



全一海运市场周报

2024.01 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.01.08 - 01.12 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【地缘形势依旧复杂 欧美航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场依旧面对复杂的地缘局势。受欧美航线运价上涨带动，综合指数继续上行，但部分航线市场运价已经出现回落走势。据海关总署最新发布的数据显示，以美元计价，中国 2023 年 12 月出口同比增长 2.3%，年末的出口表现进一步巩固了外贸的回暖势头，有望在 2024 年继续支撑中国出口集运市场保持稳步向好的局面。1 月 12 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 2206.03 点，较上期上涨 16.3%。

欧地航线：本周红海地区的局势变化错综复杂，未来该地区的局势变化依然面临极大的不确定性。本周欧地航线舱位延续紧张的状态，船舶平均舱位利用率接近 100%，市场运价继续上涨。1 月 12 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 3103 美元/TEU 和 4037 美元/TEU，较上期分别上涨 8.1%、11.5%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国 12 月非农就业人口增加 21.6 万人，高于前值和市场预期，良好的就业数据对当地居民消费起到一定的支撑作用，利好北美航线运输需求保持向好。由于巴拿马运河水位偏低的影响，运河通航的效率低于往年，加剧了北美航线运力紧张的局面，推动本周市场运价大幅上涨。1 月 12 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 3974 美元/FEU 和 5813 美元/FEU，分别较上期大幅上涨 43.2%、47.9%。

波斯湾航线：运输需求总体稳定，供求关系保持平衡。红海地区紧张局势对该航线运输市场影响趋于平稳，即期市场订舱价格小幅回落。1 月 12 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 2224 美元/TEU，较上期下跌 4.9%。

澳新航线：当地对各类物资的需求延续平稳向好走势，供求关系良好，本周市场运价继续走高。1 月 12 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 1211 美元/TEU，较上期上涨 11.7%。



南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，本周即期订舱价格小幅下跌。1月12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2874美元/TEU，较上期下跌0.9%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅上涨。1月12日，中国出口至日本航线运价指数为793.77点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场观望情绪浓厚 综合指数小幅下行】

本周，沿海散货运输市场观望情绪浓厚，拉运采购节奏有所放缓，船多货少格局未变，综合指数小幅下行。1月12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1052.92点，较上期下跌3.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着冷空气影响转弱，我国大部分地区回暖迹象明显，电厂日耗呈震荡走低态势，沿海地区电厂负荷率稳中有降，沿海八省日耗运行于227.6万吨，库存3204.9万吨，存煤可用天数14.1天。煤炭价格方面，电厂日耗走低，煤炭整体需求未见好转，市场观望情绪浓厚，终端以消耗库存为主，采购放缓，煤炭价格震荡下行。北方港口进出作业量均出现不同程度下降，环渤海各港合计日均调进114.7万吨，环比减少1.8万吨，日均调出134.5万吨，环比减少5.2万吨。调出好于调进下，各港库存继续向下消耗。运价走势方面，周内各地气温较往年同期偏高，电煤采购拉运需求偏弱，多数电厂以消耗库存为主，叠加目前进口煤价格仍优势明显，终端市场观望缓采情况增多，运输市场呈船多货少局面，沿海煤炭运价持续下跌。

1月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1040.64点，较上期下跌4.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收631.84点，较上期下跌13.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价25.7元/吨，较上期下跌5.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.5元/吨，较上期下跌5.1元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为35.2元/吨，较上期下跌5.0元/吨。

金属矿石市场：临近春节，部分钢厂检修计划增多，高炉开工率下降，铁水产量减少，铁矿需求下滑，矿石价格持续走弱，建材需求进入淡季，库存累库速度较快，市场需求延续弱势，沿海矿石运价小幅下行。1月12日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收734.55点，较上期下跌5.5%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价27.4元/吨，较上期下跌2.1元/吨。



粮食市场：国内产地玉米售粮进度相对缓慢，基层玉米较为充足，玉米价格仍然承压。饲料企业下游产品走货不畅，叠加进口谷物等替代品充足的前提下，饲料企业采购意愿放缓，沿海粮食运价弱势运行。1月12日，沿海粮食货种运价指数报917.54点，较上期下跌4.8%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价52.3元/吨，较上期下跌2.0元/吨。

成品油市场：本周，国际油价走势较为震荡，国内主营炼厂开工相对平稳，整体资源供应较为充裕。需求方面，随着户外基建等终端用油单位陆续停工放假，柴油需求表现相对疲弱，但汽油终端刚需犹存，表现相对坚挺，沿海成品油运价平稳运行。1月12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1097.11点，较上期上涨0.3%；市场运价指数1059.38点，较上期上涨0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场表现低迷 租金指数明显下跌】

本周，国际干散货运输市场各船型运价全线下跌。海岬型船市场两大洋运输需求整体偏弱，加之运力快速释放，船多货少，运价大幅下跌。巴拿马和灵便型船市场，煤炭、粮食货盘表现一般，即期运力累积，日租金承压下行。总体来看，各船型市场均表现低迷，远东干散货租金指数明显下跌。1月11日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1065.47点，较上周四下跌19.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场两大洋运价均下跌。太平洋市场，澳洲铁矿石、煤炭货盘较少，运输需求偏弱，且运力快速释放导致大量空船竞争寻租，推动运价持续下跌。1月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13622美元，较上周四下跌34.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.092美元/吨，较上周四下跌18.4%。远程矿航线，巴西铁矿石发货量迎来季节性下降，货盘减少，且由于上周远程矿航线运价大涨，大量运力空放大西洋，过剩加剧，运价大幅回落。1月11日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.089美元/吨，较上周四下跌20.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马船市场日租金持续走跌。本周，太平洋市场依旧安静，印尼和外围市场煤炭货盘偏少，过剩运力逐步积累，日租金不断下跌。1月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11113美元，较上周四下跌13.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.668美元/吨，较上周四下跌7.2%。粮食航线，北太平洋、南美粮食市场出货节奏缓慢，空放运力较多，运价承压下跌。1月11日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.850美元/吨，较上周四下跌7.7%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金下行。印尼煤炭货盘活跃度不足，即期运力较多，船货僵持，市场走软，日租金承压。1月11日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8405 美元，较上周四下跌 7.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.831 美元/吨，较上周四下跌 2.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至1月5日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 133.8 万桶至 4.324 亿桶，预期减少 70 万桶。美国汽油库存增加 800 万桶，至 2.4498 亿桶，预期增加 250 万桶；柴油和取暖油在内的馏分油库存增加 650 万桶，至 1.3238 亿桶，创下自 2021 年 9 月以来的最高水平，预期增加 240 万桶。亚洲国家、欧盟和美国制造业指数均出现收缩，原油和成品油出口疲软，可能在 2024 年初继续拖累全球石油需求。美英开始对也门境内与胡塞武装有关的目标实施打击，这是自去年年底胡塞武装开始针对红海的国际航运发动袭击以来，美英首次对这个伊朗支持的组织发动打击。中东地缘紧张局势升级持续支持油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 79.22 美元/桶，较 1 月 4 日上涨 1.71%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后稳。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。1 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1347.16 点，较 1 月 4 日上涨 22.5%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场大西洋航线活跃度提升，在苏伊士和阿芙拉船型的溢价作用下，多个一月末装期的西非货盘在市场寻船，尽管 VLCC 的可用运力依旧相对充足，但是船东情绪高涨，部分装期靠前的货盘只能被动接受当前的运价水平，成交的 WS 点位水涨船高。中东航线租家通过私下拿船和老旧船成交控制涨幅，随着市场情绪面逐步回归理性，船东开始不挤兑租家，毕竟当前收益特别是长航线对船东来说还是比较有吸引力。目前，大西洋航线仍然活跃，苏伊士和阿芙拉船型还在走强，或将持续支撑 VLCC。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS68.58，较 1 月 4 日上涨 20.05%，CT1 的 5 日平均为 WS64.40，较上期平均上涨 14.12%，TCE 平均 3.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS73.25，上涨 25.64%，平均为 WS67.80，TCE 平均 4.6 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 1 月 23-25 日，成交运价为 WS69。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 12-13 日，成交运价为 WS67.75。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 13-14 日，成交运价为 WS68.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 1 月 30 日，成交运价为 WS75。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 5-10 日，成交运价为 WS72.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 10-15 日，成交包干运费为 785 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 10-15 日，成交包干运费为 1025 万美元。



(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10日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1159.04点，环比上涨0.24%。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+0.15%、+0.54%、+0.89%及-0.34%。

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1.05%；57000DWT吨级散货船估值环比上涨0.40%；75000DWT吨级散货船估值环比下跌1.98%；170000DWT吨级散货船估值环比上涨3.11%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交13艘（环比增加9艘），总运力96.47万载重吨，总成交金额196800万美元，平均船龄12.46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0.02%；74000DWT吨级油轮估值环比上涨0.18%；105000DWT吨级油轮估值环比下跌0.11%；158000DWT吨级油轮估值环比持平；300000DWT吨级油轮估值环比上涨0.75%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交7艘（环比增加3艘），总运力95.69万载重吨，总成交金额193500万美元，平均船龄14.71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0.95%；5000DWT吨级散货船估值环比上月上涨0.78%。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0.29%；1000DWT吨级散货船估值环比下跌0.45%；2000DWT吨级散货船估值环比下跌4.36%；3000DWT吨级散货船估值环比上涨5.27%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅下跌，总共成交12艘（环比增减少12艘），总运力3.07万载重吨，总成交金额3765.91万人民币，平均船龄7.83年。

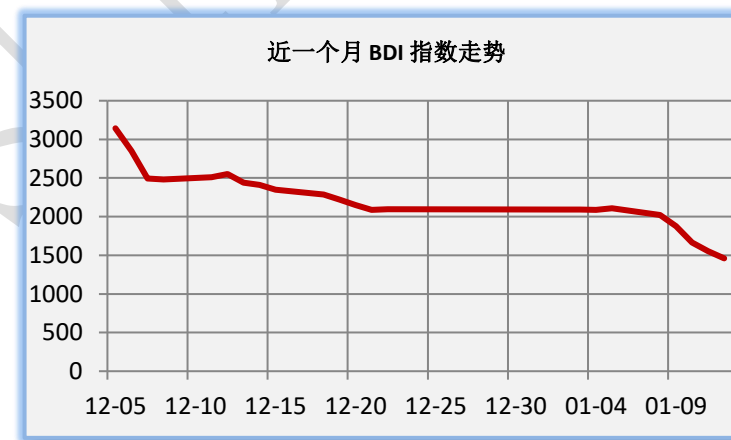
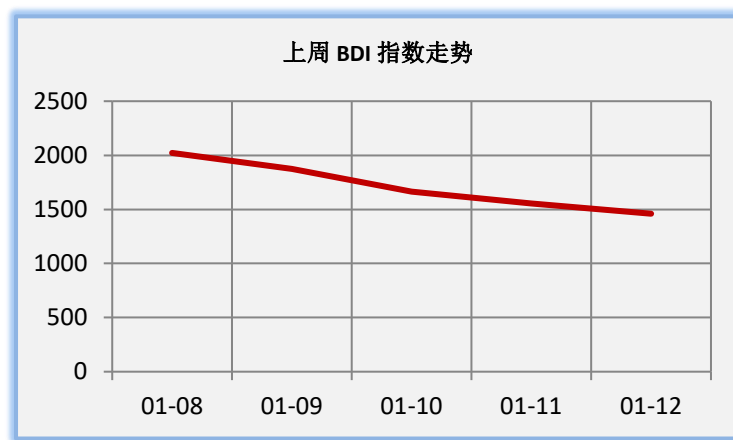
来源：上海航运交易所



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8日		1月9日		1月10日		1月11日		1月12日	
BDI	2,022	-88	1,875	-147	1,664	-211	1,554	-110	1,460	-94
BCI	3,599	-199	3,249	-350	2,696	-553	2,424	-272	2,172	-252
BPI	1,605	-61	1,534	-71	1,464	-70	1,421	-43	1,410	-11
BSI	1,194	-18	1,162	-32	1,135	-27	1,108	-27	1,088	-20
BHSI	680	-15	661	-19	644	-17	625	-19	616	-9





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	05/01/24	29/12/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,500	25,500	2000	7.8%
	三年	20,500	19,500	1000	5.1%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-01-09



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'ASL Venus' 2011 82153 dwt dely aps EC South America 3/10 Feb trip redel Singapore-Japan \$16,250 + \$625,000 bb - Bunge

'Alpha Legacy' 2018 82047 dwt dely Dongjiakou 14/16 Jan trip via Port Kembla redel China \$12,000 - IMC

'Princess Margo' 2015 63342 dwt dely Lanshan prompt trip Indonesia intention metcoke \$8,000 - cnr - <recent>

'Bulk Geneva' 2019 63340 dwt dely Norfolk 21/25 Jan trip redel East Mediterranean intention coal \$24,000 - Centurion

'Eleoussa' 2008 56678 dwt dely Norway prompt trip via ST. Petersburg trip Italy & Constanza redel Black Sea \$26,500 - cnr

'Jin Bi' 2012 56361 dwt dely Shinoukville prompt trip via Indonesia redel SE Asia \$11,000 - cnr - <recent>

'Aetos' 2015 38395 dwt dely Singapore prompt trip via W Australia redel China intention alumina \$8,400 - Cargill

'Liberty Bay' 2012 36892 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel ARAG intention grains \$8,500 - Norvic

'Arietta' 2012 35118 dwt dely Port Harcourt prompt trip via Onne redel Cotonou intention fertilizer \$13,000 - cnr

'Nestor I' 2011 32312 dwt dely Argentina prompt trip redel Brazil \$13,500 - Weco



4. [航运&船舶市场动态](#)

【新一轮“缺箱”来了？亚洲港口减少 78 万 TEU】

“亚洲的暂时缺箱问题将对供应链产生重大影响。”

红海危机对供应链的影响正逐步扩大，最新消息是，亚洲可能要面临缺箱了。

就目前情况来看，红海危机在短时间内难以得到妥善解决，船舶绕行可能将成为一段时间内的常态。

根据行业分析机构 Sea-Intelligence 的推测，由于绕行好望角，预计航运业减少了 145 万~170 万 TEU 的有效运力，占全球总运力的 5.1%~6%。

这带来的直接影响是船期延长、船舶延误以及空箱流转受限。特别是中国农历新年前的出货高峰即将到来，亚洲市场对空箱需求增多。

据悉，部分班轮公司已要求在接下来的航次中，尽可能多地将集装箱从欧洲和美国调回亚洲。

分析机构 Vespucci Maritime 表示，近段时间，每周大约有 390000TEU 的集装箱，从欧洲和美国东海岸以满载和空载的形式运回远东地区。这意味着在中国农历新年之前，抵达亚洲港口的箱量将比以往减少 780000TEU。

而对于可能出现的缺箱，Vespucci Maritime 认为，亚洲的暂时缺箱问题将对供应链产生重大影响。

对于这一市场变化，有货代表示：“如果出现空箱短缺，没有什么好办法，箱子就是先到先得。”

据了解，已有班轮公司向造箱厂下单，而造箱厂的订单已经排到了 2024 年 3 月。

来源：中国航务周刊



【海岬型船跨大西洋航线日租金出现历史性暴跌！】

受制于春节前夕需求季节性放缓,近期干散货运价走势疲态尽显。随着“失业”吨位增加,昨日大西洋海岬型船日租金出现历史性暴跌。

1月10日,波罗的海干散货运价指数(BDI)下跌211点或11.3%,至1,664点;波罗的海海岬型船运价指数(BCI)下跌553点或17%,至2,696点,创下12月7日以来的最大单日跌幅;波罗的海巴拿马型船运价指数(BPI)下跌70点或4.6%,至1,464点;波罗的海超灵便型船运价指数(BSI)下跌27点,至1,135点,连续20个交易日下跌。

周三,海岬型航线(5TC)日平均租金价格同样大幅下跌,日跌4,579美元,至22,362美元。

细分航线上,跌幅最大的为跨大西洋C8往返航线,平均租金价格下跌10643美元/天,至31857美元/天。干散货ETF交易平台Breakwave Advisors称,昨日下午下跌25%创下了跨大西洋C8往返航线有史以来第二大单日跌幅,原因是大西洋市场萎靡不振。

经纪人表示,北大西洋的吨位正在不断增加,与此形成鲜明对比的是,货源似乎在不断减少,这进一步加大了市场的下行压力。

其他航线,巴西-中国(图巴郎-青岛)C3航线海岬型船运费下跌1.278美元/吨,至23.972美元/吨;巴西至中国C14往返航线平均租金价格下跌2725美元/天,至20160美元/天;跨太平洋C10往返航线平均租金价格下跌1673美元/天,至13732美元/天;西澳至青岛C5航线运费下跌0.215美元/吨,至8.350美元/吨。

业内人士表示,因春节前夕干散货市场需求出现季节性放缓,且远程矿航线空放运力较多、澳洲煤炭货盘缩减明显,导致BDI跌至近2个月以来新低。

波罗的海交易所分析师表示,从巴西或西非到远东的现货运价继续承压,“由于船东不得不降低报价,此前出价与报价之间的巨大差距现在正在逐渐缩小。”

BIMCO航运市场分析师Filipe Gouveia同样称,2月10日春节临近,运价通常会走弱,因为全球38%的干散货运往中国,价格预计将在二月底回升。

对于近期频繁占据头条的红海危机,Filipe Gouveia强调,只有4%的干散货通过红海,因此,该地区的局势变化对干散货运费的影响不像其他航运板块那么大。



与此同时,太平洋市场似乎正从本周低迷的开局中好转。波罗的海交易所分析师说:“周三,两家铁矿石矿商重新进入西澳大利亚市场,增加了新的煤炭提货询盘。这似乎有效缓解了本周迄今为止观察到的快速下跌。”

对于散货市场参与者而言,昨日的暴跌似乎是季节性因素显现的信号,不过目前市场现货价格仍高于去年同期水平。

Newcastlemax 型散货船船东 2020 Bulkera 在社交媒体上表示:“这是通常的季节性波动。巴西货运量是看跌的部分。”但该公司声称,中国库存呈现出乐观景象。

Breakwave Advisors 在最新双周报中表示:“随着北半球冬季天气的来临,中国钢铁需求大幅下降,近期达到了多年来的最低点。铁矿石库存水平紧张,价格保持坚挺,预计需求将有所恢复。市场注意力再次转向中国政策,这涉及到房地产和更广泛的消费经济。春节将至,接下来所有目光都将很快转向 3 月份的中国会议,以及有关未来整体经济增长目标的信号。”

长期来看,Breakwave Advisors 认为,过去几年,地缘政治不确定性增加。此类事件将继续影响全球贸易,并对有效船舶供应产生重大影响。叠加中国经济活动可能出现的反弹,大宗商品需求增加以及船队增长放缓,干散货航运业应该会经历更高的波动。

来源:海运圈聚焦

【新年第一艘报废船!地中海航运送拆一艘集装箱船】

日前,2024 年首艘送往拆船厂的集装箱船已经出现,来自于全球最大集装箱船公司地中海航运(MSC)。

船舶经纪商 Star Asia Shipbroking 最新报告显示,新年伊始,MSC 已将旗下 3500TEU 集装箱船“MSC Sophie”轮以 565 美元/LDT 的价格出售给了印度阿朗一家拆船厂,进行严格的绿色回收,总价约为 769.3 万美元。

船视宝为海运圈聚焦提供的数据显示,这艘建于 1993 年的集装箱船近一年在中国至东南亚航线运营,多次挂靠上海、新加坡、林查班、雅加达、巴生港等。



MSC 今年首次送拆船舶比去年来的更早一些。根据海运圈聚焦追踪，该公司 2023 年首次报废集装箱船发生于 2 月，当时正值集装箱班轮航运公司和吨位供应商削减船队，以应对运费下降和全球经济前景的不确定。MSC 将用于地中海内部服务的集装箱船“MSC Floriana”轮（1986 年建造、载箱量 1911TEU 以 456 万美元的价格出售拆解。

整个 2023 年，MSC 报废的集装箱船达到 16 艘，总运力为 57,747TEU。按最新 Alphaliner 全球集装箱班轮公司运力排名，该公司一年报废运力超越了排名第 31 位的 Sinotrans（47,413TEU）。

Star Asia Shipbroking 报告显示，除“MSC Sophie”轮外，上一周还有两艘船被送往拆船厂。客滚船“Al Dhafira”轮和杂货船“At Middle Bridge”分别以 387 美元/LDT、504 美元/LDT 的价格被出售拆解。

有现金买家表示，印度次大陆当前出价太低，不足以刺激船东进行拆解，因为各航运板块的运费仍然相对强劲。

根据 Lloyd's List Intelligence 的数据，2023 年共有 360 艘，共计 690 万总吨船舶进入拆船厂，按总吨计算同比下降 6%。油轮拆船量大幅下降，散货船拆解量增加了一倍以上，集装箱船拆解量同样走高，2023 年共 68 艘集装箱船被报废，而 2022 年仅为 11 艘。

Star Asia Shipbroking 表示，今年的预测似乎对拆船业来说是乐观的。受到 EEXI 和欧盟排放交易计划的影响。一些船东可能会决定将船舶报废，而不是支付巨额罚款。船舶供应高峰可能会出现在第三季度末，届时全年评估将接近尾声。在航运业，事件的发展往往会受到经济 and 地缘政治溢出效应的影响，这些效应会影响船舶的整体供需。

“进入 2024 年后，一个值得关注的问题是，拆船价格是否会出现调整，以适应当前的实际情况，还是按照熟悉的趋势，投机性定价将再次发挥威力，导致价格上涨。BIMCO 估计，未来十年将有超过 15,000 艘船舶被拆解，是前十年的两倍，这对等待拆解船舶的回收商来说可能是个好消息。” Star Asia Shipbroking 总结道。

来源：海运圈聚焦



【船公司纷纷避行红海，集装箱运价再度攀升】

因形势仍不稳定，马士基暂时取消红海航线。

更长时间的绕行航线导致运力减少，可用货舱位减少，从而支撑运价。航运公司收取的附加费也增加了货主的成本。

上海出口集装箱运价指数（SCFI）显示，集装箱即期运价的涨势有所回落。此前一周（即 2023 年最后一周）的涨幅高达 40%。

该指数上周五上涨了 7.8%，达到 1896.65，目前比 12 月初攀升了近 90%，自那之后曼德海峡的袭击事件开始升级。

在 12 月初，亚洲至欧洲航线的运价还不到 1000 美元/标箱，现在已达到 2871 美元/标箱，而亚洲至地中海航线的运价也从 1260 美元/标箱上涨至 3620 美元/标箱。

Drewry 世界集装箱指数显示，一个 40 英尺集装箱（feu）的运价上涨了 61%，达到 2570 美元，较 2023 年同期增长了 25%。

Drewry 指出：“上海至鹿特丹的运价激增了 115%，即 1910 美元，达到 3577 美元/feu。”“上海至热那亚的运价上涨了 114%，即 2222 美元，达到 4178 美元/feu。”

运价上涨不仅仅出现在船只绕行非洲的主要亚欧航线上。

SCFI 还显示，不经过红海的贸易线路也有涨幅，包括横跨太平洋东行的运价上涨了 8.7%，达到 2775 美元/feu。

船运公司的航线绕行导致耗费了更多运力，航程延长了 10 天，带来了运价的上涨。迄今已有总运力约 450 万个标箱的 300 多艘船舶从苏伊士运河路线转向其他航线。



尽管上周涨幅有所放缓，但在可预见的未来，预计运价仍将保持较高水平。

Linerlytica 的分析师表示：“在接下来的六周内，由于运力仍将保持紧张，预计运价将在 1 月和 2 月保持较高水平。”

Linerlytica 称，目前 12% 的全球集装箱船运能力被转往好望角航线，而在最近胡塞武装袭击迫使马士基再次停航红海后，这一数字还将继续上升。

“绕航将影响亚洲出发的可用运力，从今年的第四周开始，亚洲-欧洲和美国东海岸的运力在某几周可能会有多达 30% 的降幅。”

Linerlytica 表示，预计在接下来几周里，运价会有进一步的涨幅，例如，达飞（CMA CGM）宣布从 1 月 15 日起每 feu 的 FAK 运费（全货种均一运费）为 3200 美元。

Linerlytica 表示：“由于从欧洲返航的船只延迟抵达，空航的增加将导致运力进一步收紧，尤其是从第四周开始。”

马士基上周五确认，在安全形势稳定之前，船只将不再穿越红海。

该公司在一份声明中表示：“（红海）形势在不断发展，仍然非常不稳定。现有的所有信息都证实，安全风险仍然处于极高水平。”

“因此，我们决定所有原计划穿越红海/亚丁湾的马士基船舶在可预见的未来将南下绕行好望角。”

该公司提出警告，持续的航线中断可能会对供应链造成挑战。

马士基表示：“尽管我们仍然希望，在不久的将来找到一个可持续的解决方案，并且为此在全力以赴，但我们确实鼓励客户做好准备，应对该地区复杂情况持续存在，以及全球航运网络可能出现的重大中断。”

如《劳氏日报》早前报道，马士基已经对预订绕行航程的货主征收了一系列附加费。



此外，对货主的影响可能会持续到红海航线恢复之后。

供应链管理咨询公司 Inverto 的负责人 Patrick Lepperhoff 表示：“即使红海完全恢复正常通行，航运公司的困难也将持续数月。”

“2021 年（苏伊士）运河阻塞了六天，打乱了地中海和北海港口的精确计划，影响长达数月。这进一步加剧了集装箱短缺问题，运价仍然保持在较高水平。”

“航运公司已经开始推出额外附加费。客户已经感受到了红海停航的影响。”

与此同时，Jefferies 证券分析师 Omar Nokta 指出，对于船公司而言，这种中断有助于使供需失衡状况回归正常。

他说：“代表供应和需求平衡的船队装载率估计已从较弱的 77% 跃升至更强劲的 88%。”

“这种突然的转变导致了近期船舶供应紧张，运价飙升至远高于船公司盈亏平衡线以上的水平。”

我们预计近期即期运价将得到有力支撑，但预计随着船舶调整以及增加更多的可用船舶，供应紧张局面将减轻。然而，鉴于整体的航线中断情况，我们认为运价可能会高于之前的预期。”

来源：劳氏日报

【1 个月飙升超 170%！集运运价快“熄火”了吗？】

受红海危机影响，全球航运巨头 MSC（地中海航运公司）、马士基等纷纷改道绕行，全球货轮航线延长运力下降，集装箱运价涨势再起。

一个 40 英尺集装箱在主要跨洋贸易航线上的加权平均运费，已经刷新一年多新高。其中，从亚洲到北欧的 40 英尺集装箱运输货物的即期运费，较上个月中旬红海危机发酵前上涨了 173%。



分析人士认为，当前航运市场供大于求格局未改变，航运供给的恢复有望在较短时间内让市场回归基本面的定价方式。

部分航线集装箱现货运价飙升

“亚洲、欧洲和美国之间的集装箱运输即期运价已经大涨。”近期有航运人士表示。

根据 Drewry 世界集装箱指数，截至 1 月 4 日当周，一个 40 英尺集装箱在主要跨洋贸易航线上的加权平均运费从 1661 美元上涨 61%至 2670 美元。这是自 2022 年 11 月以来的最高水平。

全球货运数字化平台 Freightos 于 1 月 3 日晚间表示，从亚洲到北欧的 40 英尺集装箱运输货物的即期运费已突破 4000 美元，比 2023 年 12 月中旬红海危机发酵前上涨了 173%。从亚洲到地中海的 40 英尺集装箱运价攀升至 5175 美元。

北美港口运价也在攀升。相关数据显示，红海危机出现以来，从亚洲到北美东海岸的运费以及美国西海岸运价分别上涨了约 55%、63%。市场人士表示，到达美国东海岸的货物约三成要途经苏伊士运河。

不过，亚洲至北欧和地中海的运价尽管出现飙升，但仍远低于 2021 年创纪录的高点。

基本面供大于求格局未改

期货盘面上，本周以来，集运欧线期货冲高回落，盘面各合约持仓减少。这是否为航运市场“熄火”迹象？

中银期货分析师章星昊表示，受近期红海局势愈演愈烈影响，突发消息扰动盘面，导致期货价格跟随现货价格大幅波动。“从近期现舱报价看，1 月下旬实际报价已明显下调。另从成本环节测算，考虑到保费以及其他潜在成本，绕航后预计增加的成本约 80-100 美元/TEU，部分市场报价已明显高于实际所承担的额外成本，现货价格存在虚高风险。”



从近期货运需求来看，根据市场人士介绍，中国工厂一般在春节前两周放假，因此年前最后一个出运高峰在 1 月的第二、三周。但从近期接受的订舱看，目前亚欧航线货量较往年处于较低水平，出运高峰并未发生。“市场虽存在爆仓情况，但那是由于短期船期延误、运力不足导致的，目前仍有一定调控空间。伴随各大船东逐步接受绕航计划，基本上缺乏支撑运价继续上涨的动力。”章星昊认为。

“从需求端看，欧洲经济仍然在不断反复筑底中，需求未见显著提升，支持运价上涨动力仍然不足。红海事件正影响长协谈判，大部分货主对较高海运费的长协价签署意愿不强，维持正常年份的长协价仍是货主的主流想法。”招商期货研究员王智杰表示，本次红海事件，航运供给的恢复将会在较短时间内让市场回归基本面的定价方式，现货市场运价短期上涨无法一直影响长期供大于求的基本面。

来源：中国证券报

【德路里发布 2024 年 LPG 航运市场展望】

VLGC 市场火爆，2023 年日租金平均为每日 49,500 美元，11 月达到 78,000 美元的高峰。美国 LPG 出口创下历史新高，中东出口持续强劲。

美国与亚洲间的 LPG 贸易激增，增加了吨海里需求。

巴拿马运河限制、新船交付延迟和造船厂的紧俏产能等因素抵消了对 2023 年运力过剩的担忧。

2024 展望

从需求方面来看，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，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。由于美湾 LPG 价格优势，亚洲买家会更多选择进口美湾 LPG，提升 LPG 船的吨海里需求。

由于红海局势的不断波动，原油价格出现了大幅上涨，运费也相应上升。此前通过苏伊士运河运输的 VLGC，为了规避潜在的风险，无论是绕行好望角或是重新选择巴拿马运河，都会增加吨海里需求，船期可能因此会延长。



船舶供应方面，在 2023 年至 2028 年期间，LPG 船队预计以 4.6% 的复合年增长率扩大。新船订单数相对于船队总量占比 21%，其中大部分由 VLGC 覆盖。新船价格维持涨势，中国船厂 LPG 船订单继续保持全球首位。受巴拿马运河限制和 EEXI 法规的影响，船舶可用运力将受到限制。同时船队拆解动力预期不足。

高产能的 VLGC 交付开始显现连锁反应，MGC（中型液化气船）与老旧的 VLGC 不得不在亚洲-印度航线上展开竞争。新造船的交付量将受到亚洲-美国贸易、巴拿马运河拥堵以及 EEXI/CII 对有效船舶供应等因素共同影响。

来源：德路里

【2024 年油轮市场基本面强劲】

截至目前，红海危机依然没有缓和的迹象，全球原油轮航线及原油流动被重塑的可能性非常大。船舶经纪人 Gibson 在其最新周报中指出，去年底，红海地区针对远洋船只的袭击事件显著增加，几家知名航运公司宣布绕航。

与此同时，针对俄罗斯的新一轮制裁可能会导致一些船东放弃俄罗斯贸易，增加主流市场的可用运力。而原油轮市场另一个下行风险是欧佩克+新一轮减产。

好消息是，预计 2024 年全球石油需求将增长 110 万桶/日，美国和欧洲等发达经济体的消费量预计下降 27 万桶/日，但发展中国家的需求预计增加 132 万桶/日。中国消费量预计增长 72 万桶/日。总体而言，预计 2024 年非经合组织亚洲国家的炼油量将增加 50 万桶/日，表明该地区原油进口将增长。

这些原油将从哪里来？2023 年，美国原油产量增速超出预期，今年有望进一步增长。国际能源机构的最新报告显示，美国今年产量可能增加 59 万桶/日，叠加该国需求下降，原油出口很可能继续增长。此外，在巴西和圭亚那的推动下，拉丁美洲原油产量或增加 52 万桶/日。委内瑞拉出口也有将在 2024 年初适度增长。

由于中东出口受限，美洲原油出口增加将大量运往亚洲，进而支撑 VLCC 需求。苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮需求可能会受到俄罗斯减产的影响。今年晚些时候，如果加拿大跨山管道扩建项目的启动日期不再推迟，将会显著增加阿芙拉型油轮的需求。



随着中东地区的新建炼油厂全面投产，预计今年成品油轮贸易也将增长，中东地区产量将同比增加 60 万桶/日。尽管欧洲制造业表现不佳，但从 ARA（阿姆斯特丹—鹿特丹—安特卫普地区）的库存变化中可以看出，该地区天然气库存面临下行压力，预计一季度欧洲炼油厂将进行大规模维护，导致产量进一步下降，进而增加进口。此外，巴拿马运河的限制措施在二季度之前不太可能松动，导致 MR 型船供应吃紧。

从运力供应看，2024 年油轮交付量非常有限。EEXI 和 CII 等环境法规也将限制部分船队运力，一些老旧船或将退出主流航线，俄罗斯航线是否会吸收这些运力还有待观察。总而言之，今年油轮市场的基本面强劲，但地缘政治和经济走势将如何影响市场仍有待观察。

来源：中国远洋海运 e 刊

【涨幅 110%！美东运价或将突破 7500 美元】

近期红海形势持续恶化给全球航运业带来了不小冲击船司们不断调整航线以应对形势变化。

此前欧洲航线的船舶还在绕行中船跟货柜都没有回到亚洲预计 1 月 15 日起从亚洲要出货到欧洲的货主每 40 尺柜至少要付 6000 美元。

据了解船公司将在美国航线上转移大型船只以支持欧洲航线的运输能力需求。在此背景下运费上涨情况或将扩散到北美航线。

有从业者表示抵达美国东岸的货物中多达 30%需要经过苏伊士运河物流业主管认为部分货物将改运至美国西岸。

根据上海航运交易所的最新数据本期 SCFI 报 1896.65 点环比增长 7.8%。上海至美东航线涨幅达 10.45%至美西航线涨幅为 8.7%。

随着春节前的出货旺季到来 1 月 15 日起亚洲到北美运价将上涨据业内人士预计亚洲到美西每 40 尺柜 5200 美元、涨幅 103%；美东每 40 尺柜 7500 美元、涨幅 110%。

根据 Freightos 的消息除了货柜运费上涨还要 500 美元至 2700 美元的附加费可能会使全包的价格更高。



对于中国至美国的跨太平洋航线红海局势持续或将使船公司放弃苏伊士运河重回巴拿马航路。

在巴拿马运河集装箱船舶虽然有优先通过权但仍存在等候和轻微延误。此外货代和货主们还需要关注美东航线的舱位情况。

来源：搜航网

◆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	485-490	625-630	775-780		
Tokyo Bay					
Shanghai	470-475	630-635	825-830	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	465-470	615-620	755-760	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	505	624	845	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	450-455	580-585	755-760	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	410-415	590-595	915-920		
Rotterdam	445-450	545-550	745-750		
Malta	505-510	585-590	835-840		
Gibraltar	505-510	605-610	835-840		

截止日期： 2024-01-11

◆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	05/01/24	29/12/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,750	6,700	50	0.7%	
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	05/01/24	29/12/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,800	12,700	100	0.8%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,500	8,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,300	7,200	100	1.4%	
MR	52,000	4,800	4,750	50	1.1%	

截止日期: 2024-01-09

(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	Bulker	325,000	COSCO Yangzhou, China	2026-2027	COSCO Shipping - Chinese	13,000	methanol dual fuel, scrubber, TC to Vale
4	Bulker	210,000	Qindao Beihai, China	2026-2027	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	ammonia dual fuel
3	Tanker	114,200	COSCO Yangzhou, China	2026-2027	Hainan CSET - Chinese	8,180	methanol dual-fuel
2	Tanker	65,000	COSCO Yangzhou, China	2026-2027	Hainan CSET - Chinese	6,500	methanol-ready
1	Tanker	50,000	COSCO Dalian, China	2026	COSCO Shipping - Chinese	5,000	methanol-ready
4	Tanker	6,000	CMJL Yangzhou, China	2025-2026	James Fisher - UK	2,800	LNG dual-fuel, 2 were options exercised
2	Bulker	325,000	COSCO Yangzhou, China	2026-2027	COSCO - Chinese	13,000	Methanol dual fuel, Scrubber, T/C attached
10	Container	16,000 teu	Hanwha Ocean, S. Korea	2026-2027	Evergreen - Taiwanese, PRC	3,850	
6	Container	16,000 teu	Samsung HI, S. Korea	2026-2027	Evergreen - Taiwanese, PRC	3,850	methanol dual-fuel
2	VLAC	88,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	-	PascoGas - Turkish	12,100	
2	VLGC	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027	Solvang - Norwegian	11,580	conventional fuel, carbon capture technology

◆ 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
CAPT TASOS	BC	181,500		2023	Japan	7,050	Norden	



HIGHLAND PARK	BC	174,093	2006	China	1,500	Chinese	BWTS fitted
FLAG TRIAS	BC	93,482	2007	Japan	1,450	Undisclosed	
GH HARMONY	BC	93,315	2010	China	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
THE EVOLUTION	BC	88,270	2010	Japan	1,740	Undisclosed	BWTS fitted
SFAKIA WAVE	BC	87,340	2011	China	1,600	Chinese	BWTS fitted
NIAN NU JIAO	BC	83,601	2010	Japan	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
MAGIC VENUS	BC	83,416	2010	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
ARTEMIS	BC	81,963	2013	China	1,950	Chinese	BWTS fitted
SUPER LUNA	BC	81,517	2016	China	2,280	Greek	BWTS fitted
TOMINI BRAVERY	BC	81,027	2015	China	2,450	Greek	BWTS fitted
XING HE HAI	BC	61,473	2016	China	5,250	Chinese	en bloc, BWTS fitted
XING HAO HAI	BC	61,452	2016	China			
SW PROSPEROUS	BC	57,480	2012	S. Korea	1,650	UAE	BWTS fitted
ELGIZNUR CEBI	BC	57,305	2009	S. Korea	1,320	Undisclosed	BWTS fitted
IKAN PARANG	BC	56,618	2011	China	1,190	Far East	BWTS fitted
ADVANCE	BC	55,638	2007	Japan	1,380	Undisclosed	
DESERT RHAPSODY	BC	53,820	2007	China	920	Indonesian	
SEA AQUARIUS	BC	53,468	2006	Japan	1,010	Undisclosed	BWTS fitted
BARONESS	BC	34,264	2011	China	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
SEASTAR TRADITION	BC	30,465	2009	China	900	Undisclosed	BWTS fitted
VANTAGE SWORD	BC	28,310	2009	Japan	900	Vietnamese	

油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
BELLA CIAO	TAK	156,586		2020	China	8,600	Pertamina - Indonesian BWTS fitted
ALPINE AQUALINA	TAK	105,304		2011	S. Korea	4,450	Undisclosed BWTS fitted
ALPINE PEMBROKE	TAK	74,602		2010	S. Korea	6,500	Advantage Tankers en bloc*, BWTS fitted
ALPINE PIONEER	TAK	74,552		2011	S. Korea		
SOCHRINA	TAK	46,606		2008	S. Korea	2,400	Besiktas - Turkish BWTS fitted
APATYTH	TAK	24,086		2004	Croatia	1,000	Undisclosed Ice 1B
OWL 2	TAK	13,020		2008	China	930	Turkish
VENUS GLORY	TAK/GAS	54,474		2008	S. Korea	6,600	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
GENERAL ROMULO	CV	5,250	2,553	1997	China	undisclosed	
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
ONYX 1	CV	24,235	10,643	2004	China	536.00	old sale
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
SUNNY CONAKRY	BC	176,347	21,392	2002	Japan	undisclosed	as is Singapore
NEPTUNE I	BC	70,347	9,986	1994		465.00	as is Hong Kong, old sale
LEADER M	GC	4,240	1,593	1977	Denmark	undisclosed	Turkish
PETROBRAS XXXIII	OTHER/FPSO	279,749	63,785	1978	Brazil	undisclosed	green recycling, as is Brazil

◆ [ALCO 防损通函](#)

【2024 年土耳其对污染罚款的最新修订】

根据《土耳其环境法典》(Turkish Environmental Code)第 20 条，土耳其修订后的污染罚款已于 2024 年 1 月 1 日生效。如果发生海洋污染事件，土耳其环境保护局（EPA）或当地港口港务长可能会对船舶处以罚款。相比于 2023 年，罚款费率在 2024 年增加了 58.5%。

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
2024-01-12	710.500	781.420	4.911	90.894	909.170	476.850	444.600	535.060	836.020
2024-01-11	710.870	781.390	4.893	90.937	907.570	477.700	444.390	534.730	837.370
2024-01-10	710.550	778.090	4.933	90.897	904.880	476.180	444.710	534.670	835.380
2024-01-09	710.100	778.760	4.938	90.934	906.430	478.110	445.060	535.300	838.700
2024-01-08	710.060	778.280	4.915	90.914	904.500	478.000	444.950	534.890	836.010

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	5.44764
2 个月	--	3 个月	5.57560	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.58391	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-01-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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