



全一海运市场周报

2025.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.03.31 - 04.04)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体稳定 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳定，多数航线运价上涨，带动综合指数上涨。据最新公布的数据显示，3月中国财新综合PMI升至51.8，企业信心水平处于2024年初以来最高点。其中，3月制造业PMI升至51.2，为四个月来最高。2025年以来，中国经济运行平稳，发展态势呈现回升向好势头，对中国出口集装箱运输市场平稳发展起到长期支撑作用。4月3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1392.78点，较上期上涨2.8%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区2月失业率降至6.1%，创历史新低，显示出近期欧洲劳动力市场继续转好，但欧洲面临着贸易冲突升级及地缘局势等风险，未来经济前景面临不确定性。本周，运输需求保持稳定，即期市场订舱价格小幅上涨。4月3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1336美元/TEU，较上期小幅上涨1.4%。地中海航线，供需基本面仍较疲软，本周市场运价小幅下跌。4月3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2028美元/TEU，较上期下跌2.3%。

北美航线：据研究机构ADP发布的数据显示，美国3月ADP就业人数增长15.5万人，好于市场预期及前值，显示出美国就业市场具备一定的韧性。本周，美国总统特朗普宣布正式实行“对等关税”行动，这些关税措施将扰乱全球贸易，加剧贸易冲突的风险，未来北美航线运输市场将面临不利影响。本周，运输需求总体稳定，即期市场订舱价格小幅上涨。4月3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2313美元/FEU和3306美元/FEU，分别较上期上涨6.2%、3.5%。

波斯湾航线：运输市场在斋月后向好，运输需求回暖，市场运价继续上涨。4月3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1290美元/TEU，较上期上涨8.6%。



澳新航线：当地对各类物资的需求保持增长态势，供需基本面改善，即期订舱价格继续走高。4月3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 839 美元/TEU，较上期上涨 1.3%。

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，市场运价下跌。4月3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 1436 美元/TEU，较上期下跌 14.0%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。4月3日，中国出口至日本航线运价指数为 975.84 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭进入消费淡季 综合指数小幅下跌】

本周，煤炭市场进入消费淡季，市场货盘减少带动散货船运价走弱，沿海散货综合指数小幅下跌。4月3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 1042.24 点，较上期下跌 2.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，全国大部分地区延续升温态势，北方陆续结束集中供暖，居民用电走弱。同时，非电行业需求增量有限，电厂整体负荷不及八成，煤炭日耗持续走低，库存较同年偏高，部分电厂开启检修。煤炭价格方面，终端需求走弱，停产检修煤矿增多，加之大秦铁路集中维修养护自 4 月 1 日开启，煤炭集港效率下降明显，北方港口库存小幅下降。下游需求走弱，电厂以消耗库存为主，维持长协刚需采购。供需双弱格局下，煤炭价格窄幅波动下略有回稳。运价走势方面，煤炭供需双弱，终端补库情绪不高，市场货盘渐少，商谈氛围平淡，沿海煤炭运输市场运价承压下行。

4月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1052.62 点，较上期下跌 4.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 704.42 点，较 3 月 28 日下跌 6.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 27.9 元/吨，较 3 月 28 日下跌 2.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 36.7 元/吨，较 3 月 28 日下跌 2.6 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 43.3 元/吨，较 3 月 28 日下跌 2.3 元/吨。

金属矿石市场：本周，基建投资继续回暖，市场预期向好，成材厂库、社库均有所下降，钢厂产能利用率稳步上升，铁水产量小幅增加。但国内房地产新开工面积继续



下滑，加之美国关税政策影响外贸预期，成材价格波动有所加剧，钢企利润率小幅下滑。同期，铁矿全球发运环比增加，旺季需求释放有限，矿石价格未见涨势，钢企采购现货为主，补库拉运节奏不变，沿海金属矿石市场运输价格窄幅波动。4月3日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收717.69点，较3月28日下跌0.8%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价27.3元/吨，较3月28日下跌0.3元/吨。

粮食市场：本周，气温逐步上升，潮粮储存难度加大，持粮主体库存成本高企，加之玉米价格回落，出货积极性有所回升，加之春耕开始，中储粮逐渐减少玉米采购量，深加工企业和饲企以刚需为主，玉米价格继续下行。南方港口即期发运价格倒挂，贸易商收购积极性不高，现货成交清淡，沿海粮食运价继续下跌。4月3日，沿海粮食货种运价指数报802.19点，较上期下跌1.6%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价44.1元/吨，较上期下跌0.7元/吨。

成品油市场：本周，国际原油震荡上行，国内成品油零售价格迎来年内第三次上调。柴油方面，随户外大型基建项目开工率提升，以及各地春耕备耕有序推进，柴油产销率持续向好。汽油方面，居民春日出游增多，加之清明节假期来临，支撑汽油需求提升。下游补库需求增多，炼厂上调出货水平，成品油销氛围改善，沿海成品油运价加速上行。4月3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1008.72点，较上期上涨1.6%；市场运价指数930.59点，较上期上涨3.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价有涨有跌 租金指数小幅波动】

本周，国际干散货运输市场运价有涨有跌，整体波动不大。其中，海岬型船市场两大洋运价涨跌互现，太平洋市场运价止跌企稳，远程矿航线运价继续回落；巴拿马型船太平洋市场货盘稳定，日租金稳中有涨；超灵便型船市场各类货盘偏少，氛围偏软，日租金承压小跌。4月2日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1314.44点，较3月27日上涨1.4%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场走势分化，太平洋市场运价止跌企稳，远程矿航线运价继续下跌。太平洋市场，周初恰逢新加坡假期，市场安静，运价小幅波动。周中开始，澳大利亚矿石货盘增加，市场活跃度上升，运价止跌企稳。4月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18963美元，较3月27日上涨1.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.881美元/吨，较3月27日上涨2.7%。远程矿航线，巴西市场4月装期的货盘有限，大西洋市场可用运力充裕，运价承压单边下行。4月2日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.707美元/吨，较3月27日下跌5.2%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳中小涨。太平洋市场，周初，印尼等地假期，市场相对安静，日租金相对平稳。周中开始，澳大利亚、北太平洋市场货盘持续释放，印尼也有部分煤炭货盘，市场活跃度上升，整体氛围较好，日租金相对坚挺。4月2日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13731 美元，较 3 月 27 日上涨 3.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11504 美元，较 3 月 27 日上涨 5.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.106 美元/吨，较 3 月 27 日上涨 2.0%。粮食市场，南美粮食货盘稳步释放，运价相对稳定，不过也会面临着来自小船的竞争。4月2日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 36.040 美元/吨，较 3 月 27 日上涨 1.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金小幅下跌。本周，印尼处于开斋节，市场煤炭货盘偏少，同时镍矿、钢材等货盘也不多，市场整体表现安静，即期可用运力仍有待消化，东南亚市场日租金承压下行。4月2日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8845 美元，较 3 月 27 日下跌 2.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.561 美元/吨，较 3 月 27 日下跌 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 3 月 28 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 620 万桶至 4.398 亿桶，预期为减少 210 万桶。汽油库存减少 160 万桶，总库存降至 2.376 亿桶，原油净进口量增加了 99.9 万桶/日。炼油厂的原油加工量减少 19.2 万桶/日，炼厂利用率下降 1 个百分点，部分炼厂进入春季维护季，导致加工能力下降。加拿大是美国最大的原油供应国之一，每日向美国出口约 400 万桶原油。近期，由于美国关税政策的不确定性，加拿大向美国的原油出口大幅增加，推动美国原油库存上升。周三，美国总统特朗普正式宣布对欧盟、亚洲等多个贸易伙伴加征对等关税，增加了市场的不确定性，尤其是对全球经济和能源需求的潜在冲击。OPEC+本月开始增产，加剧了市场对未来供应过剩的担忧。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 73.26 美元/桶，较 3 月 27 日下跌 1.04%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下行。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后稳。4月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1178.68 点，较 3 月 27 日下跌 1.4%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 4 月中旬货盘基本收尾，西非航线正常工作窗口船位充裕，成交 WS 点位承压下行；美湾航线受益于 4 月底和 5 月初的可用运力相对偏紧，同时 Afra 和 Suezmax 市场的强势表现都为该航线成交运费上涨提供支撑。租家依旧通过私下拿船和老旧船成交打压市场，中东航线成交 WS 点位一路跌破 60；随着运费的不断下滑，船东抵抗情绪渐浓不愿意妥协，运费止跌企稳。目前，整体船位充足，美湾也暂时回归安静，后续仍需足够的货量支撑。周四，中



东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS59.90, 较 3 月 27 日下跌 1.93%, CT1 的 4 日平均为 WS59.37, 较上期平均下跌 6.38%, TCE 平均 3.6 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS61.06, 下跌 0.74%, 平均为 WS60.37, TCE 平均 4.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 14-16 日, 成交运价为 WS57。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 14-17 日, 成交运价为 WS56。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 19-21 日, 成交运价为 WS59.5。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 WS59.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 5 月 3-4 日, 成交运价为 WS60。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 4 月 29-30 日, 成交运价为 WS59。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 4 月 20-25 日, 成交包干运费约为 860 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

月 2 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1149.30 点, 环比下跌 0.67%。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-0.05%、+2.91%、+0.91%及-3.35%。

国际干散货船二手船全面上涨。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 4.75%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.22%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.28%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.34%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 16 艘 (环比减少 3 艘), 总运力 128.63 万载重吨, 总成交金额 23205 万美元, 平均船龄 16.63 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 0.35%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.01%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.63%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.08%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.57%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 4 艘 (环比减少 11 艘), 总运力 75.78 万载重吨, 总成交金额 14500 万美元, 平均船龄 16.25 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 0.88%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.97%。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全面下跌。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 0.68%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.67%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.58%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.26%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 24 艘（环比增加 3 艘），总运力 7.05 万载重吨，总成交金额 7078.20 万人民币，平均船龄 8.85 年。

来源：上海航运交易所

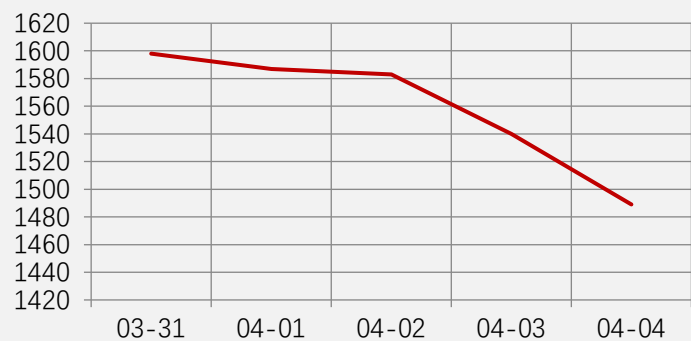
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

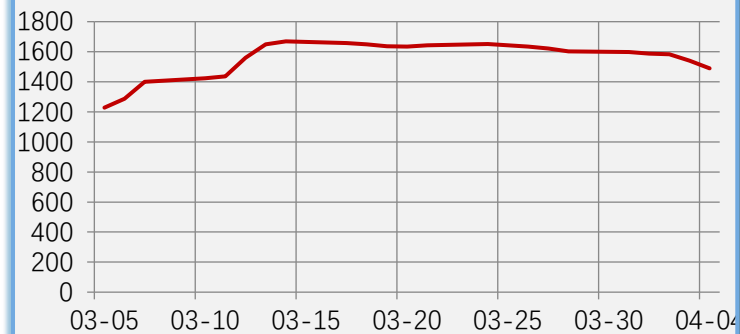
波罗的海指数	3 月 31 日		4 月 1 日		4 月 2 日		4 月 3 日		4 月 4 日	
BDI	1,598	-4	1,587	-11	1,583	-4	1,540	-43	1,489	-51
BCI	2,465	-7	2,440	-25	2,435	-5	2,337	-98	2,219	-118
BPI	1,501	+4	1,499	-2	1,496	-3	1,464	-32	1,425	-39
BSI	988	-7	983	-5	978	-5	973	-5	971	-2
BHSI	614	0	615	+1	615	0	613	-2	613	0



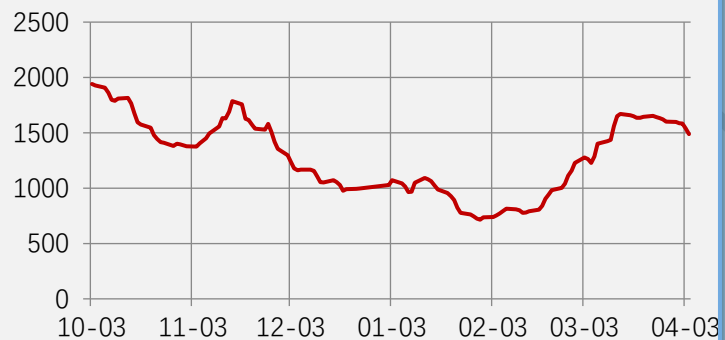
上周 BDI 指数走势



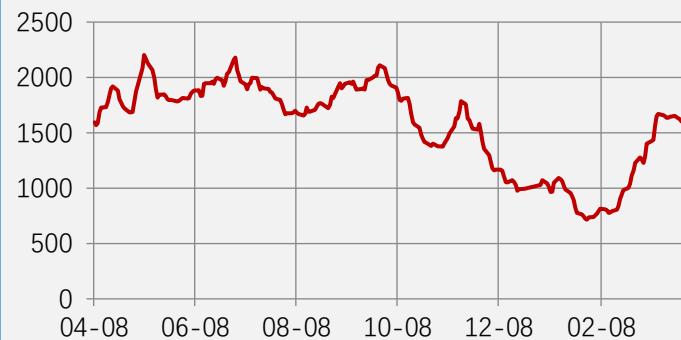
近一个月 BDI 指数走势



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	28/03/25	21/03/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	23,500	24,000	-500	-2.1%
	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	12,750	0	0.0%
	三年	12,750	12,500	250	2.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,000	500	5.0%

截止日期: 2025-04-01

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Pan Ceres' 2013 82158 dwt dely Rizhao 7 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$15,000 - Reachy

'Tai Kudos' 2017 82008 dwt dely Dalian 11 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,000 - Reachy

'Jahan Brothers I' 2010 58470 dwt dely Dongfang prompt trip via Indonesia redel China \$9,250 - Jade Alliance



4. [航运&船舶市场动态](#)

【分析师：合规运力趋紧推动油轮市场上涨！】

受制裁措施收紧影响，市场运力趋紧，油轮市场收益远超过去九个月的平均水平。

投资银行 Jefferies 的分析师 Omar Nokta 及其团队认为，当前强劲的运价主要受到货运量增长以及合规运力缩减的支撑，“目前各船型的即期运价均高于今年第一季度的平均水平，也超过了 2024 年下半年的均值。考虑到春季通常是市场淡季，这一趋势尤为值得关注。”

目前，VLCC 的即期日租金徘徊在 4.5 万美元/天左右，高于今年 1 月至 3 月的 4.4 万美元/天均值，以及去年下半年的 3.6 万美元/天水平。

苏伊士型油轮即期日租金均值为 4.9 万美元/天，高于第一季度的 3.9 万美元/天和去年下半年的 3.7 万美元/天。

阿芙拉型油轮即期日租金达到每日 5 万美元/天，远高于第一季度的 3.2 万美元/天和 2024 年下半年的 3.5 万美元/天。

Jefferies 团队表示：“油轮货运量增长为市场提供了支撑，过去六周内的油轮装载量——尤其是大型原油船型——较 2025 年前七周增加了逾 150 万桶/日。与此同时，合规船队的可用运力正在收紧甚至缩减，这进一步支撑了市场运价的高位运行。”

不过，船舶经纪公司 Gibsons 指出，上周中东海湾 VLCC 市场表现不佳，由于 4 月 10 日至 20 日之间的货盘有限，运价日渐走软。

“由于市场放出的货盘暴露出较多可用船舶，再加上一批再租赁船舶的涌入，船东的抗跌意愿有所减弱。”

Gibsons 预计，市场疲软情绪仍将延续，但也认为当前市场已接近本轮周期的底部。

克拉克森是证券在周二的报告中表示，环保型原油船的日租金自上周五以来基本保持稳定。



投资银行测算，VLCC 的日租金为 4.92 万美元，苏伊士型油轮为 4.57 万美元，阿芙拉型油轮为 4.71 万美元。

在成品油轮市场，Jefferies 指出，LR2 目前的即期日租金为 3.6 万美元/天，高于第一季度的 3.2 万美元/天和去年下半年的 3.4 万美元/天。

较小型的 MR 船型则录得 2.9 万美元/天，高于前三个月的 2.4 万美元/天和 2024 年下半年的 2.6 万美元/天。

来源：海运圈聚焦

【商船三井：未来两年大型散货船市场前景乐观】

日本航运巨头商船三井（Mitsui OSK Lines）预判，未来一至两年内大型干散货船市场将保持稳健发展态势。该公司干散货业务负责人 Kazuhiro Takahashi 表示，由于新船交付量有限，他对市场前景持乐观态度。

Takahashi 指出：“目前船厂能够交付的海岬型新船数量极为有限。据我了解，今年全球仅约 35 艘新船交付，远低于历史平均水平。”他补充道，2010 年前后集中交付的海岬型船队现已面临特检期限，这些船龄达 15 年的船舶必须进行干船坞检修。

但当前大型干船坞资源异常紧张，船东很难及时获得坞期。Takahashi 透露：“部分海岬型船东还计划加装脱硫塔，这将进一步延长坞修时间。”

根据规定，需要进行第三次特检的船舶若未能在规定期限内完成坞修将面临停航。Takahashi 强调：“综合这些因素，海岬型船舶运力供给正日趋紧张。”

货运需求方面同样呈现积极态势。Takahashi 注意到西非至中国铝土矿贸易持续增长，同时几内亚西芒杜铁矿项目预计将于年底启动。这个全球最大铁矿项目每年将产生约 170 艘次的海岬型船运输需求。

“在运力增长受限而货运需求上升的双重作用下，市场基本面保持健康。当然我们仍需关注中国经济存在的变数。”他谨慎补充道。

本周初，商船三井宣布与比利时 CMB Tech 公司合作，将运营三艘 21 万载重吨氨燃料动力海岬型船。这批由青岛北海造船承建的新船将于 2026-2027 年交付，成为全球



首型氨双燃料纽卡斯尔型散货船，商船三井已签署 12 年期租约。

对于新船的运营规划，Takahashi 表示：“虽然具体合同尚未敲定，但西非至亚洲、巴西至亚洲等传统航线都是潜在市场。现有 LNG 双燃料船舶客户对氨燃料船也表现出浓厚兴趣。”

来源：海运圈聚焦

【美国线运价大涨！SCFI 终结十连跌】

美国线运价大涨，上海出口集装箱运价指数（SCFI）结束了连续十周的下跌确实开始反弹。

根据上海航交所 3 月 28 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 64.13 点至 1356.88 点，周涨幅为 4.96%，欧美四大远洋航线中，除地中海航线持续下跌外，其他三个远洋航线止跌回升。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 305 美元至 2177 美元，周涨幅 16.29%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 328 美元至 3194 美元，周涨幅 11.44%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 12 美元至 1318 美元，周涨幅 0.92%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 119 美元至 2076 美元，周跌幅 5.42%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周上涨 15 美元，为 319 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周上涨 14 美元至 324 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 13 美元，为 433 美元；远到韩国每 TEU 运价较之前一周上涨 4 美元，为 141 美元。

近期，北美航行货量逐渐回升，运价率先止跌反弹。据外媒报道，美国线今年长约价格已经确定上涨，多家集运公司与美国零售巨头签订了美西线长约，价格较去年上涨了 15%至 20%，每 FEU 运价达到约 1600 至 1800 美元。对于美东航线，长期合约价格则在此基础上再加约 1000 美元。

业界人士指出，上周由于月底、季度末出货效应影响，订舱率回升，运价基本上企稳。进入 4 月，集运公司预计将采取更强力度稳定现货运价，为长约运价护盘，确保今年的长期合约价格较去年高出 15%至 20%或以上。以超大型客户长约运价为基准，中大型客户、货代签约价依序往上加，目前仍在约 2000~2500 美元之间拉锯，将视承诺的货量调整，预计 4 月中旬之后陆续签订。



原本集运公司长约运价期望值更高，但考虑到不确定因素多，以及现货运价持续下滑，最后纷纷下修长约价。欧洲一些集运公司预计延续目前运价至 4 月第一周，部分集运公司更有计划于 4 月中旬后加收综合附加费（GRI），可能在 800-1000 美元左右。

来源：国际船舶网

【美国最大干散货船东，也要退出美国市场？】

4 月 1 日，美国最大干散货船东 Genco Shipping（简称“Genco”）表示，如果美国实施针对中国船舶的拟议收费政策，公司或将相关成本转嫁给美国出口商来承担额外成本，同时不排除将船舶调配至其他航线运营。

Genco 首席执行官 John Wobensmith 在接受彭博社采访时表示，公司没有在美国建造的船，而是拥有大量中国建造的船只。如果美国总统特朗普对中国建造船只加征费用，公司已制定完备应对方案。

Wobensmith 的应对方案很明确：要么将船舶调配至其他贸易航线，要么将成本转嫁给消费者。他指出，Genco 仅有 10% 的营收来自美国市场，其余 90% 均来自全球其他地区。该公司已在租船合同中增设条款，明确规定所有新增的通行费或港口费用均由终端用户承担。

他还直言，适用于干散货运输的美国造船舶“几乎不存在”。Genco 虽然全力支持振兴美国造船业，但要恢复造船厂产能并培养专业队伍可能需要数十年时间。

Genco Shipping 总部设在美国纽约市，是美国最大的散货船运营商。其运营的 42 艘船中，有 33 艘船在中国船厂建造：大洋造船（原新大洋造船，9 艘）、外高桥造船（8 艘）、青岛扬帆（5 艘）、大连中远海运川崎（3 艘）、江苏韩通（3 艘）、中船澄西（2 艘）、南通中远海运川崎（2 艘）和大连造船（1 艘）。

今年 2 月，美国贸易代表办公室（USTR）提议对停靠美国港口的中国运营或/和建造的船舶征收最高 150 万美元的费用。除了 Genco，全球多家船东近日接连发声，特别是美国船东，警告对中国建造船只的收费政策将引发行业格局剧变。总部位于美国的大西洋集装箱航运公司（ACL）曾向 USTR 写信表示，如果这些费用生效，公司将退出跨大西洋航运市场。3 月 31 日，希腊船王、Capital Maritime 创始人兼董事长 Evangelos Marinakis 也表示，只要该政策实施，其旗下 140 艘船将全面退出美国航线运营。



当前，在全球十大集装箱航运巨头中，中国造船占比显著。根据 Linerlytica 的数据，有五家公司现有船队中的中国建造船舶超过 20%。具体而言（从多到少）：中远海运（58.7%）达飞轮船（35.8%）、以星航运（34.3%）、ONE（25.5%）、地中海航运（24.7%）、赫伯罗特（14.5%）、马士基（13.8%）、长荣海运（12%）、阳明海运（10.1%）、HMM（1.9%）。

就新造船订单来看，中远海运全部新船在中国船厂建造，随后是地中海航运（94.5%）、马士基（68.9%）、赫伯罗特（68.4%）、达飞轮船（64.4%）、ONE（61.1%）和长荣海运（23.1%）。HMM、阳明海运和以星航运均未在中国船厂下单。

Linerlytica 总结，在美国各港口运营的集装箱船舶中，中国建造船舶运力占比为 17%。值得注意的是，中国台湾地区航运公司的船队中的中国制造船舶占比为全行业最低。具体来看，长荣海运和万海航运在美国航线的运营船队 100%非中国建造，而阳明海运在美国航线的船队中，中国造船舶占比为 17%。

来源：海事服务网

【集装箱运价暴跌 28%！哪条航线降幅最大？】

BIMCO 首席航运分析师尼尔斯·拉斯穆森（Niels Rasmussen）表示：“自今年年初以来，中国出口的平均集装箱运费下降了 28%，这是过去 20 年来最糟糕的第一季度。”

中国集装箱运价指数（CCFI）基于 23 家班轮运营商的输入，反映了 10 个主要港口的一般出口运价水平。

这 28%的降幅使 CCFI 指数从年初的 1548 跌至第一季度末的 1112，主要原因是现货运费创下了历史新高。衡量上海出口集装箱运价的上海出口集装箱运价指数（SCFI）自今年年初以来已经下跌了 46%，这是该指数自 2009 年底开始编制以来的最大一季度跌幅。

“自 2006 年以来，CCFI 在第一季度平均只下降了 2%，只有四次下降超过 10%。第二糟糕的年份是 2023 年，从第一季度开始到结束，平均利率下降了 24%。

尽管今年的开局看起来很有希望，1 月份东亚和东南亚的出口市场数量同比增长了 20%，但出口利率却有所下降。与此同时，在好望角附近改道的船只继续吸收 10-12% 的船队容量。



在主要的东西航线中，欧洲和地中海航线自年初以来的平均运费降幅最大，分别为 33%和 32%。

与此同时，南北航线的运费降幅最大，南非、澳大利亚/新西兰、南美和西非的运费分别下降了 40%、38%、35%和 26%。中日贸易的平均利率是唯一没有下降的。

尽管发展不利，第一季度的平均利率仅比去年同期低 8%，但仍比 2019 年高 39%。

然而，特朗普政府专注于提高美国进口关税，将贸易不确定性提高到了近年来从未见过的水平。关税的增加不仅会直接损害美国的贸易，还会间接损害全球贸易，因为美国的贸易伙伴会报复，全球经济增长可能会放缓。

“由于集装箱船队的运力预计在 2025 年将增长 5.4%，预计运费将低于 2024 年。如果运量增长放缓，红海地区的船舶恢复正常航线，2019 年的水平可能很快就会出现，”拉斯穆森说。

来源：物流巴巴

【超过 10%！新造船价格预计将下跌】

尽管造船行业仍存在开启新超级周期来替换 2005-2010 年间交付的大量旧船的可能性，但船舶经纪公司 BRS 预测今年新船价格将陷入停滞。该公司董事长兼首席执行官 Gilbert Walter 指出：“尽管新增造船产能逐步释放，船厂仍将面临订单放缓的情况。”

Gilbert Walter 在 BRS 长达 173 页的年度市场回顾(航运业最权威的市场报告之一)引言中坦言，由于预测航运市场的未来已经变得前所未有的困难，他直到付印前最后一刻才完成这篇文章。他写道：“正如 2025 年开年时的情景，今年余下时间的市场走向仍将充满变数——这是资产运作的绝佳时机。老龄船价值将持续下跌，新船价格将陷入停滞。”

关于造船业，BRS 指出 2024 年新造船平均预期交付时间已超过 4 年。交付档期紧张促使此前处于闲置状态的船厂提高了产能。

BRS 预计，这轮新扩张完成后，全球年造船产能将增加约 200 艘，使当前约 1500 艘的年产能提升至 1700 艘左右。根据 BRS 数据，目前全球约有 348 家运营船厂在过去



一年中获得新合同或完成交付，约为 2007 年 700 家活跃船厂峰值的 50%。

该机构认为，造船业自 2021 年起进入与 2003-2008 年繁荣期相当的超级周期。报告解释称：“这一我们多年坚持的理论，是建立在 2003-2008 年繁荣期交付的船舶需要更换的基础之上。当时全球年造船量从 2005 年的 1483 艘增至 2010 年的 2591 艘。这些船舶将在本十年达到 20-25 年船龄，且由于其设计建造早于 2010 年代的生态革命，因此需要被更高效的船舶替代。”

BRS 警告称，产能扩张可能导致市场不稳定，成为行业未来的一个威胁。另一个船厂无法控制的因素是发动机的可及性。报告指出：“主机制造商正日益成为交付档期的瓶颈。船厂可以租赁所有所需设施来提供较早的交付档期，但没有主机就无法交付船舶。”

BRS 预测今年船舶订单量将从去年的 1.93 亿载重吨降至 1 亿吨。“我们预计当前全球不确定性将持续，货运市场的新压力将推迟投资决策。尽管现有大量订单提供支撑，但新一轮造船扩张将对新船价格产生下行压力，预计 2025 年新船价格将下跌超过 10%，具体取决于船型和尺度。”

根据克拉克森研究的数据，新船价格仍处高位，不过近期各船型价格均有所回落。克拉克森新船价格指数自年初以来已下跌 1%。

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	28/03/25	21/03/25	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	28/03/25	21/03/25	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	7,600	0	0.0%	
中程型	MR	52,000	4,950	4,950	0	0.0%	

截止日期：2025-04-01

(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	157,000	HHI (Samho)	2027	Sonangol	8,760	Stainless Steel
6	Tanker	25,000	CMJL Yangzhou, China	2028-2029	CMB.Tech - Belgian	undisclosed	Oil/Chemical tankers, Ammonia - Ammonia Ready
3	Container	8,000 teu	Imabari	2028-2029	Yang Ming	11,550	
1+5	Container	1,138 teu	Jiangsu Qinfeng, China	2026-2027	Jiangsu Lvhang Logisitcs - Chinese	undisclosed	LNG fuelled
1	LNG	180,000 cbm	HHI (Samho)	2027	Purus Marine	26,200	
1	LNG	20,000 cbm	CIMC SOE	2027	Somtrans	8,550	
2+2	LNG bunkering	20,000 cbm	Huangpu Wenchong, China	2027-2028	SFI Energy - Singapore	9,000	LNG fuelled



1	Offshore	70,000	GSI, China	2027	COSCO Specialized Carriers - Chinese	undisclosed	Semi-submersible heavylift carrier
2	Cruiseship		Fincantieri, Italy	2030-2032	TUI Cruises - German	108,000	
2	Bulker	180,000	Qingdao Beihai SB HI	2028	U-Ming Marine Transport	7,550	

◆ 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
HL SAIJO	BC	206,291		2010	Japan	3,795	Winking - Chinese	basis 3 year BBHP
JUBILANT DEVOTION	BC	117,549		2016	Japan	2,650	Greek	BWTS & Scrubber Fitted
CLEMENS OLDENDORFF	BC	92,759		2012	China	1,320	Greek	BWTS fitted
SEA CHARM	BC	75,932		2003	Japan	770	Chinese	BWTS fitted
MAGIC ECLIPSE	BC	74,940		2011	Japan	1,350	Undisclosed	BWTS fitted
MAGIC CALLISTO	BC	74,930		2012	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
SERVETTE	BC	63,668		2020	China	3,170	Greek	BWTS, 3 YRS BBHP
NANTONG XIANGYU XY134	BC	63,550		2025	China	3,570	Greek	
VOLISSOS	BC	57,022		2010	China	1,070	Chinese	BWTS fitted
SFL YUKON	BC	56,836		2010	China	1,020	Chinese	
TELERI M	BC	55,851		2013	Japan	1,680	VOSCO - Vietnamese	
CL SEVEN	BC	50,630		2011	Japan	1,400	Undisclosed	OHBS
MERCURIUS	BC	50,296		2001	Japan	580	Chinese	
HANDY HEIDI	BC	33,735		2011	Japan	1,260	Undisclosed	
ANSAC GREEN RIVER	BC	33,358		2018	Japan	2,000	Greek	BWTS fitted, dely Q4 2025



VANTAGE REEF	BC	29,263	2010	China	850	Far East	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
SSG EDWARD A. CARTER JR	CV	51,087	3,739	2001	S. Korea	2,700	MSC - Swiss	
XIN XIN TIAN 2	CV	33,648	2,553	2007	Japan	2,500	Undisclosed	
AS ALEXANDRIA	CV	28,632	1,970	2010	S. Korea	undisclosed	Greek	
AS ANITA	CV	28,632	1,970	2010	S. Korea	undisclosed	Greek	
AS FLORIANA	CV	18,446	1,284	2008	China	undisclosed	Greek	*
AS FABRIZIA	CV	18,298	1,284	2008	China	undisclosed	Greek	
AS FILIPPA	CV	17,236	1,345	2008	China	undisclosed	Greek	
POLYNESIA	CV	23,415	1,740	2008	China	1,750	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
HANSIKA	TAK	298,495		2006	Japan	4,500	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
SYMPHONY	TAK	297,572		2009	China	4,900	Chinese	BWTS & scrubber fitted
SEACROSS	TAK	163,292		2006	S. Korea	3,300	Undisclosed	
SW CAP FERRAT I	TAK	36,031		2002	S. Korea	780	Chinese	BWTS fitted
STRINDA	TAK	19,959		2006	Japan	1,590	Undisclosed	stst. BWTS 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
ELLI	BC	69,925	9,242	1995	Japan	450.00	as is China
FUTONG EXPRESS	BC	43,924	8,858	1995	Japan	undisclosed	
RICH ANNA	GC	4,500	1,050	2005	China	380.00	
DUKHAN	TAK/LNG	72,533	32,467	2004	Japan	610.00	Incl 3,000t alum
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
NEPTUNE STAR 25	BC	25,398	5,471	1996	Japan	400.00	

◆[ALCO 防损通函](#)

【欧盟海运燃料条例应对：联营合规】

自 2025 年 1 月 1 日起，航运公司开始面临全新的 FuelEU Maritime regulation （“欧盟海运燃料条例”）相关要求。这项法规规定船舶必须监测并报告其温室气体 (GHG) 排放强度，同时要达成一系列减排目标。违反规定的船舶将被处以罚款。

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
2025-04-03	718.890	784.140	4.877	92.353	939.030	451.850	413.670	534.780	819.150
2025-04-02	717.930	778.260	4.822	92.267	931.630	453.730	412.900	536.210	814.910
2025-04-01	717.750	779.130	4.809	92.257	930.540	450.160	409.600	536.010	814.170
2025-03-31	717.820	779.620	4.836	92.283	931.830	452.700	411.850	536.310	817.370
2025-03-28	717.520	777.550	4.782	92.273	932.540	454.150	414.360	537.640	815.960

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。