

是“碳路先锋”还是政策套利？

“绿色船票”争夺战暗藏隐忧！

●应规划控制渔船、化学品船等总量，避免产能过剩

●已出现的投机订单就是为了在2028年年底国补政策到期前交船领取补贴

●新兴运力过剩令人担忧，很多企业先把船造出来，根本无法收回成本

●3000亿元的政策补贴，旨在淘汰高能耗老旧船舶

■记者 吴秀霞

近日，全球首款采用PACK换电模式的内河标准化船型“河豚蔚蓝01”号在芜湖造船厂有限公司下水，标志我国内河新能源船舶产业发展又迎来一个里程碑时刻。

今年以来，我国船企内河新能源船舶签单、开工、下水、交付的消息不断传来。从湖北的液化天然气（LNG）单一燃料新能源船舶，到采用PACK换电模式的内河集散两用船，再到甲醇单一燃料动力船等，都彰显了各地船舶工业在推进内河航运绿色转型方面的决心，以及我国新能源船舶研制的雄厚实力。

在内河新能源船舶发展向好的背景下，国家和各地方也纷纷出台支持政策，进一步助推内河新能源船舶发展，产业集聚区已开始呈现从长三角地区、山东、福建、两广等向湖北、安徽、江西等中部地区省份延伸的趋势。这些地区不少船企、配套企业和设计院所争相入局内河新能源船舶市场，以期在2028年年底国补政策到期前交船领取补贴。对此，不少业界人士在接受本报记者采访时均表达了对我国内河新能源船舶市场“一哄而上”、透支未来的担忧。他们指出，广大船企务必警惕投机性订单，更不可以新能源之名行产能扩张“骗补”之实，否则，不仅会严重扰乱我国内河新能源船舶产业的正常发展，还会给当前国际环境下我国船舶工业“内循环”带来不利影响。

统计数据显示，截至2024年年底，我国内河船舶数量达到10.66万艘，平均船龄约为12.6年，其中，船龄10~15年的船舶数量最多，占比约39%；船龄超过10年的船舶占比高达67%，而船龄超过20年的老旧船舶占比达到了20%。这些老旧船舶每年排放的二氧化碳接近3000万吨。

“排放污染、水体污染、噪声污染以及高能耗是当前内河船舶面临的几大‘痛点’。”业内相关人士表示，这给我国内河水运的发展以及沿河、沿江民众的日常生活带来许多环境问题。

在此背景下，作为全球内河航运网络最发达的国家之一，我国近年来一直积极推进内河老旧船舶汰旧换新，并加快内河新能源船舶发展。不少沿海和水系发达的省份相继出台

相关规划或政策，明确提出构建绿色航运体系，为新能源船舶的产业化落地提供有力支持。在一系列政策驱动下，新能源船舶从技术研发到产业化落地的链条加速贯通，形成了政策、产业、市场协同发展的格局。

特别是在去年7月，国家发展和改革委员会、财政部发布《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》，提出支持老旧营运船舶报废更新，加快高能耗高排放老旧船舶报废更新，推动新能源清洁能源船舶发展。去年8月，交通运输部又发布《交通运输部老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》，对新建清洁能源动力船舶给予国家财政支持。

在多方因素的推动下，新能源船舶项目加速落地。今年2月，湖北合创

重工有限公司47艘新能源船舶集中开工，并新签订了26艘新能源船舶合同，总金额约18亿元。在山东，济宁能源集团山东新能船业有限公司的新能源船舶订单已排满全年，该公司正依托京杭大运河着力发展内河新能源船舶装备产业。在安徽，芜湖造船厂旗下三点水新能源科技（安徽）有限公司签署“钟祥市智能绿色船舶基地”战略合作协议，将打造适配汉江的1000~2000吨级标准化新能源船舶，引领内河航运的绿色智能变革；安徽省贵池船舶工业基地举行了新能源船舶建造开工仪式，推动船舶产业向高端化、数字化、绿色化、智能化转型。此外，广西、浙江等地也提出了新能源船舶或智慧船舶制造基地建设等规划。

火爆的市场立即激发了产业链

上相关研究院所、设备供应商的热情。在燃料选择方面，甲醇燃料因其政策鼓励、环保性能优越、安全性高、技术成熟，已成为新能源船舶动力的主流选择。这一趋势促使众多设备供应商加速研发甲醇动力主机及推进系统。其中，醇氢电动系统是一种创新技术，它以绿色甲醇为燃料发电，驱动船舶推进系统，同时能为动力电池适时补能。

业内一家企业的负责人给记者算了一笔账：新造一艘1万吨集散两用船舶，采用柴油船机、LNG燃料主机、醇氢电船的船价分别为1900万元、2400万元、2400万元。按照国家当前支持政策，采用醇氢系统建造并交付领取“牌照”后，船东可获得补贴。这意味着一艘2400万元的新船，船东实际出资不足500万元。

式。”该人士表示。

其实，针对这一轮景气船市周期，有不少业界专家提醒船企避免盲目扩张，而是将更多资源投入技术研发、数字化转型，提升盈利能力和培育新质生产力，实现管理提升和发展模式的转变。“对于那些进军内河新能源船舶产业的企业而言，更应该注重发展的质量和效益。”该人士表示。

5月15日，国务院召开做强国内大循环工作推进会，明确提出以国内大循环更好牵引国际循环，要做到扩大有效投资，通过科技创新培育产业亮点，以优质供给更好满足需求。“有效和优质，应该是我国发展内河新能源船舶必须遵循的原则和方向。”该人士强调。

■李琴

在我国大力推动实现“双碳”目标的背景下，我国内河航运正经历一场深刻的绿色革命，新能源船舶是这场革命的主角。在优惠政策的促进下，各地液化天然气（LNG）、甲醇、电动船等新能源船舶项目如雨后春笋般涌现，然而，繁荣的现象背后也暗藏隐忧，比如一些“草台班子”造的船质量无法保障、临近优惠政策结束期间造的船可能“烂尾”、新能源加注等基础设施建设跟不上导致新能源船舶运营出现问题等。

我国内河船舶数量众多，船龄偏大，能耗高污染大。国家出台的汰旧换新优惠政策，不仅推动解决船舶污染问题，而且促进经济“内循环”，可谓一举两得。在中央与地方优惠政策的支持下，我国内河新能源船舶比例快速上升。有数据显示，2024年，新造内河船舶中新能源船舶占比首次突破50%，内河船舶电动化率已达18.7%，较2020年提升12个百分点，年复合增长率达31.4%。这有力促进了内河航运的绿色转型与沿江沿河流域环境的好转。然而，在这一过程中，不乏一些眼睛只盯着补贴，却对船舶质量以及未来的船舶运营等毫不关心的企业和资本。在这种情况下，如何保障所有新造新能源船舶的质量、如何保障集中交付且数量巨大的新能源船舶正常运营成为亟待解决的问题。

要避免这些隐患，解决这些难题，政府及行业组织需要开展多方面工作。一是建立科学准入机制，提高行业门槛。其中包括建立资质认证体系，实施造船企业分级管理制度，如要求企业必须具备3年以上船舶建造经验方可申请新能源项目；建立设计单位备案制，要求核心技术人员需持证上岗等。二是构建全链条质量保障体系。其中包括标准化建设，推行“一船一档”电子质量追溯系统，建立电池、燃料系统等关键部件强制认证制度，建立质量“黑名单”制度，规定违规企业5年内不得承接政府项目等。三是做好防范投机订单的制度设计，优化补贴政策，如改“前置补贴”为“运营期分期补贴”，设置3年运营期考核指标，如利用率≥70%，建立补贴资金动态调整机制等。

总之，政府层面应加强顶层设计，完善标准体系，避免“一哄而上”式推进；企业需要保持战略定力，在追求经济效益的同时，注重技术创新与产品质量；行业协会应加快制定和完善相关标准和检验规则规范，并发挥桥梁作用，促进经验交流与资源共享。只有形成政府引导、行业规范、企业自律的良性互动，才能真正推动内河航运绿色转型行稳致远。

内河新能源船舶建造热需要冷思考

政策加码，实在太『火了』

期限将至，资本都『急了』