



全一海运市场周报

2023.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.01.02 - 01.06 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场恢复较慢 多数航线运价走低】

元旦小长假后的中国出口集装箱运输市场基本平稳，运输需求恢复较慢，多数远洋航线市场运价走低，拖累综合指数下跌。1月6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1061.14点，较上期下跌4.2%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 12 月制造业 PMI 终值 47.8，与前值持平。由于欧元区、法国以及德国的制造业 PMI 均处于 50 荣枯线之下，表明欧元区制造业已陷入萎缩状态，生产经营活动显著受损。同时，欧洲地区还要面对能源供应危机下的高通胀以及俄乌冲突引发的地缘政治风险，都将给欧元区经济前景带来不确定性和风险。节后市场运输需求恢复情况一般，供求平衡情况不理想，市场运价小幅回落。1月6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 1050 美元/TEU，较上期小幅下跌 2.6%。地中海航线，市场行情基本稳定，供求关系基本稳定，即期市场订舱价格小幅上涨。1月6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 1855 美元/TEU，较上期上涨 0.3%。

北美航线：据研究机构 ISM 公布的数据显示，美国 12 月 ISM 制造业指数下滑至 48.4，连续第二个月萎缩，制造业指数、新订单分项指数、产出分项指数均创 2020 年 5 月份以来新低，显示美国经济增长面临后劲不足的局面。运输需求在节后恢复情况不理想，供需基本面较弱，即期市场订舱价格出现下跌。1月6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 1414 美元/FEU 和 2845 美元/FEU，分别较上期下跌 0.6% 和 7.2%。

波斯湾航线：小长假后运输需求表现不佳，供求平衡情况不理想，市场运价出现较大幅度回落。1月6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 1039 美元/TEU，较上期下跌 11.4%。

澳新航线：节后当地市场对各类物资的需求恢复情况不理想，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，市场运价继续下行。1月6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 589 美元/TEU，较上期下跌 14.9%。

南美航线：节后市场表现疲软，运输需求恢复较慢，供需基本面不佳，即期市场订舱价格继续调整走势。1 月 6 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 1231 美元/TEU，较上期下跌 14.1%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。1 月 6 日，中国出口至日本航线运价指数为 1054.19 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【外贸走弱兼营船回流 运力富余综合指数走低】

元旦假期过后，感染康复情况向好，商业、生产逐步恢复，但受国际海运市场低迷影响，兼营船提前回流内贸增多，沿海运力富余，沿海散货综合指数继续走低。1 月 6 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 1032.18 点，较上期下跌 3.9%。

煤炭市场：市场需求方面，新年伊始，冷空气影响减弱，大部分区域回暖，居民用电需求出现回落，大部分地区电厂负荷接连下降。同时，感染居民逐步康复，企业生产有所恢复，浙江省电厂负荷逆势上行，沿海八省日耗小幅回升至 205.7 万吨，存煤可用天数维持在 14.6 天。煤炭价格方面，本周，产地生产陆续恢复正常，但在煤价弱势下行背景下，各地生产积极性普遍不高，发运以保供为主，环渤海各港合计日均调进保持在 134.5 万吨。受蒙古出口煤炭政策调整影响，煤炭市场预期再现波动，上下游观点有所分歧，煤价较为焦灼。部分贸易商低价出货，下游抄底情绪渐起，出运货盘稍有增多，北方港口调出量小幅上涨至 130.2 万吨。但随春节临近，用煤需求筑顶，需求整体弱势运行，供给相对较为宽松，煤价维持合理区间内运行。运价走势方面，元旦过后，新一年度煤炭长协合同开始兑现，货盘虽然有所增加，但气温上升，叠加下游开工率不足，拉运迫切程度不高。运价连续下跌至成本线，市场抛锚船舶数量逐渐增多，但临近春节，外贸行情下行，兼营船舶回归增多，内贸运力供给宽松下，沿海煤炭运价连续下行。

1 月 6 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 997.34 点，较上期下跌 5.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 592.24 点，较上期下跌 10.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 21.9 元/吨，较上期下跌 3.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 29.7 元/吨，较上期下跌 3.3 元/吨。



金属矿石市场：元旦过后，多地多部委密集召开会议部署新一年稳增长，释放政策进一步宽松信号，叠加感染高峰过后，社会面逐步康复，宏观预期向好。但临近春节，工程收尾，产生企业陆续休假，成材销量均环比下降，终端需求走弱，社库厂库双双增加，钢厂减产明显。虽然预期向好，下游补库过年的需求有所增加，但供需双弱下，货盘增量有限，叠加年底沿海运力较为充足，船多货少下，沿海金属矿石运价继续下跌。1月6日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 695.34 点，较上期下跌 4.7%。

粮食市场：本周，猪肉需求在元旦期间小幅上涨后出现惯性回落，叠加腌腊季收尾，整体消费低迷，猪价震荡下跌。虽然养殖户挺价惜售情绪再起，但饲料成本依旧处于较高水平，利润缩水，加之临近年末，出栏时间紧凑，迫于兑现，生猪存栏有所减少。饲料需求小幅下行，叠加玉米基层售粮缓慢，拉运补库节奏放缓，沿海粮食运输市场运价开始下行。1月6日，沿海粮食货种运价指数报 1151.04 点，较上期下跌 6.5%。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡走弱，国内主营炼厂开工率趋稳，地炼开工率保持低位，仍以排库为主。柴油淡季特征明显，价格承压，市场观望气氛浓厚，交投氛围清淡。但随假期过后，居民逐渐康复，商业出行有序复苏，汽油价格利好支撑有力，又遇发改委成品油上调落地，需求带动下货盘释放有所增多，成品油运价小幅攀升。1月6日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 1117.65 点，较上期上涨 1.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场需求持续低迷 租金指数大幅下跌】

元旦过后，进入国际干散货运输市场传统淡季，巴西长航线铁矿石货盘、煤炭、粮食等各类货盘普遍偏少，三大船型市场运力过剩，且市场对一季度预期相对悲观，市场整体氛围较差，行情惨淡，租金、运价全线下滑，远东干散货租金指数再次大幅下跌。1月5日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 742.50 点，较节前(2022 年 12 月 29 日,下同)下跌 22.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场单边大幅下挫。太平洋市场，周初正值圣诞、元旦假期，虽然澳大利亚部分矿商仍在市场询船，但巴西长航线货盘稀少，船东空放意愿低，运力普遍集中在太平洋市场，太平洋市场运力过剩，运价承压下行。元旦节后，太平洋市场货盘持续释放，但市场预期普遍相对悲观，市场氛围不佳，太平洋市场运价持续走跌。1月5日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8467 美元，较节前下跌 30.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.173 美元/吨，较节前下跌 10.7%。远程矿航线，巴西进入雨季，也是传统发货低迷期，货盘寥寥无几，巴西图巴朗至青岛航线运价跟跌。1月5日，巴西



图巴朗至青岛航线运价为 18.686 美元/吨，较节前下跌 3.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场行情惨淡。太平洋市场，全球经济复苏乏力，国内春节假期临近，市场短期需求下降，煤炭货盘偏少，运力不断累积，船东一货难求，降价揽货现象增多，太平洋市场租金低位下探。尽管市场传出我国可能会恢复澳大利亚煤炭进口的消息，但目前仍无价格优势，对运输市场影响尚不明显。1 月 5 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8563 美元，较节前下跌 18.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.546 美元/吨，较节前下跌 10.6%。粮食市场，圣诞、元旦假期的影响，粮食市场表现不活跃，由于太平洋市场行情较差且船东对南美粮食市场预期较好，空放运力不断增加，粮食运价承压下行。1 月 5 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.200 美元/吨，较节前下跌 4.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌跌不休。圣诞、元旦假期影响，东南亚市场较为冷清，船多货少局面未有改善，东南亚市场日租金自 12 月中旬以来持续下跌。1 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 5503 美元，较节前下跌 23.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.921 美元/吨，较节前下跌 8.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行 成品油运价大幅跳水】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 30 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅低于预期，精炼油库存和汽油库存降幅低于预期。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 4.25%。元旦假期后，疫情有所升温，加剧了全球经济衰退的担忧；中国提高了 2023 年第一批成品油的出口配额。尽管 OPEC+就下调产量目标达成一致，但由于尼日利亚产量恢复带动，12 月 OPEC 石油产量仍在增加，给油价带来压力。普京周四呼吁在东正教圣诞节期间停火 36 小时，遭到基辅方面的拒绝，这或将加大地缘冲突风险，限制了油价的跌幅。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 79.43 美元/桶，较 12 月 29 日下跌 3.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下跌，苏伊士型油轮运价直线下滑，阿芙拉型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。1 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1163.21 点，较 12 月 29 日下跌 8.1%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 1 月中旬货盘逐渐收尾，受 2023 年基本费率调整的影响，各航线 WS 点位较 2022 年均有所下调；假期后市场起步缓慢，整体活跃度较圣诞新年期间并无明显起色。船货观望情绪较浓，租家利用私下成交控制出货节奏；大西洋市场相对安静，部分船东有所动摇开始接受小幅妥



协，运费继续承压下行。下旬货量能否及时跟上，依旧是左右市场的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS54.43，较 12 月 29 日下跌 23.46%，CT1 的 5 日平均为 WS59.81，较上周平均下跌 16.89%，TCE 平均 3.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.25，下跌 23.5%，平均为 WS60.78，TCE 平均 4.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平直线下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS94（TCE 约 3.5 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS173（TCE 约 9.4 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS69（TCE 约 2.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线一落千丈，综合水平持续下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS132（TCE 约 2.6 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS173（TCE 约 5.7 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS170（TCE 约 6.8 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS176（TCE 约 4.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS247（TCE 约 7.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS252（TCE 约 8.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平大幅跳水。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS265（TCE 约 3.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS303（TCE 约 6.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS246（TCE 约 7.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS112 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS199（TCE 约 2.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数止跌上涨 散货船价继续走低】

1 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1182.09 点，环比上涨 0.12%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 1.00%及 0.31%，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别下跌 0.95%及 0.31%。

国际干散货船二手船价格除海岬型散货船上涨外，其余船型均下跌。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 2013 万美元，环



比下跌 1.09%；57000DWT 吨级散货船估值 2422 万美元，环比下跌 3.76%；75000DWT 吨级散货船估值 2695 万美元，环比下跌 0.31%；170000DWT 吨级散货船估值 3649 万美元，环比上涨 2.12%。本期，国际二手散货船市场成交量继续减少，总共成交 6 艘（环比减少 3 艘），总运力 43.60 万载重吨，总成交金额 9170 万美元，平均船龄 14.17 年。

国际油轮二手船价格所有船型均上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3657 万美元，环比上涨 2.49%；74000DWT 吨级油轮估值 3620 万美元，环比上涨 0.22%；105000DWT 吨级油轮估值 5779 万美元，环比上涨 0.39%；158000DWT 吨级油轮估值 6355 万美元，环比上涨 1.21%；300000DWT 吨级油轮估值 8996 万美元，环比上涨 0.34%。本期，国际油轮二手船市场成交与上周相比继续减少，总共成交 9 艘（环比减少 4 艘），总运力 100.73 万载重吨，总成交金额 30530 万美元，平均船龄 16.89 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 234.1 万人民币，环比下跌 0.62%；5000DWT 吨级散货船估值 1427 万人民币，环比上涨 0.15%。本期，国内沿海二手散货船市场成交低迷，总共成交 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 1.59 万载重吨，总成交金额 2380 万人民币，平均船龄 15.32 年。

国内内河散货船二手船价格涨跌不一，涨跌幅度均不大。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 50.6 万人民币，环比下跌 0.55%；1000DWT 吨级散货船估值 120.9 万人民币，环比上涨 1.06%；2000DWT 吨级散货船估值 235 万人民币，环比上涨 0.95%；3000DWT 吨级散货船估值 313 万人民币，环比下跌 0.56%。本期，国内内河二手散货船市场成交平淡，总共成交 14 艘（环比持平），总运力 2.62 万载重吨，总成交金额 2772.5 万人民币，平均船龄 10.79 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

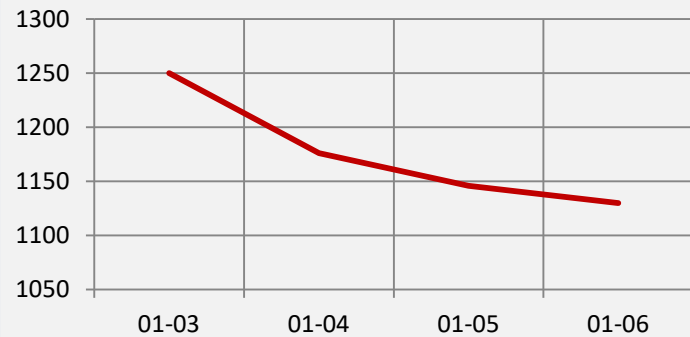
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1 月 3 日		1 月 4 日		1 月 5 日		1 月 6 日	
BDI	1,250	-265	1,176	-74	1,146	-30	1,130	-16
BCI	1,635	-626	1,516	-119	1,504	-12	1,512	+8

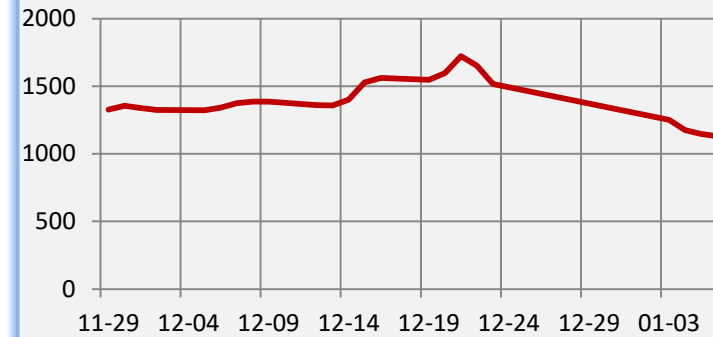


BPI	1,438	-97	1,378	-60	1,332	-46	1,299	-33
BSI	968	-94	912	-56	871	-41	839	-32
BHSI	614	-49	590	-24	571	-19	552	-19

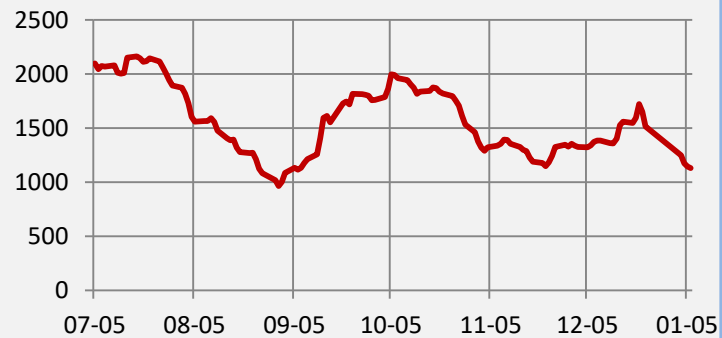
上周 BDI 指数走势



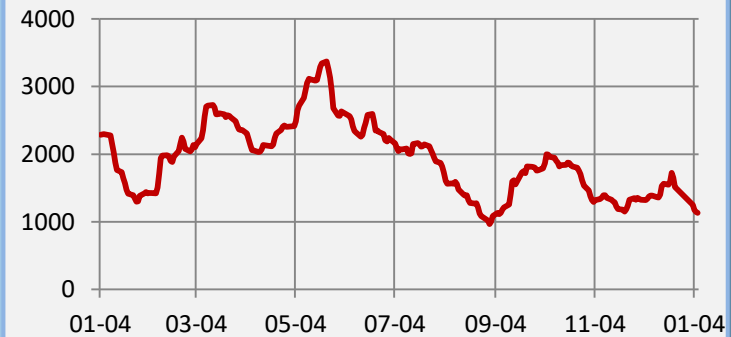
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Osaka Star' Bunge relet 2016 84947 dwt dely Kinuura prompt trip via EC Australia redel Japan \$12,500 - Iino

'Panasiatic' 2005 82962 dwt dely aps EC South America 24 Jan trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$650,000 bb - cnr

'Jag Akshay' 2016 82044 dwt dely Immingham 7/8 Jan trip via US East coast redel China \$22,500 - Cobelfret

'Bahri Grain' 2014 81855 dwt dely aps EC South America 23/24 Jan trip redel SE Asia \$16,000 + \$600,000 bb - Cargill

'Lady Marite' 2009 76529 dwt dely Kobe 8/9 Jan trip via EC Australia redel Japan \$7,000 - cnr

'BBG Leader' 2015 63241 dwt dely CJK ely Jan trip redel WC Central America \$9,000 first 75 days \$12,500 thereafter - Pacific Basin

'Discoverer' 2012 32688 dwt dely Fazendinha prompt trip redelivery East Mediterranean \$11,000 - Cargill

'Papora Wisdom' 2009 28344 dwt dely Qingdao prompt trip via Australia redel China \$9,400 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【全球空箱回流中国：有码头堆存量超 90%，盐田港将冲破 29 年高位！】

近日,随着国际贸易形势对航运业的影响,大量空集装箱溢出流入中国,在中国港口堆积,我国南方一些港口,如南沙港、深圳盐田、蛇口等,以及其他华南区港口,都面临着不小的空箱堆存压力。

空箱堆放 6~7 层

盐田港将冲破开港 29 年以来最大空箱堆存量

大量空箱回流到中国港口,造成堆场紧张,目前,港口企业正为不断增加的空箱压力发愁。特别是盐田港的空集装箱堆存量,已经创下了 2020 年 3 月份以来的新高纪录,而且他很有可能冲破盐田港开港 29 年以来的最大空集装箱堆存量。

各港生产部门也积极安排场地堆存空箱计划,以提高堆场利用率。不过,进入 12 月,空箱挤占堆场资源仍是各枢纽港的压力所在。

部分堆场,临近门口的集装箱落地货柜已堆放至 6~7 层,仅暂落箱场的积压情况较上月有所改善,大约每 2~3 天完成周转。

据了解,位于华东的上海港、宁波舟山港的空箱堆存量,处于高居不下的水平。华南地区港口空箱压港情况尤为严峻。

上个月南沙港港区空箱水平就已比正常库容多了两倍,正常的空箱区内场地,基本都塞满了。

空箱堆场不够用,导致空箱需要放置到其他的堆场,这就造成堆场面临着高达 90%的堆存率。目前南沙港区空箱堆存水平已达到疫情以来最高值,为此,广州港也在内部堆场方面进行优化、挖潜,提高堆存能力,但按照此趋势,空箱压力会变很大。



海外港口方面——

比如美国的洛杉矶港,空箱数量也居于高位。其他大码头像纽约港、休斯顿港也面临同样问题,码头正在增加摆放空箱的区域。不过,截至目前空箱数量高位的情况还没有严重影响到还箱的运作。

美国洛杉矶港空箱情况:

港口相关人士表示,今年下半年以来,全球海运需求减少,海运量下跌,原本出口堆积在海外港口的空箱大量回流,空箱压港情理之中。

根据德鲁里最新报告显示,目前估计有超过 600 万 TEU 的过剩集装箱。去年,因为狂热的集装箱海运市场,新交付的集装箱数量创下了新的记录,生产了超过 700 万 TEU 的集装箱。同时,因为市场供不应求,去年几乎没有报废集装箱。这也就导致大量集装箱,在现阶段出现了闲置过剩的情况。

来源: CNSS

【退船潮!交船潮!集装箱航运市场风浪汹涌】

在经历了过去两年运价飙涨的超繁荣时代后,2023 年全球集装箱航运市场恐将迎来截然不同的局面,随着市场需求的大幅萎缩和运力的快速增长,运价、租金持续大跌,重签长约,减班减舱,提前退船和提前交船将开始涌现。

运价累计暴跌 77%下跌趋势不改

航运咨询机构德路里(Drewry)编制的世界集装箱运价指数(WCI)显示,截止 2022 年 12 月 30 日为止,集装箱船现货运价累计暴跌 77%,而且有可能进一步下跌,表明集运公司的创纪录获利好景告终。

德路里预估,除非出现延期交付,否则今年全球新增运力将达到约 250 万 TEU,创下有史以来最高纪录。与此同时,集运公司还不得不应对美国通胀、多次加息以及欧洲能源危机造成的经济衰退,全球贸易减少和船舶供应暴增两大挑战同时来临。



巴克莱分析师 Alexia Doagani 认为，集运运价要等到全球经济改善、当前的去库存周期结束，以及消费者行为回归常态之后才能稳定。在这之前，集运公司仍要努力与客户谈判，维持长约价值。对集运公司有利的因素包括中国大陆重启的影响无法预测，以及俄乌战争等地缘政治发展可能进一步扰乱市场。

不过，集运公司与客户的谈判可能非常艰辛，随着现货运价下降，预计合约价格也会跟着走低。集装箱物流线上平台 Container xChange 首席执行官 Christian Roeloffs 认为，今年货代公司仍将维持观望，尤其是在今年初。

对于亚洲及中国市场的前景，有机构认为，市场正努力寻求在中国之外，实现供应链采购和制造业的多元化发展；这是一个长期的过程，需要企业制定战略去寻求更具弹性的供应链。预计亚洲区间市场货量会持续增长，越南、印度等国家将成为中国制造业的潜在替代者。

Sea-Intelligence 警告称：“集运公司目前坐拥大量现金且利润丰厚，有可能会陷入新一轮价格战之中。”

重签长约，减班减舱、提前退船，推迟交付

目前，原定于 1 月生效的欧洲线新长约谈判仍陷入僵局。业界人士透露，多家船公司对今年新长约的报价为 2000 美元，主要是看好下半年需求有望回升；但目前欧洲线现货运价仅为 1700 美元左右，货主因此不急于签长约，船货双方都想赌一把，马拉松式谈判可能拖到春节前。

去年，欧洲线长约价格大多为 6000-9000 美元不等，但第四季度现货运价大跌，长约价已有所调整。今年长约价如果从 2000 美元起跳，等于打对折或三分之一，但仍优于疫情爆发之前。因此，集运公司都有提振现货价的压力，先守稳欧洲线长约价，春节后再谈 5 月开始的美国线长约，对亚洲集运公司来说，美国线长约占比更高，影响会更大。

为了稳定运价，集运公司正持续紧缩舱位，估计目前船舶减班率超过 30%，春节后减班率可能拉高到 50%。Container xChange 在最近的报告中指出，2022 年集运运价大幅下跌，并将在 2023 年继续下跌，且因市场面临严重的供过于求，集运公司只能继续减少运力，暂停航次，市场面临巨大波动。

与此同时，运价大跌后，也让租船的船东开始评估付解约金提前还船，集装箱海运业开始涌现“退船潮”。最新数据显示，一些近两年在行情高位时进入市场的租家、货主正在大量退租一些此前高价租入的集装箱船，这股退租潮为疫情以来首见。



有业内人士称，市场传出中远海运、万海都有船舶退租计划。近两年疫情造成货运热潮，很多业者高价租船，随着运价、租金双双暴跌，未来可能会有更多业者提前还船情况发生，也会加速船舶退出市场的速度。

另外，疫情期间由于消费者支出激增，加上港口和铁路等供应链重要节点打结，导致货物运送延误，产品供应短缺，美国进口商争先恐后转用包船，以确保货品供应。如今，眼看海运运费崩跌、集装箱船舱位充足，包括好市多（Costco Wholesale）、家得宝（Home Depot）与 Party City 等厂商都已经退出包船业务。

有船东表示对于 2023 年集装箱海运前景不乐观，但在租金及租船费用双跌下，预测明年会出现退船量大增的状况，全球运力将持续降低。业界认为，此举将为海运业迎来运力重整新契机，对运价将有正面加持效果。

另一家航运咨询机构 Sea-Intelligence 则指出，尽管集运公司正在大力削减运力，但由于前期投入的运力太多，与疫情前的 2019 年同期相比，2023 年春节期间市场运力会大幅过剩。其中，亚洲-美西航线运力比 2019 年同期增加 37.8%，比 2016-2019 年的平均运力水准增加 35.8%。亚洲-美东航线的运力增幅则高达 57%~59%，亚洲-北欧航线运力增幅为 28%~42%，只有亚洲-地中海航线的运力接近疫情前水准。

Alphaliner 称，有集装箱航运公司已经在与造船厂谈判，将一些大型船舶的交付时间从 2022 年年底推迟到 2023 年。据悉，目前地中海航运有许多大型集装箱船闲置在中国水域，预计该公司将把更多的超大型集装箱船交付时间推迟到 2023 年。

Alphaliner 估算，今年集装箱船运力会增长 8.2%，需求约 2.7%。目前全球约有 5600 多艘集装箱船，2590 万 TEU 运力，今年会增加 240 万 TEU，2024 年会增加 280 万 TEU，增幅 8.5%。

全球航运业面临经济低迷风险

联合国贸易暨发展会议（UNCTAD）报告指出，由于战争、疫情、经济动荡等因素影响，全球贸易成长放缓形势可能持续至 2023 年。

另全球大型投资银行指出，在经过俄乌战争和通胀飙升搅局的一年后，全球经济增长将在 2023 年进一步放缓，连带影响航运，全球 80%以上的贸易均依赖航



运，全球航运活动预将相应减少。

根据 UNCTAD 发布的“2022 年海运回顾”报告，预期全球今年海运贸易成长率将放缓至 1.4%，2023 年则将维持此一水平。全球海运贸易在 2021 年则成长 3.2%，总运输量达到 110 亿吨，逆转 2020 年减少 3.8% 的颓势。预期 2023 至 2027 年平均每年成长率为 2.1%，较之前 30 年平均 3.3% 的成长率大幅减少。

报告另指出俄乌战争、新冠疫情持续蔓延、供应链压力、中国大陆经济降温及新冠清零政策，以及全球面临严重通胀及生活成本压力，另港口罢工风险增加，这些等因素皆使物流、海运的复苏面临巨大的风险。

UNCTAD 呼吁对海运供应链进行投资，让港口、船队与腹地连结能更加做好准备，以因应未来的全球危机、气候变迁及低碳能源转型。

数据显示，去年前 10 个月远东到欧洲的货量少了约 8%，到美国少了约 4%。对船公司来说，面对这样的经济状况，假如俄乌战争能够早点结束，欧洲国家就有能力多买些商品，俄乌的战后重建需求也会像洪水一样涌现，不论是散货船运还是集装箱船航运都能受惠，但一切难料。

有专家指出，航运公司今年可能面临更汹涌的风浪，虽然有船公司仍能利用地缘政治不确定性取得和客户协商的筹码，但市场最繁荣的时期无疑已经结束。

来源：国际船舶网

【2023 年全球船海市场展望】

走过 2022 年的市场回调，在纷繁复杂的因素影响下，2023 年国际船舶海工市场走向如何？中国船舶集团经济研究中心研究给出如下判断：

疫情变量和地缘变量氤氲，全球经济增长前景将进一步恶化。全球经济正逐渐由通胀向“滞胀”乃至衰退演变，面临着全面下行的压力，这其中疫情变量和地缘变量将起到重要决定性作用，疫情方面，中国政策全面放开的消费、投资和产业链供应链循环畅通，将利好全球经济；地缘方面，俄乌冲突和中美关系的不确定性，将对能源、贸易、金融、汇率产生影响。多数机构一致判断 2023 年全球增长前景进一步恶化，IMF 预计 2023 年经济增速将由 2022 年的 3.2% 下滑至 2.7%。从国内看，2023 年中央经济工作政策基调是“稳字当头、稳中求进”，扩大内需战略规划纲要和十四五现代物流发展规划发布，2023 年，中国必将以更大政策力度推动经济增长，而且将扩大内需放在优先位置。2023 年将是有利的政策窗口期。



小趋势是影响趋势的趋势，带来改变的改变，2023 年全球船海市场将明显轮动。不同船型背后内在决定要素不同，但遵循同样的逻辑。2000 年以来，油船、散货船、集装箱船和 LNG 船呈现波动走势，大的波动趋势大体一致，但也存在波峰波谷在不同年份的特点。按照历史规律，预计，油船、散货船和集装箱船的波峰将会在 2023、2024 和 2025 等不同年份里出现。

集装箱船市场

2023 年继续回落，2024 年可能更差。

箱船市场目前期租费率急速暴跌，船舶价值快速萎缩，新船交付快速飙升，手持订单创新历史新高，加上供应链堵塞缓解和贸易活跃度减弱，预计 2023 年箱船市场将进一步下行，2024 年可能状况更差，最快要等到 2025 年才能明显好转。

散货船市场

2023 年不会恶化，2024 年有望趋好。

散货船市场当前租金和船价下行，但手持订单持续走低，新船交付预计在 2023 年小幅回升，随后出现下降，考虑到中国经济预期反弹，航运市场供需平衡趋紧，2023 年新造船市场将不会出现大的调整，有望延续当前态势，2024 年行情有望明显好转。

油船市场

2023 年有望明显好转。

油船期租费率不断走高，油船价值节节攀升，手持订单创历史新低，新船交付萎缩至谷底，各方面情况全面支撑 2023 年油船市场朝好的方向发展。

LNG 船市场



2023 年订单大幅回落，但成交量仍将处历史高位。

当前处于在建、前段工程设计和计划阶段产能对应 LNG 船需求分别为 205 艘、391 艘和 312 艘，合计需求 901 艘。预计 2023 年仍有 70 艘左右的订单成交，2023-2032 年年均 40 多艘，对于 LNG 船市场，绝不能在 2022 年订单量的基础上做简单趋势外推。

汽车运输船市场

2023 年延续较好行情，中期走强。

汽车运输船行情刚刚开始，新能源汽车贸易将改变传统汽车贸易格局，行业环保规则日益严苛，推动老旧船舶逐步淘汰，中国将变为全球最大的汽车船运国，国内国际订单行情可期。

海工装备市场

2023 年延续向好态势。

当前海工各类装备利用率都在平稳上升，钻井平台、浮式生产平台和各类海工辅助船表现日益活跃，主要机构对 2023 年油价预测基本上维持在 80 美元/桶以上水平，考虑到前期库存消化、海工内涵不断丰富，海工具备持续走好的基础条件。

海上风电安装船市场

2023 年海上风电将开启明确的中长期增长周期。

在经历 2020 年陆上抢装和 2021 年海上抢装浪潮后，2022 年出现短暂回落，2023 年海上风电新增装机又将迎来爆发式增长，全年预计在 1200 万千瓦以上，乐观预计 2023 年海上风电将开启明确的中长期增长周期，对各类海上风电相关装备的活跃产生巨大的利好。



总的来看，预计 2023 年全球新船订单规模约为 7100 万载重吨、3100 万修正总吨；海工方面，全球成交量预计将进一步增长至 260 亿美元。

来源：中国船舶经研中心

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	S. E.	651~656	865~870		Steady.
Tokyo Bay	490~495	695~700	920~930	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	610~620	1030~1040	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	410~415	615~620	960~965	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	427	628	940	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	370~375	583~588	860~870	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	597~602	1180~1185		Steady.
Rotterdam	385~390	527~533	835~840		Softer.
Malta	S. E.	558~563	907~913		Steady.
Gibraltar	S. E.	574~579	965~970		Steady.

截止日期：2023-01-05

◆ 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
AMITY	BC	180,311		2009	China	1,920	Undisclosed	BWTS fitted
ALEGRE III	BC	55,808		2007	Japan	1,470	Indonesian	BWTS fitted; Dely basis DD passed
ROYAL FAIRNESS	BC	55,654		2011	Japan	1,600	Undisclosed	
BALTIC PEARL	BC	37,227		2014	China	1,900	Undisclosed	BWTS fitted, Ice
MYKONOS BAY	BC	32,411		2009	S. Korea	1,180	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
ELLINIS	TAK	306,507		2007	S. Korea	5,700	Undisclosed	
FPMC C HONOR	TAK	298,078		2008	Japan	5,500	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
JOINT LUCK	TAK	5,206	2,071	1987	Japan	undisclosed	
SYLT	TAK	3,086	2,002	1989	Finland	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
LILA KYOTO	BC	172,566	20,886	1999	Japan	517.00	previous to Pakistan failed

◆ ALCO 防损通函

【俄罗斯石油价格上限机制】

- 欧盟、七国集团和澳大利亚（“价格上限联盟”）最近发布了自 2022 年 12 月 5 日起生效的法规和指南，旨在维持俄油在全球市场的供应，与此同时减少俄油的出口收入（“价格上限机制”）。
- 根据价格上限机制，IG 协会现在将能够为俄罗斯原油运输提供保赔保险，前提是俄罗斯原油从装船到目的港清关的价格等于或低于每桶 60 美元（“价格上限”）。
- 俄罗斯石油产品将于 2023 年 2 月 5 日单独设置价格上限。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2023-01-06	689.120	725.350	5.167	88.186	820.710	63.785	1049.560	466.000	507.990
2023-01-05	689.260	731.600	5.214	88.172	831.230	63.868	1040.790	471.010	511.450
2023-01-04	691.310	729.210	5.268	88.467	827.480	63.766	1056.360	464.690	505.550
2023-01-03	694.750	741.330	5.308	88.991	837.770	63.338	1031.260	472.570	512.440
2022-12-30	696.460	742.290	5.236	89.327	839.410	63.405	1061.930	471.380	513.850

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。

(2) LIBOR 数据

Libor(美元)							
隔夜	4.31386	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.39514
2 个月	--	3 个月	4.81171	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.16543	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.49343		

2023-01-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com