

研究员：徐卫燕

期货从业证号：F0267926

投资咨询证号：Z0002751

地址：浙江省杭州市拱墅区滨绿
大厦2幢1104室、1201-1206室

船板市场行情分析——供需格局与价差展望

造船业市场回顾：

2026年，中国造船业步入“超级周期”：上半年造船完工量3650万载重吨（同比+51.2%）、新接订单量12106万载重吨（同比+173.1%）、手持订单量36325万载重吨（同比+54.9%），三大指标均创历史新高，手持订单排产已至2029—2030年。船板需求总量的确定性极强，但供应端资质扩散使普通CCSB与普板价差一度收窄至230元/吨的两年低位，“普板承压、高端独立”成为当前市场的主要矛盾。预计2026年四季度价差将逐步修复至450—500元/吨，全年市场呈现“前低后稳、价差逐步回归”的格局。

行情展望：

从供需两端综合看：总量层面，2027年供给能力（排产2300万吨以上）远大于国内需求（约755万吨），总量并无缺口；但供需匹配需分品种来看——普通船板供大于求、价差持续承压，高强板供不应求、交付周期拉长即是佐证。价格信号也将由“普涨”转向“结构性溢价”。

进一步看2027—2030年，船板市场将面临“供应高位、需求见顶”的剪刀差。供应端：在2025年重点企业造船板带产量增加490万吨的基础上，2026—2027年仍有约200—300万吨新建及技改产能陆续释放（宝武湛江、山钢日照、华菱湘钢等宽厚板产线升级），叠加资质扩散趋势不可逆，供应曲线预计在2027—2028年达峰（2450—2550万吨），此后仅缓慢回落。需求端：手持订单排至2029—2030年，决定了2027—2028年为交付高峰（造船板需求750—780万吨）；但2026年上半年新接订单同比+173%属脉冲式高点，2027年起在高基数下大概率回落。克拉克森等机构预计2028—2029年新造船价格见顶回落、船厂盈利承压，订船意愿随之下降，2029年后需求进入下行通道（2030年或回落至550—600万吨）。剪刀差的演化路径为：2027—2028年呈现“量的紧平衡”（交付高峰掩盖过剩），2029—2030年过剩显性化，预计2030年供应过剩1700万吨以上、过剩率超40%，其中普通船板过剩最为严重。

2026 年，中国造船业步入“超级周期”：上半年造船完工量 3650 万载重吨（同比+51.2%）、新接订单量 12106 万载重吨（同比+173.1%）、手持订单量 36325 万载重吨（同比+54.9%），三大指标均创历史新高，手持订单排产已至 2029—2030 年。船板需求总量的确定性极强，但供应端资质扩散使普通 CCSB 与普板价差一度收窄至 230 元/吨的两年低位，“普板承压、高端独立”成为当前市场的主要矛盾。预计 2026 年四季度价差将逐步修复至 450—500 元/吨，全年市场呈现“前低后稳、价差逐步回归”的格局。

一、价格走势与船板-普板价差

CCSB 20mm 上海主流价自 2023 年 12 月 4400 元/吨的高点回落，2026 年 1 月跌至 3670 元/吨的两年低位，随后在“金九银十”旺季与海上风电招标的带动下触底回升，2026 年 9 月回升至约 3790 元/吨。回顾整条曲线，大致经历四个阶段：2024 年全年的高位回落（需求淡季叠加产能高位）、2025 年一季度的订单驱动反弹（订单火爆，排产一度延长至 90 天）、2025 年二季度至 2026 年一季度的供应放量下跌（资质扩散叠加产量释放），以及 2026 年二三季度以来的触底修复。

图 1：CCSB 20mm 上海主流价



数据来源：mysteel、新世纪期货

价差是观测船板供需的“晴雨表”：受认证、探伤与定制轧制成本影响，船板与 Q235B 普碳板的合理价差长期维持在 500—600 元/吨。近两年价差在 230—560 元/吨之间剧烈波动：2026 年 3 月一度修复至 560 元/吨，但在供应放量压力下 4 月即重新收窄，5 月底跌至 230 元/吨的两年最低，显著低于常规区间。预计 2026 年四季度价差将逐步修复至 450—500 元/吨，向合理区间靠拢，全年呈现“前低后稳、价差逐步回归”的格局。

图 2：CCSB 造船板与 Q235B 普碳板价差走势图



数据来源：mysteel、新世纪期货

二、船板产业链上下游全景

船板（船体结构用钢板）产业链可拆解为上游原材料与认证体系、中游钢铁生产、下游造船及延伸应用三个层级。厘清上下游结构，是判断船板供需格局与定价逻辑的基础。

2.1 上游：原材料与认证体系

上游的核心特征是“认证壁垒”：船板须经船级社认证并逐批探伤，普通中厚板产线无法直接转产，船板供应弹性因此远低于普碳板——这也是船板—普板价差长期存在的根源。

表 1：船板上游构成

环节	主要内容	对船板的影响
铁矿石	进口依存度约 80%，四大矿山主导定价	占船板成本约 30-35%，成本端最大变量
焦炭/焦煤	炼钢主燃料，国内供应为主	占成本约 15-20%，与环保限产政策联动
废钢	电炉短流程原料	影响边际供应与成本支撑
铁合金	锰、镍、铌、钒、钛等	决定高强船板与止裂钢性能，镍价影响 9Ni 低温钢成本
船级社认证	CCS（中国）、DNV、ABS、LR、BV、NK 等	准入门槛：认证成本+探伤工序+定制轧制，构成供应端核心壁垒
能源与物流	电力、天然气、运输	影响轧制成本与区域到货节奏

资料来源：新世纪期货

2.2 中游：宽厚板产线与重点钢企

船板在宽厚板轧线上生产，国内具备船级社认证资质的企业约 20 余家，且集中于长流程大型钢企。2025 年起，部分完成轧线升级的钢厂相继取得船板资质，供应明显扩散，这是 2025—2026 年普通船板价差收窄的直接原因。

表 2：船板供应梯队

梯队	代表企业	品种定位
头部综合	宝武、鞍钢、首钢	全系列覆盖：普通船板+高强+止裂钢+9Ni，出口与高端船型主力，CR5 约 68%
专业船板	南钢、华菱湘钢、山钢	高强船板、海工耐蚀钢、极寒板材，长协锁定头部船厂
区域补充	江阴长达、新余钢铁等	普通 CCSB 流通材，灵活定价，冲击流通市场价格体系

资料来源：新世纪期货

2.3 下游：造船为核心，辐射修船与海工

船板下游以造船为主（占船板消费的 80%以上），按用途可细分为三大板块。再向下游延伸，终端需求来自全球航运与贸易：船东（招商轮船、中远海能及海外船东）、大宗商品贸易（铁矿石、原油、LNG 运输）、汽车出口（PCTC 汽车运输船）等。2026 年上半年，油轮订单占全球新接订单吨位的 50%以上，与全球船队老龄化、IMO CII/EEXI 环保法规共同构成本轮造船超级周期的底层驱动。

表 3：船板下游三大板块

下游板块	主要用户	代表品种	需求特征
新造船	中国船舶集团、恒力重工、扬子江船业、新时达造船等	CCSB、AH36/DH36/EH36、止裂钢、9Ni 低温钢	手持订单排至 2029-2030，需求确定性最强
修船改装	中远海运重工、招商工业、舟山/广州修船基地	同牌号替换板，小批量多规格	IMO 环保改装（脱硫塔、LNG 动力改造）带来增量
海洋工程	海油工程、博迈科、海上风电安装船船厂	超厚板（≥80mm）、Z 向钢、耐海水腐蚀钢	与海上风电单桩/导管架同源，景气共振

资料来源：新世纪期货

三、供给端分析

供给端呈现“总量充裕、结构分化”的特征：一是 2025 年重点企业造船板带产量大增 490 万吨，供应能力创历史新高；二是高强船板占比持续提升，高端化趋势明确；三是资质扩散——中小钢厂以流通船板为突破口进入市场，需求分流、贸易商竞争加剧，普通船板的价格优势持续削弱。与此同时，止裂钢、9Ni 低温钢、超厚海工板等高端品种受认证与工艺壁垒保护，仍供不应求，溢价保持坚挺。

3.1 产能格局与中期供给天花板

2025 年，全国 50 余家钢厂中厚板轧线总产能约 1.32 亿吨，河北、山东、江苏、辽宁为核心产区，行业 CR10 集中度已升至 55%。2026 年上半年，全国中厚板累计产量 4705 万吨（同比+12.9%），其中造船板 730 万吨（+11.5%）、管线钢 179 万吨（+14.9%）；供给在上半年高强

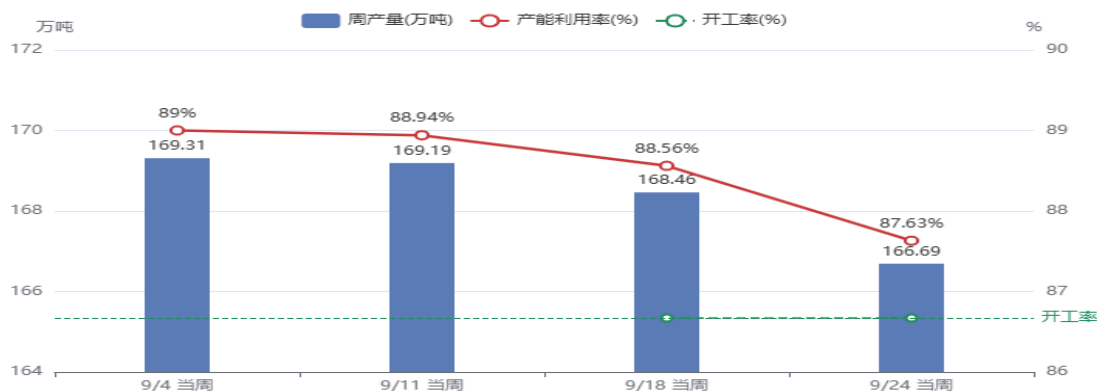
度释放后，下半年增速显著收敛。中期来看，供给端存在三大结构性约束：

一是产能置换刚性：新增产能严格执行减量置换，低效小型普碳轧线加速退出，2026 年底前无新增产能投产，供给天花板明确。二是品种结构锁定：头部钢企船板、风电高强板、LNG 容器板、管线钢排产饱和、长单锁产，现货流通资源长期偏紧，结构性供给缺口持续存在；普碳轧线则灵活减产，流通供给同比小幅下滑。三是出口通道收窄：2025 年全年中厚板出口 1056.7 万吨，2026 年上半年出口 500.6 万吨、同比回落约 4%；7 月起欧盟对超配额进口钢材加征 50%关税并将配额削减 47%，对欧出口窗口实质性关闭，更多资源被迫转向内销，进一步加重国内供给压力。

3.2 开工持稳、产量高位缓降

9 月以来，中厚板供给端呈现“开工平稳、产量缓降”的格局：开工率连续多周稳定在 86.67%（52 条产线，无大规模检修或复产），产能利用率四周累计回落约 1.4 个百分点至 87.63%，周产量由 169.31 万吨降至 166.69 万吨，钢厂库存 66 万吨、持平于低位。值得注意的是，产量虽连续四周小幅回落，但仍显著高于去年同期——下半年以来产能利用率呈“V 型”走势，9 月初起稳步回升，当前总体仍处于年内高点区间。生产心态方面，长流程钢厂亏损幅度有限，主动全面减产的意愿薄弱，多数以稳产去库、回笼资金为核心策略，部分钢厂甚至以低价优惠政策锁定订单，供给刚性极强，减量空间有限。

图 3：中厚板开工率、产能利用率、产量走势图



数据来源：mysteel、新世纪期货

中厚板供应端的完整画像可概括为：“总量高位刚性、结构高端倾斜、节奏由检修复产主导、中期天花板明确”。短周期（国庆节后至 10 月），最大的供给变量是检修钢厂集中复产，供给边际回升叠加社库高位，普碳价格承压，库存去化速度是行情的关键指标；中周期（四季度至明年），供给增量空间有限——在无新增产能、年末控产惯例、出口通道收窄三重约束下，供给增速预计收敛至 1.5%以内。结构上，钢厂资源持续向船板、风电、容器等长协品种倾斜，

流通普板投放收缩，“总量宽松、品种偏紧”的分化格局将进一步强化，这也是品种钢相对普碳维持溢价的供给端基础。

四、需求端分析

2026 年上半年，中国造船业处于“超级周期”的顶点，三大指标全面创历史新高：造船完工量 3650 万载重吨，同比增长 51.2%，占世界总量的 62.2%；新接订单量 12106 万载重吨，同比增长 173.1%，占世界总量的 82.3%，仅半年订单即超过此前全年峰值；手持订单量 36325 万载重吨，同比增长 54.9%，占世界总量的 71.2%。散货船、集装箱船、油轮三大主流船型新接订单的国际市场份额均超过 80%，绿色动力船舶订单占全球市场的 68%以上。

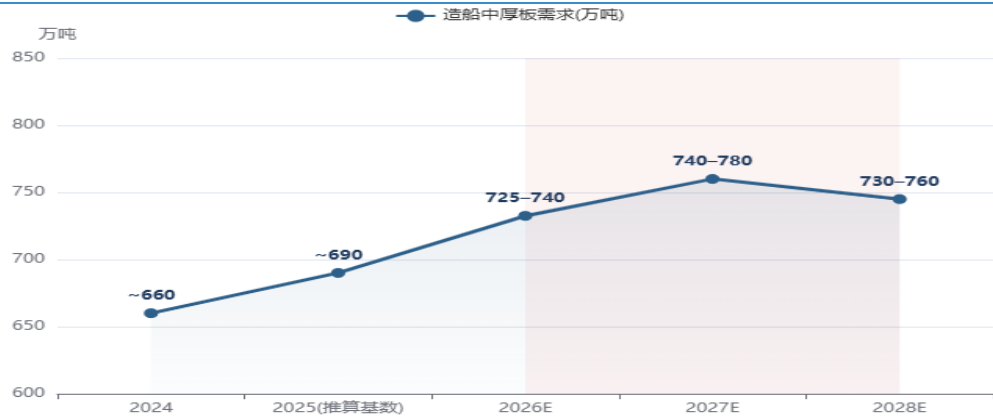
图 4：三大指标量值与同比增速



数据来源：mysteel、新世纪期货

需求侧可通过自下而上的验算（完工量×单载重吨用钢系数）交叉验证船板需求。按行业惯例，船舶船体用钢的单载重吨消耗系数大致在 0.12—0.16 吨/载重吨（散货船偏低，LNG 船与大型集装箱船偏高），其中船板约占船体用钢的 70%—80%，折算下来船板系数约 0.09—0.11 吨/载重吨。按 2026 年预计完工量 7000—7300 万载重吨测算，全年船板需求应落在 630—800 万吨区间，725—740 万吨（同比增长 5%—7%）的预测值正处该区间中上部——说明这一预测并不激进，其前提是 2026 年全年完工量确实站上 7000 万载重吨以上。

图 5：造船中厚板需求走势图

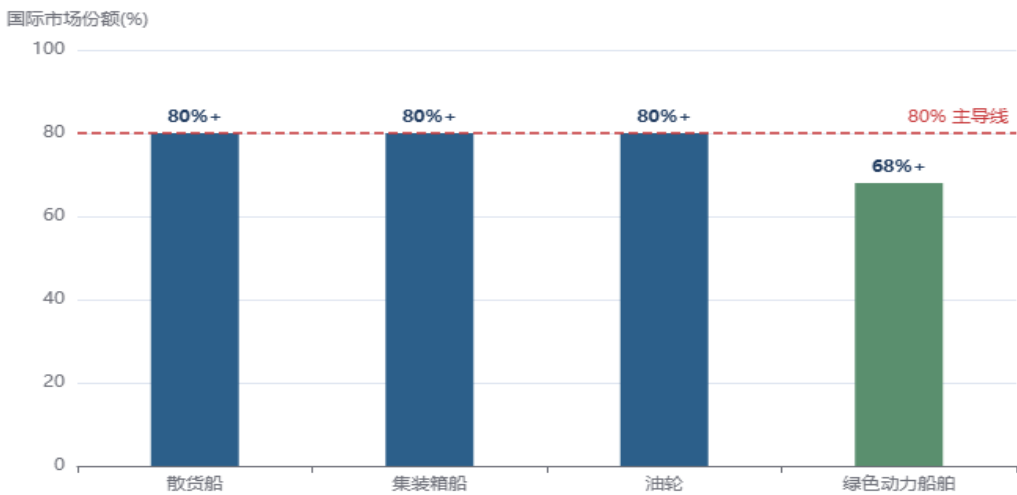


数据来源：mysteel、新世纪期货

需求增长有四重驱动：①全球船队老龄化——2000 年代建造的大量船舶进入替换周期，需求具备刚性；②IMO CII/EEXI 法规与 2050 净零目标迫使老船改装或置换，绿色船舶（LNG/甲醇双燃料）订单占比超 68%；③资源开发项目（几内亚西芒杜铁矿等）催生 VLCC 等大型专用船型需求；④航运高盈利反哺订船——招商轮船上半年净利润同比+214%—248%，“盈利—订船—交付”的正循环不断强化。

分船型看，中国船厂在散货船、集装箱船、油轮等核心船型上已形成近乎垄断的竞争优势，绿色动力船舶领域同样占据全球主导地位（详见图 6）。

图 6：中国各船型新接订单国际市场份额



数据来源：mysteel、新世纪期货

节奏上，手持订单排至 2029—2030 年，意味着 2026—2028 年船板需求高度锁定；2026 年上半年高强度交付已经兑现（完工量同比+51.2%），下半年仍将处于交付高峰。预计全年造船中厚板需求 725—740 万吨，同比增长 5—7%。

表 4：船板供需平衡表

指标	2024	2025	2026E
造船板带产量（万吨）	1,738	2,228	2,300—2,500
造船板需求（万吨）	约 680	690	725—740
其中：普通船板	约 300	约 280	约 270
其中：高强船板	约 380	约 410	约 455
CCSB 上海均价（元/吨）	3,800—4,200	3,700—3,970	3,670—3,900
CCSB-普板价差（元/吨）	450—600	300—400	230—560→Q4 回归 450—500
平衡状态	偏紧	普通过剩、高端偏紧	总量平衡、结构分化

数据来源：mysteel、新世纪期货

综合判断，2026 年全年国内造船中厚板需求预计 725—740 万吨（同比+5%—7%）；节奏上，2026—2027 年为交付高峰平台期，2028 年起随新接订单回落与交付滑期（全球 2026—2028 年交付计划平均推迟 4—7 个月）而温和回落。

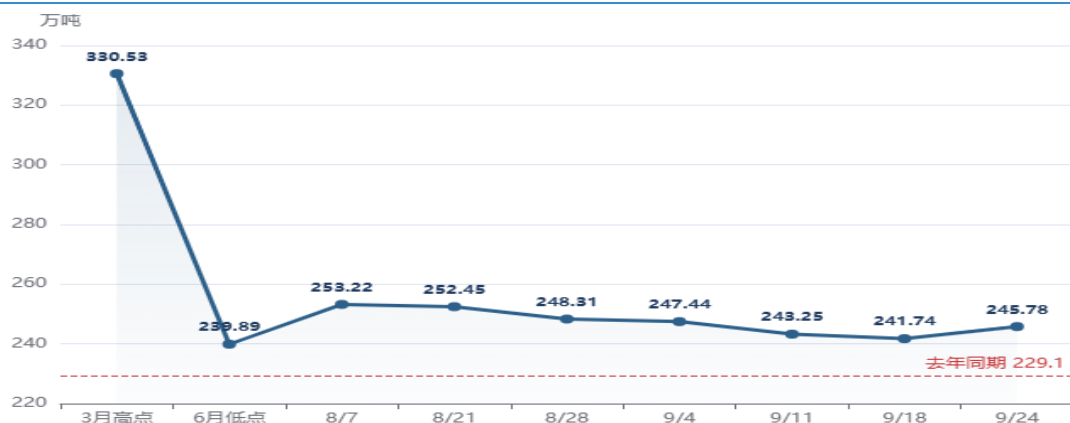
五、库存端分析：总量相当，结构剧变

截至 9 月 24 日，中厚板社库与厂库合计约 311.8 万吨，与上年同期大体相当；但结构上发生了显著置换——社库 245.78 万吨，明显高于上年同期的 229.1 万吨；厂库 66 万吨，显著低于上年同期的 85.6 万吨。库存“由厂内向社会仓库转移”是今年以来库存运行的最核心特征，并直接改变了产业链的议价格局：钢厂低库存赋予其挺价底气，贸易端高库存则压制现货价格弹性。

5.1 社会库存：三季度去库顺畅，9 月下旬出现“由降转升”拐点

年内社库运行轨迹清晰：一季度 3 月见高点 330.53 万吨，二季度持续去化至 6 月低点 239.89 万吨，三季度淡季小幅回补至 253.22 万吨；8 月中旬起再度连续去化，9 月 18 日降至 241.74 万吨，较高点累计去化 88.79 万吨；9 月 24 日单周回升 4.04 万吨至 245.78 万吨，结束了此前连续数周的去化态势。

图 7：2026 年中厚板社会库存走势



数据来源：mysteel、新世纪期货

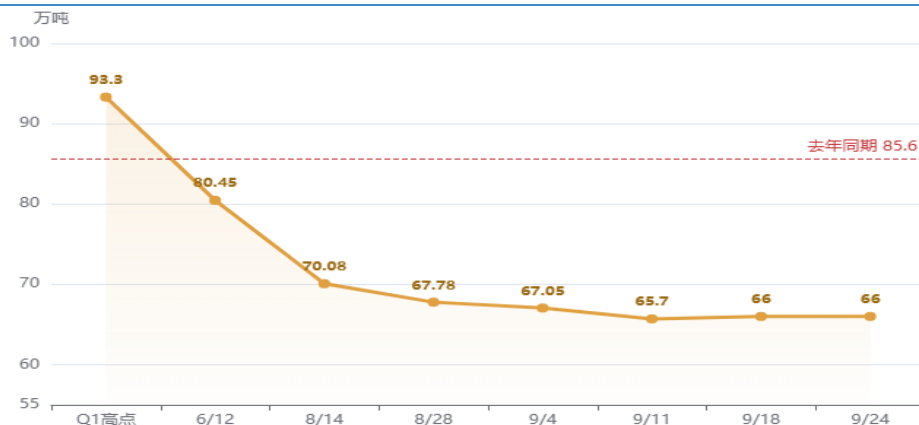
更值得警惕的是背后的驱动因素：9月18日当周全国中厚板周度表观消费量165.79万吨，周环比下降5.61万吨，8月末短暂回升后再度回落，“金九”旺季成色尚未显现。累库叠加需求走弱，指向被动累库而非主动补库——贸易商心态谨慎、以出货避险为主，大规模前置补库并未出现。

5.2 钢厂厂内库存：从 93 万吨高位降至 66 万吨，去化近三成

厂库的年内轨迹同样陡峭：一季度高点93.30万吨，6月12日出现阶段高点80.45万吨，此后持续去化，9月11日降至65.7万吨，较一季度高点累计去化27.6万吨、回落29.6%，较去年同期低约20万吨；9月24日为66万吨，止降企稳。

厂库去化有三重驱动：①终端提货意愿增强、钢厂订单充足（船板、容器板等品种钢直供比例提升尤为明显）；②贸易商阶段性补库，拉动资源向下游转移；③钢厂在利润压力下主动控量发运、优化排产。而9月中旬以来厂库止降微增（+0.3万吨/周），恰与社库回升互为镜像——资源转移速度放缓，“厂库未降、社库反升”，说明新增供给开始淤积在流通环节。

图 8：2026 年中厚板厂内库存走势



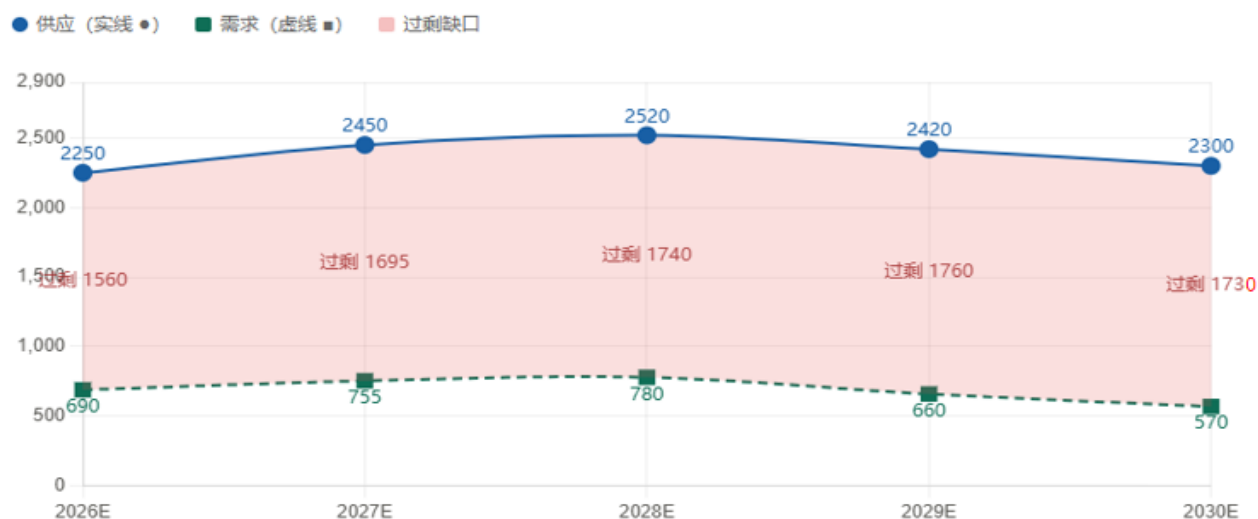
数据来源: mysteel、新世纪期货

六、未来供需展望

从供需两端综合看：总量层面，2027 年供给能力（排产 2300 万吨以上）远大于国内需求（约 755 万吨），买方无忧；供需匹配需分品种来看——普通船板供大于求、价差持续承压，高强板供不应求、交付周期拉长即是佐证。价格信号也将由“普涨”转向“结构性溢价”。

进一步看 2027—2030 年，船板市场将面临“供应高位、需求见顶”的剪刀差。供应端：在 2025 年重点企业造船板带产量增加 490 万吨的基础上，2026—2027 年仍有约 200—300 万吨新建及技改产能陆续释放（宝武湛江、山钢日照、华菱湘钢等宽厚板产线升级），叠加资质扩散趋势不可逆，供应曲线预计在 2027—2028 年达峰（2450—2520 万吨），此后仅缓慢回落。需求端：手持订单排至 2029—2030 年，决定了 2027—2028 年为交付高峰（造船板需求 750—780 万吨）；但 2026 年上半年新接订单同比+173%属脉冲式高点，2027 年起在高基数下大概率回落。克拉克森等机构预计 2028—2029 年新造船价格见顶回落、船厂盈利承压，订船意愿随之下降，2029 年后需求进入下行通道（2030 年或回落至 550—600 万吨）。剪刀差的演化路径为：2027—2028 年呈现“量的紧平衡”（交付高峰掩盖过剩），2029—2030 年过剩显性化，预计 2030 年供应过剩 1700 万吨以上、过剩率超 40%，其中普通船板过剩最为严重。

图 9：造船中厚板供需走势预测图



数据来源: mysteel、新世纪期货

免责声明

1. 本报告中的信息均来源于可信的公开资料或实地调研资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。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，在任何情况下，报告中的信息或所表达的意见并不构成所述期货买卖的出价或征价，交易者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，请交易者务必独立进行交易决策。我公司不对交易结果做任何保证，不对因本报告的内容而引致的损失承担任何责任。

2. 市场具有不确定性，过往策略观点的吻合并不保证当前策略观点的正确。公司及其他研究员可能发表与本策略观点不同甚至相反的意见。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且无需另行通告。

3. 在法律范围内，公司或关联机构可能会就涉及的品种进行交易，或可能为其他公司交易提供服务。

4. 本报告版权仅为浙江新世纪期货有限公司所有。未经事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、刊登、转载和引用者承担。

浙江新世纪期货有限公司

地址：浙江省杭州市拱墅区滨绿大厦2幢1104室、1201-1206室

邮编：310003

电话：0571-85058093

网址：<http://www.zjncf.com.cn>