完成收购Overseas Container Limited。

1988年，美国总统轮船公司（APL）杜鲁门总统号（President Truman）集装箱船，由德国HDW建造。

1996年，载箱能力为6000TEU的“REGINA MAERSK”投入使用。

1997年8月，载箱能力为6,600TEU的“SOVEREIGN MAERSK”问世，载箱量为6,000~8,000TEU。

2002年，9,200TEU集装箱船投入营运。

2005年5月11日，马士基集团宣布以23亿欧元收购排名第三的荷兰铁行渣华，这笔收购完成后，马士基将拥有550余艘船舶，集装箱运力150万标准箱以上，占全球总运力的17%。

集装箱标准的出台，为国际海运和贸易往来带来了便利。

震荡期 · 2006~1970

2006年，11,000TEU集装箱船在海运航线上展示。

2007年，沪东中华造船厂建造的“新亚洲”号8530TEU集装箱船，总长334米，设计吃水13米，结构吃水14.65米，载重量10.1万吨，航速27节。

2007年9月8日，中国第一艘8,530TEU集装箱船“新亚洲”号交付船东。

2008年，13,800TEU集装箱船问世。

2008年至2009年，南通中远川崎陆续建成4艘万箱集装箱船，将中国船舶工业推上一个新的高度。

2013年，18,000TEU集装箱船初见雏形。

2018年4月，日本三间船公司商船三井、川崎汽船和日本邮船合并成立海洋网联船务。

中国集装箱船产业快速发展，船只向大型化发展。

[4] 1: <http://www.fareast...>

2: <https://www.cinne...>

3: <http://www.fareast...>

4: <https://zh.wikipedi...>

5: 维基百科、远东集装箱...

产业链分析

集装箱船行业产业链上游为原材料、船舶设计及船舶配套设备供应环节，主要包括钢材、有色金属、发电机、螺旋桨等；产业链中游为集装箱船制造环节，主要包括各大造船厂；产业链下游为应用环节（主要为航

运)，主要包括各大班轮公司（提供班轮运输、租赁服务）、修船厂（维修服务）、集装箱/港口公司（箱管相关服务、拖轮引航相关服务、码头装卸相关服务）。^[7]

集装箱船行业产业链主要有以下核心研究观点：^[7]

低钢价支撑造船厂盈利，替代燃料革新支线船设计。

自2021年以来，全球钢材市场价格大幅波动，尤其是船舶制造中使用的厚板价格显著上涨，对韩国造船企业的生产成本产生了显著影响。然而，进入2024年，由于中国主要用钢行业需求疲软，钢材价格有所回落，这对造船企业的成本控制有利。全球主要造船企业，如HD韩国造船海洋、三星重工和韩华海洋，已在2024年第一季度实现盈利。与此同时，支线集装箱船在替代燃料的发展中，设计创新成为关键推动力。船舶设计需平衡燃料技术、经济性、环境要求和物流功能。氨燃料和甲醇双燃料设计、风帆辅助系统、模块化燃料系统以及前置桥楼设计等创新，均在提升船舶效率和安全性方面发挥了重要作用。这些设计不仅减少了燃料消耗和排放，还提高了操作效率和安全性。

集装箱造船业劳动力短缺影响交付，LNG主导替代燃料市场，氨燃料应用前景广阔。

造船业当前面临的主要挑战之一是全球范围内的劳动力短缺，尤其是在韩国和日本。随着经合组织国家人口减少，劳动者选择学术类工作而非体力劳动，全球造船业从业人数从2017年的250万下降到2020年的69万，创下十年来最低点。韩国造船业在2015年全球航运业不景气后员工数量显著减少，截至2022年底的五年内，员工人数减少一半以上至约95,000人，预计到2027年人力缺口将达约4.3万人。为弥补空缺，韩国积极引入移民劳工，而日本则通过提高薪酬和改善工作环境来吸引工人。随着LNG、甲醇和氨动力船舶需求增长，新造船和旧船改装项目急需大量熟练工人，加剧了劳动力短缺问题。2021年全球集装箱船队中4,713艘载重吨超过10,000吨的船舶中，仅856艘达到EEDI标准，占18.2%。2024年上半年，替代燃料船舶订单占全球总订单的三分之一，总吨位占比41%，其中LNG仍是主要选择，占手持订单的73%。随着投资兴趣降温，约1,500艘船舶预留了替代燃料方案，氨燃料的预留关注度增加。

班轮公司市场集中度高，海员短缺加剧，中国船员具薪资优势。

经过三轮行业洗牌（1996-2000年的造船技术革新、2005-2008年的激烈竞争、2014-2018年的存量竞争），全球航运行业结构显著优化，CR10提升至84%，班轮公司数量缩减至9家，形成市场分层。截至2024年10月，运力排名前三的班轮公司为地中海航运、马士基航运和达飞轮船。马士基和地中海航运在主要航线上具竞争优势，而达飞轮船在南北航线表现突出。尽管全球公共卫生事件已结束，海运业仍受影响，尤其是船员培训和工作吸引力。2023年全球海员短缺约9%，中国作为第二大海员供应国，国际商船中约11%为中国人。2024年9月，中国国际海员薪酬指数微增，普通船员需求回暖但薪资不高，促使船东倾向雇佣中国船员。地缘政治因素推高船员工资，长荣海运因红海危机上调薪资。海员短缺和地缘政治不稳定可能推高劳动力成本及新船价格，中国船员优势凸显。^[7]

上 产业链上游

生产制造端

上游厂商

宝山钢铁股份有限公司 >

中信泰富特钢集团股份有限公司 >

湖南华菱钢铁股份有限公司 >

查看全部 v

产业链上游说明

钢材：预计钢价将维持低位，对中游造船厂盈利起支撑作用。

自2021年以来，全球钢材市场价格剧烈波动，特别是船舶制造中广泛使用的厚板价格大幅上涨。韩国的厚板价格在2021年上半年达到每吨70万韩元，下半年更是飙升至110万韩元，2022年上半年继续攀升至120万韩元，对比2020年的60万韩元翻了一倍。这一价格走势对韩国造船企业的生产成本产生了显著影响，导致盈利时间点被一再推迟。

2023年全球市场环境动荡不安，中国进口铁矿石和焦炭价格显著回升，全年进口铁矿石均价上涨15.5%，焦炭涨幅达33.1%，为钢材价格反弹提供了基础。而航运市场的剧烈波动，加上全球地缘政治冲突影响，进一步加剧了造船企业的经营不确定性，克拉克松综合运费指数全年波动幅度达36.1%。

进入2024年，由于中国房地产等主要用钢行业的需求疲软，钢材价格有所回落，至6月底，上海地区20mm船用钢板价格为4,140元/吨，较年初下滑6.3%。未来，随着国家相关政策效应的逐步显现，钢材价格可能会得到一定支撑，但整体仍将维持在较低水平，这对船舶制造企业而言有利于成本控制。

当前，全球主要造船企业已实现良好盈利，尤其是HD韩国造船海洋、三星重工和韩华海洋，时隔13年首次在2024年第一季度全部实现盈利。综合来看，钢材价格持续低位对中游造船厂的成本控制产生了积极影响，预计这一利好因素将在未来一段时间内延续。

船舶设计：替代燃料动力推动支线集装箱船设计更新。

在支线集装箱船替代燃料的发展中，设计创新是关键推动力。支线船的设计需要平衡燃料技术、经济性、环境要求，以及物流功能。

1. 燃料系统集成

氨燃料设计：氨燃料船的设计着重考虑了氨的毒性与腐蚀性。例如，马士基参与的3,500 TEU支线船将燃料储罐位于船尾，远离居住区和工作区域，同时加入紧急应对系统以保障安全。此外，MAN Energy Solutions等开发了选择性催化还原（SCR）技术，能减少氨燃烧产生的氮氧化物（NOx）；

甲醇双燃料设计：甲醇作为清洁燃料，设计方案大多结合无舱盖设计以提升装卸效率。例如，“Eco Maestro”集装箱船将甲醇燃料系统整合入节能螺旋桨和发电机的布局中，优化能源利用。此外，船舶设计还考虑燃料储罐与住舱的隔离，以确保船员安全。

2. 风动力和混合动力创新风帆辅助动力

支线船设计正在逐渐引入**风帆辅助系统**，以减少对燃料的依赖。Zéphyr&Borée的1,800TEU船结合风力推进与甲醇双燃料方案，翼帆的可调设计提升了风能利用效率，并减少了GHG排放。为保证驾驶

视线，桥楼前置设计也是常见的方案；**混合能源系统**：如法国Zéphyr & Borée公司的支线船不仅利用风力推进，还结合热能回收系统，通过优化设计减少燃料消耗并降低排放。

3. 模块化与灵活性设计模块化燃料系统

为适应未来能源转换需求，支线船采用了模块化设计。例如，康士伯海事的“Cobalt Blue” 2,000TEU支线船留有足够空间以便未来安装氢燃料电池或电池装置，从而灵活应对未来燃料选择的变化。康士伯设计中的双燃料发动机还可以从LNG、HVO等燃料轻松转换至氨或甲醇，具备极高的灵活性。

4. 结构布局优化前置桥楼设计

为改善航行视线和优化载箱量，支线船常采用**桥楼前置设计**。这种布局不仅提高了航行安全，还使得甲板空间的利用最大化，特别适用于复杂水域中的操作。例如，日本海洋网联船务的3,500TEU氨燃料船通过桥楼前置设计提高了操作效率；**无舱盖设计**：无舱盖设计（如“Eco Maestro”）通过缩短装卸时间和提升满载箱量，为支线运输提升了效率。该设计还降低了甲板维护的复杂性。

中 产业链中游

品牌端

集装箱船造船厂

中游厂商

[江苏新扬子造船有限公司 >](#)

[中船黄埔文冲船舶有限公司 >](#)

[扬帆集团股份有限公司 >](#)

[查看全部 v](#)

产业链中游说明

集装箱造船业劳动力短缺现象严重，船厂出现交付问题。

造船业当前面临的主要挑战之一是劳动力短缺，这一问题在全球范围内普遍存在。随着经合组织国家人口的减少，劳动者选择从事学术类工作，而不是参与造船厂的体力劳动。全球造船业的从业人数从2017年的250万下降到2020年的69万人，达到了十年来的最低点。尤其是韩国，造船业在2015年全球航运业不景气后员工数量显著减少。据报道，截至2022年底的五年内，韩国造船业的员工人数减少了一半以上，降至约95,000人。根据韩国造船海工装备协会的预测，到2027年，韩国国内造船业的人力缺口将达到约4.3万人。为弥补这一空缺，韩国现正积极引入移民劳工。日本造船业也面临类似挑战，主要通过提高薪酬和改善工作环境来吸引工人。部分日本造船企业已经提出了增加薪酬的方案，并开始投资改造工厂和设备，以提升工人的工作条件。

随着LNG、甲醇和氨动力船舶的需求不断增长，新造船和旧船改装的项目都急需大量熟练工人，进一步加剧了劳动力短缺问题。韩华海洋一位相关人士指出，该公司由于船舶焊工短缺，交付不得已延期。

IMO标准下替代燃料受市场广泛认可，目前LNG是主要的动力，氨燃料应用有望增加。

2021年全球集装箱船队中共有4,713艘载重吨超过10,000吨的船舶，其中856艘已达到EEDI标准（IMO于2011年以MEPC.203（62）决议通过的用以衡量国际航行船舶的新造船能效水平指数），占总量的18.2%。其余3,777艘船舶尚未达到该标准，占比80.1%，另有80艘无需提交EEDI数据。大多数80,000载重吨以上的船舶都符合EEDI第三阶段的要求。然而，载重量较小的集装箱船表现不佳，第二阶段甚至第一阶段的合规率都不足100%，低碳化需求空间较大。

2024年上半年，替代燃料船舶订单约占全球总订单的三分之一，总吨位占比41%。其中，109艘船能够使用LNG燃料（除去LNG运输船为51艘），甲醇燃料船49艘，氨燃料船15艘，LPG燃料船42艘，氢燃料船4艘；全球共成交集装箱船88.7万TEU，同比下滑9.9%，其中64.3%为替代燃料船舶；新造集装箱船订单中，77.27%为绿色燃料动力船，其中甲醇燃料船占22.73%，预留甲醇燃料的占17.42%，电池推进占1.52%，LNG燃料占34.85%。以总吨计，目前全球船队中7%的船舶为替代燃料动力，LNG仍是主要选择，占手持订单的73%，甲醇则是应用较广的另一种替代燃料。随着投资兴趣降温，约1,500艘船舶预留了替代燃料方案，氨燃料的预留关注度增加。

下 产业链下游

渠道端及终端客户

班轮公司、修船厂、集装箱/港口公司

渠道端

地中海航运有限公司 >

马士基（中国）航运有限公司 >

法国达飞轮船有限公司 >

[查看全部](#) ▾

产业链下游说明

班轮公司市场集中度极高，各公司在不同航线具有独有优势。

经过三轮行业洗牌（1996-2000年的造船技术革新、2005-2008年的激烈竞争、2014-2018年的存量竞争），全球航运行业结构得到了显著优化。2015-2017年期间，CR10显著提升至84%，全球班轮公司数量缩减至9家，形成了明显的市场分层。全球9大班轮公司被划分为四个梯队，梯队间的市场份额差异约为4-5%。截至2024年10月4日，全球班轮公司运力排名前三分别是地中海航运（611.3万TEU，占比19.80%）、马士基航运（438.1万TEU，占比14.19%）和达飞轮船（381.4万TEU，占比12.35%）。排名第4至第10的公司依次为中远海运集团、赫伯罗特、海洋网联船务（ONE）、长荣海运、现代商船、以星航运和阳明海运，前7名的运力均超过150万TEU。排名第11至20的公司包括万海航运、太平船务、X-Press Feeders Group、海丰国际、Sea Lead Shipping、高丽海运（KMTCL）、UniFeeder、伊朗国航（IRISL）、长锦商船和德翔海运。

马士基航运和地中海航运在远东-欧洲、远东-北美、中东/印度次大陆及拉丁美洲航线上具有一定的竞

争优势。在南北航线上，达飞轮船在澳新/大洋洲航线表现突出。地中海航运在欧洲-北美及欧洲区域内航线上保持较大优势，而中远海控则在远东区域内航线上处于领先地位。

海员短缺问题不断升温，中国船员薪资优势较大。

尽管全球公共卫生事件已结束，海运业仍然受到其影响，尤其是在船员培训和工作吸引力方面。船员被困船上、工作条件艰苦的情况突显了员工福利的重要性。2023年全球海员短缺达到了相当于全球海员总数约9%的缺口，较2022年的5%显著增加，达到了自2017年的最高水平。中国作为全球第二大海员供应国，国际商船中约11%的海员为中国人，且数量持续增长。2024年9月，上海航运交易所发布的中国国际海员薪酬指数为1,319.36点，较上期微增0.04%。其中，高级海员薪酬指数为1,288.30点，微涨0.05%；普通海员薪酬指数为1,512.08点，微跌0.0073%。近期普通船员岗位需求相对去年有所回暖，但薪资依旧不高，在目前薪资与东南亚船员区别不大的情况下，部分船东公司开始倾向于雇佣中国船员。此外地缘政治因素也是推动船员工资的重要因素，由于红海危机，长荣海运于2024年初船员薪资上调，三副和三管职位最高加薪1,000美元。海员短缺和地缘政治不稳定将推高劳动力成本，并可能导致新船价格上涨，中国船员的优势凸显。

- [5] 1: <http://www.seacon...> 2: <http://www.cansi.o...> 3: <https://www.sohu...> 4: <http://www.csoa.c...>
5: 洲际船务集团、中国船...
- [6] 1: <https://www.sohu...> 2: <https://gxt.fujian.g...> 3: <https://info.chines...> 4: <https://www.xinde...>
5: <https://gxt.fujian.g...> 6: <https://www.eworl...> 7: <http://www.seacon...> 8: OECD、福建省工业和信...
- [7] 1: <https://www.xinde...> 2: <https://www.xinde...> 3: <https://www.drewr...> 4: <https://www.hyej.n...>
5: <https://www.hyej.n...> 6: <https://www.eworl...> 7: 《国际集装箱运输市场...
- [8] 1: <http://www.seacon...> 2: <http://www.cansi.o...> 3: <https://www.sohu...> 4: 洲际船务集团、中国船...
- [9] 1: <http://www.csoa.c...> 2: 中国船东协会
- [10] 1: <https://www.sohu...> 2: <https://gxt.fujian.g...> 3: <https://info.chines...> 4: OECD、福建省工业和信...
- [11] 1: <https://www.xinde...> 2: <https://www.xinde...> 3: <https://www.drewr...> 4: <https://www.hyej.n...>
5: <https://www.hyej.n...> 6: 信德海事、Drewry Ship...
- [12] 1: <https://www.xinde...> 2: <https://gxt.fujian.g...> 3: <https://www.eworl...> 4: <http://www.seacon...>
5: 福建省工业和信息化厅...
- [13] 1: <https://www.eworl...> 2: 《国际集装箱运输市场...

行业规模

2019年—2023年，集装箱船行业市场规模由120.31亿美元增长至229.55亿美元，期间年复合增长率17.53%。预计2024年—2028年，集装箱船行业市场规模由428.44亿美元增长至1,068.05亿美元，期间年复合增长率25.65%。^[17]

集装箱船行业市场规模历史变化的原因如下：^[17]

红海事件：全球集装箱船运价、租赁市场与新船订单齐涨，2024年上半年市场活跃。

地理：苏伊士运河是全球航运的关键枢纽，连接地中海和红海，分隔亚洲与非洲，是欧洲至各国的最短海路，也是大西洋到印度洋的最快通道。约12%的全球货物贸易通过此运河，2022年有超过23,800艘船只通过，货物量达14亿吨，承担全球30%的集装箱运输、近5%的原油、10%的石油产品和8%的LNG运输。一旦封锁，船只需绕道好望角，增加3,000-7,000海里航程，延长8天航行时间，增加48万美元燃料成本。参考2021年“长赐”号事件导致运费上涨14%。

运价：受红海危机绕航影响，远东—欧洲航线单程航运时间延长约两周，需增加2至3艘船以维持班期稳定，导致全球有效运力缩减。2024年上半年，全球商业闲置运力降至低点，仅77艘船闲置。供应链中，采购商为应对不确定性而提前出货，推动运力和箱量需求增长，传统旺季提前，现货运价上涨。绕航和港口拥堵降低集装箱设备周转率，空箱短缺加剧运价上涨。波罗的海集装箱运价指数同比显著上升，超越2019年水平，远东—欧基港和跨太平洋航线涨幅尤为明显，亚洲—美国运价创2022年9月以来新高。

租赁市场：受红海危机绕航影响，班轮公司班期不准，港口拥堵加剧，导致有效运力缩减和空箱周转率下降。叠加超预期的货运需求，2024年上半年全球航运市场对运力和集装箱设备需求大增，推动船舶租赁、造船和集装箱生产市场活跃。截至6月27日，六种新版集装箱船型的单日租赁价格分别为12,014美元、19,977美元、24,273美元、25,877美元、32,405美元和3,220美元，相较2023年底分别上涨74.93%、126.78%、140.28%、137.01%、149.37%和145.64%。

新船市场：自2020年以来，全球新造船订单激增，导致新造船价格持续上涨。2024年上半年新造船价格上升3%，创16年来新高，全球造船厂数量显著增加，其中中国船厂订单增长尤为明显。Alphaliner的最新数据显示，2024年上半年全球航运企业和船东订购了64艘集装箱船，总运力达54万TEU。

终端需求：美国进入补库周期，欧洲零售商进入补库期，但制造业依旧萎靡。

美国：美国在2020-2021年通过多轮财政刺激推动商品需求快速增长，但随着财政刺激减退和2022年初加息，商品需求明显下降，增速跌至负值，而服务需求因劳动力市场强劲而保持韧性。2023年，利率见顶回落，商品需求回暖，制造业PMI恢复，商品与服务行业的分化大幅缩小。美国结束了一年半的去库存周期，开始补库。自2022年中期起，商品进口增速低于消费增速，显示厂商主动去库存。到2023年底，商品消费与进口增速趋同，批发商和零售商明显进入补库周期，制造商库存也在筑底并呈回升趋势。

欧洲：2024年第二季度，欧元区经济增长0.2%，低于此前预测的第一季度0.3%。净贸易对增长贡献积极，但国内需求萎缩，库存变化影响中性。预计第三季度将继续增长，但速度缓慢。商业调查结果减弱，劳动力市场情绪疲软。服务业在巴黎奥运会的推动下引领复苏，而工业和建筑业表现疲软。^[17]

集装箱船行业市场规模未来变化的原因主要包括：^[17]

行业进入集中旧船更新阶段，相关订单需求量较大。

截至2024年8月底，全球前10大班轮船东持有431艘集装箱船订单，总运力超590万TEU。预计未来几周将有更多订单。2024年6月，全球班轮船队首次达到3,000万TEU。尽管船队将大幅增长，但数据显示，近一半的新船订单用于替换老旧船舶。地中海航运（MSC）估计60%的订单用于更换旧船，而马士基计划在未来五年更新80万标箱的船队，包括50万标箱的租船。目前，前10大班轮船东运营着683艘船龄20年以上的船舶，运力超260万TEU。假设远洋货轮的寿命为25年，前10位班轮船东的订单总量中44%可用于替换老旧船舶，而非扩建船队（假如红海事件缓解，行业运力过剩的问题难以避免）。

为实现规模经济与减排，大型化集装箱船趋势显著。

集装箱船大型化不仅降低建造和运营单位成本，还提升了能源效率和环保效益。根据估算，1.8万TEU型船与2.5万TEU型船的单位运能油耗比为7:6，表明随着船舶大型化，单位运能油耗和二氧化碳排放量均减少。在碳减排背景下，这一指标受到班轮公司的重视。2024年上半年，新造集装箱船订单中以大型和超大型船为主，包括20艘超过17,000TEU的超大型船、46艘12,000-17,000TEU的大型船、27艘8,000-12,000TEU的大型船、20艘3,000-8,000TEU的中型船和19艘3,000TEU以下的小型船。相较于2023年上半年，订单结构变化不大，大型化趋势持续。3,000TEU以下、3,000-8,000TEU、8,000-12,000TEU、12,000-17,000TEU、17,000TEU以上的订单占比分别为1.91%、7.03%、17.38%、47.19%、26.49%。大型集装箱船的高造价（如长荣海运2,400 TEU甲醇双燃料船每艘5,200万至5,800万美元，德翔海运14,000TEU船每艘1.45亿美元）对市场规模有显著刺激作用。^[17]

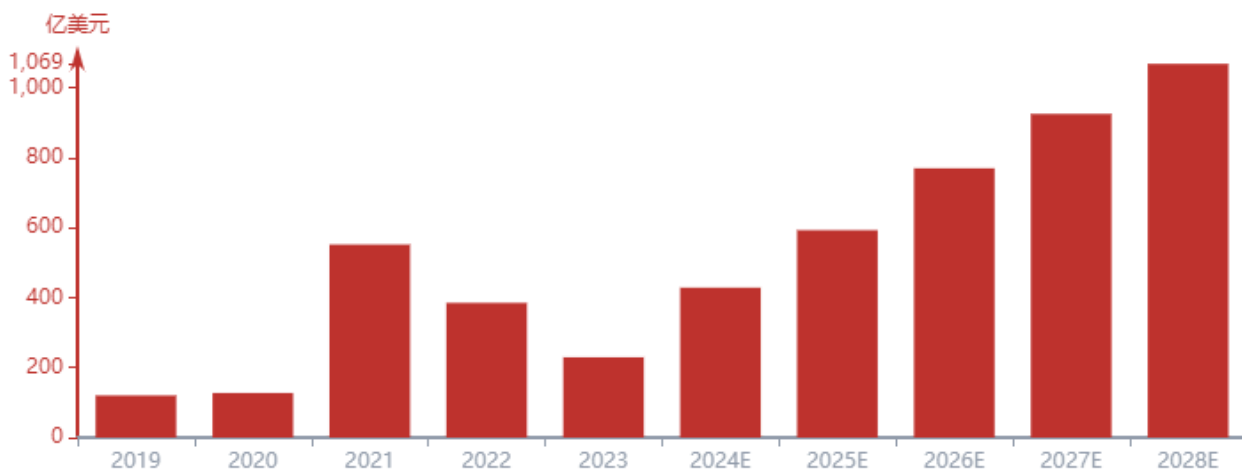
企业VIP免费

全球集装箱船新增行业规模，2019-2028E

★★★★★ 4星评级

集装箱船行业规模

全球集装箱船新增行业规模，2019-2028E



数据来源：Clarksons、国际船舶网、Wind

- [14] 1: <https://www.suezcanal.gov.cn/> | 2: <https://www.nbd.com.cn/> | 3: <https://www.eworl.com/> | 4: <https://www.eworl.com/>
 5: <https://www.xinde.com/> | 6: SCA、央视财经、ALEX...
- [15] 1: <https://www.ecb.europa.eu/> | 2: <https://www.shme.com/> | 3: 欧洲中央银行、上海金...
- [16] 1: <https://www.eworl.com/> | 2: <https://www.imaritime.com/> | 3: 国际船舶网、龙de船人
- [17] 1: <https://www.xinde.com/> | 2: <https://info.chinaships.com/> | 3: 信德海事、中华航运网

政策梳理^[18]

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》	交通运输部、国家发展改革委	2024-08	10
政策内容	从事国内沿海和内河运输的老旧营运船舶，其中沿海货运船舶船龄在20年（不含）以上30年（含）以下，客运船舶船龄在15年（不含）以上25年（含）以下；内河货运船舶船龄在15年（不含）以上30年（含）以下，客运船舶船龄在10年（不含）以上25年（含）以下。			
政策解读	该政策通过补贴鼓励老旧营运船舶的报废更新，特别是对新建燃油动力和新能源船舶提供支持，推动集装箱船队的更新换代和技术升级。这将提高集装箱航运业的运力效率、提升安全性，并促使更多企业采用环保清洁能源船舶，降低燃油消耗和碳排放。同时，这一政策有助于优化国内船舶运力结构，提升行业整体竞争力，加速航运业现代化进程，促进集装箱航运的绿色转型和可持续发展。			
政策性质	鼓励性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》	国家发展改革委、财政部	2024-07	10
政策内容	根据不同船舶类型按1,500—3,200元/总吨予以补贴；新建新能源清洁能源船舶，根据不同船舶类型按1,000—2,200元/总吨予以补贴；只提前报废老旧营运船舶的，平均按1,000元/总吨予以补贴。			
政策解读	该政策通过补贴和财政支持，推动老旧集装箱船舶的更新换代，特别是对高能耗高排放船舶的报废更新，支持新建燃油动力和新能源清洁能源船舶。这不仅降低了企业设备更新的资金压力，还促进了集装箱船队			

	的现代化和绿色转型，有助于提升行业整体的能效和环保水平。政策还简化了申报流程，扩大了支持范围，尤其对中小航运企业有利，推动其加速淘汰老旧船舶，提升运力和竞争力。
政策性质	指导性政策

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《推动工业领域设备更新实施方案》	工业和信息化部等七部门	2024-04	10
政策内容	在船舶等重点行业，围绕设计验证、测试验证、工艺验证等中试验证和检验检测环节，更新一批先进设备，提升工程化和产业化能力。			
政策解读	该政策对集装箱船产业将产生显著影响，尤其是在设备更新、数字化转型和绿色发展方面。首先，通过加大对设备更新的财政支持，集装箱船制造和运营企业能够升级生产设备，提高生产效率和技术水平。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《关于加快推动制造业绿色化发展的指导意见》	工业和信息化部等七部门	2024-03	8
政策内容	在船舶与海洋工程装备领域，加快液化天然气（LNG）、甲醇、氨、电池等动力形式的绿色智能船舶研制及示范应用，推广内河、近海船舶电气化改造工程试点。			
政策解读	该政策对集装箱船产业的影响主要体现在推动绿色低碳和智能化转型。通过推广液化天然气（LNG）、甲醇、氨、电池等清洁能源动力形式的船舶，政策大力支持绿色智能船舶的研发和示范应用，有助于加速集装箱船的清洁能源转型，降低碳排放。同时，政策鼓励内河和近海船舶电气化改造，提升产业能效。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《产业结构调整指导目录（2024年本）》	国家发展和改革委员会	2024-01	8
政策内容	绿色智能运输船舶等被纳入鼓励类			

政策解读	该政策将推动集装箱船产业向绿色智能化发展。鼓励类中对清洁能源船舶如LNG动力、甲醇燃料船舶的支持，将加速行业的低碳转型。同时，智能制造技术如数字化造船、绿色涂装等的推广，将提升生产效率，减少环境影响。而淘汰落后生产工艺和不符合规范的船舶，将促进行业技术升级，提高产业整体竞争力。
政策性质	鼓励性政策

- [18] 1: <http://www.cansi.o...> 2: <http://www.cansi.o...> 3: <http://www.cansi.o...> 4: <http://www.cansi.o...> 5: <http://www.cansi.o...> 6: 中国船舶工业行业协会

竞争格局

截至2024年8月初，在过去三年即2021-2023年间有过规模以上（船舶交付记录的全球造船集团公司共计419家，其中中国拥有192家造船集团。如果以单体法人公司船厂计，中国共计242家船厂。2024年上半年，中国船厂在全球集装箱船新船订单中占据主导地位，前十名船厂几乎垄断市场。新时代船厂以28.20%的市场份额位居榜首，外高桥和舟山长宏紧随其后，分别占据16.33%和14.95%的市场份额。江南造船和扬子鑫福分别占据10.67%和10.18%。黄埔文冲、江苏新扬子江、沪东中华、大连造船的市场份额依次为4.91%、4.08%、2.62%。韩国仅有韩进重工影岛造船厂参与，市场份额较小。 [22]

集装箱船行业呈现以下梯队情况：新船订单数量层面，第一梯队为中国集装箱造船企业，按国别市占率42.44%，其中包括扬子鑫福、舟山长宏、江南造船（中国船舶）、江苏新扬子、上海外高桥（中国船舶）等企业；第二梯队为韩国集装箱造船企业，按国别市占率37.13%，其中包括三星重工、现代重工、韩进造船等企业；第三梯队为日本集装箱造船企业，按国别市占率18.47%，其中包括今治造船等企业。 [22]

集装箱船行业竞争格局的形成主要包括以下原因： [22]

日韩造船业整合与集中：日本多次重组，韩国三巨头主导市场。

日本：日本近代造船业经历多次整合，尤其在20世纪50-60年代达到巅峰，占GDP的80%-90%。随着地缘政治和经济环境变化，船企整合频繁。1979年，61家企业整合为11家集团和10家独立公司；1987年再度整合为8家大型集团。金融危机后，政府推动进一步重组。2013年，万国造船与石川岛播磨合并为日本联合造船。2020年，今治造船与日本联合造船成立合资公司日本造船，获得6艘24,000TEU集装箱船订单。2021年，常石造船收购三井E&S造船49%股份，成为日本第三大造船集团。日本有38家造船集团，其中6家为超大型公司。造船业分为“重工系”和“独立系”，前者如日本联合造船、三菱重工等，专注小型船和高端设备；后者如今治造船等，通过协作降低竞争。

韩国：韩国造船业的产能高度集中在现代重工、三星重工和大宇造船（现韩华海洋）三大企业，这三家占据了95%的订单份额。2021年，它们设定的接单目标为304亿美元，并已超额完成。自上世纪80年代起，韩国的工

业发展和海运需求推动了造船业的集中化，尤其在高附加值船型上具备优势。然而，中小型船企竞争力相对较弱。为增强国际竞争力，韩国政府通过私有化等方式重振中型船企。

中国造船业具备三大显著优势，2024年1-9月收获全球80%集装箱船订单。

自2016年以来，中国三大国有造船集团（中远海运重工、招商局工业集团和中国船舶集团）通过合并重组显著提升市场竞争力，经多年发展形成三大优势：首先是成本优势，造船钢板占整船价值的20%-30%，2023年数据显示，中国钢板价格比日本和韩国分别低24%和29%，且国内供应商如宝钢、鞍钢等国企背景强，价格调控合理。其次是劳动力优势，作为人口大国，中国在劳动力密集的造船行业具有基础，而日韩则因劳动力短缺面临发展瓶颈。最后是市场优势，中国是全球最大船东国，船队规模达2.6亿总吨（GT），居世界首位，希腊、日本、韩国则分别为2.5亿、1.8亿和6,800万总吨，列第二至第四名。2024年1-9月，在集装箱船新造船订单中，中国造船厂按TEU运力计算已承接了约80%的订单，在世界上的份额领先。^[22]

2008年到2023年，全球活跃船厂数量从1,031家下降至371家，中国活跃船厂也从462家下降至157家。截至2024年初，全球活跃船厂368个，比2008年峰值1,031个下降了64%；其中2万DWT以上活跃船厂2024年153个，比峰值322个下降了52%。中国活跃船厂相比峰值下降66%。行业出清趋势显著，预计未来行业集中度将进一步提升。^[22]

集装箱船行业竞争格局的变化主要有以下几方面原因：^[22]

企业重组提速，大型集装箱造船企业继续巩固地位。

韩国：2022年12月，韩华集团以约2万亿韩元（约合人民币107亿元）收购大宇造船49.3%的股份，成为其最大股东，此交易成为韩国历史上最大的造船并购案，并获得七个国家和地区的反垄断审查批准。

中国：2024年9月，中国船舶和中国重工发布重大资产重组停牌公告，计划通过中国船舶向中国重工全体股东发行A股股票的方式进行换股吸收合并。完成后，存续上市公司将成为全球资产规模、营业收入规模及手持船舶订单数均居首的旗舰型造船上市公司。这些并购和重组举措表明大型集装箱造船企业正通过整合来巩固市场地位，提升行业集中度。

HD现代重工收购韩国分段制造企业以提升船舶建造效率与供应链稳定性。

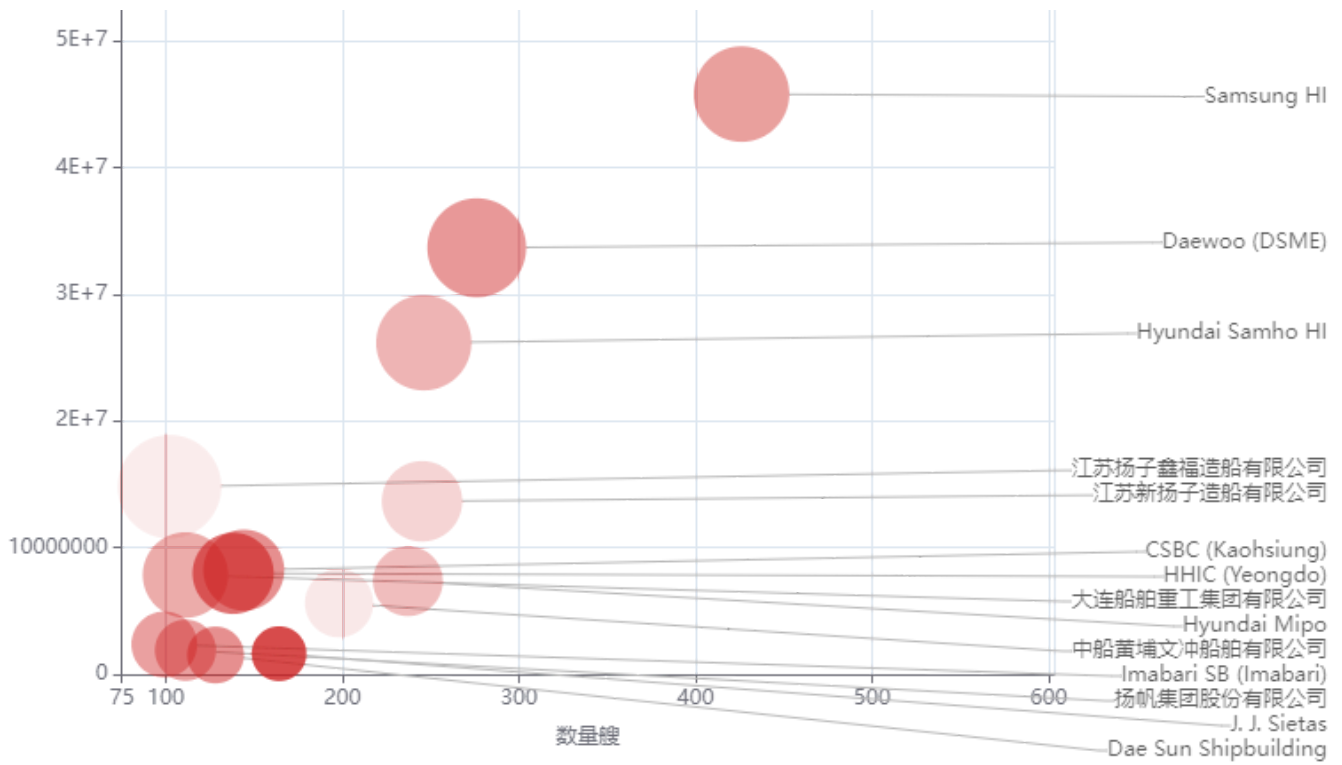
韩国三大船企因产能不足，正从中国采购分段以满足需求。三星重工和韩华海洋也在加强与中国船厂的合作。然而，韩国业界担忧当前供应链不如以往稳固。叠加新造船需求的增长，HD现代（原现代重工集团）在超额完成全年接单目标后，首次决定收购韩国分段制造企业LEE YOUNG Industrial Machinery Company，收购金额达数百亿韩元。该公司以制造难度大的曲面分段闻名，尽管2022年生产饱满，但因长期亏损而出售。HD现代计划通过此收购提高分段自主化比重，以应对手持订单增加的挑战。截至2023年9月，HD现代集团手持订单447艘（1,980万CGT），仅次于中国船舶集团。^[22]

气泡大小表示：平均规格(DWT)；气泡色深表示：平均船龄(年)

[26]

总规模DWT (载重吨, DWT=满载排水量-空船排水量,)





上市公司速览

中国船舶工业股份有限公司 (600150)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
1.8千亿元	496.5亿元	28.80	11.04

中国船舶重工股份有限公司 (601989)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
1.2千亿元	221.0亿元	31.05	12.37

中船海洋与防务装备股份有限公司 (600685)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
279.0亿元	87.3亿元	45.91	7.43

HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES (329180.KS)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
893.0亿元	624.0亿元	32.26	5.47

台灣國際造船股份有限公司 (2208.TW)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
49.0亿元	47.0亿元	-3.96	-14.08

韩进重工业公司 (003480.KS)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
5.3亿元	75.0亿元	62.17	8.79

扬子江船业 (S07.SG)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
209.0亿元	239.0亿元	13.47	22.44

[19] 1: <https://www.shipo...> 2: 中国船舶信息网络中心

[20] 1: <https://www.shipo...> 2: <https://www.eworl...> 3: <https://gxt.fujian.g...> 4: 中国船检、福建省工业...

[21] 1: <http://www.xinhua...> 2: <https://companies...> 3: 新华网、财新网

[22] 1: <https://news.myst...> 2: 国际船舶网

[23] 1: Clarksons

[24] 1: Clarksons

[25] 1: Clarksons

[26] 1: Clarksons

企业分析^[27]

1 中国船舶工业股份有限公司【600150】

· 公司信息

企业状态	存续	注册资本	447242.8758万人民币
企业总部	上海市	行业	商务服务业
法人	盛纪纲	统一社会信用代码	91310000631899761Q
企业类型	其他股份有限公司(上市)	成立时间	1998-05-12
品牌名称	中国船舶工业股份有限公司	股票类型	A股
经营范围	船舶行业和柴油机生产行业内的投资, 民用船舶销售, 船舶专用设备、机电设备的制造、安... 查看更多		
2024半年度业绩	公司实现营业收入360.17亿元, 同比增长17.99%, 其中: 船舶造修及海洋工程业务营业收入344.46亿元, 同比增长22.39%; 实现归属于母公司的净利润14.12亿元, 同比增长155.31%。		

· 财务数据分析

财务指标	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024(Q1)
销售现金流/营业收入	0.84	0.83	1.61	1.21	1.04	0.99	1.01	1.04	1.22	-
资产负债率(%)	62.1197	67.8786	71.3435	54.453	52.4987	65.3623	66.8931	68.9239	70.4932	-
营业总收入同比增长(%)	-1.9765	-22.7158	-22.2116	1.3133	36.8171	4.9111	8.1401	-0.3058	25.8102	-
归属净利润同比增长(%)	39.9654	-4314.7796	11.6822	121.2695	-17.2637	-84.9251	-30.0805	-19.6158	1614.7278	-
应收账款周转天数(天)	23.5033	23.2102	24.929	29.8379	24.2478	27.3843	33.7752	27.1469	17.7548	-

流动比率	1.3596	2.1515	1.7374	1.7102	1.691	1.2198	1.2724	1.2594	1.2495	-
每股经营现金流 (元)	-2.9556	-2.8743	5.8597	1.6319	0.2357	0.2177	0.4526	-0.0091	4.0723	-
毛利率(%)	8.494	17.7402	17.6598	13.3224	10.5732	10.713	10.5987	7.5991	10.5689	-
流动负债/总负 债(%)	80.8091	48.8746	50.5912	69.9067	71.5224	90.4278	86.7839	84.0879	85.1676	-
速动比率	0.603	0.955	0.9658	1.0135	0.9496	0.8718	0.9214	0.9177	0.9096	-
摊薄总资产收益 率(%)	-0.4533	-5.8214	-4.8537	1.2434	1.1525	0.2599	0.1482	0.5405	1.7367	-
营业总收入滚动 环比增长(%)	-22.8801	-27.1876	18.4533	60.4576	-51.9796	-	-	-	-	-
扣非净利润滚动 环比增长(%)	-375.521 5	-402.620 6	-382.253 1	-395.569 4	7.2783	-	-	-	-	-
加权净资产收益 率(%)	0.35	-16.03	-15.94	3.37	2.66	0.71	0.47	0.37	6.29	-
基本每股收益 (元)	0.04	-1.89	-1.67	0.35	0.29	0.07	0.05	0.04	0.66	0.09
净利率(%)	-0.8419	-14.0829	-15.2393	3.588	2.2323	0.4631	0.3881	1.4649	3.9481	-
总资产周转率 (次)	0.5385	0.4134	0.3185	0.3465	0.5163	0.5612	0.3818	0.369	0.4399	-
归属净利润滚动 环比增长(%)	-12031.9 76	-378.656 7	-638.854 1	76.6249	241.1542	-	-	-	-	-
每股公积金(元)	3.3333	3.3562	3.3021	4.7698	4.7972	7.5156	7.5528	7.5771	7.5523	-
存货周转天数 (天)	189.3939	305.5768	322.9568	193.6838	117.6586	141.4872	233.3874	246.7443	210.2558	-
营业总收入(元)	277.64亿	214.57亿	166.91亿	169.10亿	231.36亿	552.44亿	597.40亿	595.58亿	748.39亿	152.70亿
每股未分配利润 (元)	7.95	6.0352	4.3618	4.7127	4.8952	1.4387	1.4473	1.3783	1.9122	-
稀释每股收益 (元)	0.04	-1.89	-1.67	0.35	0.29	0.07	0.05	0.04	0.66	0.09
归属净利润(元)	6184.95 万	-260682 0010.65	-230006 5734.57	4.89亿	4.05亿	3.06亿	2.14亿	1.72亿	29.57亿	4.01亿
扣非每股收益 (元)	-0.14	-2.12	-2.32	-0.25	-0.03	-0.25	-0.2	-0.61	-0.06	-

经营现金流/营业收入	-2.9556	-2.8743	5.8597	1.6319	0.2357	0.2177	0.4526	-0.0091	4.0723	-
------------	---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	--------	---

竞争优势



产品优势：造船业务方面，公司军民品舰船产品体系持续丰富，涵盖了各式军用舰船、军辅船和散货船、油船、集装箱船、大型邮轮、大型LNG船以及各类特种船等民船船型；海洋工程方面，公司在自升式钻井平台、FPSO领域已经形成系列化、批量化的建造能力，交付了以第六代3,000米深水半潜式钻井平台“981”、15/17/30/34万吨级海上浮式生产储油装置（FPSO）等为代表的海洋工程产品，持续引领着国内行业高精尖技术发展。

2 中船海洋与防务装备股份有限公司【600685】

公司信息

企业状态	开业	注册资本	141350.6378万人民币
企业总部	广州市	行业	铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业
法人	向辉明	统一社会信用代码	91440101190499390U
企业类型	股份有限公司（港澳台与境内合资、上市）	成立时间	1994-10-21
品牌名称	中船海洋与防务装备股份有限公司	股票类型	A股
经营范围	金属船舶制造;船用配套设备制造;集装箱制造;金属结构制造;金属压力容器制造;机械零部件... 查看更多		
2024半年度业绩	实现完工交船16艘，共53.69万载重吨，实现营业收入87.29亿元，同比增长45.91%，实现归属于上市公司股东的净利润1.47亿元，同比增长1,059.43%。		

财务数据分析

财务指标	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024(Q1)
销售现金流/营业收入	0.96	0.91	0.9	0.88	1.04	1.09	1.54	1.28	1.2	-
资产负债率(%)	78.8377	77.4992	72.9466	69.7603	70.2744	54.9249	57.8207	59.6584	61.4509	-
营业总收入同比增长(%)	21.2489	-8.502	-4.4379	-16.1718	13.6123	-46.8209	0.5439	9.6262	26.1883	-
归属净利润同比增长(%)	-76.7947	-27.5593	23.2678	-3600.4622	129.3374	567.9188	-97.8323	767.1288	-93.0181	-
应收账款周转天数(天)	15.5995	23.0568	22.7664	38.4435	40.5095	55.7405	39.5746	32.555	36.5504	-
流动比率	1.1482	1.21	1.2783	1.0535	1.1301	1.1786	1.1459	1.0609	1.1261	-

每股经营现金流(元)	-0.7487	-2.6608	-0.5994	-1.093	2.6428	-0.7247	3.0882	1.4256	2.3431	-
毛利率(%)	2.7355	7.0061	6.1241	-0.2544	3.9842	6.4925	10.2336	6.8637	6.6281	-
流动负债/总负债(%)	77.5602	70.4743	71.8296	83.2168	80.0148	86.4971	82.1069	87.8549	84.7391	-
速动比率	0.6774	0.5525	0.6002	0.734	0.8673	0.8545	0.9117	0.8822	0.9209	-
摊薄总资产收益率(%)	0.286	0.182	0.2226	-5.4001	1.8612	7.9499	0.2504	1.565	0.1504	-
营业总收入滚动环比增长(%)	32.2867	10.0364	34.5164	108.0479	80.1163	113.4046	-	-	-	-
扣非净利润滚动环比增长(%)	-63.5424	166.2193	-61.2703	-1209.5669	-197.5382	208.4946	-	-	-	-
加权净资产收益率(%)	0.99	0.69	0.84	-17.23	5.49	30.74	0.53	4.65	0.3	-
基本每股收益(元)	0.0709	0.0504	0.0621	-1.3223	0.3879	2.591	0.0562	0.487	0.034	0.0109
净利率(%)	0.4071	0.3713	0.451	-12.8771	4.2537	31.243	0.8927	5.5494	0.4534	-
总资产周转率(次)	0.7024	0.4902	0.4935	0.4194	0.4375	0.2545	0.2806	0.282	0.3317	-
归属净利润滚动环比增长(%)	347.6723	312.0886	218.9693	-297.2801	233.716	59.6235	-	-	-	-
每股公积金(元)	4.8585	4.8587	4.859	6.756	6.6635	6.5863	6.6456	6.6331	6.3696	-
存货周转天数(天)	108.6792	191.4283	194.974	142.9366	79.8757	141.6821	276.774	213.1691	171.8787	-
营业总收入(元)	255.19亿	233.50亿	223.13亿	192.14亿	218.29亿	116.08亿	116.72亿	127.95亿	161.46亿	28.07亿
每股未分配利润(元)	0.816	0.8303	0.8692	-1.5237	-1.1358	1.3964	1.2816	1.5821	1.6107	-
稀释每股收益(元)	0.0709	0.0504	0.0621	-1.3223	0.3879	2.591	0.0562	0.487	0.034	0.0109
归属净利润(元)	9832.07万	7122.43万	8779.66万	-1869014160.08	5.48亿	36.62亿	7938.74万	6.88亿	4806.76万	1537.39万
扣非每股收益(元)	-1.2291	-0.0679	-0.7331	-1.2434	-0.7196	-0.2003	-0.0364	-0.0562	-0.0012	-
经营现金流/营业收入	-0.7487	-2.6608	-0.5994	-1.093	2.6428	-0.7247	3.0882	1.4256	2.3431	-

竞争优势

CSSC 中国海洋与石油装备股份有限公司

市场优势：本集团主营业务产品在国内相关领域拥有较高占有率，奠定了坚实的市场基础。其中，在支线集装箱船及疏浚工程船市场具有领先优势；军用船舶、公务船、疏浚船、新一代大型海洋救助船等市场处于国内领先。

3 中国船舶重工股份有限公司【601989】

公司信息

企业状态	存续	注册资本	2280203.5324万人民币
企业总部	北京市	行业	铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业
法人	王永良	统一社会信用代码	91110000710935329H
企业类型	股份有限公司(上市、国有控股)	成立时间	2008-03-18
品牌名称	中国船舶重工股份有限公司	股票类型	A股
经营范围	资产经营；投资管理；舰船、舰船配套产品、海洋工程及装备、能源装备、交通装备、环保... 查看更多		
2024半年度业绩	公司实现营业收入221.02亿元，同比增长31.05%；实现归属于母公司净利润5.32亿元，同比增长177.13%。		

财务数据分析

财务指标	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024(Q1)
销售现金流/营业收入	0.88	0.68	0.97	0.93	1.16	1.41	1.07	0.97	1.25	-
资产负债率(%)	71.8688	68.7402	57.3476	54.7938	52.7722	50.0444	52.2193	55.4867	57.588	-
营业总收入同比增长(%)	-2.0321	-12.952	-25.5231	14.7243	-15.0208	-8.6618	13.2732	11.6734	5.75	-
归属净利润同比增长(%)	-223.459	126.6274	19.9999	-26.9719	-31.3435	-175.3237	158.2549	-1106.0573	64.6386	-
应收账款周转天数(天)	116.3016	104.8401	96.7872	89.4511	95.9501	91.2496	79.1787	76.8093	73.6518	-
流动比率	1.3734	1.3204	1.5974	1.9019	1.659	1.5864	1.5763	1.6793	1.5414	-
每股经营现金流(元)	-0.0333	-0.1701	-0.0742	0.0292	0.0423	0.4065	-0.0788	-0.1578	0.1971	-
毛利率(%)	5.99	8.2765	11.9586	9.8512	9.5688	10.7911	7.9639	7.7912	9.8024	-

流动负债/总负债(%)	73.598	75.2773	77.2896	68.0005	77.7018	83.5376	83.1036	75.969	80.1633	-
速动比率	0.8629	0.7601	0.9844	1.3369	1.28	1.2163	1.2366	1.3602	1.227	-
摊薄总资产收益率(%)	-1.5687	0.0189	-0.1276	-0.1265	0.1974	-0.2264	0.0652	-1.2924	-0.4115	-
营业总收入滚动环比增长(%)	61.9056	91.5526	93.154	39.425	88.1667	-	-	-	-	-
扣非净利润滚动环比增长(%)	-343.8806	-1824.9836	-635.182	-473.8757	-4343.6827	-	-	-	-	-
加权净资产收益率(%)	-4.49	1.23	1.4	0.84	0.58	-0.56	0.26	-2.68	-0.94	-
基本每股收益(元)	-0.14	0.038	0.05	0.03	0.02	-0.017	0.01	-0.097	-0.034	0.006
净利率(%)	-5.4309	0.0713	-0.6249	-0.5424	0.956	-1.151	0.2907	-5.3999	-1.7028	-
总资产周转率(次)	0.2888	0.2657	0.2042	0.2332	0.2065	0.1967	0.2244	0.2393	0.2417	-
归属净利润滚动环比增长(%)	-249.6386	-264.2673	-156.0445	-260.0294	-1201.9975	-	-	-	-	-
每股公积金(元)	1.3331	1.2758	1.5227	1.9907	1.9684	1.9645	1.9638	1.9585	1.9633	-
存货周转天数(天)	277.0723	320.0569	440.4747	367.8725	353.2875	328.4072	283.0189	256.3737	268.4163	-
营业总收入(元)	598.11亿	520.64亿	387.76亿	444.84亿	380.57亿	349.06亿	395.39亿	441.55亿	466.94亿	101.67亿
每股未分配利润(元)	0.7034	0.7213	0.7333	0.6195	0.6221	0.5897	0.5971	0.5337	0.4989	-
稀释每股收益(元)	-0.14	0.038	0.05	0.03	0.02	-0.017	0.01	-0.097	-0.034	0.006
归属净利润(元)	-2621484487.75	6.98亿	8.38亿	6.12亿	4.10亿	-377493919.75	2.20亿	-2212407756.94	-781862422.13	1.35亿
扣非每股收益(元)	-0.181	-0.022	-0.042	-0.008	-0.042	-0.087	-0.067	-0.114	-0.047	-
经营现金流/营业收入	-0.0333	-0.1701	-0.0742	0.0292	0.0423	0.4065	-0.0788	-0.1578	0.1971	-

竞争优势

技术优势：大连船推批量承接多型号油船、散货船、汽车运输船、集装箱船项目螺旋桨合同，并完成国内首制17.4万立方米LNG运输船双尾鳍螺旋桨交验，实现大型 LNG 运输船螺旋桨市场突破。

[27] 1: 中国船舶、中船防务、...

法律声明

权利归属：头豹上关于页面内容的补充说明、描述，以及其中包含的头豹标识、版面设计、排版方式、文本、图片、图形等，相关知识产权归头豹所有，均受著作权法、商标法及其它法律保护。

尊重原创：头豹上发布的内容（包括但不限于页面中呈现的数据、文字、图表、图像等），著作权均归发布者所有。头豹有权但无义务对用户发布的内容进行审核，有权根据相关证据结合法律法规对侵权信息进行处理。头豹不对发布者发布内容的知识产权权属进行保证，并且尊重权利人的知识产权及其他合法权益。如果权利人认为头豹平台上发布者发布的内容侵犯自身的知识产权及其他合法权益，可依法向头豹（联系邮箱：support@leadleo.com）发出书面说明，并提供具有证明效力的证据材料。头豹在书面审核相关材料后，有权根据《中华人民共和国侵权责任法》等法律法规删除相关内容，并依法保留相关数据。

内容使用：未经发布方及头豹事先书面许可，任何人不得以任何方式直接或间接地复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编上述内容，或用于任何商业目的。任何第三方如需转载、引用或基于任何商业目的使用本页面上的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等），可根据页面相关的指引进行授权操作；或联系头豹取得相应授权，联系邮箱：support@leadleo.com。

合作维权：头豹已获得发布方的授权，如果任何第三方侵犯了发布方相关的权利，发布方或将授权头豹或其指定的代理人代表头豹自身或发布方对该第三方提出警告、投诉、发起诉讼、进行上诉，或谈判和解，或在认为必要的情况下参与共同维权。

完整性：以上声明和本页内容以及本平台所有内容（包括但不限于文字、图片、图表、视频、数据）构成不可分割的部分，在未详细阅读并认可本声明所有条款的前提下，请勿对本页面以及头豹所有内容做任何形式的浏览、点击、引用或下载。

业务合作

- ◆ 头豹是中国领先的原创行企研究内容平台和新型企业服务提供商。围绕“协助企业加速资本价值的挖掘、提升、传播”这一核心目标，头豹打造了一系列产品及解决方案，包括：**报告库、募投、市场地位确认、二级市场数据引用、白皮书及词条报告**等产品，以及其他以企业为基础，利用大数据、区块链和人工智能等技术，围绕产业焦点、热点问题，基于丰富案例和海量数据，通过开放合作的增长咨询服务等。
- ◆ 头豹致力于以优质商业资源共享研究平台，汇集各界智慧，推动产业健康、有序、可持续发展。

合作类型

会员账号

阅读全部原创报告和百万数据

定制报告/词条

募投可研、尽调、IRPR等研究咨询

白皮书

定制行业/公司的第一本白皮书

招股书引用

内容授权商用、上市

市场地位确认

赋能企业产品宣传

云实习课程

丰富简历履历

13080197867 李先生

18129990784 陈女士

www.leadleo.com

深圳市华润置地大厦E座4105室



诚邀企业 共建词条报告

- 企业IPO上市招股书
- 企业市占率材料申报
- 企业融资BP引用
- 上市公司市值管理
- 企业市场地位确认证书
- 企业品牌宣传 PR/IR

