

海 事 洞 察

一季度国际海工市场遇冷



今年1~3月,在国际经济增速放缓、政治风险加剧、贸易摩擦升级、油价跌至**70美元/桶**水平的背景下,虽然**70%以上**的海上油气开发仍有盈利空间,但油气公司投资趋于谨慎,海工装备租赁供需关系紧张的局面有所缓解,海工装备运营市场和建造市场均出现小幅下降。

今年第一季度,全球共成交各类海洋工程装备**44艘/座**、**28.4亿美元**,以金额计同比减少**13.5%**。从建造国来看,中国累计承接**24艘/座**海工装备订单,总合同金额达**11.9亿美元**,全球市场份额为**42%**;新加坡承接**5艘/座**海工装备订单,总金额约**10.2亿美元**,全球市场份额为**35.9%**;韩国并未承接海工装备订单。

钻井平台——

运营市场小幅下调
新建市场预冷

1~3月,全球海工装备运营市场小幅下调。近期油气投资前景的不确定性增强,导致油气投资决策推进减缓,钻井平台需求小幅下降,全球钻井平台利用率 and 日租金均小幅下跌。

钻井平台利用率方面,自升式钻井平台市场利用率为86%,同比下跌4个百分点。浮式钻井平台市场利用率为85%,同比下跌3个百分点。钻井平台日租金继续下探。截至3月底,自升式钻井平台日租金为11.9万美元/天,同比下跌10.5%;浮式钻井平台日租金为31.4万美元/天,同比下跌0.3%。

日租金方面,沙特阿美和墨西哥石油公司自2024年年初起已暂停了约40座钻井平台的租赁合约,导致运营商对钻井平台进行再布置时日租金将有所下降。

今年3月,全球市场没有出现新建钻井平台订单。由于钻井平台供需关系紧张的局面有所缓解,钻井平台运营商的新建需求微乎其微。加之受船厂产能受限等因素影响,钻井平台新建价格保持高位运行。其中,350英尺自升式钻井平台新建价格约为2.4亿美元,同比持平;恶劣海况半潜式钻井平台新建价格约为7.5亿美元,同比上涨15.4%;超深水钻井船新建价格约为7亿美元,同比上涨12%。

生产平台——

虽未出现新建订单 但南美地区仍有需求

1~3月,全球市场同样没有出现新建生产平台订单。由于油价下滑,部分油气项目最终决策被推迟。

不过,油价水平仍远高于巴西国家石油公

司关键项目的盈亏平衡点,南美的油气生产需求预计将继续推动生产平台新建合同的签署,如巴国油目前正在针对巴拉库达、阿尔巴科拉、SEAP1/2等项目进行招标。

海洋工程船——

运营市场高位波动 辅助船造价上行

1~3月,全球海工船运营市场高位波动。北美墨西哥湾地区海工船需求放缓,但巴西和东南亚地区海工船供应依然紧张。

分船型看,3200载重吨和4000载重吨平台供应船日租金分别为25665美元和40980美元,同比分别上涨1.2%和0.8%。

在三用工作船细分市场,阿联酋和卡塔尔公布了对多艘80系柱拉力以上三用工作船的需求,推动三用工作船日租金上涨。其中,80吨、120吨、200吨和240吨系柱拉力三用工作船日租金分别为11685美元、18782美元和65143美元,同比分别上涨14.1%、9%和11.8%。200吨

系柱拉力三用工作船的日租金为40230美元,同比下跌5.8%。

海工辅助船新建价格处于高位。1~3月,全球市场共成交海工船44艘、28.4亿美元,同比上涨5.2%。其中,4500载重吨平台供应船新建价格约为6716万美元,同比上涨19%;3200载重吨平台供应船新建价格约为3240万美元,同比上涨7.5%;120吨系柱拉力三用工作船新建价格约为2500万美元,同比上涨19%;200吨系柱拉力三用工作船新建价格约为7749万美元,同比上涨14.2%。

(一行)



海底承接
FSRU改装订单

本报讯 当地时间5月13日,新加坡海工巨头海底(Seatrium)宣布,其已获得挪威海洋基础设施供应商Høegh Evi公司的浮式储存和再气化装置(FSRU)改装合同。该项目将于本月开工,预计工期为18个月。

据了解,该项目将把液化天然气(LNG)运输船“Hoegh Gandria”号改装为1座FSRU。“Hoegh Gandria”号总长280.6米,舱容约5.5万立方米,由韩国三星重工于2013年建造。其改装项目除安装再气化滑道外,还将对集成货物装载、卸载、电气和自动化系统以及相关公用设施等关键支持装备进行改装。按照Høegh Evi公司和埃及天然气控股公司(EGAS)签订的租船合同,该项目完工交付后将部署至埃及Sumed的LNG码头。

据悉,作为浮式油气生产平台(FPU)和FSRU改装领域的市场领导者,Seatrium自2007年以来已成功交付20个相关改装项目。(钱雯)

挪世航力风力辅助推进
项目获BV认证支持

本报讯 记者 吴秀霞 报道 日前,法国船级社(BV)船舶与海洋工程部为英国船东联合海事(Union Maritime)的甲醇燃料就绪油化船队提供了入级服务。该批船舶正加装挪世航力(Norsepower)旋筒风帆等风力辅助推进系统。

据悉,该系列船中已有2艘由福建东南造船有限公司建成并交付,分别被命名为“Buran”和“Ostro”。目前,联合海事还有2艘18500吨油船正由东南造船建造,另有2艘同型船正由芜湖造船厂建造。这批油船均将配备挪世航力旋筒风帆,计划于2025年内交付。上述6艘油船入级BV标志着联合海事大规模新造船计划的第一阶段圆满结束。2026年~2028年,还将有超过25艘联合海事订购的油船交付,其中大部分由芜湖造船厂承建,其余由国内其他主要船厂建造。这批船舶在交付时将直接安装或预留加装包括挪世航力在内的多家供应商的风力辅助推进系统。

联合海事选择为6艘甲醇燃料就绪型新造船配备挪世航力旋筒风帆,旨在通过风力辅助推进系统和甲醇燃料就绪设计提升船队的能效,实现长期减排目标。上述船舶通过BV的专业评估后,将获得BV风力辅助推进系统规则(NR 206)下的“风力辅助推进1”和“风力辅助推进2”船级符号,以及“甲醇燃料就绪”船级符号,从而满足风力辅助推进和甲醇等替代燃料领域的最新标准与规范要求。

川崎重工
净利大增248%

本报讯 记者 钱平 报道 日前,日本船企川崎重工株式会社发布2024财年财报。财报显示,2024财年,川崎重工的销售额为2.1293万亿日元,同比增长15%;营业利润为1431亿日元,同比大增210%,创历史新高;归属于母公司所有者的净利润为880亿日元,同比大增248%。

在能源和船海业务领域,得益于船舶与海洋工程业务收入增长,以及与中国合资企业的盈利能力提升,川崎重工2024财年能源与船海业务销售额约为3981亿日元,同比增长12.7%。其中,能源与船用机械相关业务销售额为3068亿日元,船海相关业务销售额为912亿日元;营业利润为442亿日元,同比增长38.6%。

根据财报,川崎重工本部2024财年共交付4艘舰船,包括3艘液化石油气(LPG)运输船和1艘潜艇。

在新接订单方面,2024财年,川崎重工新接订单总价值约2.6307万亿日元,在能源和船海业务领域共斩获5420亿日元的新接订单。其中,能源与船用机械相关业务赢得3544亿日元新订单,船海相关业务的新订单约1876亿日元。截至2024财年底,川崎重工手持订单为2.7827万亿日元,能源和船海业务的手持订单为8253亿日元。其中,船海相关业务手持订单为14艘、2289亿日元,包括12艘LPG/液氨运输船和2艘潜艇。

在国防业务方面,2024财年川崎重工的国防业务销售额为4008亿日元,同比增长约49%。其中,潜艇和海军推进系统业务销售额为948亿日元,同比增长约20.5%。国防业务2024财年新接订单总额为7723亿日元,其中潜艇和海军推进系统业务斩获新接订单1487亿日元。

川崎重工表示,目前该公司旗下船厂的船位已满,且受材料和设备成本飙升的影响,未来船价还将持续走高,交船期将是今后川崎重工在新船订单争夺过程中谈判的重点。

常石集团开启邮轮建造战略

■ 记者 钱平

日前,日本常石集团举行经营报告会,发布2024财年财报和未来发展规划。常石集团在报告会上透露,其已将邮轮建造列为发展目标之一,计划由该集团旗下日本常石工厂承接订单,目前常石集团正在推进生产线自动化等改造项目。

去年盈利
实施进军新领域战略

据日本媒体“Kaiji Press”报道称,常石集团预计在2030年左右开始建造邮轮。业界人士认为,近年来,日本国内邮轮旅游市场逐渐走出疫情导致的低迷并开始活跃,常石集团此时决定进军邮轮建造市场,目标应该是满足日本国内市场对2万~3万总吨小型邮轮的需求,以实现“国轮国造”。目前看,日本市场对邮轮的内装风格有独特需求,如果未来日本船东下单订造,常石集团在日系内装方面应该具备一定优势。

常石集团的财务状况也对其进一步拓展核心业务提供了支撑。据其2024年度财报,该集团去年的销售额达3656亿日元,同比增长16%;营业利润为458亿日元,同比增长88%。其中,造船业务销售额为2748亿日元,同比增长386亿日元,增长率为16%。财报显示,2024年,该集团旗下常石造船及造船事业各部门和公司斩获了包括6艘甲醇双燃料动力船舶在内的共43艘新船订单,进一步稳固了手持订单量。

在新造船方面,常石造船及造船事业各部门和公司建造交付了全球首



常石造船俯瞰

艘甲醇燃料动力Ultramax型散货船、液化天然气(LNG)动力卡姆萨尔型散货船等共42艘船舶。在修船方面,常石集团不断强化与旗下企业的合作力度,目前已在日本国内通用商船修船市场占据最大份额,可以修理从拖船到LNG运输船的各类商船。与此同时,常石集团还通过收购三井E&S造船旗下由良船坞株式会社和1家研究机构,并向常石集团(舟山)造船有限公司进行第三方配售等战略性投资,以进一步推动船舶设计研发工作、控制成本,从而增强市场竞争力。

根据财报,常石集团未来将继续围绕“绿色技术”“数字创新”“终身价值提升”“人才培养”“进军新领域”等五大战略,稳步推进各项举措。按照计划,该集团将于2026年研发出满足船舶能效设计指数(EEDI)第四阶段标准的第七代卡姆萨尔型散货船,于

2030年研发推出智能化、可节省人力作业的第八代卡姆萨尔型散货船。此外,该集团已于2024年在东京设立设计办公室,预计将在该国建设工厂并开展新船建造业务,这家工厂计划于2028年交付第一艘船。

前车可鉴
日本船企能否再战

盈利能力改善、研发能力提升、生产能力增强无疑增加了常石集团进军邮轮建造领域的信心,也契合了当前日本邮轮业发展的需要。业界人士表示,受“钻石公主”号邮轮疫情等事件影响,日本邮轮产业此前遭遇严重困难,日本一直在努力争取国际邮轮回归。同时,自邮轮复航以来,日本也在寻求建造更符合本国市场需求的新邮轮。

去年7月,迪士尼邮轮公司宣布正式进入日本邮轮市场,将由东方乐园有限公司在日本开展迪士尼邮轮品牌运营业务。东方乐园有限公司将全年运营1艘新建14万总吨大型邮轮,该邮轮将在日本注册并常驻。这艘新邮轮将采用LNG双燃料动力,由德国迈尔船厂建造,预计于2028年交付,并于2029年年初开始运营。今年4月,由迈尔船厂为日本邮船株式会社旗下NYK Cruises建造的“飞鸟Ⅲ”号正式交付,该船总吨位达5.2万吨,成为日本目前最大的邮轮。

业界人士分析认为,日本船企此前曾成功建造大型邮轮,尽管造成了巨额损失,但也给日本船企留下了邮轮建造“正反两方面”的经验。据了解,日本三菱重工在1990年就完工交付了“Crystal Harmony”号邮轮;2000年,该公司又承接了公主邮轮公司2艘大型邮轮建造订单;2011年,该公司还获得阿依达邮轮公司2艘12.5万总吨大型邮轮建造订单。然而,由于接连出现火灾事故,导致三菱重工在建的邮轮多次延期交付,并造成巨额亏损。2016年10月,三菱重工正式宣布退出大型邮轮建造业务。

值得注意的是,常石集团早在2015年就曾公布其邮轮建造计划;2016年,也有日媒报道常石集团准备进军邮轮建造市场。根据当时的报道,该集团计划在2020年左右建造交付载客量400人的3万总吨邮轮。该船在规格参数、风格等方面与日本当时最大的邮轮“飞鸟Ⅱ”号类似。业界人士表示,邮轮无论大小,其建造复杂性和项目精细化管理难度都不小,新晋船企只有做好人才、金融以及“软硬件”等各方面准备“方能一战”。