



全一海运市场周报

2025.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.10.27 -10.31)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【利好消息支撑市场 市场运价继续上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场行情向好，运输需求总体平稳，多数航线市场运价继续走高，带动综合指数上涨。10月31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1550.70点，较上期上涨10.5%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，10月份欧元区综合PMI升至52.2，好于市场预期，为2024年5月以来的最高水平，其中服务业PMI升至14个月高点，但企业信心指数降至五个月低点，反映出企业对未来前景依然持谨慎态度。本周，运输需求总体稳定，市场运价延续上涨走势。10月31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1344美元/TEU，较上期上涨7.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供需基本面稳固，推动即期市场订舱价格继续上涨。10月31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1983美元/TEU，较上期上涨12.4%。

北美航线：本周中美两国元首举行会晤，深入讨论了中美经贸关系等议题，同意加强经贸等领域合作。此外，中美经贸团队通过磋商，取得积极成果。其中，美方将取消加征的10%所谓“芬太尼关税”，对加征的24%对等关税将继续暂停一年。美方还将对此前实施的对华海事、物流和造船业301调查措施暂停一年，中方也因此暂停相应的反制措施，这对中美航运市场的平稳运行具有重要意义。运输市场受利好消息支撑，市场订舱积极，运价继续上涨。10月31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2647美元/FEU和3438美元/FEU，分别较上期大涨22.9%、13.4%。

波斯湾航线：运输需求保持平稳增长，推动市场运价继续上行。10月31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1630美元/TEU，较上期上涨14.5%。

澳新航线：运输需求稳中向好，即期市场订舱价格保持涨势。10月31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1493美元/TEU，较上期上涨7.8%。



南美航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整。10月31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2565美元/TEU，较上期下跌2.1%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅回落。10月31日，中国出口至日本航线运价指数为980.07点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【多重因素影响市场 综合指数小幅波动】

本周，南方降水增多气温波动下滑，下游电厂日耗进一步回落，同时大秦线检修结束后煤炭供应增量预期升温，终端北上拉运节奏整体放缓，不过冬储煤需求提前释放支撑了产地煤炭价格，带动船东看涨情绪，综合指数小幅波动。10月31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1152.5点，较上期下跌0.5%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受气温下滑带动电厂日耗继续下行，以及进口煤价格优势扩大等多重因素影响，终端观望情绪明显升温，采购节奏随之放缓，当前多以长协拉运为主。本周，沿海八省电厂日耗183.6万吨，环比下降6万吨，存煤可用天数18.4天，库存3371.9万吨。煤炭价格方面，一方面，前期受主产区安全生产考核及部分煤矿月底完成生产任务影响，供应整体受限，煤炭结构性缺货。另一方面，随着大秦线检修提前结束叠加煤炭需求下降，可用库存回升，引发市场看跌情绪，煤炭价格先涨后跌。环渤海各港调进量125.6万吨，环比增加15.7万吨，调出量131.4万吨，环比增加25.3万吨，合计存煤2190万吨，环比下行40万吨。运价走势方面，本周，大秦线集中检修结束后货源集港效率有所恢复，叠加主产区价格回调，港口煤市涨势较上周明显放缓，市场观望情绪同步升温。不过，在旺季冬储拉运预期增强及前期高采购成本的支撑下，船东仍存在一定挺价心态，沿海煤炭运价小幅上涨。

10月31日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收962.19点，较10月24日上涨3.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价41.3元/吨，较10月24日上涨2.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为49.2元/吨，较10月24日上涨0.2元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为53.5元/吨，较10月24日上涨0.5元/吨。

金属矿石市场：本周，受地产项目好转带动，市场宏观情绪有所改善，螺纹钢市场表需持续好转，库存延续回落态势，产量小幅上升。尽管铁水产量略有下滑，但幅度有限，钢厂补库意愿仍对铁矿石需求有所韧性。供应端，本周，全球铁矿石发运量持续增加，疏港量持续下滑，港口库存继续增长，钢厂库存出现小幅增量，不过钢厂



补库的需求韧性有效对冲了短期库存增长的压力，铁矿石价格小幅上涨，沿海金属矿石运价小幅上涨。10月31日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收851.22点，较10月24日上涨2.2%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价33.3元/吨，较10月24日上涨0.5元/吨。

粮食市场：本周，国内主产区新粮收获持续进行，基层售粮积极性尚可，不过在养殖持续亏损状态下，饲料企业建库意愿一般，深加工企业维持相对的库存，随采随用为主，玉米价格继续偏弱震荡。运输市场方面，北方港口晨间集港量维持相对高位，北粮南运加速，发运量增长，对港口玉米价格有所支撑，沿海粮食运价小幅上涨。10月31日，沿海粮食货种运价指数报1234.77点，较上期上涨6.3%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价64.3元/吨，较上期上涨4.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅下跌，国内成品油价格弱势微调。供应端，主营炼厂开工率小跌，地方炼厂开工率存一定反弹空间，两相作用下，炼厂成品油产量波动有限。需求端，由于缺乏节假日提振，汽油需求持续疲软，中下游业者按需小单补库为主，后续成交或延续弱势，柴油方面，工程基建赶工期预期犹存，且后续购物节对物流业形成提振，柴油需求整体稳中向好，沿海成品油运价小幅波动。10月31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958.86点，较上期下跌0.3%；市场运价指数870.17点，较上期下跌0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价普遍走弱 租金指数承压下行】

本周国际干散货运输市场三大船型普遍下跌，远东干散货租金指数承压下行。分船型来看，海岬型船市场两大洋货盘有限，市场氛围不佳，运价总体承压下行。巴拿马型船市场煤炭货盘略有缩减，同时受301港口费暂停一年消息影响，预计可用运力增加，市场预期回落，日租金小幅下跌。超灵便型船市场各类货盘不多，市场不温不火，可用运力充裕，日租金小跌。10月30日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1684.10点，较10月23日下跌7.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场承压下行，临近周末止跌。太平洋市场，上半周，虽然澳大利亚铁矿石货盘陆续有释放，但成交积极性不高，且巴西和西非现货货盘偏少，市场氛围不佳，运价承压下行。临近周末，澳大利亚多数矿商均在市场询船，且巴西、西非现货货盘较上半周有所增加，市场氛围稍有好转，运价止跌小幅上涨。10月30日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24180美元，较10月23日下跌14.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.483美元/吨，较10月23日下跌9.9%。远程矿航线，上半周，巴西、西非长航线市场船多货少，运价延续上周末下跌走势。临近周末，长航线货盘略有增多，运价止跌小幅上涨。10月23日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.106美元/吨，较10月30日下跌4.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金小幅下跌，粮食运价小幅波动。太平洋市场，上半周印尼航线货盘有所减少，但船东报价依然较高，且澳大利亚、北太平洋市场有部分货盘放出，太平洋市场日租金相对坚挺。下半周，中美谈判释放利好消息，双方互征港口费暂停一年，市场预期可用运力将增多，日租金承压下行。10月30日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 17357 美元，较 10 月 23 日下跌 2.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 16294 美元，较 10 月 23 日下跌 1.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.732 美元/吨，较 10 月 23 日下跌 1.3%。粮食市场，南美粮食货盘不多，运力也相对有限，市场供需相对平稳，运价小幅波动。10 月 30 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.808 美元/吨，较 10 月 23 日微跌 0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金小幅下跌。随着菲律宾雨季到来，镍矿货盘逐渐减少；国内北方出口的钢材货盘以及东南亚市场煤炭货盘有限，市场总体不温不火，即期可用运力增多，压力显现，日租金小幅下行。10 月 30 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11341 美元，较 10 月 23 日下跌 4.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.146 美元/吨，较 10 月 23 日下跌 1.8%。

(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 24 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 685.8 万桶至 4.16 亿桶，降幅 1.62%。原油进口 505.1 万桶/日，较前一周减少 86.7 万桶/日。原油出口增加 15.8 万桶/日至 436.1 万桶/日。美国国内原油产量增加 1.5 万桶至 1364.4 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2075.3 万桶/日，较去年同期减少 0.91%。本周在韩国举行的亚太经合组织（APEC）峰会上，中美双方同意在未来一年内维持贸易关系稳定。华盛顿将部分进口关税从 57%下调至 47%，这一外交缓和措施提振了市场情绪，推动美元走强，短期内对油价形成一定压制。OPEC+将于 11 月 2 日举行的会议，预计将确认 12 月额外增加 13.7 万桶/日的供应量，增压油市。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 64.76 美元/桶，较 10 月 23 日下跌 1.21%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。10 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2425.93 点，较 10 月 23 日上涨 48.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中美特别港务费的影响逐步消退，不过美国宣布对俄罗斯石油公司实施新制裁，部分租家开始转向中东和大西洋美湾市场，对整体情绪有明显提振。临近周末，部分因担心制裁会推高运价的货盘提前进入市场，叠加原本正在工作的货盘，短时间内有超过两位数的货盘同时放出，面对集中出货船东信心大增，租家只能被动接受价格，成交 WS 点位也大幅跳涨。目前，整体船位相对平衡，上涨原因中情绪成分占比较多。美国将暂停实施对华海事、物流和造船业 301 调查措施一年，同时中国也将暂停反制措施一年，或将影响当前运价的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS128.81，较 10 月 23 日上涨



55.25%，CT1 的 5 日平均为 WS99.47，较上期平均上涨 8.17%，TCE 平均 8.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS118.81，上涨 40.55%，平均为 WS97.49，TCE 平均 9.8 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 11 月 10 日，成交运价为 WS92.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 12-14 日，成交运价为 WS98.5。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 16-18 日，成交运价为 WS122.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 15-17 日，成交运价为 WS127.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 19-21 日，成交运价为 WS84.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 5-10 日，成交包干运费约为 1300 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 3-7 日，成交包干运费约为 1265 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 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1114.44 点，环比下跌 0.99%。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-0.62%、+2.05%、-1.42%及-2.03%。

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 5.89%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.04%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.07%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.83%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 21 艘（环比增加 4 艘），总运力 167.77 万载重吨，总成交金额 38550 万美元，平均船龄 13.86 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 吨级油轮估值环比下跌 3.50%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.24%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.49%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.70%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 9 艘（环比减少 2 艘），总运力 118.22 万载重吨，总成交金额 27635 万美元，平均船龄 17.00 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 2.01%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.26%。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 0.55%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.64%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.01%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.25%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 19 艘（环比减少 2 艘），总运力 5.86 万载重吨，总成交金额 3612.12 万人民币，平均船龄 11.92 年。

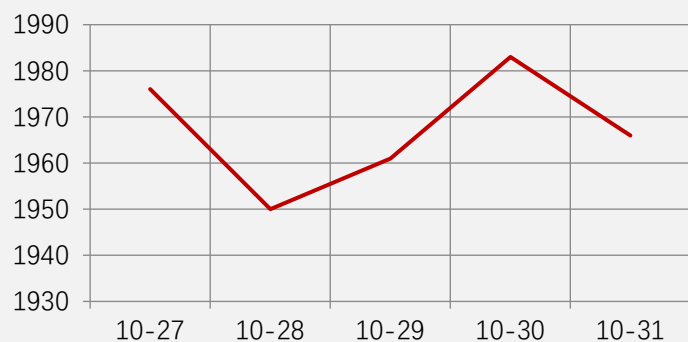
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

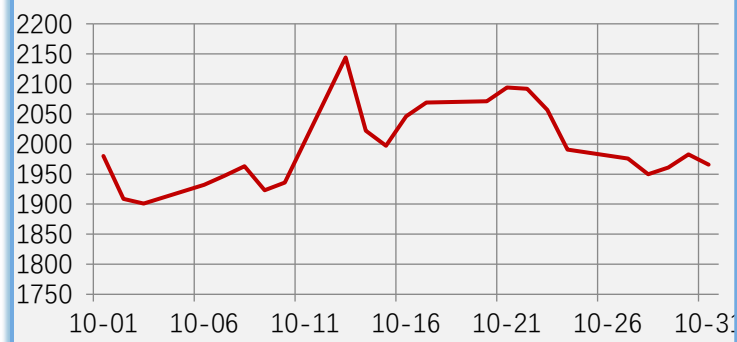
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

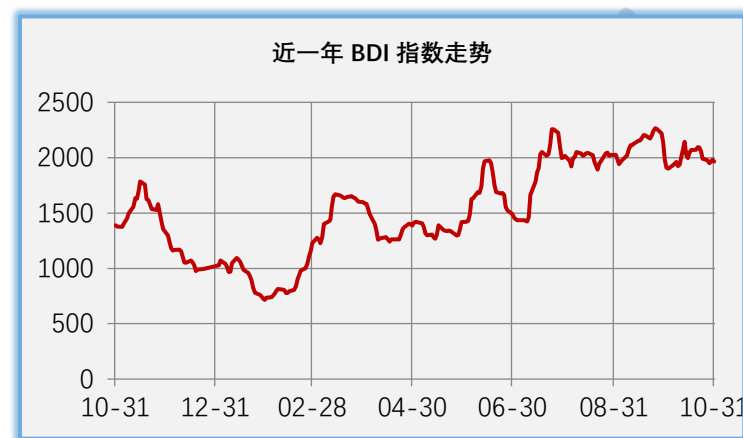
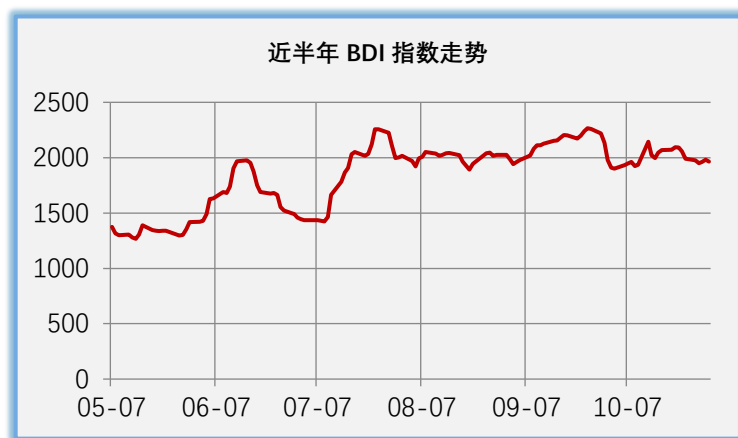
波罗的海指数	10 月 27 日		10 月 28 日		10 月 29 日		10 月 30 日		10 月 31 日	
BDI	1,976	-15	1,950	-26	1,961	+11	1,983	+22	1,966	-17
BCI	2,838	-33	2,784	-54	2,843	+59	2,945	+102	2,929	-16
BPI	1,921	-3	1,904	-17	1,885	-19	1,849	-36	1,821	-28
BSI	1,361	-8	1,350	-11	1,342	-8	1,336	-6	1,326	-10
BHSI	874	-4	870	-4	862	-8	855	-7	847	-8

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	24/10/25	17/10/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,250	26,750	-500	-1.9%
	三年	23,250	23,250	0	0.0%
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: 2025-10-28



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Jal Tara' 2019 84827 dwt dely Tianjin 1/3 Nov trip via EC Australia redel India \$18,500 - Bainbridge Navigation - <recent>

'Jag Anjali' 2016 81922 dwt dely Davao 4 Nov trip via Indonesia redel Japan \$20,000 - cnr

'Trans Africa' 2017 81270 dwt dely Amsterdam 4/8 Nov trip via Gdynia redel UK intention grains \$18,100 - Louis Dreyfus - <recent>

'Legato II' 2013 78245 dwt dely Tobata 1/12 Nov trip via EC Australia redel Japan \$16,000 - cnr

'Guang Xin' 2017 76377 dwt dely Zhangzhou 5 Nov trip via Indonesia redel South China \$17,000 - cnr

'Berge Catherine' 2020 63654 dwt dely Zhoushan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention sulphur \$17,000 - Pacific Basin

'African Bulker' 2019 63507 dwt dely Port Qasim prompt trip via Karachi redel W Africa \$11,000 - Oldendorff

'Parnassos' 2017 63505 dwt dely Saldanha Bay 5/10 Nov trip redel China \$17,250 + \$172,500bb - Opulance

'Cumbria' 2015 61268 dwt dely Fangcheng prompt trip via Indonesia redel China \$14,250 - Tongli

(2) 期租租船摘录

'Orient Peony' 2022 82195 dwt dely Hong Kong 9 Nov 7/9 months redel worldwide \$15,250 - Ming Wah



'Puerto Rosario' 2014 64689 dwt dely Krishnapatnam end Oct 12 months redel worldwide \$14,250 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【事关航运脱碳，美欧分歧严重】

随着国际海事组织（IMO）本周即将就全球航运减排框架进行投票，欧盟与美国在该方案上正面交锋，华盛顿方面甚至威胁对支持该框架的国家采取惩罚性措施。

欧盟委员会日前表示，各国应在 IMO 会议上投票通过联合国提出的航运“净零排放框架”。欧盟认为，这一框架是全球航运业迈向低碳发展的关键里程碑，并呼吁各国尽快采纳。

目前，全球大宗商品运输仍高度依赖海运，而绝大多数船舶仍以燃油为动力。IMO 在今年 4 月初步达成的减排方案要求，船舶必须逐步降低单位能耗排放的温室气体量，最终目标是到本世纪中叶实现航运业碳中和。

然而，美国政府对该框架持强硬态度，认为其等同于全球碳税，可能使航运成本增加多达 10%。特朗普政府批评该框架过度依赖可再生能源，并威胁对支持国家采取多项措施，包括制裁官员、对支持净零排放框架的国家拥有、运营或悬挂其旗帜的船舶征收额外港口费、禁止其船舶入港以及船员签证限制等。

美国国务卿 Marco Rubio、能源部长 Chris Wright 和交通部长 Sean Duffy 在联合声明中表示：“美国将对支持这项欧洲主导的全球气候管制措施的国家采取应对行动。”

此次航运燃料减排方案的争议，也反映出欧盟与美国在贸易领域的更广泛紧张关系。双方目前正在就今年早些时候达成的一项协议进行下一轮谈判，该协议对大部分欧盟商品征收 15% 关税。

如果 IMO 计划最终落地，这将首次在全球范围内为船舶排放设定价格，并通过经济激励推动船舶使用更清洁燃料。根据计划，新规将在 2027 年正式生效并具备强制性，但船舶缴纳相关费用最早要到 2029 年才开始。



数据显示，2024 年国际航运排放占全球温室气体总量的 1.4%，船舶每年排放量超过 10 亿吨二氧化碳当量。

来源：海运圈聚焦

【至少 500 艘集装箱船有待拆解】

根据波罗的海航运公会 (BIMCO) 最新报告，截至目前，2025 年仅有 10 艘集装箱船被拆解，延续了自 2021 年以来超低的拆解的水平。大量老旧船舶仍在服役，远超其通常的报废年限。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 测算，从船龄结构来看，20 年以上船龄的集装箱船比例已从 2020 年初的 16% 攀升至目前的 24%，为上世纪 70 年代初以来的最高水平。这部分老龄船队将构成未来拆解的主体。

BIMCO 通过回溯 2000 年至 2019 年的历史拆解数据，对各船型的生命周期进行分析：在此期间，约 20% 的船舶在 20 年内被拆解，53% 的船舶在 25 年内退役。以这一平均拆解规律为基准，当前至少有 500 艘船、180 万 TEU 处于“该拆未拆”的状态。Rasmussen 指出，金融危机前市场火热、拆解稀少，而 2009 年后市场转弱、拆解量增加，两者叠加代表了相对“常态”的市场周期。

然而，考虑到当前市场环境与过往大不相同——新造船订单量庞大、红海危机缓和后苏伊士运河航线有望恢复、以及新能效监管趋严等因素，未来的拆解规模或将远高于最低预估。若参照 2010 年代市场低迷期的拆解节奏，潜在的最大拆解过剩量可能达到 850 艘、310 万 TEU。

即便如此，这一规模的“消化”也将是一个漫长过程。历史上拆解量最高的一年是 2016 年，当仅有 185 艘、约 60 万 TEU 被拆解。以此推算，当前的 180 至 310 万 TEU 过剩量，可能需要数年时间才能逐步释放。

Rasmussen 表示，未来的拆解规模难以精确预测，但现有测算显示，这一“潜在拆解潮”相当于当前营运船队的 6%-10%，或相当于 20 年以上老龄船的 33%-55%。值得注意的是，这一潜在拆解量已超过所有小于 8000TEU 船型的在手订单量，这意味着未来几年全球船队的增量或将完全由大型船舶主导，并可能引发更剧烈的“船型级联效应”，即大型船舶进一步蚕食中小型船舶的航线市场。

来源：海运圈聚焦



【分析师：运费与租船市场“错位”明显！明年或将迎来调整！】

据德路里（Drewry）最新市场报告，当前全球集装箱航运市场的“错位”现象正愈发明显：运价持续走弱，而租船市场却依旧火热。该机构分析认为，这种错位或将持续至明年，随后才会迎来调整。

德路里报告称，尽管今年以来全球主要航线的即期运价持续回落，但集装箱租日租金仍稳步上行，平均水平较 2019 年高出约两倍。一些班轮公司据此认为，外界关于“市场运力过剩”的说法被明显夸大。

德路里指出，运价与租船价阶段性背离在历史上并不罕见，但本轮周期的持续时间和强度都刷新纪录。过去五年，大部分时间里租船市场维持在高位运行。

运价更容易受到供需变化的直接冲击，而租船价格通常存在一定“滞后效应”，因为大量租约为中长期合约，一旦签署便锁定价格。如今，这一老问题再次出现，但力度更甚以往。德路里认为，当前运价与租船价“脱钩”的主要原因有以下四个：

船舶供应紧张，市场结构趋于僵化

此次背离的核心原因在于“船源稀缺”。虽然从需求端（即期运价下跌）来看，市场似乎正在降温，但可租赁船舶的供应依然有限。MSC、CMA CGM 等主要班轮公司在过去两年大量收购二手船，导致非经营船东（NOO）可供出租的船舶池显著缩水。

截至 2025 年 10 月初，班轮公司自有船舶在全球船队中的占比已从 2019 年底的 54% 上升至 64%。这一结构性变化降低了市场流动性，却反而强化了船东的议价能力，使其能在短期运价波动中依旧锁定高价长期租约。

地缘政治干扰导致航程延长

持续的地缘政治紧张（尤其是红海局势的不确定性）迫使船公司绕行好望角，改变传统航线。这不仅增加了航程时间，也减少了有效运力，并带来船期的不确定性，从而推高了即期及定期租船的需求。



班轮公司战略行为与“提前锁租”

面对复杂多变的市场环境，越来越多的航运公司选择通过长期租船来保障运力稳定，以维持服务可靠性、履行联盟承诺，并对冲潜在风险。这种“前瞻性锁约”策略导致租船需求激增，尤其集中在节能、环保型新船上。

监管压力与合规驱动的溢价效应

IMO 及欧盟碳排放交易体系（EU ETS）的实施，使船东与承租人对低碳、双燃料及高能效船舶的偏好明显提升。这些船舶不仅符合新规要求，也具备更强的商业灵活性。在此背景下，合规船舶成为稀缺资源，其租金自然获得额外溢价。

多重因素叠加，使得当前的非经营船东成为市场中最“抗压”、也最“得势”的群体。

那么，两大市场何时会重新对齐？

德路里认为，至少在明年，这种背离仍将持续。航运公司将继续签订长期租约锁定运力。根据其最新预测，2026 年八个主要船型（最高至 8,500TEU）的平均日租金预计仍将小幅上升，而全球平均运价（含即期与长期合同）预计将下跌约 16%。

不过，长期来看，租船市场的调整终将到来——就像 JP Morgan 所言，“股市繁荣终将回调”。随着需求增长放缓、船公司利润空间被压缩、新造船源源交付，以及未来苏伊士运河通航常态化的可能性增强，租船需求的动力终将减弱，那些高价长期租约最终也会逐步退潮。

来源：海运圈聚焦

【围绕 301 港口费，中美达成基本共识！】

当地时间 10 月 25 日至 26 日，中美经贸中方牵头人、国务院副总理何立峰与美方牵头人、美国财政部长贝森特和贸易代表格里尔在马来西亚吉隆坡举行中美经贸磋商。双方以今年以来两国元首历次通话重要共识为引领，围绕美对华海事物流和造船业 301 措施、延长对等关税暂停期、芬太尼关税和执法合作、农产品贸易、出口管制等



双方共同关心的重要经贸问题，进行了坦诚、深入、富有建设性的交流磋商，就解决各自关切的安排达成基本共识。双方同意进一步确定具体细节，并履行各自国内批准程序。

何立峰表示，中美经贸关系的本质是互利共赢，双方合则两利、斗则俱伤，维护中美经贸关系稳定发展，符合两国和两国人民的根本利益，也符合国际社会的期待。对于在经贸合作中出现的分歧和摩擦，双方应本着相互尊重、和平共处、合作共赢的原则，通过平等对话协商，找到妥善解决彼此关切的办法。中美经贸磋商成果来之不易，需要双方共同维护。希望美方与中方相向而行，共同落实好两国元首历次通话重要共识和今年以来历次经贸磋商成果，进一步积累互信、管控分歧，拓展互利合作，推动双边经贸关系不断迈向更高水平。

美方表示，美中经贸关系是全球最具影响力的双边关系，美方愿同中方通过平等、尊重的方式解决分歧、加强合作，实现共同发展。

双方同意，将在两国元首战略引领下，充分发挥中美经贸磋商机制作用，就双方在经贸领域的各自关切保持密切沟通，推动中美经贸关系健康、稳定、可持续发展，造福两国人民，促进世界繁荣。

来源：新华社

【2025 年 LNG 船新船订单减少一半】

根据 Drewry 的数据显示，2025 年前 9 个月，LNG 运输船共订购了 38 艘船，与 2024 年同期的 86 艘相比大幅下降。由于交付量增加和新订单减少，2025 年的订单量-船队比继续走弱。

Drewry 海事研究公司的 LNG 航运首席分析师 Pratiksha Negi 解释道，截至 2025 年第三季度末，共有 38 艘船被订购，与 2024 年前 9 个月相比下降了 56%。其中，液化天然气运输船(LNGC)的订单更少，2025 年前 9 个月仅订购了 17 艘，而 2024 年同期则为 73 艘。而液化天然气加注船(LNGBV)则表现突出，目前已订购了 19 艘。此外，墨西哥的 Amigo LNG 公司在阿联酋迪拜船坞订购了 2 艘浮式液化天然气装置 (FLNG)。

Drewry 预计，2025 年将订购约 50 艘新船，而 2024 年为 96 艘。当前的订单包括 335 艘船(289 艘 LNGC、37 艘 LNGBV、4 艘 FSRU 和 5 艘 FLNG)，订单量/船队比为 41%。预计订单量将继续减少，直到新订单的恢复，而这似乎要到明年才会复苏。



新订单在 2025 年第三季度复苏，液化天然气运输船(LNGC)的订单在 2025 年第三季度开始回升，共有 9 艘船被订购，超过了上半年订购的 8 艘。该季度还新增了 5 艘液化天然气加注船(LNGBV)和 2 艘浮式液化天然气装置(FLNG)。

液化天然气新订单从 2024 年减半;液化天然气运输船订单下降 77%(2025 年前 9 个月 vs2024 年前 9 个月) 船东们正在重新与造船厂接触，显示出下单新船的兴趣回升。这一势头由多种因素推动，包括液化天然气项目最终投资决策(FID)的激增、造船空档的增加，以及预计本世纪末供需之间的紧张关系。

此外，船舶设计的进步，特别是提高效率和减少排放的设计，正在帮助缓解技术过时的担忧。另一个推动船队更新的催化剂是蒸汽轮机运输船的加速退役，促使船东寻求替代品。

Negi 在报告结尾乐观表示，虽然 2025 年可能只是暂时的低谷，但从 2026 年起，新订单投资有望加速。然而，这一复苏的实现仍取决于多重变量：高交付量、疲软的租船市场、高企的新船价格，以及在日益严格监管时代下的需求不确定性。LNG 运输行业正处于十字路口，平衡短期压力与长期机遇，将决定其未来航向。

来源：中国船检

【全球天然气需求仍将保持增长，FLNG 有望迎来高光时刻】

近期，美国液化天然气(LNG)出口基础设施开发商 Delfin Midstream 与韩国三星重工签署了授标意向书，确认三星重工将成为 Delfin LNG 项目首艘 FLNG 的 EPCI 承包商。Delfin LNG 项目将在美国墨西哥湾部署 3 艘 FLNG，年产 LNG 约 1320 万吨。

全球天然气需求仍将保持增长，海上气田开发项目持续活跃。根据英国石油公司(BP)《2025 年世界能源展望》报告，在 2045 年之前全球天然气需求将持续增长。在此背景下，天然气生产、出口将持续扩大，海上气田开发项目将持续活跃。根据美国能源信息署(EIA)数据，北美 LNG 出口预计将从 2024 年初的 114 亿立方英尺/天飙升至 2029 年的 287 亿立方英尺/天，增幅达 152%。此外，中东地区卡塔尔、科威特、沙特阿拉伯和阿布扎比等国均在积极投资海上气田开发项目，旨在提高天然气产能，扩大市场份额。

FLNG 有望迎来蓬勃发展时期。2022 年以来，俄乌冲突引发全球性能源安全担忧，市场对 FLNG 的兴趣日益凸显，2022 至 2025 年 10 月全球共签订了 9 份 FLNG 新建/改装合同。根据研究机构 Energy Maritime Associates(EMA)数据，目前全球共有 15 个潜在油气田项目将采用 FLNG 作为主要开发方式，处于招标/最终设计阶段的项目 5



个、计划阶段项目 8 个、评估阶段项目 2 个，主要分布于东南亚、非洲和美洲。在此背景下，2026-2030 年，预计全球年均订单量(新建/改装)将达到 4 艘。
来源：海事早知道

◆[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	24/10/25	17/10/25	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	24/10/25	17/10/25	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：2025-10-28



(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	Taizhou Kouan, China	2029	Huarong Leasing - Chinese	7,100	Against TC contracts
2	Bulker	180,000	Hengli Shipbuilding, China	2026	Capital - Greek	7,300-7500	
1	Bulker	180,000	Hengli Shipbuilding, China	2027	Seanergy - Greek	7,300-7500	
1	Bulker	95,500	Hengli Shipbuilding, China	2028	SPG	Undisclosed	
2	Bulker	87,000	COSCO HI Daian	2027-2028	COSCO Shipping Development	4,500	
6	Bulker	82,000	Hengli Shipbuilding, China	2026	Efnav - Greek	3,650	Eco-fuel
4	Bulker	82,000	Hengli Shipbuilding, China	2027-2028	Eastmed - Greek	3,500	
2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu Shipbuilding, China	-	SCS - Chinese	3,700	
1	Bulker	82,000	Oshima, Japan	2028	Minoa - Greek	Undisclosed	
2	Bulker	63,800	Nantong Xiangyu Shipbuilding, China	-	Sammok - S. Korean	3,340	
2+2	Tanker	320,000	New Times Shipbuilding, China	2028-2029	Bruton - Norwegian	11,800	Scrubber fitted
2	Tanker	306,000	Hengli HI	2026-2027	Laskaridis Maritime	Undisclosed	
6	Tanker	307,000	Dalian Shipbuilding	2027-2028	COSCO Shipping Development	11,900	
3	Tanker	158,000	Samsung HI, S. Korea	2028	Zodiac - UK	7,960	
3	Tanker	157,000	PVSM, Vietnam	2028	Zodiac	8,000	
2	Tanker	115,000	Shanhaiguan, China	2028	EPGN - Greek	6,800	
2+1	Tanker	115,000	K Shipbuilding, S. Korea	2027-2028	JHI Steamship - Greek	7,500	



2	Container	3,100 teu	New Dayang, China	2028	Transocean - Monaco based	4,500
2	Container	3,100 teu	houshan Changhong, China	2028	Oceanbulk	4,700
4	Container	2,900 teu	CSSC Guangzhou Huangpu Wenchong, China	2027-2028	Peter Dohle - German	4,600
2	Container	1,930 teu	Guangzhou Wenchong, China	2028	Transocean Maritime	3,200

◆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
YASA TEAM	BC	75,621		2006	Japan	910	Undisclosed	
ANTHOS	BC	75,120		2001	Japan	570	Chinese	
MAJORCA	BC	74,333		2005	China	750	Undisclosed	
XCL GEMINI	BC	63,777		2025	China	3,835	Bangladeshi	
XCL LION	BC	63,777		2025	China	3,835	Bangladeshi	
DIONISIS	BC	63,480		2019	Japan	3,050	Undisclosed	
FOREVER SW	BC	58,186		2010	Japan	1,525	far East	SS/DD passed
KN FUTURE	BC	57,999		2013	Philippines	1,875	Undisclosed	
INCE EGE	BC	57,373		2010	China	1,280	Undisclosed	
HEROIC STRIKER	BC	56,820		2010	China	1,180	Undisclosed	
EVRIALI	BC	53,554		2007	Japan	1,030	Undisclosed	DD due
ATACAMA QUEEN	BC	51,213		2011	Japan	1,450	Chinese	
CS CANDY	BC	37,459		2012	China	1,250	Undisclosed	Wartsila M/E, ICE 1C
ARAWANA	BC	32,318		2012	China	950	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
ST1	TAK	299,174		2004	S. Korea	4,000	Undisclosed	
EUROLEADER	TAK	159,062		2005	China	2,930	Undisclosed	scrubber fitted
ASTAR I	TAK	149,991		2002	Japan	1,980	Chinese	
RYVINGEN SUN	TAK	74,032		2007	China	1,420	Undisclosed	Epoxy
YOSEMITE TRADER	TAK	47,980		2011	Japan	2,150	Vietnamese	Epoxy
STI BRIXTON	TAK	38,734		2014	S. Korea	3,000	Malta	
FURE WEST	TAK	17,349		2006	China	1,130	Chinese	Epoxy / IMO II
KOBE PIONEER	TAK	3,499		2016	S. Korea	1,370	European	en bloc each
YOKOHAMA PIONEER	TAK	3,499		2016	S. Korea	1,370	European	

◆[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
MONICA P	BC	46,667	7,813	1998	Japan	380.00	

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
JIN HAI YU	BC	43,797	8,755	1996	S. Korea	undisclosed	as is China



◆ 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
2025-10-31	708.800	821.380	4.610	91.227	934.140	465.610	407.890	546.150	885.610
2025-10-30	708.640	823.340	4.649	91.195	936.470	466.590	409.380	546.980	886.870
2025-10-29	708.430	825.820	4.661	91.200	940.710	466.630	409.860	547.990	893.420
2025-10-28	708.560	826.220	4.646	91.228	946.110	465.100	409.920	547.300	892.320
2025-10-27	708.810	825.460	4.638	91.246	945.630	463.860	409.200	547.000	891.410

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