



全一海运市场周报

2023.12 - 第1期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.11.27 - 12.01 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场表现总体平稳 欧美航线运价回升】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现稳定，市场整体货量略有回升，欧美等主要远洋航线运价回升。12月1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1010.81点，较上期上涨1.8%。

欧洲航线：欧盟经济和财政事务委员会近日发布的欧元区经济景气指数显示欧洲经济近3月呈现企稳向上走势，市场供需总体保持平稳。本周，部分航商跟进上调即期市场订舱价格，市场运价再次上涨。12月1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851美元/TEU，较上期上涨9.2%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相似，即期市场订舱价格小幅上升。12月1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1260美元/TEU，较上期上涨6.6%。

北美航线：美国咨商会本周发布的11月消费者预期指数为77.8，与预期值相符，连续3月小幅回升。显示美国经济虽然面临较大下行压力，不过仍受到企稳的消费刚需支撑。本周，市场运输需求总体稳定，货量略有回升。美西航线各航班报价涨跌互现，即期市场运价小幅上涨；美东航线装载率总体好于美西，航商报价涨多跌少，航线即期订舱价格上涨。12月1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1646美元/FEU和2446美元/FEU，分别较上期上涨1.2%和5.6%。

波斯湾航线：目的地市场供需总体保持平稳，货量小幅下滑。本周，市场报价跌多涨少，即期市场订舱价格继续回落。12月1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1152美元/TEU，较上期下跌3.8%。

澳新航线：运输市场货量总体稳定，市场供需状况保持良好，多数班次处于满载水平。本周，仍有部分航商小幅降价揽货，市场运价微跌。12月1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920美元/TEU，较上期下跌0.8%。



南美航线：运输需求保持稳定，总体货量小幅波动，即期市场订舱价格再次下跌。12 月 1 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 2578 美元/TEU，较上期下跌 4.5%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。12 月 1 日，中国出口至日本航线运价指数为 754.48 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【观望氛围渐浓 指数涨幅收窄】

本周，受能源、商品价格波动影响，终端建库节奏有所减缓，市场观望氛围渐浓，运输市场成交收缩，综合指数涨幅收窄。12 月 1 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 1080.43 点，较上期上涨 1.6%。

煤炭市场：市场需求方面，受冷空气影响，电厂日耗小幅抬升，对库存的消耗速度有限，终端电厂库存仍较为充裕。本周沿海八省日耗 199 万吨，库存 3515 万吨，存煤可用天数约 18 天。加上冬季高耗能行业进入生产淡季，化工、钢铁、水泥等企业仅保持少量刚需采购，对需求支撑力度减弱。煤炭价格方面，沿海煤炭市场利好利空因素交织，价格维持区间震荡走势。一方面，产地安监严格导致供应阶段性收紧，叠加发运成本偏高以及冬季冷空气持续加强等多重因素影响，贸易商报价坚挺。另一方面，当前社会库存整体偏高，需求端释放情况不及预期，下游压价情况较多，成交难度较大。本周，环渤海各港合计日均调进 122.5 万吨，环比减少 3.7 万吨。运价走势方面，寒潮天气带动电厂日耗提升，月底补库叠加北方港口天气因素影响持续封航，市场需求阶段性释放，内贸即期船运力略显紧张。在长协兑现维持高位和进口煤补充下，终端库存依旧偏高，加之全国煤炭交易会即将召开，各方观望情绪较浓，新增货盘减少，市场成交收缩，沿海煤炭运价有所下调。

12 月 1 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1088.19 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 745.64 点，较上期下跌 4.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.5 元/吨，较上期下跌 2.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.8 元/吨，较上期上涨 0.5 元/吨。

金属矿石市场：本周，宏观政策持续宽松，钢企产量相应回升，但地产行业依旧处于深度调整阶段，终端消费不振，成材厂库、社库双双上升。同时受冬储预期影响，铁矿石价格维持高位震荡，补库拉运需求稳步释放，沿海矿石运价小幅上涨。12 月 1 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 719.86 点，



较上期上涨 2.9%。

粮食市场：本周，受进口低价玉米影响，国内各地玉米市场预期悲观，农户端相互踩踏卖粮，玉米价格持续下探。虽然全国猪价持续上涨，利好饲料企业建库需求释放，但下游替代品充足，港口走货较为平淡，沿海粮食运价平稳运行。12 月 1 日，沿海粮食货种运价指数报 959.05 点，较上期下跌 0.8%。

成品油市场：本周，受国际油价上涨影响，国内汽柴油价格跳涨预期上升，但下游需求有限，终端维持刚需采购，炼厂出货压力较大，交投清淡。同时北方港口封航情况持续，船舶周转效率受限，船东挺价情绪明显，多方博弈下，沿海成品油运价平稳运行。12 月 1 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 1107.34 点，较上期下跌 0.2%；市场运价指数 1040.79 点，较上期下跌 0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场全线上涨 租金指数止跌上扬】

本周，国际干散货运输市场行情较好，其中海岬型船市场行情火爆，远东干散货租金指数大幅上扬。海岬型船市场运输需求回升，特别是大西洋市场，货多船少拉动日租金大幅上涨，创下年内新高。巴拿马型船和超灵便型船市场，煤炭货盘持续支撑，粮食市场表现良好，可用运力有限，叠加 FFA 远期合约价格走升、海岬型船市场火热等多重利好条件下，日租金持续上行。11 月 30 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1819.14 点，较上周四上涨 34.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅攀升。本周，澳洲矿商积极询船，太平洋市场货量尚可，在远程矿航线运价大幅上涨以及 FFA 远期合约价格持续回升带动下，太平洋市场运价一路高涨，临近周末，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价飙升至 12.778 美元/吨，创 2022 年 7 月以来新高。11 月 30 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 32452 美元，较上周四上涨 78.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.778 美元/吨，较上周四上涨 34.6%。远程矿航线，由于前期远程矿航线货量偏少，大部分运力集中在太平洋市场，空放运力较少，导致 12 月装期的可用运力紧张，而本周巴西淡水河谷铁矿石货盘持续释放，助力市场，市场行情火热，运价大幅上升，临近周末突破 30 美元/吨关口，创 2022 年 8 月以来新高。11 月 30 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 31.331 美元/吨，较上周四上涨 42.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上涨。太平洋市场，印尼、澳洲煤炭货盘持续释放，粮食航线运价坚挺，且 FFA 远期合约价格上涨以及海岬型船市场



行情火爆带动下，运价水涨船高。11月30日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16150 美元，较上周四上涨 14.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.291 美元/吨，较上周四上涨 9.1%。本周，南北美粮食市场货盘虽一般，但巴拿马运河拥堵持续，且南美压港，市场可用运力紧张，粮食运价稳中有升。11月30日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 44.81 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金上行。本周，回国、至东南亚和印度等方向煤炭货盘持续释放，船东信心充足，日租金上涨。11月30日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11250 美元，较上周四上涨 8.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.591 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至11月24日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 161.0 万桶至 4.5 亿桶，增幅 0.36%，美国上周原油进口 583.3 万桶/日，较前一周减少 69.6 万桶/日，出口减少 3.1 万桶/日至 475.5 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2019.0 万桶/日，较去年同期减少 1.45%。美国能源情报署报告表示，上周美国原油和馏分油库存意外增加，汽油库存增幅也超过预期，需求疲软全球经济增长前景放缓，始终打压油价。11月30日，备受关注的 OPEC+会议终于在经过推迟后召开，会议决定将巴西被纳入 OPEC+组织，巴西代表表示暂时不会参与 OPEC+的减产。预计 2024 年第一季度的额外减产将是自愿性质的，减产决定将由成员国单独宣布。由于 OPEC+的减产协议缺乏效力，减产力度不及预期，油价在小幅反弹后呈下行趋势。本周布伦特原油期货价格冲高后回落，周四报 82.83 美元/桶，较 11 月 23 日上涨 1.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。11月30日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1431.94 点，较 11 月 23 日上涨 1.3%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场周初相对活跃，掌握船位的船东心态较强，预计中东中甸的主力货盘及美国假期后出货会比较集中，对预期保持乐观，成交 WS 点位止跌企稳，甚至有小幅上扬。下半周，中东航线出货量并不多，尽管有部分传闻来保持市场热度，但是租家依旧可以通过私下寻船打压运费；大西洋航线货盘也收到了足够多的报价，部分船东信心有所松动，成交 WS 点位保持平稳，有下跌趋势。目前整体船位够用但不宽裕，美湾和大西洋航线均有下滑趋势，后续出货量仍将是决定市场走向的关键因素。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS67.27，较 11 月 23 日上涨 2.46%，CT1 的 5 日平均为 WS66.88，较上期平均下跌 5.76%，TCE 平均 4.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.65，下跌 0.23%，平均为 WS68.17，TCE 平均 5.1 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 12 月 5-10 日，成交运价为 WS65。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 10-12 日，成交运价为 WS65.75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 13-15 日，成交运价为 WS65。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 18-22 日，成交运价为 WS66。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 22-24 日，成交运价为 WS68。西非至中国台湾航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 23-25 日，成交运价为 WS68.25。

(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】

11 月 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1153.08 点，环比下跌 0.06%。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-0.38%、+0.66%、+0.18%及-0.28%。

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 吨级散货船估值环比下跌 2.23%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.94%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.21%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.57%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 18 艘（环比减少 15 艘），总运力 91.81 万载重吨，总成交金额 177260 万美元，平均船龄 9.06 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 吨级油轮估值环比上涨 0.54%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.95%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.44%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.07%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交 10 艘，总运力 64.62 万载重吨，总成交金额 145550 万美元，平均船龄 11.20 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 吨级散货船估值环比上涨 0.18%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.18%。本期，未收到国内沿海二手散货成交记录。

国内内河散货船二手船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.33%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.34%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.59%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 10 艘。



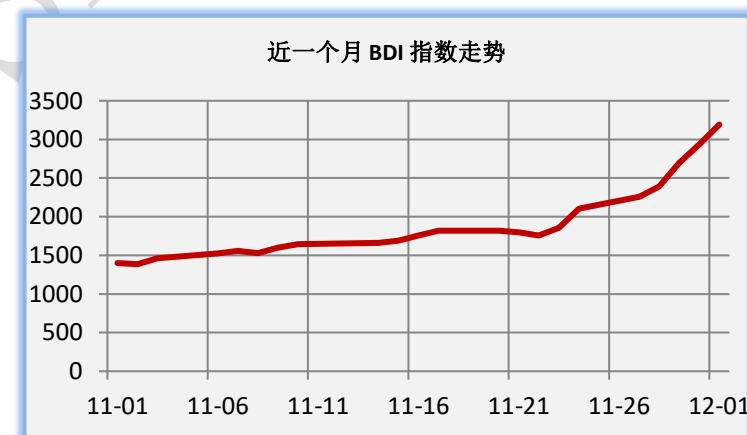
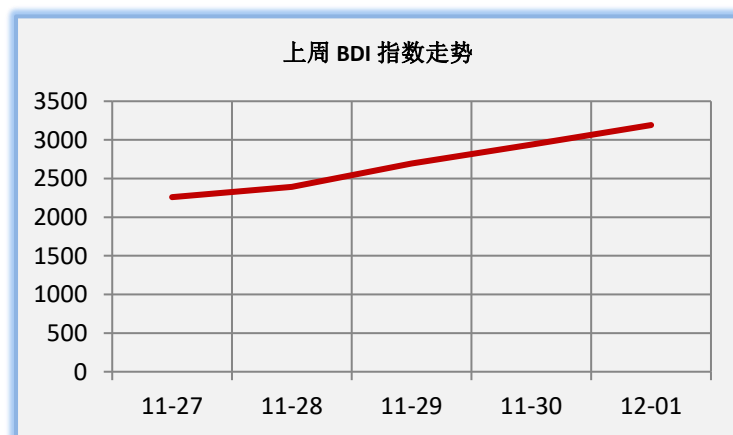
（环比减少 12 艘），总运力 1.75 万载重吨，总成交金额 1403 万人民币，平均船龄 13.10 年。

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	11 月 27 日		11 月 28 日		11 月 29 日		11 月 30 日		12 月 1 日	
BDI	2,259	+157	2,391	+132	2,696	+305	2,937	+241	3,192	+255
BCI	3,819	+434	4,179	+360	5,040	+861	5,629	+589	6,237	+608
BPI	2,095	+31	2,106	+11	2,131	+25	2,219	+88	2,341	+122
BSI	1,292	+13	1,321	+29	1,360	+39	1,425	+65	1,489	+64
BHSI	680	+10	695	+15	723	+28	751	+28	773	+22





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	24/11/23	17/11/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	21,750	19,000	2750	14.5%
	三年	18,000	17,000	1000	5.9%
Pmax (76K)	一年	14,500	13,500	1000	7.4%
	三年	12,000	11,000	1000	9.1%
Smax (58K)	一年	14,250	13,750	500	3.6%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-11-28



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'KM Shanghai' 2014 80545 dwt dely Matsuura 5 Dec trip via Lyttelton redel S Korea \$18,500 - Cobelfret

'Sakizaya Champion' 2014 78080 dwt dely Sual prompt trip via Indonesia redel India \$20,000 - cnr

'Titanas' 2012 56771 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel S China \$17,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Star Flame' 2011 80448 dwt dely CJK 5/7 Dec 5/7 months redel worldwide \$14,250 - Oldendorff

'Eraclea' 2010 54876 dwt dely Ho Chi Minh 3/7 Dec 3/5 months redel worldwide \$12,000 - Norden

4. [航运&船舶市场动态](#)

【希腊船东纷纷下单抢订油轮和 LNG 船】

希腊航运公司 Sea Pioneer、Dynacom 和 Evalend Shipping 已开始抢购新船,包括油轮和 LNG 运输船。

据 Intermodal Shipbrokers 称,Sea Pioneer 订购了 2 艘 MR 型油轮,并拥有另外 2 艘的选择权。该公司与韩国 K Shipbuilding 签订了这一批 50,000DWT 船舶的造船合同,新造船计划于 2025 年交付。

Dynacom 行使了在大连船舶重工建造 4 艘 115,000DWT 油轮的选择权。这些船舶为冰级船,配备脱硫塔。根据 Intermodal Shipbrokers 透露的信息,每艘船的



价格为 6,200 万美元, 预计将于 2025 年至 2026 年交付。

在气体船领域, Evalend Shipping 向韩国 Hyundai HI 订购了 2 艘 174,000 万立方米 LNG 运输船。每艘船造价 2.627 亿美元, 计划于 2028 年交付。

值得注意的是, 今年 8 月, Evalend Shipping 还与扬子江船业合作建造了 4 艘油轮, 每艘载重量为 75,000 吨, 预计于 2026 年交付。

同时, Dynacom 还与大连船舶重工签订了 2 艘 VLCC 的造船合同。船舶将采用环保设计, 以达到 IMO EEDI 第三阶段的要求。

来源: 中国船检

【2023 年 1~10 月船舶工业经济运行情况】

1~10 月, 我国船舶工业保持良好发展态势, 三大造船指标全面增长, 国际市场份额继续领先, 重点监测船舶企业效益持续改善。

一、全国三大造船指标同比增长

1~10 月, 全国造船完工量 3456 万载重吨, 同比增长 12%; 新接订单量 6106 万载重吨, 同比增长 63.3%。截至 10 月底, 手持订单量 13382 万载重吨, 同比增长 28.1%。

全国出口船舶完工量 2963 万载重吨, 同比增长 14.3%; 承接出口船订单 5744 万载重吨, 同比增长 69.5%。10 月末手持出口船订单 12556 万载重吨, 同比增长 34.5%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 85.7%、94.1%和 93.8%。

二、重点监测企业指标情况

1、造船企业三大指标同比增长



1~10月，48家重点监测造船企业造船完工3336万载重吨，同比增长12.9%。承接新船订单5703万载重吨，同比增长58.7%。10月底，手持船舶订单12810万载重吨，同比增长24%。

1~10月，48家重点监测的造船企业完工出口船2957万载重吨，同比增长13.2%；承接出口船订单5511万载重吨，同比增长63.1%；10月末手持出口船订单12299万载重吨，同比增长29.8%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的88.6%、96.6%和96%。

2、船舶修理企业完工艘数同比增长

1~10月，18家重点监测船舶修理企业，船舶修理完工3630艘，同比增长2.1%。

3、船用柴油机产量下降功率增长

1~10月，8家重点监测船用柴油机制造企业，生产各类中低高速柴油机共计12018台，同比下降1.4%，完成功率1254万千瓦，同比增长17.8%。

4、船舶企业工业总产值同比增长

1~10月，74家重点监测船舶企业完成工业总产值4108.2亿元，同比增长21.4%。其中船舶制造产值1801.8亿元，同比增长40.2%；船舶配套产值334.4亿元，同比增长20.6%；船舶修理产值217.9亿元，同比增长13.9%。

5、船舶企业效益同比增长

1~10月，74家重点监测船舶企业实现主营业务收入3218亿元，同比增长30%；利润总额140.9亿元，同比增长166.7%。

三、造船三大指标国际市场份额保持领先



1~10 月，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 49.7%、67%和 54.4%。

四、三大指标修正总吨同比增长

1~10 月，全国造船完工量 1311 万修正总吨，同比增长 26.7%；新承接船舶订单量 2285 万修正总吨，同比增长 31.5%。截至 10 月底，手持船舶订单量 5740 万修正总吨，同比增长 30.6%。

按修正总吨计，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 47.6%、61%和 49.5%。

来源：中国船舶工业行业协会

【36 亿美元欧盟碳税，对每艘船影响有多大？】

据 safety4sea 消息，明年驶往欧洲港口的船舶将需要缴纳合计 36 亿美元的碳排放税。彭博社强调说，这只是开始，随着该地区加大应对气候变化的力度，这项费用几乎确定会增加。

据悉，这一数字是德路里航运咨询公司（Drewry Shipping Consultants）对遵守欧盟排放交易体系（ETS）总价格的估算。

根据这项将于 2024 年 1 月 1 日生效的法规，进出欧盟港口的船舶必须为其碳污染付费，这将影响从集装箱装载的制成品到冬季取暖所需的 LNG 等所有物品的运输。

尽管这项费用高达数十亿美元，但其只占海外航运收入的一小部分，预计不会对客户购买商品的最终价格产生重大影响。

此外，根据一家权威机构最近的一项估算和每吨 90 欧元的假定碳价格，在 2024 年 ETS 的影响下，一艘往返于欧洲和亚洲之间的集装箱船可能会被征收约 81 万欧元的费用。



Drewry Shipping Consultants 高级顾问 Stijn Rubens 认为，受新法规的影响，绿色甲醇等清洁替代燃料在短期内能否在价格上与化石燃料竞争还存在疑问。

他说：“即使绿色燃料的成本在未来三年内降低一半，也需要征收更多的税费才能实现公平竞争。至少在 2026 年之前，绿色甲醇在成本上仍可能处于相当不利的地位。”

尽管 ETS 只占货运成本的一小部分，但行业已经开始谈论贸易商和公司如何利用漏洞来规避付费。

上个月，6 个欧盟成员国（主要是地中海沿岸国家）表示担心，航运业可能会通过在附近的非欧盟港口停泊来避免 ETS 税费。为了阻止逃税行为，欧盟此前已宣布，摩洛哥的 Tanger Med 港和埃及的 East Port Said 港应被认定为“邻近集装箱转运港”。

来源：中国船检

【新造船订单量再次上升】

过去一周新增多笔新造船订单，因为船东们急于预订主要船厂的剩余船台。船舶经纪公司 Allied 在其最新周报中表示，与前一周相比，散货船和油轮以外的船型订单量增多。干散货船板块，Wisdom Marine 继续投资灵便型船，目前约有 10 艘手持订单。油轮板块，订造热情集中在成品油轮和化学品船，这些船型始终保持良好的货运收益。箱船板块，ONE 在两家中国船厂订造了 12 艘 13000 TEU 甲醇燃料新船。气体运输船板块，希腊买家下单 4 艘氨运输船和 2 艘 LNG 运输船；总部位于英国的 Purus Marine 订造了 2 艘乙烷运输船。

另一家船舶经纪公司 Banchero Costa 的报告显示，过去一周，集装箱船、小型成品油轮和杂货船均有订单出现。ONE 与两家中国造船厂签订的 12 艘新船订单引人注目，总价近 20 亿美元，交付期为 2026 年和 2027 年。

专注于小船型的宁波新乐造船从 Mila Shipping 处获得 6 艘 7500 载重吨成品油轮和 12 艘 8300 载重吨杂货船订单，交付期延续至 2028 年；Arcadia Shipmanagement 多年后再订新船，在现代船厂订造了 2 艘 158000 载重吨船，单价约 8500 万美元，交付期未披露；Evalend 在现代重工追加了 2 艘 174000 立方米 LNG 运输船，交付期为 2028 年。



二手船交易市场

Allied 表示, 二手干散货船市场的活跃度有所上升, 过去 4 周, 好望角型和灵便型船交易保持领先, 但过去一周巴拿马型船的交易量最大。由于运价正处于上升通道, 预计未来一段时间二手船交易市场将保持良好势头。二手油轮交易则比较低迷, 尤其是大船型, 只有阿芙拉型和 MR 型油轮的交易保持一定活跃度。

Banchero Costa 的报告显示, 干散货船板块, 2023 建造的 182000 载重吨 AGIS 轮以 6750 万美元的价格出售给 ArcelorMittal; 将于 2024 年交付的 82000 载重吨 AP LOVRIJENAC 轮以 3762 万美元的价格转售给埃及 NNC; 2013 年建造的 59000 载重吨 ROYAL KNIGHT 轮以 1950 万美元的价格出售给希腊买家; 2008 年建造的 58000 载重吨 OCEAN DESTINY 轮以 1380 万美元的价格售出; 而 2005 年建造的 53000 载重吨 NAVDENHU PURNA 轮以 850 万美元的价格成交; 2012 年建造的 33000 载重吨 ATLANTIC RUBY 轮以 1400 万美元的价格出售给未披露买家。

油轮板块, 2007 年建造的 116000 载重吨 P. KIKUMA 轮以 3900 万美元左右的价格出售给未公开买家; 2003 年建造的 112000 载重吨 CONCORD EXPRESS 轮以 2600 万美元的价格出售给阿联酋买家; 2006 年建造的 53000 载重吨 CHEMTRANS CAROLINA 轮(冰级 1A) 以超过 2900 万美元的价格出售给未披露买家; 2008 年建造的 51000 载重吨 SEAWAYS LORAIN 轮以 2450 万美元的价格售出。化学品油轮板块, 挪威船东 Stainless Tankers 以 2700 万美元的价格购买了 2005 年建造的 MONAX 轮和 MARMOTAS 轮。

来源: 中国远洋海运 e 刊

【集装箱航运市场淡季更淡! SCFI 连跌三周! 】

淡季市场需求低迷, 上海出口集装箱运价指数(SCFI)连续三周下跌。

根据上海航交所 11 月 24 日发布的最新数据, SCFI 指数上周下跌 6.71 点至 993.21 点, 周跌幅 0.67%, 连续第三周下跌, 四大远洋航线涨跌互见, 其中美国线运价持续下跌, 但欧洲线逢低反弹。

上周, 远东到美西线每 FEU 运价下跌 69 美元至 1627 美元, 周跌幅达 4.07%; 远东到美东线每 FEU 运价下跌 35 美元至 2316 元, 周跌幅 1.49%。远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 72 美元至 779 美元, 周涨幅 10.18%; 远东到地中海线每 TEU 运价上涨 35 美元至 1182 美元, 周涨幅 3.05%。



而在近洋线, 远东到日本关西每 TEU 运价较前一周持平, 为 304 美元; 远东到日本关东每 TEU 运价较前一周持平, 为 319 美元; 远东到东南亚每 TEU 运价较前一周上涨 2 美元, 为 196 美元; 远东到韩国每 TEU 运价较前一周下跌 2 美元, 为 137 美元。

业界人士表示, 欧洲线出货量支撑运价, 市场已传出有部分船舶 11 月底舱位吃紧, 部分集运公司把握机会 12 月份再喊涨, 希望拉抬运价至小赚不赔的价格区间。

至于美西线货量少, 现货市场运价三连跌, 再度逼近部分客户的长约价, 而美东线航班缩舱有限, 还有非联盟集运公司增加舱位的挑战, 在竞价抢货的情况下, 运价甚至比疫情前的 2019 年同期低 13%, 市场也传出集运公司在伺机推动美国线涨价计划。

第四季度是欧美市场传统淡季, 今年却遭遇新船大量交付, 造成市场供需失衡效应扩大, 考验集运业能否根据形势严格控舱, 即使牺牲装载率也要维持运价的共识。根据 Sea-Intelligence 的研究分析, 亚美跨太平洋航线和亚欧航线都面临严重的运力过剩难题。

展望未来, 全球通膨有逐渐缓和趋势, 但地缘政治极不稳定, 包括中美高科技贸易战、俄乌和巴以冲突的延续与扩张, 为全球经济的复苏带来高度不确定性。

来源: 国际船舶网

【全球集装箱数量将连续两年下降!】

德路里预计, 2023 年和 2024 年全球集装箱总量将出现收缩。许多国家居高不下的通货膨胀水平抑制了需求, 同时, 地缘政治不稳定因素影响了投资者情绪, 这两大因素均对世界贸易增长前景产生影响。当前, 航运公司和集装箱租赁企业正在清除过去两年积累的多余集装箱。

德路里关于集装箱设备市场的最新报告预测, 今年集装箱总量将下降 2.6%, 2024 年将进一步萎缩。集装箱量上一次出现同比下降是在全球金融危机期间。2008 年至 2009 年, 集装箱总数从 2790 万个下降到 2690 万个, 降幅为 3.7%。

供应过剩最严重的是 40 英尺高柜, 因为在 2020 年末和 2021 年全年, 这是需求量最大的箱型。2021 年, 高柜占有所有干箱产量的 85% 以上, 是创纪录的一年, 产量超过 660 万 TEU。大规模供应过剩意味着在正常情况下, 2025 年之前 40 英尺高柜不太可能实现供需平衡。



今年，航运公司和集装箱租赁企业都大幅缩减了采购计划，预计 2023 年交付的新箱不会超过 110 万。德路里预计，2024 年的采购计划将适度复苏，主要是用于更换更多老化的集装箱，并在 2025 年大幅增长采购。

具体而言，预计集装箱化模式将进一步进军空运业务中的专业冷藏运输和易腐品运输，并在项目件和超限货物运输方面占据滚装船和散货船的部分市场份额。上述业务将增加对冷藏集装箱以及敞口集装箱、平板集装箱等特殊干箱的需求。

德路里估计，2023 年至 2027 年，全球集装箱数量将增长 7%。

来源：德路里

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO (USD/MTD)	MGO (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	
Busan	490-495	670-675	805-810		
Tokyo Bay	NA	705-710	950-955	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	520-525	685-690	880-885	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	480-485	690-700	790-795	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	532	700	885	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	475-480	685-690	800-805	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	445-450	675-680	935-940		
Rotterdam	480-485	580-585	795-800		
Malta	555-560	625-630	895-900		
Gibraltar	535-540	630-635	880-885		

截止日期： 2023-11-30



◆ 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	24/11/23	17/11/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,550	6,550	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,550	3,500	50	1.4%	
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	24/11/23	17/11/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,700	12,700	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,500	8,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,200	7,150	50	0.7%	
MR	52,000	4,750	4,700	50	1.1%	

截止日期: 2023-11-28

(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	DH Shipbuilding, S. Korea	-	Atlas Maritime - Greek	undisclosed	
2	Tanker	114,000	COSCO Yangzhou, China	2026	Aegean Shipping - Greek	6,300	EEDI phase 3, ice class
1	Bulker	82,600	Chengxi, China	2026	ICBC Leasing - Chinese	3,400	
2	Bulker	63,500	Xiangyu, China	2025	JME	3,270	
3	VLEC	99,000 cbm	Jiangnan, China	2026	Wanhua Chemical Group - Chinese	undisclosed	old deal
2	VLAC	93,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2026	Dorian LPG - Greek	undisclosed	
3	LPG	48,000 cbm	Huangpu Wenchong, China	2026/2027	Benelux Overseas - Greek	undisclosed	
3	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Mitsui & Co - Japanese	7,150	



2+2	Ethylane	24,000 cbm	CIMC SOE, China	2026	Fortitude Shipping - Singapore based	undisclosed	shaft generators
4	PCTC	7,800 ceu	Cmhi, China		CMES	8,700	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
GOODSHIP	BC	177,536		2005	Japan	3,000	Undisclosed	en bloc***, sale & leaseback
TRADERSHIP	BC	176,925		2006	Japan			
GLORIUSHIP	BC	171,314		2004	S. Korea			
SAMC EDDIE	BC	175,775		2002	Taiwan, PRC	1,220	Undisclosed	
AURORA BOREALIS	BC	82,315		2023	China	3,830	NNC	BWTS fitted
PEDHOULAS CHERRY	BC	82,013		2015	China	2,663	Pyxis - Greek	Eco, Scrubber fitted
AQUAVITA SOL	BC	81,514		2020	China	3,050	Chinese	*
AQUAVITA SEA	BC	81,479		2020	China	3,050	Chinese	
SANTA VITORIA	BC	61,483		2012	Japan	1,980	Undisclosed	BWTS fitted
ST GEORGE	BC	57,959		2012	Japan	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
NPS MOSA	BC	53,556		2007	Japan	1,160	Far East	BWTS fitted
CHENNAI SELVAM	BC	52,489		2001	Japan	650	Undisclosed	BWTS fitted
NAVIOS LYRA	BC	34,707		2012	S. Korea	1,375	Middle East	BWTS fitted
TANAIS FLYER	BC	28,674		1998	Japan	480	Undisclosed	OHBS

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
NORTHERN DECENCY	CV	48,847	3,963	2003	S. Korea	1,265	Chinese	FS Ice Class II
AS PAULINE	CV	34,704	2,572	2006	S. Korea	2,550	Undisclosed	en bloc
AS PETRA	CV	34,314	2,556	2004	S. Korea			
AS PAULINA	CV	34,287	2,556	2004	S. Korea			
HAMMONIA HUSUM	CV	34,253	2,556	2006	S. Korea	974	MSC - Swiss	
ANTON SCHEPERS	CV	12,337	1,027	2004	Netherlands	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
HARAD	TAK	303,115		2001	S. Korea	3,000	Far East	BWTS fitted
NOBLEWAY	TAK	164,028		2010	China	4,700	Middle East	BWTS, Scrubber fitted
CYPRESS	TAK	158,388		2022	S. Korea	undisclosed	Northern European	en bloc**, 14yr BB
CEDAR	TAK	158,289		2022	S. Korea			charter basis, incl purchase
DEE4 ILEX	TAK	49,999		2022	S. Korea	5,400	Undisclosed	en bloc each
DEE4 MAHOGANY	TAK	49,999		2022	S. Korea	5,400	Undisclosed	
OCIOS IOANNIS	TAK	47,147		2009	S. Korea	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
VASSO	TAK	46,159		2006	S. Korea	1,925	Undisclosed	
SHANDONG WEIHE	TAK	45,898		2004	Japan	1,400	Undisclosed	at auction
BDP SPIRIT	TAK	15,203		2009	Turkey	1,200	Undisclosed	BWTS fitted
TARRANT	TAK	13,211		2008	S. Korea	950	Undisclosed	BWTS fitted, surveys passed
LOI HOPE	TAK/CHE	8,941		2008	S. Korea	860	Undisclosed	BWTS fitted
LIBRAMONT	TAK/LPG	29,328		2006	S. Korea	6,930	Undisclosed	en bloc*, TC back
SOMBEKE	TAK/LPG	29,213		2006	S. Korea			
ECO ETHEREAL	TAK/LPG	26,645		2010	S. Korea	4,300	Undisclosed	
SEAPEAK NAPA	TAK/LPG	10,790		2003	China	980	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
MSC RITA	CV	104,849	30,712	2005	S. Korea	undisclosed	as is Abu Dhabi



◆ 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
2023-12-01	711.040	775.860	4.812	91.022	899.960	65.566	1260.030	470.960	525.580
2023-11-30	710.180	780.450	4.836	90.979	902.900	65.454	1245.960	470.930	523.480
2023-11-29	710.310	782.250	4.832	91.129	903.140	65.578	1248.320	472.950	524.060
2023-11-28	711.320	779.890	4.800	91.314	898.910	65.729	1247.880	470.610	522.940
2023-11-27	711.590	778.730	4.765	91.350	896.720	65.777	1248.510	468.810	522.290

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	5.45545
2 个月	--	3 个月	5.63099	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.76151	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-11-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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