



全一海运市场周报

2025.02 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.02.03 - 02.07 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场缓慢恢复 市场运价继续下行】

本周，中国出口集装箱运输市场从传统的“春节”假期中逐步恢复，但复苏略显缓慢，各远洋航线运价延续下行走势，综合指数继续下跌。2月7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1896.65点，较上期下跌7.3%。

欧洲航线：据德国联邦就业局发布的数据显示，德国1月失业率升至6.2%，为4年多来的最高水平，德国疲软的经济形势对劳动力市场造成不利影响，作为欧洲最大经济体的德国将继续拖累欧洲经济的整体表现。本周，运输市场总体处于恢复态势，运输需求表现平淡，船公司多采取暂时停航、并班的措施，以平衡供求状态，即期市场订舱价格继续下行。2月7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1805美元/TEU，较上期下跌15.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价跌幅小于欧洲航线。2月7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3036美元/TEU，较上期下跌5.3%。

北美航线：据美国劳工统计局发布的数据显示，美国12月JOLTS职位空缺760万人，大幅低于市场预期，为去年9月以来的最低水平，体现出美国劳动力市场放缓的迹象。此外，美国当选总统特朗普上任不久就开始采取加征关税的措施，未来将导致北美航线面临较大的不确定性。本周，运输市场表现较为疲软，运输需求增长乏力，市场运价继续呈现调整行情。2月7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3932美元/FEU和5490美元/FEU，分别较上期下跌4.5%、5.0%。

波斯湾航线：节后市场恢复较慢，运输需求表现疲软，本周即期市场订舱价格继续下跌。2月7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1191美元/TEU，较上期下跌1.6%。

澳新航线：运输需求在长假后处于低位，供需基本面缺乏支撑，市场运价跌幅较大。2月7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1085美元



/TEU，较上期下跌 20.7%。

南美航线：节后市场运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续下跌。2月7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 3435 美元/TEU，较上期下跌 11.1%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。2月7日，中国出口至日本航线运价指数为 1005.90 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端需求缓慢恢复 综合指数低位运行】

节后，低运价下粮食拉运略有起色，但终端整体需求尚处缓慢恢复阶段，综合指数继续低位运行。2月7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 928.53 点，较上期下跌 0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，春节假期内，企业停工放假，用电需求缩减，电厂符合大幅下降，虽受寒潮影响，居民用电有所提升，但终端整体日耗依旧显著回落，存煤可用天数大幅上升。沿海八省电厂日耗 128.6 万吨，下降 51.9 万吨，库存 3471 万吨，上涨 61.3 万吨，存煤可用天数 27 天。煤炭价格方面，春节期间，生产企业停工放假，终端电厂日耗走低，煤炭供需双弱，民营中小型煤矿悉数放假，市场交投停滞，国有煤矿维持生产，加强假期保供力度，港口库存稳步提升。节后，下游需求尚处恢复阶段，周末随大风降温来袭，市场挺价情绪有所提振，煤炭价格持稳运行。环渤海各港合计日均调进量 88.7 万吨，减少 26.1 万吨。调出量 86.3 万吨，减少 29.4 万吨。存煤 2397.3 万吨，增加 32.8 万吨。运价走势方面，煤炭供需双弱，采购拉运基本停滞，节后，寒潮携大风降温来袭，加速用电需求恢复，然而下游企业并未完全复工，终端补库压力不大，运输货盘释放有限，沿海煤炭运价底部运行。

2月7日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 887.79 点，较上期下跌 1.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 475.13 点，较 1月24日下跌 0.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 18.0 元/吨，较 1月24日下跌 0.1 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 19.7 元/吨，较 1月24日下跌 0.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 26.1 元/吨，同 1月24日持平。



金属矿石市场: 节后, 全国工地复工进度较往年偏慢, 贸易商拿货意愿不足, 成材总库存依旧低位运行, 市场价格小幅波动。但市场宏观预期总体向好, 钢厂快速复产, 高炉开工率、产能利用率、日均铁水产量均显著上升, 螺纹钢产量、厂库、社库、表需迅速恢复。同期, 全球铁矿石发运总量、港日均疏港量下降明显, 供给有所收紧, 矿石价格有所抬升。运输市场延续船多货少局面, 沿海矿石运价底部运行。2月7日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收583.47点, 较1月24日下跌0.8%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价21.0元/吨, 较1月24日下跌0.1元/吨。

粮食市场: 春节过后, 养殖栏舍空闲率提高, 饲料需求进入淡季, 终端补库积极性偏低。基层收粮进入关键期, 国家粮食和物资储备局印发通知, 保障农民售粮顺畅, 国储持续增加收储, 深加工企业提升采购力度, 玉米价格不断抬升, 基层售粮逐渐放量, 沿海粮食运价小幅上调。2月7日, 沿海粮食货种运价指数报664.8点, 较上期上涨3.3%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt)航线运价37.5元/吨, 较上期上涨1.0元/吨。

成品油市场: 假期内, 国际原油价格逐步回落, 国内汽、柴油本次调价搁浅。同时工矿、基建等行业开工仍处低位, 汽油终端节前集中备货, 库存压力较小, 需求释放有限, 沿海成品油运价弱势下行。2月7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1047.07点, 较上期下跌1.6%; 市场运价指数995.74点, 较上期下跌3.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【节后货盘有所增多 租金指数低位反弹】

春节期间及节后, 国际干散货运输市场铁矿石、煤炭、粮食等货盘有所增加, 市场活跃度有所恢复, 运力开始逐步消化, 三大船型运价低位反弹, 其中超灵便型船市场涨幅较小。海岬型船太平洋市场在铁矿石货盘增加的带动下, 运价有所回升, 但远程矿航线仍持续下跌。巴拿马型船在煤炭和粮食货盘支撑下, 日租金反弹。超灵便型船市场船运需求略增, 日租金温和复苏。远东干散货指数在三大船型日租金上涨拉动下回升。2月6日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为611.14点, 较1月23日上涨18.7%。

海岬型船市场: 海岬型船两大洋市场运价走势分化, 太平洋市场运价低位回升, 远程矿航线运价单边下行。太平洋市场, 节中节后, 澳大利亚矿商持续发货, 铁矿石货盘尚可, 消耗不少运力, 运价低位回升。临近周末, 由于远程矿航线运价持续下跌, 市场压力增加, 运价上涨乏力。2月6日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6613美元, 较1月23日上涨29.7%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.701美元/吨, 较1月23日上涨10.8%。远程矿航线, 年前太平洋市场行情较差, 不少运



力空放巴西，2月底3月初巴西市场可用运力增多，而货盘一般，巴西至青岛航线运价承压下行。2月6日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.879美元/吨，较1月23日下跌4.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止跌反弹。节前市场煤炭、粮食等货盘偏少，运力过剩，氛围较差，运价持续萎靡不振。节中及节后，一方面，不少运力空放南美，太平洋市场可用运力减少；另一方面，煤炭货盘有所增加，市场活跃度有所恢复，日租金低位反弹。2月6日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为6906美元，较1月23日上涨24.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为4403美元，较1月23日上涨25.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为5.100美元/吨，较1月23日上涨6.8%。粮食市场，节前，南美粮食航线运价跌至近几年罕见的低位；节中及节后，南美市场2月底3月初粮食货盘增加，粮食运价触底反弹。但由于空放运力较多，且船舶周转较快，限制运价涨幅。2月6日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为33.260美元/吨，较1月23日上涨7.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金温和回升。春节前东南亚市场观望气氛浓厚，市场各类货盘稀少，运力过剩状况严重，日租金持续创新低。节后，煤炭货盘一般，不过国内出口钢材、东南亚地区的熟料等货盘有所增加，市场氛围有所回暖，日租金低位小幅回升。2月6日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为5010美元，较1月23日上涨7.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为7.511美元/吨，较1月23日上涨2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年1月31日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加866.4万桶，远超预期，前值增加346.3万桶，增幅为2024年2月9日当周以来最大。当周美国国内原油产量增加23.8万桶至1347.8万桶/日，增幅为2024年11月22日当周以来最大，结束此前连续7周的下降趋势。美国总统特朗普周二重新实施在其第一个任期内美国对伊朗采取的强硬政策；周三伊朗总统呼吁OPEC成员国团结起来，对抗美国可能实施的制裁。地缘局势的不确定性，限制了油价的跌幅。中国宣布对美国原油征收10%的关税，同时对煤炭、液化天然气(LNG)和各种机械产品征收额外关税。此举是对美国对中国商品征收新关税的回应。贸易冲突加剧了市场对全球经济增长放缓的担忧；OPEC+周一同意坚持从4月起逐步提高石油产量的政策，均增压油市。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报74.32美元/桶，较1月23日下跌4.96%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价大幅回暖。中国进口VLCC运输市场运价大幅上涨。2月6日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1366.46点，较1月23日上涨19.1%。



超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场春节假期过后, 各大航线活跃度均有不同程度的提升, 中东航线 2 月下旬货盘陆续进场; 由于制裁减少了俄罗斯原油的采购, 导致大西洋航线出货量在春节期间就持续放量, 成交运费大幅上扬。特朗普签署行政令对中国、加拿大和墨西哥三国征收关税, 对美国油价的波动产生了较大影响, 推升美湾航线成交包干运费再次突破 900 万美元。目前, 船东对当前 TCE 相对满意, 更加积极主动推船, 租家则开始控制出货节奏避免市场短期内过热。集中出货过后市场也将相对安静, 若后续没有足够的货量支撑, 运价将很难延续当前的水平。周四, 中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS70.15, 较 1 月 23 日上涨 22.99%, CT1 的 5 日平均为 WS60.87, 较上期平均下跌 13.37%, 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 WS69.90, 上涨 14.58%, 平均为 WS63.39, TCE 平均 4.5 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 11-13 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 19-21 日, 成交运价为 WS65。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 2 月 21-23 日, 成交运价为 WS64.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 7-10 日, 成交运价为 WS66.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 2 月 17-21 日, 成交包干运费约为 910 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 10-15 日, 成交包干运费约为 925 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

2 月 5 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1160.99 点, 环比下跌 0.11%。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-1.00%、-0.29%、+0.55%及+0.08%。

国际干散货船二手船价跌多涨少。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 1.00%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.00%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.73%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.69%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 17 艘 (环比减少 5 艘), 总运力 127.73 万载重吨, 总成交金额 24345 万美元, 平均船龄 15.71 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 4.05%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.11%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.70%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.41%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.15%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 8



艘（环比增加 4 艘），总运力 58.58 万载重吨，总成交金额 19850 万美元，平均船龄 14.13 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上涨 1.33%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.86%。本期，国内沿海二手散货船成交量上涨，总共成交 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 0.14 万载重吨，总成交金额 410 万人民币，平均船龄 10.40 年。

国内内河散货船二手船价跌多涨少。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下跌 0.99%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.66%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.94%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.97%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 20 艘（环比减少 15 艘），总运力 3.63 万载重吨，总成交金额 2960.40 万人民币，平均船龄 11.23 年。

来源：上海航运交易所

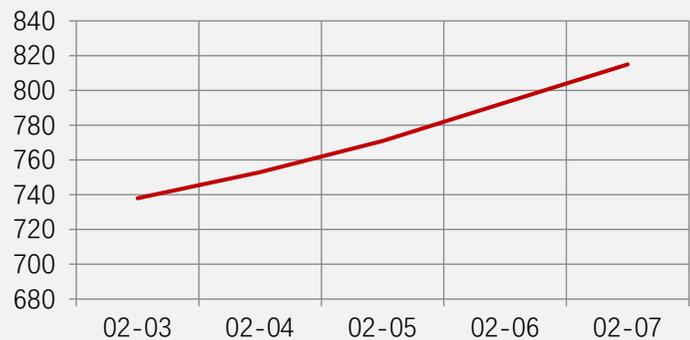
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

波罗的海指数	2月3日		2月4日		2月5日		2月6日		2月7日	
BDI	738	+3	753	+15	771	+18	793	+22	815	+22
BCI	861	-13	844	-17	812	-32	812	0	840	+28
BPI	830	+30	901	+71	988	+87	1,029	+41	1,035	+6
BSI	602	-1	605	+3	619	+14	649	+30	677	+28
BHSI	372	-5	371	-1	376	+5	388	+12	398	+10



上周 BDI 指数走势



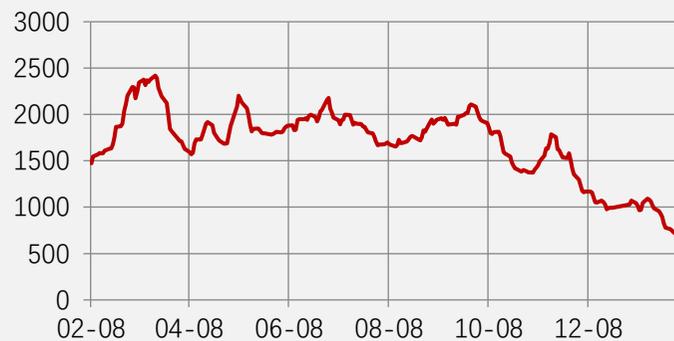
近一个月 BDI 指数走势



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	31/01/25	24/01/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,750	21,000	750	3.6%
	三年	19,000	18,250	750	4.1%
Pmax (76K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2025-02-04

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'MSXT Thalia' 2022 84204 dwt dely Gibraltar 11/12 Feb trip via US east coast redel Japan \$18,500 - NS United

'AP Dubrovnik' 2023 82249 dwt dely aps EC South America 25/27 Feb trip redel Singapore-Japan \$15,250+\$525,000 bb - Cargill

'Navios Sky' 2015 82056 dwt dely aps EC South America 27 Feb/2 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,000+\$400,000 bb - Cargill

'Predator' 2019 81754 dwt dely aps EC South America 10 Feb trip redel Singapore-Japan \$14,500+\$450,000 bb - Cargill



'Federal Kudos' 2022 63812 dwt dely South Korea prompt trip via NoPac redel Far East \$8,100 - cnr

'New London Eagle' 2015 63140 dwt dely Jakarta 11/12 Feb trip via Indonesia redel China \$9,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【未来几年 LNG 船市场仍面临挑战】

航运界网消息，液化天然气运营商 Flex LNG 在 2 月 4 日发布 2024 年第三季度和全年未经审计的财报。

Flex LNG 表示，由于大量新造船交付的涌入，2025 年至 2027 年 LNG 市场前景仍然具有挑战性。但 Flex LNG 认为，其本身可能相对不受未来几年挑战的影响，因为“能够获得新的有吸引力的租约，这将使其免受当前市场疲软的影响”。

Flex LNG 首席执行官 Øystein Kalleklev 表示，“鉴于在新的出口能力增加之前交付了大量船舶，LNG 运输市场的中短期前景具有挑战性。因此，我们认为 2024 年至 2027 年可能与 2014 年至 2017 年相似。有一个关键的区别，我们可能会看到旧的、效率较低的船舶拆解的急剧增加，这将为市场改善奠定基础。无论如何，Flex LNG 很好地利用了 2021 年至 2023 年的回升来建立了大量长期租约，为当前疲软的市场做好了充分准备。因此，我们预计 2025 年的财务业绩与 2024 年的业绩基本相当。”

他补充道，“Flex LNG 的分红也很稳定，董事会再次宣布每股普通季度股息为 0.75 美元。这是第 14 次普通季度股息，每股 0.75 美元，加上特别股息，Flex LNG 在过去 3.5 年向股东支付 6.1 亿美元的股息。”

2024 年第四季度，Flex LNG 实现营业收入 9093.4 万美元，同比减少 6.5%，环比增加 0.5%；营业利润为 4987.8 万美元，同比减少 13.6%，环比减少 3.1%；调整后息税折旧摊销前利润（EBITDA）为 6868.7 万美元，同比减少 9.9%，环比减少 2.4%；净利润为 4521.7 万美元，或每股净利 0.84 美元，同比增加 133.2%，环比增加 159.7%。

2024 年第四季度，其船队平均 TCE 达到 75319 美元/天，同比减少 7.1%，环比减少 0.1%。



2024 年全年，Flex LNG 实现营业收入 3.6 亿美元，同比减少 4.0%；营业利润为 2.0 亿美元，同比减少 8.9%；调整后 EBITDA 为 2.7 亿美元，同比减少 5.8%；净利润为 1.2 亿美元，或每股净利 2.19 美元，同比减少 2.0%。

2024 年全年，其船队平均 TCE 达到 74927 美元/天，同比减少 5.7%。

截至目前，Flex LNG 运营 13 艘 17.4 万立方的超大型液化气船（VLGC）。Flex LNG 已经锁定其船队 2025 年 90.0% 营运日收入。包括上述合同在内，其期租合同的总期限达到 62 年，如果包括租船人的选择权，则可达到 96 年。

市场展望

根据 Kpler 的数据，2024 年全球液化天然气出口略有增长，仅增长 0.2%，达到 4.14 亿吨，这是有史以来最慢的增长。

数据显示，2024 年第四季度，现代二冲程船舶的平均现货价格约为 30000 美元/天，低于 2023 年同期的 170000 美元/天。根据 Clarksons 的数据，2024/25 年冬季市场经历了有史以来最疲软的现货市场。2024 年全年，现货租金平均为 52000 美元/天，而 2023 年为 117000 美元/天。这主要是由于大量新造船的交付与液化天然气新增供应量之间的不匹配。展望未来，预计不会出现有利于船东的市场再平衡，因为预计未来 24 个月新船供应过剩将持续存在。

经纪人目前对现代二冲程船的现货报价低于 10000 美元/天。

船舶经纪称，疲软的市场情绪继续影响租金，并对一年期和三年期 TCE 施加压力。1 年期租租金约为 30-35000 美元/天，3 年期租租金徘徊在 45000 美元/天左右。长期租约（5 年或更长）租金已稳定在 85000 至 90000 美元/天。新造船价格已从 2.65 亿美元的峰值回落，稳定在约 2.55 亿美元左右。

2024 年签署的新造船订单总数达到 79 艘，其中包括 49 艘 174000 立方米船，4 艘 175000 立方米，1 艘 180000 立方米，1 艘 200000 立方米（浮动储存和再气化装置）的订单，以及 24 艘卡塔尔能源公司 271000 立方米船订单。

简言之，2024 年 LNG 船订单为 79 艘，而 2023 年为 72 艘，2022 年为 176 艘，2021 年为 86 艘。卡塔尔能源公司已完成其主要的液化天然气造船计划，其中包括 128 艘



船——104 艘 174000 立方米的常规船和 24 艘 271000 立方米的 QC-MAX 船。2025 年预计将有大约 93 艘新船交付，2026 年交付 843，2027 年交付 83 艘，2028 年之后交付 62 艘。

来源： 航运界

【大船东杀入干散货市场】

日前，全球知名大宗商品交易商及油轮船东 Mercuria 迈出战略性的一步，首次购入了一艘海岬型散货船，航运业务版图再度扩展。

根据 S&P Global 的数据，Mercuria 通过其子公司从挪威租赁公司 Sole Shipping 手中购入了的海岬型散货船“Nordboen Sun”轮（载重吨 169,100 吨、建于 2010 年），交易价格据经纪人透露为 2350 万美元。

尽管这一交易在去年年底已被行业媒体报道，但当时并未透露买方身份。当前，Mercuria 已将该船更名为“Lavaredo”，并注册为利比里亚籍船舶，

据悉，“Lavaredo”轮的商业运营由 Mercuria Shipping 子公司负责，而技术管理则由位于雅典的另一家子公司 MM Marine 承担“Lavaredo”轮注册船东为 Catogne Maritime，航运数据库 Equasis 显示其注册地址与 MM Marine 一致。

船舶估值机构 VesselsValue 评估，这艘海岬型散货船目前的市场价值约为 2360 万美元。Sole Shipping 于 2021 年从土耳其的 Active Shipping 以未公开的价格购入了该船，当时船名为“Bulk Spencer”。

Mercuria 此前已拥有一支规模可观的期租散货船队及其他类型船舶。此次购入散货船，标志着 Mercuria 首次涉足散货船所有权领域，这将使其对于散货船队拥有更大的控制权。MM Marine 网站显示，该公司目前管理着 40 艘油轮。

根据克拉克森的数据，Mercuria 集团旗下共拥有 44 艘船舶，包括苏伊士型油轮、成品油轮、化学品船以及加油船等。此外，集团还有 11 艘油轮正在建造中，包括 1 艘超大型油轮（VLCC）、2 艘 LR1 型油轮、2 艘 MR 型油轮以及 6 艘加油船。



去年10月，经纪人透露 Mercuria 集团在招商局金陵船厂（江苏）订购了6艘41,000载重吨的MR型油轮，预计交付时间为2026年至2028年，具体价格尚未公布。

来源：海运圈聚焦

【333艘 2024年二手集装箱船交易火爆】

航运界网消息，Alphaliner 数据显示，2024年大部分时间，对集装箱运输的需求意外强劲，运价处于高位，导致二手集装箱交易活跃，交易量飙升至历史第三，仅次于2021年和2019年。

具体而言，2024年二手集装箱船交易达到333艘，总舱位高达110万TEU。而2023年则为285艘船，93.7万TEU。

Alphaliner 表示，“除了7月和8月，以及传统上较为平静的12月，去年整个市场都很繁忙，平均每月成效30多笔。”

“与2023年全年价格大幅疲软相反，2024年船舶价值强劲增长，一些船舶在最后一个季度以年初价格的两倍易手。”二手船的价格上涨了很多，以至于第四季度交易的船只在某些情况下的价格是年初的两倍。

从船型和船龄分布来看，900-2000TEU的小型集装箱船在2024年成为交易主力，其成交了101艘。3000-5100TEU船舶成交了66艘船。在船龄方面，二手船的平均船龄为16年，其中15-19年船龄的船舶交易最为频繁，达到124艘。

MSC 继续引领市场

与此同时，地中海航运（MSC）一直是市场上最活跃的买家。2024年，MSC又买了70艘，总计33万TEU，占总成交量的三分之一。

在创始人和集团主席 Gianluigi Aponte 船长领导下的MSC实现了史无前例的集装箱船队扩张计划。

Alphaliner 数据显示，自2020年以来，MSC已经购买了超过420多艘二手集装箱船。截至目前，在全球班轮公司运力100强中，MSC排名No.1，共运营887艘船，总



运力 639.6 万 TEU，其中自有船舶 591 艘，租入船舶 296 艘，市场份额达到前所未有的 20.3%。此外 MSC 还有新造船订单 130 艘，总运力近 199.3 万 TEU，这甚至超过全球排名第 6 的海洋网联船务（ONE）整个船队的运力。毫无疑问，这是航运史上“前无古人，后无来者”的大手笔。

集运市场曾经最大的护城河就是船队运力规模。事实上，也正是得益于 MSC 近年来的大规模投资，使其不仅能在后 2M 联盟时代能够灵活应对市场需求，使其可以选择“独立运营”，而且有足够的运力“冗余”应对包括最近的红海危机的影响。

展望 2025 年，Alphaliner 表示，尽管经纪人去年获得了高额佣金，但 2025 年二手船市场在很大程度上取决于胡塞武装宣布停止“制裁”非以色列商船后，班轮公司何时或是否会恢复苏伊士运河航行。

如果班轮公司都恢复红海航行，对大多数航线的供需平衡的影响可能会很大，Alphaliner 预计这将导致拆船交易激增。

Alphaliner 称，“一旦苏伊士航线再次被广泛使用，市场可能会出现转折。2025 年预计有 200 万 TEU 新造船投入运营，运力过剩非常危险，特别是如果货运需求低于 2024 年。”

二手船买卖市场可能也会受到冲击，待售船舶数量会增加，船价会下降。

Alphaliner 指出，“这可能会促使一些老旧、效率较低的船舶的船东转向拆船市场。” 这将为长期低迷的拆船市场带来新的发展机遇，推动拆船市场的复苏。

来源： 航运界

【化学品航运市场投资热度持续升温！】

希腊船东 Petrochem 收购现代化学品油轮，化学品航运市场投资热度持续升温

2025 年伊始，全球化学品船市场的二手船买卖交易（S&P）和新造船订单活动持续升温，延续了 2024 年强劲的市场表现。化学品航运市场在经历了繁荣的一年后，吸引了越来越多的投资者关注，尤其是传统上更偏好大型油轮的希腊船东们也开始积极布局这一领域。



Petrochem 收购 11,459DWT 现代化学品油轮

近日，希腊知名油轮与化学品油轮运营商 Petrochem General Management (PGM) 宣布成功收购一艘现代化学品油轮——已经改名为“Sea Fantasy”（前名“Woolim 3”）。这艘船建于 2018 年，载重吨为 11,459 吨。据船舶经纪人透露，交易价格约为 2400 万美元。

此次收购使 Petrochem 旗下的船队规模扩大至 11 艘，而“Sea Fantasy”也成为其船队中最年轻的船舶。这一举措凸显了 Petrochem 对化学品油轮市场未来前景的信心，同时也反映出希腊航运企业正在积极调整战略，顺应市场变化，向更具增长潜力的细分市场倾斜。

实际上，不仅仅是 PGM，今年越来越多的希腊船东对化学品油轮的兴趣正在迅速增长，打破了过去业务主要集中于 VLCC（超大型油轮）和其他大型油轮的传统格局。例如，Athenian Sea Carriers，这家由 Kyriakou 家族控制的航运公司，已于 2024 年下半年完全退出 VLCC 市场，将业务重心转向成品油轮和化学品油轮领域。

目前，Athenian Sea Carriers 在中国有 10 艘 18,500 载重吨的新造化学品油轮在建，显示出其大规模扩张化学品运输业务的战略意图。这一趋势表明，希腊航运公司正在通过灵活调整船队结构，以抓住化学品航运市场的新机遇。

2024 年化学品油轮市场表现强劲

根据 Vescon Nautical 发布的年度报告，2024 年是化学品油轮市场表现异常强劲的一年。市场繁荣的主要驱动因素包括：

1. 租金市场强劲：高需求推动了租金上涨，化学品油轮船东普遍受益。
2. 红海危机影响：红海地区的紧张局势导致航行距离增加，显著提高了吨海里需求 (tonne-mile demand)，进一步推高了市场运力需求。

报告还指出，15,000-25,000 载重吨的化学品油轮在 2024 年的市场价值 同比上涨了 7.2%至 24.5%，且适用于各个船龄段，显示出强劲的资产增值潜力。

新造船订单激增，中国船厂领跑



2024 年，化学品油轮的新造船市场也表现活跃，特别是 25,000 载重吨级别的船型成为投资热点。数据显示：

全球共下单 28 艘 25,000 载重吨级化学品油轮，年增长率高达 834%。

中国船厂在全球小型油轮订单中占据主导地位，全年接获 30 艘订单，同比增长 900%。

2025 年开局强劲，新订单不断

2025 年初，化学品油轮市场的热度依然不减，船舶经纪公司报告至少已完成 三笔重要的新造船合同。

二手船市场交易活跃

在二手船市场方面，根据 Allied Shipbroking 的数据，2025 年 1 月已有 5 艘小型油轮完成交易，成为仅次于 Aframax/LR2 船型的第二大交易活跃板块。这一数据再次表明，化学品油轮市场的资产流动性正在加速，投资者对市场前景充满信心。

市场前景展望：化学品航运投资热潮仍将持续

综上所述，化学品油轮市场在经历了 2024 年的强劲增长后，2025 年开局延续了这一势头。无论是新造船订单的激增，还是二手船交易的活跃，都反映出市场对化学品运输需求的持续增长。

希腊船东的积极布局也预示着这一细分市场的战略价值正在被全球航运巨头重新评估。在高租金、高资产价值和全球航运格局变化的推动下，化学品油轮市场的投资热潮预计将在未来几年持续升温。

来源：信德海事网



◆ 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	31/01/25	24/01/25	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	31/01/25	24/01/25	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,800	12,850	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	9,000	9,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,800	7,750	50	0.6%	
中程型 MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%	

截止日期: 2025-02-04

(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	8,000	OSHIMA	2028	U-MING	undisclosed	



1	Bulker	8,000	Jiangsu SOHO, China	2026	Arriva Shipping - Norwegian	undisclosed	Option exercised, battery hybrid system
2	Tanker	158,000	DH Shipbuilding, South Korea	2027	Sun Enterprises - Greek	9,050	LNG dual fuel
3+2	Container	8,400 teu	Guangzhou, China	2027-2028	Peter Dohle Schiffahrts - German	12,500	LNG dual fuel
6+4	Container	11,400 teu	Zhoushan Changhong, China	2027-2029	TMS Group - Greek	14,000	LNG dual fuel

◆ [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
BERGE KITA	BC	207,851		2013	Japan	3,670	Greek	BWTS fitted
KAMBANOS	BC	87,328		2010	China	1,200	Undisclosed	BWTS fitted
PATRA	BC	80,596		2012	Japan	1,575	Greek	
DL ADONIS	BC	79,329		2010	China	1,200	Undisclosed	BWTS fitted
NORD MAGELLAN	BC	63,547		2020	Japan	2,920	Bangladeshi	
KAPTA MATHIOS	BC	58,743		2009	China	1,570	Indian	BWTS fitted
GLOVIS MERMAID	BC	55,705		2012	S. Korea	1,760	Indian	BWTS fitted
UNITY NORTH	BC	37,614		2015	Japan	1,680	Undisclosed	Eco, BWTS fitted
ES KURE	BC	33,126		2012	Japan	1,290	Vietnamese	OHBS, 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
CHIQUITA FARMER	CV	34,241	2,546	2007	China	2,100	Swiss	en bloc
INDEPENDENT SPIRIT	CV	34,241	2,546	2007	China			



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	
WAFRAH	TAK	317,788		2007	S. Korea	4,000	Undisclosed	BWTS fitted	
UMNENGA II	TAK	162,293		2006	S. Korea	3,600	Undisclosed	ICE CLASS 1A, CPP	
KARA SEA	TAK	115,191		2010	Japan	3,700	European	BWTS fitted	
LUGGATI	TAK	115,048		2004	S. Korea	2,800	Undisclosed		
SEA SENOR	TAK	109,647		2006	China	2,800	Undisclosed	BWTS fitted	
NEMO	TAK	105,773		2008	Japan	3,700	Chinese		
SOFIA II	TAK	105,400		2008	Japan	3,100	Chinese	BWTS fitted	
CIELO DI HOUSTON	TAK	74,999		2019	S. Korea	2,650	Undisclosed		
SUNNY STAR	TAK	37,857		2010	S. Korea	1,750	Undisclosed	Epoxy Phenolic, BWTS fitted	

◆ [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
TASOS	BC	75,100	10,738	2000	Japan	476.00	incl ROB
ALEK	GC	5,029	3,120	1988	Russia	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
TALENT BLU	BC	8,818	3,589	2008	China	465.00	with FO 140T, MGO 15T
ATHINA 3	TAK	39,977	9,969	1998		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
NM LUIZ	BC	42,815	9,100	1994	Brazil	310.00	Turkiye
ZENITH	GC	10,354	3,826	1995	S. Korea	undisclosed	
MILLENM LEADER	OTHER/ROR	11,285	4,493	1996	Japan	420.00	as is Singapore

◆ 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
2025-02-07	716.990	748.150	4.771	92.084	895.960	453.440	410.510	533.600	795.330
2025-02-06	716.910	748.430	4.724	92.054	899.680	452.930	410.990	533.920	797.310
2025-02-05	716.930	747.940	4.678	92.079	900.110	451.670	408.960	533.590	796.040

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。