



# 全一海运市场周报

2023.05 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2023.05.15 - 05.19 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场保持平稳 不同航线互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场保持平稳，运输需求表现稳定，供求基本面基本平衡，不同航线因各自的供需基本面差异，运价互有涨跌，综合指数小幅下行。5月19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972.45点，较上期下跌1.1%。

**欧洲航线：**据欧洲经济研究中心发布的数据显示，欧洲重要国家德国5月ZEW经济景气指数降至-10.7，低于前值及市场预期，这是2023年以来的首次出现负值，引发了人们对欧洲最大经济体正走向衰退的担忧。此外，欧元区通胀水平继续处于高位，欧洲央行继续处于加息周期，欧洲国家将继续面对紧缩的金融环境和高企的能源价格，未来经济复苏面对较为复杂的局面。本周，运输需求基本稳定，供求关系保持平衡，市场运价维持平稳态势。5月19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869美元/TEU，较上期下跌0.1%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，供求关系稍好于欧洲航线，市场运价小幅走高。5月19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1628美元/TEU，较上期上涨0.2%。

**北美航线：**据美国纽约联邦储备银行公布的数据显示，美国5月纽约联储制造业指数大幅下跌至-31.8，创2023年1月以来最低水平，其中订单指数也出现了自2020年4月以来的最大跌幅。目前美国金融市场除了不断蔓延的银行业危机之外，还面临着债务上限谈判的严峻时刻，这都将对未来美国经济复苏造成不利影响。本周，运输市场继续疲软表现，供求平衡情况转弱，市场运价在签约季结束后持续出现调整走势。5月19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1329美元/FEU和2365美元/FEU，分别较上期下跌4.0%和0.7%。

**波斯湾航线：**运输需求在斋月后短暂复苏后，缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，即期订舱价格出现回落。5月19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1261美元/TEU，较上期下跌4.8%。



**澳新航线:** 当地市场对各类物资的需求继续企稳反弹的态势，供求关系较好，本周市场运价继续反弹走势。5月19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279美元/TEU，较上期大幅上涨24.0%。

**南美航线:** 运输需求继续保持向好态势，供需基本面稳固，本周即期订舱价格继续上涨。5月19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2009美元/TEU，较上期上涨2.8%。

**日本航线:** 运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。5月19日，中国出口至日本航线运价指数为863.12点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【终端需求改善缓慢 综合指数小幅下行】

本周，受商品市场继续走弱影响，终端需求改善缓慢，船多货少局面延续，沿海散货综合指数小幅下跌。5月19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986.74点，较上期下跌1.0%。

**煤炭市场:** 市场需求方面，本周，全国多地迎来短暂的高温天气，带动民用电需求迅速攀升，电厂日耗小幅波动。沿海八省电厂日耗为170.9万吨，环比增加1.1万吨。下游电厂耗煤阶段性释放，但各终端库存仍处高位，市场拉运情况未见明显好转，环渤海各港合计日均调进150.1万吨，环比增加9.8万吨，日均调出量145.6万吨，环比增加27.6万吨。煤炭价格方面，随着全国高温天气蔓延及扰动主产地供应收紧的消息不断传出，市场情绪有所修复，且贸易商在成本支撑下挺价意愿增强，煤炭价格企稳反弹。运价走势方面，全国高温天气来临，煤电用量有所回升，市场需求少量释放。终端备货积极性增加，煤炭市场氛围好转，下游补库需求缓慢释放，沿海煤炭运价小幅上涨。5月19日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收956.13点，较上期下跌0.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收568.27点，较上期上涨3.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价21.7元/吨，较上期上涨1.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.7元/吨，较上期上涨1.1元/吨。

**金属矿石市场:** 本周，宏观降息和政策加码刺激频出，铁矿石价格反弹上行，但由于成材供需压力没有实质性改善，日均铁水产量继续下滑，终端需求跟进不足，以刚需采购为主，沿海金属矿石运价继续下行。5月19日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收618.68点，较上期下跌2.1%。



**粮食市场：**随着天气转热，猪肉消费热度进一步转差，饲料企业多等待定向饲用稻谷拍卖，玉米价格延续弱势，深加工企业收购意愿一般。港口到货量持续低位，贸易商出货意愿减弱，整体购销不活跃，沿海粮食运价继续走跌。5月19日，沿海粮食货种运价指数报935.91点，较上期下跌5.7%。

**成品油市场：**本周供应方面，部分炼厂检修在即，主营及地方地炼开工负荷进一步下降，加之新一轮成品油配额发放，国内资源供应小幅收窄。需求方面，南方部分地区即将迎来雨季，户外工矿等企业开工受限，主营销售压力不断增加。成品油市场价格走弱，中下游入市采购多持观望态度，市场成交氛围平淡，沿海成品油运价下行。5月19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1094.01点，较上期下跌0.6%；市场运价指数1034.06点，较上期下跌1.3%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【船运需求总体不足 租金指数再次下行】

本周，国际干散货运输市场行情总体偏弱，铁矿石货盘有所减少，海岬型船市场运价有所下跌。国内煤炭需求未有改善，粮食货盘也不多，巴拿马型船租金持续下跌。超灵便型船东南亚市场煤炭货盘虽略增，但总体支撑仍不足，租金弱势下行。在三大船型均下跌的情况下，远东干散货租金指数再次下行。5月18日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1141.62点，较上周四下跌9.3%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场高位回落。太平洋市场，上周在澳大利亚西部铁矿石、东部煤炭货盘集中释放的支撑下，澳大利亚至青岛航线运价涨至年内最高。本周上半周铁矿石货盘有所减少，市场活跃度下降，且FFA远期合约价格下跌，太平洋市场运价高位回落。周四，太平洋市场活跃度回升，不过由于可用运力也较充裕，运价止跌小涨。5月18日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为17578美元，较上周四下跌9.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.819美元/吨，较上周四下跌5.2%。远程矿航线，巴西等远程矿航线货盘不多，运力消化较慢，运价下跌。5月18日，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.140美元/吨，较上周四下跌5.8%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场跌幅扩大。太平洋市场，国内电厂煤炭低日耗、高库存状态持续未有改善，且煤炭价格持续下跌，终端进口煤采购动力不足，运输市场煤炭货盘偏少，运力过剩，市场氛围不佳，太平洋市场日租金跌幅扩大。5月18日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10075美元，较上周四下跌14.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.982美元/吨，较上周四下跌7.6%。粮食市场，五一之后空放南美市场运力增加，而南美市场粮



食货盘不多，粮食运价持续承压下行。5月18日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为37.840美元/吨，较上周四下跌6.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场弱势下行。周初东南亚市场有部分镍矿货盘，但煤炭、水泥熟料等货盘依然偏少，东南亚市场租金继续下跌。临近周末，5月底6月初装期的煤炭货盘稍有增加，市场情绪稍有好转，租金止跌，但总体货量仍偏少，租金上涨动力不足。5月18日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为9047美元，较上周四下跌4.2%。印尼塔巴尼奥至中国广州航线运价为9.469美元/吨，较上周四下跌2.4%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至5月12日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加504.0万桶至4.68亿桶，增幅1.09%。美国上周原油进口686.0万桶/日，较前一周增加130.7万桶/日，出口增加143.4万桶/日至431.0万桶/日，原油产品四周平均供应量为1993.4万桶/日，较去年同期增加1.99%。在美国夏季出行高峰即将来临之际，汽油需求飙升至2021年以来的最高水平。美国总统拜登和共和党籍众议院议长麦卡锡周三强调，他们决心尽快达成协议，提高联邦政府31.4万亿美元的举债上限，以避免出现将给经济造成灾难性影响的债务违约，谈判的乐观情绪，助力油价。俄罗斯总统普京周三表示，俄罗斯维持减产措施以支持油价，全球石油市场总体形势稳定。虽然通胀正在放缓，不过美联储部分人士提出反对暂停加息的主张，6月再次加息预期增加，推动美元走高，加大油价下行风险。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报75.78美元/桶，较5月11日上涨1.08%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价强势反弹。中国进口VLCC运输市场运价大幅回暖。5月18日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1104.35点，较5月11日上涨31.4%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周VLCC市场不断反弹，美湾航线持续出货，巴西和西非航线寻船需求增加，引领大西洋航线运费上扬；尽管中东航线相对安静，但是船东信心重新燃起，挺价意愿增强，成交的WS点位也相应回暖。部分苏伊士型油轮市场货盘开始向VLCC询价，或将消耗部分VLCC可用运力。租家通过私下成交控制市场热度，涨幅出现减缓，船货双方都在静待中东6月上旬货盘进场。短期内市场借着惯性仍将持续走强，后续出货量依旧是决定市场走势的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS49.82，较5月11日上涨27.17%，CT1的5日平均为WS45.14，较上期平均上涨4.78%，TCE平均2.5万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS54.96，上涨36.92%，平均为WS49.86，TCE平均3.1万美元/天。



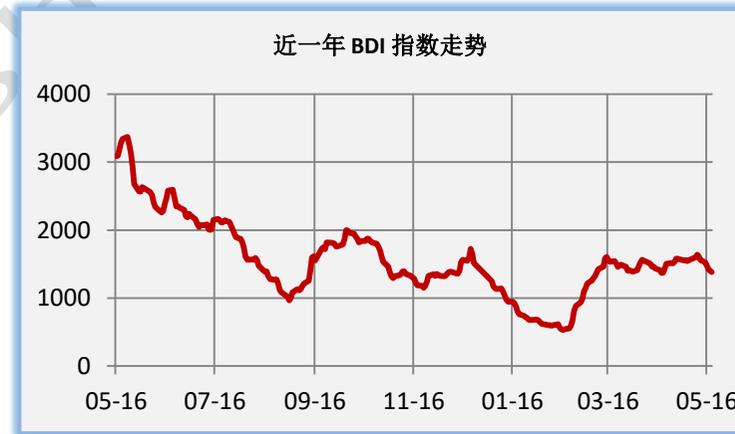
超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 25-27 日，成交运价为 WS43。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 30 日至 6 月 1 日，成交运价为 WS43。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 10-12 日，成交运价为 WS40。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 15-18 日，成交运价为 WS49。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 4-6 日，成交运价为 WS53。

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	5月15日		5月16日		5月17日		5月18日		5月19日	
BDI	1,522	-36	1,476	-46	1,425	-51	1,402	-23	1,384	-18
BCI	2,385	-71	2,295	-90	2,184	-111	2,142	-42	2,105	-37
BPI	1,366	-36	1,314	-52	1,260	-54	1,235	-25	1,222	-13
BSI	1,098	-7	1,091	-7	1,090	-1	1,085	-5	1,077	-8
BHSI	628	-4	623	-5	617	-6	614	-3	612	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	12/05/23	05/05/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	18,250	18,500	-250	-1.4%
	三年	17,000	17,500	-500	-2.9%
Pmax (76K)	一年	14,500	15,250	-750	-4.9%
	三年	12,250	12,500	-250	-2.0%
Smax (58K)	一年	13,750	14,500	-750	-5.2%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	9,500	10,000	-500	-5.0%

截止日期: 2023-05-16

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Treasure Star' 2010 82206 dwt dely Mizushima 20/21 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,000 - cnr

'Rize' 2012 81950 dwt dely Constanta 24/28 May trip redel South Korea \$20,000 - Olam

'Ocean Venus' 2012 61461 dwt dely Santos prompt trip redel Malaysia \$15,000 + \$500,000 bb - Oceana Bulk

'Rubaiyat Hanif' 2018 58713 dwt dely Chittagong prompt trip via EC India redel Arabian Gulf \$6,000 - cnr

'Ras Ghumays I' 2011 57423 dwt dely Itaqui prompt trip redel East Mediterranean \$17,000 - Cargill



'Venus Halo' 2012 55848 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel SE Asia intention grain \$15,000 - GMT

'Weco Laura' 2020 38575 dwt dely CJK prompt trip via South Korea redel Arabian Gulf intention steels \$12,000 - cnr

'Magpie SW' 2015 34302 dwt dely Batangas prompt trip via EC Australia redel China intention grains \$10,000 - cnr

'Maple Fortitude' 2011 32544 dwt dely Samalaju prompt trip via W Australia redel China intention salt \$8,000 - cnr

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【运价连跌三周！三大变数影响集装箱船市场走势】

集运运价连续三周走跌预估市场见底要推迟到第三季度。

根据上海航交所 5 月 12 日发布的最新数据 SCFI 指数上周下跌 14.88 点至 983.41 点跌幅从之前一周的 0.14%再度扩大至 1.49%主要远洋航线除了远东到地中海线小幅上涨其余三大航线都走跌其中美西线跌幅最深。

上周远东到美西线每 FEU 运价下跌 68 美元至 1385 美元跌幅 4.68%;远东到美东线每 FEU 运价下跌 15 美元至 2381 美元跌幅从之前一周的 0.91%进一步收窄至 0.63%。欧洲线运价也连跌三周每 TEU 运价下跌 5 美元至 870 美元跌幅收窄到 0.57%;而远东到地中海线每 TEU 运价续涨 8 美元至 1624 美元涨幅 0.5%。区域航线南非每 TEU 运价下跌 107 美元至 1350 美元跌幅超过 7%。

业界人士指出美国线需求持续疲弱集运公司势必将持续调控舱位稳定运价静待第三季度景气复苏。另外集运公司北美线长约价已大致商定签约数字都高于现货运价代表市场普遍看好下半年货量会复苏今年第三季度旺季依旧可期。

Alphaliner 的统计数据显示截至今年 4 月 24 日全球集装箱船闲置运力约为 117 万 TEU 占现有船队比例 4.4%集运公司持续依据市场需求进行航线最佳配置。



三大变数持续影响集装箱船市场未来走势首先俄乌战争变化这依旧是牵动集装箱船需求的最大变数;其次 IMO 碳排放新规生效何时开始加收碳税等成为冲击市场供需重要关键政策推动势必加速老旧船舶退出市场;第三美国零售商库存调整进度及中国经济复苏速度会不会加快会不会推出各项振兴经济方案。

目前美国零售协会仍预计 4 月起进口货量会维持每月个位数增长幅度直到 8 月。旺季货量应该会与 2019 年同期持平但美国经济动能仍偏弱后续旺季货量对推升运价上升力道也相对有限。

来源：国际船舶网

### 【2027 年 LNG 船队将超越 VLCC 船队】

在西方对俄罗斯的能源制裁的背景下，全球能源运输格局和全球商船队也正在发生一场变革。

据彭博社报道，世界正处于液化天然气运输船的大规模建设和扩张之中。到 2027 年，天然气运输船的数量将迅速扩大，与油轮船队规模增长幅度相比，明显更快更大。从本质上讲，这种转变表明船东对全球能源转型期间的原油需求不太乐观。

与此同时，这个快速发展的液化天然气物流行业也存在风险。因此，在原材料成本创纪录下降的背景下，贸易商正斥资数十亿美元用于提高该国出口能力的项目，而此时美国的天然气供应已变得不那么有吸引力。美国天然气出口商为欧洲供暖和发电提供燃料而获得的利润已降至 2021 年 7 月以来的最低水平。

当前，天然气运输船的建造速度已经创纪录。据预测，到 2027 年，运输液化天然气的船舶数量和体积将超过用于运输原油的油轮船队。去年有 625 艘 LNG 运输船和 849 艘超大型原油运输船（数据来自 Clarksons）。到 2027 年，这个数字将分别上升到 907 艘和 903 艘（后者还考虑到了老化的影子船队）。

然而，航运业中的不确定性因素，可能会对船队发展有所影响。由于一些灾害，LNG 船的建造可能会延期。如 4 月份韩国 Hankuk Carbon 工厂发生火灾，已经中断了用于建造油轮的绝缘罐的组装。

来源：CNSS



## 【逆周期扩张 班轮公司新一轮价格战即将打响？】

虽然近来外贸市场低迷的传言甚嚣尘上，但海关发布的数据显示，外贸进出口并没有出现大幅度下降。不过，对于集装箱班轮市场来说，欧美航线单量减少，运价暴跌或者说“回归”已是不争的事实。

在量减价跌的形势下，与集装箱班轮行业息息相关的船舶市场，近期却出现了一些“反常”举动。4月初，地中海航运从长荣海运购入了2艘原定将报废处理的船舶。达飞购买了3艘不到10000TEU的二手集装箱船。在租船市场上，所有船型租价都在上升，且船舶租期延长。此外，近期也未出现预计中的拆船高峰。

上述所有信息都指向一个结论：头部班轮公司在囤积集装箱班轮运力。在市场预期悲观的状态下囤积运力，不得不让人联想到一个名词——逆周期扩张。

### 前期价格战引发收购潮

在目前的集装箱班轮市场上，可以称之为全球承运人的有12家，但这12家里任何一家都不能运营全球所有的航线，只能结成三大航运联盟来共同运营。

在疫情暴发前，这些船公司一直在盈亏线上挣扎。如果多家公司组成的航运联盟变成一家公司，那么在组织和运营运力方面明显更有效率。这其实说明，市场供给集中度不够，本来应该结束运营的企业没有退出，市场没有完成出清。

其中原因主要是集装箱班轮运输关系到国家经济命脉，有一定的公共产品属性。每个国家和地区为了给自己的实体产业做配套，都必须保有一定量的运力，所以都会在集装箱班轮公司经营困难时给予帮助，让班轮公司维持运营。常规的价格战手段并不能有效地挤垮对手。过去十年，直接破产的头部班轮公司只有韩进海运一家。

即便如此，过去十年，班轮运输行业集中度还是在通过合并手段缓慢提高。

无论是2015年12月中远（COSCO）和中海（CSCL）合并为中远海运，还是2016年商船三井（MOL）、日本邮船（NYK）和川崎汽船（K-LINE）的集运业务整



合为海洋网联船务（ONE），都在一定程度上考虑了国家需要。其他经过批准的商业合并，包括达飞（CMACGM）收购美国总统轮船（APL），马士基（MAERSK）收购汉堡南美（HamburgSUD），赫伯罗特（Hapag-Lloyd）收购阿拉伯轮船（UASC）和南美轮船（CSAV）等，也显示出市场规律还是在发生作用。

由于疫情突如其来，扰乱了全球供应链，让班轮公司意外地获得了大量超额利润，打断了原先通过合并缓慢提高市场集中度的进程。

而在疫情暴发 3 年后，海运价格回归正常的背景下，班轮市场提高集中度的进程可能将重启。

疫情让班轮市场面临新局面

新冠疫情在全球暴发后至今，世界经济环境变化日趋明显。从 2018 年中美贸易战开始，欧美主导的经济全球化正逐步走向终结，2022 年开启的俄乌冲突更是加速了这一进程。在此期间，中国通过“一带一路”主导的区域化经济效应逐渐显现。

经济变化对于航运市场来说，就是世界海运的主力航线亚欧航线和跨太平洋航线货量需求开始减少。中国到东盟国家、中东国家、南美国家和俄罗斯航线货量则出现增长，但这个过程较为缓慢。而且亚欧航线和跨太平洋航线航程较长，中国到东盟、中东都是航程相对较短。从长周期来说，运力需求会减少。

随着环保标准的日益提高，班轮公司也纷纷开始订造 LNG 和甲醇动力船，以替代传统燃油动力船。这对造船业而言，不仅对产能的要求提高了，还叠加了一层技术难度。因为造船业是资金和劳动密集型产业，在中日韩三国集中度超过 90%，且大型集装箱船舶的建造周期以年计算，所以世界其他地区暂时不具备短期内提供符合环保要求的大型干线集装箱船舶造船产能。

目前中日韩三国的船厂订单基本已经排满，即使少部分船厂有一些产能，在经济上也极不合算。2022 年 11 月 2 日，美国集装箱班轮公司美森（Matson）向美国费城船厂（PhillyShipyard）订造 3 艘 3600TEU 的 LNG 双燃料集装箱船，总计金额约 10 亿美元，平均一艘集装箱船造价为 3.3 亿美元。这个价格几乎是市场价格的 10 倍。

航运市场和各大班轮公司的情况也有了很大改变。在市场需求方面，欧美还处于消化库存的阶段，海运市场需求低迷。供给方面，疫情期间班轮公司大肆买船补充因为拥堵而损失的运力，导致闲置运力已经很少，通过要素市场提高运力供给的能力受限。而头部班轮公司手中握有大量船舶，甚至连与之配套的集



装箱也从 4000 万 TEU 猛增到 5100 万 TEU。

头部公司“摩拳擦掌”

市场集中度不够，需求低迷，头部公司运力供应充足，短时期内市场无法增加更多运力供给……这几乎是一个有助于头部公司通过打价格战清理市场，提高自身市场占有率，形成寡头垄断的完美环境。

海运行业一直有逆周期扩张的传统。头部班轮公司在疫情中赚取了大量利润，资金充足。对他们来说，与其直接拆掉疫情中高价买来的大量老旧船舶蒙受损失，还不如趁机用来清理市场。

BIMCO 最新的统计数据显示，目前集装箱运输公司的订单运力高达 754 万 TEU，相当于全球现有集装箱船队运力增加了 28.9%。说明很多班轮公司都在搞运力“竞赛”，为即将到来的价格战做准备。

如果头部班轮公司通过向市场投放大量运力造成价格下跌，甚至提高环保标准限制老旧燃油船的使用等手段，压低其他班轮公司的收入，使之因亏损或者资金链断裂而退出市场，那么头部班轮公司的市场占有率将获得扩大，未来的定价话语权也将进一步提高。

通过观察运力排行榜和近期消息，可以对各家头部班轮公司未来的行动做出预测。

地中海航运、达飞等新增运力较多的公司，已经具备了挑起价格战的先手优势。

以前运力规模最大的马士基因其经营策略转向综合物流，可能处于被动应战的地位。此外，ONE 和赫伯罗特也会处于被动位置，这两家公司各自的本国经济形势不佳，资金支持有限，但实力仍在且有所准备。

长荣海运、万海航运和阳明海运这 3 家公司虽然实力不弱，但由于国际政治形势的变化，3 家公司预期不确定性因素增高。



由于经济和政治环境原因，韩新海运和以星航运这 2 家公司可能难以获得政府层面的支持，恐怕将面临破产或被合并的局面。

此次头部班轮公司的逆周期扩张还有一个新特点是，以前专注于远洋干线的全球承运人可能大规模进入支线市场。经济全球化面临挑战和区域经济格局变化，必然导致长干线货量下降和短支线货量增加。头部班轮公司可能会转向把握增量市场机遇。

头部班轮公司因环保要求从干线上逐级淘汰尺寸较大的船舶，在满足支线港口的限制条件下投入运营，会成为“价格屠夫”般的存在，对中小支线班轮公司造成挤压。

在班轮市场即将到来的“风暴”面前，中国班轮公司整体不会吃亏。底气在于中国超强的经济实力，以及占世界过半的集装箱船造船产能。

不过，国内中小支线班轮公司面临的局面较为复杂，也可能遭遇挑战。对此，笔者建议监管机构协调各家公司，统一调配资源应对价格战，避免恶性竞争和重复建设。同时，通过在《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）国家范围内提供更合理的航线布局，也可以为下一步发展构建更为完善的供应链体系。

来源：中国水运报

### 【HSBC：供需失衡，集装箱运价走低】

香港上海汇丰银行 (HSBC) 报告称，上海集装箱运价指数 (SCFI) 环比下跌 1.5%，中国集装箱运价指数下跌 1.2%，主要原因是亚洲内部运价走弱，竞争加剧。

最近的下跌幅度呼应了汇丰的观点，即由于供需失衡，现货利率正在失去动力。然而，在最近的第一季度业绩中，班轮公司一致表示，他们可以在盈利水平结算合同，而目前低于成本的现货运费将不可持续。

赫伯罗特指出，65%的航程成本是可变的。因此，行业参与者将有动力更积极地进行空白航行和减速蒸汽，以抑制供应过剩并支撑运费。

好望角型货轮继续表现出色：好望角型货轮的 TCE 收益同比上涨 10%，突破了 2 万美元/天的大关，达到今年以来的最高水平，而巴拿马型货轮的 TCE 收益下降了 14%。



我们认为，澳大利亚对中国的煤炭出口(通常由好望角型货轮运输)的复苏帮助支撑了盈利。我们预计，大型船舶将从中国经济复苏中获益更多，而小型船舶只有在宏观经济逆风消退时才会看到复苏的延迟。

油轮运价波动较大，但仍可能保持稳定的盈利能力:VLCC TCE 运价持续疲软，在中东海湾至亚洲的交易中可能跌至 15000 美元/天以下。

我们预计，在中国运输和炼油需求改善的推动下，VLCC 运价将在近期得到支撑，并出现连续回升。

事实上，欧佩克将 2023 年中国石油需求增长预测上调至 80 万桶/日(上月为 76 万桶/日)，而 4 月份的产量下降了 19 万桶/日。

来源：物流巴巴

### 【破 2 万美元！干散货航运市场海岬型船运价创近五个月新高】

5 月 9 日，海岬型散货船现货价格今年首次突破 20,000 美元/天，创下近五个月新高。

周二，波罗的海干散货运价指数 (BDI) 上涨 40 点或 2.6%，至 1,598 点；波罗的海海岬型船运价指数 (BCI) 上涨 125 点或 5.2%，至 2,509 点；波罗的海巴拿马型船运价指数 (BPI) 下跌 7 点或 0.5%，至 1,494 点；波罗的海超灵便型船运价指数 (BSI) 上涨 1 点或 0.1%，至 1,097 点。

海岬型航线 (5TC) 平均租金价格上涨 1039 美元，至 20,807 美元/天。细分航线上，巴西-中国(图巴郎-青岛)C3 航线海岬型船运费上涨 0.123 美元/吨，至 22.444 美元/吨；巴西至中国 C14 往返航线平均租金价格上涨 383 美元/天，至 18,705 美元/天；跨太平洋 C10 往返航线平均租金价格上涨 2,108 美元/天，至 20,273 美元/天；西澳至青岛 C5 航线运费上涨 0.525 美元/吨，至 9.435 美元/吨。

克拉克森证券分析师 Frode Morkedal 表示，海岬型航线平均租金价格的涨幅可能部分受到了波罗的海交易所周一为纪念英国国王查尔斯的加冕仪式关闭的影响。

Frode Morkedal 将海岬型船现货价格的跳升归因于澳大利亚的铁矿石出口量较前一周 6% 的增长，以及铁矿石和钢材价格的上涨。“铁矿石价格在周一也大



幅上涨，部分原因是中国预期的刺激措施，并要求房地产经纪人降低交易和租赁服务费，试图帮助陷入困境的房地产行业。”

波罗的海交易所数据显示，力拓周二租用了一艘未具名的海岬型船，以 9.35 美元/吨的价格将 17 万吨铁矿石从澳大利亚的丹皮尔运往中国的青岛，计划于 5 月 23 日至 25 日装载。而 4 月 21 日，这家澳大利亚矿业巨头，在同一航线上运载相同数量商品的运费仅为 8.65 美元/吨。

Jefferies 分析师 Omar Nokta 表示，海岬型船现货价格的走高似乎与更广泛的钢铁和铁矿石市场的趋势背道而驰，“钢铁和铁矿石价格在过去 6 到 8 周内承压，但海岬型船现货价格一直呈上升趋势，并创下近 5 个月新高。”

根据纽约商品交易所的数据，铁矿石的价格自 3 月 10 日以来已经下跌了 20%，在周五跌至 103.55 美元/吨，但在周一又回升至 107.40 美元/吨。

来源：海运圈聚焦

#### 【今年前 4 个月干散货航运潜在盈利能力有所改善】

今年迄今，德路里干散货航运股票指数（Dry Bulk Equity Index）下跌了 7.6%，表现逊于上涨 8.1% 的标普 500 指数。指数下降主要归因于利率上升、通货膨胀和 4 月份中国制造业收缩。目前干散货航运公司公布的 2023 年第一季度盈利均低于上一季度，进而影响了干散货航运股的表现。

4 月份，德路里干散货航运股票指数下跌 6.9%，低于同期上涨 1.5% 的标普 500 指数。Pacific Basin 的股价下跌 7.6%；DS Norden 的股价下跌 5.6%；Golden Ocean 的股价下跌 3.9%；Star Bulk Carrier 的股价保持稳定；而 Diana Shipping 的股价则上涨 1.5%。

5 月（截至 5 月 15 日），德路里干散货航运股票指数下跌 10.6%，同样不如同期下跌 0.8% 的标普 500 指数。DS Norden 的股票在 5 月份下跌了 17.0%，该公司此前表示，由于油轮市场动荡和干散货市场疲软，2023 财年的收益将大大低于 2022 财年。

进入 5 月，Star Bulk Carriers 的股价下跌了 13.2%，紧随其后的是 Diana Shipping 和 Golden Ocean 的股价，分别下跌了 7.1% 和 6.7%，Pacific Basin 的股价下跌了 4.6%。



等价期租租金（TCE）费率在 1 月和 2 月下滑后已重新上升。然而，由于对经济衰退和加息的担忧加剧，美国和欧洲的市场需求下降，预计 2023 年 TCE 将出现同比下降。其中，好望角型船的 1 年期 TCE 费率将同比下降 3.4%，巴拿马型、大灵便型和灵便型船的 TCE 费率将分别同比下降 11.4%、12.9%和 12.1%。

干散货航运业的潜在盈利能力在过去 4 个月有所改善，因此 3 月和 4 月的二手船价格出现上涨。具体而言，5 年船龄的好望角型和巴拿马型船的交易价格分别上涨了 9.5%和 7.5%。

全球经济的高度脆弱性可能会影响干散货航运市场，因为全球经济处于一个关键节点，对经济放缓的担忧日益加剧。目前，所有的目光都集中在中国被压抑的需求上，这也许是重振疲软的干散货航运市场的最大希望。

来源：中国远洋海运 e 刊

## 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.	623~628	697~702		Steady.
Tokyo Bay	515~520	595~600	865~870	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	615~620	800~810	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	465~470	600~605	690~695	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	505	623	795	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	460~465	598~605	703~708	+ 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.	575~580	877~883		Steady.
Rotterdam	457~463	548~553	684~689		Softer.
Malta	S. E.	565~570	742~747		Steady.
Gibraltar	S. E.	565~570	747~753		Steady.

截止日期： 2023-05-18



## ◆ 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	12/05/23	05/05/23	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	12/05/23	05/05/23	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,300	12,150	150	1.2%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,100	8,000	100	1.3%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,800	6,750	50	0.7%	
MR	52,000	4,450	4,450	0	0.0%	

截止日期: 2023-05-16

### (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
2	Bulker	86,000	Taizhou Kouan, China	2025	Suzhou Xinxin - Chinese	undisclosed	
3+6	Bulker	82,200	Jiangsu New Hantong, China	2025	Oldendorff Carriers - German	3,300	Tier III, EEDI phase 3
4	Bulker	82,000	Hengli HI Dalian, China	2025	Fortune Ocean Shipping - Chinese	3,250	
2	Bulker	64,000	Jinling, China	2025	Densay Shipping - Turkish	3,250	
1	Tanker	158,000	DH Shipbuilding, S. Korea	2025	Golden Energy	7,700	Option declared
3	Tanker	115,000	Jiangsu New Hantong, China	2025	Wilbur Ross	6,200	



2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2025	Steelships - Greek	4,630	scrubber-fitted, LNG propulsion
2	Tanker	37,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Algoma Central	4,650	
2	Container	5,900 teu	Qingdao Yangfan, China	2025	Danaos - Greek	6,300	

◆ 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
CAPE ETERNITY	BC	207,855		2011	China	undisclosed	Undisclosed	
TASIK MELATI	BC	180,310		2004	Japan	1,550	Jiangsu Steamship - Chinese	
OLYMPIUS	BC	171,314		2004	S. Korea	1,700	Dubai	en bloc each
VICTORIUS	BC	171,314		2004	S. Korea	1,700	Dubai	
SEA PROTEUS	BC	81,762		2013	China			
SEA PLUTO	BC	81,007		2013	China	7,050	Undisclosed	en bloc
SEA VENUS	BC	80,888		2013	China			
SWEET LYDIA	BC	79,469		2012	China	1,780	Greek	en bloc each*, BWTS fitted
SWEET VENUS	BC	79,452		2012	China	1,780	Greek	
SWEET IRINA	BC	79,467		2011	China	1,680	Greek	en bloc each**
SWEET MELISSA	BC	79,445		2011	China	1,680	Greek	
ULTRA PANACHE	BC	78,450		2011	Japan	2,050	Greek	BWTS fitted
GREAT WENCHAO	BC	75,522		1999	Japan	710	Undisclosed	BWTS fitted
HONG CHENG	BC	75,081		2011	China	1,720	Greek	BWTS fitted
FEDERAL IRIS	BC	63,498		2016	Japan	3,000	Undisclosed	BWTS fitted
SINGE AKSOY	BC	53,393		2006	China	1,100	Undisclosed	
PACIFIC ISLAND	BC	38,218		2012	Japan	1,830	Undisclosed	BWTS fitted
PACIFIC SPIRIT	BC	35,283		2009	China	1,010	Undisclosed	BWTS fitted

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
MEHMET BEY	GC/SDK	8,749		2000	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
AMOROZA	TAK	159,168		2001	S. Korea	3,300	Undisclosed	BWTS fitted



AGAPE SOUL	TAK	159,165	2001	S. Korea	2,900	Undisclosed	BWTS fitted
NAVIGARE TOLERO	TAK	156,516	2011	China	3,080	Advantage Tankers	BWTS fitted
AMPLEFORTH	TAK	108,912	2008	China	3,600	Undisclosed	
SOUTHERN GLORY	TAK	108,411	2019	Japan	6,775	Eastern Pacific - Singaporean	BWTS & Scrubber fitted
AFRAMAX RIVIERA	TAK	107,113	2004	Japan	3,500	UAE	
WONDER MUSICA	TAK	106,290	2004	S. Korea	3,000	Undisclosed	
STENA PROGRESS	TAK	65,125	2009	Singapore	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
STENA PREMIUM	TAK	65,055	2011	Croatia	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
MTM HUDSON	TAK	51,319	2004	S. Korea	1,800	Chinese	BWTS fitted
JENNY I	TAK	40,128	2003	S. Korea	1,750	European	
BLUE TRADER	TAK	37,270	2005	S. Korea	1,820	Undisclosed	BWTS fitted
SUPER INFINITY	TAK	15,004	2009	S. Korea			
SUPER HERO	TAK	14,984	2009	S. Korea	1,800	Undisclosed	en bloc**
SUPER EASTERN	TAK	12,825	2009	S. Korea			
SUPER FORTE	TAK	12,814	2010	S. Korea	1,800	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
TRADEWIND LEGEND	TAK	7,739	2008	China	580	Undisclosed	
BW EVERETT	TAK/LNG	77,552	2003	S. Korea	4,500	Eddie Steamship - Taiwanese	

◆ 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
SHANDONG EXPRESS	BC	43,661	8,658	1989	Japan	605.00	incl300t VLSFO + 60t MGO
BLUE OCEAN	CV	14,900	4,361	1989	Japan	625.00	
XIN ZHOU SHAN	CV	10,330		2004	China	undisclosed	
XIN HAI ZHOU 7	GC	22,297	6,496	1999	China	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
GANDRIA	TAK/GAS	66,999	34,131	1977	Germany	447.00	as is Labuan, HKC recycling

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
YUN RUN 8	OTHER/REF	6,116	3,056	1990	Netherlands	475.00	as is Zhoushan
TAUROGAS	TAK/LPG	3,566	1,923	1993	Netherlands	400.00	in Turkey



## ◆ALCO 防损通函

【加州新版《在泊条例》已于 2023 年 1 月 1 日开始实施】

尽管目前只要求集装箱船、冷藏船和客船在加利福尼亚州（下称加州）靠泊期间采取排放控制措施，但是所有船舶必须在到访加州任一港口后 30 日内向当局提交报告。

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
2023-05-19	703.560	758.290	5.079	89.961	873.490	64.518	1142.080	466.450	521.270
2023-05-18	699.670	758.580	5.087	89.376	873.890	64.621	1142.730	466.120	519.880
2023-05-17	697.480	757.780	5.113	88.985	870.690	64.592	1154.010	464.180	517.490
2023-05-16	695.060	755.930	5.112	88.691	870.660	64.665	1146.970	465.970	516.200
2023-05-15	696.540	755.830	5.129	88.801	867.080	64.358	1108.970	462.790	513.710

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	5.06057
1 周	--
2 周	--
1 个月	5.14843



2 个月	--	3 个月	5.37914	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.42514	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.39243		

2023-05-18

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)

Total Shipping