

新船订单应接不暇

造船企业一派繁忙



工信部最新数据显示,今年1—6月,我国造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占世界总量的45.2%、

50.8%和47.8%,按修正总吨计分别占42%、47.7%和41.5%,国际市场份额均位居世界第一。中国船舶、中国重工等公司表示,

手持订单充足,生产任务饱满,产能利用率情况较好。同时,行业绿色转型成效明显,新船型研发和交付加速推进。



24000TEU级超大型集装箱船。沪东中华供图

新船订单纷纷落户

在刚刚过去的六月,我国船舶工业已经走出四月份的最低谷,新承接船舶订单达476万载重吨,环比大幅增长107%;造船完工量422万载重吨,环比增长64.2%,是近两年以来的最好水平。

中国船舶工业行业协会秘书长李彦庆表示,“这是一个了不起的成绩,数据证明五月份恢复性增长有坚实基础,而且也彰显了中国船舶工业全球供应链的稳定性,前期政策正在落地并逐步发挥重大作用。新接订单的显著亮

点,让我们看到中国船舶工业国际竞争力是非常强劲的。今年上半年,在新接订单方面最大的亮点是我国液化天然气船接单量达到30艘,比去年增长6.5倍,按艘数计,占国际市场份额的32.6%。”

从企业方面看,江苏的招商局工业南京金陵船厂负责人表示,目前船厂的船坞、码头的生产任务非常饱满,日本、意大利和德国等国外客户下单的三个系列滚装船正在同时开工建造;扬子江船业集团称,截至7月6日,扬子江船业今年

以来已获得16艘船舶新订单,总额达到9.9亿美元;中国重工表示,公司手持订单充足,生产任务饱满;中国船舶表示,订单已排至2026年,截至5月底,公司累计手持订单243艘(2088.7万载重吨)。

此外,中国船舶集团作为全球最大的造船企业,今年上半年,受制于新冠肺炎疫情影响,正常的商务谈判被迫中断,但是经营团队以“云谈判、云签约”等形式,想方设法克服困难把疫情的影响降到了最低,最新数据显示,中国船舶集团上半

年新接订单超过1000万载重吨,已经提前完成全年接单目标。

中国船舶集团中国船舶工业贸易有限公司总经理胡凯认为,疫情形势下取得这样的成绩实属不易,在疫情阶段主动作为,确保了经营承接的各项程序和各个环节畅通、高效,订单质量上稳步提升,中高端船型合同金额占比达到90%,双燃料动力船舶订单占比越来越高。尤其是大型LNG(液化天然气)船,占全球LNG船签约的比例超过三分之一。

绿色船舶广受欢迎

具体来看,船舶行业绿色转型成效明显,订单交付加快。6月20日,中国船舶集团旗下广船国际自主研发设计建造的首艘甲醇双燃料动力绿色船舶在广州南沙交付。

此外,克拉克森的数据显示,

全球新船订单量均同比下降,各大船型订单都在减少,而LNG船则逆势获得可观的订单增量。克拉克森研究数据库记录,全球LNG船手持订单总量占船队运力的比重达到36%,其中2021年全年新签86艘订单,而今年上半年已创

下了89艘LNG船(14万立方米以上)的记录,超过去年全年的订单;且随着新造船价格上涨20%,今年LNG船167亿美元的新船投资额(截至6月17日)已超过历年全年水平。

从国内船厂接单情况来看,沪东中华接单最多,且接单主体也最广泛。

据沪东中华6月发布的数据称,今年以来其获得了23艘LNG船订单,部分接单项目为卡塔尔百船大单中的LNG船项目4艘、马石油LNG船项目4艘、中海油LNG船项目6艘、中化LNG船项目2艘,这16艘均为17.4万方的大型LNG船订单。

江南造船年初至今则主要承

接阿拉伯联合酋长国国有石油企业阿布扎比国家石油公司(ADNOC)的订单,目前累计已签订5艘17.5万立方米LNG船建造合同。

上半年,大船重工与国内的招商局能源运输股份有限公司正式签署2+2艘17.5万立方米LNG船建造合同(包括2艘17.5万立方米LNG运输船舶、2艘17.5万立方米LNG运输船舶买方选择权订单),为国内船东招商局打造自营LNG船队。

中小型LNG船舶方面,国内的南通中集太平洋海工于今年2月与加拿大Seaspan ULC公司签订了2+1艘7600立方米LNG加注船订单。

这是我国在顶级超大型集装箱船建造领域取得的又一突破。该船是我国自主设计,拥有自主知识产权,是目前全球装箱量最大的集装箱船,被誉为海上“巨无霸”。

此外,在高科技含量、高附加值的LNG船上,中国船企不断发力,我国大型LNG船制造已经从沪东中华造船厂一家,发展到现在江南造船厂等船企也陆续收获LNG船订单,一举打破韩国在LNG造船领域的垄断。

国内造船企业还在新能源产业的技术研发和产业布局上取得领先。今年初,中国船舶集团旗下上海船舶研究设计院自主研发设计的首款氢燃料动力7000车位汽车运输船,正式获得挪威船级社颁发的原则性认可证书,标志着中国造船业在清洁能源动力汽车运输船设计领域实现重要突破。(本文来自央视新闻客户端、中国证券报、上海证券报、中国水运网等媒体报道)

两项极地船舶领域国际标准正式发布

本报讯(全媒体记者 张植凡)7月18日,记者从广船国际获悉,由我国主导的两项极地船舶领域国际标准正式发布(《船用伴热钢质门设计与试验要求》《船用伴热钢质小舱口盖的设计与试验要求》),标志着我国实现了极地领域国际标准“零”的突破,有效提升了我国在极地船舶领域的市场影响力和国际话语权。其中,《船用伴热钢质门设计与试验要求》规范了船用伴热钢质门的设计与试验要求,是中国船舶集团旗下广船国际首次作为第一主导单位参与国际标准编制。

随着人类对极地的不断探索

与开发,全球极地船舶建造工业得到了空前的发展。船用伴热钢质门主要通过安装在门框周围设置发热电缆来加热门框,以保证钢质门在极寒环境下能正常使用,作为极地船舶必备的安全设施之一,船用伴热钢质门直接关系到船员人身安全和船舶的正常运营,是极地船舶至关重要的舱室设备。

本次发布的标准有效填补了国际标准在该领域的空白,规定了船用逃生通道伴热钢质门的设计、性能、材质、制造质量和相关的试验要求,适用于各类低温环境下航行的船舶,为极地船舶运营及人员安全提供了坚实的保障。

大连中远海运重工改装第11艘FPSO交付开航

本报讯(通讯员 南方正)7月18日,大连中远海运重工为日本三井海洋开发公司(MODEC)改装的第11艘海上浮式生产储油卸油船(FPSO) Almirante Barroso MV32(见下图)交付开航。MV32将在安全抵达巴西后,做投产前验收工程。

MV32项目由总长332米、型宽58米、型深31米的超大型VLCC油轮改装而成,是即将投产的全球最大FPSO项目之一,设计作业水深1900米、储油能力140万桶、日处理原油15万桶、日处理天然气2.12亿立方英尺、日生产水注入24万桶。项目集生产处理、储存卸载、人员居住、生产指挥于一体,能在海上油田连续作业28年不进坞检修,被

誉为“巨型海上石油加工厂”。生活区按照巴西最高技术标准设计及建造,可同时容纳160人工作生活,整体生活舒适度堪比海上“五星级酒店”。FPSO Almirante Barroso MV32预计将于2023年在巴西Búzios盐下油田投产作业。

该项目是大连海运重工承接MODEC完成FPSO船体改装、模块建造,模块吊装整合(100%)完整性最高,团队合作最高效的项目。MV32是新冠肺炎疫情在全球暴发两年多以来,世界供应链严重受阻的情况下,大连中远海运重工交付的第二艘FPSO改装项目,充分展现了其在FPSO改装领域的国内领先地位和卓越实力。



“浙交工砼1”双线180型搅拌船下水试航

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 陈凯文)7月17日,由浙江交工集团投资建设,浙江省海运集团船务管理有限公司负责建造的“浙交工砼1”(见下图)双线180型搅拌船在江苏南通长青沙船厂成功下水。

据现场船舶监造组介绍,“浙交工砼1”双线180型搅拌船是浙江交工集团目前最大的海上搅拌船,作为海上移动式混凝土生产工厂,船长80米、宽30米,满载作业排水量8372吨,最大载重量5196

吨,每小时可生产360立方混凝土。该船集物料储存、计量、搅拌、泵送功能于一体,适用于跨海、跨江桥梁以及沿海、沿江港口、码头等水上工程的混凝土生产。

下一步,“浙交工砼1”搅拌船将按照建造计划继续完善供电系统,并进行内装、涂装、舾装及搅拌站系泊试验,预计两个月后交付使用。届时,该船将投入“同类型桥梁水深世界之最”——东吾洋特大桥的桥墩浇筑工程。



造船企业做大做强

五月逐步恢复生产以来,目前我国各大造船基地生产进度全面提速。

李彦庆指出,目前从环渤海湾地区、长三角地区和珠三角地区三大造船集群的目前生产情况来看,未来我们有三到三年的工作量已经非常饱满,“现在我们三大造船集群各个企业都非常繁忙,大家都在精心组织战高温,要全力以赴完成全年的生产经营任务。”

中国船舶集团有限公司4月12日透露,旗下沪东中华造船厂联合中国船舶工业贸易有限公司,与日本株式会社商船三井正式签署4艘17.4万立方米液化天然气运输船建造合同。至此,沪东中华造船厂今年已承接大型LNG运输船订单累计达11艘,与韩国现代重工并列全球各大船企之首。

6月22日,首艘全球最大24000TEU级超大型集装箱船,在中国船舶集团沪东中华造船厂交付。



第五代“长恒系列”17.4万立方米LNG运输船船型。沪东中华供图



首艘甲醇双燃料动力船舶。广船国际供图



氢燃料动力7000车位汽车运输船。上海船院供图