

第 4 期

(总第 382)

二〇二六年四月二十一日

本期目录

- ◆ 订单狂飙！交船期排到 2037 年！造船巨头斥巨资扩产
- ◆ 订单排满，造船“满产” 舟山造船业为何那么牛？
- ◆ VLCC 资产估值飙升——这是否反映了真实市场？
- ◆ 我国加速构建世界级船舶海工产业集群
- ◆ 舟山企业首次主导制定船舶数据交换国家标准填补行业空白
- ◆ 2026 年第一季度舟山市船舶修造行业分析



协会地址：浙江省舟山市新城金岛路 58 号 509 室

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

订单狂飙！交船期排到 2037 年！造船巨头斥巨资扩产

全年接单超 1600 亿再创新高、手持订单超 5000 亿——在全球邮轮市场加速复苏、高端船型需求持续释放的背景下，意大利造船巨头 Fincantieri 交出了创纪录的年业绩。随着手持订单持续增长，Fincantieri 更计划投入巨资扩张产能，进一步巩固其在全球豪华邮轮与特种船舶市场的领导地位。

净利润创新高！Fincantieri 去年接单超 1600 亿元

近日，Fincantieri 发布了 2025 年全年财报。2025 年，Fincantieri 实现净利润 1.17 亿欧元（约合人民币 9.34 亿元），创历史最高水平，是 2024 年（2700 万欧元）的四倍以上。归属于集团的净利润为 1.23 亿欧元（2024 年为 3300 万欧元）。

这一业绩反映出 Fincantieri 强劲的经营表现，主要受业务规模扩大以及 2023 - 2027 年业务计划中效率提升措施的推动。具体来看，2025 年 Fincantieri 营收增长 13.1% 至约 91.14 亿欧元（约合人民币 734.16 亿元），息税折旧摊销前利润（EBITDA）增长 33.9% 至 6.81 亿欧元（约合人民币 54.34 亿元），EBITDA 利润率升至 7.4%（2024 年为 6.3%）。

Fincantieri 指出，2025 年营收增长主要由造船业务板块推动（同比增长 15.1%），其中邮轮业务营收增长 12.5%，舰船业务增长 20.7%。整体而言，造船业务贡献集团营收的 66%（2024 年为 65%），海工及特种船舶占 14%（2024 年为 16%），水下业务占 7%（2024 年为 4%），设备、系统与基础设施占 13%（2024 年为 15%）。

财报数据显示，2025 年 Fincantieri 造船业务营收达到 65.92 亿欧元（约合人民币 526.04 亿元）。其中，邮轮业务营收从 2024 年的 39.13 亿欧元增加到了 44.04 亿欧元；舰船业务营收从 2024 年的 17.54 亿欧元增至 21.17

亿欧元；其余约 7200 万欧元来自船舶内装业务与第三方客户的交易。在合并调整前，邮轮和舰船业务分别贡献总营收的 44%和 21%（2024 年分别为 44%和 20%）。

Fincantieri 指出，集团造船业务利润率显著改善，主要得益于邮轮业务逐步转型为具备结构性盈利能力的板块（具备现金创造能力、有利定价环境及改善的付款条件），以及集团实施的运营效率提升措施和舰船业务收入增长。2025 年造船业务 EBITDA 为 4.51 亿欧元，同比增长 29.3%（2024 年为 3.49 亿欧元），EBITDA 利润率为 6.8%（2024 年为 6.1%）。

2025 年，Fincantieri 造船业务新接订单高达 177.73 亿欧元（约合人民币 1418.28 亿元），同比增长 42.0%（2024 年为 125.17 亿欧元）。主要邮轮订单包括诺唯真邮轮控股 4 艘大型豪华邮轮、维京游轮（Viking Cruises）4 艘邮轮、四季豪华邮轮（Four Seasons Yachts）1 艘超豪华邮轮、水晶邮轮 2 艘高端邮轮、以及途易邮轮（TUI Cruises）2 艘邮轮。

与此同时，2025 年 Fincantieri 海工及特种船舶业务营收为 13.56 亿欧元，与 2024 年基本持平；EBITDA 为 7200 万欧元（2024 年为 7100 万欧元），EBITDA 利润率提升至 5.3%（2024 年为 5.1%），在高度竞争环境中延续了盈利能力稳步改善的趋势。

截止 2025 年 12 月 31 日，Fincantieri 海工及特种船舶板块新接订单为 12.91 亿欧元（约合人民币 103.02 亿元）。主要合同包括 5 艘风电场调试服务运营船（CSOV）、4 艘多用途机器人船（MPV）、1 艘多功能海上施工船（OSCV）以及 1 艘研究船。

整体而言，2025 年 Fincantieri 接单总量达到了 203.31 亿欧元（约合人民币 1622.41 亿元），超过 2024 年的 153.55 亿欧元再次创下刷新历史最高纪录。截止 2025 年 12 月 31 日，Fincantieri 总手持订单达到创纪录的

632 亿欧元（约合人民币 5043.34 亿元），其中 411 亿欧元为已经确认的手持订单（2024 年为 310 亿欧元），此外还有 221 亿欧元的备选订单（2024 年为 202 亿欧元）。

交付期延伸至 2037 年！Fincantieri 投资 150 亿扩张产能

连同今年 2 月与诺唯真邮轮控股签署的最新 3 艘新一代邮轮订单在内，目前 Fincantieri 手持订单中共有 97 艘船，交付计划进一步延伸到了 2037 年。

Fincantieri 首席执行官兼总经理 Pierroberto Folgiero 表示：“尽管全球环境复杂，我们在 2025 年仍实现了创纪录的经营、财务和商业表现。收入和 EBITDA 实现两位数增长，净利润创历史新高，同时持续去杠杆，充分体现了我们兼具韧性与把握全球市场机遇能力的工业体系优势。各业务板块在运营和市场方面均取得显著进展。目前 97 艘手持订单及延伸至 2037 年的订单交付安排，为船厂提供了极为稳固的运营前景，并从结构上强化了我们在邮轮等领域的竞争力及供应链体系。”

在订单持续增长的同时，Fincantieri 正在积极推进产能扩张。根据其 2026 - 2030 年长期战略规划，Fincantieri 正致力于通过引入先进技术和基础设施投资，强化并现代化其船厂体系。

为此，Fincantieri 在去年 11 月 19 日与中亚得里亚海港口系统管理局正式签署安科纳（Ancona）港口特许权协议，获得安科纳港口超过 31.4 万平方米区域的使用权，期限至 2064 年底，从而为其安科纳船厂实施现代化升级和发展计划提供基础。

此外，今年 2 月 11 日，Fincantieri 与 Generative Bionics 建立工业合作伙伴关系，共同开发基于物理 AI 系统的人形焊接机器人，用于船厂生产作业。该项目计划于 2026 年底进行首次现场测试，旨在提升安全性、工

作质量和运营效率，并辅助工人完成重复性强、体力消耗大或符合人体工学挑战的任务。

在不考虑中东冲突潜在不确定影响的情况下，Fincantieri 将推进 2026 - 2030 年长期战略规划。该规划围绕四大支柱构建：提升产能、提高生产效率、强化战略项目以及拓展相关业务领域，旨在全面提升竞争力，并从结构上改善利润率和资本回报。

Fincantieri 计划提高其意大利船厂产能，以应对舰船业务需求的强劲增长。此外，Fincantieri 还将重组全球船厂生产体系，将部分邮轮分段建造任务转移至罗马尼亚，并推进海工及特种船舶业务在越南的扩张，以提升效率和盈利能力。

2026-2030 年期间，Fincantieri 计划投资约 19 亿欧元（约合人民币 151.62 亿元），其中约 2.5 亿欧元用于越南海工产能翻倍扩张，将通过经营现金流全额提供资金。

Folgiero 补充道：“2026 - 2030 年长期规划将充分利用我们所处市场的宏观趋势，通过重塑造船业务以提升产能与效率，并持续开发更先进的解决方案。集团正迈入一个深度融合数字化、海洋与水下维度的发展阶段。这一路径将进一步强化公司的全球定位，巩固其作为未来海洋安全技术与蓝色经济核心工业平台的领导地位。”

展望 2026 年，Fincantieri 预计，在不考虑中东局势不可预见影响的前提下，全年营收将在 92-93 亿欧元之间，EBITDA 将增至约 7 亿欧元，EBITDA 利润率约为 7.5%，净利润将高于 2025 年，集团盈利能力有望持续增长。

(国际船舶网)

订单排满 造船“满产” 舟山造船业为何那么牛？

机器轰鸣、船坞繁忙——今年以来，舟山多数船厂持续“满产”，部分重点企业订单已排至 2030 年。面对应接不暇的订单，当地造船业的底气何来？来看记者的调查。

在舟山宁兴船舶化学品船生产基地的船台上，一艘载重达 13800 吨的双相不锈钢化学品船正在进行船体合拢作业。这款企业自主研发的新船型，能同时装载 16 种不同品类的化学品。在数字化系统的生产调度下，船台作业周期可从以前的 180 天缩短至目前的 150 天。

舟山宁兴船舶修造有限公司化学品船基地总经理 冯辞群：把后道的工序迁移到前面，可以缩短我们船台搭载的周期以及码头调试的周期。目前，我们力争缩短在 100 天之内完成试航和交付工作。

高效交付，得益于制造模式的全面更新。在智能化车间里，自动激光切割机根据电脑指令精准下料，通过识别零件编码与装配信息，智能焊接机器人可实现一次性喷涂到位。

舟山宁兴船舶修造有限公司总经理助理 辛登恒：（以前）需要人工剥装配线，现在不需要了，我们免了这个工序，第二个就是说装配精度更高。

企业负责人介绍，近年来，浙江船企持续加大新技术、新装备引入力度，在产品高端化、船型绿色化等方面取得显著成效。特别是在新能源领域，成功研发多款新船型，市场竞争力大幅提升。

在长宏国际岱山基地，由地中海航运订购的超大型 LNG 双燃料集装箱船正在分段建造。该船型搭载先进的 LNG 与燃油双动力系统，是当前全球船市场的“明星船型”。

舟山长宏国际船舶修造有限公司岱山基地总经理 耿红卫：我们今年第

一艘船在 5 月 12 日入坞合拢，第二条船是在 6 月 15 日合拢，第一条 19000 双燃料集装箱船在 2026 年的 11 月出坞。

首艘双燃料船下半年就要出坞，加注 LNG 的工作已迫在眉睫，为了企业能顺利交船，当地经信部门的服务团队决定驻点办公。

岱山县经信局副局长 赵琪海：从车辆加注把它能够转换到船对船的加注，这是我们目前在推进的，作为行业主管部门，能够尽量及早发现这些问题，跟他们商讨研判，跟其他部门联动，把问题及时解决掉。

政企协力向蓝海，目前，长宏国际岱山基地手持订单超过 23 艘。从全市看，去年，舟山规上船舶修造业产值达 565 亿元，增长超三成，今年，前两月产值再增长近四成，手持订单同比增长超过 50%，价值超 150 亿美元。

(中国蓝新闻)

VLCC 资产估值飙升——这是否反映了真实市场？

中东冲突背景下，VLCC（超大型油轮）资产价值再度攀升，但并非所有估值都反映了市场现实。在当前动荡的环境下，夸大不实的假设开始再次出现，为船东、投资者和运营商带来了熟悉的危险。当定价由市场情绪而非交易数据驱动时，感知价值与实际可成交价值之间的差距可能迅速扩大。

熟悉的模式：价格高企，数据有限

2008 年，中国需求的激增推动造船业和资产价值实现了前所未有的扩张。然而，当时可靠、无偏颇的数据十分有限，定价往往由投机、理论预测和乐观预期所主导，而非基于经过验证的交易。

其结果是，涉及数千万美元的决策，常常是在未能清晰理解潜在市场基本面的情况下做出的。这种认知与现实之间的脱节，在整个行业内造成了结

构性的低效，并最终在市场周期逆转时，使参与者暴露于巨大的风险之中。

正是这一差距，催生了如今已成为 Veson Nautical 一部分的 VesselsValue——这是对建立一致的、数据驱动的估值体系的迫切需求的回应。

2026 年：相似的市场环境，全新的应对能力

当今市场与 2008 年有明显的相似之处。中东的地缘政治动荡，叠加新冠疫情和乌克兰战争后的结构性需求变化，已将资产价值推向历史高位。市场情绪再次高涨，定价预期也随之上升。

然而，一个关键因素已经改变。市场参与者现在可以获得经过验证的、数据驱动的情报，而不仅仅依赖市场观点。

Veson 的数据平台在其超过 76,000 艘船舶的数据库中提供每日估值，并持续与实际交易价格进行历史回测。这为实时理解资产价值创造了一个更稳定、可靠的参考点。

近期市场头条新闻称，VLCC 的租约费率已高达每天 70 万美元。尽管这些数字引人注目，但它们很少能转化为可执行的交易。这些费率通常基于理论上的最佳情况，而非实际可达成的条件。

当将运营现实——包括船舶定位、保险成本、跨期风险敞口以及装货限制——纳入考量时，这些头条运价便变得极难实现。这凸显了市场报道与实际交易之间日益增长的脱节。

估值差距

这种脱节在当前的资产估值中也显而易见。市场上普遍引用的经纪商对转售 VLCC 的估价在 1.75 亿至 1.85 亿美元之间，这通常锚定于从这些头条费率衍生出的高收益假设。

相比之下，VesselsValue 对转售 VLCC 的评估约为 1.68 亿美元，新造船

价值更接近 1.36 亿美元。大约 2000 万美元的差距反映了依赖理论定价而非基于交易的证据所产生的影响。

这种差异强化了一个关键点：估值的准确性取决于将假设扎根于真实的市场行为，而非预测的极端情况。

为何这对您至关重要

虚高的估值会给市场带来结构性风险，尤其是在其与易于获取的融资相结合时。高估资产价值可能导致杠杆过高、投资决策失当，并在市场环境转变时增加风险敞口。

在强势市场中，上涨的价格往往会强化借贷行为，形成一个估值通胀自我维持的反馈循环。然而，历史表明，这些循环不会逐步消退。当它们开始修正时，过程往往迅速，并常常带来重大的财务影响。

这种动态与大中华区的海事市场尤为相关。中国在造船、大宗商品需求和海事金融中扮演着核心角色，这意味着资产估值的波动对本地利益相关方有直接影响。

对于中国的船东、运营商和金融机构而言，不准确的价格会扭曲融资策略、影响资本配置，并增加下行风险敞口——尤其是在 VLCC 等资本密集型板块。即使相对较小的估值差距，也可能在规模化时转化为重大的财务后果。

在此背景下，获取基于交易的、一致的估值，不仅是有益的，更是至关重要的。随着市场波动性加剧，将决策锚定在经过验证的数据之上，将成为一项关键优势。

数据在动荡市场中的作用

在动荡的市场环境中，市场各方的利益往往倾向于乐观叙事。船东从更高的估值中受益，经纪商会附和更强的定价预期，而投资者也受到激励，在上涨的市场中追逐收益。

然而，这些利益考量并不会改变决策者面临的根本要求。关键不在于可能获得的最高估值，而在于最准确的估值。理解资产基于实际交易的真正价值，对于有效管理风险至关重要。

经过验证的、由算法驱动的数据提供了一个客观基准，能够穿透市场噪音，支持更严谨的决策。

从波动走向清晰：数据驱动的决策进化

2008 年与今天的区别，并非波动性已经消失，而是航运业如今拥有了更有效地解读波动性的工具。访问实时交易数据、结构化估值模型以及持续更新的基准的能力，已从根本上改变了人们理解市场的方式。

挑战已不再是获取信息，而是确保决策建立在正确的数据基础之上。

(国际船舶网)

我国加速构建世界级船舶海工产业集群

今年以来，我国船舶海工产业发展势头强劲，高端装备接连交付，世界级船舶海工产业集群正加速形成。

这几天，中国船舶制造捷报频传。31.9 万吨氨预留超大型原油船交付用户，未来可实现全航程近零碳运行；全国最大 18 万立方米 LNG 运输船顺利完工；全球最大打桩船“铁建大桥桩 1”号完成交付，为大型跨海桥梁、深远海工程提供装备保障。

围绕打造全球领先船舶海工产品，我国世界级船舶海工产业集群正在加速构建。长三角全力打造全球高端船海装备高地；环渤海形成从绿色主机研发到绿色船舶制造的全产业链条；珠三角聚焦海工装备发展，推动海洋油气

开发、海上风电配套等产业协同布局。

中国船舶工业行业协会副秘书长 陈文波：三大区域的造船产量就占到了全国产量的 90%以上。以总装企业为牵头，可以把研发、配套、服务这些企业都集中起来，平均建造效率提升了 10%左右。近段时间新成立了 60 多家配套企业。

世界级船舶海工产业集群的发展，带来了造船效率提升，高端船型占比不断扩大，同时也吸引了越来越多的全球合作伙伴。

美国船级社中国公司区域总经理 肖晗：我们在整个华东区的验船师已经增加到了 185 位，所以说从这个验船师的一个数量增长，充分反映了我们工作量的一些增加和整个行业的繁荣。

“十五五”规划纲要明确指出，做强做优高端船舶和海洋工程装备基地。

今年，我国将推进大型邮轮、大型液化天然气运输船等研发、设计、制造，巩固提升海洋装备制造业优势。

今年，我国造船完工量预计将在 6000 万载重吨以上，继续保持全球领先地位。（国际船舶网）

舟山企业首次主导制定船舶数据交换国家标准填补行业空白

据浙江自贸消息，近日，由舟山长宏国际船舶修造有限公司、舟山中远海运重工有限公司主导制定的《工业自动化系统与集成产品数据表示与交换第 215 部分：应用协议：船舶总布置》与《工业自动化系统与集成产品数据表示与交换第 216 部分：应用协议：船舶型线》两项国家标准在舟山定海正

式启动研制。这是舟山企业首次主导制定船舶领域国家标准，标志着舟山在船舶标准化领域取得重大突破，将有力推动船舶产业向高端化、智能化、绿色化、国际化转型。

作为全国重要的船舶与海洋工程装备产业基地，舟山船舶修造业发展势头强劲。2025年，舟山市规上船舶修造业产值达565亿元，同比增长32.5%，修船量占全国市场份额约40%、全球份额20%以上。其中，定海区是浙江省高端船舶与海工装备（885426）产业集群核心区，2025年其规上船舶修造业产值突破240亿元，占全省总量的25%。

此次启动研制的两项国家标准，精准对接船舶产业数字化转型的迫切需求，聚焦船舶总布置、型线等核心领域的的数据交换关键问题，对标国际先进标准，填补了我国船舶核心领域数据交换标准的空白。

下一步，浙江自贸试验区舟山片区将继续指导标准起草组严格按照国家标准制定流程，有序推进技术审查、报批发布等工作，确保高质量完成国家标准研制任务。未来，该标准将与保税维修、绿色修船、航运数字化等制度创新成果协同发力，赋能船舶修造产业全链条数字化转型。（龙 de 船人）

2026年第一季度舟山市船舶修造行业分析

2026年一季度，全球地缘政治局势持续变化，中东地区安全风险上升，国际油价震荡上行，叠加国际海事低碳新规趋严、外贸环境复杂多变等因素，外部不确定性有所增加。但从行业运行实际看，全球造船业手持订单创17年新高，中国造船业三大核心指标连续16年领跑全球，行业整体仍处于高位运行区间。一季度我市船舶行业深入贯彻“八八战略”，落

实“稳外贸、促转型、防风险”部署，1-2月出口89.6亿元，同比增长11.3%，规上增加值增长41.5%，修船稳中有进、造船高端发力、绿色转型提速，行业运行总体保持稳健向好态势。现分析如下：

一、一季度外贸运行总体情况

（一）出口规模：修船支撑，造船发力

据监测，1-2月全市船舶外贸出口89.6亿元，同比增长11.3%。其中外轮修理51.7亿元(+6.5%)，占比57.7%；新船出口37.9亿元(+17.7%)，占比42.3%。2月强势反弹（外轮修理+70.7%，造船+136.4%），呈“V型”反转。造船主要指标：1-2月全市造船完工量26艘、78.4万载重吨，同比增长18.2%；新接订单43艘、156.2万载重吨，同比增长73.3%；手持订单187艘、832.6万载重吨，同比增长50.7%，部分企业排产至2028-2029年。

（二）修船产业：绿色改装拉动单船产值

普陀区一季度规上修船产值36.0亿元，同比增长11.5%，外轮修理占比超80%。绿色改装（脱硫、双燃料、压载水）占比42%，带动单船产值增长18.3%。全国首份修船碳足迹声明落地舟山。

（三）出口结构：高附加值船型主导，新兴市场提速

出口船型以LR2油轮、集装箱船、化学品船为主，合计超八成，低附加值散货船持续收缩。传统市场（欧洲、东南亚、日韩）稳定，新兴市场（“一带一路”、金砖）占比同比提升。1月舟山直航巴西航线开通，物流时间缩短15-20%。

（四）质量效益

1-2月全市规上船舶修造业增加值同比增长41.5%，拉动规上工业6.2个百分点。亩均效益方面，协会会长单位——中石油船舶燃料舟山有限公司位列全市第一，副会长单位——舟山万邦永跃船舶修造有限公司跻身全市前列，为全行业树立标杆。

二、重点企业运行与政策支撑

（一）重点企业运行情况

一季度重点船企运行平稳，龙头带动明显。舟山中远海运重工出口23.6亿元（+22.1%），获国家级绿色工厂，取得首份修船碳足迹声明；舟山长宏国际出口16.8亿元（+34.7%），集装箱船接单全球单体第一，修船全球前三；万邦永跃（副会长单位）出口7.2亿元，绿色修船技术领先。宁兴船舶入选省“专精特新”，9000吨超低温冷藏船获省首台（套）认定；华丰船舶承接多艘LPG/LNG船修理；鑫泰船舶8万吨绿色海工基地获批。

（二）领导调研与政策支持

一季度，省委书记王浩、市委书记陈重等省市领导先后走访长宏国际、中远海运重工等重点企业，强调发展海洋新质生产力，支持舟山建设世界一流强港，要求企业加快绿色智能转型、拓展新兴市场，并现场协调解决用电、物流等实际困难，体现了对舟山船舶行业的高度重视。政策层面，省级出台《浙江省高端船舶与海工装备产业集群建设行动方案》，助力舟山打造国家级产业集群；市级实施“蛟龙行动”等系列措施，统筹资金支持产业绿色改造和设备更新；普陀、定海配套出台高附加值修船补助、境外拓市场补助等，形成政策合力。

三、预警点一季度监测及行业研判

预警点监测发现，以下几个苗头性风险值得各修造船企业提前关注：一是短单占比已高达近 80%，出口信心指数同比下滑，一旦国际航运市场出现波动，船东很可能优先撤单或压价，建议企业接单时适当平衡长短单结构，别把所有产能都压在短单上。二是美伊局势紧张导致油价持续走高，从历史经验看，油价上涨会先后传导至钢材、涂料、电缆等成本端，同时船东运营成本上升后往往会砍掉非强制性改装项目，建议企业在签合同同时把价格调整条款写清楚，修船企业提前跟船东确认哪些项目是硬性必须做的。三是国际低碳合规门槛正在逐年提高，CII 评级已经不只是个分数，而是直接影响船舶能不能租出去、能租什么价钱的硬指标，碳足迹认证正在从“加分项”变成“入场券”，建议还没启动的中小船企别等到客户点名要了才去做。四是本地船配配套率低、高端人才短缺、订单交付压力增大等老问题仍在发酵，船厂生产任务越重越容易出安全纰漏，建议企业提前做好供应链备选方案和人才储备计划。预警点将持续跟踪上述风险动向，及时向船舶修造企业通报。

四、预警点下一步工作举措

定期走访修造船企业，面对面了解经营困难、订单变化、政策落地堵点，把企业的真实诉求摸清楚。

及时向上反馈问题，把企业反映的共性问题（如要素保障、配套短板、人才缺口等）分类整理，及时报送省商务厅、市商务局等主管部门，推动问题解决。

组织培训与交流：根据省厅“浙里有援”部署，预警点下半年将联合相关单位组织涉外合规专题培训；加强与市船舶行业协会的沟通协作，形成服务合力。

一季度我市船舶外贸运行稳健、质效提升,为全年发展打下良好基础。但短单结构、地缘油价、合规压力、配套短板等风险仍需持续关注。预警点将继续发挥监测预警职能,做好政企桥梁,助力舟山船舶行业高质量发展。(舟山市出口船舶对外贸易预警点)