



全一海运市场周报

2025.05 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述 \(2025.05.26 - 05.30 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场持续向好 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场保持持续向好态势，“关税战”缓和的利好消息继续支撑市场，多数航线市场运价继续走高，带动综合指数上涨。5月30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2072.71点，较上期上涨30.7%。

欧洲航线：欧洲正加快与美国的关税谈判进程，但谈判前景有较大的不确定性，这令未来欧洲经济的复苏面临考验。本周，运输需求保持稳定，市场受利好消息支撑，即期市场订舱价格上涨。5月30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1587美元/TEU，较上期上涨20.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，市场运价继续上涨。5月30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3061美元/TEU，较上期上涨31.5%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国4月耐用品订单环比初值大跌6.3%，其中美国工厂的商业设备订单量出现了自去年10月以来的最大降幅，这表明在关税和税收政策存在不确定性的情况下，企业投资意愿有所减弱。本周，“抢出口”继续推动运输需求保持高位，总体运力规模基本恢复到“关税战”前的水平，但舱位供给仍然紧张，部分港口出现拥堵情况，市场运价大幅上涨。5月30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5172美元/FEU和6243美元/FEU，分别较上期上涨57.9%、45.7%。

波斯湾航线：运输需求延续向好态势，供求关系良好，本周市场运价涨幅较大。5月30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1692美元/TEU，较上期上涨22.0%。

澳新航线：市场行情弱于其他航线，当地对各类物资的需求缺乏进一步增长的动力，市场运价小幅下跌。5月30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709美元/TEU，较上期下跌1.8%。



南美航线: 运输需求稳定增长, 即期市场运价上涨。5月30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2797美元/TEU, 较上期上涨44.6%。

日本航线: 运输市场总体稳定, 市场运价小幅下跌。5月30日, 中国出口至日本航线运价指数为944.06点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船货双方分歧加大 综合指数窄幅波动】

本周, 煤炭供应小幅缩减, 煤价企稳, 市场抄底情绪突起, 船东信心增加, 同时下游库存依旧偏高, 终端补库积极性不高, 船货双方分歧加大, 综合指数窄幅波动。5月30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1041.6点, 较上期下跌0.2%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 北方多地出现高温天气, 支撑电煤需求释放, 但同时南方强降雨天气延续, 水力等清洁能源发力挤压火电, 终端电厂日耗整体平稳运行, 下游库存维持较高水平。沿海八省电厂日耗169.1万吨, 减少10.3万吨, 库存3344.9万吨, 减少11.8万吨, 存煤可用天数19.8天, 增加1.1天。煤炭价格方面, 月底, 部分煤矿生产任务完成, 供给收紧, 夏季旺季预期再起, 产地销售转好, 坑口煤价小幅探长。各方协同加快疏港, 北方港口集港效率偏低, 调入不及调出, 库存显著下降, 港口煤价趋稳运行。环渤海各港调进量111.1万吨, 上涨1.5万吨, 调出量121.3万吨, 下降5万吨, 合计存煤2898万吨, 下降73万吨。运价走势方面, 上半周, 国内煤价有所企稳, 市场抄底情绪突起, 贸易商发运需求释放, 但随南方强降雨天气持续, 下游气温回落, 电厂日耗降低, 补库积极性下降, 运输市场货盘骤减, 沿海煤炭运价快速走弱。

5月30日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1054.65点, 较上期下跌0.3%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收695.14点, 较5月23日下跌3.1%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价27.0元/吨, 较5月23日下跌1.8元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为36.9元/吨, 较5月23日下跌0.7元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为42.1元/吨, 较5月23日下跌0.8元/吨。

金属矿石市场: 本周, 国内成材需求转淡, 出口需求不及预期, 成材价格走弱。铁水产量、螺纹产量、厂库、社库均小幅下降。同期全球铁矿发运减量, 国内港口进口铁矿库存显著下降, 供给收紧, 支撑矿石价格窄幅波动。钢企盈利率减少, 钢厂减产和检修增多, 按需采购, 沿海矿石运价走势平稳。5月30日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收690.95点, 较5月23日下跌0.4%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价26.5元/吨, 同5月23日持平。



粮食市场: 本周, 随着基层农户玉米售粮进度偏快, 市场价格预期走好。加之小麦陆续收获上市, 新麦替代优势明显, 玉米价格整体窄幅震荡。同时, 食品安全执法检查启动, 养殖检疫监管力度加强, 养殖规模有所减少, 抑制饲企补库需求释放。运输市场, 北港天气原因封航情况增多, 南方雨季来临, 严重影响装船效率, 船舶周转效率降低, 营运成本增加, 沿海粮食运价上涨。5月30日, 沿海粮食货种运价指数报 806.37 点, 较上期上涨 2.6%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.3 元/吨, 较上期上涨 0.9 元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格变化率小幅收窄, 国内成品油零售价上调预期减弱。月底, 随着部分主营单位销售任务完成, 柴油价格接连推涨; 汽油价格受需求疲弱牵制, 下游采购保持谨慎态度, 油价上行乏力。同时, 端午假期前夕, 下游集中补货基本结束, 市场整体维持按需采购模式, 市场交投氛围平淡, 沿海成品油运价小幅下行。5月30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 1004.59 点, 较上期下跌 0.5%; 市场运价指数 935.84 点, 较上期下跌 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小船型需求偏弱 远东租金小幅下跌】

本周, 国际干散货运输市场不同船型的运价走势有所分化, 大船需求有所转好, 中小型船市场延续弱势表现, 远东干散货租金指数小幅下跌。分船型来看, 海岬型船市场远程矿航线 vale 现身市场, 叠加下半周澳洲矿商询盘热度提升, 运价、日租金上涨。巴拿马型船市场一度受到澳大利亚东部大雨洪水影响, 东澳煤炭货盘缩减, 印尼煤延续低迷表现, 日租金承压下行。超灵便型船市场, 煤炭、镍矿、钢材新增货盘均较为有限, 市场情绪不佳, 日租金继续下探。5月29日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1117.42 点, 较 5月22 日下跌 1.5%。

海岬型船市场: 海岬型船市场运价震荡上行。本周, 受澳大利亚东部洪水影响, 东澳煤炭出货受阻, 对市场情绪产生一定影响。但随着 vale 现身市场, 巴西航线货盘增多, 消化部分空放运力。且下半周开始, 澳大利亚三大矿商均加大询盘力度, 运输需求表现向好, 市场情绪逐渐转暖, 运价呈震荡上行走势。5月29日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17605 美元, 较 5月22 日上涨 9.8%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.561 美元/吨, 较 5月22 日上涨 3.3%。远程矿航线, 本周 vale 现身市场对巴西航线需求形成较强支撑, 货盘增多较为明显, 6月底、7月初的可用运力略显紧张。市场逐步摆脱前期几内亚事件的影响, 运价持续回升。5月29日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.864 美元/吨, 较 5月22 日上涨 6.0%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场日租金承压下跌。太平洋市场, 目前内贸煤价格优势凸显, 国内外煤价倒挂持续, 电厂采购进口煤动力普遍不高, 运输需求持续低迷。



另外，由于大雨洪水影响，前期表现相对较好的东澳煤炭本周有所缩减，需求端表现乏力，运价、日租金呈下行走势。5月29日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 9813 美元，较 5 月 22 日下跌 9.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 8205 美元，较 5 月 22 日下跌 10.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.763 美元/吨，较 5 月 22 日下跌 6.4%。粮食市场，本周南美粮食新增货盘有限，可用运力略有增多，运价小幅下跌。5 月 29 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.210 美元/吨，较 5 月 22 日下跌 2.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金低位下探。本周，东南亚市场氛围整体较为冷清，国内进口煤采购动力不足，东南亚、印度等进口煤需求表现也有所趋弱，煤炭货盘偏少。同时，镍矿运输需求也有所转弱、我国北方出口钢材对市场支撑有限，日租金继续下跌。5 月 29 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7786 美元，较 5 月 22 日下跌 8.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.908 美元/吨，较 5 月 22 日下跌 4.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 5 月 23 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 280 万桶至 4.404 亿桶，预期为增加 11.8 万桶。汽油库存减少 240 万桶，至 2.231 亿桶，预期为减少 50 万桶；包括柴油和取暖油的馏分油库存减少 72.4 万桶，至 1.034 亿桶，预期为增加 50 万桶；炼油厂的原油加工量减少 16.2 万桶/日，美国炼油厂产能利用率下滑 0.5%，至 90.2%，美国原油净进口量减少 53.20 万桶。本周三举行了欧佩克+全体会议，但关键决策可能推迟至周六，届时八名核心成员国将召开会议决定是否在 7 月增产。尽管整体增产趋势明显，但部分国家的过当产出引发内部矛盾，特别是哈萨克斯坦。美国禁止雪佛龙公司从委内瑞拉出口原油，限制了该渠道未来的原油流量。加拿大野火导致的生产暂停加剧了短期供应担忧抵消了 OPEC 的增产预期。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 63.96 美元/桶，较 5 月 22 日下跌 0.40%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。5 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1049.93 点，较 5 月 22 日下跌 13.3%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线整体货量有所下滑，部分东南亚的货盘收到超过 10 家船东报价；大西洋和美湾航线活跃度依旧低迷，很难对其他航线形成有效支撑。在成交 WS 点位不断下跌接近 50 后，船东将更倾向短航线；租家始终通过采取私下成交、优先选择相对容易妥协的船位，及用自有船对市场形成压制。目前，基本面依旧延续船多货少格局，在二季度传统淡季的背景下，船东的抗压底线可能会进一步下滑。6 月中下旬整体货量不算太差，部分装期的船位相对较少，后续中东和大西洋航线的实际出货节奏和出货量仍是取决市场走势的关键。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS53，较 5 月 22 日下跌 14.10%，CT1



的 5 日平均为 WS58.28，较上期平下跌 7.22%，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 WS54.83，下跌 12.24%，平均为 WS59.09，TCE 平均 4.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 12-14 日，成交运价为 WS57.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 9-10 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 13-15 日，成交运价为 WS56。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 12-14 日，成交运价为 WS53.75。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 24-25 日，成交运价为 WS58。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 18-20 日，成交包干运费约为 764.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

5 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1168.40 点，环比下跌 0.71%。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-0.37%、+0.61%、-1.40%及-0.88%。

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 0.54%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.67%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.83%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.03%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 11 艘（环比增加 1 艘），总运力 112.68 万载重吨，总成交金额 19960 万美元，平均船龄 15.00 年。

国际油轮二手船价有涨有跌。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 1.28%；74000DWT 吨级油轮估值环上涨 0.07%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.43%；158000DWT 吨级油轮估值环比持平；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.36%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 8 艘），总运力 149.97 万载重吨，总成交金额 34240 万美元，平均船龄 16.15 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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 0.21%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 3.62%。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跌多涨少。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 0.15%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.28%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.33%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.71%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 14 艘（环比减少 4 艘），总运力 4.55 万载重吨，总成交金额 6300.30 万人民币，平均船龄 8.18 年。

来源：上海航运交易所

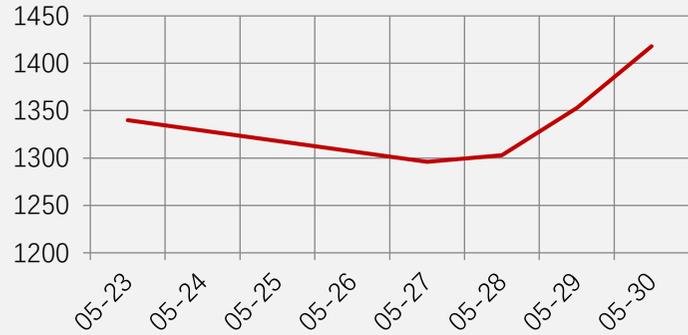
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

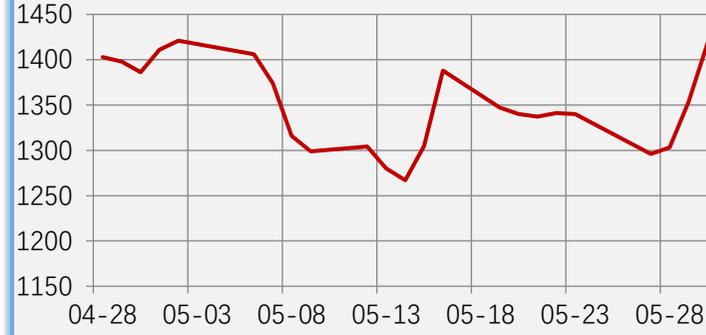
波罗的海指数	5月27日		5月28日		5月29日		5月30日	
BDI	1,296	-44	1,303	+7	1,353	+50	1,418	+65
BCI	1,809	-91	1,874	+65	2,059	+185	2,277	+218
BPI	1,208	-38	1,169	-39	1,137	-32	1,119	-18
BSI	974	-9	964	-10	956	-8	951	-5
BHSI	587	+6	595	+8	600	+5	601	+1



上周 BDI 指数走势



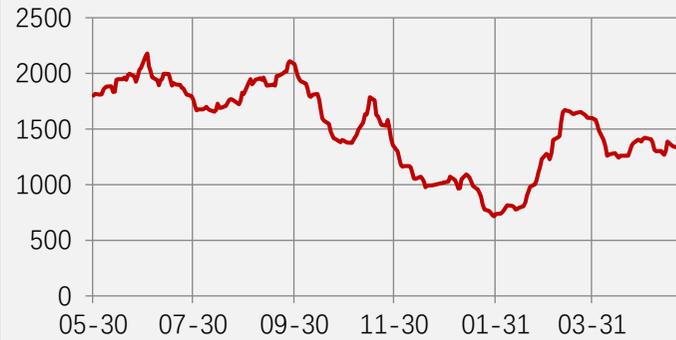
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	23/05/25	16/05/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,500	22,500	-1000	-4.4%
	三年	19,250	19,750	-500	-2.5%
Pmax (76K)	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	9,500	10,000	-500	-5.0%
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: 2025-05-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'The Harmony' 2013 82986 dwt dely Kobe 5/10 Jun trip via Australia redel Japan \$9,750 - NS United

'Kavo Yeraki' 2006 82926 dwt dely aps EC South America 20 Jun trip redel Red Sea \$15,000 + \$475,000 bb - Langlois

'Xing An Hai' 2024 82216 dwt dely Gibraltar 10 Jun trip via NC South America redel Skaw-Gibraltar \$17,750 Refined Success



'The Loving' 2007 58701 dwt dely Kandla prompt trip redel China intention salt \$7,300 - Propel

'Equinox Agnandoussa' 2011 58680 dwt dely Peru prompt trip redel US Gulf \$14,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【再度抢购海岬型船！大宗贸易巨头发力干散货市场！】

全球知名大宗商品交易公司 Mercuria 在自有干散货船队建设方面的步伐正在加快，该公司近期再度出手收购一艘海岬型散货船。

据业内消息人士透露，Mercuria 以约 2100 万美元的价格，收购了 2010 年建造、载重吨为 169,126 吨的海岬型“Marmolada”轮（原名“Bulk Northville”轮），这是其继年初收购“Lavaredo”轮之后的第二艘同型船。

Mercuria 此前主要以期租形式活跃于干散货和其他航运市场，近年来逐步转向自有船舶运营。今年年初，该公司首次涉足干散货船东领域，购入同样由韩国船厂建造的 2010 年建造、载重 169,092 吨的海岬型“Lavaredo”轮，当时船名为“Nordboen Sun”轮。

据了解，两艘海岬型船舶均由 Mercuria Shipping 负责商业运营，船舶管理工作则由 Mercuria 旗下的希腊船舶管理公司 MM Marine 承担。根据 MM Marine 官网，目前其管理船队数量已达 40 艘，以成品油轮和原油轮为主。

近年来，Mercuria 在船舶市场上的动作频频，尤其在油轮领域的投入引发业界广泛关注。根据克拉克森数据，Mercuria 旗下共拥有 40 多艘船舶，包括苏伊士型油轮、成品油轮、化学品船以及加油船等。此外，该公司还有 11 艘油轮正在建造中，包括 1 艘超大型油轮（VLCC）、2 艘 LR1 型油轮、2 艘 MR 型油轮以及 6 艘加油船。

在市场层面，随着租金环境的回暖，海岬型散货船近期在二手市场上的交易也日益活跃。据 Allied Shipbroking 最新周报指出，干散货市场情绪持续改善，特别是海岬型船舶的运价反弹带动了交易热情。上一艘 2011 年建造的海岬型船成交价格接近 2900 万美元，而一艘 2006 年建造的同类型船也卖出了约 1900 万美元。此外，纽卡斯尔型（Newcastlemax）船也吸引了买家关注，一艘 2015 年建造的船舶被韩国买家以约 5100 万美元收入囊中。



业内人士指出，Mercuria 此次再购海岬型船，或预示其正逐步构建覆盖干散货与油轮领域的双轮驱动型船队布局。在当前干散货市场逐步回暖的背景下，此类动作也进一步验证了市场对未来船舶日租金走强的信心。

来源：海运圈聚焦

【4 艘 LNG 老船拆解，今年报废量逼近历史纪录！】

韩国两大 LNG 船东近日决定忍痛割爱，将 4 艘老旧的蒸汽涡轮船舶通过分批整体交易送往拆解，使得今年报废的 LNG 运输船总数增至 7 艘，仅比 2024 年创纪录的 8 艘少一艘。

经纪商透露，Hyundai LNG Shipping 的两艘船舶已于上周挂牌出售，成交价超过 3800 万美元（约合人民币 2.7 亿元）。据悉，135,000 立方米的“Hyundai Aquapia”号（2000 年建造）和“Hyundai Technopia”号（1999 年建造）以每轻排水吨（ldt）约 565 美元的价格售出。按 34,000 ldt 计算，单船价格约为 1920 万美元（约合人民币 1.4 亿元）。

这两艘船载有低硫船用轻柴油，其莫斯型（Moss-type）货舱中每艘还含有超过 3,000 吨的铝材。

此外，有消息称，一家现金买家已收购 H-Line Shipping 的两艘老旧薄膜型蒸汽船。这两艘船分别为 135,450 立方米的“HL Ras Laffan”号和 135,566 立方米的“HL Sur”号（均建于 2000 年）。这对 23,761 轻排水吨的船舶交易价约为 490 美元/ldt，单船价格约 1160 万美元（约合人民币 8,350 万元）。H-Line 两个多月前已将“HL Ras Laffan”号推向市场。

随着更多老旧 LNG 船进入市场，经纪商预测今年此类船的拆解交易量可能达到 20 艘。但 2025 年也有更多船舶将被出售用于改装、项目业务或闲置。本周，Flex LNG 表示，截至第一季度末，近 60 艘 LNG 运输船处于闲置或停航状态。

来源：海事服务网



【欧洲港口拥堵情况加剧！贸易战正威胁全球航运】

据伦敦海事咨询公司 Drewry 上周五（5 月 23 日）发布的报告，由于美国总统唐纳德·特朗普陆续发布的关税政策，北欧主要枢纽的港口拥堵正在加剧，并预计这种情况会恶化。

报告指出，包括安特卫普、鹿特丹、汉堡和不来梅港在内的欧洲主要港口，集装箱船正面临越来越多的泊位延误，目前正在努力解决货物积压的问题。

报告的数据显示，3 月下旬至 5 月中旬期间，德国不来梅港等候泊位的时间增加了 77%；汉堡港的延误时间增加了 49%；安特卫普港的延误时间增加了 37%；同期，鹿特丹港和英国费利克斯托港的等待时间也延长了。

诸多因素导致

造成港口拥堵的原因包括了劳动力短缺、河流水位低、以及美国挑起的贸易战。

据悉，在比利时的安特卫普-布鲁日港，5 月 20 日的全国性罢工使得港口的运营进一步紧张。在此之前，安特卫普港本就面临多项运营挑战，包括先前罢工造成的货物积压、堆场容量紧张、进出口货物不平衡以及联盟重组导致的停泊时间调整。

而比利时在此之际宣布 5 月 20 日再次举行全国罢工，这使得安特卫普港将在罢工期间暂停所有航运业务。叠加本已紧张的状况，预计这会给集装箱进出港带来更多挑战。

此外，莱茵河的低水位限制了驳船的运力，尤其是安特卫普和鹿特丹港口的驳船运力，这进一步加剧了内陆物流的紧张。

雪上加霜的是，美国反复的关税政策让出口商“一百个”措手不及，令其难以安排订单，这也导致了航运出现了非季节性的波动。

例如此前，中美之间达成关税互让导致两国之间的货物运输量激增，企业急于在“休战”期间运输货物。



而特朗普最新的一次反复无常出现在上周末。上周五，美国总统特朗普公开怒斥欧盟贸易不公，并威胁下月初对其征收 50%关税。仅过去两天，特朗普的态度又发生了转变，他表示同意将对欧盟征收 50%关税的最后期限延长至 7 月 9 日，并称与欧盟进行了良好的沟通。

这种政策的不确定性还促使地中海航运（MSC Mediterranean shipping）等航运巨头从 6 月开始实施运价上调和加征旺季附加费，尤其是从亚洲出发的货物。

牛津经济研究院周六（5 月 24 日）的一份研究报告指出，“额外的政策不确定性给全球经济活动带来了沉重损失。”该研究院估计，受影响最大的国家包括德国、比利时、爱尔兰、意大利和荷兰，因为这些国家高度依赖对美国的出口。

事实上，航运阻塞问题并不局限于欧洲。据 Drewry 的报告称，深圳、洛杉矶和纽约也出现了类似的情况，过去三周，这些地方等待停泊的集装箱船数量一直在增加。

来源：财联社

【全球集运业一季度净赚近百亿美金】

尽管受到红海危机扰动，全球集装箱航运业在 2025 年第一季度仍实现 99 亿美元净利润，显示行业基本面依然稳健，但盈利能力较上一季度有所回落。

据 John McCown 最新发布的《集装箱航运季度财报分析》报告显示，今年一季度行业净利润环比下降 36.4%，远低于 2024 年第四季度的 156 亿美元，单仍较 2024 年同期的 54 亿美元大增 82.8%，延续自去年以来的高盈利态势。

报告指出，航运公司的盈利波动主要源于红海危机，众多航运公司不得不改道非洲好望角，导致全球有效运力缩水约 8%。其中，亚欧航线受到冲击最为严重，该航线占全球集装箱运输总里程的约四分之一，航程增加使得运价飙升，但同时也推高了运营成本，侵蚀了部分利润空间。

尽管面临航线重构的挑战，集装箱运输需求仍呈现稳健增长态势。2025 年一季度，全球集装箱吞吐量同比增长 4.5%，此前连续四个季度的增幅分别为 6.6%、4.6%、5.9% 和 7.7%。

从长期表现来看，疫情后集运业的盈利能力已大幅跃升。McCown 指出，2016 至 2019 年间，行业累计亏损达 85 亿美元，利润率为负 1.3%；而 2020 至 2024 年五年间，



行业净利率分别达到 8.1%、36.8%、42.7%、9.6%和 18.3%，反映出行业盈利模式发生根本性变化。

“虽然 2025 年一季度的利润低于疫情高峰期的 11 个季度和此前红海危机推升运价的三个季度，但若排除这两个特殊时期，这一季度的净利仍超越了行业历史上任何一个完整年度的表现。” McCown 在报告中指出，“类似地，2024 年第四季度 12.5%的净利率，是疫情前任何季度的数倍。”

展望未来，McCown 预计第二季度行业盈利将继续承压，但下半年走势仍存在诸多变数，包括地缘局势演变、供需结构调整以及运价波动等因素，均可能对市场带来新的影响。

来源：海运圈聚焦

◆ 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	23/05/25	16/05/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,700	7,750	-50	-0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,350	7,400	-50	-0.7%	
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	23/05/25	16/05/25	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: 2025-05-27

(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
1	Bulker	40,800	Imabari, Japan	2028	Seacon - Chinese	3,500	Fuel efficient
2	Tanker	310,000	Dalian, China	2027	COSCO	12,000	Scrubber fitted
2	Tanker	158,000	Huundai HI Ulsan, S. Korea	2027	Cido Shipping - Hong Kong based	8,800	Scrubber fitted, conversion of order from two VLACs
1	Tanker	154,000	COSCO HI Zhoushan, China	2028	KNOT - Norwegian-Japanese	13,000	DP2 shuttle tankers, methanol ready, NOx-Tier III
1	Tanker	9,200	Wuchang SB Group, China	2027	Cosco Shipping - Chinese	2,510	Stainless steel chemical tanker
1+1	Tanker	7,300	Zhoushan Dashenzhou, China	2027	Shanghai Jinghan - Chinese	undisclosed	Stainless steel chemical tanker
3	Tanker	6,600	Wuhu, China	2026-2027	Huarong FL	1,830	
8+4	Container	16,000 teu	HD Hyundai Heavy, S. Korea	-	ONE - Japanese	22,000	LNG fuel
2	Container	8,400 teu	HHI (Samho)	2028	Capital Maritime & Trading	14,000	
6	Container	8,300 teu	Hudong Zhonghua	-	Seaspan	undisclosed	METHANOL READY, TC WITH COSCO



4	Container	2,700 teu	Cssc Guangzhou	2028	Ningbo Ocean	undisclosed	
4+2	Container	1,900 teu	Huanpu Wenchong SB	2027	Jiangsu Ocean Shipping	3,200	
4	VLGC	88,000 cbm	Kawasaki HI, Japan	2027-2028	MOL - Japanese	undisclosed	Dual fuel
2	VLGC	88,000 cbm	Namura Shipbuilding, Japan	2027-2028	MOL - Japanese	undisclosed	Dual fuel
1	LNG bunkering	18,600 cbm	Hudong Zhonghua, China	2027	Ibaizabal Tankers - Spanish	9,000	Exercise of option, Charter to Total Energies
2	LNG bunkering	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	Grupo Ibaizabal- Spanish	9,750	Bunkering, TC SHELL1
4	Deck Cargo	12,000	Zongyang Shipyard, China	2026-2027	Winning International - Singaporean	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
IMPERATOR AUSTRALIS	BC	176,387		2012	China	2,480	Chinese	BWTS fitted
CAPE VENI	BC	173,764		2007	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
BASTIONS	BC	119,376		2011	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
JAWOR	BC	79,694		2010	China	1,100	Undisclosed	Surveys Due
OURANIA LUCK	BC	75,961		2000	Japan	550	Chinese	
IVESTOS 7	BC	75,093		2008	S. Korea	980	Undisclosed	
PROTEFS	BC	73,630		2004	China	700	Undisclosed	BWTS fitted
STAR PETREL	BC	57,809		2011	China	1,250	Undisclosed	Survey Due



ORIOLE	BC	57,809	2011	China	1,280	Chinese	
SOLDOY	BC	56,830	2011	China	1,260	Undisclosed	BWTS fitted
BUNUN ORCHID	BC	37,875	2021	Japan	2,500	Stealth	
UBC TOKYO	BC	37,865	2005	Japan	800	Undisclosed	
ID PIONEER	BC	35,534	2012	China	1,010	Chinese	BWTS fitted
DL LAVENDER	BC	35,194	2014	S. Korea	2,700	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
DL OLIVE	BC	35,194	2013	S. Korea			
VEGA DABLAM	BC	35,112	2011	China	850	Chinese	BWTS fitted
MAPLE TULIP	BC	33,158	2011	Japan	1,180	Undisclosed	OHBS, 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
ATHENS GLORY	CV	81,171	6,492	2003	Japan	8,800	MSC - Swiss	en bloc*
MSC AQUARIUS	CV	81,171	6,492	2003	Japan			
TOR	CV	35,881	2,681	2004	Poland	1,000	Undisclosed	
ST SUCCESS	CV	33,543	2,553	2010	Japan	2,700	Chinese	
CAPE QUEST	CV	25,000	2,190	2017	China	3,500	CMA CGM	
SHUI SPIRIT	CV	21,614	1,679	2000	S. Korea	890	European	

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
STI REGINA	TAK	49,990		2014	S. Korea	3,100	GESCO	BWTS fitted
NORD JOY	TAK	49,874		2018	Japan	7,300	Paragon Mobility	en bloc**, Epoxy Phenolic -
NORD JEWEL	TAK	49,857		2018	Japan			BWTS & Scrubber Fitted



PS CAPRI	TAK	47,499	2011	S. Korea	1,810	Greek	Epoxy Phenolic - BWTS Fitted
KIMOLOS	TAK	4,641	2008	China	460	Undisclosed	

◆ [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
LONG 1	BC	55,552	11,200	1990	Japan	undisclosed	
ABRAHAM M	BC	34,167	5,600	1996	China	undisclosed	
HUAQUAN	OTHER/SEARCH & RESCUE	1,869	2,740	1984	Canada	510.00	as is Canada

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
HYUNDAI TECHNOPIA	TAK/LNG	77,584	33,509	1999	S. Korea	567.00	en bloc, as is Batam incl 250t ROB
HYUNDAI AQUAPIA	TAK/LNG	77,564	33,529	2000	S. Korea	567.00	en bloc, as is S. Korea incl 250t ROB

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
PETE	BC	71,550	10,176	1995	Japan	468.00	as is Khor Fakkan
FUTONG EXPRESS	BC	43,924	8,857	1995	Japan	430.00	
CUYAHOGA	BC	15,849	6,430	2043	Canada	undisclosed	
CSL ELBE	BC	10,110	3,480	1982	Norway	undisclosed	Turkey
RELIANCE	GC	6,006	2,500	1996	Egypt	435.00	as is Singapore
SORMOVSKIY 119	GC	3,346	1,278	1982	USSR	undisclosed	Turkey



KRITI 1	OTHER/PAS	5,398	12,864	1979	Japan	undisclosed	Turkey
FUNDY PARADISE	OTHER/PAS	1,397	2,601	1971	Canada	undisclosed	as is Canada
HL SUR	TAK/LNG	75,159	23,761	2000	S. Korea	490.00	en bloc*, as is S. Korea
HL RAS LAFFAN	TAK/LNG	75,159	23,761	2000	S. Korea	490.00	

◆ [ALCO 防损通函](#)

【净零框架下租约协议的关键要点】

近期举办的一场关于国际海事组织（IMO）净零框架的专题网络研讨会，重点分析了该框架对租约协议（Charterparty）的深远影响。以下是此次研讨会的核心见解，希望能为航运业的相关方提供指导。

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
2025-05-30	718.480	816.200	4.986	91.642	968.440	462.240	428.660	557.830	872.430
2025-05-29	719.070	810.270	4.950	91.762	967.970	463.090	429.650	557.270	866.530
2025-05-28	718.940	815.580	4.992	91.720	972.480	464.020	428.160	558.440	870.070
2025-05-27	718.760	818.490	5.035	91.723	974.720	465.880	430.850	559.740	875.770



2025-05-26	718.330	816.760	5.025	91.689	971.390	466.610	429.970	558.960	872.860
------------	---------	---------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

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

Total Shipping