



# 全一海运市场周报

2025.11 - 第5期



## ◆国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述( 2025.11.24 - 11.28 )

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体平稳 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因各自的供需基本面差异，呈现分化走势，综合指数小幅上涨。11月28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1403.13点，较上期上涨0.7%。

**欧洲航线：**据标普全球发布的数据显示，欧元区11月综合PMI初值52.4，继续稳定在荣枯线以上。但服务业与制造业分化，其中服务业PMI初值为53.1，为一年半以来最佳月度表现；制造业PMI跌至49.7，表现疲软且低于市场预期，未来欧洲经济的增长前景仍面临考验。本周，运输需求保持稳定，即期市场订舱价格在连续下跌后出现反弹走势。11月28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1404美元/TEU，较上期上涨2.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价止跌反弹。11月28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2232美元/TEU，较上期上涨8.6%。

**北美航线：**据美国劳工部发布的数据显示，截至11月22日当周首次申请失业救济人数降至21.6万人，但美国续请失业金人数整体呈上升趋势，这表明尽管初请人数处于低位，但失业人员再就业难度正在加大，劳动力市场的前景暗淡，美国经济依旧不容乐观。本周，运输需求趋于稳定，供求关系平衡，市场运价走势略有分化，其中美西航线运价继续小幅下跌，美东航线运价出现回升。11月28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1632美元/FEU和2428美元/FEU，分别较上期下跌0.8%、上涨1.8%。

**波斯湾航线：**运输需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续下行。11月28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1697美元/TEU，较上期下跌3.2%。

**澳新航线：**运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续调整。11月28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1314美元/TEU，较



上期下跌 14.6%。

**南美航线：**运输需求出现企稳迹象，供求关系转好，推动即期市场订舱价格大幅反弹。11月 28 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 1832 美元/TEU，较上期上涨 32.2%。

**日本航线：**运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。11月 28 日，中国出口至日本航线运价指数为 964.49 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【内贸需求减弱 综合指数小幅下降】

本周，进口煤价格优势显现，补充作用凸显，电厂库存持续回升，加之国内煤价维持高位，下游采购谨慎，综合指数小幅下降。11月 28 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 1171.03 点，较上期下跌 3.0%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，内陆省份电厂日耗同比仍显疲弱，终端企业采购以长协煤兑现为主，对高价市场煤接受偏低，沿海电厂日耗小幅下降。本周，沿海八省电厂日耗 183.8 万吨，环比下降 2 万吨，存煤可用天数 18.5 天，库存 3409 万吨。煤炭价格方面，本周，在部分矿区月底完成生产目标压缩产能的背景下，叠加环保督察约束等因素，国内煤炭产量整体增长有限，产地煤价走势偏强。进口煤优势显现，有效弥补了国内供应缺口，确保了度冬期间供给的相对充足，北方港口煤炭价格整体维稳运行。环渤海各港调进量 142.8 万吨，环比下跌 1.8 万吨，调出量 134 万吨，环比增加 7.9 万吨，合计存煤 2414 万吨，环比增加 61 万吨。运价走势方面，本周，下游电厂日耗并未出现明显提升，加之进口煤陆续到港使得电厂整体库存处于充裕状态，终端对高价市场煤的抵触情绪进一步加剧，市场陷入僵持博弈的局面，船货交投氛围冷清，沿海煤炭运价延续下行态势。

11月 28 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1204.40 点，较上期下跌 3.9%。中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 报收 864.05 点，较 11月 21 日下跌 14.2%，其中，秦皇岛-张家港 (4-5 万 dwt) 航线运价 35.4 元/吨，较 11月 21 日下跌 8.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 43.6 元/吨，较 11月 21 日下跌 6.3 元/吨，秦皇岛-广州 (5-6 万 dwt) 航线运价为 49.8 元/吨，较 11月 21 日下跌 5.9 元/吨。



**金属矿石市场：**本周，终端需求进一步下降，钢材需求淡季特征明显，叠加钢厂年检增加以及亏损压力，铁水产量延续下降态势，钢厂库存小幅去化，对铁矿石需求有所减弱。铁矿石方面，全球铁矿石发运量小幅回落，到港量增加，港口疏港量减少，库存累库。运输市场方面，金属矿石市场呈现供需双弱格局，市场交易较为冷清，沿海金属矿石运价小幅下跌。11月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收870.79点，较11月21日下跌7.8%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价33.8元/吨，较11月21日下跌2.4元/吨。

**粮食市场：**本周，国内主产区因铁路运力偏紧，物流限制持续受限，市场粮源供应有所减少。同时，进口大麦饲用性价比优势体现，饲料企业积极采购，深加工企业以刚需补库为主，玉米涨势有所缓和。运输市场方面，受价格上调和物流受限的共同影响，玉米调入量大幅减少，市场购销活跃度不强，沿海粮食运价小幅下降。11月28日，沿海粮食货种运价指数报1283.40点，较上期下跌5.1%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价67.8元/吨，较上期下跌1.7元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格小幅波动，国内成品油价格略有下跌。供应端，国内主营及地方炼厂开工率均有反弹，成品油产量小增。需求端，汽油方面，双节即将来临，行情预期转强，对市场形成一定利好提振；柴油方面，业者多已完成阶段性补库，随着气温逐渐走低，市场淡季，柴油需求转弱，沿海成品油运价小幅波动。11月28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978.68点，较上期上涨0.3%；市场运价指数909.82点，较上期上涨0.6%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型市场纷纷上行 租金指数继续稳升】

本周，国际干散货运输市场三大船型市场行情均不错，远东干散货租金指数继续稳中上行。分船型来看，海岬型船太平洋市场活跃度较高，货盘增加，且国内北方恶劣天气影响船舶周转，市场可用运力偏紧，运价上涨。巴拿马型船和超灵便型船市场，各个方向煤炭船运需求增加，且美国粮食货盘支撑，市场氛围较好，日租金涨至年内高点。11月27日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1959.30点，较11月20日上涨6.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场运价稳中有涨，其中太平洋市场货量增加，运价上涨；远程矿航线运价相对平稳。本周，澳大利亚矿商季度冲量，三大矿商及部分OP齐聚市场，12月装期的铁矿石货盘增多，且上半周国内北方恶劣天气影响船舶周转，太平洋市场可用运力偏紧，同时大西洋市场活跃度上升，FFA远期合约价格继续上涨，市场看涨情绪浓厚，程租航线运价稳步上行，中国-日本/太平洋往返航线日租金涨至3万美元之上。11月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为31321美元，较11月20日上涨8.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.121美元/吨，较11月20日上涨3.7%。远程矿航线，本周巴西市场12月中旬可用运力不多，但货也一



般；西非市场货盘正常释放，远程矿航线运价小幅上涨。11月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.706美元/吨，较11月20日上涨0.8%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场日租金创年内新高。太平洋市场，上半周，印尼、澳大利亚、北太平洋市场货盘持续释放；且大西洋市场活跃度上升（美国出口至欧洲以及印度等地区货盘也不少），市场整体氛围较好，船东信心充足，太平洋市场日租金本周三涨至年内最高。下半周，印尼煤炭货盘有所减少，日租金现见顶迹象。11月27日，中国-日本/太平洋往返航次航线TCT日租金为18714美元，较11月20日上涨5.0%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为17858美元，较11月20日上涨5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为9.087美元/吨，较11月20日上涨1.8%。粮食市场，本周南美粮食货盘减少，继上周国内购买部分美国粮食之后，本周再次购买一定量美国粮食，粮食运价总体稳定。11月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.288美元/吨，较11月20日上涨0.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金上涨。菲律宾处于雨季，镍矿货盘稀少；本周国内北方出口的钢材货盘不多，但东南亚市场煤炭市场表现活跃，至印度、菲律宾、越南、泰国以及至我国进口煤炭均增加，而市场即期运力偏紧，超灵便型船市场日租金涨至年内高点。11月27日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为12436美元，较11月20日上涨6.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为9.414美元/吨，较11月20日上涨2.1%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2025年11月21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加277.4万桶至4.27亿桶，增幅0.65%。原油出口减少56.0万桶/日至359.8万桶/日。原油进口643.6万桶/日，较前一周增加48.6万桶/日。美国内原油产量减少2.0万桶至1381.4万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为2038.1万桶/日，较去年同期减少0.05%。随着美国推动的俄乌和平框架获得初步响应，市场带来情绪性降温。欧佩克+成员国确认，2025年12月将日均产量调整为13.7万桶，在2026年一季度暂停增产计划，并将于11月30日举行会议。全球油价在乌克兰和平谈判预期与OPEC+会议不确定性的双重影响下持续震荡。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报63.27美元/桶，较11月20日上涨0.86%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价高位上涨。中国进口VLCC运输市场运价波动上行。11月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报2520.07点，较11月20日上涨8.4%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周VLCC市场中东航线12月中旬货盘陆续进场，船东抓住机会在出货放量时迅速推高运价，即期货盘的船位相对紧张，租家在偏紧的市场氛围下，尽可能通过私下寻船等方式降低货盘的曝光度，来获取更具竞争力的成交价格。西非航线整体仍以被动跟随中东行情为主，涨幅明显低于中东航线。美湾航线则相



对安静。临近周末，成交所有放缓，部分成交以更低的价格完成替换，也在一定程度上反映出船东对短期市场继续上行的信心下滑。目前，12月下旬的船位相对平衡，情绪面也开始松动，运价或将由高位震荡阶段转向高位走弱阶段。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS137，较 11 月 20 日上涨 10.76%，CT1 的 5 日平均为 WS136.92，较上期平均上涨 8.69%，TCE 平均 13.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS119.47，上涨 5.14%，平均为 WS120.51，TCE 平均 13.0 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 12 月 5-7 日，成交运价为 WS130。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 6-8 日，成交运价为 WS138。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 9-11 日，成交运价为 WS132.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 13-15 日，成交运价为 WS136。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 15-16 日，成交运价为 WS131.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 17-19 日，成交运价为 WS112.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 17-19 日，成交运价为 WS120。

## （5）中国船舶交易市场

### 【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

11 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1135.02 点，环比上涨 0.30%。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 -0.01%、-1.07%、+0.77% 及 +0.53%。

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上涨 0.56%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.60%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.25%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.28%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 16 艘（环比增加 5 艘），总运力 129.24 万载重吨，总成交金额 37051 万美元，平均船龄 11.75 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 1.51%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.22%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.02%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.04%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.51%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 6 艘），总运力 47.90 万载重吨，总成交金额 23650 万美元，平均船龄 10.75 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上涨 1.39%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.43%。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 0.76%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.25%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.90%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.47%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 15 艘（环比减少 12 艘），总运力 4.16 万载重吨，总成交金额 2980.40 万人民币，平均船龄 11.60 年。

来源：上海航运交易所

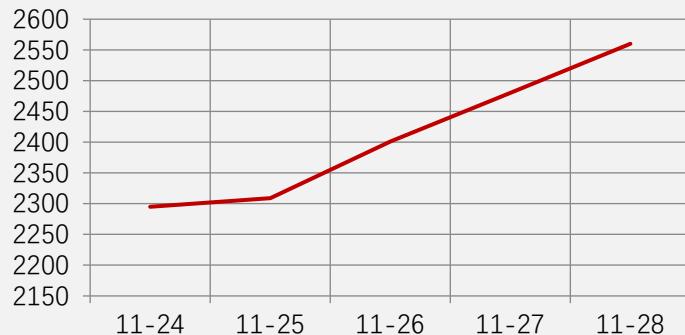
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

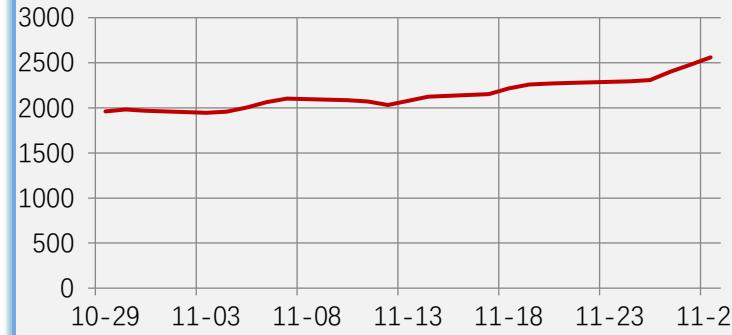
波罗的海指数	11月24日		11月25日		11月26日		11月27日		11月28日	
BDI	2,295	+20	2,309	+14	2,401	+92	2,480	+79	2,560	+80
BCI	3,700	+47	3,730	+30	3,998	+268	4,236	+238	4,481	+245
BPI	1,944	+16	1,957	+13	1,965	+8	1,962	-3	1,952	-10
BSI	1,432	0	1,431	-1	1,435	+4	1,437	+2	1,441	+4
BHSI	819	-1	818	-1	822	+4	825	+3	827	+2



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	21/11/25	14/11/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,750	27,750	1000	3.6%
	三年	24,250	23,750	500	2.1%
Pmax (76K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,500	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: 2025-11-25

3. 租船信息摘录

## (1) 航次租船摘录

'Cetus' 2003 76854 dwt dely Ennore prompt trip via EC South America redel Red Sea \$13,000 - LDC

'Guo Yuan 16' 2012 75915 dwt dely Yangjiang 3 Dec trip via Indonesia redel South Korea \$18,500 - Dong-ATanker

'Dawn' 2018 63561 dwt dely Magdalla prompt trip redel Indonesia intention limestone \$15,500 - cnr

'Bulk Orianna' 2011 56155 dwt dely Dalian prompt trip redel SE Asia intention steels \$14,000 - cnr



'Obahan C' 2015 34467 dwt dely Recalada prompt trip redel West Africa \$22,700 - ACE

#### 4. 航运&船舶市场动态

##### 【红海航线重启：船队何时回归，代价几何？】

当前，全球航运公司正在评估恢复红海航线的可能性。Sarjak Container Lines 首席执行官 Supal Shah 认为，核心问题并非是否会复航，而是恢复常态的速度。这一速度将决定市场供需关系。

短暂平静无法确保长期稳定

尽管袭击次数减少的报告令人鼓舞，但 Shah 强调，当前局势依旧动荡且充满挑战。此前的停歇期均十分短暂，而当前风险评估显示风险持续存在。

Shah 表示，袭船事件的暂时减少，并不等同于航行的安全可靠。该地区尚未显现船员、保险公司与运营商所要求的持续稳定状态。战争风险溢价仍处高位，除非风险等级下调，否则短期内行业收益难以迅速回升。

若航运公司迅速恢复苏伊士航线，市场或受冲击

航程将大幅缩短，大量运力将重新投入全球运输体系。Shah 称，这或将引发：

东西向干线运力过剩加剧；

运费与租船费率急剧下滑；

或出现空船航行、船舶闲置及航速放缓；



航线网络调整过于频繁，或致运输计划紊乱。

Shah 表示，行业正步入供过于求的阶段。快速复航或将加速价格下跌，破坏市场平衡，而此刻市场恰恰正寻求企稳。

若复航逐步实现，市场将更趋稳健

相比之下，若以持续的安全改善、战争风险溢价下调及周密的操作规划为指导，进行分阶段复航，则市场体系有望实现可控的再平衡。

此举将使运营商得以：

分阶段恢复苏伊士航线，避免运力骤增冲击；

平稳调整支线网络与船舶班期；

维护租船市场，规避价格剧烈波动；

为托运人提供更稳定的箱源供给。

Shah 表示，这种审慎且有序的恢复举措，有助于保障整个供应链的稳定。它为承运人、港口及客户提供了适应的时间，而非被动应对。

运营模式无法一夜改变

Shah 强调，过去一年，全球航运网络结构已发生深刻的调整。联盟关系、加油策略及转运模式均围绕好望角航线重新构建。即便局势明日好转，行业仍需数周乃至数月时间，来拆解当前的应急网络。在进行下一轮重大结构性调整前，运营商需要持久的航线稳定。



Shah 将此情此景比作一座长期存在安全隐患的关键桥梁：

“若工程师仅宣称某座受损桥梁‘暂时安全’，多数司机不会立即通行。他们会等待加固检查、解除限载及结构的进一步确认。否则，再度封闭的风险将远超通行便利的优势。红海通道亦是同理；若无稳定保障，过早返回或将引致新的风险。”

结论：非“是否”，乃“多快”

红海对全球贸易的战略重要性决定了其终将全面恢复通航。当前的关键问题在于恢复的速度及其带来的连锁反应。

Shah 指出，红海航线恢复的速度将决定行业是否会经历新一轮动荡，抑或实现更均衡的调整。快速复航或加剧已然显现的运力过剩，分阶段恢复则能提供一条更健康、更具商业可持续性的路径。

来源：SarjakContainerLines

### 【红海停火或将重塑油船市场格局】

根据船舶经纪商 Gibson 在最新周报，红海停火或将对成品油油轮市场产生显著影响。

据了解，本周早些时候，胡塞武装宣布，在停火持续的前提下，将暂停对商船的袭击。但 Gibson 强调，目前来看，这是否足以让主流船东及保险公司相信红海航道已具备安全通航条件，仍存在极大的不确定性。倘若红海航线重新被认定为安全航线，这将对全球油轮市场带来深远影响。

Gibson 表示：“大规模绕行好望角的举措，对清洁油轮贸易的影响尤为突出。2024 年，阿拉伯湾及印度西海岸发往欧洲的清洁油运量中，超 90% 选择绕行好望角，这极大推高了清洁油轮的吨海里需求及运费率，其中 LR2 型油轮是主要受益方。

随后年末，超大型油轮（VLCC）及苏伊士型油轮（Suezmax）也开始涉足这一贸易领域、分流运量，导致运费率大幅下滑。尽管此后这一趋势有所缓和，但苏伊士型油轮仍持续常态化承担该航线的清洁油运输任务。



进入 2025 年，经苏伊士运河从东亚发往欧洲的清洁油运量大幅增长，截至目前平均占总运量的 40%左右，且增长势头仍在加快。

Gibson 补充道：“这种部分通航的恢复已导致 LR2 型油轮的吨海里需求下降。若红海通航完全恢复正常，LR2 型油轮的市场需求或将进一步减少。”

此前被 LR2 型油轮抢占市场份额的 LR1 型及 MR 型油轮，有望夺回部分市场。其中，MR 型油轮可能会扩大在中东至欧洲航线的占比，尤其是前往地中海港口卸货的货物运输。但 Gibson 警告，这一增长可能会被美国墨西哥湾至欧洲航线 MR 型油轮运量的相应下降所抵消。

与此同时，在原油运输领域，受影响程度则小得多，因为全球原油出口中受红海局势波及的份额本就有限。2025 年以来，经苏伊士运河的原油运量同样呈加速增长态势，这为苏伊士型油轮提供了需求支撑。若红海原油贸易恢复正常，超大型油轮前往欧洲的运量或将减少，更多原油将由苏伊士型油轮经苏伊士运河运输。这一变化可能导致美国墨西哥湾原油的需求下降，给阿芙拉型油轮（Aframax）带来压力，同时释放更多原油资源，由超大型油轮承担前往东亚的长途运输任务。若黑海/地中海至亚洲的原油运量出现大幅反弹，也将利好苏伊士型油轮。

总体而言，红海停火对重质油轮市场的影响预计较为有限，苏伊士型油轮或存在一定的上行空间，但阿芙拉型油轮面临的主要下行风险是来自 LR2 型油轮的竞争加剧。

Gibson 最后总结道：“目前加沙局势仍不稳定，胡塞武装后续可能采取的行动难以预测。无论如何，贸易模式恢复正常都需要时间，或许只有达成更稳固、长期的和平协议，红海通航才能完全恢复常态。”

来源：海运圈聚焦

### 【美国资本围猎韩国造船业，将收购韩国船企】

据 Business Korea 报道，韩国泰光集团已联手总部位于美国德克萨斯州的全球私人股权投资基金 TPG 集团（原德克萨斯太平洋集团），共同参与收购韩国船企 K Shipbuilding（原 STX 造船）的竞购战。

据韩国投行业 11 月 13 日透露，泰光集团与 TPG 组成联合财团，近日已就收购 K Shipbuilding 经营权向卖方提交意向书。目前该船厂的最大股东是 UAMCO 与 KHI 联合体，持有 99.58% 的股份。市场预估本次交易金额最高将达 5 万亿韩元（约 34.3 亿美元）。



有分析指出，美国资本对此交易兴趣尤为浓厚，因韩国造船业正成为“让美国造船业更加伟大”（MASGA）项目的核心支柱。

K Shipbuilding 被视为有望从 MASGA 项目中直接受益的企业之一。这主要得益于其船厂所在地——庆尚南道镇海港，正是韩国海军舰队支援司令部（CFAC）驻地，且该船企曾具备军用舰艇建造经验，在油轮市场还与 HD 现代尾浦构成竞争，并在中大型原油运输船市场与 HD 现代三湖展开角逐。

此外，K Shipbuilding 制定了中长期发展目标，计划争取美国海军每年 32 艘舰船的维护、修理和大修（MRO）业务。

今年以来 K Shipbuilding 已承接包括 1 艘选择权船在内的共计 15 艘新船订单，订单总额约 1.2 万亿韩元（约 8.2 亿美元），相当于确保了约两年的生产任务量。

值得注意的是，就在收购消息宣布的当日，K Shipbuilding 宣布已与两家欧洲船公司签署建造合同，将承建 3 艘 11.5 万吨级原油运输船（含 1 艘选择权）及 2 艘 5 万吨级石化产品运输船，合同总金额达 4600 亿韩元（约 3.2 亿美元）。

来源：海事服务网

### 【红海复航“罗生门”：苏伊士运河急报喜，马士基“泼冷水”】

在红海危机已持续两年之际，一场关于“复航”的戏剧性博弈在埃及伊斯梅利亚上演。苏伊士运河管理局（SCA）单方面宣布马士基将于 12 月初复航红海，然而数小时后便遭到马士基方面的澄清，表示公司目前“尚无复航时间表”。这场信息反转的背后，是苏伊士运河对航运公司回流的迫切期待，也是船公司持续谨慎的现实映照。

#### 高层握手背后的“温差”

11 月 25 日，苏伊士运河管理局（SCA）与全球航运巨头马士基集团（Maersk）在伊斯梅利亚签署了一份具有里程碑意义的战略合作伙伴协议。然而，这场旨在展示合作的高层会晤，却因一份声明引发了市场的剧烈震动。

SCA 在官方新闻稿中高调宣称，作为全面恢复运营的先导，马士基旗下船舶将于今年 12 月初恢复通过苏伊士运河。SCA 主席奥萨马·拉比（Adm. Ossama Rabiee）更将此解读为全球供应链重回正轨的信号，并特别提及沙姆沙伊赫峰会对地区和平进程的推动作用。



Rabiee 透露，局势的缓和已直接体现在数据上。今年 10 月和 11 月的通航统计数据均显示出复苏迹象：10 月通行船只 1136 艘，净吨位 4710 万吨，营收 3.729 亿美元，较去年同期的 3.221 亿美元显著增长。11 月通行船只 1156 艘，净吨位 4850 万吨，营收 3.834 亿美元，环比同样出现增长。

然而，资本市场的热情尚未点燃，便被马士基的“一盆冷水”浇灭。

马士基媒体发言人在发给海运圈聚焦的声明中表示，暂时没有任何复航时间表，“通过曼德海峡和红海连接亚洲与欧洲，是我们为客户提供服务最快、最可持续、最高效的方式。马士基希望这一航线能够尽快恢复。随着加沙停火取得进展，我们正密切关注该地区局势，并持续开展深入的安全评估。红海局势正逐步趋稳，这条对全球贸易至关重要的航线有望恢复自由通行，这令人振奋，我们希望局势继续向积极方向发展。”

“船员安全、资产安全以及客户货物安全始终是我们的首要任务。一旦相关条件能够保障海运网络的安全性和可靠性，我们将启动运营计划，恢复经苏伊士运河的正常航线。在此过程中，我们将尽最大努力确保船期的可预测性和稳定性。”

运河的焦虑与船公司的“试探”

这一“乌龙”显示出，苏伊士运河管理局对于红海复航的急切。2023 年，苏伊士运河收入达到历史最高的 102 亿美元，但受制于红海危机，2024 年这一收入下降至 39 亿美元。苏伊士运河管理局此前预计，2025 年收入预计将达到 42 亿美元，有所回暖。

此前，苏伊士运河管理局已推出通行费减免的计划，以此鼓励航运公司恢复经该运河的航线。11 月初，苏伊士运河管理局再次在开罗召开一场闭门会议，邀请来自 20 家国际航运公司和代理机构的代表，共同探讨红海及曼德海峡地区的最新安全形势与未来航线规划。当时的会议纪要显示，达飞、赫伯罗特、MSC、长荣海运与中远海运等主要承运人纷纷释放积极信号。达飞计划进一步增加经由苏伊士运河的航次，MSC 预计“南向航次将在近期迅速恢复”，长荣海运表示“只要安全局势实现全面稳定，即刻恢复航线”，而中远海运则判断，随着地区局势逐步平稳，更多船公司将陆续重返苏伊士运河。

在 11 月上旬，胡塞武装明确传递出停止红海行动的信号后，市场对于船公司复航红海的预期再度升高。有报道称，达飞旗下集装箱船“Benjamin Franklin”轮、“Helium”轮和“Jules Verne”轮均已通过苏伊士运河。



达飞之后，以色列航运公司以星航运（Zim）也表示，正在制定恢复通过苏伊士运河航行的运营计划，预计将在安全局势稳定后恢复该航线的通行。公司首席执行官 Eli Glickman 在财报电话会议中称，尽管加沙地区当前的停火协议带来了积极进展，但要全面恢复通过苏伊士运河的航行，还需要进一步确认停火协议的持久性。公司正在密切关注局势发展，并认为在不久的将来恢复航行的可能性越来越大。他强调：“一旦安全局势稳定，我们将准备好采取行动，支持这一过渡。”

然而，数据显示，红海复航情况仍不理想。克拉克森研究截至 11 月 13 日的数据显示，红海地区船舶通行量仍远低于“正常”水平；以总吨计，11 月上旬亚丁湾船舶日均通行量较 23 年平均水平低约 65%。克拉克森研究预计短期内船舶不会大规模重返红海地区，大部分航运公司对复航仍保持谨慎态度，或将在红海地区具有长期稳定迹象且当前局势得到实质性改善后再考虑复航。

此外，不同船型市场的复航趋势也将存在差异。克拉克森研究高频数据显示，近期油轮通行量显著增加，但集装箱船通行量维持低位，日均通行量较 23 年平均水平低约 90%，与年初至今趋势保持一致。预计集装箱船的大规模复航时间晚于散货船和油轮。近期多家头部班轮公司重申将继续选择绕航好望角地区。

同时，中远海科旗下船视宝数据显示，截至 11 月 26 日，欧地航线绕航的集装箱船运力仍接近 400 万 TEU，与 10 月底几乎持平。

#### 核心逻辑：复航恐成运价“杀手”

市场人士认为，即便红海安全风险缓和，船公司仍对此路徘徊不前，最大的顾虑已不再是地缘局势，而是“运力回流后的价格冲击”。

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%。若红海突然恢复通畅，这部分运力短期内将被“释放”，可能进一步压低运价，加剧行业的供需失衡。

Xeneta 首席分析师彼得·桑德（Peter Sand）强调，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。

专业人士看来苏伊士运河管理局的“复航宣言”，是地缘政治缓和下的迫切愿景；而马士基的“冷淡否认”，则是商业理性和市场博弈的现实选择。



对于航运公司而言，红海复航是一把双刃剑：它能缩短航程、降低燃油成本，但同时也可能瞬间释放被封印的庞大运力，从而“刺破”当前的运价。在安全局势彻底明朗之前，这场围绕苏伊士运河的“拉锯战”，注定还将持续。对于全球供应链来说，真正的回归仍需时间，而市场的下一次震动，也许正悄悄酝酿在航线重新恢复的那一刻。

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	21/11/25	14/11/25	浮 动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,700	7,650	50	0.7%	
好望角型 Capesize	180,000	7,350	7,300	50	0.7%	
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	21/11/25	14/11/25	浮 动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,700	12,650	50	0.4%	
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：2025-11-25



## (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	VLOC	325,000	Hengli Shipbuilding	2027-2028	Winning Shipping	undisclosed	
2	Bulker	85,000	Jiangsu Haitong, China	2028	Huayuan Star	3,380	
3	Bulker	82,000	Hengli Shipbuilding, China	2027	Oceanbulk - Greek	3,500	
1	Bulker	9,400	Royal Bodewes, Netherlands	2027	Aasen Shipping - Norwegian	undisclosed	Hybrid
4	Tanker	320,000	Hanwha Ocean, S. Korea	2028	Maran Tankers - Greek	12,900	
2	Tanker	319,000	Jiangsu New Hantong, China	2029-2030	Trafigura - Swiss	11,700	
4	Tanker	300,000	HD Huundai, S. Korea	2029	Ray Car Carriers - Israeli	13,000	
6	Tanker	114,000	Hengli Shipbuilding, China	2027	Emarat - Dubai-based	6,670-7,000	Product carriers
2+2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2027	V Energy	undisclosed	Scrubber fitted
2	Tanker	41,000	Yangzhou Guoyu, China	2028	Super-Eco Tankers	4,000-4,100	
6	Container	13,400 teu	Huynadai Samho, S. Korea	2028-2029	HMM - South Korean	18,200	LNG dual fuel
2	Container	13,400 teu	HHI (Ulsan), S. Korea	2028-2029	HMM - South Korean	18,200	
4	Container	13,400 teu	Hanwha Ocean	2029	HMM - South Korean	18,300	
2+2	Container	2,900 teu	Fujian Mawei Shipbuilding, China	2028	TS Lines - Taiwanese	4,000	
4+2	Container	1,800 teu	CIMC SOE, China	2027-2029	Danaos	undisclosed	
2	Gas Carrier	174,000 cbm	Huynadai Samho, S. Korea	2028	BW LNG - Norwegian	25,410	
3+3	VLEC	100,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2028-2029	Seaspan - Canadian	14,900	Against TC to Chinese state owned oil company
2	Passenger		GSI Nansha, China	2029	Ferry Holdings - New Zealander	undisclosed	Battery Hybrid



## ◆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
PACIFIST	BC	181,458		2011	Japan	3,200	Undisclosed	Basis SS/DD Due
BELGRAVIA	BC	169,391		2009	S. Korea	2,625	Chinese	scrubber fitted
BABY HERCULES	BC	110,861		2011	Japan	1,600	Greek	scrubber fitted
KEY FRONTIER	BC	80,679		2011	Japan	1,875	Greek	
THE STRONG	BC	74,823		2004	China	685	Chinese	
DSI DRAMMEN	BC	63,379		2016	Japan	2,640	Undisclosed	
SEACON 7	BC	57,000		2012	China	1,258	Undisclosed	online bid
JIN SUI	BC	56,968		2008	China	1,030	Forever Win Shipping	
VICTORIOUS	BC	55,648		2011	Vietnam	1,370	Undisclosed	
WARISA NAREE	BC	53,840		2010	India	930	Undisclosed	Wartsila ME / Basis Prompt Delivery
GUO DIAN 10	BC	45,031		1995	Japan	287	Chinese	at auction
RADIANT REB	BC	38,233		2012	Japan	1,550	Undisclosed	
UNION GROOVE	BC	35,064		2012	S. Korea	1,360	Greek	
TRAWIND DOLPHIN	BC	33,686		2012	Japan	1,380	Singaporean	OHBS
YANGTZE AMBITION	BC	32,573		2011	China	900	Undisclosed	
SOFIA K	BC	32,115		2009	Japan	1,100	Undisclosed	logger
COSCO WUYISHAN	BC	31,958		2010	China	810	Undisclosed	at auction



## 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
BUENAVENTURA EXPRESS	CV	142,411	13,212	2023	S. Korea	12,010	Undisclosed	
BORKUM	CV	24,769	1,930	2023	China	3,690	Chinese	
CNC SATURN	CV	22,081	1,952	2020	Japan	3,600	CMA CGM	
XING LUO 7	CV	8,710	679	2007	China	undisclosed	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
SC ENTERPRISE LIX	TAK	308,491		2000	S. Korea	3,000	Chinese	
SONANGOL NAMIBE	TAK	158,425		2007	S. Korea	3,400	Greek	
ADVANTAGE SUMMER	TAK	156,658		2010	China	4,040	Greek	
SAPPHIRA	TAK	149,876		2008	Japan	3,700	Undisclosed	
HAFNIA LIBRA	TAK	52,385		2013	China	2,300	Undisclosed	
HAFNIA PHOENIX	TAK	49,999		2013	China	2,300	Undisclosed	en bloc each
NAVE EQUINOX	TAK	50,922		2007	S. Korea	1,440	Undisclosed	
ZHOUSHAN CHANGHONG CHB5006	TAK	50,000		2026	China	4,850	Laskaridis	
KYRA	TAK	47,931		2006	Japan	1,135	Chinese	Zinc Silicate / IMO III
GLENDAM MERYL	TAK	47,251		2011	S. Korea	1,950	Undisclosed	Epoxy Phenolic / IMO III / Basis delivery by end Dec 2025
ECO REVOLUTION	TAK	39,280		2016	Vietnam	2,880	Montanari	Epoxy / IMO II/III / Basis SS/DD Due
MAIN GAS	TAK/GAS	3,467		2001	Romania	350	Undisclosed	



## ◆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
BOLD MARINER	BC	45,674	7,507	1996	Japan	430.00	
ZI YU LAN	OTHER/ROR	6,512	7,542	1995	Germany	undisclosed	
SANTA ANA	TAK	45,858	8,777	2000	Japan	undisclosed	
KOHZAN MARU	TAK	45,299	9,963	2000	Japan	442.00	
LEO	TAK	4,943	1,788	1993	Japan	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
SIN HAE	BC	9,038	3,135	1994	Japan	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
STORNO	OTHER/ROR	8,661	6,100	1978	Turkey	undisclosed	

## ◆ALCO 防损通函

### 【ALCO 员工重磅著作《海上事故应急规划》正式发布】

2025 年 10 月 28 日，在印度海事周“海洋守护者——海事安全与保障”专题活动中，我司 FDD 部门总监 Dr. Capt. Vivek Jain 所著的两卷本著作《海上事故应急规划》(Contingency Planning for Maritime Incidents)，在印度航运总局(DGS)的支持下正式发布。该书分为上下两卷，总篇幅约 900 页。印度海事周的这一专题活动吸引了众多嘉宾出席，包括印度航运总局、丹麦航运总局的高级官员、挪威渔业部长，以及印度海军、海岸警卫队及其他海事相关方的高级代表，印度总理也于活动



次日亲临海事周活动现场，活动现场照片附于本文之后。该书第二卷将在未来几周的全球系列活动中发布，目前两卷本已在亚马逊平台上线发售。

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
2025-11-28	707.890	820.780	4.529	90.990	936.970	462.430	405.330	545.890	879.710
2025-11-27	707.790	820.560	4.527	90.998	936.710	461.340	403.390	545.650	880.050
2025-11-26	707.960	819.000	4.535	91.059	932.220	458.120	398.230	544.010	876.620
2025-11-25	708.260	816.870	4.520	91.020	929.390	458.380	398.060	543.520	876.940
2025-11-24	708.470	816.380	4.531	91.030	929.030	458.430	398.350	542.830	877.130

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。