



全一海运市场周报

2025.10 - 第3期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025. 10. 13 - 10. 17)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 远洋航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场继续反弹行情，运输需求总体平稳，远洋航线市场运价走高，带动综合指数上涨。据海关总署最新公布的数据显示，以美元计价，中国9月出口同比增长8.3%，出口同比增速创六个月高点，在复杂的外部环境下，我国外贸延续了稳中向好的发展势头。10月17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1310.32点，较上期上涨12.9%。

欧洲航线：据海关总署的数据显示，9月我国对欧盟出口同比增长14.2%，创3年来最大增速；前三季度，我国对欧盟出口同比增长8.2%，中欧贸易保持平稳增长，对欧洲出口的改善继续成为出口市场的主要增长动力。本周，运输需求总体稳定，即期市场订舱价格继续反弹行情。10月17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1145美元/TEU，较上期上涨7.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价继续上行。10月17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1613美元/TEU，较上期上涨3.5%。

北美航线：据统计，2025年以来中国对欧美的出口出现较为明显的背离，9月，中国对美出口减少27%，自4月以来连续6个月出现负增长。近期，美方出台多项措施，其中美对华造船等行业301调查及限制措施的实施影响了全球供应链稳定，造成贸易成本上升，严重损害中国相关产业利益。相关措施令中美贸易的前景面临严峻的考验，但短期内可能再次产生“抢出口”效应。本周，运输需求相对稳定，即期市场订舱价格继续从低位反弹。10月17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1936美元/FEU和2853美元/FEU，分别较上期上涨31.9%、16.4%。

波斯湾航线：运输需求平稳增长，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。10月17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1248美元/TEU，较上期上涨28.0%。



澳新航线：运输需求表现良好，推动市场运价继续上行。10月17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1311美元/TEU，较上期上涨13.1%。

南美航线：货量表现保持稳定，市场运价继续上涨。10月17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2658美元/TEU，较上期上涨8.7%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。10月17日，中国出口至日本航线运价指数为946.31点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【天气影响运力紧缺 综合指数大幅上涨】

本周，北方港口因天气原因多次封航，影响船舶周转，打乱运输节奏，加之外贸兼营船外流，市场可用运力减少，即期运力难求，沿海散货运输市场综合指数持续上行。10月17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1115.52点，较上期上涨8.6%。

煤炭市场：市场需求方面，节后，北方天气转冷，东北、华北多地已陆续启动冬季供暖或冬储采购。华东和南方地区也在周二、周三之后陆续迎来降温天气，但相比往年，民用日耗煤量依旧呈现同比高位增长。本周，沿海八省电厂日耗209.1万吨，环比上涨6.5万吨，存煤可用天数16天，库存3340万吨。煤炭价格方面，节后，主产地频繁遭遇降雨，叠加大秦线检修影响煤炭发运，煤炭货源供应明显收紧。其次，经历了夏天的消耗，叠加国庆节期间气温强势回升，电厂高卡煤库存见底。同时，长协价格上涨，激发货主挺价惜售情绪，煤炭价格小幅上涨。环渤海港口库存下降较快，各港调进量94.4万吨，环比下跌30.9万吨，调出量99.8万吨，环比减少4.7万吨，合计存煤2197万吨，环比下行36万吨。运价走势方面，10月，华东华南地区反常高温天气支撑下游电厂采购需求。同时，外贸市场火热，吸引外贸兼营船外流，沿海煤炭运输市场运力收紧，即期运力难寻，沿海市场打破往年节后平淡局面，整体商谈氛围活跃度提高，货盘释放节奏加快，运价和煤价先后迎来跳涨。

10月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1147.17点，较上期上涨12.2%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收948.27点，较10月10日上涨35.7%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价40.6元/吨，较10月10日上涨11.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为48.6元/吨，较10月10日上涨13.5元/吨，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为52.5元/吨，较10月10日上涨12.9元/吨。

金属矿石市场：受节后钢材库存累积影响，终端需求小幅回落，钢厂盈利率下降，铁水产量小幅下降但仍处高位，对铁矿石需求仍有支撑。运输市场方面，节后上游疏



港，港口库存持续去化。因北方天气原因封航多次，影响船舶周转，即期运力吃紧，支撑船东看涨情绪，沿海金属矿石运价延续上涨。10月17日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收812.84点，较10月10日上涨15.5%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价31.7元/吨，较10月10日上涨5.0元/吨。

粮食市场：本周，东北产区新粮上市进入高峰期，基层农户售粮积极性较高，部分地区出现集中售粮现象，市场粮源流通量增加，同时直属库已经陆续开启收购，中储粮轮换采购量快速扩大，市场心态有所转好，玉米价格小幅回弹。运输市场方面，轮换收储启动以及南北港玉米发运顺价，叠加北方港口封航，可用运力周转不足，支撑船东看涨情绪，沿海粮食运价大幅上涨。10月17日，沿海粮食货种运价指数报1142.59点，较上期上涨17.1%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价58.9元/吨，较上期上涨6.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡走低，国内成品油价格同步下行。供应端，主营及地方炼厂开工率均下滑，资源供应有所减少。需求端，私家车回归日常出行为主，汽油终端消耗转淡，柴油方面因农业用油量上升且户外基建、厂矿用油单位开工率继续回升，柴油需求继续向好发展。运输市场方面，下游观望情绪浓厚，从业者补货刚需为主，市场整体较为冷清，沿海成品油运价小幅波动。10月17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963.02点，较上期下跌0.2%；市场运价指数878.51点，较上期下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船运价普遍上涨 远东租金指数大幅上扬】

本周，受中美相关政策影响，国际干散货运输市场波动剧烈，大中型船运价普遍上涨明显。分船型来看，海岬型船市场因政策影响，FFA远期合约价格上窜下跳，现货市场运价大涨大跌；巴拿马型船市场，十一假期后印尼煤炭船运需求持续释放，且在政策影响下市场可用运力偏紧，日租金稳步上行；超灵便型船市场运输需求不温不火，可用运力充裕，日租金小幅波动。远东干散货租金指数在大中型船上涨拉动下大幅上扬。10月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1797.30点，较10月9日上涨12.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场受政策影响大幅波动，整体呈先扬后抑走势，太平洋市场运价较上周明显上涨。周初，尽管太平洋市场货盘不多，但受中美对相关船舶互征港口费政策影响，FFA远期合约价格大幅上涨，市场看涨情绪浓厚，船东报价大幅上升，运价跳涨。据悉澳大利亚至青岛航线最高有12.25美元/吨的成交，较上周五上涨27.9%。周二，受对部分船舶豁免政策影响，FFA远期合约价格下跌，市场情绪有所缓和，运价高位回落至10.5美元/吨之下。周中开始，政策对市场情绪面的影响



逐渐减小，太平洋市场货盘不多，运价小幅波动。临近周末，巴西市场活跃度有所上升，FFA 远期合约价格小幅上涨，运价小幅回升。10月16日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27766 美元，较 10月9日上涨 17.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.390 美元/吨，较 10月9日上涨 8.6%。远程矿航线，本周巴西长航线市场货盘一般，运价走势跟随太平洋市场，但整体波动不大。10月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.844 美元/吨，较 10月9日下跌 1.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金明显上涨，粮食运价小幅波动。太平洋市场，国内南方电厂日耗持续较高，且国内煤价上涨，进口煤依然有价格优势，本周 10 月下旬装期的印尼煤炭货盘较多。运力方面，受中国对美国 301 反制政策影响，租家倾向于选择中国建造的船舶，市场可用运力偏紧，市场看涨情绪浓厚，船东报价较高，日租金明显上扬。10月16日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 17550 美元，较 10月9日上涨 16.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 16242 美元，较 10月9日上涨 17.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.691 美元/吨，较 10月9日上涨 11.3%。粮食市场，南美粮食运输市场供需总体平衡，运价小幅波动。10月16日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.908 美元/吨，较 10月9日微涨 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金小幅波动。本周东南亚市场煤炭、镍矿、我国北方出口钢材货盘均不多，运力相对充裕，市场整体表现不温不火，日租金小幅波动。临近周末，月底月初装期的煤炭货盘略有增加，日租金有小幅上涨趋势。10月16日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11732 美元，较 10月9日上涨 2.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.257 美元/吨，较 10月9日微涨 0.5%。

(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 10 月 10 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 350 万桶至 4.24 亿桶，增幅 0.8%。原油进口 525.5 万桶/日，较前一周减少 87.8 万桶/日。原油出口增加 87.6 万桶/日至 446.6 万桶/日。美国国内原油产量增加 0.7 万桶至 1363.6 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2066.9 万桶/日，较去年同期减少 0.5%。美国原油库存的意外增加主要源于炼厂季节性检修导致的加工量下降。OPEC+决定从 11 月起增产 13.7 万桶/日，低于市场预期的 50 万桶/日，尽管产油国不断谨慎调节供应，但是国际能源署(IEA)的最新预测仍预示着全球原油需求陷入停滞，2026 年全球石油市场可能面临每日高达 400 万桶的供应过剩高于之前的预测。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 60.95 美元/桶，较 10 月 9 日下跌 6.60%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。10月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1791.28 点，较 10月9日上涨 27.3%。



超大型油轮 (VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线 11 月初货盘陆续进场，国际政治与贸易消息对市场情绪影响明显，美国宣布对中国原油码头实施制裁，中国宣布反制措施对美资船舶征收对等港口费，短期内加剧中美航运关系紧张的担忧，推升了市场的避险情绪。随着中国交通运输部发布的关于对美船舶征收特别港务费的实施细则落地，中国建造船舶可豁免缴纳该费用的条款，政策影响范围相对可控，成交运价也在大幅上涨后高位企稳。目前，整体船位较为充足，船东情绪面依旧高涨，在月底月初的时间节点，若能持续集中出货，运价预计仍将维持高位运行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS92.25，较 10 月 9 日上涨 33.33%，CT1 的 5 日平均为 WS91.31，较上期平均上涨 0.40%，TCE 平均 7.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS91.28，上涨 20.40%，平均为 WS89.37，TCE 平均 8.7 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 10 月 21-23 日，成交运价为 WS72。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 26-28 日，成交运价为 WS80。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 26-28 日，成交运价为 WS82.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 25-27 日，成交运价为 WS92。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 1-3 日，成交运价为 WS90。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 15-20 日，成交包干运费约为 1030 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 15-20 日，成交包干运费约为 1240 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量减少】

10 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1137.25 点，环比下跌 0.05%。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 +0.36%、+0.90%、-1.05% 及 +0.37%。

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上涨 0.19%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.06%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.36%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.37%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 22 艘（环比减少 9 艘），总运力 184.27 万载重吨，总成交金额 40080 万美元，平均船龄 11.91 年。

国际油轮二手船价涨多跌少。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 2.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.87%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.81%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.03%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 15



艘（环比减少 1 艘），总运力 68.92 万载重吨，总成交金额 29473 万美元，平均船龄 12.29 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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下跌 1.28%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.61%。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 0.89%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.12%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.28%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.20%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 12 艘（环比减少 23 艘），总运力 2.76 万载重吨，总成交金额 6036.60 万人民币，平均船龄 13.71 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13日		10月14日		10月15日		10月16日		10月17日	
BDI	2,144	+208	2,022	-122	1,997	-25	2,046	+49	2,069	+23
BCI	3,392	+593	3,007	-385	2,916	-91	3,058	+142	3,121	+63
BPI	1,806	+42	1,815	+9	1,821	+6	1,826	+5	1,827	+1
BSI	1,400	-2	1,408	+8	1,418	+10	1,422	+4	1,424	+2
BHSI	874	+1	877	+3	878	+1	883	+5	885	+2



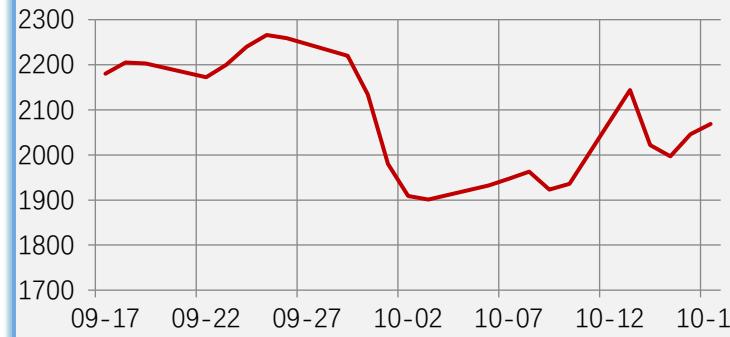
全一海运有限公司



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	10/10/25	03/10/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,250	26,750	500	1.9%
	三年	22,250	22,500	-250	-1.1%
Pmax (76K)	一年	15,500	14,500	1000	6.9%
	三年	12,000	11,750	250	2.1%
Smax (58K)	一年	14,000	15,250	-1250	-8.2%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-10-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'GCL Lazaro' 2023 82447 dwt dely aps EC South America 30/31 Oct trip redel Singapore-Japan \$17,500 + \$750,000 bb - cnr

'Darya Rashmi' 2023 82210 dwt dely aps EC South America 28 Oct trip redel Singapore-Japan \$18,000 + \$800,000 bb - Bunge

'Shen Hua 812' 2014 76124 dwt dely Hong Kong 23 Oct trip via Indonesia redel South China \$16,500 - cnr

'Yasa Unity' 2006 75580 dwt dely aps Richards Bay 28/30 Oct trip redel India \$13,800 +\$380,000 bb Propel Shipping



'Mea Mare' 2024 64025 dwt dely Tuticorin prompt trip via South Africa redel Singapore-Japan \$16,750 - cnr

'Jia Yue' 2019 63319 dwt dely Lianyungang prompt trip redel West Africa \$14,500 - cnr

'Pacific Jasmine' 2016 61473 dwt dely EC South America 26 Oct trip Singapore-Japan \$16,750 + \$675,000bb - cnr

'Yasa Magnolia' 2025 40558 dwt dely N Brazil prompt trip redel Algeria \$25,000 - Norvic

'Izumo Hermes' 2020 37301 dwt dely Itagui prompt trip redel passing Otranto \$24,000 - Ultrabulk

(2) 期租租船摘录

'Alpha Legacy' 2018 82047 dwt dely aps EC South America 27 Oct/7 Nov trip redel Poland \$25,000 - Louis Dreyfus

'Capricorn Trader' 2015 81824 dwt dely Tuticorin 22/28 Oct trip via Richards Bay redel India \$16,000 Seapol

'Shen Hua 803' 2013 75403 dwt dely Yuhuan 23 Oct trip via Indonesia redel South China \$15,500 - GML

'Tai Steadiness' 2024 64589 dwt dely Alexandria prompt trip redel US Gulf intention salt \$14,000 - NBC <last week>

'Ocean Tianchen' 2018 63562 dwt dely Fujairah prompt trip redel Bangladesh \$17,000 - Teambulk

'Euro Band' 2009 58761 dwt dely Fujairah 19/24 Oct trip via GOA redel Mediterranean \$12,000 - cnr

'Friedrike' 2011 57696 dwt dely Ponto Ubu 30 Oct trip redel Itaguai \$24,000 - Norsul



'Ernst Oldendorff' 2015 38330 dwt dely Santa Marta trip redel Peru intention coal \$34,000 - Ultrabulk

4. 航运&船舶市场动态

【苏伊士运河“喊话”马士基!】

埃及苏伊士运河管理局正加紧行动，力图挽回因红海危机导致的航运量下滑和财政收入锐减。近日，苏伊士运河管理局主席 Osama Rabie 中将在会见丹麦大使 Lars Bo Møller 及其代表团时，公开呼吁马士基“率先恢复经由苏伊士运河的通航”，以支持该水道的复苏。

据苏伊士运河管理局通报，Osama Rabie 在会晤中强调了该局与马士基长期以来的合作关系，对双方“基于信任与互利”的伙伴关系表达了高度赞赏，并与丹方代表就红海地区的安全形势进行了深入交流。丹麦大使则表示，重返苏伊士运河是“势在必行”的选择，因为这条航道仍是全球贸易的生命线。

马士基与苏伊士运河渊源已久，其旗下 APM 码头公司在运河北端的东塞得港运营着一个重要的集装箱码头。该码头的扩建工程正在推进，预计将大幅提升港口吞吐能力和竞争力。

不过，自 2023 年 12 月起，红海地区接连发生的袭击事件令航运安全形势急剧恶化。马士基在“Maersk Gibraltar”轮险遭袭后，立即下令暂停通过曼德海峡的所有航次。仅两周后，“Maersk Hangzhou”轮在驶往苏伊士港途中遭到攻击，险被武装快艇登船。事后，马士基全面改道绕行非洲。

尽管国际护航行动逐步展开，但马士基至今仍未恢复经由苏伊士运河的航线，理由是区域安全仍存在高度不确定性。今年 7 月，旗下为美国政府承运货物的“Maersk Sentosa”轮在亚丁湾再次遭遇袭击，进一步加剧了公司对红海通航的谨慎态度。

与此同时，部分班轮公司如达飞已在欧盟“EUNAVFOR Aspides”海军行动护航下，逐步恢复通过苏伊士运河的航行。然而，多数主要承运人仍对风险保持警惕，选择延后重返该航线。

苏伊士运河管理局方面近月来频繁与各大班轮公司接触，试图重建信心。但胡塞武装 7 月击沉两艘散货船、近期又在亚丁湾造成货船受损，使复航计划再度受阻。



根据埃及中央银行最新发布的数据，苏伊士运河在 2025 年上半年仍实现 18 亿美元收入，同比仅降 1.4%。然而，整个 2024/2025 财年收入却暴跌 45.5%，仅为 36 亿美元。同期过境船舶减少 38.5%，至约 1.24 万艘，净吨位更锐减 55%，至 4.83 亿吨。

在埃及经济持续承压的背景下，苏伊士运河通航量的恢复已成为国家战略任务。业内人士认为，若以色列与哈马斯的“和平协议”得到有效落实，将可能成为红海航运安全格局的重大转折点。如果局势稳定得以延续，未来数月，航运市场或将迎来航程恢复、运价回落、港口压力缓解等连锁反应。而对苏伊士运河管理局及埃及经济而言，这份协议无疑是一线急需的希望之光。

不过，也有分析人士也警告，短期内全面恢复红海航运仍存在不确定性。若胡塞武装将袭击行动视为“自主议价工具”，或以其他政治目的延续攻击行为，局部威胁仍可能持续。此外，停火协议能否持续执行、以色列军方的行动节奏以及美国在中东的政策调整，都可能影响地区安全的持久性。

来源：海运圈聚焦

【BIMCO：美国贸易代表办公室附加费不太可能推高运费】

美国贸易代表办公室(USTR)针对中国造船业征收的 301 条款附加费将于 10 月 14 日正式生效。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)分析称，这项针对中国拥有、运营或建造船舶的收费政策，预计将影响全球主要航运领域约 35% 的船队。不过业内权威认为，这项措施短期内可能引发操作混乱，但不太可能推动各板块运费持续上涨。

美国海关与边境保护局(CBP)最新确认的实施细则显示，自 10 月 14 日起，由中国实体拥有或运营的抵美船舶将按每净吨 50 美元计费；中国建造的集装箱船则需支付每净吨 18 美元或每卸箱 120 美元中的较高金额；汽车运输船与滚装船收费标准定为每净吨 14 美元。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示，当 USTR 针对中国在海运领域的主导地位收取的费用于 10 月 14 日生效时，散货船、原油油轮、成品油轮和集装箱船队中 35% 的船舶在停靠美国港口时可能需要支付额外费用。

他补充称，“散货船更容易收受到成本上涨的影响，约有 45% 的船舶可能会被征收费用。而原油轮与集装箱船受影响比例约为 30%，成品油轮则仅为 19%。这种差异主要



源于各船型在豁免资格、船舶所有权结构和运营模式上的不同。”

尽管表面影响范围广泛，但实际收费覆盖面可能大幅收窄。统计表明，美国在全球各航运板块的需求占比在 9%至 19%之间。以集装箱船为例，预计仅不足 20%停靠美国港口的船舶需要缴费。Niels Rasmussen 解释称：“虽然散货船和油轮的风险值高达 19%-45%，但真正定期挂靠美港的船舶比例有限。”

BIMCO 预判新规不会引发行业性涨价。由于几家班轮公司已承诺维持现价，预计集装箱市场的运费不会上涨。同时，鉴于受影响的非竞争力船舶更可能退出美线运营，新规对散货船和油轮板块的影响不大。

Niels Rasmussen 强调，“虽然实施初期的操作混乱可能会导致短期波动，但市场机制将抑制长期涨价空间。”

根据 CBP 通过货运系统信息服务发布的指引，付费责任明确归于船舶运营商。费用需通过美国财政部安全门户 pay.gov 提前缴纳，“强烈建议”在抵港前 3 日完成支付。未出示付款证明的船舶将面临靠港后作业禁令，这种设计确保了政策执行的刚性约束。

来源：航运界

【克拉克森研究：中国征收“特别港务费”】

针对 10 月 14 日生效的美国贸易代表办公室（USTR）港口费用，中国提出反制措施，宣布对美国相关船舶收取船舶特别港务费，将于同一天生效。

中国是航运业的最大市场。克拉克森研究初步研究认为，中国对美国收取港口费用对航运业的潜在影响预计较 USTR 的港口费用更为广泛，将涉及多个主要航运市场，除制造业相关船型外，散货船和油轮影响都显著上升。

美国相关船舶 - 潜在影响范围

根据克拉克森研究数据库的船舶要素统计“美国相关”船舶，当前船队中有 7,000-9,000 艘船舶潜在符合中国此次的征收船舶范畴。但考虑到多数美国船舶仅服务于美国本土或《琼斯法案》管辖贸易范围内，因此受影响船舶将大幅缩小。克拉克森研究统计，国际运输船舶中约 3,120 艘，即全球 3%的国际船队运力潜在受影响。



现将与美国相关船舶做几类区分，包括：美国建造、悬挂美国船旗、美国公司拥有或运营以及美国证券市场上市，相关方具有一定股权权益。

美国建造/或美国船旗 - 克拉克森研究统计，目前仅约 430 艘悬挂美国船旗或美国建造的船舶从事国际运输，且 2025 年至今，仅其中 18 艘在中国港口有过停靠。

对美国船东或运营商的船舶进行初步分析，克拉克森研究根据船东或船舶运营商记录为美国公司来统计，在第一类 430 艘船的基础上还有约 1,273 艘国际航行船舶可能受到影响。克拉克森研究记录美国船东和运营商数量约 300 家（拥有或运营国际航行船舶）。

若将所有在美国证券市场上市的航运公司纳入计算，则占比将上升。克拉克森研究统计，受影响的船舶将额外增加 1,417 艘。美国上市的航运公司多从事国际业务，共涉及上市公司数量 56 家，希腊船东占比最高。

未考虑因素说明：部分在美国上市的公司可能不符合“美国股东持股超过 25%”的标准，但同时也有众多其他上市和私人企业被美国资本或金融机构持有相关股份。中国港口费用对美国贸易商及租家是否适用尚不明确，可能会潜在进一步扩大受影响范围。克拉克森研究将在后续发布中进一步确认该数据。公司统计定义详见报告说明。

中国港口挂靠 - 潜在影响范围

船型来看，三大主流船型受影响都显著提高。如将美国上市公司纳入计算，但不考虑国际船舶运营区域，克拉克森研究统计，潜在受影响的油轮船队运力占比为全球的 15%（原油和成品油轮均 15%）、散货船 4%、集装箱船 7%、气体运输船中的 LPG 和 LNG 运输船占比分布为 8% 和 17%。

克拉克森研究港口数据进一步显示，以上船舶中仅三分之一的船舶实际停靠过中国港口。考虑到中国作为全球最大的原材料进口国和制成品出口国，中国港口费用预计将对各主要细分市场带来影响。基于当前收费，理论上中国港口收费总额或高于预估的 USTR 费用，尤其在散货船和油轮更为明显。

航运综合市场影响

此次反制措施正值中美将开始进一步贸易谈判之际，且近日贸易紧张局势再度升级。一系列潜在影响值得持续关注：



运营成本显著上升。受影响船舶若在前往中国途中继续选择停靠中国港口，将面临巨额额外费用。自下周起，受影响船舶在中国停靠的平均费用预计将达 200 万美元左右。

市场分层与运力再部署。市场分层现象可能加剧，同时受影响船舶运力将面临重新部署。事实上，在 USTR 港口费用正式生效前，中国相关船舶已开始逐步退出美国贸易航线。

市场效率降低与波动性提升。市场低效性可能增加“事件影响带来的利好”，例如：费用开征后中国港口通关延迟、不同航线上运力供给短期不足、船舶重新部署等给市场带来扰动。

投资决策与市场信心。受影响企业面临潜在成本风险与不确定性，可能影响投资决策时机，并对投资者情绪产生更广泛影响。

考虑到当前贸易局势的复杂性和不确定性，未来相关政策可能进一步调整。克拉克森研究将在此版本基础上持续为客户发布更新报告。

来源：克拉克森

【1月至9月：119起海盗抢劫事件，同比增长68%】

根据亚洲反海盗及武装抢劫船只区域合作协定组织信息共享中心（ReCAAP ISC）数据，2025年1月至9月期间共报告119起海盗事件及海上持械抢劫事件，较2024年同期71起显著增长（事件数量增幅达68%）。在这119起事件中，海盗行为仅占2起，其余117起均为海上抢劫。

值得关注的是，多数海上抢劫事件仅涉及小额盗窃，作案人员通常未持武器，船员亦无受伤报告。随着印尼当局于2025年7月逮捕涉案人员，第三季度（2025年7月至9月）相关事件数量呈现急剧下降趋势。

核心数据摘要

2025年1月至9月亚洲海域海盗及武装劫船事件（通称海上抢劫）总体形势显示，事件数量较2024年同期增长68%。具体而言，本期录得119起海盗与武装劫船事件，较2024年同期的71起显著上升。其中海盗行为仅2起，海上抢劫达117起。在上述事件中，114起为既遂案件，5起为未遂案件。



值得关注的是，约 53%（60 起）的海上抢劫事件属于 CAT 4 轻微案件——即作案人员未携带武器、船员无人身伤害的小额盗窃事件，此类事件占 2025 年 1 月至 9 月总案件量的主导地位。

值得注意的是，随着印尼当局于 2025 年 7 月逮捕涉案人员，2025 年第三季度案件数量出现急剧下降。孟加拉国和印度尼西亚的海上安全形势有所改善。

然而，2025 年 1 月至 9 月期间，印度、马六甲海峡及新加坡海域、南海以及越南地区的案件数量较 2024 年同期有所增加。尤其值得关注的是，马六甲海峡及新加坡海域在 2025 年 1 月至 7 月期间持续发生安全事件。随着 2025 年 7 月至少两个犯罪团伙被逮捕，该区域案件数量自 2025 年 8 月起已显著下降。

2025 年与 2024 年 1-9 月同期数据对比显示，整体而言，2025 年前三季度上报事件数量较 2024 年同期呈上升趋势，尤其体现在印度（3 起对比 2 起）、南海（2 起对比 1 起）、马六甲海峡及新加坡海域（97 起对比 35 起）以及越南（2 起对比 1 起）。与之形成反差的是，孟加拉国的上报事件从 11 起降至 4 起，印度尼西亚（不含马六甲海峡及新加坡海域）从 18 起降至 8 起，两地均呈现下降态势；马来西亚（不含马六甲海峡及新加坡海域）事件数量保持稳定，两年均录得 1 起；菲律宾则从 2024 年的 2 起降至 2025 年零报案。

重点关注区域态势

马六甲海峡及新加坡海域（SOMS）2025 年第三季度（7-9 月）形势较第一季度（1-3 月）与第二季度（4-6 月）呈现显著改善。具体数据显示：第一季度上报事件 36 起，第二季度 44 起，第三季度降至 17 起。

尽管第三季度形势好转，但 2025 年 1-9 月该区域累计发生 97 起事件，较 2024 年同期的 35 起仍呈现大幅增长。马六甲海峡及新加坡海域仍是 2025 年需要持续重点关注的海上安全风险区域。

事件重要程度

亚洲反海盗及武装劫船区域合作协定信息共享中心（ReCAAP ISC）将既发事件按严重程度划分为四个等级，从定性角度界定事件性质：



CAT 1 (重大事件): 作案人员持枪支/刀具等武器; 船员面临受伤、暴力侵害、被挟持或死亡风险; 船舶可能遭劫持或货物被窃取。

CAT 2 (中度事件): 作案人员持刀具/砍刀等武器; 船员遭受威胁或伤害, 可能被扣为人质。

CAT 3 (轻微事件): 作案人员持刀具/棍棒; 船员遭受胁迫但未受伤害, 可能发生小额财物损失。

CAT 4 (最轻微事件): 作案人员未持武器; 船员无伤亡记录, 仅发生极少量盗窃或无财物损失。

根据 ReCAAP ISC 数据, 2025 年 1-9 月上报的 114 起既发事件中, CAT 2 事件 10 起, CAT 3 为 44 起, CAT 4 为 60 起, 本期未发生 CAT 1 事件。与 2024 年同期相比, 2025 年前三季度事件严重程度总体较低——本期既发事件中 9% 属 CAT 2, 91% 为 CAT 3、4 事件。

相较之下, 2024 年同期 CAT 1、2 事件占比达 20%, CAT 3、4 事件占 80%。值得关注的是, 自 2017 年以来亚洲海域事件多数为低危级别, 其中 CAT 3、4 事件累计占比 88%, CAT 1、2 事件仅占 12%。而回溯 2007-2016 年数据, CAT 3、4 事件占比仅为 68%, CAT 1、2 事件高达 32%。

船舶状态分析

在 2025 年 1 月至 9 月上报的 119 起事件中, 19 起 (占比 16%) 发生在船舶锚泊/靠泊期间, 100 起 (占比 84%) 发生在船舶航行途中。

来源: 海事服务网



◆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	10/10/25	03/10/25	浮 动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,650	7,650	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,300	7,300	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	10/10/25	03/10/25	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: 2025-10-14

(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	181,000	Hengli, China	2027	Shandong Ocean	7,500	
4+8	Bulker	64,500	Wuhu Shipyard, China	2027-2028	Huaxing Shipping - Chinese	3,330	



2	Container	8,800 teu	DH Shipbuilding	2028	Doun Kisen	11,550	
2	Container	3,160 teu	CMI Weihai, China	2027-2028	JV Eastern Pacific / XT Shipping - Singaporean/Israeli	4,300	Scrubber fitted
2+2	Container	3,150 teu	Taizhou Sanfu, China	-	Songa Shipmgnt	undisclosed	
4+4	Container	3,100 teu	Yangzhou Guoyu, China	2028	Chartworld - Greek	4,200	
4	Container	3,000 teu	Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry, China	2027	Minerva Dry - Greek	4,300	
2+4	Container	1,600 teu	Fujian Mawei Shipyard, China	2027	MPC Container Ships - German	3,300	Against TC for 8+2 years
2+2	Gas	20,000 cbm	Nantong CIMC SOE, China	2028	GSX Energy - Hong Kong based	undisclosed	LNGBV
2	Gas	18,900 cbm	Nantong CIMC SOE, China	2028	Purus Marine - UK based	undisclosed	LNGBV, against TC to Shell
2	Tanker	306,000	Hengli, China	2026-2027	Laskaridis	11,800	
1	Tanker	306,000	Hengli, China	2026-2027	Capital	undisclosed	
2	Tanker	107,000	Imabari, Japan	2027-2028	Samos Steamship	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
CAPE PROVIDENCE	BC	179,643		2009	S. Korea	2,620	Undisclosed	
BASTIONS	BC	119,376		2011	Japan	1,650	Greek	scrubber fitted
DECLAN DUFF	BC	93,253		2012	China	1,360	Chinese	
GENEROSITY	BC	83,480		2011	Japan	1,700	Greek	



全一海运有限公司



NARA I	BC	76,588	2007	China	850	Undisclosed
PORTE LIMNIONI	BC	73,664	2006	China	850	Undisclosed
ATHENA	BC	61,501	2011	Japan	1,775	Greek TC attached at usd 14.75k/day till Dec 25 - Feb
SEA DANA	BC	57,000	2009	China	1,100	Chinese
JIN MAO	BC	56,469	2012	China	1,310	Chinese
AQUAVITA BAY	BC	55,757	2014	Japan	2,025	Undisclosed
JW FLORA	BC	53,054	2002	Japan	680	Undisclosed
BULK FREEDOM	BC	52,454	2005	Japan	960	Undisclosed
MASTRO MITROS	BC	45,601	2001	Japan	690	Undisclosed
DOGAN	BC	38,691	2013	S. Korea	1,480	Undisclosed
OCEAN TACT	BC	36,197	2019	Japan	2,400	Undisclosed
GOLDEN BRIGHT	BC	32,700	2003	Japan	650	Undisclosed
ST THERESA	BC	32,610	2006	Japan	750	Undisclosed
TRANSFORMER OL	BC	28,375	2009	Japan	undisclosed	Undisclosed log
KALLIO	BC	21,353	2006	China	1,800	Norway

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
ATLANTICA PIONEER	CV	46,955	3,651	2012	China	3,125	MSC - Swiss	
NEWNEW STAR	CV	42,183	3,534	2007	China	5,500	MSC - Swiss	en bloc
XIN XIN TIAN 2	CV	33,662	2,553	2007	Japan			
X-PRESS KARAKORAM	CV	37,934	2,742	2008	Germany	3,000	Undisclosed	
RUN QING PING AN	CV	37,087	2,684	2024	China	5,036	Undisclosed	TIER III



OKEE CUNO	CV	23,710	1,740	2008	China	2,100	Undisclosed
OPTIMA	CV	12,490	1,024	2011	Japan	undisclosed	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
EMMA	GC	7,760		2009	Poland	1,000	Chinese
KLARA	GC/MPP/TWK	19,359	1,011	2012	China	940	Chinese

油轮							
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家
MONACO LOYALTY	TAK	307,284		2007	China	4,030	Undisclosed
SAIQ	TAK	299,999		2011	Japan	5,700	Undisclosed
NAVE QUASAR	TAK	297,376		2010	China	5,250	Undisclosed
KONYA	TAK	163,750		2005	S. Korea	2,840	Undisclosed
SEAVOYAGER	TAK	159,233		2007	S. Korea	3,700	Undisclosed
CENTURY	TAK	159,152		2005	S. Korea	2,280	Undisclosed
ECO BEL AIR	TAK	157,286		2019	S. Korea	7,500	Greek
ECO BEVERLY HILLS	TAK	157,286		2019	S. Korea	7,500	Greek
CRUDE LEVANTE	TAK	156,828		2021	China	7,800	Undisclosed
CRUDE ZEPHYRUS	TAK	156,828		2021	China	7,800	Undisclosed
OCEANUS	TAK	150,393		2008	Japan	3,800	Chinese
ASTARI I	TAK	149,991		2002	Japan	1,980	Chinese
ZHOUSHAN CHANGHONGCHB3026	TAK	115,000		2027	China	6,650	Navios Maritime *



ZHOUSHAN CHANGHONGCHB3027	TAK	115,000	2027	China	6,650	Navios Maritime	
NAFSIKA	TAK	112,051	2022	Japan	7,500	PNSC	en bloc each*
LORAX	TAK	109,990	2022	Japan	7,500	PNSC	
KMARIN RENOWN	TAK	109,693	2016	S. Korea			
KMARIN RESPECT	TAK	109,584	2016	S. Korea	13,800	Undisclosed	en bloc*
KMARIN RELIANCE	TAK	109,466	2016	S. Korea			
HYDRA	TAK	105,744	2004	Japan	2,075	Undisclosed	
MINERVA LISA	TAK	103,755	2004	S. Korea	2,150	UAE	
MINERVA IRIS	TAK	103,124	2004	S. Korea	2,150	UAE	en bloc each**
CHEMTRANS CANCALE	TAK	73,869	2007	China	1,180	Undisclosed	Epoxy
STAVANGER POSEIDON	TAK	49,999	2020	Vietnam	4,415	PNSC	
PTI NILE	TAK	49,999	2020	Vietnam	6,600	Undisclosed	en bloc**, Basis T/C Attached / Epoxy / IMO II/III
PTI HUDSON	TAK	49,999	2020	S. Korea			
COURAGE	TAK	47,791	2003	S. Korea	undisclosed	Chinese	Epoxy / IMO III
ROSE M	TAK	45,838	2005	Japan	1,100	Nigerian	Epoxy
ROLLS I	TAK	40,952	2005	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
MASIRAH	TAK	12,885	2007	Japan	870	Undisclosed	Epoxy / IMO II
SHAHRESTANI	TAK/LPG	54,702	2016	S. Korea	8,000	Undisclosed	SS due Feb and 3yrs TC back 35kpd
BW LORD	TAK/LPG	54,691	2008	S. Korea	6,150	Chinese	
ANTWERPEN	TAK/LPG	26,360	2005	S. Korea	2,030	Undisclosed	SS/DD PASSED
DREAM TERRAX	TAK/LPG	4,743	2020	Japan	2,000	Robin Energy	SS/DD PASSED



◆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
FAN SHUN	BC	45,916	7,813	1997	S. Korea	undisclosed

印度						
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨
KUROSHIO NO. 1	GC	292		1995	Japan	undisclosed
JOSH	OTHER/CABLE LAY BARGE	25,436	15,415	1972		undisclosed
SHAURYA II	TAK	105,672	15,810	2003		undisclosed
SIRVAN SABOU	TAK	97,220	15,300	1995	Japan	undisclosed
GEM	TAK	46,821	10,223	1996	S. Korea	undisclosed
TASCO BRAVO	TAK	1,589	1,216	1994	Japan	undisclosed

◆ALCO 防损通函

【灰水监管：日益严峻的环保合规挑战】

协会最近注意到多起船舶灰水在领海内违规排放导致的污染事件，此类排放行为已违反港口国当局依据国家立法监管所许可的范围，导致港口国滞留船舶并进行罚款处罚。

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
2025-10-17	709.490	830.740	4.732	91.319	954.610	460.390	406.900	549.340	896.430
2025-10-16	709.680	827.550	4.708	91.295	952.100	462.150	406.440	548.540	891.630
2025-10-15	709.950	824.980	4.687	91.336	947.260	461.660	406.440	547.720	887.050
2025-10-14	710.210	822.570	4.673	91.305	948.410	463.710	407.460	547.840	884.160
2025-10-13	710.070	825.240	4.685	91.251	948.740	462.270	407.580	548.370	886.550

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