

2021 年长江航运景气状况综述

李慧

(长江航运发展研究中心, 湖北 武汉 430014)

一、景气指数和信心指数呈震荡格局

2021 年, 长江航运景气指数和信心指数呈震荡格局。一季度至四季度景气指数分别为 98.27 点、105.12 点、99.59 点、103.09 点, 与 2020 年同期相比分别上升 9.26 点、上升 9.69 点、上升 1.18 点、下降 0.43 点。一季度至四季度信心指数分别为 100.99 点、111.43 点、105.00 点、105.85 点, 与 2020 年同期相比分别上升 15.19 点、21.31 点、5.23 点、3.19 点。

从企业类型看, 除一季度外, 航运企业景气指数均高于港口企业。从区域分布看, 一季度和二季度下游景气水平平均好于上、中游; 三季度和四季度上游景气水平平均好于中、下游。从运输分类看, 货运景气水平平均好于客运。从主要运输货种看, 一季度、二季度集装箱景气指数均好于干散货、液体散货、滚装汽车, 三季度滚装汽车景气指数好于干散货、液体散货、集装箱, 四季度干散货景气指数好于液体散货、集装箱、滚装汽车。

表 1 2021 年长江航运景气指数

景气指数	2021 年				2022 年 1 季度预测
	1 季度	2 季度	3 季度	4 季度	
长江航运景气指数	98.27 ↓	105.12 ↑	99.59 ↓	103.09 ↑	98.06 ↓
长江航运信心指数	100.99 ↓	113.43 ↑	105.00 ↓	105.85 ↑	101.15 ↓
港口企业景气指数	99.28 ↓	105.09 ↑	97.99 ↓	101.41 ↑	97.47 ↓
航运企业景气指数	97.93 ↓	105.15 ↑	101.23 ↓	104.93 ↑	98.71 ↓
上游企业景气指数	96.23 ↓	103.92 ↑	102.20 ↓	105.85 ↑	95.20 ↓
中游企业景气指数	98.88 ↓	102.59 ↑	101.93 ↓	105.00 ↑	93.65 ↓
下游企业景气指数	100.14 ↓	107.72 ↑	97.43 ↓	99.90 ↑	102.75 ↑
客运景气指数	90.79 ↓	104.53 ↑	97.05 ↓	96.86 ↓	90.41 ↓
货运景气指数	98.61 ↓	105.13 ↑	101.28 ↓	103.47 ↑	98.63 ↓
其中: 干散货运输	98.21 ↓	105.84 ↑	97.73 ↓	106.26 ↑	100.00 ↓
液体散货运输	98.58 ↓	102.94 ↑	101.05 ↓	96.41 ↓	99.54 ↑
外贸运输	99.79 ↓	108.46 ↑	99.13 ↓	101.94 ↑	99.61 ↓
集装箱运输	99.97 ↓	106.23 ↑	100.79 ↓	101.96 ↑	96.45 ↓
载货汽车滚装运输	94.19 ↓	101.42 ↑	101.80 ↑	105.49 ↑	92.68 ↓

2021 年新冠肺炎疫情仍在全球蔓延, 世界经济形势复杂严峻, 但随着新冠疫苗逐步接种, “国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”新发展格局加快形成, 国内供需动态平衡更加稳健, 宏观经济稳步增长, 长江航运整体发展趋势保持向好。

2021 年一季度, 主要受枯水期、春运、三峡北线船闸安排岁修、库区客运暂时停运等影响, 长江水上运输节奏较上季度有所放缓, 短期内长江航运景气状况和港航企业信心有所回落。长江航运景气指数为 98.27 点, 较上季度下降 5.25 点, 回落至不景气区; 长江航运信心指数为 100.99 点, 较上季度下降 1.67 点, 回落至临界区。港航企业 11 个主要经营观测指标全面下降, 多数处于不景气区。

2021 年二季度, 长江沿江地区扎实做好“六稳”工作、全面落实“六保”任务, 加大基建投资和居民消费, 提振工业企业运输需求, 长江航运整体发展趋势保持向好。二季度, 长江水位上升, 运输条件改善, 三峡船闸检修结束, 待闸状况逐步缓解, 运能释放, 长江航运景气状况重回升势, 港航企业信心指数上升, 对行业总体运行状况持乐观态度。长江航运景气指数和信心指数分别为 105.12 点、113.43 点, 较上季度分别上升 6.85 点、12.44 点, 均回升至景气区。港航企业 11 个主要观测指标 9 升 2 降。

2021 年三季度, 长江沿江地区贯彻绿色低碳发展理念, 加大基础投资、促进居民消费, 融入新发展格局, 但受大宗商品价格传导影响, 生产企业原材料采购意愿下降, 钢铁行业出口补贴政策收紧与“能耗双控”考核之下, 部分省市限电, 钢铁水泥等高能耗行业、产业链下游制造业等部分企业限产停产, 流域经济增速减缓。三季度, 长江进入洪水期, 航行条件改善, 船舶效能提高, 受多地汛情、疫情影响, 企业生产活动和市场需求阶段性放缓, 运输市场货源减少, 港口装卸量下滑, 而人工、燃油成本持续上涨, 长江航运景气状况有所回落, 港航企业信心指数下降。长江航运景气指数为 99.59 点, 较上季度下降 5.53 点, 回落至临界区; 长江航运信心指数为 105.00 点, 较上季度下降 8.43 点, 仍处于景气区。港航企业 11 个主要观测指标 7 降 4 升。

2021 年四季度, 长江沿江地区贯彻绿色低碳发展理念, 加快产业转型升级, 推动新兴基础设施建设, 长

江流域经济保持平稳运行。四季度,长江进入枯水期,船舶吃水受限装载量下降,运营成本增加,钢铁行业持续限产,但煤炭、铁矿石等大宗商品价格回调,能源化工、钢铁、机械设备制造业贸易采购回升,年底基建项目赶工,春耕化肥、农药备货补库,货物运输、装卸需求增加,长江运输市场有所回暖,长江航运景气状况和港航信心指数均有所回升。长江航运景气指数为103.09点,较上季度上升3.50点,回升至景气区;长江航运信心指数为105.85点,较上季度上升0.85点,仍处于景气区。港航企业11个主要观测指标6升5降。

2022年,全球疫情传播风险较高,世界经济增速将持续放缓。国内持续深化供给侧结构性改革,同时出台扩大内需战略纲要,安排新基建项目,加大减税降费力度,经济基本面将保持韧性。一季度长江水路运输将迎来传统淡季,春节前后工厂开工不足,三峡南线船闸检修,叠加疫情影响,长江主要货类运输需求季节性转弱,长江航运市场发展有望保持稳定。预计2022年一季度长江航运景气指数为98.06点,较本季度下降5.03点,回落至不景气区;信心指数为101.15点,较本季度下降4.70点,仍处于景气区。上、中游航运景气指数分别为95.20点、93.65点,均处于不景气区;下游航运景气指数为102.75点,处于景气区。预计一季度港航企业经营状况有所回落,主要观测指标6降5升。

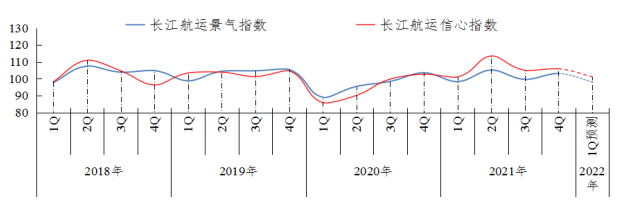


图1 长江航运景气指数和信心指数走势图

二、分货类景气状况

(一) 客运景气状况

2021年,一季度至四季度客运景气指数依次为90.79点、104.53点、97.05点、96.86点,与2020年同期相比分别上升1.28点、18.96点、8.17点、2.78点。预测2022年一季度客运景气指数为90.41点,较2021年四季度下降6.45点,与2020年同期相比下降0.38点。

(二) 货运景气状况

2021年一季度,货运景气指数为98.61点,与2020年同期相比上升10.34点,较上季度下降5.62点,

回落至不景气区。五大货运景气指数中,干散货运输景气指数为98.21点,与2020年同期相比上升12.34点,较上季度下降6.91点,回落至不景气区;外贸、集装箱运输景气指数分别为99.79点、99.97点,与2020年同期相比分别上升9.88点、5.20点,较上季度分别下降3.85点、3.50点,均回落至临界区;液体散货、载货汽车滚装运输景气指数分别为98.58点、94.19点,与2020年同期相比分别上升2.19点、4.66点,较上季度分别下降0.05点、0.18点,均仍处于不景气区。

2021年二季度,货运景气指数为105.13点,与2020年同期相比上升7.27点,较上季度上升6.52点,回升至景气区。五大货运景气指数中,干散货、液体散货、外贸、集装箱、载货汽车滚装运输景气指数分别为105.84点、102.94点、108.46点、106.23点、101.42点,与2020年同期相比分别上升9.80点、2.67点、15.95点、9.84点、15.79点,较上季度分别上升7.63点、4.36点、8.67点、6.26点、7.23点,均回升至景气区。

2021年三季度,货运景气指数为101.28点,与2020年同期相比上升1.72点,较上季度下降3.85点,仍处于景气区。五大货运景气指数中,干散货运输景气指数为97.73点,与2020年同期相比下降1.96点,较上季度下降8.11点,回落至不景气区;液体散货运输景气指数为101.05点,与2020年同期相比上升3.56点,较上季度下降1.89点,仍处于景气区;外贸、集装箱运输景气指数分别为99.13点、100.79点,与2020年同期相比分别上升1.32点、1.24点,较上季度分别下降9.33点、5.44点,均回落至临界区;载货汽车滚装运输景气指数为101.80点,与2020年同期相比上升11.61点,较上季度上升0.38点,仍处于景气区。

2021年四季度,货运景气指数为103.47点,与2020年同期相比下降0.76点,较上季度上升2.19点,仍处于景气区。五大货运景气指数中,干散货、外贸、集装箱运输景气指数分别为106.26点、101.94点、101.96点,与2020年同期相比分别上升1.13点、下降1.70点、下降1.51点,较上季度分别上升8.53点、2.81点、1.17点,均回升至景气区;液体散货运输景气指数为96.41点,较上季度下降4.64点,与2020年同期相比下降2.22点,回落至不景气区;载货汽车滚装运输景气指数为105.49点,与2020年同期相比上升11.12点,较上季度上升3.69点,仍处于景气区。

关于某型中速柴油机排温高故障的排查和讨论

王洪岐

(唐山港曹妃甸拖船有限公司, 河北 唐山 063000)

摘 要: 柴油机排气温度异常是经常出现的一种故障, 本文结合实际工作, 从不同角度对柴油机排气温度偏高原因作出分析, 以便采取不同解决方案。这些故障原因可以为同行们在同类型中速柴油机的维护修理时提供经验和参考。

关键词: 柴油机; 排气温度; 故障分析

中图分类号: U66 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 03—0030—03

1 案例分析

某港作全回转拖船配备主机为两台洋马 6EY26 型 750 转中速六缸柴油机, 燃油为轻柴油, 平时为 0 号轻柴, 冬季为负十号轻柴, 单机最大功率 1940KW, 两台柴油机作为主机提供动力, 舵桨为罗罗 US205/3305 型舵桨装置。该船出厂后运行良好, 按时保养和进厂检修, 没有出现过重大事故。

在出厂十年后的第四个月, 轮机人员在巡回检查中发现两台主机排温偏高, 在 700 转转速时单缸排温偏高 40~50 摄氏度, 现将台架试验排温, 出厂试航时排温和排温偏高列表如下。

表 1 洋马公司台架试验数据

转速	增压器 转速	扫气压 力	排气温度 (1缸)	排气温度 (2缸)	排气温度 (3缸)	排气温度 (4缸)	排气温度 (5缸)	排气温度 (6缸)
750 (r/ min)	32000 (r/ min)	0.21 (mpa)	365 (℃)	370 (℃)	355 (℃)	365 (℃)	355 (℃)	360 (℃)

表 2 出厂前试航数据

转速	增压器 转速	扫气压 力	排气温度 (1缸)	排气温度 (2缸)	排气温度 (3缸)	排气温度 (4缸)	排气温度 (5缸)	排气温度 (6缸)
750 (r/ min)	33000 (r/ min)	0.19	370 (℃)	370 (℃)	365 (℃)	375 (℃)	355 (℃)	355 (℃)

预计 2022 年一季度货运景气指数为 98.63 点, 较 2021 年四季度下降 4.84 点, 与 2021 年同期相比上升 0.02 点, 回落至不景气区。其中: 干散货、液体散货、外贸运输景气指数分别为 100.00 点、99.54 点、99.61 点, 与 2021 年同期相比分别上升 1.79 点、上升 0.96 点、下降 0.19 点, 均处于临界区; 集装箱、载货汽车滚装运输景气指数分别为 96.45 点、92.68 点, 与 2021 年同期相比分别下降 3.52 点、1.51 点, 均处于不景气区。预计 2022 年一季度港航企业经营状况有所回落, 主要观测指标 6 降 5 升。

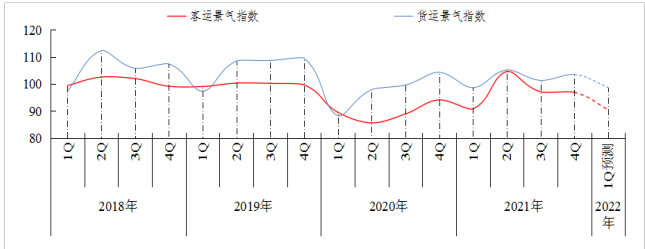


图 2 客运与货运景气指数走势图

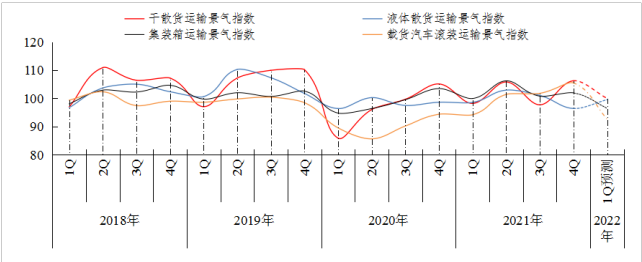


图 3 干散货、液体散货、集装箱及滚装运输景气指数走势图

