

国产PCTC 从“跟跑”到“并跑”

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 何宝新



船市观察

在大型汽车运输船(PCTC)领域,中国船舶集团有限公司正实现从追赶并跑的历史性跨越。2月7日,记者获悉,截至目前中国船舶集团手持7000车至9200车系列PCTC订单已达32艘,占全球市场份额约25%。

2023年以来,中国船舶集团汽车运输船(PCTC)经营团队紧跟全球市场趋势,主动对接船东需求,连续帮助中国船舶集团旗下船企获得PCTC大单,为中国汽车运输业发展提供了更多“中国方案”。



3600车汽车运输船“AUTO ASPIRE”。江南造船供图

喜迎新船订单

日前,中国船舶集团有限公司旗下上海外高桥造船有限公司(简称“外高桥造船”)联合中国船舶工业贸易有限公司(简称“中船贸易”)与意大利GRIMALDI EUROMED公司通过“云签约”正式签署5艘9000车汽车运输船(PCTC)建造合同,这是中国船舶集团2023年承接的第一批新船订单,也是全球新年PCTC第一单,喜迎经营“开门红”。

Grimaldi集团创建于1947年,其业务范围涵盖航运、码头、物流等。Grimaldi集团拥有超过130艘船舶,为北欧、地中海、波罗的海、西非、南北美洲之间的车辆、滚装货物和集装箱提供海运服务,同时还提供地中海和波罗的海的客运服务。

中船贸易紧紧抓住市场机遇,发挥中国船舶集团经营业务主平台、主渠道的独特作用,于2022年10月助力外高桥造船成功签约3艘9000车PCTC订单,实现零的突破。此次再度携手,又成功与滚装船头部船东达成合作,在短期内即形成批量订单承接,不仅有助于外高桥造船拓展及优化船型布局,形成新的批量船型,也将进一步提升中国船舶集团在全球PCTC船型市场的占有率和影响力。

该船型由中国船舶集团旗下上海船舶研究设计院设计,总长200米,型宽38米,装载能力9000车,可运输电动车和常规燃料汽车以及其他类型的重型滚装货物。该系列船配备中压岸电系统,可在码头装卸货期间实现零碳排放,后续通过改装还可直接使用氢燃料。

据了解,外高桥造船是继江南造船、广船国际之后,中国船舶集团旗下第三家进入PCTC建造领域的船企。目前,该公司手持9000车PCTC订单已达8艘,有望成为好望角型散货船、7000TEU集装箱船之后外高桥造船又一批量品牌船型。

精准研判拓市场

未雨绸缪方能抢占先机。2021年以前,全球PCTC新船市场订单需求有限,中国船舶集团的PCTC存量订单也不多。2020年全球遭遇新冠疫情冲击,汽车贸易市场跌入谷底,当时PCTC新船市场可谓订单寥寥。

危机中往往蕴藏着机遇。中国船舶集团研判,疫情平稳后汽车产销将恢复增长,特别是国际海事组织(IMO)新规则规范生效以及环境减排等趋势加快,PCTC市场将出现船队更新需求。

谋定而后动,中国船舶集团决定组建PCTC经营团队,建立高效有力、集中务实的协调机制和交流平台,以利开拓市场。在

中国船舶集团船舶海工部总体统筹下,中船贸易积极发挥经营工作主平台、主渠道的重要牵引作用,与中国船舶集团旗下骨干船企、设计院等紧密合作,组建了营销、设计、建造“三位一体”的经营团队。

待全球疫情缓和、汽车运输市场出现恢复增长的倾向后,经营团队敏锐把握该市场环保船型需求,主动对接国内外船东个性化需求。中船贸易根据中国船舶集团旗下江南造船(集团)有限责任公司、广船国际有限公司、上海外高桥造船有限公司等船企过往的建造经验,结合生产设施与PCTC匹配程度,反复对比技术方

案,总结商务经验,研究竞争对手,研判形势发展,主动争取战略客户,拓展终端车企客户,最终赢得了批量PCTC订单。

2021年以来,中国船舶集团已先后获得中远海运特种运输股份有限公司6艘7000车PCTC订单、3艘8600车PCTC订单以及上汽安吉物流股份有限公司7800车位PCTC项目。特别值得一提的是,正是得益于经营团队的努力,即便是极少在中国船厂下单订购新船的韩国船东,也选择了广船国际建造7000车双燃料动力PCTC和8600车PCTC,实现了中国船舶工业开拓国际市场的重要突破。

破解“卡脖子”难题

已助力中国船厂实现了订单突破,而且还曾斩获国际大奖。

长期以来,上海船院凭借其完备的技术积累、优秀的研发设计、良好的品牌口碑,以及对新船市场敏锐的洞察,已成功研发设计了7000车位、7800车位、8600车位和9000车位级等一批新型大型PCTC。

据统计,2022年全球PCTC新签订单达80艘,其中由上海船舶研究设计的PCTC订单达47艘,市场占有率达到59%,高居全球第一。就在去年,该院还推出了拥有完全自主知识产权的全球最大9400车双燃料PCTC以及我国首创首款7000车氢燃料动力PCTC。

上述具有自主知识产权的船型成为中国船舶集团PCTC市场经营团队向国内外船东重点推荐的品牌船型,为中国船舶集团批量承接PCTC订单立下了“汗马功劳”。

中国船舶集团PCTC经营团队和设计研发单位表示,将继续贯彻落实中国船舶集团关于全面实施“走出去”战略,主动融入国际竞争市场,进一步创新管理模式、营销模式和工作方式,不断推出高技术新船型,加快开拓新市场,致力引领全球PCTC创新型转型升级和绿色低碳发展,为全球汽车运输及航运业可持续发展贡献更多的中国船舶力量。

黄埔文冲中标4艘 深远海大型智能养殖工船项目

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 徐秉)日前,记者从中国船舶集团下属中船黄埔文冲船舶有限公司获悉,由该公司批量承接的4艘深远海大型智能养殖工船各项工作有序开展,这是黄埔文冲公司承接的最大批量养殖类船舶订单,标志着该公司向养殖类船舶市场迈出了新的一步。

据介绍,该型船由中国水产科学研究院渔业机械仪器研究所负责基本设计和详细设计,为钢质、双机双桨、电力推进可游弋养殖工船,全船设置15个养殖舱,可

进行养殖、加工石斑鱼等经济鱼种。船舶可根据养殖对象的环境需求,寻找合适的水域进行养殖生产,随时节水温变化转场生产,并规避台风赤潮等恶劣环境影响,实现了全年养殖,有效解决海水养殖产业的痛点,是发展深远海养殖的优选方案。

在国家开启耕海牧渔的大背景下,黄埔文冲公司将以该批智能养殖工船为新契机,锻造新负责基本设计和详细设计,为钢质、双机双桨、电力推进可游弋养殖工船,全船设置15个养殖舱,可



项目效果图。黄埔文冲供图

船舶交易市场周评(2月2日至2月8日)

综合指数小幅下跌 国际散船价格上涨

□ 王朝

2月8日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1167.08点,环比下跌0.39%。其中,国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和国内河散货船价综合指数环比分别下跌0.33%、0.29%及1.32%,国际散货船价综合指数环比上涨2.39%。

国际干散货船二手船价格所有船型均上涨。本期,5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT吨级散货船估值1957万美元,环比上涨3.17%;57000DWT吨级散货船估值2596万美元,环比上涨2.29%;75000DWT吨级散货船估值2775万美元,环比上涨3.15%;170000DWT吨级散货船估值3762万美元,环比上涨0.75%。本期,国际二手散货船市场成交与上期相比有所减少,总成交11艘(环比减少4艘),总运力85.59万载重吨,总成交金额29205万美元,平均船龄8.09年。

国际油轮二手船价格有涨有跌。本期,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT吨级油轮估值3726万美元,环比下跌0.19%;74000DWT吨级油轮估值3838万美元,环比上涨0.94%;105000DWT吨级油轮估值5800万美元,环比下跌2.48%;158000DWT吨级油轮估值

6526万美元,环比上涨0.29%;300000DWT吨级油轮估值9128万美元,环比上涨0.60%。本期,国际油轮二手船市场成交保持平稳,总成交20艘(环比减少9艘),总运力289.23万载重吨,总成交金额58160万美元,平均船龄17.80年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续下跌。本期,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT吨级散货船估值231.2万人民币,环比下跌0.25%;5000DWT吨级散货船估值1357万人民币,环比下跌0.35%。本期,国内沿海二手散货船市场成交相对平淡,无成交记录。

国内内河散货船二手船价格涨跌不一。本期,5年船龄的国内内河散货典型船舶估价:500DWT吨级散货船估值51万人民币,环比上涨0.27%;1000DWT吨级散货船估值120万人民币,环比上涨0.85%;2000DWT吨级散货船估值232万人民币,环比下跌3.67%;3000DWT吨级散货船估值287万人民币,环比下跌2.35%。本期,国内内河二手散货船市场成交与上期相比有较大减少,总成交25艘(环比减少23艘),总运力6.63万载重吨,总成交金额7906.7万人民币,平均船龄6.56年。

努力加强交通救捞能力建设

(上接第1版)

救捞装备设施建设滞后。一是救捞力量在我国管辖海域的覆盖率需进一步提升。对照《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》和“十四五”规划设定的沿海离岸100海里以内重点水域到达时间不超过90分钟快速反应目标,交通救捞在救助航空器置、救捞船艇建造、救捞基地布局等方面建设严重滞后。二是部分“十三五”规划确定的建设项目,由于受资金、土地、用海、环评等因素制约,至今没有启动推进和推动缓慢。三是2021年取消港口建设费后,救捞系统基建、装备建设财政资金渠道尚未明确,前期项目实施停滞。

人才队伍建设有待加强。一是救捞船员、潜水员、飞行员、救生员等一线专业技术骨干的培养引进发展战略和实施路径深入研究不够。二是引领救捞创新发展的领军人才缺乏,高水平专业技术人才的培养力度还需进一步加大。三是“四大

员”职业保障激励不足。人才留住政策、职业晋升渠道、高风险工作激励机制等不完善。

经费保障力度有待加大。交通救捞单位运维经费连年压减,救助装备维护保养检修、救助技能培训、一线骨干人员技能保持均受到较大影响,已直接关系到值班待命和应急救援抢险职责履行,也对运行安全构成较大压力,每年靠自筹收入弥补经费缺口难以持久,队伍稳定压力较大。

为加快建设交通强国提供更加高质量的应急安全保障

当前,海上新业态发展迅猛,交通救捞应加快大吨位高海况深远海应急救援抢险能力建设,为加快建设交通强国提供更加高质量的应急安全保障。

加强应急救援技术研发——强化专题研究。加快加强“应急救助与抢险打捞交通运输行业

研发中心”重点实验室和“上海水下救捞工程技术研究中心”建设力度,围绕高海况条件下群体性遇险人员快速搜救、危化品船消防救援、翻扣船遇险人员快速搜寻、大规模海上溢油清除、大吨位大深度沉船快速整体打捞等能力不足短板,深化与科研院所、制造企业等单位的交流合作,推进关键技术联合攻关,充分发挥院校、企业在理论研究、仿真模拟、系统集成等方面的资源优势,充分利用智能无人技术、5G通信技术和大数据、物联网等,加强先进适用救捞装备技术研发,力争在专业化核心装备技术工艺等方面有所突破,推动应急救援能力提档升级。

开展基于北斗的中国海上搜救信息系统应用研究,提高应急救援抢险效率和能力水平。联合交通运输部通信中心、海事、航保、船级社等,开展基于北斗的中国海上搜救信息系统应用研究,聚焦提升救助决策指挥调度能力,为海上遇险报

警手段多样化、救助力量的科学调度、移动搜救现场指挥等提供技术支持,推动北斗卫星导航系统在海上海搜救抢险领域的广泛应用。

加强救捞装备设施建设——加强中型救助直升机和固定翼飞机的引进配置,研究建立救助直升机和固定翼飞机协同搜救模式。探索引进智能无人飞机应用于海上搜救,加强无人机集群搜寻技术研究,提升搜救能力和效率。完善救助船艇结构,协同推进大功率救助船、中型救助船和基地配套工作艇建造配置,充分发挥各类型船艇优势,加强智能无人船艇和装备在海上搜救应用的研究探索。加强专用装备设施建设,推动深海搜索扫侧打捞等特种专用设备的购置和深海扫测支持船、深远海打捞起重船、溢油回收船、危化品处置回收船等项目的立项建设。加强可视化指挥通信系统建设。

强化救捞基地建设。优化完善

救助飞行基地(飞行起降点)、救助基地、救助码头和前沿待命点布局。在港口规划编制阶段,统筹港口救助基地选址布局,为救助基地建设预留发展空间。港口规划的编制部门在编制港口规划时,应当征求救捞系统单位意见。将上述内容纳入交通运输部《港口规划管理规定》。

推动实训基地建设。加快飞行研究训练中心、三亚救捞训练中心、饱和潜水训练基地、救助模拟场景设施建设,提升飞行救助训练、船员实战训练、危化品处置和消防技能训练、深远海装备实操训练、潜水救援训练等效率和水平。

加强人才队伍建设——强化顶层设计。切实做好救捞队伍建设的规划研究和制度完善;加大交通救捞科技领军人才、青年科技人才、高技能人才(技师、高级技师)的培养力度;建立完整的飞行人才培养模式,构建科学合理的飞行专技人才梯队;着力发现优秀骨干人才,加大高级船长、轮机长的培

养力度。

聚焦激励保障。完善交通救捞人才队伍职业保障、激励政策机制,提高广大救捞职工职业荣誉感、归属感和获得感。建议交通运输部加强与相关部委、各省市沟通合作,参照现役军人、现役消防救援人员、公安英模等群体优待优惠政策,推动交通救捞一线职工享受住房保障、子女教育等属地政策;针对船员队伍激励保障问题,建议加强与相关部委的沟通交流,继续实行“一年在船航行超过183天的远洋船员工资薪金收入减按50%计入个税应纳税所得额”政策,进一步推动接轨国际惯例,符合条件的船员按100%减免所得税。

加强经费支持保障力度——强化救捞系统资金供给,尽快明确交通救捞建设所需国家财政资金来源及其支持方式,加大对飞行基地(飞行起降点)、救助基地、救助码头和前沿待命点、深远海救助装备建设的经费保障和支持力度。