



全一海运市场周报

2025.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.06.16 - 06.20 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【综合指数继续调整 航线运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场继续呈现调整走势，不同航线市场运价跌多涨少，综合指数下跌。据国家统计局最新发布的数据显示，5 月全国规模以上工业增加值同比增长 5.8%，显示出中国工业生产继续保持稳定增长，其中装备制造业和高技术制造业增长较快。6 月 20 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 1869.59 点，较上期下跌 10.5%。

欧洲航线：近期欧洲经济回暖，但复苏总体略显缓慢。目前美欧贸易谈判仍未能取得突破，贸易前景面临不确定性。此外，欧洲周边的紧张局势再度升温，地缘风险上升。未来欧洲经济继续面临多重风险的考验。本周，运输需求相对稳定，市场运价小幅回落。6 月 20 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 1835 美元/TEU，较上期下跌 0.5%。地中海航线，运输需求略显疲软，即期市场订舱价格走低。6 月 20 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 3063 美元/TEU，较上期下跌 4.0%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国 5 月份零售销售额环比下降 0.9%，为自 2023 年 3 月以来的最大降幅，此前为规避潜在关税引发的价格上涨而出现的抢购潮已趋于平息，还反映出“对等关税”政策对消费支出的抑制效应，消费数据的低迷表现显示未来美国经济复苏不容乐观。本周，运输需求总体平稳，随着运力供给增加，供需基本面转弱，市场运价跌幅较大。6 月 20 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 2772 美元/FEU 和 5352 美元/FEU，分别较上期下跌 32.7%、20.7%。

波斯湾航线：地缘风险高企，运输需求总体平稳，即期市场订舱价格延续上行走势。6 月 20 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 2122 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。



澳新航线：运输需求平稳增长，市场运价小幅上涨。6月20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763美元/TEU，较上期上涨2.4%。

南美航线：运输需求稳中向好，推动即期市场订舱价格继续上涨。6月20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5459美元/TEU，较上期上涨15.6%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。6月20日，中国出口至日本航线运价指数为967.31点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【油价上涨推升运输成本 综合指数小幅上涨】

本周，受台风及港口封航影响，部分商品压港情况显现，船舶周转受限，加之油价上涨推升运输成本，综合指数小幅上涨。6月20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1023.41点，较上期上涨0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，新一轮降雨过程逐渐展开，长江中下游正式入梅，闷热天气虽有助居民用电走高，但水电发力增强，工业生产用电需求有限，电厂日耗小幅回调，库存持续攀升，抑制需求释放。沿海八省电厂日耗177.4万吨，减少2.9万吨，库存3464.2万吨，增加45.8万吨，存煤可用天数19.5天。煤炭价格方面，北方港口煤炭库存去化成果显著，部分煤种供给有所偏紧，坑口产销情绪好转，加之环保安检力度升级，部分产地煤价小幅探涨，港口调入量小幅回升。但受终端日耗回调影响，下游库存走高，补库需求有限，同期进口煤价走弱，市场采购越发谨慎，港口煤价窄幅波动。环渤海各港调进量116.8万吨，上涨2万吨，调出量119.5万吨，下降3.7万吨，合计存煤2679万吨，下降19万吨。运价走势方面，本周，一方面煤炭价格平稳，下游电厂保持刚需拉运，尚未进入“迎峰度夏”的节奏，前期市场集中拉运基本告一段落，市场货盘较少。另一方面，油价上涨，抬升运输成本，沿海煤炭运价持稳上行。

6月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1030.82点，较上期上涨1.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收682.25点，较6月13日上涨1.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.8元/吨，与6月13日持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为35.4元/吨，较6月13日上涨0.9元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为40.2元/吨，较6月13日上涨0.5元/吨。



金属矿石市场: 本周, 国常会部署更大力度推动房地产市场止跌回稳, 释放政策积极信号, 房建项目资金到位率有所改善, 建材表需小幅回升, 社库、厂库连续下降。同期, 虽然全国铁矿石发运量有所降低, 但进入需求淡季后, 钢企产能收缩, 铁水产量继续下降, 矿石供需双弱局面, 价格弱势波动。国内港口库存、钢厂进口库存持续积累, 运输市场受压港影响, 运力周转下降, 沿海矿石运价小幅上涨。6月20日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收674.14点, 较6月13日上涨1.1%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价25.5元/吨, 较6月13日上涨0.1元/吨。

粮食市场: 本周, 国内“三夏”小麦大规模机收基本结束, 新季小麦与玉米价差持稳, 加之小麦最低保护价政策出台, 小麦饲料替代预期减弱, 玉米价格底部支撑偏强。运输市场受台风及港口封航影响, 南方港口接卸停滞, 运力周转受限, 船东挺价意愿上升, 沿海粮食运价持稳运行。6月20日, 沿海粮食货种运价指数报793.32点, 同上期持平, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价43.5元/吨, 同上期持平。

成品油市场: 本周, 国际原油价格继续上涨, 国内成品油价格上调。中高考结束后, 私家车出行量适度上升, 叠加高温天气带动汽车空调用油需求, 汽油消费环比小幅增长。北方夏收陆续结束, 农业用油需求高峰退去, 加之南方梅雨高温天气, 户外建设工程开工率下降, 柴油需求小幅收缩。运输市场受油价上涨影响, 船东看涨情绪上升, 沿海成品油运价有所上涨。6月20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993.0点, 较上期上涨0.3%; 市场运价指数916.5点, 较上期上涨0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小型船需求有所改善 远东租金指数小幅上涨】

本周, 国际干散货运输市场巴拿马型船煤炭、粮食船运需求较好, 超灵便型船市场煤炭、钢材等货盘增加, 中小型船市场情绪有所改善, 日租金上涨。海岬型船市场澳大利亚矿商财年集中出货结束, 本周货盘较前期有所减少, 市场活跃度有所下降, 运价、日租金高位回落。远东干散货租金指数在中小型船支撑下小幅上升。6月19日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1290.01点, 较6月12日上涨1.5%。

海岬型船市场: 海岬型船市场运价先扬后抑。太平洋市场, 周初, 澳大利亚尚有部分6月底7月初即期船运需求, 同时受巴西长航线运价坚挺支撑, FFA远期合约价格上涨, 市场运价延续上周末上涨态势。周中开始, 随着澳大利亚矿商财年冲量结束, 虽然7月装期货盘也开始释放, 但货量较前期明显减少, 市场活跃度下降, FFA远



期合约价格下跌，租家开始压价，运价高位回调。6月19日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22205 美元，较 6 月 12 日下跌 3.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.383 美元/吨，较 6 月 12 日下跌 3.3%。远程矿航线，7 月装期的巴西铁矿石货盘不断释放，但不同装期价格差异较大，7 月初可用运力偏紧，报价较高；中旬之后可用运力逐渐增多，报价有所回落，巴西至中国航线运价整体呈下滑走势。6 月 19 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.614 美元/吨，较 6 月 12 日下跌 4.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金继续上涨。太平洋市场，本周印尼、澳大利亚至中国、日本、印度、东南亚等的煤炭货盘持续释放，市场活跃度尚可，同时南美粮食船运需求稳定，太平洋市场日租金继续回升。6 月 19 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 11569 美元，较 6 月 12 日上涨 9.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9895 美元，较 6 月 12 日上涨 13.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.254 美元/吨，较 6 月 12 日上涨 6.1%。粮食市场，南美粮食运输需求稳定释放，市场运力不断消耗，且国际油价上涨（6 月 19 日，含硫量为 0.5% 的新加坡燃油价格为 560.5 美元/吨，较 6 月 12 日上涨 7.7%），支撑运价继续回升。6 月 19 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.540 美元/吨，较 6 月 12 日上涨 3.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金企稳微涨。周初，东南亚市场各类货盘不多，日租金小幅波动。周中开始，印尼至印度和东南亚的煤炭、国内北方出口的钢材等货盘有所增多，镍矿货盘也消耗部分运力，市场情绪稍有好转，日租金企稳小幅上涨。6 月 19 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7427 美元，较 6 月 12 日上涨 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.828 美元/吨，较 6 月 12 日上涨 1.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅跳涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 6 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 260 万桶，预期为减少 110 万桶。自上周五以来，伊朗已向以色列发射了约 400 枚导弹，其中约 40 枚突破了以色列的防空系统，双方在军事上的针锋相对，不仅加剧了地区紧张局势，也让全球担忧冲突可能进一步升级。作为 OPEC 第三大产油国，伊朗日均产量达 330 万桶，霍尔木兹海峡更是伊朗南部海岸的关键咽喉要道，约 1800 万至 2100 万桶/日的石油通过该海峡运输。任何军事冲突升级若导致这一运输动脉中断，可能推动油价大幅上涨。尽管美国总统特朗普尚未明确美国立场，若美国军事介入的预期持续升温，原油溢价可能会进一步上升。美联储周三维持利率不变，但暗示年底前可能两次降息。这一政策转向增强了市场对下半年经济活动走强的预期，或将提振原油需求。本周布伦特原油期货价格持续上涨，周四报 77.30 美元/桶，较 6 月 12 日上涨 3.37%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅跳涨。6 月 19 日，上海航运交易所发布



的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1322.19 点，较 6 月 12 日上涨 47.8%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场在上周末以色列对伊朗发动空袭后，国际原油价格迅速飙升，船东也随即采取观望态度，暂停放船重新评估市场态势，市场情绪逐渐被地缘政治主导，大幅推涨各个航线成交运价。在中东航线成交的 WS 点位突破 70 后，油价和油运市场对当前的地缘政治局势有所适应，运价上涨势头暂时放缓。并且当前 TCE 水平基本达到船东心理价位，继续上涨需要更大的动力。租家希望局势有所缓和，若冲突持续发酵，租家将不得不接受上涨行情，确保计划装期尽可能的不受影响。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS69.88，较 6 月 12 日上涨 56.40%，CT1 的 5 日平均为 WS61.84，较上期平上涨 38.17%，TCE 平均 3.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS65.15，上涨 37.70%，平均为 WS59.40，TCE 平均 4.2 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 25-28 日，成交运价为 WS70。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 2-4 日，成交运价为 WS70。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 1-3 日，成交运价为 WS70。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 1-3 日，成交运价为 WS69。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 16-17 日，成交运价为 WS62。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 17-21 日，成交运价为 WS62。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 15-20 日，成交包干运费约为 725 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】

6 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1147.95 点，环比下跌 0.09%。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 1.04%、-1.15%、-0.34%及-0.09%。

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下跌 5.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.98%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.63%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.13%。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 59.10 万载重吨，总成交金额 13768 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 4.06%；74000DWT 吨级油轮估值环比持平；105000DWT 吨级油



轮估值环比下跌 3.08%；158000DWT 吨级油轮估值环比持平；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 4.50%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 11 艘（环比增加 6 艘），总运力 81.80 万载重吨，总成交金额 28590 万美元，平均船龄 15.36 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 0.29%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.42%。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 0.90%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.00%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.55%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 13 艘（环比减少 15 艘），总运力 4.97 万载重吨，总成交金额 11041.60 万人民币，平均船龄 10.97 年。

来源：上海航运交易所

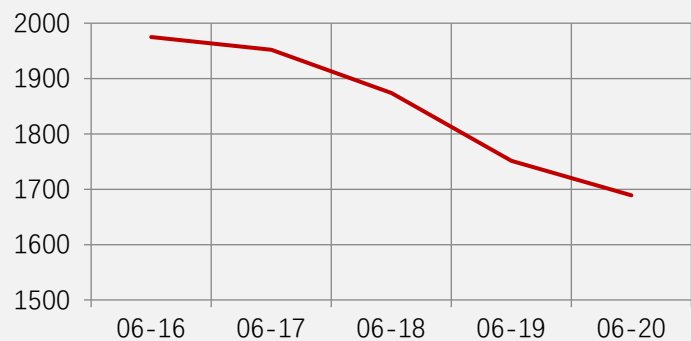
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

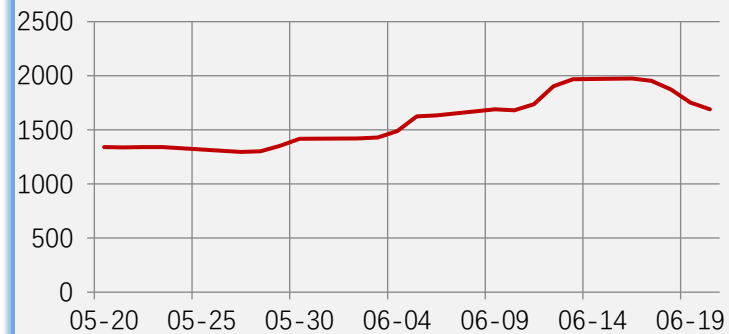
波罗的海指数	6 月 16 日		6 月 17 日		6 月 18 日		6 月 19 日		6 月 20 日	
BDI	1,975	+7	1,952	-23	1,874	-78	1,751	-123	1,689	-62
BCI	3,731	+9	3,660	-71	3,442	-218	3,078	-364	2,879	-199
BPI	1,410	+9	1,406	-4	1,378	-28	1,353	-25	1,350	-3
BSI	939	+3	945	+6	949	+4	963	+14	973	+10
BHSI	607	+3	614	+7	619	+5	621	+2	624	+3



上周 BDI 指数走势



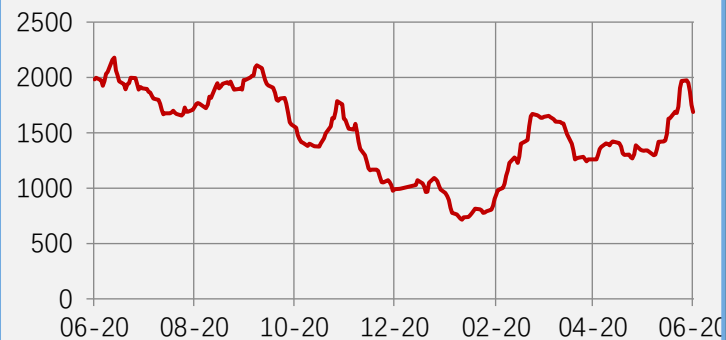
近一个月 BDI 指数走势



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	13/06/25	06/06/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,000	22,500	3500	15.6%
	三年	20,000	19,250	750	3.9%
Pmax (76K)	一年	11,750	11,500	250	2.2%
	三年	9,750	9,500	250	2.6%
Smax (58K)	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	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：2025-06-17

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Yasa Diamond' 2021 84973 dwt dely Zhoushan 23/25 Jun trip via EC Australia redel Singapore-Japan
\$13,500 - cnr

'Yasa Eagle' 2012 82525 dwt dely Mariveles 24 Jun trip via Indonesia redel South China \$12,000 - cnr

'Basic Sun' 2024 81650 dwt dely Wenzhou 28/29 Jun trip via Indonesia redel Japan \$13,500 - Cargill <Scrubber benefit to Charterers>



'Tai Sentry' 2024 64589 dwt dely Kendari 24/27 Jun trip via Indonesia redel India \$16,000 - Seapol

'Clipper Spey' 2011 33985 dwt dely Hong Kong prompt trip redel Far East \$9,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Guo Hai Lian 168' 2012 75812 dwt dely Tanjung Bin prompt 5/7 months redel AG-Japan \$11,500 - Seapol

4. [航运&船舶市场动态](#)

【2035 年前，船舶燃料如何选择？】

燃料供应商壳牌船舶(Shell Marine)认为，未来两年新船订单将以双燃料船舶为主导。

壳牌海运脱碳总经理 Alexandra Ebbinghaus 表示，以总吨位计算，今年双燃料船舶的数量已经超过了传统船舶，其中许多传统船舶未来具备燃料转换的可能性。她说：“双燃料船舶至少在 2027 年占据主导地位，届时订单将以这类船舶为主”。

“关键在于‘双’这个字，”她在近日一场网络研讨会上表示，“它为未来使用不同燃料提供了更多机会，也为未来带来了更大的灵活性。”

Ebbinghaus 在 Shell Marine 与刚更名为 Everllence 的发动机设计公司联合举办的网络研讨会上回答了相关问题。

谈到不同燃料路径的可行性时，她表示 LNG 的排放量比燃油低，因此是一个更好的起点，因为船东使用 LNG 可以很快达到 IMO 中期措施的直接目标。

此外，现有的加注基础设施和发动机技术使 LNG 相比甲醇和氨具有优势。但 Ebbinghaus 也表示，Shell Marine 从未声称这是对所有船东来说的最佳解决方案。她说，这将取决于船舶的运营情况。



她清晰地解读了 IMO 的中期措施草案。根据该草案，船舶必须降低年度温室气体燃料强度，否则将根据其达到的两个减排目标中的哪一个，支付每吨二氧化碳当量 100 美元或 380 美元的罚款。当被问及罚款是否可能提高时，她解释称，较高的罚款金额旨在通过让使用新燃料比支付罚款更具吸引力，促使船东改用新燃料。她表示，随着时间推移，行业需要从生物燃料转向合成燃料，而由于合成燃料成本更高，这意味着罚款金额可能会上升。

她表示，设置罚款额度旨在为 IMO 净零基金筹集资金，但这最终取决于成员国对该基金的出资意愿——她将这一问题称为联合国机构当前正在辩论的重大政治议题之一。她认为，业界普遍预期罚款标准将呈现先升后降的趋势——随着替代燃料的逐步普及，罚款金额最终会下调。但她特别提醒，这个逐步过程可能需要持续到 2035-2040 年之后。目前，她说：“一切都还只是猜测”，行业需要等待，看看未来这些罚款金额将如何确定。

Ebbinghaus 还被问及未来船舶燃料的选择问题。她说，目前行业对氢的兴趣不大，因为长途航行需要液态氢，这会带来低温储存问题，而且在发动机中燃烧也很困难。不过，她表示从长远来看，氢可能会成为选择之一。目前的关注点往往集中在船舶技术上，其中甲烷和甲醇技术已经成熟，氨燃料技术仍在开发中。燃料的可获得性也至关重要。

但她指出，当前业界对燃料输送体系及港口配套基建的关注度明显不足，其中燃料储存设施与加注船舶的前期投入成本尤为高昂。Ebbinghaus 表示，LNG 受益于现有的进出口基础设施。对于甲醇或氨来说，相关基础设施需要新建，而且成本会相对较高，因此燃料的输送能力需要纳入考虑。Ebbinghaus 称，燃料的选择对每个船东和船舶类型来说都将是一个非常个性化的决定。

她提醒船东必须立即启动燃料战略评估，指出行业技术路线明朗化尚需时日。当前就必须开展多方案比选研究。

她还就即用型燃料(drop-in fuels)供应现状指出：“全球并不存在专为航运业准备的替代燃料战略储备库”。她强调必须持续投资新型燃料解决方案，同时提出需论证其商业化发展可行性。

来源：中国船检

【干散货市场大涨！大船日租金突破 3 万美元！】

过去一周，干散货市场大涨。



周五，波罗的海交易所干散货运价指数（BDI）上涨 64 点，涨幅达 3.4%，报 1,968 点，创下自去年 10 月 2 日以来新高，本周累计涨幅高达 20%。

其中，海岬型船指数（BCI）大涨 167 点，涨幅达 4.7%，至 3,722 点，创 7 月 2 日以来新高，本周涨幅达 31%，平均日租金增长 1,385 美元，达到 30,866 美元。

尽管船舶运价强劲，但铁矿石期货连续第二个交易日下跌，预计全周收跌，受美国总统特朗普拟对一系列“钢铁衍生品”加征 50%关税的消息影响，市场情绪承压。

巴拿马型船指数（BPI）上涨 26 点，涨幅 1.9%，至 1,401 点，为两个多月来最高水平，周涨幅为 12%。该型船通常运载 6 万至 7 万吨煤炭或谷物，平均日租金上涨 234 美元，至 12,610 美元。

超灵便型船指数（BSI）小幅上涨 3 点，至 936 点，为一周多以来的高点。

航运数据平台 Signal Ocean 表示，海岬型船运铁矿石的强劲表现持续成为干散货市场的支撑主力，全年以来需求稳步增长。

根据 Signal Ocean 的评估，巴西—中国、巴西—欧洲大陆及西澳—中国航线的海岬型船运价全面上涨，其中巴西—中国航线吨运价一周内上涨约 8%，达到每吨 24 美元。涨势的核心因素包括前往南大西洋的压舱船舶数量减少，以及日均货载量的显著提升——当前日均装货量已达到 130 万吨，而今年 2 月中旬一度低于 100 万吨。

除了铁矿石外，铝土矿运输亦为海岬型市场带来增量支持。特别是年初以来几内亚至中国的铝土矿运输需求显著上扬。但市场普遍担忧，随着西非自 5 月进入雨季，Kamsar 等主要港口的装船效率或将受到影响，预计第三季度出口量将有所下滑，可能对海岬型运力造成阶段性压制。

在中型船方面，巴拿马型船舶在欧洲大陆与南美东海岸至远东航线运价维持在每吨 32 美元左右，尽管前往南美的压舱船增多，但装货量稳定，支撑运价维持坚挺。超灵便型（Supramax）船舶从美湾至远东航线的运价自 4 月底以来持续攀升，目前已达到每吨 35 美元，环比上涨近 7%，得益于装货回暖。

需求端方面，铁矿石运输表现持续稳健。据统计，自 5 月中旬以来，铁矿石运输的吨天数（Tonne Days）增长达 7%，与同期波罗的海海岬型指数上涨相互印证，显示出市场对该货种需求的韧性。



业内人士指出，当前海岬型船市的回暖主要受铁矿石与铝土矿的双重带动，若后续铝土矿出口出现季节性回落，市场热度或将面临考验。但在供给面暂未明显收紧的情况下，只要核心货种维持需求，整体市场仍具稳中向好的基础。

来源：海运圈聚焦

【巴生港宣布集装箱港口收费涨价，涨幅最高竟达 243%】

最新获悉：东南亚第二大港口、马来西亚最大港口巴生港（Port Klang）下月起至 2027 年，将分阶段调涨集装箱处理费与仓储费，引起商界不满。

巴生港务局则出面安抚市场说，调整后的收费仍比本区域其他港口低，巴生港仍将继续是本区域最具竞争力的港口之一。

马来西亚厂商联合会（FMM）苏添来上星期六（6 月 14 日）发文告说，马来西亚交通部上星期五（13 日）在宪报公布新的港口费架构，整体港口费用平均调涨三成，首阶段调涨将在 7 月 1 日实施。

他指出，巴生港到时每个 20 英尺集装箱装卸费用将从 300 令吉（约 71 美元）涨至 390 令吉（约 92 美元）。这与新加坡和香港的收费相近，但高于越南、印度尼西亚与泰国等本区域国家港口。

他说，巴生港目前每年处理约 1250 万个标准集装箱。全面调涨后每年将导致业者增加逾 11 亿令吉（约 2.6 亿美元）的成本。“调涨幅度最大的是集装箱仓储费，涨幅介于 197%至 243%”

巴生港务局总经理苏巴马廉星期一（16 日）发文告回应时说，即使 2027 年全面实施新费率后，巴生港的处理费仍比本区域其他港口低约 5%至 185%，也仍是本区域最具竞争力之一的港口。

苏巴马廉指出：“以一个装有 20 吨货物的 20 英尺集装箱为例，每公斤增加的港口处理费仅为 45 仙，算是极微调整。”

至于涨幅最大的仓储费，他说，巴生港的集装箱仓储费率 1966 年以来就未曾调整。



他指出：“仓储成本偏低，多年来导致集装箱长期积压，造成码头拥堵并拉低操作效率。新收费标准将有助改善仓位周转，加快货物流转。”

来源：壹航运

【干散货船队“断代”？新船太少，老船难担重任】

全球干散货船队正面临高效、年轻船舶数量急剧萎缩的局面。Veson Nautical 高级估值分析师 Oliver Kirkham 最新分析显示，到 2028 年，15 年以下船龄的干散货船吨位预计将下降 22%。

18 日，Kirkham 在纽约举行的 2025 年 Marine Money Week 活动上向与会代表指出，年轻干散货船吨位的预期下滑反映了结构性转变：随着船队整体老化，这些船越来越难以满足现代能效和排放标准。

Kirkham 指出：“当前船队呈现明显的两极分化趋势。一方面，符合新规的现代化船舶占比持续上升；另一方面，存在大量船龄老化、航速慢、能效低的船舶，这些船只正日益受到排放法规的制约。这种分化在未来五年只会进一步加剧。”

他进一步分析称，随着法规和商业压力的双重作用，老龄散货船将迎来一波拆解潮，这将进一步凸显年轻船舶的商业优势。目前越来越多的船舶即将迎来第三次特检，而环境法规日趋严格，干船坞资源也日益紧张。船东们正面临两难选择：要么投入巨资进行升级改造，要么将老旧船舶转入运力可能已经过剩的低利润航线。

Kirkham 指出，随着年轻船型日益受到长期租约和 ESG 合规贸易的青睐，船队分层已开始影响商业格局。现代化船舶不仅能够获得溢价租金，更吸引大型商品贸易商和上市运营商的关注；而老旧船型则逐渐集中于监管较宽松地区的短程航线运营。

展望未来，Kirkham 表示，在拆船、船队老龄化和法规演进的多重驱动下，运力紧缩将成为未来数年市场机遇的决定性因素。

“随着行业向更精简、高效的船队转型，相关各方必须建立更注重数据驱动的思维模式，” Kirkham 总结道，“在这个新周期中，能够精准把握市场动向的参与者将成为赢家。”

来源：海事服务网



【前往中国 VLCC 日租金一周暴涨 87%！船东强势要求预付部分运费！】

随着以色列与伊朗间的公开军事对抗持续升级，中东原油海运市场正经历一场剧烈震荡。超大型油轮（VLCC）现货运价呈现“火箭式飙升”，运力紧张、保费激增、航线重塑——一场系统性地缘冲突正深刻重塑全球能源运输版图。

中东-中国 VLCC 现货日租金暴涨 87%

据波罗的海交易所最新评估，自中东局势于 6 月 13 日骤然升温以来，从中东海湾出发至中国的 VLCC 日租金在本周一已达到 45,879 美元，单日涨幅达 37%，一周累计涨幅更是高达 87%。据 Fearnley Securities 分析，高风险溢价、运力回避、以及部分航程途中合同重定价，共同推动了本轮市场升温。

Frontline 旗下 VLCC 与一艘“影子油轮”的碰撞事件虽与导弹交火并无直接关联，却极大刺激了市场的避险情绪。Breakwave Advisors 直言：“这是几十年来最严重的一次中东冲突，市场几乎处在每一步都可能触发系统性黑天鹅的高度紧绷状态。”

希腊船舶经纪商 Xclusiv 指出，部分 VLCC 船东已要求租家提前支付部分运费，防范突发性风险。同时，据分析师 Eirini Diamantara 与 Dimitris Roumeliotis 透露，7 月装货期已有多单运输合同在航行途中被重新议价——运费溢价甚至超过原合同价格，成为市场罕见现象。

更具结构性变化的是，市场对霍尔木兹海峡这条 21 海里宽的咽喉要道，正产生“默认半封锁”的行为预期。保险费率的暴涨已给出明确信号——从 Ras Tanura 至宁波的 VLCC 航线，原每桶 0.25 美元的保险费，短短一天内跃升至 0.70 至 0.80 美元，且带有 96 小时强制取消条款的合同已迅速成为行业新标配。

成品油与 LNG 运输受波及

地缘风险对整个能源运输链条造成联动效应。LR2 型成品油轮从中东向西方运输汽油、柴油及航空煤油的航次报价，已从上周的 330 万至 350 万美元飙升至约 450 万美元，绕行好望角的附加运价更达 60 万美元。与此同时，MR 型中程油轮在重建受扰乱航线中也陷入忙碌状态。

在天然气运输方面，Xclusiv 指出，中东至日本的 LNG 运输远期租金已跃升至每日 11 万美元。租家明确要求配备现代化双燃料动力船，具备绕行东非能力，反映出市场



对冲突升级可能外溢至整个印度洋-太平洋航线的担忧。

从布伦特油价一度暴涨 10%、触及 76 美元，到英国海上贸易行动处（UKMT0）发布关于红海水域的快艇与无人机袭扰警告，市场已非单纯基于基本面运行，而是全面陷入以安全逻辑为核心的新博弈模式。

“要让一艘价值数千万美元、装载着 200 万桶原油的船舶穿越中东热点海域，必须有更高的风险补偿，” Breakwave 指出，“当运力因等待、绕行与安保措施被有效压缩，市场的供需关系便会迅速倾斜。”

Anoop Singh 也提到，中东海湾当前几乎无新增成交，许多船舶仍在观望中。“市场尚未形成可持续的价格体系，战争溢价是主导因素，但它建立在极度脆弱的信心之上。”

尽管 Breakwave 认为，若局势缓和，战争溢价将在未来几周内回落，但其同时强调，当前传统预测模型已难适应现实节奏。相比静态数据，船东与租家如何在高度不确定性下博弈，将决定运价是否真正“高位企稳”。

从供给侧看，全球 VLCC 新船交付已明显放缓，地缘冲突反而在无形中“创造”了一个更加紧张的运力格局。Breakwave 指出，这种供需错配在未来半年内仍可能持续，成为支撑运价的一股长期力量。

以色列与伊朗的军事冲突不仅撼动原油市场，更撕裂了全球能源运输体系的“稳定假设”。面对这种极端不确定性，油轮市场也正以自身方式迅速适应与重构：战争溢价主导租金，合同机制随局势再平衡，航线与策略重设正加速上演。

未来几周，霍尔木兹海峡的每一次通行、每一笔合同、每一艘靠泊的油轮，都可能牵动整个能源市场的神经。而这，似乎才只是动荡期的开始。

来源：海运圈聚

【油轮将迎“改道潮”？】

随着以色列与伊朗之间的紧张局势持续升温，国际航运市场开始担忧中东关键海域的通行安全，油轮运营商可能被迫调整运输路线，寻找替代通道，以应对潜在风险。



新加坡经纪公司 Sentosa Ship Brokers 表示，在当前地缘不确定性上升背景下，多国已开始考虑规避霍尔木兹海峡的替代方案。沙特阿拉伯有望启用其长达 1200 公里的“东西管道”，将原油从东部油田直接输送至红海沿岸港口，从而绕过霍尔木兹海峡。这一管道方案在短期内或可缓解部分风险。

不过 Sentosa 也指出，该方案虽可绕开霍尔木兹，但面向亚洲市场的出口仍需经过曼德海峡，而该区域目前同样面临严重的海上安全挑战。“从当前情况看，可能只能在两种风险中选择相对较低的一种。” Sentosa 分析称。

阿联酋方面则具备将原油从内陆直接输送至阿曼湾富查伊拉港的管道能力，也为部分油轮提供了绕行霍尔木兹的新路径。

尽管霍尔木兹海峡全面关闭的可能性仍被视为较低，但一旦中东原油出货量受到干扰，大西洋盆地的供应国或将迅速介入填补空缺。Sentosa 认为，这将延长油轮航程，提升吨海里需求，有望短期内提振油轮市场。

“如果冲突进一步升级，导致伊朗原油无法出口，全球买家将被迫转向其他产区采购替代原油品种，全球贸易流向将发生剧烈变化，运价可能在中期出现大幅波动，直到局势通过停火或供应重构得以恢复。”

Sentosa 强调，中东尤其是伊朗的原油出口在全球供应体系中占据重要地位，若出现实质性中断，将对亚洲主要进口国造成重大影响，中国可能也会对供应受阻表达强烈关切。

据英国 Gibson Shipbrokers 估算，目前每日有约 2000 万桶原油及成品油通过霍尔木兹海峡运输。一旦该海域通行受限，全球油价和运价都将受到影响。该机构表示，来自大西洋等相对安全装货地的原油运输需求将上升，而高油价也可能促使美国产油商重新扩大产量，从而间接利好全球油轮市场。

美国经纪公司 Poten & Partners 则指出，若伊朗失去能源出口收益，其财政状况将迅速恶化，反击能力将遭到削弱。“或许对伊朗而言，谈判桌才是比战场更现实的选择。”该机构分析称。

Poten 表示，近期油价与油轮运价双双上涨，是对当前地缘局势的直接反应，也是市场对全球能源供应中断风险的典型应对方式。“整体来看，全球油市目前仍有较好供应保障和库存水平，但伊朗的供应显然正面临更大压力。”



值得一提的是，早在本轮冲突爆发前，市场就已预期伊朗原油出口将在未来几个月内下滑。据 Poten 估算，短期内伊朗出口量可能下降 40 万至 50 万桶/日，而战事升级则可能导致这一数字进一步扩大。

来源：海运圈聚焦

【15 万美元/天！马士基“天价”租船！】

在全球航运市场，当前的紧张局势已经达到新一轮高度。船东们正拼命寻找可用船只，推动租船费率达到历史新高。短短几周内，市场已见证集装箱船日租金从 10 万美元/天飙升至 15 万美元/天，马士基和达飞集团等航运巨头则成为这场博弈的关键玩家。

据《The Loadstar》报道，最近，马士基已同意支付 15 万美元/天的天价租金，从中国台湾航运公司 TS Lines 租用了其新建的 7000TEU 级集装箱船“Kota Valparaiso”轮，为期三个月。而仅仅两周前，达飞集团刚刚以 10 万美元/天的租金租用了其姊妹船“Kota Callao”轮，这一创纪录的价格当时已经引起了市场的广泛关注。

值得注意的是，上个月，达飞集团还以每日 8 万美元的租金价格租用了 TS Lines 的另一艘 7,000 TEU 级集装箱船“TS Dubai”轮，为期三到四个月。这一系列的高价租船协议，标志着航运市场的剧烈波动和竞争加剧。

TS Lines 原本打算在新冠疫情导致的市场高峰期，通过上海外高桥造船厂订购这些船舶，以扩展长途航线。然而，随着市场在去年回落，这些船舶中的部分被租出。

马士基和达飞集团可能会将这些船舶分配至其亚洲-南美航线，该航线运费已接近两年高点。根据上海航运交易所数据，截至 6 月 21 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 8558 美元/TEU，较上期上涨 3.6%。

与此同时，咨询公司 Linerlytica 数据显示，今年迄今交付的 162 万 TEU 的新造船已经被市场完全吸收，自红海危机以来，运营商绕过好望角的做法，实际上从市场上移除了超过 160 万 TEU 的运力。这种紧张的供需关系导致了租船费率和运费的持续攀升，尤其是在传统的夏季高峰季节。

Linerlytica 表示：“全球仍然存在船舶短缺问题，运费和日租金在市场进入传统的夏季高峰季时继续飙升。总体而言，各种尺寸船舶的日租金持续创下新高，租赁期也在同步增加。运营商被迫为短期租船支付巨额溢价。”



除了租船市场的紧张局势，物流瓶颈也是导致船舶可用性紧张的另一重要因素。Linerlytica 估计，近期港口拥堵的增加使得市场上减少了约 50 万 TEU 的运力，目前活跃船队仅略高于 2500 万 TEU，低于去年 12 月的 2550 万 TEU 高峰。

全球港口拥堵状况依然严峻，尤其是在东南亚枢纽港口如新加坡和巴生港，情况尤为严峻。上周，全球有 250 万 TEU 的船舶在排队等候泊位，占全球船队的 8.4%。来自亚洲的船舶集中到达北欧，尤其是鹿特丹，进一步加剧了泊位延误问题。

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	13/06/25	06/06/25	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	13/06/25	06/06/25	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	7,500	7,550	-50	-0.7%	
中程型 MR	52,000	4,850	4,850	0	0.0%	

截止日期：2025-06-17



(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	82,500	Yangzijiang Shipbuilding, China	2028	Lepta Shipping - Japanese	3,850	Scrubber fitted, Tier III Nox, EEXI Phase 3
15+15	MPP	80,000	Fujian Mawei	2027-2028	COSCO Shipping Bulk	5,000	
1	Bulker	64,000	Imabari, Japan	2028	DryDel - Greek	undisclosed	Tier III-compliant engine
2	Bulker	4,000	Gelibolu Shipyard, Turkey	2027	More Sjo - Norwegian	undisclosed	Hydrogen powered, one of the vessels to be chartered to Nordasfalt
6	Tanker	159,000	New Times	2028	Dynacom Tankers Management	79,000	Option executed
4	Tanker	50,000	GSI	2028	Formosa Plastics	4,800	
2	Tanker	49,000	K Shipbuilding	2027	V Energy	4,850	
2	Tanker	40,000	Imabari	2027	Shinomiya	3,300	
2	Tanker	40,000	Hakodate	2027	Shinomiya	3,300	
2	Tanker	40,000	Nakai Zosen	2027	Shinomiya	3,300	
2	Container	1,100 teu	New Dayang, China	2027	Shanghai Minsheng Shipping - Chinese	2,300	Tier II
2+2	LNG		Jiangnan Shipyard, China	2028	GasLog - Greek	23,000	
1	LNG bunkering	20,000 cbm	Nantong CIMC, China	2027	Undisclosed - European	undisclosed	LNG fuel
4	RoPax		CMI Weihai Shipyard, China	2029-2031	BC Ferries - Canadian	undisclosed	Hybrid, diesel-electric



◆ 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
PARTAGAS	BC	173,880		2004	China	1,350	Undisclosed	scrubber fitted
CAPE VENI	BC	173,764		2007	China	1,700	Chinese	
BABY CASSIOPEIA	BC	110,842		2012	Japan	1,900	Vietnamese	scrubber fitted
SELINA	BC	75,700		2010	China	1,180	Undisclosed	ss/dd freshly passed
BULK AQUILA	BC	66,613		2014	Japan	2,225	Bangladeshi	Eco
MARIGOULA	BC	58,063		2013	China	1,350	Undisclosed	basis DD due
FLC CELEBRATION	BC	56,728		2011	China	1,130	Undisclosed	
YASA PEMBE	BC	55,912		2007	Japan	1,225	Undisclosed	
BIRTE SELMER	BC	34,976		2011	China	980	Undisclosed	
HUAYANG SUNRISE	BC	34,003		2011	China	746	Undisclosed	at auction
STRATEGIC ENDEAVOR	BC	33,078		2010	China	750	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
GARWOOD	CV	28,156	1,819	2008	S. Korea	3,700	MSC - Swiss	en bloc**
GALEN	CV	28,156	1,819	2007	S. Korea			
SLS AZURE	CV	23,992	1,740	2000	China	920	Far East	
CONSHIP KEY	CV	13,760	1,022	2006	China	1,020	Italian	
SEABOARD RANGER	CV	13,684	1,114	2009	China	900	MSC - Swiss	en bloc each
SEABOARD OCEAN	CV	13,670	1,114	2008	China	900	MSC - Swiss	



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
PAPALEMOS	TAK	319,191		2018	S. Korea	10,800	DHT	Eco, Scrubber fitted
ALTER EGO	TAK	299,235		2006	China	4,200	Undisclosed	
NORDIC THUNDER	TAK	157,374		2017	S. Korea	6,500	Delta Tankers	ME Engine
YASA GOLDEN MARMARA	TAK	110,769		2008	Japan	3,100	Vietnamese	
CASPER	TAK	108,870		2010	China	3,500	Undisclosed	SS/DD passed
BANI YAS	TAK	74,913		2010	S. Korea	4,400	Undisclosed	en bloc
YAMILAH-III	TAK	74,866		2011	S. Korea			
CELSIUS PORTSMOUTH	TAK	50,299		2021	China	3,625	Greek	basis TC attached
UOG CONSTANTINE G	TAK	49,999		2010	S. Korea	3,390	Undisclosed	en bloc*
UOG DESPINA V	TAK	49,999		2010	S. Korea			
HORIZON APHRODITE	TAK	49,996		2008	S. Korea	1,600	Undisclosed	
UOG PHOENIX	TAK	47,367		2010	Japan	1,750	Undisclosed	
REGENCY	TAK	45,770		2002	Japan	undisclosed	Undisclosed	Epoxy
HTM EVEREST	TAK	37,817		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	Epoxy
ASP SUNRISE	TAK	13,008		2014	Japan	1,600	Undisclosed	stst
SINAR MINAHASA	TAK	12,693		2007	Japan	1,350	Undisclosed	stst
LIMERICK SPIRIT	TAK	10,583		2007	S. Korea	2,780	Undisclosed	
LESSOW SWAN	TAK	6,974		2008	Turkey	900	Undisclosed	Ice 1C



◆[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
FP FUTURE	BC	49,957	97,985	2002	Japan	undisclosed	
CONICO ATLAS	TAK	111,013	20,001	2004	S. Korea	undisclosed	
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
PACIFIC K	BC	68,461	10,386	1996		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
BRISTOL	DESTROYER/TRADING		2,780	1973		undisclosed	
MAHARSHI PARASHURAM	TAK	93,322	18,264	2002	India	395.00	as is Colombo

◆[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
2025-06-20	716.950	826.030	4.940	91.333	967.010	465.290	430.540	558.350	878.870
2025-06-19	717.290	823.950	4.955	91.378	963.150	467.170	432.990	558.890	876.950
2025-06-18	717.610	825.580	4.946	91.417	965.800	465.940	433.160	558.870	880.430



2025-06-17	717.460	829.320	4.961	91.402	974.230	467.820	434.810	560.530	882.210
2025-06-16	717.890	828.700	4.973	91.457	973.640	466.290	432.430	560.080	885.020

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