



全一海运市场周报

2025.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.01.06 - 01.10 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场出现调整 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场出现调整行情，远洋航线运价走低，拖累综合指数下跌。1月10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2290.68点，较上期下跌8.6%。

欧洲航线：据欧盟委员会发布的数据显示，欧元区12月经济景气指数为93.7，低于市场预期，创2023年9月以来的最低水平。由于乌克兰决定停止天然气过境输送服务，导致能源价格上行，这将加大欧洲地区的通胀压力，加之未来国际贸易关系面临较大不确定性，欧洲地区经济前景面临较多风险因素的考验。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面转弱，即期市场订舱价格继续下行。1月10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2440美元/TEU，较上期下跌14.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续下跌。1月10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3477美元/TEU，较上期下跌7.2%。

北美航线：据美国供应管理学会发布的数据显示，美国12月ISM制造业指数为49.3，虽然较前值小幅回升，但仍低于50的荣枯线。其中，就业指数降至45.3，该指数已连续七次低于50关口，显示出美国劳动力市场继续放缓，经济复苏仍然面临挑战。目前，美东港口已经达成协议，罢工风险消退，市场情绪趋于平稳。本周，运输市场缺乏基本面的支撑，市场运价在连续上涨后开始调整行情。1月10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4682美元/FEU和6229美元/FEU，分别较上期下跌6.3%、2.9%。

波斯湾航线：运输需求增长放缓，运输市场走弱，本周即期市场订舱价格出现回落。1月10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1397美元/TEU，较上期下跌5.1%。



澳新航线：当地对各类物资的需求总体稳定，市场运价从高位出现回落。1月10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1838美元/TEU，较上期下跌14.4%。

南美航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续下行。1月10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4637美元/TEU，较上期下跌13.2%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。1月10日，中国出口至日本航线运价指数为952.25点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场运力大量富余 综合指数继续下行】

本周，临近春节，电厂库存高企，在长协煤补充下，下游采购意愿较低，运输需求持续下滑，市场运力大量富余，货少船多，部分船东已陆续开始停船，综合指数继续下行。1月10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975.56点，较上期下跌4.8%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受气温持续偏高影响，居民用电需求减少，下游电厂负荷弱稳运行，加之今年春节时间相对较早，工业企业放假在即，市场需求减少，库存消耗缓慢。沿海八省电厂日耗202.6万吨，下降16.9万吨，库存3501.9万吨，下降8.1万吨，存煤可用天数16.5天。煤炭价格方面，新的一年，煤炭主产区开工转好，区域化工企业补库需求释放，产地产销平衡，坑口煤价有所企稳。虽然市场煤价跌破长协价格后吸引部分买家，集港效率有所回升，但受下游终端消库缓慢影响，下游纷纷降低冬季用煤预期，采购意愿较低，北方港口煤价弱势运行。环渤海各港合计日均调进量101.9万吨，上涨1.4万吨，调出量105.7万吨，下降11.3万吨，存煤2339.5万吨，下降26.8万吨。运价走势方面，虽然煤炭价格有所企稳，但终端需求预期下调，放缓补库节奏，运输市场货盘稀少，运力供需失衡矛盾进一步加剧，部分运力被迫停航，沿海煤炭运价不断探底。

1月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收951.16点，较上期下跌5.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收517.48点，较1月3日下跌17.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价20.1元/吨，较1月3日下跌5.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.4元/吨，较1月3日下跌5.2元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为28.5元/吨，较1月3日下跌5.6元/吨。



金属矿石市场：建材需求加速下滑，厂库、社库开始积累，成材价格继续走弱，贸易商冬储积极性偏弱，钢厂亏损扩大，陆续停产放假。钢厂补库态度谨慎，沿海金属矿石运价下跌。1月10日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收628.73点，较1月3日下跌11.3%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.2元/吨，较1月3日下跌3.8元/吨。

粮食市场：本周，我国启动实施国家全谷物行动计划，提升居民全谷物消费占比，利好玉米收购，加之进口玉米停拍，玉米价格有所企稳，贸易商着手建库。生猪存栏持续增长带动饲料需求向好，部分饲料企业进行年前备货。但受沿海煤炭运价快速下跌影响，沿海粮食运价继续下行。1月10日，沿海粮食货种运价指数报717.02点，较上期下跌8.8%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价40.5元/吨，较上期下跌3.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格窄幅波动。国内受气温及节日氛围影响，工矿基建户外施工强度下降，柴油需求偏弱。购销氛围提升有限，下游采购拉运需求释放持稳，沿海成品油运价小幅波动。1月10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1052.63点，较上期上涨0.3%；市场运价指数1022.25点，较上期上涨0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【各市场需求仍低迷 租金指数继续下跌】

本周，国际干散货运输市场整体低迷，运价、日租金在上周末本周初小幅反弹后，再次步入下行通道，并刷出自2023年3月份以来的新低。具体船型来看，海岬型船市场，太平洋航线和远程矿航线铁矿石运输需求总体延续元旦之后转好趋势，但货盘增量有限，过剩运力难以消化，运价、日租金周中开始再度下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场，国内煤炭进口需求疲弱，煤炭货盘表现持续低迷，其它货种给予市场的支撑也较为有限，日租金震荡下行。本周远东干散货租金指数止涨下跌。1月9日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为625.16点，较上期（2025年1月2日）下跌7.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先扬后抑。上周末本周初，太平洋市场运输需求延续恢复节奏，货盘较元旦前稳中有升，运价持续小幅反弹。周中开始，由于货盘增量有限，过剩运力难以有效消化，加之春节长假临近，市场淡季特征逐步显现，看空情绪再度升温，FFA合约价格持续走弱，运输市场重回弱势，运价再度下探。1月9日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6218美元，较上期下跌12.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.201美元/吨，较上期下跌4.7%。远程矿航线，元旦之后，由于需求端恢复情况相对于太平洋市场略好，导致近期空放运力增多，过剩矛盾再次升级，运价周中开始下跌。1月9日，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.114



美元/吨，较上期下跌 5.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船日租金指数继续下跌，创 2020 年 5 月下旬以来新低。目前，国内电厂库存持续高位，且内外贸煤炭价差并不明显，叠加春节临近，下游进口煤采购热情普遍不高，市场观望情绪浓厚，日租金承压下行。1 月 9 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 6225 美元，较上期小幅上涨 1.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 4457 美元，较上期下跌 8.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.123 美元/吨，较上期下跌 2.6%。粮食市场，12 月下旬开始，南美粮食货盘增多，消化不少空放运力，对市场形成一定支撑，本周粮食运价继续小幅上涨。1 月 9 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.740 美元/吨，较上期微涨 0.4%。

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，随着春节逐步临近，煤炭运输需求进一步趋弱。同时，北方钢材、镍矿等货种也均表现低迷，市场船多货少，运力过剩加剧，日租金跌幅相较于其他船型市场更为明显。1 月 9 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6221 美元，较上期下跌 10.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.234 美元/吨，较上期下跌 3.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2024 年 12 月 30 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 95.9 万桶至 4.146 亿桶，预期减少 18.4 万桶，前值减少 117.8 万桶。尽管美国汽油和馏分油库存增加，但冬季取暖燃料消耗增加，需求上升以及中国农历新年前的旅游需求增加推动油价。欧佩克+继续执行现有的减产措施，以抵消非欧佩克产油国的增产，12 月 OPEC 日产量下滑 5 万桶，至 2,646 万桶，下降的主要原因是阿联酋的现场维护，减少了 9 万桶/天的产量，部分被尼日利亚和利比亚的产量增加所抵消。美国最新的职位空缺和劳动力流动调查(JOLTS)显示，职位空缺意外增加，加强了对经济稳健增长的预期，提振石油消费前景。在燃料油进口税率从 1%提高到 3%之后，中国的燃料油进口预计在 2025 年初下降。这一政策转变，将给中国炼油企业带来压力，限制了油价的进一步上涨。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 77.12 美元/桶，较 1 月 2 日上涨 1.41%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位上涨。1 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 917.09 点，较 1 月 2 日上涨 7.4%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场新年假期后恢复工作，中东航线启动相对较缓，大西洋航线活跃度明显提升，特别是美湾航线连续几日持续出货，部分装期较近的



货盘船位相对紧张，成交运费止跌回暖，也带动其他装港地区运费上调。山东港口关于加强涉及制裁船舶靠港管理的通知或将收紧正常船的总运力，由于近期运费一直在底部徘徊，船东不愿意继续妥协，抓住机会推动运费上调。绝大部分租家依旧通过私下拿船降低货盘曝光度控制市场热度。目前，整体船位仍然够用，1月下旬货盘数量较上个月略有增加，市场刚刚启动，仍有货盘在寻船，预计短期内将延续上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS44.78，较1月2日上涨9.29%，CT1的5日平均为WS43.59，较上期平均上涨5.82%，TCE平均1.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS49.77，上涨5.31%，平均为WS47.71，TCE平均2.5万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至中国台湾航线报出26.8万吨货盘，受载期1月12-14日，成交运价为WS42.8。中东至中国台湾航线报出27万吨货盘，受载期1月22-24日，成交运价为WS42.5。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期1月25-27日，成交运价为WS43.5。西非至远东航线报出26万吨货盘，受载期2月1-2日，成交运价为WS49.75。美湾至中国航线报出27万吨货盘，受载期2月6日，成交包干运费为585万美元。美湾至韩国航线报出27万吨货盘，受载期2月5-10日，成交包干运费为625万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量持平】

1月8日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1161.52点，环比下跌0.51%。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-1.12%、-1.91%、-1.18%及+0.81%。

国际干散货船二手船价全面下跌。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下跌2.09%；57000DWT吨级散货船估值环比下跌4.26%；75000DWT吨级散货船估值环比下跌1.34%；170000DWT吨级散货船估值环比下跌0.07%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交4艘（环比持平），总运力21.22万载重吨，总成交金额3700万美元，平均船龄8.75年。

国际油轮二手船价跌多涨少。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0.30%；74000DWT吨级油轮估值环比下跌5.63%；105000DWT吨级油轮估值环比下跌1.74%；158000DWT吨级油轮估值环比下跌0.58%；300000DWT吨级油轮估值环比上涨0.29%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交4艘（环比增加1艘），总运力20.58万载重吨，总成交金额6863万美元，平均船龄16.25年。



国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 1.96%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.31%。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 0.37%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.47%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.62%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 23 艘（环比增加 7 艘），总运力 4.52 万载重吨，总成交金额 5552.06 万人民币，平均船龄 11.35 年。

来源：上海航运交易所

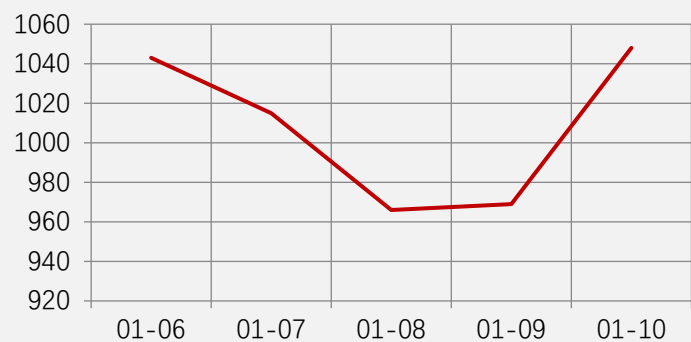
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

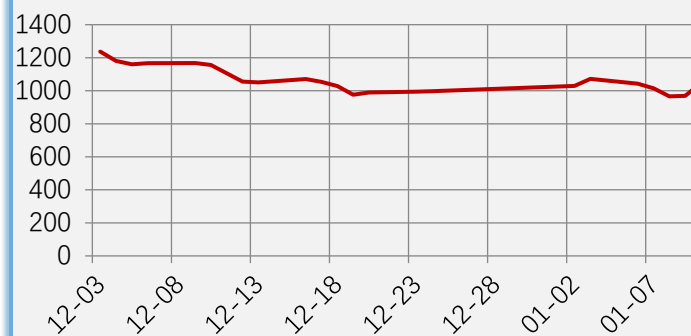
波罗的海指数	1 月 6 日		1 月 7 日		1 月 8 日		1 月 9 日		1 月 10 日	
BDI	1,043	-29	1,015	-28	966	-49	969	+3	1,048	+79
BCI	1,290	-85	1,218	-72	1,100	-118	1,164	+64	1,448	+284
BPI	1,061	+21	1,061	0	1,037	-24	992	-45	953	-39
BSI	867	-17	856	-11	846	-10	830	-16	819	-11
BHSI	539	-10	532	-7	524	-8	515	-9	508	-7



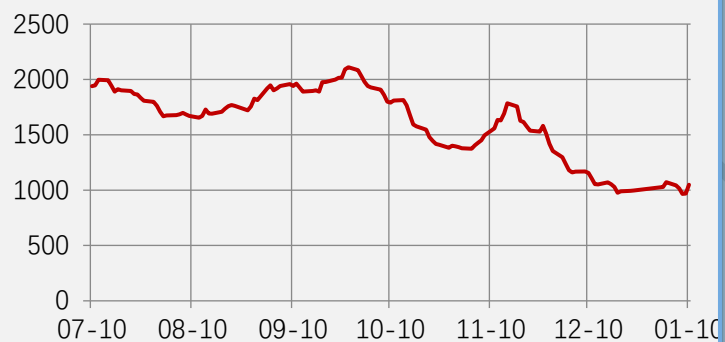
上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(1) 航次租船摘录

'Treasure Star' 2010 82206 dwt dely aps Richards Bay 18 Jan trip redel India \$11,750 + \$100,000 bb - Aequer Shipping LLC

'Alpha Vision' 2012 81254 dwt dely retro Dahej 24 Dec trip via EC South America redel Singapore-Japan \$8,750 - cnr

'Navios Victory' 2014 77095 dwt dely aps Mundra 15 Jan trip redel Taiwan intention salt \$11,000 - Ultrabulk

'Zhao Yang Feng' 2012 75396 dwt dely aps EC South America 25 Jan trip redel Skaw-Gibraltar \$14,250 - Cargill

'Xin Zheng Sea' 2024 64128 dwt dely US Gulf prompt trip redel China intention coal \$19,500 - Aries Bulk

'Tomini Unity' 2017 63593 dwt dely Wilmington mid Jan trip redel UK-Continent intention wood pellets \$18,000 - MOL

'Norvic Copenhagen' 2023 63470 dwt dely SW Pass prompt trip redel Atlantic Colombia \$15,000 - Ultrabulk

'Artemis Bulker' 2020 63468 dwt dely US Gulf prompt trip Japan intention grains \$19,000 - cnr

'Wolverin' 2015 61292 dwt dely Dangjin mid Jan trip via Far East redel Continent intention steels \$8,750 for first 75 day and \$12,000 after - Pan Ocean

'African Sanderling' 2008 58798 dwt dely SW Pass prompt trip redel Japan \$17,250 - cnr

'De Xin Sheng Xiang ' 2011 57045 dwt dely Saldanha Bay prompt trip redel China \$10,000 + \$100,000 - Pacific Basin - <recent>



'Zhong Chang Yu Sheng' 2012 56874 dwt dely Richards Bay 11/15 Jan trip redel UAE \$10,000 - Teambulk

'Xin Hai Tong 52' 2011 56799 dwt dely passing Singapore prompt trip via Indonesia redel Thailand \$6,000 - Transtech

'Ming Zhou 78 ' 2011 56757 dwt dely Dongguan 14 Jan trip via S China redel Jakarta intention steels \$5,300 - Transwind

'Ionic Smyrni' 2013 56025 dwt dely SW Pass prompt trip redel NC South Ameriuca intention grains \$15,500 - Oldendorff

'Ocean Fortune' 2014 37595 dwt dely Singapore prompt trip via Thailand redel Indonesia intention sugar \$7,500 - Bainbridge

(2) 期租租船摘录

'SSI Dignity' 2014 81221 dwt dely in D/C Nansha end Jan 5/8 months redel worldwide \$10,500 - M2M

'Vita Kouan ' 2016 63394 dwt dely Mundra 12/14 Jan 3/5 months redel worldwide \$10.750 - cnr

3. 航运&船舶市场动态

【大型散货船市场崩盘！BDI 再度跌破千点】

1月8日，受海岬型船市场疲软拖累，波罗的海干散货指数（BDI）再次跌破千点大关。

具体而言，周三，波罗的海干散货运价指数（BDI）下跌 49 点，至 966 点；波罗的海海岬型船运价指数（BCI）下跌 118 点，至 1,100 点；波罗的海巴拿马型船运价指数（BPI）下跌 24 点，至 1,037 点；波罗的海超灵便型船运价指数（BSI）下跌 10 点，至 846 点。



自去年 12 月中旬以来，BDI 指数一直在千点上下震荡波动，12 月 19 日曾跌至 976 点，显露出市场疲态。本次跌破四位数的背后，是海岬型船市场的现货租金出现了近 1,000 美元的骤降，这一变化对 BDI 指数的影响尤为显著，因为该船型占据了指数计算的 40%。

海岬型航线（5TC）平均租金价格较前一天下降了 979 美元，降至 9,123 美元/天。这意味着自周一以来，该船型现货租金已下降了约 15%。

海岬型船市场通常在第一季度进入季节性疲软期，尤其是在中国农历新年假期前后，干散货进口商的需求会显著下降。然而，今年的季节性疲软来得尤为猛烈，因为市场在去年第四季度已经经历了一个异常艰难的时期。通常情况下，第四季度是航运市场的旺季，但去年的表现却远低于预期。

尽管市场对海岬型船租金的进一步下跌感到担忧，但货运衍生品市场的相对平静表明，季节性下跌已经被市场所预期。周三，第一季度和近月海岬型船合约的报价在现货指数公布后上涨了几百美元。第一季度的合约在周二以 9937 美元/天的价格结算，而周三下午在伦敦的报价已经略高于 1 万美元/天。

同样，2 月份的海岬型船合约报价在周三达到 8500 美元/天左右，比周二的报价高出约 150 美元。2 月份通常是现货市场季节性疲软最为明显的时期，但市场对未来的预期似乎并未完全悲观。

海岬型船现货市场的疲软主要源于需求与租船活动的低迷，尤其是在南大西洋地区。与此形成对比的是，北大西洋地区的市场状况似乎略有好转。波罗的海交易所周二每日市场报告中指出，北大西洋地区的新货物活动有所增加，这为市场带来了一丝乐观情绪。

在太平洋地区，澳大利亚铁矿石运往中国的航次租船活动虽然缓慢但稳定，但报告的运费水平却令人失望。周二报告的最后两个航次租船合同以每吨 6.50 美元的价格成交，跌至 2023 年 2 月以来的最低水平。

干散货 ETF 交易平台 Breakwave Advisors 在最新双周报中指出，圣诞假期并未为原本就充满挑战的干散货市场带来新的转机。尽管上个月的急剧下跌有所缓和，但行业仍进入了季节性疲软期，租金水平跌至数月来的最低水平。正如之前所讨论的，这种下滑并非意外；市场此前过于乐观地期待 2024 年的表现会重演，主要依赖先例而非实质性依据。巴拿马型船的疲软显著拖累了市场，这主要是由于谷物运输量的低迷，不可避免地影响了更大的散货船。再加上 12 月巴西铁矿石出口的疲软，所有船型的租金水平都被推至历史同期低点，远低于此前的预期。



“展望未来，除了潜在的天气相关干扰外，短期内几乎没有催化剂可能推高日租金。鉴于第一季度通常交易量较低，任何日租金的急剧上涨很大程度上将取决于不可预测的天气导致的延误或中断。由于今年春节较早，我们预计 2 月份的活动将强于平均水平。”

来源：海运圈聚焦

【动荡！2025 年集运市场的主基调】

潜在的罢工、关税壁垒、特朗普、联盟重组和红海危机，对 2025 年集运市场走势至关重要。

总体而言，两位领先的分析师称，预计 2025 年，地中海航运（MSC）、马士基和达飞集团等头部班轮公司将在“动荡”的集运市场中继续获得超额利润。

除非特朗普真的有“魔法”，能在上台后真的能让“红海危机”消失。

Vespucci Maritime 创始人、分析师 Lars Jensen 表示，“准确地说，2025 年将有点像过山车，红海危机将是最大的不确定性因素。”

特朗普将于 1 月 20 日宣誓就任美国总统，他此前宣称，上台 24 小时内结束所有战争。

分析师表示，红海危机是 2025 年集运市场走向的关键。如果这种情况发生，集运市场将会“崩盘”……

然而，Lars Jensen 称，这不太可能发生。

与此同时，Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示，“尽管我说，针对关税壁垒，你应该听特朗普的意见，但我对他将在头 24 小时内结束所有战争的言论不太有信心。他没法在如此短的时间内在全球范围内采取行动。”

“这也不符合特朗普的利益。他主张美国优先……那么他为什么要突然出兵也门呢？我不认为会发生这种情况。”

这意味着，红海危机在 2025 年仍将是一个严重威胁。红海危机对许多方面都将带来负面影响，但却“拯救”了集运业。2024 年集运业完美“逆袭”。从一个预测“全行



业亏损”的灾难性的前景，到成为集运业历史上利润第三高的一年，仅次于 2021 年和 2022 年。

换言之，红海危机仍将是 2025 年班轮公司业绩的关键驱动力。

Lars Jensen 表示，“2025 年红海危机是关键。如果红海危机持续，2025 年对班轮公司来说将是非常强劲的一年。当然，不会像 2024 年那么强劲，因为将继续有大量船舶交付。”

Xeneta 分析师 Peter Sand 也认为，红海危机将是 2025 年的关键。

红海危机至关重要，但罢工、关税壁垒和航运联盟重组也将对 2025 年集运业产生重大影响。

罢工风险增加

1 月 16 日，美东和美湾就可能再次爆发大规模的罢工，而且可能会很快变得更糟糕，因为罢工可能会持续更长的时间。

10 月 3 日，历时 3 天的罢工后，国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）就工资问题达成了初步协议，在六年内为码头工人加薪 61.5%，而其他事项则被推到了新的谈判中，并同意将主合同延长至 2025 年 1 月 15 日，也就是特朗普重返白宫前 6 天。然而，“自动化”导致谈判陷入僵局。

Peter Sand 坚信罢工即将到来。

Xeneta 首席分析师表示，“很可能会再次罢工，这次会有更多的麻烦，因为罢工可能会持续更长时间。”

“无论罢工持续一天还是一周，都会很混乱。如果更深入地分析 10 月份罢工中发生的事情，美国出口商受到的打击最大，而进口商则受影响较小。”

他解释称，在 10 月罢工和 1 月潜在的罢工之前，美国进口商已经做好准备，提前发运，以便在潜在的港口关闭之前补充库存。



与此同时，特朗普胜选以及宣称关税 2.0，对于 Peter Sand 来说，这消除了一些不确定性。

Peter Sand 表示，“我们可能会期待这些事情会发生。更重要的是，下一步是什么？所以不会那么快。”

“关税 2.0 将给托运人和货代带来挑战，也会给班轮公司带来挑战，他们将不得不调整网络以适应。”

联盟内卷，托运人有更多的选择

2025 年，航运联盟也将进行重组。Peter Sand 指出，这意味着，多年来，托运人将首次有更多的新的选择。

Peter Sand 表示，“这可能是客户在选择船公司和联盟时第一次有非常不同的选择。”

他指出，“现在有两种截然不同的策略。几十年前，大家都是枢纽-辐射网络（hub & spoke）。近年来，尤其是在过去的五年里，新趋势是从一个港口直挂另一个港口，这就是 MSC 正在推动的策略。”

特别值得关注的是，MSC 似乎再次执行了“竞争对手的对手”就是友商的策略，与“Premier Alliance”以及以星（Zim）在关键航线上达成“舱位互换”（slot exchange）合作，主打全球“最大”和“直挂”网络。

事实上，随着海洋网联船务（ONE）宣布，将与海洋联盟（OCEAN Alliance）开始历史性合作，通过船舶共享（VSA）运营三条跨大西洋航线——AT1、AT2 和 AT3，这意味着联盟重新部署航线已经基本落定。

简言之，跨太平洋航线上将有 Ocean Alliance、Premier Alliance、Gemini 以及 MSC+Zim；亚欧航线上将是 Ocean Alliance、Gemini 和 MSC+Premier Alliance 竞争；而跨大西洋航线上则是 Gemini、MSC 和 Ocean Alliance+Premier Alliance。

换言之，联盟重组标志着集运市场变革时代的开始。开放、合作成为 MSC、Ocean Alliance 和 Premier Alliance 的选择，并主打“直挂”。



而马士基和赫伯罗特的“双子座”（Gemini）选择封闭式合作，主打 90% 的准班率。

Peter Sand 称，“看看 Gemini 是否真的能成功实施这一策略，或者还是‘直挂’策略更胜一筹，这将非常有趣。”

他称，不同的策略可能会让托运人和货代有机会向联盟和船公司施压，要求他们提供更好的服务，或许还能降低价格。

他表示，“除了海洋联盟，其他三大联盟（双子座、MSC 和 Premier Alliance）都是新联盟。他们需要让自己更好、更智慧，以便吸引更多的集装箱。”

“如果单独看 MSC，他们将在 2025 年接收近 60 万 TEU 运力，他们需要做什么吸引集装箱上船，并从与 Premier Alliance 等友商的合作中受益。因此，看看他们的定价策略肯定会很有趣。”

马士基和赫伯特设定了主打 90% 的准班率的目标

Peter Sand 表示，“我认为实现这一目标不会有任何问题。但客户并不真正关心两个枢纽之间的可靠性。他们希望门到门的可靠性达到 90%。客户会问马士基和赫伯特，他们将如何确保 90% 的门到门运输。”

总而言之，在航运界网看来，在充满不确定性的现实环境下，无论如何，新联盟“内卷”下，托运人至少获得了更多“选择”权。

Peter Sand 指出，尽管“黑天鹅”事件导致“托运人不得不再次为糟糕透顶的服务支付更高运价”，但并非所有托运人都是输家。”

他解释称，“一年前能够锁定长协运价的幸运的托运人”也是 2024 年的“赢家”。

展望 2025 年，谁赢谁输？

Peter Sand 称，“如果能找到一个绕航非洲的合适溢价，我希望托运人成为赢家。不是 3000 美元/TEU，如果能在 500-1000 美元/TEU 之间，更接近 500 美元。”



另一方面，美国消费者最终将成为“输家”。根据 Peter Sand 的说法，他们自己选择的总统，特朗普威胁实施关税 2.0，将给他们带来更多的通货膨胀。
“坦率地说，他们不仅会得到更昂贵的产品，而且选择也会更少。因此，当特朗普威胁实施关税 2.0 和对抗全球化时，这不符合美国消费者的最佳利益。”

来源： 航运界

【地缘冲突下，VLCC 有望再成“风向标”】

在经历了漫长而低迷的冬季后，Fearnley Securities 最新报告指出，鉴于重返白宫的美国总统特朗普可能增加对伊朗原油出口的限制，叠加 VLCC 订单低迷，预计将提振 2025 年 VLCC 市场前景。

具体而言，根据 Fearnley Securities 最新预测，2025 年，全球航运大多数细分市场都将面临挑战，而地缘冲突仍将再次成为关键变量。

Fearnley Securities 指出，如果俄乌冲突和红海危机结束，可能对汽车船（PCTC）、成品油轮、化学品船以及集运市场造成严重的冲击。因为贸易航线的再次调整，可能导致吨海里需求急剧下降。

尽管特朗普声称将迅速结束俄乌冲突，但 Fearnley Securities 分析师指出，红海危机和俄乌冲突的影响仍将贯穿整个 2025 年。

Fearnley Securities 指出，重返白宫的特朗普有可能扩大并严格执行对伊朗制裁，这可能有利于原油船市场。特别是 VLCC，有望成为最大受益者。

分析师称，特朗普在 1 月 20 日返回白宫，增加了对伊朗制裁的可能性。假定伊朗出口每天减少 100 万桶，促使替代需求转而从西非进口，这种变化可能需要近 30 艘 VLCC 来满足新增的运输需求。

VLCC 有望再成“风向标”

多年来，VLCC 一直是油轮市场的风向标。中东冲突或地缘政治紧张局势通常总是 VLCC 率先上涨。但这一规律在 2022 年发生了变化，随着俄乌冲突的爆发，成品油轮、苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮表现优于 VLCC。



分析师表示，“对俄罗斯出口的制裁扰乱了全球贸易，推动了苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮吨海里需求。”

分析师指出，短期内全球石油需求的增长才是 VLCC 市场最重要的驱动力。尽管特朗普效应可能是一个“变量”，但其实质影响仍有待观察。

新造船订单

影响油轮市场的另一个关键因素是新造船订单。

MSI 数据显示，2024 年油轮订单达到有史以来的第二高，全年订单量预计达到 6080 万载重吨，仅次于 2006 年。

截至目前，VLCC 订单量为 67 艘，占现有船队 9%，远低于大多数细分市场。

MSI 董事 Tim Smith 表示，“在航运市场的任何前瞻性预测中，最‘可预见’的因素始终是船舶交付量，至少在未来一两年内，随着新造船交付的持续增加，市场前景的压力也在增加。”

“MSI 认为，新船交付量将超过预期的拆船量，这将拖累整个船队的利用率。”

鉴于此 Fearnley Securities 分析师 Fredrik Dybwad 和 Nils Olav Furre Thommesen 表示，2025 年仅有 6 艘 VLCC 新造船交付，这尤其增加了对 VLCC 市场的乐观情绪。

基于此，Fearnley Securities 给予 DHT Holdings、Frontline 和 Okeanis Eco Tankers “买入”建议。

简言之，地缘政治风险仍将是影响航运市场的走势关键因素，这意味着，2025 年，除了更多的“不确定性”之外，市场前景更难预测。不过，尽管地缘冲突带来的大多是负面影响，但对航运市场则不然。事实上，分析师们更关注的是红海危机、俄乌冲突等冲突的解决和平息.....

来源：航运界



【运价战开打！船公司美西直降 800 美元抢货】

1 月 3 日上海出口集装箱运价指数（SCFI）上涨 44.83 点至 2505.17 点，周涨幅为 1.82%，呈现连续六周上涨趋势。此次上涨主要由美线拉动，美东和美西分别大涨 5.66% 和 9.1%。美东码头劳资谈判进入倒计时，预计 7 日将重回谈判桌，这一协商结果将成为观察美线运价走势的关键风向标。在经历元旦两天涨价后，一些船公司为抢货，提供 400-500 美元的优惠，更有船公司通知大客户每大箱运价直接降 800 美元。

与此同时，欧线则进入传统淡季，出现下跌趋势，欧线和地中海航线分别下跌 3.75% 和 0.87%。2025 年开春，集装箱运价明显反映出对北美码头谈判的焦虑情绪，远东到北美线的运价均有所上涨，而远东到欧洲和地中海的运价则下跌。

国际码头工人协会（ILA）与资方代表美国海事联盟（USMX）针对自动化议题一直无法达成共识，导致美东码头罢工阴霾笼罩。物流业者指出，由于劳资双方对自动化无法达成一致，越接近华人农历年节，运价涨幅可能会越大。若 7 日码头工人的协商成功，罢工因素将被去除，市场运价将恢复反映供需变化。然而，若谈判不顺，从元月 15 日开始罢工，将造成班次严重延误。一旦罢工超过七天，年后到第一季度的海运市况将不再处于淡季。

航运巨头长荣、阳明及万海都认为，2025 年对全球货集运业来说充满变数及挑战。随着美东码头工人谈判进入倒计时，这三家公司已开始拟定调整船舶航速与靠泊计划，以降低万一发生罢工对客户的影响。

同时，货代业内人士表示，随着年关将至，工厂陆续放假出货减少，船公司开始为春节长假期间航班杀价囤货。例如，马士基等船公司欧线 1 月中下旬的线上报价已跌破 4000 美元关卡。愈接近过年，囤货价将持续下修，船公司也会通过减班减少运力供给来全力挺价。

尽管美国线运价逆势上扬，但受到船公司囤货让利的的影响，船公司的涨价计划并未完全实现。然而，由于美东罢工的疑虑支撑，尤其是美西线运价涨幅较大，主要受惠于美东货载移转效应。美东劳资双方预计 7 日重回谈判桌，这将决定美国线运价涨势是否持续。

船公司已通知年前囤货价期间限定至 14 日，紧扣 15 日美东码头劳资新年度合约最后谈判期限。一旦确定罢工或怠工，主要船公司美国/加拿大进出口的货载都将被征收各式港口拥堵附加费。反之，若美东劳资谈判和平收场，则年前美线运价可能还有下修空间。



然而，集运市场在各大船公司 1 日大幅涨价后的短短两日内，再次出现了显著的价格波动。一些船公司为了吸引那些在农历年前不急于装船出口的货载，2 日晚宣布从 3 日起提供 400-500 美元的优惠折扣，也就是所谓的春节期间“囤货价”、“备货价”。然而，在当日临近下班时，一家重量级船公司因不满其他船公司给客户提供的长约价与现货价一比一的配比，导致其实收运价仅约为 5000 美元，于是毅然决定通知其大客户，每大箱运价直接降低 800 美元。

大型船公司的高层透露，已于 2 日晚间接到 OA 海洋联盟成员大幅降价的消息。当前正处于航运淡季，货物量并不充足，同时也没有出现大量抢避关税的货物。原本，有船公司预测通过减少班次以及阳明一艘事故船导致的运力供给减少，美西运价可以大涨 1500 美元。然而，由于阳明所属的 THE 联盟成员并未完全跟涨，导致 THE 联盟的船班满载，而 OA 联盟的船班却未能装满，从而引发了这次临时性的大幅降价。

对比 SCFI 连续 6 周上涨，美线现货运价却无预警大幅降价，航运业内人士分析，目前运价还是很高，非高科技产品的货主很难负担，估计后续还有降价空间，且愈逼近春节，价格还会更低。所谓的甩箱价又被称为囤货价，主要锁定不急在农历年前装船的货主，在优惠价出笼后，现货运价同步拉低，美西线每 FEU 来到 5100 美元，美东线则回落至 6100 美元。此外，有关美东码头劳资谈判的消息传出，双方计划在 7 日重启谈判，若能在 15 日的期限前和平解决，那么运价仍有持续下调的可能性。

展望 2025 年，整体运力供过于求的差距可能会收敛，港口装卸成本也将垫高。但由于有望继续绕行好望角，长约运价预计高于 2024 年。然而，要等到 3、4 月后才会正式确定。同时，厂商为应对中美贸易战将继续往东南亚移动，货量挪移现象将持续。地缘政治和美东罢工风险也为营运增添变数，投资人需密切关注市场变化。

来源：海事服务网

【全球最大拆船国遭遇 20 年最低谷！】

据孟加拉国《商业标准报》消息，由于新冠疫情和地缘冲突的影响，孟加拉国拆船业在过去一年仅进口 144 艘报废船，总计 96.8 万总吨 (GT)。

孟加拉国拆船行业在全球拆船市场中仍占据领先地位，通常每年在锡塔昆达沿岸处理 200 万至 300 万 GT 的废旧船舶。上一次拆解总量低于 100 万 GT 还是在 2004 年。此后，该行业稳步增长，并在 2021 年达到高峰，拆解了 280 艘船，总计 273 万 GT。

然而，新冠疫情和俄乌战争的双重影响引发经济衰退，导致进口量在 2022 年骤降至 114 万 GT。2023 年这一趋势继续，进口量进一步减少至 102 万 GT。而到了 2024 年，孟加拉国拆船业的进口量在 20 年来首次跌破 100 万 GT。



孟加拉国业内人士和专家将进口量下降归因于多种因素，包括美元短缺、国际船价高企、经济放缓和政治动荡引发的国内需求低迷。此外，还有部分船厂因需在 2025 年 7 月前完成绿色改造而停产，孟加拉国央行的进口限制，以及政府近期延迟发放拆船许可的政策，也对进口量造成了显著影响。

印度或将取代孟加拉国成为全球第一

就在孟加拉国拆船业苦苦挣扎之际，其最接近的竞争对手印度却在扩大全球市场份额。据《印度时报》报道，印度计划在 2024 年将其拆船能力提高至 230 万至 260 万 GT，并预计到 2025 年达到 380 万至 420 万 GT。

根据 CareEdge 的数据，2023 年印度占全球拆船量的 33%，仅次于孟加拉国的 46%。然而，行业专家担忧，随着孟加拉国在 2023 年加入《香港公约》，自 2025 年 7 月起，只有通过绿色认证的拆船厂才能继续运营，这可能会使孟加拉国失去全球领先地位。

孟加拉国海事官员协会 (BMOA) 主席兼拆船业专家 Anam Chowdhury 船长表示，印度通过国际捐助获得了 1 亿美元资金，用于在古吉拉特邦的阿朗沿岸建造了 120 个绿色拆船厂，而孟加拉国过去 10 年仅建成了 5 个绿色船厂，这显然不足以与印度竞争。

他警告称，如果政府不提供资金支持，这一对孟加拉国经济贡献超过 9000 亿塔卡的行业可能面临崩溃。

行业面临的多重挑战

孟加拉国拆船商和回收商协会 (BSBRA) 副会长 Zahirul Islam Rinku 表示，行业在 2022 年开始受美元危机和俄乌战争引发的全球经济放缓的冲击。2023 年，随着航运业的繁荣导致废旧船舶价格上涨，以及央行限制大型船舶进口，行业进一步承压。

他还提到，2024 年孟加拉国内钢材需求下降使废钢价格降低，削弱了拆船商的进口意愿。与此同时，从去年 8 月起，政府延迟发放船舶拆解许可的政策，导致船舶停滞时间延长，增加了拆船商的融资成本。

BSBRA 成员 Taslim Uddin 补充道，由于国内开发项目的放缓，钢材需求下降，MS 钢筋价格从 6 个月前的每吨 10 万塔卡跌至近期的 8 万塔卡，废钢价格也从每吨 6.5 万



塔卡降至 5.5 万塔卡。大多数拆船商因此遭受亏损，进一步打击了进口积极性。

此外，环保改造也成为影响进口的关键因素。青年社会行动组织 (YPSA) 协调员 Muhammad Ali Shahin 指出，有 10 至 15 家拆船厂因绿色改造施工暂停了大部分运营，这进一步拖累了进口量。

BSBRA 主席 Abu Taher 则指出，财务困难导致许多船厂停产。在 2020 年的 120 家注册拆船厂中，仅有 60 家仍在运营，而过去四年中已有 35 家因负债关闭。他表示，国际市场船价高企与国内废钢价格偏低形成的巨大成本缺口，迫使许多拆船商面临长期亏损。

拆船工人工会论坛召集人 Tapan Datta 透露，拆船业直接雇佣了约 2 万名工人，每年为政府贡献 120 亿至 140 亿塔卡税收。他建议政府将其中的 10% 用于行业发展，以解决现有问题。

包括 Tapan Datta 在内的行业领袖呼吁政府提供政策和资金支持，以帮助孟加拉国拆船业保持其在全球市场中的竞争力。

来源：海运圈聚焦

【投行巨头：地缘政治成航运业最大变量！VLCC 或为最大赢家！】

根据挪威投资银行 Fearnley Securities 最新展望报告，2025 年超大型原油运输船 (VLCC) 的市场前景有望因伊朗原油出口的潜在受限以及 VLCC 订单量的不足而提升。

该机构表示，俄乌战争和中东的地缘政治冲突将继续成为影响航运业命运的关键变量。

尽管即将上任的美国总统特朗普声称要迅速结束乌克兰战争，Fearnley 分析师依旧认为，红海与俄罗斯的局势动荡将持续贯穿 2025 年。尤其是，新一届美国政府的官员言论表明，美国将重启特朗普时期对伊朗的“极限施压”政策，这一政策或为原油运输市场带来些许利好。

2025 年 1 月 20 日，美国新总统特朗普将正式上任，增加了扩大并严格执行对伊朗制裁的可能性。Fearnley 预计，这将促使替代原油来源更多来自中东或大西洋地区。如果伊朗每日出口减少 100 万桶，全球原油运输需求将发生显著变化，可能增加对近 30 艘 VLCC 的需求。



与此同时，Fearnley 还提到，中国作为伊朗最大的原油客户，对伊朗原油的需求似乎已有所减弱。近期，更多来自西非的原油正运往中国。

订单方面，VLCC 的订单量与现有船队的比例仅为 9%，远低于其他航运板块。Fearnley 指出，2025 年 VLCC 的交付量仅为 6 艘，这将进一步加剧供需紧张，推高运价。基于此，该机构对 DHT Holdings、Frontline 和 Okeanis Eco Tankers 等上市 VLCC 公司给出了“买入”评级。

此外，Fearnley 预测，今年大多数航运板块将表现平平，俄乌战争或红海危机的结束将对汽车运输船、成品油与化学品油轮以及集装箱船板块产生重大打击，可能导致运距骤减，航线规划的再次调整。

胡塞武装对红海航运的袭击导致苏伊士运河的货运量减少了 70%。若红海局势恢复正常，航运吨海里需求的大幅减少将对集装箱船等领域将产生显著的负面影响。

Fearnley Securities 指出，集装箱船运费在 2025 年可能下降，主要风险来自于红海袭击的结束。此外，汽车运输船市场也面临挑战。随着全球汽车销售放缓，以及汽车运输船订单量与现有船队的比例高达 37%，汽车运输船的运费峰值已经过去。

对于干散货市场而言，2025 年可能将是一个“等待之年”。Fearnley Securities 分析师 Fredrik Dybwad 和 Nils Olav Furre Thommesen 认为，干散货市场的增长将主要出现在 2026 年。

来源：海运圈聚焦

【“卷”起来了！分析师称亚欧航线“价格战”打响】

2025 年刚刚开启，新联盟就“卷”起来了。Linerlytica 最新报告指出，以马士基和地中海航运（MSC）为代表的头部班轮已经率先采取了攻势，打响了亚欧航线“价格战”的第一枪。

联盟重组标志着集运市场变革时代的开始。除了海洋联盟保持稳定外，其他三大联盟（双子星、MSC 和 Premier Alliance）都是新联盟。市场普遍预期新网络布局期间。各大新联盟存在争抢市场份额的动机，尤其是马士基可能采取“激进”的定价策略以及 MSC 对市场份额的重视与渴望。



Linerlytica 表示，“马士基再次采取了激进的定价策略，1 月下旬的报价低至 4000 美元/FEU，促使 MSC 以 3840 美元/FEU 的价格与之匹配，为竞争对手确立了价格折扣标杆。”

该咨询公司补充称：“船公司正在下调 1 月份的报价，加大了抢货力度。”

简言之，新联盟“内卷”下，市场普遍预期将导致关键航线上的竞争加剧，市场份额的争夺才是竞争的主战场。

马士基和赫伯罗特的新 CP 大幅采取“激进”的定价策略并不意外。事实上，尽管 2025 年在相当大的程度上都将是 2024 年的延续，红海危机持续，罢工、制裁、监管以及特朗普关税 2.0 等不确定性越来越多。.....但在这种更加“稳定”的预期下，以赫伯罗特和马士基为代表的老牌班轮公司更有可能取得超越同行的业绩，一方面，他们都属于所谓“Core Carrier”，长协占比更高。另一方面，他们需要更“激进”的定价策略，来达到“满载”的目标。

与此同时，在亚欧航线上，媒体报道称，目前是 MSC 和海洋网联船务（ONE）率先跟进，这也符合 MSC “竞争对手的对手”就是友商的策略。尽管 MSC 主打全球“最大”和“直挂”网络，但他们需要和 ONE 等友商合作，并做点什么来吸引客户。

来源：海事服务网

【太古散货：2025 年干散货市场将面临挑战】

航运界网消息，新加坡航运公司太古散货（Swire Bulk）指出，在 2024 年下半年干散货市场增速放缓的背景下，2025 年将面临挑战。

2024 年初，太古散货对市场的评估相对乐观。适度增长的船队规模、胡塞武装导致红海航道堵塞以及巴拿马运河的干旱都预示着这一年的前景良好。得益于以上供应限制，2024 年开局顺利。但在去年二季度末以来，尤其是在第三季度初，市场基本面发生变化，这对于散货运输市场，包括太古散货提出了挑战。

太古散货在亚洲市场的份额高达 70%，尽管中国这一“增长引擎”因房地产市场动荡因素而面临下行压力。该公司商业总监 Rob Aarvold 表示：“2024 年，中国市场表现良好，进出口商品的绝对数量都有所成长。”



“然而在下半年，由于拥堵情况有限，全球船队一直以低速航行，巴拿马运河的重新开放使得有效运力供应增加。”“地缘政治不确定性的升级减少了全球需求，导致干散货市场从 2024 年三季度初一直疲软到年底”，他解释道。

据了解，太古散货在 2024 年初减少了其活跃船舶数量，其他主要散货船公司也纷纷效仿。嘉吉远洋运输（Ocean Transportation）以市场情况不佳为由，将其运营船队削减了约 10%。该公司的总裁 Jan Dieleman 同样认为，目前的需求显然不是很强劲。

官网信息显示，太古散货目前拥有并运营超 125 艘船舶，平均船龄 6.14 年。尽管太古散货没有披露财务数据，但签订了超过了超过一年的长期合同以及灵便型散货船市场表现良好，预计该公司 2024 年能够取得稳健的业绩表现。

Rob Aarvold 表示，“由于较长船期市场的溢价较高，且太古散货已建立的贸易航线覆盖了核心船队以及签订了航次的短期租赁船舶，使得船舶交易价格与市场情况相差不大。”“目前，要确定支撑供需模式的复苏迹象仍具有挑战性。不过，鉴于美国和主要经济体领导的变动，预计市场仍将保持波动”。

展望未来，干散货市场将面临挑战，其中一些是 2024 年下半年情况的延续。下一步，太古散货将继续采取谨慎的商业策略，继续稳定其市场地位。

来源：航运界网

◆[上周新造船市场动态](#)

(1) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格(万美元)	备 注
3+5	BC	210,000	COSCO YANGZHOU	2027-2028	COSCO SHIPPING	9,300	METH DF, AMMONIA READY
2	BC	82,600	CHENGXI	2028	HEBEI XING YANG	3,750	
8	TANKER	115,000	DSIC	2027	ASIA PACIFIC	7,000/7,200	SCRUBBERS, 6 LR2/2 AFRA
2	TANKER	115,000	SWS	2027	ASIA PACIFIC	7,200	2 AFRA



2	TANKER	25,900	WUHU	2028	ASIA PACIFIC	4,950	STST
4	TANKER	24,200	DSOC	2026	Union Maritime	3,000	
3	VLEC	98,000 cbm	SAMSUNG	2027	MOL	16,770	
1	LNG	20,000 cbm	CIMC	2027	EQUITORIAL MARINE	Undisclosed	BUNKERING
2	LPGC	11,000 cbm	Kyokuyo	2027	Erasmus Shipinvest	3,500	

◆[上周二手船市场回顾](#)

散货船									
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注	
GLORY PROSPERITY	BC	82,535		2007	Japan	1,100	Undisclosed	BWTS fitted	
PAN CLOVER	BC	81,177		2012	China	1,630	Turkish	BWTS fitted	
K. FAITH	BC	75,845		2002	Japan	630	Chinese	BWTS fitted	
ALPHA MELODY	BC	74,475		2002	S.Korea	665	Undisclosed	BWTS fitted	
MYTHOS	BC	74,195		2004	Japan	850	Vietnamese	BWTS fitted	
GOLDEN ORIENT	BC	73,326		1998	S.Korea	485	Undisclosed	BWTS fitted	
GLBS MAGIC	BC	64,195		2024	China	2,500	Japanese	Sale and BB Back	
MH SANDEFJORD	BC	63,145		2023	China	6,500	Undisclosed	en bloc	
MH OSLO	BC	63,050		2023	China				
OMISHIMA ISLAND	BC	61,381		2013	Japan	1,950	F-maritime	BWTS fitted	
CS SONOMA	BC	56,704		2010	China	1,130	Undisclosed	BWTS & Scrubber Fitted	
MY FAIR LADY	BC	50,450		2011	Japan	1,530	Chinese		
HIBISCUS	BC	48,610		2002	Japan	740	Chinese	BWTS fitted	
ONE SHINE	BC	46,644		2000	Japan	505	Undisclosed	BWTS fitted	



SEACON RIZHAO	BC	19,719	2010	China	undisclosed	Undisclosed
---------------	----	--------	------	-------	-------------	-------------

集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
TASMAN	CV	67,902	5,468	2000	Germany	3,000	MSC - Swiss	
CUL QINGDAO	CV	35,220	2,433	2023	China	undisclosed	Greek	
AS FENJA	CV	17,281	1,223	2005	Germany	850	Chinese	
KOTA TENAGA	CV	10,701	802	2002	S.Korea	420	Undisclosed	

其它								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
TALENT DORIS	OTHER/LCT	9,535		2022	China	650	Undisclosed	

油轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
ROLIN	TAK	308,829		2005	S.Korea	3,100	Chinese	BWTS & Scrubber Fitted
ZHOUSHAN CHANGHONG CHB5003	TAK	50,000		2025	China	undisclosed	Latvian	en bloc*
ZHOUSHAN CHANGHONG CHB5004	TAK	50,000		2026	China			
SANJIN 3025	TAK	13,774		2020	China	1,700	Singaporean	
NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1083	TAK/LPG	31,000		2025	China	28,240	Exmar	en bloc**
NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1084	TAK/LPG	31,000		2026	China			
NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1085	TAK/LPG	31,000		2026	China			
NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1086	TAK/LPG	31,000		2026	China			



◆ 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
SPAN ASIA 10	GC	7,121	2,610	1994	Denmark	undisclosed	
WEST OCEAN 22	GC	4,152	2,461	1993		undisclosed	
BANGLAR JYOTI	TAK	14,541	3,740	1987	Denmark	undisclosed	
BANGLAR SHOURABH	TAK	14,494	3,787	1987	Denmark	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
SAO JOSE	BC	26,975		1981	Japan	undisclosed	
FESCO NEVELSK	GC	5,577	2,989	2003	China	550.00	
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
RUN YUAN XIANG	BC	69,121	9,543	1994		undisclosed	

◆ 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
2025-01-10	718.910	745.270	4.596	92.389	890.450	449.310	407.220	528.990	792.100



2025-01-09	718.860	746.940	4.594	92.404	895.170	450.850	408.060	529.280	793.640
2025-01-08	718.870	749.050	4.599	92.453	903.450	452.400	410.400	530.540	795.050
2025-01-07	718.790	750.350	4.600	92.453	903.990	451.800	409.660	530.060	796.940
2025-01-06	718.760	744.430	4.607	92.406	897.690	450.330	407.730	527.430	793.480

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。

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com