

新一轮大型LNG运输船订单“争夺战”打响

■记者 张弘强

2026年伊始,全球液化天然气(LNG)运输船市场即呈现订单密集释放态势,凸显行业对清洁能源运输的强劲需求,也标志着新一轮大型LNG运输船订单“争夺战”已经打响。数据显示,如果算上选择权订单,1月,全球新船市场共官宣28艘大型LNG运输船订单,延续了去年12月以来大型LNG运输船新船订单显著增长的趋势。

当前,LNG运输船手持订单量超过280艘,德德里预计,2026年LNG运输船手持订单量将总体保持稳定。这意味着LNG运输船年内新船订单量较去年全年将呈现明显复苏。此前,英国克拉克森研究公司也预计,今年全球新船市场大型LNG运输船订单达115艘。

中国船厂力压韩国

今年1月,中国船厂官宣生效的大型LNG运输船订单达到13艘,如果算上选择权订单,这一数字达到18艘。相比之下,韩国船企今年1月官宣获得了10艘大型LNG运输船订单,其中,HD韩国造船海洋4艘、三星重工4艘、韩华

海洋2艘。

1月30日,中国船舶集团有限公司旗下沪东中华造船(集团)有限公司和江南造船(集团)有限责任公司,联合中国船舶工业贸易有限公司分别与企业签署3+3艘17.4万立方米大型液化天然气(LNG)运输船和4艘17.5万立方米大型LNG运输船建造合同。

算上沪东中华1月21日联合中船贸易获得的1家希腊知名航运公司4+2艘17.4万立方米LNG运输船建造订单,以及江南造船1月15日联合中船贸易获得的新加坡太平洋航运2艘17.5万立方米LNG运输船建造订单,今年1月,沪东中华和江南造船分别官宣获得7+5艘和6艘大型LNG运输船订单。另据《船报》记者了解,截至目前,沪东中华大型LNG运输船手持订单已达到57艘,江南造船大型LNG运输船手持订单达10艘。

值得注意的是,HD韩国造船海洋的4艘订单早在去年12月船东就已官宣,而三星重工今年官宣的其中2艘订单实际已于去年12月31日获得,鉴于两家船企去年都已超额完成船舶接单任务,这两笔订单大概率会被算作今年的接单业绩。也就是说,如果不计算上述两笔订单,今年1月韩国船企实际新承接的大型LNG运输船订单仅为4艘。

还有一批订单要来

尽管中国船厂今年1月在大型LNG运输船新船市场势头凶猛,但韩国三大船企正利用已确定实施的系列LNG项目“憋大招”。韩国业界分析人士认为,韩国三大船企有望迎来一波大型LNG运输船“订单潮”。

1月29日,法国能源巨头道达尔在其官网宣布,正式重启总投资约200亿美元的莫桑比克LNG项目陆上及海上施工业务。该项目年产能约1280万吨,其重启后的最新目标投产时间为2029年。据了解,莫桑比克LNG项目由道达尔牵头,商船三井、日本邮船和希腊Maran Gas Maritime公司等参与该项目LNG运输船运营。

该项目原计划建造40艘大型LNG运输船,2020年道达尔已与HD韩国造船海洋旗下HD现代三湖以及三星重工签署了首批共17艘船位的相关建造意向书,后因莫桑比克国内政治局势变化,该项目被一再推迟。尽管如此,道达尔和韩国船企均未放弃该项目,并通过多次延期将船位延长至今年1月底。韩国业界人士表示,随着项目重启,韩国船

企不仅将敲定已锁定船位的首批17艘大型LNG运输船订单,而且同样有信心包揽该项目后续23艘订单。该人士还称,去年年底以来,全球大型LNG运输船新船市场已呈现明显反弹势头,韩国船企今年还有不少机会继续斩获订单。

根据德德里的预计,2026年全年将新增约4300万吨LNG产能,中东、北美等地一批大型LNG项目将投入市场。其中包括卡塔尔的北方气田扩建项目(1650万吨/年)、Golden Pass T1项目(600万吨/年)、Corpus Christi第三阶段及Block2-7项目(860万吨/年)等。虽然受地缘政治、亚洲地区需求改善等因素影响,LNG需求也将上升,但德里预计,2026年LNG供应扩张速度将超过需求增长。

此外,需要注意的是,2025年全球共交付76艘LNG运输船,今年这一数字预计将达85艘。同时,德里预计2026年将有18至20艘LNG运输船被拆解。按照德德里和克拉克森的预测,今年中韩船企还将至少竞争87艘大型LNG运输船订单。

业界人士认为,中国船企在大型LNG运输船船型研发、建造效率、核心系统自主研发和关键配套等领域的竞争力早已今非昔比,中国船企同样有希望在上述LNG项目中与韩国船厂一较高下。

海事快讯

法国大西洋船厂获2+4艘全新豪华邮轮订单

本报讯 记者 钱平 报道 当地时间1月29日,皇家加勒比集团宣布与法国大西洋船厂达成一系列协议,将向后者订购2+4艘全新的“Discovery”级豪华邮轮,这也是今年官宣的全球首笔大型邮轮订单。同时,该集团旗下名人内河邮轮品牌也宣布将新增10艘内河邮轮,使其欧洲内河邮轮船队规模在2031年前增至20艘。

据了解,首艘“Discovery”级邮轮预计2029年交付使用,第二艘计划于2032年完工交付。皇家加勒比集团并未透露新一代“Discovery”级邮轮的具体参数,但透露该型邮轮引入了大胆的新理念,将为宾客带来非凡的、独一无二的体验。该集团董事长兼首席执行官Jason Liberty表示,新型邮轮将展现设计与功能完美融合的无限可能,代表了其对未来度假体验的持续承诺。

据了解,作为全球领先的邮轮制造商,法国大西洋船厂过去40年共为皇家加勒比集团建造了21艘邮轮。

在宣布新建10艘内河邮轮的同时,“名人内河邮轮”也官宣将于2028年开启欧洲航线部署,将有超过160条航线,停留24个全新港口,包括探索多瑙河下游原始风光的新旅程、欣赏郁金香盛开的旅程,以及体验欧洲迷人圣诞市场邮轮之旅的全新方式。

三星重工同日斩获5艘价值9亿美元新船订单

本报讯 记者 钱平 报道 1月28日,日本株式会社商船三井宣布,该公司与印度国有石油天然气公司(ONGC)成立的2家合资企业,在2026年度能源周上与ONGC签署了为期15年的2艘超大型乙烷运输船(VLEC)的长期租约。

根据协议,这2艘新船将由韩国船企三星重工建造。伴随2艘新船投入运营,商船三井也将拥有全球最大规模的VLEC船队,VLEC数量将增至16艘。

据悉,该笔新船订单的价值约为3亿美元。2艘新船计划于2028年年底完工交付,2家合资公司将各自拥有1艘。该系列船总长230米,型宽36.6米,满载吃水11.9米,舱容为10万立方米,将配备双燃料主机。

同日,根据韩联社报道,三星重工还宣布获得了百慕大船东价值5亿美元的2艘大型液化天然气(LNG)运输船订单,以及利比亚航亚公司价值1亿美元的1艘原油运输船订单。加上上述5艘新船订单,当前,三星重工的手持订单已达134艘、287亿美元。

值得一提的是,由于2025年度整体经营业绩显著提升,三星重工还自2014年以来首次发放了年度绩效奖金。据了解,此次发放的2025年度绩效奖金不仅涵盖三星重工的员工,更包括与其合作的分包商员工,奖金发放比例将根据服务年限决定。三星重工相关负责人表示,设立这一制度是为了确保船厂拥有稳定的技术人员队伍。

根据《朝鲜日报》报道,韩国金融投资业消息人士透露,三星重工2025年的年度营业利润预计达8739亿韩元,净利润预计为6666亿韩元,同比分别增长约70%和100%。

三星重工相关负责人表示,预计今年的LNG运输船市场需求将保持强劲,该公司有望斩获包括该型船在内的大型LNG海上设施订单。今年,三星重工也将继续采取选择性接单战略,重点在进一步提升盈利能力。

Orix牵头成立合资企业 计划订购3艘新船,均由日企建造

本报讯 记者 钱平 报道 据贸易风报道,日前,日本金融贸易巨头Orix公司正通过一项创新性的本国合资项目,进一步拓展其在航运领域的布局,从而助力日本提升其海事业的全球竞争力。该公司旗下船舶贸易部门Somec与日本船东正荣汽船(Shoei Kisen)、神原汽船(Kambara Kisen)以及日本船企尾道造船(O-nomichi Dockyard)携手成立了合资企业Sakura Ocean,共同订购并运营3艘新造船。

根据协议,Somec将持有Sakura Ocean 10%的股份,正荣汽船、神原汽船和尾道造船各持有30%。相关合作方表示,Somec将负责该项目的经纪服务与日常管理,Orix旗下的船东企业三德船舶(Santoku Senpaku)承担建造监督与船舶管理职责。

据了解,Sakura Ocean计划订购3艘新船,分别授予今治造船、常石造船以及尾道造船。新船预计在2030年前交付,并以期租方式租赁给日本国内航运公司。尽管目前尚未公布新船具体类型,但根据报道,该笔新船订单很可能为好望角型散货船。

Orix相关负责人表示,这是日本海事业首次由船东、造船厂和船舶贸易公司等产业链企业以全行业合作方式成立合资企业并共同开展业务。作为一项“全日本框架”,该计划旨在增强日本海事业的全球竞争力。此次合资企业的成立,被视为Orix为日本海事业注入新活力、提升整体竞争力的重要一步。

过去一段时间,Orix在航运领域动作频频。除上述计划外,该公司2025年10月还收购了东京的一家船东Fair Field Shipping,进一步扩展其航运业务版图。据悉,Orix自20世纪60年代后期开始在日本开展二手船租赁业务,持续积累船舶投资与运营经验,并于2024年收购三德船舶。2025年3月,该公司宣布进军船舶经纪领域,并与双日集团达成协议,收购其旗下专注船舶贸易业务的全资子公司Sojitz Senpaku股份,后将其更名为Somec,并引入正荣汽船、神原汽船和尾道造船作为股东。截至目前,正荣汽船拥有174艘集装箱船、散货船和油船,神原汽船运营42艘散货船、液化石油气(LPG)船和集装箱船。

『开放海洋计划』能否让巴西造船业重焕生机?



根据巴西国家石油公司(Petrobras)官网发布的消息,当地时间1月20日,Petrobras及其物流子公司Transpetro与3家巴西船厂正式签署“开放海洋计划”下的船舶建造合同,共计41艘新船,总投资超过28亿雷亚尔(约合5.32亿美元)。这一重大签约标志着巴西在重振本国造船业的道路上迈出坚实一步,也展现其通过能源运输船队更新与本土产业链重塑振兴造船业、实现“再工业化”的战略决心。

订单落地 推动能源运输升级

根据Petrobras发布的消息,巴西总统卢拉出席了签约仪式,并见证Petrobras、Transpetro与3家巴西船厂签署新船建造合同。此次签约涵盖5艘液化气运输船、18艘驳船和18艘推船,所有船舶将由Transpetro运营,并在位于巴西三个州的船厂建造。

这批新船中,18艘驳船将由位于亚马孙州马瑙斯的贝托利尼亚马逊造船厂建造,其中10艘为3000总吨,8艘为2000总吨,系列首制船预计在开工后3个月交付;18艘推船由位于圣卡塔林纳州纳维根特斯的圣卡塔琳娜海军造船厂承建,系列首制船预计在开工后10个月交付;5艘液化气运输船全部由位于南大河州的里奥格兰德船厂负责建造,包括3艘7000立方米和2艘1.4万立方米全压式液化气船,系列首制船预计在开工后33个月内交付,之后每6个月交付一艘。

Petrobras相关负责人表示,该批新造船项目预计可直接间接创造超过9000个就业岗位。通过此次新增自有船队,Transpetro将显著减少对外租赁船舶的依赖,并提高液化石油气(LPG)及其他产品物流运输的灵活性与运营效率。

此次签约不仅是Transpetro首次大规模进入内河航运领域,也将显著提升巴西在石油衍生品和生物燃料河运方面的运营能力。通过实现船舶加注业务的垂直整合,Transpetro将在贝伦、里约热内卢、桑托斯等多个战略枢纽拥有自有加油船队,从而增强运营控制、降低成本并提升物流效率。

据了解,这批新船在设计上注重环保与能效。液化气运输船的能效预计提高约20%,温室气体排放减少30%,并支持港口岸电使用;驳船与推船具有更强的操纵性能,配备太阳能发电系统,具备岸电操作的可能性,有助于降低运营中的碳排放。

Petrobras及Transpetro相关负责人表示,巴西石油系统始终致力支持国家发展,通过上述合同实现船队的更新与扩建,将更高效地满足国内生产增长的需求,降低成本并加强能源自主权,在重振巴西造船业的同时带动相关产业链复苏。这将是巴西石油系统与国家发展的重要里程碑。

多措并举 撬动产业链复苏

重振巴西造船业并非一蹴而就,而是建立在系统性的国家战略与企业行动之上。以Petrobras为核心的船队更新扩建计划成为关键推动力。

自2024年以来,Petrobras与Transpetro已陆续启动多项招标与建造项目,涵盖液化气船、海上支援船、驳船、推船等多种船型。上述“开放海洋计划”就是Petrobras及Transpetro重要的船队更新项目,旨在推进巴西实现能源转型,并通过扩大船队规模,促进巴西物流业及造船业的发展。根据Petrobras此前发布的信息,该计划目前已预计在2026年至2030年间

投入约60亿美元,建造20艘沿海船舶、18艘驳船和18艘推船,并计划租赁40艘新的支持船舶,以更新用于勘探和生产活动的支持船队。

值得一提的是,最新签订的5艘液化气运输船订单是2025年2月Petrobras公开招标的8艘液化气运输船订单中的一个标段。该招标的另一标段计划采购3艘1万立方米半冷半压式液化气运输船,该公司目前尚未公布招标结果,但相信也将很快落地。

在推动船队更新的同时,巴西也着力重启闲置船厂、激活本土产能。2025年10月,巴西联邦政府与Petrobras共同宣布投资约26亿雷亚尔重启位于巴伊亚州的Enseada造船厂和Fafen-BA化肥厂。在重启仪式上,Petrobras与Enseada造船厂还签署了6艘海上溢油回收船建造合同,这些船舶将采用电池混合动力系统,未来可转换为乙醇或甲醇燃料,预计减少25%的二氧化碳排放。

Enseada造船厂曾是巴西海军的重要合作伙伴,受行业波动影响自2015年陷入经营危机,其重启被视为220亿雷亚尔巴西海军基础设施计划的重要基础。6艘海上溢油回收船的本土化比例将不低于40%,可有效推动巴伊亚州船舶产业链的发展,能够为该州带来5400个直接或间接就业岗位。

此外,巴西在重振造船业过程中还高度重视与国际伙伴的合作。2025年5月,在中巴两国元首见证下,双方签署多份合作文件,明确将造船列为重点合作领域。在此之前,巴西总统府首席部长科斯塔、Petrobras首席执行官尚布丽雅德等已密集访华,探讨中巴造船合作潜力。同年7月,Petrobras牵头巴西主要船厂与4家中国企业签署谅解备忘录,以建立技术和商业合作伙伴关系,共同推动两国造船与航运业发展。

2025年8月,韩国造船巨头韩华海洋也表达了参与巴西海工项目的意向,并考虑在巴西东南部建立新船厂以满足其“本土化要求”。这些合作为巴西带去了技术、资金与市场机会,也增强了其产业链的抗风险能力与创新水平。巴西造船业曾因“洗车行动”等事件陷入长期低迷,技术工人流失、产能闲置问题突出。因此,当前由政府推动、企业执行、国际协同的振兴计划显得尤为迫切。从船队更新计划的稳步实施,到船厂重启与国际合作网络的构建,巴西正以系统性的方式重塑其造船产业生态。尽管巴西造船业的振兴之路仍面临国际竞争、资金调配、技术培训等多重挑战,但其通过“国家战略+企业行动+国际合作”三位一体的推进模式,已为产业复苏注入了强劲动力。在全球能源转型与供应链重塑的背景下,巴西正以造船业为支点,拉动更广泛的工业复苏与可持续发展进程。

HJ重工2025年净利润同比飙升884.6%

本报讯 记者 钱平 报道 1月27日,韩国船企HJ重工发布2025年财报。财报显示,2025年,该公司盈利超出市场预期,销售额达1.9997万亿韩元,同比增长6%;营业利润为670亿韩元,5年来首次突破500亿韩元大关,净利润为514亿韩元,同比大增824.8%,同比飙升884.6%。

根据财报,造船业务的复苏助力HJ重工经营业绩实现强劲增长,该部门销售额大幅增长,约占HJ重工2025年总销售额的一半。究其根本,是采取了选择性接单策略。HJ重工相关负责人表示,这一战略是推动经营业绩增长的关键因素。

随着国际海事组织(IMO)相关环保法规的日益趋严和不断落地,环保型船舶订单量也随之增长。HJ重工抓住市场机遇,将目光瞄准甲醇双燃料动力集装箱船、液化天然气(LNG)双燃料动力集装箱船和LNG加注船等采用环保技术的船型,从而显著提

升了盈利能力。2025年,HJ重工造船业务新接订单总额达2.5万亿韩元,超额完成年度目标。

在国防业务方面,凭借颇具竞争力的技术实力,HJ重工同样收获颇丰。2025年年底,该公司不仅获得了首份美国海军舰艇维护、修理和大修(MRO)订单,成为韩国首家进军美国海军舰艇MRO市场的中型船企,还拿下了韩国海军总价值超过3000亿韩元的第二批4艘新型高速巡逻艇订单,确保了未来3年以上的工作量。今年年初,HJ重工还与美国海军正式签署舰艇维护主协议(MSRA),意味着该公司可全面参与美国海军主力舰艇MRO项目。

HJ重工相关负责人表示,随着环保型船舶的需求进一步增长以及美国海军舰艇MRO项目成果日益显现,预计该公司今年的经营业绩将持续提升。HJ重工也将专注于通过差异化竞争增强盈利能力,并确保未来竞争力。

