

第 11 期

(总第 377)

二〇二五年十一月十四日

本 期 目 录

- ◆ 12 艘 165 亿元！中国船企独揽！航运巨头再下大单
- ◆ 舟山中远海运重工圆满完成“长秤”轮修理升级工程
- ◆ 336 艘！订单越来越少！航运业绿色转型受阻
- ◆ 迈向国际市场！新加坡船企推出全电动货船
- ◆ 订单爆发！民营造船新巨头成为“最受欢迎中国船厂”



协会地址：浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码：316021 秘书处电话：(0580) 2285567（传真同）

协会网站：www.zseafert.cn E-mail: zswjmxh@126.com

12 艘 165 亿元！中国船企独揽！航运巨头再下大单

马士基价值 165 亿元的新一轮 12 艘 LNG 双燃料超大型集装箱船订单最终由新时代造船“独揽”。

据贸易风消息，马士基已经选定新时代造船订造 8+4 艘 18000TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船，新船预计将在 2028 年至 2029 年交付。每艘新船造价约为 1.93 亿美元，备选订单确认生效后全部 12 艘总金额将达 23.16 亿美元（约合人民币 164.92 亿元）。

业界人士称，新时代造船的这一造价相对较低，“处于该船型价格区间的低位”。作为参考，今年年初达飞曾在江南造船订造了 12 艘 18000TEU 双燃料 LNG 动力船，单船价格约为 2.07 亿-2.08 亿美元，同期达飞在 HD 韩国造船海洋订造的 12 艘同型船单价更达到了 2.154 亿美元。

马士基在今年早些时候传出将订造 18000TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船的消息，这份订单吸引了包括江南造船、招商工业、扬子江船业、新时代造船和恒力重工，以及韩国 HD 现代集团和韩华海洋在内的中韩多家船厂参与竞争。上个月有报道称，马士基已经基本锁定了新时代造船和扬子江船业。

船舶经纪人认为，中国船企的报价相比韩国船企有着明显优势，每艘造价比韩国船企要低 2000-3000 万美元（约合人民币 1.42-2.14 亿元），对于马士基这样的批量订单来说，选择韩国船厂所需要支付的溢价将变得更加明显。

这将是马士基在新时代造船的第二份 LNG 双燃料集装箱船订单。去年下半年，马士基自身作为船东订造了首批 20 艘 LNG 双燃料集装箱船，其中扬子江船业接获 2 艘 9000TEU 和 6 艘 17000TEU 集装箱船订单，新时代造船和韩华海洋分别接获了 6 艘 15000TEU 船订单。

不含马士基的最新订单在内，克拉克森的数据显示，目前新时代造船手持订单共计 155 艘 2263 万 TEU，其中油船 77 艘、集装箱船 70 艘、散货船 8 艘，交船期排至 2029 年。

最新的订单显示出马士基坚定投资订造双燃料船的决心。根据马士基的可持续发展目标，该公司将在 2040 年实现碳中和，比航运业绝大多数同行领先了至少 10 年。同时，马士基还制定了更近期的目标，要求到 2030 年将远洋船队的温室气体排放强度降低 50%，将其完全控制的码头的绝对排放量降低 70%。

据了解，马士基是目前全球第二大集运公司。Alphaliner 的最新数据显示，截至目前马士基船队运力共计 728 艘 462 万 TEU，包括 346 艘自有船舶和 382 艘租入船舶，市占率约 13.9%。此外，马士基还有 70 艘在建新船，共 89 万 TEU，占现有船队比例 19.2%。

马士基的在建新船规模远远低于其竞争对手——全球最大集运公司地中海航运和排名第三的法国达飞。这两家公司近年来一直活跃在新造船市场上，根据 Alphaliner 的数据，地中海航运目前在建新船多达 124 艘 217 万 TEU，占其现有船队约 31.1%；达飞的手持订单规模也高达 129 艘 172 万 TEU，占现有船队比例 42.1%。以目前的手持订单来看，待在建新船全部交付后，达飞的船队运力将超过马士基跻身全球第二位。

今年以来，在全球新船订单整体下滑的背景下，集装箱船新造船市场却依旧订单不断。根据克拉克森的数据，今年前三季度集装箱船新船订单高达 413 艘 330 万 TEU，是过去 10 年平均水平的两倍以上，仅比 2024 年创纪录的订造速度低 7%；相比之下，前三季度新船订单总计仅为 1185 艘 3260 万 CGT，同比大降 43%。

随着订单潮的持续，集装箱船手持订单也在不断增长，今年 8 月首次突

破 1000 万 TEU 大关。截止 10 月底，集装箱船手持订单高达 1104 艘 1053 万 TEU，创下历史新高，手持订单占现有船队比例高达 32.36%。

目前集装箱船手持订单中绝大多数船舶由中国船企承建。Alphaliner 的数据显示，中国船企现有集装箱船手持订单总量约为 749 万 TEU，市占率 74%；韩国船企手持订单共计 204 万 TEU，市占率 20.2%；日本船企手持订单 43 万 TEU，市占率 4.2%。（国际船舶网）

舟山中远海运重工圆满完成“长秤”轮修理升级工程

11 月 2 日，长荣海运旗下 8000TEU 集装箱船“长秤”轮在拖轮牵引下，缓缓驶离舟山中远海运重工码头，标志着该轮为期 31 天的全面修理升级工程圆满收官。此次修理较原计划 35 天提前 4 日完成，以优质的施工质量与高效的履约能力，赢得了船东的高度信赖与充分认可。

“长秤”轮全长 334.8 米、型宽 45.8 米，船龄 13 年。本次修理工程主要包括全船舱盖结构加强、三舱油舱裂纹处理、主机轴瓦拆检换新等内容，其中多项工程工艺复杂、安全与精度要求严苛，对施工组织和技术把控提出了挑战。

针对舱盖结构加强这一重点难点工程，总管小组提前谋划、精准施策，将全船 69 块舱盖的系统性结构加强工作前置，在内场完成 604 个唯一编号月牙形加强构件的预制与预处理，确保构件尺寸精度与安装适配性。

施工期间，团队严格执行班前质量交底制度，克服构件数量多、安装位置唯一、流程衔接复杂等难题，对装配、焊接、打磨、探伤等关键环节实施全流程严控，最终 15 天高质量完成全部舱盖加强作业，经舱盖服务工程师

专项验收一次性通过，充分展现了公司在复杂结构修理中的项目管理能力与工艺执行水平。

油舱裂纹修理工程上，项目团队秉持“安全第一、效率并行”原则，科学制定分步施工方案，通过有序搭架、彻底清油、油品转驳等前置准备，为裂纹修复创造了安全作业环境。施工过程中，团队严控焊接工艺与质量检测，所有焊缝无损探伤与气密性均一次合格，仅用3天多时间便高效完成全部油舱裂纹修复工作，实现了安全与效率的双重保障。

“长科”轮修理工程的圆满完成，进一步巩固了企业与长荣航运的良好合作关系，为后续同系列船舶修理业务的拓展奠定了坚实基础。

（国际船舶网）

336 艘！订单越来越少！航运业绿色转型受阻

经历了上半年创纪录的订单热潮后，第三季度全球替代燃料船舶订单增速明显放缓。受新造船市场整体需求趋缓及 IMO《净零框架》仍存不确定性影响，船东在未来燃料路线选择上趋于谨慎，绿色船舶投资热情有所降温。

根据克拉克森的最新统计数据，今年1-9月全球总计1185艘6120万总吨的新船订单中，多达336艘2900万总吨为替代燃料船舶，占比达到了47%，超过去年全年的45%。以订单价值来计算，今年1-9月全球新造船投资总计1054亿美元，替代燃料船舶订单价值551亿美元（约合人民币3924亿元），同比下跌36%，所占比例达到了52.2%。

今年的替代燃料船舶订单包括LNG动力船158艘2110万总吨，甲醇动力船54艘620万总吨，LPG动力船16艘70万总吨，乙烷动力船4艘10万

总吨，以及电池/混合动力推进船舶 110 艘 150 万总吨。

近年来，替代燃料船舶在新船订单中所占比例一路攀升，从 2016 年仅 8.2% 上涨到 2021 年的 32%，2022 年更达到史上最高的 54.7%，在 2023 年一度滑落至 41% 之后，2024 年又重新回到 45%。

以船厂国而言，克拉克森的数据显示，2025 年 9 月的替代燃料新船订单绝大多数由韩国船厂承接，总计 9 艘 58.25 万 CGT，按 CGT 计算占 2025 年 9 月替代燃料新船订单的 50.43%，接单量排名全球第一，接获订单均为 LNG 双燃料船。

与此同时，中国船厂 9 月份承接了总计 3 艘 2.82 万 CGT 替代燃料订单，市占率 2.44%。其中 LNG 双燃料船 1 艘 0.65 万 CGT、电池/混合动力船 2 艘 2.17 万 CGT。

根据克拉克森的数据，整体而言按吨位计算，截至目前在运营船队中能够使用替代燃料或推进装置船舶的比例已经提高到了 8.9%，高于 2017 年的 2.6% 和 2024 年年初的 6.5%。在现有总计 2605 艘替代燃料船舶中，包括 1490 艘 LNG 动力船、81 艘甲醇动力船、147 艘 LPG 动力船、760 艘电池/混合动力推进船，此外还有 285 艘采用其他燃料。

而在手持订单中，替代燃料船舶占比更是达到了 51.0%，高于 2017 年的 11.4% 和 2024 年年初的 48.7%。按吨位计算，手持订单中 36.1% 为 LNG 动力船（1000 艘），9.9% 为甲醇动力船（338 艘），1.9% 为 LPG 动力船（139 艘）；此外还有约 3.0%（约 546 艘）使用其他替代燃料，其中包括 37 艘氢燃料、60 艘乙烷燃料、43 艘氨燃料、17 艘生物燃料和 524 艘电池/混合动力推进船舶，替代燃料船舶手持订单总计 2023 艘。

随着未来燃料选择的不断扩大，替代燃料预留船舶数量也在不断增加。目前在运营船队中有 611 艘船为 LNG-ready 船，手持订单还有 221 艘；同时，

手持订单中有 316 艘氨燃料预留 (ammonia-ready) 船, 701 艘甲醇燃料预留 (methanol-ready) 船和 19 艘氢燃料预留船。

与此同时, DNV 的替代燃料洞察 (AFI) 数据平台最新统计指出, 今年 9 月替代燃料船舶新船订单共有 14 艘。其中 12 艘为 LNG 动力船, 包括 6 艘集装箱船、4 艘散货船和 2 艘邮轮; 此外还有 2 艘为 LPG 动力 LPG 运输船。

今年前 9 个月, 全球替代燃料船舶新船订单共计 192 艘, 较 2024 年同期下降了 48%。LNG 仍然是主导的替代燃料选择, 前 9 个月 LNG 动力船订单数量为 121 艘, 其次是甲醇动力船 43 艘、LPG 动力 LPG 运输船 19 艘、氨燃料船 5 艘以及氢燃料船 4 艘。集装箱船板块持续引领脱碳转型, 前 9 个月替代燃料集装箱船新船订单共计 120 艘, 占整体替代燃料新船订单总量的 63%。

今年上半年, 替代燃料船舶订单量达到了 151 艘 1980 万 GT, 按 GT 计算同比增长 78%。在经历了上半年创纪录的订单量之后, 三季度替代燃料船舶订单增速显著放缓。

DNV 海事全球脱碳总监 Jason Stefanatos 指出, 尽管这一趋势受到了新造船市场整体疲软、以及合同成本上升的影响, 但其他因素同样在左右市场情绪。其中一个关键因素就是监管不确定性, 国际海事组织 (IMO) 净零框架前景不明, 包括某些燃料的生命周期评估因素, 正在促使许多船东对新订单采取“观望”态度。

10 月 17 日, 由于美国和沙特阿拉伯的反对意见强烈, 特别是在《净零框架》涉及的全球碳定价机制和燃料标准方面的争议, IMO 决定推迟《净零框架》决议, 计划在 2026 年再次审议。这意味着国际航运业将面临更长时间的不确定性。

《净零框架》实施的推迟导致船东面临政策不确定性的风险。许多船东正在等待 IMO 进一步明确政策方向和实施时间表, 才能决定是否进行大规模

的技术改造或更新船队。虽然许多大型航运公司已经开始投资替代燃料和零排放技术，但由于《净零框架》推迟，中小型船东仍在观望，担心过早投资可能导致不必要的经济损失，或是技术和市场条件不成熟。（国际船舶网）

迈向国际市场！新加坡船企推出全电动货船

新加坡绿色技术解决方案提供商 Yinson GreenTech (YGT) 正式披露其新一代全电动货船——Hydromover 2.0，该船将在阿联酋部署使用。

这艘新船由 YGT 旗下船舶电气化解决方案部门 marinEV 推出，具备更长的续航能力、更快的充电速度和更大的载货量，同时在船舶运营中融合了数字化与电气化技术。

Hydromover 2.0 基于 2023 年推出的首代 Hydromover 原型船、也是新加坡第一艘全电动货船进行升级，新增多项关键特性，包括更高的能源储存能力、降低阻力的优化船体设计，以及可减少功率损耗的全新电气系统架构。

这些改进使得 Hydromover 2.0 的航程提升至原来的三倍，足以覆盖新加坡港口范围内的所有锚地。

此外，这艘全新电动货船可在两小时内完成充电，确保高出勤率与运营可靠性；其货物承载能力提升 25%，甲板面积增加 75%。

YGT 表示，Hydromover 2.0 体现了公司在海事运营中融合电气化与数字化的战略愿景。该船全面集成了 marinEV 的船舶数字化平台 (Marine Digital Platform)，支持实时数据分析、航线优化、自动化船舶管理以及基于数据的决策。

在新船发布仪式上，YGT 与阿联酋 Yacht International 签署了首份光

船租赁协议，标志着 Hydromover 2.0 正式进入国际海事市场，预计该船将在 2026 年中期交付至阿联酋。

此外，YGT、Yacht International 和 Wilhelmsen Port Services 三方还签署了谅解备忘录，旨在共同推动电动船舶在阿联酋港口的广泛应用。

marinEV 总经理 Jan-Viggo Johansen 介绍称：“全新的 Hydromover 2.0 为现代海事业设立了前所未有的标准，新签署的阿联酋协议也标志着我们发展的重要一步，这些里程碑表明我们有能力将创新从实验室带向现实应用——把经过验证的电动船舶技术、物联网系统和集成数字平台从新加坡推广到全球市场。这进一步强化了我们通过电气化与数字化结合变革港口运营的承诺，并为建设一个更智能、更清洁、更互联的海事未来奠定基础。”

（国际船舶网）

订单爆发！民营造船新巨头成为“最受欢迎中国船厂”

凭借强大的造船产能、更短的交付周期以及显著的价格优势，恒力重工在国际船舶市场频传捷报，接连斩获多笔新船订单，成为海外船东眼中“最受欢迎的中国船厂”。

再添 10 艘！恒力重工获三家欧洲船东散货船订单

近日，恒力重工宣布与三家欧洲知名船东签订了 10 艘 Kamsarmax 型散货船建造合同。此次签约不仅彰显了恒力重工在全球船舶制造领域的实力，也标志着其在国际高端船舶市场的影响力进一步扩大。

虽然恒力重工没有透露相关订单的具体信息，但据外媒消息，这批新船预计将在 2027 年至 2028 年间交付，总金额超过 3.5 亿美元（约合人民币

24.92 亿元)

作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 82000-84000 载重吨 Kamsarmax 型散货船新造船价格约为 3625 万美元（约合人民币 2.58 亿元），相比去年同期的 3750 万美元下降了 3%。

消息人士称，目前有多家船东正在与恒力重工洽谈 82000 载重吨 Kamsarmax 型散货船订单，其中包括恒力重工的“老客户”——希腊船东 George Procopiou 旗下散货船公司 Sea Traders，以及德国船东 Reederei H. Vögelmann。

此次签约的 Kamsarmax 型散货船为恒力重工主建船型之一，具有“绿色、环保、节能、安全”等显著特点，是远洋航运市场的主流散货船型，满足国际海事组织最严苛的排放要求，各项性能指标均达到国际先进水平。凭借其载货能力、高效运营以及先进的环保技术，该型船深受全球航运客户的青睐。

连同最新订单在内，最近一段时间里恒力重工已经成功接获了欧洲船东总计 20 艘 Kamsarmax 型散货船订单。其中，在 10 月 20 日，恒力重工宣布与欧洲主流船东 Eastern Mediterranean 签署 4 艘 Kamsarmax 型散货船建造合同；10 月 27 日，恒力重工又与希腊船东 EFNAV 签署 6 艘 Kamsarmax 型散货船订单。

这一连续签约不仅展现了欧洲船东对恒力重工的高度信任，也凸显了恒力重工在国际船舶制造领域的强大竞争力。根据克拉克森的数据，恒力重工目前 Kamsarmax 型散货船手持订单已经达到了 53 艘，位居全球第一，而这之中还不包括最新签订的 10 艘。

恒力重工指出，欧洲作为全球航运市场的重要组成部分，其船东对船舶的质量、性能和环保标准有着极为严格的要求。恒力重工凭借其先进的造船技术、丰富的建造经验，成功将 Kamsarmax 型散货船打造成为市场上的热门

船型。此次系列订单的成功签订，不仅进一步巩固了恒力重工在国际高端船舶制造领域的领先地位，也标志着其在欧洲市场的拓展取得了重大突破。

随着恒力重工在欧洲市场的不断开拓，其品牌在欧洲市场的认可度和影响力持续上升。未来，恒力重工将继续加大在技术研发和市场拓展方面的投入，深化与欧洲船东的长期合作，进一步巩固在国际散货船市场的口碑优势，并进一步提升自身的核心竞争力，为全球航运业的繁荣贡献更多力量。

4 艘！恒力重工将获希腊最大船东 VLCC 订单

除了散货船订单之外，恒力重工最近还在持续承接欧洲船东 VLCC 订单。

据贸易风消息，希腊船东 George Economou 旗下子公司 TMS Group 近日与恒力重工签署了最多 4 艘 306000 载重吨 VLCC 临时造船合同。目前尚不清楚这 4 艘新船是否均为确定船舶订单，或包含备选订单。预计恒力重工将在 2027 年至 2028 年间交付这些 VLCC。

这份订单的具体价格并未公布，作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 315000-320000 载重吨 VLCC 新造船价格约为 1.26 亿美元（约合人民币 8.97 亿元），相比去年同期的 1.29 亿美元略微下滑。

如果这份订单得以落定，这将是 Economou 自 2017 年来首次订造 VLCC。据了解，Economou 上一次考虑订造 VLCC 是在 2017 年初，当时其与韩进重工菲律宾苏比克船厂签署了 4 艘 320000 载重吨 VLCC 建造协议，这批新船原定于 2019 年交付，但由于船厂未能获得预付款保函，交易最终未能生效。

据了解，George Economou 是希腊最大的船舶运营商之一，拥有包含干散货、油运、液化气、海洋工程等多个板块共计 7 家公司，船队数量超过 100 艘，绝大部分为油船、散货船和 LNG 运输船。

Economou 近年来活跃在新造船市场上，在中韩船企订造了数十艘新船。克拉克森的数据显示，目前 Economou 在建新船共计 44 艘，其中包括在中国

船厂的 26 艘船,分别是扬州中远海运重工 6 艘 210000 载重吨 Newcastlemax 型散货船和 2 艘 115000 载重吨 LR2 型成品油船、舟山长宏国际 10 艘 11400TEU 集装箱船、南通象屿海装 4 艘 82000 载重吨散货船、以及新韩通船舶重工 4 艘 159000 载重吨苏伊士型油船;此外还有正在韩国三大船企建造的 10 艘 174000 立方米 LNG 船、4 艘 88000 立方米超大型液氨运输船 (VLAC) 以及 4 艘 8800TEU 集装箱船。

今年 9 月至 10 月初,恒力重工相继接获了 12 艘 VLCC 订单,包括挪威船王 John Fredriksen 旗下子公司 Frontline 订造 6 艘、希腊船王 George Procopiou 旗下 Dynacom Tankers 订造 4 艘、希腊船东 Laskaridis Maritime 订造 2 艘。10 月中旬,恒力重工又与希腊船东 Capital 签署了 1 艘 VLCC 订单。业内人士推测,这些 VLCC 订单实际上是恒力重工的转售船,由恒力重工母公司恒力集团自行下单订造,因此能够提前在 2026 年至 2027 年交付、船价也更低,每艘约为 1.18 亿美元。根据克拉克森的数据,自 2023 年的首单以来,恒力集团在恒力重工陆续订造了 15 艘 VLCC,其中前 2 艘在 2024 年初转售给 Dynacom,其余 13 艘原本船东显示为恒力集团,但现已全部转售给了匿名船东。

值得一提的是,上周恒力重工还获得了挪威船东 Frontline 的 2 艘 VLCC 订单,新船预计将于 2027 年下半年至 2028 年上半年相继交付。

据介绍,恒力重工的 VLCC 采用其自主研发的船型设计,具有装载量大、续航能力强、运营效率高等突出特点,在航线适应性与装载灵活性方面表现优异,可高效适配全球主要原油港口的装卸设备,满足跨洋长距离原油干线运输及大型油田至炼厂的规模化运输需求,充分体现了国际最新的油轮设计理念,契合当前航运市场对规模化、低碳化运输的核心要求。

持续扩张产能! 恒力重工成“最受欢迎中国船厂”?

过去一段时间来，恒力重工订单不断。除了上述 VLCC 订单和 Kamsarmax 型散货船订单之外，10 月中旬以来，恒力重工接连承接山东远洋一艘 95500 载重吨超巴拿马型散货船订单，希腊船东 Capital 两艘好望角型散货船和欧洲船东 Seenergy 一艘好望角型散货船订单，以及国内航运公司 3 艘 4600TEU 集装箱船订单。

业内人士表示，恒力重工如今已经成为了中国国内最受船东欢迎的船厂之一，因为其拥有巨大的造船产能、能够提供船东迫切需要的早期交付时间，同时造价也极具竞争力。据称，恒力重工目前正在推广多种船型，包括 VLCC、苏伊士型油船、集装箱船、Kamsarmax 和好望角型散货船等。

据了解，恒力重工的前身 STX 大连曾是中国最大的外资船厂，拥有中国北方最大的单体船厂。2022 年，恒力集团响应国家号召，成立恒力重工集团，耗资 21.1 亿元竞拍收购闲置十年之久的原 STX 大连资产，全力打造世界一流高端船舶建造基地。2023 年 1 月，恒力重工一期“海洋工厂”仅用时 150 天实现全面运营。

今年 1 月，恒力重工投资近百亿建设的二期项目——“未来工厂” 5 个月实现投产，“未来工厂”拥有 17 个超大型车间，建筑面积超 200 万平方米，重点聚焦 VLCC、超大型液化气运输船（VLGC）、超大型集装箱船、海上浮式生产储油船、海上浮式风电、钻井平台等高附加值绿色船舶和高端海工装备制造业务。

今年 9 月，恒力重工合作创新暨海工科技产业园在大连长兴岛开工建设。产业园占地 12 平方公里，将聚焦国际先进水平，重点发展海工、造船、改装、高端海工装备及其配套产业、船用材料、船用部件制造加工等项目，通过新型工业化、先进制造业集群的培育，构筑未来发展战略新优势。

今年上半年，恒力重工成为上市公司松发股份的全资子公司。目前，松

发股份正在通过资本市场融资支持恒力重工战略发展，拟投入募集配套资金约 39 亿元投资建设“恒力造船（大连）有限公司绿色高端装备制造”与“恒力重工集团有限公司国际化船舶研发中心（一期）”两大项目。

其中，恒力造船（大连）绿色高端装备制造项目总投资金额约为 80 亿元，拟投入募集配套资金 35 亿元；恒力重工国际化船舶研发中心（一期）项目总投资金额约 7.4 亿元，拟投入募集配套资金约 4.3 亿元。

与此同时，恒力造船（大连）拟投资建设绿色高端装备制造配套项目，在现有船厂设施的基础上增加大型钢结构车间和辅助车间及周边分段堆场等陆域生产设施，以满足公司日益增长的造船产能需求。该项目预计总投资金额约 26.54 亿元，建设周期预计约 12 个月，项目建成后可满足 40 万吨/年钢材曲面加工能力，有利于恒力重工实现生产规模升级和成本优化，提升公司市场竞争力。

截至目前，恒力重工已累计开工船舶 100 余艘，手持订单排至 2029 年。恒力重工系列项目全部达产后，可实现年加工钢板能力达 230 万吨，年建造超大型船舶 150 艘，生产船用发动机 180 台，包含 G95 主机及以下机型，并实现 LNG、LPG、甲醇、氨四种双燃料全覆盖，将成为全球单体规模最大、配套最完备的造船基地，也是中国单体最大的船用发动机制造企业。

凭借强大的造船产能、更短的交付周期以及显著的价格优势，恒力重工在国际船舶市场频传捷报，接连斩获多笔新船订单，成为海外船东眼中“最受欢迎的中国船厂”。（国际船舶网）