



# 全一海运市场周报

2025.05 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述( 2025.05.19 - 05.23 )

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场继续向好 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场继续呈现向好局面，多数远洋航线市场运价保持涨势，带动综合指数上行。据国家统计局最新公布的数据显示，4 月份规模以上工业增加值同比增长 6.1%，显示出中国经济具备较强的韧性，继续保持平稳增长。5 月 23 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 1586.12 点，较上期上涨 7.2%。

**欧洲航线：**据标普环球发布的数据显示，欧元区综合 PMI 指数降至 49.5，低于市场预期，其中制造业的表现好于服务业，欧元区制造业已经连续三个月增加产量，但服务业表现跌至 16 个月以来最差水平，制造业的小幅改善被服务业的下跌所抵消，未来欧洲经济复苏仍面临考验。本周，运输需求总体平稳，即期市场订舱价格上涨。5 月 23 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 1317 美元/TEU，较上期上涨 14.1%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续上涨。5 月 23 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 2328 美元/TEU，较上期上涨 11.8%。

**北美航线：**随着中美经贸高层会谈取得实质性进展，未来双方有望加强互利合作，维护中美经贸关系健康、稳定、可持续发展，对北美航线运输市场继续平稳发展起到长期支撑作用。本周，运输需求处于高位，总体运力规模仍未完全恢复，市场运价继续上行。5 月 23 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 3275 美元/FEU 和 4284 美元/FEU，分别较上期上涨 6.0%、5.3%。

**波斯湾航线：**运输需求稳中向好，供需基本面稳固，即期市场订舱价格继续上行。5 月 23 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 1387 美元/TEU，较上期上涨 16.5%。

**澳新航线：**当地对各类物资的需求增长乏力，市场运价小幅下跌。5 月 23 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 722 美元/TEU，较上期下跌





2.0%。

**南美航线：**运输需求表现良好，推动市场运价继续上涨。5月23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1934美元/TEU，较上期上涨12.1%。

**日本航线：**运输市场保持稳定，市场运价小幅上涨。5月23日，中国出口至日本航线运价指数为1015.00点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【上游加速疏港 综合指数上行】

本周，月末需求和前期观望需求陆续释放，上游加速疏港，下游采购略有起色，加上华东地区雨水天气影响船舶周转，综合指数开始上行。5月23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1043.35点，较上期上涨4.1%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，入夏后全国气温整体偏高，中东部多地达40度以上高温，居民用电需求显著上升。但南方降雨持续，水力等清洁能源发力挤压火电，企业生产需求有待恢复，终端电厂整体负荷率有所减少。沿海八省电厂日耗179.4万吨，增加12.1万吨，库存3356.7万吨，减少28.3万吨，存煤可用天数18.7天，减少1.5天。煤炭价格方面，北方港口库存见顶，铁路发运量大幅回调，煤炭产地出货不佳，部分煤矿减产、停产，市场情绪低迷，贸易商出货困难，发运以长协为主，煤炭价格继续下行。环渤海各港调进量109.6万吨，下降8.5万吨，调出量126.2万吨，上涨14.9万吨，合计存煤2971万吨，上涨109万吨。运价走势方面，国内煤价走低，进口煤优势减弱，内贸需求释放，北上拉运积极。加之部分港口封航，运力周转放缓，市场挺价意愿较强，沿海煤炭运价震荡上行。

5月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1058.18点，较上期上涨6.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收717.21点，较5月16日上涨8.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价28.8元/吨，较5月16日上涨2.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.6元/吨，较5月16日上涨3.4元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为42.9元/吨，较5月16日上涨3.1元/吨。

**金属矿石市场：**本周，南方汛期降雨持续，建材需求季节性回落，螺纹钢表需转弱，钢企控产情绪上升，铁水产量小幅减少。同时国内贷款市场报价利率下降10个基点，购房成本降低，成才价格走势渐稳，钢厂盈利率小幅增加。全国进口铁矿石库存小幅增加，矿石价格延续窄幅震荡，钢厂仍维持按需补库，运输市场受煤炭运力需



求走好，沿海矿石运价平稳上行。5月23日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTI）报收693.58点，较5月16日上涨4.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.5元/吨，较5月16日上涨1.4元/吨。

**粮食市场：**本周，夏收季开启，新麦供应量渐增，地方储备小麦轮出积极，小麦价格弱势调整。淀粉企业开工率下降，玉米深加工需求减弱，北方玉米价格有所下调。同期，养殖企业整体出栏节奏加快，中大猪和标猪出栏量增加，终端需求进入淡季，饲企库存相对充裕，补库拉运节奏不变。运输市场受北方港口封航影响，船舶周转减慢，沿海粮食运价小幅上涨。5月23日，沿海粮食货种运价指数报786.12点，较上期上涨1.7%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价43.4元/吨，较上期上涨0.6元/吨。

**成品油市场：**本周，一方面，国际油价震荡下行，国内成品油下调落地，加之南方大范围强降雨持续，出游及户外施工需求释放受限，市场情绪转弱。另一方面，全国夏收开启，柴油需求有所提振，同时气温攀升，汽车出行耗油有所增长，端午假期临近，下游备库需求释放，沿海成品油运价平稳运行。5月23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1009.6点，较上期下跌0.1%；市场运价指数945.86点，较上期下跌0.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【海岬型市场船运需求增加 远东租金指数止跌上扬】

本周，国际干散货运输市场各船型市场走势各异，在海岬型船运价上涨拉动下，远东干散货租金指数止跌上扬。分船型来看，海岬型船市场虽周初受西非取消采矿权事件扰动，但两大洋市场船运需求明显改善，运价震荡上行。巴拿马型船市场南美粮食船运需求稳定，太平洋市场煤炭船运需求先稳后弱，日租金走势相对平稳。超灵便型船市场煤炭、镍矿等货盘偏少，日租金微跌。5月22日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1134.35点，较5月15日上涨7.1%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场运价止跌并震荡上行。太平洋市场，上周末在澳大利亚及巴西货盘支撑下，运价止跌反弹。本周初，虽然澳大利亚矿商6月上旬装期货盘持续释放，但受西非几内亚政府取消部分矿商采矿权事件影响，市场信心受到影响，运价承压下行。周中开始，太平洋市场货盘持续释放，运力不断消化，且FFA远期合约价格上涨，市场氛围好转，运价再次上扬。5月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16037美元，较5月15日上涨23.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.285美元/吨，较5月15日上涨12.2%。远程矿航线，上周末，远程矿货盘增加，巴西至青岛航线运价一度上扬至19美元/吨左右。本周初，西非几内亚政府取消部分矿商采矿权负面消息影响市场信心，部分矿商宣布不可抗力，市场可用运力增加，运价承压下行。下半周，西非事件效应逐步消化，淡水河谷铁矿石货盘释



放，运价止跌回升。5月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.736美元/吨，较5月15日上涨2.7%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金小幅波动。太平洋市场，国内外煤价倒挂持续，且国内电厂煤炭库存充足，煤炭进口采购热情不高，进口煤炭货盘有限。上半周市场有部分澳大利亚至日本、韩国等航线货盘支撑，且前期有部分运力空放至南美，太平洋市场日租金稳中小涨。下半周，澳大利亚煤炭货盘也有所减少，市场支撑减弱，日租金小幅回调。5月22日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为10806美元，较5月15日上涨2.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为9203美元，较5月15日上涨0.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.155美元/吨，较5月15日下跌1.9%。粮食市场，南美粮食市场船货相对平衡，运价相对稳定。5月22日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为34.008美元/吨，较5月15日下跌0.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金继续小跌。本周东南亚市场整体较为平淡，煤炭、镍矿等货盘偏少，市场可用运力逐渐增多，尽管下半周国内北方出口的钢材货盘略增，但整体支撑仍不足，日租金继续小幅下跌。5月22日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8472美元，较5月15日下跌3.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.246美元/吨，较5月15日下跌1.5%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年5月16日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加132万桶至4.432亿桶，预期为减少130万桶。汽油库存增加80万桶，较五年平均水平低2%，汽油需求同比下滑1%；包括柴油和取暖油的馏分油库存增加60万桶，较五年平均水平低16%，馏分油需求减少4.2%；当周炼油厂的平均加工量1650万桶/日，较前一周增加8.9万桶。穆迪评级机构下调美国信用展望，引发市场对全球最大经济体健康状况的担忧，美国债务负担及利息支出持续上升是此次评级调整的主要原因、全球经济4月工业产出和零售销售增速放缓，削弱了全球经济持续复苏的预期，均施压油市。当前油价上行受到地缘政治风险支撑，美伊核谈判的不确定性，俄乌和谈暗流涌动潜在的和平协议或将导致对俄能源制裁放松，任何突发的地缘政治事件都可能打破平衡。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报64.22美元/桶，较5月15日下跌0.59%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价波动上行。中国进口VLCC运输市场运价先涨后跌。5月22日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1210.48点，较5月15日上涨1.6%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周VLCC市场中东航线6月初货盘陆续进场，在上周成交的WS点位跌破60后，船东不再选择继续让步，持续观望后续货盘装期，提振了市场情



绪，推动运费上升。西非和巴西航线被动跟涨，涨幅相对较小。美湾航线整体活跃度较低，运费持续下行。随着，中东航线6月装期货盘的公布，整体货量略少于5月，并且装期相对靠后不如预期，租家稍微控制下出货节奏，通过老旧船成交施压，成交运价由涨转跌。目前，整体可用运力依旧宽裕，基本面继续向租家倾斜，阿芙拉和苏伊士船型运价也都在下滑，预计短期内VLCC船型运价仍将承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS61.70，较5月15日上涨1.21%，CT1的5日平均为WS62.82，较上期平上涨5.98%，TCE平均4.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS62.48，上涨2.05%，平均为WS62.98，TCE平均4.8万美元/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5月30-31日，成交运价为WS59。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期6月4-6日，成交运价为WS62.5。中东至中国台湾航线报出27万吨货盘，受载期6月1-3日，成交运价为WS64。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期6月5-7日，成交运价为WS62.5。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期6月15-17日，成交运价为WS63。美湾至远东航线报出27万吨货盘，受载期6月15-19日，成交包干运费约为795万美元。

## (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】

5月21日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1176.71点，环比上涨0.19%。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+0.11%、-0.09%、+0.05%及+0.45%。

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下跌2.67%；57000DWT吨级散货船估值环比上涨0.12%；75000DWT吨级散货船估值环比上涨3.28%；170000DWT吨级散货船估值环比下跌0.49%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交10艘（环比增加3艘），总运力51.26万载重吨，总成交金额13920万美元，平均船龄13.80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0.78%；74000DWT吨级油轮估值环比上涨0.21%；105000DWT吨级油轮估值环比下跌0.49%；158000DWT吨级油轮估值环比持平；300000DWT吨级油轮估值环比上涨0.08%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交5艘（环



比持平), 总运力 126.47 万载重吨, 总成交金额 4505 万美元, 平均船龄 9.20 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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下跌 0.14%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.43%。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 0.92%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.20%; 2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.09%; 3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.25%。本期, 国内内河二手散货船市场交易量下跌, 总共成交 18 艘 (环比减少 19 艘), 总运力 3.55 万载重吨, 总成交金额 3716.48 万人民币, 平均船龄 9.65 年。

来源: 上海航运交易所

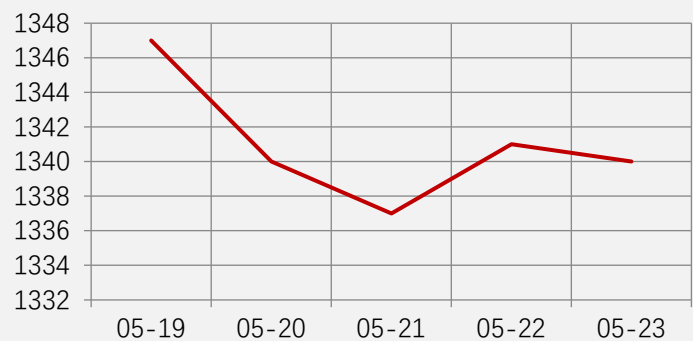
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

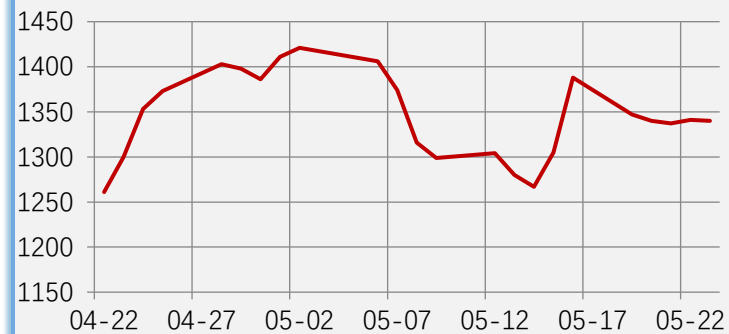
| 波罗的海指数 | 5 月 19 日 |      | 5 月 20 日 |     | 5 月 21 日 |    | 5 月 22 日 |     | 5 月 23 日 |     |
|--------|----------|------|----------|-----|----------|----|----------|-----|----------|-----|
| BDI    | 1,347    | -41  | 1,340    | -7  | 1,337    | -3 | 1,341    | +4  | 1,340    | -1  |
| BCI    | 1,888    | -130 | 1,863    | -25 | 1,855    | -8 | 1,882    | +27 | 1,900    | +18 |
| BPI    | 1,293    | +3   | 1,294    | +1  | 1,286    | -8 | 1,269    | -17 | 1,246    | -23 |
| BSI    | 980      | +2   | 982      | +2  | 988      | +6 | 986      | -2  | 983      | -3  |
| BHSI   | 556      | +2   | 560      | +4  | 564      | +4 | 574      | +10 | 581      | +7  |



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 | 16/05/25 | 09/05/25 | 浮动  | %    |
| Cape (180K) | 一年 | 22,500   | 22,000   | 500 | 2.3% |
|             | 三年 | 19,750   | 19,500   | 250 | 1.3% |
| Pmax (76K)  | 一年 | 12,000   | 12,000   | 0   | 0.0% |
|             | 三年 | 10,000   | 10,000   | 0   | 0.0% |
| Smax (58K)  | 一年 | 11,250   | 11,250   | 0   | 0.0% |
|             | 三年 | 12,250   | 12,250   | 0   | 0.0% |
| Hsize (32K) | 一年 | 10,000   | 10,000   | 0   | 0.0% |
|             | 三年 | 10,500   | 10,500   | 0   | 0.0% |

截止日期: 2025-05-20

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

'Lyric Star' 2011 81276 dwt dely Kashima 28 May trip via NoPac redel China \$10,250 - Element

'Zoitsa Sigala' 2014 63350 dwt dely Richards Bay end May trip redel Pakistan intention coal \$15,500 + \$155,000 bb - Safeen



#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【美国线运价狂飙！中美贸易“休战”集运市场掀起抢运潮】

中美贸易战“停火”，集运市场提前进入旺季掀起抢运潮，美国线运价狂飙。

根据上海航交所 5 月 16 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 134.22 点至 1479.39 点，周涨幅为 9.97%。欧美四大远洋航线中，远东到美西和美东线运价持续上涨，欧洲航线持续下跌。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 744 美元至 3092 美元，周涨幅 31.7%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 734 美元至 4069 美元，周涨幅 22%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 7 美元至 1154 美元，周跌幅 0.6%；远东到地中海线每 TEU 运价与之前一周下跌 7 美元至 2082 美元，周跌幅 0.33%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周下跌 1 美元，为 315 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 320 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 4 美元，为 434 美元；远到韩国每 TEU 运价较之前一周下跌 4 美元，为 144 美元。

业内人士表示，随着中美达成 90 天贸易战休战协议，集运市场旺季较预期提前，目前中国工厂端急出货，各大集运公司陆续将船舶从其他航线重新部署到美国线，增加运力抢货，到 6 月第一周的舱位均已排满。

看好这波美国线出货潮，集运公司已释放出至少两波涨价攻势，一是 5 月下半月每 FEU 运价喊涨约 700~1000 美元；二是 6 月 1 日喊涨基本运价 GRI、涨幅约 2000~3000 美元，加收旺季附加费 PSS 约 1500~2000 美元。届时如果涨价成功，美西线有机会站上 6000 美元、美东线有机会来到 7000 美元大关。

业界推测，中美关税暂缓 90 天至 8 月，按照从远东到美西、美东的航程，出货将从现在一路增至 6 月中旬高峰，集运公司会在这段时间一面增加运力、一面喊涨运价。预计原本在欧洲线的集装箱船也将重新部署到美国线，6 月欧洲线运价也将跟进上扬趋势。

来源：国际船舶网



## 【全球 25000DWT 以上油轮船队过半船龄超 15 年】

一份最新行业报告揭示，老龄船只比重过高正严重拖累全球油轮船队整体运力效率，表面上的运力增长正在被“锈迹斑斑”的老船所掩盖。

船舶经纪商 Gibson 最新数据显示，截至目前，全球 25000 载重吨以上的油轮船队中，船龄超过 15 年的已占比 51%，其中 22% 的船舶服役年限更是超过了 20 年。与此同时，在监管较弱、风险偏高的“影子船队”中，船龄在 15 年以上的高达 93%，64% 的船舶更是超龄 20 年，老化问题尤为突出。

Gibson 基于 AIS 数据的分析进一步指出，与 20 年以下船龄的船舶相比，20 年以上船龄的油轮平均多出 17% 的时间处于抛锚或系泊状态，其中以 VLCC（超大型油轮）最为严重，闲置时间比年轻船只多出 32%。与此同时，这些老船空载航行的时间也显著偏高，平均高出 14%，其中 MR 型油轮空载时间甚至高出 22%。

“船龄越大，油轮的利用率越低，这一趋势已非常明显。” Gibson 在最新报告中直言。

在叠加制裁因素后，老龄船舶进一步被边缘化。数据显示，20 年以上船龄的被制裁 VLCC 船舶，有 67% 的时间处于抛锚或系泊状态。相比之下，未被制裁的同龄船舶虽然稍有好转，但依旧表现疲软，抛锚系泊时间为 59%。

Tankers International 研究主管 Mette Frederiksen 也曾警示称，VLCC 一旦超过 18 年船龄，其贸易效率将迅速下降，每年运力有效性大约缩水 10%。受限于船龄、排放标准以及租家偏好等多重因素，超龄油轮的市场竞争力正不断萎缩。

Frederiksen 指出，尽管过去五年全球 VLCC 船队规模净增逾百艘，但考虑老龄船效率下降后的实际可用运力，增长幅度仅相当于 60 艘左右。未来三年将有 70 艘新造 VLCC 交付市场，名义运力增长 8%；然而综合考量船队结构老化带来的效率折损，有效增幅预计仅为 1%。

业内人士认为，面对油轮船队结构性老龄化问题，全球航运市场在迎接运力周期性回升的同时，也需正视“虚胖”运力所带来的隐性风险。新造船更新换代或将成为解决行业效率瓶颈的关键路径。

来源：海运圈聚焦



## 【干散货船拆解量暴跌 24%，创 17 年新低】

2025 年 1 月至 4 月，波罗的海干散货运价指数（BDI）同比下滑 35%，而干散货船舶拆解量则同比减少了 24%，跌至 17 年新低。BIMCO 航运分析经理 Filipe Gouveia 指出，通常情况下，低迷的运价会加速老旧且利润较低船舶的拆解，但当前需求前景的高度不确定性或导致船东推迟拆船决策。

自 2021 年第一季度以来，受需求激增及港口拥堵推动，干散货运费强劲上涨，船舶拆解活动持续低迷。此后，中国需求的强劲以及俄罗斯煤炭受制裁后运输距离拉长等因素进一步支撑运费，红海地区的安全局势也导致部分航线因改道好望角而增加了吨海里需求。然而，2025 年以来，随着供需关系趋于宽松，运费有所回落。

尽管当前整体拆解量下滑，但巴拿马型及灵便型船舶的拆解量占比却有所上升，分别占总拆解量的 51% 和 26%。自 2024 年下半年起，巴拿马型船的运价持续走弱，推动拆解量增加。灵便型船的运费亦有所下降，但降幅相对较小。

Gouveia 指出：“近年来，受拆解减少及船队更新放缓影响，干散货船队平均船龄攀升至 12.6 年，创 2010 年以来新高。此外，当前市场上有 800 万载重吨的过剩运力，在正常市场环境下，这些船舶本应被送拆。老旧船舶通常盈利能力较弱，因其燃油效率低下，航速较慢，难以符合日益严格的气候法规。”

目前，6% 的运营船舶（占总运力的 3%）的船龄已超 25 年，这也是大多数干散货船预期拆解的年龄。这一特征在灵便型船中尤为明显，作为船队中体量最小的船型，该船队中有 10% 的船舶（占总运力的 8%）的船龄超过 25 年。

展望未来，新造干散货船交付量预计在 2025 年同比增长 2%，2026 年同比增长 16%，其中巴拿马型和超大型船舶的交付量将位居前列，这或许会促使较小船型加速淘汰老旧运力。

Gouveia 补充道：“从目前看，预计船舶需求将缓慢增长，而新船交付量持续攀升或将导致拆解活动有所增加。不过，船舶需求和拆解量均存在较大不确定性。美国与几个主要干散货进口国之间正在进行贸易谈判，其结果可能会影响经济增长和进口需求。此外，若胡塞武装与美方达成的停火协议能够确保船舶安全通行红海，干散货船的运力需求也将趋弱。”

来源：中国远洋海运 e 刊





## 【“抢运潮”开始！运价暴涨！】

在全球航运市场一片谨慎观望中，中美贸易战“暂时休战”迅速点燃了跨太平洋集装箱市场的热情。现货运价急剧飙升，订舱量短时间内暴涨，船公司闻风而动，大幅回调运力部署，部分原本延后的航线计划也紧急启动。

根据 Drewry 最新一期《世界集装箱指数》(WCI)，截至 5 月 15 日的一周内，上海-纽约上涨 19%，至 4,350 美元/FEU，上海-洛杉矶上升 16%，至 3,136 美元/FEU。

这些数字的背后，是一场来势汹汹的“抢舱潮”。赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 在财报电话会议中透露，仅在消息公布后的周一与周二，公司跨太平洋航线的订舱量就暴涨 50%。

这波需求不仅源自市场对“90 天关税缓冲期”的强烈响应，也叠加了多家船公司早前预告的普涨附加费 (GRI)。5 月 15 日起，市场普遍实施了每箱 1,000 至 3,000 美元的 GRI，且均已顺利“落地”。更重要的是，6 月 1 日即将启动的第二轮 GRI 也很可能因需求支撑而“坐实”。

上海集装箱运价指数 (SCFI) 也印证了这一趋势：本周，上海至美西基港航线的现货价环比上涨 31%，至美东基港航线则上涨 22%。价格跳涨速度之快，令市场措手不及。

面对需求突起，船公司迅速启动了“反向操作”。Gemini 合作联盟率先响应，宣布调入更大船舶以替代此前为应对低迷市场而更换的小型船。

马士基方面表示：“客户目前拥有 90 天的确定性窗口，我们也在积极协助他们在这段时间内完成最多出货。”该公司透露，4 月曾一度缩减的运力，目前正在加快恢复，不仅是换回大型船舶，也在提升整体周转效率。

Premier 联盟则宣布其原计划推迟的 PS5 航线即将上线，由 ONE 主导运营。首航由“YM Mobility”号 (6,500 TEU) 于 6 月 5 日自青岛起航，挂靠港口包括青岛、宁波、长滩、奥克兰、神户，计划共部署 7 艘船舶轮替运营。

与此同时，其他主流船公司如达飞、MSC 也在内部调配运力，部分支线航线临时被压缩或整合，以为跨太主力航线“让路”。



值得注意的是，本轮涨价并非稳中有升，而更接近一次“冲顶式反弹”。在需求快速膨胀的同时，价格弹性也被无限放大。部分客户在观望与抢舱之间摇摆不定，短期内加剧了市场波动。

当前市场报价呈现高度分化，货代报价存在高达每箱 1,000 美元以上的价差，具体取决于航线、装港、装柜时间等多个变量。一些高货值急货订单甚至愿意支付临时附加费以抢占舱位。

在这种行情中，掌控舱位资源的船公司及大型 NVOCC（无船承运人）占据绝对主动。但从过去经验来看，这种爆发式行情往往缺乏持续支撑，一旦市场预期转变、政策变量重新压上，价格也有可能短时间内大幅回调。

中美贸易战的短暂停火，为市场带来一线“喘息”，但这并非根本转折。从根本上说，当前跨太热潮仍建立在政策预期与需求恐慌的基础之上，而非实际消费全面回暖。

业内普遍认为，若在 90 天窗口期内无法看到长期性采购回补或库存重建，本轮行情可能在 6 月下旬至 7 月初见顶回落。此外，其他地区如中东、拉美、东南亚等市场并未出现同步强势反弹，航运市场仍处于结构性恢复阶段。

对于船公司而言，最大挑战在于：如何在运价短期飙涨时果断出击，又能在行情反转时及时收缩，避免踩空。而对货主与货代而言，则需在不确定性中寻找稳定合作资源，提升供应链应变能力。

来源：海运圈聚焦

### 【四年近 30 艘！太平洋航运持续淘汰老旧船】

近日，中国香港干散货船东及运营商太平洋航运（Pacific Basin）持续推进船队更新换代战略，出售一艘老旧超灵便型散货船。

据市场消息人士透露，该公司已将其旗下 2005 年日本船厂建造、载重吨为 56,025 吨的超灵便型船“Swan River”轮出售，成交价约为 1000 万美元，买家身份尚未披露。



克拉克森认为本次交易价格“偏低”，但成交价仍在主流估值平台的合理区间内。VesselsValue 目前估值为 900 多万美元，Maritime Strategies International 则认为其价值在 1010 万至 1200 万美元之间。

相比去年同期，一艘类似的 20 年船龄的 52,000 载重吨超灵便型船市场估值已从 1050 万美元下调至 850 万美元，显示市场对老龄散货船的价值预期明显趋于谨慎。

太平洋航运首席执行官 Martin Fruergaard 此前在投资者会议中表示，由于美国对与中国建造船只征收港口附加费，市场对日本建造船舶的兴趣正在上升。他指出：“我们出售的一些老船主要是日本造船厂出品，虽然价格没有显著溢价，但因维护良好，加之市场流动性较高，仍能获得不错成交。”

据海运圈聚焦早前报道，太平洋航运估算，美国对中国建造船只征收港口费的新政将影响相公司整体业务量中的 10%。

今年第一季度，太平洋航运继续推进船队优化行动：一方面行使购买期权，买下两艘此前长期租赁的船舶，另一方面则清理老旧运力。公司新购入了两艘日本建造的灵便型船，同期出售了三艘船龄平均 21 年的小型老旧船。

自 2021 年以来，太平洋航运已累计购入 22 艘较新船舶，其中包括 8 艘灵便型和 14 艘超灵便型散货船；同期则出售了 28 艘老旧船舶，其中 26 艘为灵便型船。

来源：海运圈聚焦

### 【112 艘！印度拟斥资 100 亿美元建造油轮】

航运界网消息，作为全球第三大原油进口国，印度政府计划在未来 15 年内建造 100 多艘油轮，以强化自主能源运输战略。

据报道，印度政府计划在 2040 前斥资 8500 亿卢比（100 亿美元），分阶段建造 112 艘油轮。第一阶段计划建造 79 艘船舶，其中包括 30 艘 MR 油轮。消息人士称，首批订单可能会在未来几周内宣布，并可能得到长期租约的支持，以支持融资。

印度政府油轮投资计划类似于政府 2 月份宣布计划通过数十亿美元的资金支持，着手组建雄心勃勃船 100+班轮公司 Bharat Container Line，旨在减少对外国航运公司的依赖。



在油轮方面，印度严重依赖俄罗斯原油，其次是伊拉克、沙特和阿联酋。MR 油轮非常适合这些贸易。而且，印度国内炼化产能快速增长，预计将从目前的约 2.5 亿吨提升至 2030 年的 4.5 亿吨。

印度政府已明确表示，油轮必须在印度本土建造，但允许引入海外技术合作。事实上，分析师指出，如果没有海外船企的支持，这些目标不可能实现。

事实上，印度政府正全力推动造船业发展，目标到 2030 年跻身全球造船十强，2047 年冲进前五。

有意思的是，在克拉克森研究对全球造船的排名中，印度位列第 19 位，美国位列第 18 位。换言之，美国将成为印度第一个需要超越的对象！

目前印度造船业在全球中的占比较低，克拉克森研究统计，2015 年至 2024 年间印度新船交付以修正总吨计仅占全球的 0.1%。

不过，印度政府方面已陆续颁布多个刺激政策，多家印度船企也开启产能扩张计划，并开始日本和韩国船企接洽，探讨建立合资企业的可能性。

来源：航运界

## ◆ 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     | 16/05/25 | 09/05/25 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 纽卡斯尔型 Newcastlemax | 205,000 | 7,750    | 7,750    | 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     | 16/05/25 | 09/05/25 | 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  | 8,600    | 8,600  | 0 | 0.0% |
| 阿芙拉型 | Aframax | 115,000  | 7,550    | 7,550  | 0 | 0.0% |
| 中程型  | MR      | 52,000   | 4,850    | 4,850  | 0 | 0.0% |

截止日期：2025-05-20

(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                                                              |
| 8     | Bulker    | 64,000     | Oshima, Japan            | 2028-2030 | JMT - Indonesian             | 4,100       |                                                                  |
| 1     | Bulker    | 64,000     | Nantong COSCO KHI, China | 2028      | Kumiai Navigation - Japanese | 3,500       |                                                                  |
| 1     | Bulker    | 42,000     | Oshima                   | 2027      | Norvic Shipping              | undisclosed |                                                                  |
| 4+2   | Container | 3,100 teu  | CSSC Huangpu, China      | 2028      | Arkas - Turkish              | 5,000       | Eco-design                                                       |
| 2     | MPP       | 17,500     | Taizhou Jianxing, China  | 2027      | Taizhou Hailian - Chinese    | undisclosed | Biofuel compatible, against TC fom Norden project cargo division |
| 2     | LPG       | 88,000 cbm | COSCO HI Qidong, China   | 2027      | COSCO Shipping - Chinese     | 12,000      |                                                                  |
| 2     | Tanker    | 158,000    | HHI (Ulsan)              | 2027      | Cido Shipping                | 8,800       |                                                                  |
| 2     | LNG BV    | 18,000 cbm | HMD                      | 2027      | Ibaizabal                    | 9,750       |                                                                  |





## ◆ 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                              |
| LUISE OLDENDORFF  | BC | 207,562 |     | 2015 | S. Korea    | 5,100       | HMM-Korean  | BWTS & scrubber fitted           |
| THALASSINI AGATHA | BC | 182,307 |     | 2011 | Japan       | 2,880       | Singaporean | BWTS & scrubber fitted, Eco      |
| TRADERSHIP        | BC | 176,925 |     | 2006 | Japan       | 1,850       | Undisclosed | BWTS fitted                      |
| BRILLIANT JUPITER | BC | 119,480 |     | 2010 | Japan       | 1,600       | Undisclosed |                                  |
| KEY ACTION        | BC | 82,168  |     | 2010 | China       | 1,530       | Chinese     | BWTS fitted                      |
| KAZAHAYA          | BC | 81,774  |     | 2017 | Japan       | 2,750       | German      |                                  |
| MEDI NAGOYA       | BC | 81,671  |     | 2018 | Philippines | 2,750       | Vietnamese  | BWTS & scrubber fitted, Eco      |
| CL TIFFANY        | BC | 81,563  |     | 2013 | China       | 4,500       | Chinese     | en bloc**, BWTS Fitted / Tier II |
| CL GRACE          | BC | 81,563  |     | 2012 | China       |             |             |                                  |
| CL MONA           | BC | 81,504  |     | 2013 | China       |             |             |                                  |
| THUNDERBIRD       | BC | 79,508  |     | 2011 | China       | 1,980       | Undisclosed | en bloc, BWTS fitted             |
| BONNEVILLE        | BC | 79,403  |     | 2010 | China       |             |             |                                  |
| IVESTOS 5         | BC | 76,728  |     | 2005 | Japan       | 900         | Chinese     | BWTS fitted                      |
| NORD MISSISSIPPI  | BC | 60,456  |     | 2015 | Japan       | 2,200       | Greek       | BWTS fitted                      |
| NZ HANGZHOU       | BC | 56,709  |     | 2012 | China       | 1,200       | Chinese     | BWTS fitted                      |
| SWAN RIVER        | BC | 56,025  |     | 2005 | Japan       | 1,000       | Undisclosed |                                  |
| IVY ALLIANCE      | BC | 55,886  |     | 2011 | Japan       | 1,560       | Undisclosed | BWTS fitted                      |
| SPAR VIRGO        | BC | 53,565  |     | 2005 | China       | 860         | Undisclosed | BWTS fitted                      |
| SIENA             | BC | 32,744  |     | 2002 | Japan       | 580         | Undisclosed | BWTS fitted                      |
| CS CRYSTAL        | BC | 30,478  |     | 2010 | China       | undisclosed | 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 |
| ATHENS GLORY | CV | 81,171 | 6,492 | 2003 | Japan       | undisclosed | Italian   | *   |
| MSC AQUARIUS | CV | 81,171 | 6,492 | 2003 | Japan       | undisclosed | Italian   |     |
| DIMITRIS Y   | CV | 67,515 | 5,468 | 2000 | Germany     | 3,600       | Italian   |     |
| ELA          | CV | 23,367 | 1,740 | 2012 | China       | 2,120       | Greek     | **  |
| KESTREL      | CV | 22,071 | 1,800 | 2013 | Taiwan, PRC | 2,380       | Greek     |     |
| PANDA VEGA   | CV | 15,247 | 1,060 | 2006 | Japan       | 990         | Hong Kong |     |

| 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                                                    |
| ADVANTAGE SOLAR    | TAK | 156,643 |     | 2009 | China    | 3,670   | Chinese        | BWTS & scrubber fitted                                 |
| CHEMTRANS ADRIATIC | TAK | 73,965  |     | 2005 | China    | 1,080   | Chinese        | Epoxy Phenolic, Basis SS/DD due                        |
| FEDOR              | TAK | 70,156  |     | 2003 | S. Korea | 700     | Chinese        | BWTS fitted                                            |
| GLENDA MELODY      | TAK | 47,238  |     | 2011 | S. Korea | 1,790   | Undisclosed    | Epoxy Phenolic - BWTS Fitted                           |
| WORLD NAVIGATOR    | TAK | 46,639  |     | 2010 | S. Korea | 1,650   | Undisclosed    | Zinc Silicate - BWTS Fitted                            |
| PELAGIC TARPON     | TAK | 44,996  |     | 2006 | S. Korea | 1,400   | Chinese        | Epoxy Phenolic - BWTS Fitted /<br>CAP 1 & Ice Class 1A |
| DING HENG 2        | TAK | 4,199   |     | 2007 | China    | 400     | Middle Eastern | 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                                        |
| VISTAR      | BC     | 73,317 | 10,683 | 1997 | S. Korea | 441.00      |                                            |
| XIE HAI     | BC     | 71,252 | 10,346 | 1995 | Japan    | 443.00      | Previously Reported Sold ‘As Is’ China     |
| FIRST 1     | BC     | 34,074 | 7,952  | 1997 |          | 445.00      | Previously Reported Sold ‘As Is’ Hong Kong |
| 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                                        |
| SUNNY MAPLE | CV     | 5,834  | 2,221  | 1996 | S. Korea | undisclosed | as is Singapore                            |
| LADOGA      | GC/TWK | 171    | 980    | 1982 | Germany  | undisclosed | as is UK                                   |
| BUENO       | TAK    | 71,818 | 14,256 | 2005 | S. Korea | undisclosed | Turkey                                     |

◆[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    |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2025-05-23 | 719.190 | 812.690 | 5.007 | 91.860 | 966.610 | 461.920 | 425.210 | 557.290 | 869.350 |
| 2025-05-22 | 719.030 | 814.620 | 5.001 | 91.858 | 964.740 | 462.730 | 426.880 | 557.840 | 870.960 |
| 2025-05-21 | 719.370 | 812.650 | 4.991 | 91.889 | 964.360 | 462.780 | 427.330 | 556.380 | 870.120 |
| 2025-05-20 | 719.310 | 808.100 | 4.969 | 91.941 | 961.130 | 464.560 | 426.990 | 555.830 | 861.440 |



|            |         |         |       |        |         |         |         |         |         |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2025-05-19 | 719.160 | 805.500 | 4.959 | 91.985 | 957.760 | 461.630 | 424.220 | 554.730 | 862.450 |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|

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](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)