

# 广州船企如何乘风破浪？

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡



5月中旬，中国船舶集团旗下广船国际有限公司（简称“广船国际”）联合中国船舶工业贸易有限公司与韩国现代物流有限公司再次签署生效6艘10800车LNG双燃料汽车运输船（PCTC）订单。随着这批订单的签署和生效，广船国际凭借自身技术优势已累计承接了39艘汽车运输船订单，共计335800个运输车位，在该细分市场的接单量继续保持全球第一。

当前全球造船行业正迎来新一轮科技革命和产业变革，中国造船业迎飞跃式发展。作为全国三大造船基地之一，广州船舶产业基础雄厚、市场密集，可塑性强，造船年产能超550万载重吨、产值超400亿元，单船造船能力突破40万吨，具备较大发展空间。据广州市工业和信息化局发布消息，2023年广船国际和黄埔文冲完成工业总产值超330亿元，同比增长超20%，手持订单约200艘/690万载重吨，订单排期已到2028年。两大船厂以船舶建造为核心，加强上游研发设计和下游高端配套能力建设，激活广州高质量发展的“蓝色引擎”。



5万吨甲醇双燃料油船。广船国际供图

## 政府全力推进产业链强链

广东省、广州市高度重视船舶产业发展。2023年6月，广东省委十三届三次全会提出“全面推进海洋强省建设，在打造海上新广东上取得新突破”。广州贯彻落实广东省委“1310”具体部署和广州市委“1312”思路举措，坚持产业第一，制造业立市，全力推动广州打造海洋创新发展之都。

为解决当前广州造船业整体规模发展不充分、岸线码头等自然资源禀赋矛盾突出、配套产业

有待完善、产品结构亟待升级等问题，广州成立产业发展专项小组，统筹船舶与海工装备产业发展，全面推进船舶与海洋工程装备产业链强链工作，推动海洋创新发展之都建设。

与此同时，广州制定《广州市船舶与海洋工程装备制造业发展专项规划》，瞄准到2035年，将广州打造成综合实力领先、国际有影响的船舶及海洋工程装备制造业产业集群区，形成产业体系完善、自主

创新能力突出的高端装备产业高地的发展目标，为广州市船舶与海工装备产业发展提供方向和保障。

此外，广州还制定了《广州市海洋新兴产业发展规划（2024—2035年）》等方案，不断完善政策体系设计，推动船舶与海工装备产业链建设。记者从广州市工业和信息化局获悉，广州还将出台专项政策《加快推进新能源船舶产业体系建设行动方案》（暂定

名），以全面突出高端船舶产业在船舶产业发展专项政策中的主体地位，推动高端船舶产业体系建

设。纵观国内，今年以来，中国新造船市场的接单景气趋势继续位于扩张区间。英国克拉克森研究公司数据显示，2023年中国造船业完工量超日韩两国总和，稳居全球榜首；在新接订单量方面，今年1—3月中国新接订单量约占全球总量的七成。

## 船企创新引领海工科技突破

近日，作为广州造船业龙头企业之一的黄埔文冲船舶有限公司建造的三桩腿自升式生活平台“国海安远”顺利离厂，启程前往预定海域，即将为中海油能源发展股份有限公司提供海上生活支持服务。油气增储上产是保障我国能源安全的重要组成部分，也是近年来国内油气企业的首要工作。黄埔文冲抓住契机，于2023年3月起，与国海海工、海油发展紧密合作，共同推进该平台的适应性改造。

与此同时，广船国际充分发挥

在海洋科技产业方面的品牌及行业优势，早在2022年便启动了海洋科技产业园项目，全力建设集科研、产业、办公等于一体的新兴产业园，旨在汇聚各方优势资源，共同建设海洋工程装备产业集群，助力广州打造成为具有国际影响力的海洋科技创新中心和策源地。

船舶与海洋工程装备是高技术战略性产业，是构建现代化产业体系的重要基础，也是建设制造强国、海洋强国、交通强国的有力支撑。作为全国三大造船基地

之一，广州着力发展新一代船舶与海工装备产业，打造海洋新质生产力。当前，广州市船舶产业主要分布在南沙区、黄埔区及番禺区，拥有广船国际、黄埔文冲、粤新海洋、英辉南方等超20家船舶制造企业，品类覆盖集装箱船、半潜船、全系列液散货船、可燃冰开采船、滚装船等，并在高端豪华客滚船、支线集装箱船、PCTC汽车运输船等船舶市场具有全球领先地位。

从产业发展基础来看，广州船舶产业发展历史悠久，拥有完善

的产业体系，且地理优势得天独厚，地处南海北岸中间位置，拥有优越的港口航道资源。

“新时代背景下，广州船舶工业也将迎来前所未有的发展机遇，从行业前景研判来看，未来船舶行业市场总体是相对乐观的。”广船国际副总经理周旭辉分析了2023年1—9月世界主要造船国家/地区造船指标后指出。他认为，“从近20年广船国际部分产品价格走势来看，自2020年来各大主建船型新造船价格呈现总体向上趋势。”

## 绿色智能低碳成“风向标”

随着全民环保意识提升，相关政策法规日益完善，加速推进交通工具能源转型，缩小生态足迹，已经成为交通运输领域的大势所趋。近年来，国际海事组织推出日益严格的环保法规，这对过去作为“碳排放大户”的造船业造成较大影响。

作为造船业和航运业的重要技术支撑机构，中国船级社（CCS）广州分社全力服务国家“双碳”战略，积极引领行业绿色发展进程，为造船业绿色低碳转型提供强有力的技术保障。

CCS广州分社主任关东浩介绍，近年来，CCS广州分社聚

焦船舶动力低碳化，在以替代燃料为代表的清洁能源的应用上，取得累累硕果。2021年底至2023年，在广东省内河船舶LNG动力改造中，CCS广州分社开通绿色通道，主动服务改造进度，最终完成了206艘船舶的LNG单一动力新建及改造。CCS广州分社/广州审图中心负责广东地区及部分广西地区的船用产品审图检验，据统计，辖区内的绿色低碳和智能产品在船舶上的应用增长迅速，相关产品审图项目与受理总数占比从2023年的3.3%迅速增长至目前的12%。

关东浩介绍，在国际主要船型

方面，LNG双燃料动力已经在广船国际11.99载重吨LRII型成品油船及5万载重吨MR油化船、黄埔文冲8.5万吨级散货船等项目中成熟应用。CCS广州分社及广州审图中心还完成了黄埔文冲建造的华南地区最大9500方LNG/LEG运输/加注船的建造审图工作，该船同时也采用LNG双燃料动力。

甲醇燃料方面，CCS广州审图中心已为黄埔文冲颁发了甲醇双燃料动力8500吨散货船AIP原则性认可证书及3500TEU甲醇双燃料动力集装箱船AIP原则性认可证书，为交通运输部交通强国建设试点任务在绿色低碳技术高质量发展方面

做出了新的突破。此外，CCS广州审图中心还大力推动氨燃料及电池动力在船舶建造中的应用。

回顾历史，从中国近代第一座石船坞“柯拜船坞”，到广东近代最大的民用船舶修造厂“广南船坞”，造船业见证了广州因海而兴、向海图强的奋斗历程，也为广州“海丝支点城市”的定位不断贡献蓝色力量。“我们将助力辖区船企抓住绿色转型契机，推动绿色船舶发展，为广州船舶工业的发展注入新活力，进一步优化产业布局，为广州船舶与海工装备产业发展能级跨越贡献专业力量。”关东浩说。

## 招商工业海门基地新造9100车汽车滚装船出江试航

本报讯（全媒体记者 陈璐 通讯员 杜厚泽）6月12日，在南通海事部门的维护下，招商工业海门基地新造9100车汽车滚装船从南通顺利出江试航（如下图）。

据悉，此次试航的汽车滚装船全长199.9米，型长196.4米，型宽37.6米，型深14.53米，设计吃水9.35米，拥有14层甲板，运载

能力达9100车。有挪威DNV船级社“氨燃料就绪”和“甲醇燃料就绪”入级符号，是汽车运输船领域中首型可使用碳中和燃料的船舶，为世界上最环保的汽车运输船。该船使用LNG和其他燃料，能为船舶提供“双重动力”能源保障，有利于营造绿色低碳的航运环境。



## 福建船政签署2型16艘新船订单

本报讯（全媒体记者 王有哲）6月12日，记者从福建船政获悉，福建船政旗下企业马尾造船、厦船重工与新加坡东太平洋航运有限公司（EPS）签订一项重要合同，包括4艘+4艘可选择权的5500车双燃料汽车滚装船订单。此外，马尾造船和东南造船还与EPS签订了4艘+2艘+2艘可选择权的MR型成品油船订单。

据悉，5500车双燃料汽车滚装船总长190米，型宽35.6米，型深14.10米，设计吃水8.3米，最大吃水9.5米，载重吨约为7800吨，航速不小于18节。该船采用电动

RORO系统，共设11层甲板，其中4、6、8为活动甲板，用于无限航区（极地水域除外），能够运输乘用车、面包车、公共汽车、卡车、货运集装箱拖车和其他高与重型滚装货物，以及新能源汽车和IMDG规则范围内包装的危险货物。

MR型成品油船总长182.95米，型宽32.20米，型深19.10米，设计吃水11.00米，结构吃水13.30米，设计航速14.5节，用于无限航区，适合运输满足IBC规范要求的适装闪点≤60℃的成品油、植物油和液态化学品（II类和III类）。

## 6000吨级专用引航船“沪港引9”下水

本报讯（全媒体记者 陈璐 通讯员 伍经）6月12日，在镇江海事局的组织和维护下，由江苏省镇江船厂（集团）有限公司新建造的6000吨级专用引航船“沪港引9”顺利下水（如下图）。

据悉，“沪港引9”轮是目前

全球最大的引航母船，船舶总长120.9米，型宽19米，型深7.8米，设计航速14节。船员定员45人，并可搭乘88名引航员。全船双机双桨推进，具有良好的稳定性、耐波性和抗风浪能力，综合性能优异。



## 阿利塔(上海)国际海运签订2+2艘13800吨化学品船订单

本报讯（全媒体记者 刘知微 特约记者 周升友）6月10日，阿利塔（上海）国际海运有限公司与浙江皓友造船有限公司签订了2+2艘13800载重吨（DWT）双相不锈钢化学品船建造合同。

据悉，此次双方签署建造的13800DWT不锈钢化学品系列船为无限航区的双相不锈钢化学品船，满足IMO规定的II、III类液体散装化学品装载要求，首船预计今年9月开工。船体总长132米，型宽21.50米，型深11.30

米，设计吃水8.30米，航速13.40节，仓容15200立方米，主机最大功率3400千瓦。

与同类船型相比，阿利塔（上海）海运公司此次投资的化学品船型更为优化，更符合IMO对船舶节能的减排要求。阿利塔（上海）国际海运公司总经理张雁表示，看好化学品航运市场发展前景，未来阿利塔（上海）有限公司还将继续投资建设更多更优秀的化学品船投入航运市场。