

第 5 期

(总第 371)

二〇二五年五月二十九日

本期目录

- ◆ 港口没船了！他竟说是“好事”？
- ◆ 我美方取消 91% 的加征关税，中方相应取消 91% 的反制关税
- ◆ 中美贸易休战，但能源商品贸易难以恢复
- ◆ 3 艘！意大利船东重返中国船厂增订化学品船
- ◆ 跨太平洋运价因特朗普关税政策动荡飙升
- ◆ 中国船企，已成为这个国家的首选！



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

港口没船了！他竟说是“好事”？

近来，美国各大港口纷纷预警，因美国总统特朗普执意对华加税 145% 并对中国船舶下手，货运量将大幅下降，可能导致美国经济衰退和供应链的破坏。而当地时间 5 月 8 日，特朗普在面对记者关于货运量暴跌和就业恐慌的提问时，竟然说出：“这意味着我们损失的钱少了……放缓是好事，不是坏事。

美国大港没船了！关税冲击显现

据央视新闻，美国西雅图港港务局长瑞安·卡尔金斯 5 月 7 日在接受美国有线电视新闻网采访时表示，受到关税政策的影响，目前西雅图港没有一艘停靠的集装箱船。

该港务局长表示，码头上没有工人卸载货物，也没有火车把货物运往内陆港口，这是非常不寻常的情况。

西雅图港位于美国西北部，是美国第二大集装箱港。

本周，美国第一大集装箱港——洛杉矶港迎来了首批受到特朗普政府关税政策影响的中国货船。当地时间 5 月 8 日，央视记者探访了洛杉矶港。港口的拖车司机担心挣不到钱，表示如果抵港货物量没有回升的话，那他就要考虑去其他地方找工作了。

自加征高额关税以来，美国从中国进口的商品总量就急剧下降。洛杉矶港执行董事吉恩·塞罗卡本周说，现在进港船只装载的中国输美货物下降 50% 以上。许多进口商取消此前的订单，因为美企不愿支付会导致中国商品涨价一倍以上的高额关税。洛杉矶港原本预计 5 月份将有 80 艘船进港，其中 20% 的船只已被取消。

物流代理公司 Flexport 的首席执行官莱恩·彼得森说，眼下一些美国

零售商选择付费将订购的产品存放在中国仓库中，因为这比支付关税更划算。由于美国进口商和零售商无意支付高昂成本，中国输美商品的交付量或将继续下降，降幅可能高达 60%。预计美国 2025 年下半年进口量将至少同比下降 20%。中国输美商品的降幅将更明显，摩根大通预计将下降 75%至 80%。

马士基预警：关税政策或致全球货运量萎缩

作为全球贸易的晴雨表，当地时间 5 月 8 日，全球航运巨头马士基在其第一季度财报中表示，政策的不确定性和贸易战升级的威胁给美国经济前景蒙上阴影。

公司报告称，今年前三个月营收增长 7.8%至 133 亿美元，息税前利润从去年同期的 1.77 亿美元跃升至 12.53 亿美元。同时鉴于宏观经济和地缘政治不确定性加剧，马士基预警，全球贸易今年可能出现萎缩，公司将 2025 年全球集装箱市场的增长预期下调至-1%至 4%，此前的预期为增长 4%。

该公司透露，由于客户对关税形势采取观望态度，4 月中美集装箱市场的运量双向下降了 30%-40%。

马士基集团首席执行官柯文胜当天说，如果美国不降关税，将面临经济衰退威胁。“美国经济是否会陷入衰退，是我们当前面临的大问题。我认为，从我们的角度来看，显而易见的是，除非当前实施的关税措施有所缓解，否则我们很可能会看到美国通胀的显著反弹，这很可能会引发客户的负面情绪，并可能导致经济衰退。”

由于特朗普朝令夕改的关税政策导致的全球贸易不确定性，马士基集团近期股价巨震。

美国 Axios 新闻网援引分析称，特朗普的关税政策已导致美国重要航运枢纽的货运量放缓，并可能导致美国经济衰退和供应链的破坏，最终影响美国国内运输和仓储、就业以及货架上商品的价格和供应。

报道还指出，集装箱数量暴跌，尤其是来自中国的集装箱数量暴跌，意味着码头工人的工作时间减少，这可能很快导致运输货物的卡车和铁路的需求减少。（来源：海事服务网）

美方取消 91%的加征关税，中方相应取消 91%的反制关税

当地时间 5 月 10 日至 11 日，中美经贸中方牵头人、国务院副总理何立峰与美方牵头人、美国财政部长贝森特和贸易代表格里尔在瑞士日内瓦举行中美经贸高层会谈。双方围绕落实今年 1 月 17 日中美元首通话重要共识进行了坦诚、深入、具有建设性的沟通，在经贸领域达成一系列重要共识。当地时间 5 月 12 日上午 9:00，双方发布《中美日内瓦经贸会谈联合声明》。商务部新闻发言人就此发表谈话。

2025 年 4 月以来，美国政府在此前单边加征关税的基础上，又对华加征所谓“对等关税”，中国进行了坚决正当反制。随后美方轮番升级关税措施，将对华“对等关税”税率从第一轮的 34%先后提升至 84%和 125%。美高额关税严重损害双边正常经贸往来，严重破坏国际经贸秩序。本次会谈达成了联合声明，是双方通过平等对话协商解决分歧迈出的重要一步，为进一步弥合分歧和深化合作打下了基础、创造了条件。

双方在联合声明中达成多项积极共识。双方认识到双边经贸关系对两国和全球经济的重要性，认识到可持续的、长期的、互利的双边经贸关系的重要性，本着相互开放、持续沟通、合作和相互尊重的精神，继续推进相关工作。双方同意共同采取以下措施：

美方承诺取消根据 2025 年 4 月 8 日第 14259 号行政令和 2025 年 4 月 9

日第 14266 号行政令对中国商品加征的共计 91%的关税，修改 2025 年 4 月 2 日第 14257 号行政令对中国商品加征的 34%的对等关税，其中 24%的关税暂停加征 90 天，保留剩余 10%的关税。相应地，中方取消对美国商品加征的共计 91%的反制关税；针对美对等关税的 34%反制关税，相应暂停其中 24%的关税 90 天，剩余 10%的关税予以保留。中方还相应暂停或取消对美国的非关税反制措施。

双方一致同意建立中美经贸磋商机制，就经贸领域各自关切保持密切沟通，开展进一步磋商。中方代表是国务院副总理何立峰，美方代表是财政部长贝森特和贸易代表格里尔。双方将定期或不定期轮流在中国、美国开展磋商，或在商定的第三国开展磋商。根据需要，双方可就相关经贸议题开展工作层面磋商。

本次中美经贸高层会谈取得实质性进展，大幅降低双边关税水平，美方取消了共计 91%的加征关税，中方相应取消了 91%的反制关税；美方暂停实施 24%的“对等关税”，中方也相应暂停实施 24%的反制关税。这一举措符合两国生产者和消费者的期待，也符合两国利益和世界共同利益。希望美方以这次会谈为基础，与中方继续相向而行，彻底纠正单边加税的错误做法，不断加强互利合作，维护中美经贸关系健康、稳定、可持续发展，共同为世界经济注入更多确定性和稳定性。（来源：商务微新闻）

中美贸易休战，但能源商品贸易难以恢复

航运界网消息，据路透社报道，美国和中国降低彼此的进口关税并进行谈判的举措受到了市场的广泛欢迎，但局势缓和和对恢复能源商品贸易几乎没

有任何帮助。

具体来说，中美两大经济体之间的贸易休战将使美国对中国进口商品的关税降至 30%，中国对美国商品的关税降至 10%，为期 90 天。该协议是双方上周在日内瓦进行了为期两天的会谈后达成的，缓解了此前紧张的贸易关系。但这对 90 天期限之后的贸易情况没有其他作用，对鼓励中国恢复购买美国能源商品的作用更是微乎其微。

最可能出现的情况是，美国进口商可能会以较低的关税尽可能多地购买中国商品，以补充库存。但中国恢复对美国原油、液化天然气（LNG）和煤炭进口的可能性不大。

大宗商品分析机构 Kpler 数据显示，5 月没有美国原油抵达中国港口的计划，而 4 月也只有 3 批货物卸货。

2024 年，中国每天从美国进口约 24.2 万桶原油，低于 2023 年的 42 万桶/天，后者是有记录以来进口量最大的一年。2024 年，中国对美国 LNG 的依赖程度略有上升，年进口量为 431 万吨，约占总进口量的 5.5%。但与原油类似，自今年 2 月以来，中国已停止进口美国 LNG。

同时，中国从美国进口的煤炭也大幅下降，Kpler 数据显示，5 月仅有一批炼焦煤到货，不过这批货物在抵达前可能会被转售给其他国家。2024 年，中国从美国进口了 1078 万吨煤炭，其中约 75% 为炼焦煤，是用于炼钢的优质燃料。业内人士称，中国有可能会用澳大利亚的货物来替代美国炼焦煤，但这可能会导致成本的小幅上涨，因为钢铁厂将不得不从印度和日本等其他买家手中抢购部分澳大利亚煤炭。

虽然关税降级不足以重启中国对美国能源商品的进口，但很可能再次成为未来几天会谈的主要谈判点。中美之间的任何协议都可能包括关于进口更多美国原油、LNG 和煤炭的承诺。

但值得注意的是，特朗普在其第一次任期内与中国达成的协议收效甚微。根据 2020 年 1 月达成的“一阶段协议”，中国同意在 2017 年 91 亿美元的进口基础上，在 2020 年和 2021 年分别额外进口 185 亿美元和 339 亿美元的美国能源商品，以及每年进口约 365 亿美元的农产品。

以当时的原油价格计算，在中国进口美国原油的高峰期，缺口仍达到所需量的 50%，LNG 和煤炭的缺口更大。当然，新冠疫情结束了中国增加从美国进口能源的任何机会。路透社也警告称，对于“特朗普和中国政府之间未来达成的关于中国将大幅增加美国能源进口的承诺”都应该保持怀疑态度。

(航运界)

3 艘！意大利船东重返中国船厂增订化学品船

继去年的首批 2 艘订单之后，意大利船东 Marnavi 重返舟山大神洲造船，增订不锈钢化学品船。

据贸易风消息，Marnavi 已经宣布执行在大神洲造船的备选订单，订造第 3 艘 13000 载重吨不锈钢化学品船。新船预计将在 2027 年下半年交付，具体价格并未公布。

Marnavi 最初于去年年中在大神洲造船订造前 2 艘化学品船“Enrico levoli”号和“levoli Sky”号，这份订单直到今年年初才予以公布。当时报道称，新船计划在 2026 年底至 2027 年初交付，每艘造价约为 3000 万美元。

以这一单价计算，全部 3 艘新船订单总金额约为 9000 万美元（约合人民币 6.51 亿元）。

大神洲造船的订单标志着 Marnavi 时隔 7 年重返中国船厂。据了解，

Marnavi 上一次在中国船厂下单订船还是在 2017 年,当时该公司在武昌造船订造了 1 艘 14620 吨不锈钢化学品船“RITA IEVOLI”号,该船在 2023 年 9 月正式交付,这也是 Marnavi 现有船队唯一由中国船厂建造的船舶。

Marnavi 是一家经营化学产品和食品运输市场的航运公司,服务于化工、海工、食品、防污市场。在不锈钢化学品船这一细分领域中, Marnavi 可谓开山鼻祖,全球第一艘不锈钢化学品船正是由该船东公司主持设计并建造的。官网数据显示, Marnavi 旗下拥有并运营一支由 40 艘船组成的船队,主要包括 12 艘化学品船、14 艘海工船、7 艘食用油船和 7 艘油污处理船。

值得一提的是,除了武昌造船的订单之外,2007 年 Marnavi 曾经在乳山造船下单订造了两艘 21000 载重吨化学品船,当时价格约为 8000 万欧元。然而在 2010 年, Marnavi 以延期交付为由撤单,乳山造船随后在青岛海事法院起诉船东与设计公司,诉由为“船东与设计公司存在重大合谋欺诈行为”,要求判决合同无效并诉求追偿损失。

根据乳山造船的说法, Marnavi 采取“欺诈手段”,与设计方密谋串通,故意在极短时间内要求其对船舶规格做出重大改动,使得相关船舶根本无法按时完工,撤单目的是在全球金融危机爆发后摆脱无法盈利的订单。

2011 年,由于资金链断裂,乳山造船被迫停工,当时丹麦船东 Erria 订造的另外 2 艘 6500 载重吨化学品船也因此遭到撤单。这 4 艘化学品船弃船导致乳山造船出现经营风险。2018 年 8 月 27 日,乳山造船被法院裁定正式破产。

据了解,舟山大神洲造船有限公司作为一家现代化的造船厂,占地面积超过 30 万平方米,拥有包括 800 米深水岸线和 8 万吨级干船坞等设施;造船厂无缝集成了船舶研究、设计、修理和建造能力,配备智能分段车间和全面的数字检验中心,为高端船舶建造提供可复制的国产化解决方案。

2024年1月，大神洲造船被台州市五洲船业有限公司大股东潘学剑组建新的股东架构收购，经营、技术、生产接轨五洲船业原有团队，持续发展气体船和化学品船产品线路。

不含最新订单在内，克拉克森的数据显示，目前大神洲造船手持订单共计15艘16.41万载重吨，其中化学品船12艘、LPG船3艘，交船期排至2027年。（国际船舶网）

跨太平洋运价因特朗普关税政策动荡飙升

全球集装箱运输费率大幅上涨，德鲁里（Drewry）世界集装箱指数上周暴涨41%，达到每40英尺集装箱3,527美元。

此次运费上涨，源于特朗普暂停“对等”进口关税政策，叠加法律层面的不确定性，推动跨太平洋贸易量出现回升。

近期的运价波动在主要的亚洲至美国航线上尤为显著，其中上海至洛杉矶的运费在短短一周内飙升57%，达到每40英尺集装箱5,876美元，较5月初累计涨幅高达117%。亚欧航线也出现了类似的普涨格局，其中至鹿特丹和热那亚的运费分别上涨了32%和38%。

然而，业内专家对这些航线运费涨幅的可持续性仍持谨慎态度。德鲁里集装箱预测报告预计，2025年下半年供需平衡将减弱，运费或将回落。

德鲁里在报告中指出：“运价波动的幅度和时机将取决于针对特朗普关税政策的法律挑战结果，以及美国对中国船舶实施惩罚措施可能引发的运力调整，目前这些因素尚不确定。”

特朗普“对等关税”的法律效力仍存变数。5月28日，美国国际贸易法院裁定特朗普政府依据《国际紧急经济权力法》对多国加征关税政策无效。

但美国政府迅速向联邦巡回上诉法院提起上诉，请求在上诉审理期间暂停执行国际贸易法院的裁决。次日，联邦巡回上诉法院批准了美国政府行政暂缓令的请求，同时美国政府需在在 6 月 9 日前提交诉讼答辩材料。这意味着，美国国际贸易法院的禁令将被搁置，而特朗普政府推行关税政策得以暂时恢复。

由于航运公司计划于 6 月 1 日起实施每 40 英尺集装箱 1,000 至 3,000 美元的跨太平洋综合费率上涨 (GRI)，预计跨太平洋即期运价将大幅上涨。

此前，德鲁里于 4 月 24 日表示，受美国贸易政策的直接影响，预计全球集装箱港口吞吐量将下降 1%。这将是自德鲁里 1979 年开始记录该数据以来，全球集装箱航运需求出现的第三次下降。

特朗普政府的新关税政策包括对大多数国家商品征收 10%的全面关税，以及对对中国商品征收高达 145%的关税。中国和其他国家已对美国商品加征关税作为反击。

然而，近期双方关税政策出现了戏剧性转变。当地时间 5 月 10 日至 11 日，中美经贸中方牵头人、国务院副总理何立峰与美方牵头人、美国财政部长贝森特和贸易代表格里尔在瑞士日内瓦举行中美经贸高层会谈。美国已同意暂停对中国的所有对等关税 90 天，自周三起将对中国商品的关税从 145% 临时下调至 30%。作为回应，中国将对美国出口商品的关税从 125%下调至 10%。大多数分析师未预见到中国关税的全面暂停，而特朗普此次逆转的幅度，应有助于 6 月美国进口的恢复，尤其是下半月。(来源：龙 de 船人)

中国船企，已成为这个国家的首选！

海事服务网 CNSS 获悉，印度尼西亚正考虑与中国船企合作，以提升其造船实力并增强全球市场竞争力。

印度尼西亚全国船东协会（INSA）财务主管诺瓦·尤达托·穆吉亚托近日在接受《贸易风》采访时指出，印尼已具备发展高端造船业的基础条件，但印尼当前需要通过公私部门的深度协作，推动本土造船业达到国际标准，缩短船舶建造周期，并确保钢材等核心材料和零部件的稳定供应。

印尼造船业观察人士指出，与中韩两国相比，本土化配套能力是制约发展的关键瓶颈。

数据显示，当前印尼单船平均建造周期长达 28 个月以上，而中国船厂仅需 15-16 个月即可完成同类订单。穆吉亚托坦言，印尼的供应链严重依赖国际采购——钢材来自澳洲，发动机购自德国，导航系统则需从日本进口，这种碎片化的供应模式不仅推高了成本，更导致建造周期难以控制。而中国和韩国的船企拥有完整的产业链条，从发动机到钢材都能实现自主供应，可将新船交付周期压缩近半。

为此，印尼航运业界正探讨中国和印尼船厂合作的可能性，以提升印尼群岛的造船技术水平。

中印尼深化海事领域战略合作

2024 年 11 月，中国与印尼正式签署《深化蓝色经济合作谅解备忘录》，为两国在海洋领域的合作开启了全新篇章。蓝色经济合作聚焦多个关键领域，涵盖海洋可再生能源的开发利用、渔业与水产养殖的科学管理、海洋旅游的可持续发展，以及相关产业的技术创新与国际合作。这一备忘录的签署，为中国企业在印尼高端船舶制造、智能港口建设、冷链物流等领域的合作提供了坚实的政策支撑。

当前，印尼政府计划在 2025 年前完成大部分老旧渔船的更新换代，这一举措为中国企业带来了广阔的市场机遇。中国企业在 LNG 动力运输船、电动渡轮等绿色船舶技术方案上成果斐然，其自主研发的技术方案备受印尼市

场关注。江南造船等中国知名船企对与印尼携手发展展现出极高的热情。

在 2025 年印尼首届海事周活动上，江南造船副总经理朱明华表示：“中国与印尼在船舶建造领域合作前景广阔，中国在液化天然气（LNG）、液化石油气（LPG）、氨运输船及乙烷运输船建造领域积累了丰富的经验。”朱明华进一步透露，目前印尼船东在中国船厂持有大量新船订单，这些订单以绿色船舶建造为主，旨在满足国际海事组织（IMO）严格的排放标准。

值得一提的是，5月8日，印尼凯撒集团（PT. Kaisar Group）就与中国产业海外发展协会、福建省易和船舶重工有限责任公司以及漳州市瀚晟船舶设计有限责任公司签署了三项合作协议。合作内容广泛，不仅涉及可建造渔船及其他各类用途船舶的造船厂建设，还包括港口设施的完善、人力资源培训中心的搭建，以及海产品加工与海外销售体系的构建。

印尼加速船队扩张计划

在印尼海事周活动上，印尼工商会（Kadin）主席安迪亚·诺维安·巴克里表示，未来五年印尼将需要大量新增船舶，以提升与中国和美国之间的贸易规模。

中国已连续至少十年稳居印尼第一大贸易伙伴地位。印尼重要服务改革研究所数据显示，2024年双边贸易额高达1350亿美元，而这一经贸关系正是印尼希望持续维系的。美国则是印尼的第二大贸易伙伴。据美国贸易代表办公室（USTR）统计，2024年两国双边贸易额为383亿美元。

印尼工商会计划通过主权财富基金 Danantara 来推动这一倡议。据悉，该基金目前管理着高达9000亿美元的资产，年均可产生1000万美元分红收益。巴克里指出：“通过杠杆融资等债务工具，五年内印尼将有能力投资扩建船队，特别是在进口需求持续增长的情况下。”

以印尼集装箱公司 PT Temas TBK（又称 Temas Lines）为例，这家上市

公司于年初公布了 2025 年提升营收与净利润的多项战略，其中包括通过新增 16 艘船舶来扩大运力规模。据悉，这 16 艘船将于今年 8 月交付，8 艘是以 LNG 为动力的新船，另外 8 艘则为二手船。但截至目前，造船厂的具体信息尚无定论。

Temas Lines 与中国船企的合作可追溯至多年前。仅是在 2018 年，Temas Lines 便从连云港五洲船厂接收了 10 艘 360TEU 的新船。值得一提的是，该船东旗下大部分船由连云港五洲船厂以及宁波博大船业建造。(海事服务网)