



全一海运市场周报

2025.08 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.08.04 - 08.08 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 多数航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，运输需求缺乏进一步增长的动能，多数航线市场运价继续下行，拖累综合指数下跌。8月8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1489.68点，较上期下跌3.9%。据海关总署最新公布的数据显示，按美元计，中国7月出口同比增长7.2%，中国外贸继续保持向上向好势头，显示出强大的发展韧性和内在活力。

欧洲航线：根据海关总署发布的数据显示，2025年前7个月，欧盟为我第二大贸易伙伴，我与欧盟贸易总值为3.35万亿元，同比增长3.9%，占我外贸总值的13%。今年以来中国对美国和欧盟出口增速出现明显背离，7月对欧盟出口增速升至9.2%，对欧洲出口的改善成为7月出口回升的主要增长动力。由于中欧的产品结构更为类似，在对美订单下降的背景下，中国贸易加快向欧洲市场转移，未来中欧贸易可能面临更大的竞争压力。本周，运输市场供求关系较为疲软，市场运价继续回落。8月8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1961美元/TEU，较上期下跌4.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格小幅下跌。8月8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2318美元/TEU，较上期下跌0.6%。

北美航线：据美国供应管理协会发布的数据显示，美国7月ISM制造业PMI降至48，受订单持续减少以及就业下滑加剧拖累，创最近九个月最快的萎缩速度，这是ISM制造业PMI连续五个月低于荣枯线，表明美国制造业持续处于收缩区间，未来美国经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续调整。8月8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1823美元/FEU和2792美元/FEU，分别较上期下跌9.8%、10.7%。

波斯湾航线：运输需求出现企稳迹象，市场运价经过持续下跌后出现反弹。8月8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1233美元/TEU，较上期上涨6.9%。



澳新航线：运输需求增长平稳，即期市场订舱价格继续上行。8月8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1197美元/TEU，较上期上涨6.8%。

南美航线：美国关税政策本周正式生效，目的地主要国家巴西面临高达50%的税率，这可能对该地区经济前景造成不利影响。本周，运输需求增长乏力，市场运价继续下跌。8月8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3811美元/TEU，较上期下跌18.3%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。8月8日，中国出口至日本航线运价指数为940.56点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨刺激需求 综合指数继续上行】

本周，持续性高温天气影响下，下游电煤日耗增加，电厂库存消耗加速，叠加上游产地煤炭供应偏紧，激发采购需求，下游租船积极，综合指数小幅上涨。8月8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1060.51点，较上期上涨1.1%。

煤炭市场：市场需求方面，华南区域降雨减少，多地出现持续高温天气，闷热潮湿下居民用电负荷再次提升，用电需求增加带动发电需求走强，电煤消费高峰期特征凸显，终端采购需求继续释放。本周，沿海八省电厂日耗245.2万吨，增加20.1万吨，存煤可用天数14天，环比小幅下降。煤炭价格方面，煤炭产地开启新一轮降雨导致供给预期收紧，叠加部分路段封闭维修导致煤炭上站受阻以及发运港口价格倒挂矛盾加剧，集港货源严重不足，进而支撑部分贸易商挺价心理，助推港口煤价上行，煤炭价格持续上涨。环渤海各港调进量95.4万吨，环比微涨0.3万吨，调出量102.2万吨，环比下降16.6万吨，合计存煤2315万吨，环比下降48万吨。运价走势方面，本周高温推动电厂耗煤激增，下游采购意愿提高，叠加主产地降雨等因素导致集港货源短缺，船东看涨情绪高涨，沿海煤炭运价稳步上行。

8月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1082.71点，较上期上涨1.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收771.49点，较8月1日上涨2.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.9元/吨，较8月1日上涨0.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.2元/吨，较8月1日上涨2.2元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为44.5元/吨，较8月1日上涨1.7元/吨。

金属矿石市场：本周，钢厂利润尚可，开工动能保持，铁水产量整体维持高位，对铁矿需求有偏强支撑。不过成材需求淡季特征明显，社库和厂库均呈现累积态势，铁



矿石价格整体持稳运行。同期，外矿发运量减少，疏港量显著回落，港口铁矿库存持续去化，沿海矿石运价小幅波动。8月8日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 716.67 点，较 8 月 1 日上涨 0.9%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 27.2 元/吨，较 8 月 1 日上涨 0.4 元/吨。

粮食市场：本周，基层余粮逐步减少，进口玉米拍卖对市场影响逐渐降低，部分贸易商继续出售库存，深加工企业厂门到货维持相对偏高水平，玉米价格持稳运行。运输市场方面，国内高温天存粮不易，贸易商出货积极性略有提升，下游采购备货意愿偏强，沿海粮食运价小幅上涨。8月8日，沿海粮食货种运价指数报 860.94 点，较上期上涨 1.9%，其中，营口-深圳（4-5 万 dwt）航线运价 47.5 元/吨，较上期上涨 0.7 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡下行。供给端，主营炼厂开工率高位波动，山东地炼负荷小幅上扬，成品油资源供应略有上升。需求端，汽油方面，暑假期间，旅游密集带动机动车出行频繁，对汽油消费形成利好带动。柴油方面，需求旺季临近，户外工矿、基建等行业开工率存在好转可能，支撑柴油消费呈现上升预期，运输价格持稳运行。8月8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 994.31 点，较上期上涨 0.1%；市场运价指数 919.13 点，较上期上涨 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 租金指数小幅波动】

本周，国际干散货运输市场行情整体尚可，三大船型需求总体相对稳定，远东干散货租金指数小幅波动。具体船型来看，海岬型船市场受 FFA 远期合约价格、西非事件等因素影响，运价高位小幅震荡。巴拿马型船市场，煤炭船运需求稳定，粮食船运需求略有下降，日租金小幅下跌。超灵便型船市场，恶劣天气影响尚未完全消除，即期运力偏紧，煤炭、镍矿、件杂货等货盘支撑持续，日租金高位小幅波动。8月7日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1578.63 点，与 7 月 31 日基本持平。

海岬型船市场：海岬型船市场运价止跌企稳，高位小幅震荡。太平洋市场，上周末本周初，澳大利亚铁矿石货盘尚可，前期台风影响导致不少运力延误，即期运力有限，同时 FFA 远期合约价格上涨，市场氛围较好，澳大利亚至青岛航线运价上涨。周中，铁矿石货盘不多，且 FFA 远期合约价格下跌及西非事件影响，运价回调。下半周，澳大利亚三大矿商均都在市场询船，FFA 远期合约价格再次上涨，运价止跌回升。8月7日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25150 美元，较 7 月 31 日上涨 2.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.172 美元/吨，较 7 月 31 日上涨 2.1%。远程矿航线，上半周，因天气因素，西非港口装货一般，且政府再次禁止个别发货人发货事件影响，远程矿航线运价小幅下跌。下半周，巴西淡水河谷 COA 合同宣载，OP 表现活跃，市场对 8 月底 9 月初装期的运力需求增加，运价上涨。8月7日，巴西图巴



朗至青岛航线运价为 24.131 美元/吨，较 7 月 31 日上涨 2.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬，整体跌幅收窄。上半周，由于外贸低卡煤仍有一定价格优势，8 月中下旬装期的煤炭货盘持续稳定释放，但市场可用运力充裕，同时粮食运价走软，太平洋市场日租金小幅下跌。下半周，印尼、澳大利亚煤炭货盘尚可，南美市场企稳，市场情绪向好，日租金止跌企稳。8 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13850 美元，较 7 月 31 日下跌 4.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12850 美元，较 7 月 31 日下跌 4.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.379 美元/吨，较 7 月 31 日下跌 1.5%。粮食市场，上半周南美粮食运价延续上周小幅下跌走势，下半周，受 FFA 远期合约价格上涨拉动，南美粮食运价止跌企稳。8 月 7 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.158 美元/吨，较 7 月 31 日下跌 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金高位小幅波动。上半周，东南亚市场煤炭、镍矿货盘尚可，且由于前期台风影响，8 月 15 日前的即期可用运力偏紧，市场氛围较好，日租金坚挺。下半周，煤炭、镍矿等货盘稍有减少，即期可用运力逐渐增多，日租金小幅波动。8 月 7 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11027 美元，较 7 月 31 日上涨 0.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.076 美元/吨，较 7 月 31 日上涨 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 8 月 1 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 302.9 万桶至 4.24 亿桶，降幅 0.71%，预期为减少 59.1 万桶；美国国内原油产量减少 3.0 万桶至 1328.4 万桶/日，原油出口增加 62.0 万桶/日至 331.8 万桶/日，原油进口 596.2 万桶/日，较前一周减少 17.4 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2061.6 万桶/日，较去年同期增加 1.61%。库存下降的主要原因在于美国原油出口增长，同时炼厂开工率大幅提升。OPEC+周日宣布，将于 9 月将产量提高 54.7 万桶/日，提前结束了该组织此前实施的减产协议。OPEC+供应全球近一半原油，加速恢复产量加剧了市场对供应过剩的担忧，尤其是在需求复苏尚未稳定的背景下，给油价带来压力。美国总统特朗普政府关税政策的不确定性给全球经济增长带来阻力，直接加征关税可能拖累石油需求。EIA 库存超预期下降及中东紧张地缘政治局势限制了油价的跌幅。本周布伦特原油期货价格由涨转跌，周四报 66.46 美元/桶，较 7 月 31 日下跌 8.37%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。8 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1057.44 点，较 7 月 31 日上涨 20.1%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线多个货盘集中进场，船东挺价情绪提振，成交运价在上周触及年内低位附近后逐步回升。大西洋航线巴西货盘增多，西非



货盘中规中矩；美湾航线私下寻船较多，活跃度小幅上扬。随着，欧派克 9 月份增产计划的落地，船东信心也逐步回暖；租家还是通过私下成交的方式来降低货盘的曝光度，避免市场短期内过热。目前，整体船位依旧够用，中东航线 8 月下旬货已经完成过半，租家有充足的时间掌控出货节奏，能否持续反弹仍依赖后续出货量的有效支撑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS53.99，较 7 月 31 日上涨 24.52%，CT1 的 5 日平均为 WS48.12，较上期平均上涨 8.82%，TCE 平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS54.47，上涨 14.99%，平均为 WS51.05，TCE 平均 3.2 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 19-21 日，成交运价为 WS45.75。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 22-23 日，成交运价为 WS50。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 18-21 日，成交运价为 WS53.50。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 30 日至 9 月 1 日，成交运价为 WS51。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 5-6 日，成交运价为 WS52。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 25-30 日，成交包干运费约为 695 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国际成交数量增加】

8 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1134.90 点，环比上涨 0.14%。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-0.05%、+1.70%、+0.47%及-0.35%。

国际干散货船二手船涨多跌少。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上涨 4.64%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.87%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.95%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.20%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 12 艘（环比增加 1 艘），总运力 101.51 万载重吨，总成交金额 17405 万美元，平均船龄 13.67 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 1.65%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.37%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.73%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.47%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.03%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 11 艘（环比增加 3 艘），总运力 85.99 万载重吨，总成交金额 37480 万美元，平均船龄 13.64 年。



国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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上涨 0.68%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.06%。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上涨 0.67%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.67%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.12%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.87%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 37 艘（环比增加 24 艘），总运力 11.66 万载重吨，总成交金额 11435.04 万人民币，平均船龄 9.72 年。

来源：上海航运交易所

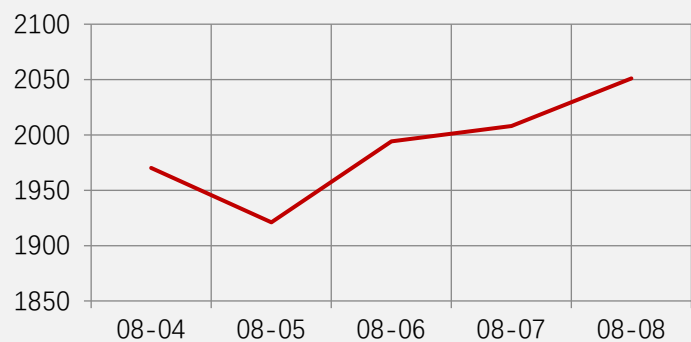
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

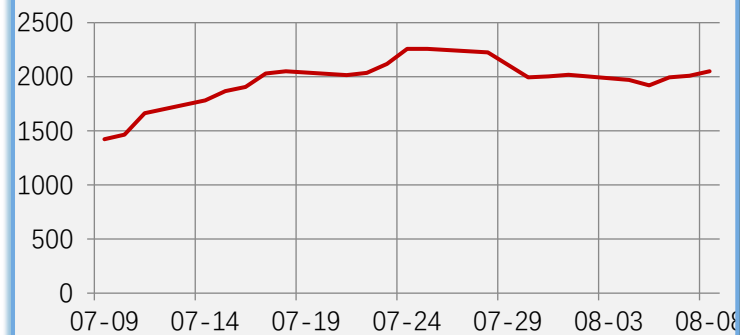
波罗的海指数	8 月 4 日		8 月 5 日		8 月 6 日		8 月 7 日		8 月 8 日	
BDI	1,970	-48	1,921	-49	1,994	+73	2,008	+14	2,051	+43
BCI	3,158	-138	3,006	-152	3,187	+181	3,204	+17	3,342	+138
BPI	1,633	-11	1,625	-8	1,643	+18	1,649	+6	1,635	-14
BSI	1,270	+1	1,279	+9	1,300	+21	1,317	+17	1,320	+3
BHSI	676	-2	676	0	676	0	680	+4	683	+3



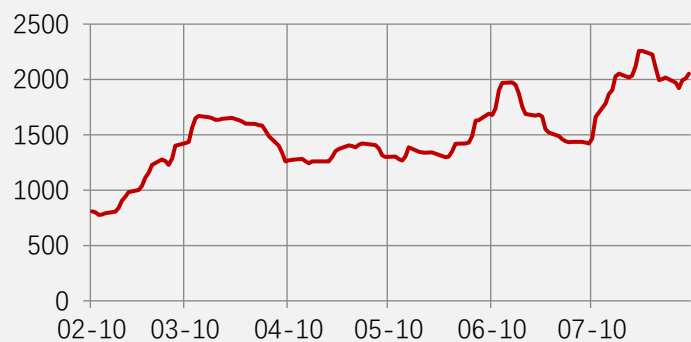
上周 BDI 指数走势



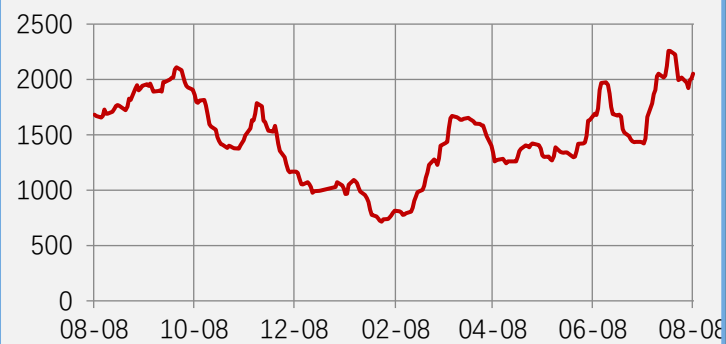
近一个月 BDI 指数走势



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	01/08/25	25/07/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	29,500	-1500	-5.1%
	三年	21,500	22,000	-500	-2.3%
Pmax (76K)	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	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: 2025-08-05

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Vitaocean' 2013 82250 dwt dely EC South America 20/23 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$25,000 - Cargill

'Shandong Fu Ren' 2018 81783 dwt dely Zhoushan 9/11 Aug trip via EC Australia redel Japan \$14,500 - Kline

'Mandarin Kaohsiung' 2016 81315 dwt dely Qinzhou 9/12 Aug trip via Indonesia redel India \$12,000 - Seapol

'Great Peace' 2004 76015 dwt dely Shantou prompt trip via Indonesia redel S China \$13,000 - Cambrian



'Aster Ocean' 2004 75798 dwt dely Zhuhai 11 Aug trip via Indonesia redel S China \$13,250 - Tongli

'Astrid Schulte' 2014 61255 dwt dely Kuantan prompt trip via Indonesia redel Philippines \$16,000 - Oldendorff

'T Clever' 2014 37084 dwt dely SW Pass 14/20 Aug trip redel EC Central America intention grains \$15,500 - Drydel

(2) 期租租船摘录

'Basic Sky' 2023 81917 dwt dely Putian 13/19 Aug 12 months redel worldwide \$14,500 - Cobelfret

'Safesea Sindor' 2010 80717 dwt dely Gopalpur 6/10 Aug 2 1/1 redel worldwide \$13,500 - Adhart

'Aikaterini' 2014 63512 dwt dely Paranagua 23/26 Aug 5/7 Months redel worldwide \$19,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【巴拿马禁止 15 年以上油轮与散货船注册!】

据外媒的报道显示，巴拿马船舶登记处将不再接受超过 15 年船龄的油轮或散货船的注册。这一果断举措旨在优化船队性能，降低被扣押的风险，并防止所谓的“幽灵船队”或“影子船队”中的船只进入。

据巴拿马海事局称，这些影子船队主要由老旧油轮组成，这些油轮所有权结构不透明，通常保险不足，并采用不安全的做法来规避国际制裁，尤其是针对俄罗斯和伊朗石油运输的制裁。

新政策通过更新 MMN 11/2024 正式发布，概述了所有船舶在悬挂巴拿马国旗前必须完成的预检验证流程的要求。这一决定是在对 2023 年至 2025 年上半年的检查数据



进行分析后做出的。

据数据显示，71%的船队扣押事件涉及 15 年以上的散货船、杂货船和油轮。

除了年龄限制外，巴拿马还实施了进一步的监督措施，包括对有问题的船舶进行强制性季度检查，并加强对船舶安全管理体系的验证。

尽管自 2019 年以来，巴拿马已将超过 650 艘船只从其船籍中除名，以配合西方制裁，但该国在处理影子船队船只方面仍受到批评。

非政府组织“反对伊朗核计划联盟”（UANI）近期声称，巴拿马“对违反制裁的船只未采取足够行动”，并指出近五分之一涉嫌运输伊朗石油的船只悬挂巴拿马国旗。

巴拿马的船舶注册规模位居世界前列，注册船舶超过 8500 艘。该国一直在努力改进其执法机制，自去年实施更快的制裁执行措施以来，已将 214 艘船只从注册名单中除名。一旦被除名，这些船只就不能再悬挂巴拿马国旗航行。

这个中美洲国家正在积极与美国合作处理登记事宜，并且此前已与利比里亚和马绍尔群岛等其他船旗国签署协议，共享因涉嫌违反制裁而被拒绝的船只的信息。

来源：航运在线

【铁矿石进口高位，库存剧增】

截至 2025 年 7 月 15 日，波罗的海综合运价指数 BDI 报收 1866 点，较 7 月 2 日上涨 423 点，涨幅 29.31%。其中海岬型指数 BCI 上涨 575 点，涨幅 29.37%，巴拿马型指数 BPI 上涨 498 点，涨幅 33.38%。

铁矿石市场，外矿发运量开始下滑，全球铁矿发运总量环比下降 7.8 万吨至 2987.1 万吨，矿山季末发运冲量结束，铁矿发运阶段性回落。到港方面，由于前期高发运，铁矿到港量环比继续增加，当前市场海岬型船运力略显紧张。需求端来看，日均铁水产量环比继续回落 1.04 万吨至 239.81 万吨，钢材表需有所回落，钢材产量环比下降，库存继续小幅下降。综合来看，近期反内卷政策预期提振黑色市场情绪，钢材供应收缩预期加强，铁矿基本面暂未出现淡季明显走弱迹象，预计短期震荡偏强运行。



煤炭市场，全国煤炭市场供大于求态势明显，市场价格回落，行业效益下降，老矿区企业困难问题突出。煤炭进口量保持高位，低热值褐煤占比高的问题依然突出。今年前 5 个月，全国累计进口煤炭 1.89 亿吨，同比下降 7.9%。其中，进口褐煤 7315 万吨、占 39%；动力煤 5529 万吨、占 29%；炼焦煤 4362 万吨、占 23%。低热值褐煤进口量所占比重依然较高。

粮食市场，亚洲基准米价在 2024 年初创下十余年来新高后，近一年已经下跌 35%。印度的稻米库存量已经达到至少二十年来的同期最高纪录，相当于全球年产量的十分之一以上。目前印度当局正竭力寻找额外的储存空间。

来源：拍船网

【分析师：关税“红利”消退，下半年运价或大幅下降】

今年第二季度，关税催生的需求提前透支了传统第三季度旺季的运量，这意味着下半年运费可能出现大幅下滑。

中美关税休战期间，跨太平洋贸易回暖，6 月货运价格大幅上涨。随着运力恢复，中小型航企在暂停一段时间后，也重启了跨太平洋航线服务。

彭博行业研究分析师 Kenneth Loh 表示：“集装箱运量数据显示，在关税休战期，中国班轮公司的需求增长远超日韩同行，这意味着中国航企本季度业绩可能更为强劲。”

德鲁里供应链咨询部总经理 Philip Damas 则认为，下半年贸易增长可能因市场情绪低迷而放缓，而提前释放的运量或将引发运费更大幅度的回调。

日本班轮公司的盈利已显露见顶迹象：美关税威胁冲击了商船三井（Mitsui OSK Lines Ltd.）的集装箱航运业务，其表现未达投资者预期；日本邮船（Nippon Yusen KK）因汇率波动和关税动荡下调了全年业绩指引。

相比之下，中国同行或在更严峻的现实到来前迎来最后一波利好——上半年的需求前移和强劲出口，有望提振中国班轮公司企业的业绩。

值得注意的是，中国贸易量在创纪录运量后显露放缓迹象，意味着需求前移带来的提振效应可能开始减弱。汇丰分析师在 7 月中旬的报告中指出，关税暂缓只是暂时推迟了需求面临的压力。“更糟的是，船舶交付提速可能与潜在疲软的需求撞车，加剧运力过剩问题。”



Damas 称，自第三季度起，跨太平洋集装箱运量将下滑，预计到 2026 年第二季度才会出现小幅季节性回升。“集装箱航运市场本质上已进入周期性下行阶段，运费的短暂上涨仅由破坏性冲击推动，而非需求端的真正强劲。”

除中国内地和日本外，受贸易不确定性影响，中国台湾的长荣海运和阳明海运全年盈利可能腰斩以上；马士基和赫伯罗特盈利预计也将持续放缓。

Kenneth Loh 表示，若中美达成的贸易协议对中国而言好于预期，中国班轮公司可能获得更大上行空间。

Damas 认为，即便关税条款相对有利，仍可能对运费和运量造成压力。他指出，针对日本的 15%关税仍高于去年水平，可能整体减少日本对美集装箱出口量。

“至于中国，现在判断修订后的关税对集装箱班轮公司的负面影响有多大还为时过早。”Damas 称，“但有迹象显示，中国对美国以外地区的出口正快速增长。”

今年上半年，中国贸易顺差创历史新高，正推动出口多元化，减少对美依赖，同时开拓东南亚市场。

Kenneth Loh 表示，在当前不确定性下，一些高增长市场（如亚洲内部航线）的全球重要性正超过跨太平洋航线，一定程度上避开了关税风波的影响。自今年 3 月起，中国与东盟的出口运量已达中美航线的两倍——而中美航线曾是集装箱航运的核心航线。

Damas 还观察到，班轮公司正将中国制造的船舶从涉美航线调至非美航线，这或许是为了规避美国政府拟于 10 月实施的新征税政策。

“我们预计，今年下半年班轮公司将取消更多航次、增加船舶拆解量，并采取其他措施来应对运力过剩问题。”Damas 说。

来源：海运圈聚焦



◆ 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	01/08/25	25/07/25	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	01/08/25	25/07/25	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：2025-08-05

(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	Tanker	319,000	Jiangsu New Hantong, China	2027-2028	Trafigura - Swiss based	11,000	conventional fuelled
4	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2027-2028	Cosco - Chinese	7,357	methanol and ammonia ready



6	Bulker	210,000	COSCO Zhoushan	2027-2028	Cosco - Chinese	7,357	methanol and ammonia ready
4+2	Bulker	45,000	Wuhu Weihai, China	2028	Polsteam - Polish	undisclosed	
2	Container	5,100 teu	Huangpu Wenchong	2027	Elbdeich Reederei	6,045	Price assumed
1	Container	6,000 teu	Qingdao Yangfan	2028	Danaos	7,000	
4	Container	3,100 teu	Zhoushan Changhong, China	2027	Costamare - Greek	undisclosed	against 8-year TC
4	Container	2,700 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2027-2028	SITC - Hong Kong based	3,818	
2	Container	1,930 teu	CSSC Guangzhou	2027-2028	Schoeller Holdings	3,300	
2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2028	Schoeller Holdings - Cyprus based	3,100-3,200	
6	Container	1,800 teu	Jinling Shipyard, China	2027	Easten Pacific - Singapore based	3,000	
4+4	Container	1,056 teu	Zhoushan Newrising, China	2027	Shandong Hengqiang - Chinese	undisclosed	
1	LNG bunkering	18,000 cbm	HJSC Yeongdo, South Korea	2027	H-Line Shipping - S. Korean	8,790	
1+1	LNG BV	20,000 cbm	DSOC	2027	China Bunker	undisclosed	

◆ 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
HERUN ZHEJIANG	BC	181,056		2017	China	4,800	Chinese	
CEDRIC OLDENDORFF	BC	95,608		2011	Japan	1,620	Chinese	
SHANDONG FU HUI	BC	81,782		2018	China	2,458	Undisclosed	at auction



AQUAVITA TRADER	BC	81,112	2016	China	2,200	Undisclosed	
GORGOPYKOOS	BC	76,498	2005	Japan	900	Chinese	
BEAUTY LOTUS	BC	63,685	2015	China	2,050	Chinese	
BELINDA	BC	63,339	2016	China			
BELATLANTIC	BC	63,318	2016	China			
BELSOUTH	BC	63,297	2015	China	8,400	Singaporean	en bloc
BELMONT	BC	63,163	2016	China			
CLM PEARL	BC	58,092	2010	Philippines	1,450	Undisclosed	SS/DD Passed
CHEVAL BLANC	BC	56,732	2009	China	1,050	Chinese	
OCEAN PRINCE	BC	52,475	2002	China	785	Undisclosed	
GUO YUAN 7	BC	47,215	1997	China	undisclosed	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
HANSA BIRBURG	CV	23,350	1,740	2008	China	2,050	UAE	
CONTSHIP LEX	CV	13,760	1,118	2006	China	1,100	UAE	

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 HONG KONG	GC/MPP	11,184		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
NAVE EQUINOX	TAK	50,922		2007	S. Korea	1,400	Undisclosed	Epoxy-Ice Class 1A



SEAWAYS MIA	TAK	49,999	2008	S. Korea	1,650	Indian
NORD OLYMPIA	TAK	49,995	2018	Japan	3,800	Marwave

◆ 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
DALIAN	BC	176,347	21,392	2002	Japan	undisclosed	
LEONID	TAK	74,999	13,606	2000	S. Korea	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
SAI 9	GC	8,331	3,260	1985		undisclosed	Previously Reported Sold ‘As Is’ Manila as “Span Asia 9”
SAI 20	GC	7,121	2,401	1995		undisclosed	Previously Reported Sold ‘As Is’ Manila as “Span Asia 20”
BOW FAGUS	TAK	37,375	11,189	1995	Norway	undisclosed	
AEWO	TAK	16,466	5,245	1999		885.00	Stainless Steel Content
ANGE	TAK	4,999	1,974	1989		undisclosed	
GAS PIONEER	TAK/LPG	1,508	1,140	1992	Netherlands	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
BEST 8	GC	8,691	2,530	1995	Japan	388.00	



SISTER 12	GC	7,050	2,225	1998	Japan	388.00	
-----------	----	-------	-------	------	-------	--------	--

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
EMONA	GC	4,878	1,498	1981	Netherlands	undisclosed	Turkey
NAMSAN SPIRIT	OTHER/FPSO	113,805	16,240	1988	S. Korea	undisclosed	Turkey
BOCEANICA	TAK	71,864	14,211	2004	S. Korea	undisclosed	Turkey

◆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
2025-08-08	713.820	833.810	4.870	90.937	961.060	466.110	426.350	557.170	886.350
2025-08-07	713.450	832.910	4.859	90.895	954.600	464.550	423.940	556.100	886.300
2025-08-06	714.090	827.680	4.849	90.968	951.250	463.130	423.180	555.440	885.580
2025-08-05	713.660	827.500	4.871	90.916	950.210	462.540	422.920	555.530	885.040
2025-08-04	713.950	826.950	4.858	90.952	949.190	462.200	422.500	554.750	888.520

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。