



全一海运市场周报

2025.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.04.07 - 04.11 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，综合指数小幅波动。4月11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1394.68点，较上期微涨0.1%。

欧洲航线：近期多项经济数据转好显示出欧洲经济开始企稳。随着美国在世界范围内加征所谓“对等关税”，中欧同意立即开展电动汽车价格承诺谈判，未来中欧双方有望进一步深化贸易、投资和产业合作。本周，运输市场保持稳定，即期市场订舱价格继续上涨。4月11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1356美元/TEU，较上期小幅上涨1.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，本周市场运价继续走高。4月11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2144美元/TEU，较上期上涨5.7%。

北美航线：本周市场关注的焦点在美国宣布对所有贸易伙伴征收“对等关税”，危及全球经济发展和供应链稳定，导致美国金融市场出现大幅调整。由于美国政府宣布对中国输美商品征收“对等关税”，严重损害中国的正当合法权益，中国进行了坚决反制。短期看，“关税战”已经开始对中美航线运输市场产生了一定的影响。本周，部分货物取消了出运计划，即期市场订舱明显减少，价格小幅调整。4月11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2202美元/FEU和3226美元/FEU，分别较上期下跌4.8%、2.4%。

波斯湾航线：运输市场保持回升态势，运输需求继续向好，市场运价小幅上涨。4月11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1309美元/TEU，较上期上涨1.5%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续稳中向好，供需基本面稳固，即期订舱价格继续上行。4月11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890美元/TEU，较上期上涨6.1%。



南美航线: 运输需求有所回暖, 市场运价出现反弹。4月11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1566美元/TEU, 较上期上涨9.1%。

日本航线: 运输市场总体平稳, 市场运价小幅上涨。4月11日, 中国出口至日本航线运价指数为981.15点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船舶周转率下降 综合指数走势平稳】

本周, 华南线价格依旧坚挺, 华东线运价略有上浮。叠加周末两天大风来袭, 船舶提前避风, 影响周转, 沿海散货综合指数走势平稳。4月11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1044.45点, 较上期上涨0.2%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 居民用电负荷减弱, 电厂普遍进入轮机检修阶段, 非电行业需求增量有限, 煤炭消费淡季特征明显, 终端日耗小幅下降。沿海八省电厂日耗183.9万吨, 减少3.6万吨, 库存3348.2万吨, 增加23.8万吨, 存煤可用天数18.3天。煤炭价格方面, 进口低卡煤价格倒挂加剧, 外贸需求转内贸有所增多, 加之部分产地安检限产, 部分煤种供给收紧, 市场情绪回升, 坑口煤价小幅上调。北方港口煤炭价格倒挂情况加剧, 发运积极性下降, 港口调入量明显减小, 下游采购以长协兑现为主, 港口煤价整体弱势运行。环渤海各港调进量117.3万吨, 减少13.2万吨, 调出量125.4万吨, 减少15.4万吨, 合计存煤2815万吨, 环比减少56万吨。运价走势方面, 终端日耗低位运行, 下游港口库存消耗偏慢, 卸港效率有所降低, 影响船舶周转, 临近周末降温大风来袭, 运力有所收紧, 同时, 外贸煤炭价格优势减弱, 内贸煤炭价格低位筑底, 拉升下游采购需求释放, 沿海煤炭持稳上行。

4月11日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1054.72点, 较上期上涨0.2%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收722.22点, 较4月3日上涨2.5%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价28.7元/吨, 较4月3日上涨0.8元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为38.5元/吨, 较4月3日上涨1.8元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为45.0元/吨, 较4月3日上涨1.7元/吨。

金属矿石市场: 本周, 受关税等不确定性因素影响, 铁矿石、钢材价格震荡加剧, 国内宏观利好政策预期上升, 基建水泥、混凝土供应量均有显著提升, 建筑下游需求逐步恢复。螺纹钢表需小幅上升, 社库连续第五周减少, 支撑钢企维持当前产能, 日均铁水产量平稳运行。同期, 全球铁矿石发运量小幅回升, 供给较为平衡, 钢企采购补库节奏不变, 国内日均疏港量平稳运行, 沿海矿石运价小幅波动。4月11日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收714.81点, 较4月3日下跌0.4%, 其中,



青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 27.3 元/吨, 同 4 月 3 日持平。

粮食市场: 本周, 受美国关税政策影响, 国际玉米价格波动较大。同期, 国内玉米产地售粮进度普遍超 9 成, 中储粮增储基本完成, 基层农户忙于春耕, 已无卖粮压力。虽然市场仍存看涨预期, 但随玉米进口持续下降, 加之南北港口库存均处历史峰值, 国内供给保障充足, 玉米价格上调后继续维持偏弱运行。南方港口提货节奏减缓, 影响船舶卸港效率, 沿海粮食运价小幅上涨。4 月 11 日, 沿海粮食货种运价指数报 815.58 点, 较上期上涨 1.7%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.8 元/吨, 较上期上涨 0.7 元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格大幅下跌。国内出行、物流等方面用油成本下降, 有效激发自驾出游、春耕农忙、户外基建成品油消费。下游补库需求持续释放, 炼厂成品油产销平衡, 沿海成品油运价延续涨势。4 月 11 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 1013.64 点, 较上期上涨 0.5%; 市场运价指数 940.44 点, 较上期上涨 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【关税影响市场信心 租金指数大幅下跌】

4 月 2 日, 美国宣布对所有进口商品征收 10% 关税, 于 4 月 5 日生效。全球股市大跌, 市场对全球经济、贸易等担忧情绪升温, 市场氛围和信心受到影响, 国际干散货运输市场各船型运价全线下跌, 其中海岬型船跌幅最大, 巴拿马型船次之, 超灵便型船目前影响尚不明显。4 月 10 日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1103.84 点, 较 4 月 2 日下跌 16.0%。

海岬型船市场: 海岬型船两大洋市场大幅下挫。太平洋市场, 上半周, 现货市场货盘偏少, 运力供应充裕; 另外, 受美国关税影响, FFA 远期运价合约价格大幅下跌, 市场氛围较差, 同时国际燃油价格下跌 (4 月 9 日含硫量 0.5% 的新加坡低硫油价格较 4 月 3 日下跌 10.8%), 铁矿石运价急速下行, 澳大利亚丹皮尔至青岛航线从 4 月 3 日 9.278 美元/吨跌至 9 日 7.292 美元/吨, 跌幅 21.4%。下半周, 特朗普暂缓部分国家对等关税, 市场情绪受到提振, 太平洋市场运价急跌后略有企稳。4 月 10 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13655 美元, 较 4 月 2 日下跌 28.0%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.407 美元/吨, 较 4 月 2 日下跌 16.6%。远程矿航线, 巴西市场 5 月可用运力偏多, 市场货盘有限, 运价继续承压下行。4 月 10 日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.057 美元/吨, 较 4 月 2 日下跌 16.1%。



巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场明显回落。太平洋市场，内外贸煤价倒挂，进口煤缺乏价格优势，且国内电厂煤炭库存较高，印尼和澳大利亚煤炭货盘均偏少，日租金承压下行。4月10日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 11963 美元，较 4 月 2 日下跌 12.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10125 美元，较 4 月 2 日下跌 12.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.706 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 5.6%。粮食市场，美国关税政策使得市场观望气氛浓厚，国内大豆采购相对缓慢，同时 FFA 远期合约价格下跌，市场氛围较差，粮食货盘不多，运价承压下行。4月10日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.150 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 5.2%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场日租金先跌后稳。上半周，虽然国内北方钢材出口相对稳定，但进口煤炭和镍矿货盘偏少，市场整体活跃度不高，氛围偏软，日租金小幅下跌。下半周，前期因菲律宾天气原因推迟至下旬的镍矿货盘开始增加，东南亚市场日租金小幅波动。4月10日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8415 美元，较 4 月 2 日下跌 4.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.381 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 2.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 4 月 4 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 255 万桶至 4.423 亿桶，预期为增加 142 万桶。美国总统特朗普 4 月 3 日宣布加征关税后，沙特联合七个 OPEC+ 成员国突然宣布加速解除 220 万桶/日的减产计划，5 月将日产量提高 41.1 万桶，并大幅下调 5 月亚洲原油售价。随后特朗普宣布暂停对大多数经济体征收新一轮关税，为期 90 天立即生效，油价短期出现低位反弹。关税政策加剧了全球各国之间冲突的不确定性，全球贸易冲突升级成为打压油价的核心因素，贸易冲突升级给消费前景蒙上阴影，石油需求增长面临风险。特朗普暗示将与伊朗进行直接核谈判，伊朗方面表示，称任何对话都将是间接的，地缘政治因素又增加了一层复杂性，但仍无法扭转油价整体下行趋势。本周布伦特原油期货价格大幅下跌，周四报 63.12 美元/桶，较 4 月 2 日下跌 13.84%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。4月10日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1075.15 点，较 4 月 2 日下跌 8.8%。

超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东和西非航线活跃度均有不同程度的下滑，中东航线老旧船成交一度跌破 WS50，西非航线部分替代船成交对运价构成一定支撑，下跌幅度也相对较小。美湾航线或多或少的受到关税政策影响，成交运费由涨转跌。租家通过控制出货节奏和私下成交降低货盘曝光度，不断打压市场。船东抵触情绪逐渐增加，不过近期油价有所下滑，同样价格的情况下船东接受度略微上升。目前，整体船位依旧充足，OPEC+ 短期内计划增产产量有限，成交运费始终承压下行。周



四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS53.59，较 4 月 2 日下跌 10.53%，CT1 的 5 日平均为 WS56.09，较上期平均下跌 5.52%，TCE 平均 3.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS56.99，下跌 6.66%，平均为 WS58.53，TCE 平均 4.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 17-19 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 20-22 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 17-18 日，成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 22-24 日，成交运价为 WS55。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 24-26 日，成交运价为 WS47.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 1-3 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 月底，成交包干运费约为 877.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】

4 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1152.31 点，环比上涨 0.26%。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-0.002%、-0.69%、+1.19%及+0.13%。

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 1.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.81%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.36%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.22%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 17 艘（环比增加 1 艘），总运力 127.35 万载重吨，总成交金额 29135 万美元，平均船龄 13.24 年。

国际油轮二手船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.04%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.48%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.05%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.55%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 3 艘（环比减少 1 艘），总运力 16.31 万载重吨，总成交金额 4785 万美元，平均船龄 20.67 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 1.17%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 1.23%。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 0.67%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.29%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.05%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.23%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 31 艘（环比增加 7 艘），总运力 8.51 万载重吨，总成交金额 8679.40 万人民币，平均船龄 11.63 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

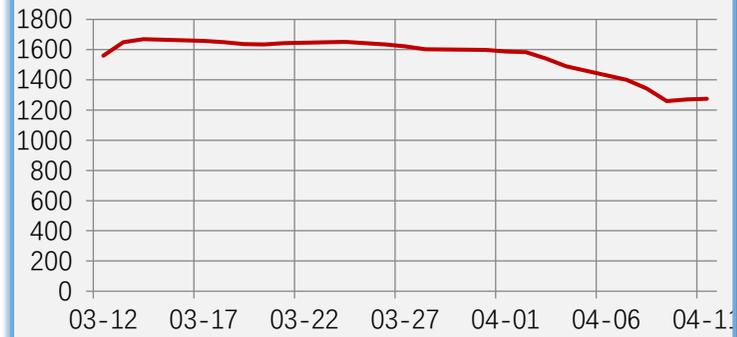
波罗的海指数	4月7日		4月8日		4月9日		4月10日		4月11日	
BDI	1,401	-88	1,342	-59	1,259	-83	1,269	+10	1,274	+5
BCI	2,017	-202	1,915	-102	1,732	-183	1,781	+49	1,803	+22
BPI	1,356	-69	1,278	-78	1,203	-75	1,189	-14	1,186	-3
BSI	965	-6	954	-11	948	-6	941	-7	939	-2
BHSI	606	-7	600	-6	594	-6	586	-8	582	-4



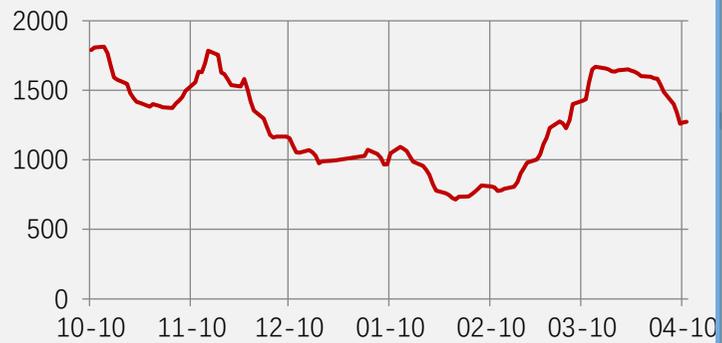
上周 BDI 指数走势



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	04/04/25	28/03/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	22,000	23,500	-1500	-6.4%
	三年	20,500	21,500	-1000	-4.7%
Pmax (76K)	一年	13,500	14,000	-500	-3.6%
	三年	10,500	11,750	-1250	-10.6%
Smax (58K)	一年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-04-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ultra Virtue' 2022 63662 dwt dely Kushiro 14/15 Sep trip via NoPac redel Japan \$12,000 - WBC

'Bellight' 2016 63073 dwt dely Anyer 13/16 Apr trip via Indonesia redel Thailand \$15,500 - Pacific Basin



4. [航运&船舶市场动态](#)

【关税冲击！洛杉矶港：吞吐量下降 10%！】

据美媒 freightwaves 消息，由于美国对等关税导致数月的提前装载和进口价格上涨，预计今年下半年洛杉矶港的集装箱吞吐量将下降 10%。

此前，洛杉矶港曾发布公告称，今年年初至 2 月的货运量始终保持强劲。

2025 年前 2 月，洛杉矶港集装箱吞吐量达到 172.6 万 TEU，同比增长 5.4%，这是美国最大港口异常繁忙的开局。

港口执行董事 Gene Seroka 指出，美国总统特朗普对中国、加拿大、墨西哥和欧盟等国的关税战可能会对洛杉矶港产生影响。

Seroka 强调：“许多零售商和制造商比平时更早地通过洛杉矶进口产品，以对冲关税。”

“我认为，今年下半年，即从 7 月 1 日到年底，我们将开始看到货运量有所下降。” Seroka 在接受采访时表示，“洛杉矶港的货运量至少会下降 10%。”

关税之战愈演愈烈，不仅是洛杉矶港，全球各港口的吞吐量都或将受到不同程度的影响。航宝在此提醒各位货代人，及时关注相关港口信息，做好运输计划。

来源：搜航网

【重磅！美国拟放宽对中国造船舶收费计划！】

据路透社报道，美国贸易代表杰米森·格里尔（Jamieson Greer）周二（4 月 8 日）向国会议员表示，针对中国建造船舶停靠美国港口拟征收的百万美元费用不会全部实施，且不会叠加收取。

在参议院财政委员会听证会上，格里尔解释称，这些提案旨在应对美国造船业竞争力不足的问题。



格里尔表示，在美国贸易代表办公室（USTR）完成对中国海事行业的调查后，港口费是“一系列潜在措施中的选项”，旨在重振美国造船业。“这些措施不会全部执行，也不会层层叠加，”他特别强调。

许多航运利益相关者就该计划提交了公开意见，格里尔则亲自会见了其中几位。他说，USTR 正在仔细研究这些反馈以及三月底公开听证会上的证词。

格里尔表示，USTR 希望“确保我们有足够的时间和激励措施，将造船业引进美国，且不会对经济造成影响”，但他没有提供有关拟议补救措施的更多细节。

三位消息人士向路透社透露，根据反馈意见，USTR 的港口费用计划可能最迟要到今年 11 月才能实施。

虽然美国钢铁制造商和行业工会对该提议表示赞赏，但反对者人数众多。在听证会上，美国的农民、能源生产商、化学和建筑公司以及船舶运营商表示，该计划将给他们带来沉重的成本负担，甚至可能导致他们破产。

与此同时，美国的港口运营商警告称，这些费用可能将引发供应链混乱。

美国海事专家和律师表示，USTR 二月份发布的提案中的措辞模糊。除此以外，他们还表示，这些费用（适用于在中国运营的船舶、拥有在中国建造船舶的船队以及潜在订购中国建造船舶的运营商）可能是累积的，在某些情况下每次港口停靠的费用可能加起来高达 350 万美元。

来源：海事服务网

【运价“雪崩式”暴跌，集运市场恐迎至暗时刻】

据 Sea-Intelligence 最新研报，2025 年 1 月至 2 月期间，集装箱运价指数出现有记录以来最大跌幅。事实上，早在上周特朗普对其主要贸易伙伴实施关税政策前，集装箱货运需求就已显现出下行趋势。

Sea-Intelligence 指出，集装箱航运公司必须做好运价持续承压的心理准备。尽管特朗普关税政策走向充满变数，但研究公司担忧，美国乃至全球经济或将难逃衰退命运。该机构在最新分析报告中警示，关税政策极有可能在美国及多国市场触发急速经济衰退，进一步强化集装箱航运市场既有的下行轨迹。



当前，集装箱市场已出现深度调整的两大关键信号。其一，集装箱运量需求初现小幅萎缩迹象，尤其北美到远东航线表现突出。数据显示，2025年1-2月，该航线出口量较上年同期骤降13%。过去6年，北美至远东航线的货运量持续萎缩，市场收缩态势已相当显著，2025年初的行情不过是延续了这一下行轨迹。

其二，集装箱运价跌幅惊人。集装箱贸易统计指数（CTS）显示，2025年1月至2月间，集装箱综合运价指数环比骤降10.6%。2025年2月出现的10.6%运价跌幅，创下有记录以来2月最大跌幅纪录，且显著超出季节性波动正常范围。这表明，全球集装箱市场正经历着超乎寻常的强烈下行趋势。

市场疲软态势在全球集装箱货运需求中已有所体现。2025年1-2月，全球集装箱运量增幅跌破3%大关，这为今年夏季传统旺季的平淡表现埋下了伏笔。研究机构警告称：“美国关税政策带来的持续冲击，2025年航运旺季恐将遭遇史上最惨淡行情。”航运业各方需密切关注市场动态，提前做好应对策略，以应对这场可能持续的市场寒冬。

来源：中国船检

【这类船成关税政策大输家？日韩船东或遭重大打击！】

美国总统特朗普加征关税的冲击已波及航运业，其中集装箱船和汽车运输船船东面临的风险尤为突出。

BIMCO日前曾预测，特朗普政府实施的最新关税预计将对集装箱航运业造成最严重的打击，“如果关税上调导致美国集装箱进口量增长停滞，全球集装箱运量增速将下滑0.5%。”

然而，汽车运输行业也正面临冲击。4月2日午夜，特朗普于3月26日签署的25%汽车关税正式生效。

数据显示，2024年美国海运进口汽车总量超过400万辆。费恩利证券（Fearnley Securities）分析师指出，就汽车运输船而言，新关税政策将对海运贸易造成巨大的贸易影响。他们分析称，随着日韩等国出口商陷入紧张情绪，行业盈利水平和货运量可能双双下滑。

费恩利证券测算，若汽车销量下滑10%，将导致约40艘汽车运输船的需求蒸发。



英国汽车制造商捷豹路虎公司已经快速作出了反应。该公司 5 日宣布，自 4 月 7 日起的一个月内暂停向美国出口整车，以应对美国对进口汽车加征 25% 关税带来的影响。近年来，该企业年销约 40 万辆汽车，对美出口占比近 25%。

7 日，德国奥迪汽车公司因特朗普宣布提高进口汽车关税，也决定暂停向美国经销商交付新车。奥迪公司称，所有在 4 月 2 日之后运抵美国的车辆将被暂时扣留，不会移交给经销商。

从影响范围来看，美国加征汽车关税的影响将主要波及韩国、日本和欧洲航线，这些地区是美国汽车进口的主要来源地。而中国对美出口整车数量有限，市场份额不足 2%，因此受到的影响相对较小。

关税冲击下的行业众生相

多家知名汽车船东都表达了对该轮关税的担忧。挪威 PCTC 巨头华伦威尔森 (Wallenius Wilhelmsen) 表示，美国对汽车和关键汽车零部件征收 25% 的进口关税“预计将对制造商、消费者和市场产生直接影响”；Gram Car Carriers 首席执行官 Georg Whist 直言现状“堪忧”。

欧洲联合汽车运输船公司 (UECC) 认为，虽然公司的船队只在欧洲运营，短期内可能不会受到直接影响，但是在中长期内可能会受到影响。随着更多远洋运力可能涌入欧洲市场，加上经欧洲枢纽港中转的美国货量减少，欧洲近海航运企业或将受到影响。这种货量减少的情况同样可能出现在欧洲港口至枢纽港、再经远洋运输至美国的货物流向中。UECC 认为，真正的重创将落在远洋航运企业身上，因为进出美国的货运量将会显著缩减。

日本邮船 (NYK Line) 对美国新关税的潜在影响表示担忧，并警告称，汽车和消费品成本的上升可能会削减需求并减缓全球货运增长。但公司同时洞察到危机中的商机：其一，如同疫情期间的供应链中断，关税引发的通关延迟可能导致运力紧缩，从而推高运费；其二，若中国转移美国原材料采购渠道，该公司有望承接由此产生的新物流需求。

不过，也有船东正在观望。礼诺航运 (Hoegh Autoliners) 首席执行官 Andreas Enger 表示，公司正在与美国进出口核心客户保持密切沟通，将协同寻找最优解决方案，但当前局势存在不确定性，公司不愿对假设性场景作出推测或评论。



韩国汽车船公司现代 Glovis 则陷入了一个“喜忧参半”的局面。分析认为，虽然美国 25% 的汽车关税可能对汽车运输船运费产生负面影响，但随着现代汽车集团决定提高其位于美国佐治亚州新建的“现代汽车集团美国元工厂”（HMGMA）产量，预计现代 Glovis 在韩国本土运营的 CKD（全散件组装）业务将迎来增长机遇。

然而，现代 Glovis 还需要摆脱对现代汽车和起亚汽车的依赖。业内预计，其与现代和起亚相关的营收在短期内仍将维持现状。根据其与美国两家公司签订的 5 年长期合约（2025-2029 年），预计运输单价将较以往提升约 2.3 倍。

美国车市现“恐慌性”购车潮

跨国车企在美国市场普遍采用“本土生产+全球供应”的双轨模式。现代汽车虽已宣布在美建厂计划，但现阶段其车辆仍主要从韩国海运入美；丰田汽车虽在美国设 10 座工厂生产汉兰达等畅销车型，但其混动车型普锐斯仍需从日本进口；通用汽车在美生产线严重依赖来自韩国和墨西哥的零部件及整车供应；大众汽车即便在美组装途昂等车型，其核心部件仍须跨境采购；三菱汽车在美销售车型全系依赖进口。这种全球供应链布局正使车企在美业务面临关税政策带来的连锁风险。

据外媒报道，在特朗普实施新关税前的几周内，美国各地汽车经销商的销量激增。考克斯汽车（Cox Automotive）最新数据显示，3 月新车销量暴增近 30% 至 159 万辆，创四年单月销量新高——消费者赶在特朗普全面加征关税前疯狂购车。

行业分析师表示，汽车销量的快速攀升，主要源于消费者对 25% 进口汽车及零部件关税政策即将引发全面涨价的预期性恐慌。展望未来，分析师预计，只要关税前库存充足，4 月和 5 月的销售仍将保持强劲，但到夏天，随着库存减少和成本上升，汽车行业可能会大幅放缓。考克斯汽车已经将美国汽车全年销量预测从 1630 万辆下调至 1560 万辆。

来源：海事服务网



◆ 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	04/04/25	28/03/25	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	3,650	3,700	-50	-1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,450	-50	-1.4%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,050	-50	-1.6%	
油轮						
船型	载重吨	04/04/25	28/03/25	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	8,650	8,750	-100	-1.1%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,550	7,600	-50	-0.7%	
中程型 MR	52,000	4,950	4,950	0	0.0%	

截止日期: 2025-04-08

(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	180,000	Qingdao Beihai SB, China	2027-2028	U-Ming - Taiwanese	7,500~7,900	Scrubber fitted



4+2	Bulker	40,000	Jingjiang Nanyang Shipbuilding	2027-2028	Yangzijiang Financial Holdings	3,000	
2	Tanker	320,000	Hanwha Ocean, S. Korea	2027	Capital - Greek	12,850	Scrubber fitted
1	Tanker	310,000	Nihon Shipyard, Japan	2028	NYK - Japanese	undisclosed	Methanol fueled
4	Tanker	158,000	Samsung (PaxOcean)	2028	Centrofin	8,300	
4	Tanker	115,000	Hyundai Philippines	2027	CIDO	7,300	
2	Tanker	115,000	Hyundai Philippines	2028	Nissen Kaiun	undisclosed	
1	Tanker	115,000	Hyundai Vinashin	2028	Nissen Kaiun	undisclosed	
1	Tanker	20,000	Fukuoka Shipbuilding	2028	Jaldhi Overseas	undisclosed	
2	Tanker	26,000	Asakawa Shipbuilding	2028	Jaldhi Overseas	undisclosed	
3	Tanker	40,000	Nantong Xiangyu	2728	Jaldhi Overseas	undisclosed	
6	Container	8,800 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2027-2028	Capital - Greek	14,000	LNG dual fuel
6	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2027-2028	Capital - Greek	4,500	Scrubber fitted
8	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2027-2028	Capital - Greek	5,500	Scrubber fitted
1	Gas Carrier	180,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2027 UK-	Purus Marine - based	26,180	LNG fueled
1	OCSV		Vard, Norway	2027	Dong Fang - Taiwanese	12,600	Subsea operation duties
2	Cruiseship		Fincantieri, Italy	2030-2031	AIDA Cruises - German	110,000	capable, 2,100 cabins
2+2	Ro/Pax	3,500 lm	GSI, China	2027	MSC - Swiss	16,000	LNG dual fueled
4	RoPax	3,300 lm	CMJL (China Merchants Jinling Shipyard)	2028-2030	Grimaldi Group	Total \$1.3bn	



2	RoPax	2,500 1m	CMJL (China Merchants Jinling Shipyard)	2028-2030	Grimaldi Group	Total \$1.4bn
3	RoPax	5,100 1m	CMJL (China Merchants Jinling Shipyard)	2028-2030	Grimaldi Group	Total \$1.5bn

◆ [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
CAPE ACACIA	BC	206,237		2005	Japan	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
CHINA PROGRESS	BC	174,322		2006	China	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
SHUN FU DA	BC	82,849		2006	Japan	1,140	Undisclosed	BWTS fitted
SEA MARATHON	BC	81,945		2015	China	1,800	Greek	non eco, BWTS fitted
GOLDEN IOANARI	BC	81,827		2011	S. Korea	1,630	Greek	BWTS fitted
GOLDEN KEEN	BC	81,586		2012	S. Korea	1,740	Chinese	BWTS fitted
SANTA MARIA	BC	75,825		2008	China	1,050	Undisclosed	ICE CLASS 1C
MIYAMA	BC	75,777		2005	Japan	950	Undisclosed	BWTS fitted
AMIS WISDOM III	BC	61,527		2011	Japan	1,750	Chinese	BWTS fitted
EMMANUEL C	BC	58,837		2008	China	1,180	Chinese	BWTS fitted
ARIETTA	BC	55,818		2009	Japan	1,300	Chinese	
SEAVENUS	BC	50,913		2000	Japan	630	Undisclosed	
TAMARACK	BC	50,344		2003	Japan	830	Undisclosed	
BUNUN HERO	BC	37,811		2015	Japan	1,850	Manta - Turkish	BWTS fitted
LAGO DI CANCANO	BC	37,666		2014	China	1,400	Undisclosed	Eco, Ice 1C, BWTS fitted



STRADION	BC	36,863		2011	S. Korea	1,350	Undisclosed	BWTS fitted
SEASTAR VENTURE	BC	32,500		2012	China	930	Undisclosed	
AFRICAN HALCYON	BC	32,245		2007	Japan	1,010	Chinese	OHBS, BWTS fitted
MAJESTIC MARINA	BC	32,115		2009	Japan	1,050	Vietnamese	BWTS fitted
ITALIDA	BC	28,509		2009	Japan	950	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
SEASPAN KOBE	CV	59,623	4,506	2011	S. Korea	undisclosed	Greek	T/C attached
SEASPAN CHIBA	CV	58,430	4,520	2011	S. Korea	5,200	Zim	T/C attached
PROTOSTAR N	CV	37,904	2,742	2007	Germany	1,900	Undisclosed	
HALCYON	CV	12,480	1,102	2007	Japan	1,010	Chinese	

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
NIERUS	TAK	317,972		2003	S. Korea	3,000	Chinese	BWTS fitted
SENTINEL	TAK	317,972		2003	S. Korea	3,000	Chinese	BWTS fitted
EUROHOPE	TAK	306,506		2007	S. Korea	4,625	Chinese	BWTS Fitted / CAP 1
PS ATENE	TAK	49,999		2018	S. Korea	3,780	Undisclosed	
SONGA KARI	TAK	13,148		2008	S. Korea	1,100	Undisclosed	BWTS fitted, Epoxy Phenolic
DH HONESTY	TAK	13,148		2021	China	2,050	Undisclosed	BWTS fitted, online bidding



◆ [上周拆船市场回顾](#)

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
GLUON	CV	7,196	3,192	1995	Japan	undisclosed	
ADVENTURE	GC	6,918	2,073	1995	Japan	undisclosed	
ATHENA	OTHER/OFFSHORE TUG	745	1,178	1975	Netherlands	undisclosed	

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
DSM STAR	CV	23,645	8,110	2008	China	undisclosed	Old Sale, Vessel Suitable for Containers

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
FIRSTEC	BC	34,704	7,952	1997	Japan	425.00	as is Hong Kong
ZEKAI ONEL	GC	4,147	1,580	1980	Turkey	undisclosed	Turkey
GMA NADIA	GC	3,194	1,208	1988	Japan	278.00	Turkey

◆ [ALCO 防损通函](#)

【脚手架上高空作业的风险】

脚手架作为一种多功能作业平台，在船舶的各类作业中发挥着至关重要的作用，使船员能够在船上难以触及的区域进行重要的维护作业。详细信息请索取附件。



◆ 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
2025-04-11	720.870	813.390	5.031	92.922	938.970	450.520	416.670	543.530	876.370
2025-04-10	720.920	794.620	4.937	92.906	931.270	447.020	411.220	539.790	846.260
2025-04-09	720.660	796.200	4.993	92.791	928.320	432.430	401.390	535.890	855.460
2025-04-08	720.380	791.550	4.916	92.701	925.630	437.290	404.080	536.010	842.160
2025-04-07	719.800	793.560	4.994	92.612	934.390	435.550	403.360	537.190	846.070

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。