



# 船舶制造行业 2026 年展望：锚定高端化与绿色化双主线，开启高质量发展新周期

文/李玮、徐开元

## 摘要

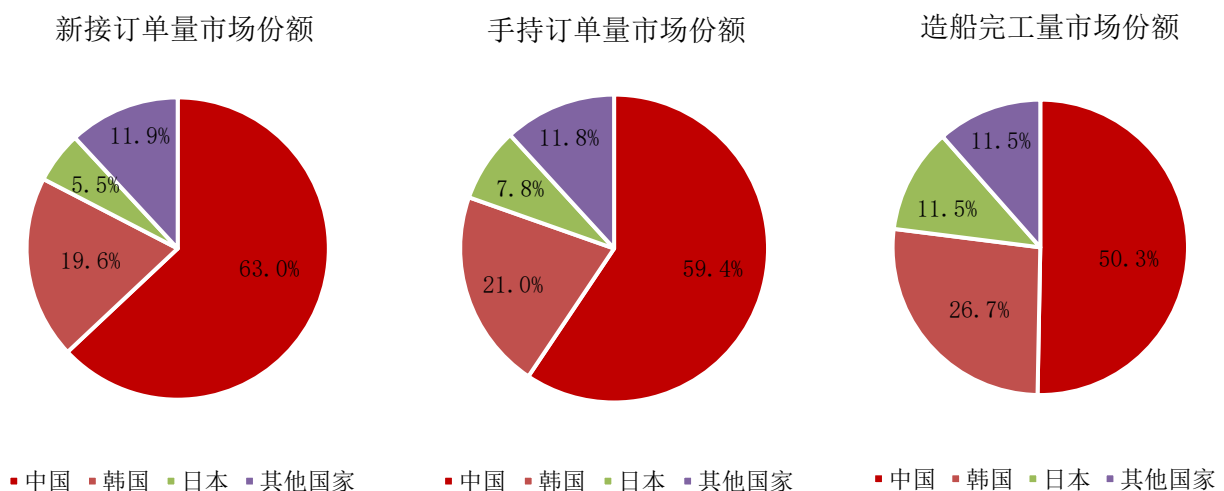
2025 年，我国船舶制造行业市场份额继续保持全球领先，高端船型优势稳固，头部集中趋势明显。贸易复苏、船队淘汰更新和绿色转型对全球船舶需求形成支撑的同时，绿色标准和外贸政策的不确定性对需求形成压制，2025 年新船订单呈现量缩价稳的趋势，高端船型需求仍较为旺盛。“十五五”规划引领下，我国船舶制造行业将加速高端化、绿色化转型。预计未来，船队老龄化将带来持续更新需求，绿色转型与高端化升级构成结构性增长主线，具备规模、技术与资金优势的大型造船集团将主导市场，行业集中度将进一步提升，中国船企基于自身高端船型优势和政策支持，有望扩大高端船型份额、保持市场领先，开启高质量发展新周期。

## 一、行业供给能力分析

2025 年，我国三大造船指标两升一降，国际市场份额继续保持领先，高端船型优势稳固，产能饱和推高接单门槛，头部集中趋势明显；预计未来船舶制造行业将继续绿色化与高端化转型，行业结构将进一步分化且头部企业优势凸显。

行业规模方面，根据中国船舶工业行业协会数据，2025 年，全球新接订单量为 6,014 万修正总吨（以下简称“CGT”），同比下降。其中，我国船企接单 3,787 万 CGT，市场占有率为 63.0%，仍居世界第一，但在船厂产能饱和推升接单门槛、新船价格高位盘整与外贸政策不确定性等因素共同作用下，2025 年新签订单规模及市场占有率均呈高位回落态势。2025 年，全球造船完工量为 4,574 万 CGT，我国船舶完工量 2,301 万 CGT，保持增长，占世界总量的 50.3%。同期末，全球船企手持订单量 17,251 万 CGT，我国船企手持订单量 10,239 万 CGT，市场占有率 59.4%，同比继续提升。2025 年，我国三大造船指标已连续 16 年保持全球领先；从船型矩阵看，我国是世界上唯一同时拥有大型邮轮、大型液化天然气 (LNG) 运输船、航空母舰“三大顶级船型”完整建造能力的国家，全球 18 种主要船型中，我国有 16 种船型新接订单量位居世界第一。

图 1 2025 年世界造船三大指标市场份额情况（以 CGT 计）



数据来源：中国船舶工业行业协会数据，大公国际整理

产能方面，全球产能扩张主要由中国造船厂驱动，当前呈现新建复活船厂与既有船厂效率跃升双轮驱动特征。海事咨询机构 Maritime Strategies International 指出，恒力重工（原 STX 大连）扩张最为激进，新时代、沪东中华、青岛北海等船厂近年来潜在产出快速增长。但需关注的是，上一轮周期中国船厂产能曾在四年内累计下降约 35%，本轮扩张后的产能调整节奏将成为判断行业周期走向的关键变量。产能利用率方面，头部船厂普遍饱和，船位紧张导致接单门槛提高，2025 年新签订单量有所回落，但新船价格维持高位，反映供给端产能约束效应显著。

行业供给结构方面，根据克拉克森数据，2025 年全球前三十大造船集团新签订单（以 CGT 计）占新船订单总量的 84.49%，头部企业凭借技术、产能及订单优势主导全球市场。技术壁垒方面，头部企业研发聚焦绿色船舶技术、智能船舶技术及高端装备制造领域，通过技术垄断巩固市场地位。全球中小船企主要聚焦散货船、小型集装箱船及特种船等中低端细分市场，受头部企业挤压及订单不足影响，存活率较低，部分聚焦配套服务领域，如船舶维修、零部件加工等，提升配套服务细分领域竞争力。区域分布上，全球船舶制造产能集中于亚洲东部沿海，形成中国长三角、珠三角、环渤海，韩国蔚山，日本多海域等产业集群。其中，长三角江浙两省集聚全国超 40%造船产能，配套产业链完善。

展望未来，船舶制造业将迈入高质量发展关键期，绿色化与高端化转型加速推进，头部企业凭借技术壁垒进一步巩固市场优势。供给端需警惕产能扩张后的调整节奏，防范供应链交付瓶颈带来的潜在风险。预计行业将呈现明显结构分化，高端船型订单持续饱满，中小船厂则面临更为严峻的生存考验。

## 二、行业需求分析

贸易复苏、船队淘汰更新和绿色转型对全球船舶需求形成支撑的同时，绿色标准和外贸政策的不确定性对需求形成压制，2025 年新船订单呈现量缩价稳的趋势，高端船型需求仍较为旺盛；预计未来，船队老龄化将带来持续更新需求，绿色转型与高端化升级构成结构性增长主线，中国船企有望扩大高端船型份额、保持市场领先。

全球船舶制造行业需求基数较大，近年来全球新船订单量虽有波动但整体呈上升态势。需求驱动因素主要包括三个方面：一是全球贸易复苏，拉动油轮、散货船、集装箱船等货运船舶需求；二是全球船队老龄化，根据克拉克森数据统计，船队平均年龄自 2013 年以来持续提升且处于较高水平，为新船需求提供支撑；三是绿色船舶需求增长，全球减碳背景下，航运业碳排放标准持续收紧，国际海事组织（以下简称“IMO”）减排战略实施延后但长期约束未减，LNG 船、氨氢燃料船等绿色船舶需求上升。但 2025 年全球船舶新签订单同比下降，一方面外部经贸政策不确定性显著，美国加征关税加剧贸易壁垒，对海运需求形成了压制，扰乱了造船市场秩序，削弱市场信心；另一方面，IMO 减排战略实施延后，全球碳定价机制和燃料标准方面存在争议，船东无法明确未来标准，使得市场推迟新船订单决策。分船型来看，2025 年，除集装箱船新签订单受绿色转型及大型化驱动，规模及占比同比有所增长，油轮、散货船及 LNG 船等船型规模均同比下降。



表 1 2024~2025 年全球主要船型新签订单情况（单位：万 CGT）

项目	2025 年		2024 年	
	规模	占比	规模	占比
油轮	905	16%	1,463	22%
集装箱船	2,313	41%	1,899	29%
散货船	934	17%	1,050	16%
LNG 船	367	7%	767	21%

数据来源：克拉克森，大公国际整理

从需求结构看，我国船舶制造行业呈现“绿色化、智能化、高端化”的发展特征，推动船舶需求结构升级。绿色化方面，航运企业为满足环保法规要求，纷纷加大绿色船舶采购力度，根据克拉克森数据，2025 年全球新船订单中，替代燃料船舶占比达 37%，2025 年初交付的“天山”号 LNG 船，采用最新一代双燃料系统，单日碳排放较传统燃油减少 10 吨以上，代表了当前全球绿色船舶的技术前沿；另一方面，绿色转型正驱动产业链向上游延伸，我国正凭借沿海丰富的风光资源，加速布局“海上可再生能源发电-绿氢/绿氨/绿色甲醇制备-船舶终端应用”的全链条。智能化方面，智能船舶能够提升航行效率、降低运营成本，同时介入数字化生产调度和物流管理，缩短建造周期和优化成本。高端化方面，当前 LNG 运输船、大型邮轮、超大型乙烷运输船（VLEC）等高技术含量船型需求旺盛，船东对价格敏感度较低但对技术可靠性和交付周期要求严苛，尽管 2025 年新船订单总量回调，但手持订单进一步向高附加值、绿色高端船型倾斜，我国“船型全覆盖+船企集群发力+全产业链协同”的产业布局，是抵御市场波动、确保利润空间的坚实底座。

当前行业供需平衡处于紧平衡状态。手持订单覆盖倍数处于历史高位，预示未来 2~3 年产能利用率将维持较高水平。2025 年新船市场呈现“量缩价稳”特征，反映需求短期受压制但供给端支撑强劲，供需失衡尚未显现。

展望未来，短期来看，外部经贸政策不确定性犹存，IMO 减排框架延后导致部分船东观望，新船订单短期内难以大幅回升，但供给端产能刚性支撑明显，行业供需基本面稳固。中长期看，全球船队老龄化为船舶更新提供持续需求，绿色转型与高端化升级构成结构性增长主线，中国船舶制造业凭借“船型全覆盖+船企集群发力+全产业链协同”优势，有望在高端船型领域持续扩大份额，在全球市场中保持领先地位。

### 三、行业价格变动分析

2025 年全球及中国新船价格小幅回落但高位盘整，2026 年初已现回升态势；预计 2026 年，各船型价格水平保持稳定且边际走强。

根据克拉克森数据，截至 2025 年末，全球新船价格指数 184.65 点，较 2024 年末同比小幅下降 2.4%，该指数历史峰值为 2008 年 9 月全球造船业景气高点的 191.58 点，2025 年新船价格高位盘整，呈现清晰的“量缩价稳”运行特征，价格下降幅度温和。分船型来看，2025 年末，各主要船型新船价格指数较 2024 年末均小幅下降。



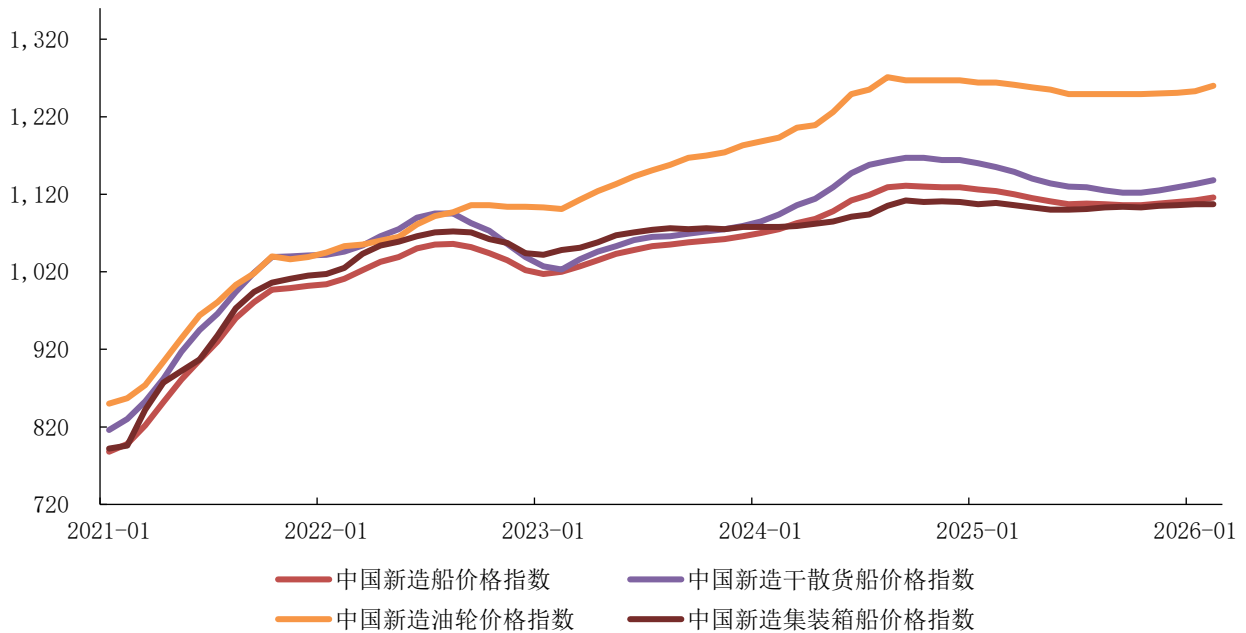
表 2 2024~2025 年末主要船型新船价格指数情况（单位：点）

项目	2025 年末	2024 年末
油轮	213.2	223.1
集装箱船	114.9	118.5
散货船	168.3	174.4
LNG 船	198.6	207.0

数据来源：克拉克森，大公国际整理

从国内数据来看，截至 2025 年 12 月 30 日，我国新造船四大价格指数均同比微降，但价格中枢未见明显下移，尚未形成持续下行趋势；2026 年以来，新船价格指数可见小幅抬升迹象。预计 2026 年，各船型价格水平保持稳定且边际走强。

图 2 2021 年以来中国新造船价格指数情况（单位：点）



数据来源：Wind，大公国际整理

## 四、行业政策导向

2025 年，全球船舶业面临 IMO 框架延期的不确定性压力，此外中国造船业还面临贸易摩擦的冲击；我国船舶制造行业在“十五五”规划引领下，将加速高端化、绿色化转型。

国际层面，2025 年 4 月，IMO 宣布批准了《国际防止船舶造成污染公约》附件六修正案草案，即“IMO 净零框架”，这是全球首个将整个行业领域的强制性排放限制和温室气体定价相结合的框架；新框架采用“双轨制”推进减排，一是设立逐年降低的全球燃料温室气体强度标准；二是推行碳定价机制，对排放超标的船舶收取费用，但由于反对派持续施压，同年 10 月决定将表决推迟一年，原定 2027 年生效的时间可能延后。2025 年 2 月，美国贸易代表办公室（以下简称“USTR”）发布了针对中国航运、物流及造船业的 301 条款草案，目标是削弱中国在全球供应链中的地位；2025 年 4 月，USTR 宣布了修订后的最终港口费征收计划，减轻了对



非中国公司拥有的中国建造船舶或新造船的收费；2025年10月14日起，对中国船东/运营商及中国建造船舶按净吨位征收港口服务费，并对中国制造的船岸起重机加征100%关税，作为反制，中国于2025年10月14日起对美国船舶征收特别港务费；2025年11月，USTR宣布暂停实施其对中国海事、物流和造船业301调查措施一年。

国内层面，2025年以来，我国围绕船舶制造行业出台一系列顶层规划与专项政策，整体呈现高端化升级、绿色低碳转型、海洋战略支撑的鲜明导向。“十五五”规划及相关建议明确推动船舶产业结构调整，做强做优高端船舶与海洋工程装备基地，巩固提升全球产业分工地位与竞争力；同时以老旧船舶报废更新补贴、岸电使用管理等政策，加速淘汰落后产能，大力发展新能源船舶，推进航运减碳与绿色转型。

**表3 2025年以来国内船舶制造行业相关重点政策**

发布时间	发布单位	政策名称	重点内容解读
2026年3月	中共中央	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》	推动钢铁、石化、船舶等产业结构调整，做强做优精品钢材基地、一流石化基地、高端船舶和海洋工程装备基地；加快货运、公共领域电动化和绿色燃料车船应用。
2026年1月	交通运输部、国家发展改革委	《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）》	明确差异化船舶报废更新补贴标准，对新能源船舶设10年动力合规要求，推动老旧船舶淘汰与绿色船舶升级，实施至2028年底。
2025年10月	全国人大常委会	新修订《中华人民共和国海商法》	适度统一国内和国际两个市场的海商规则，适当调整海商活动当事人的权利和义务，为航运数字化发展提供制度保障，健全海洋生态环境保护相关制度，完善海商领域的涉外关系法律适用规则。
2025年10月	中共中央	《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》	巩固提升船舶等产业在全球产业分工中的地位和竞争力，加强深海、极地等新兴领域国家安全能力建设。
2025年5月	交通运输部	《港口和船舶岸电管理办法》（2025修订版）	完善船舶岸电建设、使用、监管全流程规则，推动靠港岸电替代，助力航运减碳。
2025年2月	交通运输部	《船舶载运锂电池安全技术要求》	规范船舶载运锂电池的全流程安全要求，保障船舶运输安全。

来源：公开资料查询，大公国际整理

展望未来，全球航运业减排框架虽因IMO表决推迟而延后落地，但绿色低碳转型已形成不可逆趋势，船舶制造行业将加速向新能源动力、低排放燃料等方向演进。地缘博弈仍存不确定性，行业需适应区域化布局趋势。国内层面，“十五五”规划明确将高端船舶与海洋工程装备作为战略重点，叠加老旧船舶更新补贴、岸电替代等政策红利，预计行业将加快淘汰传统产能，提升高附加值船型占比，在全球绿色船舶市场中巩固领先地位。

## 五、行业竞争格局及信用表现

船舶制造产能持续向大型造船企业集中，中国造船企业在 2025 年全球新签订单与手持订单中占据主导地位，央企为债券融资主力；预计未来，具备规模、技术与资金优势的大型造船集团将主导市场，行业集中度将进一步提升。

随着全球船舶产能大幅出清，造船企业数量显著下降，产能向大型造船企业集中。承揽能力较强的大型船企通常需要在船厂面积、地理位置、基础设施配置、研发设计能力等多方面具备综合优势，建设及扩张壁垒较高，其凭借其在资金实力、技术研发、客户服务等方面的综合优势，不断提高新接订单规模，进一步加剧行业集中化。根据国际船舶网数据，2025 年，全球手持订单 30 强造船集团榜单中，中国企业上榜 18 家，另还有韩国 4 家、日本 5 家和欧洲 3 家；就订单总量（CGT）而言，中国船舶集团位居榜首，扬子江船业排名第 4 位，韩国三大造船巨头 HD 现代、韩华海洋、三星重工手持订单分别位列 2、3、5 位。新签订单 30 强造船集团榜单中，中国企业上榜 20 家，另还有韩国 4 家、日本 3 家和欧洲 3 家；就订单总量（CGT）而言，中国船舶集团、HD 现代、恒力重工、韩华海洋、中远海运重工位居前五。

发债方面，2025 年以来中国船舶集团本部累计发行债券 120.00 亿元（截至 2026 年 4 月 27 日），其中科技创新公司债券 80.00 亿元，票面利率 1.61%~1.78%，其余为超短期融资券，主体评级 AAA。山东融发腾达产业发展集团有限公司发行债券类型主要为私募公司债和定向债务融资工具等，截至 2026 年 4 月 27 日债券余额 45.21 亿元。央企是债券融资主力，信用资质优异；民营企业发债相对较少，融资渠道依赖银行贷款或股权融资。

展望未来，竞争格局持续向头部集中，具备规模、技术与资金优势的大型造船集团将主导市场，行业集中度进一步提升。

## 六、周期发展展望

当前全球船舶制造行业正处于上行周期中段，本轮景气已持续约 5 年。供给端，全球活跃船厂数量较上一轮周期峰值大幅收缩，产能刚性约束持续支撑新船价格高位运行。需求端，IMO 减排战略实施延后但长期约束未减，船队更新与绿色转型需求加速释放。预计 2026 年各船型价格水平保持稳定且边际走强，行业发展围绕高端化与绿色化双主线，开启高质量发展新周期。

头部企业凭借订单饱满、融资成本低、技术领先等优势，在高端船型与绿色动力领域继续巩固竞争力，中小企业在细分市场若实现差异化突破，亦具备改善空间。2026~2027 年将迎来交付高峰，之后新签订单增速可能放缓，需关注船厂产能调整节奏和订单结构变化。

短期看，船队老龄化加速淘汰更新需求释放，环保新规执行预期逐渐明确，中国船企在 LNG 双燃料、氨燃料等绿色动力高端船型领域竞争力持续提升。中期看，需关注全球贸易增速及交付高峰后回落可能引发的分化。地缘政治风险方面，需关注主要经济体贸易政策变化和全球航运供应链的扰动对海运需求的影响。



## 报告声明

本报告分析及建议所依据的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所依据的信息和建议不会发生任何变化。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不构成任何投资建议。投资者依据本报告提供的信息进行证券投资所造成的一切后果，本公司概不负责。

本报告版权仅为本公司所有，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。如引用、刊发，需注明出处为大公国际，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。