



全一海运市场周报

2025.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.08.18 - 08.22)

(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基本稳定，供需基本面略显疲软，多数航线市场运价下行，综合指数继续调整行情。8月22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1415.36点，较上期下跌3.1%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，8月份欧元区综合PMI升至51.1，好于市场预期。虽然欧洲经济继续保持回暖，但美国关税政策的影响已开始显现，欧元区制造业外国订单连续第二个月下降。本周，运输市场供需基本面略显疲软，市场运价继续下行。8月22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1668美元/TEU，较上期下跌8.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格继续下跌。8月22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2225美元/TEU，较上期下跌2.4%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，截至8月16日当周，美国首次申请失业救济人数增加1.1万人，达到23.5万，为今年6月20日以来最高；续请失业救济人数升至2021年11月以来的最高水平，显示出美国劳动力市场的降温愈发明显，在贸易保护主义政策下，美国企业正采取措施减少招聘。本周，运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场运价延续调整行情。8月22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1644美元/FEU和2613美元/FEU，分别较上期下跌6.5%、3.9%。

波斯湾航线：运输需求保持稳定增长，推动即期市场订舱价格继续上涨。8月22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1479美元/TEU，较上期上涨7.1%。

澳新航线：运输需求维持在高位，供需基本面稳固，即期市场订舱价格继续上行。8月22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1267美元/TEU，



较上期上涨 2.3%。

南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供求平衡情况不理想，市场运价继续下跌。8 月 22 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 3107 美元/TEU，较上期下跌 7.0%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。8 月 22 日，中国出口至日本航线运价指数为 950.21 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货盘减少 综合指数趋稳运行】

本周，煤炭供应呈现偏紧状态，煤价持续上涨，但下游接受度有所下降，运输市场供需呈弱平衡状态，综合指数趋稳运行。8 月 22 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 1096.54 点，较上期上涨 0.5%。

煤炭市场：市场需求方面，华东、华南大部分地区保持高温闷热天气，电煤消费旺季特征明显，沿海八省电厂日耗呈现震荡运行态势。本周，沿海八省电厂日耗 246 万吨，增加 9.6 万吨，存煤可用天数 13.9 天，环比小幅下降。煤炭价格方面，主产区降雨有所减少，但部分区域煤矿产运仍受限制，产能恢复空间有限。叠加价格倒挂导致发运经济性不佳，货源上站发运增量有限，北方港口库存震荡下行，煤炭价格持续上涨。环渤海各港调进量 109.4 万吨，环比微涨 10.2 万吨，调出量 112.4 万吨，环比减少 3.2 万吨，合计存煤 2179 万吨，环比下降 21 万吨。运价走势方面，全国大部分地区持续高温带动煤炭需求高位运行，北方煤价高位震荡，但终端接受度下降，且进口煤炭采购需求增加，内贸运输市场热度回落，沿海煤炭运价小幅下跌。

8 月 22 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 807.23 点，较 8 月 15 日下跌 6.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 32.8 元/吨，较 8 月 15 日下跌 3.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 43.2 元/吨，较 8 月 15 日下跌 2.3 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 47.5 元/吨，较 8 月 15 日下跌 2.0 元/吨。

金属矿石市场：本周，螺纹钢表需环比大幅下降，产量环比微降，社会及钢厂库存均呈累库，螺纹钢价格持续下跌。同期，全球铁矿石海外发运大幅回升，总供应逐步



增加，钢厂日均铁水产量环比基本持平，韧性强于预期，铁矿石价格持稳运行。受煤炭运输市场转弱影响，沿海金属矿石运价小幅下跌。8月22日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 760.26 点，较 8 月 15 日下跌 1.3%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 29.1 元/吨，较 8 月 15 日下跌 0.4 元/吨。

粮食市场：本周，国内主产区新季玉米上市期临近，持粮主体陆续出货。随着余粮逐渐消耗，市场流通散粮整体数量较前期减少，部分区域深加工企业上调收购价格。运输市场方面，北方港口库存积压致船舶滞期延长，沿海粮食运价小幅波动。8月22日，沿海粮食货种运价指数报 891.68 点，较上期上涨 1.1%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 48.3 元/吨，较上期下跌 0.2 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅波动。供应端，主营炼厂及山东地炼开工率窄幅调整，国内资源供应整体稳定。需求端，汽油方面，暑期接近尾声，需求支撑或逐步减弱；柴油方面，虽部分海域休渔期结束带动船用油需求增加，但夏季高温多雨制约户外油企开工，对柴油需求形成挤压，沿海成品油运价小幅波动。8月22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 988.81 点，较上期下跌 0.5%；市场运价指数 908.12 点，较上期下跌 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型市场转弱 租金指数迎来回落】

本周，国际干散货大中船型市场运输需求表现相对乏力，尤其海岬型船市场需求及氛围转弱明显，远东干散货租金指数迎来回落。分船型来看，海岬型船市场，由于需求面支撑不足，本周市场氛围明显转弱，供过于求矛盾加剧，运价、日租金较大幅度回落。巴拿马型船市场，印尼煤货盘有所减少，粮食运输需求表现平稳，日租金小幅下行。超灵便型船市场，印度、东南亚进口煤需求均表现较好，我国电厂也有刚性采购需求释放，可用运力紧张，日租金稳步上行。8月21日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1484.40 点，较 8 月 14 日下跌 9.3%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场需求表现较为低迷，情绪转弱明显，运价持续下行。太平洋市场，上周末，市场情绪依旧火热，船东报价坚挺，运价保持在 10 美元/吨之上。进入本周后，澳洲主要矿商观望情绪加重，单日仅个别矿商询盘租船，铁矿石货盘缩减明显，且由于前期海岬型船市场上涨主要受火热情绪带动，当前需求面支撑不足的背景下，情绪降温明显，运价快速跌破 9 美元/吨。8月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20200 美元，较 8 月 14 日下跌 23.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.889 美元/吨，较 8 月 14 日下跌 12.4%。远程矿航线运价走势与太平洋市场基本趋同。上周末，远程矿航线运输需求表现尚可，支撑运价于阶段性高位波动。但本周开始，运输需求持续缩减，即期可用运力充裕，运价承压下行。8月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.238 美元/吨，较 8 月 14 日下跌



7.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金小幅下跌，粮食运价保持平稳。太平洋市场，本周印尼煤炭货盘有所减少，市场氛围较为安静，货主普遍加大压价力度。不过由于南美粮食以及澳洲煤炭仍消化不少过剩运力，船东报价也较为坚挺，船货博弈加剧，日租金小幅下跌。8月21日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 14093 美元，较 8 月 14 日下跌 1.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13241 美元，较 8 月 14 日下跌 1.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.511 美元/吨，较 8 月 14 日下跌 1.5%。粮食市场，南美粮食市场氛围稳中向好，9 月初和月中有一定货盘放出，供需总体平衡，日租金走势平稳。8 月 21 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 37.970 美元/吨，与 8 月 14 日持平。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金高位继续上涨。本周，印尼煤至印度及东南亚区域的货盘均有较好表现，我国电厂也有不少刚性需求释放，进口煤采购力度略有加大，同时北方出口钢材也有一定货量放出，市场活跃度不减，可用运力略显紧张，日租金稳步上行。8 月 21 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11736 美元，较 8 月 14 日上涨 3.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.339 美元/吨，较 8 月 14 日上涨 2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 8 月 15 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 601.4 万桶至 4.21 亿桶，降幅 1.41%，预期为减少 82 万桶；汽油库存下降 272 万桶，预期为下降 31.7 万桶；馏分油库存增加 234.3 万桶，预期增加 147.8 万桶；炼厂开工率上升 0.2 个百分点，预期为下降 1 个百分点，达到 2019 年以来的同期最高水平；原油出口量回升，升至 4 月以来的高点，日均出口量达 438 万桶。原油进口量减少 42.3 万桶/日；原油产量增加 5.5 万桶/日。美国政府持续施压，试图限制印度对俄罗斯原油及成品油的进口。自 2022 年以来，印度已成为俄罗斯最大的能源客户之一，若印度从俄罗斯的能源进口量出现实质性下降，将收紧全球原油供需平衡，支撑油价。在美国牵头下的俄罗斯与乌克兰的和平谈判进程，为地缘政治局势和潜在制裁措施带来了更多的不确定性，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格小幅上升，周四报 67.50 美元/桶，较 8 月 14 日上涨 1.09%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价持续回暖。8 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1154.72 点，较 8 月 14 日上涨 8.5%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 9 月上旬货盘开始收尾，成交量持续增加；大西洋和美湾航线活跃度明显提升，成交运价不断回暖。船东延续上周挺价情



绪，租家还是通过私下寻盘降低货盘曝光程度，避免市场过热。目前，整体可用运力依旧足够，尽管 OPEC+9 月增产确认，但是供给端增加可能更多的是对油价的影响，间接影响到需求端，特别是今年原油整体处于供大于求的状态，对油运市场的影响会减弱不少。随着暑期旺季的过去，欧洲不少炼厂也迎来的检修季，后续没有足够货量支撑，很难保持上涨趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS58.94，较 8 月 14 日上涨 7.28%，CT1 的 5 日平均为 WS57.10，较上期平均上涨 2.56%，TCE 平均 3.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.50，上涨 9.96%，平均为 WS56.86，TCE 平均 4.1 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 30 日至 9 月 2 日，成交运价为 WS56.36。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 2-4 日，成交运价为 WS55.9。中东至马六甲航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 1-3 日，成交运价为 WS60。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 22-23 日，成交运价为 WS57。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 11-15 日，成交包干运费约为 760 万美元。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国际成交数量减少】

8 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1142.61 点，环比上涨 0.93%。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-0.06%、+1.26%、+0.35%及+2.05%。

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 2.66%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.23%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.75%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.46%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 9 艘（环比减少 8 艘），总运力 70.54 万载重吨，总成交金额 14990 万美元，平均船龄 14.22 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 2.45%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.06%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.19%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.49%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 2 艘（环比减少 1 艘），总运力 35.09 万载重吨，总成交金额 1330 万美元，平均船龄 11.50 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 0.25%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨



0.53%。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涨多跌少。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上涨 1.78%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.08%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.93%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.67%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 33 艘（环比增加 12 艘），总运力 7.50 万载重吨，总成交金额 7767.22 万人民币，平均船龄 10.57 年。

来源：上海航运交易所

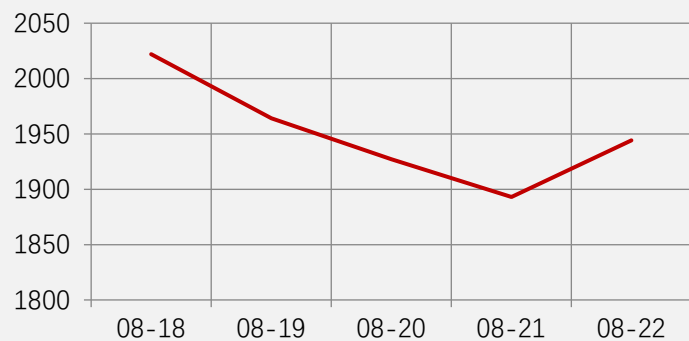
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

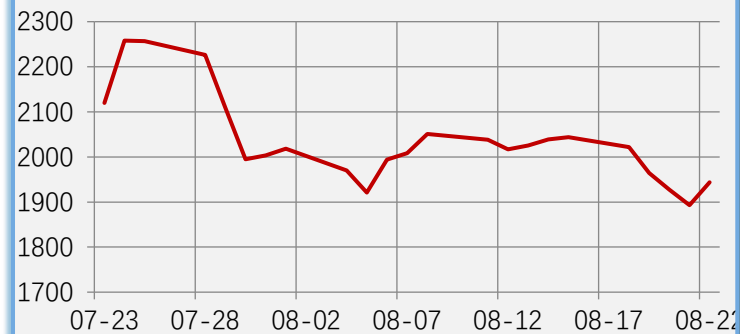
波罗的海指数	8 月 18 日		8 月 19 日		8 月 20 日		8 月 21 日		8 月 22 日	
BDI	2,022	-22	1,964	-58	1,927	-37	1,893	-34	1,944	+51
BCI	3,212	-83	3,023	-189	2,867	-156	2,703	-164	2,793	+90
BPI	1,630	+8	1,637	+7	1,665	+28	1,719	+54	1,770	+51
BSI	1,361	+8	1,369	+8	1,388	+19	1,405	+17	1,424	+19
BHSI	702	+4	708	+6	714	+6	719	+5	725	+6



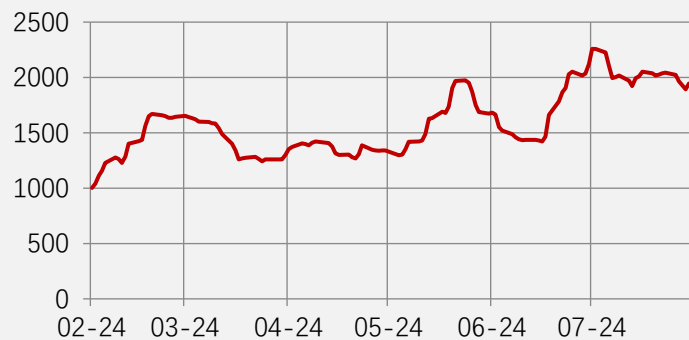
上周 BDI 指数走势



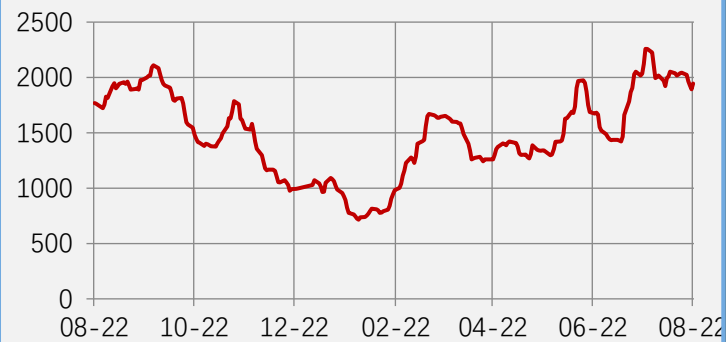
近一个月 BDI 指数走势



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	15/08/25	08/08/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	29,000	29,000	0	0.0%
	三年	22,250	22,000	250	1.1%
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: 2025-08-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Albina' 2019 81780 dwt dely aps EC South America 5 Sep trip redel Singapore-Japan \$16,300 + \$630,000 bb- Al Ghurair

'Stefanos T' 2011 80499 dwt dely aps EC South America 1/3 Sep trip redel Skaw-Gibraltar \$20,000 Bunge



4. 航运&船舶市场动态

【90 艘！支线集装箱船订单暴增 230%】

国际海事战略咨询公司（Maritime Strategies International）数据显示，支线船市场正掀起订船热潮——今年上半年订单量达 90 艘，为 2022 年第二季度以来的最高水平。

支线船订船热潮已然开启。该机构数据显示，今年上半年支线船订单量远超去年同期，且创下 2022 年二季度以来的峰值，预计本季度还将新增 40 艘订单。

MSI 在报告中指出：“过去一个季度，船东掀起订船狂潮，订单量环比激增 230%，运力接近 10 万 TEU。”该公司认为，这一现象源于市场对支线船队老龄化的担忧，且这种担忧极具合理性。报告提到，“过去 5 年间，船龄超 20 年的支线船占比上升 6.8%，而同期支线船订单始终低迷”。

MSI 指出，此次订船热潮中，航运公司的订单占比 48%，是推动这一激增态势的主要力量，导致租船市场可租船源所剩无几。

报告称：“据报道，地中海航运和达飞海运正考虑推进支线船队更新计划。”其中，地中海航运的支线船队中 60% 船龄已超 20 年。

其他航运公司也在积极加码订单。EPS 是最新入局者，近期订造 18 艘支线船；MPC 则宣布，在中国泰州三福造船厂订造 4 艘 4500TEU 双燃料动力船。

Tufton Assets 原本主要聚焦油轮和干散货船板块，近期计划进军热度高涨的支线船市场——该板块收益显著更高，但目前尚未达成任何交易。

克拉克森（Clarksons）数据显示，截至 2025 年中，全球 3000TEU 以下的支线船共 3910 艘，订单量为 207 艘。该公司董事总经理 Stephen Gordon 指出，支线船订单量仅占现有运力的 5%，而船龄超 20 年的船舶占比高达 26%；今年上半年新船订单总价值达 20 亿美元。他还提到，过去几年新船订单多集中于大型船市场，目前 8000TEU 以上的订单船已有 590 艘。此外，支线船订单中仅 14% 采用替代燃料，而 17000TEU 及以上的大型船订单中，这一比例高达 99%。

来源：中国船检



【超百亿大单落地！LNG 船订单骤减！】

随着三星重工最新 6 艘 LNG 运输船订单的落地，今年全球大型 LNG 船新船订单总量终于突破 10 艘。

8 月 18 日，三星重工发布公告称，该公司以 2.1 万亿韩元（约合 15.18 亿美元、109 亿元人民币）的价格承接了两家大洋洲地区船东的 6 艘大型 LNG 运输船订单，单船造价约为 2.53 亿美元。这 6 艘新船将在 2028 年 11 月前陆续交付给船东。

作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 174000 立方米 LNG 船新造船价格约为 2.50 亿美元，相比去年同期的 2.62 亿美元下滑 4%。

三星重工没有透露相关船东的具体信息，但据外媒消息，其中 4 艘 LNG 船由希腊船东 TMS Cardiff Gas 订造，另外 2 艘由丹麦船东 Celsius Shipping 订造。

这两家船东均是三星重工的“老客户”。Celsius Shipping 今年年初刚刚在三星重工订造了 1 艘 180000 立方米 LNG 船，根据克拉克森的数据，该公司目前运营的 LNG 船全部由三星重工建造交付；不含最新订单在内，其现有的 9 艘手持订单中有 3 艘由三星重工承建、6 艘由招商工业承建。

TMS Cardiff Gas 目前运营的 20 艘 LNG 船全部由韩国三大船企建造，其中三星重工 5 艘、大宇造船（现韩华海洋）4 艘、HD 现代重工 11 艘；不含最新订单在内，其现有的 10 艘手持订单中有 4 艘 88000 立方米超大型液氨运输船（VLAC）和 1 艘 LNG 船由三星重工承建。

最新的 6 艘新船是三星重工今年以来承接的第二批 LNG 船订单。值得一提的是，三星重工在今年 1 月承接 Celsius Shipping 的 1 艘 180000 立方米大型 LNG 船订单，当时造价约为 2.63 亿美元，比最新订单单价高出 1000 万美元。该船计划在 2027 年 6 月之前交付船东。

Celsius Shipping 已经确认，为这艘新船敲定了日本最大电力公司 JERA 的长期租船合同，该船将配备 WinGD 最新的 X-DF 2.2 推进系统，每单位货物的油耗和排放均为业内最低。

包括此次承接的 6 艘 LNG 船新船订单在内，三星重工今年以来承接的新船订单已达 25 艘、48 亿美元（约合 344.64 亿元人民币），完成了全年接单目标 98 亿美元的 49%。这 25 艘新船订单分别为 7 艘 LNG 船、9 艘穿梭油船、2 艘超大型乙烷运输船（VLEC）、4 艘原油运输船、2 艘集装箱船、1 座 FLNG（浮式液化天然气生产储卸装置）前期



作业合同。

其中，在商船领域，三星重工已承接 24 艘新船订单，金额 41 亿美元，完成全年目标 58 亿美元的 70%；在海工领域，在今年 7 月签订非洲地区船东的一艘 FLNG 约 7 亿美元前期作业合同后，该公司正推进正式合同签订，计划到年末再确保 1 座 FLNG 订单以达成目标。

包括新承接的这 6 艘 LNG 船在内，三星重工目前手持 LNG 船订单已达 89 艘，总金额约 203.65 亿美元（约合 1462 亿元人民币），是 LNG 船领域的全球顶级企业 (Top-tier)。

三星重工表示，LNG 船等天然气运输船的中长期需求将保持坚挺，该公司正与船东就多项 LNG 船和环保集装箱船等项目展开谈判，结合 FLNG 新造项目的谈判情况，预计今年有望完成接单目标。

三星重工相关人士表示：“随着国际海事组织（IMO）决定引入全球海运碳税，环保船舶需求预计将持续。公司将以充足的手持订单为基础，继续坚持以收益性为导向的选择性接单策略。”

连同三星重工的最新订单在内，今年大型 LNG 运输船新船订单终于突破 10 艘。今年以来，LNG 船新造船市场骤然降温。根据克拉克森的数据，截至目前今年全球大型 LNG 船新船订单仅有 9 艘，几乎全部由韩国船企承接，其中 HD 韩国造船海洋 5 艘、韩华海洋 2 艘、三星重工 1 艘；此外还有美国韩华费城造船厂（原 Philly Shipyard）在今年 7 月承接的美国 50 年来首份 LNG 船订单，不过这艘新船的实际建造工作将由韩华海洋以转包方式执行。

相比之下，去年前 7 个月随着卡塔尔能源公司“百船计划”第二阶段订单陆续生效，全球大型 LNG 船新船订单数量高达 64 艘。而今年前 7 个月新船订单则暴跌至不到 10 艘，是自 2020 年前 7 个月仅 7 艘以来的同期最低纪录。

韩国业界人士此前原本预期，2025 年各国正在推进的 LNG 枢纽站项目将助推 LNG 船需求的增长。这是因为随着 LNG 出口枢纽站的增加，LNG 产量也随之增加，为了运输 LNG 船的需求也随之扩大。而韩国造船业在 LNG 船领域具有优势竞争力，预计 2025 年韩国船企共将承接 88 艘 LNG 船订单，比 2023 年的 51 艘、2024 年的预测值 49 艘大幅增加，是 2022 年承接 119 艘以来的最高值。然而以目前的订单水平而言，韩国船企今年 LNG 船接单量显然远低于预期。



与此同时，中国船企今年至今未能接获任何大型 LNG 船订单，不过今年上半年有消息称希腊航运公司 GasLog 已经与江南造船签署建造意向书，将订造 2+2 艘 LNG 船。如果这份订单得以敲定，这将是 GasLog 首次在中国船企订造 LNG 船，该公司此前订造的所有大型 LNG 船均由韩国船企承建。

来源：国际船舶网

【手持订单创新高！七成中国船厂造！集装箱船市场危机渐近？】

空前的集装箱船造船热潮将全球手持订单推至历史新高。创纪录的规模映射出市场对新运力的旺盛需求，同时也引发担忧：随着交付潮临近，市场或将再次陷入长达十年的运力过剩阴影。

集运市场研究机构 Linerlytica 在其最新报告表示，经历了过去 12 个月的订单潮，当前集装箱船手持订单已经达到 1040 万 TEU，创下历史新高；手持订单占现有船队比例攀升至 31.7%，是 2010 年以来的最高水平。

Linerlytica 警告称，上一次手持订单占现有船队比例超过这样的高位水平还是在 2004 年至 2009 年间，当时庞大的手持订单量导致了长达十年的供应过剩，集运行业不得不花费十年时间才得以消化这些运力。今年年底前，仍有超过 100 万 TEU 的在建新船计划交付运营。

Linerlytica 提供的 1040 万 TEU 数字高于其他竞争性数据提供商的统计结果。根据克拉克森的统计数据，截止目前集装箱船手持订单为 987 万 TEU，同样处于历史最高水平。

今年以来，以全球最大集运公司地中海航运为首，集运巨头持续订船扩张。今年 2 月，地中海航运与长宏国际再签 4 艘 21700TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船订单。4 月，地中海航运又在恒力重工增订 6 艘 22000TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船。6 月，地中海航运在长宏国际增订 4 艘 21700TEU 双燃料船，在外高桥造船增订 4 艘 21000TEU 双燃料船。7 月，地中海航运继续在长宏国际追加订造 2 艘同型船，在韩通船舶重工和招商局重工（江苏）分别订造 3 艘 21000TEU 双燃料船，同时还在恒力重工增订 2 艘 22000TEU 双燃料船。

全球第三大集运公司达飞今年也已经在江南造船和 HD 韩国造船海洋分别订造了 12 艘 18000TEU 双燃料 LNG 动力船。最近有消息称，达飞正计划订造最多 12 艘 21000TEU 至 24000TEU 级集装箱船，并已向多家亚洲船厂发出询价，这是达飞两年来首次订造 2 万箱以上超大型集装箱船。



运力排名第四的中远海运集团旗下东方海外于今年4月在南通中远海运川崎和大连中远海运川崎订造的总计14艘18500TEU甲醇双燃料集装箱船。排名第六的日本海洋网联船务（ONE）在韩国HD现代重工订造了8+4艘16000TEU双燃料LNG动力集装箱船。

排名第七的长荣海运今年年初在中韩两家船厂订造11艘24000TEU全球最大LNG双燃料集装箱船，其中广船国际建造5艘、韩华海洋建造6艘；近期，长荣海运又传出将订造12至14艘14000TEU双燃料LNG动力新巴拿马型集装箱船，并正式向船厂发出了投标邀请。

排名第十的阳明海运今年陆续订造了13艘8000-15000TEU级集装箱船，包括日本今治造船建造的6艘8000TEU甲醇预留船，以及韩华海洋建造的7艘15000TEU双燃料LNG动力船。

与此同时，排名第二的马士基正计划订造最多12艘18000TEU双燃料LNG动力集装箱船，并为此邀请船厂就8+4艘、以及6+6艘两种方案进行报价。排名第八的韩国HMM最近向韩国三大船企HD现代集团、韩华海洋、三星重工发出了招标书，要求三家船厂就6+6艘13000TEU双燃料LNG动力集装箱船建造合同进行报价。

此前，克拉克森在统计上半年的订单数据时指出，尽管2025年全球新造船市场整体订单量较创纪录的2024年有所下滑，但集装箱船新船订单仍保持强劲增长势头。上半年集装箱船新船订单已经达到了201艘约192万TEU，尽管与2024年全年460万TEU的最高纪录相比增速放缓，但仍然是近十年平均值的两倍。

克拉克森的数据显示，按CGT计算，今年上半年集装箱船新船订单达到了870万CGT，相当于全球新船订单的一半左右。其中，中国船企依然占据了集装箱船建造市场的主导地位，上半年中国船企承接集装箱船订单总计134艘117万TEU，市占率约为61%。

当前集装箱船手持订单绝大多数都由中国船企建造。根据克拉克森的数据，在全球集装箱船手持订单前十位的单体船厂中，有7家来自中国，分别是排名前三的新时代造船（73艘约390万CGT）、新扬子造船（72艘约340万CGT）、舟山长宏国际（50艘约300万CGT），排名第五位至第七位的上海外高桥造船（42艘约220万CGT）、恒力造船（大连）（28艘约220万CGT）和扬子鑫福（30艘约220万CGT），此外还有排名第九位的江南造船（31艘约200万CGT）。

另一方面，韩国船企仅有三家进入前十位，分别是排名第四的HD现代重工（39艘约240万CGT）、排名第八的HD现代三湖（41艘约210万CGT）以及排名第十的三星重工（26艘约170万CGT）。



不断增长的手持订单引发了业界对于未来市场运力过剩的担忧。Linerlytica 预测，集装箱船船队的增长速度将继续超过需求增速，市场供需失衡的状态预计将持续至 2029 年。

根据运价平台 Xeneta 的数据，以 2019 年为 100 点基准，当前全球船队规模指数已达 145 点。同期全球集装箱航运需求指数仅从 100 点增至 113 点。即便考虑绕行好望角所带来的“TEU-英里”增加，需求指数也仅提升至 130 点，远低于运力增幅。

Xeneta 在报告中称，在全球船队运力严重过剩背景下，集运公司正面临巨大挑战，设法阻止运价进一步下跌。

来源：国际船舶网

【鹿特丹港：将于明年实行燃料加注新规】

自 2026 年 1 月 1 日起，所有在鹿特丹港作业的燃料加注船在交付残油和生物燃料时都必须使用质量流量计（Mass Flow Meter）。该技术能确保精准测量燃料量，使燃料加注更加透明、高效和可靠。

鹿特丹港是欧洲最大的燃料加注港，也是全球三大燃料加注港之一。每年，约有 950 万吨船用燃料在鹿特丹供应给船舶。除了传统燃料外，替代燃料和可再生燃料的供应也在鹿特丹持续增长。

鹿特丹可提供多种燃料，并在新型且更可持续燃料供应方面处于领先地位。鹿特丹港是欧洲第一个可以加注液化天然气（LNG）的港口，也是世界上第一个进行驳船到船甲醇加注的港口。当前，越来越多的替代燃料可以安全地在鹿特丹进行加注。

关于燃料加注新规的要点：

1. 交付这些燃料仍然必须获得有效的燃料加注许可证。相关企业需要遵守特定法规（有时未经公布或由市场激发）并接受港务局的定期监督。
2. 即使有了质量流量计，海事检验师仍然发挥着至关重要的作用。港口强烈建议聘用熟悉该系统的合格且受认可的检验师。



3. 最重要的是，质量流量计系统必须在 2026 年 1 月 1 日之前获得认证并向鹿特丹港务局的港监部门注册。违反规定可能会导致罚款或被吊销许可证。如果您使用燃料加注驳船，请确保所有文件都准备齐全。

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	15/08/25	08/08/25	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	15/08/25	08/08/25	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：2025-08-19



(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	210,000	Jiangsu New Hantong, China	2028	Kmarin - S. Korean	7,350	
2	Bulker	82,000	Hengli HI Dalian, China	2026	Centrofin - Greek	undisclosed	
4	Bulker	63,000	Taizhou Zhonghang, China	2027-2028	Nanjing Kingship - Chinese	3,350	
4	Container	13,000 teu	HD Hyundai, S. Korea	-	Korea Maritime Transport - S. Korean	15,000	
8	Container	9,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2029	Seaspan - Canadian	10,000	
4	Container	9,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2029	Seaspan - Canadian	10,000	
4	Container	5,300 teu	CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding, China	2028	TS Lines - Taiwanese	6,130	Methanol ready
4	Container	4,300 teu	CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding, China	2029	Ningbo Ocean - Chinese	6,000	
12+6	Container	1,800 teu	Fujian Mawei, China	-	Eastern Pacific - Singaporean	3,750	Against charter to CMA CGM, LNG dual fuel
2	Container	680 teu	Guangxi	2027	PT Meratus	undisclosed	
4	Gas Carrier	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2028	TMS Group - Greek	25,000	
2	Gas Carrier	180,000 cbm	Samsung HI, S. Korea Dalian Shipbuilding Offshore,	2028	Celsius Shipping - Danish	25,000	
2	Tanker	130,000	Shanghai Shipbuilding	2028	Nanjing Tanker	7,400	IMO 3



2	Tanker	110,000	Dalian Shipbuilding, China	2028	Nanjing Tanker - Chinese	7,200-7,400	Tier III, Energy Efficiency Design Index III
2	Tanker	49,200	Penglai Jinglu	2027	Champion Tankers	4,500	IMO 2/ 18 TANKS
1	LNG	20,000 cbm	DSOC	2027	China Bunker Shanghai	undisclosed	BUNKERING
1	LNG	18,600 cbm	Hudong Zhonghua	2028	Ibaizabal Tankers	undisclosed	BUNKERING, OP

◆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
MINERAL UTAMARO	BC	207,469		2016	Japan			
MINERAL EDO	BC	207,219		2015	Japan	16,500	Asyad Shipping - UAE	en bloc
MINERAL HOKUSAI	BC	207,219		2015	Japan			
FRONTIER BONANZA	BC	179,435		2010	S. Korea	2,620	Greek	
ANGLO SAXON	BC	114,135		2010	China	1,450	Indian	scrubber fitted
COSTANZA	BC	92,672		2010	Japan	1,600	Indonesian	
AFEA	BC	88,279		2006	Japan	1,100	Undisclosed	
RED MARLIN	BC	85,015		2017	Japan	2,600	Asian	
STAR GEORGIA	BC	82,574		2006	Japan	1,144	Undisclosed	en bloc each
STAR DANAI	BC	82,574		2006	Japan	1,144	Undisclosed	
PEDHOULAS MERCHANT	BC	82,214		2006	Japan	1,150	Undisclosed	
ISTRIA	BC	81,699		2013	China	1,700	Greek	
NAVIOS HOPE	BC	75,397		2005	Japan	850	Undisclosed	



ULTRA DIVERSITY	BC	63,490	2017	Japan	2,675	Undisclosed	
NORD BERING	BC	61,186	2015	Japan	2,350	Undisclosed	
MYSTRAS	BC	57,359	2013	China	1,550	UAE	
CI YUN SHAN	BC	56,687	2010	China	1,150	Undisclosed	
MOANA BAQ	BC	56,625	2012	China	1,325	Lianson Fleet Group	
MAGNUM ENERGY	BC	53,628	2009	China	1,000	Undisclosed	
ENDEAVOR	BC	53,496	2008	Vietnam	900	Undisclosed	
ATILLA	BC	35,331	2011	Japan	1,320	Greek	
DVADESETPRVI MAJ	BC	34,987	2012	China	2,100	Turkish	en bloc**
KOTOR	BC	34,987	2012	China			
ADRIENNE	BC	34,845	2020	Japan	2,270	Greek	
SEA SAPPHIRE	BC	32,550	2010	China	850	Undisclosed	
BOBIC	BC	31,896	2006	Japan	725	Turkish	

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
BACH	CV	42,034	3,534	2009	China	2,600	Far East	
HONRISE	CV	23,672	1,675	2001	Japan	1,300	Chinese	
TIDE SAILOR	CV	19,309	1,618	2002	Japan	undisclosed	Chinese	
ATLANTIC WEST	CV	17,350	1,345	2008	China	1,700	France	en bloc*
ATLANTIC SILVER	CV	17,215	1,345	2008	China			
RUTH BORCHARD	CV	15,313	1,216	2007	China	680	MSC - Swiss	old sale
MOHSEN ILYAS	CV	9,131	515	2003	S. Korea	515	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
FRONT BRAGE	TAK	156,557		2011	China	3,800	GMS	SCRUBBER FITTED, TIER I
PGC COMPANION	TAK	72,825		2005	China	1,000	Undisclosed	
SAN JULIAN	TAK	69,554		2003	S. Korea	880	Nigerians	DEEPWELL, DPP
ASTIR LADY	TAK	50,286		2011	S. Korea	1,950	Undisclosed	IMO II
MARIA E	TAK	10,725		2007	S. Korea	850	German	OLDER SALE DD PASSED
METHANE ALISON VICTORIA	TAK/LNG	79,058		2007	S. Korea	2,050	Undisclosed	SS/DD due
BELLA VICTORIA	TAK/LPG	54,368		2008	S. Korea	6,300	Chinese	scrubber fitted
DREAM SYRAX	TAK/LPG	5,158		2015	Japan	1,800	Undisclosed	SS/DD DUE

◆ 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
YA HUSSEIN	BC	24,290	5,402	1996	Japan	undisclosed	
SIMAS	BC	17,012	5,027	1991	Japan	undisclosed	
ENTERPRISE	CV	31,423	13,667	1980	USA	undisclosed	
ABDULLAH F	GC	6,806	2,766	1990	Japan	undisclosed	
LIVIA	TAK	45,869	8,766	2000	Japan	undisclosed	
COSMO	TAK/LNG	77,591	34,158	2000	S. Korea	606.00	3,000 Tons Aluminum, Previously Reported Sold 'As Is' Indonesia under name "HYUNDAI COSMOPIA"



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
FORTUNE OCEAN	GC	7,050	2,261	1991	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
CHANG TONG HAI	GC/TWK	6,955	2,380	2003		undisclosed	auction, as is China
CHANG DAI HAI	GC/TWK	6,955	2,380	2003		undisclosed	auction, as is China
CHANG AN HAI	GC/TWK	6,955	2,380	2004		undisclosed	auction, as is China
DLB KUROSHIO II (DLB K - 2)	OTHER/DERICK & LAY BARGE	11,839	14,573	1976	Japan	undisclosed	as is Batam, Indonesia
DLB KUROSHIO (DLB K - 1)	OTHER/DERICK & LAY BARGE	9,694	14,573	1972	Japan	undisclosed	as is Batam, Indonesia
REPUBBLICA DEL BRASILE	OTHER/ROR	23,882	17,528	1998	Italy	undisclosed	Turkey
SALOME I	TAK	30,553	6,939	1996	Japan	440.00	as is Singapore



◆ALCO 防损通函

【船舶压载水管理及港口国监督合规建议】

港口国监督机构正加强压载水管理相关的检查，船舶运营方需确保各项事宜均合规有序：文件及时更新、系统正常运行、船员培训合格。

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
2025-08-22	713.210	829.800	4.823	91.285	959.670	459.110	416.090	554.930	883.980
2025-08-21	712.870	832.870	4.854	91.254	962.370	460.040	416.860	556.380	888.840
2025-08-20	713.840	832.430	4.847	91.477	965.090	461.450	421.880	556.720	885.220
2025-08-19	713.590	834.270	4.839	91.247	966.200	464.620	424.260	556.920	885.610
2025-08-18	713.220	836.860	4.856	91.108	969.220	465.650	424.480	557.510	885.750

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。