



全一海运市场周报

2023.02 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.02.06 - 02.10 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场恢复缓慢 多数航线继续下行】

中国出口集装箱运输市场在春节长假后恢复情况并不理想，本周运输需求恢复缓慢，供需平衡情况不理想，多数远洋航线市场运价继续下行，综合指数延续下跌走势。随着中国优化防疫措施全力促进经济，运输市场有望持续复苏。2月10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995.16点，较上期下跌1.2%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区2月 Sentix 投资者信心指数为-8.0，好于前值及市场预期，连续第四个月出现回升，显示市场对经济衰退出现的预期基本消除。但投资者信心仍处于负值，而且欧洲地区继续面对较为严峻的能源形势，经济增长乏力的局面正在形成。春节长假后，运输市场供求关系面临压力，市场运价继续下行。2月10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925美元/TEU，较上期小幅下跌3.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格继续小幅下跌。2月10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1724美元/TEU，较上期下跌1.7%。

北美航线：据美国劳工部公布的最新数据显示，美国2月4日当周首次申请失业救济人数19.6万人，环比上升1.3万人，为近六周来首次上升，显示美国就业市场进一步出现放缓。运输需求在节后恢复较为缓慢，供需基本面较为疲软，市场运价延续调整走势。2月10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1293美元/FEU和2553美元/FEU，分别较上期下跌5.1%和5.7%。

波斯湾航线：当地经济形势总体稳定，助力该航线运输需求恢复情况好于其他航线，供求关系良好，市场运价延续反弹走势。2月10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1132美元/TEU，较上期上涨8.8%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续徘徊在低位，运输需求未见明显恢复，市场运价延续下行走势。2月10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414美元/TEU，较上期下跌6.1%。

南美航线：目的地国家近期经济形势较为平稳，但该地区经济基础较为薄弱，在美联储继续加息的周期内，未来较易受到市场大幅波动的影响。节后运输市场继续呈现良好态势，运输需求表现良好，供求关系保持平衡，即期市场订舱价格在上周大涨的基础上继续上行。2月10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1522美元/TEU，较上期上涨5.6%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价继续上涨。2月10日，中国出口至日本航线运价指数为1068.74点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【综合指数小幅下跌 市场减少运力投放】

本周，企业开工提速，但各地大部分商品库存依旧高位，采购补库意愿较低，运价低于成本线，大部分船东削减运力投入降低亏损，沿海散货综合指数小幅下行。2月10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997.7点，较上期下跌0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，十五过后，下游工厂开工提速，工业用电有所提升，冷空气频繁南下，雨雪天气持续，气温下降，居民用电回升，电厂负荷率提升明显，沿海八省电厂日耗187.3万吨，上涨37.8万吨。但煤电旺季接近尾声，下游采购补库意愿不强，各地电厂库存回落，存煤可用天数下降至17.7天。煤炭价格方面，多地释放煤炭增产保供积极信号，加快推进优质煤炭产能释放，产区多数恢复正常生产，但在港口煤炭库存高企，价格倒挂情况下，坑口煤炭销售情况不佳，拉运节奏放缓，产区库存压力上升。同时下游工业需求恢复不及预期，市场情绪较为悲观，煤炭价格弱势下调，交投氛围寡淡，北方港口调出量维持115.5万吨低位，库存继续上涨90.6万吨至2557万吨高位，港口煤炭价格继续下行。运价走势方面，节后下游工厂开工率偏低，各地煤炭库存仍处高位，拉运以保供长协为主，货盘难觅，成交稀少，市场冷清，运价跌至成本线以下，部分低耗新船勉强低价揽货，但油价上涨，运输成本进一步提升，大部分船东选择削减运力投入降低亏损，沿海煤炭运价小幅下行。

2月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收955.3点，较上期下跌1.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收562.79点，较上期下跌2.0%，



其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 20.9 元/吨，较上期下跌 0.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 27.4 元/吨，较上期下跌 0.7 元/吨。

金属矿石市场： 房地产支持政策利好不断释放，国内宏观政策重点转向扩内需，经济预期向好使得钢材需求同步转好，带动铁矿石价格走高。节后钢厂开工率回升，产能恢复使得总体产量回升，铁水产量同步走高。受建筑业复工比例提升影响，钢材消费量上升，但下游复工处于缓慢恢复阶段，需求释放进度相对缓于钢厂复产节奏。同时两会前环保限产超预期以及山东、江苏等多地出台压减或优化钢铁产能政策，钢厂补库需求难有提升，矿石运价低位运行。2 月 10 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 651.34 点，较上期下跌 0.7%。

粮食市场： 市场进入淡季，发改委启动中央冻猪肉收储，屠企增加库存收货，冷冻肉入库增加，市场预期有所提振，但市场上生猪供应充足，终端需求依旧偏弱，猪价涨幅受限，饲料需求受抑。天气转暖，玉米存储难度增加，春耕备耕进入关键时期，农民需要一定资金购买种子化肥，基层售粮积极性增加，市场有效流通粮源充足，玉米价格继续走弱。南方进口玉米及替代品不断到货补充，北上购粮需求减少，沿海粮食运价调头下行。2 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报 1069.08 点，较上期下跌 4.1%。

成品油市场： 土耳其地震导致世界原油供应担忧，国际原油价格稳中上涨。国内经济环境回温，石油需求预计显著增加，上半年进口原油配额相对充沛，炼油利润尚可，炼厂生产积极性好转，开工率上升，资源供应增加。需求方面，天气逐渐回暖，大型工矿基建等工程开工率走高，农业生产陆续展开，柴油稳中向好。零售价兑现上调后，国内多数地区柴油推涨至最新限价水平。汽油需求面支撑有限，各单位根据自身销售和资源情况灵活调整报价。业者补货心态趋于谨慎，市场成交维持淡稳，成品油运价保持平稳运行。2 月 10 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 1113.3 点，较上期下跌 0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型行情惨淡 金指数低位下探】

澳大利亚飓风、巴西雨季等恶劣天气影响铁矿石出货量，国际、国内煤价持续下跌使得煤炭进口需求疲软，本周国际干散货运输市场依旧货少船多，市场需求回升慢于预期，三大船型市场行情惨淡，远东干散货租金指数创 2020 年 6 月以来新低。2 月 9 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 526.62 点，



较上周四下跌 5.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场萎靡不振，运价继续下探。太平洋市场，本周澳大利亚受飓风天气影响，部分港口关闭，发货人出货受到影响，使得太平洋市场原本就不多的铁矿石货盘再次减少，市场再受打击，运价低位再次下探。目前租金水平已明显低于船东运营成本，部分船舶已抛锚。2月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 2693 美元，较上周四下跌 13.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.160 美元/吨，较上周四下跌 2.9%。远程矿航线，上半周巴西受雨季影响货盘稀少，运价持续低位徘徊；下半周，西非、南非释放一些货盘，市场气氛稍有些好转，不过长航线运价仍处于低位。2月9日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.536 美元/吨，较上周四下跌 0.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止涨下跌。太平洋市场，国内煤炭需求仍未有明显回升，国际、国内煤炭仍在不断下跌，市场观望气氛浓厚，交投不活跃，租金在上周小幅企稳回升后本周再次承压下行。2月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7738 美元，较上周四下跌 2.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.169 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。粮食市场，巴西雨季影响其内陆物流，大豆到港延迟，南美粮食市场船多货少，运价继续走跌。2月9日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 35.280 美元/吨，较上周四下跌 4.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场再次下行。本周回国的煤炭货盘偏少，往印度、东南亚地区也有部分货盘，但总体货盘不多，且市场缺乏利好因素刺激，船多货少局面未有改善，东南亚市场日租金再次下跌。2月9日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4983 美元，较上周四下跌 7.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.441 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回暖 成品油运价大幅上扬】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2月3日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存增加，汽油库存超预期增加。在产量增加的帮助下，美国原油库存不断刷新半年来新高。多位美联储决策者周三表示支持以更小幅度加息，投资风险增大，打压油价回暖。土耳其和叙利亚部分地区地震，造成的石油设施损坏，尽管没有预期那么严重，但或多或少会给供给带来影响。俄罗斯副总理表示，俄罗斯本月迄今的原油产量与1月的规模一致，就欧盟上周出台的针对俄罗斯石油产品的禁运，莫斯科将在3月初推出反制措施，地缘紧张局势持续支撑油价。中国需求复苏的乐观，特别是春节期间的旅行量激



增，增强了市场对其前景的信心。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 84.19 美元/桶，较 2 月 2 日上涨 2.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价持续回暖。2 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1195.14 点，较 2 月 2 日上涨 14.1%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 2 月下旬装期货盘消化过半，大西洋市场活跃度明显提升，多个西非和美湾货盘同时在市场上寻船，船东持续推动市场；由于部分货盘装期相对靠前，符合要求的船位开始紧张，进一步推高成交的 WS 点位；租家通过控制出货节奏等方式，降低市场热度。市场能否延续热度，仍需要看后续货量。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS53.80，较 2 月 2 日上涨 8.85%，CT1 的 5 日平均为 WS51.10，较上期平均上涨 5.32%，TCE 平均 2.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.64，上涨 21.16%，平均为 WS53.89，TCE 平均 3.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价稳定在 WS112（TCE 约 4.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS162（TCE 约 8.1 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价保持在 WS56（TCE 约 0.6 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS161（TCE 约 3.6 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS188（TCE 约 6.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS163（TCE 约 5.7 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS181（TCE 约 4.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS193（TCE 约 4.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS186（TCE 约 5.0 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反弹，综合水平大幅上扬。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS218（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS143（TCE 约 2.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS124（TCE 约 2.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS128 水平（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS289（TCE 约 4.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.2 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国际散船价格上涨】

2月8日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1167.08点，环比下跌0.39%。其中，国际油轮船价综合指数、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下跌0.33%、0.29%及1.32%，国际散货船价综合指数环比上涨2.39%。

国际干散货船二手船价格所有船型均上涨。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1957万美元，环比上涨3.17%；57000DWT吨级散货船估值2596万美元，环比上涨2.29%；75000DWT吨级散货船估值2775万美元，环比上涨3.15%；170000DWT吨级散货船估值3762万美元，环比上涨0.75%。本期，国际二手散货船市场成交与上期相比有所减少，总共成交11艘（环比减少4艘），总运力85.59万载重吨，总成交金额29205万美元，平均船龄8.09年。

国际油轮二手船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值3726万美元，环比下跌0.19%；74000DWT吨级油轮估值3838万美元，环比上涨0.94%；105000DWT吨级油轮估值5800万美元，环比下跌2.48%；158000DWT吨级油轮估值6526万美元，环比上涨0.29%；300000DWT吨级油轮估值9128万美元，环比上涨0.60%。本期，国际油轮二手船市场成交保持平稳，总共成交20艘（环比减少9艘），总运力289.23万载重吨，总成交金额58160万美元，平均船龄17.80年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续下跌。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231.2万人民币，环比下跌0.25%；5000DWT吨级散货船估值1357万人民币，环比下跌0.35%。本期，国内沿海二手散货船市场成交相对平淡，无成交记录。

国内内河散货船二手船价格涨跌不一。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51万人民币，环比上涨0.27%；1000DWT吨级散货船估值120万人民币，环比上涨0.85%；2000DWT吨级散货船估值232万人民币，环比下跌3.67%；3000DWT吨级散货船估值287万人民币，环比下跌2.35%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上期相比有较大减少，总共成交25艘（环比减少23艘），总运力6.63万载重吨，总成交金额7906.7万人民币，平均船龄6.56年。

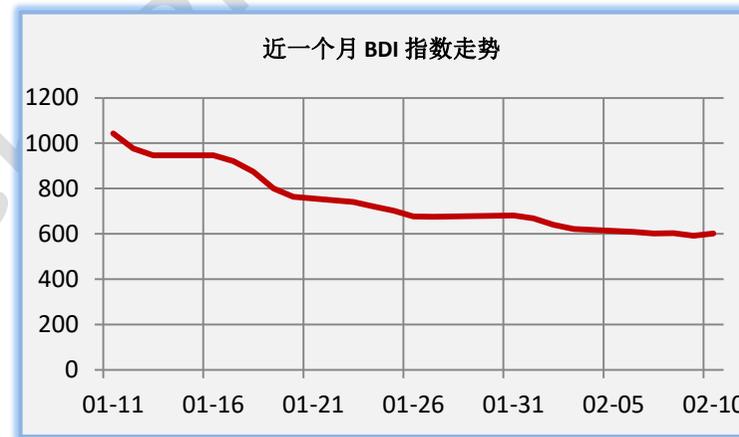
来源：上海航运交易所

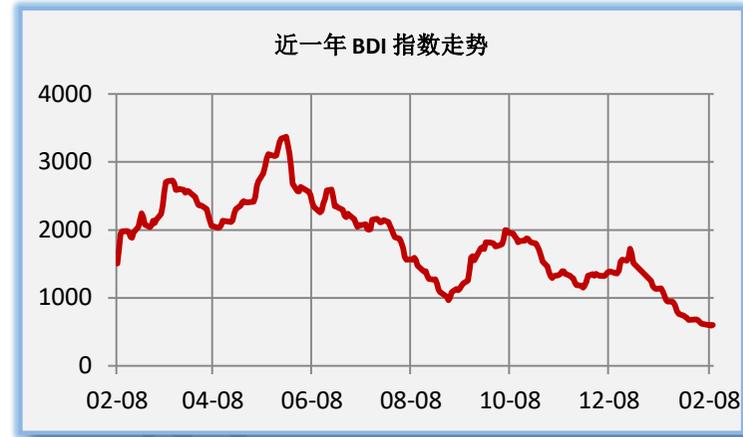
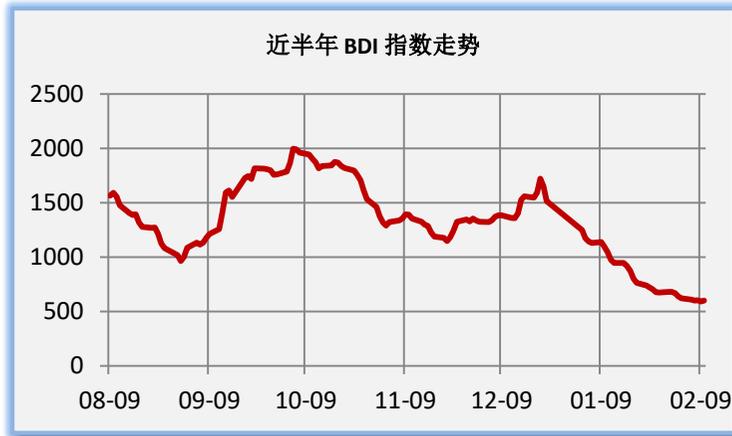


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2月6日		2月7日		2月8日		2月9日		2月10日	
BDI	608	-13	601	-7	603	+2	592	-11	602	+10
BCI	419	-10	443	+24	474	+31	452	-22	486	+34
BPI	907	-33	867	-40	856	-11	861	+5	864	+3
BSI	680	-2	667	-13	651	-16	636	-15	628	-8
BHSI	436	0	437	+1	437	0	436	-1	436	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	03/02/23	27/01/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	14,750	15,000	-250	-1.7%
	三年	15,500	16,000	-500	-3.1%
Pmax (76K)	一年	13,500	14,000	-500	-3.6%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,750	13,750	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	10,000	9,750	250	2.6%
	三年	9,500	9,000	500	5.6%

截止日期: 2023-02-07



3. [租船信息摘录](#)

(1) [航次租船摘录](#)

'Double Miracle' 2014 95444 dwt dely Lianyungang spot/prompt trip via North China redel Japan intention iron ore \$9,200 - Deyesion

'Smirni' 2020 81834 dwt dely aps EC South America 20/22 Feb trip redel Singapore-Japan \$13,300 + \$330,000 bb - Bunge

'Caravos Harmony' 2013 81670 dwt dely aps Fazendinha 25/28 Feb trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$10,000 - Langlois

'Da Tong' 2013 81104 dwt dely aps EC South America 24 Feb trip redel Singapore-Japan \$12,750 + \$275,000 bb - ADMI

'Chailease Cherish' 2013 76195 dwt dely aps EC South America 22/23 Feb trip redel Singapore-Japan \$13,000 + \$300,000 bb - Louis Dreyfus

'Pan Rapido' 2011 56915 dwt dely Saldanha Bay mid Feb trip redel Jubail intention manganese ore \$11,300 + \$50,000 bb - Oldendorff

'Sweet Lady III' 2006 55838 dwt dely EC South America 19/24 Feb trip redel A.R.A.G. \$10,000 - Meadway

'Diamond Sky' 2012 55437 dwt dely S Brazil prompt trip redel US Gulf intention grains \$8,000 - Seacape

'Xin Chun Xiao' 2013 46947 dwt dely Batangas prompt trip via Indonesia redel China \$6,000 - Cambrian

'Hope' 2011 34146 dwt dely Aratu 18/25 Feb trip redel Constanza \$8,000 - Cargill



(2) 期租租船摘录

'Medi Amalfi' 2017 87605 dwt dely Kinuura 19 Feb 12/14 months redel worldwide \$17,750 - Daiichi

'Sian' 2023 82300 dwt dely ex yard CJK 14/19 Feb 1 year redel worldwide \$15,000 - Norden

4. [航运&船舶市场动态](#)

【如何有效布局 2023 年全球货运战略】

过去一年半里，货运人竞争激烈。新年伊始，市场再次悄然变化，产能争夺战一触即发。由于地域悬殊，航运持续面临着挑战，内陆拥堵、地缘政治局势、爆仓、港口延误、空白航行等等，这无疑给每一位货运人都带来了考验。

从目前来看，农历春节前的出货小高峰给各货运公司带来了不小的积极性。自去年年底以来，出货增加，油价下调，卡车司机面对订单需求呈现出“应接尽接”的局面，港口货箱积压得到了相应的改善。虽然码头箱量过剩的现象还没有完全恢复，不过随着全球生产活动的加速恢复，国内疫情防控政策的放开与优化，中国的进出口贸易将稳中向好。

但是，我们不可否认供应链的复杂性以及未来发展的不确定性，在全球货运市场中，每个托运人都需要为潜在的挑战制定合理明智的战略对策。因此，我希望借助一些运输建议给托运人带来一些启发，不断优化新一年的全球货运战略。

确保供应链模式和渠道的多样化

过去几个月，全球大部分贸易通道的运力需求都有所下降。然而，并非所有市场都是一成不变的。统计数据显示，世界杯开赛前半年，中国对中东地区的出口商品数量显著增加。此外，在区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）等重点政策的积极推动下，“中欧班列”、海铁联运班列不断寻求新突破，进出口所辐射的范围涵盖了沿线国家和地区人民生活生活所需的方方面面，运输货物品类已由开行初期的手机、电脑等 IT 产品，逐渐扩大到服装鞋帽、汽车及配件、



粮食等。

健全的全球供应链战略在模式和渠道上是多样化的，根据每个地区的细微差别和独特的市场条件将合同和现货定价相互融合。虽然许多贸易航线开放了更多运力，但是货运人也应该继续争取 4 - 6 周的海运交货时间，并尽快备选空运以防拥堵的情况再次发生。

“多式联运”也不失为一种理想方法。比如，中老铁路开通后，铁路和卡车联运变为可能，托运人可以选择双向铁路+卡车货运解决方案来助力门到门跨国运输的无缝衔接，且成本更低。这项服务将边境海关报关时间缩短 24 小时，而昆明至泰国的运输时间也从原来全程以卡车运输的 8 天缩短至 2-3 天。

托运人也可以依靠供应链专家提供的市场洞察和专业知识，及时了解每个地区、模式和贸易路线的潜在挑战。以上海港口为例，货运企业能否充分利用国家政策，带动长三角的各港口联盟，并运用港口的有限核心资源实现紧密合作，就成为了考察其专业度与资源调配能力的重要维度。罗宾升从航运、海运和内陆托运等维度出发，每个月定期深度分析物流市场影响因素和趋势，帮助托运人更好地实现提前规划。

降本增效

据交通运输部网络货运信息交互系统统计，截至 2022 年 9 月底，全国共有 2382 家网络货运企业(含分公司)，整合社会零散运力 549.3 万辆，整合驾驶员 496.9 万人。一项对大型托运人的调查显示，62% 的人表示有效降低供应链成本成为托运人最大的痛点与难点，罗宾升认为短期内很难达到理想状态，降低成本成为当务之急。企业运营成本的优化，资金的高效获取都需要以数字化、系统化、智能化为基础。

例如，针对新能源汽车为主的直销模式的交付难题，选择以新能源汽车为主的第三方车辆交付服务平台业务，可以获得到家、到仓覆盖全国的多种交付方案，降低汽车行业的交付成本，提高服务体验。

对于一个企业来说，货运策略的实施有难有易，但即使无法大幅度调整策略，简单地改变就足以节省很大成本。比如，拼箱运输是解决费率和确保货物安全交付的理想之选。其次，使用专业的在线关税搜索工具可以帮助托运人轻松查询相关的进口关税额，并评估其潜在的退税额。当然，还包括一些其它策略，如有效使用国际贸易术语解释通则，利用订单管理以及货运供应商的商业报告等，都能在实际操作中实现降本增效。



数据与技术双管齐下

艰难时刻已经过去，在日益复杂的物流环境中，新一年的货运人应该重整旗鼓。根据经济指标来进行货量预测和库存管理，并将这些库存放置在更靠近终端客户的地点将变得至关重要，尤其是在日益复杂的物流环境中。一项调研表明，三分之二的全球商业领袖认为提高其供应链的可视性至关重要，以保持业务未来的运营稳定性，并尽早发现任何潜在的挑战，例如通货膨胀导致的成本上升或意外港口拥堵导致的额外货物存储成本。

在 2021 年全球动力电池的装备比例中，中国已经超过了 50%，车载显示屏中国的占比将近 1/3。供应链在区域布局上将呈现出短链化、区块化的分布式发展趋势，在此趋势下，供应链数字化转型正在加快，特别是数字规划、数字供应、数字制造和数字物流。

精准的技术和数据可以在无所适从的情况下帮助托运人确定各自的经济影响、库存与销售比率等等。例如，在汽车物流中，罗宾升采取“区块链”+“整车物流”的形式来提供区域配送中心的解决方案，通过专业的技术工具可以保持货物跟踪的可视性，解决了整车物流供应链上主机厂，第三方物流服务 (3PL) 承运商，经销商各参与方之间的问题。我们自主研发的运输管理系统 Navisphere® 增强了船舶路由和跟踪功能，以提高港口 eta 的效率和准确性，并在发现变化时自动发送更新，及时调整需求的预见性。

优秀的供应链战略层出不穷，物流领域没有唯一的万能公式。每一个企业的供应链都是独特的，需要同样独特的策略。最好的应对之策便是与专业的供应链伙伴合作，根据业务目标确定正确的战略，更好地应对每一次挑战。

来源：航运界

【2023 年的航运业：干散货看好，油轮待观察，化学品运力紧张】

在经历了动荡的 2022 年之后，船舶经纪公司 Simpson Spence Young (SSY) 合伙人 Stanko Jekov 在其 2023 年展望报告中表示：“俄乌冲突的后果在整个 2022 年产生了严重影响，毫无疑问，这种影响将持续到 2023 年。虽然新冠疫情在‘纸面上’看来已经过去，但其挥之不去的影响仍然存在，并继续影响着全球供应链。因此，我们经历了经济增长的普遍放缓和货币政策的日益收紧，利率上升以应对不断上升的通货膨胀。除此之外，航运市场的脱碳仍然是一个重要的挑战，我们必须共同应对。国际海事组织正试图改善现有船队的碳排放性能，同时努力鼓励采用低碳或零碳燃料替代品。这些措施的效果如何还有待观察。在这份报告中，SSY 的专家研究了这些因素如何影响 2022 年的航运市场，并就我们在 2023 年可以预期的情况提供了见解。我只想说，上述因素将在



未来一年继续影响我们的业务。”

干散货市场

海运干散货贸易预计将在 2023 年恢复增长。然而，全球钢铁业疲软、粮食贸易限制以及货物供应中断(如印度尼西亚宣布的铝土矿出口禁令)，将拖累扩张步伐。

油轮市场

印度和中国已经增加了对俄罗斯原油的进口，还有待观察它们愿意和能够接受多少，以及是否会达到价格上限。俄罗斯表示不会遵守价格上限。目前而言，俄罗斯石油已经转移到中东，还有大量石油流向拉丁美洲、非洲和次大陆的空间。

化学品市场

对于化学品市场来说，2023 年将是动荡的一年。运力供应仍然紧张。专用化学品船的订单量非常小，过去 6 个月不到 40 艘。然而，较低的报废价值阻滞了船东的拆解活动。

有人可能会说，随着近年来液化天然气技术在一定程度上的稳定——尽管在密封和发动机设计方面不断进行调整——以及过度老化/小型蒸汽轮机机组受到越来越多的监管变化的影响，液化天然气市场比 VLCC 新造船市场处于更舒适的位置。

碳排放的影响

2023 年将是广受期待的碳排放法规生效的一年。这将对货运供应产生什么影响?这些规定一旦生效，情况还有待观察。我们强烈建议我们的客户走在前面，开始采取措施做好准备——特别是将航运纳入排放交易体系。



金融大环境

远期利率曲线表明，市场目前对未来一段时间内利率持续走高的预期(从 2024 年开始曲线趋平，表明随着全球通胀压力减轻，各国央行可能开始放松利率)。然而对船东来说，这意味着资本成本将在较长时期内大幅上升，远远超过近年来的水平。

来源：航运界网

【BDI 连跌五周创两年半新低！散货船运价即将见底？】

散货船需求持续疲软，波罗的海干散货运价指数（BDI）进入新年以来已经连续第五周下跌，创两年半以来新低。

2 月 3 日，BDI 指数下跌 19 点至 621 点，是 2020 年 6 月 4 日以来新低，日跌幅约 3%，周跌幅 8.1%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）下跌 16 点至 429 点，创下 2022 年 9 月 1 日以来低点，日跌幅约 3.6%，周跌幅 20%，同样是连续第五周下跌。好望角型船平均日获利下跌 127 美元至 3561 美元。

同日波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下跌 48 点至 940 点，也是 2020 年 6 月 15 日以来最低点，日跌幅约 4.9%，周跌幅 10.8%；巴拿马型船平均日获利下降 438 美元至 8456 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）下跌 2 点至 682 点，日跌幅 0.3%，但近一周上涨近 5%。

业界人士指出，过去一周干散货海运市场呈低迷态势，受大型船舶行情有限的拖累，BDI 指数截止 1 月 27 日呈现连续 9 个交易日下跌，尽管在新增货盘的刺激下，船东仍尝试提高喊价，使 BDI 指数于 1 月 30 日、1 月 31 日出现小幅弹升，不过因需求增量仍较为有限，上周三（2 月 1 日）起 BDI 指数再次转跌。

上周在好望角型船市场，周初因澳大利亚主要矿商均在市场询盘，需求总体平稳，但下半周货盘出现减少，成交氛围冷清，运力过剩格局加重，促使多运输铁矿石的好望角型船运价减少；而在中小型船市场，尽管南美粮食航线 2 月上旬装期需求较为活跃，但货盘的些许增加扭转市场供需格局，依旧船多货少，导致多运输煤炭和谷物的巴拿马型与超灵便型船运价涨跌互见。

2020 年初新冠疫情爆发后，BDI 指数在同年 5 月 13 日最低跌至 398 点，同年 6 月中旬重新站上 1000 点。之后随着集运运价暴涨，不少货载转向散货船，再加上塞港问题，2021 年 10 月 7 日 BDI 最高达到 5650 点。然而，由于中美贸易战升温，中国防疫政策影响经济，BDI 开始滑落，去年年初起受俄乌战争影



响，指数波动幅度加剧。

进入 2023 年，散货船市场持续低迷，BDI 指数连跌五周。虽然短期内难以扭转颓势，但业界人士指出，随着经济回暖，第二季度之后市场表现会逐渐好转。

富瑞发布研报称，预计散货船运价接近见底，主要因为春节过后通常有季节性反弹，加上远期运价高于目前的现货运价，同时预期中国需求复苏带来的利好，足以抵销今年美国对主要矿产商品需求疲弱的负面影响。

另外，国际货币基金组织（IMF）在近日发布的《世界经济展望报告》中更新内容，2023 年全球经济增长预估为 2.9%（原为 2.7%），并预计在 2024 年上升到 3.1%，同时预估 2023 年中国经济增长为 5.2%。

来源：国际船舶网

【2023 年，全球集装箱港口拥堵持续缓解】

航运界网消息，德路里（Drewry）在其《港口和码头报告》（The Ports and Terminal Insight）中指出，尽管罢工行动在一定程度上干扰了港口的正常运营，但到 2022 年年底，泊位等待时间将发生明显改善，这一趋势预计将持续到 2023 年。

《港口和码头报告》是一份涵盖集装箱港口和码头市场最新发展的季度报告。该报告指出，在经历了两年多的拥堵后，港口开始出现改善迹象，但是泊位等待时间仍然显著高于疫情开始前的水平。据悉，2019 年，泊位等待时间占船舶在港时间的 17% 以上，但在 2021 年和 2022 年，该占比增至 25% 以上。

尽管码头工人和其他运输部门罢工加重了对港口的破坏程度，但在 2022 年下半年出现了明显的好转。截至 2022 年第四季度，只有北美和大洋洲地区的泊位等待时间占比明显高于 2019 年的水平，超过 10 个百分点；欧洲地区的泊位等待时间占比为 16.6%，较 2019 年 15.4% 的平均水平仅高出 1.2 个百分点。

其中，非洲港口样本的改善可以归因于丹吉尔地中海港（Tanger Med）总容量扩大后的更高要求，但该地区的许多其他港口也有明显改善。德路里预计，由于经济增长放缓以及季节性需求的恢复，货物需求减少，2023 年的船舶等待时间和港口拥挤程度将恢复到疫情前的水平，而后的迹象在今年的前几周非常



明显。

来源：航运界

【Alphaliner：全球近 6%的集装箱船处于闲置状态】

Alphaliner 的数据显示，目前全球有近 6%的集装箱船处于闲置状态，而一周前这一比例还不到 5%。看来，现在失业的主要是由航空公司控制的中小型船舶。

Alphaliner 的统计显示，由于货运水平、货运量和港口拥堵恢复到 covid-19 之前的水平，目前共有 338 艘船舶(总计约 148 万标准箱)处于闲置状态。

不活跃的船队以 1000 TEU 至 2000 TEU 船舶为主，闲置船舶 74 艘，其次是 3000 TEU 至 5100 TEU 范围，其中闲置船舶 64 艘。

除了 12500 标准箱以上的超大型和超大型船舶，所有船型的不活跃船舶数量都有所增加，这些船舶的不活跃船舶数量基本保持稳定，只有 31 艘。

闲置船舶是指不产生收入的船舶，如处于热泊或冷泊期的船舶，处于比正常时间长时间的服务任务之间的船舶，被逮捕、拘留、遗弃或因任何其他原因闲置的船舶。

Alphaliner 表示：“即使航速放缓，新造船交付推迟，运费下降和货运量下降，仍将继续推动商业闲置吨位的增加。然而，目前失业人口的增长速度略低于预期。”

运营商控制的闲置船舶继续占据主导地位，总容量为 651488 标准箱，而非运营船东闲置吨位为 84651 标准箱。

与此同时，干船坞的船舶数量为 189 艘，比两周前增加了 24 艘。在运力方面，正在进行维护、修理和改装的船舶仅适度增加了 35777 个标准箱，达到 741467 个标准箱。

来源：物流巴巴



【德鲁里全球集装箱指数 32 个月来首次跌破 2000 美元】

德鲁里世界集装箱指数(WCI)自 2020 年 7 月以来首次跌破 2000 美元的心理关口，这是中国春节后报道的第一组报价。

不过，必须指出的是，2015 年初的 WCI 也出现了类似的报价。因此，从技术上讲，感染率处于大流行前的水平。

欧美房价本周下跌 4%，触及 6000 美元，远低于 2022 年的水平。大约五周后，所有贸易航线的即期汇率都出现了每周亏损。尽管中欧和中美汇率继续扩大跌幅，但上海-热那亚汇率目前仍处于与 2019 年 12 月相同的水平。

我们已经看到，去年散货费率是如何上涨的，这不仅是因为散货需求，还因为集装箱供应链的高度中断，全球集装箱货物的一部分是在散货船上预订的。然而，清算供应中断和集装箱运输公司的空间也逐渐影响到散货费率。托普费尔多用途指数(Toepfer's multi-purpose Index)在其最新报价中录得 15137 美元，跌幅超过最高点的三分之一。

自去年 12 月的低谷以来，中国制造业的月度数据有所好转，这将是一个有趣的场景，但这些数据能否在短期内遏制利率的下降，仍有待观察。

来源：物流巴巴

【2M 联盟解体，跨太平洋市场重新洗牌】

据海洋情报公司(Sea-Intelligence)称，2M 联盟即将解散，这将导致深海网络竞争格局的变化。

更具体地说，尽管正式分拆要到 2025 年 1 月才会发生，但在两年的过渡期内可能会发生渐进的变化。

假设另外两家联盟保持完整，并且订单按时交付，那么跨太平洋公司“纯粹”拆分 2M 后，运力市场份额的变化情况如下图所示。

“然而，在我们讨论这个问题之前，新船的交付不仅仅是增加运力的问题，因为租来的船将被退回，老旧的船将被报废等等。根据这些假设如何发挥作用，



结果可能会有很大的不同，” Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 评论道。

因此，丹麦海事数据分析公司选择基于一个非常简单的假设来创建一个基线，即承运人一般都会接受新船的交付，无论这些船的大小如何，它们将在所有全球贸易之间进行内部级联运力，从而最终结果将是整个运营网络的运力均匀增长。

根据这一基准，就整个跨太平洋航运而言，马士基将是主要承运商和联盟中最小的，其运营能力与行业中合并后的小众承运商相当。

根据 Sea-Intelligence 的报告，与马士基相比，MSC 的定位将更强，但它仍将略小于 THE Alliance，而 Ocean Alliance 将在市场上处于极其强大的地位。

在亚欧航线上，情况基本与跨太平洋航线相同，唯一的例外是小众航运公司在这一贸易中扮演着非常边缘的角色。

来源：物流巴巴

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.	660~665	840~845		Steady.
Tokyo Bay	465~470	690~695	935~940	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	675~680	1030~1035	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	480~485	680~685	860~865	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	477	700	945	+ oil fence charge usd 95	Holiday
Singapore	418~423	672~677	833~838	+ 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.	664~669	1180~1185		Steady.
Rotterdam	417~422	609~614	850~855		Softer.
Malta	S. E.	632~637	900~905		Steady.



Gibraltar	S. E.	634~639	940~945		Steady.
-----------	-------	---------	---------	--	---------

截止日期: 2023-02-09

◆ 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	03/02/23	27/01/23	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,400	3,400	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,150	3,150	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,850	2,850	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	03/02/23	27/01/23	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	12,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	8,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,450	6,450	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,400	0	0.0%	

截止日期: 2023-02-07

(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	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2024-2025	Nissen Kaiun - Japanese	4,530	
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, South Korea	2024	Al Seer Marine - Abu Dhabi based	Undisclosed	scrubber and LNG ready
12	Container	13,000 teu	Hyundai Samho, Korea	2025	CMA CGM - French	17,500	methanol-fuelled
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027	Mitsui OSK Lines - Japanese	24,750	
1	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2025	Kumiai Navigation - Japanese	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
UBUNTU UNITY	BC	190,000		2023	China	undisclosed	Maran Dry - Greek	*DF LNG, Incl long TC
UBUNTU COMMUNITY	BC	190,000		2023	China	undisclosed	Maran Dry - Greek	attached, dely Q1 2023
THALASSINI ASTRID	BC	179,816		2014	China	3,400	Tomini - U.A.E	BWTS/Scrubber fitted, Eco
LIBERTY K	BC	82,217		2010	China	1,950	Greek	BWTS fitted
HAMPTON BAY	BC	81,508		2009	Japan	2,000	Greek	BWTS fitted
OCEANIC POWER	BC	78,173		2013	Japan	2,350	Greek	BWTS fitted, bss 18 month BBHP structure
NAVIOS LIBERTAS	BC	75,511		2007	S. Korea	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
SPRINGFIELD	BC	63,614		2020	China	3,075	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted, Incl TC attached
NAVIOS AMARYLLIS	BC	58,735		2008	China	1,470	Indonesian	
SERENITAS N	BC	56,556		2011	China	1,250	Greek	BWTS fitted
VENTURE OCEAN	BC	38,947		2015	China	1,850	Italian	BWTS fitted, bss dely Mar 23'
BBC NEPTUNE	BC	37,506		2010	China	1,200	Turkish	BWTS fitted
SPRING BREEZE	BC	36,258		2012	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
AS ELENA	BC	34,421		2011	S. Korea	1,330	Turkish	BWTS fitted
CAMILA	BC	34,334		2015	Japan			
TIA MARTA	BC	34,334		2015	Japan	1,950	Turkish	en bloc
LAVIEEN ROSE	BC	33,398		2014	Japan	1,750	Undisclosed	OHBS, bss index linked TC back
PAXI	BC	28,734		2010	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted

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
RIO CENTAURUS	CV	42,604	3,426	2010	Germany	1,890	Norwegian	Scrubber fitted, Incl TC attached, Ice Class II
TRF KAYA	CV	39,337	2,824	2007	S. Korea	1,500	Norwegian	BWTS & Scrubber fitted, Incl TC attached
NORTHERN VIVACITY	CV	37,901	2,742	2005	Germany			
NORTHERN VOLITION	CV	37,874	2,742	2005	Germany	2,600	Undisclosed	en bloc*, ice class



TS MOJI	CV	13,002	962	2006	S. Korea			
TS SHANGHAI	CV	11,833	962	2006	S. Korea	4,000	European	en bloc**, BWTS fitted
TS YOKOHAMA	CV	11,787	1,096	2019	Japan			

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
SEAHERO	TAK	306,507		2006	S. Korea	5,600	U. A. E	
INHERIT	TAK	299,325		2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ARZOYI	TAK	299,152		2002	Japan	2,670	Chinese	BWTS & Scrubber fitted auction sale, non classed & laid up
AETHER	TAK	113,849		2007	S. Korea	3,700	Middle East	BWTS fitted, uncoiled
ALBUM	TAK	105,857		2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ATLANTIS	TAK	105,400		2008	Japan	3,730	Greek	
HAFNIA COLUMBIA	TAK	76,604		2007	China	2,280	Undisclosed	**BWTS fitted
HAFNIA KRONBORG	TAK	73,708		2007	China	2,280	Undisclosed	
SUNNY HORIZON	TAK	49,999		2010	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
PINK CORAL	TAK	49,474		2003	S. Korea	undisclosed	U. A. E	
MARKOS I	TAK	45,592		2005	Croatia	1,720	Chinese	BWTS fitted
LOUKAS I	TAK	45,568		2005	Croatia	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
EGEIRO CYAN	TAK	13,241		2008	S. Korea	700	Undisclosed	
NORMANNA	TAK	10,044		1996	Italy	575	Turkish	BWTS fitted, StSt, Ice IC
JEY HOPE	TAK	8,981		2008	S. Korea	830	U. A. E	BWTS fitted
SEAPEAK VISION	TAK/LNG	12,211		2011	China	2,700	Sole Shipping - Cypriot	***Incl BB charter to
SEAPEAK UNIKUM	TAK/LNG	12,210		2011	China	2,700	Sole Shipping - Cypriot	Titan, Ice Class II
BW THOR	TAK/LPG	58,610		2008	S. Korea	5,500	Undisclosed	BWTS fitted

◆ 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
JASMINE 201	BC	73,807	9,928	1999	Japan	undisclosed	
ROSE	TAK	4,287	1,959	1998	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
MSC FLORIANA	CV	31,205	8,774	1986	Germany	525.00	
BUNGA MAS ENAM	CV	8,668	4,751	1997	Malaysia	320.00	
GAS SPIRIT I	TAK/LPG	55,173	20,300	1980	Finland	604.00	as is Fujairah, Heavy non ferrous content

◆ALCO 防损通函

【国际扣船实务 - 土耳其】

在土耳其扣押船舶主要是根据 2012 年 7 月 1 日生效的《土耳其商法》（Turkish Commercial Code “TCC”）。在该法筹备工作中，起草委员会将《国际扣船公约》（1999 年）（“1999 公约”），尽管土耳其当时尚未批准“1999 公约”，但是土耳其商法下的扣船制度反映了“1999 公约”的规定。

【深入剖析——BIMCO 适用于定期租船合同的 CII 条款】

国际海事组织推出的船舶碳强度指标(CII)评级系统将于明年开始实施。CII 评级系统将用于评估船舶营运的效率。这是国际海事组织出台的首个碳规则，很有可能会改变船东与期租租船人之间的传统责任划分模式，并且可能显著改变船舶的营运方式。不熟悉 CII 规则的读者，可参阅同时发布文章“碳强度指标合规带来的挑战——合作是关键”。

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
2023-02-10	678.840	728.860	5.164	86.479	822.630	63.599	1074.560	471.180	504.650
2023-02-09	679.050	727.530	5.170	86.517	819.600	63.344	1063.830	470.380	504.960
2023-02-08	677.520	726.820	5.168	86.329	816.310	63.427	1047.710	471.390	505.710
2023-02-07	679.670	729.010	5.123	86.611	817.220	62.905	1053.850	468.080	505.490
2023-02-06	677.370	731.010	5.143	86.314	816.060	62.883	1049.200	469.210	505.060

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	4.55857	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.57257
2 个月	--	3 个月	4.87257	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.11257	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.45571		

2023-02-09