



全一海运市场周报

2025.08 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.08.25 - 08.29 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因各自的供需基本面差异，走势出现分化，综合指数小幅上涨。8月29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1445.06点，较上期上涨2.1%。

欧洲航线：据欧盟委员会发布的数据显示，8月欧元区经济景气指数为95.2，低于前值及市场预期，消费信心指数和工业指数均出现下滑，显示出市场对未来的经济复苏信心不足。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续下跌。8月29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1481美元/TEU，较上期下跌11.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，供需基本面略显疲软，即期市场订舱价格继续下行。8月29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2145美元/TEU，较上期下跌3.6%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国8月Markit制造业PMI初值升至53.3，为2022年5月以来最高水平，显示出美国经济继续保持着较为强劲的表现，但价格指数同样升至三年来的高位，显示出经济面临持续的通胀压力，未来企业还可能将关税带来的成本上升越来越多地转嫁给消费者。本周，运输需求总体稳定，市场运价出现反弹走势。8月29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1923美元/FEU和2866美元/FEU，分别较上期上涨17.0%、9.7%。

波斯湾航线：运输需求表现良好，供需基本面稳固，市场运价继续上行。8月29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1579美元/TEU，较上期上涨6.8%。

澳新航线：运输需求保持平稳增长态势，推动即期市场订舱价格继续上涨。8月29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1325美元/TEU，较上期上涨4.6%。



南美航线：运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续调整。8月29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3027美元/TEU，较上期下跌2.6%。

日本航线：运输市场保持平稳，市场运价小幅上涨。8月29日，中国出口至日本航线运价指数为957.13点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端需求逐步回落 综合指数大幅下跌】

本周，迎峰度夏消费旺季接近尾声，电煤需求进入季节性回落阶段，下游采购心态偏弱，沿海散货综合运价指数大幅下跌。8月29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1053.36点，较上期下跌3.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受南方地区持续高温天气影响，加之水电外送替代效应不足支撑，终端电煤日耗小幅上涨。沿海八省电厂日耗247.8万吨，增加1.8万吨，存煤可用天数13.9天，环比持平。煤炭价格方面，主产区频繁遭遇强降雨影响，叠加煤矿超产严查与安监形势趋严，煤炭货源供应明显收紧，市场集港发运增量不足，港口库存持续回落至年内新低。同时，终端采购意愿显著萎缩，坑口煤价在供需两弱格局下承压，港口煤炭价格环比持平。环渤海各港调进量115.4万吨，环比上涨6万吨，调出量124万吨，环比增加11.6万吨，合计存煤2118万吨，环比下降61万吨。运价走势方面，煤炭需求旺季收尾，终端补库以长协为主，加之进口煤价优势明显，内贸采购意愿走低，运输市场货盘稀少，沿海运力阶段性过剩，沿海煤炭运价大幅下跌。

8月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1067.54点，较上期下跌5.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收680.01点，较8月22日下跌15.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价26.7元/吨，较8月22日下跌6.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为35.2元/吨，较8月22日下跌8.0元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为40.7元/吨，较8月22日下跌6.8元/吨。

金属矿石市场：本周，高温天气等因素继续影响建筑施工，钢材消费延续弱势，下游多以按需采购为主，库存延续增加，钢厂利润逐步减弱，铁矿石价格小幅波动。同期，全球发运量维持高位，港口库存小幅增加，市场延续供应宽松局面，钢厂按需采购，沿海金属矿石运价大幅下跌。8月29日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收703.89点，较8月22日下跌7.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.8元/吨，较8月22日下跌2.3元/吨。



粮食市场: 本周, 国内主产区储备粮出库持续推进, 玉米上市量逐步增加, 市场流通粮源数量上升。同期, 小麦到货量依旧处于较高水平, 饲料企业以执行合同为主, 采购需求相对低迷, 玉米价格持续走低。运输市场层面, 受下游需求疲软影响, 贸易商收购积极性不足, 港内呈现购销两淡的运行态势, 沿海粮食运价小幅下跌。8月29日, 沿海粮食货种运价指数报 885.77 点, 较上期下跌 0.7%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 47.5 元/吨, 较上期下跌 0.8 元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格小幅下跌, 国内成品油价格震荡下行。供应端, 主营炼厂和山东地炼开工率均小幅上涨。需求端, 汽油方面, 国际原油震荡加重国内市场观望情绪, 叠加新能源汽车普及率提升致汽油需求不及预期, 汽油行情震荡走低为主。柴油方面, 阴雨天气削弱终端刚需, 夏收结束后农业用油减少, 柴油市场行情低位震荡, 沿海成品油运价小幅下跌。8月29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 985.86 点, 较上期下跌 0.3%; 市场运价指数 902.22 点, 较上期下跌 0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【运输需求稳中向好 租金指数止跌回升】

本周, 国际干散货各主要船型运输市场不同程度上涨, 其中海岬型船市场反弹幅度相对较大, 远东干散货租金指数上行。分船型来看, 海岬型船市场上周末及本周初需求改善明显, 高价成交引领运价上涨。巴拿马型船市场, 虽然煤炭运输需求表现平平, 但粮食货盘有所增多, 日租金小幅上涨。超灵便型船市场, 件杂货、煤炭等运输需求维持较好, 给予市场一定支撑, 日租金稳步上行。8月28日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1665.35 点, 较 8月21日上涨 12.2%。

海岬型船市场: 海岬型船太平洋运输需求改善, 运价止跌回升。太平洋市场, 上周末本周初, 太平洋航线铁矿石货盘持续增多, 主要矿商均现身市场, 租船热情明显提升, 高价成交更是带动市场情绪, 叠加 FFA 远期合约价格上行, 运价、日租金较大幅度反弹。临近周末, 货盘略有减少, FFA 价格下跌, 市场有所降温, 运价迎来回落。8月28日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25894 美元, 较 8月21日上涨 28.2%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.155 美元/吨, 较 8月21日上涨 14.2%。远程矿航线运价走势相对平稳。上周末至本周初阶段, 受太平洋市场回升影响, 市场看涨情绪升温, 运价持续回升。临近周末, 由于航线运输需求改善有限, 叠加太平洋市场降温, 运价下跌。8月28日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.363 美元/吨, 较 8月21日上涨 4.8%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船太平洋市场日租金小幅上涨, 南美粮食运价涨幅较大。太平洋市场, 迎峰度夏旺季接近尾声, 下游企业观望情绪逐渐升温, 印尼、澳洲煤炭货盘在本周下半周有所减少。不过南美粮食货盘增多明显, 消化不少空放运力, 对太平洋市场平稳运行起到一定支撑作用, 日租金小幅上涨。8月28日, 中国-日本



/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 14359 美元，较 8 月 21 日上涨 1.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13444 美元，较 8 月 21 日上涨 1.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.648 美元/吨，较 8 月 21 日上涨 1.8%。粮食市场，本周南美粮食运输市场升温明显，货盘一度增多且出货较为集中，货主给价较好，吸引不少空放运力，运价持续上行。8 月 28 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.575 美元/吨，较 8 月 21 日上涨 4.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金平稳上涨。本周，煤炭、镍矿等货种运输需求表现平稳，件杂货货盘有所增多，需求端依旧给予市场一定支撑，运价继续上行。临近周末，可用运力有所增多，市场担忧情绪升温，运价小幅回落。8 月 28 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12364 美元，较 8 月 21 日上涨 5.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.531 美元/吨，较 8 月 21 日上涨 2.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油价格震荡上扬 原油运价冲高回调】

美国原油库存与成品油库存减少。美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 8 月 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 239.2 万桶至 4.18 亿桶，降幅 0.57%；汽油库存下降 123.6 万桶；精炼油库存减少 178.6 万桶；炼厂开工率下降 2 个百分点至 94.6%；原油出口量减少 56.2 万桶/日；原油进口量增加 29.9 万桶/日；原油产量增加 5.7 万桶/日至 1343.9 万桶/日。本周，俄乌双方指责对方导致和平进程停滞不前，特朗普强调如果两周内在乌克兰问题上未能朝着和平解决方向发展，美国或将对俄罗斯实施新的制裁。乌克兰加强对俄能源基础设施的袭击，“友谊管道”以及新沙赫斯克炼油厂相继遇袭，俄罗斯燃料供应减少的预期上升。美国以印度“使用直接或间接方式进口俄罗斯石油”为由，宣布对印度输美产品加征的关税提高一倍至 50%，而印度表示印度企业将继续从任何能获得“最划算交易”的地方购买石油，以维护本国国家利益。本周布伦特原油期货价格震荡上涨，周四报 68.62 美元/桶，较 8 月 21 日上涨 2.2%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价跳涨后小幅回调。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高回调。8 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1273.82 点，较 8 月 21 日上涨 10.3%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场先涨后跌，周平均水平上移。周初，中东航线货量保持稳中有增态势，加之两笔 8 月底到韩国的货盘因装期较近，成交运价跳涨，带动大西洋航线运价跟涨。下半周，尽管船东继续挺价，但手握正常装期货盘的租家抓住船东倾向寻找中东航线这样的短航程货盘的心理，逐步占据议价主动权，成交运价小幅回调。美湾航线受 TCE 收益较中东航线价差较大的影响，加之船东不愿较低价格接货，可用运力收紧，临近周末运价逆势上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS65.97，较 8 月 21 日上涨 11.9%，CT1 的 5 日平均为 WS66.73，较上期平均上涨 16.9%，TCE 平均 4.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS64.46，上涨 8.3%，平均为 WS64.90，TCE 平均 5.2 万美元/天。美湾至宁波 27 万吨级船（CT4）包干运费报 786 万美元，上涨 3.7%，平



均为 777 万美元，TCE 平均 3.3 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 9 月 11-13 日，成交运价为 WS67。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 8-9 日，成交运价为 WS66。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 29-31 日，成交运价为 WS69.5。巴西至远东航线报出两笔 26 万吨货盘，受载期 9 月 26-27 日，成交运价均为 WS62.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 16-20 日，成交包干运费约为 770 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 23-24 日，成交包干运费约为 775 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 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1135.32 点，环比下跌 0.64%。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%、+1.06%、+0.30%及-2.38%。

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下跌 1.31%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.50%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.15%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.56%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 20 艘（环比增加 11 艘），总运力 184.65 万载重吨，总成交金额 42710 万美元，平均船龄 14.45 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 0.90%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.04%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.15%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.62%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.53%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交 2 艘，总运力 18.25 万载重吨，总成交金额 6750 万美元，平均船龄 12.50 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 0.27%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.36%。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上涨 0.91%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.14%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.00%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.19%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 23 艘（环比减少 10 艘），总运力 6.56 万载重吨，总成交金额 6251.95 万人民币，平均船龄 8.09 年。

来源：上海航运交易所

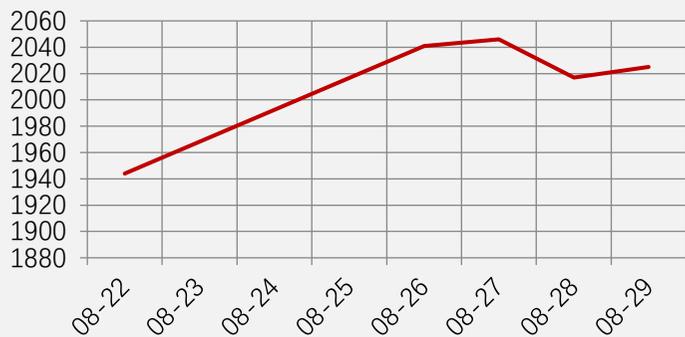
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月26日		8月27日		8月28日		8月29日	
BDI	2,041	+97	2,046	+5	2,017	-29	2,025	+8
BCI	3,031	+238	2,989	-42	2,884	-105	2,925	+41
BPI	1,818	+48	1,874	+56	1,874	0	1,847	-27
BSI	1,437	+13	1,447	+10	1,461	+14	1,465	+4
BHSI	735	+10	745	+10	753	+8	767	+14



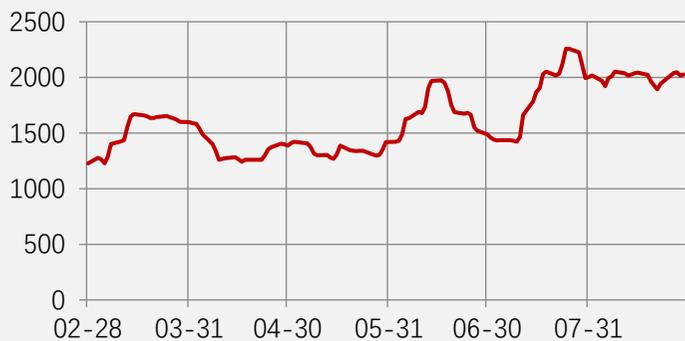
上周 BDI 指数走势



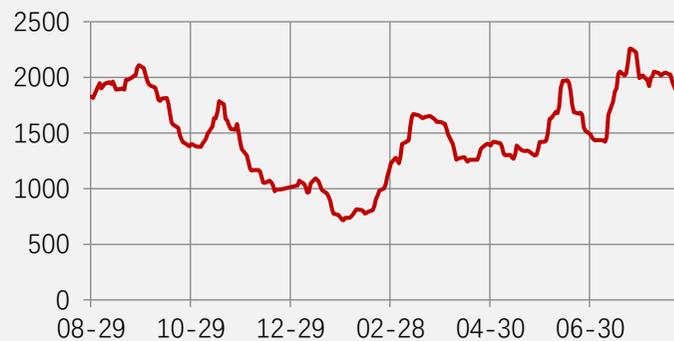
近一个月 BDI 指数走势



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	22/08/25	15/08/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,250	29,000	-750	-2.6%
	三年	22,000	22,250	-250	-1.1%
Pmax (76K)	一年	14,000	13,000	1000	7.7%
	三年	11,500	11,000	500	4.5%
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: 2025-08-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Mandarin Penghu' 2015 81296 dwt dely Ghent 1/2 Sep trip via US east coast redel Skaw-Gibraltar \$20,500 - Tata

'Tian Yi 88' 2002 76623 dwt dely Putian 5 Sep trip via Indonesia redel South China \$13,500 - Cambrian Bulk

'Nord Topaz' 2024 39988 dwt dely Nanjing prompt trip redel Continent \$15,250 - 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：航运界网

【油船市场迎来转折点？】

理论上说，俄乌冲突的结束，或能在一定程度上推动油轮市场回归常态。船舶经纪商 Gibson 在其最新周报中指出，自俄乌冲突爆发以来，2022 年全球油轮吨海里需求（涵盖原油与成品油）增长了 5.4%；在欧美对俄石油实施禁运及价格上限机制生效的 2023 年，增幅进一步扩大至 7.2%。尽管增长并非完全归因于战争，但后者是主要驱动力，尤其在 2023 年。此后，增速明显放缓，2024 年仅有 1% 的增长，而今年迄今已同比下降 4%。

对于两国一旦达成和平协议，贸易流能否恢复至“正常”水平，仍存巨大争议。英国、法国、德国及波罗的海国家等欧盟成员国，或将在任何“不利的协议”下，极力阻止能源贸易流再度转向俄罗斯。但鉴于特朗普已基本排除俄罗斯放弃全部领土收益及乌克兰加入北约的可能性，某种形式的妥协似乎正在浮现。若假设任何协议都涉及制裁解除，则贸易流的局部正常化并非没有可能。关键在于，欧洲炼厂能否获准重新进口俄罗斯原油。若果真如此，贸易流或随时间推移，逐步趋近（但不会完全复刻）战前格局。明年，欧洲炼油加工量预计较 2022 年减少 50 万桶/日，加之德国炼厂关闭，俄罗斯管道原油流量恐难重返昔日水平。此外，以美国为首的其他生产国已



在欧洲占据的市场份额，亦需重新争夺。对成品油市场而言，其受到的冲击可能比原油市场更为显著。2023 年，为填补俄罗斯供应缺口，欧洲从中东、印度、远东及美国大量进口，导致成品油吨海里数激增。与此同时，原本销往欧洲的俄罗斯成品油被迫转向拉美、非洲及亚洲等新兴市场，此举虽为油轮船东与贸易商带来了丰厚利润，却也造成了巨大的运输效率损耗。欧洲乃至全球的炼油利润率一度因此提升，但若俄罗斯供应重返欧洲，炼油利润势必承压。届时，不仅可能看到欧洲本土炼油活动收缩，长途进口需求亦将随之减少。美国炼油商虽在美洲市场丢失了部分份额，但有望收复失地，然而从全局看，油轮运输的吨海里需求仍将面临大幅下滑。

因此，在吨海里需求层面，欧洲领导人的决策将起到决定性作用。若欧洲解除对俄石油禁运，俄罗斯石油的折扣优势将削弱，亚洲买家将面临更为激烈的国际货源竞争。届时，亚洲买家是否会转向西非、美洲及中东等地增加进口，将取决于油价走势与特定油品的炼油利润，这亦是其对欧洲恢复俄油进口意愿的直接反应。

对油轮船型的影响

在原油轮板块，阿芙拉型与苏伊士型油轮是本轮冲突的最大受益者，而超大型油轮则出现市场份额的流失。作为超大型油轮的传统主阵地，印度与中国虽更倾向于使用大型油轮，但受限于俄罗斯港口条件，不得不转用阿芙拉型和苏伊士型船。因此，若两国增加从俄罗斯以外地区的采购，超大型油轮的受益程度将远超其他船型，因为新增货源很可能来自其核心市场——西非、美洲及中东。反之，小型原油轮将受到冲击，其中阿芙拉型油轮的处境最为脆弱。

在成品油轮板块，LR2 与 MR 型船的吨海里需求在成品油价格上限机制生效后增长最为强劲。考虑到 MR 型油轮可灵活调配至俄欧出口航线，贸易流向逆转对其冲击相对有限。同时，美国墨西哥湾的 MR 型船队亦有望在拉丁美洲市场收复部分失地。然而，LR2 型油轮的前景则不容乐观，其运力高度依赖亚洲至欧洲的贸易量，后者一旦萎缩，LR2 型船将首当其冲。

对“影子船队”的影响

Gibson 认为，回归“新常态”亦非全无利好。自 2022 年以来，从事非合规运输的“影子船队”规模已膨胀至逾 1160 艘，其中超过 63% 的船只现处于制裁之下。该船队船龄结构老化问题突出，逾 92% 的船龄超过 15 年，更有超过 62% 的船龄超过 20 年。值得注意的是，其中相当一部分船只（尤以超大型与苏伊士型油轮为甚）主要服务于伊朗或委内瑞拉航线，因此其业务基本不受俄罗斯制裁可能解除的影响。但这清晰地表明，当前专门承运俄罗斯石油且船龄超 20 年的老旧船舶，将很难重返主流市场。因此，对于主流船东而言，尽管吨海里需求可能下滑，但任何重返俄罗斯贸易的参与者，都几乎不可能启用这些船龄高且有不良运营记录的船舶。在灵便型油轮领域，船队老化速度加快，若市场对 20 年船龄以下船舶的需求回升，或将引发运力供给问题，因大量此类船舶已被售出，转而在油价上限框架外运营。在此背景下，MR



型油轮或可因此获得额外的需求支撑。

Gibson 总结称，当前，我们再次步入一个充满不确定性的阶段。美俄之间的谈判，无论是否直接关联乌克兰与欧洲，都可能为终结冲突铺平道路。现阶段，最终解决方案的轮廓尚不明朗，尤其是欧洲对俄罗斯及其能源出口的政策走向仍是最大变数。倘若美方对俄态度转硬，那么油轮市场或许真的需要为新一轮制裁浪潮做好准备。

来源：中国远洋海运 e 刊

【中国拆船协会正式发布《拆船术语》团体标准】

8 月 18 日，中国拆船协会正式对外发布了《拆船术语》(T/CNSAS 0001-2025) 团体标准，该标准将于 9 月 18 日正式实施。这是由中国拆船协会组织编制的国内拆船业首个团体标准，为规范拆船行业专业用语、拓展相关团体标准规范的研究编制等工作提供了依据，具有里程碑意义。

《拆船术语》团体标准界定了船舶拆解回收相关的术语和定义，包括范围、规范性引用文件、拆船基本术语、拆船管理体系术语、拆船程序术语、安全生产与人员健康保护术语、污染防治术语七个章节。术语内容既体现了国内拆船业几十年绿色发展的实践成果，又借鉴了国际相关公约、技术指南的表述规范。该标准适用于中华人民共和国境内船舶拆解回收的全过程及相关管理活动。

据悉，《拆船术语》团体标准由中国拆船协会提出并归口，天津大学、江阴市夏港长江拆船有限公司、威立雅海洋环境工业(广东)有限公司、江门市中新拆船钢铁有限公司、浙江华航实业有限公司、福建省闽东赛岐经济开发区申银船舶工程有限公司、大连宁远拆船工程有限公司等单位共同起草。

中国拆船协会自 1991 年成立至今，始终在行业内积极倡导并践行绿色拆船。2005 年 2 月，国家发展改革委批准的由该协会组织编制的行业标准《绿色拆船通用规范》(WB/T1022-2005) 正式颁布，使得中国成为全球首个颁布绿色拆船行业标准规范的国家。20 年来，中国拆船协会会同有关单位持续推进拆船业标准化工作，除将行业标准《绿色拆船通用规范》升格为国家标准外，还先后组织或参与了《船舶与海上技术拆船管理体系拆船厂安全与环境无害化管理体系规范》《排污许可证申请与核发技术规范——废弃资源加工工业》等多项涉及拆船国家标准、国家环境保护标准的编制与制定工作。

2022 年，国家标准化委员会等十七个部门联合印发《关于促进团体标准规范优质发展的意见》后，中国拆船协会开启协会团体标准编制工作，先后制定了《中国拆船协会团体标准管理办法(试行)》《中国拆船协会团体标准工作规划(2022-2026)》等一系列文件，并设立了标准工作委员会和办事机构。《船报》记者从中国拆船协会有



关负责人了解到，今后该协会将不断总结经验，继续推进相关团体标准的编制工作，努力打造构建覆盖整个拆船行业的团体标准体系。

来源：中国船舶报

【BIMCO：巴西铁矿石出货增长提振海岬型船市场】

根据 BIMCO 最新数据，今年 1 月至 8 月，巴西铁矿石出口预计同比增长 4%。尽管中国整体需求趋弱，但巴西对华出货量仍在增加，部分替代了来自澳大利亚、秘鲁和印度的供应。

BIMCO 航运分析经理 Filipe Gouveia 指出，巴西在全球铁矿石出口市场中排名第二，占全球份额的 23%，仅次于占比高达 54% 的澳大利亚。目前，全球铁矿石出口中有 73% 运往中国，另有 11% 销往其他东亚国家。运输方式上，全球 89% 的铁矿石通过海岬型船（含 VLOC）运输，而巴西矿石的这一比例更是高达 97%。

巴西出口的增加，显著拉动了吨海里需求，尤其对海岬型市场影响明显。相比之下，巴西矿石航程平均几乎是澳大利亚的三倍、全球均值的两倍，这意味着船舶在海上的时间更长。即便今年前 8 个月全球铁矿石海运量同比下降 1%，受益于巴西远程航线的增长，全球吨海里需求仍实现了约 1% 的同比增幅。

与此同时，澳大利亚、秘鲁和印度的铁矿石出口出现下滑。澳大利亚在 1 至 5 月因极端天气影响采矿活动，秘鲁则在 5 至 6 月遭遇港口作业受阻；印度出口则因价格竞争激烈及国内需求上升而显著减弱。与澳大利亚和巴西不同，印度的铁矿石多由灵便型船（supramax）承运。

在需求端，中国的铁矿石进口需求承压。今年 1 至 7 月，中国粗钢产量同比下降 3%。尽管钢材出口同比大增 11%，对冲了部分压力，但仍不足以抵消国内需求低迷的影响。房地产行业危机持续，建筑活动仍在收缩，市场上依然存在 4.08 亿平方米的未售库存。制造业和基建表现相对较好，但官方制造业 PMI 已连续四个月低于 50。日本和韩国的钢产量同样呈下降趋势。

展望未来，经合组织预计中国钢材需求仍将下降，中国整体经济活动也可能放缓。不过，铁矿石市场仍可能迎来一些积极因素来对冲需求端压力。几内亚西芒杜铁矿项目预计将在 2025 年 11 月投产，不仅将扩大全球供应，还将拉长平均航程，这有望压低矿价，并刺激中国增加进口以替代国内铁矿石。

来源：海运圈聚焦



【2025 年 1-7 月：LNG 加注船订单量超过 LNG 运输船】

航运数据证实，2025 年液化天然气 (LNG) 市场呈现出一个显著趋势：LNG 加注船的订单量已超过大型 LNG 运输船。

克拉克森最新最新月度报告显示，2025 年 1 月至 7 月期间，全球船东共计订购 15 艘 LNG 加注船，而大型 LNG 运输船仅 9 艘。

分析师认为，这一订单趋势主要归因于过去一年获得最终投资决策 (FID) 的 LNG 出口项目数量有限，从而抑制对 LNG 运输船新造船项目的需求。

市场消息人士还指出，当前，LNG 运输船的交船速度已超过 LNG 产能的增速，这给租船市场带来压力，并进一步抑制新订单的产生。

船舶经纪 Intermodal 报告显示，截至 7 月底，LNG 运输船订单与船队比率为 44%，共有 332 艘在建船舶，总运力达 5500 万立方米，2025 年底前和 2026 年将分别交付 53 艘和 100 艘。

相比之下，克拉克森强调，LNG 加注船的订造势头更加强劲，这得益于对 LNG 双燃料船队强劲增长的预期。其数据显示，2025 年订造的替代燃料船舶中，LNG 加注船的占比已升至 40% (按总吨位计算)，高于 2020 年至 2024 年期间的 31%。

Intermodal 的数据进一步凸显出 LNG 在替代燃料市场中的主导地位。现有船队中，采用 LNG 为燃料的船舶共 1421 艘，总载重量达 1.07 亿吨，占有所有替代燃料船舶的 80%。

来源：龙 de 船人

【散货船注意！该地区海盗袭击激增！】

报告显示，今年截至 7 月 1 日共计发生 82 起事件，其中马六甲海峡 1 起，新加坡海峡 81 起。该数字与 2024 年同期 (21 起) 相比激增近三倍，引发航运业高度关注。马六甲海峡作为连接印度洋与中国南海的战略要道，地处新加坡、马来西亚和印度尼西亚交界处，是一条至关重要的全球贸易海上通道。



新加坡海峡是马六甲海峡东南端的延伸段，据美国国家亚洲研究局(NBR)统计，新加坡海峡是该地区的“咽喉要道”，每年约有9万艘商船通过该海峡，承载了全球60%的海上贸易量。

海盗“机会型”作案增加

散货船成主要目标

ReCAAP ISC 执行主任维杰·查费卡表示，2025年海盗及武装劫船事件多集中于新加坡海峡西部的菲利普海峡，因为水道狭窄，船只航行速度放缓，成为海盗和抢劫者的目标。

他指出，虽然亚洲地区发生的劫船事件数量有所增加，但其严重程度仍低于世界其他地区。大多数案件为非对抗性的小规模抢劫，船员通常未受人身伤害，具有明显“机会型”犯罪特征。

ReCAAP 的半年报告称，这82起事件中无一被列为最严重的“一级事件”——涉及枪支或劫持人质的抢劫事件。82起中有7起被列为“二级事件”——涉及持刀或仿制枪支的抢劫事件，目标多为散货船，占全部事件的52%，其次为油轮(24%)和集装箱船(11%)。

据统计，从船员受伤情况来看，一起事件中一名船员头部受轻伤，但无需医疗救助；另外四起事件中，船员被短暂限制行动。从损失情况来看，7起“二级事件”中，有四起涉及船员和船舶物品被盗，包括手机、金项链、发动机备件等物品；其余70余起事件被列为情节较轻或是歹徒未能登船得手的情况。

现代海盗？

用科技数据找安保漏洞

分析人士对事件激增原因意见不一。来自亚洲船东协会(ASA)的丹尼尔指出，犯罪分子多来自印尼偏远岛屿，如廖内群岛和库拉群岛，利用舢板(平底木船)在夜间接近船只，通过钩杆和绳索登船。



他表示，犯罪分子可能因失业和贫困等经济压力铤而走险，他们熟练利用船舶自动识别系统(AIS)数据寻找船只安保漏洞。此外，部分专家推测，红海贸易航线因也门胡塞武装袭击而受阻，导致更多船只改道马六甲海峡，增加了该地区的海上交通量，或为犯罪活动提供了更多的可乘之机。

为应对这一趋势，ReCAAP ISC 与航运业代表举行专题对话，讨论应对措施。航运公司建议船只之间加强协作，例如通过新加坡的船舶交通信息系统(VTIS)预警并共享可疑小船信息。一例成功案例显示，一艘船发现附近有小船靠近，及时开启船舶交通信息系统，与附近的其他船只共享可疑船只信息，避免了非法登船事件发生。

国际海事组织(IMO)发言人对此表示，事件激增仍“令人担忧”，敦促所有船只遵循最佳管理实践，及时向相关当局报告事件。

来源：红星新闻

【俄乌粮食出口暴跌 49%，这些细分船型市场受影响】

据 BIMCO 航运分析师 Filipe Gouveia 透露，2025 年前 8 个月，俄罗斯与乌克兰的粮食出口总量同比锐减 49%。受 2024 年下半年收成不佳影响，两国出口双双缩水。总体来看，当前两国粮食总产量已较战前水平下滑了 10%。

美国农业部数据显示，受恶劣天气影响，去年俄罗斯与乌克兰的粮食产量分别下降了 12% 和 6%。为应对产量下滑，俄罗斯于 2025 年 2 月至 6 月期间，将小麦出口配额大幅削减了 63%。

尽管战事持续，且 2025 年 3 月俄罗斯曾袭击敖德萨港，乌克兰的海上粮食运输仍展现出韧性。然而，形势在 6 月出现转折：欧盟对乌农产品零关税贸易协议到期，而修订后的新协议已将小麦和玉米排除在优惠清单之外。

2024 年，俄罗斯与乌克兰分列全球第四与第五大粮食出口国。其中，俄罗斯稳居小麦出口榜首，乌克兰则在玉米出口中排名第四，小麦出口位列第五。受战事影响，乌克兰小麦与玉米产量跌至新低，在最近一次收获中，较战前水平骤降 33%。与之形成鲜明对比的是，俄罗斯小麦产量逆势上扬，增长了 9%。

俄乌两国出口量的萎缩，导致 2025 年前 8 个月全球粮食出口总量预估下滑 6%。尽管美国、加拿大、澳大利亚、阿根廷及罗马尼亚等国的出口量有所增加，但仅能部分抵消这一缺口。总体而言，这对巴拿马型、超灵便型及灵便型散货船的需求构成了负面影响。



今年以来，俄乌两国 70% 的粮食出口流向地中海、黑海及中东地区，该占比较去年同期攀升 13 个百分点。与此同时，运往东非、南亚、东南亚和东亚的粮食出口量则同比锐减 62%。

根据美国农业部数据，展望未来 12 个月，俄乌粮食出口将出现一定程度的复苏，这主要得益于乌克兰玉米产量将增长 19%。小麦出口方面，由于俄罗斯产量预计增长 2%，而乌克兰将下降 8%，整体或保持稳定。总体来看，两国粮食总产量预计仍比战前水平低 6%，这将是战争爆发以来表现第二差的年份。

来源：中国远洋海运 e 刊

【集装箱船订单量新高，但支线船远远不够】

即便当前全球集装箱船整体订单量刷新纪录，且欧洲船东密集下单订造支线船，MPC Container Ships 首席执行官康斯 Constantin Baack 仍于近日发声：从市场长远前景来看，小型集装箱船的现有订单量“仍不充足”。

Baack 在公司财报电话会议中明确表示，未来 5 年航运市场需新增小型集装箱船以推进船队更新。据其披露的数据，当前全球 1000TEU 至 8000TEU 的集装箱船共 4000 艘，其中约四分之一船龄已超 20 年。因此，对于近几个月小型集装箱船订单激增的现象，Baack 认为“完全在预期之内”。

Baack 表示，“目前该领域订单活动确实在增多，但现阶段我并不担心订单量过剩。相反，市场迫切需要这些新增订单，而就目前的订单规模来看，还远不足以满足小型集装箱船细分领域的船队更新需求。”

从行业核心数据来看，当前全球集装箱船订单量与现有船队规模的比例（订单交付比）约为 30%，但 Baack 特别强调，小型集装箱船的这一比例仍停留在个位数。

“受船队整体船龄偏高影响，小型集装箱船存在结构性的更新刚需，” Baack 进一步解释，“与此同时，最新地缘政治局势变化正推动全球贸易格局调整，这也将对船舶需求产生影响。”他补充称，贸易格局转变大概率会利好小型船舶——因其具备更强的航线灵活性，“但即便如此，目前市场下达的小型集装箱船订单仍显不足”。

Baack 还透露了一组关键市场数据：2025 年第二季度，全球新增集装箱船订单量约 100 万 TEU。与前几个季度相比，该季度支线船在订单船舶数量中的占比略有提升，在 98 艘新增订单船舶中，约 36 艘（占比超三分之一）为载箱量低于 3000TEU 的集装箱船。



“要知道，当前载箱量低于 6000TEU 的船舶中，58%的船龄已达到 15 年，老旧船替换需求迫切，” Baack 指出，“因此现阶段支线船和中型集装箱船领域的新造船投资仍是行业亮点，班轮公司对这类船舶的咨询量与关注度始终保持高位。”

另据了解，MPC 集装箱船公司自身也在积极布局小型及中型集装箱船市场：今年 7 月，该公司已宣布订造 4 艘 4500TEU 集装箱船，交付工作将从 2027 年起逐步推进；截至 2025 年 6 月 30 日，其集团船队共拥有 54 艘船舶，总载箱量约 13.308 万 TEU。

来源：中国船检

◆ 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	22/08/25	15/08/25	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	22/08/25	15/08/25	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：2025-08-26



(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	500,000	K Shipbuilding, S. Korea	2027	Venergy Maritime - Greek	4,800	option declared
2	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong	2027	NAVIOS	6,650	
2	Tanker	49,200	Penglai Jinglu Shipyard, China	2027	Champiopn Tankers - Norway	4,500	option declared
2	Container	4,300 teu	Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding, China	2027	Euroseas - Greek	5,925	
6+4	Container	22,000 teu	Dalian Shipbuilding Industry	2027-2028	CMA CGM	21,000 -22,000	LNG DF / LOI
4+4	Container	6,000 teu	Hengli HI	2027	Eastern Pacific	7,800-7,900	
4+4	Container	6,000 teu	China Merchants Jinling SY	2027	Eastern Pacific	7,800-7,900	
2	Container	4,300 teu	Jiangsu New Yangzi SB	2028	Euroseas	5,900-5,950	
1	LNGBV	18,600 cbm	Hudong Zhonghau Shipbuilding, China	2028	Grupo Ibaizabal - Spanish	9,000	option declared, TotalEnergies charter
1	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean	2028	Hanwha Philly Shipyard	25,000	
2	Bulker	44,000	Chengxi Shipyard	2028	Mibau Stema Group	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
LC ARAMIS	BC	81,501		2011	S.Korea	1,350	Undisclosed	
ADAM I	BC	79,775		2010	China	1,130	Undisclosed	
INTERSEA VOYAGER	BC	74,117		2001	Japan	450	Chinese	
PAVO BREEZE	BC	64,263		2023	Japan	3,600	Undisclosed	
CP SHENZHEN	BC	63,540		2017	China	4,900	Undisclosed	en bloc
CP NANJING	BC	63,526		2017	China			
AFRICAN JACANA	BC	58,753		2012	China	1,620	Undisclosed	
JIN RONG	BC	58,729		2008	Japan	undisclosed	Chinese	
SAGAR SHAKTI	BC	58,097		2012	China	1,460	Greek	
MAUBERT	BC	53,828		2008	China	1,000	Undisclosed	
ASTON TRADER	BC	39,486		2017	China	1,900	Greek	Eco

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
NAVIOS MAGNOLIA	CV	55,476	4,730	2008	China	3,000	Undisclosed	
EASLINE DALIAN	CV	24,542	1,675	1998	Japan	1,000	Undisclosed	
UGL GUANGZHOU	CV	19,308	1,618	2002	Japan	1,300	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
MONACO LOYALTY	TAK	307,284		2007	China	4,030	Undisclosed	
SEARACER	TAK	297,259		2009	China	4,080	Chinese	scrubber fitted
PACIFIC SKY	TAK	115,395		2009	S. Korea	3,400	Chinese	
STI MAESTRO	TAK	47,499		2020	Vietnam	4,200	Greek	scrubber fitted

◆ [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
OLIVIA	TAK	45,869	8,766	2000	Japan	undisclosed	
MAHAR	TAK/LNG	93,322	18,264	2002	India	undisclosed	Previously Reported Sold 'As Is' Colombo Under Name "MAHARSHI PARASHURAM"

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
YIN BAO	BC	45,513		1996	China	undisclosed	as is China
TEVFIK KUYUMCU	TAK	1,598		1990	Turkey	250	as is Turkey

◆ [ALCO 防损通函](#)

【货物索赔新判例及其对海上保险和贸易的深远影响】

英国高等法院 Henshaw 法官于 2025 年 7 月 30 日审理的 “Sino East Transportation Ltd v Grand Amazon Shipping Ltd [2025] EWHC 1990 (Comm)” 一案，显现出诸



多与货物索赔相关的问题。笔者认为，未来数周及数月内，该案将对海上保险与贸易领域产生深远影响。

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
2025-08-29	710.300	830.080	4.843	91.157	960.430	464.320	418.470	554.530	886.630
2025-08-28	710.630	829.150	4.839	91.267	961.550	463.740	417.690	554.210	888.030
2025-08-27	711.080	829.240	4.839	91.299	960.820	462.780	417.590	554.640	886.670
2025-08-26	711.880	829.800	4.834	91.164	960.810	462.660	417.810	555.190	885.900
2025-08-25	711.610	834.460	4.848	91.066	963.380	462.430	418.310	556.450	888.540

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。