



全一海运市场周报

2023.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.02.27 - 03.03 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场仍处于恢复期 航线运价继续下行】

中国出口集装箱运输市场仍在恢复中，本周货量保持正增长，但市场价格仍继续下行，多条远洋航线运价下跌带动综合指数下跌。3月3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931.08点，较上期下跌1.6%。

欧洲航线：，据欧盟经济和财政事务委员会近期发布的2月欧元区消费者信心指数和欧元区经济景气指数等数据显示，欧洲经济形势总体企稳。但欧洲地区由于俄乌冲突造成的能源供应困局在短时间内难以摆脱。本周市场货量逐步恢复，市场运价总体保持相对稳定，略有下调。3月3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865美元/TEU，较上期小幅下跌1.9%。地中海航线，市场趋势与欧洲航线基本同步，市场货量和即期市场订舱价格保持稳定。3月3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1600美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：美国谘商会近期发布的2月谘商会消费者信心指数为102.9，低于前值与预期，反应美国市场消费信心走弱，运输市场需求基本面较为疲软，市场运价再次下跌。3月3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1200美元/FEU和2321美元/FEU，分别较上期下跌2.8%和2.9%。

波斯湾航线：目的地运输市场货量总体处于恢复中，多数航商采取降价揽货策略，市场竞争加剧，即期市场运价再次下跌。3月3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965美元/TEU，较上期下跌6.2%。

澳新航线：，当地运输市场供需失衡状况没有明显改善，运输需求恢复不及预期，部分航商小幅降价以维持货载率，市场运价继续调整。3月3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334美元/TEU，较上期下跌3.5%。



南美航线：地区运输市场需求较为稳定，近期表现总体平稳，市场运力供求水平保持弱平衡。个别航商小幅降价，即期市场订舱价格再次小幅回调。3月3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1482美元/TEU，较上期下跌1.7%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。3月3日，中国出口至日本航线运价指数为961.19点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价涨跌胶着 指数涨幅收窄】

本周，全国升温，煤炭即将步入消费淡季，市场涨跌胶着，下游采购逐步谨慎，拉运多以刚需长协为主，沿海散货综合指数涨势放缓。3月3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1073.31点，较上期上涨1.4%。

煤炭市场：市场需求方面，冷空气影响进入尾声，大部分区域气温回升明显，居民取暖用电压力趋缓，同期企业开工率继续上行，各地用电负荷继续上升，沿海八省电厂日耗202.6万吨，再度上涨2.9万吨，煤炭库存继续快速回落，存煤可用天数下降至15.2天。煤炭价格方面，煤矿安全事故后，煤炭预期供给收紧，市场备库情绪继续发酵，北方港口煤价一度快速上涨。气温上升明显，电煤旺季接近尾声，同期煤炭产量继续维持较高水平，市场热度有所消散，煤价弱势走低。环渤海各港合计日均调进135万吨，调出量152.7万吨，分别增加9.8万吨、18.4万吨，港口库存压力明显缓解，煤价震荡下行。运价走势方面，周初，煤炭预期供给收紧，市场备库情绪继续发酵，下游采购拉运积极，快船更为紧俏，船东信心有所增加，报价坚挺，运价继续上行。煤价快速上涨，高于下游预期，接受度降低，观望情绪再起，补库拉运以长协刚需为主，沿海煤炭运价上涨后有所调整。

3月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1064.67点，较上期上涨2.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收733.11点，较上期上涨4.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价28.8元/吨，较上期上涨0.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.4元/吨，较上期上涨2.2元/吨。

金属矿石市场：本周，铁矿石供应季节性下降，叠加外部美联储加息风险，铁矿石价格震荡运行。钢厂整体铁水产量稳步回升，铁矿库存延续较低水平，补库需求持续释放，市场回暖，矿石运价继续上行。3月3日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收743.56点，较上期上涨1.6%。



粮食市场：进入 3 月，养殖端普遍看涨二季度行情，惜售情绪渐浓，生猪出栏节奏偏慢，带动市场实际供应缩减，同时鲜品市场缓慢恢复，带动需求增加，猪价窄幅震荡。玉米市场，近期气温回升，进入新季玉米备耕期，持粮农户有变现需求，基层粮迎来最后一波售粮高峰，潮粮供应增加，市场购销心态仍偏谨慎，下游需求量同比下滑明显，南北港口报价偏弱，观望情绪较强，沿海粮食运价小幅波动。3 月 3 日，沿海粮食货种运价指数报 1111.1 点，较上期上涨 0.2%。

成品油市场：地方炼厂开工率延续升势，部分炼厂有检修计划，供应略有缩减。需求方面，随着气温上升，出行增加，支撑油价；基建开工率恢复，柴油需求持续上升，成品油运价继续平稳运行。3 月 3 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 1104.78 点，较上期上涨 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型纷纷上涨 租金指数大幅反弹】

本周，大西洋市场以及远程矿航线活跃度上升，海岬型船市场行情好转，运价上涨；上周煤炭集中出货带来的市场高涨情绪持续，以及南美粮食出货稍有好转，巴拿马型船和超灵便型船市场稳中上升。远东干散货指数在三大船型纷纷上涨的带动下大幅上升。3 月 2 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1110.79 点，较上周四上涨 49.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅上涨。太平洋市场，周初，澳洲主要矿商均在市场积极询盘，FFA 远期合约价格上涨，远程矿航线也偶有货盘放出，不过运输整体需求不及预期，澳大利亚至青岛航线运价在 7 美元/吨上下波动。下半周，在远程矿航线上涨的拉动下，澳大利亚至青岛航线运价涨势扩大。3 月 2 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9117 美元，较上周四上涨 127.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.431 美元/吨，较上周四上涨 14.6%。远程矿航线，下半周大西洋市场活跃度上升，巴西矿商 vale 询船需求增加，运价上涨。3 月 2 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.796 美元/吨，较上周四上涨 8.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳中有升。上周印尼煤炭即期货盘持续释放，太平洋市场行情火爆，中国-日本/太平洋往返航线租金强劲反弹。本周成交虽有所减少，但船东信心仍十足，报价依然坚挺，太平洋市场租金继续稳中有升。3 月 2 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12469 美元，较上周四上涨 39.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.425 美元/吨，较上周四上涨 19.0%。粮食市场，上周在煤炭货盘集中释放以及 FFA 远期合约价格上涨



的拉动下，粮食运价也有所上涨。本周南美粮食出货稍有好转，由于前期上涨幅度较大，租家追船速度有所放缓，但市场整体仍坚挺。3月2日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为41.38美元/吨，较上周四上涨17.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上行。本周市场仍有部分货盘，但较上周有所减少，不过市场热情仍在，船东心态较好，东南亚市场租金依然坚挺。3月2日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为11979美元，较上周四上涨32.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为10.928美元/吨，较上周四上涨12.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅攀升 成品油运价一落千丈】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2月24日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加116.6万桶至4.8亿桶，增幅0.24%。美国上周原油进口620.8万桶/日，较上周减少11.8万桶/日，出口增加103.2万桶/日至562.9万桶/日，原油产品四周平均供应量为2011.7万桶/日，较去年同期减少7.44%。尽管美国原油库存至2021年5月以来的最高水平，但全球最大原油进口国中国制造业强劲增长，经济反弹预期提振了全球燃料需求前景。同时世界第三大石油进口国和消费国印度炼厂需求创十多年新高，OPEC+仍将维持现有的减产协议至2023年底，对油价形成支撑。本周布伦特原油期货价格创两周新高，周四报84.34美元/桶，较2月23日上涨3.78%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价小幅攀升，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口VLCC运输市场运价小幅攀升。3月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1486.67点，较2月23日上涨4.0%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场中东3月中旬装期货盘少量完成，尽管船位充足，但是不少船东齐聚伦敦参加国际能源会议，部分货盘可选运力相对减少，拉高了成交的WS点位。船东对后续货量仍旧乐观，运费小幅攀升。租家只能通过私下拿船的方式不刺激市场，避免情绪进一步升温。目前市场整体波动不大，有些成交也不能完全反映真实情况，短期内货量和出货节奏仍是关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS69.96，较2月23日上涨4.70%，CT1的5日平均为WS66.94，较上期平均下跌1.99%，TCE平均5.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS70.07，上涨3.10%，平均为WS68.03，TCE平均5.5万美元/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WS144(TCE约6.6万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至



WS170 (TCE 约 8.9 万美元/天)。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS66 (TCE 约 1.6 万美元/天)。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线全线上扬，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS377 (TCE 约 12.9 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS182 (TCE 约 5.9 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS180 (TCE 约 7.5 万美元/天)。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS278 (TCE 约 8.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS201 (TCE 约 5.3 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS175 (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下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平一落千丈。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS196 (TCE 约 2.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS181 (TCE 约 3.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS187 (TCE 约 4.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS168 水平 (TCE 约 1.9 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS155 (TCE 约 1.4 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国际船舶量跌价涨】

3 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.23 点，环比下跌 0.68%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数环比分别上涨 0.64% 及 1.79%，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 0.79% 及 2.11%。

国际干散货船二手船价格一改前期持续下跌的势态，所有船型均有小幅上涨。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 1949 万美元，环比上涨 2.00%；57000DWT 吨级散货船估值 2640 万美元，环比上涨 1.48%；75000DWT 吨级散货船估值 2841 万美元，环比上涨 1.80%；170000DWT 吨级散货船估值 3868 万美元，环比上涨 1.94%。本期，国际二手散货船市场成交比较平淡，总共成交 10 艘（环比减少 5 艘），总运力 60.60 万载重吨，总成交金额 17730 万美元，平均船龄 12 年。

国际油轮二手船价格有涨有跌，平均船价与去年同比上涨超过 40%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3844 万美元，环比上



涨 2.37%；74000DWT 吨级油轮估值 3972 万美元，环比上涨 0.43%；105000DWT 吨级油轮估值 5791 万美元，环比下跌 0.01%；158000DWT 吨级油轮估值 6613 万美元，环比上涨 0.20%；300000DWT 吨级油轮估值 9189 万美元，环比下跌 0.22%。本期，国际油轮二手船市场成交比上周有所减少，总共成交 12 艘（环比减少 8 艘），总运力 106.88 万载重吨，总成交金额 32020 万美元，平均船龄 14.42 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 226.7 万人民币，环比下跌 0.78%；5000DWT 吨级散货船估值 1329.8 万人民币，环比下跌 0.80%。本期，国内沿海二手散货船市场无成交记录。

国内内河散货船二手船价格除个别船型小幅上涨外，其余船型的价格均下跌。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 49.6 万人民币，环比上涨 0.41%；1000DWT 吨级散货船估值 116.7 万人民币，环比下跌 4.67%；2000DWT 吨级散货船估值 234 万人民币，环比下跌 2.66%；3000DWT 吨级散货船估值 290 万人民币，环比下跌 0.49%。本期，国内内河二手散货船市场成交比较平淡，总共成交 15 艘（环比减少 7 艘），总运力 2.80 万载重吨，总成交金额 2807.7 万人民币，平均船龄 11.03 年。

来源：上海航运交易所

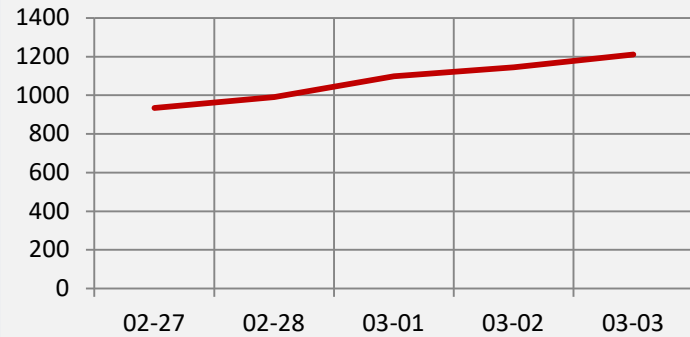
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

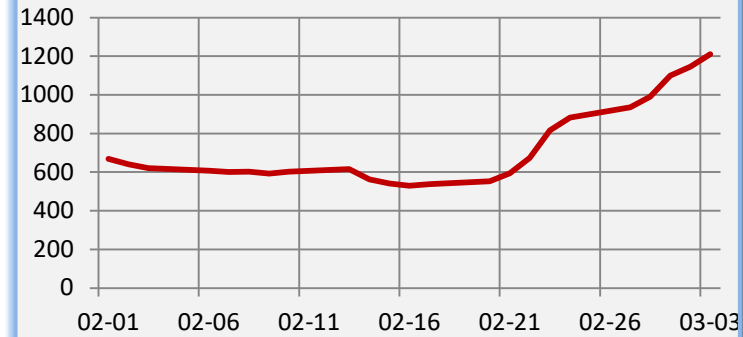
波罗的海指数	2 月 27 日		2 月 28 日		3 月 1 日		3 月 2 日		3 月 3 日	
BDI	935	+52	990	+55	1,099	+109	1,145	+46	1,211	+66
BCI	701	+65	729	+28	929	+200	1,000	+71	1,195	+195
BPI	1,317	+46	1,421	+104	1,515	+94	1,556	+41	1,565	+9
BSI	1,050	+54	1,105	+55	1,156	+51	1,192	+36	1,189	-3
BHSI	517	+12	536	+19	556	+20	575	+19	584	+9



上周 BDI 指数走势



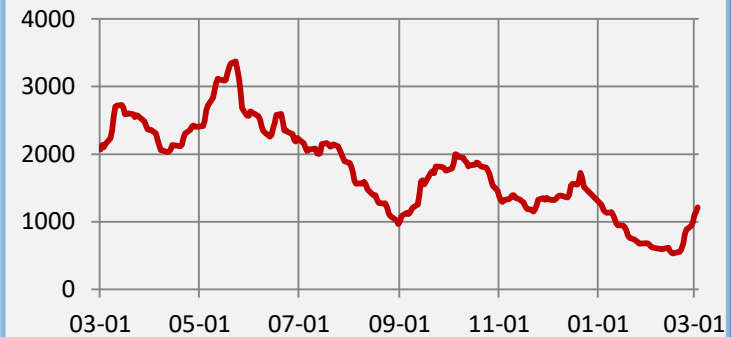
近一个月 BDI 指数走势



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	24/02/23	17/02/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,500	14,500	1000	6.9%
	三年	16,000	15,250	750	4.9%
Pmax (76K)	一年	14,250	13,250	1000	7.5%
	三年	12,500	12,250	250	2.0%
Smax (58K)	一年	14,750	13,000	1750	13.5%
	三年	13,000	12,500	500	4.0%
Hsize (302K)	一年	10,750	9,750	1000	10.3%
	三年	10,250	9,500	750	7.9%

截止日期: 2023-02-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Jag Aarati' 2011 80323 dwt dely Hazira 8/13 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$17,250 - Oldendorff

'Bunun Benefit' 2019 37372 dwt dely Japan 15/20 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'DSI Phoenix' 2017 60456 dwt dely India ely Mar 12/14 months redel worldwide \$16,000 - Sumec



4. [航运&船舶市场动态](#)

【过去一年股价上涨超 200%！这家油轮船东预测：运费将维持高位！】

日前，油轮船东 Teekay Tankers 在 2022 年第四季度财报电话会议上表示，由于俄乌冲突导致的贸易流转变和全球石油需求复苏，中型油轮运费在 2022 年第四季度创下历史新高后将在今年维持高位。

“我们认为，这些货运模式的变化是持久的，” Teekay Tankers 首席执行官 Kevin Mackay 在电话会议上说：“这代表需求的阶梯式变化，而不是短期的飙升，中型原油油轮的贸易路线在 2023 年将继续被拉长，从而支撑运价。”

自俄乌战争一年前爆发以来，苏伊士型和阿芙拉型油轮的吨里程需求持续激增，推动欧洲炼油商将原油来源转向其他生产地区，包括美国海湾、拉丁美洲、西非和中东。

根据 Kevin Mackay 的说法，仅就中型油轮而言，2022 年的吨里程需求同比增长 12%，阿芙拉型油轮总需求增长 12.6%，苏伊士型油轮需求增长接近 10.7%。

“虽然第三季度中型油轮市场是近年来最强劲的市场之一，但 2022 年第四季度运费飙升至有史以来最高点。”

2022 年 11 月 17 日，从美国墨西哥湾沿岸-英国大陆的基准 7 万吨船型运价达到了 79.56 美元/吨的历史最高点。尽管当下运价已从 2022 年第四季度的高点回落，但截至目前 2023 年第一季度的平均运价为 41.45 美元/吨，比 2022 年第一季度的 24.63 美元/吨上涨 68.3%。

截至 2 月 24 日，Teekay Tankers 在过去一年股价上涨了超 200%。该公司强调全球石油总需求的恢复是进一步支撑运价的关键因素。

根据此前 IEA 数据，在中国需求恢复带动下，2023 年全球石油需求将增长 200 万桶/日，达到 1.019 亿桶/日，而中国需求增量约占全球增量的一半。

这种持续的需求模式很可能远远超过全球吨位供应，因为相当一部分中型吨油轮被“影子船队”占用，运载俄罗斯石油。Kevin Mackay 表示，估计有 150 艘阿芙拉型油轮和 70 艘苏伊士型油轮成为了“影子船队”的一员，正常油轮市场中很大一部分运力被削减。



此外，在长期的供需博弈中，随着老龄化船队的报废率上升，历史上较低的油轮订单量也有望提升运价。据 Teekay Tankers 称，目前油轮订单量为 800 万载重吨，不到现有全球船队的 4%，是 1990 年代中期以来的最低水平。

资料显示，Teekay Tankers 目前拥有一支由 25 艘苏伊士型油轮、19 艘阿芙拉型油轮或 MR2 型油轮组成的船队。该公司预计，新的环境法规，如碳强度指标（CII）的出台将导致船舶慢速航行，以提高碳强度得分，这将进一步减少关键装载区域的吨位补充。

来源：海运圈聚焦

【集运市场何时止跌？运价连跌七周已经跌无可跌】

进入 2023 年以来，集装箱航运运价已经连跌七周，三大长程航线运价持续下滑。

根据上海航交所 2 月 24 日发布的最新数据，上周上海出口集装箱运价指数 (SCFI) 下跌 27.98 点至 946.68 点，不仅连续三周处于千点大关之下，而且周跌幅也从之前一周的 2.06% 进一步扩大至 2.87%。

上周，远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 28 美元至 882 美元，跌幅 3.08%，较之前一周跌幅 1.62% 再度扩大。远东到美西线每 FEU 运价下跌 39 美元至 1234 美元，跌幅 3.06%，也较之前一周跌幅 1.55% 扩大。远东到美东线每 FEU 运价周跌 105 美元至 2391 美元，跌幅从 2.23% 扩大至 4.21%。

另一方面，远东到地中海线每 TEU 运价下跌 28 美元至 1605 美元，跌幅 1.71%，则较之前一周跌幅 5.25% 明显收敛。

据了解，SCFI 指数在 2018-2019 年间大致在 800-1100 点波动，2020 年起受到疫情影响，缺工、塞港造成全球供应链混乱，SCFI 指数一路上扬，在 2022 年一季度曾达到历史高点的 5109 点。然而，2022 年下半年以来运价长达 6 个月下跌，仅在去年 12 月底一度翻红，昙花一现后新年又连续走跌，目前已经跌回 2019 年最惨的时间点。

虽然如今全球集运市场运价暴跌，但业内人士分析认为，从去年第四季度开始到今年第一季度，全球各大集运公司开始减班、减速及增加船舶退出市场的速度，目前市场船舶供给量其实不多，运价续跌主要是反应年后还未开始大量出货的淡季效应。



业界人士指出,目前运价已经跌无可跌,随着春节后中国工厂陆续开工、产品完工出口,再加上美国最新公布的终端需求不如预期弱,并持续消化库存,不排除最快在2月底至3月初可见到运价触底反弹的迹象。

来源: 国际船舶网

【2023年美国原油出口增加利好VLCC市场】

美国原油出口量将在2023年继续攀升,这将支撑VLCC的吨海里需求。

船舶经纪公司 Poten & Partners 在其最新油轮市场报告中表示,美国原油出口量将进一步攀升,而航线目的地的变化或将重塑超大型、阿芙拉型和苏伊士型油轮市场。

2022年美国原油出口的增加主要归因于其大量释放战略储备石油(SPR)和俄罗斯停止对欧洲出口而出现的需求缺口,2023年美国产量将持续增长,且需求保持稳定。

国际能源署预计,今年美国的石油产量将增加95万桶/日,虽然仍会释放一些SPR,但释放量将远低于2022年。

Poten指出:美国的基础设施有能力应对出口的增加,额外增加的出口量可能会从休斯敦港转移到其他港口,因为通往出口终端 Corpus Christi 的管道已接近产能上限。

除了出口设施的变化,Poten预计2023年原油出口目的地也将发生变化。随着防疫政策的优化调整,中国的经济活动再次升温,今年美国新增的石油出口量可能会流向亚洲,尤其是中国。中国90万桶/日的需求增量恰好与预测的美国出口增量持平。

Poten表示,从VLCC吨海里需求和运费来看,中国航次的增加将是一个好消息,但可能会使VLCC退出跨大西洋航线,从而为苏伊士型和阿芙拉型油轮带来机会。

来源: 中国远洋海运 e 刊



【新一轮订单来了？散货船手持订单降至 20 年新低】

干散货航运经历了过去几年的市场低迷，散货船手持订单目前已经降至数十年来新低，而随着中国经济的复苏，意味着新一轮的订单正在开始慢慢孕育。

克拉克森在其近期发布的报告中称，由于订单有限，散货船手持订单规模在 2022 年缩减了 7%（按载重吨计算），截至目前仅相当于现有运力的 7%，这是 21 世纪以来的最低水平。所有船型的手持订单均有所下滑，其中好望角型船手持订单甚至不到现有船队的 6%。

根据克拉克森的数据，截止今年 2 月全球散货船船队共有 13182 艘船，总运力约为 9.761 亿载重吨。与此同时，手持订单仅为 921 艘 7068 万载重吨，占现有船队运力 7.24%。相比之下，过去两年来新船订单高涨的集装箱船和 LNG 船领域，手持订单占现有船队比例分别达到了 28.77%、48.79%。

报告指出，近年来散货船新船订单持续低迷，虽然在 2021 年收益高涨的情况下全年新船订单量翻一番增至 5200 万载重吨，但这也只是略高于 2009 年后平均水平的 4800 万载重吨。而在 2022 年，散货船新船订单又回落至 2600 万载重吨，与 2020 年基本持平。

克拉克森分析称，导致去年散货船新船订单走低的原因有很多，首先是在需求低迷和拥堵缓解的情况下，市场情绪的疲软削弱了船东订船意愿；其次是散货船价格高涨，散货船新造船价格在 2020 年年底至 2022 年 8 月期间飙涨 37%，船厂可用船位有限也产生了一定影响；另外，对未来燃料选择的不确定性也使得船东迟迟不愿下单。

以目前的手持订单来看，2023 年散货船交付量预计为 3300 万载重吨，比 2009 年后平均水平降低 40%；2024 年交付量进一步下降至 2600 万载重吨，是自 2008 年以来的最低水平。

另一方面，散货船船队正在不断老化，与 2010 年代初相比最近的交付和报废速度都更为缓慢。目前散货船船队平均船龄为 11.6 年，自 2017 年以来增长了 33%。而现有船队中船龄在 20 年以上的旧船运力达 2200 万载重吨，比 2021 年初增加了 40%，这意味着可供报废的船舶规模进一步扩大。考虑到市场疲软加上新的环保法规生效产生的影响，普遍预期 2023 年至 2024 年间拆船量将大大增加。

克拉克森预测，2023、2024 年全球海运散货量有望增加 1.3%、1.9%。其中，2023 年铁矿砂、煤炭、粮食、小宗散货量有望增加 0.1%、2.1%、5.0%、0.6%。



克拉克森预计，2023 年散货船船队增长将控制在 2%左右，2024 年船队增长不足 1%，这将是自 1998 年以来的最低增速。环保新规的潜在影响可能会进一步限制供应增长，据估计在 2023 年至 2024 年间由于船舶需要减速航行和改装以符合新规要求，可用的散货船供应每年将减少约 2.0%-2.5%。

有限的运力增长无疑给市场前景带来了积极影响。克拉克森称，虽然包括需求趋势和新环保法规在内的一系列因素会影响未来几年的散货船市场，但对船东而言基本的供给面背景相当有利。克拉克森预测，本季运价有望触底反弹，今年运价将逐季回升。

在干散货航运业，中国是全球散货运输市场最大买家，进口散货量占全球海运散货总量的比率为 46%（2021 年，克拉克森数据）。在铁矿砂、煤炭、粮食三大干散货中，中国贡献全球铁矿砂口径周转量 76% 需求，以及煤炭 13%的需求。

希腊船东 Star Bulk 的首席执行官 Petros Pappas 在最近发布的 2022 年财报中表示：“虽然目前现货市场处于季节性疲软状态，但干散货市场的长期前景仍然令人鼓舞。鉴于手持订单处于 25 年低点，加上中国经济复苏对于散货需求的积极影响，市场长期前景相当乐观。”

受中国市场影响，本周二 BDI 指数已经连续 8 天上涨；其中波罗的海干散货综合指数(BDI)上涨 55 点，收 990 点，涨幅 5.9%；海岬型运费指数(BCI)上涨 28 点，收 729 点，涨幅 4%；其平均日租金为每艘 6042 美元，增加 227 美元。巴拿马极限型运费指数(BPI)上涨 104 点，收作 1421 点，涨幅 7.9%，其平均日租金为每艘 12785 美元，增加 932 美元；超灵便极限型运费指数(BSI)上涨 55 点，收作 1105 点，涨幅 5.2%。

来源：国际船舶网

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.	628~633	835~840		Steady.
Tokyo Bay	500~505	675~680	930~935	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	472~477	613~618	930~935	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	470~475	602~607	805~810	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	497	650	900	+ oil fence charge usd 95	



Singapore	457~462	608~612	797~805	+ 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.	605~610	1100~1105		Steady.
Rotterdam	412~417	569~574	803~808		Softer.
Malta	S. E.	600~605	875~880		Steady.
Gibraltar	S. E.	625~630	928~835		Steady.

截止日期: 2023-03-02

◆ 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	24/02/23	17/02/23	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	2,900	2,900	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	24/02/23	17/02/23	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	6,600	6,600	0	0.0%	
MR	52,000	4,450	4,450	0	0.0%	

截止日期: 2023-02-28



(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	Minaminippon Shipbuilding, Japan	2025	Shoei Kisen Kaisha - Japanese	Undisclosed	
3	Bulker	81,800	Oshima, Japan	2025	Sea Pioneer - Greek	3,800	EEDI phase 3
2	VLGC	88,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2025-2026	ABGC DMCC - Abu Dhabi-based	9,850	

◆ 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
DONA TARA	BC	81,323		2011	S. Korea	2,050	Undisclosed	BWTS fitted
FORTUNE GENIUS	BC	74,362		2003	S. Korea	780	Undisclosed	BWTS fitted
JAN OLDENDORFF	BC	61,606		2019	China	undisclosed	Undisclosed	
JONAS OLDENDORFF	BC	61,148		2019	China	undisclosed	Undisclosed	
JENS OLDENDORFF	BC	61,139		2019	China	undisclosed	Undisclosed	*BWTS fitted
JACOB OLDENDORFF	BC	61,131		2019	China	undisclosed	Undisclosed	
SUN GLOBE	BC	58,790		2007	Philippines	1,410	Chinese	BWTS fitted
JAEGER	BC	52,483		2004	Japan	9,000	Turkish	BWTS fitted
INTERLINK PRIORITY	BC	38,709		2015	China	1,980	Tuften - U.K	BWTS fitted, OHBS, Eco, Ice 1C
PATRONUS	BC	30,587		2007	India	740	Turkish	BWTS fitted, Boxed
PRINCE RUPERT	BC	18,917		2009	Ishinomaki	910	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
HAMMONIA LIPSIA	CV	41,994	3,091	2004	Poland	1,450	MSC - Swiss	
WINDERMERE	CV	35,376	2,797	2010	China	1,670	Undisclosed	
TS MANILA	CV	33,704	2,553	2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	
JULIUS	CV	16,908	1,368	2009	China	880	Hermann Lohmann - German	
A FUKU	CV	12,788	1,043	2007	S. Korea	1,000	Undisclosed	
A KOU	CV	12,773	1,043	2007	S. Korea	1,100	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
KRITI DIAMOND	TAK	166,739		2004	Croatia	3,500	Undisclosed	
CAP CHARLES	TAK	158,880		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
RIDGEBURY JUDITH	TAK	150,393		2008	Japan	4,000	Undisclosed	BWTS scrubber fitted
GALVESTON STAR	TAK	115,000		2023	S. Korea	7,600	GNMTC - Libyan	*resale
DELAWARE STAR	TAK	115,000		2023	S. Korea	7,600	GNMTC - Libyan	
BEKS INDIANA	TAK	105,547		2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SAND SHINER	TAK	73,715		2006	China	2,325	Undisclosed	BWTS, Scrubber fitted
LA BOHEME	TAK	73,672		2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	scrubber fitted
SPRUCE EXPRESS	TAK	51,218		2006	S. Korea	1,900	Greek	BWTS fitted
RIDGEBURY KATHRINE Z	TAK	50,215		2009	S. Korea	2,480	Undisclosed	
MARLIN AMETHYST	TAK	49,999		2015	China	3,380	U. K	
STYLE	TAK	37,923		2008	S. Korea	1,630	Undisclosed	
DL AMBER	TAK	12,898		2010	Japan	950	Undisclosed	BWTS fitted
PEARL MAJESTIC	TAK	7,999		2018	China	1,400	Peninsula Petroleum	
TRADEWIND PASSION	TAK	7,739		2008	China	560	Undisclosed	bss surveys due
BLUE CHEM	TAK	7,003		2010	Turkey	970	Turkish	
GOLAR SEAL	TAK/LNG	82,048		2013	S. Korea	18,430	Hoegh LNG Holdings - Norwegian	
GASCHEM BREMEN	TAK/LPG	26,645		2010	S. Korea	3,900	Turkish	
ECO EVOLUZIONE	TAK/LPG	26,618		2010	S. Korea	3,900	Turkish	

◆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
AMALIA C	CV	34,325	9,991	1998	Germany	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
AGIA TRIAS	BC	185,820	22,132	2002	Japan	569.00	as is Singapore
SUNLIGHT	BC	172,572	21,215	2000	Japan	572.00	as is Singapore
SHUN HANG LENG 1	OTHER/REF	6,538	3,230	1988	Japan	400.00	as is Zhoushan
TAI FU NO. 1	OTHER/REF	6,044	3,670	1979	Japan	undisclosed	as is Bangkok
SHUN HANG	OTHER/REF	3,788	2,213	1982	Japan	400.00	as is Zhoushan



PRIDE OF BURGUNDY	OTHER/ROR	5,812	11,558	1993	Germany	undisclosed	
VIET DRAGON 68	TAK/GAS	55,361	20,300	1982	Finland	600.00	as is Fujairah, for Alang
ADRIATIC ENERGY	TAK/LNG	67,219	32,303	1983	Japan	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【国际扣船实务 —— 意大利】

意大利在 1979 年通过《扣船公约》（1952）成为其缔约国。当公约全部或部分不适用时，《意大利航海法典》（Italian Code of Navigation）为扣船提供了适用的国内规则。即使在意大利没有管辖权的情况下也有可能发生扣船。其扣船相对容易且程序简单快速，无需反担保，可以进行上诉但通常需要数周的时间。IG 协会的担保普遍被接受。另外，银行担保以及现金担保也可以用于释放船舶。

【以色列港口实行 0.10%燃油硫限值】

有船舶挂靠在以色列港口的会员请注意，从 2023 年 2 月 23 日起，船舶停靠在泊位或指定锚地时，需遵守 0.10%/m 的硫上限值。

还可以使用其他方法达到合规目的，例如可以使用闭环式涤气器或使用废气清洗系统（EGCS）配合专用储罐来储存和处理产生的废水，也可以连接岸电（可在海湾港口使用）。

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
2023-03-03	691.170	732.670	5.058	88.051	826.010	64.793	1092.350	465.310	508.310
2023-03-02	688.080	734.170	5.058	87.662	827.650	64.985	1093.260	465.190	506.290
2023-03-01	694.000	734.160	5.093	88.416	835.130	64.670	1080.380	467.020	508.650
2023-02-28	695.190	737.470	5.102	88.604	838.850	64.352	1078.280	468.580	512.180
2023-02-27	695.720	734.060	5.104	88.647	831.430	63.881	1090.490	468.360	511.490

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	4.55929	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.70143
2 个月	--	3 个月	4.98571	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.31086	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.71400		

2023-03-02

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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