



全一海运市场周报

2025.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.06.30 - 07.04)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持平稳 远洋航线继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场保持平稳，远洋航线继续呈现分化走势，综合指数继续调整。据国家统计局最新公布的数据显示，中国 6 月制造业 PMI 升至 49.7，其中新订单指数回升至扩张区间，非制造业 PMI 继续高于荣枯线，显示出中国经济继续保持稳步回升态势。7 月 4 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 1763.49 点，较上期下跌 5.3%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区 5 月失业率为 6.3%，环比上升 0.1 个百分点，超出市场预期，显示出欧洲企业在面对关税问题和地缘政治紧张局势时信心有所下滑，经济前景的不确定性将导致未来劳动力市场出现更多波动。目前，欧盟继续与美国就关税问题进行谈判，但前景仍面临一定的不确定性。本周，运输需求总体稳定，市场运价小幅上涨。7 月 4 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 2101 美元/TEU，较上期上涨 3.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本一致，但供需基本面略显疲软，即期市场订舱价格小幅走低。7 月 4 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 2869 美元/TEU，较上期下跌 3.9%。

北美航线：据美国供应管理协会（ISM）发布的数据显示，美国 6 月 ISM 制造业 PMI 为 49，已连续四个月低于荣枯线，其中订单和就业指数萎缩加剧，显示出美国制造业低迷的局面持续，未来美国经济复苏前景面临考验。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续下行。7 月 4 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 2089 美元/FEU 和 4124 美元/FEU，分别较上期下跌 19.0%、12.6%。

波斯湾航线：地缘局势对运输市场的影响趋于稳定，本周运输需求基本稳定，市场运价继续回落。7 月 4 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 1916 美元/TEU，较上期下跌 7.0%。



澳新航线：运输需求继续稳定增长，推动市场运价小幅上行。7月4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 853 美元/TEU，较上期上涨 2.0%。

南美航线，运输需求稳中向好，供需基本面稳固，推动即期市场订舱价格继续上涨。7月4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 6374 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。7月4日，中国出口至日本航线运价指数为 958.26 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端采购谨慎 综合指数弱势波动】

本周，随着全国各地高温天气频现，终端日耗回升，电厂补库以长协为主，运输市场货盘整体偏少，沿海煤炭运输价格弱势波动。7月4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 1025.19 点，较上期下跌 0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，在副热带高压掌控下，以江南为中心，高温天气大面积向外扩展，多地出现 40℃ 及以上的酷热天气，居民用电走高，下游电厂负荷逼近九成，煤炭日耗持续上升，存煤可用天数开始下行。沿海八省电厂日耗 191.8 万吨，增长 8 万吨，存煤可用天数 18.8 天。煤炭价格方面，本周，煤炭产地安全检查结束，供给逐步恢复，同时气温攀升支撑煤价持稳走好，坑口出货顺畅，北方港口调入有所回升。下游长协计划兑现增多，港口调出量稳步上升，加之部分煤种结构性供给依旧偏紧，港口贸易商有意探涨，煤炭价格小幅上涨。环渤海各港调进量 125.1 万吨，上涨 1.7 万吨，调出量 135.8 万吨，增加 7.4 万吨。合计存煤 2569 万吨，减少 75 万吨。运价走势方面，本周，终端日耗逐步上升，但煤炭库存相对充足，大规模补库意愿不强，加之外贸低卡煤种价格优势下，进口煤补充到位，抑制国内采购需求释放，沿海煤炭运价继续下跌。

7月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1032.83 点，较上期下跌 1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 673.57 点，较 6月27日下跌 5.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 27.2 元/吨，较 6月27日下跌 1.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 34.1 元/吨，较 6月27日下跌 2.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 39.2 元/吨，较 6月27日下跌 2.0 元/吨。



金属矿石市场: 本周, 国内会议提出“依法依规治理企业低价无序竞争, 推动落后产能有序退出”, 限产政策逐步落地, 铁水产、开工率、产能利用率小幅下滑, 加之螺纹钢表需、社库均有回升, 多重利好下提振市场信心, 支撑成材价格稳步上行。同期, 受美元走弱影响, 铁矿石价格强势上行, 加之全球发运量回落, 供应阶段性收紧, 港口连续多周去化, 终端采购补库节奏不变, 沿海矿石运价小幅下调。7月4日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收677.85点, 较6月27日下跌1.1%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价25.7元/吨, 较6月27日下跌0.3元/吨。

粮食市场: 本周, 国内主产区基层余粮见底, 贸易商惜售情绪存在, 但随着进口玉米第二次拍卖启动, 加之华北高温降雨加剧霉变风险, 贸易商出货意愿增强, 深加工企业普遍下调报价, 玉米价格走高, 小麦饲用替代性价比凸显, 饲企小麦添加比例上升。终端采购较为谨慎, 沿海粮食运价小幅下跌。7月4日, 沿海粮食货种运价指数报806.70点, 较上期下跌1.0%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价44.1元/吨, 较上期下跌0.4元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格小幅上涨, 国内成品油随之上调。暑期出行高峰带动私家车用油增长, 汽油消费环比提升。柴油方面, 南方高温抑制基建需求, 夏收结束抑制农业需求, 需求端整体减弱。主营炼厂部分检修结束后, 开工率小幅上涨, 山东地炼受原油配额紧张和税收成本上升, 开工率下降, 沿海成品油价格小幅波动。7月4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989.49点, 较上期下跌0.3%; 市场运价指数909.48点, 较上期下跌0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场依旧偏弱 远东租金指数小幅下跌】

本周, 海岬型船市场表现依旧偏弱, 中小型船市场稳中有升, 远东干散货租金指数小幅下跌。具体船型来看, 海岬型船市场, 太平洋航线运输需求虽然在下半周略有改善, 但总体表现较弱, 远程矿航线货盘持续缩减, 运价、日租金较大幅度下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场稳中有升, 印尼煤、澳洲煤均有新增货盘放出, 镍矿、南美粮食、我国北方出口钢材等货种也消化不少运力, 需求端的改善带动日租金稳步上行。7月3日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1065.05点, 较6月26日下跌4.3%。

海岬型船市场: 海岬型船太平洋市场弱势依旧, 运价呈先抑后扬走势。上周末及本周上半周, 澳大利亚主要矿商维持财年结束后的观望态势, 太平洋航线铁矿石货盘偏少, 过剩运力累积, 运价低位下探。下半周开始, 部分矿商回归市场, 给运输需求带来些许增量, 同时由于前期运价跌至低位, 船东挺价情绪渐浓, 运价触底小幅反弹。7月3日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10793美元, 较6月26日下跌22.9%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.137美元/吨, 较6月26日下跌4.0%。



远程矿航线，本周巴西铁矿石运输需求缩减明显，且由于前期运价走势相对坚挺，随着需求端的转弱，运价下跌空间打开，呈持续下行态势。7月3日，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.706美元/吨，较6月26日下跌14.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金稳步上行。太平洋市场，国内迎来迎峰度夏用煤旺季，各地气温明显升高，民用电需求增长显著，带动下游电厂补库需求。同时印尼煤价格回落使其重获价格优势，我国煤炭进口需求转好。叠加东澳煤炭发货增多以及南美粮食运输需求持续向好，多重利好集聚，日租金、运价均上涨。7月3日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为12543美元，较6月26日上涨4.3%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为11120美元，较6月26日上涨5.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.747美元/吨，较6月26日上涨4.0%。粮食市场，近期南美粮食需求稳中向好，出货稳定且货量尚可，运力供给偏紧，运价稳步上行。7月3日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为35.625美元/吨，较6月26日上涨2.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金继续上涨。近期，印度、东南亚煤炭进口需求增多明显，我国煤炭进口量也有一定增长，带动印尼煤运输货盘增多。同时，北方出口钢材等货种成交氛围也较为活跃，即期可用运力紧张，日租金继续上行。7月3日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8716美元，较6月26日上涨7.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.193美元/吨，较6月26日上涨2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年6月27日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加384.5万桶至4.19亿桶，增幅0.93%。预期为减少269.2万桶。原油出口减少196.5万桶/日至230.5万桶/日，原油产量减少0.2万桶至1343.3万桶/日，结束此前连续7周的增长趋势。原油产品四周平均供应量为2028.8万桶/日，较去年同期减少1.12%。美国汽油需求下降至每日860万桶，远低于夏季驾车高峰期的预期水平，作为传统消费旺季，夏季需求的低迷加剧了市场对美国需求疲软的担忧。OPEC+将于7月6日在会议上讨论是否延续前几个月的增产幅度，预计8月将增产41.1万桶/日，若计划通过，将进一步打压油价。伊朗核问题的再度升温，伊朗暂停与联合国核监督机构的合作，引发了市场对中东地区潜在冲突的担忧。本周布伦特原油期货价格小幅震荡，周四报68.69美元/桶，较6月26日上涨0.84%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价直线下滑。中国进口VLCC运输市场运价持续回调。7月3日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报951.06点，较6月26日下跌19.6%。



超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线随着伊朗与以色列紧张局势逐步缓和, 市场情绪从地缘政治主导向供需基本面主导转换, 双方阶段性停火协议使此前因战争溢价推高的运费迅速回调。不过在成交运价跌破 WS50 后, 下跌速度明显放缓; 大西洋及美湾各主要航线也同步下滑。目前, 整体可用运力充足, 基本面进一步向租家倾斜, 几乎不用刻意私下寻船, 部分中东至中国航线的公开货盘, 轻易就能收到超过两位数船东的报价, 船东之间竞争加剧, 而装货量并未出现明显提升, 预计短期内运费仍将承压下行。周四, 中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS48.04, 较 6 月 26 日下跌 19.77%, CT1 的 5 日平均为 WS50.14, 较上期平均下跌 35.35%, TCE 平均 2.6 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS49.63, 下跌 19.46%, 平均为 WS51.27, TCE 平均 3.2 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 7 月 5-7 日, 成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 10-12 日, 成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 12-14 日, 成交运价为 WS50。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 7 月 20-23 日, 成交运价为 WS53.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 7 月 31 日, 成交运价为 WS49.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 24-28 日, 成交包干运费约为 770 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】

7 月 2 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1146.86 点, 环比下跌 0.56%。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+0.02%、-0.96%、-0.16%及-1.16%。

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上涨 2.47%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.88%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.67%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 16 艘 (环比增加 4 艘), 总运力 118.21 万载重吨, 总成交金额 28690 万美元, 平均船龄 13.63 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 3.21%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.25; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.77%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.15%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.98%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 10



艘（环比增加 2 艘），总运力 73.41 万载重吨，总成交金额 21513 万美元，平均船龄 13.10 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 0.15%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.17%。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 0.22%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.29%2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.99%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.46%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 16 艘（环比增加 5 艘），总运力 5.36 万载重吨，总成交金额 4395.50 万人民币，平均船龄 10.86 年。

来源：上海航运交易所

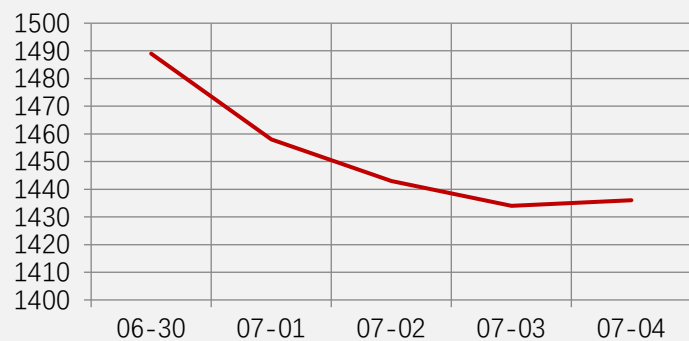
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

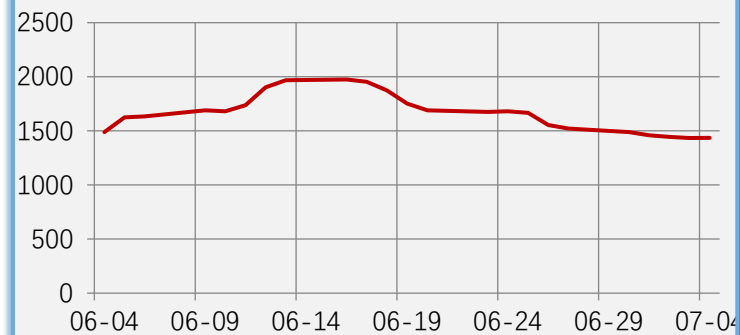
波罗的海指数	6 月 30 日		7 月 1 日		7 月 2 日		7 月 3 日		7 月 4 日	
BDI	1,489	-32	1,458	-31	1,443	-15	1,434	-9	1,436	+2
BCI	2,111	-109	2,011	-100	1,958	-53	1,894	-64	1,855	-39
BPI	1,500	+10	1,500	0	1,492	-8	1,507	+15	1,520	+13
BSI	1,012	+3	1,018	+6	1,031	+13	1,052	+21	1,081	+29
BHSI	635	-1	632	-3	632	0	633	+1	633	0



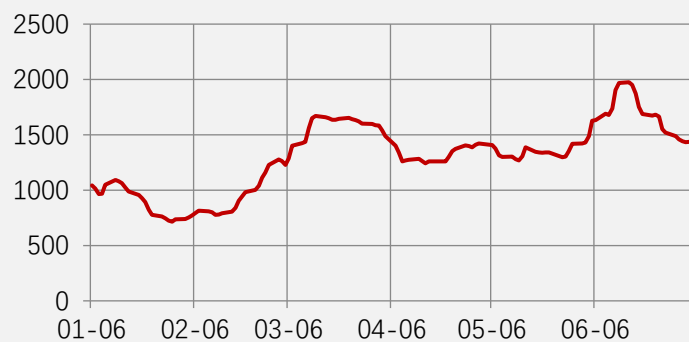
上周 BDI 指数走势



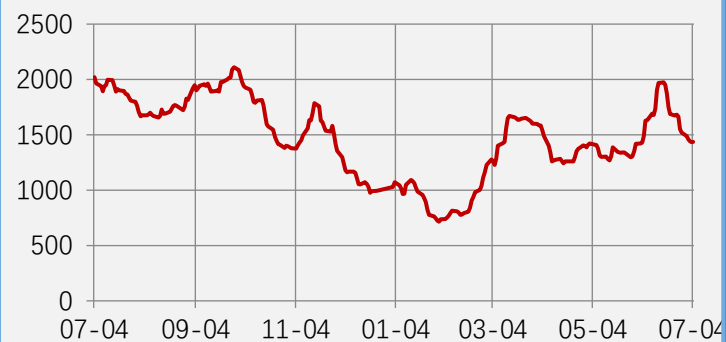
近一个月 BDI 指数走势



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	27/06/25	20/06/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	21, 500	22, 000	-500	-2. 3%
	三年	20, 000	20, 250	-250	-1. 2%
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：2025-07-01

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'King Loong' 2006 77430 dwt dely Qinhuangdao 7/10 Jul trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,750 Pan Ocean

'C Hunna' 2012 61683 dwt dely Hong Kong prompt trip redel Singapore intention aggregates \$12,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【全球拆船业进入新时代!】

2025 年 6 月 26 日,《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》(简称《香港公约》)正式生效,标志着全球船舶回收行业正式进入更为严格、环保和规范的发展阶段。同日,阿联酋同步出台了本国《船舶回收法规》(UAE SRR),在对标《香港公约》的基础上,提出了更具针对性的国家要求,例如全面禁止“搁滩拆解”作业,并要求拆解作业必须在干船坞或同等级别设施内完成。

船舶现金买家 Best Oasis 在最新周报中指出,作为重要的过境与加油枢纽,阿联酋此举或将对南亚地区的拆船链条产生外溢效应。即便不在阿联酋拆船,过境或停靠该国港口的老旧船舶也可能面临更高合规检查门槛。

Best Oasis 表示,阿联酋的政策将其塑造成南亚拆船航线上的“软执法点”,或将迫使更多船东重新评估合规策略,进一步加快高龄船舶退出市场的节奏,并可能短期内影响拆解目的地与航线选择。

数据显示,自 2009 年以来,已有超过 8200 艘船舶在南亚被拆解,但据估算,至少造成 473 人死亡、517 人受伤,其中仍有大量与职业病相关的实际伤害未被统计。业内普遍寄望《公约》的落地能够改善市场情绪,并逐步推动产业由“高污染、低门槛”向“安全、合规”转型。

在《香港公约》生效之际,印度在合规方面处于领先地位,已有逾 110 家拆船厂通过认证,而孟加拉和土耳其准备不足,巴基斯坦则尚无一家船厂符合《公约》要求。近日,巴基斯坦宣布将为 Gadani 拆船区提供专项升级资金,意在缩小与邻国在合规拆解能力上的差距,反映出区域拆船产业在向绿色转型过程中所面临的结构性挑战。

尽管《香港公约》正式上路,当前全球主要拆船市场整体行情依旧低迷。Best Oasis 指出,受季风、钢市走弱和新规过渡期影响,印度、孟加拉、巴基斯坦和土耳其等主要目的地均交易冷清。

在印度,雨季来临与建筑钢材需求疲弱导致拆船报价持续走低,钢板价格已连续六周下滑。孟加拉方面,仅有少数符合《香港公约》的船厂维持运营,买方兴趣低迷,市场整体观望情绪浓厚。尽管 IMF 近期批准了 9 亿至 13 亿美元的额外援助,有助于提振外汇储备,但拆船市场短期难以摆脱调整局面。



巴基斯坦市场亦表现疲软，政府尚未为大多数拆船厂完成《香港公约》合规认证，导致业者普遍陷入观望状态。尽管市场预期政府可能为部分已提交合规方案的拆船厂发放临时许可，但实际落地时间仍不明朗。与此同时，钢市持续停滞，当局正考虑是否继续实施自 2017 年起对中国钢坯征收的反倾销税。

土耳其方面，国内钢铁需求低迷，加之钢厂开工率下降，导致拆船市场持续无成交，市场处于“观望冻结”状态。

另据船舶经纪公司 Intermodal 指出，《香港公约》的生效无疑是全球拆船业的一次“制度性升级”，但在落地初期，市场整体仍在适应中，特别是印度次大陆多地受季节性因素和制度不确定性影响，导致市场气氛冷清。

随着《香港公约》生效带来的政策信号进一步释放，业内普遍认为，未来全球船舶回收将更加重视环保标准与操作规范。不符合《香港公约》的老旧产能或将逐步出清，全球拆船地图也可能随之重新洗牌。市场正密切关注后续监管细则的落地情况及船东、船厂的应对策略。

来源：海运圈聚焦

【7月跨太平洋航线运力冲顶！关税阴霾下的船公司“孤注一掷”？】

在中美贸易政策不确定性升温、即期运价持续下行的背景下，正逐渐陷入“混乱边缘”。一边是主要班轮公司不断调整航线与班期，另一边则是区域性小型船公司趁势加码，接连推出新航线，使得本就高度波动的市场更加扑朔迷离。

据航运数据平台 eeSea 最新预测，2025 年 7 月东向跨太平洋航线的总运力将达到约 257 万标准箱（TEU），这一数字若最终实现，将创下该航线有史以来单月最大运力纪录。作为对比，疫情高峰期间的 2022 年 4 月，该航线的实际运力也不过 214 万 TEU。

eeSea 营运主管 Destine Ozuygur 表示：“不过，2024 年第三季度至第四季度的运力表现也相当出色，8 月份达到峰值 239 万 TEU，12 月份实际运力再次达到 237 万 TEU。”

然而，今年 7 月运力飙升较为特殊，因为它并非由市场需求自然推动，而是由船公司基于“抢运潮”预期主动加舱所致。



需求端目前的表现并未如预期般回暖。受美国可能于7月9日恢复对华高额关税的政策悬而未决影响，当前出货商与货代普遍处于观望状态，导致6月下旬以来即期运价大幅回调，部分航线价格下跌超过40%。尤其在特朗普放话希望在7月4日前签署新贸易协议的背景下，整个市场弥漫着“不确定”的焦虑气氛。

在此背景下，小型船公司却逆势扩张。Alphaliner披露，中国合德海运计划在现有基础上新增第三条跨太平洋航线——HDS3服务，预计部署3艘2700至4400TEU集装箱船，计划于7月16日从广州南沙港首航，14天直达洛杉矶港，初期以双周班运营，并通过与华东美西快航联动，提供周班服务。

另一家中小航运公司Emirates Shipping Lines (ESL)也计划重返跨太平洋市场，将参与UWL运营的“Sun Chief Express”航线。该航线连接胡志明、蛇口与美国西北部港口西雅图，ESL将提供3艘2800至3100TEU集装箱船，取代此前的Swire Shipping船源。

不过，这些新增航线整体运力贡献有限。Destine Ozuygur表示，7月运力飙升的主因，是船公司在6月集中恢复了多个此前停运的航线，押注于预期中的“抢运潮”，但市场表现明显未达预期。

例如，赫伯罗特重启了暂停三年的PNX航线，目前仅部署8600TEU的“Sofia Express”号作为“加班航次”运行中美东航线；而马士基与赫伯罗特在“双子星联盟”框架下，于6月23日启动的TP9航线，部署6艘4500TEU船舶，挂靠厦门—釜山—长滩。

行业媒体The Loadstar报道称，中远海运与东方海外也重新启用了SEA3航线，由8,000TEU的“OOCL Rotterdam”号于7月初自高雄首航。该航线原先由OOCL单独运营，后并入海洋联盟旗下的PSW11服务。但在4月2日中国宣布对部分美国产品加征关税后，PSW11航线在4月初至5月中仅完成3次航次即暂停运营。

值得注意的是，该SEA3航线尽管计划部署6艘8000TEU船舶，但继首航后已有2次航次被宣布取消。这也反映出船公司在当前不确定环境中，不得不通过“空班”机制灵活调整运力。

“接下来如果运价持续下跌，不排除7月还会有更多空班安排，尤其对合德海运、德翔海运等中小航商而言，首当其冲，”Ozuygur表示，“不过也要看到，船公司有时会先宣布空班以保守应对，再根据实际情况恢复航次，这种操作比取消航次后又重新上线更为灵活。”

从目前趋势来看，跨太平洋航线正处于供需错配的敏感节点：供给端一意孤行，需求端却步为营，关税博弈带来的不确定性则进一步放大了市场的波动性。7月究竟会



成为一次“运力泡沫”的集中释放，还是船公司精准踩点的赌赢式投舱，仍有待时间验证。

来源：海运圈聚焦

【7家中国船厂位列前10！集装箱船手持订单再创新高】

今年上半年，集装箱船新造船市场热度不减，全球手持订单量刷新历史纪录。在这一轮高景气周期中，中国船企持续发力，手持订单市占率高达74%，不仅稳居全球建造市场主导地位，也进一步巩固了其在高端船型领域的话语权。

克拉克森在其近期发布的报告中称，虽然2025年全球新造船市场整体订单量较创纪录的2024年有所下滑，但集装箱船新船订单仍保持强劲增长势头。今年年初以来，集装箱船新船订单已经达到了201艘约192万TEU，尽管与2024年全年460万TEU的最高纪录相比增速放缓，但仍然是近十年平均值的两倍。

按CGT计算，今年上半年集装箱船新船订单达到了870万CGT，相当于全球新船订单的一半左右。其中，中国船企依然占据了集装箱船建造市场的主导地位，今年中国船企承接集装箱船订单总计134艘117万TEU，市占率约为61%。

持续强劲的“订单潮”推升集装箱船手持订单量增至921艘约942万TEU，相比去年同期增长50%以上，较2023年3月约779万TEU的近期峰值也高出20%。当前集装箱船手持订单量占现有船队运力的30%，虽远低于2008年60%的历史高位，但规模仍相当可观。

当前集装箱船手持订单绝大多数都由中国船企建造。根据克拉克森的数据，目前中国船企集装箱船手持订单701艘694万TEU，按TEU计算市占率约74%；韩国船企集装箱船手持订单157艘198万TEU，市占率约21.1%；日本船企集装箱船手持订单44艘44万TEU，市占率约4.7%。

在全球集装箱船手持订单前十位的单体船厂中，有7家来自中国，分别是排名前二的新时代造船（73艘约90万TEU）、新扬子造船（70艘约75万TEU），排名第四位至第七位的舟山长宏国际（45艘约64万TEU）、扬子鑫福（32艘约61万TEU）、恒力造船（大连）（26艘约58万TEU）和江南造船（31艘约48万TEU），此外还有排名第九位的外高桥造船（38艘约44万TEU）。

另一方面，韩国船企仅有三家进入前十位，分别是排名第三的HD现代重工（39艘约64万TEU）、排名第八的HD现代三湖（40艘约46万TEU）以及排名第十的三星重



工（27 艘约 43 万 TEU）。

相比之下，在去年 6 月，集装箱船手持订单排名前十的船厂中，韩国船企名列前茅，三星重工、HD 现代重工分列前二位，排名第三的是扬子鑫福，HD 现代三湖和韩华海洋则分别排名第四和第五位；新扬子造船排名第六，日本今治造船广岛船厂排名第七，第八位至第十位依次是江南造船、外高桥造船和舟山长宏国际。而新时代造船当时仅排名第 12 位，手持订单 22 艘。

据了解，新时代造船在 2021 年至 2022 年间集装箱船创纪录“订单潮”期间曾承接了数十艘新订单，但随着 2023 年集装箱船新造船市场热潮开始退去，新时代造船的接单重心再次转向了油船领域。去年下半年，新时代造船重新回归集装箱船市场，半年时间里连续承接了多达 62 艘集装箱船订单，而且全部为 LNG 双燃料船。

此外，目前手持订单排名第六位的恒力造船（大连）在去年 9 月首次进军集装箱船市场，拿下全球最大集运公司地中海航运的首批 10 艘 21000TEU 双燃料 LNG 动力船大单，随后不到一年时间里，地中海航运又陆续增订了 10 艘 24000TEU 和 6 艘 22000TEU 双燃料集装箱船。

与之类似，长宏国际的手持订单也大多来自地中海航运。在长宏国际的 45 艘集装箱船手持订单中，地中海航运订造的就有 35 艘，包括 9 艘 11500TEU、10 艘 10300TEU、12 艘 19000TEU 以及 4 艘 21700TEU 船。

克拉克森指出，支撑集装箱船新船订单增长的因素众多。延续近年来的趋势，集运公司仍然是投资主力，占今年新船订单运力的 80%，与 2024 年比例相近，目前集运公司直接拥有全球船队约 63% 运力。船队燃料转型更新是核心驱动力，今年 73% 的集装箱船新船订单为双燃料船，其中 59% 为 LNG 动力，14% 为甲醇动力。

自 2024 年年初以来，得益于红海航线绕行带来的高运价、近期联盟重组以及竞争定位的调整，集运公司普遍收益强劲，这也促使其有能力持续订造新船。再加上目前船厂可用船台紧张，船东急于确保船厂建造船台，这些因素都起到了推动作用。在今年订造的集装箱船中，74% 计划于 2024 年或之后交付。

克拉克森称，集装箱船手持订单的增长将深刻影响未来几年的市场格局，当前手持订单交付计划已经安排至 2029 年至 2030 年，而 2027 年至 2028 年市场将迎来新一轮交付高峰，年均交付量超过 250 万 TEU。即使考虑可能的交付延期，未来几年交付量仍然可能逼近 2024 年 300 万 TEU 的历史峰值。

克拉克森强调，去年创纪录的新船交付浪潮使得全球集装箱船船队规模增长 10%，但这一运力供给增幅基本上由船舶绕行红海航线带来的约 11% 需求增量所消化。然而，



未来数年集运市场的运力压力或将逐步显现甚至可能加剧。因此，如何“驾驭”新一轮的交付潮显然将成为集运行业今后几年的核心议题。

来源：国际船舶网

【市场低迷，新造船价格或将下跌 10%】

分析师认为，新造船订单急剧放缓可能对船舶价格和资产价值产生深远影响。

克拉克森研究（Clarksons Research）数据显示，2025 年前 5 个月全球新造船签约量大幅下滑，仅有 515 艘新造船订单（总计 1590 万修正总吨），较 2024 年同期下降 48%。

克拉克森证券（Clarksons Securities）也指出：“我们认为，若市场持续低迷，新造船价格可能下跌至多 10%，还将拖累二手船价值，并削弱整个行业的资产净值（NAV）。”

Frode Morkedal 领导的分析师团队表示，订单量减少是对宏观经济不确定性、地缘政治紧张局势升级，以及美国针对中国建造船舶征收港口费用等因素的反映，这些均抑制了市场情绪。他们认为，关键船型运价走弱也未给此情形带来任何缓解。

分析师注意到新造船价格已经开始回落，不过目前为止幅度还比较温和。克拉克森新造船价格指数较 2024 年第三季度峰值下降 1.7%，但仍较 10 年平均水平高出 29%。

克拉克森称，随着船厂消化现有订单，交付周期正在缩短。中国船厂平均交付周期从约 4.5 年缩短至 4.1 年，韩国则降至 3 年。

分析师补充道：“若交付周期再缩短半年，我们预计新造船价格可能进一步下跌 10%，转售价值或随之下降约 8%。”

但股市反应似乎更为悲观。克拉克森表示，当前企业价值与总资产价值比率显示资产价值将下跌 15%，这意味着投资者预期的跌幅是潜在跌幅的两倍。

Frode Morkedal 团队指出：“预期的市场波动可能超过了基本面实际情况，尤其是在船队老龄化和持续的绿色船舶转型的支撑下，若新造船活动下滑幅度有限，这种预期或显过度。”



克拉克森研究分析师 Sarah Holden 强调，集装箱船是船厂的“亮点”：“尽管在 2024 年新造船市场活跃后，今年整体市场活动趋于温和，但集装箱船订单持续强劲。”

数据显示，2025 年初至今该船型订单量再增 10%，以运力计算达历史新高。克拉克森确认集装箱船订单已达到 200 艘，共计 190 万 TEU。

Sarah Holden 表示，尽管这一数字略低于 2024 年创纪录的 460 万 TEU，但集装箱船签约量仍达到了 10 年趋势水平的两倍，且按修正总吨计算，2025 年至今该船型占全球船厂订单总量的一半。

过去 12 个月，集装箱新造船订单量飙升 50%，达到了 940 万 TEU，较 2023 年中期的高点高出 20%。

数据显示，尽管当前订单在现有船队运力中的比例（30%）远低于 2008 年的 60%，但仍显著高于油轮（15%）和散货船（10%）。

来源：中国船检

◆[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	27/06/25	20/06/25	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	27/06/25	20/06/25	浮动	%	备 注



巨型油轮	VLCC	300,000	12,600	12,600	0	0.0%
苏伊士型	Suezmax	160,000	8,650	8,600	50	0.6%
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：2025-07-01

(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	2028	Shandong Ocean	undisclosed	
2	Bulker	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2028	NNC - Egyptian	undisclosed	
5+5	Container	5,000 teu	CSSC Huangpu, China	2028	TS Lines - HK Based	6,250	
1+1	Container	406 teu	Fuijan Mawei, China	2027	Seacon - Chinese	undisclosed	Battery powered
3+3	Container	22,000 teu	CMHI Haimen, China	2027	MSC - Swiss based	20,600-21,000	LNG dual fuel
4	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S.Korea	2028	Capital - Greek	25,700	
2	LPG	93,000 cbm	Hd Hyundai	2028	West Africa	12,500	DF LPG
6	MPP	62,000	Chengxi	2027-2028	Bocom	undisclosed	
2	Tanker	320,000	Japan Marine United	2026	Alberta	13,000	
1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean	2027	Advantage Tankers	12,970	
2+2	Tanker	300,000	Hanwha Ocean	2027	Tsakos	12,400	option
4	Tanker	75,000	New Times	2027-2028	Tsakos	5,500	
1	Tanker	75,000	New Times	2028	Tsakos	5,500	scrubber fitted
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2027	Venergy Maritime - Greek	4,800	



◆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
OCEAN PROMETHEUS	BC	203,200		2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	
ASIAN BLOSSOM	BC	181,494		2010	Japan	2,840	Greek	BBHP over 2 years
MOUNT K2	BC	176,820		2011	Japan	2,600	Chinese	
GOLDEN ZHOUSHAN	BC	175,834		2011	China	2,200	Undisclosed	scrubber fitted
IVESTOS II	BC	76,284		2004	Japan	840	Vietnamese	
UTOPIA	BC	64,499		2020	Japan	3,400	Undisclosed	TC attached
MONA LISA	BC	63,453		2019	Japan	2,850	Greek	
IVS SWINLEY FOREST	BC	60,492		2017	Japan	2,320	Greek	Eco
PYTHIAS	BC	58,018		2010	China	1,120	Undisclosed	
TENRO MARU	BC	57,593		2016	Japan	2,200	Undisclosed	
LUMINOUS SKY	BC	54,514		2005	Japan	625	Chinese	woodchip carrier
CASTLEGATE	BC	53,503		2008	Japan	1,100	Undisclosed	DD DUE
OCEAN PRINCESS	BC	52,382		2002	Japan	730	Chinese	
THOR INTEGRITY	BC	52,375		2001	Japan	690	Undisclosed	
PAX SILVA	BC	46,900		2007	Japan	850	Vietnamese	woodchip carrier
JIANGSU DAJIN DJHC6118	BC	40,400		2025	China	3,000	Italian	
DENEH HARMONY	BC	36,888		2020	Japan	2,500	Far East	
FOUR RIGOLETTO	BC	34,438		2011	S. Korea			
FOUR TURANDOT	BC	34,428		2012	S. Korea	3,900	Cyprus	en bloc
FOUR BUTTERFLY	BC	34,423		2011	S. Korea			



GRANDMA LILA	BC	34,372	2011	S. Korea	1,280	Bulgarian
EREN BULBUL	BC	32,259	2002	Japan	520	Syrians
CANNY CAROLINE	BC	32,070	2012	Japan	1,250	Undisclosed
ASIAN EXPLORER	BC	16,656	2009	Japan	750	Far East

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
DELPHINUS C	CV	65,950	4,888	2007	S. Korea	3,050	Undisclosed	
HANSA HORNEBURG	CV	23,664	1,732	2007	China	1,950	Global Feeder	

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
CONCORD	TAK	159,155		2005	S. Korea	2,350	Chinese	
PGC MARINA	TAK	72,825		2005	China	1,000	Undisclosed	en bloc each, Epoxy
PGC COMPANION	TAK	72,825		2005	China	1,000	Undisclosed	
PS VANCOUVER	TAK	50,922		2007	S. Korea	1,300	Undisclosed	basis delivery in 3-4 months, ICE CLASS 1A, DPP
SAN FERNANDO	TAK	48,315		2005	Japan	1,200	Undisclosed	
PACIFIC QUARTZ	TAK	47,941		2011	Japan	1,820	Undisclosed	
GRAND ACE7	TAK	46,140		2007	S. Korea	1,480	Chinese	Epoxy
PRELUDE	TAK	39,988		2007	China	1,400	Indian	IMO 3, CPP
SANTA RITA	TAK	2,500		2008	Italy	400	Undisclosed	bunkering



◆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
ANG MIN	BC	77,679	11,243	1998	Japan	undisclosed	
DK 03	BC	72,497	7,809	1998	Japan	undisclosed	
HUA GAO	OTHER/OFFSH	1,275	2,631	1993	Poland	undisclosed	
GAS SOECHI XXVIII	TAK/LPG	4,200	2,180	1995	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
BONTRUP PEARL	BC	43,005	11,334	1984	Japan	432.00	
JASMINE	TAK	46,267	9,364	1996	Croatia	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
WINCA	BC	27,308	5,964	1994	Japan	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
YIN XIU	BC	28,730	7,500	1995	Japan	undisclosed	China
ANDAMAN SKIES	TAK	111,013	20,001	2004	S. Korea	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【《海事劳工公约》修正案——旨在加强海员福利与保护】

在 2025 年 6 月 2 日至 13 日召开的第 113 届国际劳工大会上，国际劳工组织（ILO）通过了《2006 年海事劳工公约》（MLC, 2006）的第五修正案。该修正案于 2025 年 6 月 6 日通过，预计于 2027 年 12 月底生效，彰显了国际社会对提升海员权益、安全与福祉的持续承诺。

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
2025-07-04	715.350	842.280	4.947	91.150	978.360	471.030	435.380	561.800	901.420
2025-07-03	715.230	844.630	4.986	91.114	976.960	471.190	435.910	562.290	904.080
2025-07-02	715.460	844.510	4.991	91.146	983.600	470.970	436.740	562.300	904.940
2025-07-01	715.340	843.050	4.974	91.126	981.970	470.360	435.680	562.870	901.810
2025-06-30	715.860	840.240	4.959	91.195	983.000	468.170	434.750	561.790	897.210

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。