

全球贸易格局加速向区域化转型,中小型集装箱船正凭借其灵活适配的特性,成为连接干线枢纽港与支线港口的关键纽带。在环保法规趋严、船队老化加剧、区域物流需求激增的多重驱动下,中型集

装箱船市场热度持续攀升,船东们纷纷调整战略,加速布局这一新兴增长极。据船舶经纪公司 Braemar 统计,仅2025年7月全球新增的60余艘集装箱船订单中,多数运力集中

于1800—4500TEU区间,中型集装箱船市场的火爆态势可见一斑。2026年年初,中型集装箱船的订造热情持续高涨,打破了大型、超大型集装箱船长期占据市场焦点的格局,凭借密集的订单、广泛的市场需求,成功逆袭成为新造船市场的

“新宠”。

从海丰国际、长荣海运到中谷物流等,船公司纷纷加码中型集装箱船订造,这一系列动作不仅重塑了新造船市场的竞争格局,更折射出全球航运业发展的新趋势。

全球船东扎堆下单

中型集装箱船成造船市场“新宠”

□ 王慧敏



信风海运 4600TEU 集装箱船“信庆海”轮。辽港集团供图



随着全球航运市场结构优化,支线与区域干线需求攀升,中型集装箱船凭借适配性优势成为布局焦点。该型船适用于区域性、支线及新兴市场航线,优势是灵活、适港性强、周转快,适应碎片化航运需求。近期,国内外主流航运企业密集披露订造计划,彰显该细分市场的增长潜力。

其中,作为亚洲领先的航运物流公司之一,海丰国际的造船动作值得关注。2026年1月30日,该企业增订2艘2700TEU集装箱船,此举使其此型船舶订单总数增加至8艘。此前在2025年,船东海丰国际已于8月3日签订了4艘2700TEU集装箱船造船合同;同年10月31日,海丰国际正式行使其中2艘选择权,敲定第5、6艘2700TEU集装箱船的订造。海丰国际表示,扩充船队核心是为了匹配并应对公司业务运营持续增长的实际需求。

同为行业头部企业,长荣海运的订造动作也同步落地。2026年1月27日,长荣海运发布公告宣布,将在黄埔文冲订造16艘3100TEU集装箱船。此外,长荣海运还将在江苏新扬子造船订造7艘5900TEU集装箱船。

国内内贸航运龙头企业也加入订造行列。2026年1月28日,中谷物流在恒力重工签订4+2艘6300TEU集装箱船建造合同。2026年2月5日,为进一步优化公司船队结构,拓展船队规模,积极打造经济性强、竞争力强的集装箱运输船队,不断提升企业竞争力,中谷物流在招商局金陵船舶(江苏)有限公司增订2艘6000TEU集装箱船。

值得注意的是,海外航运企业及独立船东也同样看好中型集装箱船的市场前景。根据市场消息,全球最大的集装箱独立船东之一 Danaos 已在黄埔文冲下单订造2艘5300TEU集装箱船,并附带备选订单。此外,多家船舶经纪称,希腊集装箱船船东 Costamare 正在与中国船舶集团旗下船厂就至多12艘9200TEU集装箱船项目进行深入洽谈。据外媒报道,希腊船东 Conbulk 已在扬州国裕船舶下单4艘5000TEU集装箱船,计划于2028年上半年起陆续交付。

与此同时,2026年2月3日,航运巨头马士基正式宣布,已成功接收其全新中型集装箱船系列的首制船。据悉,该系列中型集装箱船共计6艘,单船运力均为9000TEU,其中4艘新船计划于2026年逐步交付,最后一艘则预计在2027年初完成交付。

中型集装箱船既能适配支线与区域干线的运输需求,又具备突出的运营经济性,成为船东应对市场变化、提升核心竞争力的重要抓手。无论是国内主流航运企业、内贸龙头,还是海外航运巨头、独立船东,均在2026年初密集推进中型集装箱船的订造与接收工作,形成了全行业布局中型集装箱船的浪潮。这一行业趋势的背后,是全球航运市场向精细化、集约化发展的必然结果。

中型集装箱船在竞争激烈的新造船市场中脱颖而出,成为船东青睐的“香饽饽”,这是由外部环境、船型优势、市场供需三大因素协同作用的必然结果。

首先,航线分化催生需求,盈利分化凸显价值。2025年全球集装箱海运量增速整体放缓,各航线海运量走势分化。其中,大型船聚焦核心远洋干线,而区域、近洋航线货运量快速增长,中日韩、东南亚等区域航线及国内内贸航线需求旺盛,成为拉动集装箱运力需求的核心增长极。

与此同时,班轮行业盈利格局的分化,进一步凸显了中型集装箱船的市场价值。在集装箱即期市场运费整体回调的行业背景下,全球班轮行业盈利空间整体呈现收缩态势,头部班轮企业主要依赖核心远洋干

线运营,受主干航线运费波动、运力过剩等不利因素影响,营业收入及利润均出现不同程度的下滑;而区域内中小班轮企业则精准把握区域贸易增长机遇,依托适配区域航线的中型集装箱船船队,精准匹配市场需求,实现了营业收入与利润的双重稳步提升,盈利表现尤为亮眼,也进一步带动了行业对中型集装箱船的需求。

其次,船型灵活且经济,契合运营需求。中型集装箱船凭借吃水浅、体型适中的特点,可灵活适配各类中小型港口,无需依赖深水港口配套设施,成为区域、近洋及内贸航线的最优选择。同时,面对港口拥堵问题,中型集装箱船装卸效率更高,能够有效规避拥堵带来的运营延误,保障运输时效。此外,相较于大型、超大型集装箱船动辄数亿美元的建造成

本,中型集装箱船的建造成本大幅降低,对于船东而言,中型集装箱船都是极具性价比的选择。这一优势进一步提升了其市场需求热度。

最后,运力缺口与船队更新推动中型集装箱船订造爆发。市场供需格局的严重失衡,是推动中型集装箱船订造需求爆发的关键驱动因素,而运力缺口扩大与老旧船队更新需求迫切,进一步加剧了这一态势。克拉克森数据显示,在供给端,2023—2025年全球中型集装箱船运力年均增长仅2.1%,远低于同期区域、近洋航线5.3%的货运量增速,截至2025年底运力缺口达120万TEU,2026年将进一步扩大;在需求端,全球中型船老旧船舶占比高,这类船舶效率低、能耗高,难以满足环保要求,船队更新需求迫切。

作为内河应急救援领域的新锐装备,“中国应急长沙拖01号”采用国际领先的顶推式设计理念,集救援、大型漂浮物转移

三大因素协同发力

线运营,受主干航线运费波动、运力过剩等不利因素影响,营业收入及利润均出现不同程度的下滑;而区域内中小班轮企业则精准把握区域贸易增长机遇,依托适配区域航线的中型集装箱船船队,精准匹配市场需求,实现了营业收入与利润的双重稳步提升,盈利表现尤为亮眼,也进一步带动了行业对中型集装箱船的需求。

其次,船型灵活且经济,契合运营需求。中型集装箱船凭借吃水浅、体型适中的特点,可灵活适配各类中小型港口,无需依赖深水港口配套设施,成为区域、近洋及内贸航线的最优选择。同时,面对港口拥堵问题,中型集装箱船装卸效率更高,能够有效规避拥堵带来的运营延误,保障运输时效。此外,相较于大型、超大型集装箱船动辄数亿美元的建造成

热度有望持续升温

碳航运政策持续出台,传统老旧船舶面临淘汰压力,节能环保型中型集装箱船凭借能耗低、排放少的优势,成为船东订造的主流选择。

长期来看,中型集装箱船市场将进入高质量发展阶段。随着区域贸易一体化进程加快,近洋、内贸航线的重要性不断提升,中型集装箱船凭借吃水浅、装卸便捷、运营成本低的优势,将逐步在区域、近洋航线中发挥主导作用。同时,随着航运网络的不断完善,中型集装箱船的应用场景将进一步延伸,逐步渗透到远洋干线支线运输、内陆河流联运等领域,解锁更多市场需求,推动运力规模持续扩大。

尽管市场前景广阔,但中型集装箱船市场仍面临三大突出挑战,需行业各方警惕应对。一是市场竞争加剧风险,随着市场热度持续攀升,更多船东

纷纷加码布局中型集装箱船领域,未来可能出现运力供给过剩、运价大幅波动的情况。二是政策不确定性影响,各国对航运业的碳排放、环保标准不断调整,绿色低碳改造要求持续提高,可能增加船东的船舶运营与改造成本;同时国际贸易政策波动、区域贸易摩擦等因素,也可能影响全球货运量稳定,进而冲击中型集装箱船的市场需求。

2026年年初中型集装箱船订单的集中爆发,正是市场繁荣的重要信号,也预示着行业发展的新机遇。对于船东而言,应抓住当前市场机遇,结合自身航线布局、运营需求,合理制定订船计划,优化船队结构,兼顾运力补充与风险防控。未来,随着全球航运业持续稳健发展,中型集装箱船或将持续释放更大发展潜力,在全球集装箱运输体系中扮演更重要的角色。

统,可通过设施智能感应控制与语音导引服务,大幅降低操作强度。

据了解,“云港电拖九号”在安全、动力、智慧与舒适四大维度实现全方位突破。该船搭载新一代高稳定性锂电池组,采用多冗余动力设计与毫秒级智能避碰预警系统,即便单系统故障仍能保障动力输出。其系柱拖力高达45吨,动力响应迅速,作业效率比肩传统大马力柴油拖轮的

同时,也将带来显著的燃油成本节约与碳减排效益。

本报(全媒体记者 甘琛 通讯员 张拓)2月27日,中国船舶集团旗下大连船舶重工集团(简称“中船大连造船”)天津基地为希腊

中船大连造船30.7万吨原油船开工

Capital公司建造的LNG双燃料30.7万吨原油船113号船正式开工。

据悉,该船是中船大连造船自主研发设计的新一代经济型大型远

洋运输油轮。船舶总长332.95米,型宽60米,型深30米,设计吃水20.5米,满足最新的规范规则要求。该船推进系统采用MAN B&W

双燃料主机,配置双燃料发电机和双燃料锅炉,氮氧化物排放均满足NOx Tier III要求,进一步提升了能源效率和经济性。

本报(全媒体记者 黄玲 通讯员 陆晓青)国产大型邮轮建造再迎新进展。2月27日,记者从中国船舶集团旗下上海外高桥造船有限公司获悉,我国第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”目前总体进度已接近94%,建造进度接近92%,计划于今年3月出坞,转入码头系泊调试新阶段,为后续出海试航做最后准备。

外高桥造船相关负责人介绍,目前“爱达·花城号”进展迅速。出坞前,团队推进内装工程与设备调试,进度比原定计划提升了1.5%至1.8%。出坞时,船坞将先注水,邮轮将在坞内完成小艇巡游试验、倾斜试验等项目后正式出坞。

当日,记者进入“爱达·花城号”内部看到,目前邮轮内装工程完成度较高,公共区域、客房等已初具雏形。船身已完成外板喷涂与彩绘作业,披上敦煌飞天主题彩衣,以岭南文化为主题的设计风格已初步呈现。

外高桥造船邮轮项目部部长韦胜圣表示,相比首制船,“爱达·花城号”建造效率提升了20%。这得益于对首艘国产邮轮建造经验的系统总结,以及造船信息化、智能化水平的持续提升。“我们在1号船建造过程中发现的问题,在2号船提前规避;同时大量工序前移,将许多串行工作改为并行开展,最大限度减少坞内工时。”韦胜圣说。

按计划,“爱达·花城号”将于3月中旬出坞,靠泊码头,随后进行全船设备系统安装后的调试与试验,为5月中下旬的出海试航做准备。邮轮将于2026年底前完成交付,并在广州南沙国际邮轮母港开启国际航线常态化运营。

『爱达·花城号』计划3月出坞

第二艘国产大型邮轮

长江上游最大自航式起重船“重庆应急012号”轮交付

本报(见习记者 郭晋 通讯员 代千金)日前,由中国船级社重庆分社执行建造检验的重庆长航救助打捞工程有限公司800T起重船“重庆应急012号”轮顺利交付,将为长江流域超大型船舶海事救援提供重要保障。

“重庆应急012号”轮由财政部和应急管理部提供专项补助资金建造。该轮配置有2个主钩、1个副钩,3个索具钩,主钩最大起吊能力800吨、最大起吊

高度65米,副钩最大起吊能力400吨、最大起吊高度75米,可用于大型受损船舶的浮稳稳定和打捞作业。主甲板两舷配两台20吨—9米全回转工作吊机,可用于救援物资的转运。该船可灵活适配长江上游复杂水文、航道条件,承担大型设备吊装、航道整治、沉船打捞等多重任务,填补了长江上游无大型救援浮吊船的空白,对完善长江上游航运装备体系、提升应急处置能力具有重要意义。

“中国应急长沙拖01号”下水

本报(全媒体记者 杨瑾 通讯员 毛茵)2月28日,长沙国控集团湖南湘船重工有限公司建造的专业救援拖轮“中国应急长沙拖01号”顺利下水。该拖轮将于3月下旬完成系泊航行试验,预计在汛期前正式编入应急保障体系。

作为内河应急救援领域的新锐装备,“中国应急长沙拖01号”采用国际领先的顶推式设计理念,集救援、大型漂浮物转移

等复合功能于一体。该船总长36米、型宽12米,配合3.3米型深与2.4米设计吃水,兼顾了作业稳定性与水域适应性;35吨燃油与24吨淡水的搭载容量,确保满负荷全速连续航达72小时,可满足长时间连续作业需求;双主机系统功率达1800马力,结合液压机系统的精准控制,使该船在复杂水域仍能灵活完成船舶起锚、拖带等高难度作业。

连云港港“云港电拖九号”投用

本报(全媒体记者 陆民敏 通讯员 陈阿奇 胡唯豪)近日,连云港港第四艘纯电动拖轮——“云港电拖九号”(见下图)正式投入运营。

智能化是“云港电拖九号”的核心亮点。由连云港港牵头研发的“船舶航行自动识别与智能避碰预警系统”在该船首次应用,具备全过程障碍物自动识别、风险分级预警及独有的桅杆防撞功能,配合360度全景影像,有效消除盲区。同时,船上自主研发的智能生活管理系

