



全一海运市场周报

2025.11 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.11.03 - 11.07)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体稳定 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体稳定，不同航线因各自的供需基本面差异，市场运价走势出现分化，综合指数小幅下跌。据海关总署最新公布的数据显示，以美元计价，中国10月出口同比下降1.1%，增速较9月有所放缓。2025年前10个月，我国出口总体呈现平稳增长态势。11月7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1495.10点，较上期下跌3.6%。

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终值进一步升至52.5，好于市场预期及初值，创2023年5月以来的新高。但不同国家经济发展呈现差异，其中德国服务业强劲复苏，新订单和就业增长显著，成为区域增长引擎；法国因政治不确定性持续拖累，经济表现疲软。本周，运输需求保持平稳，市场运价经过连续上涨后出现回落。11月7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1323美元/TEU，较上期下跌1.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供需基本面略好于欧洲航线，即期市场订舱价格小幅上涨。11月7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2029美元/TEU，较上期上涨2.3%。

北美航线：美国政府停摆已持续36天，创下历史最长纪录。市场分析认为，本次政府停摆造成的经济损害可能远超以往，原因不仅在于持续时间更长，更在于当前美国经济更为脆弱，其中民众普遍面临通胀压力与就业不确定性。目前美国就业市场整体劳动力需求仍在放缓，薪资增长持续停滞，未来经济前景不容乐观。本周，运输需求相对稳定，即期市场订舱价格从高位回落，运输市场在中美经贸会谈后趋于稳定。11月7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2212美元/FEU和2848美元/FEU，分别较上期下跌16.4%、17.2%。

波斯湾航线：运输需求稳中向好，即期市场订舱价格继续上涨。11月7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1769美元/TEU，较上期上涨8.5%。



澳新航线: 运输需求增长平稳, 推动市场运价保持涨势。11月7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1619美元/TEU, 较上期上涨8.4%。

南美航线: 运输需求缺乏进一步增长的动力, 供需基本面缺乏支撑, 市场运价继续下跌。11月7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2171美元/TEU, 较上期下跌15.4%。

日本航线: 运输市场保持稳定, 市场运价平稳运行。11月7日, 中国出口至日本航线运价指数为979.64点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【冬季储煤需求释放 综合指数大幅上涨】

本周, 受较强冷空气影响, 北方现大范围降温雨雪天气, 推动冬季取暖用电负荷预期, 刺激储煤需求释放, 短期运力趋于紧张, 船东挺价情绪较浓, 综合指数大幅大涨。11月7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1235.91点, 较上期上涨7.2%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 沿海电厂日耗仍处淡季, 整体补库压力不大, 但随着冷空气活动逐渐频繁, 北方地区开始大面积供热, 冬季取暖耗能预期随之升温, 大多数电厂需提前进行补库储备。沿海八省电厂日耗184.3万吨, 环比上涨0.7万吨, 存煤可用天数17.8天, 库存3279.5万吨。煤炭价格方面, 本周, 部分煤矿因年度任务提前完成, 加之主产区安全检查频繁, 导致产量释放有限, 煤炭供应呈缩紧趋势。坑口煤价开启上升通道, 同时, 铁路优惠政策的刺激进一步推高了贸易商积极性, 站台发运情况良好, 煤炭价格延续上涨态势。环渤海各港调进量128.8万吨, 环比上涨3.3万吨, 调出量130.6万吨, 环比减少0.8万吨, 合计存煤2164万吨, 环比下行26万吨。运价走势方面, 本周, 随着全国陆续进入取暖季, 各地取暖用电负荷随之攀升, 推动冬季消费补库节奏加快, 船货市场商谈活跃度显著增加。与此同时, 在终端补库积极及下游提前订船的推动下, 市场短期运力趋于紧张, 船东挺价情绪较浓, 沿海煤炭运价大幅上涨。

11月7日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1306.2点, 较上期上涨9.5%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收1120.0点, 较10月31日上涨16.4%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价49.8元/吨, 较10月31日上涨8.5元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为53.9元/吨, 较10月31日上涨4.7元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为60.0元/吨, 较10月31日上涨6.5元/吨。



金属矿石市场: 本周,螺纹钢需求步入季节性淡季,表需有所回落。受此影响,钢厂利润有所收缩,铁水产量虽略有回落但仍处高位,对铁矿石需求仍有所支撑。供应端,铁矿石全球发运量维持高位,到港量大幅增加,疏港量小幅回升,港口库存小幅累积。运输市场方面,因前期下游提前订船消耗了部分运力,当前市场运力偏紧,船东挺价情绪较浓,沿海金属矿石运价大幅上涨。11月7日,中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收963.0点,较10月31日上涨13.1%,其中,青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价37.7元/吨,较10月31日上涨4.4元/吨。

粮食市场: 本周,国内主产区新玉米收获接近尾声,基层潮粮相继上市,整体供应充足,叠加国储收购挺价,基层种植户出售意愿增加,对市场信心有所支撑,玉米现货价格小幅上涨。运输市场方面,当前市场运力因前期消耗而偏紧,船东挺价情绪浓厚,沿海粮食运价大幅上涨。11月7日,沿海粮食货种运价指数报1354.08点,较上期上涨9.7%,其中,营口-深圳(4-5万dwt)航线运价69.8元/吨,较上期上涨5.5元/吨。

成品油市场: 本周,国际原油价格小幅波动,国内成品油价格平稳运行。供应端,主营炼厂开工率延续跌势,山东地炼开工率仍有一定提升空间。需求端,缺乏节日利好等因素支撑,汽油需求延续疲软态势;而柴油方面,受电商购物节带动的物流需求支撑,以及南方地区基建工程处于赶工阶段,需求端底部支撑相对稳固,沿海成品油运价小幅上涨。11月7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962.97点,较上期上涨0.4%;市场运价指数878.39点,较上期上涨0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船市场运价回暖 租金指数止跌上涨】

本周国际干散货运输市场三大船型运价有涨有跌,远东干散货指数在大船上涨带动下止跌回升。分船型来看,海岬型船市场太平洋市场铁矿石、煤炭货盘增加,FFA远期合约价格上涨,运价上行。巴拿马型船市场船货相对平衡,日租金相对平稳。超灵便型船市场总体货盘有限,可用运力充裕,日租金小跌。11月6日,上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1741.23点,较10月30日上涨3.4%。

海岬型船市场: 海岬型船市场运价先抑后扬。太平洋市场,周初澳大利亚、巴西铁矿石货盘偏少,且FFA远期合约价格下跌,市场整体相对安静,澳大利亚至青岛航线有嫁接压下行。周二开始,澳大利亚三大矿商持续现身市场询船,铁矿石货盘增加,且FFA远期合约价格上涨,加上临近周末澳大利亚等出口煤炭货盘也有所增加,市场活跃度明显上升,运价止跌连续上涨。11月6日,中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26430美元,较10月30日上涨9.3%;澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价



为 10.209 美元/吨，较 10 月 30 日上涨 7.7%。远程矿航线，本周巴西、西非等长航线货盘一般，不过在太平洋市场好转且 FFA 远期合约价格上涨拉动下，运价小幅上涨。11 月 6 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.375 美元/吨，较 10 月 30 日上涨 1.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金稳中微涨，粮食运价继续小幅波动。太平洋市场，本周印尼、澳大利亚、北太平洋市场货盘陆续释放，但市场整体活跃度一般，且船货双方相对僵持，日租金相对平稳。11 月 6 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17457 美元，较 10 月 30 日微涨 0.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 16428 美元，较 10 月 30 日微涨 0.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.704 美元/吨，较 10 月 30 日下跌 0.3%。粮食市场，南美粮食市场供需相对平衡，运价继续小幅波动。11 月 6 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.742 美元/吨，较 10 月 30 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继续小跌。上半周镍矿、钢材、煤炭等货盘不多，市场氛围相对冷清，日租金小跌；下半周印尼煤炭货盘略增，但市场运力仍充裕，日租金相对平稳。11 月 6 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11100 美元，较 10 月 30 日下跌 2.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.064 美元/吨，较 10 月 30 日下跌 0.9%。

(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 31 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 520 万桶至 4.212 亿桶。原油进口较前一周增加 86.7 万桶/日。原油出口较前一周增加 0.7 万桶/日。美国国内原油产量增加 0.7 万桶至 1365.1 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2034.4 万桶/日，较去年同期减少 1.15%。汽油库存较前一周下降 472.9 万桶，精炼油库存较前一周下降 64.3 万桶。尽管汽油与精炼油库存连续第五周下降，但原油供应端的迅速累库仍导致油价承压。OPEC+ 近日宣布，将于 12 月每日小幅增产 13.7 万桶，同时表示为了避免潜在供应过剩，将在 2026 年第一季度暂停进一步增产。在制裁和地区紧张局势的不确定性情况下，依旧继续对油价构成压力。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 63.68 美元/桶，较 10 月 30 日下跌 1.67%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回调。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。11 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 2037.91 点，较 10 月 30 日下跌 16.0%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场 11 月下旬货盘陆续进场，周初市场延续上周的高涨情绪，在上周集中出货的加持下，可用船位持续紧张，船东普遍底气增加，掌握市场主导权。中美达成部分关税暂停协议后市场情绪开始降温，随着租家逐渐完成中旬尾部货盘，装期相对紧张货盘减少，地缘政治带来的溢价逐步消退，船东仍保



持一定抵抗态度，不愿让运价过快下滑，成交的 WS 点位明显回调。目前，正常装期的船位相对平衡，租家继续控制出货节奏，部分货盘收到至少 8 个报价，若后续没有集中放货的情况，运价仍存在较大的下行空间。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS105.03，较 10 月 30 日下跌 18.46%，CT1 的 5 日平均为 WS117.57，较上期平均上涨 18.20%，TCE 平均 10.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS103.75，下跌 12.68%，平均为 WS112.26，TCE 平均 11.8 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 19-21 日，成交运价为 WS115。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 19 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 21-23 日，成交运价为 WS103。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 1-2 日，成交运价为 WS115.1。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 17-18 日，成交运价为 WS122。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 7-10 日，成交包干运费约为 1400 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 17-21 日，成交包干运费约为 1390 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

11 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1117.64 点，环比上涨 0.29%。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-0.89%、+0.27%、-0.16% 及+1.64%。

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上涨 2.03%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.87%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.82%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.94%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 14 艘（环比减少 7 艘），总运力 99.79 万载重吨，总成交金额 18727 万美元，平均船龄 16.79 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 1.09%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.04%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.21%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.09%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.64%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 11 艘（环比增加 2 艘），总运力 97.66 万载重吨，总成交金额 37740 万美元，平均船龄 11.64 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下跌 0.35%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.22%。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涨多跌少。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上涨 2.10%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.60%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.74%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.31%。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 2 艘），总运力 7.94 万载重吨，总成交金额 9233.49 万人民币，平均船龄 8.58 年。

来源：上海航运交易所

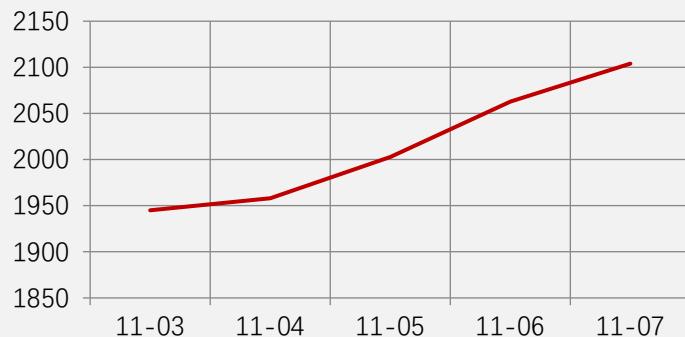
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月3日	11月4日	11月5日	11月6日	11月7日	
BDI	1,945	-21	1,958	+13	2,003	+45
BCI	2,888	-41	2,947	+59	3,084	+137
BPI	1,801	-20	1,788	-13	1,793	+5
BSI	1,320	-6	1,311	-9	1,307	-4
BHSI	841	-6	831	-10	820	-11
					815	-5
					810	-5



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	31/10/25	24/10/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,000	26,250	750	2.9%
	三年	23,500	23,250	250	1.1%
Pmax (76K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,500	14,000	-500	-3.6%
	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: 2025-11-04

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Karadeniz S' 2012 57157 dwt dely Campha prompt trip via Vietnam redel Bangladesh intention clinker \$17,500 - cnr

'Seastar Vulcan' 2015 39810 dwt dely Taipei prompt trip via Australia to WC India - Pakistan or AG redel passing Singapore intention grains \$16,500 - Drydot

'Carla C' 2015 37489 dwt dely Houston prompt trip redel Veracruz intention scrap \$21,000 - Centurion



'Angel' 2014 37227 dwt dely Santos prompt trip redel Morocco \$17,500 - TMC

'Coreship 01' 2012 31871 dwt dely Recalada prompt trip redel Fortaleza intention grains \$18,250 - Clipper

4. 航运&船舶市场动态

【336 艘！订单越来越少！航运业绿色转型受阻】

经历了上半年创纪录的订单热潮后，第三季度全球替代燃料船舶订单增速明显放缓。受新造船市场整体需求趋缓及 IMO 《净零框架》仍存不确定性影响，船东在未来燃料路线选择上趋于谨慎，绿色船舶投资热情有所降温。

根据克拉克森的最新统计数据，今年 1-9 月全球总计 1185 艘 6120 万总吨的新船订单中，多达 336 艘 2900 万总吨为替代燃料船舶，占比达到了 47%，超过去年全年的 45%。以订单价值来计算，今年 1-9 月全球新造船投资总计 1054 亿美元，替代燃料船舶订单价值 551 亿美元（约合人民币 3924 亿元），同比下跌 36%，所占比例达到了 52.2%。

今年的替代燃料船舶订单包括 LNG 动力船 158 艘 2110 万总吨，甲醇动力船 54 艘 620 万总吨，LPG 动力船 16 艘 70 万总吨，乙烷动力船 4 艘 10 万总吨，以及电池/混合动力推进船舶 110 艘 150 万总吨。

近年来，替代燃料船舶在新船订单中所占比例一路攀升，从 2016 年仅 8.2% 上涨到 2021 年的 32%，2022 年更达到史上最高的 54.7%，在 2023 年一度滑落至 41% 之后，2024 年又重新回到 45%。

以船厂国而言，克拉克森的数据显示，2025 年 9 月的替代燃料新船订单绝大多数由韩国船厂承接，总计 9 艘 58.25 万 CGT，按 CGT 计算占 2025 年 9 月替代燃料新船订单的 50.43%，接单量排名全球第一，接获订单均为 LNG 双燃料船。

与此同时，中国船厂 9 月份承接了总计 3 艘 2.82 万 CGT 替代燃料订单，市占率 2.44%。其中 LNG 双燃料船 1 艘 0.65 万 CGT、电池/混合动力船 2 艘 2.17 万 CGT。



根据克拉克森的数据，整体而言按吨位计算，截至目前在运营船队中能够使用替代燃料或推进装置船舶的比例已经提高到了 8.9%，高于 2017 年的 2.6% 和 2024 年年初的 6.5%。在现有总计 2605 艘替代燃料船舶中，包括 1490 艘 LNG 动力船、81 艘甲醇动力船、147 艘 LPG 动力船、760 艘电池/混合动力推进船，此外还有 285 艘采用其他燃料。

而在手持订单中，替代燃料船舶占比更是达到了 51.0%，高于 2017 年的 11.4% 和 2024 年年初的 48.7%。按吨位计算，手持订单中 36.1% 为 LNG 动力船（1000 艘），9.9% 为甲醇动力船（338 艘），1.9% 为 LPG 动力船（139 艘）；此外还有约 3.0%（约 546 艘）使用其他替代燃料，其中包括 37 艘氢燃料、60 艘乙烷燃料、43 艘氨燃料、17 艘生物燃料和 524 艘电池/混合动力推进船舶，替代燃料船舶手持订单总计 2023 艘。

随着未来燃料选择的不断扩大，替代燃料预留船舶数量也在不断增加。目前在运营船队中有 611 艘船为 LNG-ready 船，手持订单还有 221 艘；同时，手持订单中有 316 艘氨燃料预留（ammonia-ready）船，701 艘甲醇燃料预留（methanol-ready）船和 19 艘氢燃料预留船。

与此同时，DNV 的替代燃料洞察 (AFI) 数据平台最新统计指出，今年 9 月替代燃料船舶新船订单共有 14 艘。其中 12 艘为 LNG 动力船，包括 6 艘集装箱船、4 艘散货船和 2 艘邮轮；此外还有 2 艘为 LPG 动力 LPG 运输船。

今年前 9 个月，全球替代燃料船舶新船订单共计 192 艘，较 2024 年同期下降了 48%。LNG 仍然是主导的替代燃料选择，前 9 个月 LNG 动力船订单数量为 121 艘，其次是甲醇动力船 43 艘、LPG 动力 LPG 运输船 19 艘、氨燃料船 5 艘以及氢燃料船 4 艘。集装箱船板块持续引领脱碳转型，前 9 个月替代燃料集装箱船新船订单共计 120 艘，占整体替代燃料新船订单总量的 63%。

今年上半年，替代燃料船舶订单量达到了 151 艘 1980 万 GT，按 GT 计算同比增长 78%。在经历了上半年创纪录的订单量之后，三季度替代燃料船舶订单增速显著放缓。

DNV 海事全球脱碳总监 Jason Stefanatos 指出，尽管这一趋势受到了新造船市场整体疲软、以及合同成本上升的影响，但其他因素同样在左右市场情绪。其中一个关键因素就是监管不确定性，国际海事组织 (IMO) 净零框架前景不明，包括某些燃料的生命周期评估因素，正在促使许多船东对新订单采取“观望”态度。

10 月 17 日，由于美国和沙特阿拉伯的反对意见强烈，特别是在《净零框架》涉及的全球碳定价机制和燃料标准方面的争议，IMO 决定推迟《净零框架》决议，计划在 2026 年再次审议。这意味着国际航运业将面临更长时间的不确定性。



《净零框架》实施的推迟导致船东面临政策不确定性的风险。许多船东正在等待 IMO 进一步明确政策方向和实施时间表，才能决定是否进行大规模的技术改造或更新船队。虽然许多大型航运公司已经开始投资替代燃料和零排放技术，但由于《净零框架》推迟，中小型船东仍在观望，担心过早投资可能导致不必要的经济损失，或是技术和市场条件不成熟。

来源：国际船舶网

【中美港口费“休战”，全球航运市场迎来宝贵缓冲期！】

在经历数月的高压博弈之后，一度可能引发全球海运链震荡的“中美港口费大战”正式按下暂停键。

据新华社消息，中美经贸团队通过吉隆坡磋商，达成的成果共识主要有以下几方面：

一、美方将取消针对中国商品（包括香港特别行政区和澳门特别行政区商品）加征的 10% 所谓“芬太尼关税”，对中国商品（包括香港特别行政区和澳门特别行政区商品）加征的 24% 对等关税将继续暂停一年。中方将相应调整针对美方上述关税的反制措施。双方同意继续延长部分关税排除措施。

二、美方将暂停实施其 9 月 29 日公布的出口管制 50% 穿透性规则一年。中方将暂停实施 10 月 9 日公布的相关出口管制等措施一年，并将研究细化具体方案。

三、美方将暂停实施其对华海事、物流和造船业 301 调查措施一年。美方暂停实施相关措施后，中方也将相应暂停实施针对美方的反制措施一年。

此外，双方还就芬太尼禁毒合作、扩大农产品贸易、相关企业个案处理等问题达成共识。双方进一步确认了马德里经贸磋商成果，美方在投资等领域作出积极承诺，中方将与美方妥善解决 TikTok 相关问题。

在当前国际航运产业链高度交织、全球造船市场竞争白热化的背景下，中美港口费“休战”的决定不仅是中美经贸关系的缓冲信号，更是全球航运生态短期内得以维稳的重要契机。它对造船业、航运企业、海运物流乃至港口运营的影响，远超关税本身。

时间回到今年 4 月，美国贸易代表办公室（USTR）公告，自 2025 年 10 月 14 日起，美国将开始对中国船东和运营商，以及使用中国建造船舶的运营商提供的海运服务



征收港口服务费。

对此，10月10日，交通运输部发布《关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》正式反制。双方此举，标志着中美在海事领域的摩擦首次从贸易层面蔓延至港口和航运服务环节。

据业内人士消息，在10月14日相关措施生效后，中美港口间的部分船舶已出现互征费用的情况。数艘挂靠洛杉矶、长滩及上海、宁波等主要港口的船舶，被分别征收了“港口服务费”和“特别港务费”，引发航运企业对未来成本上升的担忧。

多家航运经纪公司透露，一些中美航线的运营商在费用正式执行当周便开始调整航线规划，部分货主甚至要求临时改港或延迟靠泊，以观察后续政策走向。

而如今，中美暂停互征“港口费”与海事相关措施，直接缓解了全球航运业所面临的政策不确定性。一年的暂停期相当于为航运业赢得了一次“喘息窗口”。在此期间，航运公司可在成本结构、航线布局及港口协作上进行重新评估，以适应未来可能的政策重塑。

尤其是对那些原本可能被征收港口费的航运企业而言，这一政策缓和无疑带来了久违的确定性。此前，部分船公司已着手制订应急预案，评估“美国港口替代方案”，甚至考虑通过更改船籍、第三地注册、或以租船方式规避风险。在当时的紧张气氛下，这些举措更多是一种防御性布局。如今，这些原本出于防御的布局，正迎来更充分的酝酿与实施窗口。

此前，由于港口费政策的不确定性，市场对中国建造船舶的运营风险进行了额外定价，导致非中国建造的同类型二手船一度出现明显溢价。一些外国船东出于合规与运营考虑，暂缓了在中国船厂下单或收购中造船的计划。

而在新政策宣布暂停后，这种“政策性风险溢价”有望迅速回落。对船东而言，交易信心的恢复将直接带动二手船市场价格的再平衡；对造船业而言，这一缓和意味着外资客户的心理障碍正在消除。业内预计，暂停措施的出台将促使部分此前观望的船东重启谈判，尤其是在LNG、甲醇等新燃料船领域，中国船厂的技术与交付优势将重新得到认可。更重要的是，这一缓冲期有助于中国船厂稳住出口订单节奏。

不过，业内的乐观情绪中仍夹杂着一丝谨慎。部分业内人士认为，中美此次政策调整更像是一次阶段性缓冲，而非根本性转向。毕竟，中美对抗的基本逻辑未变，而301



调查的实施措施只是暂停，而非取消。

业内分析指出，一旦一年后磋商再起波澜，相关政策仍可能被重新启动，这意味着航运企业与船厂在做战略决策时仍需保持高度敏感和风险管理意识。短期内，暂停措施提供了一个缓冲窗口，让企业可以优化航线布局、稳住订单节奏、调整船舶注册或租赁策略，但长期的不确定性仍然存在。

更进一步，这一年时间不仅是防御性的喘息期，也是战略准备期：航运企业需要在政策暂缓的窗口内，提升自身的运营韧性、完善合同安排、强化供应链管理，并为未来可能重启的政策摩擦做好应对预案。换言之，这段时间的价值不在于消除风险，而在于给航运与造船业提供从容应对未来不确定性的缓冲与筹码。

在海运圈聚焦看来，中美经贸磋商的成果，是一次理性回归的信号。暂停实施的这一年，将是航运业的“战略缓冲年”——既是市场重整、技术升级、产业再布局的时间窗口，也可能成为未来谈判的“基准年”。

航运的本质是连接，而非对抗。

港口费可以暂停，但全球贸易不等人。无论是造船业的国际竞争，还是海运网络的深度融合，中美两国都无法回避彼此的存在。

从长远看，若这一年的“政策停火”能够延续为“产业对话”，那么全球航运业或许能在竞争中找到新的平衡点——一个更绿色、更稳定、更可持续的未来。

来源：海运圈聚焦

【三季报出炉！西方船东透露：已收到美豆发往中国运输询盘！】

10月30日，丹麦航运巨头Norden公布第三季度业绩。公司在实现连续盈利的同时，还迎来了中美暂停港口附加费一年这一外部利好，为航运市场注入了一丝积极信号。

报告期内，Norden实现净利润2600万美元（约合1.66亿丹麦克朗），主要受益于资产管理业务的强劲表现及船舶出售收益。公司同时宣布维持此前上调的全年盈利预期，并继续通过派息与回购回馈股东。



NORDEN 表示，第三季度的业绩表现主要得益于资产管理部门（Asset Management）带来的稳健运营收益及船舶出售收益。公司前三季度累计净利润达 1.11 亿美元，其中运营业务贡献 4300 万美元，船舶出售收益则高达 6800 万美元。

得益于资产价格与远期运价的上升，公司每股净资产价值（NAV）攀升至 362 丹麦克朗，反映出其在市场上行周期中的潜在增长空间。

NORDEN 已在 2025 年前九个月出售 22 艘船舶，其中 15 艘是通过已公布的购买选择权售出的。同时，公司年内还购入 1 艘船舶，并签署了 22 份带购船期权的新租赁协议，进一步优化资产组合结构。

NORDEN 在 10 月 28 日的公告中上调了全年盈利预期，并在最新财报中维持该目标。公司预计 2025 年全年净利润将在 1 亿至 1.4 亿美元之间，高于此前预期的 7000 万至 1.3 亿美元。这一调整反映出公司对未来市场走势及自身运营表现的信心。

中美关系缓和，大豆贸易回暖带动市场情绪

在 Norden 公布业绩的同日，中美宣布暂停各自港口附加费措施，市场出现新的贸易迹象——中国重新开始采购美国大豆。Norden 首席执行官 Jan Rindbo 在接受采访时透露，公司在协议正式公布前，就已收到从美国发往中国的大豆运输询盘。“实际上，从市场动向中，我们已经预感到两国之间的大豆贸易有望重启。”

不过，他也指出，中国此前已从南美地区大量采购大豆，目前国内库存水平较高，因此后续采购量仍有待观察。中国对南美供应的偏好，曾在第三季度延长了南大西洋的粮食运输旺季，支撑了区域干散货运输需求。

Rindbo 表示：“贸易壁垒对全球经济和航运业都不是好事。看到局势暂时缓和，无疑令人振奋。毕竟，航运业始终处在地缘政治的风口浪尖。”

IMO 推迟表决，绿色转型步伐受限

除贸易政策外，航运业关注的另一个焦点是国际海事组织（IMO）“净零框架”（Net-Zero Framework）的表决延后。该框架旨在确立到 2050 年的温室气体减排目标，被视为推动行业低碳化的关键一步。



Rindbo 认为，表决延期虽不影响 Norden 的战略方向，但意味着行业整体转型将放缓。“我们仍将全力推进自己的脱碳计划，重点放在生物燃料的推广和船舶运营效率的提升上。”他说。

他同时指出，没有碳价机制或强制立法支撑，全球航运业的脱碳节奏难以加快。“这次延期是一种遗憾——航运原本有机会成为首个率先实现全球统一减排机制的产业。”值得注意的是，Norden 并未跟随部分同行投资双燃料动力船或大型绿色项目，而是采取更务实的路线，以生物燃料和效率提升为核心的低碳策略，避免了高资本支出风险。

来源：海运圈聚焦

【韩国船企转向集装箱船，业内担忧利润率下降】

近期，韩国主要本土船企成功接获了一系列大型集装箱船订单。在此之前，韩国造船业的重心一直聚焦在被视为高附加值船型的液化天然气（LNG）运输船上。然而，随着 LNG 船订单量有所下滑，船企为填补产能空缺，开始转向承接集装箱船订单。

韩国业界普遍预测，若 LNG 船订单持续减少而集装箱船订单增加，船企的盈利能力恐将面临下降的压力。

据业内消息披露，三星重工（Samsung Heavy Industries）近期与长荣海运（EVERGREEN）签署了建造 7 艘 14000TEU 集装箱船的合同。据悉，单船造价约为 2 亿美元。凭借此笔订单，三星重工今年以来累计斩获的集装箱船订单已达 11 艘，远超去年全年的 4 艘。

值得关注的是，随着 LNG 运输船订单的缩减，HD 现代重工（HD Hyundai Heavy Industries）和韩华海洋（Hanwha Ocean）也在积极通过集装箱船、超大型原油运输船（VLCC）等其他商船订单来填补生产档期。其中，HD 现代重工本月从韩新海运（HMM）获得了 8 艘 13000TEU 集装箱船和 2 艘超大型原油运输船订单；韩新海运同时也向韩华海洋下达了 4 艘同规格集装箱船的订单。

从全年订单结构来看，韩国本土造船厂今年累计获得的 LNG 运输船订单为 15 艘，仅达到去年 48 艘总量的 31%；与此形成鲜明对比的是，集装箱船订单量已达 78 艘，远超去年全年 46 艘的总和。然而，集装箱船的利润率显著低于 LNG 运输船。



基于这一趋势，韩国投资证券（Korea Investment & Securities）预测，若韩国主要造船厂在 2028 年前可交付的船台档期内，未能新增更多 LNG 运输船订单，其 2027 年的营业利润率将出现下滑：韩华海洋预计从 16.2% 降至 14.8%，降幅 1.4 个百分点；HD 现代重工预计从 16.1% 降至 15.6%；三星重工预计从 15.3% 降至 15%。

韩国投资证券分析师 Kang Kyung-tae 表示：“LNG 运输船的建造利润率约为其他船型的两倍。”他补充道，“如果造船厂无法获得更多 LNG 运输船订单，即便营收保持稳定，营业利润率也会随之下降。”

来源：海运圈聚焦

【报价回落，中国买家预订 20 船巴西大豆】

在中美贸易关系出现积极信号之际，中国大豆进口商正悄然调整采购策略。多位业内人士透露，近期中国买家明显加大了从巴西采购大豆的力度，原因在于南美报价回落，而市场普遍预期新一轮中美贸易协议将促使美国大豆重新进入中国市场。

据贸易商消息，中国进口商近日共预订约 20 船巴西大豆，其中 10 船计划于今年 12 月装运，另 10 船则安排在明年 3 月至 7 月发运。目前，南美大豆报价已低于美国出口商的报价。

“巴西豆现在比美国墨西哥湾出货的大豆便宜，买家趁机锁定货源。”一家在中国经营油籽压榨业务的国际贸易公司人士表示，“从上周开始，市场对巴西豆的询盘和成交都有明显增加。”

此前，受中方对美大豆征收高额关税影响，美国豆在中国市场需求受限，巴西一度成为主要供应方，价格也长期高于美豆。但随着中美高层会晤取得进展，市场预期正在发生微妙变化。

当地时间 11 月 1 日，白宫官网发布中美经贸关系达成协议的情况说明。说明指出，中国将暂停自 2025 年 3 月 4 日以来宣布的所有报复性关税，包括对鸡肉、小麦、玉米、棉花、高粱、大豆、猪肉、牛肉、水产品、水果、蔬菜和乳制品等美国农产品征收的关税。此外，说明称中国将在 2025 年最后两个月购买至少 1200 万吨美国大豆，并在 2026 年、2027 年和 2028 年每年购买至少 2500 万吨美国大豆；中国将恢复购买美国高粱和硬木原木。



这一消息令市场重新燃起对中美农产品贸易的期待。业内普遍认为在中国取消对美豆的关税后，美国供应将重新具备价格优势，全球大豆贸易格局或将出现新一轮洗牌。

“我们已经听到美方的说法，但中国官方还没有正式宣布。”一家国际粮食贸易公司人士表示，“只有在中国明确取消对美豆的关税后，贸易商才会启动新的采购计划。”

据悉，中国国有粮食贸易巨头中粮集团上周已率先出手，从美国新季大豆中采购了3船美国大豆（约18万吨），打破数月贸易僵局。

来源：海运圈聚焦

【全球最大班轮公司确认：12艘船将“转旗”！】

全球最大集装箱航运公司地中海航运（MSC）近日正式确认，将把12艘船只转挂印度旗。

MSC首席执行官Soren Toft在2025年印度海事周期间出席了由印度总理莫迪主持的全球航运CEO圆桌会议，并在会上正式承诺支持印度的海事发展计划。他在社交媒体上表示：“印度是MSC的重要战略市场，其航运、港口和物流领域持续强劲发展。作为深化合作的具体举措，我们将部署12艘悬挂印度国旗的船舶，助力印度实现其海事雄心。”

据印度财经媒体《ETInfra》报道，MSC将从两艘船舶起步，并已在印度成立专门子公司以负责运营，这两艘船预计在数日内完成转旗，船舶规模约为3000至5000TEU。后续将有更多船舶陆续转挂印度旗。

MSC是全球最大的班轮公司。Alphaliner最新数据显示，该公司目前共运营955艘船舶，总运力超过700万TEU，市场占有率达到21.2%，稳居全球第一。其中，自有船舶688艘、租入船舶267艘，合计运力约700.3万TEU。此外，MSC手中仍握有124艘新造集装箱船订单，总计新增运力约217.4万TEU，显示其在全球运力版图上的扩张势头依旧强劲。

据了解，MSC此举是继达飞和马士基之后，又一家国际大型班轮公司选择“转旗”印度。近年来，印度政府大力推动航运业本土化，鼓励更多贸易通过悬挂印度国旗的船舶完成运输，同时出台一系列支持政策，包括造船融资、税收优惠以及更严格的沿海运输优先政策，以扩大本国注册船舶规模。

目前，印度政府正在从多个层面推动本国航运产业转型升级。除了为本土造船项目提供财政激励外，政府还调整了国内港口间运输政策，要求优先使用印度籍船舶执行



沿海运输任务。同时，印度还规定，只有船龄在 20 年以内的船舶方可登记入籍，但若提前完成注册，则可延长营运年限。

值得注意的是，印度的船籍注册体系过去几乎没有集装箱船，如今正出现爆发式增长。数据显示，MSC 完成首批转旗后，将成为印度第三大民营船东。此前，达飞已完成三艘船舶转旗，第四艘预计在 10 月交付，船舶规模约为 2600 TEU；马士基则于上周确认已有两艘 1800 TEU 级别船舶完成转旗注册。同时，国有企业印度航运公司 (SCI) 也在积极参与二手船市场，寻求购入集装箱船以扩充运力。

来源：海运圈聚焦

◆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	31/10/25	24/10/25	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	31/10/25	24/10/25	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：2025-11-04



(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	2029	EBE NV - Belgian	undisclosed	Ammonia ready
4+2	Bulker	82,000	Hengli Shipbuilding, China	2026-2027	Star Bulk - Greek	3,600	Scrubber fitted
1	Open Hatch	87,000	COSCO HI Dalian, China	2027	COSCO - Chinese	4,480	Scrubber fitted, methanol ready
6	Tanker	307,000	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	COSCO - Chinese	11,910	Scrubber fitted, LNG & methanol ready
4	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2027-2028	TMS - Greek	12,600	
2	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2027-2028	Frontline - Norwegian	undisclosed	
2	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2026-2027	Alimia - Greek	11,800	
2	Tanker	158,000	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding, China	2028	Thenamaris - Greek	8,100	Scrubber fitted
2	Tanker	157,000	Samsung, Sungdong, Korea	2028	AET Tanker - Singapore	10,000	
2	Tanker	115,000	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	EGPN - Chinese	7,000	LR2 product carriers
8+4	Container	18,000 teu	New Times Shipbuilding, China	2028-2029	AP Moller-Maersk - Danish	19,300	LNG dual fuel
3	Container	8,000 teu	Imabari, Japan	2029-2030	Yang Ming - Taiwanese	undisclosed	Methanol ready
2	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong	2028	Latsco Shipping	3,100	

◆ 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
TAIHAKUSAN	BC	93,521		2009	Japan	1,250	Chinese	SS/DD passed
NEW ASCENT	BC	82,179		2012	Japan	1,980	Greek	
THERESA HEBEI	BC	81,707		2012	China	1,550	Undisclosed	
ORNAK	BC	79,677		2010	China	1,135	Undisclosed	
ZY JUHE	BC	63,833		2024	China	3,350	Chinese	
CMB BRUEGEL	BC	63,667		2021	Japan	3,250	Meghna	Eco
BEAUTY JASMINE	BC	63,638		2015	China	2,250	Undisclosed	
ANEMOS	BC	58,398		2011	S. Korea	1,550	Chinese	
ETERNITY SW	BC	58,098		2011	Philippines	1,570	Chinese	
INCE FORTUNE	BC	57,293		2010	China	1,270	Undisclosed	surveys due
KARADENIZ S	BC	57,157		2012	S. Korea	1,425	Middle Eastern	
MANDARIN EAGLE	BC	56,876		2008	China	1,050	Vietnamese	DD due
AGGELIKI B	BC	56,770		2011	China	1,345	Undisclosed	
APJ SHIRIN	BC	56,594		2012	China	1,375	Undisclosed	
SUPER SAKA	BC	55,596		2011	Japan	1,700	Undisclosed	
TBC PRIME	BC	38,529		2011	Japan	1,430	Greek	
PACIFIC OCEAN	BC	36,009		2011	China	1,050	Undisclosed	
AFRICAN OSPREY	BC	34,697		2012	China	1,180	Greek	
ISOLDA D	BC	34,290		2011	China	1,040	Greek	
CHAMCHURI NAREE	BC	33,733		2005	Japan	825	Turkish	SS/DD passed



YANGTZE FLOURISH	BC	32, 503	2012	China	990	Chinese
------------------	----	---------	------	-------	-----	---------

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
NEWNEW STAR 2	CV	42, 121	3, 534	2007	China	2, 600	Swiss	
RIO KOBE	CV	41, 996	3, 534	2009	China	undisclosed	MSC - Swiss	
PANAY	CV	24, 744	1, 930	2023	China	3, 550	CMA-CGM	
WARNOW WHALE	CV	18, 318	1, 296	2007	China	1, 300	Undisclosed	
EF ELENA	CV	17, 350	1, 338	2007	China	1, 700	Undisclosed	
SPIRIT OF CHENNAI	CV	15, 362	1, 162	2019	China	2, 000	Greek	

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
COSGRAND LAKE	TAK	298, 997		2006	Japan	3, 500	Undisclosed	scrubber fitted
PLATANOS	TAK	114, 578		2019	Japan	6, 650	Undisclosed	scrubber fitted
AMALIA	TAK	73, 869		2006	China	1, 150	Chinese	
STI YORKVILLE	TAK	49, 990		2014	S. Korea	3, 200	European	
STI BATTERY	TAK	49, 990		2014	S. Korea	3, 200	European	en bloc each, Epoxy / IMO
STI VENERE	TAK	49, 990		2014	S. Korea	3, 200	European	II/III / Scrubber Fitted
STI MILWAUKEE	TAK	49, 990		2014	S. Korea	3, 200	European	
STENA IMMACULATE	TAK	49, 729		2017	China	1, 000	Undisclosed	"as is" damaged condition / Scrubber Fitted
BRISTOL TRADER	TAK	35, 863		2014	S. Korea	3, 900	Undisclosed	StSt/IMO II/dely Q1 2026
GINOSTRA M	TAK	18, 639		2024	China	2, 750	Italians	



◆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
ANG HO	OTHER/TUG	171	3,125	1995		undisclosed
ANG	OTHER/TUG	171	3,125	1995		undisclosed
RAISSA	TAK	47,343	9,711	1998	Croatia	473.00

印度						
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨
MASA	TAK	159,211	23,159	1998		undisclosed

其它						
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨
ARK	GC	3,050	1,366	1985	India	undisclosed
ZENITH	TAK	105,161	17,013	2008	S. Korea	360.00

◆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
2025-11-07	708.360	818.920	4.641	91.113	931.870	459.920	400.230	543.910	879.460
2025-11-06	708.650	816.210	4.613	91.151	926.740	462.010	402.470	543.580	876.450



全一海运有限公司



2025-11-05	709.010	815.860	4.625	91.197	925.540	461.160	401.540	543.300	876.930
2025-11-04	708.850	817.590	4.607	91.181	932.770	464.360	405.310	544.170	878.480
2025-11-03	708.670	818.450	4.608	91.175	932.640	464.860	406.600	545.450	882.140

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