



全一海运市场周报

2023.06 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.06.05 - 06.09 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场未能延续稳步向好的走势，运输需求表现较为疲软，多数航线运价回落，拖累综合指数出现调整。据海关总署最新公布的数据显示，按美元计价今年5月份出口同比下降7.5%，为3个月来首次下滑，外贸出口的回落对中国出口集运市场产生了一定压力，但随着未来中国经济稳步复苏，中国出口集运市场将出现企稳向好走势。6月9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979.85点，较上期下跌4.7%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区6月份 Sentix 投资者信心指数为-17，低于前值及市场预期，连续第三个月处于下降态势，显示投资者对于欧元区经济的担忧与日俱增。加之近期欧元区和德国的多项制造业数据表现低迷，显示欧洲经济开始出现增长乏力的局面。本周，运输需求基本稳定，供需基本面略显疲软，市场运价继续走低。6月9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831美元/TEU，较上期下跌1.8%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，即期订舱价格小幅下行。6月9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1626美元/TEU，较上期下跌0.7%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，截至6月3日，美国首次申请失业救济金人数为26.1万人，环比增加2.8万人，达到2021年10月以来的最高水平，显示美国劳动力市场出现放缓迹象。据海关总署的统计数据，中国5月份对美国出口同比下降18%，北美航线市场运价因此面临下行压力。本周，北美航线运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，运价未能维持前期涨价成果，本周即期订舱价格出现回落。6月9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1388美元/FEU和2435美元/FEU，分别较上期下跌16.7%和7.6%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系转弱，市场运价出现小幅回落。6月9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1280美元/TEU，较上期下跌1.3%。



澳新航线: 当地市场对各类物资的需求出现企稳迹象，供需基本面有所改善，本周即期订舱价格在持续调整后出现反弹。6月9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273美元/TEU，较上期上涨7.5%。

南美航线: 运输需求延续向好态势，供求关系良好，本周市场运价延续上行走势。6月9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2305美元/TEU，较上期上涨3.1%。

日本航线: 运输市场总体平稳，市场运价基本稳定。6月9日，中国出口至日本航线运价指数为869.94点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【闲置运力增多 综合指数渐稳】

本周，终端需求改善依旧乏力，商品价格波动带动采购拉运，同时低运价下，部分船东选择停船，综合指数有所企稳。6月9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952.21点，较上期下跌0.8%。

煤炭市场: 市场需求方面，本周，全国高温天气持续发展，华南闷热带动居民用电负荷快速上升，沿海八省电厂日耗增长至216万吨，环比增加22万吨。广东电厂负荷超过八成，华南区域存煤可用天数普遍下降3-5天不等。环渤海各港合计日均调进125.2万吨，环比减少16.8万吨。日均调出量138.3万吨，环比增加8万吨。煤炭价格方面，随煤价下调至低位后，坑口生产外运积极性下降，供给收紧同时，下游采购需求释放，煤价试探性上浮。运价走势方面，本周，内外贸煤炭价格出现倒挂，国内煤炭再受青睐，加之电厂煤炭日耗攀升较快，月度长协货盘同时放出。运输市场船东停船较多，揽货积极性不高，市场运价回归保本区间，沿海煤炭运价小幅上涨。6月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收911.87点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收511.24点，较上期上涨7.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价19.5元/吨，较上期上涨2.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为27.2元/吨，较上期上涨1.6元/吨。

金属矿石市场: 本周，铁矿石到港量明显减少，钢厂开工率、铁水产量均小幅下降，需求未有转暖迹象，但铁矿石低库存下，补库稍有释放，价格即有上探，沿海金属矿石运价小幅波动。6月9日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收582.53点，较上期上涨0.3%。



粮食市场：近期，生猪行情偏弱，二次育肥积极性差，终端需求不振。同时受“烂场雨”天气影响，部分地区小麦出现芽麦、萌动现象，饲企采购意愿较高，挤占玉米市场。运输市场则受煤炭运价波动影响，情绪稍有恢复，沿海粮食运价平稳运行。6月9日，沿海粮食货种运价指数报879.35点，较上期上涨0.6%。

成品油市场：本周，成品油价格走势暂稳，主营及地方炼厂开工率提升，部分港口成交稳中上行。但高温暴雨天气增多，抑制终端需求释放，同时国际油价仍处于震荡态势，本轮调价窗口存搁浅预期，市场采购较为谨慎，沿海成品油运价持续下行。6月9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1081.16点，较上期下跌0.7%；市场运价指数1012.21点，较上期下跌1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型表现转好 租金指数止跌回升】

本周，海岬型船市场需求有所转好，过剩运力消化，运价持续上涨。巴拿马型船市场，在澳洲煤货盘增多的带动下，市场情绪转好，日租金触底反弹。超灵便型船市场未有起色，主要货种表现均较为低迷，租金低位下探。整体而言，在海岬型船和巴拿马型船市场的带动下，远东干散货租金指数上涨。6月8日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为914.13点，较上周四上涨10.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场较大幅度反弹。太平洋市场，6月为澳洲财年的最后一个月，为了更好地完成年度目标，主要矿商均加大发货力度，出货集中且给价较好。运输需求明显提振，过剩运力得以消化，叠加FFA上涨，市场情绪火热，运价持续上涨。6月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15477美元，较上周四上涨30.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.588美元/吨，较上周四上涨14.1%。远程矿航线，本周，在太平洋市场强势表现的带动下，巴西远程矿航线运价有所上涨。不过，航线运输需求表现仍较为疲弱，市场情绪依旧不佳，运价上涨幅度有限。6月8日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.191美元/吨，较上周四上涨4.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场触底反弹。太平洋市场，本周，澳洲煤炭增多明显，带动巴拿马型船需求回暖。目前，国内煤炭需求虽较为低迷，但电厂对高卡煤的需求仍在。随着我国全面放开澳洲煤进口，且当前澳洲煤具有一定价格优势，电厂纷纷加大采购力度，巴拿马型船日租金反弹。6月9日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8138美元，较上周四上涨7.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.023美元/吨，较上周四上涨1.6%。粮食市场，



本周南美区域粮食运输需求依旧不温不火。不过，由于澳洲煤货盘消化了不少过剩运力，市场情绪升温，粮食运价有所反弹。6月9日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为35.82美元/吨，较上周四上涨1.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势延续。国内电厂库存居高不下，印尼煤炭价格持续倒挂，市场观望情绪浓厚，进口需求持续低迷。其它货种运输需求表现也较为疲弱，低迷态势延续，超灵便型船日租金低位下探。6月9日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为6091美元，较上周四下跌11.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.231美元/吨，较上周四下跌3.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月2日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少45.2万桶至4.59亿桶，降幅0.1%。美国上周原油进口640.0万桶/日，较前一周减少81.7万桶/日，出口减少244.0万桶/日至247.5万桶/日，原油产品四周平均供应量为1973.0万桶/日，较去年同期减少0.21%。因炼厂产能利用率创2019年来最高，美国原油库存下降，燃料库存增加。近期OPEC+会议决定将现有的减产计划延长一年，至2024年底。沙特宣布将在7月再减产100万桶/日，且可能会进一步延长，为油价上行提供支撑。俄罗斯已将太平洋科兹米诺港的石油装载能力提高至4200万吨，以增加对亚太地区国家的原油供应，并计划到2026年将石油管道容量提高3200万吨。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报75.45美元/桶，较6月1日上涨1.38%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价止跌回暖。中国进口VLCC运输市场运价稳中有升。6月8日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1012.58点，较6月1日上涨7.5%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线相对平稳，尽管出货量较上周有所提升，但由于中东租家私下拿船频繁，对市场没有过多的刺激，有效的控制了成交的WS点位；大西洋航线由于巴西临时原油出口税将在7月装期开始取消，巴西东向的出口出货量相应增加，成交数量也高于平均水平，不过整体可用运力相对比较充沛，运费上涨幅度并不大。市场整体活跃度较上周明显提升，船位消化较多，若货量持续放大，运费涨幅将会提升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS46.61，较6月1日上涨5.16%，CT1的5日平均为WS45.81，较上期平均下跌1.99%，TCE平均2.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS49.14，上涨10.61%，平均为WS48.35，TCE平均2.8万美元/天。



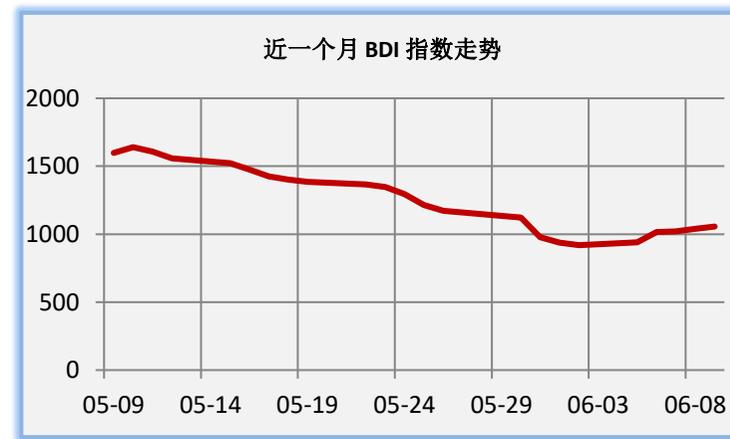
超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 17-19 日，成交运价为 WS44。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 21-23 日，成交运价为 WS45。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 25-27 日，成交运价为 WS46。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 1-3 日，成交运价为 WS47.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 3-5 日，成交运价为 WS48.5。

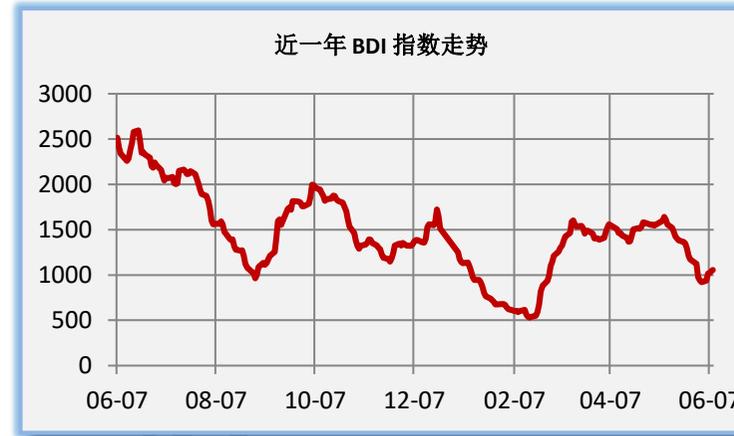
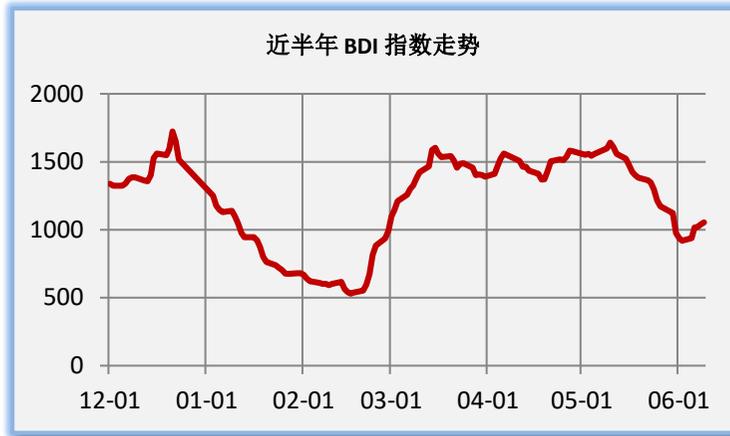
来源：上海航运交易所

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	6月5日		6月6日		6月7日		6月8日		6月9日	
BDI	939	+20	1,016	+77	1,020	+4	1,040	+20	1,055	+15
BCI	1,178	+62	1,383	+205	1,387	+4	1,460	+73	1,514	+54
BPI	1,048	+18	1,108	+60	1,139	+31	1,146	+7	1,146	0
BSI	803	-16	781	-22	766	-15	747	-19	736	-11
BHSI	537	-8	526	-11	515	-11	505	-10	501	-4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	02/06/23	26/05/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,250	15,750	-500	-3.2%
	三年	15,750	16,750	-1000	-6.0%
Pmax (76K)	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	11,250	12,250	-1000	-8.2%
Smax (58K)	一年	12,250	13,000	-750	-5.8%
	三年	11,750	11,750	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	10,000	11,500	-1500	-13.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2023-06-06



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Valiant Summer' 2016 81920 dwt dely Kashima 12 Jun trip via Australia redel Japan \$11,000 - Oldendorff

'Gillingham' 2010 58000 dwt dely E Kalimantan mid Jun trip via Indonesia redel China \$6,500 - cnr

'AP Neptune' 2007 53411 dwt dely Lianyungang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$7,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【BIMCO：2023 年集装箱海运量将增长 1.5%，2024 年达 1.85 亿 TEU】

需求端

BIMCO 预计，在基础情景下，2023 年全球集装箱海运量将增长 0.5%至 1.5%，2024 年将增长 5.5%至 6.5%。据此，到 2024 年，集装箱海运量将达到约 1.85 亿 TEU。

2023 年上半年的运量将出现负增长，因为去程航线和区域航线尚未从 2022 年下半年开始的疲软中恢复。预计运量和增长率将在 2023 年下半年复苏。

预计到 2024 年年底，主要去程航线和区域航线的总运量将比 2022 年高出约 7%。回程航线运量已连续 3 年出现负增长，但 2023 年和 2024 年将恢复增长，2024 年的运量将比 2022 年高出约 5.5%。

然而，市场何时复苏仍充满不确定性。BIMCO 预测的低情景下，市场低迷情况将持续到 2023 年，2024 年开始迎来复苏。



在此情景下，2024 年年底，全球集装箱海运量将比基础情景低约 3.5%。2024 年年底，去程航线和区域航线的运量将比基础情景低近 5%。

然而，下行风险仍然存在。国际货币基金组织预测在低情景下，金融政策收紧可能会导致 2023 年和 2024 年经济增长率分别降至 2.5%和 2.8%。发达经济体可能会受到更大的负面影响，特别是美国、欧盟和日本，2023 年的增长率将比基础情景低 0.4%。墨西哥和加拿大等与美国关系密切的经济体将面临更大的经济放缓风险。

制造业的情况明显低于正常水平。自 2022 年 9 月以来，全球制造业 PMI（采购经理人指数）持续低迷，仅有一次达到 50.0，表明制造业活动正在下降。消费者情况似乎有所改善。与新冠肺炎暴发之前的水平相比，美国和欧盟的失业率都很低。

欧盟和美国的零售额基本保持稳定，最新的销售额仅比 2021 年的峰值低 5%和 3%。然而，趋势正缓慢下行，这两大地区的消费者情绪仍然低迷。

2023 年第一季度北美进口箱量同比下降 21%，所有板块的库存/销售额比一直在向疫情之前的水平靠近，这表明库存增长速度快于销售。在许多国家，高通胀、利率上升和金融紧缩仍然是消费者和企业面临的挑战。尤其是在美国，美联储如果大幅加息或将导致经济“硬着陆”，进而对其他国家和地区产生负面影响。

因此，今年下半年北美和欧洲进口箱量能否恢复还难以判断。2023 年第一季度的箱量同比大幅下降，低于 2019 年第一季度的水平，去程航线和区域航线箱量仅略有上升。

南亚、西亚、拉丁美洲和非洲的箱量表现较为乐观，2023 年第一季度较 2019 年第一季度增长 6.9%，较 2022 年第一季度增长 4.3%。但这 3 个地区的箱量仅占总箱量的 23%。

因此，东亚/东南亚、欧洲/地中海和北美这 3 个主要地区的表现对于下半年箱量恢复增长至关重要。

供给端



由于 2023 年拆船进程慢于预期，预计 2023 年和 2024 年船队运力增速分别为 7.3% 和 8.0%。

预计 2023 年和 2024 年将交付 490 万 TEU 新运力，有 90 万 TEU 将被拆解，2024 年年底全球船队规模将达到 2980 万 TEU。

当前港口拥堵已经恢复到正常水平，全球供应链的压力已经消散。

今年迄今为止，班轮的平均航行速度同比下降 0.6 节（4%），其中大船下降 1.0 节（7%）。最近，2M 联盟率先采取措施，根据较低的航速调整运力部署。从 6 月开始，该联盟将进一步降低其亚欧航线的航速，并在 8 条航线服务上增加 9 艘船。

预计 2023 年，拥堵缓解将使船队效率提高 6%，而航速降低将导致 2023 年船队效率降低 5%，2024 年进一步降低 5%。
综上，预计 2023 年全球集装箱运力供应将增长 8.3%，2024 年将增长 3.0%。

结论

BIMCO 预计 2023 年集运市场供需平衡将显著恶化，2024 年会有所改善。在此期间，供需关系将低于 2019 年水平。

来源：中国远洋海运 e 刊

【成品油船订单创 5 年新高！油船市场强势反弹】

在创下过去 25 年来的最低水平的新船订单量后，今年油船市场强势反弹，租金、船价双双大涨，成品油船订单更创下 2017 年来新高。俄乌战争引发的需求变化和有限的船队运力或将在未来几年支持油船市场持续繁荣。

量价齐增！今年前 5 个月成品油船新船订单已创 5 年新高

克拉克森在其近期发布的报告中称，截至 5 月中旬，今年成品油船新船订单已经达到了 76 艘 610 万载重吨，是 2022 年的两倍以上，并且已经是 2017 年以



来成品油船领域最高的年度订单总量。其中，LR2 型船订单共计 34 艘 390 万载重吨，比过去 10 年平均水平高出 40%，MR 型船订单达 35 艘 170 万载重吨。

报告指出，自俄乌战争爆发以来，成品油船市场表现强劲，2022 年成品油船收益创下历史纪录，LR2 型船由于其在阿芙拉型原油船市场中的交易灵活性，而备受船东关注。

另一方面，虽然原油船市场表现也相当坚挺，但原油船新船订单却十分有限，年初至今仅有 6 艘苏伊士型油船订单。克拉克森分析认为，原油船新造船价格的涨幅与成品油船类似，但船厂对大型船舶的船台更加紧张，大型原油船可用交付船台估计要到 2026 年甚至之后，而成品油船则有一些 2025 年的交付船台。

相比之下，根据克拉克森的统计数据，2022 年油船新船订单仅为 800 万载重吨，是过去 25 年来的最低水平，比之前 10 年的平均值 68%。这反映了一系列因素，包括新造船价格居高不下，船厂可用船台有限，未来燃料技术的不确定性，以及在 2020 年下半年至 2021 年油船市场持续疲软。

在新船订单增长的同时，各类船型的新造船和二手船价格也呈上升趋势。截至目前，克拉克森油船新造船价格指数已经达到了 205.00 点，同比增长 8.3%，远高于 138.93 点的平均水平。LR2 型油船新造船价格从年初的 6500 万美元增至 7000 万美元，MR 型船造价也从年初 4375 万美元增至 4650 万美元，苏伊士型油船和 VLCC 造价目前分别达到了 8500 万美元和 1.26 亿美元。

另一方面，船舶经纪公司 Gibson 的数据显示，5 年船龄的苏伊士型过去 1 个月 10 年船龄的 LR2 型油船的二手船价格上涨了 3%，较去年同期上涨 61%；10 年船龄的苏伊士型油船价格在过去一个月上涨 2%，同比上涨约 46%；10 年船龄的 VLCC 价格同比增长 43%，其在 3 月的价值稳定在 7700 万美元/艘。

需求稳定供给有限，油船市场未来前景乐观

自俄乌战争爆发以来，欧洲减少对俄罗斯能源依赖的一系列举措推动了油船市场复苏。此外，对俄罗斯原油和成品油实施价格上限推动了俄罗斯出口原油和成品油的长距离贸易。德路里的数据显示，一季度油船等价期租租金（TCE）收入同比增长 234%，油船公司的平均息税折旧摊销前利润（EBITDA）增长了近 10 倍。

BIMCO 表示，今年迄今为止，原油船和成品油船的需求都有所上升，原油船吨海里数增长了 9.4%，成品油船增长了 7.5%。由于国内需求以及成品油出口增加，



中国的原油进口尤其强劲。而俄罗斯出口和欧盟进口在很大程度上推动了平均航程的增长。

展望未来，油船市场前景依然乐观。从供给侧来看，船队增长率非常有限，BIMCO 预计从 2022 年底到 2024 年年底，原油船船队运力将增长 2.5%，成品油船船队运力将增长 2.0%；但从今年目前情况来看，实际运力的增长速度慢于船队增速，因为平均航速下降而拥堵加剧，这会导致原油船和成品油船的实际运力下降 1%。

克拉克森的数据显示，目前油船手持订单共计 399 艘 3134 万载重吨，占现有船队比例仅为 4.59%。由于新船订单不多，预计 2024 年的船队扩张可以忽略不计，2023 年订购的新船中 95% 则将在 2025 年或之后交付。由于原油船订单量非常少，2025 年油船船队的总增长仍然可能保持低迷，增幅估计仅为 1-2%。

克拉克森预计，从目前的数据来看，2025 年仅有 300 万载重吨的原油船计划交付运营，考虑到这一数字大幅上升的空间有限，2025 年原油船船队运力可能仍将保持稳定。同时，成品油船船队增幅虽然有回升的空间，但有望保持在一个温和的水平，目前来看有 700 万载重吨的在建原油船计划 2025 年交付，届时船队规模将增长约 3%。

而从需求端来看，2023 年石油消费量将自新冠疫情以来首次超过 2019 年的水平，并预计在 2024 年进一步增长。

BIMCO 预测 2023 年和 2024 年原油船需求将分别增长 1%-2%，成品油船需求将分别增长 2.5%-3.5% 和 1%-2%。预计 2023 年原油船和成品油船市场的平均航程增长将推动需求增加 3 个百分点，这表明自欧盟禁止进口俄罗斯原油和成品油以来，油船市场发生了显著的变化，相关制裁可能会在 2023 年和 2024 年持续。

来源：国际船舶网

【集运市场：跨太平洋航线运费正在缓慢上涨】

亚洲-美国集装箱即期运价正在缓慢上行。根据 Freightos 波罗的海每日运价指数（FBX），上周五中国-美西即期运价为 1441 美元/FEU，比上周四上调综合费率上涨附加费（GRI）前高 11%，比 4 月 15 日上调 GRI 前高 44%。上周五，中国-美东 FBX 指数为 2448 美元/FEU，较 4 月 15 日上调 GRI 前增长 17%。

上周的上海出口集装箱运价指数（SCFI）较前一周上涨 5%。Linerlytica 周一表示，虽然 SCFI 上升，但全球市场情绪依然不振，其他贸易航线“面临巨大



压力”。

上周，普氏对北亚和东南亚至美国的即期运价评估也小幅上升。不过，有市场人士预计运价或会震荡。

据悉，2023年5月1日至2024年4月30日的跨太平洋航线年度合同费率将回落至正常价格水平。Xeneta的数据显示，周一远东-美西航线的平均长协运价为2025美元/FEU，这一数字比4月底下降了52%。一年前，该航线的平均长协运价曾达到7545美元/FEU。但与2019年新冠疫情暴发前的数据相比，目前的长协运价仍上升了30%。

美东航线也是如此。周一，平均长协运价为3235美元/FEU，比疫情前的水平高出28%。2022年8月，该航线长协运价达到峰值，是当前的3倍。

班轮公司和港口普遍认为，旺季运输量至少会适度增长，这与新冠疫情前的市场状况一致，并将在夏季和初秋支撑即期运价。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 谈及年度合同续签时表示，签约时间常常拖延，但总的来说，其获得的合同数量与去年相当。

市场已经正常化，相比去年，今年第一季度和第四季度的需求肯定会下降，但目前有所复苏。

来源：中国远洋海运 e 刊

【BIMCO：今年至今原油轮吨海里需求增长 9.7%】

需求端

BIMCO 预计在基础情景下，2023 年和 2024 年原油轮需求将分别增长 1%~2%，成品油轮需求将分别增长 2.5%~3.5%和 1%~2%。

预计 2023 年原油轮和成品油轮市场的平均航程增长将推动需求增加 3 个百分点。这表明自欧盟禁止进口俄罗斯原油和石油产品以来，油运市场发生了显著的变化。预计相关制裁将在 2023 年和 2024 年持续。



美国能源信息署（EIA）预计，2023 年全球石油消费量将增加 160 万桶/日（涨幅 1.6%），2024 年将再增加 170 万桶/天（涨幅 1.7%）。

2023 年全球石油消费量预计将达到 1.01 亿桶/日，首次超过 2019 年的水平。2024 年的消费量预计将达到 1.027 亿桶/日，创历史新高。2022 年至 2024 年，来自中国、印度、美国和中东的石油消费将占预期增量的 81%。

消费所需的额外产量主要来自北美，但中南美洲和欧洲也将有所贡献。此外，EIA 预计 2022 年至 2024 年，俄罗斯产量将下降 4%，而不是之前预测的 10%。欧佩克的产量预计将在 2023 年下降 1.2%，在 2024 年出现反弹。

减产可能会给油价带来上涨压力。EIA 预测，油价将在 2023 年 5 月至 9 月上涨 5 美元/桶，之后开始回落。预计 2023 年布伦特原油的平均价格为 79 美元/桶，2024 年为 75 美元/桶。

价格上涨以及全球经济面临的阻力都可能损害需求。

国际货币基金组织（IMF）预测在基础情景下，2023 年和 2024 年的经济增长率分别为 2.8%和 3.0%。

然而，下行风险仍然存在，在低情景下，财政状况趋紧可能会使 2023 年和 2024 年的增长率分别降至 2.5%和 2.8%。发达经济体可能会受到更大的负面影响，特别是美国、欧盟和日本，预计 2023 年的增长率将比基础情景低 0.4 个百分点。

中国的发展备受关注。2023 年第一季度，中国经济同比增长 4.5%，略低于国际货币基金组织 5.2%的全年增长预测。然而，从油轮需求的角度来看，陆路运输和航空旅行的复苏非常积极。

总体而言，如果全球经济增长接近国际货币基金组织的低情景预测值，2023 年的货运需求可能会比基础情景低 1 个百分点。

今年迄今，原油轮和成品油轮的需求都有所上升，原油轮吨海里数增长了 9.4%，成品油轮增长了 7.5%。



由于国内需求以及石油产品出口增加，中国的原油进口尤其强劲。而俄罗斯出口和欧盟进口在很大程度上推动了平均航程的增长。

因此 BIMCO 认为，需求低于基础情景预测的风险很小。

供应端

今年迄今为止，船舶拆解率明显低于预期，但预计船队的增速仍将非常有限，从 2022 年年底到 2024 年年底，原油轮运力将增长 2.5%，成品油轮运力将增长 2.0%。

但今年迄今，实际运力的增长速度慢于船队增速，因为平均航速下降，而拥堵加剧。

今年原油轮的航行速度比去年同期平均慢 3.3%（0.4 节），而拥堵程度增加了 15%。成品油轮平均航行速度同比下降 1.1%（0.1 节），而拥堵增加了 12%。

BIMCO 认为，2023 年平均航速下降将使原油轮和成品油轮的实际运力减少 1%。

综上，预计 2023 年和 2024 年原油轮运力将分别增长 1.1% 和 0.5%，成品油轮将分别上涨 0.3% 和 0.6%。

结论

虽然油轮货运量和吨海里数已从年初的季节性下降中反弹，但运费仍无法达到 2022 年第四季度的峰值。不过，定期租船费和二手船价格处于 2008 年金融危机以来的最高水平。

原油轮和成品油轮市场前景依然乐观。从供给侧看，船队增长率较低；从需求端看，2023 年石油消费量将自新冠肺炎疫情以来首次超过 2019 年的水平，并预计在 2024 年进一步增长。



其中，成品油轮板块的前景略好于原油轮板块。预计成品油船队增长率更低，而运量增长更高，产油国的新炼厂将把一些原油运输转为成品油运输。

来源：中国远洋海运 e 刊

【BIMCO：今年干散货航运需求将增长 2.5%】

需求端

BIMCO 预测 2023 年全球干散货需求将增长 1.5%至 2.5%，2024 年增长 1%至 2%。

预计 2023 年平均航程距离将略有增加，推动吨海里需求上升 0%至 1%。随着巴西出口的增加，铁矿石和谷物的平均航程距离或将上升。

根据国际货币基金组织（IMF）的数据，预计 2023 年和 2024 年全球 GDP 增长将分别放缓至 2.8%和 3.0%。高通胀、紧缩货币政策以及由此导致的金融状况恶化将限制经济增长。

根据世界钢铁协会的数据，全球钢铁需求前景仍然乐观，该协会预测 2023 年和 2024 年的需求将分别增长 2.3%和 1.7%。2023 年，由于基础设施项目和汽车产量上升，中国的钢铁需求将有所改善。在政府支持措施的推动下，今年下半年房地产行业的需求也将有所改善。

尽管 2023 年全球煤炭需求只是小幅增长，但估计 2023 年煤炭出货量将增长 5%至 6%，而 2024 年则下降 2%至 4%。

今年迄今，中国和印度的煤炭进口量激增。由于经济活动增长，两国的电力需求都有所上升，而反常的高温天气进一步增加了需求。同时，煤炭价格的下跌，提高了对价格敏感的进口商的吸引力。

2024 年，由于需求疲软以及向可再生能源转型，欧盟的煤炭进口量可能会进一步下降。与此同时，可再生能源发电量的增加以及印度和中国国内煤矿开采量的增加也将削减全球煤炭需求。



根据美国农业部的数据，预计 2023 年粮食出口量将下降 0.9%，2024 年将增长 5.0%。受欧盟和俄罗斯出口增加的推动，预计这两年小麦出口将略有增长。玉米出口预计在 2023 年下降 12.0%，然后在 2024 年上升 11.4%。阿根廷和美国干旱风险较低，这将有利于粮食运输市场的复苏。2023 年和 2024 年大豆出口将分别增长 10.5% 和 4.4%，预计巴西将继续增加出口，而美国的出口可能会下降。

5 月 18 日，黑海粮食协议又延长了两个月。该协议何时终止仍然是粮食运输面临的潜在下行风险。

今年迄今，由于全球经济增长放缓，小宗商品需求下降了 1.6%。其中，水泥和熟料出货量下降幅度最大，化肥出货量已趋于稳定，但仍低于疫情前水平。值得注意的是，铝土矿出口量继续增长。预计 2024 年全球经济前景将有所改善，并提振小宗商品的需求。

中国是干散货的主要进口市场，其经济发展形势对需求前景至关重要。同时，气候变化也将影响干散货需求。美国和阿根廷的降雨量增加有助于提高其粮食产量，而印度、澳大利亚和巴西的干旱天气可能将影响其粮食出口。印度和东南亚的气温也可能上升，从而提振煤炭进口需求。而澳大利亚和巴西洪水造成采矿中断的可能性将降低。

供应端

由于交付量和拆船率仍然较低，预计 2023 年干散货船队将增长 2.8%，2024 年增长 2.1%。然而，由于 EEXI/CII 法规对航行速度的影响，预计 2023 年和 2024 年的实际运力增速将比船队增速低 0.5%~1%。

当前手持订单量占干散货现有船队的 6.9%，是 25 年来的最低水平。2023 年和 2024 年的交付量将分别降至 3370 万载重吨和 2840 万载重吨位。船舶拆解量预计将保持在 1000 万载重吨以下，且仅限于因环境法规失去竞争力的老旧船舶。

今年前 5 个月，满载和空载平均航行速度同比分别下降 2.4% 和 1.3%。在过去的 12 个月里，由于燃油价格高、运费低和环保法规的影响，航速逐渐放缓。

自 2022 年 9 月以来，船舶拥堵逐渐加剧，目前与 2022 年的水平相当。考虑到货运量的适度增长，预计 2023 年和 2024 年的拥堵程度仍将接近 2022 年的平均水平。



结论

运费在 2022 年下半年有所下降，但在过去 3 个月有所恢复。自今年一季度以来，好望角型船的收益显著增加，小型散货船的收益略有下降。但所有船型的即期运费仍高于疫情前的水平。

夏季煤炭需求增加以及北半球从 7 月开始的粮食收割等季节性因素将推动未来几个月即期运价的上涨。

2024 年，谷物和小宗散货需求的反弹将推升巴拿马型、大灵便型和灵便型船的运价。但如果煤炭运输开始减少，巴拿马型的运价仍将面临压力。在所有细分市场中，巴拿马型船舶最容易受到煤炭运输量下降的影响，因为煤炭占其运输货物的一半以上。

总体而言，预计到 2024 年年底，供需平衡将略有收紧。预计 2023 年运力将增长 1.8%~2.3%，2024 年增长 1.1%~1.6%；2023 年需求将增长 1.5%~2.5%，2024 年增长 1%~2%。但需求方面的风险可能会打破上述预测。

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.	643~648	735~740		Steady.
Tokyo Bay	508~513	598~605	890~895	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	602~607	785~790	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	464~469	595~605	685~700	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	506	615	785	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	441~446	586~591	715~720	+ 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.	583~588	865~870		Steady.



Rotterdam	459~464	553~558	705~710		Softer.
Malta	S. E.	563~568	745~750		Steady.
Gibraltar	S. E.	568~572	775~780		Steady.

截止日期: 2023-06-08

◆ 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	02/06/23	26/05/23	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,300	6,250	50	0.8%	
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	02/06/23	26/05/23	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,500	12,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,300	8,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,900	6,900	0	0.0%	
MR	52,000	4,550	4,500	50	1.1%	

截止日期: 2023-06-06

(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	Tanker	158,000	Samsung Heavy Industries, S. Korea	2025-2026	Teodor Shipping - Dubai Based	8,700	scrubber-fitted
4+4	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong, China	2025-2026	European	6,100	Tier III, EEDI phase 3, LR2



2	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong, China	2025-2026	Singapore-based	6,100	Tier III, EEDI phase 3, LR2
2	Tanker	50,000	K S hipbuilding, S. Korea	2025	Chemnax Shipmanagement - Greek	4,700	scrubber-fitted
2	Tanker	37,000	KSOE, S. Korea	2025	Algoma - Canadian	4,800	
10+2	Bulker	82,500	Yamic, China	2026	Lepta Shipping - Japanese	3,700	scrubber-fitted
2+2	Bulker	82,000	Huangpu Wenchong, China	2025	Grieg Star Shipping - Norwegian	undisclosed	Ammonia ready, open hatch
5	Container	15,500 teu	Hyundai HI, S. Korea	2026	Yang Ming Marine - Taiwanese	18,740	LNG dual-fueled
6	Container	1,125 teu	CSSC Huangpu, China	2025-2026	X-Press Feeders - ingaporean	undisclosed	methanol dual-fuelled

◆ 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
HERUN ZHOUSHAN	BC	181,056		2017	China	4,150	Undisclosed	BWTS fitted
BELVEDERE	BC	66,637		2015	Japan	2,710	Undisclosed	
GREAT VENTURE	BC	61,056		2019	China	3,040	Equinox Maritime - Greek	BWTS fitted, online commercial auction
ARTEMIS A	BC	57,000		2011	China	1,680	Turkish	BWTS fitted
ZHOU SHAN HAI	BC	56,987		2009	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
JIN ZHOU HAI	BC	56,976		2009	China	1,580	European	BWTS fitted
YUAN AN HAI	BC	56,957		2009	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
YUAN SHUN HAI	BC	56,956		2009	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
ARKADIA	BC	56,348		2012	Vietnam	3,400	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
KUMPULA	BC	56,348		2012	Vietnam			
NORD TREASURE	BC	55,888		2014	Japan	2,150	Undisclosed	BWTS fitted
WOORYANG ELITE	BC	55,660		2011	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
RAINBOW	BC	52,050		2004	Japan	1,060	Undisclosed	
JIANGMEN NANYANG 616	BC	40,500		2023	China	3,200	German	BWTS fitted
SUPER EMMA	BC	37,277		2008	Japan	1,440	Undisclosed	BWTS fitted
CIELO DI PALERMO	BC	37,059		2013	Japan	1,850	Far East	BWTS fitted, OHBS type



SEASTAR ENDURANCE	BC	34,290		2011	China	1,175	European	BWTS fitted
SIRAYA WISDOM	BC	21,118		2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	

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
NEWNEW MOON	CV	30,703	2,202	1999	China	1,100	Undisclosed	
WAN HAI 281	CV	24,133	1,510	1998	Japan	685	Chinese	
WAN HAI 261	CV	23,672	1,675	2001	Japan	700	Chinese	
CARLA-LIV	CV	23,026	1,730	1999	Poland	770	Turkish	TC to MSC \$24,500pd till end May 24'
YANTRA BHUM	CV	15,346	1,098	1993	S. Korea	350	Chinese	

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
PAZEH WISDOM	GC/SDK	18,969		2009	Japan	850	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
MARIA P. LEMOS	TAK	319,191		2018	S. Korea	9,450	DHT - Bermuda	BWTS , Scrubber fitted
FRONT NJORD	TAK	156,760		2010	China	4,450	Undisclosed	
JAL FIGHTER	TAK	146,427		2006	Japan	4,300	Undisclosed	
GULF CORAL	TAK	74,999		2009	S. Korea	2,850	Undisclosed	BWTS fitted
GOLDEN SHINER	TAK	74,999		2007	Japan	2,700	Undisclosed	BWTS fitted
BOWFIN	TAK	74,994		2008	Japan	2,500	Undisclosed	
LAKE STURGEON	TAK	74,993		2007	Japan	2,700	Undisclosed	
USMA	TAK	52,684		2007	Croatia			
UZAVA	TAK	52,650		2008	Croatia	9,000	Undisclosed	en bloc*, ICE 1B
PILTENE	TAK	52,648		2007	Croatia			
SALACGRIVA	TAK	52,620		2007	Croatia			
SUPER RUBY	TAK	50,400		2006	S. Korea	2,090	Undisclosed	BWTS fitted
EAGLE BAY	TAK	47,134		2008	S. Korea	2,430	Undisclosed	
CELSIUS RIGA	TAK	46,151		2010	S. Korea	2,850	USA	
GULF MISHREF	TAK	46,089		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
FC DELLA	TAK	6,525		2009	Vietnam	680	Undisclosed	
GLOBAL SCORPIO	TAK/LPG	58,814		2003	4750	4,750	UAE	



KOETA NO. 3	TAK/LPG	3,752	2014	Japan	undisclosed	Nippon Gas Lines - Japanese	
-------------	---------	-------	------	-------	-------------	-----------------------------	--

◆ [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
JASMINE II	BC	45,269	9,563	1997	China	undisclosed	
SHUN JIANG	CV	6,699		1976	Japan	undisclosed	
BODR	OTHER/ FISHING	332	925		USSR	600.00	
DAEBOKGASHO	TAK/LPG	1,433	11,124	1996	Japan	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
MSC KERRY	CV	45,530	15,580	1995	Poland	undisclosed	
MSC NICOLE	CV	41,787	14,305	1989	France	undisclosed	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
CHANG MING 2	BC	73,763	9,483	1997	Japan	535.00	as is Hong Kong incl 250t ROB

◆ [ALCO 防损通函](#)

【中国沿海主要海上养殖区分布情况】

UK 保赔协会当地通代 Huatai Marine 提供了中国沿海主要养殖区分布情况的最新动态。

2022 年中国沿海养殖区案件数量的增加引起了高度关注。此次更新包括中国沿海养殖区的分布、特征和坐标，并提供防损建议以供会员参考。



【了解系泊作业风险】

到 2021 年为止的五年间，国际保赔集团旗下各保赔协会处理的、与系泊作业相关的人员伤亡案件共涉及 858 人受伤、31 人死亡。

为了提高系泊安全意识，国际保赔集团发布了系泊作业安全视频 和相关指导材料，重点介绍了系泊作业前和作业过程中有关人员表现的因素和影响情况。

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
2023-06-09	711.150	766.920	5.122	90.763	893.260	64.942	1157.110	477.490	532.320
2023-06-08	712.800	762.690	5.091	90.906	886.680	64.501	1143.640	474.420	532.960
2023-06-07	711.960	761.440	5.100	90.770	884.650	64.731	1143.150	475.370	531.260
2023-06-06	710.750	761.150	5.097	90.681	883.530	64.456	1134.930	470.250	528.690
2023-06-05	709.040	758.540	5.057	90.449	881.300	64.616	1142.850	467.930	528.000

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	5.06929	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.22243
2 个月	--	3 个月	5.53971	4 个月	--	5 个月	--



6 个月	5.65657	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.78800		

2023-06-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping