

全球集装箱船订单创历史新高 中国船厂抢“泼天富贵”

本报记者 孙丽朝 北京报道

2025年1月9日，波罗的海国际航运公会(BIMCO)发布的数据显示，截至2024年年底，全球

集装箱船迎下单潮

2024年，世界上最大规模的集装箱航运公司地中海航运共签订56艘、约110万TEU集装箱船新造订单，成为当年订单量最大的航运企业。

“2024年新增订单量达到440万TEU，为历史第二高；尽管交付量创下290万TEU新纪录，手持订单量仍保持增长态势。”BIMCO首席航运分析师Niels Rasmussen表示。

2024年，全球主要集装箱航运企业均在大手笔下单新船。2024年8月29日，中国企业中远海运集团与扬州中远海运重工签署12艘1.4万TEU型拉美极限型高冷插甲醇双燃料动力集装箱船建造合同。当年10月，中远海运集团又签订6艘1.36万TEU常规燃料动力大型集装箱船的建造合同。

2024年11月5日，太平船务(PIL)与沪东中华联合中船贸易再次签订造船协议，订造5艘9000TEU液化天然气(LNG)双燃料集装箱船。

太平船务首席执行官高瑞泽(Lars Kastrup)表示：“连同这5艘新船，太平船务这两年共订造了18艘新造船，表明我们持续致力于更新、扩大并提高船队的现代化水平。”

2024年11月6日，集装箱航运巨头赫伯罗特(Hapag-Lloyd)宣布，已与两家中国船厂签署正式合同，建造共24艘集装箱船，总投资约40亿美元，这是赫伯罗特54年历史上最大的一笔订单。

与此同时，2024年，世界上最大规模的集装箱航运公司地中海航运共签订56艘、约110万TEU集装箱船新造订单，合计1121.2万载重吨，以载重吨计，成为当年订单量最大的航运企业。

壹航运创始人兼CEO钟哲超在接受《中国经营报》记者采访时表示，2024年全球航运企业竞相砸钱造船，主要受航运市场新老船舶替换、欧美2025年开始执行船舶碳排放新规等因素影响，

集装箱船手持订单量达到830万标准箱(TEU)，与2023年年初的780万TEU相比再次创下新高。

经过几年运价相对高位后，全球船公司竞相砸钱造船也体现了航

运企业现金流的充沛，在此背景下，这些航运企业纷纷以自有船取代长租船，以增加市场份额和竞争力。

这波造船潮也将助力中国造船业的进一步崛起。从2024年

数据看，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标均实现两位数增长。受此影响，市场预期，中国造船企业将迎来转型升级的契机。

产能过剩隐忧显现

目前其他航线已处于饱和状态，如果再增加运力，全球海运运费会面临新一轮下行压力。

对于2025年集装箱船市场订单情况，船舶经纪公司MB Shipbrokers在1月3日发布的《集装箱每周市场报告》中表示，尽管2025年的市场情绪预计将保持积极，但订单量预计将显著低于2024年，这反映出运营商更为审慎的态度。

钟哲超认为，2025年船舶新增订单仍将处于相对高位，但整体较2024年将逐步下降，未来几年也将继续保持回落态势。船舶的建造周期通常为2—3年，2024年的新增订单在2026—2027年将迎来交付高峰。

不断的新增订单和交付让全球集运市场船舶数量也达到高位。国际航运咨询机构Alphaliner发布的数据显示，截至2025年1月15日，全球集装箱海运市场现役船舶高达7211艘，总运力逾3156万TEU，达到史上最高峰。

钟哲超分析，未来，一旦红海危机结束，运力过剩的问题会逐渐凸显出来。“船舶航行通常有一

定的周期，预计红海危机结束半年之后，全球船舶将从好望角改回到苏伊士运河，全球集装箱运力过剩会凸显出来，运价会持续回落，大量过剩船舶无货可运，全球航运业将迎来新一轮洗牌。”

运去哪物流科技集团航线管理专家对记者表示，如果红海危机解除，全球集装箱运力将面临重新调整。此前运力需求增加大部分是因为红海危机所导致的绕行，新增运力大多用于欧洲航线，一旦取消绕行，增加的运力会被逐步分配到其他航线。“目前其他航线已处于饱和状态，如果再增加运力，全球海运运费会面临新一轮下行压力”。该专家分析称。

Alphaliner发布的数据显示，2024年全球集装箱船队增长10.6%，船队运力增加近300万TEU。其中超过一半的运力(176万TEU)被部署在亚洲—欧洲贸易航线上，以满足因船舶改道好望角而引发的额外船舶需求。

造船业需抓住新机会

中国造船业在全球市场份额越来越高，这对行业来说是巨大利好。

从数据来看，近两年新增的集装箱船订单，大部分被中国船厂承接。BIMCO数据显示，目前全球830万TEU的手持订单中，中国船厂占72%，韩国和日本船厂分别占22%和5%。

为迎接这波订单潮，中国船舶工业集团公司、扬子江船业、恒力重工等多家中国造船企业纷纷宣布扩大投资和产能。

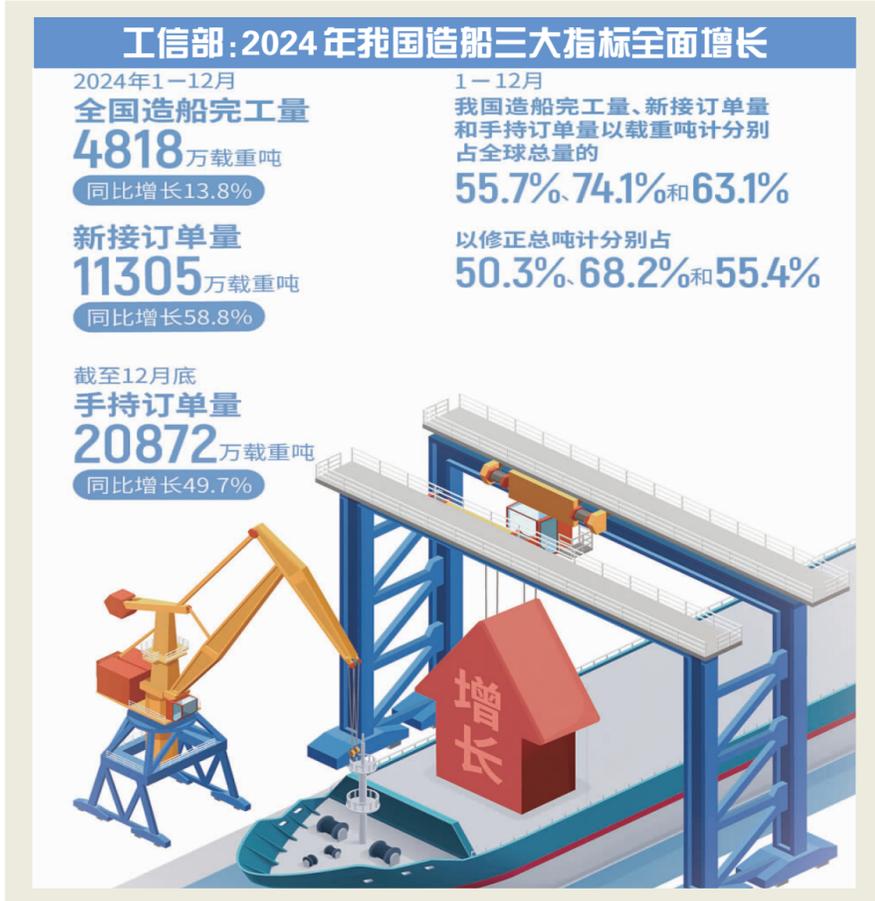
工业和信息化部2024年10月发布的数据显示，2024年1—9月，我国造船在完工量、新接订单量、手持订单量等三大指标上同比增长18.2%、51.9%、44.3%，分别占全球总量的55.1%、74.7%和61.4%，以绝对优势领先排在第二名的韩国。

工业和信息化部装备二司副司长李毅表示，近年来，我国船舶海工装备产业创新发展卓有成效，又逢新一轮市场机遇期，行

业发展呈现积极向上态势，在全球18种主要船型中，我国有14种船型新接订单量位居全球首位。

统计显示，截至2024年年底，中国造船业已连续14年保持造船完工量、新接订单量、手持订单量世界第一，但在船舶设计、高端船舶建造和关键核心技术等方面，与世界先进水平相比，仍有一定的差距。

钟哲超认为，大量造船订单给中国造船业带来了新机会，中国造船业在全球市场份额越来越高，这对行业来说是巨大利好。他提醒，当前造船企业不能一味扩大产能，应利用这波机会，加快转型升级，加大向新能源、新燃料船舶领域的进军步伐，提升高端船舶建造能力和核心技术水平，以承接更多高技术、高附加值船舶订单。



2024年，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标均实现两位数增长。受此影响，市场预期中国造船企业将迎来转型升级的契机。

但最主要原因在于疫情及疫情之后的红海危机，这为航运业带来了超额利润。“许多航运企业一年就赚了过去10年的利润，这些企业将超额利润用于增加自有运力，以期在未来市场竞争中获得比较成本优势。”

记者了解到，2023年11月以来，也门胡塞武装多次袭击红海及附近水域船舶，全球多家航运巨

头无奈暂停了集装箱船在红海及其毗连海域航行，改道绕行非洲好望角，这导致全球运力缩减，运价上涨。

2025年1月10日发布的德德里世界集装箱指数(WCI)显示，截至1月9日，WCI环比上周上涨2%，约为3986美元/FEU，比2019年疫情前1420美元/FEU的平均水平高出181%。

钟哲超介绍，疫情前，全球各大集装箱班轮公司租用船舶一直占有相当比例，个别船公司租船比例一度高达八九成。“如今，这些企业趁着过去几年疫情加红海危机带来的超额利润，纷纷增加自有船舶比例，因为自有船舶比例越高的船公司，企业运营成本就越低，在未来市场中的比较成本优势也会越明显。”

中国科学救援：短临预报预警能力亟待突破

本报记者 索寒雪 北京报道

2025年1月7日9时5分，西藏自治区日喀则市定日县发生了6.8

级地震，震源深度10千米。同一时间，位于北京长安街的中国地震局也在组织信息、监测、指挥等相关

并密切关注。

地震发生后，中国地震局组织召开多次紧急会商，滚动研判震区近期的地震趋势，为应急处置工作

提供科学依据。与此同时，中国地震局迅速调集力量，派出了西藏、四川、云南、甘肃、青海、新疆等省级地震局，以及震防中心、一测中

心、地质所、工力所等单位的工作人员支持震后重建。

成都减灾研究所所长王瞰向《中国经营报》记者表示，这个时

间大洋彼岸的美国洛杉矶也发生了山火。“两者相比，中国的地震救援展现出非常高的能力和水平。这是值得赞扬的。”

加密监测

“当定日地震发生之时，首要任务是进行灾情的调查和收集工作，同时加强震情的跟踪和趋势的研判，为抗震救灾工作提供来自地震部门的专业技术支持。”国家地震局人士向记者表示。

目前，国家的应急响应预案被划分为四个等级：特别重大、重大、较大和一般。同样，中国地震局的响应级别也分为四级。通常，中国地震局的响应级别会高于国家的级别，且响应级别越高，所需调动的资源也就越多。

截至2025年1月15日，中国地震局一级响应的各项工作仍在继续。“我们还在加密监测此次地震。”前述人士表示。

记者了解到，中国地震局调集震区附近省份地震部门的相关力量协同作战，开展加密的地震流动观测，及时开展和完成地震烈度评定工作，为抗震救灾的决策指挥和后续的恢复重建提供重要的科学依据。

数据显示，2025年1月7日13时，共记录到3级及以上余震16次，其中3.0—3.9级地震13次；4.0级以上地震3次，分别为9时24分4.4级、9时37分4.2级和9时43分4.1

级地震。

此外，中国地震台网中心组织专家已经对此次地震进行研究分析。相关专业人员携带设备，紧急赶赴震区，开展现场应急流动加密监测、灾害调查、烈度评定等工作。

地震发生后，国家应急管理部也派出工作组赶赴灾区指导协助抗震救灾工作。记者从应急管理部获悉，国家综合性消防救援队伍第一时间出动1500余名指战员，携带2.6万余件(套)装备器材参与救援；紧急调拨中央救灾物资，预拨中央自然灾害救灾资金，启动应急物资政社协同保障机制。

国家发展改革委紧急下达1亿元中央预算内投资，支持地震灾区灾后应急恢复，重点用于灾区受损道路桥梁、学校医院等基础设施和公共服务设施应急恢复建设。国家综合性消防救援队伍、解放军、武警部队、公安干警以及社会应急救援力量共计1.5万余人。

在社会各界的鼎力相助下，目前救援物资供应充足，群众的基本生活得到了有效保障。经过全力抢修，受灾地区的电力和通信也已经基本恢复。

发展预警正当时

“目前，对地震的科学预测还是没有突破。”参加过多次重大地震会商的地震专家陈汇忠向记者表示。他长期在中国地震局从事地震研究工作。

他认为，地震预报要强调科学性，这很重要。尽管有短临预报、中期预报和长期预报，但由于地震的复杂性和不确定性，这些预报的准确性并不高。“科学预测，不是简单的信口开河。科学预测要有科学道理，并且科学预测方法要有可重复性。”

然而，现实中，科学预测地震进展缓慢，但地震预警发展迅速。

记者了解到，在定日地震之后，几秒至几十秒内，先后有普通群众通过手机收到了来自成都减灾研究所发出的地震预警。

陈汇忠向记者介绍，地震预警系统的工作原理主要依赖于密集的观测台站网络。在台站密集的地区，如每隔10千米设立一个台站，可以在地震发生后迅速观测到地震波，并在震后5秒左右发出第一波预警。这为人们提供了几秒到几十秒的躲避时间，尤其是在震中较远的地方，这一预警



西藏日喀则发生6.8级地震，抗震救灾各项工作有序进行。

视觉中国/图

时间对于人员疏散和紧急应对至关重要。

从定日此次地震情况看，西藏作为地震活跃区，由于地理位置和地形条件的限制，监测难度较大。

王瞰在接受采访时表示，在地震预警系统的建设和应用方面，成都减灾中心已经建立了上

万个监测站，这些监测站可以直接向手机发送信息，方便公众及时获取预警信息。王瞰呼吁，当前要尽快建立自然灾害预警系统。

应急管理部救灾司司长陈胜在2025年1月15日举行的例行发布会上表示，应急管理部将聚焦“关口前移”，提升灾害监测预警

和转移避险能力。

陈胜表示，推动加密灾害高风险区的监测站点，大力发展群测群防力量，提高短临预报预警能力，为转移避险等工作留出更多的窗口期，优化多灾种和重大灾害过程风险会商机制，提升灾害综合监测和数据共享共用能力。