

海 事洞察

俄造船业优化产能布局

记者 钱平



俄罗斯北方造船厂

远东新船厂：
打造未来商船建造中心

据俄罗斯国际文传电讯社近日报道,USC计划在俄罗斯远东乌苏里湾附近建设一座全新的现代化造船厂,旨在突破能力“瓶颈”,增强俄罗斯商用船舶的自主建造能力。该船厂预计总投资6000亿卢布,设计年产能达12艘大型船舶。

根据该报道,船厂选址在乌苏里湾的Promezhutochnaya Bay,用地目前正在登记中,下一阶段将启动项目可行性研究。

USC负责人Andrei Puchkov在第18届俄罗斯国际航运、造船、港口及近海能源展览会(NEVA)上透露,该集团计划于今年年底或明年年初启动远东新船厂的勘测设计工作。“新船厂与正在进行大规模现代化改造的北方造船厂,将成为重塑俄罗斯未来数十年造船工业体系的关键。”Puchkov表示。

新船厂将具备建造多类型大型商船的能力,包括散货船,载重吨达8万吨、总长270米、型宽38米的油船,总长约300米、型宽46米的6000TEU集装箱船,以及17万立方米级液化天然气(LNG)运输船。俄罗斯工业和贸易部在一份报告中指出,该船厂预计于2032年投产。

在2024年年初就有报道称,俄罗斯考虑在远东地区选址建设新的造船厂,其规模将与俄目前最现代化的红星造船厂相当。不过,当时的报道称,新船厂将专注于建造破冰船。

俄罗斯工业和贸易部副部长Roman Chekushov在近期的发言中透露了正重建升级的红星造船厂的情况。他表示,该项目的投资额预计为3375亿卢布,计划于2032年全部完工。

红星造船厂是俄罗斯最大的现代化船厂,由俄罗斯石油公司、俄罗斯石油天然气公司和俄罗斯天然气工业银行组建的财团依托位于大卡缅市的远东船舶修造中心组建。该船厂于2009年启动重建升级项目,共分为两个阶段实施,2016年已完成第一阶段工程。目前,这家船厂已具备建造破冰型LNG运输船、穿梭油船等船舶的能力。

复合材料造船厂：
战略转移至现有企业

俄罗斯另一新船厂建设项目则因成本问题宣告终止。当地时间10月15日,俄罗斯国家原子能公司(Rosatom)宣布,将不会继续推进萨哈林州科尔萨科夫港复合材料造船厂新建项目,目前该公司正制定新的替换方案,有可能依托乌里扬诺夫斯克地区的一家企业组建新船厂。

Rosatom相关负责人告诉国际文传电讯社,自萨哈林州复合材料造船厂项目获批以来,由于宏观经济环境的变化,以及俄罗斯中央银行关键利率上调导致项目成本增加,继续在萨哈林推进该项目已不具有可行性。目前该公司正在制定新的方案,将进行战略调整,不排除将该项目调整为依托乌里扬诺夫斯克地区的现有企业实施,并将其与风电叶片生产协同布局,以优化启动成本。

2023年,萨哈林州复合材料造船厂项目正式获批;2024年,该项目正式启动。新船厂被命名为“JSC Rusatom Korsakov造船厂”。

据悉,该项目共计划投资73.4亿卢布,将利用轻质、坚固的复合材料建造最多可搭载12名乘客的高速双体船、最多可搭载24名乘客的沿海客运高速双体船、最多可搭载12名乘客的风帆双体船、最多可搭载150名乘客的

为应对西方制裁引发的技术封锁与供应链危机,以及本国船舶工业产能萎缩的挑战,俄罗斯正通过一系列新建与调整项目,加速推进其造船能力的现代化布局。

一方面,由俄罗斯联合造船集团(USC)牵头、总投资高达6000亿卢布的大型造船厂新建项目即将在远东启动;另一方面,位于萨哈林州的复合材料船厂建设项目因成本问题终止,但或将依托位于乌里扬诺夫斯克州的现有企业新增产能。

高速客运双体船及沿海渔业渔船等5种类型和尺度的船舶。

根据最初方案,上述新建项目将分三个阶段施工建造;第一阶段将建造第一个生产车间及行政综合楼、仓库,计划于2025年开始建造最多可容纳12人的帆船双体船;第二阶段将建造第二个生产车间和相关基础设施,并在2027年开始建造沿海渔业渔船和最多可容纳24人的沿海客运高速双体船;第三阶段将建设完整的设备设施,开始建造最多可容纳150人的高速客运双体船,并计划在2028年使船厂的年产能达到50艘船舶。

Rosatom相关负责人透露,该项目原运营公司“JSC Rusatom Korsakovskaya Veri”已启动清算程序。

业界人士认为,在外部制裁与内部产能紧缩的双重压力下,提升造船能力已成为俄罗斯推动本国船舶工业发展的重要举措。无论是启动远东大型船厂新建项目,还是优化调整复合材料船厂布局等一系列举措,都标志着俄罗斯在强化船舶工业自主能力、支撑北极开发和满足国内航运需求方面,正进入实质性推进阶段。



俄罗斯红星造船厂

印度船厂首获全球班轮运营商订单

记者 钱平

据美国航海杂志《海事执行》、splash247网站等海事媒体10月14日报道,印度科钦造船厂在一份监管文件中宣布,其已获得欧洲著名航运公司的一笔“巨额订单”,将为后者设计建造6艘1700TEU液化天然气(LNG)双燃料动力支线集装箱船。这标志着全球班轮运营商首次在印度船厂下单订造新船,该笔订单也成为印度造船业迈向国际市场的里程碑式订单。

虽然科钦造船厂并未透露船东的具体信息,但媒体随后立即得到确认,其为法国达飞海运集团。根据科钦造船厂披露的消息,该笔订单的金额为2.25亿美元~3亿美元,双方已于10月14日签署建造意向书,正式造船合同将在未来几个月内签署。该批新造箱船将采用LNG双燃料动力,具体建造时间表尚未公布。《印度经济时报》报道称,新船很可能挂印度国旗。

从去年开始,达飞海运集团就不断深化与印度造船业的合作,有意与科钦造船厂探索船舶维修、建造和技术共享方面的合作。近几个月以来,达飞海运集团还将旗下4艘集装箱船改为悬挂印度国旗,并在孟买附近的那瓦舍瓦自由港和蒙德拉港投资建设港口基础设施。



科钦造船厂

设施。

不仅是达飞海运集团,丹麦马士基集团、地中海航运集团也都有意携手印度造船业,深化与科钦造船厂的合作。今年2月,马士基集团宣布与科钦造船厂签署谅解备忘录,计划自2025年起将旗下船舶送往印度进行维修与升级,涵盖7000TEU以下集装箱船的维护及4000TEU以下船舶的坞内改造。据悉,该

合作项目的第一艘马士基旗下船舶将于今年年底前到科钦造船厂维修。今年早些时候,地中海航运相关负责人与印度商工部长进行了深入会谈,探讨其在集装箱码头、船舶维修与建造等领域向印度投资的可能性。

业内消息人士还透露,该批新造船很可能借用韩国HD现代集团的现有设施,此前该集团曾与科钦造船厂签署合作协议。今年9

月,科钦造船厂与HD现代集团的造船业务控股公司HD韩国造船海洋签署长期战略合作谅解备忘录(MoU),旨在结合科钦造船厂的本土经验、基础设施与HD韩国造船海洋的先进技术和全球竞争力,提升科钦造船厂的造船技术水平和管理能力,进而增强印度造船业的整体实力。双方的合作包括执行联合造船项目、建设新船厂、推动技术合作以及探索新业务,并提升科钦造船厂的生产效率。此外,科钦造船厂还与新加坡海工巨头海庭签署了MoU,以加强双方在海工装备领域的合作。

作为印度最大的国有船厂,科钦造船厂在大型船舶建造领域具备较强的实力,曾建造印度首艘国产航母“维克兰特”号。近年来,该厂持续扩大产能,投资超1亿美元扩建维修设施,目前已具备同时维修4至5艘船舶的能力。

科钦造船厂上述举措的背后,是印度政府将造船业列为国家战略产业的坚定决心。印度总理莫迪曾明确提出,印度要在2030年前跻身全球前十大造船国家之列,2047年位列全球前五。为此,印度设立了“海事发展基金”,旨在通过税收减免、信贷支持等政策,鼓励本土造船业与拆船产业升级。业内人士分析认为,随着达飞海运集团、马士基集团、地中海航运等国际巨头的陆续“入场”,印度造船业或将迎来巨大发展机遇。



9月全球新船订单降四成

本报讯 据韩联社、EB News等韩国媒体近日报道,英国克拉克森研究公司的最新数据显示,今年9月,全球新船订单为123艘、350万修正总吨,以修正总吨计同比减少44%、环比下降3%,全球船舶市场新船订单量下降的趋势仍在延续。

9月,中国船企揽获69艘、142万修正总吨的新船订单,以修正总吨计全球市场占比为40%;韩国船企赢得33艘、135万修正总吨的新船订单,以修正总吨计全球市场占比为39%。根据这一统计数据,韩国媒体报道称,9月韩国船企新船接单量以微弱劣势落后于中国船企,位居全球第二。对此,韩国媒体报道称,尽管韩国船企今年9月承接的新船订单数量较少,但呈现出大型化、高附加值的特点。

今年1~9月,全球新船订单总量为1185艘、3264万修正总吨,相较去年同期6143万修正总吨的新船订单量下降47%。期间,中国船企新获的新船订单为725艘、1833万修正总吨,以修正总吨计同比下降58%,全球市场份额约为56%;韩国船企共拿下169艘、734万修正总吨的新船订单,以修正总吨计同比降低17%,全球市场份额约为22.5%。

截至今年9月底,全球船舶市场手持订单量为1.6599亿修正总吨,环比减少7万修正总吨。其中,中国船企手持订单量为1.0086亿修正总吨,全球市场占比为61%;韩国船企手持订单量为3381万修正总吨,全球市场占比为20%。

新船价格方面,截至9月底,克拉克森新造船价格指数为185.58点,环比下降0.68点。从具体船型看,17.4万立方米级液化天然气(LNG)运输船平均单船价格为2.5亿美元,超大型油船(VLCC)平均单船价格为1.26亿美元,超大型集装箱船的平均单船价格为2.7亿美元。

(钱雯)

韩国船企接获12艘
14000TEU箱船订单

本报讯 据韩国媒体g-news等外媒报道,韩国著名航运企业HMM日前正式宣布下单建造12艘14000TEU液化天然气(LNG)双燃料动力集装箱船,订单总金额约为22亿美元(约合157亿元人民币),新船将由韩国两大船企共同建造。

报道称,该批12艘14000TEU LNG双燃料动力箱船将由HD现代集团建造8艘,韩华海洋建造4艘,每艘新船的造价约为1.825亿美元。早在今年8月就有消息人士透露,作为其2030中长期战略的重要组成部分,HMM计划扩充船队规模,包括订造集装箱船和散货船,并且正在重点考察韩国国内的三大造船巨头。韩国业界人士认为,HMM的大型集装箱船订单或将成为韩国船厂重新夺回在全球LNG双燃料动力船舶市场主动权的绝佳契机。

韩国业界人士还透露,该批新造船订单旨在实现国际海事组织(IMO)的温室气体减排目标,新船很可能采用氨燃料或甲醇燃料预留设计。另有消息称,HMM还考虑向中国船厂订购最多12艘支线集装箱船,旨在扩大其全球服务网络并实现船队多元化,以确保运营稳定。

据了解,作为一家综合物流海运公司,HMM拥有小型船舶、超大型集装箱船、超大型油船(VLCC)等各类船舶100余艘。

(多多)

大韩造船再接2艘箱船订单

本报讯 10月15日,韩国船企大韩造船宣布,其已与巴拿马船东签署2艘8800TEU集装箱船建造合同,总金额约为3300亿韩元(约合16.5亿元人民币)。这是该公司继9月连续承接多艘苏伊士型油船订单后,再次在中型集装箱船市场抢得重要订单,进一步巩固了其在全球中型船舶建造市场的地位。

近年来,大韩造船积极推进船型多元化战略,逐步从油船建造向集装箱船、环保船舶等船型建造领域拓展。此次其承建的8800TEU集装箱船符合国际海事组织(IMO)最新环保规范,满足TierⅢ排放标准 and 船舶能效设计指数(EEDI)第三阶段要求,并配备脱硫装置,属于新一代绿色船舶,预计于2028年3月起陆续交付。

值得注意的是,这是大韩造船首次与巴拿马船东合作,标志着其市场从欧洲、大洋洲进一步扩展至新兴区域。这也是该公司自2022年进入集装箱船市场,并成功交付2艘1000TEU箱船和4艘8000TEU箱船后,再次展现自身在中型集装箱船设计建造和质量管控方面的竞争力。

据统计,今年9月22日以来,大韩造船已连续承接包括6艘苏伊士型原油运输船和此次2艘集装箱船在内的共10艘新船订单,掀起一轮“接单热潮”。上述订单不仅增强了该公司在全球中型船舶市场上的竞争力,也为其实施客户与船型双多元化战略提供了有力支撑。

(七七)