

## 第1期

(总第 379)

二〇二六年一月二十一日

## 本期目录

- ◆ 1421 艘！再夺第一！中国造船业经受空前考验
- ◆ 18 艘 188 亿！两大央企联手！中国造船业再迎重磅大单
- ◆ DNV：2025 年全球替代燃料船舶订单减少 47%
- ◆ 全国首单 ESG 保险落地船舶修造业，开启绿色转型风控新机制
- ◆ 紧盯船企订单产能——预警点随同市商务局赴长宏国际调研



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)

# 1421 艘！再夺第一！中国造船业经受空前考验

刚刚结束的 2025 年，全球新造船市场在高位回落中明显降温。中国造船业顶住美国 301 政策等外部非市场因素冲击，接单规模依旧保持全球第一，但其市占率却出现了过去五年来的首次下滑。

根据克拉克森 1 月 7 日发布的数据，2025 年全年，全球累计新船订单成交量为 2036 艘 5643 万修正总吨 (CGT)，按 CGT 计比 2024 年的 7678 万 CGT 下降 27%。其中，中国船企接单 1421 艘、3537 万 CGT，同比下降 35%，市场占有率为 63%，排名全球第一；韩国船企接单 247 艘 1160 万 CGT，同比增长 8%，市场占有率为 21%，排名第二。

去年 12 月，全球新船订单成交量为 264 艘 809 万 CGT，按 CGT 计比 2024 年同期的 479 万 CGT 增长了 69%，环比去年 11 月的 659 万 CGT 增加了 23%。其中，中国船企承接新船订单 223 艘 571 万 CGT，全球市场占有率为 71%，位居榜首；韩国船企接单 23 艘 147 万 CGT，全球市场占有率为 18%，位居第二。

韩国业界表示，虽然韩国船企在 2025 年的接单数量仍远远不及中国，但以单船 CGT 计，韩国为每艘 4.7 万 CGT，中国为 2.5 万 CGT，韩国是中国的近两倍，这是由于韩国船企延续了以高附加值船型为中心的接单基调。

2025 年，中国船企接单量同比下降 35%，而韩国船企接单量同比增长了 8%，这也成为韩国造船业时隔 5 年缩小与中国市场份额差距的关键。

值得一提的是，这是过去 5 年来中国船企市占率首次下滑，也是中韩两国差距首次缩小。2021 年，中国造船业的全球市场占有率为 51%，韩国为 32%；2022 年，中国造船业的全球市场占有率为 52%，韩国为 32%；2023 年，中国造船业的全球市场占有率升至 60%，韩国降为 20%；2024 年，中国造船业的

全球市场占有率再次升至 71%，而韩国则减少至 14%。双方的市场份额差距在 4 年时间里从 19 个百分点增至 57 个百分点，呈现出逐年扩大的态势。

克拉克森指出，2025 年的国际形势对于中国造船业的考验更甚，美国政策剑指中国建造船舶和中国造船，中国造船企业经历了前所未有的外部非市场因素考验。

从船型来看，中国继续扩大散货船建造的领先地位，接单份额首次突破 80%；集装箱船支线型和大型船舶接单同时发力，全年揽获 68%的箱船订单；油船订单受益于大国实力及灵活的造船产能，在年末完成批量订单，全球接单一举超过韩国；液化气船订单出现接单时间性调整，在中国主流船厂手持订单饱满船位紧张的情况下，订单流向能提供更早交期的韩国。作为建造难度较大但船舶体量较小的气体船船型市场，液化气船产能向中小型企业下沉难度较大。但除此之外，也应指出受美国 301 政策影响，部分船东立场变化，导致一些订单流向海外船厂。在整体订单回暖的影响下，对中国体量影响较小。

据了解，2024 年 4 月，在美国五家工会的请愿下，美国贸易代表办公室 (USTR) 发起对中国海事、物流和造船业的 301 调查。2025 年 2 月，USTR 发布了针对中国航运、物流及造船业的 301 条款条款草案。这对新造船市场产生了显著影响，3 月韩国船企一度揽获全球 55%的订单位居榜首，当月中国船企市占率仅为 35%。

随着 USTR 在 2025 年 4 月宣布了修订后的最终港口费征收计划，减轻了对非中国公司拥有的中国建造船舶或新造船的收费，船东开始重返中国船厂订船。4 月中国船企成功斩获了全球近 70%的新船订单，此后月度接单量一直高居全球第一。

去年 10 月底，中美两国同意暂停互征港口费和对等关税一年之后，11

月 9 日 USTR 宣布自 11 月 10 日起暂停实施其对中国海事、物流和造船业 301 调查措施一年。中方也决定暂停对美船舶收取船舶特别港务费。

截止去年 12 月底，全球手持订单量为 1.7391 亿 CGT，环比去年 11 月底增加了 312 万 CGT。其中，中国手持订单量达到 10748 万 CGT，同比增加 1001 万 CGT，以 62% 的市场占有率为继续稳居第一；韩国手持订单量为 3512 万 CGT，同比减少 245 万 CGT，市场占有率为 20%，位居第二。

去年 12 月份，新造船价格继续保持平稳势头。克拉克森新造船价格指数 (Newbuilding Price Index) 为 184.65 点，环比 11 月的 184.33 点上升 0.32 百分点，比 5 年前同期的 125.6 点上升 47% 左右。

从船型来看，174000 立方米大型 LNG 运输船价格为 2.48 亿美元，与 11 月份持平；超大型油船 (VLCC) 价格为 1.28 亿美元，比 10 月份的 1.275 亿美元上涨了 50 万美元；22000~24000TEU 超大型集装箱船价格为 2.62 亿美元，比 11 月份的 2.64 亿美元下降了 200 万美元。（国际船舶网）

## 18 艘 188 亿！两大央企联手！中国造船业再迎重磅大单

新年伊始，中国造船业再迎重磅订单。国有航运巨头中远海运集团持续推进船队扩张与结构升级，在两家国内船厂订造两型共计 18 艘集装箱船，稳步提升运力规模。

### 12 艘 168 亿！江南造船 LNG 双燃料集装箱船大单生效

1 月 13 日，中远海运控股股份有限公司发布公告，全资子公司中远资产管理有限公司与江南造船、中船贸易签订 12 艘 18000TEU 型 LNG 双燃料动力集装箱船建造合同，每艘船合同造价人民币 13.99 亿元，本次交易总价为人

民币 167.88 亿元，以人民币支付。

此次合作既是两大央企深化战略协同、践行国家重大发展战略的重要举措，也是中国船舶工业与航运业携手迈向绿色化、智能化高质量发展的里程碑，为全球航运业低碳转型贡献中国方案与中国力量。

这批新船是中远海控为提升船队运力规模、实现全球均衡发展、进一步巩固行业地位打造的旗舰船型。新船预计交付时间为 2028 年至 2029 年之间，交付后，计划投入东西流向主干航线运营，以提升相关航线服务品质，优化相关航线成本结构，从而进一步增强公司在传统干线市场的核心竞争力。

该型船是由江南造船自主研发设计“鲲”（KUN-18N）船型，采用 LNG 作为主要燃料，拥有完全自主知识产权。各项性能指标均达到国内先进水平，具有高效节能、绿色环保的优点，满足船东后续营运周期内船队减低碳排放的战略与计划。此外，该船型还结合了船东个性化要求，显著提升船舶经济性与市场适应性，高度契合当前航运业绿色低碳发展趋势。

自 2022 年初江南造船自主研发的“鲲”（KUN）系列大型集装箱船设计进入国际主流集装箱船市场以来，先后获得来自新加坡太平船务、香港博亚国际海运、法国达飞海运和新加坡海洋网联船务等多家主流班轮公司多批大型集装箱船订单。

随着此次与中远海运集运的成功签约，“鲲”（KUN）系列集装箱船的家族成员扩展至 49 艘，船型涵盖常规燃料动力、甲醇双燃料动力、LNG 双燃料动力等多种燃料形式，充分体现了江南造船在大型集装箱船研发设计和建造方面的深厚实力，进一步扩大了江南造船在主流双燃料大型集装箱船市场的影响力，同时也是江南造船在大型集装箱船领域树立了又一里程碑。

江南造船与中远海运集运拥有深厚的合作渊源。此前，江南造船为中远海运集团建造交付了 12 艘 5100TEU 集装箱船，8 艘 4700TEU 集装箱船，6 艘

21000TEU 集装箱船。其中，为中远海运集运建造的 6 艘 21000TEU 超大型集装箱船已成为“21 世纪海上丝绸之路”的流动名片，为“一带一路”倡议实施提供了坚实运力保障。

未来，江南造船与中远海运集运将以此次签约为契机，进一步深化在科技创新、绿色低碳、智能运维等领域的战略合作，持续践行国家战略，引领全球船舶与航运业绿色转型，共同书写中国从造船大国迈向造船强国、从航运大国迈向航运强国的崭新篇章。

不含最新订单在内，克拉克森的数据显示，目前江南造船手持订单共计 86 艘 889.3 万载重吨，包括 16 艘 VLAC、29 艘 VLEC、6 艘中型液化气船、29 艘集装箱船、5 艘 LNG 船、1 艘汽车运输船，交船期排至 2029 年。

### 首次订造 LNG 双燃料船！中远海运探索多元化新能源路径

据悉，这 12 艘船是去年 12 月初中远海运集团与中国船舶集团签署的总计 87 艘新船订单的一部分。全部 87 艘新船合同总金额约 500 亿元人民币，其中跨境人民币结算约 470 亿元，创下中国船舶工业史上单次合作签约金额最高、跨境人民币结算金额最高的“双记录”。

根据当时中国船舶发布的公告，上述新造船项目涉及旗下 6 家船厂——江南造船、大连造船、武昌造船、广船国际、中船澄西和北海造船，相关船型包括超大型集装箱船、超大型散货船、超大型油船（VLCC）、粮食运输船、多用途重吊船、MR 型油船、客滚船、小型集装箱船等。

值得一提的是，本次订造的新船将搭载 LNG 双燃料发动机，这是中远海运首次订造 LNG 双燃料集装箱船，标志着其在燃料转型之路上的重大改变。

中远海运一直是甲醇燃料的坚定支持者，也是目前全球前五大集运公司中唯一一家从未订造过 LNG 双燃料集装箱船的公司。去年 4 月，中远海控旗下东方海外还订造了 14 艘 18500TEU 甲醇双燃料集装箱船，其中南通中远海

运川崎将建造其中 5 艘，大连中远海运川崎则将建造另外 9 艘。加上东方海外这 14 艘在内，中远海控甲醇双燃料集装箱船将达 46 艘，合计运力近 85 万 TEU。

近年来，由于绿色甲醇燃料的稀缺性和高昂成本，越来越多的集运公司开始选择订造 LNG 而非甲醇双燃料船。2024 年，曾订造了全球首批甲醇双燃料集装箱船、开启航运业能源转型的“甲醇时代”丹麦马士基首次转向 LNG 燃料，在中韩船厂订造了多达 20 艘 LNG 双燃料集装箱船。

与此同时，曾在 2022 年和 2023 年积极订造甲醇双燃料船的法国达飞海运在去年重新转向 LNG 燃料，专注于订造 LNG 双燃料船。去年，长荣海运、日本海洋网联船务（ONE）也纷纷投资订造 LNG 双燃料集装箱船。

根据 DNV 的统计数据，2025 年全球集装箱船新船订单共计 547 艘，替代燃料船舶占据主导地位，按吨位计算的燃料构成大致为 LNG 双燃料船约占 58%，传统燃料船约占 36%，甲醇双燃料船占约 6%。

中远海控指出，综合考虑环保、成本、技术、全球基础设施和政策等多方面因素，本次订造船舶将搭载绿色燃料技术（LNG 双燃料发动机），体现了集团对全球节能减排及可持续发展战略的践行。公司通过探索多元化的新能源路径，持续深化对绿色燃料及相关技术的应用探索，有助于双品牌保持绿色船队发展的均衡性和灵活性。

同时，本次订造船舶可逐步替换老旧船舶，将有助于优化中远海控的船队结构。单船平均集装箱箱位增加将有效降低单箱成本，提升规模经济效益。未来，中远海控将采取分阶段、多元化和区域差异化战略，推进绿色船队建设，为实现航运业可持续发展贡献力量。

## 6 艘 20 亿！舟山中远海运重工获 10 年来首份集装箱船订单

除了在江南造船的 12 艘 LNG 双燃料船之外，1 月 13 日当天，中远海控

还宣布在舟山中远海运重工订造 6 艘 3000TEU 集装箱船。

根据中远海控发布的公告,1月13日中远海控全资子公司中远资产管理有限公司与舟山中远海运重工签署 6 艘 3000TEU 新型宽体常规燃料动力集装箱船造船协议,每艘新船价格约为 3.3 亿元,交易总价为 19.8 亿元,以人民币支付。新船计划于 2028 年 6 月至 12 月期间陆续交付。

作为参考,克拉克森的数据显示,目前一艘 2700/3000TEU 集装箱船新造船价格约为 4325 万美元(约合人民币 3.02 亿元),与去年同期的 4350 万美元基本持平。

证券代码: 601919

证券简称: 中远海控

公告编号: 2026-006

## 中远海运控股股份有限公司 关于订造六艘 3,000TEU 型集装箱船的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

### 重要内容提示:

- 2026 年 1 月 13 日,公司全资子公司中远资产与舟山重工签订合计六份造船协议订造六艘 3,000TEU 型集装箱船,以每艘合同造价人民币 3.3 亿元的价格合计订造六艘集装箱船,本次交易的总价为人民币 19.8 亿元。
- 本次交易构成关联交易,已经公司董事会审议批准,无需提交股东大会审议。
- 本次交易不构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

国际船舶网  
eworldship.com

中远海控指出,本次交易标的为 6 艘 3000TEU 新型宽体常规燃料动力集装箱船。集团已向舟山中远海运重工及其余三家船厂询价。根据集团对价格、技术能力和交付时间表的要求,经综合评价,舟山中远海运重工较其他船厂提供的交付期最早,且可提供全部 2028 年交船的船位,价格具备优势。本

次交易有助于中远海控稳步提升船队运力规模、实现长期均衡发展、进一步巩固行业地位，符合集团集装箱航运业务全球化发展战略。本次订造的3000TEU新型宽体船交付后，计划投入国际区域支线运营，可为相关航线提供稳定的运力保障，降低船舶成本；有利于集团提升在相关区域市场的客户服务能力，发挥双品牌核心竞争优势，为实现在新兴市场、区域市场和第三国市场的长远发展创造有利条件。最新的订单标志着舟山中远海运重工时隔近10年重返集装箱船建造市场。根据克拉克森的数据，舟山中远海运重工上一次承接集装箱船订单要追溯到2016年4月，当时法国达飞海运下单订造了4艘3532TEU集装箱船，这批船舶在2019年全部交付完毕。

近年来，舟山中远海运重工的接单船型以散货船和穿梭油船为主。不含最新订单在内，克拉克森的数据显示，截至目前舟山中远海运重工手持订单共计31艘339.5万载重吨，其中散货船25艘、穿梭油船6艘，交船期排至2028年。

据了解，中远海控是中远海运集团航运及码头经营主业上市旗舰企业和资本平台，主要通过全资子公司中远海运集运和间接控股子公司东方海外国际，经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。

截至2025年9月底，中远海控旗下自营集装箱船队规模572艘，合计运力近350万标准箱，船队规模继续稳居行业第一梯队。公司共经营307条国际航线（含国际支线）、61条中国沿海航线及79条珠江三角洲和长江支线，合计挂靠全球约146个国家和地区的650个港口。

（国际船舶网）

## DNV：2025 年全球替代燃料船舶订单减少 47%

DNV 替代燃料洞察平台 (AFI) 发布的最新年度数据显示，2025 年航运业发展受制于监管政策的不确定性以及市场格局的重新调整。尽管在经历前一年的空前繁荣之后，2025 年整体新造船活动有所放缓，但采用替代燃料的船舶总吨位份额仍稳定在 38%。这一稳定态势主要得益于集装箱船板块的持续强劲表现，客船与汽车运输船 (PCTC) 订单也在较小程度上提供了支持。

2025 年，全球替代燃料船舶新订单共计 275 艘\*，同比减少 47%。这一趋势与全球新船市场的整体下行态势一致 —— 2025 年全球新船订单量从 2024 年的 4405 艘降至 2403 艘。尽管市场低迷，但集装箱船订单展现出韧性，从 2024 年的 447 艘增至 547 艘，约占全球新船总吨位的 49%，占替代燃料新船订单的 68%。在集装箱船板块，替代燃料占据主导地位，按吨位计算的燃料构成大致为：液化天然气 (LNG) 约占 58%，传统燃料约占 36%，甲醇燃料占约 6%。

DNV 海事首席执行官柯努特 (Knut Rbeck-Nielsen) 表示：“2025 年航运业发展跌宕起伏，企业的战略决策难度加大，新船订单量下滑也是前几年超常订购热潮后的自然回落。即便如此，部分细分板块向替代燃料转型的势头依然不减。展望未来，行业转型的推进速度将取决于能否出台高效统一的全球性法规 —— 这些法规需能够激励市场对替代燃料的采用，创造公平竞争的市场环境，并促进公平竞争和落地实施。”

受集装箱船板块强势表现的带动，2025 年液化天然气燃料船舶在各类替代燃料船舶市场中保持领先，订单量达 188 艘，占全球新船总吨位的 31%。同期，甲醇燃料船舶订单量从 2024 年的 149 艘降至 61 艘，而氨燃料与液化石油气 (LPG) 燃料的新船订单则非常有限。

2025 年，液化石油气与乙烷运输船订单量较 2024 年锐减 73%。散货

船、原油运输船以及油化两用船的订单量同样出现显著同比下滑，这反映出市场持续关注成本效益，船东在目前阶段缺乏向替代燃料转型的直接动力。汽车运输船在经历连续数年的强劲增长后，订单量也大幅回落，较前一年下降 90%。

DNV 全球脱碳总监 Jason Stefanatos 指出：“2025 年替代燃料订单的韧性主要源于货主——尽管面临市场放缓和法规不确定性的双重压力，但他们仍设置了自身的减排目标。我们看到他们优先投资于那些燃料基础设施、法规确定性和商业可行性高度契合的领域，特别是在集装箱船航运领域，液化天然气和甲醇燃料拥有成熟的供应链体系和客户需求的支持。”

“相比之下，散货船与油轮等板块对市场周期和资金成本更为敏感。因此，在燃料全生命周期排放以及相关监管激励政策尚未明确前，船东更倾向于选择传统燃料船舶。从实际操作角度看，当前市场环境应鼓励船东专注于可扩展的解决方案，投资于燃料灵活性，并采取针对性的能效提升措施，以便随着政策和市场条件的变化进行调整。”

全球替代燃料加注基础设施的投资依旧，2025 年新增 22 艘液化天然气加注船订单，以及能够供应甲醇和生物燃料的新型加注船。这些进展表明市场对液化天然气供应链的信心不断增强，多燃料供应能力正在兴起，从而降低了运营风险，并支持了采用替代燃料的经济性。

2025 年，全球共交付 24 艘配备风帆辅助推进系统 (WAPS) 的船舶，安装风帆总数达 63 套，略高于 2024 年的 22 艘船舶交付和 49 套风帆安装。

DNV 的替代燃料洞察平台为船东和利益相关方提供关于燃料采用、合规成本和转型策略的数据驱动洞察。欲了解更多信息，请访问 [afi.dnv.com](http://afi.dnv.com)。

船舶类型不包括液化天然气 (LNG) 运输船。客滚船 (RoPax) 归类于汽车/客运渡轮类别。（国际船舶网）

## 全国首单 ESG 保险落地船舶修造业，开启绿色转型风控新机制

2025年12月31日，万邦船舶重工（舟山）有限公司与中国人民财产保险股份有限公司舟山市分公司成功签署全国船舶修造行业首单“企业可持续发展保险”（ESG保险）合同。此次合作标志着双方在系统化管控环境、社会及治理（ESG）风险方面迈出关键一步，该保险由双方基于行业转型需求共同设计与开发，为行业通过金融工具创新推动绿色转型树立了实践标杆。

作为行业绿色发展的坚定践行者，万邦重工自2013年起便率先将可持续发展理念深度融入企业战略，持续投入资源进行绿色修船技术与装备的研发，并于2024年系统构建了覆盖环境、社会及治理（ESG）维度的管理体系。此次创新并落地行业首单ESG保险，再次践行了作为绿色修船引领者，履行社会责任作出的承诺，以及主动管理长期风险、对标国际高标准的前瞻性布局，旨在通过实际行动为全球船舶修造业的绿色发展提供可参照的中国实践。

本次合作的ESG保险产品，重新定义了保险在船舶工业领域的作用边界。它超越了传统风险转移的范畴，构建了“风险共担”与“风险减量”相结合的新型管理框架。方案将一站式专业服务嵌入保障体系，实现了从被动赔付到主动参与企业全流程ESG绩效提升的根本性转变，使保险公司成为企业追求可持续发展的战略合作伙伴。

该保险产品精准回应了船舶修造业绿色转型中的痛点。它通过定制化的综合保障方案，助力企业系统性应对在环境污染防治、安全生产提升、供应链责任管理以及低碳技术应用等领域所面临的不确定性，为大规模绿色技术革新和工艺改造提供了坚实的防风险保障，降低了转型过程中的运营风险。

此次万邦重工与中国人保的成功合作，不仅完成了创新金融产品的落

地，更深层次的意义在于双方共同探索并初步构建了适用于船舶修造业的ESG风险管理标准与实践路径。它为“船舶绿色保险共同体”的创新构想提供了首个现实雏形，预期将推动形成以市场机制引导行业绿色低碳发展的新生态，对提升船舶企业国际竞争力具有重要战略意义。（万邦重工公众号）

## 紧盯船企订单产能——预警点随同市商务局赴长宏国际调研

为切实掌握重点船舶企业发展态势，精准破解企业发展瓶颈，助力舟山船舶产业高质量进阶。12月25日，出口船舶预警点随同市商务局张曙副局长一行，赴舟山长宏国际船舶修造有限公司开展专题调研。企业副总戴亚运接待调研。双方围绕企业经营发展、产能优化、行业趋势研判及配套服务保障等内容深入交流。



近年来，舟山长宏国际经营业绩呈阶梯式爆发增长，年产值破百亿，订

单已排至 2029 年。目前长宏以修船为基础，正加速布局造船产能，明年江南山基地落地后将扩至 3 个造船基地，后续核心增量全面转向造船板块，全力冲刺更高规模产能与订单目标，发展前景广阔。

座谈会上，张曙副局长充分肯定了企业所取得的巨大成就，并针对企业发展趋势、产能扩容、金融配套保障等议题深入交流，细致梳理企业属地授信、保函办理等诉求，明确后续协同推进方向，全力为企业发展保驾护航。

张曙表示，将以此次调研为契机，充分发挥政企联动作用，精准对接企业需求。协会也将充分发挥桥梁纽带作用，做好政企沟通衔接，优化配套服务保全力支持长宏国际做大做强，推动舟山船舶海工产业高质量发展进阶。（船舶预警点）