

开放合作促联通 汇智聚力开新局 共建全球大宗商品航运“三最”高地

□记者 颜榕 通讯员 陈宁宁 郑芬

10月22日下午,第八届油商大会大宗商品航运高质量发展专题会议顺利召开。本次会议以“优服务、提效率、降成本,共建全球大宗商品航运‘三最’高地”为主题,吸引了国内外知名航运集团、船舶管理、船级社、检验检测、航运经纪、金融租赁等近130家企业的超250位行业专家出席。

大会首次发布《舟山大宗商品资源配置枢纽港口“三最”开放环境蓝皮书》。该蓝皮书系统梳理舟山在政策创新、营商环境优化、基础设施建设和产业服务能力等方面的实践与成效,分析舟山聚焦“服务最优”“成本最低”“效率最高”的发展要求,并着重介绍集成海事服务首创性变革、打好港口服务降本“组合拳”、实施一批大宗散货通关首创性应用等代表行业前沿、彰显舟山特色的十大标志性成果,为全国大宗商品枢纽港建设提供了参考与借鉴。

主旨演讲环节,7位从业经验丰富的嘉宾围绕全球油运市场挑战、船舶投资方向、海员人才体系建设、船舶绿色转型、新型海事服务等前沿议题分享观点,从不同角度探讨大宗商品航运高质量发展的潜能与提升路径。



海宏轮船(香港)有限公司
总经理 刘宏军

当前,全球油运市场复杂程度攀升,地缘冲突、OPEC+政策调整与贸易航线重构交织,使传统周期模型失效,企业的核心竞争力正从追求规模转向构建应对不确定性的“韧性”与“敏捷性”。

市场新格局下,结构性供应过剩成为主旋律。“OPEC+”逐步退出减产,叠加大西洋盆地地区国家原油产量创纪录,导致全球原油供应持续高于需求。与此同时,需求增长却显疲态,北半球步入消费淡季,且中国大规模战略储备建设对需求的支撑难以持续。这一供需态势为油价设置上限,却意外拉长了原油的平均运输距离,为运价提供了中长期支撑。

面对挑战,海宏轮船(香港)有限公司作为行业领先企业,正通过数字化与智能化构建高标准管理

体系,推动船岸一体化的能效与运维优化,实现从被动响应到主动干预的安全管理变革,加强对复杂市场的感知、分析与决策支持,以及提升船员能力的数字化评估与提升,作为韧性的核心支柱。这套技术矩阵共同推动了运营从经验驱动向数据驱动的根本性转变。在经营层面,企业通过多元化的战略布局构建韧性,打造跨区域市场与多船型组合分散风险,建立“核心船队+期租运力”的弹性运力机制以平衡长期收益与现货市场机遇,并依靠系统化的燃油采购与全方位的技术改造精细管控成本并前瞻应对环保法规。

IMO法规下的技术路线不明、合规成本攀升,以及融资环境收紧等因素,均要求全行业必须强化在绿色技术与替代燃料供应链上的协同研发,共同致力于建设一个更安全、更绿色、更高效的全球能源运输体系。



克拉克森大中华区
董事、总经理 王澄宇

基于全球造船产能与航运需求的动态模型,从全球造船产能转移趋势看,过去半世纪,造船产能完成了从欧洲到日本到韩国到中国的转移,中国已成为核心增量来源,至2030年散集油气交付能力将达到4400万修正总吨。数据分析显示,全球造船理论产能将持续增长,其中用于散货、集装箱、油气运输的比例最高。2026年到2030年间,散集油气船舶交付能力接近满负荷运行,但中小船厂的转型难度、船东回报率下降以及复工成本等

将成为约束因素。

在海运需求与经济走势方面,海运量与全球GDP高度相关,未来五年,发展中国家GDP增速预计将持续领先发达国家约1.8%,为海运市场提供主要驱动力。而地缘政治与气候事件的叠加影响,如俄乌战争、胡塞武装袭扰、巴拿马运河干旱,已使全球吨海里需求有所上升在中短期内提升了运力需求。环保新规也加速了老旧船舶退役,新船价格快速上行。造船业已进入新一轮结构性繁荣周期,中国将成为主导力量,而环保转型和地缘政治将成为未来十年决定市场波动的关键变量。



华洋海事中心有限公司
副总经理 梁天才

华洋海事中心作为深耕船员劳务三十年的头部企业,正通过“全周期培育”模式积极参与到舟山提出的“十万船员聚舟计划”中。在源头,联合院校成立产教融合共同体,建立人才孵化基地;在岗前,利用虚拟仿真、心理关怀与英语强化等手段提升船员适岗能力;在落户后,则推动建立“船员驿站”并提供全方位生活服务,旨在让船员“想来、愿留、能扎根”。

目前,全球航运业正面临高素质船员结构性短缺的严峻挑战,尤其在绿色与智能船舶领域缺口巨

大。舟山推出“十万船员聚舟计划”,绝非解决本地用工的权宜之计,而是旨在抢占全球航运人才高地的前瞻性战略,构建一个能够支撑舟山从“东海渔都”迈向“国际航运枢纽”的可持续人才生态。要实现这一愿景,则需要尽快形成一个由政府协同构建的覆盖船员职业生活各方面的全链条服务体系,切实解决船员安家落户的后顾之忧。同时,需推动产业需求与人才发展深度融合,建立从校园启蒙到在职进阶的全周期培育体系,并联动船东、船厂等市场主体形成“舟山籍船员优先”的用人生态。此外,还可通过建设国际海员人才市场、承办国际赛事等举措,将“最友好船员城市”打造为舟山面向全球的亮眼名片,形成更强大的人才虹吸效应。



CCS上海规范研究所法规与绿色技术研究部
主任 简尧钧

IMO最新战略设定了至2030年减排40%、2040年减排70%,约2050年实现净零的明确目标,并配套引入了全生命周期碳强度评估、收紧的CII评级体系及可持续燃料认证等具体机制。尽管最新IMO会议暂停审议“净零框架(NZF)”MARPOL 公约修正案事项一年,增加了中期措施的不确定性,但IMO

减排战略和目标未变,国际航运的绿色低碳转型进程会继续。

面对这一变局,相关行业正呈现多技术路线并行探索的格局。短期内,提升能效与使用LNG、生物燃油等过渡燃料是现实选择;中长期看,绿色甲醇因其良好的适用性与经济性成为热门选项,绿色氨燃料则因毒性与腐蚀性受限较多,而“LNG+船载碳捕集(OCCS)”组合也被视为实现深度减排的潜在方案。



VPS亚洲、中东和非洲脱碳数智化
策略总监 Jeffery Tan

VPS致力于将可持续实践融入航运运营,在确保符合环保法规的同时提升运营效率。企业通过整合多元数字平台,构建起覆盖“燃料全生命周期”的数据生态,例如航运脱碳数智化管理生态系统、脱碳管理数据生态平台系统等,核心能力在于将复杂的碳排放转化为可测量、可报告、可优化的决策依

据。这不仅帮助船东满足IMO的各类合规要求,更通过数据分析实现能效提升与燃料转型的精细化管理,例如优化航速、维护船体、推广生物燃油与甲醇测试等。

数据驱动正成为航运脱碳的核心实现手段。全球航运业的减排逻辑已从粗放运营迈向全链条、数字化的精准治理。无论是短期能效提升,还是中长期替代燃料的应用,都高度依赖可靠的数据监测与验证体系。



比利时航运集团CMB.TECH可替代燃料
技术总监 De Graef Thomas

比利时航运集团CMB.TECH致力于成为多元化且面向未来的海事服务领导者,正通过“氢燃料用于小型船舶、氨燃料用于大型远洋船舶”的双轨技术路线,将战略蓝图付诸实践。其核心举措延伸到绿色氨的自主或合作生产、针对氨燃料特性的船舶安全设计,以及超前布局的船员培训体系。这

表明,领先企业对于替代燃料的探索已从技术可行性验证,迈入了规模化应用与全链条生态构建的新阶段。

然而,绿色替代燃料的广泛应用仍面临安全性、法规完善度、燃料可获得性以及船员操作能力等多重挑战。这要求整个产业链必须同步进行一场围绕安全标准、基础设施乃至人力资源的深度变革。



舟山东方国际海事服务有限公司
董事长、总经理 王欣

舟山正从传统海事港口跃升为全国领先的低空融合应用“天然试验场”。在这一转型中,舟山东方国际海事服务有限公司作为先锋实践者,已开辟陆地无人机配送新范式,前期通过核心锚地无人机业务开展,实现船舶证书、物资、油品取样、船员物资等50kg以内物品高效配送。面对安全、夜航、监管等行业共性难题,企业通过开发防水漂浮货箱、融合AIS精准定位、联动海关边检建立协同机制等一

系列闭环创新解决方案,不仅铸就了“单次10分钟、效率提升80%、成本降低70%”的“三最”服务标杆,更在实战中将服务范畴从文件物资创新拓展至油品取样、船照拍摄等核心海事环节,验证了低空技术在复杂海事环境中应用的可行性与经济性。

展望未来,企业计划将这一成熟模式从内锚地推向外锚地,并致力于制定行业标准、简化通关流程,最终目标是将其系统性地推广至全国乃至更广阔的港口网络,从而引领中国海事服务迈入智能化、低空化的新纪元。