



全一海运市场周报

2023.02 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.02.13 - 02.17 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场恢复不及预期 航线运价总体下行】

中国出口集装箱运输市场在“春节”假期后仍在逐步恢复中，本周货量虽保持正增长，但市场尚处于供过于求的状态，多条远洋航线运价下行，综合指数下跌。2月17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974.66点，较上期下跌2.1%。

欧洲航线：欧洲地区由于地缘政治的原因，能源供给形势较为严峻，经济形势面临较大的不确定性。节后市场货量逐步恢复，但运输市场供应整体仍大于需求。各航商的货载率由与各自运价策略的不同有较大差异，市场运价继续走低。2月17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910美元/TEU，较上期小幅下跌1.6%。地中海航线，市场趋势与欧洲航线基本同步，但市场货量总体恢复速度略逊于欧洲，即期市场订舱价格下跌。2月17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1633美元/TEU，较上期下跌5.3%。

北美航线：“春节”后运输市场恢复不及预期，供需基本面较为疲软，市场运价延续调整走势。2月17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1273美元/FEU和2496美元/FEU，分别较上期下跌1.5%和2.2%。

波斯湾航线：目的地运输市场总体稳定，供求关系保持动态平衡，本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在90%~95%，市场运价在前期调价后出现回落。2月17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1079美元/TEU，较上期下跌4.7%。

澳新航线：当地运输市场供需有所失衡，运输需求恢复尚不能匹配市场运力水平，航商货载率差异较大，市场运价延续调整走势。2月17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369美元/TEU，较上期下跌10.9%。



南美航线：地区市场近期总体保持平稳向好，节后运输市场恢复良好，市场运力供求水平暂时保持平衡，即期市场订舱价格在前期连续上涨后出现回调。2月17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1508美元/TEU，较上期下跌0.9%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价平稳运行。2月17日，中国出口至日本航线运价指数为1035.23点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求骤起热度恢复 综合指数企稳上行】

本周，华南迎来返岗复工潮，企业集中开工，电厂日耗显著增加，铁水联运加速下游电煤疏港，补库拉运热度骤起，短期运力有所紧张，沿海散货综合指数企稳上行。2月17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1016.27点，较上期上涨1.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，较强冷空气南下，部分区域出现大幅降温，南方地区湿冷感加剧，同时华南迎来返岗复工潮，企业集中开工，电厂日耗显著增加，沿海八省电厂日耗194.5万吨，上涨7.2万吨，各地电厂负荷率均有所提升，均值逼近八成，存煤可用天数小幅下降至16.7天。煤炭价格方面，产地煤炭销售情况不佳，库存积压，煤价不断下调，但到港发运价格依旧倒挂，采购拉运积极性不高，环渤海各港口日均调入量减少7.8万吨，调出维持低位，库存继续上涨32.5万吨，接近极值。部分客户配合港口疏港工作，大幅降价销售，下游需求逐步释放，交投情绪逐步升温，港口煤价回归至限价区间后有所企稳。运价走势方面，大幅降温叠加产业复工提速，下游补库需求集中释放，寻船货盘数量骤起。供给方面，运价长时间底部运行，船东观望情绪较浓，节后派船北上意愿不高，北方港口锚地等候船舶数量偏少，短期运力突显紧张，市场情绪高涨，沿海煤炭运价大幅上涨。

2月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收981.9点，较上期上涨2.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收694.27点，较上期上涨23.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.5元/吨，较上期上涨6.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为35.2元/吨，较上期上涨7.8元/吨。

金属矿石市场：近期宏观经济温和改善，房地产刺激政策继续积极出台，铁矿石供应端也保持正常节奏，市场供需格局基本平衡，市场情绪有所改善。钢厂盈利小幅增加，开工率上升，铁水产量增加，库存微减，铁矿石基本面向好，补库需求有所释放。运输市场，受煤炭运力需求释放影响，交投情绪逐步升温，



锚地船舶陆续投入，市场成交活跃，商谈氛围回归正常，矿石运价大幅上涨。2月17日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收710.93点，较上期上涨9.1%。

粮食市场：正值猪肉传统淡季，屠企压价采购，猪价难有支撑，收储公布，养殖补栏情绪稍有升温，饲料需求小幅波动。气温回升，玉米存储难度加大，潮粮玉米上量情绪转浓，叠加中央一号文件出台，引导玉米市场迎来利好，中储粮采购力度加大，下游贸易商及深加工企业补库需求持续放出，支撑玉米市场，市场购销活跃度提高，沿海粮食运价有所回升。2月17日，沿海粮食货种运价指数报1111.68点，较上期上涨4.0%。

成品油市场：本周国际油价先扬后抑，变化率负向区间逐步收窄。国内炼厂开工率小幅提升，供应量有所增加。需求方面，受全国大范围降温及雨雪天气影响，户外工矿、基建等行业开工复苏较为缓慢，柴油需求恢复暂缓。供需总体平稳，成品油市场运价稳定运行。配送运价，受季节转换北方港口冰期缓解影响，冬季作业补贴取消，价格有所下调，成品油运输价格小幅下降。2月17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1100.76点，较上期下跌1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【需求迟迟未有改善 租金指数低位震荡】

本周国际干散货运输市场铁矿石、煤炭、粮食等货盘依然偏少，市场需求迟迟未有改善，运力过剩状况持续，在缺乏利好因素支撑的情况下，三大船型租金、运价水平维持低位徘徊模式，远东干散货租金指数低位震荡。2月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为527.95点，较上周四微涨0.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场低位震荡。太平洋市场，上半周，澳大利亚三大租家均都在市场询盘，货量尚可，运价止跌企稳。下半周，货量再次缩减，运价再次承压掉头下行。由于太平洋市场日租金水平已明显低于运营成本，部分船舶已抛锚。2月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为2600美元，较上周四下跌3.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.144美元/吨，较上周四微跌0.3%。远程矿航线，本周需求仍未见起色，北大西洋货盘稀缺，市场交投平淡，运价继续承压下行。2月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.300美元/吨，与较上周四下跌1.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场微涨，粮食运价续跌。整体来看，由于煤价继续下跌，国内气温慢慢上升，电厂库存较足，采购意愿偏低，市场货



盘整体不多。不过由于前期即期运力不断消化，部分即期货盘急于成交，日租金周中稍有拉涨，涨幅有限。2月16日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7800 美元，较上周四微涨 0.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.385 美元/吨，较上周四上涨 3.5%。粮食市场，继续受雨季影响，巴西粮食出货仍较慢，压港情况严重，运价继续低位下探。2月16日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.740 美元/吨，较上周四下跌 1.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位横向盘整。上半周，东南亚市场货盘不多，运力过剩局面未有改善，日租金低位徘徊。下半周，随着运力不断消化，市场气氛略有好转，但仍缺乏货盘支撑，东南亚市场超灵便型船日租金仍处于低位。2月16日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4981 美元，与上周四基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.483 美元/吨，较上周四微涨 0.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价继续走强 成品油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2月10日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存超预期增加。美国炼油厂在去年的利用率较高的情况下，本季度开始维护并同时缩减运营规模；拜登政府计划从战略石油储备中再出售 2600 万桶原油，预计将在 4 月至 6 月之间交付；阿塞拜疆原油从土耳其杰伊汉港起航，在上周该地区发生破坏性地震以来首批船货运出，都在一定程度上缓解了供应担忧，限制了油价涨幅。国际能源署(IEA)周三表示全球最大石油进口国中国燃料需求强劲复苏，OPEC+几个月来首次上调了 2023 年全球石油需求增长预测，并下调了俄罗斯和其他非 OPEC 产油国的供应预测，助力油价。俄罗斯宣告乌东战事有所斩获，地缘局势不确定性风险仍将影响油市的后续走势。本周布伦特原油期货价格震荡盘整，周四报 84.74 美元/桶，较 2 月 9 日上涨 0.65%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价继续走强，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价继续走强。2月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1377.63 点，较 2 月 9 日上涨 15.3%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场中东 2 月下旬装期货盘基本收尾，大西洋市场需求持续放大，之前过剩的船位基本消化。3 月上旬装期的主力货盘暂未进场，船东对后期需求乐观，挺价意愿不减；租家依旧通过私下拿船的方式抵抗运价。目前整体船位相对平衡，运费能否持续走强，仍取决于后续货量。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS65.18，较 2 月 9 日上涨 21.15%，CT1 的 5 日平均为 WS60.40，较上期平均上涨 18.18%，TCE 平均 3.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS64.46，上涨 8.08%，平均为 WS61.67，TCE 平均 4.2 万美元/天。



苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS125（TCE 约 5.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS167（TCE 约 8.6 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS57（TCE 约 0.8 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，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS190（TCE 约 4.9 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS173（TCE 约 5.4 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS153（TCE 约 5.0 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS188（TCE 约 4.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS187（TCE 约 4.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS177（TCE 约 4.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上扬，欧美航线涨跌互现，综合水平大幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS261（TCE 约 3.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS215（TCE 约 4.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS184（TCE 约 4.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS211 水平（TCE 约 2.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS264（TCE 约 3.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 5.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数持续下跌 国际油轮价格上涨】

2 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1166.49 点，环比下跌 0.05%。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 0.62%及 0.07%，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 0.29%及 0.50%。

国际干散货船二手船价格涨跌不一。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 1921 万美元，环比下跌 1.83%；57000DWT 吨级散货船估值 2535 万美元，环比下跌 2.33%；75000DWT 吨级散货船估值 2790 万美元，环比上涨 0.55%；170000DWT 吨级散货船估值 3879 万美元，环比上涨 3.12%。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 8 艘（环比减少 3 艘），总运力 55.39 万载重吨，总成交金额 12860 万美元，平均船龄 12.88 年。



国际油轮二手船价格除阿芙拉型油轮有小幅下跌外，其余船型均上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3776 万美元，环比上涨 1.33%；74000DWT 吨级油轮估值 3871 万美元，环比上涨 0.85%；105000DWT 吨级油轮估值 5792 万美元，环比下跌 0.14%；158000DWT 吨级油轮估值 6534 万美元，环比上涨 0.12%；300000DWT 吨级油轮估值 9206 万美元，环比上涨 0.86%。本期，国际油轮二手船市场成交比上周有所减少，总共成交 15 艘（环比减少 5 艘），总运力 201.94 万载重吨，总成交金额 50100 万美元，平均船龄 16.20 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续小幅下跌。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 230.1 万人民币，环比下跌 0.49%；5000DWT 吨级散货船估值 1350 万人民币，环比下跌 0.52%。本期，国内沿海二手散货船市场成交平淡，无成交记录。

国内内河散货船二手船价格有涨有跌。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 万人民币，环比下跌 1.99%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比上涨 0.84%；2000DWT 吨级散货船估值 231.9 万人民币，环比下跌 0.09%；3000DWT 吨级散货船估值 291 万人民币，环比上涨 1.29%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上期相比有较大增加，总共成交 49 艘（环比增加 24 艘），总运力 10.61 万载重吨，总成交金额 12456.7 万人民币，平均船龄 7.17 年。

来源：上海航运交易所

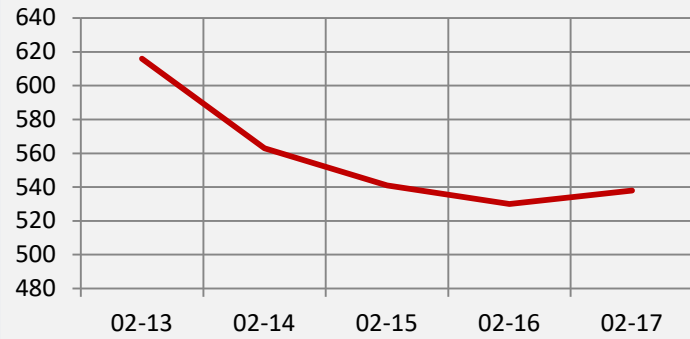
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

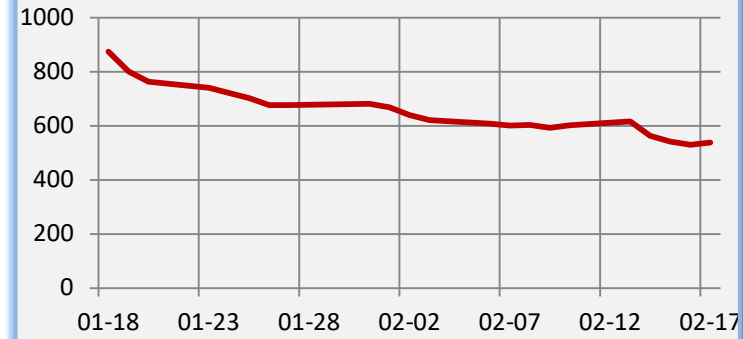
波罗的海指数	2 月 13 日		2 月 14 日		2 月 15 日		2 月 16 日		2 月 17 日	
BDI	616	+14	563	-53	541	-22	530	-11	538	+8
BCI	534	+48	382	-152	317	-65	275	-42	271	-4
BPI	863	-1	848	-15	830	-18	818	-12	811	-7
BSI	625	-3	627	+2	640	+13	660	+20	695	+35
BHSI	435	-1	432	-3	431	-1	434	+3	438	+4



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	10/02/23	03/02/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,000	14,750	250	1.7%
	三年	15,500	15,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,500	13,750	-1250	-9.1%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期：2023-02-14

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Omicron Sky' 2006 77031 dwt dely N Brazil 28 Feb trip Continent-Mediterranean \$9,300 - Cargill

'Berge Catherine' 2020 63500 dwt dely Xingang prompt trip redel US Gulf \$6,000 - Panocean

'Anemos' 2011 58397 dwt dely Bahudopi 18/22 Feb trip via Australia redel Singapore-Japan \$12,500 - cnr

'Zhen He' 2011 56116 dwt dely Dongguan 19/20 Feb trip via Indonesia redel CJK \$6,000 - Cambrian

'St. Oswald' 2017 37389 dwt dely Canakkale prompt trip via Romania redel Tunisia \$8,250 - Shield



'Argo B' 2010 35314 dwt dely Pecem prompt trip redel US Gulf intention steels \$8,000 - X0 Shipping

4. [航运&船舶市场动态](#)

【再买 6 艘！GOGL 成全球最大上市散货船船东】

尽管干散货航运市场低迷，但散货船二手交易市场却未受影响，挪威船王 John Fredriksen 旗下的散货船公司 Golden Ocean Group Limited (GOGL) 宣布收购 6 艘散货船，凭借这笔交易，这家纽约纳斯达克上市公司将成为全球最大的上市干散货航运公司。

据悉，GOGL 近日已经达成协议，将以 2.91 亿美元的价格收购 6 艘配备脱硫装置的 208000 载重吨 Newcastlemax 型散货船。这批新船将回租至前船东运营，租期大约为 3 年，平均固定日租金大约为 2.1 万美元。不过，GOGL 没有透露前船东的公司名称。

此次收购完成后，GOGL 将成为全球最大的上市干散货航运公司（以载重吨计），其控制的船队共有 99 艘船，平均船龄大约 6 年。

Golden Ocean Management 首席执行官 Ulrik Andersen 表示：“此次的收购巩固了我们作为现代好望角型船最大船东的地位，也提高了我们船队的燃料效率和降低了排放，我们的目标是到 2030 年实现 30% 的减排。我们发现资产价格短期疲软，因此采取行动，收购具有强劲回报率的优质资产，这些资产将能符合 2030 年之前的所有环保法规要求。我们还对收购进行了结构化，通过可盈利的定期租船合同来管理短期风险，同时根据我们的乐观前景增加长期风险敞口。”

Andersen 称，公司强大的资产负债表将使其能在不影响股息能力的情况下，以适度的杠杆和手头现金进行收购交易。此次的收购将由一项新的 2.33 亿美元信贷安排供资，该信贷安排将由新购入的船和 2 艘未支配船以及手头现金提供担保。

在过去的 2 年里，作为船队复兴努力的一部分，GOGL 已经售出了 11 艘老龄船，获得了大约 1.24 亿美元的收入。

该公司认为，根据保守的债务融资假设，这将足以为目前正在建造的 10 艘 Kamsarmax 型新船以及 6 艘新收购的船提供所需的大部分预期股权。这 10 艘生态型 8.5 万载重吨散货船目前正在大船集团建造，所有 10 艘船将预留双燃料能力，并配备高效的推进系统，计划将于 2023-2025 年交付。



2021 年 9 月，GOGL 宣布在大船集团山海关船舶重工订造三艘 85000 载重吨 Kamsarmax 型散货船，单价 3400 万美元。这些船舶将于 2023 年第三季度到 2024 年第一季度交付。此前该公司已在山船重工订造并接收过 8 艘散货船。2021 年 10 月，GOGL 再次在山船重工订造 4 艘 Kamsarmax 型散货船，每艘价格为 3400 万美元，计划 2023 年第三和第四季度交付。2022 年 7 月，GOGL 在大船集团订造 3 艘 85000 载重吨双燃料 Kamsarmax 型散货船，这三艘船将于 2024 年第三季度和 2025 年第一季度交付。

GOGL 公司去年取得了强劲的业绩。财报数据显示，2022 年第一季度的净收入为 1.253 亿美元，第二季度的净收入为 1.637 亿美元，但第三季度略有下降，净利润为 1.05 亿美元。

公司表示，其主要收益来源来自其旗下海峡型船舶，每艘船每天比指数高出 9000 美元，而其溢价源自其为船队安装的洗涤器以及现代燃油效率船队。

同时，GOGL 公司曾在其报告中预测，中国将在 2023 年逐步重新开放，再加上刺激措施，将对铁矿石和钢铁需求起到推动作用。同时 GOGL 公司还预测，今年第一季度以及第二季度仍然会充满挑战，但随着全球经济的复苏，GOGL 仍然乐观地认为市场将强劲反弹。

来源：国际船舶网

【运价持续下跌、运力严重过剩 航运市场价格战已至？】

今年年初以来，业内机构多次警告，集运市场将发生价格战。春节后，上海集装箱运价指数（SCFI）连续五周下跌至 995.16 点，周跌 1.16%，正式跌破千点大关。德路里最新一期综合世界集装箱指数下跌 2%，跌破 2000 美元大关。此外，根据运费基准平台 Xeneta 的数据，长期运价的跌幅也创下纪录。Xeneta 的报告称，1 月份长期合同平均运价下降了 13.3%。

对此，多家航运咨询机构认为，航运业的价格战已经打响。

运力过剩严重，价格战开打



全球线上集装箱租赁和交易平台 Container x Change 的联合创始人兼首席执行官 Christian Roeloffs 近日表示，2023 年航运业很有可能会出现全面价格战。

丹麦海事咨询机构 Sea-Intelligence 分析师则认为，全球大型集装箱运输公司没有因为过去半年货运需求下降而削减运力，唯一的解释就是市场参与者已进入价格战。

长荣海运董事长张衍义也警告称，随着今年大量新造大型集装箱船开始交付，如果消费无法跟上运力增长，班轮运营商可能会再次看到航运价格战。

德路里分析称，在全球需求放缓和通胀上升导致运费走弱的情况下，班轮公司在 2022 年下半年失去了对集装箱市场的控制。2022 年德路里全球集装箱综合指数（WCI）暴跌 77%，预计 2023 年集装箱运价至少还将下跌 50-60%。

整体来看，目前全球航运市场运力处于过剩状态。业内专家认为，船公司允许运力过剩持续存在，而不是削减运力、维持价格，唯一的解释就是价格战正在发生。

马士基和地中海航运（MSC）近期解散 2M 联盟，也在一定程度上给市场带来了不利信号。界面新闻此前报道，马士基与地中海航运（MSC）的经营方式不同，发展方向出现分歧。

虽然地中海航运（MSC）已成为全球运力第一的班轮公司，总运力达到 460 万标准箱，掌握着全球超过 17% 的运力，但该公司依旧在买船的路上步履不停。Alphaliner 数据显示，从 2020 年 8 月至今，该公司总共收购了 284 艘船舶。

德路里认为，由于地中海航运（MSC）需要增加船舶装载率，该公司将回归其原有的市场份额和低成本运作模式。这也意味着，地中海航运（MSC）有可能率先发动价格战。

“我们曾错误地预测，市场集中度的提高会阻止班轮公司重蹈覆辙。由于货运需求的收缩速度超过大多数人的预期，尽管班轮公司已经采取了一些措施来解决运力过剩问题，但这些措施的力度太小、太迟。因此，班轮公司失去了通过运力控制运价的机会，转而通过价格竞争来保持运量。”德路里在近期的一份报告中指出。



供需失衡局面难改，班轮公司辉煌不再

供需失衡是价格战产生的原动力。根据 Alphaliner 和德路里预测，2023 年全球港口集装箱吞吐量增速分别为 1.4%和 0.8%，运力增速分别为 8.2%和 1.9%。据克拉克森和 Marsoft 预测，2023 年全球集运需求增速（含运距）分别为-2.2%和 1.4%，运力增速分别为 6.7%和 6.4%。

当下，市场对于未来的运输需求普遍持谨慎态度。观点认为，物价上涨导致欧美消费者购买力下降，货量低迷。美国调查公司 Descartes Datamyne 的数据显示，2022 年 12 月亚洲运往美国的集装箱海运量为 131.901 万 TEU，同比减少 23%，降幅相比 11 月的 21%进一步扩大。2022 年全年，集装箱海运量同比减少 4%至 1964.6253 万 TEU，是过去三年来首次出现同比下滑。

另一方面，2021 年许多零售商因塞港问题选择囤积货物，如今在经济发展低迷的情况下，库存消耗有限，这一方面所带来的增长动力也因此消逝。

过去一段时间发展不利，直接导致航运公司业绩出现明显下滑。近日，东方海外披露了 2022 年第四季度的收入和货量数据，该公司去年第四季度收入为 31.8 亿美元，同比下降 35%，货运量同比下降 2.7%，平均运费同比下降 31%。

对于 2023 年的市场行情，多个行业机构认为，形势不容乐观。美国零售联合会（NRF）和哈克特协会（Hackett Associates）联合发布的港口追踪报告预计，2023 年上半年美国进口箱量将比 2022 年上半年下降 19.4%，但 3-6 月的进口箱量仍将高于 2018-2019 年的水平。

过去两年，航运公司因为高额运价赚足了钱，即便在运价持续下滑的 2022 年，马士基等航运公司依旧刷新了业绩记录。但到了 2023 年，情况急转直下。

今年 1 月，长荣海运公布的业绩显示，该月营收 262.42 亿元新台币（折合人民币 59.23 亿元），较去年 12 月下降 9.96%，同比下降 53.83%，为 2021 年 1 月来新低。

阳明海运今年 1 月营收为 127.18 亿元新台币（折合人民币 28.71 亿元），较去年 12 月大幅下降 22.26%，同比下降 64.27%，为 2020 年 8 月以来新低。

万海航运今年 1 月营收 94.96 亿元新台币（折合人民币 21.43 亿元），较去年 12 月大幅下降 17.13%，同比下降 70.79%，为 2020 年 12 月来新低，不到其历



史月度最高水平的三分之一。

德路里估计，去年全球班轮业的总利润达到创纪录的 2900 亿美元，到 2023 年将下滑至仅 150 亿美元。中国物流与采购联合会国际货代分会会长康树春也告诉界面新闻，2023 年国际航运市场整体平淡，疫情“红利”结束，班轮公司收益大幅降低，甚至会出现亏损，航运企业之间开始争抢市场，未来 5 年航运市场会持续萧条。

马士基是全球首屈一指的航运巨头，该公司近日发布的财报数据显示，2022 年马士基息税前利润（EBIT）增长 57%至 309 亿美元，但预计 2023 年 EBIT 仅为 20-50 亿美元，比 2022 年的 309 亿美元降低 83.8%-93.5%。

来源：界面新闻

【2M 联盟解散 集运市场风云突起】

近日，航运巨头地中海航运（MSC）和马士基共同宣布，双方将于 2025 年 1 月起终止全球最大航运联盟——2M 联盟的运营。

两家公司的联合声明表示：“自两家公司于 2015 年签署为期 10 年的联盟协议以来，情况发生了很大变化，终止 2M 联盟运营将为两家公司继续追求各自的战略发展铺平道路。我们非常感谢此前建立的伙伴关系，并期待在协议的剩余时间内继续进行强有力的合作。在此期间，我们仍然致力于为地中海航运及马士基的客户提供 2M 联盟服务。”

2M 联盟为何分道扬镳？在联盟终止运营后，会给其他两大联盟带来什么影响？是否会对运价形成冲击？

分道扬镳不意外

从 2015 年 1 月马士基和地中海航运在亚欧、跨太平洋、跨大西洋航线上实行船舶共享协议以来，8 年间，不论是集运市场还是企业自身，都发生了巨大的变化，特别是这两大班轮巨头的发展战略已截然不同，这或许是 2M 分道扬镳的最大原因。



“2M 联盟终止运营的核心原因在双方的联合声明中已说得很清楚——‘终止 2M 联盟为两家公司继续推行各自的战略铺平了道路’，言外之意即为：两家在经营理念和战略方向上差别越来越大，还是‘和平分手’比较好。”深圳国际海事研究院院长助理龚建伟对记者说。

10 年前，集运市场正经历着一段惨淡的时光：需求不振，运力大增，运价低迷。越来越多的企业认识到，单打独斗不如抱团取暖。马士基、地中海航运和达飞就在此时达成合作，计划组建名为 P3 的运营联盟。但 P3 最终没有通过反垄断审查，于是马士基和 MSC 启动备用方案，2M 联盟在 2015 年正式运营。

马士基一直是业界的绩优生，服务好、准班率高。地中海航运则恰恰相反，以低价揽货闻名，准班率成绩不佳。2M 联盟成立之初，双份恰好可以优势互补。马士基在稳定高端客户的同时，地中海航运则以优惠的价格吸引其他货主，提高船舶满载率，完全契合当时市场需求。

但随着市场的变化，两家公司发展战略已截然不同。近年来，马士基加快业务转型，曾经的集装箱船舶大型化“始作俑者”开始转变拼运力规模的做法，通过收购 Pilot、翼源国际（Senator）、利丰物流（LF Logistic）等公司增强综合物流能力，满足客户端到端供应链需求，把打造更具韧性和可持续性的供应链作为其发展战略。

而地中海航运则更加聚焦传统规模竞争，大举扩张运力。自 2020 年 8 月以来，通过购买或租入船舶来扩张运力，总计购买了 271 艘二手船，总运力超过 100 万 TEU，规模超越马士基，位居全球第一。而地中海航运手持新造船订单运力比例占现有运力比例也是全球最高，为 38%，运力扩张幅度堪称“疯狂”，地中海航运运力规模似乎已经大到不需要马士基的程度。

“因此，马士基和地中海的‘分手’并不意外，应该说在情理之中。”龚建伟说。

各自单飞路不同

2M 联盟解散，两大航运巨头的后续举措是市场关注的焦点。

来源：中国水运报



【船公司对近期集装箱需求暴跌的反应背后是“价格战”】

丹麦海事数据分析公司指出，集装箱航运公司对 2020 年初由 Covid-19 大流行爆发引起的需求下降和最近从 9 月开始持续到 2022 年底的集装箱需求崩溃采取了不同的方法。

海洋情报机构表示，在第一个案例中，航运公司反应迅速，以与需求下降相匹配的速度减少了客运量。

丹麦分析人士评论说：“这意味着，为了保持船舶利用率，航空公司显然有能力也有意愿在战术层面上调整运力。”

在第二种情况下，根据 Sea-Intelligence 的数据，与 2020 年相比，2022 年底市场的结构设置相对没有变化，因此，必须假设集装箱航运公司在 2022 年底仍然有与 2020 年相同的能力，以减少运力，以适应需求的崩溃。

然而，集装箱航运公司这次并没有做出同样的决定。

航空公司似乎选择不行使减少运力的选择权，以应对目前的需求下滑。与 2020 年的情景相比，到 2022 年底，需求变化和产能变化之间没有明显的相关性。

这种模式在亚欧和跨太平洋都是一样的。在大流行早期阶段，产能进行了调整，以非常有效地应对需求下降，但到 2022 年底，需求收缩趋势与产能收缩趋势严重背离。

Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 表示：“这只能被视为航空公司的一种选择。

“允许产能过剩持续存在的选择，也是允许低利用率的选择，从而允许运费继续下降。这是一种我们称之为价格战的行为，”他总结道。

来源：物流巴巴



【市场分析：土叙地震对航运市场影响评估和港口更新】

2月6日星期一，土耳其东南部和叙利亚北部地区发生强烈地震，并受到严重破坏。地震除了对当地经济和生活带来巨大损失，航运业也受到一系列影响，包括该区域部分港口关闭、物流中断以及油气管道贸易受到影响。总的来说，尽管地震所带来的破坏预计会对土耳其的海运贸易产生一定影响，但对全球航运市场的影响似乎有限。截至23年2月10日，克拉克森对地震造成的航运市场影响和细分板块涉及港口影响做初步评估更新。

干散货船

土耳其伊斯肯德伦港（Iskenderun）已暂停运营，现阶段重启时间表未知。该港口短期关闭预计将对土耳其的干散货海运贸易带来一些影响，同时对该地区钢铁生产和基础设施建设也造成一些干扰。克拉克森统计2022年，通过伊斯肯德伦港进口的煤炭达到500万吨（约占土耳其煤炭进口量14%和全球煤炭贸易0.4%），同期该港口粮食进口达到400万吨（占土耳其粮食进口量25%和全球0.8%）。此外，伊斯肯德伦港去年废钢进口达到400万吨（21%/5%），同时钢材出货量达到300万吨（18%/0.9%）。去年该港口停靠的散货船以小型船舶为主：小灵便型和大灵便型船舶合计占港口停靠散货船总数近90%。

集装箱船

伊斯肯德伦港（Iskenderun）集装箱码头发生火灾，并造成重大损失，有报道称可能需要数月时间才能恢复正常运营。班轮公司正在将船舶转移到附近的其他港口或将货物运送到区域转运中心。一些集装箱船被转移到梅尔辛港（Mersin），作为预防措施，该港口的运营曾短暂暂停，但随后又重新启动。克拉克森统计伊斯肯德伦港年集装箱吞吐量超过100万TEU，占土耳其港口集装箱总吞吐量不到10%，同期梅尔辛港集装箱吞吐量在去年超过200万TEU。尽管一些经营远洋贸易路线的大型集装箱船（最高达到1万TEU）也会在该港口停靠，但去年在伊斯肯德伦港口停靠的集装箱船仍主要是支线型集装箱船（约占该港口停靠集装箱船总数75%）。

油轮

杰伊汉港（Ceyhan）石油运营受到影响。该港口作为阿塞拜疆和伊拉克原油出口枢纽，通过两条重要的跨境管道操作：BTC管道（Baku-Tbilisi-Ceyhan）即从阿塞拜疆输送石油至杰伊汉（占杰伊汉港出货量60%）和基尔库克-杰伊汉管道（Kirkuk-Ceyhan）即从伊拉克库尔德斯坦输送原油至杰伊汉（占杰伊汉港



出货量 40%)。据报道,虽然两条管道均未受损,但杰伊汉港在震后暂停运营,并等待进一步评估。克拉克森统计杰伊汉港每天原油出口量约 100 万桶,占全球石油供应量的 1%,占全球海运原油贸易量 2%以上,且在该港口停靠油轮中绝大部分是苏伊士型和阿芙拉型油轮。从伊拉克基尔库克原油运输和出口于 2 月 7 日重新开始,但同时原计划在 2 月 8 日或 9 日恢复运营的 BTC 管道码头,因码头控制室受到地震损坏,现在看来可能至少要推迟到下周才能重启。此外,附近的德尔特约尔港(Dortyol)输油管道没有相关受损报告,该港口的运营仅短暂暂停。

气体船 LPG/LNG

LPG 方面,土耳其 LPG 进口似乎不会受到较大影响。该区域绝大多数 LPG 进口通过位于德尔特约尔港(Dortyol)的主要 LPG 进口枢纽来操作,其在地震后迅速恢复运营。

LNG 方面,土耳其 LNG 进口预计不会受到较大影响。虽然有报道称该地区一条天然气管道发生爆炸,但该管道仅是当地一部分电网配套。克拉克森研究数据显示目前一艘 FSRU 在德尔特约尔港(Dortyol)停泊。港口整体的运营仅受到短暂影响,且土耳其再气化终端的运行通常远低于产能。此外,即使将后期到达该港口的 LNG 转移至其他土耳其港口处理,接收能力也是足够的。

来源:克拉克森研究

【338 艘船!全球集装箱船闲置运力再创新高】

据壹航运获悉:Alphaliner 最新数据显示,由于货运水平、货运量和港口拥堵恢复到疫情之前的水平,目前共有 338 艘(总运力约 148 万 TEU)集装箱船处于闲置状态。

这一数据表明全球有近 6%的集装箱船处于闲置状态,而一周前这一比例还不到 5%,并且目前闲置的主要是由航运公司控制的中小型船舶。

不活跃的船队以 1000TEU 至 2000TEU 船舶为主,闲置达 74 艘,其次是 3000TEU 至 5100TEU 范围的闲置船舶 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,约为 31 艘。



闲置船舶被定义为不产生收入的船舶，例如处于冷热滞留期（warm or cold lay-up）状态的船舶，在服务任务之间的时间超过正常时间，被扣押、扣留、遗弃或因任何其他原因闲置。

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。好消息是目前闲置船舶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，总运力为 651,488 标准箱，而非运营船东闲置运力为 84,651 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 35,777 个标准箱，达到 741,467 个标准箱。

来源：壹航运

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.	672~677	843~848		Steady.
Tokyo Bay	455~460	720~725	950~960	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	652~657	990~1000	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	490~495	670~675	850~855	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	467	675	915	+ oil fence charge usd 95	
Singapore	428~432	647~652	827~832	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	649~654	1133~1138		Steady.
Rotterdam	420~425	597~604	817~822		Softer.



Malta	S. E.	734~639	923~928		Steady.
Gibraltar	S. E.	644~649	898~903		Steady.

截止日期: 2023-02-16

◆ 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	10/02/23	03/02/23	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	10/02/23	03/02/23	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	6,500	6,450	50	0.8%	
MR	52,000	4,450	4,400	50	1.1%	

截止日期: 2023-02-14

(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
3	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2025	Advantage Tankers - Swiss	7,900	scrubber fitted and dual duel ready
4	Tanker	80,000	Haidong, China	2025-2026	Emepco FZE - UAE	Undisclosed	IMO II/III
2	Bulker	40,500	Nantong Xiangyu, China	2024-2025	Doun Kisen - Japanase	Undisclosed	
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2025	AL Seer	4,375	



◆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
HL AQUAMARINE	BC	207,999		2021	China	29,100	Norwegian	en bloc, BWTS Scrubber fitted TCB 36 months at an average of \$21k/d
HL DIAMOND	BC	207,999		2020	China			
HL EMERALD	BC	207,999		2020	China			
HL PEARL	BC	207,999		2020	China			
HL PORT WALCOTT	BC	207,999		2017	China			
HL SAPPHIRE	BC	207,999		2021	China			
EDWARD N	BC	176,216		2011	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
OMICRON CREST	BC	76,737		2004	Japan	1,200	Indonesian	BWTS fitted
NORD POTOMAC	BC	63,507		2016	Japan	2,800	Greek	BWTS Scrubber fitted
PAN BEGONIA	BC	57,307		2009	China	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
MILOS	BC	56,988		2010	China	1,350	Greek	BWTS fitted
SOLDOY	BC	56,830		2011	China	1,495	Undisclosed	BWTS fitted
XIANGSHENG HARMONY	BC	52,307		2004	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SHANGHAI PEARL	BC	36,260		2011	S. Korea	1,390	Greek	BWTS fitted, OHBS
AUCKLAND SPIRIT	BC	31,646		2003	Japan	950	Undisclosed	on subs , BWTS fitted, OHBS
KHOI	BC	28,338		2010	Japan	1,110	Vietnamese	BWTS fitted
BELLE ETOILE	BC	28,230		2014	Japan	1,300	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
NYK DENEK	CV	65,953	4,882	2007	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	

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
MARBAT	TAK	319,994		2008	S. Korea	undisclosed	Indian	en bloc***
MANAH	TAK	319,993		2008	S. Korea			
NEOFIT	TAK	318,518		2002	S. Korea			
ADVENTURE	TAK	308,829		2005	S. Korea	5,250	Undisclosed	Scrubber fitted
NEW GLOBAL	TAK	305,704		2001	S. Korea	undisclosed	Chinese	
NAVE PHOTON	TAK	297,395		2008	China	5,800	Singaporen	
AEGEAN DIGNITY	TAK	159,081		2004	S. Korea	3,500	Undisclosed	



YELLOW TRADER	TAK	158,609	2004	Japan	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
KONSTANTIN JACOB	TAK	76,547	2011	China	12,200	Navig8 - U.K	en bloc*, BWTS fitted
GEORG JACOB	TAK	75,618	2011	China			
CORDULA JACOB	TAK	75,618	2012	China			
TILL JACOB	TAK	69,999	2012	China			
LORELEI	TAK	73,673	2007	S. Korea	3,350	Undisclosed	BWTS fitted
UACC EAGLE	TAK	73,410	2009	China	2,300	Singaporen	BWTS fitted
JUNIOR G	TAK	70,426	2005	Japan	2,100	Middle East	BWTS fitted
STENA PROGRESS	TAK	65,125	2009	Singapore	9,000	Undisclosed	en bloc**, BWTS fitted, Ice Class , TC back
STENA PREMIUM	TAK	65,055	2011	Croatia			
STENA PENGUIN	TAK	64,834	2010	Croatia			
WNORD STINGRAY	TAK	51,291	2009	S. Korea	2,375	Turkish	BWTS fitted
SUPER EMERALD	TAK	50,346	2005	S. Korea	1,770	Turkish	BWTS fitted
UOG ANDROS	TAK	49,999	2009	S. Korea	2,250	Undisclosed	on subs
NORD STINGRAY	TAK	49,900	2009	S. Korea	2,375	Turkish	BWTS, Scrubber fitted, basis canceling May 23'
DL EMERALD	TAK	13,034	2009	S. Korea	970	Undisclosed	
ATA OCEAN	TAK	7,003	2010	Turkey	970	Turkish	
TRINITY ARROW	TAK/LNG	79,556	2008	Japan	6,030	Jovo Group - Chinese	
RUBRA	TAK/LPG	56,745	2001	Poland	3,350	Far East	

◆ 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
RIO BALSAS	BC	94,191	14,224	1992	Japan	570.00	Full range subcont option
NING FENG 316	BC	46,585	11,350	1977	Yugoslavia	undisclosed	
KONPIRA NO. 2	OTHER/PAS	2,168	3,489	1989	Japan	400.00	

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
SPM AGILITY	TAK	33,425	10,932	1998	Ukraine	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
MAHAVIR	BC	74,005	10,540	2000	Japan	515.00	as is Colombo
NAUTICA MUAR	TAK	39,768	12,164	1992	Romania	426.00	as is Malaysia, under tow

◆ALCO 防损通函

【电子（无纸化）—— 贸易已批准 TradeGo PTE. LTD】

电子贸易系统包括 EssDOCS, Bolero International Ltd, E-Title Authority Pte Ltd, Global Share S.A. (edoxOnline platform), WAVE (WAVE Application), CargoX, TradeLens (TradeLens eBL), IQAX Limited (IQAX eBL), Secro Inc. (Secro)以及 TradeGo PTE. LTD (TradeGo eBL)。

藉此通函通知各会员，国际保赔集团（IG 集团）已批准电子贸易系统 TradeGo eBL。

【土耳其和叙利亚地震对港口的影响】

土耳其当地通代提供了有关受灾地区的港口和航运的最新信息。

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
2023-02-17	686.590	731.930	5.119	87.474	821.990	64.262	1089.440	471.260	509.740
2023-02-16	685.190	732.280	5.117	87.315	824.380	64.149	1079.800	473.170	511.490
2023-02-15	681.830	732.040	5.127	86.904	830.190	63.788	1079.150	476.310	511.190
2023-02-14	681.360	730.870	5.149	86.799	827.300	63.918	1076.370	474.600	510.990
2023-02-13	681.510	727.370	5.177	86.819	821.120	63.633	1077.190	471.050	510.350

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	4.55814	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.59786
2 个月	--	3 个月	4.90086	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.18043	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.57314		

2023-02-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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