

## 欧洲船舶工业雄风犹在

作者:仲传燮 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月14日 点击:

大家一致公认,大型远洋运输船舶的建造已经从欧洲国家转向了亚洲国家。近年来,韩国、日本和中国共同占有世界造船市场大约85%的份额。不过,欧洲的船舶工业还谈不上到了没落地步,35万造船工人每年仍然能创造船舶工业产值450亿美元,其中一半以上是以出口换取的收入。到目前为止,欧洲的造船在技术和基础设施上仍然具有强大的优势,拥有建造先进的旅游船和其他复杂船舶的能力和生产设备。

### 动力系统方面仍保持优势

欧洲在推进动力系统方面,仍然保持着设计和技术方面的特别优势。不可否认,目前有很大部分发动机和推进动力系统都是在亚洲制造的,但这些产品多半是在购买欧洲公司—特别是MAN B&W柴油机公司和瓦锡兰柴油机公司许可证的情况下生产。近日,MAN B&W公司宣布接获了两家中国船厂订购的大约12台K98低速柴油机订单,正证明了这一事实的存在。

大量新的原动机技术—如电控技术、共轨喷油技术和环境保护系统,以及新的推进理念,包括吊舱式推进器都是欧洲处于领先地位。液化天然气船采用的大量(代替蒸汽轮机推进系统)新技术也是欧洲提出来的,其中包括瓦锡兰柴油机公司研制的双燃料发动机、MAN B&W柴油机公司研制的低速柴油机和Rolls-Royce公司研制的燃气轮机。

### 企业谋求“抱团”解困

许多经过了20年磨练幸存下来的欧洲船厂,已经加入了“以分担企业一般管理费用和开展研发项目”作为逃脱困境目的的“自卫联盟”。

近日,MAN B&W公司宣布阿克芬船厂集团和克瓦尔纳马萨船厂集团合并为一个大公司—阿克芬船厂集团,合并后,新公司成了一个在挪威、德国、罗马尼亚和巴西都拥有船厂和13000名员工的集团。

法国的一家造船研究机构认为,欧洲的船厂“太分散了”。为此,该研究机构主张采用航空工业合理化生产模式来发展造船业。该机构提交的报告建议,作为第一步,法国舰船制造局的造船和系统运作部门可以同泰利斯公司的法国舰船制造部门合并,再合并舰船制造局的维护部门;第二步,在新成立的集团和德国船厂—德国HDW-蒂森克虏伯集团之间建立联系,最终实现与意大利Fincantieri造船公司和西班牙伊萨(Izar)造船集团的合并。

英国则已经对船厂实施了合理化配置,特别是对建造军舰的船厂进行了合并。

最近几年,西班牙的船舶工业也进行了优化组合,涌现出了伊萨(Izar)造船集团。

在意大利,该国最大的造船集团Fincantieri造船公司2004年获得了很高的利润而且新船订单已经接满。

2005年3月,意大利Fincantieri造船公司交付了长285米82500总吨“Arcadia”号豪华游轮,据悉,这是为英国旅游市场专门建造的最大游轮。

巨型游轮订单已经保证了芬兰的克瓦尔纳马萨船厂、法国的大西洋船厂、德国的迈尔船厂任务饱满。

## 一揽子销售决定供应业未来

欧洲船舶工业的供应商已经发现未来取决于一揽子销售。这种增加附加值的一揽子销售方法发掘起源于2004年瓦锡兰公司提出的一种系统。该系统将柴—电和柴—机械(CODED)系统相结合,组成包括吊舱式推进器和普通螺旋桨推进的不同混合配置。瓦锡兰柴油机公司指出,无论是那一种方法都能实现电动机械良好的特性同机械系统低成本完美结合。

现在,绝大多数欧洲的发动机厂也都在通过为整个推进系统提供综合服务和维护来增加附加值,因为,随着机械复杂性的增加,船上的工程技术人员处理海上维修问题的能力就会受到限制,因此预防性的维护就显得更加重要。

Rolls-Royce公司在为船舶提供全面服务方面做了很多工作。该公司1999年收购了维克斯公司后,将船用配套产品的生产扩大到了燃气轮机,包括喷水推进器和推进器、船用柴油机以及各种船舶设备、船舶设计和船舶系统。大约4年前,该公司成立了单独的船舶分部,每年向全世界的2000个用户出售产品的销售额已经超过了10亿美元,其中军用和民用大致各占一半。

2004年,Rolls-Royce公司推出了输出功率为36兆瓦的MT30燃气轮机,该机获得了挪威船级社(DNV)设计认可,并且得到了包括美国DD(X)驱逐舰计划和英国未来航母建造用户的认可。该公司推出的Kamewa喷水推进器也已经获得了为美国海军建造一种实验性铝合金高速双体船(X-Craft)的船厂认可。Rolls-Royce公司建造的UT-结构船已经被选为挪威和法国新的沿海运输船指定船型。(选自中国船舶工业经济技术协作网)

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇: 造船业全球霸主——韩国

下一篇: 船舶配套服务网络呼唤全球化

### 文章评论

#### 特别推荐

- [行业报告] 长三角内河船员调查报告
- [风险投资] 地主港融资策略及实现条件
- [港口研究] 港口之春: 宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究] 积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙91%

#### 友情连接

### 相关文章

海洋工程——是机遇更是挑战

06-12

出类拔萃之道	06-06
日本造船业剖析	07-02
紧跟现代造船模式发展步伐	05-07
韩国造船巨头抢滩中国引发的思考	03-27
船舶配套服务网络呼唤全球化	03-14
造船业全球霸主——韩国	03-14

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024\*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

