



全一海运市场周报

2025.09 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.09.22 - 09.26)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求走弱 运价继续下跌】

本周，中国出口集装箱运输需求走弱，远洋航线市场运价保持调整走势，综合指数继续下跌。9月26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1114.52点，较上期下跌7.0%，跌幅收窄。

欧洲航线：欧洲近期经济数据表现不佳，运输市场需求增长缺乏动力，本周，供需基本面疲软，即期市场订舱价格继续走低。9月26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971美元/TEU，较上期下跌7.7%。地中海航线，运输市场情况与欧洲近似，市场运价继续调整。9月26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1485美元/TEU，较上期下跌9.3%。

北美航线：受近期美联储降息，通胀预期上行影响，美国物价上涨的压力持续增加，消费者信心指数走弱，经济形势下行。本周，运输市场需求仍未有改善，即期市场订舱价格继续回落。9月26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1460美元/FEU和2385美元/FEU，分别较上期下跌10.8%、6.7%。

波斯湾航线：运输需求依然疲软，即期市场运价再现较大调整，跌幅较上期略有收窄。9月26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843美元/TEU，较上期下跌14.9%。

澳新航线：运输需求基本稳定，市场运价继续走低。9月26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1093美元/TEU，较上期下跌5.6%。

南美航线：运输市场增长乏力，供需维持弱平衡，即期市场订舱价格继续下跌。9月26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2133美元/TEU，较上期下跌14.6%。



日本航线: 运输市场基本稳定，市场运价保持平稳。9月26日，中国出口至日本航线运价指数为967.16点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求季节性特征明显 综合指数小幅波动】

本周，一方面，煤炭需求季节性转淡，贸易商采购减少；另一方面，船舶周转受台风影响，可用运力缩减，综合指数小幅波动。9月26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1027.11点，较上期上涨0.6%。

煤炭市场: 市场需求方面，本周，台风“桦加沙”为华南沿海带来强风降雨，有效缓解南方高温天气，加之电厂机组检修，民用电负荷大幅回落，煤炭消费水平正式进入淡季。国庆假期临近，下游工业企业将进入集中停工阶段，工业用电需求也将同步走弱。本周，沿海八省电厂日耗211.5万吨，环比下降15.9万吨，存煤可用天数16.4天，库存3472.1万吨。煤炭价格方面，随着煤炭价格持续上涨，买方抵触情绪逐渐升温，加之节前补库采购陆续完成，市场热度减退，产地煤价涨幅收窄，北方港口调入调出量均有所回落。环渤海各港调进量108.7万吨，环比下跌7.5万吨，调出量107.9万吨，环比减少7.7万吨，合计存煤2088万吨，环比上涨6万吨。运价走势方面，受台风天气影响，船舶周转阶段性受阻，可用运力收紧。但天气转凉，民用电负荷下降，电厂日耗降幅较大，电厂库存相对高位，招标采购节奏放缓，船货商谈氛围转弱，沿海煤炭各航线运价开始下行。

9月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1021.48点，较上期下跌0.7%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收621.98点，较9月19日下跌10.4%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价25.1元/吨，较9月19日下跌4.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为31.0元/吨，较9月19日下跌3.1元/吨，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为36.4元/吨，较9月19日下跌2.1元/吨。

金属矿石市场: 本周，螺纹厂库、社库双双回落，表需回升，钢厂生产动能较强，铁水产量维持高位。同期，铁矿供应港口库存小幅去化，终端采购节奏不变，铁矿石价格小幅波动。运输市场，虽受台风“桦加沙”影响，船舶运力周转不足，但节前钢厂库存补库已接近尾声，运输市场货盘本身偏少，沿海金属矿石运价小幅回落。9月26日，中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收677.27点，较9月19日下跌3.1%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价25.7元/吨，较9月19日下跌0.7元/吨。



粮食市场:本周,产区新季玉米上市逐渐增加,基层种植户售粮热情高,市场流通粮源增加,叠加前期局部降雨天气致使部分饲料企业及加工企业玉米库存下滑至低位,企业收购积极性较高,玉米价格小幅上涨。运输市场方面,南方港口受台风影响玉米到港速度放缓,运力供给收紧,沿海粮食运价小幅上涨。9月26日,沿海粮食货种运价指数报922.59点,较上期上涨2.0%,其中,营口-深圳(4-5万dwt)航线运价49.5元/吨,较上期上涨0.7元/吨。

成品油市场:本周,国际原油价格震荡小涨,国内成品油价格平稳运行。供应端,主营炼厂与山东地炼开工率有所下降。需求端,“双节”假期临近,汽油需求有望保持向好态势;同时,渔业、农业等行业步入传统需求旺季,加之户外基建等项目开工率逐步回升,成品油需求整体稳定,沿海成品油运价持稳运行。9月26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967.20点,较上期下跌0.6%;市场运价指数886.86点,较上期下跌1.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价涨多跌少 租金指数继续上行】

本周,国际干散货运输市场各船型市场运价呈现不同走势,在海岬型船市场和巴拿马型船市场上涨的带动下,远东干散货租金指数继续上行。分船型来看,海岬型船太平洋市场铁矿石货盘较好,下半周巴西铁矿石出货量增加助力,运价高位稳中上行。巴拿马型船市场,节前煤炭货盘增加,且台风影响船舶周转,日租金上涨。超灵便型船市场各类货盘均偏少,日租金小幅下跌。9月25日,上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1743.45点,较9月18日上涨2.0%。

海岬型船市场:海岬型船太平洋市场运价高位小幅波动,远程矿航线运价单边下行。周初,太平洋市场相对安静,成交偏少。周中开始,澳大利亚四大矿商均在市场询盘,市场货盘有所增多,整体氛围较好,但FFA远期合约价格上下波动不大,现货市场运价也相对平稳。临近周末,在长航线运价明显上涨带动下,太平洋市场运价跟涨。9月25日,中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29137美元,较9月18日上涨1.9%;澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.895美元/吨,较9月18日上涨1.1%。远程矿航线,运力方面,10月上旬装期可用运力相对充裕,而中、下旬装期的可用运力逐渐偏紧;周中开始,10月下半月装期巴西铁矿石货盘明显增加,且西非雨季即将结束,铝土矿货盘预计将增加,市场看涨情绪升温,运价快速回升。9月25日,巴西图巴朗至青岛航线运价为25.831美元/吨,较9月18日上涨6.2%。

巴拿马型船市场:巴拿马型船太平洋市场日租金上涨,粮食运价小幅下跌。太平洋市场,租家赶在“十一”节前出货,市场煤炭货盘有所增加,且台风“桦加沙”影响船舶周转,部分运力船期有所延误,市场看涨氛围增加,日租金稳中有涨。9月25日,中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为14786美元,较9月18日上涨6.2%;中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为13519美元,较9月18日上涨4.6%;印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.726美元/吨,较9月18日上涨3.9%。粮



食市场，本周南美粮食市场粮商表现相对安静，粮食货盘有所减少，10月下旬装期的可用运力略多，运价小幅下跌。9月25日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.000美元/吨，较9月18日下跌1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金继续小幅走弱。本周，东南亚市场印尼煤炭、菲律宾镍矿、国内北方出口的钢材货盘均偏少，船运需求偏软，且市场仍有部分即期运力待消化，上次行整体活跃度不高，日租金微跌。9月25日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为11823美元，较9月18日下跌1.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为9.308美元/吨，较9月18日下跌0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价高位震荡】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年9月19日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少60.7万桶至4.15亿桶，降幅0.15%，预期为增加23.5万桶。原油进口649.5万桶/日，较前一周增加80.3万桶/日。原油出口减少79.3万桶/日至448.4万桶/日。美国内原油产量增加1.9万桶至1350.1万桶/日。原油产品四周平均供应量为2046.6万桶/日，较去年同期增加0.94%。不仅美国原油库存意外下降，馏分油和汽油库存也同步减少，在美国夏季驾车高峰期结束后，炼厂开工率回升，强化了市场对需求复苏的乐观预期。乌克兰近期加大了对俄罗斯能源基础设施的无人机攻击，包括炼油厂和出口终端，意在削弱俄罗斯的出口收入。地缘风险再度提升供应忧虑，推高油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报69.70美元/桶，较9月18日上涨3.17%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价高位波动。中国进口VLCC运输市场运价高位震荡。9月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1908.03点，较9月18日下跌3.4%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线上旬货盘基本收尾，大西洋和美湾航线则相对平静。尽管周中部分租家在完成上旬货盘后采取策略性放缓节奏，取消个别高位成交，冷却市场情绪，但由于上周集中出货，特别是印度对美国、中国自巴西和西非的采购增加，进一步消耗了可用运力，整体船位依旧偏紧，船东挺价情绪依旧，成交运价维持高位震荡。目前，中东航线出货较快，交易窗口提前，后续货盘很难及时跟上，不过连续的台风也让船期延后，间接收缩了可用运力，若后续不能保持出货量和出货节奏，运价预计很难持续保持在高位。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS100.26，较9月18日下跌4.46%，CT1的5日平均为WS100.84，较上期平均上涨3.64%，TCE平均8.7万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS94.75，下跌2.07%，平均为WS95.38，TCE平均9.4万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 9-11 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 11-12 日, 成交运价为 WS99。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 13-15 日, 成交运价为 WS97.5。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 11-12 日, 成交运价为 WS100。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 11-13 日, 成交运价为 WS101。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 10 月 20-22 日, 成交运价为 WS95。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 10 月 14-16 日, 成交运价为 WS95。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交量减少】

9 月 24 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1138.89 点, 环比上涨 0.39%。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 -0.24%、+0.21%、+1.52% 及 +0.21%。

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 1.51%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.71%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.46%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.06%。本期, 国际二手散货船市场成交量环比下跌, 总共成交 17 艘 (环比减少 1 艘), 总运力 216.31 万载重吨, 总成交金额 30910 万美元, 平均船龄 13.24 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 0.52%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.01%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.50%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.02%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.07%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 10 艘 (环比增加 6 艘), 总运力 131.13 万载重吨, 总成交金额 36030 万美元, 平均船龄 12.20 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 2.33%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.06%。本期收到 1 艘国内沿海二手散货船成交信息报送, 总运力 0.14 万载重吨, 总成交金额 356.80 万人民币, 平均船龄 11.16 年。

国内内河散货船二手船价有涨有跌。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 4.08%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.28%; 2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.24%; 3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.80%。本期, 国内内河二手散货船市场交易量下跌, 总共成交 18 艘 (环比减少 14 艘),



总运力 4.81 万载重吨，总成交金额 3546.94 万人民币，平均船龄 11.84 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22日	9月23日	9月24日	9月25日	9月26日	
BDI	2,172	-31	2,200	+28	2,240	+40
BCI	3,365	-72	3,469	+104	3,573	+104
BPI	1,822	-23	1,799	-23	1,824	+25
BSI	1,486	-3	1,486	0	1,483	-3
BHSI	817	+2	820	+3	824	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	19/09/25	12/09/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,750	27,650	1100	4.0%
	三年	22,750	22,250	500	2.2%
Pmax (76K)	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,250	14,750	500	3.4%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-09-23



3. 租船信息摘要

(1) 航次租船摘要

'Shine Sapphire' 2024 82245 dwt dely CJK 30 Sep/3 Oct trip via EC Australia redel Vietnam \$18,000 Oldendorff

'Lyric Star' 2011 81276 dwt dely Magdalla 3 Oct trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,500 Bunge

'He Ming' 2012 73541 dwt dely Port Dickson 5/7 Oct trip via Indonesia redel South China \$16,500 - cnr

'Lowlands Future' 2017 60063 dwt dely Recalada end Sep/beg Oct trip redel Mediterranean \$28,000 - Cargill

'African Macaw' 2016 37682 dwt dely Rouen prompt trip redel Abidjan intention grains \$19,500 Novamarine

(2) 期租租船摘要

'Pan Concord' 2024 82814 dwt dely Nagoya 1/5 Oct 12 months redel worldwide \$15,500 - Louis Dreyfus

4. 航运&船舶市场动态

【日本邮船表态：船队规模将扩张 50%！】

日本邮船近日表示，公司计划在 2029 年初前将旗下液化天然气(LNG)运输船队规模增加约 50%，以满足全球市场对这一低碳燃料持续增长的需求。

日本邮船首席执行官 Takaya Soga 在接受媒体采访时指出，近年来来自客户的咨询明显增加，公司必须加快扩张步伐。他强调，在全球能源转型的进程中，LNG 已成为脱碳战略中不可或缺的一环。



天然气被视为替代煤炭等高污染化石燃料的重要能源，同时也能在风能、太阳能等可再生能源供给不稳定时发挥“兜底”作用。业内预计，随着美国、卡塔尔等地新项目的陆续投产，全球 LNG 供应将从明年起大幅增加。根据壳牌的预测，到 2040 年，LNG 消费量有望在当前基础上增长约六成。

同时，根据资本清洁能源运输公司(CCEC)最新预测，到 2030 年全球将新增约 3 亿至 3.5 亿吨 LNG 产能，市场实际需要超过 500 艘 LNG 运输船。虽然目前已有近 300 艘新船订单，但随着蒸汽轮机船型加速淘汰，拆解量持续增加，市场对新一代节能环保船舶的需求正不断攀升。

运输需求的增加将带动运力扩张。国际 LNG 进口商组织(GIIGNL)的数据显示，截至去年底，全球共有 831 艘 LNG 运输船处于运营状态。船舶经纪公司 BRS 则预计，到 2034 年全球市场还需增加约 241 艘船舶。

目前，日本邮船运营和管理的 LNG 运输船共有 89 艘，公司计划到 2029 年初将船队扩大至 130 艘以上。与此同时，另一家日本航运巨头商船三井也在积极增加 LNG 运输船运力。

来源：海运圈聚焦

【BIMCO：成品油船订单量暴跌 86%创九年新低】

今年 1 月至 8 月，成品油油轮新造订单同比下降 86% 至 260 万载重吨 (DWT)，创下九年新低。

与 2023 年和 2024 年的繁荣相比，这是一个明显的逆转。在 2023 年和 2024 年间，LR2 型和 MR 型船舶在订单中占据了主导地位。此外，LR1 型油轮的订单量也显著回暖。在过去十年间，该船型的船队规模一直呈缩减态势。这使得订单总量在 2024 年 11 月达到 4,220 万载重吨 (DWT) 的峰值，创下自 2008 年以来的最高水平。

自 2025 年初以来，成品油油轮的订单总量已缩减 12%。当前数据显示，LR2 型油轮占订单总载重吨位 (DWT) 的 48%，MR 型占 37%，LR1 型占 13%，剩余份额属于轻便型油轮。所有船型的订单量均出现下滑，尽管 MR 型油轮表现最佳，但其订单量同比仍然下降 76%。

尽管订单量有所放缓，当前订单总量仍维持在 3,720 万载重吨 (DWT) 的高位，相当于现有成品油油轮船队规模的 19.2%。这将导致在未来两年间新船交付量的上升，可能进一步对运价形成压力，并且加速老旧船舶的拆解。



大量新造船的交付将助力成品油油轮船队的更新换代。该船队自 2011 年以来持续老龄化，目前油轮的平均船龄已达到 14 年。

近年来，老旧船舶拆解活动的低迷导致船队老龄化，截至目前，20% 的成品油油轮运力由 20 年及以上的船舶提供。相较于历史上的船舶拆解模式，我们估计当前的潜在待拆解船舶规模可能高达现役船队的 10%。因此，通过拆解船舶来调控未来船队增长的潜力十分显著。

在当前的新造船订单中，11% 的运力具备交付即使用替代燃料的能力，另有 22% 的船舶预留了未来改装空间。在这些具备替代燃料能力的船舶中，90% 的船舶将配置使用液化天然气 (LNG)，其余则可使用甲醇燃料。

近期成品油油轮的订单量可能持续低迷，主要原因在于现有订单存量庞大以及长期需求前景疲软。根据国际能源署数据显示，全球成品油需求短期内仅呈边际增长，并将在 2027 年达到峰值。市场持续转向电动汽车的趋势预计将对汽油和柴油需求产生负面影响，其下降速度将超过石脑油和航空燃料需求的增长幅度。

来源：BIMCO

【船东不愿拆船，报废船只数量再创新低！】

船东在高运价和强劲现金流的支撑下，继续延缓老旧船舶的拆解。

船舶经纪公司 Xclusiv 在最新周报中指出，2025 年全球拆船数量显著偏低，截至 8 月底仅有 122 艘船舶被拆，占全球船队的 0.38%，为近十年来的低点之一。即便下半年加速推进，全年总量预计也难以突破 200 艘。

数据显示，近五年来，全球拆船活动呈现周期性波动。2020 年和 2021 年分别有 308 艘和 291 艘船舶被拆解，为近年的高点。此后整体规模下滑，2023 年一度回升至 215 艘，但 2024 年降至 164 艘，今年则再度走低。

分船型来看，油轮拆解波动最大。2021 年多达 179 艘油轮被淘汰，而 2024 年仅有 11 艘。今年以来已有 28 艘油轮拆解，主要集中在接近或超过 20 年的小型船。干散货船依然是主要拆解力量，但 2025 年截至目前仅 54 艘，远低于 2020 年的 144 艘，高企的二手船价格与市场需求延缓了淘汰节奏。杂货船拆解则呈上升趋势，今年已有 17 艘被回收，创下 2020 年以来新高，这反映了这类船型的结构性过时，因为老旧多用途船难以与现代灵便型船和支线船竞争。



集装箱船拆解数量则大幅萎缩。受红海危机导致的绕航支撑，运价保持高位，班轮公司利润可观，船东普遍延长老旧船服役期。今年以来仅 8 艘集装箱船被拆，明显低于 2020 年和 2023 年的 80 余艘。

气体船板块呈现分化。LNG 船拆解加快，2025 年已有 10 艘退出市场，超过大多数往年全年水平。大量新一代 LNG 船交付，使得老旧、小型、低效的船舶难以获得租约。相较之下，LPG 船拆解依旧低迷，今年仅有 5 艘退出，受益于活跃的 LPG 贸易和高船队利用率。

Xclusiv 认为，2025 年全球拆船活动的低迷反映出各船型在强劲市场中的资产价值。除一般货船和 LNG 领域因结构性变化被迫淘汰外，多数老旧船舶依旧在市场中活跃。一旦运价下行或环保监管趋紧，油轮和干散货船的拆解潮或将快速回归。同时，大量不符合绿色标准的老旧船仍在部分亚洲和非洲市场找到出路，或进入“灰色船队”，活跃于受制裁或利基市场，为船东持续创造收益。

来源：海运圈聚焦

【运价雪崩式下跌！SCFI 指数连续三周下滑】

四大远洋航线运价全线大跌，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续三周下滑创阶段新低。

根据上海航交所 9 月 19 日发布的最新数据，SCFI 指数上周下跌 199.99 点至 1198.21 点，周跌幅为 14.29%，创下 2023 年 12 月以来新低。其中北美线跌幅加重，美西线跌破 2000 美元关卡，美东线跌破 3000 美元关卡。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 734 美元至 1636 美元，周跌幅 30.97%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 750 美元至 2557 美元，周跌幅 22.68%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 102 美元至 052 美元，周跌幅 8.84%；远东到地中海线每 TEU 运价与之前一周下跌 100 美元至 1638 美元，周跌幅 5.75%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 312 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 321 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 2 美元，为 422 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 138 美元。

业内人士表示，按美国到港日，截至 9 月 12 日，美国从亚洲进口货物量同比下降约 9%。随着中国十一长假临近，集运公司为应对节日期间的备货需求，本周可能进一



步下调运价以刺激市场出货。

多家货代企业报价显示，目前美西线每 FEU 集装箱运价约为 1400 至 1450 美元，美东线约 2300 至 2400 美元、欧洲线约 1450 至 1500 美元。市场传言称，当前美东、美西及欧洲线的运价水平已低于部分集运公司的成本价。但集运公司指出，成本价需根据船舶大小、往返程装载率等因素综合确定。

目前，中美关税政策仍充满不确定性，加剧了市场观望情绪。即使集运公司采取减班缩线措施，仍无法满载舱位。虽然东南亚市场货量表现尚可，却无法弥补中国地区的缺额，运价下行压力显著。根据全美零售协会（NRF）预测，第四季度每月进口货量同比将减少 18% 至 20%。

欧洲市场同样因类似情况导致价格持续下跌。不过业内分析，10 月中旬后欧洲线将进入合约签署期，集运公司势必会加大力度控制供给端以稳定运价，否则难以完成合约签署。

来源：国际船舶网

【18 天直达欧洲 宁波舟山港开通首条北极航道航线】

从宁波舟山港方面获悉，9 月 22 日，宁波舟山港开通首条中欧北极集装箱快航航线，标志着该港首次将航线延伸至北冰洋，为外贸企业拓展国际物流新通道提供有力支撑。

浙江海港物流集团有限公司董事长孙雪君说，中欧北极快航是针对跨境电商与高附加值货物开辟的途经北极的集装箱航线，同时也是共建“冰上丝绸之路”的重要实践成果。

据了解，中欧北极快航取道北极东北航道直达欧洲，相较中欧班列 25 天左右、苏伊士运河 40 天左右及好望角航线约 50 天的航期，宁波舟山港至弗利克斯托港单程运输时效仅需 18 天，预计将于 10 月 10 日抵达英国弗利克斯托港。这是继宁波舟山港 2024 年底开通至德国威廉港的 26 天“中欧快航”后，再创时效新纪录。

宁波海关所属大榭海关副关长周晓平介绍，首航装载的货物既有日用品、服装、零部件等产品，也有储能柜、动力电池等“新三样”产品，抵达弗利克斯托港后将被运往欧洲各地。



作为“冰上丝绸之路”核心承载通道之一，中欧北极快航所经的北极东北航道，是连接东亚与欧洲的新兴国际航运线路，对优化全球供应链、促进沿线经贸合作具有重要价值。

海杰航运(香港)有限公司首席运营官李晓斌说，海杰航运计划于 2026 年投入更多的冰区加强型船舶运力，初步实现夏季通航区间的固定航线布置，并通过冰区加强集装箱船队的建设，努力实现中欧北极航线全年通航。

来源：中国航务周刊

◆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	19/09/25	12/09/25	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	19/09/25	12/09/25	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	8,550	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	4,850	4,850	0	0.0%	

截止日期：2025-09-23



(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
6	Bulker	82,000	Hengli Shipbuilding, China	2027-2028	Vogemann - German	3,500	
2	Bulker	64,500	New Dayang, China	2028	Itochu - Japanese	3,400	
1	Bulker	64,000	Imabari, Japan	2029	GSD Shipping - Turkish	3.900	
1	Bulker	42,000	Oshima	2028	Gsd Shipping Bv	undisclosed	
1	Bulker	38,000	Ningbo Xinle, CHINA	2027	Nova Algoma	undisclosed	Cement carrier
4+4	Tanker	157,000	Daehan Shipbuilding, S. Korea	2027-2028	Exmar - Belgian	8,580	Scrubber fitted
2	Tanker	75,000	Dalian, China	2028	Nanjing Tanker	undisclosed	
2	Tanker	65,000	DSIC	2028	Nanjing Tanker	6,800	
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding	2027	Latsco Shipping	4,800-4.900	
7	Container	15,880 teu	Hanwha Ocean. S. Korea	2028-2029	Yang Ming - Taiwanese	19,880	LNG, Ammonia ready
2	Container	3,300 teu	Taizhou Kouan, China	2027-2028	Quanzhou Lida	undisclosed	
2	Container	1,930 teu	Guangzhou Wenchong, China	2027-2028	Jiangsu Ocean Shipping	3,200	
2	Container	780 teu	Baku, Azerbaijan	2027	AD Ports	undisclosed	
2	Heavy Deck	25,000	Jingjiang Nanyang, China	2028	JV BigLift / Chung Yang - Dutch / Chinese	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
BULK SHENZHEN	BC	207,992		2020	China			
BULK SANDEFJORD	BC	207,992		2019	China	20,900	Undisclosed	en bloc*, scrubber fitted
BULK SANTIAGO	BC	207,992		2019	China			
EASTERN FREESIA	BC	180,096		2010	China	2,325	Chinese	
CMB MEDOC	BC	95,746		2012	Japan	1,850	Undisclosed	
LC ATHOS	BC	87,447		2011	China	1,150	Chinese	
ALPHA LOYALTY	BC	75,949		2007	Japan	1,025	Chinese	
BULK CASTOR	BC	66,624		2015	Japan	2,400	Undisclosed	
CMB VAN DIJCK	BC	63,667		2020	Japan			
CMB MATSYS	BC	63,620		2021	Japan	6,470	HMM - S. Korean	en bloc
BEAUTY LILY	BC	63,654		2012	China	2,225	Undisclosed	SS/DD Passed
ULTRACOLONSAY	BC	61,470		2011	Japan	1,810	Indonesian	
GREAT VISTA	BC	61,072		2021	China	2,780	Undisclosed	
ECUADOR L	BC	57,937		2011	Japan	1,650	Undisclosed	
ELIZABETH RIVER	BC	55,955		2005	Japan	980	Undisclosed	
EVNIA	BC	53,806		2003	China	795	Undisclosed	
AP SVETI VLAHO	BC	53,529		2009	Vietnam	950	Chinese	en bloc each*
AP DRZIC	BC	53,414		2009	Vietnam	950	Chinese	
THOR INDEPENDENCE	BC	52,407		2001	Philippines	700	Undisclosed	
ZHONG ZHE 7	BC	52,068		2000	Japan	697	Undisclosed	at auction



QUEEN FLOWER	BC	50,477	2013	Japan	1,620	Devbulk – Turkish	OHBS
GOLDEN MAPLE	BC	32,527	2009	China	730	Vietnamese	
T SYMPHONY	BC	32,451	2011	China	850	Vietnamese	
YANGTZE CLASSIC	BC	32,503	2012	China	900	Undisclosed	
YANGTZE DIGNITY	BC	32,414	2012	China	900	Undisclosed	en bloc each

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
NORDPANTHER	CV	23,520	1,730	2014	China	2,750	France	
ALEXANDER L	CV	16,839	1,368	2011	China	1,980	Middle Eastern	
CONTSHIP OAK	CV	13,781	1,118	2007	China	1,100	Undisclosed	
ELBTRAVELLER	CV	13,061	1,102	2016	China	1,875	Israel	

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
DALMA	TAK	306,543		2007	S. Korea	4,800	Chinese	
ADVANTAGE SUMMER	TAK	156,658		2010	China	3,800	Undisclosed	scrubber fitted
OTTOMAN NOBILITY	TAK	152,662		2005	S. Korea	2,700	Undisclosed	
SILVERSTONE	TAK	113,720		2025	China	7,500	Transpetrol	scrubber fitted
SEAWAYS LUZON	TAK	74,908		2006	S. Korea	1,135	Undisclosed	Epoxy – DPP trading, scrubber fitted
GH MADISON	TAK	74,574		2010	S. Korea	2,150	Ultratank	Epoxy – DPP trading
ASTIR LADY	TAK	50,286		2011	S. Korea	2,100	Undisclosed	
HAFNIA TAURUS	TAK	49,999		2011	China	1,800	Seven Islands	



JIPRO ISIS	TAK	37,946	2008	Japan	1,335	Greek	
F MUMBAI	TAK	19,992	2005	Japan	1,350	Chinese	StSt / IMO II
SILVER RAY	TAK	19,801	2013	Japan	2,450	S. Korean	StSt / IMO II/III
ASIA ASPARA	TAK	14,000	2012	China	1,050	Undisclosed	scrubber fitted

◆上周拆船市场回顾

孟加拉							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
ASIAN ENTERPRISE	BC	42,529	9,016	1995	Japan	425.00	incl ROB
NIIGATA TRADER	CV	13,109	4,810	1997	Netherlands	480.00	
TUTUK	TAK	13,500	2,948	1996	Japan	undisclosed	

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
KOSTA	BC	172,964	20,841	1999		undisclosed	
ALI S	BC	13,756	4,869	1993		undisclosed	
NOUR ELHUDA	GC	9,590	367	1988	Japan	undisclosed	
NIRVANA	TAK	47,431	9,623	1999	Croatia	414.00	At Auction, 'As Is' Alang Outer Anchorage
EMA	TAK	46,821	9,023	1996		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
CASIO	BC	26,045	6,725	1997	China	undisclosed	as is Hong Kong
MODY M	BC	6,085	2,030	1976	Norway	undisclosed	Turkey
AREL 5	GC/MPP	2,859	1,060	2006	Netherlands	235.00	Turkey
AE GAS	TAK/LPG	3,565	2,222	1995	Japan	390.00	Indonesia

◆ ALCO 防损通函

【新防损公报：化学品船和成品油船货舱涂层综合指南】

协会防损部门发布了一份新的技术公报《化学品船与成品油船货舱涂层综合指南》，为油船运营商、租船人及海事安全专业人员提供了一份重要参考资料。这份权威指南由协会防损部门与 RR&CO 专业化学品船律师事务所联合编制，融合法律见解与运营专业知识，旨在解决货舱涂层系统的复杂问题。

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
2025-09-26	711.520	831.170	4.752	91.430	950.620	465.990	411.170	550.520	890.850
2025-09-25	711.180	836.140	4.789	91.434	958.170	469.240	414.610	552.710	896.320



全一海运有限公司



2025-09-24	710.770	839.390	4.815	91.429	961.060	468.940	416.300	553.870	897.910
2025-09-23	710.570	838.770	4.811	91.451	960.400	468.910	416.960	554.500	896.900
2025-09-22	711.060	835.160	4.806	91.499	958.410	469.110	416.580	553.700	893.700

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