



全一海运市场周报

2025.04 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.04.21 - 04.25)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现基本平稳 部分航线略有波动】

本周，中国出口集装箱运输市场表现基本平稳，部分航线略有波动。4月25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1347.84点，较上期下跌1.7%。

欧洲航线：欧盟经济和财政事务委员会发布的4月欧元区消费者信心指数为-16.7，低于预期值，环比大幅下跌。叠加地缘政治风险，欧洲经济面临较大下行压力。本周，市场货量总体平稳，但航商以降价揽货为主，4月25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1260美元/TEU，较上期下跌4.3%。地中海航线，与欧洲航线行情基本相同，即期市场订舱价格下跌。4月25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2129美元/TEU，较上期下跌1.5%。

北美航线：受美关税政策影响，市场普遍调低了对美经济预期。据美国密歇根大学近期发布数据显示，美国4月消费者信心指数为50.8，较上期大幅下跌。显示美国市场经济环境恶化，经济短期下行风险增高。为应对危机，航运市场运力投放逐步调整，市场处于观望期。本周，临近五一假期前，即期市场订舱价格出现上升。4月25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2141美元/FEU和3257美元/FEU，分别较上期上涨1.8%和0.2%。

波斯湾航线：本周供需总体保持稳定，部分航商下调订舱价格，即期市场订舱价格再次下跌。4月25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1161美元/TEU，较上期下跌8.3%。

澳新航线：本周市场需求总体保持稳定，市场价格总体小幅波动，少数航商降价揽货，航线即期订舱价格下跌。4月25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855美元/TEU，较上期下跌4.0%。

南美航线：运输供需关系总体保持平衡，本周市场货量有所上升。运价在前期小幅回升后，出现下滑趋势，即期市场订舱价格下跌。4月25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 1414 美元/TEU，较上期下跌 10.1%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。4 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 977.21 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求释放 沿海综合指数上涨】

本周，受大风天气影响，长江连续封航，船舶运力周转偏缓。叠加五一假期来临，终端运输需求转浓，船少货多格局下，沿海散货综合指数稳步上涨。4 月 25 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 1067.83 点，较上期上涨 0.5%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，气温持续升高，居民电煤消费处于季节性淡季，加之受汛期影响，清洁能源发电比例继续提升，火电淡季特征明显。同时，工业用电基础支撑有限，电力需求增长疲软，终端耗能需求承压，电厂机组陆续进入检修阶段。沿海八省电厂日耗 176.5 万吨，减少 0.1 万吨，库存 3295.5 万吨，减少 36 万吨，存煤可用天数 18.7 天。煤炭价格方面，受大秦线检修影响，主产区煤矿库存持续累积，部分煤矿为缓解经营压力下调煤价 10-15 元/吨不等，与之形成对比的是，港口市场价格弱势维稳。随着产地煤价调整，发运到港价格倒挂矛盾有所改善，贸易商发运利润空间修复，港口调出量阶段性增加。环渤海各港调进量 122.9 万吨，增加 3.3 万吨，调出量 132.5 万吨，增加 41 万吨，合计存煤 2936 万吨，环比减少 59 万吨。运价走势方面，上半周，随着新一轮冷空气携大风来袭，长江连续封航，船舶运力供给紧张，内贸煤炭采购商谈氛围良好，船东报价坚挺，沿海煤炭运价小幅上涨。下半周，随着“五一”节前阶段性囤货完成，加上南方进入多雨模式，水电出力增加，市场拉运观望情绪渐浓，沿海煤炭运价震荡下调。

4 月 25 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1089.62 点，较上期上涨 0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 749.41 点，较 4 月 18 日下跌 2.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.1 元/吨，较 4 月 18 日下跌 1.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.6 元/吨，较 4 月 18 日下跌 0.7 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 45.7 元/吨，较 4 月 18 日下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：本周，受南方雨季影响，基建开工有限，钢材需求进入淡季，铁水产量环比下降。同期，全球矿石发运量明显增加，铁矿石供给充裕。在供强需弱的局面下，铁矿石价格保持震荡偏弱态势。运输市场终端钢厂采购偏谨慎，沿海金属矿石运输价格小幅波动。4 月 25 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 722.09



点，较 4 月 18 日下跌 0.7%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 27.7 元/吨，较 4 月 18 日上涨 0.1 元/吨。

粮食市场：因前期产地基层上量偏快，当前余粮所剩无几。持粮主体看涨后市心态较强，贸易商认价出货积极性一般，惜售挺价意愿渐浓，社会面粮源供应紧俏。同期，二次育肥热情高涨，生猪存栏量暴增，饲料需求随之提升，散粮市场价格偏强运行。运输市场方面，下游饲料企业多以消耗库存为主，终端补库情绪一般，北港下海量低位运行，沿海粮食运价小幅下跌。4 月 25 日，沿海粮食货种运价指数报 827.79 点，较上期上涨 0.7%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 45.3 元/吨，较上期上涨 0.3 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格继续下降，国内成品油价格随之下跌，交投氛围偏弱。供给端，国内主要地炼厂开工平稳，汽柴油资源供应较充分。需求端，由于五一假期临近，汽油用油需求小幅反弹。但同时，随着新能源行业发展，LNG 重型卡车性能表现突出，柴油用油需求受到冲击，成品油市场需求整体相对疲软。运输市场方面，终端企业补库拉运需求提升，因天气原因船舶运力周转偏紧，沿海成品油价格小幅上行。4 月 25 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 1019.01 点，较上期上涨 0.1%；市场运价指数 951.17 点，较上期上涨 0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求表现均较好 远东租金指数稳步上涨】

本周，国际干散货运输市场呈回暖态势，各船型运价、日租金均上涨。其中，海岬型船市场先抑后扬，太平洋货盘上半周偏少，下半周逐渐增多，看涨情绪升温，运价触底反弹；巴拿马型船市场，澳洲煤炭和南美粮食运输需求维持较好，印尼煤货盘下半周迎来一定增量，日租金稳步上行；超灵便型船船市场，镍矿货盘增量有限，但东南亚及印度煤炭进口需求表现较好，带动日租金继续上涨。4 月 24 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1148.27 点，较 4 月 17 日上涨 5.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。上半周，受多方不确定因素影响，市场观望情绪仍然较重，澳洲铁矿石运输需求表现较为低迷，船多货少格局下，运价低位小幅下跌。下半周开始，矿商询盘热情提升，发货量有所增多，叠加 FFA 价格上行，市场情绪修复，运价触底反弹。4 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13419 美元，较 4 月 17 日上涨 4.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.459 美元/吨，较 4 月 17 日上涨 4.4%。远程矿航线，Vale 下半周现身市场，租船力度有所加大，带动运价企稳反弹。然而，西非航线运输需求近期表现低迷，运价涨幅有限。4 月 24 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.100 美元/吨，较 4 月 17 日上涨 2.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳步上行。太平洋市场，澳大利亚煤炭运输需求维持较好，印尼煤下半周也迎来一定增量，给予市场较好支撑，叠加南美粮食也消化了部分空放运力，日租金上涨。4月24日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 12488 美元，较 4 月 17 日上涨 7.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10596 美元，较 4 月 17 日上涨 7.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.862 美元/吨，较 4 月 17 日上涨 4.5%。粮食市场，巴西粮食货盘近期稳中有增，空放运力逐步消化，运价稳步上涨。4 月 24 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.060 美元/吨，较 4 月 17 日 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金继续上涨。近期，东南亚地区和印度煤炭进口需求呈现较好的增长态势，带动印尼煤运输需求表现转好，东南亚市场日租金持续上涨。4 月 24 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9500 美元，较 4 月 17 日上涨 8.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.679 美元/吨，较 4 月 17 日上涨 2.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 4 月 18 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 880 万桶，远高于市场预期的 250 万桶，创近两个月以来的最大单周增幅；汽油库存增加了 270 万桶，精炼油库存上升 130 万桶。库存的全面上升再次削弱了市场对原油短期去库的信心，压制了油价进一步反弹的空间。OPEC+ 成员国代表本周提议，推动 6 月加快原油产量恢复速度，这是连续第二个月被提出这一议题，在本就谨慎的市场中增加供应可能会进一步给油价带来压力。伊朗作为 OPEC 第三大产油国，其外长周四表示，准备前往欧洲与美方重启核谈判。地缘政治的发展仍然充满变数，增加了伊朗原油出口重启的预期，打压油价。全球两大石油消费国之间的贸易摩擦仍未缓解，贸易担忧情绪持续，需求前景疲软。本周布伦特原油期货价格小幅下滑，周四报 66.71 美元/桶，较 4 月 17 日下跌 1.84%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。4 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1343.48 点，较 4 月 17 日上涨 16.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 5 月上旬货盘基本收尾，部分中旬货盘开始进场，美湾航线受制于各项政策交错叠加反转不定，波动相对不明显。周初，恰逢复活节假期在集中租船后市场略显安静，成交 WS 点位上涨后保持相对平稳；临近周末，出货量明显上升，船东情绪面不断走强，对增产和劳动节前提前租船期待度拉满；租家在处理完当前交易后或许会放慢出货节奏，控制市场涨幅。目前，5 月整体货盘总量较上个月增加不少，炼厂效率和开工率都有提升，整体需求持续向好，预计短期内仍将延续上行趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS69.65，较 4 月 17 日上涨 18.52%，CT1 的 5 日平均为 WS65.35，较上期平



均上涨 20.16%，TCE 平均 4.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.88，上涨 13.90%，平均为 WS65.06，TCE 平均 5.2 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 5 月 4-6 日，成交运价为 WS64.75。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 9-11 日，成交运价为 WS66。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 8-10 日，成交运价为 WS69.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 19-21 日，成交运价为 WS64。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 15-17 日，成交运价为 WS67.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 15-20 日，成交包干运费约为 820 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】

4 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1166.59 点，环比上涨 0.32%。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-1.23%、+0.37%、+0.93%及+0.73%。

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 0.31%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.41%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.20%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.53%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 12 艘（环比减少 2 艘），总运力 98.22 万载重吨，总成交金额 19510 万美元，平均船龄 15.42 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 3.72%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.23%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.32%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.03%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.63%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 6 艘（环比减少 1 艘），总运力 23.55 万载重吨，总成交金额 10239 万美元，平均船龄 14.17 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 0.91%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.96%。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 0.51%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.16%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.51%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.92%。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 21 艘），总运力 4.48 万载重吨，总成交金额 3432 万人民币，平均船龄 14.69 年。

来源：上海航运交易所

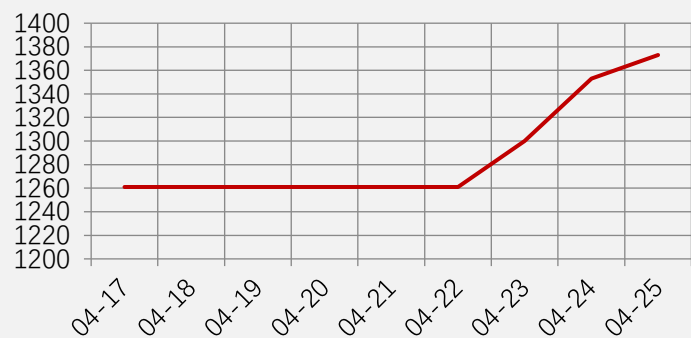
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

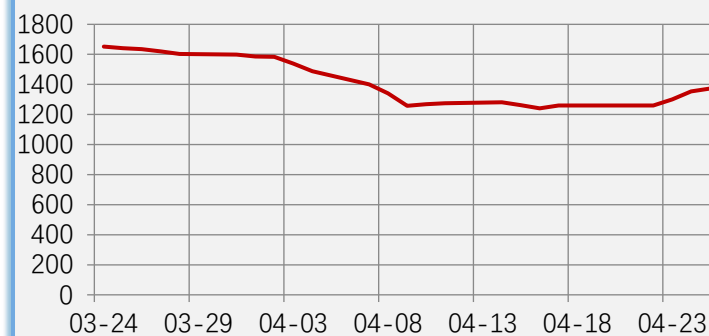
波罗的海指数	4 月 22 日		4 月 23 日		4 月 24 日		4 月 25 日	
BDI	1,261	0	1,300	+39	1,353	+53	1,373	+20
BCI	1,661	-17	1,732	+71	1,846	+114	1,889	+43
BPI	1,292	+19	1,333	+41	1,372	+39	1,392	+20
BSI	954	+4	964	+10	976	+12	977	+1
BHSI	566	-3	567	+1	567	0	568	+1



上周 BDI 指数走势



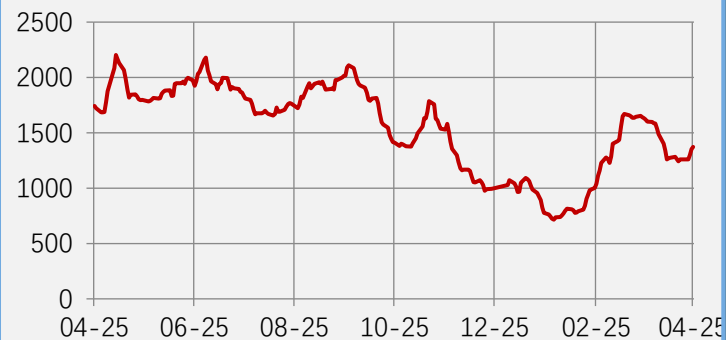
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Ultra Cougar' 2015 81922 dwt dely Cigading 30 Apr/1 May trip via WC Australia redel China \$15,750 - cnr

'Plainpalais' 2015 81756 dwt dely Zhanjiang 28/29 Apr trip via Villanueva redel Japan intention iron ore \$13,850 - Kline

'Jaguar Max' 2012 81309 dwt dely aps Ponta Ubu 14 May trip redel Point Lisas intention iron ore \$18,500 Pangaea

'Kypros Loyalty' 2015 77998 dwt dely Tianjin 29 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 Reachy

'Guo Yuan 28' 2013 75800 dwt dely Gibraltar 2/3 May trip via NC South America redel Singapore-Japan \$17,000 - cnr

'Truong Minh Sea' 2018 56423 dwt dely Chennai 3/8 May trip via Indonesia redel India \$10,000 - Seapol

4. [航运&船舶市场动态](#)

【老将回归！西非航运市场杀入新玩家！】

近日，俄远东航运（FESCO）前董事长 Andrei Severilov 再度出手，锁定西非市场，启动全新物流航运项目。

据俄罗斯国际文传电讯社（Interfax）报道，4月17日，Severilov 关联的俄罗斯企业 JSC A7 Holding 在美国注册成立了一家新公司——A7 African Cargo Lines LLC（简称“A7 ACL”），注册资本为1000万卢布（约合12.2万美元），主营业务为铁路货运。公司主体由注册于特拉华州的 A7 Holding LLC 与密苏里州的 A7 Infrastructure LLC 共同持有。这两家企业为商业代理注册，其与 A7 ACL 的具体股权结构尚不透明。



Severilov 接受采访时表示，A7 ACL 正计划打通一条从俄罗斯通往西非的支线航运通道。该项目的首阶段目标，是在俄罗斯驻尼日利亚贸易代表处协助下，于 6 月中旬前正式开通一条连接新罗西斯克港与尼日利亚拉各斯港的集装箱航线，初期将投放两艘 700 TEU 级的租赁集装箱船。未来，航线可能进一步延伸至塞内加尔的达喀尔港。

Severilov 在航运领域的履历颇具分量，曾担任俄罗斯知名班轮公司 FESCO 的董事会主席，并一度持有母公司 PJSC FESCO 近四分之一的股份。但随着 2023 年 FESCO 被俄罗斯国家收归国有、转由国营核能巨头 Rosatom 接管，Severilov 被迫退出公司。

2024 年 9 月，Severilov 正式宣布重返航运业。新公司虽然面向西非市场发力，但入局时机却并不“凑巧”。尼日利亚政府正大力扶持本国船东拥有自有船队。就在上周，尼日利亚海洋蓝色经济部部长 Adegboyega Oyetola 已指示国家海事管理与安全局（NIMASA）启动筹建已久的“近海船舶融资基金”（CVFF）。

CVFF 基金自 2003 年设立以来首次启动运营。据 NIMASA 去年公布，基金累计规模已超 3.6 亿美元，均由尼日利亚本土航运企业按比例缴纳。根据新政，符合条件的尼日利亚航运公司可申请最高 2500 万美元的低息贷款，首批融资将由指定的初级银行经办发放。

尽管面临本地化政策挑战，Severilov 试图以俄罗斯-西非直航、并辅以铁路物流支撑的方式，打造出一条差异化的多式联运通路。A7 ACL 的动向也预示着，在全球航运格局重组、西非经济增长潜力逐步释放的背景下，俄罗斯私人资本正寻找绕开传统贸易路线、重新插旗非洲市场的新窗口。

来源：海运圈聚焦

【国际航运业初步达成“双轨制”减排协议】

近日，国际海事组织宣布批准《国际防止船舶造成污染公约》附件六修正案草案，提出将逐步提高船舶燃料温室气体排放标准并对超标船舶征收费用，这是世界上首个将整个行业领域的强制性排放限制和温室气体定价相结合的框架。

受制于燃料成本、基础设施等多重挑战，一直以来航运业都被视作最难实现净零排放的领域之一，但国际海事组织已在 2023 年提出将“力争全球航运业在 2050 年前后实现净零排放”。全球航运业最新达成的历史性框架协议，能否真正助推全球航运业达成气候目标？

“双轨制”推进减排



航运业是国际贸易和全球供应链的重要支柱，但也是一大“耗能主体”。据国际能源署数据，目前，全球航运每年的石油用量占总消耗量的 5%左右，每年排放约 7 亿吨二氧化碳。

根据国际海事组织最新达成的草案框架，核心目标是到 2050 年实现全球航运业净零排放，具体措施将适用于总吨位超过 5000 吨的大型远洋船舶。根据测算，这类船舶温室气体排放量约占全球海运排放总量的 85%。具体措施显示，一是船舶需要逐年降低燃料温室气体排放强度，每单位耗能所产生的温室气体将面临更高减排要求；二是将针对船舶碳排放推行碳定价机制，对排放强度超标的船舶征收费用，使用净零或近零技术的船舶提供相应资金支持。

同时，为帮助各国更公平地参与全球航运绿色转型，该草案框架的另一核心组成部分是设立“国际海事组织净零基金”，利用碳定价机制所产生的收入，为发展中国家的技术创新、基础设施建设和减排转型提供支持。基金也将特别用于减缓新规对小岛屿发展中国家和最不发达国家带来的潜在负面影响，帮助这些国家更公平地参与全球航运绿色转型。

此外，《防止船舶造成污染公约》附件六修正案草案还专门针对船舶空气污染，涵盖了包括能效在内的多项强制性规定。据悉，该公约现已有 108 个缔约方，按吨位计算约占全球商船队的 97%。

协议达成来之不易

国际海事组织秘书长阿森尼奥·多明格斯对于这一草案的通过表示欢迎：“《防止船舶造成污染公约》附件六修正案草案的通过，标志着我们在应对气候变化、推进航运现代化方面迈出了关键一步，这也体现了国际海事组织切实履行承诺。”

对于这一框架协议，欧盟表示赞同。欧盟委员会公开表示，这是“在全球范围内降低航运领域环境影响的重要进步”。欧盟委员会气候、净零和清洁增长专员伍普克·胡克斯特拉表说：“该协议不仅是航运业脱碳的重要里程碑，也是整个全球气候行动的重要里程碑，更是海事部门实现净零排放的关键一步。在当前背景下，这一全球性成就更加引人瞩目、令人鼓舞。这表明多边主义仍是大势所趋。”

不过，协议的达成并不是一帆风顺，包括美国在内的十余个国家都曾对此提出反对意见，但最终该协议框架获得大部分国家认同，获得通过。据美国媒体 CNBC 报道，会议期间美国对正在讨论的框架协议提出强烈反对，随后退出谈判会议并要求其他国家跟随退出。美国政府尤其反对针对排放超标船舶采取任何形式的经济措施，还“威



胁”将对任何针对美国船舶收取费用的举措提出“对等措施”。

亟需低成本替代燃料

据国际海事组织公告，具体措施计划在 2025 年 10 月正式提交国际海事组织会议审议，如果获得通过，将在 2027 年正式生效。从草案获得通过到正式实施期间尚有两过渡时间，业界普遍认为，全球海运业应抓住这一时机调整运营模式，并扩大对替代燃料和新兴技术的投资。

在船舶技术方面，各大船东近年来已在提升能效、降低能耗方面采取了多项措施，包括船舶降速、提高容量、降低硫排放等。国际能源署指出，在降低船舶用能强度方面，船舶企业还能够通过加速部署节能技术、提升发动机性能等措施达成目标。

但在业界看来，要达成既定气候目标，减碳的核心更应是替代燃料。作为传统化石燃料替代，甲醇、氢燃料、氨燃料等低碳或零碳燃料已经获得市场广泛关注，但也有业内人士担忧，替代燃料成本仍远高于化石燃料，短期内寻找到替代方案并非易事。

智库机构“交通与环境”项目主管费格·阿巴索夫认为，当前航运业还没有成本能够和柴油相比拟的船用燃料，这意味着要达成净零排放目标，可能会相当“昂贵”。鹿特丹港口可持续交通项目经理雷夫克·冈纽维克也表示，在化石燃料和零碳燃料之间还有巨大的鸿沟，行业应该尽快解决这一问题。

多位行业人士都指出，要满足最新框架要求，全球船舶可能需要率先选择 LNG、生物燃料这类燃料作为过渡，但这类燃料尚无法达成零碳排放，可能不是长久之计。

来源：中国能源报

【北欧港口拥堵加剧！船公司发出延误警告】

近期，马士基向客户发出提醒：随着北欧港口拥堵程度不断上升，船期混乱问题恐将愈演愈烈。

这家丹麦航运巨头特别点名比利时的安特卫普-布鲁日港和德国的不来梅港，称其为当前最严重的拥堵地。



根据航运数据平台 eeSea 的统计，安特卫普港有 41% 的船舶在排队等泊，而另有 52 艘集装箱船正驶往该港；在不来梅港，29% 的船舶正在等待泊位，另有 27 艘船舶正在驶入。

物流巨头德迅（Kuehne + Nagel）则称，安特卫普港目前的港口作业已经处于“严重扰乱”状态。据其报告，船舶平均等泊时间已达 1.81 天，堆场利用率高达 96%，冷藏箱堆场甚至超过满负荷，达 112%，导致船舶停泊延误。为缓解压力，安特卫普港不得不将出口货物的提前交付窗口由 7 天缩短至 5 天。值得注意的是，3 月 31 日罢工事件造成的作业积压仍在持续发酵。

铁路运输方面，通往不来梅港和威廉港的列车正遭遇严重延误，原因是汉诺威周边铁路线路突发封闭，一处关键铁路枢纽附近还发生了山体滑坡。替代线路不仅绕行距离长达 200 公里，而且早已超负荷运行，导致多班列车被迫停运，直接影响鹿特丹和杜伊斯堡之间的陆路联通。与此同时，汉堡港的列车周转也因码头作业延迟频发而雪上加霜。

安特卫普-布鲁日港的一位发言人表示：“目前港口吞吐量的确处于高位，这一方面是因为新的航运联盟正在进行交接与调整，尚需数周时间才能稳定；另一方面，美国加征进口关税的预期也加速了出口货量的集中出货。”

在此背景下，马士基呼吁托运人尽快提取已卸货物，并尽可能晚些时间交付出口箱，以减轻码头作业压力、加快周转效率。

来源：海运圈聚焦

【巴西暴雨扰动，淡水河谷铁矿石产量下降！】

巴西矿业公司淡水河谷近日在其销售和产量报告中称，2025 年第一季度该公司生产了 6770 万吨铁矿石，同比下降 4.5%。

淡水河谷是全球最大的铁矿石生产商之一，该公司表示，暴雨影响了其在巴西北部矿区的生产。

淡水河谷表示，第一季度产量下降在意料之中。淡水河谷重申了 2025 年铁矿石产量在 3.25 亿吨至 3.35 亿吨之间的展望，同时也开始加快 VGR1 和 Capanema 采矿项目的进度。



该报告显示，该季度铁矿石销量同比增长 3.6%，达到 6610 万吨，淡水河谷将销量增长归因于库存供应。

截至 3 月底的一季度，淡水河谷铁矿石粉的平均实现价格为每吨 90.80 美元，同比下降近 10%，比 2024 年最后一个季度下降了 2.4%。

花旗银行分析师在给客户的一份说明中表示，铁矿石产量和销售量基本符合预期，但铜和镍的产量超出了他们的预期。

淡水河谷将于 4 月 24 日发布第一季度财报。

来源：海运圈聚焦

【LNG 船占 52%！韩国船企手持订单破万亿】

VesselsValue 最新数据显示，韩国船企现有手持订单总计 1380 亿美元（约合人民币 10074 亿元），其中 52% 为 LNG 运输船。

根据 VesselsValue 的统计数据，在当前韩国船企的手持订单中，LNG 运输船订单多达 276 艘 713 亿美元，占比约为 52%。其次则是集装箱船，总计 184 艘 356 亿美元，约占韩国手持订单的 26%。

LPG 运输船排名第三，手持订单共计 129 艘 149 亿美元。油船手持订单为 185 艘 147 亿美元，虽然数量超过 LPG 船和集装箱船，但其订单价值却仅排名第四。汽车运输船手持订单共计 8 艘 9.29 亿美元，位列第五。

按船东订单价值排名，法国达飞海运以 80.9 亿美元位居榜首，其在韩国船企的 38 艘集装箱船订单全部为超大型（ULCV）、新巴拿马型和超巴拿马型船。日本邮船以 72.1 亿美元位列第二，订单包括 26 艘 17.4 万方大型 LNG 船和 3 艘 8.8 万方超大型液氨运输船（VLAC）。此外，日本邮船在中国、日本和德国船厂另有 56 艘在建新船，船型涵盖 LNG 船、LPG 船、散货船和油船。

卡塔尔天然气运输公司（Nakilat）以 69 亿美元订单价值排名第三，主要包含 29 艘大型和 Q-Max 型 LNG 船。卡塔尔能源公司（QatarEnergy）排名第四，其 25 艘 17.4-17.5 万方大型 LNG 船手持订单总价值 65.2 亿美元。排名第五的是长荣海运，共有 28 艘新巴拿马型（1.53-1.55 万 TEU）和超大型（2.4 万 TEU）集装箱船手持订单，总



计 63.8 亿美元。日本商船三井以 26 艘 56.2 亿美元手持订单紧随其后。

VesselsValue 指出，韩国船企的手持订单中约有 37% 配备双燃料发动机，总价值约为 714 亿美元。除了 LNG 船本身具备双燃料属性之外，所有汽车运输船和滚装船均为双燃料船。其他船型领域中，集装箱船的双燃料船舶比例最高，多达 148 艘，约占集装箱船订单的 80%。LPG 船订单中 64 艘为双燃料设计，占比约 50%，市场价值达 75 亿美元。

就韩国本土船东而言，HMM 以 119 亿美元总资产（含在运营船队及手持订单）领跑，旗下 112 艘船舶涵盖散货船、油船、集装箱船、LNG 船和汽车运输船，船队平均船龄仅 8 年。H-Line Shipping 排名第二，船队资产 62 艘 60.9 亿美元。泛洋海运排名第三，船队规模 126 艘 57.3 亿美元。长锦商船排名第四，船队规模 134 艘 57.2 亿美元，虽然以艘数而言是韩国最大船队，但长锦商船的平均船龄高达 11 年。其船队中集装箱船占比超 54%，同时运营油船、散货船和 LNG 船。

VesselsValue 总结称，韩国造船业持续保持全球领先地位，其多元化订单结构以 LNG 船、油轮和集装箱船为主导。双燃料船舶的转型趋势显著，尤其在集装箱船和 LPG 船领域表现突出。卡塔尔能源、达飞、日本邮船等顶级船东正推动大型 LNG 船和集装箱船的需求增长。而韩国本土船东 HMM、H-Line Shipping 等也在保持规模和现代化，巩固韩国在全球航运与造船领域的关键地位。

来源：国际船舶网

◆ 上周新造船市场动态

(1) 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	320,000	Hanwha Ocean	2027	Advantage Tankers	12,700	
2	MGC	45,000 cbm	Hyundai Mipo	2027	Nieto Trading	8,150	
1	Bulker	63,300	Tsuneishi Zhoushan	2027	Seacon Shipping	3,830	
2	Container	16,000 teu	HHI (Samho)	2028	Wan Hai Lines	19,600	



2	Container	16,000 teu	Samsung	2028	Wan Hai Lines	19,600
2	Container	2,800 teu	HMD	2027	X-Press Feeders	5,590
1	LNG	20,000 cbm	Jiangnan Shipyard	2027	Shanghai International Port Group - SIPG	Undisclosed

◆ 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 ACCIA	BC	206,237		2005	Japan	2,150	Chinese	
SEADUTY	BC	82,449		2008	Japan	1,400	Undisclosed	
SEA PLUTO	BC	81,007		2013	China	1,670	Undisclosed	BWTS fitted
SEA VENUS	BC	80,888		2013	China	1,670	Undisclosed	BWTS fitted
IVESTOS 6	BC	76,093		2006	Japan	900	Undisclosed	
EVANGELIA	BC	74,381		2000	Japan	470	Chinese	SS/DD DUE 05/2025
NORD MAMORE	BC	64,050		2020	Japan	3,060	Undisclosed	BWTS fitted
SPAR CAPELLA	BC	58,000		2011	China	1,140	Chinese	
AVIGATOR	BC	53,806		2002	China	620	Chinese	BWTS fitted
ELENI M	BC	50,992		2001	Japan	620	Undisclosed	
NORD ABIDJAN	BC	37,979		2020	Japan	2,550	Undisclosed	box, BWTS fitted
IVS SUNBIRD	BC	33,399		2015	Japan	1,700	El Amira	OHBS, logs fitted, old sale
IVS KNOT	BC	33,143		2010	Japan	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
MAGIQUE MARLINE	BC	32,216		2009	Japan	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
STAMFORD PIONEER	BC	32,211		2012	China	850	Vietnamese	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
MSC JAMBOREE IX	CV	108,827	8,814	2010	S. Korea	7,500	Undisclosed	
MSC JUBILEE IX	CV	108,770	8,814	2009	S. Korea	7,500	Undisclosed	
MSC JAVELIN IX	CV	108,677	8,814	2009	S. Korea	7,500	Undisclosed	
BURGUNDY	CV	42,566	3,426	2008	Germany	2,950	Chinese	
MINDORO	CV	24,435	1,781	2022	China	3,150	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
LANDBRIDGE GLORY	TAK	309,000		2019	China	20,600	Oman Shipping	en bloc, scrubber fitted
LANDBRIDGE WISDOM	TAK	309,000		2020	China			
JINJIANG EXPERIENCE	TAK	112,871		2009	China	3,350	Undisclosed	BWTS fitted
MARE NOSTRUM	TAK	110,295		2009	Japan	3,400	Undisclosed	COATED, DPP
SEA FALCON	TAK	110,295		2007	Japan	3,050	Hong Kong	
GULF ELAN	TAK	46,894		2007	S. Korea	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
TAMIAT NAVIGATOR	TAK	46,625		2000	S. Korea	1,800	Indian	BWTS Fitted, Zinc Silicate

◆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	
SEAWORLD	OTHER/ROR	5,601	5,534	1997	Japan	514.00	Previously Reported Sold ‘As Is’ S. Korea “SEAWORLD MARINE	



PILATUS 22	TAK/LPG	1,036	974	1989	Japan	440.00	
------------	---------	-------	-----	------	-------	--------	--

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
STARLET	TAK	10,048	3,609	2003	Turkey	450.00	Buyer To Pay Inbound Port Charges, Includes 150 Tons Fuel
KELSEY 2	TAK	8,424	3,230	2002	Japan	735.00	Under Tow, Stainless Steel Content

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
HEUNG-A ULSAN	CV	7,040	2,446	1996	S. Korea	445.00	as is Singapore, Incl 150T Fuel

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
GOLD EAGLES	GC	6,914	2,396	1997		354.00	as is Vietnam

◆ 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
2025-04-25	720.660	822.410	5.074	92.883	963.840	463.750	434.570	551.360	872.930



2025-04-24	720.980	821.240	5.070	92.915	961.370	462.020	432.830	550.520	872.970
2025-04-23	721.160	824.960	5.100	92.950	963.990	463.970	434.920	551.800	878.570
2025-04-22	720.740	832.400	5.149	92.871	967.320	464.550	435.170	554.100	893.120

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