

需求转旺

FPSO 市场蓄势勃发



船市观察

2月8日,根据 Global-Data 公司发布《2022—2027 年全球 FPSO (浮式生产储卸油船) 行业展望》,该报告预计在 2022—2027 年期间,全球共有 56 艘 FPSO 将开始运营。其中,25 艘是已经确定开发计划的 FP-SO,31 艘是已宣布处于初期阶段的 FPSO 项目,目前正在概念研究,预计将获得许可进行开发。



FPSO“SEPETIBA”轮。滕永超 摄

从疲软走向复苏

2020 年, FPSO 市场经历了低迷期。好在这一疲软状况很快得到扭转, FPSO 市场正在迅速复苏, 2021 年和 2022 年预计 FPSO 新订单数量将达到 20 艘。对于拥有最多

FPSO 订单并具有建造成本优势的中国船企而言无疑是一个好消息。

挪威能源咨询公司 Rystad Energy 在 2020 年年底预计,海上油气

投资将从 2021 年开始反弹, 未来的大部分油气活动将是深水项目, 其中 FPSO 开发项目将在 2021 年至 2025 年授出的合同中占近 40%。

Rystad Energy 能源服务研究分析师 Aleksander Erstad 预测, 2021 年和 2022 年的新增订单将使 FPSO 手持订单数量增加一倍, 确保制造商在未来几年内保持工作量饱和。

未来五年需求依然旺盛

《2022—2027 年全球 FPSO 行业展望》认为, 在 2022—2027 年期间, 南美仍以 27 艘 FPSO 新增项目位居榜首。其次是非洲、亚洲和欧洲, 分别有 11 艘、7 艘和 5 艘 FPSO。

在各个国家中, 巴西依然处于全球领先地位, 在展望期间将有 22 艘 FPSO, 其次是圭亚那和英国, 各有 4 艘 FPSO。

在运营商中, 巴西国家石油公

司以 8 艘 FPSO 在全球领先, SBM offshore NV 和 Modec Inc 紧随其后, 分别需要有 6 艘和 3 艘 FPSO 投入生产。

FPSO 市场在 2021 年摆脱了新冠肺炎疫情的影响, 表现强劲。Rystad 能源公司的报告认为 FPSO 市场有望再接再厉, 预计在 2022 年南美国家将继续引领全球推动 FPSO 项目合同。

在圭亚那, 埃克森美孚公司投

予 SBM 海上公司 1 份 FPSO 合同, 用于在斯塔布鲁克区块进行黄尾 (Yellowtail) 项目开发。该 FPSO 设施的设计石油处理能力为 25 万桶/日, 天然气处理能力为 4.5 亿立方英尺/日, 储存能力可达 200 万桶。该项目完工后, 将成为埃克森美孚公司有史以来最大的 FPSO 生产单位。

Prosperity 和 Yellowtail 项目分别于 2024 年和 2025 年投产, 届时埃

克森美孚在圭亚那的 FPSO 总处理能力将超过 80 万桶/日。2022 年, 南美洲市场有望成为推动 FPSO 市场发展的重要一极。

同时, Rystad Energy 预测, 2022 年可能还会出现另外 10 个 FPSO 项目, 预计全年新订单数量将与 2021 年持平。大多数 FPSO 订单来自拉丁美洲, 其中巴西 4 艘, 圭亚那 1 艘; 安哥拉和英国可能会各订造 2 艘, 澳大利亚订造 1 艘。

中国船企迅速崛起

2021 年 7 月 18 日, 由招商工业自主建造的世界上最大吨位、最大储油量的 FPSO 主船体交付离港。

该项目是目前业内已交付使用的同类项目原油日处理能力和储油能力最强的新型 FPSO。项目采用独创的“通用型”设计概念, 定位方式为 24 点多点系泊, 配有 26 路立管, 最大原油日处理能力 25 万桶, 储油能力 200 万桶, 最大排水量 46 万吨, 是名副其实的“海上巨无霸”。

此次 FPSO 主船体的成功交付, 增添了中国海工装备制造的新动能, 也提升了中国海工装备制造的国际竞争力。

近年来, 中国船企在 FPSO 市场上迅速崛起, 包括中远海运重工、外高桥造船、大船集团、招商工业、海油工程在内的中国船企正在拓展 FPSO 项目的 EPCI 总包能力。据悉, 目前在建 20 艘 FPSO 订单中有 17 艘的部分或全部由中国船厂建造。

中国船厂的崛起显然是 FPSO 市场的一大亮点, 除了建造和改装, 中国船厂正在承接全球油气模块建造的任务。

就 FPSO 的建造和改装而言, 目前主要集中在国内船厂。中国船厂基本上参与了 2018—2019 年几乎所有的 FPSO 项目。

除了江南造船、中船澄西、青岛北船重工, 包括中远海运重工、外高桥造船、大船集团、中集来福士、招商重工、振华重工、惠生海工以及海油工程在内的中国船厂正在拓展 FPSO 项目的 EPCI (设计、采购、建造、安装) 总包能力。SBM Offshore 在中国大量发展上部模块设备供应商, Modec MV30 的上部模块几乎平均分配给中远海运重工和博迈科。

Rystad Energy 对这些船厂建造一艘全新 FPSO 的船体建造成本进行对比发现, 中国船厂的造船价格比日本船厂低 30%, 具有绝对竞争力。中国造船厂建造船体的平均

成本为 94 美元/立方米, 而韩国、新加坡以及日本造船企业的成本分别是 111 美元、128 美元以及 135 美元/立方米。

Rystad Energy 能源服务研究分析师 Sara Sottolotta 表示: “尽管中国造船企业的生产效率不具竞争力, 但工资低廉能弥补生产效率的不足, 使中国成为亚洲最具船体建造成本竞争力的国家。未来五年, 可能会有多达 50 艘 FPSO 投入市场, 凭借市场优势地位, 中国船厂可以获得大量的合同机会。”(本文综合自中国船舶经研中心、中国石化新闻网、中国水运网等媒体报道)

船舶交易市场月评

二手船市平稳开局
新船订单涨幅收窄

□ 王朝

国内二手船市场

1 月, 沿海散货船和沿海油轮价格全体上涨, 内河散货船价格以涨为主, 内河油轮价格小幅下跌, 国内二手船舶交易市场总成交量、总成交金额大幅增加。

1 月, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数 (SPI) 平均值为 1179.38 点, 环比上涨 1.69%。

1 月, 从中国船舶交易信息平台统计, 国内二手船市场共计成交 258 艘。其中, 干散 (杂) 货船 183 艘, 油轮 2 艘, 集装箱船 7 艘, 集散两用船 1 艘, 多用途船 34 艘, 化学品船 4 艘, 拖轮 3 艘, 工程船 (工作船) 4 艘, 客船 2 艘, 驳船 1 艘, 其他船型 17 艘。各船舶交易服务机构按月度统计, 成交金额本月位列前三位的分别是: 广西贵港珠江船舶贸易有限公司 32358.15 万元人民币; 上海航运交易所 11441.22 万元人民币; 江苏海州湾船舶服务有限公司 7748.60 万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是: 广西贵港珠江船舶贸易有限公司 109 艘; 嘉兴市安通船舶贸易有限公司 37 艘; 湖南湘联船舶贸易有限公司 20 艘。

1 月, 下游企业陆续减产放假, 国内水运市场属于季节性淡季, 但近期各种利好基建和房地产的政策密集出台, 宽货币政策将利好节后需求释放, 船东普遍看好后市, 内贸散货船价格以涨为主。受春节备货影响, 国内汽油需求尚且稳定, 柴油需求或有转淡, 沿海油轮价格略有上涨, 内河油轮价格小幅下跌。

1 月, 内河散货船共计成交 163 艘, 26.44 万 DWT, 成交金额 3.13 亿元人民币, 平均船龄为 10.56 年; 沿海散货船共计成交 20 艘, 10.29 万 DWT, 成交金额 1.35 亿元人民币, 平均船龄为 9.01 年; 沿海油轮总成交 1 艘, 4705 载重吨, 成交金额 1676 万元人民币, 成交船龄 8.07 年。

春节过后, 煤炭产地生产陆续恢复, 非电终端用户陆续开工, 沿海散货需求略有增加, 运价较节前稍有抬升, 预计沿海散货船估值稳中有涨。国际原油维持高位震荡走势, 成品油零售限价存继续上调可能, 节后汽油补货需求旺盛, 户外基建以及快递物流逐渐恢复, 柴油需求上涨, 预计二手成品油轮估值稳中有涨。

国内新造船市场

1 月, 新造船订单价格继续上涨, 但涨幅在收窄。其中, 散货船订单价格分别上涨 0.26%—0.28% 不等, 油轮分别上涨 1.42%—2.74% 左右, 集装箱船分别上涨 0.08%—1.25% 不等; LNG 运输船上涨超 2%; 其他船型造价维持稳定。经估算, VLCC 油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、巴拿马型油轮、成品油轮、海岬型散货船、卡尔萨姆型散货船、巴拿马型散货船、极限灵便型散货船、灵便型散货船、8.2 万立方米型 LPG 船、17.4 万立方米型 LNG 船、22000TEU 型集装箱船、13000TEU 型集装箱船、6700TEU 型集装箱船、3800TEU 型集装箱船、2700TEU 型集装箱船, 本月平均订单价格分别为 9999 万美元、6688 万美元、5269 万美元、4488 万美元、3608 万美元、5324 万美元、3058 万美元、3014 万美元、2860 万美元、2596 万美元、7172 万美元、18700 万美元、16852 万美元、13035 万美元、7348 万美元、4455 万美元、3553 万美元。1 月份, 航运市场处于季节性淡季, BDI 指数月平均值为 1760.80 点, 环比去年 12 月份月平均值 (2832.11 点) 下跌 37.83%; 10 毫米的造船钢板平均价格环比上月下跌 109 元/吨。虽然约占造船总成本

25% 的船板价格下降 2% 左右, 以及航运市场即期运价下跌, 但由于船台紧张、主机短缺, 面对船厂的小幅涨价, 2021 年赚的腰包的船东, 亦可接受。

1 月, 国内船厂新增订单量共计 61 艘 (环比减少 33 艘), 油轮订单未见新增。值得一提的是: 为平抑集装箱出运运输成本, 从事电商行业的乐歌人体工学科技股份有限公司以 3260 万美元的价格, 在黄海造船下单建造 1 艘 1800TEU 集装箱船, 此船将于 2023 年交付; 这标志着零售商, 将和货主、金融机构一样, 加入到船东的队伍, 分食独立船东的市场份额。分船型统计, 散货船 8 艘 (69.52 万 DWT)、集装箱船 11 艘 (13.78 万 TEU)、化学品船 4 艘 (6.11 万 DWT)、多用途船 4 艘 (2.36 万 DWT)、多用途重吊船 2 艘 (6.4 万 DWT)、滚装客船 1 艘 (22CAR)、高速客滚船 1 艘 (80M)、汽车运输船 6 艘 (5.16 万 CEU)、双体客船 1 艘 (599PASS)、转载驳 4 艘 (8 万 DWT)、LNG 船 8 艘 (52.20 万 CBM)、LNG 罐箱甲板运输船 1 艘 (140.8M)、LEG 运输船 3 艘 (2.16 万 CBM)、LPG 船 1 艘 (6300CBM)、风电安装船 2 艘 (1200T、3000T)、自升式风电安装平台 2 艘、油气服务平台 2 艘。

国内拆船市场

1 月, 在需求复苏预期和原料成本抬升的双重利好下, 期货螺纹钢出现了较为明显的上涨; 现货螺纹钢处于需求淡季, 钢厂在保有一定利润的情况下涨价动力不强。造船钢板 (10mm) 价格以跌为主, 其中, 上海、宁波、天津和台州四地月底每吨价格比月初分别下跌 50 元、70 元、20 元、200 元不等。在期螺上涨、成品钢材价格持续反弹的背景下, 各地废钢价格普遍上涨。部分地区受疫情影响, 交通运输受到一定限制, 即使钢厂拉涨吸货, 到货也并未及预期。月底, 贸易商逐渐离市过年, 钢厂停收废钢放假, 废钢市场下游成交冷清, 供需双弱。经估算, 国内散货拆船月平均价格

为 453 美元/轻吨, 环比上月上涨 4.77%。

春节过后, 不同的贸易商返市时间有先有后, 部分钢厂仍有一定补库需求, 废钢价格有一定支撑力; 其次, 从废钢与铁水间的价差来看, 废钢价格已高出铁水成本 200—300 元/吨, 废钢性价比低, 利空废钢价格; 另外, 财政部、税务总局联合下发的 40 号文将于 2022 年 3 月 1 日执行, 废钢加工企业需在 2 月份提前做好操作规划, 理论上税收成本增加, 原享受地方返补企业会在节前清空库存, 节后废钢资源会更紧张叠加钢厂库存消耗殆尽, 废钢或会偏强上行。综合考虑, 预计节后废钢市场稳中观望运行。

公告

申请人陈江梅申请安达 0888 轮的船舶所有权证书 (船舶识别号 CN20143042071, 船舶登记号 251219000146, 证书签发日期 2019 年 12 月 09 日, 证书印刷号 11A0070998) 遗失, 特此声明作废。申请人陈江梅已向河南省南阳市地方海事局申请补办。各有关方面如有异议, 请于 2022

年 05 月 07 日前以书面形式向我局提出。

联系人: 刘铁军

电话: 0377-61387713

地址: 河南省南阳市行政审批服务中心二楼北厅海事局窗口

河南省南阳市地方海事局

2022 年 02 月 07 日

中国船企首月新船订单大增

本报讯 (全媒体记者 陈瑛) 英国克拉克森研究公司 2 月 8 日发布的数据显示, 今年 1 月, 中国船企承接了新船订单 147 万修正总吨 (CGT), 环比增长五成, 占据市场 48% 的订单, 位居全球第一。

今年 1 月, 全球成交新船订单量为 307 万修正总吨 (CGT), 比去年 12 月增长了 72%。这也是全球成交新船订单量, 实现近四个月来的首次增长。同时, 新造船的价格也在不断上涨, 1 月克拉克森新造船价格指数为 154.26 点, 比前一个月上升了 0.08 点, 连续 14 个月保持上涨势头。

按类型来看, 14 万立方米以上的液化天然气运输船 (LNG) 船和 1.2 万标箱 (TEU) 级大型集装箱船是今年 1 月订单的主要船种, 两者约占总订单量的 67%。

截至今年 1 月底, 全球手持新船订单量为 9128 万 CGT, 比去年 12 月底增加了 11 万 CGT。

中国船舶广船国际获 4 型 6 艘高端船型订单

本报讯 (全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 李昊 周文博) 2 月 10 日, 记者从广船国际获悉, 春节前夕, 广船国际喜获 1 艘极地科考船、1 艘破冰油轮、2 艘豪华客滚船、2 艘汽车运输船 (PCTC) 合计 4 型 6 艘高端主建船型订单, 合同金额超 40 亿元。

据悉, 此次中标的极地科考船是国内首艘以综合观测研究为主要功能的极地科考船, 进一步拓宽和丰富了广船国际的极地和冰区船型, 破冰油轮将是国内建造的破冰能力最强的液货船, 2 艘豪华客滚船和 2 艘汽车运输船分别为此前与欧洲知名客户签订的 1500 客/3100 米车道豪华客滚船订单和与韩国客户签订的 7000 车双燃料汽车运输船订单的追加生效订单。

该批订单的获得, 充分彰显了广船国际在极地和冰区船舶、客/滚船等领域的综合实力, 有效拓展了该公司主建船舶产品谱系, 再次巩固了广船国际在极地和冰区船舶、液货船和客/滚船等高端船舶建造领域的市场领先地位。

广船国际此次中标的极地科考船是中国第一艘以综合观测研究为主要功能的极地科考船, 该船可以 1.5 到 2 节的航速破 0.8 到 1 米厚度的冰层航行, 能够承担极地海洋、海冰、大气等环境基础综合观测研究任务, 具备海洋环境综合观测取样能力, 建成交付后将服务于自然资源部北海局, 对推动我国极地海洋科考行业发展, 维护国家海洋权益、开发极地海洋资源、保护极地海洋环境和防灾减灾具有重大意义。

此次签订的破冰油轮按民用运输船最高的极地冰级要求设计, 可全年航行于北冰洋海域, 建成后将是国内建造的破冰能力最强的液货船。值得一提的是, 广船国际是国内唯一一家建成交付过极地全季节全天候航行商用船舶的船企, 为此, 广船国际打造了一支专职研究技术及建造队伍, 自主研发了极地试验低温防护等核心技术。

此次生效的 2 艘 1500 客/3100 米车道豪华客滚船订单和 2 艘 7000 车双燃料汽车运输船订单是广船国际继 2021 年 12 月 17 日参与集团公司船海项目集中签约仪式签订订单的追加订单。其中, 1500 客/3100 米车道豪华客滚船是国内首艘满足“BIOSAFE (生物安全船级)”入级符号的豪华客滚船, 能够有效管控船上疫情突发事件, 7000 车双燃料汽车运输船是韩国船东 H-LINE 首次订造汽车运输船, 体现了船东对中国制造实力和广船国际综合研发建造能力的充分肯定与信赖。