



全一海运市场周报

2025.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.08.11 - 08.15 \)](#)

(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，拖累综合指数下跌。据国家统计局最新公布的数据显示，中国 7 月规模以上工业增加值同比增长 5.7%，国民经济继续保持稳中有进发展态势，展现出较强韧性和活力。8 月 15 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 1460.19 点，较上期下跌 2.0%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心公布的数据显示，欧洲主要国家德国 8 月 ZEW 经济景气指数跌至 34.7，大幅低于市场预期，结束了此前连续三个月的回升势头，数据下滑反映了市场对德国第二季度疲弱表现的担忧，以及对美欧贸易协议的疑虑，再次引发对该国增长前景的担忧。与此同时，欧元区的整体数据与德国走势一致，未来欧洲经济将继续面临考验。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，即期市场订舱价格继续下行。8 月 15 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 1820 美元/TEU，较上期下跌 7.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价延续回落走势。8 月 15 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 2279 美元/TEU，较上期下跌 1.7%。

北美航线：据美国劳工统计局公布的数据显示，美国 7 月 PPI 同比涨幅大幅升至 3.3%，远超市场预期，为今年 2 月以来最高水平。此外，美国 7 月海关关税收入达到 280 亿美元，较去年同期大幅增加 273%，但是美国财政赤字仍较去年同期增长 10%，未来美国经济将继续面临沉重的债务负担。本周，市场供需基本面略显疲软，运输市场行情继续调整。8 月 15 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 1759 美元/FEU 和 2719 美元/FEU，分别较上期下跌 3.5%、2.6%。

波斯湾航线：运输需求有所回暖，即期市场订舱价格继续反弹。8 月 15 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 1381 美元/TEU，较上期上涨 12.0%。



澳新航线：运输需求保持平稳增长，市场运价继续上涨。8月15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1239美元/TEU，较上期上涨3.5%。

南美航线：运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续下行。8月15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3340美元/TEU，较上期下跌12.4%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅下跌。8月15日，中国出口至日本航线运价指数为927.83点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海运力周转不畅 综合指数持续上行】

本周，国内煤炭货源结构性短缺问题凸显，支撑煤价上涨，刺激下游采购情绪，加之华南地区受台风影响，沿海可用运力收紧，沿海散货综合指数延续上行走势。8月15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1090.99点，较上期上涨2.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受长江沿线出现强降雨影响，上游来水增加，水电替代作用增强，对冲部分火电负荷，电厂日耗小幅下降。本周，沿海八省电厂日耗236.4万吨，减少8.8万吨，存煤可用天数14.6天，环比小幅上升。煤炭价格方面，受煤炭产地降雨影响，生产供应有所收紧，加之部分路段封闭维修导致发运量减少，北方港口货源结构性短缺问题显现，煤价持续上涨。环渤海各港调进量99.1万吨，环比微涨3.7万吨，调出量115.6万吨，环比增加13.4万吨，合计存煤2200万吨，环比下降115万吨。运价走势方面，北方港口煤炭供给收紧，船舶压港情况显现，同时，台风“杨柳”登陆华南地区，运力周转不畅，沿海煤炭运价持续上涨。

8月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1125.96点，较上期上涨4.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收862.82点，较8月8日上涨11.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价36.0元/吨，较8月8日上涨4.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为45.5元/吨，较8月8日上涨5.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为49.5元/吨，较8月8日上涨5.0元/吨。

金属矿石市场：本周，建材表现消费环比增加，钢厂利润尚可，开工动能不减，铁水产量维持高位运行。同期，国内港口铁矿疏港量大幅回升，港口库存持续去化，加之受台风影响船舶运力周转缓慢，沿海金属矿石运价大幅上涨。8月15日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收770.07点，较8月8日上涨7.5%，其中，青岛/



日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 29.5 元/吨, 较 8 月 8 日上涨 2.3 元/吨。

粮食市场: 本周, 国内玉米供需趋向平衡, 消费延续回暖, 主产区陈粮销售收尾, 南方港口库存整体呈下滑趋势, 玉米价格持稳运行。运输市场方面, 华南沿海地区受台风影响可用运力减少, 沿海散货运价快速上涨, 多数运力选择中短线航线为主, 货主询船匹配率降低, 沿海粮食运价继续上行。8 月 15 日, 沿海粮食货种运价指数报 882.36 点, 较上期上涨 2.5%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 48.5 元/吨, 较上期上涨 1.0 元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格持续下跌, 国内成品油调价搁浅。供应端, 主营炼厂开工率小幅提升, 山东地炼开工率持稳运行。需求端, 暑期自驾高峰未达预期, 叠加新能源汽车渗透率逐步增加, 持续替代汽油需求, 同时由于高温雨季原因抑制户外基建工程, 柴油需求进一步紧缩, 沿海成品油运价小幅波动。8 月 15 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 994.08 点, 较上期下跌 0.0%; 市场运价指数 918.67 点, 较上期下跌 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨多跌少 租金指数稳中有涨】

本周, 国际干散货运输市场延续上周较好行情, 铁矿石、煤炭、镍矿及国内北方出口的钢材等货盘船运需求尚可, 同时台风“杨柳”影响部分船舶周转, 三大船型市场日租金、运价水平总体处于相对高位, 且涨多跌少, 远东干散货租金指数稳中有涨。分船型来看, 海岬型船市场在 FFA 远期合约价格以及远程矿航线拉动下, 运价高位震荡。巴拿马型船和超灵便型船市场受益于煤炭、镍矿以及钢材等货盘支撑, 以及天气影响船舶周转, 日租金高位波动。8 月 14 日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1637.23 点, 较 8 月 7 日上涨 3.7%。

海岬型船市场: 海岬型船两大洋市场运价有涨有跌, 整体高位震荡。太平洋市场, 上周末本周初, 澳大利亚三家矿商均都在市场询船, 长航线 OP 船运需求尚可, 同时 FFA 远期合约价格拉涨, 澳大利亚至青岛航线运价涨至 10.575 美元/吨。周中, 太平洋市场货盘一般, 租家不急于成交, 运价降至 10 美元/吨左右。临近周末, FFA 远期合约价格再次上涨, 市场情绪升温, 运价止跌小升。8 月 14 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26393 美元, 较 8 月 7 日上涨 4.9%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.146 美元/吨, 较 8 月 7 日下跌 0.3%。远程矿航线, 上周末本周初, 虽然矿商淡水河谷船运需求不多, 但 OP 船运需求尚可, 空放运力有限, 市场推涨情绪浓厚, 远程矿航线运价上扬。周中运价相对稳定。临近周末, FFA 远期合约价格再次拉动市场情绪升温, 运价再次上行。8 月 14 日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.156 美元/吨, 较 8 月 7 日上涨 4.2%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金坚挺，粮食航线运价微跌。周初，新加坡假期，市场相对安静，活跃度不高，太平洋市场日租金高位小幅波动。周中开始，由于国内高温天气持续，电厂煤炭日耗高位运行；同时，国内煤价上涨，进口煤价格有优势，进口需求增加，印尼航线即期货盘以及月底货盘增加，市场行情较为火热，太平洋市场日租金上涨。8月14日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 14264 美元，较 8 月 7 日上涨 3.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13403 美元，较 8 月 7 日上涨 4.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.629 美元/吨，较 8 月 7 日上涨 3.4%。粮食市场，本周南美市场货盘一般，运价小幅下跌。8月14日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 37.958 美元/吨，较 8 月 7 日下跌 0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金高位稳中小涨。周初，菲律宾镍矿货盘稍有消停，市场活跃度略降，不过船东信心充足，市场报价依然坚挺。下半周，回国以及至印度的煤炭货盘、菲律宾镍矿以及国内北方出口的钢材货盘均有所增加，市场活跃度上升，叠加台风“杨柳”影响部分船舶周转，日租金小幅上涨。8月14日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11314 美元，较 8 月 7 日上涨 2.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.106 美元/吨，较 8 月 7 日上涨 0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位震荡】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 8 月 8 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 303.6 万桶至 4.27 亿桶，增幅 0.72%，预期为减少 27.5 万桶；汽油库存减少 79.2 万桶至 2.263 亿桶，降幅略高于预期；汽油需求指标小幅下降至 900 万桶/日。馏分油库存增加 71.4 万桶至 1.137 亿桶，与市场预期基本一致；馏分油需求上升至 183 万桶/日，超过四周平均的 175 万桶/日。美国总统特朗普与俄罗斯总统普京于本周五在阿拉斯加举行会晤，美国财政部长贝森特表示，如果会议进展不顺，可能会加大制裁或施加二级关税，并呼吁欧洲采取类似措施，美俄谈判的不确定性增加了油市的看涨风险溢价；美国 7 月通胀温和上升，就业数据疲软 9 月降息的预期大幅上升提振油价。由于 OPEC 成员国近期提升了生产水平，国际能源署周三上调了供应预期，同时下调了全球原油需求预期，供需关系的再平衡使市场情绪偏向看跌，对油价上行形成压力。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报 66.77 美元/桶，较 8 月 7 日上涨 0.47%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位震荡。8月14日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1064.60 点，较 8 月 7 日上涨 0.7%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场整体活跃度有所回落，中东航线 8 月底收尾货盘和巴西航线货盘报价均出现不同程度的下滑，美湾航线公开询盘减少，很难提供实质性支撑。尽管上周各主要装港的成交量均高于周均水平，有效消化了此前累积的过剩船位，为基本面提供支撑。但是，租家通过私下寻盘或者撤回报价，不断消磨船东的抵抗情绪，部分船东仍保留一定的抵抗情绪，整体情绪开始回落。下周中东航线 9 月上旬货盘将陆续进场，船东仍抱有一定的期待，成交运价低位震荡。周四，中



东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS54.94, 较 8 月 7 日上涨 1.76%, CT1 的 5 日平均为 WS55.67, 较上期平均上涨 15.70%, TCE 平均 3.3 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS54.11, 下跌 0.65%, 平均为 WS54.96, TCE 平均 3.8 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 8 月 26-28 日, 成交运价为 WS57.50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 28-30 日, 成交运价为 WS56。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 26-28 日, 成交运价为 WS52。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 9 月 8-10 日, 成交运价为 WS55。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 9 月 1-3 日, 成交运价为 WS54.50。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 8 月 22-26 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 国际成交数量减少】

8 月 13 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1132.12 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-0.71%、+0.05%、+0.27%及-0.55%。

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 1.12%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.74%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.57%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.36%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比增加, 总共成交 17 艘 (环比增加 5 艘), 总运力 108.93 万载重吨, 总成交金额 29456 万美元, 平均船龄 12.76 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 3.14%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.22%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.43%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.66%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.09%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 3 艘 (环比减少 8 艘), 总运力 14.60 万载重吨, 总成交金额 6975 万美元, 平均船龄 14.33 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 0.34%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.13%。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上涨 0.08%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.24%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.22%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 21 艘（环比减少 16 艘），总运力 5.04 万载重吨，总成交金额 6086.37 万人民币，平均船龄 7.28 年。

来源：上海航运交易所

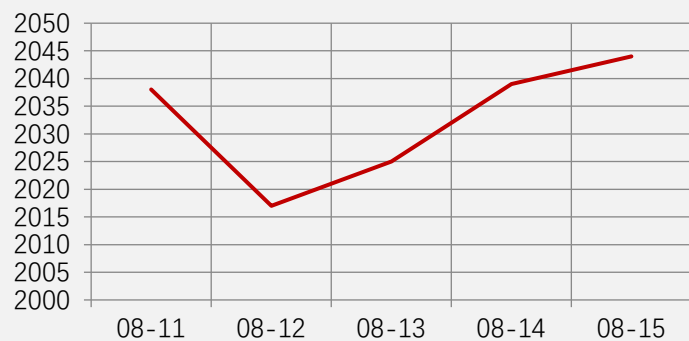
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8 月 11 日		8 月 12 日		8 月 13 日		8 月 14 日		8 月 15 日	
BDI	2,038	-13	2,017	-21	2,025	+8	2,039	+14	2,044	+5
BCI	3,317	-25	3,261	-56	3,280	+19	3,304	+24	3,295	-9
BPI	1,614	-21	1,595	-19	1,594	-1	1,603	+9	1,622	+19
BSI	1,325	+5	1,329	+4	1,336	+7	1,345	+9	1,353	+8
BHSI	685	+2	687	+2	690	+3	695	+5	698	+3



上周 BDI 指数走势



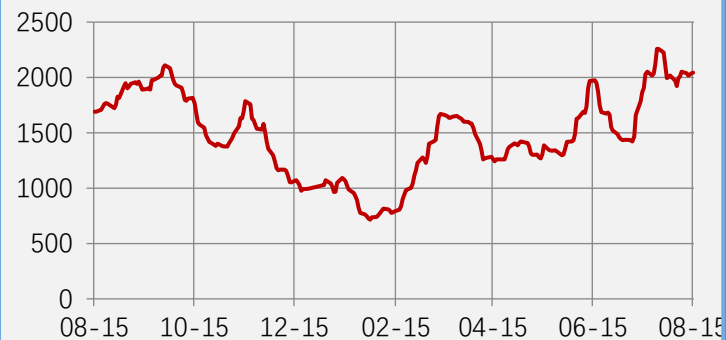
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'SSI Excellent' 2016 81119 dwt dely Sines 22/23 Aug trip via US east coast redel India \$22,500 - Oldendorff

'Swift Yangzhou' 2015 79489 dwt dely Taeon 18 Aug trip via EC Australia redel China \$12,150 - Transpower

'Almyros' 2010 56768 dwt dely Sandakan prompt trip via Indonesia redel China \$17,000 - Fullinks

'Prime Star' 2012 36570 dwt dely Rouen prompt trip redel Morocco \$10,500 - NMC - <8/8 fixture>

4. 航运&船舶市场动态

【干散货船队增长预期上调】

尽管主要大宗商品需求疲软，但由于强劲的新船交付量和低迷的拆船活动，业界已上调 2025 年干散货船队增长预期。

船舶经纪 Howe Robinson Partners 年中回顾显示，2025 年上半年，全球船厂共计交付 278 艘 10000 载重吨以上的散货船，共计 1830 万载重吨。该数据与过去两年基本持平：2024 年上半年交付 271 艘船舶(1890 万载重吨)，2023 年上半年交付 248 艘船舶(1870 万载重吨)。

在拆船市场，在 2025 年年初表现强劲后，在今年第二季度有所放缓。美国贸易代表办公室 (USTR) 关于中国建造船舶的讨论带来的不确定性——目前船龄超过 20 年的散货船大多由日本建造、钢材价格下跌以及盈利改善是导致拆船活动放缓的主要因素。

Howe Robinson 报告称，2025 年上半年共拆解 38 艘散货船(240 万载重吨)，而去年同期为 235 万载重吨。因此，2025 年上半年船队净增长率为 1.5%，略低于 2024 年同



期的 1.7%。由于拆船量低于此前预期，船舶经纪将全年船队净增长率预测从 2.5%上调至 2.8%。

在需求方面，2025 年干散货大宗商品贸易预计将显著放缓，仅铝土矿是唯一预计将实现显著增长的主要大宗商品。

船舶经纪估计，2025 年干散货需求总量仅增长 0.7%，较 2024 年的 3.6%和 2023 年的 4.6%大幅下降。

占全球干散货贸易约 28.0%的铁矿石，预计在连续两年增长后，2025 年将收缩 0.3%;占干散货贸易 24.0%的煤炭需求可能下降 4.8%，而谷物贸易预计将下降 0.9%。

相比之下，占总贸易量 34.0%的其他散装商品预计将增长 4.1%，与 2024 年的 4.2%基本持平;占干散货贸易量仅 4.0%的铝土矿继续表现强劲，预计 2025 年将增长 18.0%，此前 2024 年已增长 17.0%。

来源：龙 de 船人

【马士基 CEO：每年造 16 万-18 万 TEU 新船】

马士基首席执行官柯文胜(Vincent Clerc)先生表示，班轮公司手中握有足够的“牌”，两到三个“艰难的季度”将足以让头部班轮公司应对运力过剩。

近年来，特别是在经历一轮“超级大繁荣”后，在脱碳换动力和班轮联盟重组的大背景下，包括地中海航运(MSC)、达飞集团、太平船务、日本海洋网联船务(ONE)、万海航运等头部班轮公司更倾向于不断超额订购新船，全球集装箱船队快速增长。然而，马士基首席执行官不担心大量新造船会使集运业陷入危机。

马士基首席执行官在二季度财报电话会上表示，当恢复红海、苏伊士运河通行时，将在几周内释放全球约 7%至 8%的运力，这将导致运力过剩。然而，他认为这种痛苦将是短暂的。

他估计，“需要两到三个艰难的季度才能完成调整”。

他打趣说，“这就像你必须去看牙医。你了解，这需要一点时间，但当你从另一边出来时，一切都会好起来。”



拆船是最重要的措施之一

事实上，马士基首席执行官很乐观，因为在他看来，班轮公司手中握有摆脱严重运力过剩所需的“牌”。

首先，自疫情以来，事实上每一艘船都在赚钱，导致基本没有公司将老旧船送去拆解。他表示，老旧船拆解是班轮公司应对“运力过剩”的最重要措施之一。

“拆船潜力巨大。过去五年中没有船舶被拆。”

其次，日益严格的气候法规将迫使班轮公司降速航行，这也会消耗一定的运力。

此外，班轮公司还有很高比例的租用船舶，如果运力过剩变得非常严重，他们可以将租用的船舶退租。

他说，“当我们不再需要时，可以将大量船舶退租还给给船东。”

他指出，“我仍然认为这仍将是不平衡的，会有一些艰难的季度，但如果我把未来五年作为一个整体来看，航运业拥有吸收新造船的所有杠杆。”

与地中海航运和达飞集团等竞争对手相比，马士基本身一直执行将其全球运力水平保持在 420-440 万 TEU 之间的策略。

马士基首席执行官强调，马士基基本每年订造总舱位 160000-180000TEU 的新船，并将继续这样执行。

然而，最近世界的“动荡”确实令人震惊！这远非马士基和其他班轮公司自己能够控制，尤其是全球经济趋势和特朗普 2.0 对等关税政策。

尽管如此，当他展望当前和未来几年的全球经济时，他仍然很有信心。

他表示，“总体而言，在美国之外的市场，我们看到非常强劲的持续需求，这推动了我们目前能够实现盈利和上调业绩指引。”



“如果由于中国继续大力推动出口，货运需求有所增长，那么实际上看起来很有希望。”

他强调，特朗普的关税政策实在不可预测，这仍可能对未来几年的经济增长产生负面影响。

然而，马士基首席执行官预计，尽管市场会有波动，但马士基仍将继续盈利。

Vincent Clerc 表示，“我们能够自己控制的东西不足以让业绩变得漂亮，但足以确保未来五年继续盈利。”

来源：航运界

【58 艘！全球新船订单腰斩！中国船企逆势稳居榜首】

今年 7 月，全球新船订单出现“腰斩”，但中国船企依然牢牢占据行业榜首位置。虽然受美国政策与市场波动等因素影响，今年中国船企接单量同比下滑，但其在全球造船业的市场份额和领先优势依旧显著。

根据克拉克森 8 月 12 日发布的数据，今年 7 月，全球新船订单成交量为 58 艘 203 万修正总吨（CGT），按 CGT 计比去年同期的 487 万 CGT 下降了 58%，比今年 6 月的 354 万 CGT 环比下降了 43%。其中，中国船企承接新船订单 43 艘 152 万 CGT，全球市场占有率为 75%，位居榜首；韩国船企接单 8 艘 33 万 CGT，全球市场占有率仅为 16%，位居第二。

今年 1-7 月，全球累计新船订单成交量为 788 艘 2326 万 CGT，同比去年 1-7 月的 1973 艘 4765 万 CGT 下降 51%。其中，中国船企接单 463 艘 1303 万 CGT，同比下降 59%，市场占有率 56%，排名第一；韩国船企接单 123 艘 524 万 CGT，同比下降 37%，市场占有率 23%，排名第二。

截止今年 7 月底，全球手持订单量为 16479 万 CGT，环比 6 月底减少了 44 万 CGT。其中，中国手持新船订单量达到 9837 万 CGT，同比增加 1337 万 CGT，以 60% 的市场占有率继续稳居第一；韩国手持新船订单量为 3522 万 CGT，同比减少 403 万 CGT，市场占有率为 21%，位居第二。

今年 7 月份，新造船价格继续保持平稳势头。克拉克森新造船价格指数 (Newbuilding Price Index) 为 186.65 点，环比 6 月的 187.11 点下降 0.46 百分点，比 5 年前同



期的 126.72 点上升 47%左右。

从船型来看，174000 立方米大型 LNG 运输船价格为 2.51 亿美元，比 6 月份下降 400 万美元；超大型油船（VLCC）价格为 1.26 亿美元，与 6 月份持平；22000~24000TEU 超大型集装箱船价格为 2.73 亿美元，与 6 月份持平。

韩国造船业界表示，7 月份，韩国船企在全球新船订单中的市场占有率仅为 16%，数量远远落后于中国，不过，这是由于韩国船企延续了以高附加值船舶为中心的选择性接单策略，这一策略有利于船企提高收益、增强竞争力。

纵观今年前 7 个月的中韩造船业接单情况，中国在 2 月、4 月、5 月、6 月和 7 月 5 次占据接单榜榜首位置，而韩国仅有 1 月和 3 月 2 次排名第一。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）航运分析经理 Filipe Gouveia 表示，美国贸易代表办公室（USTR）针对中国建造船舶征收港口费的政策、加上全球新船订单减少以及船型结构变化，这些因素共同导致中国船企上半年接单份额从去年下半年的 72%降至 52%。

在 2 月底 USTR 发布针对中国航运、物流及造船业的 301 条款草案之后，韩国船企 3 月接单量一度反超中国。不过，随着 USTR 在 4 月的宣布了修订后的港口费征收计划，减轻了对非中国公司拥有的中国建造船舶或新造船的收费，船东重返中国船厂订船。

Gouveia 指出，目前可取代中国船企的造船产能相当有限，即便船东因 USTR 港口费政策而回避在中国订造新船，也很难找到足够的替代产能。作为世界第二大和第三大造船国，韩国和日本船企在产能扩张方面面临挑战，主要由于人口下降带来的劳动力短缺；这一人口结构问题推高了劳动力成本，削弱了日韩船企在全球市场的竞争力。

在他看来，即使存在美国政策带来的负面影响，但如果今年年初以来全球新船订单量没有出现大幅下降，中国船企的接单份额很可能会更高。

展望未来，Gouveia 认为中国的地位依然稳固：“中国在造船业的主导地位短期内不太可能发生显著变化，但中期竞争可能会加剧。菲律宾和越南等国家虽然目前只是散货船和油船的小规模建造国，但可能会利用低劳动力成本扩大产能。同时，美国和印度虽然目前造船能力有限，但两国政府正积极推动本土造船业发展。不过，即使取得成功，也需要一段时间才能扩大产能。”

来源：国际船舶



【全球前 30 强船厂船东订单半年度排名出炉】

根据克拉克森数据统计，2025 上半年全球新船订单 797 艘，合计 19,848,053CGT，其中，全球前三十大造船集团新签订单 433 艘，合计 17,168,680CGT，艘数和 CGT 分别占 2025 上半年新船订单总量的 54.33%和 86.50%。

按接单国家来看，2025 上半年中国造船集团接单数量为 402 艘，合计 10,185,697CGT，日本接单数量为 88 艘，合计 1,251,732CGT，韩国接单数量 117 艘，合计 4,925,234CGT，艘数占比分别为：50.44%、11.04%、14.68%，CGT 占比分别为：51.32%、6.31%、24.81%。

2025 上半年新签订单主要船型为：集装箱船、散货船和油船。全球集装箱船新签订单量为 202 艘，总计 8,701,627CGT；散货船新签订单量为 94 艘，总计 2,061,764CGT；油船新签订单量为 82 艘，总计 1,816,814CGT，其中，集装箱船、散货船和油船新签订单数量的占比分别为 25.35%、11.79%和 10.29%，新签订单 CGT 的占比分别为 43.84%、10.39%、9.15%。

全球手持订单 30 强造船集团榜单中，中国共有 17 家上榜，另外还有韩国 3 家、日本 6 家和欧洲 4 家。就订单总量（CGT）而言，中国船舶集团位居榜首，扬子江船业排名第 3 位，韩国三大造船巨头 HD 现代、韩华海洋、三星重工手持订单分别位列 2、4、5 位。

其余 15 家上榜的中国造船集团分别是中远海运重工（排名第 6 位）、新时代造船（排名第 7 位）、招商工业（排名第 8 位）、恒力重工（排名第 10 位）、舟山长宏国际（排名第 12 位）、韩通船舶重工（排名第 13 位）、福建船政（排名第 14 位）、芜湖造船厂（排名第 17 位）、南通象屿海装（排名第 20 位）、苏美达船舶（排名第 22 位）、中集集团（排名第 23 位）、黄海造船（排名第 25 位）、蓬莱京鲁船业（排名第 26 位）、江门南洋船舶（排名第 27 位）以及三福船舶（排名第 29 位）。

上榜的 6 家日本造船集团分别为今治造船（排名第 11 位）、常石造船（排名第 15 位）、大岛造船（排名第 18 位）、日本造船联合（排名第 19 位）、新来岛造船（排名第 21 位）、名村造船（排名第 28 位）。

4 家欧洲造船集团分别是 Fincantieri（排名第 9 位）、Meyer Neptun（排名第 16 位）、法国大西洋造船厂（排名第 24 位）、俄罗斯 Zvezda（排名第 30 位）。

全球手持订单 30 强船东榜单中，地中海航运位居榜首，中远海运集团、达飞轮船、Eastern Pacific Shipping、Nakilat 分别位居前五。排名 6-10 位的依次是招商局



集团、Atlas Corp (Seaspan)、日本海洋网联船务 (ONE)、商船三井以及 Capital Maritime。

排名 11-30 位的船东中还有四家中国船东上榜，分别是长荣海运（排名第 12 位）、山东海运（排名第 13 位）、万海航运（排名第 19 位）以及中信集团（排名第 30 位）。此外，商船三井与中远海运液化天然气投资有限公司（CSLNG）的合资公司 MOL & CSLNG JV 以 12 艘约 121 万 CGT 的手持订单排名第 27 位。

2025 上半年新签订单 30 强造船集团榜单中，从接单国家来看，中国 18 家，韩国 4 家，日本 5 家，欧洲 2 家，巴西 1 家；就订单总量（CGT）而言，HD 现代、中国船舶集团、中远海运重工、Fincantieri、韩华海洋位居前五。排名 6-10 位的依次是招商工业、舟山长宏国际、大西洋造船厂、三星重工以及恒力重工。

其余上榜的 13 家中国造船集团分别是台船（排名第 11 位）、福建船政（排名第 12 位）、扬州国裕船舶（排名第 13 位）、新时代造船（排名第 15 位）、黄海造船（排名第 16 位）、南通亚华船舶（排名第 17 位）、浙江铭飞造船（排名第 18 位）、苏美达船舶（排名第 19 位）、江门南洋船舶（排名第 20 位）、扬子江船业（排名第 22 位）、三福船舶（排名第 27 位）、江苏苏豪创新科技集团（排名第 28 位）以及南通象屿海装（排名第 29 位）。

上榜的 5 家日本造船集团分别是大岛造船（排名第 14 位）、新来岛造船（排名第 19 位）、日本造船联合（排名第 23 位）、名村造船（排名第 25 位）以及川崎重工（排名第 26 位）。

两家欧洲造船集团分别是排名第 4 位的 Fincantieri 以及排名第 24 位的 Meyer Neptun。韩国造船集团除了 HD 现代、三星重工和韩华海洋之外，还有 K 造船上榜，排名第 21 位。

2025 上半年下单量排名 30 强船东榜单中，达飞轮船、中远海运集团、地中海航运、万海航运、挪威邮轮控股公司位居前五。排名 6-10 位的依次是 Capital Maritime、Cardiff Marine、长荣海运、日本海洋网联船务以及 Grimaldi 集团。

排名 11-30 位的船东中还有六家中国船东上榜，分别是山东海运（排名第 11 位）、中信集团（排名第 13 位）、嵊泗浦盛海运（排名第 25 位）、交银金租（排名第 26 位）、扬子江金控（排名第 27 位）、上海长顺航运（排名第 29 位）。

来源：国际船舶网



【韩新海运酝酿 21 亿美元大单!】

在收购 SK Shipping 船队计划搁浅后，韩国航运巨头韩新海运（HMM）迅速调整步伐，将目光投向自有运力扩张。据业内消息人士透露，HMM 已向本国三大造船集团——HD 现代、韩华海洋及三星重工——发出邀标，计划订造最多 12 艘 13000 TEU 级集装箱船，其中 6 艘为确定订单，另有 6 艘为选择性订单。

据悉，这批新船将采用 LNG 动力，定位为超巴拿马型，HMM 希望尽快交付。相关报价需在本月底前提交，而市场传出 HD 现代对此项目表现出高度兴趣。目前，HD 现代旗下 HD 现代三湖为 HMM 建造 5 艘 8,600 TEU 甲醇动力新船，其中两艘计划今年交付，其余三艘将在 2026 年交付。

船舶经纪人估计，这批新船单价在 1.8 亿至 1.85 亿美元之间，考虑到 HMM 拟增加的特殊配置，造价略高于常规水平。事实上，HMM 下单新船的意图早已在市场流传。根据此前战略，公司计划到 2030 年投入 135 亿美元，用于新船订单、码头升级及集装箱设备扩充。

HMM 执行副总裁兼集装箱业务负责人 Jay Y Lee 今年 4 月曾表示，公司将订造多种规格船型以匹配客户需求。运力在 10000 TEU 至 16000TEU 区间的船型，能够兼顾港口可进性与全球市场覆盖范围，是当前国际航运市场最具灵活性的选择。作为 Premier 联盟成员，与阳明海运及 ONE 保持船型一致，可提升船队的协同与互操作性。

来源：海运圈聚焦

【最新预测：2025 年美国进口量将减少 140 万 TEU】

受新关税政策冲击，美国全国零售联合会（NRF）8 月 8 日发布最新进口展望，预计 2025 年美国进口量将较去年减少 5.6%，相当于减少约 140 万 TEU。这一预测是在多次调整预期后稳定下来的版本，此前由于关税的宣布与延后，预期屡次波动。NRF 预计，从 8 月开始，美国进口将出现同比下滑，且秋季跌幅将明显加大。

数据显示，今年上半年，美国主要港口的零售进口总量达到 1,253 万 TEU，同比仍增长 3.6%。但 NRF 指出，随着特朗普政府推动的“对等关税”正式生效，首批贸易协议落地，市场格局已经初步定型，尽管部分关键协议仍悬而未决。

NRF 供应链与海关政策副总裁 Jonathan Gold 直言：“关税正在推高消费品价格，进口减少最终意味着货架上的商品会变少。尤其是中小企业，正在面临生存压力。我们需要的是降低关税、开放市场的有约束力贸易协定，而不是相反。”



NRF 预计，7 月进口量反弹至 220 万 TEU，8 月将保持在 230 万 TEU 的高位，主要因零售商在库存补货上的抢运。

Hacker Associates 的 Ben Hacker 则预计，到 9 月底，贸易量将明显回落，节日季的库存届时已在仓库中备齐。与此同时，美国出口商也将因其他国家的对等关税而面临产品滞销的局面。

NRF 预测，今年最后四个月的美国进口量将同比下降约 19%至 21%，月度规模在 170 万至 180 万 TEU 之间，远低于去年的 220 万 TEU 水平。按初步估算，2025 年全年美国主要集装箱港口的进口量将为 2,410 万 TEU，较去年的 2,550 万 TEU 减少，并逐步回归至疫情前水平。

来源：海运圈聚焦

◆[上周新造船市场动态](#)

(1) 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	82,000	Hengli HI	2027	Centrofin	3,700-3800	
4	Bulker	63,000	Taizhou Zhonghang SB	2028	Nanjing King Ship Management	Undisclosed	
4+2	Bulker	45,000	Wuhu Shipyard	2028	Polsteam	3,200	
2	Tanker	49,200	Penglai Jinglu	2028	Champion Tankers	4,080	
2	Container	13,000 teu	HHI (Ulsan)	2028	KMTC	15,000	LOI
4	Container	5,300 teu	Huangpu Wenchong	2028	TS Lines	6,130	
4	Container	4,300 teu	Huangpu Wenchong	2029	Ningbo Ocean Shipping	6,000	
12+6	Container	1,800 teu	Fujian Mawei	2028	Eastern Pacific	3,300	
1+1	Container	182 teu	Shandong Xinneng	2028	CMA CGM	900	battery electric



◆ 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
CAPE AQUA	BC	178,055		2009	China	2,400	Undisclosed	
KM NAGOYA	BC	95,349		2012	Japan	1,750	Undisclosed	
MAGIC THUNDER	BC	83,375		2011	Japan	1,460	Japanese	5YR BBCB
STAR DANAI	BC	82,574		2006	Japan	1,144	Undisclosed	
SHANDONG FU YUAN	BC	81,781		2017	China	2,508	Turkish	at auction
SHANDONG FU EN	BC	81,774		2017	China	2,436	Undisclosed	at auction
IVESTOS 4	BC	74,444		2006	S. Korea	1,240	Undisclosed	
ALORA	BC	58,723		2012	Japan	1,610	Undisclosed	
STAR GOAL	BC	55,989		2010	Japan	1,550	Vietnamese	scrubber fitted
COBRA	BC	55,474		2010	Japan	1,500	Undisclosed	
ROSTRUM ASIA	BC	40,003		2021	China	2,500	Undisclosed	
CHANG AN	BC	32,700		2009	China	890	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
ELBSUMMER	CV	17,894	1,421	2009	Germany	undisclosed	Germans	
OOCL RAUMA	CV	17,791	1,421	2009	Germany	undisclosed	Germans	
WYBELSUM	CV	17,094	1,402	2008	China	1,660	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
HALCYON	TAK	299,942		2020	S. Korea	1,190	International Seaways	
BUNGA KASTURI LIMA	TAK	300,246		2007	Japan	8,800	Far East	en bloc
BUNGA KASTURI ENAM	TAK	299,319		2008	Japan			
CLARICE	TAK	25,926		2014	Japan	2,950	Tolani	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
GREAT ROYAL	BC	42,174	6,580	1994	Japan	390.00	
WOND	TAK	6,750	2,229	1985	Japan	390.00	

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
OTARIA	TAK	105,856	16,885	2000	S. Korea	undisclosed	
BOW GAGUS	TAK	37,374	11,043	1995	Norway	935.00	2335 Tons Stainless Steel

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
HUN	BC	43,866	8,915	1997		undisclosed	wood chip



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
KUROSHIO I	OTHER/DERRICK BARGE	25,346	15,165	1972		undisclosed as is Batam	
KUROSHIO II	OTHER/DERRICK BARGE	24,000	13,155	1976		undisclosed as is Batam	
LA SUPERBA	OTHER/ROR	9,750	19,358	2002	Italy	245.00	

◆ALCO 防损通函

【巴西更新船舶生物污垢标准(Biofouling Standards)：与 IMO 指南保持一致】

根据 Proinde 发布的最新通函，巴西海军已更新船舶生物污垢标准法规，与 2023 年国际海事组织（IMO）生物污染指南保持一致。新标准将通过 NORMAM 401/DPC 实施，旨在最大限度地减少巴西沿海非本地水生物种的传播。
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
2025-08-15	713.710	832.970	4.842	91.054	968.310	464.810	423.690	556.940	885.860
2025-08-14	713.370	836.470	4.860	90.887	970.740	467.880	427.570	558.090	887.360
2025-08-13	713.500	834.640	4.841	90.897	965.210	466.710	425.990	557.240	886.190
2025-08-12	714.180	831.420	4.834	90.980	961.760	466.640	425.920	556.210	881.290



2025-08-11	714.050	833.490	4.850	90.964	962.340	466.670	426.360	556.780	886.040
------------	---------	---------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

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