



全一海运市场周报

2025.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.06.02 - 06.06 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体向好 综合指数继续上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场总体向好，多数远洋航线市场运价继续上行，带动综合指数上涨。据国家统计局公布的数据显示，5月份综合PMI指数为50.4，好于前值及市场预期。其中，制造业景气水平改善，服务业景气略有回升。尽管外需受“关税战”影响，但经济仍保持增长态势。6月6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2240.35点，较上期上涨8.1%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，欧元区综合PMI终值上调至50.2，超过了初值49.5的收缩水平，显示出欧洲经济比之前预期的更具韧性。制造业PMI继续保持温和增长的势头，但服务业PMI降至6个月的新低。欧洲目前仍面临着较为艰难的“关税”谈判，未来经济前景面临较大的不确定性。本周，运输需求稳定增长，市场运价继续上涨。6月6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1667美元/TEU，较上期上涨5.0%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格延续上行走势。6月6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3302美元/TEU，较上期上涨7.9%。

北美航线：据研究机构ADP公布的数据显示，美国5月ADP就业人数增加3.7万人，大幅低于市场预期，为2023年3月以来的最低水平，美国就业市场出现大幅降温的迹象，“关税战”开始逐渐对美国产生经济影响。本周，美国总统特朗普又进一步提高了钢铁和铝的行业关税至50%，关税政策反复变化，导致美国经济前景面临考验。本周，运输市场继续受到“抢出口”的支撑，货量保持高位，供需基本面仍较为紧张，即期市场订舱价格继续上涨。6月6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5606美元/FEU和6939美元/FEU，分别较上期上涨8.4%、11.1%。

波斯湾航线：运输需求表现良好，本周即期市场运价继续上行。6月6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1929美元/TEU，较上期上涨14.0%。



澳新航线: 该航线市场行情继续弱于其他航线，运输需求增长乏力，市场运价继续调整。6月6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686美元/TEU，较上期下跌3.2%。

南美航线: 运输需求持续向好，供求关系良好，市场运价涨幅较大。6月6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3959美元/TEU，较上期上涨41.5%。

日本航线: 运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。6月6日，中国出口至日本航线运价指数为961.51点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【采购需求支撑不足 综合指数小幅下跌】

节后，煤炭价格整体持平，部分煤种价格下跌，加剧市场对后市的悲观态度，下游企业观望情绪加重，采购需求支撑不足，新增货盘稀少，综合指数小幅下跌。6月6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1031.02点，较上期下跌1.0%。

煤炭市场: 市场需求方面，本周，北方多地出现持续性干热天气，电煤需求预期向好。另一方面，南方进入主汛期后，水电出力较好，抑制火电需求释放，终端电厂日耗小幅上升，补库积极性有限。沿海八省电厂日耗176.7万吨，增加7.6万吨，库存3352.1万吨，增加7.2万吨，存煤可用天数19天。煤炭价格方面，本周，多数煤矿生产恢复正常，供给稳定，出货压力有所上升，矿口煤价小幅回调。终端长协兑现率提高，北方港口煤炭调出量持续上涨，铁路调入量缓慢恢复，北方港口库存显著下降，疏港效果显现，港口煤价平稳运行。环渤海各港调进量122.7万吨，上涨11.7万吨，调出量142.7万吨，上涨21.4万吨，合计存煤2758万吨，下降140万吨。运价走势方面，本周，煤炭需求提升有限，加之北方港口集中疏港效果显著，库存压力释放，运输市场交投氛围转冷，沿海煤炭运输价格走势偏弱。

6月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1039.57点，较上期下跌1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收693.19点，较5月30日下跌0.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.3元/吨，较5月30日上涨0.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为36.6元/吨，较5月30日下跌0.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为41.9元/吨，较5月30日下跌0.2元/吨。



金属矿石市场: 本周, 国内钢材需求进入传统淡季, 螺纹钢表需、产量同步回落, 厂库、社库去化明显, 成材价格有所反弹。同期, 铁矿石非主流国家发运有较明显回升, 全球发运量整体小幅回升, 供给预期放宽, 矿石价格弱势运行。运输市场方面, 矿石供需平衡, 终端多按需采购, 沿海矿石运价小幅下跌。6月6日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收679.82点, 较5月30日下跌1.6%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价26.1元/吨, 较5月30日下跌0.4元/吨。

粮食市场: 本周, 全国夏粮小麦收获进度过半, 新季小麦陆续上市, 饲企小麦采购积极性提升, 加之玉米价格走高后与小麦价差缩小, 贸易商逐步出货, 北方粮源供应增加, 玉米价格走势渐稳。端午节后, 猪肉消费快速降温, 市场预期悲观, 抑制母猪存栏恢复。同时, 中美元首通话后, 进口玉米预期走好, 饲企用粮灵活度提升, 补库积极性不强, 南北方港口库存去化缓慢, 产销区依然倒挂, 沿海粮食运价小幅下降。6月6日, 沿海粮食货种运价指数报804.03点, 较上期下跌0.3%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价44.0元/吨, 较上期下跌0.3元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格上涨, 国内成品油随之上调。受端午节前集中补库影响, 山东炼厂产销率较高, 库存消耗较快, 加之检修季地炼开工率偏低, 港口成品油库存下降明显。同时, 南方阴雨天气较多, 终端需求释放受限, 沿海成品油运价小幅下跌。6月6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998.52点, 较上期下跌0.6%; 市场运价指数923.69点, 较上期下跌1.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【铁矿石船运需求旺盛 远东租金指数止跌回升】

本周, 国际干散货运输市场不同船型的运价走势继续分化, 海岬型船市场运价在两大洋铁矿石货盘集中释放带动下大幅上涨; 巴拿马型船和超灵便型船市场则煤炭、钢材等货盘偏少、镍矿货盘略增但支撑不足, 粮食市场不温不火, 市场可用运力偏多, 市场氛围不佳, 日租金继续下探。6月5日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1255.20点, 较5月29日上涨12.3%。

海岬型船市场: 海岬型船市场运价继续上扬, 并涨至二季度最高。6月为澳大利亚财年最后一个月, 澳大利亚矿商趁财年结束前加快出货步伐, 本周三大矿商持续在市场拿船, 市场运力不断消化, 同时巴西铁矿石货盘也持续释放, 两大洋船运需求明显增多, 且FFA远期合约价格上涨, 市场氛围较好, 运价单边上行。6月5日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24263美元, 较5月29日上涨37.8%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.278美元/吨, 较5月29日上涨20.1%。远程矿航线, 本周巴西矿商淡水河谷6月底船期的货盘持续释放, 而6月底的即期可用运力紧张, 船东不断抬高报价, 运价快速上涨。6月5日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为23.464



美元/吨，较 5 月 29 日上涨 18.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金继续下跌，跌至今年 2 月下旬以来最低。太平洋市场，国内外煤价倒挂持续，电厂、贸易商进口煤采购热情不高，且国内电厂煤炭库存充足，煤炭船运需求疲软。市场可用运力偏多，日租金继续下行。6 月 5 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 9119 美元，较 5 月 29 日下跌 7.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 7385 美元，较 5 月 29 日下跌 10.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.552 美元/吨，较 5 月 29 日下跌 3.7%。粮食市场，本周南美粮食货盘持续释放，但总体可用运力偏多，运价小幅下跌。6 月 5 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.760 美元/吨，较 5 月 29 日下跌 1.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金继续下跌，但跌幅缩小。本周，菲律宾苏里高天气有所好转，镍矿货盘增多；但煤炭、钢材等货盘依然偏少，市场货盘总体有限，日租金继续下跌。6 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7414 美元，较 5 月 29 日下跌 4.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.788 美元/吨，较 5 月 29 日下跌 1.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 5 月 30 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 430.4 万桶至 4.361 亿桶，预期为减少 103.5 万桶。汽油日产量从上周的 980 万桶下降到 900 万桶，汽油库存增加了 520 万桶；馏分油日产量从上周的 480 万桶增加到 500 万桶，库存增加了 420 万桶，但仍比过去五年同期平均水平低 16%。伊朗因素持续为油价提供支撑，伊朗外交官表示，由于协议未能顾及德黑兰的利益，伊朗将拒绝美国提出的结束核争议的协议草案。若伊核谈判破裂，将意味着对伊朗的制裁继续存在，从而限制该国原油供应。俄罗斯与乌克兰的冲突持续，乌克兰近期对桥梁和其他民用基础设施袭击，通过袭击平民目标来制造混乱。俄罗斯总统普京表示俄罗斯不会因挑衅而退缩，依然保持开放的谈判态度，地缘政治紧张局势加剧市场忧虑。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 65.26 美元/桶，较 5 月 29 日上涨 2.03%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下滑。6 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 904.62 点，较 5 月 29 日下跌 13.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线继续走弱，随着成交 WS 点位跌破 50，下行幅度逐渐收窄。大西洋和美湾航线全线承压，运费水平接近年内低位。在进入二季度传统淡季后，运价波动区间或将出现结构性下调，大多数船东都不太愿意在当前运价水平下锁定长航线，相对较短的航线和长航线会有部分价差。租家继续采取



私下成交、使用自有船及老旧船成交进一步削弱船东的信心。目前，整体船位供给充足且结构多元，尽管运价下行阻力明显增大，但仍很难形成有效支撑区间，预计短期内运价仍将继续承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS44.83，较 5 月 29 日下跌 15.41%，CT1 的 4 日平均为 WS47.35，较上期平下跌 18.75%，TCE 平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS48.28，下跌 11.95%，平均为 WS49.80，TCE 平均 3.1 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 14-15 日，成交运价为 WS49.25。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 17-19 日，成交运价为 WS45。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 18-20 日，成交运价为 WS44。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 29-30 日，成交运价为 WS51。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 5-6 日，成交运价为 WS47.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 27-30 日，成交包干运费约为 640 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

6 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1164.45 点，环比下跌 0.34%。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-1.14%、-0.65%、-0.67%及+0.35%。

国际干散货船二手船全面下跌。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 0.59%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.85%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.01%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.25%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 22 艘（环比增加 11 艘），总运力 149.42 万载重吨，总成交金额 29405 万美元，平均船龄 14.00 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 吨级油轮估值环比下跌 4.67%；74000DWT 吨级油轮估值环上涨 0.02%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.20%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.59%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 7 艘（环比减少 6 艘），总运力 34.27 万载重吨，总成交金额 19630 万美元，平均船龄 10.71 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跌 0.27%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌



1.44%。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 0.72%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.15%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.06%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.87%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 14 艘，总运力 3.79 万载重吨，总成交金额 388.76 万人民币，平均船龄 9.92 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

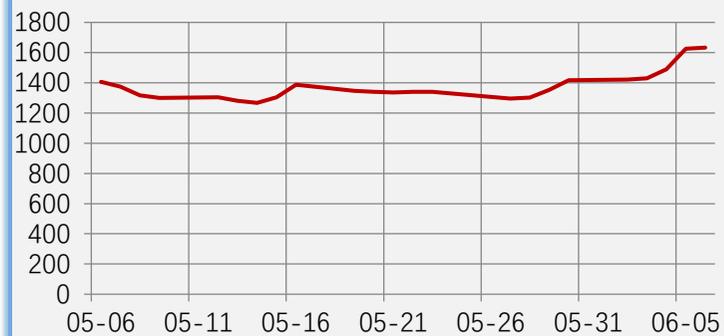
波罗的海指数	6月2日		6月3日		6月4日		6月5日		6月6日	
BDI	1,422	+4	1,430	+8	1,489	+59	1,626	+137	1,633	+7
BCI	2,300	+23	2,333	+33	2,481	+148	2,845	+364	2,842	-3
BPI	1,107	-12	1,108	+1	1,145	+37	1,211	+66	1,246	+35
BSI	951	0	942	-9	940	-2	936	-4	933	-3
BHSI	599	-2	597	-2	597	0	599	+2	600	+1



上周 BDI 指数走势



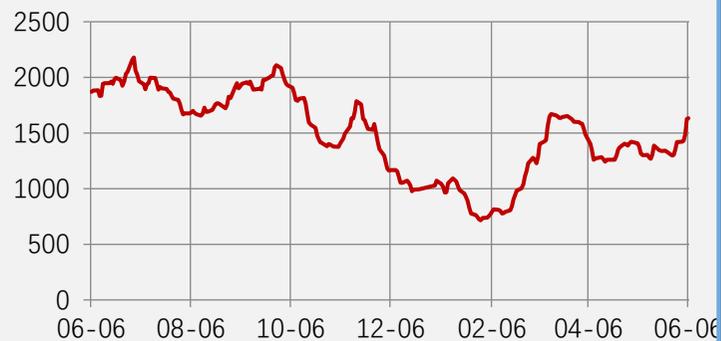
近一个月 BDI 指数走势



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	30/05/25	23/05/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,750	21,500	250	1.2%
	三年	19,500	19,250	250	1.3%
Pmax (76K)	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	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: 2025-06-03

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Star Galaxy' 2012 81699 dwt dely aps EC South America 19 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$17,500 Viterra

'Omicron Atlas' 2008 76554 dwt dely Jorf Lasfar 11/13 Jun trip via NC South America redel Gibraltar Amsterdam \$11,500 - cnr

'Kamares' 2004 74444 dwt dely Hong Kong 4 Jun trip via Indonesia redel South China \$3,000 - PPT Shipping

'Nanjing Confidence' 2017 40266 dwt dely Sagonoseki 9 Jun trip redel Callao intention steels \$13,250 for 60 days \$14,000 thereafter - Toko



4. [航运&船舶市场动态](#)

【大船东加码布局干散货市场，拿下淡水河谷 4.62 亿美元、十年长约！】

近日，韩国航运巨头韩新海运（HMM）宣布，与巴西矿业巨头淡水河谷（Vale）签署一项为期十年的长期运输协议，总金额高达 4.62 亿美元。

据悉，该协议自 2025 年 7 月起生效，至 2035 年 6 月结束，期间 HMM 将负责承担巴西至中国之间的铁矿石海运任务。这一合作不仅为 HMM 干散货业务带来稳定运量支撑，也彰显其加快布局干散货运输市场的战略决心。

据早前报道，淡水河谷于 5 月中旬开始在市场上寻求新增运力的消息，曾短期提振了海岬型船舶的市场租金行情。此次 HMM 与淡水河谷的合作，无疑将为其干散货船队注入稳定的运量支持。

这也是淡水河谷在一个多月内与韩国航运企业签署的第二份长期运输协议。5 月初，淡水河谷已与 Pan Ocean 达成一项总额达 1.6 亿美元的五年期包租协议，租用两艘矿砂船，用于将铁矿从巴西运往中国及其他市场。

HMM 在 2025 年第一季度财报中指出，公司计划重点开拓南美和澳洲等高利润航线，通过部署小型至中型干散货船，提升整体盈利能力。此次与淡水河谷的长期合作，将有助于巩固其在南美矿石运输市场中的布局。

不过，HMM 也坦言，当前干散货市场仍面临不小挑战，全球经济增长的不确定性、中美关系的紧张局势，以及地缘政治风险持续升温，都对未来市场需求构成压力。

为配合干散货业务的战略拓展，HMM 正加速推进船队扩容。据亚洲地区船舶经纪商透露，HMM 与近期两艘 Newcastlemax 型大型矿砂船的二手船交易有关联。与此同时，公司也在积极推进新船订造计划。

截至 2025 年第一季度末，HMM 旗下干散货船队规模已达 17 艘，总运力约为 187 万载重吨。其中，自有船舶 14 艘，租赁船舶 3 艘。



HMM 在发展战略中明确提出，要在 2030 年前成长为韩国本土领先的干散货运输企业。根据其公布的规划，公司计划将油轮与干散货船的总船队规模，从 2024 年底的 42 艘，扩大至 2030 年底的 110 艘，预计整体投资将达到 39 亿美元。

来源：海运圈聚焦

【马士基中国：将合理增加美线海运运力】

“马士基对中国市场充满信心，中国企业在本土市场和海外市场所展现出的强大竞争力和韧性，是马士基持续投资中国客户的关键因素。”5 月 27 日，全球物流龙头马士基大中华区总裁丁泽娟接受媒体采访时作出上述表述。

今年是马士基服务中国市场的第 101 年，据丁泽娟介绍，目前马士基在中国沿海及内陆 70 多个城市设有办公室，拥有约 1.6 万名员工，还在成都、重庆、青岛设立了三大全球信息共享中心。2024 年，大中华区相关营收（含海运、物流、集装箱码头）超过 200 亿美元，业务覆盖汽车、零售、跨境电商、高科技、能源化工等多个领域。

近期中美关税波动，持续影响跨太平洋航线网络的稳定性。关税上涨期间，部分航运公司因货量显著下降，采取撤船、停航等措施。5 月中旬关税下调后，美线迅速出现爆舱，迎来运价翻倍，航运公司在运力调整灵活性上面临挑战。

丁泽娟介绍，当前中美货量在马士基全球体量中占比相对较小，约为 5%。自今年 4 月起，关税波动对美线影响逐渐显现，4 月末马士基该航线货量较 4 月初下降了三至四成。为保障客户及供应链稳定性，马士基在此期间未对美线安排空班船或撤船，而是将大船换为小船，并通过加大空箱回运力度、市场租箱等方式缓解空箱短缺问题，以满足客户需求。

丁泽娟进一步透露，“五一”黄金周结束后，美线订舱量显著增长。在市场剧烈变化过程中，马士基虽已启动调整措施，但受限于运力调配的滞后性，出现部分甩柜或已订舱位无法执行的情况。预计未来几周，企业将合理增加运力以疏运客户积压货物，同时严格控制舱位规模，“最重要的是，我们不想接运不出去的货，因此这段时间会严格控制舱位。”

“马士基运力的调整肯定会滞后于客户的需求，对美线运力的调整，我们会紧贴客户需求，走一步看一步，及时调整。”谈及关税波动期间美线运力规划，她指出海运运力调整主要基于两方面考量：一是需求旺盛程度的持续时长，二是市场有效供应规模及调船效率。今年 5 月中旬，马士基正在增加美线运力，目前订舱数量也在持续增



加。

此外，丁泽娟指出，在关税波动期间，拉美、非洲市场，尤其是东南亚和中东市场的货量增长显著，有效对冲了单一航线波动的影响，整体货量未受明显冲击。关于关税波动下的缓冲机制，她表示，马士基以保障客户货物按时出运为优先目标，避免因时间节点延误导致物流成本倍增。同时，团队将协助客户优化产业布局与物流网络规划，通过提供成熟案例参考，助力客户构建更完整、更具长远性和策略性的物流网络布局体系。

丁泽娟强调，马士基在七八年前已确立“不再盲目扩大运力”的战略，聚焦旧船替换、能效提升，以及对碳中和船舶和低油耗技术的投资。与此同时，面对动态变化的市场环境，企业会对运力进行灵活的战术性调整。

“兵来将挡，水来土掩，没有人能预测未来，但我们能做的是紧贴客户，随时调整。”谈及未来的航运发展形势，丁泽娟表示，面对关税、地缘政治等不确定性因素，马士基的核心策略是以高准班率保障运输稳定，以数字化提升服务效率。

“准班率是我们的核心竞争力。”丁泽娟透露，马士基今年的具体目标是通过与赫伯罗特合作的双子星网络，将跨东西向航线的准班率提升至 90% 以上。该联盟于今年 2 月正式启动，目前已全面完成过渡，预期下半年可实现准班率 90% 以上的承诺。不过从今年前几个月的准班率数据来看，基本已提前实现目标。

丁泽娟介绍，准班率提升可以显著降低企业滞销库存以及资金积压，马士基也明显观察到，不少高端电子产品、消费品客户从空运转向海运，考虑转向使用马士基的海运服务和产品。在区域布局上，除深耕中国市场、做深沿海及内陆服务外，马士基还将重点衔接海外网络，聚焦跨境客户需求，不涉足纯内贸业务。

在空运业务方面，丁泽娟表示，美国于 5 月取消中国小包裹免税政策，对马士基在华的空运市场造成一定冲击。鉴于中国电商出口在全球电商市场中占据较高份额，这一政策调整直接改变了市场供需关系，导致中美空运运价下行。

丁泽娟同时指出，由于关税政策仍处于动态调整阶段，未来市场需求存在回升可能性，马士基正采取动态策略应对变化。

尽管面临多重不确定性，马士基仍计划加大在华空运运力布局以匹配市场需求。据丁泽娟介绍，一方面将加强华南、华西市场至拉美、中东、东南亚等新兴市场的航线拓展；另一方面持续优化内部运营流程，通过提升运输效率、降低运营成本，增强在空运市场的竞争力。



“当前全球供应链更长且更为复杂，正呈现出区域化、碎片化的发展态势，变得愈发复杂且难以预测。”丁泽娟认为，企业正在整合区域内的供应链，或进行多元化布局，倾向于分散风险。

谈及客户对关税的反应，丁泽娟表示，据其观察，在近期关税波动期间，大部分中国外贸企业处于被动观望状态，等待中美谈判最终结果；小部分企业已积极布局，调整产业和物流网络，例如规划多路径供应链方案。马士基通过紧密沟通，为客户提供“备选方案”，协助其根据政策变化快速切换路径。

来源：澎湃新闻

【ONE 发布船舶回收政策，力推绿色拆船】

海洋网联船务（Ocean Network Express，简称 ONE）5 月 29 日宣布，公司通过实施《船舶回收政策》并加入船舶回收透明度倡议（SRTI），推进了其绿色战略，进一步强化了其负责任实践和环境保护的承诺。这两项举措均符合 ONE 为提升透明度、促进道德运营以及在其船舶整个生命周期内维护高环境标准所做的努力。

随着 ONE 持续扩大其自有船队规模，公司正加强对船舶在运营寿命结束时进行安全且环保的报废处理的承诺。基于此 ONE 制定了《船舶回收政策》，要求所有 ONE 旗下船舶只能在符合适用国际法规和标准的、经过认证且信誉良好的回收设施进行拆解。通过加入 SRTI，ONE 将披露其船舶回收政策和实践，支持该倡议通过鼓励船东自愿披露数据，来提升海运业内的问责制和可持续性的努力。

ONE 可持续发展高级副总裁 Michimasa Noda 表示，对于《船舶回收政策》的制定，伴随参与 SRTI，标志着公司在“清洁船舶回收”计划中迈出了重要一步，是 ONE 绿色战略七大关键支柱之一。“我们始终致力于履行作为船东的责任，并在整个海运业推广安全、环保且对社会负责的船舶回收实践。”

ONE 的此项政策也符合即将于 2025 年 6 月 26 日生效的《香港国际安全与环境无害化拆船公约》（HKC）。该公约规定，船舶的回收必须以不对人类健康、安全和环境构成任何不必要风险的方式进行。

来源：海事服务网



【港口巨头：空箱积压是船公司的责任】

随着对拉各斯港口拥堵问题的日益关注，APM 码头公司阿帕帕港区（APM Terminals Apapa）近日表态，空集装箱的撤离责任完全在于航运公司，而非码头运营商。

APM 码头经理 Steen Knudsen 在周四发布的一份声明中，回应了近期有媒体报道暗示 APM 码头阿帕帕港区不接受空箱的说法，他称这种说法具有误导性。他强调，拥堵源于进口货物量激增，这导致船公司优先卸载重箱而非疏散空箱。

“管理空集装箱至码头及其在船运输，是拥有和控制集装箱航运公司的责任之一。” Knudsen 表示。

他解释说，当前的不平衡已导致码头内空箱堆积，显著减少了可用的堆场空间，迫使 APM 码头暂时限制接收额外的空箱。

“我们认识到这可能对卡车运输公司、收货人以及更广泛的物流链造成的影响。这就是为什么我们正积极与船公司和相关政府当局接洽，以加快撤离进程，” Knudsen 补充道。

他强调，问题并非源于码头运营问题，而是集装箱运输管理的系统性失衡。“航运公司在确保集装箱一旦归还后能作为空箱装船运出方面扮演着关键角色。然而，巨大进口量正在打破这种平衡，”他说。

Knudsen 呼吁利益相关方保持耐心，并保证正在尽一切努力清理积压并恢复正常运行。

2000 亿订单创历史新高！中国船厂领航绿色浪潮

来源：国际船舶网 2025-06-04 打印

全球新造船市场“绿”潮涌动！今年前 4 个月，全球替代燃料船舶订单高达 165 艘，订单总额接近 2000 亿元，占新船订单总量的 63%，创下历史新高，显示出全球航运业正加速迈向低碳转型新阶段，而中国船厂则遥遥领先成为了这波大潮的领航船。

根据克拉克森的最新统计数据，今年 1-4 月全球总计 372 艘 2390 万总吨的新船订单中，多达 165 艘 1520 万总吨为替代燃料船舶，占比达到了 63%，超过去年全年的



47%，也高于 2022 年全年创历史纪录的 54.6%。以订单价值来计算，1-4 月全球新造船投资总计 430 亿美元，替代燃料船舶订单价值 268 亿美元（约合人民币 1929.7 亿元），同比下跌 30%，所占比例达到了 62.3%。

今年的替代燃料船舶订单包括 LNG 动力船 78 艘 1060 万总吨，甲醇动力船 38 艘 410 万总吨，以及电池/混合动力推进船舶 55 艘 100 万总吨。

近年来，替代燃料船舶在新船订单中所占比例一路攀升，从 2016 年仅 8.2% 上涨到 2021 年的 32%，2022 年更达到史上最高的 54.6%，在 2023 年一度滑落至 41% 之后，2024 年又重新回到 47%。

以船厂国而言，克拉克森的数据显示，2025 年 4 月的替代燃料新船订单绝大多数由中国船厂承接，总计 32 艘 199.8 万 CGT，按 CGT 计算占 2025 年 4 月替代燃料新船订单的 68.3%，接单量排名全球第一。与此同时，韩国船厂 4 月份承接了替代燃料新船订单 8 艘 32.2 万 CGT，市占率 11%。日本船厂 4 月份承接了替代燃料新船订单 4 艘 14 万 CGT，市占率 4.8%。

2025 年 4 月中国船厂承接的 32 艘 199.8 万 CGT 替代燃料新船订单，甲醇双燃料船 23 艘 147 万 CGT，LNG 双燃料船 8 艘 51.4 万 CGT，电池/混合动力推进船舶 1 艘 1.4 万 CGT；韩国船厂承接的 8 艘 32.2 万 CGT 替代燃料新船订单，LNG 双燃料船 5 艘 26.1 万 CGT，LPG 双燃料船 3 艘 6.2 万 CGT；日本船厂承接的 4 艘 14 万 CGT 替代燃料新船订单，甲醇双燃料船 3 艘 13 万 CGT，氢双燃料船 1 艘 1 万 CGT。

根据克拉克森的数据，整体而言按吨位计算，截至目前在运营船队中能够使用替代燃料或推进装置船舶的比例已经提高到了 8.2%，高于 2017 年的 2.6% 和 2024 年年初的 6.4%。在现有总计 2356 艘替代燃料船舶中，包括 1372 艘 LNG 动力船、58 艘甲醇动力船、139 艘 LPG 动力船、681 艘电池/混合动力推进船，此外还有 252 艘采用其他燃料。

而在手持订单中，替代燃料船舶占比更是达到了 53.0%，高于 2017 年的 10.9% 和 2024 年初的 48.7%。按吨位计算，手持订单中 37.4% 为 LNG 动力船（1031 艘），10.3% 为甲醇动力船（335 艘），1.9% 为 LPG 动力船（130 艘）；此外还有约 3.4%（约 541 艘）使用其他替代燃料，其中包括 34 艘氢燃料、72 艘乙烷燃料、45 艘氨燃料、14 艘生物燃料和 503 艘电池/混合动力推进船舶，替代燃料船舶手持订单总计 2037 艘。

随着未来燃料选择的不断扩大，替代燃料预留船舶数量也在不断增加。目前在运营船队中有 573 艘船为 LNG-ready 船，手持订单还有 136 艘；同时，手持订单中有 303



艘氨燃料预留 (ammonia-ready) 船, 616 艘甲醇燃料预留 (methanol-ready) 船和 16 艘氢燃料预留船。

与此同时, DNV 的替代燃料洞察 (AFI) 数据平台最新统计指出, 今年 4 月替代燃料船舶订单依旧强劲增长, 当月共有 49 艘新船订单, 其中甲醇燃料船舶数量最多, 达到 24 艘, 显示出冬季过后需求的持续反弹。4 月的甲醇动力船订单主要为集装箱船 (14 艘) 和客滚船 (9 艘), 另有 1 艘油船订单, 表明选择甲醇推进系统的船型正日益多样化。

另一方面, 4 月 LNG 双燃料船订单也保持活跃, 共计 20 艘, 16 艘集装箱船、2 艘邮轮和 2 艘滚装船, 此外还有 2 艘 LNG 加注船订单, 表明业界对 LNG 基础设施的持续关注。值得一提的是, 4 月出现了 2 艘氢双燃料邮轮订单, 这是自 2024 年 6 月以来的首份氢燃料船舶订单。

来源: 海事服务网

【新造船订单量降至 4 年来最低水平】

希腊知名船舶经纪公司指出, 若以今年迄今新造船项目签约率下降为判断依据, 航运业已普遍弥漫着谨慎情绪。

Allied Shipbroking 数据显示, 全球新船订单量已跌至 4 年低点——2025 年前 4 个月仅签约 439 艘新船, 较去年同期的 980 艘锐减, 也低于 2023 年同期的 809 艘。

该公司旗下 Allied Quantum Sea 研究部门表示: “当前活动水平已与 2020 年同期持平, 表明在宏观经济压力、日益复杂的法规要求及地缘政治不确定性加剧的影响下, 行业普遍持谨慎态度。”

前 4 个月中, 中国企业以 69 艘新船订单位居各国榜首, 希腊船东则以 65 艘紧随其后。两国船东的订单均以油轮为主 (占比均约 50%), 散货船订单寥寥无几, 气体运输船则未见订单。

相较之下, 与日本相关的 23 艘新订单中, 散货船占 39%, 气体运输船约占 17%。

Allied Shipbroking 指出, 在此普遍观望的市场环境中, 希腊船东展现出高度聚焦的投资策略: “希腊市场参与者正转向技术可靠、符合法规的船厂, 这种调整不仅降



低了地缘政治风险，更彰显其明确的战略意图。即便在整体市场活动萎缩的年份，其对船型选择和船厂地域偏好的决策，仍体现出对长期运营与商业价值的坚守。”

数据显示，相较于 2024 年希腊 63% 以上订单投向中国船厂，2025 年迄今其 70% 订单流向韩国船厂，中国船厂份额降至 32%。尽管希腊订单量较去年同期的 112 艘有所减少，但其全球市场份额却从 11.5% 升至 15.8%，表明在日益审慎的风险意识驱动下，希腊船东的市场影响力正持续增强。

近期希腊订单绝大多数集中在基本面更均衡的油轮板块，或似乎正回归正常化增长轨道的集装箱船领域。而在散货船领域，船东们正权衡船队供应格局变化，普遍采取观望态度。

来源：中国远洋海运 e 刊

◆ 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	30/05/25	23/05/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,700	7,700	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,350	7,350	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,650	3,650	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,400	-50	-1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	

油 轮						
船 型	载重吨	30/05/25	23/05/25	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：2025-06-03

(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	Tanker	300,000	Hyundai HI, S. Korea	2028	Pan Ocean - South Korean	12,700	LNG/Ammonia ready
1	Tanker	115,000	HD Hyundai Shipbuilding, Vietnam	2028	Nissen Kaiun - Japanese	7,350	LR2 product carrier
2	Tanker	50,000	K-shipbuilding	2027	V Group	4,800	
3	Tanker	6,600	Wuhu Shipyard, China	2026-2027	Huarong Leasing - Chinese	1,850	Diesel electric
2	Container	8,800 teu	HD Hyundai Samho, S. Korea	2028	Capital - Greek	14,020	Exercise of option, LNG dual fuel
4	Container	3,000 teu	Jiangsu New YZJ, China	2027-2028	Hai An Transport - Vietnamese	4,600	Scrubber fitted, methanol ready
3+1	Container	3,000 teu	Jiangsu Soho Innovation, China	2027	Josco - Chinese	4,500	Energy Efficiency Design Index Phase 3
4+2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2027	Josco - Chinese	3,200	Energy Efficiency Design Index Phase 3
4	Container	2,700 teu	Huangpu Wenchong, China	2027-2028	Ningbo Ocean - Chinese	undisclosed	
15+15	Bulker	80,000	Fujian Mawei, China	2027-2028	Cosco Shipping Bulk/Citic FL - Chinese	5,000	Energy Efficiency Design Index Phase 3



◆ 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
ASL VENUS	BC	82,153		2011	China	1,420	Undisclosed	BWTS fitted, box
AOM SOPHIE II	BC	81,816		2020	Japan	3,120	Greek	BWTS & scrubber fitted
IZMIR	BC	63,200		2013	China	1,825	Turkish	en bloc each, BWTS fitted, Eco
KONYA	BC	63,200		2013	China	1,825	Turkish	
INGWAR SELMER	BC	58,018		2011	China	1,160	Chinese	BWTS fitted
STAR NIGHTHAWK	BC	57,809		2011	China	1,280	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
INCREDIBLE BLUE	BC	57,001		2011	China	1,180	Undisclosed	BWTS fitted
ANNITA	BC	53,688		2005	China	850	Undisclosed	BWTS fitted
JIANGSU DAJIN-1	BC	40,800		2025	China	2,900	Italian	en bloc each** / ME Engine /
JIANGSU DAJIN-2	BC	40,800		2025	China	2,900	Italian	OHBS
SIDER OLYMPIA	BC	38,182		2013	Japan	1,575	Greek	`
REGAL RACHEL	BC	31,881		2010	Japan	undisclosed	Undisclosed	
ARKI	BC	30,270		2011	Japan	1,050	Vietnamese	BWTS fitted
BOLTEN KEFALONIA	BC	28,742		2009	Japan	1,050	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
MARCOS V	CV	72,968	6,350	2005	Japan	5,000	Undisclosed	
NAVIOS TEMPO	CV	50,466	4,249	2010	China	3,850	Switzerland	
H MERCURY	CV	24,468	1,781	2022	China	3,450	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
CLEAROCEAN MARIA	TAK	49,999		2014	S. Korea	2,950	Undisclosed	en bloc each*, Epoxy Phenolic
CLEAROCEAN MARY	TAK	49,999		2014	S. Korea	2,950	Undisclosed	
CL FUGOU	TAK	49,709		2017	S. Korea	6,000	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
CL HUAIYANG	TAK	49,709		2017	S. Korea			
TORM DISCOVERER	TAK	45,979		2008	Croatia	3,400	Chinese	en bloc*
TORM VOYAGER	TAK	45,916		2008	Croatia			
OSAKA	TAK	37,923		2008	S. Korea	1,450	Undisclosed	

◆ [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
MIMI	GC	3,500		1986	Spain	undisclosed	
OREL	OTHER/AHTS	1,194	1,336	1984	China	undisclosed	

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
CENK T	OTHER/ROR	8,408	9,100	1978	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
2025-06-06	718.450	821.740	5.002	91.572	974.300	466.940	433.430	558.080	875.630
2025-06-05	718.650	820.450	5.035	91.605	973.230	466.140	432.900	558.390	877.930
2025-06-04	718.860	818.530	4.998	91.635	973.240	465.130	432.030	557.880	873.920
2025-06-03	718.690	821.690	5.035	91.617	972.500	465.920	433.420	558.600	878.890
2025-05-30	718.480	816.200	4.986	91.642	968.440	462.240	428.660	557.830	872.430

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。