

2025年航运市场年报

 船队性能跟踪

 气象导航与航线优化

 租船AI、S&P

 船舶档案

 船舶智能监控

 船舶检验

 长江货仓智能监控

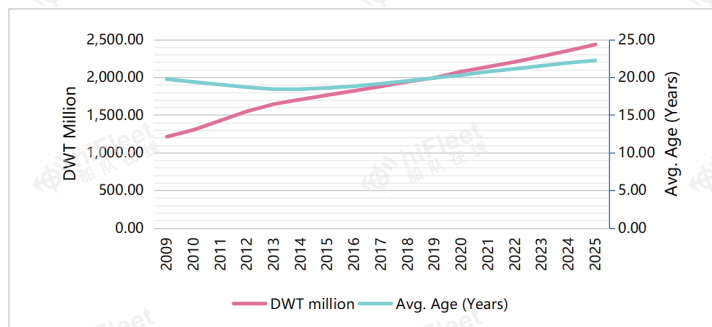
 全球电子海图

航运迎来了新的篇章，在大多数行业不景气的2025年（除了人工智能和贵金属外），航运的2025年为船东和经营人带来不错的收益；新造船市场继续火爆，二手船市场指数创造了历史记录，集装箱市场意外超过2024年水平。2025年末，黑海区域，乌克兰和俄罗斯互相使用无人机攻击挂靠其港口的商船；2026年初美国突袭委内瑞拉，抓走了总统，并开始掌控其石油贸易；红海局势尚未明朗，几家大型集装箱运营商开始试水红海航线，但依然心存顾虑；2025年第四季度原油运输市场异军突起，因为影子船队遭到更广泛的打压，合规油轮有望在2026年持续强劲。

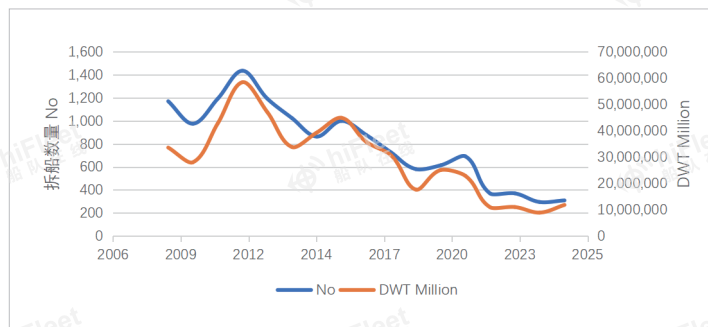
2026年化学品船市场景气度将延续，运价维持高位震荡，结构性机会集中在不锈钢特种船、双燃料动力船与新能源化学品运输领域，行业正经历从规模扩张向质量提升的转型阵痛期。最近美国和伊朗战争风险在急剧上升，伊朗威胁封闭霍尔木兹海峡，该海峡的封锁对航运业的影响将是全方位、深层次、长周期的。它不仅会导致能源价格暴涨、航运成本激增、供应链断裂，还可能引发全球经济衰退和地缘政治格局重组。

截止2025年末，全球船舶总载重吨超过24.3亿吨。2008年至2015年间船舶载重吨每年增加6%到9%，2011年间增加的船舶运力最多；2016年到2024年间船舶载重吨平均每年基本维持在3%左右的增长水平，2025年相比2024年船舶运力增加了3.4%水平。因为拆船数量近几年急剧萎缩，整体船队船龄正逐渐增加，从2013年平均18年增加到当前的22.2年。近几年拆船数量继续保持历史低位水平，2025年拆船数量相比2024年开始有上升迹象。

全球船舶运力和平均船龄

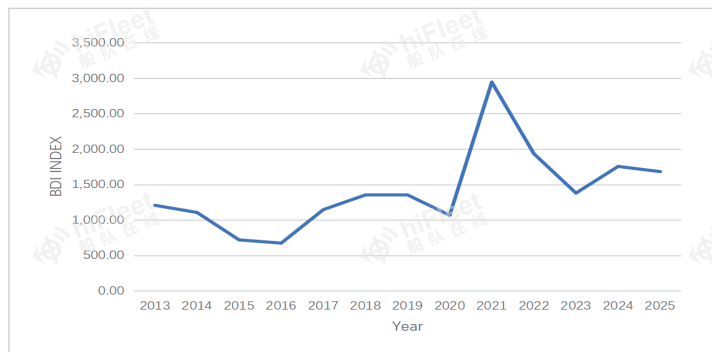


全球拆船规模与数量

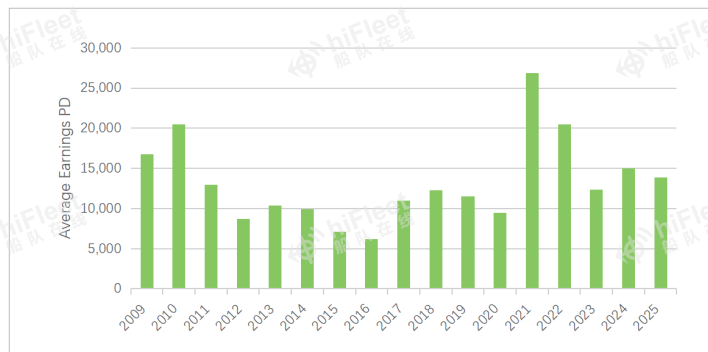


2025年干散货指数相比2024年下降4%，比2023年干散货市场上升了22%。2026年散货市场可预测性逐渐明朗，整体趋势平稳向好。

波罗的海干散货指数走势

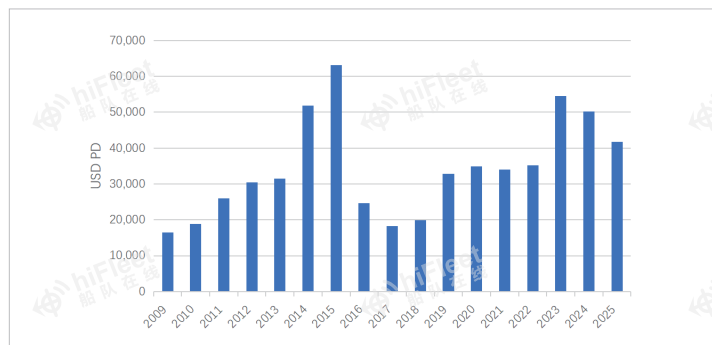


散货船收益年均水平



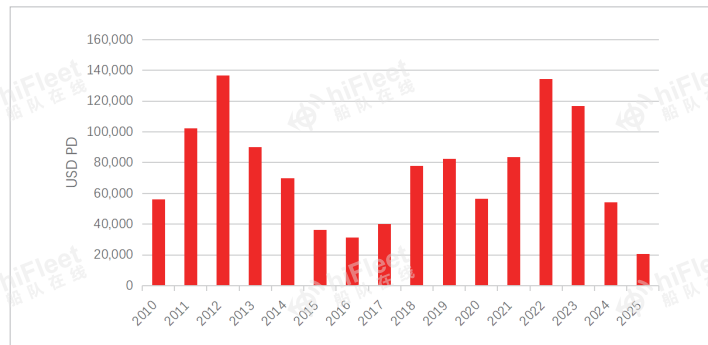
LPG市场，全年VLGC的1年期租每天平均超过4万美金，相较2024年下降了17%。

VLGC 平均一年期租水平



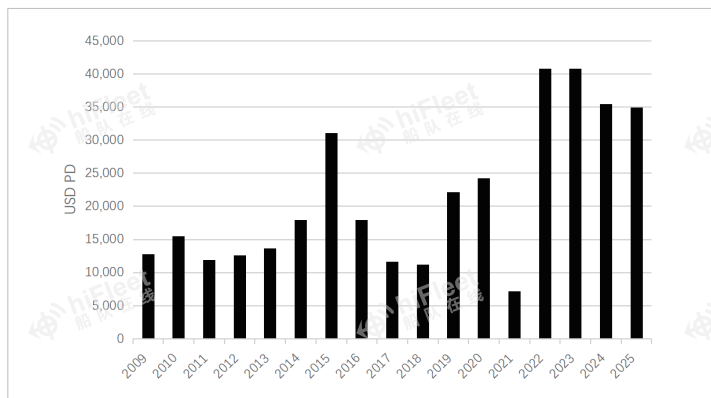
2025年16万方LNG租约相对2024年继续大幅度下降了62%，一年期平均期租水平仅为20700美金每天左右。

LNG 年度期租水平



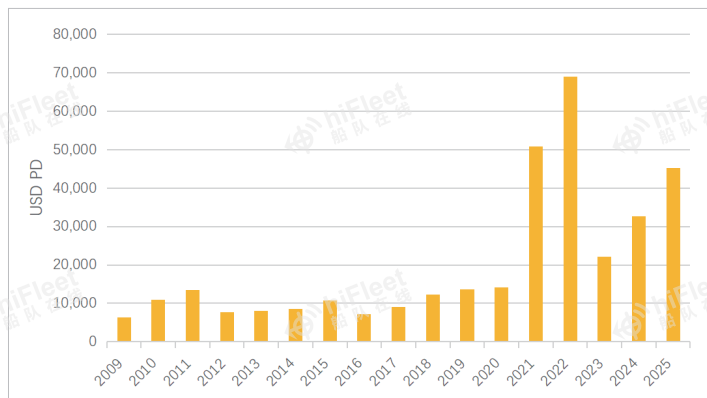
4 2025年油轮年度租金平均水平与2024年基本持平，2025年第四季度原油运输市场增长显著。

1万载重吨以上油轮收益年均水平



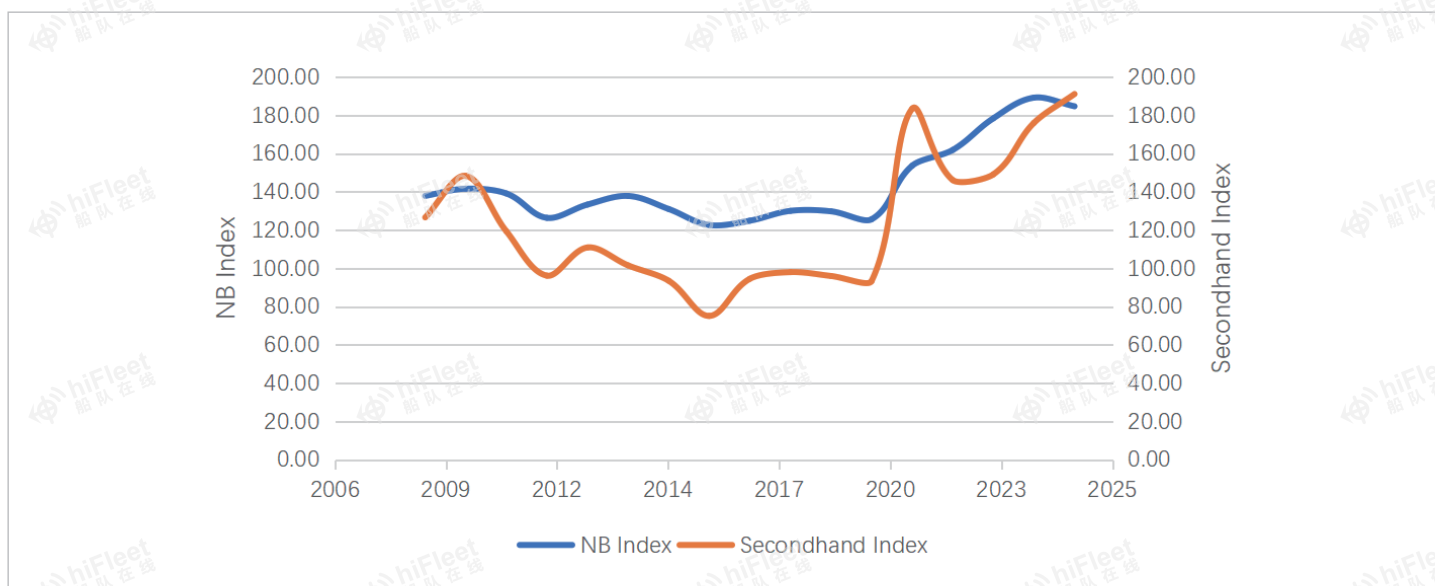
5 2025年集装箱市场相对2024年总体上升了39%，年度平均水平高达45000美金左右。

集装箱年度平均收益水平



6 新造船指数自2008年到2016年间持续回落，到最低点122点；从2021年该指数开始显著回升，2023年又重新回到178点的高位水平，2025年继续保持强劲势头达到184.65点。二手船价格指数在2025年创造了历史记录，达到191点。2025年拆船市场出现了增加的趋势，可预见拆船市场将成为未来航运界讨论的主要话题。

新造船指数和二手船价格指数



展望2026年，随着红海局势归于平静的概率继续显现，首当其冲的应该还是那些因为绕航而受益的船东和航线经营公司，几家大型集装箱运营公司开始计划分阶段回归红海航线，虽然心存顾虑，但长远来说回归红海航线是方向；2026年伊朗威胁关闭霍尔木兹海峡有可能成为扰动航运市场的黑天鹅事件。航运业是个起起伏伏上下往复的行业，市场调节机制一直有效，这几年因为疫情，红海波动，黑海战争等等，航运业持续受益，但航运从业老兵还清楚记得那些艰难的岁月。未来航运业的竞争已不再是单纯的运价竞争，而是绿色能力、人工智能能力、供应链整合能力的综合较量。企业应根据自身规模与资源，选择适合的战略路径，在变革中主动出击，在压力中实现突破，才能在未来海运市场中立于不败之地。

中国传统佳节马年即将到来，感谢您对hiFleet的支持、信任和关照，祝您马年吉祥如意！

刘红



HIFLEET
公众号



航运咨询
公众号



APP