



全一海运市场周报

2025.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.07.28 - 08.01)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求略显疲软 多数航线继续调整】

本周，中国出口集装箱运输市场基本平稳，运输需求略显疲软，多数航线市场运价继续调整走势，综合指数小幅下跌。在国际货币基金组织最新发布的《世界经济展望》报告中，将中国 2025 年经济增长率预测大幅上调 0.8 个百分点，上调反映了中国经济动能强于预期，其中中国经济超预期增长的主要原因是出口推动。8 月 1 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 1550.74 点，较上期下跌 2.6%。

欧洲航线：欧美贸易谈判在本周取得进展，美国与欧盟达成关税协议，税率为 15%。此外，欧盟还将大量购买美国能源产品及增加对美投资。欧美贸易协议虽然避免了贸易战升级，但对欧盟可能带来长期的经济成本，未来欧洲经济前景面临考验。本周，运输需求基本平稳，市场运价小幅回落。8 月 1 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 2051 美元/TEU，较上期下跌 1.9%。地中海航线，供求关系继续略显疲软，即期市场订舱价格小幅下跌。8 月 1 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 2333 美元/TEU，较上期下跌 3.5%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国 6 月耐用品订单环比大幅下降 9.3%，是自 2020 年疫情以来的最差表现，显示出企业在贸易和财政政策不确定性环境下对资本支出保持谨慎态度。中美双方本周在瑞典举行经贸会谈，根据会谈共识，双方将继续推动已暂停的美方对等关税 24% 部分以及中方反制措施展期 90 天，此次会谈推动双边经贸关系继续朝着稳定健康的方向发展。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，即期市场订舱价格继续下行。8 月 1 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 2021 美元/FEU 和 3126 美元/FEU，分别较上期下跌 2.2%、7.5%。

波斯湾航线：运输需求相对平稳，市场运价止跌企稳。8 月 1 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 1153 美元/TEU，较上期微涨 0.1%。

澳新航线：运输需求平稳增长，推动市场运价继续上涨。8 月 1 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 1121 美元/TEU，较上期上涨 4.7%。



南美航线：运输需求表现疲软，即期市场订舱价格持续下行。8月1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4662美元/TEU，较上期下跌10.1%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价出现回落。8月1日，中国出口至日本航线运价指数为933.84点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响即期运力 综合指数小幅抬升】

本周，高温天气重新控制沿海地区，电厂日耗持续提升，同时受市场货源供应周转受限以及台风天气影响，沿海运力周转效率减慢，即期运力收紧，沿海散货综合指数小幅上涨。8月1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1049.14点，较上期上涨0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，台风过后副热带高压重新控制沿海地区，华东、华南等地社会用电需求持续攀升，电厂日耗持续升高，市场情绪升温，部分企业采购积极性有所增加。本周，沿海八省电厂日耗225.1万吨，增加7.3万吨，存煤可用天数15.3天，环比小幅下降。煤炭价格方面，晋陕蒙主产区强降雨导致露天煤矿停产、叠加月末煤矿产能任务完成后减产，市场货源供应及周转受限，矿方挺价情绪渐浓，煤炭价格小幅上涨。环渤海各港调进量95.1万吨，环比下降21.4万吨，调出量118万吨，环比上涨2.8万吨，合计存煤2363万吨，环比下降166万吨。运价走势方面，本周主产区降雨影响铁路集港量，叠加坑口货源集港发运持续倒挂等情况，环渤海港口煤炭去库节奏加快，同时华东沿海地区受台风影响可用运力减少，沿海煤炭运价持续上涨。

8月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1065.7点，较上期上涨0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收755.43点，较7月25日上涨5.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.7元/吨，较7月25日上涨2.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.0元/吨，较7月25日上涨0.6元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为42.8元/吨，较7月25日上涨0.8元/吨。

金属矿石市场：本周，随着高温天气延续，终端需求回落明显，建材直接需求下降，不过钢厂利润率尚可，开工动能较强，对铁矿石需求有所支撑。同期，本周铁矿石全球发运有所减量，疏港量回落，港口库存小幅去库，但仍处于库存高位，短期内市场情绪有所降温，铁矿石价格震荡下行。运输市场方面，受台风“竹节草”影响，华东沿海大量船舶抛锚避风，市场运力周转受阻，船东挺价情绪较浓，沿海矿石运价小幅上涨。8月1日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收710.08点，较7月25日上涨2.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.8元/吨，较7月25日上涨0.4元/吨。



粮食市场：本周，国内主产区进口玉米持续拍卖销售，持粮主体持续出货，市场供应尚可，下游库存充足，但小麦价格仍有替代优势，饲料企业及深加工企业多以刚性采购为主，玉米价格震荡下行。同时，运输市场受台风影响，南方港口滞留情况严重，运力周转缓慢，船东挺价情绪较浓，沿海粮食运价小幅上涨。8月1日，沿海粮食货种运价指数报844.87点，较上期上涨2.6%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价46.8元/吨，较上期上涨1.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅上涨，国内成品油调价搁浅。供给端，山东地炼及主营炼厂开工率维持稳中小涨局面，成品油产出量充裕。需求端，暑假出行率提升及汽车空调用油量增加，促进汽油消费提升，但户外建设工程及物流运输等方面用油下降，柴油市场终端需求缩减，短期内成品油价格将持续震荡，运输价格小幅下跌。8月1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993.72点，较上期下跌0.3%；市场运价指数917.94点，较上期下跌0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船运价下跌 租金指数迎来回落】

本周，国际干散货运输市场行情有所转弱，大中船型市场运价不同程度回落，远东干散货租金指数下行。具体船型来看，海岬型船太平洋市场和远程矿航线市场先后走弱，铁矿石运输需求缩减，市场情绪降温，运价震荡下行。巴拿马型船市场，煤炭货种表现较为稳健，但粮食运输需求不及之前，可用运力逐步增多，运价持续回落。超灵便型船市场，煤炭、镍矿、件杂货等货种运输需求均表现平稳，货盘稳定释放，支撑运价于年内高位震荡。7月31日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1577.85点，较7月24日下跌5.1%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场需求转弱，运价止涨回落。太平洋市场，上周末至本周上半周，澳大利亚主要矿商观望情绪较重，发货节奏有所放缓，铁矿石总体货量不及前期。远程矿航线运输需求也随之转弱，市场可用运力逐渐增多，供需转为过剩态势，运价、日租金承压下行。临近周末，主要矿商均现身市场，需求有所转好，情绪略有修复，叠加FFA价格上涨，运价小幅回升。7月31日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24445美元，较7月24日下跌8.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.965美元/吨，较7月24日下跌4.2%。远程矿航线，上周末本周初，巴西铁矿石有一定货盘放出，支撑运价稳中有升。但周中周末期间，运输需求持续缩减，叠加太平洋市场同步施压，运价止涨回落。7月31日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.463美元/吨，较7月24日下跌3.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场降温，日租金下行。本周，高温天气影响下，我国进口煤需求不减，东南亚地区也有一定的煤炭进口需求，带动煤炭货盘持续稳定释放。但作为前期带动运价上涨的主要因素—粮食运输市场在一波集中出运后，货盘持续缩减，无法有效消化空放运力的同时，也使得市场持续降温，本周巴拿马型日租



金延续上周下半周的回落态势。7月31日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 14436 美元，较 7 月 24 日下跌 5.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13439 美元，较 7 月 24 日下跌 4.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.489 美元/吨，较 7 月 24 日下跌 2.8%。粮食市场，南美粮食集中出运后迎来一段暂缓期，运输需求及市场氛围都有所降温，运价继续回调。7月31日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.558 美元/吨，较 7 月 24 日下跌 2.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金高位小幅震荡。相较于中大型船，超灵便型船市场本周走势相对较好。除了煤炭货盘延续较好表现外，镍矿、件杂货也消化不少过剩运力，船东报价依旧坚挺，日租金高位小幅波动。7月31日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10955 美元，较 7 月 24 日下跌 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.038 美元/吨，较 7 月 24 日下跌 0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 7 月 25 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 770 万桶至 4.26 亿桶，预期为减少 130 万桶；汽油库存下降 270 万桶至 2.28 亿桶，预期为减少 60 万桶，汽油供应量增加至 920 万桶/日；包括柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 360 万桶至 1.13 亿桶，预期为增加 30 万桶，馏分油需求增加 26.2 万桶/日，触及 361 万桶/日；航空燃油需求创 2017 年 12 月以来的最高位。虽然原油库存意外大幅增加，但汽油库存的快速下降表明需求依然强劲，抵消库存增加的影响。特朗普要求在 10 至 12 天内就结束俄乌冲突取得进展，否则将对继续与俄罗斯进行石油贸易的国家征收 100%的次级关税，增加了关税升级的风险。墨西哥持续推进优先发展国内炼油业的举措，6 月墨西哥国家石油公司（Pemex）的原油出口量同比骤降 39%，为 1990 年以来的最低月度水平。供应紧缩的预期被放大，为油价提供支撑。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 72.53 美元/桶，较 7 月 24 日上涨 4.77%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下行。7月31日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 880.79 点，较 7 月 24 日下跌 6.8%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线延续下行走势，在装港缺乏集中出货的支撑下，基本面持续向租家倾斜，船东信心不足议价能力减弱，成交 WS 点位更是向下突破 WS45 来到年度低位。大西洋及美湾航线相对保持安静，公开询盘仍低于正常水平，成交运费也一路下滑。目前，可用运力依然充足，TCE（等价期租租金）收益偏低，船东抵抗情绪逐渐增加，运价下跌的空间有限，短期内如果缺乏装港集中出货支撑，运费仍将维持在低位波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS43.36，较 7 月 24 日下跌 8.72%，CT1 的 5 日平均为 WS44.22，较上期平均下跌 13.29%，TCE 平均 1.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.37，下跌 4.49%，平均为 WS47.88，TCE 平均 2.8 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 8 月 7-9 日, 成交运价为 WS47。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 7-11 日, 成交运价为 WS43。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 12-14 日, 成交运价为 WS42.50。中东至越南航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 16-17 日, 成交运价为 WS41。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 WS50。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 15-20 日, 成交包干运费约为 680 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国际成交数量减少】

7 月 30 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1133.32 点, 环比上涨 0.15%。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-0.19%、-1.48%、-0.02%及+1.01%。

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 0.68%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.45%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.00%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.69%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比减少, 总共成交 11 艘 (环比减少 8 艘), 总运力 70.63 万载重吨, 总成交金额 16742 万美元, 平均船龄 13.64 年。

国际油轮二手船价跌多涨少。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 0.12%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.43%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.82%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.09%; 300000DWT 吨级油轮估值环比减少 0.05%。本期, 国际油轮二手船市场成交量持平, 总共成交 8 艘, 总运力 47.48 万载重吨, 总成交金额 22170 万美元, 平均船龄 13.38 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 0.02%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.02%。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有涨有跌。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 0.33%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.14%; 2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.48%; 3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.90%。本期, 国内内河二手散货船市场交易量上涨, 总共成交 13 艘 (环比增加 4 艘), 总



运力 3.44 万载重吨，总成交金额 3752.50 万人民币，平均船龄 8.63 年。

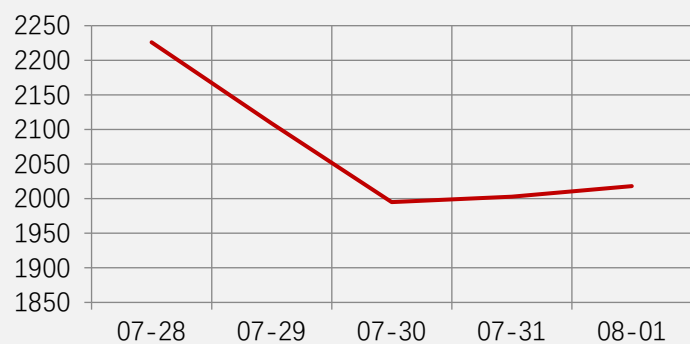
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

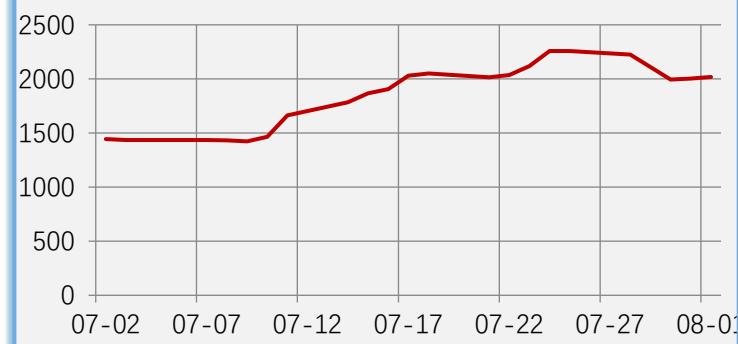
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

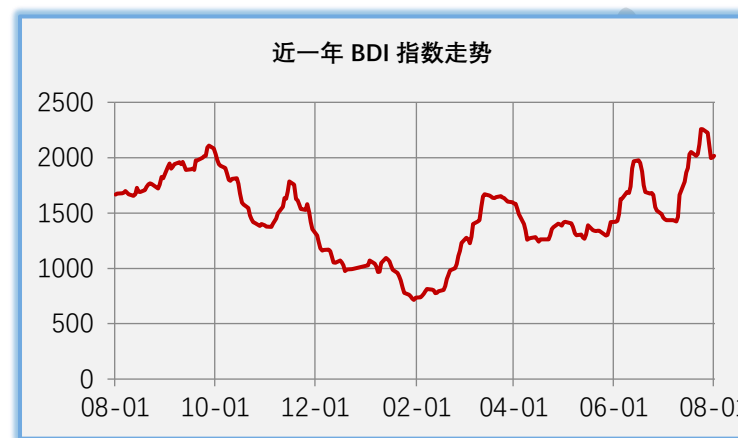
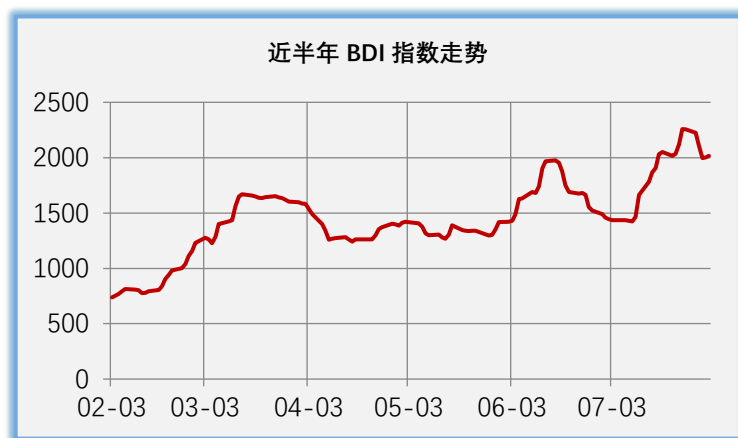
波罗的海指数	7月28日		7月29日		7月30日		7月31日		8月1日	
BDI	2,226	-31	2,109	-117	1,995	-114	2,003	+8	2,018	+15
BCI	3,774	-55	3,476	-298	3,186	-290	3,239	+53	3,296	+57
BPI	1,798	-40	1,741	-57	1,689	-52	1,659	-30	1,644	-15
BSI	1,289	-5	1,281	-8	1,271	-10	1,268	-3	1,269	+1
BHSI	680	-2	677	-3	679	+2	678	-1	678	0

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	25/07/25	18/07/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	29,500	26,500	3000	11.3%
	三年	22,000	21,500	500	2.3%
Pmax (76K)	一年	13,000	13,500	-500	-3.7%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
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: 2025-07-29



3. 航运&船舶市场动态

【克拉克森研究：中国航运融资租赁市场半年总结】

中国航运租赁发展

克拉克森研究统计，截至 2025 年 6 月末，中国租赁公司船队及手持订单总计 3,161 艘，较年初数量规模增长 100 艘，以船舶资产价值计基本持平。2025 年上半年，中国租赁公司新增租赁船舶项目 218 艘，较去年同期小幅下降；上半年共有 117 艘船舶离开中国租赁公司名下。

尽管从数据上看，美国 301 调查对中国船舶租赁项目影响还未显现，但二季度以来船东客户提前还款意愿上升。随着“预期”“执行日期的临近，今年下半年国际船东提前结束租赁项目将会增加，需密切关注政策变化。

海外客户和国内客户

国际地缘政治不确定性增加使得全球航运融资渠道竞争进一步加剧，历史上中国租赁公司合作密切的大型国际船东也面临融资渠道多样化压力。2025 年上半年，中国租赁公司新增海外项目大幅减少。上半年批量海外客户项目数量有限，多数在一季度落地，二季度新增海外客户项目仅 21 艘，远低于往年同期平均水平。

中国租赁项目持续受到国有船东项目推动，国内船东新增业务占比达六成以上。中国租赁公司合作的国内客户群不断扩大，上半年共与 68 家国内客户开展船舶租赁业务，其中 22 家首度与中国租赁公司合作，多为中小型民营企业。

金租公司和商租公司

尽管海外业务开展难度加大，但二季度仍有 10 家租赁公司与海外客户达成交易，其中 8 家金租公司。对比金租公司，多数商租公司对客群选择灵活度较高，业务规模呈逐步上升趋势。今年上半年新增项目中，排名前十的头部租赁公司新增船舶项目占比显著下跌。



新造船和二手船

2025 年上半年，中国租赁公司新造船租赁项目达成 86 艘，处于近十年来的低位水平。但是由于国有船东批量新船订单的签订，这部分新船项目通过经营性租赁形式达成，中国模式的产融结合成为上半年全球新造船市场的亮点。二手船项目保持稳定，近年来 10-14 年区间的老龄船项目成为再融资业务的主要增长点，但今年以来二手船交易市场老龄船融资项目降幅明显。

来源：克拉克森

【运力增速最快！亚洲-非洲航线成为行业焦点】

随着全球航运格局悄然演变，亚洲至非洲的集装箱贸易正迅速跻身为行业关注的焦点。根据 Linerlytica 的最新数据显示，在过去 12 个月全球净新增的 243 万 TEU 运力中，亚洲—非洲航线独占 23%，成为运力增速最快的新兴市场。

这一趋势背后，是全球最大班轮公司之一地中海航运（MSC）战略性地将旗下多艘 24,000 TEU 级超大型集装箱船从亚欧主航线调配至亚洲—西非航线运营。自去年 7 月以来，该航线新增运力已达 57 万 TEU，显著提升了非洲航线整体运力水平。

Linerlytica 指出：“自今年 3 月起，MSC 将其 24,000 TEU 级船舶调至亚西非贸易航线，这在提升非洲航线运力、缓解亚欧及跨太平洋航线运力过剩问题上起到了关键作用。”

MSC 的船舶调配策略直接改变了多条航线的船舶规模格局。根据 Alphaliner 数据，目前亚洲—欧洲航线上部署的 18,000 TEU 以上大型船舶数量为 133 艘，较去年减少 11 艘。与此同时，由于 MSC 将多艘超大型船舶调往非洲，亚欧航线前十大承运人的平均船型也略有下降，降幅为 1.9%，至 18,018 TEU。而亚洲—西非航线的平均船型则大幅提升 28%，由 6,343 TEU 跃升至 8,127 TEU，重塑了该航线原有的中小船运营格局。

对于未来运力调整，Alphaliner 预测：“预计该航线平均船舶规模还将进一步上升，因为 MSC 仍在持续从远东—北欧航线抽调更多 2.4 万 TEU 级船舶，并将其替换为 1.4 万至 1.6 万 TEU 级船舶。”



值得关注的是，MSC 在今年 4 月创造了历史，成为首家在亚洲与西非之间部署超大型集装箱船的航运公司。4 月 23 日，23782 TEU 的 “MSC Diletta” 轮抵达多哥洛美港，刷新了该航线的船舶规模纪录。这艘船投入了 MSC 的 “非洲快线” 服务，该航线连接亚洲港口与加纳、多哥、科特迪瓦及喀麦隆等非洲国家的港口。

紧随其后，MSC 又相继将 24,346 TEU 级的 “MSC Turkiye”、“MSC Michel Cappellini” 以及 “MSC Micol” 等 2023 年新造船投放至该航线。截至目前，西非航线所接收的最大船型已由此前不足 17,000 TEU 一举跃升至 24,000 TEU 级别，改变了西非港口长期以来以 4,000 至 5,000 TEU 船型为主的传统格局。

MSC 认为，超大型船舶的部署将推动西非贸易量增长，并带动该地区港口基础设施的投资与建设。该公司表示，单次航行承载更大货运量，有助于优化物流流程并缩短运输时间。

分析人士指出，MSC 此番重兵布防亚洲—西非航线，标志着全球主流航运公司正加快布局非洲新兴市场。随着非洲经济增长及区域一体化进程推进，该地区在全球贸易中的地位正不断上升，成为继亚欧、跨太航线之后的新兴增长极。

与此同时，西非各国的港口也在加快升级步伐，以适应超大型船舶的靠泊需求。

业内普遍认为，MSC 的此次行动不仅是对区域市场潜力的前瞻性押注，更可能引发一轮 “超大型船入非洲” 的连锁反应，加速非洲港航基础设施的现代化升级进程，推动整个地区贸易物流效率迈上新台阶。

来源：海运圈聚焦

【上半年全国主要港口吞吐量数据出炉：都在 “创新高”】

上半年，全国主要港口完成货物吞吐量 89 亿吨，同比增长 4.0%，其中，内、外贸吞吐量同比分别增长 5.0% 和 1.8%。完成集装箱吞吐量 1.7 亿标箱，同比增长 6.9%，其中，内、外贸吞吐量同比分别增长 4.0% 和 8.9%。

今年上半年，全球贸易版图暗潮涌动。对于港口来说，4 月份美国对中国加征 “对等关税” 导致港口美线货量迅速下跌，成为一大变数。而 5 月中旬以来，中美关税政策转向，90 天窗口期内上海港、深圳盐田港、厦门港多个港口出现美线 “爆舱”，但很快，在积压订单释放后，美国进口需求逐步回归常态。根据 VIZON 数据显示，6 月



第一周和第二周中国至美国集装箱预定量同比转负，分别录得-8.7%、-2.5%。6月单月，全国主要港口完成集装箱吞吐量3036万标箱，同比增长4.7%，较5月有所回落。

上半年，全国主要港口集装箱吞吐量前十名：上海港(第1)、宁波舟山港(第2)、深圳港(第3)、青岛港(第4)、广州港(第5)、天津港(第6)、厦门港(第7)、苏州港(第8)、北部湾港(第9)、日照港(第10)。

在上半年的复杂外部环境下，新兴市场成为我国港口货量增长的有力支撑。天津、泉州、珠海等港口新增直航拉美、非洲航线，为新能源汽车、锂电池、光伏组件等“外贸新三样”打通出海快车道；青岛港也聚焦南美、中东市场，上半年新增11条航线。

分港口来看，上海港上半年完成集装箱吞吐量2706万标箱，同比增长6.1%，其中，洋山港完成1402.6万标准箱(TEU)，同比增长7.3%，创下新的历史纪录，成为上海港吞吐量增长的重要支撑。上半年，上海港新增12条国际航线，国际航行船舶进出量达2.3万艘次，同比增长3.2%，创历史新高。其中集装箱船1.7万艘次，运载1634.6万标箱，增长7%，国际邮轮和汽车滚装船分别飙升80.1%和13.5%，显示新兴需求对吞吐量的直接贡献。

上半年，深圳完成进出口2.17万亿元，从上海手中重夺“外贸第一城”，为深圳港吞吐量持续增长带来货量支撑。其中盐田港区上半年集装箱吞吐量超758万标箱，同比增长12.7%。今年以来，盐田港区新增11条国际航线，每周近百条航线织密“全球网”，日均4班船驶向欧洲、6班船通往美国。除集装箱吞吐能力外，上半年，盐田港区LNG燃料加注量突破31万立方米，超去年全年总量，吸引国际巨轮停泊。

青岛港表现同样亮眼。截至6月底，青岛港新增航线数量创历史新高，集装箱航线突破230条“大关”，其中包括4条“一带一路”航线、3条南美航线及中东、北美等重点方向航线。其中，达飞海运中南美线、中外运集运等新增航线，进一步加密“一带一路”优势航线组群，新增的中东航线更是显著增强了华北地区的贸易准入能力。

上半年，全国主要港口货物吞吐量前十名：宁波舟山港(第1)、唐山港(第2)、上海港(第3)、青岛港(第4)、广州港(第5)、日照港(第6)、苏州港(第7)、天津港(第8)、烟台港(第9)、北部湾港(第10)。

从排名情况来看，前十名没有变化，但值得关注的是，唐山港、上海港、黄骅港、镇江港增速由负转正，一方面夏季电煤高峰将至，叠加油价上涨，煤炭需求释放，6月，河北港口集团、天津港集团、国能黄骅港务、青岛港集团、日照港集团、连云港港口控股集团等北方主要煤炭下水港口企业累计完成煤炭吞吐量5976.81万吨，同比增



长 2.34%。另一方面，进出口增长也给各大港口吞吐量上涨提供一定动力。海关数据显示，上半年，我国货物贸易进出口 21.79 万亿元，同比增长 2.9%，首次突破 20 万亿。出口 13 万亿元，增长 7.2%；机电产品出口 7.8 万亿元，同比增长 9.5%，占出口总值的 60%。

上半年，黄骅港完成货物吞吐量超 1.79 亿吨，与往年同期相比，再创历史新高。我国西煤东运、北煤南运的重要枢纽港口，黄骅港煤炭港区持续提高生产调度指挥平台工作效能，科学编制到港货船装船计划，提升港口运营效率。上半年，煤炭港区单船平均载重 4.81 万吨，创历史新高，同比增长 4.9%，此外，黄骅港还持续拓展港口对外开放空间。去年以来，沧州市不断加强运营管理模式创新，先后与宁波舟山港、新加坡港、迪拜港等港口合作，并在邯黄、朔黄、太中银三条铁路沿线布局 17 个内陆港，内外贸集装箱航线拓展到 19 条。

大连港作为“北粮南运”枢纽港，上半年粮食吞吐量同比增长超 11%，创历史新高。今年以来，大连港在稳定运营现有南北航线基础上，陆续开通靖江、华南新粮食班轮航线，通过南北港口协同，织密华东、华南区域“北粮南运”内贸运输网络；在散货方面，有效发挥保税混矿资质潜能，完成铁矿石国际中转量同比增长超 10%，带动混矿原矿进口量同比增长 25%；滚装上也持续发力，大连港进一步密切与汽车厂商、航运公司的沟通合作，重点围绕国产汽车出口需求，今年以来先后开通大连至南非、地中海、墨西哥等地区的滚装出口航线，实现国际服务网络的进一步拓展。与此同时，该公司全力挖掘内贸市场增长点，积极争揽华东地区新货源北上，拉动内贸商品车上岸量同比增长近 14%。

上半年我国外贸出口数据亮眼，客观上有“抢出口”“抢转口”因素，出口需求存在提前透支情况，当美国关税的靴子落地后，中国港口要如何维持目前的增长趋势，最终还是要看内外贸双轮驱动。

来源：港口圈

【干散货市场观察：巴西铁矿石远东航线运量成焦点】

上周观察数据表明，巴西铁矿石出口量持续攀升，自一季度末以来持续放量，月度出货量均超历史同期水平。2025 年一季度末出口量达 7000 万吨，二季度突破 8000 万吨大关，较 2021 年低谷时期（一季度 5000 万吨、二季度 6700 万吨）显著回升。

淡水河谷第二季度生产报告显示，其铁矿石产量达 8360 万吨，同比增长 3.7%。这一增长主要得益于北部 S11D 矿区创下季度产量新高，以及东南部布鲁库图矿区的稳健表现。



随着铁矿石产量的提升与运输量的增加，C3 航线运价未来几周或将继续上行。船舶运力趋紧与货运需求上升，支撑了运费市场的坚挺态势。

在 C3 与 C5 航线上，市场呈现上升迹象。巴西至中国航线的运价已突破每吨 20 美元，澳大利亚至中国航线运价也超过每吨 10 美元。通过对比空载船数量与波罗的海指数可见，C5 航线回暖主要源于可用运力缩减。

相比之下，C3 航线近期的强势表现更多是受到市场情绪的推动。尽管驶往南大西洋的空载船舶数量未出现明显下降，但淡水河谷近期发布的铁矿石产量数据提升了市场对后期货运量增长的预期，从而进一步推高了运价。

另据监测，南美东海岸至远东的巴拿马型船即期运价在 7 月中旬触顶后逐步回调，但仍显著高于 6 月初的低位水平。

南美东海岸至远东地区的运价仍较一个月前上涨约 9%。这一走势在一定程度上受到美国夏季作物收获季预期的提振。此外，自 3 月以来，前往南美东海岸的巴拿马型船的运力供应持续收缩，而全年日均装货量则维持在较高水平。

上周，从美国墨西哥湾至远东的超灵便型船即期运费回落至每吨 40 美元，环比下降 8%。在南美东海岸至远东航线上，运价也出现下行趋势，降至每吨 37 美元，但仍较上月同期高出 20%。

近期市场情绪的乐观，主要源于运力收紧，目前可用船只数量已跌破 90 艘。与此同时，美国通用能源公司及美国铀浓缩公司日均装货量亦回落至不足 30 万吨。

好望角型空载船：大西洋地区的好望角型船运力供应仍显紧张。相比之下，太平洋地区空载船数量持续高位运行，尤其在澳大利亚区域表现突出。与此同时，印度洋及南非地区的空载船有所减少，较前一周环比下降 6%。

巴拿马型空载船：大西洋地区空载船供应过剩现象显现，而印度洋/南非及澳大拉西亚地区的空载船数量分别较上周减少 6%和 10%。

超灵便型空载船：两大海域均出现供过于求现象。大西洋地区，北半球空载船供应量环比增长 20%，南半球增长 10%。与此同时，太平洋市场也呈现显著增长，印度洋/南非地区周环比上升 25%，澳大利亚地区增长 20%。



灵便型空载船：受船舶供应过剩影响，太平洋及北大西洋海域的空载船数量持续且显著上升。其中，北大西洋地区驳船数量环比增长 24%，远东及北太平洋地区则增长 17%。

进入第二季度末，巴西至中国航线的好望角型船运力需求有所回升，与去年同期约 3700 万吨的运输规模基本持平。这一增长主要受益于淡水河谷铁矿石产量的提升。

来源：中国远洋海运 e 刊

【欧洲港口大拥堵！MSC，马士基，赫伯罗特调整亚欧航线】

亚欧航线大调，欧洲港口迎变局！

近期，由于欧洲港口持续拥堵，MSC 自 6 月 1 日起已连续两次上调远东至北欧航线的运价。进入 7 月后，MSC 又针对拥堵问题启动了针对性调整，两条航线不再挂靠安特卫普港口。

具体来说，连接远东、北欧及斯堪的纳维亚地区的“天鹅”服务，取消东行挂靠安特卫普港的班次，转至英国最大港口费利克斯托港；“不列颠”服务则取消一个安特卫普港进港班次，仅保留出港班次。

不仅 MSC，由马士基和赫伯罗特运营的 Gemini 同样对远东-北欧航线进行了调整，侧面反映了欧洲港口拥堵情况。

事实上，头部集装箱公司 MSC 调整航线并非偶然，而是短期运营压力与长期战略规划共同驱动的结果，其影响正逐步渗透至欧洲港口格局。

港口拥堵，倒逼班轮公司优化航线

近几个月来，受美国关税政策的冲击，航运公司在安特卫普港的卸货时间要比预定时间延后 3~5 天，拥堵时间超过 7 天。安特卫普港是 MSC 在北欧的核心枢纽港，也是欧洲第二繁忙的货柜港。



这种拥堵状况不仅增加了航运公司的运营成本，包括额外的燃料消耗和船员费用，还严重打乱了运输计划，降低了船舶周转效率。

荷兰物流公司 Euro-Rijn Group 首席执行官 Albert van Ommen 表示：“当我们用驳船收集货柜时，由于海运船只无法按时到达，驳船也无法按时装载。最终，客户和终端用户收货时间都被延迟。”

据 Alphaliner 周报显示：受拥堵影响，MSC 已对其自营的远东-北欧航线做出调整。

其中，远东-北欧-斯堪的纳维亚的“Swan”航线已于本月初取消了安特卫普的东向挂靠，改为挂靠英国费利克斯托（Felixstowe）港。

该航线现采用 16 艘载箱量为 13,800TEU 至 16,650TEU 的集装箱船，航程周期为 16 周，挂靠港口包括：

宁波、上海、厦门、盐田、新加坡、西尼斯（Sines）、勒阿弗尔、鹿特丹、哥德堡、奥胡斯、汉堡、费利克斯托、巴生港、新加坡、赤湾、釜山、宁波。

同时，远东-北欧-波罗的海的“Britannia”航线也将取消安特卫普的东向挂靠，但该港口仍将作为该航线西向（返程）的一站继续保留。

Gemini 同样优化航线结构

不仅是 MSC，马士基与赫伯罗特组成的 Gemini Cooperation 也针对拥堵做出了调整：对“AE5/NE4”远东-北欧干线进行了优化，新增丹麦奥胡斯和瑞典哥德堡的挂靠，改变了原先以德国不来梅港为核心的转运模式。

更新后的“AE5 / NE4”航线轮换周期为 14 周，每周发船，挂靠港口为：

青岛、盐田、丹绒帕拉帕斯、伦敦 Gateway 港、汉堡、不来梅港、奥胡斯、哥德堡、鹿特丹、丹绒帕拉帕斯、青岛

该航线将由 14 艘马士基的“EEE”级船舶运营，包括 13 艘 19,076 TEU 船舶和 1 艘 20,568 TEU 的第二代 EEE Mk2 型船舶。



Gemini 此次延伸服务范围至斯堪的纳维亚，也从侧面反映了当前北欧港口（尤其是不来梅港）持续存在的拥堵问题。

收购和记黄埔，形成双枢纽

除应对拥堵的即时需求，此次多家龙头公司的航线调整更暗含了对北欧港口的深层布局，以 MSC 为例，短期内，通过将部分运力从安特卫普港分流至费利克斯托港，可以有效缓解当前的拥堵压力。

从长远来看，MSC 正与费利克斯托港的所有者和记黄埔洽谈收购事宜，意图将其打造为面向英国本土及北欧市场的门户港口。自从该交易被叫停以来，已持续三个月之久。最近，外媒传出此项交易可能有新进展，贝莱德、MSC 对中远集团加收购 和记持开放态度。

一文报道，MSC 正在全力扩张其港口布局。一旦此次交易完成，MSC 可能会逐步形成其在北欧地区的“安特卫普港+费利克斯托港双枢纽港”格局。前者辐射莱茵河流域及中东欧，后者服务英国本岛和北欧，彼此互为支撑。

据了解，MSC 长期深度绑定安特卫普港，通过旗下码头投资公司 TIL 控股运营 MPET（MSC PSA European Terminal）。MPET 是安特卫普港最大的集装箱码头运营商，也是 MSC 在北欧最核心的集装箱枢纽。

值得关注的是，安特卫普港与泽布吕赫港在 2022 年合并为“安特卫普-布鲁日港”后，2025 年上半年总运量达到 670 万标准箱，同比增长 3.9%。

与亚洲段航线网络协同优化

此外，与欧洲端调整相呼应，MSC 在亚洲端的航线布局也同步优化。“不列颠”服务新增南沙港挂靠，取消宁波港，并以科伦坡港替代蒙德拉港；受此影响，远东-北欧“狮子”服务取消广州港挂靠。

此举将给亚洲航线带来新的变化。南沙港的新增可强化对珠三角货源的覆盖，科伦坡港替代蒙德拉港则能优化南亚中转效率，而“狮子”服务的调整则避免了港口挂靠重叠，提升了整体网络的协同性。亚洲端与欧洲端的联动调整，让 MSC 亚欧航线网络更适配当前货源分布与港口运营节奏。



市场连锁反应

航运公司正在从传统的集散模式转向多点直达、多港协同的新布局，以增强航线在面对港口拥堵、地缘风险、突发事件时的韧性。这样的布局调整已开始对航运链条产生传导效应。

对港口而言，传统的核心港口如安特卫普和布雷默哈芬因拥堵面临运力流失，新兴港口如费利克斯托、泽布吕赫、奥胡斯和哥德堡等港口因承接溢出运力而迅速崛起，增强了港口间的竞争。

从行业整体来看，航运公司正在从传统的集散模式转向多点直达、多港协同的新布局，这种转变既能提升应对港口拥堵的弹性，也能更好地抵御地缘政治等不确定因素带来的风险。不过，航线优化、港口调整以及燃料价格上涨等因素，可能会推高整体运输成本，最终影响供应链各环节的价格结构。

来源：信德海事网

◆[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	25/07/25	18/07/25	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	25/07/25	18/07/25	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：2025-07-29

(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	Tanker	158,000	Qingdao Beihai HI, China	2028	New Shipping - Greek	7,700-7,800	
2	Tanker	320,000	Hanwha Ocean	2028	Tsakos Energy Navigation	12,850	
2	Tanker	300,000	Hanwha Ocean	2027	Samos Steamship	12,500	Price assumed
2	Bitumen	9,000	Fujian Mawei SB	2027-2028	COSCO Shipping Development	2,800	
2	Bitumen	9,000	Huangpu Wenchong SB	2027-2028	COSCO Shipping Development	2,800	
3	Container	8,000 teu	Nihon Shipyard, Japan	2028-2030	Yang Ming Marine Transport - Taiwanese	12,500	Methanol dual fuel
1	Container	3,500 teu	Taizhou Sanfu	2027	Seaboard Marine	7,500	LNG DF
2	Container	2,800 teu	HD KSOE, S. Korea	2027	Capital - Greek	5,700	scrubber fitted, LNG DF
2+2	Container	1,800 teu	Yangzijiang Shipbuilding, China	2027-2028	Minerva Marine - Greek	3,000	
2+2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2027-2028	Minerva Marine - Greek	3,000	
2+2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding	2028	W Marine	undisclosed	LOI
2+2	Container	1,100 teu	Yangzijiang Shipbuilding, China	2027	CK Line - Korean	2,300	
6	Offshore	10a 20m 30 pax	Efinor Allais, France	2026	Bourbon - French	undisclosed	Crew transfer vessels



2	Passenger	loa 129m	Incat Tasmania, Australia	2027	Molslinjen - Danish		Batteries, 1,500 pax, 500 cars
1+1	CSOV	loa 85.1m	Vard Tulcea, Romania	2028-2029	Undisclosed	undisclosed	Methanol ready, battery hybrid, wind turbine support and installation
1	CSOV	loa 85.1m	Vard Vung Tao, Vietnam	2028-2029	Undisclosed	undisclosed	Methanol ready, battery hybrid, wind turbine support and installation
4	Bulker	64,000	Wuhu, China	2028	Wah Kwong	3,300	
6	Bulker	210,000	Cosco HI Zhoushan	2027-2028	COSCO Shipping Development	7,350	

◆[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
PEDHOULAS LEADER	BC	82,050		2007	Japan	1,250	Chinese	
BEAUTY PEIONY	BC	63,587		2015	China	2,000	Chinese	
IVS ATSUGI	BC	62,661		2020	Japan	2,900	Greek	
KASPAR SCHULTE	BC	58,758		2012	China	1,550	Undisclosed	
DL PANSY	BC	57,835		2013	China	1,400	Greek	
STAR SANDPIPER	BC	57,809		2011	China	1,300	Undisclosed	
JIN JUN	BC	56,887		2009	China	1,100	Undisclosed	



IVY BLUE	BC	55,885	2011	Japan	1,558	Vietnamese	
EVANGELIA L	BC	38,167	2015	Japan	1,950	Turkish	
BC CALLISTO	BC	32,280	2010	Japan	1,205	Chinese	OHBS
OLIVIA	BC	32,203	2013	China	1,020	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
MARIANETTA	CV	65,065	4,444	2003	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	
HANSA BITBURG	CV	23,350	1,740	2008	China	2,020	Global Feeder Shpg	
AS FLORETTA	CV	18,464	1,284	2006	China			
AS FELICIA	CV	18,291	1,296	2006	China	3,300	Singaporean	en bloc
AS FIORELLA	CV	18,270	1,284	2007	China			
CHANG HAI GUI LIN	CV	12,000	950	2025	China	1,700	Vietnamese	
CHANG HAI LIU ZHOU	CV	12,000	950	2025	China	1,700	Vietnamese	*
CHANG HAI QIN ZHOU	CV	12,000	950	2025	China	1,700	Vietnamese	
CHANG HAI WU ZHOU	CV	12,000	950	2026	China	1,700	Vietnamese	

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
BBC HONGKONG	GC/MPP	11,000		2008	S. Korea	840	Undisclosed	

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
ADVANTAGE AWARD	TAK	115,984		2011	S. Korea	3,650	Turkish	



LAKSHMI	TAK	50,192	2009	S. Korea	1,750	Indian	
SEAWAYS TITAN	TAK	49,999	2008	S. Korea	1,650	Undisclosed	
HAFNIA ANDROMEDA	TAK	49,999	2011	China	1,820	Undisclosed	
HAFNIA TAURUS	TAK	49,999	2011	China	1,830	Undisclosed	
BU SIDRA	TAK/LPG	54,534	2008	S. Korea	12,700	Shpg Corp of India	en bloc
LUBARA	TAK/LPG	54,526	2009	S. Korea			
SAKURA SPIRIT	TAK/LPG	28,104	2017	Japan	4,950	Manta Denizcilik	

◆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
R PISCES	BC	105,716	19,935	2001	Japan	undisclosed	
GHASHA	TAK/LNG	71,593	33,407	1995	Japan	640.00	as is Malaysia, 3200 Tons Aluminum, 2500 Tons Fuel ROB
AL KHAZNAH	TAK/LNG	71,543	33,457	1994	Japan	640.00	as is Malaysia, 3200 Tons Aluminum, 2500 Tons Fuel ROB

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 DRAGON	BC	69,073	9,777	1994	Japan	445.00	
ELIAN	BC	45,742		1996	Japan	undisclosed	
RISING FALCON	BC	27,308	5,964	1995	Japan	446.00	en bloc each Includes 250-300 Tons
RISING EAGLE	BC	26,758	5,440	1995	Japan	446.00	Fuel



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
DE SHUN	OTHER/AHTS	1,397		1990	Poland	580.00	as is Indonesia
ASTORIA	OTHER/CRUISE	2,020		1948	Sweden	451.00	incl about 250-300T ROB
REPUBLICA DEL BRASILE	OTHER/PCC	23,882	17,528	1998	Italy	undisclosed	Turkey
NAN HAI 503	OTHER/RESEARCH	1,257		1979	Japan	undisclosed	

◆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
2025-08-01	714.960	818.850	4.757	91.079	947.010	461.210	422.870	552.480	881.340
2025-07-31	714.940	819.200	4.801	91.079	950.130	462.380	424.240	553.060	880.990
2025-07-30	714.410	827.030	4.824	91.010	956.020	466.380	426.690	555.980	888.690
2025-07-29	715.110	830.630	4.823	91.102	957.660	467.860	428.620	556.830	892.210
2025-07-28	714.670	840.990	4.840	91.051	961.610	470.340	431.030	558.500	899.450

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