



# 全一海运市场周报

2025.07 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2025.07.07 - 07.11 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体稳定 远洋航线互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体稳定，不同航线因各自的供需基本面差异，运价互有涨跌，综合指数小幅下跌。7月11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1733.29点，较上期下跌1.7%。

**欧洲航线：**据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区7月 SENTIX 投资者信心指数升至4.5，好于市场预期，该指数已连续第三个月回升，显示欧洲经济复苏较为稳定，但欧美关税谈判在原先的关税暂缓截止日仍未有明确结果，市场前景继续面临不确定性。本周，运输需求保持平稳，市场运价平稳运行。7月11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2099美元/TEU，较上期微跌0.1%。地中海航线，供需基本面弱于欧洲航线，即期市场订舱价格小幅下跌。7月11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2667美元/TEU，较上期下跌7.0%。

**北美航线：**“关税战”再次成为本周市场关注的焦点，美国总统特朗普延长“对等关税”暂缓期，将实施时间推迟至8月1日。此外，美国对多个国家设定了新的关税税率，并宣布将对铜征收高达50%的行业关税。关税政策的持续反复，将继续对集运市场造成较大影响。本周，运输需求总体稳定，市场运价在持续调整后出现反弹。7月11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2194美元/FEU和4172美元/FEU，分别较上期上涨5.0%、1.2%。

**波斯湾航线：**运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，市场运价继续下行。7月11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1607美元/TEU，较上期下跌16.1%。

**澳新航线：**运输需求稳中向好，推动即期市场订舱价格继续上涨。7月11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1021美元/TEU，较上期上涨19.7%。



**南美航线:** 本周当地主要国家巴西收到关税信函，未来出口产品将被美国收取 50%关税的税率，这可能对其经济前景造成不利影响。本周，运输需求增长乏力，市场运价出现回落。7月11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 6221 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。

**日本航线:** 运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。7月11日，中国出口至日本航线运价指数为 936.66 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【台风过境运力偏紧 综合指数小幅上涨】

本周，全国各地出现持续性高温与降雨天气，终端日耗持续上升，加之受台风“丹娜丝”影响，运力供给偏紧，综合指数小幅上涨。7月11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 1032.60 点，较上期上涨 0.7%。

**煤炭市场:** 市场需求方面，我国大部地区出现持续性高温与降雨天气，部分电网用电负荷创历史新高，电煤消费旺季特征增强，存煤可用天数降低，终端补库动能有所增强。沿海八省电厂日耗 221.6 万吨，增加 29.8 万吨，存煤可用天数 16 天。煤炭价格方面，近期山西、内蒙古地区迎来较强降雨过程，时段性影响露天煤矿生产及运输作业，煤炭供应少量收缩，北方港口煤炭调入量下降，叠加夏季电煤需求量升高，终端库存持续下降，市场信心走强，煤炭价格小幅上涨。环渤海各港调进量 112.6 万吨，下降 12.4 万吨，调出量 118.5 万吨，下降 17.2 万吨。合计存煤 2569 万吨，减少 75 万吨。运价走势方面，本周，电厂日耗走高，终端补库迫切性增强。同时受台风“丹娜丝”影响，南线船舶周转效率降低，市场运力略有收紧，沿海煤炭运价整体小幅上涨。

7月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1043.41 点，较上期上涨 1.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 719.68 点，较 7月4日上涨 6.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 29.9 元/吨，较 7月4日上涨 2.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 36.3 元/吨，较 7月4日上涨 2.2 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 41.4 元/吨，较 7月4日上涨 2.2 元/吨。

**金属矿石市场:** 本周，市场对于“依法依规治理企业低价无序竞争，推动落后产能有序退出”的钢企限产政策推进有较强预期，螺纹表需环比回升，厂库降、社库增，总库存再度小幅下滑，钢企利润恢复，短期内价格震荡偏强。运输市场受台风“丹娜丝”影响，运力供给偏紧，沿海矿石运价小幅上涨。7月11日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 694.09 点，较 7月4日上涨 2.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 26.2 元/吨，较 7月4日上涨 0.5 元/吨。



**粮食市场:** 本周, 国内进口玉米拍卖启动后, 渠道商挺价惜售, 港口库存持续消耗, 进口玉米保持偏少, 叠加下游需求恢复, 三季度供需缺口仍存。受台风天气影响, 南方港口船舶滞留情况严重, 北上运力供给不足, 沿海粮食运价小幅上涨。7月11日, 沿海粮食货种运价指数报 813.23 点, 较上期上涨 0.8%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.5 元/吨, 较上期上涨 0.4 元/吨。

**成品油市场:** 本周, 国际原油价格小幅走高, 国内成品油持续上调。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, 高温、降水天气逐渐增多, 这对户外开工形成限制, 从而抑制柴油终端需求。同时, 受原油配额紧张和税收上升影响, 山东地炼开工率下降, 市场供给预期有所收紧, 加之台风影响运力周转, 沿海成品油价格小幅回升。7月11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 994.89 点, 较上期上涨 0.5%; 市场运价指数 920.29 点, 较上期上涨 1.2%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型市场涨多跌少 远东租金指数明显上涨】

本周国际干散货运输市场中小型船市场氛围较好, 日租金稳步上涨, 海岬型船市场运价总体处于较低位, 远东干散货租金指数在中小型船拉动下明显回升。分船型来看, 海岬型船市场, 太平洋航线运输需求恢复有限, 运价小幅上涨; 长航线市场船多货少, 运价继续承压。巴拿马型船和超灵便型船市场, 煤炭、南美粮食、镍矿、我国北方出口钢材等货盘持续支撑, 叠加台风“丹娜丝”影响运力周转, 市场即期运力紧张, 日租金继续上涨。7月10日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1184.11 点, 较 7月3日上涨 11.2%。

**海岬型船市场:** 海岬型船两大洋市场运价走势分化, 其中太平洋市场运价略有回暖, 远程矿运价依旧承压下行。由于 6 月底澳大利亚至青岛航线运价快速下跌至今年 3 月以来低位, 上周末开始澳大利亚货盘略有增加, 运价略有修复, 不过总体货量有限, 市场可用运力依旧偏多, 且由于远程矿航线疲软, 太平洋市场运价仅小幅回升。7月10日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12387 美元, 较 7月3日上涨 14.8%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.377 美元/吨, 较 7月3日上涨 3.4%。远程矿航线, 本周巴西铁矿石货盘一般, Vale 有部分 COA 货盘, 但市场货较少, 且 8 月上旬市场可用运力较多, 运价继续承压下行。7月10日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.413 美元/吨, 较 7月3日下跌 1.6%。

**巴拿马型船市场:** 巴拿马型船市场日租金持续上涨。上半周太平洋市场印尼、澳大利亚的煤炭货盘持续释放, 南美粮食市场行情也不错, 市场整体需求尚可, 台风“丹



娜丝”影响部分船舶船期，太平洋市场日租金上涨。下半周，虽然煤炭货盘略有减少，但部分运力开始空放南美，运力紧张局面未有缓解，日租金表现依然坚挺。7月10日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13414 美元，较 7 月 3 日上涨 6.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12389 美元，较 7 月 3 日上涨 11.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.074 美元/吨，较 7 月 3 日上涨 4.8%。粮食市场，南美粮食出口货量稳定，由于前期太平洋市场行情较好，空放运力偏少，8 月上旬装期的可用运力紧张，部分租家从中国南方拿船，粮食运价继续上涨并创年内新高。7 月 10 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 37.758 美元/吨，较 7 月 3 日上涨 6.0%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金自 6 月中旬以来稳步上行，本周涨幅有所扩大。东南亚市场煤炭、镍矿、钢材等货盘持续释放，尤其镍矿货盘增加明显，同时受“丹娜丝”台风影响，船舶周转放缓，即期可用运力紧张，市场总体氛围较好，日租金继续上扬。7 月 10 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9909 美元，较 7 月 3 日上涨 13.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.634 美元/吨，较 7 月 3 日上涨 5.4%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价低位反弹】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 7 月 4 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 710 万桶至 4.26 亿桶，预期为减少 210 万桶。国内原油产量减少 4.8 万桶/日，至 1,338.5 万桶/日，四周均值为 1,342.1 万桶/日。原油出口量增加 45.2 万桶/日，至 275.7 万桶/日，四周均值为 342.3 万桶/日。美国原油进口量减少 90.6 万桶/日，至 601.3 万桶/日，四周均值为 609.5 万桶/日。汽油库存减少 270 万桶，至 2.295 亿桶；包括柴油和取暖油的馏分油库存减少 80 万桶，至 1.028 亿桶。尽管原油库存大幅增加，但是美国正处于夏季驾车高峰季、全球航空出行创历史新高、6 月中国居民消费价格指数(CPI)同比上涨 0.1%超出预期，均支撑需求。当前国际原油市场正处于地缘政治与宏观政策多重变量叠加下的敏感期，特朗普持续施压关税政策，将进一步加剧贸易担忧情绪，影响全球经济增长。本周布伦特原油期货价格震荡上行，周四报 69.08 美元/桶，较 7 月 3 日上涨 0.57%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价低位反弹。7 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 994.44 点，较 7 月 3 日上涨 4.6%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周 VLCC 市场中东航线活跃度并无明显起色，随着地缘政治风险溢价的完全释放，市场重回供需基本面，由于当前 TCE 水平较低，船东普遍倾向选择短航线，使得中东航线的运价较其他长航线相对更低。大西洋及美湾航线表现相对活跃，报出多笔成交，为原本疲软的市场提供了一定的支撑。租家大多采取私下对接的方式，利用老旧船成交打压运费，船东主动推船的意愿不强，大部分持观望态度。目前，整体船位供应仍旧充裕，尽管成交的 WS 点位在大西洋及美湾航线的带动



下出现反弹，但幅度十分有限，在无显著货量的支撑下，短期内将很难有较大的上升空间。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS49.24，较 7 月 3 日上涨 2.48%，CT1 的 5 日平均为 WS47.60，较上期平均下跌 5.07%，TCE 平均 2.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS53.13，上涨 7.05%，平均为 WS51.07，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 19 日，成交运价为 WS45。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 19-21 日，成交运价为 WS44。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 4-6 日，成交运价为 WS48.75。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 6-8 日，成交运价为 WS51.25。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 9-14 日，成交包干运费约为 705 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 5-10 日，成交包干运费约为 700 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数全面下跌 国内成交数量增加】

7 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1140.20 点，环比下跌 0.58%。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-0.23%、-0.55%、-0.14%及-1.24%。

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 1.44%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.21%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.27%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.62%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 20 艘（环比增加 4 艘），总运力 235.87 万载重吨，总成交金额 31975 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 吨级油轮估值环比下跌 2.77%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.08%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.41%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.70%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.00%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交 10 艘，总运力 69.66 万载重吨，总成交金额 21475 万美元，平均船龄 15.50 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 0.14%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌



0.14%。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 1.31%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.17%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.05%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.64%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 17 艘（环比增加 1 艘），总运力 7.65 万载重吨，总成交金额 6448.64 万人民币，平均船龄 10.59 年。

来源：上海航运交易所

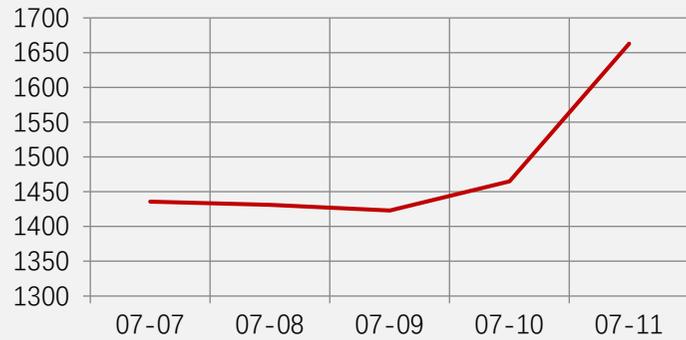
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7月7日		7月8日		7月9日		7月10日		7月11日	
BDI	1,436	0	1,431	-5	1,423	-8	1,465	+42	1,663	+198
BCI	1,825	-30	1,751	-74	1,654	-97	1,664	+10	2,104	+440
BPI	1,531	+11	1,569	+38	1,621	+52	1,723	+102	1,860	+137
BSI	1,100	+19	1,125	+25	1,151	+26	1,182	+31	1,219	+37
BHSI	637	+4	639	+2	640	+1	643	+3	645	+2



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	04/07/25	27/06/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	24,250	21,500	2750	12.8%
	三年	19,500	20,000	-500	-2.5%
Pmax (76K)	一年	12,000	11,750	250	2.1%
	三年	10,250	9,750	500	5.1%
Smax (58K)	一年	11,750	11,500	250	2.2%
	三年	12,250	12,000	250	2.1%
Hsize (32K)	一年	10,000	10,000	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-07-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Marina' 2006 87036 dwt dely aps EC South America 13/14 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$24,000 - Louis Dreyfus

'New Harmony 8' 2006 82790 dwt dely Meizhou 16 Jul trip via Indonesia redel South China \$12,500 - cnr

'Star Amethyst' 2009 82123 dwt dely Bayuquan 14/16 Jul trip via Australia redel India \$11,750 - cnr

'BBG Bright' 2012 82043 dwt dely aps EC South America 25 Jul trip redel Skaw-Gibraltar \$27,000 Bunge



'ITG Uming 3' 2020 81994 dwt dely Fangcheng 14/15 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$16,500 - cnr

'Ioannis R' 2008 75754 dwt dely retro Singapore 21 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,250 - cnr

'Dong Jiang Li' 1999 73427 dwt dely Hong Kong 16/18 Jul trip via Indonesia redel South China \$12,500- cnr

'Belle Confidence' 2025 40381 dwt dely Rio Grande prompt trip redel Continent \$23,000 - nfd

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【全球干散货船拆解量或降至 35 年新低！】

伴随《香港国际安全与环境无害化船舶循环利用公约》(HKC) 正式生效，全球拆船市场正面临环保法规趋严、合规产能紧张等多重挑战。船舶经纪公司 BRS 近日发布报告称，2025 年全球干散货船拆解量有可能降至 1990 年以来的最低水平。

根据 BRS 干散货研究团队的分析，由于全球运力紧张、运价高位运行，以及船东对船队结构调整持观望态度，许多原本应进入拆解流程的老旧船舶仍活跃于市场。数据显示，2024 年被拆解的干散货船平均船龄高达 29.5 年，明显高于 2016 年的 23 年。

去年全球共拆解 76 艘干散货船，占总拆解船舶的 24%，但从数量上看，仍处于历史低位。今年上半年，这一趋势仍在延续，仅有 37 艘干散货船被拆解，其中包括 3 艘海岬型、14 艘巴拿马型、7 艘超灵便型、5 艘灵便型以及 8 艘小型散货船。

BRS 预计，今年干散货船的总拆解量将很可能“远低于”过去十年的年均水平 155 艘，或将跌破 1990 年以来的最低纪录。

值得注意的是，6 月 26 日正式生效的《香港公约》，成为影响船舶拆解动能的重要变量。该公约旨在规范船舶回收过程中的安全与环保标准，但其实施也对现有拆船厂提出了更高门槛。



BRS 指出：“在运价未出现大幅波动的情况下，HKC 的实施短期内将压制全球拆解能力，原因在于具备合规资质的拆船厂数量仍然有限。”

据业内估算，目前孟加拉国仅有 10 家拆船厂获得 HKC 认证，预计近期将增至 15 家；印度则遥遥领先，已有 112 家拆船厂达标，占其全国总数的绝大多数；而巴基斯坦仍为“空白区”，土耳其则仅有一家合规设施。

尽管面临挑战，孟加拉国目前仍是全球最大干散货船拆解中心，截至 2025 年中，其承接的拆解量占全球总数的 53%。BRS 分析认为，这一优势主要源于印度拆船厂正在大规模改造升级，以及印巴关系紧张令市场更倾向于选择孟加拉国。

不过，孟加拉国也面临严峻考验。BRS 警告称，要使拆船厂达到 HKC 标准，单厂平均需投资约 700 万美元，而受限于融资渠道匮乏及近年拆船市场低迷，许多船厂难以腾挪足够资金进行升级。

此外，新规还要求被拆解船舶需从所属船旗国获得《国际回收准备证书》(International Ready for Recycling Certificate)，这一认证门槛可能进一步将拆解订单引向已合规的印度等市场，令孟加拉国承压。

来源：海运圈聚焦

### 【好望角型散货船二手交易市场火热】

七月伊始，二手散货船市场交易活跃，船东们都在努力争取在暑假前完成交易。尽管干散货船运价持续疲软，但随着头部船东果断地达成交易，交易量显著增加，尤其是在好望角型散货船领域。

船舶经纪公司报告称市场活跃度骤增，对老旧船舶的关注度有所提升，这标志着近几周的情况发生了变化，当时买家对环保型和非环保型船舶都表现了积极的兴趣。据悉，2011 年至 2012 年期间建造的好望角型散货船已成为市场焦点，已有躲避备受瞩目的交易达成或正在谈判中。

据报道，总部位于新加坡的东太平洋航运公司 (EPS) 已经出售了旗下建于 2011 年、17.7 万吨级的好望角型散货船“Mount K2”号，该船将于 9 月进行特检，售价为 2685 万美元。作为散货船领域的知名船东，EPS 今年早些时候还分别以 2750 万美元和 2675 万美元的价格出售了旗下散货船“Mount Song”号和“Mount Austin”号，



这两艘船均建于 2010 年。

相比之前，在中国金海智造（原名金海重工）建造的同样大小和船龄的“Golden Zhoushan”号的售价仅为 2200 万美元。价格差异主要是因为中国建造的船舶能够享受传统市场折扣价，同时该船将于 1 月进行特检，因此价格更加优惠。该船的卖方 SFL Corporation 也是二手船交易市场上的活跃分子，今年早些时候也出售了几艘好望角型散货船。

此外还有传言称，由中国船厂建造的“Pacific South”号和“Pacific East”号要么已经被出售，要么已经收到了明确的报价，预计接下来会有更多的好望角型散货船被出售。

虽然整体干散货运输市场仍面临压力，但对二手好望角型散货船兴趣的再度升温，尤其是老旧船舶，这表明机会主义性购买正在回归。买家正在寻求能从未来盈利增长中获益的价值收购，而卖家则显然急于在欧洲暑假前完成交易，以免资金流动性枯竭。

来源：航运界

### 【SCFI 指数四连跌！美西线运价逼近成本线】

上海出口集装箱运价指数(SCFI)连续四周下跌，美西线运价逼近成本线。

根据上海航交所 7 月 4 日发布的最新数据，SCFI 指数上周下跌 98.02 点至 1763.49 点，周跌幅为 5.26%。四大远洋航线中仅欧洲线运价上涨，其余三大航线运价均持续下跌，其中美国航线跌幅较大，超过了 10%以上。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 489 美元至 2089 美元，周跌幅 18.96%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 593 美元至 4124 美元，周跌幅 12.57%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 71 美元至 2101 美元，周涨幅 3.49%；远东到地中海线每 TEU 运价与之前一周下跌 116 美元至 2869 美元，周跌幅 3.88%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 312 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 321 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 3 美元，为 453 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 136 美元。



业内人士表示，随着美国陆续公布各国关税税率，关税冲击会开始减缓，7月起运价将反映市场正常的供需关系。目前红海没有恢复航行，船舶供给仍然吃紧，运价有望止跌反弹。

过去四周，美国线运价已经连续大跌，目前美西线累计下跌 62.74%、美东线累计下跌 40.57%。美西线上周运价接近 2000 美元防线，逼近联盟船舶成本线，非联盟小船开始出现亏损；美东线运价也接近 4000 美元防线，集运公司 7 月跨太平洋航线大量减班以支撑运价。

根据此前德路里 (Drewry) 公布的数据，未来五周内东西向主要航线将取消约 7%、约 48 个航班，其中美东航线占 46%。

另一方面，欧洲线目前货量与供给持平，集运公司控舱加上部分港口因缺水塞港，停泊等候时间约 5 天到 1 周，这在一定程度上支撑了运价。

波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 在其近期发布的《2025 年 6 月集装箱航运市场回顾与展望》报告中表示，尽管美国出台新的贸易政策，集运市场需求前景依然保持稳定，预测 2025 至 2026 年供需平衡仅会小幅趋弱。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示：“我们维持此前的判断，即使面临美国新贸易政策带来的不确定性，集运需求仍将保持稳定。由于我们的船舶需求增长预测已排除红海-苏伊士运河航线恢复正常通行的可能，预计 2025-2026 年供需平衡只会轻微恶化。”

来源：国际船舶网

### 【LNG 航运市场：新蓝海即将开启？】

液化天然气 (LNG) 运输市场有望因全球 LNG 供应量的增加而迎来转机，从而缓解当前运力失衡的局面。船舶经纪公司 Intermodal 在其最新周报中指出，当前全球 LNG 运输市场仍处于下行压力之中。市场低迷主要源于短途贸易需求疲软以及运力过剩问题持续存在，而船队规模的持续扩张进一步加剧了供需失衡。目前，新船订单与现有船队的比例已达 46%，对运价形成下行压力。为应对这一局面，船东正积极寻求多种应对策略，包括船舶闲置、拆解，以及将老旧、低效的 LNG 运输船改造为浮式储存装置 (FSU) 或浮式储存再气化装置 (FSRU)。

Intermodal 高级分析师 Nicos Tagoulis 表示，在当前行业面临严峻挑战的背景下，市场寄望于一批即将启动的 LNG 项目。这些项目预计在未来几年陆续投产，有望在



2030年前显著提升全球LNG产能。然而，当前市场仍面临结构性失衡，船舶运力持续高于预期的液化能力增长速度。部分新项目推进缓慢，导致短期内运力过剩，延缓了市场复苏进程，也推迟了由新增液化能力带动的新需求。尽管液化能力的提升未必直接拉动航运需求，但其通过构建新供应链，间接推动了市场发展。供应增加推动价格下行，从而在价格敏感区刺激需求，改善区域运输条件，并拓展新的市场空间。

加拿大正强势进军LNG出口市场。位于不列颠哥伦比亚省资源丰富的基蒂马特（Kitimat）大型LNG项目即将启动，预计从7月起向海外出口。该项目是加拿大历史上规模最大的私人投资项目，由壳牌、马来西亚国家石油公司、三菱、中国石油天然气集团和韩国天然气公司联合投资建设，标志着加拿大首个LNG出口设施的落成。项目初期年产能预计为1400万吨/年，未来有望翻倍。而尼日利亚2025年预计出口约1410万吨LNG，目前为全球第七大液化天然气出口国。该港口将配备天然气接收与液化设备、可同时停靠2艘LNG运输船的海上码头、拖轮码头、LNG装船设施，以及液化设备、储罐、铁路专用线、水处理系统和火炬烟囱等配套基础设施。

Tagoulis指出，加拿大LNG码头的投运，或将开启跨太平洋LNG运输的新篇章。作为北美太平洋沿岸新兴的出口枢纽，基蒂马特将推动供应多元化，提升区域贸易流量。其优越的地理位置可直接连接亚洲市场，货物可在11至13天内抵达日本、中国和韩国等关键目的地，较从美国墨西哥湾沿岸经巴拿马运河运输的20多天航程大幅缩短，显著降低了燃料成本与运输时间。该项目年产能预计达1400万吨，将带动额外的船舶需求，预计需15至17艘17.4万立方米LNG运输船。此外，加拿大LNG项目的推进将推动全球LNG出口格局更加多元化，标志着一条新的跨太平洋海上通道的形成，直接连接加拿大西海岸与亚洲主要进口国，为长期贸易路线的布局奠定基础，或将重塑太平洋区域的LNG贸易格局。

分析师总结称，在加拿大跨山输油管道（Trans Mountain pipeline）扩建一年之后，加拿大LNG项目以及温哥华港原油出口量显著增长，而这一变化正在重塑该国能源出口格局。这些最新发展不仅强化了加拿大在全球海运能源贸易中的地位，也进一步拓展了其市场覆盖范围。若美中贸易紧张局势持续，加拿大太平洋沿岸港口的枢纽地位与日益增强的出口能力，或将使其成为亚洲国家的重要能源合作伙伴。这将使加拿大在未来几年在全球能源格局中扮演愈发关键的角色。

来源：中国远洋海运e刊

### 【油轮市场上半年呈现“过山车”行情】

2025年上半年，油轮市场受到美国政策的严重影响。船舶经纪Gibson在其最新的每周报告中表示，“自2020年以来，几乎每年都是‘过山车’般的行情，2025年前六个月也没有什么不同，影响油轮市场的因素很多。特朗普重返白宫无疑是许多波动和不确定性的催化剂。地缘政治、国际关系、贸易、冲突、监管和脱碳等因素叠加，前景可以说与过去5年的任何时候一样充满不确定性。”



在对今年上半年油轮市场进行的广泛分析中，Gibson 强调了给油轮船东带来不确定性的各种因素。

#### 美国政策影响重大

Gibson 指出，“特朗普第二任期和美国外交政策无疑是最大因素。从制裁到贸易战，再到空袭。”

事实上，即将离任的拜登为油轮市场准备了最后一份礼物，制裁了 156 艘油轮，暂时迫使印度炼油商从西非、美洲和中东寻找替代货物，从而提振了对 VLCC 和苏伊士油轮的需求。尽管随着俄罗斯供应链的适应，这波反弹相对短暂，但为动荡的 2025 年定下了基调。

随着特朗普重返白宫，尽管行政命令层出不穷，但他总统任期的最初几周对油轮市场的影响有限。

随后，特朗普相当迅速地将目标转向委内瑞拉出口，宣布出口许可证将于 5 月到期。伊朗很快发现自己成为了新的目标，美国宣布对其施加“最大压力”，每周甚至每天都有新的制裁措施出台，这引发了冲击波。

此外，美国贸易代表办公室 (USTR) 对中国造船和海事的“301”调查，这给市场带来了又一波冲击。最终，这些措施在 4 月份被大幅稀释，直到 10 月份才开始实施。其他保护主义措施，包括《美国船舶法》案，旨在通过对“相关外国实体”拥有/运营的船舶征税，重振美国造船业。

#### 战争与和平

Gibson 指出，“也许令人惊讶的是，尽管做出了外交努力，俄罗斯-乌克兰战争并没有发生实质性变化，特朗普似乎放弃了迅速结束冲突的承诺。”

然而，伊朗就没有这么幸运了。在以色列对伊朗发动为期 12 天的战争之前，特朗普继续他的最大压力政策，并进行了 5 轮外交谈判。这场战争刺激了油轮市场。

随着美国完成了轰炸，以色列很快就声称达到了目的。随后特朗普宣布达成停火协议。油价和运价很快失去了风险溢价。



胡塞武装也发现自己是美国火力的受害者，特朗普发起了密集的轰炸行动。

在脱碳方面，Gibson 表示，今年 1 月，欧盟燃料法规开始实施，要求往来于欧盟的船舶逐步降低船上使用的燃料的 GHG 强度，否则将面临经济处罚。实施过程似乎相对顺利，对货运市场影响不大。

与此同时，国际海事组织（IMO）批准了其净零框架（net zero），如果该框架获得通过，将从 2028 年开始根据船舶 GHG 燃料强度对其收费。这些措施引起了一些国家的强烈批评，特别是美国，退出了谈判。

除了航运脱碳方面的具体措施之外，能源转型在世界的一些地区继续快速发展，而在另一些地区则有所放缓。中国电动汽车继续飙升，原油进口同比下降。

欧佩克+改变策略

Gibson 指出，4 月份，欧佩克+的策略发生了转变，同意增产，以夺回市场份额，这也非常值得重视。

订单减少，交付增加

在运力供应方面，今年新造船订单明显放缓。今年上半年，仅签署了 106 艘原油/成品油轮订单，而 2024 年同期为 301 艘。与此同时，交付量翻了一番多，从去年的 34 艘增加到 86 艘。Gibson 表示，今年截至目前，只有 8 艘油轮被拆解，与 2024 年基本持平。

Gibson 总结称，“资产价格的表现喜忧参半。今年，新造船价格全面回落，但仍保持在与 2024 年上半年相当的水平。5 年船龄二手船价格下跌了 7-13%，跌幅取决于船型。总体而言，二手船价格依然强劲。”

来源：航运界



### 【超 10%中国船运企业 80%运力受美国“301 调查”影响】

近日，针对美国“301 调查”措施对中国船东及中国建造船舶征收港口费用的措施对相关企业的影 响，以及美国关税政策对港口运营的影响，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室展开了调查。调查结果显示，在接受调查的船运企业中，近四成的船运企业表示其 20%以上的运力受美国“301 调查”措施影响，有 10.34%的企业认为受影响的运力达到 80%以上；在接受调查的港口企业中，超八成港口企业认为，受累美国关税政策，下半年港口吞吐量将出现下滑。

根据上海国际航运研究中心的调查结果，有 10.34%的船运企业认为受影响的运力占比为 80%以上，有 1.72%的船运企业认为受影响的运力占比为 60%~80%，有 6.9%的船运企业认为受影响的运力占比为 40%~60%，有 17.24%的船运企业认为受影响的运力占比为 20%~40%，有 18.97%的船运企业认为受影响的运力占比为 5%~20%，有 44.83%的船运企业认为受影响的运力占比为 5%以下。

在接受调查的干散货船运输企业中，有 14.29%的企业认为受影响的运力占比为 80%以上；有 4.76%的企业认为受影响的运力占比为 40%~60%；有 19.05%的企业认为受影响的运力占比为 20%~40%；有 14.29%的企业认为受影响的运力占比为 5%~20%；有 47.62%的企业认为受影响的运力占比为 5%以下。

在接受调查的集装箱船运输企业中，有 15.38%的企业认为受影响的运力占比为 40%~60%；有 30.77%的企业认为受影响的运力占比为 20%~40%；有 23.08%的企业认为受影响的运力占比为 5%~20%；有 30.77%的企业认为受影响的运力占比为 5%以下。

在接受调查的港口企业中，超八成港口企业认为，受累于美国关税政策，下半年港口吞吐量将出现下滑。调查结果显示，有 75%的港口企业表示下半年吞吐量将下降 10%以内，有 6.25%的企业表示下半年吞吐量将下降 20%以上，有 18.75%的企业表示下半年吞吐量将上涨 10%以内。通过上述调查可知，港口企业对于下半年港口吞吐量整体持相对悲观态度，这表明在美国关税政策以及地缘政治冲突等因素影响下，国内港口运营面临较大的压力。

来源：中国船舶报



## ◆ 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	04/07/25	27/06/25	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	04/07/25	27/06/25	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	8,650	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: 2025-07-08

### (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
1	Tanker	300,000 dwt	Hanwha Ocean, S.Korea	2027	Hanwha Shipping - S. Korean	undisclosed	Scrubber Fitted
2	Tanker	157,000	Hyundai Samho	2027	Evalend	8,890	



4	Container	8,000 teu	HJ Shipbuilding, S. Korea	2027	Navios Maritime - Greek	11,000	
2+2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2027	Latsco - Greek	3,100	
2+1	Container	13,000 teu	HHI (Ulsan)	2028	Sinokor	15,300	
2+1	Container	13,000 teu	HHI (Samho)	2028	Sinokor	15,300	
1	Cable Layer	13,000 tons cable	Tersan Shipyard, Turkey	2028	LS Marine Solution - S. Korean	25,600	Battery Hybrid

◆ [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
PACIFIC SOUTH	BC	175,053		2012	China	2,750	Undisclosed	scrubber fitted
DARYA SHANTI	BC	82,028		2016	China	2,100	Undisclosed	scrubber fitted
SHANDONG FU REN	BC	81,783		2018	China	2,400	S. Korean	
AVICL ATERMIS	BC	81,782		2019	China	2,430	Undisclosed	
SHANDONG FU ZE	BC	81,781		2017	China	2,350	Greek	
LUCKY HARMONY	BC	76,629		2003	Japan	640	Undisclosed	
MEDI MANILA	BC	57,903		2014	China	1,770	Undisclosed	ELECTRONIC M/E
JUNIPER	BC	57,185		2011	China	1,250	Undisclosed	
SFL HUMBER	BC	56,970		2012	China	2,400	Undisclosed	en bloc*
SFL KATE	BC	56,798		2011	China			
JIN GANG	BC	56,928		2009	China	1,080	Huwell Shipping	
PAN RAPIDO	BC	56,915		2011	China	1,210	Chinese	
MINDANAO	BC	55,696		2010	Japan	1,550	Chinese	



RIVA WIND	BC	53,533	2005	China	775	Chinese	
RIJN CONFIDENCE	BC	33,328	2013	Japan	1,430	Undisclosed	OHBS

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
RUN QING PING AN	CV	37,087	2,504	2024	China	5,150	Undisclosed	
SHIRIN M	CV	34,191	2,546	2007	China	2,250	Erasmus	
NORDERNEY	CV	24,732	1,930	2023	China	3,500	Greek	

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
IJEMO	TAK	151,736		2003	S. Korea	4,000	Undisclosed	en bloc
ADEBOMI	TAK	150,611		2004	Japan			
ISE PRINCESS	TAK	105,361		2009	Japan	3,250	Undisclosed	
KOI	TAK	74,252		2010	S. Korea	2,330	Greek	
VALROSSA	TAK	50,344		2008	S. Korea	1,700	Undisclosed	
GWEN	TAK	19,702		2008	Japan	1,616	UAE	stst

◆ 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
NASO	BC	170,903	23,292	2004	S. Korea	undisclosed	Fire Damaged, Under Tow, Previously Reported Sold 'As Is' Indonesia as "Manasota"



DK 03	BC	46,637	7,809	1994	Japan	390.00	
<b>印度</b>							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备注
TECHNO	TAK/LNG	77,584	34,047	1999	S. Korea	undisclosed	3,000T Aluminum, Previously Reported Sold 'As Is' S. Korea as "Hyundai Technopia
<b>其它</b>							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备注
TIAN LONG XING	BC	37,532	9,234	1995	Germany	undisclosed	domestic sale in China
CHRIST	GC/TWK	2,857	1,370	1982	Germany	undisclosed	Turkey

◆ [ALCO 防损通函](#)

【2025 年波斯湾航行指南：海员海上安全简报】

波斯湾是货物运输的重要通道，目前该区域正面临地缘政治紧张局势以及重大海事安全威胁，这些因素扰乱了这一重要地区的商业航运运营。

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
2025-07-11	714.750	836.970	4.898	91.054	971.420	471.560	432.250	559.330	898.590
2025-07-10	715.100	840.100	4.905	91.096	973.510	468.210	429.980	559.540	902.850
2025-07-09	715.410	839.660	4.883	91.136	973.270	467.750	429.770	559.580	899.680
2025-07-08	715.340	841.100	4.911	91.128	976.540	466.370	430.910	560.290	899.240
2025-07-07	715.060	842.920	4.955	91.092	976.880	468.630	433.040	561.670	901.100

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](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)