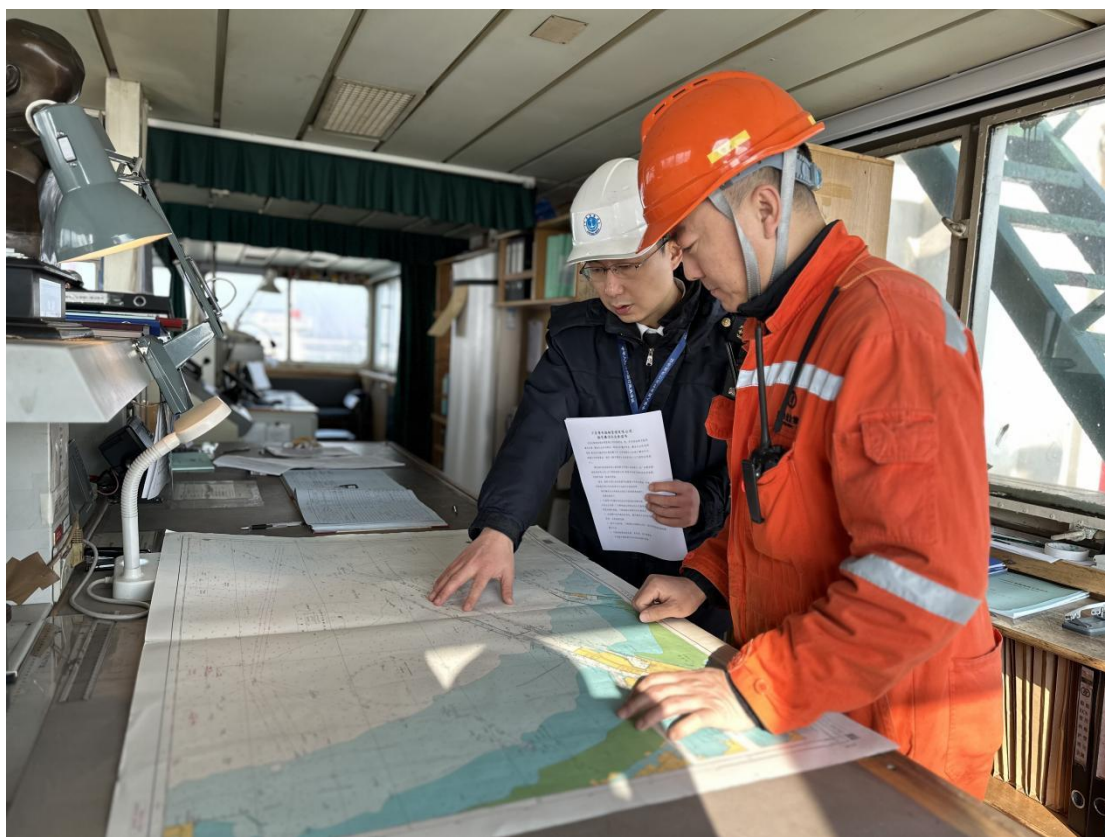




2026年第3期
总第44期

海事服务航运发展研究



河北海事局牛阳工作室

2026年3月27日

主管：河北海事局

主办：河北海事局牛阳工作室

主编：左晓强 牛 阳

编辑：秦粮朋 王春风 冯志博 殷梦迪 刘鑫明 刘安金 韩惟宇
李 明 张永生 李忠杰 于 鑫 张宝凯 范正信

封面人物简介

李甲鑫，毕业于大连海事大学海商法专业。2009年进入沧州海事局工作，在办公室、沧州大港海事处先后从事信息化管理、政务受理、船舶安全检查、海事行政处罚等工作。现任沧州大港海事处神华港海巡执法大队队长。该同志持有B类船舶安检员、航运公司安全管理体系审核员、中级海事调查官、执法监督员等证书，先后荣获河北海事局最美海事人、河北海事局优秀共产党员等荣誉。熟悉海事法律法规、海事行政处罚典型案例以及海事相关执法规范，深度参与编写现场监督、现场巡视、船舶安全检查的体系编写工作，牵头打造“神华海事监管服务”特色模式、统筹推进规范执法样板示范区建设，业务经验扎实、综合履职能力突出。

承办：沧州海事局

编辑：范正信

审校：张宝凯

审核：左晓强 牛 阳

目录

| | |
|--|----|
| 【航运市场表现】 | 4 |
| 一、主要航运指数走势 | 4 |
| （一）波罗的海指数（BDI） | 4 |
| （二）中国沿海散货运价指数 | 12 |
| （三）船员市场行情 | 16 |
| 二、主要航运企业市场表现 | 18 |
| 三、船舶交易市场表现 | 20 |
| 【航运市场资讯】 | 22 |
| 一、航运企业资讯 | 22 |
| 二、全球修造船业资讯 | 28 |
| 三、国际船级社资讯 | 36 |
| 四、国际公约履约与技术规范更新 | 38 |
| 【行业研报】 | 43 |
| 2025年船舶工业经济运行分析 | 43 |
| 【航运风险】 | 48 |
| 20多艘船使用“安全航道”穿越霍尔木兹海峡 特朗普“反复横跳”遭质疑 | 48 |
| 【海事建议】 | 55 |
| 进一步加强船员安全教育提升船员防范商渔船碰撞能力 | 55 |

【航运市场表现】

一、主要航运指数走势

(一) 波罗的海指数 (BDI)



(数据来自: value500)

2026年3月18日波罗的海干散货指数(BDI)报2064点,创2026年3月9日以来新高水平,环比(较前值)涨1.98%,创3天最大涨幅,综合短期表格来看,最近11个BDI数据增长情况是:正增长6次,负增长5次,零增长是0次。其中,巴拿马型运费指数(BPI)报1891点,较前值涨2.05%,海岬型运费指数(BCI)报2986点,涨3.39%,超灵便型船运价指数(BSI)报1240点,跌1.27%。

(来源: 汇通财经)

每周运费市场报告

海岬型船舶

上周市场走势震荡,但最终表现更为强劲,这主要受燃

油价格波动的影响。上周初，由于布伦特原油价格飙升至每桶 100 美元以上，推高了航次成本估算，并抬升了运费，尤其是 C5 航线，市场因此大幅走强。然而，此番上涨昙花一现。上周二，由于地缘政治评论暗示中东冲突可能比预期更快缓和，油价随之回落，市场出现修正。这导致部分由燃油价格上涨驱动的涨幅回吐，在太平洋地区尤为明显。尽管市场震荡，但太平洋地区的潜在货运量在上周仍保持相对稳健。在运营商活动的支持下，矿商持续现身，帮助市场情绪在临近周末时得到改善，推动市场复苏，并将 C5 航线运价重新推回 12 美元出头的水平。大西洋地区的市场基调则逐步走强。虽然巴西南部 and 西非至中国航线在上周初表现低迷，买卖盘差价大，且指数日期交易活动有限，但随着上周中成交量的增加和差价的收窄，市场动能开始积聚。无论是指数日期还是远期装期的租船合同都更为强劲，这推高了 C3 航线运价，使其从上周初的 27 美元高位，到周末时小幅上涨至 29 美元以上。

巴拿马型船舶

总体而言，上周大西洋和太平洋两大航区活动均较为清淡，询盘稀少，市场情绪谨慎。在大西洋航区，货量依然稀少，而船舶供应量则逐渐增加，不过到上周中时，运价已显现出触底的迹象。据报道，报价趋于坚挺，成交情况略有改善，这使得 P1A 运价在上周后期有所回升。在亚洲，印尼至印度及西澳的航线存在货源需求，但燃料油价格波动以及船东出售燃料油意愿不足，继续使谈判复杂化。此外，中国自

印尼进口需求弱于预期，也对市场情绪和租船量构成压力。总体而言，市场仍持谨慎态度，P5TC 指数上周初走软，随后于周五稳定在 16,546 美元。

超灵便型/灵便极限型船舶

总体来看，上周市场情绪疲软，交易活动放缓，大多数地区运价下跌，而不断上涨的燃油成本进一步加剧了市场压力。在欧洲大陆和地中海地区，市场状况依然低迷，可见活动有限。尽管上周初的需求曾短暂提振市场，但势头逐渐减弱，市场趋于平静。据报道，一艘 63,000 载重吨的船舶，在 3 月 11 日至 13 日于奥特朗托开放，从阿里亚加运载熟料至科纳克里，以 19,000 美元的价格成交。美湾和南大西洋地区面临最持续的下跌压力。随着运力增加，加上可用货盘稀少，租家持续以更低的价位试探市场，导致运价水平走软。据报道，一艘 61,000 载重吨的船舶，执行从里约热内卢交船去往美湾的航次，以 18,000 美元的价格成交。另一艘 61,000 载重吨的船舶，执行从美湾去往远东地区装载谷物的航次，以 21,000 美元的价格成交。亚洲方面，市场情绪依然谨慎。随着上周推进，活动有所放缓，在燃油价格上涨和供应担忧的情况下，租家采取观望态度。特别是北太平洋地区，新增需求有限，达成的成交价格低于此前报道的水平。据报道，一艘 56,000 载重吨的船舶，3 月 19 日至 20 日于连云港开放，执行去往西非的航次，以 18,000 美元的价格成交。

灵便型船舶

上周市场呈现逐步走软的态势，两大航区的整体活动仍

然有限。在欧洲大陆和地中海地区，市场状况保持相对稳定，仅出现小幅波动。据报道，一艘 43,000 载重吨的船舶，经埃及去往亚得里亚海，成交价约为 16,000 美元。尽管交易活动依然低迷，但在燃油价格上涨的支撑下，偶有报价略显坚挺。在南大西洋和美湾地区，由于运力清单不断增加而新增需求有限，市场情绪承压，运价水平持续面临下行压力。据报道，一艘 37,000 载重吨的船舶，从雷卡拉达去往地中海，成交价为 21,500 美元。而一艘 35,000 载重吨的船舶，从西南航道去往哥伦比亚大西洋沿岸，则获得了 22,000 美元的运价。在亚洲地区，上周初市场开局较强，东南亚和北太平洋部分地区交易活跃，运力趋紧。然而，随着周末临近，交易活动放缓，市场参与者在燃油价格上涨及供应担忧加剧的背景下变得更为谨慎，导致市场动能减弱。据报道，一艘 40,000 载重吨船舶，在新加坡开放，以 17,500 美元的价格成交了多个航次。

成品油轮

LR2

上周，中东湾 LR2 船型运费下跌。TC1 航线 75,000 吨中东湾至日本的运价指数从 WS391 点降至 WS358 点，基于波罗的海交易所的往返航程描述，该航线等价期租租金降至 80,200 美元/天。西行航线方面，TC20 航线 90,000 吨中东湾至英国-欧洲大陆的运价也回落至 745 万美元，下跌了 73.7 万美元。TC15 航线 80,000 吨地中海至远东航线运价上周则上涨了 97.5 万美元，达到 797 万美元。

LR1

上周，TC5 航线 55,000 吨中东湾至日本的运价指数本文撰写时为 WS361 点，下跌 60 点。西行航线方面，TC8 航线 65,000 吨中东湾至英国-欧洲大陆航线运价上周收盘报 573 万美元，下跌 41,600 美元。在欧洲大陆方面，LR1 型船运费上涨，TC16 航线 60,000 吨阿姆斯特丹至西非的运价指数上周再增 30 点，达到 WS279 点。

MR

TC17 航线 35,000 吨中东湾至东非的运价指数下跌 25 点，至 WS380 点。基于波罗的海交易所的往返航程描述，该航线等价期租租金为 33,300 美元/天。在欧洲大陆，MR 型船运费上周遭遇下行压力。TC2 航线 37,000 吨阿姆斯特丹至美国大西洋沿岸航线的运价指数评估为 WS220 点，较上上周下跌 16 点，基于波罗的海交易所的往返航程描述，该航线等价期租租金为 19,300 美元/天。在美湾，MR 型船运费上周同样下跌。TC14 航线 38,000 吨美湾区至英国-欧洲大陆航线运价指数上周开盘于 WS405 点，本文撰写时评估为 WS385 点。该航线波罗的海往返航次等价期租租金为 54,000 美元/天。TC21 航线 38,000 吨美湾至加勒比航线运价，本文撰写时估价为 197 万美元，下跌了 40.7 万美元。MR 型油轮大西洋三角航线等价期租租金从 76,700 美元/天降至 68,900 美元/天。

Handymax

在地中海市场，Handymax 船型 TC6 航线 30,000 吨跨地中海航线运价指数上周下跌 90 点，至 WS333 点。而 TC23

航线 30,000 吨跨英国-欧洲大陆的航线运价上周则再次走强，上涨 10 点，至 WS391 点。基于波罗的海交易所的往返航程描述，该航线等价期租租金为 72,500 美元/天。

超大型油轮

在美国和以色列对伊朗采取行动持续的一周里，波罗的海交易所的专家小组经历了异常艰难的一周。由于船舶经霍尔木兹海峡面临极高的风险，此前愿意冒险的船东现已不再承担这一风险。目前，我们的专家小组成员仍能够为中东地区的原油装船市场提供运价评估。上上周五，TD3C 航线 270,000 吨中东湾至中国的运价指数评估为 WS466.67 点，而本文撰写时则评估为 WS348.89 点，这相当于基于波罗的海超大型油轮的标准船型，该航线等价期租租金为 326,198 美元/天。在大西洋市场，TD15 航线 260,000 载重吨西非至中国的运价指数从上上周五的 WS252.81 点有所回落，但仍显著坚挺于 WS178.44 点，其往返航次等价期租租金为 134,849 美元/天。而 TD22 航线 270,000 载重吨美湾至中国的运价从 26,055,556 美元跌至 21,244,444 美元，其往返航次等价期租租金略高于 126,000 美元/天。

苏伊士型油轮

苏伊士型油轮市场方面，TD20 航线 130,000 吨尼日利亚至英国-欧洲大陆的运价指数从 WS311.94 点跌至 WS249.33 点，这相当于往返航次等价期租租金约为 123,500 美元/天。TD27 航线 130,000 吨圭亚那至英国-欧洲大陆的运价指数从 WS300 点回落至 WS261 点，往返航次等价期租租金约为

132,680 美元/天。在黑海，TD6 航线 135,000 吨 CPC 至奥古斯塔的运价指数从 WS343.88 点跌至约 WS250 点，意味着往返航次等价期租租金约为 234,900 美元/天。在中东地区，TD23 航线 140,000 吨中东湾至地中海（经苏伊士运河）的运价指数从约 WS515 点小幅上涨至略高于 WS518 点。波罗的海新设的 TD33 航线 145,000 吨美湾至英国-欧洲大陆的运价指数则从 WS280 点回落至 WS252.5 点。

阿芙拉型油轮

在北海地区，TD7 航线 80,000 吨跨英国-欧洲大陆油轮运价指数从 WS244.17 点跌至 WS207.5 点，以霍德角至威廉港为基准计算，这相当于往返航次等价期租租金约为 103,750 美元/天。在地中海地区，TD19 航线 80,000 吨跨地中海油轮运价指数从上上周五的 WS340.5 点小幅下滑至 WS333.22 点，以杰伊汉至拉瓦拉为基准计算，往返航次等价期租租金略高于 125,250 美元/天。跨大西洋市场同样面临运价收缩的影响。TD26 航线 70,000 吨墨西哥东海岸至美湾的运价指数从 WS445 点跌至 WS298 点，往返航次等价期租租金接近 79,400 美元/天。TD9 航线 70,000 吨科韦尼亚斯至美湾的运价指数从 WS420 点跌至 WS280 点，这相当于往返航次等价期租租金接近 67,900 美元/天。TD25 航线 70,000 吨美湾至英国-欧洲大陆运价指数从 WS398 点大幅下跌至 WS289 点，以休斯顿至鹿特丹为基准计算，往返航次等价期租租金接近 55,900 美元/天。在温哥华出口方面，TD28 航线 80,000 吨温哥华至中国的原油航线运价从 4,775,000 美元下滑至 4,475,000 美元，

往返航次等价期租租金约为 66,300 美元/天。而 TD29 航线 80,000 吨温哥华至美国西海岸太平洋地区转运点的原油航线运价指数从 WS398 点跌至 WS375 点。

液化天然气

上周，液化天然气现货市场降温，近期涨势开始逆转，所有主要航线的运价均出现回调。不断增加的运力清单和减少的货盘数量令市场情绪承压，导致租金水平稳步下跌。BLNG1 澳大利亚-日本航线，174,000 立方米的船舶租金周环比下跌 33,600 美元，收于 158,000 美元/天，太平洋市场开始前一周的高位回落。BLNG2 美湾-欧洲大陆航线同样出现回调，租金下跌 49,600 美元至 164,000 美元/天。与此类似，随着船舶运力供应增加，大西洋活动普遍放缓，BLNG3 美湾-日本航线租金下跌 52,200 美元至 168,000 美元/天。定期租船市场方面，受现货租金飙升后回落的影响，期租租金也随之走低。六个月期租租金下跌 41,700 美元至 103,300 美元/天，一年期租租金下跌 8,400 美元至 94,600 美元/天。在远期租船方面，三年期租租金小幅下跌 7,000 美元至 81,000 美元/天，反映出随着市场从近期高点降温，对远期前景的看法更为谨慎。

液化石油气

随着上上周大西洋航线以高于此前水平的溢价收盘，液化石油气市场短暂停滞，随后在上周初再度活跃起来。市场情绪仍显复杂，大西洋航线上周初期走软，但随着新询盘重返市场，行情逐渐企稳。在 BLPG1 拉斯坦努拉至千叶航线上，

指数收于 100.25 美元，等价期租租金收益为 63,089 美元/日。BLPG2 休斯顿 - 弗拉辛航线早盘略显疲软，但随后在上周后半段反弹，最终收于 78.00 美元，等价期租租金收益为 67,137 美元/日。同样，BLPG3 休斯顿 - 千叶航线上周波动较大，上周初期下跌后回升，最终收于 134.83 美元，等价期租租金收益为 41,809 美元/日。

集装箱

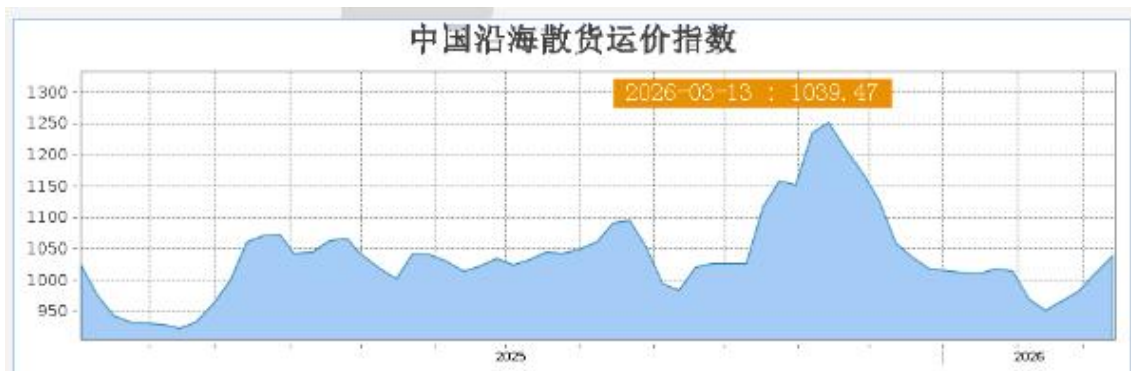
随着中东湾地区的冲突持续，我们看到战争风险溢价上升，并且受油价上涨的影响，部分情况下燃油价格已较两周前上涨了两倍。在短期至中期内，由于成本增加，我们预计所有集装箱运费都将上涨。同时，该冲突也搁置了近期内红海航线过境量恢复的任何希望。FBX01（中国/东亚 - 美国西海岸）指数保持相当平稳，上周收于 2,041 美元，仅比上上周五高出 24 美元。FBX03（中国/东亚 - 美国东海岸）指数自本月初以来上涨了 322 美元，上周收于 3,006 美元。FBX11（中国/东亚 - 北欧）指数仅比上上周五下跌 32 美元，上周收于 2,877 美元，但自中东湾冲突开始以来已上涨 485 美元。FBX13（中国/东亚 - 地中海）指数自上上周五以来上涨 346 美元，上周收于 4,063 美元。

（信息来源：波交所 2026.2.16）

（二）中国沿海散货运价指数

本周，电煤淡季特征明显，终端需求走弱，电厂多以长协拉运为主，煤炭港口库存累积。但国际油价持续上涨推高

航运成本，船东挺价意愿较强，叠加华南终端转向国内采购，沿海散货综合指数持续上涨。3月13日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1039.47点，较上期上涨2.9%。



（数据来源：上海航运交易所）

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着大部地区气温回暖，居民取暖用电负荷阶段性走弱，各区域火电负荷小幅波动。沿海八省电厂日耗188.8万吨，下降2.7万吨，存煤可用天数17.9天。煤炭价格方面，本周，主产区煤矿已恢复正常生产，煤炭供应整体宽松。受港口行情走弱、大集团外购价下调及外运成本上升影响，终端采购减少，煤矿出货放缓，产地煤价承压下行。同时，环渤海港口煤炭调进充足，铁路发运与卸车量增加，但下游淡季需求偏弱、终端压价，调出仅以刚需和长协为主，库存持续累积，市场供需宽松，煤价弱势运行。本周，环渤海各港调进量133.2万吨，环比上涨9万吨，调出量115.9万吨，环比增加7.3万吨，合计存煤2437万吨，环比上行122万吨。运价走势方面，中东地缘冲突升级，推高国际油气价格及航运成本，能源供应担忧下需求转向煤炭，国际煤价大幅上涨，进口煤倒挂加剧，叠加印

尼煤供应收缩，国内采购节奏与运力需求回升，在运输成本及运力需求双增背景下，沿海煤炭运价呈现上涨态势。3月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1039.79点，较上期上涨3.8%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收738.67点，较3月6日上涨10.3%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价29.0元/吨，较3月6日上涨3.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为46.3元/吨，较3月6日上涨6.9元/吨，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为47.8元/吨，较3月6日上涨4.8元/吨。

金属矿石市场：本周，电炉集中复产，螺纹钢产量大幅抬升，同时受节后复工集中释放带动，螺纹表需暴增，累库幅度收窄。钢厂加速复产，库存仍在去化，补库需求逐渐释放。供应端，全球发运量大幅下滑，到港量低位反弹，疏港量回升，港口库存小幅增加。运输市场方面，国际油价大幅上涨，推升船舶运输成本，铁矿石价格持续上行，沿海金属矿石运价继续上涨。3月13日，中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收693.25点，较3月6日上涨5.6%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价26.8元/吨，较3月6日上涨1.2元/吨。

粮食市场：本周，国内主产区气温逐渐升高，基层余粮储存难度增加，种植户及持粮主体售粮变现积极性提升，粮源更多转移至贸易环节，市场收购主体增加，部分烘干塔开始收购，深加工企业补货意向强，中储粮轮入玉米也明显增多，玉米价格持续走高。运输市场方面，产地贸易商获利出

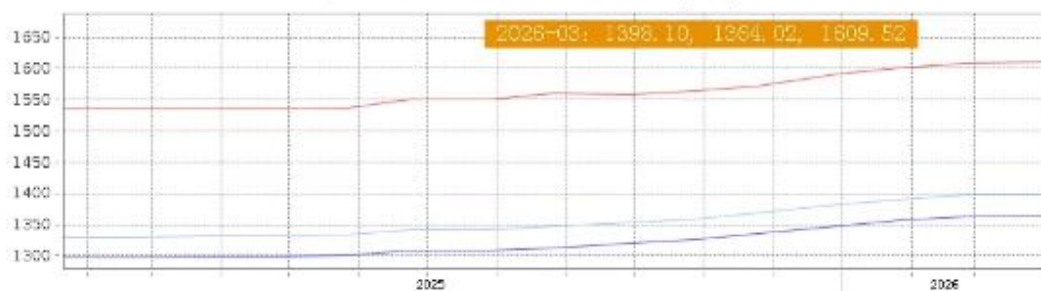
货大量发往港口，北方港口到货量上升至高位水平，港口库存可能进入累库周期，产地涨价带动集港成本上扬，北港成本高企加之油价上调推升运费共同支撑港口贸易商挺价心态，沿海粮食运价大幅上涨。3月13日，沿海粮食货种运价指数报1011.09点，较上期上涨7.3%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价57.3元/吨，较上期上涨3.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格巨幅波动，国内成品油价格大幅上涨。供应端，国际油价宽幅波动，原料成本端对炼油利润形成压力，短期内山东地炼开工率保持弱势震荡，而主营炼厂开工率或继续下滑，国内资源供应有所收紧。需求端，近期无节假日支撑，居民出行回归日常，汽油需求表现平淡。随着气温的回升，春耕的陆续推进以及户外基建等大型工程积极开工，柴油需求逐步恢复。需求跟进有限，难以有效提振市场，叠加前期国内汽柴油价格涨至到位价，下游采购抵触情绪加剧，沿海成品油运价小幅下挫。3月13日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）综合指数1001.22点，较上期下跌0.2%；市场运价指数969.19点，较上期下跌0.5%。

（数据来源：上海航运交易所）

(三) 船员市场行情

中国（上海）国际海员薪酬指数



| 中国（上海）国际海员薪酬指数 | | | | |
|---------------------------------|----|---------------|---------------|------|
| China Crew's Remuneration index | | | | |
| 上海航运交易所 2026-03-31 发布 | | | | |
| 指数 | 单位 | 上期 2026-02 | 本期 2026-03 | 涨跌 |
| 中国国际海员薪酬指数 | 点 | 1397.19 | 1398.10 | 0.91 |
| 高级海员薪酬指数 | 点 | 1363.20 | 1364.02 | 0.82 |
| 普通海员薪酬指数 | 点 | 1608.12 | 1609.52 | 1.40 |

注：基期为2016年第4季度，基期指数为1000点。

| 中国（上海）国际海员薪酬表 | | | | |
|-----------------------|------|------|-------|-------|
| 上海航运交易所 2026-03-31 发布 | | | | |
| 职务 | 集装箱船 | 干散货船 | 油轮 | 化学品船 |
| 船长 | 9702 | 9610 | 13411 | 11753 |
| 大副 | 7701 | 7323 | 9858 | 9098 |
| 二副 | 4837 | 4710 | 5621 | 5338 |
| 三副 | 4485 | 4325 | 5158 | 4990 |
| 轮机长 | 9328 | 9174 | 12597 | 11036 |
| 大管轮 | 7718 | 7316 | 9793 | 9023 |
| 二管轮 | 4853 | 4736 | 5628 | 5361 |
| 电机员 | 4893 | 4594 | 5870 | 5361 |
| 三管轮 | 4491 | 4326 | 5164 | 4992 |
| 水手长 | 2255 | 2128 | 2945 | 2748 |
| 机工长 | 2255 | 2128 | 2945 | 2748 |
| 水手 | 1769 | 1575 | 1989 | 1891 |
| 机工 | 1769 | 1575 | 1989 | 1891 |
| 大厨 | 2189 | 2093 | 2573 | 2334 |
| 服务员 | 1021 | 780 | 1104 | 1088 |

(数据来源：上海航运交易所)

2026年3月31日，上海航运交易所发布的中国（上海）国际海员薪酬指数报收1398.10点，较上期上涨0.91点。本期高级海员薪酬指数报收1364.02点，较上期上涨0.82点；普通海员薪酬指数报收1609.52点，较上期上涨1.40点。本月中国（上海）国际海员薪酬指数较上期稳中微涨，其中高级海员薪酬指数基本持平，普通海员薪酬指数微涨。近期海员市场薪资总体稳定，春节后海员市场稳中向好，但部分结构性紧张仍存在，国际航线二、三管轮延续紧张态势，短期内供求失衡的状态难以改善。国际海员薪酬总体稳定，本期各船型相应职位大部分小涨，指数整体略有上升。

分职位看：高级海员和普通海员平均薪酬总体均有小幅度上调。

本月国际职位均保持稳定，高级海员平均薪酬总体小幅上涨，最高为三管轮上涨9美元，其次是二副和二管轮，均上涨8美元，其余职位及普通海员的平均薪酬也有小幅度上调。

分船型看：所有船型平均薪酬整体有所上调；油轮、化学品船大部分职位平均薪酬有所上调，干散货船各职位平均薪酬涨跌互现，集装箱船部分职位平均薪酬上涨、部分保持稳定。

本月集装箱船各职位薪酬走势分化，部分职位保持稳定，部分职位小幅上调。高级海员三管轮上涨最多，上涨16美元，普通海员各职位薪资保持稳定，仅大厨上涨最多，为5美元。

本月干散货船各职位薪酬小幅波动。高级海员中二副、三副上涨最多为 5 美元，大副、大管轮下调最多，下降 4 美元。普通海员中，各职位基本保持稳定。

本月油轮薪酬涨幅较大，高级海员各职位薪酬都有小幅度上涨，船长涨幅最多，为 8 美元。普通海员薪酬各职位小幅上调，大部分职位上调 2 美元。

本月化学品船海员薪酬部分职位涨幅最大，高级海员中二管轮涨幅最多，为 24 美元，其余高级职位亦有小幅上涨。普通海员中水手长、机工长薪酬小幅上涨，均为 12 美元，其余职位薪酬呈小幅度上调。

（数据来源：上海航运交易所）

二、主要航运企业市场表现

（一）DP World 业绩再创新高！2025 年营收达到 244 亿美元

航运界网消息，迪拜环球港务集团（DP World，以下简称迪拜环球）公布 2025 年财务业绩。财报指出，受其港口、码头及物流业务的强劲表现驱动，集团全年营业收入再创记录，达到 244 亿美元，同比增长 22%；调整后税息折旧及摊销前利润（EBITDA）为 64 亿美元，同比增长 18%。全年净利润达到 19.6 亿美元。经营现金流增长 14%至 63 亿美元。

（信息来源：航运界）

（二）长荣海运 2025 年全年净利 22.5 亿美元

航运界网消息，3月13日，长荣海运公布2025年全年业绩。

具体而言，2025年全年，长荣海运累计实现营业收入新台币3790.7亿元（约121.6亿美元），同比下降18.2%；毛利为926.9亿新台币（约29.7亿美元）；营业利润为741.2亿新台币（约23.8亿美元）；税前利润为828.6亿新台币（约26.6亿美元）；2025年全年净利702.5亿新台币（约22.5亿美元）；归属于母公司的净利润为685.8亿新台币（约22.0亿美元），或每股盈利31.68新台币。

| | 2025FY | 2024FY | 同比% | 2023FY | 2022FY | 2021FY |
|------|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|-------------|
| 营业收入 | 379,068,627 | 463,567,897 | -18.2% | 276,714,825 | 627,283,761 | 489,406,832 |
| 营业毛利 | 92,694,759 | 176,125,655 | -47.4% | 49,909,154 | 398,450,140 | 301,934,437 |
| 营业利润 | 74,123,480 | 159,945,406 | -53.7% | 34,750,086 | 374,808,311 | 284,862,197 |
| 税前净利 | 82,860,442 | 180,350,499 | -54.1% | 64,171,957 | 399,424,478 | 288,234,576 |
| 本期净利 | 70,247,810 | 143,984,042 | -51.2% | 39,975,701 | 346,172,965 | 263,110,059 |
| 归母净利 | 68,580,559 | 139,453,293 | -50.8% | 35,337,051 | 334,200,661 | 239,014,860 |
| 每股盈利 | 31.68 | 64.87 | -51.2% | 16.70 | 87.07 | 45.57 |

根据 Alphaliner 最新数据，在全球班轮公司运力100强中，长荣海运全球排名第7，运营239艘船，其中自有船舶164艘、租入船舶75艘，总舱位达到197.3万TEU。此外，长荣海运还持有75艘，总计90.8万TEU新造船订单。

(信息来源: 航运界)

(三) 东方海外2025年全年净利15.2亿美元

航运界网消息，东方海外国际(00316HK)3月12日发布2025年全年业绩。

具体而言，2025 年全年，东方海外实现营业收入 97.2 亿美元，同比减少 9.2%；息税前利润（EBIT）为 15.5 亿美元，同比下降 41.2%；息税折旧摊销前利润（EBITDA）为 25.4 亿美元，同比下降 28.1%；全年净利润为 15.2 亿美元，同比下降 41.2%；EBITDA 和 EBIT 利润率分别为 26.2%和 15.9%。

2025 年全年，总裁货量同比上升 3.7%，至 787.4 万 TEU。单箱平均运费 1115 美元，同比下降 13.7%。

（信息来源：国际船舶网）

三、船舶交易市场表现

3 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1136.20 点，环比上涨 1.03%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别涨跌+2.66%、+2.43%、-0.21%及+0.86%。

国际干散货船二手船涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.27%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.99%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.03%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.70%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 19 艘（环比增加 5 艘），总运力 134.94 万载重吨，总成交金额 39268 万美元，平均船龄 13.32 年。

国际油轮二手船价全面上涨。本期，5 年船龄的国际油

轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比上涨 5.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 4.09%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.62%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.81%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.24%。本期，国际二手油轮成交数下跌，总共成交 13 艘（环比减少 15 艘），总运力 146.13 万载重吨，总成交金额 47410 万美元，平均船龄 15.85 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.19%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.25%。本期未有国内沿海二手散货船成交信息。

国内内河散货船二手船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.94%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.05%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 9 艘（环比减少 14 艘），总运力 1.43 万载重吨，总成交金额 767.10 万元人民币，平均船龄 12.77 年。

（信息来源：上海航运交易所）

【航运市场资讯】

一、航运企业资讯

（一）资本绑定运力！ONE 加码全球最大独立集装箱船东母公司，持股逼近半数

日本班轮公司海洋网联船务（ONE）正进一步加深与全球最大独立集装箱船东之间的资本联系。该公司近日宣布，计划将其在 Poseidon Corp.（Seaspan Corporation 母公司）的持股比例提升至 48.9%。

ONE 表示，公司已与部分现有股东签署协议，拟收购其持有的 Poseidon 额外股份。该交易仍需满足包括监管审批在内的常规交割条件。

Poseidon 是 Seaspan 的最终控股公司。Seaspan 被业界普遍视为全球规模最大的独立集装箱船船东和运营平台之一。通过其全资子公司 Atlas Corp.，Poseidon 还运营着一个面向海事与能源基础设施投资的全球资产管理平台。

虽然 ONE 此次交易并不涉及业务整合，但持股比例的提升释放出一个明确信号：在全球集装箱运力体系中，班轮公司正通过资本纽带，与独立船东和租船平台建立更深层次的战略关系。

如果监管审批顺利通过，ONE 将距离掌握全球最大集装箱船租赁平台母公司的多数股权仅一步之遥。

（信息来源：海运圈聚焦）

（二）中船集团与中国农业银行签署战略合作协议

3月9日，中国农业银行与中船集团以“奋进‘十五五’新征程，共谱海洋强国新篇章”为主题签署战略合作协议。中国农业银行董事长谷澍、中船集团董事长徐鹏出席签约仪式。农业银行副行长王大军和中船集团总会计师朱永红分别代表双方签署战略合作协议。

农业银行大客户部、金融市场部、信用审批部、农银金租、农银投资负责人，以及中船集团有关部门及子公司负责人陪同参加签约仪式。

（信息来源：海运圈聚焦）

（三）马士基、地中海航运，被约谈！

据交通运输部网站消息，2026年3月9日，交通运输部就国际航运经营行为分别约谈了马士基集团、地中海航运公司有关负责人。

（信息来源：交通运输部）

（四）中远海控：2025年归母净利润309亿元

中远海运控股股份有限公司（以下简称“中远海控”或“公司”，上交所股票代码：601919；港交所股票代码：1919）今天发布2025年度报告。

2025年，全球经贸政策频繁调整，地缘政治博弈持续加剧，集装箱航运市场受宏观环境及货运需求变化等因素影响，市场运价波动回落。面对多重考验，中远海控始终保持战略定力，聚焦资源布局优化，精准发力新赛道，不断增强风险应对能力，以自身经营的确定性实现稳健业绩。

经营业绩行业领先。2025年，公司实现营业收入人民币2195.04亿元，实现息税前利润（EBIT）人民币450.13亿元，实现净利润人民币352.28亿元，实现归母净利润人民币308.68亿元。其中，面对第四季度运价疲软、市场下行挑战，公司仍实现当季归母净利润人民币37.99亿元，延续盈利态势。

主营业务韧性发展。报告期内，集装箱航运业务完成货运量2743.45万标准箱，同比增长5.76%；实现收入人民币2107.31亿元，毛利率为19.44%。码头业务板块总吞吐量1.53亿标准箱，同比上升6.22%，其中控股码头吞吐量3324.69万标准箱，同比增长1.81%，实现收入人民币120.41亿元，毛利率为25.91%。

财务状况保持稳健。截至2025年末，公司资产负债率进一步下降至41.42%，较上年末下降约1.28个百分点；期末现金及现金等价物余额达人民币1508.82亿元；报告期内，投资收益及财务净收益人民币79.42亿元。

股东回报有序实施。中远海控积极落实2025-2027年分红回报政策，董事会宣布向全体股东派发2025年末期现金红利人民币0.44元/股（含税）。连同2025年中期已向全体股东派发的现金红利，预计全年派发现金红利约占归母净利润的50%。

股份回购接续推进。2025年，公司继续推进股份回购。近年来，公司已先后实施四轮回购工作，共计回购并注销A股和H股股份8.66亿股，回购金额合计超过人民币98亿元，

有效维护了股东权益。

2025 年以来，中远海控锚定“以集装箱航运为核心的全球数字化供应链运营和投资平台”的定位，统筹推进“集装箱航运+港口+相关物流”一体化发展，加快通道建设，持续升级全链服务，加速数智绿色转型，致力于构建稳定高效、韧性充沛、抗风险能力强劲的全球供应链网络。

全球化布局构筑更强韧性。中远海控坚持规模化与全球化发展，自营集装箱船队规模 590 艘，运力约 360 万标准箱，自有和光租船舶运力合计占比达 75%，稳居行业第一梯队。报告期内，公司精准把握全球产业转移机遇，在巩固东西干线优势基础上，持续强化新兴市场与全球贸易通道的高效衔接，提供范围更广、频次更高、效率更优的海运精品服务体验。其中，依托海南洋浦港的区域辐射带动作用，通过新开航线、升级服务等方式，推动中国至东南亚、东南亚至欧美等流向实现快速增长。公司投资建设的秘鲁钱凯枢纽港运营日趋成熟，已构建起“三千四支”网络布局，加快推进亚拉陆海新通道建设。与此同时，海洋联盟持续稳定运作、泰国林查班码头成功交割、埃及苏科纳红海码头正式运营，以及中亚公司等经营实体相继成立，为客户织就更优质、更高效的服务网络。2025 年，中远海控在亚欧、中国大陆地区、非洲/拉美等其他国际航线完成货运量分别同比增长 6.07%、12.05%、7.83%，有效对冲了贸易政策波动带来的不确定性。

全链化发展提升价值服务。中远海控立足市场和客户对供应链韧性的需求，加快多元资源的获取。报告期内，公司

通过推动合资新设运营平台，强化重要港口枢纽、内陆物流枢纽、重要通道供应链基础设施和运营资源的布局，逐步将节点资源优势转化为通道控制力，助力夯实全球经贸稳定运行的基石。围绕“全链产品、全链销售、全链运营、全链客服”业务体系，公司深度融入汽车、家电、跨境电商、光伏等行业客户产业链供应链，打造 12 个定制化行业解决方案，为国际物流项目提供“一箱到底”跨洲全链运输，并为中小企业打造“一键速通”全链统包解决方案，着力提升“软服务”竞争优势。2025 年，集装箱航运业务板块实现除海运以外的供应链收入人民币 448.88 亿元，同比增长 9.64%，以“货”为中心的全球数字化供应链业务规模效应逐步显现。

数智化赋能驱动服务提效。中远海控坚持以客户需求为导向，强化数智技术支撑，加快“AI+”全业务场景覆盖，推动数字化能力从单点应用向集成协同升级，并通过与上下游合作伙伴的信息共享、作业协同、流程优化等，实现货物的全链可视化、高效化流转。报告期内，面向客户，公司加速智能客服、智能拖车、智能仓储平台以及供应链控制塔等系统全球部署，为客户形成端到端全链路服务体系。面向运营，持续推进运价和舱位管理平台在各航线的应用，智能干箱调运系统(MRO)助力海外干线空箱调运自动化比例提升至 90%，码头无人集卡和自动化场桥作业规模日益增长，内部资源管理与运营效率进一步提升。面向合作伙伴，公司致力于打造数智、绿色、开放、共享、安全的港航贸物流合作生态圈，依托 GSBN 开发的区块链电子提单累计签发量突破 80 万份，

同时，深度参与 ISO5909 区块链电子提单国际标准编制并正式发布，为全球航运数字化规则与贸易便利化贡献积极力量。

绿色低碳化转型稳步推进。中远海控坚定不移走好绿色低碳发展之路，将绿色优势转化为服务竞争力。在合规履约方面，优化船舶航区与航速管理，在涉欧航段内优先使用低碳生物燃料，有效降低碳排放与相关合规成本。在船队优化方面，已订造 42 艘甲醇双燃料动力船舶和 12 艘 LNG 双燃料动力船舶，并对多艘现有船舶实施甲醇双燃料动力改造。“中远海运洋浦”轮在洋浦港完成国产绿色甲醇首次加注，打通从建造到燃料供应的绿色链条。绿色码头建设同步推进，旗下多家码头获得绿色港口认证，厦门远海码头、广州南沙海港和希腊比雷埃夫斯码头已具备提供生物燃料船到船加注服务能力，南通通海码头新增 LNG 船舶换罐补能服务。作为核心承运方，公司深度参与上海—洛杉矶/长滩、上海—汉堡、上海—墨尔本绿色航运走廊建设，致力于推动国际航运绿色低碳发展。

展望 2026 年，集装箱航运市场的复杂性和不确定性将进一步加剧。一方面，国际贸易政策的不确定性以及中东局势的持续紧张，放大全球供应链的波动性，推动全球贸易格局加速向区域化、多元化、近岸化方向演进。另一方面，货主对供应链稳定性与全链路可控性需求大幅提升，将对承运人的全球化布局与端到端能力提出更高要求，而数字化与人工智能的深度应用，将成为航运物流业转型升级、塑造未来

竞争优势的重要契机。

面对机遇和挑战，中远海控将始终以全球客户需求为导向，围绕自身发展定位，在坚定推进全球化、规模化发展的基础上，统筹推进全链化、数智化、绿色化、融合化发展，同时，以数智赋能驱动全链服务效能优化与运营效率提升，着力构建智能绿色的协同融合发展新生态，以自身高质量发展的确定性，有效应对市场环境的不确定性，在变局中锻造可持续发展的核心竞争力，致力为客户提供更优质、更具韧性、更有时效性的全链运输服务网络，持续为股东创造价值。

（信息来源：海事服务网）

二、全球修造船业资讯

（一）全球最高打桩船试航

3月16日，在海巡艇现场维护及4艘大马力拖轮的协助下，全球最高打桩船“铁建大桥桩1”轮顺利离泊江苏大津重工有限公司南通基地码头，前往东海试航区进行试验。此次拖带出江标志着该轮向正式交付投运迈出关键一步。

“铁建大桥桩1”轮总长130.5米，船宽40.8米，拖航时水面以上高度约50.85米，是目前世界上桩架高度最高、吊桩能力最大、作业水深最深的打桩船，也是国内首艘兼具动力定位系统与三项世界级性能指标的打桩船。该轮满足国际近海、沿海及内河A级区域打桩作业需求，具备无限航区调遣能力，未来将主要应用于桥梁钢护筒桩、海上风电桩等重大工程施工。



为确保本次拖带作业与船舶试航安全，南通海事局提前介入，建立“点对点”挂钩联络机制，多次组织航前协调会，逐项完善通航保障方案和应急预案。同时，选派业务骨干开展“体检式”开航前检查，重点核查拖带设备、应急系统及消防救生设施，严格船员配备与实操能力。离泊前，执法人员提前进驻码头，实地检查缆绳系固与应急准备，运用无人机与 CCTV 全方位监控水域通航秩序。试航期间，依托 AIS、VTS 等信息化手段实施全过程动态监控，并调派海巡艇在重点水域现场警戒、开展交通组织，全力保障试航船安全畅通出江。

据了解，本次试航作业主要对安全与应急系统、专用打桩功能相关系统等进行测试，未来将主要应用于桥梁钢护筒桩、海上风电桩等施工作业。

（信息来源：海事服务网）

（二）恒力重工，再签 4 艘 VLCC!

海事服务网 CNSS 获悉，近日，希腊船王 George Procopiou 旗下 Dynacom Tankers Management（“Dynacom”）与恒力重工正式签约，增订 4 艘 30 万吨级超大型油轮（VLCC）。

这是 Dynacom 今年在恒力重工的第二笔 VLCC 订单，双方 VLCC 合作总量随之达到 16 艘。

克拉克森每周发布的航运报告显示，VLCC 新造船价格为 1.295 亿美元。造船业人士认为，作为恒力重工现有且重要的客户，Dynacom 将为每艘 VLCC 支付约 1.2 亿美元的优惠价格。这些油轮预计将于 2029 年起陆续交付。

Dynacom 与恒力重工的首度合作始于两年前，当时该公司收购了两艘配备脱硫塔的转售 VLCC 新造船，据传每艘价格为 1.22 亿美元。目前，恒力重工已交付这两艘船舶。其中，“Aliakmon I”轮（IMO: 1038884）于去年 6 月交付，而“Pinios”轮（IMO: 1038896）则于上月交付。

克拉克森研究数据显示，目前全球 VLCC 新船订单量为 203 艘，其中四分之三将在中国建造。恒力重工手持 76 艘新造船订单，位列全球 VLCC 订单榜首位，远超排名第二的韩华海洋（29 艘）。

恒力重工今年已承接 75+4 艘新造船订单，涵盖 7+2 艘散货船、44 艘 VLCC、14 艘油轮、8+2 艘集装箱船及 2 艘超大型液氨运输船（VLAC）。

恒力重工表示，此次签约后，恒力重工 VLCC 手持订单结构进一步优化，高端船型占比持续提升。

(信息来源: 海事服务网)

(三) 1350 艘! 集装箱船订单狂飙再创新高! 中国船企成最大赢家

全球集装箱船新船订单“逆势”激增, 手持订单再创历史新高。中国船企几乎垄断了这一轮订单潮, 承接了今年近 90% 的新船订单。

波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示, 尽管贸易政策不确定性加剧、运价下滑, 但集装箱船手持订单仍在持续增长。目前手持订单总量已超过 1350 艘, 总运力高达 1180 万 TEU。

2025 年, 全球集装箱船平均运价同比下降约 13%, 同时美国提高进口关税, 引发市场对贸易保护主义加剧的担忧。尽管如此, 数据显示去年全球集装箱运输量仍同比增长 4.7%, 集装箱船新船订单量更是达到创纪录的 480 万 TEU。

进入 2026 年, 前两个月集装箱船订单潮持续, 新船订单达到了 102 艘 66.5 万 TEU, 截至 2 月底集装箱船手持订单总量达到 1180 万 TEU, 同比增长 28%。

Rasmussen 称, 当前集装箱船手持订单中超大型船舶占据主导地位, 这表明未来全球航线网络将出现以大型船替代中小型船的发展趋势。目前, 12000TEU 及以上集装箱船手持订单达到 436 艘, 按 TEU 计算占总手持订单的 65%。

不过, 过去一年中手持订单增长最快的反而是中小型船。3000TEU 以下、3000 - 6000TEU 以及 6000 - 8000TEU 三个细分船型的手持订单量均实现翻倍增长, 而其他船型手持订单

仅增长约 17%。

BIMCO 指出，上述三类中小型集装箱船手持订单占现有船队运力比例仅 16%，而且这三个细分市场中有 29% 的运力来自船龄超过 20 年的老旧船舶，因此未来几年旧船拆解量可能与甚至超过新船交付量。

另一方面，超大型集装箱船手持订单的增加，也在显著改变集装箱船船队所有权结构。2020 年代初，非运营船东（NOO）控制着全球集装箱船船队 43% 的运力，而如今这一比例已下降至 36%。考虑到非运营船东的在建集装箱船在当前手持订单中仅占 24% 的运力，未来非运营船东控制的船队运力占比将进一步降低。

据了解，目前集装箱船手持订单中绝大多数船舶由中国船企承建。根据克拉克森发布的报告，截止今年 2 月全球集装箱船手持订单排名前 10 的单体船厂中，有 8 家来自中国，其中前七席全部由中国船企占据，依次是新时代造船（71 艘 400 万 CGT）、舟山长宏国际（70 艘 370 万 CGT）、江苏新扬子造船（97 艘 360 万 CGT）、恒力重工（56 艘 320 万 CGT）、江南造船（41 艘 270 万 CGT）、黄埔文冲（108 艘 250 万 CGT）以及外高桥造船（47 艘 250 万 CGT）。韩国 HD 现代重工（38 艘 230 万 CGT）、HD 现代三湖（42 艘 220 万 CGT）分别排名第八、第九位，第十位则是扬子鑫福（28 艘 200 万 CGT）。

中国船企也几乎包揽了今年所有的集装箱船订单。克拉克森的统计数据显示，在今年迄今为止总计 151 艘 87 万 TEU 集装箱船新船订单中，中国船企承接了 123 艘 78 万 TEU，市

占率接近 90%。其余 28 艘新船订单则由韩国（20 艘）、印度（6 艘）和日本（2 艘）承接，而且这 28 艘订单中仅有韩国船企承接的 4 艘为 10000TEU 以上大型船，其余全部为 3000TEU 以下支线船。

目前，集装箱船手持订单占现有船队比例已经超过了 35%，是自 2010 年 3 月（36.16%）以来的最高水平。居高不下的手持订单量引发业界对未来市场运力过剩的担忧。

BIMCO 称，当前高达 1180 万 TEU 的手持订单将在 2030 年前陆续交付运营，即使所有船龄 22 年以上的船舶在 2030 年前全部拆解，全球船队规模仍将保持年均约 6.1% 的增长。这可能会给集运公司带来相当严峻的供需平衡压力。

去年，随着 2021-2022 年订单热潮期间订造的新船集中交付，集装箱船船队数量在 11 月首次突破 7000 艘，距离 2022 年 9 月集装箱船船队实现 6000 艘里程碑仅仅过去了 37 个月，创下了史上最的增长速度。展望未来，克拉克森预计，集装箱船船队将在未来几年内迅速突破 8000 艘大关。

（信息来源：国际船舶网）

（四）船东天价索赔被驳回！中国民营造船巨头打赢“国际官司”

中国最大民营船企扬子江船业与海外船东的“天价”索赔纠纷尘埃落定，以中国船企的完胜告终。

3 月 16 日，扬子江船业宣布，在与一家匿名船东涉及 10 艘新船订单的法律纠纷中取得胜利。英国高等法院已经驳回船东方的上诉申请，并驳回了申请人进一步上诉的权利。

这一裁决维持此前的仲裁结果，即驳回船东方 8.322 亿美元（约合人民币 57.31 亿元）索赔。

此次索赔针对扬子江船业三家全资子公司——江苏天晨船舶进出口有限公司、江苏扬子鑫福船舶有限公司，以及江苏新扬子造船有限公司。船东方的具体细节并未公布，但扬子江船业表示，申请人已经于 2022 年 6 月及 9 月在伦敦仲裁庭对扬子江船业上述三家全资子公司提起仲裁程序。

相关仲裁涉及船东与扬子江船业三家子公司签订的 10 份建造合同，总金额约为 9 亿美元（约合人民币 61.98 亿元），包括 2021 年 11 月 5 日签署的 4 艘订单、以及 2021 年 12 月 30 日签署的 6 艘订单。随后，船东分别于 2022 年 3 月 24 日及 2022 年 5 月 16 日终止了上述合同。

2022 年 6 月 10 日，船东方就其中 4 艘船舶发出仲裁启动通知，指称扬子江船业子公司违反相关造船合同。2022 年 9 月 26 日，船东方又就另外 6 艘船舶发出仲裁启动通知。船东提出的索赔总额约为 8.35 亿美元，包括交易损失、利润损失以及要求退还其已支付款项。而船东就上述 10 份建造合同实际支付的总金额仅为 332 万美元（约合人民币 2286.43 万元）。

2025 年 3 月，伦敦仲裁庭做出仲裁裁决，船东方关于约 8.322 亿美元的其他索赔（包括交易损失及利润损失）均未获仲裁庭支持，但关于其中两份合同提出的 332 万美元预付款退款请求，仍由仲裁庭保留管辖权以作进一步裁决。同年 10 月，英国高等法院已就仲裁裁决所涉及的一项法律问题，

批准船东方提出上诉的许可。

据悉，扬子江船业此次仲裁涉及一家欧洲船东订造的 10 艘新巴拿马型集装箱船，船东方很可能是美国上市的希腊船东 Costamare。该公司曾于 2021 年公告称，与一家匿名亚洲船厂达成协议，订造 4 艘 12690TEU 和 4 艘 15000TEU 新巴拿马型集装箱船。然而在 2022 年上半年，Costamare 陆续撤销了全部 8 艘新船订单，其中 2 艘 12690TEU 船的撤单原因为“船厂违约”，但 Costamare 并没有给出另外 6 艘的撤单原因。

据了解，Costamare 成立于 1975 年，是全球领先的集装箱船租船公司之一，目前其船队拥有 68 艘集装箱船，总运力约为 51.3 万 TEU，服务于包括中远海运、长荣海运、阳明海运、马士基、地中海航运、赫伯罗特和以星航运在内的多家知名航运公司。

作为国内最大的民营造船企业，扬子江船业去年业绩再次创下历史新高。财报数据显示，2025 年扬子江船业营业收入同比增长 7.4% 至 285 亿元人民币；盈利能力实现显著跃升，净利润较上年同期增长 30.2% 达到 86 亿元人民币，净利率提升至 30.3%；毛利同比增长 28.3% 至 97.6 亿元人民币，毛利率提升 5.5 个百分点至 34.2%。

截止到 2025 年 12 月 31 日，扬子江船业手持订单共计 245 艘 859 万 CGT，价值约 223.9 亿美元（约合人民币 1532.43 亿元），最远交船期排至 2030 年。手持订单船型结构丰富，包括各大、中、小型集装箱船 130 艘 160.6 亿美元，散货船

49 艘 19.4 亿美元，各型气体船（LPG/VLAC/VLEC）26 艘 23.6 亿美元，油船 40 艘 20.3 亿美元。这些订单中，绿色清洁能源船型约占手持订单总价值的 71%。

（信息来源：国际船舶网）

三、国际船级社资讯

（一）DNV 为 EMSA 开展研究，呼吁对氢燃料船舶采取基于设计的安全方案

DNV 近日向欧洲海事安全局（EMSA）提交了其委托开展的多年期研究项目“氢能在船舶上使用的安全性”，研究成果包括最终报告及一份非强制性指导文件。该研究指出，氢燃料船舶需要采用基于设计的安全方案，并建议在所有含氢气承载部件（包括露天甲板区域）周围均设置二级围护系统。

氢能正逐渐成为航运业一种潜在的燃料选择，但其广泛应用预计仍需时日。研究表明，氢气的危害不同于液化天然气（LNG）等其他替代船用燃料。即使是较小的泄漏，也可能迅速形成可点燃的气云，加上氢气点火能量低以及泄漏检测难度大，这意味着船上需要增设额外的技术屏障来降低爆炸风险，尤其要强化泄漏管理和防护系统。

DNV 海事代理首席执行官克莉丝蒂娜（Cristina Saenz de Santa Maria）表示：“氢作为船用燃料具有可行性，但也伴随着安全风险。随着新燃料技术的发展，必须从一开始就融入坚实的安全原则。这需要新的思维、早期的集成以及整

个价值链的紧密合作，同时始终将海员的安全置于核心位置。
"

由于氢气的高易燃性，且液态氢需在极低温下储存，其应用也给船员带来了新的职业安全风险。研究指出，这将改变船员的作业环境。因此，必须对船员开展专项培训，使其识别船用氢气的特有危险并掌握风险缓解措施；同时应配套清晰的操作流程与安全管理体系，并以人员行为规范和组织安全文化作为额外风险防控屏障。

DNV 首席顾问、该研究的主要作者 Linda Hammer 表示：“该研究的结论是，氢燃料船舶的安全性必须基于技术安全屏障，将坚固的围护系统、二级围护结构和自动化保护系统作为第一道防线。这既考虑到氢气事故扩散速度极快，也兼顾了泄漏发生后检测与处置的局限性，尤其是在复杂的海事环境中。”

在谈到行业合作时，Hammer 补充道：“我们非常重视为欧洲海事安全局完成此项研究的机会，也感谢研究过程中行业伙伴的支持。期待在后续工作中，继续与监管机构及业界保持紧密合作。”

（信息来源：DNV 船级社）

（二）韩国船级社发布 EEDI 数值计算指南

近日，韩国船级社（KR）发布了《确定实际能效设计指数（EEDI）的数值计算指南》。

指南正文部分阐述了 A 类节能技术的数值计算程序和方法，而 B-1 类（空气润滑系统）和 B-2 类（风力辅助推进系

统)的相关计算方法则分别在附录1和附录2中详细阐明。

指南中的数值计算方法包含资格认定、验证和校准和计算等三个步骤,具体细则详见第2章。

指南提供的数值计算方法和程序基于MEPC.254(67)和MEPC.1/Circ.896通函制定,旨在使供方能够在EEDI计划的初步验证阶段清晰理解并切实应用。

指南所指的能效设计指数检验与认证指南,是指国际海事组织(IMO)决议《2014年能效设计指数(EEDI)检验和发证导则》(MEPC.254(67)号决议),包括经MEPC.261(68)和MEPC.309(73)号决议所引入的修正案。

除非适用的国际船级社协会(IACS)统一要求另有规定,本指南适用于2026年2月26日及之后提交给KR审批的数值计算报告。

(信息来源:IMO工作机制)

四、国际公约履约与技术规范更新

(一) 海事劳工公约通过二十周年:推动实现海上体面劳动

2026年是《2006年海事劳工公约》(MLC,2006)通过20周年。

公约重塑了全球海员的工作和生活条件,并加强了全球航运业的公平竞争,具有里程碑意义。

《2006年海事劳工公约》是在获得空前的三方共识的情况下,于2006年2月23日由国际海事劳工大会通过,是社

会对话和多边合作的典范。

各国政府、船东与海员携手合作共同建立了一个全面的全球框架，用以规范全球化程度最高的行业中的工作与生活条件。

在过去二十年中，公约为数百万海员带来了切实的改善。

为什么《2006年海事劳工公约》有效？

《2006年海事劳工公约》制定了清晰且可行的最低标准，涵盖就业条件、工资、工作与休息时间、起居设施、健康保护、医疗服务、福利和社会保障等方面，并以强有力的履约与执行机制为支撑，有效推动了海上体面劳动的实现。

与此同时，公约减少了因低标准劳工条件引发的不正当竞争，为负责任的船东营造了更加公平的竞争环境，进而提升了作为全球经济重要支柱的海上运输的安全性、效率与韧性。

新冠疫情凸显了海员作为关键劳动者的重要作用，他们确保了全球必需品供应链的持续流通。这场危机也突出了全面实施和执行《2006年海事劳工公约》所规定的各项保障措施的重要性。

尽管取得了显著进展，但仍然存在诸多挑战。海员和航运业仍然面临针对船只的非法袭击、海员被遗弃或被刑事定罪、疲劳作业、拖欠工资以及被拒绝上岸休假等问题。

然而，《2006年海事劳工公约》是一部“动态文书”，能够通过三方对话不断适应新的和持续出现的挑战。

负责审议公约执行情况的《2006年海事劳工公约》特别

三方委员会已展示出其有能力通过必要的修正案，确保公约能够应对新出现的情况，持续改善海员权利。

国际劳工组织重申，在国际海事组织的全面支持下，将根据自身使命致力于在全球范围内有效实施《2006年海事劳工公约》。

国际海事组织与国际劳工组织呼吁所有国家和行业利益相关方维护公约标准，加强履约，并携手合作，保障海员权利，推动全球航运业实现公平、包容和可持续的未来。

中国已批准《2006年海事劳工公约》，并于2019年与国际劳工组织签署了《在“21世纪海上丝绸之路”倡议下合作推动经修订的〈2006年海事劳工公约〉有效实施谅解备忘录》，旨在更好地执行公约条款，改善船员福祉，挽救海员生命。

（信息来源：中国船员公众号）

（二）年度热点！国际海事公约生效状况

国际海事公约生效状况

Status of IMO Conventions

(截至2025年12月9日)

| 名称 | 缩写 | 生效时间 | 缔约国 | 吨位 (%) | 对我国生效 |
|---|---------------------------|-----------|-----|--------|--------------------------------|
| 国际海事组织公约 | IMO Convention | 1958-3-17 | 176 | 97.49 | 1973-3-1 |
| 国际海事组织公约2021年修正案 | IMO C AMEND-21 | 尚未生效 | 35 | 28.23 | |
| 1974年国际海上人命安全公约 | SOLAS 1974 | 1980-5-25 | 168 | 98.49 | 1980-5-25 |
| 1974年国际海上人命安全公约1978年议定书 | SOLAS PROT 1978 | 1981-5-1 | 124 | 96.92 | 1983-3-17 |
| 1974年国际海上人命安全公约1988年议定书 | SOLAS PROT 1988 | 2000-2-3 | 132 | 97.77 | 2000-2-3 |
| 1966年国际载重线公约 | LL 1966 | 1968-7-21 | 166 | 98.49 | 1974-1-5 |
| 1966年国际载重线公约1988年议定书 | LL PROT 1988 | 2000-2-3 | 127 | 97.46 | 2000-2-3 |
| 1969年国际船舶吨位丈量公约 | TONNAGE 1969 | 1982-7-18 | 160 | 98.23 | 1982-7-18 |
| 1972年国际海上避碰公约 | COLREG 1972 | 1977-7-15 | 164 | 98.49 | 1980-1-7 |
| 1972年国际集装箱安全公约 | CSC 1972 | 1977-9-6 | 86 | 67.65 | 1981-9-23 |
| 1972年国际集装箱安全公约1993年修正案 | CSC AMEND-93 | 不预期生效 | 11 | 12.53 | |
| 实施1977年托雷莫利诺斯国际渔船安全公约1993年议定书规定的2012年开普敦协定 | Cape Town Agreement 2012 | 尚未生效 | 27 | 10.19 | |
| 1978年海员培训、发证和值班标准国际公约 | STCW 1978 | 1984-4-28 | 167 | 98.49 | 1984-4-28 |
| 1995年渔船船员培训、发证和值班标准国际公约 | STCW-F 1995 | 2012-9-29 | 40 | 11.39 | |
| 1979年国际海上搜寻救助公约 | SAR 1979 | 1985-6-22 | 116 | 81.01 | 1985-7-24 |
| 1971年特种业务客船协定 | STP 1971 | 1974-1-2 | 18 | 21.92 | |
| 1973年特种业务客船舱室要求议定书 | SPACE STP 1973 | 1977-6-2 | 17 | 21.66 | |
| 国际移动卫星组织公约 | IMSO C 1976 | 1979-7-16 | 112 | 96.14 | 1979-7-16 |
| 国际移动卫星组织公约1998年修正案 | IMSO AMEND-98 | 2001-7-31 | 64 | 82.90 | 2001-7-31 |
| 国际移动卫星组织公约2008年修正案 | IMSO AMEND-08 | 尚未生效 | 33 | 7.86 | |
| 1965年便利海上运输国际公约 | FAL 1965 | 1967-3-5 | 132 | 95.64 | 1995-3-17 |
| 1973年国际防止船舶污染公约1978年议定书(附则I——防止油类污染规则;附则II——控制散装有毒液体物质污染规则) | MARPOL 73/78 (Annex I/II) | 1983-10-2 | 162 | 98.47 | 附则I:1983-10-2 附则II:1987-4-6 |

| | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|-----|-------|------------|
| 1973年国际防止船舶污染公约1978年议定书(附则III——防止海运包装有害物质污染规则) | MARPOL 73/78 (Annex III) | 1992-7-1 | 153 | 98.12 | 1994-12-13 |
| 1973年国际防止船舶污染公约1978年议定书(附则IV——防止船舶生活污水污染规则) | MARPOL 73/78 (Annex IV) | 2003-9-27 | 150 | 97.09 | 2007-2-2 |
| 1973年国际防止船舶污染公约1978年议定书(附则V——防止船舶垃圾污染规则) | MARPOL 73/78 (Annex V) | 1988-12-31 | 157 | 98.32 | 1989-2-21 |
| 1973年国际防止船舶污染公约1997年议定书(附则VI——防止船舶造成空气污染规则) | MARPOL PROT 1997 (Annex VI) | 2005-5-19 | 110 | 97.09 | 2006-8-23 |
| 1972年防止倾倒废料及其他物质污染海洋公约(伦敦倾废公约) | LC 1972 | 1975-8-30 | 87 | 54.27 | 1985-12-14 |

| 名称 | 缩写 | 生效时间 | 缔约国 | 吨位 (%) | 对我国生效 |
|---------------------------------------|------------------------|------------|-----|--------|------------|
| 1972年防止倾废物及其他物质污染海洋公约(伦敦倾废公约)1978年修正案 | LC AMEND-78 | 尚未生效 | 20 | 11.73 | |
| 1972年防止倾废物及其他物质污染海洋公约(伦敦倾废公约)1996年议定书 | LC PROT 1996 | 2006-3-24 | 56 | 38.82 | 2006-10-29 |
| 1969年国际干预公海油污事故公约 | INTERVENTION 1969 | 1975-5-6 | 92 | 76.38 | 1990-5-24 |
| 1973年干预公海非油类物质污染议定书 | INTERVENTION PROT 1973 | 1983-3-30 | 61 | 57.79 | 1990-5-24 |
| 1969年国际油污损害民事责任公约 | CLC 1969 | 1975-6-19 | 31 | 3.26 | 退出 |
| 1969年国际油污损害民事责任公约1976年议定书 | CLC PROT 1976 | 1981-4-8 | 53 | 63.73 | 退出 |
| 1969年国际油污损害民事责任公约1992年议定书 | CLC PROT 1992 | 1996-5-30 | 146 | 97.07 | 2000-1-5 |
| 1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约 | FUND 1971 | 1978-10-16 | 14 | 2.55 | |
| 1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约1976年议定书 | FUND PROT 1976 | 1994-11-22 | 31 | 54.48 | 退出 |
| 1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约1992年议定书 | FUND PROT 1992 | 1996-5-30 | 123 | 93.91 | 仅适用于特别行政 |
| 1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约2000年议定书 | FUND PROT 2000 | 2001-6-27 | | | |
| 1992年设立国际油污损害赔偿基金国际公约2003年议定书 | FUND PROT 2003 | 2005-3-3 | 34 | 15.06 | |
| 1971年海上运输核材料民事责任公约 | NUCLEAR 1971 | 1975-7-15 | 18 | 22.83 | |
| 1974年海上旅客及其行李运输雅典公约 | PAL 1974 | 1987-4-28 | 23 | 35.43 | 1994-8-30 |
| 1974年海上旅客及其行李运输雅典公约1976年议定书 | PAL PROT 1976 | 1989-4-30 | 15 | 34.88 | 1994-8-30 |
| 1974年海上旅客及其行李运输雅典公约1990年议定书 | PAL PROT 1990 | 不预期生效 | 3 | 0.16 | |
| 1974年海上旅客及其行李运输雅典公约2002年议定书 | PAL PROT 2002 | 2014-4-23 | 34 | 42.21 | |
| 1976年海事赔偿责任限制公约 | LLMC 1976 | 1986-12-1 | 55 | 53.21 | 仅适用于特别行政 |
| 1976年海事赔偿责任限制公约1996年议定书 | LLMC PROT 1996 | 2004-5-13 | 66 | 70.44 | |
| 1988年制止危及海上航行安全非法行为公约 | SUA 1988 | 1992-3-1 | 166 | 94.59 | 1992-3-1 |
| 1988年制止危及大陆架固定平台安全非法行为议定书 | SUA PROT 1988 | 1992-3-1 | 157 | 94.13 | 1992-3-1 |
| 2005年制止危及海上航行安全非法行为公约议定书 | SUA 2005 | 2010-7-28 | 54 | 40.05 | |
| 2005年制止危及大陆架固定平台安全非法行为公约议定书 | SUA PROT 2005 | 2010-7-28 | 49 | 39.64 | |

| | | | | | |
|-----------------------------|----------------------|------------|-----|-------|-----------|
| 1989年国际救助公约 | SALVAGE 1989 | 1996-7-14 | 79 | 62.76 | 1996-7-14 |
| 1990年国际油污防备、反应和合作公约 | OPRC 1990 | 1995-5-13 | 120 | 80.59 | 1998-6-30 |
| 2000年有毒有害物质污染事故防备、反应与合作议定书 | OPRC/HNS 2000 | 2007-6-14 | 43 | 54.79 | 2010-2-19 |
| 1996年国际海运有毒有害物质损害责任和赔偿公约 | HNS 1996 | 不预期生效 | 14 | 19.06 | |
| 国际海运有毒有害物质损害责任和赔偿公约2010年议定书 | HNS PROT 2010 | 尚未生效 | 8 | 3.82 | |
| 2001年国际船舶燃油污染损害民事责任公约 | BUNKERS 2001 | 2008-11-21 | 108 | 94.98 | 2009-3-9 |
| 2001年控制船舶有害防污底系统国际公约 | AFS 2001 | 2008-9-17 | 100 | 95.77 | 2011-6-7 |
| 2004年国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约 | BWM 2004 | 2017-9-8 | 101 | 93.73 | 2019-1-22 |
| 2007年内罗毕残骸清除国际公约 | NAIROBI WRC 2007 | 2015-4-14 | 75 | 82.44 | 2017-2-11 |
| 2009年香港安全与无害环境拆船国际公约 | HONG KONG Convention | 2025-6-26 | 29 | 60.46 | |

(信息来源: 莫瑞泰海事服务)

【行业研报】

2025 年船舶工业经济运行分析

2025 年是“十四五”规划的收官之年，我国船舶工业继续保持稳中向好、稳中求进、稳中提质的发展态势，三大造船指标保持合理区间波动，国际市场份额继续保持领先，船舶出口金额持续增长。但全球性地缘政治冲突和逆全球化发展所带来的不确定性对船舶行业高质量发展的影响仍然存在。

一、经济运行基本情况

（一）三大造船指标两升一降

2025 年，全国造船完工量 5369 万载重吨，同比增长 11.4%；新接订单量 10782 万载重吨，同比下降 4.6%。12 月底，手持订单量 27442 万载重吨，同比增长 31.5%。全国完工出口船 4795 万载重吨，同比增长 13.9%；承接出口船订单 9510 万载重吨，同比下降 8.1%；12 月底，手持出口船订单 25356 万载重吨，同比增长 30.5%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 89.3%、88.2%和 92.4%。

（二）船舶出口金额保持增长

2025 年，全国船舶产品出口金额 550.8 亿美元，同比增长 26.7%，其中，散货船、油船和集装箱船三大主流船型出口金额合计 304.6 亿美元，占出口总金额的 55.3%。

二、经济运行主要特点

（一）国际市场份额保持领先，企业竞争力不断增强

2025 年，我国造船大国地位进一步巩固，市场份额已连

续 16 年居世界第一。我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的 56.1%、69.0%和 66.8%，以修正总吨计分别占 50.3%，63.0%和 59.4%。骨干船企国际竞争力不断增强，分别有 6 家企业位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。中国船舶集团造船三大指标在全球造船集团中位居第一。

（二）高端化智能化成效显著，新质生产力加快发展

2025 年，我国船企一批高端化、智能化新装备交付使用，双燃料客滚船、大型 LNG 双燃料汽车运输船、超大型乙烷运输船（VLEC）等实现批量交付，17.4 万立方米 LNG 运输船全年交付 15 艘创下我国大型 LNG 船交付新纪录，“远海绿洲号”建造周期缩短至 16 个月内实现全球领先。特种船海装备不断取得突破，大型深远海渔业养殖工船、三文鱼养殖工船、运载火箭回收船、漂浮式动力定位网箱型工船、深远海绿色智能技术试验船等交付船东使用。第二艘国产大型邮轮项目工程总进度超 90%，整体建造效率较首制船提升 20%。我国造船完工量突破 2301 万修正总吨，超过 2011 年 2286 万修正总吨的历史最高水平，完工船舶修载比达到 0.43，创下历史最好水平。

（三）新接船舶订单稳量提质，绿色低碳化加速推进

2025 年，我国新接订单量继续保持较高水平，在全球 18 种主要船型中，我国有 16 种船型新接订单量位居全球首位。散货船、货滚船、客滚船、多用途船等国际份额占比超 80%。集装箱船、化学品船、成品油船、普通货船等国际份

额占比超 70%。新接绿色船舶订单国际市场份额达到 69.2%。19.2 万立方米 B 型舱电力推进 LNG 运输船、新一代 17.5 万立方米 MarkIII Flex 薄膜型 LNG 运输船、10.3 万立方米 B 型舱 VLEC、19000TEU LNG&电池混合动力集装箱船、2 万立方米液氢运输船以及 30 万吨氨双燃料动力超大型油船（VLCC）等新型绿色环保船型研发取得显著成果。

（四）海工装备市场加速复苏，大型高端装备投入运营

2025 年，我国进一步巩固在海洋工程装备领域的领先优势，市场份额已连续 8 年居世界首位。新承接各类海洋工程装备 113 艘/座、105 亿美元，以金额计算占世界份额 44.6%。批量承接浮式生产储卸油装置（FPSO）、半潜船、多功能支持船、运维母船、铺缆船、甲板运输船、自升式作业平台、三用工作船、抛石船等订单。全球最大浮式液化天然气生产装置（FLNG）、新一代风电基础安装船、全球最大全电驱可拆装环保绞吸挖泥船、亚洲最大、世界领先的 35000 立方米舱容超大型耙吸式挖泥船“通浚”轮顺利交付。

（五）精益生产推动效率提升，船企效益持续向好

2025 年，骨干船企积极推进船舶数字化、网络化、智能化深度融合，引入条/型材切割机器人生产线、智能化涂装产线、数字化焊机、柔性制造智能焊接机器人等装备，生产效率大幅提高。同时，船价、钢价等影响企业效益的市场因素保持稳定，企业效益得到明显提升。船用 20mm 规格钢板价格与年初基本持平，6mm 规格钢价上涨 3%。克拉克松新船价格指数高位盘整在 184 点上下。

三、2026 年预测

据多家国际机构发布的最新经济展望数据，预计 2026 年全球经济将保持稳定增长，全球造船完工量将保持在 1.2 亿载重吨水平，新接订单量将在 1.2 亿载重吨，手持订单量保持在 3.5 亿载重吨以上；我国造船完工量将在 6000 万载重吨以上，新接订单量比上年略有下降，手持订单量保持在 2.5 亿载重吨以上。同时，面对当前地缘政治冲突、贸易保护主义所带来的挑战和不确定性影响，我国造船企业保交船、快交船、交好船的压力不断增大，并且随着船企生产任务量的快速增加，船厂安全生产面临的挑战愈加严峻。

四、相关建议

（一）全力做好“保交船”工作

全行业应以“保交船、快交船、交好船”为核心，主动应对外部风险。一方面，企业要夯实管理基础，持续健全完善安全生产规章制度和操作规程，落实风险隐患排查和现场安全监管工作，共同构建船舶安全生产新标杆。另一方面，要做好产业链供应链管理，以市场化手段，降低材料成本波动影响。同时，加快智改数转，推动智能机器人与自动化生产线应用，持续提升企业生产和管理效率。

（二）加大市场开拓力度

当前，船东对于绿色智能系统及涵盖燃料、融资、运维的“一站式综合解决方案”需求已十分迫切，同时，节能环保性能更强、数字化和自动化程度更高的新一代先进船型研发和建造能力将成为船企接单竞争力的关键因素。船舶企业

应加大国际化经营力度，加快全球营销和服务网络建设，推进海外研发中心建设，提升国际化市场开拓能力。

（三）培育新的经济增长点

全行业应加强海洋科技创新，巩固提升海洋装备制造业优势，促进产业高端化、智能化、绿色化、融合化升级，加快发展浮式绿色能源储存装置、深远海开发装备、深海采矿装备以及极地资源开发装备等新型海工装备，培育壮大新兴产业和未来产业，开展邮轮、游艇、夜游船、休闲渔业船等消费创新，加快内河船舶电气化改造，推动深远海养殖装备产业化发展，释放国内市场潜力，培育新的经济增长点。

（信息来源：中国船舶工业行业协会）

【航运风险】

20 多艘船使用“安全航道”穿越霍尔木兹海峡 特朗普“反复横跳”遭质疑

航运界网消息，当地时间 3 月 24 日，美以对伊朗军事行动进入第 25 天。截至目前，20 多艘船舶使用“安全航道”穿越霍尔木兹海峡。特朗普围绕霍尔木兹海峡的立场“反复横跳”，令外界质疑其对这场战事准备不足、无法“体面退场”。

伊朗称非交战国通过霍尔木兹海峡须先协调

伊朗国防委员会当地时间 23 日发表声明称，非交战国的船只若想通过霍尔木兹海峡，其唯一途径是与伊朗进行协调。

声明还强调，伊朗承诺过进行“对等报复”，但也承诺过对袭击发电厂和能源基础设施的行为作出“立即和毁灭性的回应”。

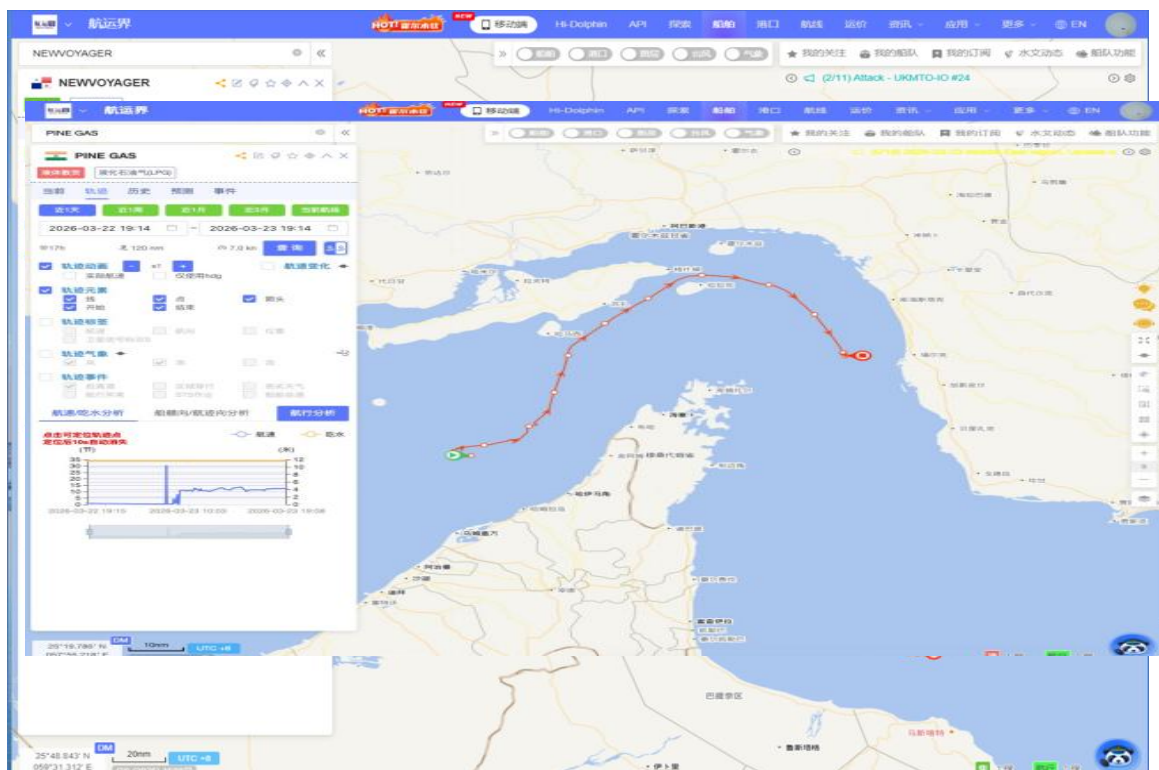
伊朗国防委员会还强调，对伊朗海岸或岛屿发动攻击，将切断海湾地区的航线和通信线路，并导致包括伊朗沿海在内的区域被布设水雷。

2 艘印度 VLGC 穿越霍尔木兹海峡

AIS 显示，2 艘印度 VLGC 使用了 Larak-Qeshm 之间的“安全航道”在 3 月 22 日至 23 日穿越了霍尔木兹海峡。

具体而言，AIS 数据显示，82000 立方米“Pine Gas”轮（IMO9315680，2006 年建造）和 83000 立方米“Jag Vasant”

轮（IMO9307750，2006 年建造）全程开启了 AIS，并使用了 Larak-Qeshm 之间的“安全航道”。



1 艘集装箱船使用“安全航道”此外，AIS 数据显示，1 艘支线集装箱船“Newvoyager”轮（IMO1088396，1068TEU，2019 年建造）也在 3 月 22 日至 23 日通过伊朗的 Larak-Qeshm 之间的水域穿越霍尔木兹海峡。

截至目前，据悉已有 20 多艘船舶通过 Larak-Qeshm 之间的水域穿越霍尔木兹海峡。这表明伊朗已经事实上建立了一条“安全航道”，在核实后允许特定的船舶通过霍尔木兹海峡。

伊朗总统回应美方威胁：将在战场上坚决对抗当地时间 22 日傍晚，伊朗总统佩泽希齐扬在社交媒体发文表示，“企图‘将伊朗从地图上抹去’，是对一个创造历史的国家意志的绝望践踏。威胁和恐吓只会增强伊朗的团结。霍尔木兹海峡对所有人开放，唯独侵犯伊朗领土者除外。伊朗将在战场

上坚决对抗这些疯狂的威胁。”

美东时间 21 日，特朗普通过社交媒体称，“美国已将伊朗彻底从地图上抹去。”

伊朗回应特朗普开放霍尔木兹海峡“最后通牒”：若遭袭将报复当地时间 22 日，伊朗伊斯兰议会议长卡利巴夫在社交媒体发文称，一旦伊朗的发电厂、能源和石油设施等关键基础设施遭到攻击，那么整个地区的此类目标都将被视为合法目标，将遭到不可逆转的摧毁，油价将长期上涨。

这是针对特朗普 21 日晚向伊朗发出“48 小时”最后通牒的回应，特朗普要求伊朗在 48 小时内开放霍尔木兹海峡，否则将对伊朗“各类发电厂”发动打击并将其摧毁。

如果按照特朗普的发文时间、美东时间当晚 7 时 45 分推算，48 小时期限大致将在美东时间 3 月 23 日晚约 7 时 45 分、也就是北京时间 3 月 24 日早 7 时 45 分到期。

特朗普称已与伊朗对话 将暂停打击其能源设施 5 天当地时间 23 日，美国总统特朗普在社交媒体平台“真实社交”发文称，“美国和伊朗在过去两天进行了非常良好和富有成效的对话”。

特朗普称，已指示暂停对伊朗发电厂和能源基础设施的一切军事打击，为期五天，但前提是正在进行的会议和讨论取得成功。



对此，伊朗外交部发表回应，与美国方面“不存在对话”。美国总统的相关表态旨在为降低能源价格并争取实施其军事计划的时间。

一位伊朗高级安全官员当天称，目前没有与美国方面进行谈判，也不会进行谈判。特朗普在社交媒体上的相关言论可能为“心理战”。该官员同时表示，伊朗方面将持续对美以军事行动进行广泛防御及回应。

据悉，自冲突开始以来，一些调解方曾向伊朗方面传递信息，伊朗明确回应将继续防御，直至实现“必要威慑”。

战争若持续，油轮货运量恐下降

Rystad Energy 分析师警告称，如果战争持续到 4 月，油轮货运量将下降。霍尔木兹海峡“实质关闭”，迫使油轮船东将重点放在阿曼湾富查伊拉和沙特红海沿岸延布的货物上。两个主要的原油装货港都有管道。

与此同时，伊拉克已恢复通过杰伊汉管道从基尔库克地

区向巴士拉出口原油。科威特没有这种选择，必须通过阿拉伯湾和霍尔木兹海峡出口石油。

尽管到目前为止，这两个国家对冲突的暴露程度有限，但其储存设施已接近满负荷。

总部位于奥斯陆的 **Rystad Energy** 分析师指出，这两个国家都拥有老化的传统油田，必须确保这些设施的持续运营。否则，他们将面临“硬停产”，油井被堵塞和废弃。

Rystad Energy 分析师警告称，如果到 4 月初没有停火，“硬停产”关闭可能是不可避免的。

然而，**Rystad Energy** 分析师表示，冲突不太可能停止。无论博弈论的原则在未来几周内是否被证明是一个有用的指导，在波斯湾滞留或寻找业务的油轮船东都有广泛的紧迫问题。这些因素包括他们的资产、海员的安全，以及未来油轮市场可能截然不同的走向的可能性。

油轮需求或遭受致命打击，亚洲风险最高

此外，**Banchero Costa** 分析师 **Ralph Leszczynski** 日前表示，若中东原油出口中断，油轮需求将遭受致命打击，其中亚洲市场因高度依赖海湾地区难以替代的原油供应而风险尤为突出。

他指出，地缘政治紧张局势可能已使此前利好油轮市场的预期发生逆转。

风险恐扩散：沙特与红海通道成最大隐患

分析师目前最担忧的，是冲突进一步蔓延至迄今尚未受损的关键设施。“最大的隐患”在于沙特阿拉伯东西输油管道

或红海出口设施遭到袭击。一旦这些设施受损，全球能源市场将面临远比当前更为严峻的供应冲击。

干散货市场仍然相对独立

尽管美以对伊朗军事行动扰乱了全球航运，但与油轮领域相比，干散货市场仍然相对独立。

总的来说，被困在霍尔木兹海峡以西的船舶导致的运力损失大致抵消了需求的直接损失，尽管对化肥、谷物和煤炭市场的可能会产生相当大的影响。

集运租船市场依然坚挺

船舶经纪 VHBS 指出，尽管分析师都警告称集运租船市场将放缓，但事实上，集运租船市场仍然坚挺。租船人继续积极寻求租用跨大西洋和亚洲的船舶，更倾向于更长的租期。由于班轮公司希望提前确保运力，因此远期成效很常见。中东地缘政治紧张局势现在是一个关键的市场驱动因素。

随着网络的调整，转租的迹象正在出现。虽然全球供应仍然充足，但区域不平衡可能导致燃料短缺和港口拥堵。

VHBS 分析师指出，总体而言，有限的可供租用船舶和持续的租船需求支撑着租金。然而，地缘政治风险的增加正在降低可预测性，并可能增加短期波动性。

简言之，伊朗之所以在承受重大损失后仍能坚持强硬反击，也是基于“打得一拳开，免得百拳来”的悲壮博弈逻辑。事实上，针对霍尔木兹海峡困局，伊朗机动作战能力和战略定力不可小觑。伊朗明确回应将继续防御，直至实现“必要威慑”。

与此同时，也门胡塞武装的态度将成为关键。一旦胡塞武装袭击以色列和海湾国家的能源基础设施，特别是用导弹、无人机和水雷来袭击通过曼德海峡的船只，就意味着战事全面升级，将极大地加剧美以发动的这场战争的经济后果。

（信息来源：航运界）

【海事建议】

进一步加强船员安全教育提升船员防范商渔船碰撞能力

交通运输部海事局发布了关于进一步加强船员安全教育提升船员防范商渔船碰撞能力的通知，要求各航运公司加强新聘、转岗上岗前、在船船员商渔船防碰撞专项培训；全面落实商船 100%召开航前安全会要求，组织全体航行值班人员学习商渔船防碰撞知识。

海事管理机构将通过现场监督、PSC、FSC、远程核查等形式对船员尤其是负责航行值班人员的商渔船防碰撞能力开展检查，发现船员不熟悉应知应会内容要求的，将会责令培训，同时倒查航运公司、船员服务机构、外派机构落实情况，并开展约谈和依法处置。

商渔船防碰撞应知应会

中国沿海商渔船活动多、通航环境复杂，商渔船碰撞风险突出。为防控商渔船碰撞风险，制定如下船员在商渔船防碰撞工作

中的操作要点和注意事项，供广大船员掌握和使用。

1. 航行航法

1.1 进入渔船密集区水域之前

1) 制定航行计划时，应按照《沿海公共航路指南》等文件要求，严格使用沿海公共航路，并保持靠右航行。

2) 开航前，要召开航行安全会，驾驶台所有航行值班

人员知晓渔船密集水域航行注意事项、渔船作业特点、与渔船最小会遇距离避让要求等。

3) 对雷达、电子海图、GPS、AIS、VDR、VHF、航行灯和声号等助航设备进行检查和测试,对车、舵进行检查和测试,确保正常可用。要备妥主机,以便随时用车。

1. 2 经过或邻近渔船密集区水域期间

1) 船舶航行于中国沿海渔船密集水域时,驾驶台应保持至少两名值班人员,必要时船长亲自指挥。夜间渔区航行,船长应签发有关安全航行要求的夜航命令。

2) 航行值班人员应加强瞭望,开启两部雷达,加强远近距离扫描观测。勿过度依赖单一助航设备,严禁仅凭 AIS 信息进行避让。

3) 进入渔船密集区域航行时应调整为手操舵。若当时通航环境许可,尽可能保持 1 海里以上距离通过,渔船密集水域尽可能保持 0.5 海里以上。

4) 雾航时即使雷达上没有发现渔船也应按章鸣放雾号。

1. 3 特别注意事项

1) 夜间是商渔船碰撞事故高发时段,应予以特别关注。

2) 渔船从事流刺网等捕鱼作业时,会使用 AIS 网位仪显示渔网,在电子海图上显示为三角形图形标识,需重点关注识别。

3) 若渔船船速在 3 节及以下时,通常正在捕鱼作业中,可能无人值守、未显示相应的号灯号型、未开启甚高频等设备,需加强注意并采取行动主动避让。

4) 渔船有可能会因保护其渔网而突然改变航向、加速，需加强瞭望。

5) 部分木质渔船可能因材质和构造难以被雷达识别。

2. 避让行动

2.1 构成碰撞危险时，及早通过 **VHF16** 频道呼叫渔船。若数次尝试呼叫无应答，渔船可能值班异常，应用白昼信号灯闪烁至少 **5** 次，和/或至少 **5** 短声连续声号引起渔船注意，并及时主动采取避让行动。

2.2 不能确保在安全通过的情况下，应果断（距离 **3** 海里以上或会遇前 **15** 分钟以上）采取备车、减速措施。

3. 应急救助

3.1 在碰撞不可避免时，应果断采取减速、停车、倒车、改变航向等措施避免船首与渔船正面撞击。

3.2 发生碰撞事故后应立即停船，将人命救助置于首位，全力实施救助。

3.3 立即向就近的搜救中心、海事管理机构报告，报告内容包含事故发生位置、遇险船舶名称、人员伤亡情况、船舶受损情况等。