



全一海运市场周报

2024.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述 (2024.01.15 - 01.19)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运价走势分化综合指数小幅上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场不同航线运价走势出现分化，综合指数小幅上涨。据国家统计局最新发布的数据显示，2023 年全年国内生产总值同比增长 5.2%，增速比 2022 年加快 2.2 个百分点，显示出 2023 年国民经济回升向好，高质量发展扎实推进。随着稳增长措施进一步落实，2024 年我国经济有望继续呈现稳中向好势头，这对中国出口集装箱运输市场将起到长期的支撑作用。1 月 19 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 2239.61 点，较上期上涨 1.5%。

欧地航线：据欧洲经济研究中心(ZEW)公布的数据显示，德国 1 月 ZEW 经济景气指数升至 15.2，已经连续六个月回升，显示出欧洲地区经济逐步回暖。目前，亚欧航线仍然面临地缘局势的考验，主要船公司选择继续绕道航行，市场正逐步适应目前的局面。本周，欧地航线市场运价走势总体平稳，欧洲航线出现小幅回落，地中海航线运价稳定。1 月 19 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 3030 美元/TEU 和 4067 美元/TEU，较上期分别下跌 2.4%、上涨 0.7%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国 12 月份零售销售额环比增长 0.6%，超出市场预期，创三个月最大增幅，显示出美国经济仍然保持增长势头，对运输需求保持增长起到支撑作用。由于气候对巴拿马运河水位的影响，北美航线通航的效率低于往年，供需基本面较为紧张，市场运价继续上涨。1 月 19 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 4320 美元/FEU 和 6262 美元/FEU，分别较上期上涨 8.7%、7.7%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系有所转弱。此外，红海地区紧张局势对该航线运输市场的影响逐渐消退，即期市场订舱价格继续回落。1 月 19 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 1982 美元/TEU，较上期下跌 10.9%。

澳新航线，当地对各类物资的需求继续保持高位，供需基本面稳固，本周市场运价延续上行走势。1 月 19 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 1258 美元/TEU, 较上期上涨 3.9%。

南美航线: 运输需求增长乏力, 供求平衡情况不理想, 本周市场运价继续走低。1 月 19 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 2714 美元/TEU, 较上期下跌 5.6%。

日本航线, 运输需求保持稳定, 市场运价小幅上涨。1 月 19 日, 中国出口至日本航线运价指数为 810.69 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求释放有限综合指数下行】

节前市场商谈冷清, 新增需求释放有限, 运输市场船多货少局面依旧, 综合指数小幅下行。1 月 19 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 1010.64 点, 较上期下跌 4.0%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 冷空气对我国影响相对有限, 沿海电厂日耗延续震荡走势, 库存小幅下降, 沿海地区电厂负荷率以稳为主, 沿海八省日耗运行于 226.2 万吨, 库存 3128.1 万吨, 存煤可用天数 13.8 天。煤炭价格方面, 临近春节假期, 产地煤矿生产节奏放缓, 供应有所收紧。但受终端需求影响, 市场观望情绪浓厚, 煤矿销售情况一般, 煤炭价格维持弱稳运行。环渤海各港合计日均调进量 118.4 万吨, 日均调出量 130.8 万吨, 港口延续去库存状态。运价走势方面, 受天气以及即将到来的春节假期影响, 下游电厂需求不振, 加之长协煤和进口煤稳定补充下, 新增需求释放有限, 市场采购拉运积极性不佳。运输市场船多货少, 商谈较为冷清, 船东信心不足, 货主压价较低, 沿海煤炭运输价格下行, 逼近停船线。不过, 随着即将到来的寒潮预期, 叠加外贸市场转暖, 内外贸兼营船开始外流, 沿海煤炭运输市场跌势趋缓。

1 月 19 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 984.11 点, 较上期下跌 5.4%。中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 报收 576.80 点, 较上期下跌 8.7%, 其中, 秦皇岛-张家港 (4-5 万 dwt) 航线运价 22.9 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 27.1 元/吨, 较上期下跌 2.4 元/吨; 秦皇岛-广州 (5-6 万 dwt) 航线运价为 32.4 元/吨, 较上期下跌 2.8 元/吨。



金属矿石市场：本周，部分地区钢企受重污染天气影响开启环保限产，生产节奏有所放缓。且钢企亏损情况仍然严峻，淡季影响下铁矿石需求仍较为疲弱，港口库存和钢厂库存持续累积，沿海矿石运价持续下行。1月19日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收697.21点，较上期下跌5.1%。

粮食市场：本周，粮源供应仍然宽松，下游用粮主体集中建库心态谨慎，玉米价格持续走跌。下游养殖需求仍旧疲软，叠加进口粮源充足选择替代较多，饲料企业按需补库，市场购销相对清淡，沿海粮食运价继续下行。1月19日，沿海粮食货种运价指数报收862.97点，较上期下跌5.9%。

成品油市场：本周，国内炼厂开工率表现坚挺，成品油资源供应充足。需求方面，随户外基建企业陆续节前停工放假，柴油整体需求偏弱；汽油市场部分中下游提前入市备货，但终端采购多以刚需为主，沿海成品油运价企稳运行。1月19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1106.26点，较上期上涨0.8%；市场运价指数1077.67点，较上期上涨1.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场需求依旧低迷租金指数持续下跌】

本周，国际干散货运输市场整体需求低迷，铁矿石、煤炭运输需求均无起色，三大船型市场运力过剩明显，运价、日租金纷纷下跌。远东干散货租金指数自2023年12月中旬以来持续下跌，跌幅超50%。1月18日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为957.38点，较上周四下跌10.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价走跌，远程矿航线跌幅较大。太平洋市场，澳大利亚矿商寻租需求收缩，铁矿石货盘量无明显变化。虽然东澳煤炭货盘相对活跃，但运力供给仍旧过剩，市场预期较为悲观，运价低位徘徊。1月18日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11370美元，较上周四下跌16.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.884美元/吨，较上周四下跌2.6%。远程矿航线，巴西铁矿石运输需求有限，前期空放运力堆积，船东信心不足，不断下调报价，运价持续下跌。1月18日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.769美元/吨，较上周四下跌14.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场行情惨淡，日租金持续下跌。太平洋市场，印尼煤炭货盘偏少，船多货少局面延续，市场延续弱势，租家持续压价，日租金低位下探。1月18日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10088美元，较上周四下跌9.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.068美元/吨，较上周四下跌7.8%。粮食航线，南美市场即期粮食货盘稳健，但巴拿马运河压港逐步缓解，远东空放运力持续补充，市场压力加大，运价小幅



波动。1月18日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.720美元/吨，较上周四下跌0.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金阴跌。东南亚市场较为冷清，印尼煤炭货盘释放缓慢，即期运力偏多，市场维持弱势，日租金小幅下跌。1月18日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为8143美元，较上周四下跌3.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为9.650美元/吨，较上周四下跌1.8%。

(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1月12日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少249.2万桶至4.3亿桶，降幅0.58%，美国上周原油进口742.0万桶/日，较前一周增加117.9万桶/日，出口增加170.7万桶/日至502.9万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为1998.7万桶/日，较去年同期增加1.26%。美国严寒天气导致北达科他州巴肯石油供应中断，冰冻条件也对德克萨斯州炼油厂的运营产生了影响，部分炼厂开工率降低。OPEC最新月度报告显示，尽管沙特和其他成员国继续减产，但在尼日利亚和伊拉克的推动下，欧派克12月份的石油总产量仍在上升。在供应增加而需求增长前景放缓的背景下，尽管中东局势紧张，国际能源署(IEA)预计今年石油市场将处于供需相对平衡的状态。本周布伦特原油期货价格小幅震荡，周四报79.01美元/桶，较1月11日下跌0.27%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价先涨后跌，中国进口VLCC运输市场运价承压下行。1月18日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1293.77点，较1月11日下跌4.0%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线1月下旬货盘收尾，2月上旬货盘陆续进场，上半周相对安静，仅有少量货盘放出，不过在红海局势持续发酵的预期下，运费依然呈现小幅上行态势。下半周大西洋航线的巴西货盘收到的多个报价均低于最近的成交价格，最终成交WS点位略低于预期，租家继续保持隐身状态私下拿船给市场降温。目前，大西洋航线的苏伊士和阿芙拉船型趋于稳定，红海危机对VLCC的情绪面影响有限，整体船位比较充足，基本面不断向租家倾斜，运价承压下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS67.58，较1月11日下跌1.47%，CT1的5日平均为WS69.40，较上期平均上涨7.77%，TCE平均4.5万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS68.08，下跌7.06%，平均为WS71.88，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 1 月 31 日，成交运价为 WS67。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 31 日至 2 月 2 日，成交运价为 WS69。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 2-4 日，成交运价为 WS67.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 1 月 26-27 日，成交运价为 WS75。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 10-14 日，成交运价为 WS69.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 16-17 日，成交运价为 WS67.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 22-24 日，成交包干运费为 980 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 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1174.16 点，环比上涨 1.30%。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-0.34%、+3.22%、+0.99%及+2.34%。

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 1.97%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.42%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.50%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.47%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 18 艘（环比增加 5 艘），总运力 111.68 万载重吨，总成交金额 308480 万美元，平均船龄 13.61 年。

国际油轮二手船价格跌多涨少。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 0.04%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.50%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.21%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.07%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.17%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 18 艘（环比增加 11 艘），总运力 241.97 万载重吨，总成交金额 587390 万美元，平均船龄 15.67 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 1.01%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.95%。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全面上涨。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上涨 2.40%；1000DWT 吨级散货船估值



环比上涨 2.67%；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 1.49%。本期，国内内河二手散货船市场交易量小幅上涨，总共成交 14 艘（环比增加 2 艘），总运力 3.94 万载重吨，总成交金额 4867.40 万人民币，平均船龄 7.14 年。

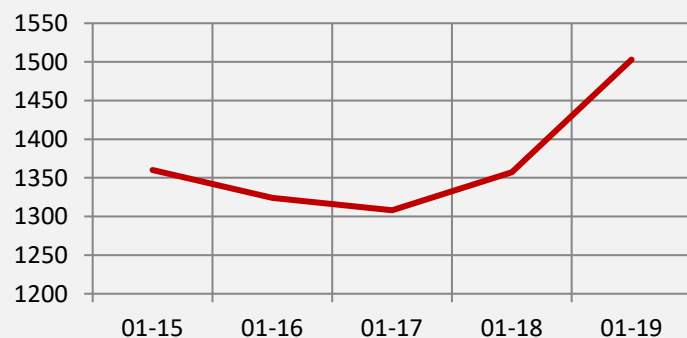
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

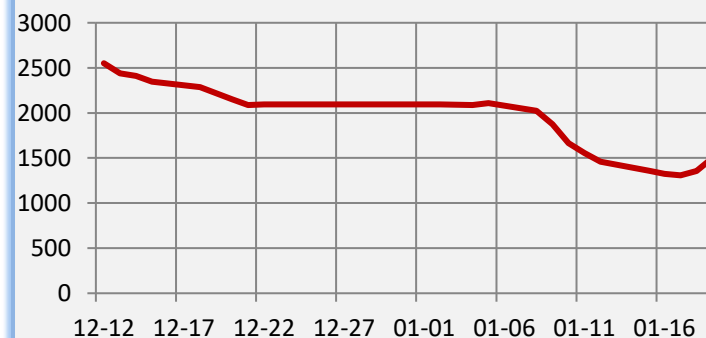
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1 月 15 日		1 月 16 日		1 月 17 日		1 月 18 日		1 月 19 日	
BDI	1,360	-100	1,324	-36	1,308	-16	1,357	+49	1,503	+146
BCI	1,880	-292	1,779	-101	1,733	-46	1,853	+120	2,244	+391
BPI	1,412	+2	1,421	+9	1,446	+25	1,492	+46	1,550	+58
BSI	1,078	-10	1,060	-18	1,039	-21	1,029	-10	1,030	+1
BHSI	605	-11	600	-5	596	-4	593	-3	594	+1

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	12/01/24	05/01/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	24,000	27,500	-3500	-12.7%
	三年	19,000	20,500	-1500	-7.3%
Pmax (76K)	一年	13,750	14,500	-750	-5.2%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,000	15,500	-1500	-9.7%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	12,000	13,500	-1500	-11.1%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期： 2024-01-16



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Athina Zafirakis' Mercuria relet 2017 81630 dwt dely aps Itaqui 1 Feb trip redel Singapore-Japan \$18,750 + \$875,000 bb - cnr

'Morning Cloud' 2011 74962 dwt dely Yeosu prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,500 - Cargill

'Federal Integrity' 2023 63729 dwt dely Recalada 25 Jan trip redel Spain \$18,000 - Cefetra - <recent>

'Spring Sky' 2014 61413 dwt dely Port Elizabeth 21/26 Jan trip redel EC India \$20,000 + \$200,000 bb - Propel

'Aleena 1 ' 2010 56874 dwt dely passing Suao, Taiwan prompt trip via Indonesia redel China \$8,650 - Sunshine

'Vimc Sunrise' 2006 56057 dwt dely Surabaya prompt trip via Indonesia redel Bangladesh intention clinker \$11,000 - Teambulk

'Yangtze Quantum ' 2010 55783 dwt dely Ningde 25/30 Jan trip via Philippines redel China intention nickel ore \$8,000 - Dai Fu

'Bao Lai ' 2003 52454 dwt dely Jingtang 29 Jan/3 Feb trip redel SE Asia \$7,250 - Transwind

'Federal Mosel' 2017 36500 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redel US Gulf intention alumina \$13,500 - MUR

'Dias Well' 2011 31718 dwt dely CJK 26/29 Jan trip via China redel EC India \$10,100 - Allianz Bulk

'Ken Giant' 2009 28323 dwt dely Recalada prompt trip redel S Brazil intention grains \$10,500 - Clipper



(2) 期租租船摘录

'CL Singapore' 2016 81323 dwt dely CJK 22 Jan 8/10 months redel worldwide \$15,000 - CJ Intl

4. [航运&船舶市场动态](#)

【领头羊下单 4 艘，这型船订单要爆发？】

前几日,有报道称 Evangelos Marinakis 和 John Fredriksen 两家大船东在大连船舶重工集团有限公司订造了 10 艘 VLCC,当时有业内人士指出“可能只需要一两个像 Fredriksen 和 Marinakis 这样的大船东,就能给市场指引一些方向,促使其他订单源源不断出现。”果然,本周就有经纪公司传出消息称,挪威航运和海工投资商 Kjell Inge Rokke 可能将与韩国船厂韩华海洋(Hanwha Ocean)签订 VLCC 建造意向书。

2026 年交付

据贸易风报道,Kjell Inge Rokke 在韩华海洋预定了 4 艘 VLCC 船位,这批新船将安装洗涤塔,据传其中 2 艘将在 2026 年下半年交付,韩华海洋给出的交付期分别是当年 7 月和 10 月。这是比较罕见的,因为其他船厂的可用船位已经远远排到了 2027 年后。另外 2 艘是备选订单。

经纪公司称这些 VLCC 的造价可能在每艘 1.27-1.28 亿美元之间。其中一位经纪人指出,虽然这些新船的价格可能与另一家韩国船厂 HD 现代重工的报价水平相当,但与 Euronav 于 2021 年在韩国签订的最后一批 VLCC 9000 万美元/艘的价格相比,还是有了大幅增长。

业内人士也在好奇,Kjell Inge Rokke 在卖出 Ocean Yield 和 American Shipping 两家公司后,将会通过什么公司来运营 VLCC 新造船,他们认为,如果最新的这笔订单得到确认,可能预示着这位投资商将设立新的航运企业。

订单量处于历史低点



目前,VLCC 的订单量正处于历史最低水平。在大连船舶重工 10 艘新订单被报道之前,全球正在建造中的 VLCC 只有 23 艘左右,在船队中的占比仍在 2%以下,是 1985 年以来的最低点。

据 Tankers International 称,2023 年,全球 VLCC 船队仅交付了 22 艘新船,数量创历史新低,自 2000 年以来,平均每年约有 39 艘 VLCC 交付。而且更令人惊叹的是,2024 年只有 1 艘 VLCC 计划交付。她是由马来西亚航运集团 MISC 子公司 AET 在韩华海洋订造并与壳牌签订租约的 30 万载重吨 LNG 双燃料 VLCC “Eagle Veracruz”号,该轮将于今年 1 月交付。

市场前景看涨

尽管 2023 年的 VLCC 新船订单并不多,但其中有 6 艘是在第 4 季度签订的,包括 Euronav 在青岛北海船厂订造的 2 艘 31.9 万载重吨氨燃料就绪 VLCC 和日本邮船(NYK)在日本联合造船公司订造的 2 艘 30 万载重吨 VLCC,这表明 VLCC 订造活动正在增加。

有经纪公司透露,挪威船东正在掀起大型油轮领域的一波热潮,除了近期报道的 John Fredriksen 和 Kjell Inge Rokke 之外,2023 年下半年,新时代造船获得了老客户挪威船东 Tor Olav Troim 的 2+4 艘 LNG 双动力 VLCC 订单。

Tankers International 分析称,船东过去不太愿意下单 VLCC 新造船,现在也一样,因为目前的新造船价格正处于历史高位,而且未来的排放和燃料要求也存在不确定性,但即便是最悲观的市场观察者也不得不承认,未来几年 VLCC 的发展趋势是看涨的。

来源: 中国船检

【2024 年油轮市场面临四大风险】

至目前为止尽管面临地缘政治影响但全球油轮市场似乎仍处于相对良好的状态所有主要油轮公司的收益都处于正值区域。然而人们仍然怀疑复苏尚不可持续短期内存在更大的问题。考虑到这一点咨询公司 BRS Tanker 研究了可能破坏或延迟该行业复苏的四个风险。

地缘政治:对于 BRS Tanker 来说 2024 年油轮市场面临的最大地缘政治风险将来自以色列和哈马斯之间冲突的持续扩大。例如如果伊朗被卷入冲突注意



力就会转移到霍尔木兹海峡。这一关卡的任何关闭都将威胁到从中东湾出口的近 1700 万桶/日的原油和成品油。

据该咨询公司称中东油轮市场的关闭将对全球市场造成很大影响可能会导致许多航运公司迅速将船只转往其他市场。事实上在中东石油市场关闭的情况下从其他地区运输原油和产品的需求和成本将会增加。这可能意味着更多的石油将从亚洲的大西洋盆地提炼出来更多的产品将从亚洲运往大西洋盆地这将增加油轮的吨英里。

经济衰退:市场普遍认为经济增长正在放缓但全球经济不会走向硬着陆。然而 BRSTanker 估计风险的平衡仍然坚定地偏向下行。2024 年值得注意的风险包括在通胀持续居高不下、公共债务变得不可持续或另一次金融冲击之后各国央行未能降息。所有这些都可能导致全球经济增长所需的原油从目前预测的 1.400 万桶/日有所下调。

欧佩克+未能捍卫其市场份额: 2024 年欧佩克+将不得不改变方向捍卫其在全球石油市场的份额该市场份额在 2023 年同比下降了近 2%。相反如果它选择捍卫价格将抑制对油轮的需求并进一步增加其运营费用。

与霍尔木兹海峡交通受到的任何威胁一样欧佩克+政策的任何变化都直接影响 VLCC 运价因为这些油轮不仅消耗最多的燃料而且还运载了大部分中东原油。

“影子船队”:这种风险在 2023 年一直是一个令人担忧的问题只要“影子船队”负责运输很大一部分海运石油这种风险就会一直存在。

目前 BRSTanker 估计“影子船队”拥有 675 艘船相当于全球油轮船队的 7.4%。在这些船舶中 607 艘为 34000 载重吨(MR1)或更高。

另一方面 BRS Tanker 估计有 204 艘私营油轮仅开展授权业务考虑到这些船舶的平均船龄为 21 年鉴于其认证和保险不透明从环境和监管的角度来看这些船舶的安全问题是更加令人担忧的。

尽管油污泄漏可能会使大多数“影子船队”退出市场导致传统油轮在短期内的市场行情非常高但从长远来看它可能会对市场产生负面影响。

来源: 海事服务网



【行业：2023 年成品油油轮报废率下降 82%】

“在 2023 年，只有 7 艘成品油船被回收，总载重吨 (DWT) 为 26.5 万吨。与 2022 年回收的 150 万载重吨 (27 艘成品油船) 相比，同比下降 82%。这也是自 1996 年有记录以来的最低回收水平，” BIMCO 首席航运分析师尼尔斯·拉斯穆森表示。

强劲的盈利和二手价值，以及新造船交付量的减少，可能是导致回收水平非常低的原因。

Clarksons Research 估计，2023 年每艘船的平均年收益下降了 15%，但仍处于 2008 年金融危机以来的第三高水平。与此同时，二手船的价格上涨了 17%，达到 2008 年以来的最高水平。

2023 年的新船交付量也是 20 多年来的最低水平，尽管回收活动创历史新低，但船队同比仅增长 2.1%。

Rasmussen 表示：“由于回收活动减少和新船交付，成品油船的平均船龄在 2023 年增加了 9 个月，达到 2005 年以来的最高水平。”

因此，12% 和 39% 的成品油轮船队的船龄分别超过 20 年和 15 年，分别占船队载重能力的 9% 和 35%。

与此同时，2023 年采取了更新舰队的第一批重要步骤。新船签约量升至 10 年来最高水平，订单规模增加了一倍多，订单与船队的比例达到 12%。

与过去几年一样，MR 和 LR2 成品油船在合同中占主导地位，这两个部分分别占订单载重吨容量的 33% 和 56%。大多数合同再次与中国船厂签订，中国船厂现在控制着订单中 70% 的载重能力。

然而，到 2025 年，交付量只会增加，届时计划交付 1000 万载重吨的能力。在 2300 万载重吨的订单中，另有 700 万艘计划在 2026 年交付。因此，2025 年回收也有可能开始增加。

“作为 2023 年合同的一部分，成品油船船东也采取了进一步措施，为低碳燃料做准备。目前，有 97 艘船舶准备或准备使用替代燃料 (占船队的 3%)。同



时，订单中有 60 艘这样的船(占订单的 19%)，” 拉斯穆森说。

来源：物流巴巴

【运费上涨！集装箱船运营商有望在第一季度获得意外收益】

干线运营商有望在 2024 年第一季度获得意外之财，因为运费的飙升远远超过绕过好望角的成本。

运价全面上涨，根据上海集装箱运价指数(Shanghai Containerised Freight Index)，跨太平洋航线运价上周大幅反弹。

1 月 12 日，上海-美国西海岸运价较前一周上涨 43%，至 3974 美元/FEU，而上海-美国东海岸运价上涨 48%，至 5813 美元/FEU。

Linerlytica 在今天的报告中表示，“地中海航运公司从 1 月 15 日起将美国西海岸的运费上调至 5000 美元/FEU，美国东海岸的运费上调至 6900 美元/FEU，其他运营商纷纷效仿，上周西海岸和东海岸的现货运费均上涨了 40%以上。”

上海-北欧运价上涨 8%至 3103 美元/TEU，上海-地中海运价上涨近 12%至 4037 美元/TEU。

Linerlytica 观察到，中国集装箱运价指数创下了有史以来最高的单周涨幅，达到 21.7%，1 月 12 日攀升至 1140.31 点，因为它在一周内恢复了去年的大部分跌幅，确保了运营商在 2024 年第一季度的意外收益。

为了避免在红海受到伊朗支持的胡塞(Houthi)叛军的袭击，许多船舶运营商选择改变航线，绕过好望角，从而限制了吨位，增加了航行时间，给运费带来了上行压力。

运价的增长远远超过了开普港改道的增量成本，估计每 TEU 仅为 100 美元至 150 美元，主要来自于更高的燃油费用以及船舶和设备成本的增加，而苏伊士运河通行费的节省部分抵消了这些成本。



Linerlytica 估计，红海航线的改道将持续到 2 月份，因为有 70 多艘船只绕道好望角，尽管市场预计，农历新年通常的淡季会给飙升的运费降温。

除了达飞轮船 (CMA CGM) 运营的船只继续使用苏伊士航线外，由三个主要联盟运营的所有其他船只都与以星航运一起转向了好望角航线。

来源：物流巴巴

【运力紧张，空箱短缺！运价将在未来四周内达到峰值！】

在红海地区局势动荡，以及船舶改道、延误和取消等一系列问题的影响下，运力紧张和集装箱短缺已经开始对航运业造成影响。

根据波罗的海交易所 (Baltic Exchange) 1 月份的报告，红海-苏伊士航线的“关闭”已改变了 2024 年集装箱航运的基本前景，将导致亚洲地区短期内出现运力紧缩的情况。

Vespucci Maritime 的首席执行官 Lars Jensen 在报告中指出，截止 2023 年 12 月中旬，2024 年的基线前景是周期性的衰退，预计运费将在 2024 年第一季度末或第二季度初触底。然而，Jensen 表示：“苏伊士航线的‘关闭’从根本上改变了这一基线前景。”

由于受到胡塞武装在红海 (苏伊士运河入口) 发动袭击的威胁，许多运营商被迫绕道好望角。这一改变将影响亚洲至欧洲以及部分亚洲至美国东海岸的运营网络，预计将吸收全球 5% 至 6% 的运力。考虑到市场上累积的过剩运力，这应该是可控的。

Jensen 继续表示：“很明显，供应链的运输时间将延长，亚洲至北欧至少需要 7 到 8 天，而亚洲至地中海至少需要 10 到 12 天。这导致运价明显高于危机前，并使航运公司再次实现盈利。然而，运价将在未来四周达到峰值，然后回落到新的稳定水平。”

此外，大宗商品和衍生品经纪人货运投资者服务公司 (FreightInvestorServices, 简称 FIS) 经纪人 Kieran Walsh 表示，波罗的海货运交易所 (FBX) 的所有航线都受到了此次危机的巨大影响。可以预见的是，FBX11 (中国/东亚至北欧) 和 FBX13 (中国/东亚至地中海) 的涨幅最大。

截至 2024 年 1 月 8 日，FBX11 至北欧的运价为 4789 美元，而一个月前的 2023 年 12 月 8 日仅为 1446 美元，去年同期的 2023 年 1 月 8 日也为 1446 美元。



同样,FBX13 至地中海航线在去年同期 2023 年 1 月 8 日运价仅为 1482 美元,在一个月前的 2023 年 12 月 8 日升至 2299 美元,而在 2024 年 1 月 8 日则高达 5202 美元。

空箱短缺再现

在疫情期间常见的空箱缓慢调运的情况将会再次发生。

目前,农历新年之前抵达亚洲的空箱与往常相比大约有 78 万标准箱的缺口,这是推高即期运价的一个主要因素。

某海外货代公司全球发展总监表示,尽管过去几周曾有过预测,但短缺可能会让整个行业措手不及。大多数人当时听到这个消息不以为然,感觉是一个问题,但可能并不像运营商所说的那么严重。然而,该总监警告称,尽管该公司是一家专注于亚洲-欧洲和地中海航线的体量不大的参与者,但现在已经体验到缺箱之痛。

“在中国的主要港口,获取 40 英尺的高柜和 20 英尺的标准箱变得越来越困难。”他表示,“我们正在尽快进行空箱调运,并接收了最后一批新租赁的集装箱,但从今天开始,再也没有新的空箱了。租赁公司的门口都挂着“缺货”的标志。”

另一家货运代理公司也表达了类似的担忧,他们认为从亚洲到欧洲航线的出货是 2024 年未来可能更加动荡时期的开始。其他货运代理也遇到了类似的问题,红海危机加剧了空箱调运的结构性低效问题。

此外,还有货运代理反馈称,他们已经开始注意到华北支线港口的出口箱出现问题,但目前问题还不算严重。这位货运代理补充说,这可能预示着即将出现空箱短缺问题。他们警告说,“必须有人为更高的成本买单”。

来源: 海运网



【汽车运输船租金涨幅 10 倍，中国车企大手笔“买船出海”】

1 月 17 日，上汽集团委托中国船舶集团建造的首艘远洋汽车运输船“上汽安吉申诚号”开启首航。这艘拥有 7600 车位的滚装船，将首批搭载上汽、东风和宇通的自主品牌新车出口欧洲。

无独有偶的是，不久前的 1 月 10 日及 1 月 15 日，比亚迪的第一艘汽车滚装运输船“EXPLORER NO.1”也分别在山东港口烟台港、深汕小漠国际物流港两地正式交船和首航。

近两年来，随着中国汽车出口量的迅猛增长，汽车海上运力不足也成为了车企出口时的一大难题。上汽安吉物流总经理金麒在接受第一财经等媒体采访时表示，中国汽车的出口量在 2020 年底约为 100 万辆，到 2023 年这个数值已经接近 500 万辆，在三年内涨了近 4 倍，而船舶又是一个长周期行业，没那么快造成，所以汽车运输船的数量增长速度远跟不上出口的速度，这就导致汽车出口运力不足。

在此背景下，汽车运输船“一船难求”、租金高企的情况屡见不鲜。根据咨询机构克拉克森统计数据，从 2020 年 8 月到 2023 年 11 月底，一艘 6500 标准车位汽车运输船一年期的租金从 1 万美元/天一路飙升到了 11.5 万美元/天，涨幅超 10 倍。

“作为国内第一大出口车企，上汽很早就感受到了运力不足的压力和汽车运输船的需要，所以在 2 年前就决定买船。”金麒说道，车企买船一方面是保证自身供应链的安全稳定，另一方面也有利于降低运输成本、进一步缩短船只港口滞港时间等。

2022 年 1 月，上汽集团宣布与中国船舶集团正式签署协议，中船江南造船将为上汽旗下安吉物流“量身定制”远洋汽车运输船。

据悉，到 2026 年底，上汽集团自营汽车运输船队预计将达到 14 艘，每艘船平均造价约为 1 亿美元，船队的投资总额达到百亿元人民币级别。

如此大手笔地“买船出海”，是基于上汽集团对未来中国汽车出口量增长的信心。上汽国际党委书记、副总经理赵爱民向记者表示，上汽集团 2023 年的出口量为近 121 万辆，今年的目标是 135 万辆，到 2025 年的规划则是突破 150 万辆。未来上汽还有全球建厂的目标，预计出口销量占总销量的比重会得到持续提升。



除上汽集团外，比亚迪也是热衷于“买船”的车企代表。比亚迪虽然发力海外市场较慢，但势头强劲。2022年7月，有消息称，比亚迪将建造6艘、最多8艘7700车的LNG双燃料纯汽车运输船，总造价近50亿元。去年年底，比亚迪证实，自己“确实在买船”。

2022年上半年，比亚迪净利润为35.95亿元，当时比亚迪“买船”的投入可谓是大手笔。

近日，在首艘汽车滚装运输船交船后，比亚迪也宣布，未来两年内，比亚迪还有另外7艘滚装船陆续投入运营。

不同于上汽集团和比亚迪的“买船出海”路径，奇瑞汽车和广汽集团干脆选择自己造船。去年，奇瑞集团联合旗下的芜湖造船厂在威海打造汽车运输船建造基地，该基地已承接三艘7000车位汽车运输船订单。据悉，这三艘船全部来自奇瑞汽车。另外，广汽集团旗下的广汽商贸与招商局轮船也投资成立了广州招商滚装运输公司。

在此轮“买船”、造船热之前，中国车企并不注重打造自己的运输船队，全球运力规模前十的汽车运输航运公司以日本、韩国、欧洲船东为主，而其中日、韩汽车运输船运力则大多与本国汽车生产商深度绑定。

受中国汽车出口火热的影响，克拉克森研究表示，在当前全球汽车运输船订单中，中国船东下的订单占比高达21.1%。等到新船订单陆续交付后，中国船队的汽车运输船运力占比将明显提高，有望跃居全球第四，但仍落后于传统的汽车出口大国日本和韩国，以及以独立船东（非营运船东）为主的挪威。

来源：第一财经

◆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	475-480	625-630	765-770		
Tokyo Bay					
Shanghai	465-470	640-645	830-835	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	455-460	610-615	770-775	MGO Sul max 0.05%	



Kaohsiung	485	624	860	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	445-450	615-620	775-780	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	410-415	585-590	900-905		
Rotterdam	440-445	545-550	765-770		
Malta	505-510	590-595	835-840		
Gibraltar	530-535	605-610	850-855		

截止日期：2024-01-18

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

截止日期：2024-01-16

(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	112,000	New Times. China	2027	Minerva	7,400 LNG Dual fuelled



15	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Pertamina - Indonesian	71,620 enbloc	5 IMO type 2/3
2	Tanker	8,000	Scheepswerf Ferus Smit, Netherlands	2026-2027	Erik Thun - Swedish	undisclosed	battery-capable
2	Bulker	85,000	Chengxi, China	2026	Commerge Shipping - Hong Kong	4,200	methanol dual fuel
1	Bulker	82,000	Oshima, Japan	2026	Safe Bulkers - Greek	4,000	
4	Bulker	82,000	Chengxi, China	2028	Foremost Group - Chinese	undisclosed	methanol ready
2	MPP	5,100	Scheepswerf Ferus Smit, Netherlands	2026-2027	Erik Thun - Swedish	undisclosed	ice-class 1B
4	Container	4,382 teu	Huangpu Wenchong, China	2027	RCL	5,660	
2	Container	1,250 teu	Huangpu Wenchong, China	undisclosed	Elbdeich Reederei - German	undisclosed	options declared, methanol ready
8	LNG	271,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2028/2029	Qatar Energy - Qatari	undisclosed	
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2027	Nikalat - Qatari	undisclosed	
2	LPG/AMMONIA	88,000 cbm	Hyundai Ulsan, S. Korea	2027	Pasco Gas	12,100	
4	VLGC	88,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2027	Nikalat - Qatari	undisclosed	

◆ 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
MINERAL QINGDAO	BC	206,298		2020	China	5,425	Winning - Singapore	BWTS fitted
CORONET	BC	182,676		2011	Japan	2,700	Ngm Energy - Greek	
AC GLORIOUS	BC	93,492		2007	Japan	1,450	Undisclosed	
KAVALA	BC	83,688		2009	Japan	1,630	Greek	BWTS fitted
CP TIANJIN	BC	63,541		2016	China			
CP GUANGZHOU	BC	63,527		2015	China	4,760	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
HAI YANG ZHI HUA	BC	56,603		2011	China	1,250	European	
CRESTED EAGLE	BC	55,989		2009	Japan	1,450	Undisclosed	en bloc each, scrubber
STELLAR EAGLE	BC	55,989		2009	Japan	1,450	Undisclosed	fitted
QUEEN KOBE	BC	55,444		2009	Japan	1,500	Indonesian	BWTS fitted
AMARNATH	BC	53,169		2004	Japan	750	Undisclosed	



APJ JAD	BC	52,461	2002	Philippines	720	Undisclosed	BWTS fitted
BEST HONOR	BC	47,183	1998	Japan	520	Turkish	BWTS fitted
RUI AN	BC	46,509	2001	Japan	665	Undisclosed	BWTS fitted
NOTOS VENTURE	BC	43,477	2017	China	2,300	Undisclosed	en bloc each*
EURUS VENTURE	BC	43,457	2017	China	2,300	Undisclosed	
ZBB SERENITY	BC	37,302	2010	China	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
LOWLANDS HOPPER	BC	36,309	2015	Japan	1,720	Far East	BWTS fitted
HELGA BULKER	BC	34,483	2017	Japan	2,200	Turkish	BWTS fitted
UNI WEALTH	BC	29,256	2009	China	850	Undisclosed	
ALAM SURIA	BC	29,077	2012	Japan	1,180	Undisclosed	BWTS fitted
ANTHIA	BC	28,740	2002	S. Korea	685	Undisclosed	BWTS fitted

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
MSC LAUSANNE	CV	79,403	4,890	2005	S. Korea	1,800	European	
ZHONG AN XIN HUA YUAN	CV	57,197	4,515	2002	S. Korea	1,400	Chinese	
SUNNY IRIS	CV	12,454	1,048	2013	S. Korea	1,020	Ehime Ocean Line	

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
OCEANIA	TAK	441,585		2003	S. Korea	undisclosed	Chinese	
ELIZABETH I. A.	TAK	306,229		2004	Japan	3,400	Chinese	BWTS & scrubber fitted
NEREIDES	TAK	300,544		2004	Japan	2,900	Chinese	
FRONT ENDURANCE	TAK	321,300		2009	S. Korea			
FRONT KATHRINE	TAK	297,974		2009	China			
FRONT QUEEN	TAK	297,936		2009	China	30,000	Sinokor	en bloc*, scrubber fitted
FRONT SIGNE	TAK	297,007		2010	China			
FRONT CECILIE	TAK	296,995		2010	China			
FAIR SEAS	TAK	115,406		2008	S. Korea	4,350	Chinese	
WONDER SIRIUS	TAK	115,340		2005	S. Korea	3,400	Chinese	BWTS fitted
VOLANS	TAK	99,876		2009	S. Korea	3,300	Undisclosed	BWTS fitted
PATARIS	TAK	73,774		2009	China	2,600	Trafigura - UK	BWTS fitted



BROOK TROUT	TAK	73,672	2007	S. Korea	2,600	Emarat Maritime	en bloc each**
LAKE TROUT	TAK	73,580	2007	S. Korea	2,600	Emarat Maritime	
DINAH	TAK	37,282	2008	S. Korea	4,175	Undisclosed	en bloc**
PLUTO	TAK	37,282	2008	S. Korea			
MARINER III	TAK	34,801	2002	China	undisclosed	Turkish	BWTS fitted
LIV KNUTSEN	TAK	16,585	2009	China	2,750	Algoma - Canadian	en bloc***, BWTS fitted, incl BB back
ELI KNUTSEN	TAK	16,544	2009	China			

◆ 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
YOSEI MARU	BC	1,740	818	1995	Japan	undisclosed	
JIN YUAN HE	CV	23,465	6,710	1991	Germany	535.00	

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 UMA	CV	29,233	10,455	1998	Poland	525.00	Strict HKC Green, minimal bunkers incl
MSC EAGLE F	GC	17,451	6,878	2000	China	undisclosed	
GREEN FREEZER	OTHER/REF	6,120	2,979	1991	Norway	undisclosed	
DUTA I	OTHER/ROR	4,881	5,912	1991	Japan	500.00	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
ALGOMA TRANSPORT	BC	34,066	9,148	1979	Canada	undisclosed	as is Canada
MTT SINGAPORE	CV	10,354	3,826	1996	S. Korea	undisclosed	as is Malaysia
HABIBA M	GC	3,739	1,357	1975	Netherlands	undisclosed	Turkish
TRINITY BAY	OTHER/PAS	3,158	1,367	1996	S. Korea	225.00	as is North Australia
MOBY VINCENT	OTHER/ROR	2,541	5,479	1974	Germany	undisclosed	as is Italy



◆ALCO 防损通函

【船舶面临红海危机需要考量的重要因素】

此通函就船舶最近在红海遭受袭击引起的各种问题提供指导，阐述适用的保险和法律依据以供会员参考。

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
2024-01-19	711.670	775.510	4.825	91.006	907.080	469.570	437.020	530.940	822.400
2024-01-18	711.740	777.370	4.827	91.021	905.700	468.250	437.610	530.940	826.450
2024-01-17	711.680	777.290	4.864	90.954	903.630	471.460	439.780	532.200	830.120
2024-01-16	711.340	780.300	4.893	90.934	906.930	474.530	441.890	534.420	833.180
2024-01-15	710.840	779.750	4.914	90.900	907.470	476.770	444.590	534.550	835.100

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	5.45114
2 个月	--	3 个月	5.57942	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.59189	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	



全一海运有限公司



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		
-------	----	-------	----	-------	----	--	--

2024-01-18

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.comE-mail: snp@totalco.com