

# 宏观深度报告 20260321

## 中国造船：全球领先的实力与底气

2026年03月21日

证券分析师 芦哲

执业证书：S0600524110003

luzhe@dwzq.com.cn

证券分析师 李昌萌

执业证书：S0600524120007

lichm@dwzq.com.cn

### 相关研究

《3月FOMC：预期内的鹰派——2026年3月FOMC会议点评》

2026-03-19

《经济开门红的两个维度和三个后续——1-2月经济数据点评》

2026-03-16

■ **核心观点：**作为实现制造强国、海洋强国战略的重要支柱行业，我国造船业连续16年蝉联全球造船业三大核心指标的首位，更在本质上完成了一场从“规模扩张”向“量质齐升”的转变。在出口层面、技术层面和生产层面的比较优势使得我国在全球造船业竞争中处于领先地位。

### ■ 我国造船业强在哪里？

➢ **从出口层面来看，自2018年以来我国一直占据全球第一大船舶制造业出口国的位置，且占全球比重从2017年的16.8%大幅增长至2024年的32.0%，仅用7年时间实现了份额的接近翻倍。而在用于航运的商用船舶领域，我国出口的优势地位更加突出，2024年商用船出口占全球比重41.6%。从订单的角度来看，以包含船舶复杂程度和技术水平的修正吨衡量，2025我国造船完工量、新接订单量和手持订单量三大指标占世界总量的比重分别为50.3%、63.0%和59.4%，均超过半数，体现出我国船舶订单不仅体现在量的增长，也反映在质的提升。**

➢ **从技术层面来看，航空母舰、大型邮轮和大型液化天然气运输船被称为造船业的“三颗明珠”，分别代表一国在军用、客运和货运领域船舶制造的最高水平，目前我国是全球唯一拥有航空母舰、大型邮轮和大型液化天然气运输船三大顶级船型完整建造能力的国家。此外，在全球船舶制造业绿色转型的过程中，我国也处于绝对领先地位，2025年我国新接绿色船舶订单国际市场份额达到69.2%。**

➢ **从生产层面来看，我国船舶制造业的供应链体系优势带来了行业盈利的不断提升。截至2025年6月，全国规模以上船舶工业企业营业收入利润率达到9.71%，创历史新高，是同期我国规模以上工业企业整体营收利润率5.15%的接近2倍。根据中国船舶工业行业协会的统计数据，2019年-2023年我国规上船舶工业企业利润年均复合增速高达40.9%，反映出行业盈利能力不断提升。**

### ■ 为何要大力推动造船业发展？

➢ **建设海洋强国的必由之路。**2025年我国海洋生产总值录得11.0万亿元，占GDP总值的7.9%。在15个细分海洋产业中，海洋船舶工业和工程装备制造业是2025年唯二生产总值增速超过10%的产业，其中海洋船舶工业增速高达25.1%，凸显出造船业在海洋产业发展中的重要地位。

➢ **造船业的加速发展，是全面落实“一带一路”战略，特别是实现“冰上丝绸之路”宏大构想的客观要求。**2025年10月，我国首条中欧北极集装箱快航成功通航，意味着“冰上丝绸之路”未来将承担我国更多的外贸任务，且与传统贸易路线相比，“冰上丝绸之路”的运输时效性更高。

➢ **应对地缘供应链脆弱性与强化国际海事话语权。**近期伊朗冲突的爆发进一步凸显了全球海运供应链的脆弱性，发展强大的造船业体系有助于缓解因地缘风险事件造成的短期供应链冲击；而更深层次的战略意义在于国际海事领域制度性话语权的提升。随着我国船舶制造业实力的不断提升，我国正越来越多的深度参与航运领域技术规范方面的制定工作。

➢ **军民融合属性强化国家战略安全。**我国造船业正系统地将国防军工基础与民用船舶制造进行深度嵌套与技术反哺。如江南造船厂、沪东中华造船厂等均同时具有生产军用船舶和民用船舶的能力，这种军民融合的属性使其在满足经济增长需求的同时也起到强化国家战略安全的功能。

■ **风险提示：**(1) 海外政策波动较大，海外需求不确定性较高，对我国船舶出口造成扰动；(2) 国内市场短期跟随环境波动，政策推进节奏不及预期，造船业投资增速；(3) 伊朗事件导致美联储货币政策不确定性提高，需警惕对全球流动性的影响。

## 内容目录

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>1. 我国造船业强在哪里？</b> .....     | <b>4</b>  |
| 1.1. 出口层面：“量质齐升”推动份额持续增长.....  | 4         |
| 1.2. 技术层面：拥有三大顶级船型的完整建造能力..... | 5         |
| 1.3. 生产层面：供应链体系优势带来行业盈利提升..... | 6         |
| <b>2. 为何要大力推动造船业发展？</b> .....  | <b>8</b>  |
| 2.1. 建设海洋强国的必由之路.....          | 8         |
| 2.2. 落实“一带一路”战略的客观要求.....      | 8         |
| 2.3. 应对地缘供应链脆弱性与强化国际海事话语权..... | 9         |
| 2.4. 军民融合属性强化国家战略安全.....       | 10        |
| <b>3. 风险提示</b> .....           | <b>11</b> |

## 图表目录

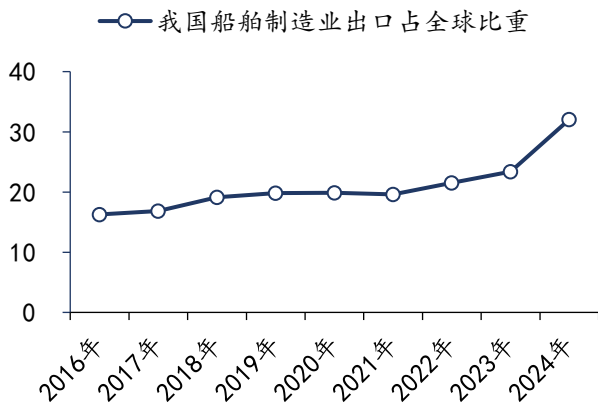
|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 图 1: 我国船舶制造业出口占全球比重稳步提升 (%) ..... | 4 |
| 图 2: 我国商用船舶出口占全球比重超 40% (%) ..... | 4 |
| 图 3: 船舶企业利润增速不断提升 (%) .....       | 6 |
| 图 4: 我国海洋产业保持平稳增长.....            | 8 |
| 图 5: 海洋船舶工业保持高速增长 (%) .....       | 8 |
| 图 6: 海上丝绸之路对我国出口的重要性日益提升.....     | 9 |
| 图 7: “冰上丝绸之路”运输效率更高 (%) .....     | 9 |

## 1. 我国造船业强在哪里？

### 1.1. 出口层面：“量质齐升”推动份额持续增长

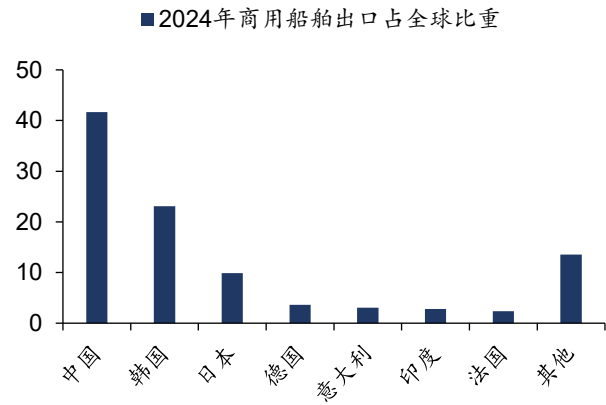
从出口的角度来看，我国、韩国和日本占据了全球船舶制造业出口的半壁江山，自2018年以来我国处于领先地位。截至2024年，我国船舶制造业出口录得497.2亿美元，占全球船舶制造业出口的比重高达32.0%，而韩国、日本分别占全球出口比重的15.5%和6.2%。从趋势来看，自2018年以来我国一直占据全球第一大船舶制造业出口国的位置，且占全球比重从2017年的16.8%大幅增长至2024年的32.0%，仅用7年时间实现了份额的接近翻倍。而在用于航运的商用船舶领域，我国出口的优势地位更加突出，2024年商用船出口占全球比重41.6%，更加凸显出我国在全球商用船舶领域的核心地位。

图1：我国船舶制造业出口占全球比重稳步提升（%）



数据来源：ITC，东吴证券研究所

图2：我国商用船舶出口占全球比重超40%（%）



数据来源：ITC，东吴证券研究所

从订单的角度来看，我国船舶制造业在中长期的领先地位或将进一步巩固。根据工信部2月份发布的最新数据，以载重吨衡量，2025年我国造船完工量、新接订单量和手持订单量三个数据分别占世界总量的56.1%、69.0%和66.8%，三大指标连续16年保持世界第一。而如果以包含船舶复杂程度和技术水平的修正吨衡量，2025年我国造船三大指标（顺序同上）占世界总量的比重分别为50.3%、63.0%和59.4%，均超过半数，体现出我国船舶订单不仅体现在量的增长，也反映在质的提升。从细分类别来看，在全球18种主要船型中，2025年我国有16种船型新接订单量位居全球首位，散货船、集装箱船、化学品船和成品油船等国际贸易相关的重要船舶我国新订单份额均超过70%，对全球货物贸易供应链的安全稳定起到了重要作用。

## 1.2. 技术层面：拥有三大顶级船型的完整建造能力

技术层面来看，我国是全球唯一拥有航空母舰、大型邮轮和大型液化天然气运输船三大顶级船型完整建造能力的国家。航空母舰、大型邮轮和大型液化天然气运输船被称为造船业的“三颗明珠”，分别代表一国在军用、客运和货运领域船舶制造的最高水平。

在航母方面，2019年我国首艘完全自主设计的航母山东舰正式服役，标志着我国掌握了航母全流程建造技术，实现了从“改造”到“自建”的跨越式发展。而2025年正式入列的福建舰，是全球首艘采用常规动力电磁弹射技术的航母，标志着我国在部分航母建造技术方面已经处于领先地位。我国仅用13年便实现了航母从无到有，从有到强的两步跨越，是我国在造船业领域强大基础实力的最好体现。

在大型邮轮方面，2023年11月我国首艘大型邮轮“爱达·魔都号”正式交付并投入商业运营，是全球第五个能够独立设计、建设大型邮轮的国家。在仅仅两年后，我国第二艘大型邮轮“爱达·花城号”已正式出坞，在第一艘大型邮轮的经验基础上，“爱达·花城号”引入了人工智能技术进行全程建造的调度指挥，使车间产能提升了25%，建造周期缩短了近8个月，标志着我国已经具备了大型邮轮的连续、高效建造能力。

在大型液化天然气运输船（后简称LNG船）方面，是我国造船业技术能力最突出的体现。LNG船是高附加值船舶的典型代表，其核心技术难点在于液货舱的围护系统。天然气必须在零下163摄氏度的超低温下液化以缩小体积进行运输，这对船体材料和焊接工艺提出了极度苛刻的要求。2025年，我国成为了少数能同时掌握NO96型和MARK III型围护系统的建造工艺的国家，且在产量和效率方面均处于全球领先水平，我国LNG船的交付周期已缩短为17-18个月，明显低于22个月的国际平均水平，其中2025年交付的“远海绿洲”号LNG船建造总周期仅16个月，再次刷新全球最快交付记录。

此外，在全球船舶制造业绿色转型的过程中，我国也处于绝对领先地位。2025年我国新接绿色船舶订单国际市场份额达到69.2%，而根据克拉克森的最新统计数据，2026年1月全球替代燃料船舶订单价值达到86亿美元，同比增长18%，其中我国承接订单份额高达70.2%。2025年，包括2万立方米液氢运输船、19000TEU规模的LNG与电池混合动力集装箱船以及30万吨级氨双燃料动力超大型油船等重要绿色环保船型均取得重大突破，有望进一步提升我国在造船业绿色转型的定价权与技术标准制定权。

### 1.3. 生产层面：供应链体系优势带来行业盈利提升

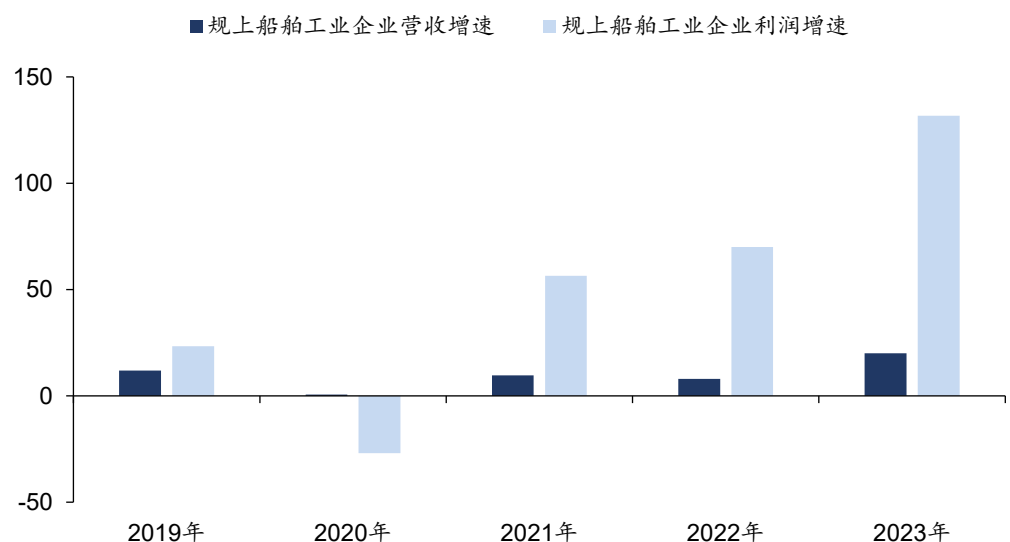
从生产的角度来看，完整工业门类的体系优势、国产化程度的不断提升以及数字化技术的赋能使得我国已经构建了一条完整且具备强大韧性的造船业供应链体系，使得我国造船业在国际竞争中拥有了不可逾越的成本与效率护城河。

由于高度的复杂性以及涉及上下游产业链条广泛，造船业被誉为“综合工业之冠”，其完整的建造周期往往需要进行高强度的跨国、跨行业协同进行，在全球供应链体系复杂性提升的背景下，会极大的增加交易摩擦成本和供应链断裂风险。而依托我国庞大的工业生产体系，我国造船业构建了一套完整且高度自主可控的全供应链体系，覆盖了从原材料供应、核心零部件以及整体船舶建造的各个层级。

近几年我国造船业的产业集群发展，则进一步发挥了这一供应链体系的优势。2025年9月，江苏省南通市与上海市长兴岛开发建设管委会、上海市崇明区政府签署了共同打造世界级船舶海工产业集群战略合作协议，覆盖区域的船舶制造规模占全国40%以上。产业集群内的上下游企业形成了物理空间和信息空间的双重紧密协作，极大地压缩了中间环节的物流运输成本和摩擦成本，在提高造船效率的同时极大的降低了生产成本。

盈利数据也印证了我国船舶制造业盈利能力的提升。截至2025年6月，全国规模以上船舶工业企业营业收入利润率达到9.71%，创历史新高，是同期我国规模以上工业企业整体营收利润率5.15%的接近2倍。根据中国船舶工业行业协会的统计数据，2019年-2023年我国规上船舶工业企业利润年均复合增速高达40.9%，反映出行业盈利能力不断提升。

图3：船舶企业利润增速不断提升（%）



数据来源：中国船舶工业行业协会，东吴证券研究所

注：2019年、2021年和2022年为1-11月数据

值得注意的是，地缘政治复杂性提升背景下我国造船业供应链韧性与交付确定性也增加了我国造船业的“隐性溢价”。在近些年全球地缘政治博弈加剧、区域性冲突频发导

致全球供应链断供风险提升的背景下，我国造船业展现出了强大的抗风险韧性，这种韧性直接转化为了对国际船舶订单的交付确定性。当其他造船企业因产业链断供导致整船交付无限期延后时，我国船企能通过国内替代供应商网络迅速补齐短板，确保生产节奏基本不受外部极端事件扰动，这种极度稀缺的稳定供给能力，也构成了一种高昂的“隐性溢价”。

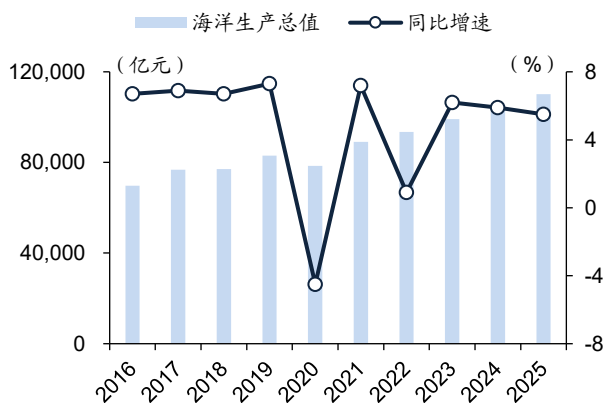
## 2. 为何要大力推动造船业发展？

### 2.1. 建设海洋强国的必由之路

2026年3月16日习总书记在《求是》发表重要文章《推动海洋经济高质量发展》，其中提到：“推进中国式现代化，必须高效开发利用海洋，推动海洋经济高质量发展，走出一条具有中国特色的向海图强之路”。而在高效开发利用海洋的进程中，高端船舶与特种海洋工程装备是推进深海油气开采、深海矿产探测、深海风电以及远洋牧场等核心发展方向的重要物理载体，如果没有以船舶制造业为核心的深水泊位建造能力，这些深海能源战略均难以实现。

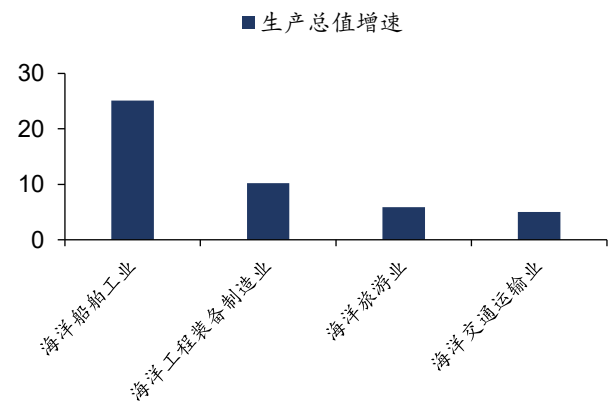
截至2025年，我国海洋生产总值录得11.0万亿元，同比增长5.5%，占GDP总值的7.9%，对于经济增长的贡献度进一步提升，而在15个细分海洋产业中，海洋船舶工业和海洋工程装备制造业是2025年唯二生产总值增速超过10%的产业，其中海洋船舶工业增速高达25.1%，进一步凸显出造船业在海洋产业发展中的重要地位。

图4：我国海洋产业保持平稳增长



数据来源：Wind，东吴证券研究所

图5：海洋船舶工业保持高速增长（%）



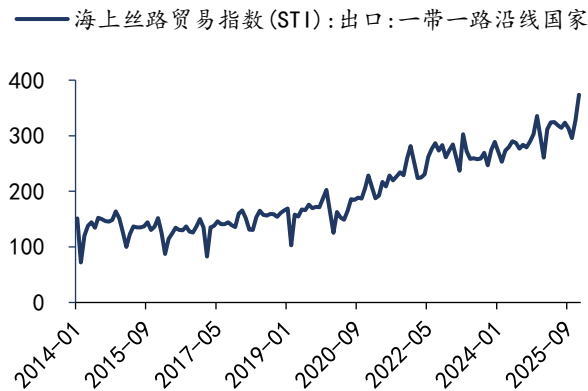
数据来源：《2025年中国海洋经济统计公报》，东吴证券研究所

### 2.2. 落实“一带一路”战略的客观要求

造船业的加速发展，是全面落实“一带一路”战略，特别是实现“冰上丝绸之路”宏大构想的客观要求。2017年，习总书记在中俄领导人会晤中首次提出“冰上丝绸之路”的构想，而2025年10月，我国首条中欧北极集装箱快航成功通航，意味着“冰上丝绸之路”未来将承担我国更多的外贸任务。

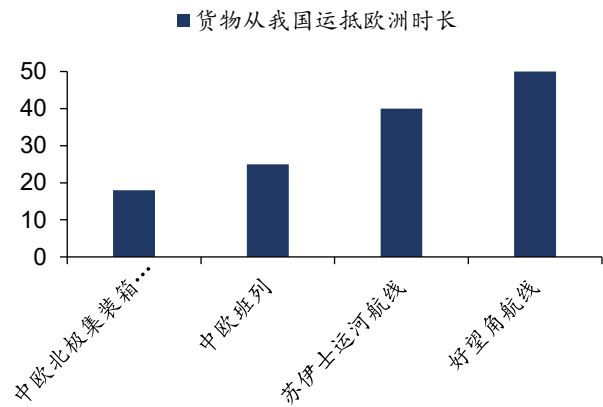
与传统的贸易路线相比，“冰上丝绸之路”的运输时效性更高，在最佳融冰期仅需18天即可完成中欧货物运输，较中欧班列（25天+）、苏伊士运河航线（40天+）等运输线路均有明显效率优势。除了航道以外，北极地区蕴藏的油气和天然气资源具备极高的开采可行性，开辟“冰上丝绸之路”对于扩充我国海外能源来源亦有重要意义。

图6: 海上丝绸之路对我国出口的重要性日益提升



数据来源: Wind, 东吴证券研究所

图7: “冰上丝绸之路”运输效率更高 (%)



数据来源: 央视新闻、浙江新闻, 东吴证券研究所

而目前北极航道通航对于破冰船的要求较高, 目前只有俄罗斯拥有核动力破冰船, 因此过往船只通常需要借由俄罗斯破冰船队进行护航, 一方面增加了货物运输的成本, 另一方面也增加了货物运输时长的不确定性。因此从这个角度来看, 我国破冰船的进一步研发升级对于扩张我国贸易版图、获取海外能源等方面均具有重要意义, 这也需要我国强大造船业体系的支撑。

### 2.3. 应对地缘供应链脆弱性与强化国际海事话语权

近期, 伊朗冲突的爆发进一步凸显了全球海运供应链的脆弱性, 当关键国际航道受阻或被迫改道时, 航行运距的被迫拉长使得全球有效船舶运力在短期内瞬间被大量消耗, 造成航运价格的快速抬升, 进而造成进口成本的增加, 对企业和国家经济运行造成扰动。因此, 发展强大的造船业体系, 一方面可以通过国家自有运力缓解因地缘风险事件造成的短期供应链冲击, 保证国家航运线路的稳定性; 另一方面也可以通过向各国船东提供更具技术含量和性价比优势的船舶, 满足其应对未来不确定敞口所带来的增量船舶需求。

而更深层次的战略意义在于国际海事领域制度性话语权的提升。近些年船舶制造业及相关海事领域已经成为了中美博弈的一个关键领域, 美国贸易代表办公室针对中国海事、物流与船舶制造等领域发起的“301调查”, 其目的便是在于打压我国在全球航运领域的优势地位, 如2025年10月美国试图对由我国实际运营的船舶收取停泊服务费。但随着我国船舶制造业实力的不断提升, 各国对于我国船舶出口具有较高的依赖性, 美国的打压难以真正扭转我国在船舶领域的优势地位, 与此同时我国在国际海事组织等多边平台上的话语权也明显提升, 正越来越多的深度参与航运领域技术规范方面的制定工作, 这有助于将我国造船的工业标准与技术规范实质性地推向世界。

#### 2.4. 军民融合属性强化国家战略安全

由于商用船和军用船在生产技术、生产设施和上下游产业链等方面具有较强的一致性，因此造船业具有较强的军民融合属性，既对国民经济发展起到重要推动作用，又关乎国家的国防战略安全。

党的十九大报告中提出要：“形成军民融合深度发展格局，构建一体化的国家战略体系和能力”，这一深层次战略在我国造船业的发展中有明显体现，我国造船业正系统地将国防军工基础与民用船舶制造进行深度嵌套与技术反哺。如江南造船厂、沪东中华造船厂等均同时具有生产军用船舶和民用船舶的能力，这种军民融合的属性使其可以在不同环境下满足我国相关船舶的生产需求，起到强化国家战略安全的功能。

### 3. 风险提示

- (1) 海外政策波动较大，海外需求不确定性较高，对我国船舶出口造成扰动；
- (2) 国内市场短期跟随环境波动，政策推进节奏不及预期，造船业投资增速；
- (3) 伊朗事件导致美联储货币政策不确定性提高，需警惕对全球流动性的影响。

## 免责声明

东吴证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供东吴证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，本公司及作者不对任何人因使用本报告中的内容所导致的任何后果负任何责任。任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。

在法律许可的情况下，东吴证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

市场有风险，投资需谨慎。本报告是基于本公司分析师认为可靠且已公开的信息，本公司力求但不保证这些信息的准确性和完整性，也不保证文中观点或陈述不会发生任何变更，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

本报告的版权归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明出处为东吴证券研究所，并注明本报告发布人和发布日期，提示使用本报告的风险，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

## 东吴证券投资评级标准

投资评级基于分析师对报告发布日后 6 至 12 个月内行业或公司回报潜力相对基准表现的预期（A 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普 500 指数，新三板基准指数为三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的），北交所基准指数为北证 50 指数），具体如下：

公司投资评级：

- 买入：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对基准在 15%以上；
- 增持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对基准介于 5%与 15%之间；
- 中性：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对基准介于-5%与 5%之间；
- 减持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对基准介于-15%与-5%之间；
- 卖出：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对基准在-15%以下。

行业投资评级：

- 增持：预期未来 6 个月内，行业指数相对强于基准 5%以上；
- 中性：预期未来 6 个月内，行业指数相对基准-5%与 5%；
- 减持：预期未来 6 个月内，行业指数相对弱于基准 5%以上。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重建议。投资者买入或者卖出证券的决定应当充分考虑自身特定状况，如具体投资目的、财务状况以及特定需求等，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。

东吴证券研究所  
苏州工业园区星阳街 5 号  
邮政编码：215021

传真：（0512）62938527

公司网址：<http://www.dwzq.com.cn>