

航运专题

2025年3月30日

【银河专题】美国对中国海运业 301 调查的影响分析

当地时间 2025 年 2 月 21 日，美国贸易代表办公室（USTR）就中国针对海事、物流和造船业占据主导地位的 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见，并于 3 月 24 日举行公开听证会。目前拟议措施仅提出了相应条件的最高征收费用，具体政策及最终费用标准仍不确定，根据目前拟议措施，多项条件费用可累加，特别情况下船舶挂靠美国港口最高可被征收 350 万美元费用。2025 年 3 月 24 日举行的美国对华海事、物流和造船业 301 调查听证会尚未公布最终决策结果，但多方反对声音及行业分析表明，美方拟议措施面临较大争议。一般结果会在公开听证会后约 1-4 个月公布，后续需跟踪该提议是否通过及最终实施措施情况。

研究员：贾瑞林

期货从业证号：

F3084078

投资咨询证号：

Z0018656

联系方式：

✉:jiaRuilin_qh@chinastock.com.cn

（李长国、陈宜扬对此报告亦有贡献）

美国这一拟议措施旨在削弱中国船厂和船舶运营商的竞争力，船东新增订单需求可能会转移至韩国、日本等国家，但中国在造船市场的主导地位短期仍无法撼动，该政策未来如何实施以及能否够重振美国造船业还有待考察。根据克拉克森数据统计，目前美国船厂在手订单仅占全球的 0.1%，且造船成本较高，造船产能不足，缺乏竞争优势。据克拉克森数据统计，全球现有船队中中国建造的船舶数量占比 23%，从不同船型中国建造的船舶数量占比情况看，集装箱船占比 39%、干散货船占比 48%、油轮占比 28%；全球船舶在手订单中中国船厂订单的船舶数量占比 66%，从不同船型中国船厂订单占比情况看，集装箱船占比 75%、干散货船占比 69%、油轮占比 69%。

对于集运市场而言，由于班轮航线一般会固定挂靠某些港口，一方面，班轮公司可能会对美线干线上服务的中国制造/运营的船舶进行调离和置换以规避费用征收，中国与非中国船舶在不同航线上的重新部署短期可能造成船期的紊乱和周转效率的下降。另一方面，船司若不对干线上中国制造/运营的大船进行调整，也可以采取中转方式挂靠其他国家港口（加拿大、墨西哥），再通过换成非中国相关船舶以规避费用征收（运作模式类似双子星的轴辐式网络）。两种方式造成的周转效率的下降或港口的拥堵预计会影响阶段性运力供应，同时造成成本上升。

该拟议措施征收高额的服务费如果通过，将导致海运成本增加。据测算，如果拟议措施通过，对于集装箱海运市场，美线运输服务一般会挂靠多个港口（尤其是美东），按照美东航线 13000TEU 船舶、美西航线 8000 TEU 船舶，平均挂靠 3 个港口计算，参照 2025 年 3 月下旬运费，一次航线服务最高可被征收 300-450 万美元费用（单项条件费用），征收费用最高可占美线（美东/美西）一次运输服务收入的 15%-22%和 38%-56%。对于干散货海运市场，美国干散货进出口贸易主要以巴拿马型船和大灵便型船中型船为主，如果最高征收 100/150 万美元的服务费，征收费用相当于标准大灵便型船（63500DWT）美湾至中国北方运费收入的 34%-52%，美湾至鹿特丹运费收入的 88%-132%，短距离航线（较小船只）相较于长距离航线（较大船只）可能受到更大的负面影响。

一、背景

(一) 美国针对中国航运业 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见

当地时间 2025 年 2 月 21 日，美国贸易代表办公室（USTR）就中国海事、物流和造船业占据主导地位的 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见，美国贸易代表办公室拟议对中国船舶运营商、含有中国建造船舶或在中国船厂订购船舶的运营商船舶挂靠美国港口征收费用，并鼓励美国货物使用美国船舶运输。

美国贸易代表办公室于 2025 年 3 月 24 日和 3 月 26 日就拟议措施举行公开听证会，公众可在 2 月 21 日至 3 月 24 日提交书面意见，听证会后的 7 日内可提交听证会的反对意见。根据议题复杂度和外部影响不同，一般公开听证会到最终结果发布时间间隔约为 1-4 个月。

根据 2025 年 3 月 24 日举行的美国对华海事、物流和造船业 301 调查听证会的情况，目前尚未公布最终决策结果，但多方反对声音及行业分析表明，美方拟议措施面临较大争议。

图1：美国对中国海运业与造船业301调查时间线



数据来源：公开资料整理、银河期货

美国贸易代表建议采取适当可行的行动措施，这些行动可以包括以下一个或多个选项。可能施加的任何费用、收费或限制均可累加，并且是其他现有或拟议费用、收费或限制的补充。美国贸易代表办公室（USTR）拟议具体措施如下：

1、**对中国船舶运营商征收国际海运服务费**：（a）运营商的任何船舶每次进入美国港口的服务费最高为 100 万美元；或（b）运营商每次进入美国港口的服务费最高为 1000 美元/净载重吨。

2、**对船队中含有中国建造船舶的运营商征收服务费**：当一艘中国建造的船舶进入美国港口时，将向该船舶的运营商征收国际海运服务费，（a）费用最高为 150 万美元；（b）根

据中国建造船舶在该运营商的船队中所占百分比:对于占比 50%及以上的运营商将收取每艘船舶最高 100 万美元的费用,占比 25%以上但不超过 50%的运营商将收取每艘船最高 75 万美元的费用,占比不足 25%的运营商将收取每艘船舶最高 50 万美元的费用;或(c) 根据中国建造船舶在该运营商的船队中所占百分比:如果运营商船队中中国建造船舶的数量占比等于或大于 25%,则运营商每艘船进入美国港口将被收取最高不超过 100 万美元的额外费用。

3、对在中国订购船舶的运营商征收服务费: 根据从中国船厂订造船舶的百分比收取额外费用:(a) 对于在中国船厂订购船舶比例在 50%及以上、或预计在未来 24 个月内由中国船厂交付船舶的比例在 50%及以上的运营商,将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高 100 万美元的费用;对于在中国船厂订购船舶或未来 24 个月内预计由中国船厂交付船舶的比例大于 25%但小于 50%的运营商,将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高 75 万美元的费用;对于在中国船厂订购船舶或未来 24 个月内预计由中国船厂交付船舶的比例小于 25%的运营商,将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高 50 万美元的费用;或(b) 如果运营商订购或预计在未来 24 个月内交付的船舶总数中,有 25%及以上由中国船厂建造,则将其进入美国港口的船舶收取最高 100 万美元的费用。

4、对使用美国建造船舶进行的海运运输减免服务费: 对于本条款中涉及的运营商所收取的额外海运服务费用,可以按日历年进行退款,运营商通过使用美国建造的船舶提供国际海运服务,每进入美国港口一次,最高可退还 100 万美元。

此外, USTR 还拟议采取限制措施以鼓励使用美国船舶运输美国货物:

分阶段提高由美国运营商使用美国船舶运输美国出口产品的比例,从 301 条款行动生效之日起第 1 年美国运营商运输美国产品使用美国籍船舶的比例至少为 1%,条款生效的 2 年内该比例至少为 3%,3 年内该比例至少为 5% (其中 3%要求美国运营商使用美国籍船舶运输并且该船舶在美国建造),7 年内该比例至少为 15% (其中 5%要求美国运营商使用美国籍船舶运输并且该船舶在美国建造)。

与此同时, USTR 要求美国货物的国际海运必须遵守以下限制:美国货物应通过美国建造的美国籍船舶出口,但如果提供国际海运服务的运营商能够证明其每年通过船舶运输的美国产品中至少 20%将通过美国建造的美国籍船舶运输,则可以批准其使用非美国建造的船舶进行出口。

USTR 拟议的其他措施:减少对中国国家交通运输物流公共信息平台 (LOGINK) 等类似平台的依赖,建议美国相关机构调查中国航运公司涉嫌反竞争行为,限制 LOGINK 获取美国航运数据,禁止或继续禁止美国港口码头及美国港口使用 LOGINK 软件。

除拟议措施外,美国贸易代表办公室还可能会考虑与盟国和合作伙伴进行谈判,以对抗中国的现状、政策和做法,并减少在海事、物流和造船领域对中国的依赖。

二、市场分析

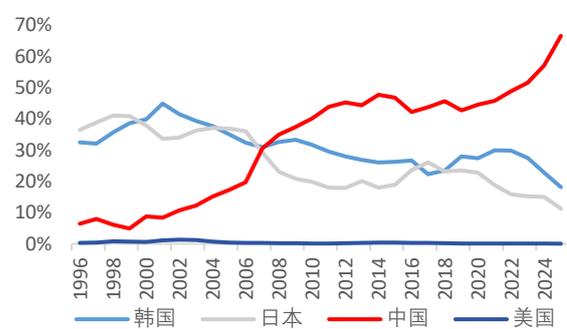
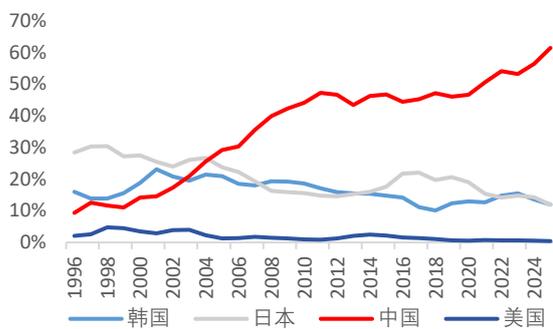
2024 年中国造船业三大指标造船完工量、新接订单量和在手订单量分别占全球市场份额的 56%、74%和 63%,连续 15 年全球第一。据克拉克森数据统计,全球现有船队中中国建造的船舶数量占比 23%、日本占比 20%、韩国占比 8%、印尼占比 7%、美国占比 4%,合计占到全球的 63%。全球在手订单中中国船厂订单的船舶数量占比从 2005 年开始跃居全球第一,从 2008 年开始中国船厂订单的船舶载重吨占比位列全球第一,截至 2025 年 3 月在手订

单中中国船厂订单的船舶数量占全球的 66%，船载重吨占全球的 62%。

美国贸易代表办公室（USTR）针对中国造船业拟议征收最高不超过 100/150 万美元的服务费主要涉及：中国船舶运营商、船队中含有中国建造的船舶运营商及从中国船厂订购船舶的运营商。目前全球现有船队中中国建造的船舶数量占比 23%，从不同船型中国建造的船舶数量占比情况看，集装箱船占比 39%、干散货船占比 48%、油轮占比 28%，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%；全球船舶在手订单中中国船厂订单船舶数量占比 66%，从不同船型中国船厂订单占比情况看，集装箱船占比 75%、干散货船占比 69%、油轮占比 69%，其他船型如 LNG 运输船、LPG 运输船和汽车运输船占比分别为 30%、44%和 84%。

图2：全球船舶手持订单造船国家占比（艘）

图3：全球船舶手持订单造船国家占比（载重吨）



数据来源：Clarksons、银河期货

根据克拉克森统计，2024 年美国港口停靠船次中，可能有 36595 船次受到该拟议措施影响，占国际运输船舶美国港口停靠次数的 43%，美国港口总停靠次数的 14%，全球港口总停靠次数的 0.7%。其中中国建造船舶停靠 16618 次、中国运营商船舶停靠 2888 次、含有中国船厂在手订单的运营商的船舶停靠 17089 次（停靠不重复计入多个类别）。

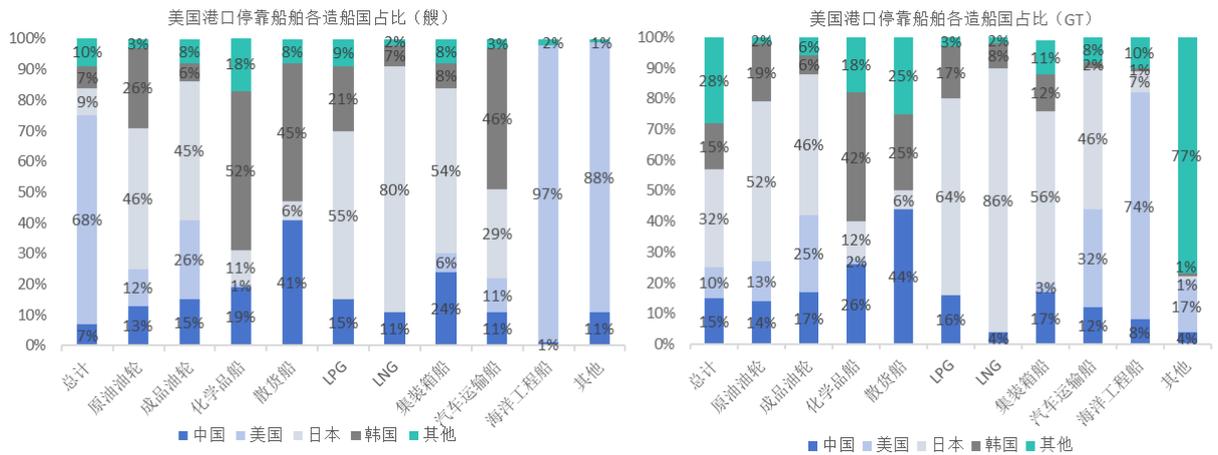
可能受到拟议措施影响的美国港口停靠船次中，按照不同船型来看，集装箱船 14886 船次，占美国集装箱停靠总船次的 83%（全球 3%）、干散货船 6804 船次，占美国干散货船停靠总船次的 44%（全球 2%）、油轮 7133 船次，占美国油轮总停靠船次的 34%（全球 2%）、其他船型如 LNG 运输船、LPG 运输船和汽车运输船分别为 333 船次（占美国 23%）、1052 船次（占美国 34%）和 2940 船次（占美国 68%，全球 1%），其中集装箱船受到拟议措施潜在影响最大。此外在美国港口停靠总船次中，中国造船厂建造的船舶数量占比 7%，中国造船厂建造的船舶 GT 占比 15%，中国占比位列美国港口停靠船舶造船国家第三。

图4：国际运输船舶美国港口停靠次数

船舶类型	中国运营商船舶	中国建造（非中国运营）船舶	在中国有订单的运营商船舶	潜在提议措施影响	国际航程船舶美国港口总停靠次数	潜在影响的港口停靠次数占比
集装箱船	938	4278	9670	14886	18014	83%
干散货船	1069	5531	204	6804	15588	44%
原油船	84	577	608	1269	4230	30%
成品油船	151	1654	831	2636	9741	27%
化学品船及特种油轮	258	1114	1856	3228	7096	45%
LPG	181	375	496	1052	3053	34%
LNG	26	137	170	333	1436	23%
汽车运输船	81	471	2388	2940	4322	68%
游轮	0	2	418	420	9131	5%
渡轮	0	0	0	0	1507	0%
其他	100	2479	448	3027	11711	26%
总计	2888	16618	17089	36595	85829	43%
总计/美国港口停靠总次数	3%	19%	20%	43%	-	-

数据来源：Clarksons 《USTR Proposals: Chinese Vessel & Shipbuilding》、银河期货

图5：中国建造船舶GT占美国港口停靠次数排名第三



数据来源：Clarksons 《USTR Proposals: Chinese Vessel & Shipbuilding》、银河期货

（一）集装箱船市场

从集装箱船市场来看，据克拉克森数据统计，截至2025年3月，全球集装箱船共有6840艘，运力3124万TEU，同比+10%。从现有运力来看，全球集装箱船队中中国建造的船舶数量占比39%、韩国占比31%、日本占比11%、德国占比8%、中国台湾占比3%，前五大造船国家（地区）合计占比超过92%，此外美国占比不足1%；从集装箱船队运力（TEU）看，韩国建造占比50%、中国占比29%、日本占比10%、德国占比3%、中国台湾占比3%，前五大造船国家（地区）合计占比超过94%。

图6：全球集装箱船现有运力中中国造船数量最多

造船国家/地区	船舶运力 (TEU)	占比	船舶运力 (艘)	占比
韩国	15686880	50%	2088	31%
中国	8957490	29%	2686	39%
日本	3123756	10%	741	11%
德国	882169	3%	555	8%
中国台湾	822473	3%	224	3%
丹麦	574731	2%	65	1%
菲律宾	536775	2%	80	1%
波兰	217050	1%	101	1%
罗马尼亚	216446	1%	64	1%
其他	224889	1%	236	3%
总计	31242659	-	6840	-

数据来源：Clarksons、银河期货

图7：全球集装箱船造船国家占比 (艘, %)

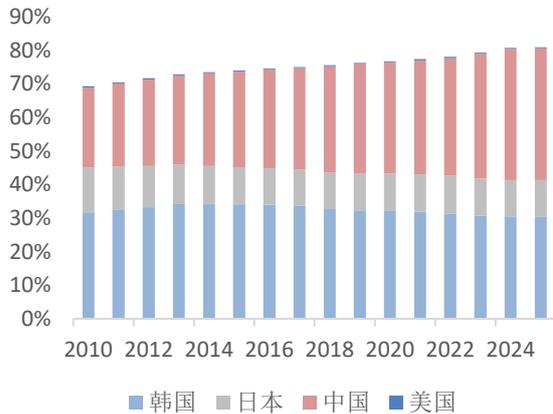
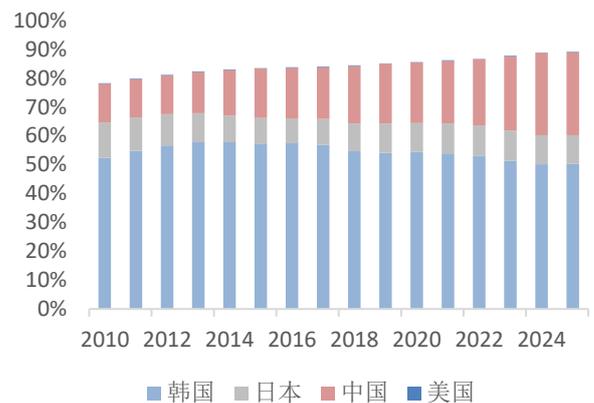


图8：全球集装箱船造船国家占比 (TEU, %)



数据来源：Clarksons、银河期货

集装箱船市场集中度较高，全球 TOP10 集装箱船运营商总运力占全球运力 79%，TOP25 占全球运力的近 90%，其中 TOP25 运营商总运力中中国建造的船舶占比 26%。具体来看，TOP25 运营商中有 8 家中国运营商，COSCO（中远海运）、OOCL（东方海外）、SITC（海丰国际）、Shanghai Panasia（上海泛亚航运），Evergreen Marine（长荣）、Yang Ming（阳明）、Wan Hai Lines（万海）、T.S.Lines（德翔航运），其中后 4 家位于中国台湾；TOP25 运营商船队运力中中国建造的船舶占比超过 25% 的有 13 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 14 家，如果按照拟议措施对中国船舶运营商/船队中含有中国建造的船舶运营商/从中国船厂订造船舶的运营商征收船舶服务费，TOP25 运营商中有 17 家将会受到影响。TOP10 运营商中船队运力中中国船舶占比超过 25% 的有 5 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 8 家，如果按照拟议措施征收船舶服务费，前十大运营商中有 9 家将会受到影响，不同公司受中国制造/运营船舶比例的不同受到的影响有所差异。

图9: TOP25集装箱船运营商运力情况

TOP25运营商	国家/地区	运力(TEU)	运力/全球运力	运力(艘)	运力/全球运力	中国制造船舶(TEU)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
MSC	瑞士	6273652	20%	841	12%	1535427	24%	201	24%
Maersk	丹麦	3850938	12%	569	8%	403030	10%	117	21%
CMA CGM	法国	3674683	12%	594	9%	1323985	36%	241	41%
Hapag-Lloyd	德国	2303742	7%	297	4%	312,994	14%	63	21%
COSCO Shipping Lines	中国	2034564	7%	278	4%	1331148	65%	177	64%
ONE	日本	1932660	6%	252	4%	500249	26%	68	27%
Evergreen Marine	中国台湾	1747541	6%	221	3%	203792	12%	31	14%
OOCL	中国香港	1081355	3%	130	2%	458779	42%	41	32%
HMM	韩国	927042	3%	85	1%	10125	1%	5	6%
ZIM Integrated Shpg	以色列	727534	2%	119	2%	229075	31%	49	41%
Yang Ming	中国台湾	723760	2%	100	1%	71257	10%	8	8%
Wan Hai Lines	中国台湾	535539	2%	115	2%	63175	12%	22	19%
PIL	新加坡	399501	1%	97	1%	279562	70%	57	59%
Sealand	丹麦	270227	1%	102	1%	171157	63%	65	64%
SeaLead Shipping	新加坡	201255	1%	55	1%	64552	32%	25	45%
X-Press Feeders	新加坡	182938	1%	94	1%	122559	67%	51	54%
SITC	中国	181090	1%	114	2%	105348	58%	52	46%
Hamburg Sud	德国	166639	1%	26	0%	15788	9%	4	15%
KMTC	韩国	153926	0%	64	1%	8130	5%	3	5%
HDS Lines	伊朗	133904	0%	26	0%	4472	3%	4	15%
Sinokor Merchant	韩国	115706	0%	56	1%	8690	8%	9	16%
Shanghai Panasia	中国	108652	0%	34	0%	68599	63%	24	71%
RCL	泰国	107055	0%	34	0%	32282	30%	13	38%
T. S. Lines	中国台湾	106025	0%	42	1%	85880	81%	30	71%
Maersk Line Limited	丹麦	99954	0%	19	0%	0	0%	0	0%
其他		3202777	10%	2476	36%	1547435	48%	1326	54%
全球总运力		31242659	-	6840	-	8957490	29%	2686	39%

数据来源: Clarksons、银河期货

图10: TOP25集装箱船运营商在手订单情况

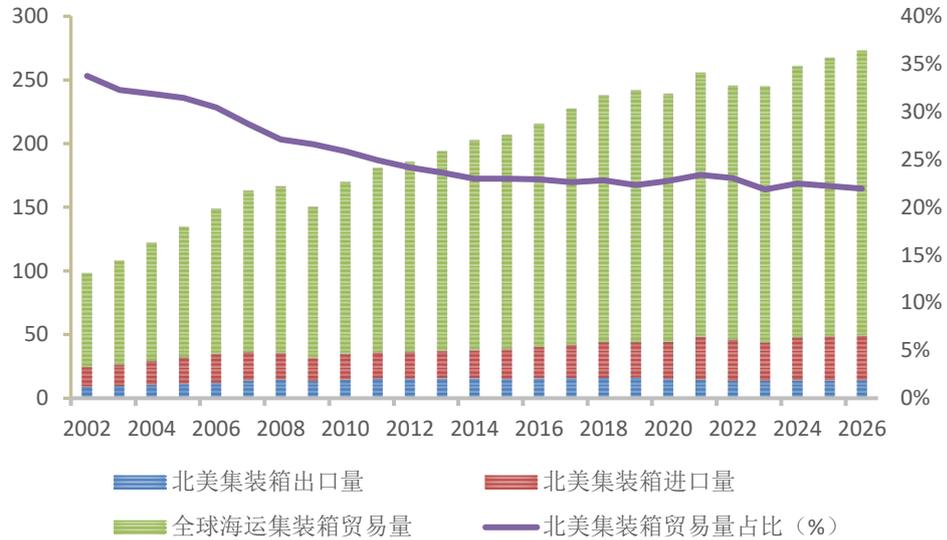
TOP25运营商	订单(TEU)	订单/全球订单	订单(艘)	订单/全球订单	中国制造船舶(TEU)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
MSC	1936356	23%	121	15%	1819056	94%	112	93%
Maersk	1005244	12%	77	10%	770098	77%	62	81%
CMA CGM	1366582	16%	90	11%	789486	58%	51	57%
Hapag-Lloyd	440306	5%	34	4%	369,806	84%	31	91%
COSCO Shipping Lines	434144	5%	27	3%	434144	100%	27	100%
ONE	660420	8%	51	6%	370014	56%	29	57%
Evergreen Marine	541682	6%	47	6%	65450	12%	17	36%
OOCL	367396	4%	20	3%	367396	100%	20	100%
HMM	77780	1%	9	1%	0	0%	0	0%
ZIM Integrated Shpg	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Yang Ming	77500	1%	5	1%	0	0%	0	0%
Wan Hai Lines	199974	2%	15	2%	0	0%	0	0%
PIL	221400	3%	22	3%	221400	100%	22	100%
Sealand	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
SeaLead Shipping	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
X-Press Feeders	73500	1%	12	2%	73500	100%	12	100%
SITC	15423	0%	9	1%	14400	93%	8	89%
Hamburg Sud	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
KMTC	18000	0%	2	0%	0	0%	0	0%
HDS Lines	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Sinokor Merchant	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Shanghai Panasia	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
RCL	49240	1%	10	1%	49240	100%	10	100%
T. S. Lines	71876	1%	8	1%	71876	100%	8	100%
Maersk Line Limited	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
其他	944722	11%	234	30%	755538	80%	184	79%
全球总运力	8501545	-	793	-	6171404	73%	593	75%

数据来源: Clarksons、银河期货

从美国集装箱进出口量来看,截至2024年,北美集装箱进口量达到34百万TEU,出口量约为13.9百万TEU,全球集装箱海运贸易量为212.7百万TEU,北美占比全球约22.49%。针对美国而言,2024年,美国进出口总量约为44.51百万TEU,约占北美集装箱贸易量的92.8%。从具体的进出口结构来看,2024年美国共进口集装箱货物3155万TEU。分货种来看,美国进口最多的集装品类为家居家具照明等产品,2024年,进口箱量为411万TEU,同比+17%,其次为核反应设备/计算机等,2024年进口箱量315万TEU,同比

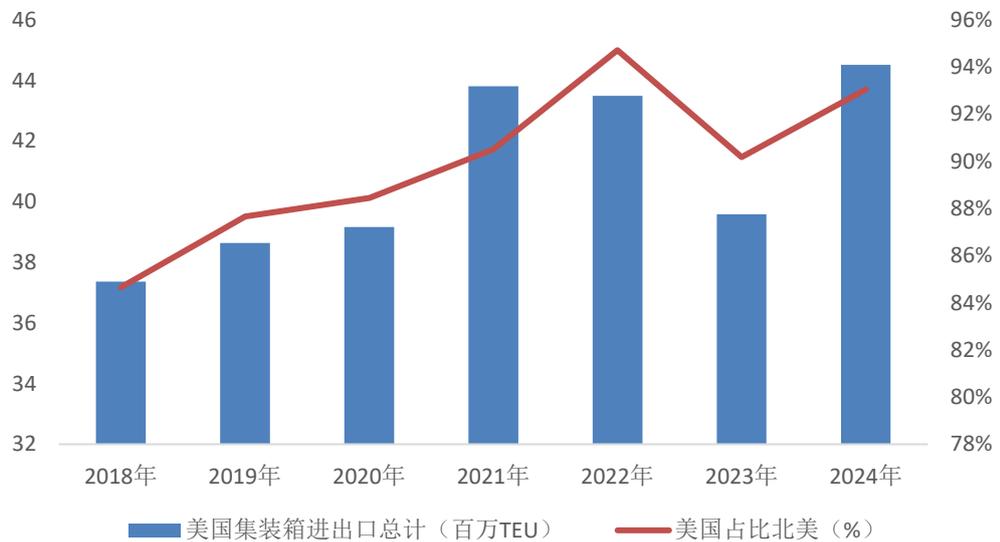
+16.4%,另外,塑料及其制品电气设备、车辆(除火车外)、玩具、运动器材等产品的进口也位居前列。截至2025年第一季度,美国进口集装箱量约为696万TEU,同比+11.1%。

图11: 北美航线集装箱贸易量 (百万TEU)



数据来源: Clarksons、银河期货

图12: 美国集装箱贸易量占北美比重较大 (百万TEU)



数据来源: 彭博、Clarksons、银河期货

图13: 美国集装箱进口箱量 (TEU)

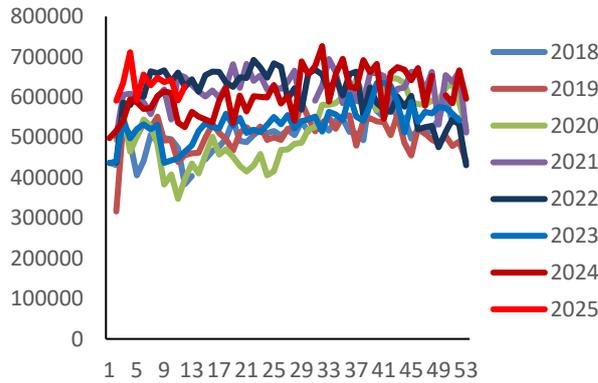
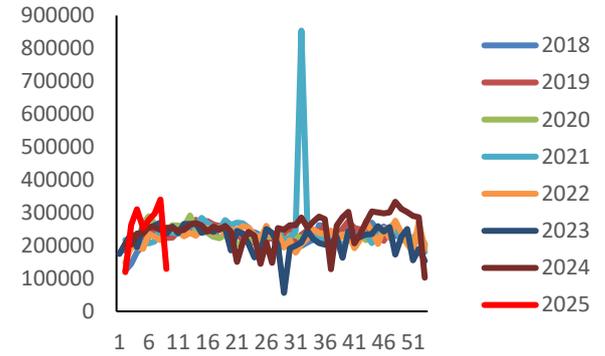


图14: 美国集装箱出口箱量 (TEU)



数据来源: 彭博、银河期货

图15: 美国家具家居照明用品进口箱量 (TEU)

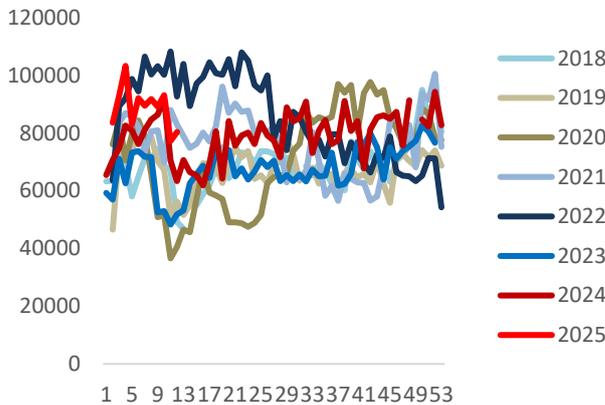
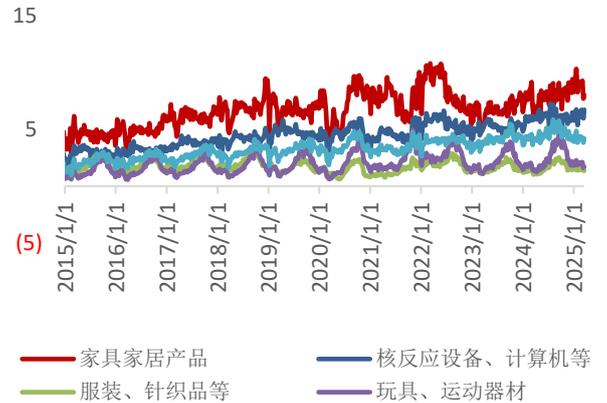


图16: 美国进口商品TOP5 (万TEU)



数据来源: 彭博、银河期货

(二) 干散货船市场

从干散货船市场来看, 截至 2025 年 3 月, 全球干散货船共有 14219 艘, 运力 10.41 亿 DWT, 同比+2.9%, 目前的全球干散货船队中, 中国建造的船舶数量占比 48%、韩国占比 39%、日本占比 7%, 前三大造船国家(地区)合计占比近 94%; 从干散货船队运力 DWT 看, 中国建造占比 47%、韩国占比 38%、日本占比 10%, 前三大造船国家(地区)合计占比约 95%

图17：全球干散货船造船市场为中国主导

造船国家/地区	船舶运力 (DWT)	占比	船舶运力 (艘)	占比
中国	494273991	47%	6880	48%
日本	391395595	38%	5563	39%
韩国	104337424	10%	975	7%
菲律宾	28975468	3%	376	3%
越南	5896930	1%	137	1%
台湾	5518016	1%	47	0%
罗马尼亚	2484298	0%	19	0%
丹麦	1414809	0%	11	0%
印度	1290474	0%	27	0%
其他	5627830	1%	184	1%
总计	1041214835	-	14219	-

数据来源：Clarksons、银河期货

图18：全球干散货船造船国家占比 (艘)

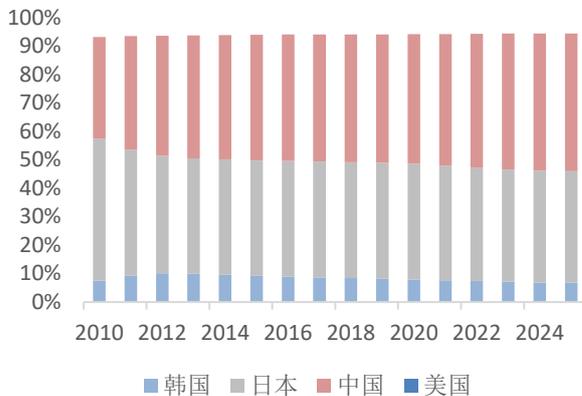
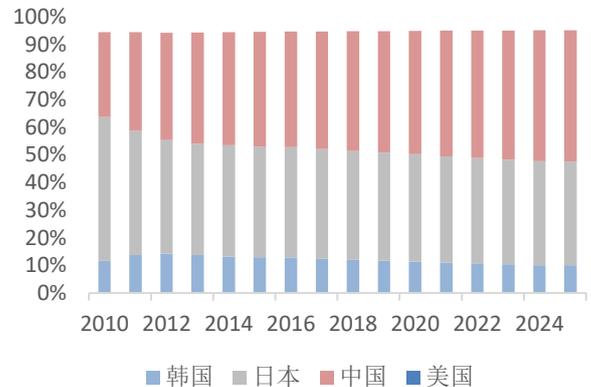


图19：全球干散货船造船国家占比 (DWT)



数据来源：Clarksons、银河期货

干散货船市场集中度较低，全球 TOP10 干散货船运营商总运力占全球运力约 15%，TOP25 占全球运力的 24%，其中 TOP25 运营商总运力中中国建造的船舶占比 52%。具体来看，TOP25 运营商中有 4 家中国运营商，COSCO（中远海运）、Pacific Basin Shpg（太平洋航运，香港）、Wisdom Marine Group（慧洋海运）和 U-Ming Marine（裕民航运），其中后 2 家位于中国台湾；TOP25 运营商中船队运力中中国建造的船舶占比超过 25% 的有 16 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 13 家，如果按照拟议措施对中国船舶运营商/船队中含有中国建造的船舶运营商/从中国船厂订造船舶的运营商征收船舶服务费，TOP25 运营商中有 20 家将会受到影响。TOP10 运营商中船队运力中中国船舶占比超过 25% 的有 7 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 7 家，如果按照拟议措施征收船舶服务费前十大运营商中有 9 家将会受到影响。

图20: TOP25干散货船运营商运力情况

TOP25运营商	国家/地区	运力(DWT)	运力/全球运力	运力(艘)	运力/全球运力	中国制造船舶(DWT)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
Vale	巴西	35853031	3.44%	102	0.72%	25800598	72%	72	71%
COSCO Shipping Bulk	中国	24289129	2.33%	226	1.59%	22684411	93%	215	95%
Oldendorff Carriers	德国	15289221	1.47%	125	0.88%	12310792	81%	104	83%
Star Bulk Carriers	希腊	14811182	1.42%	153	1.08%	8854495	60%	93	61%
Berge Bulk	新加坡	14793755	1.42%	83	0.58%	8414351	57%	38	46%
SwissMarine Pte Ltd	新加坡	13877194	1.33%	106	0.75%	4659012	34%	41	39%
Golden Ocean Group	挪威	13037937	1.25%	89	0.63%	9046068	69%	59	66%
K-Line	日本	9392479	0.90%	71	0.50%	1533112	16%	8	11%
Mitsui OSK Lines	日本	9257452	0.89%	67	0.47%	85229	1%	1	1%
Winning Intl	新加坡	9241489	0.89%	48	0.34%	1455519	16%	7	15%
Pan Ocean	韩国	8484910	0.81%	67	0.47%	4758149	56%	41	61%
NS United KK	日本	7693880	0.74%	41	0.29%	0	0%	0	0%
NYK Line	日本	7240567	0.70%	61	0.43%	262811	4%	2	3%
Wisdom Marine Group	中国台湾	6170399	0.59%	115	0.81%	1345221	22%	19	17%
Maran Dry Mngt	希腊	6033034	0.58%	33	0.23%	2280237	38%	12	36%
Cardiff Marine	希腊	5932652	0.57%	43	0.30%	4904569	83%	36	84%
RWE	德国	5774453	0.55%	29	0.20%	5774453	100%	29	100%
Bocimar NV	比利时	5718947	0.55%	35	0.25%	3817757	67%	20	57%
Navios MLP	美国	5684209	0.55%	49	0.34%	1048432	18%	12	24%
Nissen Kaiun	日本	5492587	0.53%	64	0.45%	604346	11%	9	14%
Pacific Basin Shpg	中国香港	5394274	0.52%	119	0.84%	1642456	30%	33	28%
G2 Ocean	挪威	5084979	0.49%	92	0.65%	880136	17%	16	17%
U-Ming Marine	中国台湾	4907960	0.47%	40	0.28%	3716517	76%	23	58%
Golden Union	希腊	4714063	0.45%	39	0.27%	2154063	46%	20	51%
Alpha Bulkers	希腊	4670031	0.45%	33	0.23%	2329651	50%	16	48%
其他	-	792375021	76.10%	12289	86.43%	363911606	46%	5954	48%
合计	-	1041214835	-	14219	-	494273991	47%	6880	48%

数据来源: Clarksons、银河期货

图21: TOP25干散货船运营商在手订单情况

TOP25运营商	订单(DWT)	订单/全球订单	订单(艘)	订单/全球订单	中国制造船舶(DWT)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
Vale	1950000	1.79%	6	0.44%	1950000	100%	6	100%
COSCO Shipping Bulk	5897000	5.41%	65	4.79%	5897000	100%	65	100%
Oldendorff Carriers	1230000	1.13%	15	1.11%	1230000	100%	15	100%
Star Bulk Carriers	410000	0.38%	5	0.37%	410000	100%	5	100%
Berge Bulk	420000	0.39%	2	0.15%	420000	100%	2	100%
SwissMarine Pte Ltd	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Golden Ocean Group	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
K-Line	476000	0.44%	4	0.29%	0	0%	0	0%
Mitsui OSK Lines	2728000	2.50%	13	0.96%	2310000	85%	11	85%
Winning Intl	2600000	2.39%	8	0.59%	2600000	100%	8	100%
Pan Ocean	256000	0.24%	4	0.29%	0	0%	0	0%
NS United KK	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
NYK Line	550000	0.50%	4	0.29%	0	0%	0	0%
Wisdom Marine Group	567000	0.52%	12	0.88%	164800	29%	2	17%
Maran Dry Mngt	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Cardiff Marine	2090600	1.92%	13	0.96%	2090600	100%	13	100%
RWE	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Bocimar NV	3360000	3.08%	16	1.18%	3360000	100%	16	100%
Navios MLP	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Nissen Kaiun	80000	0.07%	2	0.15%	0	0%	0	0%
Pacific Basin Shpg	256000	0.24%	4	0.29%	0	0%	0	0%
G2 Ocean	493800	0.45%	6	0.44%	493800	100%	6	100%
U-Ming Marine	810500	0.74%	9	0.66%	682500	84%	7	78%
Golden Union	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Alpha Bulkers	127200	0.12%	2	0.15%	127200	100%	2	100%
其他	84622054	78%	1167	86.00%	56484904	67%	777	67%
全球总运力	1089241154	-	1357	-	78220804	72%	935	69%

数据来源: Clarksons、银河期货

从美国进出口贸易来看,据克拉克森数据统计,2024年美国干散货进出口海运贸易大概占全球的8%,其中煤炭贸易中美国进出口占比7%,铁矿贸易中美国进出口占比0.5%,粮食贸易中美国进出口占比23%。据路透贸易流数据统计,2024年美国进出口干散货贸易中各船型占比情况,巴拿马型船、大灵便型船、灵便型船和海岬型船分别为42%、37%、13%和8%,其中以巴拿马型船和大灵便型船为主,合计占比接近80%。

(三) 油轮市场

从油轮市场来看，截至 2025 年 3 月，全球 5000 载重吨以上 Tanker 船共 9853 艘，运力 7.12 亿 DWT。全球油轮船队中中国建造的船舶数量占比 28%，韩国占比 35%、日本占比 21%、前三大造船国家（地区）合计占比近 84%，此外，美国占比仅约 1%。全球油轮船队中中国建造的船舶载重吨占比 23%，韩国占比 51%、日本占比 20%、前三大造船国家（地区）合计占比约 94%。

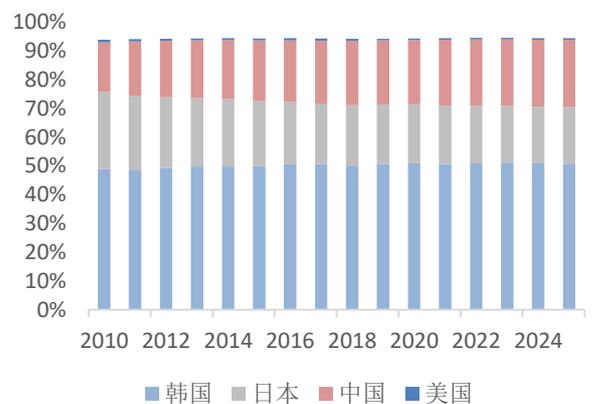
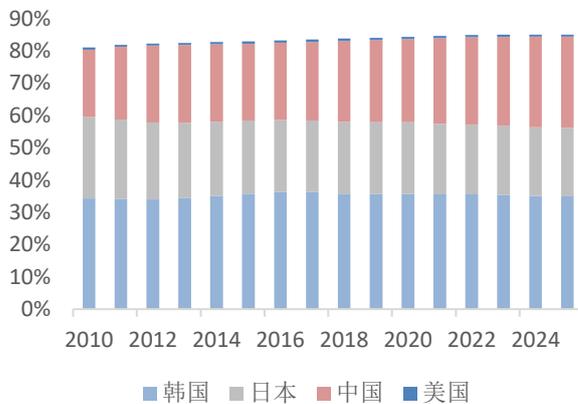
图22：油轮造船国家占比

造船国家/地区	船舶运力 (DWT)	占比	船舶运力 (艘)	占比
韩国	361466593	51%	3446	35%
中国	166770294	23%	2781	28%
日本	139821238	20%	2090	21%
越南	7166403	1%	156	2%
克罗地亚	6927449	1%	141	1%
美国	3850418	1%	62	1%
罗马尼亚	3513716	0%	72	1%
土耳其	3396347	0%	351	4%
俄罗斯	2527828	0%	195	2%
其他	16245840	2%	559	6%
总计	711686126	-	9853	-

数据来源：Clarksons、银河期货

图23：全球油轮（5000载重吨以上）造船国家占比（艘）

图24：全球油轮（5000载重吨以上）造船国家占比（DWT）



数据来源：Clarksons、银河期货

油轮市场集中度介于集运和干散货运输之间，全球 TOP10 油轮运营商总运力占全球运力约 19%，TOP25 占全球运力的 32%，其中 TOP25 运营商总运力中中国建造的船舶占比 38%。具体来看，TOP25 运营商中有 2 家中国运营商，COSCO Shipping Energy（中远海运能源）、China VLCC（中国能源运输）；TOP25 运营商中船队运力中中国建造的船舶占比超过 25%的有 16 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 10 家，如果按照拟议措施对中国船舶运营商/船队中含有中国建造的船舶运营商/从中国船厂订造船舶的运营商征收船舶服务费，TOP25 运营商中有 21 家将会受到影响。TOP10 运营商中船队运力中中国船舶占比超过 25%的有 8 家，在手订单中有中国船厂订单的运营商有 3 家，如果按照拟议措施征收船舶服

务费前十大运营商中有9家将会受到影响。

图25: TOP25油轮运营商运力情况 (5000吨以上Tanker)

TOP25运营商	国家/地区	运力(DWT)	运力/全球运力	运力(艘)	运力/全球运力	中国制造船舶(DWT)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
COSCO Shpg Energy	中国	22795436	3.20%	137	1.39%	19596587	86%	126	92%
Frontline	挪威	17441650	2.45%	80	0.81%	3707737	21%	29	36%
China VLCC	中国	15788645	2.22%	51	0.52%	14260000	90%	46	90%
Bahri	沙特	13717526	1.93%	44	0.45%	320926	2%	1	2%
Nat Iranian Tanker	伊朗	13495464	1.90%	53	0.54%	5310584	39%	17	32%
Maran Tankers Mgmt	希腊	11235241	1.58%	43	0.44%	1913102	17%	6	14%
Hafnia Limited	新加坡	11184169	1.57%	194	1.97%	3182773	28%	50	26%
Dynacom Tankers Mgmt	希腊	10825192	1.52%	64	0.65%	6929096	64%	40	63%
Sinokor Merchant	韩国	9835379	1.38%	56	0.57%	3936874	40%	13	23%
Maersk Tankers (USA)	美国	7700725	1.08%	74	0.75%	2912795	38%	34	46%
Scorpio Tankers	摩纳哥	7053211	0.99%	99	1.00%	1099975	16%	10	10%
Tankers Int Scrubber	希腊	7005262	0.98%	23	0.23%	3318108	47%	11	48%
Thenamaris	希腊	6904760	0.97%	51	0.52%	1024327	15%	8	16%
Mitsui OSK Lines	日本	6899229	0.97%	28	0.28%	701244	10%	3	11%
DHT Management	挪威	6840366	0.96%	22	0.22%	640284	9%	2	9%
TORM A/S	丹麦	6343784	0.89%	95	0.96%	2552760	40%	37	39%
Minerva Marine	希腊	6109162	0.86%	51	0.52%	481324	8%	3	6%
Teekay Tankers	加拿大	5906273	0.83%	44	0.45%	2399853	41%	18	41%
Cardiff Marine	希腊	5891452	0.83%	40	0.41%	3136451	53%	21	53%
NYK Line	日本	5877212	0.83%	19	0.19%	311979	5%	1	5%
Shell Tank Singapore	新加坡	5857928	0.82%	37	0.38%	1256634	21%	11	30%
Maersk Tankers	丹麦	5788754	0.81%	132	1.34%	1812100	31%	47	36%
Trafigura Maritime	新加坡	5535789	0.78%	48	0.49%	2674812	48%	25	52%
Pantheon Tankers	希腊	5312067	0.75%	35	0.36%	1282320	24%	7	20%
Delta Tankers	希腊	5215784	0.73%	28	0.28%	1604430	31%	7	25%
其他	-	485125666	68.17%	8305	84.29%	80403219	17%	2208	27%
合计	-	711686126	-	9853	-	166770294	23%	2781	28%

数据来源: Clarksons、银河期货

图26: TOP25油轮运营商在手订单情况 (5000吨以上Tanker)

TOP25运营商	订单(DWT)	订单/全球订单	订单(艘)	订单/全球订单	中国制造船舶(DWT)	占比	中国制造船舶(艘)	占比
COSCO Shpg Energy	1118500	1.12%	12	0.84%	1118500	100%	12	100%
Frontline	790000	0.79%	5	0.35%	790000	100%	5	100%
China VLCC	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Bahri	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Nat Iranian Tanker	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Maran Tankers Mgmt	1240000	1.24%	8	0.56%	1240000	100%	8	100%
Hafnia Limited	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Dynacom Tankers Mgmt	7459000	7.48%	50	3.49%	6827000	92%	46	92%
Sinokor Merchant	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Maersk Tankers (USA)	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Scorpio Tankers	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Tankers Int Scrubber	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Thenamaris	392498	0.39%	4	0.28%	392498	100%	4	100%
Mitsui OSK Lines	1854000	1.86%	6	0.42%	1854000	100%	6	100%
DHT Management	1280000	1.28%	4	0.28%	0	0%	0	0%
TORM A/S	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Minerva Marine	501000	0.50%	5	0.35%	501000	100%	5	100%
Teekay Tankers	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Cardiff Marine	1556000	1.56%	12	0.84%	1556000	100%	12	100%
NYK Line	600000	0.60%	2	0.14%	0	0%	0	0%
Shell Tank Singapore	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Maersk Tankers	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
Trafigura Maritime	1914000	1.92%	6	0.42%	1914000	100%	6	100%
Pantheon Tankers	1074000	1.08%	6	0.42%	1074000	100%	6	100%
Delta Tankers	0	0.00%	0	0.00%	0	0%	0	0%
其他	79881462	80.15%	1311	96.61%	53999806	68%	881	67%
全球总运力	99660460	-	1431	-	71266804	72%	991	69%

数据来源: Clarksons、银河期货

三、影响分析

（一）行业影响

该拟议措施征收高额的服务费如果通过，将导致海运成本和进口成本增加，该部分成本可能最终会转移至客户端，美国商品出口的竞争力也会受到相应减弱，而进口商品价格的上涨，预计将推升美国通胀。对于部分品类而言，中国货主想要将增加的运费成本通过提高商品价格转移至下游消费端的阻力较大，可能会成为较大的运费成本承担方，对出口产生不利影响。

对于集运市场而言，由于班轮航线一般会固定挂靠某些港口，一方面，班轮公司可能会对美线干线上服务的中国制造/运营的船舶进行调离和置换以规避费用征收，中国与非中国船舶在不同航线上的重新部署短期可能造成船期的紊乱和周转效率的下降。另一方面，船司若不对干线上中国制造/运营的大船进行调整，也可以采取中转方式挂靠其他国家港口（加拿大、墨西哥），再通过换船（换成非中国相关船舶）以规避费用征收（运作模式类似双子星的轴辐式网络）。两种方式造成的周转效率的下降或港口的拥堵预计会影响阶段性运力供应，同时造成成本上升。

长期看，美国这一拟议措施削弱了中国船舶运营商的竞争力，可能促使船东新增订单需求可能会转移至韩国、日本等国家，但中国在造船市场的主导地位短期仍无法撼动，该政策未来如何实施以及能否够重振美国造船业还有待考察。根据克拉克森数据统计，目前美国船厂在手订单仅占全球的0.1%，且造船成本较高，造船产能不足，缺乏竞争优势。

（二）成本影响测算

如果拟议措施通过，对中国船舶运营商/船队中含有中国建造的船舶运营商/从中国船厂订造船舶的运营商的船舶每进入美国港口最高征收100/150万美元费用，考虑到多项条件费用可累加，因此在特别条件下船舶停靠一次美国港口最高可征收350万美元费用，将会使国际海运成本增加，针对被收取费用的单艘船只进行测算如下：

从集装箱船市场看，集装箱美线运输服务一般会挂靠多个港口（尤其是美东），若按照拟议措施进行征收，则需要征收的总费用为港口挂靠费乘挂靠港口数，按照美东航线13000TEU船舶、美西航线8000TEU船舶，平均挂靠3个港口计算，以2025年3月下旬中国至美东和美西的运费为基准，一次航线服务最高可被征收300-450万美元费用（单项条件费用），征收费用最高可占美线（美东/美西）一次运输服务收入的15%-22%和38%-56%，如果多项条件费用叠加，征收费用占比会更高。若考虑整条航线的中国船舶占比以及在后续船司重新对不同航线上的中国船舶及非中国船舶进行重新部署之后，未来影响预计有所减弱。

从干散货船市场看，美国干散货运输以巴拿马型船和大灵便型船中型船为主，按照63500载重吨的船舶停靠一次美国港口计算，参考3月下旬运费，则船舶停靠美国港口最高征收的费用（单项条件费用）分别占美湾至中国北方航线运费收入的34%-52%、美湾至鹿特丹航线运费收入的88%-132%，短距离航线（较小船只）相较于长距离航线（较大船只）可能受到更大的负面影响。

作者承诺

本人具有中国期货业协会授予的期货从业资格证书，本人承诺以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

免责声明

本报告由银河期货有限公司（以下简称银河期货，投资咨询业务许可证号 30220000）向其机构或个人客户（以下简称客户）提供，无意针对或打算违反任何地区、国家、城市或其它法律管辖区域内的法律法规。除非另有说明，所有本报告的版权属于银河期货。未经银河期货事先书面授权许可，任何机构或个人不得更改或以任何方式发送、传播或复印本报告。

本报告所载的全部内容只提供给客户做参考之用，并不构成对客户的投资建议。银河期货认为本报告所载内容及观点客观公正，但不担保其内容的准确性或完整性。客户不应单纯依靠本报告而取代个人的独立判断。本报告所载内容反映的是银河期货在最初发表本报告日期当日的判断，银河期货可发出其它与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但银河期货没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知客户。银河期货不对因客户使用本报告而导致的损失负任何责任。

银河期货不需要采取任何行动以确保本报告涉及的内容适合于客户。银河期货建议客户独自进行投资判断。本报告并不构成投资、法律、会计或税务建议或担保任何内容适合客户，本报告不构成给予客户个人咨询建议。

银河期货版权所有并保留一切权利。

联系方式

银河期货有限公司 银河农产品

北京：北京市朝阳区建国门外大街 8 号北京 IFC 国际财源中心 A 座 31/33 层

上海：上海市虹口区东大名路 501 号白玉兰广场 28 层

网址：www.yhqh.com.cn

电话：400-886-7799