



全一海运市场周报

2025.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.09.08 - 09.12)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，多数航线市场运价下跌，拖累综合指数下行。据海关总署最新公布的数据显示，按美元计，中国 8 月出口同比增长 4.4%，出口贸易延续平稳增长态势。面对严峻复杂的外部环境，我国外贸韧性持续彰显、活力不断释放。9 月 12 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 1398.11 点，较上期下跌 3.2%。

欧洲航线：据海关总署的数据显示，8 月我国对欧出口同比增长 10.4%，增速继续上行；前 8 个月，欧盟为我国第二大贸易伙伴，我国与欧盟贸易总值同比增长 4.3%，占外贸总值的 13.1%，中欧贸易继续保持向好态势。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续调整走势。9 月 12 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 1154 美元/TEU，较上期下跌 12.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格继续下行。9 月 12 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 1738 美元/TEU，较上期下跌 11.8%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，美国 8 月非农部门新增就业 2.2 万人，大幅低于市场预期，失业率升至 4.3%，创 2021 年以来最高水平，显示出美国就业市场大幅放缓。此外，与中欧贸易的平稳增长相比，中美贸易走势明显分化，8 月我国对美出口同比下降超过 30%，未来中美航线运输市场将面临考验。本周，运输需求保持平稳，推动市场运价继续上涨。9 月 12 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 2370 美元/FEU 和 3307 美元/FEU，分别较上期上涨 8.3%、7.6%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，市场运价继续回落。9 月 12 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 1273 美元/TEU，较上期下跌 16.2%。

澳新航线：运输需求总体平稳，市场运价在前期持续上涨后继续调整。9 月 12 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 1259 美元/TEU，较上期



下跌 4.1%。

南美航线：运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，市场运价下跌。9 月 12 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 3018 美元/TEU，较上期下跌 5.7%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。9 月 12 日，中国出口至日本航线运价指数为 964.10 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货盘集中释放 综合指数有所企稳】

本周，南方“秋老虎”反扑，华南、江南高温天气再度增多，加之非电行业需求释放，产地煤价有所上涨，下游采购意愿增加，综合运价指数有所企稳。9 月 12 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 984.42 点，较上期下跌 1.0%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，副热带高压再度加强西伸北抬，南方地区高温不退，居民用电维持高位，加之冶炼、建筑等非电行业复产，煤炭需求预期向好。本周，沿海八省电厂日耗 231.3 万吨，环比上涨 4 万吨，存煤可用天数 14.8 天，库存 3415.5 万吨。煤炭价格方面，非电企业阶段性限产结束后，化工、焦化等用户补库采购积极性提升，产地中高卡煤销售形势转好，部分煤矿前期积累库存基本出清，支撑价格有所探涨。环渤海各港调进量 110.1 万吨，环比下跌 5.4 万吨，调出量 103.1 万吨，环比减少 25.1 万吨，合计存煤 2078 万吨，环比上涨 49 万吨。运价走势方面，煤炭价格趋稳止跌，激发下游电厂采购热情，华东及长江流域市场货盘集中释放，寻船积极，运输市场行情改善，沿海煤炭运价止跌企稳。

9 月 12 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 964.21 点，较上期下跌 1.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 604.35 点，较 9 月 5 日上涨 2.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 24.5 元/吨，较 9 月 5 日上涨 1.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.3 元/吨，与 9 月 5 日持平，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 35.4 元/吨，较 9 月 5 日下跌 0.2 元/吨。

金属矿石市场：本周，铁水产量大幅回升，建材库存继续累积，成材价格走弱。同期，铁矿石供应环比回升，国内港口库存环比增加，市场旺季预期有限，终端采购节



奏不变，沿海金属矿石运价平稳运行。9月12日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收666.57点，较9月5日上涨0.8%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价25.0元/吨，同9月5日持平。

粮食市场：本周，随新季玉米上市临近，深加工和饲料企业以消耗存粮为主，市场观望情绪较浓，供需格局较为宽松，玉米价格弱势下行。同时，北方港口玉米存量减少明显，抵港船舶效率降低，可用运力收紧，沿海粮食运价上涨。9月12日，沿海粮食货种运价指数报899.66点，较上期上涨4.5%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价48.5元/吨，较上期上涨1.7元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅波动，国内成品油价格平稳运行。供应端，主营炼厂开工率整体小幅下降，山东地炼开工率周度环比增加。需求端，汽油消费整体较为疲软，户外用油企业开工率略有提升，柴油需求有所提振，沿海成品油运价小幅上涨。9月12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973.47点，较上期上涨0.4%；市场运价指数899.40点，较上期上涨0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场涨多跌少 租金指数止跌回升】

本周，国际干散货市场各船型日租金、运价涨多跌少，远东干散货指数在海岬型船和巴拿马型船市场上涨带动下上行。分船型来看，海岬型船太平洋市场，矿商为季度冲量加快出货步伐，市场货量增多，且FFA远期合约价格上涨，日租金、运价整体回升。在南美粮食市场交易活跃度上涨拉动下，巴拿马型船市场日租金表现坚挺。超灵便型船市场，虽然煤炭货盘一般，但镍矿、钢材日租金水平高位运行，超灵便型船市场日租金小幅波动。9月11日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1677.84点，较9月4日上涨4.5%。

海岬型船市场：本周海岬型船太平洋市场运价先升后降，远程矿航线运价相对稳定。上半周，澳大利亚市场主要矿商季度冲量，市场货盘较多，运力消耗速度较快，且FFA远期合约价格上涨，太平洋市场整体氛围较好，澳大利亚至青岛航线运价上涨。下半周，虽然货盘持续释放，但随着FFA远期合约价格下跌，市场氛围转弱，租家降低报价，运价有所回调。9月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为27308美元，较9月4日上涨8.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.474美元/吨，较9月4日上涨3.9%。远程矿航线，本周巴西货盘不多，周中巴西PDM码头大火，不过对市场影响不大，巴西至青岛航线运价整体小幅波动。9月11日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.056美元/吨，较9月4日微涨0.3%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场南美粮食运价及太平洋市场日租金止跌回升。太平洋市场，本周印尼和澳洲利亚虽有部分煤炭货盘释放，但总体货量不多，在南美粮食市场运价上涨且消耗不少运力的积极情绪带动下，太平洋市场氛围有所好转，市场信心增加，太平洋市场日租金小幅跟涨。9月11日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 13906 美元，较 9 月 4 日上涨 4.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12950 美元，较 9 月 4 日上涨 3.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.493 美元/吨，较 9 月 4 日上涨 2.3%。粮食市场，10 月装期的南美粮食货盘持续释放，活跃度上升，市场可用运力略有偏紧，且 FFA 远期合约价格上涨，粮食运价坚挺回升。9 月 11 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.920 美元/吨，较 9 月 4 日上涨 2.6%。

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，回国煤炭市场货盘偏少，台风“塔巴”影响部分运力周转，且菲律宾趁雨季来临前加快出口镍矿，市场较为活跃，部分租家开始抢船，支撑东南亚市场日租金高位运行。下半周，随着前期货盘消耗，且日租金处于高位，租家不急于成交，东南亚市场日租金平稳。9 月 11 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12150 美元，较 9 月 4 日微跌 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.355 美元/吨，较 9 月 4 日下跌 0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 9 月 5 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 393.9 万桶至 4.25 亿桶，增幅 0.94%。原油进口 627.1 万桶/日，较前一周减少 47.1 万桶/日。原油出口减少 113.9 万桶/日至 274.5 万桶/日。美国国内原油产量增加 7.2 万桶至 1349.5 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2088.8 万桶/日，较去年同期增加 1.97%。OPEC+在最新会议上决定自 10 月起进一步上调产量配额，沙特国有能源公司 Aramco 计划 10 月加大对亚洲的出口，并希望通过增产夺回市场份额。以色列对位于多哈的哈马斯领导层发动袭击，导致局势骤然升级；俄乌冲突持续，美国对俄实新一轮限制措施，地缘政治风险的不确定性，持续影响油市。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 66.03 美元/桶，较 9 月 4 日下跌 1.03%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。9 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1469.65 点，较 9 月 4 日上涨 14.3%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线出货量持续增加，成交量超周均水平。由于之前租家为抑制运价走势，刻意放缓出货节奏，部分延迟的货盘集中释放，市场情绪明显提升，成交 WS 点位大幅上涨。租家仍旧希望通过私下成交降低市场热度，但船东情绪高涨不愿妥协。尽管在 WS 点位突破 70 后，部分船东心态转弱，个别成交有下滑趋势，不过这些船位被消化后，市场上剩余船东控盘意愿更强，成交运价在出现短暂下跌后继续上行。目前，整体可用运力相对偏紧，月底月初的时间节点即将到来，船东情绪保持在线，大西洋航线出货量屡创新高，短期内运价仍将保持在高位。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS75.18，较 9



月 4 日上涨 14.16%，CT1 的 5 日平均为 WS74.66，较上期平均上涨 18.19%，TCE 平均 5.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS75.53，上涨 14.43%，平均为 WS73.97，TCE 平均 6.5 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 22-23 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 22-24 日，成交运价为 WS69。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 24-26 日，成交运价为 WS72.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 1-3 日，成交运价为 WS72.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 7-9 日，成交运价为 WS73。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 4-6 日，成交运价为 WS73.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 7-12 日，成交包干运费约为 925 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 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1139.43 点，环比上涨 0.16%。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-0.13%、-0.83%、+0.39%及+0.75%。

国际干散货船二手船有涨有跌。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 1.60%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.56%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.90%；170000DWT 吨级散货船估值环比持平。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 12 艘（环比减少 5 艘），总运力 76.97 万载重吨，总成交金额 18825 万美元，平均船龄 13.75 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 1.68%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.07%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.03%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.21%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.38%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 8 艘（环比增加 1 艘），总运力 159.03 万载重吨，总成交金额 29045 万美元，平均船龄 16.00 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 0.39%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.40%。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 2.46%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.48%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.89%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.14%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 16 艘（环比减少 9 艘），总运力 6.18 万载重吨，总成交金额 6457.00 万人民币，平均船龄 7.50 年。

来源：上海航运交易所

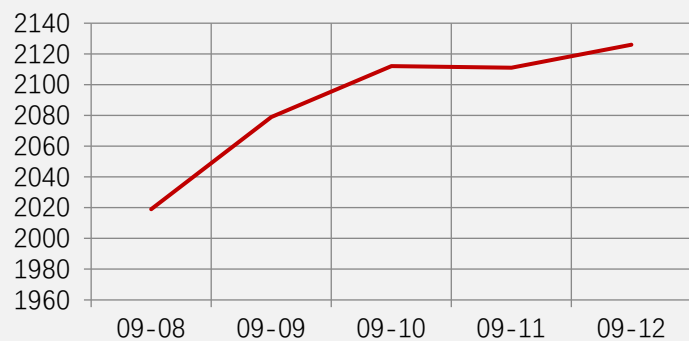
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

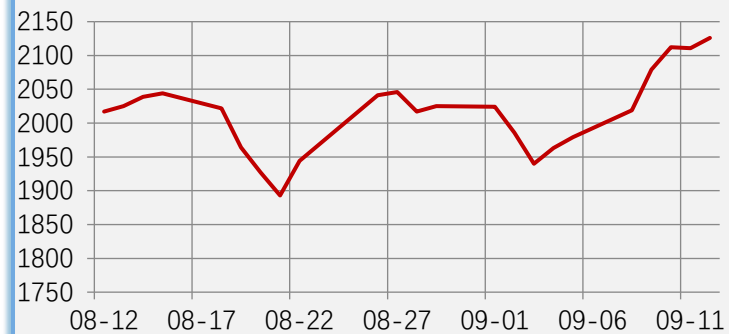
波罗的海指数	9月8日		9月9日		9月10日		9月11日		9月12日	
BDI	2,019	+40	2,079	+60	2,112	+33	2,111	-1	2,126	+15
BCI	2,912	+77	3,016	+104	3,071	+55	3,041	-30	3,070	+29
BPI	1,846	+44	1,923	+77	1,975	+52	1,998	+23	2,006	+8
BSI	1,464	+8	1,473	+9	1,478	+5	1,484	+6	1,492	+8
BHSI	789	+2	792	+3	798	+6	801	+3	804	+3



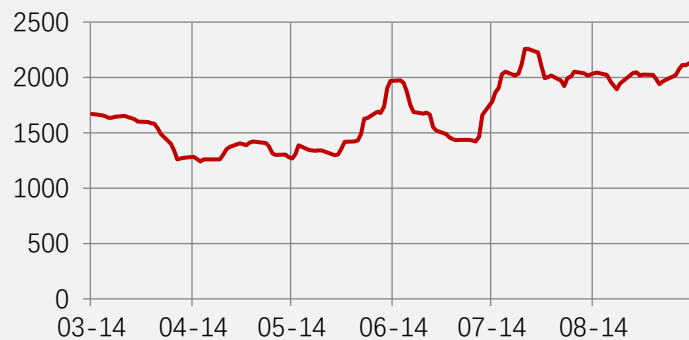
上周 BDI 指数走势



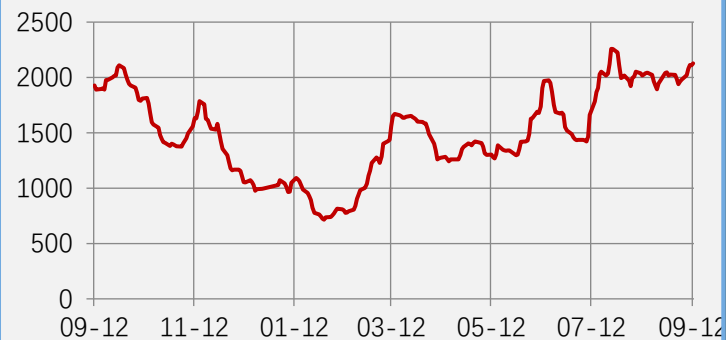
近一个月 BDI 指数走势



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	05/09/25	29/08/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,750	27,250	-500	-1.8%
	三年	22,000	22,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,000	500	3.6%
	三年	12,000	12,000	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：2025-09-09

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Yasa Unity' 2006 75580 dwt dely aps Richards Bay 15/17 Sep trip redel India \$14,250 + \$425,000 bb - cnr

'Holly Arrow' 2018 60803 dwt dely wwr San Nicolas prompt trip redel Chile \$28,000 - Pacific Basin <recent>

'Ionic Smyrni' 2013 56025 dwt dely SW Pass prompt trip Atlantic Colombia \$25,500 - Western Bulk Carriers

'Spar Gemini' 2007 53113 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel Brunei \$20,000 - cnr



'LV Daisy' 2011 32663 dwt dely Salalah prompt trip redel East Africa intention bagged rice \$10,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【全球海上保险保费，创历史新高】

在近期举行的国际海上保险联盟（IUMI）年会上，有关海运保险市场趋势的分析报告指出，当前理赔环境总体温和，但随着损失率上升，这一态势正开始承压。

全球海上保险保费基数 2024 年增长 1.5%，达到 399.2 亿美元，创下历史新高。保费收入构成中，货运险以 57.23% 的占比居首，船体险以 23.51% 紧随其后，海上能源险占 11.71%，海运责任险（不含国际保赔集团成员承保的 P&I 保险）占 7.55%。

今年的保费增速较 2023 年的 5.9% 及 2022 年的 8.3% 已出现明显放缓。这一趋势与近期保险经纪机构的多份报告相吻合，这些报告指出货运险、船体险等主要海上保险领域的费率正在走低。

国际海上保险联盟首席分析师 Veith Huesmann 指出：“保费收入变化通常源于全球贸易增长（推动货物险）与船舶价值上升（带动船舶险），或油价上涨刺激海上能源领域活动增加——但 2024 年并未出现这些驱动因素。”

针对理赔层面他补充道：“另一方面，当前理赔环境仍相对温和，这使得船舶险和货物险在损失率方面表现良好。但长期存在的挑战依然不容忽视：包括船舶大型化趋势、净零排放目标、货物误申报、风险累积、船舶火灾以及高风险区域等问题。”

货运险（Cargo）

货运险继续主导全球海上保险保费格局，2024 年保费总额达 226.4 亿美元，较上年增长 1.6%。保费走势主要受全球贸易活动及资产与大宗商品价格波动驱动。原油价格尤其扮演双重角色：既是关键大宗商品，又是重要收入来源，同时对货运险和海上能源保险产生直接影响。



中国市场凭借电子商务和退运保险机制的推动，持续显著影响货运险保费格局。传统主导市场欧洲（占比 37.68%）正出现小幅下滑，而亚太市场（35.15%）保持增长态势，致使两大区域市场的份额差距持续收窄。

自 2018 年以来，货运险损失率持续改善，这一趋势正吸引新的承保力量进入市场。2023 至 2024 年间，欧洲地区损失率维持在异常低位，而拉丁美洲市场始终徘徊在 40%-50% 的区间。美国市场因部分公司业绩不佳，内河运输保险平均损失率被推高至 50%-60% 水平。

2024 年未发生重大灾难性损失，加之可控的常规损耗，共同维持了货运险市场的稳定态势。但当前经济与政治不确定性带来的潜在影响仍有待观察。

船体险（Ocean Hull）

船体险领域全球保费达 96.7 亿美元，较上年增长 3.5%。欧洲船体险市场（占比 52.91%）仍保持显著主导地位，与亚洲市场的差距持续扩大。

2024 年多个欧洲国家保费实现显著增长：土耳其因汇率波动影响增幅超 30%，北欧地区稳定增长 5%，受制裁影响的俄罗斯（计入欧洲统计范畴）公布 15% 的增长率。亚洲方面，中国的保费增长 9%，但该地区整体趋势趋于平缓——中国市场表现部分抵消了印度、新加坡和日本等其他亚洲市场的疲软。这种现象源于中国新造船舶通常选择在本土投保的行业惯例。

船体险市场新增承保能力不仅影响核心产品，也波及租金损失险等附加险种。地缘政治紧张迫使全球贸易航线改变，短期内缓解了供给侧压力。

全球船队老龄化也带来了额外挑战：报废延迟导致高龄船舶持续运营，进而推高机械设备索赔频率。汽车运输船和集装箱船的火灾事故仍是船货双方面临的重大风险。替代燃料的应用、3D 打印备件等新技术带来新型承保挑战，持续上升的成本通胀更使得推定全损发生概率显著提高。

海上能源险（Offshore Energy）

2024 年全球海上能源保险保费收入报 43.4 亿美元，较 2023 年下降 7.9%。英国市场继续保持主导地位，占据全球 67.33% 的份额。



该市场仍深陷持续五至六年的周期性低迷。欧洲保费下降主因英国市场的保单续转停滞与新业务萎缩，日本、马来西亚和埃及等市场也呈现稳中有降的趋势。北欧市场表现出韧性，实现 27% 的逆势增长；而尼日利亚因取消汽油补贴、外汇市场自由化及央行实施浮动汇率制，保费骤降 40%。尽管 2024 年未发生重大赔案，常规性损耗仍是核心隐患。随着 OPEC+ 将 220 万桶/日的自愿减产计划缩减至 6 个月（原定 18 个月），油价正趋于稳定在 60-70 美元/桶区间。

来源：海事服务网

【尽管运费下跌，二手船价格仍持续飙升】

尽管 2025 年以来集装箱运费持续走低，但 BIMCO 最新报告显示，五年船龄的二手集装箱船价格同比逆势上涨 17%，其中运力低于 3,000 TEU 的支线船涨幅高达 26%。与此同时，新造船价格下降 4%，二手船相对价值升至近三年最高。分析指出，尽管运力增速 (8.7%) 远超需求，但短期租约费率同步上涨 17%，支撑了二手船市场。尤其支线船因未来新船交付有限 (仅增 2.7% 运力)，展现出强劲抗跌韧性，成为当前航运市场中的“避风港”。

根据波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 发布的最新报告，尽管今年以来运费显著走低，但二手集装箱船价格却持续攀升。BIMCO 首席分析师尼尔斯·拉斯穆森 (Niels Rasmussen) 指出：“尽管运费大幅回落，五年船龄的集装箱船平均价格同比上涨 17%，较 2025 年初也已上涨 6%。”

数据显示，截至 2024 年 8 月底，七艘五年船龄集装箱船的平均单位运力 (每 TEU) 售价为 9,761 美元。此后价格持续走高，至 2025 年初升至 10,758 美元/TEU，并于 8 月下旬进一步攀升至 11,413 美元/TEU。

其中，运力低于 3,000 TEU 的支线集装箱船涨幅最为明显，平均价格同比上涨达 26%。相比之下，同期新造船价格却下降了 4% (同比及年初至今)。这使得五年船龄二手船的平均价格已达到新造船价格的 80%，创下自 2022 年底以来的最高相对水平。

尽管全球集装箱平均运费整体趋于稳定，但由于运输需求增长未能跟上船队规模 8.7% 的年增长率，运费仍呈下行趋势。然而，租金市场支撑了二手船价的上涨——6 至 12 个月期的定期租船费率同比上涨 17%，年初至今上涨 9%，与二手船价格走势一致。

尼尔斯·拉斯穆森分析称：“尽管贸易前景存在较大不确定性，集装箱运输量的增长速度不太可能赶上船队扩张步伐。在正常情况下，我们预计租船费率和二手船价格最终都将回落。”但他同时指出，小型支线船市场展现出较强韧性，主要原因在于：预计到 2026 年底交付的该类新船仅将为该细分市场增加 2.7% 的运力，供给压力较小，



支撑了其价格和租金的稳定。

来源：航贸瞭望

【中国船东掀起抢购潮，这类船“越老越吃香”！】

据海事情报机构 Veson Nautical 最新发布的报告，中国船东已成为老龄超大型油轮（VLCC）的主要买家。

Veson Nautical 旗下 VesselsValue 平台数据显示，过去五年里，中国收购的 VLCC 中有 81% 船龄超过 15 年，20 年船龄和 25 年船龄的 VLCC 价值分别上涨了 18.1% 和 31.9%，而 5 年船龄船舶的价格涨幅仅为 0.5%。

“价格倒挂”反映出西方制裁与“影子船队”崛起所带来的市场新逻辑：随着制裁加剧、贸易流向改变，老龄船在运输受限原油时反而更具价值，而新船则维持相对稳定水平。

Veson Nautical 价值与分析部高级副总裁 Matt Freeman 指出，近期一艘名为“Eon”（前名 Atlantic Loyalty）的 VLCC 以 4400 万美元成交，几乎是 1992 年至 2025 年中位数 2230 万美元的两倍，也高于 2020 年后中位数 3850 万美元，“这在几年前是不可想象的，说明制裁贸易的需求正在彻底重塑船舶资产价值。”

报告强调，中国买家之所以集中布局老龄 VLCC，与地缘政治因素密切相关。由于西方对俄罗斯原油的制裁，全球油轮市场被割裂成两个平行体系：主流合规船队平均船龄 10.4 年，而“影子船队”平均船龄高达 18.1 年，专门承担受制裁原油运输任务。这类船舶虽然不具备声誉与保险优势，但却能获取溢价收益，令老龄船反而成为“香饽饽”。

Freeman 表示：“制裁创造了一个平行市场，在这里，老龄 VLCC 的收益水平甚至超过年轻合规船。中国船东因融资灵活性能够迅速出手，借助俄罗斯原油流向亚洲的趋势，牢牢把握住这些机会。”

与此同时，亚洲各国船东的策略差异明显。报告显示，中国主导了老龄 VLCC 的收购潮；韩国船东则倾向于“逆周期”收购中龄船舶；而日本船东则几乎避开老龄 VLCC，转向购买更年轻的 MR2 型成品油轮，以符合更严格的融资与监管要求。



Veson Nautical 分析师 Felix Tordoff 指出：“这些分化的路径表明，亚洲买家正重塑航运投资规则。中国买家聚焦老龄 VLCC，把握制裁贸易溢价；韩国采取更审慎的逆周期操作；日本则强调合规与灵活性。结构性力量正在超越短期周期，重塑整个油轮市场格局。”

来源：海运圈聚焦

【分化加剧！集运市场进入新竞争阶段】

分析师指出，租船市场与现货运价走势分化加剧表明，集运市场可能正进入新一轮“抢”占市场份额的竞争阶段。

根据航运界的跟踪报道，上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）和 Drewry 世界集装箱运价指数（WCI）目前走势都表明，尽管现货运价在连续下跌后企稳，但走势继续分化，美线运价上涨，欧线继续下探。

与此同时，VHBS 分析师指出，集运租船市场依然“强劲”，短期内没有明显变化的迹象。

简言之，传统观点认为，如果运价呈下行趋势，租船市场通常也应紧随其后，这表明行业整体进入“衰退”阶段，企业应当“熬”字当先。然而，就目前的集运市场而言，随着全球贸易格局的变化，班轮联盟重组以及船队运力、网络的持续发展，集运市场可能又进入新一轮“抢”占市场份额的新阶段。

Braemar 分析师指出，“期租租金仍处于非常高的水平，成交活跃，因为班轮公司更倾向于锁定运力，而不是冒着运力短缺和削减航线的风险。”

“新造船需求也普遍强劲，买卖船成交也很活跃。”

Braemar 分析师补充称，这种现象提出一个“大问题”。

“尽管运价下跌，这是因为班轮公司对未来持乐观态度，还是集运业再次进入了一个理性让位于竞争或市场份额争夺优先的阶段？”

船舶经纪 Mike Wackett 表示，当拥有强劲的资产负债表时，“班轮公司的战略是基于商业考虑，即从竞争对手那里抢占市场份额，而不是注重财务细节。”



Braemar 警告称，“部分船型正在迅速老龄化；如果没有合适的船舶，班轮公司就有可能落后于效率更高的竞争对手。此外，非常强劲的资产负债表正在发挥作用，这可能会使决策比过去更容易。”

Mike Wackett 预计，运价和租金之间的分化可能会持续到班轮公司出现季度亏损为止。根据他的说法，当这种情况发生时，“股东们将施加压力，降低成本，从而减少新的租船合同，一旦租船合同到期，他们将立即还船。”

总而言之，过去的市场表明，集运业作为“刚需”行业，优秀的企业不仅能成功跨越“周期”，而且在市场增长、机会出现的时候，头部班轮公司往往能凭借品牌、网络等核心优势，快速把握“抢”的策略，通过规模优势进一步巩固市场地位。

来源：航运界

【外国船东急换中国船？中国航运巨头天价“买路钱”压顶】

美国即将启动的新港口费政策，正成为横亘在中国航运巨头面前的一道“高墙”。

根据汇丰最新发布分析报告，中国航运公司将受到美国贸易代表办公室（USTR）新港口费政策的严重打击，预计高额港口费将侵蚀上市公司中远海控 2026 年预期利润的 74%，以及东方海外预期利润的 65%。

汇丰指出，中远海控在 2026 财年可能需要缴纳高达 15 亿美元（约合人民币 106.95 亿元）的美国港口费用，相当于其 2026 财年预测营收的 5.3%和息税前盈利的 74%；东方海外可能需要缴纳 6.54 亿美元（约合人民币 46.63 亿元）的美国港口费，相当于公司 2026 财年预测营收的 7.1%和息税前盈利的 65%。

USTR 在今年 4 月公布了针对中国船舶及运营商征收港口费用的修订计划，决定对中国船东和运营商、中国建造船舶以及在美国以外任何地区建造的汽车运输船收费，相关费用将于 2025 年 10 月 14 日起开始征收。

按照这一计划，USTR 将根据中国船东及运营商每航次进入美国港口的船舶净吨位实施收费。收费标准为每净吨 50 美元，并在接下来的三年内按特定递增幅度逐年上调，到 2028 年上调为 140 美元。



对于在中国船厂建造的每艘船，无论船东/运营商国籍，也将按照每净吨或每卸载一个集装箱征收费用（取两者中较高者）。起始收费标准为每净吨 18 美元，到 2028 年将增至 33 美元；或者是每集装箱征收 120 美元，到 2028 年增至 250 美元。每艘船每年最多收取 5 次。

按照最新方案设置的递进征费机制测算，中远海运 1 艘中国船厂建造的 10000TEU 集装箱船停靠美国港口将被收取每航次 120 万美元的港口费用（约合人民币 854.58 万元），到 2028 年将增至 250 万美元（约合人民币 1780.37 万元）。

虽然最终实施细则尚未公布，但据报道，美国海关与边境保护局正在开发一套费用征收系统。非中国籍航运公司仅在其使用中国建造船舶挂靠美国港口时，才会需要缴纳相关费用。

作为美国进口商和出口商的重要运输服务提供商，中远海运无疑将面临巨大压力。DNB Markets 此前指出，中远海运超过 55% 的船舶是由中造船厂建造的，这一比例让它在美国提出的附加费政策中处于“风头浪尖”。

根据航运分析机构 Linerlytica 在今年 2 月的统计数据，中远海运-东方海外船队中有 51% 的运力挂靠美国港口，远高于其他主要航运公司。

中远海控近期发布的半年报数据显示，今年上半年其集装箱航运业务货运量总计约 1328 万 TEU，其中跨太平洋航行货运量约 239 万 TEU，占比最高；航线收入合计约 966 亿元，其中跨太平洋航线收入达到约 283 亿元。

德鲁里在今年 4 月估计，以中远海运为首的中国航运公司从今年 10 月 14 日开始，每 FEU 港口费用将为 511 美元，占当时亚洲至北美西海岸即期运价的 19%；到 2028 年 4 月 17 日每 FEU 费用将升至 1400 美元，占即期运价的 53%。

相比之下，对于非中国航运公司而言，USTR 港口费政策的影响将“微不足道”。德鲁里预计，非中国航运公司每 FEU 的港口费用为 180 美元，占即期运价 7%。到 2028 年每 FEU 费用将升至 340 美元，占即期运价的 13%。

汇丰认为，非中国航运公司拥有足够多的非中国建造船舶来规避美国港口费用。目前，全球集装箱船运力 71% 为非中国建造船舶（按 TEU 计算），而跨太平洋和跨大西洋航线的运力仅 21% 来自中国建造船舶（按 TEU 计算）。2024 年美国港口挂靠中，仅有 15% 由中国建造船舶停靠（以吨位计算）。



目前，非中国航运公司已经开始重组航线网络以降低风险。马士基和赫伯罗特等集运公司已在跨太平洋航行上部署韩国建造集装箱船。Premier 联盟计划将其 Mediterranean Pacific South 2 航线拆分成独立航线，从而将 10 艘中国建造船舶移出美国港口航次。

中国航运公司可能采取多种应对措施。汇丰指出，中远海运和东方海外可以与达飞、长荣海运等海洋联盟（Ocean Alliance）的伙伴合作，在跨太平洋航线上部署更多非中国建造船舶，同时在其他航线上增加运力。同时，中国公司还可以选择绕过美国的航线，并依赖加拿大、墨西哥或加勒比地区（Caribbean）的转运，这可能会增加对支线航运服务的需求。

业内人士表示，航运公司的网络重组可能会在短期内导致运力趋紧，港口费用也可能推迟非中国建造老旧船舶的报废。目前，超过 20 年船龄的集装箱船中 93% 为非中国建造，占全球集装箱船队的 12.5%。

来源：国际船舶网

【箱船订单根本“停不下来”...】

尽管交付周期长，需要三年或更长时间，但当前集装箱船新造船市场非常火爆，尤其是支线集装箱船订单，根本停不下来。

Ciner 在新大洋订造 2 艘 3100TEU 集装箱船

土耳其 Ciner 集团目前在新大洋下单订造了 2 艘 3100TEU 集装箱船，预计 2027 年底交付。

造船经纪表示，Ciner 此次通过订造小型箱船重返集运市场，与市场整体趋势相契合。

事实上，Ciner 是新大洋的老客户，此前曾订造了 4 艘超灵便型散货船。

Dongjin 在扬子江船业订造 3 艘 1100TEU 集装箱船



据悉，韩国 Dongjin Shipping 在扬子江船业订造了 3 艘 1100TEU 集装箱船，合同价值近 7,000 万美元，预计在 2027 年-2028 年交付。

造船经纪表示，Dongjin Shipping 的这 3 艘集装箱船订单，属于扬子江船业此前披露的 22 艘订单中的一部分。

Danaos 在大船集团订造 2 艘 7500TEU 箱船订单

此外，根据贸易风的报道，此前曾多次宣称“冰结新造船”计划的希腊船东 Danaos 日前又在大船集团下单订造了 2 艘 7500TEU 集装箱船，总金额近 1.8 亿美元，计划于 2027 年底交付。

事实上，Danaos 在大船集团还持有 7 艘 9200TEU 箱船订单，也许正是得益于双方的长期合作关系，Danaos 争取到了业界羡慕的“较早”交船期。

特别值得一提的是，根据航运界的统计，Danaos 订单共分 4 型，包括在中国招商工业青岛船厂（CMHI Qingdao，前青岛扬帆船厂）的 2 艘 6014TEU、扬子江船业集团的 7 艘 8258TEU、大船集团的 7 艘 9200TEU 以及 2 艘 7500TEU 集装箱船订单。事实上，这也符合 Danaos 首席执行官 John Coustas 博士所称“Danaos 继续投资大、中型集装箱船”的策略，将不会参与当前支线集装箱船“投机性”订单潮。

与此同时，市场传言称，东太平洋航运（EPS）继续加码集装箱船订单，据称已分别在招商工业扬州和恒力重工下单订造 4+2 艘和 4+4 艘 6000TEU 集装箱船，预计在 2027 年-2029 年交付。

近年来，特别是在经历“超级大繁荣”后，在脱碳换动力和班轮联盟重组的大背景下，不仅大型班轮公司，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，以满足未来发展的需要。而且，随着全球贸易格局的变化，尤其是亚洲区域内贸易的增长，包括海丰国际（SITC，HK1308）、德翔海运（TS Lines）、宏海箱运（RCL）、高丽海运（KMTC）和宁波远洋都在加码扩张运力，订造更多集装箱船。

坦率地说，最近的集装箱船订单确实有点“猛”，根本停不下来。

来源：航运界



◆ 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	05/09/25	29/08/25	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	05/09/25	29/08/25	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：2025-09-09

(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
1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean	2028	Tsakos Energy Navigation	12,850	
2+2	Tanker	319,000	Jinagsu Hantong	2028	Zodiac Maritime	11,500-11,600	



2	Tanker	157,000	Samsung Heavy	-	New Shipping	8,250	Subcontract To Hsg Sungdong
4	Tanker	49,400	Yangzhou Guoyu	2027	Wonderful Perfection	4,000	Scrubber Fitted, Methanol Ready
4	Tanker	22,000	Ningbo Xinle	2027	ICECHEM	undisclosed	ICE 1A, OPTIONS
2	Container	13,000 teu	HD KSOE, S. Korea	2028	KMTC - S. Korean	14,700	
4	Container	8,850 teu	HJ Shipbuilding, China	2027-2028	Navios Maritime	11,500	Methanol ready, Scrubber fitted
2	Container	7,500 teu	DSIC (Dalian Shipbuilding)	2027	Danaos	8,700	
2	Container	7,000 teu	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	Asiatic Lloyd - German	8,500	
5	Container	6,000 teu	Jinling	-	ZODIAC	8,000	TC ATTACHED
2+2	Container	4,350 teu	Yangzhou Wanlong, China	2028	Chenxin Shipping - Chinese	undisclosed	
2	Container	3,100 teu	New Dayangv	2027	Ciner	4,400	
4	Container	2,700 teu	Huangpu Wenchong, China	2027-2028	Ningbo Ocean	undisclosed	
4+2	Container	2,280 teu	China Mer. Jin Ling	2028	ERNST RUSS/ EIMSKIP	undisclosed	
2+2	Container	1,900 teu	Yangzhou Wanlong, China	2028	Chenxin Shipping - Chinese	undisclosed	LNG and methanol ready, operation at North Atlantic
2+2	Container	2,280 teu	China Merchants Jinling Shipyard, China	2028	Elbfeeder - German	undisclosed	
3	Container	1,100 teu	Yangzijiang Shipbuilding, China	2027-2028	Dongjin Shipping - S. Korean	2,300	LNG Bunkering
2	Gas Carrier	20,000 cbm	CMHI Jiangsu, China	2027	JV Celsius Caravel - Danish/Hong Knog	undisclosed	



2	LPG	48,000 cbm	Yangzijiang Shipbuilding, China	2028	Lepta Shipping - Japanese	undisclosed
1	LPG	9,500 cbm	China Merchants Jinling Shipyard, China	2028	Nanjing Tanker - Chinese	undisclosed
2	LNG	40,000 cbm	Yangzi-Mitsui	2028	Lepta Shippin	7,200 LNG DF
2	LNG	20,000 cbm	CMHI Jiangsu	2027	Celsius Caravel	9,000 Bunker, LNG DF
6	Bulker	82,000	Hengli, China	-	VOGEMANN	3,500
1	Bulker	64,000	Nihon Shipyard	2029	GSD Marin	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	BC	207,945		2010	Japan	3,330	Winning - Singaporean	
CAPE PROGRESS	BC	185,920		2006	Japan	2,010	Chinese	
FRONTIER NEIGE	BC	182,737		2011	Japan	2,500	Greek	en bloc
CAPE JACARANDA	BC	181,452		2011	Japan			
CAPE AQUA	BC	178,055		2009	China	2,400	Undisclosed	
PACIFIC SOUTH	BC	176,000		2012	China	2,275	Undisclosed	
NBA RUBENS	BC	107,290		2011	Japan	1,500	Greek	
KAYA OLDENDORFF	BC	82,155		2024	China	3,450	Undisclosed	scrubber fitted
ETERNAL BLISS	BC	82,071		2010	Japan	1,680	Greek	
AQUABEAUTY	BC	82,023		2020	Japan	3,200	Undisclosed	



SILVER NAVIGATOR	BC	80,312	2011	S. Korea	1,550	Greek	
JAL KALPAVRIKSH	BC	66,337	2021	Japan	3,255	Precious - Thai	en bloc each
JAL KALPATARU	BC	66,264	2021	Japan	3,255	Precious - Thai	
DSI DRAMMEN	BC	63,379	2016	Japan	2,500	Undisclosed	
IZMIR	BC	63,200	2013	China	3,670	Undisclosed	en bloc****
KONYA	BC	63,200	2013	China			
JIN RONG	BC	58,729	2008	Philippines	1,193	Liu Liu Shun - Chinese	
SAGAR KANYA	BC	58,609	2013	China	1,680	Greek	
ZUDAR	BC	38,273	2011	Japan	1,340	Greek	Semi Boxed
GLOBAL MERMAID	BC	33,738	2010	Japan	1,100	Greek	log

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
CHARM C	CV	34,221	2,546	2009	China	2,500	Undisclosed	
PANDA VICTORIA	CV	24,336	1,560	1997	Japan	890	Hong Kong	
CAPE FRANKLIN	CV	20,322	1,440	2006	Germany	1,800	Undisclosed	
NAVI BALTIC	CV	17,894	1,421	2009	Germany	undisclosed	Elbdeich Reederei	
ALEXANDER L	CV	16,838	1,368	2011	China	1,900	Middle Eastern	
NORDIC PORTO	CV	14,230	1,085	2011	China	1,250	Undisclosed	
JI TAI	CV	11,900	950	2026	China	1,600	Hermann Lohmann	
SCO SHANGHAI	CV	8,685	707	2011	Vietnam	700	Undisclosed	



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
IMPALA	GC	13,425		2008	China	undisclosed	Turkish	
BBC DESTINY	GC	8,004		2006	Portugal	undisclosed	German	en bloc***
BBC DOLPHIN	GC	7,996		2007	Portugal			
BBC DIRECTION	GC	7,973		2007	Portugal			
BBC DART	GC	7,969		2008	Portugal			
BBC ORION	GC	7,947		2007	Portugal			
PACIFIC HERO	GC/MPP/TWK	28,440	1,642	2011	China	3,200	Fijian Highton	en bloc*
PACIFIC HONOUR	GC/MPP/TWK	28,440	1,642	2011	China			

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
FPMC C KNIGHT	TAK	301,861		2011	Japan	5,500	Undisclosed	scrubber fitted
SAMURAI	TAK	149,993		2009	Japan	3,900	Indian	
JASMINE KNUSTEN	TAK	148,644		2005	S. Korea	3,300	Undisclosed	Basis SS/DD passed
HEATHER KNUSTEN	TAK	148,644		2005	S. Korea	3,300	Brazilian / FSRU	Basis SS/DD passed
ZHOUSHAN CHANGHONG CHB3026	TAK	115,000		2027	China	6,650	Navios Maritime	en bloc**
ZHOUSHAN CHANGHONG CHB3027	TAK	115,000		2027	China			
BLUE PRINCE	TAK	109,010		2009	China	3,270	Undisclosed	
PALM	TAK	74,999		2005	S. Korea	1,275	Undisclosed	BWTS Fitted / Epoxy
FAIR WINDS	TAK	73,972		2007	China	1,100	Undisclosed	BWTS Fitted / CAP 1



HAFNIA LUPUS	TAK	52,550	2012	China	2,000	Undisclosed	
LAKSHMI	TAK	50,192	2009	S. Korea	1,020	Undisclosed	logs fitted DD DUE
WECO MALOU	TAK	49,999	2022	S. Korea	4,200	Undisclosed	
SEAWAYS ROSE	TAK	49,999	2008	S. Korea	1,600	Undisclosed	Epoxy / IMO III
EASTERN ORCHID	TAK	13,498	2018	China	1,700	Undisclosed	
LNG RIVER ORASHI	TAK/LNG	83,068	2004	S. Korea	2,000	Undisclosed	
FENG YI 6	TAK/LPG	5,184	2024	China	1,700	Peninsula Energy	

◆[上周拆船市场回顾](#)

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
BONITA	BC	76,623	10,201	2001	Japan	468.00	Includes 280 Tons Fuel, Over Size Propeller, Delivery Options India or Pakistan
HAI HUANG XING	BC	73,581	12,080	2005	China	281.00	China
YIN PU	BC	46,663	7,817	1997	Japan	267.00	China
MANASSA MOON M	GC	9,578	2,725	1984	Turkey	240.00	Turkey
NARVA	GC	2,649	1,400	1978	S. Korea	undisclosed	
LNG JAMAL	TAK	72,674	31,711	2000	Japan	650.00	Incl. approx. 3,000 tons of aluminium
FULDA	TAK	19,477	5,318	1999	Japan	300.00	
SHAAN	TAK/LNG	71,593	33,406	1995		undisclosed	3,200 Tons Aluminum, Previously Reported Sold 'As Is' China Under Name "GHASHA"



◆ALCO 防损通函

【叙利亚—制裁政策放宽】

2024 年 12 月阿萨德政权倒台后，英国、欧盟及美国此前对叙利亚实施的多项长期全面制裁已有所放宽。

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
2025-09-12	710.190	833.260	4.826	91.193	964.150	473.200	424.450	554.170	892.380
2025-09-11	710.340	831.580	4.826	91.189	962.170	470.580	422.490	554.520	889.980
2025-09-10	710.620	832.100	4.827	91.226	961.930	468.590	421.810	554.480	892.140
2025-09-09	710.080	836.110	4.828	91.121	962.980	468.880	422.800	554.210	895.740
2025-09-08	710.290	832.650	4.794	91.094	959.280	465.950	418.880	553.090	889.610

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。