



全一海运市场周报

2025.10 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.10.20 - 10.24)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持稳定 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场行情延续反弹走势，运输需求保持稳定，多数航线市场运价上涨，带动综合指数上行。据国家统计局最新公布的数据显示，中国前三季度 GDP 同比增长 5.2%，经济运行保持总体平稳、稳中有进的发展态势，经济结构持续优化，高质量发展扎实推进。10 月 24 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 1403.46 点，较上期上涨 7.1%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心发布的数据显示，欧元区 10 月 ZEW 经济景气指数为 22.7，较前值略有下滑，显示出欧洲经济增长动能有所放缓。当前欧洲央行的降息周期接近尾声，但经济增长的疲软表现和通胀压力导致经济增长的前景面临考验。本周，运输需求相对平稳，供求关系良好，推动市场运价继续上行。10 月 24 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 1246 美元/TEU，较上期上涨 8.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格延续上行走势。10 月 24 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 1764 美元/TEU，较上期上涨 9.4%。

北美航线：美国政府因预算陷入僵局持续停摆，成为该国历史上第二长停摆纪录。政府停摆导致联邦雇员强制休假，失业率短暂上升，部分经济活动陷入混乱，这将打击民众对美国经济前景的信心。此外，本周中美在马来西亚举行经贸磋商，市场关注经贸会谈对未来中美贸易前景的影响。本周，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。10 月 24 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 2153 美元/FEU 和 3032 美元/FEU，分别较上期上涨 11.2%、6.3%。

波斯湾航线：运输需求稳中向好，即期市场订舱价格继续上行。10 月 24 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 1423 美元/TEU，较上期上涨 14.0%。

澳新航线：运输需求平稳增长，市场运价延续上涨走势。10 月 24 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 1385 美元/TEU，较上期上涨 5.6%。



南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供求关系转弱，市场运价小幅回落。10月24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2619美元/TEU，较上期下跌1.5%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。10月24日，中国出口至日本航线运价指数为991.34点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【国内秋收稳步推进 综合指数小幅上涨】

本周，国内秋收推进使玉米流通量增加，拉动沿海粮食运价走高，加之“金九银十”传统旺季，对矿石运价有所支撑，综合指数小幅上涨。10月24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1158.21点，较上期上涨3.8%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方气温下降，终端电厂日耗水平明显回落，加之前期采购的进口煤及内贸煤陆续到港后，电厂库存充裕，采购意愿有所下降，多以观望及长协拉运为主。本周，沿海八省电厂日耗189.6万吨，环比下降19.5万吨，存煤可用天数17.5天，库存3312.3万吨。煤炭价格方面，煤炭主产区安检力度趋严，部分煤矿生产受限，且前期降雨及大秦线检修的滞后影响，产区生产运输虽有所恢复但仍受制约，市场货源偏紧格局未改，煤炭价格延续上涨态势。环渤海各港调进量109.9万吨，环比上涨15.5万吨，调出量106万吨，环比上涨6.2万吨，合计存煤2230万吨，环比上涨33万吨。运价走势方面，本周，终端电厂日耗回落，下游对煤炭价格接受度下降，市场商谈氛围趋于平淡，沿海煤炭运价小幅下跌。不过受天气及气象条件影响，船期周转效率依旧较低，船东保持信心，运价跌幅有限。10月24日，中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收927.31点，较10月17日下跌2.2%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价39.0元/吨，较10月17日下跌1.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为49.0元/吨，较10月17日上涨0.4元/吨，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为53.0元/吨，较10月17日上涨0.5元/吨。

金属矿石市场：本周，受前期钢材持续去库态势的影响，螺纹钢库存延续回落态势，但仍高于去年同期，供需弱平衡格局未改，螺纹钢价格小幅波动。上游原料端来看，同期铁矿石海外发运量维持季节性高位，供应宽松态势延续，不过钢厂利润虽有所下降，但整体尚可，对铁矿石需求有所支撑，沿海金属矿石运价小幅上涨。10月24日，中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收833.0点，较10月17日上涨2.5%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价32.8元/吨，较10月17日上涨1.1元/吨。



粮食市场：本周，国内主产区玉米收获持续进行，基层种植户销售积极性偏高，市场流通量显著增加，同期，中储粮收储范围持续扩大，用粮企业补库需求回升，玉米现货市场整体供需平稳，玉米价格趋于平稳。运输市场方面，受现货市场流通量充足支撑，北方港口集港量回升到高位水平，沿海粮食运输需求平稳释放，运价小幅上涨。10月24日，沿海粮食货种运价指数报1161.13点，较上期上涨1.6%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价60.3元/吨，较上期上涨1.4元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格大幅上涨，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，地方炼厂开工率小幅增加。需求端，汽油方面，近期暂无假期提前，民众出行半径收窄，汽油需求面支撑减弱。柴油方面，天气好转后户外工矿、基建、以及农业用油增加，带动柴油消费略有好转。沿海成品油运价平稳运行。10月24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961.92点，较上期下跌0.1%；市场运价指数876.29点，较上期下跌0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价均小幅上涨 远东租金指数波动上行】

本周，国际干散货运输市场表现总体平稳，各船型运价小幅上涨。分船型来看，海岬型船市场受政策因素影响逐渐转弱，市场进入观望期，新增货盘不多，不过台风影响部分船舶周转，船东报价坚挺，市场运价小幅上涨。巴拿马型船市场，粮食近期表现有所降温，但印尼煤货盘有增无减，叠加台风运力供给，带动日租金小幅上涨。超灵便型船市场，煤炭运输需求增长的刺激从大船传导至小船，带动日租金稳步上行。10月23日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1824.11点，较10月16日上涨1.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场走势逐步企稳，运价、日租金小幅上行。太平洋市场，上周末本周初，前期因政策因素大幅波动的市场逐步企稳，澳大利亚铁矿石发货节奏开始趋于平稳，租家逐渐进入观望状态，单日虽有一定货盘放出，但新增市场货盘较为有限，运价呈震荡走势。周中，受国内北方冷空气以及台风“风神”影响，部分运力延误，船东积极提价，运价短暂上行。临近周末，伴随台风影响逐渐减弱，且FFA远期合约连续下跌，运价承压。10月23日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28183美元，较10月16日上涨1.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.520美元/吨，较10月16日上涨1.3%。远程矿航线，本周巴西铁矿石运输需求略有起色，叠加台风限制有效运力以及太平洋市场一度上涨影响，运价稳步上行。10月23日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.269美元/吨，较10月16日上涨1.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船煤炭、粮食表现分化，总体运价小幅上行。太平洋市场，印尼煤出货量有所增多，东南亚及印度采购热情升温，国内电厂也有一定错峰备货意愿，共同带动运输需求增长。同时，部分船舶因台风影响延误，可用运力缩减，支撑日租金、运价稳步上行。10月23日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT



日租金为 17829 美元，较 10 月 16 日上涨 1.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 16600 美元，较 10 月 16 日上涨 2.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.844 美元/吨，较 10 月 16 日上涨 1.8%。粮食市场，相较于煤炭，粮食运输需求表现偏弱。近期南美粮食发货量有所缩减，市场趋于冷清，运价小幅下跌。10 月 23 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.875 美元/吨，较 10 月 16 日微跌 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金小幅上涨。本周镍矿运输市场淡季特征逐步显现，货量缩减明显，给市场带来压力。不过印尼煤炭运输需求持续向好，对市场的支撑从大船逐步传导至小船，并消化不少过剩运力，带动日租金小幅上涨。10 月 23 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11823 美元，较 10 月 16 日上涨 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.309 美元/吨，较 10 月 16 日上涨 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下调】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 10 月 17 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 100 万桶，降至 4.228 亿桶，降幅 0.2%。原油进口 591.8 万桶/日，较前一周增加 39.3 万桶/日。原油出口减少 26.3 万桶/日，降至 420.3 万桶/日。美国国内原油产量减少 0.7 万桶，降至 1362.9 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2047.4 万桶/日，较去年同期减少 0.1%。美国总统特朗普于周三取消原计划与俄罗斯总统普京举行的峰会，并首次因俄乌冲突对俄罗斯两大石油巨头 Rosneft 以及 Lukoil 实施制裁，两者合计出口量占俄罗斯原油海外供应的近一半，同时向亚洲国家施压，要求减少俄油采购，以进一步削弱莫斯科石油收入来源。此举加剧了地缘政治紧张，对全球油市造成冲击推动油价上涨。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 65.55 美元/桶，较 10 月 16 日上涨 7.55%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回落。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下调。10 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1632.26 点，较 10 月 16 日下跌 8.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场在中美特别港务费政策正式落地的背景下租家和船东均持谨慎态度，尽管部分船东逐渐开始推船寻货，但整体观望情绪依旧较浓，情绪层面的不确定性支撑运价在高位波动。随着中美特别港务费政策细则的不断调整，地缘政治风险带来的溢价情绪开始消退，核心驱动力逐步转向供需基本面，部分货盘的报价数量突破两位数，成交运价也大幅下调。目前，整体船位依然充足，且未出现结构性短缺，租家控制出货节奏，避免集中出货再次带来情绪上的推动。船东心态也开始转变，挺价情绪转弱，短期内运价预计仍将继续承压下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS82.97，较 10 月 16 日下跌 10.06%，CT1 的 5 日平均为 WS91.96，较上期平均上涨 0.70%，TCE 平均 7.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS84.53，下跌 7.39%，平均为 WS90.54，TCE 平均 9.0 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 11 月 3-5 日, 成交运价为 WS93。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 4-6 日, 成交运价为 WS90。中东至日本航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 6-8 日, 成交运价为 WS90。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 4-6 日, 成交运价为 WS82.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 11 月 8-10 日, 成交运价为 WS91。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 11 月 21-22 日, 成交运价为 WS87。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 25 日, 成交包干运费约为 1250 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

10 月 22 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1125.59 点, 环比下跌 1.03%。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+0.17%、-0.08%、-1.32%及-1.90%。

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 0.25%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.76%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.57%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.69%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 17 艘 (环比减少 5 艘), 总运力 119.28 万载重吨, 总成交金额 32090 万美元, 平均船龄 13.35 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 0.73%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.04%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 3.63%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.28%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 6.55%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 11 艘 (环比减少 4 艘), 总运力 211.15 万载重吨, 总成交金额 70990 万美元, 平均船龄 9.64 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 1.68%; 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全面下跌。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 1.56%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.33%; 2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.06%; 3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.88%。本期, 国内内河二手散货船市场交易量上涨, 总共成交 21 艘 (环比增加 9 艘), 总



运力 5.84 万载重吨，总成交金额 5103.44 万人民币，平均船龄 10.93 年。

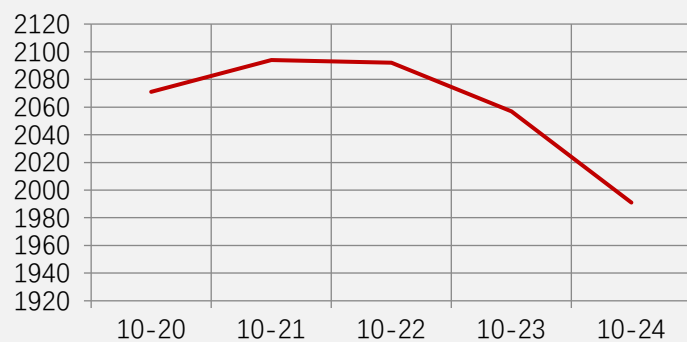
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

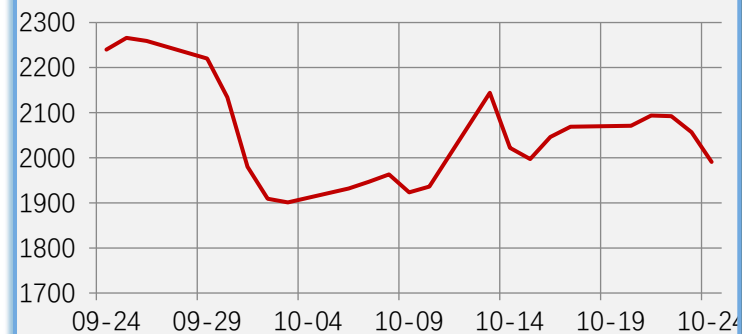
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

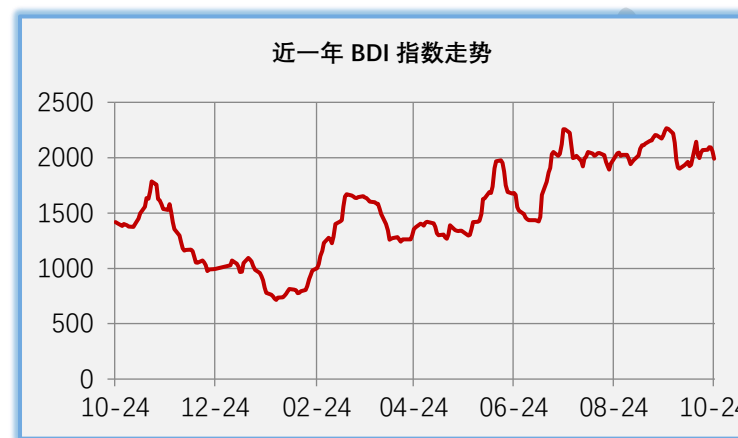
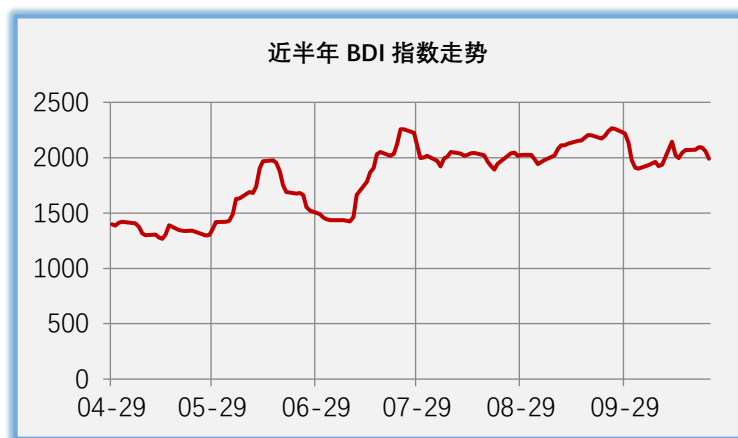
波罗的海指数	10月20日		10月21日		10月22日		10月23日		10月24日	
BDI	2,071	+2	2,094	+23	2,092	-2	2,057	-35	1,991	-66
BCI	3,128	+7	3,184	+56	3,159	-25	3,059	-100	2,871	-188
BPI	1,829	+2	1,858	+29	1,904	+46	1,924	+20	1,924	0
BSI	1,422	-2	1,414	-8	1,397	-17	1,378	-19	1,369	-9
BHSI	884	-1	885	+1	884	-1	880	-4	878	-2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	17/10/25	10/10/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,750	27,250	-500	-1.8%
	三年	23,250	22,250	1000	4.5%
Pmax (76K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,000	14,000	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,250	11,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2025-10-21



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Contsantinos G.O.' 2011 87447 dwt dely Gang avaram 28/29 Oct trip via South Africa redel India with coal \$16,250 - Oldendorff

'CCS Orchid' 2017 81966 dwt dely Machong 29/30 Oct trip via Indonesia redel S China intention coal \$19,000 cnr

'Mia LR' 2019 81678 dwt dely Gibraltar 28/30 Oct trip via Colombia to Plomin redel Skaw - Gibraltar range intention grains \$20,000 option coal \$20,500 Scrubber to owners - Cargill

'Safesea Sindoor' 2010 80717 dwt dely Vizag 23/24 Oct trip via Indonesia redel India \$12,500 - Seapol

'Super Nova' 2010 77833 dwt dely EC South America 10/11 Nov trip redel Durban \$29,000 - Norden

'Kassiopi. GR' 2019 60379 dwt dely Richards Bay prompt trip redel Pakistan \$21,000 + \$210,000 bb Oldendorff - <last week>

'Cyta' 2024 40442 dwt dely wwr Upriver prompt trip redel Salvador - Fortaleza range \$23,750 - Norden

4. [航运&船舶市场动态](#)

【巴拿马运河摆脱干旱影响 货运量增长 15.6%】

连接太平洋与大西洋的航运要道巴拿马运河在 2025 财年实现了收入与过境量的强劲增长，成功从上年度的旱情限制中显著恢复。



根据巴拿马运河管理局（ACP）发布的初步未经审计结果，2025 财年，巴拿马运河船舶过境量录得 13,404 次，较上一财年的 11,240 次同比增长 19.3%。其中，新巴拿马型船舶过境量为 3,342 次，传统巴拿马型船舶为 10,062 次。这一增长标志着运河运营已从 2024 财年的低谷强劲反弹——当时受严重干旱限制，过境量仅为 9,936 次，较 2023 财年骤降 29%。

官网信息显示，巴拿马运河 2025 财年处理的货物总量达到 4.891 亿 PC/UMS 吨（巴拿马运河通用丈量体系），同比增长 15.6%。新巴拿马型船舶贡献了 2.536 亿吨，巴拿马型船舶处理了 2.355 亿吨，突显了两类船闸在全球互联互通中持续发挥的重要作用。

巴拿马运河 2025 财年的财务表现同样亮眼。具体来说，该运河期内实现总收入 57.05 亿巴波亚，同比增长 14.4%；实现净利润 41.34 亿巴波亚，远超预期，较去年同期的 34.39 亿巴波亚增长 20.21%。ACP 表示，这一业绩印证了巴拿马运河在充满挑战的全球环境中卓越的财务与运营实力，以及高效资源配置能力。

细分市场方面，集装箱与液化石油气（LPG）运输是 2025 财年的主要增长驱动力。干散货船板块则延续复苏态势。然而，液化天然气（LNG）船舶的业绩未达预期，主要归因于国际航运市场运价的影响。收入表现亦得益于部分特殊因素，包括至少带来 1 亿巴波亚收入的“提前装载”操作，以及有助于部分抵消 LNG 过境量减少影响的中长期船闸席位分配计划。

凭借稳健的财务基础与出色的运营成果，巴拿马运河已为定于 2026 年启动的一系列重大投资做好战略准备。这些投资旨在强化这条洲际航道的供水能力与长期竞争力，确保其持续高效服务全球海运贸易。

来源：航运界

【德翔海运退出跨太平洋航线】

德翔海运 (TS Lines) 将从 11 月起退出跨太平洋航线，届时将撤回部署在与海领船务 (SeaLead) 和高丽海运 (KMTC) 联合运营的 AWC 航线上的船舶。

具体而言，由于货量锐减、运价暴跌，美线前景黯淡，包括德翔海运和 SeaLead 在内的新晋班轮公司正相继退出美西快线服务。

数据显示，德翔海运部署在 AWC 航线上的“TS Tacoma”（2023 年建造，2954TEU）将于 10 月 29 日结束在釜山港的航次，并将被重新部署到中澳 CA3 航线上。



事实上，德翔海运是近期新晋参与者中较晚撤出美西航线的班轮公司。随着美线前景黯淡，跨联盟合作趋势逐渐增加。Alphaliner 指出，“美线货运需求的疲软以及现货运价的下跌，正促使全球船队部署发生重大调整。”未来，跨联盟舱位共享可能会变得更为普遍。

Alphaliner 最新数据显示，在全球班轮公司运力 100 强中，德翔海运全球排名第 20，运营船舶 40 艘，其中自有船舶 36 艘，租入船舶 4 艘，总舱位达到 106475TEU。此外，德翔海运还持有 9 艘新造船订单，总舱位 73800TEU。

来源：航运界

【供需利好叠加，油船市场高收益周期有望延续】

克拉克森最新报告显示，全球油轮市场已重拾强劲上涨动能。截至九月下旬，油轮平均加权收益已攀升至每天 4 万美元，这一水平不仅与 2022-2024 年间的峰值持平，更是较十年均值高出 62%。

在 OPEC+原油产量的稳步增长、中国进口需求的持续坚挺、美国至亚洲长航线运输量的扩大，以及全球油轮船队规模增长的持续受限等多重因素的共同作用下，原油油轮板块表现尤为亮眼。其中，VLCC 收益上涨至 10 万美元/天，达 2023 年 3 月以来最高水平；苏伊士型油轮租金继续稳定在 6 万美元/天的水平。

相对来说，成品油轮市场继续保持韧性发展，其费率徘徊在 2 万美元/天附近。虽然低于 2022-2024 周期内 3 万美元/天的峰值，但仍远高于长期基准水平。这表明在该市场进入季节性旺季之前，其细分领域的动能保持了良好平衡。

克拉克森指出，尽管总体贸易量有所放缓且新船交付加速，但如原油与成品油轮之间竞争的减弱、因制裁导致的老旧运力闲置、炼油厂转向长程原料等叠加因素共同为成品油轮的收益提供了有力支撑。

2026 年市场预测

克拉克森认为，支撑油轮市场的宏观背景依然稳固。根据预测，2025 年原油运力供应仅增长 0.6%，需求增速预计达 1.4%，这种供需错配的局面将继续为收益提供支撑。该分析机构指出，OPEC+从 10 月开始的 13.7 万桶/天的温和增产计划以及其将在今年 4 月至明年 9 月期间的 18 个月内逐步恢复的 220 万桶/天的自愿减产计划，叠加低



油价对战略库存建立的刺激，美亚航程增加持续对吨英里需求的影响，船队增长近乎停滞等因素都进一步加剧了市场的紧张情绪。

但新船的大量交付预计将缓解当前的运力紧张局面。原油油轮船队增速预计将保持温和的 2.5% 左右，而需求有望在中国持续囤库的推动下稳步攀升。在成品油轮领域，尽管总船队规模看似将扩张 6%，但由于其中占据更大比例是可运输原油的 LR2 型油轮，实际有效运力增长将受到缓冲。值得注意的是，MR 型油轮和灵便型油轮船队的增速预计接近 4%，可能会超过成品油吨英里需求仅 1% 的增幅，这为远期市场带来一丝不确定性。

来源：航运界

【箱船租赁市场高位回调在即，5 年繁荣周期或迎拐点】

今年以来，集装箱船租金稳步攀升，较 2019 年已高出 200%。租船市场在过去 5 年持续繁荣。

然而，即期运费大幅回落。运费对市场动态的反应更为敏感，而租船费率则因合同条款锁定数月乃至数年，其变动往往滞后于运费。

当前运价与租船价格脱钩，其关键驱动因素如下：

1. 运力供给紧张与结构性僵化

此轮差异的核心在于运力短缺。尽管需求端信号（如运价下跌）显示市场降温，但可租船吨位供给依然受限。地中海航运、达飞等航运巨头吸纳大量二手船，实质上压缩了非运营船东（NOO）的可用船队规模。

班轮公司自有船队占比已从 2019 年末的 54% 升至今年 10 月初的 64%。这一结构性变化降低了市场流动性，赋予了非运营船东更大的议价权。供需失衡迫使船东锁定高价长期租约，而无视短期运价波动。

2. 地缘政治动荡与航程拉长



持续的地缘政治紧张（尤以红海局势为甚）扰乱了传统贸易航线，迫使船舶绕行好望角。航程的延长不仅削减了船舶的有效运力，更增加了班期的不确定性，从而推高了即期与定期租船市场的需求。

3. 战略性布局与提前锁定运力

面对不确定的运营环境，航运公司愈发注重服务可靠性、联盟合作与船队稳定。这促使他们转向长期租约，以此作为对冲未来运价波动的战略工具。其结果是，提前订船活动激增，对现代化、高效船舶的需求尤为旺盛。

4. 监管压力与合规激励

国际海事组织与欧盟排放交易体系（EU ETS）的环保法规相继落地，重塑船队偏好。租方青睐双燃料及环保型船舶，这类船舶既能满足合规要求，又能在日益严苛的排放标准下保有商业灵活性。这进一步加剧了供给端约束，使合规船舶进入稀缺溢价区间。

上述因素叠加，意味着非运营船东无疑是当前市场中掌握主动、占据优势的一方。

那么，租船市场和现货运输市场何时再度接轨？明年仍难以实现。既有驱动因素仍将持续，航运公司对长期租约的需求不会消退。德路里《集装箱预测》2025年第三期报告显示，其对2026年8种不同船型（最大8500标准箱）的平均租船费率预测中，多数船型预计将同比上涨。相比之下，预计全球平均运费（含即期与合同运费）将回落约16%。

不过，租船市场终将迎来调整，正如股市在长期繁荣后亦会回调。随着需求增长放缓、航运公司利润空间受挤压、新船交付量持续攀升，以及苏伊士运河通航有望恢复，航运公司的租船动力终将减弱，长期租约也将逐步淡出。

来源：中国远洋海运 e 刊



【明年全球贸易前景不容乐观 贸易增速或降至 0.5%】

日前，世界贸易组织发布最新一版全球贸易展望和统计报告，指出当前全球贸易面临复杂性和不确定性，虽然今年上半年贸易表现强劲，但下半年以及 2026 年前景不容乐观。全球贸易活动在面临人工智能相关产品和服务等新增长极拉动的同时，也面临着关税上涨和贸易政策不确定性加剧的拖累。各国只有加强政策协调，才能促进全球贸易稳定可持续发展。

商品贸易波动下未来增长前景堪忧。报告预测，2025 年全球商品贸易量将增长 2.4%，而 2026 年增速将降至 0.5%。贸易增速的大幅下降，与贸易政策不确定性有直接关系。2025 年上半年美国企业为了应对未来关税上涨的不确定性而大量抢购囤积商品，一季度美进口激增超出预期。机械、设备和服务、汽车及零部件、木材和建筑设备、非耐用品等多个行业都存在抢购行为，抢购商品主要包括电子产品、化学制品和贵金属等。多个行业报告显示，美企业库存有所增加。抢购行为在 2025 年上半年提振了全球商品贸易量，拉动其同比增速达到 4.9%，超出预期，但这一短期增长不具有可持续性。北美贸易流动将为 2025 年和 2026 年全球商品贸易增长带来负面影响，美国 and 加拿大等国进口激增后，库存积压将导致需求下降，进而拖累贸易增长，随着 2025 年下半年关税上涨的影响逐渐显现，预计全球商品贸易增长将放缓，2026 年的贸易表现预计将更加疲软。

人工智能相关商品贸易成为新增长极。2025 年上半年，人工智能相关商品贸易额同比增长超过 20%，远高于其他商品增速，成为贸易增长的主要驱动力。从商品类别上看，人工智能产业链的各个环节，从原材料到最终产品等都对贸易增长有所贡献，其中商品贸易的增长主要来自用于半导体制造和测试的机器及工具，表明人工智能相关贸易的增长不仅得益于短期投资政策的激励，也折射出全球数字基础设施投资长期向好的态势。从地理分布看，人工智能相关产品贸易的增长并不局限于发达国家，新兴市场国家也发挥着越来越重要的作用。东亚仍是供应链的主要供应端，而东南亚国家也加强了自身在产业链中的作用。报告还提出，人工智能技术不仅能直接拉动贸易增长，还能通过赋能技术创新和产业升级起到重塑贸易格局的作用。例如，人工智能技术有助于新兴市场国家提升自身在产业链中的地位，更好参与国际贸易。

服务贸易增速放缓但仍潜力巨大。2025 年上半年，全球服务贸易同比增长 5%，较 2024 年和 2023 年的两位数增长有所放缓，预计 2025 年和 2026 年全球服务贸易增长将继续放缓，主要是受全球经济增长放缓、贸易政策不确定性以及地缘政治紧张加剧的影响。报告提出，今年以来关税等贸易政策的不确定性给服务贸易带来了冲击，关税政策通过影响商品贸易和投资，间接影响了服务贸易。但从长期来看，服务贸易仍有巨大的增长潜力，尤其是随着新兴市场国家经济发展和收入水平提高，服务贸易需求将不断增加。报告对于服务贸易的长期发展趋势仍保持乐观，尤其是随着数字经济发展，数字服务贸易将在服务贸易中占比越来越大。

贸易政策不确定性冲击全球贸易。贸易政策不确定性从多方面对贸易造成冲击，包括会影响企业投资，降低企业投资信心，导致企业推迟投资决策从而影响贸易增长；



会影响消费者支出，增加消费者对未来的担忧，导致其推迟消费决策；会扰乱供应链，导致企业重新考虑供应链布局，例如将生产线转移至其他国家，影响供应链稳定；会影响贸易成本，这包括增加了运输和合规等成本。

针对当前全球贸易发展面临的机遇潜力和风险挑战，仍需采取多项措施应对：一是加强贸易政策透明度，及时披露贸易政策信息，建立更加透明和可预测的贸易政策体系，增强企业信心并促进贸易投资；二是加强贸易政策协调，减少贸易政策冲突，包括通过多边贸易协定和区域贸易协定，形成更加稳定的贸易政策环境；三是建立并完善贸易争端解决机制，进一步加强世贸组织在贸易争端解决方面发挥的重要作用；四是通过发展数字经济促进贸易便利化，降低贸易成本；五是推动数字服务贸易的自由化和便利化，为全球贸易发展注入新动力；六是加强各国合作，共同应对诸如贸易保护主义等全球性挑战；七是加大对发展中国家贸易发展的支持力度，帮助发展中国家提高贸易竞争力，包括提供技术援助和资金支持，帮助发展中国家建立贸易基础设施并提升贸易能力；八是推动绿色贸易，促进全球贸易可持续发展，并配套制定绿色贸易规则，促进绿色产品和服务的贸易。

来源：经济日报

【海上油库激增百万桶，航运市场承压】

当前，全球石油市场正面临需求增长放缓与供应持续上升的双重压力。在这一背景下，全球石油库存，特别是海上石油库存，正在快速累积。自年初以来，市场已持续处于供应过剩状态，根据国际能源署(IEA)的数据，今年以来全球石油平衡表已出现 190 万桶/天的过剩。

从需求端来看，需求侧的表现整体疲软。2025 年第三季度，全球石油需求同比回升 75 万桶/天，这主要是由于石化原料需求从第二季度受关税冲击的低点反弹。但 2025 年剩余时间及 2026 年石油消费仍将疲软，预计这两年年度增幅约为 70 万桶/天，远低于历史水平。其背后是严峻的宏观经济环境、交通领域电气化的加速推进，共同导致了石油消费增长的急剧减速。

从供应端来看，OPEC+引领全球产量飙升。今年 9 月，全球石油总供应量环比增长 76 万桶/天，达到 1.08 亿桶/天，其中 OPEC+(尤其是中东成员国)产量激增是主要推力。根据预测，今年全球石油供应量预计增长至 1.061 亿桶/天，明年将再增加 240 万桶/天。以美国、巴西、加拿大、圭亚那和阿根廷为首的非 OPEC+产油国今明两年将分别增产 160 万桶/天与 120 万桶/天；基于现有产量协议，OPEC+今明两年将分别增产 140 万桶/天和 120 万桶/天。

受炼厂维护以及对俄罗斯基础设施袭击升级的影响，10 月全球原油加工量将降至季节性低点 8160 万桶/天，较 7 月创纪录水平下降近 400 万桶/天。2025 年与 2026 年



炼油加工量将分别增长 60 万桶/天和 46 万桶/天，达到 8350 万桶/天和 8400 万桶/天。9 月因俄罗斯炼油与出口受扰导致柴油和航空煤油裂解价差走强，炼油利润全线回升。

全球海上石油库存仍处于较高水平

今年以来石油市场持续处于过剩状态，但库存积累主要集中在中国的原油和美国的液化天然气。

数据显示，8 月全球石油库存进一步增加 1770 万桶至 79090 万桶，创四年新高，成品油库存增加 3620 万桶，但全球原油、液化天然气 (LNG) 及原料库存减少了 1850 万桶，抵消了一部分增幅。经济合作与发展组织 (OECD) 库存增加 2200 万桶，非 OECD 库存因中国原油库存的上升增加了 400 万桶，海上石油库存减少 800 万桶。

截至今年 9 月，中东产量激增与地区原油需求季节性走弱叠加，推动出口量升至两年半高位。加之美洲地区稳定供应，9 月海运在途石油库存暴增 1.02 亿桶 (相当于 340 万桶/日)，创新冠疫情以来最大增幅。9 月布伦特原油期货均价环比上涨 0.30 美元/桶至 67.60 美元/桶。但 10 月初因海上油轮激增及新贸易措施公布，价格有所回落。这一“海上库存”的急剧膨胀，是中东出口增加、美洲货源稳定以及需求疲软共同作用的结果，它如同一座移动的“海上仓储库”，暂时吸纳了市场的过剩供应。

未来展望与风险

在需求增长放缓与原油供应快速增加的背景下，今年以来全球石油平衡表出现 190 万桶/天的过剩，但 2025 年至今原油价格始终在 70 美元/桶区间波动。展望未来，随着大量海运原油抵达主要石油枢纽时，原油库存可能面临一轮强劲的增长。

同时需要引起注意的是，俄罗斯成品油供应的持续损失、欧盟即将对源自俄罗斯原料的成品油实施进口限制，以及近期部分炼油产能的关闭，都可能使成品油市场比整体平衡所显示的更为紧张，从而支撑相关油轮的运输需求。

总的来说，当前航运市场正见证由基本面过剩驱动的深刻变化。供应潮下激增的海上库存是这一阶段的典型特征。下一步，航运业需密切关注库存从海上向陆地的转移节奏，以及地缘政治与环保政策对贸易流向的持续重塑，这些因素将共同决定下一阶段油轮市场的运价走势与运营策略。

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	17/10/25	10/10/25	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	17/10/25	10/10/25	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：2025-10-21

(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	180,000	Hengli Shipbuilding, China	2026-2027	Shandong Ocean Shipping - Chinese	7,500	



2	Bulker	85,000	Haitong Offshore, China	2028	Huayuan Star Shipping - Chinese	4,400	Methanol Ready, options declared
4	Bulker	82,000	Hengli HI	2027-2028	Eastern Mediterranean Maritime	3,400-3,500	
2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu	2027	Shanghai Changjiang Shipping	3,700	
2	Bulker	63,800	Nantong Xiangyu	2027	Sammok Shipping	3,400	
1	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	-	Capital - Greek	11,800	Scrubber fitted
2	Tanker	300,000	HD KSOE, S. Korea	2027	HMM - S. Korean	12,800	
3	Tanker	157,000	Samsung, S. Korea	2028-2029	Zodiac Maritime	7,950	
7	Container	14,000 teu	Guangzhou Shipyard International, China	2028-2029	Evergreen - Taiwanese	20,000	LNG dual fuel
7	Container	14,000 teu	Samsung HI, S. Korea	2028-2030	Evergreen - Taiwanese	20,000	LNG dual fuel
2	Container	8,800 teu	Shipbuilding, S. Korea	2028	Doun Kisen - Japanese	10,550	Scrubber fitted
2	Container	3,100 teu	Zhoushan Changhong, China	2027-2028	Oceanbulk	undisclosed	
2+2	Container	1,900 teu	CSSC Guangzhou Huangpu Wenchong, China	2027	Alberta - Greek	undisclosed	
6	Container	1,700 teu	Cochin Shipyard, India	2029-2031	CMA CGM - French	5,000	LNG dual fuel
2	RoPax	1,500 pax	Guangzhou Shipyard International, China	2029	KiwiRail - New Zealander	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 SAO PAULO	BC	208,445		2020	China	7,275	European	Scrubber fitted, Eco
SAMC MG	BC	206,180		2006	Japan	2,500	Jiangsu Steamship - Chinese	
ROSEMARY	BC	179,742		2010	S. Korea	2,850	Pioneer Logistics	
MINERAL SUBIC	BC	179,397		2011	S. Korea	3,025	Chinese	
CAPE AQUA	BC	178,055		2009	China	2,525	Chinese	
AP POWER	BC	173,623		2006	China	1,450	Undisclosed	scrubber fitted
FJELD SAGA	BC	82,908		2013	Japan	2,000	ADS Maritime	
NAVIOS SUN	BC	76,619		2005	Japan	830	Undisclosed	
PALAIS	BC	75,434		2014	China	1,440	Undisclosed	
BEAUTY JASMINE	BC	63,638		2015	China	2,250	Undisclosed	
XIANG HANG 57	BC	63,500		2025	China	undisclosed	Greek	
ANTIGONI B	BC	56,928		2011	China	1,250	Greek	
JIN MAO	BC	56,469		2012	China	1,310	Chinese	
XIE HAI YONG FENG	BC	52,063		2001	Japan	680	Undisclosed	
GUO YUAN 6	BC	47,174		1997	China	377	Undisclosed	at auction
LA BAMBA	BC	37,155		2012	Japan	1,458	Chinese	OHBS
SEACON MANILA	BC	33,412		2016	Japan	1,710	Brave Maritime - Greek	
JIN XING LING	BC	31,853		2010	China	undisclosed	Undisclosed	*logger
JIN YUAN LING	BC	31,772		2009	China	undisclosed	Undisclosed	



VEGA FALKTIND	BC	31,754	2011	China	850	Undisclosed
DANSHIP BULKER	BC	28,291	2009	Japan	880	Vietnamese

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
ATTILA	GC	5,580		2007	Spain	620	Undisclosed	

其它								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
SAILOR	OTHER/ROR-PAX	8,027		1997	Poland	300	Undisclosed	super Ice class, 119pax

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
SINGAPORE LOYALTY	TAK	307,284		2007	China	4,700	Undisclosed	
VS87	TAK	299,174		2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	scrubber fitted
NAVE CONSTELLATION	TAK	296,988		2010	China	5,250	Undisclosed	
OCEANUS	TAK	150,393		2008	Japan	3,800	Chinese	scrubber fitted
ROSS SEA	TAK	114,542		2011	Japan	3,600	PV Transport	scrubber fitted
PETITE SOEUR	TAK	50,420		2011	China	1,900	Indian	
SEAWAYS GATUN	TAK	47,782		2007	S. Korea	2,500	European	en bloc, Epoxy
SEAWAYS HURON	TAK	47,782		2007	S. Korea			Phenolic / IMO II/III / ICE



◆ 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
PUTERI DELIMA	TAK/LNG	73,519	26,915	1995	France	undisclosed	
PUTERI NILAM	TAK/LNG	73,519	26,915	1995	France	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
DALIA	BC	3,450	1,368	1981	Spain	undisclosed	
SIA 9	GC/MPP	8,331	3,368	1985	Germany	undisclosed	
NEER 1	TAK	149,993	22,977	2002	S. Korea	undisclosed	
SHAURYAII	TAK	105,672	15,810	2003	Japan	undisclosed	
YI CHANG	TAK	3,602	1,541	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
AL SAMA	BC	73,762	9,484	1997	Japan	435.00	
ASMAA Z	BC	47,240	7,078	1997	Japan	428.00	
ADALYNN	TAK	164,551	22,000	2002	S. Korea	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
PREMIUM BAHARI	GC	10,300	2,627	2000	China	275.00	as is Indonesia



CROATIA	GC	3,468	1,197	1979	Germany	230.00	Turkey
DISCOVER INSPIRATION	OTHER/DRILLSHIP	101,000	46,000	2009		undisclosed	Turkey
NINGALOO VISION	OTHER/FPSO	101,000	20,973	1987		undisclosed	as is Australia
ATHENA	OTHER/FPSO	8,834	5,642	1994	Norway	undisclosed	as is Spain
ICON AMARA	OTHER/PSV	3,500	2,606	2014		undisclosed	as is Malaysia
ARATERE	OTHER/ROR	5,464	8,100	1998		undisclosed	as is New Zealand

◆ALCO 防损通函

【缅甸制裁概况】

尽管自 20 世纪 80 年代末以来，国际社会就曾对缅甸各政权实施过制裁，但在 2021 年 2 月 1 日军事政变终结了缅甸民选政府的统治后，多国于同年启动了协同一致的制裁行动。缅甸新军政府宣布进入紧急状态，最初为期一年，后延长至三年零六个月。

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
2025-10-24	709.280	824.860	4.660	91.266	946.720	462.660	408.970	547.100	892.960



2025-10-23	709.180	824.340	4.677	91.251	948.510	460.980	407.810	547.490	892.020
2025-10-22	709.540	824.500	4.682	91.303	950.460	461.630	408.560	547.480	892.490
2025-10-21	709.300	827.340	4.716	91.296	952.410	463.090	408.510	549.340	896.590
2025-10-20	709.730	828.960	4.716	91.362	954.970	462.370	407.920	548.910	896.050

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