



全一海运市场周报

2023.12 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.12.04 - 12.08 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场稳中向好 不同航线互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场呈现稳中向好态势，运输需求保持平稳，不同航线因基本面差异走势有所分化，综合指数上涨。据海关总署最新发布的数据，按美元计价，11月我国出口同比增长0.5%，为2023年4月以来首次实现正增长，显示出对外贸易的积极因素不断增多，稳步复苏的态势持续巩固，对我国出口集运市场将起到长期支撑的作用。12月8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1032.21点，较上期上涨2.1%。

欧洲航线：据标普全球公布的数据显示，欧元区11月综合PMI终值为47.6，高于初值，并超过市场预期，该数据升至7月份以来最高水平，但仍低于荣枯分界线，该数据显示欧元区经济四季度可能将继续收缩，陷入技术性衰退。此外，欧元区通胀水平虽然出现回落，但仍高于欧洲央行2%的目标，迫使欧洲央行仍旧保持较为紧缩的货币政策，未来经济陷入滞胀的风险进一步加大。本周，运输需求保持稳定，航商在签约季继续控制运力投放，供需基本面较为稳固，市场运价继续上涨。12月8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925美元/TEU，较上期上涨8.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，本周即期市场订舱价格继续上行。12月8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1387美元/TEU，较上期上涨10.1%。

北美航线：据美国ADP就业报告显示，美国11月ADP就业人数增加10.3万人，低于前值和市场预期。就业人数放缓的同时，薪资增速也进一步降温，显示出美国就业市场出现了较为明显的放缓迹象，未来美国经济可能缺乏持续复苏的动力。本周，运输需求总体平稳，供求关系基本平衡，美东、美西航线市场运价走势出现分化。12月8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1669美元/FEU和2441美元/FEU，分别较上期上涨1.4%、下跌0.2%。

波斯湾航线：运输需求出现企稳迹象，供求关系有所改善，本周市场运价小幅反弹。12月8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1156美元/TEU，较上期上涨0.3%。



澳新航线：近期当地对各类物资的需求徘徊在低位，供求平衡情况不理想，本周即期市场订舱价格继续下行。12月8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915美元/TEU，较上期下跌0.5%。

南美航线：运输需求在传统运输旺季结束后持续回落，供求关系不佳，本周市场运价继续走低。12月8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2483美元/TEU，较上期下跌3.7%。

日本航线：运输需求基本稳定，市场运价小幅上涨。12月8日，中国出口至日本航线运价指数为771.30点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运力集中释放 指数小幅上行】

本周，随前期天气扰动影响结束，积压船舶运力集中释放，运输市场整体作业运转高效，综合指数小幅上行。12月8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1091.23点，较上期上涨1.0%。

煤炭市场：市场需求方面，在厄尔尼诺气象现象影响下，本周区域电煤消耗情况表现不一，北方气温起伏波动明显，南方气温呈阶段性攀升走势，区域电煤消费需求偏弱，周内沿海电厂日耗保持区间震荡，库存小幅下行。本周沿海八省日耗208万吨，库存3500万吨，存煤可用天数约17天，小幅下降。煤炭价格方面，煤炭市场供需宽松格局未改，煤价缺乏实质支撑，当前贸易商仍以挺价为主，货源商谈空间不大，而终端用户观望情绪浓厚，实际交投清淡。12月5日，2024年度全国煤炭交易会在唐山市开幕，市场博弈僵持，沿海动力煤价格继续窄幅震荡运行。本周，北方港口收发作业整体高效运转，且随着前期封航影响消除，积压船舶集中释放，环渤海各港合计调出量189万吨，整体库存呈现下移状态。运价走势方面，沿海电厂日耗整体上行驱动能力不足，下游拉运继续以长协兑现为主，增量采购需求有限。随着新一轮冷空气开始影响北方，叠加外贸行情趋好，部分兼营船流向外贸市场，内贸市场可用运力偏紧。加之临近年末，新一年的长协谈判即将开启，市场船货博弈加剧，船东挺价情绪较浓，运输市场货盘持续释放，沿海煤炭运价走势稳步上涨。

12月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1102.46点，较上期上涨1.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收809.21点，较上期上涨8.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价33.2元/吨，较上期上涨2.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.2元/吨，较



上期上涨 3.4 元/吨。

金属矿石市场：本周，宏观政策预期向好，钢厂利润持续恢复，市场情绪明显回暖，矿价高位偏强运行。同时受冬储预期影响，港口库存持续累库，终端采购意愿有所提升，补库拉运需求稳步释放，沿海矿石运价小幅上涨。12 月 8 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 751.34 点，较上期上涨 4.4%。

粮食市场：本周，国内玉米丰产预期兑现叠加进口玉米到港预期较高影响下，国内玉米价格持续下跌，基层种植户挺价情绪抬头，上量明显减少，市场观望情绪浓厚。猪价持续弱势背景下，下游囤库意愿不足，养殖企业原料维持刚需补库，沿海粮食运价平稳运行。12 月 8 日，沿海粮食货种运价指数报 961.72 点，较上期上涨 0.3%。

成品油市场：本周，因炼厂炼油利润下滑，且部分炼厂进口原油配额不足制约，国内汽柴油资源供应量收窄，炼厂持续去库存。随国内气温进一步降低，户外工程开工有所下滑，终端需求进入消费淡季，维持刚需采购，市场交投气氛清淡，沿海成品油运价平稳运行。12 月 8 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 1104.06 点，较上期下跌 0.3%；市场运价指数 1034.22 点，较上期下跌 0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求回落 租金指数止涨下跌】

本周，海岬型船市场先涨后跌，上半周，运价持续上涨，再创年内新高。下半周，两大洋货盘减少，叠加 FFA 远期合约价格下跌，运价大幅回落。巴拿马型船和超灵便型船市场，上半周，煤炭货盘持续支撑，运价上行，下半周在 FFA 远期合约价格及海岬型船市场走跌影响下，日租金止涨趋稳。12 月 7 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1754.59 点，较上周四下跌 3.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场先涨后跌。太平洋市场，上半周，澳大利亚铁矿石和煤炭运输需求稳定，可用运力紧缺，加之远程矿航线火热行情带动，市场活跃度高，运价持续上涨。周中澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价升至 13.287 美元/吨，为去年 6 月份以来新高。临近周末，在远程矿航线运价回落及 FFA 远期合约价格下行的影响下，运价回落至两周前水平。12 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27417 美元，较上周四下跌 15.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.754 美元/吨，较上周四下跌 15.8%。远程矿航线，上半周，大西洋市场铁矿石和煤炭货盘持续释放，市场延续上周货多船少态势，



行情依旧火热,运价持续上涨,同样创出 2022 年 6 月以来新高。下半周,巴西货盘有限,伴随 FFA 远期合约价格大跌,运价回落至涨前水平。12 月 7 日,巴西图巴朗至青岛航线运价为 27.334 美元/吨,较上周四下跌 12.8%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船市场高位企稳。周初,太平洋市场,印尼、澳洲煤炭货盘持续释放,船东顺势加价,运价不断攀升,创 2022 年 11 月份以来新高。下半周,货盘增量有限,市场氛围渐冷,租家趁机压价,运价小幅回落。12 月 7 日,中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17206 美元,较上周四上涨 6.5%;印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.514 美元/吨,较上周四上涨 2.4%。本周,南北美粮食市场较为安静,但巴拿马运河拥堵持续,船货僵持,粮食运价止涨企稳。12 月 7 日,巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.390 美元/吨,较上周四上涨 1.3%。

超灵便型船市场: 超灵便型船市场日租金驻足高位。上半周,回国、至东南亚和印度等方向煤炭货盘持续释放,运输需求维持较好,日租金继续上涨。下半周,即期煤炭货盘减少,市场情绪转弱,日租金小幅下行。12 月 7 日,中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12377 美元,较上周四上涨 10.0%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.913 美元/吨,较上周四上涨 3.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有降】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至 12 月 1 日当周,美国除却战略储备的商业原油库存减少 463.3 万桶至 4.45 亿桶,降幅 1.03%,美国上周原油进口 750.8 万桶/日,较前一周增加 167.5 万桶/日,出口减少 41.6 万桶/日至 433.9 万桶/日。美国能源情报署表示,上周美国汽油库存增加 540 万桶,是分析师预期增加 100 万桶的五倍多,增幅远超预期,加剧了对燃料油需求的担忧。美国能源部加大了补充石油库存的力度,预计将在 2 月份回购 400 万桶石油储备,最新美国就业数据显示,10 月份职位空缺降至 2021 年初以来的最低水平,美元升至两周高位,石油可能随着战略储备的补充而迎来供应增加的压力。OPEC+ 最新减产协议对支撑价格不如预期,该协议的自愿部分让市场质疑供应减少是否真正生效,全球经济指标疲弱更是加剧了供应过剩的担忧。本周布伦特原油期货价格大幅下跌,周四报 75.08 美元/桶,较 11 月 30 日下跌 9.36%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下行。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有降。12 月 7 日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1411.17 点,较 11 月 30 日下跌 1.5%。

超大型油轮(VLCC): 本周 VLCC 市场中东航线船货相对平衡,成交 WS 点位并没有比较明显的变化;大西洋航线船位比中东航线充足,部分巴西和美湾货盘



甚至收到超过 10 个以上的报价数量，成交运费小幅下调。在船多货少的基本面下，租家仅仅通过私下成交便可轻易打压运价；船东对中东航线下旬的货盘始终抱有期待，该航线的挺价意愿相对较强。目前市场整体情绪更倾向租家，中东减产也没有实质性的变化，短期内货量很难有较大的提升；美湾和大西洋航线船位充裕，运价仍将承压下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS66.31，较 11 月 30 日下跌 1.43%，CT1 的 5 日平均为 WS66.45，较上期平均下跌 0.66%，TCE 平均 4.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS66.65，下跌 1.48%，平均为 WS66.99，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 11-12 日，成交运价为 WS67。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 22 日，成交运价为 WS64。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 22 日，成交运价为 WS66.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 27-29 日，成交运价为 WS67。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 2-4 日，成交运价为 WS67。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 26-30 日，成交包干运费为 999.5 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 9-11 日，成交包干运费为 950 万美元。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数全面下跌 国内成交数量增多】

12 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1144.82 点，环比下跌 0.72%。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-0.21%、-2.68%、-0.05%及-1.16%。

国际干散货船二手船价格跌多涨少。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 1.25%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.00%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.33%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 11 艘（环比减少 7 艘），总运力 91.70 万载重吨，总成交金额 192250 万美元，平均船龄 10.27 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 0.01%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.76%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.77%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.53%。本期，国际油轮二手船市场成



成交量上涨，总共成交 12 艘（环比增加 2 艘），总运力 147.09 万载重吨，总成交金额 248600 万美元，平均船龄 13.17 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 0.12%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.32%。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 4.39%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.17%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.84%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.48%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 3 艘），总运力 2.28 万载重吨，总成交金额 2332 万人民币，平均船龄 12.46 年。

来源：上海航运交易所

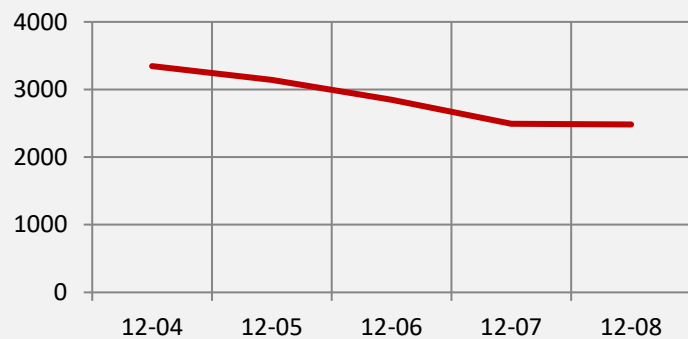
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

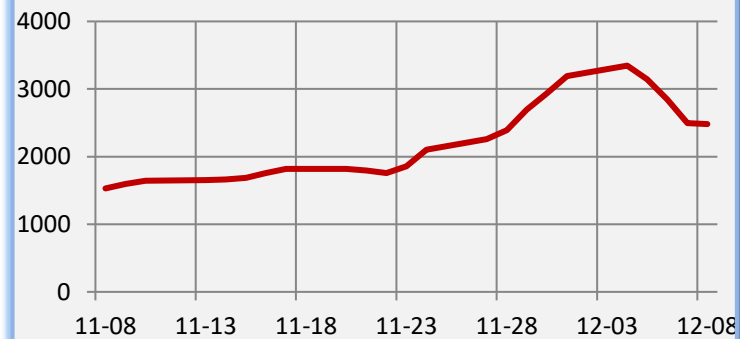
波罗的海指数	12 月 4 日		12 月 5 日		12 月 6 日		12 月 7 日		12 月 8 日	
BDI	3,346	+154	3,143	-203	2,848	-295	2,495	-353	2,483	-12
BCI	6,582	+345	5,946	-636	5,161	-785	4,203	-958	4,259	+56
BPI	2,441	+100	2,425	-16	2,311	-114	2,197	-114	2,104	-93
BSI	1,526	+37	1,565	+39	1,552	-13	1,538	-14	1,521	-17
BHSI	800	+27	831	+31	851	+20	862	+11	872	+10



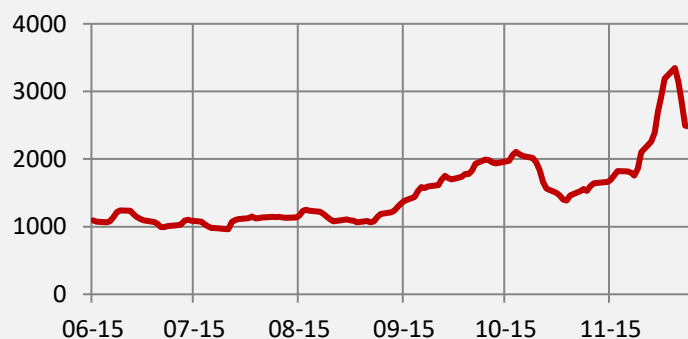
上周 BDI 指数走势



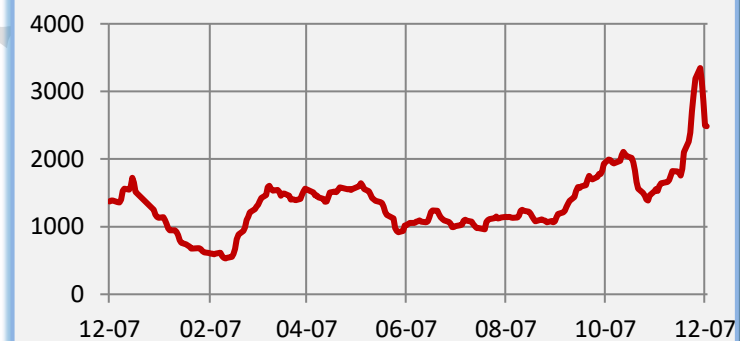
近一个月 BDI 指数走势



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	01/12/23	24/11/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	30,000	21,750	8250	37.9%
	三年	23,500	18,000	5500	30.6%
Pmax (76K)	一年	16,000	14,500	1500	10.3%
	三年	12,250	12,000	250	2.1%
Smax (58K)	一年	16,500	14,250	2250	15.8%
	三年	12,000	11,500	500	4.3%
Hsize (302K)	一年	13,500	11,000	2500	22.7%
	三年	9,750	9,250	500	5.4%

截止日期: 2023-12-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Bora' 2014 81682 dwt dely Van Phong 12/13 Dec trip via Indonesia redel Japan \$19,000 - NYK

'PS Framura' 2014 76833 dwt dely Guangzhou 14/18 Dec trip via Indonesia redel South Korea \$16,000 - Dooyang

'Xin Yi Hai 16' 2011 56805 dwt dely Karachi prompt trip via Arabian Gulf redel Bangladesh intention aggregates/limestone \$14,500 - cnr

'Crowned Eagle' 2008 55940 dwt dely Magdalla spot trip via Red Sea redel EC India \$18,500 - cnr

'Poavosa Wisdom VI' 2009 28200 dwt dely Japan prompt trip redel SE Asia \$10,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【10 艘全球最大！马士基油轮下单进军液氨运输船市场】

看好氨燃料市场的前景，马士基油轮正式下单订造最多 10 艘全球最大超大型液氨运输船（VLAC），标志着这家全球最大之一的液货船运营商正式进军液氨运输船市场。

12 月 1 日，马士基油轮（Maersk Tankers）宣布，通过一家关联公司与现代三湖重工签署了 4+6 艘 93000 立方米 VLAC 订单，其中前 4 艘将在 2026 年下半年开始陆续交付，由马士基油轮运营。日本三井物产将作为共同投资者参与首批 4 艘船的建造。

马士基油轮的这批 VLAC 有望使用清洁氨燃料，目前马士基油轮正与发动机制造商 MAN Energy Solutions 和现代重工发动机与机械事业部（HHI-EMD）合作，但安装氨燃料发动机的决定需要得到监管部门和客户的支持。

虽然马士基油轮没有透露新船的具体价格，不过 HD 现代集团造船业务控股公司 HD 韩国造船海洋已在同日宣布接获一家欧洲公司 4 艘 VLAC 订单，新船将由现代三湖重工建造，合同价值 4.324 亿美元，相当于单船价格 1.081 亿美元。以此计算备选订单确认生效后交易总额将达到 11 亿美元（约合人民币 77.95 亿元）。

据了解，现代三湖重工在上月与 A.P. 穆勒控股公司（A.P. Moller Holdings）签署了 4+4+2 艘 93000 立方米 VLAC 建造意向书，当时消息人士推测这份订单可能是 A.P. 穆勒控股公司的马士基油轮建造。

马士基油轮指出，在向清洁能源过渡的过程中，清洁氢气及其衍生物清洁氨气将成为重要的商品。世界上许多正在开发的清洁氨项目都需要海运，因此市场正在寻找节能、安全的解决方案，以满足日益增长的氨运输需求。

马士基油轮首席执行官 Tina Revsbech 称：“马士基油轮希望在实现清洁能源运输方面发挥自己的作用。我们将在运营液化气船的传统基础上，提供有助于能源转型的重要运输服务。通过这一举措，我们将能够使用高效节能和安全的船舶为全球许多地区的清洁氨生产商和用户提供服务。”



三井物产船舶解决方案业务部总经理久保田坚介指出：“我们很高兴能与合作伙伴马士基油轮共同参与这项计划。三井物产将利用其在航运业以及能源和化工领域的专业知识和经验，加快氨的运输，我们认为氨是新一代能源的理想选择之一。通过这个项目和其他举措，三井物产将为实现碳中和社会做出贡献。”

据了解，从 1972 年第一艘 LPG/液氨运输船 “Inge Maersk” 号加入马士基船队开始，马士基油轮一直是液化气运输领域的领先企业，直到 2013 年公司决定出售液化气业务。2023 年，马士基油轮重返这一市场，在 4 月接管了新加坡船东 Petredec Group 的 7 艘超大型液化气船（VLGC），如今为一支由近 30 艘 VLGC 组成的不断壮大的船队提供航程管理服务。

马士基油轮目前正着手与其广泛的清洁氨生产商和用户网络合作，这些生产商和用户正积极努力确保清洁氨的运输能力。

据了解，加上马士基油轮的最新订单，HD 韩国造船海洋今年以来承接的 VLAC/VLGC 订单已达 23 艘，占全球成交总量 38 艘的约 61%。

这 4 艘 VLAC 也是 HD 韩国造船海洋半个月之内承接的第三批液化气船订单。11 月 17 日，HD 韩国造船海洋与亚洲地区船东签订了 2 艘 98000 立方米超大型乙烷运输船（VLEC）建造合同，总金额为 4444 亿韩元（约合 3.4 亿美元）。11 月 23 日又与非洲地区船东签订了 2 艘 LPG 船的建造合同，总金额为 1853 亿韩元（约合 1.43 亿美元）。

HD 韩国造船海洋相关人士表示：“公司以丰富的液化气船建造经验和先进的技术力为基础，成功承接了被称为新一代环保船舶的液氨运输船。我们将努力通过先发制人的技术开发，引领新一代环保船舶市场。”

包括此次签约的 4 艘 VLAC 在内，HD 韩国造船海洋今年以来承接的船海装备订单已达 155 艘（座），合同总金额 218.0 亿美元，实现其全年接单任务目标 157.4 亿美元的约 138.7%。其中，仅液化气船就有 77 艘，按艘数计占比已超过 48%，分别为 LNG 运输船 39 艘、LPG/液氨运输船 34 艘、液化二氧化碳运输船 2 艘、乙烷运输船 2 艘。

除液化气船订单外，HD 韩国造船海洋今年以来承接的其他船型包括 37 艘成品油船、29 艘集装箱船、7 艘原油运输船、4 艘汽车运输船、以及 1 座浮式油气生产平台（FPU）。

来源：国际船舶网



【提前锁定年度冠军！中国船企重返全球新船订单榜榜首】

中国船企 11 月接单量再次赶超韩国，以几乎“倍杀”的绝对优势提前锁定全年订单量冠军宝座。

据克拉克森 12 月 5 日发布的数据，今年 11 月，全球新船订单成交量为 88 艘、159 万修正总吨（CGT），以 CGT 计同比减少了 53%。其中，中国承接了 59 艘、92 万 CGT，以 58% 的市场占有率重返第一；韩国承接了 15 艘、57 万 CGT，市场占有率为 36%，位居第二。

今年前 11 个月，全球累计新船接单量为 1554 艘、3809 万 CGT，比去年同期的 1811 艘、4777 万 CGT 减少了 20%。其中，中国承接了 973 艘、2209 万 CGT，以 58% 的市场占有率稳居榜首；韩国承接了 191 艘、963 万 CGT，以 25% 的市场占有率位居第二。与去年同期相比，中国承接新船订单同比下降了 5%，而韩国同比则大幅减少了 41%。按 CGT 计，中国今年前 11 个月的接单量已达韩国的 2.3 倍。

截至今年 11 月底，全球手持新船订单量达到 1.2542 亿 CGT，环比增加了 75 万 CGT。其中，中国手持新船订单量达 6047 万 CGT、占比 48%，韩国手持新船订单量为 3954 万 CGT、占比 32%。

此外，新船价格在 11 月份持续上升。今年 11 月底，克拉克森新造船价格指数 (Newbuilding Price Index) 为 176.61 点，同比上升了 14.92 点，升幅为 9%。按船型来看，17.4 万立方米以上 LNG 运输船为 2.65 亿美元，与 10 月份持平；超大型原油运输船 (VLCC) 为 1.28 亿美元，与 10 月份持平；超大型集装箱船为 2.34 亿美元，比 10 月份上升了 100 万美元。

进入今年以来，中国和韩国展开了激烈的订单争夺战。迄今为止，中国在 1 月份、3 月份、4 月份、5 月份、6 月份、8 月份、9 月份、11 月份均夺得接单第一的宝座，韩国仅在 2 月份、7 月份和 10 月份登上榜首位置。中国已经对韩国形成了持续压制的态势。

韩国业界人士表示，由于韩国造船企业手持订单量持续增加，已经确保了未来 3 年以上工作量，因此以充足的工作量为底气，采取了选择性接单策略，集中承接了市场景气度上升的 LNG 船等高附加值环保船舶，这也表明比起单纯的接单量，韩国船企对订单的收益性更加注重。

截至目前，HD 韩国造船海洋今年以来承接的船海装备订单已达 155 艘（座），合同总金额 218.0 亿美元，实现其全年接单任务目标 157.4 亿美元的约 138.7%；



三星重工今年以来承接的新船订单达到 26 艘，总金额 65.88 亿美元，达到全年接单目标 95 亿美元的 69.35%；韩华海洋今年以来承接的新船订单金额已达 16 艘，合同总金额 30 亿美元，实现其全年接单目标 69.8 亿美元的约 43%。

来源：国际船舶网

【马士基、MSC、达飞、赫伯罗特四大巨头联合宣言！】

日前，在迪拜举行的联合国 COP 28 会议上，四大全球主要集装箱航运巨头地中海航运、马士基、达飞、赫伯罗特及全球最大滚装船运营商华轮威尔森 (Wallenius Wilhelmsen) 首席执行官发表联合声明。

声明呼吁加快全球海运业去碳化的共同愿景，并敦促国际海事组织 (IMO) 创造监管条件，加速向绿色燃料的转型过渡。首席执行官们表示，要实现国际海事组织 2030 年、2040 年和 2050 年温室气体 (GHG) 净零排放目标，唯一现实的方法是大规模、快速地从化石燃料过渡到绿色燃料。

针对征收多年的燃油附加费、低硫费、还有目前欧盟排放交易计划 (ETS)，现在又来一个“绿色平衡费”，将来谁为这些费用买单？是发货人？

值得注意的是，目前各大船公司为欧盟排放交易计划 (ETS) 的实施做准备，计划通过附加费来收回欧盟排放交易体系的成本，许多航运公司，如 MSC、Hapag-Lloyd、MSC、Evergreen、阳明和中远海已宣布将从明年第一季度开始征收附加费，客户对征收不同水平的附加费感到困惑。

长期以来，集装箱班轮公司对码头装卸和船用燃料油等项目收取的附加费一直受到货主的争议，认为这些附加费没有反映实际成本水平，而是被用作增加收入的一种方式。已对欧盟排放交易体系附加费的差异表现不满，将来还要面对“绿色平衡费”？

马士基首席执行官柯文胜认为，航运业绿色转型的下一步重要是引入监管条件，以最大限度地减少每投资一美元的温室气体排放量。他说：“这包括建立有效的定价机制，以缩小化石燃料和绿色燃料之间的差距，并确保我们的全球客户和消费者更容易做出绿色选择。”

MSC、Maersk、Hapag-Lloyd、CMA CGM 和 Wallenius Wilhelmsen 的领导人相信，与 IMO 监管机构的密切合作将产生有效和具体的政策措施，以支持海运及其辅助行业的投资，从而实现脱碳所需的速度。



MSC 首席执行官索伦·托夫特(Soren Toft)评论道：“世界各国政府的支持将是实现我们共同目标的重要因素,在这些努力中,我们希望看到停止交付只能使用化石燃料的船舶。如果没有其他利益相关者特别是能源供应商的全力支持,实现这些目标将极其困难—没有人能够单独做到这一点。今天,我们似乎离这一目标更近了一步,但替代燃料的具体供应和全球公认的温室气体定价对于实现我们的目标至关重要。”

首席执行官联合声明呼吁建立四大监管“基石”：

为新造船和加速能源转型所需的燃料供应基础设施制定明确的温室气体强度标准时间表,以激发投资信心。

一个有效的温室气体定价机制,使绿色燃料与黑色燃料在两者使用的过渡阶段具有竞争力。这可以通过在所有使用的化石燃料中分配绿色燃料的溢价来实现。由于绿色燃料的初始量很低,任何通胀效应都被最小化。该机制还必须具有越来越强的监管激励,以实现更大幅度的减排。此外,除了支付“绿色平衡费”之外,该机制产生的收入应该用于研发基金和对发展中国家的投资,以确保不让任何人掉队的公正过渡。

温室气体监管合规的船舶共享选项,可以考虑一组船舶的性能,而不仅仅是单艘船舶的性能,确保在实现最大温室气体减排的情况下进行投资,从而加速全球船队的脱碳。

Well-to-Wake 或生命周期温室气体监管基础,使投资决策与气候利益保持一致,并降低搁浅资产的风险。

赫伯罗特首席执行官罗尔夫·哈本·詹森(Rolf Habben Jansen)表示：“我们相信,监管框架和明确的目标对于加速采用替代燃料和脱碳至关重要。”

达飞集团首席执行官鲁道夫-萨德认为该计划设定了雄心勃勃的里程碑,并表示行业应该遵循国际海事组织脱碳的上限目标。在代表联盟发言时,他还呼吁其他各方效仿,加入到加速脱碳的努力中来。

来源：海运网



【30%的集装箱船队将陷入困境被迫改道】

Linerlytica 发布的最新报告称, 红海船只遭遇袭击的加剧可能会导致 30%的集装箱船队陷入困境需要改道。

12月3日, 英国公司 Castle Harbour 所有的集装箱船 Number 9 轮在巴以冲突持续期间遭到胡塞武装无人机发射的火箭弹击中。

Linerlytica 指出, 对 “Number 9” 号集装箱船的袭击 “扩大了所有通过红海的船只的威胁, 即使那些与以色列没有任何关联的船只也是如此。”

总部位于海法的船公司以星航运 (ZIM Line) 已经将其船只从苏伊士运河改道绕行好望角的更长的航线, 而丹麦的马士基航运 (Maersk Line) 在 11 月 25 日 “CMA CGM Symi” 号遇袭后, 也已改变从以色列租赁的两艘船只的航线。

根据 Linerlytica 的数据, 目前通过苏伊士运河的 653 艘集装箱船 (总运力为 825 万标准箱) 中, 其中只有 8 艘由以色列承运人运营, 29 艘由以色列相关利益集团拥有。

Linerlytica 表示: “目前船舶改道的影响很小, 但对苏伊士运河船舶安全威胁的任何升级都会产生更大的影响, 因为将有 30%的集装箱船总运力受到影响。”

目前, 巴拿马运河过境限制和苏伊士运河改道造成的影响不大。

巴拿马运河的拥堵情况在截至 12 月 3 日的一周内达到顶峰, 排队等候的船只数量达到 31 艘, 但随着更多船只移至苏伊士运河和好望角, 情况已有所缓解。

Linerlytica 表示: “虽然这些举措将有助于吸收一些过剩的船只, 但现阶段影响有限, 因为它影响不到整个船队的 2%”

来源: 壹航运



【汽车运输船订单创年度新纪录】

根据克拉克森研究公司（Clarksons Research）的最新预测显示，全球远洋汽车运输贸易将增长 17%，达到 2370 万辆，打破 2018 年创下的 2150 万辆的新冠疫情前纪录。

另一个有利于汽车运输运营商的因素是，电动汽车和混合动力汽车所占的贸易份额越来越大，今年海运的汽车中有 29% 是电动汽车和混合动力汽车，高于 2019 年的 9%。

经过十年的有限订单，汽车运输船短缺，在过去一年中其价值有所提升，在疫情后汽车需求反弹的情况下，运价达到创纪录水平。这增加了汽车运输船订单，船东主要在中国下单更大型的汽车运输船，甚至看到汽车商通过运费相对较低的集装箱运输方式出口整车。最新数据显示，2023 年已确认订购 80 艘 67.7 万车位的船舶，创下年度新纪录，订单约占船队运力的 37%。

克拉克森在其最新的周报中称，随着 2023 年即将结束，汽车运输市场仍然“异常紧张”。

截至 11 月，1 艘 6500 CEU 船舶的一年期期租价格为 115000 美元/日，比去年同期创纪录的水平再上涨 10%，是 2008 年第二季度前高点的两倍多。

来源：中国船检

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	480-585	635-640	750-755		
Tokyo Bay					
Shanghai	435-440	615-620	820-825	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	450-455	595-600	715-720	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	505	628	838	+ oil fence charge of USD 101	



Singapore	425-430	587-600	725-730	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	420-425	610-615	900-905		
Rotterdam	450-455	535-540	750-755		
Malta	530-535	575-580	815-820		
Gibraltar	520-525	605-610	850-855		

截止日期: 2023-12-07

◆ 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	01/12/23	24/11/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,600	6,550	50	0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,550	3,550	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	01/12/23	24/11/23	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	7,200	0	0.0%	
MR	52,000	4,750	4,750	0	0.0%	

截止日期: 2023-12-05

(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	115,000	New Times, China	-	Minerva - Greek	undisclosed	LOI stage, LNG fuelled, LR2
4+2	Tanker	40,000	Xiamen, China	2026	German Tanker Shipping - German	5,500	ice class, IMO II/III



2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu, China	2025	Doun Kisen - Japanese	3,400	
2	Bulker	63,500		2025		3,250	
4	General Cargo	5,000	Dung Quat, Vietnam	2025-2026	JV between CMB and Boeckmans	undisclosed	hydrogen-powered
4+6	VLAC	93,000	Hyundai Samho, S. Korea	2027	Maersk - Danish	10,820	conventionally 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 CHINA	BC	181,056		2017	China	4,210	Union Maritime - U.K	BWTS fitted, eco, TC min 31 Mar/max 30 Jun '24
MARAN INNOVATION	BC	171,681		2004	S. Korea	1,340	Lila Global - UAE	BWTS Scrubber fitted
MINERAL NOBLE	BC	170,649		2004	S. Korea	1,280	UAE	
IC HARVEST	BC	83,476		2010	Japan	1,700	Chinese	
CYMONA GALAXY	BC	81,383		2009	Japan	1,580	Greek	
KAI OLDENDORFF	BC	81,243		2019	China	3,050	Middle East	BWTS fitted
NAVIOS HYPERION	BC	75,707		2004	Japan	900	Far East	BWTS fitted
GOLDEN HAWK	BC	58,068		2015	Japan	2,160	Undisclosed	BWTS fitted
ZHE HAI 169	BC	57,000		2011	China	1,170	Chinese	Online Auction
RUI FU KANG	BC	57,000		2011	China	1,200	Undisclosed	at auction
ERMIONE	BC	56,557		2008	Japan	1,400	Chinese	BWTS fitted
ATLANTIC ALTAMIRA	BC	43,368		2017	China	2,300	S. Korean	BWTS fitted, ECO
VULLY	BC	35,697		2011	S. Korea	1,300	Chinese	BWTS fitted
NONG LYLA	BC	33,773		2004	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
GLORIS	BC	32,975		2010	China	950	Syrians	BWTS fitted
SARONIC SPIRE	BC	32,355		2004	Japan	830	Undisclosed	
TANAIS FLYER	BC	28,674		1998	Japan	480	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
LEO PERDANA	CV	33,423	2,553	2007	Japan	1,100	Middle East	



ANTON SCHEPERS	CV	13,500	750	2004	Romania	undisclosed	Undisclosed	FS Ice Class 1A
----------------	----	--------	-----	------	---------	-------------	-------------	-----------------

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
JESSICA D	TAK	300,976		2004	Japan	3,250	Undisclosed	
POLIEGOS	TAK	157,540		2017	S. Korea	undisclosed	Greek	Scrubber fitted
NAVIG8 PRESTIGE JKB	TAK	109,995		2019	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
S-TREASURE	TAK	106,061		2005	S. Korea	3,200	Undisclosed	BWTS fitted
LR2 ETERNITY	TAK	105,445		2006	Japan	undisclosed	UAE	
LEON APOLLON	TAK	74,999		2009	S. Korea	2,850	Greek	
TTC VIDYUT	TAK	73,981		2008	China	2,400	Undisclosed	
LADY MALOU	TAK	51,486		2013	S. Korea	6,800	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
KING GREGORY	TAK	51,441		2012	S. Korea			
NORD SUPREME	TAK	49,552		2015	S. Korea	3,900	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
NORD SUSTAINABLE	TAK	49,552		2015	S. Korea			
TRADEWIND ENERGY	TAK	47,128		2009	S. Korea	2,410	Undisclosed	BWTS fitted

◆ 上周拆船市场回顾

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
DEVASHREE	TAK	7,849	2,650	2000	Japan	480.00	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格（美元）/轻吨	备 注
G HARMONY	BC	35,014	11,312	2005	China	515.00	

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
ONE STORY	BC	45,406	7,775	1995	Japan	530.00	Full sub-continent range incl. 225T Bunkers
ZE HONG	CV	41,553	11,618	1995	Germany	undisclosed	as is Zhoushan with 285t bunkers



◆ 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
2023-12-08	711.230	767.920	4.943	91.045	894.920	65.662	1297.230	469.260	523.360
2023-12-07	711.760	767.460	4.844	91.138	895.370	65.610	1297.040	467.250	524.670
2023-12-06	711.400	769.370	4.844	90.993	897.970	65.555	1280.060	467.530	524.700
2023-12-05	711.270	771.670	4.840	91.016	899.980	65.477	1279.210	471.590	526.230
2023-12-04	710.110	773.820	4.858	90.882	903.750	65.568	1281.250	475.310	527.260

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	5.47187
2 个月	--	3 个月	5.63344	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.72984	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-12-07

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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