



全一海运市场周报

2025.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.02.24 - 02.28 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场继续处于缓慢恢复的态势，运输需求增长乏力，供需基本面较为疲软，多数航线市场运价继续下行，拖累综合指数下跌。2月28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1515.29点，较上期下跌5.0%。

欧洲航线：据标普环球公布的数据显示，主要国家德国2月综合PMI初值升至51，为9个月新高，制造业PMI虽然继续低于荣枯线，但已回升至24个月以来的高点。本周德国大选结果符合市场预期，未来德国经济有望继续复苏，进而推动欧洲经济企稳向好。本周，市场运价在连续调整后出现回升。2月28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1693美元/TEU，较上期上涨7.3%。地中海航线，供需基本面较欧洲航线更为疲软，即期市场订舱价格小幅下跌。2月28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2594美元/TEU，较上期下跌1.1%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国2月服务业PMI初值意外陷入萎缩，创2023年1月以来新低。受服务业拖累，2月Markit综合PMI初值创下2023年9月以来的最低。美国总统特朗普宣布下月将进一步提高加征关税的水平，贸易冲突的风险进一步加剧，将对未来北美航线运输市场产生不利影响。本周，运输需求继续低位徘徊，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价跌幅较大。2月28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2482美元/FEU和3508美元/FEU，分别较上期下跌14.6%、11.3%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，市场运价继续下行。2月28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1015美元/TEU，较上期下跌7.9%。

澳新航线：当地对各类物资的需求恢复情况较为缓慢，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续调整行情。2月28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 745 美元/TEU,较上期下跌 9.8%。

南美航线: 运输需求增长乏力,本周市场运价继续下跌。2月28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 2770 美元/TEU,较上期下跌 6.0%。

日本航线: 运输市场总体稳定,市场运价小幅上涨。2月28日,中国出口至日本航线运价指数为 990.23 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场商谈向好 综合指数小幅上行】

随着月末节点来临,部分终端提前拉运,货盘有所释放,商谈氛围整体向好,运输市场成交稳中有进,综合指数继续上行。2月28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 964.48 点,较上期上涨 3.4%。

煤炭市场: 市场需求方面,随着天气转暖,北方取暖季结束,煤炭消耗淡季来临,居民用电需求走弱;元宵节后,随着企业复工和基建加码,工业原料需求复苏,非电行业耗煤量有所提升,终端电厂日耗增加,消耗部分库存,但整体仍处于高位水平。本周,沿海八省电厂日耗 203.6 万吨,环比上涨 14 万吨;电厂库存 3182.4 万吨,环比下降 168.8 万吨,存煤可用天数依旧高达 15.6 天。煤炭价格方面,元宵节后供给端恢复较快,市场供需宽松格局不变,长期的供强需弱形势使得市场信心崩塌,沿海煤炭市场价格加速下行,环渤海动力煤综合价格指数继续下行,创下自 2021 年 9 月以来的新低。港口场存持续向上累积,环渤海各港合计日均调入量 122.3 万吨,增加 0.8 万吨;调出量 116.9 万吨,增加 15.6 万吨;存煤 2757 万吨,增加 38.1 万吨。运价走势方面,上半周,受外贸运输市场向好带动,兼营船流向外贸市场,商谈氛围整体向好,沿海船东提价情绪高昂,沿海煤炭运价延续涨势。周中,随着煤炭价格持续下跌,下游观望情绪加重,电厂放缓采购,市场成交积极性有所降低。沿海煤炭运输价格小幅波动,华南地区航线受外贸市场行情带动,巴拿马运力略显紧张,价格依旧坚挺。

2月28日,上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 949.37 点,较上期上涨 5.2%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 573.23 点,较 2月21日上涨 8.8%,其中,秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价 21.2 元/吨,较 2月21日上涨 1.1 元/吨。华南航线,秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 31.4 元/吨,较 2月21日上涨 5.9 元/吨,秦皇岛-广州(5-6 万 dwt)航线运价为 35.9 元/吨,较 2月21日上涨 5.2 元/吨。



金属矿石市场: 随着行业的复工复产, 及两会临近, 宏观基本面逐步修复。矿山产能利用率有所回升, 铁矿石供应增加。不过钢材价格再度走弱, 钢厂利润承压, 需求端缺乏持续支撑, 整体铁水产量呈现小幅下滑趋势。库存方面, 45 港铁矿石库存下降, 但绝对值仍处于近三年同期高位。沿海金属矿石运输市场行情基本维稳, 运价受煤炭运输市场带动企稳上行。2 月 28 日, 中国沿海金属矿石运价指数 (CBOFI) 报收 615.52 点, 较 2 月 21 日上涨 2.0%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 22.6 元/吨, 较上期上涨 0.6 元/吨。

粮食市场: 节后深加工企业检修结束, 叠加生产利润增加, 深加工企业开机率回升, 但下游整体消耗仍然有限, 散粮市场价格平稳。运输市场方面, 近期部分南方港口呈现满仓情况, 港口周转效率下降, 激发船东挺价心理, 沿海粮食运价持续上涨。2 月 28 日, 沿海粮食货种运价指数报 686.22 点, 较上期上涨 4.8%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 38.5 元/吨, 较上期上涨 1.7 元/吨。

成品油市场: 本周, 随着国际原油价格下跌, 国内油价呈现下调趋势。下游需求恢复缓慢, 市场情绪整体偏弱, 油市供应过剩情况短期内难以缓解。山东地炼汽油出货不畅, 库存上涨。柴油终端采购意愿不强, 成交转弱, 各炼厂柴油库存整体小幅上涨。下游拉运需求有限, 沿海成品油运价小幅下跌。2 月 28 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 997.42 点, 较上期下跌 0.3%; 市场运价指数 904.15 点, 较上期下跌 0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船运价涨幅明显 租金指数继续上涨】

本周, 海岬型船市场反弹, 日租金较大幅度回升, 带动国际干散货运输市场继续上涨。具体船型来看, 海岬型船市场, 经历了前期的低迷行情之后, 随着两大洋航线货盘陆续增多, 市场情绪明显修复, 运价底部较大幅度反弹。巴拿马型船市场先扬后抑, 运输需求表现有所转弱, 日租金周中开始步入下行通道。超灵便型船市场, 北方出口钢材运输需求依旧旺盛, 但煤炭货盘增量有限, 且可用运力逐渐增多, 日租金涨幅较前几周缩窄。2 月 27 日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1081.46 点, 较 2 月 20 日上涨 30.2%。

海岬型船市场: 海岬型船两大洋市场运价上涨明显。太平洋市场, 恶劣天气过去后, 澳大利亚港口发货逐渐趋于正常, 本周矿商询盘热情较前期明显改善, 铁矿石货盘逐渐增多, 市场氛围逐步转暖。叠加 FFA 价格持续上涨, 看涨情绪不断升温, 运价、日租金均较大幅度上涨。2 月 27 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14092 美元, 较 2 月 20 日上涨 118.0%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.231 美元/吨, 较 2 月 20 日上涨 28.4%。远程矿航线, 本周巴西远程矿运输需求也有所改善, 消



化了不少空放运力，加之太平洋市场上涨带动，市场情绪也有明显好转，运价较好上涨。2月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.550美元/吨，较2月20日上涨13.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先扬后抑。上半周，运输需求延续前期良好表现，煤炭、粮食货盘稳定放出，支撑日租金继续上行。不过周中开始，煤炭货盘缩减明显，尤其我国电厂观望情绪持续加重，进口煤需求减弱，可用运力增多，日租金止涨下跌。2月27日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为11271美元，较2月20日上涨4.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为8940美元，较2月20日上涨8.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.560美元/吨，较2月20日上涨4.4%。粮食市场，粮食运输需求表现稳定，南美地区有不少货盘放出，运输市场供需总体平稳。2月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为34.240美元/吨，较2月20日微涨0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金维持上涨。本周，北方出口钢材延续良好表现，对市场仍有较好的支撑。不过，我国进口煤需求一定程度缩减，运力相对前期略显富余，运价涨幅较前两周有所缩窄。2月27日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8529美元，较2月20日上涨11.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.219美元/吨，较2月20日上涨2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年2月21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少233.2万桶，预期增加260.5万桶，前值增加463.3万桶。汽油库存增加140.5万桶，馏分油库存增加29.2万桶。炼厂开工率86.5%，比上周增长1.6个百分点。尽管美国原油库存自1月中旬以来首次下降，主要受到炼油厂开工率上升的推动，但是成品油库存意外增加，反映出市场需求仍旧疲软，打压油价。俄罗斯与乌克兰可能达成和平协议的预期也在持续影响油价走势，由于俄乌冲突导致的能源供应紧张曾是油价上涨的关键助力之一，一旦双方达成协议，市场对俄罗斯石油供应的担忧将大幅缓解，削弱油价的支撑条件。美国总统特朗普的关税政策对全球经济增长的潜在影响，进一步抑制市场对全球经济的看涨情绪增压油市。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报74.04美元/桶，较2月20日下跌3.10%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价大幅下跌。中国进口VLCC运输市场运价大幅回调。2月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1157.90点，较2月20日下跌12.8%。



超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线 3 月中旬货盘完成过半, 大西洋航线活跃度较上周有所下降。由于之前沙特的装期确认有所延迟, 导致短期内出货相对集中, 带动市场情绪推高成交 WS 点位。然而, 整体基本面并没有明显改善, 随着出货节奏逐渐放缓, 船东心态跟着转变, 运费也随之回调。临近周末, 租家依旧通过私下寻船方式继续工作中东航线 3 月中旬的货盘, 不过 3 月上旬船期的大部分船位掌握在少数船东手里, 成交运价呈现止跌企稳趋势。周四, 中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS58.88, 较 2 月 20 日下跌 13.64%, CT1 的 5 日平均为 WS59.66, 较上期平均下跌 4.99%, 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 WS59.93, 下跌 11.83%, 平均为 WS61.27, TCE 平均 4.4 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 3 月 8-9 日, 成交运价为 WS62。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 11-13 日, 成交运价为 WS57。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 10-12 日, 成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 10-12 日, 成交运价为 WS60。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 24-25 日, 成交运价为 WS58。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 28-29 日, 成交运价为 WS57.25。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 9-11 日, 成交包干运费约为 836.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量减少】

2 月 26 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1148.15 点, 环比上涨 0.15%。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-1.26%、+0.54%、+0.28%及+1.22%。

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 1.26%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.33%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.34%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比减少, 总共成交 8 艘 (环比减少 17 艘), 总运力 65.30 万载重吨, 总成交金额 14555 万美元, 平均船龄 13.75 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 0.50%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.95%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.27%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.43%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.80%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 6 艘 (环比减少 6 艘), 总运力 70.28 万载重吨, 总成交金额 18430 万美元, 平均船龄 14.50 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 1.02%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 1.10%。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下跌 2.50%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.87%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.32%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.54%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 27 艘，总运力 4.30 万载重吨，总成交金额 3974.98 万人民币，平均船龄 12.97 年。

来源：上海航运交易所

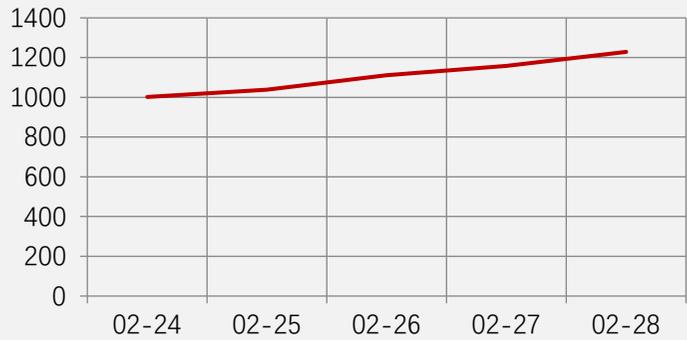
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

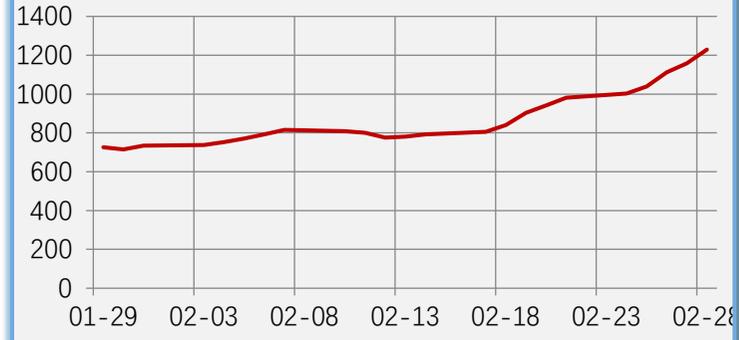
波罗的海指数	2月24日		2月25日		2月26日		2月27日		2月28日	
BDI	1,002	+21	1,039	+37	1,112	+73	1,159	+47	1,229	+70
BCI	1,039	+48	1,159	+120	1,397	+238	1,573	+176	1,818	+245
BPI	1,177	+7	1,156	-21	1,128	-28	1,092	-36	1,063	-29
BSI	895	+9	904	+9	907	+3	903	-4	895	-8
BHSI	540	+6	543	+3	547	+4	546	-1	547	+1



上周 BDI 指数走势



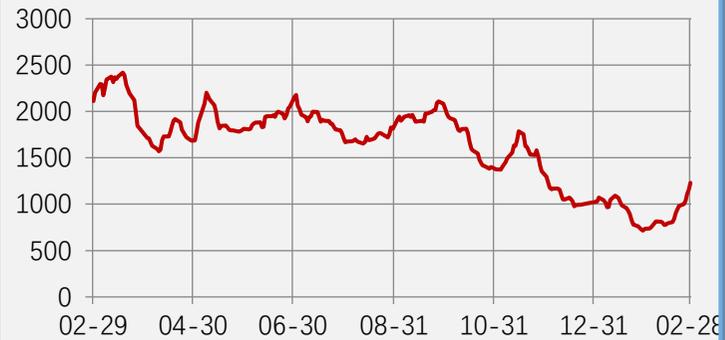
近一个月 BDI 指数走势



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	21/02/25	14/02/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	22,750	21,000	1750	8.3%
	三年	20,500	19,750	750	3.8%
Pmax (76K)	一年	13,000	12,500	500	4.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,500	12,000	500	4.2%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,000	9,750	250	2.6%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2025-02-25

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Myra' 2010 82185 dwt dely aps EC South America 10/12 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,350+\$435,000 bb - Cofco Agri

'Bryant' 2009 76595 dwt dely Bahudopi 7/8 Mar trip via DBCT redel S China \$13,000 - Richland

'Strategic Synergy' 2014 39894 dwt dely Recalada prompt trip redel WC South America \$16,500 - Weco

'Mandarin Kaosiung' 2016 81315 dwt dely Kunsan 3/6 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,500 ASL Bulk



'DZ Heze' 2004 52388 dwt dely Go Gia prompt trip via Philippines redel S China \$10,000 - cnr

'Strategic Harmony' 2014 39880 dwt dely Vitoria 7 Mar trip redel Rotterdam intention pig iron \$13,500 Trithorn

4. [航运&船舶市场动态](#)

【暴跌!! 运价骤降 18%...】

最新一期上海集装箱出口运价指数 (SCFI) 公布显示, 运价指数已连续六周下跌, 四大主要航线均呈现下滑趋势, 其中美国线跌幅较大。

上周, 远东到美西线每 FEU 运价下跌 637 美元至 2907 美元, 周跌幅 17.97%; 远东到美东线每 FEU 运价下跌 871 美元至 3954 美元, 周跌幅 18.05%。

远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 30 美元至 1578 美元, 周跌幅 1.87%; 远东到地中海线每 TEU 运价下跌 191 美元至 2624 美元, 周跌幅 6.79%。

而在近洋线, 远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平, 为 305 美元; 远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平, 为 308 美元; 远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 17 至 440 美元; 远到韩国每 TEU 运价较之前一周持平, 为 137 美元。

船司调降 3 月上旬报价

业内人士指出, 中国全面复工可能要到 3 月中或月底, 届时恢复出货力道将是影响运价走势关键。目前, 欧洲线已经出现“运价倒挂”现象, 现货市场每 FEU 运价约 2200-2600 美元, 而合约价则为 2500-3200 美元。

面对目前出现的价格倒挂现象, 航运公司也计划在 3 月提高运费。2 月中旬, 马士基、达飞轮船、现代商船及万海航运等头部船公司宣布上调亚欧、跨太平洋及亚洲区内航线运价, 涨幅普遍在 5%~15%。



但一周后，马士基调降第 10 周（3 月 3 日—9 日）欧线报价至 3200 美元/FEU。地中海航运（MSC）3 月 1 日—2 日沿用 2 月底报价为 2290 美元/FEU，3 月 3 日起报价降至 3940 美元/FEU。

目前，阳明海运（YML）自营 FP2 航线报价 2800 美元/FEU，其他航线 3000 美元/FEU，是目前 3 月上旬最低的 FAK 报价。

宣涨不成反降价，这未必说明船司的挺价措施没有奏效。

2 月 24 日，运去哪方面表示，欧线方面，有部分船司采取减班控舱，并提前宣涨等措施来支撑运价，但因 3 月为欧线季节性淡季，节后市场货量较为不稳定，虽有回升但很缓慢，且目前大部分船公司尚未红海复航，市场接受程度普遍不高。

后续可能持续宣涨

另外，海通期货研究所航运组负责人雷悦表示，后续会进入一个正常的涨价周期，按往年的季节性，船司大概率会在 4 月、5 月、6 月持续宣涨。

即便运价没有办法百分百兑现他们宣涨的幅度，但至少这个动作可以让他们名义上把报价抬高，给后续的回调留出空间，甚至可以达到核心价格小幅缓慢上移的目的。

来源：外航运

【分析师：“影子船队”制裁加码，油轮市场或迎来需求暴涨！】

据 Fearnley Securities 分析，美国和欧盟近期对“影子船队”油轮实施的新制裁措施，可能会为主流油轮市场带来“显著”的新需求。

本周，美国政府将 13 艘船只列入黑名单，而欧盟则额外指定了 65 艘。

美国的制裁名单主要针对伊朗的原油出口，新增船只包括 5 艘超大型油轮（VLCC）、4 艘阿芙拉型油轮（Aframax）、1 艘巴拿马型油轮（Panamax）以及 2 艘灵便型油轮（Handysize）。



Fearnley Securities 分析师 Fredrik Dybwad 和尼 Nils Thommesen 表示：“美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）名单的更新，再次表明美国对伊朗的制裁正在加码。”

更具杀伤力的是，伊朗石油码头公司被列入 OFAC 名单，这一招被视为迄今为止遏制伊朗出口的最重磅举措。制裁的目的显而易见：通过掐断影子船队的运输能力，压缩伊朗原油出口空间，进而削弱其经济根基。然而，这把利剑的锋芒并未止步于此，它同时为全球航运市场带来了意想不到的涟漪效应。

分析师认为，目前全球超过 10% 的超大型油轮（VLCC）和苏伊士型油轮（Suezmax）已受到制裁，而阿芙拉型油轮（Aframax）和 LR2 型油轮的制裁比例接近 20%。这使得伊朗和俄罗斯的原油及成品油出口变得更加困难。

Fearnley Securities 表示，更严格的制裁执行可能会促使进口商从其他地区采购原油，从而为未受制裁的油轮创造“显著”需求。据估算，从中东海湾地区向中国替代 100 万桶/日的石油供应，将需要 25 艘超大型油轮（VLCC）。

然而，Fredrik Dybwad 和尼 Nils Thommesen 指出：“今年计划交付的超大型油轮仅有 5 艘，因此未来几周或几个月内，市场供需可能会迅速趋紧。”

Fearnley Securities 重申了对原油油轮行业的积极看法，并将上市的原油油轮公司评级为“买入”。分析师补充称，几乎所有船东的股价都低于其净资产价值，这为投资者提供了“极具吸引力的入场机会”。

来源：海运圈聚焦

【红海航线恢复或导致集装箱船大规模抛售】

据船舶经纪人估计，如果船舶重返红海后班轮市场下跌，将会出现集装箱船大规模抛售的现象。

Schoeller Holdings 旗下公司 Hanse Bereederung 租船及买卖业务总监 Alex Karydis 表示，在胡塞武装对航运的袭击暂停后，大多数船东采取了“观望”态度。

他指出：“虽然从技术上讲近期敌对行动的暂停重新开放了航线，但船东们仍普遍持谨慎态度，因为大家对安全保障仍存在根本性的信任缺失。”



“船东和运营商都在密切关注谁会率先大胆恢复通行，但到目前为止，大家都不太愿意行动。与行业内各方的交流证实，没人想成为第一个吃螃蟹的人—— 每个人都在等着看同行的决定。”

Alex Karydis 认为，短期内预计不会有重大转变。但他也补充道：“然而，正如历史所示，航运业的形势瞬息万变。”

当被问及运营商能凭借较长航线赚大钱，为何还会重返红海时，他表示：“重返的主要动机是能大幅节省成本。”

“好望角航线使航行时间延长约两周，这对燃油消耗和整体物流成本产生了重大影响。”

“租船人首当其冲承受这一负担，自然会设法将这些成本降至最低。”他说道。

像马士基这样的大企业对市场增长持乐观看法，预测 2025 年将增长 4%。

但 Hanse Bereederung 对这些预测仍持谨慎态度。

Alex Karydis 解释称，当前的市场指标表明，集运业在租船市场可能已达到周期性峰值。

他表示：“尽管需求依然强劲，尤其是对高价长期租约的需求，但业内人士认识到，当前形势不会无限期持续下去。”

“在某个时候，运价将开始回归正常，特别是如果安全担忧消退，航线全面恢复运营的话。”

Alex Karydis 称，到目前为止，卖家还“不太愿意”出售，因为市场状况仍有利于持有船舶。

他解释道：“收益仍然可观，整体市场情绪尚未发生足够大的转变，不足以引发大规模抛售。”



Hanse Bereederung 董事总经理 Claudia Paschkewitz 表示：“然而，市场平衡可能迅速改变。

“如果红海通行全面恢复，由于船东无法再要求收取风险溢价，运费将会下降。这反过来又会给日租金费率带来下行压力。”

Alex Karydis 补充说：“在这种情况下，一些船舶可能不再具有商业可行性，从而促使资产出售增加。”

“如果这种趋势大规模出现，必然会压低船舶价格。虽然目前的船舶买卖市场依然坚挺，但船东必须对需求和船队估值的潜在变化保持警惕。”

来源：中国船检

【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的马士基总部，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

【47 艘船改道重返红海，航运公司观望继续？】

近期，红海地区的安全局势引发了全球航运业的广泛关注。自以色列和哈马斯达成停火协议以来，苏伊士运河船舶通行量有所回升，但多数船东仍对重返红海持谨慎态度。

根据苏伊士运河最新数据，自 2 月初以来，已有 47 艘船只改道重返该水道。运河管理局首席执行官 Osama Rabie 公开宣称，与航运公司和客户的磋商显示出红海地区稳定的“积极迹象”。他此前预测，若加沙停火持续，苏伊士运河交通将在 3 月底逐步恢复正常，并在年中实现全面复苏。

然而，国际货币基金组织（IMF）PortWatch 数据显示，截至 2 月 9 日的一周，通过曼德海峡的日均船舶通行量仅为 31 艘，远低于正常时期的 70 艘以上。这意味着，尽管停火协议为航运公司提供了理论上的安全窗口，但实际行动上，多数船东仍持观望态度。

红海航运的最大威胁，源于也门胡塞武装。自冲突升级以来，胡塞武装频频使用无人机和导弹袭击商船，将红海变成了名副其实的“战区”。停火协议的达成虽暂时缓解了紧张局势，但并未彻底消除这一阴影。咨询公司 Ambrey 的情报分析师 Daniel Mueller 指出，胡塞武装仍在持续扩充其武器库，袭击能力并未显著削弱。他直言：“我们可能还需要数月时间，才能看到局势真正明朗化。”

航运代理公司 Inchcape Shipping Services 副总裁 Chris Greenwood 也指出：“停火谈判未能给客户带来足够的信心，使其完全恢复通过运河的航线。在可预见的未来，这种情况不会改变。”

另一方面，商业利益也是让航运公司远离红海的“拉力”。自胡塞武装袭击加剧以来，大量船舶改道好望角，导致全球航运的吨海里需求激增。Chris Greenwood 提供的数据令人瞩目：散货船吨海里需求增加 4.5%，成品油轮增加 7.5%，集装箱船的 TEU 英里需求更是暴涨 17%。这一变化看似增加了运输距离和成本，但对航运公司而言，却意外带来了丰厚的回报。



标普全球商品洞察旗下普氏能源资讯的报告显示，2024年初，由于船舶改道，油轮运费一度飙升至高位，随后因供需调整回落至战前水平。然而，集装箱船市场的表现更为惊人。普氏集装箱指数在1月3日达到5,272.50美元/FEU，为2022年夏季以来的最高水平，即便在2月18日回落至3,017美元/FEU，仍远高于战前的不足1,000美元/FEU。运费的暴涨，直接转化为航运公司的利润增长。

Chris Greenwood 坦言：“如果我们不承认这一点，那就是不诚实：在许多领域，航运公司有不通过运河的商业动机。”对于集装箱船公司而言，绕道好望角不仅提高了运力利用率，还能在高运费市场中占据更有利的议价地位。相比之下，重返红海虽然能缩短航程，却意味着放弃这块唾手可得的蛋糕。

尽管多数航运公司选择避之不及，仍有少数船东勇敢试水红海航线。阿曼 Asyad Shipping 旗下的 LNG 运输船“Salalah LNG”在本月初成功穿越苏伊士运河和红海，成为12个月来通过曼德海峡的首艘未经制裁 LNG 运输船。随后，Capital Gas 的“Trader III”也紧随其后，完成了类似的航行。

在海运圈聚焦看来，红海航运正处于一场安全与商业的拉锯战中。航运公司在这场博弈中，既是棋手，也是棋子。少数先行者的尝试或许预示着转机，但多数企业的谨慎态度表明，红海的复苏之路仍漫长而坎坷。安全局势的不确定性、战争风险保费的高企以及绕道红利的诱惑，都将延缓这一进程。

来源：海运圈聚焦

【行业：需求总体稳定，老式 VLCC 价格上涨】

老式超大型油轮的价格上涨，因为经纪商预测，在黑暗船队之外交易的船只将面临更高的运价。

今年1月，老式 vlcc 的价格下跌。现在，对于声誉良好的候选销售项目，VLCC 的定价再次企稳，在经纪报告中，可以看到最新销售项目高达1000万美元的价差。

据报道，希腊船东 Eastmed 以4100万美元的价格出售了生锈的20年船龄、30.9万载重吨的“伟大女士”号，这艘长335米、由韩国三星（Samsung）建造的庞然大物。

今年年初，越南石油运输公司出售了一艘几乎一模一样的现代重工船。这艘30万8800载重吨的船名为 Rolin，已有20年历史，经纪人给出的售价为3100万美元。值得注意的是，越南船只即将进行特别检验和干船坞。



与此同时，有报道称，2004年建造的“亚历克西亚公主号”（Princess Alexia）VLCC 未经洗涤，已从中国买家那里获得了 3800 万美元的强劲交易，突显出经纪人所称的溢价：买家愿意为信誉良好的吨位支付溢价，以换取利润丰厚的合规交易。

近几个月来，二手油轮的价格有所下降，Clarksons 的二手油轮价格指数自年初以来下降了 3%，自去年 9 月初的近期峰值以来下降了 17%。

来源：物流巴巴

【俄乌冲突爆发后 乌克兰干散货运输量增长 87%!】

航运界网消息，波罗的海国际航运公会（BIMCO）数据显示，自 2022 年俄乌冲突爆发以来，乌克兰的干散货运输量增长了 87%。

BIMCO 航运分析经理 Filipe Gouveia 表示，自冲突爆发以来，俄罗斯和乌克兰的干散货运输总量较爆发前降低了 6%。但在过去 12 个月里，两国的运输总量同比增长 6%，其中，俄罗斯的运输量同比增长 6%，乌克兰的运输量则同比增长 87%，差异明显。

乌克兰出货量激增的主要原因在于其海上走廊的成功。自 2023 年 8 月以来，乌克兰通过海上走廊出口干散货，尽管期间仍然受到俄罗斯的攻击，销量较冲突爆发前减少 36%，但在一定程度上确保了该地区的干散货运输。

据介绍，在冲突爆发的前两年，由于化肥和谷物出口强劲，俄罗斯干散货运输受到的影响较小，甚至有所增加。然而，在过去的 12 个月里，由于煤炭出货量同比下降 11%，粮食出货量同比下降 2%，导致其货物出口总量下降。

“在过去的 12 个月里，乌克兰和俄罗斯货物的吨英里需求合计同比增长了 3%。鉴于对俄罗斯煤炭的制裁增加了航行距离，吨英里需求已高于冲突前的水平。需求增长使得巴拿马型和超灵便型散货船从中获益，好望角型船舶的需求仍低于此前的水平”，Filipe Gouveia 补充道。

据了解，自 2022 年 8 月以来，之前从北极、波罗的海和黑海港口到欧洲的俄罗斯煤炭改道前往印度、中国和土耳其，航行距离增加。同时，由于对亚洲和南美洲的出货量的增加，俄罗斯化肥和谷物货物的平均距离也有所增加。



与之相反的是，乌克兰的运输据有所缩短，这是其铁矿石出货量下降的一个重要原因。同时，由于运往地中海的货物在很大程度上取代了运往亚洲的货物，乌克兰谷物的平均运输距离也有所缩短。

面对俄罗斯和乌克兰的未来发展，Filipe Gouveia 认为，“从中期来看，乌克兰的出货量可能会走强，俄罗斯可能会继续走弱，尤其是在冲突结束的情况下。一方面，作为俄罗斯煤炭最大目的地的中国正扩大可再生能源发电，进口需求放缓；另一方面，俄罗斯正面临来自印度尼西亚和澳大利亚的竞争”。

据央视新闻报道，当地时间 2 月 26 日，乌克兰政府已经批准了乌克兰和美国共同开发乌克兰矿产资源协议的最终版本。美国总统特朗普表示，泽连斯基将在 28 日访问美国期间签署该协议。市场消息人士称，乌方签署该协议旨在修复乌美关系，便于其在未来的俄乌和平谈判中争取有利地位。

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	21/02/25	14/02/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,800	7,800	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,400	7,400	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	21/02/25	14/02/25	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,600	12,650	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,800	8,850	-50	-0.6%	



阿芙拉型	Aframax	115,000	7,750	7,800	-50	-0.6%
中程型	MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%

截止日期：2025-02-25

(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	Tanker	158,000 dwt	Hyundai HI, S. Korea	2027-2028	Angolan (Sonangol)	9,500	Scrubber fitted
2+2	Tanker	50,000	New Dayang	2027-2028	Adhart Shipping	4,400	
14	Container	11,400 teu	Zhoushan Changhong, China	2027-2029	Greek (TMS Group)	14,000	LNG dual fuel
4+4	Container	21,700 teu	Zhoushan Changhong, China	2028-2029	Swiss (MSC)	22,000	LNG dual fuel
2	LNG bunkering	20,000 cbm	Ningbo Xinle, China	2027	Hong Kong (Sea Kapital)	undisclosed	LNG dual fuel
1	LNG bunkering	7,800 cbm	RMK Marine Shipyard, Turkey	2027	Swedish (Sirius Shipping, Gasum JV)	undisclosed	LNG, Battery-Hybrid
1	General Cargo	7,800 dwt	Huanghai Shipbuilding, China	2027	Norwegian (Skarv Shipping)	undisclosed	ammonia fuel, self unloading
1	CSV		Sefine Shipyard, Turkey	2027	Norwegian (Eidesvik Offshore, Agalas, Reach Subsea JV)	undisclosed	methanol, battery hybrid system
4	MPP/Hvy Lift	62,000 dwt	CMJL Nanjing, China	2027	Chinese (CMB Leasing)	undisclosed	



◆ 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
FRONTIER GARLAND	BC	181,480		2011	Japan	3,100	Undisclosed	BWTS fitted
THALASSINI AVRA	BC	180,643		2011	Japan	2,985	Undisclosed	BWTS fitted
MOUNT AUSTIN	BC	178,623		2010	Japan	2,675	Chinese	scrubber fitted
CORA OLDENDORFF	BC	93,005		2012	China	1,380	Chinese	BWTS fitted
MARIA D	BC	78,821		2009	Japan	1,120	Silk Searoad	BWTS fitted
ICE QUEEN	BC	76,598		2002	Japan	600	Undisclosed	BWTS fitted
ANTIGONI	BC	75,122		2000	Japan	530	Chinese	BWTS fitted
AEGEA	BC	75,115		2000	Japan	530	Chinese	BWTS fitted
MESK	BC	56,988		2010	China	1,065	Greek	BWTS fitted
AVRA I	BC	56,698		2010	China	1,130	Undisclosed	BWTS fitted
DUBAI KNIGHT	BC	55,418		2007	Japan	1,050	Undisclosed	
WESTERN FEDORA	BC	37,405		2012	S. Korea	1,420	Undisclosed	BWTS fitted
ROMANDIE	BC	35,774		2010	S. Korea	1,080	Undisclosed	BWTS fitted
VEGA DABLAM	BC	35,112		2011	China	975	Undisclosed	BWTS fitted
SEASTAR EXPLORER	BC	34,569		2012	China	980	Undisclosed	BWTS fitted
DESPINA	BC	28,534		2007	Japan	720	Middle Eastern	BWTS fitted
PVT-HN	BC	28,379		2001	Japan	480	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
CMA CGM AFRICA ONE	CV	51,634	3,620	2010	Philippines	undisclosed	CMA CGM	
CMA CGM AFRICA FOUR	CV	51,619	3,620	2010	Philippines	undisclosed	CMA CGM	
CMA CGM AFRICA TWO	CV	51,608	3,620	2010	Philippines	undisclosed	CMA CGM	*
CMA CGM AFRICA THREE	CV	51,604	3,620	2010	Philippines	undisclosed	CMA CGM	
AKITETA	CV	30,592	2,226	2001	China	undisclosed	MSC - Swiss	
ALEJANDRINA	CV	21,244	1,691	2008	S. Korea	1,700	Chinese	
EVI	CV	17,350	1,345	2008	China	1,270	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
PRINCESS ALEXIA	TAK	306,400		2004	Japan	3,700	Taiwanese	
DIAMONDWAY	TAK	154,966		2016	S. Korea	6,800	Undisclosed	scrubber fitted
GOLDWAY	TAK	154,781		2016	S. Korea	6,800	Undisclosed	scrubber fitted
ZENO I	TAK	151,848		2003	S. Korea	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
CHEMTRANS POLARIS	TAK	72,291		2005	China	1,200	Chinese	Epoxy Phenolic / BWTS Fitted / bss DD due
NH ERLE	TAK	49,999		2010	S. Korea	2,400	Undisclosed	Epoxy Phenolic / BWTS Fitted
NH SIRI	TAK	49,999		2010	S. Korea	2,400	Undisclosed	Epoxy Phenolic / BWTS Fitted
PS SYDNEY	TAK	47,499		2019	S. Korea	3,870	S. Korean	BWTS fitted
CLYDE FISHER	TAK	12,984		2005	S. Korea	700	UAE	BWTS fitted
PHILIPPA	TAK	8,319		2000	Japan	480	Indonesian	



◆ 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
WANG	BC	69,235	9,614	1993	Japan	465.50	
LAKATAMIA	TAK	44,999	10,081	2000	S. Korea	520.50	
B-LPG SOPHIA	TAK/LPG	6,665	3,421	1997	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
LOGUDORO	OTHER/PAS	3,007	6,071	1989	Italy	undisclosed	Turkiye

◆ ALCO 防损通函

【污染事故-穿过燃油舱的排水管道结构故障】

协会提请会员注意一起近期在加油作业期间发生的污染事故，该事故导致了大量燃油泄漏。在加油过程中，燃油通过一条未被发现的、穿过了一个燃油舱的甲板排水管道的裂缝泄漏。这一结构故障直至燃油液位达到裂缝位置的液位高度——燃油开始从船舷泄漏时才发现。

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
2025-02-28	717.380	750.450	4.834	92.260	909.940	451.010	408.060	535.220	801.910
2025-02-27	717.400	755.560	4.850	92.302	913.500	455.150	411.820	538.440	805.050
2025-02-26	717.320	757.130	4.844	92.298	912.000	457.600	413.760	538.780	805.620
2025-02-25	717.260	753.220	4.814	92.245	908.650	457.270	413.700	537.590	801.560
2025-02-24	717.170	754.750	4.833	92.306	911.150	459.280	415.370	539.140	801.060

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。