

船市热度能否“一路长虹”？

□ 全媒体记者 魏黎依 实习生 陈新宇 通讯员 魏威

近日，全球领先的在线估值和市场情报提供商 VesselsValue（简称“VV”）发布对主流船型市场的分析，并对2022年第三季度进行预测。

据了解，2021上半年，新造船订单数量庞大。到2021年第四季度，由

于新造船价格飙升至2008年以来的最高水平，大多数船型的新造订单量急剧减少。

在2022年第二季度，油轮和散货船的新造订单量保持平稳，集装箱船和气体船仍然有很高新造船需求，但

较2021年同期有所下降。

据 VV 分析师分析，由于过去两年庞大的新造船订单量，造船厂的订单交付已经排到2024年。有限的造船能力将让造船厂在订单谈判中保持优势地位。



船市观察



集装箱船。本报资料室供图

干散货船运费上扬

据 VV 数据显示，在收益出现季节性下降后，好望角型散货船的运费于5月底达到峰值，约每天35000美元，随后，再次下跌到每天22000美元，略低于小型干散货船每天25000美元的平均运费。

但是 VV 分析，随着保费和燃料成本上升，运费可能会如其在年初俄乌冲突爆发时般持续上扬。这可能促使大宗商品价格上涨，进而抑制市场的需求。

据了解，2021年第四季度，铁矿石库存大幅增加，由于需求缓和及价格实惠，库存的增长将在2022年持续。2022年3月和4月，印度的煤炭进口大幅反弹，鉴于强劲的需求，印度的可用煤炭供应量收紧，鼓励增加煤炭进口。

与之相比，中国的煤炭的本地产量高、进口价格昂贵，因此在2022年第一季度，煤炭进口量下降幅度比预期更大，这削弱了大部分进口煤炭的竞争能力。

至于散货船拆船市场和新造船市场，上个季度的拆船量和新造船订单量分别降至120万载重吨和260万载重吨的低点。造船厂则在上个季度交付了870万载重吨的新船，交付量与2021年同期持平。

“随着国际海事组织新的环境条例生效，预计到2023年，散货船运力供应将大幅下降，这将减少高达3%至4%的船队有效运力。”VV 分析师预计，未来几年散货船市场的运力需求将超过供应，使散货船的运费保持在高位。

成品油轮收益走强

油轮租金收益方面，成品油轮的收益一直在上升，VV 分析师表示，这是由于炼油厂利润率

高、库存低，再加上对俄罗斯产品的制裁带来的复杂性所致。

对于传统的、未安装脱硫塔

的超大型油轮而言，其收益仍然处于负值。它们的收益表现是否能改善取决于中东和美国的需求的增产以及中国需求的情况。

在油轮船队供给方面，油轮的新造船订购活动自2021年初以来几乎一直处于停滞状态。

但是 VV 预计，近期上升的拆船量将为整体的市场平衡带来利好。而且，由于大部分俄罗斯贸易船队将面临制裁，油轮供应将进一步减少。

此外，地缘政治紧张导致停靠在中海、黑海和波罗的海港口的船只深受影响，不断变化的贸易模式让油轮运输效率进一步恶化，船队供应也更为紧张。



15.4万吨穿梭油轮“DAQING KNUTSEN”。中远海运供图

集装箱船身处“高位”

由于集装箱、船舶和陆上基础设施的供应混乱（如港口拥堵的持续），集装箱船的拥堵和收益仍处于前所未有的高位。

今年春季，亚洲至美国的集装箱运量创下了纪录，美国进口货物中登陆西海岸的比例更高。这可能是港口低效状况正逐渐好转但尚未结束的一个迹象。

VV 预测2022年下半年，集装箱运费仍将保持强劲。

“不过，随着消费模式正常化（对服务，而非商品的需求），

运价将在传统旺季后出现调整。”VV 分析师说，据计算，2021年集装箱船的需求增长率为11%，是自2010年以来的最高水平，预计到2025年，集装箱船的年平均需求增长率为约2.9%。

该分析师表示，尽管运量需求增长，但在2023年至2025年期间，港口拥堵不会像2021至2022年期间那样继续影响船舶运输效率。因此这将形成一个更平衡的市场并促使船舶租金降低。

在新造船方面，2021年新造

集装箱船订单量达到310万标准箱，创下历史最高纪录。在未来控排法规的不确定性尚未解决的状态中，4月初的新船订单量占船队的26%，这是自2008年，也就是上一次高峰以来的最高水平。

“由此可见，集装箱船拆船市场自然不活跃。但预计一旦市场正常化、监管生效，拆船活跃度将提升。”VV 分析师介绍，除此之外，随着大量新船陆续交付，2023年至2025年集装箱船的市场表现较弱。

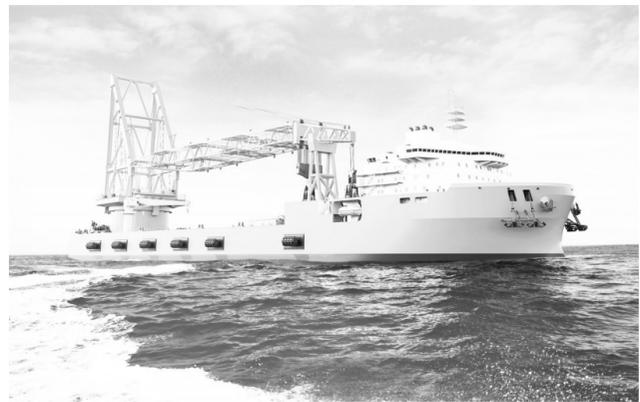
振华重工签订5000吨全回转自航式起重船供货合同

本报讯（全媒体记者 甘琛 通讯员 王丛歌）7月24日，记者从振华重工获悉，该公司与立洋海工签订5000吨全回转自航式起重船（见下图）建造合同。

该起重船总长215米，型宽51.8米，型深19米，最大吃水14米，固定尾吊时主钩起重载荷5000吨，全旋转时主钩起重载荷为3500吨，是一艘自航大型全回转海工起重船。全回转起重船应用场景非常广泛，不仅能够为海上风电项目提供安装服务，还可

参与桥梁建设和救助打捞等水上作业，其5000吨起重能力目前在国内市场名列前茅。

海力风电常务副总经理许成展表示，本项目的签订体现了双方合作共赢，希望大家以匠心精神将5000吨自航式全回转起重船建造项目打造成精品工程、样板工程，并以此为契机谱写双方合作共赢发展的新篇章，为蔚蓝深海施工增添新动能，为海洋工程服务，打造更加靓丽的海上风电市场名片。



扬州中远海运重工 N1051 轮命名下水

本报讯（通讯员 陆健）近日，扬州中远海运重工为工银租赁承建的第3艘21万载重吨散货船“LADY NEETI”轮（船体号：N1051）（见下图）在扬州顺利命名，该船也是扬州中远海运重工成立至今建造的第200艘船舶。

据悉，“LADY NEETI”轮总长299.95米，型宽50米，型深25米，结构吃水18.5米，设计航速14.5节，入级英国劳氏船级社。

该轮装配有预旋导管和消涡鳍组合节能装置，主辅机配备脱硝装置和混合式脱硫洗涤系统，满足最新排放要求，是一型设计先进、低碳环保、经济节能、安全可靠，是具有领先竞争优势的船舶。

此外，“LADY NEETI”轮是扬州中远海运重工成立十五年来建造的第200艘船，具有重要的历史里程碑意义。



（上接第1版）

一是长江航运高质量发展要求支持把长江经济带建设成为我国生态文明建设先行示范区。实现长江航运生态化可持续发展，坚持岸水船联动“守护好一江碧水”。

二是长江航运高质量发展要求保障国家经济安全和区域协调发展。实现长江航运高效优质发展，更好发挥长江黄金水道畅通国内国际双循环的主动脉作用，满足长江经济带战略要求。

三是长江航运高质量发展应助力建设现代化长江综合立体交通走廊。实现长江航运与其他运输方式的协调衔接，满足长江经济带一体化货运需求变化、满足具有巨大增长潜力的长江旅游客运。

长江航运高质量发展 应树立新思维

一是生态优先绿色发展理念。围绕生态修复、生态保护和生态发展进行长江航运发展，在长江航运发展全周期贯彻生态环保理念，以生态环境保护倒逼高质量发展，走出一条绿色、生态、可持续发展的道路。采用生态环保技术、推广清洁能源、实施生态环境监测、创新性开展生态修复建设等措施，进行港口岸线生态化集约化建设运营、建设绿色航道、应用新型船舶，全面实施岸上、水上、船上污染防治和综合系统治理等工程，拓展航运服务新业态。统筹航运与水资源保护利用的关系，开创长江航运发展生态新时代。

二是技术融合创新推动理念。

围绕科技创新与航运生产组织方式的融合变革，拓展长江航运全链条的智慧创新发展，推动供给侧结构性改革，以新技术新模式提升供应链全程服务能力和效率效益。在长江干线数字航道全线贯通的基础上，促进全水系智慧航道拓展联通，积极建设智慧港口，预留控制性工程，推进“云、网、端”基础设施建设，探索长江航运发展的新技术新业态新模式，促进物流服务组织化、规模化、网络化、智能化运行，提升供应链全程服务能力，融通生产流通消费全过程。

三是统筹协调系统转型理念。围绕进一步促进多重交通网络的融合，拓展传统服务至全供应链，以系统思维谋篇布局，从综合立体交通和全流程服务产业布局优化经济活动有效运行。基于船、水、港的协调配合促进航运高质量发展，航空、陆运、物流协同推动形成空间、交通、模式等多样化的枢纽—链条—区域互联结构带动区域经济活动，积极利用国内国外两个市场、两种资源。

长江航运高质量发展措施

为实现长江航运高质量发展，需提升设施设备水平，优化货物物流环节，营造良好营商环境，全面提升长江黄金水道的运输效率和质量，加快构建现代化的综合立体交通走廊，形成内外联通、安全高效的流通网络。

——实施港口多规合一。高质

新时代长江航运高质量发展新路径

量航运并不仅仅局限于水运，而应完善交通运输网络关键节点，强化战略枢纽，打通骨干通道，形成高效运输网络，运输网络空间布局的多规合一。一是引领统一交通网络建设的重要抓手。习近平总书记强调，要按照“多规合一”的要求，以空间规划统领水资源利用、水污染防治、岸线使用、航运发展等方面空间利用任务，促进经济社会发展格局、城镇空间布局、产业结构调整与资源环境承载能力相适应。应以长江港口统一规划作为高质量发展的突破口，发挥宏观管理部门统领作用，协调与对接各地区各部门之间的相关要求，构建良性有效的运作机制，形成多规合一的长江干线港口统一规划蓝图，实现港口岸线规划与相关生态保护的、水利、城市发展、交通等多项规划的协调和同步，强化港口规划对岸线、后方陆域等的空间管控能力，并进一步推动长江经济带交通运输网络建设的空间多规合一和统一布局。

——打造航道一张网。推动长江航运高质量发展，以航道水性为治理基础，根据长江水资源和环境容量条件，适应区域、城镇、产业发展需要，构建畅通、高效、安全、绿色的长江航道网。一是研究长江干支航道标准，推动航道区段标准统一，建设三峡水运新通道、研究荆汉生态新水道等工程，升级大通道能力，打破瓶颈制约，拓展延伸支流航道，改善航道网络结构。二是注重航道

的自然生态属性，将过去的航道建设重整治转变为治理、守护、修复并举，将生态环保理念贯穿于航道的规划、设计、施工、养护全过程，注重生态航道整治技术创新，以长江中下游河道下切为示范案例，深入研究航道建设与江湖之间关系，统筹防洪、发电和航运，实施全年生态调度，优化航道能力。三是运用大数据和智能技术，打造以港口和航道为重点的数字长江。以长江全流域的电子航道图系统建设为突破口，大力发展智慧港航系统，发展海事联动等功能，打造水上智能交通组织平台、海事业务联动系统等，进一步发展长江大数据中心，建成覆盖全域的水利感知网，实现内河航运、航道维护、防洪安全保障、水资源优化配置、河湖健康维护、水土流失防治、生态环境保护等智慧化协同发展。

——推动船舶标准化。根据新时代发展要求，支持构建船舶航行更安全、环保标准更严格、外形结构更美观、水上运输更高效，符合“美丽长江”发展要求的船舶标准。按照不同水域条件和不同种类船舶航行工况，形成不同组织模式下专用的船舶建造及检验标准，市场运力资质准入制度、行业安全监管与协同监管制度、船舶配员制度等，完善能效、特殊通航要求（三峡船型、江海直达船型等）等指标。避免超高、超大船舶对既有船闸、大桥等造成更大影响，寻求科学合理船型，结

合通航实际，拟建桥梁预留较大富裕净空高度。建立动态调整、追溯既往的老旧船型协调发展、基本稳定、适度更新的机制。积极发展人工智能，促进船舶自动驾驶发展。研发具有自主知识产权、安全可靠、节能环保、经济高效的智能船舶。

——构建统一大市场。当前，多层次、多形式、多经济成分并存的长江经济带运输市场格局已初步形成，为促进长江航运高质量发展，需要抓住新发展格局构建和高质量发展的新机遇加快推动统一运输大市场建设和发育，加快转方式调结构，实现通关一体化，系统化提升长江流通效率。一是优化市场营销环境要素流动，更好发挥政府作用，在推动长江经济带发展领导小组的统一指导和统筹协调下，加强各省（直辖市）、各部门的沟通协作，以长江航务管理局等国家级流域行政机构为依托，建立统一政策和监管机制，清理废除不适应统一市场运行的法规、补贴和做法，统一市场准入退出，统一安全生态环保标准，统一市场秩序监管，建立市场主体诚信激励及惩戒制度，形成多要素顺畅流动发展生态。共同高效配置全经济带资源要素，促进长江经济带实现上中下游协同发展、东中西部互动合作，推动长江沿线组结对外开放。二是发挥市场主体作用释放统一市场活力，丰富多样的市场运营主体，多种性质的市场主体，在统一的大市场中进行合理竞争发展，鼓励长江经济带沿线积极开展多式联运服务，引入具有全球运营网络的承运企业、国际供应链整合、服务资

源串接供应商，鼓励港、航、铁运输企业及运营平台等第三方物流企业以资本融合、资源共享、网络共建、联运产品共同开发等为纽带，组建多式联运专业化经营主体，鼓励大型骨干企业以拓展多式联运服务链条为中心，牵头组建多种形式的企业联盟，有序推动干线运输、区域分拨、多式联运、仓储物流、外贸运输等资源聚集，加快信息技术和服务平台下客货服务组织模式的创新，实现“一单制”“门到门”的运输服务创新，最大限度释放统一市场活力。三是创新智慧化服务拓展统一市场空间，研究建设长江经济带统一开放公共信息平台，创新产业链要素流动，更好发挥政府作用，在推动长江经济带发展领导小组的统一指导和统筹协调下，加强各省（直辖市）、各部门的沟通协作，以长江航务管理局等国家级流域行政机构为依托，建立统一政策和监管机制，清理废除不适应统一市场运行的法规、补贴和做法，统一市场准入退出，统一安全生态环保标准，统一市场秩序监管，建立市场主体诚信激励及惩戒制度，形成多要素顺畅流动发展生态。共同高效配置全经济带资源要素，促进长江经济带实现上中下游协同发展、东中西部互动合作，推动长江沿线组结对外开放。二是发挥市场主体作用释放统一市场活力，丰富多样的市场运营主体，多种性质的市场主体，在统一的大市场中进行合理竞争发展，鼓励长江经济带沿线积极开展多式联运服务，引入具有全球运营网络的承运企业、国际供应链整合、服务资