



全一海运市场周报

2025.12 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2025.12.01 - 12.05)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持平稳 市场运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场保持稳定，远洋航线因各自的供需基本面差异，市场运价互有涨跌，综合指数小幅下跌。据国家统计局最新发布的数据显示，中国11月官方制造业PMI升至49.2，显示出中国制造业景气水平有所改善，市场预期稳中有升，尤其是高技术制造业继续保持扩张。12月5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1397.63点，较上期下跌0.4%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区10月失业率为6.4%，较前值小幅上升，显示出欧洲经济复苏动能略显疲软，劳动力市场面临压力，未来欧洲经济前景依旧面临考验。本周，运输需求相对平稳，市场运价小幅回落。12月5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1400美元/TEU，较上期下跌0.3%。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行。12月5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2300美元/TEU，较上期上涨3.0%。

北美航线：据研究机构ADP发布的数据显示，美国11月ADP就业人数减少3.2万人，创2023年3月以来最大降幅，尤其是小企业失业人数激增，劳动力市场疲软迹象进一步显现。此外，美国11月ISM制造业PMI指数跌至48.2，连续九个月低于荣枯线，制造业持续收缩，显示出美国经济复苏前景不容乐观。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格下跌。12月5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1550美元/FEU和2315美元/FEU，分别较上期下跌5.0%、4.7%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳，即期市场订舱价格小幅反弹。12月5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1781美元/TEU，较上期上涨4.9%。



澳新航线: 运输需求缺乏进一步增长的动能, 市场运价继续下行。12月5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1276美元/TEU, 较上期下跌2.9%。

南美航线: 运输需求表现疲软, 供需基本面缺乏支撑, 即期市场订舱价格出现回落。12月5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1689美元/TEU, 较上期下跌7.8%。

日本航线: 运输市场总体平稳, 市场运价小幅上涨。12月5日, 中国出口至日本航线运价指数为978.35点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场观望情绪较强 综合指数小幅下跌】

本周, 冷空气接连来袭, 东北、华北等北方电厂日耗拉高, 但华东、华南地区电厂日耗迟迟不振, 上涨后劲不足。下游观望情绪较强, 市场成交冷清, 沿海煤炭运价持续下跌。12月5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1125.02点, 较上期下跌3.9%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 冷空气势力偏弱, 华东、华南等沿海核心区域未出现大范围强降温天气, 居民取暖用电需求释放平稳。目前电厂煤炭库存保持充足状态, 采购仍以长协煤为主导, 仅针对部分品质优良、性价比突出的市场煤进行零星补充采购。本周, 沿海八省电厂日耗191.1万吨, 环比上涨7.3万吨, 存煤可用天数18.3天, 库存3497万吨。煤炭价格方面, 本周, 在保供稳价政策持续发力背景下, 大秦线等运煤主干线保持满负荷运转, 推动煤炭进港量高位震荡, 同时, 下游需求端表现疲软, 供强需弱格局下环渤海港口库存持续攀升, 叠加全国煤交会召开前夕, 市场观望情绪渐浓, 煤炭贸易活跃度明显回落, 煤炭价格小幅下跌。环渤海各港调进量141.1万吨, 环比减少1.7万吨, 调出量128.3万吨, 环比减少5.7万吨, 合计存煤2503万吨, 环比增加89万吨。运价走势方面, 本周, 虽然近期冷空气活动较为频繁, 但影响范围及强度有限, 下游刚需采购多由长协煤为主导, 加之前期煤价超预期上涨已透支部分旺季需求预期, 市场交易氛围偏冷淡, 沿海煤炭运价持续下降。

12月5日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1138.4点, 较上期下跌5.5%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收791.54点, 较11月28日下跌8.4%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价31.8元/吨, 较11月28日下跌3.6元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为41.0元/吨, 较11月28日下跌2.6元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为46.5元/吨, 较11月28日下跌3.3元/吨。



金属矿石市场: 本周, 随冬季采暖季限产, 钢材需求已正式进入淡季, 淡季钢材需求疲软叠加钢厂利润不佳等因素限制了钢厂生产积极性, 部分钢厂主动选择减产, 高炉产能利用率下降, 日均铁水产量续降, 补库需求有所放缓。供应端, 全球铁矿石发运量环比持稳, 到港高位小幅回落, 港口库存累积, 钢厂维持按需采购, 沿海金属矿石运价小幅下跌。12月5日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收832.03点, 较11月28日下跌4.5%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价32.8元/吨, 较11月28日下跌1.0元/吨。

粮食市场: 本周, 随着国内主产区玉米价格上涨, 种植户售粮的积极性缓慢升温, 市场流通粮源逐渐增加, 深加工企业到货量充足。需求方面, 养殖行业处于亏损周期, 饲料企业以执行既有合同为主, 建库意愿减弱。运输市场需求释放有限, 沿海粮食运价小幅下跌。12月5日, 沿海粮食货种运价指数报1253.62点, 较上期下跌2.3%, 其中, 营口-深圳(4-5万dwt)航线运价66.5元/吨, 较上期下跌1.3元/吨。

成品油市场: 本周, 国际原油价格小幅波动, 国内成品油价格小幅上涨。供应端, 主营炼厂及山东地炼开工率均预期上涨, 场内资源供应预计增加。需求端, 汽油消费仍以日常出行驱动, 缺乏实质性增长动力, 整体消费量提升空间有限, 柴油因北方气温下降抑制户外基建作业, 需求预期逐步转弱, 沿海成品油运价小幅波动。12月5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982.63点, 较上期上涨0.4%; 市场运价指数917.73点, 较上期上涨0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型运价涨多跌少 租金指数创年内新高】

本周, 国际干散货运输市场三大船型市场涨多跌少, 远东干散货租金指数在海岬型船和超灵便型船拉动下创年内新高。分船型来看, 海岬型船太平洋市场以及大西洋往返航线活跃度较高, FFA远期合约上涨, 市场看涨情况浓厚, 运价、日租金大幅上扬。巴拿马型船市场印尼煤炭货盘略有减少, 活跃度略降, 日租金高位小幅回调。超灵便型船市场各个方向煤炭货盘仍持续释放, 即期运力偏紧, 日租金再创年内新高。12月4日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2154.60点, 较11月27日上涨10.0%。

海岬型船市场: 海岬型船太平洋市场运价大幅飙升, 日租金创2024年4月以来新高。本周, 澳大利亚矿商以及OP持续在市场询船, 12月中下旬装期的船运需求较高, 现货市场表现活跃, 同时大西洋往返航线涨势较猛, FFA远期合约价格持续上涨, 市场看涨情绪浓厚, 海岬型船市场运价大幅度上涨, 中国-日本/太平洋往返航线日租金涨至近4万美元。12月4日, 中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为39048美元, 较11月27日上涨24.7%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.541美元/吨,



较 11 月 27 日上涨 12.8%。远程矿航线，本周巴西和西非至中国铁矿石货盘一般，但受太平洋市场大幅上涨以及大西洋往返航线铁矿及煤炭货盘增加、可用运力紧张等拉动，远程矿航线运价跟涨。12 月 4 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.806 美元/吨，较 11 月 27 日上涨 4.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金高位小幅回落。太平洋市场，国内沿海港口煤炭库存上升，且国内煤价下跌，市场观望情绪增加，本周印尼回国煤炭货盘有所减少。不过澳大利亚至日本等煤炭货盘相对稳定，巴拿马型船太平洋市场日租金略有下降。12 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航次航线 TCT 日租金为 18007 美元，较 11 月 27 日下跌 3.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 17228 美元，较 11 月 27 日下跌 3.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.940 美元/吨，较 11 月 27 日下跌 1.6%。粮食市场，本周南美粮食货盘继续减少，随着太平洋市场高位回落，FFA 远期合约价格下跌，粮食运价继续下行。12 月 4 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.665 美元/吨，较 11 月 27 日下跌 1.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金创年内新高。上半周，至中国、印度以及东南亚煤炭船运需求集中释放，市场即期运力紧张，市场行情较为火热，中国南方/印尼往返航线日租金继续上涨。下半周，新增货盘较前期有所减少，市场活跃度略有下降，但船东报价依然坚挺，日租金涨势有所放缓。12 月 4 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12909 美元，较 11 月 27 日上涨 3.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.723 美元/吨，较 11 月 27 日上涨 3.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价高位下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2025 年 11 月 28 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 57.4 万桶至 4.275 亿桶，预期为减少 82.1 万桶。汽油库存增加 451.8 万桶，至 2.1442 亿桶，预期为增加 150 万桶，包括柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 210 万桶，至 1.143 亿桶，预期为增加 70 万桶。美联储预计将在下周启动新一轮降息周期，全球资金环境将趋向宽松，降息意味着融资成本下降、消费与工业需求回升，从而对能源消费形成支撑。俄乌和平谈判缺乏进展，使大量俄罗斯原油在短期内回归全球市场的可能性显著降低，供应端的不确定性依然是支撑油价的重要变量。尽管地缘因素继续提供支撑，但库存增加和供应增长压力，使油价缺乏突破条件。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报 63.22 美元/桶，较 11 月 27 日下跌 0.08%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回调。中国进口 VLCC 运输市场运价高位下跌。12 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 2321.90 点，较 11 月 27 日下跌 7.9%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场各主要装货港均有成交报出，租家始终通过控制出货节奏、私下寻船等方式给市场降温，中东航线多个船位私下出货；船东则试图



营造船位即将偏紧的氛围，避免市场过快降温，部分公开货盘收到报价数量相对较少，船东挺价情绪明显，坚持不肯轻易让步，尽可能将成交水平维持在最近一次的成交价格区间内。在当下时间窗口内，船货都不算多，成交价格虽然有所松动，但依旧处在高位。从整体船位看，12月下旬船位相对平衡，当市场由情绪面转向基本面时，成交 WS 点位也将重新回归理性。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS123.63，较 11 月 27 日下跌 9.76%，CT1 的 5 日平均为 WS126.97，较上期平均下跌 7.27%，TCE 平均 11.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS113.30，下跌 5.16%，平均为 WS115.72，TCE 平均 12.4 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 12 月 17-19 日，成交运价为 WS129。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 16-18 日，成交运价为 WS129。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 18-20 日，成交运价为 WS123。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 17-19 日，成交运价为 WS123.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 19-21 日，成交运价为 WS123。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 1 月 3-4 日，成交运价为 WS107.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 6-7 日，成交包干运费约为 1375 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国际成交数量减少】

12 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1140.08 点，环比上涨 0.45%。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-0.31%、+0.30%、+1.08% 及+0.53%。

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 0.12%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.44%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.89%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.16%。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 2 艘），总运力 91.29 万载重吨，总成交金额 24603 万美元，平均船龄 12.79 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 1.22%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.05%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.26%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.67%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交 8 艘，总运力 109.66 万载重吨，总成交金额 37150 万美元，平均船龄 12.75 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 1.29%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.67%。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 0.65%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.91%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.33%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.07%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 22 艘（环比增加 7 艘），总运力 5.43 万载重吨，总成交金额 5866.76 万人民币，平均船龄 11.80 年。

来源：上海航运交易所

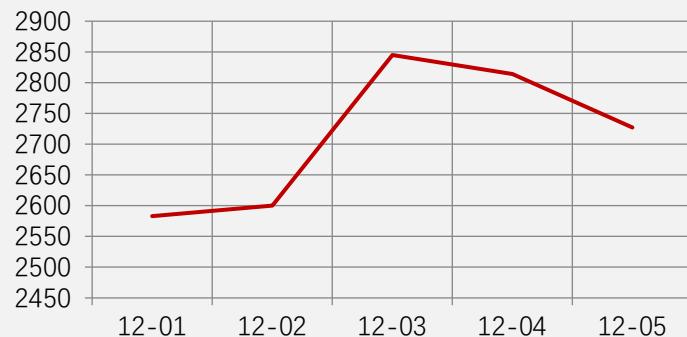
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

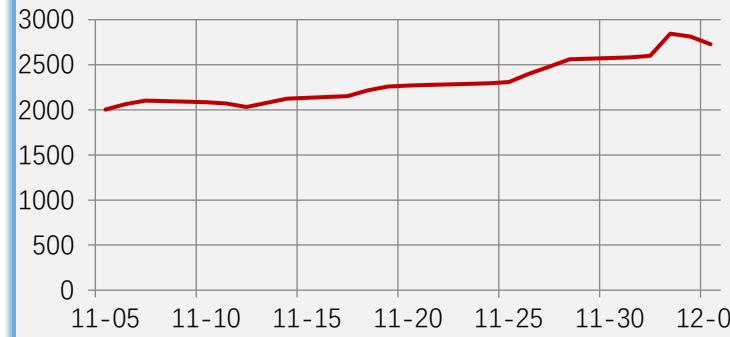
波罗的海指数	12月1日	12月2日	12月3日	12月4日	12月5日	
BDI	2,583	+23	2,600	+17	2,845	+245
BCI	4,563	+82	4,633	+70	5,387	+754
BPI	1,934	-18	1,915	-19	1,892	-23
BSI	1,442	+1	1,441	-1	1,444	+3
BHSI	830	+3	837	+7	840	+3
					841	+1
					841	0



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	28/11/25	21/11/25	浮动	%
Cape (180K)	一年	31,750	28,750	3000	10.4%
	三年	25,500	24,250	1250	5.2%
Pmax (76K)	一年	16,000	15,500	500	3.2%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,500	14,500	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: 2025-12-02

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Climate Justice' 2023 87285 dwt dely Chiba 7/10 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$22,000 - cnr

'Hua Jiang 806' 1999 72270 dwt dely Quanzhou 7/12 Dec trip via Indonesia redel South China intention coal \$16,750 - Cambrian

'Guo Hai Lian 818' 2011 56786 dwt dely Jebel Ali 6/11 Dec trip via Mina Saqr redel WC India \$19,500 - cnr



4. 航运&船舶市场动态

【俄乌有望停战，散货船或将受益】

据台媒的报道显示，市场对俄乌停火预期升高，乌克兰总统称美乌版和平协议近日可望敲定。

散货船航商乐看战后二大运输商机，一是乌克兰重建商机，载运钢材、水泥、木材、电线电缆等原材料散装船先行；二是乌克兰谷物、俄罗斯动力煤等原物料出口增加，逐步恢复至战前水准，散货行情跟着水涨船高。

业界研判，初期重建受益最多的会是6万吨以下小船，包括裕民、慧洋、台航、正德、四维航等拥有相关船队者，主因乌克兰可停靠大船的港口数量有限，加上码头设施因战火损害严重，预期主要由散装小船负责载运钢材等，尤其有利自备吊杆的小型散装船舶运输进港。

另据 Clarkson 的统计，欧盟加英国、乌克兰、俄罗斯名列欧洲三大谷物输出国，预估 2026 年欧洲整体谷物运输量年增约 6%；此外，俄罗斯动力煤出口排名全球第三，若停火后也有助乌克兰谷物、俄罗斯动力煤等原物料出口增加。

有人评估俄乌停火，若松绑俄罗斯制裁对散装航线结构可能影响，像是战争期间煤炭贸易路线被迫改道、航程拉长，对整体运力去化相对有利；若停火后，俄罗斯恢复煤炭出口路线，运距可能缩短，对中小型船市影响待观察。

截至 11 月 28 日，波罗的海散装运价指数(BDI)11 月平均 2,182 点，年增 40%，达近十年同期第二高，仅次于 2021 年 11 月的 2,780 点，也较近十年 11 月平均 1,440 点、高出逾 50%。

其中，海岬型船日租金 11 月上涨 52.99%，受惠铁铝矿出货，28 日上涨 2,025 美元至 37,158 美元；巴拿马型船日租金 11 月上涨 7.19%，28 日小跌 89 美元至 17,566 美元；超轻便型船 28 日日租金小涨 48 美元至 18,215 美元。

来源：工商时报



【历史最快增速！全球集装箱船队突破 7000 艘大关】

克拉克森在其近期发布的报告中指出，截至 11 月初，在运营集装箱船船队规模达到了 7007 艘，总运力约 3270 万 TEU。三年前，集装箱船船队在 2022 年 9 月实现了 6000 艘里程碑，当时船队规模为 6030 艘（2022 年 10 月初）。

自此之后，共有 1144 艘新建集装箱船交付运营，其中仅在今年就有 222 艘新船交付，而报废拆解的旧船却仅有 159 艘（今年年内仅 11 艘）。最新这一批新增的 1000 余艘船在短短 37 个月内涌入市场，创下了历史最快的增长纪录，超过了 2006-2010 年用时 42 个月从 4000 艘到 5000 艘的增长速度。

本轮集装箱船船队快速扩张主要受 2021-2022 年的“订单潮”推动，当时全球船东共订造了 1094 艘集装箱船。集运公司的自有船队增长最为显著，增加了约 861 艘，为了提升船队能力并提供更环保的服务，集运公司大量订造新船，其中多数新船订单支持替代燃料。根据克拉克森的数据，按艘数计算自 2020 年以来集装箱船新船订单 32% 为替代燃料船舶，按 TEU 计算这一比例达到 57%。

克拉克森的报告显示，集装箱船船队扩张正在不断提速，自 1950 年代集装箱运输诞生以来，直到 1985 年船队规模才突破 1000 艘大关，2000 艘里程碑在 1996 年达成，3000 艘在 2002 年实现，4000 艘于 2006 年突破，5000 艘在 2010 年达成，6000 艘则在 2022 年完成。

展望未来，克拉克森预计，集装箱船船队将在未来几年内迅速突破 8000 艘大关。当前全球集装箱船手持订单共计 1109 艘，其中 991 艘计划在 2028 年年底前交付，预计 2026 至 2027 年集装箱船船队 TEU 运力年增长率约为 5% 至 6%。

近年来，集装箱船新造船投资加速回归，自 2024 年初以来新增订单达到 936 艘，将持续推高船队规模，而目前拆解量远不足以抵消新船交付量，且租船费率正处于除新冠疫情外的历史高位。

然而，集装箱船船队这种单向增长态势难以持续。目前有 1427 艘集装箱船船龄超过 20 年，占比约 20%，3250 艘集装箱船船龄超过 15 年，占比 46%。随着船队更新加快，大量小型老旧船舶最终将被拆解。未来集装箱船数量可能会趋于平台期甚至减少，即便总 TEU 运力仍可能因更多大型船交付而继续增长，从而满足贸易需求。

来源：国际船舶网



【船东密集下单！VLCC 订单潮还在升温】

2025 年，全球超大型原油运输船（VLCC）市场迎来 10 年来最活跃的订造热潮，一些沉寂多年的大船东纷纷重启新造船订单，市场呈现出供需两旺的繁荣景象。

船东密集布局新造船

近来，老牌船东的回归和新兴力量的加码共同支撑了 VLCC 新造船市场的爆发式增长势头。以色列船王旗下的新加坡东太平洋航运（EPS）时隔 7 年重返 VLCC 领域，在中国船厂恒力重工下单订造 2 艘 30.6 万载重吨、配备脱硫塔的 VLCC，预计 2027 年下半年交付。东太平洋航运在 2018 年卖船退出 VLCC 市场，这笔订单实际上也是其有史以来首个 VLCC 新造船项目。

据知情人士透露，VLCC 此前一直是该公司议程中的低优先级事项。但随着市场基本面走强——相对于运营船队，VLCC 新造船订单量处于低位，公司最终转变了策略，该公司此时的态度转变颇具代表性。

另一位航运巨头 Maran Tankers 的动作同样引人关注，在暂停 VLCC 订造四年后，这家由希腊船东 Maria Angelicouassis 领导的油轮公司已与韩国韩华海洋签署 4 艘 32 万载重吨 VLCC 建造合同，总金额达 5.16 亿美元，单船造价 1.29 亿美元，计划 2028 年底交付。这一订单也是 VLCC 市场升温的标志性事件。

全球大宗商品贸易巨头托克集团(Trafigura)更是持续加码，继 2024 年初在江苏韩通船舶重工订造 2 艘 VLCC 后，不断追加订单，加上最近曝光的 2 艘，这家兼具贸易商与船东身份的公司在同一家中国船厂的 VLCC 订单量累计已达 10 艘。托克集团大规模订造 VLCC 的背后，是其对该油轮细分市场的坚定信心。该公司认为，VLCC 板块正处于增长阶段，“需要用新船替换老龄化船队”。

此外，近期下单 VLCC 新造船的船东还包括 TMS Tankers、SeaTankers、Dynacom Tankers、HMM 及中远海运能源运输股份有限公司等。

市场前景向好

克拉克森数据显示，今年 7 月以来，全球已订造 38 艘 VLCC，远超上半年的 12 艘。据 Banchero Costa 全球研究主管 Ralph Leszczynski 称，VLCC 订单激增的原因的是



行业长期投资不足，且中期前景向好。

Frontline 首席执行官 Lars Barstad 表示，活跃的 VLCC 即期市场让经纪商和租船人时刻保持警觉。他在财报电话会议上称，这家由 John Fredriksen 控股的原油运输公司，对当前的运费暴涨“极为乐观”。

今年 10 月，VLCC 即期运费创下 5 年新高，上周五，配备脱硫塔的现代 VLCC 日均收益突破 14 万美元。Lars Barstad 表示，船东们终于开始兑现市场承诺的收益，并补充道，油轮行业的每个人都“步履轻快”，重拾信心。

“我们每天仍在敲定异常高的运费，但这依赖于货物的实际装载情况。”这位 CEO 解释道。他将当前市场基本面描述为“传统模式”，VLCC 运费领涨，让人想起 2008 年金融危机前的繁荣时期。

“我实际上经历过 2002 年至 2008 年那段时期。”Lars Barstad 在电话会议上表示。“我们现在看到了一些相似的特征：租船人与船东之间的交易流程规范，经纪商需要切实开展工作以匹配合适的船舶。”他说，“基本上，货物方很难获得报价——这意味着船舶利用率高，石油出口强劲。”

“船队整体船龄是关键因素。”Lars Barstad 指出，“尽管手持订单量庞大，但实际船队增长仍保持稳定。”

这位 Frontline 负责人还提到炼油利润率相当坚挺。“冬季市场实际上已经启动，我们可能会进入一个长期供应过剩的阶段。”他表示，“这可能会带来有趣的贸易动态变化，首先是石油市场，其次是航运市场。”

“我可以向大家保证，凭借高效的业务流程，Frontline 已准备好为股东带来超额回报。”Lars Barstad 承诺道。

来源：中国船检

【船东警告：多个国家差异化监管正严重冲击航运业！】

近日，NYK 集团欧洲区总裁兼首席执行官 Carl-Johan Hagman 在接受采访时警告，多个国家出台差异化船用燃料标准、导致海事温室气体排放监管体系重叠，这将对全



球航运业带来“极大损害”。他呼吁政策制定者应积极推动全球统一监管框架的实施，避免地区性监管标准的碎片化。

今年 10 月中旬，国际海事组织（IMO）成员国在美国的强烈反对下，决定将《净零排放框架》的实施推迟一年，这一决策使得航运脱碳监管的未来充满不确定性。

欧盟自 2024 年起将航运纳入碳排放交易体系（ETS），并计划自 2025 年 1 月起实施 FuelEU Maritime 规则，规定船用能源的温室气体强度。随着 IMO 框架的推迟实施，业内普遍预测，土耳其、中国等国可能会陆续出台本土航运排放规则，全球航运监管格局可能会更加碎片化。

不同地区监管标准重叠或严重扰乱航运业

Hagman 表示：“欧盟碳交易体系与《欧盟海运燃料法规》绝不能引发或刺激全球其他地区效仿，否则将对航运业及全球贸易产生严重冲击。”

他指出，尽管区域监管机构的初衷是推动全球脱碳，但这种监管的复杂性“恐怕行业外人士难以完全理解”。例如，欧盟碳交易体系仅核算“燃料加注至船舶消耗”（tank-to-wake）阶段的排放，而 FuelEU Maritime 则采用了“全生命周期”（well-to-wake）核算方法。此外，IMO 可能为船用燃料设定与欧盟不同的默认排放因子。

“如果再增加其他监管体系，将会形成一个在物流层面极难落实的规则体系——同一批燃料在不同司法管辖区可能被认定为不同的排放水平，尽管它们的物理特性完全一致。”Hagman 直言。

此前，欧盟委员会曾承诺，如果 IMO 框架最终通过，将对航运碳交易体系和《欧盟海运燃料法规》进行复核，但部分行业参与者和欧盟成员国原本希望欧盟能够明确表示放宽这两项法规。

NYK 设定阶段性减排目标，力求合规

为了实现 2050 年净零排放的目标，NYK 已制定了阶段性减排计划：到 2030 年，将范围 1 和范围 2 的温室气体排放量较 2021 年减少 45%。Hagman 透露，这一目标已经比《欧盟海运燃料法规》及 IMO 拟议框架的要求更为严格。



他表示，NYK 在遵守欧盟监管方面“进展良好”，公司大部分船舶都能使用液化天然气（LNG）作为燃料，并且生物船用燃料的使用量正在大幅增加。

作为全球领先的航运公司，NYK 截至 9 月底运营了 934 艘船舶，其中包括 93 艘 LNG 运输船，这些船舶的推进系统设计使其能够直接使用 LNG 燃料，此外，NYK 还拥有 25 艘其他类型的 LNG 兼容船舶。

尽管 LNG 是一种化石燃料，但根据 FuelEU Maritime 的规定，LNG 在未来十年内依然符合规定，因为它能够将排放量减少 20% 到 30%，相比传统石油基燃料。这使得使用 LNG 的船舶能够产生合规盈余，Hagman 表示，这些盈余将与其他使用石油基燃料的 NYK 船舶共享，同时，NYK 还在研究与其他航运公司合作进行盈余池化的机会。

根据 OceanScore Pool-Price 指数，11 月 6 日的价格为每吨 CO₂ 当量 215.75 欧元（约 249 美元），比上月上涨了 4.4%。在 2024-2025 财年，NYK 使用了 25.1 万吨 B24 生物燃料，比前一年增长了约 40 倍。Hagman 表示：“我们是欧洲生物燃料的大买家，生物燃料的生产非常本地化，物流解决方案在一定程度上决定了价格。”

碳定价进程推迟，行业呼吁加快绿燃料供应

原本 IMO 计划从 2028 年开始对海事温室气体排放征收碳价，但此次 IMO 的决议至少将这一框架的实施推迟一年。

Hagman 认为，碳定价的实施将激励航运公司签订更多的绿色燃料承购协议。“如果没有大规模的承购协议支持，绿色燃料的量产就无法实现；而目前，绿色燃料尚未规模化供应，因此价格也难以下降。”

根据普氏船用燃料成本数据，10 月鹿特丹港主流的 0.5% 硫含量船用燃料油交付均价为 10.47 美元/吉焦，而 LNG 的交付均价为 13.84 美元/吉焦，无补贴的生物 LNG 价格为 39.20 美元/吉焦，运往欧洲西北部的电子氨货物均价为 45.08 美元/吉焦。

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	28/11/25	21/11/25	浮 动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,750	7,700	50	0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,400	7,350	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	28/11/25	21/11/25	浮 动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,750	12,700	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,600	8,550	50	0.6%	
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: 2025-12-02

(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)
6	VLOC	342,000	CMI Qingdao, China	2029-2031	Neu Seeschiffahrt	undisclosed

Methanol ready,
scrubber fitted



6	VLOC	325,000	Qingdao Beihai, China	2028–2030	Winning Shipping	undisclosed	Scrubber fitted
2	VLOC	325,000	Hengli Shipbuilding, China	2027–2028	Winning Shipping	11,600	Methanol ready, scrubber fitted
4+2+2	Tanker	319,000	Jiangsu New Hantong Ship HI	2028–2029	Zodiac Maritime	undisclosed	
4	Tanker	306,000	Hengli Shipbuilding, China	2027–2028	Eastern Pacific – Singapore	11,800	
2+2	Tanker	300,000	Hanwha Ocean	2028	Scorpio	12,800	
2	Tanker	158,000	Hengli Shipbuilding, China	2027–2028	Eastern Pacific – Singapore	9,000	LNG dual fuel
2	Tanker	157,000	Hyundai, S. Korea	2028–2029	Greeks	undisclosed	Scrubber fitted
1	Tanker	115,000	Hengli HI	2027	Minerva Marine	7,100	
2	Tanker	115,000	Hengli HI	2027	Alimia Group	7,100	
2	Tanker	50,000	Cshi Guangdong, China	2028	Greeks	4,500	Scrubber fitted
2+1+1	Tanker	40,800	Yangzhou Guoyu, China	2028	Greeks	4,030	
4	Container	13,000 teu	Hanwha Ocean, S. Korea	2028–2029	HMM	18,300	LNG Dual fuel
8+2	Container	11,400 teu	Zhoushan Changhong	2028	TMS Cardiff	14,000	
6	Container	9,000 teu	Jiangsu New Hantong Ship HI	2028	Zodiac Maritime	10,000	
4	Container	6,000 teu	Hengli Shipbuilding, China	2027–2028	Eastern Pacific – Singapore	7,900	
4	Container	4,500 teu	Yantai CIMC Raffles	2058	Alpha Bulkers	5,800	
4	Container	3,100 teu	COSCO HI Guangdong	2028	Alpha Bulkers	4,500	
3	Container	1,900 teu	Yangzijiang Shipbuilding	2028	Alpha Bulkers	3,000	
4	General Cargo	10,000	SPG Marine, Singapore	2026–2027	Shenzhen Weiqiao – Chinese	undisclosed	Battery Hybrid
1	General Cargo	10,000	Anhui P&S Sealand, China	2026	Shenzhen Weiqiao – Chinese	undisclosed	Battery Hybrid



1	AHTS	50 meters	Astilleros Gondan, Spain	2028	Ostensjo Rederi - Norwegian	undisclosed	150 tons bollard pull, DP2 system
1	LNG	174,000 cbm	HHI (Samho)	2028	Hyundai Glovis	25,000	

◆ 上周二二手船市场回顾

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
LAKE DOLPHIN	BC	179,418		2011	S. Korea	3,000	Chinese	
XING HE SHENG	BC	106,445		2007	Japan	1,000	Undisclosed	
PEACE ARK	BC	93,249		2010	China	1,300	Chinese	
CLIA	BC	92,968		2012	China	1,275	Undisclosed	SS/DD due
INDUS PROSPERITY	BC	92,928		2011	China	1,150	Greek	en bloc each
INDUS FORTUNE	BC	92,928		2011	China	1,150	Greek	
URSULA MANX	BC	82,000		2021	China	3,385	Blumenthal	
ANNY PETRAKIS	BC	75,181		2008	China	980	far East	
IVESTOS 3	BC	74,456		2007	China	880	Undisclosed	
CATALINA	BC	74,288		2005	China	780	Undisclosed	scrubber fitted
UTHITA NAREE	BC	65,950		2026	China	3,735	Precious - Thai	
LH EVERBLOOM	BC	63,850		2025	China	undisclosed	Undisclosed	
CMB JORDAENS	BC	63,447		2019	Japan	3,000	Undisclosed	Eco, TC attached
INCE KASTAMONU	BC	56,925		2010	China	1,275	Chinese	
JIN BI	BC	56,361		2012	China	1,440	Chinese	ECO M/E
GLOBAL PRIME	BC	56,013		2014	Japan	2,120	Undisclosed	OHBS, ECO M/E



LEONIDAS	BC	53,605	2005	China	850	Chinese
WARRIOR	BC	40,053	2024	Japan	undisclosed	
IOANNA D	BC	34,816	2012	China	1,050	Undisclosed
BAO SHUN	BC	33,745	2005	Japan	820	Middle Eastern
SHIMANAMI STAR	BC	28,447	2006	Japan	670	Chinese logger
ZHONG KAI FENG	BC	27,285	2011	China	385	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
TAURUS	CV	153,593	14,364	2016	S. Korea	undisclosed	Yapim	
TIGER	CV	33,082	2,524	2005	Germany	2,900	Swiss	
KR CELEBES	CV	10,701	802	2002	S. Korea	700	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
DENNIE	TAK	308,491		2000	S. Korea	3,000	Chang Gold	
TOWADA	TAK	305,801		2006	Japan	4,570	Chinese	
ALRAYA	TAK	300,390		2005	Japan	4,500	Chinese	
SONANGO NAMIBE	TAK	158,425		2007	S. Korea	3,400	Greek	
CHAFA	TAK	150,678		2001	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SFL OTTAWA	TAK	149,989		2015	Japan	undisclosed	Undisclosed	scrubber fitted
NORTH STAR	TAK	114,753		2025	Vietnam	9,700	Greek	
ARK	TAK	105,804		2008	Japan	2,080	Undisclosed	



AEGEA	TAK	51,371	2008	S. Korea	1,450	Undisclosed	Epoxy Phenolic / IMO III / ICE 1B / CPP Trading
LVM WARRIOR	TAK	49,997	2015	S. Korea	3,300	Undisclosed	Eco, scrubber fitted
UACC MANAMA	TAK	45,612	2010	S. Korea	2,400	Undisclosed	
ANGELINA AMORETTI	TAK	23,740	2004	China	600	Undisclosed	
VS LARA	TAK	11,267	2006	Turkey	600	Undisclosed	
LILAC	TAK	7,415	2009	China	450	Undisclosed	
GAS TAURUS	TAK/LPG	53,765	2016	China	8,000	Indonesian	

◆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
VIGO	TAK	105,177	17,740	2000	S. Korea	undisclosed
PATCHARAWADEE 14	TAK/LPG	2,552	2,450	1980	Japan	undisclosed
PATCHARAWADEE 10	TAK/LPG	1,831	1,295	1980	Japan	undisclosed
PATCHARAWADEE 12	TAK/LPG	1,737	1,244	1979	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
ARK PRESTIGE	TAK	10,314	3,307	1996	Japan	725.00
						Stainless Steel
其它						
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨
GRYPHON A	OTHER/FPSO	94,032	33,049	1993	Spain	undisclosed
						Turkey



SEAPEAK ASIA TAK/LNG 77,204 29,686 2003 Spain 420.00 as is Oman, incl ROB about 880T

◆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
2025-12-05	707.490	823.760	4.560	90.906	942.690	467.540	407.670	545.730	880.160
2025-12-04	707.330	823.730	4.547	90.891	942.070	465.860	407.150	545.730	882.520
2025-12-03	707.540	822.100	4.536	90.897	934.290	464.370	405.670	545.440	880.470
2025-12-02	707.940	821.130	4.550	90.880	934.510	462.920	405.120	545.760	879.150
2025-12-01	707.590	820.520	4.533	90.877	936.160	463.020	405.350	545.690	880.130

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。