



全一海运市场周报

2025.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.12.31 - 2025.01.03 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持稳定 市场运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场行情保持稳定，不同航线走势出现分化，市场运价互有涨跌，综合指数小幅上涨。据国家统计局最新公布的数据显示，12月综合PMI指数为52.2，较上月继续环比上升。其中，制造业PMI连续3个月位于景气区间，非制造业景气水平明显回升，最新的PMI数据表明我国企业生产经营活动总体扩张加快，经济继续处于稳步回升的轨道上，为新的一年中国出口集运市场平稳发展起到良好的支撑作用。1月3日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为2505.17点，较上期上涨1.8%。

欧洲航线：欧洲地区在2024年的经济增长较为缓慢，制造业PMI长期位于荣枯线以下，主要国家德国增长陷入停滞的局面。消费者信心指数低位徘徊，导致消费数据表现略显低迷，在新一年欧洲经济将继续面临考验。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价小幅下跌。1月3日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为2851美元/TEU，较上期下跌3.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，即期市场订舱价格小幅下行。1月3日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为3747美元/TEU，较上期下跌0.9%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至12月28日当周首次申请失业救济人数21.1万人，降至近八个月以来的最低点，好于市场预期，显示出美国劳动力市场仍具备一定的韧性。本周，运输需求总体平稳，船舶平均舱位利用率保持在较高水平，即期市场订舱价格在航商技术性宣涨后呈现上行趋势，但后期行情面临考验。1月3日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为4997美元/FEU和6418美元/FEU，分别较上期上涨9.1%、5.7%。

波斯湾航线：运输需求继续回暖，供需基本面稳固，本周市场运价小幅上涨。1月3日，上海港出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为1472美元/TEU，较上期上涨1.9%。

澳新航线：当地对各类物资的需求保持在高位，即期市场订舱价格继续上涨。1月3日，上海港出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2147美元/TEU，



较上期上涨 1.8%。

南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供求平衡转弱，本周市场运价小幅下跌。1月3日，上海港出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 5344 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅上行。1月3日，中国出口至日本航线运价指数为 964.60 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【商品供需转弱 综合指数小幅波动】

本周，商品供需双双走弱，价格持稳，少量终端抄底补库，运输市场船多货少格局依旧，综合指数小幅波动。1月3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 1024.72 点，较上期下跌 0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，冷空气势力转弱，各地气温延续偏高格局，居民用电需求减少，加之元旦过后工厂陆续停产放假，沿海电厂负荷有所回落，日耗需求支撑不足，库存消耗缓慢。沿海八省电厂日耗 218.9 万吨，下降 5.4 万吨，库存 3510 万吨，下降 14.4 万吨，存煤可用天数 16 天。煤炭价格方面，进入腊月，煤矿陆续放假，停产减产增多，发运减少，加之煤价跌破企业长协价格后兑现放缓，到港货源不足，供给收紧，市场情绪有所恢复，部分贸易商逢低购入。但终端需求支撑不足，采购意愿较低，市场依旧僵持，港口煤价小幅回调。环渤海各港合计日均调进量 100.5 万吨，下降 6.9 万吨，调出量 117.0 万吨，下降 2.3 万吨，存煤 2366.3 万吨，下降 116.4 万吨。运价走势方面，煤炭供需双弱，市场货盘稀少，采购拉运以刚需为主，船多货少情况加剧，加之元旦假期前后，运输市场商谈氛围越发平静，沿海煤炭运价弱势下行。

1月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1006.28 点，较上期下跌 2.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 624.12 点，较 12 月 27 日下跌 5.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 25.1 元/吨，较 12 月 27 日下跌 1.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 26.6 元/吨，较 12 月 27 日下跌 2.0 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.1 元/吨，较 12 月 27 日下跌 3.5 元/吨。



金属矿石市场：钢厂年底检修减产，冬储积极性偏弱。铁水产量、高炉开工率、产能利用率小幅下降，螺纹库存有所下降。虽然成材步入冬储期，但终端需求释放依旧谨慎，社会库存小幅上升。同期，铁矿石国内到港量、库存均显著减少，矿石价格持稳运行，沿海金属矿石运价小幅下跌。1月3日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收708.88点，较12月27日下跌4.3%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价27.0元/吨，较12月27日下跌1.3元/吨。

粮食市场：本周，一方面，猪肉价格底部回升，二次育肥补栏增加，饲企采购预期向好。另一方面，东北地区雨雪天气过后，部分新粮品质有所下降，市场价格表现不一，优质粮源价格走势偏强，农户积极认卖，北方港口库存回升。粮食供给充足，贸易商采购谨慎，玉米价格整体弱勢波动，沿海粮食运价受煤炭运输价格影响波动下行。1月3日，沿海粮食货种运价指数报785.97点，较上期下跌1.9%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价44.0元/吨，较上期下跌1.0元/吨。

成品油市场：新年伊始，国际原油价格有所上扬，国内成品油零售价格上调，地炼以及主营单位出货均有提振。同时临近春节，汽油需求走好，下游备库积极，沿海成品油运价持稳向好。1月3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1049.51点，较上期上涨0.3%；市场运价指数1016.02点，较上期上涨0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船运价略有回升 租金指数跌势收窄】

本周逢圣诞、元旦假期，海岬型船太平洋市场船运需求持续释放，巴西长航线货盘也略有增加，租金、运价低位小幅回升。巴拿马型船和超灵便型船市场印尼煤炭船运需求偏弱，澳大利亚和北太平洋市场航线略有好转，但市场总体仍船多货少，日租金继续下跌。1月2日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为678.97点，较上期（2024年12月26日，下同）下跌4.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价小幅回升。圣诞、元旦假期，部分国家和地区处于休假模式，太平洋市场矿山仍持续在市场询船，铁矿石货盘尚可，不过市场可用运力相对充裕，运价小幅回升。1月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7102美元，较上期上涨3.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.504美元/吨，较上期上涨1.5%。远程矿航线，元旦节前，巴西长航线有部分货盘放出，运价小幅波动。节后，1月中下旬装期的巴西矿石货盘持续释放，可用运力有限，船东抬高报价，拉动市场运价上扬。1月2日，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.036美元/吨，较上期上涨6.3%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金继续下跌，部分航线跌幅有所收窄。国内电厂库存较高，本周印尼煤炭货盘一般，印尼航线老旧船舶较多，日租金跌势较大。太平洋市场有部分澳大利亚货盘以及北太平洋市场粮食货盘放出，由于日租金水平已处于近四年低位，船东成交意愿不强，租家小幅抬高报价，中国-日本/太平洋往返航线日租金跌幅有所收窄。1月2日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6163 美元，较上期下跌 6.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.259 美元/吨，较上期下跌 4.1%。粮食市场，南美市场货盘不多，仍有部分运力不断空放，粮食运价低位小幅波动。1月2日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.620 美元/吨，较上期微跌 0.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金延续跌势。本周恰逢圣诞、元旦假期，东南亚市场整体表现安静，煤炭、钢材等货盘依然偏少，即期船舶压力较大，日租金继续承压下行。1月2日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6921 美元，较上期下跌 8.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.491 美元/吨，较上期下跌 2.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月27日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少117.8万桶至4.16亿桶，降幅0.28%，战略石油储备库存增加26.0万桶至3.936亿桶，增幅0.07%。美国俄克拉荷马州库欣的石油库存降至2023年10月以来的最低水平，美国墨西哥湾原油库存降至2023年9月以来的最低水平。美国整体石油产品供应上升至自2023年10月以来的最高水平。10月份美国石油产量增加25.9万桶/日，达到1,346万桶/日的历史新高，达到疫情以来的最高水平。美国上周初申请失业金人数降至八个月来的最低水平，健康的就业数据支撑市场需求。周四公布的财新/标普全球调查显示，中国12月份工厂活动有所增长，尽管增速仍低于预期，但服务业和建筑业均有所复苏，在准备应对新的贸易风险的同时将实施更加积极的政策促进增长。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报76.05美元/桶，较12月26日上涨3.81%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位波动。中国进口VLCC运输市场运价低位徘徊。1月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报854.12点，较12月26日上涨0.1%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场恰逢圣诞和元旦假期，中东和西非两大航线基本保持安静；美湾航线活跃度也无明显变化。新年假期后市场启动较慢，受 2025 年基本费率调整的影响，各航线 WS 点位较 2024 年均有所微调。目前，整体可用运力仍然较为充沛，运价始终在低位徘徊，不过船东仍对 1-2 月春节前夕货量有所期待；租家一如既往的私下拿船打压运费，船东对当前的 WS 点位抵抗情绪渐浓。下周，中东航线 1 月下旬货盘即将入场，由于春节前集中出货的可能性较高，或将对市场有



所支撑，后续出货量和出货节奏仍将是关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS40.98，较 12 月 26 日下跌 1.60%，CT1 的 5 日平均为 WS41.19，较上期平均下跌 0.03%，TCE 平均 1.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS47.26，下跌 3.04%，平均为 WS48.05，TCE 平均 2.3 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 13-15 日，成交运价为 WS39。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 10-11 日，成交运价为 WS39。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 12-14 日，成交运价为 WS38.5。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 18-19 日，成交运价为 WS40。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 13-15 日，成交运价为 WS41。西非至印度东航线报出 26 万吨货盘，受载期 1 月 25-27 日，成交运价为 WS44。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

1 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1167.42 点，环比下跌 0.13%。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-1.06%、-0.74%、+0.55%及-0.19%。

国际干散货船二手船价有涨有跌。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 0.44%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.25%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.92%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.47%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 4 艘（环比减少 6 艘），总运力 42.41 万载重吨，总成交金额 6800 万美元，平均船龄 14.75 年。

国际油轮二手船价全面下跌。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.35%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 5.11%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.58%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.72%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 3 艘（环比减少 10 艘），总运力 3.91 万载重吨，总成交金额 4225 万美元，平均船龄 13.33 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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上涨 0.56%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨



0.51%。本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。

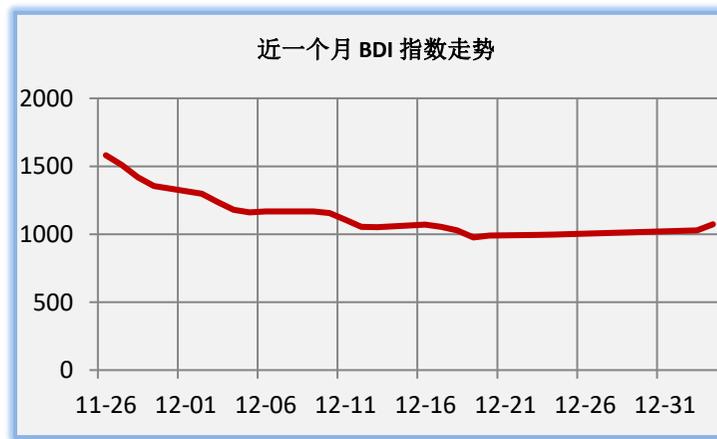
国内内河散货船二手船价有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.88%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.57%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.18%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 16 艘（环比增加 8 艘），总运力 2.66 万载重吨，总成交金额 2667.49 万人民币，平均船龄 12.20 年。

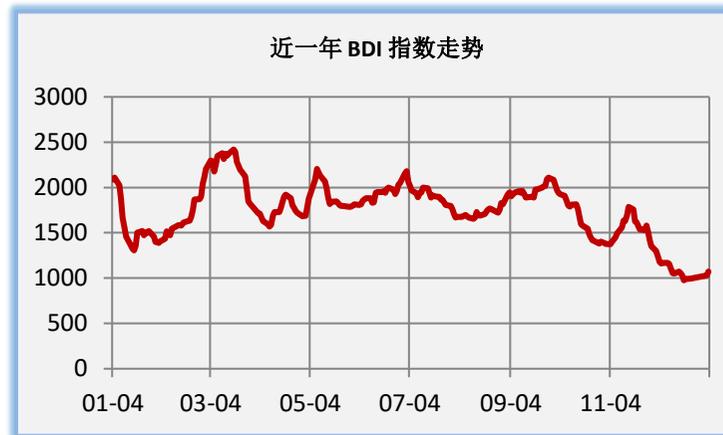
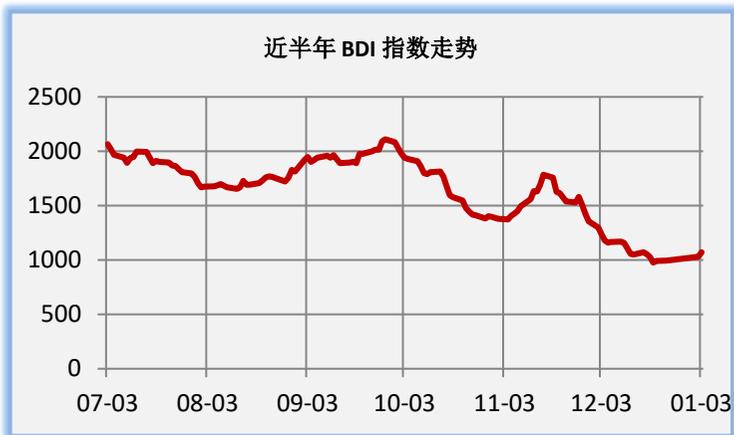
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月2日		1月3日	
BDI	1,029	+32	1,072	+43
BCI	1,261	+114	1,375	+114
BPI	1,000	+12	1,040	+40
BSI	899	-24	884	-15
BHSI	554	-15	549	-5





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Mykonos' 2013 81386 dwt dely aps EC South America 18 Jan trip via Arabian Gulf redel PMO \$13,750 + \$375,000 bb - cnr

'Sagar Shakti' 2012 58097 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Cambodia \$7,750 - cnr

'Sea Libra' 2011 56742 dwt dely passing Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$6,600 - Swift

'AM Ocean Pride' 2010 56726 dwt dely Cambodia prompt trip via Indonesia redel China \$6,000 - cnr

'Ricarda' 2015 39949 dwt dely SW Pass prompt trip redel West Coast Central America \$16,000 - Clipper

'New Commander' 2012 37187 dwt dely Mobile prompt trip redel Continent \$11,500 - Clipper



4. 航运&船舶市场动态

【航运业 2025 年面临的挑战：绿色燃料又贵又少】

2025 年将成为全球航运的一个标志性年份。

2025 年春季，国际海事组织（IMO）将迎来一个涉及航运业重大利益的决策时刻。在国际海事环境保护委员会（MEPC）第 83 次会议上，世界各国将共同决定航运业如何成功实现 2050 年碳中和的目标，并在此之前实现具有雄心的中期目标。预计将同时引入经济税和技术性工具。

同时密切关注未来船舶需要加注的更环保燃料的推广，这意味着生物燃料、电池和绿氨将很快迎来高需求。但这些产品目前的成本是传统船用燃料的三到四倍，而这些燃料也难以获得。因此，首先需要确认是否已经制定了相应的政策来保障燃料的生产和运输安全。

利益相关者表示，气候进展若要有所成效，必须有所作为。

ShippingWatch 与世界航运理事会（WSC）气候与环境部副总裁 Bryan Wood-Thomas、丹麦航运协会（Danish Shipping）气候、环境与安全总监 Nina Porst 和欧洲环保非政府组织 Transport & Environment（T&E）的航运总监 Faig Abbasov 和国际航运公会（ICS）秘书长 Guy Platten 四人就 2025 年航运业绿色转型面临的挑战进行了探讨。

WSC：问题出在燃料，而非航运

Bryan Wood-Thomas 称，过去一年是航运业在绿色进展方面非凡的一年。他表示：“过去一年的进展凸显了一个不容否认的现实，即绿色航运的瓶颈不是船舶，而是燃料。”

重点应该明确放在 2025 年“达成有效的国际海事组织（IMO）协议”上。具体而言，WSC 希望该协议能包含一项经济措施，用以缩小化石燃料与绿色燃料之间的价格差距并扩大生产。



关于 2025 年面临的巨大挑战，Bryan Wood-Thomas 认为，“在过去几年中，世界经历了战争和经济挑战，政治关注已从气候措施和可再生能源基础设施投资转移。”“我们必须在 2025 年更加努力，向政府和监管机构证明，这也是一条增长之路。”

随着更多绿色船舶在未来几年陆续投入使用，越来越多感兴趣的从业者将成为推动转型的关键。Bryan Wood-Thomas 补充称，“向绿色船队的转型不仅是通向可持续发展的道路，它还激发了下一代海事专业人士的兴趣。尽管招募仍然是行业面临的重要挑战，但各组织注意到绿色转型带来了意想不到但受欢迎的好处”。

丹麦航运协会：燃料项目面临困境

Nina Porst 指出，国际海事组织（IMO）的 MEPC 83 气候峰会将至关重要。“我们需要制定一个金融和技术工具。尽管我认为实现具有适当激进的监管会很困难，但预计这是可以做到的。”

她表示，“2025 年将是绿色燃料推广和规模化应用框架条件的试验之年，这看起来已经是一个巨大的挑战”。

同时提醒称，按照惯例，航运业转型所需投资的 80% 的必须在航运行业之外的价值链上进行。“我们现在正处在面临海上风电项目和燃料项目挑战的十字路口，这些项目非常棘手，但它们却是生产替代燃料的绝对必要前提。”

Nina Porst 表示，“航运业已被纳入欧盟排放交易体系（ETS）。虽然今年我们在对该行业而言全新的法规中遇到了一些挑战，但实际上它正在顺利运作。这是积极的，因为它将有助于减少排放”。

T&E：化石燃料从 2025 年开始走向终结

Faig Abbasov 认为，2025 年的到来标志着化石燃料时代终结的开始。“这是航运业有史以来第一次被强制要求在欧洲航程中改用清洁燃料，以减少温室气体排放。”“如果不更换燃料，就会面临巨额罚款。”

他预计，航运相关企业将在 2025 年面临艰难的决策，是否会选择目前价格偏高、但能实现完全脱碳的方案，如绿色甲醇或绿氨等清洁燃料的可持续和可量产。眼下，



LNG 或生物燃料可以被看作是能在转型初期使用的替代燃料，符合 FuelEU 的法规要求。但这只是一种短期解决方案，因为它们不能够减少温室气体排放。

“我们在 4 月将迎来 IMO 关于 2050 年具体计划的决定。这是一个非常积极的信号，为航运业的绿色转型带来了希望。此外，2025 年可能会有像土耳其或英国这样的国家决定出台类似欧盟碳排放交易体系的国家级航运规则。这将加速航运业向可持续和繁荣的方向过渡，实现 IMO 的愿景。”

ICS：航运业需要和政府加强合作

Guy Platten 表示，IMO 的目标需要有“雄心壮志”才能完成，因为距离碳中和目标的实现只剩下二十五年了。若在没有经济激励的情况下引入规定以促进使用更清洁的燃料，这可能会无意中变相地对全球贸易征税而不是减少排放。

“毫无疑问，2025 年面临的巨大挑战在于缺乏绿色燃料。”

“绿色燃料不仅没有大规模供应，而且成本过高。这是一个跨多个行业的全球性问题，不仅仅是航运行业。”“但最近欧洲的一些氢气项目失败，为绿色航运增加了不确定性，因为这些项目被视为钢铁和航运等行业脱碳的关键。”

Guy Platten 认为，加强行业内部以及与政府之间的合作对确保燃料生产和基础设施的投资至关重要。航运业必须抓住机会，在未来燃料运输方面获得更大的份额。

最后，他呼吁更多相关从业者们在气候和环境问题中的作用，因为转型依赖于他们的技能和注重他们的安全”。这也将为吸引和留住海员提供更好的机会。

来源：航运界

【中国 10%输美货物须由美籍船只运输，会否成真？】

近期，美国国会两院议员共同提出了一份《美国船舶法案》，其中提议，未来 15 年内，中国输美货物中必须有至少 10%由美国建造和注册的船舶进行运输，并配备美国船员。



这引起国际贸易和航运业业内人士哗然且疑惑。此法案前景如何，是否能够通过，若通过能否真正执行?记者采访的专家和业内人士对此并不看好。

长年在加利福尼亚州从事物流航运业的罗杰对记者表示，目前尚未听到下一步消息，且考虑到该法案目前尚不清晰的各项细节，并不看好这个法案的前景，“想法很美好，现实很骨感。”他称。

上海海事大学国际航运系教授万征则对记者表示，在他看来，美国造船业难以支持法案要求。商用船舶建造能力不足且成本高昂，与亚洲国家相比竞争力较弱。

“此外，劳动力缺乏和技术滞后也是制约因素。政府提供的 2.5 亿美元年拨款仅能支持有限的产能扩张，难以满足政策需求。短期内，美国可能不得不依赖租赁外国船舶或国际合作，但这与振兴本土造船业的目标相冲突，影响法案的执行效果及其长期意义。”他解释道。

如何解读

《美国船舶法案》的全称为《美国造船和港口基础设施促进繁荣与安全法案》(Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security (SHIPS) for America Act)。

首先，要求是针对美国进口商的，若不符合规定则将要面对高额罚款。法案设定了过渡期，即在该法案生效后第 5 年开始，中国输美货物比例逐步上升，每年上升 1%，在法案生效 14 年后达到 10%。

其次，在如何界定是“美国船舶”方面，该法案规定，船只要悬挂美国国旗，必须在美国境内建造并配备美国船员。若不符合上述规定，则进口商将被罚款。

提出该项法案的民主党参议员凯利(Mark Kelly)是一名海军退伍军人，也是第一位在国会任职的美国商船学院毕业生。

他在该法案随附的一份新闻稿中表示：“我们一直是一个海洋国家，但事实是我们已经输给了中国。”

该法案希望在 10 年内，建立一支由 250 艘悬挂美国国旗的船只组成的国家商业船队，目前美籍商业船队的数量为 80 艘。



万征表示，该法案旨在通过限制中国船舶和增加美籍船舶运输比例，提升美国航运自主性。这一政策背后有两大考量：一是保障国家安全，减少对中国运输能力的依赖；二是推动本土造船和航运业复兴。

万征解释道，对国际航运与贸易而言，这可能导致物流成本增加和航线调整，尤其是美国进口商可能因高成本而寻找替代性运输方案。

罗杰也表示：“这个法案的重点是重振美国造船业，自己丢掉的东西，就算开始奋发图强，没个几十年很难追回来的，何况美国人的效率不让人放心。”

给美国进口商增加负担

采访的业内人士认为，此举若成真，潜在将扰乱集装箱航运业。

譬如，目前还不清楚 10% 的要求，要如何适用于货运代理和其他物流供应商。此外，该法案要求，将在拥挤的美国港口优先停泊美国船只。

上述规定都很难同目前现行的国际贸易规则相融合。对外经济贸易大学 WTO 研究院院长屠新泉对第一财经记者表示，上述规定肯定不符合世贸组织 (WTO) 相关规定，但“现在没有人关心 WTO 规则了，而且，其细节让人感觉上很难操作和执行。”

罗杰也表示，该法案在操作层面面临很大困难，“罚的是美国进口商，他们会反抗。而且即便就算美国进口商想走美国船，造船业跟得上吗？到时不达标算谁的？”

罗杰解释道，这项规定无疑给美国进口商带来很多的管理负担。跑美国航线的船只中美国船的比例非常低，为了达到这个比例，签约策略和具体订舱的安排都要作出调整。

“万一进口商用的航线上没有美国旗船只，怎么才能达标呢？如果原来的航线上没有，是否可以在更大的中转港换上美国旗的船只？”他解释道，这对船东设计航线又是个挑战。还有，船队里没有美国旗的船只的公司将处于不利地位，虽然受影响的只有 10% 的中国到美国的出口，而且时间跨度是 15 年。此外，罚金的计算方法比较模糊，考虑到美线运价的复杂性，运费差价到底如何计算？



值得注意的是，当地时间 11 月 7 日，韩国总统尹锡悦曾同特朗普通电话，双方就尽早会晤达成共识，并就韩美日合作、韩美同盟等事宜交换意见。特朗普表示，美国造船业需要韩国的帮助与合作。

相关人士表示，特朗普提到寻求韩国帮助，表明美国对短期内独立振兴造船业信心不足。韩国在技术和规模上的优势可以迅速满足需求，但这可能削弱美国本土造船业的竞争力。如果大量依赖外包，美国造船业振兴或成为空谈。但若通过引入外国技术和合作，在满足短期需求的同时推动国内产业升级，则可能实现阶段性目标。这种平衡取决于政策制定者的长期规划和执行力度。

来源：第一财经

【集运价年内高波动 2025 年市场不确定因素仍多 | 年终盘点】

“黑天鹅”事件频发，2024 年集运市场呈高波动率。临近年末，受美东码头工人罢工的潜在因素影响，多家班轮公司已公布调涨运价，美西线运价指数已较月初增七成。

2025 年，业内认为集运市场面临的不确定性因素仍多，除美东码头工人罢工之外，还包括“双子星”新联盟的正式运营、中东地缘局势、美国关税政策等因素影响，运价走势将偏弱。

2024 年运价呈高波动率 南美东线强于欧美线

从整体的集运市场运价走势来看，今年欧线运价，主要受到红海局势影响，叠加需求旺盛，于 7 月 12 日当周见顶。根据宁波航运交易所数据，7 月 12 日，NCFI 指数报 3726.07 点。

当前运价已较年内高位回落。

本周欧洲航线 NCFI 指数报 2059.4 点，较上周上涨 0.4%，较为平稳。宁波航运交易所钱杭璐对此表示，本周欧线市场整体出货较好，班轮公司维持运价做节中备货，并计划上调 1 月上旬运价。



对于今年的美线市场运价，有业内人士告诉财联社记者，7月前受到欧美线增加关税，货主提前出货推高运价的因素影响，运价受推涨。NCFI 指数显示，6月28日，美西线运价指数达到4857.03点，为年内最高点，随后回落。

值得关注的是，今年Q2以来南美东航线运价走势强于欧美线。有货代人士向财联社记者透露，今年巴西货运需求大，尤其是新增了非常多的新能源车需求。

从最新的现货运价来看，美西线运价较本月初有明显上涨。

极羽科技12月27日提供的数据显示，美线方面，当日上海至洛杉矶、长滩港运价4258美元/FEU~8913美元/FEU，较12月6日的2258美元/FEU~6813美元/FEU明显增加；上海至鹿特丹航线报价为4629美元/FEU~6825美元/FEU，与月初运价相近。

美东码头二次罢工日期临近 后市不确定因素多

对美西线运价上涨的原因，有机构人士对财联社记者表示，主要是因为美东码头第二次罢工日期临近，劳资谈判并未有结果。

近期已有班轮公司宣布1月涨价计划。其中，为应对美国东海岸和墨西哥湾码头工人罢工的潜在风险，赫伯罗特宣布，在发生罢工时，公司将征收停工附加费（Work Disruption Surcharge, WDS）和目的港停工附加费（Work Interruption Destination Surcharge, WID），自2025年1月20日起生效。WDS收费标准为850美元/TEU、1700美元/FEU，WID的收费标准为：850美元/TEU、1700美元/FEU。

以星航运（ZIM.US）日前也宣布，自2025年1月10日生效对所有往返美国东海岸/美国海湾港口的货物实施ILA罢工相关附加费，收费标准为1000美元/TEU，2000美元/FEU。

“明年市场有很多不确定性，这意味着会存在价格波动，产生较多的阶段性行情。但在总体新船订单交付，运力供应偏松的情况下，更倾向谨慎偏空看待的基调。”前述机构人士说。

除美东码头工人罢工外，有分析人士表示，2025年2月起运营的马士基与赫伯罗特组成的双子星联盟，以及MSC独立并与ONE、YML和HMM组成的PA联盟的运营，加



上不变的 OA 联盟，不同联盟针对地缘因素等会采取不同的措施，联盟间竞争市场份额也会影响运价走势。

此外，中东局势、美国关税加征方案等对集运市场带来的影响也均不确定。2025 年 1 月 1 日起，欧盟还将针对航运业的温室气体排放实施一系列政策，包括可持续海运燃料倡议（FuelEU Maritime initiative），以及欧盟碳排放权交易体系（EU ETS）的扩展。

对于联盟问题，中远海控方面表示，推动海洋联盟合作期限延长至 2032 年。针对欧盟环保新政要求，中远海控今年签订 12 艘 24000TEU 型甲醇双燃料船。前述机构人士称，中远海控联盟阵营的长期稳定，有助于其为客户提供稳定的服务质量，从而提高市场份额。

来源：财联社

【重磅航运碳排放法规正式生效！】

1 月 1 日，欧盟新推出的碳强度法规——FuelEU Maritime 正式生效，这一法规迫使欧洲航运业在燃油效率和低碳推进系统方面做出艰难抉择。合规的选择包括支付更高的税费、削减燃油消耗或转向低排放燃料。

为助力实现航运减排目标，欧盟对超过 5000 总吨的船舶设定了逐步递增的排放费用，按每吨运输工作量计算。这一收费机制是欧盟更广泛计划的一部分，旨在到 2050 年将航运温室气体强度较 2020 年水平降低 80%。

该法规要求船东记录并报告每艘船舶运营过程中全生命周期温室气体强度，超出排放限值的部分，每吨 VLFSO 能源当量将面临 2400 欧元的罚款，大约是船用燃油价格的三倍。持续多年度不合规，罚款金额将进一步增加。

为避免这些高额费用，船舶运营商可以在多艘船舶之间进行排放量调配，让一艘低碳船舶为多艘高排放老旧船舶“抵债”。船东还可以预支未来年份的合规额度以降低成本，但需在后期补足差额。

最终的选择是直接遵守 FuelEU 的强度目标，通过提高船舶效率、增加风力推进系统或改用绿色燃料来实现。今年的目标是减少 2%，之后每五年逐步加严，直至 2050 年实现 80%的减排。



FuelEU Maritime 是欧洲独有的法规，许多欧洲船东认为，如果仅作为区域性要求存在，将使他们在全球市场上失去竞争力。代表马士基、Torm 和 Stena 等运营商的丹麦航运协会支持这一新规，但强调航运业需要全球性的气候法规。

丹麦航运协会环境总监 Nina Porst 表示：“我希望 FuelEU Maritime 能推动航运业对绿色燃料的需求和生产。目前，缺乏具有价格竞争力的绿色燃料是航运绿色转型的最大挑战。虽然欧盟对航运排放的监管无疑是迈向气候中和的正确一步，但欧盟国家也应在国际海事组织内推动国际规则的制定，确保无论船舶在何处运营，都能适用。”

来源：航运信息网

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元)/轻吨	备注
MIRAI	GC	4,870	1,482	1982	Japan	undisclosed	
ARK PROGRESS	TAK/CHE	7,355	2,635	1995	Japan	undisclosed	
印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元)/轻吨	备注
MSC ESHA F	CV	12,854	4,950	1993	Germany	undisclosed	
ITAUGUA	TAK	300,361	48,100	1997	Japan	447.00	
ENZO	TAK	105,477	17,398	1999	S. Korea	undisclosed	
其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元)/轻吨	备注
DIAMOND ARROW	GC	6,654	1,990	1982	Japan	310.00	Turkiye
TAI FU NO. 3	OTHER/REF	4,166	2,595	1980	Japan	undisclosed	as is Bangkok
HL PYEONGTAEK	TAK	71,041	28,809	1995	S. Korea	undisclosed	as is S. Korea



◆ALCO 防损通函

【土耳其环境污染罚款：2025 年更新】

土耳其的环境污染罚款又一次迎来大幅上涨。土耳其环境、城市化和气候变化部修订了污染罚款标准，并于 2024 年 12 月 24 日在《官方公报》上公布。修订后的罚款标准自 2024 年 1 月的上次修订提高了 43.93%，并将于 2025 年 1 月 1 日生效。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

◆融资信息

(1) 人民币汇率中间价：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	澳元	新西兰元	新加坡元	瑞士法郎
2025-01-03	718.780	742.690	4.607	92.427	895.710	449.640	406.460	528.170	792.160
2025-01-02	718.790	749.100	4.612	92.489	905.840	449.040	407.080	529.910	796.690
2024-12-31	718.840	752.570	4.623	92.604	907.650	450.700	409.550	532.140	799.770
2024-12-30	718.890	754.070	4.595	92.584	909.680	451.040	409.410	532.340	801.240
2024-12-27	718.930	753.370	4.598	92.564	905.640	450.590	408.220	531.970	803.330

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。