

建造薄膜型 LNG 船的惟一一家造船企业。

现代重工负责人认为,现在他们在国际 LNG 船市场上可以手使“双枪”,企业建造 LNG 船的能力已大大增强。

韩国的薄膜型 LNG 船技术源于法国。1979 年,韩国造船业与法国天然气运输公司签署了有关薄膜型 LNG 船的技术合作协议,由法国公司向韩国企业转让相关技术。韩国造船企业经过 10 年的消化吸收,以及自己进行的技术开发,如今它们的 LNG 船技术已具有国际先进水平。

关于两种 LNG 船的比较,韩

国媒体援引造船业界、海运业界的看法,薄膜型 LNG 船的 LNG 储藏舱与承载船的形体相似,其航行稳定性、安全性、抗风浪性能较好,航速较快,操作方便,建造材料(特别是要保持零下 162 度低温的相关材料)消耗量下降,同级 LNG 船的承载容量可增加 3 000~5 000 立方米。正因为具有上述优点,所以在国际海运市场上,船东和海运公司出现了订购薄膜型 LNG 船的趋向。这也可以视为是对两种 LNG 船长处和短处争论 10 年之久的一个初步结论。

我国的天然气消费量在迅

速增长,利用 LNG 船自国外进口天然气势在必行。我国船厂对 LNG 船的开发已起步,国外同行的经验可资借鉴。

然而,据韩国媒体报道,韩国 4 家握有 LNG 船技术的造船企业已达成一致意见,不向中国船厂转让相关技术。

我们相信,我国船厂一定能克服种种困难,充分发挥现有的实力和有关部门通力进行技术合作的长处,使我国造船企业在不久的将来在国际 LNG 船建造市场上占有一席之地。

摘自《中国船舶报》2002-05-24

## 航速决定集装箱船市场竞争力

不久前,英国劳氏船级社和大洋海运咨询公司在伦敦举办了一次集装箱运输船研讨会。与会代表发表最引人注目的观点是:超大型集装箱运输船如果具有合适的航速,就能具有较强的竞争力。因为在通常情况下,船建造得越大,其航速的提高就越困难。

现在,在亚洲至北美洲、亚洲至欧洲及美洲至欧洲(大西洋航线)三大骨干航线上,较大集装箱运输船的航速大都在 25 节的水平上。大部分专家认为,超大型集装箱运输船如果要达到 25 节的航速,船上就需要安装两只螺旋桨推进器。这样,集装箱船本身的造价以及与航行相关的费用将提高。这就是说,为提高集装箱船航速,所付出的代价是昂贵的。正因为如此,不少专家对建造 1 万 TEU 级集装箱船持否定意见。

持“航速决定集装箱船市场竞争力”观点的专家根据多方测算得出如下结论,即如果 8 800TEU 级集装箱船的航速达到 25 节,那么它的运输费用将比 6 600TEU 级集装箱船节省 12%;如果 1.25 万 TEU 级集装箱船能以 25 节的航速航行,那么它的运输费用可以节省 21%;假如 1.25 万 TEU 级集装箱船安装一台主机,即安装一只螺旋桨推进器,它的航速将降为 23 节,即使这样,它仍将节省运输费用 19%。持这一观点的有一个前提条件,即超大型集装箱船在航运过程中必须有充足的货运量,在此条件下运输费用才能下降,否则超大型集装箱船在海运业务中的效益就会受到影响。

从国际造船、海运业界及相关研究机构近年来对超大型集装箱船的研讨情况看,欧洲曾提出

过,建造 1 万 TEU 级和 1.25 万 TEU 级集装箱船从设计、建造工艺等方面论证都是可行的。然而这仅是理论上的研讨,这样的超大型集装箱船在实际建造中必然会遇到一系列问题。因为任何先进的技术或产品问世之前,相关配套设施往往是相对滞后的。

日本业界对超大型集装箱船普遍持谨慎态度,认为 8 000TEU 级以上集装箱船需要安装两台主机,其载箱量大的优势会因此被大大冲销。有的专家认为,日本之所以如此谨慎,这与其造船技术较为成熟有关。日本造船和海运企业对 6 000TEU 级以上集装箱船的建造和使用都比较谨慎。

到目前为止,在全球造船企业中,惟有韩国三星重工宣布已开发出了 9 000TEU 级集装箱船。

摘自《中国船舶报》2002-05-17