



全一海运市场周报

2025.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.09.15 - 09.19 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求表现疲软 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输需求表现较为疲软，远洋航线市场运价继续调整，综合指数跌幅扩大。据国家统计局最新公布的数据显示，全国规模以上工业增加值同比增长 5.2%，环比稳中有升，其中高技术制造业增速领跑，显示出我国工业经济在转型升级中的强劲韧性。9 月 19 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 1198.21 点，较上期下跌 14.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心发布的数据显示，德国 9 月 ZEW 经济现况指数跌至-76.4 点，低于市场预期，经济形势仍然较为低迷。面对美国关税政策的不确定性，未来德国经济将面对较多的考验。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续下行。9 月 19 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 1052 美元/TEU，较上期下跌 8.8%。地中海航线，运输市场供需基本面疲软，市场运价继续调整。9 月 19 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 1638 美元/TEU，较上期下跌 5.8%。

北美航线：据美国密歇根大学发布的数据显示，美国 9 月密歇根大学消费者信心指数跌至 55.4，低于市场预期，创今年 5 月以来新低，显示出消费者对就业前景和个人财务状况的担忧；此外，长期通胀预期持续上升，消费者受到物价持续上涨的压力。本周，运输需求较 9 月初有所下降，供需基本面缺乏支撑，即期市场订舱价格出现较大幅度的回落。9 月 19 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 1636 美元/FEU 和 2557 美元/FEU，分别较上期下跌 31.0%、22.7%。

波斯湾航线：运输需求表现疲软，即期市场运价继续大幅调整。9 月 19 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 991 美元/TEU，较上期下跌 22.2%。

澳新航线：运输需求基本稳定，市场运价延续下行走势。9 月 19 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 1158 美元/TEU，较上期下跌 8.0%。



南美航线：运输需求增长乏力，供需基本面承压，即期市场订舱价格继续下跌。9月19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2497美元/TEU，较上期下跌17.3%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。9月19日，中国出口至日本航线运价指数为959.29点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【即期运力紧张 综合指数上行】

本周，随着大秦线秋季检修日益临近，煤炭价格开启上涨行情，引发下游节前补库热潮，即期船运力紧张，综合指数继续上涨。9月19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1021.02点，较上期上涨3.7%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着北方秋凉加重，居民用电需求转弱，电厂日耗回落，加之部分燃煤电厂机组检修，终端库存充裕，整体电煤需求偏弱。本周，沿海八省电厂日耗227.4万吨，环比下降3.9万吨，存煤可用天数15.2天，库存3445.4万吨。煤炭价格方面，“金九银十”非电需求持续释放，加之个别煤矿停产检修，煤炭供给收紧，产地煤价迅速上调。同时，十一长假临近，下游节前补库刚需释放，煤炭市场升温，北方港口调入、调出量上涨明显，煤价有所上行。环渤海各港调进量116.2万吨，环比上涨6.1万吨，调出量115.6万吨，环比增加12.5万吨，合计存煤2082万吨，环比上涨4万吨。运价走势方面，“双节”临近，下游提前备货需求释放，叠加煤炭价格开启上涨行情，以及即将到来的台风影响，北方部分港口现船等货现象，船东挺价情绪较浓，运输市场热度上升较快，沿海煤炭运价继续上行。

9月19日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1028.95点，较上期上涨6.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收694.04点，较9月12日上涨14.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价29.3元/吨，较9月12日上涨4.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.1元/吨，较9月12日上涨3.8元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为38.5元/吨，较9月12日上涨3.1元/吨。

金属矿石市场：本周，铁水产量快速修复，钢材库存持续累积，成材价格下跌，钢厂利润逐步减弱。同期，铁矿石到港量有所下降，疏港量小幅上涨，港口库存减少，长假前夕钢企补库需求有序释放，铁矿石价格小幅波动。运输市场，受沿海煤炭运价影响，内贸运力趋紧，沿海金属矿石运价继续上涨。



9月19日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收699.0点，较9月12日上涨4.9%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.4元/吨，较9月12日上涨1.4元/吨。

粮食市场：本周，春玉米陆续上市，市场价格有所风化，新陈粮同步供应市场，供给略偏宽松，玉米价格整体承压。同时，生猪出栏增多，价格走弱，养殖企业减产压力增加，饲企需求预期转弱，多以刚需补库为主，沿海粮食运价平稳运行。

9月19日，沿海粮食货种运价指数报904.27点，较上期上涨0.5%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价48.8元/吨，较上期上涨0.3元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅震荡，国内成品油价格平稳运行。供应端，主营炼厂及山东地炼，提量、检修情况互显，开工率有所转弱。需求端，十一及中秋长假将至，汽油提前备货需求释放，同时，我国黄海、东海海域结束为期四个半月的伏季休渔，柴油需求向好，沿海成品油运价平稳运行。9月19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973.24点，较上期基本持平；市场运价指数898.94点，较上期下跌0.1%。

（3）远东干散货运输市场

【各船型市场走势分化 租金指数小幅上行】

本周，国际干散货运输市场各船型运价走势有所分化，在海岬型船市场上涨的带动下，远东干散货租金指数小幅上行。分船型来看，海岬型船太平洋市场本周运输需求继续转好，铁矿石出货量增多，运价稳步上行。巴拿马型船市场，东澳煤炭货盘略有增多，但南美粮食、印尼煤炭货量有所缩减，船货僵持，日租金走势平稳。超灵便型船市场受煤炭运输需求转弱影响，运价小幅下跌。9月18日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1708.96点，较9月11日上涨1.9%。

海岬型船市场：本周，海岬型船市场运输需求持续向好，运价稳步上行。上半周，澳洲铁矿石货盘增多，主要矿商均在市场询盘，市场看涨情绪升温，船东积极挺价。不过由于船货分歧较大，成交量未有明显放大，运价单日涨幅有限。下半周，需求端继续向好，FFA价格持续上涨，支撑运价、日租金稳步上行。9月18日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28580美元，较9月11日上涨4.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.780美元/吨，较9月11日上涨2.9%。远程矿航线，上半周，巴西铁矿石新增货盘有限，不过受太平洋市场向好带动，运价震荡上行。下半周，两大洋市场出货量均有所增多，运力供给略显紧张，运价持续上涨。9月18日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.319美元/吨，较9月11日上涨1.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船日租金供需弱勢平衡，日租金呈平穩走勢。太平洋市場，隨著我國夏季用煤旺季結束，下游電廠觀望情緒升溫，採購節奏有所放緩，印尼煤貨量逐漸縮減。不過本周東澳煤炭出貨量有所增多，給予市場一定支撐，供需總體平衡，日租金小幅波動。9月18日，中國-日本/太平洋往返航次航線 TCT 日租金為 13921 美元，較 9 月 11 日微漲 0.1%；中國南方經印尼至韓國航線 TCT 日租金為 12928 美元，較 9 月 11 日微跌 0.2%；印尼薩馬林達至中國廣州航線運價為 7.433 美元/噸，較 9 月 11 日下跌 0.8%。糧食市場，上半周，南美糧食貨量總體平穩，支撐運價高位運行。下半周開始，需求端逐漸轉弱，市場成交活躍度下降，糧食運價下行。9 月 18 日，巴西桑托斯至中國北方港口糧食航線運價為 39.463 美元/噸，較 9 月 11 日下跌 1.1%。

超靈便型船市場：超靈便型船東南亞市場日租金高位小幅回落。本周，東南亞市場印尼煤炭貨盤持續縮減，市場活躍度不及前期。不過鎳礦貨盤運輸需求表現尚可，消化不少過剩運力，日租金小幅下跌。9 月 18 日，中國南方/印尼往返航線 TCT 日租金為 12053 美元，較 9 月 11 日下跌 0.8 %；印尼塔巴尼奧至中國廣州航線煤炭運價為 9.336 美元/噸，較 9 月 11 日下跌 0.2%。

(4) 中國外貿進口油輪運輸市場

【原油運價大幅跳漲】

美國能源信息署(EIA)公布數據顯示，截至 2025 年 9 月 12 日當周，美國除卻戰略儲備的商業原油庫存減少 928.5 萬桶至 4.15 億桶，降幅 2.19%。原油進口 569.2 萬桶/日，較前一周減少 57.9 萬桶/日。原油出口增加 253.2 萬桶/日至 527.7 萬桶/日。美國國內原油產量減少 1.3 萬桶至 1348.2 萬桶/日。原油產品四周平均供應量為 2067.1 萬桶/日，較去年同期增加 1.69%。美聯儲主席鮑威爾周三宣布降息 25 個基點，符合廣泛預期，此次降息標志著針對勞動力市場疲軟的漸進式寬松周期正式啟動，並釋放出進一步寬松的信號，提振石油需求。儘管上周美國原油庫存因淨進口量創歷史新低和出口量接近兩年高點而大幅下降，但馏分油庫存意外增加，抑制了油價進一步上漲。周布倫特原油期貨價格波動上行，周四報 67.56 美元/桶，較 9 月 11 日上漲 2.32%。全球原油運輸市場 VLCC 型油輪運價一日千里。中國進口 VLCC 運輸市場運價大幅跳漲。9 月 18 日，上海航運交易所發布的中國進口原油綜合指數（CTFI）報 1975.94 點，較 9 月 11 日上漲 34.5%。

超大型油輪（VLCC）：本周 VLCC 市場中東航線出貨量持續維持在高位，其餘各主要裝港整體表現也較為活躍，成交 WS 點位更是突破 WS100，創 2023 年以來新高。對俄羅斯制裁引發的艙位相對緊張，疊加 9 月末和 10 月初的集中出貨窗口，供需雙重支撐下，運價大幅跳漲。船東情緒高漲，基本面也傾向船東，租家只能通過私下成交，降低貨盤曝光度，尽可能的避免過度刺激市場情緒。目前，沙特 10 月部分裝期已經確認，整體船位情況依舊偏緊，鑑於當前運費處於高位，進一步上行空間必然有所收窄，若後續需求能夠保持在平均水平，運價預計將延續高位運行。周四，中東灣拉斯坦努拉至寧波 27 萬噸級船運價（CT1）報 WS104.94，較 9 月 11 日上漲 39.59%，CT1



的 5 日平均为 WS97.30，较上期平均上涨 30.33%，TCE 平均 8.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS96.75，上涨 28.10%，平均为 WS95.11，TCE 平均 9.4 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 29 日，成交运价为 WS77。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 2-4 日，成交运价为 WS91。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 1-3 日，成交运价为 WS95。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 1-3 日，成交运价为 WS105。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 4-7 日，成交运价为 WS105。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 8-10 日，成交运价为 WS92.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 20-25 日，成交包干运费约为 1252.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】

9 月 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1134.51 点，环比下跌 0.43%。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+0.23%、+0.44%、+0.24%及-1.52%。

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 0.61%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.72%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.69%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.62%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 18 艘（环比增加 6 艘），总运力 108.51 万载重吨，总成交金额 26965 万美元，平均船龄 13.33 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 吨级油轮估值环比上涨 1.29%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.02%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.02%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.25%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.004%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 4 艘（环比减少 4 艘），总运力 34.26 万载重吨，总成交金额 11880 万美元，平均船龄 13.00 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 0.24%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.25%。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下跌 3.87%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.07%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.24%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.33%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 32 艘（环比增加 16 艘），总运力 65.22 万载重吨，总成交金额 4556.23 万人民币，平均船龄 11.57 年。

来源：上海航运交易所

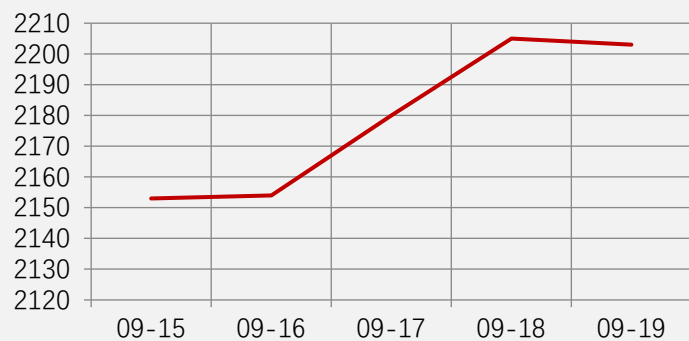
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

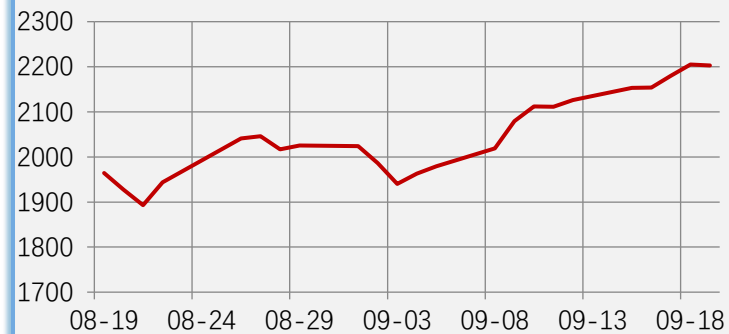
波罗的海指数	9 月 15 日		9 月 16 日		9 月 17 日		9 月 18 日		9 月 19 日	
BDI	2,153	+27	2,154	+1	2,180	+26	2,205	+25	2,203	-2
BCI	3,154	+84	3,189	+35	3,300	+111	3,411	+111	3,437	+26
BPI	2,003	-3	1,968	-35	1,923	-45	1,881	-42	1,845	-36
BSI	1,493	+1	1,491	-2	1,492	+1	1,492	0	1,489	-3
BHSI	805	+1	804	-1	805	+1	809	+4	815	+6



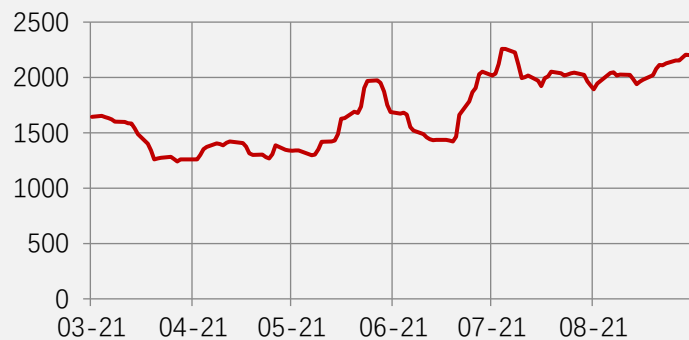
上周 BDI 指数走势



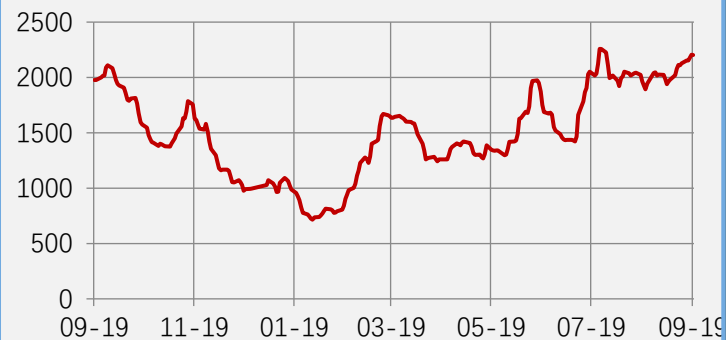
近一个月 BDI 指数走势



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	12/09/25	05/09/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,650	26,750	900	3.4%
	三年	22,250	22,000	250	1.1%
Pmax (76K)	一年	15,000	14,500	500	3.4%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,750	12,750	2000	15.7%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2025-09-16

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Welprofit' 2011 93249 dwt dely Tanjung Bin 21/23 Sep trip via Indonesia redel Philippines \$15,250 Cobelfret

'Yue Dian 85' 2011 87329 dwt dely Map Ta Phut 24/25 Sep trip via Indonesia redel SE Asia \$15,000 - cnr

'CL Yangzhou' 2019 81061 dwt dely aps EC South America 12/14 Oct trip redel Skaw-Gibraltar \$28,500 Bunge

'CL Qingshui He' 2020 80860 dwt dely aps EC South America 1 Oct trip redel Singapore-Japan \$18,500 + \$850,000 bb - Bunge



'Spar Indus' 2016 63302 dwt dely Koh Sichang prompt trip via Indonesia redel WC India \$16,500 - Oldendorff

'Amber Lagoon' 2015 39202 dwt dely Walvis Bay spot trip via EC South America 55 days redel Durban \$16,000 - Prudent Shipping

'Nordic Merchants' 2014 37205 dwt dely Salalah prompt trip redel Tunisia via COGH intention Sulphur \$12,000 - cnr

'Hydra Dawn' 2013 34274 dwt dely ARAG prompt trip via Baltic redel E Mediterranean intention scrap \$18,000 - Lauritzen

(2) 期租租船摘录

'Sakizaya Miracle' 2017 81668 dwt dely Koh Si Chang 8/20 Oct 2 years redel worldwide index linked at 112% BPI82 - Louis Dreyfus

4. [航运&船舶市场动态](#)

【全球贸易链重构，航运业迎来战略转型窗口期？】

尽管地缘政治紧张局势与美国加征关税引发的经济不确定性给全球航运业带来挑战，但新兴贸易模式正在为企业创造巨大机遇，使其能够把握新的物流需求。

航运业正经历转型性变革。商船三井（MOL）首席执行官 Takeshi Hashimoto 与日本邮船（NYK）合资企业 Tata NYK Shipping 董事总经理 Amitabh Panda 在由标普全球大宗商品（S&P Global Commodity Insights）主办的 APPEC 论坛中表示，随着俄乌战争等冲突以及中东地区的不稳定局势扰乱传统航运路线之际，企业正在通过探索替代路线和构建新的贸易模式来积极应对。

Takeshi Hashimoto 指出，“地缘政治冲突虽带来重大挑战，却也催生了新航运路线机遇”，并表示，适应性需求的增加促使非洲、印度等地区替代航线的出现，这种转变使得航运业得以在全球贸易中继续保持其关键作用，即便是在出现干扰的情况下也是如此。



Amitabh Panda 也表达了类似的观点，称当前的地缘政治环境是航运公司必须应对的“新常态”，并称“贸易中断虽然构成挑战，却也为灵活应变的企业创造了机会”。同时进一步表示，随着许多国家重新评估其贸易关系，航运公司正在积极寻找新的航线。“在制裁与关税背景下，俄印、巴西与亚洲间贸易流量大幅增长，凸显行业对地缘政治格局变化的适应能力”。

普氏能源资讯的数据佐证了这一趋势。具体来说，韩国近年完全停止进口俄罗斯 ESPO、Sokol 和萨哈林混合原油，但其作为亚洲第三大原油买家，前七个月巴西原油进口量激增至 1900 万桶，同比上涨 41%。

Takeshi Hashimoto 表示：“贸易路线的中断为愿意适应变化的人创造了机会。”这种积极主动的做法使航运公司能够在全球供应链中保持其地位，并探索需求不断增长的新兴市场，最终在快速变化的环境中实现增长。同时，强调了其规避地缘政治风险，已战略性地减少红海航线使用，“我们大幅缩减红海业务，选择替代路线以确保航运安全与可靠性”。

机遇与挑战并存

尽管机遇显现，行业仍面临重大挑战。Takeshi Hashimoto 与 Amitabh Panda 都承认，因通货膨胀和风险敞口扩大，保险成本与运营费用持续攀升，对行业带来了一定的影响。

Takeshi Hashimoto 表示，新船建造成本与维护费用显著上涨影响企业盈利，通胀压力使行业在适应新市场环境的同时难以维持盈利能力。此外，美国外交与关税政策的不可预测性构成重大风险。他警告称，虽然目前的关税水平尚可承受，但任何剧烈变化都可能扰乱既定的贸易模式，“美国贸易政策的不确定性使得长期投资规划变得困难”。

Amitabh Panda 也对航运业面临的成本上升表示担忧，他认为成本上升的很大一部分原因是通货膨胀和风险敞口的增加。通过主动调整战略，航运企业不仅能在全球供应链中保持关键地位，还可开拓需求增长的新兴市场，最终在快速变化的环境中把握发展先机。

来源：航运界



【日租金接近 10 万美元，VLCC 四季度将继续上行】

VLCC 日租金在 8 月份稳步上涨，上周飙升后仍然非常强劲，部分成交甚至突破六位数。分析师认为，对 VLCC 市场的信心继续增强，四季度将出现更大上行空间。

具体而言，波罗的海交易所数据显示，上周五 VLCC 日均租金上涨 13417 美元，达到 71863 美元，部分成交甚至超过 10 万美元。自 9 月初以来，VLCC 日均租金已累计上涨 59%。

船舶经纪公司 Poten & Partners 表示，对四季度市场前景持乐观态度。中东最热月份的结束意味着出口量的增加。欧佩克+可能从 10 月起进一步增加石油产量，这也是一个推动因素。与此同时，日益收紧的制裁可能是另一个积极因素。

市场对 VLCC 市场的信心继续增强。分析师认为，随着 VLCC 日租金接近六位数，四季度将出现更大上行空间。分析师预计，中东原油出口的不断增长将在年底前支撑租金上涨。

BRS 表示，“这是今年运价首次突破 W80 水平，并在很长一段时间内保持在 W80 水平以上，这显然得到了基本面的支撑。”

北极证券分析师 Kristoffer Barth Skeie 指出，“过去两个月，租金远高于五年平均水平，差距正在迅速扩大，而历史数据表明，租金在四季度往往会上涨，从 9 月到 12 月平均增长约 130%。”

Jefferies 分析师 Omar Nokta 上调了对 2025-2026 年 VLCC 租金的预测。他将 2026 年和 2027 年环保型 VLCC 日租金的预测从之前的每天 65000 美元提高到每天 67500 美元。他预计 2025 年全年平均日租金为约 45000 美元。

Omar Nokta 确信，油轮市场“正在进入市场上升周期的第二阶段”。

他指出，“2022 年至 2024 年，中型原油船和成品油轮的收益创下历史新高，而 VLCC 则因欧佩克+减产而落后。随着欧佩克+现在增产，VLCC 将获益，所有油轮领域都应获得强劲的收益。”



Omar Nokta 强调，VLCC “将引领油轮市场上涨”，“VLCC 大涨将提升所有油轮收益”。

来源：航运界

【最新研判：2026 年这一船型市场将面临波动】

在德路里（Drewry）近期举办的 LPG 线上研讨会上，分析师们强调，受船队扩张及地缘政治风险双重影响，2026 年液化石油气（LPG）航运市场将面临波动。

Drewry 负责 LPG 与液化天然气（LNG）领域的分析师表示，2025 年对 LPG 航运业而言是充满波动的一年。中美关税争端叠加中东地缘政治紧张局势升级，共同引发运费剧烈起伏。

“年初部分船东对进入中东地区持观望态度，直接导致船舶供应趋紧、市场溢价上升，最终使得可用船舶数量受限。” Drewry 气体航运业务高级经理 Aman Sud 称。

Sud 指出，尽管 2025 年初行业收益表现强劲，但 Drewry 预测，年内后期超大型气体运输船（VLGC）运费将下降 19%——这一降幅较此前预测的 22% 已有改善。他解释，预测调整原因包括三方面：一是贸易实际表现超预期，二是巴拿马运河出现拥堵，三是美国凭借新增码头产能实现强劲出口。展望更远期，他表示 2026 年至 2027 年将是船队扩张速度最快的阶段，届时大量超大型气体运输船（VLGC）与超大型氨运输船（VLAC）将集中交付。

“这势必导致行业收益走弱。” 他补充道，该预测覆盖周期至 2028 年，且已进一步延伸至 2030 年。

Drewry 分析师 Nisha Manav 则提到，中型气体运输船（MGC）正面临 “定位困境”，核心原因是 VLGC 持续侵占其传统运输业务。印度是 MGC 需求核心市场，完成基础设施升级后，已逐步转向使用 VLGC。目前氨运输贸易增长停滞，且 MGC 新船建造成本居高不下。不过她也指出，得益于东南亚地区 LPG 需求增长及美欧航线运输量提升，MGC 的长期前景仍保持稳定。她特别强调，MGC 有望成为首批承担绿色氨运输任务的船舶，这为其未来发展赋予明确角色定位。

谈及贸易流向，Manav 表示，Drewry 已将 2025 年全球 LPG 贸易增幅预测从 1.4% 上调至 1.9%。从主要进口国来看，中国 LPG 进口量同比增长 6%，但受关税及高到岸成本限制，增长空间有限，进而抑制石化行业需求；印度进口量同比下降 4%，主因是价格高企及民用消费需求疲软；与之相反，日本凭借石化行业需求及库存补充需求，进口量同比增长 8%，而韩国进口始终处于低迷状态。此外，印度尼西亚、泰国与越南三国需求上升，为全球贸易提供额外支撑。



供应端方面，2025 年上半年，中东地区 LPG 出口量增长 11%，美国出口量增长 6%，这些增量成功抵消澳大利亚出口下滑的影响。但 Manav 也警示，地缘政治风险仍未消散：美国对伊朗的制裁、地区局势持续紧张，均可能影响出口稳定性。同时美国天然气价格波动，也对 LPG 生产构成另一重风险。

Drewry 研究助理 Pratiksha 则聚焦石化贸易领域，她指出 2025 年上半年全球烯烃运输量同比下降 3%。中国下游需求疲软与欧洲工业产出低迷，是拖累运输量的主因。“欧洲石化产能关停，将为 LPG 海运贸易提供支撑。” Drewry 预测，今年下半年全球烯烃贸易量及海运运费将保持稳定。

她进一步分析，欧洲正推进石化产能的普遍优化调整。“多重因素将持续推动欧洲生产商调整产能：能源与库存成本高企、即将落地的环保法规、政策导向变化，以及来自美、亚地区新建低成本高效能产能的竞争加剧。”这一调整将使欧洲对 LPG 进口的依赖度上升，同时抑制本土生产。尽管预计 2026 年后欧洲石化行业或出现复苏，但区域内新增产能将限制复苏幅度。

Negi 还提到，2025 年二季度中国下游需求虽有小幅改善，但其持续性仍存疑。由于乙烷未被纳入中美关税清单，美中乙烷贸易保持稳定，但美国新增的许可要求，为这一贸易增添额外不确定性。

地缘政治紧张是本次研讨会反复提及的核心议题。Negi 表示，中美关税争端持续对 LPG 贸易流向产生负面影响：“中国买家已明显减少采购美国 LPG，导致美国 LPG 在中国进口市场的占比大幅下滑，今年已降至 15% 以下。”

部分原本计划运往中国的 LPG 货物，不得不改道好望角转运至印度，这一调整直接改变传统贸易格局。她还强调，中东出口易受地区动荡冲击，以霍尔木兹海峡为例——作为全球 34% 的 LPG 海运贸易必经通道，该海峡是关键运输瓶颈。2025 年 6 月地区紧张局势升级期间，尽管出口未受中断，但市场运费仍飙升 15% 至 20%。

Sud 分析，地缘政治压力正重塑 LPG 运输航线。他指出，自 2023 年红海危机后，经苏伊士运河的船舶通行量始终处于低位，多数 VLGC 选择绕行其他航线。2025 年上半年，大量 VLGC 从巴拿马运河改道好望角，“主要原因是船东希望规避或减少巴拿马运河的高额通行费”。尽管此后巴拿马运河通行量有所回升，好望角航线使用频率下降，但巴拿马运河未来可能出现的拥堵，使这一趋势的持续性存疑。

Sud 解释，这些航线调整带来的运输效率下降，“将消化市场上所有新增的船队运力，同时也会对行业收益起到一定提振作用”。



2025 年至 2030 年，LPG 航运船队预计将以 8.4% 的复合年增长率扩张。2026 年起，新船交付速度将加快；与此同时，随着老旧船舶难以满足法规要求且收益下滑，船舶拆解量也将上升，预计约 30 至 40 艘 VLGC 可能被拆解。2025 年 LPG 运输船新订单量相对低迷，主因是新船价格高企及美国贸易政策存在不确定性，但市场对氨、乙烷、二氧化碳等专用运输船的关注度仍处高位。

Sud 最后总结 Drewry 的核心观点：2025 年 VLGC 运费将下降 19%，但下半年表现将优于上半年；在美国、中东海域供应支撑下，今年全球 LPG 贸易增幅将达 1.9%；此外，关税、制裁、需求不确定性及巴拿马运河拥堵等多重风险，仍将持续影响市场走向。2026-2027 年的船队扩张将对行业收益构成压力，而船舶更新需求及专用运输船订单，则将为造船厂提供业务支撑。

来源：海运圈聚焦

【克拉克森研究：集装箱船热潮终于刮向“支线型”】

去年 11 月，克拉克森研究对集装箱船市场做汇报发言时提出集装箱船的订单和更替以大型船为主，而支线型集装箱船船龄普遍较老。

2025 年至今新造船市场整体呈现较为温和的态势，但“支线型”集装箱船的新造船需求持续升温。

“支线型”集装箱船市场

克拉克森研究集装箱船船队统计，当前 3,000TEU 以下箱船以数量计占全球集装箱船船队的 57%，5,000TEU 以下扩大至 69%。随着货运量的增长，“支线型”集装箱船的规格也在逐步大型化，虽然传统的 3,000TEU 以下箱船仍然保持活跃，但 3,000TEU 以上甚至 4,000TEU 以上箱船也越来越受欢迎。

“支线型”箱船在班轮航线中发挥着关键作用，克拉克森研究集装箱船航线数据统计，这部分箱船活跃于超过 1,400 条班轮航线，涉及超过 650 家运营商，涵盖大型全球性班轮公司及众多区域性班轮运营商。

“支线型”箱船承担双重职能。克拉克森研究集装箱船贸易数据统计，集装箱船承运区域内货物，约占全球集装箱贸易的 40%。亚洲和欧洲是“支线型”箱船运营最活跃的地区，克拉克森统计今年至今亚洲区域内贸易同比增长 5.7%。此外，在“枢纽-辐射网络”中将货物从主干航线转运至支线航线，或反向操作。



对比下跌的集装箱单箱运价，集装箱船租金水平在班轮公司联盟重组、地缘政治等因素影响下表现依然亮眼。克拉克森研究集装箱船租金统计，2,750TEU 船型的一年期租金达 39,000 美元/天，除去疫情期间的异常高点，这一水平目前已处于历史高位。

“支线型”订单升温

克拉克森研究集装箱新造船订单统计，年初至今 5,000TEU 以下的“支线型和大支线型”集装箱船订单达到 193 艘，占到今年至今集装箱船订单的一半以上。若将建造意向书、选择船订单以及尚未确认的订单纳入统计，5,000TEU 以下“大支线型”箱船订单将达金融危机以来的第二高水平。目前来看，后续将仍有“大支线型”箱船订单。

船东方面，新造船市场火爆背景下，一方面，区域性班轮运营商开始下单。随着制造业转移，贸易战等影响，区域内贸易以及其他部分非主干航线贸易明显增加，区域性班轮公司增加区域内航线部署并逐步扩大经营范围，下单并升级船型。另一方面，独立船东重新进入新造船市场，订单以“投机性”为主。绿色转型和燃料转换背景下，大型班轮公司不太可能直接订购传统燃料“支线型”箱船，也为独立船东提供了机会。尽管班轮公司的租约支持有限，使得部分订单意向书未能推进，但也出现班轮公司船队更新计划主导的新船订单。克拉克森研究数据显示，当前有 5,000TEU 以下的“支线型和大支线型”集装箱船订单的船东共 123 家，其中 85 家为班轮运营商。以 TEU 计，约 44% 的订单来自于中国船东。

船厂方面，由于头部船企手持订单充足，叠加部分头部船企不建造中小型箱船，年初至今的箱船订单更多地转向中小型船厂。克拉克森研究数据显示，8 家船厂首次接获“支线型和大支线型”箱船订单，其中 6 家为中国船厂。另有 7 家中国船厂时隔三至四年后重新接获该类订单。

来源：克拉克森研究

【全球预计还需新增 300 艘 LNG 运输船】

资本清洁能源运输公司（CCEC）执行副总裁 Brian Gallagher 在伦敦国际航运周 Capital Link 论坛上表示，为应对美国新一轮获批的能源供应浪潮，全球预计需要新增约 300 艘 LNG 运输船。这家在美上市的船企高管指出，到 2030 年全球将新增 3-3.5 亿吨 LNG 产能，按行业标准计算，整个市场实际需要超过 500 艘船舶。

目前全球已有近 300 艘 LNG 新船订单，但随着蒸汽轮机技术淘汰进程加速，旧船拆解量持续攀升。“市场明显倾向新船型”，Brian Gallagher 强调这一趋势源于新技术



的应用优势。

CCEC 最新预测显示，LNG 运输船市场将在 2027-2028 年出现供应短缺。尽管公司尚有 6 艘新船待交付且已有 12 艘投入运营，这位高管坦言“公司并未因此过度乐观”，特别是考虑到新船价格坚挺和船厂泊位紧张的市场环境。

“我们认为该领域发展势头强劲”，Brian Gallagher 表示，随着旧船逐步退出全球船队，LNG 船舶订单量将与其他航运板块趋于平衡。公司持续看好 LNG 市场积极趋势，并援引天然气出口国论坛数据称，为满足未来需求，到 2050 年全球天然气领域需投入 11.1 万亿美元，天然气在能源结构中的占比将持续扩大。该论坛预测，到 2050 年全球初级能源需求将增长 18%，天然气需求预计增长 32%。

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	12/09/25	05/09/25	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	12/09/25	05/09/25	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	8,550	8,600	-50	-0.6%	



阿芙拉型	Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%
中程型	MR	52,000	4,850	4,900	-50	-1.0%

截止日期: 2025-09-16

(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+1	Tanker	320,000	Hanwha Ocean, S. Korea	2027-2028	Tsakos - Greek	12,800	Scrubber fitted
2+2	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2026-2027	Frontline - Norwegian	11,800	
2+2	Tanker	158,000	HSG Sungdong Shipbuilding, China	2028	New Shipping - Greek	8,500	
2	Tanker	157,000	HD Hyundai	2027	Evalend	8,700	
7	Container	15,880 teu	Hanwa Ocean, S. Korea	2028-2029	Yang Ming	19,900	LNG Dual Fuel, Ammonia ready
2	Container	13,000 teu	HHI	2028	Korea Marine	14,700	
4	Container	8,850 teu	HJ Shipbuilding, S. Korea	2027-2028	Navios - Greek	11,510	Scrubber fitted, methanol ready
4	Container	8,000 teu	HD KSOE, S. Korea	2028	Flex Box - Singapore based	11,750	
4+4	Container	6,000 teu	Hengli SB	27-28	Eastern Pacific	undisclosed	
4+2	Container	6,000 teu	CMJL NANJING	27-28	Eastern Pacific	undisclosed	
2	Container	3,100 teu	New Dayang, China	2027	Ciner Denizcilik - Turkish	4,400	
4	Container	3,010 teu	Dayang Offshore, China	2027-2028	Zhongxin Funeng - Chinese	undisclosed	



2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2027-2028	Minerva Marine - Greek	3,000 - 3,300
2+2	Container	1,182teu	New Dayang, China	2027	Jinjiang	undisclosed
1	VLAC	88,000 cbm	HHI (Ulsan)	2028	Nissen Kaiun	12,000 Old order
2+2	Bulker	40,000	Onomichi	2028	Wisdom Marine	3,300

◆[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
WAKAYAMA MARU	BC	181,501		2013	Japan	3,700	Undisclosed	
LEO FELICITY	BC	178,564		2010	Japan	2,650	Chinese	
NEW FORTUNE	BC	87,447		2011	China	1,150	Undisclosed	
KAYA OLDENDORF	BC	82,155		2004	China	3,450	Undisclosed	scrubber fitted
SEA PROTEUS	BC	81,762		2013	China	1,850	Undisclosed	
NORD TAURUS	BC	81,718		2016	Japan	2,800	Greek	
TR LADY	BC	81,587		2017	China	2,400	Greek	Eco
RYSY	BC	79,602		2011	China	1,180	Undisclosed	
EIRINI P.	BC	76,466		2004	Japan	850	Undisclosed	
SUNSHINE BLISS	BC	76,441		2010	Japan	1,590	Greek	scrubber fitted
AFRICAN CHEETAH	BC	66,684		2014	Japan	2,450	Undisclosed	scrubber fitted
ELIZABETH M II	BC	63,683		2020	China	3,000	Greek	scrubber fitted
YIZHENG YANGZI YZCB-63500-1	BC	63,500		2025	China	3,300	Undisclosed	



EXPLORER EUROPE	BC	61,457	2012	Japan	1,800	Chinese	
OCEAN KNIGHT	BC	56,808	2011	China	1,220	Chinese	
KRAIT	BC	56,100	2013	Japan	1,685	Undisclosed	
AQUAVITA BAY	BC	55,757	2014	Japan	1,900	Undisclosed	
SPAR TAURUS	BC	53,195	2005	China	880	Chinese	
JIANGSU DAJIN DJHC6130	BC	40,400	2026	China	2,900	Italian	
VEGA EVEREST	BC	35,304	2011	China	950	Turkish	
CH BELLA	BC	33,144	2010	China	825	Undisclosed	Basis SS/DD due
CH DORIS	BC	33,144	2010	China	825	Undisclosed	Basis SS/DD due
VEGA FALKTIND	BC	31,754	2011	China	830	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
ELBSKY	CV	14,727	1,025	2011	China	1,650	Undisclosed	
JSP CARLA	CV	9,193	750	2004	Germany	650	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
LEGAZPI	GC/MPP/TWK	14,316		2011	Japan	880	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
MARAN CAPRICORN	TAK	320,513		2008	S. Korea	5,250	Undisclosed	
JAG LOK	TAK	158,280		2005	S. Korea	2,550	Chinese	



SKS DRIVA	TAK	119,456	2010	S. Korea	3,400	Undisclosed	Epoxy / ME Engine
PATMOS WARRIOR	TAK	105,572	2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	
OLYPMIC SEA	TAK	104,808	2008	China	2,950	Undisclosed	Epoxy
OLYMPIC SKY	TAK	104,769	2008	China	2,950	Undisclosed	Epoxy
NAVE PULSAR	TAK	50,922	2007	S. Korea	1,400	Undisclosed	
ELANDRA CORALLO	TAK	50,607	2008	S. Korea	1,700	Ancora	

◆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
KAVITA	BC	26,389	6,614	1995	Japan	undisclosed	
COAL II	TAK	97,220	14,840	1995		undisclosed	Greece
PIONE	TAK	40,055	10,120	2003		undisclosed	

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
JOYO 6	GC	10,619	2,894	1996	Taiwan, PRC	410.00	

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
RIMBA EMPAT	GC	7,388	3,192	1975	Japan	undisclosed	Greece
DISCOVERER INDIA	OTHER/DRILLSHIP	63,583	3,775	2010		undisclosed	Greece



DISCOVERER CLEAR LEADER	OTHER/DRILLSHIP	55,500	37,755	2009		undisclosed	Greece
DISCOVERER AMERICAS	OTHER/DRILLSHIP	55,000	37,755	2009		undisclosed	Greece
DEEPWATER CHAMPION	OTHER/DRILLSHIP	38,000	36,105	2010		undisclosed	Greece
JOIDES RESOLUTION	OTHER/DRILLSHIP	8,233	9,992	1978		undisclosed	Greece
RIACE	OTHER/FERRY	848	2,552	1983	Italy	240.00	Turkey

◆ALCO 防损通函

【俄罗斯制裁 — 俄罗斯原油价格上限调整政策生效】

如协会 2025/26 年度第 9 号会员通知所述，英国与欧盟对俄罗斯原油设定的更低价格上限已分别于 2025 年 9 月 2 日和 3 日生效。

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
2025-09-19	711.280	838.340	4.808	91.457	964.130	470.590	418.800	554.750	897.870
2025-09-18	710.850	840.250	4.840	91.419	968.990	472.920	421.720	556.110	901.610
2025-09-17	710.130	842.490	4.851	91.278	969.240	474.700	425.210	556.600	903.270



2025-09-16	710.270	835.710	4.821	91.300	966.430	473.960	424.040	555.080	894.110
2025-09-15	710.560	833.270	4.815	91.331	963.510	472.580	423.320	554.120	892.270

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