



全一海运市场周报

2025.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.02.17 - 02.21)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 综合指数继续调整】

本周，中国出口集装箱运输市场表现略显疲软，节后市场总体呈现缓慢复苏的态势，各远洋航线运价继续下行，拖累综合指数下跌。2月21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1595.08点，较上期下跌9.3%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区2月消费者信心指数初值为-13.6，虽然较前值略有好转，但继续处于负值区间，显示出消费者信心仍然处于悲观状态。近期俄乌冲突局势较为动荡，导致欧洲地缘风险有所加剧，未来欧洲经济前景面临较多风险。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价继续下行。2月21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1578美元/TEU，较上期下跌1.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格延续调整走势。2月21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2624美元/TEU，较上期下跌6.8%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国1月零售销售环比下降-0.9%，大幅低于市场预期，是自2023年3月以来的最大环比下降，消费大幅放缓对未来美国经济增长将产生不利影响。目前，美国总统特朗普在继续扩大未来加征关税范围的措施，贸易冲突面临持续扩大的风险，尤其对北美航线将产生较大的不确定性。本周，运输需求表现继续低迷，供求平衡情况不理想，市场运价跌幅较大。2月21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2907美元/FEU和3954美元/FEU，分别较上期下跌18.0%、18.1%。

波斯湾航线：运输市场较为疲软，运输需求增长乏力，本周即期市场订舱价格延续下行走势。2月21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1102美元/TEU，较上期下跌3.7%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续缺乏进一步增长的动力，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续下行。2月21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 826 美元/TEU, 较上期下跌 14.6%。

南美航线: 运输需求缺乏进一步增长的动力, 供需基本面较为疲软, 本周即期市场订舱价格继续下跌。2 月 21 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 2947 美元/TEU, 较上期下跌 12.3%。

日本航线: 运输市场总体平稳, 市场运价小幅下跌。2 月 21 日, 中国出口至日本航线运价指数为 979.39 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后需求支撑市场 综合指数平稳上涨】

元宵节后企业陆续开工, 下游补库需求释放, 终端采购节奏逐步恢复, 散货市场热度回升, 船东挺价情绪明显, 沿海散货运输市场综合指数平稳上涨。2 月 21 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 932.57 点, 较上期上涨 1.1%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 随着冷空气缓慢南下, 我国大部分地区气温震荡下降, 并转为较常年同期偏低的状态。受此影响, 居民用电需求小幅增加, 同时下游企业陆续复工, 电厂整体负荷增加, 电厂库存消耗较前期增多但仍处于高位。本周, 沿海八省电厂日耗 189.6 万吨, 环比上涨 6.8 万吨, 库存 3351.2 万吨, 环比下降 109.7 万吨, 存煤可用天数依旧高达 17.7 天。煤炭价格方面, 节后, 主产区煤矿生产步入正轨, 煤炭供给持续增加, 铁路运力提升, 在供大于求以及社会库存持续累积的背景下, 沿海市场煤价继续承压下行。北方港口虽持续加大疏港力度, 但库存始终处于偏高位水平, 节后终端采购需求低于市场预期, 再加上电煤消费淡季临近, 后期船舶接续能力明显不足, 港口场存持续向上累积。环渤海各港合计日均调入量 121.6 万吨, 增加 25.1 万吨; 调出量 101.2 万吨, 增加 30.7 万吨; 存煤 2718.9 万吨, 增加 141.1 万吨。运价走势方面, 节后随着企业陆续开工, 市场货盘增多, 需求集中释放, 华南航线市场招标增加, 市场商谈氛围略显活跃。外贸市场行情向好, 巴拿马型船运力供需收紧, 加上节后部分船舶尚未恢复通航, 市场可用运力略有收缩, 尤其是即期船运价跳涨较为明显, 带动沿海散货运输市场价格整体继续回升。

2 月 21 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 902.28 点, 较上期上涨 1.8%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 527.07 点, 较上周同期上涨 11.5%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价 20.1 元/吨, 较上周同期上涨 2.3 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 25.5 元/吨, 较上周同期上涨 5.9 元/吨, 秦皇岛-广州(5-6 万 dwt)航线运价为 30.7 元/吨, 较上周同期上涨 4.9 元/吨。



金属矿石市场：随着钢材需求有所转好，钢价企稳，短期受到供给扰动的铁矿石价格抬升。供需方面，一季度铁矿石处于传统发运淡季，同时国内矿山产量恢复有限，铁矿石供给相对偏低。随着节后消费启动，钢厂日均高炉开工率、高炉产能利用率、铁水产量均小幅上涨，但铁水产量仍处于低位。沿海金属矿石运输市场在煤炭运输市场带动下，运价企稳上行。2月21日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收603.42点，较2月14日上涨3.6%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价22.0元/吨，较2月14日上涨0.9元/吨。

粮食市场：近期，东北产区玉米价格持续上涨，中储粮集团发布公告增加玉米储备收购规模，持续在市收购，提振多元主体信心。粮食运输市场，本周北港散粮下海量大幅上升，南港受春节库存消耗增长影响提货积极，船东提前复航情绪明显，市场运力增加，导致运价上扬热情有所抑制，沿海粮食运价低位运行。2月21日，沿海粮食货种运价指数报654.75点，较上期上涨3.5%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价36.8元/吨，较上期上涨0.8元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格窄幅上升，国内汽柴油价格下调。节后工业生产尚未完全恢复，成品油购销水平较弱，需求下行，终端库存消耗有限，运输需求释放不足，沿海成品油运价小幅下跌。2月21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1000.85点，较上期下跌1.6%；市场运价指数911.0点，较上期下跌2.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型运价上涨 租金指数强劲反弹】

本周，国际干散货运输市场三大船型市场运价不同程度回暖，其中，海岬型船市场运价仅小幅上升，运价整体仍处于低位；巴拿马型船和超灵便型船市场在粮食、煤炭、镍矿、钢材等货盘集中释放的拉动下，船运需求增加，市场氛围明显转好，日租金较前期有明显改善。2月20日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为830.30点，较2月13日上涨32.1%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价小幅上涨。太平洋市场，上周澳大利亚西部港口遭遇恶劣天气之后，本周开始恢复运营，上周压港等候船舶陆续装货，上半周货盘不多，运价低位小幅波动。下半周太平洋市场铁矿石和煤炭货盘释放，且由于前期太平洋市场运价低迷，部分运力放至巴西，太平洋市场运力稍有减少，运价小幅上扬。2月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为6463美元，较2月13日上涨43.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.409美元/吨，较2月13日上涨6.6%。远程矿航线，由于前期空放运力较多，巴西航线3月可用运力充裕，本周巴西铁矿石货盘尚可，市场运力逐步消化，运价小幅上涨。2月20日，巴西图巴朗至青



岛航线运价为 17.286 美元/吨，较 2 月 13 日上涨 3.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金坚挺上涨。本周，由于前期空放南美运力较多，太平洋市场即期可用运力减少，同时，北太平洋市场粮食货盘、印尼煤炭货盘持续释放，市场活跃度上升，日租金继续上涨。2 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10741 美元，较 2 月 13 日上涨 29.7%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 8230 美元，较 2 月 13 日上涨 49.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.286 美元/吨，较 2 月 13 日上涨 14.5%。粮食市场，近期国内油厂压榨利润尚可，国内采购增多，南美粮食货盘增加，且随着运力逐步消耗，粮食出口旺季来临，市场看涨情升温，运价小幅上涨。2 月 20 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.160 美元/吨，较 2 月 13 日上涨 2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金明显上涨。继上周国内北方钢材以及东南亚地区熟料货盘支撑后，本周虽然煤炭货盘表现一般，但钢材出口依然火热，同时镍矿货盘增加，市场船运需求升温，日租金明显上涨。2 月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7683 美元，较 2 月 13 日上涨 29.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.059 美元/吨，较 2 月 13 日上涨 4.4%。

(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 2 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 463.3 万桶至 4.32 亿桶，增幅 1.08%；汽油库存减少 15.1 万桶，降至 2.479 亿桶，馏分油库存减少 210 万桶，至 1.1656 亿桶。美国原油出口增加 47.2 万桶/日至 438.1 万桶/日。虽然美国原油库存有所增加，但汽油及馏分油库存下降，使得整体库存水平保持平衡。OPEC+可能会推迟原计划于 2025 年第二季度启动的增产措施，以应对需求疲软和供应端的不确定性，有助于支撑油价，防止市场供需失衡。美国总统特朗普宣称对加拿大和墨西哥石油征收关税，一度推动油价短暂上涨，但随着美国试图与俄罗斯达成协议，原油价格又迅速回落。特朗普近期在外交政策上的表态加剧了市场的不确定性。美元指数降至去年 12 月以来最低水平，对油价形成一定支撑。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 76.41 美元/桶，较 2 月 13 日上涨 1.60%。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 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1328.35 点，较 2 月 13 日上涨 16.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 3 月上旬货盘基本收尾，大西洋航线各个装港均有出货。尽管货盘寻船相对增加，但不少船东仍然想等沙特后续装期确认



后再进场，导致现货可用运力加速收紧，成交 WS 点位在情绪面的推动下不断上行。租家依旧通过私下寻船降低货盘曝光度避免市场过热。近期炼厂效益较好，主营的开工率接近 3 年同期最高，需求基本面相对提高，私下成交增多也在一定程度上消耗了船位。目前，整体可用运力相对收紧，船东集中度较高，后续仍需关注俄乌地缘的影响。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS68.18，较 2 月 13 日上涨 19.30%，CT1 的 5 日平均为 WS62.79，较上期平均上涨 0.87%，TCE 平均 3.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.97，上涨 13.75%，平均为 WS64.27，TCE 平均 4.7 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 1-3 日，成交运价为 WS57.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 5-7 日，成交运价为 WS65.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 6-8 日，成交运价为 WS67。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 6-8 日，成交运价为 WS67。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 3 月 18-20 日，成交运价为 WS65。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 3 月 8-11 日，成交运价为 WS68。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 23 日，成交包干运费约为 830 万美元。

（5）中国船舶交易市场

综合指数跌多涨少 国内成交数量减少

2 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1146.38 点，环比下跌 0.74%。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-1.63%、-0.78%、-2.13%及+0.96%。

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 2.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.64%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.00%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.98%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 25 艘（环比增加 13 艘），总运力 285.53 万载重吨，总成交金额 39592 万美元，平均船龄 14.44 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 2.31%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.84%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 4.44%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.25%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.18%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 12 艘（环比减少 4 艘），总运力 104.54 万载重吨，总成交金额 36392 万美元，平均船龄 12.33 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 2.62%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 1.21%。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 2.89%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.02%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.45%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.44%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 27 艘（环比减少 11 艘），总运力 5.37 万载重吨，总成交金额 5653.00 万人民币，平均船龄 11.73 年。

来源：上海航运交易所

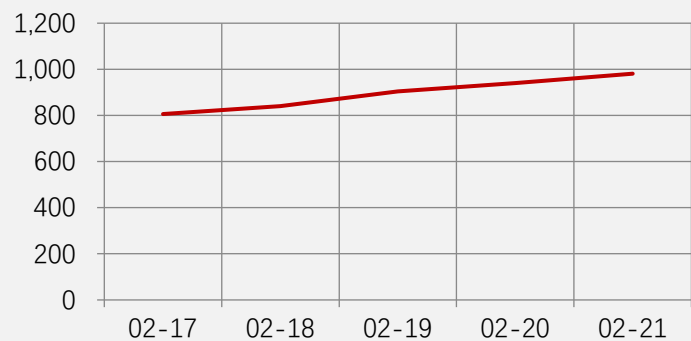
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

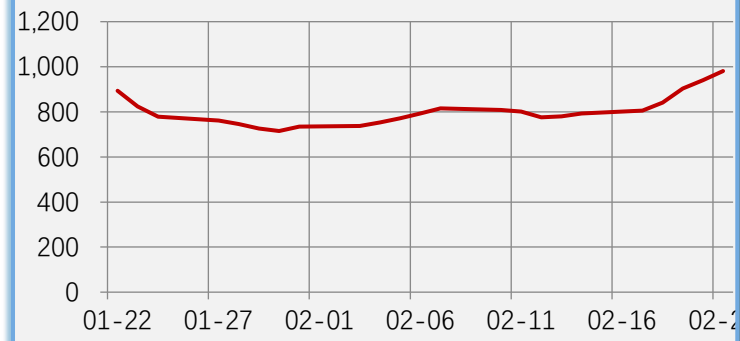
波罗的海指数	2 月 17 日		2 月 18 日		2 月 19 日		2 月 20 日		2 月 21 日	
BDI	806	+14	841	+35	904	+63	941	+37	981	+40
BCI	725	+9	757	+32	867	+110	917	+50	991	+74
BPI	997	+17	1,042	+45	1,104	+62	1,144	+40	1,170	+26
BSI	781	+16	813	+32	839	+26	866	+27	886	+20
BHSI	486	+14	499	+13	511	+12	523	+12	534	+11



上周 BDI 指数走势



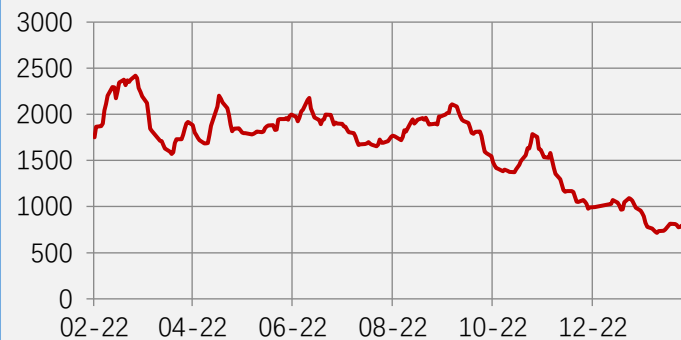
近一个月 BDI 指数走势



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	14/02/25	07/02/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,000	19,750	1250	6.3%
	三年	19,750	18,750	1000	5.3%
Pmax (76K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,000	11,500	500	4.3%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	9,750	9,500	250	2.6%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2025-02-

18

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Yun Tong' 2013 81604 dwt dely Singapore 3 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 - Oldendorff

'Giorgakis' 2011 79791 dwt dely aps EC South America 27 Feb/2 Mar trip redel India \$12,500 + \$250,000 bb - cnr

'Shi Dai 1' 2007 76611 dwt dely Guishan 24/27 Feb trip via Indonesia redel South China \$10,000 - cnr



'Bloom Halo' 2024 66065 dwt dely Richards Bay spot trip redel WC India \$12,000 + \$120,000 bb - Alliance - <scrubber fitted>

'Belatlantic' 2016 63318 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel Bangladesh \$10,500 - Everglory

'Eternity SW' 2011 58098 dwt dely Durban prompt trip redel Vietnam \$10,000 + \$100,000 bb - XO Shipping

'Ocean Future' 2010 55758 dwt dely Dar es Salaam prompt trip via Saldanha Bay redel China intention manganese ore \$9,000 - Guardian Bulk

'Green Gem' 2018 38503 dwt dely Indonesia prompt trip via Australia to redel Japan \$8,700 - LB

'Devbulk Demet' 2012 31018 dwt dely Antwerp prompt trip redel US Gulf \$8,500 - Ultrabulk

4. [航运&船舶市场动态](#)

【中国船东横扫二手散货船市场】

过去一年，中国船东在二手干散货船市场上几乎横扫市场上所有可用的散货船，成为散货船市场的头号买家，超越了长期以来的主要竞争对手希腊船东。

一个显著的趋势是越来越多的中国新玩家涌入干散货船交易市场。这些新进入者抓住了过去几个季度船价调整带来的有利时机，以较低成本进入市场。此外，中国工业活动的预期复苏和贸易流量的增加，推动了对干散货船日租金反弹的预期，这也成为中国船东加大投资的重要动力。船舶经纪公司 Xclusiv Shipbrokers 在最新周报中指出的：“随着中国春节结束，中国煤炭和铁矿石进出口量有望增长，同时第 8 至 24 周期间，谷物进口通常也会出现季节性上升。”

Xclusiv Shipbrokers 研究分析师 Eirini Diamantara 透露，在 2024 年 2 月至 2025 年 2 月期间，中国买家共购入 193 艘散货船，较 2023 年 1 月至 2024 年 1 月期间的 102 艘大幅增长 90%。她指出，2024 年前八个月中国买家的购船兴趣显著上升，这期间日租金持续保持强劲，高于 2023 年同期水平。在此期间，中国船东共购入 159 艘船，是 2023 年同期 66 艘的两倍多。



对 2024-2025 年购船情况的分析显示，海岬型散货船最受中国买家青睐，共完成 48 笔交易。紧随其后的是超灵便型散货船，成交 45 艘，巴拿马型散货船以 29 艘位列第三。此外，中国买家还购入了 20 艘灵便型散货船、15 艘超巴拿马型、13 艘纽卡斯尔型和卡姆萨尔型船，以及 6 艘极灵便型船。

2023-2024 年的数据也显示出类似的偏好，超灵便型船以 28 艘领先，略高于好望角型的 26 艘。其他购入船型包括 13 艘极灵便型、12 艘巴拿马型和 8 艘灵便型散货船。

就船龄而言，11-15 年船龄的船舶在 2024 年特别受欢迎，销量较 2023 年增长两倍。对 16 年及以上船龄船舶的兴趣也有所上升，销量同比翻番。

就在上周，多家中国航运公司参与了一揽子交易，购入两艘分别建于 2005 年和 2006 年的海岬型船，以及一艘类似船龄和尺寸的船舶，外加六艘 2008 年至 2011 年建造的巴拿马型/卡姆萨尔型船。

Diamantara 指出，到 2025 年初，中国买家对老旧巴拿马型船表现出浓厚兴趣，这类船舶目前已占其市场收购量的一半以上。这一趋势主要是由于 20 年船龄的巴拿马型船价格在过去六个月大幅下跌约 40% 所驱动。

来源：海运圈聚焦

【货运市场疲软，灵便型散货船价格下跌】

在货运市场持续低迷的背景下，灵便型散货船（Handysize）资产价格仍维持高位运行，但当前二手船价格已显露疲态。

船舶经纪公司 Intermodal 在最新周报中表示，近年来，地缘政治不确定性已成为全球格局的显著特征。美国总统大选后，一系列关税政策的宣布，包括对进口钢铁和铝征收 25% 的关税，进一步加剧了这种不确定性。历史上，地缘政治紧张局势对干散货市场有积极影响；然而，当前货运市场环境依然疲软，类似于 2016-2017 年的情况。尽管如此，在资产价格方面，当前二手散货船价格仍显著高于 2016-2017 年同期水平。

Intermodal 研究部主管 Yiannis Parganas 说：“从灵便型散货船市场来看，自年初以来，船价持续下跌，同比降幅显著。具体而言，5 年、10 年、15 年和 20 年船龄的灵便型散货船价格年初至今的跌幅分别为 2.9%、10.5%、8.3% 和 6.3%。同比降幅也较为明显，分别为 5.5%、8.1%、8.3% 和 6.2%。”



他进一步指出：“当前货运市场的低迷状况正在推动价格进一步下调，为寻求资产贬值的投资者创造了机会。然而，尽管价格呈下降趋势，二手船价格仍显著高于以往类似货运市场环境下的水平。例如，目前一艘 5 年船龄的灵便型散货船的平均价格为 2450 万美元，远高于 2016 年和 2017 年的历史水平。为了更好地理解这一差异，将当前船价与过去 HS7TC 指数处于相似水平的时期进行比较，可以发现价格仍有进一步修正的空间。然而，我们的分析表明，船价不太可能回到 2016 年和 2017 年的水平。”

“具体来看，2016 年 11 月底，HS7TC 指数约为每天 7000 美元，而一艘 5 年船龄的灵便型散货船估值为 1150 万美元。相比之下，如今 2450 万美元的价格比 2016 年高出 113%。2017 年年中，HS7TC 收益同样徘徊在每天 7000 美元左右，但当时一艘 5 年船龄的船舶价格为 1350 万美元，意味着当前价格比 2017 年高出 88.8%。最近，2023 年 7 月底，HS7TC 指数为每天 7167 美元，一艘 5 年船龄的灵便型散货船价格为 2450 万美元，与当前估值一致。价格修正的幅度仍有争议，考虑到前几年为船东提供的流动性以及可能带来负面或正面结果的不确定环境，20-25% 的降幅是更常见的情况。然而，可以肯定的是，2025 年可能会成为买家兴趣增加的一年，尤其是那些希望利用价格下跌机会的买家。”

来源：海运圈聚焦

【俄乌冲突结束或将成为成品油轮市场的负面催化剂？】

近期，纽约上市的成品油轮公司股价出现大幅下跌，分析师认为，俄乌冲突有望结束以及俄罗斯原油出口有望恢复，由此引起的乐观情绪是导致这一波股价下跌的原因之一。

Evercore ISI 分析师 Jonathan Chappell 指出，随着过去 24 小时内乌克兰和平讨论的升温，市场对于此产生了恐慌，俄乌战争给成品油轮带来机遇。Ardmore Shipping 的股价在报告发布时下跌了 7%。

然而，乌克兰问题是否真的是导致四大成品油轮公司股价下跌的根本原因？投资者的焦虑是否有充分依据？

Scorpio Tankers 认为，市场反应可能被过度放大。该公司总裁 Robert Bugbee 在电话会议中指出，尽管很多地缘政治因素目前难以预测，但关于俄罗斯问题，他认为市场的反应有些过头。



Bugbee 表示：“有些人认为乌克兰停火后，俄罗斯与欧洲的贸易会恢复，我们对此持保留态度。我们不认为一切恢复如初。”他进一步指出，完全恢复到过去的状态几乎不可能，欧洲不会简单地回到依赖俄罗斯原油的局面。

在 Ardmore 公司的年度投资者大会上，并未就俄乌战争进行探讨。首席执行官 Gernot Ruppelt 就“影子船队”问题发表了看法。

Ruppelt 认为，参与制裁贸易的老旧油轮几乎是“单程票”，这些船只维护水平低、技术落后，通常由边缘化的实体拥有，即便如此，这些船只也主要通过参与受制裁的贸易才能维持运营。如果这些经济利益消失，这些船只可能再也无法继续生存下去。他强调：“这些船只通常处于极差的维护标准中，它们的运营依赖于制裁冲突带来的经济效益。若这一点消失，这些船只将可能无法继续生存。”

整体来看，市场对乌克兰战争的结束及俄罗斯原油出口恢复的乐观情绪，似乎带来了投资者的恐慌。然而，船东们对此持谨慎态度，认为市场的过度反应可能并不完全符合现实。无论是对成品油轮市场的需求变化，还是对“影子船队”现象的影响，业内专家普遍认为，未来仍需“静观其变”。

来源：航运界

【全球三大航运巨头抢占印度市场】

为了推动印度朝着成为全球海运强国的目标迈进，印度政府正雄心勃勃地计划对海运业进行大规模投资，以实现其“2047 愿景”的海运目标。

据媒体报道，在印度总理莫迪的领导下，印度政府日前宣布了一系列涉及海运业的投资计划，投资金额近 30 亿美元。

报道称，全球三大航运巨头地中海航运(MSC)、马士基和达飞，成为首批参与“印度加强海运基础设施建设计划”的企业。

据了解，在印度政府公布的最新财政预算中，承诺设立 2500 亿印度卢比(约 28 亿美元)的海运发展基金，以支持本国海运产业。资金的 49%由政府提供，其余则来自主要港口管理局和私营企业。

作为支持印度海运业发展的一部分，2 月 17 日，马士基宣布，与印度科钦船厂有限公司(Cochin Shipyard Limited, CSL)签署了一份谅解备忘录(MoU)，旨在探索在印



度进行船舶维修、建造的合作机会。

根据谅解备忘录，马士基将利用其全球船队运营的专业经验，加强科钦船厂的业务能力，重点关注集装箱船的维护、修理作业等领域。

具体而言，此次合作涉及以下多个领域：分享技术专长，以实现全球船舶维护标准；探讨船舶维修和新造船机会；实施联合培训项目；为科钦船厂员工和马士基海员，提供职业技能培训。

马士基船队管理与技术负责人莱昂纳多·桑齐奥表示：“随着全球海运贸易前所未有的增长，我们与科钦船厂的合作体现了马士基加强印度海运基础设施的承诺。马士基在科钦船厂修理的首艘船舶，已定于 2025 年进厂，这标志着我们长期合作的开始。”

科钦船厂执行董事拉杰什·戈帕拉克里希南说：“我们与马士基的合作，是科钦船厂作为印度领先船舶维修公司的重要里程碑。马士基的全球专业经验与科钦船厂的能力相结合，将帮助我们在全球船舶维修和建造市场中，占据更大的份额。”

马士基预计，这一合作将为印度海运业的发展做出重要贡献，能够支持印度政府实现“世界级船舶维修和建造能力”的愿景。此次合作的初期，将重点针对最大 7000TEU 船舶的水上维修，以及最大 4000TEU 船舶的干船坞维修，未来维修能力将逐步扩展。

据了解，科钦船厂是印度政府于 1972 年成立的企业，隶属于印度港口、航运和水道部，是印度领先的船舶建造和维修公司，业务遍及孟买、加尔各答、安达曼和尼科巴群岛以及乌杜皮。

另据印度当地媒体报道，另一家航运巨头达飞，也计划探讨与印度在海运、物流方面的潜在合作计划，并将于近期派遣代表团访问印度。

值得关注的是，就在不久前的 2 月 12 日，作为访问法国行程的一部分，印度总理莫迪与法国总统马克龙一同走访了位于马赛将达飞总部，并与达飞集团董事长兼首席执行官鲁道夫·萨德进行了会谈。莫迪表示，印度希望扩大海运和贸易网络，致力于加强与法国在物流、可持续发展和全球贸易方面的合作，包括即将展开的造船和修船合作。



与此同时，全球集装箱运力排名第一的 MSC 首席执行官索伦·托夫特，本周也访问了印度，拜访了印度商务与工业部部长皮尤什·戈亚尔，就多项潜在投资项目展开了讨论。

皮尤什·戈亚尔在社交媒体上表示，此次讨论的内容集中在对内陆集装箱码头、造船、维修、集装箱制造等领域的投资，以及船舶合作和政策改革，旨在提升印度在全球海运业竞争中的市场地位。

来源：中国航务周刊

【红海航运曙光初现，行业看好 2025 年全面恢复】

知名航运咨询机构德路里（Drewry）的一项新调查显示，超过一半的航运业受访者预测，集装箱船市场将在 2025 年全面恢复红海航线。

该调查涵盖了 300 名航运业相关人士，其结果与苏伊士运河管理局（Suez Canal Authority）局长 Osama Rabie 的预测一致。Rabie 预计，从 3 月底开始，苏伊士运河的航运流量将逐步恢复正常。

其中，29%的受访者持较为保守的态度，他们认为集装箱航运可能要到 2026 年才能重返红海。Drewry 表示：“我们估计，红海航线改道导致集装箱航运的有效运力减少了约 9%。当这些运力重新回归市场时，航运公司将面临运价下跌的压力，除非他们能够通过其他方式重新平衡供需。”

尽管业界对红海重新开放大多持乐观态度，Drewry 强调称，该地区的局势仍然非常脆弱。德路里指出：“以色列和 Hamas 之间的停火协议极其脆弱，而特朗普的介入使得局势更加难以预测。调查完成后不久，美国总统特朗普违反外交惯例，呼吁以色列取消停火协议，并威胁如果所有人质未在 2 月 15 日中午前获释，将‘让局势彻底失控’。随后，Hamas 宣布推迟原定的人质释放计划。”

另外，也门胡塞武装宣布，如果以色列不遵守停火协议，将对以色列发动攻击。这一消息显然在航运业引起了反响。投资银行杰富瑞（Jefferies）在一份分析报告中指出，集装箱期货价格连续四天上涨，尤其是自 2023 年推出以来交易日益活跃的 SCFI 亚欧航线指数。

杰富瑞表示：“昨天有关以色列和 Hamas 停火协议可能因分歧而破裂的消息，似乎提振了市场情绪，因为如果停火协议被打破，红海航线短期内不太可能恢复。”



同时，德路里还调查了航运业对特朗普近期宣布对多国征收惩罚性关税的看法。受访者被要求预测到 2025 年底美国的有效关税税率（总关税额/总海关价值）。32%的受访者认为税率将在 5%至 10%之间，而去年 9 月的预期仅为 2.4%。此外，13%的受访者预计税率将高达 20%，这是自 1929 年大萧条以来从未见过的水平。受访者预计，惩罚性关税将主要针对中国、墨西哥和加拿大。

来源：航运界

◆[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	14/02/25	07/02/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,800	7,850	-50	-0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,400	7,450	-50	-0.7%	
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	14/02/25	07/02/25	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,650	12,700	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,850	8,950	-100	-1.1%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,800	7,800	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%	

截止日期：2025-02-18



(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
4	Bulker	181,000	Hengli HI Dalian, China	2027	U-Ming - Taiwanese	7,800	scrubber fitted, Nox Tier III
4	Bulker	82,000	Hengli Heavy Industry	2027	Doun Kisen	3,700	
2	Tanker	114,200	COSCO HI Yangzhou, China	2028	COSCO Shipping Energy - Chinese	8,600	Methanol
2	Tanker	109,900	COSCO HI Yangzhou, China	2028	COSCO Shipping Energy - Chinese	8,900	Product, Methanol
2	Tanker	74,000	COSCO HI Dalian, China	2027	COSCO Shipping Energy - Chinese	6,400	Product, Methanol Ready
6	Container	24,000 teu	Hanwha Ocean, S.Korea	2027-2028	Evergreen Marine - Taiwanese	27,000	LNG dual fuel
5	Container	24,000 teu	Guangzhou, China	2028	Evergreen Marine - Taiwanese	27,000	LNG dual fuel
4+4	Container	22,000 teu	Zhoushan Changhong	2028	MSC	22,000	
12	Container	18,000 teu	Jiangnan, China	2028-2029	CMA CGM - French	21,000	LNG dual fuel
2	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2027	Hanwha Shipping LLC - Korean	25,300	LNG dual fuel
2+4	LNG	20,000 cbm	Ningbo Xinle	2027	SeaKaptial Holdings	8,600	
1	LNG	7,800 cnm	RMK Marine, Turkiye	2027	Sirius Shipping	Undisclosed	
4	bunkering	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027-2028	Evalend Shipping - Greek	9,300	LNG dual fuel
1	Pass/Car Cat	1,500 pax	Austal Pty, Australia	2028	Gotlandsdolaget - Swedish	17,400	LNG, Hydrogen Ready



◆[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
ORIENTAL DRAGON	BC	207,284		2014	Japan	4,920	Undisclosed	BWTS fitted
ALCMENE	BC	93,193		2010	China	1,190	Greek	BWTS fitted
PETALON	BC	87,328		2010	China	1,090	Chinese	SS/DD due
ELLINA	BC	82,618		2008	China	1,275	Chinese	BWTS fitted
YM ENDEAVOUR	BC	82,205		2011	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SENTOSA SPIRIT	BC	81,911		2020	Japan	3,200	Greek	BWTS fitted
XIN DONG GUAN 1	BC	70,871		2011	China	900	Chinese	en bloc each
XIN DONG GUAN 7	BC	70,807		2011	China	900	Chinese	
XIN DONG GUAN 9	BC	70,785		2011	China	900	Chinese	
ISABELLE M	BC	63,695		2024	Japan	4,100	Belships – Norwegian	purchase option
SAGAR SHAKTI	BC	58,097		2012	China	1,480	Undisclosed	BWTS fitted
PACIFIC INFINITY	BC	56,104		2012	Japan	1,685	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
SPAR LYNX	BC	53,162		2005	China	800	Chinese	BWTS fitted
ENABLE	BC	48,910		2001	China	undisclosed	Far East	BWTS fitted
INDIGO MARCH	BC	38,200		2012	Japan	1,350	Turkish	OHBS
DL MARIGOLD	BC	33,758		2012	China	980	Undisclosed	BWTS fitted
DL TULIP	BC	33,694		2012	China	980	Undisclosed	BWTS fitted



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
PENTA I	TAK	319,175		2003	S. Korea	2,080	Undisclosed	BWTS fitted
GREAT LADY	TAK	308,930		2005	S. Korea	4,100	Chinese	scrubber fitted
FRONT BRAGE	TAK	156,557		2011	China	4,200	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
KAVAFIS	TAK	113,841		2023	China	7,080	Greek	*BWTS fitted
ELYTIS	TAK	113,841		2024	China	7,270	Greek	
PS MILANO	TAK	49,999		2018	S. Korea	3,850	Undisclosed	BWTS fitted
ADARA	TAK	37,583		2011	S. Korea	1,700	Chemnav - Greek	BWTS fitted
ASTERION	TAK	37,583		2011	S. Korea	1,700	Chemnav - Greek	BWTS fitted
EASTERLY SIRIUS	TAK	36,677		2010	S. Korea	1,580	Greek	
EASTERLY CANYON	TAK	36,677		2009	S. Korea	1,580	Greek	
GOLDEN DAHLIA	TAK	34,834		2021	China	3,280	Union Maritime - UK	Eco
IBRI LNG	TAK/LNG	77,282		2006	Japan	2,800	Chinese	
GOLAR ARCTIC	TAK/LNG	74,893		2003	S. Korea	2,400	Undisclosed	

◆ 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
GENERALIS	GC	5,020	2,902	1986	U. S. S. R.	undisclosed	
EVER FENG	TAK	4,999	1,745	1995	S. Korea	484	



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
JABAL ALI 7	OTHER/ROR	10,470	6,803	1979	Japan	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
EPONYMA	GC/MPP/SDK	6,009	2,689	1993	Japan	undisclosed	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【关于电子提单的新程序通知】

国际保赔协会最新通函

协会很高兴地宣布，自 2025 年 2 月 20 日起，若符合特定要求，无纸化交易系统将被“视为许可”。

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
2025-02-21	716.960	753.880	4.823	92.210	910.810	460.260	415.110	539.590	799.780
2025-02-20	717.120	750.240	4.781	92.210	907.430	457.300	411.870	536.890	796.230
2025-02-19	717.050	751.780	4.756	92.209	910.240	457.830	411.850	537.070	796.790
2025-02-18	716.970	753.310	4.762	92.135	908.340	457.210	412.810	536.710	798.150
2025-02-17	717.020	753.940	4.742	92.110	905.800	457.300	413.060	536.950	799.030

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。