

中国造船向海而歌

□ 全媒体记者 石孟圆



3月20日,海关总署发布数据显示:2024年前2个月,中国出口船舶数量和金额分别同比增长59.9%和180.6%。

一组组数据显现中国造船业的强劲势头:中国造船业国际市场份额已连续13年位居全球第一;中国新接船型订单数量名列前茅;全球每产生10张新造船订单,其中就有超过六成流向中国……近些年来,中国涌现出一批具有较强市场竞争力的船舶制造企业,中国造船业发展向海而歌。



“爱达·魔都号”。沪东中华供图

造船宝地落户上海



13000TEU双燃料动力大型集装箱船。沪东中华供图

造船业被誉为“综合工业之冠”,其重要地位不言而喻。伴随世界海运市场的繁荣与发展,中

国造船业也随之火热。

上海,是万里长江的出海口。上海依托独特的地缘优势,

多年来造船产业在此发展势头强劲,江南造船、沪东中华、振华重工和中远海运等龙头造船企业纷纷落户扎根于此。

江河奔腾,推船下海。2008年,沪东船厂建造国内首艘LNG船“大鹏昊”号,如今中国LNG船建造已经发展到第五代……广阔的地域和绵长的岸线,让上海成为造船宝地。

目前,上海江南造船建造出全球最大双燃料动力第四代93000立方米超大型液化气运输船、98000立方米超大型乙烷运输船;沪东中华建造的全球最新一代绿色环保高效节能型13000TEU大型集装箱船和全球最大的24000TEU超大型集装箱船,极具市场竞

争力,一艘艘中国自主建造的船舶在上海呼之欲出。

今年1月1日,让中国人期盼已久的中国首艘大型邮轮“爱达·魔都号”成功实现商业首航。与此同时,上海已经正式成为全球唯一可以同时建造航空母舰、大型LNG运输船、大型邮轮的城市。

“过去几十年中国造船人不断挑战难度大的船型。‘爱达·魔都号’的成功建造表明中国造船业已经初步具备建造大型复杂工程装备的实力,这是一项值得骄傲的成就,但仍需持续努力提升技术水平和管理能力。”“爱达·魔都号”总设计师、中国船舶外高桥造船总经理陈刚表示。

靖江造船领跑全国

“一艘新的船舶又顺利下水,离今年的造船目标更进一步了。”近日,在靖江新时代造船码头,两艘20.8万吨LNG双燃料动力散货船相继下水,靠泊舾装码头进入水下调试阶段。

提起江苏靖江,已经拥有多个头衔让靖江造船业享誉全国。靖江是国务院最早批准的沿海开放城市之一;已经连续10年进入全国百强县行列;拥有中国最大的内陆港……“全国造船看江苏,江苏造船看靖江。”截至目前,靖江已经成为中国最大的民营造船基地,不少造船企业纷纷落户于此。

20世纪90年代的靖江,由于整个船舶市场发生较大变化,驳船需求量减少、增本减利因素等相关因素。靖江造船企业选择调

整产品结构,瞄准1万—5万吨“大厂不愿造,小厂不能造”的市场间隙,蹚出了一条靖江船舶特色发展之路。自1997年起,靖江造船厂进入批量造大船的新阶段。

靖江造船企业沿用“错位发展”的策略,发展不同的主打产品,合力打响靖江造船的品牌。新时代造船有限公司以生产大中型散货轮、油轮为主;江苏新扬子造船有限公司以制造集装箱船为主;靖江南洋船舶制造有限公司则瞄准特种船型发力……经过数十年的积累,靖江造船企业生产能力跃居全国造船第一方阵,奠定全国地方船厂“领头羊”的地位。

“现在船厂新接的订单已经排到2026年,比往年都有所增加。船厂工作人员干劲十足,整



3000T的全回转起重船。宋晓荣 摄

个船厂呈现一片热火朝天的繁忙景象。”新时代造船有限公司项目总经理的刘明锋介绍。

如今,靖江正在逐步健全船舶制造行业及相关产业链发展,

努力建设“构成要素完备,产业链条完整,产业分布集中”的现在造船产业集群区。未来,将会有更多的巨轮从靖江驶入深海、走向世界。

江西造船逆势上行

“随着整个船舶市场加快复苏,各地船舶厂商订单接连不断。目前,江南船厂发展势头迅猛,整体订单量也有明显提升,工人正在忙生产、赶订单,奋力冲刺首季开门红。”江南船舶制造有限公司副总经理池伟平表示。

“襟三江带五湖”的江西,拥有“一江、五河、一湖”,水运发展独具优势,船舶市场活跃度高,船舶制造业具有悠久的历史和良好的产业基础。20世纪80年代,江西造船业的工业基础雄厚、设施设备齐全和人才云集,但是由于

地域水域条件限制、造船技术革新缓慢等原因,江西造船业处于中游水平。

为了加快振兴江西船舶行业发展,在中国船舶市场牢牢占据一席之地,江西每一步“脚印”都踩得很实。江西积极贯彻落实国家和省政府的相关文件精神,密集出台相关政策措施加快推进船舶行业的发展。在此期间,江西重点支持以三大造船产业基地为首的重要区域建设和重大项目建设,促进体量偏小、重复性建设的产业实现资源加速优化整合,并

严格整治违规非法造船活动,营造良好的造船产业发展氛围。

江西船舶行业在历经数十年的发展下,已经逐渐摆脱最初“低、小、散”的发展局面,现如今造船行业已经初具规模,逐渐步入良好的发展局面。目前,江西省船舶产业集聚效应开始显现,船舶产能成倍增长;江西省已具备较好的产业发展基础,部分产品生产工艺成熟、性能优越,已形成品牌效益,在国内外市场上具备较强的竞争力。

“造船业属于劳动密集型行

业,一家船厂需要数量庞大的技术人才和熟练工人。”池伟平说。近些年来,江西着力培养和造就了一大批造船的技术人才和熟练工人,一些在江西省外船企工作的技术人员和骨干开始回流,为江西船舶产业发展集聚人才资源。

前不久,全国两会在北京圆满闭幕。在两会期间,多位全国人大代表踊跃为船舶行业的发展建言献策,推动造船业高质量发展。造船业是现代工业的集大成者,中国未来必将乘势而上。

厦船重工承建 7500车LNG双燃料汽车滚装船出坞

本报讯(全媒体记者 王有哲)3月25日,厦船重工承建的上海交银金融租赁公司和广州远海汽车船公司合作的7500车LNG汽车滚装船系列船首制船(如下图)顺利出坞,全面开启码头系泊试验。

此次出坞的7500车LNG双燃料汽车滚装船,是厦船重工基于2020年交付的2艘当时全球最大、最环保、最节能的在运营双燃料汽车滚装船进行技术升级而推出的高端产品,也是远海汽车船公司目前订造的24艘7000—8600车位LNG双燃料汽车

船中率先出坞的新造船船。

据悉,该船总长199.9米,型宽38米,型深14.8米,设计吃水8.65米,共设有13层汽车甲板,其中9层为固定式,4层为活动式,可提供7500个标准车位,甲板之间的内部联接通过固定/活动坡道实现,是单螺旋桨、双燃料主机驱动的汽车运输船。该船满足了国际海事组织严格的TIER III排放标准要求,并采用多项先进绿色环保技术,运行过程中将大幅减少硫氧化物、氮氧化物、颗粒物和二氧化碳的排放。



长江上游首个5000吨级 输油趸船安装就位

本报讯(全媒体记者 许愿)3月24日,记者从中铁长江交通设计集团有限公司获悉,长江上游首个5000吨级输油趸船——重庆首个5000吨级输油趸船——重庆港长寿冯家湾码头5号泊位趸船“渝港囤801501”安装就位,将有力助推成渝地区双城经济圈建设及内陆国际物流枢纽建设。

据了解,重庆港冯家湾作业区

化工码头位于长江重庆长寿段,新建了以航空煤油为主的5000吨级油品泊位2个(80米输油趸船2艘)、1个4车位柴油装车平台及相应配套设施。该趸船泊位设计停靠船型为5000吨级油船,是长江上游平面尺寸最大、输油扬程最高(310米)、管道输油压力最高(5.0兆帕)的钢质输油趸船。

东南造船签订11艘 18500载重吨油化船建造合同

本报讯(全媒体记者 刘知微 特约记者 高心如)3月25日,记者从福建船政重工旗下的福建东南造船有限公司(简称“东南造船”)获悉,东南造船与新加坡船东签订11艘18500载重吨油化船建造合同。

据悉,该型船总长149.8米,型宽22.8米,型深12.7米,设计吃水8.5米,主要用于运输满足IBC

规范要求的试装闪点≤60℃的成品油、植物油和散装化学品(II类和III类),具有浅吃水、大舱容的特点,满足无限航区要求。

东南造船在该型船建造过程中,采取了马尾与连江两条生产线同时建造的方式,在分段建造、船台合拢、码头调试、海试交船等方面环环相扣,确保了质的提升与量的增长。

4艘17.4万立方米级LNG运输船 首次实现同坞建造

本报讯(全媒体记者 孙木子 特约记者 何宝新)3月24日,中国船舶集团有限公司旗下沪东中华造船(集团)有限公司(简称“沪东中华”)中船长兴造船基地2号船坞实现2艘17.4万立方米大型液化天然气(LNG)运输船同日出坞、2艘17.4万立方米LNG运输船半船起浮等重大节点(如下图)。

此次一同出坞的2艘LNG运输船中,1艘是沪东中华按照世界最新设计理念自主研发设计的第五代船型,其总长299米,型宽46.4米,型深26.25米;采用最新一代的双艏鳍线型,搭载多项低碳节能技术,与上一代LNG运输船相比,单日航行碳排放可减少

10吨以上,货舱装载率更高,每个航次可多装载800立方米LNG。该型船可高效适配多元化航线的各种运营要求,通达全球各大洲120个LNG岸站,具有卓越的全球通用性。

基于饱满的手持订单,为了进一步提升大型LNG运输船的建造速度和效率,沪东中华首次实施2艘整船、2艘半船同坞并列半串联建造新模式并取得成功。据了解,此次承担建造任务的2号船坞长510米、宽106米、深11.6米,面积相当于5个标准足球场,能完全满足2艘大型LNG运输船整船、2艘大型LNG运输船半船的并列半串联建造需求。

