



# 全一海运市场周报

2025.09 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述( 2025.09.01 - 09.05 )

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场保持平稳 远洋航线继续分化】

本周,中国出口集装箱运输市场保持平稳,不同航线市场运价的走势继续分化,综合指数平稳运行。据国家统计局最新公布的数据显示,8月中国综合 PMI 指数升至 50.5,继续处在荣枯线上方。其中,制造业景气水平小幅改善,非制造业活动加速扩张,显示出我国经济景气水平总体继续保持扩张。9月5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 1444.44 点,较上期持平。

**欧洲航线:** 据欧盟统计局发布的数据显示,欧元区 7 月零售销售环比下降 0.5%,低于市场预期,为 2024 年 6 月以来最大降幅,消费数据的疲软将削弱对经济增长的推动作用。尤其是在关税战的背景下,欧元区同时也面临外部需求疲弱的问题,未来欧洲经济增长前景面临考验。本周,运输需求增长乏力,供需基本面较为疲软,即期市场订舱价格继续下行。9月5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 1315 美元/TEU,较上期下跌 11.2%。地中海航线,市场行情与欧洲航线基本同步,市场运价延续下跌走势。9月5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 1971 美元/TEU,较上期下跌 8.1%。

**北美航线:** 据美国供应管理协会公布的数据显示,美国 8 月 ISM 制造业指数 48.7,连续第六个月收缩,显示美国制造业持续处于收缩区间,关税导致的成本上涨则继续转嫁给消费者。本周,运输需求保持平稳,即期市场订舱价格继续上涨。9月5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 2189 美元/FEU 和 3073 美元/FEU,分别较上期上涨 13.8%、7.2%。

**波斯湾航线:** 运输需求相对稳定,市场运价在经过持续上涨后出现下跌。9月5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 1519 美元/TEU,较上期下跌 3.8%。

**澳新航线:** 运输需求维持在较高水平,市场运价从高位小幅回落。9月5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 1313 美元/TEU,较上期下跌





0.9%。

**南美航线：**运输需求出现企稳迹象，即期市场订舱价格出现反弹。9月5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3199美元/TEU，较上期上涨5.7%。

**日本航线：**运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。9月5日，中国出口至日本航线运价指数为963.07点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【市场观望情绪加重 沿海散货综指下跌】

本周，夏季用电高峰步入尾声，终端煤炭日耗下降，煤炭价格受供需两端及进口煤等因素影响承压下行，运输市场货盘稀少，市场观望情绪较浓，沿海散货综合指数继续下跌。9月5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994.29点，较上期下跌5.6%。

**煤炭市场：**市场需求方面，全国多地高温天气有所缓解，沿海电煤消耗负荷呈回落趋势，叠加水电等清洁能源发力挤压火电用煤空间，沿海电煤日耗小幅下降。本周，沿海八省电厂日耗227.3万吨，环比下降18万吨，存煤可用天数15天，环比小幅上升，库存3403.1万吨。煤炭价格方面，受前期暴雨天气、超产核查以及安监升级影响，部分煤矿减产停产，煤炭整体产量维持低位，港口库存低位运行。市场拉运主要依赖长协渠道，加之进口中低卡煤价格优势重现，加剧煤炭市场竞争，煤炭价格大幅下跌。环渤海各港调进量115.5万吨，环比上涨0.1万吨，调出量128.2万吨，环比增加4.2万吨，合计存煤2029万吨，环比下降89万吨。运价走势方面，南方高温天气范围逐步收缩，沿海电煤日耗进入季节性回落阶段，需求端整体延续疲弱表现，市场交投氛围清淡，空置运力显著增加，在船货匹配供过于求的格局下，沿海煤炭运价持续下跌。

9月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收982.5点，较上期下跌8.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收587.16点，较8月29日下跌13.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价22.8元/吨，较8月29日下跌3.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.3元/吨，较8月29日下跌4.9元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为35.6元/吨，较8月29日下跌5.1元/吨。



**金属矿石市场：**螺纹钢表需环比回暖，但下游承接能力不足，铁水产量高位回落，且钢厂利润收缩，叠加限产短期扰动，铁矿石需求持续下行。同期，全球铁矿石发运环比增加，到港同步回升，整体供应宽松，铁矿石价格小幅下降，沿海金属矿石运价延续下行趋势。9月5日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收661.45点，较8月29日下跌6.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价25.0元/吨，较8月29日下跌1.8元/吨。

**粮食市场：**国内产区新粮上市节奏加快，市场供应压力逐步增大。需求端方面，深加工行业开工率小幅下降，企业补库态度相对谨慎；同时小麦等替代谷物价格优势仍在，饲料企业仅维持刚性补库，多重因素下玉米价格延续弱势调整。运输市场层面，港口到货量持续处于低位，且到货多以企业自提为主，贸易商购销心态偏谨慎，沿海粮食运价小幅下跌。9月5日，沿海粮食货种运价指数报860.67点，较上期下跌2.8%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价46.8元/吨，较上期下跌0.7元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格小幅下跌。供应端，主营炼厂开工率小幅波动，山东地炼开工率小幅上涨。需求端，随着暑期结束，汽油消费逐步回归常态，同时受新能源汽车替代效应影响，汽油终端需求表现疲软。柴油方面，虽进入传统需求旺季，且休渔期结束对柴油消费形成一定支撑，但随着行业监管趋严，下游采购心态谨慎，抑制柴油需求释放，沿海成品油运价小幅下跌。9月5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969.96点，较上期下跌1.6%；市场运价指数892.38点，较上期下跌1.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型小幅下跌 租金指数有所回调】

本周，国际干散货市场三大船型租金、运价均有回落，远东干散货指数有所下跌。分船型来看，海岬型船太平洋市场活跃度一般，长航线货盘也略有减少，且FFA远期合约价格下跌，日租金、运价小幅下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场，回国煤炭船运需求偏软，粮食镍矿货盘略增，钢材出口相对稳定，日租金、运价小幅下滑。9月4日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1605.01点，较8月28日下跌3.6%。

**海岬型船市场：**本周海岬型船两大洋市场运价小幅震荡。上半周，澳大利亚部分矿商以及OP在市场询船，太平洋市场货量尚可，澳大利亚至青岛航线运价在10.1-10.2美元/吨之间小幅波动。下半周，虽然矿商仍在市场询船，但成交积极性不高，市场活跃度一般，且FFA远期合约价格下跌，太平洋市场日租金、运价小幅下调。9月4日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25078美元，较8月28日下跌3.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.085美元/吨，较8月28日下跌0.7%。远程矿航线，西非仍处于雨季，铝土矿货盘不多；巴西推迟部分9月底10月初装期的租船需求，发货量有所下降，运价小幅下跌。9月4日，巴西图巴朗至青岛航线运价为



23.994 美元/吨，较 8 月 28 日下跌 1.5%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场日租金承压下行，南美粮食运价小幅回落。太平洋市场，国内气温稍有下降，北方电厂日耗有所回落，市场需求转弱，本周回国的印尼煤炭货盘偏少，仅有部分澳大利亚至中国、日本等的煤炭货盘，且由于 FFA 远期合约价格下跌，市场氛围转弱，太平洋市场日租金下跌。9 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13368 美元，较 8 月 28 日下跌 6.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12550 美元，较 8 月 28 日下跌 6.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.325 美元/吨，较 8 月 28 日下跌 4.2%。粮食市场，本周初，南美市场延续上周末较好行情；周中，FFA 远期合约价格下跌，市场活跃度一般，粮食运价回调；临近周末，FFA 远期合约价格上涨，南美粮食租船市场活跃度上升，运价有止跌回升迹象。9 月 4 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.917 美元/吨，较 8 月 28 日下跌 1.7%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金稳中微跌。本周，回国煤炭即期货盘偏少；菲律宾天气稍有好转，镍矿货盘有所增多；国内北方出口钢材市场，船东报价依然坚挺，但租家相对谨慎，市场相对僵持。由于主流货种煤炭船运需求偏软，东南亚市场日租金稳中微跌。9 月 4 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12214 美元，较 8 月 28 日下跌 1.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.383 美元/吨，较 8 月 28 日下跌 1.6%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价先跌后涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 8 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 241.5 万桶至 4.21 亿桶，增幅 0.58%。原油进口 674.2 万桶/日，较前一周增加 50.8 万桶/日。原油出口增加 7.4 万桶/日至 388.4 万桶/日。美国国内原油产量减少 1.6 万桶至 1342.3 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2128.2 万桶/日，较去年同期增加 2.47%。OPEC+内部八个成员国将在周日的会议上讨论是否在 10 月份进一步提高产量目标。此前，该组织已决定自 4 月至 9 月逐步增产 220 万桶/日，并为阿联酋单独增加 30 万桶/日的配额。美国制造业已连续六个月萎缩，关税政策持续拖累企业信心与经济活动，对能源需求的担忧情绪增加。OPEC+或再度增产预期及供给端担忧情绪拖累油价。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 66.72 美元/桶，较 8 月 28 日下跌 2.77%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价由跌转涨。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨。9 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1285.98 点，较 8 月 28 日上涨 1.0%。

**超大型油轮 (VLCC)：**本周 VLCC 市场中东航线周初相对安静，成交量有所下滑，临近周末，9 月中旬多个货盘开始在市场上寻船，个别货盘装期相对偏紧，成交 WS 点位



由跌转涨；大西洋和美湾航线依旧保持活跃，成交运价延续上升趋势。由于各个装港都有出货，船东信心增加，借机推高成交运价；租家始终通过私下寻船，降低货盘曝光度，避免市场短期内突然过热。目前，中东航线9月整体货盘并没有明显增多，整体船位依然够用，部分时间区间内的船位相对较少，短期出货节奏的变化改变了运价原本下行的趋势，后续如果没有足够货量维持出货节奏，很难持续上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS65.85，较8月28日下跌0.18%，CT1的5日平均为WS63.17，较上期平均下跌5.34%，TCE平均4.2万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS66.00，上涨2.40%，平均为WS64.50，TCE平均5.1万美元/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14-16日，成交运价为WS62。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期9月18-20日，成交运价为WS64.5。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期9月18-20日，成交运价为WS65。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期9月22-24日，成交运价为WS64.5。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期9月30日至10月2日，成交运价为WS65。美湾至远东航线报出27万吨货盘，受载期10月3-6日，成交包干运费约为855万美元。美湾至远东航线报出27万吨货盘，受载期10月11-14日，成交包干运费约为850万美元。

## (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】

9月3日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1137.63点，环比上涨20%。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-1.06%、-1.51%、+0.37%及+1.28%。

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5.14%；57000DWT吨级散货船估值环比下跌1.64%；75000DWT吨级散货船估值环比下跌0.42%；170000DWT吨级散货船估值环比上涨0.87%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交17艘（环比减少3艘），总运力138.96万载重吨，总成交金额22420万美元，平均船龄14.88年。

国际油轮二手船价全面下跌。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3.18%；74000DWT吨级油轮估值环比下跌0.09%；105000DWT吨级油轮估值环比下跌0.10%；158000DWT吨级油轮估值环比下跌0.52%；300000DWT吨级油轮估值环比下跌0.96%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交7艘（环比增加5艘），总运力20.44万载重吨，总成交金额5152万美元，平均船龄11.00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 0.36%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.39%。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 3.21%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.38%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.68%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.55%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 25 艘（环比增加 2 艘），总运力 1.01 万载重吨，总成交金额 7412.13 万人民币，平均船龄 9.73 年。

来源：上海航运交易所

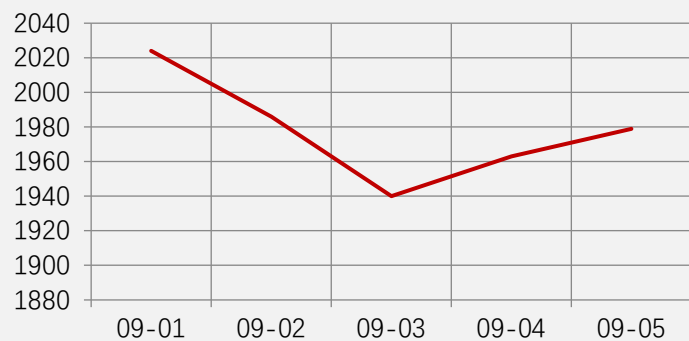
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

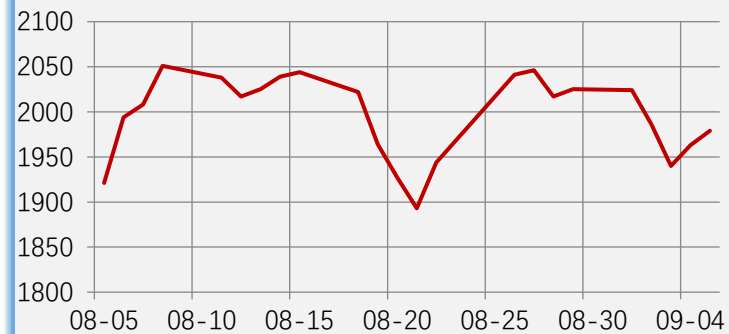
波罗的海指数	9 月 1 日		9 月 2 日		9 月 3 日		9 月 4 日		9 月 5 日	
BDI	2,024	-1	1,986	-38	1,940	-46	1,963	+23	1,979	+16
BCI	2,949	+24	2,874	-75	2,773	-101	2,816	+43	2,835	+19
BPI	1,813	-34	1,764	-49	1,719	-45	1,758	+39	1,802	+44
BSI	1,467	+2	1,466	-1	1,467	+1	1,461	-6	1,456	-5
BHSI	779	+12	785	+6	788	+3	786	-2	787	+1



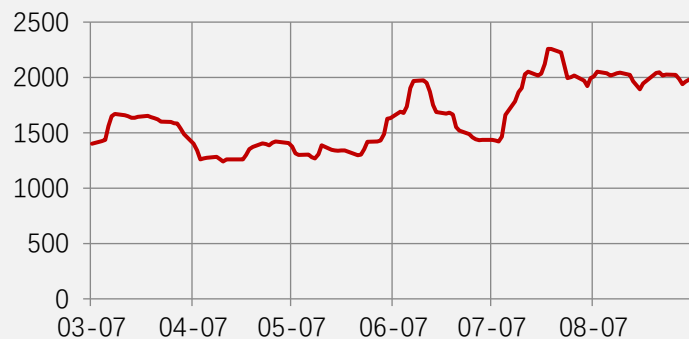
上周 BDI 指数走势



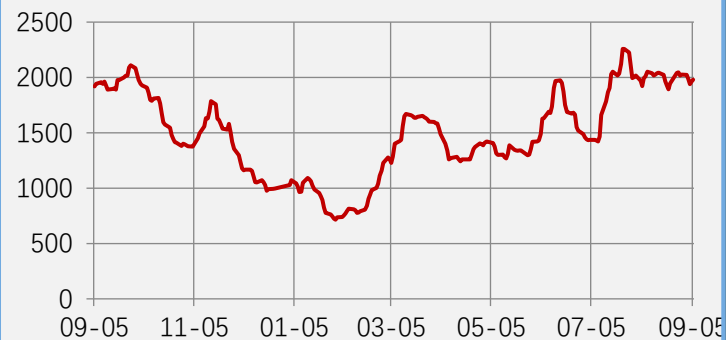
近一个月 BDI 指数走势



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	29/08/25	22/08/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,250	28,250	-1000	-3.5%
	三年	22,000	22,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,000	14,000	0	0.0%
	三年	12,000	11,500	500	4.3%
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: 2025-09-02

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Taho Virtue' 2022 84460 dwt dely aps EC South America 26/27 Sep trip redel Singapore-Japan \$19,000 + \$900,000 bb - Raffles

'Royal Stellar' 2024 82671 dwt dely Mizushima prompt trip via EC Australia redel India \$15,000 - LSS

'Maia' 2009 82193 dwt dely Jinzhou 5 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,500 - Pacific Bulk

'Aeolian Light' 2007 82014 dwt dely Amsterdam 11/16 Sep trip via US east coast redel India \$26,500 - cnr



'Good Hope Max' 2005 76739 dwt dely aps US Gulf 12/16 Sep trip redel Spain \$16,500 + \$450,000 bb Louis Dreyfus

'Federal Dee' 2018 34492 dwt dely Les Escoumins 7/12 Sep trip redel Brazil intention grains \$17,500 AEC

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【分析师警告：关税前置效应消散，美线箱量濒临历史性崩溃！】

近日，知名航运分析师 John McCown 发布报告指出，2025 年 7 月美国进口集装箱量虽录得 3.2% 的同比增长，但这并非市场真正回暖的迹象，而完全是由“关税前置”效应带来的短期假象。在这一看似温和的增长背后，实则隐藏着 2025 年剩余时间集装箱量或将面临历史性大幅下滑的严峻挑战。

“这只是一次暂时的喘息，” McCown 在其分析中强调，“增长完全源于企业为规避 8 月初新关税生效而采取的突击抢运行为。”针对美国零售联合会（NRF）预测 2025 年全年美国进口集装箱量将下降 5.6% 的观点，McCown 认为这一预估“符合现实逻辑”。结合今年前 7 个月累计 3.6% 的同比增长来看，要实现 NRF 的全年预测，则意味着在接下来的 5 个月中，美国进口箱量将骤降 17.5%。

McCown 进一步警告，实际下滑幅度可能比这一预测更为严峻。“我预计进口箱量将持续走低，某些单月同比降幅甚至可能超过 17.5%。”

值得关注的是，本轮箱量下滑反映出美国海运贸易正经历结构性转变。与金融危机和疫情期间出现的短期波动不同，此次下滑由政策主动驱动，且可能产生更持久的影响。“2025 年的箱量收缩完全由关税政策导致，而迄今为止没有任何迹象表明这一趋势是短期的，” McCown 指出，“越来越明显的是，高额关税至少在本届政府任内将持续存在。”

除了对箱量造成冲击，美国贸易代表办公室（USTR）拟于 10 月起对中国建造或运营的船舶加征额外费用的计划，还可能进一步推高海运成本。McCown 表示，该政策“可能导致总体运力显著收缩，进而对赴美航线的运价带来上行压力”。

当前运费市场的表现似乎佐证了这一判断：德鲁里全球集装箱指数（Drewry's World Container Index）已连续 11 周下跌。德鲁里指出，此前受避险采购推动的“超



前旺季”已正式结束，随着美国经济放缓及关税成本传导，零售商正在主动收缩库存采购。

“运费的波动性和变化时机将取决于特朗普未来的关税以及美国对中国船舶实施处罚措施相关的运力变化，这些都具有不确定性。”德鲁里在报告中称。

面对这一复杂局面，集装箱航运市场正陷入一个两难困境：要么承受货量大幅萎缩，要么应对通胀持续高企。McCown 将其比喻为一个经济天平：“美国进口集装箱量下滑得越严重，对商业活动和经济增长的打击就越大，但通胀压力则会越小；反之，若箱量降幅较缓，那么通胀水平将更为棘手，但对经济活动的冲击则相对可控。”

来源：海运圈聚焦

### 【价触底反弹？SCFI 终结 11 连跌】

集运公司减班控制运力强力推涨美国线运价，上海出口集装箱运价指数（SCFI）终结 11 连跌。

根据上海航交所 8 月 29 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 29.7 点至 1445.06 点，周涨幅为 2.09%，终止 11 连跌态势。四大远洋航线中，美国线止跌回升，欧洲线和地中海航线均持续下跌。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 279 美元至 1923 美元，周涨幅 16.97%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 253 美元至 2866 美元，周涨幅 9.68%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 187 美元至 1481 美元，周跌幅 11.21%；远东到地中海线每 TEU 运价与之前一周下跌 80 美元至 2145 美元，周跌幅 3.59%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 314 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 323 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 21 美元，为 419 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 139 美元。

今年第三季度传统旺季，集运市场旺季不旺，运价连续 11 周下跌。随着全球各大集运公司开始减班后，上周市场运价终于回稳。目前，市场正在观望旺季效应是否会在 9 月显现，可以预期运价回到平稳期，静待欧美年底圣诞节、新年拉货潮。

业内人士表示，近期陆续接获多家集运公司 9 月 1 日涨价通知，上半月 FEU 运价喊涨约 750 美元，上周 SCFI 指数上涨有可能部分反映这波喊涨氛围。目前美国线货量



平平，集运公司通过抽船减班等措施力挺运价，部分船班装载率回升至约 90%，但美东线还有特惠价船班干扰，因此 9 月上半月运价能否喊涨成功、涨幅多少，本周会更明朗。

集运公司选在 9 月推涨运价，主要是考量各国对美关税落定，美国进口商将陆续补货，圣诞、过年等拉货也将开始，加上中国十一长假将近，可能促使厂商提前出货，有机会催出更多货量支撑运价，但未知的因素是关税通胀对购买力的影响，有可能压抑货量，牵动运价走势。

目前，集运公司现货价美西线约 1550 至 1600 美元，如果调涨成功有机会回到 2000 美元关卡，上看 2400 美元；美东线现货运价约 2350 至 2400 美元，特惠价船班约 2300 美元，如果调涨成功有机会回到 3000 美元关卡，上看 3400 美元。至于欧洲线，由于加班船多，地中海航运、马士基等欧洲集运公司率先公布 9 月上旬报价维持 8 月水准，目前每 FEU 运价约 2000 至 2300 美元。

来源：国际船舶网

## 【二手超灵便型船市“疯狂”】

在市场复苏以及中国船东的大量购买之下，超灵便型散货船船价正水涨船高。

根据船舶经纪商 Advanced Shipping & Trading 最新周报，由南通中远海运川崎建造的超灵便型散货船“African Jacana”轮(载重吨 58,753 吨，建于 2012 年)日前以略低于 1600 万美元的价格成交，同时另一艘 57,300 载重吨、建于 2013 年的超灵便型船“Mystras”轮(STX 大连船厂建造)以 1540 万美元的价格出售给了迪拜买家 Midstar Shipping。

两笔交易印证了超灵便型船价的持续攀升。对比来看，仅三个月前，Oskar Wehr kG GmbH & Co 出售的“INGWAR SELMER”号(载重吨 58,018 吨，2011 年建造)成交价仅为 1,165 万美元。

另一方面，Advanced Shipping & Trading 最新周报中披露的由舟山常石建造的“Port Macau”轮(载重吨 58,730 吨，建于 2008 年)成交价约为 1090 万美元，买家为中国船东。





据了解，“Port Macau”轮实际成交价为1080万美元，当前国内船舶估值机构Fairvalue对其的最新估值已达1282万美元。以此计算，在成交后该船船价便已上涨约18.7%。

业内人士表示，船价的上涨与运费市场的回暖密切相关。今年以来，超灵便型市场经历了“低位起步—温和回升—夏季大幅拉涨”的走势。年初58000吨超灵便型航线(10TC)平均租金处于7,000美元/天左右的低谷，进入二季度后逐步站稳在1万美元以上，而从7月起市场出现快速拉升，8月突破1.5万美元。

船舶经纪公司Xclusiv数据显示，中国船东是今年超灵便型散货船的最大买家。截至7月底，中国船东共购入80艘散货船，其中以超灵便型达到25艘，平均船龄17年。

一位中国船东表示，实际成交的船舶数量应该高于Xclusiv的统计，中国船东对于超灵便型船的偏好部分源于持续火爆的件杂出口以及地缘政治的“红利”。

受集装箱运输市场高运价吸引，大量原本运输钢材的杂货船转投箱运板块。与此同时，国内房地产低迷压制钢材内需，大型钢企为消化产能加速“出海”，钢材出口向东南亚等新兴市场集中攀升。需求激增之下，中国船东迅速入场，大手笔收购老龄超灵便型散货船，力图抢占出口运输先机。

来源：海运圈聚焦

### 【高盛：全球造船业将在2032年前进入升级周期】

全球造船业正蓄势待发，高盛分析师预计，在脱碳要求、老旧船队更新以及全球贸易增长的共同驱动下，行业将迎来一个持续至2032年的多阶段上行周期。其中，中国造船厂凭借其产能扩张和成本优势，有望在全球市场份额争夺中占据主导地位。

一份来自高盛的最新报告指出，全球造船业正迎来一个长达数年的升级周期，中国造船厂将在其中扮演核心角色。

高盛9月2日的报告预测，在环保法规、船队老化和贸易增长的共同推动下，全球造船业正进入一个可能持续到2032年的“多阶段、长期上行周期”，并带来价值1.2万亿美元的新船订单。在此轮扩张中，中国造船厂将主导全球产能增长。



我们看好造船业的长期上行周期，并认为环保要求和老旧船队的替换需求将是关键的长期驱动因素。

脱碳与船队更新：驱动新订单的关键引擎

分析师预测，2025 年至 2032 年间，全球新船订单总量将达到 4.41 亿修正总吨 (CGT)，总价值高达 1.2 万亿美元。

其中，脱碳法规将贡献 26% 的需求，船队替换需求将占据 48%，而贸易增长则贡献 26%。报告指出，脱碳和替换需求将通过持续推动新船订单来延长此次上行周期，尤其是在 2029 年之后，届时 2009–2012 年交付的船舶将超过 20 年船龄，急需被更环保的新船取代。

环保法规 (占 26%)：日益严格的脱碳法规是推动新订单的核心变量。报告分析，到 2035 年，由于碳排放惩罚成本的增加，传统燃料船舶的运营成本将高于使用液化天然气 (LNG)、甲醇等替代燃料的船舶。为了达到合规目标，到 2035 年，替代燃料船舶的比例需要提升至 50%。

船队更新换代 (占 48%)：这是本轮周期中最大的需求来源。上一轮造船高峰期 (2009–2012 年) 交付的大量船舶，将在 2029 年前后达到 20 年船龄，进入大规模替换阶段。油轮、散货船和气体运输船的替换需求尤为突出。

贸易增长 (占 26%)：全球贸易的稳步增长继续为新船订单提供基础性支撑。

中国主导产能扩张

高盛预计，新造船价格在 2025–2028 年期间将保持高位，尽管可能较 2024 年峰值略有回调 12%，但主要得益于产能纪律性和结构性更强的新订单需求。报告强调，全球产能扩张主要来自中国的造船厂，而韩国和日本的造船厂则保持相对保守的水平。

高盛基于对全球 400 多家造船厂的排期和历史交付数据以及已公布的产能扩张计划进行的自下而上分析显示，尽管预计交付量将从 2024 年的 4100 万修正总吨增加到 2027 年的 5200 万修正总吨，增长 27%，但全球造船厂的年复合增长率 (CAGR) 在 2025–2027 年期间仅为 2%。



这一增长主要由中国造船厂(新建船厂和老旧船厂重新启用)的扩张所驱动。中国在全球造船产能中的比重正持续增加,其高效的建造能力和成本优势是吸引新订单的重要因素。

中国造船业的机遇与挑战

报告特别分析了美国提高对中国建造船舶的港口服务费对中国造船业的影响,认为其负面影响有限。

报告给出了两个核心数据:首先,目前在全球挂靠美国港口的国际船队中,由中国建造或运营的船舶仅占 4%;其次,美国的进出口贸易量仅占全球海运贸易总量的 12%。这意味着船东有足够的灵活性将中国建造的船舶重新部署到其他航线。

报告指出,中国船厂在 2025 年出现的市场份额下滑,主要原因并非地缘政治,而是其自身产能极度紧张——手持订单覆盖年限高达 3.7 年,远超韩国和日本的 3 年。这导致部分急于下单的船东转向其他船厂。

然而,这恰恰构成了中国船厂的长期机遇。随着中国船厂的产能扩张和现有订单的逐步交付,其更具吸引力的价格优势将凸显,有助于重新夺回市场份额。数据显示,这一趋势或已开始,2025 年 6 月和 7 月,中国船厂获得的新订单市场份额已回升至 69%,远高于前五个月的 49%。

来源: 华尔街见闻

◆ 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	29/08/25	22/08/25	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	29/08/25	22/08/25	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：2025-09-02

(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	43,500	Chengxi Shipyard, China	2028	Mibau-Stema - Danish	undisclosed	Biofuel and Methanol ready, self unloading
2	Bulker	40,000	Onomichi	2028	Wisdomo Marine	3,300	
2	Tanker	157,000	HHI (Samho)	2027	Evalend	8,700	
10	Tanker	52,000	Hanwha Philly Shipyard, USA	2029-2030	Hanwha Shipping - S. Korean	undisclosed	Oil/Chemical tankers
4	Tanker	49,400	Yangzhou Guoyu, China	2026-2027	MC Group Limited - HK	undisclosed	Scrubber fitted, methanol ready
2+2	Tanker	40,000	Santierul Naval Constanta	2027-2028	Histria Group	undisclosed	
3+1	Tanker	7,300	Zhejiang Yongxin, China	2027	Stella Gemi - Turkish	undisclosed	Stainless steel





6+4	Container	22,000 teu	DSIC, China	2027-2028	CMA CGM - French	20,800	LNG dual fuel
4+4	Container	6,000 teu	Hengli Shipbuilding, China	2027-2029	Easten Pacific - Singapore	8,000	Against TC contracts
4+2	Container	6,000 teu	CMI Yangzhou, China	2027-2029	Easten Pacific - Singapore	8,000	Against TC contracts
2+2	Container	4,350 teu	Taizhou Jianxing, China	2027-2028	OVP Shipping	undisclosed	Battery hybrid powered
2+2	Container	4,350 teu	Yangzhou Wanlong	2027-2028	Chenxin Shipping	undisclosed	
6+2	Container	2,900 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2028	Interasia - Taiwanese	low 4,000	
2+2	Container	1,900 teu	Yangzhou Wanlong	2027-2028	Chenxin Shipping	undisclosed	
1	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean	2028	Gaslog	25,200	
2	MGC	40,000 cbm	Yangzijiang	2028	Lepta Shipping	7,000	
2	MGC	20,000 cbm	CMHI Jiangsu	2027	Celsius Tankers	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
KARADENIZ POWERSHIP RAUF OSMAN BEY	BC	207,945		2010	Japan	3,320	Chinese	scrubber fitted
YASA NESLIHAN	BC	82,849		2005	Japan	1,050	Far East	
ULTRA JAGUAR	BC	81,922		2016	China	2,400	Undisclosed	
CSSC SHI JIA ZHUANG	BC	81,600		2020	China	5,050	Undisclosed	en bloc*
CSSC TAI YUAN	BC	81,600		2020	China			
AVELIN	BC	81,501		2011	S. Korea	1,350	Undisclosed	
SEA VENUS	BC	80,888		2013	China	1,650	Chinese	
SEA ORPHEUS	BC	79,520		2015	China	1,850	Chinese	



THE ABLE	BC	71,671	1998	Japan	500	Undisclosed	DD DUE
HAKATA QUEEN	BC	60,481	2016	Japan	2,400	Greek	scrubber fitted
PACIFIC ACE	BC	59,963	2011	S. Korea	2,760	Undisclosed	en bloc
PACIFIC PRIDE	BC	59,963	2012	S. Korea			
LYCAVITOS	BC	58,786	2007	Philippines	1,200	Chinese	Basis October delivery
METEORA	BC	58,740	2007	Philippines	1,170	Chinese	
PORT MACAU	BC	58,730	2008	China	1,090	Chinese	
DORIC VICTORY	BC	58,091	2010	Philippines	1,500	Undisclosed	
MARMARA S	BC	57,195	2012	S. Korea	1,385	Turkish	
MARINOR	BC	56,784	2009	China	1,080	Undisclosed	
FRATZIS STAR	BC	53,533	2005	China	850	Chinese	
AP SVETI VLAHO	BC	53,529	2009	Vietnam	undisclosed	Far East	*
AP DRZIC	BC	53,414	2009	Vietnam	undisclosed	Far East	
ONE UNION	BC	46,492	2001	Japan	500	Undisclosed	
LILAC HARMONY	BC	38,581	2020	Philippines	2,505	Greek	Eco, OHBS
VERITY	BC	37,163	2012	China	undisclosed	Greek	
ACUITY	BC	37,152	2011	China	undisclosed	Greek	
PARITY	BC	37,152	2012	China	undisclosed	Greek	
EQUITY	BC	37,071	2001	China	undisclosed	Greek	
MINANUR CEBI 1	BC	33,810	2011	S. Korea	1,160	Middle Eastern	
MADRID	BC	30,976	2013	China	2,200	Dramar	en bloc**
MYKONOS	BC	30,912	2013	Japan			
ASPELIA	BC	28,725	2008	Japan	950	Undisclosed	OHBS
STELLAR ARAGVI	BC	28,368	2014	Japan	1,250	Indonesian	



GLOBAL HARVEST	BC	24,814		1997	Japan	undisclosed	Chinese
----------------	----	--------	--	------	-------	-------------	---------

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
MANZANILLO EXPRESS	CV	142,411	13,212	2022	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
BEIJING BRIDGE	CV	65,002	4,738	2005	S. Korea	3,900	Chinese	
BALTIC NORTH	CV	52,452	4,432	2011	S. Korea	3,900	Chinese	
PFL MATAI	CV	22,968	1,730	2001	Poland	1,050	Undisclosed	
HT CAMELLIA	CV	13,432	1,030	2007	Singapore	undisclosed	UAE	
SCO SHANGHAI	CV	9,500	707	2017	Vietnam	700	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
SOFIA	TAK	164,716		2010	S. Korea	4,000	Eastern Pacific - Singaporean	
KRITI VIGOR	TAK	159,156		2005	S. Korea	2,900	Undisclosed	
CONSTANTIOS	TAK	157,985		2009	S. Korea	3,975	Chinese	
HAFNIA NORDICA	TAK	53,250		2010	Japan	2,000	Undisclosed	
FOIS NAUTICA TEMBIKAI	TAK	47,172		1996	Japan	1,050	MTC Engineerin	
CONDOR TRADER	TAK	22,423		2016	Japan	2,880	S. Korean	
SUN IRIS	TAK	12,602		2020	Japan	undisclosed	Denmark	
CAMELIA	TAK	12,306		2007	Japan	980	Undisclosed	



## ◆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
KHAZA	TAK/LNG	71,543	33,456	1994		undisclosed	3,200 Tons Aluminum, Previously Reported Sold 'As Is' Singapore Under Name "AL KHAZNAH"

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
BEL AIR	BC	77,053	10,710	2006	Japan	undisclosed	'As Is' Oman, Including 880 Tons Fuel, M/E Damage To One Cylinder
YEOMAN BANK	BC	38,997	9,179	2008	Greece	250.00	turkey
SUNNY OAK	CV	5,800	2,255	1995	S.Korea	305.00	as is Busan
KAPITAN MIRONOV	GC	4,618	2,393	1997	Turkey	undisclosed	Turkey
GRACE FERRUM	TAK	49,997	10,844	2013	S.Korea	undisclosed	as is Malta
TRADER II	TAK/LNG	75,109	29,920	2002	Japan	480.00	as is Singapore

## ◆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
2025-09-05	710.640	829.530	4.799	91.103	956.890	464.260	416.810	552.250	883.800
2025-09-04	710.520	829.700	4.811	91.115	956.540	465.840	418.890	552.640	884.910





2025-09-03	711.080	828.550	4.801	91.086	954.050	464.330	417.670	552.650	885.140
2025-09-02	710.890	832.760	4.839	91.183	963.580	466.080	420.010	554.220	888.510
2025-09-01	710.720	831.290	4.834	91.174	960.610	465.420	419.630	554.100	887.820

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](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)