



全一海运市场周报

2025.03 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.03.17 - 03.21 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 多数航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场继续调整行情，运输需求表现略显疲软，多数航线市场运价继续走低，综合指数下行。据国家统计局最新发布的数据显示，1-2 月份，规模以上工业增加值同比增长 5.9%，经济继续平稳增长，这将支撑中国出口集运市场保持稳中向好态势。3 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 1292.75 点，较上期下跌 2.0%。

欧洲航线：近期俄乌冲突停火谈判并不顺利，部分欧洲国家更是大幅提高国防开支，导致欧洲地缘风险继续高企。此外，欧洲面临与美国贸易冲突升级的局面，多重风险影响下，未来经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续回落。3 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 1306 美元/TEU，较上期下跌 2.7%。地中海航线，市场需求恢复不如欧洲航线，即期市场订舱价格继续调整走势。3 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 2195 美元/TEU，较上期下跌 4.4%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国 2 月零售销售环比仅增加 0.2%，低于市场预期，1 月销售数据更是大幅下修至-1.2%，是自 2021 年 7 月以来的最大降幅，美国消费数据的疲软预示美国经济增长面临压力。下月初美国将进一步采取“对等关税”的行动，可能对全球贸易产生重大影响，未来北美航线运输市场将面临较大压力。本周，运输需求表现继续疲软，供求平衡情况不理想，市场运价继续下行。3 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 1872 美元/FEU 和 2866 美元/FEU，分别较上期下跌 4.7%、3.7%。

波斯湾航线：中东地区斋月即将结束，运输需求总体平稳，市场运价上涨。3 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 1059 美元/TEU，较上期上涨 8.5%。



澳新航线：当地对各类物资的需求继续回暖，供求关系良好，即期市场订舱价格继续走高。3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755美元/TEU，较上期上涨2.7%。

南美航线：运输需求增长乏力，供求基本面缺乏进一步的支撑，市场运价继续下行。3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1680美元/TEU，较上期下跌13.6%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价平稳运行。3月21日，中国出口至日本航线运价指数为970.34点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海运输需求向好 综合指数稳步上涨】

本周，生产环节回归常态化水平，工业生产势头向好，吸引终端采购意愿，加之北方港口积极推进疏港措施，运输需求释放，综合指数稳定上涨。3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1071.20点，较上期上涨1.0%。

煤炭市场：需求方面，随着气温回升，供暖负荷下降，电煤消费需求趋弱，加之其他清洁能源发电条件向好，煤炭传统消费淡季特征显现，电厂日耗产生季节性回落。同时，非电行业数据表现有待提高，恢复疲乏，需求支撑有限。本周，沿海八省电厂日耗186.5万吨，环比下降4.5万吨；电厂库存3277.7万吨，环比增加16.7万吨，存煤可用天数约17.6天。煤炭价格方面，一方面，两会结束后各生产环节回归常态化水平，煤炭供应充裕，煤价承压下行，到港价格倒挂，产地发运积极性不足。另一方面，铁路部门实施运价优惠，降低运输成本降低，保障煤炭正常集港效率。环渤海各港合计日均调入量122.5万吨，增长1.6万吨；调出量119.1万吨，减少2.6万吨；存煤2941万吨，增加24万吨。运价走势方面，本周初，前期需求集中释放基本结束，叠加煤价触底回弹，下游观望情绪渐浓，整体市场货盘偏少，市场运价小幅下跌。下半周，内贸煤炭需求增多，加之北方港口积极推进疏港措施，吸引下游采购需求释放，沿海运力需求较好，推动煤炭运价上涨。

3月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1099.75点，较上期上涨1.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收824.65点，较3月14日上涨6.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价34.8元/吨，较3月14日上涨2.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.5元/吨，较3月14日上涨2.8元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为48.9元/吨，较3月14日上涨4.0元/吨。



金属矿石市场：本周，国内宏观政策落地，支撑钢材基本面向好。但在关税不断加码的背景下，外需整体偏弱，加之地产表现偏弱，钢材价格延续弱势震荡格局。供给方面，因前期铁矿发运量增多，铁矿到港量明显上升，加之疏港量下行，铁矿港口库存略有上升，铁矿价格弱势下跌。运输市场方面，钢厂库存略有去化，终端补库拉运需求存在一定释放，沿海金属矿石市场运输价格平稳上涨。3月21日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收739.13点，较3月14日上涨2.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价28.1元/吨，较3月14日上涨0.8元/吨。

粮食市场：本周，主产区种植户售粮进入尾声，基层余粮较往年同期减少，贸易商囤货意愿增强，放缓出货速度，社会面粮源供应偏紧。同时，进口玉米及其替代谷物数量明显下降，生猪产能持续恢复，国内饲料需求显著向好，刚需补库意愿增强，粮食价格持续上行。北方港口下海量激增，不同程度出现压港情形，港口运力周转效率下降，沿海粮食运价维持上涨走势。3月21日，沿海粮食货种运价指数报843.19点，较上期上涨0.6%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价46.3元/吨，较上期上涨0.3元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格呈现偏弱震荡走势。汽油方面，新能源消费替代降低用油需求，汽油需求表现疲软；柴油方面，当前主营整体月度任务进度完成欠佳。加之地炼一次常减压开工负荷小幅提升，成品油供应略有增加，国内汽柴油价格继续下跌，市场货盘释放有限，采购拉运节奏偏缓，沿海成品油运价小幅下探。3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990.98点，较上期下跌0.3%；市场运价指数895.12点，较上期下跌0.6%。

（3）远东干散货运输市场

【大船需求略显疲软 租金指数受累回落】

本周，国际干散货运输市场不同船型运价走势有所分化。其中，海岬型船市场两大洋航线运输需求均有所转弱，尤其太平洋市场货盘缩减明显，成交氛围冷清，叠加FFA价格下跌，运价一定程度回落。巴拿马型船和超灵便型船市场，近期煤炭运输需求有所转好，货盘持续增多，粮食、北方出口钢材也有较好表现，可用运力供给偏紧，日租金上涨。受海岬型船市场下行影响，远东干散货租金指数下跌。3月20日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1414.12点，较3月13日下跌5.5%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场需求较前期缩减明显，运价较大幅度回落。本周，西澳铁矿石出货量明显减少，单日仅个别矿商询盘，市场氛围持续降温，运力供给逐渐转为过剩，加之FFA价格下行，情绪表现更为低落，低价揽货现象增多，运价承压下跌。3月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23377美元，较3月13日下跌21.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.536美元/吨，较3月13日下跌17.0%。远程矿航线，巴西和西非航线周初有一定货盘放出，但周中开始，货



盘持续缩减，加之太平洋市场运价较大幅度下跌，空放运力逐渐增多，运价迎来回落。3月20日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.950美元/吨，较3月13日下跌2.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场延续上周上涨走势，日租金继续回升。太平洋市场，本周，巴拿马型船各主流航线均有较好表现，印尼煤及澳大利亚煤炭货盘持续增多，成交氛围较为火热。加之南美粮食持续放量，有效消化市场过剩运力，看涨情绪升温，日租金稳步上涨。3月20日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为12881美元，较3月13日上涨10.9%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为10363美元，较3月13日上涨10.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.779美元/吨，较3月13日上涨2.7%。粮食市场，本周，南美粮食出口旺季带动下，运输需求延续较好表现，运力供给偏紧，运价继续上涨。3月20日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为34.990美元/吨，较3月13日上涨3.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。本周，煤炭、镍矿及北方出口钢材等运输需求均延续较好表现，印度进口煤需求持续增长，我国北方出口钢材延续强势，即期可用运力偏紧，镍矿货盘稳步增多，日租金上行。3月20日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9179美元，较3月13日上涨16.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.544美元/吨，较3月13日上涨5.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年3月14日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加174.5万桶至4.3697亿桶，高于市场预期的51.2万桶。汽油库存减少52.7万桶至2.406亿桶，包括取暖油和柴油在内的馏分油库存减少281.2万桶至1.148亿桶。原油净进口显著减少143.9万桶/日。美国春季燃料需求稳健，国内原油生产相对稳定。石油输出国组织(OPEC)计划4月初开始增产，油价上行空间受限。美俄双方约定于23日在沙特吉达就俄乌冲突问题举行会谈，俄乌冲突有望迎来缓和。美国周四宣布对伊朗实施新一轮制裁，涉及亚洲一家独立炼厂及相关原油供应船只，推涨国际油价。中东方面，美军对也门胡塞武装发动大规模空袭，以色列于18日对加沙地带发动大规模空袭，红海局势再度升温。当前，全球原油市场波动的主要因素仍是地缘政治风险及贸易摩擦不确定性。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报72.24美元/桶，较3月13日上涨3.38%。中国进口VLCC运输市场运价显著回升。3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1345.44点，较3月13日上涨17.8%。



超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线 4 月上旬货盘持续进场, 大西洋航线上半周平稳出货, 市场成交运价走高。目前地缘政治局势不稳及贸易不确定性增加, OPEC+4 月起增产, 叠加中东 4 月上旬货盘集中释放, 市场整体公开询盘有所好转, 船东情绪高涨。运力方面, 前期积累运力有所消耗, 整体可用运力较为均衡。本周各航线市场均有出货, 尤其中东市场带动整体市场情绪上扬。周四, 中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS69.25, 较 3 月 13 日上涨 18.81%, CT1 的 5 日平均为 WS61.60, 较上期平均上涨 8.30%, TCE 平均 4.0 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS68.62, 上涨 16.51%, 平均为 WS62.16, TCE 平均 4.8 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 4 月 3-5 日, 成交运价为 WS59。中东至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 5-7 日, 成交运价为 WS67。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 1-3 日, 成交运价为 WS67.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 4 月 6 日, 成交运价为 WS64。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 21-29 日, 成交包干运费约为 735 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 9-10 日, 成交包干运费约为 760 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】

3 月 19 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.51 点, 环比上涨 0.18%。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+0.97%、-0.72%、+0.04%及+0.14%。

国际干散货船二手船涨多跌少。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上涨 2.61%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.41%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.00%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 7.19%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 20 艘 (环比增加 4 艘), 总运力 158.34 万载重吨, 总成交金额 35182 万美元, 平均船龄 13.70 年。

国际油轮二手船价全面上涨。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 2.24%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.18%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.81%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.34%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.55%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 7 艘 (环比减少 6 艘), 总运力 61.67 万载重吨, 总成交金额 18425 万美元, 平均船龄 17.50 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下跌 0.17%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.45%。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 0.58%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.17%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.65%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.05%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 11 艘（环比减少 30 艘），总运力 3.30 万载重吨，总成交金额 3279.40 万人民币，平均船龄 9.05 年。

来源：上海航运交易所

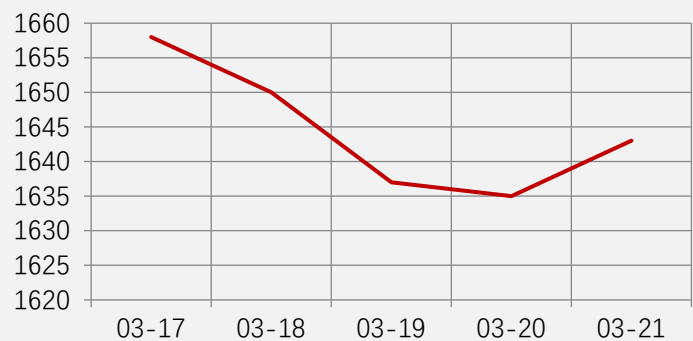
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

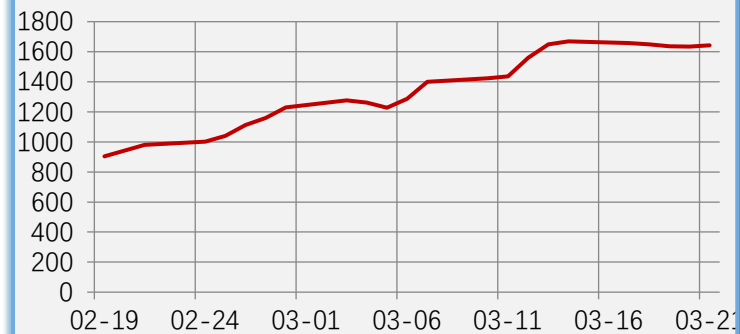
波罗的海指数	3 月 17 日		3 月 18 日		3 月 19 日		3 月 20 日		3 月 21 日	
BDI	1,658	-11	1,650	-8	1,637	-13	1,635	-2	1,643	+8
BCI	2,768	-89	2,714	-54	2,673	-41	2,670	-3	2,676	+6
BPI	1,403	+38	1,405	+2	1,377	-28	1,357	-20	1,375	+18
BSI	954	+24	977	+23	999	+22	1,010	+11	1,012	+2
BHSI	573	+1	578	+5	584	+6	593	+9	596	+3



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	14/03/25	07/03/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,000	25,000	0	0.0%
	三年	21,500	21,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,000	13,250	750	5.7%
	三年	11,750	11,500	250	2.2%
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: 2025-03-18

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ocean Lady' 2009 180361 dwt dely CJK 24 March trip via E Australia redel Singapore-Japan \$23,000 Richland - <19/3 fixture>

'Semiramis' 2013 82620 dwt dely aps EC South America 27/31 Mar trip redel Singapore-Japan \$14,250+\$425,000 bb - Bunge

'Yasa Ruby' 2023 82267 dwt dely aps Itaqui 1/2 Apr trip redel Singapore-Japan \$15,250 + \$525,000 bb Louis Dreyfus



'Star Atlas' 2021 81136 dwt dely Rotterdam 21/25 Mar trip via Latvia redel Taiwan \$18,250 - Enesel

'Allegra' 2024 40005 dwt dely Recalada prompt trip redel US east coast \$16,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【潜力无限！Seaspan 看好集装箱船队改造前景】

航运界网消息，2024 年全球集装箱船订单总量中，超大型船舶占据了主要份额，其中许多船舶设计为可同时使用液化天然气（LNG）和传统燃料的双燃料动力系统。全球最大的独立吨位船东 Seaspan 也深度参与了亚洲船厂未来几年的新船建造计划，成为这一领域的重要参与者。

近年来，尤其是 2024 年，集装箱船订单的显著增长使 Seaspan 的船队规模达到 186 艘。若将已订购的船舶计算在内，未来几年其船队规模将扩大至约 230 艘，总运力达到约 250 万 TEU。

然而，受地缘政治紧张局势和全球经济不确定性的影响，集装箱船订单激增的繁荣景象可能难以持续。对此，Seaspan 认为，未来两到三年的行业重点将转向对现有约 6000 艘集装箱船队的改造升级。Seaspan 首席运营官 Torsten Pedersen 表示：“如果脱碳成为行业的核心驱动力，船舶改造将在未来几年内成为重要趋势。不过，这一趋势的实现还取决于国际海事组织（IMO）能否达成具有约束力的协议。”

Atlas Corp 旗下拥有 Seaspan 和 APR Energy 两家公司，但 APR Energy 目前正处于非运营阶段。Atlas Corp 的所有权归属于一个财团，成员包括 Fairfax Financials、Washington Companies、集装箱航运公司 ONE 以及董事长 David Sokol。去年，ONE 与 Seaspan 在新加坡合资成立了船舶管理公司 OneSea Solutions。据双方透露，该公司将专注于技术船舶运营和海事人才发展，旨在提升行业竞争力。

尽管 Seaspan 的业务模式使其免受集装箱市场短期波动的显著影响——该公司主要为马士基（Maersk）、赫伯罗特（Hapag-Lloyd）和地中海航运（MSC）等承运商建造船舶，并签订了 10 至 15 年的长期租赁协议——但 2024 年市场的繁荣仍对公司产生了影响。这些集装箱承运公司显然愿意为符合未来二氧化碳减排要求的新船支付溢价。根据克拉克森的数据，2024 年所有细分市场中，超过一半的新船订单为能够使用绿色燃料的船舶，其中 70% 的替代燃料船舶将采用 LNG 作为动力来源。



甲醇与 LNG 发动机成为改造热点

市场正受到欧盟和国际海事组织相关法规的推动，这些法规有望在 4 月的一次关键会议上获得通过。在现有船队改造方面，行业的主要焦点将集中于发动机的升级，以使用甲醇或 LNG 燃料。虽然氨燃料改造的成本在 2000 万至 3000 万美元之间，但价格并非主要障碍。目前，市场上尚无氨燃料发动机。Seaspan 首席运营官 Torsten Pedersen 表示：“我们已为未来的发展做好准备。脱碳可以通过激励或强制手段推动，但最终，航运公司的财务状况将成为决策的关键性因素。我们相信改造将成为重要的一部分，无论是使用已知且价格具有竞争力的 LNG 燃料或是甲醇燃料。”他补充道，“目前，氨燃料主要用于新造船，可能要到下个十年初才会在市场上占据重要地位。”

赫伯罗特是计划改造部分船队的集装箱承运商之一，并与 Seaspan 签订了租赁协议。到 2026 年，赫伯罗特将改造五艘运力为 1 万 TEU 的船舶，以使用绿色甲醇。这种甲醇可能是由生物甲醇和利用可再生能源生产的电子甲醇混合而成。根据赫伯罗特的说法，这些甲醇将由金风科技（Goldwind）的风力发电机供电，与常规燃料相比，可减少 70% 的温室气体排放，并使公司每年的温室气体排放总量减少多达 40 万吨。

4 月 7 日至 11 日于伦敦举行的国际海事组织气候委员会 MEPC 会议将尝试通过一项长期二氧化碳减排计划，以实现到 2050 年左右航运业的温室气体零排放目标。如果该计划获得通过，将为航运业的脱碳进程提供额外动力。越来越多业内人士认为，目前使用化石燃料的船队中，很大一部分必须改造为使用清洁燃料的船舶，否则航运业的脱碳目标将无法实现。

Seaspan 认为，航运业减少温室气体排放的要求是新订单的关键驱动因素，但这并不会对整个新造船市场产生颠覆性影响。因为船舶在服役 25 至 30 年后必然面临更新换代的需求。与此同时，船厂产能是一个天然屏障。目前，除非是“现成”订单，否则船坞的可用档期已排至 2028 年。Torsten Pedersen 总结道：“我们的核心任务是满足客户的需求，实现他们的新想法。这基本上也是我们的商业模式。因此，我们已经准备好应对未来的挑战。”

来源：航运界

【集装箱海运市场运价持续下跌，二季度市场有望回暖】

近日，集装箱海运市场货量整体呈现增长态势，但市场出货节奏有所放缓。据上海航运交易所最新数据显示，上海出口集装箱运价指数自 1 月初的高位以来，已连续八周下滑，累计跌幅超过 42%。



分析人士指出，尽管市场货量有所增长，但由于出货节奏减缓，运价在短期内可能继续下跌。不过，市场对于二季度的表现持谨慎乐观态度，预计将迎来季节性改善和需求回温。此外，东南亚和拉丁美洲等地区的集装箱租赁业务也看到了新的发展机遇。

目前，上海出口集装箱综合运价指数报 1436.30 点，相比 1 月初的高位下跌超过 42%。具体到航线，上海港至美西、美东基本港的市场运价分别较 1 月初下跌了 54% 和 48%，显示出市场恢复不及预期，远洋航线运价持续下行。

在航运企业传统的长期协议签订时期，许多业内人士建议企业应避免过早锁定长期协议，企业应保持选择的灵活性，以应对市场变化。

为了缓解运价下跌的趋势，船公司采取了取消航次等措施。根据航运咨询机构德路里的数据，未来五周内，全球主要航线预计将取消 47 个航次。然而，由于需求疲软和运力过剩的双重压力，这些措施的效果可能有限。

航运咨询机构德路里分析认为，4 月全球运力预计将较 2 月增加 31%，运价下行趋势可能持续。不过，瑞达期货表示，当前正处于航运传统淡季向旺季过渡的时期，

船公司的涨价策略可能对运价形成一定支撑，短期内运价或有回暖迹象。随着制造业产能的逐步恢复和外贸出货量的季节性回升，现货运价有望进入筑底企稳阶段。

来源：中国水运网

【并购热潮不减！ 2025 全球物流市场或迎整合加速期】

航运界网消息，尽管当前全球物流市场面临动荡而带来的挑战，但行业并购热潮预计将持续升温。国际物流咨询机构 Logisyn 董事总经理 Mikael Olesen 和 Mark Para 近期指出，2025 年物流并购市场将迎来多重利好因素驱动。

作为专业服务货运及物流企业并购交易的咨询机构，Logisyn 管理团队近期在洛杉矶举行的 TPM 航运与物流会议与数十家物流企业展开深度对话。Mark Para 表示：“与去年相比，今年我们接触的行业对话发生了显著变化。”这两位专家指出，尽管美国政府频繁出台政策引发行业关切，但企业普遍展现出较强韧性。

Olesen 补充指出：“我们接触的企业并未显现恐慌情绪。虽然存在不确定性，但业界对全球贸易持续繁荣仍抱有信心。”两位专家从多个角度剖析了当前并购市场的结构



性机遇。

Logisyn 分析指出，经过 12 个月的市场调整，买卖双方价格鸿沟显著收窄。疫情期间，物流企业普遍获得超额利润，导致卖方估值预期长期处于高位，与买方市场整体承受力存在落差。Para 表示：“当前市场已形成完美平衡——卖方估值回归理性区间，买方并购意愿持续高涨。”

Olesen 着重强调企业的结构性变革：“大量中小型物流企业面临代际传承困局，其中许多企业缺乏合格接班人。”根据 Logisyn 的经验，在已经传承了三代或四代的物流公司中，愿意将企业继续传给下一代的所有者数量少之又少。

此外，数字化变革和技术革新正重塑行业竞争格局。Mikael Olesen 指出，数字化转型需要持续重金投入，这促使更多企业选择融入具备雄厚 IT 基础设施和资金实力的大型集团。Olesen 补充道：“我们观察到市场整合正在加速，头部企业规模优势持续扩大，中小企业必须明确战略定位，因为有机增长是缓慢的。”行业分析显示，具备专项技术能力的物流企业正成为并购市场焦点，智能仓储、数字货代等细分领域的技术型标的估值溢价显著。

根据普华永道（PwC）的报告数据，2024 年运输和物流业宣布了 199 项并购业务，较 2023 年的交易数量增加了六笔。此外，2024 年收购交易的总价值比 2023 年增加了 27%，达到 963 亿美元；平均协议的价值增长了 23%，达到 4.833 亿美元。

来源：航运界

【每年 1000 艘排队“换心”！航运业掀起绿色革命】

每年超 1000 艘船需要改装、现有船厂产能却严重不足！随着全球航运业迈向低碳未来，船舶发动机改装正成为减排转型的关键路径，而中国修船厂已在此轮浪潮中占据先机。

英国劳氏船级社（LR）在其最新发布的 2024 年《发动机改装报告》（Engine Retrofit Report）中指出，随着监管法规日益严格，船东寻求尽快减少碳排放，对现有船舶进行改装以适配替代燃料已经成为一个关键的重点领域。

LR 的报告强调了在改装现有船舶以实现减排模板方面所取得的进展和持续存在的挑战。LR 表示，自 2023 年发布首份《发动机改装报告》报告以来，航运业在船舶发动



机改装领域取得了一定进展,包括完成了自 2015 年“Stena Germanica”号客滚船以来的首次甲醇双燃料船改装。去年 11 月,马士基 14000TEU 集装箱船“Maersk Halifax”号在舟山鑫亚船舶完成了甲醇双燃料改装,这是全球首个大型集装箱船甲醇双燃料改装项目。

与此同时,有能力进行双燃料改装的船厂数量也在持续增长。LR 在 2023 年的报告中估算,全球只有 16 家修船厂有能力处理替代燃料改装,主要分布在中国和中东地区。2023 年底至 2024 年初新公布的发动机改装项目使这一名单有所扩大,而且所有新增项目全部由中国船厂承接。

其中,舟山鑫亚船舶预计将在 2025 年至 2027 年间进行马士基 11 艘集装箱船的改装工作;青岛北海造船将从今年开始启动法国达飞集团 8+2 艘集装箱船甲醇双燃料改装项目;上海中远海运重工在去年与中远海控签署了 2 艘 13800TEU 和 2 艘 20000TEU 现有集装箱船甲醇双燃料改造合同,此外还与塞斯潘(Seaspan)签约首批 5 艘 10000TEU 集装箱船甲醇双燃料改装项目。

为了更好地推动未来改装项目的进行,船机巨头 MAN Energy Solutions 已列出 16 家具备双燃料发动机改装能力的船厂,而这之中有 11 家并未包含在 LR 最初的评估名单中。

根据 LR 在 2023 年的首份报告,全球修船厂每年有能力处理约 300 艘船的双燃料改装项目,MAN 新确定的 11 家船厂预计可以额外贡献每年 110-165 艘的改装能力,使全球双燃料改装项目能力提升到了每年最多 465 艘。

尽管如此,LR 认为现有产能仍难以满足高峰时期的缺口,预计高峰期每年的改装需求将超过 1000 艘。为应对修船厂产能不足的挑战,LR 在最新报告中提出了一套新的船厂评估方法,旨在帮助船东选择合适的改装合作伙伴,并确保改装项目的顺利执行。

与 LR 的观点类似,作为全球最大独立集装箱船船东的 Seaspan 也认为,经历了过去几年集装箱船订单高峰,未来两到三年的市场活动将主要集中在改装现有的约 6000 艘集装箱船船队上。

Seaspan 首席运营官 Torsten Pedersen 表示:“脱碳可以通过激励措施或强制措施来推动,但最终的决定因素在于航运公司的财务状况。我们相信,改装将是整套方案中的一大部分,要么是已经为人所知且价格具有竞争力的 LNG,要么是甲醇。目前,氨主要将用于新造船,可能要到 2030 年代初期才会在市场上占据重要地位。”



Seaspan 在去年已经与德国船东赫伯罗特达成合作，将改装最多 60 艘集装箱船，两家公司也已经与 MAN 签署了改装承诺协议（Conversion Commitment Agreement），将由 MAN 为总计 15+45 艘集装箱船交付发动机改装解决方案，将船上的 MAN B&W S90 型燃料油发动机改装成可使用绿色甲醇的双燃料 ME-LGIM 发动机。首批 5 艘 10000TEU 集装箱船改装项目已经交给上海中远海运重工进行。

值得一提的是，目前的双燃料改装主要集中在甲醇领域，LR 在 2023 年的首份报告也并未考虑 LNG 双燃料改装，而是预计船东在未来可用燃料充足时会选择甲醇或氨燃料改装。然而，由于燃料供应的不确定性以及排放法规压力，LNG 双燃料改装市场可能会逐步形成。随着碳成本上升，而零排放或近零排放燃料的供应仍然有限，LNG 改装的高昂成本和技术复杂性可能不再成为主要障碍。

LR 在最新报告中称，2024 年 LNG 双燃料发动机改装需求再次兴起，去年全球共订造了 305 艘 LNG 双燃料船，占新船订单总量约 14%，远超甲醇和氨双燃料船舶。显然，LNG 已经成为船东在短期内应对减排要求的合规解决方案。

尽管 LNG 在短期内可以帮助船东满足合规要求，但 LR 警告称，未来十年仍需采取更深入的减排措施。LNG 燃料的甲烷排放问题，以及生物 LNG（Bio-LNG）和电制 LNG（e-LNG）的长期供应，仍是 LNG 作为过渡燃料所面临的主要挑战。不过，由于零排放燃料供应链尚处于早期发展阶段，LNG 目前被大多数船东视为最可行的改装选项。

LR 报告指出，供应链的成熟度也是决定改装项目推进速度的重要因素。如果发动机制造商、燃料系统供应商和修船厂之间的协调能力不足，改装项目的交付周期可能会超过 18 个月。目前，发动机制造商已在积极布局，以应对未来市场需求。由于改装项目的交付周期短于新造船，预计 2025 年可能会宣布更多计划于 2026 年和 2027 年完成的改装项目。

LR 全球技术总监 Claudene Sharp-Patel 评论称：“LR 的最新《发动机改装报告》表明，尽管技术和法规正在不断发展，但仍需要果断行动来确保未来燃料市场的发展。船舶改装的技术和船厂产能正在改善，但如果不能加快替代燃料供应链的规模化发展，船东将面临日益增加的合规成本和运营不确定性。我们需要更明确的监管政策和投资支持，以弥合理想与现实之间的差距。”

来源：国际船舶网



【全球集装箱船订单潮暗藏周期魔咒？交付周期拉长警示市场风险】

Alphaliner 最新数据显示，全球集装箱船订单总量已突破 910 万标准箱（TEU）历史峰值，在建新船规模达 800 艘，相当于现役船队运力的 29%。但繁荣背后暗藏隐忧——当前平均 3.56 年的交付周期已创下历史纪录，部分大型订单甚至排期至 2030 年，这种反常现象与 2008 年金融危机前的市场轨迹呈现惊人相似。

当前全球造船业正面临前所未有的交付压力。按现有排期，未来三年仅能完成约 550 万 TEU 运力的交付，剩余约 360 万 TEU 需排至 2028 年之后。中国船舶集团等头部船企已开始调动非主力船厂（如山海关船厂、广州船舶国际）承接订单，扬子江船业等民营造船企业也通过扩建产能争夺市场空间。即便如此，全球一线船厂的档期仍基本排满至 2027 年。

值得关注的是，尽管现有订单已超历史高位，市场新增需求依然强劲。多家航运巨头正在洽谈大型集装箱船订单，主要瞄准环保法规升级带来的船队更新需求。Alphaliner 指出，这些本应在 2026 年签订的订单被提前锁定，反映出企业既要应对 2030 年碳排放新规，又试图规避未来船价上涨风险的双重考量。

对比历史数据，当前市场与 2005-2007 年造船热潮存在诸多相似特征：新船订单占现有运力比例相近（当前 29% vs 2007 年 32%），交付周期延长趋势雷同（当前 3.56 年 vs 2007 年 3.4 年）。更令人警惕的是，2024 年新签订单中 69% 运力的交付期超过三年，这一指标仅次于 2008 年金融危机前夕的极端值。

行业专家指出，决定市场走向的核心在于运力增长与实际需求的匹配度。若未来三年全球贸易年均增速能维持在 3% 以上，当前订单规模尚在可控范围；但若重演 2008 年后需求骤降的情况，延期交付和订单撤销恐难避免。目前地中海航运、马士基等头部企业已着手调整船队配置，通过拆解旧船、租赁转售等方式对冲风险。

Alphaliner 特别强调，当前新造船价格指数较 2021 年峰值上涨 35%，而即期运价却较疫情期间高位回落 62%，这种剪刀差现象进一步加剧市场脆弱性。如何平衡环保投入、运力储备与经营风险，正考验着航运企业的战略定力。

来源：航运界

【LNG 运输船闲置数量预计将翻倍】

由于在老旧船舶交易市场日益严峻的形势下，越来越多液化天然气（LNG）运输船面临更长期的闲置处理，预计短期内 LNG 运输船的闲置数量将翻倍。



船舶经纪公司表示，目前至少有 7 艘 LNG 运输船已处于冷闲置状态，且有传言称还有数量相近的船舶有望步其后尘。

某经纪公司称，据其了解，还有 6、7 艘船舶，包括蒸汽轮机船和柴电力船，正在进行闲置处理。

他们评论道，其中一些船舶是租给能源巨头的，而正是租船方选择了将船舶闲置，因为老旧 LNG 运输船交易正变得愈发困难。

自今年年初以来 LNG 运输船的即期租船费率一直处于谷底，近期这股新的闲置潮正值费率终于开始回升之际。

但经纪人表示，这对全球船队中一些尺度较小、效率最低且船龄最老的 LNG 船并无帮助，这些船舶正受到市场不景气和排放法规趋紧的双重打击。

市场参与者还指出，闲置船舶数量不断增加，尤其是在马来西亚西海岸、文莱湾以及地中海的直布罗陀周边地区。

克拉克森航运情报网列出的“闲置”LNG 运输船数量为 37 艘，这些船舶均为蒸汽船或双燃料柴电力船。

经纪公司和其他机构对于哪些船舶可被认定为处于冷闲置状态的看法略有不同，这表明确定一艘船舶的实际状态存在难度，但大多数都包含了一些相同的核心船舶。

例如去年 11 月有报道称，MOL 旗下的 137661 立方米 Moss 型 LNG 运输船“Dukhan”已在文莱湾闲置。

Burmah Gas Transport 旗下的“Zodiac”系列 Moss 型船大多出现在闲置船舶名单中。

Sinokor 的两艘老旧姊妹船——126300 立方米“Gulf Energy”和“Bering Energy”号自 2020 年起分别在挪威和西班牙闲置，普遍被认为已处于闲置状态。

有几家船舶经纪公司还将 126300 立方米的“LNG Aquarius”号以及 125000 立方米的“LNG Capricorn”号和“LNG Taurus”号列入闲置名单中。

克拉克森航运情报网还将 MISC 旗下的 137100 立方米“Puteri Delima Satu”号列为闲置船舶。根据 Kpler 的数据库，该船已超过两年未运输过货物。



经纪公司指出，虽然闲置船舶有助于船东或运营商节省运营费用，但这也伴随着其他必须仔细考虑的重大成本。

有专家表示，启动一艘 LNG 运输船的闲置程序需花费 5 至 10 万美元。

据估计，闲置船舶的日费率在 3000 美元至 5000 美元之间，具体取决于船东选择的服务水平。

对于重新启用船舶，公司预计将承担与启动闲置程序时相近的费用。但如果船舶需要进干船坞并进行相关维护作业，费用可能还会增加。

来源：中国船检

◆ 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	14/03/25	07/03/25	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	14/03/25	07/03/25	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,500	12,550	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,750	8,800	-50	-0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,700	7,750	-50	-0.6%	



中程型	MR	52,000	5,050	5,100	-50	-1.0%
-----	----	--------	-------	-------	-----	-------

截止日期：2025-03-18

(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
2	Bulker	210,000	CSBC, Taiwan	2027	Chinese Maritime Transport - Taiwanese	7,980	Exercise of option, Scrubber Fitted, Ammonia&LNG Ready, Tier III Nox
2	Container	5,000 teu	Yangzhou Guoyu, China	2026-2027	Huige Shipping	Undisclosed	
4	Container	4,800 teu	Yangzhou Guoyu, China	2026-2027	Changshun Haiyun	Undisclosed	
6	Container	24,000 teu	Hanwha Ocean	2028	Evergreen Marine	26,750	
5	Container	24,000 teu	GSI	2027-2028	Evergreen Marine	26,000	
2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2027	Eldbeich Reederei - German	3,230	Exercise of option
4	General Cargo	5,900	Jiangsu Dajin HI, China	2026-2027	Oskar Wehr - German	undisclosed	
2+1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean	2027	Capital Maritime	12,600	
9	Tanker	155,000	Samsung	2027-2028	Tsakos	14,800	
4+2	Tanker	50,000	Jingjiang Nanyang	2027	Yangzijiang	undisclosed	
4	MPP	17,500	Sumec Dayang	2027	Seacon	2,080	
2	VLEC	100,000 cbm	Samsung	2028	MOL	16,000	



◆ 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
BULK PROVIDENCE	BC	180,491		2011	S. Korea	2,800	Chinese	BWTS fitted
ROSEMARY	BC	179,742		2010	S. Korea	2,500	Undisclosed	
BRAVERUS	BC	170,015		2009	S. Korea	2,200	Hong Kong	
AM BUCHANAN	BC	81,795		2013	China	6,000	Undisclosed	en bloc, Eco, Scrubber fitted
AM KRAKOW	BC	81,752		2013	China			
AM ZENICA	BC	76,089		2014	China			
AM ANNABA	BC	76,079		2013	China			
JOHNNY P	BC	74,540		2001	S. Korea	620	Chinese	BWTS fitted
NAUTILUS	BC	73,389		2001	Japan	650	Undisclosed	BWTS fitted
IVS GLENEAGLES	BC	58,071		2016	Japan	2,300	Undisclosed	
APJ KAIS	BC	56,725		2009	China	1,030	Undisclosed	
CS SONOMA	BC	56,704		2010	China	1,130	Far East	BWTS & scrubber fitted
STRANGE ATTRACTOR	BC	55,742		2006	Japan	980	Chinese	scrubber fitted
LOWLANDS OPAL	BC	55,381		2007	Japan	1,140	Chinese	BWTS fitted
NEW VENTURE	BC	53,390		2009	China	980	Chinese	BWTS fitted
JIN SHUN	BC	53,350		2007	China	826	Chinese	BWTS fitted
SSI PRIDE	BC	48,635		2002	Japan	620	Undisclosed	BWTS fitted
WARMIA	BC	38,981		2005	China	630	Undisclosed	BWTS fitted
IZANAGI HARMONY	BC	37,105		2021	Japan	2,465	Undisclosed	BWTS fitted
TATE J	BC	34,439		2012	S. Korea	1,380	Undisclosed	BWTS fitted



LION	BC	32,256	2007	Japan	1,000	Undisclosed	
NIMBLE NICKY	BC	31,887	2010	Japan	1,120	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
CHARLESTON	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	16,000	Zim - Israeli	en bloc*
SHENZHEN	CV	102,517	8,586	2011	S. Korea			
GOTTFRIED SCHULTE	CV	42,101	3,534	2006	China	undisclosed	MSC - Swiss	
IRENES RYTHM	CV	39,462	2,824	2007	S. Korea	undisclosed	RCL	
ATLANTIC IBIS	CV	27,130	2,015	2008	China	1,700	Middle Eastern	
HARIS	CV	25,160	2,190	2015	China	3,100	New Zealand	
AS FABIANA	CV	18,278	1,345	2007	China	1,097	European	*
AS FRANZISKA	CV	17,350	1,294	2005	China	1,003	European	

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
NEW NAXOS	TAK	299,985		2003	Japan	3,400	Undisclosed	BWTS fitted
AUSTRALIS	TAK	299,095		2003	Japan	2,080	Undisclosed	
PENTATHLON	TAK	158,475		2009	S. Korea	4,050	Greek	BWTS fitted
SOUTHPORT	TAK	115,462		2008	S. Korea	3,500	Chinese	
GALWAY SPIRIT	TAK	105,559		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
HANSA OSLO	TAK	51,215		2007	S. Korea	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
EDEN	TAK	49,999		2020	S. Korea	4,100	Turkish	
CHALLENGE PROCYON	TAK	45,996		2011	Japan	1,980	Greek	Epoxy Phenolic/BWTS fitted



SONGA WINDS	TAK	19,954	2009	Japan	undisclosed	Chinese	StSt / Scrubber 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
EM UNITY	TAK	106,131	15,672	1999	Japan	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
VERTEX	TAK	1,999	1,087	1981	Japan	735.00	VESSEL HAS 90 MT STAINLESS STEEL
巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
ATLANTIC 22	BC	22,035	5,219	1994	Japan	448.00	
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
SUNNY LINDEN	CV	5,845	2,216	1995	S. Korea	443.00	as is S. Korea
PRINCESS AYANA	GC	7,572	3,541	1991	Netherlands	undisclosed	Turkey
ATHINA D	GC	3,265	1,075	1978	Netherlands	undisclosed	Turkey
HU GANG YIN 2	OTHER/PILOT BOAT		4,351	1987	China	305.00	as is Shanghi, China
SEAWORLD MARINE	OTHER/RORO	5,601	5,541	1997	Japan	450.00	as is S. Korea



◆ALCO 防损通函

【制裁通函更新——部分（俄罗斯）货物信息更新及欧盟对俄罗斯第 16 轮制裁内容】

根据此前我司发布的通函 ALCO 2025/0002 及欧盟于 2025 年 2 月 24 日发布的对俄罗斯的第 16 轮制裁决议，我司对 ALCO 2025/0002 通函中常用货物清单进行了更新；并依据最新发布文件总结了以下新增的涉俄制裁相关信息。

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
2025-03-21	717.600	782.090	4.850	92.328	934.010	453.810	415.820	539.390	816.690
2025-03-20	717.540	784.570	4.850	92.353	935.860	457.700	419.180	540.890	820.090
2025-03-19	716.970	786.330	4.819	92.278	934.480	457.600	419.050	540.230	819.470
2025-03-18	717.330	784.390	4.819	92.323	932.950	459.000	419.390	540.490	814.820
2025-03-17	716.880	781.960	4.843	92.242	929.410	455.110	414.180	539.140	812.510

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。