

# 集装箱租船市场将如何演变?

□ 王慧敏



随着运输需求持续疲软、集装箱运价持续暴跌以及对违约担忧的加剧，集装箱租船市场6—12个月期租金在2022年3月创下最高纪录后，以断崖式的速

度下跌，到2022年11月跌幅已经高达70%—80%。时至2023年年初，租船费率并未出现止跌迹象，反而在集装箱现货运价开始回稳的情形下还在持续下跌。

兔年伊始，在集装箱现货运价回稳以及大量新船交付等因素的影响下，集装箱租船市场将如何演变，是继续走软，还是触底反弹?



全球最大24000TEU集装箱船。

## 租金断崖式下跌

从咨询机构公布的数据来看，集装箱船舶租赁市场自2022年3月后，开始出现自由落体式下降，天价租金跌落神坛。截至目前，集装箱租船市场仍在维持下行趋势。

Alphaliner发布的租船费率指数(ACI)显示，2022年，ACI在3月后期达到历史高点563点。在1—9月份损失了其价值的45%左右，但在此后，租船费率仅适度疲软，对已经明显低迷的市场保持了相当的韧性。直到9月，租船费率才突然跌落悬崖，自此，租船费率系统性下降，12月ACI降至144点，与3月的峰值相比下降了近75%。Al-

phaliner预估，租船费率已触底，目前仍能满足各种规模船舶的需求，但预计2023年将更加疲软，预计运力过剩将卷土重来。

VesselsValue发布集装箱船价值走势数据也表明了租船市场下跌的整体形势。2022年9月后，所有船型的一年期租租金纷纷大幅下跌。

其中，巴拿马型集装箱船的租金跌幅达到惊人的75%，从高点每日110063美元下降至目前的每日32013美元；灵便型集装箱船的租金降幅仅次于巴拿马型，为73%。

整体而言，目前各船型价值与

去年同期相比均下跌超过30%，其中大型支线集装箱船的价值跌幅最大，为53%。

汉堡船舶经纪人协会提供的集装箱船定期租赁指数NewCotex数据也显示，集装箱船舶租金在2022年9月中旬一周内下跌达到了20%，此后再未回升。其中，1700TEU型集装箱船跌幅较大，9月内下跌了近25%。

随着“天价”租金时代的结束，高价签下的租约履行出现了问题。

“进入2022年下半年后，租船人提出提前解除租约的事情已然不少。引人瞩目的是11月底有一家在新冠感染期间发展速度极快

的小型班轮公司向船东提出了12艘集装箱船提前解除租约的请求。”众盟航运咨询(上海)有限公司总经理刘巽良说。

此外，挪威船东弗雷德里克森旗下的SFLCorp所拥有的一艘2005年建造的1740TEU名为“GreenAce”的船舶也遭遇了一次违约。2022年8月，原本该轮已经被租给了一家英国货代公司新成立的集运公司AllseasShipping，租期为两年，租金近50000美元/天。但据最新消息，该轮重新被租给了另外一家名为AladinExpress的承运人，租期为更短的60天，租金也更低，仅为23000美元/天。

## 需求减少运力过剩



集装箱船准备靠岸。本文图片由本报资料室提供

在全球集装箱市场持续走软，即期现货运价跌出天际的环境下，集装箱租船费率下跌不可避免，而相比全球主要运价指数的接连下降，集装箱租船指数下跌幅度更是惊人。

受疫情、供应链中断等种种因素的影响，2021年集装箱运输市场

出现了前所未有的辉煌景象。然而，在经历了2022年开年持续上涨后，集装箱运输市场运价就一路狂跌。

在2022年上半年，租船指数并未受到运价市场低迷情绪的影响，在2022年夏天仍然在历史高位上行，但随着全球集装箱市场持续的

走软，这股冷风终究还是吹到了租船市场，租船运输集装箱货物的成本再难维持。尽管租船费率指数随着市场低迷发生调整的时间更为滞后，但集装箱租船市场下跌之快却令人咋舌。

Alphaliner在2022年9月表示，尽管按照历史标准，大多数类型的船舶可获得的运费仍然很高，但其租船费率下降的速度让市场上的利益相关者感到吃惊。

事实上，无论是集装箱运价的下落，还是租船费率的下落，都与货物需求量减少息息相关。业界人士指出，国际经济景气疲软，中美贸易战、俄乌冲突持续，加上厂商消化库存需要时间，造成国际海运需求疲弱，远东到全球货量全面下滑。许多关键航线的长途货运需求也在减少，导致运价快速下降，连锁反应导致租船费率也随之下降。

货物需求减少是影响集装箱船市场运价的根本性因素，运力过剩是打开租船费率跌幅加大的阀门。

据悉，目前集装箱船大量停航的情况已经出现。最新统计显示，截至2022年年底，受运量减少影响，全球不活跃集装箱船运力占总运力比例已经达到5.5%，约261艘，其中闲置运力达93艘，全球最大集运公司地中海航运闲置船舶多达23艘，由此可见，市场可租用的运力趋于过剩。

“由于租船市场没有公开的运力统计，租金水平受市场情绪的影响较大，因此，运价的连连下跌就会导致船公司在中长期悲观预期下，不愿意以当前的租金水平锁定长租约，船公司开始调整船队规模中的租赁运力。如果承租人无法继续支付高额租金，那么就会选择在租约到期时停止续租或者将部分现有船舶转租。”刘巽良分析。

## 环境恶化前景堪忧

从多家航运机构的租金费率数据可以看出，自2022年夏季以来，虽然目前的市场费率仍是疫情前船东收入的两倍，但各种规模集装箱船的租船费率都在迅速下降。同时，Alphaliner预警，2023年闲置集装箱船队或呈指数级增长。由此，集运业将持续处在严重的供给过剩之下，激烈的货物竞争将持续推低日租金，在至少两年的时间里，租船市场前景堪忧，不容乐观。

Alphaliner表示，虽然此前货运价格在一段时间前开始下降，但租

船费率对于不断恶化的市场环境仍然保持弹性，其支撑在很大程度上是由于市场上的吨位供应短缺和世界各地持续存在的拥堵问题。“因疫情导致的供应链断裂问题，2021年以来，班轮公司开始订造新船，扩大市场运力。如今，当时订造的新船75%都将在2023年—2024年交付，这将导致市场上的运力供应严重过剩，进一步加剧租船市场的恶化。”刘巽良说。

新增运力公开数据也显示，未来两年新船交付量暴增，2023年全球新增运力240万TEU，2024年更

达到280万TEU，全球集装箱船队运力共计2640万TEU，但船龄25年以上可供拆除的旧船比重仅3%。因此未来两年，集运行业将持续处在严重的供给过剩。

此外，航运咨询机构MSI预测，2023年和2024年集装箱船队运力将同比增长7%，2025年将超过平均增长率。如果报废量不高，船队每年的增长率将高达一成。MSI最新发布的航运市场季度报告认为，整个集运板块或在2023年陷入低迷，并可能持续到2024年。Alphaliner预测，2023年，各大公司不仅

要面对运价和租船费用的下跌，还要应对航运市场上的运力过剩问题。

“受集运市场需求低迷、运力过剩以及全球经济不确定性因素增加的影响，集装箱船东的大餐时代结束，租船市场各种利空消息也随之而来，取消订单、取消租约预示着严冬即将到来。”刘巽良分析道。

种种迹象表明，租船市场繁荣景象消退，正在失去动力，租船费率持续走软，船舶租期越来越短，暴跌的租金让承运人渐失对租船的兴趣，未来市场前景令人担忧。

# 全球批量应用单机容量最大海上风电项目全容量并网发电

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 黄文俊)2月20日，记者从揭阳海事局获悉，国家电投揭阳神泉二海上风电项目全容量并网发电。该项目是全球批量应用单机容量最大的海上风电项目，总建设工期215天，创造了

500MW以上海上风电场最短工期世界纪录，预计每年可向粤港澳大湾区提供清洁电力17.43亿千瓦时，满足近90万家庭一年的用电需求。项目建设期间，揭阳海事局切实履职尽责，实现了施工期“零事故、零伤亡、零污染”目标。

# 武昌造船自主研发养殖工船获中国船级社AiP证书

本报讯(全媒体记者 杨瑾)2月21日，记者从中国船舶集团武昌造船(简称“武昌造船”)获悉，由武昌造船研发的国内最大13万方智慧型养殖工船获得中国船级社船型批准证书，该船型是国内唯一满足最新规范规则要求的智能养殖工船。

据悉，该船型采用开放式海水循环养殖，利用全电力推进，设计吃水航速达到10节。船舶具备

智能养殖、饵料投喂、养殖增氧、活鱼转舱、环境监测、死鱼残饵收集处理、集鱼捕捞、成鱼加工、冷藏转运等功能。

另外，该船还创新提出了绿色智能养殖理念，船舶设计了甲醇燃料改造能力，同时预留太阳能、风能等清洁能源安装功能，满足智能船舶符号的设计要求，具备智能航行和智能机舱等功能。

# 中国船舶川船重工建造7450吨1号船下水

本报讯(全媒体记者 周佳玲)日前，中国船舶集团旗下重庆川东船舶重工为广西同舟船务公司建造的7450吨不锈钢化学品船1号船顺利下水，这是川船重工今年下水的第一艘船舶。

据悉，该船总长112.9米、型宽17.8米、型深9.6米、设计吃水6.9米，航速12.5节，入CCS船级社，挂中国旗排放同时满足IMO Tier II

标准和国内C1标准。该船自开工以来，川船重工充分汲取13800吨和8000吨两型4艘不锈钢化学品船的建造经验，以提高分段建造进度和质量为抓手，推行不锈钢单元建造、无码装配、悬挂式脚手架等新工艺新工法，采取分段精度控制、变形控制等措施，生产进度和建造质量得到进一步提升。

# 中国北极漠河150客位客船开工

本报讯(全媒体记者 王寅娜 通讯员 周晓光)2月20日，记者从佳木斯龙佳船舶制造有限责任公司获悉，由该公司承接的150客位钢质单体客船喜迎开工，该项目是中国北极漠河水域建造的第一艘100客位以上的旅游客船。该船始发站北极村旅游码头、终点站中国北极哨所。该船建成后，将进一步促进黑龙江上游漠河水域

的旅游开发，提升水上客运交通水平。

据了解，该船为单体船型、钢质结构，总长29.2米，型宽6.6米，型深1.8米，采用双机双桨推进，设计最大航速20节，载客量150人。整船具有性能优异、造型前卫、乘坐舒适等特点，内装设计与中国北极风情相得益彰，可满足游客休闲、观光等需求。

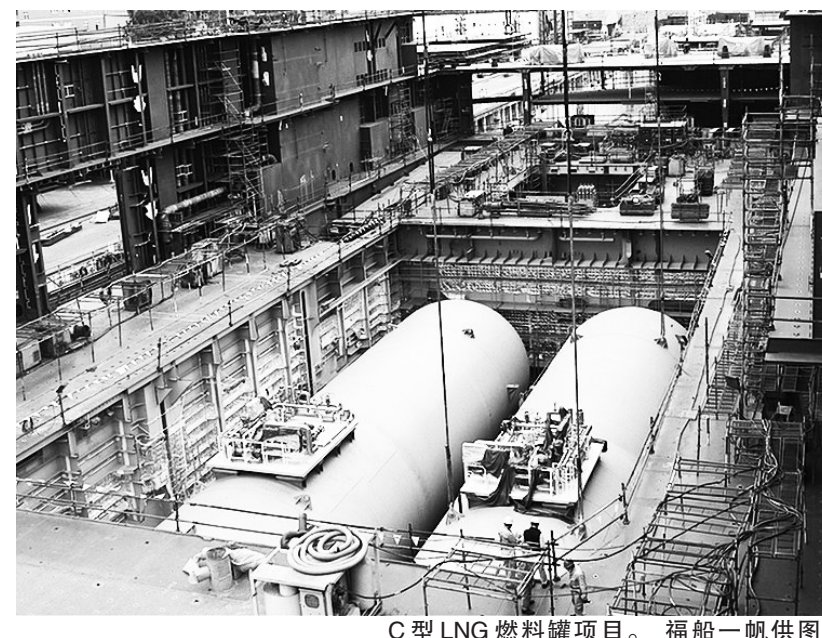
# 福船一帆首建7500车汽车滚装船C型LNG燃料罐

本报讯(特约记者 高心如)近日，福建福船一帆新能源装备制造有限公司(简称“福船一帆”)在福建漳浦举行了7500车汽车滚装船C型LNG燃料罐项目开工仪式。C型LNG燃料罐将应用于厦船重工建造的7500车汽车滚装船燃气供应系统，是福船一帆进入LNG燃料罐市场的首个项目。

据悉，此次建造的燃料罐一个可装载1800立方米温度-165℃的液化天然气，属于单层圆筒式C型LNG储罐，主要结构大量采用X7Ni9低温钢。X7Ni9钢也叫9镍

钢，具有优良的低温韧性及较高的强度，是LNG燃料罐普遍采用的一种钢材。

目前，福建骨干船舶企业手持7500车位双燃料汽车滚装船订单高达14艘，如此“巨无霸”型LNG燃料罐能够在省内企业就近配套，不仅能节省采购运输费用，还能推动地方经济共同发展。与此同时，在全球碳减排政策共同推动下，各国纷纷开始普及建造LNG双燃料船，加速推进在船舶运输行业中使用LNG等清洁能源替代传统燃料。



C型LNG燃料罐项目。福船一帆供图