



全一海运市场周报

2025.10 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025. 10. 06 - 10. 10)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现稳定 远洋航线运价反弹】

本周，中国出口集装箱运输市场在国庆长假后表现稳定，远洋航线市场运价出现反弹，带动综合指数上涨。据国家统计局最新公布的数据显示，中国9月官方制造业PMI升至49.8，连续第二个月回升，显示出制造业生产活动加快，景气水平继续改善。10月10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1160.42点，较上期上涨4.1%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，欧元区9月综合PMI初值升至51.2，继续保持在荣枯线以上，其中服务业PMI升至51.4，创9个月新高，继续保持整体扩张态势，但未来欧元区经济前景仍面临考验。运输需求在长假后表现平稳，市场运价经过持续调整后出现反弹。10月10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1068美元/TEU，较上期上涨10.0%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，供需基本面稳固，推动即期市场订舱价格上涨。10月10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1558美元/TEU，较上期上涨4.9%。

北美航线：据美国供应管理协会（ISM）公布的数据显示，美国9月ISM制造业PMI指数为49.1，连续第七个月低于荣枯线，其中新订单回落，工厂就业继续在历史低位徘徊。国庆长假期间，美国正式公布自10月14日起，对进入美国港口的中国拥有、运营或建造的船舶，以及所有外国建造的汽车运输船征收额外费用。10月10日，中国交通主管部门对此做出反制，宣布自10月14日起，对美国拥有、运营或建造的船舶收取船舶特别港务费。本周，运输需求出现企稳迹象，推动市场运价小幅上涨。10月10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1468美元/FEU和2452美元/FEU，分别较上期上涨0.5%、2.8%。

波斯湾航线：运输需求在节后市场恢复情况良好，推动即期市场订舱价格出现较大幅度的反弹。10月10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975美元/TEU，较上期上涨15.7%。



澳新航线: 运输需求平稳复苏, 市场运价小幅上涨。10月10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1159美元/TEU, 较上期上涨6.0%。

南美航线: 运输市场在长假后总体稳定, 货量相对平稳, 市场运价从低位反弹。10月10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2446美元/TEU, 较上期上涨14.7%。

日本航线: 运输市场稳中向好, 市场运价小幅上涨。10月10日, 中国出口至日本航线运价指数为1001.97点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后补库需求释放 综合指数平稳运行】

长假期间, 北方降雨降温, 秋收粮食提前集中发运, 南方高温延续, 电煤日耗回升, 终端节后补库需求持续释放, 运价回升, 综合指数平稳运行。10月10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1027.14点, 较上期基本持平。

煤炭市场: 市场需求方面, 节前, 电厂提前备库完成, 加之煤炭价格下行, 下游采购需求有限。进入10月, 整体气温较往年偏高, 电厂日耗同比增加, 加上双节期间电厂补库节奏偏慢, 节后采购需求集中释放。煤炭价格方面, 节后, 北方降温明显, 民用拉运需求增加, 化工、水泥等行业进入传统旺季, 非电产业耗煤增加。加之大秦线秋检启动, 北方港口煤炭调入量不及调出, 供给收紧, 煤炭价格趋稳。运价走势方面, 节前, 下游需求明显转弱, 市场交投冷清, 沿海新增货盘明显减少, 运价持续走低。长假期间, 南方热意不减, 居民用电负荷较高, 终端库存消耗后, 补库需求集中释放。同时, 北方港口大风封航, 影响船舶周转, 沿海煤炭运输市场运价大幅上涨。

10月10日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1022.26点, 较上期上涨0.1%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收698.59点, 较9月26日上涨12.3%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价29.4元/吨, 较9月26日上涨4.3元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为35.1元/吨, 较9月26日上涨4.1元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为39.6元/吨, 较9月26日上涨3.2元/吨。

金属矿石市场: 长假前后, 螺纹钢表需回落, 产量环比下降, 社库和厂库均增加, 累库量达到历年同期较高水平, 库存消化压力较大, 钢厂盈利率继续小幅下降。同期,



铁矿石到港量大幅增加，港口库存累积。运输市场，受沿海煤炭运输需求走好影响，沿海金属矿石运价小幅上行。10月10日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收703.68点，较9月26日上涨3.9%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价26.7元/吨，较9月26日上涨1.0元/吨。

粮食市场：节后，北方冷空气活跃，多地持续秋雨，主产区玉米抢收、抢烘，收获加速，基层种植户出售积极性高。北方集港上量明显，加之各贸易商提前发运，装船量激增，导致压港严重，滞期成本增加，沿海粮食运价大幅上涨。10月10日，沿海粮食货种运价指数报975.52点，较上期上涨5.7%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价52.4元/吨，较上期上涨2.9元/吨。

成品油市场：双节期间，国际原油价格震荡走跌，国内成品油价格窄幅波动。供应端，主营炼厂开工率波动空间有限，山东地炼开工率存一定下降空间。需求端，假期过后民众日常出行为主，汽油需求逐步萎缩。柴油方面，“银十”期间工程基建等行业积极赶工，且秋收秋种期间，农业用油量增加。加之，电商节预热开启，物流运输活跃度逐步增加，柴油整体需求向好，沿海成品油运价平稳运行。10月10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964.81点，较上期下跌0.2%；市场运价指数882.09点，较上期下跌0.5%。

（3）远东干散货运输市场

【节中运输需求略显低迷 远东租金指数承压下行】

本期，受“十一”节假日影响，节前以及节中期间，我国进口干散货运输需求略有转弱，远东干散货租金指数下行。分船型来看，海岬型船市场，节前大多货盘以及船期提早安排，节中期间铁矿石货盘一度缩减，市场看跌情绪升温，运价、日租金下跌。巴拿马型船市场表现相对较好，主要货种货盘稳定释放，叠加节中期间台风影响船舶周转，日租金小幅上涨。超灵便型船市场运输需求表现偏弱，运力供给偏过剩，日租金承压下行。10月9日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1595.53点，较9月25日下跌8.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场受节假日影响，需求有所转弱，运价高位回落。太平洋市场，由于大多货盘以及船期在“十一”长假前安排，临近放假前，市场货盘已显缩减态势。节中期间，市场成交氛围冷清，看跌情绪逐渐升温，FFA远期合约价格下行，运价持续回落。不过长假结束后，不少矿商现身市场租船，带动市场情绪一度回暖。10月9日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23638美元，较9月25日下跌18.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.570美元/吨，较9月25日下跌12.2%。远程矿航线，同样受长假影响，远程矿航线市场表现较为安静，新增货盘有限，成交寥寥，运价呈回落态势。10月9日，巴西图巴朗至青岛航线运价为



24.163 美元/吨，较 9 月 25 日下跌 6.5%。

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，“十一”期间，煤炭货量并未出现明显缩减，印尼煤、澳洲煤均有不少新增货盘放出。且受台风“麦德姆”影响，华南等沿海地区启动应急响应，部分运力船期有所延误，运力供给略显紧张，日租金稳中有升。10月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15107 美元，较 9 月 25 日上涨 2.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13828 美元，较 9 月 25 日上涨 2.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.806 美元/吨，较 9 月 25 日上涨 1.0%。粮食市场，“十一期间”，我国粮食进口节奏略有放缓，不过太平洋市场消化不少即期运力，南美粮食运输市场供需总体平衡，运价小幅波动。10月9日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.633 美元/吨，较 9 月 25 日下跌 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金下跌。本期，东南亚市场煤炭、镍矿，我国北方出口钢材节中货量均偏少，市场节日氛围浓厚，成交活跃度偏低，运力供给略显过剩，日租金小幅下行。10月9日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11468 美元，较 9 月 25 日下跌 3.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.207 美元/吨，较 9 月 25 日下跌 1.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下跌】

美国能源信息署 (EIA) 公布数据显示，截至 2025 年 10 月 3 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 371.5 万桶至 4.2 亿桶，增幅 0.89%。原油进口 640.3 万桶/日，较前一周增加 57 万桶/日。原油出口减少 16.1 万桶/日至 359 万桶/日。美国内原油产量增加 12.4 万桶至 1362.9 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2089.7 万桶/日，较去年同期增加 1.68%。美国总统特朗普周四宣布，在埃及红海城市沙姆沙伊赫举行谈判后，以色列和哈马斯均已签署加沙地带第一阶段和平计划，以色列政府已批准停火协议正式生效，协议显著降低了冲突对霍尔木兹海峡等关键原油运输通道构成潜在威胁的预期。随着局势缓和，爆发地区性大战的风险显著降低，地缘风险溢价削弱，供应中断威胁缓解。本周布伦特原油期货价格承压下行，周四报 65.26 美元/桶，较 9 月 25 日下跌 6.37%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价显著下降。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。10月9日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1407.48 点，较 9 月 25 日下跌 26.2%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场假期过后中东航线明显降温，总成交量远低于周均水平，大西洋和美湾航线出货量也同时下滑，各主要装港成交运价均显著下降。长假期间，租家整体放缓出货节奏，大西洋长航线走弱使船位相较节前有所缓解，基本面开始逐渐向租家倾斜，船东心理防线不断被突破，只能被动接受价格，租家延



续私下出货的方式不断打压船东情绪。目前，随着节后租家陆续开工，中东航线可用运力消耗较假期间有所提高，成交运价暂时有止跌迹象，若短期内出货量未能持续回升，运价预计仍将维持下行趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS69.19，较 9 月 25 日下跌 30.99%，CT1 的 5 日平均为 WS90.95，较上期平均下跌 9.81%，TCE 平均 7.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS75.81，下跌 19.99%，平均为 WS87.29，TCE 平均 8.3 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 10 月 12-13 日，成交运价为 WS101。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 23 日，成交运价为 WS69。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 21-23 日，成交运价为 WS68。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 23-25 日，成交运价为 WS67.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 28-29 日，成交运价为 WS90。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 5-6 日，成交运价为 WS72.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 4-7 日，成交包干运费约为 1047.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

9 月 30 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1137.77 点，环比下跌 0.10%。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-0.61%、+1.36%、-0.02% 及-0.27%。

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 1.80%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.37%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.80%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.45%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 31 艘（环比增加 14 艘），总运力 252.69 万载重吨，总成交金额 70800 万美元，平均船龄 11.94 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 0.63%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.003%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.46%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.22%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.29%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 16 艘（环比增加 6 艘），总运力 143.33 万载重吨，总成交金额 41685 万美元，平均船龄 16.50 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 0.17%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 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 0.99%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.57%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.20%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.87%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 35 艘（环比增加 17 艘），总运力 8.21 万载重吨，总成交金额 7960.53 万人民币，平均船龄 10.69 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	10月6日	10月7日	10月8日	10月9日	10月10日	
BDI	1,932	+31	1,947	+15	1,963	+16
BCI	2,828	+104	2,885	+57	2,924	+39
BPI	1,654	-8	1,665	+11	1,695	+30
BSI	1,443	-4	1,425	-18	1,411	-14
BHSI	867	-1	867	0	868	+1
					871	+3
					873	+2



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	03/10/25	26/09/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,750	27,750	-1000	-3.6%
	三年	22,500	23,500	-1000	-4.3%
Pmax (76K)	一年	14,500	15,000	-500	-3.3%
	三年	11,750	12,000	-250	-2.1%
Smax (58K)	一年	15,250	15,250	0	0.0%
	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: 2025-10-07

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Pan Global' 2012 82765 dwt dely Shanghai 15/16 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr

'Farah Louise' 2017 81866 dwt dely Algeciras 16 Oct trip via US Gulf & Turkey redel Gibraltar \$17,500 - WBC

'MSXT Athena' 2018 81723 dwt dely Ho Ping 13/14 Oct trip via EC Australia redel S China \$17,250 - AMC

'Etron' 2016 81080 dwt dely CJK 16 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,000 - Pan Ocean



'Kynthos' 2023 63563 dwt dely Port Said 16/20 Oct trip redel Lome intention clinker \$19,000 - Norden

'Ionic Smyrni' 2013 56025 dwt dely SW Pass 20/25 Oct trip redel Atl. Colombia \$27,500 - Bunge

'Tomini Sirocco' 2016 38781 dwt dely Recalada prompt trip redel Continent \$23,500 - cnr

'Agia Ioanna' 2012 38173 dwt dely Recalada prompt trip redel Baltic \$22,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Medi Chiba' 2016 82003 dwt dely Port Dickson 18/20 Oct 10/12 months redel worldwide \$15,500 - cnr

4. 航运&船舶市场动态

【中国航运巨头“硬抗”！美国天价港口费即将落地】

随着美国政府针对中国船东及中国船厂建造船舶征收的新港口费用政策即将正式生效，中国航运巨头中远海运集团即将面临超过百亿的天价港口费，将成为受影响最严重的航运企业之一。

生效在即！美国公布针对中国船舶的港口费用细则

近日，美国海关与边境保护局（CBP）正式发布了关于对中国拥有、运营、建造船舶征收港口费用的细则。根据美国《联邦公报》于2025年4月17日发布的《关于中国在海事、物流和造船领域主导地位的301条款调查行动与拟议行动通知》，并结合6月12日公布的修改内容，规定了针对中国拥有、运营或建造的船舶，以及所有外国建造的汽车运输船的新费用。



这些费用包括：

自 2025 年 10 月 14 日起，对抵达美国港口的中国实体拥有或运营船舶，按每净吨 50 美元收取费用；

自 2025 年 10 月 14 日起，对抵达美国港口的中国建造船舶，按每净吨 18 美元或每卸载集装箱 120 美元收取费用，取两者中的较高者收费；

自 2025 年 10 月 14 日起，对抵达美国港口的汽车运输船或滚装船，按每净吨 14 美元收取费用。

公告显示，根据各附件的豁免和特殊规定，船舶运营方必须在船舶从美国关境以外首次进入美国港口或地点前缴纳相关费用，判断船舶是否需要缴费的责任由运营方承担，而非美国海关与边境保护局。

由于未提供缴费证明的船舶可能会被拒绝装卸作业或者暂缓放行，官方强烈建议相关责任方在船舶到港之前支付费用。建议至少在船舶到港前三个工作日启动缴费程序。所有费用必须通过美国财政部官方安全支付平台 Pay.gov 完成，不得在入境港口缴纳。

Pay.gov 将根据在《301 条款费用支付表格 (Section 301 Fee Payment Form)》上所作的选择自动计算费用，将支付确认信息传送给船舶入港与放行系统 (VECS)。如果 VECS 无法将支付与抵港船舶信息匹配，申报人或船舶运营方可使用 Pay.gov 发出的支付确认邮件作为缴费凭证。

《301 条款费用支付表格》要求的必填信息包括船舶名称、到达港口、预计抵港日期、船舶 IMO/官方编号、航次号、船舶运营方名称、船舶运营方税号/CBP 编号、付款人姓名/地址/联系方式、付款方式。提交上述信息后，付款人需选择适用的费用类别，并按要求输入相关细节。

据了解，美国贸易代表办公室 (USTR) 于去年 4 月发起对中国海事、物流和造船业的 301 调查。2025 年 4 月 17 日，美方公布了 301 调查最终措施，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。相关费用将在 180 天的宽限期结束后开始征收。

根据这一计划，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。

按最新方案设置的递进征费机制测算，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）。

中远海运首当其冲！明年港口费用超百亿

USTR 的 301 条款将给全球航运业带来沉重的财务压力。Alphaliner 指出，如果前十大主要集运公司维持现有的美国航线部署，到 2026 年可能会面临高达 32 亿美元（约合人民币 227.83 亿元）的额外费用。

Alphaliner 表示，中远海运集团是 301 条款影响最为严重的航运公司，估计中远海运美国线每 TEU 需要支付 2121 美元（约合人民币 1.51 万元）的港口费用，相比之下马士基美国线每 TEU 所需费用仅 26 美元。

按照 Alphaliner 的计算，假设明年船队部署不变，中远海运集团面临的港口费用高达 15.3 亿美元（约合人民币 108.93 亿元），占前十大集运公司估算 32 亿美元总成本的一半以上。受影响较大的还有以星航运（ZIM）、日本海洋网联船务（ONE）以及法国达飞海运，预计费用分别为 5.1 亿、3.63 亿、3.35 亿美元，因为这三家公司“租赁了大量中国船东的船舶”。

此外，双子星（Gemini）联盟的马士基受到的影响相对有限，预计费用仅为 1750 万美元，而赫伯罗特则因使用中国船东拥有的船舶、预计费用约为 1.05 亿美元。相比之下，长荣海运和韩国 HMM 可以完全避免 USTR 费用，HMM 船队中主要为韩国建造船舶。

Alphaliner 称，总部位于中国香港的最大独立集装箱船船东 Seaspan 将成为此次政策的关键因素，其租赁船队中有 54 艘船约 62 万 TEU 部署美国航线，这可能会为各租船方带来 13.1 亿美元的费用。为了规避港口费，Seaspan 据称正在将总部从中国香港迁往新加坡，同时将旗下约 100 艘船由中国香港船旗更换为新加坡船旗。

另外，Alphaliner 也指出，在集运公司通过调整船舶部署和其他缓解措施来降低影响之前，这些措施对各家公司的影响可能存在很大差异。



针对美国的港口费政策，此前中远海运集运 9 月 16 日在官网发布“关于 USTR 301 调查的告客户书”。中远海运集运指出，尽管该项收费可能会对公司的运营带来一定挑战，但中远海运集运始终对美国航线网络服务充满信心，并坚持投入稳定的运力，保持稳定的服务品质，持续为客户提供可靠、安全且高质量的物流解决方案。同时，中远海运集运将积极完善产品结构，以适应美国市场不断变化的需求，维持与市场水平相匹配且具有竞争力的运费及附加费等相关政策。中远海运集运长期深耕美国市场，严格遵循所有美国法律法规及政策要求，始终是促进美国进出口贸易值得信赖的合作伙伴。公司未来将秉持韧性与决心，以卓越服务为承诺，以传递价值为理念，稳健经营美国班轮运输业务。

此外，东方海外也已发表声明称，尽管该项政策将对公司运营成本造成一定影响，但公司对美国市场的长期承诺始终坚定不移。数十年来，东方海外作为值得信赖的合作伙伴，持续支持美国进出口贸易，提供安全、高效、优质的物流解决方案。东方海外承诺，将继续秉持诚信经营的核心理念，专注提升航线准班率，强化安全保障，全面履行服务承诺。同时，东方海外正积极优化产品与服务，以更好地满足美国市场不断变化的需求，并在维持卓越服务品质的基础上，确保费率及附加费用与市场水平保持一致，体现公平、透明的市场原则。东方海外强调，将继续深耕美国市场，将以卓越为目标、以客户为中心，坚定应对挑战，稳步推进业务发展。东方海外对客户的信任与支持深感珍视，并将以实际行动回馈每一份信赖。

中远海运集运和东方海外的声明意味着，中远海运不会撤离美线，并且会保持在美线的市场份额不变，同时也不会向客户转嫁 USTR 费用。

中国出手！修改《国际海运条例》完善反制条款

针对美国的 301 条款行动，中国也已采取了相应措施应对。9 月底，国务院总理李强日前签署国务院令，公布《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》，其中明确提出“任何国家或者地区对中华人民共和国国际海上运输及其辅助性业务的经营者、船舶或者船员采取或者协助、支持采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，除有关条约、协定能够提供充分有效的救济外，中华人民共和国政府根据实际情况采取必要的反制措施”。

根据《决定》，《中华人民共和国国际海运条例》第四十六条修改为：“与中华人民共和国缔结或者共同参加国际海运相关条约、协定的国家或者地区，违反条约、协定的规定，使中华人民共和国根据该条约、协定享有的利益丧失或者受损，或者阻碍条约、协定目标实现的，中华人民共和国政府有权要求有关国家或者地区政府终止上述行为，采取适当的补救措施，并可以根据有关条约、协定中止或者终止履行相关义务。

“任何国家或者地区对中华人民共和国国际海上运输及其辅助性业务的经营者、船舶或者船员采取或者协助、支持采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，除有



关条约、协定能够提供充分有效的救济外，中华人民共和国政府根据实际情况采取必要的反制措施，包括但不限于向靠泊中国港口的该国家或者地区的船舶收取特别费用，禁止或者限制该国家或者地区的船舶进出中国港口，禁止或者限制该国家或者地区的组织和个人获取中国国际海上运输相关数据、信息以及经营进出中国港口的国际海上运输及其辅助性业务。”

9月30日，中国船东协会发布声明称，坚决支持修改《国际海运条例》细化完善反制条款。中国船东协会代表全体会员单位对此表示完全赞同和坚决支持。

中国航运巨头“硬抗”！美国天价港口费即将落地

中国船东协会指出：“国际航运作为世界贸易的重要桥梁与纽带，在促进各国经贸往来、维护全球产业链供应链安全稳定等方面发挥着不可替代的关键作用。中国船东始终恪守国际航运规则与市场原则，坚持开放合作、公平竞争的价值导向，积极融入并深度参与国际航运市场建设，为全球贸易提供稳定、高效、优质的物流服务，为促进世界经济贸易的繁荣与发展作出了重要贡献。”

“我国一贯秉持友好合作、互利共赢的原则推动与世界各国发展海运关系，2001年出台《中华人民共和国国际海运条例》，将我国在WTO的国际海运承诺落实成为国内法，国际海运业成为对外开放最早、对外开放程度最高的领域之一。入世20多年来，我国坚定践行WTO海运承诺，并通过自贸区建设，主动扩大国际海运业对外开放的广度和深度，吸引各国企业在华投资开展国际海运业务，并享受公平公正待遇。得益于我国的对外开放政策和公平竞争环境，国际主要海运企业均在中国设立机构并开辟航线，我国海运航线和服务网络遍布世界主要国家和地区，已成为世界上海上货物运输量最多的国家，有力推进了世界海运业发展，支撑了全球贸易和经济发展。”

声明称，当前个别国家在海运领域滥用“301调查”，发布实施对中国企业收取港口费的歧视性限制性措施，中国全体船东坚决反对，并将依法保障自身权益，同时也将克服困难，继续保障国际海运物流供应链稳定，维护正常国际经贸秩序。

《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》对条例第46条关于反制的规定作了进一步丰富与细化，目的是通过法律手段有力维护我国海运权益、保障国际海运业公平竞争环境。针对任何国家对中国航运企业、船舶或者船员实施的歧视性限制措施，我们有权依法采取必要反制措施，这对于推动构建公平、正义的国际海运治理体系，促进全球贸易畅通、维护产业链供应链安全韧性具有重大意义。

中国船东协会将继续积极发挥行业组织的桥梁与平台作用，深化国际合作与交流，推动行业高质量健康发展，为构建开放包容、互利共赢的全球航运体系贡献力量。

来源：国际船舶网



【200 艘！马士基船队大改造！】

据马士基公司的报道，该公司在其旨在降低燃料消耗、运营成本和排放的大型集装箱船队改装计划中已成功达成一个重要里程碑。这一策略被誉为“双赢模式”，既提升了马士基的船舶性能，又让船东从升级后的船舶中获得了长期价值。

迄今为止，马士基已与 50 家船东旗下 200 艘船舶的定期租船合作伙伴共同执行了超过 1500 个项目。目前还有 1000 个项目正在进行中，预计将于 2027 年完成。这些升级项目的资金投入由马士基和船舶所有者共同承担。

马士基资产战略与战略合作伙伴关系负责人艾哈迈德·哈桑表示：“我们的中长期租船船队在我们的运营以及总燃油消耗中占据很大一部分。”他强调了与合作伙伴合作以实施解决方案的重要性，这些方案不仅要减少排放，还要提高船队的竞争力。

根据 Alphaliner 的数据，马士基目前超过一半的船舶处于租船协议中。在其总计 736 艘集装箱船的船队中，约有 392 艘是租来的。

许多船只最初的设计速度高于如今的标准速度；不过，技术的进步使一些船舶能够大幅提高其集装箱装载量。

这些改造计划包括对原设计进行重大修改，比如更换螺旋桨或采用球鼻艏以提高速度效率。通过将优化设计的球鼻艏融入船体设计，水流可以被重新塑造，从而减少阻力，提升水动力性能。此外，更换螺旋桨并搭配前置旋流装置有助于最大限度地提高推力，同时减少能量损失。

其他改进措施包括安装辅助发动机废热回收系统，将多余热量转化为蒸汽——从而减少对传统燃油锅炉的依赖——以及采用轴带发电机系统，降低辅助发动机的使用。

通过诸如提升驾驶室以改善视野、增强进料能力或加固绑扎桥以支持更深吃水等各类结构升级，以及先进的装载计算机功能，实现了载货能力的提升。

这一举措与马士基更广泛的目标相一致：到 2030 年，与 2022 年的水平相比，将温室气体排放量减少 35%。去年，该公司宣布了有关新船建造的计划，旨在用新船替换船队中的老旧船只，同时也在为这些新船探索替代燃料。



一项显著成就包括在 2024 年初将一艘大型集装箱船——“马士基哈利法克斯”号——改造为甲醇双燃料动力，此次改造还使集装箱运力增加了近 5%。该公司已表示计划考虑对同级别 (15000 标准箱) 的姊妹船进行类似的改造。

来源：航运在线

【燃料油需求意外反弹！红海绕航与影子船队成最大推手】

近期，船舶与发电使用的燃料油意外迎来强劲反弹。减排政策与清洁能源替代的努力，并未如预期般压制需求，反而被“影子船队”的崛起与红海局势引发的大规模绕航所抵消。

本应逐渐被船用柴油和低硫燃料油边缘化的高硫燃料油 (HSFO)，在大量船东依赖脱硫塔的背景下重返市场中心。叠加西方对俄罗斯的制裁与红海袭击的持续发酵，这股原本应当衰退的能源需求，反而被推升至一个新的高度。

Energy Aspects 分析师 Royston Huan 此前指出：“燃料油市场展现出了惊人的韧性。发电需求的持续强劲，加上胡塞武装在红海的袭扰造成航运中断，都推动了需求超出预期。”

根据国际能源署 (IEA) 在 6 月发布的年度报告，自 2019 年以来，柴油和航空煤油的需求已明显下滑，汽油消费仅增长 1.9%，而燃料油的需求却逆势上升 4.8%，2025 年平均达到每日 650 万桶。

短期内，炼厂的采购或许还能给燃料油带来支撑，但随着沙特和巴西部分炼厂在 11 月至 12 月结束检修恢复生产，市场供需将逐步转松。

早在 2020 年，IEA 曾预测燃料油在 2019 至 2025 年的需求增幅仅有 1.6%，是所有主要成品油品种中最低的。然而现实走势却大幅跑赢预期，尤其在中东和北非地区，因酷暑频繁，发电对燃料油的依赖度上升。

数据显示，沙特和埃及在 2024 年的燃料油进口同比增长了 33%，而在 2025 年迄今仍保持比 2023 年高出约 31%。与此同时，西方对俄罗斯的制裁也使沙特等国大量进口折价的俄产燃料油，从而释放出更多原油用于出口。



红海危机也显著推升了燃料油消耗。越来越多船只放弃通过苏伊士运河，转而绕行好望角，加大了航程与燃料消耗。据咨询公司 FGE 估算，这类绕航每天额外增加约 10 万桶燃料油需求，相当于全球船用燃料的 2%。

虽然 IEA 认为红海扰动对加油需求的实际拉动效应低于预期，但在市场层面，这一因素仍不可忽视。

同时，西方对伊朗和俄罗斯的制裁也助长了一支庞大的“影子船队”。这些船多数老旧（服役 15 至 20 年以上），通常在没有西方主流保险或安全认证的情况下运营，并且大多继续燃烧高硫燃料油。

据业内和分析机构估算，目前“影子船队”规模在 1200 至 1600 艘油轮之间，约占全球油轮船队的五分之一。这些船舶每天的燃料消耗超过 10.6 万桶，约等于全球需求的 2%。FGE 分析师 Eugene Lindell 直言，这些老旧船效率低下、行程又长，进一步放大了燃料油消耗。

国际海事组织（IMO）在 2020 年实施限硫令，将船用燃料的硫含量上限从 3.5% 降至 0.5%，一度打击了高硫燃料油需求。然而，洗涤塔的大规模普及却让 HSFO 消费逐渐恢复。

据 DNV 数据，到 2024 年底，全球已超过 6000 艘船安装了脱硫塔，预计年底将达 6523 艘，高于 2020 年的 4348 艘。

虽然 IEA 预计燃料油需求将在 2026 年后逐渐回落，到 2030 年均值约为 610 万桶/日，但监管的不确定性或将延缓下降速度。Energy Aspects 指出，美国政府对于 IMO 的排放收紧及碳定价提案态度强硬，抵制推动，可能拖慢政策的落地。

来源：海运圈聚焦

【船队老龄化严重！分析师：这一市场正迎来“黄金时刻”】

在被超大型船舶和创纪录新船订单主导的集装箱航运市场，长期不太受关注的“支线船”正逐渐成为业内焦点。船舶经纪商 Intermodal 最新市场分析显示，在未来两年大船运力大规模投放、供给过剩隐忧加剧的背景下，支线船市场反而因供应紧张、船龄偏高以及区域贸易需求稳定，而展现出稀缺性和韧性。



Intermodal 研究主管 Yiannis Parganas 直言，支线船与整体集装箱市场之间的对比极为鲜明。当前，所有集装箱船型的订单/船队比接近 30%，其中 12,000 至 16,999 TEU 级新巴拿马型和超大型船舶的比例更是高达 44%。未来两年，市场将迎来庞大的新增运力，仅 2025 年全球集装箱船队预计就会增长 6.7%，其中新巴拿马型船舶增幅接近 17%；到 2026 年，增速虽有所放缓，但仍有 4%，远超长期需求走势。与之形成对照的，是支线船极其克制的订造态势，订单量仅占船队的 4.93%，接近历史低位。新造船保持均衡，2025 年的下单水平与去年相近，仅为疫情后市场狂热时期的零头。

更重要的是，支线船的船队结构本身也在加速分化。如今，超过 28% 的船舶服役年限已超 20 年，船队平均船龄也超过 15 年。在环保法规趋严与运营成本不断攀升的背景下，老旧船舶的退出几乎是必然。未来 18 至 24 个月，更多支线船将驶向拆解场。也就是说，支线船非但没有新增运力压力，反而在收缩。到 2026 年，船队规模预计将下降 1.3%，这是自 2016 年以来的最大幅度收缩。在一个其他板块还在“拼命造船”的行业里，这种结构性收紧可谓凤毛麟角。

从需求端看，支线船也具备天然优势。2025 年，全球集装箱贸易预计增长 2.5%，吨海里需求增长 2.2%；2026 年，增速将微升至 2.7%。虽然这些数字相较疫情前的高光年份略显平淡，但对一个几乎没有新增船队的细分市场而言，已足够支撑稳健的运力利用率。支线船主要活跃在区域内航线，天然贴近这类温和增长。与依赖深海干线、容易受需求波动与运价震荡影响的大船不同，支线船服务的是区域港口与干线枢纽之间的稳定货流。以亚洲为例，产业链区域化与“中国+1”制造转移，持续推升亚太区域内货量；在欧洲，次级港口网络密集，加之“近岸外包”趋势，以及地中海与黑海航线扩展，都离不开支线网络支撑。这些航线的角色，是大船无法替代的。

收益表现也进一步印证了支线船的韧性。2025 年以来，1,000 TEU 集装箱船的定期租金累计上涨近 14%，1,700 TEU 船型涨幅更超过 21%。长期走势同样可喜，1,700 TEU 船型的三年期租约价格自年初以来已飙升近 25%，这既反映市场吨位的稀缺，也显示承运人愿意锁定长期运力。

Parganas 强调，支线市场之所以突出，正在于它能在一定程度上脱离“全球大趋势”的引力。与动辄数万 TEU、持续爆发订单的大型船相比，支线船似乎更像“逆行者”，其遵循另一套逻辑——稳健订造、自然更新，以及在全球贸易中不可替代的角色。正因如此，支线市场的基本面正重新吸引资本目光，近期新船订造已出现温和回升，这不仅是对板块信心的再确认，更意味着支线市场或将进入一个长期强势与战略价值突出的阶段，其背后驱动力正是供应收紧与区域需求的双重支撑。

来源：携船网

【印尼煤炭出口逐步回暖】

尽管 2025 年开局疲软，但当前印尼动力煤出口已现复苏迹象。该国 6 月动力煤出口量跌至本年谷底，约为 3500 万吨，但至 8 月强势回升至近 4800 万吨，超越了去年



同期水平。上半年印尼动力煤出口量为 2.364 亿吨，低于 2024 年同期的 2.63 亿吨，然而 8 月的强劲表现预示着此前的部分跌势或于下半年得到弥补。

政策调整预计将助推此番转变。8 月下旬，印尼取消煤炭及矿产销售须以政府基准价格为底价的规定，赋予出口商更大灵活性以紧跟市场指数。税收与特许权使用费仍与基准价格挂钩，而 9 月的基准价格将助力印尼煤炭在与澳大利亚及俄罗斯同类产品的竞争中保持优势。

贸易政策层面，欧盟与印尼的全面经济伙伴关系协定(CEPA)于 9 月 23 日在巴厘岛签署，此为提升印尼贸易形象的关键一步。同时，航运数据显示其贸易版图已不再局限于中国和印度，菲律宾亦成为其稳定出口市场。8 月，巴拿马型与超灵便型船舶自巴厘巴板、塔博内奥、马辰、及穆阿拉等港口载货启航，运抵苏亚尔、利迈、巴格比劳、马里韦莱斯与达沃港。这凸显了菲律宾作为稳定出口目的地的作用，尽管其能源结构正逐步向液化天然气转型。

来源：中国远洋海运 e 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	03/10/25	26/09/25	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,650	7,700	-50	-0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,300	7,350	-50	-0.7%	
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	03/10/25	26/09/25	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: 2025-10-07

(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	210,000	Qingdao Beihai SB, China	2028	CMT - Taiwanese	7,750	Methanol, LNH and ammonia ready
6	Bulker	62,823	IMI, Saudi Arabia	2028-2029	Bahri Dry Bulk - Saudi Arabian	3,380	
2+2	Tanker	157,000	Samsung HI, S. Korea	2028	New Shipping - Greek	8,450	Scrubber fitted
2	Tanker	50,000	Wuhu Shipyard, China	2027	Densay Shipping - Turkish	undisclosed	Option exercise
2	Tanker	38,000	Nantong Xiangyu, China	2028-2029	JV NYK Stolt Tankers - Norwegian/Japanese	undisclosed	Stainless steel chemical tankers
3	Tanker	33,000	Jiangxi New Jiangzhou Shipbuilding, China	2028-2029	DM Shipping - S. Korean	5,600	Stainless steel chemical tankers
8	Container	14,000 teu	HD Huundai, S. Korea	-	HMM - S. Korean	18,000-18,500	LNG dual fuel
4	Container	14,000 teu	Hanwha Ocean, S. Korea	-	HMM - S. Korean	18,000-18,500	LNG dual fuel
2	Container	1,930 teu	Huangpu Wenchong, China	2027	Josco - Chinese	3,200	Option exercise
4+6	MPP	12,500	Jiangsu Soho Marine, China	2027-2029	HS Schiffahrts - German	3,000	

◆ 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
MINERAL SHOUGANG	BC	206,392		2019	China	6,550	Chinese	Eco, scrubber
HEBEI NO. 1	BC	180,373		2009	China	2,500	Undisclosed	scrubber fitted
TOSCO QIANAN	BC	170,058		2010	S. Korea	2,160	Undisclosed	
YUYO	BC	92,307		2013	Japan	undisclosed	Undisclosed	
NAVIOS HELIOS	BC	77,075		2005	Japan	825	Undisclosed	SS/DD due, scrubber fitted
TASIK SAKURA	BC	76,334		2011	Japan	1,530	Greek	
ANDRIA	BC	75,375		2006	Japan	980	Chinese	
ATHERAS	BC	74,475		2006	China	850	Undisclosed	
IMABARI QUEEN	BC	60,405		2016	Japan	2,350	British Bulkers	scrubber fitted
FOREVER SW	BC	58,186		2010	Philippines	1,520	Undisclosed	
HAUT BRION	BC	57,075		2011	China	1,230	Chinese	
STONEWELL PIONEER	BC	56,533		2014	China	1,470	Chinese	
ICARIUS	BC	55,921		2007	Japan	1,175	Chinese	
TBC PRIME	BC	38,529		2011	Japan	1,400	Vietnamese	
TBC PASSION	BC	38,215		2011	Japan	1,440	Vietnamese	
BEN 1	BC	35,000		2015	China	1,475	Undisclosed	
IRMA	BC	34,947		2000	Japan	480	Undisclosed	
AFRICAN HERON	BC	34,387		2016	Japan	1,750	Greek	
AFRICAN MERLIN	BC	34,376		2016	Japan	1,750	Greek	
AFRICAN GOSHAWK	BC	34,370		2016	Japan	1,750	Greek	



CLEARWATER BAY	BC	29, 118	2012	China	920	Undisclosed
SEN TREASURE	BC	29, 029	2013	China	undisclosed	Undisclosed
DANNY BOY	BC	28, 386	2005	Japan	550	Undisclosed
AMIRA SARA	BC	28, 339	2014	Japan	1, 180	Greek
BRIGHT HOPE	BC	28, 201	2010	Japan	960	Vietnamese

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, 500	MSC - Swiss	
BHARANI	CV	47, 027	3, 635	2010	China	3, 000	Undisclosed	bss c/free delivery February 2026
SC POTOMAC	CV	12, 457	1, 155	2002	Turkey	920	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
ASIAN SPIRIT	GC/MPP	12, 479		2006	Ukraine	undisclosed	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
LANDBRIDGE FORTUNE	TAK	308, 297		2016	China	17, 160	Undisclosed	en bloc, scrubber fitted
LANDBRIDGE PROSPERITY	TAK	308, 285		2016	China			
LANDBRIDGE HORIZON	TAK	308, 121		2019	China	1, 030	Undisclosed	
ASPSOGOS	TAK	115, 444		2004	S. Korea	2, 200	Undisclosed	
PGC COMPANION	TAK	72, 825		2005	China	1, 030	Undisclosed	



ARRAN	TAK	34,825	2022	China	3,400	Union Maritime - UK
SAN SEBASTIAN	TAK	32,258	2007	Japan	1,350	Undisclosed Epoxy/IMO 2/3
GOLDEN RAY	TAK	19,802	2012	Japan	2,400	S. Korean

◆ 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
BOW CEDAR	TAK	37,455	11,043	1996	Norway	940.00 incl 2,300 Ts solid stainless steel and 700 Ts bunkers

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
EENA 1	GC/TWK	4,106	1,444	1981		undisclosed

其它						
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨
TG ARKTIKA	BC	23,645	8,110	2007	China	undisclosed Turkey
NORTH VIKING	GC	3,048		1977	Norway	undisclosed
NORTHERN ENDEAVOR	OTHER/FPSO	179,300	26,500	1999		undisclosed



◆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
2025-10-10	710.480	823.380	4.653	91.296	947.310	467.210	409.500	548.090	883.330
2025-10-09	711.020	828.250	4.665	91.377	954.770	469.270	412.450	549.720	888.870
2025-09-30	710.550	833.510	4.786	91.298	955.140	467.610	410.870	551.310	891.320
2025-09-29	710.890	833.160	4.765	91.368	954.110	466.160	411.190	551.080	892.250
2025-09-26	711.520	831.170	4.752	91.430	950.620	465.990	411.170	550.520	890.850

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