

财报视窗

HII发布2025年第四季度及全年财报:

净利润42亿元

产能增长约14%

本报讯 记者 钱平 报道 日前,美国最大的海军装备建造企业亨廷顿·英格尔斯工业公司(HII)发布2025年第四季度及全年财报。财报显示,得益于所有业务板块的协同增长,该公司2025年全年销售额和其他服务收入达125亿美元,同比增长8.2%;营收为6.57亿美元,相比2024年同期增长22.8%,营收利润率为5.3%,同比增长0.7个百分点;净利润为6.05亿美元(约合42亿元人民币),同比增长10%,摊薄后每股收益为15.39美元,同比增长10.2%。值得一提的是,2025年全年HII提升舰艇建造产能约14%。新的一年,该公司将聚焦持续提升产能,以满足美国海军及其他国防业务客户的建造需求,计划提升产能约15%。

2025年第四季度,HII销售额和其他服务收入为34.76亿美元,同比增长15.7%;营收为1.72亿美元,同比增长56.4%;净利润为1.59亿美元,同比增长29.3%。

根据财报,由于两栖攻击舰和水面作战舰艇的建造量增长,2025年第四季度,HII旗下英格尔斯造船厂销售额和其他服务收入共计8.89亿美元,较2024年同期增长1.53亿美元,增幅约为20.8%;造船业务营收为6800万美元,同比增长47.8%,营收利润率为7.6%,同比提升1.3个百分点。

2025年,英格尔斯造船厂向美国海军完工交付了“阿利·伯克”级Flight III型导弹驱逐舰“Ted Stevens”号,并实现同型舰“Jeremiah Denton”号的下水命名,以及1艘“圣安东尼奥”级Flight II型两栖船坞运输舰“Harrisburg”号的命名,还开工建造了1艘“圣安东尼奥”级Flight II型两栖船坞运输舰“Philadelphia”号。与此同时,该船厂还被美国海军选定为新型巡逻护卫舰的建造方,并与韩国造船巨头HD现代集团签署谅解备忘录,加速探索造船方面的合作机遇。2025年,英格尔斯造船厂销售额和其他服务收入约为31亿美元,同比增长11.2%;造船业务营收为2.33亿美元,同比增长10.4%,营收利润率为7.6%,与2024年持平。

同时,得益于潜艇和航母建造量的提升,HII旗下纽波特纽斯造船厂2025年第四季度的经营业绩同样表现不俗,该船厂销售额和其他服务收入达19亿美元,相较2024年增长3.03亿美元,增幅为19.1%;造船业务营收为8400万美元,同比飙升121.1%,营收利润率为4.4%,相比2024年大幅提升。

2025年,纽波特纽斯造船厂完工交付了美国海军“弗吉尼亚”级核动力攻击潜艇“Massachusetts”号,另有1艘同型艇下水和1艘同型艇铺设龙骨。2025年,纽波特纽斯造船厂还完成对南卡罗来纳州先进制造基地的收购,并启动纽波特纽斯造船厂一查尔斯顿分厂运营。2025年全年,该船厂销售额和其他服务收入达65亿美元,同比增长9%;造船业务营收为3.31亿美元,同比增长34.6%,营收利润率为5.1%,同比提升1个百分点。



美第二艘电磁弹射核动力航母完成首次试航

本报讯 日前,美国亨廷顿·英格尔斯工业公司(HII)宣布,美国海军第二艘“福特”级电磁弹射核动力航空母舰“约翰·F·肯尼迪”号已完成首次海上测试,返回HII旗下纽波特纽斯造船厂。

在首次试航中,“约翰·F·肯尼迪”号航母完成了重要舰载系统及部件的测试。根据HII发布的信息,“约翰·F·肯尼迪”号在首航“福特”号的基础上进行了多项设计改进,旨在提升作战性能并降低人员配置要求。与此同时,该舰还配备了新型核动力装置,电力输出能力显著增强。

据了解,“福特”级航母是美国

海军最新型航母,单舰造价约130亿美元。该型舰舰长337米,型宽78米,吃水12米,最大航速超过30节,满载排水量超过10万吨,可搭载2600名舰员、超过75架飞机。根据美国国会官网发布消息,目前美国海军已决定采购第五和第六艘“福特”级航母,预计分别于2030财年和2034财年进行采购,但也不排除同时采购2艘航母的可能性。

“福特”级航母首舰“福特”号已于2017年7月交付服役,2号舰“约翰·F·肯尼迪”号于2013财年进行采购,2015年7月开工建造,2019年10月下水,2025年1月开始首次试航。由于建造延误,该舰多次推迟

交付时间,2023年7月,HII宣布由于工程延期,该舰的交付时间由原来的2024年推迟至2025年7月31日;但2025年4月,美国海军官员透露,该舰交付时间很可能再次延后,同年7月,美国海军学会新闻报道称,由于电磁阻拦设备尚未通过认证,弹药升降机尚未完成安装,该舰交付时间已再次推迟至2027年3月。

(多多)



延伸阅读

海事快讯

HD韩国造船海洋两日内 拿下7艘新船订单

本报讯 记者 钱平 报道 据韩联社、贸易风等报道,2月26日和27日,韩国造船巨头HD现代集团的造船业务控股公司HD韩国造船海洋接连宣布获得一家大洋洲船东的1艘大型液化天然气(LNG)运输船订单和一家亚洲船东的6艘1800TEU支线集装箱船订单,订单总价值为7402亿韩元。

报道未披露LNG运输船的具体技术参数信息以及船东信息,但从该笔订单的单价看,明显高于目前全球新船市场17.4万立方米大型LNG运输船约2.48亿美元的平均单船价格,与2月20日三星重工承接的18万立方米大型LNG运输船订单的单价相近。因此,预计HD韩国造船海洋此次承接的大型LNG运输船舱容也在18万立方米左右。

HD韩国造船海洋同样未披露船订单的船东具体信息,但据韩国造船业人士了解,该笔订单应该来自韩国船东高丽海运公司(KMTC)。从该船东近期的新船订单推断,该批新造船很可能采用传统燃料。

据报道,上述2笔订单的新造船均将在HD韩国造船海洋旗下HD现代重工建造,系列船计划2028年上半年完工交付,LNG运输船预计2028年下半年交付。加上这2笔新船订单,HD韩国造船海洋今年官宣获得的大型LNG运输船订单累计达到6艘,总价约15.4亿美元,其在今年2月也一共斩获了10艘船订单。

截至目前,HD韩国造船海洋今年已获得25艘、33.6亿美元的船海装备订单,实现其年度接单任务目标233.1亿美元的14.4%。除6艘大型LNG运输船和10艘集装箱船外,HD韩国造船海洋还获得了1艘超大型液化气运输船(VLGC)、2艘液化二氧化碳运输船以及6艘油船订单。

日本船企1月 获9艘出口船订单

本报讯 记者 张弘毅 报道 根据日本船舶出口商协会(JSEA)2月12日正式发布的统计数据,今年1月,日本船企共承接9艘出口船舶订单,达18.1349万修正总吨(CGT),以CGT计同比下降约8.3%,并创造去年2月以来,日本船企单月出口船接单量新低纪录。

从船舶订单类型看,1月,日本船企承接散货船出口订单达8艘,其中包括1艘灵便型散货船、7艘大灵便型散货船。此外,日本船企1月还承接了1艘超大型油船(VLCC)订单,这也是自去年6月以来,日本船企再次承接VLCC订单。

从新接订单交付期看,今年1月日本船企承接的订单中,2026财年交付的占比达8.3%,2028财年交付的占比达44.2%,2029财年交付的占比达47.5%。而且该月所有订单均采用外币结算。

《日本经济新闻》报道称,当前,日本船企建造资源有限,无法满足更多新造船需求,而且零碳框架表决延期后,船东对在日本船企订造新一代燃料船总体持观望态度。根据JSEA此前发布的数据,2025年,日本船企共承接186艘出口船舶订单,达396.2981万CGT,以CGT计同比下降约22.6%,已连续4年同比下滑。

交付方面,日本船企今年1月交付出口船舶达22艘、44.2394万CGT。截至1月底,日本船企手持出口船舶订单量达608艘、1335.8356万CGT,可满足未来三年半的需求。

裕廊船厂启动仲裁程序 追讨船东扣留款

本报讯 记者 钱平 报道 日前,新加坡海工巨头海庭(Seatrium)发表声明称,该公司旗下裕廊船厂已对荷兰巴西国家石油公司(PNBV)就P-54浮式生产储卸装置(FPSO)改造合同启动仲裁程序,要求支付此前和解协议下1.523亿美元结算款中5570万美元的扣留款项,同时阻止PNBV就P-54 FPSO相关合同提出任何追偿主张。

据了解,此次涉及的P-54 FPSO改造合同于2004年6月签署,合同价值约为6.28亿美元。其后,由于外汇波动和市场过热导致成本增加,裕廊船厂和PNBV在2006年和2007年就该合同展开了多次修约商谈。

2007年,巴西联邦审计法院就P-54 FPSO改造合同以及修约协议启动了审计程序;2008年,裕廊船厂和PNBV签署和解协议,旨在全面解决关于P-54 FPSO改造合同的争端,并相互免除因该合同产生的历史索赔。根据和解协议,PNBV同意向裕廊船厂支付1.523亿美元结算款,其中5570万美元因巴西联邦审计法院的审计结果尚未裁定而暂时扣留。

巴西联邦审计法院于2013年11月作出最终裁决,裕廊船厂就此认为扣留5570万美元的理由“不复存在”,PNBV应按照和解协议进行支付。然而,PNBV不仅没有继续支付5570万美元的扣留款项,其母公司巴西国家石油公司(Petrobras)更是向裕廊船厂提出索赔,要求追回P-54 FPSO改造合同中超额支付的1.353亿美元,由于此前扣留了5570万美元,因此要求裕廊船厂赔付7960万美元。

鉴于该情况,裕廊船厂以PNBV违反和解协议为由向伦敦国际仲裁法庭提起仲裁,要求其支付扣留款项,并停止对P-54 FPSO相关合同展开进一步追偿。

Seatrium在声明中证实,该公司资产负债表未计提5570万美元扣留款项的相关风险敞口。鉴于仲裁程序及Petrobras索赔事宜尚处于初步阶段,Seatrium目前无法最终确定该事件可能产生的财务影响。相关财务影响将取决于仲裁程序的最终结果,现阶段预计不会对Seatrium产生财务影响。

410亿元FLNG订单将至

阿根廷LNG出口项目 进入实质性阶段

记者 张弘毅

2月12日,意大利能源巨头埃尼集团宣布,已与阿根廷国家石油公司(YPF)、阿布拉扎国家石油公司旗下国际投资公司XRG正式签署具有约束力的联合开发协议,以推进阿根廷液化天然气(LNG)项目。该协议的签署标志着备受瞩目的阿根廷LNG出口项目进入实质性阶段。下一步,各方将推动包括2座浮式液化天然气生产储卸装置(FLNG)设计、建造、融资等在内的相关工作,并计划于今年下半年达成最终投资决策。

LNG年出口规模有望达到3000万吨

据了解,阿根廷瓦卡穆尔塔岩盆地拥有储量达308万亿立方英尺的超级气田,该页岩气田在2023年已贡献阿根廷天然气总产量的40%以上。阿根廷LNG项目计划总投资约500亿美元,涵盖生产、处理、运输及LNG出口基础设施等,旨在持续提升上述页岩气田的开发能力和阿根廷LNG的出口能力。该项目计划通过580公里的管道将天然气输送到位于阿根廷

里奥内格罗省的LNG工厂,其中,一期工程需要在海岸配置2座各600万吨/年产能的FLNG,该型FLNG建成后,将成为全球最大FLNG;二期工程计划建设1座年产1000万吨的陆上模块化LNG工厂;三期工程将扩建前两期工程建设的装置,全部工程投产后,LNG出口规模有望达到3000万吨/年。

与传统陆上LNG工厂相比,FLNG具有投资灵活、建设周期短、环境影响小等优势,能够快速实现天然气出口,这符合当前阿根廷希望大幅提升能源出口能力、实现经济振兴的发展目标。埃尼集团于去年6月与YPF签署合作纲要,并在去年10月签署最终项目描述协议。但在去年12月,此前参与该项目的壳牌公司宣布退出该项目。YPF总裁兼首席执行官Horacio Marín表示,XRG公司的正式加入使得仍有2家世界级能源巨头参与到阿根廷LNG项目,这将有助于该项目成为拉丁美洲最具雄心、全球最具前景的LNG项目之一,并将阿根廷打造成全球重要的LNG出口国。

此次联合开发协议签署后,各合作方将继续推进下一阶段的工作计划。根据协议,三方将启动FLNG的前端工程

计及相关活动,包括工程设计、技术架构以及关键的商业融资等。市场预计,按照目前的行情,单座FLNG的总包建造价格接近30亿美元,两座FLNG的造价预计在60亿美元(约合人民币410亿元)左右。

中韩船企全力竞争

据路透社,Sinorig Offshore等去年报道,自该项目披露以来,一场涉及亚欧美三大洲企业的争夺战就已打响。目前已知竞争的竞争者包括韩国船企三星重工、1家知名中国FLNG总包企业独立竞标,以及由法国德西尼布集团(Technip Energies)与日本日晖株式会社组成的联合体,该联合体有可能邀请另一家中国船企负责船体和船壳建造。

值得注意的是,2家独立竞标的中韩船企均与埃尼集团建立了密切的合作关系。就在今年1月,三星重工为埃尼集团莫桑比克项目建造的FLNG“Coral Norte”号实现下水节点;而上述这家中国企业也在去年完成了埃尼集团相关非洲地区项目FLNG的交付。目前,这2家企业在全世界FLNG新建市场的份额总计超80%,被业

