



全一海运市场周报

2025.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.06.23 - 06.27)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体稳定 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体稳定，远洋航线因各自的供需基本面差异，走势出现分化，综合指数小幅下跌。6月27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1861.51点，较上期下跌0.4%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，5月欧元区综合PMI为50.2，与前期持平，低于市场预期，仅略高于荣枯线。其中，6月制造业PMI为49.4，已连续多月低于荣枯线，制造业新订单继续下滑，表明需求仍然疲软。此外，“关税暂停”缓冲期接近尾声，欧美贸易谈判仍没有明显进展，未来欧洲经济前景面临不确定性。本周，运输需求表现良好，推动即期市场订舱价格上涨。6月27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2030美元/TEU，较上期上涨10.6%。地中海航线，供需基本面略显疲软，市场运价小幅下跌。6月27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2985美元/TEU，较上期下跌2.5%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据，截至6月14日当周，美国续请失业救济人数升至197.4万人，高于市场，为2021年11月以来的最高水平，且过去一个半月来持续大幅上升，显示出美国劳动力市场放缓的迹象更为明显，未来美国经济前景不容乐观。本周，运输需求保持平稳，市场运价继续回落。6月27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2578美元/FEU和4717美元/FEU，分别较上期下跌7.0%、11.9%。

波斯湾航线：地缘冲突基本停止，对运输市场的影响趋于平稳。本周运输需求相对稳定，市场运价出现调整。6月27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2060美元/TEU，较上期下跌2.9%。

澳新航线：运输需求保持稳中向好，供需基本面稳固，推动即期市场订舱价格继续上涨。6月27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836美元/TEU，较上期上涨9.6%。



南美航线: 运输需求继续稳定增长, 供求关系良好, 市场运价继续上涨。6月27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6220美元/TEU, 较上期上涨13.9%。

日本航线: 运输市场基本稳定, 市场运价小幅下跌。6月27日, 中国出口至日本航线运价指数为957.14点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭消费旺季在即 综合指数小幅上涨】

江南高温天气增多, 煤炭旺季在即, 北方港口煤价坚挺, 补库采购需求逐步释放, 船东看涨情绪高涨, 综合指数小幅上涨。6月27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1034.21点, 较上期上涨1.1%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 受大陆高压掌控, 华北平原迎来持久高温过程, 同时南方降雨停歇, 连续遭遇高温挑战, 居民用电走高, 加之水电转弱, 下游电厂负荷显著走高, 煤炭日耗增长明显。沿海八省电厂日耗183.8万吨, 增长6.4万吨, 库存3525.7万吨, 增加61.5万吨, 存煤可用天数19.2天。煤炭价格方面, 月底, 煤炭产地停产减产增多, 供给收紧加之夏季用煤高峰逐步开启, 补库刚需释放, 坑口销售向好, 拉运增多, 价格小幅探涨, 港口调入量继续上升。下游电厂负荷走高, 采购补库积极, 同时港口煤炭货源结构性供给偏紧, 低卡煤试探性反弹, 港口调出量开始回升。环渤海各港调进量123.4万吨, 上涨6.6万吨, 调出量128.3万吨, 上涨8.8万吨, 合计存煤2644万吨, 下降35万吨。运价走势方面, 本周, 我国高温天气增多, 煤炭贸易商报价小幅探涨, 终端日耗有所拉升, 补库拉运集中兑现, 商谈氛围好转, 即期运力需求偏好, 沿海煤炭运价走势持稳上行。

6月27日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1047.73点, 较上期上涨1.6%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收712.83点, 较6月20日上涨4.5%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价29.1元/吨, 较6月20日上涨1.3元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为36.2元/吨, 较6月20日上涨0.8元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为41.2元/吨, 较6月20日上涨1.0元/吨。

金属矿石市场: 本周, 铁矿石全球发运量环比小幅减少, 整体供应虽处高位但阶段性波动引发市场对短期紧缺的担忧, 部分钢厂因库存降至历史低位, 启动刚性补库, 支撑矿石价格显著上涨。同期, 成材价格下滑后, 投机需求有所释放, 板材去库加速, 钢企盈利率尚可, 产能利用率、铁水产量均小幅上涨。国内矿石日均疏港量、库



存继续同步上升，加之煤炭运价转好，沿海矿石运价上行。6月27日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收685.31点，较6月20日上涨1.7%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价26.0元/吨，较6月20日上涨0.5元/吨。

粮食市场：本周，基层粮源见底，贸易商库存减少且惜售情绪升温，市场流通粮源偏紧，供应偏紧延续，价格或稳中偏强。同期，养殖户惜售情绪增强，猪肉价格止跌企稳，养殖企业亏损压力略有缓解，生猪存栏量逐步恢复，饲料企业补库需求增加，沿海粮食运价小幅上涨。6月27日，沿海粮食货种运价指数报814.74点，较上期上涨2.7%，其中，营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价44.5元/吨，较上期上涨1.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格快速下调，国内成品油市场价格整体下行。高温天气带动出行，支撑汽油需求，柴油方面，麦收结束、物流旺季尾声叠加南方梅雨，工矿基建需求疲软。主营炼厂检修结束装置重启，开工率有所上升，山东地炼受原料供给收紧及利润压缩，开工率下降，沿海成品油运价小幅波动。6月27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992.31点，较上期下跌0.1%；市场运价指数915.12点，较上期下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场转弱明显 远东租金指数受累回落】

本周，受海岬型船市场转弱影响，国际干散货运输市场行情下行，远东干散货租金指数下跌。具体船型来看，海岬型船市场，澳大利亚矿商在财年结束后发货节奏有所放缓，太平洋航线铁矿石运输需求下滑明显，运价、日租金较大幅度下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场表现相对稳定，进口煤价格优势显现，我国煤炭进口有所增多，南美粮食、北方出口钢材等货种运输需求维持较好，日租金稳中有升。6月26日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1112.90点，较6月19日下跌13.7%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场弱势下行。本周，伴随澳大利亚矿商财年冲量结束，太平洋航线铁矿石货盘缩减，三大矿商多日未现身市场，发货节奏明显放缓。7月初装期的货盘一度真空，大批可用运力积压，看空情绪蔓延，运价、日租金较大幅度下跌。6月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14000美元，较6月19日下跌37.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.433美元/吨，较6月19日下跌20.8%。远程矿航线，本周上半周，Vale适时现身市场，巴西铁矿石货量维持较好，西非航线也有一定增量货盘，运价走势保持稳定。临近周末，或多或少的受到了太平洋市场的拖累，租家压价力度有所加大，远程矿航线运价受累下行。6月26日，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.857美元/吨，较6月19日下跌7.4%。



巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场日租金平稳上涨。太平洋市场, 近期进口煤相较于内贸煤价格优势重新显现, 且国内各地气温明显升高, 迎峰度夏储煤需求逐渐释放, 我国印尼煤进口量有所增多。同时, 东澳煤炭货盘稳步释放, 需求端延续较好表现, 太平洋市场日租金稳中有升。6月26日, 中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 12026 美元, 较 6 月 19 日上涨 4.0%; 中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10497 美元, 较 6 月 19 日上涨 6.1%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.485 美元/吨, 较 6 月 19 日上涨 3.7%。粮食市场, 南美粮食货盘总体稳定, 消化部分空放运力, 运价小幅上涨。6月26日, 巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.760 美元/吨, 较 6 月 19 日上涨 0.6%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场日租金走势向好。国内煤炭进口需求增多, 北方出口钢材维持较好, 印尼至印度和东南亚煤炭也有不少新增货盘, 成交氛围较为活跃, 即期可用运力偏紧, 日租金上涨。6月26日, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8077 美元, 较 6 月 19 日上涨 8.8%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.984 美元/吨, 较 6 月 19 日上涨 2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示, 截至 2025 年 6 月 20 日当周, 美国除却战略储备的商业原油库存减少 583.6 万桶, 预期为减少 79.7 万桶。汽油库存减少 210 万桶, 汽油供应量升至 2021 年 12 月以来的最高水平。俄罗斯最大石油生产商 Rosneft 首席执行官表示, OPEC+可能将原定的增产时间提前一年, 这或将对油市构成压力。美国总统特朗普在海牙北约峰会上发表重磅言论, 宣称美国将于下周与伊朗展开高层会谈, 试图通过外交途径化解长期以来的核争端。并对近期伊以冲突的迅速停火表示欢迎, 暗示可能放松对伊朗石油制裁的执行力度, 以助力伊朗重建。特朗普的表态预示着伊朗石油供应增加预期上升, 地缘政治风险下降在短期内对油价形成一定下行压力。不过伊朗产能恢复需要时间, 且美伊谈判结果存在不确定性, 油价仍具有一定的波动性。本周布伦特原油期货价格大幅下跌, 周四报 68.12 美元/桶, 较 6 月 19 日下跌 11.88%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回落。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回调。6月26日, 上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1183.37 点, 较 6 月 19 日下跌 10.5%。

超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线 7 月装期货盘确认, 上半周运价延续上周末的强势上行趋势, 以色列与伊朗冲突升级所引发的地缘政治不确定性成为上涨的核心驱动因素。市场情绪面高度敏感, 船东借势积极控盘, 多个中东航线货盘集中释放, 进一步激发市场热度, 成交的 WS 点位急速上升。下半周随着以色列与伊朗达成停火协议, 中东局势出现明显缓和, 市场热度逐步降温, 部分巴西货盘甚至收到超过两位数的船东报价, 船东推船的积极性得到增强, 市场也逐步回归供需基本面,



当前整体可用运力充沛，成交运价大幅回调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS59.88，较 6 月 19 日下跌 14.31%，CT1 的 5 日平均为 WS77.56，较上期平上涨 25.41%，TCE 平均 5.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS61.62，下跌 5.43%，平均为 WS71.79，TCE 平均 5.9 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 7 月 5-6 日，成交运价为 WS74.75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 2-4 日，成交运价为 WS72.5。中东至日本航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 4-5 日，成交运价为 WS77.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 21-22 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 27-28 日，成交运价为 WS68.9。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

6 月 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1153.36 点，环比上涨 0.47%。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 2.14%、-1.12%、-0.22%及+0.87%。

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 3.82%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.26%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.18%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.68%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 12 艘（环比增加 2 艘），总运力 86.37 万载重吨，总成交金额 14218 万美元，平均船龄 14.92 年。

国际油轮二手船价全面上涨。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 2.32%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.00；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.51%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 3.33；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.10%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 3 艘），总运力 81.34 万载重吨，总成交金额 23605 万美元，平均船龄 14.25 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 0.20%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.25%。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 0.41%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.92%；



2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.06%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.62%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 11 艘（环比减少 2 艘），总运力 2.81 万载重吨，总成交金额 3266.80 万人民币，平均船龄 8.31 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23日		6月24日		6月25日		6月26日		6月27日	
BDI	1,674	-15	1,681	+7	1,665	-16	1,553	-112	1,521	-32
BCI	2,818	-61	2,817	-1	2,724	-93	2,345	-379	2,220	-125
BPI	1,362	+12	1,384	+22	1,425	+41	1,468	+43	1,490	+22
BSI	979	+6	983	+4	994	+11	1,000	+6	1,009	+9
BHSI	628	+4	628	0	633	+5	636	+3	636	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	20/06/25	13/06/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	22,000	26,000	-4000	-15.4%
	三年	20,250	20,000	250	1.3%
Pmax (76K)	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%
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: 2025-06-24



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Star Trader' 2010 82181 dwt dely aps EC South America 10 Jul trip redel SE Asia \$15,500+\$550,000 bb- Langlois

'Figalia Navigator' 2012 81480 dwt dely aps EC South America 18 Jul trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - cnr

'Velos Libra' 2014 77134 dwt dely aps EC South America 12/21 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$22,000 Cobelfret - <Scrubber benefit to Charterers>

'Charm Loong' 2008 76636 dwt dely Weda 26/30 Jun trip via Australia redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr

'Tomini Harmony' 2015 63950 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China intention manganese ore \$14,000 + \$140,000 bb - Drydel

'Carmencita' 2009 58773 dwt dely Cebu prompt trip via Indonesia redel Bangladesh \$14,000 - cnr

'VIMC Brave' 2007 53529 dwt dely Chittagong 2 Jul trip via Indonesia redel China \$6,500 - cnr

4. 航运&船舶市场动态

【伊以紧张局势对干散货航运影响几何？】

谈及伊朗与以色列冲突升级对全球能源市场的潜在冲击，基于历史数据分析，伊朗虽不太可能完全封锁海峡，但通过袭击、布设水雷或骚扰船只等手段造成的局部中断，仍将对航运路线及运费水平造成显著冲击。与油轮市场不同的是，这些干扰对干散货航运的影响微乎其微。本报告对两种可能发生的情景进行了深入分析：一是海峡完全封锁，二是局部中断，并分别评估了其对于干散货航运的潜在影响及应对策略。



霍尔木兹海峡干散货航运市场现状

当前伊以冲突对干散货航运市场的影响相对有限，但及时研判局势仍有助于把握市场机遇。从地理分布看，霍尔木兹海峡沿岸地区作为干散货净进口区域（主要进口建筑原材料和粮食等），货流呈现出明显的“由东向西”态势，即进入海峡的货船数量远超“由西向东”的离港船只。

目前，霍尔木兹海峡的双向货流维持在近年平均水平，并呈现出典型的季节性波动，反映出市场对当前局势的适应性较高。相较于红海等其他邻近航道，霍尔木兹海峡在应对中东地缘政治不确定性方面展现出更强的韧性。自 2025 年初以来，苏伊士运河因安全问题导致船舶流量明显下滑，而霍尔木兹海峡的航运活动则始终保持稳定。

情景 A：海峡全面封锁

在局势持续紧张的背景下，最极端的假设是霍尔木兹海峡全面封锁，所有船舶均无法进出。尽管从运力规模来看，这一情景对全球干散货航运市场的直接影响有限，但对海湾国家而言，其影响将是深远的。首先，粮食进口的减少将直接冲击区域粮食安全，而建筑原材料的短缺则可能中断多个大型基建项目。若封锁持续，这些因素或将拖累海湾国家的 GDP 增长，并推高通胀。

在海峡全面封锁的情景下，阿联酋将首当其冲。截至 2025 年，该国接收了阿拉伯海湾地区干散货总量的 25%，其中仅有 5% 左右的货物通过富查伊拉港进口，该港口无需经过霍尔木兹海峡即可直达。相较而言，沙特和阿曼等其他海湾主要进口国因拥有海峡外侧港口，所受影响主要体现在物流体系的适应性调整方面。

此外，阿联酋在阿拉伯海湾干散货出口中占据主导地位，占该地区出口总量的近 42%。其中，仅有少量出口货物通过富查伊拉港完成。若海峡全面封闭，该港口将面临更严重的拥堵压力，叠加运力紧张、风险溢价上升等因素，运费或将显著攀升。

情景 B：局部中断

相较全面封锁，霍尔木兹海峡出现局部航运中断的可能性更大。这种情况可能由伊朗支持的袭击或劫船事件引发，也可能是伊朗借助其对胡塞武装等地区武装组织的影响力，进一步威胁红海乃至更远海域的航运安全。此前，胡塞武装曾多次在红海袭击商船。在这一情境下，部分船东或出于安全考量选择绕航，导致该区域运力供给减少，从而推高通往阿拉伯湾的货运成本。然而，由于中东地区在干散货全球贸易中的占比相对有限，整体运价所受影响微乎其微。



当前伊以冲突局势错综复杂且瞬息万变，短期预测亦均有推测性质。随着冲突的持续，霍尔木兹海峡全面封锁的可能性将逐步降低。

来源：中国远洋海运 e 刊

【单日租金暴跌超 10%，海岬型船市场急转直下！】

随着市场情绪趋冷，原本一路走高的海岬型船现货日租金近期出现急转直下。

波罗的海交易所数据显示，截至 6 月 19 日（周四），海岬型航线（5TC）平均日租金大跌 3,022 美元，报收 25,524 美元，较本周一的阶段高点 30,944 美元已回落超过 17%，且为连续第三个交易日下行，单日跌幅超过 10%。

此前海岬型船日租金在上周一度攀升至近 12 个月以来最高位，主要受益于澳大利亚及大西洋主流矿商集中放量，推动现货成交量快速上行。主要矿商在澳大利亚及大西洋南北两大矿区持续放货，带动租船市场活跃。

然而本周起，市场节奏明显放缓。尽管太平洋航线货盘尚可，但大量空船集中抵达，已开始对市场形成实际压力。相比上周，进入市场询盘的矿商数量明显减少。

据船舶经纪机构 Fearnleys 透露，“太平洋市场的成交量保持活跃，但可用运力不断增长，开始压制市场情绪。目前市场需求未现明显萎缩，但供给端的持续增压可能成为限制运价继续上涨的关键因素。”

值得注意的是，本周必和必拓成交一笔创下阶段新低的运单。从澳大利亚黑德兰港装载铁矿石，预计于 7 月 2 日启运，运价仅为每吨 9.50 美元，显示出市场报价的快速下滑趋势。

与此同时，大西洋市场也同步走弱。波罗的海交易所数据显示，巴西至中国（C3）航线本周以来累计下跌 3.85 美元，至每吨 22.85 美元，租家重新掌握议价主动权。波交所在市场报告中指出：“C3 航线目前对装货窗口高度敏感，尤其是 7 月底装货的运价显著趋软。”

不过，也有部分市场参与者对北大西洋仍持相对积极态度。Fearnleys 认为，当前北大西洋市场船源紧张仍在持续，特别是在跨大西洋往返航线方面，尽管实际成交数



量有限，但市场氛围尚属稳定。

尽管目前海岬型市场整体运价面临短期调整，但业内普遍认为，其结构性强劲需求并未改变。矿工出货节奏和太平洋运力回流仍将是后市走向的关键。

来源：海运圈聚焦

【船东：通过霍尔木兹海峡船只已减少 20%】

在中东局势持续紧张背景下，霍尔木兹海峡一带的 GPS 信号干扰问题日益突出，已对国际航运构成实质性干扰。希腊知名船东 Navios Maritime Partners 首席执行官 Angeliki Frangou 近日在接受媒体采访时表示，受 GPS 干扰影响，越来越多船只推迟穿越霍尔木兹海峡，航行安全问题日趋严峻。

Angeliki Frangou 指出：“通过霍尔木兹海峡的船只数量减少了约 20%，滞留在海峡外等待。很多班轮公司出于安全考虑，已改为仅在白天通行，避免夜间由于信号丢失而导致的潜在风险。”她直言，目前的局势“极为不确定”，航运公司不得不在动态中应对。

根据海事信息合作与感知中心 (Maritime Information Cooperation & Awareness Center) 6 月 20 日公布的估算数据，在过去一周内，平均每天有高达 970 艘船舶在该区域经历了 GPS 信号干扰。

30 万吨级超大型油轮 (VLCC) “Front Eagle” 轮即为受影响船舶之一。该轮上周在海湾外海域与一艘“影子船队”油轮发生碰撞，尽管初步排除 GPS 干扰为直接肇因，但此类事件无疑加剧了外界对区域海上安全的担忧。

市场数据亦显示出航运业对该问题的快速反应。分析公司 Kpler 指出，6 月 13 日该地区活跃的油轮数量为 1120 艘，但到 6 月 22 日，这一数字已降至 889 艘，反映出航运公司正主动规避风险水域。

Angeliki Frangou 强调，霍尔木兹海峡地形狭窄，一旦发生导航失误后果不堪设想。“对我们而言，船员与船舶的安全始终是最重要的，我们正在密切监控所有动向。”

在运价方面，地缘风险迅速传导至市场。波罗的海原油运价指数 (BDTI) 最新数据显示，本周一，从中东海湾至中国的 VLCC 日租金 (TD3C TCE) 一度达到 75941 美元



/天，较6月12日的22764美元/天上涨了约234%。在以色列与伊朗停火达成后，周二TD3C TCE有所下滑，但仍达到70287美元/天。

Angeliki Frangou 表示：“虽然运价波动可能迅速逆转，但经验告诉我们，一旦上涨，回落往往更难。”

来源：海运圈聚焦

【单日暴跌超2万美元，VLCC日租金“大跳水”】

在伊朗与以色列达成停火协议后，霍尔木兹海峡封锁风险解除，市场避险情绪迅速降温，VLCC（超大型原油运输船）市场价格随之“跳水”。

根据波罗的海交易所最新发布的数据，截至周三，从中东海湾至中国航线（TD3C TCE）的VLCC平均日租金单日暴跌21,298美元，至48,989美元/天，跌幅高达30.3%；而西非至中国航线（TD15 TCE）则相对抗跌，日租金下降4,857美元，报收50,211美元/天。

Veson nautical 大中华区总经理王翔分析，此前运价飙升，根本原因就在于冲突风险对船东议价权的提升，但随着冲突暂时降温，“冲突筹码”消失，运价也迅速回落，回归市场基本面。展望下半年，OPEC增产、全球炼厂需求良好和美联储降息等利好因素支撑市场信心，估计运价较难回落到冲突前的低位。

与此同时，AIS船位数据显示，先前因局势紧张在霍尔木兹海峡附近紧急掉头的两艘原油轮“Coswisdom Lake”号与“South Loyalty”号，均已恢复正常航行。中远海科旗下船视宝平台向海运圈聚焦提供的数据显示，“Coswisdom Lake”号计划于6月26日自阿联酋法特港起航前往中国揭阳港；“South Loyalty”号已于6月25日抵达伊拉克阿巴克港。

霍尔木兹海峡通行量亦明显回升。船视宝数据显示，6月25日共有127艘船舶（合计1173.29万载重吨）通过该海峡，相比6月23日的100艘、902.14万载重吨，有显著增长，显示出区域紧张局势缓和后船舶运营信心逐步恢复。

与此同时，美国政府的对伊政策亦出现微妙变化。美国总统特朗普在北约峰会记者会上表示，尽管美方仍维持对伊朗的“极限施压”政策，包括限制原油出口，但也透露出在执行层面可能有所调整的意愿，以支持伊朗重建。



“他们需要资金来重建国家，我们希望看到这一步得以实现。”特朗普在回答是否放松对伊朗原油制裁的问题时作出上述回应。

一日之前，特朗普曾表示中国可继续进口伊朗原油，尽管白宫其后澄清称这一表态并不意味着美国正式放宽制裁，但市场普遍解读为未来政策走向可能更为灵活。

业内分析指出，若美国逐步放宽对伊朗原油出口的限制，将显著提振全球原油海运需求。克拉克森研究数据统计，伊朗占全球海运原油出口量的 4%，其原油产量约为 440 万桶/天，占全球原油产量 4%。2018 年特朗普宣布美国退出伊朗核协议后，再次对伊朗实施制裁。2025 年年初至今伊朗原油出口量约为 150 万桶/天，主要出口至中国。尽管当前出口量略低于 2024 年初水平，但相较于 2019 至 22 年期间 100 万桶/天的水平已明显回升。截至目前，伊朗主要石油出口设施尚未遭到袭击，不过若后期冲突扩大至油气基础设施（例如哈尔克岛原油出口终端），伊朗原油出口潜在面临中断风险。

来源：海运圈聚焦

【德里：亚洲内航线运力大幅增长运价承压】

在伊朗与以色列达成停火协议后，霍尔木兹海峡封锁风险解除，市场避险情绪迅速降温，VLCC（超大型原油运输船）市场价格随之“跳水”。

根据波罗的海交易所最新发布的数据，截至周三，从中东海湾至中国航线（TD3C TCE）的 VLCC 平均日租金单日暴跌 21,298 美元，至 48,989 美元/天，跌幅高达 30.3%；而西非至中国航线（TD15 TCE）则相对抗跌，日租金下降 4,857 美元，报收 50,211 美元/天。

Veson nautical 大中华区总经理王翔分析，此前运价飙升，根本原因就在于冲突风险对船东议价权的提升，但随着冲突暂时降温，“冲突筹码”消失，运价也迅速回落，回归市场基本面。展望下半年，OPEC 增产、全球炼厂需求良好和美联储降息等利好因素支撑市场信心，估计运价较难回落到冲突前的低位。

与此同时，AIS 船位数据显示，先前因局势紧张在霍尔木兹海峡附近紧急掉头的两艘原油轮“Coswisdom Lake”号与“South Loyalty”号，均已恢复正常航行。中远海科旗下船视宝平台向海运圈聚焦提供的数据显示，“Coswisdom Lake”号计划于 6 月 26 日自阿联酋法特港起航前往中国揭阳港；“South Loyalty”号已于 6 月 25 日抵达伊拉克阿巴克港。

霍尔木兹海峡通行量亦明显回升。船视宝数据显示，6 月 25 日共有 127 艘船舶（合计 1173.29 万载重吨）通过该海峡，相比 6 月 23 日的 100 艘、902.14 万载重吨，有



显著增长，显示出区域紧张局势缓和后船舶运营信心逐步恢复。

与此同时，美国政府的对伊政策亦出现微妙变化。美国总统特朗普在北约峰会记者会上表示，尽管美方仍维持对伊朗的“极限施压”政策，包括限制原油出口，但也透露出在执行层面可能有所调整的意愿，以支持伊朗重建。

“他们需要资金来重建国家，我们希望看到这一步得以实现。”特朗普在回答是否放松对伊朗原油制裁的问题时作出上述回应。

一日之前，特朗普曾表示中国可继续进口伊朗原油，尽管白宫其后澄清称这一表态并不意味着美国正式放宽制裁，但市场普遍解读为未来政策走向可能更为灵活。

业内分析指出，若美国逐步放宽对伊朗原油出口的限制，将显著提振全球原油海运需求。克拉克森研究数据统计，伊朗占全球海运原油出口量的 4%，其原油产量约为 440 万桶/天，占全球原油产量 4%。2018 年特朗普宣布美国退出伊朗核协议后，再次对伊朗实施制裁。2025 年年初至今伊朗原油出口量约为 150 万桶/天，主要出口至中国。尽管当前出口量略低于 2024 年初水平，但相较于 2019 至 22 年期间 100 万桶/天的水平已明显回升。截至目前，伊朗主要石油出口设施尚未遭到袭击，不过若后期冲突扩大至油气基础设施（例如哈尔克岛原油出口终端），伊朗原油出口潜在面临中断风险。

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	20/06/25	13/06/25	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	20/06/25	13/06/25	浮动	%	备 注	
巨型油轮	VLCC	300,000	12,600	12,500	100	0.8%	
苏伊士型	Suezmax	160,000	8,600	8,600	0	0.0%	
阿芙拉型	Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型	MR	52,000	4,850	4,850	0	0.0%	

截止日期：2025-06-24

(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
10	VLOC	325,000	Qingdao Beihai, China	2027-2029	Shandong Marine - Chinese	13,000	Methanol dual-fuel
1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean	2027	Capital	12,750	scrubber
6	Tanker	159,000	New Times, China	2028	Dynacom - Greek	7,800-7,900	scrubber fitted, LNG ready
2	Tanker	158,000	HD Hyundai, S. Korea	2027	Evalend Shipping - Greek	8,900	
4	Tanker	50,000	Guangzhou Shipyard, China	2028	Formosa Plastics - Taiwanese	4,800	
2+6	Container	2,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2027	Seatrade Group - Belgian	5,000	High reefer container (1,000 refer plugs)
2	Container	1,900 teu	Cssc Huangpu Wenchong	2027	Latsco Shipping	3,100	
2+2	Container	1,800 teu	Jinling Shipyard, China	-	Chios Navigation - Greek	3,150	LOI



4	Container	4,300 teu	CSSC Guangzhou, China	2028	Ningbo Ocean - Chinese	6,950
2	VLAC	93,000 cbm	HD Hyundai, S. Korea	2028	JV Sahara Group and NNPC - Nigerian	12,500
10	Bulker	325,000	Qingdao Beihai	-	Shandong Marine	Undisclosed
2	Bulker	64,000	Sumec Dayang	2027	Chinese	3,300
1+1	Bulker	40,000	Jiangsu Dajin Hi	2025-2026	Giovanni Visentini	3,000 esale by Fortune Wave, HK

◆ [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
MINERAL HIROSHIGE	BC	208,572		2019	Japan	6,400	Chinese	
BULK GINZA	BC	182,868		2020	Japan	6,400	Genco	Eco/Scrubber fitted
PACIFIC EAST	BC	176,357		2012	China	2,750	Undisclosed	scrubber fitted
AZALEA WAVE	BC	95,584		2013	Japan	1,800	Undisclosed	
GLORY PROSPERITY	BC	82,535		2007	Japan	1,100	Undisclosed	
SANTA GRACIELA	BC	82,149		2013	Japan	1,900	Greek	
ATALANTA	BC	82,094		2010	China	1,540	Zela Shipping	
EXPLORER ASIA	BC	81,093		2016	China	4,000	Chinese	en bloc, Eco
EXPLORER OCEANIA	BC	81,073		2015	China			
CHOLA VIRTUE	BC	76,610		2003	Japan	625	Undisclosed	
HAKATA QUEEN	BC	60,410		2016	Japan	2,300	Undisclosed	
STAR RUNNER	BC	57,809		2011	China	1,280	Undisclosed	



TRUONG LONG 06	BC	46,900	2007	Japan	800	Vietnamese	woodchips carrier
ARIES SAKURA	BC	39,870	2020	Japan	2,590	Greek	Eco
YUKA D	BC	34,268	2011	China	900	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
XH DOLPHIN	CV	22,600	1,740	2013	China	2,300	Undisclosed	
ESCAPE	CV	21,293	1,436	2011	China	2,000	CMA / CGM	en bloc each
ESPOIR	CV	21,231	1,436	2011	China	2,000	CMA / CGM	

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
C. SPIRIT	TAK	313,998		2013	S. Korea	6,750	YASA TANKERS	scrubber fitted
NEW TINOS	TAK	300,257		2003	Japan	3,700	Undisclosed	
MONTREAL SPIRIT	TAK	149,997		2006	Japan	3,000	European	Ice Class 1A
NORD OCEANIA	TAK	50,000		2018	Japan	3,650	Undisclosed	
PTI HUANG HE	TAK	49,999		2016	S. Korea	3,200	Undisclosed	Epoxy
BIT WIND	TAK	13,823		2022	China	undisclosed	Swedish	Eco
BIT WAVE	TAK	13,822		2022	China	undisclosed	Swedish	Eco
ADELIN	TAK	13,190		1999	Germany	550	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
N CERNA	TAK	53,106	10,408	2005	S. Korea	undisclosed	
CONTRACT II	TAK	46,267	9,456	1996		undisclosed	
BITUMEN PRINCESS	TAK/ASP	5,416	2,884	1995	S. Korea	345.00	

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
DAE WON	TAK	16,466	5,237	1998	Japan	802.00	390 MT BUNKERS 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
ASTORIA	OTHER/PAS	2,153	10,157	1948	Switzerland	20.00	Lumpsum via Rotterdam court to Belgium

◆ ALCO 防损通函

【海员疲劳问题加剧：海上安全危机日益严峻】

尽管有国际法规和监控措施的约束，海员疲劳问题仍然存在，且呈上升趋势。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2025-06-27	716.270	837.680	4.958	91.250	983.450	469.210	434.450	562.010	894.470
2025-06-26	716.200	836.060	4.939	91.254	979.570	466.690	433.100	560.550	890.480
2025-06-25	716.680	832.240	4.948	91.298	975.450	465.100	430.730	560.090	890.140
2025-06-24	716.560	831.060	4.914	91.283	970.180	464.260	429.380	558.770	881.740
2025-06-23	717.100	825.090	4.911	91.352	964.330	462.760	428.270	557.270	877.820

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