



全一海运市场周报

2023.12 - 第5期



1. [中国海运市场评述\(2023. 12. 25 - 12. 29 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【地缘局势依然紧张 集运市场运价大涨】

本周，中国出口集装箱运输市场继续受到地缘风险的考验，由于红海地区依然面临武装袭击的威胁，亚欧等航线运输市场受此影响，市场运价继续大涨，带动综合指数大幅上行。12月29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1759.57点，较上期大幅上涨40.2%。

欧地航线：红海地区紧张局势仍在持续，导致航运距离和成本增加，短期内造成亚欧航线面临运力紧张的局面。原先，亚欧航线的主要集装箱班轮运输公司决定旗下船只将绕道，但已有部分船公司宣布将恢复在红海地区的航行。目前，航运市场存在着较大的分歧，未来一段时间，红海至苏伊士运河的商业航运将因地缘紧张局势面临极大的不确定性。本周市场运价继续大幅上涨。12月29日，上海港出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为2694美元/TEU和3491美元/TEU，较上期分别上涨80.0%、70.0%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国11月耐用品订单环比初值为5.4%，好于前值和市场预期，为2022年12月以来的最大增幅，显示近期美国经济表现稳健，对北美航线运输需求产生一定的支撑作用。北美航线基本未受到地缘风险的影响，运输需求保持平稳，供需基本面稳固，受其他航线运价上涨的带动，本周即期市场订舱价格继续上行。12月29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2553美元/FEU和3559美元/FEU，分别较上期上涨37.6%、19.3%。

波斯湾航线：运输需求表现良好，供需基本面稳固。该航线市场继续受到红海地区紧张局势的影响，市场运价继续大涨。12月29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2045美元/TEU，较上期上涨38.5%。

澳新航线：近期当地对各类物资的需求总体稳定，供求关系继续改善，本周即期市场订舱价格继续上涨。12月29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1051美元/TEU，较上期上涨13.9%。

南美航线：运输需求总体平稳，供求关系保持平衡，本周市场运价延续上涨行情。12月29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



2793 美元/TEU，较上期上涨 19.4%。

日本航线：运输需求基本稳定，市场运价小幅下跌。12 月 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 792.31 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【天气回暖运力充足 综合指数小幅下行】

本周，我国大部地区气温逐渐回升，运输环节开始好转，船舶运力充足下，综合指数小幅下行。12 月 29 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 1154.34 点，较上期下跌 2.8%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，前期冷空气持续提振终端用户需求，电厂耗煤升至高位，煤炭消耗水平有所加快，但在长协兑现稳定与进口煤补充下，电厂存煤维持在安全范围之上，沿海八省日耗运行于 231.9 万吨，库存 3317.9 万吨，存煤可用天数 14.3 天。煤炭价格方面，临近年末，因完成年度生产任务而停产检修的煤矿陆续增多，整体供应水平有所缩减，但随着港口市场价格下行传导，产地煤矿销售一般，煤炭价格持续承压。运价走势方面，本周，随气象条件好转，船舶周转率大幅提升，加之长协维持常态化拉运下，港口日均调进调出量均有增加，环渤海各港合计日均调进 102 万吨，环比增加 2.5 万吨，日均调出 129.5 万吨，环比增加 12.9 万吨。但随下半周天气回暖，市场参与者观望情况增多，下游采购补库节奏放缓，加之市场运力充足，沿海煤炭运价持续下行。

12 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1180.67 点，较上期下跌 4.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 805.25 点，较上期下跌 18.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 33.7 元/吨，较上期下跌 8.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.0 元/吨，较上期下跌 9.5 元/吨。

金属矿石市场：本周，钢厂检修计划较多，铁水产量持续回落，且降幅明显，铁矿石价格震荡运行，淡季钢材需求进一步收缩，累库幅度有所扩大，终端需求仍较为疲软，沿海矿石运价小幅下行。12 月 29 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 836.22 点，较上期下跌 6.7%。

粮食市场：本周，东北产区玉米在短期售粮压力释放和政策消息利好的影响下，供需格局有所修正，玉米价格止跌趋稳维持震荡运行。但受南方港口进口谷



物到港影响，终端替代选择较多，运输市场货盘减少，沿海粮食运价有所下跌。12月29日，沿海粮食货种运价指数报1028.66点，较上期下跌6.3%。

成品油市场：本周，山东地炼及主营炼厂开工负荷降低，国内汽柴油资源供应有所减少，受北方地区持续低温降雪天气影响，户外建设工程及交通运输等行业开工受限，柴油需求维持一般，但临近元旦假期，汽油销售相对顺畅，沿海成品油运价小幅上行。12月29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1110.67点，较上期上涨0.6%；市场运价指数1047.46点，较上期上涨1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【节中需求略显低迷 租金指数承压下跌】

本周正值圣诞假期，国际干散货市场较为冷清，货主、船东均已提前安排好船期，运输需求表现疲弱，远东干散货租金指数承压下跌。海岬型船两大洋市场走势出现分化，太平洋市场新增货盘不足，运价下行；远程矿航线运输需求较前期略有改善，运价触底反弹。巴拿马型船和超灵便型船市场运力供给偏多，货主压价力度不减，日租金下跌。12月28日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1454.66点，较上周四下跌10.4%。

海岬型船市场：海岬型船分航线运价走势分化。太平洋市场，本周市场迎来圣诞假期，主要矿商纷纷开启“假日”模式，出货节奏明显放缓，过剩运力累积，运价承压下行。临近周末，部分货主重回市场寻租，运输需求转好，运价迎来反弹。12月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25234美元，较上周四下跌17.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.850美元/吨，较上周四下跌8.0%。远程矿航线，假日期间，巴西铁矿石运输需求虽较为低迷，但相较于前两周疲弱态势略有改善，市场情绪转好，运价触底反弹。12月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.534美元/吨，较上周四上涨8.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅下跌。上半周，煤炭货盘稳定放出，但运力供给偏多，加之FFA回调，太平洋市场走势偏弱，日租金持续下行。下半周，印尼煤炭货盘有所增多，澳洲航线需求也迎来一定增量，过剩运力逐步消化，日租金企稳反弹。12月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13313美元，较上周四下跌3.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.418美元/吨，较上周四下跌2.6%。粮食市场，本周南美粮食市场维持低活跃度，新增货盘不多，船货双方僵持，运价小幅波动。12月28日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为43.540美元/吨，较上周四微涨0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌至低位后企稳。周初，东南亚市场过剩运力难以消化，运价跌至低位。然而国内正值用煤旺季，电厂进口煤采购力度不减，印尼回国煤炭运输需求节后率先转好，过剩运力有所消化，运价走势趋于稳定。12月28日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8764美元，



较上周四下跌 2.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.041 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。

(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 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 711.4 万桶（原预期下降 270 万桶）至 4.37 亿桶，降幅 1.6%。美国上周原油进口 627.6 万桶/日，较前一周减少 47.4 万桶/日，出口减少 20.6 万桶/日至 391.5 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2072.4 万桶/日，较去年同期减少 0.52%。美国炼厂检修逐渐结束开工率提高 0.9%至 93.3%，成品油出口量大幅增加 89.7 万桶/日至 533 万桶/日的历史高位。随着航运公司陆续宣布复航，红海局势有所缓和，地缘政治带来的担忧情绪有所降温，中东紧张局势升级而导致的供应中断的担忧得到缓解，油价在短暂升高后再次下跌。尽管美国原油库存降幅远超预期，创 8 月份以来最大单周降幅，但对油价提振有限。石油输出国组织（OPEC）及其盟友 OPEC+ 成员国致力于持续减产，但原油产量仍然超过全球不断下降的需求，原油价格将继续面临下行压力。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 78.39 美元/桶，较 12 月 21 日下跌 1.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有降。12 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1146.79 点，较 12 月 21 日下跌 2.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场各大航线圣诞假期期间相对安静，大部分租家尽可能在假期前安排租船需求，并且始终通过私下拿船的策略给市场施压，运费水平没有明显变化。临近周末，圣诞节后第一个工作日，市场活跃度增加，出货也相对集中，不过由于之前累积的船位仍然比较充足，成交 WS 点位小幅下跌。目前市场整体基本面依然倾向租家，不过阿芙拉和苏伊士市场依旧向好，或将对 VLCC 产生一定影响。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS53.27，较 12 月 21 日下跌 2.44%，CT1 的 5 日平均为 WS54.04，较上期平均下跌 2.15%，TCE 平均 3.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS55.00，下跌 1.49%，平均为 WS55.55，TCE 平均 3.6 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 2024 年 1 月 11-13 日，成交运价为 WS53。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 12 日，成交运价为 WS53。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 12-14 日，成交运价为 WS53。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 3-5 日，成交运价为 WS55。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 2 月 1-3 日，成交运价为 WS53。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 2 月 1-3 日，成交运价为 WS53。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 29-30 日，成交包干运费为 810 万美元。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面上涨 国内成交数量减少】

12月27日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1150.99点，环比上涨0.83%。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+1.31%、+0.57%、+0.52%及+1.21%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少。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0.68%；57000DWT吨级散货船估值环比上涨0.83%；75000DWT吨级散货船估值环比上涨0.53%；170000DWT吨级散货船估值环比上涨1.62%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交4艘（环比减少16艘），总运力5.95万载重吨，总成交金额11130万美元，平均船龄16.25年。

国际油轮二手船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值环比持平；74000DWT吨级油轮估值环比下跌0.87%；105000DWT吨级油轮估值环比上涨2.07%；158000DWT吨级油轮估值环比下跌0.20%；300000DWT吨级油轮估值环比上涨4.78%。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97.17万载重吨，总成交金额341300万美元，平均船龄14.20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1.04%；5000DWT吨级散货船估值环比上月下跌0.44%。本期，本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。

国内内河散货船二手船价有涨有跌。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0.03%；1000DWT吨级散货船估值环比下跌3.18%；2000DWT吨级散货船估值环比上涨4.00%；3000DWT吨级散货船估值环比上涨5.00%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅下降，总共成交6艘（环比减少16艘），总运力1.33万载重吨，总成交金额1681.18万人民币，平均船龄7.67年。

来源：上海航运交易所



2. [航运&船舶市场动态](#)

【35 艘！订单翻番！韩国造船业欲打造新“爆款”船型】

随着韩华海洋近日连续承接 5 艘 93000 立方米超大型液氨运输船 (VLAC) 订单，今年以来韩国船企接获的超大型气体运输船订单已超过 30 艘，这一新船型正在成为继 LNG 船之后韩国造船业的又一个明星产品。

韩国三大船企今年接获 35 艘 LPG/液氨运输船，接单量翻一番

据韩国业界消息，截止今年 11 月底，韩国三大船企 2023 年承接的 LPG 运输船和液氨运输船已达 35 艘，是去年 14 艘的两倍以上。

今年 9 月，HD 韩国造船海洋与新加坡船东 Eastern Pacific Shipping (EPS) 和希腊船东 Capital Maritime&Trading 签订了 4 艘 88000 立方米液氨运输船的建造合同，合同总金额约 4.66 亿美元。此次合同还包括 2 艘备选订单，因此今后有望实现追加接单。据悉，该型 VLAC 将氨的装船容量从原来的 86% 提高到了 98%，并计划在今后完成氨燃料动力发动机的开发后，通过与船东的协商，将其转换为氨燃料动力船，从而成为全球首批氨动力 VLAC。

同时，HD 现代重工还与 EPS、美国船级社 (ABS)、MAN ES、新加坡海事及港务管理局 (MPA) 签订了开发氨双燃料动力运输船的谅解备忘录 (MOU)。目前，HD 现代重工以 2024 年为目标，正在与拥有大型发动机原创技术的 MANES、WinGD 等合作，推进氨燃料动力大型发动机的开发。

今年 11 月，HD 韩国造船海洋又与丹麦 AP Moller Holdings 签订了最多 10 艘液氨运输船的建造意向书 (LOI)。加上此前的订单，HD 韩国造船海洋的液氨运输船订单从去年的 12 艘大幅增加到了今年的 30 艘。

HD 韩国造船海洋相关人士表示：“公司以丰富的天然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。”

今年首次承接液氨运输船订单的韩华海洋继 11 月 14 日承接希腊 Naftomar Shipping and Trading 的 4 艘 93000 立方米超大型液氨运输船之后，11 月 27 日又与大洋洲地区船东签订了 1 艘 93000 立方米超大型液氨运输船的建造合同。该型超大型液氨运输船可运输 93000 立方米液氨，是迄今为止全球订造的最大



液氨运输船。

韩华海洋在该型船的设计中集成了诸多环保技术，包括其独立研发的轴带发电机马达装置 (SGM) 以及智能船舶解决方案 HS4? (Hanwha Smart Ship Solution& Service, 原大宇造船 DS4?) 等。今后如船东需要，还可转换为氨燃料动力船。

此前，韩华海洋分别于 2022 年 9 月和 10 月从法国船级社 (BV) 和英国劳氏船级社 (LR) 获得了 86000 立方米液氨运输船的原则性认可 (AIP)，一直在努力开发零碳船舶建造技术。

三星重工也在开发超大型液氨运输船，今年 9 月，该公司开发的 20 万立方米超大型液氨运输船获得了韩国船级社 (KR) 颁发的原则性认可 (AIP) 证书。该型船是在运输大量液氨的同时，将氨作为动力燃料使用的零碳环保船舶。同时，三星重工还与 WinGD 签署谅解备忘录，双方同意在即将建造的新船上安装 WinGD 的 X-DF-A 氨燃料发动机。

“不亚于 LNG 船”！韩国造船业看好液氨运输船

由于氨在燃烧时完全不排放二氧化碳，作为今后引领零碳时代的代表性燃料而备受瞩目。特别是通过简单的工程即可转换成氢，是迄今为止最经济的氢能运输手段。

韩国业界表示，由于在未来能源供应链中，液氨被视为代替化石燃料的可行方案，因此不少国际海运公司正在率先订造液氨运输船。特别是液氨运输船与韩国船企的优势船型 LPG 船在建造技术方面相似，而且是不亚于 LNG 船的高附加值船舶，因此有望为韩国造船业带来暖风。值得一提的是，随着液氨运输船的价格持续上涨，有望对正在全力提高收益的韩国三大船企提供新的助力。

韩国业界表示，液氨运输船是不亚于 LNG 船的高附加值船。与 LNG 船一样，氨以液体形式运输，在零下 33 摄氏度液化，露点高于 LNG 和氢气。要建造能够大量安全运输液氨的船舶，既需要很高的技术能力，也需要大型生产设施和高水平的工程管理力量。

令人瞩目的是，液氨运输船的新造船价格也呈上升趋势。HD 韩国造船海洋 9 月承接的 4 艘 88000 立方米液氨运输船的单船造价约 1.1644 亿美元，再次刷新



了超大型天然气运输船（VLAC、VLGC）的最高价格纪录。按照克拉克森的数据，目前 91000 立方米 VLGC 的市场价格为 10750 万美元。韩华海洋 11 月 14 日承接的 4 艘 93000 立方米超大型液氨运输船的单船造价约 1.246 亿美元，11 月 27 日承接的同型船的单船造价达到 1.255 亿美元，再创新高。这也是韩国业界预测液氨运输船有望成为另一个 LNG 船，将引领韩国造船业收益性改善的原因。

液氨运输船的订单前景也很明朗。挪威咨询公司 Rystad Energy 估计，到本世纪 30 年代中期，清洁氨的贸易量将达到 7600 万吨，是 2020 年贸易量的四倍。该公司表示，到 2050 年，氨的年出口量将超过 1.2 亿吨。其中大部分将来自非洲和北美。

韩国业界表示，预计到 2035 年为止，全球液氨运输船的订单总量为 150~200 艘，每年需要 20 艘左右。考虑到过去 10 年间 VLGC 的年均订单量为 26 艘，相关市场将扩大 2 倍。有分析称，韩国船企占据了与液氨运输船类似的 LPG 运输船近 70% 的全球市场份额，因此在液氨运输船订单的争夺战中将处于更加有利的位置。

韩国造船业界一位相关人士表示：“韩国船企在技术方面处于优势，因此可以延续高价接单战略。随着船东订造的液氨运输船订单增加，相信这类订单将集中到韩国船企。”

来源：国际船舶网

【2024 年全球 LPG 船新造船市场预测】

2023 年以来，全球液化石油气 (LPG) 船新造船市场回升势头明显，VLGC 需求火爆，新船价格维持涨势，中国船厂 LPG 船接单继续保持全球首位。2024 年，LPG 船新造船市场又将迎来怎样的局面呢？

1、LPG 海运周转量

从供给方面看，主要出口国未来对于 LPG 的出口量将继续保持增幅稳定状态。从需求方面看，未来 LPG 进口需求或将有所回落。亚洲是 LPG 进口需求增长的主要驱动力，全球前 5 大进口国中国、日本、印度、韩国、印尼全部来自亚洲，这 5 个国家的合计进口量大概为 5050 万吨/年，占到全球 LPG 总进口量的 56%。从中国需求来看，国内丙烯市场发展情况直接决定丙烷脱氢 (PDH) 项目投产进度，进而决定国内市场对丙烷需求。当前国内 PDH 装置裂解利润处于亏损区间，PDH



开工负荷呈现下滑态势,未来国内LPG原料需求受到抑制。

从贸易格局来看,美湾LPG价格相对中东具有优势所在,以中国和印度为主的亚洲买家会更多选择进口美湾LPG,这将推升从大西洋运往亚洲市场的LPG船运输需求,也相应提升LPG船的吨海里需求。根据克拉克森预测,2024年全球LPG海运周转量预计增长2.95%,但增速将下降9.24个百分点。

2、老旧运力拆解带来的LPG船更新需求有限

根据克拉克森统计,2023年1-10月,LPG船拆解量为10艘、11万立方米,虽然已经超过去年全年水平,但不足新世纪以来平均拆解量的三分之一。并且,今年拆解的LPG船平均船龄约36年,明显高于1996-2022年平均拆解船龄(约30年),拆船速度放缓。另外,当前超过平均拆解船龄30年的船队规模约248万立方米,约占船队总规模的5%,但以万方以下的小型LPG船居多,船队拆解动力预期不足。总的来看,预计2024年LPG船拆解规模保持平稳变化不大,对船舶更新需求的带动作用较小。

3、新船价格继续上行或抑制船东下单意愿

根据克拉克森统计,2023年10月,全球LPG船手持订单量为1106.30万立方米,2020-2022年,年平均交付量为242.60万立方米,LPG船手持订单保障系数为4.6年,LPG船造船产能供给紧张。同时,配套设备价格上涨、人工成本提升等因素推动造船成本上涨,为新船价格继续上行提供重要支撑。目前,LPG新船价格指数处于历史最高点,造船产能紧张和造船成本居高不下将继续推动LPG船新船价格增长,但LPG新船价格持续上行可能会抑制船东的下单意愿,进而导致2024年LPG船新造需求降温。

来源:中国船检

【45.5%! 上海至欧洲运价大幅上涨】

据上海航运交易所消息,上周,由于红海地区受到武装袭击的威胁,亚欧等航线运输市场运价大幅上涨,带动综合指数走高。

12月22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1254.99点,较上期上涨14.8%。



欧地航线上, 近期欧洲地区经济出现企稳回暖的迹象, 但红海地区突发的紧张局势干扰了运输市场。

目前, 经营亚欧航线的大部分集装箱班轮运输公司宣布绕道。这将导致航运距离和成本大幅增加, 并且船舶周转效率下降, 在短期内造成亚欧航线面临运力紧张的局面。

上周, 主要航商大幅提高市场报价, 欧地航线即期订舱价格随即上涨。未来一段时间, 地缘局势将成为影响亚欧航线运输市场的关键因素。

12 月 22 日, 上海港出口至欧洲、地中海基本港市场运价(海运及海运附加费)为 1497 美元/TEU 和 2054 美元/TEU, 较上期分别上涨 45.5%、30.9%。

据宁波航运交易所 12 月 22 日发布的报告显示, 目前 85% 的集装箱船班轮公司均已通知暂停红海航线货物的接载。

受此影响, 少数开航班次一舱难求, 市场订舱运价大幅跳涨, 宁波航运交易所发布的红海航线指数也较上周上涨 161.9% 至 3649.5 点。

来源: 船务资讯

【明年油轮市场将稳健增长】

预计 2024 年油轮市场将受益于全球经济复苏和亚洲石油需求增长。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示, 美联储上周将利率稳定在 5.25~5.5%, 并计划在 2024 年底前至少降息 3 次。欧洲央行和英国央行已投票决定再次保持利率不变(分别为 4.5% 和 5.25%), 这意味着加息周期落下帷幕, 如果财政数据有所改善, 2024 年内甚至有可能出现降息。

过去两年不断上升的利率抑制了经济增长前景, 也是 2023 年第四季度全球石油需求增长大幅放缓的主要原因。国际能源机构预计, 需求增长将低于此前预期, 2023 年全球年需求估值为 1.017 亿桶/日。包括美国、圭亚那在内的非欧佩克+国家供应走强将足以满足 2024 年的预期需求增长。国际能源机构预计, 2024 年非欧佩克+国家的供应将增长 120 万桶/日, 而需求预计增长 110 万桶/日。

预计亚洲将成为 2024 年全球石油需求增长的主要驱动力, 航空燃料和汽油等成品油需求将保持强劲。预计 2024 年南亚需求将激增 3.2%, 中国增加 2.9%。印



度或将成为未来 20 年推动需求增长的最重要地区。

在第二十八届联合国气候变化大会上，各国代表同意了气候变化领域的“阿联酋共识”，呼吁世界各国尽快摆脱化石燃料。各国承诺积极参与能源系统摆脱化石燃料的转变，并实现公正、有序和公平的过渡。到 2050 年实现净零排放，将全球升温控制在 1.5 摄氏度以内。此外，各国领导人承诺到 2030 年将全球可再生能源发电能力提高两倍，并将能源效率提高一倍。虽然会议没有明确“淘汰石油”，但到 2050 年，石油的命运难言乐观。不过从中短期来说，石油作为全球第一大化石能源的重要性仍然难以撼动。

来源：中国远洋海运 e 刊

【船舶绕行好望角，市场运力需求再增 170 万 TEU】

据报道，Vespucci Maritime 首席执行官约翰逊 (Lars Jensen) 表示，假使红海航线中断，集装箱航运公司可能需要增加 170 万 TEU 运能，才能确保船舶改道绕行非洲南部好望角。

Lars Jensen 估算，若所有集装箱船改道绕行非洲将占全球运能的 5% 至 6%，考虑到目前运能过剩的情况，此举当然是可行的作法。

Lars Jensen 分析，由于多条集装箱船航线通常从红海过境，包括亚洲至北欧、亚洲至地中海、印度至欧洲与亚洲至美国东海岸等航线，因此集装箱船领域可能需要增加约 140 万 TEU 至 170 万 TEU 运能才能克服这一挑战，而巴拿马运河的干旱，代表亚洲至美国东海岸航线的船舶无法通过运河过境，将导致这些船舶受到更严重的干扰。

Lars Jensen 认为，对集装箱船运费真正产生影响，可能要到一个月以后才会出现。不过 Xeneta 首席分析师桑德 (Peter Sand) 表示，亚洲至地中海航线集装箱船运费已上涨 20%。

Lars Jensen 指出，与 2021 年长赐轮搁浅事件相比，此次航线中断发生在截然不同的背景，目前运费要比当时低得多，红海袭击事件发生在东西方集装箱船贸易的典型淡季。



分析师认为, 集装箱船将通过加快航速以平衡经由好望角的更长航线, 因为到目前为止, 多数船舶都是慢速航行, 最大航速并不超过 16 节。Peter Sand 说明, 改道非洲可能会使一艘大型集装箱船燃料成本增加 100 万美元。

Lloyd' s List Intelligence 资料显示, 近日有 8 艘大型集装箱船目前正在阿拉伯海闲置, 因为其取消从红海过境计划, 这 8 艘船都可能改航向好望角; 目前艘从欧洲驶往亚洲的集装箱船正在红海向南航行, 大部分都在吉达附近海岸闲置。

来源: CNSS 海事服务网

【达飞宣布重返红海, 赫伯罗特或紧随其后】

法国达飞海运公司 (CMA CGM) 周二表示, 正计划逐步增加途经红海的航次。但由于该地区的航运袭击仍在继续, 其计划的时间和范围仍存在很大的不确定性。

在过去一个月里, 伊朗支持的也门胡塞武装组织针对国际航运船只的无人机和导弹袭击激增, 达飞海运是改道好望角的多家公司之一。

达飞轮船周二发布的最新消息显示, 该公司迄今已改变了 13 艘北上船只和 15 艘南下船只的航线, 另有一些船只经由红海中转。该公司称, 这一决定是 “基于对安全形势的深入评估” 以及对海员安全保障的承诺。

“我们目前正在制定计划, 逐步增加通过苏伊士运河的船只数量。” 达飞轮船在其最新消息中说: “我们正在不断监测局势, 并随时准备根据需要迅速重新评估和调整我们的计划。”

该公司补充道: “我们已经制定了先进的安全程序, 以确保船员和船只的安全, 这是我们应对红海地区严峻形势的首要任务。”

而另一边, 德国集装箱航运集团赫伯罗特一位发言人表示, 该集团将于周三决定是否恢复通过红海的航程。

赫伯罗特发言人周二表示: “我们明天将决定如何着手进行。” 该发言人不愿进一步表示意见。



赫伯罗特上周表示，将在年底前调整 25 艘船只的航线，以避免该海域。

来源：航运在线

◆ 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
STAR BOVARIUS	BC	61,602		2015	China	2,525	Greek	
RICHMOND PEARL	BC	53,100		2009	China	1,080	Undisclosed	
AGALI	BC	28,202		2013	Japan	1,330	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
SERENEA	TAK	158,583		2009	S. Korea	4,500	Undisclosed	
CHEMTRANS MOON	TAK	72,365		2004	China	1,700	Undisclosed	en bloc each
CHEMTRANS SEA	TAK	72,365		2004	China	1,700	Undisclosed	
JAG PRABHA	TAK	47,999		2004	Japan	1,500	Undisclosed	

◆ 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
SILK	CV	21,813	7,036	1996	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
XIN HAO JIANG 206	BC		3,328	2009	China	undisclosed	as is Ningde, China



◆ALCO 防损通函

【新版《IMSBC 规则》生效】

提请各位会员注意，自 2023 年 12 月 1 日起，2022 年版《IMSBC 规则》正式生效。

2022 年版规则的变化包括：

- 纳入了动态分离的定义。
- 新增了蛤壳货物明细表。
- 新增了含铅的浸出残留物货物明细表。
- 更改了硝酸铵基化肥货物明细表。
- 更改了过磷酸盐（三重晶体）货物明细表。

【欧盟同意将航运业纳入碳排放交易体系】

欧盟理事会和欧洲议会已同意修正案，从 2024 年 1 月 1 日起将航运业纳入欧盟碳排放交易体系（EU-ETS）。

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
2023-12-29	708.270	785.920	5.021	90.622	904.110	64.870	1245.820	484.840	536.730
2023-12-28	709.740	789.010	5.020	90.861	908.860	65.115	1289.590	486.560	537.900
2023-12-27	710.020	784.520	4.995	90.901	904.360	65.271	1286.020	485.150	538.580
2023-12-26	709.650	783.350	5.002	90.859	903.240	65.063	1294.990	484.020	536.370
2023-12-25	710.100	782.380	4.993	90.847	903.440	65.284	1294.590	482.750	535.540

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	5.46718
2 个月	--	3 个月	5.59177	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.58363	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-12-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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