全一海运市场周报

2023.04 - 第 4 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述（ 2023.04.17 - 04.21 ）

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳　航线运价走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场整体行情总体平稳，各航线因供需基本面不同，运价走势出现分化，综合指数微幅上涨。据国家统计局最新公布的数据显示，中国第一季度 GDP 同比增长 4.5%，超过市场预期，中国 2023 年经济运行开局良好，市场预期明显改善，支撑中国集运市场保持稳中向好态势。4 月 21 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 1037.07 点，较上期上涨 0.3%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区 3 月调和 CPI 同比增长 6.9%，较前值 8.5%继续回落。近期欧元区通胀继续放缓，主要由于能源成本下降，但整体通胀水平仍然居高不下，并且已经渗透到更广泛的经济领域，未来欧洲央行需要继续实施加息等紧缩措施遏制通胀，经济复苏将面临失去宽松政策支持的局面。本周，运输需求基本稳定，供需基本面基本平衡，市场运价继续呈现小幅波动的走势，本周市场运价小幅上涨。4 月 21 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 883 美元/TEU，较上期上涨 1.4%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，供求平衡情况不如欧洲航线，即期市场订舱价格小幅走低。4 月 21 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 1605 美元/TEU，较上期下跌 0.8%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至 4 月 15 日的一周，首次申请失业救济人数为 24.5 万人，环比增加 5000 人，高于市场预期，并且续请失业救济人数增加 6.1 万人，达到 2021 年 11 月以来的最高水平。近期美国劳动力市场出现明显的放缓迹象，预计未来失业率将持续上升，拖累美国经济继续增长。本周，运输需求总体平稳，供求关系基本平衡。由于北美航线处在签约季，部分航商继续采取措施控制运力规模，市场运价基本维持了前期涨价的成果，本周即期订舱价格在前一周大幅上涨后有所回落。4 月 21 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 1633 美元/FEU 和 2510 美元/FEU，分别较上期下跌 2.1%和 2.1%。

波斯湾航线：目的地国家进入传统斋月，但运输需求未受到影响，继续保持较好表现，供求关系良好，即期订舱价格继续上涨。4 月 21 日，上海港出口至波

Total Shipping

斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1314 美元/TEU，较上期上涨 7.6%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续表现疲软，供求平衡情况不理想，本周市场运价持续下行。4 月 21 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 238 美元/TEU，较上期下跌 6.7%。

南美航线：运输需求保持稳定，供需基本面基本平衡，本周市场运价小幅回落。4 月 21 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 1989 美元/TEU，较上期下跌 0.8%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价小幅上涨。4 月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 880.88 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船多货少格局持续　综合指数弱势运行】

本周，沿海运输市场淡季特征明显，船多货少格局延续，货方强势压价，沿海散货综合指数小幅下跌。4 月 21 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 1091.06 点，较上期下跌 1.6%。

煤炭市场：市场需求方面，全国气温持续回升，部分电厂机组检修已结束，带动电厂日耗小幅走强，沿海八省电厂日耗为 181.1 万吨，环比增加 6.0 万吨。临近月底，电厂补库需求有所释放。环渤海各港合计日均调进 129.5 万吨，环比减少 1.3 万吨，日均调出量 149.9 万吨，环比增加 24.3 万吨。煤炭价格方面，本周，煤炭产地、港口价格倒挂，主要运煤通道检修持续，下游外贸煤进口利润收窄，整体供给趋紧，港口煤炭价格有所企稳。运价走势方面，电厂日耗低位运行，长协、进口煤供应充裕，库存稳定，补库拉运放缓，船多货少格局不变。下半周，受煤价看涨预期升温影响，大批量货盘释放，沿海煤炭运价走低后有所企稳。4 月 21 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1096.7 点，较上期下跌 2.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 758.27 点，较上期下跌 3.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.3 元/吨，较上期下跌 0.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.3 元/吨，较上期下跌 2.4 元/吨。

Total Shipping

金属矿石市场：本周，钢厂盈利有所下滑，多有控制原料到货情况，铁矿石价格延续震荡偏弱走势，货盘增量有限，运输市场运力充足，船多货少局面持续，市场交投氛围平淡，矿石运价继续下行。4 月 21 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 731.45 点，较上期下跌 1.3%。

粮食市场：五一、端午等节假日临近，市场情绪有所好转，支撑猪价持续回升，饲企业库存走低，虽然南方进口粮持续补库，但随粮库调节性收储、糙米拍卖推迟等消息传出，市场氛围有所好转，粮食运价平稳运行。4 月 21 日，沿海粮食货种运价指数报 1101.6 点，同上期持平。

成品油市场：本周，受国际原油价格下跌影响，国内成品油价格先扬后抑，零售价兑现年内最大涨幅后，业者普遍观望情绪升温，汽柴油价格均有所回落，市场成交气氛转淡，成品油运价有所下调。4 月 21 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）综合指数 1106.17 点；市场运价指数 1062.53 点，较上期下跌 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型弱势延续　租金指数持续下跌】

本周，海岬型船太平洋市场铁矿石货盘一般，市场运力偏多，叠加 FFA 价格持续下跌，运价下跌。巴拿马型船市场货盘不多，日租金延续弱势；超灵便型船市场在煤炭货盘支撑下氛围转好，日租金止跌。整体而言，受海岬型船和巴拿马型船市场下行拖累，远东干散货租金指数持续下跌。4 月 20 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1170.79 点，较上周四下跌 4.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场，上周末澳大利亚台风过后,太平洋市场运价在 FFA 远期运价合约上窜支撑下出现短暂小幅回升。本周上半周澳洲矿商虽保持询盘，但 FFA 远期合约价格走弱，5 月初可用运力充裕，船东信心不足，太平洋市场运价回落。周四，澳大利亚铁矿、煤炭货盘增多，FFA 远期合约价格上涨，船东信心增加，运价止跌回升。4 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12634 美元，较上周四下跌 12.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.922 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。远程矿航线本周货盘表现平平，市场活跃度不足，运价承压下行。4 月 20 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.421 美元/吨，较上周四下跌 2.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场延续弱势，氛围持续疲软，总体船多货少，太平洋市场日租金震荡下行。临近周末，随着煤炭价格

Total Shipping

止跌企稳，4 月底 5 月初装期的煤炭货盘较上半周有所增多，太平洋市场日租金止跌企稳。4 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13550 美元，较上周四下跌 3.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.115 美元/吨，较上周四微跌 0.7%。粮食市场，本周南美粮食货盘陆续释放，太平洋市场货盘不多，不少运力不断空放，南美市场可用运力增多，粮食运价承压下行。4 月 20 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.74 美元/吨，较上周四下跌 3.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先跌后涨。周初，东南亚市场即期需求不足，周中开始煤炭货盘有所增多，市场氛围好转，日租金止跌回升。4 月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10169 美元，较上周四上涨 5.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.087 美元/吨，较上周四微涨 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅波动　成品油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 458.1 万桶至 4.66 亿桶，降幅 0.97%。美国上周原油进口 629.4 万桶/日，较前一周增加 10.1 万桶/日，出口增加 184.4 万桶/日至 457.1 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 1986.2 万桶/日，较去年同期增加 2.52%。由于炼油厂炼油量和出口量增加，美国上周原油库存下降幅度超过预期，但汽油库存因需求疲软意外增加。近期公布的美国经济数据，就业增长有所放缓；美元走强，美联储加息迫在眉睫，经济衰退的担忧加剧，或将抑制需求，增加油价下行的风险。本周布伦特原油期货价格止涨转跌，周四报 80.90 美元/桶，较 4 月 13 日下跌 6.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动，苏伊士型油轮运价持续下跌，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅波动。4 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1508.61 点，较 4 月 13 日上涨 1.2%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 4 月下旬装期货盘收尾，5 月上旬装期货盘陆续进场。周初希腊复活节假期，大西洋市场相对安静，船货匹配度不高；随着下半周 5 月上旬装期货盘的进场，中东航线相对活跃，船东推高市场，但由于船位充足，特别是大西洋市场在法国罢工结束后卸港恢复正常，出来的船位较多，运费始终承压。目前“OPEC+”5 月开始减产的消息，并未对市场造成明显的影响，后续货量和出货节奏仍将是决定市场走向的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS72.39，较 4 月 13 日上涨 2.22%，CT1 的 5 日平均为 WS72.34，较上期平均上涨 5.87%，TCE 平均 5.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS69.21，下跌 0.26%，平均为 WS70.06，TCE 平均 5.6 万美元/天。

Total shipping

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS98（TCE 约 3.6 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS141（TCE 约 6.6 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS65（TCE 约 1.5 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线全面下挫，地中海及欧美航线涨跌互现，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 WS128（TCE 约 2.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS148（TCE 约 4.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS128(TCE 约 3.3 万美元/天)。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS152（TCE 约 3.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS219（TCE 约 6.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS170（TCE 约 4.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线下滑，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS226（TCE 约 2.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS197（TCE 约 3.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS179（TCE 约 4.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS115 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS225（TCE 约 3.1 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

【综合指数全面上涨　国内成交数量增加】

4 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1201.02 点，环比上涨 0.52%。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上涨 0.43%、0.43%、1.01%及 0.14%。

国际干散货船二手船价格全面上涨。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 1953 万美元，环比上涨 0.63%；57000DWT 吨级散货船估值 2464 万美元，环比上涨 0.17%；75000DWT 吨级散货船估值 2937 万美元，环比上涨 0.58%；170000DWT 吨级散货船估值 4222 万美元，环比上涨 0.33%。本期，国际二手散货船市场成交数上涨，总共成交 15 艘（环比增加 8 艘），总运力 49.03 万载重吨，总成交金额 13583 万美元，平均船龄 15.80 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 3878 万美元，环比上涨 0.90%；74000DWT 吨级油轮估值

Total Shipping

4149 万美元，环比上涨 1.40%；105000DWT 吨级油轮估值 6021 万美元，环比上涨 0.13%；158000DWT 吨级油轮估值 6523 万美元，环比下跌 1.98%；300000DWT 吨级油轮估值 9677 万美元，环比上涨 1.39%。本期，国际油轮二手船市场成交显著上涨，总共成交 12 艘（环比增加 6 艘），总运力 49.28 万载重吨，总成交金额 4000 万美元，平均船龄 15.33 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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 237.70 万人民币，环比上涨 1.05%；5000DWT 吨级散货船估值 1334.45 万人民币，环比上涨 0.96%。本期，国内沿海二手散货船有 1 艘成交记录，总运力 0.09 万载重吨，船龄 18.19 年。

国内内河散货船二手船价格跌多涨少。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 49.96 万人民币，环比下跌 1.33%；1000DWT 吨级散货船估值 119.22 万人民币，环比下跌 0.52%；2000DWT 吨级散货船估值 246.37 万人民币，环比下跌 0.84%；3000DWT 吨级散货船估值 334.68 万人民币，环比上涨 3.33%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 26 艘（环比增加 17 艘），总运力 4.92 万载重吨，总成交金额 4809.72 万人民币，平均船龄 11.66 年。

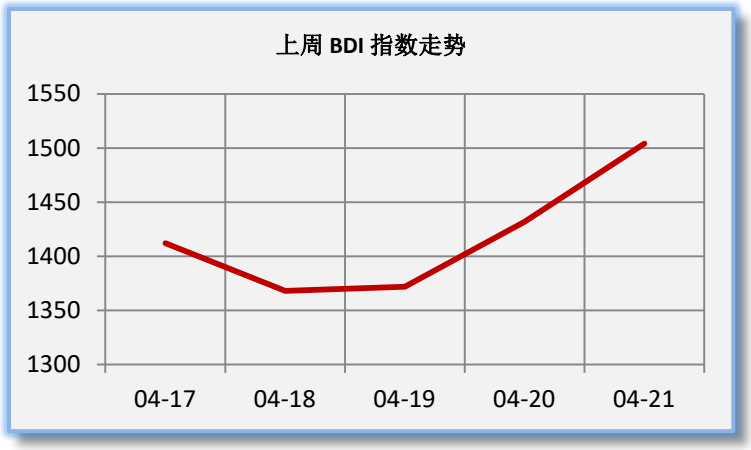
来源：上海航运交易所

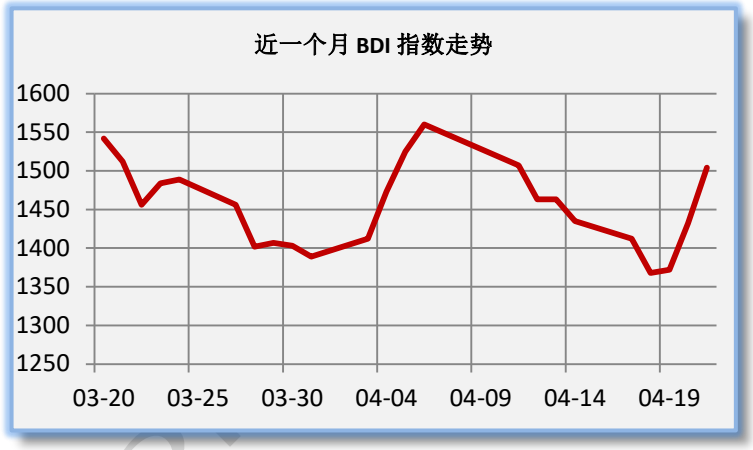
2. 国际干散货海运指数回顾

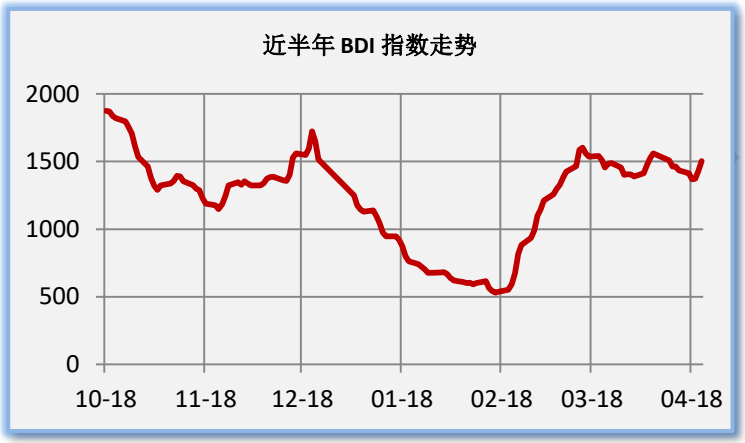
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4 月 17 日		4 月 18 日		4 月 19 日		4 月 20 日		4 月 21 日	
BDI	1,412	-23	1,368	-44	1,372	+4	1,432	+60	1,504	+72
BCI	1,801	-49	1,678	-123	1,643	-35	1,778	+135	1,962	+184
BPI	1,675	-27	1,644	-31	1,657	+13	1,677	+20	1,692	+15
BSI	1,098	+2	1,113	+15	1,151	+38	1,179	+28	1,201	+22
BHSI	630	+2	633	+3	639	+6	650	+11	660	+10

Total Shipping


上周 BDI 指数走势
1550
1500
1450
1400
1350
1300
04-17
04-18
04-19
04-20
04-21


近一个月 BDI 指数走势
1600
1550
1500
1450
1400
1350
1300
1250
03-20
03-25
03-30
04-04
04-09
04-14
04-19


近半年 BDI 指数走势
2000
1500
1000
500
0
10-18
11-18
12-18
01-18
02-18
03-18
04-18

近一年 BDI 指数走势
4000
3000
2000
1000
0
04-19
06-19
08-19
10-19
12-19
02-19
04-19

3. 航运&船舶市场动态

【2023 运力过剩压力大，海运费上涨能持续多久？】

自去年开始一路“跌跌不休”的集装箱海运市场在今年 3 月出现了明显的“回暖”。记者了解到亚洲-欧洲航线运价在 3 月率先企稳回升已连续 5 周上行。4 月初跨太平洋航线运价在持续磨底后开启小幅上行。前期集装箱港口空箱堆积的现象目前也有了明显起色在港口调配和货量回暖的影响下港口空箱有所减少。

对此国投安信期货能源首席分析师高明宇解释说目前至美欧地区运价回升更多体现的是春节后货量的逐步回升与班轮公司持续严格的运力控制措施的共振。

由于航运需求是经济的派生需求因而受到经济周期和货物生产周期的影响航运市场也是典型的周期性行业。从季节性短周期的角度而言每一种船型又因其运输的货物不同而有不同的季节性特征。

“4 月美西、欧线集装箱运价均出现小幅的回升。主观上判断我们认为集运运价不具备趋势性回升的基础或仍旧在底部振荡并在今年内可能创新低。”国泰君安期货高级分析师黄柳楠表示。

之所以这么判断黄柳楠认为在于两方面的核心逻辑。其一新增交付运力的投放高峰尚未到来。

“从前期集运新订单和现有的船厂交船计划来看今年 6 起国内或进入集运船舶运力交付的高峰届时供应或迎来大幅增长。且从全年来看今年新增运力投放幅度或超过 7%为正常年份 3%—4%的 2 倍以上也是近十年以来的最高位。”黄柳楠说。

同样高明宇也认为尽管可能会出现船东与船厂协商进行交付的延期但数量预计极为有限而船舶拆解也仅集中在小型集装箱船领域。在她看来目前大型集装箱船整体船龄较为年轻加之巴基斯坦等几个主要拆船国的财政状况不佳市场对于大船拆解有较浓的观望情绪拆船对于大型集装箱船集中交付的对冲作用有待观察。

其二从需求端看海外市场仍处于耐用品、消费品的主动去库周期进口需求中长期放缓是大概率事件。

Total Shipping

“美国方面虽然美联储加息逐步放缓但库存周期本身具有很强的持续性。拆分美欧的新订单、批发、零售库存分项不难发现 2023 年大部分时间里仍会处于主动去库周期中长期增量有限。”黄柳楠表示。

展望后续集运贸易需求高明宇认为短期内目前美欧地区尚未从主动补库转化为被动去库因而运价的趋势性回升并没有足够的需求支持。

在黄柳楠看来近期集运运价的回升具有一定的修复性且部分班轮公司主动削减运力也间接支撑了价格。但中长期看 2023 年仍面临运力过剩压力。

来源：期货日报

【754 万标箱！集装箱船订单创历史新高意味着哪些变化？】

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示，尽管运费下跌，但船东仍然对新造集装箱船充满兴趣，订单量也在继续增长。未来几年，全球集装箱船队将因 754 万标箱的创纪录订单量而发生重大变化。

数据显示，过去 10 个季度集运市场新增 861 万标箱的新订单，与前 30 个季度的新订单量相当。新造船订单量已经连续 10 个季度增加，并在过去 4 个季度不断刷新历史新高。当前手持订单量已达 754 万标箱，相当于现有船队 28.9%的运力。

Rasmussen 表示，大量订单将导致船队运力大幅增长。2023 年余下的时间和 2024 年的计划交付量为 503 万标箱。预计在此期间拆船量将达 100 万标箱左右，集装箱船队将很快突破 3000 万标箱，较当前运力增长 16%。

船舶燃料类型也将随着新船的交付而增加。手持订单中 57%的运力使用替代燃料，而在当前船队中这一比例仅为 10%。首批使用甲醇燃料和氨燃料的船舶都将下水，届时将有 5 类使用不同燃料的集装箱船：低硫燃料油、高硫燃料油、液化天然气、甲醇和氨。随着替代燃料使用的增加，为定期租船价格和船舶资产价格建立单一的基准将愈发困难。

与此同时，运营商拥有的船队份额将继续增长。10 年前，运营商拥有的船队运力最低达到全部运力的 50%，此后攀升至 61%，未来几年这一份额将进一步增加至 65%。许多非运营船东的大船都固定在长期租船合同上，越来越多的小船在短期租船市场上运营。随着船队份额的增加，运营商利用定期租船市场快速

Total Shipping

调整运力的能力正在下降。

Rasmussen 指出，新船将比大多数现有船舶更加节能，替代燃料的使用有助于减少温室气体排放。

来源：中国远洋海运 e 刊

【LNG 船订单运力占比达 50%创下历史新高】

根据克拉克森的最新数据，目前全球船订单量相当于所有船队总运力的 10%，但不同船队之间的差异很大。

油轮船队的现有订单量仅占总运力的 4%，散货船队占 7%，集装箱船队占 29%，而液化天然气船队这一占比达到了 50%，创下历史新高。

外媒 Splash 专栏作家 Andrew Craig-Bennett 在评论 LNG 订单量时指出：“LNG 订单激增的原因有目共睹——用船舶运输取代管道运输，这可能是永久性的，因为船舶允许自由选择供应商，而现在的世界充满不确定性。”

船舶经纪商 Banchero Costa 在最新一份周报中表示：“如果没有足够的长期液化天然气交易，欧洲未来每个冬季都将面临昂贵的代价。欧洲在锁定液化天然气（LNG）长期合同方面没有取得足够的进展，作为俄罗斯管道供应的替代品，明年冬季代价高昂，因为中国需求的反弹可能会使市场急剧收紧。购买液化天然气以取代俄罗斯的流量缩减，帮助欧洲度过了乌克兰冲突的第一个冬天，欧洲在 2022 年进口 1.21 亿吨燃料，比 2021 年增加 60%。”

在过去几年中世界上大部分船厂的新造船船台被新造集装箱船和新造液化天然气运输船占据，但这种情况可能即将改变。

经纪公司 Braemar 上周指出，LNG 新船的价格已经创下历史新高，一艘标准船的价格为 2.595 亿美元，这个数字现在已经让一些船东放弃了订购。

Braemar 在最新的 LNG 市场报告指出，由于项目最终投资决策的沉寂，最近几周的订单有减少的迹象，当前的高价格也在减少投机性的订购行为。

根据该公司的预测，从现在到 2027 年，全球液化天然气船队将大幅扩张 36%。

Total Shipping

同时，马士基经纪公司报告称：“现在船厂 2025 年至 2026 年初的大部分的新造船船台已经没有了。因此，我们认为船厂在价格和付款条件上在中短期内不会有很大的变化。”

来源：海运圈聚焦

【租船市场强劲，一季度送拆集装箱船运力远低于预期】

在强劲租船市场支撑下,今年被出售拆解的老旧集装箱船数量远远低于分析师的预测,且没有放缓的迹象。

根据 Alphaliner 数据,在 2023 年已过去的四分之一时间里,仅有 28 艘、48,555TEU 集装箱船被送拆,最终目的地为印度次大陆及土耳其的海滩和废品堆场。

与此相比,由于 2021、2022 两年几乎没有旧船送拆,而当下集装箱航运市场正面临货运需求崩溃、大量新造船即将下水、碳排放法规不确定等压力,Alphaliner 在年初预估的全年拆解量为 35 万 TEU,其称这将有助于减轻今年 240 万 TEU 新造船吨位下水的影响。而有些业内人士认为,拆解销售量可能达到 2017 年的约 40 万 TEU,甚至达到 2016 年的 65TEU 的历史记录。

Alphaliner 表示,今年迄今为止的拆解量低于预期,“主要是由于租船市场意外的强劲,一些船东热衷于延长那些原本送拆船舶的使用年限。”

根据海运圈聚焦此前报道,当下集装箱船租船市场正被 MSC 和 CMA CGM 的询盘主导,两家公司囤积着租船市场上的吨位,并准备向那些有兴趣卖船的船东“挥舞支票簿”。

MSC 在 4 月初收购了六艘,包括两艘长荣海运旗下原本将出售拆解的集装箱船,使得该公司自 2020 年 8 月以来收购的船舶总数达到 300 艘。而作为二手船市场第二活跃的集装箱航运公司达飞海运自 2020 年以来购买了 100 艘船。

Alphaliner 称,集装箱船租赁市场目前的涨势“看不到尽头”,大多数尺寸的船舶日租金继续稳步上升,且租赁期也越来越长。“在全球范围内,由于船舶的持续短缺和强劲的需求,NOO(非经营性船东)的短期前景依然光明。”

Total Shipping

然而，该咨询机构仍然相信，在未来几个月里，集装箱船拆解率会上升，“特别是由于新造船的大量涌入给船舶供应带来的压力越来越大，而 CII 仍然对效率较低的老旧船不友好。”

事实上，尽管 MSC 仍在二手集装箱船市场大肆购买，但该公司也一直在将一些老船送拆。据悉，该公司最近出售了三艘 80 年代建造的集装箱船用于拆解，其中包括 1989 年建造的 3922TEU 的“MSC Veronique”轮，该船已抵达印度阿朗。

来源：海运圈聚焦

◆上周新造船市场动态

(1) 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+4	Tanker	18,500	Wuhu, China	2025-2026	EGPN	3,000	Chemical tanker
1	Tanker	17,500	Chengxi, China	2026	Kumiai Senpaku	3,500	
6	Container	15,000 teu	Jiangnan, China	2025-2026	CMA CGM	2,650	Methanol dual fuelled
12	Bulker	82,000	Jiangsu Hantong, China	2024-2025	Shandong Shipping	3,300	
2	Bulker	82,000	Chengxi, China	2025	Neda Maritime	3,280	Methanol ready
2	Bulker	81,200	Tsuneishi, Japan	2026	Lauritzen	Undisclosed	Methanol dual fuelled
2	Bulker	62,000	Huanghai, China	-	Seacon Shipping	4,158	
1	LNG	174,000 cbm	Daewoo, S.Korea	2027	MOL	25,700	

◆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
YING HAO 03	BC	76,037		2012	China	1,850	Undisclosed	BWTS fitted

Total Shipping

NAVIOS ANTHOS	BC	75,798	2004	Japan	1,125	Undisclosed	
GLOBAL ROYAL	BC	61,211	2022	Japan	3,425	Greek	BWTS fitted
SANKATY EAGLE	BC	57,981	2011	China	4,800	Undisclosed	en bloc,BWTS fitted
MONTAUK EAGLE	BC	57,970	2011	China			
NEWPORT EAGLE	BC	57,970	2011	China			
SANIA	BC	57,011	2010	China	1,440	Undisclosed	BWTS fitted
ASIAN TRIUMPH	BC	56,536	2012	China	1,480	Undisclosed	BWTS fitted
CORAL BREEZE	BC	55,582	2009	Japan	1,650	Indonesian	BWTS fitted
PACIFIC SPIRIT	BC	35,283	2009	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
LADY LAURA	BC	31,945	2008	Japan	1,180	Undisclosed	
NORD SETOUCHI	BC	28,204	2010	Japan	1,125	Undisclosed	BWTS fitted

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
RIDGEBURY ELIZABETH B	TAK	158,574		2011	S.Korea	4,700	U.A.E	
RIDGEBURY LESSLEY B	TAK	158,319		2013	S.Korea	5,450	Indonesian	
ARISTOKLIS	TAK	113,838		2017	S.Korea	6,850	Undisclosed	BWTS fitted
HAFNIA RHINE	TAK	76,578		2008	China	2,650	Undisclosed	BWTS fitted
HARBIYE	TAK	50,554		2008	S.Korea	undisclosed	Undisclosed	
KIRIBORA	TAK	50,044		2013	S.Korea	3,350	Greek	
BAHRI IRIS	TAK	49,000		2005	S.Korea	1,700	U.A.E	BWTS fitted
SW JULIA I	TAK	40,246		2003	S.Korea	1,520	Undisclosed	
SFL ELBE	TAK	17,777		2008	China	1,950	Undisclosed	en bloc*
SFL WESER	TAK	17,777		2008	China			
PATANI	TAK	15,511		2009	China	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
TIGER PERSEVERANCE	TAK	12,267		2019	Japan	5,500	Chinese	en bloc**, BWTS fitted
WTIGER RELIANCE	TAK	12,259		2018	Japan			

◆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
LILY BREEZE	BC	74,744	9,898	1998	Japan	undisclosed	
SIAM OCEAN	BC	33,800	7,870	1995	Japan	560.00	HKC recycling

Total shipping

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
GREEN KARMOY	OTHER/REF	6,120	2,990	1989	Norway	undisclosed	HKC recycling

◆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
2023-04-21	687.520	754.000	5.127	87.609	855.120	64.498	1186.390	463.550	509.990
2023-04-20	689.870	755.370	5.121	87.895	857.310	64.366	1185.260	462.490	512.200
2023-04-19	687.310	754.360	5.129	87.576	854.140	64.445	1189.960	462.690	513.250
2023-04-18	688.140	751.780	5.119	87.665	851.440	64.287	1191.670	461.090	513.720
2023-04-17	686.790	754.510	5.129	87.492	851.870	64.096	1191.830	460.510	513.790

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	4.80671	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.01000
2 个月	--	3 个月	5.27271	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.47329	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.46057		

2023-04-20