

进入东海禁渔期 渔船“体检”忙

□ 江文辉/图

进入禁渔期以来,浙江省温岭市松门镇的船舶修造企业迎来了保养高峰期,浙江合兴船业有限公司、浙江振兴船舶修造有限公司等七家船厂可一次总共容纳400艘保养渔船,目前各家船厂均处于饱和状态。

温岭市世纪船舶修造有限公司负责人顾安明介绍,一艘渔船的保养时间基本上在15天左右,目前公司的订单已经排到了9月份。

▲技术人员进行渔船细节维修保养工作。

▲技术人员用高压水枪,对刚上岸的渔船船底、船身部位进行清洗。

△趁着高温天气未来临,船台中的技术人员会全副武装忙着保养渔船,一派热火朝天的景象。
▽船身清洗后,再打磨除锈,最后技术人员就可以给船身上漆。

△浙江合兴船业的船厂一次性可泊82艘渔船保养,目前“座无虚席”。

深圳3000吨级 海洋维权执法船下水

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 康杰豪 肖丽)5月24日,深圳3000吨级海洋维权执法船(如下图)建造项目下水仪式在广州南沙举行。

据了解,深圳3000吨级海洋维权执法船建造项目自2022年6月正式开工建设,采用钢质结构船型,配备有双机、双轴、双桨、双舵、首侧推装置以及直升机悬停平台,船舶的抗风浪性能和防撞撞能力达到国内领先。

船舶总长115米,型宽15米,

型深5.9米,最大持续航速不小于25节,续航力6000海里,自持力60昼夜,拥有新一代智能航行、卫星导航、无人机巡查、光电取证、模拟执法等先进科技设备。船舶在国内公务船建造领域首次申请“智能船舶”符号,以信息化船舶为基础,配备先进的船舶智能系统、情报指挥系统、远程通信管理系统,推行光伏清洁能源应用,力争在智能航行和节能减排方面打造国内执法公务船新样板。



新一代宽体灵便型集装箱船 “马赛马拉”号交付

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 通讯员 纪帅)5月23日,由青岛造船厂建造的新一代宽体灵便型集装箱船“马赛马拉”号交付。

该船是青岛造船厂为比利时CMB公司建造的5900TEU系列造船订单的首制船,也是山东省目前建造的载箱量最多的集装箱船。

据记者了解,该船长240米,型宽42.8米,最大装箱数6014箱,冷箱达1150个,配备氨柴双燃料

驱动系统,具有航线布置广泛、装载能力卓越、自动化水平高、冷箱存储优异、能耗水平低、排放环保等特点,综合性能及可靠性处于同类型船舶领先水平。

“马赛马拉”号是青岛造船厂与CMB公司合作建造6艘集装箱系列船的第1艘。作为全球新一代中型支线集装箱船,5900TEU集装箱船满足2020年后所有最新生效的国际海事组织公约规范,可灵活布局于非极地全球航线。

5500吨双臂架起重船项目落户启东

本报讯(全媒体记者 魏蓆依 通讯员 符家恒 刘凯)5月23日,上海振华重工与中交二航局在上海举行5500吨双臂架变幅式起重船项目签约仪式,项目定于今年8月中旬在振华启东海工开工建造,建成后将成为国内最大双臂架起重船。

5500吨双臂架变幅起重船功能定位聚焦桥梁工程、覆盖水工工程、兼顾海上风电领域,其起重量、起升高度可以覆盖130米级跨度非通航孔桥梁吊装,适应未来桥梁市场装配化发展需要;具备47米限高通航能力,可覆盖南京四桥下游水域范围;兼具作

业适应性强的特点,能够满足长江口、珠江口、舟山群岛及渤海湾等主要近沿海水域施工要求,具有广阔的市场应用前景。船舶自身设计吃水小,采用浮箱助浮技术,可进一步减小船舶作业吃水,具备浅水区作业能力。

据悉,中交二航局与振华重工长期以来在桥梁钢结构、海工船舶、隧道及投资等业务领域中保持着紧密高效的合作关系,此次签约的5500吨双臂架变幅式起重船在国内同类型装备中技术最为先进、起重能力最大,将全面提升中交二航局大型钢制桥梁模块的安装能力。

港航业如何应对汽车出口热潮？

(上接第1版)

港航服务能力尚显不足

飞速增长的汽车出口市场,考验着港口和航运公司的服务能力。专家们表示,目前我国亟需解决的是码头专业建设能力不足、滚装船自有运力短缺等问题。

“目前港口的码头专业建设能力不足问题已经凸显。以上海港为例,上海南港汽车滚装码头可辐射临港新片区内特斯拉、上汽等重要汽车进出口企业,承担着上海进出口汽车滚装船业务重任。但已建成的一期码头已无法满足近期80万辆、远期120万辆的滚装运输整体要求,但还要面对外高桥海通码头的滚装业务转移,需要尽快建设二期码头,提升整体通过能力。”郑静文说。

赵瑜认为,我国滚装码头目前处于初级竞争阶段。“从2004年我国建成第一家汽车滚装码头到现在,在汽车产业规模效应的推动

下,我国滚装码头硬件设施已基本充裕,但软实力方面仍有发展空间。因为我国汽车工业体系相对不够稳定成熟,导致市场有不确定性,因此滚装码头大多也选择较为保守的发展策略,滚装码头之间的竞争需求不足,处于初级竞争阶段。”

运力方面,龚建伟告诉记者,截至2022年底,中国船东共控制汽车运输船队运力约为10.78万CEU,占全球总运力的2.69%,与排名第一的日本(38.43%)差距巨大,且6000CEU以上的远洋大型船舶较为缺乏。“好在中国船东已经下了大量的新造船订单,来弥补巨大的市场运力空缺,手持订单为8.36万CEU,占现有运力的77.55%。”

“2022年下半年,中远海运特运创新研发的‘框架运输商品车’,成功运用于中国—南美西的商品车班轮运输。但该方式装卸比滚装耗时,加上投入使用的时间较短,也会遇到国外日本、东非等港口不接受该模式的问题。”赵瑜说。

此外,我国汽车出口贸易合同模式不稳定,导致滚装船租金一路飙升。赵瑜告诉记者,不同于日韩车企与船公司深度绑定,签订长达二三十年的长期稳定的COA协议(Contract of Affreightment,包运租船合同),既可保障车企的运力稳定,同时也能给船公司业务保障。我国汽车出口贸易运输合同模式多为短期“招投标”,供不应求的市场局面推动汽车船运价不断刷新历史。2023年1月,6500车位的汽车船一年期日租金超过11万美元/天,同比增长185.7%。

长期来看,整个围绕汽车出口的物流体系均需完善。“未来中国汽车出口大概率会牢牢占据全球汽车出口第一大国的位置,在这样的背景下,我国围绕汽车出口的这一系列配套物流体系均有进一步优化的空间。”龚建伟说。

多管齐下方可破局

面对滚装运输市场运量飙升带

来的问题,港口和航运企业都在加快基础设施建设、提升服务能级,以便能更好地为车企服务。

“我们将通过精准市场开发、提升服务能级、做优联运通道,扩大港口汽车出口量。港口年内将完成一座绿色低碳智能化立体车库建设,打造一支专业化滚装队伍和一套高效标准化操作体系,新开发两条滚装航线,实现常态化昼夜接卸4个大列及4条滚装船同时在泊作业。我们今年的目标是年度车辆出口30万台,稳固车辆出口全国前三地位。”彭桥介绍。

辽港集团大连汽车码头有限公司总经理助理金兆星表示,辽港集团将升级港区库场建设,积极开展临港增值物流服务,持续提升港口服务水平;推进码头泊位靠泊能力提升,满足大型船舶靠港需求;推动RFID等技术应用的优化与提升,加快港口推进数字化建设,提升港口服务能力。

中远海运特运一方面积极扩展汽车船队,持续加大专业汽车船

运力投入,其合资公司远海汽车船手握24艘大型LNG汽车船订单,将于2024年陆续下水投入营运;另一方面在首创“框架运输商品车”海运新模式的基础上,继续加大运力投入,不断扩大运输规模,持续做强做优“框架运输商品车”品牌,多管齐下,多措并举,通过高效、安全的物流运输有效帮助客户提升产品的国际竞争力,让国产车企“出海”更有底气,为保障中国汽车出口物流供应链安全稳定贡献力量。

专家们则认为,短期内可多措并举,缓解运力紧张局面。一方面合理安排框架运输、集装箱运输等其他海运出口方式;另一方面,借助中欧班列等其他运输方式,缓解海运出口压力。

龚建伟建议,短期内可采用“自有+租赁”“自有+合作”“新造+二手”等多种模式,包括但不限于传统船公司直接扩充运力、车企下属物流公司直接扩充运力、车企和船公司跨界合作扩充运力等。同

时,可采用集装箱、中欧班列和多用途船等多种运输方式来扩充综合运输能力。长远来看,相关行业主管部门在制订新一轮港口物流规划与政策时,应考虑向汽车运输物流体系做适当的倾斜,加快构建与汽车运输相适应的高效集疏运体系。

郑静文也认为,专业滚装船企业应加快“走出去”步伐,调研相关企业国际航线拓展及海外网点布局等方面的需求,加强相关资源对接。相关部门可以梳理具有订造滚装船需求的汽车制造企业,调研相关企业在订造船舶、组建运营团队等方面的需求或困难,协调走访相关造船企业或专业培训机构,助力企业打造专业滚装船队。

赵瑜则建议,应支持汽车主机厂自有运力发展。“可促进主机厂、港口、船公司等各方深度合作,通过主机厂自有运力的稳定发展带动汽车全产业链高质量发展。”