



全一海运市场周报

2025.04 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.04.14 - 04.18)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本平稳 不同航线互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场基本平稳，综合指数小幅下跌。据国家统计局最新公布的数据显示，中国一季度 GDP 同比增长 5.4%，国民经济实现良好开局。市场预期“关税战”将会对二季度贸易和经济带来一定压力。4月18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 1370.58 点，较上期下跌 1.7%。

欧洲航线：本周欧洲央行下调利率 25 个基点，自去年 6 月以来第七次下调利率。欧洲央行在声明中表示：“由于贸易紧张局势加剧，经济增长前景恶化。不确定性加剧可能会削弱家庭和企业的信心，这些因素可能会进一步拖累经济前景。”随着贸易冲突影响的深化，未来欧洲经济前景面临考验。本周，运输市场继续保持总体稳定，运输需求相对平稳，市场运价小幅回落。4月18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 1316 美元/TEU，较上期下跌 2.9%。地中海航线，市场行情略强于欧洲航线，本周即期市场订舱价格小幅上涨。4月18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 2161 美元/TEU，较上期上涨 0.8%。

北美航线：根据世界贸易组织(WTO)最新报告，WTO 将今年全球商品贸易额的预期从年初的增长 2.7%调整为下滑 0.2%，整整下调了近三个百分点。特朗普政府激进的关税政策将导致 2025 年全球贸易萎缩，这不仅将重创全球商业环境，也将显著降低全球 GDP 增长预期。WTO 分析显示，北美地区贸易将受到最沉重打击。本周，中美航线运输市场货量呈现下滑态势，市场开始对总体运力投放规模进行调控，美西航线运价小幅下滑。4月18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 2103 美元/FEU 和 3251 美元/FEU，分别较上期下跌 4.5%、上涨 0.8%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，即期市场订舱价格出现回落。4月18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 1266 美元/TEU，较上期下跌 3.3%。

澳新航线：当地对各类物资的需求总体平稳，市场运价平稳运行。4月18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 891 美元/TEU，较上期微涨



0.1%。

南美航线：运输需求保持稳定，市场运价小幅上涨。4月18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1573美元/TEU，较上期上涨0.4%。

日本航线：运输市场小幅回升，市场运价小幅上涨。4月18日，中国出口至日本航线运价指数为1001.35点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船舶运力周转缓慢 综合指数平稳上升】

本周，受大风天气影响，北方港口长时间封港，船舶运力周转偏缓。叠加终端采购需求转向国内，补库拉运需求提升，船东挺价情绪高涨，沿海散货综合指数平稳攀升。4月18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1062.11点，较上期上涨1.7%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着气温升高，居民用电消费继续走低。同时，水电、风电等可再生能源发电量明显提升，火力发电受挤压趋于明显，电厂日耗持续下降。非电行业受部分出口制造企业削减产量影响，用电基础支撑趋于走弱，终端耗能需求进一步承压。沿海八省电厂日耗176.6万吨，减少7.3万吨，库存3331.5万吨，减少16.7万吨，存煤可用天数18.9天。煤炭价格方面，一方面，主产区煤矿生产节奏保持平稳，供应水平稳定，需求端电煤处于消费淡季，清洁能源发电替代能力增强，在供稳需弱的反差格局下，煤价持续走低。另一方面，电厂高库存、低负荷情况以及市场淡季氛围，影响终端采购需求，且部分终端对长协货盘拉运节奏有所放缓，港口整体调出量不如调进量，港口库存大幅上行。环渤海各港调进量119.7万吨，增加2.4万吨，调出量91.5万吨，减少33.9万吨，合计存煤2999万吨，环比增加184万吨。运价走势方面，受大风天气影响，北方港口长时间封航，船舶周转率降低，即期运力偏紧。同时，因部分兼营船回流内贸市场，商谈氛围有所升温。进口煤价倒挂延续，终端需求转向国内，船东挺价情绪浓厚，沿海煤炭运价持续上涨。

4月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1081.62点，较上期上涨2.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收770.04点，较4月11日上涨6.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.7元/吨，较4月11日上涨3.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.3元/吨，较4月11日上涨1.8元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为46.1元/吨，较4月11日上涨1.1元/吨。



金属矿石市场: 本周, 钢市供需双增, 库存持续去化, 但受国内地产需求及出口预期偏弱影响, 短期钢价延续小幅震荡走弱。铁矿石海外发运量持续居高位, 供应宽松, 加之美国政府再次提高关税, 矿石市场或担忧全球贸易摩擦升级和钢铁需求萎缩, 铁水产量微降。供强需弱局面下, 铁矿石价格震荡偏弱运行。运输市场日均疏港量增加, 下游补库采购节奏平稳, 沿海矿石运价有所上涨。4月18日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收727.36点, 较4月11日上涨1.8%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价27.6元/吨, 较4月11日上涨0.3元/吨。

粮食市场: 本周, 受养殖企业利润偏低影响, 饲料备货建仓意愿不足, 市场观望情绪偏浓, 深加工企业主流工厂开工率下降, 散粮采购情绪偏淡。国内玉米供应充裕, 叠加中储粮陈粮玉米竞价轮出操作, 散粮市场价格继续下跌。运输市场受大风封航影响, 运力供给收紧, 沿海粮食运价维持上涨态势。4月18日, 沿海粮食货种运价指数报822.44点, 较上期上涨0.8%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价45.0元/吨, 较上期上涨0.2元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格持续走低, 国内汽柴油价格大幅下降。供给方面, 受原油价格下跌影响, 主营及地方炼厂利润好转, 成品油市场供应充裕。需求方面, 受国际形势影响, 多空博弈迹象增强, 企业采购偏谨慎, 汽柴油市场购销氛围偏淡。运输市场方面, 终端企业库存水平较低, 补库拉运需求提升, 沿海成品油运价维持上涨走势。4月18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1017.63点, 较上期上涨0.4%; 市场运价指数948.41点, 较上期上涨0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【供需博弈主旋律下 租金指数小幅承压】

本周, 国际干散货运输市场整体呈现较为稳定的态势, 运价波动较小。其中, 海岬型船两大洋市场货盘稳定, 但可用运力持续偏多, 运价承压; 巴拿马型船市场稳定运行, 船货总体平衡, 日租金窄幅波动; 超灵便型船市场下半周受镍矿货盘拉动, 日租金小幅上行。4月17日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1087.73点, 较4月10日下跌1.5%。

海岬型船市场: 海岬型船两大洋市场继续小幅下跌。上半周, 受美国关税暂缓消息的影响, FFA 远期运价合约价格小幅反弹, 拉动运价小幅微升; 下半周, 太平洋市场澳洲铁矿、煤炭出货稳定, 但可用运力偏多, 新增货盘被迅速消化, 整体运价走低。4月17日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12897美元, 较4月10日下跌5.6%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.142美元/吨, 较4月10日下跌3.6%。远程矿航线, 至巴西的空放运力继续增多, 加之西非铝土矿货盘明显减少, 运价承压下行。4月17日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为18.593美元/吨, 较4月10日下跌2.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场窄幅波动。太平洋市场，澳大利亚煤炭货盘相对稳定释放，对市场形成一定支撑，但印尼煤运输需求较为低迷，日租金小幅下滑。4月17日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 11669 美元，较 4 月 10 日下跌 2.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9883 美元，较 4 月 10 日下跌 2.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.568 美元/吨，较 4 月 10 日下跌 2.1%。粮食市场，巴西粮食货盘在下半周增加，但整体运力供过于求，运价小幅下跌。4 月 17 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.428 美元/吨，较 4 月 10 日下跌 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金小幅上涨。受近期印尼煤炭价格倒挂影响，进口煤炭运输需求持续低位运行，货盘偏少。下半周，菲律宾镍矿货盘集中释放，拉动东南亚市场日租金企稳回升。4 月 17 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8791 美元，较 4 月 10 日上涨 4.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.464 美元/吨，较 4 月 10 日上涨 1.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 4 月 11 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 51.5 万桶，预期为增加 50.7 万桶，汽油与馏分油库存出现大幅下降。美国总统特朗普政府周三宣布扩大对伊朗石油出口的限制，在美伊核计划谈判僵持之际，或将采取更为激进的施压措施。尽管伊朗当前原油产量已非全球供应主力，但制裁消息引发了中东地区地缘政治风险再度升温的担忧，加大了市场对原油供应紧缩的预期，在一定程度上增加了全球供应的不确定性，推动油价走高。美国总统特朗普与意大利总理梅洛尼就缓解美欧贸易紧张表示乐观，暗示双方有望就关税及贸易争议取得共识，与欧盟达成协议的预期有望限制特朗普关税对需求的破坏，为全球市场提供积极信号。国际能源署将 2025 年全球石油需求增速预期大幅下调至五年来最低水平，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格止跌回暖，周四报 67.96 美元/桶，较 4 月 10 日上涨 7.67%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。4 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1153.77 点，较 4 月 10 日上涨 7.3%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 4 月底货盘基本收尾，5 月初货盘陆续进场，部分到东南亚的货盘成交价格较高对市场有一定的提振作用。美湾航线受制于关税问题鲜有公开成交。中东 5 月货盘计划总量高于 4 月，船东期待值较高，上半周成交 WS 点位稳中有升，临近周末，4 月底和 5 月初货盘集中进场，成交运价的涨幅明显提升。租家始终通过私下成交避免市场过热。目前，整体船位仍然充足，在月底月初集中出货的规律性上涨结束后，若没有足够的货量支撑，成交运费仍将承压。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS58.77，较 4 月 10 日上涨 9.66%，CT1 的 5 日平均为 WS54.39，较上期平均下跌 3.04%，TCE 平均 3.3 万美



元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.60，上涨 4.58%，平均为 WS58.18，TCE 平均 4.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 27-29 日，成交运价为 WS55。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 1 日，成交运价为 WS51.5。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 3-4 日，成交运价为 WS58.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 7-10 日，成交运价为 WS58。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 13-14 日，成交运价为 WS56.5。圭亚那至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 12-15 日，成交运价为 WS62。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 11-15 日，成交包干运费约为 825 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】

4 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1162.92 点，环比上涨 0.92%。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-0.24%、-0.08%、+1.22%及+1.92%。

国际干散货船二手船有涨有跌。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 0.79%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.90%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.48%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.27%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 14 艘（环比减少 3 艘），总运力 93.24 万载重吨，总成交金额 20655 万美元，平均船龄 15.36 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 0.08%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.27%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.02%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.03%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.00%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 7 艘（环比增加 4 艘），总运力 114.20 万载重吨，总成交金额 19655 万美元，平均船龄 16.71 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 1.20%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 1.26%。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 1.00%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.26%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.42%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.19%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 32 艘（环比增加 1 艘），总运力 9.57 万载重吨，总成交金额 9397.81 万人民币，平均船龄 9.05 年。

来源：上海航运交易所

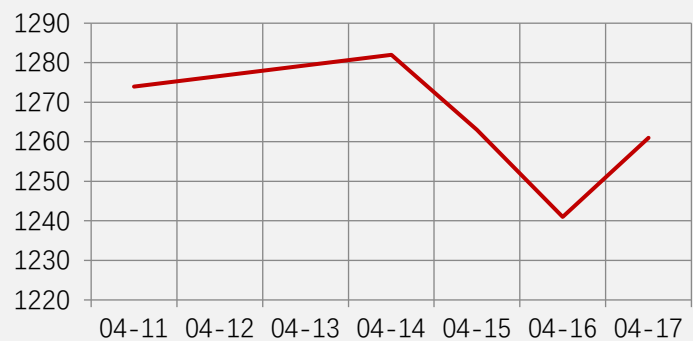
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

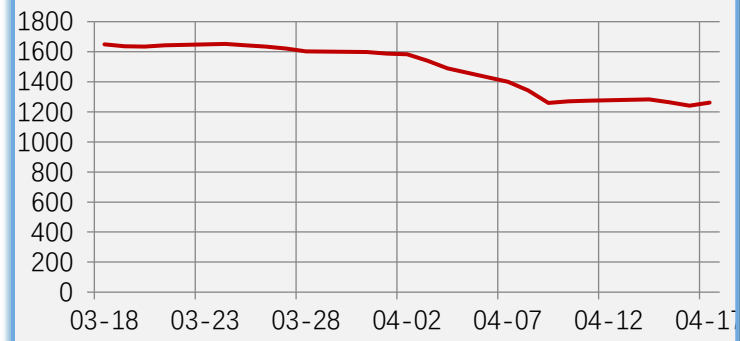
波罗的海指数	4 月 14 日		4 月 15 日		4 月 16 日		4 月 17 日		4 月 18 日
BDI	1,282	+8	1,263	-19	1,241	-22	1,261	+20	-1261
BCI	1,827	+24	1,753	-74	1,656	-97	1,678	+22	-1678
BPI	1,190	+4	1,208	+18	1,238	+30	1,273	+35	-1273
BSI	936	-3	937	+1	943	+6	950	+7	-950
BHSI	577	-5	576	-1	572	-4	569	-3	-569



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	11/04/25	04/04/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,000	22,000	-1000	-4.5%
	三年	20,000	20,500	-500	-2.4%
Pmax (76K)	一年	13,000	13,500	-500	-3.7%
	三年	10,000	10,500	-500	-4.8%
Smax (58K)	一年	11,250	12,500	-1250	-10.0%
	三年	12,250	12,750	-500	-3.9%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2025-04-15

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Pampero' 2011 93269 dwt dely Taranto 20/24 Apr trip via US East Coast redel India \$16,500 - Oldendorff

'Great Beryl' 2023 82747 dwt dely EC South America 5 May trip redel Singapore-Japan \$16,100+ \$610,000 bb- BG Shipping

'Hope' 2010 35956 dwt dely Agadir prompt trip via Morocco redel West Africa intention fertiliser \$9,000 Falcon



4. [航运&船舶市场动态](#)

【中美贸易决战，巴西港口“躺赢”？】

尽管特朗普发起的贸易战重创大宗商品市场，但却意外成为了巴西港口的超级增长引擎，位于里约热内卢州的阿苏港 (Porto do Acu) 正见证着农产品与矿产品出口的逆势繁荣。

“从贸易战威胁一开始，需求就跟着上涨，”阿苏港物流主管 Braz 在接受采访时表示，“我们现在的处境非常有利。”

这波“意外红利”凸显出，在中美贸易摩擦加剧之际，其他国家如何快速把握机会、扩大出口份额。上周，中国宣布将对特朗普所施加的 34%关税进行等额反击，而这样的举措无疑为巴西出口商创造了抢占市场的良机。

作为中国最大的贸易伙伴，巴西在全球农产品出口中与美国长期“掰手腕”。不仅如此，巴西还是南美地区最大的产油国之一，并在全球铁矿石出口中位列前茅，供应着全球钢铁制造业。

早在特朗普政府宣布对进口钢铁和铝产品加征 25%关税时，阿苏港就开始接到大量来自美国的生铁订单。据 Braz 介绍，仅 2025 年第一季度，该港生铁出口量就已达到 2024 年全年出口总量的 1.5 倍。

在大豆市场，巴西也具备明显优势。作为全球最大的大豆生产国，独立咨询机构 Agroconsult 预计，受益于气候良好及种植面积扩张，巴西今年大豆产量将刷新纪录，达到 1.713 亿吨。

而从更广泛的出口品类来看，全球局势也正不断为巴西出口创造“风口”。据巴西动物蛋白协会 (ABPA) 本周发布的数据，2025 年 3 月该国禽肉 (包含鲜肉与加工肉) 出口总量达 47.6 万吨，同比增长 19%;对华出口涨幅亦相同。同时，牛肉出口同比增长了 20%。

不过，巴西农民的丰收也加剧了物流瓶颈——铁路、港口运力已明显跟不上产量增长。“从产地到港口，再从港口到海外市场，现在都堵得厉害。”阿苏港首席执行官



Eugenio Figueiredo 如此形容。

为应对压力，阿苏港正计划将其多功能码头 T-Mult 的年吞吐能力翻倍至 500 万吨。目前，港口正在疏浚 T-Mult 前方航道，以便两艘巴拿马型船舶能够同时靠泊装货。

目前，大量大豆正被储存在港区的仓库中，最终大多数将发往中国市场。

此外，全球航运的不确定性也使更多货物转向阿苏港。例如，红海局势紧张导致商业航运受阻，咖啡出口受集装箱短缺影响严重。作为全球最大咖啡出口国，巴西部分出口商已开始在阿苏港使用超大袋包装咖啡豆，以避免其他港口长时间等待。

自 2024 年起，阿苏港开始接收并出口这种大袋装咖啡，并预期今年的出口量将进一步上升。此外，港口还计划开辟新的糖类出口业务。

“客户现在急需替代方案，” Jo?o Braz 表示，“整个系统已陷入拥堵。”

来源：海运圈聚焦

【石油需求放缓，油轮运输承压】

在全球贸易摩擦与关税壁垒的冲击下，油轮市场面临挑战。船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中指出，受全球金融市场剧烈波动影响，国际油价正承受着疫情以来的最大压力。上周，国际油价急剧下挫 18%，触及四年来最低点。随后，因特朗普宣布对 75 个未采取反制措施的国家暂停新增关税 90 天，油价一度反弹至 64 美元/桶。诚然，美国的贸易政策是影响油价走势的主要驱动力，但令人瞩目的是，在市场需求前景趋淡之际，OPEC+决定加速增产。随着市场持续消化美国贸易政策的变动，油价或将持续波动，但目前价位仍显著低于年初水平。

油价此番下挫将释放出怎样的信号？Gibson 分析称，需要观察低价位持续的时间。特朗普暂停加征关税的举措或许能为油价暂时筑底，但鉴于对华贸易摩擦的不断升级，全球范围内 10%的关税壁垒依旧存在，下行风险仍不可小觑。即便 OPEC 近期暂停减产，（颇具讽刺意味的是）油价下跌对美国页岩油产量的冲击也将最为显著。达拉斯联邦储备银行的数据显示，Permian 和 Eagle Ford 核心产区的美国主要页岩油生产商，需要 61-62 美元/桶的价格才能刺激其钻探新井。因此，随着老井产量自然递减，新井钻探的停滞或难以维系产量。此外，美国活跃石油钻井数量每周减少 9 座，创下自 2023 年 6 月以来的最大降幅。



面对油价下挫，OPEC+也可能被迫重新审视其产量策略。尽管相较于美国生产商，这些国家整体上具备更强的抗风险能力，但多数国家仍需高油价来平衡财政预算。因此，OPEC+或不愿长期容忍油价承受过大压力。然而，低价位可刺激需求增长。以中国为例，作为主要的原油进口国，可能趁低油价之机扩充商业及战略石油储备（SPR），这在短期内或将提振海运贸易量。较低的油价也为特朗普提供了一个契机，使其能够履行“将战略石油储备填满”的承诺，并为其进一步向伊朗和委内瑞拉施压提供空间。然而，若填补美国战略石油储备使用的是国内原油，则可能对油轮需求造成负面影响。此外，低价位也可能促使消费者增加石油消费，但在经济前景疲软的背景下，这种影响或将被工业需求不振、失业率上升及消费者支出减少所抵消。

Gibson 还指出，期货溢价也可能成为影响市场的重要因素。年初以来，分析师曾预测 2025 年市场供过于求。如今，受需求端重大阻力影响，期货溢价出现的可能性有所上升，尽管其规模可能不及 2020 年。预计消费端受到的任何冲击都将小于疫情时期，但期货溢价是否足以刺激海上储油，仍有待观察。鉴于当前全球陆上石油库存远低于五年平均水平，这些库存或将在浮动储油变得可行之前便被填满。

Gibson 认为，更低的油价有助降低与俄罗斯的贸易壁垒。近日，ESPO 原油价格有史以来首次跌破七国集团（G7）设定的价格上限，这或许将使西方船东及服务提供商得以参与俄罗斯远东原油出口，进而迫使部分主导该贸易的“影子船队”退出市场。初步报告显示，受此影响，科兹米诺至华北航线的“影子船队”运费已承受一定压力。过去一周保持相对稳定的炼油利润率也将面临下行压力，若需求疲软持续，将导致减产，甚至可能加速部分老旧炼厂的永久关闭。

Gibson 总结指出，从目前来看，现货市场似乎尚未受到明显冲击，但每周关税调整仍是一大威胁，且需求前景正趋悲观。油轮市场的下行趋势可能不会立即显现，但随着供需失衡的加剧，油轮市场将加剧波动。若石油生产商无法及时适应需求格局的变化，油轮市场的上行波动将更为显著。正如业界常言，解决低油价问题的关键或许正是低油价本身。

来源：中国远洋海运 e 刊

【跌破百艘！第一季度油轮交易量大幅下降】

2025 年第一季度，油轮市场交易活跃度明显下降。

根据船舶经纪公司 Xclusiv 最新分析，“2025 年第一季度，油轮交易市场整体活动显著下降，交易总量从 2024 年第一季度的 126 艘减少至 97 艘。这一下降趋势可能反映了由于监管变化和全球经济因素带来的市场谨慎情绪。MR2 型油轮交易量下降尤为明显，从 2024 年第一季度的 36 艘降至 2025 年第一季度的 15 艘。尽管整体市场下



行，部分船型的交易活动却有所上升。Aframax/LR2 油轮的销售从 2024 年第一季度的 23 艘增加到 27 艘，而 Suezmax 船型的交易量则翻了一番，从 6 艘增至 12 艘，但需要注意的是，这 12 艘中有 4 艘是由同一买家购买的，因此这一增长未必能代表市场趋势。与此相反，VLCC/ULCC 油轮的交易量从 18 艘降至 12 艘，显示出市场对这类大型船舶的谨慎态度。”

Xclusiv 指出，“从买家国籍来看，中国这一传统上的主要买家在 2025 年第一季度的活动大幅减少，从 2024 年第一季度的 23 艘降至 12 艘；韩国船东交易量也大幅下降，从 13 艘降至仅 1 艘。与此对比，希腊玩家依然保持活跃，购买了 11 艘油轮，较 2024 年第一季度的 16 艘有所减少。美国、阿联酋和土耳其的市场表现较为稳定，交易量变化不大，而印度、挪威和越南等国则市场中重新活跃起来，尽管交易量有限。总体来看，这些数据反映出市场逐渐趋于分散和不透明，越来越多的交易发生在未公开或不太传统的国家之间。从卖家的角度来看，希腊仍是主要的卖家国，尽管其活动略有减少，从 2024 年第一季度的 26 艘降至 23 艘。日本的卖家市场参与度有所上升，从 3 艘增至 6 艘，可能表明日本船东在船队管理策略上发生了变化。与此相反，韩国和美国船东的卖船活动明显减少。”

该船舶经纪公司还指出，“与 2024 年第一季度相比，2025 年第一季度各船龄段的油轮销售量普遍下降，整体交易量从 126 艘降至 97 艘。特别是 6 至 10 年和 11 至 15 年船龄段的下降最为显著，前者从 21 艘降至 8 艘，后者从 35 艘降至 18 艘，显示出市场对相对较新的二手船的兴趣减少。0 至 5 年船龄的船舶交易量也下降了 50% 以上。有趣的是，16 至 20 年船龄的船舶销售量保持稳定，维持在 47 艘，表明市场仍对中老年船舶有一定需求。此外，21 年及以上船龄的油轮需求几乎翻倍，从 10 艘增至 18 艘。就建造国而言，韩国仍占主导地位，但船舶销售量从 2024 年第一季度的 71 艘大幅下降至 47 艘。中国建造的油轮交易量也显著下降，从 2024 年第一季度的 31 艘降至 19 艘。这一减少可能与美国贸易代表办公室（USTR）提议对中国建造的船舶征收港口费有关，这使得这些船舶在频繁进入美国港口的买家中吸引力下降。日本建造的油轮交易量从 18 艘略增至 25 艘。”

总结来看，Xclusiv 认为，“2025 年第一季度反映了市场的谨慎和战略性变化，这种变化是对地缘政治和监管发展（如某些船舶建造来源可能被征税）做出的反应。”

来源：海运圈聚焦

【世贸组织：美国关税可能导致中国对美出口下降 77%】

4 月 16 日，世贸组织发布最新《全球贸易展望与统计》报告，基于当前状况，预计 2025 年全球商品贸易将下降 0.2%，比此前“低关税”情景下预测下降近 3 个百分点，美国关税政策导致全球贸易前景严重恶化。



如果实施“对等关税”，2025 年全球商品贸易增长将再减少 0.6 个百分点，贸易政策不确定性的扩散则进一步令全球贸易增长减少 0.8 个百分点。综合来看，“对等关税”和贸易政策不确定性的扩散将导致 2025 年世界商品贸易量下降 1.5%。

贸易政策变化的影响对各地区而言差异显著，2024 年，全球商品出口额（以美元计）增长 2%，达到 24.43 万亿美元。中国是最大出口国（3.58 万亿美元），美国是最大进口国（3.36 万亿美元）。欧盟出口额（2.80 万亿美元）和进口额（2.63 万亿美元）均位居第二。

贸易政策不确定性已成为影响全球贸易和投资决策的关键因素。研究表明，贸易不确定性的上升往往与投资、出口和整体经济活动的下降相吻合。

预计 2025 年北美的出口将下降 12.6%，进口下降 9.6%，使得 2025 年的世界商品贸易增长减少 1.7 个百分点，导致总体数字变为负数。亚洲则出口、进口均增长 1.6%，欧洲出口增长 1.0%，进口增长 1.9%。

世贸组织还首次对服务贸易（指无形的服务类产品，如运输、旅游等）做出预测，服务贸易 2025 年与 2026 年将分别增长 4%与 4.1%。高关税直接导致商品贸易下降，从而导致港口和机场货运及物流服务需求减弱，这些服务占运输总量的绝大部分。

预计 2025 年全球运输量增长率仅为 0.5%。2023 年，全球运输业下降 11%，2024 年增长 8%，达到 1.48 万亿元，其中下半年，由于主要贸易路线持续中断以及地缘政治影响，运费上涨，德路里集装箱运价指数比 2023 年高 4 倍。2024 年，亚洲运输服务出口增长 18%，其中中国增长 29%。三、四季度，中国运输服务出口分别飙涨 47%与 50%，反映出货运量激增。

主要国际港口的贸易吞吐量是衡量全球商品贸易的重要指标，世贸组织将 92 个国际港口的吞吐量指数化（这些港口约占全球集装箱吞吐量的 64%），将 2015 年作为基数，基数为 100 点。2025 年前两月，全球集装箱吞吐量同比增长 5.3%，表明潜在需求强劲。中国港口 2 月份的吞吐量增幅高于两年平均水平，可能表明预期美国将提高关税，提前抢运。

高关税下，中美贸易中断将引发重大产业转移，引发第三方市场对中国竞争加剧的担忧（因中国将出口向其他市场）。模型表明，大多数国家对美出口将下降，中国降幅最大，达到 77%，亚洲其他国家将填补空缺市场份额。



随着贸易转移，中国在北美以外市场的商品出口将增长 4%-9%。同时，美国从中国进口的纺织品、服装、电气设备将大幅下降，而一些不发达国家与中国出口结构相似，可能从贸易转移中受益。

世贸组织总干事表示，她最大的担忧是中美经济脱钩，世贸组织估计，今年两国之间的商品贸易将下降 81%，如果不是美国近期对智能手机等产品实施关税豁免，降幅可能达到 91%。

对全球经济影响方面，世贸组织表示，全球两大经济体之间互相上调关税有可能扩大化，（全球经济）分裂成两个地缘经济集团带来的经济成本非常巨大，假设双方税率上调 100%，加上贸易政策不确定性加剧和非关税壁垒上升，长期来看（到 2040 年）全球实际 GDP 将下降近 7%。

世贸组织模拟四种场景下，贸易政策对 2025 年全球贸易及 GDP 的影响，竖栏中第一栏表示仅考虑美国贸易政策，第二栏为当前实际关税，第三栏为实施“对等关税”，第四栏为贸易政策不确定性扩大化。

联合国贸发会议近期也对全球经济做出预测，2025 年，预计全球生产总值仅增长 2.3%，低于 2.5% 的门槛，标志着全球经济进入衰退阶段，相对于疫情前年均增长率显著降速，而疫情前全球经济已处于低迷增长期。

贸发会议表示，国际贸易体系正面临二战以来最严峻挑战。美国消费者和企业信心的下降，加上 4 月初宣布的新关税，表明 2024 年末和 2025 年初观察到的贸易流量上升势头正在减弱。

贸发会议指出，如果一个经济体的消费和投资超过其生产，只能进口，结果是贸易失衡。征收新关税将减少进口，最终出口也将减少。如果关税针对的是某个特定国家，双边贸易差额很可能会减少，然而总体贸易失衡仍将保持不变。（一言以蔽之，加征关税无法减少美国的贸易逆差）

贸发会议预测，中国今年的经济增长率预计为 4.4%，较如果中美贸易紧张趋势持续，可能会导致中国商品出口大幅减速。

来源：港口圈



【中美关税战“核爆”冲击，好望角型船市场暴跌!】

在中美关税大战开启后，海岬型船市场风云突变，现货租金与期货价格双双跳水。

周一，波罗的海海岬型指数(BCI)暴跌 9.1%，至 2017 点，日均租金跌破 1.7 万美元关口。衍生品市场遭遇疯狂抛售，尽管尾盘因特朗普关税暂停的假消息略有回升，但多位交易员表示，当前市场充斥着太多不确定性，交易难度陡增。

宏观层面，特朗普关税政策持续发酵，不仅引发美国经济衰退担忧，更令全球贸易战阴云密布。周一全球股市的抛售潮，正是这种恐慌情绪的集中体现。而对于海岬型船市场而言，今更直接的压力来自于今年以来海运干散货需求始终未见明显转机。

市场预期正在被快速修正：一周前，波罗的海远期曲线还显示今年剩余时间租金将维持在 2 万美元/天以上；但周一远期运价协议(FFA)市场的抛售潮，几乎将 2025 年剩余时间的运价预期一扫而空。具体来看，二季度合约收于 17220 美元/天，较上周五下跌 955 美元，三季度合约报 18656 美元/天，下跌 762 美元。

现货市场同样惨淡。海岬型航线(5TC)平均租金单日暴跌 1676 美元，至 16728 美元/天，较 3 月 14 日的 23992 美元/天已跌去三成。

克拉克森证券指出，铝土矿运输成为为数不多的亮点，几内亚出货量同比大增 39%，铁矿石运输也保持稳定。但煤炭运输的明显走弱给市场蒙上新的阴影，“无论总出货量，还是海岬型船的装运量，环比都下降了约 20%，其中澳大利亚和印尼的发运下滑是主因。”

4 月 2 日，美国总统特朗普宣布大规模加征关税：对中国进口商品征收 34% 的高额关税，对欧盟商品加征 20%，并对大多数其他国家的进口商品施加 10% 的基础税率。

中国迅速反制，对美国产品实施对等的 34% 关税，并同步推出一系列反制手段，包括对稀土出口设置限制、禁止部分美企及产品进入中国市场等。

美东时间 4 月 7 日下午，特朗普再次表示，若中国未能在 4 月 8 日前撤回 34% 的对美报复性关税，美国将从 4 月 9 日起对中国商品加征 50% 的额外关税，并终止与中方的所有谈判，转而与其他国家启动谈判程序。



4月8日，商务部新闻发言人就美方威胁升级对华关税发表谈话。中方对此坚决反对。如果美方升级关税措施落地，中方将坚决采取反制措施维护自身权益。

美方对华加征所谓“对等关税”毫无根据，是典型的单边霸凌做法，中方已经采取的反制措施是为了维护自身主权安全发展利益，维护正常的国际贸易秩序，完全是正当之举。美方威胁升级对华关税，是错上加错，再次暴露了美方的讹诈本质，中方对此绝不接受。如果美方一意孤行，中方必将奉陪到底。中方重申，贸易战没有赢家，保护主义没有出路。施压和威胁不是同中方打交道的正确方式。中方敦促美方立即纠正错误做法，取消所有对华单边关税措施，停止对华经贸打压，与中方在相互尊重的基础上，通过平等对话妥善解决分歧。

船舶经纪商 Xclusiv Shipbrokers 在最新周报中表示，这一轮针锋相对的博弈，不仅让人回想起 2018 至 2019 年的贸易战，更加剧了全球经济长期碎片化的担忧。过去，集装箱航运和干散货航运（尤其是粮食和钢材运输）首当其冲，而如今，汽车运输船也将难以幸免。在反制措施中，美国出口面临的影响可能更甚于进口，这将给航运市场带来更多下行压力。同时，全球贸易格局可能进一步“去全球化”，向区域化方向演变，扰乱既有航运航线，削弱主航线上的吨海里运输需求。

Lim & Tan Securities 研究经理 Nicholas Yon 表示：“特朗普的关税给本已动荡的环境带来了新的不确定性。市场参与者现在不仅要应对不断变化的关税的不可预测性，还要应对港口相关费用的潜在不确定性。不确定性层出不穷，使得根据需求和供应预期进行规划变得更加困难。”

德鲁里海事咨询公司（Drewry Maritime Advisors）总监 Jayendu Krishna 表示，中国占全球贸易的近 20%，这一数量巨大，将影响所有航运行业，“如果这场贸易战继续下去，经济衰退是不可避免的。”

来源：海运圈聚焦

【美国狂飙政策推波助澜，造船市场超预期回调】

2025 年 1 季度，美国对中国造船业 301 调查拟议限制措施尚未敲定，叠加反复无常的关税政策，国际航运市场高位回调，造船市场订单大幅下滑，新船价格出现松动。2025 年全年，如美继续加码对中国航运造船业的打压以及保持加征关税等保护主义政策，国际航运市场必将持续动荡，造船市场订单需求回落几成定局，船价面临下行压力。

01. 美国系列举措正在撕裂全球贸易体系，航运市场遭受冲击



尽管国际航运市场整体费率仍处于相对高位，但同比、环比均出现下滑，多数船型市场跌幅超预期。1 季度，克拉克森海运指数均值为 23185 美元/天，同比、环比分别下滑 6.5%、0.5%；其中，散货船、原油船运价指数 BDI、BDTI 季度均值的同比跌幅分别为 38.7%、29.4%，环比跌幅分别为 23.7%、5.3%；17.4 万方 LNG 船即期费率、8.4 万方 VLGC 1 年期期租费率、6500 车位汽车运输船 1 年期期租费率季度均值的同比跌幅分别为 68.5%、27.4%、47.8%，环比跌幅分别为 41.3%、7.9%、30.8%。

当前，特朗普政府激进、不稳定的贸易政策是影响全球贸易的最关键因素之一，航运市场已然成为一个同时在经历大国政治博弈、贸易秩序重塑的角斗场，恰逢世界宏观经济发展承压之际，未来走势的复杂程度和不确定性陡然上升。以集装箱航运市场为例，美国进口商因无法判断货物抵港面临的关税政策，对当前亚洲至美国的出货持观望态度。德路里数据显示，3-4 月，跨太平洋、跨大西洋及亚洲-北欧和地中海三大航线的停航次数升至 198 次，远超 2024 年同期水平（135 次）；然而，特朗普又于 4 月 10 日宣布对中国以外的国家设定为期 90 天的 10%关税基准期，或将导致旺季货物抢先发运，加剧市场波动。从全年看，美国关税政策将迫使全球海运贸易进行大幅调整，若美国坚持实施船舶 301 调查拟议措施，届时航运市场将面临新一轮剧烈动荡。

02. 全球新船订单大幅下滑，但并不意味着本轮造船周期已经结束

美国关税政策以及 301 调查拟议措施直接影响了船东的订造意愿，叠加部分船型运力过剩与运费低迷的压力，开年首季全球新船订单明显萎缩。根据克拉克森数据统计，1 季度，全球共成交新船订单 296 艘、1825.7 万载重吨，以载重吨计同比下滑 58.8%，订单规模为本轮造船周期以来（2021 年以来）的同期最低成交水平；从主要船型看，散货船需求疲软尤为突出，1 季度共成交 16 艘、180.1 万载重吨，以载重吨计同比下滑 87.0%；油船、LNG 船和 LPG 船成交规模分别为 307.0 万、40.3 万、32.0 万载重吨，同比均下跌超 80%；集装箱船成为市场唯一亮点，共成交 80 艘、1143.5 万载重吨，以载重吨计同比上涨 238.1%，占同期全部订单的 62.6%。

即便没有美国政策因素的影响，2025 年全球订单规模也将受近两年订单集聚释放、多数船厂近期交船位稀缺、新船价格持续高位等影响而出现阶段性回调。现叠加考虑船舶 301 调查拟议限制措施、关税政策等影响，我们预计全年新船订单量将回落至 8000-9000 万载重吨水平，同比下滑 50%。需要指出的是，全球造船业自 2021 年起进入景气周期，背后是海运贸易温和增长的预期之下，上一轮超级周期后交付的船舶需更新订造的基本逻辑，当前这一支撑并未产生根本性的变化；同时，与上一轮周期不同的是，因造船产能有限，本轮周期内订单的释放节奏更为温和。因此，尽管市场的不确定性在增加，但船东并没有失去投资订造的基本动力，或是在等待“靴子落地”后相对确定的时机。1 季度的订单下滑，我们认为并不指向本轮造船周期的终点，而是订造时间后移的阶段性反映。

03. 船舶资产价值承压，年内面临继续下行的压力



新船价格出现高位松动迹象，二手船成交跌至阶段性谷底，船东的投资决策更趋谨慎。3月，克拉克森新造船价格指数收于187.43点，季度内下滑1.0%。分船型看，油船新船价格指数跌幅最大，季度内下滑3.6%，3月收于214.83点，已低于2024年的同期水平；集装箱船、散货船新船价格指数同期跌幅分别为0.8%、0.3%，3月分别收于117.62点、172.69点。与此同时，克拉克森数据显示，1季度共有434艘二手船舶完成交易，成交金额共82.3亿美元，两项指标均创本轮周期以来（2021年以来）单季度新低。

从现阶段情况看，本轮周期内，克拉克森新造船价格指数峰值出现在2024年9月末，为189.96点，此后至今整体处于下行趋势中，2025年3月的船价指数较峰值下滑了1.3%。短期而言，随着新造船市场需求回落，以及新增造船产能陆续投入使用，将一定程度缓解坞位紧张的现状，不排除年内船厂出现降价抢单的情况。船舶经纪和咨询机构BRS Group在其报告中指出，2025年旧船价值将继续走低，并预计全年新船价格下跌幅度将超过10%。

04. 韩美合作将加剧行业格局演变，短期中国份额或有所回落

韩美合作加速推进，将成为影响全球造船业格局演变的重要变量。韩国造船业受现有船位资源紧张及中国造船业崛起等因素影响，近年来不断调整业务结构方向，与美国的关联愈加紧密。2025年开年，韩国就确定将在1季度内确立韩美合作一揽子计划，并在2月末与美国商务部会谈时提出举韩国造船业之力优先满足美国军舰、油船及破冰船订单；3月，韩华海洋重启对澳大利亚Austal造船集团的收购；近期，美国最大的军工造船企业亨廷顿·英格尔斯工业公司（HII）与韩国HD现代重工签署谅解备忘录协议（MOU），意味着韩国造船企业未来可能为美国建造军舰。美国方面，特朗普除持续推进船舶301调查外，还在白宫设立了“造船办公室”，并于近期签署了行政令，授权各政府机构在最多七个月的时间内制定重振国内海运业的行动计划，行政令明确提出依靠盟友推进海事业振兴。韩美两国在合作中形成的技术壁垒及美国各项地缘政治手段等可能催生出新的产业阵营，全球造船业格局将因此而产生变化。

当前中国市场份额领先地位总体稳固，但短期或有所回落。根据克拉克森数据，2025年1季度，中国船企承接订单945.1万载重吨，占同期全球订单的51.8%，相较韩国和日本船企的646.4万、35.4%和57.9万载重吨、3.2%的订单规模仍具备明显的领先优势。但值得注意的是，一方面，本季度中国船企订单份额已低于当前造船周期内（2021-2024年）所有年份的水平；另一方面，2025年1月和3月，韩国船企单月订单承接规模均超过中国船企。在美国301调查拟议限制措施背景下，船东或将重新考虑新船订单投放时点和投放船厂，中国造船业新订单承接将面临压力和风险挑战，但考虑到韩日造船产能瓶颈、中国造船业综合竞争优势和产业发展韧性等，短期内全球造船业格局不会出现颠覆性重构，中国造船业全球市场地位不会改变。

来源：中国船舶经研中心



◆ 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	11/04/25	04/04/25	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	3,650	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	11/04/25	04/04/25	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	8,650	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,550	7,550	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	4,950	4,950	0	0.0%	

截止日期：2025-04-15

(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
4	Bulker	40,000	Jingjiang Nanyang, China	2027-2028	Singaporean (YZJ Financial)	3,000	
1	Bulker	40,000	Hakodate Shipyard	2028	Japanese Owner	3,375	



1	Tanker	310,000	NIHON	2028	UK (Sentinel Marine)		
2	Tanker	26,000	Asakawa Shipbuilding, Japan	2027-2028	Singaporean (Jaldhi Overseas)	undisclosed	Stainless Steel chemical tanker
1	Tanker	20,000	Fukuoka Shipbuilding, Japan	2027-2028	Singaporean (Jaldhi Overseas)	undisclosed	Stainless Steel chemical tanker
1+1	VLGC	88,000 cbm	HD Hyundai	2028	TEMILE DEVELOPMENT	12,400	DF LPG
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai mipo dockyard	2027	Empresas Nieto of Meixco	8,100	DF LPG/NH3
1	LNG	20,000 cbm	CIMC Sinopacific Offshore, China	2027	Belgian (Somtrans)	undisclosed	bunkering
6	RoPax	3300 lm	CMI Weihai, China	2028-2030	Italian (Grimaldi)	130,000	Scrubber fitted, methanol ready, battery hybrid, to operate under Grimaldi Lines and Minoan Lines
3	RoPax	5100 lm	CMI Weihai, China	2028-2030	Italian (Grimaldi)		Scrubber fitted, methanol ready, battery hybrid, to operate under Finnliness
1+3	OSV	1,600	Jiangmen Hantong, China	2027	UK (Sentinel Marine)	undisclosed	375 sq m of deck space

◆ 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
SEAJ0Y	BC	73,454		2000	Japan	600	Middle Eastern	SS/DD PASSED
EAST PIONEER	BC	72,940		1997	S. Korea	undisclosed	Bangladeshi	



MAPLEGATE	BC	63,449	2019	Japan	6,200	Indonesian	en bloc, Eco
OAKGATE	BC	60,407	2018	Japan			
VANTAGE LADY	BC	63,194	2012	China	2,000	Cosmoship Management - Greek	BWTS fitted/short TC attached \$10,350/d
EL COMINO	BC	61,465	2012	Japan	19,000	Chinese	BWTS fitted
ORIENT ARROW	BC	60,293	2017	Japan	undisclosed	Undisclosed	3 YRS BBHP
NORD KITAN	BC	60,195	2017	Japan	2,550	Greek	BWTS fitted
IMKE SELMER	BC	55,869	2011	Japan	undisclosed	Undisclosed	
DUBAI KNIGHT	BC	55,418	2007	Japan	1,050	Undisclosed	
RIVER PEARL	BC	52,223	2008	Japan	1,235	Undisclosed	BWTS fitted
EQUINOX SEAS	BC	52,009	2003	Croatia	850	Chinese	
SIRINA	BC	50,170	2001	Japan	685	Undisclosed	
JIANGSU DAJIN DJHC6115	BC	40,400	2025	China	2,950	Chinese	en bloc each*
JIANGSU DAJIN DJHC6116	BC	40,400	2025	China	2,950	Chinese	
VEGA DABLAM	BC	35,112	2011	China	965	Undisclosed	
TATE J	BC	34,439	2012	S. Korea	1,400	CYPRIOT	
LION	BC	32,256	2007	Japan	985	Chinese	OHBS
DESPINA	BC	28,534	2007	Japan	720	Middle Eastern	

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
ZIM CHARLESTON	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	8,000	Israeli	scrubber fitted
ZIM SHENZHEN	CV	102,517	8,586	2011	S. Korea	8,000	Israeli	scrubber fitted
KUMASI	CV	30,453	2,226	2001	Taiwan, PRC	1,275	MSC - Swiss	DD PASSED
TASMAN STRAIT	CV	22,314	1,713	2008	Taiwan, PRC	1,700	Undisclosed	en bloc each



TORRES STRAIT	CV	22,314	1,713	2008	Taiwan, PRC	1,700	Undisclosed
JPO AQUILA	CV	17,152		2010	China	1,460	Israeli
NORDIC HAMBURG	CV	13,000	1,036	2010	China	1,300	Undisclosed
A SUWA	CV	11,817	1,096	2024	Japan	2,500	Chinese
DIANA J	CV	11,005	974	2006	Germany	970	Undisclosed

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
HONG YUN YONG HENG	GC	11,008		2010	China	undisclosed	Undisclosed	
FURKAY	GC	5,636		2010	China	630	Undisclosed	ICE 1A, CR 2*60T

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	3,350	Undisclosed	
P. SOPHIA	TAK	105,071		2009	S. Korea	3,605	Undisclosed	BWTS fitted
DAI AN	TAK	50,530		2007	S. Korea	1,475	Vietnamese	BWTS fitted
NORDTOKYO	TAK	50,192		2020	S. Korea	4,100	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
MD MIRANDA	TAK	46,408		1999	S. Korea	830	Undisclosed	BWTS fitted
GOLDEN DAISY	TAK	34,810		2021	China	3,020	Undisclosed	
DH GLORY	TAK	13,121		2020	China	2,050	Undisclosed	BWTS Fitted, Online Bidding
NOTUS	TAK	5,200		2025	China	undisclosed	Augusta Due	
SK SUNRISE	TAK/LNG	75,249		2003	S. Korea	undisclosed	Far East	
WAREGEM	TAK/LPG	28,576		2014	S. Korea	5,000	Bernhard Schulte	
HELANE	TAK/LPG	5,366		2009	Japan	1,080	Myung Shin	*



DEBBIE	TAK/LPG	3,975	2009	Japan	850	Myung Shin	**
KOHO MARU NO. 21	TAK/LPG	1,253	2002	Japan	1,500	Indonesian	

◆ 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
CHARLENE	BC	28,249	6,068	1996	Japan	465.00	
JARUCHA 6	GC	3,060	975	2006	China	undisclosed	
CHAESUNGHO	GC/MPP	6,648		2008	China	undisclosed	
KING HUNG NO. 2	TAK	2,259	947	1981	Japan	440.00	
SCHUMI 7	TAK/GAS	5,886	2,867	1996	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
SEA DOVE	BC	36,639	7,793	1987	Japan	460.00	150 MT BUNKERS ROB
LORD 17	GC	8,679	2,583	1996	Japan	undisclosed	
PASHA 9	GC	6,960	2,396	1995	Japan	undisclosed	
AURO	TAK	111,006	20,008	2005	S. Korea	444.00	

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
LAS	CV	7,147	2,992	1998	Germany	300.00	Turkey
ALASA	CV	7,073	2,992	1998	Germany	undisclosed	Turkey



HEUNG A ULSAN	CV	7,040	2,242	1996	S. Korea	undisclosed	as is Singapore
GOLD EAGLE	GC	6,914	2,396	1997	Japan	354.00	as is Vietnam
ZEKAI ONEL	GC	4,147	1,580	1980		undisclosed	Turkey
IRKUTSK	GC	3,146	1,604	1979	Portugal	270.00	Turkey
PUTFORD VIKING	OTHER/OFFSH	2,069		1976	Netherlands	undisclosed	
PUTFORD ACHATES	OTHER/OFFSH	931		1976	Denmark	undisclosed	
ENSCO 8505	OTHER/PLATFORM	8,500		2012	Singapore	undisclosed	as is USA to local recyclers
MOBY DREA	OTHER/ROR	3,335	12,809	1975	Germany	undisclosed	Turkey
MELANIA	TAK	72,854	13,395	2004	China	undisclosed	as is China

◆ALCO 防损通函

【2025 年新仲裁法 - 海事仲裁的主要变化】

《2025 年仲裁法》于 2025 年 2 月 24 日获得英国王室批准，很可能在今年晚些时候生效。《2025 年仲裁法》并非一部独立的法律，而是对 1996 年《仲裁法》进行修订，以落实法律委员会的建议，将普通法的相关规定编纂成法，并消除歧义。因此，《2025 年仲裁法》将使伦敦的仲裁制度更现代化，以保持其作为国际仲裁地的竞争力。

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
2025-04-18	720.690	823.180	5.094	92.831	960.230	463.010	433.480	551.880	883.300
2025-04-17	720.850	824.700	5.117	92.888	957.630	461.880	431.200	552.290	888.180
2025-04-16	721.330	817.890	5.080	92.997	959.850	459.400	428.180	549.890	883.220
2025-04-15	720.960	820.920	5.072	92.948	953.940	458.600	427.210	549.920	886.360
2025-04-14	721.100	822.200	5.051	92.950	947.230	455.920	424.340	548.370	884.350

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 Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com