

今日市场全天窄幅震荡，上证50指数

盘中再创调整新低。不过逆风之下，受造船周期驱动的中船系板块逆势走强。截至收盘，中船系上涨2.53%，中船防务(600685.SH)涨停，亚星锚链(601890.SH)涨超8%，中国船舶(600150.SH)涨近3%。

值得一说的是，自4月27日跟随市场筑底

反弹以来，中船防务以及中国船舶累计涨幅

已分别高达92%、77%。对于早已坐在车上赌对造船新周期的投资者不仅赚的盆满钵满，还毫发无损度过了前期市场的萎靡行情。

据了解，造船是大周期，供需错配是造船周期产生的主要原因。过去百年造船周期，大致可分为六个大的阶段，每个阶段持续20余年，从峰谷到峰顶，造船产量通常是数倍之变。

当下而言，随着海运回暖+换船周期+环保制约促进船业订单爆发，以及供给呈现偏紧状态，华西证券认为，新一轮造船上行大周期已至。

从需求端看，造船新周期已开启有四大证据：(1)订单爆发式增长。2021年全球新船订单量从2020年的1058艘7500万载重吨急剧增加到1765艘1.32亿载重吨，创下过去10年来的次高纪录，2022年以来旺盛需求势头不减。

(2)船价大涨。价格是供需最好的风向标，进入今年八月份，克拉克森新造船价格指数突破160点，创下自2009年3月以来的最高水平，主要原因是船位紧张。

(3)船位排期普遍已经到2025-2026年。克拉克森研究表示，当前中国船厂手持订单饱满，大部分主要船厂船位排期已到2025年初。中国船舶公司副总经理兼董秘表示，其公司手持订单排期已到2026年。

(4)以LNG船

为代表的高附加值船型订单

大增。俄乌冲突加剧了全球天然气

市场的紧张和波动性，2021年LNG船新船订单量达到98艘，相比2020年的54艘增长81%。而这一数据2022年上半年就已达到了108艘。

从供给端看，造船新周期已开启有三大原因：首先2008年金融危机以来产能出清彻底，供给端大幅缩减。目前全球活跃船厂(年内接获新订单和/或交付新船的船厂)数量为274家，比2020年增加了4家，但仅为2007年最高约700家的40%左右。

同时，上一轮周期制造的船大多面临拆解淘汰。目前中国船东的船队整体相对年轻，但也大约有11%的运力在20年船龄以上(全球：13%)，4%为25年以上。

此外，国际海事组织(IMO

)环保方面的规定一方面加速了旧船拆解，另一方面造成有效运力减少，进而增加了对船队的需求。IM

O新规将于2023年1月1日实施，预计8

5%的集装箱船

都需要降低航速以满足EEXI的要求，有效运力预计减少6%-10%。还有一部分无论如何都不能达标的船舶则需要提前被拆解，这也一定程度促进了新周期的加速到来。

从成本角度看，由于原材料钢材占造船成本比重在30%左右，其价格随行就市，通常是提前1个月采购下个月所需钢材。今年来看，造船厂普遍在生产前几年材料价格低位时的订单，而建造时钢价又急剧上升，盈利空间有限甚至亏损。

而从明年开始，行业将开始高价合同船舶的制造交付，叠加产能利用率提升带来规模效应。若钢价在建造期无大幅上涨的情况，造船业迎来高毛利率的确定性就比较强。

山西证券

认为，根据以往周期的经验判断，从新接订单、交付量和新船价格上看，新一轮造船景气上行期自2021年已经开始，并预计将持续至2026年左右，造船新接订单或有所波动，但新船价格有望持续攀升，2022年以来的数据很好地验证了这一点。受交付和订单时滞影响，造船行业盈利预计将于2023年进入高速增长期。

投资机会上，山西证券看好新一轮船舶制造大周期中造船公司的表现，重点推荐中国船舶、中船科技;建议关注中国重工、中国动力等。