

船 阅 2023

回首刚刚过去的2023年,造船人披荆斩棘、艰苦奋斗,创造了不平凡的业绩,完成了一个又一个艰巨的任务。“爱达·魔都号”“珠海云”“大鹏公主”号……太多值得盘点的佳作,太多值得纪念的瞬间,让我们一览2023年留下的“船舶痕迹”。



▲国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”。
外高桥造船供图



△8万立方米液化天然气运输船
“大鹏公主”号。
张黎 摄



▼智能型 FPSO“海洋石油 123”轮。
长江引航中心供图



◀国内首艘双燃料动力系统的
大型耙吸式挖泥船“新海鲲”轮。
上海振华重工供图



▲大连海事大学智能研究与实训两用船。
大连中远海运重工供图
◀全国首艘电力推进复合不锈钢材质化学品船
“鼎衡 30”。
中国船级社供图



▼全球首艘智能型无人系统科考母船“珠海云”。

中国船级社供图



►深远海半潜式养殖平台“宁德 1 号”。
王荣 摄



▼5400马力的全球最大马力纯电拖轮。
张新语 摄

北海造船签订
2 型 7 艘 21 万吨散货船订单

本报讯(全媒体记者 马榕蔚)1月2日,记者从中国船舶集团青岛北海造船有限公司(简称“北海造船”)获悉,北海造船联合中国船舶工业贸易有限公司分别与日本株式会社商船三井签署了三艘21万吨LNG双燃料动力散货船建造合同,与新加坡东太平洋航运公司签署了四艘21万吨 Ammonia DF/DF Ready 散货船建造合同。

据了解,上述2型散货船均由北海造船下属中船重工船舶设计研究中心有限公司自主研发设计。其中,21万吨LNG双燃料动力散货船为新一代“绿色环保”船型,通过船型设计综合优化,该型船具有更好的燃油、燃气经济性,船舶能效设计指数(EEDI)低于基线值约44%,硫氧化物排

放降低90%以上,氮氧化物排放降低20%以上,气体模式下可满足中澳航线两个往返航次及中巴航线往返续航力要求。

21万吨氨燃料双燃料/氨燃料预留散货船总长300米,型宽50米,型深25.2米,结构吃水18.4米,航速14节,可满足EEDI第三阶段要求。该型船还采用氨预留设计,后期将配置氨燃料主机及2个3000立方米氨燃料C型罐,确保未来可采用氨燃料实现船舶全生命周期“零碳”运营。

近年来,北海造船持续聚焦大型散货船主建船型市场,目前手持纽卡斯尔型散货船订单42艘,市场占有率稳居全球首位。其中,新能源绿色环保船型手持订单占比超过90%。

武昌造船 7200DWT
不锈钢化学品船系列船收官

本报讯(全媒体记者 杨瑾 通讯员 吴宗彬 刘倡伟 李裕波)近日,中国船舶集团武昌造船为上海君正物流建造的7200DWT不锈钢化学品船“夏槐”轮(如下图)在南通交付,标志着武昌造船为上海君正物流建造的7200DWT不锈钢化学品船系列船圆满收官。

据悉,该船CSR工况航速实测13.21节大于13节合同指标,油耗192.2克/千瓦时,满足合同指标要求;载重量7390吨,满足合同指标要求;各液货舱残余量最大约35

升,满足规范小于75升的要求。与同类型船舶相比,该船油耗更低,航速更高,经济性更好。

7200DWT不锈钢化学品船系列船为无限航区的双相不锈钢化学品船,入中国船级社,可装载IMO规定的II、III类液体散装化学品;装备了SCR系统,满足Tier III的排放要求,是一型节能、环保、性能优异的精品船舶。前期已交付并投入运营的“梧桐”“木棉”“月丹”轮,均表现出优异性能。



数说船舶

►截至2023年末,克拉克森新船价格指数已经达到177.3点,与2008年市场巅峰期最高点191.3点,相差不足14点。

►在油运市场行情上行的带动下,2023年油船新造船市场订单剧增,以载重吨计,年内油船订单总量已经超过去年2倍,占全球新船成交总量比重超过30%。

►截至2023年末,全球LPG船新船成交累计达103艘,740万立方米。

从近年来实际新船成交数据来看,环保海事政策法规正成为影响新造船市场的重要推动力。截至2023年末,以载重吨计,2023年年内各类绿色燃料动力(含预留设计)新船订单量占本年全球订单总量的比重约50%,较2022年提升9个百分点。

文字来源于中国船舶经研中心
全媒体记者刘知微制图

声明

- 兹有“永超 665”,遗失内河船舶检验证书簿一套,船舶识别号:CN20179405818,声明作废。
- 兹有“顺舟工 1166”,遗失内河船舶检验证书簿一套,船舶识别号:CN20085616668,声明作废。
- 兹有富鹤 01 游艇适航证书

不慎遗失,船舶识别号:CN20191968300,船检登记号:201912500364,声明作废。
4.厚德 198 船舶所有人:合肥来兴船舶服务有限公司,不慎遗失燃油污染损害民事责任保险一本,证书编号:14RY0066639,声明作废。