

从南到北,中国六省正在全力谋划运河。运河大基建背后,新能源船舶制造成为新的产业热点。8月22日,京杭运河首批新能源智能商品船在济宁下水,就引来一场全产业链“围观”。

运河的价值正在被重新发现,济宁在这个新赛道上布下大棋局,能否走得更远,成为内陆城市转型样本?这将是一场规模、技术、成本和生态圈的战役。

济宁下场造船,全产业链咋都来围观

多省都在布局港航经济,给造船业带来新的机遇



京杭运河首批新能源智能商品船在济宁下水引来重量级围观。 杨国庆 摄

记者 蔡宇丹

新船“吉水仪式”引来重量级围观

8月22日,济宁邹城白马河畔,由济宁能源旗下新能船业生产的京杭运河首批新能源智能商品船下水,开启内河新能源船舶批量化生产。

新下水的两艘新能源船舶,分别为90米长、载重量5000吨的LNG(液化天然气)动力船和长67.6米、载重量2000吨的电动力船,其中LNG动力船搭载潍柴动力,续航能力2000公里,能一口气从济宁往返太仓,可实现通航京杭运河全线。

这两艘智能船舶采用武汉理工大学最先进设计,通过减阻、轻量化、清洁能源使用,达到污染物排放量降低90%以上,碳排放降低15%的效果,比传统燃油船百公里节约燃料费3000元,实现了船舶智能监控和数据分析等功能。

新船“吉水仪式”引来上港集团、中集、宁德时代、青瑞拓、华工科技、江苏远洋、712研究所、中国船级社、中船租赁、潍柴动力、日照钢铁等产业链企业,从船舶设计、制造、原材料、动力装备到物流、船舶租赁、银行等金融机构,几乎一个全产业链阵容前来围观。来到现场的,还有杭州、常州、徐州、扬州、宿迁、嘉兴等京杭运河沿线港口城市和淮海经济区城市代表。

这场重量级围观,正发生在内河船舶航运市场洗牌和新能源产业急剧变动的时刻。

京杭大运河边的这座新船厂有两点让到场嘉宾印象深刻:一是出手快,2022年10月动工建设船厂,2023年10月试生产,2024年6月交付一艘LNG加注趸船,8月第一艘LNG动力船和第一艘电动船下水;二是后发优势强大,新船厂集中了中船九院、鲸航科技、中集、华工科技的各项技术,装配了激光切割、智能分拣、AGV运输等智能化技术和装备,将一个劳动密集型产业干到整个船厂只需300多名工人。

“没想到济宁能源能搞这么大投资,这么快干成这么一件事。”现场嘉宾的议论,有对济宁能源“家里有矿”的羡慕,也夹杂了市场剧烈变动下对新能源产业投资的谨慎。

当下,动力电池产业江湖动荡,新能源汽车产能狂飙后大打价格战。这个时候,投资50.3亿元建一个新能源船舶制造基地,看得准不准?技术方向对不对?

宁德时代是济宁能源下场造船的三大合作伙伴之一。2022年7月21日,宁德时代与济宁市政府签署

投资协议书及换电网络投资协议书,同时与济宁能源签署船舶电动化合作协议。此次吉水仪式上,宁德时代电船科技有限公司总经理苏怡怡透露,从2017年起,宁德时代开始探索船舶动力电池技术,2022年成立电船科技公司,专注于船舶三电系统开发与应用。目前,全球应用宁德时代技术在建及营运电动船数量超600艘。此次试运行的电动船,搭载的就是宁德时代的三电系统,续航能力达240公里。未来,随着宁德时代济宁工厂投产,“济宁造”电动船将用上“济宁造”动力电池。

政策红利期开启早投产可享受更多奖补

尽管产业界还在观望,但一波肉眼可见的政策红利正在开启。新一轮设备以旧换新中,内河航运的“老破小”成为政策重点。7月25日,交通部、国家发改委发布《交通运输老旧运营船舶报废更新补贴实施细则》,其中提到超过15年船龄的内河航运船享受以旧换新补贴。2023年6月,山东省出台支持内河航运高质量发展的若干政策中,对京杭运河山东段集装箱船舶实施免过闸;今年5月出台的奖补政策中,又对船闸运营企业实施奖补。

早下手早投产,意味着能比别人更多吃到政策红利。据了解,新能船业90米LNG动力船可享受国家补贴780万元。对于一个常年在京杭运河山东段跑船的船东来说,仅是不用交过闸费这一条,就能使航运成本每年降低30万元。

新能船业董事长张强说,目前京杭运河流域总计有老旧杂散营运船舶3.2万余艘,济宁有7000余艘,这些老旧船舶普遍烧柴油,排放标准低,污染严重,载重吨位较小,亟需升级换代。

8月22日在济宁举行的内河新能源智能船舶高质量发展推进会上,交通部水运科学研究院船舶运输技术研究中心主任纪永波透露,截至2023年底,国内共有内河船舶10.66万艘,以干散货船为主,平均船龄约12.6年。面对新能源船舶市场这块蛋糕,已有多方势力下场。纪永波透露,目前,全国内河有LNG动力船520余艘,在建50余艘。截至2023年底,全国电动船舶共503艘,已建和在建的多为20米以下纯电客船。氢燃料动力船舶仍在试点探索,去年10月由长江电力投资的首艘500KW级氢燃料电池船舶已在三峡库区运营;在甲醇动力上,今年5月,由国能航运公司建造的万吨级甲醇双燃料电力推进内河散货船在长江下水。

在各种技术路线并行下,需要产业聚焦。2022年9月,工信部、国家

发改委、财政部、交通运输部、生态环境部等五部委出台的《关于加快内河船舶绿色智能发展的指导意见》已明确了产业导向,即以LNG动力和电池动力为主线,推动内河船舶绿色化、智能化升级。

运河大基建兴起内陆港口城市抢新蛋糕

此次在内河新能源智能船舶高质量发展推进会上,新能源船舶政策补贴、内河航运标准化、产业生态构建成为焦点。参会的45家单位就标准制定与完善、技术研发、产业生态构建等亟待解决的问题发起“济宁共识”。

值得关注的是,“济宁共识”的参与方不光有济宁能源在京杭大运河、长江航运圈的“老朋友”,还有来自河南、福建、江西、安徽的“新面孔”。他们为什么加入“济宁共识”中?

目前,中国六大省份都在全力谋划内河水运。其中,安徽去年建成江淮运河,这是和京杭运河平行的第二条南北水运大动脉;广西正在挖平陆运河,投资规模在700亿量级;湖南砸1500亿打通湘桂运河,要接通大湾区;河南砸1416亿正在谋划47个内河水运项目,一举融入长三角;最猛的是江西,预计投入3200亿建浙赣粤运河,连通珠江长江水系,全长超京杭大运河,投资超过三峡大坝。

这次,在“济宁共识”上签名的还有周口港航集团,内河航运的兴起,不少像周口这样的内陆城市在区域经济版图位置提升。河南正在构建中原出海新通道,周口港成为关键布局。在河南省规划中,周口港要打造长江以北最大内河港口。

大基建力量正在改写区域竞争格局,内陆港口城市纷纷布局港航经济。众多临港产业中,新能源船舶制造无疑是容易形成产业聚集,带动力量大的优质产业。

内河新能源船舶制造市场有多大?以小清河为例,据介绍,小清河复航工程总体需要船舶400艘左右。今年计划建造的13艘船全部由距小清河最近的船厂,位于无棣东风港园区的津滨船舶公司制造。公开报道显示,津滨船舶公司在无棣县东风港园区管委会协助下投资3.5亿元,对制造能力进行升级,才接下“小清河的单”。

“济宁版”新能源船舶设计方、武汉理工大学绿色智能船舶与邮轮游艇研究中心主任裴志勇说,京杭大运河运价不高,决定了船舶必须大型化,船舶制造必须规模化发展才能摊薄成本,才能从这个赛道杀出来。

济宁能源的目标显然不止京杭大运河。济宁能源内部人士告诉记者,新能船业是唯一一家按海船

标准制造内河船的内河造船厂,目前在建的5000吨级LNG动力集装箱船,比传统能源船舶节省燃料费20%,跑长江没有一点问题。

据悉,新能源船业目前已研发出电动集装箱船、集装散两用船等4种新船型,未来五年计划建造新能源船舶1000艘。今年计划开工建造2000—5000吨级新能源船舶34艘,从2024年10月起陆续交付,为济宁能源已组建的山东省第一支新能源船队持续补充运力。

新兴产业若想走得更远要构建更广泛的朋友圈

目前,国家在关于加快内河船舶绿色智能发展的相关指导意见中,鼓励地方探索建立区域性船舶全面新能源化先行示范区。

成为新的“带头大哥”,无疑比别人有了更多机会。济宁的目标是打造全国首个标准化新能源船舶制造基地,这需要一个强大的“朋友圈”。

作为济宁能源造船生态圈的“铁三角”之一,目前,中集已和济宁能源成立合资公司,半年时间在济宁建成2座LNG加注站,并且入股新能船业,“把朋友变成亲戚”。在多式联运上,中集世联达正助力济宁能源旗下物流板块转型。

宁德时代电船科技总经理苏怡怡表示,宁德时代要与济宁能源共同加快推动新能源船舶制造、船舶换电等合作项目落地,打造济宁“船舶电动化”先行示范区,为全国提供可复制、可推广的“区域船舶电动化样板”。

宁德时代相关人士称,要把最先进的船舶动力电池技术用在济宁这个“样板间”上。目前,动力电池成本几乎占到电动船成本一半,必须探索新的商业模式,才能让这个新兴产业走下去。

2024年1月,上海首个批量内河纯电动零碳集装箱船项目在浦东新区启动。这是国内首次使用“船电分离、电池银行”的商业模式,来解决电动船初期投资较高的痛点。为推动新能源船舶批量化应用,这个总投资超10亿元的项目,汇集了中船、国电投、中远海运、上港、上汽、青山集团等行业巨头共同参与。

对于踏上新赛道的济宁来说,要形成一个百亿级内河绿色智能船舶产业集群,从船舶制造到航运、能源供应、港口运营、金融,整个产业生态需要进一步完善,必须构建一个更广泛的朋友圈,才能走得更远。7月底到8月初,济宁能源董事长张广宇南下上海、武汉行程单中,长江航务局、青山实业、华工科技、武汉理工大学这些大咖赫然在列。