

第 2 期

(总第 368)

二〇二五年二月十八日

本期目录

- ◆ 舟山中远海运重工 2 号码头加长段顺利通过省级验收正式对外启用
- ◆ 全球前 30 强船厂船东订单年度排名出炉
- ◆ 绿色船舶订单井喷！中国船厂“发大财”！
- ◆ 长宏国际为 Pro Tanker 建造 11.5 万吨成品油船开工
- ◆ 中国、希腊船东三方合资进军 LNG 船燃加注市场
- ◆ 对中国钢板征收 38% 关税！韩国小船厂更难了



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 E-mail: zswjmxh@126.com

舟山中远海运重工 2 号码头加长段顺利通过省级验收正式对外启用

2月20日，由浙江省政府办公厅、杭州海关、浙江边检总站、浙江海事局、舟山市人民政府等单位组成的联合验收组，对舟山中远海运重工 2 号码头加长段进行了对外启用验收，并一致同意该项目通过省级验收，正式对外启用。该项目也是今年浙江省口岸开放“开门红”项目，标志着宁波舟山港六横港区口岸开放水平再上新台阶。

当天下午，省级验收组一行实地察看了舟山中远海运重工 2 号码头现场建设情况，重点查验了监管设备和业务用房等。在随后召开的验收评审会上，验收组认真听取了六横管委会关于该码头泊位对外启用的各项准备工作汇报，以及查验单位对该码头泊位对外启用开放的现场检查情况通报与评审意见。经过充分讨论和评议，验收组一致认为，舟山中远海运重工 2 号码头加长段建设符合口岸开放相关要求，同意通过省级验收，正式对外启用。

此次启用的 2 号码头加长段长度为 100 米，加长后码头总长度达到 326 米。码头加长段的启用，将进一步提升码头靠泊能力，提高修船效率和服务质量，更好地满足大型船舶的停靠需求，为企业承接更多大型船舶修理、改装及制造业务提供坚实的硬件保障。

舟山中远海运重工 2 号码头加长段的正式对外启用，是宁波舟山港六横港区贯彻落实省委省政府关于推进海洋强省建设决策部署的具体行动，也是推动舟山海洋经济高质量发展的重要举措。该项目的建成启用，将有利于企业进一步盘活岸线资源，优化资源配置效率，带动上下游产业链协同发展，形成产业集群效应，为舟山地区创造更多就业机会和经济价值，为宁波舟山港六横港区整体发展注入新的活力。（龙 de 传人）

全球前 30 强船厂船东订单年度排名出炉

根据克拉克森数据统计，2024 年全球新船订单 2809 艘，合计 66850026 CGT。其中，全球前三十大造船集团新签订单 1870 艘，合计 59500184 CGT，艘数和 CGT 分别占 2024 年新船订单总量的 66.57%和 89.01%。

按接单国家来看，2024 年中国造船集团接单数量为 1796 艘，合计 46820641 CGT，日本接单数量为 186 艘，合计 3081275 CGT，韩国接单数量 291 艘，合计 11365922 CGT，艘数占比分别为：63.94%、6.62%、10.36%，CGT 占比分别为：70.04%、4.61%、17.00%。

2024 年新签订单主要船型为：集装箱船、液化气船、散货船。全球集装箱船新签订单量为 380 艘，总计 18986348 CGT；液化气船新签订单量为 239 艘，总计 11512485 CGT；散货船新签订单量为 551 艘，总计 10782135 CGT，其中，集装箱船、液化气船、散货船新签订单数量的占比分别为 13.53%、8.51%和 19.62%，新签订单 CGT 的占比分别为 28.40%、17.22%、16.13%。

全球手持订单 30 强造船集团榜单中，中国共有 17 家上榜，另外还有韩国 4 家、日本 5 家和欧洲 4 家。就订单总量（CGT）而言，中国船舶集团位居榜首，扬子江船业排名第 3 位，韩国三大造船巨头 HD 现代、韩华海洋、三星重工手持订单分别位列 2、4、5 位。

其余 15 家上榜的中国造船集团分别是新时代造船（排名第 6 位）、中远海运重工（排名第 7 位）、招商工业（排名第 8 位）、恒力重工（排名第 11 位）、韩通船舶重工（排名第 12 位）、舟山长宏国际（排名第 13 位）、福建船政（排名第 15 位）、芜湖造船厂（排名第 16 位）、南通象屿海装（排名第 20 位）、中集集团（排名第 21 位）、苏美达船舶（排名第 22 位）、蓬莱京鲁船业（排名第 24 位）、黄海造船（排名第 26 位）、江门南洋船舶（排名第 27 位）以及钦实集团（排名第 29 位）。

上榜的5家日本造船集团分别为今治造船（排名第9位）、常石造船（排名第14位）、大岛造船（排名第17位）、日本造船联合（排名第19位）以及新来岛造船（排名第23位）。

4家欧洲造船集团分别是Fincantieri（排名第10位）、Meyer Neptun（排名第18位）、俄罗斯Zvezda（排名第25位）以及法国大西洋造船厂（排名第28位）。

韩国造船集团除了HD现代、韩华海洋和三星重工之外，仅有DH造船（原大韩造船）上榜，排名全球第30位。

全球手持订单30强船东榜单中，地中海航运位居榜首，中远海运集团、达飞轮船、Eastern Pacific Shipping、Nakilat分别位居前五。排名6-10位的依次是商船三井、招商局集团、海洋网联船务、Dynacom以及Seaspan。

排名11-30位的船东中还有两家中国船东上榜，分别是来自中国台湾的长荣海运（排名第11位）以及山东海运（排名第16位）。此外，商船三井与中远海运液化天然气投资有限公司（CSLNG）的合资公司MOL & CSLNG JV以13艘约129万CGT的手持订单排名第21位。

2024年新签订单30强造船集团榜单中，从接单国家来看，中国19家，韩国4家，日本5家，欧洲2家；就订单总量（CGT）而言，中国船舶集团、HD现代、扬子江船业、新时代造船和恒力重工位居前五。排名6-10位的依次是三星重工、韩华海洋、招商工业、Fincantieri以及中远海运重工。

其余上榜的12家中国造船集团分别是韩通船舶重工（排名第11位）、舟山长宏国际（排名第12位）、福建船政（排名第13位）、芜湖造船厂（排名第14位）、蓬莱京鲁船业（排名第15位）、苏美达船舶（排名第17位）、南通象屿海装（排名第18位）、黄海造船（排名第20位）、江门南洋船舶（排名第23位）、中集集团（排名第25位）、钦实集团（排名第26位）、江苏海

通海装（排名第 27 位）以及浙江东红船业（排名第 30 位）。

上榜的 5 家日本造船集团分别是新来岛造船（排名第 19 位）、大岛造船（排名第 21 位）、常石造船（排名第 22 位）、今治造船（排名第 24 位）以及日本造船联合（排名第 28 位）。

两家欧洲造船集团分别是排名第 9 位的 Fincantieri 以及排名第 16 位的 Meyer Neptun。韩国造船集团除了 HD 现代、三星重工和韩华海洋之外，还有 HJ 重工（HJSC）上榜，排名第 29 位。

2024 年下单量排名 30 强船东榜单中，地中海航运、中远海运集团、Eastern Pacific Shipping、Seaspan 和 Nakilat 位居前五。排名 6-10 位的依次是招商局集团、海洋网联船务、Capital Maritime、赫伯罗特以及马士基。

排名 11-30 位的船东中还有两家中国船东上榜，分别是山东海运（排名第 13 位）以及来自中国台湾的万海航运（排名第 20 位）。此外，商船三井与中远海运液化天然气投资有限公司（CSLNG）的合资公司 MOL & CSLNG JV 以 6 艘约 68 万 CGT 的新签订单量排名第 18 位。（国际船舶网）

绿色船舶订单井喷！中国船厂“发大财”！

在全球航运业绿色转型与新一轮造船“超级周期”的双重驱动下，2024 年绿色船舶市场迎来历史性爆发，全年订单量飙升至 820 艘、订单总额突破 7800 亿元，创下历史新高。这一井喷式增长印证了航运业加速脱碳的决心，标志着船舶工业迈入绿色革命新纪元。

根据克拉克森的最新统计数据，2024 年全球总计 2412 艘 1.24 亿总吨的

新船订单中，多达 820 艘 6220 万总吨为替代燃料船舶，占比达到了 50.1%，订单量超过了 2022 年的 4710 万总吨创下历史新高。以订单价值来计算，2024 年全球新造船投资总计 2038 亿美元，替代燃料船舶订单价值 1079 亿美元(约合人民币 7817.68 亿元)，同比大涨 67%，所占比例达到了 53.0%。

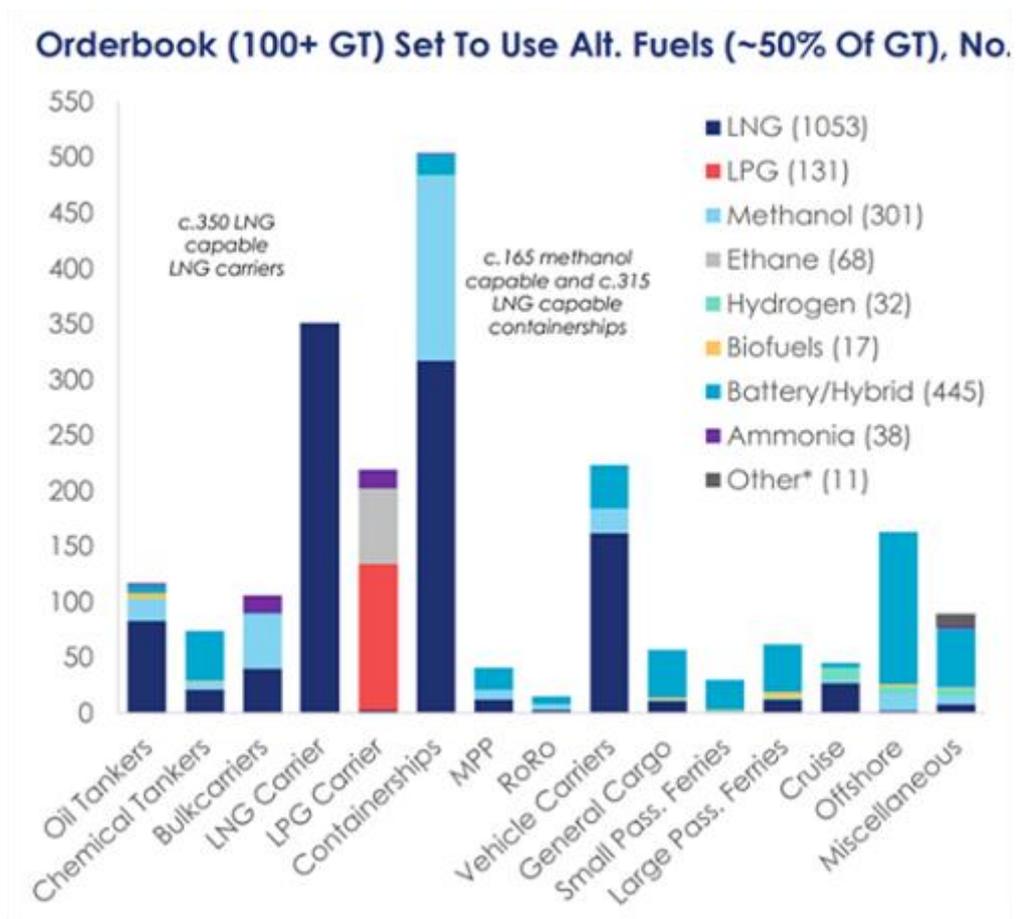
今年的替代燃料船舶订单包括 LNG 动力船 390 艘 4620 万总吨，甲醇动力船 119 艘 890 万总吨，LPG 动力船 72 艘 30 万总吨，以及电池/混合动力推进船舶 206 艘 170 万总吨。

近年来，替代燃料船舶在新船订单中所占比例一路攀升，从 2016 年仅 8.2% 上涨到 2021 年的 32%，2022 年更达到史上最高的 54%，仅在去年略有下滑。

以船厂国而言，克拉克森的数据显示，2024 年 12 月的替代燃料新船订单绝大多数由中国船厂承接，总计高达 17 艘 89.30 万 CGT，按 CGT 计算占 2024 年 12 月替代燃料新船订单的 81.3%，接单量排名全球第一。与此同时，韩国船厂 12 月份承接了替代燃料新船订单 3 艘 7.4 万 CGT，市占率 6.7%。

2024 年 12 月中国船厂承接的 17 艘 89.30 万 CGT 替代燃料新船订单中，LNG 双燃料船 14 艘 87.32 万 CGT，电池/混合动力推进船 3 艘 1.98 万 CGT。韩国船厂承接的 3 艘 7.4 万 CGT 替代燃料新船订单中，均为乙烯双燃料船

根据克拉克森的数据，整体而言按吨位计算，截至目前在运营船队中能够使用替代燃料或推进装置船舶的比例已经提高到了 7.6%，高于 2017 年的 2.5% 和 2023 年年初的 5.3%。在现有总计 2170 艘替代燃料船舶中，包括 1279 艘 LNG 动力船、44 艘甲醇动力船、134 艘 LPG 动力船、632 艘电池/混合动力推进船，此外还有 214 艘采用其他燃料。



而在手持订单中，替代燃料船舶占比更是达到了 52.6%，高于 2017 年的 10.8% 和 2023 年初的 45.5%。按吨位计算，手持订单中 37.9% 为 LNG 动力船（1053 艘），9.4% 为甲醇动力船（301 艘），2.0% 为 LPG 动力船（131 艘）；此外还有约 3.3%（约 491 艘）使用其他替代燃料，其中包括 32 艘氢燃料、68 艘乙烷燃料、38 艘氨燃料、17 艘生物燃料和 445 艘电池/混合动力推进船舶，替代燃料船舶手持订单总计 1976 艘。

随着未来燃料选择的不断扩大，替代燃料预留船舶数量也在不断增加。目前在运营船队中有 554 艘船为 LNG-ready 船，手持订单还有 137 艘；同时，手持订单中有 327 艘氨燃料预留（ammonia-ready）船，570 艘甲醇燃料预留（methanol-ready）船和 18 艘氢燃料预留船。

与此同时，DNV 的替代燃料洞察 (AFI) 数据平台最新统计指出，2024 年

全球替代燃料船舶订单大幅增长至 515 艘，与 2023 年相比涨幅达 38%。其中 LNG 燃料成为了 2024 年的行业首选，新船订单数量多达 264 艘，是 2023 年 130 艘的两倍以上。此外，甲醇燃料船订单也增至 4% 达到 166 艘，占去年替代燃料船舶新船订单的 32%，这些订单中的大多数都是集装箱船（85 艘）；氨燃料船全年新船订单总量增长 238% 至 27 艘，去年出现了首批非气体运输船的氨燃料船舶订单（10 艘），主要为散货船（5 艘）。



DNV 指出，过去三年来替代燃料船舶订单的增长主要得益于集装箱船和汽车运输船的新造船热潮。2024 年，这两种船型合计占有所有替代燃料船舶订单的 62%。2024 年，69% 的集装箱船订单是能够使用替代燃料的船舶，该船型的首选燃料则是 LNG（67%）。

DNV 全球脱碳总监 Jason Stefanatos 表示：“市场条件、基础设施发展、燃料生产的最新进展以及货主的需求，都将对不同燃料的需求构成短期和长期的影响。今年 LNG 和甲醇燃料船订单的变化趋势可能是由于绿色甲醇生产缓慢所致。从长远来看，绿色甲醇有潜力与氨一起成为能源结构组合的一部分。与此同时，受益于现有基础设施和短期减排，LNG 提供了一种重要的过渡燃料选择，同时也有可能作为长期解决方案，但这取决于再生天然气(RNG)的可得性以及价格竞争力。”（国际船舶网）

长宏国际为 Pro Tanker 建造 11.5 万吨成品油船开工

2月7日上午10时18分,长宏国际为船东 Pro Tanker Investment Co., Ltd. 公司建造的 11.5 万吨成品油&原油船在岱山长宏加工车间点火开工。船东 Pro Tanker 机务经理魏鹏先生、ABS 李伟巍先生、长宏国际产业园总裁戴纪明先生、岱山长宏总经理耿红卫先生、定海造船副总经理兼总工程师汪家政先生及相关部门代表出席仪式, 见证船舶开工。

此次建造船型为长宏国际联合中集上海院 (CIMC ORIC) 基于最新规范规则研发的新一代 LR2/阿芙拉油船, 总长 249.9 米, 垂线间长 245.5 米, 船宽 44 米, 型深 21.5 米, 结构吃水 15.2 米, 最大载重吨为 11.5 万吨。

(国际船舶网)

中国、希腊船东三方合资进军 LNG 船燃加注市场

近日,浙江宁波新乐造船获得一笔 20000 立方米 LNG 加注船订单, 据称, 订单来自香港船东 Sea Kapital。

海瀚资本控股有限公司 (Sea Kapital) 是一家总部位于香港的独立国际远洋船舶租赁公司。由赵式明 (Sabrina Chao) 女士和 前法国农业信贷银行亚洲船舶融资负责人林诗键 (Kenneth Lam) 先生于 2022 年共同创办。

Sea Kapital 联合创始人 Kenneth Lam 向信德海事网介绍称, 订单来自合资公司 Continental Kapital Union Holding Company Limited, 共在宁波新乐造船订造了 2 艘 20000 立方米的 LNG 加注船, 同时保留了 4 艘船的选择权, 其中 第一艘预计将在 2026 年底交付。 该公司由 Continental Kapital Shipping Company Limited 和希腊 Veniamis 家族的

船东公司 Golden Union Shipping Co. S.A. 合资成立。

而其中 Continental Kapital Shipping Company Limited 是 海瀚资本 (Sea Kapital) 在去年 8 月份成立的一家合资企业， Sea Kapital 占股 50%。该公司承接了黄海造船厂建造的 6 艘 62000 载重吨多用途船，其中前两艘在公司成立之初交付命名。目前，Sea Kapital 正以其资深船东和航运金融知识经验，打造多元化的船队租赁和资产运营平台。

近期，香港政府也在抓紧打造 LNG 加注业务，根据去年 11 月份香港发布的《绿色船用燃料加注行动纲领》，在今年 1 月 27 日和 2 月 14 日分别通过昆仑能源运营的 8,500 立方米 LNG 加注船“新澳普陀”号完成了香港地区的首次“船对船”LNG 加注作业。

而根据 Kenneth Lam 向信德海事网介绍，这次订造的最多 6 艘 LNG 加注船不只服务于香港地区，“这些船舶将在全球范围内使用”。

Kenneth Lam 称：“由于全球对这种船舶的需求不断增加，合资公司对这些船舶的长期前景非常有信心。”

“这些船舶将在支持全球航运业的脱碳努力方面发挥关键作用，有助于向更可持续的海上作业过渡。”（信德海事网）

对中国钢板征收 38%关税！韩国小船厂更难了

韩国政府日前决定对中国产厚钢板（用于船舶和汽车）征收高达 38% 的临时反倾销关税，预计韩国造船业将因此受到冲击。

韩媒报道称，2 月 20 日，韩国产业通商资源部贸易委员会宣布，初步调查结果显示，有“充分理由”怀疑中国进口钢板对国内产业造成了实质性损

害。为了防止在全面调查期间可能出现的损害，决定建议财政部对中国钢板征收 27.91%至 38.02%的临时反倾销关税。建议经审查后，将在最多 50 天内对中国钢板征收临时关税。

具体来看，韩贸易委初步裁定中国宝武钢铁的倾销幅度为 27.91%，江苏沙钢为 29.62%，湘潭钢铁、厦门国贸控股为 38.02%，其他钢企为 31.69%。

此举是在韩国当局对中国钢铁供应商展开倾销调查后做出的。此前，韩国本土钢材公司提出申诉称，来自全球最大钢铁生产国中国的低价厚钢板大量涌入韩国市场，损害了本土钢厂的利益。

2024 年，韩国从中国进口了价值 104 亿美元的钢铁产品，占其钢铁进口总量的 49%。韩国所进口约 70%的中国钢板用于造船业。钢板占船舶建造成本的 20-30%，比重较大，广泛应用于船舶外板、船舶内部设备等整个船舶建造过程中。

韩国钢板的价格约为每吨 90 万韩元（约人民币 4570 元），而中国钢板的价格在 75~78 万韩元（3870 元~3960 元）之间不等。此前，韩国船厂通过使用中国钢板有效降低了生产成本。

一家大型船厂的相关人士表示：“以液化天然气（LNG）运输船为例，每艘船价约为 3600 亿韩元，如果钢板价格上涨 10%，生产成本将增加 72 亿~108 亿韩元。”

韩国造船业认为，与大型造船企业相比，使用中国钢板比重更高的中小型船企将受到更大冲击。在整体钢板使用量中，中国钢板在大型船企的占比约为 20%，而在中小型船企的占比为 40%~50%。中小型船企因与中国船厂竞争低价船型，若成本竞争力下降，接单将变得更加困难。

也有分析认为，征收反倾销税不会对韩国船企产生重大影响，因为他们可以从保税工厂制度中获益，该制度实际上是免税的。保税工厂是指在未缴

税状态下使用进口外国原材料并出口后享受免税待遇的特许保税区。船厂的大部分区域都被指定为保税区。

不过，根据原材料进口的清关方式，各企业的关税适用方式有所不同。HD 现代采用使用申报法，即进口原材料时暂缓缴纳关税，在保税区内建造后出口，从而免征进口材料的关税。韩华海洋和三星重工则采用进口申报法，将原材料作为一般进口品申报并缴纳关税。以前根据中韩贸易协定，进口申报方式几乎免税，但以后征收反倾销关税，船舶建造后出口时将无法获得退税，免税效果将消失。

韩国业内人士认为，一直采用进口报关方式的大型船企可以效仿 HD 现代，改变申报方式以享受免税优惠。但以内需船舶市场为主的韩国中小型船厂，由于所建船舶不出口，只能无奈吞下关税增加的“苦果”。

另有观察认为，对中国钢板采取反倾销关税措施，长期来看可能会导致中国船企接单量增加。由于厚钢板价格上涨导致造船成本上升，韩国船企将放弃部分订单，这些订单或会流向中国。（龙 de 船人）