

## 第 3 期

(总第 369)

二〇二五年三月十八日

## 本期目录

- ◆ 特朗普关税 2.0 vs 1.0: 为何这次对集运更糟?
- ◆ 今年前两个月新造船订单量断崖式下跌
- ◆ 中国船企逆势领跑! 新造船市场遭遇“倒春寒”
- ◆ 特朗普“痴迷”船舶! 美国还能造吗?
- ◆ 宁兴船舶为兴通万邦建造双相不锈钢化学品船吉水



协会地址: 浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码: 316021 秘书处电话: (0580) 2285567 (传真同)

协会网站: [www.zseafert.cn](http://www.zseafert.cn) E-mail: [zswjmxh@126.com](mailto:zswjmxh@126.com)

## 特朗普关税 2.0 vs 1.0：为何这次对集运更糟？

今时不同往日。

这就是美国最大年度货运承运人大会——TPM 会议上传递的信息。今年，该会议在加利福尼亚州长滩举行，恰逢美国史无前例的关税激增。

一方面，集装箱货运承运人此前在唐纳德·特朗普的第一个总统任期内已经经历过关税影响。另一方面，“特朗普 2.0”版本的关税在规模和性质上都有所不同。

对于班轮运输行业的乐观观点是，2018-2019 年间关税并未导致运费大幅下降——货物只是重新流向了不同的全球航线——历史可能会重演。

然而，这次美国集装箱货运承运人受到的影响并不相同。如今的不确定性更大，关税成本更高，这意味着班轮需求的影响可能不会像上次那么温和。

### 更大规模，更快速度

贸易咨询公司 Trade Force Multiplier 的首席执行官辛迪·艾伦 (Cindy Allen) 在会议上表示，在特朗普 1.0 期间，两年内影响贸易的监管措施增加了 350%，相当于此前 15 年的总量。“现在快进到特朗普 2.0，我们在短短六周内就看到了 350% 的增长。”

凯托研究所 (Cato Institute) 副总裁斯科特·林西科姆 (Scott Lincicome) 指出：“相比于当前的情况，最初的关税制度简直是小儿科。”

“上一次，美国花了 18 个月到 2 年时间，对约 3,000 亿美元的进口商品征收关税。而这次，我们在几周内就对近 1.5 万亿美元的进口商品实施了关税。”

特朗普 2.0 版本的关税实施过程也完全不同，这意味着货运承运人几乎毫无准备时间。“货轮在海上航行时，突然间就要支付关税了，”林西科姆

姆说。

艾伦表示，特朗普 1.0 期间的政策制定过程类似于一家企业的正常决策流程：首席执行官设定目标，领域专家提供可行性建议，调整目标后制定合理的时间表。

“这就是为什么上次花了 18 个月，”她说。“当时有完整的流程和程序。”

但特朗普 2.0 期间情况完全不同。

艾伦指出：“决策过程完全无视了所有领域专家。任何不遵循总统指示的人，都不会继续留在政府里。总统直接指定了目标，他基本不关心实施方式，也没有任何反对声音。决策结构前所未有的。”

“这种方式加快了政策制定，并且这些政策在几天内就会生效，”艾伦补充道。其后果是，“没有现实可行的执行规划，因为政府机构负责人已不再是决策者，他们只是政策的执行者。”

此前，私营部门的利益相关者可以通过国会议员或政府机构与政策制定者沟通意见，但现在这些渠道已经被切断。“我们过去通过国会代表和各政府机构建立的沟通路径，现在根本无法影响政策方向，”她说。

“所以，我们不仅面临大量新政策的出台，同时也前所未有地失去了表达关切和影响政府决策的能力。”

### **企业面临的不确定性激增**

新的关税政策给美国进出口商带来了极端的不确定性，这可能会对货运流量和海运需求产生不同于特朗普 1.0 期间的的影响。

“商业环境中的不确定性极为关键，而在过去几个月里，它已经变得疯狂，”林西科姆表示。他引用了两个指数——贸易政策不确定性指数 (Trade Policy Uncertainty Index) 和经济政策不确定性指数 (Economic Policy

Uncertainty Index), 这两个指数都飙升至历史高点。

“只有在新冠疫情期间, 这些指数才曾接近当前水平, 而这两个指数的历史可以追溯几十年。”

“这为什么重要? 研究表明, 贸易政策的不确定性与企业投资、招聘和制造业产出之间存在直接联系。当不确定性飙升时, 企业往往会选择观望, 暂停决策。而白宫似乎忽略了这一点。”

“此外, 我也不确定白宫是否意识到, 企业为了应对这种不确定性, 正在浪费大量资源。他们投入巨资制定可能永远不会实施的应急计划, 同时花费巨额资金进行游说。而这些资金本可以用于企业的正常运营。”

### **互惠关税计划加剧不确定性**

迄今为止, 美国对中国、墨西哥和加拿大的关税只是个开始。特朗普 2.0 关税政策的核心——“互惠关税” 战略, 将于下个月启动。

林西科姆解释道: “互惠关税制度的基本原则是, 美国的关税水平将调整至与各出口国对美关税和非关税壁垒相匹配的水平。听起来很简单、公平且有吸引力。但作为一名前关税法从业者, 我可以告诉你, 这将是一场噩梦。”

“特朗普政府中的一些官员似乎没有真正理解, 从行政管理的角度来看, 这意味着美国需要针对多达 200 个国家的数千个关税类别进行调整。

“当前, 美国的关税体系涉及数千个税目, 而这个新政策可能会使关税类别激增至 75 万到 300 万个, 仅仅更新和监管这些关税就将是一项艰巨的任务, 合规执行也会成为巨大问题。”

“在量化和定义补偿性关税方面, 我曾经参与过对补贴的反补贴调查, 而仅针对一个国家的一种产品, 这类案件就需要 数年 才能完成。而现在, 政府不仅要针对补贴, 还要针对所有非关税壁垒进行调整。”

“企业将会采取观望态度，直到这些关税真正生效。届时，我们将看到全球供应链的重新调整，复杂性加剧，并且将出现大量的‘关税规避工程’（Tariff Engineering）、原产地规则争议等问题。这些或许对律师来说是个好消息，但对美国企业和经济而言，绝非好兆头。（劳氏日报）”

## 今年前两个月新造船订单量断崖式下跌

尽管新造船价格略有下降，但今年前两个月新船订单量却出现了断崖式下跌。

根据克拉克森数据，2025年1月和2月的新船合同量较2024年同期下降了68%。该公司指出：“2025年至今的新船订单量较去年更为有限……而新船价格在过去几个月内普遍略有下降。”

具体来看，今年1月和2月的新船订单量分别为94艘和51艘，而去年同期则分别为430艘和199艘。

2024年全年，新船订单总量达到3060艘，主要得益于液化天然气（LNG）运输船和集装箱船订单的高位运行。此外，船东对油轮、散货船和汽车运输船的投资也有所增加，同时，在经历了长达十年的低迷后，海上支援船的订单也开始回升。

然而，John Fredriksen旗下油轮公司Frontline目前却没有任何新船订单。公司首席执行官Lars Barstad在财报电话会议上被问及此事时表示：“二手船和新船价格并未出现实质性回调。”他解释道，船厂产能已被集装箱船和其他非油轮订单占据，尤其是去年下半年，这类订单加速增长。

Barstad进一步指出：“面对一艘新造超大型油轮（VLCC）高达1.25

亿美元的造价，我们需要在未来 20 年内每天获得 5 万至 5.5 万美元的租金，才能实现合理的回报。而在我们获得足够的信心进行投资之前，更希望看到租金稳定在 5 万美元以上。”

上周五，从中东海湾至亚洲的 VLCC 即期日租金仅为 3.72 万美元，较一周前下跌了 11%。

Barstad 表示：“这就是为什么我们决定将手头的资金返还给投资者，由他们选择是否重新投资于 Frontline 或其他领域。”

当被问及美国可能对中国建造的船舶征收更高港口费用是否会影响造船活动时，Barstad 回应称：“我认为现在下结论还为时过早。对于整个市场来说，暂时还处于观望状态。”

Barstad 还提到：“我们质疑这是否可行。全球造船产能是一个问题。因此，我们选择继续观望。”他同时强调，Frontline 已经拥有一支灵活的船队，能够根据市场需求在长航线和短航线之间切换。（海运圈聚焦）

## 中国船企逆势领跑！新造船市场遭遇“倒春寒”

经历了去年创纪录的订单狂飙后，今年前两个月全球新船订单迎来断崖式下跌。中国船企凭借规模优势逆势而上，2 月接单量反超韩国领跑全球。

根据克拉克森 3 月 7 日发布的数据，今年 2 月，全球新船订单成交量为 50 艘 207 万修正总吨 (CGT)，相比去年同期的 541 万 CGT 下降了 62%。其中，中国船企承接新船订单 37 艘 135 万 CGT，市占率 65%，高居榜首；韩国船企接单量 7 艘 29 万 CGT，市占率仅 14%，位居第二。

不过,以单船CGT计算,中国船企承接的新船订单平均每艘为3.6万CGT,而韩国船企的订单平均每艘4.1万CGT,这意味着韩国船企比中国赢得了更多高端价值船舶订单。

今年前两个月,全球累计新船订单量为123艘384万CGT。其中中国船企接单74艘185万CGT,市占率48%,排名全球第一;韩国船企接单21艘122万CGT,市占率32%,排名第二。

截止2月底,全球手持订单为1.5634万CGT,比1月底减少了294万CGT。其中,中国手持新船订单量达到9075万CGT,环比减少198万CGT,以58%的市场占有率继续稳居第一;韩国手持新船订单量为3667万CGT,环比减少46万CGT,市场占有率为23%,位居第二。

今年2月份,新造船价格略微下滑但仍处于高位。克拉克森新造船价格指数(Newbuilding Price Index)为189.3,6点,环比1月的189.38点小幅下降,但比去年同期的181.39点高出4%左右。从船型来看,174000立方米大型LNG运输船价格为2.6亿美元,超大型油船(VLCC)价格为1.29亿美元,22000~24000TEU超大型集装箱船价格为2.75亿美元。

克拉克森指出,今年前两个月全球新船订单量远远低于去年,去年1月和2月新船订单量分别为430艘、199艘,而今年的订单量只有去年的五分之一左右,新造船价格在最近几个月普遍略有回落。

2024年,在LNG船和集装箱船“订单潮”的推动下,全年新船订单总量达到了3065艘约7050万CGT,创下了过去17年来的最高纪录。除了领跑的LNG船和集装箱船之外,油船、散货船、汽车运输船新船订单量均有所增加。此外,在经历了长达十年的空白期后,海工辅助船(OSV)订单也开始显著回升。

中国造船业在去年进一步巩固了领先地位,全年接单1836艘4853万

CGT，市占率高达 69%，这一接单成绩已经超过了 2007 年的 3384 万 CGT，刷新中国造船业有史以来的最高接单纪录。另一方面，韩国造船业去年接单量仅为 256 艘 1219 万 CGT，全球市场份额继续下滑至仅 17%，是 2016 年以来最低水平。

事实上，中国造船业已经连续四年超过韩国夺得全球新船接单量冠军，双方的差距不断拉大。根据克拉克森发布的数据，2021 年，全球新船订单量成交为 4573 万 CGT，其中中国承接了 2280 万 CGT，以近 50% 的市场占有率位居第一；韩国承接了 1735CGT，以 38% 的市场占有率位居第二。2022 年，全球新船订单成交量为 4278 万 CGT，其中中国承接了 2082 万 CGT，市场占有率达到 49%；韩国承接了 1627 万 CGT，市场占有率为 38%。2023 年，全球新船订单成交量 4920 万 CGT，其中中国船企承接了 2931 万 CGT，市占率接近 60%；韩国船企承接 1006 万 CGT，市占率仅 20%。（国际船舶网）

## 特朗普“痴迷”船舶！美国还能造吗？

航运界网消息，众多航运业高管警告，特朗普的美国“造船梦”可能会给海运业造成巨大冲击，不仅带来巨额成本，甚至可能在全球范围内引发新一轮供应链混乱。

### 白宫要设“造船办”

据当地媒体报道，“特朗普对船舶非常痴迷”。特朗普甚至提出要设立白宫造船办公室，覆盖商用与军用舰船制造领域。

特朗普 4 日在对国会参众两院发表演讲时说，“为了加强国防工业基础，我们还将重振美国造船业，包括商业造船和军用造船。为此，我们将在白宫

设立一个新的造船办公室，并提供特殊的税收优惠，让这个行业回归美国，这是应有的归宿。”

设立白宫“造船办”是对美国贸易代表办公室（USTR）近期对中国制造船舶挂靠美国港口收取高额港口费提议的后续行动。

虽然特朗普计划的既定目标是重振美国造船业，但行业高管们的担忧表明，特朗普的“美国优先”政策有时会带来与其既定目标背道而驰的意外后果。

### 特朗普打出了一记曲线球

世界航运理事会（WSC）首席执行官 Joe Kramek 警告称，如果特朗普政府实施对进入美国港口的中国制造船舶船收费计划，将给美国消费者带来高达 300 亿美元的年度成本，并使美国出口的运输成本翻一番。

他强调，“政策制定者必须重新考虑这些具有破坏性的提议，并寻求支持美国产业的替代解决方案。”

海洋网联船务（ONE）首席执行官 Jeremy Nixon 在 TPM 会议上则打比方称，特朗普抛出的“造船梦”，就好像是“打出了一记曲线球”，不是直奔目标而去，可能会海运业及客户造成极大的损害。

在短期内，船东可能会减少美国港口的挂靠次数，以限制成本。航运业高管们表示，大量额外的货物可能会堵塞港口，使零售商和制造商更难进口，也更难通过船舶出口。

此外，特朗普的计划还可能导致班轮公司由于成本压力，迫使他们重新部署全球船队，以便非中国制造的船舶重新聚焦于美国市场——他们指出，这将会花费大量的时间和金钱。

地中海航运（MSC）首席执行官兼世界航运理事会主席（WSC）Søren Toft 在 TPM 会议上指出，如果承运人不能将拟议的港口费转嫁给托运人，美线的

一些运力将转移到其他航线，欧洲-美东航线将受到特别严重的打击。与此同时，挂靠港口数量的减少将使进口集中到美国最大的港口，导致拥堵。

他希望特朗普多一些理智，并公开喊话，“如果出台一项规定，至少要具有前瞻性。”

### **BBC Chartering 可能损失 10 亿美元**

如果对中国建造船舶每次挂靠收 100 万至 150 万美元的港口费，这将使 BBC Chartering 难以承受。

BBC Chartering 是全球领先的件杂货航运公司，首席执行官 Ulrich Ulrichs 日前在不来梅举行的物流会议期间指出，“仅在美国，BBC Chartering 每年挂靠美国港口约 600 次，如果乘以 150 万美元，这将接近 10 亿美元。没有人能承受这笔费用。”

BBC Chartering 首席执行官指出，中国船厂建造了全球约 90% 的多用途船 (MPP)。他警告称，美国的政策将对美国企业和消费者的打击至少与中国造船业一样严重，因为航运公司将不得不将成本转嫁给客户。

### **美国还能“很快”造出更多船吗？**

马士基指出，现在对特朗普关税 2.0 或港口费发表评论还为时过早，因为一切变化太快了，而且目前具体政策都尚未最后决定。

与此同时，达飞集团承诺未来四年内对美国物流投资 200 亿美元，将悬挂美国旗的船舶从 10 艘扩大至 30 艘，并探索在美国建造船舶。

达飞集团首席执行官鲁道夫·萨德表示，“目前，有造船厂为美国运营商建造小型船舶，达飞有兴趣建造更大的船舶——不是 24000TEU，而是大约 6000TEU。我们正在与几家船厂接洽，以了解需要多长时间以及成本。我们将看看是否有这种可能性。”

克拉克森研究数据显示，美国造船业几十年来一直处于空心化状态，美

国船厂手持订单仅占全球的 0.1%。且新造船价格/成本高昂，美国船厂新造船价格高达 2-3 倍。自 20 世纪 80 年代初以来一直主要依赖于一个客户——美国政府，即海军和海岸警卫队。

中国造船目前成为市场领导者，与 2000 年不到 10% 的份额相比，实现了印象深刻的增长。克拉克森研究统计，中国制造的船舶在全球船队中的占比为 23%。其中，集装箱船 39%、油轮 28%、散货船 48%，其他船型如 LNG 运输船、LPG 运输船和汽车运输船占比分别为 11%、16% 和 19%。

在后疫情时代全球经济逐步复苏下，对新造船的需求显著激增。中国造船厂抓住了这一历史机遇，稳步提升了在全球订单中的份额。克拉克森研究统计中国船厂手持订单占全球的 61%。其中集装箱船 73%、油轮 71%、散货船 69%，LNG 运输船 30%，LPG 运输船 44%，汽车运输船 84%。

简言之，中国造船业的快速扩张得益于技术水平的提升，创新能力的增强，强大的产业工人群众和大规模生产能力。这其实也反映了全球经济结构的变迁，也是市场竞争和欧美引以为傲的“微笑曲线”分工的必然结果。此外，完整的产业链也是中国造船能够快速崛起的重要原因。

总而言之，美国 301 调查始于拜登。在航运界网看来，特朗普关税 2.0 在某种程度上有可能会助力美国汽车工业，尽管特朗普承诺“很快”建造更多船舶，然而，让造船业从接近于零到复苏，显然不可能一蹴而就。

换言之，美国确实有能力建造商船。但事实上，要在美国建造更多商船，除了“实际交付能力以及如何弥补与亚洲船厂巨大成本差异”外，还有一个最根本的问题，没有足够的产业工人和大规模建造能力.....

正如萨德所言，“目前，在美国造船非常昂贵，特别是如果想在美本土运营。除此之外，也没有足够的船员来管理船舶。所以我已经向特朗普总统提出了这些问题，我们将再次与他的政府讨论这些问题，试图找到解决方

案。”（航运界）

## 宁兴船舶为兴通万邦建造双相不锈钢化学品船吉水

2025年3月30日，上海兴通万邦航运有限责任公司首艘13000吨级双相不锈钢化学品船“善通”轮在舟山宁兴船舶化学品船建造基地隆重举行了吉水仪式。

兴通海运股份有限公司副董事长兼总裁、兴通万邦董事长陈其龙，兴通万邦副董事长邱鹏，兴通股份副总裁、兴通万邦董事柯文理，兴通股份财务总监兼董秘、兴通万邦董事黄木生，兴通万邦总经理周复春等公司领导，与舟山宁兴船舶修造有限公司董事长王文彤、中国船级社浙江分社舟山办事处主任吴校明、招商银行上海分行邱利军等合作方代表和嘉宾出席仪式，共同见证这一喜悦的重要时刻。宁兴船舶董事长王文彤、兴通万邦总经理周复春、中国船级社浙江分社舟山办事处主任吴校明分别在仪式上致辞。

宁兴船舶董事长王文彤在致辞中表示：“13000DWT 不锈钢化学品船的成功建造，凝聚着上海兴通万邦的鼎力支持、中国船级社(CCS)的严格检验、IMC 监造团队的专业指导，以及所有合作伙伴的协同合作。”

兴通万邦总经理周复春在致辞中表达了对舟山宁兴船舶的高度认可与殷切期许，舟山宁兴船舶展现出的专业态度、团结协作精神令人印象深刻，该船投入运营后，将进一步提升上海兴通万邦在化学品运输市场的竞争力。

中国船级社舟山办事处吴校明主任在致辞中强调：中国船级社将继续发挥“群岛铁军”的专业精神，为“善通”轮的安全运营提供全面技术支持和保障服务，期待与舟山宁兴船舶保持更加紧密的合作关系，共同推动中国船舶工

业的高质量发展。

本次吉水的“善通”轮为内外贸兼营，总长 132 米，型宽 21.5 米，型深 11.3 米，设计吃水 8.3 米。该船型通过优化线型设计和能效管理系统，较同类船舶降低燃油消耗 15%，碳排放减少 20%。配备智能货物管理及安全监测系统，满足 IMO II 型船最高安全标准，可同时载运多种化学品及成品油，货舱为双相不锈钢 2205 材质，设计满足最严苛的清洁要求，单舱单泵，适合装运全货种，预计于 2025 年上半年交付投产。。

“善通”轮是兴通股份整合资源、加码运力的重要落子，也是兴通万邦时隔十多年后重启发展建造的首艘万吨级双相不锈钢化学品船，具有重要里程碑意义。这艘凝聚着双方股东期望、汇聚各方心血与智慧的船舶，将助力公司拓展更广阔的市场空间，提升在化学品航运领域的核心竞争力，助力公司迈向高质量发展的新征程。

兴通万邦 13000 吨级双相不锈钢化学品船的成功吉水，是宁兴船舶在高端特种船建造领域的重要突破。未来，公司将继续秉持“小、精、专”的经营发展方向，坚持“同心同德、协同协作、共创共赢”的企业文化理念与优秀合作者同行，共同书写船舶建造领域绿色智能发展的新篇章。（国际船舶网）