

国际观察

9月中国新船接单量全球居首

共计62艘、153万修正总吨,全球占比82%

本报讯 记者 钱平 报道 据韩联社、《朝鲜日报》等韩国媒体报道,根据英国克拉克松研究公司10月6日发布的数据,今年9月全球新船市场订单量达71艘、186万修正总吨,同比下降59%。以国别来看,中国新船接单量继上月之后再度全球居首。

根据报道,今年9月,中国船企获得新船订单量为62艘、153万修正总吨,以修正总吨计,在全球新船市场占比约为82%;韩国船企承接新船订单量仅为4艘、12万修正总吨,以修

正总吨计,在全球新船市场占比约为6%。根据这一统计数据,韩国媒体报道称,今年9月韩国船企新船订单量远远落后于中国船企,位居全球第二位。

今年1至9月,全球新船市场累计订单量为1196艘、3014万修正总吨,相比去年同期的3916万修正总吨下降23%。其中,中国船企斩获726艘、1799万修正总吨的新船订单,以修正总吨计,在全球新船市场累计订单量中所占比例约为60%;韩国船企赢得168艘、742万修正总吨的新船订单,以修

正总吨计,在全球新船市场累计订单量中占比约为25%。

截至今年9月底,全球新船市场手持订单量达1.22亿修正总吨,环比增加36万修正总吨。中国船企手持订单量达5815万修正总吨,以修正总吨计,全球市场占比约为48%;韩国船企手持订单量为3944万修正总吨,以修正总吨计,全球市场占比约为32%。

在新船价格方面,今年9月克拉克松新船价格指数达175.38点,同比上升13.26点。

HD现代重工获17艘LNG运输船订单



9月27日,卡塔尔能源公司发布消息称,其已与韩国HD现代重工签订17艘超现代化液化天然气(LNG)运输船建造协议,总金额为142亿卡塔尔里亚尔,约39亿美元(约合284.5亿元人民币),这也标志着卡塔尔LNG项目第二批

LNG运输船订单采购正式启动。

卡塔尔能源表示,该批17艘LNG运输船订单的签订也使得卡塔尔LNG项目的LNG运输船订单总数将达到77艘,后续还将有更多的订单。卡塔尔能源相关负责人表示,新签

订的17艘LNG运输船将由HD现代重工按照最高的建造标准、最新的环保规则建造,旨在实现最佳的燃油效率并大幅减少碳排放。

值得一提的是,上述17艘LNG运输船订单数量明显高于韩国媒体此前的预计。此前韩媒报道称,HD现代重工的目标是至少承接10艘卡塔尔能源第二批LNG运输船订单。不过,该笔订单披露的单价约2.3亿美元,虽然高于第一批2.15亿美元的平均单船价格,但明显低于韩国方面此前预期的平均单价应在2.5亿美元-2.6亿美元。截至今年8月底,17.4万立方米大型LNG运输船平均单船价格已达2.65亿美元,而HD现代重工今年已多次强调该公司船坞资源十分紧张,并为了实现持续扭亏的目标,采取了选择性接单的策略。

在造船项目的基础上,两国还将开展更多合作。据韩联社报道,9月27日,韩国工业部部长方文圭会见了卡塔尔能源总裁兼首席执行官、卡塔尔能源事务国务部部长Saad Sherida Al Kaabi,双方讨论了能源和造船领域合作等议题。

算上此次接获的17艘订单,HD现代重工今年已获得了139艘、198.4亿美元的船海装备订单,约为其157.4亿美元年度接单目标的126%。其中,大型LNG运输船订单达37艘。加上之前承接的卡塔尔能源首批17艘LNG运输船订单,HD现代重工目前已承接卡塔尔能源相关LNG项目的34艘LNG运输船订单。

卡塔尔方面计划到2025年将目前7700万吨的LNG生产量增加到1.1亿吨,并到2027年再增加到1.26亿吨。为此,卡塔尔能源方面共计划订造约150艘LNG运输船。(钱雯)

日本船东携手推进液化氢运输船研发

日本株式会社商船三井近日宣布,该公司与川崎汽船株式会社、日本邮船株式会社及日本氢能株式会社在近期达成合作,商船三井、川崎汽船和日本邮船将对日本能源的子公司JSE Ocean以第三方配股增资的形式进行投资。

JSE Ocean公司成立于2023年1月,旨在开展液化氢海上运输业务。商船三井、川崎汽船和日本邮船在此次配股增资中的占比均为16.6%,通过此次投资,日本能源和3家航运企业将通过JSE Ocean,致力在国际液化氢供应链中承担液化氢商业化运输业务。商船三井、川崎汽船和日本邮船将通过合作,在2024年前实现全球首艘大型液化氢运输船的安全高效运营。

值得一提的是,上述全球首型、也是目前最大的16万立方米大型液化氢运输船正在由日本船企川崎重工株式会社

社研发。根据日本《读卖新闻》此前报道,该项目斥资600亿日元。今年6月,川崎重工宣布完成了该型船货物围护系统的技术研发。

为实现大规模液化氢的海上运输,需长期稳定地保持储罐低温,为此川崎重工自主研发了CC61H型货物围护系统。该系统采用球形设计,由于外部面积远小于内部面积,通过内外双层结构大幅降低了外部热量的侵入,实现高绝热性能。

据悉,该型船总长346米,型宽57米,吃水9.5米,装配4个可分别储存4万立方米液化氢的储罐。在单次航行中,可运输被冷却至零下253摄氏度、体积缩小为1/800的大量低温液化氢,有效降低氢供应成本。

据了解,为实现2050年温室气体“零排放”目标,日本政府已将发展氢能定位为“脱碳关键技术”。根据日本政府

今年6月修订的“氢能基本战略”,日本将在2030年实现每年引进最多300万吨氢的目标,到2040年每年引进约1200万吨氢。为保证能够大量且低成本地供应氢气,建立起以航运为主体的液化氢国际供应链尤为关键。

日本氢能由川崎重工和岩谷产业株式会社于2021年6月合资成立,其中川崎重工持股66.6%,岩谷产业持股33.4%,主要开展液化氢国际供应链方面的研究、规划、运营和投资业务。2021年8月,在国立研究开发法人新能源和产业技术开发组织(NEDO)关于“绿色创新基金项目/大规模氢供应链建设项目”的公开招标活动中,日本能源与岩谷产业和ENEOS株式会社提出了“液化氢供应链商业化示范”方案,并最终被NEDO采纳。该示范项目致力研发世界领先、年产量达万吨的大规模氢气液化及运输技术,从而打造生产、液化、运输一体化的液化氢国际供应链。(钱雯)

技术前沿

韩华海洋推出27万立方米LNG运输船

当地时间10月6日,DNV船级社宣布向韩华海洋推出的创新型27万立方米液化天然气(LNG)运输船型设计颁发原则性认可(AiP)证书。据悉,该船型设计方案在优化船舶性能的同时,还最大限度提高了装载能力。另据美国媒体“海事执行”报道,韩华海洋在不久前举办的新加坡国际天然气展览会上展出了该型船模型,并表示该型船还将配备旋翼帆、碳捕集系统等大量新一代环保技术。

据了解,该型船总长345米,型宽55米,共有5个货舱,总舱容达27万立方米,配备X-DF发动机和再液化系统,以最大限度减少晃动,确保最佳性能,并有望大幅降低运营碳强度(CII)指标。DNV根据相关准则,对该船型设计进行了全面的结构验证和可行性研究。在分析验证过程中,DNV验证了该船型设计的关键结构细节,还对货舱的晃动试验进行了审查,旨在进一步提高该船型的结构可靠性。

韩华海洋首席运营官Jong Seo Kim表示,此次获得DNV颁发的AiP证书对该船型的设计具有里程碑意义,并将显著增强韩华海洋的船舶设计建造能力。

“海事执行”报道称,韩华海洋还计划投资近5亿美元(约合37亿元人民币),研发基于氨燃料、甲醇燃料和氢燃料的环保型推进系统。根据最新规划,韩华海洋希望到2040年实现220亿美元(约合1606亿元人民币)的销售量和约40亿美元(约合292亿元人民币)的营收利润。(钱雯)



海事快讯

大岛造船 手持订单日本排名第一

本报讯 据splash247、《贸易风》等媒体报道,日本大岛造船近来接连斩获新船订单,根据英国克拉克松研究公司的最新统计数据,该公司已超过今治造船,成为目前日本手持订单量排名第一的船厂。

大岛造船今年9月曾发布消息称,截至9月7日,其手持订单量为105艘。而克拉克松的数据显示,近期,大岛造船又获得韩国泛洋海运(Pan Ocean)2艘64000载重吨极限灵便型散货船订单,计划于2026年完工交付;获得希腊船东Alasia Newships公司2艘64000载重吨极限灵便型散货船、1艘82000载重吨卡姆萨尔型散货船订单,前2艘船将于2024年第四季度交付,后1艘船预计于2025年交付。此外,大岛造船还与土耳其船东GSD Shipping签订了1艘42000载重吨散货船建造合同,计划于2026年完工交付。(多多)

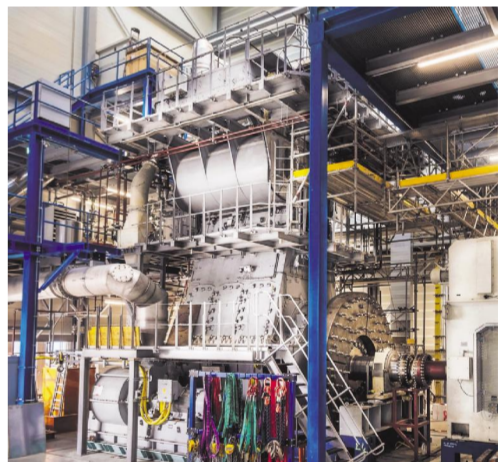
三菱重工 举行航海实习船下水命名仪式

本报讯 日本三菱重工集团10月6日宣布,该集团旗下三菱重工海事系统有限公司举行了航海实习船“弓削丸”号下水命名仪式。该公司随后将在码头对该船进行舾装和调试,预计其将于2024年完工交付。

据悉,此次命名下水的“弓削丸”号总长56.34米,型宽10.6米,型深5.8米,总吨位为370吨,航速12.5节,可搭载60人,船东为弓削商船高等专业学校。该船交付后将用于学生航海培训和操作、海洋调查研究、社会服务以及海洋理念传播等,还可执行灾难救援任务,在灾害发生时可进行水电供应、救灾物资运输等。此外,该船配备了船岸通信系统,可从岸上远程操作船上的海水淡化装置等设备。不仅如此,基于安全考虑,该船为女性学员设置了专用区域,还配备了适用各类人群的便捷登船通道设施。

“弓削丸”号是弓削商船高等专业学校的第四代培训船,未来将替代1994年建造的现役“弓削丸(第三代)”号航海实习船,该船同样由三菱重工集团建造。三菱重工海事系统公司表示,将进一步增强研发设计能力,建造可支持下一代海事技术人员的船舶,为社会进步作出持续贡献。(钱雯)

WinGD氨燃料 二冲程发动机获AiP证书



本报讯 英国劳氏船级社(LR)日前在其官网发布消息称,WinGD研发的氨燃料二冲程发动机已获其原则性认可(AiP)证书。据悉,这是该公司的氨燃料二冲程发动机首次获得这一证书。

此次获得原则性认可证书的为WinGD的X-DF-A双燃料系列发动机。该公司向LR的专家证明了该产品在技术上的成熟性,及其能够满足未来的海事法规监管要求;LR对该产品的安全概念、风险、发动机和燃料供应系统的初步设计等进行了评估,并确认了相关材料与氨燃料的兼容性,最终向该型机颁发了AiP证书。LR称,此举将增强船东对船舶采用氨燃料主机的信心。

据了解,目前WinGD氨燃料发动机系列产品的开发工作进展顺利,该系列产品的首台机——缸径50厘米的X52DF-A型机将于2024年第四季度交付,该型机适用于包括气体运输船、散货船在内的多型船舶。在此基础上,该公司将根据市场需求,到2025年把X-DF-A系列产品的缸径扩展到72厘米,进而在2026年扩展到其他缸径,以满足从小型油船、汽车运输船到超大型油船等各种船型的需求。(柳璟)

俄罗斯首艘氢动力电动船 完成原型试验

本报讯 俄罗斯Sintomics集团10月9日发布消息称,其已于近日成功完成俄罗斯首艘氢燃料电动船的原型试验。

该船为小型客船,由Sintomics集团旗下Emperium公司建造,其推进系统采用了俄罗斯Sistema氢技术中心开发的氢燃料电池发电机。Sintomics集团表示,氢燃料是目前最节能、环保的燃料,适用于游船和货船;一艘小型氢动力电动客船在不加油的情况下可航行20小时。据悉,Sistema氢技术中心由Sistema公司投资建立,主要在能源、交通等氢能应用领域开展技术研究,其于今年1月组建了联合项目团队,对基于氢燃料发电机的电动推进系统进行研发。

Emperium公司是俄罗斯首家建造载客50-200人系列电动客船的船企。截至目前,该公司已建造了快速双体船、观光游览船,以及电动水上巴士等多型电动船产品。(柳璟)