



全一海运市场周报

2024.01 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述 \(2024.01.22 - 01.26 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【地缘影响逐步消化 总体运价出现回落】

本周，红海地区的局势依然处于紧张状态，已延续较长时间，事件对航运市场的影响正逐步被消化，中国出口集装箱运输市场总体表现趋于稳定。随着春节假期临近，市场整体运输需求有减弱趋势，部分前期运价涨幅较大的远洋航线价格出现回落。1月26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2179.09点，较上期下跌2.7%。

欧洲航线：亚欧航线仍面临地缘局势的考验，主要船公司选择绕行，绕行航路避免了运河通行费和高昂的保险成本支出，与通过运河航路的成本价差逐步缩小，航运市场受红海局势的影响逐步被消化。本周，多数航商即期市场订舱价格小幅回调，市场运价下跌。1月26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2861美元/TEU，较上期下跌5.6%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相似，即期市场订舱价格回落。1月26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3903美元/TEU，较上期下跌4.0%。

北美航线：美国 Markit 1月发布的综合 PMI 指数为52.3，好与预期和前值，显示美国经济仍保持较好的增长动力。本周，运输需求总体稳定，市场货量仍保持高位。上海港平均舱位利用率约在95%左右，部分班次满载，航商报价涨多跌少，航线即期订舱价格上涨。1月26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4412美元/FEU和6413美元/FEU，分别较上期上涨2.1%和2.4%。

波斯湾航线：目的地市场规模相对较小，运输需求缺乏上升动力。本周，随着突发事件对航线运输市场影响逐步消退，航线运价在前期大幅上涨后，继续承接上周下跌走势，即期市场订舱价格再次回落。1月26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1662美元/TEU，较上期下跌16.1%。

澳新航线：运输市场货量总体稳定，市场供需状况保持良好，多数班次处于满载水平。本周，各航商市场报价涨跌互现，航线即期订舱价格微升。1月26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 1266 美元/TEU，较上期上涨 0.6%。

南美航线：运输需求保持稳定，总体货量小幅波动，即期市场订舱价格再次下跌。1 月 26 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 2666 美元/TEU，较上期下跌 1.8%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。1 月 26 日，中国出口至日本航线运价指数为 807.61 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场需求转弱 综合指数弱势下探】

临近春节，企业终端节前备货需求逐步减弱，市场运力充裕，综合指数持续小幅下跌。1 月 26 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 1003.23 点，较上期下跌 0.7%。

煤炭市场：市场需求方面，受强寒潮天气影响，我国多地气温走低，居民用电量显著上升，带动电厂日耗走高，但随着春节假期临近，下游部分工厂陆续放假，工业用电负荷量持续回落，多数电厂在长协煤及进口煤的双向补充下维持高位库存水平，整体采购动力不足，节前补库需求有限。本周沿海八省日耗 224 万吨，库存 3073 万吨，存煤可用天数约 14 天。煤炭价格方面，本周，沿海煤炭价格僵持维稳运行，市场呈现供需两弱格局。目前虽有寒潮天气到来，但春节渐近，企业端需求走弱，下游日耗增长乏力。同时，受降雪天气及市场需求不佳影响，港口调入量回落至偏低位水平。本周，北方港口进出作业双降，调出量仍高于调入量，环渤海各港合计日均调出 116.3 万吨，港口库存延续去化。运价走势方面，一方面，寒潮降温提振居民端用电负荷，电厂加急补库，叠加北方港口封航，即期船需求短暂增加；另一方面，工业用电需求支撑转弱，终端采购拉运需求偏弱且压价心态偏强，运输市场询盘交投氛围清淡，沿海煤炭运价承压弱势波动。

1 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 976.75 点，较上期下跌 0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 579.87 点，较上期上涨 0.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 23.1 元/吨，较上期上涨 0.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 26.4 元/吨，较上期下跌 0.7 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 31.7 元/吨，较上期下跌 0.7 元/吨。



金属矿石市场：本周，受全球铁矿发运回落影响，国内港口库存累库速度放缓，加之央行降准利好释放，矿石价格走势偏强。但需求终端延续淡季特征，成材表需持续减少，厂库、社库相继上涨，钢厂延续亏损状态，复产动能不足，沿海矿石运价弱势盘整。1月26日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收689.85点，较上期下跌1.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价25.4元/吨，较上期下跌0.4元/吨。

粮食市场：春节临近，终端消费需求逐步改善，屠企提价保量情绪转浓，猪价走势渐稳，饲企备货需求逐步减弱，加之北方基层农户变现情绪较强，玉米价格弱势运行。南方主要销售区域，受进口粮价优势影响，多以进口玉米替代为主，企业粮源充足，北上拉运意愿较低，沿海粮食运价持续下探。1月26日，沿海粮食货种运价指数报829.82点，较上期下跌3.8%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价46.8元/吨，较上期下跌2.2元/吨。

成品油市场：受国际原油价格上涨影响，国内汽柴油价格上调预期加重，假日出行成本上升，推升节前终端需求热度。国内炼厂库存压力可控，挺价心态明显，产业终端整体承压延续温和改善态势，备货情绪谨慎，成品油运输价格小幅波动。1月26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1096.67点，较上期下跌0.9%；市场运价指数1082.27点，较上期上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场需求略有好转 租金指数止跌上涨】

本周，国际干散货运输市场需求略有好转，FFA远期合约价格上涨以及巴西铁矿石即期成交拉升海岬型船市场运价；煤炭、粮食货盘运输需求有所增长，巴拿马型船和超灵便型船市场日租金均止跌向上。远东干散货租金指数低位上涨，1月25日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1053.97点，较上周四上涨10.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先扬后抑，运价水平整体好于上周。太平洋市场，上半周，FFA远期合约价格上涨，同时市场预期后续国内冷空气将影响运力周转，看涨情绪浓厚，运价上涨。下半周，澳洲煤炭货盘尚可，但由于国内冷空气未对港口周转产生较大影响，且市场即期运力增加，运价承压小幅下跌。1月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12818美元，较上周四上涨12.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.146美元/吨，较上周四上涨3.3%。远程矿航线，上周末，巴西有部分即期铁矿石货盘释放，加之FFA价格较好，即期运力偏紧，运价跳涨。随后，由于运输需求有限，2月中下旬可用运力较多，租家纷纷压价，运价承压。1月25日，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.291美元/吨，较上周四上涨7.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场运价企稳向上。太平洋市场总体可用运力充裕，不过在印尼、澳洲煤炭货盘持续消耗下，且在南美粮食市场活跃氛围带动下，市场氛围有所好转，运价止跌上行。1月25日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11456 美元，较上周四上涨 13.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.036 美元/吨，较上周四下跌 0.5%。粮食航线，南美市场 2 月装期的粮食货盘陆续释放，且 FFA 远期合约价格上涨，市场氛围好转，运价上涨。1月25日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 42.670 美元/吨，较上周四上涨 7.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场运价低位小涨。印尼 2 月初煤炭货盘略有增多，中旬货盘也陆续释放，东南亚市场即期运力较少，市场氛围稍有好转，运价微涨。1月25日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8668 美元，较上周四上涨 6.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.741 美元/吨，较上周四上涨 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 1 月 19 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 923.3 万桶至 4.21 亿桶，降幅 2.15%，美国上周原油进口 558.0 万桶/日，较前一周减少 184.0 万桶/日，进口量为 2023 年 5 月 5 日当周以来最低，出口减少 59.5 万桶/日至 443.4 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1952.2 万桶/日，较去年同期增加 3.32%。由于风暴和寒潮等恶劣天气条件扰乱了原油生产和运输，美国原油周产量预计减少 100 万桶/日；随着通胀降温推动消费者支出，美国 2023 年第四季度经济增速超出预期；中国央行将从 2024 年 2 月 5 日起削减银行必须持有的现金准备金数量，支撑经济复苏，提振原油需求。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 82.05 美元/桶，较 1 月 18 日上涨 3.85%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价直线下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。1 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1132.61 点，较 1 月 18 日下跌 12.5%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 2 月上旬货盘逐渐收尾，租家有意控制出货节奏和私下拿船，仅有少量货盘在市场曝光；大西洋航线持续安静，在船多货少的基本面推动下，成交运费一路下滑。目前，红海危机对 VLCC 的情绪面影响有限，基本面始终偏向租家，各大航线的短期预期普遍下调，船东综合当前可用运力和 TCE 收益，很难有挺价的底气，运价不断下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS58.88，较 1 月 18 日下跌 12.86%，CT1 的 5 日平均为 WS62.45，较上期平均下跌 10.01%，TCE 平均 3.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.96，下跌 11.92%，平均为 WS63.58，TCE 平均 3.9 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 2-4 日，成交运价为 WS63。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 8-10 日，成交运价为 WS62。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 7-8 日，成交运价为 WS59.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 16-18 日，成交运价为 WS66.25。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 21 日，成交运价为 WS61。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 20-21 日，成交运价为 WS60。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 18-20 日，成交包干运费为 980 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 20-22 日，成交包干运费为 900 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 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1179.50 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+0.50%、-0.93%、+1.03%及+0.47%。

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 1.32%；57000DWT 吨级散货船估值环比上下跌 2.32%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.98%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.19%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 13 艘（环比减少 5 艘），总运力 84.35 万载重吨，总成交金额 181180 万美元，平均船龄 15.85 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 吨级油轮估值环比下跌 3.27%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.28%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 3.07%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 3.38%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.18%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 20 艘（环比增加 2 艘），总运力 181.11 万载重吨，总成交金额 571240 万美元，平均船龄 14.29 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 1.04%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 1.02%。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涨多跌少。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 1.16%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.18%；



2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.32%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.28%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅上涨，总共成交 25 艘（环比增加 11 艘），总运力 5.42 万载重吨，总成交金额 4427.30 万人民币，平均船龄 11.41 年。

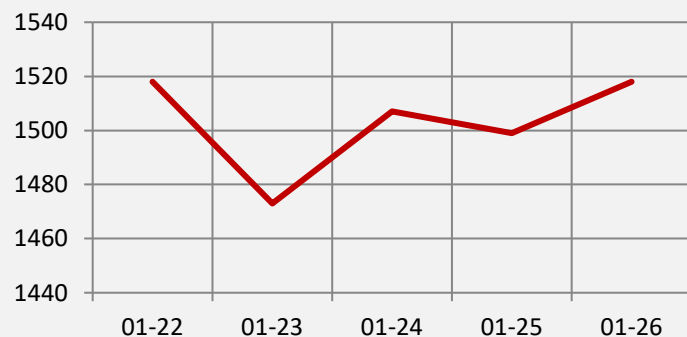
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

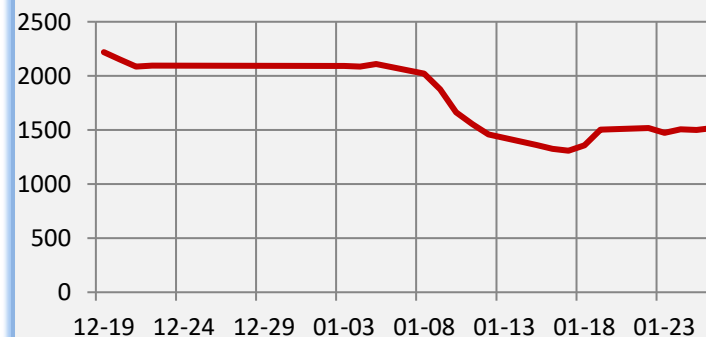
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

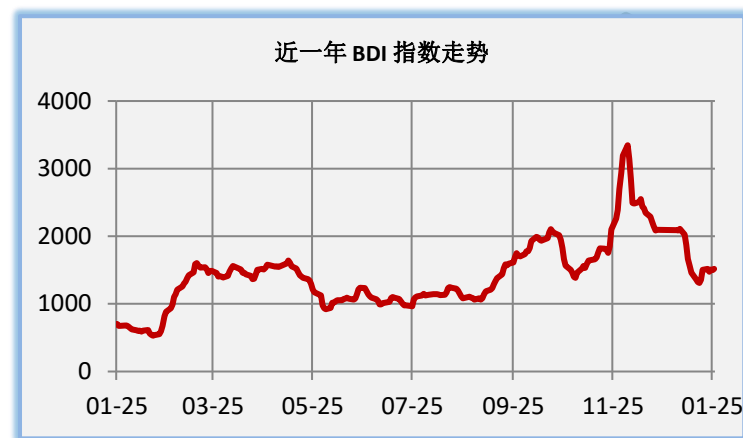
波罗的海指数	1 月 22 日		1 月 23 日		1 月 24 日		1 月 25 日		1 月 26 日	
BDI	1,518	+15	1,473	-45	1,507	+34	1,499	-8	1,518	+19
BCI	2,272	+28	2,099	-173	2,145	+46	2,086	-59	2,135	+49
BPI	1,576	+26	1,613	+37	1,663	+50	1,690	+27	1,696	+6
BSI	1,027	-3	1,033	+6	1,050	+17	1,062	+12	1,065	+3
BHSI	594	0	596	+2	597	+1	597	0	596	-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	19/01/24	12/01/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,000	24,000	1000	4.2%
	三年	20,000	19,000	1000	5.3%
Pmax (76K)	一年	14,000	13,750	250	1.8%
	三年	12,500	12,000	500	4.2%
Smax (58K)	一年	14,500	14,000	500	3.6%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	13,000	12,000	1000	8.3%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-01-23



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'London 2012' Cobelfret relet 2007 82562 dwt dely Jeju spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,750 - ADMI

'MSXT Bellona' 2012 82169 dwt dely aps EC South America 31 Jan trip redel Singapore-Japan \$18,250 + \$825,000 bb - cnr

'Haoyue' Sealink relet 2016 82061 dwt dely Nagoya 6/10 Feb trip via NoPac option Australia redel Singapore-Japan \$14,250 - Cargill

'Balos' 2018 82025 dwt dely aps EC South America 21 Feb trip redel SE Asia \$18,250 + \$825,000 alt redel Singapore-Japan \$18,500 + \$850,000 bb - Louis Dreyfus

'Fu Rong Feng' 2011 75444 dwt dely Gibraltar 29 Jan trip via Kamsar redel Stade \$19,000 - Oldendorff

'Darya Chand' 2015 63526 dwt dely Jebel Ali prompt trip via Mina Saqr redel Chittagong intention limestone \$21,000 - cnr

'Dubai Galactic' 2007 55418 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel China intention coal \$9,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Vita Unity' 2021 82545 dwt dely Hong Kong 30 Jan 1 year redel worldwide \$19,250 - Paralos

'KN Fortune' 2020 61028 dwt dely Zhanjiang 4/8 February 5/7 months redel worldwide \$15,500 - Oldendorff



4. 航运&船舶市场动态

【运费继续暴涨！】

红海局势依然严峻，集装箱运费持续上涨。马士基首席执行官预计，由于红海危机造成的红海航线的中断至少会持续几个月。

运费持续暴涨

红海危机不断升级，大量船舶仍然绕航。本周（到 1 月 18 日），航运咨询公司德鲁里发布的世界集装箱指数（WCI）继续上涨 23%，达到每 40 英尺集装箱 3777 美元，与去年同期相比上涨 82%。

该数据也是 2022 年 10 月以来的最高水平，比 2019 年（疫情大流行前）1420 美元的平均水平高出 166%。

分航线来看，鹿特丹至上海的运费上涨 50%，上涨幅度最大，即每 40 英尺集装箱从之前的 323 美元至 975 美元。

涨幅紧随其后的是上海至洛杉矶的运价，上涨了 1070 美元至 3860 美元，涨幅为 38%。此外，受航线外溢效应的影响上海至纽约的运费也上涨了 35%，即每 40 英尺箱上涨了 1,474 美元涨至 5,644 美元。

同样，上海至热那亚的运价上涨了 21%，每 FEU 上涨了 1069 美元至 6,282 美元。紧随其后的是上海至鹿特丹的运费，每 40 英尺箱上涨了 12%，即上涨了 545 美元至 4951 美元。同样，纽约至鹿特丹的运费也上涨了 2%，即每 40 英尺集装箱上涨了 9 美元至 608 美元。

德鲁里方面预计，由于红海/苏伊士运河的局势依然严峻，未来几周东西航向的现货运价将继续上涨。

红海局势依然严峻



如信德海事网昨天报道《胡塞武装三天三次袭击散货船，美国独占两次》在英美发动对胡塞武装的打击后，胡塞武装开启了一系列猛烈的报复行动。

当地时间 17 日夜间，也门胡塞武装发表声明称，通过反舰弹道导弹击中了美国一艘散货货轮。声明中称，导弹“直接精确命中目标”。这是三天内第二次袭击美国船只，也是近三天内第三次袭击散货船。

据称遭遇袭击的是美国上市公司 Genco Shipping 旗下拥有的一艘名为 Genco Picardy 的散货船。

印度海军昨天也在社交媒体上公布了一张该轮遭遇袭击后的最新照片。

周四，胡塞武装声称再次袭击了一艘美国油轮 Chem Ranger。

此外，昨天 UKMT0 报告的第二起袭击事件，该起事件发生在离亚丁湾约 115 海里处，一位船长报告称一架无人机在船只的左舷约 30 米处爆炸。UKMT0 表示 “联合部队正在作出回应，船只和船员都安全，船只正在前往下一个目的港。”

从目前的情况，似乎胡塞武装已经将此前重点袭击对象从此前的集装箱船舶转向了干散货船舶和油轮。

不过根据最新情况来看，在胡塞武装猛烈的报复行动下，集装箱船东和航运公司们并没有恢复重返红海航线的信心。

克拉克森研究高频数据显示近期红海船舶通行量进一步下降，1 月 12 日-16 日红海地区船舶通行量（以总吨计）下降 10%，同期进入亚丁湾区域的船舶较 2023 年平均水平大幅下降 65%。其中油轮和气体运输船通行量明显降低，集装箱船通行量继续维持低位。

克拉克森研究统计，集装箱船降幅最为明显，以 TEU 计已下降约 90%；同期 LNG 和 LPG 船通行量也急剧下降，减少约 90%；油轮通行量则下降约 46%，1 月初仅为 20%，成品油轮通行量受到的影响较原油油轮更为明显，其通行量较 12 月上半月减少约 65%，原油油轮则为 35%。散货船受到的影响依然有限，通行量下降约 20%。1 月 12-15 日苏伊士运河船舶总通行量较 12 月上半月下降 53%，1 月初则降低 45%，预计未来几天降幅将继续扩大。



航运数据平台 Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示，虽然目前红海航线并没有完全断航，但是目前只有少数船只来自世界排名前三的航运公司的船舶通过曼德海峡红海海域，其余的都是一些排名在世界 10 名开外的小型集运公司的船舶在通过这条航线。

Peter Sand 还表示自 2023 年 12 月 14 日以来，远东至地中海航线的 40 英尺集装箱现货运费上涨了 223%，北欧和美国东海岸的运费也不甘落后，分别上涨了 204% 和 201%。

此外，海运运费的上涨也对空运价格产生了积极的影响。Peter Sand 表示，随着载货率的上升，空运运费目前也上涨了 5-10%，并表示可能很快还会上升更多。

克拉克森研究的最新的报告也表示，因避开红海而选择绕航会大幅增加航线运距，预计海运成本上升，运力需求及吨海里贸易量增长或将利于航运市场上行。

需建立有效的应对措施

鉴于目前的情况，马士基首席执行官柯文胜昨天表示，他预计这种航线中断的情况至少会持续几个月。

知名航运分析师 Lars Jassen 也表示，虽然柯文胜的这一预测并不是一个积极信号，但鉴于最近几天恶化的局势，我倾向于同意这一预测。

Lars Jassen 还提醒托运人需要有个心理准备，其表示，“托运人要认识到现在的船舶绕航的对于供应链影响的严重性，从苏伊士运河改道环非洲航线会增加很多的航程，不仅如此，由于需要跨过很多中间港口，因此这些船舶还需要在转运中心卸下一些货物，而现在又没有立即解决继续转运这些货物的办法。

不过随着航线网络在非洲周围建立起规律的、可预测的时间表后，目前这些供应链的困扰将会减少。

另一个问题是还有一部分本来需要运往红海海域港口的货物该如何处理也比较令人头疼。Lars Jassen 表示当红海通道突然中断时，大量货物被困在亚洲主要枢纽港，而支线航运公司的运力又暂时无法建立起来，无法及时将货物运送到红海，这将导致这条航线运费飙升，并在受影响的港口造成拥堵问题。

来源：信德海事网



【全球集运业联盟即将开始大洗牌！】

如信德海事网此前报道：290 船！马士基+赫伯罗特官宣组建新联盟，马士基与赫伯罗特官宣将自 2025 年 2 月起开展一个名为“双子星”的长期运营协作计划。

这一新合作的诞生不仅是东西方贸易格局的一次重大调整，而且极大可能会影响全球集运联盟的发展，尤其是目前赫伯罗特与 ONE、阳明海运和 HMM 所在的 THE Alliance。

Alphaliner 表示：“直到 2025 年，THE Alliance 可能需要持续寻找新的合作伙伴，而双子星联盟的成立也可能对海洋联盟 OCEAN ALLIANCE 产生连锁反应。”

不同于传统联盟的“双子星”

根据双方披露的“双子星”合作细节，马士基和赫伯罗特将投入约 290 艘船舶参与运营，总运力达 340 万 TEU，其中马士基部署 60%的运力，赫伯罗特部署 40%。

二者合作的目标之一是船期达到 90%的准班率，这将极大超过集运业目前 60%的平均水平，而这也是两家公司认为本次合作之于传统航运联盟的显著区别。

马士基认为准班率是客户的一个非常大的痛点，而提升准班率的挑战就在于建立一个足够强大的网络，以此来应对港口罢工和其他形式的状况，尤其是在红海危机造成严重的航线中断和改道的当下。

该公司解释道，传统的联盟无法实现这些目标，而与赫伯罗特的合作是实现其目标的最佳途径。这一合作将大大改善运输时间和连通性，在保证准班率的同时能够最大限度的保证灵活性。为落地实现良好的合作，马士基与赫伯罗特的合同中甚至规定到如果任何一家公司未能履行其义务，都将受到经济处罚。

CTI Consultancy 的分析师 Charles Moret 对此表示“我认为他们正在寻求一种混合解决方案，以便更灵活地运营一个非常可靠的东西方航线网络。通过高度关注枢纽规划和管理，避免对其网络的造成干扰和连锁反应，同时保持一定的灵活性，以适应各自网络的变化。”

2M 解散是格局变化的开端



去年一月，MSC 和马士基宣布将在 2025 年 1 月终止 2M 联盟，给全球集运业带来了不小的冲击。

对于 MSC 来说，这家全球第一大集运公司近年来一直在疯狂扩张企业规模，旗下总运力已达 564 万 TEU，超越马士基 150 万 TEU，并且还在不断扩张，该公司完全有能力实现独立运营并维持类似于联盟的全球服务网络。

马士基则完全不同，2M 联盟破裂后几位分析师就曾表示马士基的企业规模没有大到足以独立运作，这家丹麦公司可能会寻求新的合作，因此如今马士基与赫伯罗特宣布结盟也并不让人意外。

如航运分析师 Lars Jensen 此前所说：“2M 率先解体，随后将引发连锁效应，比如东西方贸易伙伴关系的新结盟，因为马士基将特别需要一个新的合作伙伴。”

岌岌可危的 THE 联盟

双子星联盟推出的同时，也意味着赫伯罗特将于 2025 年 1 月 31 日退出 THE 联盟。而 THE 联盟中剩余的三家公司皆为亚洲航运公司——日本的 ONE、台湾的阳明海运和韩国的 HMM。在唯一的欧洲盟友——赫伯罗特退出后，他们可能会面临东西向航线运力短缺的问题。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示，在提高准班率方面“进展不足”是该公司决定退出 THE 联盟的原因之一。

Lars Jensen 认为赫伯罗特的退出将使得 ONE，阳明和 HMM 处于非常脆弱的地位，就目前的规模来说余下三家公司无法建立起与海洋联盟，MSC 和双子星联盟相匹敌的服务网络。这三家航运公司要么尝试从海洋联盟吸引一个新的合作伙伴到 THE 联盟，要么重新建立一个新服务联盟。

就这一问题，ONE 回复称该公司目前正在探索应对的方法，“我们将在适当的时候宣布 2025 年以后的具体服务结构。”

恐受波及的海洋联盟

全新的联盟格局同样给海洋联盟带来了压力，该联盟的成员包括达飞海运、中远海运、东方海外和长荣海运，其中达飞和中远是联盟中的主导性成员。



随着市场格局的改变，其他航运公司也会开始思考当前所处的联盟合作是否理想以及建立新联盟的可能性。而欧盟将于今年 4 月底取消的反垄断豁免也将会给海洋联盟带来巨大压力，到那时它们将成为最大规模的联盟，参与海洋联盟的公司很可能成为竞争的焦点。

Lars Jensen 对此预测称：“海洋联盟是目前最大的联盟，MSC 自成一体，马士基和赫伯罗特组成了较小的联盟，我预计海洋联盟也将会解散，欧盟肯定会对海洋联盟采取更加严格的态度。”

地缘关系影响着联盟格局

马士基执行副总裁兼首席产品官 Johan Sigsgaard 认为是两家航运公司有着相似的前景促使了这次合作的诞生。他说：“要实现这样的倡议，重要的是公司文化匹配，我们不仅相信同样的结果，而且我们也有类似的方式来建立如此紧密的伙伴关系。”

首席分析师 Peter Sand 也表示：“在这次结盟中，我们看到地缘政治越来越重要，并且我认为该笔合作中的利益可能比在其他情况下看到的更加一致。”

赫伯罗特和马士基有着非常相似的商业文化，在船舶、码头和脱碳承诺的方面有着较强的互补性。并且本次合作也极大降低了沟通成本，不仅只需要和彼此一家合作伙伴共同商讨，地理位置上也较其他联盟相距甚近，这也给双子星联盟的协作都带来极大便利。

来源：信德海事网

【风向标？全球最大集装箱船公司再送拆两艘老船！】

过去一周，全球最大集装箱航运公司地中海航运（MSC）继续送拆两艘老旧船，引发市场热议。

船舶经纪商 Star Asia Shipbroking 最新报告显示，在截至 1 月 20 日的一周内，MSC 将 30 年船龄的“MSC JEMIMA”轮和 24 年船龄的“MSC EAGLE F”轮分别以 525 美元/LDT、555 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 666 万美元和 347 万美元。

算上这两艘船，MSC 本年度已送拆 4 艘老旧船舶。2024 年首周，该公司将旗下 3500TEU 集装箱船“MSC Sophie”轮以 565 美元/LDT 的价格报废，总价约为 769.3 万美



元。一周后，该公司再以 530 美元/LDT 的价格送拆了“MSC Uma”轮，总价约为 554 万美元。

由于过去三年间，MSC 在二手市场中大量购入了 300 多艘船，其在拆船市场的行为被视为行业风向标，受到了密切关注。整个 2023 年，MSC 报废的集装箱船达到 16 艘，总运力为 57,747TEU。

分析师认为，若这家全球最大集装箱航运公司决定将船队中的一大部分送去拆解，可能标志着这一轮周期的底部。

Veson Nautical 分析师 Dan Nash 表示：“尽管 MSC 最近的拆船交易有所上升，但我并不认为他们已经拉开了拆船的序幕。总体报废数量仍然较低。”

此外，MSC 可能会受到最近红海危机带来的运费上涨的鼓舞，在过去两个月这一全球航运要道爆发危机之前，没有人预料到会出现这种情况。马士基首席执行官 Vincent Clerc 此前预言，这种中断可能会持续数月。

“如果收益和价值保持在目前水平或上涨至更高水平，足以让集装箱船报废工作推迟至 2024 年下半年。” Dan Nash 补充道。

集装箱拆解量在经历了两年的历史低点后，于 2023 年出现反弹。Alphaliner 数据显示，去年约有 87 艘、总计 167,000TEU 集装箱船报废。相比之下，2022 年的报废量为 10904 TEU，2021 年为 16500 TEU。

由于集装箱市场的弹性出乎意料，这些数字仍远低于预期。不过，预计 2024 年报废量将急剧上升。Alphaliner 表示，报废量可能会增加一倍以上，达到 37.5 万 TEU，接近 2017 年的水平。

在未来 12 个月内，将有高达 320 万 TEU 的新造船运力投放市场，这将在一定程度上缓解这一影响。

Alphaliner 指出：“20 岁及以上船龄的船舶运力仅有不到 300 万 TEU，但在可预见的未来，这一船龄组中的许多船舶仍将继续进行贸易。不过现代节能型吨位的竞争日趋激烈，最终可能会说服一些非经营性船东最终报废老旧船舶，特别是如果运力过剩导致效率最低船舶日租金下降至不可持续的水平。”

来源：海运圈聚焦



【龙抬头？一起期待 2024 年全球货运市场态势】

新年伊始，万象更新。随着 2023 年的悄然结束，新的一年注定是充满期望与挑战的。国际物流市场经过漫长疫情的洗礼后将迎来什么样的发展势态，这成为了每个货运人非常关心的问题。

一些国际经济学家预测，虽然全球经济复苏较为乐观，但是今年的全球物流业复苏可能较慢。虽然疫情所带来的负面影响逐渐消退，但贸易保护主义风险、多国领导人选举、罢工、国际地缘政治冲突，以及厄尔尼诺(El Nino)现象导致严重干旱等自然因素和风险，无不使全球货运人经历着不确定的挑战和困难。

在全球供应链充满不确定性的情况下，如何为新一年的货运市场做准备？货运人该如何制定经营策略以应对市场的变动与挑战？

罗宾升认为，韧性和多样化的需求在 2024 年至关重要。我们无法预测未来，无法为每种突发情况制定详细的计划，但是我们可以针对市场潜在趋势，在供应链中发挥弹性仍然是保持适应性和灵活性的关键。

更传统的全球物流模式正在回归

2024 年，海运和空运运能将调整到更传统的水平。在过去的两年里，为了满足新的减排准则以及托运人的运输需求，新船被引入，旧船被取代，许多退役飞机被召回，船公司更是采用慢速航行和空白航行等策略来帮助控制运力。通过第三方包机，空运市场在过去几年中获得了充足的运力。据中国民航局统计，截至 2023 年 11 月底，全行业货机机队规模增至 255 架，机场货运设施保障能力约 3100 万吨。然而，许多包机协议可能会在 2024 年终止，进一步平衡供需。与此同时，通过货机购买空运舱位以及通过航空公司购买腹舱空间的更传统方式将会回归。

从行业周期来看，2023 年货运需求疲软导致大部分市场回归到如 2019 年时更具有周期性的模式，并在 2024 年持续延续。此一现象加上疫情大流行时期货物积压的制造中断，也让托运人有机会根据其他因素(例如消费者行为的转变)重新考虑自身的供应链。

以汽车行业为例，克拉克森研究(Clarksons Research)发布的《Car Carrier Trade & Transport 2023》报告显示，2023 年汽车相关领域海运市场创历史新高。随着中国出口持续激增以及其他主要生产从零部件短缺中恢复过来，全球海运汽车贸易量预计将增长 17%，达到 2,370 万辆汽车，打破 2018 年创下的 2,150 万辆汽车的



“新冠疫情前”纪录。

举例来说,罗宾升团队与拉丁美洲的一位客户合作,帮助他们重新配置供应链以适应消费者需求的重大变化。虽然高利率导致车辆销售放缓,客户的汽车零部件业务却出现了巨大的增长。我们立即为客户快速的重新配置其供应链,不仅帮助他们成功抓住新的业务需求,同时也为将来实现更一致的订购模式奠定了基础。

全球格局的快速变化影响供应链

虽然周期性和传统模式的回归可以带来较为明显的便利性,但我们不得不承认的是,在国际贸易这个大舞台上,总有那么一些突发情况使托运人始料未及,由此所导致供应链中断。2024 年将迎来更多不确定性、更独特的挑战。

改变全球格局的不仅仅是风险,还有货运流的转变。

我们仍然以汽车举例,全球市场对电动汽车的需求与日俱增,这促使亚洲向墨西哥的新车、零部件和配件进口量不断攀升。同时,包括中国车企在内的多国汽车供应链也逐渐向泰国转移。汽车供应链的多元化格局早已跃然纸上。未来,医疗、能源等行业也都可能成为全球格局的参与者。

企业对供应链在危机下的反应能力只会要求更高,强有力的供应链物流策略能帮助车企抓住机遇并管理潜在风险。

面对近期的红海冲突以及巴拿马运河持续干旱,全球供应链及其他运输方式和贸易线路所产生的多米诺骨牌效应日益显著。越来越多的托运人及货主正在主动将部分货运从海运转向空运。这一战略,包括其他应急计划,例如加急内陆服务以及海运和空运相结合的解决方案,可能会在农历新年后越来越常见,从而影响这些模式内的供需平衡。

由此可见,托运人必须根据不同的市场具体情况,从信息可视化、管理负载优先级、报关和税务审查、整合货运以及更灵活地采用不同的运输方式来等方面入手,灵活应对全球格局所带来的不确定性,以实现在物流环节的降本增益。

可持续发展仍然是首要考虑的方向



近年来,国际对各个企业可持续发展目标高度关注,加之欧盟(EU)新区域法规出台,越来越多的托运人和承运人在新的一年将可持续发展作为其首要考虑的因素。

从 2024 年 1 月 1 日起,航运业被纳入欧盟排放交易系统(ETS)。在可持续供应链发展持续响应的大背景下,许多船公司已经取得了一些进展,例如采取降速航行的方式来满足 2023 年船舶温室气体减排战略。罗宾升认为,值得托运人关注的是,欧盟的新要求可能会导致船公司调整船期表、实施附加费或进行其他改变以实现其可持续发展目标。

对罗宾升而言,可持续发展从来都不是口号,早在 2020 年我们就提出到 2025 年将排放强度降低 40%的目标。目前,该目标已经提前两年实现并超越原定目标。仓库通过购买可再生能源积分,实现 100%使用可再生能源;设备改进和 LED 照明使我们的用电量减少了相当于 160 万加仑的汽油。

此外,成本的显著降低也证明了施行得宜的策略可以给企业带来巨大的可持续性发展价值。

去年,面对隆基绿能的某一次光伏储能货物运输,罗宾升利用遍布东南亚的综合运输伙伴网络,根据隆基绿能的特定需求量身定制空运策略,为其节省了高达 50%的空运成本,有力地证明了该企业对运营效率和环境可持续性的坚定承诺。

总的来说,2024 年会是一个充满挑战 and 不确定性的一年。物竞天择,适者生存。我们无法选择时代,但可以用智慧与策略建立起一个强大的供应链体系,保持进一步的弹性与灵活性。利用信息与数字化等手段,提升经营效率,降本增效,静待货运市场春暖花开。

来源: 海事服务网

【Xeneta 预测: 红海危机导致 2 月份运价将进一步上涨】

领先的海运和空运运价基准与市场分析平台 Xeneta 公布的数据显示,初步迹象表明,在红海危机持续的背景下,海运运价将在 2 月初进一步上涨。

Xeneta 的海运费基准平台采用了超过 4 亿个众包数据点,其最新预测是基于 2 月份第一周从客户那里获取的价格。尽管当前市场形势仍然不稳定,存在变化的可能,但新发布的数据为我们提供了市场走势的重要参考。



从远东到地中海的航线,到2月2日为止,短期市场平均运费预计将上涨11%,达到每FEU 6507美元。自去年12月中旬红海危机升级以来,这一数字已经飙升了243%。

与此同时,从远东到北欧的运费也将于2月2日上涨8%,市场平均价格为每FEU 5106美元。自去年12月中旬以来,这一数字也增长了235%。

运费涨幅最为显著的是远东至美东航线。根据最新公布的数据,截至2月2日,该航线的平均短期运价将上涨17%,达到每FEU 6119美元。自去年12月中旬以来,这一数字增长了146%。

为了弥补绕道好望角所带来的额外航行时间,承运商正在调整其服务。例如,他们缩短了行程、选择跳港并提高了航行速度。然而,尽管如此,Xeneta的初步数据显示,进入2月份后,运价仍将继续上涨。Xeneta首席分析师Peter Sand表示,“随着红海危机的持续,市场不确定性仍在增加,预计运价将继续承压。”

尽管市场运价将继续上涨,但有初步迹象显示,在农历新年达到峰值后,运价可能会再次开始下跌。

Peter Sand补充道:“正如我们在疫情期间所看到的,红海危机所造成的是运力问题,而非需求问题。当前市场的不确定性巨大,导致了不平衡和不稳定。在这样的情境下,只有保持冷静,才能更好地应对。从Xeneta的客户那里我们了解到,承运商现在不再提供最昂贵的高端服务,以确保在可用容量极度紧张的时期货物能够得到运输。这可能表明,由于托运人方面的紧迫性正在减弱,对这种服务水平的需求正在下降。也可能是因为尽管承运商暂停通过苏伊士运河的运输造成了混乱,但运力实际上是可用的。”

来源: 海运网

◆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	470-475	645-650	795-800		
Tokyo Bay					
Shanghai	460-465	660-665	850-855	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	460-465	655-660	790-795	MGO Sul max 0.05%	



Kaohsiung	488	645	880	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	445-450	645-650	795-800	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	405-410	615-620	890-895		
Rotterdam	435-440	560-565	780-785		
Malta	510-515	600-605	860-865		
Gibraltar	515-520	620-625	875-880		

截止日期: 2024-01-25

◆ 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	19/01/24	12/01/24	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	19/01/24	12/01/24	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: 2024-01-23



(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	158,000	DH Shipbuilding, S. Korea	2027	Maran Tankers - Greek	13,000	TC to Petrobras, DP2 shuttle tankers
1	Tanker	7,990	Taizhou Maple Leaf, Chinese	2025	Fratelli Cosulich - Italian	undisclosed	Methanol, Battery-Hybrid
3	Bulker	92,000	NSY, Japan	2026	K Line - Japanese	undisclosed	methanol-ready, coal carrier
2	Bulker	82,400	Tsuneishi Zhoushan, China	2026	Wisdom Marine Group - Taiwanese	4,000	
2	Bulker	64,100	New Dayang, China	2026	Kasuga Shipping - Japanese	undisclosed	
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2026	Taiwan Navigation - Taiwanese	3,230	IMO Tier III, EEDI Phase III
6	Container	13,000 teu	Jiangnan, China	2027	One	16,000	Methanol
6	Container	13,000 teu	YANGZIJIAN, China	2027	One	16,000	Methanol
3	Tanker	158,000	Dh Shipbuilding, S. Korea	2027	Maran Tankers	13,000	T/C Attached to Petrobras
6	Tanker	76,000	New Times, China	2026-2027	DYNACOM TANKERS	5,300	Conventional fuel
2	LPG	93,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	Alpha Gas - Greek	12,500	VLAC
2	LPG	93,000 cbm	Hanwha Ocean, S. Korea	2027	Alpha Gas - Greek	12,500	VLAC
2	LPG	88,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027	TMS Cardiff Gas - Greek	undisclosed	
1	LPG	88,000 cbm	HHI (Ulsan), S. Korea	2027	BGN International - U.A. E based	11,800	

◆ 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)	备 注
KERVEROS	BC	76,602		2003	Japan	935	BWTS fitted
ALPHA AFOVOS	BC	74,428		2001	S. Korea	700	BWTS fitted



ANETOS	BC	58,163	2009	Japan	1,550	Indonesian	
LAN HAI SHENG HUI	BC	56,616	2011	China	2,770	European	en bloc, BWTS fitted
HAI YANG ZHI HUA	BC	56,603	2011	China			
ISABELLA M	BC	56,056	2006	Japan	1,250	Chinese	BWTS fitted
GLORIOUS JUPITER	BC	26,091	2013	Japan	undisclosed	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
CTP DELTA	CV	12,568	1,012	1993	Poland	undisclosed	Undisclosed	
NCL HAUGESUND	CV	8,330	657	2004	China	500	Far East	FS Ice Class II

多用途船/杂货船

船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BALTIC MOON	GC	3,850		2000	Romania	340	Undisclosed	BWTS fitted, 1H/H BOX

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
MORVIKEN	TAK	157,610		2018	S. Korea			
BREIVIKEN	TAK	112,504		2018	S. Korea			
EIKEVIKEN	TAK	112,459		2019	S. Korea	35,700	Ten	en bloc*, BWTS fitted
ANGLEVIKEN	TAK	109,999		2023	S. Korea			
ASKVIKEN	TAK	109,999		2023	S. Korea			
MARE ORIENS	TAK	110,295		2008	Japan	4,260	Chinese	BWTS fitted
STI TRIBECA	TAK	49,990		2015	S. Korea	3,910	Kss Line - S. Korea	Scrubber & BWTS fitted, eco
PAPRIKA	TAK	40,128		2003	S. Korea	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
OLYMPIC GLORY	TAK	36,990		2005	S. Korea	1,650	Undisclosed	
PATEA	TAK	16,651		2008	China	1,320	Bystad	ice class 1A
ST SARA	TAK	8,019		2007	Turkey			
VS SALMA	TAK	8,011		2008	Turkey	undisclosed	Turkish	en bloc**, BWTS fitted
VS SALOME	TAK	7,915		2007	Turkey			



◆ 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
RONG DA CHANG SHA	GC	22,271	9,654	1998	Croatia	535.00	
YONG FENG	TAK	6,661	2,055	1975	Japan	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
MSC JEMIMA	CV	42,288	12,677	1994	Spain	525.00	

◆ ALCO 防损通函

【美国五部门联合发布货物合规说明】

国际保赔协会集团（IG）发布此通函

2023 年 12 月 11 日，美国司法部、商务部产业与安全局、国土安全部、国防贸易管制局以及财政部外国资产控制办公室，五部门联合发布了《货物合规审查》（Know Your Cargo），指出运输行业中恶意违规的惯常手法，并强调了海运和其他运输行业进行合规审查的最佳实践以及美政府采取执法措施的相关事例。

【在新加坡港界外附近水域锚泊及法律问题】

在新的 Mercuria Energy Trading Pte v Raphael Cottoner Investments Ltd (The Afra Oak) - [2023] EWHC 2978 (Comm) 一案中，皇座法庭商事庭 Nigel Teare 爵士于 2023 年 11 月 23 日对该案做出有利于船东的判决。

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
2024-01-26	710.740	772.560	4.833	90.909	905.590	469.410	436.000	531.280	821.810
2024-01-25	710.440	774.460	4.828	90.866	905.230	468.450	435.570	530.980	824.110
2024-01-24	710.530	774.070	4.811	90.839	904.980	469.740	435.760	531.310	819.470
2024-01-23	711.170	776.350	4.824	90.967	906.880	469.240	434.340	531.350	821.290
2024-01-22	711.050	776.790	4.821	90.947	905.630	470.610	437.120	531.670	821.020

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	5.45107
2 个月	--	3 个月	5.58120	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.60051	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-01-25