



全一海运市场周报

2023.08 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.08.07 - 08.11 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持稳定 市场运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体保持稳定，不同航线因各自的基本面不同，市场运价互有涨跌，综合指数小幅上涨。据海关总署最新公布的数据显示，按美元计价，7月我国出口同比下降14.5%，7月的数据在高基数和外需疲弱的共同作用下，继续处于负增长态势，但仍存在汽车出口延续高速增长等结构性亮点，考虑到基数效应的影响，我国出口同比增速可能已经见底，未来出口市场将趋向好转，继续支撑我国出口延续稳中提质的发展态势。8月11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1043.54点，较上期上涨0.4%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区8月份投资者信心指数为-25.2，虽然较前值小幅回升，但依旧处于负值区间，显示出欧元区经济仍然面临较大的下行压力，加之消费意愿低迷、通胀高企、能源价格居高不下等因素，都导致投资者信心未出现明显改善，未来欧洲经济形势不容乐观。本周，运输需求基本稳定，供求关系保持平衡，市场运价继续小幅回落。8月11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926美元/TEU，较上期下跌2.2%。地中海航线，运输市场与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格小幅走低。8月11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1507美元/TEU，较上期下跌1.4%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国截至8月5日当周初请失业金人数升至24.8万，环比增加超过2万人，超出市场预期，显示美国就业市场出现放缓迹象。此外，美联储为了遏制居高不下的通胀水平采取了激进的加息措施，可能将在未来造成就业市场进一步疲软，进而影响美国经济的持续复苏。本周，运输需求继续保持向好态势，供求关系良好，市场运价小幅上涨。8月11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2017美元/FEU和3071美元/FEU，分别较上期上涨0.7%和1.9%。

波斯湾航线：运输需求出现好转迹象，供需基本面改善，市场运价出现反弹走势。8月11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853美元/TEU，较上期上涨5.4%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求持续向好，供需基本面稳固，本周市场运价继续大幅上涨。8月4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435美元/TEU，较上期大幅上涨27.9%。

南美航线：运输需求趋于稳定，供求关系基本平衡，即期订舱价格小幅回落。8月11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2444美元/TEU，较上期下跌0.3%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅下行。8月11日，中国出口至日本航线运价指数为788.46点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力需求向好 指数平稳运行】

台风过后，商品购销逐步恢复，运输市场需求向好，综合指数走势平稳。8月11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933.62点，较上期下跌0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，台风降雨天气影响逐步消除，南方多地重回高温天气，电煤负荷再度走高，沿海八省电厂日耗升至238.8万吨，存煤可用天数下降至15.1天。煤炭价格方面，随着前期降雨影响减弱，煤炭产运受阻情况好转，北方港口进出作业效率逐步恢复正常，各港卸车量整体不同程度上涨，环渤海各港合计日均调进115万吨，环比上涨10.2万吨，日均调出量119.3万吨，环比上涨1万吨。煤炭供给放宽同时夏季用电高峰过半，煤炭基本面支撑不足，煤价整体弱势下行。运价走势方面，低运价背景下，油价持续上涨，部分船东选择停航减少亏损。加之，台风过后下游煤炭库存持续消耗，沿海八省电厂库存降至3606.6万吨，补库需求有所释放，沿海煤炭运价底部企稳。8月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收881.45点，较上期下跌0.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收477.89点，较上期上涨0.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价18.1元/吨，较上期上涨0.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为24.7元/吨，较上期下跌0.2元/吨。

金属矿石市场：本周，部分前期检修钢厂复产，铁水产量有所反弹，加之全年粗钢压减政策落地预期上升，铁矿石看涨情绪有所起势。但台风“卡努”持续北上，终端需求受限，成材总体呈现大幅累库，市场采购仍偏谨慎，拉运节奏不变，沿海矿石运价平稳运行。8月11日，中国沿海金属矿石运价指数



(CBOFI) 报收 551.14 点，较上期下跌 0.5%。

粮食市场：本周，东北地区受台风降雨影响，粮源输送受阻，下游港口玉米库存虽持续减少，市场惜售情绪上升，产区、港口玉米价格以上涨为主。但随三季度进口玉米到货高峰临近，以及芽麦、稻谷等替代谷物供应充足，贸易商收购态度较为谨慎，下游饲企维持刚需补库，购销整体清淡，沿海粮食运价趋稳。8 月 11 日，沿海粮食货种运价指数报 924.22 点，较上期上涨 0.1%。

成品油市场：本周，国际油价持续震荡走强，国内成品油迎来“四连涨”，92 号汽油重返八元时代。市场基本面向好支撑为主，主营炼厂及地方炼厂开工负荷稳定，国内成品油产量相对平稳。需求端仍处于暑期户外出行高峰期，汽油需求量持续高位，台风过后多地开展灾后恢复重建工作，带动柴油需求好转，沿海成品油运价小幅上行。8 月 11 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 1084.8 点，较上期上涨 1.1%；市场运价指数 1065.48 点，较上期上涨 2.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船需求改善 租金指数继续上涨】

本周，国际干散货运输市场回暖，大中船型租金均上涨。受益于节前出货增多以及周初台风影响运力周转，海岬型船租金上半周一度较好上涨。巴拿马型船日租金在煤炭阶段性集中出货以及南美粮食货盘持续增多的共同带动下较大幅度上涨。超灵便型船市场，煤炭货盘略有增多，但运力供给充裕，日租金小幅震荡。总体而言，大中船型租金不同程度反弹，远东干散货租金指数上涨。8 月 10 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 890.09 点，较上周四上涨 5.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场先涨后跌。太平洋市场，周初，由于部分货主为赶在新加坡国庆日前出货，运输需求一度转好。加之油价上涨拉升成本以及台风“卡努”影响运力周转的支撑，运价持续上涨。周中开始，市场氛围渐冷，过剩运力增多，运价有所回落。8 月 10 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13406 美元，较上周四上涨 2.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.228 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。远程矿航线，近期巴西远程矿运输需求保持增长，运力供需格局改善，运价回升。8 月 10 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.373 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上涨。本周，太平洋市场延续上周下半周的较好态势。印尼煤炭货盘逐渐增多，且在临近周末期间集中出货。叠加南美粮食运输需求增多，需求端表现明显转好，运力供给略显紧张，日租金涨幅较大。8月10日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8256 美元，较上周四上涨 13.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.068 美元/吨，较上周四上涨 8.0%。粮食市场，本周南美粮食运输需求延续较好表现，货主询盘积极，市场氛围转暖，粮食运价继续上涨。8月10日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 36.120 美元/吨，较上周四上涨 3.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位小幅震荡。周初，东南亚市场煤炭、镍矿等货盘依旧偏少，过剩运力不减，日租金下探。周中开始，煤炭货盘逐渐增多，供需格局略有改善，且前期运价已跌至低位，船东挺价情绪渐浓，租金迎来小幅回升。8月10日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6662 美元，较上周四微跌 0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.308 美元/吨，较上周四小幅上涨 0.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至8月4日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 585.1 万桶至 4.46 亿桶，增幅 1.33%。美国上周原油进口 668.2 万桶/日，较前一周增加 1.4 万桶/日，出口减少 292.3 万桶/日至 236.0 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2069.8 万桶/日，较去年同期增加 2.94%。OPEC 在周四公布的月度原油市场报告中表示，随着全球经济增长前景有所改善，今年下半年石油市场前景健康，预计 2023 年全球石油需求将增加 244 万桶/日，2024 年全球石油需求将增加 255 万桶/日，这两项预测均与上月的预测持平。EIA 周二上调美国经济预估，并对下半年油价持乐观态度，美联储进一步加息预期有所回落，推动油价上涨。信用评级机构穆迪将美国 10 家中小型银行的评级下调，增加经济下行风险，亚洲石油整体需求放缓，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 86.62 美元/桶，较 8 月 3 日上涨 1.77%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价缓缓下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下行。8月10日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1057.08 点，较 8 月 3 日下跌 0.9%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线中旬货盘基本收尾，下旬货盘陆续进场，租家依旧采取私下寻船的策略，航线可用运力充沛，不少货盘更是收到接近两位数的报价，成交 WS 点位缓缓下滑；当前运费水平大部分船东锁定长航线的意愿不足，大西洋航线可用运力相对没那么充足，成交运费反而有小幅向上的趋势。在四季度将至的节点上，船东更倾向中东相对较短航线的货盘，中东和大西洋的 WS 点位价差相应扩大。目前市场低位承压，下行空间有限。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS47.45，较 8 月 3 日下跌 2.59%，CT1 的 5 日平均为 WS48.44，较上期平均下跌 3.31%，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 WS52.93，上涨 3.09%，平均为 WS53.09，TCE 平均 3.1 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 20-22 日，成交运价为 WS50。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 21-23 日，成交运价为 WS48。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 24 日，成交运价为 WS47。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 4-6 日，成交运价为 WS53。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 6-9 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

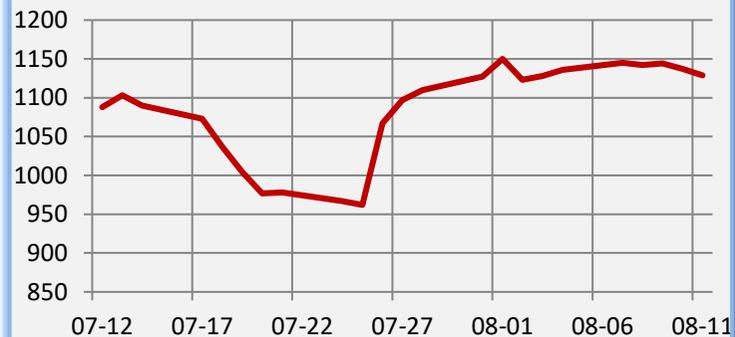
波罗的海指数	8月7日		8月8日		8月9日		8月10日		8月11日	
BDI	1,145	+9	1,142	-3	1,144	+2	1,137	-7	1,129	-8
BCI	1,832	+14	1,783	-49	1,752	-31	1,674	-78	1,592	-82
BPI	1,153	+20	1,195	+42	1,233	+38	1,292	+59	1,337	+45
BSI	686	-2	689	+3	696	+7	706	+10	728	+22
BHSI	389	-1	392	+3	393	+1	401	+8	411	+10



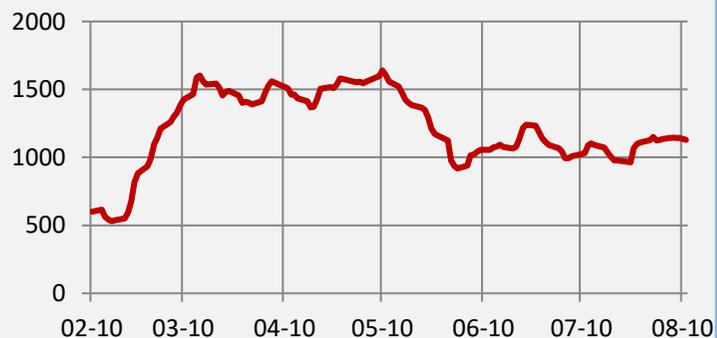
上周 BDI 指数走势



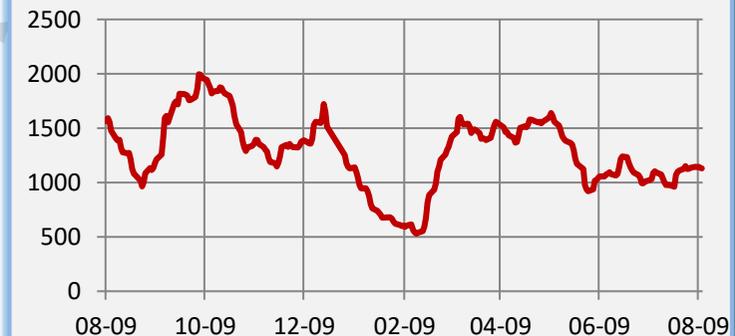
近一个月 BDI 指数走势



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	04/08/23	28/07/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	15,000	14,750	250	1.7%
Pmax (76K)	一年	10,750	10,500	250	2.4%
	三年	10,250	10,000	250	2.5%
Smax (58K)	一年	10,750	11,000	-250	-2.3%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2023-08-08

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Costanza' 2010 92672 dwt dely Fangcheng prompt trip via EC Australia redel Japan \$7,500 - Jera

'Tai Keystone' 2017 84703 dwt dely Japan 10/13 Aug trip via Nopac redelivery Singapore-Japan \$10,000 - Norden

'Ultra Jaguar' 2016 81922 dwt dely Japan prompt trip via Nopac redelivery Singapore-Japan \$10,000 - cnr

'Omicron Sky' 2006 77031 dwt dely Bospouros 13/17 Aug trip via Constantza redel Pakistan intention grains \$22,500 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【手持订单船型排排坐，一船型超 50%！严重两极分化！】

LNG 船手持订单占现有船队比例已经超过 50%，而油船和散货船则只有不到 10%。全球手持订单“两极分化”趋势日益加剧。

克拉克森在其最新发布报告中称，过去一段时间以来全球手持订单规模一直保持稳定，在 2021 年激增 30% 之后手持订单一直维持在 2.3 亿载重吨左右的水平，截止今年 7 月底手持订单量总计 2.36 亿载重吨，相当于现有船队运力的 10%。

尽管如此，在总体稳定的趋势下，各船型手持订单数量两极分化严重。克拉克森对各个船型当前手持订单占现有船队的比例进行了排名，其中 LNG 船高居榜首，其手持订单量达到了创纪录的 5570 万立方米，是 2022 年初的两倍左右，相当于其现有船队运力的 50% 以上。紧随其后的是集装箱船和汽车运输船，在持续的坚定投资之后，这两个船型的手持订单占现有船队运力均在 29% 左右。

排名第四的是 LPG 船，手持订单占现有船队比例为 22%，这得益于 2021 年创纪录的新船订单量。邮轮排名第五，手持订单占现有船队比例为 20%，但这一比例已经远低于 2020 年初的 40%。

与之相反的则是油船和散货船，近两年来这两个船型的新船订单极为有限。目前散货船手持订单占现有船队比例仅为 7%，自 2019 年以来比例一直低于 10%。而在油船领域，尽管今年油船整体新船订单量有所回升，但手持订单占现有船队比例仍然仅有 5%。不过，细分船型市场之间存在明显差异，原油船手持订单占现有船队比例仅 4%，VLCC 更是低至 2%；但 LR2 型油船手持订单量已经逆势增长，今年翻了一番达到 1000 万载重吨，创 2009 年以来新高，目前相当于现有船队运力的 20% 以上。

克拉克森指出，不同船型手持订单的差异产生了一系列影响，即使全球航运船队的总体增长保持温和趋势，部分船型领域的船队扩张也将比其他船型强劲得多。根据克拉克森预测，2023 年至 2024 年间全球船队年平均增长 3% 左右，2024 年 LNG 船船队将增至约 10%，2023 至 2024 年间集装箱船船队年均增长将达 7%，而油船船队年均增长仅为约 1%。



尽管今年前 7 个月油船新船订单大幅增加，但其手持订单仍接近历史最低水平。有分析师认为，全球油船船队在不久的将来会面临萎缩风险，主要是由于手持订单极低，今年 2 月油船手持订单一度跌至 1996 年以来最低点，而且现有船队中约 34% 的油船船龄超过 16 年。

对于干散货运输市场而言，Cleaves Asset Management 最近发布的报告称，有限的运力供应将为该行业从 2024 年下半年开始的显著复苏奠定基础。该公司预计，从 2023 年到 2025 年散货船船队净增长率约为每年 2.5%。

除了对未来船队增长的影响之外，手持订单的差异也会影响新船订单“交付周期”。克拉克森指出，今年签订的 LNG 船建造合同的平均预定交付周期为 48 个月，而集装箱船为 31 个月，成品油船为 29 个月，散货船为 27 个月。

来源：国际船舶网

【现货运价创两年来最大涨幅！集运市场走出低迷？】

集运市场旺季效应持续发酵，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续两周上扬，现货运价创下两年多来最大周涨幅，逐渐走出长达 16 个月的低迷。

根据上海航交所 8 月 4 日发布的最新数据，SCFI 指数上周续涨 10.09 点至 1039.32 点，周涨幅从之前一周的 6.5% 缩小为 0.9%。主要远程航线中，北美线依旧走势强劲，美东线突破 3000 美元，美西线突破 2000 美元。

其中，远东到美西线每 FEU 运价续涨 59 美元至 2002 美元，周涨幅 3%；远东到美东线每 FEU 运价续涨 160 美元至 3013 美元，周涨 5.6%。欧洲线运价再度转跌，每 TEU 运价下跌 28 美元至 947 美元，跌幅 2.8%；地中海线每 TEU 运价续涨 26 美元至 1529 美元，涨幅 1.7%。

近洋线方面，远东到日本关西、远东和到东南亚每 TEU 运价均与之前一周持平，远东到韩国每 TEU 运价上涨 34 美元至 131 美元，涨幅 25.9%。

与此同时，航运咨询公司德路里（Drewry）的世界集装箱运价指数（WCI）上涨 11.8%，连续四周上涨，也是自 2021 年 6 月以来最大周涨幅。这项综合指数反映了连接亚洲、欧洲和美国等八条贸易航线的短期运价。截至今年 6 月底，该指数在过去 16 个月中有 15 个月下滑。



WCI 指数显示，从上海到洛杉矶的每 FEU 运价已达到 2322 美元，比之前一周上涨 11.3%，连续第五周攀升。从上海到鹿特丹的运费更跳涨 25% 至 1620 美元，是 2021 年 1 月以来最强涨幅。

业界人士指出，目前欧洲线变数较大，集运公司持续减舱降低供需失衡。7 月两大集运巨头马士基与地中海航运组成的 2M 联盟宣布，由于市场需求减缓，上海开往欧洲的集装箱船执行空班，可用运力随之减少，8 月起欧洲线运价也开始反弹上扬，目前市场正在观察涨势能否延续。

通过减班抽船，集运公司自 7 月以来成功调涨三次运价，目前已经有多家集运公司提出将在 8 月 15 日进行第四次涨价，计划将美西线每 FEU 运价从目前的 2000 美元左右上调至 2400 美元，美东线运价则将从目前的 3000 美元左右上调至 3500 美元。

集运公司高管指出，目前集运公司减班程度逼近 30%，随着第四季度市场进入淡季，加上新造船持续投入市场，想要守住目前运价恐怕需要减班近 50%，但考虑到闲置船舶的成本，估计减班困难度很高，第四季度运价势必回落，因此各公司都全力在第三季度调涨运价，以填补第四季度运价回跌的损失。

马士基在 8 月 4 日公布第二季度财报时披露了对今年全球集装箱贸易量的预测，从原本预估的萎缩 2.5% 提高至萎缩 4%，并预计美国库存问题明年才能有较明显改善。

与去年创纪录的利润相比，今年主要集运公司的业绩均出现了不同程度的下滑。德路里估计今年集运公司总获利约 150 亿美元，不到去年创纪录获利的十分之一；到 2024 年，集运公司的总亏损将达到 200 亿美元。

来源：国际船舶网

【多家船公司逆势上调海运运费，专家认为涨价难持续】

近日，业绩依旧在暴跌的马士基、达飞等船公司巨头再次掀起涨价风潮，包括提高部分航线的综合费率附加费（GRI）、包箱费率（FAK）以及征收旺季附加费（PSS）等。

根据马士基、达飞、赫伯罗特、MSC 发布的相关公告，上述费用的调整将于 8 月 15 日-9 月 1 日期间实施。不过，对于船公司采取的涨价政策，专家认为此举难以持续，运价还会回落。



以马士基为例，该公司从 8 月 15 日起再次上调从东北亚至澳大利亚 FAK 费率：20 尺柜上调至 425 美元，40 尺柜及 40 尺高柜上调至 850 美元，远东地区到肯尼亚蒙巴萨和坦桑尼亚达累斯萨拉姆的所有干箱征收旺季附加费 (PSS) 的政策也将从 8 月 15 日陆续开始，费用为每箱 200 美元。9 月 1 日起，马士基自巴基斯坦、中东和印度次大陆至北美-美国和加拿大所有类型货物集装箱将上调 350-1000 美元。

在此之前，马士基等船公司也陆续推出了几番提价政策。受相关市场影响，最新一期德路里世界集装箱运价综合指数 (WCI) 上涨 11.8% 至每 40 尺集装箱运价 1761 美元，这是该指数连续四周上涨，也是自 2021 年 6 月以来最大单周百分比涨幅。WCI 反映连接亚洲、欧洲和美国的 8 条贸易航线的短期费率，主要体现即期运费的上涨情。

具体来看，从上海到洛杉矶 (美西) 每 40 尺集装箱的运输成本已达到 2322 美元，较前一周上涨 11.3%，为连五周上涨。从上海至热那亚 (地中海) 和上海至纽约 (美东) 的运价上涨 9%，从上海到鹿特丹 (北欧) 的 40 尺集装箱运费则上涨了 25%，达到 2021 年 1 月以来的最高值。

然而，当下船公司正处于业务量持续减少、运力过剩、业绩暴跌的低谷期。那么，此番上涨究竟是短暂的市场波动还是运价反弹？

对此，中国物流与采购联合会国际货代分会会长康树春在接受界面新闻采访时认为，此番运价上涨是船公司人为调整，马士基等公司单方涨价的行为，短期内会导致市场混乱，拉动运费上涨，并非市场回暖。

多家船公司对运价上涨也未抱过多期待。长荣海运董事长张弢义曾表示，当前全球集运市场仍处于供需缺口大、供需严重失衡的状态。达飞也在其财报中表示，2023 年上半年运输和物流行业的市场状况恶化，下半年宏观经济和地缘政治仍充满不确定性，全球经济增长缓慢。与此同时，新交付的运力不断涌入市场，可能会继续拖累运价，东西向航线的表现尤其明显。

航运咨询机构克拉克森也预计，今年全球集装箱船新船交付量将达到 200 万 TEU，创下年度交付量纪录，推动全球集装箱船队运力增长约 7%，同时预计 2024 年集装箱船新船交付量将达到 250 万 TEU。

在此情况下，船公司主动上调海运费的情况会持续多久？康树春认为，运费上涨会严重抑制国际贸易，导致成本增加，交易随之减少，在货量减少的情况下，运费上涨不可持续。他预计，“船公司的涨价行为大概持续 2 个月左右，运价之后还会回落，如果没有其它特殊原因和市场利好，船公司与货主的博弈，很



快就会变为出船公司与船公司的博弈。”

来源：界面新闻

【马士基：全球货运量料下降 4% 欧美仍在调整库存】

丹麦航运巨头马士基警告称，全球海运集装箱需求将进一步萎缩；

马士基预计未来货运量将最多下降 4%，而此前预测的最糟糕情况也不超过下降 2.5%；

这主要是由于欧美面临衰退风险，企业也纷纷削减库存。

财联社 8 月 7 日讯（编辑 周子意）丹麦航运巨头马士基（Maersk）上周五警告称，全球海运集装箱需求将进一步萎缩，原因是欧洲和美国面临衰退风险，企业也纷纷削减库存。

马士基是全球最大的集装箱运输公司之一，为沃尔玛、耐克和联合利华等大多数零售商和消费品公司运输货物，通常被视为全球贸易的领头羊。

当天，马士基还公布了二季度营收情况。由于集装箱运价暴跌，二季度收入同比下降 40%，从去年第二季度的 216.5 亿美元降至 129.9 亿美元；公布第二季度调整后息税折旧及摊销前利润为 29.1 亿美元，超出分析师此前预计的 24.1 亿美元，远低于去年同期创纪录的 103 亿美元。

去年的“天价”航运运费已经趋正常化，该公司近阶段也一直在警告称，其业绩也将急剧下降。

此外，马士基还收窄了全年获利预估区间，下限有所提高。公司目前预计基本息税折旧摊销前利润将介于 95 亿美元至 110 亿美元之间，此前预估为 80 亿至 110 亿美元。

诸多逆风因素



该公司在报告中表示，由于北美和欧洲地区持续在调整库存，全球货运量仍然疲软，并且集装箱运费将继续下降。

马士基预计，全球货运量将最多下降 4%，而此前预测的最糟糕情形不超过 2.5%。

公司首席执行官 Vincent Clerc 在一份声明中称，没有迹象表明抑制全球贸易活动的去库存趋势将在今年结束。他还预测美国的去库存大潮将比其他地区花费更长时间。

Clerc 还称，该公司此前预计的下半年消费反弹并没有发生。

更糟糕的是，在疫情期间全球航运业订购的数百艘新集装箱船今年将开始进入市场。Clerc 称，“还有大多数订单在造船厂，所以我们还有很长的路要走。”

来源：财联社

【集装箱船新船订单戏剧性下降！马士基、ONE 怎么看？】

根据 VesselsValue，今年上半年共有 650 艘新船订单，较 2022 年上半年（当时数量为 757 艘）下降了 14%。其中，集装箱船新船订单大幅下降，成为降幅最多的船型板块，共 86 份订单，排名第三。下降了约 70%。

此外，订单价值也从 2022 年上半年的 621 亿美元下降至今年上半年的 421 亿美元，集装箱船价格也呈现下跌趋势。

VesselsValues 分析师 Rebecca Galanopoulos Jones 表示：“这与 2022 年上半年形成鲜明对比，当时集装箱船以 295 份订单量位列各船型前位，总投资达 279 亿美元，占比 37%。”

集装箱船板板块的订单份额现已降至 13%。订单价值也降至 109 亿美元。

在过去几年，集装箱船的总订单量一直很高，新冠疫情期间的集装箱货运费率高涨，给这些订购新船的航运公司带来了巨大的财富。



丹麦最大银行 Sydbank 的高级分析师 Mikkel Emil Jensen 表示，这些新船已经开始逐步交付，因此订单数量减少是合理的，他表示，与去年相比，订单量的下降“较戏剧性，但并不令人惊讶”。

“在货物需求下降的大环境中，承运人在财务问题上表现更加谨慎。” Mikkel Emil Jensen 解释道。

根据 VesselsValue 的数据，在未来五年内，将有 1000 多艘新造船舶离开船厂投入运营，相当于现有船队的 14.6%。

因此，Mikkel Emil Jensen 预计，尽管今年上半年的订单数量较少，但与需求相比，仍是供大于需。

“有迹象表明，在 2024 年及 2025 年，航运公司可能会面临运力过剩，因为未来几年的船舶交付量将如此之大，以至于需求将可能无法跟上。”

对于集装箱行业的未来，行业领军企业都有何思考呢？

Ocean Network Express (ONE)：前景看涨

ONE 公司首席执行官 Jeremy Nixon 仍然看好班轮行业的未来，尽管该公司刚刚报告第二季度业绩同比下降近 50 亿美元。

Jeremy Nixon 近期在公开场合发表演讲，他将集装箱行业在 2021 年和 2022 年获得惊人高利润描述为一系列特定事件引起的特殊现象，并不会无限期延续。

“在 2023 年，我们回到了 2019 年水平。与 2019 相比，我们是有所增长的。因此，脱离疫情和供应链冲击，只看这条线，未来将持续上升。” Jeremy Nixon 表示。

尽管集装箱航运业的“牛市”已结束，但 Jeremy Nixon 对未来稳步增长充满信心。

“在过去的 25 年里，我们的年复合增长率为 6%。在 2023 年我们可能达不到 6%，但让我们拭目以待，看看 2024 年是什么样子。我们仍然相信，从长远来看，



这项业务是一笔好业务，并将继续增长。” Jeremy Nixon 说。

为支持他这一判断，Jeremy Nixon 表示：“我们将继续投资，并有望实现非常有规律、持续和稳定的投资形象。”

据了解，ONE 承诺到 2030 年向船舶、码头、集装箱和 IT 系统等投资 200 亿美元。

马士基：需求放缓

集装箱航运巨头 A. P. Moller-Maersk 周五警告说，由于经济增长放缓和客户库存减少，今年全球范围对集装箱航运的需求将急剧下降。

马士基预计，集装箱数量将下降 4%。其之前预测的跌幅不超过 2.5%。

马士基首席执行官 Vincent Clerc 表示，他没有看到任何迹象表明遏制全球贸易活动的去库存将于今年结束。

他没有看到任何迹象表明，遏制全球贸易活动的去库存将在今年结束。“我们曾预计客户会在年中左右缩减库存，但到目前为止，我们没有看到这种情况发生的任何迹象。有可能会在明年初出现，” Vincent Clerc 在新闻发布会上说。

他说，因此，我们预期下半年运量不会上升。他预测，美国库存的缩编将比其他地区花费更长的时间。

由于强劲的消费者需求以及疫情所致的高运费，使得马士基去年公布了创纪录的收益。但由于全球经济放缓，今年运费将暴跌。

更糟糕的是，今年，在疫情期间订购的数百艘新集装箱船已经开始陆续交付运营。

Vincent Clerc 说，大多数订单仍在造船厂，所以我们前面还有很长的路要走。



他说，该行业在处理新产能方面受到严格约束，到目前为止，这阻止了运费的大幅下降。这是否会继续下去，只有时间才能证明。我们需要在未来 18 个月内适应新的市场形势。

该公司表示，在 4 月至 6 月期间，其装船的集装箱数量比上年同期下降了 6%，而平均运费下降了一半。

马士基周五公布的第二季度收益跌幅略小于预期，并缩小了今年的利润预期。税息折旧及摊销前利润（EBITDA）从上年的 103 亿美元降至 29.1 亿美元，超过了分析师在 Refinitiv 民意调查中 24.1 亿美元的预期。收入下降了 40%，降至 130 亿美元。公司现在预测基本 EBITDA 在 95 亿至 110 亿美元之间，而之前的预测在 80 亿至 110 亿美元之间。

来源：中国船检

【韩媒：甲醇动力船走俏，中日韩你追我赶】

据韩国《朝鲜日报》6 日报道，今年 1 月—7 月，韩国甲醇动力船订单数量超过 LNG（液化天然气）船，这表明韩国造船业在甲醇动力船领域取得显著进展。多年来，韩国造船业一直将甲醇动力船视为未来的发展方向，并致力于积累相应的技术实力和经验。目前中国和日本造船厂也开始积极追赶。

根据韩国 LNG 加注装备产业协会和挪威船级社（DNV）6 日发布的数据，今年 1 月—7 月全球甲醇动力船的订单数为 122 艘，已经超过 LNG 动力船 73 艘的规模。去年全球 LNG 动力船订单为 222 艘，而甲醇动力船为 35 艘。特别是今年 7 月份，全球甲醇动力船的订单一下子多达 48 艘，在全球现有船舶订单中占比达到 10.7%，虽然还低于 LNG 动力船的比例（23.1%），但已经形成两强态势。

韩国造船业一直将绿色环保作为开拓市场的重点，并以超大型甲醇动力船作为制造重点。4 月，丹麦马士基航运宣布，公司首艘甲醇动力集装箱船在韩国现代尾浦造船厂下水。三星重工 7 月与中国台湾长荣海运签订了 16 艘甲醇双燃料动力集装箱船的建造合同。HD 韩国“造船海洋”目前则至少有 54 艘甲醇动力船订单在手。

在甲醇动力船方面，中国和日本造船企业也在展开追赶。今年 4 月份，中国船舶集团有限公司与法国达飞海运集团在北京签订合作协议，订单包括 12 艘 15000TEU（标准箱）甲醇双燃料动力大型集装箱船；今年 6 月，江苏扬子江船业集团也获得法国达飞 10 艘 24000TEU（标准箱）甲醇动力船订单。



中国凭借巨大的运输需求和甲醇供应链优势，正在强化与全球主要海运公司的合作。马士基为了确保每年 80 万吨的燃料用绿色甲醇供应，与中国的德博生物能源、中集集团等企业建立了合作伙伴关系。

此外，据韩国《亚洲日报》报道，日本造船（Nihon Shipyard）今年也从中国台湾长荣海运获得了 8 艘甲醇动力大型集装箱船的订单。

随着船舶订单竞争的加剧，动力引擎方面的竞争也愈发激烈。韩国的发动机制造商成为全球首批掌握大型甲醇发动机批量生产技术的公司，这对于甲醇动力船而言至关重要。中国正在通过大企业之间的合作来推进甲醇发动机的国产化。上海中船三井造船柴油机有限公司已获得中国远洋海运集团订单，将为其定制 12 艘甲醇动力船舶的发动机。

来源：环球网

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.	700~705	930~940		Steady.
Tokyo Bay	640~650	690~700	1000~1005	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	658~662	970~980	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	590~595	665~670	910~915	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	606	677	954	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	605~610	655~660	930~935	+ 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.	645~650	980~985		Steady.
Rotterdam	589~594	623~628	930~940		Softer.
Malta	S. E.	658~663	990~995		Steady.

截止日期:

2023-08-10



◆ 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	04/08/23	28/07/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,400	6,300	100	1.6%	
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	04/08/23	28/07/23	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	8,400	8,400	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,000	7,000	0	0.0%	
MR	52,000	4,700	4,700	0	0.0%	

截止日期： 2023-08-08

(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	75,000	GSI, China	2026-2027	Ocean Yield - Norwegian	undisclosed	
2	Tanker	50,000	Yamic, China	2025-2026	Jaldhi Overseas - Singapore	undisclosed	
4	Tanker	50,000	GSI, China	2025-2026	Hafnia	5,000	Long term T/C to Total Energies
2	Tanker	50,000	GSI, China	2025-2026	JP Morgan	5,000	
2	Tanker	25,900	Wuchang, China	2025	Xingtong Shipping	4,160	stst
2	Tanker	18,500	Wuhu, China	2026	EGPN	3,000	stst
1	Bulker	63,000	New Dayang, China	2026	Chellaram Shipping - Hong Kong	undisclosed	
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	Evalend - Greek	26,500	



6+10 GC 7,400 Taizhou Sanfu, China 2025 Mare Balticum - Dutch 1,500

◆ 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 AGAMEMNON	BC	179,221		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CHIMING	BC	170,578		2002	Japan	undisclosed	GMS	BWTS fitted
NORD AMAZON	BC	64,499		2020	Japan	3,200	Greek	BWTS fitted
NORD EVEREST	BC	60,436		2016	Japan	2,450	Undisclosed	BWTS fitted
LADY GULTEN	BC	55,965		2015	Japan	2,260	Undisclosed	BWTS fitted
DEVBULK GULTEN	BC	55,865		2015	Japan	2,260	Undisclosed	BWTS fitted
RHL MONICA	BC	53,542		2008	Japan	undisclosed	Guritas	
KK MINERAL	BC	45,429		2017	China	2,210	Chinese	BWTS fitted
TOMINI NORTE	BC	37,983		2016	China	1,750	Greek	BWTS fitted
BULK TRADER	BC	37,845		2018	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
SHIKOKU ISLAND	BC	33,443		2014	Japan	1,930	Undisclosed	incl 2yr BBHP 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
YM WARRANTY	CV	146,749	14,220	2019	Japan			
YM WELLBEING	CV	146,749	14,220	2018	Japan	30,600	Yang Ming Marine - Taiwanese	en bloc
YM WELLSRING	CV	146,749	14,220	2019	Japan			
WADI ALRAYAN	CV	40,301	3,013	2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ARIANA	CV	38,700	2,732	2006	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	

其它								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
JOLLY TITANIO	OTHER/ROR	44,574		2014	S. Korea			
JOLLY COBALTO	OTHER/ROR	44,574		2015	S. Korea			
JOLLY VANADIO	OTHER/ROR	44,574		2015	S. Korea			
JOLLY PALLADIO	OTHER/ROR	44,574		2015	S. Korea			
						40,000	Abu Dhabi Ports - UAE	en bloc*



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
V. TRUST	TAK	301,123		2017	S. Korea	9,000	HMM - S. Korean	BWTS fitted
MONTE TOLEDO	TAK	150,611		2004	Japan	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
STENA PROGRESS	TAK	65,125		2009	Croatia	undisclosed	Undisclosed	*
STENA PREMIUM	TAK	65,055		2011	Croatia	undisclosed	Undisclosed	
SW SOUTHPORT I	TAK	46,992		2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GULF ELAN	TAK	46,894		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	**BWTS fitted
GULF ESPRIT	TAK	46,891		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CELSIUS ROSKILDE	TAK	46,105		2009	S. Korea	2,500	Undisclosed	
YONG XIN	TAK	44,954		2000	S. Korea	undisclosed	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
ALBA I	BC	74,750	12,587	2001	China	undisclosed	
SINOKOR TIANJAN	CV	11,031	4,672	1998	China	600.00	
TESSA	GC	4,706	1,917	1992	Turkey	560.00	
EON	OTHER/CHIP	54,442	10,841	1999	Japan	530.00	old sale
TAI HWA	OTHER/ROR	2,296	4,043	1989	Japan	460.00	as is Kaohsiung
P. S. N	TAK	2,211	870	1977	Japan	528.00	

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 ERMINIA	CV	56,152	17,695	1993	Japan	500.00	Vetted HKC Green end user required
MSC LANA II	CV	29,337	10,351	1999	Poland	530.00	Vetted HKC Green end user required
NOVA FLORIDA	OTHER/REF	6,729	3,374	1989	Japan	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
AN YUE	BC	45,194	7,985	1996	China	475.00	as is Singapore
TECUMSEH	BC	29,984	8,016	1973	USA	undisclosed	as is Canada



MAERSK PATRAS	CV	37,842	12,400	1998	Germany	405.00	As is Jebel Ali, HKC end user required with strict yard supervision terms
---------------	----	--------	--------	------	---------	--------	---

◆ [ALCO 防损通函](#)

【做好 PSC 消防安全集中检查的准备】

今年的港口国联合集中大检查（PSC CIC）从 2023 年 9 月 1 日开始，从技术和操作两个方面重点关注消防安全。

【注意未列入 IMSBC 规则中但可能液化的货物】

Gard 保陪协会了解到一些涉及可能液化货物的案例，这些货物未被列入《国际海运固体散装货物（IMSBC）规则》的 A 类货物，因此托运人并没有申报。协会鼓励船东让船员了解《IMSBC 规则》附录 3 第 2 条，该条规定：“许多细颗粒货物，如果水分含量足够高，就容易液化。因此，含有一定比例细颗粒的潮湿货物都应在装载前进行流动性测试”。

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
2023-08-11	715.870	791.710	4.984	91.551	913.750	63.558	1343.060	470.230	536.790
2023-08-10	715.760	789.630	5.014	91.535	915.170	63.712	1344.010	470.490	536.640



2023-08-09	715.880	789.840	5.039	91.613	918.870	63.653	1341.440	471.720	537.640
2023-08-08	715.650	789.330	5.044	91.663	917.360	63.599	1329.310	472.180	537.280
2023-08-07	713.800	787.840	5.052	91.388	912.990	63.569	1333.400	470.890	535.690

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	--	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.42695
2 个月	--	3 个月	5.63076	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.84966	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-08-10

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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