

第 12 期

(总第 378)

二〇二五年十一月十七日

本期目录

- ◆ 24 艘！两家中国船厂分享！航运巨头订造首批甲醇动力船
- ◆ 修船产值突破 2.6 亿元！前“亚洲最大船厂”焕发新生
- ◆ “未来的中国航母将更大更快，更智能”
- ◆ 首单！中国船舶租赁发行离岸人民币债券
- ◆ 舟山海事局推动建立船舶检修检测服务行业标准
- ◆ 6 艘 24 亿！舟山船厂再获集装箱船订单
- ◆ 宁兴船舶 3000 立方米级耙吸挖泥船开工建造



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

24 艘！两家中国船厂分享！航运巨头订造首批甲醇动力船

德国航运巨头赫伯罗特正加快推进船队绿色升级步伐，首次布局甲醇动力船领域，斥资百亿在两家中国船厂订造 24 艘新船。

据贸易风消息，赫伯罗特与两家国内船厂签署了意向合同，计划订造总计 24 艘 3500TEU 至 4500TEU 甲醇双燃料支线集装箱船。其中，赫伯罗特将在烟台中集来福士订造 8+6 艘 4500TEU 集装箱船，此外还将在泰州三福船舶订造 6+4 艘 3500TEU 集装箱船。

预计中集来福士建造的 4500TEU 集装箱船单价约为每艘 7000 万美元，三福船舶建造的 3500TEU 船单价约为每艘 6000 万美元。备选订单全部确认生效后，24 艘新船总金额将达到 15.8 亿美元（约合人民币 112.49 亿元）。

作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 3700-4500TEU 传统燃料集装箱船新造船价格约为 6050 万美元，相比去年同期的 6000 万美元小幅上升。

赫伯罗特的订单对于两家船厂都而言具有突破性意义。如果订单得以敲定，这将是中集来福士首次进军集装箱船建造领域；根据克拉克森的数据，中集来福士过去从未建造过集装箱船，其现有 12 艘手持订单包含 5 艘汽车运输船、3 艘滚装船、4 艘浮式生产储卸油船（FPSO）和 1 艘抛石船。

据了解，中集来福士前身可追溯到 1977 年成立的烟台造船厂，1978 年建造交付了我国第一座坐底式钻井平台。多年来，船厂累计交付上百座各种类型的海洋装备，目前其业务涵盖海洋油气、海洋渔业、海洋清洁能源、特种船、海洋空间利用、资产运营管理等领域。

另外，赫伯罗特的订单将是三福船舶首个甲醇双燃料集装箱船建造项目。根据克拉克森的数据，三福船舶目前承接的双燃料集装箱船订单只有德国船东 Hartmann Schiffahrts 订造的 7 艘 3716TEU 双燃料 LNG 动力船，其

中 5 艘已经交付运营，其余 2 艘将在今明两年交付；不过，三福船舶去年承接了 CSL OWL 共计 2 艘抛石船订单，这两艘船将采用甲醇双燃料动力。

值得一提的是，这两家船厂的订单也是赫伯罗特首次投资订造甲醇双燃料船。此前，赫伯罗特自有船队中的双燃料船全部为 LNG 动力。去年，该公司重返新造船市场，在两家中国民营船企签订了 24 艘 LNG 双燃料集装箱船大单，进一步强化其对 LNG 燃料的投资。

赫伯罗特去年的 24 艘 LNG 双燃料船订单包括 12 艘 16800TEU 集装箱船，以及新时代造船 12 艘 9200TEU 集装箱船，这批新船将在 2027 年至 2029 年间陆续交付，总投资约为 40 亿美元。这是赫伯罗特历史上最大规模的新造船投资之一。

今年早些时候曾有报道称，赫伯罗特计划订造 12500TEU 和 16000TEU 集装箱船，并在中韩船企之间摇摆不定。然而，当时美国贸易代表办公室（USTR）提出对中国船舶征收港口费的 301 条款方案，中韩两国船企报价差距加大，赫伯罗特最终放弃推进这一造船计划。

船舶经纪人表示，赫伯罗特此次将订船重心从大型船转向中小型船，在意料之中。由于船队老龄化严重、区间航线需求增长明显，目前全球对支线及中型集装箱船的新造船需求十分强劲。克拉克森的数据显示，今年前 9 个月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%；其中，5000TEU 及以下支线船订单显著增长，是去年同期的两倍以上，这些支线船新船订单绝大多数由中国船企承接。

尽管新船订单显著增长，但目前支线集装箱船手持订单依然相对较低。根据克拉克森的数据，当前 3000TEU 以下支线船手持订单占现有船队比例仅为 8.11%，而 8000TEU 及以上集装箱船手持订单占比高达 46.60%。

挪威集装箱船船东 MPC Container Ships (MPCC) 首席执行官 Constantin Baack 指出，中小型集装箱船订单规模仍不够，考虑到现有 6000TEU 以下船舶中 58% 的船龄已超 15 年，投资建造支线型和中型集装箱船依旧是当前市场亮点。（国际船舶网）

修船产值突破 2.6 亿元！前“亚洲最大船厂”焕发新生

复工复产两年多来，泉州交发集团投资 20 亿元盘活的前“亚洲最大船厂”——泉州船厂正全面焕发新生。

据泉州交发集团披露，10 月 26 日，在高效护送“大唐 02”“瓯洋 101”两艘船舶出港后，船厂旋即迎来“瓯洋 102”“海洋石油 720”两艘船舶进港维修，“两进两出”流畅衔接、操作专业，充分展现了船厂卓越的船舶调度与作业能力。

截至目前，泉州船厂单年进船数量达 47 艘，累计进厂维修船舶数量增至 91 艘，修船业务总体产值已突破 2.6 亿，标志着修船业务成熟度进一步提升、进展再突破。

这一系列亮眼成绩，源于船厂复工复产以来的系统性布局。围绕资产盘活、破解瓶颈及激活动能等方向，船厂各项工作成效显著：

修船业务技术不断上新。创新承接防倾覆工艺体系、轴带发电系统加装等技术，高标准、高质量完成“中天 39”轮、“锦航正邦”轮等“重量级”嘉宾维修任务。

遗留问题解决取得突破。首创“省、市、县”三级联审联办，高效攻克“双证双主体”等涉海遗留问题，顺利完成已填陆域填海竣工验收、海域使

用权证注销。

招商引资工作稳步推进。全面实施“走出去、引进来”战略，重点对接如招商局工业集团、中船集团、安徽建工集团等大型央企和头部民企，积极邀请省、市领导与重点意向企业洽谈，合作新空间不断拓展。

安全生产责任压紧压实。建立健全专项应急预案、关键设施风险应对等机制，精心组织开展隐患排查整治，扎实推动船厂安全环保治理体系及能力提质增效。

据了解，泉州船厂的前身是2004年成立的泉州船舶工业有限公司，由著名泉籍商人蔡天真创建。2007年10月，泰山石化以12.75亿元人民币的价格，从其公司董事局主席蔡天真手中全资收购泉州船舶。2019年，泉州船舶破产清算，泉州交发集团二级权属企业泉州市交发置业投资集团有限公司在2021年以12.07亿元通过拍卖购得泉州船舶资产包。

随后，泉州交发集团于2021年2月14日和惠安县政府签约泉州船厂重组项目，计划与惠安县合作，投资20亿元对泉州船厂进行重组，并引进修船、造船、海工制造和物流等产业业态。同年4月泉州交发置业投资集团有限公司成立全资子公司泉州交发船舶重工发展有限公司，负责管理和经营泉州船厂项目。

2023年2月，福建博洋船舶工业有限公司经由公开招标中标泉州船厂项目修船板块，同年9月，随着“向阳红03”号科考船和“海洋石油691”船相继入港，泉州船厂修船板块正式启动，在沉寂了十余年后实现复工复产。

展望未来，泉州船厂将紧扣“奋勇争先 再上台阶”主线，集中攻坚现存问题，全力推动合作项目落地，致力于打造国内领先的绿色科技型海洋装备维修保障基地。这不仅将填补泉州在智能海工装备制造领域的产业空白，更将助力泉州构建港产城融合发展的新格局，以“品质交发”为标杆，为泉

州实现“造船梦”注入强劲动力。(国际船舶网)

“未来的中国航母将更大更快，更智能”

11月5日，我国第一艘电磁弹射型航空母舰福建舰交付入列，这标志着我国正式进入“三航母时代”，这将大幅提升中国海军远海防卫能力和现代化水平。

福建舰是如何建造出来的？其中有哪些故事？近日，记者独家专访了福建舰建造的参与者。

集智攻关实现福建舰多个首次

在中船江南造船厂，记者见到了参与福建舰建造工作的乔佳。他告诉记者，福建舰的建造分为两个阶段，第一个阶段是总体设计，另一个阶段就是按照设计进行建造。他所负责的工作，正是将设计蓝图变为现实。

中船江南造船内装部部长 乔佳：船技术状态定完之后，我们开始相应地做建造策划前期的准备。比如我们要知道这是一条什么船，它的大概组成、它的总体物量、关键的一些技术难点。钢种是特殊的，都是高强钢，从钢种的加工开始到焊接都很难，这都是我们首次接触，要去解决的问题。体现出来的是物量大，量变容易引起质变。

乔佳介绍，相比辽宁舰和山东舰来说，福建舰是我国完全自主设计建造的首艘弹射型航空母舰，并且是全球首艘采用常规动力电磁弹射技术的航空母舰。这些技术特点都是建造过程中的难点。

2022年，我国第三艘航母下水，命名为福建舰；2024年5月8日，福建舰圆满完成为期8天的首次航行试验任务；2025年9月宣布完成关键弹射试验。

从仿制到自主研制背后是工业能力的提升

采访中，乔佳告诉记者，中国航母的研制之路有自己的独特之处。从改装到仿制再到自主研制，中国完成了从无到拥有电磁弹射的历程，这是如何做到的呢？

中船江南造船内装部部长 乔佳：辽宁舰当时是老的船，买回来改造，一些设备更换，到山东舰，我们复造了一条，但是已经比辽宁舰有改进了。到福建舰，它是完全自主设计的一条船。

我们现在具备全国产进行工业配套的能力，所有这些设计的东西我们自己都能做。第二个大方面，我觉得人是很关键的。像总体设计所，他们经历过第一条船、第二条船，所以到第三条船，有了人才梯队储备。

第三个方面，我觉得是基于辽宁舰，山东舰，我们国家在航母标准规范上，填补了空白，我们在做的时候，很多事情是有基础的，而不是一穷二白。

所以我们要做航母，离不开伟大的祖国，离不开我们越来越强大，越来越扎实的工业基础，离不开我们的技术人员，离不开我们的产业工人，也离不开我们整个建造管理的一套运行机制。

造航母是我们所有人的梦想

从辽宁舰的改造探索，到山东舰的自主建造，再到福建舰的技术跨越，中国航母发展的三级跳，背后是无数人心血的付出，更是所有人梦想的实现。

在建造者的眼中，亲手打造的航母对于国家来说意味着什么呢？我们来看乔佳的答案。

中船江南造船内装部部长 乔佳：如果我们能从航母到飞机，都能自己造、自己配套，那就是这个国家整体的工业实力很强。如果能自主设计，说明我们的技术实力也是很强的。有了航母，就意味着我们在海洋上就可以到更远的地方，从近海防卫到远海防御。

乔佳告诉记者，从建造师到油漆工，每一个人都在努力实现同一个梦想。

中船江南造船内装部部长 乔佳：一对工人夫妇，他们是一对油漆工，负责船上刷漆。跟我说，今天刚好活做完了，还没下班，我继续来把其他地方做完，你在现场有问题，我就随时随地给你处理掉，你们都很忙。

我们很感动，对于我们整个团队来说，大家都有一个共同的目标，就是想把这艘船造好，真正地为我们的海防事业贡献自己的一份力量。

未来我国航母会朝着越来越智能方向发展

三航母作战体系的成功构建，是我们在强军之路上非常重要的装备体系建设成果，体现出海洋方向的防御能力全方位提升。那未来的中国航母要如何发展呢？我们听听建造师怎么说。

中船江南造船内装部部长 乔佳：我觉得将来几个词可以形容，第一个更大，平台更大；第二个更快，我们的动力更强；第三个就是我们的飞机更多，我们舰载机的品类会更多；第四我们会更智能，无论是我们船的自身操控，还是我们配套的这些舰载机，包括我们整个的体系作战，会越来越智能。

在福建舰下水时，乔佳给它写了一首词，“载荣光承使命，万里航程皆平安，护我海疆永无恙。”未来，乔佳希望能继续带领团队，造好中国航母。

中船江南造船内装部部长 乔佳：我们在数量上还有差距，但是我们已经从有到优，相当于已经走到了并跑这一步，但我们整船的技术含量和先进程度，包括吨位，希望能在我这一代人手里实现从并跑到领跑。

（正商参略）

首单！中国船舶租赁发行离岸人民币债券

11月5日，中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司在香港联合交易所成功发行三年期10亿元人民币境外高级无抵押固息债券。本次债券在公司30亿美元境外中期票据计划框架下发行，是公司首单离岸人民币债券，标志着公司在国际资本市场的融资能力与平台建设再进一步。

本次债券发行获得了全球机构投资者的踊跃认购，覆盖包括银行、券商、资管、理财、基金等各类机构投资人，峰值订单规模超发行规模的3.8倍。经过激烈定价角逐，最终债券票面利率定为1.95%，较初始价格指引大幅收窄50个基点，充分彰显了公司的良好形象和品牌影响力，也展示出市场对公司信用资质、市场地位及战略发展前景的高度认可。

面对2025年美元利率持续高企的外部环境，中国船舶租赁精准把握离岸人民币债券利率处于历史低位的发行窗口，结合实际经营与资金需求，主动选择人民币作为融资币种，实现了较同期限美元债券的显著成本节约，进一步压降融资成本。此次发行帮助公司进一步拓宽融资渠道、统筹优化负债结构，实现综合融资成本维持行业较低水平。

本次债券募集资金将主要用于中国船舶租赁人民币船海项目的投放与运营，助力推进船舶项目人民币结算业务发展，以实际行动深度参与人民币国际化进程，助推中国造船业国际化。这既是公司践行服务主业理念的具体体现，更是对人民币国际化国家战略的积极响应，实现融资效益与战略协同的双重目标。

中国船舶租赁首单离岸人民币债券的成功发行，展现了公司积极应对全球金融市场新形势与新挑战的能力，是公司灵活运用境内外融资资源、构建高效多元融资体系的实际行动，为保障公司资金供给、实现高质量发展奠定

了坚实基础，也成为公司深化资本市场合作、拓宽融资渠道的重要里程碑。

据了解，中国船舶租赁成立于 2012 年，是大中华区首家船厂系租赁公司及全球领先的船舶租赁公司之一。中国船舶租赁拥有多元化、现代化及年轻化的船队，截至 2024 年 12 月 31 日其船队规模达到 138 艘，其中起租运营船舶 122 艘，在建新船 16 艘。按初始投资金额计，海上清洁能源装备、集装箱船、液货船、散货船、特种船分别占比 15.8%、16.5%、20.1%、23.7%、23.9%。（国际船舶网）

舟山海事局推动建立船舶检修检测服务行业标准

为进一步贯彻落实浙江海事局关于支持浙江高端船舶与海工装备产业高质量发展若干举措的通知要求，助推辖区海工产业高质量发展。近日，舟山海事局组织包括 IACS（国际船级社协会）所有成员单位船级社在内的十余家国内外船检机构和部分检修检测服务机构代表开展技术研讨，建立了《检修检测服务现场规范记录建议标准》和《不予采信船舶检修检测服务机构检修检测结果的参考标准》两项行业自律技术标准。这是国内首个船舶检修检测服务安全质量管控行业标准，旨在实施一套清晰、统一的规则，系统性构建公平、有序、安全的新秩序。

直面行业痛点

以“舟山实践”回应国际性难题

当前，国内外船舶检修检测行业都面临标准不一、操作规范缺失、市场竞争无序等深层次问题。因检修检测标准缺失，导致服务质量参差不齐、安全隐患等问题日益凸显，形成“劣币驱逐良币”的恶性循环。

舟山作为全球最大修造船基地，检修检测业务量全国第一，这些矛盾不

容回避。舟山海事局主动破题，召集行业核心力量推动建立船舶检修检测行业标准，正是为了从源头上根治“低质检测”、“低价内耗”等顽疾，探索出一条可复制、可推广的正规化发展路径。

建行业标准体系

围绕核心细则，构建五个方面行业标准体系：

1. 清单化标准：明确各系统的全项目检测指标与合格准则，建立覆盖各类船舶的标准化检测清单。
2. 规范化流程：统一检测方法、工具使用和数据记录，确保结果可追溯、可对比，堵住操作随意的漏洞。
3. 专业化队伍：制定从业人员技能考核标准，从“人”这一根本要素上保障服务质量。
4. 良性化竞争：研讨统一关键服务（如气体充装，测厚操作等）的质量门槛，并为下一步酝酿推动成立市级行业协会做准备，引导行业从“价格战”转向“价值战”。
5. 系统化监管：设计完善的质量监督与责任追溯方案，明确缺陷分级（观察项、一般问题项、严重问题项）与处理机制，形成监管闭环。

擘画深远未来让舟山标准成为行业样板

舟山海事局推动建立的《检修检测服务现场规范记录建议标准》和《不予采信船舶检修检测服务机构检修检测结果的参考标准》两项行业自律技术标准，得到业界的高度认同，IACS(国际船级社协会)各成员单位船级社及部分其他船检机构，计划将这两项标准纳入到对船舶检修检测服务机构技术条件和安全质量控制和监督制度中，部分船级社已将两项标准报送至其国外总部。

深远影响

1. 树立行业标杆：出台的两项标准将为国际国内其他地区的船舶检修检测工作开展提供一个鲜活的“舟山方案”，为制定更高层次的统一标准贡献“舟山智慧”。

2. 重塑市场生态：通过建立质量导向的竞争秩序，将有效淘汰落后产能，激励企业凭技术和服务赢得市场，推动整个产业价值链的升级。

3. 夯实安全基石：统一的、高标准的检测服务，将直接提升船舶的安全技术水平，为水上交通安全构筑起一道更为坚实的防火墙，有力支撑海洋强国和交通强国战略。

4. 提升区域能级：一个规范、健康、可信赖的检测服务业态，将极大增强舟山国际海事服务基地的综合竞争力和全球影响力，吸引更多高端航运要素集聚。

接下来，舟山海事局将携手各方，共同撰写国际海事履约提案，介绍中国在船舶检修检测服务机构规范化管理方面的经验，推动“舟山标准”成为全球行业样板，进一步巩固舟山国际船舶检修检测中心地位，努力让舟山的先行先试，成为引领全球船舶检修检测行业迈向高质量发展新阶段的强大引擎。（舟山海事）

6 艘 24 亿！舟山船厂再获集装箱船订单

纽约证券交易所上市的希腊航运公司 Costamare 在舟山长宏国际增订 2 艘 3100TEU 集装箱船。

Costamare 最初在今年夏季披露，在一家中国船厂下单订造 4 艘 3100TEU 集装箱船。在近期发布的第三季度财报中，该公司又宣布在同一家船厂追加

订造 2 艘新船，使同型船订单总数增加到了 6 艘，最新签约的 2 艘船预计将在 2028 年第一季度交付。

虽然 Costamare 没有说明船厂信息，但根据克拉克森的数据，这份订单由长宏国际承接，前 4 艘船预计将在 2027 年二季度至四季度陆续交付。

Costamare 称，这批新船已经与一家全球领先的集运公司签署了租船合同，租期 8 年。

分析师估计，考虑到市场对小型支线新造船的普遍兴趣，Costamare 这份订单的单船造价估计在每艘 5500 万美元左右，全部 6 艘总金额约为 3.3 亿美元（约合人民币 23.52 亿元）。

作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 2600/2900TEU 集装箱船新造船价格约为 4500 万美元（约合人民币 3.21 亿元），相比去年同期的 4300 万美元有小幅增长。

长宏国际的订单是 Costamare 自 2021 年底以来的首份新造船合同。当时，Costamare 曾一度与一家匿名亚洲船厂达成协议，订造 4 艘 12690TEU 和 4 艘 15000TEU 新巴拿马型集装箱船；然而在 2022 年上半年，该公司陆续撤销了全部 8 艘新船订单，其中 2 艘 12690TEU 船的撤单原因为“船厂违约”，但 Costamare 并没有给出另外 6 艘的撤单原因。此后，该公司在集装箱船领域再未下新单。

据了解，Costamare 成立于 1975 年，是全球领先的集装箱船租船公司之一，目前其船队拥有 68 艘集装箱船，总运力约为 51.3 万 TEU，服务于包括中远海运、长荣海运、阳明海运、马士基、地中海航运、赫伯罗特和以星航运在内的多家知名航运公司。

在其最新发布的三季度财报中，Costamare 透露，2025 年其集装箱船运力 100% 已签订租船合同，2026 年也有 80% 的运力已锁定租船合同，累计合同

收入约为 26 亿美元（约合人民币 185.30 亿元），按 TEU 计算的平均合同租期为 3.2 年。

今年三季度，Costamare 业绩表现强劲，实现航运收入 2.159 亿美元，几乎与去年同期的 2.195 亿美元持平；来自持续经营业务的净利润为 9900 万美元，较 2024 年同期的 1.11 亿美元有所下降。今年前三季度，Costamare 航运收入累计 6.44 亿美元，略低于去年同期的 6.47 亿美元；净利润 3.17 亿美元，高于去年同期的 3.13 亿美元。（国际船舶网）

宁兴船舶 3000 立方米级耙吸挖泥船开工建造

2025 年 11 月 8 日，浙江海建港航工程有限公司投资建造的 3000 立方米级耙吸挖泥船开工仪式在舟山宁兴船舶北仑环海基地隆重举行。

来自宁波舟山港股份有限公司、宁波油港轮驳有限公司、浙江海建港航工程有限公司、中国船级社、舟山宁兴船舶、上海航盛船舶设计有限公司等单位代表出席开工仪式，体现了全行业对该项目的高度重视与通力协作。宁兴船舶项目团队承诺，将严格把控建造质量，确保按期交付，力争将其打造成为疏浚装备领域的标杆工程。

该 3000 立方米自航耙吸挖泥船具备高效执行大型航道疏浚、深海吹填等复杂作业任务的能力，自航耙吸挖泥船的建造，标志着海建港航在装备资源配置方面迈出了优化升级的重要一步，将显著提升宁波舟山港码头航道的疏浚能力，有助于增强其核心竞争力。（国际船舶网）