

国产汽车运输船的新飞跃

□ 全媒记者 杨瑾



4月22日,由招商工业南京金陵为比亚迪股份有限公司(简称“比亚迪”)建造的全球最大汽车滚装船“BYD SHENZHEN”(“深圳号”)正式启航。2025年,中国船厂交付了多艘大型汽车运输船,包括“文景口”号、“礼诺南极光”号、“长沙号”等。这些船舶不仅体现了中国在汽车运输船建造领域的技术突破和产能提升,也进一步巩固了中国在全球汽车运输船市场的领先地位。



▲“深圳号”。 比亚迪供图

“出海舰队”加速组建

2024年,比亚迪出口新能源汽车43.3万辆,同比增长71.8%,是中国出口量最高、增速最快的汽车品牌。

随着新能源汽车出口量不断攀升,2022年,比亚迪宣布耗资50亿元订购滚装运输船的计划,分别由中集来福士、广船国际、招商工业南京金陵与招商工业海门基

地承建。这些船舶涵盖7000车和9200车两种级别,全部采用LNG双燃料或清洁能源系统,并配合比亚迪的全球出口布局进行量身定制。

记者梳理发现,自2024年起,比亚迪定制的滚装运输船陆续交付:2024年1月10日,首艘7000车位滚装船“开拓者1号”在山东烟

台中集来福士交付,开启比亚迪自有运力时代;同年11月29日,第二艘7000车位滚装船“常州号”自烟台启航;2025年1月7日,由广船国际建造的第三艘7000车位双燃料滚装船“合肥号”交付并命名;3月,招商工业海门基地建造的第二艘9200车位船“长沙号”下水,预计5月交付;4月22日,南京

金陵建造的“深圳号”完成命名交付。

截至目前,比亚迪订购的8条滚装船已交付过半。未来,比亚迪计划到2026年初实现8艘船舶全部投运,届时年运力将超过100万辆新能源汽车,进一步推动航运与汽车产业的深度融合,为全球市场供应体系提供有力保障。

不断刷新行业纪录

“深圳号”是比亚迪运营的四艘专业汽车运输船。该船总长219.9米,型宽37.7米,服务航速19节,设有16层甲板,拥有9200个标准装载车位,是目前已投入运营的全球装载量最大的汽车运输船。

作为新一代双燃料汽车运输船,“深圳号”采用最新LNG双燃料清洁能源技术,配备高效节能主机、抱轴式轴带发电机、高压岸电系统、BOG再冷凝系统等绿色设备,满足国际海事组织能源效率和碳排放第三阶段要求。搭配高压岸电系统后,该船在码头装卸货期间可实现零碳排放;同时,

通过应用节能装置以及可控硅选择性催化还原、废气再循环等脱硝技术,氮排放达到目前最高标准,堪称绿色智能、环保高效的汽车运输船典范。此外,其高效的装载系统和防护技术,也为运输过程中的高效作业与车辆安全提供了有力保障。

根据克拉克森研究最新数据,招商工业旗下招商重工(江苏)、南京金陵船厂和威海金陵船厂在全球汽车运输船手持订单量中均名列前茅。整体来看,招商工业集团的汽车运输船手持订单总数达86艘,占全球总量的43.4%。

作为国内建造滚装船最早、交付数量最多、产品型号最全的企业,招商工业始终依托新技术、新能源、新材料,推动汽车运输船向高端化、智能化和绿色化方向发展。

近日,芬兰船舶设计公司Deltamarin宣布,已与南京金陵船厂正式签约,为挪威航运企业Wallenius Wilhelmsen设计新一代超大型纯汽车和卡车运输船。此次合作将打造载车量达12100CEU(标准车位)的全球最大汽车运输船,刷新行业纪录。

根据合同,金陵船厂现有14艘

PCTC订单中的6艘将进行“升级扩容”,载车量从原计划的9300CEU大幅提升至约12100CEU,超越此前业内最大11700CEU的设计方案,成为新一代“巨无霸”汽车运输船。Deltamarin将负责船舶的基本设计和详细设计,重点优化燃油效率、安全性和可持续性。这批升级版船舶属于Wallenius Wilhelmsen的“Shaper级”系列,延续甲醇双燃料动力设计,配备可切换绿色甲醇和传统燃料的发动机,显著降低碳排放。同时,新船还将通过线型优化、智能能源管理系统等技术进一步减少燃料消耗。

建造效率国际领先

在克拉克森研究发布的最新数据中,广船国际的全球汽车运输船手持订单量达25艘,占比12.6%。今年,广船国际在高端汽车运输船建造领域持续发力:

4月21日,中船集团旗下广船国际联合中船贸易为浦银金租建造的7000车LNG双燃料汽车运输船“汉江口”号举行命名交船仪式。该船较合同期提前4个月交付,其中出坞至试航周期缩短至31天,仅用76小时便完成油、气“二合一”模式试航,主建造周期显著压缩。

早在2月26日,广船国际为韩国大型船东H-Line建造的8600车双燃料汽车运输船1号船“GLO-

▼8600车双燃料汽车运输“GLOVIS TRUST”号。

市场需求仍将持续

揽全球超八成汽车运输船订单。

业内专家指出,市场对汽车运输船的需求将持续旺盛。新旧船舶更新迭代、汽车工业稳步发展、清洁能源广泛应用这三大因素,共同构筑起汽车运输船新船市场的坚实支撑。预计2025—2026年,全球轻型汽车制造业将保持2%—3%的增长率,叠加中国汽车出口的强劲态势,将持续为PCTC市场注入



根据克拉克森研究数据,截至4月22日,全球汽车运输船手持订单共计198艘。从船东维度分析,前十船东合计持有113艘,占比达57.1%;从船东国别来看,韩国、中国和日本分别占比17.7%、15.7%和15.2%;而在建造国分布上,中国以82.3%的占比遥遥领先,日本和韩国分别占14.1%和3.5%。

近年来,中国船厂在全球汽车

运输船市场展现出绝对竞争优势。数据显示,截至2024年底,中国船舶企业承接的汽车运输船订单量已占据全球总量的85.7%,其中广船国际、上海外高桥造船有限公司等企业成为核心承建力量。以广船国际为例,其累计承接近40艘汽车运输船订单,目前已顺利交付13艘。值得注意的是,过去两年间,中国船厂更是包

62000吨多用途重吊船“瑞福”轮命名

本报讯(全媒记者 杨瑾 通讯员 沈群)4月22日,中船澄西扬州船舶有限公司为中远海运特运建造的62000吨重吊船“瑞福”轮在扬州命名,“瑞福”轮(见下图)首航将装载风电设备等货物,投入南非航线。

据悉,“瑞福”轮总长199.9米,宽32.26米,型深19.3米,满载吃水13.5米。该轮设有5个货舱,

采用大开口、箱型结构,最大舱长约40米,配置有两台150吨克令吊和两台80吨克令吊,可灵活装载各种尺寸重大件设备货和集装箱,大载重吨和箱型结构设计适用各类普通干散货运输。同时,该轮船舶能效指数满足第三阶段标准、NOx达到Tier III排放要求,满足最新SOx排放要求,是节能环保的绿色船舶。



江南造船中标20000立方米LNG加注船项目

本报讯(全媒记者 孙木子)4月22日,中船集团江南造船在上海集团能源(上海)有限公司(简称“上港能源”)新造20000立方米LNG加注船项目上成功中标,揽获LNG加注船订单。

据悉,本次中标的LNG加注船采用3个双耳C型罐,配备全回转电力推进系统、艏侧推、GCU、高负载压缩机、智能船舶等先进设备。该船适用于各类舱型的LNG受注船的船一船加注及过驳、船一岸补液及反输,BOG处理、作业量贸易计量及热值分析,能为LNG动力船提供惰化、冷舱、气试服务,并且计划于2027年上半年交付使用。

从C型罐液化石油气(LPG)船到液化乙烯(LEG)船、液化天然气(LNG)船,从小型到灵便型、中型气体船,从全压到半冷半压,从单燃料到双燃料,江南造船已交付51艘C型罐气体船,在C型罐气体船的设计、建造积累了丰富的经验和实力底蕴。本项目中标,标志着江南造船时隔2年重返C型罐气体船领域,闯入LNG加注船市场。

不含最新订单在内,目前,江南造船手持订单共计107艘约1042万载重吨,其中LPG船64艘、集装箱船32艘、LNG船7艘、汽车运输船4艘,交船期排至2029年。

普陀环岛客运47.6米客渡船开建

本报讯(全媒记者 杨柳 通讯员 周稳)4月23日,江龙船艇与舟山市普陀环岛客运有限公司(简称“普陀环岛客运”)共同举行47.6米/330客位高端客渡船项目开工仪式,标志着双方深化合作再结硕果,也为舟山海岛交通与旅游融合发展注入新动力。

据悉,此次开工建造的47.6米客渡船是江龙船艇为普陀环岛客运量身定制的又一作品。该船以钢质单体结构打造,总长47.6米,型宽10.2米,设计航速15节,载客量330客位,抗风等级达9级,兼具高效运营与安全性能。船舶采用双机双桨推进系统,舱

室设计融合舟山海洋文化特色,内装以海岛风情为主题,全景舷窗与观光甲板相得益彰,为乘客提供“舒适出行+沉浸式观景”双重体验,将成为串联舟山群岛的“海上流动风景线”。

近年来,江龙船艇与普陀环岛客运深度合作,相继交付了多艘明星船舶,大幅提升了舟山群岛水上客运品质和运力,赢得了舟山市民及八方游客的广泛赞誉。新船建成后,将主要服务于朱家尖、普陀山等热门旅游岛屿航线,进一步缩短岛际通勤时间,促进“海岛微循环”交通体系完善,助力舟山打造世界级海洋旅游目的地。

大连中远海运重工交付77000吨多用途纸浆船

本报讯(全媒记者 尹宇龙 通讯员 宝巍 张善珠 张莹)日前,大连中远海运重工为交银金租建造的77000吨多用途纸浆船“GREEN SEPETIBA”轮命名交付。

据悉,“GREEN SEPETIBA”轮总长225米、型宽32.26米、型深21米,设计航速15节。该型船货舱密封性、干燥性良好,能充分保障纸浆货品运输质量和安全。船舶升级“可折叠商品车专用框

架”功能,增设了针对新能源车的“一对一”温度监测和预警系统,可以在安全、高质量承运进口纸浆的同时,安全运输新能源车,助力新能源车“大批量出海”。该系列船舶污染物氮氧化物排放满足国际公约最高要求,振动噪音满足中国船级社最新生效的《绿色生态船舶规范》要求,同时船舶能效设计指数远超国际海事组织第三阶段要求。