# 全一海运市场周报

2025.03 - 第 5 期

# ◆国内外海运综述

## 1. 中国海运市场评述（ 2025.03.24 - 03.28 ）

### (1) 中国出口集装箱运输市场

**【运输市场止跌企稳　多数航线运价反弹】**

中国出口集装箱运输市场经过连续的调整行情后，本周出现企稳迹象，运输需求保持平稳，多数航线市场运价出现反弹，综合指数上涨。3 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 1356.88 点，较上期上涨 5.0%。

**欧洲航线：**据标普全球发布的数据显示，欧元区 3 月综合 PMI 初值升至 50.4，为 8 个月以来的新高，显示出经济继续保持复苏态势，其中制造业持续低迷状况有所缓解，但服务业 PMI 则继续放缓。目前，欧洲面临着地缘局势以及贸易冲突升级等多重风险，未来经济前景仍面临考验。本周，运输需求总体平稳，市场运价经过前期持续下跌后出现企稳迹象。3 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 1318 美元/TEU，较上期小幅上涨 0.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，但供求基本面更为疲软，本周即期市场订舱价格继续下跌。3 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 2076 美元/TEU，较上期下跌 5.4%。

**北美航线：**据标普全球发布的数据显示，美国 3 月制造业 PMI 跌至 49.8，重新陷入萎缩区间；服务业 PMI 虽然升至 54.3，但前景恶化，对未来一年的信心大幅下滑至 2022 年以来的低点。本周，美国宣布将于下月初对进口汽车加征关税，贸易冲突面临进一步加剧的风险，未来北美航线运输市场将面临较大风险。本周，运输需求未有明显增长，航线签约季来临，市场运价上涨。3 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 2177 美元/FEU 和 3194 美元/FEU，分别较上期上涨 16.3%、11.4%。

**波斯湾航线：**运输需求在斋月过后继续回暖，供求关系改善，即期市场订舱价格延续上行走势。3 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 1188 美元/TEU，较上期上涨 12.2%。

Total Shipping

**澳新航线：**当地对各类物资的需求继续回升，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。3 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 828 美元/TEU，较上期上涨 9.7%。

**南美航线：**运输需求缺乏进一步增长的动能，供求平衡情况不理想，市场运价小幅下跌。3 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 1669 美元/TEU，较上期下跌 0.7%。

**日本航线：**运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。3 月 28 日，中国出口至日本航线运价指数为 967.28 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

**【沿海运力周转放缓　综合指数弱势上行】**

本周，多地受急速升温影响，加之港口封航，运力周转效率变缓，沿海散货综合指数整体弱势上行。3 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 1073.35 点，较上期上涨 0.2%。

**煤炭市场：**市场需求方面，随着气温回升，全国多地逐步停止供暖，用煤需求进入淡季，电厂日耗继续滑落，库存大幅增加。非电方面，水泥、化工等非电终端用户用煤需求疲软，部分终端企业推迟采购计划，仅维持刚需。本周，沿海八省电厂日耗 182.8 万吨，环比下降 3.7 万吨；电厂库存 3290 万吨，环比增加 12.3 万吨，存煤可用天数约 18 天。煤炭价格方面，煤炭主产地开工率行至高位，煤炭产量充裕。同时大秦铁路春季集中检修在即，铁路部门积极组织货源上站，上游进一步维持宽松供给态势。需求端，因进口煤较内贸煤价格倒挂，下游采购需求转向国内市场。但后期受气温回升影响，电煤整体消费需求有限，煤炭采购表现不足。环渤海各港合计日均调入量 132.2 万吨，增长 9.8 万吨；港口煤炭库存持续累积，对沿海煤价形成压制。运价走势方面，前半周，受各港加大疏港力度影响，订船运货需求增多，加之在港口封航天气影响下，运力周转效率减缓，沿海煤炭运价小幅上探。后半周，多地受急速升温影响，电煤需求走弱，电厂日耗降低，加之前期集中拉运，下游煤炭库存充足，补库需求疲弱，运输市场成交逐渐冷清，沿海煤炭运输价格缺少强力支撑，步入下行通道。

3 月 28 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1102.08 点，较上期上涨 0.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 751.64 点，较 3 月 21 日下跌 8.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.2 元/吨，较 3 月 21 日下跌 4.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.3 元/吨，较 3 月 21 日下

Total Shipping

跌 3.2 元/吨 ，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 45.6 元/吨，较 3 月 21 日下跌 3.3 元/吨。

**金属矿石市场：**本周，产业基本面转好，受成材反弹提振，供需结构宽松。下游钢材需求持续恢复，钢厂开工率上升，铁水产量缓步回升，整体上需求略高于供给，铁矿价格偏强运行。运输市场方面，钢厂库存处于高位，补库节奏偏平，整体以刚需补库为主，拉运情绪一般，沿海金属矿石市场运输价格有所下探。3 月 28 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 723.57 点，较 3 月 21 日下跌 2.1%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 27.6 元/吨，较 3 月 21 日下跌 0.5 元/吨。

**粮食市场：**本周，东北地区气温回升后，潮粮储存难度加大，农户加速售粮意愿较强，现货供应相对充足。同时，进口玉米陆续到港，到货成本较低，下游饲料企业和深加工企业采购内贸玉米偏谨慎，推动粮食现货价格走势稳中偏弱。运输市场方面，南北港散粮库存处于历史高位，去库缓慢，采购拉运需求有限，叠加北港受集港条件影响，散粮下海量减缓，粮食运价呈下行走势。3 月 28 日，沿海粮食货种运价指数报 815.58 点，较上期下跌 3.3%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.8 元/吨，较上期下跌 1.5 元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格反弹，国内成品油价格随之上调。主营炼厂检修季来临，地炼厂开工率明显下探，汽柴油产量随之走弱。需求方面，踏入春季，工农业用油需求逐步回升，加之清明假期临近，汽油消费持续增强。同时，受物流运输、基建开工支撑，柴油整体需求稳中有升，沿海成品油运价小幅上升。3 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 993.21 点，较上期上涨 0.2%；市场运价指数 899.56 点，较上期上涨 0.5%。

### (3) 远东干散货运输市场

**【大船运价整体走弱 租金指数延续疲态】**

本周，国际干散货运输市场继续分化走势。其中，海岬型船太平洋市场可用运力过剩，矿商出货有限，运价显著下滑，远程矿航线整体较为稳定，运价目前走平；巴拿马型船市场太平洋市场船货平衡，南美粮食季货盘持续释放，日租金小幅上涨；超灵便型船货盘偏少，东南亚恶劣天气致即期可用运力亦偏少，供需均小幅缩减，但市场整体处在较为平衡状态，日租金小幅波动。受海岬型船市场下行拖累，远东干散货租金指数下滑。3 月 27 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1295.76 点，较 3 月 20 日下跌 8.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船太平洋市场可用运力明显增加，运价持续承压。本周，西澳铁矿石出货较少，矿商询盘情况较上周略微增加，但可用运力囤积，对于新增货盘

Total Shipping

消化迅速，市场情绪低落，运价下探。3 月 27 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18666 美元，较 3 月 20 日下跌 20.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.649 美元/吨，较 3 月 20 日下跌 9.3%。远程矿航线，巴西航线新增货盘较少，但上半周可用运力紧缩，运价上调；下半周空放运力增加，运价承压下调。3 月 27 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.957 美元/吨，较 3 月 20 日持平。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场进一步延续上行走势，日租金稳步回升。太平洋市场本周小幅波动后上涨，周中开始澳大利亚煤炭铁矿货盘持续稳定释放，即期可用运力收紧，运价小幅推涨。南美粮食货盘稳定释放，日租金稳步上涨。3 月 27 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13256 美元，较 3 月 20 日上涨 2.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10948 美元，较 3 月 20 日上涨 5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.965 美元/吨，较 3 月 20 日上涨 2.7%。粮食市场，本周南美粮食出口旺季带来的稳定出货进一步支撑市场走势，可用运力减少，运价进一步上涨。3 月 27 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 35.640 美元/吨，较 3 月 20 日上涨 1.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场供需两端较为均衡，日租金盘整。本周，煤炭、镍矿货盘偏少，运输需求走弱，但东南亚雨水偏多、气象不利，即期可用运力略少，日租金维持小幅波动状态。3 月 27 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9042 美元，较 3 月 20 日下跌 1.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.635 美元/吨，较 3 月 20 日上涨 1.1%。

## (4) 中国外贸进口油轮运输市场

**【原油价格震荡上扬　原油运价一路回调】**

美国能源信息署(EIA)公布库存报告显示，截至 3 月 21 日当周，美国原油、汽油和馏分油库存悉数下滑。“欧佩克+”发布涉及七国的减产补偿计划，此次安排涉及的月度减产规模介于 18.9 万桶/日至 43.5 万桶/日之间，该计划将延续至 2026 年 6 月。3 月 21 日，以色列撕毁停火协议，对加沙地带发动新一轮空中和地面攻势，中东紧张局势再度升温。美国财政部宣布与伊朗相关的新制裁措施，首次将一家与其关系密切的山东独立炼油商列为目标，这是特朗普政府对伊朗实施的第四轮制裁。3 月 24 日，美国总统特朗普表示，美国将对委内瑞拉征收“次级关税”(Secondary Tariff)，任何从委内瑞拉购买石油或天然气的国家，都将被迫向美国支付 25%的关税，适用于与美国进行的所有贸易，关税将于 4 月 2 日“美国解放日”正式生效，该关税制裁令投资者担忧委内瑞拉石油出口将减少。根据商品市场分析公司 Kpler 公布的初步数据，印度 3 月前 21 天从俄罗斯的石油进口量平均为 185 万桶/日，大幅高于 2 月份的 147 万桶/日及 1 月份的 164 万桶/日，俄罗斯石油在印度石油进口篮子中的份额上升至 35%。俄罗斯副总理诺瓦克表示，2025 年全球石油需求将增加 100-150 万桶/日。乌克兰国防部长表示，乌方与美方当天在沙特阿拉伯首都利雅得举行技术

Total Shipping

磋商，各方就黑海安全航行、停止对能源设施袭击达成共识。本周布伦特原油期货价格震荡上扬，周四报 74.03 美元/桶，创 2 月 24 日以来新高，较 3 月 20 日上涨 3.6%。中国进口 VLCC 运输市场运价一路回调。3 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 1195.38 点，较 3 月 20 日下跌 11.2%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场中东航线 4 月中上旬货盘成交量较上周减少，经历上周大涨后，租家调整出货节奏，同时通过私下成交和公开市场租用老旧油轮给运价施加压力，运价一路回调。大西洋市场上西非、巴西航线运力较为充裕，运价跟随中东市场走弱，但美湾航线受美国 301 调查听证结果即将出炉以及中美关税贸易摩擦的共同影响可用运力日趋收紧，包干运费逆市拉升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS61.08，较 3 月 20 日下跌 11.8%，CT1 的 5 日平均为 WS63.42，较上期平均上涨 3.0%，TCE 平均 4.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS61.52，下跌 10.3%，平均为 WS64.18，TCE 平均 5.0 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 5-7 日，成交运价为 WS63.75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 7-9 日，成交运价为 WS62。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 10-12 日，成交运价为 WS56.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 12-15 日，成交运价为 WS62。美湾东向航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 18-20 日，成交包干运费约为 820 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 26-30 日，成交包干运费约为 850 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

**【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】**

3 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1157.01 点，环比上涨 0.22%。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+0.56%、-0.90%、+0.50%及+0.37%。

国际干散货船二手船跌多涨少。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 2.89%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.00%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.58%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.19%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 19 艘（环比减少 1 艘），总运力 137.74 万载重吨，总成交金额 25505 万美元，平均船龄 15.74 年。

Total Shipping

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 2.17%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.13%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.69%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.11%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.75%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 15 艘（环比增加 8 艘），总运力 169.01 万载重吨，总成交金额 38330 万美元，平均船龄 15.80 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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 0.43%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.63%。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上涨 2.09%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.17%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.50%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.46%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 21 艘（环比增加 10 艘），总运力 4.33 万载重吨，总成交金额 4094.26 万人民币，平均船龄 8.79 年。

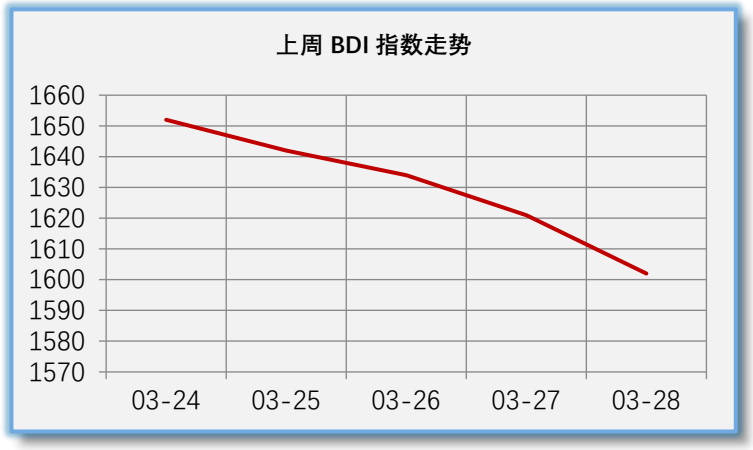
来源：上海航运交易所

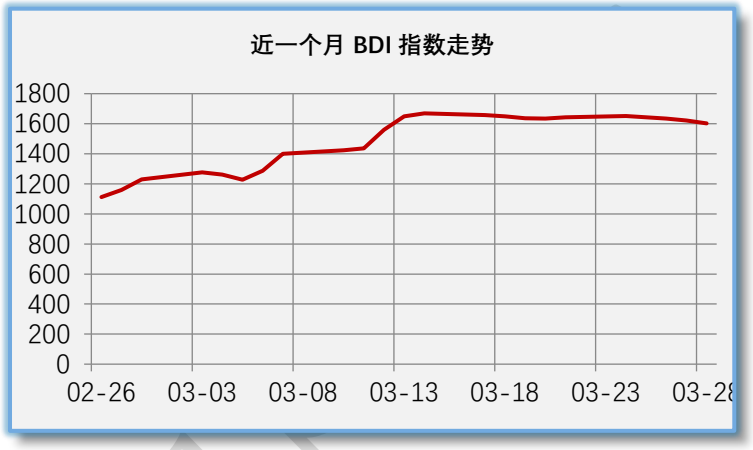
## 2. 国际干散货海运指数回顾

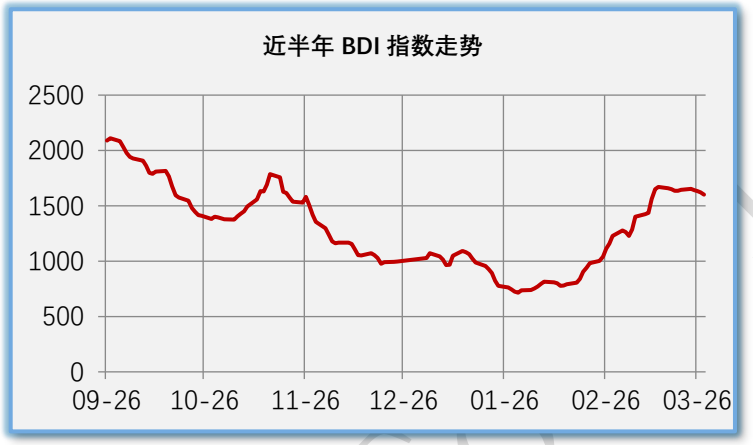
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

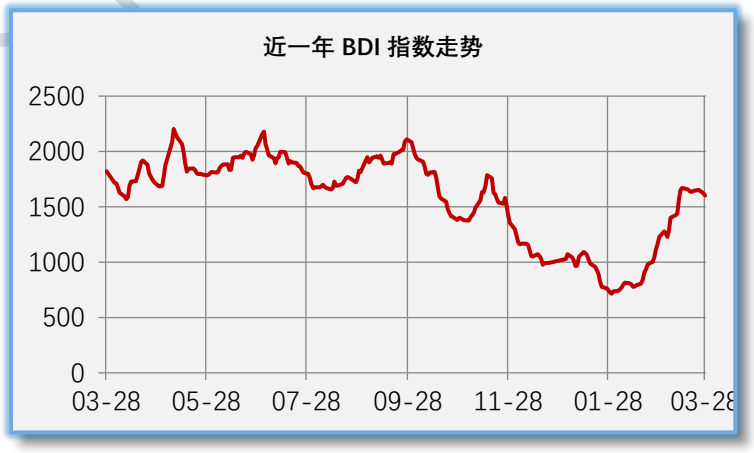
| 波罗的海指数 | 3 月 24 日 | | 3 月 25 日 | | 3 月 26 日 | | 3 月 27 日 | | 3 月 28 日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BDI | 1,652 | +9 | 1,642 | -10 | 1,634 | -8 | 1,621 | -13 | 1,602 | -19 |
| BCI | 2,690 | +14 | 2,630 | -60 | 2,581 | -49 | 2,527 | -54 | 2,472 | -55 |
| BPI | 1,389 | +14 | 1,423 | +34 | 1,456 | +33 | 1,484 | +28 | 1,497 | +13 |
| BSI | 1,013 | +1 | 1,015 | +2 | 1,014 | -1 | 1,007 | -7 | 995 | -12 |
| BHSI | 599 | +3 | 601 | +2 | 603 | +2 | 607 | +4 | 614 | +7 |

Total Shipping


上周 BDI 指数走势
1660
1650
1640
1630
1620
1610
1600
1590
1580
1570
03-24
03-25
03-26
03-27
03-28


近一个月 BDI 指数走势
1800
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
02-26
03-03
03-08
03-13
03-18
03-23


近半年 BDI 指数走势
2500
2000
1500
1000
500
0
09-26
10-26
11-26
12-26
01-26
02-26
03-26


近一年 BDI 指数走势
2500
2000
1500
1000
500
0
03-28
05-28
07-28
09-28
11-28
01-28

(2) 租金回顾

| 期租租金（美元/天） | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 船型（吨） | 租期 | 21/03/25 | 14/03/25 | 浮动 | % |
| Cape (180K) | 一年 | 24,000 | 25,000 | -1000 | -4.0% |
| | 三年 | 21,500 | 21,500 | 0 | 0.0% |
| Pmax (76K) | 一年 | 14,000 | 14,000 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 11,750 | 11,750 | 0 | 0.0% |
| Smax (58K) | 一年 | 12,750 | 12,500 | 250 | 2.0% |
| | 三年 | 12,500 | 12,500 | 0 | 0.0% |
| Hsize (32K) | 一年 | 10,500 | 10,000 | 500 | 5.0% |
| | 三年 | 10,000 | 10,000 | 0 | 0.0% |

截止日期：2025-03-25

## 3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Marina' 2006 87036 dwt dely Sunda Strait 2 Apr trip via Indonesia redel Vietnam $19,000 - cnr

'SDTR Gloria' 2022 84930 dwt dely Lumut 30 Mar/4 Apr trip via WC Australia redel N China $20,000 + $100,000 bb - cnr

'Saphira' 2021 82577 dwt dely Kawasaki 5 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan $17,250 - Ultrabulk

'SFL Yangtze' 2012 81664 dwt dely Lumut 31 Mar trip via Indonesia redel Singapore-Japan $16,500 - cnr

Total Shipping

'Omicron Atlas' 2008 76554 dwt dely aps EC South America 10/12 Apr trip redel Gibraltar-Rotterdam $21,250 - cnr

'Stellar Isabella' 2017 37993 dwt dely Recalada prompt trip redel WC South America $14,250 - Weco Bulk

## 4. 航运&船舶市场动态

**【57 艘！量价齐跌！最新全球造船业月报出炉】**

新签订单数量环比减少 43 艘，中国船企接单最多韩国排名第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2025 年 3 月 8 日），2025 年 2 月份全球新签订单 57 艘，共计 2,523,184CGT。与 2025 年 1 月份全球新签订单 100 艘，共计 1,871,597CGT 相比较，数量环比减少 43 艘，修正总吨环比上升 34.81%。与 2024 年 2 月份全球新签订单 203 艘，共计 5,497,132CGT 相比较，数量同比减少 146 艘，修正总吨同比下降 54.10%。

从船型上来看，油船 6 艘，共计 596200 载重吨；集装箱船 20 艘，共计 221800 标箱；液化气船 12 艘，共计 681800 立方米；其他船型 12 艘，共计 888,937CGT；海工船 7 艘，共计 90,530CGT。

从订单类型来看，油船新签 4 艘阿芙拉型油船、2 艘巴拿马型油船；集装箱船新签 14 艘超巴拿马型集装箱船、4 艘巴拿马型集装箱船、2 艘灵便型集装箱船。

按接单船厂国家来看，2 月份全球新船订单 57 艘，合计 2,523,184CGT，其中中国船厂接获 40 艘，合计 1,377,519CGT；日本船厂接获 0 艘；韩国船厂接获 9 艘，合计 335,053CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 54.59%、0%和 13.28%。

2025 年 1-2 月新船订单 157 艘，合计 7,655,985 载重吨，与 2024 年同期的新签订单 638 艘，合计 30,010,694 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 75.39%和 74.49%。从船型上来看，散货船 8 艘，共计 579100 载重吨；油船 17 艘，共计 635793 载重吨；化学品船 12 艘，共计 357100 载重吨；集装箱船 37 艘，共计 448194 标箱；液化气船 15 艘，共计 957300 立方米；海工船 44 艘，共计 313,414CGT；其他船型 24 艘，共计 1,096,994CGT。

Total Shipping

从国家来看，中国新签订单 88 艘，合计 1,937,458CGT；日本新签订单 4 艘，合计 45,700CGT；韩国新签订单 25 艘，合计 1,288,561CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 44.09%、1.04%和 29.32%。

全球手持订单 5752 艘，中国船厂 3747 艘占全球市场份额 65.14%

据统计，截至 2025 年 3 月 8 日全球船厂手持订单 5,752 艘，共计 156,335,546CGT。和 2025 年 2 月 10 日统计的 5,892 艘，合计 159,278,572CGT 相比，手持订单数量环比下跌 2.38%，修正总吨环比下降 1.85%。

其中中国船厂手持订单量为 3747 艘，共计 92301247CGT，艘数占全球市场份额的 65.14%，CGT 占 59.04%；日本船厂的手持订单量为 721 艘，共计 12987616CGT，艘数占全球市场份额的 12.53%，CGT 占 8.31%；韩国船厂的手持订单量为 685 艘，共计 36099906CGT，艘数占全球市场份额的 11.91%，CGT 占 23.09%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 1353 艘，共计 108,522,154 载重吨；油船手持订单量为 1428 艘，共计 99597634 载重吨；集装箱船手持订单量为 796 艘，共计 8,502,535TEU。

完工量环比下降 56.73%，散货船和集装箱船交付最多

2025 年 2 月份全球船厂共交付新船 103 艘，共计 4,695,740 载重吨。与 2025 年 1 月份全球新船交付订单 282 艘，共计 10,852,198 载重吨相比较，数量环比下跌 63.48%，载重吨环比下降 56.73%。与 2024 年 2 月份全球船厂共交付新船 204 艘，共计 5,614,845 载重吨相比较，数量同比下跌 49.51%，载重吨同比下降 16.37%。

从船型来看，散货船的交付数量为 25 艘，共计 1938046 载重吨；集装箱船的交付数量为 12 艘，共计 133896TEU；油船的交付数量为 5 艘，共计 408207 载重吨；化学品船的交付数量为 10 艘，共计 290983 载重吨；液化气船交付数量为 6 艘，共计 796200 立方米；海工船交付数量为 29 艘，共计 28631 载重吨；其他船型交付数量为 16 艘，共计 203097 载重吨。

2025 年 1-2 月全球船厂共交付新船 385 艘，共计 15,547,938 载重吨。与 2024 年同期的全球新船交付订单 508 艘，共计 16,366,853 载重吨相比较，数量同比下降 24.21%，载重吨同比下降 5.00%。

Total Shipping

从船型来看，散货船的交付数量为 92 艘，共 6221054 载重吨；集装箱船的交付数量为 50 艘，共计 384154TEU；油船的交付数量为 29 艘，共计 2095528 载重吨；化学品船的交付数量为 31 艘，共计 879812 载重吨；液化气船交付数量为 21 艘，共计 2377424 立方米；海工船交付数量为 106 艘，共计 130771 载重吨；其他船型交付数量为 56 艘，共计 581635 载重吨。

油船和集装箱船价格下跌，散货船价格持平

2 月份散货船新船价格指数环比持平，为 173 点；油船和集装箱船新船价格指数环比分别下跌 2 点、1 点至 221 点和 118 点。

2 月份，除好望角型散货船（180/182KDWT)新船价格环比下跌外，其余各型散货船新船价格环比均持平，其中好望角型散货船（180/182KDWT)新船价格环比下跌 100 万至 7400 万美元，巴拿马型散货船(82/84KDWT)、大灵便型散货船(61/64.5KDWT）和灵便型散货船（25/30KDWT）新船价格分别为 3700 万美元、3450 万美元和 2738 万美元。

油船新造船价格，除灵便型油船（47-51KDWT）新船价格环比持平外，其余各型油船新船价格环比均有所下跌，其中灵便型油船（47-51KDWT）新船价格为 5200 万美元；VLCC（315-320KDWT)、苏伊士型油船（156-158KDWT)、阿芙拉型油船（113-115KDWT）和巴拿马型油船（73-75KDWT）新船价格环比分别下跌 200 万美元、200 万美元、50 万美元、50 万美元至 1.26 亿美元、8800 万美元、7450 万美元和 6150 万美元。

集装箱船新船价格，除超巴拿马型集装箱船(22000-24000TEU)、次巴拿马型集装箱船（2600-2900TEU）新船价格环比有所上升，超巴拿马型集装箱船(13000-13500TEU)、巴拿马型集装箱船（8500-9500TEU）新船价格环比有所下降外，其余各型集装箱船新船价格环比均持平，其中超巴拿马型集装箱船(22000-24000TEU)和次巴拿马型集装箱船(2600-2900TEU)新船价格环比上升 50 万美元、25 万美元至 2.75 亿美元和 4400 万美元；超巴拿马型集装箱船(13000-13500TEU)、巴拿马型集装箱船(8500-9500TEU）新船价格分别环比下跌 200 万美元、50 万美元至 1.83 亿美元、1.3 亿美元，巴拿马型集装箱船（3700-4500TEU）和灵便型集装箱船（1850-2100TEU 和 1000-1200TEU）新船价格分别为 6100 万美元、3250 万美元和 2500 万美元。

来源：国际船舶网

Total Shipping

**【不确定性升级，集运公司利润预计下滑 80%以上】**

Sea-Intelligence 分析师计算得出，集装箱航运业去年的息税前利润（EBIT）总计为 600 亿美元，是该行业历史上第 3 高的利润记录，也是疫情之后的最高值。

纽约 Blue Alpha Capital 首席集装箱市场分析师 John McCown 预计，班轮行业今年仍将盈利，但利润将下滑至 100 亿美元以下。

John McCown 在其最新的市场报告中写道：“鉴于本季度价格持续呈现下降趋势，2025 年第一季度的业绩肯定会低于 2024 年第四季度。”他承认，美国政府的关税政策“带来了比以往更多的不确定性”。

国际清算银行（BIS）警告称，美国总统特朗普扬言将施加关税并启动大裁员所带来的不确定性，对多年高通胀和高利率之后的世界经济软着陆构成威胁。该机构指出：“关税、美国财政政策、移民和监管方面的政策不确定性……就像是负面的需求冲击。它们会对支出和投资产生负面影响，而且我们已经看到了一些迹象。如果关税得以实施（有些已经实施），那么负面需求冲击可能会演变成供应冲击，并引发通胀压力。”

2025 年，集装箱现货运价持续下滑。自年初以来，上海出口集装箱运价指数（SCFI）整体下降了 47%。

根据德路里的数据，亚洲至北欧、亚洲至地中海以及跨太平洋至美国西海岸和东海岸的运价目前均比 2024 年的任何时候都要低。

然而，与 2023 年 12 月中旬红海航运危机爆发前的水平相比，亚洲至北欧的现货运价仍上涨了 74%，亚洲至地中海的运价上涨了 96%，而跨太平洋至美国东西海岸的运价与 2023 年底的低点相比上涨了 40%以上。

克拉克森研究公司在其每周报告中评论称：“现货市场持续走软的背景是，农历新年后货运量弱于往常，班轮公司在联盟重组过程中竞争加剧，以及美国及其贸易伙伴不断发布的一系列关税公告引发了广泛的不确定性。”

正如马士基在 2 月发布的年度报告中巧妙推测的那样，2025 年班轮运输的利润处于微妙的边缘，很大程度上超出了承运人的控制范围——中东地区的局势将决定盈利与亏损的差异。

Total Shipping

马士基于 2 月公布了其有史以来第三好的年度财务业绩，2024 年息税前利润为 65 亿美元。这家丹麦航运公司预测，2025 年全球集装箱运量将增长约 4%。然而，据马士基称，今年盈利与亏损的巨大分界线将集中在红海地区。

2025 年到目前为止没有关于袭击的报告，然而，局势仍然紧张，很少有班轮返回亚洲和欧洲之间的苏伊士航线。

马士基对 2025 年息税前利润的预测在 0 到 30 亿美元之间，这取决于红海是在年中还是年底开放。

来源：中国船检

**【好望角型船火热行情将至少延续六周】**

近日，迪拜散货船运营商 Adhira Shipping & Logistics 表示，受中国加大对西非铝土矿采购的推动，海岬型散货船的强劲需求预计将再持续至少六周。

该公司首席执行官 Pappu Sastry 表示:“元旦和春节假期期间海运费处于低位，而铝土矿价格上涨，出口商因此扩大了发运量。但随着铝土矿价格无法维持在较高水平，很多冶炼厂选择推迟装运，等春节假期过后再行操作。”

目前，由于库存水平低和需求回升，中国的铝土矿价格已回落至每吨 95 美元左右。这一价格上涨主要受到几内亚铝土矿进口需求强劲的推动，同时巴西铁矿石出货量的增加也进一步推高了市场需求。

Sastry 表示:“这导致海岬型船舶需求激增，C3 航线运费指数大幅上涨，这一趋势将持续到 4 月和 5 月。矿山、承运人和收货方需要为这些波动做好准备，并确保在物流环节获得必要的支持，以管理从矿山到港口再到海外最终交付的整个流程。”

波罗的海交易所的 C3 巴西至中国航线运费目前为每吨 24 美元，较 1 月的低点每吨 17 美元上涨了 41%。

2025 年第一季度，几内亚铝土矿出口表现强劲。初步的海关和航运数据显示，1 月至 2 月的出口量同比增长 49%，达到约 3140 万吨。

Total Shipping

根据 Howe Robinson 的分析，这一增长主要得益于对中国的出货量进一步增加，以及中几内亚合资企业 AGB2A 的产量快速增长。然而，这家英国船舶经纪公司指出，与去年同期相比，海岬型船舶的货运份额略有下降。尽管如此，几内亚铝土矿贸易对海岬型船舶吨海里需求的影响越来越大，尤其是巴西图巴朗至中国青岛航线。

Howe Robinson 干散货部门负责人 Bilal Muftuoglu 表示：“几内亚海岬型船舶吨海里需求在去年增长至 1.32 万亿海里，三年内翻了一番，目前已远超其他海岬型船舶装货地区。”

船舶经纪公司 Braemar 也强调，第一季度铝土矿出货量出现了“显著加速”，并指出几内亚沿海海岬型船舶排队等待装货的现象进一步放大了运费的上涨。

AXS 船舶跟踪数据显示，有 64 艘载重吨超过 10 万吨的海岬型船舶处于静止或低速移动状态。

来源：海运圈聚焦

**【SCFI 连跌 10 周！四大主要航线运价齐齐下滑】**

在美国总统特朗普关税政策影响下，亚洲出口到欧美的货量依然低迷，上海集装箱出口运价指数（SCFI）连续十周下跌。

根据上海航交所 3 月 21 日发布的最新数据，SCFI 指数上周下跌 26.59 点至 1292.75 点，跌幅由之前一周的 8.14%收窄至 2.02%，欧美四大远洋航线均持续下跌。整体市场仍处于低迷状态。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 93 美元至 1872 美元，周跌幅 4.73%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 111 美元至 2866 美元，周跌幅 3.72%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 36 美元至 1306 美元，周跌幅 2.68%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 100 美元至 2195 美元，周跌幅 4.35%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 304 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周上涨 2 美元至 310 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周持平，为 446 美元；远到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 137 美元。

业内人士指出，欧美四大主要航线目前运价水平都低于 2024 年任何时期。美西线运价已接近或跌破部分集运公司成本价，欧洲线也接近成本价。对此，大型集运公司

total shipping

陆续表态救“价”，地中海航运、赫伯罗特等大型集运公司计划 4 月初喊涨美国线，每 FEU 涨幅约 1000-1100 美元，希望拉高现货价力挺长约价。

业界预测，美国线运价已经出现了筑底回升迹象，4 月中旬美西线运价有望回升到 2650 美元左右，美东线则有望回到 3650 美元。

至于欧洲线，由于货少、船大，为冲高装载率，地中海航运已宣布在 4 月第一周沿用 3 月底的报价，意味 4 月初喊涨计划暂停。业界表示，美国持续几波关税战打乱出货节奏，之前已引发一波躲避关税的抢运潮，反映在美国前二月进口总体货量同比增长 9%，仅次于疫情期间。

随着美国对中国课征关税加大力道，买卖双方谁来为关税买单也出现拉锯，加上看不到关税战的尽头，本能反应就是放缓出货。部分航运人士认为，关税影响是短空长多，关税战一边打一边谈判，市场进入观察期，货主出货谨慎，影响货量，一旦关税战谈判明朗化，进入适应期，货量可望逐渐恢复，运价反弹机率也会增加。

展望今年集运市场供需，Alphaliner 预测数据显示，2025 年运力供给增长 5.7%，需求增长约 2.5%，供过于求压力仍在，但增速较 2024 年趋缓。如果红海危机缓解或新船集中交付，可能加剧运价波动，除红海通行风险外，还要关注中美关税政策、俄乌冲突等，可能推升绕道成本，或扰乱区域贸易流。

来源：国际船舶网

## ◆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 | 21/03/25 | 14/03/25 | 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% | |

Total Shipping

| 油 轮 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 船 型 | | 载重吨 | 21/03/25 | 14/03/25 | 浮动 | % | 备 注 |
| 巨型油轮 | VLCC | 300,000 | 12,500 | 12,500 | 0 | 0.0% | |
| 苏伊士型 | Suezmax | 160,000 | 8,750 | 8,750 | 0 | 0.0% | |
| 阿芙拉型 | Aframax | 115,000 | 7,600 | 7,700 | -100 | -1.3% | |
| 中程型 | MR | 52,000 | 4,950 | 5,050 | -100 | -2.0% | |

截止日期：2025-03-25

(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 | Bulker | 39,000 dwt | Naikai Zosen Setoda, Japan | 2027 | Wisdom Marine Group - Taiwanese | 3,540 | |
| 2 | Tanker | | Hanwha Ocean, S.Korea | 2027 | Capital - Greek | 12,500 | VLCCs |
| 2 | VLEC | 100,000 cbm | Samsung HI, S. Korea | 2027-2028 | MOL - Japanese | 16,020 | Ethane dual fuelled, Against TC to Siam Cement |
| 3 | Ro/Ro | 2,300 vehicles | Mitsubishi HI, Japan | 2028 | Toyofuji Shipping, Miyazaki Sangyo, Nichitoku Kisen - Japanese | Undisclosed | Methanol 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 |
| GLOBAL COMMANDER | | BC | 207,953 | | 2010 | Japan | 3,300 | Chinese | |

Total Shipping

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPE UNITY | BC | 180,181 | 2007 | Japan | 2,200 | Chinese | BWTS fitted |
| ARABELLA | BC | 177,005 | 2005 | Japan | 1,800 | Undisclosed | scrubber fitted |
| WANGARATTA | BC | 82,206 | 2011 | Japan | 1,720 | Chinese | BWTS fitted |
| TRISTAR DUGON | BC | 79,200 | 2011 | China | 1,330 | Undisclosed | Geared |
| NORD MAGELLAN | BC | 63,547 | 2020 | Japan | 2,980 | Chinese | BWTS fitted |
| FORTUNE WING | BC | 55,650 | 2011 | Japan | 1,600 | Indonesian | BWTS fitted |
| MOONDANCE II | BC | 55,566 | 2005 | China | 820 | Undisclosed | |
| ATLANTIC OCEAN | BC | 36,009 | 2010 | China | 950 | Undisclosed | |
| ATLANTIC BRAVE | BC | 33,407 | 2016 | Japan | 1,780 | Undisclosed | |
| QUEEN HARMONY | BC | 28,425 | 2011 | Japan | 1,030 | Undisclosed | BWTS fitted |
| IVS MAGPIE | BC | 28,240 | 2011 | Japan | 1,020 | Undisclosed | |
| KARL-JAKOB K | BC | 4,264 | 2006 | Bulgaria | 428 | 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DEBUSSY | CV | 51,687 | 4,255 | 2009 | S.Korea | 3,200 | CMA CGM | |
| IRENES RHYTHM | CV | 39,462 | 2,824 | 2007 | S.Korea | undisclosed | 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DHT LOTUS | TAK | 320,142 | | 2011 | China | 5,500 | Chinese | BWTS fitted |
| DHT PEONY | TAK | 320,014 | | 2011 | China | 5,500 | Chinese | |
| MACEO | TAK | 319,254 | | 2005 | S.Korea | 4,000 | Chinese | |

Total Shipping

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OMERA LEGACY | TAK | 107,091 | 2005 | S.Korea | 2,500 | Undisclosed | |
| P. YANBU | TAK | 105,391 | 2011 | Japan | 3,900 | Chinese | BWTS fitted |
| OWL 3 | TAK | 13,153 | 2008 | S.Korea | 1,100 | 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 |
| SUNGHO | GC | 6,147 | 2,363 | 2008 | China | 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 |
| KG 7 | TAK | 3,849 | 2,649 | 2000 | Japan | 630.00 | incl stainless steel |

| 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 |
| XIE HAI CHONG HE | BC | 71,252 | 10,346 | 1995 | Japan | 410.00 | as is Hainan |
| SHENG TAI | GC/MPP | 5,210 | 2,225 | 1997 | China | 333.00 | as is Shanghai |
| LIMBA | GC/TWK | 2,132 | 750 | 1964 | Czechoslovakia | undisclosed | Turkey |
| VIK TAK | TAK | 1,660 | 1,330 | 1968 | Russia | 415.00 | Old sale, already arrived |

Total Shipping

## ◆ALCO 防损通函

**【留置权条款与货物出售】**

在 Lord Marine Co SA v Vimeksim Srb DOO (The Lord Hassan) [2024] EWHC 3305 (Comm)这一新案中，英国高等法院商事法庭法官 Bryan 于 2024 年 10 月 14 日做出判决，支持船东出售依合同享有留置权的货物。

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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2025-03-28 | 717.520 | 777.550 | 4.782 | 92.273 | 932.540 | 454.150 | 414.360 | 537.640 | 815.960 |
| 2025-03-27 | 717.630 | 774.850 | 4.805 | 92.294 | 928.920 | 454.230 | 414.030 | 537.460 | 814.990 |
| 2025-03-26 | 717.540 | 776.890 | 4.813 | 92.286 | 932.220 | 454.690 | 414.080 | 538.950 | 815.270 |
| 2025-03-25 | 717.880 | 778.640 | 4.789 | 92.342 | 931.290 | 453.700 | 414.000 | 538.210 | 815.820 |
| 2025-03-24 | 717.800 | 780.040 | 4.825 | 92.347 | 930.850 | 453.330 | 414.770 | 539.350 | 815.070 |

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。

Total Shipping