



全一海运市场周报

2025.06 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.06.09 - 06.13)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场高位回落 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场在连续上涨后出现回落，不同航线走势分化，综合指数下跌。据海关总署公布的数据显示，以美元计价，5 月我国出口同比增长 4.8%，虽然同比增速较 4 月回落了 3.3 个百分点，但整体来看出口保持稳定增长，显示出我国外贸出口仍具备较强的韧性。6 月 13 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 2088.24 点，较上期下跌 6.8%。

欧洲航线：据海关总署发布的数据显示，5 月我国对欧盟出口同比增长 12%，保持较快的增速，与对美出口下滑形成鲜明对比。前 5 个月，欧盟继续保持我国第二大贸易伙伴，我国对欧盟同比增长 7.7%，显示出中欧贸易发展日益紧密，这将支撑未来欧洲航线运输市场平稳发展。本周，运输需求保持平稳，市场运价继续上行。6 月 13 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 1844 美元/TEU，较上期上涨 10.6%。地中海航线，即期市场订舱价格小幅回调。6 月 13 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 3190 美元/TEU，较上期下跌 3.4%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至 6 月 7 日美国当周首次申请失业救济人数升至 24.8 万人，超过市场预期及前值；当周续请失业金人数更是达到 2021 年底以来的最高水平，显示出美国就业市场继续放缓，未来美国经济增长将面临考验。中美双方本周在英国伦敦举行中美经贸磋商机制首次会议，双方就经贸议题深入交换意见，进一步稳定了双边经贸关系。本周，运输需求稳定，但运力供给继续增加，舱位紧张的局面得到缓解，即期市场订舱价格高位回落。6 月 13 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 4120 美元/FEU 和 6745 美元/FEU，分别较上期下跌 26.5%、2.8%。

波斯湾航线：近期紧张局势急剧升温，未来可能对运输市场正常运行产生影响。本周运输需求表现稳定，市场运价继续上涨。6 月 13 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 2083 美元/TEU，较上期上涨 8.0%。



澳新航线：运输需求出现回暖迹象，推动即期市场订舱价格反弹。6月13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745美元/TEU，较上期上涨8.6%。

南美航线：运输需求平稳增长，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。6月13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4724美元/TEU，较上期上涨19.3%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅下跌。6月13日，中国出口至日本航线运价指数为952.84点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【整体需求释放偏弱 综合指数继续下行】

本周，台风预期影响对市场形成一定支撑，但下游整体需求释放依然偏弱，运力过剩格局延续，综合指数继续下行。6月13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1013.81点，较上期下跌1.7%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，大范围高温来袭，居民用电负荷普遍提升，下游补库需求持续释放。但南方进入汛期，水电增多，挤占部分火电需求，终端电厂日耗上升幅度有限。沿海八省电厂日耗180.3万吨，增加3.6万吨，库存3418.4万吨，增加66.3万吨，存煤可用天数19天。煤炭价格方面，全国安全生产月，煤炭产地安监环保检查增多，供给小幅收缩，坑口煤价窄幅波动。铁路运费虽有所下调，但产地港口价格持续倒挂，市场发运积极性不足，北方港口调入量有所下降。高温来袭，终端补库需求释放，但仍以长协兑现为主，港口煤价反弹动力不足。环渤海各港调进量114.6万吨，下降8.1万吨，调出量123.2万吨，下降19.5万吨，合计存煤2698万吨，下降60万吨。运价走势方面，本周，终端增加长协兑现，加之台风“蝴蝶”逼近海南，华东航线运价一度反弹。但进口低卡煤近期价格优势扩大，吸引华南电厂采购，巴拿马船型运价继续走弱，沿海煤炭运价小幅下跌。

6月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1015.63点，较上期下跌2.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收674.3点，较6月6日下跌2.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.8元/吨，较6月6日上涨0.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.5元/吨，较6月6日下跌2.1元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为39.7元/吨，较6月6日下跌2.2元/吨。



金属矿石市场: 本周, 钢材需求季节性转弱, 表需、产量大幅下降, 供需双弱下, 成材价格弱势运行, 钢厂高炉开工率、产能利用率、铁水产量小幅下落。同期, 全球主流矿山发运量保持平稳回升态势, 到港量继续回升, 矿石价格难有支撑。钢企进口矿库存上升, 日耗下降, 采购拉运意愿不足, 沿海矿石运价小幅下行。6月13日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收666.77点, 较6月6日下跌1.9%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价25.4元/吨, 较6月6日下跌0.7元/吨。

粮食市场: 本周, 全国收购夏粮小麦进度快于同期, 加工企业开库收粮, 储备企业有序轮入, 贸易企业积极参与, 提振市场信心, 玉米价格显著反弹。下游饲料企业小麦替代比例增加, 玉米需求上量受限, 散粮市场下海量整体减缓, 沿海粮食运价小幅下行。6月13日, 沿海粮食货种运价指数报793.32点, 较上期下跌1.3%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价43.5元/吨, 较上期下跌0.5元/吨。

成品油市场: 临近周末, 国际原油价格快速上行, 国内成品油价格将迎新一轮上调。汽油方面, 受高温和暑期出行带动, 需求强劲, 价格支撑明显。柴油方面, 夏收夏种持续推进, 农业机械用油需求阶段性增加。炼厂检修, 汽柴油资源供应偏紧, 港口库存被动消耗, 运输市场货源相应减少, 沿海成品油运价继续下跌。6月13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990.35点, 较上期下跌0.8%; 市场运价指数911.19点, 较上期下跌1.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【巴拿马型船需求转好 远东租金指数小幅上涨】

本周, 巴拿马型船市场转暖, 日租金迎来反弹, 带动远东干散货租金指数小幅上涨。具体船型来看, 海岬型船市场, 虽然澳大利亚矿商仍有租船需求, 但货盘较前期有所缩减, 巴西远程矿航线总体延续较好表现, 船货博弈加剧, 日租金水平自上周末的阶段高位回落。巴拿马型船市场本周运输需求转好, 印尼煤、澳洲煤以及南美粮食货盘均有增长, 即期可用运力趋紧, 日租金较大幅度反弹。超灵便型船市场依旧船多货少, 日租金低位小幅下跌。6月12日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1270.80点, 较6月5日上涨1.2%。

海岬型船市场: 海岬型船市场略有降温, 运价自阶段高位回落。太平洋市场, 本周澳大利亚6月底的货盘释放接近尾声, 运输需求有所减少, 运价迎来回落。不过总体来看, 三大矿商依旧有一定的租船需求, 运价降幅较为有限, 且临近周末, 受远程矿航线运价及FFA价格上涨带动, 市场出现一定幅度反弹。6月12日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23080美元, 较6月5日下跌4.9%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.707美元/吨, 较6月5日下跌5.6%。远程矿航线, 与太平洋市场



趋同，上半周，市场一度有所降温，运价步入下行通道。但下半周开始，由于淡水河谷 6 月底、7 月初货盘持续放出，可用运力持续紧张，运价触底后单日迎来较大幅度反弹。6 月 12 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.807 美元/吨，较 6 月 5 日上涨 5.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金触底反弹，且涨幅明显。太平洋市场，印尼煤炭月底装期货盘增多，与澳洲煤炭、南美粮食运输需求改善形成共振，部分货主提价租船，市场情绪持续升温，日租金迎来较大幅度反弹。6 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 10588 美元，较 6 月 5 日上涨 16.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 8745 美元，较 6 月 5 日上涨 18.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.892 美元/吨，较 6 月 5 日上涨 6.1%。粮食市场，南美粮食运输需求稳中有增，消化不少空放运力，运价稳步上涨。6 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.280 美元/吨，较 6 月 5 日上涨 1.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金低位小幅小跌。本周，菲律宾天气转好，镍矿出货有增多趋势，去印度方向的印尼煤炭也有一定新增货盘。然而，市场依旧呈现船多货少局面，货主压价力度不减，日租金、运价低位下探。6 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7352 美元，较 6 月 5 日下跌 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.743 美元/吨，较 6 月 5 日下跌 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位震荡】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 6 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 364.4 万桶至 4.324 亿桶，预期为减少 200 万桶。欧佩克+计划 7 月增产 41.1 万桶/日，这是连续第四个月增产。沙特及其他欧佩克+成员国夏季国内需求可能增加，有助于消化新增供应量。中美贸易谈判后贸易担忧情绪有所缓，作为全球前两大石油消费国，双方已就重启贸易休战的框架达成一致提振了市场情绪，紧张关系缓和降低了油价下行风险，能源需求也将同步回升，支撑全球原油需求增长预期。周五，中东局势骤然升级，以色列宣布对伊朗发动先发制人军事打击，目标直指伊朗核计划相关设施及军事目标。伊朗国家媒体证实其革命卫队高层领导在袭击中丧生，核科学家与军事设施也遭受重创。美国虽未直接参与行动，但已进入高度戒备状态，包括可能协助撤离美国平民。霍尔木兹海峡原油运输安全的担忧急剧升温，地缘局势紧张情绪推动油价加速走高。本周布伦特原油期货价格大幅上涨，周四报 74.78 美元/桶，较 6 月 5 日上涨 14.59%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位震荡。6 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 894.67 点，较 6 月 5 日下跌 1.1%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 6 月下旬货盘逐渐收尾，运价延续弱势低位下行，各主要装港区域的运费水平已逼近年内低点。大西洋和美湾航线整体相



对安静，长航线未能对总体运力消耗起到有效支撑。由于当前 TCE 临近保本线附近，船东对低价抵触情绪上升，成交 WS 点位跌幅也在不断收窄。目前，船位供应充足，且有较多转租船（relet）和 15 年船龄以上老船可供选择，基本面和情绪面均偏向租家。考虑到当前运费水平较低，很难再有较大下滑空间，预计短期内运价仍将承压在低位震荡。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.68，较 6 月 5 日下跌 0.33%，CT1 的 5 日平均为 WS44.76，较上期平下跌 5.47%，TCE 平均 2.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.32，下跌 1.99%，平均为 WS48.35，TCE 平均 2.9 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 6 月 20-22 日，成交运价为 WS43。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 23-24 日，成交运价为 WS42。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 9-11 日，成交运价为 WS47。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 9-11 日，成交运价为 WS47。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 1-5 日，成交包干运费约为 620 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 6-10 日，成交包干运费约为 620 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

6 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1148.95 点，环比下跌 1.33%。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+0.18%、+0.06%、-0.44%及-3.45%。

国际干散货船二手船跌多涨少。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 2.52%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.36%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.05%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.78%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 7 艘（环比减少 15 艘），总运力 38.05 万载重吨，总成交金额 10515 万美元，平均船龄 13.43 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 0.02%；74000DWT 吨级油轮估值环上涨 0.01%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.08%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.01%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.79%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 5 艘（环比减少 2 艘），总运力 26.59 万载重吨，总成交金额 109300 万美元，平均船龄 15.20 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 0.31%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.70%。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下跌 0.91%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.03%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.45%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 8.00%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 28 艘（环比增加 14 艘），总运力 5.25 万载重吨，总成交金额 4918.84 万人民币，平均船龄 8.82 年。

来源：上海航运交易所

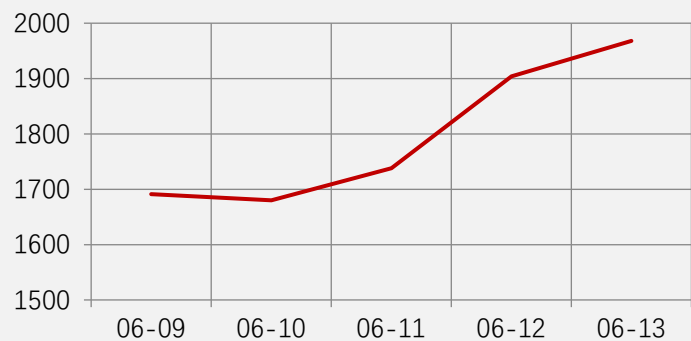
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

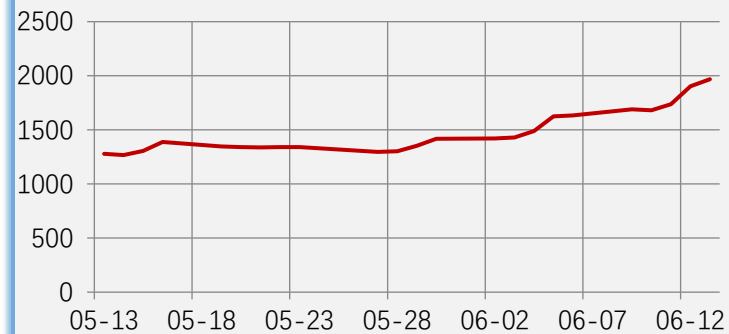
波罗的海指数	6 月 9 日		6 月 10 日		6 月 11 日		6 月 12 日		6 月 13 日	
BDI	1,691	+58	1,680	-11	1,738	+58	1,904	+166	1,968	+64
BCI	3,010	+168	2,956	-54	3,096	+140	3,555	+459	3,722	+167
BPI	1,264	+18	1,300	+36	1,337	+37	1,375	+38	1,401	+26
BSI	926	-7	919	-7	922	+3	933	+11	936	+3
BHSI	601	+1	601	0	601	0	603	+2	604	+1



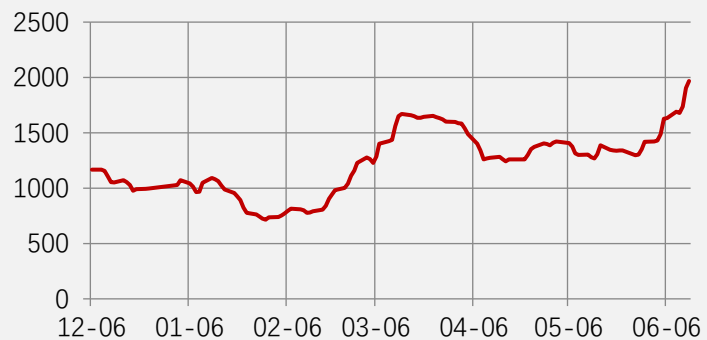
上周 BDI 指数走势



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	06/06/25	30/05/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	22,500	21,750	750	3.4%
	三年	19,250	19,500	-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	11,500	11,250	250	2.2%
	三年	12,000	12,250	-250	-2.0%
Hsize (32K)	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-06-10

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Radiant' 2010 87334 dwt dely Taichung 19/20 Jun trip via Newcastle redel Taiwan \$10,500 - Norden

'HC Pioneer' 2010 83476 dwt dely Bilbao 15/18 Jun trip via NC South America redel Far east \$18,000 - Bunge



4. [航运&船舶市场动态](#)

【船只、集装箱严重短缺，亚洲-巴西运费暴涨 100%】

最近几周，由于巴西可用船只和集装箱日益短缺，巴西的海运费飙升。Datamar 首席执行官 Andrew Lorimer 认为，主要原因是中美两个经济强国宣布为期 90 天的关税暂缓后，船只改走中美贸易航线。

“我们看到亚洲至巴西航线的运费在短短一周内上涨了 100%，目前每个集装箱的运价大约为 3300 美元。而且趋势表明运价还会进一步上涨。承运商已经提前实施了 GRI（一般运价上调）。而这类调价通常发生在每年 7 月至 9 月期间，当巴西进口商为圣诞季补货时。” Lorimer 表示。

他补充表明：“这一次的调整提前了，原因是全球物流能力面临压力。”

随着美国零售商为黑色星期五和假日季做准备，部分船只被从包括南美在内的其他航线调拨到需求旺盛的亚洲 - 美国航线上。这种调拨减少了往返巴西的货运运力，货物运输的可用舱位变得紧张。

Lorimer 还警告表示，巴西的集装箱短缺问题日益严重，可能会对进出口产生负面影响。他表示：“集装箱的缺乏可能会造成物流瓶颈，特别是对于依赖冷藏运输的货物。”

根据 Datamar 的数据，2025 年 1 月至 4 月，巴西的集装箱进口总量为 113.6 万标准箱，与 2024 年同期相比增长了 10.7%。

Lorimer 指出，造成全球物流失衡的另一个因素是美国和欧盟之间尚未达成关税协议。这导致了欧洲港口的拥堵，而河流水位低、劳动力短缺和码头超负荷运转又加剧了拥堵。他表示：“所有这些都增加了更多的不确定性，并进一步施压全球运费。”

虽然 90 天的关税暂缓为供应链重组创造了有利时机，但之后的情况仍难以预测。



【SCFI 五连涨！市场需求强劲运价全线上扬】

海运市场需求强劲，船公司增开加班船、新航线抢货，上海出口集装箱运价指数 (SCFI) 上周持续上扬。

根据上海航交所 6 月 6 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 167.64 点至 2240.35 点，周涨幅为 8.08%，连续五周维持涨势。欧美四大远洋航线运价均上涨，其中美东线涨幅较大，超过了 10% 以上。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 434 美元至 5606 美元，周涨幅 8.39%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 696 美元至 6939 美元，周涨幅 11.15%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 80 美元至 1667 美元，周涨幅 5.04%；远东到地中海线每 TEU 运价与之前一周上涨 241 美元至 3302 美元，周涨幅 7.87%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，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 5 美元，为 446 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周下跌 1 美元，为 138 美元。

业内人士表示，市场需求强劲，各大集运公司都在全力调度船舶投入北美线，6 月新投入的运力都是抢购一空。根据 Sea-Intelligence 最新数据，6 月亚洲到美西运力同比增加 17%，7 月增加 19%；

Sea-Intelligence 的最新数据显示，6 月亚洲到北美总运力约 240 万 TEU，比 5 月增加 40 万 TEU，7 月总运力约 280 万 TEU。业界分析，按照集运公司计划，新增运力主要部署在美西线，尤其是美西南线的洛杉矶、长堤；美东运力增幅相对缓和，6 月较去年同期上升 7%、但 7 月大幅上涨 19%。

至于市场货量，多家货代业评估，中国抢在中美关税 90 天暂缓期的出货没有预期多，6 月货量会高于 5 月，但不及预期。集运公司指出，仍有许多货主保持观望态度。

展望未来，美国线运价走势未来还有两个变数，一是中美同意举行新一轮会谈，美国关税政策不确定性仍高；二是目前运价高涨，不少货主计划等到大量美西加班船和新航线在 6、7 月开出，届时运价回落再出货。反观欧洲线舱位较紧张，多家集运公司计划 6 月 15 日之后喊涨 500 美元，每 FEU 运价逼近 3000 美元。

来源：国际船舶网



【“全球新船订单量大幅下降”!】

2025 年，全球造船活动出现下滑趋势，主要船东国的投资情绪因各种不确定因素而受挫。

谨慎投资，全球新船订单暴跌

希腊著名船舶经纪 Allied Shipbroking 的数据显示，2025 年前 4 个月，全球新造船市场仅下单 439 艘船舶，相较于 2024 年同期的 980 艘、2023 年同期的 809 艘，全球新船订单量出现大幅下滑。

Allied Shipbroking 旗下分析机构指出，目前全球新船订单水平与 2020 年持平，行业弥漫着普遍的谨慎情绪。船东的犹豫不决主要源于宏观经济压力、日益复杂的监管框架以及不断加剧的地缘政治不确定性。

今年迄今为止，全球新船订单主要集中于集装箱船和油船市场：在油船领域，新船订单占全球总订单量的 24%，订单与船队比率为 13%；在集装箱船领域，新船订单占全球总订单量的 14%，订单与船队比率为 13%。

相较之下，散货船船东在新船订单方面仍保持谨慎态度，新船订单占全球订单总量的 22%，订单与船队比率为 10%。

全球主要船东战略调整

在当前的市场环境下，全球主要船东正在进行战略调整。在全球顶级航运投资者中，希腊和中国船东均已减少新造船活动，并战略性地调整其投资组合。

今年前 4 个月，中国船东共计订购 69 艘新船，较去年同期 (146 艘) 显著下降，但依旧位居榜首。按船舶数量计算，中国船东前 4 个月的订单量占全球总量的 16%，较 2024 年的 15% 有所提升。油船仍是中国船东的优先选择，占前 4 个月订单量的 52%，其次是集装箱船 (16%) 和散货船 (13%)。

希腊船东以 65 艘新船紧随其后，较去年同期 (112 艘) 明显下降，不过，希腊船东在全球订单总量的份额从 2024 年的 12% 上升至 2025 年的 15%。油船和集装箱船订单分



别占比 49%、43%。干散货船和液化气船市场的新订单活动明显疲软，而这两个市场历来是希腊船东的主要投资方向。

综合来看，无论是中国还是希腊，油船都是其重点投资方向，占比均在 50%左右。

在此期间，日本船东共计下单 23 艘新船，占全球订单的 5%，散货船、油船、液化气船的订单占比分别为 39%、22%、18%。

Allied Shipbroking 指出：“希腊船东正采取高度选择性的投资策略，将订造活动转向技术可靠且符合监管要求的船厂。事实上，美国对中国船厂建造的船舶征收港口费的政策，已重新激发了对韩国船厂的投资兴趣，尽管其造船成本高于中国，不过，中国迄今为止仍是希腊船东的首选造船目的地。”

对于全球新船订单下降，克拉克森几天前公布的月度数据也可以明显看出这一点。

克拉克森数据显示，今年 1~5 月全球新船订单总量为 1592 万修正总吨(515 艘)，较去年同期(1242 艘、2918 万修正总吨)下降 45%。期间，中国船企订单量为 786 万修正总吨(274 艘)，市占率为 49%，较去年同期下降 58%;韩国船企订单量为 381 万修正总吨(95 艘)，市占率为 24%，较去年同期下降 35%。

以单月来看，上个月(5 月)，全球新船订单量为 166 万修正总吨(71 艘)，较去年同期(366 万载重吨)下降 55%，环比(460 万载重吨)减少 64%。5 月，中国船企新接订单量为 64 万修正总吨(42 艘)，较去年同期(615 万修正总吨、218 艘)下降 59%，市占率 39%;韩国船企新接订单量为 25 万修正总吨(8 艘)，较去年同期(90 万修正总吨、24 艘)下降 31%，市占率为 15%。

来源：龙 de 船人

【已达 29 亿美元！穿梭油船市场需求将上升】

据克拉克森研究公司 (Clarksons Research) 称，穿梭油轮船东将因其在专业船队上的投资而收获回报。并预计，随着新油田投产，市场对这类船型的需求将上升。

克拉克森研究公司董事总经理 Stephen Gordon 表示：“对于这个小众且传统上相对稳定的市场，预计将迎来一段增长期。”



1981 年，挪威国家石油公司（Statoil ASA）在北海推出了首艘动力定位（DP）穿梭油轮，该船由传统油轮改装而成。

克拉克森数据显示，巴西于 2012 年超越北海成为穿梭油轮最大市场，去年该地区的船舶停靠量占全球总量的 70%。在全球 106 艘穿梭油轮船队中，有 45 艘在巴西运营。

克拉克森追踪到 90 个使用穿梭油轮的海上油田，其中 37 个位于巴西，43 个位于北海。

目前有四个油田正在开发中，预计未来几年内投产：巴西近海的 Bacalhau 和马 Maromba 油田，以及北海的 Rosebank 和 Froy 油田。

2024 年，穿梭油轮在各油田的停靠次数达 3304 次，估计每日运输量为 400 万桶（bpd），占全球石油产量的 4%。

Gordon 补充道：“尽管巴西是增长的主要驱动力，但其他较小的部署区域包括加拿大的 Hibernia/White Rose 油、巴西国家石油公司（Petrobras）在墨西哥湾的 ascade/Chinook 油田，以及由俄罗斯本土船舶服务的多个北极项目。”

他表示：“除了巴西的增长，从长期来看，纳米比亚的穿梭油轮需求也可能上升——自 2022 年以来，该国已发现大量石油储量。”

Gordon 指出，考虑到油藏特征，并非所有发现的油田都具备开发可行性，但 Venus field 的初步开发计划显示，纳米比亚近海的条件将需要一艘动力定位（DP）穿梭油轮将石油运往近海转运。

克拉克森研究董事总经理进一步分析指出：“当前市场已出现两大明确信号：一是穿梭油轮运输需求持续攀升，二是现有船队面临更新换代压力。这两个关键因素直接推动了新造船订单量的显著增长。”

目前船厂已承接 21 艘船舶的建造合同，合同金额达 29 亿美元，其中大部分船舶将服务于巴西市场。

今年二季度，巴西国家石油公司（Petrobras）与希腊 Tsakos 航运集团正式签署协议，订造 9 艘新型穿梭油轮。



Gordon 称：“巴西的 Pao de Acucar project 项目可能会有额外订单，挪威/巴伦支海（Norwegian/Barents Sea）的部署也可能带来新订单。”

新造穿梭油轮的成本可比传统船舶高出 60%。

今年早些时候，希腊 Angelicoussis 集团完成了对 Altera Shuttle Tankers 旗下 18 艘穿梭油轮船队的收购，成为该领域仅次于 Knutsen Group 的第二大公司。

来源：中国船检

【船东：油轮、散货船资产价格“贵的离谱”】

在当前动荡的全球航运环境下，船舶资产价值似乎正在“脱离现实”。挪威船东 Torvald Klaveness 集团首席执行官 Ernst Meyer 在挪威海事展期间接受专访时指出，无论是散货船还是油轮，新船与二手船的价格都高得离谱，远远超出当前运价水平所能支撑的范围，“市场处于一种失衡状态”。

Meyer 表示：“要对二手船或新船做出投资决定，你需要相信市场正在大幅增长。”他以卡姆萨尔型散货船为例指出，过去几十年间，该型船的价格大致在 2500 万美元到 4500 万美元之间上下波动，看似有规律，其实是依靠全球产业链的持续“搬迁”——从欧洲转移到日本、再到韩国，最后到中国。

“但这条路径走到中国，就已经走到尽头了。”Meyer 断言，全球范围内再也找不到下一个能大幅压缩造船成本的国家。更何况，今天的全球环境已经失去了支撑这类“产业转移红利”的宏观条件——“红利已经消失，并且不可能再来。”

在红利期结束后，能否靠技术降本？Meyer 认为，尽管人工智能等新技术确实在快速推进，但“绝不可能下周就能派上用场”。他预测，在可见的未来，新船造价将维持高位，这意味着航运公司若想取得合理的回报，只能寄希望于未来运价的实质性上扬。

“短期内市场被压制在一个低需求、高供给的状态中，运价起不来。但从中期看，全球船队潜在的供应不足正在酝酿一个结构性回暖。”Meyer 表示，Klaveness 正尝试“踩准这个转折点”。

碳成本的介入，更让船东在战略决策上面临不确定性。Meyer 指出，以往船东可以将一艘船按 25 年寿命进行风险回报计算，商业逻辑清晰，但碳排放规则的变化打破了



这个公式。

“你无法确定在船只中途运营的哪一年，监管会迫使你投资一笔 1,000 万到 2,000 万美元的改装费用，比如更换燃料系统。如果把这笔账算进去，那这艘船从一开始就不再具备商业可行性。”他说。

这意味着，今天下单的新船，其“经济寿命”可能远短于账面上的技术寿命。“而且这种变化是‘不可预知’的，这才是问题。”

除了监管与技术，货物结构的剧变也是船东面临的另一个潜在冲击。Meyer 举例，如果现在订造一艘油轮，2028 年交付，那么到了 2050 年，她才运营 22 年，而那时“几乎已经没有油可以运输了”。干散货也一样，目前煤炭仍占散货市场近三成，“但这种货物结构在脱碳趋势下也正在改变”。

“所以，无论是运载的货物，还是船上的技术配置，都在挑战过去那些根深蒂固的航运战略假设。”Meyer 认为，业界需要用全新的方式来思考资产周期与商业模式。

来源：海运圈聚焦

【运价飙升，集装箱船再受市场追捧】

随着 跨太平洋 现货 运价飙升， 班轮公司 重新开始 在租船市场上 寻找可供租用的集装箱船。

6 月 3 日，在纳斯达克上市的希腊集装箱船船东 Eurosea 公告称，旗下“Emmanuel P”轮（2005 年建造，4250TEU）已与头部班轮公司签署 3 年（36-38 个月）租约，日租金 38000 美元，预计 2025 年 9 月坞修后起租，坞修期间将安装节能装置。

Eurosea 董事长兼首席执行官 Aristides Pittas 表示，在可供租用船舶紧缺的情况下，这一成交设立了新基准，租金高于上一个成交（“Last Done”），有力地表明了集装箱租船市场持续强劲。

VHBS 指出，目前集装箱船租船市场情绪再次变得积极。然而，尽管独立船东希望锁定长期租约，但班轮公司更倾向于支付“溢价”锁定短期租约，即 2 到 3 个月，以保持灵活性，他们担心特朗普关税政策再次出现“过山车式的反复”。成交记录显示，马士基以日租金 51000 美元的价格租用了 4398TEU 的“Gulf Barakah”轮 3-5 个月。



5月30日，“抢出口”导致舱位紧张，跨太平洋航线现货运价大幅上涨。上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）创下最大周涨幅，上海-美东港口周环比上涨46%，达到6243美元/FEU，上海-美西上涨58%，达到5172美元/FEU。

VHBS指出，在短期需求旺盛的情况下，1700/1800TEU涨幅最大增长。随着港口持续拥堵，红海复航仍然存在不确定性，随着现货运价上涨，租船市场的积极趋势预计将持续。

与此同时，赫伯罗特首席执行官也表示看好上半年需求增长，但他指出，但现在就说这种趋势能否在下半年持续还为时过早。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jensen 表示，赫伯罗特预计其高于市场平均增速将在第二季度持续。

赫伯罗特一季度载箱量同比增长9%，达到330万TEU，是市场平均增长4.2%的两倍。

他表示，“我认为，二季度，我们也将看到健康的货量增长。”

他指出，“对于三季度和四季度来说，这还为时过早…当然，我们会看到一些季度不会出目前此强劲的增长。”

他说，“总有人都预测（下半年）货量将‘断崖式下跌’，我已经听到这个预测五年了，但截至目前这仍没有发生。”

他表示，“我预计，下半年货量的增长将低于上半年。但是，老实说，我们拥有的可靠预测指标很少。”

来源：航运界

【干散货市场货运量面临“负增长”？】

尽管关税风波仍在持续发酵，钢铁成为美方近期贸易措施的“重头戏”，但干散货市场正面临今年货运量可能负增长的压力。



从 6 月 4 日起，美国已将对钢铝进口的关税从 25%上调至 50%，英国因前不久达成贸易协议仍维持 25%的税率不变。

Howe Robinson Partners 干散货研究主管 Bilal Muftuoglu 表示，从海运角度看，本轮关税上调主要影响的是从巴西出发的超灵便型船运力。此外，如果关税打击巴西的钢铁生产，美国出口至巴西的 Kamsarmax 型与巴拿马型船运载的冶金煤也可能受到间接冲击。

但实际数据描绘的情况略有不同。Muftuoglu 引用 4 月的美国钢铁进口数据指出，降幅主要来自加拿大和墨西哥的发货量，目前整体海运量尚未出现显著下滑。不过，在 50%关税正式落地后，进一步减少的可能性不容忽视。

从数据来看，若这一高关税政策持续，最可能作出反制的将是加拿大、墨西哥以及在一定程度上的欧盟。Muftuoglu 指出，巴西对美钢材出口在 5 月同比激增近 70%，今年前五个月累计增长也达到了 28%。

本土产能未见起色

美国国内钢铁产量依旧停滞不前，显示其对进口依赖未减。Muftuoglu 指出，今年前五个月，美国钢产量为 3630 万吨，去年同期为 3650 万吨，几乎无明显变化。“如果国内产量无法明显提升，美国要想真正减少进口，恐怕难以实现。”他说。

目前美国钢铁产能利用率仍低于 80%。相比之下，特朗普任内首次启动关税保护措施时，产能利用率曾一度突破 80%的关口。

当被问及这些数据是否意味着关税对实际贸易的影响有限时，Muftuoglu 表示，只有当美国本土生产出现实质性增长，关税才可能发挥应有作用；短期来看，其影响可能被高估了。

负增长已现端倪

尽管如此，关税的持续博弈正深刻影响市场情绪。BRS Shipbrokers 干散货研究主管 Wilson Wirawan 近日在社交平台上指出，关税压力正在加剧贸易不确定性。最直观的体现是，越南、台湾、印尼、日本和韩国等亚洲主要经济体 5 月份制造业活动同步萎缩。



AXSMarine 的数据显示，今年截至 5 月，全球干散货海运量同比增长仅在 0.47%至 0.52%之间。“这点增幅远不足以消化大量新交付的中小型散货船。” Wirawan 强调，“如果贸易干扰持续到 2025 年下半年，全年货运量负增长已不再是杞人忧天。”

他还补充说，若非几内亚铝土矿拉动了海岬型船的运力需求，以及大量中小型船舶因红海危机绕行好望角带来的运力吃紧，今年以来的波罗的海干散货指数（BDI）表现可能会更加惨淡。

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	06/06/25	30/05/25	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	3,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	06/06/25	30/05/25	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：2025-06-10



(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	Bulker	95,500	Hengli Shipbuilding, China	-	Shandong Ocean Shipping - Chinese	3,680	
1	Bulker	64,000	Nihon Shipyard	2028	DryDel Shipping	undisclosed	
1	Bulker	40,000	Nakai Zosen, Japan	2025	Shinomiya Tanker - Japanese	3,300	Past order recently disclosed, against 5-8 years employment with Lauritzen Bulkers
2	Bulker	40,000	Imabari, Japan	2027	Shinomiya Tanker - Japanese	3,300	Against long term employment with HMM and companies based in UAE and UK
2	Bulker	40,000	Hakodate, Japan	2027	Shinomiya Tanker - Japanese	3,300	Against long term employment with HMM and companies based in UAE and UK
1	Bulker	8,500	Royal Bodewes, Netherlands	2026	CLI - German	undisclosed	Geared, eco, methanol-ready main engine
2	Tanker	300,000	HHI (Samho)	2027	Pan Ocean	12,750	
2	Tanker	115,000	Hyundai Agila Subic, Philippines	2028	Nissen Kaiun - Japanese	7,250	LR2 product carrier
6+2	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong, China	2026-2028	Polembros - Greek	6,600	LR2 product carrier / scrubber fitted



8+4	Container	15,900 teu	HHI (Ulsan)	2028	ONE (Ocean Network Express)	22,000	
3	Container	3,000 teu	Penglai Zhongbai, China	2027	Blystad Group - Norwegian	4,300	
2	Container	1,100 teu	New Dayang	2027	Shanghai Minsheng Shipping	2,200-2,300	
6	MPP	60,000	Chengxi Shipyard, China	-	COSCO Specialized Carriers - Chinese	undisclosed	BB charter agreement with Bocomm
1	Tanker	11,000	Jiangsu Zhenjiang	2027	Adnoc	undisclosed	molten sulphur
1	Tanker	9,200	Wuchang	2026-2027	Cosco Shipping	2,500	
3	Tanker	6,600	Wuhu	-	China Huarong	1,850	
2	VLAC	93,000 cbm	HHI	2028	Sahara Energy	12,030	
1+1	LNG BV	20,000 cbm	CIMC SOE	2027	Somtrans (Belgian)	8,550	

◆ 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
BRIGHT PEGASUS	BC	82,165		2013	China	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
SDTR DORA	BC	81,780		2019	China	2,480	Greek	BWTS fitted
TORO	BC	76,636		2008	Japan	1,220	Chinese	BWTS fitted
CMB RUBENS	BC	63,514		2018	Japan	2,750	Undisclosed	BWTS fitted
SAGAR SHAKTI	BC	58,097		2012	China	1,380	Chinese	BWTS fitted
SFL HUDSON	BC	56,836		2009	China	1,130	Undisclosed	BWTS fitted
JADE	BC	55,090		2010	China	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
NY TRADER III	BC	39,388		2016	China	1,710	European	BWTS fitted
DARYA GANGA	BC	36,845		2012	S. Korea	1,430	Undisclosed	BWTS fitted



TIDE BREAKER	BC	35,723	2011	China	850	Undisclosed	
PELAGIANI	BC	35,313	2004	Japan	780	Undisclosed	BWTS fitted
TBC PURPOSE	BC	35,196	2011	China	undisclosed	Undisclosed	
TBC PROGRESS	BC	32,306	2012	China	undisclosed	Undisclosed	* BWTS fitted
TBC PRINCESS	BC	31,963	2013	China	undisclosed	Undisclosed	
ZHE HAI 360	BC	33,100	2010	China	undisclosed	Chinese	
CS CRYSTAL	BC	30,478	2010	China	1,000	S. Korean	BWTS fitted
AMIRA SARA	BC	28,339	2014	Japan	1,190	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
JETTE	CV	13,766	1,118	2007	China	undisclosed	Greek	
SITC YOKOHAMA	CV	12,645	831	2004	Japan	725	Undisclosed	
A ROKKO	CV	11,600	1,096	2024	Japan	2,550	Undisclosed	incl TC

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
SEAOATH	TAK	105,472		2005	S. Korea	2,550	Undisclosed	
MANTA GALATASARAY	TAK	50,083		2010	Japan	1,700	Greek	Epoxy, basis SS/DD due
UOG DESPINA V	TAK	49,999		2010	S. Korea	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
GLENDA MELISSA	TAK	47,203		2011	S. Korea	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
BALTIC SWIFT	TAK	37,600		2010	S. Korea	3,400	Undisclosed	en bloc, Epoxy
BALTIC SAPPHIRE	TAK	37,600		2009	S. Korea			
BIRDIE TRADER	TAK	19,822		2016	Japan	2,830	Chinese	



SEA THESAURUS	TAK	800	2015	China	undisclosed	Undisclosed	
EAGLE EXPLORER	TAK/LPG	29,386	2023	S. Korea	6,750	Manta Denizcilik	TCB
NAVIGATOR VENUS	TAK/LPG	23,503	2003	China	1,840	Hong Kong	
CHELSEA	TAK/LPG	9,127	2008	Japan	undisclosed	BW Epic Kosan	
WESTMINSTER	TAK/LPG	9,011	2011	Japan	undisclosed	BW Epic Kosan	
TRISTAR SHAMAL	TAK/LPG	7,879	2010	S. Korea	undisclosed	BW Epic Kosan	
GAS CERBERUS	TAK/LPG	5,002	2011	Japan	1,260	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
BERGE FUJI	BC	268,025	40,658	1996	Japan	440.00	Dely Alang/Ctg Buyer's option
TRUONG LONG 01	BC	55,593	11,200	1990	Japan	undisclosed	
HH WOODCHIP	BC	46,896		1995	Japan	undisclosed	
OHRYU MARU	GC	2,510	3,950	1992	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
BEGRE FUJI	BC	268,025	37,379	1996		440.00	
RUN FU 2	BC	27,375	5,841	1995	S. Korea	undisclosed	
BIRA	CV	4,900	2,062	1998		undisclosed	
DHEZI	TAK	53,106	10,407	2005		458.00	
UKHAN	TAK/LNG	72,433	32,467	2004		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
RELIANCE	BC	45,742	8,116	1996	Japan	435.00	
OCEAN STAR	BC	26,444	6,137	1995		435.00	
SORMOVSKIY	GC	3,346	1,278	1982		undisclosed	Turkey
KRITI I	OTHER/ROR	5,398	12,864	1979	Japan	undisclosed	Turkey
PO YANG HU	TAK	61,957	14,679	1994	China	undisclosed	China

◆ALCO 防损通函

【俄罗斯制裁——报告要求的重要提醒】

提醒各位会员注意，由于乌克兰冲突后对俄罗斯实施的各种制裁制度，涉及俄罗斯的进出口贸易必须履行重要的文件和报告要求。

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
2025-06-13	717.720	830.830	5.003	91.444	976.190	467.800	434.410	560.900	885.600
2025-06-12	718.030	825.780	4.976	91.481	973.360	466.750	432.760	558.950	876.400



2025-06-11	718.150	820.820	4.955	91.502	969.740	468.750	434.890	558.390	873.270
2025-06-10	718.400	820.800	4.971	91.537	973.820	468.250	434.880	558.880	874.740
2025-06-09	718.550	819.750	4.969	91.566	973.100	467.330	433.090	557.670	875.380

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