



# 全一海运市场周报

2025.07 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2025.07.14 - 07.18 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场基本稳定 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，多数航线市场运价出现回落，拖累综合指数下跌。7月18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1646.90点，较上期下跌5.0%。据海关总署最新公布的数据显示，2025年上半年，我国货物贸易进出口同比增长2.9%，创历史同期新高。其中，出口同比增长7.2%。面对单边主义、保护主义，我国外贸顶住压力，规模稳中有增，质量优中有升，这将对我国出口集运市场起到长期的支撑作用。

**欧洲航线：**据欧洲经济研究中心（ZEW）发布的数据显示，欧元区7月ZEW经济景气指数升至36.1，其中德国7月ZEW经济景气指数录得52.7，为2022年2月以来新高，欧洲经济继续回暖态势。日前，美国总统特朗普宣布自8月1日起对从欧盟进口的商品征收30%关税，欧盟则起草对美服务业关税清单作为应对，欧美贸易依旧面临较大的不确定性。本周，运输需求总体稳定，市场运价小幅下行。7月18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2079美元/TEU，较上期下跌1.0%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格小幅回落。7月18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2528美元/TEU，较上期下跌5.2%。

**北美航线：**据美国劳工统计局发布的数据显示，6月CPI环比上涨0.3%，同比涨幅达到2.7%，是四个月以来的高点，进口商品价格正显示出明显的上涨压力，关税对商品价格的传导效应持续加剧，将在未来埋下通胀隐患。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，美东航线因后续关税政策不明，货主谨慎出货，市场运价承压下跌。7月18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2142美元/FEU和3612美元/FEU，分别较上期下跌2.4%、13.4%。

**波斯湾航线：**运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场运价跌幅扩大。7月18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1321美元/TEU，较上期下跌17.8%。



**澳新航线:** 运输需求表现良好, 推动市场运价继续上行。7月18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1042美元/TEU, 较上期上涨2.1%。

**南美航线:** 运输需求缺乏进一步增长的动能, 供需基本面转弱, 市场运价继续调整。7月18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5628美元/TEU, 较上期下跌9.5%。

**日本航线:** 运输市场总体平稳, 市场运价小幅上涨。7月18日, 中国出口至日本航线运价指数为947.69点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【电煤采购需求释放 综合指数小幅上涨】

本周, 全国电力负荷持续维持高位, 电煤采购需求释放, 终端补库积极性提升, 运力需求集中, 船东挺价情绪较浓, 综合指数小幅上涨。7月18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1044.26点, 较上期上涨1.1%。

**煤炭市场:** 市场需求方面, 全国多地出现持续性高温天气, 沿海煤炭市场夏季耗煤高峰特征显现, 电厂日耗增长, 电煤拉运积极性提升。本周, 沿海八省电厂日耗226.8万吨, 7月上半月沿海电厂平均供煤水平接近210万吨, 较上月同期增加30万吨左右。存煤可用天数15.5天, 呈小幅下降态势。煤炭价格方面, 在安监、环保压力以及局部地区降雨影响下, 煤炭主产地产销活动受到影响, 区域煤矿货源紧俏, 叠加下游询货积极性提高, 推动市场看涨情绪, 煤炭价格小幅上涨。环渤海各港进出作业量双降, 日均调进量108.4万吨, 下降4.3万吨, 日均调出量110.2万吨, 下降8.3万吨。各港合计存煤2516万吨, 减少12万吨。运价走势方面, 本周, 全国多地持续高温, 我国最大电力负荷再创新高, 沿海电厂日耗也攀升至近期高点。不过, 煤炭价格持续上涨, 进口煤涨幅相对较小, 内贸需求向进口煤转移。同时, 终端长协煤拉运积极, 各环节煤炭库存充足, 加上水电和新能源发电表现良好, 市场需求释放不足, 沿海煤炭运输市场行情偏弱, 运价平稳运行。

7月18日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1060.73点, 较上期上涨1.7%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收734.86点, 较7月11日上涨2.1%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价30.6元/吨, 较7月11日上涨0.7元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为37.3元/吨, 较7月11日上涨1.0元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为42.5元/吨, 较7月11日上涨1.1元/吨。



**金属矿石市场:** 随着国内宏观供应端及需求端政策预期不断增强, 短期内钢价走势延续震荡偏强运行状态。钢厂利润稳中有增, 减产驱动力有限, 生产积极性尚可, 反馈到原料端, 对铁矿石现货价格形成一定支持。需求方面, 本周部分钢厂维持检修, 铁水产量小幅下降, 整体库存依旧不高, 预计近期钢厂对铁矿仍将维持按需补库, 沿海矿石运价平稳上涨。7月18日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收700.49点, 较7月11日上涨0.9%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt) 航线运价26.5元/吨, 较7月11日上涨0.3元/吨。

**粮食市场:** 国内玉米市场整体呈现偏强态势, 尤其是产销供给缺口逐渐显现。尽管饲料企业玉米消费力度有所减弱, 但工厂库存减少和刚需补库意愿增强共同推动了现货玉米价格重心上移。运输市场方面, 南港进口谷物持续到港, 导致北方港口下海玉米需求减少。饲料企业持观望态度, 随用随采心态增强, 沿海粮食运价小幅波动。7月18日, 沿海粮食货种运价指数报818.76点, 较上期上涨0.7%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt) 航线运价45.3元/吨, 较上期上涨0.8元/吨。

**成品油市场:** 本周, 国内成品油零售价格迎来年内第6次下调。虽周期内国际原油回涨, 不过由于前期高成本压制, 中下游入市采购较为谨慎, 上游企业让利排库操作增多, 汽柴油价格持续走跌。仍小幅提升, 沿海成品油市场供应充足, 需求受到暑期利好因素支撑, 运输价格小幅震荡。7月18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997.23点, 较上期上涨0.2%; 市场运价指数924.96点, 较上期上涨0.5%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型运价均上涨 租金指数保持上行】

本周, 国际干散货运输市场各船型运价、日租金不同程度上涨, 带动远东干散货租金指数上行。具体船型来看, 海岬型船市场上周末迎来反弹, 本周延续较好态势, 需求端表现持续向好, 看涨情绪不断升温, 运价较大幅度反弹。巴拿马型船和超灵便型船市场, 高温影响下煤炭运输需求稳中有升, 南美粮食、我国北方出口钢材延续较好表现, 即期运力供给偏紧, 日租金稳步上行。7月17日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1461.55点, 较7月10日上涨23.4%。

**海岬型船市场:** 海岬型船两大洋市场均有反弹。太平洋市场, 上周末本周初, 在经历了一段时间的下跌行情后, 澳大利亚矿商发货逐渐趋于正常, 市场情绪转好, 运价触底反弹。周中周末期间, 部分澳大利亚矿商公布全年出货计划, 且出货有加速迹象, 铁矿石货量持续增长, 叠加FFA价格震荡上行, 看涨情绪明显升温, 日租金、运价加速上涨。7月17日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19141美元, 较7月10日上涨54.5%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.070美元/吨, 较7月10日上涨22.9%。远程矿航线, 巴西铁矿石运输需求上周末率先复苏, Vale现身市场, 带动货盘增多。本周市场货量延续增长态势, 运价持续上行。7月17日, 巴西图巴



朗至青岛航线运价为 21.950 美元/吨，较 7 月 10 日上涨 19.2%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金继续上涨。本周，高温天气带动国内用电耗煤需求，且进口煤价优势逐步修复，我国电厂补库需求有所增多，带动印尼煤炭货量增长。同时，澳大利亚煤炭也逐步放量，南美粮食市场更是延续火热行情，消化不少可用运力，货多船少格局延续，日租金稳步向上。7 月 17 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 15211 美元，较 7 月 10 日上涨 13.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 14078 美元，较 7 月 10 日上涨 13.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.646 美元/吨，较 7 月 10 日上涨 8.1%。粮食市场，南美粮食近期出货增多明显，航线运力供给持续紧张，运价在本周初创年内新高，强势表现甚至一度带动其它市场上涨。7 月 17 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.542 美元/吨，较 7 月 10 日上涨 4.7%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金继续上涨。我国进口煤需求逐渐增多，印度等国家地区也有进口需求释放，带动煤炭货盘稳步增长。此外，我国北方出口钢材保持强势，船运需求不减，日租金延续上涨走势。不过随着日租金持续上涨，货主观望情绪加重，且镍矿出货节奏略有放缓，本周日租金涨幅有所缩窄。7 月 17 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10923 美元，较 7 月 10 日上涨 10.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.032 美元/吨，较 7 月 10 日上涨 4.6%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 7 月 11 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 390 万桶至 4.22 亿桶，预期为减少 55 万桶。汽油库存增加 340 万桶，至 2.33 亿桶，预期为减少 100 万桶。包括柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 420 万桶，至 1.07 亿桶，预期为增加 20 万桶。汽油产品供应量下降 67 万桶/日，降至 850 万桶/日，馏分油产品供应量下降 24.5 万桶/日，降至 340 万桶/日。原油出口量增加 76 万桶/日，至 350 万桶/日。美国总统特朗普在周一宣布，向乌克兰提供新一轮武器援助，并给俄罗斯下达 50 天最后通牒，要求其达成和平协议，否则将对购买俄罗斯石油的国家实施制裁。这项制裁的实施尚存在不确定性，尤其是在特朗普提出一个缓冲期后，市场预期制裁或将被回避。除地缘政治外，关税贸易政策的不确定性加剧了全球贸易担忧情绪，可能削弱全球燃油需求。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 69.52 美元/桶，较 7 月 10 日上涨 0.64%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅上涨。7 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1054.70 点，较 7 月 10 日上涨 6.1%。

**超大型油轮 (VLCC)：**本周 VLCC 市场周初中东航线货盘有所增加，尽管船位仍旧充裕，但不少船东选择暂时观望，成交 WS 点位延续上行走势；大西洋市场则相对平静。



临近周末，巴西货盘收到报价数量增加，报价水平也低于市场预期，船东情绪面转弱，开始主动推船。租家始终通过控制出货节奏和私下寻船的方式打压运费，充足的可用运力供应也有效抑制了运价的涨势。目前，沙特 8 月装期基本确认，仍有不少货盘还未释放，9 月的到货需求也不少，若月底月初出货节奏较为集中的话，运价仍有上升的空间。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS54.19，较 7 月 10 日上涨 10.05%，CT1 的 5 日平均为 WS52.28，较上期平均上涨 9.82%，TCE 平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS53.91，上涨 1.47%，平均为 WS54.17，TCE 平均 3.6 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 7 月 29-30 日，成交运价为 WS50.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 1-5 日，成交运价为 WS54。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 3-5 日，成交运价为 WS55.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 17-20 日，成交运价为 WS54.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 15-17 日，成交运价为 WS55。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 16 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 国内成交数量增加】

7 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1137.34 点，环比下跌 0.25%。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-0.08%、+1.12%、-0.14%及-0.89%。

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 6.90%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.95%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.19%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.44%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 12 艘（环比减少 8 艘），总运力 80.97 万载重吨，总成交金额 21543 万美元，平均船龄 12.00 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 0.75%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.66%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.22%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%；300000DWT 吨级油轮估值环比减少 0.34%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 5 艘（环比减少 5 艘），总运力 23.91 万载重吨，总成交金额 8340 万美元，平均船龄 17.40 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 0.15%。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 0.67%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.00%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.09%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.31%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 25 艘（环比增加 8 艘），总运力 6.50 万载重吨，总成交金额 6281.62 万人民币，平均船龄 8.43 年。

来源：上海航运交易所

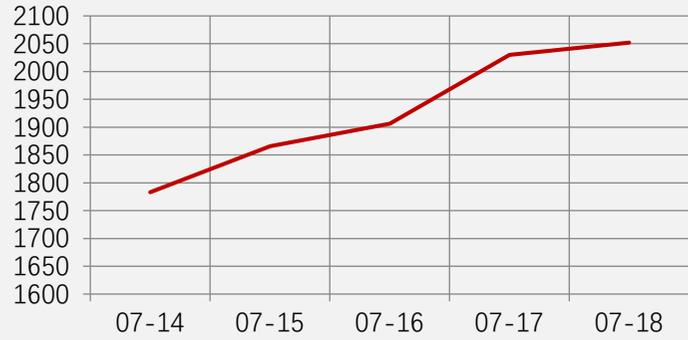
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

波罗的海指数	7月14日		7月15日		7月16日		7月17日		7月18日	
BDI	1,783	+120	1,866	+83	1,906	+40	2,030	+124	2,052	+22
BCI	2,367	+263	2,533	+166	2,642	+109	3,021	+379	3,084	+63
BPI	1,949	+89	1,990	+41	1,967	-23	1,933	-34	1,919	-14
BSI	1,244	+25	1,287	+43	1,315	+28	1,335	+20	1,346	+11
BHSI	649	+4	656	+7	664	+8	670	+6	673	+3



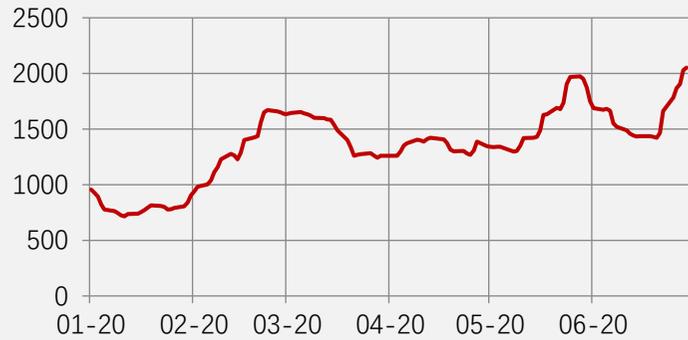
上周 BDI 指数走势



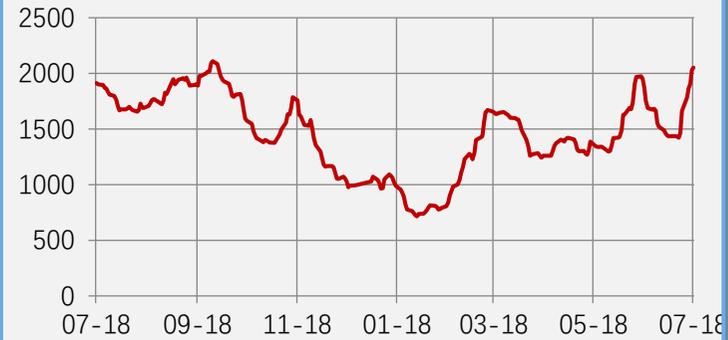
近一个月 BDI 指数走势



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	11/07/25	04/07/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	23,500	24,250	-750	-3.1%
	三年	20,500	19,500	1000	5.1%
Pmax (76K)	一年	12,500	12,000	500	4.2%
	三年	10,750	10,250	500	4.9%
Smax (58K)	一年	12,750	11,750	1000	8.5%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-07-15

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Cymona Star' 2006 87036 dwt dely Fangcheng 24/25 Jul trip via Indonesia redel Japan \$21,000 - NS United <Scrubber fitted>

'Sea Destiny' 2014 82172 dwt dely Machong 21/23 Jul trip via Indonesia redel India \$15,000 - Seapol

'Nord Nile' 2025 63969 dwt dely Bataan 15/30 July trip redel US Gulf intention steels \$11,000 for first 50 days, \$15,500 thereafter - cnr

'Kaspar Schulte' 2012 58758 dwt dely Pipavav 22 July trip redel China intention salt \$11,500 - Allianz



'Xin Hai Tong 29' 2011 57295 dwt dely Zhoushan 24 Jul trip redel Mediterranean \$17,500 for first 60 days, \$20,000 thereafter - cnr

'Ocean Bliss' 2024 39548 dwt dely Port Arthur 24 Jul trip redel Mucuripe intention petcoke \$15,000 - Norden

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【6月，美国从中国进口的箱量暴跌 28%】

供应链技术提供商笛卡尔最新数据显示，6月份美国从中国进口的海运箱量同比骤降 28%。

根据笛卡尔公司对美国海关提单数据的分析，6月份美国进口箱量为 220 万标准箱，较 2024 年同期下降了 3.5%。其中，从中国进口的箱量为 639,300 标准箱。由于进口商争相抢在关税生效前进货，在此次进口量下滑之前曾出现一轮接近创纪录的进口热潮。

6月，中国在美国进口箱量中的份额降至 28.8%，远低于 2024 年 7 月 40%的峰值。来自中国的热销商品，包括家具、玩具、纺织品和鞋类等均出现大幅下降。

与此同时，来自越南、印度尼西亚和泰国等几个东南亚国家的进口量激增。激增原因是零售商和其他进口商正在实施采购来源多元化。

笛卡尔行业战略总监 Jackson Wood 表示，今年 1 至 6 月，美国进口箱量比 2024 年同期高出 3.8%，但与今年年初相比增长已经放缓。

美国关税政策的不确定性或将持续。本周一，特朗普签署了一项行政令，延长美国对许多国家的部分关税税率宽限期，将其从 7 月 9 日延至 8 月 1 日。

来源: Reuters

##### 【中国从巴西大量进口，VLCC 吨海里翻倍增长】

得益于巴西对中国原油出口激增，超大型油轮（VLCC）市场迎来红利。根据航运数据平台 Signal Ocean 数据，今年第二季度，巴西对中国的原油出货量飙升至创纪录的



9360 万桶，较第一季度猛增 53%，同比更是跃升 60%。

Signal Ocean 数据显示，中国目前已吸收约 40% 的巴西原油出口，确立其在该国能源出口市场的主导地位。同时，中国正优先采购巴西长航程原油，而相关货量几乎全部通过 VLCC 完成运输。

这一趋势背后，是中国在复杂地缘政治背景下对原油供应稳定性的深层考量。相比中东地区的高敏感度风险，来自巴西的远程原油被认为是“低政治风险、高战略价值”的选项。

巴西国家石油公司 Petrobras 在这一趋势中扮演关键角色。该公司持续扩大对中国买家的现货及长期合同供应，合作方包括联合石化和中化集团等中国买家。

此外，中国近期加快战略石油储备（SPR）补库步伐，尤其在 2025 年初国际油价阶段性回调背景下，抓住低价窗口加紧采购。同时，山东地方炼厂在进口配额放宽及炼油利润回升的驱动下，采购活动明显回暖，也助推了对巴西原油的持续买入。

不仅如此，Petrobras 也在借助中国力量推动本国造船业复兴。其旗下航运子公司 Transpetro 提出到 2030 年前建造 25 艘新船的计划，现已与多家中国船厂签署初步合作协议，计划引入中资助力造船业重启。

VLCC 航运市场正在实质性受益于中巴航线的繁荣。Signal 数据显示，自 2025 年 3 月起，巴西至中国航线的“原油吨海里”七日移动平均值已超过 20 亿吨海里，较 2023 年与 2024 年翻倍增长。由于巴西往返中国航程长达约 100 天，远超中东至亚洲的 60 天往返周期，VLCC 在大西洋区域可用运力正迅速趋紧。

“随着中国持续大量采购巴西原油，VLCC 运力正在大西洋地区被大量锁定，这对全球 VLCC 运价构成上行压力，” Signal 分析称，“如果这种强劲流量维持，将进一步推动中东湾 VLCC 供给趋紧，带动全球市场重新洗牌。”

不过，也有市场声音持谨慎态度。Platts 的最新报告指出，尽管 OPEC+ 有望在三季度逐步放松减产，全球供应将有所增加，但由于夏季需求不振及地缘政治不确定性挥之不去，预计 VLCC 市场短期内仍将承压。



## 【LNG 运输船拆解量又破新纪录】

近日，一艘韩国 LNG 运输船已被出售拆解，使得 2025 年前 7 个月的 LNG 船拆解总量达到 8 艘，与 2024 年全年拆解量持平。

经纪人称，Hyundai LNG Shipping 旗下 13.5 万立方米蒸汽轮机驱动的“Hyundai Cosmopia”号(2000 年建造)在印度尼西亚以每轻吨(1dt)580 美元的“意外高价”出售。按 3.404 万轻吨计算，该船估值为 1970 万美元。

这艘 25 年船龄的 Moss 型 LNG 船据称含约 3000 吨铝材。但有经纪人指出，此次售价高于同一船东旗下同类船舶的成交价格，称这是“意外收获”——尤其是在市场自前期交易完成后已出现下滑的情况下。

Hyundai LNG Shipping 上周为“Hyundai Cosmopia”号征集拆解报价，该公司今年已另有三艘蒸汽轮机 LNG 船出售拆解：12.5 万立方米的“Hyundai Greenpia”号(1996 年建造)年初以约 1930 万美元成交；5 月，13.5 万立方米的“Hyundai Aquapia”号(2000 年建造)和“Hyundai Technopia”号(1999 年建造)各以约 1920 万美元出售。

韩国船东正集中清理老旧 LNG 蒸汽船。2025 年已拆解的 8 艘 LNG 船中，有 6 艘由韩国船东持有。韩国 LNG 船队中仍有其他蒸汽船，未来可能有更多拆解交易。

本周经纪人还报道，一艘此前传闻出售拆解的韩国 LNG 船被转售：135566 立方米的“HL Ras Laffan”号(2000 年建造)以每轻吨 497 美元成交，高于此前商定的 490 美元，该船现已更名为“Risa”号抵达孟加拉国。

尽管 2025 年 LNG 船拆解量有望破纪录，但市场人士对未出现更多拆解交易表示意外。LNG 蒸汽船因船型、效率及排放法规收紧，在租船市场日益边缘化。然而，这些全球最老旧的 200 艘 LNG 船中，许多在长期租约到期后，船东似乎不愿拆解，而是选择闲置或等待改装机会。

经纪人估计，2025 年可能有多达 20 艘 LNG 船被拆解，而新船交付量或达创纪录的 90 艘。

来源：中国船检



## 【双燃料船舶面临双重风险？】

在航运业绿色转型发展趋势推动下，特别是随着《欧盟海运燃料条例》于 2025 年 1 月 1 日生效，双燃料船舶的运营数量呈现显著增长。

最常见的双燃料船舶可同时使用传统燃料(如超低硫燃料油 VLSFO)和液化天然气(LNG)。目前，与双燃料船舶管理相关的索赔案件有所增加，这表明无论是实际操作还是期租合同，都需要进一步调整以适应先进燃料技术的应用。

近几个月来，夏礼文律师事务所处理了多起涉及 LNG 双燃料运输船的索赔案件。在这些案例中，传统燃料因未在保质期内使用而失效，必须进行卸载处理。这种情况多发生在 LNG 价格低于传统燃料价格时，租船人为节省成本而尽可能使用 LNG 作为燃料。这种做法给租船人带来了风险，因为卸载燃料的价值减损通常不在保险范围内。

国际内燃机协会(CIMAC)指出，虽然高硫燃料油(HSFO)的保质期可达 2 年，但极低硫燃油的保质期可能仅维持 3-6 个月。对于极低硫燃油而言，3 个月的储存期显得尤为短暂，特别是在天然气价格走低、船东倾向将其作为船用辅助燃料的情况下。

那么，船上燃料状态的监控责任应由谁承担?期租合同又应如何处理 2 种燃料的管理问题?

乍一看，似乎租船人理应负责燃料的使用，由其决定何时使用何种燃料，但实际情况并非如此简单。

### 期租合同相关条款

期租合同通常会明确规定租船人提供燃料的最低质量标准(例如 ISO 8217:2017 标准)。BIMCO 也于 2021 年制定了 LNG 燃料质量条款，对 LNG 燃料规格作出规范。

期租合同中可能还包含其他明示条款，要求租船人保证所供燃油在使用时符合船舶发动机的适配性要求。此外，若因租船人指令使用特定燃料导致船舶发动机受损，租船人还需承担默示赔偿责任。

尽管这些条款在一定程度上提供了操作依据，但它们并未清晰界定燃料状态的监控责任，尤其是在燃料保质期管理方面缺乏指引。



根据《国际安全管理规则》(ISM Code), 船东有义务在船上建立并维护安全管理体系(SMS), 其中应包含船东的风险评估和操作规程。该体系需涵盖燃油加注程序、使用前的燃油质量评估/检测(作为燃油管理计划的重要组成部分), 以及不同油舱中不同等级燃油的监控要求。

安全管理体系还需明确关键设备与系统的信息(如推进系统), 并制定具体措施以保障其可靠性, 相关要求还应纳入计划维护系统(PMS)。对于采用双燃料动力的 LNG 船舶(以低硫燃油为备用燃料且其保质期可能短至 3 个月), 船东应审慎更新安全管理体系与计划维护系统, 扩展加油后的燃料取样与检测要求覆盖范围, 以便实现对 2 种船载燃料的动态监控。此类调整应以燃油寿命评估为基础, 确保传统燃料在有效期内仍具备适用性, 并在燃料切换过程中不会对关键系统运行造成影响。

特别是在以下情况下, 这一问题尤为突出:

在港口或通航密集水域, 可能禁止使用 LNG 作为燃料;

传统燃油通常需保留最低安全储备量, 以确保紧急情况下可用。

因此, 船东必须定期检测和监控 2 种燃料, 确保船舶能够在任何时候(无论是否紧急)按要求完成燃料切换。

然而, 这并非意味着船东的燃料监控与检测要求可以免除承租方对燃料劣化风险的责任。鉴于燃油易变质的特性, 船东采取主动监测措施既合理且必要。此举有助于避免因未履行合理谨慎的燃料管理义务而面临索赔, 进而防止船舶在需使用传统燃料时因燃料失效而陷入困境。在这一背景下, 若未能建立合理、谨慎的燃料监控体系, 可能被认定为在开航前及开航初期未能履行适航性义务(依据“CMA CGM LIBRA”轮搁浅案的司法判例原则)。

#### 租赁保管

在期租合同下, 承租人在交船时及整个租期内所购燃油仍归其所有, 但船东将以保管人(bailee)身份代为保管。双方的保管关系原则上以租船合同条款为准(附条件保管), 且船东通常负有妥善保管承租人财产的法定义务。

需再次强调的是, 该保管义务并不意味着船东需对燃油自然劣化承担责任, 但根据该义务, 船东可能需履行与 SMS 体系类似的职责, 即合理监控燃油状态, 并在发现燃



料质量异常时及时通知承租人。

除对双燃料船舶传统燃油的质量监控外，船载低碳燃料亦可能引发相关问题。

租用双燃料船舶的核心驱动力之一，在于可凭借其低碳排放优势，满足《欧盟海运燃料条例》等可持续性法规要求并获取收益。以 LNG 双燃料运输船为例，运营方可通过联营 (pooling) 机制，将船舶在欧盟航线 (包括进出欧盟及欧盟境内航线) 使用 LNG 燃料的减排效益转化为实际经济收益。

若船东违反租约条款及/或未履行燃油监控义务，导致承租人无法使用船载低碳/零碳燃料，则可能给承租人造成商业损失。

此类财务损失的计算可能较为复杂，尤其是在船舶租期未满一个报告年度的情况下。对此，可行解决方案之一是船东与租船人在期租合同中事先约定违约赔偿机制，明确此类情况下租船人应得的财务补偿，从而避免复杂耗时的诉讼程序。

船东和租船人应共同关注双燃料船舶上的 2 种燃料的状态。船东更应制定、记录并实施专门针对双燃料船舶的专项 SMS 燃料管理计划。为预防和简化未来可能产生的纠纷，建议在双燃料船舶期租合同中纳入以下条款：

对 2 种燃料状态的管理、监控及向租船人报告的义务；

当其中 1 种燃料不可用时采取的应对措施；

因燃料不可用导致损失时的违约金补偿机制。

在可预见的未来，双燃料船舶将成为航运业的主流选择。因此，提前制定科学的操作规范，并商定合适的租约条款是审慎之举，可有效避免未来出现复杂且代价高昂的租约问题。



## ◆ 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	11/07/25	04/07/25	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	2,950	3,000	-50	-1.7%	

油轮						
船型	载重吨	11/07/25	04/07/25	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	8,600	8,650	-50	-0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	4,900	4,850	50	1.0%	

截止日期: 2025-07-15

### (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+2	Bulker	95,500	Hengli HI	2028	Shandong Ocean	3,850	



2	Bulker	89,000	Wuhu Shipyard, China	2027	Fujian Guohang Group - Chinese	4,330	Option exercise, methanol dual fuel
1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean, S.Korea	2027	Advantage Tankers - Swiss based	12,970	Option exercise, scrubber fitted
2+2	Tanker	158,000	Hengli HI	2027-2028	Eastern Pacific	9,000	LNG DF
2	Tanker	50,000	K SB	2027	Venergy	Undisclosed	
2	Container	22,000 teu	Hengli HI	2028-2029	MSC	21,500-23,000	LNG DF
4	Container	22,000 teu	SWS	2028-2029	MSC	21,500-23,000	LNG DF
5	Container	15,000 teu	Hanwha Ocean	2028	Yang Ming Marine Transport	19,000	LNG DF
4	Container	13,000 teu	Hyundai Samho	2028	Sinokor	15,300	
2+2	Container	3,100 teu	New Dayang, China	2028	Chartworld - Greek	4,250	LOI stage
2+2	Container	1,100 teu	Yangzijiang	2027	CK Line - S.Korea	2,250 - 2,300	
1	Ammonia Bunkering	5,000 cbm	Sasaki Shipbuilding, Japan	2027	Itochu - Japanese	3,400	
1	Research		Vard, Norway	2028	Inkfish - US based	23,400	Submersible support, ROV, 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 NORTH	BC	180,337		2011	China	2,500	Greek	scrubber fitted
ULTRA PUMA	BC	81,855		2016	Japan	2,525	Chinese	Eco
SHANDONG FU YUAN	BC	81,781		2017	China	2,380	Undisclosed	on BBHP terms, Eco



SEA PEGASUS	BC	81,728		2014	China	1,750	Chinese	en bloc each, Eco
SEA GEMINI	BC	81,716		2014	China	1,750	Chinese	
WHITE WHALE	BC	76,039		2012	China	1,275	Hellenic Carriers	basis Brazil delivery
IVS OKUDOGO	BC	61,331		2019	Japan	2,700	Greek	en bloc each*, Eco
IVS PRESTWICK	BC	61,305		2019	Japan	2,700	Greek	
APJ JAI	BC	56,594		2011	China	1,125	Chinese	
STONEWELL PIONEER	BC	56,533		2014	China	1,450	Greek	
PAULINE	BC	53,464		2007	Japan	1,100	Yongija Shipping - China	Basis DD Passed
GUO DIAN 36	BC	51,200		2002	China	590	Undisclosed	Via Auction
WOUYANG QUEEN	BC	37,218		2011	Japan	1,380	Vietnamese	
FEDERICA	BC	36,612		2012	Vietnam	undisclosed	Undisclosed	
HOPE	BC	35,956		2010	China	790	Middle Eastern	
SEA DOLPHIN C	BC	33,802		2011	S. Korea	1,170	Vietnamese	
AFRICAN SWAN	BC	32,776		2005	Japan	665	Chinese	
CHANG AN	BC	31,800		2009	China	undisclosed	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
SEASPAN LOGA	CV	33,812	2,478	2006	Germany	undisclosed	UAE	*
SEASPAN HANNOVER	CV	33,742	2,478	2006	Germany	undisclosed	UAE	
KAWA NINGBO	CV	30,240	2,498	2002	Japan	2,050	Undisclosed	
VEGA COLIGNY	CV	23,954	1,868	2023	China	3,100	Saudi Arabia	
A. OBELIX	CV	23,831	1,702	2008	Germany	2,525	Greek	basis TC attached
SHECAN	CV	12,550	907	2008	China	925	Middle Eastern	



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
ATLANTIC LOYALTY	TAK	307,284		2007	China	4,400	Undisclosed	
CITY OF TOKYO	TAK	303,994		2004	Japan	4,150	Undisclosed	
HESPERIA TIDE	TAK	115,000		2025	China	7,100	Greek	eco, scrubber fitted
ORIENTAL DIAMOND	TAK	50,781		2008	S. Korea	3,100	Middle Eastern	en bloc, Epoxy
ORIENTAL GOLD	TAK	50,591		2008	S. Korea			
ASTIR LADY	TAK	50,286		2011	S. Korea	1,950	Undisclosed	
BULL SHARK	TAK	49,999		2009	S. Korea	1,720	Undisclosed	Epoxy CAP 1
HARRIS	TAK	40,960		2009	S. Korea	1,720	Nigerian	Epoxy - IMO II
FAIRCHEM CONQUEST	TAK	21,176		2017	Japan	3,000	European	stst
HOKORI	TAK	8,911		2010	Japan	1,100	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
HARBOUR WELL	BC	72,497	10,161	1998	Japan	420.00	
RASI	TAK/LNG	75,075	30,770	2000	S. Korea	497.00	Previously Reported Sold 'As Is' Korea/Singapore as "HL Ras Laffan"

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
GREEN EBERSUND	OTHER/REF	6,120	2,976	1990	Norway	undisclosed	



INDA	TAK	115,418	17,647	2003	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
HYUNDAI COSMOPIA	TAK/LNG	77,591	34,040	2000	S.Korea	580.00	as is Indonesia, incl 1,250t ROB and 3000mt of aluminum

### ◆ [ALCO 防损通函](#)

#### 【警惕吸附式水雷——新的海上威胁】

近期，地中海地区发生了一系列疑似吸附性水雷袭击事件，多艘商用油轮遭遇不明原因爆炸，再度引发全球对海上安全风险的关注。这些袭击事件具有隐蔽性强、信息模糊及地缘政治意味明显等特征，标志着海上风险格局正发生变化，亟需进一步加强作战警觉性与战略预判能力。

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
2025-07-18	714.980	831.510	4.826	91.092	961.490	465.270	425.820	556.920	891.750
2025-07-17	714.610	832.070	4.841	91.035	959.530	466.580	425.250	558.020	893.140



2025-07-16	715.260	831.570	4.813	91.121	959.480	467.330	427.210	557.570	893.730
2025-07-15	714.980	835.340	4.847	91.081	962.120	468.790	428.080	558.380	897.680
2025-07-14	714.910	836.100	4.866	91.072	966.650	471.270	430.470	559.280	899.190

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)

Total Shipping