



全一海运市场周报

2025.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2025.11.10 - 11.14 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线市场运价继续出现分化走势，综合指数小幅下跌。据国家统计局最新公布的数据显示，10月规模以上工业增加值同比增长4.9%，工业生产持续增长，其中装备制造业和高技术制造业增势较好，显示出经济呈现稳中有进的发展态势。11月14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1451.38点，较上期下跌2.9%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心（ZEW）发布的数据显示，欧元区11月ZEW经济景气指数为25，较前值环比上升，显示出市场对欧洲经济前景的信心有所恢复，但未来仍需关注通胀与增长的持续表现。本周，运输需求相对平稳，供需基本面稳固，推动即期市场运价上涨。11月14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1417美元/TEU，较上期上涨7.1%。地中海航线，供求关系保持平衡，市场运价保持稳定。11月14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，与上期持平。

北美航线：本周美国国会通过了联邦政府临时拨款法案，结束了美国史上最长的政府“停摆”。据估计，此次停摆将使美国第四季度GDP减少1.5个百分点，未来美国经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面缺乏支撑，即期市场订舱价格继续调整走势。11月14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1823美元/FEU和2600美元/FEU，分别较上期下跌17.6%、8.7%。

波斯湾航线：运输需求平稳增长，推动市场运价保持上涨。11月14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1805美元/TEU，较上期上涨2.0%。

澳新航线：运输需求稳中向好，即期市场订舱价格延续上行走势。11月14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1745美元/TEU，较上期上涨7.8%。



南美航线：运输需求增长乏力，市场运价跌幅扩大。11月14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1691美元/TEU，较上期下跌22.1%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。11月14日，中国出口至日本航线运价指数为978.68点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【电商带动柴油需求 综合指数小幅上涨】

本周，受电商购物节带动的物流需求延续，以及工程基建行业仍处于赶工期，柴油市场交易火热，船商贸易氛围好转，支撑船东看涨情绪，沿海成品油运价指数小幅上涨，沿海散货综合指数小幅上行。11月14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1250.56点，较上期上涨1.2%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，电厂整体日耗维持淡季正常水平，补库压力相对较小，采购以长协煤及高性价比进口煤为主，对高价市场煤仅维持刚需采购。本周，沿海八省电厂日耗180.3万吨，环比下降4万吨，存煤可用天数18.3天，库存3292.6万吨。煤炭价格方面，本周，产地煤炭供应持续收紧，部分煤矿已提前完成年度生产任务，叠加超产管控、环保及安全检查等多重因素约束，煤炭产地产能释放有限，煤炭价格持续上涨。环渤海各港调进量132.8万吨，环比上涨4万吨，调出量124.3万吨，环比减少6.3万吨，合计存煤2224万吨，环比增加60万吨。运价走势方面，本周，冬季取暖用电用煤需求支撑下，终端派船北上较积极，船货贸易往来频繁。但由于货源结构问题，存在船等货问题，货源流转受到一定制约。终端补库进程略显滞后，船货商谈积极性较高，但后期买方对价格接受度逐渐下降，市场观望情绪蔓延，沿海煤炭运价先涨后跌。

11月14日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1024.24点，较11月7日下跌8.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价43.6元/吨，较11月7日下跌6.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为50.7元/吨，较11月7日下跌3.2元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为56.9元/吨，较11月7日下跌3.1元/吨。

金属矿石市场：本周，钢材需求处于淡季，下游保持按需采购节奏，表观需求有所走弱。钢厂亏损加剧，减产检修增多，铁水产量延续下滑，钢厂补库意愿降低，对铁矿石需求减弱。供应端，澳洲、巴西铁矿石发运量环比下滑，带动国内港口到港量同步走低，铁矿石运输市场供需格局转弱，沿海金属矿石运价小幅下跌。11月14日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收957.39点，较11月7日下跌0.6%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价36.9元/吨，较11月7日下跌0.8元/



吨。

粮食市场：本周，国内主产区气温回落，为新粮存储创造有利条件，基层种植户惜售情绪同步升温。叠加区域性物流运输紧张，市场流通环节出现阶段性供应偏紧格局，带动玉米现货价格小幅回调。运输市场方面，随着农户售粮节奏放缓，市场供应减少，购销清淡，沿海粮食运价小幅波动。11月14日，沿海粮食货种运价指数报1344.88点，较上期下跌0.7%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价69.3元/吨，较上期下跌0.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅下跌，国内成品油价格平稳运行。供应端，主营炼厂开工率小幅下跌，地方炼厂开工率延续涨势。需求端，近期暂无节假日提振，民众出行半径维持刚需，终端资源消耗有限，汽油需求支撑减弱；柴油方面，受电商购物节带动的物流需求延续，以及工程基建行业仍处于赶工期，柴油需求相对平稳，沿海成品油运价小幅上涨。11月14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970.24点，较上期上涨0.8%；市场运价指数892.94点，较上期上涨1.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【煤炭运输需求向好 中小船日租金上涨】

本周，国际干散货运输市场不同船型运价走势有所分化，大船市场行情略有转弱，中小型船型运价坚挺，远东干散货租金指数小幅波动。分船型来看，海岬型船太平洋市场及远程矿航线市场货盘均有所减少，市场观望情绪偏浓，FFA远期价格下行，运价承压回落。巴拿马型船和超灵便型船市场受煤炭运输需求转好带动，日租金呈稳步上行态势。11月13日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1744.00点，较11月6日微涨0.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价持续小幅回落。太平洋市场，11月11日，西芒杜项目投产，韦立船队运出首船铁矿石，标志着西芒杜铁矿石正式进入国际市场，但该消息尚未对市场形成明显影响。本周，澳大利亚三大矿商观望情绪较浓，发货节奏偏缓，运输市场成交氛围相对冷清，FFA价格持续下行，运价、日租金承压下跌。11月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25092美元，较11月6日下跌5.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.710美元/吨，较11月6日下跌4.9%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘表现较为一般，成交数量有限，空放运力偏多，运价下行。11月13日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.894美元/吨，较11月6日下跌2.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金表现坚挺。太平洋市场，随着冬季临近，我国电厂逐渐加大冬储煤采购力度，同时内外贸煤价上涨带动市场买涨情绪，印尼煤炭运输需求稳步向好，成交活跃度上升，运力供给略显紧张，日租金受益上行。11月13日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 18020 美元，较 11 月 6 日上涨 3.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 16972 美元，较 11 月 6 日上涨 3.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.904 美元/吨，较 11 月 6 日上涨 2.3%。粮食市场，南美粮食市场货盘总体表现稳定，受太平洋市场上涨带动影响，粮食运价小幅上行。11 月 13 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.185 美元/吨，较 11 月 6 日上涨 1.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金上涨。本周，同样受冬储煤需求释放以及煤炭价格走势影响，我国进口煤炭需求增多，并一定程度填补了镍矿货盘减少的份额，有效消化过剩运力，日租金稳步上行。11 月 13 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11684 美元，较 11 月 6 日上涨 5.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.218 美元/吨，较 11 月 6 日上涨 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 11 月 7 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 641.3 万桶至 4.28 亿桶，增幅 1.52%，预期 196 万桶。原油进口 522.2 万桶/日，较前一周减少 70.2 万桶/日。原油出口减少 155.1 万桶/日至 281.6 万桶/日。美国国内原油产量增加 21.1 万桶至 1386.2 万桶/日。原油产品四周平均供应量为 2060.6 万桶/日，较去年同期减少 0.95%。受石化行业、航空业需求及新兴市场消费推动，国际能源署在最新世界能源展望中，正式放弃了对石油需求增长将在数年内见顶的预测，转而指出石油和天然气需求可能持续增长至 2050 年，长期基本面更趋利好。在美国对俄罗斯石油实施制裁后，印度几乎所有炼油厂均暂停 12 月份采购俄罗斯原油。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 64.38 美元/桶，较 11 月 6 日上涨 1.10%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价震荡上行。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨。11 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 2231.96 点，较 11 月 6 日上涨 9.5%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场 11 月下旬货盘开始收尾，周初市场相对安静，大部分船东、租家及经纪人参与本周在迪拜举行的行业大会，市场信息的透明度与传递速度明显放缓，在中美双方宣布共同暂停彼此的特别港口费的背景下，前期的地缘政治溢价持续回吐；临近周末，中东航线再次出现集中放货，月底月初的租船窗口内船位相对紧张，华南区域连续台风部分港口接连封港，减缓了可用运力的周转，成交运价再次上涨到 WS120 附近。目前，部分装期船位相对紧张，船东都在等下周



沙特下个月装期落地，普遍对后市持乐观态度，短期内预计运价仍将维持在高位。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS117.66，较 11 月 6 日上涨 12.02%，CT1 的 5 日平均为 WS105.49，较上期平均下跌 10.28%，TCE 平均 9.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS110.38，上涨 6.39%，平均为 WS102.34，TCE 平均 10.4 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 21-23 日，成交运价为 WS107.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 24-26 日，成交运价为 WS102.5。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 26-28 日，成交运价为 WS100。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 26-28 日，成交运价为 WS120。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 8-10 日，成交运价为 WS100。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 15-20 日，成交包干运费约为 1330 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 21 日，成交包干运费约为 1350 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】

11 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1125.44 点，环比上涨 0.70%。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-1.09%、+0.34%、+0.56%及+1.93%。

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下跌 2.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.70%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.70%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.98%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 20 艘（环比增加 6 艘），总运力 174.31 万载重吨，总成交金额 41035 万美元，平均船龄 14.20 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 0.62%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.09%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 4.12%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.74%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.33%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 18 艘（环比增加 7 艘），总运力 164.47 万载重吨，总成交金额 59458 万美元，平均船龄 12.56 年。



国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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 0.49%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.68%。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 0.78%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.23%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.33%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.63%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 13 艘（环比减少 8 艘），总运力 3.06 万载重吨，总成交金额 3712.63 万人民币，平均船龄 11.45 年。

来源：上海航运交易所

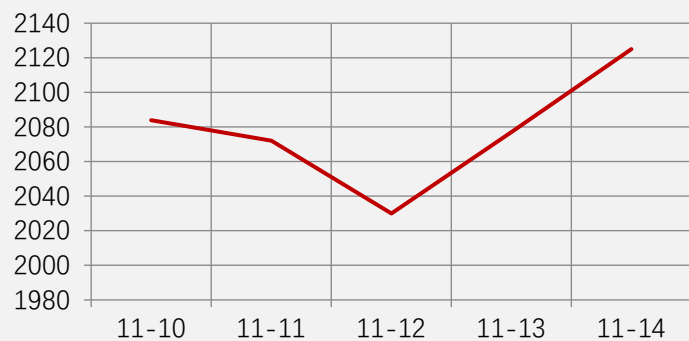
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

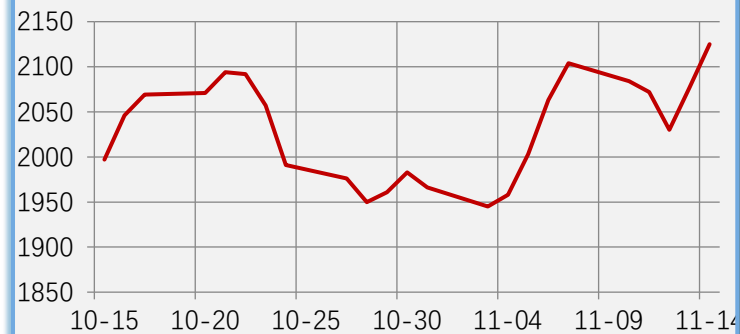
波罗的海指数	11 月 10 日		11 月 11 日		11 月 12 日		11 月 13 日		11 月 14 日	
BDI	2,084	-20	2,072	-12	2,030	-42	2,077	+47	2,125	+48
BCI	3,263	-78	3,192	-71	3,023	-169	3,133	+110	3,252	+119
BPI	1,845	+12	1,865	+20	1,887	+22	1,897	+10	1,897	0
BSI	1,327	+8	1,344	+17	1,365	+21	1,387	+22	1,408	+21
BHSI	809	-1	809	0	811	+2	813	+2	819	+6



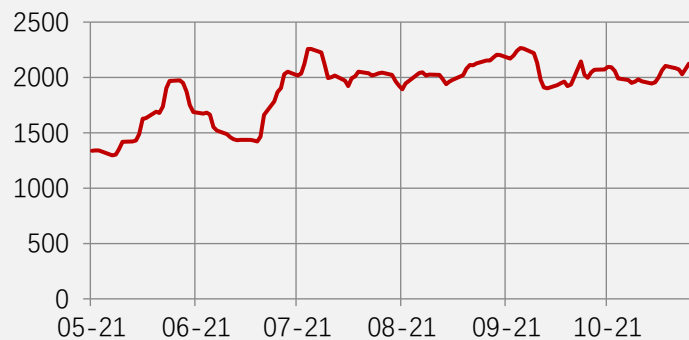
上周 BDI 指数走势



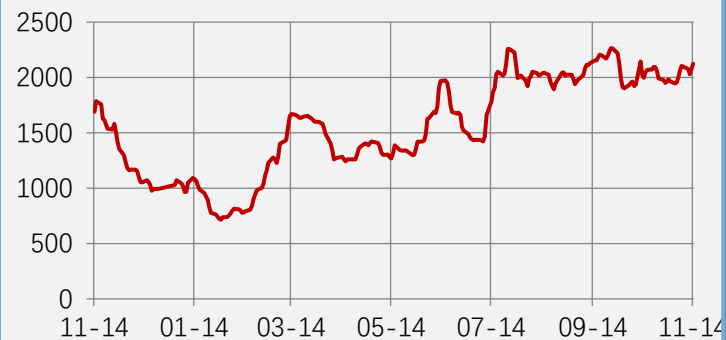
近一个月 BDI 指数走势



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	07/11/25	31/10/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,750	27,000	750	2.8%
	三年	23,750	23,500	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	13,500	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: 2025-11-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Basic Explorer' 2023 82609 dwt dely Quanzhou 17/18 Nov trip via EC Australia redel China \$19,900 - Tongli

'Aom Gaia' 2014 82146 dwt dely aps EC South America 7/13 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$29,000 - Bunge

'Ultra Lynx' 2018 81607 dwt dely Convent 26/27 Nov trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$23,750 plus \$875,000 bb - Mainline

'Fu Rong Feng' 2011 75444 dwt dely Hamburg 20/25 Nov trip via Rostock & Jeddah redel Gibraltar \$15,000 - Cargill



'Urairat Naree' 2021 66337 dwt dely Port Khalifa 20/23 Nov trip via Arabian Gulf redel Chittagong \$20,000 - Riddi Shiddi

'Milos' 2024 63631 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Thailand \$18,000 - HMM

'Genco Hornet' 2014 63574 dwt dely Gijon prompt trip via Continent redel Mediterranean intention scrap \$25,000 - Norton

'Tiger Hebei' 2015 63483 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel Far East \$20,000 plus \$200,000 bb - Pacific Basin

'Red Azalea' 2015 61299 dwt dely Port Said prompt trip redel Lome intention clinker \$15,000 - Norden

'Thrasyvoulos V' 2016 61214 dwt dely Liverpool prompt trip via Ghent redel E Mediterranean intention scrap \$20,000 - Pangaea

'Konkar Theodoros' 2015 60897 dwt dely retro Pipavav prompt trip via South Africa redel Far East \$16,500 - Swire

'Esperita' 2016 60481 dwt dely Map Ta Phut 15/19 Nov trip via Indonesia redel China \$16,000 - ESM

'Nikos' 2011 56928 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$17,500 plus \$175,000 bb - Marla

'Kavo Aetos' 2003 52384 dwt dely Eleusis prompt trip redel Newark intention cement \$13,000 plus \$175,000 ilohc - NYK

'Hansa Naree' 2018 38640 dwt dely SW Pass prompt trip redel EC Mexico intention grains \$23,000 - Pacnav



4. [航运&船舶市场动态](#)

【胡塞武装明确暂停袭击，红海复航恐迎运力过剩危机】

近日，胡塞武装明确暂停在红海的海上军事行动，为近两年饱受袭击困扰的全球航运业带来了曙光。

据外媒消息，在胡塞武装发布于网络、致哈马斯（Hamas）下属卡桑旅（Qassam Brigades）的一封信中，该组织明确传递出停止行动的信号。

信中写道：“我们正密切关注局势发展，并声明，如果敌人恢复对加沙的侵略，我们将重新展开对犹太复国主义实体腹地的军事行动，并重新禁止以色列在红海与阿拉伯海的航行。”这封信由胡塞武装总参谋长优素福·哈桑·马达尼（Maj. Gen. Yusuf Hassan al-Madani）署名。

此举表明，红海复航的可能性正在上升，在为航运业提供久违喘息之机的同时，也带来对集装箱运力过剩的隐忧。

红海复航后潜在的运力过剩

Xeneta 首席分析师彼得·桑德（Peter Sand）强调，大规模恢复红海航运可能对集装箱航运行业产生深远影响，“目前信息不明，不能仅凭胡塞武装的口头声明来判断船员、船只和货物的安全。”他说，“航运公司需要更多的保证，而保险公司更需要这一点。”

Xeneta 的分析数据显示，迄今为止，由于红海局势的紧张，全球约有 200 万 TEU 的集装箱运输能力被迫绕道好望角，John McCown 估计，这场危机已经导致全球航运运力减少了 8%。如果红海航道大规模恢复，大量船只涌入市场，极可能加剧集装箱运力过剩的问题，进而使运价进一步下跌。

桑德进一步指出，2025 年初以来，远东至北欧、地中海和美国东海岸的运价都已下跌超过 50%，而这些航线本应通过红海航道。若红海复航，集装箱船的涌入无疑将进一步加剧运价下行压力，全球市场的运费价格将受到极大影响。

尽管 Drewry 世界集装箱指数（WCI）近期上涨了 8%，但这主要是因为亚洲至欧洲的航运公司通过提高 FAK 费率来推动现货运价上涨，准备与客户重新谈判年度合同。然



而，Drewry 预计，由于供需失衡，未来几个月现货运价可能会继续下跌。

保险成本与航运安全不容忽视

尽管胡塞武装的行动暂停让红海航道的航运安全有所恢复，但高昂的海上保险成本依旧是航运公司重返红海的一大障碍。EOS 风险集团的咨询主管马丁·凯利（Martin Kelly）指出，尽管胡塞武装的袭击风险在短期内大幅下降，但这种风险的减少并不意味着完全消除。“截至 11 月 11 日，红海及阿曼湾的航运安全风险明显降低，但胡塞武装仍然具备使用导弹、无人机及无人水面艇（USV）攻击商业航运的能力。”

凯利进一步指出，胡塞武装在信函中明确表示，若以色列恢复对加沙的军事行动，他们将恢复对以色列港口的封锁，并继续发动军事袭击。此种表态为航运业恢复常态蒙上了更深的阴影，全球航运公司仍面临高度不确定性。

随着胡塞武装暂停袭击的消息传出，苏伊士运河的复苏也成为航运界关注的焦点。苏伊士运河管理局（SCA）近日报告称，10 月的船舶通过量创下了自危机爆发以来的最高纪录。229 艘船舶恢复通行，标志着该航道的复苏之路逐渐开启。法国达飞（CMA CGM）作为主要航运公司之一，已经开始恢复红海航线的运输。其最大的集装箱船——“CMA CGM Benjamin Franklin”号（载箱量 17,859TEU），也成功完成了首次通过苏伊士运河的航程。

然而，尽管航道通行情况有所改善，航运公司面临的高额海上保险费用仍然是一个巨大障碍。随着国际航运保险成本的攀升，很多大型航运公司依旧未能恢复通过苏伊士运河的航线。

桑德警告称，全球航运公司需为 2026 年可能出现的更大规模运力过剩做好准备。“即使红海局势没有变化，航运公司已经进入亏损区，预计 2026 年全球运价将下降多达 25%。”他进一步表示，航运公司应当制定应急预案，以应对红海局势恢复后可能出现的市场大幅震荡。

凯利建议，尽管胡塞武装的声明为红海航运带来了一丝希望，但航运公司仍应保持谨慎，特别是那些与以色列及其盟友有业务往来的航运公司。“这种风险虽然有所减轻，但仍然存在，尤其是涉及到西方国家利益的航运公司。”

来源：海运圈聚焦



【中国承诺采购美国大豆或推动全球海运需求增长】

根据中美达成的协议，中方同意在 2025 年剩余时间采购 1200 万吨美国大豆，并在其后三年每年采购 2500 万吨，与 2024 年采购量大致持平。若承诺兑现，美国大豆出口量预计短期内将显著增长，中期则趋于稳定。

该协议预计对于散货市场及中美两国经济产生积极影响。除大豆进口目标外，中方还同意降低对美国谷物与肉类的关税，并恢复高粱进口。作为回应，美方同意将对华商品关税下调 10 个百分点。两国还同意暂停对彼此船只征收港务费，为期一年。

此项贸易协议为美国大豆出口提供了喘息之机。今年迄今，美国大豆出口量同比下降 27%，尽管对华以外市场的出口有所增长，但仍不足以抵消对华出口 65% 的同比降幅。同期，得益于南美出口同比增长 21%，中国大豆进口总量仍有 5% 的增长。

未来数月，随着对美采购量的回升，中国大豆库存预计将增加。与此同时，南美新季作物即将上市，或将压低价格，进一步刺激采购。巴拿马型散货船预计将从此次库存补充中获益最多，因其承担了 93% 运往中国的豆类货物。

大豆价格已对贸易谈判结果作出反应。美国大豆价格触及 15 个月高点，而巴西大豆价格则有所回落，这促使中国增加了采购量。

总体而言，美国大豆对华出口的恢复，或导致 2025 年南美大豆出口量相应减少。

从传统上说，这种贸易流向的转变会因航程缩短而降低吨海里需求。然而，自 2022 年以来，美国出口货物越来越多地绕开巴拿马运河，转而选择行经好望角的更长航线，其航程已与南美至中国的航线相当。

从中期看，得益于肉类产量尤其是家禽肉的上升，中国大豆需求预计将持续增长。然而，美国大豆出口量或难超越协议上限，因中国买家历来青睐价格更低的南美货源。影响需求前景的因素包括中国政府为削减大豆进口及化解猪肉产能过剩采取的措施。

来源：BIMCO



【数十艘成品油轮转运原油！】

近期，全球原油运输油轮运费持续飙升，正引发一轮船舶业务方向调整的浪潮。受高利润贸易的吸引，数十艘原用于成品油运输的油轮随之转向，开始承运原油。

据 Signal Ocean 数据统计，仅本月前四天，就有九艘 LR2 型油轮完成了向原油运输的业务转型，使得今年以来成品油轮转投原油运输领域的累计数量达到 35 艘。

这一现象的出现，一方面反映出原油生产国增产带来的影响，另一方面也折射出西方对俄罗斯和伊朗制裁趋紧所带来的连锁效应。今年，OPEC+增加了原油供应，联盟外的钻井公司也在加紧生产，共同推高了对原油运输的需求。

Signal Maritime 船舶管理分析师 Georgios Sakellariou 对此表示：“油轮转做原油运输本就是市场演变下的必然趋势。以往，船东更多只是将这种业务调整视为运营层面的一种考量。而如今，这已然演变成了一种普遍的市场潮流。”

他进一步指出，原油运输费用持续上涨，丰厚的盈利前景，正是推动此次业务转型升级的核心动力。

值得关注的是，近期超大型原油运输船（VLCC）的基准运费创下了多年来的峰值。受此轮运费暴涨的带动，包括 Aframax 型在内的其他类型油轮也得以收取远高于以往的运费。Aframax 型油轮主要从事原油运输，其规模与 LR2 型油轮相当。因此，转型后的 LR2 型油轮，也能按照 Aframax 型油轮的运费标准收费。

数据显示，今年九月初，LR2 型油轮的运费曾短期略高于 Aframax 型。但仅仅两个月后，Aframax 运费已飙升至每日 65,500 美元，几乎比同期的 LR2 运费高出 70%。

虽然油轮在原油运输和成品油运输这两大业务间切换是航运行业的常见操作，但这种转型并非毫无成本。

行业分析指出，若要从原油转回成品油运输，船东需要支付新的涂层费用，以确保船舶适于运输对纯净度要求更高的成品油。反之，若从成品油转向原油运输，船东则需考虑现有涂层可能受损的沉没成本。

来源：海运圈聚焦



【地中海航运收购二手船总数达 461 艘】

自 2020 年 8 月开启大规模购船热潮以来，地中海航运（MSC）持续扩充船队规模，截至目前其购入的二手集装箱船总数已累计达到 461 艘。

作为全球运力排名第一的集装箱航运公司，MSC 近期总运力突破 700 万 TEU，并再度纳入 3 艘船龄偏大的二手船。其中，从 Atlantica Shipping 收购的 3651TEU 型“Atlantica Pioneer”号，据悉交易金额超过 4500 万美元。该笔交易也标志着这家挪威船东正式退出集装箱船市场。

此外，MSC 还以 2300 万美元从希腊 Tsakos Shipping & Trading 购入 3799TEU 的“Irenes Resolve”号，并以 3200 万美元买下由 Marlow 控制的 3534TEU “Rio Kobe”号。

除在二手船市场持续扩张外，MSC 在 2020 年代亦不断向亚洲船厂注入新船订单。据航运咨询机构 Alphaliner 统计，该公司目前手持订单量已达 123 艘，合计运力超过 210 万 TEU，创下行业新高。

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	07/11/25	31/10/25	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	07/11/25	31/10/25	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：2025-11-11

(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
4	Bulker	73,800	Yangzijiang Shipbuilding, China	2028-2029	Navibulgar - Bulgarian	3,330	Geared
1	Bulker	64,100	New Dayang	2028	JME Navigation SA	3,350-3,400	
2	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2027	EPS	undisclosed	
2	Tanker	165,000	HD Hyundai, S. Korea	2028	Stealth Maritime - Greek	8,700	Eco
2	Tanker	158,000	Samsung HI, S. Korea	2029	AET - Malaysian	9,950	LNG dual fuel
2	Tanker	158,000	DH, S. Korea	2028	Nordic American Tankers	8,600	
2	Tanker	158,000	Samsung, S. Korea	2028	New Shipping	8,600	
2+2	Tanker	115,000	HD Hyundai, S. Korea	2028	Stealth Maritime - Greek	7,500	Eco, coated
2	Tanker	115,000	K Shipbuilding	2027-2028	JHI Steamship	7,250-7,300	
2	Tanker	75,000	New Century, China	2028-2029	Akrotiri Tankers	5,900	
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding	2027	Latsis Group	5,000	



6+6	Tanker	18,000	Swan Defence, India	-	Rederiet Stenersen - Norwegian	3,670	Chemical tankers, LNG/methanol ready, ice class 1A
2	Container	13,800 teu	HD Hyundai, S. Korea	2028	RCL - Thai	15,000	
7	Container	14,000 teu	Samsung	2028-2029	Evergreen	19,000-20,500	Price Assumed
7	Container	14,000 teu	GSI	2028-2029	Evergreen	18,500-20,000	Price Assumed
2+2	Container	7,100 teu	DSIC (Dalian Shipbuilding)	2028	Hai An Transport and Stevedoring	8,500	
8+6	Container	4,500 teu	Yantai Raffles CIMC, China	-	Hapag-Lloyd - German	7,000	Methanol dual fuel
6+4	Container	3,500 teu	Taizhou Sanfu, China	-	Hapag-Lloyd - German	6,000	Methanol dual fuel
2	Container	3,100 teu	Zhoushan Changong, China	2028	Costamare	undisclosed	Scrubber fitted, options
3	Container	550 teu	Shandong Xinneng, China	2027	Dexinxiangyun Shpg - Chinese	undisclosed	LNG capable
1	Cruise ship	77,000 grt	Fincantieri, Italy	2033	NCL - US	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 SYDNEY	BC	208,000		2020	China	7,100	Undisclosed	en bloc each*, scrubber
BULK SANTOS	BC	208,000		2020	China	7,100	Undisclosed	fitted
SEACON AFRICA	BC	206,291		2006	Japan	2,270	Tianjin Global - Chinese	
SEAUNITY	BC	181,360		2010	Japan	3,050	Undisclosed	
XIN TANG SHAN HAI 1	BC	81,870		2013	China	1,536	Undisclosed	



CHANG XIN 66	BC	79,998	2012	China	1,400	Undisclosed	
JAL KUMUD	BC	76,302	2008	Japan	1,310	Chinese	
YASA UNITY	BC	75,580	2006	Japan	930	Undisclosed	
AFRICAN CHEETAH	BC	66,684	2014	Japan	undisclosed	Undisclosed	scrubber fitted
JU SHI YUAN YANG	BC	63,500	2027	China	3,200	Undisclosed	
GRACE HARMONY	BC	60,259	2015	Japan	2,400	Undisclosed	
TRIDENT STAR	BC	57,836	2015	Philippines	1,840	Undisclosed	
TM HAI HA 988	BC	53,505	2012	Vietnam	900	Undisclosed	
HISARONU-M	BC	48,893	2001	Japan	620	Undisclosed	
SIDER ONDA	BC	40,482	2015	Japan	2,100	Greek	Eco, OHBS
ATLANTIC BULKER	BC	36,309	2014	Japan	1,500	Greek	
SPRING BREEZE	BC	36,258	2012	Japan	1,330	Greek	scrubber fitted
EMIL SELMER	BC	32,626	2010	China	800	Undisclosed	
GOLDEN MAPLE	BC	32,527	2009	China	735	Greek	
YANGTZE GRACE	BC	32,503	2012	China	980	Chinese	
KALLISTI GS	BC	32,077	2010	Japan	1,120	Undisclosed	

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 POWER	CV	59,346	4,616	2010	S. Korea	4,500	MSC - Swiss	
WARNO WHALE	CV	18,318	1,296	2007	China	1,300	Undisclosed	
WEGA	CV	8,912	749	1996	Germany	350	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
STENA SUNSHINE	TAK	159,039		2013	S. Korea	5,700	Undisclosed	scrubber fitted
AMFITRION	TAK	50,102		2017	China	3,425	Undisclosed	
HELLAS AVATAR	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,183	Greek	
JINGJIANG NANYANG YZJF2024-001	TAK	49,800		2026	China	4,500	Scorpio	
JINGJIANG NANYANG YZJF2024-002	TAK	49,800		2026	China	4,500	Scorpio	en bloc each, scrubber fitted
JINGJIANG NANYANG YZJF2024-003	TAK	49,800		2026	China	4,500	Scorpio	
JINGJIANG NANYANG YZJF2024-004	TAK	49,800		2027	China	4,500	Scorpio	
STENA IMPRIMIS	TAK	49,718		2017	China	7,000	Undisclosed	en bloc ,Epoxy Phenolic /
STENA IMPERO	TAK	49,683		2018	China			IMO II / Scrubber Fitted
MAERSK MISSISSIPPI	TAK	48,045		2010	Japan	4,400	UAE	en bloc*, Epoxy
MAERSK MARU	TAK	48,020		2011	Japan			
GOLDEN RAY	TAK	19,802		2012	Japan	2,300	Vietnamese	stst
FURE WES	TAK	17,349		2006	China	1,130	Chinese	Delivered, Ice Class 1A
GINOSTAR M	TAK	8,057		2006	S. Korea	2,750	Undisclosed	IMO II/III; Epoxy
SYLVIE	TAK/LPG	26,348		2007	S. Korea	2,400	Turkish	



◆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	备 注
TARA	GC/TWK	9,038	3,135	1994	Japan	370.00	
SMURF	OTHER/HEAVY LOAD CARRIER	9,748	4,043	1975		undisclosed	
MASAL	TAK	159,211	23,159	1998	S. Korea	undisclosed	
DELFINA	TAK	72,344	13,783	2003	China	undisclosed	
ABILITY	TAK	19,477	5,318	1999		undisclosed	Under Tow, 316L Stainless Steel Coils
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
YUAN ZHI HAI	BC	74,272	13,065	2005	China	278.00	as is China
JIA XIANG SHAN	BC	57,646	10,495	2005	China	250.00	as is China
JIA NING SHAN	BC	57,599	10,542	2005	China	268.00	as is China
JIA SHUN SHAN	BC	57,249	10,892	2005	China	257.00	as is China
JIA XIN SHAN	BC	57,133	11,008	2004	China	243.00	as is China
STAR ADVANCE	TAK	47,363	9,691	1998	Croatia	441.00	as is Singapore, BUNKERS ROB 205 MT VLSFO & 74 MGO

◆ALCO 防损通函

【油轮出售 - 买方的合规性是否属于卖方风险?】

在当今制裁环境下，出售油轮绝非签署一份合同那么简单。根据欧盟规定，卖方必须通知有关当局（部分情况下还需事先获得批准），以避免船舶日后因运输受制裁的俄



罗斯石油而承担法律责任。核心问题在于：卖方的责任边界究竟有多广？

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
2025-11-14	708.250	824.030	4.585	91.139	931.660	462.730	400.820	544.830	893.130
2025-11-13	708.650	822.230	4.588	91.195	931.660	464.120	401.940	545.120	889.270
2025-11-12	708.330	821.520	4.604	91.139	932.730	463.210	401.390	545.280	885.900
2025-11-11	708.660	819.860	4.606	91.160	934.650	463.710	401.010	544.680	880.910
2025-11-10	708.560	819.420	4.615	91.113	932.870	461.370	399.660	544.760	879.270

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