



全一海运市场周报

2024.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.01 - 01.05)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【地缘局势紧张 市场运价上涨】

新年第一周，地缘风险依旧是当前出口集装箱运输市场面临的主要考验。红海地区的紧张局势并未得到缓解，亚欧航线市场运价继续上涨，综合指数上行。1月5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1896.65点，较上期上涨7.8%。

欧地航线：红海地区紧张局势继续发酵，本周再次发生运输船舶受到武装袭击的事件，部分原本宣布恢复红海地区航行的船公司推迟该决定。目前，亚欧航线面临较大的不确定性，未来需要重点关注地缘局势的后续变化。本周市场运价继续上涨。1月5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2871美元/TEU和3620美元/TEU，较上期分别上涨6.6%、3.7%。

北美航线：根据美国ADP就业报告显示，美国12月ADP就业人数增加16.4万人，好于前值和市场预期，创2023年8月以来新高。该数据表明就业市场依然具有一定的韧性，支撑美国经济保持稳健的表现，这对北美航线运输需求有一定的支撑作用。北美航线运输需求总体稳定，供求关系较好，受其他航线运价上涨的带动，本周即期市场订舱价格延续上涨态势。1月5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2775美元/FEU和3931美元/FEU，分别较上期上涨8.7%、10.5%。

波斯湾航线：运输需求保持平稳，供求关系平衡。该航线市场在红海地区紧张局势的影响下，近期市场运价持续上涨。1月5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2338美元/TEU，较上期上涨14.3%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续处于高位，供需基本面稳固，本周市场运价继续上行。1月5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1084美元/TEU，较上期上涨3.1%。



南美航线：目的地主要国家经济稳定，近期运输需求保持增长，供求关系良好，本周即期订舱价格继续上行。1月5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2901美元/TEU，较上期上涨3.9%。

日本航线：运输需求保持稳定，市场运价小幅下跌。1月5日，中国出口至日本航线运价指数为726.14点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场供强需弱 指数小幅下行】

本周，沿海散货运输市场呈现供强需弱格局，加之气温回暖，船舶可用运力充足下，综合指数小幅下行。1月5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1086.84点，较上期下跌5.8%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着冷空气影响强度及范围减弱，全国大部分地区均出现回暖迹象，沿海电厂日耗呈现震荡走低态势，沿海八省日耗运行于219.2万吨，库存3275.6万吨，存煤可用天数14.9天，除广东电厂负荷持平外，其余各地区电厂负荷均有不同程度下降。煤炭价格方面，假期多数煤矿阶段性停产，供给有所减少，且终端需求释放仍然有限，成交较为冷清，煤炭价格震荡偏弱运行。运价走势方面，月初补库货盘逐步释放，北方港口日均调出量139.7万吨，环比增加10.2万吨，北方各港去库进程加快。但随着下游气温回升以及工业用电小幅回落，市场观望情绪渐浓，而终端在较高库存背景下，补库积极性明显偏弱，加之船舶周转率提升，沿海煤炭运价继续下探。

1月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1092.7点，较上期下跌7.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收734.23点，较上期下跌8.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价30.9元/吨，较上期下跌2.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.6元/吨，较上期下跌3.4元/吨。

金属矿石市场：本周，铁水产量、钢厂日耗延续季节性下滑，环保限产影响下，钢厂停产检修增多，钢企利润进一步收窄，矿石终端需求延续弱势，港口库存、钢厂库存继续保持累库趋势，沿海矿石运价持续下行。1月5日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收777.16点，较上期下跌7.1%。



粮食市场：北方产区玉米售卖压力仍存，叠加进口粮食到港量增加，终端替代品选择较多。本周，玉米价格维持震荡偏弱运行，饲料企业受养殖利润下滑影响，以刚需补库为主，沿海粮食运价回归下探。1月5日，沿海粮食货种运价指数报963.39点，较上期下跌6.3%。

成品油市场：本周，国内成品油价格年内首次上调。原材料陆续到位下，主营及地炼开工率走高，资源供应有所增加。需求方面，柴油虽处于传统淡季，但汽油终端仍稳好运行，加之雾封航影响，沿海成品油运价小幅上行。1月5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1093.46点，较上期下跌1.5%；市场运价指数1052.07点，较上期上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场跌多涨少 租金指数整体下跌】

本周，国际干散货运输市场各船型表现不一。海岬型船市场两大洋持续分化，太平洋市场运价先涨后跌；远程矿航线，巴西铁矿石货盘持续释放，运价大幅上涨。巴拿马和灵便型船市场，煤炭、粮食货盘表现一般，市场较为安静，运价小幅波动。总体来看，各船型租金下跌较多，远东干散货租金指数下行。1月4日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1326.52点，较上周四下跌8.8%。

海岬型船市场：海岬型船分航线运价走势持续分化，太平洋市场先扬后抑，远程矿航线运价单边上行。太平洋市场，上周末太平洋市场货盘尚可，且国内长江口区域因大雾天气影响，部分港口封航，导致船期延误，运价上涨。本周初开始，澳洲矿商FMG火车脱轨事件，铁矿石货盘短暂减少，且前期锁定的运力再次投放市场，市场氛围转弱，可用运力充足，太平洋市场运价持续下跌。1月4日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为20628美元，较上周四下跌18.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.922美元/吨，较上周四下跌8.6%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘较多，1月装期的运力偏紧，即期市场运价大幅上涨。1月4日，巴西图巴朗至青岛航线运价为29.183美元/吨，较上周四上涨14.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场运价小幅下跌。本周，东南亚市场较为安静，观望情绪浓厚，煤炭货盘较少，市场可用运力不断累积，租家持续压价，市场氛围偏弱，船东信心不足，运价承压下跌。1月4日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12894美元，较上周四下跌3.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.264美元/吨，较上周四下跌1.8%。粮食市场较为安静，船货僵持，运价微跌。1月4日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为43.160美元/吨，较上周四下跌0.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场运价稳定。元旦假期之后，东南亚市场观望气氛浓厚，总体货盘不多，市场活跃度不高，租金、运价总体相对平稳。1月4日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9055 美元，较上周四上涨 3.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.069 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月29日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 550.3 万桶至 4.31 亿桶，降幅 1.26%。美国原油出口增加 137.7 万桶/日至 529.2 万桶/日的历史高位水平。美国原油产品四周平均供应量为 2058.6 万桶/日，较去年同期增加 0.55%。美国汽油库存增加 1090 万桶，至 2.37 亿桶，创 30 多年来最高周环比增幅，柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 1010 万桶，至 1.259 亿桶，成品油库存的增加不仅是由于炼厂产能利用率的提升，还因假期后需求相对低迷。尽管燃料需求低迷和库存大幅增加，给油市增压，但是随着中东冲突升温，美国与其盟友过在周三发表联合声明，如果胡塞武装继续对穿越红海的货运船只发动袭击，将会面临后果；由于人员抗议，利比亚最大的油田之一 Sharara 油田部分工厂被迫停产，产量从 26.5 万桶/日降至 23.5 万桶/日。该油田 10 口油井已遭关闭，加剧了全球石油供应的担忧。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 77.89 美元/桶，较 12 月 28 日下跌 0.64%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。1月4日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1099.86 点，较 12 月 28 日下跌 4.1%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场迎来跨年，各大航线 2023 年末基本都在平静中收尾，新年假期后市场启动较慢，中东航线货盘不多，其中中国台湾航线货盘收到较多报价，成交 WS 点位也有所下滑。大西洋航线仍旧保持安静，租家一如既往的私下拿船打压运费。目前整体可用运力比较充足，实际成交运价继续承压。不过，受 2024 年基本费率调整的影响，各航线 WS 点位较 2023 年均有所上调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS57.13，较 12 月 28 日上涨 7.24%，CT1 的 5 日平均为 WS56.43，较上期平均上涨 4.41%，TCE 平均 3.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS58.30，上涨 6.00%，平均为 WS58.07，TCE 平均 3.5 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 11-13 日，成交运价为 WS46.5。中东至印度航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 12 日，成交运价为 WS54.5。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 16-18 日，成交运价为 WS51。中东至印度航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 18 日，成交运价为 WS65 (2024 基准费率)。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 2 月 1-3，成交运价为 WS53。巴西至远



东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 2 月初，成交运价为 WS53。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 2 月 5-6 日，成交运价为 WS55.25 (2024 基准费率)。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】

1 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1156.25 点，环比上涨 0.46%。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+0.79%、+1.24%、+0.75%及-0.11%。

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上涨 1.55%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.17%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.54%；170000DWT 吨级散货船估值环比持平。本期，国际二手散货船市场成交数环比持平，总共成交 4 艘，总运力 19.64 万载重吨，总成交金额 59700 万美元，平均船龄 13.50 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 0.35%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.65%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.44%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 3.71%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 4 艘（环比减少 6 艘），总运力 49.38 万载重吨，总成交金额 179000 万美元，平均船龄 12.50 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 0.93%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.43%。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 4.07%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.89%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.09%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅上涨，总共成交 24 艘（环比增加 18 艘），总运力 25.30 万载重吨，总成交金额 2578.46 万人民币，平均船龄 10.66 年。

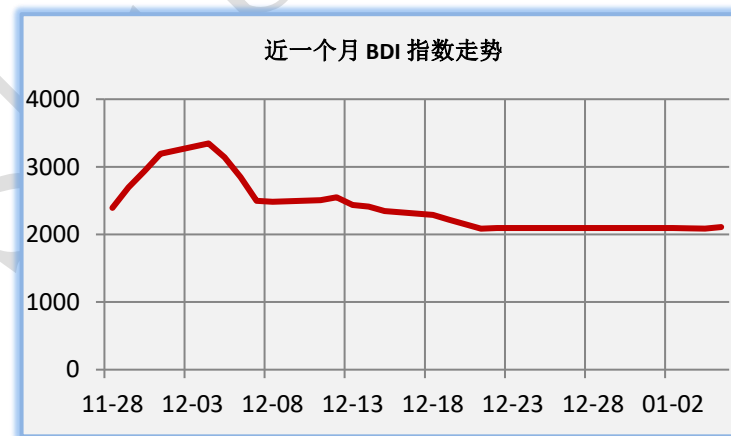
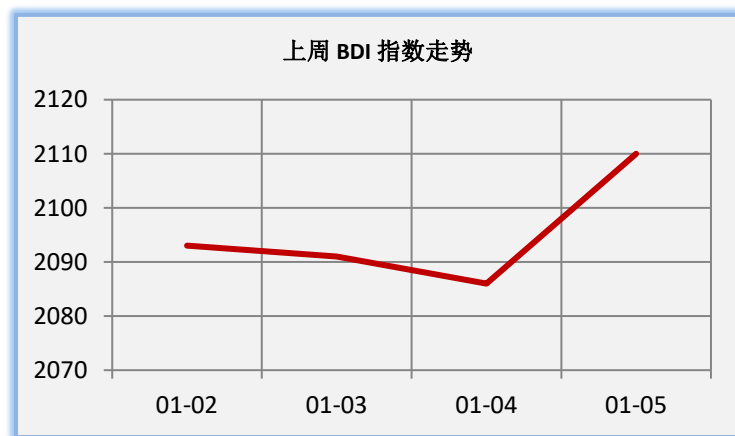
来源：上海航运交易所

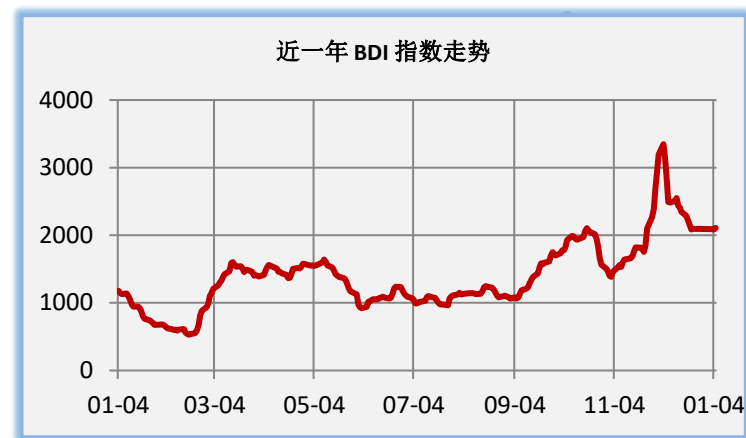
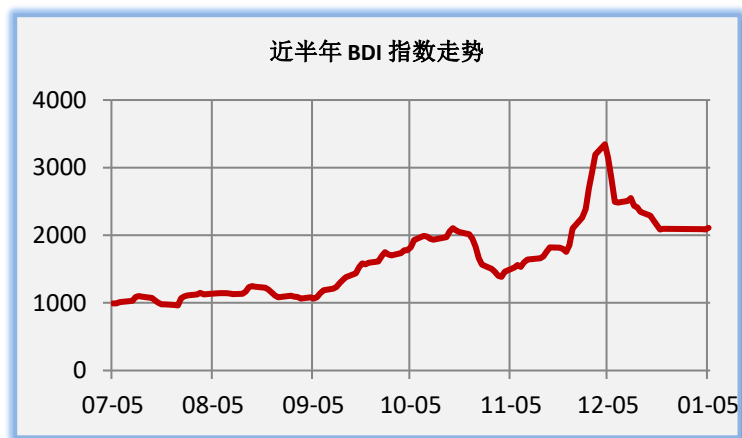


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月2日	1月3日	1月4日	1月5日
BDI	2,093 -1	2,091 -2	2,086 -5	2,110 +24
BCI	3,484 +86	3,569 +85	3,651 +82	3,798 +147
BPI	1,872 -37	1,808 -64	1,727 -81	1,666 -61
BSI	1,308 -61	1,271 -37	1,236 -35	1,212 -24
BHSI	808 -71	745 -63	716 -29	695 -21





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ionic Katana' 2005 82936 dwt dely Kwangyang 7/10 Jan trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,000 - Norvic

'Aepos' 2020 63745 dwt dely Navlakhi prompt trip via Salalah redel Chittagong intention gypsum \$22,000 - Teambulk

'Samiha Ahmet M' 2007 42704 dwt dely Recalada 6/10 Jan trip via Upriver Redel NC South America intention Venezuela intention Grains \$22,000
- Kanakia Denizcilik AS

'Allegra' 2011 35188 dwt dely Safi prompt trip redel EC South America \$7,000 - WBC



(2) 期租租船摘录

'Kirribilli' 2011 82206 dwt dely Longkou 10/15 Jan 5/7 months redel worldwide \$15,200 - Louis Dreyfus - <recent>

4. [航运&船舶市场动态](#)

【13521 艘！全球散货船船队运力突破 10 亿载重吨大关】

作为全球船队中最为庞大的组成部分，散货船船队运力正式突破 10 亿载重吨大关。

克拉克森在其最近发布的报告中称，截至 12 月初散货船在运营船队总运力已经超过了 10 亿载重吨，共计 13521 艘 100039 万载重吨。今年以来散货船船队运力增长了 2.8%，略高于近 10 年的平均增长率 2.7%，但仍远低于 2000 年代末和 2010 年代初交付潮期间的超常增长率（最高年增长率大于 17%），当时的船队运力在短短 8 年内翻了一番。

克拉克森指出，最新的 1 亿载重吨散货船运力是在 3.5 年内完成增加的，与之前完成 1 亿载重吨散货船运力增加所用时间相差无几，但比 2010 年 7 月至 2011 年 10 月间“最快”增加 1 亿载重吨运力所需的 16 个月时间要慢得多。

与此同时，散货船队是迄今为止全球船队中最大的船队，按载重吨计算占船队总运力的 45%，虽然近年来散货船船队的增长速度适中，且低于液化气船等增长较快的船队，但自 2020 年初以来，散货船队仍占全球船队总增长量的 45%。

报告称，在现有的散货船船队中，好望角型船运力占比最高，达到 39%，自 2000 年 1 月以来增长了 3.15 亿载重吨，提高了五倍，增速最为迅猛，另一方面，中小型散货船船队运力近年来也有显著的增长，巴拿马型船在过去 5 年中年平均增长率约 4.2%，高于好望角型船的 3.3% 和灵便型船的 2.7%。

受此影响，散货船大型化趋势有所放缓。过去 4 年来散货船平均规格总体上仅增长了 1% 达到约 74000 载重吨，而在 2000 年至 2020 年间平均规格年均增长 2%。不过，设计尺寸的扩大仍然是一种趋势，例如近年来 Kamsarmax 型和 Ultramax 型船的交付量分别在巴拿马型和灵便型散货船领域中占主导地位。



与此同时，由于近几年散货船的交付量和拆解量都较少，散货船船队正在老化。截至 12 月初，散货船的平均船龄自 2011 年以来首次超过 12 年，从 2016 年年中的平均船龄 8.5 年的低点持续上升。因此，船队更新的需求正在增长，但手持订单量仅相当于船队运力的 8%，这表明船队更新需要时间。此外，36% 的船队运力已经配备了“环保”发动机，但迄今为止散货船在替代燃料方面的进展有限，按载重吨计算现有船队中仅有不到 1% 为双燃料船，而手持订单中这一比例也仅为 7% 左右。

展望明年市场，2024 年市场交船量减少以及拆船潜在增加将有助于进一步减少船队供给增量，理论上 2024 年散货船市场收益存在改善的可能性，但预计仍难以回到 2021 年高收益水平。

来源：国际船舶网

【巴拿马运河限行，船东和租船人该何去何从？】

由于创纪录的降雨量不足，巴拿马运河管理当局大幅减少了通过该运河的船舶数量。目的是为了节约用水，以及希望通过此举避免减少通过船舶的最大允许过境外吃水。将每日通过船舶数量从约 34-36 艘减少至 22 艘，这一措施将会一直持续至 2024 年 2 月 1 日，届时将进一步将每日船舶通过量减少至 18 艘。

运河当局还表示，没有预约的船只可能会面临“无限期延误”。

巴拿马运河管理当局最近修改了其过境竞拍系统，引入了“快速通行证”。已等待至少 10 天的船舶即可获得该系统使用权，并在竞拍中支付一次性费用，此措施将与每天最后一个可用的过境时段相关联。据报道，这一时段过境的售价曾高达七位数。在 11 月初，据称，一家运营商为一艘新巴拿马型船舶支付了近 400 万美元的过境费用，而普通巴拿马型船舶的平均过境价格为 100 万至 150 万美元之间。

船东和租船人该何去何从？

根据标准的期租合同，承租人有义务在等待期内支付租金和燃料费用，或为绕航南美洲较长的航程支付租金和燃油费，以避免延误。承租人可自行决定是否在竞拍过程中出价，但如果他们参与竞拍，费用将由他们自己承担。租船人可能必须在做出相关决定时考虑到，在租船合同即将结束时，对其航次指令的合法性产生争议的可能性。



根据标准的程租合约或者提单约定, 船东/二船东无权追回额外的运费、滞期费或其他等待时间的费用。是否参加竞拍将由船东/二船东决定, 但如果他们决定参加竞拍, 则费用将由他们自己承担(除非承租人或者货物利益相关方同意自费投标)。

为避免在巴拿马运河滞留, 船东/二船东是否有义务进行更长航线的绕航, 或者有义务竞标通航机会, 也是存在争议的。这可能取决于实际情况以及合同约定。然而, 从逻辑上讲, 只有数量有限的参与者能竞拍成功, 因此大部分的船东/二船东是否有义务竞拍通航席位值得商榷。

根据英国法律实践, 通航巴拿马运河的问题不太可能阻碍期租/程租合约或者相关提单生效(参见案例:Eugenia[1964]2KB 226, 最后判决认为苏伊士运河的关闭并不会阻碍从热那亚到印度的期租航次的执行), 但如果货物易腐或者租船合同要求船舶通航巴拿马运河, 则这种情况可能会引起争议。

为了保障自己的权益, 船东/二船东或期租承租人应尽可能提前预订通航席位和/或尝试协商约定特殊合同条款。原则上, 可以商定一项分摊或转移延误成本(或额外过境费)的条款; 例如, 期租承租人可以尝试协商约定条款, 规定如果发生延误, 船舶将停租(或减少租金)。在航次租船情况下, 船东/二船东可以尝试协商约定条款, 规定航次租船人按滞期费率支付等待时间(类似于土耳其海峡条款)或较长航程的额外运费(根据 BIMCO 的《1968 年运河和水道停运条款》)。

来源: 中远保险经纪

【中国独揽全球 65.9%新船订单】

2023 年前 11 个月, 中国造船完工量同比增长 12.3%, 达到 3809 万载重吨, 占据全球市场 50%以上的份额。新船订单量也表现突出, 同比增长高达 63.8%, 占据全球 65.9%的份额。

业内人士预计, 2024 年中国造船业仍将延续这样的势头, 特别是在出口领域, 这主要是受替代燃料船舶需求不断增长的推动。例如, 中国船舶集团(CSSC)旗下的上海外高桥造船(SWS)全年交付了 23 艘商船和海工产品, 超额完成了年度交付目标。

随着中国造船集群影响力的扩大, 以及对智能船舶技术的探索, 中国已成为造船业的一支强大力量。

另一方面, 韩国造船企业在实现年度目标方面似乎面临挑战。韩国造船业的两大巨头三星重工(SHI)和韩华海洋(Hanwha Ocean)预计将无法实现各自 95 亿美



元和 69.8 亿美元的年度目标。

据韩国媒体 Business Korea 报道,三星重工和韩华海洋各自已完成目标 69%和 43%,分别为 66 亿美元和 30 亿美元。它们正在努力敲定卡塔尔能源公司第 2 批 LNG 运输船项目的谈判,可能在年底前无法接到更多订单。

在该项目的第一阶段,韩国和中国船厂共获得了 60 艘 LNG 运输船订单。HD Hyundai 最近接获的订单使已确认将交付给卡塔尔能源公司及其附属公司的 LNG 运输船总数达到 77 艘。

与此同时,HD 韩国造船海洋已成为环保燃料船市场的领跑者,12 月初的数据显示,在全球 38 艘超大型 LPG 和氨运输船订单中,HD 韩国造船海洋获得了 23 艘,占据了 61%的市场份额。该公司已获得 155 艘新船订单,其中包括一座海洋设施,已超额完成其 157.4 亿美元的年度订单目标,达到既定目标的 138.7%。

来源: 中国船检

【五部门: 到 2025 年 LNG、甲醇等绿色动力船舶国际市场份额超过 50%】

12 月 28 日消息,工信部等五部门联合印发《船舶制造业绿色发展行动纲要(2024—2030 年)》。

其中提到,到 2025 年,船舶制造业绿色发展体系初步构建。绿色船舶产品供应能力进一步提升,船用替代燃料和新能源技术应用与国际同步,液化天然气 (LNG)、甲醇等绿色动力船舶国际市场份额超过 50%;骨干企业减污降碳工作取得明显成效,绿色制造水平有效提升,万元产值综合能耗较 2020 年下降 13.5%;绿色低碳标准体系进一步完善,碳足迹管理体系和绿色供应链管理体系初步建立。到 2030 年,船舶制造业绿色发展体系基本建成。绿色船舶产品形成完整谱系供应能力,绿色船舶技术具备国际先进水平,绿色船舶国际市场份额保持世界领先;骨干企业能源利用效率达到国际先进水平,形成一批具有国际先进水平的绿色示范企业,全面建成绿色供应链管理体系。

其中提到,加快形成绿色船舶谱系化供给能力。实施绿色智能船舶标准化引领工程,优化提升大型远洋船舶 LNG 动力船型,加快甲醇、氨动力船型研发,探索开发燃料电池等新型动力船型,形成系列化绿色船型品牌产品。推动沿海内河船舶电气化改造工程试点,积极稳妥推动具备条件的客船、货船、工程船、渔船等 LNG、电池动力船型研发和示范应用,推动甲醇、氢等动力船型研发和试点,按照不同场景需求打造标准化、系列化船型。加快液氨、液氢、液态二氧化碳等



新型运输船研发,加强海上浮式风电、浮式光伏、海上综合能源岛等海洋新能源装备研发应用。充分利用先进适用节能减排技术,实施传统动力船舶技术改造,有效提升现有运营船舶绿色水平。

来源: CNSS 海事服务网

【剧透! 今年新造船市场好戏在中国、看点在两个赛道】

为航运、海工、海事基础设施和相关行业提供独立市场预测和商业咨询服务的 Maritime Strategies International (MSI) 在一份报告中指出,在船东对于双燃料船舶更新需求推动下,集装箱船、汽车运输船和气体运输船订单在 2022 年和 2023 年激增,其数量大大超过之前预期的运力替换所需的增量需求。“2021 年由于集装箱运输市场的提振让造船市场出现奇迹后,我们预计收缩将出现在 2022 年和 2023 年。而全球船东在这两年对集装箱船、液化天然气 (LNG) 运输船和汽车运输船进行了巨额投资,订单总计约 1.37 亿总吨。” MSI 董事 Stuart Nicoll 说,造船企业由此享受了两年好时光。

来到 2024 年,新造船订单会出现什么样的变化?

在 Stuart Nicoll 看来,由于当前运费较低,市场对新造集装箱船的需求会大幅减少,当前汽车运输船订单约占全球该类船队运力的 30% 以上,需求动力逐渐失去,“明年,集装箱船、汽车运输船和气体运输船这 3 类订单总量将从 2021 至 2023 年的年均 4700 万总吨降至 1600 万吨。但随着这些船舶需求放缓,活跃的订单可能出现在油船和散货船领域,只是订单不会有大幅增加而已。” 克拉克森董事总经理 Stephen Gordon 也持相同观点,他预测,2024 年可能会有更多的油船订单,“因为这类船舶订单比例是最小。” 此外,Stephen Gordon 认为邮轮订单会出现增长。“疫情时,邮轮业经历了一段非常艰难的时期,2023 年的邮轮乘客数量已经恢复到疫情之前水平。我们估计 2024 年将有 3500 万人次进行邮轮旅行。因此从造船业的角度来看,未来几年邮轮新造船活动会有所增加。”

来到 2024 年,新造船价格又会出现什么样的变化?

过去两年,集装箱船、汽车运输船和 LNG 运输船订单出现一波狂潮,加上有限的船坞可用空间和造船企业面临的包括劳动力成本在内的通胀压力,新造船价格自 2019 年以来上涨约 40%。不过这与 2008 年的市场峰值相比仍然较低。当时一艘卡尔萨姆型散货船新造价格约 5000 万美元,一艘超大型油船 (VLCC) 订单价格约 1.6 亿美元,目前,两者只分别为 3500 万美元和 1.28 亿美元。“由于预计 2024 年和 2025 年的新接订单将低于交付量,新造船价格下降仍是我们的基本观点。” Stuart Nicoll 说,2024 年的年平均新造船价格可能略低于 2023。但也这意味着一个更长的峰值。而且需要提及的是,2023 年 5 月,部分亚洲货币汇率



已经接近甚至低于 1998 年亚洲金融危机最低点, 预计 2024 年和 2025 年主要亚洲货币也将维持极低水平, 这将提振以当地货币计算的船厂收入。

来到 2024 年, 新造船交付则会出现什么样的变化?

Stephen Gordon 称, 中国主导世界造船市场, 2023 年, 中国船厂造船完工量约 3500 万总吨, 首次占到全球总量的 50% 以上。与此同时, 中国船厂在集装箱船、散货船、油船和汽车运输船新造船订单方面处于全球领先地位, 截至 2023 年 12 月初, 中国船厂手持订单约为 1.02 亿总吨。韩国船厂手持订单位居全球第二, 但有一半新船订单为 LNG 运输船。日本船厂手持订单排在中国和韩国之后, 散货船订单为其主力。据 MSI 预测, 油船和散货船将分别占 2024 年新造船订单的 32% 和 25%, 中国似乎有可能继续获得大部分订单 (以总吨计)。

Stuart Nicoll 认为: “2024 年和 2025 年, 船厂能够完成预期交付。中国有望在 2024 年实现 3500 万总吨的完工量, 而过去三年的平均完工量为 2530 万吨。韩国计划交付 2300 万总吨, 在此前平均水平则为 1600 万总吨, 日本也可实现 1080 万总吨的船舶交付。船厂的复工加产可能有助于订单按时交付。”

来源: 中国船检

【马士基不敢复航，上海-欧洲运价大涨 150%】

尽管美国发起红海护航运动, 但红海危机依然持续, 原本准备在红海不停航的马士基, 就本周二, 又宣布公司将继续暂停所有通过红海和亚丁湾的航运, 具体恢复时间另行通知。

两天前, 马士基 “杭州号” 在红海航行时两次遭到袭击, 马士基随后宣布, 暂停船舶穿越红海 48 小时。

而另一家航运巨头赫伯罗特决定避开苏伊士运河和红海, MSK、HPL 相继宣布暂停所有红海航行。

随着红海通航危机的持续, 亚洲-地中海航线运费应声上涨, 中国上海-美欧主要港口的运价普遍上涨。

一个 20 英尺标准集装箱从上海运往美国纽约和欧洲各地所需的海运价格。自 2023 年 10 月到 2024 年 1 月 1 日, 价格出现了大幅上涨, 到纽约的集装箱甚至飙



升到了大约 4857 美元。

从涨价幅度来看,自 2023 年 10 月以来涨幅在 75%到 147%,2023 年 12 月以来的涨幅在 38%到 56%。

由于市场预期运费还将持续上涨,隔夜两大航运公司,马士基和赫伯罗特的股价均出现了上涨。

美国“红海护航”失效?

据悉,到目前为止,红海危机已经影响到了价值 2250 亿美元的贸易。货运代理公司 Kuehne+Nagel 表示,大概有 330 艘船只受到影响,总运力估计为 450 万个集装箱。

全球贸易数据提供商 Kpler 称,本周选择避开红海绕道非洲的船只数量从上周的 55 艘跃升至 124 艘,而一个月前仅为 18 艘。

红海是亚洲至欧洲航线的重要通道,每年约 30%集运航线由亚洲-红海-苏伊士运河进入欧洲(根据 Clarksons 数据),全球物流供应链再次面临扰动,欧洲运价大幅跳涨。

Kpler 船舶追踪总监 Jean-Charles Gordon 表示:

“我们对通过曼德海峡的船只流量进行分析表明,无论是北行还是南行的船只,都呈现出持续下降的趋势。”

预计受该事件影响,1 月欧线/地中海航线运价环比将进一步上涨;油运/干散市场处于季节性淡季,短期运价影响有限。

这一系列的数据不禁让人们对美国发起的红海护航行动的效果打个问号。

来源: CNSS 综合整编



【拆船量创 2007 年以来新低】

根据 Lloyd' s List Intelligence 的数据, 由于油轮拆船量大幅下降, 2023 年拆船量按总吨计算比上一年下降 6%。数据显示, 2023 年共有 360 艘, 共计 690 万 GT 船舶进入拆船厂, 为 2007 年以来的最低水平, 2022 年的数据为 730 万 GT。

尽管如此, 从数量上看, 拆船量从 2022 年的 320 艘增加到 2023 年的 360 艘。

根据数据, 油轮拆船数量大幅减少。2023 年, 按 GT 计算的油轮拆船下降了 81%, 至 64.7 万 GT, 仅有 38 艘油轮报废拆船, 而 2022 年为 115 艘。

散货船拆解激增部分抵消了油轮拆解量的下降, 与 2022 年相比, 散货船拆解量增加了一倍以上。

集装箱船拆解量也走高, 2023 年有 68 艘集装箱船被出售用于拆船, 而 2022 年仅为 11 艘。

报废船舶现金买家 GMS 表示: “一方面, 我们看到 2023 年完成的交易比 2022 年多, 而 2022 年是过去十年中最疲软的年份。另一方面, 尽管与全球新造船订单量相比, 今年用于拆船的船舶数量大幅增加 (特别是在集装箱领域), 但该行业仍未达到平衡全球船队所需的永久退出数量”。

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	470-475	650-655	765-770		
Tokyo Bay					
Shanghai	495-500	665-670	825-830	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	490-495	615-620	760-765	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	495	636	820	+ oil fence charge of USD 101	



Singapore	480-485	610-615	780-785	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	415-420	600-605	880-885		
Rotterdam	450-455	560-565	750-755		
Malta	505-510	605-610	830-835		
Gibraltar	505-510	615-620	830-835		

截止日期: 2024-01-04

◆ [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
MSC SOPHIE	CV	43,600	13,616	1993	S. Korea	undisclosed	strict KHC recycling
ICE RIVER	OTHER/REF	14,519	6,984	1985	S. Korea	573.00	delivered with 250 mt of aluminium

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
AL DHAFIRA	OTHER/PAS	5,040	6,040	1987	Germany	387.41	as is Oman
JOHN CAINE	TAK	18,056	4,759	1993	Japan	465.00	as is Singapore

◆ [ALCO 防损通函](#)

【吉布提对排放污染黑烟尾气的船舶处以罚款】

据报告，吉布提港务局对船舶排放污染尾气处以的罚款有所增加。

罚款的法律依据为《港口条例》（Port Regulation）第 35 条的规定，“在操纵船舶过程中，或者更宽泛地说，当船舶在港时不得排放过多尾气”。违反此规定将被处以 180 万吉布提法郎的罚款。这大约相当于 1.01 万美元，尽管实际上通常会处以 1 万美元的罚款。



【BIMCO 发布了四项排放交易计划配额新条款】

自 2024 年 1 月 1 日起，航运业被纳入欧盟排放交易体系（EU ETS），实际意义以及对合同的影响将成为焦点。为了满足寻找合同解决方案的需求，BIMCO 发布了三项适用于航次租船合同的排放交易计划条款和一项适用于船舶管理合同的条款。

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	澳元	新西兰元	新加坡元	瑞士法郎
2024-01-05	710.290	779.070	4.923	90.939	902.830	477.560	444.120	535.140	837.310
2024-01-04	709.970	777.620	4.979	90.946	902.160	479.590	445.360	535.690	838.550
2024-01-03	710.020	778.020	5.008	90.864	897.940	481.740	445.610	536.210	837.120
2024-01-02	707.700	782.180	5.027	90.564	902.260	482.770	447.840	537.000	841.940
2023-12-29	708.270	785.920	5.021	90.622	904.110	484.840	449.910	537.720	841.840

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	5.45372
2 个月	--	3 个月	5.59087	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.62110	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-01-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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