

海事快讯

万海航运抛出  
30亿美元双燃料箱船大单

本报讯 8月12日,万海航运股份有限公司发布公告称,万海航运子公司万海航运(新加坡)有限公司签署了2型最多20艘甲醇双燃料动力集装箱船建造意向书。如果该笔订单全部生效,其总金额最高将达约30亿美元(约合人民币215亿元)。

根据公告,上述订单花落两家船企。其中,12+4艘8000TEU甲醇双燃料动力集装箱船将由中国台湾国际造船股份有限公司建造。据悉,该型船单价当前为1.025亿~1.24亿美元,如果上述订单全部生效,则16艘船的总价值将达16.4亿~24.8亿美元。中国台湾《工商时报》等媒体报道称,该笔订单将是台船历史上获得的最大单笔商船订单。

与此同时,万海航运新加坡公司还与韩国船企HD韩国造船海洋旗下HD现代三湖签署了4艘8700TEU甲醇双燃料动力集装箱船建造意向书。该型船单价目前为1.135亿~1.3041亿美元,4艘船的总价值达4.54亿~5.2164亿美元。

台媒报道称,台船选择在高雄厂区建造该批船舶,预计将于2027年第三季度交付首制船,并最终于2030年第三季度实现全部交付。近年来,台船顺应航运业节能降碳趋势,积极开展甲醇双燃料动力集装箱船的研发设计,为其斩获该笔订单奠定了基础。

台媒报道认为,在目前的市场行情下,预计台船的造船毛利率将提升3%~6%。台船方面也表示,该公司目前还在与另一家航运企业就建造8000TEU甲醇双燃料动力集装箱船进行洽谈,并在积极争取8万吨散货船和21万吨散货船订单,预计近期其将继续获得新船订单。(闻强)

HD现代海洋首获  
LNG-FSU改装订单

本报讯 记者 钱平 报道 据韩联社、《朝鲜日报》等韩国媒体报道,韩国HD现代集团旗下船舶服务子公司——HD现代海洋解决方案于8月11日宣布,近期其与一家欧洲航运公司签订了1艘液化天然气气浮式储存装置(LNG-FSU)改装合同,价值3000万美元(约合2.2亿元人民币)。

根据合同,HD现代海洋解决方案将把1艘建于2004年的13.8万立方米LNG运输船改装为LNG-FSU。该项目为交钥匙工程,HD现代海洋解决方案将负责包括设计、采购、生产、运输、安装和测试等在内的全部工作,以尽可能地提高该公司的盈利能力。该LNG-FSU计划于明年上半年完工交付,在中美洲地区运营,为周边的火力发电厂供应LNG。

据悉,此次是HD现代海洋解决方案自2016年成立以来获得的首份LNG-FSU改装合同。通常来说,新建1艘LNG-FSU需要至少3~4年时间,但回收利用老旧LNG运输船来改装1艘LNG-FSU最快可在1年内完成。因此,LNG-FSU改装被认为是既经济又环保的方案。

HD现代海洋解决方案相关负责人表示,LNG-FSU改装是最困难的项目之一,因其没有标准化设计方案,承包方需具备高水平的技术和专业知识。该公司希望通过这一项目积累经验并提高能力,从而进一步扩大自身在环保型船舶改造领域的市场份额。

韩国HD现代集团的造船业务控股公司——HD韩国造船海洋近期宣布承接欧洲船东12艘15500TEU集装箱船订单。这是该公司今年以来承接的首笔集装箱船订单,金额约为26.7亿美元,单船价格超过2.2亿美元。

当前,航运市场火爆及船东资金充裕推动箱船订单激增,加之新船价格上行,除HD韩国造船海洋外,三星重工、韩华海洋也对承接集装箱船订单跃跃欲试,将凭借自身优势与中国同行争抢订单。

积极争抢订单 自认更具优势

Jonathan Roach预计,2027年~2030年,全球造船市场将完工交付大约600艘、450万TEU的新造集装箱船,其中很可能将包括150艘14000TEU级及以上的大型和超大型集装箱船,以及80艘7500TEU~14000TEU的中型和大型集装箱船。

红海危机复杂多变给这一轮集装箱船订单潮带来了更多不确定性,众多船舶观察家认为,虽然当下的箱船订单发展情况并不与红海局势相吻合,但考虑到国际海事组织(IMO)最新的环保规则不断生效,为满足航运业减排要求,集装箱船汰旧换新的需求大涨,航运企业增加集装箱船新造船投资也就更具合理性。此外,由于航运业近年来进入市场繁荣期,航运企业也拥有更多资金进行环保型船舶的替换。

马士基集团相关负责人还透露,在船价高企的当下订购3~4年后交付的船舶,主要是因为全球主要造船厂的船位资源已经趋近饱和。

在上述背景下,韩国三大船企目前正谋划积极争抢集装箱船订单。韩国媒体透露,HD韩国造船海洋在7月获得达飞集团12艘15500TEU集装箱船订单后,目前正谋求再获得6艘8000TEU级箱船订单。三星重工在其今年第二季度财报中表示,目前正在与客户就环保型集装箱船订单进行洽谈。此外,“自去年以来没有获得1艘集装箱船订单的韩华海洋也开始改变态度。”韩国媒体分析称,韩华海洋被韩华集团并购后一直处于亏损状态,而亏损的原因正是其在加入该集团前承接了大量低价集装箱船订单。因此,韩华海洋对承接该型订单一直非常谨慎,严格遵循“选择性接单”策略。不过,随着集装箱船市场回暖,韩华海洋在7月召开的今年第二季度财报电话会议上表示,“由于红海事件导致航线改道,集装箱船运价飙升……我们正在考虑承建能够确保盈利的大型集装箱船。”

由于此前集装箱船订单大多由中国船企承接,韩国船企“重回市场”必然要和中国同行开展竞争。8月初,韩国造船业业内人士透露,全球第五大航运公司赫伯罗特(Hapag-Lloyd)已宣布,其将耗资50亿~54亿美元订购15艘15000TEU~16000TEU集装箱船,15艘8000TEU~9000TEU集装箱船,30艘船均采用LNG双燃料动力。目前,赫伯罗特已开始向中韩两国船企咨询相关事宜。对此,多家韩国媒体评价称,这笔大单将引发“全球造船业主导者韩国和中国之间的激烈竞争”“中韩竞争有望点燃战火”。

对此,韩国造船业界似乎颇有信心。韩国媒体报道称,当前中国造船业同样手持大量订单,约为7465万修正总吨(CGT),已接近2008年10月全球造船业繁荣时期的7656万CGT的峰值,因而不大可能采取低价接单策略与其竞争集装箱船订单。同时,尽管中韩两国造船业在集装箱船建造技术方面差别不大,但韩国造船业拥有燃料供应系统和双燃料发动机等配套能力,“与进口此类设备的中国船企相比具有比较优势”。

HD韩国造船海洋此前为达飞集团建造的LNG双燃料动力大型集装箱船来源:HD韩国造船海洋

国际观察



箱船订单『回潮』,韩国船企重返市场?

“韩国造船业正在重新进入集装箱船市场。”7月15日,韩国HD现代集团的造船业务控股公司HD韩国造船海洋宣布获得欧洲船东12艘15500TEU集装箱船订单,金额约为3.6832万亿韩元(约合26.7亿美元)。这笔订单不仅是HD韩国造船海洋今年以来承接的首笔集装箱船订单,更助力该公司提前超额完成了今年全年的接单任务。对此,韩国媒体作出了以上评价。

韩国多家媒体分析称,除HD韩国造船海洋外,当下三星重工、韩华海洋也对承接集装箱船订单跃跃欲试。此前,三大船企基于其“选择性接单”策略,更为青睐液化天然气(LNG)运输船、超大型液氨运输船(VLAC)乃至液化二氧化碳船、液化氢船等高附加值气体运输船市场,并积极抢接订单。而航运市场火爆及船东资金充裕推动箱船订单近期激增,加之新船价格上行,令韩国船企再度重视箱船市场。韩国媒体称,韩国造船业将凭借自身优势与中国同行争抢箱船订单。

箱船市场火爆 订单井喷增长

据《贸易风》8月14日报道,今年以来多家航运企业纷纷下单订造集装箱船,箱船订单“回潮”势头正愈演愈烈。今年7月,集装箱船单月新船订单达到55万TEU,创下自2021年3月以来的新高。过去几周,包括地中海航运(MSC)、马士基集团和万海航运等在内的航运企业下单订造了一批双燃料动力箱船。根据英国克拉克森研究公司的数据,截至目前,今年的集装箱船新船订单超过160艘、180万TEU,远高于年初预计。

虽然当前箱船订单“井喷式”增长“出乎意料”,但船舶经纪公司MB Shipbrokers认为,这很可能仅仅只是一个开始,新一波箱船订单已经在酝酿之中。依照目前市场形势,MB Shipbrokers公司已将今年箱船订单预期数上调至220万TEU。全球知名船舶经纪商Braemar公司也预计,未来还将有更多集装箱船订单释放,估计在2027年至2030年间,会有总计600艘、450万TEU的箱船新船交付。

手持订单方面,据统计,目前全球新船市场集装箱船手持订单已超660艘,总运力超过655万TEU。订单激增也对船队结构产生了一定影响,目前订单量与船队的比率已开始回升至20%以上。尽管低于去年中的28%左右的水平,但Braemar公司的市场分析师Jonathan Roach表示,过去一个月,多家集装箱航运公司正在或计划增加新造船投资,为了保持船队增长率维持在3%左右,未来一段时间,箱船新船订单将持续保持高位。

Jonathan Roach预计,2027年~2030年,全球造船市场将完工交付大约600艘、450万TEU的新造集装箱船,其中很可能将包括150艘14000TEU级及以上的大型和超大型集装箱船,以及80艘7500TEU~14000TEU的中型和大型集装箱船。

红海危机复杂多变给这一轮集装箱船订单潮带来了更多不确定性,众多船舶观察家认为,虽然当下的箱船订单发展情况并不与红海局势相吻合,但考虑到国际海事组织(IMO)最新的环保规则不断生效,为满足航运业减排要求,集装箱船汰旧换新的需求大涨,航运企业增加集装箱船新造船投资也就更具合理性。此外,由于航运业近年来进入市场繁荣期,航运企业也拥有更多资金进行环保型船舶的替换。

马士基集团相关负责人还透露,在船价高企的当下订购3~4年后交付的船舶,主要是因为全球主要造船厂的船位资源已经趋近饱和。

新船价格高企 吸引船企回潮

对于HD韩国造船海洋不久前承接欧洲船东12艘15500TEU集装箱船订单,多家韩国媒体分析称,此举正值全球航运业对集装箱船的需求及新船价格回升之际。克拉克森表示,国际贸易量和外部不确定性因素的增加,导致海运货运量激增,进而导致集装箱运费稳步上涨,推动了对航运市场新型集装箱船的需求。在这一背景下,新船价格同步上行。正因如此,此前被视为“利润低”的大型集装箱船,得以重回“一直在积极获取高价值订单”的韩国造船业的视野。

韩国媒体分析称,对韩国船企而言,除LNG运输船和VLAC外,如今大型集装箱船“也有了足够的利润”。就新船价格来看,去年7月,15000TEU LNG双燃料大型集装箱船的平均造价约为1.9亿美元,1年后,这一数字已超过2.2亿美元,涨幅近15.8%。以HD韩国造船海洋今年7月承接的12艘该级别集装箱船订单为例,其单船平均价格即为2.225亿美元。韩国媒体透露,订造该系列船的船东为法国达飞海运集团(CMA CGM),其单船价格则比6月底的新船价格高出10%以上。此外,据克拉克森的数据,23000TEU超大型集装箱船的造价从去年年底的2.35亿美元跃升至今年7月底的2.72亿美元,涨幅达15.7%。对此,韩国进出口银行海外经济研究所研究人员表示:“上半年低迷的集装箱造船市场正在逐渐转好。”

此前,韩国船企手持订单充裕,已能够确保未来三四年内的工作量,因而会根据船型的利润选

全球首艘配备  
风帆的LNG运输船获AiP

本报讯 商船三井(MOL)日前在其官网发布消息称,配备“风力挑战者(Wind Challenger)”风力辅助推进系统的液化天然气(LNG)运输船方案已获得日本船级社(NK)的原则性认可(AiP)。商船三井称,此举标志着全球首艘配备风力辅助推进系统的LNG运输船获得AiP。

据“Marinelink”等海事媒体报道,上述LNG运输船将由韩国船企韩华海洋为商船三井建造,目前正处于详细设计阶段。该船总长286米,型宽46米,容积为17.4万立方米,可进入世界各地的LNG终端;配备2个纤维增强塑料材质的“风力挑战者”风帆,每个风帆高49米、宽15米。

商船三井称,为使该船获得AiP,其与韩华海洋、NK合作,对风帆位置、其对能见度的影响,以及包括紧急操作程序在内的其他安全措施等因素进行评估;LNG运输船液舱专利方法GTT公司则就风帆对货舱的影响进行了评估,确认在风帆产生应力的情况下,货舱的结构安全也能得到充分保证。

日本大岛造船表示,“风力挑战者”风帆由该公司与商船三井合作研发,为伸缩式硬质风帆,基于航线及天气等因素差异,能够帮助船舶减少7%~16%的燃料消耗和温室气体排放。今年5月,商船三井宣布,该集团拥有并运营的全球首艘配备该风帆的煤炭运输船“Shofu Maru”号为期18个月的营运数据表明,该风帆使该船的燃料消耗平均每天减少17%、每航次减少5%~8%。

据了解,商船三井此前曾公布“商船三井集团环境愿景2.2”,其中包括“到2050年实现温室气体(GHG)净零排放”的中长期目标。该集团表示,实现这一目标的主要举措就包括“进一步引入节能技术”。为此,商船三井计划使其船队中配备“风力挑战者”风帆的船舶至2030年达25艘、至2035年达80艘。今年7月10日,配备“风力挑战者”的63896载重吨极限灵便型散货船“Green Winds”号由大岛造船建造完工。该船也是全球首艘配备该型风帆的起重船。

(柳苏)

HD现代尾浦开建全球最大LCO<sub>2</sub>运输船

本报讯 据多家韩国媒体报道,HD现代集团的造船业务控股公司——HD韩国造船海洋(HD KSOE)近日宣布,其子公司HD现代尾浦(HD Hyundai Mipo Co.)位于蔚山的船厂已开始建造一艘22000立方米液化二氧化碳(LCO<sub>2</sub>)运输船。据悉,该船是韩国造船业建造的首艘LCO<sub>2</sub>运输船;HD现代尾浦称,该船同时是迄今为止被下单订造的全球最大LCO<sub>2</sub>运输船。

该船为希腊船东Capital Maritime集团于去年7月至今年1月订购的4艘同型LCO<sub>2</sub>运输船中的首制船,主要用于运输从大气中捕获并被液化的二氧化碳,还可运载液化石油气和液氨等液化气产品。HD现代尾浦称,上述4艘船计划于2025年11月~2026年下半年陆续交付。

该型船总长159.9米,型宽27.4米,型高17.8米,配备3个低温高压(零下55摄氏度及5倍大气压)LCO<sub>2</sub>储罐;满足冰级1C要求,能够在布满浮冰的海域安全航行;配备功率为2500千瓦(kW)的岸电系统、氮氧化物选择性催化还原(SCR)系统等环保设备,以减少颗粒物和废气等空气污染物的排放;未来可根据用户要求被改装为氨动力双燃料船。

韩国媒体报道分析称,LCO<sub>2</sub>运输船将在全球碳捕集、利用和储存(CCUS)价值链中发挥关键作用,被视为具有代表性的下一代环保船型。据英国技术



22000立方米液化二氧化碳(LCO<sub>2</sub>)运输船设计效果图

和市场研究公司IDTechEx预测,到2045年,全球二氧化碳捕集能力将达到每年2.5千兆吨,2025年~2045年其复合增长率(CAGR)将达18.5%。在这一背景下,市场对LCO<sub>2</sub>运输船的需求预计将相应增加。韩国造船业希望通过建造和交付LCO<sub>2</sub>运输船引

领下一代环保船舶及航运市场。为此,HD现代尾浦与HD现代重工等兄弟企业及母公司HD韩国造船海洋持续开展合作——后者已于4月建成“船舶碳中和研发示范设施”,以升级LCO<sub>2</sub>储罐压力控制技术,确保LCO<sub>2</sub>运输安全。(柳苏)