

集装箱船租赁市场 异象何时休？

□ 王慧敏



集装箱船。本报资料室供图

进入2025年，集装箱现货价格持续下跌。自年初以来，上海出口集装箱运价指数(SCFI)整体下跌了47%，这一跌幅令人瞩目。根据航运咨询机构德路里(Drewry)的数据，亚洲至北美、亚洲至地中海，以及跨太平洋至美国西海岸和东海岸的运价，目前均低于2024年的任何节点。

运价的持续走低，背后是货量需求的疲软。航运数据分析机构Linerlytica发布的周报数据显示，在四大主要贸易航线中，有三条集装箱船利用率已降至90%以下。然而，在货运需求疲软的背景下，全球海运市场却呈现出“货少船贵”的罕见态势。Linerlytica分析表示，集装箱船租赁价格逆势飙升，租船费率与运价的比率突破289%，创下有记录以来的最高值。这一异常现象引起了业界的广泛关注，不仅加大了班轮公司的资金和运营压力，还增加了整个供应链的不确定性，各参与方如港口、货代等都受到波及，面临诸多挑战。

船舶价格飙升

从区域来看，VHBS表示，春节过后，亚洲市场迎头赶上，租船人竞相“争抢”船舶。此外，1100TEU支线船市场也异常活跃，尤其是在欧洲和加勒比海航线。VHBS预计，短期内市场将保持平稳上升趋势，未来将取决于地缘政治局势和宏观经济发展。

值得关注的是，马士基将巴拿马型船的租船交易延长38个月，其中4298TEU的“巴尔的摩之星”轮，日租金为35500美元。支线船方面，金星航运(GSL)将2800TEU的“卡兰德拉”轮租期延长至27个月，日租金为27000美元；迪拜环球港务集团(DP World)旗下的支线船公司Unifeeder将2000TEU的“地中海之星”轮租期延长一年，日租金为25000美元；以星航运以每天23250美元的租金租用1700TEU的“圣约翰”轮22个月；达飞则以每天18750美元续租两年1209TEU的“莉拉·哈伦”轮。

在租赁价格一路飙升的同时，即期运价却持续疲软。自2025年初以来，上海出口集装箱运价指数(SCFI)总体下跌了47%。德路里数据显示，亚洲至北美、亚洲至地中海、跨太平洋至美国西海岸和东海岸的运价全面下跌，目前均低于2024年年初水平。然而，与运价下跌趋势形成鲜明对比的是，租船费率却在这一时期逆势上涨，展现出与运价截然不同的市场动态。

多因素推高租金

运价与租船价格背离的现象，是市场供需的变化、外部因素的影响、行业内部的竞争以及特殊因素的综合作用。

运价方面，克拉克森曾在一份周报中分析认为，即期运价持续疲软的背后是春节后货量低于往常，联盟重组导致集运公司之间的竞争加剧，以及美国及其贸易伙伴持续发布的一系列关税公告带来的普遍不确定性，使得贸易商采取了观望态度，进一步导致货运需求的减少。同时，大量新船投入使用，运力供给上升，而需求未同步增长，供需失衡，运价下跌。

租船价格上涨的背后，同样具

有多种因素。红海危机导致船舶绕行好望角，这不仅增加运输成本和时间，也使得船东为应对风险，愿意支付更高租金来确保船舶安全运营，这推动了租金的上涨。此外，美国及其贸易伙伴持续发布关税政策，带来的不确定性，促使航运公司提前布局，调整航线和运力配置，这种策略性的调整增加了对船舶租赁的需求，从而进一步推高了租金。

值得注意的是，租赁市场特殊性也不容忽视，3000TEU以上的船舶租金高且大部分提前续约，这导致市场上可租船舶数量减少，而小型船舶租金弹性大，需求相对稳定，使得租金保持在较高水平。同时，船东对市场前景有不同预期，也影响着集装箱船舶租赁市场的动态。一部分船东预期运价会反弹，采取观望态度，控制运力投放，而另一部分船东则通过提高租金来弥补潜在风险和获取更高收益。

这种背离现象不仅反映了集运市场的复杂性和不确定性，也对航运公司的经营决策和市场策略提出了更高的要求。

不过，Linerlytica也警告称，如果货运需求未能反弹以推动运价回升，租船市场可能会很快会面临调整。目前，租船市场已经有了显著变化。

从长期来看，业界普遍认为，集运市场的这种“货少船贵”现象难以持续。一旦供需关系得到调整，或者外部不利因素缓解，市场有望逐渐恢复平衡，租赁价格和即期运价之间的差距可能会缩小。

成本控制是关键

航运研究机构Sea Intelligence最新预测显示，全球集运行业今年利润或将骤降逾80%，从2024年的历史高位600亿美元(息税前利润，EBIT)跌至不足100亿美元。这一断崖式下滑的背后，是运价持续走低、美国关税政策冲击及红海危机余波等多重压力叠加的结果。

马士基在2024年财报中表达了对2025年谨慎的态度，预计2025年利润可能在0至30亿美元之间，具体取决于红海航道能否

在年中或年底恢复通行。该公司在2024年实现了65亿美元EBIT，这是其历史上的第三高利润，然而，马士基强调，2025年盈亏分水岭完全取决于中东局势的发展。此外，该公司预测，2025年全球集装箱货量增速仅4%，行业将进入一个成本控制与精细化运营的新阶段。

在这一行业新阶段，船舶租赁价格的攀升与运价持续走低的背离，成为船东面临的又一大挑战。分析人士表示，如何在政策波动与地缘风险中维持韧性，将成为班轮公司的生存关键。

面对这样的局面，航运公司必须积极主动地采取一系列有效措施，以应对这些错综复杂的挑战，从而在激烈的市场竞争中维持其盈利能力，巩固并提升自身的市场竞争力。

首先，航运公司可以通过调整运力和优化航线布局来应对。取消航次有助于减少市场上的运力过剩，维持供需平衡，从而稳定运价；优化航线规划和船舶调度能够提高运输效率，降低运营成本，同时避开高风险区域，选择更安全的航线，以降低风险和成本。

其次，航运公司应保持灵活的定价策略，在签订长期协议时保持谨慎，避免过早锁定长期协议，以保持市场波动中的灵活性。再者，航运公司还应关注技术创新与数字化转型，利用智能航运系统和区块链技术等手段提高运输效率，降低运营成本，并增强货物追踪的透明度和安全性，以提升客户满意度。

最后，拓展新兴市场也是重要的应对策略之一，特别是关注区域内贸易的增长机会，如亚洲区域内及新兴国际市场的贸易需求，这些地区可能成为未来的贸易增长主要驱动力。

此外，风险管理也不可忽视，通过套期保值等金融工具锁定燃油成本，降低价格波动带来的风险，同时加强与合作伙伴的沟通与合作，共同应对市场变化。

总之，通过调整运力、优化航线、灵活定价、技术创新、拓展市场和加强风险管理等措施，航运公司应在复杂的市场环境中寻求稳定发展。

国内首艘自主研发 PACK换电标准船型下水

本报讯(全媒体记者 石孟国 通讯员 陆敏)4月28日，全球首款采用PACK换电模式的内河标准化船型在芜湖造船厂顺利下水。此次下水的合裕线多功能PACK换电标准船型，船长88.9米、船宽13.2米、吃水3.4米，采用集散两用设计，载重达3000吨，可装载132个标准集装箱或同等重量散货。

据悉，相较于传统充电与集装箱换电模式，PACK换电优势显著：寿命更长，涪流充电方式有效延缓电池衰减，全生命周期内电池使用寿命延长1/3；安全升级，恒温环境下的涪流充电保障电池安全；成本降低，简化电池包结构，精准匹配电量需求，减少基础设施成本转嫁，降低投资门槛；灵活易用，单包重量低于4吨，搭配换电机器人，适用于中小港口，加速内河换电网络普及；效率飞跃，以合裕线3000吨标准船型为例，装载6×430千瓦

时电量，单包换电仅需5分钟，整体换电时长缩短超50%。

除PACK换电技术外，该船型还集成多项行业首创技术：首次搭载车规级电机，效率突破97%，实现重量、成本与能耗的全面优化；创新采用标准化舱室与定制家居设计，大幅提升船员居住舒适性；引入汽车智慧舱理念，构建整船域电子电器架构与船机OS系统，配备360°环视避碰视觉增强功能，并预埋自动驾驶泊位硬件，为船舶智能化升级奠定坚实基础。

“作为国内首艘自主研发的PACK换电标准化船型，不仅代表内河绿色航运新质生产力的发展方向，更标志着中国船舶制造业从传统模式向现代化智能制造的跨越。”三点水新能源科技有限公司相关负责人表示，未来有望将内河船舶产业绿色智能化转型愿景转化为现实载体，推动内河绿色智能船舶产业驶入发展快车道。

华南地区首艘纯电动拖轮 “穗港电拖01”交付

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 苏婷 黎其骏)4月28日，华南地区首艘纯电动拖轮“穗港电拖01”(见下图)在新沙港区二期码头正式交付入列，标志着广州港拖轮正式迈入绿色智能航运新阶段。

据悉，全船采用高压交流6000伏上船充电、中压直流1050伏配电、逆变交流660伏推进配电系统，总计电量近6000千瓦时。同时配置双360°全回转舵桨，可即时产生13.5节航速与

46.5吨拖拉力，搭载的智能电驱系统配合中国船级社的“智能航行”“智能能效”双认证，让每一次动力输出都精准高效。该船启用后可实现终端零排放，节约运营成本支出180万元以上，为区域水上作业提供全新的绿色服务方案。

至此，广州港已实现“水上拖带有电拖、靠泊补给有岸电、港区运输有电车”的全链条绿色化闭环，在港口智慧绿色转型升级道路上迈出关键步伐。



湖南益阳6艘LNG动力集散货船开建

本报讯(全媒体记者 杨理 张 小 通讯员 解紫薇)4月28日，记者从益阳市水运事务中心获悉，沅江船舶制造产业园日前同时开工建设6艘大型LNG动力新能源集散两用货船。

据悉，6艘LNG动力新能源集散两用货船分别由桃花江游艇船舶有限公司和湖南金航船舶制造有限公司建造。

在湖南金航船舶制造有限公司的LNG动力新能源集散两用货

船开工现场，3艘船舶的龙骨已顺利安放。据湖南金航船舶制造有限公司介绍，这3艘船舶总投资7000余万元，船型总长129.97米，型宽16.26米，型深7.2米，预计今年年底全部建造完成。

由桃花江游艇船舶有限公司建造的3艘LNG单一燃料集散两用多用途船，总投资6600余万元，船型总长130米，型宽16.26米，型深7.2米，预计今年九、十月完工。

潮头勇立

——中国共产党领导的海员工运历程与时代启示

1922年，在中国共产党领导支持下，海员工会直接发动和领导了香港海员大罢工并取得了胜利，揭开了中国海员工运史的光辉一页。香港海员大罢工成为中国工人运动第一个高潮的起点。1925年6月，海员工会作为主要发动者之一，参加了震撼世界的五卅运动和省港大罢工，在斗争中表现出极大的革命热忱，发挥了先锋和骨干作用，推动形成了波澜壮阔的工人运动高潮。1925年，海员工会与汉冶萍总工会、全国铁路总工会、广州工人代表会等共同发起组建成立了中华全国总工会，促成了全国工人运动的团结统一，为中国工会建设作出了重大贡献。在整个新民主主义革命时期，特别在国内革命战争、抗日战争艰苦岁月、国际反法西斯斗争和解放战争中，在中国共产党的领导下，中国海员坚决反抗帝国主义、封建主义和官僚资本主义三座大山的压迫，积极开展斗争，做出了贡献，成为革命斗争中一支不可忽视的力量。

1949年，在国家民族发展的重要转折时刻，在中国共产党的领

导下，方枕流船长毅然决然率领“海辽”轮起义，冒着生命危险，冲破重重封锁成功到达解放区。“海辽”轮起义成功，吹响了新中国海员反对国民党黑暗统治，投向新中国的号角，在“海辽”轮的影响和鼓舞下，香港招商局及其一系列海轮起义，为新中国航运事业的发展奠定了基础。正如毛主席所言：“海辽轮的起义，是为着人民国家的利益，是全国人民所欢迎的……”“海辽”轮在开国大典前升起了五星红旗，成为新中国第一艘升起五星红旗的海轮。“海辽”轮起义被载入新中国交通大事记的第一篇，新中国航运事业的伟大征程也由此起步。“海辽”轮起义是中国海员追求民族解放的缩影。

中华人民共和国成立后，在全国总工会的领导下，中国海员为打破帝国主义的封锁禁运，为恢复和发展中国独立自主的水运事业和完成水运五年规划建设而

艰苦创业。党的十一届三中全会后，中国海员工会以经济建设为中心，积极组织海员参与改革开放，开拓创新，水运事业取得大发展，对外运输跃上了新台阶。随着中国航运事业的发展，中国海员建设工会积极参与《2006年海事劳工公约》的制定和实施工作，有效地增强了产业工会源头参与和整体维权的工作力度，为中国航运业实施“走出去”战略保驾护航做出贡献。2009年12月23日，中国海员工会与中国船东协会签署《中国船员集体协议(A类)》，这是中国第一个全国性行业集体协议，为维护劳动者合法权益提供行业模板。

进入新时代，中国海员建设工会始终坚守初心、砥砺前行，推动中国海员践行“一带一路”倡议，为承担人类命运共同体理念的传播者做出贡献；积极实施《新时期产业工人队伍建设改革方案》，以探

索建立跨区域、跨行业、跨企业的劳模和工匠人才创新工作室联盟为着力点，与时俱进支持企业和广大海员职工参与人工智能与绿色航运的变革浪潮，推动改革不断深化，为国家做出了新贡献。

纵观中国海员工运史，我们更加敬仰林伟民、苏兆征等早期工运领袖，更加崇敬陈郁、廖承志、刘海潮、丘金等老一辈海员工会领导人，更加深切缅怀“海辽”“香港招商局及其船舶”的起义英雄们，以及在社会主义革命、建设及改革开放中涌现出的成千上万的英雄模范人物。他们集中体现了中国海员热爱祖国、追求光明、勇于奉献、团结奋斗、开拓创新的革命传统和优良品质，构筑起了中国海员的精神丰碑，值得我们永远学习继承和发扬光大。

纵观中国海员工运史一百多年的光辉历程，我们运用辩证唯物主义的历史观和方法论，客观、全

面的、准确地审视和评价中国海员工会和工人运动的历史地位、历史责任、优良传统和当代任务，能够更加有力地加强对海员的思想政治引领，团结引导广大海员坚定理想信念，提升自身素质，勇挑重担，勇往直前，扬帆再起航。

纵观中国海员工运史，我们一定要深刻认识中国工会是中国共产党领导的职工自愿结合的工人阶级群众组织，是中国共产党联系职工群众的桥梁和纽带，中华全国总工会及其各工会组织代表职工的利益，工会在维护全国人民总体利益的同时，代表和维护职工的合法权益。这是社会主义国家工会区别于资本主义国家工会的最基本特征和政治原则，是由国家性质决定的。工会应把党和国家的方针政策与职工的工作和愿望协调统一起来，把群众团结在党的周围，去完成党的总目标。党的群众路线的加强是党的根本指导方

针的加强，是社会主义制度的完善和巩固。工会作为中国政权支柱的作用是中国工会必须坚持的正确政治方向。

纵观中国海员工运史，历史证明中国海员工运和工会必须坚持中国共产党领导；必须坚持服从服务于党和国家的大局；必须坚持在全国总工会领导下的工人运动的团结统一；必须坚持结合产业特点，贯彻新发展理念、构建新发展格局，着力推动和谐劳动关系的构建，代表和维护本产业工人在生产安全、社会保障、民主管理、教育培训、生活福利等方面的权益。团结引领广大水运职工听党话、跟党走，深刻诠释中国工人运动的时代主题，让水运职工成为我们党可以信赖和依靠的坚强力量。

同志们，铭记这段历史，不仅是缅怀过去，更是为了回应时代，回应当时事业；我们不仅要秉承先辈们的理想信念，践行与祖国同命运、与时代共发展的使命，更要凝聚起复兴中华、建设海洋强国、统一祖国的强大力量！继往开来，振兴中国海员工运和工会事业，再创辉煌！

(上接第1版)