



全一海运市场周报

2025.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.01.13 - 01.17 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场临近假期 运价继续下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场受“春节”假期临近影响，市场需求逐步转淡，货量略有下滑，远洋航线运价继续下跌，综合指数下跌。1月17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2130.82点，较上期下跌7.0%。

欧洲航线：欧洲近期经济数据总体偏弱，通胀压力增大。加之冬季能源价格上升，欧洲经济预期不容乐观。本周，运输需求基本平稳，航线运价继续下跌。1月17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2279美元/TEU，较上期下跌6.6%。地中海航线，与欧洲航线基本相同，即期市场订舱价格小幅下跌。1月17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3327美元/TEU，较上期下跌4.3%。

北美航线：随着“春节”假期临近，以及美国港口罢工预期解除，市场运输需求放缓。本周，市场供需状况总体平稳，航商为保证装载率，多数采取降价揽货策略，即期市场订舱价格下跌。1月17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4232美元/FEU和5960美元/FEU，分别较上期下跌9.6%和4.3%。

波斯湾航线：目的地市场供需总体保持稳定，本周运输需求略有放缓，即期市场订舱价格下跌。1月17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1311美元/TEU，较上期下跌6.2%。

澳新航线：市场供需基本面总体稳固，但受假期影响，需求增长逐步放缓，本周，各航商装载率有所差异，多数航商降价揽货，航线即期订舱价格再次下跌。1月17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1478美元/TEU，较上期下跌19.6%。



南美航线：运输需求呈现高位下滑，供需关系总体保持平衡，船舶平均舱位利用率较前期有一定程度下滑，即期市场订舱价格下跌。1月17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4304美元/TEU，较上期下跌7.2%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。1月17日，中国出口至日本航线运价指数为985.10点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【停船现象有所增多 综合指数继续下行】

本周，商品市场供需两弱，运输需求释放有限，加之国际原油价格快速走高，船舶运营成本上涨，停航“放假”有所增多，综合指数继续下行。1月17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942.80点，较上期下跌3.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，本轮冷空气影响接近尾声，中东部大部地区陆续开启升温，居民用电需求提升有限。同时本周春运开启后，企业陆续进入放假状态，电厂负荷整体回落，煤炭库存消耗缓慢。沿海八省电厂日耗206.78万吨，库存3448.2万吨，存煤可用天数17天。煤炭价格方面，春节临近，下游需求明显走弱，主产区民营煤矿也陆续放假停产，坑口煤价窄幅波动，贸易商采购基本停止，集港以长协保供为主。下游终端需求预期走弱，库存去化缓慢，加之进口煤炭充足，采购拉运意愿较低，港口市场氛围冷清，库存小幅上升，煤炭价格弱势运行。环渤海各港合计日均调进量107万吨，增加5.1万吨，调出量102.5万吨，下降3.2万吨，存煤2370.6万吨，上涨31.1万吨。运价走势方面，下游终端日耗偏低，煤炭库存去化缓慢，拉运需求较少。加之原油价格上涨，运营成本有所提高，运价已跌破成本价，陆续有船选择停航，供需双弱格局凸显，沿海煤炭运价底部波动。

1月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收906.34点，较上期下跌4.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收485.28点，较1月10日下跌6.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价18.6元/吨，较1月10日下跌1.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为20.1元/吨，较1月10日下跌1.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为26.8元/吨，较1月10日下跌1.7元/吨。

金属矿石市场：本周，各地两会召开，宏观利好释放，需求预期逐步改善，成材价格均有所回稳，钢厂维持低产量、低库存，挺价情绪较浓，螺纹钢社库上升明显。同期，全球铁矿石发运量减少，节前补库需求仍存，国内港口库存小幅回落，铁矿石价格有所反弹。运输市场受煤炭运输需求减弱影响，船多货少，沿海矿石运价承压下



行。1月17日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收588.54点，较1月10日下跌6.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价21.4元/吨，较1月10日下跌1.8元/吨。

粮食市场：本周，受中储粮收储政策利好及粮食进口量下降影响，农户卖粮压力减小，贸易商惜售情绪上升，深加工企业陆续提价，玉米价格有所抬升。同时，因前期下游集中采购，南方港口仓容偏高，船舶不同程度卸货缓慢。但总体运力显著过剩，沿海粮食运价持续下行。1月17日，沿海粮食货种运价指数报671.83点，较上期下跌6.3%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价38.3元/吨，较上期下跌2.2元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格大幅上涨，国内成品油价格延续涨势。国内春运开启，汽车出行高峰将至，下游市场补货意向提升，整体成交向好。加之进口原油不确定性上升，部分地炼开始调整生产计划，供给预期收紧，终端拉运需求持续释放，沿海成品油运价延续上涨态势。1月17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1062.54点，较上期上涨0.9%；市场运价指数1026.70点，较上期上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场跌多涨少 租金指数继续下行】

本周，国际干散货运输市场三大船型市场跌多涨少，远东干散货租金指数继续小幅下行。海岬型船市场，巴西、西非等远程矿即期货盘略增，即期可用运力有限，运价有所上涨，但总体仍处于较低位。巴拿马型船和超灵便型船市场，北太平洋粮食货盘陆续释放，日租金跌幅不大；但东南亚市场运输需求未有起色，尤其印尼相关航线运力过剩状况严重，日租金持续低迷。1月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为609.75点，较1月9日下跌2.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价小幅回升，但上涨幅度有限。上半周，太平洋市场部分矿山有船运需求，不过市场总体货盘不多，运输需求表现一般，巴西远程矿航线运价上涨对澳洲航线有一定拉动作用，太平洋市场运价小幅上涨。临近周末，飓风即将登陆西澳，部分港口开始清港，发货人较为谨慎，放缓拿船步伐，FFA远期合约价格下跌，运价有走弱迹象。1月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6990美元，较1月9日上涨12.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.560美元/吨，较1月9日上涨5.8%。远程矿航线，本周巴西淡水河谷1月底装期的货盘释放，即期可用运力略偏紧，成交价格有所上涨。1月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.057美元/吨，较1月9日上涨5.5%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续下跌。本周，印尼进口煤价格优势不明显，且国内电厂煤炭库存高位运行，进口需求偏弱，印尼相关航线市场运力过剩严重，日租金继续较大幅度下跌，行情较为惨淡。北太平洋市场有部分美西至日本、韩国以及中国台湾的玉米、小麦等粮食货盘，国内北方市场运力过剩状况略轻，日租金跌幅小于印尼相关航线。1月16日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 5931 美元，较 1 月 9 日下跌 4.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 3969 美元，较 1 月 9 日下跌 10.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 4.950 美元/吨，较 1 月 9 日下跌 3.4%。粮食市场，虽然巴西粮食出口季开始启动，市场有部分粮食货盘，但由于印尼相关航线市场行情较差，2 月份空放至南美的运力增多，粮食运价继续低位波动。1 月 16 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.250 美元/吨，较 1 月 9 日下跌 1.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续低迷，日租金低位下探。节前东南亚市场需求疲软，货盘稀少，且缺乏利好因素支撑，市场运力过剩持续，日租金继续下跌，船东经营压力较大。1 月 16 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 5488 美元，较 1 月 9 日下跌 11.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.836 美元/吨，较 1 月 9 日下跌 4.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅跳涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 1 月 10 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 196.2 万桶，预期减少 99.2 万桶，前值减少 95.9 万桶。由于出口激增和进口下降，美国原油库存下降至 2022 年 4 月以来的最低水平。美国财政部宣布对俄罗斯石油出口实施新制裁后，扰乱了石油供应，加剧了对全球供应的担忧。尽管全球供应趋紧，但“OPEC+”一直对过早放松减产持谨慎态度，该组织不太可能会在短期内大幅增产。EIA 发布了最新的短期能源展望，小幅上调了 2025 年美国原油产量的预期，从每日 1352 万桶上调至 1355 万桶，同比增加约 34 万桶，并首次发布了 2026 年的产量预测，预计同比增长 7 万桶至每日 1362 万桶，美国原油供应在未来几年可能继续增长。以色列和哈马斯达成停火协议，缓解了对中东地缘政治风险的担忧，限制了原油的涨幅。本周布伦特原油期货价格持续上涨，周四报 81.53 美元/桶，较 1 月 9 日上涨 5.72%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅跳涨。1 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1423.36 点，较 1 月 9 日上涨 55.2%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场 1 月底和 2 月初货盘同时进场，各大航线货盘集中释放，尤其是美湾航线持续出货，成交运费大幅跳涨。美国对俄罗斯能源行业实施新一轮制裁，制裁涉及 183 艘运油船及其他船只，主要进口国可能会被迫减少从俄罗斯的进口，运输路线和方式的变化，或将推高运输成本。部分租家心态产生变化，



提前订船量增加，船东信心随着出货量上升不断增强。目前，整体船位不算紧张，1月供需面原本就比上个月有所改善，对俄罗斯的制裁同时点燃市场情绪，成交WS点位水涨船高。船东对市场走势充满期待，后续出货量和出货节奏仍是关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS73.37，较1月9日上涨63.83%，CT1的5日平均为WS60.61，较上期平均上涨39.05%，TCE平均3.5万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS72.45，上涨45.58%，平均为WS61.77，TCE平均4.3万美元/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2月2-4日，成交运价为WS51。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期2月2-4日，成交运价为WS52.5。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期2月3-5日，成交运价为WS71。中东至远东航线报出27万吨货盘，受载期2月5-9日，成交运价为WS73.5。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期2月12-14日，成交运价为WS69。美湾至中国航线报出27万吨货盘，受载期2月15-20日，成交包干运费为950万美元。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

1月15日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1157.87点，环比下跌0.31%。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+0.71%、+0.05%、-0.54%及-0.89%。

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下跌0.86%；57000DWT吨级散货船估值环比上涨0.40%；75000DWT吨级散货船估值环比上涨1.14%；170000DWT吨级散货船估值环比下跌0.31%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交11艘（环比增加7艘），总运力66.96万载重吨，总成交金额10238万美元，平均船龄18.82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0.24%；74000DWT吨级油轮估值环比上涨7.94%；105000DWT吨级油轮估值环比上涨1.25%；158000DWT吨级油轮估值环比下跌0.59%；300000DWT吨级油轮估值环比下跌0.79%。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1艘），总运力26.01万载重吨，总成交金额8950万美元，平均船龄16.67年。



国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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 0.81%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.03%。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 0.07%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.02%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.35%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.32%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 23 艘（环比持平），总运力 6.34 万载重吨，总成交金额 4514.12 万人民币，平均船龄 13.61 年。

来源：上海航运交易所

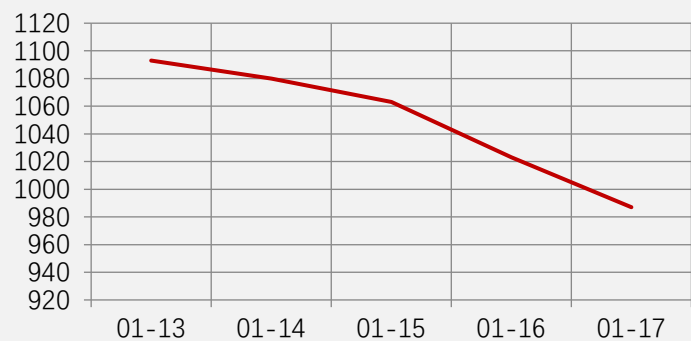
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

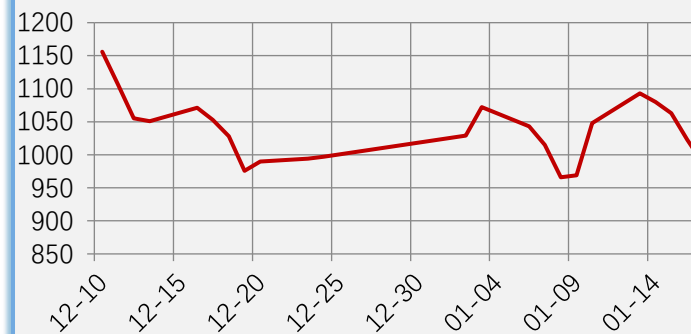
波罗的海指数	1 月 13 日		1 月 14 日		1 月 15 日		1 月 16 日		1 月 17 日	
BDI	1,093	+45	1,080	-13	1,063	-17	1,023	-40	987	-36
BCI	1,615	+167	1,604	-11	1,581	-23	1,482	-99	1,393	-89
BPI	926	-27	906	-20	894	-12	896	+2	897	+1
BSI	809	-10	798	-11	783	-15	765	-18	747	-18
BHSI	502	-6	494	-8	477	-17	464	-13	453	-11



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





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	10/01/25	03/01/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	22,250	22,000	250	1.1%
	三年	19,000	19,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,000	10,500	-500	-4.8%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2025-01-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Darya Rashmi' 2023 82210 dwt dely Donghae 23/28 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,250 - Viterra

'Athina Zafirakis' 2017 81630 dwt dely Rizhao prompt trip via NoPac redel Japan \$8,750 - cnr

'Xing Hong' 2011 75619 dwt dely aps NC South America 5/15 Feb trip redel Singapore-Japan \$12,950 + \$295,000 bb - Louis Dreyfus

'Johnny Cash' 2007 75149 dwt dely aps EC South America 8/10 Feb trip redel Singapore-Japan \$12,650 + \$240,000 bb - Cofco Agri



'Josco Binzhou' 2022 64240 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel Bangladesh intention limestone \$13,000 - Allianz Bulk

'Belmar' 2021 63641 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Central America intention grains \$19,500 - Swire

'Sarika Naree' 2015 63023 dwt dely Dharma prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$4,750 - Aequor

'Belforest' 2015 61252 dwt dely Port Elizabeth prompt trip China \$12,250 + \$125,000 bb - Oldendorff

'Ionic Unicorn' 2016 60425 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$12,250 + \$125,000 bb - Topic

'Propel Success' 2012 58655 dwt dely Houston 25 Jan trip redel India intention petcoke \$18,750 - Oceana Bulk

'Ozgur Aksoy' 2011 58140 dwt dely SW Pass prompt trip redel Singapore-Japan \$17,500 - PCL

'Mazowsze ' 2009 38981 dwt dely SW Pass prompt trip redel North Brazil intention petcoke \$8,750 - Norden

'Napha Naree' 2015 38737 dwt dely SW Pass prompt trip redel EC Mexico intention grains \$10,500 - Pacnav

'Lipsi' 2011 35066 dwt dely Salaverry prompt trip redel Continent \$10,000 - cnr

'Four Butterly' 2011 34423 dwt dely Atlantic Colombia prompt trip redel Continent intention coal \$10,000 - cnr

'Hydra Dawn' 2013 34274 dwt dely Alexandria prompt trip redel Haiti intention steel+gens+bags \$5,250 for first 55 days split thereafter - Ultrabulk

'Zante Dawn' 2011 34146 dwt dely Spain Mediterranean prompt trip redel Morocco \$6,000 - Lauritzen



'Majestic Vera' 2010 33684 dwt dely SW Pass prompt trip redel Italy intention grains \$9,500 - LDC

(2) 期租租船摘录

'Century Shanghai' 2018 81738 dwt dely Hong Kong 20 Jan 6/9 months redel worldwide \$12,950 - Oldendorff

4. 航运&船舶市场动态

【巴拿马运河船舶通行量正在上升】

根据巴拿马运河管理局公布的最新数据，2024 年 12 月巴拿马运河的船舶通行量达 1059 艘次，较 11 月增长 6%，创 2023 年 4 月以来的月度最高通行量。其中，通过旧船闸的船舶为 780 艘次，较 11 月增长 7%，是 2023 年 3 月以来的最高水平；新船闸通行 279 艘次，较 11 月增长了 3%。

由巴拿马运河管理局斥资逾 50 亿美元建造的新巴拿马型船闸，对美国—亚洲航线的进出口贸易至关重要。12 月，有 160 艘大型集装箱船通过新船闸，较 11 月增长了 11%。

如今集装箱船的通行量要比干旱前高得多。2024 年 12 月的集装箱船通行量同比 2022 年高出 23%。过去两年，新造船的交付使亚美航线的集装箱船运力增大，更多的集装箱船流向新巴拿马型船闸。

由超大型液化气船 (VLGC) 运输的美国丙烷出口要通过新巴拿马型船闸。2024 年 12 月 VLGC 的通行量为 93 艘次，较 11 月的峰值下降了 11%，但仍处于较高水平，为 2023 年 7 月以来的第二高。

需要指出的是，新巴拿马型船闸的通行量仍未恢复到干旱前的水平，原因有二。首先，鉴于运费极其低，LNG 运输船选择航程更长的好望角航线。2024 年 12 月仅有 2 艘 LNG 运输船通过巴拿马运河，而干旱前平均每月有 27 艘。其次，此前通行新巴拿马型船闸的宽体巴拿马型散货船并未大量回流，2024 年 12 月仅有 6 艘，而 2022 年同期则有 57 艘。



不过，通过旧船闸的化学品船、集装箱船、液化石油气船、滚装船、冷藏货船以及杂货船的通行量已回升至干旱前水平，而干散货船的表现则相对滞后。根据美国粮食出口季的时间安排以及向亚洲发货的情况，12月通常是巴拿马型船闸散货船通行量的高峰期。2024年12月有171艘干散货船通过巴拿马型船闸，较11月下降了9%，与8月的通行量持平。而11月干散货船通行量较2022年12月(干旱前)下降了29%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【2027 年 LNG 运力将趋紧，运费或上涨】

阿布扎比国家石油公司物流与服务公司 (ADNOC L&S) 首席财务官 Nicholas Gleeson 预测，到 2027 年底，液化天然气 (LNG) 航运运力将会变得紧张。这一变化主要是由于老旧船舶的退役以及燃料供应的增加，而这反过来可能会推动运费上涨。

Nicholas Gleeson 在接受外媒采访时指出，当前 LNG 航运市场的运费处于低位，这种情况将加速老旧船舶的退出市场，因为低运费使得这些船舶的运营变得不经济。同时，新加入的船队主要服务于现有的供应合同。

Gleeson 表示，从中长期来看，LNG 的前景依然非常强劲。他提到，在未来一年左右的时间里，船舶供应将会出现过剩的情况，这也是自去年年底以来运费大幅下降的原因。

全球 LNG 市场目前正面临着前所未有的供应过剩局面，这主要是由于新项目的推动使得供应大幅增加，其中主要来自卡塔尔和美国，同时也有新兴液化天然气生产国的贡献。然而，尽管供应增加，但去年 LNG 的运费价格却在下跌，原因是船队的强劲增长超过了液化产能的增加，导致市场上运力过剩。

据 S&P Global Commodity Insights 旗下的普氏能源资讯 (Platts) 数据显示，11 月下旬，大西洋和太平洋盆地的 LNG 日租金分别约为 15500 美元和 23000 美元，而一年前则分别高达 100000 美元和 200000 美元，运费的大幅下降可见一斑。

Gleeson 先生表示，他希望这些较低的运费能永久性地促使一些老旧、低能效的船舶退出船队，这将有助于在 2026 年底或 2027 年期间实现运力的更强劲收紧，从而缓解市场上的运力过剩情况。



此外，11 月阿布扎比国家石油公司（ADNOC）的海运部门已经接收了来自中国江南造船厂新建的 6 艘 LNG 运输船中的第一艘，该船提前两个月交付，其余 5 艘预计将于今年和明年陆续交付。这显示了 ADNOC 在 LNG 航运市场的持续布局 and 投入。

同时，Gleeson 先生还谈到了油轮市场的情况。他表示，2024 年第四季度油轮市场比较“疲软”，预计今年也会持续低迷。不过，已经出现了一些“好转的迹象”。油轮需求增长的主要原因是原油和产品供应来源不断向美洲转移，这为油轮市场带来了一定的机遇。此外，该公司 2024 年还签订了多达 23 艘新环保型船舶的合同，包括 LNG 运输船、VLEC 和 VLAC 等。

来源：中国船检

【增长 38%！2024 年替代燃料船舶订单达 515 艘】

DNV 替代燃料洞察（AFI）平台最新数据显示，2024 年全球新造船市场表现格外抢眼，其中，替代燃料船舶订单大幅增长，达到 515 艘船舶（不含 LNG 运输船），相较于 2023 年增长 38%，突显了航运业致力于脱碳的决心。

在过去的三年里，替代燃料船舶订单的增长主要来源于集装箱船和汽车运输船。尤其是 2024 年，在货主响应消费者对更可持续实践的需求以及班轮公司计划更换老旧船舶两大因素的叠加下，69% 的集装箱船订单选择了替代燃料，并且首选燃料是液化天然气（LNG）（67%）。集装箱船和汽车运输船这两种船型合计占 2024 年所有替代燃料船舶订单的 62%。

当然，LNG 并不是船东唯一考虑的燃料，甲醇、氨、氢、LPG 等新燃料也成为船东押宝的选项。甲醇燃料船订单（占 AFI 订单量的 32%）达到 166 艘，同比增长 4%。这些甲醇订单中的大多数（85 艘）都是集装箱船。甲醇在经历 2023 年至 2024 年初的蓬勃发展后，LNG 逆转了替代燃料的风向，到了年底，LNG 坐稳行业替代燃料首选宝座。2024 年 LNG 动力船舶订单数量为 264 艘，是 2023 年（130 艘）的两倍多。

氨燃料在 2024 年初几个月表现出良好的势头，并保持了全年增长，订单总量达 27 艘。值得注意的是，首批非气体运输船的氨燃料船舶订单达到 10 艘（主要为散货船，5 艘），体现了氨燃料的市场潜力。

在替代燃料新船订单涨势迅猛的背后，燃料的供应、技术人员的投入、行业协作等问题也需要业内积极努力。DNV 海事首席执行官柯努特（Knut ?rbeck-Nilssen）就指



出，航运业一直致力于脱碳，过去几年替代燃料船舶的增长令人鼓舞。技术转型正在进行中，而替代燃料的供应量仍然不高。就行业而言，我们需要与燃料供应商和其他利益相关方合作，确保航运业在未来能够获得与之匹配的替代燃料份额。在转型过程中，确保海员的安全也极为重要。这需要技能提升和培训方面的投入。”

在替代燃料新船交付方面，2021-2024 年，新增 LNG 燃料船数量翻了一番，2024 年交付数量创下新高（169 艘）。截至 2024 年底，共有 641 艘 LNG 动力船在营运。根据 AFI 订单预测，这一数字将在本世纪二十年代末翻一番。

尽管部分替代燃料的加注基础设施仍不完善，但 LNG 加注正不断成熟。去年，营运中的 LNG 加注船数量从 52 艘增加到 64 艘，预计 2025 年将继续增长。据 AFI 订单显示，LNG 加注供需之间的显著差距预计将在未来五年内进一步扩大。通过为替代燃料（包括船舶和加注）开发适当的基础设施来应对这一挑战，可以创造需求，刺激长期燃料生产。随着欧盟“Fit for 55”一揽子监管计划对大量港口设定 LNG 加注基础设施的要求，预计可加注液化天然气的港口将增加。

DNV 全球脱碳总监 Jason Stefanatos 表示，“市场条件、基础设施发展、燃料生产的最新进展以及货主的需求，都将对不同燃料的需求构成短期和长期的影响。2024 年 LNG 和甲醇燃料船订单的变化趋势可能是由于绿色甲醇生产缓慢所致。从长远来看，绿色甲醇有潜力与氨一起成为能源结构组合的一部分。与此同时，受益于现有基础设施和短期减排要求，LNG 提供了一种重要的过渡燃料选择，也有可能作为长期解决方案，但这取决于再生天然气（RNG）的可得性以及价格竞争力。”

来源：航运界网

【分析师警告：更多 VLCC 或遭美制裁！】

在国际能源运输市场的复杂博弈中，美国对全球油轮的制裁，尤其是对超大型油轮（VLCC）的制裁，正成为影响行业格局的关键变量。据统计，目前约有 1900 万载重吨的 VLCC 正受到美国制裁，而这一数字还可能进一步上升。

根据 ABG Sundal Collier 分析师 Petter Haugen 的最新分析，当前全球油轮船队中约 5% 的运力已被正式列入美国的制裁名单，其中 VLCC 的占比更高，达到 7%。

然而，这还不是全部。美国“反伊朗核联盟”（United Against Nuclear Iran, UANI）在其报告中指出，该组织认定的“暗黑船队”中，VLCC 占比高达 12%。如果这些船只最终被正式制裁，那么全球受制裁运力将增加 1340 万载重吨，达到 3230 万载重吨。



UANI 更在其年度报告中声称，其研究成果直接推动了美国去年对 139 艘油轮的制裁，并进一步呼吁国际船旗注册机构取消 325 艘“暗黑船队”的登记。

表面上看，美国对油轮，尤其是 VLCC 的制裁似乎是出于对伊朗原油出口的遏制，但从市场的视角来看，这一策略正在对油轮运输市场产生复杂的连锁反应。Petter Haugen 指出，制裁并非完全的负面因素，相反，对于油轮市场整体而言，其可能带来积极影响。

“我们重申我们的观点：如果被制裁船队的显著部分无法继续运输原油，这将对原油油轮市场产生极为积极的影响。”

这种逻辑并不难理解。受制裁船只被排除在主流市场之外后，合法运输的需求将转向未受制裁的船只，从而有效收紧市场运力。这一供需变化或将推动市场运价出现显著上升。

随着制裁措施的推进，美国政府正将更多的目光锁定在约 100 艘油轮上。如果这些船只也被正式列入制裁名单，将对 VLCC 市场的运力供给形成更大压力。同时，美国即将上任的总统特朗普计划进一步强化制裁政策。市场普遍预期，这将导致伊朗原油出口显著下降。

来源：海运圈聚焦

【干散货航运：2025 年好望角型船市场波动加剧】

—好望角型船—

上周，好望角型船市场波动起伏，周初呈明显的疲软态势，但到周四重获上行动力，并最终积极的走势收官。5 条航次期租（5TC）平均水平从每日 10,696 美元跌至 9,123 美元，到周末反弹至 12,010 美元。

在太平洋地区，由于船舶运力持续供过于求，市场一直面临压力。铁矿石交易活动有限，租船成交价格处于低位。但巴西南部 and 西非市场有所走强，因 1 月下旬可用船舶运力趋紧，支撑了运价的坚挺。受益于租船活动的增加，C3 指数上周从 17.64 美元/吨升至 18.155 美元/吨。在北大西洋地区，周末市场情绪发生变化，极端天气以及可用船舶运力有限推动跨大西洋（C8）航线和远程航线（C9）租金分别攀升至每日 16,857 美元和 31,813 美元。



-巴拿马型船-

上周，巴拿马型船市场继续下滑，在两大主要区域（大西洋和太平洋）均出现了大幅调整。在大西洋区域，尽管北部地区的矿产和粮食运输需求尚可，但相较于船舶运力的增加，需求仍显不足，最终对租船交易造成压力。周中，南美东海岸市场日租金下滑至 8,000 美元左右，而周初还处于 9,000 美元上下。

亚洲地区的情况同样低迷，不过北太平洋航线除外，由于北部船舶运力持续紧张，运费保持稳定，但南部较为惨淡，从澳大利亚出发的航线运价，尤其是从印度尼西亚出发的运价面临着巨大压力，老旧及小型灵便型船多次以 1,000 美元左右的租金达成租船协议。

-极限灵便型/超灵便型船-

新的询盘仍然有限，假日季后仍有相当数量的运力供给。在大西洋，从美湾到东地中海的 63,000 载重吨船的日租金水平为 18,500 美元，而对于去程业务，58,000 载重吨日本航程日租金水平为 17,250 美元。从南大西洋出发，前往孟加拉国的 63,000 载重吨船的需求仍然有限，日租金水平为 13,400 美元。当前亚洲市场运力充足，印尼航线的基础运价在 5,000 美元左右。

-灵便型船-

新年第一周，大西洋和亚洲市场的租船活动较为有限，市场情绪普遍低迷。

在大西洋地区，市场态势疲软，多数装货区域的运力依然充足。一艘 28,000 载重吨的船舶，从蒙得维的亚出发，装载农产品，驶往中美洲西海岸还船，日租金为 15,700 美元。一艘 36,000 载重吨的船舶，从普拉亚莫莱出发，驶往南美洲北海岸还船，日租金为 13,500 美元。

在亚洲地区，整体市场情绪也偏负面。由于需求有限，持有可用船舶的船东正在调整预期，运价持续下降。一艘 38,000 载重吨的船舶，从新加坡出发，装载食糖，途经泰国，驶往印度尼西亚还船，日租金为 7,500 美元。

来源：中国远洋海运 e 刊



【分析师：特朗普关税 2.0 可能导致溜溜球效应】

航运分析师 Lars Jensen 表示，特朗普关税 2.0 可能导致溜溜球效应（“Yo-yo 效应”）。即美国集装箱进口需求将类似于溜溜球一样上下波动，在今年秋天急剧下降，2026 年再次反弹。

事实上，进入 2025 年，集运市场走势似乎又没有按分析师普遍预期的“剧本”上演。

幸运的是，最紧迫的挑战——美东港口罢工风险——得以避免。1 月 8 日，国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）宣布达成初步协议。无论如何，这对 2025 年集运市场的稳定来说确实是个好消息。

与此同时，Premier Alliance、“双子星”（“Gemini”合作）和单飞的地中海航运（MSC）在 2 月初分阶段部署运力可能会导致一些短期动荡，一旦运力部署完成，也可以预期 2025 年更稳定、更可靠的市场环境，这对供应链管理者来说也是个好消息。

但特朗普关税 2.0 的影响仍值得进一步思考，尤其是在美国市场供需失衡的情况下。事实上，仅仅是关税的威胁就已经对市场产生了影响。一些美国进口商已经在提前“抢运”，以降低风险。但 2025 年和 2026 年可能发生的情况取决于最终实施关税的规模和范围。

目前尚不清楚特朗普关税 2.0 的幅度和时间。然而，如果实施相对强硬的关税，溜溜球效应就会发挥作用。

特朗普关税 2.0 可能是“超速列车”

与此同时，美国 Clearit Customs Brokers 总裁 Adam Lewis 警告称，特朗普的决心似乎很坚定，其实施速度可能比预期快得多，请做好准备。

他警告，“实施的时间表可能是几周。”

他说，特朗普可能会利用特别立法来加快实施，这可以绕过国会的漫长谈判。



1977 年的立法授权美国总统在宣布国家紧急状态后干预国际贸易，以应对美国面临的任何异常和非同寻常的威胁。卡特政府曾在伊朗人质危机期间首次使用。

有报道称，特朗普的经济团队成员正在讨论逐步加征关税的计划，拟每月增加约 2-5%。

美国航空货运协会（AFA）执行董事 Brandon Fried 也有同样的担忧。他指出，“我认为必须认真对待特朗普在关税问题上的言论。”

AFA 反对关税壁垒，因为通常会增加成本，并可能引发进一步阻碍贸易的报复行动，但他指出，“这是一列超速列车，不太容易避让。”

来源：航运界网

◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格（万美元）

散 货 船						
船 型	载重吨	10/01/25	03/01/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,900	7,900	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,500	7,500	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,700	3,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,450	3,450	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	10/01/25	03/01/25	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,900	12,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	9,000	9,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,750	7,750	0	0.0%	



中程型	MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%
-----	----	--------	-------	-------	---	------

截止日期: 2025-01-14

(2) 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
2	Bulker	82,600	CSSC Chengxi, China	2028	Hebei Xinyang Shipping - Chinese	3,750	IMO Tier III and EEDI III emission standards
2	Bulker	63,500	Jiangsu Soho Shipbuilding	2027	Zhejiang Zheshang Fiancial Leasing	3,500	to Zhejiang Shipping Group
4	Tanker	50,000	Jingjiang Nanyang	2027	Yangzijiang	4,500	
2+2	Tanker	25,900	Wuchang SB Group, China	2027	Xingtong Shipping - Chinese	4,300	chemical, methanol dual fuel
2	Tanker	13,000	Wuchang	2027	Marnavi	3,000	stst
3	Tanker	73,000	New Times	2028	Pleiades	5,500	repeat as last Sept
1	Tanker	6,600	Wuhu Shipyard, China	2026	RF Ocean - UK	undisclosed	Stainless steel chemical tanker, methanol dual fuel
3	Container	4,800 teu	WUHU	2027	Kawa Shipping	6,000	
2+2	Container	1,900 teu	Wechong Shipyard, China	2027	Elbdeich Reederei - German	3,230	conventional fuelled
3	VLEC	98,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027	MOL - Japanese	16,800	Long-term time charter
1	TSH Dredger	1,400	Damen Gorinchem, Holland	2026	Port Otago - New Zealander	undisclosed	
2	ULEC	150,000 cbm	Samsung	2027	Asian Buyers	25,150	



2+2	LNG	20,000 cbm	Guangzhou Wenchong	2027	Singfar	undisclosed	
1	LNG	20,000 cbm	CIMC SOE	2027	Equatorial Marine	undisclosed	LNG DF

◆ 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
SUNSHINE BLISS	BC	76,411		2010	Japan	1,350	Undisclosed	scrubber fitted
PRABHU YUVIKA	BC	76,310		2004	Japan	undisclosed	Vietnamese	BWTS fitted
ARGOLIS	BC	76,263		2005	Japan	810	Undisclosed	BWTS fitted
GIORGOS DRACOPOULOS	BC	61,398		2013	Japan	2,170	Undisclosed	sold early Dec 2024
JASMINE	BC	56,124		2012	Japan	1,750	Indonesian	
LORENTZOS	BC	53,688		2005	China	900	Undisclosed	BWTS fitted
KARTERIA	BC	50,320		2001	Japan	730	Middle Eastern	
BLISS	BC	35,278		2007	Japan	1,000	Undisclosed	
HAI BAO	BC	35,043		2010	China	680	Undisclosed	BWTS fitted
BLESSING SW	BC	29,747		2010	Japan	830	Undisclosed	
BRABUS	BC	28,355		2000	Japan	420	Undisclosed	BWTS fitted
HONGSHENG 7	BC	22,715		2011	China	640	Undisclosed	BWTS fitted

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
RI ZHAO HONG YUN	CV	49,225	3,961	1997	S. Korea	1,300	Chinese	
CHIQUITA FARMER	CV	34,281	2,546	2007	China	undisclosed	MSC - Swiss	



BIG LILLY	CV	23,075	1,730	1999	Poland	650	Swiss
JAN	CV	21,446	1,708	2010	Japan	1,750	Meratus

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
NISSOS DELOS	TAK	115,691		2012	S. Korea	4,530	MJL – Bangladeshi	
CRUDE CENTURION	TAK	112,871		2010	S. Korea	3,350	Undisclosed	BWTS fitted
ORIENTAL DIAMOND	TAK	50,781		2008	S. Korea	2,050	Undisclosed	BWTS fitted
ORIENTAL GOLD	TAK	50,591		2008	S. Korea	2,050	Undisclosed	BWTS fitted
EASTERN PETUNIA	TAK	13,499		2018	China	undisclosed	Vietnamese	BWTS fitted
DH GLORY	TAK	13,121		2020	China	2,530	Undisclosed	BWTS fitted, ICE CLASS II, AUCTION

◆[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
GUO YUAN 9	BC	48,218	9,217	1994	Denmark	472.00	
OCEAN LEGEND	GC	4,571	2,558	1993	Turkey	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
GOLDEN ORIENT	BC	73,326	10,664	1998	S. Korea	418.00	as is China
ALTAIR	GC	4,714	1,837	1978	Denmark	undisclosed	Turkiye
TAU FU NO.3	OTHER/REF	4,166	2,596	1980		undisclosed	as is Bangkok



PENELOPE A	OTHER/ROR	1,014	1972	France	undisclosed	as is Greece
------------	-----------	-------	------	--------	-------------	--------------

◆ALCO 防损通函

【新版 SHIPMAN 2024 协议】

SHIPMAN 是一份船舶管理协议，涉及商船的船员配备、技术及商业管理以及保险安排。2009 年在海运业中使用的船舶管理协议已起草完成。然而，该行业经历了诸多变化，其中最主要的是合规及监管要求的严格化以及影响船舶管理的新风险。

【制裁通函更新——部分（俄罗斯）货物信息参考】

在国际形势愈发多变的局面下，各国际保赔协会对于制裁问题的审查日益严格，对会员进行制裁审查的要求也愈发周密。ALCO 理赔团队为我司客户提供的服务包含部分（俄罗斯）货物制裁信息参考性调查。

ALCO 理赔团队据此总结了以下在涉俄罗斯货物制裁信息问询中常见的 31 个干散货货物代码，及 164 个集装箱运输相关货物代码，以此通函形式发布，仅供我司客户参考。

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
2025-01-17	718.890	745.620	4.670	92.304	885.570	450.360	407.950	529.330	792.990
2025-01-16	718.810	744.420	4.638	92.326	885.120	451.770	408.870	529.100	791.280
2025-01-15	718.830	745.310	4.598	92.314	883.080	448.710	407.330	529.210	791.450
2025-01-14	718.780	742.060	4.613	92.346	884.480	448.550	407.050	528.970	788.290
2025-01-13	718.850	742.220	4.607	92.308	884.590	446.980	405.260	528.180	789.310

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。