



全一海运市场周报

2025.03 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.03.10 - 03.14)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场继续较为疲软的表现，运输需求缺乏进一步增长的动能，多数航线市场运价继续下行，拖累综合指数下跌。据海关总署最新发布的数据显示，按美元计价，1-2月我国出口总值 5399.4 亿美元，同比增长 2.3%，显示出我国出口在 2025 年初继续保持良好势头，对未来中国出口集运市场平稳发展起到支撑作用。3月14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 1319.34 点，较上期下跌 8.1%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区 1 月零售销售同比增长 1.5%，低于前值及市场预期；环比更是下降 0.3%，为 2024 年 10 月以来新低，欧洲消费数据表现疲软，将拖累未来经济复苏。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，即期市场订舱运价继续下行。3月14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 1342 美元/TEU，较上期下跌 15.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价继续下跌。3月14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 2295 美元/TEU，较上期下跌 8.8%。

北美航线：据研究机构 ADP 发布的数据显示，美国 2 月 ADP 就业人数降至 7.7 万人，大幅低于市场预期，显示出美国就业市场继续放缓。随着美国政府缩减联邦政府规模而采取大规模裁员，未来劳动力市场可能进一步走弱。目前，受到美国总统特朗普的持续加征关税的影响，运输市场整体走弱，运输需求低位徘徊，供需基本面缺乏进一步的支撑，即期市场订舱价格继续大幅走低。3月14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 1965 美元/FEU 和 2977 美元/FEU，分别较上期下跌 14.2%、10.6%。

波斯湾航线：运输需求趋于平稳，本周市场运价在经过连续调整后开始企稳。3月14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 976 美元/TEU，较上期微涨 0.1%。



澳新航线：当地对各类物资的需求继续平稳恢复，供需基本面有所改善，航商推动市场运价上涨。3月14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735美元/TEU，较上期上涨16.9%。

南美航线：运输市场继续走弱，货量表现疲软，本周市场运价跌幅较大。3月14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1945美元/TEU，较上期下跌19.7%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。3月14日，中国出口至日本航线运价指数为970.45点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【即期需求依旧较好 综合指数继续上行】

本周，下游各环节库存高企，阶段性需求释放告一段落，不过天气因素影响下，快船期需求依旧存在，综合指数继续上行。3月14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1060.33点，较上期上涨6.0%。

煤炭市场：市场需求方面，国内企业高开工率继续上升，非电需求向好。同时，季节转换下，居民用电走弱，传统电煤淡季特征显现，终端电厂在长协稳定供应与进口煤有效补充，库存维持较高水平。本周，沿海八省电厂日耗191万吨，环比下降3万吨；电厂库存3261万吨，环比增加81.9万吨，存煤可用天数约17.1天。煤炭价格方面，随着煤炭主产地安监力度大幅提高，加之前期煤价低迷，矿企利润空间压缩，主动调整生产计划，减少产出，铁路运量有所下滑。供应增量受限，煤价止跌企稳。环渤海各港合计日均调入量120.9万吨，减少5.6万吨；调出量121.7万吨，增加18.8万吨；存煤2917万吨，减少5万吨。运价走势方面，终端库存持续回升，集中拉运暂告段落，运输市场热度有所下降，但受前期进江航线需求火热影响，叠加南方航线即期运力依旧紧张，沿海煤炭运价持稳上行。

3月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1082.51点，较上期上涨8.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收776.68点，较3月7日上涨7.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价32.2元/吨，较3月7日上涨2.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为39.7元/吨，较3月7日上涨2.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为44.9元/吨，较3月7日上涨3.0元/吨。



金属矿石市场: 本周, 天气整体转暖, 下游企业复工情况优于预期, 终端需求回升, 支撑成材价格显著上涨。钢企生产积极性提升, 检修高炉陆续复产, 日均铁水产量环比增加, 加之螺纹钢厂库仍处低位, 市场预期产能释放仍有空间, 带动铁矿石价格小幅上升。运输市场拉运需求持续向好, 港口库存逐步减少, 日均疏港量增加, 沿海金属矿石运输价格继续上行。3月14日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收721.95点, 较3月7日上涨7.0%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价27.3元/吨, 较3月7日上涨2.2元/吨。

粮食市场: 本周, 中储粮继续扩大产区玉米收购, 增储利好持续, 农民余粮减少, 基层粮源供应下降, 加之本地贸易商库存偏低, 市场看涨预期增强, 玉米价格上涨有所加快。同时, 进口替代谷物供应减少, 饲料企业使用国产玉米比例提高, 北方港口整体下海量持稳运行, 沿海粮食运价持续上涨走势。3月14日, 沿海粮食货种运价指数报837.84点, 较上期上涨12.6%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt)航线运价46.0元/吨, 较上期上涨4.2元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格小幅上涨, 但整体走势偏弱。受原油弱势运行及基本面偏空影响, 国内汽柴油价格延续跌势。汽油方面, 随着节日利好效应消退, 私家车出行回归刚需, 汽油需求表现清淡, 叠加下调预期持续施压油市, 终端用户入市操作氛围平淡, 汽油价格承压下跌。柴油方面, 随着气温回升, 户外终端企业开工率上升, 柴油需求缓慢复苏, 但受原油弱势运行影响, 业者对后市普遍信心不足, 入市操作谨慎, 价格呈下滑走势。市场整体观望情绪浓厚, 进一步抑制拉运需求释放, 沿海成品油运价小幅下调。3月14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993.50点, 较上期下跌0.2%; 市场运价指数900.14点, 同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【大船运价大幅上涨 租金指数继续上扬】

本周, 国际干散货运输市场行情总体较好, 其中海岬型船市场运价涨幅最大, 超灵便型船市场涨幅较小。具体船型来看, 海岬型船市场两大洋航线货盘持续释放, FFA远期合约价格上涨, 同时大西洋市场运力阶段性紧张, 运价较大幅度上涨。巴拿马型船市场煤炭货盘逐步恢复, 且部分运力回流至国内沿海市场, 可用运力减少, 日租金回升。超灵便型船市场, 国内北方钢材出口运输需求尚可, 煤炭货盘有所增加, 日租金止跌小涨。3月13日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1496.07点, 较3月6日上涨21.5%。

海岬型船市场: 海岬型船太平洋市场运价先稳后升, 远程矿航线运价单边上行。上半周, 太平洋市场货盘持续释放, 且国内北方大雾天气影响船舶周转, 澳大利亚至青



岛航线运价在 10 美元/吨左右小幅波动。下半周，FFA 远期合约价格及远程矿航线运价持续上涨，市场信心充足，船东挺价情绪浓厚，运价加速上行。3 月 13 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 29928 美元，较 3 月 6 日上涨 36.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.488 美元/吨，较 3 月 6 日上涨 17.4%。远程矿航线，巴西和西非货盘有所增加，且由于前期太平洋市场运价走势好于巴西航线，空放运力减少，同时巴西受下雨影响，船舶周转放缓，市场可用运力偏紧，运价持续上涨。3 月 13 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.650 美元/吨，较 3 月 6 日上涨 21.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止跌上扬。周初，太平洋市场观望情绪浓厚，日租金小幅波动。周中开始，印尼煤炭 HBA 定价政策影响逐渐消退，市场煤炭货盘增多，且国内沿海运输市场行情好转，部分兼营船回流，市场可用运力减少，且海岬型船市场运价大涨积极情绪带动，太平洋市场日租金稳步回升。3 月 13 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 11613 美元，较 3 月 6 日上涨 13.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9370 美元，较 3 月 6 日上涨 16.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.600 美元/吨，较 3 月 6 日上涨 6.8%。粮食市场，上半年南美粮食市场仍无起色，粮食运价小幅下跌；下半周，4 月下旬装期的粮食货盘增多，运价小幅回升。3 月 13 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.730 美元/吨，较 3 月 6 日上涨 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金止跌小涨。周初，煤炭市场观望情绪浓厚，且运力供应充裕，东南亚市场日租金小幅波动。周中开始，东南亚地区 3 月下旬装期的煤炭货盘增多，且国内北方出口钢材货盘持续释放，日租金小幅回升。3 月 13 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7900 美元，较 3 月 6 日上涨 2.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.134 美元/吨，较 3 月 6 日上涨 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 3 月 7 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 144.8 万桶至 4.3522 亿桶，不及预期的 200.1 万桶。汽油库存减少 573.7 万桶至 2.411 亿桶，包括取暖油和柴油在内的馏分油库存减少 155.9 万桶至 1.176 亿桶。原油净进口增加 50.3 万桶/日。虽然美国原油库存增幅低于市场预期，但库存压力仍然存在。石油输出国组织(OPEC)周三表示将维持 2025 年和 2026 年的全球石油需求增长预测不变。OPEC+ 2 月份的原油产量增长了 36.3 万桶/日，增幅远超市场预期。其中，哈萨克斯坦的产量增长尤为显著，达到 176.7 万桶/日。美国最新数据显示，2 月份消费者价格指数(CPI)增速为四个月来最低，通胀放缓支撑原油市场。当前，全球原油市场仍受到地缘政治因素及全球贸易政策的高度影响。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 70.18 美元/桶，较 3 月 6 日上涨 0.86%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅回暖。3 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报



1142.37 点，较 3 月 6 日上涨 2.4%。

超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线 3 月下旬货盘基本收尾，西非航线整体出货量赶超平均水平，但市场上累积的船位较多，成交 WS 点位小幅波动。美湾航线在关税政策影响下，出货量减少，运费始终承压下行。船东抓住中东航线月末货盘集中进场的机会，推动市场情绪；租家依旧通过私下成交避免市场过热。目前，整体可用运力较之前有所下滑但仍然够用，船东对 4 月 OPEC+增产抱有期待，可能会提前开始租 4 月的船。由于没有美湾市场的呼应，预计短期内仍有上涨空间，但幅度有限。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS58.28，较 3 月 6 日上涨 4.55%，CT1 的 5 日平均为 WS56.87，较上期平均下跌 0.53%，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 WS58.89，下跌 0.23%，平均为 WS58.19，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 3 月 20-22 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 22-24 日，成交运价为 WS56。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 21-23 日，成交运价为 WS55.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 24-26 日，成交运价为 WS56。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 26-28 日，成交运价为 WS58。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 7-9 日，成交运价为 WS58.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 5-9 日，成交包干运费约为 730 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】

3 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1152.45 点，环比上涨 0.53%。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+0.70%、-1.04%、-0.31%及+1.45%。

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 1.25%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.44%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.67%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.65%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 16 艘（环比增加 6 艘），总运力 115.02 万载重吨，总成交金额 20060 万美元，平均船龄 16.69 年。

国际油轮二手船价涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.39%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；105000DWT 吨



级油轮估值环比上涨 1.08%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.03%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.71%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 9 艘），总运力 76.15 万载重吨，总成交金额 19602 万美元，平均船龄 17.62 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 0.97%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.98%。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 0.38%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.30%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.93%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.12%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 41 艘（环比增加 28 艘），总运力 9.73 万载重吨，总成交金额 9759.36 万人民币，平均船龄 9.46 年。

来源：上海航运交易所

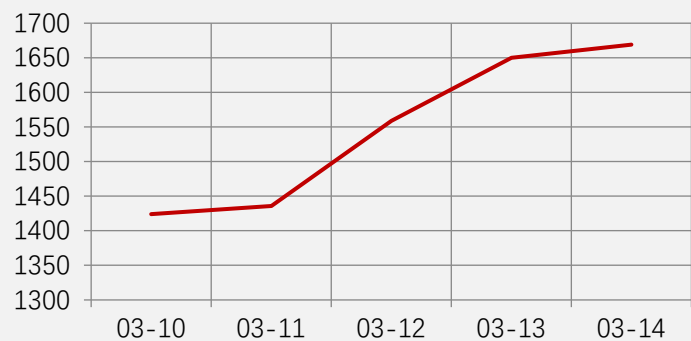
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

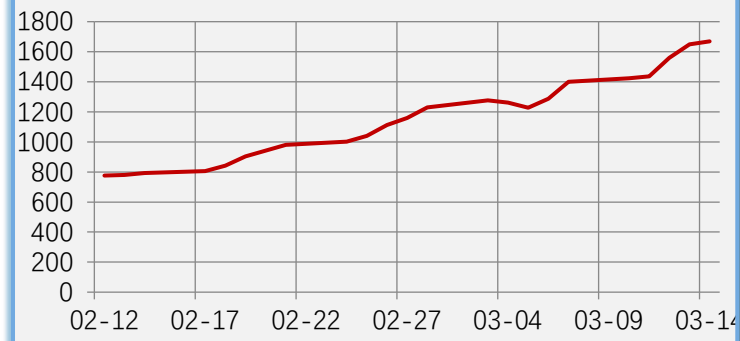
波罗的海指数	3 月 10 日		3 月 11 日		3 月 12 日		3 月 13 日		3 月 14 日	
BDI	1,424	+24	1,436	+12	1,559	+123	1,650	+91	1,669	+19
BCI	2,478	+56	2,474	-4	2,759	+285	2,893	+134	2,857	-36
BPI	1,014	+19	1,064	+50	1,158	+94	1,300	+142	1,365	+65
BSI	864	0	864	0	872	+8	895	+23	930	+35
BHSI	561	+5	564	+3	569	+5	570	+1	572	+2



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	07/03/25	28/02/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,000	24,000	1000	4.2%
	三年	21,500	21,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	13,250	13,000	250	1.9%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2025-03-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Jal Tara' 2019 84827 dwt dely Maizuru 16/23 Mar trip via Ec Australia redel India \$12,000 - Allianz Bulk

'Basic Explorer' 2023 82609 dwt dely Gibraltar 20/21 Mar trip via NC South America redel Singapore-Japan
\$18,000 - cnr

'Athina Carras' 2012 82057 dwt dely aps EC South America 14/20 Apr trip redel Skaw-Gibraltar \$15,500 Aquatrade



'LMZ Atlas' 2019 82017 dwt dely aps EC South America 22 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,000+\$400,000 bb - Reachy

'Fortune Sun' 2002 74193 dwt dely Zhoushan 15/20 Mar trip via CIS Pacific redel Singapore-Japan \$12,000- cnr

(2) 期租租船摘录

'Anna J' 2022 82279 dwt dely Haldia 18/20 Mar 6/8 months redel worldwide \$15,250 - cnr - <Scrubber benefit to charterers>

'CL Mona' 2013 81504 dwt dely Hong Kong 16/17 Mar 5/8 months redel worldwide \$12,000 - Oldendorff

4. [航运&船舶市场动态](#)

【MSC 警告：美国玩火，每 TEU 将增加 400 美元成本】

地中海航运（MSC）首席执行官 Søren Toft 近日在洛杉矶举行的 TPM 航运与物流会议上表示，美国拟对中国船舶征收港口费的举措不仅将损害美国港口利益，还可能推高商品价格，并对全球航运业产生深远影响。

美国贸易代表办公室（USTR）近期提出一项提案，计划对中国运营或中国建造的船舶征收港口费，具体形式尚未明确。Toft 指出，这一提案若按当前方案实施，将产生显著影响。尽管提案细节尚不完善，MSC 已开始评估其潜在影响。

据悉，该举措的主要目的是推动美国本土船舶制造业发展。目前，全球大部分船舶由中国制造，美国政府希望通过税收政策促使美国进入这一市场。根据讨论，每次靠港可能征收高达 100 万美元的费用。以一次航行通常四次靠港计算，航运公司可能面临高达 400 万美元的额外成本。

Toft 进一步分析称，以平均 10000TEU 的船舶规模计算，每个 20 英尺集装箱的成本将增加约 400 美元。他表示：“这些成本要么迫使我们调整航线网络并缩减覆盖范围，要么最终转嫁给消费者。”此外，他还指出，航运公司可能会重新评估次要港口，以减少停靠次数并降低成本。



根据 Linerlytica 的数据，MSC 船队中约有 11% 的船舶为中国制造。Toft 坦言，若该税实施，MSC 将面临巨大成本压力。

来源：中国船检

【全球集装箱贸易依然强劲，原因并非“提前进口”!】

航运界网消息，集装箱贸易统计（CTS）最新数据显示，2025 年 1 月份全球集装箱运输依然强劲。

具体而言，CTS 数据显示，尽管几乎所有航线运输量都比 2024 年 12 月有所下降，但与 2024 年同期相比，1 月全球集装箱量增长了 5.8%，达到 1540 万 TEU（重箱）。

CTS 表示，“虽然 1 月份的运输量可能环比有所下降，但同比数据表明，今年开局强劲且富有韧性。”

“然而，由于地缘政治动荡，全球贸易的未来仍然存在不确定性。”

CTS 警告称，“在疫情造成的中断之后，由于 2022 年大量库存，2023 年的运输量下降，2024 年库存耗尽，运输量强劲，很明显没有‘正常化’。

“尽管如此，数据显示出市场稳定和强劲的积极性。”

根据 CTS 的说法，令人惊讶的是，1 月份，欧洲进口领先。CTS 指出，“在保持领先地位数月后，北美的进口增长放缓，同比增长 7.6%”。

“与此同时，欧洲的进口同比增长 13%，令人印象深刻，这得益于远东、印度和中东的强劲出口。”

CTS 数据显示，1 月份远东-欧洲的运输量达到 178 万 TEU，而中东/印度-欧洲运输量达到 28.5 万 TEU。

不出所料，1 月份 CTS 全球运价指数下降至 94，与 12 月份相比环比下降了 2 个百分点。然而，与 2024 年 1 月相比，同比上升了 6.8%，但仍低于 2023 年 1 月的 107，并且远低于 2022 年 1 月 204 的水平。



与此同时，美国著名分析师 John McCown 公布了美国十大港口的数据，显示 1 月份的进口量超过了北美地区和全球市场，同比增长 14.2%。

尽管许多分析师轻率地将此归因于进口商为避免潜在的罢工和特朗普关税 2.0 而提前发运，但 John McCown 指出，这些分析“根本没有得到实际库存数据的支持”，增长的真正原因是潜在的经济需求。

“官方统计数据显示，无论是出于对潜在的罢工的担忧，还是出于对关税上调的担忧，实际影响都很小或根本不存在。”

他补充称，美国统计数据显示，12 月美国库存比 11 月下降了约 45 亿美元，相当于 0.2%，这“显然没有表明因提前进口集装箱货物而导致的库存增加”。

John McCown 表示，“另一个表明潜在经济增长推动了最近的运输增长的迹象是，12 月底的总企业库存与销售比率为 1.35，低于前五个月 1.37。”

他总结道，“相关事实数据显示，真正的原因并不是由于提前进口。”

来源：航运界网

【800 艘新船将涌进市场！集装箱船手持订单达 910 万 TEU】

漫航观察网（MNavigation）消息，近日著名航运咨询研究机构 Alphaliner 发布报告称，本月全球新船订单量达到创纪录的 910 万标准箱，这意味着船厂正在建造或将要建造近 800 艘新船。

换言之，不论航运市场遭遇怎样的地缘暴击，造船的计划是班轮公司持之以恒的事。可以说，随着全球集装箱航运行业进入一个新的发展阶段，船东对新造集装箱船的需求呈现出前所未有的增长态势。从 2005 至 2007 年的订单繁荣期，到 2008 年全球金融危机带来的市场剧烈波动，船舶建造行业经历了多次周期性波动。然而，从目前的趋势来看，航运公司对新船的需求似乎没有丝毫减弱的迹象。

所以，美国造船厂，以及“美国造船梦”有希望吗？



根据 Alphaliner 的最新报告，全球新造船订单量已经突破 900 万标准箱（TEU），刷新了历史纪录。与此同时，船厂的排期长达数年，甚至一些订单将推迟到 2030 年交付。这一局面不仅改变了全球航运业的格局，也预示着未来数年内，全球集装箱市场将面临更加激烈的竞争。

船东需求的强烈背后：环保和能效推动的双重压力

为什么船东对新船的需求如此强烈？一方面，航运公司迫切需要通过更新船队来应对全球环保法规的日益严格要求。从国际海事组织（IMO）到各国政府，环保政策的落实正推动船东寻求更高能效、更低排放的新船。这些新造集装箱船不仅在燃料消耗上更为高效，而且符合日益严格的排放标准，帮助船东在激烈的竞争中占据先机。

然而，环保法规的压力并非唯一的因素。近年来，全球集装箱航运市场的需求波动性加剧，运输成本高企，船东也需要更灵活、更具经济效益的船队来应对市场变化。这要求船东不断寻找那些能够提升运输效率、降低运营成本的船舶，而新造船正是解决这一问题的关键。

船厂排期的挑战：需求与产能的错位

与需求的暴增相比，船厂的产能却未能迅速跟上。根据 Alphaliner 的研究，目前全球约有 7300 艘集装箱船，总运输能力为 3190 万标准箱。尽管如此，全球新造船订单量已经占到了未来三年的船舶总量的近三分之一。随着订单的激增，船厂的排期已经远远超出了以往的惯常水平，交付周期长达四年，甚至五年之久。

这种供需失衡的局面将对船东和船厂带来前所未有的挑战。船东需要提前几年就为自己的船队“排队”，而船厂则面临着如何在有限的建造能力下满足这些订单的压力。事实上，一些船厂的交货期已经排到 2030 年，意味着这些船舶的需求将在五年后才能满足，这在以前的市场环境中是难以想象的。

市场的泡沫：警惕过度扩张的风险

如果回顾 2005 至 2007 年的订单繁荣期，不难发现，尽管那时船东对新船的需求同样强劲，但全球航运市场的过度扩张导致了 2008 年全球金融危机的爆发。在那场危机中，航运业遭遇了严重的市场低迷，许多新船交付推迟甚至取消，船东不得不重新审视自己的扩张计划。虽然此次的新造船热潮与 2008 年市场繁荣期有所不同，但历史的教训依然值得警惕。船东和船厂应当保持谨慎，避免盲目扩张导致的市场泡沫。



未来几年的竞争格局：船厂扩产与市场洗牌

随着新造船订单的激增，全球船厂的竞争也将愈发激烈。许多船厂正在加大投资扩展产能，预计将在 2027 年和 2028 年开始投产。以扬子江船厂、新时代船舶和恒力集团为代表的一批船厂正在积极扩展其建造能力，试图在激烈的市场竞争中占得先机。此外，中国船舶集团（CSSC）也开始接受集装箱船订单，并将在一些专注于其他类型船舶的分厂进行生产，这些船厂包括上海广船、广船国际等。这些船厂的扩张，将在未来几年内对全球集装箱船市场产生深远影响。

然而，船厂的扩产能虽然有助于缓解市场供不应求的局面，但也意味着船舶建造行业的竞争将更加激烈。在全球范围内，航运公司将面临更多的选择，不同船厂之间的竞争也将更加复杂。这将导致一些船厂在价格和交货期上争夺市场份额，同时也可能带来一些不确定的风险。

在漫航观察网（MNavigation）看来，当前集装箱航运市场的新造船热潮正在改变整个行业的格局。随着环保压力、能效要求以及市场需求的变化，航运公司和船厂必须密切关注全球趋势，灵活调整战略。从长远来看，航运业将面临一场深刻的变革，技术进步、航运效率提升以及全球政策的变化将推动行业不断创新和进步。

然而，随着船舶排期的不断拉长、市场竞争的加剧，航运公司和船厂也必须谨慎应对潜在的市场风险。如何在激烈的市场竞争中找到自身的优势，如何有效应对船舶交付的时间压力，如何通过技术创新和环保要求提升船队的整体竞争力，将是未来航运业极需解决的关键问题。

总之，当前集装箱船新建订单的爆发不仅是全球航运市场需求变化的体现，也是船东和船厂面对环保与市场压力的战略选择。未来几年，全球集装箱航运市场将充满不确定性与挑战，而能够适应这些变化并不断创新的企业，将在未来的竞争中脱颖而出，赢得市场份额。

来源：漫航观察

【关税大战打响！集运公司调整运力布局】

面对中美全面打响“关税大战”，班轮公司已开始从跨太平洋航线中逐步撤出运力，以应对市场的不确定性。

3 月 3 日，特朗普政府正式签署行政命令，将对中国商品的关税从 10% 提升至 20%。与此同时，中国迅速反制，自 2025 年 3 月 10 日起，对原产于美国的小麦、玉米及大豆等进口农产品加征关税。



市场普遍预期关税战将导致集装箱运输需求萎缩。从 2024 年美国大选以来的进口数据及未来几个月的预测来看，市场正经历“抢跑—回落”的周期波动。

美国全国零售联合会（NRF）与 Hackett Associates 联合发布的预测显示，2 月美国主要集装箱港口进口量预计小幅回升，而 3 月作为传统淡季，进口量仍将同比增长 11.1%，达到 214 万 TEU。然而，增长势头在 4 月后预计显著放缓：4 月进口量预计为 218 万 TEU（同比增 8.2%），5 月为 219 万 TEU（增 5.4%），6 月则回落至 213 万 TEU（同比下降 0.6%）。

由于担忧前期“抢运”透支后续需求，班轮公司纷纷调整运力布局。

地中海航运（MSC）成为此次撤退潮的“领头羊”。该公司宣布无限期搁置原计划新增的第五条亚洲—美国西海岸航线“Mustang”。MSC 表示：“鉴于当前跨太平洋市场的严峻形势，我们决定将原本用于 Mustang 航线的运力重新调配至全球其他航线，以优化资源配置。”

“Mustang”航线最早于 2024 年 11 月对外公布，作为 MSC 独立东西向航线网络的重要组成部分。然而，自今年 1 月以来，亚洲至美国西海岸航线的运价持续跳水，从近 6000 美元/FEU 跌至 3 月 3 日的 3451 美元/FEU。

尽管美国进口商为规避关税上调风险而加紧发货，但运价仍持续走低，进一步加剧了市场的不确定性。

MSC 已开始将其 24000 TEU 级超大型船舶从部分航线撤出，例如将原用于亚洲—北欧航线的运力转向地中海和西非市场。与此同时，Linerlytica 报告指出，海洋联盟（Ocean Alliance）成员——达飞、中远海运、东方海外及长荣海运也决定推迟原定 3 月新增的亚洲—北欧航线。

在 MSC 采取行动之前，由日本海洋网联船务（ONE）、阳明海运和 HMM 组成的 Premier 联盟已宣布推迟原定 5 月开通的两条跨太平洋航线。

来源：海运圈聚焦



◆ 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	07/03/25	28/02/25	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	07/03/25	28/02/25	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,550	12,600	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,800	8,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,750	7,750	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	5,100	5,150	-50	-1.0%	

截止日期：2025-03-11

(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	25,900	Jinling Dingheng, China	2027	Rongtua Shipping - Singaporean	4,500	Stainless steel chemical tankers, TierIII



4	Tanker	13,800	Taizhou Kouan, China	2026-2027	Xingtong Shipping, XT IMC JV - Chinese/Singaporean	2,230	Stainless steel chemical tankers, price excluding tax
2	Tanker	13,000	Nantong Rainbow, China	2027-2028	John T. Essberger - German	undisclosed	Exercise of option, stainless steel
2	VLEC	100,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2028	MISC - Malaysian	15,850	chemical tankers ICE 1A, methanol ready
2+2	Deck Cargo	33,000	Dalian Shipbuilding, China	2027	NYK Bulk&Projects - Japanese	5,000	Dual-fuel ethane propulsion engines
2	Container	8,400 teu	GSI	2027-2028	Peter Doehle	12,100	declared option

◆[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
MOUNT SONG	BC	180,242		2010	Japan	2,750	Far East	
GOLDEN MAGNUM	BC	179,788		2009	S. Korea			
KSL CHINA	BC	179,109		2013	S. Korea			
GOLDEN FUTURE	BC	175,861		2010	China			
GOLDEN ZHEJIANG	BC	175,837		2010	China	11,200	Norwegian	en bloc*, scrubber fitted purchase option after 10 yrs
GOLDEN ZHOUSHAN	BC	175,834		2011	China			
GOLDEN BEIJING	BC	175,820		2010	China			
BATTERSEA	BC	169,391		2009	S. Korea			
BELGRAVIA	BC	169,391		2009	S. Korea			



SEA POSEIDON	BC	176,371	2011	China	2,570	Chinese	
MARAN ODYSSEY	BC	171,681	2006	S. Korea	1,860	Lila Global	en bloc each*, scrubber
MARAN SAILOR	BC	171,680	2006	S. Korea	1,860	Lila Global	fitted
JULIA	BC	88,174	2005	Japan	900	Undisclosed	BWTS Fitted / Basis SS/DD Due
ENERGY HOPE	BC	82,122	2012	Japan	1,700	Greek	
IVESTOS I	BC	76,801	2004	Japan	810	Undisclosed	BWTS fitted
SALDANHA	BC	75,707	2004	Japan	750	Chinese	scrubber fitted
MAGIC ECLIPSE	BC	74,940	2011	Japan	1,350	Undisclosed	BWTS fitted
XIN DONG GUAN 8	BC	70,767	2011	China	900	Chinese	
WESTERN SINGAPORE	BC	63,654	2020	China	2,800	Undisclosed	BWTS fitted
HOKUETSU IBIS	BC	60,527	2008	Japan	1,480	Chinese	woodchip carrier
PORT MACAU	BC	58,730	2008	China	1,180	Undisclosed	
INDIGO FLORA	BC	58,724	2013	Japan	3,400	Undisclosed	en bloc****, scrubber
INDIGO LUFFY	BC	58,051	2012	Japan			fitted
TOROS-M	BC	50,296	2002	Japan	680	Undisclosed	
SEASTAR MERLIN	BC	39,795	2025	Japan	3,200	HMM - S. Korean	delivery ex-yard May 2025
ERHAN	BC	38,694	2013	S. Korea	4,500	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
ORHAN	BC	38,694	2013	S. Korea			
NEDIM	BC	38,675	2013	S. Korea			
CIELO DEI MARONTI	BC	37,133	2017	Japan	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
FORTUNE HERO	BC	35,000	2012	China	815	Undisclosed	BWTS fitted
ACHILLES BULKER	BC	32,729	2003	Japan	680	Undisclosed	
PNOI	BC	32,282	2009	Japan	1,120	Undisclosed	BWTS Fitted, OHBS
CENTURY VENUS	BC	16,213	2010	Japan	700	Turkish	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
HANSA SALZBURG	CV	23,281	1,740	2011	China	1,850	Chinese	
MARGARET RIVER BRIDGE	CV	21,925	1,708	2009	Japan	1,860	Tanto Intim Line	
SOL SINGAPORE	CV	13,432	1,030	2007	Singapore	520	Vietnamese	

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
BALTIC STEEL	GC	3,850		2023	Netherlands			
BALTIC WIND	GC	3,850		2023	Netherlands			
BALTIC MOON	GC	3,850		2023	Netherlands			
BALTIC FIN	GC	3,809		2023	Netherlands	6,370	Chinese	en bloc***, TC back
BALTIC SUN	GC	3,809		2023	Netherlands			
BALTIC GRAIN	GC	3,809		2023	Netherlands			
BALTIC SPLIT	GC	3,804		2023	Netherlands			
CATALONIA	GC/MPP	35,045	1,878	2005	China	undisclosed	Undisclosed	OHBS, already delivered
MPV CLIO	GC/MPP	30,151	1,888	2003	China			
MPV URANIA	GC/MPP	30,018		2003	China	3,300	S. Korean	en bloc**
MPV THALIA	GC/MPP	29,878		2003	China			
ST CHERRY	GC/TWK	11,330		2006	Japan	520	Vietnamese	

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
YINGHAO SPIRIT	TAK	296,481		2009	China	5,200	Chinese	



PROSTAR	TAK	115,643	2019	S. Korea	6,300	Teekay Tankers - USA	coated
FREE SPIRIT	TAK	113,091	2008	China	undisclosed	Undisclosed	
QUETTA	TAK	107,215	2003	Japan	1,800	Undisclosed	en bloc each, BWTS
LAHORE	TAK	107,018	2003	Japan	1,800	Undisclosed	fitted
SEA LUCK III	TAK	105,869	2003	S. Korea	2,500	Chinese	
TORM RESILIENCE	TAK	51,218	2005	S. Korea	1,500	Undisclosed	
UOG CONSTANTINE G	TAK	49,999	2010	S. Korea	2,100	Undisclosed	
MARLIN AMBER	TAK	49,999	2015	China	3,000	Undisclosed	
NORD SWIFT	TAK	49,585	2015	S. Korea	3,300	Empire Navigation	BWTS fitted
CENTENNIAL MATSUYAMA	TAK	47,165	2008	Japan	1,650	Undisclosed	Epoxy Phenolic, BWTS Fitted
TORM THAMES	TAK	47,036	2005	S. Korea	1,500	Undisclosed	
TORM RAGNHILD	TAK	46,187	2005	S. Korea	1,500	Undisclosed	
ECO FLEET	TAK	39,208	2015	Vietnam	3,000	Navigazione Montanari	Epoxy Phenolic
YASH	TAK	37,320	2002	S. Korea	830	Undisclosed	Epoxy Phenolic
TTC VISHAKA	TAK	18,041	2012	China	1,310	Undisclosed	Epoxy Phenolic, BWTS Fitted
HENG XIN	TAK	13,968	2010	China	1,200	Undisclosed	Epoxy Phenolic
YAS	TAK/LPG	9,951	2024	S. Korea	undisclosed	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
TRADER III	TAK/LNG	75,849	29,101	2002	Japan	496.00	



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
HESEN M	GC		2,240	1986	Turkey	undisclosed	
DRILLER ONE	THER/PLATFORM RIG	16,036	20,664	2010		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
RUN FU 6	BC	28,294	6,297	1995	Japan	435.00	India/Bangladesh
HARBOUR ZENITH	CV	10,354		1995	S. Korea	undisclosed	
SUNNY LINDEN	CV	5,845	2,216	1995	S. Korea	undisclosed	as is S. Korea
GENERAL KRIVONOS	GC	5,020	3,120	1986	USSR	undisclosed	
GRIF	OFFSHORE/TUG	1,199	1,301	2004	China	undisclosed	
ENSCO 8503	OTHER/RIG	8,500	19,000	2010	Singapore	undisclosed	as is USA
VALARIS DPS-5	OTHER/RIG	8,500	19,000	2012	Singapore	undisclosed	as is USA
ENSCO 8506	OTHER/RIG	8,500	19,000	2012	Singapore	undisclosed	as is USA
SEAWORLD MARINE	OTHER/RORO	5,601	5,541	1997	Japan	undisclosed	as is S. Korea
KRITI II	OTHER/RORO	5,339	12,923	1979	Japan	278.00	Turkey
MOBY DADA	THER/PCF	5,339	12,920	1979	Finland	270.00	Trukey

◆ALCO 防损通函

【菲律宾海员大宪章：实践影响】

《菲律宾海员大宪章》于 2025 年 1 月 25 日生效。这对船东有何实践影响？



《大宪章》是一项具有开创性意义的立法，旨在将菲律宾海员的权利和福利与《海事劳工公约》等国际标准接轨。该立法的实施细则和条例（IRR）现已最终确认，可能对索赔处理流程产生重大影响，旨在创建一个对海员和船东都有利的更加平衡的框架。

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
2025-03-14	717.380	781.130	4.877	92.303	932.490	453.100	411.540	538.800	814.880
2025-03-13	717.280	783.400	4.866	92.323	933.160	455.230	413.930	540.100	815.710
2025-03-12	716.960	784.400	4.866	92.268	930.400	452.840	411.510	540.260	813.270
2025-03-11	717.410	781.180	4.920	92.360	928.010	452.940	411.700	540.300	818.160
2025-03-10	717.330	780.930	4.885	92.305	929.940	453.810	411.760	541.130	818.820

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。