

豪华邮轮“中国造” 蹄疾步稳驶向快车道

□ 全媒体记者 管登红 通讯员 何宝新



上海港国际客运中心。本报资料室供图

豪华邮轮这颗造船工业上的“明珠”，由于建造难度堪比航母，一直以来，被欧洲的几家大型船厂所垄断。近几年来，国际邮轮市场平均增长6%-8%，我国的客源却以40%的速度迅猛发展，由此，推进豪华邮轮建造国产化成为中国邮轮界炙手可热的论题。虽与欧洲大型船厂相比实力悬殊，但是我国的造船企业奋起直追，全力拼搏，誓用匠心铸造这个超级工程。

近日，由中国交通运输协会邮轮游艇分会指导，上海船舶工业行业协会主办的“首届中国国际邮轮（配套）产业发展论坛暨展览会”在上海召开。记者从论坛上获悉，今年10月18日，我国第一艘大型豪华邮轮将正式开工建造。

2018年11月6日，在国务院国资委举办的中央企业国际合作论坛上，中国船舶工业集团有限公司与美国嘉年华集团、意大利芬坎蒂尼集团正式签订2+4艘13.5万吨Vista级大型邮轮建造合同，并举行了中船集团大型邮轮项目工程正式启动仪式，宣布首艘邮轮将于2023年交付，由上海外高桥造船有限公司（简称“外高桥船厂”）负责建造。

论坛上，上海外高桥造船有限公司邮轮项目部部长吴晓源介绍了邮轮的建造进展。

“从去年11月合同签订至今，已经过去九个多月，全厂开展了一系列的相关工作，目前启动阶段的工作基本上完成了。接下来主要是围绕生产的采购包、任务包的具体分解，开展邮轮详细设计与供应商的选择等相关工作。在集团邮轮办的指导下，我们分解了12个方面的大致227个时间节点，围绕节点进行逐项的推进。”吴晓源介绍。

目前，上海外高桥造船有限公司已经形成“邮轮引领、一体两翼”的战略格局，民船和海工作为“两翼”一起支撑首艘国产豪华邮轮的建造。后续将持续系统地推进生产准备工作，并于10月18日正式开工建造。

“外高桥船厂作为国内知名的民船建造企业以及在国际上非常有竞争力的民船和海工企业，多年来一直在努力思考能为中国造船业提供怎样的支持，为国家做出怎样的贡献。如今，建造中国首艘国产豪华邮轮、推动豪华邮轮国产化成为圆梦之举。”外高桥船厂负责人告诉记者。

国内首艘双速自航耙吸式挖泥船出坞

本报讯（全媒体记者 龙巍 通讯员 于佳林）8月26日，由长江航道局主持开发，中船集团第七〇八研究所设计，中船黄浦冲船厂有限公司建造的国内首艘双速自航耙吸式挖泥船“长鲸9”（见右图）在广州出坞。

“长鲸9”为钢质焊接、球鼻艏、艏驾驶室、双尾鳍线型、双导管螺旋桨、艏侧推、双耙、双水泵、双舱内泵、泥舱舱容为13800m³的自航耙吸式挖泥船。该船长150米（含艏吹装置），型宽29.2米，型深11米，挖泥吃水9.6米，定员45人，最大满足航速不低于15公里，在85%最大持续功率下续航力可达10000海里。

作为新研制开发的挖泥船，“长鲸9”是国内首艘配备

了双速齿轮箱的自航耙吸式挖泥船，更便捷速度的控制符合新一代挖泥船高效、节能、减排的目标。

此外，该船还配备了一套国内一流、世界领先的自动化疏浚系统。如疏浚集成控制系统、浚测一体化系统、耙臂绞车自动控制系统、综合信息化系统、全船功率管理系统等30余项先进的自动化控制技术。在这些自动化系统的支持下，该船可以实现船岸信息互通、一键收放耙、大型设备的功率负载保护等功能，且在施工过程中可以实现浚前、浚中、浚后的测量工作，大大提高了挖泥船的施工效率。

据悉，“长鲸9”具有单、双耙挖泥装舱、泥门抛泥、艏吹排岸或艏喷功能，主要疏浚土质为淤泥、细粉砂、中细砂、粗

砂、粘土、碎石和卵石，最大挖深可达55米，排岸距离可达4000米。主要服务于长江下游12.5米深水航道通畅任务，是长江航道局、长江航道工程局

有限责任公司继“长鲸7”后打造的又一旗舰船舶。可在内河A、B级以及沿海水域进行疏浚作业及航行，必要时满足无限航区调遣。



“长鲸9”自航耙吸式挖泥船出坞。

49本策略合成1本建造指南

记者了解到，这艘13.55万吨的巨轮，算上室内和室外公共区域面积约为3万4000平方米，共有2826间舱位，约有2000万个零部件。此外，还要满足一系列国际上的法律法规要求。

“这样大的一个项目，对于一个船厂而言，不是一个项目组的问题，而是涉及整个船厂项目治理的问题。”吴晓源介绍，在大多数150万平方米的场地中，同时有三种不同类型不同生产节点不同组织形式的产品在建造，如何进行项目治理是个大难题。上海外高桥造船有限公司与合作方美国嘉年华集团交流学习了一套先进的项目治理模式，由几个大的项目组下设多个项目小组来进行项目

管理。整船的详细设计船厂与合资公司意大利芬坎蒂尼集团联合开展，二十几个经验丰富的意大利工程师与外高桥船厂拥有十年以上工作经验的同事一起进行详细设计开发。

本来，外高桥船厂有一本自己的建造策略，但是在研究邮轮的建造策略时发现远远满足不了需求，于是，由49本不同内容不同方向的建造策略合成的一本大的建造策略成为首艘国产豪华邮轮的建造指南。

硬件方面，外高桥船厂做了全新的模板中心，引入了全套的欧洲先进的模板激光和流水线来控制热能的输入，减少焊接变形。尽管外高桥船厂以前建

造过大量民船，但是邮轮的内装与民船差异巨大，且对质量要求特别高。外高桥船厂与广船国际有限公司和一些国内比较先进的客滚船企业交流学习，一边摸索一边逐步推进。

截至6月份，针对邮轮建造，外高桥船厂就做了591人次的公司级培训，911人次的部门级培训。

目前，外高桥船厂开展了大量实船采购以及样板舱的采购工作。船厂为供应商建立了供应商辅助楼，以应对大量的供应商来厂，满足各个供应商入场的需求，预计今年下半年或者明年上半年开工。同时跟宝山区政府和浦东区政府密切合作，满足后勤保障要求。

用工匠精神推动中国造船业发展

“如果有人问我供应链是怎么来的，我会回答，有三点：第一点：本土化；第二点：本土化；第三点：还是本土化。”论坛上，广船国际有限公司副总经理周旭辉表示，作为企业，有责任推进国家造船业发展，中国建造的客滚船以前座椅都需要进口到现在减摇鳍都选择国产，让他非常骄傲。

“我们去过欧洲几家大型船厂调研，做了一些研究，结合我们自己的邮轮市场，有了一些思考。”中国交通运输协会邮轮游艇分会执行会长张兆本介绍，在欧洲，邮轮已经不仅仅是一个

的概念，而是文化的产物。欧洲的邮轮配套产业链已经相对成熟，供应链本土化率超过了80%，整个船舶工业配套都形成了较为完善的产业体系。有一些百年老店，仅有几个工人，就做几个小产品，但是能够用匠心将产品质量做到极致。“现在外高桥船厂也让我看到了这种工匠精神，我深感欣慰，做事情，需要匠心。”张兆本表示。

如何快速推动我国豪华邮轮供应链进程？尽快实现豪华邮轮供应链国产化？

“我们最近在采购的时候，我发现一个问题，我们国

内有一家地毯厂家，产品完全能够达到国际标准。我很意外，因为以前我完全都不知道这个厂家。我希望类似这种能生产邮轮上高质量产品的企业能够主动站出来与我们联系，我们一起尽快推动豪华邮轮国产化。”上海外高桥造船有限公司采购部副部长盛兴表示，目前邮轮采购清单上大多都是进口产品，希望国内的厂家能够占到更多更大的比例。

豪华邮轮是中国船舶配套业的一个全新领域，是填补国内空白的朝阳产业。只要我们匠心铸造，砥砺前行，相信一个全新、巨大的市场正翘首以待。

本报讯（全媒体记者 魏莹依）8月22日晚，中国船舶发布的半年报显示，其上半年营收97.73亿元，完成年计划的56.62%，同比增长27.95%；净利润4517.62万元，同比减少78.29%。

公告显示，上半年，该公司造船业务承接新船订单7艘/53.90万载重吨。修船业务上，中船澄西承接合同金额8.74亿元，完成年计划的128.46%。动力业务上，沪东重机上半年承接柴油机84台/196.40万马力，功率数完成年计划的47.90%。机电设备业务上，公司承接机电设备合同金额8.93亿元。

至6月底，公司累计手持造船订单76艘/1103.66万载重吨，累计手持修船合同金额4.70亿元；累计手持柴油机订单181台/131.31万马力。

在生产工作方面，上半年，中国船舶完工交付船舶21艘/333.00万载重吨，吨位数完成年计划的55.68%；完成修船109艘/5.73亿元，产值完成年计划的78.52%；柴油机完工93台/185.34万马力，功率数完成年计划的48.41%；实现机电设备产值6.00亿元。重点产品方面，外高桥造船40万吨VLOC、109.9K油轮、CJ50自升式平台、中船澄西8.2万吨散货船成功交付，沪东重机W7X62B主机顺利通过型式认可试验、

承制的沪东中华长兴造船厂VOCs治理项目成功交付。

公告显示，下半年，中国船舶在船舶修造方面，将稳步推进主建船型定位工作，全力做好主建船型项目的市场营销，围绕好望角型散货船、阿芙拉/苏伊士油船、VLCC、超大型箱船、沥青船、化学品船等主力船型，确保传统品牌强势地位；以市场需求为导向，通过创新驱动继续引领民船市场，同时加快主建和拓展船型承接，坚持“三位一体”方针，持续加大主建船型批量经营接单，扩大市场份额。逐步介入国际海事新规范规则制订更新，从被动适应向提前预判、参与制定、主导制定转变，抢占行业话语权。

修船方面，面对生产资源紧张的局面，将紧盯年度目标，调整营销策略，要有选择性承接油轮、LPG船、化学品船等高附加值、高产值的优质订单，全力承接转运改装、自卸船、橙汁船改装等项目。

在动力业务方面，将优化产品结构，积极拓展低速动力集成打包业务，继续扩大集成业务范畴，力推四机一炉等项目的订单突破，持续提升承接订单总量，促进单机经济增加值总量提升，以实现公司年度任务目标。

从中国船舶半年报看造船现状

□ 周大虎

日前，中国船舶如期发布了2019年度上半年的财报。这或许是中船集团重组之前的最后一个半年报，重组后的中国船舶将纳入江南造船等资产，业务也将涵盖军民船两个领域。而如今的上市公司中国船舶旗下仅有外高桥造船、沪东重机、中船澄西三家企业，业务以民用船舶为主。因此，通过对其半年报的解读，将能够窥得中国民用造船业的现状。

根据中国船舶半年报显示，其营业收入大幅增长27%，达到97.73亿元。由于船舶存在一定的建造周期，签署订单和最终交付船舶期间通常有一至三年不等的时滞，因此这个业绩更能反映的其实是前两年的订单状况。

根据半年报，中国船舶今年上半年仅仅接单7艘新造船订单，扬子江船业仅接单5艘订单，国内接单能力最强的几家船厂是如此状况，整个船舶行业的接单难也可见一斑。事实上，根据中国船舶工业行业协会发布的数据，整个上半年，全国承接新船订单比去年同期下滑了46.9%。如果下半年造船市场仍是如此，那么明后年的营收或许会有大幅度的下降。目前来看，豪华邮轮项目的启动会贡献一部分的收入，但考虑到豪华邮轮较长的建造周期，每年度能够给公司带来的营收有限。

对于上半年的新造船订单骤降，笔者认为有多方面的原因。其一，去年是新造船价格的历史低点，许多船东投机造船，导致基数很大。而今年船价触底反弹，比之低点有了15%左右的上涨，船东的抄底意愿有所减

弱。其二，国际贸易形势并不乐观，需求端不甚明朗，造船自然也就没订单。其三，限硫令的生效日期日益临近，究竟是该选择脱硫塔，还是低硫油，还是更彻底的清洁燃料，比如LNG，长远来看，还不能分清哪种方案长期来看更有竞争力，也会导致船东下单时会有所犹豫。

一时的订单下滑并不可怕，可怕的是明明有些船型市场火热，但是接不到订单，这才是值得去改变的状况。

另外，半年报显示其净利润为4500万，同比减少78%。扣非净利润为负，也就是说，扣除政府补助，中国船舶仍然是处于亏损状态。

在半年报中，修船业务成为最大的亮点。根据半年报，公司旗下的澄西修船接单合同金额8.74亿元，完成年计划的128.46%。这意味着在上半年的时间里接单了一年的订单，这个业绩完爆造船业务和动力业务。笔者分析，这和最近火热的脱硫塔改装有关。随着2020年限硫令的逼近，越来越多的船东选择加装脱硫塔，这就带火了一批脱硫塔的生产厂家和修船厂们。

在业务毛利率方面，船舶维修板块仅为7.79%。如果扣除修船部分，单独拎出造船业务，毛利率或许更低。部分原因可以归结于去年签订的低价订单，但是这个原因并不是特别具有说服力，因为横向的数据对比会暴露一些东西：作为对比，扬子江船业本季度二季度的造船业务毛利率为18%。相似的产品，相似的船型，毛利率差了十个点。成本控制方面的差距，值得业内思考。

二季度全球新造船市场大幅放缓

与2018年同期相比，2019年第二季度所有船型的新造船市场大幅放缓，油轮订单同比减少一半，集装箱船订单受贸易战影响最大。

在过去的一年里，各市场均出现过短暂起色；除非收益持续改善，否则新造船市场保持冷清。IMO 2020将如何影响航运市场？不确定性造成了市场对新造船的谨慎态度。

油轮订单同比减少一半

石油输出国组织（OPEC）把减产协议持续到2020年3月，以试图支撑油价。这一举动加上全球经济疲软导致油轮市场平静。长期供应不足与需求不佳的基本面导致了新造船市场不景气。新造订单的总价值较去年第二季度滑落接近50%。

由于IMO 2020即将实施，对炼油产品的需求预计会提高，因此该市场显著活跃。马士基油轮已经以1.9亿美元的总价在大船集团订购了4艘109600载重吨LR2型油轮，将在2020年交付。JP Morgan Global Maritime 还以1.6亿美元的总计在现代尾浦造船订购了4艘25000载重吨小型化学品船，将在2021年交付。

散货船订单受二手船市场影响

2019年散运市场经历了许多波动。BDI

指数在经历三年来的新低后，不久又创下五年新高。大幅波动影响了订购船舶的信心。然而，这也意味着船东不需要为了新造船选择使用LNG燃料、双燃料或洗涤剂之间做出决定而烦恼。

相反，市场对二手船的兴趣持续显著。现有的市场价值非常接近船舶的拆船价格。这为船东提供了较低风险的投资策略，有机会更好地利用市场的波动来盈利。

本季度值得注意的新造船订单是由中远海运散运以4.32亿美元总价在扬州中远海运重工订造的8艘210000载重吨好望角型散货船，将在2021年交付。然而，这些新建订单并未反映出市场积极的情绪，因为这些新船是在中国铝业长期运输合同支持下订造的，中国铝业用其运输从几内亚进口到中国的铝土矿。

集装箱船订单受贸易战影响最大

日益激烈的贸易战对集装箱贸易产生了最大的影响，第二季度集装箱新船订单几乎为零。

为了给IMO 2020做准备，预计更多的集装箱船将安装洗涤剂而不是被直接拆解。在不确定的市场环境下，船东增加运力的理由较少，宁可选择观望的态度。

（VesselsValue 供稿）

债权转让协议书

武汉钢铁有限公司：
现正式书面通知贵公司，我公司对贵公司的以下销售合同：
2013年运输费，共计到期债权：648693.51元，2006年保证金50万元，我公司已转让给彭小燕，请贵公司向彭小燕履行清偿义务。
转让方名称（公章）：武汉佳和船务有限责任公司

转让方组织机构代码：
91420113774571771R
转让方开户行账号：
738171018260076041
受让方名称：彭小燕
受让方身份证：42010219700716332X
受让方开户行账号：
6212883202002394798
（中国工商银行武汉东一路支行）