



# 全一海运市场周报

2023.04 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述( 2023.04.03 - 04.07 )

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场走势向好 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场整体行情走势向好，多数远洋航线市场运价上涨，带动综合指数上涨。近期多项指标显示中国经济有转好迹象，未来集运市场有望继续保持良好走势。4月7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956.93点，较上期上涨3.6%。

**欧洲航线：**据标普全球发布的数据显示，欧元区3月综合PMI指数终值为53.7，高于前值及市场预期，升至10个月以来的新高。尤其是服务业PMI指数表现良好，显示欧洲地区经济开始出现转好迹象。随着对经济衰退和能源市场的担忧有所放缓，通胀压力也得到缓解，市场信心继续处于复苏态势。本周，运输需求保持平稳，供求关系平衡，市场运价小幅走高。4月7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877美元/TEU，较上期上涨1.6%。地中海航线，运输需求与欧洲航线保持同步，供求平衡情况稳定，即期市场订舱价格小幅上涨。4月7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1621美元/TEU，较上期上涨1.2%。

**北美航线：**据美国供应管理协会发布的数据显示，3月ISM非制造业指数为51.2，虽然该数据仍高于荣枯线，但指数下降表明企业和消费者正在变得更加谨慎，尤其是新订单表现较为疲软，商业活动放缓，在信贷环境收紧、利率居高不下的背景下，服务业数据可能会加剧市场对经济前景的担忧。北美航线在连续调整之后，运价水平已跌至低位。本周，运输需求总体平稳，部分航商采取控制运力规模的措施推动运价上涨，即期市场运价出现反弹。4月7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1292美元/FEU和2147美元/FEU，分别较上期上涨12.5%和6.8%。

**波斯湾航线：**近期运输需求表现良好，供求平衡情况较好，市场运价继续上行。4月7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1092美元/TEU，较上期上涨5.0%。





**澳新航线：**当地市场对各类物资的需求表现较为疲软，供需基本面转弱，本周即期订舱价格延续下行走势。4月7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267美元/TEU，较上期下跌16.0%。

**南美航线：**目的地国家近期经济形势保持平稳，运输需求持续向好，供需基本面继续改善，本周市场运价继续上涨。4月7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1817美元/TEU，较上期上涨5.6%。

**日本航线：**运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。4月7日，中国出口至日本航线运价指数为902.30点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运输需求释放偏少 综合指数小幅下行】

本周，电厂日耗持续走弱，下游采购谨慎，运力富裕下，沿海散货综合指数弱势运行。4月7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1118.29点，较上期下跌0.8%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周全国降水偏多，水电逐步发力，沿海电厂日耗持续走弱，沿海八省电厂日耗为186.3，环比减少4.9万吨。下游电厂陆续开展春季机组检修，拉运积极性减弱，环渤海各港合计日均调进140.4万吨，环比增加2万吨，日均调出量134.3万吨，环比减少0.1万吨。煤炭价格方面，国内煤炭产量、库存保持高位，产地价格有所松动，港口煤价下调预期加剧，下游观望情绪较浓。同时进口煤继续实施零税率，整体供需关系宽松下，煤炭价格延续下调态势。运价走势方面，煤炭终端采购意愿偏弱，运输需求整体释放偏少，但油价上涨导致运营成本增加，船东挺价心态强，多以观望为主，船货双方均不急于成交，商谈氛围低迷，沿海煤炭运价小幅波动。4月7日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1138.98点，较上期下跌1.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收831.95点，较上期下跌0.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价33.8元/吨，同上期持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.0元/吨，较上期上涨0.7元/吨。

**金属矿石市场：**本周，钢厂利润回暖，日均铁水产量环比上升。在矿价高位的市场下，矿石仍维持低库存运行，采购较为谨慎，按需补库，沿海金属矿石运输市场平稳运行。4月7日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收764.91点，较上期下跌0.6%。



**粮食市场：**本周，猪价震荡筑底，玉米价格继续弱势运行。连续阴雨天气，基层玉米上量难度上升，产区报价趋稳，下游饲料企业少量采购，逢低滚动补库，沿海粮食运输市场弱势运行。4月7日，沿海粮食货种运价指数报1101.60点，较上期下跌0.5%。

**成品油市场：**欧佩克自愿减产计划引发原油供应减少担忧，提振国际原油价格上涨。4月份为传统检修季，主营及地方炼厂开工率走弱。虽然下游汽柴油需求仍有提升空间，但受成品油价格波动影响，贸易商抵触情绪增加，短期内市场处于消库存阶段，运输需求增长乏力，运价有所下调。4月7日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）市场运价指数1065.46点，较上期下跌1.9%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型走势分化 租金指数止跌小涨】

本周，海岬型太平洋市场货盘稳定，长航线货盘也有明显增多，运输需求向好，运价上涨。巴拿马型船市场各区域走势不一，粮食航线表现较好，印尼煤炭航线需求不足。超灵便型船市场货盘缩减，市场氛围转弱，租金承压下行。整体而言，远东干散货租金指数在大船型的带动下呈小幅上扬态势。4月6日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1310.1点，较上周四上涨1.5%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场止跌回升。太平洋市场，本周太平洋市场澳大利亚矿商保持较高的出货热情，询船积极，市场即期需求强劲，交投活跃，加之FFA远期合约价格和国际燃油价格上涨、部分船舶因国内北方恶劣天气有所延误，运价止跌回升。临近周末，随着FFA远期合约价格下跌，复活节假日，市场活跃度下降，运价有回调迹象。4月6日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15522美元，较上周四上涨12.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.679美元/吨，较上周四上涨10.3%。远程矿航线，本周巴西、西非等远程矿货盘明显增加，市场氛围显著提振，叠加国际燃油价格上涨，运价呈上升趋势。4月6日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.359美元/吨，较上周四上涨8.1%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场各区域走势不一，其中粮食航线表现较好，印尼航线相对疲软。太平洋市场，近期国内南方雨量充沛，水电替代作用明显，且煤价下跌，市场煤炭货盘不多。但由于澳大利亚煤矿以及北太平洋市场煤炭、粮食货盘尚可，南美粮食运价上涨支撑，船东降价意愿不强，租金、运价相对平稳。4月6日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14194美元，较上周四微涨0.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.28美元/吨，较上周四上涨1.9%。粮食市场，尽管市场需求面变化不大，但由于油价上涨且4月底船期的运力偏少，南美粮食运价明显上涨。。4月6日，巴西桑托斯至中国北



方港口粮食航线运价为 44.32 美元/吨，较上周四上涨 7.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场持续下行。本周，东南亚市场煤炭、镍矿等各货种新增货盘均偏少，市场活跃度下降，租金持续下跌。4 月 6 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10956 美元，较上周四下跌 6.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.627 美元/吨，较上周四下跌 3.6%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价大幅下跌 成品油运价止涨转跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 31 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 370 万桶至 47 亿桶，降幅 3.7%。美国上周原油进口 714.4 万桶/日，较前一周增加 181.9 万桶/日，出口增加 65.5 万桶/日至 523.9 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2005.4 万桶/日，较去年同期减少 1.5%。由于出口和炼油需求强劲，上周美国原油库存下降幅度超过预期，汽油和馏分油库存也大幅下降；OPEC+宣布新的减产 166 万桶/日，加上去年 10 月宣布的减产的 200 万桶/日，累计减产承诺达到 366 万桶/日，相当于全球需求的 3.7%左右；北约将继续为乌克兰提供军事支持，地缘紧张局势持续，多方支撑油价。然而疲弱的美国经济数据引发了对全球经济衰退的担忧，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格持续上扬，周四报 85.12 美元/桶，较 3 月 30 日上涨 7.34%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价直线下跌，苏伊士型油轮运价不断下滑，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。4 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1430.40 点，较 3 月 30 日下跌 19.5%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周市场中东 4 月中旬装期货盘基本收尾，周一 OPEC+突然宣布减产，部分中东货盘成交 WS 点位大幅下滑，大部分租家采取观望态度，市场量价齐跌；临近周末，大西洋航线相对活跃，船东为防止市场进一步下滑，挺价意愿渐增，运费跌幅收窄；目前市场依旧延续船多货少的基本面，租家通过私下询价，继续打压市场。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS66.57，较 3 月 30 日下跌 20.61%，CT1 的 5 日平均为 WS73.34，较上期平均下跌 16.76%，TCE 平均 6.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS68.43，下跌 18.01%，平均为 WS74.62，TCE 平均 6.4 万美元/天。

**苏伊士型油轮(Suezmax)：**运输市场综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS123(TCE 约 5.2 万美元/天)。黑海到地中海航线运价下跌至 WS164(TCE 约 8.4 万美元/天)。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS66(TCE 约 1.6 万美元/天)。



**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线保持平稳，地中海及欧美航线全线下挫，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS150（TCE 约 3.2 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS223（TCE 约 8.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS175（TCE 约 7.0 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS153（TCE 约 3.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS228（TCE 约 6.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS185（TCE 约 5.2 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线、欧美航线均涨跌互现，综合水平止涨转跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS212（TCE 约 2.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS213（TCE 约 4.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS172（TCE 约 4.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS158 水平（TCE 约 1.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS231（TCE 约 3.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.1 万美元/天。

## **(5) 中国船舶交易市场**

### **【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】**

4 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1174.49 点，环比上涨 0.93%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、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涨跌-0.99%、-1.08%、0.43%及 3.42%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 1939 万美元，环比下跌 5.00%；57000DWT 吨级散货船估值 2530 万美元，环比下跌 0.23%；75000DWT 吨级散货船估值 2907 万美元，环比上涨 0.64%；170000DWT 吨级散货船估值 4188 万美元，环比上涨 0.35%。本期，国际二手散货船市场成交比上小幅增长，总共成交 17 艘（环比增加 2 艘），总运力 199.57 万载重吨，总成交金额 42920 万美元，平均船龄 14.30 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3759 万美元，环比下跌 7.50%；74000DWT 吨级油轮估值 3988 万美元，环比上涨 2.47%；105000DWT 吨级油轮估值 5994 万美元，环比上涨 0.12%；158000DWT 吨级油轮估值 6714 万美元，环比上涨 3.00%；300000DWT 吨级油轮估值 9293 万美元，环比上涨 0.29%。本期，国际油轮二手船市场成交比较平淡，总共成交 9 艘（环比持平），总运力 54.73 万载重吨，



总成交金额 35100 万美元，平均船龄 11.00 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨，涨幅度不大。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，环比上涨 0.35%；5000DWT 吨级散货船估值 1302 万人民币，环比上涨 0.56%。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全面上涨。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，环比上涨 0.89%；1000DWT 吨级散货船估值 122.39 万人民币，环比上涨 4.45%；2000DWT 吨级散货船估值 232 万人民币，环比上涨 5.22%；3000DWT 吨级散货船估值 309 万人民币，环比上涨 2.36%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下降，总共成交 16 艘（环比增加 6 艘），总运力 2.76 万载重吨，总成交金额 3780.1 万人民币，平均船龄 8.89 年。

来源：上海航运交易所

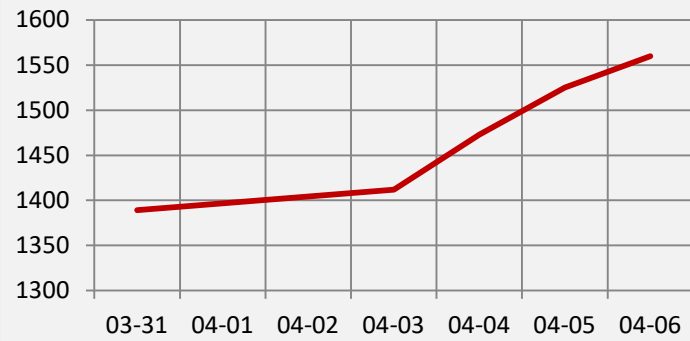
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

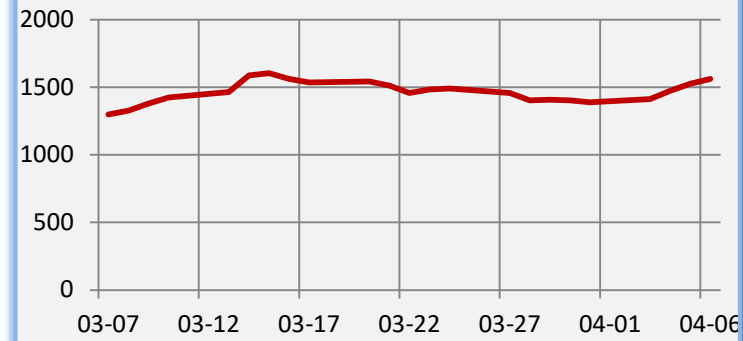
| 波罗的海指数 | 4 月 3 日 |     | 4 月 4 日 |      | 4 月 5 日 |     | 4 月 6 日 |     |
|--------|---------|-----|---------|------|---------|-----|---------|-----|
| BDI    | 1,412   | +23 | 1,473   | +61  | 1,525   | +52 | 1,560   | +35 |
| BCI    | 1,723   | +58 | 1,867   | +144 | 1,957   | +90 | 2,041   | +84 |
| BPI    | 1,664   | +29 | 1,724   | +60  | 1,813   | +89 | 1,851   | +38 |
| BSI    | 1,187   | -11 | 1,176   | -11  | 1,170   | -6  | 1,161   | -9  |
| BHSI   | 683     | -4  | 664     | -19  | 653     | -11 | 643     | -10 |



上周 BDI 指数走势



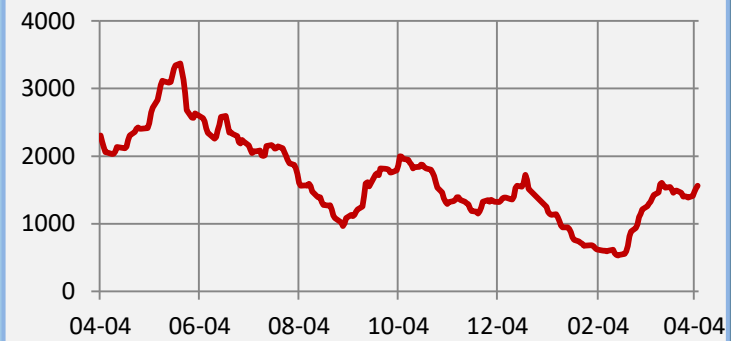
近一个月 BDI 指数走势



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 | 31/03/23 | 24/03/23 | 浮动   | %     |
|--------------|----|----------|----------|------|-------|
| Cape (180K)  | 一年 | 19,250   | 17,250   | 2000 | 11.6% |
|              | 三年 | 18,000   | 15,750   | 2250 | 14.3% |
| Pmax (76K)   | 一年 | 16,000   | 15,250   | 750  | 4.9%  |
|              | 三年 | 13,250   | 13,250   | 0    | 0.0%  |
| Smax (58K)   | 一年 | 16,000   | 15,750   | 250  | 1.6%  |
|              | 三年 | 13,500   | 13,500   | 0    | 0.0%  |
| Hsize (302K) | 一年 | 12,500   | 12,750   | -250 | -2.0% |
|              | 三年 | 10,500   | 10,500   | 0    | 0.0%  |

截止日期: 2023-04-04

### 3. 租船信息摘录

#### (1) 航次租船摘录

'Yasa Eagle' Ultrabulk relet 2012 82525 dwt dely CJK 9/13 Apr trip via Australia redel India \$14,000 - Oldendorff

'Chryssa K' 2012 81305 dwt dely aps EC South America 21/27 Apr trip redel Singapore-Japan \$21,000 + \$1,100,000 bb - Louis Dreyfus

'Guo Yuan 8' 2011 75971 dwt dely aps EC South America 29/30 Apr trip redel Singapore-Japan \$19,400 + \$940,000 bb - Louis Dreyfus

'Glyfada I' 2009 75639 dwt dely Yingkou 12/16 Apr trip via NoPac option Australia redelivery Singapore-Japan \$12,150 NoPac / \$12,400  
Australia - Panocean

'Lowlands Breeze' 2013 61430 dwt dely Magdalla prompt trip redel SE Asia \$16,000 - Victory Shipping



'Queen' 2010 58096 dwt dely Continent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$12,500 - cnr

'Melinda' 2012 57981 dwt dely Salalah prompt trip redel SE Asia intention gypsum \$14,500 - Teambulk

## (2) 期租租船摘录

'Doric Katana' 2021 82448 dwt dely Chiba 15 Apr 1 year redel worldwide \$19,000 - Louis Dreyfus

'Sophocles Graecia' 2020 82039 dwt dely Qingdao 10 Apr 6/9 months redel worldwide \$19,000 - Oldendorff

## 4. 航运&船舶市场动态

### 【部分煤炭航线的船型发生变化】

煤炭价格的波动及其主要航线的变化,导致部分航线上的干散货船吨位发生了重大变化,在以往由好望角型船主导的航线上,较小的船舶有所增加。

船舶经纪公司 Intermodal 在其最新的周报中指出,自年初以来,澳大利亚煤炭价格大幅下跌,基准价格 API 5 从 2023 年 1 月 2 日的 403 美元/吨下降到 3 月份的 177.9 美元/吨,降幅近 56%。今年早些时候,中国取消了对澳大利亚的进口禁令,叠加煤炭价格下降至俄乌冲突升级前的水平,促使中国进口商恢复自澳进口。数据显示,与去年同期相比,澳大利亚今年 2 月和 3 月的煤炭出货量分别达到 19.16 万吨和 33.28 万吨,分别增长了 92%和 61%。

Intermodal 的研究分析师 Fotis Kanatas 表示,南非煤炭在今年 2 月的出货量为 73.15 万吨,比去年同期高出 55%;3 月为 23.5 万吨,比去年同期下降 78%。自 2023 年初以来,南非煤炭价格下降了 30%,至 129.22 美元/吨。

2 月,印度尼西亚煤炭出货量为 133.61 万吨,比去年同期增长 96%;3 月,印度尼西亚的出货量达到 148.3 万吨,比去年同期增长 27%。自年初以来,当地基准价格仅下跌了 6%至 73.95 美元/吨。



2020 年后, 澳大利亚-中国航线上运载煤炭的好望角型船只大幅减少。2021 年没有 1 艘好望角型船, 2022 年只有 7 艘。2023 年的情况发生积极变化, 有 22 艘好望角型船在澳大利亚装货, 已经或即将在中国卸货。而在印尼航线上, 2021 年和 2022 年分别有 52 艘和 51 艘好望角型船在中国卸货, 而 2023 年则只有 2 艘好望角型船固定航行于该航线。因此, 印尼和澳大利亚航线上的船型和货量差距正在缩小, 一些小型船舶也开始投入到这两条航线。

Intermodal 分析师认为, 目前澳大利亚的煤炭价格与其他地区相比具有竞争力, 这一价格水平是否会吸引更多中国买家还有待观察。

来源: 中国远洋海运 e 刊

### 【看好中国经济, 好望角型二手船被推高! 预测: 未来运价或大幅上涨】

根据波罗的海航运公会和国际海事委员会 (BIMCO) 的最新报告由于中国经济复苏好望角型二手船价格在 3 月份大幅上涨。

BIMCO 航运分析师 Filipe Gouveia 表示五年二手船价格环比上涨 22% 月底达到 5400 万美元。

根据波罗的海交易所的好望角型船 5TC 指数虽然好望角型船即期运价仍低于一年前但与 2 月份相比 3 月份的运价增长了三倍。第一季度运往中国的铁矿石、煤炭和铝土矿出货量增加强化了市场的信念即我国经济复苏可能成为今年好望角型船需求的强劲推动力。

我国是好望角型船的重要市场因为三分之二的好望角型船在我国卸货。在大宗商品方面铁矿石占全球好望角型船运输的所有货物的 75% 而煤炭和铝土矿占其余 25% 的大部分。

“按照目前的价格一艘船龄五年的二手好望角型船的售价是新造船价格的 87% 比 2022 年的平均水平高出 9 个百分点。很明显买家希望在短期内利用预期的利率上涨” Gouveia 说。

“为了维持二手好望角型船的高价未来几个季度运价将需要大幅上涨。虽然好望角型船的需求指标看起来很有希望但需求风险仍然存在。” Gouveia 说。

来源: 海事服务网



### 【300 艘+100 艘！继续买船！MSC 和 CMA CGM 再破纪录】

MSC 和 CMA CGM 仍然在加速扩充运力。

MSC 再买 6 船，近年买船总数达到 300 艘！

从 2020 年 8 月以来一直在买船的地中海航运近期再次买入 6 艘集装箱船舶。

最新购买的 6 艘船舶分别为 8,411TEU 的 MAERSK SURABAYA 轮，5,570TEU 的 MAERSK YAMUNA 轮，5,364TEU 的 EVER UBERTY 和 EVER UNIFIC 轮，4,506TEU 的 CO NAGOYA 轮以及 4,045TEU 的 POHORJE 轮。

值得一提的是，MSC 从长荣海运购入的两艘分别名为 EVER UBERTY 和 EVER UNIFIC 的船舶原本是要送拆的船舶。

有经纪人称，两艘船舶建造于 1999 年（船龄已经高达 24 年），此前一直在拆船市场上流转。如今 MSC 却将其买过来，可见该公司对运力的渴求程度。

买入上述 6 艘船舶后，从 2020 年 8 月起算，MSC 购买的二手船舶总数已经达到了 300 艘！

Alphaliner 的数据显示，这 300 艘船舶的合计运力超过了 120 万 TEU，这个运力规模超过了目前世界第八大集运公司韩国 HMM 的运营运力（81.6 万 TEU）。

仅次于 ONE 的 153.3 万 TEU。

CMA CGM 买船数量达 100 艘

近日，世界第三大集装箱航运公司达飞轮船 CMA CGM 购买了 3 艘二手集装箱船。三艘船舶分别为 9,953TEU 的 CMA CGM PELLEAS 轮，6,881TEU 的 AMOLIANI 轮以及 4,254TEU 的 SPIRIT OF LISBON 轮。





3 艘船舶的价格分别为 5250 万美元、6100 万美元、2200 万美元。

Alphaliner 方面表示，算上上述的 3 艘船舶，从 2020 年以来，CMA CGM 购买的船舶总数已经达到了 100 艘。

这也意味着 CMA CGM 成为近年来继 MSC 之后的第二大集装箱船舶买家。

对于两家公司的此番举动，Alphaliner 方面表示，CMA CGM 和 MSC 大量购买船舶一方面是为了能够更好的利用近两年集运市场黄金时期收获的超额利润。

另一方面也是因为市场上现在可用于买卖交易的船舶数量已经非常少。Alphaliner 称，近期的租船市场也非常活跃，并且这样的活跃态势也不太可能在短期内反转。这也是两家公司更倾向直接买船的原因。

根据 Alphaliner 统计的数据，两家公司近期在租船市场上也非常活跃。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【中国因素将决定二季度亚洲干散货运价】

经历了低迷的第一季度后，干散货航运市场参与者期盼中国经济的复苏将推动第二季度运价回升。

虽然中国因素未能在第一季度提振货运市场，但大宗商品铁矿石的需求有所恢复。

普氏 Cape T4 指数是 4 条主要好望角型航线运价的加权平均值，第一季度平均值为 13876 美元/天，比去年同期下降 22%。KMAX 9 指数(9 条主要巴拿马型航线运价的加权平均值)和 APSI 5 指数(亚太地区 5 条主要大灵便型航线运价的加权平均值)第一季度平均值分别为 10220 美元/天和 8901 美元/天，比 2022 年第一季度分别下降 65%和 55%。

铁矿石和煤炭需求激增



有市场消息人士表示,铁矿石需求的反弹将是支撑干散货运价的关键因素。根据标普全球大宗商品的数据,第一季度中国铁矿石进口量约为 3.09 亿吨,比去年同期增长近 9%。

有承运人表示,中国对房地产行业的支持政策将增加对大宗商品的需求。

同样,由于制造业活动扩大预计增加对能源的需求,中国的煤炭进口或将激增,这将增加从印度尼西亚和澳大利亚到中国的煤炭海运业务,进而支撑运价。

预计印度海运煤炭进口的趋势与中国类似。尽管印度国内煤炭产量将增长,但大多数市场消息人士预计需求增长速度更快,需要通过进口来满足。

数据显示,第一季度中国和印度的煤炭进口量分别达到 8130 万吨和 5290 万吨,比去年同期分别增长 78.25%和 6.7%。

运费或将保持稳定

尽管市场对第二季度期租费率持乐观态度,但远期运费协议 (FFA) 和衍生品市场的喜忧参半给前景蒙上了阴影。

有消息人士认为,在 2023 年余下的时间,比好望角型更小的船型的远期运价预测没有显示出强劲的期货升水或贴水趋势,所以未来运费将基本保持稳定。但这在很大程度上仍取决于中国对干散货的需求。

运力供应

鉴于 2023 年和 2024 年交付的新船数量相对较少,预计船队运力净增长率很小,这对运价产生积极影响。此外,为遵守环境法规,老旧船舶的报废数量将增加。

一位船东表示,2008-2009 年订造的好望角型船的平均船龄正在增加,2023-2026 年将逐渐达到 15 年。

来源: 中国远洋海运 e 刊



### 【BIMCO 看好中国经济预测未来运价或大幅上涨】

根据波罗的海航运公会和国际海事委员会（BIMCO）的最新报告，由于中国经济复苏，好望角型二手船价格在 3 月份大幅上涨。

BIMCO 航运分析师 Filipe Gouveia 表示，五年二手船价格环比上涨 22%，月底达到 5400 万美元。

根据波罗的海交易所的好望角型船 5TC 指数，虽然好望角型船即期运价仍低于一年前，但与 2 月份相比，3 月份的运价增长了三倍。第一季度运往中国的铁矿石、煤炭和铝土矿出货量增加，强化了市场的信念，即我国经济复苏可能成为今年好望角型船需求的强劲推动力。

我国是好望角型船的重要市场，因为三分之二的好望角型船在我国卸货。在大宗商品方面，铁矿石占全球好望角型船运输的所有货物的 75%，而煤炭和铝土矿占其余 25% 的大部分。

“按照目前的价格，一艘船龄五年的二手好望角型船的售价是新造船价格的 87%，比 2022 年的平均水平高出 9 个百分点。很明显，买家希望在短期内利用预期的利率上涨，” Gouveia 说。

“为了维持二手好望角型船的高价，未来几个季度运价将需要大幅上涨。虽然好望角型船的需求指标看起来很有希望，但需求风险仍然存在。” Gouveia 说。  
来源：海事服务网

### 【油船市场将迎来最强“黄金期”？手持订单降至历史新低】

尽管今年以来新船订单开始逐渐增加，但油船整体手持订单量仍处于历史低位，高昂的船价成为船东订船的最大阻碍。随着油轮市场的逐步上扬，全球各大经济体对原油需求的增长和极其有限的新船供给，油船市场有望迎来 15 年最强“黄金期”。

今年油船新船订单稳步增长，造价高昂抑制船东订船意愿



船舶经纪公司 SSY 在其近期发布的报告中称，今年前两个月全球 10000 载重吨及以上原油船和成品油船新船订单共计 34 艘，总运力达 200 万载重吨，加上 3 月首周的 4 艘苏伊士型油船订单，今年油船订单量已经达到了 280 万载重吨，相当于 2022 年全年 108 艘 680 万载重吨油船订单的 40%。

今年年初以来，油船新船订单保持了 2022 年第四季度的复苏趋势，虽然数字仍远低于 2021 年的水平。近几个月的油船订单以成品油船为主，在今年的 38 艘油船订单中有 28 艘为成品油船，其中多达 22 艘为 MR 型成品油船。

另一方面，原油船订单量仍远低于历史平均水平。SSY 的数据显示，在 2012 年至 2022 年间，每季度油船订单中约有三分之二为原油船。然而今年以来，原油船订单仅为 10 艘，包括 2 艘阿芙拉型和 8 艘苏伊士型，而自 2021 年 6 月以来唯一的 VLCC 订单只有 2022 年 8 月商船三井在大连中远海运川崎订造的 2 艘双燃料 VLCC。

SSY 指出，油船订单受到船价上涨的限制，近年来造船厂也更青睐于船价更高的大型 LNG 船和集装箱船订单，这些船舶已经填满了未来几年可用的交付船台。另外，未来替代燃料的选择仍然存在不确定的，这也抑制了船东订船意愿。目前，大型油船最早的交付船期是在 2026 年。

据国际船舶网了解，目前航运公司订造油船的成本已经远远高于两年前。克拉克森油船新造船价格指数目前为 195.72 点，相比去年同期的 183.26 点和 2021 年 3 月的 151.29 点进一步提高，也远高于平均的 138.59 点。截至目前 VLCC 新造船价格高达 1.2 亿美元，苏伊士型油船新造船价格也已经增至 8050 万美元，而在 2020 年 VLCC 造价也仅有 8550 万美元。

船舶经纪公司 Braemar 指出，航运公司很难接受如此高的船价水平，虽然今年新船订单已经有所回升，但事实证明更高的新造船价格是一个相当大的障碍。

手持订单处于历史低位，今年油船市场有望迎来 15 年间最强表现？

由于交付量超过新船订单量，油船整体手持订单量继续减少。SSY 表示，尽管新船订单已经回升，但近年来订单水平的下降使油船手持订单总量稳步缩减。目前油船手持订单占现有船队的比例约为 3.7%，低于今年年初的 4.2% 和 2021 年初的 7.8%，处于历史低位。

在新船订单减少的同时，油船船队也在迅速老化。希腊船舶经济公司 Xclusiv 的数据显示，去年船龄 21 年及以上的油船数量增至了 21%，几乎是当前油船手



持订单的 2.5 倍。而相比之下，船龄 21 年以上的散货船船队增长 10%，集装箱船数量虽然也增长了 21%，但目前集装箱船手持订单占现有船队比例已高达近 30%。

与此同时，俄罗斯庞大的“影子船队”进一步推升了吨海里需求增长，“影子船队”由所有权不透明的船舶组成，其运营游离于西方金融和保险体系之外。由于越来越多的油船进入俄罗斯航线，用于非制裁交易的油船数量在减少，导致市场供需关系趋紧。此外，与俄罗斯进行贸易的船东增加，也进一步造成市场船舶供应紧张。

这清楚地表明，未来几年油船船队将萎缩。Braemar 的分析师认为，考虑到当前强劲的运价水平和未来需求情况，船东“仍然有理由建造新船”。

克拉克森研究公司董事总经理 Stephen Gordon 指出，随着贸易复苏和向长距离运输的转变，再加上船队低增长（手持订单仅占现有船队 4%），以及复杂的运营状况（制裁、影子船队可能占运力 10%），这些因素推升油船市场表现强劲，前景向好。他预测今年原油船需求量将增长 3%，吨英里需求增长 7%，成品油船增长分别为 4%和 11%。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）预计，尽管存在风险，但油船领域今年将经历 2008 年金融危机以来从未见过的持续性市场强劲期。2023 与 2024 年市场需求的增速将大于供给，在此期间原油船需求的增长速度将比供应高 2.5-3.5%。成品油船需求 2023 年将比供应高 4.5-5.5%，2024 年将高出 2-3%。

不出意外的话，BIMCO 预测供需平衡的紧缩会导致油船运价、期租租金以及二手船价格都会在 2023 与 2024 全年见涨。

来源：国际船舶网

## 5. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES |                       |                         |                       |                                               |         |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|---------|
| PORT          | IF380CST<br>(USD/MTD) | VLSFO 0.5%<br>(USD/MTD) | MGO 0.1%<br>(USD/MTD) | Remark<br>(Barging or Special condition etc ) | Comment |
| Busan         | S. E.                 | 625~630                 | 805~810               |                                               | Steady. |
| Tokyo Bay     | 560~565               | 660~670                 | 910~915               | Plus oil fence charge if any.                 | Firmer. |





|           |         |         |           |                                                                                                                  |               |
|-----------|---------|---------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Shanghai  | 513~518 | 625~630 | 910~915   | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt                                                                                  | Avails tight. |
| Hong Kong | 487~493 | 630~635 | 780~785   | MGO Sul max 0.05%                                                                                                | Avails tight. |
| Kaohsiung | N/A     | N/A     | N/A       | + oil fence charge usd 101                                                                                       | Holiday       |
| Singapore | 485~490 | 610~615 | 785~790   | + 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.   | 622~627 | 1055~1060 |                                                                                                                  | Steady.       |
| Rotterdam | 444~449 | 602~607 | 795~800   |                                                                                                                  | Softer.       |
| Malta     | S. E.   | 612~617 | 835~840   |                                                                                                                  | Steady.       |
| Gibraltar | S. E.   | 627~632 | 865~870   |                                                                                                                  | Steady.       |

截止日期: 2023-04-04

## ◆ 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     | 31/03/23 | 24/03/23 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 好望角型 Capesize  | 180,000 | 6,150    | 6,150    | 0  | 0.0% |     |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000  | 3,500    | 3,500    | 0  | 0.0% |     |
| 超灵便型 Ultramax  | 63,000  | 3,300    | 3,300    | 0  | 0.0% |     |
| 灵便型 Handysize  | 38,000  | 3,000    | 3,000    | 0  | 0.0% |     |
| 油 轮            |         |          |          |    |      |     |
| 船 型            | 载重吨     | 31/03/23 | 24/03/23 | 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 | 7,600    | 7,600    | 0  | 0.0% |     |
| 阿芙拉型 Aframax   | 115,000 | 6,600    | 6,600    | 0  | 0.0% |     |
| MR             | 52,000  | 4,400    | 4,400    | 0  | 0.0% |     |

截止日期: 2023-03-31



(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                                    |
| 1+1 | Tanker | 115,000     | Hyundai, Vietnam        | 2026 | Metrostar Mngmt                   | 6,750       |                                       |
| 4   | Tanker | 50,000      | Hyundai Mipo, S. Korea  | 2025 | Nissen Kaiun - Japanese           | 4,630       |                                       |
| 4+4 | Tanker | 18,500      | Fujian Mawei, China     | 2025 | Union Maritime - U.K based        | 3,000       | Methanon ready                        |
| 2   | Tanker | 9,200       | Wuchang SB Group, China | 2024 | SC Shipping - Chinese             | undisclosed | StSt                                  |
| 6   | Tanker | 6,500       | CMHI Jinling, China     | 2025 | Consort Bunkers - Singapore Based | undisclosed | methanol fueled                       |
| 10  | Bulker | 85,000      | Chengxi, China          | 2025 | COSCO Shipping - Chinese          | 5,000       | wood-pulp carrier                     |
| 5   | Bulker | 85,000      | COSCO Dalian, China     | 2025 |                                   | 5,000       |                                       |
| 5   | Bulker | 85,000      | Shanhaiguan, China      | 2025 |                                   | 5,000       |                                       |
| 2   | Bulker | 40,000      | Nihon, Japan            | 2026 | Wisdom Marine Group - Taiwanese   | 3,300       | conventional fuel                     |
| 1   | LNG    | 175,000 cbm | Jiangnan, China         | 2027 | TPSH Leasing - Chinese            | 23,500      | against T/C to Shandong Marine Energy |
| 2   | LNG    | 174,000 cbm | Samsung HI, S. Korea    | 2026 | K Line - Japanese                 | 25,850      |                                       |
| 2   | LNG    | 174,000 cbm | Hyundai Samho, S. Korea | 2027 | Capital Gas - Greek               | 25,950      | option declared                       |

◆ 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                                    |
| STAR BOREALIS    | BC | 179,678 |     | 2011 | Philippines | 3,250       | Norden - Denmark | en bloc each, BWTS                     |
| STAR POLARIS     | BC | 179,546 |     | 2011 | Philippines | 3,250       | Norden - Denmark | fitted                                 |
| ROSEBANK         | BC | 177,029 |     | 2010 | China       | 2,300       | Middle East      | BWTS onboard                           |
| MARAN INNOVATION | BC | 171,681 |     | 2004 | S. Korea    | undisclosed | Undisclosed      | BWTS fitted                            |
| LUCK FORTUNE     | BC | 76,662  |     | 2002 | Japan       | 980         | Undisclosed      | BWTS fitted, bss delivery mid Apr '23' |
| SUN              | BC | 63,672  |     | 2013 | China       | 2,325       | Undisclosed      | BWTS fitted                            |
| AMIS LEADER      | BC | 58,107  |     | 2010 | China       | 1,800       | Undisclosed      | BWTS fitted                            |
| HAUT BRION       | BC | 57,075  |     | 2011 | China       | 1,450       | Undisclosed      | BWTS fitted                            |



|                 |    |        |      |             |       |               |                    |
|-----------------|----|--------|------|-------------|-------|---------------|--------------------|
| CHRIS           | BC | 56,838 | 2010 | China       | 1,350 | Undisclosed   | BWTS fitted        |
| GLOVIS MAINE    | BC | 56,686 | 2013 | China       | 1,540 | Greek         | BWTS fitted        |
| SUPER ODEGAARD  | BC | 55,628 | 2011 | Japan       | 1,850 | Brave - Greek | BWTS fitted        |
| GEAT WISDOM     | BC | 45,659 | 2000 | Philippines | 700   | Undisclosed   | BWTS fitted        |
| ELDORIS         | BC | 36,045 | 2011 | S. Korea    | 1,650 | Undisclosed   | BWTS fitted, Boxed |
| KALIXENOS       | BC | 35,925 | 2010 | S. Korea    | 1,090 | Undisclosed   | BWTS fitted        |
| MINER           | BC | 33,002 | 2010 | China       | 1,050 | Undisclosed   | BWTS fitted        |
| TAIZHOU PIONEER | BC | 32,453 | 2011 | China       | 1,180 | Greek         | BWTS fitted        |
| EN OCEAN        | BC | 27,865 | 1997 | Japan       | 450   | Undisclosed   | BWTS fitted        |
| MP ATLANTIC     | BC | 22,035 | 1994 | Japan       | 350   | 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         |
|----------------|----|--------|-------|------|-------------|---------|------------------|-------------|
| AMOLIANI       | CV | 80,163 | 6,881 | 2013 | S. Korea    | 6,100   | CMA CGM - France |             |
| POHORJE        | CV | 52,000 | 4,043 | 2006 | Taiwan, PRC | 2,100   | Swiss            | BWTS fitted |
| LOUISA SCHULTE | CV | 23,252 | 1,740 | 2008 | China       | 1,150   | Undisclosed      |             |

#### 多用途船/杂货船

| 船 名     | 船型 | 载重吨   | TEU | 建造年  | 建造国    | 价格(万美元)     | 买家          | 备 注 |
|---------|----|-------|-----|------|--------|-------------|-------------|-----|
| DOLUNAY | GC | 1,735 |     | 1977 | Turkey | undisclosed | 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                   |
|-----------------|-----|---------|-----|------|----------|-------------|-------------------|-----------------------|
| OKEANOS         | TAK | 159,367 |     | 2003 | S. Korea | 3,700       | Middle East       |                       |
| EVERBRIGHT      | TAK | 156,717 |     | 2010 | China    | 4,250       | European          | scrubber fitted       |
| NECTAR SEA      | TAK | 105,370 |     | 2008 | Japan    | 3,700       | Undisclosed       | scrubber fitted       |
| NORDIC GENEVA   | TAK | 73,766  |     | 2009 | China    | 2,350       | Undisclosed       | BWTS fitted           |
| DHONOUSSA       | TAK | 69,523  |     | 2005 | Romania  | undisclosed | Turkish           |                       |
| DORIC PIONEER   | TAK | 51,565  |     | 2013 | S. Korea | 3,400       | Undisclosed       | BWTS fitted           |
| GRACE LUCRUM    | TAK | 51,371  |     | 2006 | S. Korea | 2,280       | Undisclosed       | BWTS fitted, Ice 1B   |
| ELANDRA BLU     | TAK | 50,696  |     | 2008 | S. Korea | 2,400       | Viken - Norwegian | *BWTS fitted          |
| ELANDRA CORALLO | TAK | 50,607  |     | 2008 | S. Korea | 2,400       | Viken - Norwegian |                       |
| WISBY PACIFIC   | TAK | 49,686  |     | 2017 | China    | 8,650       | Middle East       | en bloc, BWTS fitted, |
| WISBY ATLANTIC  | TAK | 49,614  |     | 2017 | China    |             |                   | Eco, StSt             |
| SANMAR SONGBIRD | TAK | 47,094  |     | 2003 | Japan    | 1,520       | Undisclosed       | BWTS fitted           |
| CELSIUS RANDERS | TAK | 46,046  |     | 2010 | S. Korea | 2,700       | Dubai             | BWTS fitted           |



|                  |     |        |      |          |       |                          |                      |
|------------------|-----|--------|------|----------|-------|--------------------------|----------------------|
| RIDGEBURY JOHN B | TAK | 45,975 | 2007 | Japan    | 2,300 | Undisclosed              | BWTS fitted          |
| NORIENT SATURN   | TAK | 40,435 | 2007 | Romania  | 1,965 | Sea Transport - Nigerian | BWTS fitted          |
| ROSY             | TAK | 20,610 | 2008 | China    | 1,280 | Undisclosed              | bss SS/DD & BWTS due |
| VICTORIA 267     | TAK | 6,491  | 1996 | S. Korea | 250   | 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 |
| HO FU EXPRESS | OTHER/PAS | 470 |    | 1987 | Japan | undisclosed |     |

## ◆[ALCO 防损通函](#)

### 【联合国《公海条约》】

世界上有三分之二的海洋在沿海国家专属经济区（EEZ）200 海里之外，这些海域被称为国际水域或“公海”。尽管许多“海洋保护区（MPA）”已被指定在各国的专属经济区内，但目前公海只有约 1%的区域被指定为“海洋保护区（MPA）”或“脆弱海洋生态系统（VMEs）”。这些水域缺乏保护进而发生过度捕捞和污染，这是导致海洋中 10%的海洋物种灭绝或濒临灭绝的两个主要原因。

经过近 20 年的讨论后，2023 年 3 月 4 日，190 个联合国会员国终于在纽约就《公海条约》（High Seas Treaty）的内容达成了协议，该条约将把 30%的公海纳入“海洋保护区（MPA）”。

### 【美国水域对油轮合规证书的要求】

COC 证书是美国海岸警卫队（USCG）签发给运载液体散装危险货物（如原油或其他石油产品、化学品、液化天然气或压缩天然气）的非美国旗油轮的证书。COC 证书不是必需的国际性证书，而是非美国旗油轮在美国通航水域作业所需的特别性证书。目的是确保防止不合格的油船在美国海域运营并威胁其海岸线和领海。



在美国港口进行装卸或运输任何液体散装危险货物时，船上必须携带有效的 COC 证书。

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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|----------|---------|---------|
| 2023-04-07 | 688.380 | 751.490 | 5.225 | 87.693 | 856.160 | 63.882 | 1179.380 | 459.200 | 510.000 |
| 2023-04-06 | 687.470 | 749.860 | 5.253 | 87.578 | 856.890 | 63.985 | 1164.840 | 462.090 | 511.110 |
| 2023-04-04 | 686.990 | 749.300 | 5.196 | 87.534 | 853.560 | 64.206 | 1142.100 | 466.390 | 511.540 |
| 2023-04-03 | 688.050 | 743.810 | 5.166 | 87.652 | 846.140 | 64.182 | 1130.410 | 459.030 | 509.850 |
| 2023-03-31 | 687.170 | 749.450 | 5.169 | 87.541 | 851.270 | 64.262 | 1124.620 | 461.310 | 508.240 |

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         | 4.80971 | 1 周   | --      | 2 周   | --      | 1 个月 | 4.90029 |
| 2 个月       | --      | 3 个月  | 5.19786 | 4 个月  | --      | 5 个月 | --      |
| 6 个月       | 5.23743 | 7 个月  | --      | 8 个月  | --      | 9 个月 | --      |
| 10 个月      | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 5.12571 |      |         |

2023-04-06

**Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司**

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)