

# 中国船舶报

CHINA SHIP NEWS

产经专刊

Industrial Economic Special

2025.03.28

责任编辑/李琴

版面设计/王娟

责任校对/王倩

中国船舶集团物资有限公司

邀您纵览  
海洋装备产业链全景

## 油船

## 今年「元气上升」?

### 利好

据《劳氏日报》统计,中国春节后半月内,共有13艘油船新船合同签订。

其中,中远海能在大连中远海运重工下单建造2艘74000吨甲醇燃料预留成品油船,海南中远海能将在扬州中远海运重工建造2艘114200吨阿芙拉型甲醇双燃料原油船和2艘109000吨甲醇燃料预留成品油船。

挪威化学品船东Odfjell在扬子三井造船下单建造2艘49000吨化学品船,预计2028年交付;在日本新来岛造船(Shin Kurushima)下单建造1艘25000吨化学品船,预计2027年交付。

希腊船东Pantheon Tankers在HD现代重工下单建造2艘15800吨原油运输船,预计2028年交付。

希腊航运公司Sun Enterprises在HD韩国造船海洋订造了2艘15.8万吨液化天然气(LNG)双燃料苏伊士油船,预计2027年交付。

业内人士指出,俄美和谈寻求结束俄乌冲突,或整体利好油船市场。俄乌冲突爆发以来,“影子船队”大行其道。“影子船队”是指船龄在15年或以上、所有权不明或具有旨在混淆受益所有权的公司结构、仅部署在受制裁的石油贸易中的船舶。《劳氏日报》表示,若西方取消对俄罗斯的进口制裁将导致“影子船队”中的老旧油船被拆解,VLCC的新造需求将大大增加。类似的还有受制裁的委内

瑞拉和伊朗的原油,也通常由老旧的“影子船队”运输。如果相关谈判达成协议并解除贸易限制,这些老旧船舶也很可能被淘汰。

“约60%的受制裁船队船龄在20年以上,一旦制裁解除,这些老旧船舶可能会被拆解。”业内人士分析:“那些专门为赚取受制裁贸易高额利润而设立的公司,在出售资产后可能会消失。这对油船市场的整体影响是正面的。”

如果制裁解除,这将导致全球油船市场在3年内的第三次重大调整。此前的两次调整背景分别是在2022年年底对俄罗斯的制裁,以及2024年胡塞武装在红海袭击商船。

自2022年年底以来,由于西方对俄罗斯原油及其产品实施进口禁令,俄罗斯将原油优先出售给印度等亚洲国家的炼油厂,导致油船航程变长。此前,欧洲是俄罗斯原油的最大买家,但在制裁后,欧洲开始从北美和中东海湾寻求替代供应,而俄罗斯则会将市场拓展至拉美和非洲等。

业内人士指出,VLCC将是制裁解除的最大受益者,因为这类船舶体积过大,无法停靠俄罗斯港口。“若印度等亚洲国家减少俄罗斯原油采购量,转而增加从西非、美洲或中东购买原油,VLCC运输需求将上升,因为这些地区是VLCC的核心市场。”该人士表示。

### 更迭

当前,地缘政治因素推动了全球油运市场需求上升,同时,老旧船舶的淘汰加剧了市场运力紧张。在此背景下,不少船东加大投资力度,进一步优化船队结构、抢占市场先机。

Adnoc L&S相关负责人表示,在航运业板块,VLCC市场的发展势头被认为是最强劲的,且全球VLCC船队存在巨大的报废潜力,因此前景光明。

2025年1月,Adnoc L&S正式对外宣布,已完成对英国成品油船运营商Navig8 80%股权的收购,交易金额高达10.8亿美元。Adnoc L&S在一份声明中指出,此次收购是ADNOC L&S转型增长战略的一个重要里程碑,进一步巩固了该公司作为全球领先能源海运物流公司的地位。本次收购将为ADNOC L&S的船队增加32艘现代化油船,并将该公司业务版图扩展至商业联营和燃油供应领域。根据声明,ADNOC L&S将在2027年中期前收购Navig8剩余20%股权。

中远海能也在近期加快了船队扩张步伐。2025年年初,该公司在《2025年度向特定对象发行A股股票预案》中提到,拟通过定向增发募集不超过80亿元资金,用于投资6艘VLCC、2艘LNG运输船以及3艘阿芙拉型油船。该举措是为进一步优化整体油船船队船龄结构,提升内外贸油运竞争优势,助力全球化布局,提高整体盈利能力和股东回报水平。

船舶经纪公司BRS指出,此前下单不那么热门的MR I型中程成品油船的船东即将收获回报。2020~2023年,全球仅有9艘MR I型油船建造合同,2024年,希腊E-valend Shipping、加拿大Algoma Central、法国Socatra以及土耳其Transka Tankers共订购了26艘MR I型油船新船订单。

BRS认为:“过去10年里,船东更倾向于订造更大的MR II型油船,而非MR I型,因为MR II型船性价比更高。”比如,一艘新的MR I型油船造价4350万美元,而MR2型油船价格为4700万美元。而在2008年,

两者价差曾高达500万美元。同时,MR II型油船的运营成本仅比MR I型高10%,却能多运载20%~24%的货物。

BRS认为,MR I型油船的未来需求至少会保持稳定,在某些特定地区,这类油船的需求很可能会增加——比如在北非,由于港口限制,MR II型油船无法进入,或者因货源规模和港口成本因素,使用MR II型油船并不经济。可以肯定的是,在投资不足的MR I型油船领域,随着船队老化,那些手里拥有新船的船东将“尝到甜头”。

油船市场的复苏迹象,也推动了苏伊士型油船“元气回升”。

总部位于雅典的经纪公司Seabome在2月10日发布的周报中指出,市场不仅对MR型油船的需求正在回升,对苏伊士型油船的投资兴趣也在明显复苏。George Procopiou收购苏伊士型油船的举动正好契合这一市场趋势。

克拉克森研究数据显示,目前一艘156000/158000吨苏伊士型油船新船价格约为9000万美元,相比去年同期的8500万美元增加了约6%。

在全球油船市场前景“相对乐观”的支撑下,穿梭油船的市场需求也在不断变化。今年年初,在结束了长达10年的“订单荒”之后,巴西国家石油公司下属航运公司已经正式敲定9艘158000吨DP2苏伊士型穿梭油船订单,每艘船造价超过1.5亿美元,总价值将超过13亿美元(约合人民币94.77亿元)。2月17日,航运集团Angelicoussis收购的穿梭油船公司Altera Shuttle Tankers正式更名为Maran Shuttle Tankers。此前,Altera Shuttle Tankers在巴西、加拿大和欧洲北海地区拥有并运营18艘穿梭油船,加之Maran Tankers为进入该细分领域而正在韩国DH造船建造、计划于2027年交付的3艘158000载重吨穿梭油船,Maran Shuttle Tankers届时将以21艘运力的规模成为全球第二大穿梭油船运营商,也标志着Angelicoussis在穿梭油船运营领域新时代的开始。

■ 李琴

当前,全球油船市场正被多重不确定性“笼罩”:美国关税大战、美国拟对中国船舶征收高额港口费、俄乌冲突或迎转折点、美伊核谈判重启、红海航道“烽烟再起”……这些变量交织成一张复杂的“风险网”,让全球油船市场的未来走向扑朔迷离。

俄乌冲突爆发叠加红海危机致使运输距离变长、运输与靠泊低效,油船运价上涨明显,到2024年,波罗的海原油运输指数(BDTI)和波罗的海成品油运输指数(BCTI)全年均值分别为1094点和818点,均远高于2022年之前的水平。油船新船订造虽然不及集装箱船火爆,但也明显升温,2024年共成交4813万载重吨,为近9年新高,同比上涨34.7%。

时间来到2025年,在美国主导下俄乌停火谈判已提上议程,美伊核谈判计划重启、红海通航再次因战火变得希望渺茫……这些地缘政治因素均将对全球油船市场带来较大影响。虽然俄乌停火的可能性在增加,但欧美对俄罗斯经济制裁已有3年,欧洲严重依赖俄罗斯能源的局面已经发生根本改变,“去俄化”的长期战略已不可逆,其转向中东、非洲和美洲进口能源导致的长距离运输需求不会因为可能的俄乌停火发生很大变化。在这一背景下,超大型油船(VLCC)应依然是油船市场最受欢迎的船型之一。美伊谈判重启将为油船市场注入新的变量,若伊朗石油出口制裁松绑,全球原油供应预计每日增加100万~150万桶,这将刺激油船需求,但同时也可能加剧OPEC+内部的产量博弈。伊朗VLCC船队的“解冻”则可能直接冲击现货运价,成为平衡市场波动的潜在筹码。红海近期正常通航落空已成定局,目前,以色列再次轰炸加沙地带、美国对也门胡塞武装进行打击以及胡塞武装攻击美国航母的消息已是铺天盖地,油船重回红海航道的计划或只能再次搁置,绕行好望角拉长船舶航运周期、降低船舶周转效率导致的运力短缺可能进一步推高运费。短期内,部分船东或将优先选择吨位更大、成本更低的VLCC对冲风险。

此外,美国在特朗普政府主导下推出更宽松的化石能源政策,OPEC+计划恢复石油产量等,将有力支撑2025年油船市场的需求端。而美国对中国海事、物流及造船业的301调查及可能采取的拟议限制措施,则给2025年的油船市场带来了最大的不确定性。

油船市场：在「风暴」中寻找航向

观澜

