



全一海运市场周报

2025.07 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.07.21 - 07.25)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场继续调整行情，多数航线市场运价走低，综合指数小幅下跌。据国家统计局公布的数据显示，2025 年上半年，中国 GDP 同比增长 5.3%，我国国民经济顶住压力稳中向好，生产需求稳定增长，高质量发展取得新进展，经济表现出较强的韧性。7 月 25 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 1592.59 点，较上期下跌 3.3%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，欧元区 7 月综合 PMI 升至 51，好于市场预期，创近一年以来的新高，其中制造业 PMI 指数升至 49.8，达到 36 个月来的高点。得益于制造业平稳复苏和服务业加速增长，欧洲经济继续回暖。目前，欧美贸易谈判依旧面临不确定性，市场正关注后续进展。本周，运输需求保持稳定，市场运价基本平稳。7 月 25 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 2090 美元/TEU，较上期上涨 0.5%。地中海航线，供需基本面略显疲软，即期市场订舱价格小幅下跌。7 月 25 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 2418 美元/TEU，较上期下跌 4.4%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国 7 月 Markit 制造业 PMI 初值下降至 49.5，重新跌至荣枯线以下，创去年 12 月以来新低。制造业和服务业对未来一年的信心降至过去两年半以来的最低水平，市场持续担忧政府关税政策的影响。据报道，中美将于下周在瑞典举行经贸会谈，外界期待双方达成进一步共识。本周，运输需求相对平稳，市场运价继续调整走势。7 月 25 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 2067 美元/FEU 和 3378 美元/FEU，分别较上期下跌 3.5%、6.5%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续下行。7 月 25 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 1152 美元/TEU，较上期下跌 12.8%。



澳新航线：运输需求稳中向好，即期市场订舱价格继续上涨。7月25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1071美元/TEU，较上期上涨2.8%。

南美航线：运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价继续下跌。7月25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5188美元/TEU，较上期下跌7.8%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。7月25日，中国出口至日本航线运价指数为954.91点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【多空因素交织影响 综合指数小幅波动】

本周，降雨天气缓解高温情况，加上煤价上涨后，市场抵触情绪升温，下游采购需求出现下降。另一方面，台风预期带来部分挺价情绪，利好利空因素交织，市场博弈增加，综合指数小幅波动。7月25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1042.87点，较上期下跌0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，全国多地遇极端高温天气，华东、华南地区电厂负荷率创历史新高。不过受台风“韦帕”影响，区域性强降雨天气增多，部分区域高温范围有所缩减，电煤负荷延续高位震荡走势。本周，沿海八省电厂日耗217.8万吨，减少9万吨，存煤可用天数16.1天，环比小幅上涨。煤炭价格方面，主产区持续降雨导致露天矿停产，煤炭产运受阻，加之部分煤矿检修，货源持续短缺，推动市场看涨情绪，煤炭价格小幅上涨。环渤海各港调进量116.5万吨，环比上涨8.1万吨，调出量116万吨，环比上涨5.8万吨，合计存煤2529万吨，环比上涨13万吨。运价走势方面，本周，沿海电煤日耗高位运行，煤价上涨较快，港口贸易商囤货看涨，但在长协及进口煤炭稳定补充下，终端对高价煤接受度偏低，采购需求释放不足，沿海煤炭市场行情偏弱，运价小幅波动。

7月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1058.34点，较上期下跌0.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收717.84点，较7月18日下跌2.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价29.3元/吨，较7月18日下跌1.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.4元/吨，较7月18日上涨0.1元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为42.0元/吨，较7月18日下跌0.5元/吨。

金属矿石市场：本周终端需求出现回落，螺纹钢表需环比下滑，库存稍有累积，铁水产量逐步回落。同时，铁矿石全球发运环比增加，疏港量增加，港口库存小幅累积，



铁矿石价格难以支撑。运输市场方面，矿石供需平衡，终端多按需采购，沿海矿石运价小幅下跌。7月25日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收695.86点，较7月18日下跌0.7%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.4元/吨，较7月18日下跌0.1元/吨。

粮食市场：本周，国内玉米主产区迎来持续降雨天气，玉米流通量缩减，加工企业补库需求上升，玉米价格小幅震荡。养殖利润小幅回升，生猪存栏量偏高，为饲料消费刚性需求提供支撑，同时小麦与玉米价差走扩，小麦饲用性价比降低，玉米采购需求回暖。运输市场受台风影响，船舶周转减慢，沿海粮食运价小幅上涨。7月25日，沿海粮食货种运价指数报823.45点，较上期上涨0.6%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价45.8元/吨，较上期上涨0.5元/吨。

成品油市场：国际原油延续下跌趋势。从国内成品油消费端来看，汽油需求虽处高峰，但终端表现不及预期，中下游采购积极性减弱，以按需采购为主；柴油价格则延续低需求态势，尽管地炼近期出货尚可，但多为阶段性备货且已接近尾声，对价格支撑有限，短期内成品油价格将持续震荡，运输价格小幅波动。7月25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997.0点，较上期下跌0.0%；市场运价指数924.51点，较上期下跌0.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船运价继续上涨 租金指数创年内新高】

本周，国际干散货运输市场各船型市场总体行情较好，受海岬型船市场运价大幅上涨带动，远东干散货租金指数创年内新高。具体船型来看，海岬型船市场大西洋市场货盘持续释放，运力偏紧，同时受FFA远期合约价格上涨拉动，市场氛围较好，运价继续上行。巴拿马型船和超灵便型船市场，虽然煤炭、粮食、镍矿等货盘较前期有所减少，市场追涨氛围降温，但台风影响船舶周转，同时船东降价意愿不明显，日租金高位徘徊。7月24日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1662.20点，较7月17日上涨13.7%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场继续较大幅度上涨。太平洋市场，周初，由于FFA远期合约价格下跌，同时澳大利亚货盘一般，市场活跃度不高，澳大利亚至青岛航线运价在9.5美元/吨附近小幅波动。下半周，澳大利亚部分矿商在市场询船，FFA远期合约价格再次上涨，以及受远程矿航线带动，市场情绪高涨，日租金、运价快速拉升。7月24日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26587美元，较7月17日上涨38.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.400美元/吨，较7月17日上涨14.7%。远程矿航线，巴西至远东和欧洲市场铁矿石货盘持续释放，而大西洋市场8月中旬可用运力偏紧，同时FFA远期合约价格上涨，市场推涨情绪浓厚，运价涨至本月最高。7月24日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.183美元/吨，较7月17日上涨10.2%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场火热氛围有所降温，日租金高位小幅波动。本周，太平洋市场煤炭即期货盘有限，南美粮食市场开始走软，但海岬型船市场运价大幅上涨，以及“韦帕”“范斯高”“竹节草”台风影响船舶周转，太平洋市场日租金依然坚挺。7月24日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 15214 美元，与 7 月 17 日持平；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 14130 美元，较 7 月 17 日上涨 0.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.702 美元/吨，较 7 月 17 日上涨 0.7%。粮食市场，随着 8 月装期的南美粮食货盘逐步消化，以及 FFA 远期合约价格下跌，前期火热氛围有所冷却，粮食运价高位小幅回调。7 月 24 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.467 美元/吨，较 7 月 17 日下跌 0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金高位盘整。东南亚市场有部分月底月初装期的煤炭货盘释放，受台风影响，菲律宾镍矿装货速度放缓，镍矿货盘有所减少。尽管煤炭、镍矿、钢材等货盘总体较前期有所减少，市场追涨气氛减弱，但船东降价意愿不明显，日租金高位小幅波动。7 月 24 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11005 美元，较 7 月 17 日上涨 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.069 美元/吨，较 7 月 17 日上涨 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止涨回调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 7 月 18 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 320 万桶至 4.19 亿桶，预期为减少 160 万桶。汽油库存下降 170 万桶，包括柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 293 万桶；原油产量下降至 1327.3 万桶/日，炼厂开工率达 95.5%高位，高于历史同期平均水平。周三，俄罗斯与乌克兰在伊斯坦布尔举行和平谈判，讨论进一步的战俘交换问题，但双方在停火条款以及两国领导人可能举行会面等问题上仍存在巨大分歧。欧盟于周五通过了针对俄罗斯的第 18 轮制裁方案，下调了俄罗斯原油的价格上限。美国财政部长贝森特表示，他将于下周在斯德哥尔摩与中国官员会面，讨论延长贸易休战。地缘政治和贸易局势的不确定性可能会引起全球燃料需求的担忧，并对原油产生影响。OPEC 预计，在全球范围内，石油需求增长可能正在放缓，但尚未见顶，世界电气化将意味着能源需求的稳步增长。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 69.23 美元/桶，较 7 月 17 日下跌 0.42%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价由涨转跌。中国进口 VLCC 运输市场运价止涨回调。7 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 944.92 点，较 7 月 17 日下跌 10.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线货量有所下降，大西洋及美湾航线相对安静，公开询盘依旧较少，成交 WS 点位小幅回调。租家仍然通过私下寻船降低货盘曝光度给市场施压，船东信心不足情绪面转弱，部分为数不多的公开货盘更是收到了两位数以上的船东报价，中东航线的成交运价跌破 WS50 来到年度低位。目前，



整体可用运力充沛，中东 8 月装期货量并不少，当前 TCE 水平船东应该倾向短航线货盘，是否会引起船东因运费过低而带来的挺价情绪仍需继续观望。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.5，较 7 月 17 日下跌 12.34%，CT1 的 5 日平均为 WS50.99，较上期平均下跌 2.45%，TCE 平均 2.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS49.59，下跌 8.00%，平均为 WS51.95，TCE 平均 3.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至马六甲航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 31 日至 8 月 1 日，成交运价为 WS52。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 5-6 日，成交运价为 WS49.25。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 7-9 日，成交运价为 WS50。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 10-12 日，成交运价为 WS56。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 13-15 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 18 日，成交包干运费约为 760 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 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1131.67 点，环比下跌 0.50%。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+0.13%、-2.83%、-0.11%及-0.49%。

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 6.51%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.09%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.93%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.35%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 19 艘（环比增加 7 艘），总运力 127.30 万载重吨，总成交金额 34197 万美元，平均船龄 11.74 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 0.23%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.63%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.48%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.10%；300000DWT 吨级油轮估值环比减少 0.11%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 8 艘（环比增加 3 艘），总运力 109.97 万载重吨，总成交金额 25470 万美元，平均船龄 15.13 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 0.11%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌



0.11%。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 0.04%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.57%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.46%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.91%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 9 艘（环比减少 16 艘），总运力 2.30 万载重吨，总成交金额 25688.88 万人民币，平均船龄 11.09 年。

来源：上海航运交易所

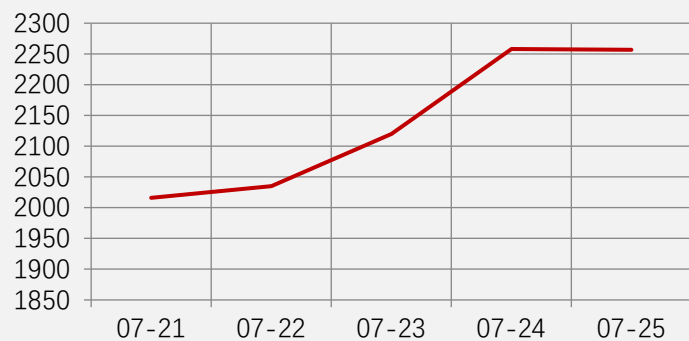
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

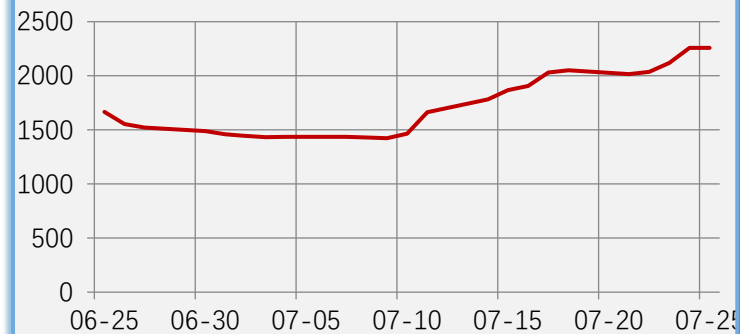
波罗的海指数	7 月 21 日		7 月 22 日		7 月 23 日		7 月 24 日		7 月 25 日	
BDI	2,016	-36	2,035	+19	2,120	+85	2,258	+138	2,257	-1
BCI	2,981	-103	3,061	+80	3,339	+278	3,790	+451	3,829	+39
BPI	1,915	-4	1,909	-6	1,905	-4	1,882	-23	1,838	-44
BSI	1,346	0	1,329	-17	1,313	-16	1,298	-15	1,294	-4
BHSI	675	+2	678	+3	682	+4	682	0	682	0



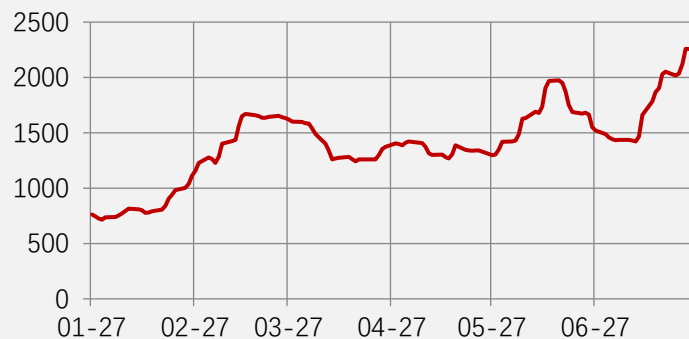
上周 BDI 指数走势



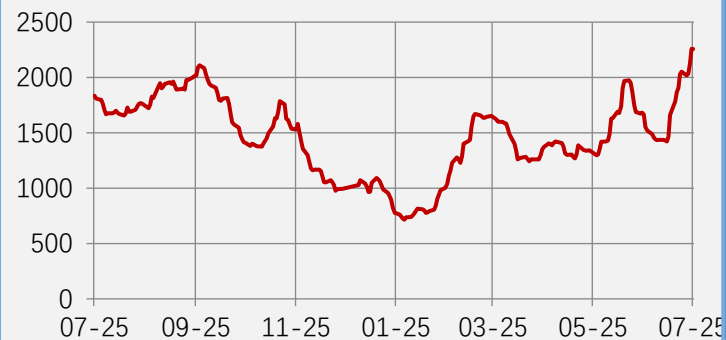
近一个月 BDI 指数走势



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	18/07/25	11/07/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,500	23,500	3000	12.8%
	三年	21,500	20,500	1000	4.9%
Pmax (76K)	一年	13,500	12,500	1000	8.0%
	三年	11,000	10,750	250	2.3%
Smax (58K)	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-07-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Lowlands Blue' 2019 99991 dwt dely Khor Fakkan 5/6 Aug trip via South Africa redel China intention chrome ore \$20,750 - cnr

'KM Nagoya' 2012 95439 dwt dely Fujian 30 Jul trip via WC Australia redel China \$15,000 - Cobelfret

'Amemptos' 2019 81107 dwt dely Hong Kong 28/31 Jul trip via E Kalimantan redel AG-Singapore \$15,500 Cargill

'Xin Dong Guan 15' 2013 76202 dwt dely Dahej 29/31 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【2025 年下半年集运市场展望】

分析师指出，美国关税、红海危机是决定目前集运市场走向的两个决定性因素。

2025 年上半年集运市场表现

MSI 分析师 Daniel Richards 指出，作为行业分析师，2025 年从未有过沉闷时刻。集运市场在 2025 年面临两个决定性因素：特朗普 2.0 关税，以及在船队扩张的确定性面前，恢复红海通行的时间。

他解释称，“实际上，关税充满不确定性，红海现状从未真正的改变，正如预期的那样，船队运力增长有所提高。”

就上半年集运市场表现而言，他指出，“在许多方面，今年实际上比 2024 年更稳定，波动更小。”

根据他的说法，实际上可以将集运市场分为两部分看：跨太平洋航线和其他航线。对其他航线而言，“市场的季节性趋势更多地恢复了正常”。

纵观欧线，以及中东和拉丁美洲航线，1 月至 5 月市场疲软的季节性模式非常正常，6 月欧洲港口拥堵加剧，运价开始上涨。

他解释称，“因此，尽管宏观经济波动很大，但从季节性的角度来看，许多航线的表现实际上与通常预期的一致。但美线除外，在特朗普 2.0 关税的冲击下，美线的情况更像‘过山车’”。

虽然上半年市场相对正常，但他警告称，“未来六个月可能会扭转这一局面”。

特朗普 2.0 关税对美国贸易的影响



他指出，“关税肯定会给美国贸易带来压力。我们看到，在过去一个月左右的时间里，美线的运价大幅下降，在其他条件不变的情况下，这种情况似乎可能会在今年下半年持续。”

关税方面仍存在许多不确定性。总的来说，他认为这种情况相对于 4 月初“解放日”后的情况而言“不那么危险”，“但我认为值得注意的是，平均关税将远高于 2024 年年底。”

截至目前，更高关税的影响并没有对集装箱贸易量产生太大影响，2025 年截至目前，集装箱贸易量同比增长了 4-6%。

他指出，“我认为，与美国的贸易状况将在今年下半年恶化。”

今年上半年到底有多少货物被提前发运，目前尚不清楚。然而，MSI 预计，美国集装箱进口将在 2025 年下半年萎缩，疲软至少还会持续一年。

他指出，“这可能会导致运价下降，因为运力不断增长，班轮公司开始出现到底应该将这些大型船舶部署在哪的问题。”

红海危机

由于 2025 年上半年胡塞武装没有对红海商船发动袭击，业界对恢复红海航行抱有期待。然而，7 月份相继击沉“Magic Seas”和“Eternity C”重新点燃了红海危机。

他指出，“这显然现在被无限期搁置，而且看起来不会在短期内得到解决。”

需求和供应前景

MSI 分析师 Daniel Richards 在谈到船舶供应时表示，“订单量仍然很大。班轮公司继续大量下单，今年截至目前，已经下了约 200 万 TEU 的新造船订单，这确实意味着订单量仍停留在略高于 30% 的水平。而且班轮公司仍然非常重视大型船舶。”不过，订购小型船舶的数量也有所增加。



简言之，在过去的 18 个月里，由于红海危机的持续，全球集运市场保持了供需基本平衡，这有助于支撑市场。然而，如果因美国关税而导致需求下降，这种平衡能有多稳固？

事实上，MSI 预计全年船队增长将超过集装箱贸易增长。即预计集装箱贸易增长预计将增长约 3.5%至 4%，而船队增长预计约为 6.5%。

展望未来，他表示，预计在美国关税的推动下，集装箱贸易增长将在明年减弱。

他预计，“明年，贸易前景可能会减弱，但美国以外的地区不太会是灾难性的。”

MSI 预计今年下半年供需平衡将减弱，这将对“旺季”运价造成压力。

在运力供应方面，虽然 2026 年的新交付量将有所缓解，但随着过去 18 个月新增订单开始交付，船队增长会大幅加速，这将给市场带来压力。

他总结称，“即使红海危机持续，集运市场事实上仍面临潜在的供应过剩。”

来源：航运界

【LNG 运输市场短期承压，明年船队规模将超 VLCC】

克拉克森研究公司 (Clarksons Research) 认为，从长期来看，LNG 运输船东将从货运量的大幅激增中获利。

Clarksons Research 董事总经理史蒂夫·戈登 (Stephen Gordon) 表示，市场正遭遇短期阻力——今年早些时候，即期费率跌至历史低点，且此后一直远低于常规水平。

双燃料电力推进 (DFDE) 船的一年期租船合同价格降至每天 9000 美元，而蒸汽轮机船的租金甚至出现负值。三燃料电力推进 (TFDE) 船的日租金为 25500 美元，一周内下降 6%。



近期的航程趋势对此并无助益——今年美国大部分出口货物前往欧洲，而非亚洲。

Clarksons Research 表示，2024/25 年度船队规模预计增长 17%，而同期货运量仅增长 7%，凸显出当前行业基本面疲软。

但戈登预计，该行业将迎来一个显著的扩张阶段。他表示：“我们预计到本 10 年末贸易量将增长 60%。这似乎不是第一次出现船舶按时交付而项目却延期的情况。本 10 年间，已累计订购 451 艘 4 万立方米以上的船舶”。戈登补充道，判断航运需求的具体时机始终是件“棘手”的事——尤其是在船厂交付记录普遍良好、而项目却频频延期的情况下。2026 年的运量预测显示行业将创纪录扩张，届时将有 8000 万吨/年的名义产能投入运营。

该项目储备依然强劲，目前有 1.4 亿吨年产能正在建设中，预计将在 2027 至 2030 年间陆续投产。

他相信，今年或有高达 1 亿吨年产能的项目将达成最终投资决定。

戈登指出：“从宏观层面看，到 2030 年天然气将占全球能源供应的 23%，在能源转型中表现应该会相当出色。”

但他提醒业内企业要密切关注中国的需求、地缘政治局势和天然气价格走势。

当前 LNG 运输船的新造船订单量已达到现有船队规模的 44%，创下航运业历史新高。但今年上半年订单增速放缓，仅签约了 8 艘新船。当前仍有大量项目需求待释放，支撑未来 18 个月的新船订单。

克拉克森预测，到 2026 年底，LNG 运输船队规模将超过超大型油轮 (VLCC) 船队。

来源：中国船检

【油轮市场新势力崛起】

过去 20 年，中国进口需求一直是推动国际油轮市场增长的核心动力。船舶经纪商 Gibson 在其最新周报中指出，过去 10 年，中国贡献了全球石油需求增量的 60%。然



而，随着中国石油需求的变化，全球石油贸易格局也在发生改变。多重因素导致中国需求进入平台期，其中最关键的是电动汽车的普及。此外，LNG 动力卡车和电动卡车的采用率也在持续提升。

Gibson 分析称，在中国石油需求趋于平稳并预计长期下降的同时，印度正迅速成为全球石油需求增长的核心引擎。这个亚洲新兴经济体通过城市化进程、基建扩张及工业发展持续推高用油需求。印度需求高度集中于运输燃料。当世界其他地区转向电动车时，印度反而强化燃油车布局，预计 2024 至 2030 年该国日均石油消费量将增长 100 万桶。与此同时，菲律宾、泰国、马来西亚和越南也与印度一道，共同推动石油贸易东移趋势，其中印尼的表现最为突出。

Gibson 预计，到 2030 年，亚洲非经合组织国家(除中国和印度外)的石油需求将较 2024 年增长近 130 万桶/日。这一增长绝大部分将来自菲律宾、泰国、马来西亚和越南，主要受这些国家柴油密集型产业发展、经济快速增长和人口扩张驱动。航空煤油及柴油的消费量将进一步推高该地区整体燃料需求，其背后是不断壮大的中产阶级和持续深化的工业化进程。这些国家正逐步崛起为亚洲重要的近岸制造中心。随着工业基础设施的发展以及包装和建筑行业需求的增长，多个新建蒸汽裂解装置将陆续投产，这将有力支撑石脑油的需求。

Gibson 补充称，随着需求持续增长，预计上述国家炼油厂的加工量将进一步提高。其中，印度的炼油能力预计到 2030 年增加 90 万桶/日，主要得益于多个新建炼油项目的陆续投产。中国炼油能力也将有所增长，但增幅相对有限，预计同期仅增加 25 万桶/日，主要受国内运输燃料需求放缓影响。此外，非经合组织亚洲国家的炼油能力预计增长 30 万桶/日，印尼和泰国也将有 2 家新炼油厂投产。相比之下，亚洲发达经济体的炼油能力或将出现类似规模的下降。总体来看，到 2030 年，亚洲炼油厂的加工量净增长预计将达到 130 万桶/日。与此同时，亚洲整体石油产量预计将小幅下降，降幅约为 40 万桶/日，主要受中国产量放缓以及马来西亚、澳大利亚等国产量下滑影响。区域内产量与炼油能力增长之间的缺口持续扩大，预示着未来将更多依赖来自大西洋盆地的长距离海运进口，以及以中东为起点的中程运输。

Gibson 总结指出，尽管中国石油需求趋于平稳，但亚洲石油贸易量仍有望增长，只是增速将低于此前预期。印度、菲律宾、泰国、马来西亚和越南的崛起正在重塑石油贸易格局，需求分布将更加多元化，油轮市场的驱动力将来自亚洲多个国家。

来源：航运在线

【外媒：希腊油轮绕道非洲以避免红海袭击】

三家石油贸易商和 LSEG 航运数据显示，由于胡塞武装袭击带来的安全威胁不断升级，几艘由希腊管理、向亚洲运输俄罗斯石油的油轮越来越多地避开红海，转而选择



绕行更长的非洲航线。

本月早些时候，一艘悬挂利比里亚国旗、由希腊经营的散货船在也门海域遭到无人机和快艇袭击，造成四名海员死亡。伊朗支持的胡塞武装今年 7 月还击沉了另一艘船只，结束了该地区短暂的平静。

红海是全球石油和大宗商品贸易的重要动脉，自胡塞武装于 2023 年 11 月发动袭击以来，红海的交通量急剧下降。该组织声称，这次袭击是为了声援加沙冲突中的巴勒斯坦人。

虽然大多数西方船东去年放弃了苏伊士运河航线，但俄罗斯的石油运输基本上继续通过该地区，这得益于莫斯科与支持胡塞武装的伊朗的密切关系。

希腊航运公司最近在俄罗斯乌拉尔石油市场变得活跃起来，因为该品级的价格跌破了西方每桶 60 美元的价格上限，使它们能够在遵守七国集团（G7）价格上限条款制裁的同时，提供运输和保险服务。

LSEG 的数据显示，Minerva Elpida、Minerva Vera 和 Nissos Ios 等船共载有 30 万吨俄罗斯乌拉尔原油，于 6 月底和 7 月初出发，目前正通过好望角前往印度。

这些油轮是自 2023 年 10 月以来停靠在以色列港口的姊妹船的一部分，挪威海运保险公司 Gard 表示，这可能使它们成为胡塞武装的目标。

船舶通常有保护和赔偿保险，包括第三方责任索赔，包括环境损害和伤害。单独的船体和机械保险涵盖船舶的物理损坏。进入红海等高风险地区时，需要单独购买战争险保险。

Nissos Ios 号是一艘悬挂马绍尔群岛旗帜的中型苏伊士型油轮，可运载 100 万桶原油，由 Kyklades Maritime 管理，Gard 为其投保了保护和赔偿。Minerva Elpida 是一艘悬挂希腊国旗的 Aframax 型油轮，载重量为 70 万桶，而 Minerva Vera 是一艘悬挂马耳他国旗的苏伊士型油轮，这两艘船都由 Minerva Marine 管理，并由英国 NorthStandard 投保。

Gard 表示，它没有为“尼索斯- Ios”号提供战争风险保险，并拒绝就红海安全问题发表评论。目前尚不清楚哪些公司为这三艘船提供了战争险保险。



北标表示，理赔协会不会向船东和战争险承保人提供航线建议，而“经好望角航行的决定将由船东和承租人共同做出”。

通过非洲南部的好望角航行到欧洲通常需要 15 天的时间，而通过红海航行到欧洲的时间通常是前者的两倍。

自胡塞武装发动袭击以来，红海航行的战争风险溢价增加了一倍多，每七天的航行就会增加数十万美元的额外成本。

来源：物流巴巴

◆[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	18/07/25	11/07/25	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	2,950	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	18/07/25	11/07/25	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	8,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	4,900	4,900	0	0.0%	

截止日期：2025-07-22



(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	325,000	Hengli Hi	2027	Winning Shipping	undisclosed	
4	Bulker	210,400	Qingdao Beihai, China	2027-2028	CSSC Shipping - Chinese	7,350	
2	Bulker	89,000	Wuhu	2027	GUOHANG OCEAN	4,300	
2+2	Tanker	163,000	Beihai	2028	New Shipping	7,700	
4	Tanker	75,500	New Times	2027-2028	TSAKOS	5,500	
4	Container	22,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2028	MSC - Swiss based	undisclosed	LNG dual fuel
2	Container	22,000 teu	Hengli Heavy Industries, China	2028-2029	MSC - Swiss based	20,000	Option exercise, LNG dual fuel
3+3	Container	21,000 teu	CMHI Haimen, China	2028-2029	MSC - Swiss based	21,000	LNG capable
7	Container	15,000 teu	Hanwha Ocean, S. Korea	2028-2029	Yang Ming Marine Transport - Taiwanese	undisclosed	LNG dual fuel
3	Container	8,000 teu	Imabari	2028	Yang Ming Marine Transport - Taiwanese	11,800-12,000	
4	Container	4,500 teu	Taizhou Sanfu Ship Engineering, China	2027	MPC Container Ships - Norwegian	5,700	Three year charter contracts, ammonia or methanol ready
2	Container	2,800 teu	HMD, S.Korea	2027	Yang Ming Marine Transport	5,640	
2+2	Container	1,800 teu	Yangzijiang Shipbuilding	2027	Minerva Marine	3,030	
2+2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding	2027	Minerva Marine	3,030	



6	Container	1,800 teu	China Merchants Jinling Shipyard, China	2027-2028	Easten Pacific - Singapore based	3,000	
1+1	Gas Carrier	174,000 cbm	Hanwha Philly Shipyard, USA	2028	Hanwha Shipping - Chinese	25,000	GTT containment system, MEGI propulsion
2	Ammonia Carrier	51,530 cbm	Nantong CIMC, China	2028	Navigator Amon Shipping - UK based / Norway	8,400	Ammonia fuel, capable to carry LPG

◆[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
IMPERATOR AUSTRALIS	BC	176,387		2012	China	2,550	Greek	
PACIFIC WEST	BC	175,932		2012	China	2,320	Chinese	scrubber fitted
MINERAL BRUSSEL	BC	175,219		2011	China	2,450	Undisclosed	scrubber fitted
ULTRA LION	BC	81,843		2015	China	2,480	Undisclosed	scrubber fitted
BEAUTY PEONY	BC	63,587		2015	China	2,000	Greek	Eco
CP CHONGQING	BC	63,581		2016	China	2,100	Undisclosed	
IZMIR	BC	63,200		2013	China	1,825	Turkish	
NORD KITAN	BC	60,195		2017	Japan	2,430	Undisclosed	
JIN JI	BC	56,913		2009	China	1,100	Chinese	
EPIC TRADER	BC	56,778		2012	China	1,300	Chinese	Tier II
HAMBURG WAY	BC	39,376		2016	China	1,710	European	en bloc each, Eco
HAMBURG PEARL	BC	39,359		2016	China	1,710	European	



DL LAVENDER	BC	35,194	2014	S. Korea	1,360	Undisclosed	*
DL OLIVE	BC	35,194	2013	S. Korea	1,340	Undisclosed	
STELLAR ENGURI	BC	33,677	2012	Japan	1,350	Undisclosed	OHBS
IVS KINGLET	BC	33,132	2011	Japan	1,225	Undisclosed	OHBS
MOUNT RAINIER	BC	32,816	2005	Japan	790	Undisclosed	
TUOJIANG	BC	28,515	2006	Japan	537	Undisclosed	at auction

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
NB GSI NANSHA 25110001	CV	100,500	8,400	2027	China	undisclosed	Tailwind Shipping	
NB GSI NANSHA 25110002	CV	100,500	8,400	2028	China	undisclosed	Tailwind Shipping	
NB GSI NANSHA 25110003	CV	100,500	8,400	2028	China	undisclosed	Tailwind Shipping	**
NB GSI NANSHA 25110004	CV	100,500	8,400	2028	China	undisclosed	Tailwind Shipping	
NB GSI NANSHA 25110005	CV	100,500	8,400	2028	China	undisclosed	Tailwind Shipping	
HAKATA SEOUL	CV	90,488	8,540	2010	Japan	7,500	MSC - Swiss	
MSC KATYA R.	CV	63,259	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC ANISHA R.	CV	63,181	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC ARUSHI R.	CV	63,176	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	***purchase option declared
MSC JULIA R.	CV	63,121	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC VIDISHA R.	CV	53,462	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC ZLATA R.	CV	53,452	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC VAISHNAVI R.	CV	53,171	4,112	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	



SPRING C	CV	42,806	3,450	2007	S. Korea	2,800	France
FORMOSA CONTAINER NO. 4	CV	11,975	938	2007	China	750	Sea Lead-Singapore
LAGARFOSS	CV	11,811	875	2014	China	undisclosed	Portuguese
VEGA ALPHA	CV	10,746	917	2005	Ukraine	800	UAE
OCEAN DRAGON	CV	6,099	350	2014	China	undisclosed	Nigerian

多用途船/杂货船

船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
HH DIAMOND	GC/MPP	20,556	1,291	1998	Germany	460	Turkish	

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
SOUNION	TAK	163,759		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	FS ICE 1A
ZHOUSHAN CHANGHONG 1	TAK	115,000		2026	China	6,650	Greek	en bloc each*
ZHOUSHAN CHANGHONG 2	TAK	115,000		2026	China	6,650	Greek	
ZHOUSHAN CHANGHONG 3	TAK	115,000		2026	China	6,650	Greek	
ZHOUSHAN CHANGHONG 4	TAK	115,000		2026	China	6,650	Greek	
DUNE	TAK	113,667		2025	China	14,400	Karzmotransf	en bloc
LAMU	TAK	113,633		2025	China			
AQUA PEARL	TAK	105,712		2005	Japan	2,400	Undisclosed	
ALIAKMON	TAK	46,792		2006	S. Korea	1,430	Chinese	Epoxy Phenolic
GRAND ACE1	TAK	45,990		2006	S. Korea	1,150	Chinese	Epoxy Phenolic, DPP, DD due
FAVOLA	TAK	37,320		2002	S. Korea	710	Chinese	
PUERTO AYSEN	TAK	12,834		2010	S. Korea	1,120	Undisclosed	



EPIC BARNES	TAK/LPG	6,621	2002	Japan	undisclosed	Ukrainian	
FORBIN	TAK/LPG	5,072	2011	Japan	1,100	Erasmus	FORWARD DELY SS/DD DUE

◆[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
MEIZAN MARU	BC	1,720		2003	Japan	undisclosed	
GOLD	GC	6,914	2,445	1997		undisclosed	Previously Reported Sold 'As Is' Vietnam as "GOLD EAGLE"
SUR	TAK/LNG	75,159	30,732	2000		undisclosed	Previously Reported Sold 'As Is' Korea/Singapore as "HL SUR"
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
CORSO MARINE	GC	3,169	2,979	1991		undisclosed	
LUSAY	OTHER/REF	112	2,979	1991	Portugal	undisclosed	
GAMA II	TAK	69,999	12,857	1999		undisclosed	
SENAZ	TAK	9,070	2,921	1993	Netherlands	undisclosed	
APIA	TAK/LNG	77,564	34,066	2000	S. Korea	undisclosed	Previously Reported Sold 'As Is' Korea/Singapore as "HYUNDAI AQUAPIA"



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
TWIN	BC	69,073	9,797	1994	Japan	445	
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
SORMOVSKIY 121	GC	3,353	1,271	1982	USSR	undisclosed	Turkey
PATTANI	OTHER/FSU	113,805	17,425	1988		undisclosed	Turkey

◆ALCO 防损通函

【船舶管理人是否应作为保单中的共同被保险人？】

船舶管理人，无论规模大小，都是海运业的重要组成部分。根据他们自己与船东的协议，他们承担不同责任，且会在这些协议下对船东承担过失责任，也会在代表船东履行义务的同时对监管机构和其他各方承担责任。

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
2025-07-25	714.190	840.010	4.862	90.983	965.650	471.580	431.770	559.490	899.060



2025-07-24	713.850	840.770	4.883	90.941	970.030	471.520	432.040	559.790	901.830
2025-07-23	714.140	839.200	4.873	90.975	966.620	468.440	429.230	559.240	901.050
2025-07-22	714.600	836.010	4.851	91.034	964.490	466.540	426.800	558.680	895.800
2025-07-21	715.220	832.280	4.826	91.125	960.220	465.950	425.940	557.170	893.100

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 E-mail: snp@totalco.com