

# LNG 运输船市场走向如何？



今年以来，LNG 运输船的价格、运费屡创纪录，新造订单量更是创下历史新高。近期，LNG 运输供不应求，LNG 运输船需求增大，接下来，LNG 运输船市场发展态势如何？



LNG 运输船“传奇太阳”号。沪东中华供图

## 运价攀升

能源供应短缺加剧了市场对 LNG 运输船的需求，再加上 LNG 运输船运力供不应求，最终带动了 LNG 运输船运价暴涨。众所周知，全球 LNG 运输船的收益自 2021 年一路飙升，且屡创新高。

大型 LNG 运输船的运价在今年 11 月再次攀升。

VesselsValue 数据显示，大型 LNG 运输船一年的租金在 11 月中旬达到每天 165709 美元的历史峰值。

VesselsValue 表示，在过去的一年里，欧洲国家试图减少对俄罗斯天然气的依赖，促使 LNG 的海运需求强劲增长。同时，为了确保北半球冬季能源供应，许多国家被迫开始使用 LNG 船舶作为浮式储存装置，该举措减少了可用的 LNG 运力，并在今年 11 月进一步推高 LNG 运输船的运价。

LNG 运输船运价上涨也促使其价格水涨船高。各船型 LNG 运输船的价值全面上涨，一艘五年固定船龄的 17.4 万立方米的大型 LNG 运输船的价格目前处于 2.08 亿美元的历史新高，比 2022 年 1 月份时的 1.65 亿美元增长了约 26%。



LNG 运输船“Coral Nordic”号。江南造船供图

LNG 运输船的运费提高了整个船队的价值，这也引发了 LNG 运输船的新造船下单热潮。2022 年至今，共计 162 艘 LNG 运输船新造船订单，2021 年整年仅为 99 艘，同比增长了 63%。

在价值方面，今年为止的 LNG 运输船新造订单总价为 337.43 亿美元，较去年同期的 180.76 亿美元增长约 87%。

从全球来看，MOL、NYK Line、Global Meridian 和 Knutsen OAS 是

## 订单大涨

主要的下单船东。迄今为止，订购最多的一家企业多达 20 艘 LNG 运输船。

作为全球最大的 LNG 运输船船东，日本 MOL 拥有一支由 38 艘 LNG 运输船组成的船队，价值 62 亿美元。今年 11 月，日本 MOL 订购了三艘 17.4 万立方米的大型 LNG 运输船，计划在沪东中华建造，并于 2027 年交付。MOL 的所有订单都是 17.4 万立方米的大型 LNG 运输船，其中大部分正在沪

东中华建造，另外三艘在韩国大宇建造。所有新造船计划于 2024 年—2028 年陆续交付。

业内人士表示，随着全球 LNG 贸易量保持持续增长，叠加新规则、规范生效下船舶降速造成的运力损失以及老旧船舶的拆船、改装带来运力损失等因素，2025 年至 2030 年 LNG 船运力需求将会保持在高位，预计全球年平均需求量为 50 至 60 艘。

## “质”“量”提升

据航运数据分析机构克拉克森 (Clarksons) 数据，中国造船厂今年赢得了 45 艘 (全球共 163 艘，占比 27%) 液化天然气油轮订单，其价值约 98 亿美元 (约 684 亿元人民币)。

中国船舶工业行业协会统计信息部副主任曹博表示，世界手持订单排名前十的造船企业中有 5 家中国造船企业，“我国造船企业可以建造几乎所有类型的商用船舶，也具备成系统的产供体系，是推动世界船舶工业发展的重要力量。”

中国船舶集团旗下江南造船 (集团) 有限责任公司 (简称“江南造船”) 于日前宣布，已联合中船贸易与阿布扎比国家石油公司旗下 ADNOC Logistics & Services 签订了 2 艘 17.5 万立方米 LNG 运输船建造合同，成为国内第一家承接

MARK III 薄膜型大型 LNG 运输船的船厂。

另外一家首次承接大型 LNG 运输船订单的是中国船舶集团旗下大连船舶重工集团有限公司 (简称“大船集团”)，据大船集团营销部副部长付玮表示，目前大船集团手持 4 艘 LNG 运输船订单，容量均为 17.5 万立方米，同时仍有 10 多艘在谈订单。

“此前中国只有沪东中华一家可以与韩国三家船厂竞争，有些‘势单力薄’。今年江南造船厂等船企成功拿到订单，对中国造船业在大型 LNG 运输船领域实现产能提升具有重要意义，在 LNG 运输船市场火热的当下，有助于中国船舶工业承接更多订单。”曹博说。(本文综合自经济参考网、上海证券报、中国水运网等媒体报道)

## 新华·中国船舶交易价格指数上线

助力我国航运强国战略实施

本报讯 (通讯员 丁雅雯) 12 月 19 日，新华·中国船舶交易价格指数 (XH·SSPI) 正式上线。指数旨在客观反映国内船舶价格变化趋势，为市场参与者提供价值参考，完善我国船舶价格形成机制，增强我国在全球船舶市场的话语权，服务我国航运强国战略。

新华·中国船舶交易价格指数 (XH·SSPI) 由中国经济信息社和浙江船舶交易市场共同推出。指数包括综合指数和干散货船、油船两个分项指数，以 2006 年 1 月份前

2 周为基期，基期指数为 1000 点。

在指数数据采集方面，新华指数交通物流研究中心高级研究员李珂介绍说，数据的采集是基于现货市场的实际成交数据和基于经纪人的报送数据相结合。“需要特别说明的是，在现货市场实际成交数据方面，新华·中国船舶交易价格指数很大一部分数据来源于大量的拍卖成交数据，这相比于目前国际上指数通过经纪人报送数据的通行做法更为客观、准确和及时。”

## 我国首艘超深水科考钻探船 实现主船体贯通

本报讯 (全媒体记者 龙巍 张植凡) 12 月 18 日，由我国自主设计建造的首艘面向深海万米钻探的超深水科考船——大洋钻探船 (见下图) 在广州市南沙区实现主船体贯通，标志着我国深海探测领域重大装备建设迈出关键一步。

据介绍，大洋钻探船隶属于自然资源部中国地质调查局，设计排水量达 4.2 万吨，具备全球海域无限航区作业能力和海域超过 10000 米的钻探能力，是我国首艘超深水科考钻探船。由中船集团第七〇八研究所设计、中船黄埔文冲船舶有限公司建造。

据悉，大洋钻探船的设计和建

造，经国内外 150 余家单位共同努力，通过集成创新和模块化设计，开展了 56 项关键技术攻关，突破了水动力性能综合优化、作业系统模块布置等 10 余项关键技术，创新集成了两大控制系统、岩心采集等八类作业系统及 30 余个子系统组成的钻探系统；具有油气钻探和海洋科学钻探两大作业模式，兼具隔水管和无隔水管钻探作业方式。该钻探船拟配置 10 大类别先进的船载设备，形成涵盖海洋研究全领域的九大实验室，并首次配建国际一流标准的古地磁和超净实验室，总体装备和综合作业能力处于国际领先水平。



## 集装箱船“德翔蛇口”轮命名交付

本报讯 (全媒体记者 龙巍 张植凡) 12 月 19 日，黄埔文冲龙穴厂区为德翔海运建造的 2700TEU 集装箱船“德翔蛇口”轮 (TS SHEKOU) 命名交付，交付后投入 CPX 航线。

据悉，“德翔蛇口”轮是由黄埔文冲为德翔海运建造的第 3 艘 2700TEU 集装箱船，船长总长 188.8 米，宽 32.2 米，型深 17.1 米，35222.6 载重吨。此船较前两艘系

列船优化了油舱的设计，具备了更好的续航力，可视为新一代的 2700TEU 集装箱船，并搭载脱硫设备，满足绿色环保，船舶的震动和噪声要求同时也符合船级社的各项最新规则。“德翔蛇口”轮拥有油耗低、因应装卸频繁的经济性能优势，兼顾亚洲区域间运输以及中远程航线需求，具备市场适应性优势。

## 潮回画楫三千只

(上接第 1 版)

2019 年，闽江干流马尾罗星塔至水口航道整治工程完工，2021 年 10 月闽江水口坝下船闸成功通航，由“两闸一机”组成的闽江水口航运枢纽正式投用，闽江干流水口段具备复航条件。

去年 10 月底试通航以来，闽江水口航运枢纽实现了通航天数大幅跃升，碳排放量较相同运力的公路运输降低 90% 以上，年运输成本较铁路运输降低 20% 以上。“今年截至 12 月 16 日，闽江水口航运枢纽已通航船舶 1405 艘，货运量超过 35 万吨，通航船舶数和货运量是 2021 年的 242% 和 283%。”蒋昌兴感叹道，“不断跃升的数字见证着闽江航运能力的

提升和改善。”

伴随着航道的贯通，一支船队也被组建起来。2021 年 11 月 12 日，闽江航运发展公司正式揭牌成立，结束了闽江内河没有集装箱船的历史。

“内河航运具有运能大、成本低、占地少、低碳环保等优势。”南平闽江航运发展有限公司总经理贾春永表示，“目前我们正在筹备闽江标准化船队，将根据实际发展需求，逐步增加千吨级新能源船舶数量。”

2022 年，《福州内河港总体规划》《南平港总体规划》《三明港总体规划》全面获批实施，形成了闽江岸线统筹利用、内河港口

合理分工、设施互联互通的格局。

今年 12 月，年设计通过能力 36 万吨的洋坑作业区 11 号泊位建成，获颁南平市首张港口经营许可证，成为南平新港首个获批投产的 500 吨级多用途泊位，为加快闽江航运开发提供重要支撑。

整治航道、建设航运枢纽、组建船队、建设码头……近年来，福建省交通运输厅会同省发改委、港口集团和沿江地市，坚持全流域规划、高标准建设、一体化推进，加快闽江高等级航道建设和推进闽江航运开发，实现了 500 吨货船从南平延福门直达闽江口，航道总长超过 200 公里。

## 通江达海 助推山海协作

这条通江达海的“水上高速公路”，奏响了山海协作的“经济曲”。

福建勇锋新材料科技有限公司的石英砂为了搭上首航货轮的货物之一，对于闽江复航给企业带来的便利，公司总经理俞培勇充满期待：“我们和福耀玻璃有深层次的合作，全部释放产能后，我们一年有十几万吨的货物就能通达全国各地港口甚至‘海丝’沿线国家，不仅运输成本降低了，客户辐射的范围也更广了。”

洋坑码头所在的南平市延平区是福建老工业基地，南孚、南铝

等“五南”撑起闽北工业脊梁，元力、长富等新秀成为行业翘楚。近年来，随着南平经济的快速发展，物流需求持续增长。“港口的发展有一个过程，我们目前第一步主要接洽在延平区的企业，围绕着南平传统的‘五南’企业，以及钢材、水泥、煤炭等大宗货物运输需求，力争通过半年的磨合期来培养他们的运输消费习惯。”南平工业园区管委会主任李敏飞表示。

不仅仅是南平，闽江沿线地区都将受惠。“南平港开港，周边地区货物可通过江海联运通达全国全球，实现运输绿色低碳、物流降本增效，促进周边地区经济社会发展。”福建省港航中心副总工程师李时媛表示，“下一步，我们将加快

推进三明青州作业区、尤溪，福州闽清等地码头、航道建设。出台相关扶持政策，鼓励加大运力投放，推动开通航线。”

“闽江航道打开了山门、打开了视野，开辟了出海通道、开辟了发展新路，让我们更好地融入全球贸易、融入全球交流与发展。”福建省交通运输厅党组成员、总工程师寇军认为，闽江干流复航，“黄金水道”必将发挥黄金效益，促进福建加快形成闽江航运经济带，为建设新福建注入更大的动能。

“连山区、通闽江、达海港”，交通人一代接着一代干，切实将闽江沿线的“好风景”转化为山海联动的“好经济”，助力福建经济社会发展迈向“好未来”。