



全一海运市场周报

2024.02 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.01.29 - 02.02)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场总体平稳 运价小幅上涨】

临近春节假期，市场总体保持平稳，运输需求整体略有下滑。本周，多数远洋航线运价承接上周走势出现回落，北美航线部分航商跟进上调运价，带动综合指数小幅上涨。2月2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2217.73点，较上期上涨1.8%。

欧洲航线：航线前期受地缘局势影响处于高位，随着绕行等措施的实行，航运市场价格冲高回落。本周，市场承接上周走势，部分航商保持运价不变，部分则小幅降价，即期市场订舱价格继续小幅下跌。2月2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2723美元/TEU，较上期下跌4.8%。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。2月2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3753美元/TEU，较上期下跌3.8%。

北美航线：美国谘商会发布的1月消费者信心指数为114.8，连续3月上升。消费信心支撑美国市场需求增长，运输需求保持高位。本周，上海港平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载，航商报价涨多跌少，航线即期订舱价格上涨，其中美西上涨较为明显，带动综合指数上升。2月2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5005美元/FEU和6652美元/FEU，分别较上期上涨13.4%和3.7%。

波斯湾航线：目的地市场运输需求上升乏力。本周，部分航商小幅降价，即期市场订舱价格继续下跌。2月2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1586美元/TEU，较上期下跌4.6%。

澳新航线：运输市场需求总体稳定，供需关系保持良好。本周，各航商市场报价多维持上周水平，少数略有下降，航线即期订舱价格小幅下跌。2月2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1249美元/TEU，较上期下跌1.3%。

南美航线：运输需求略有下滑，总体货量小幅波动，即期市场订舱价格下跌。2月2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2552美元/TEU，



较上期下跌 4.3%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。2月2日，中国出口至日本航线运价指数为 805.04 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场供需双弱 综合指数小幅下行】

本周，临近春节，全国停工停产范围扩大，商品供需走弱，运输市场成交冷清，综合指数下行。2月2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 976.32 点，较上期下跌 2.7%。

煤炭市场：市场需求方面，本轮寒潮天气影响有限，终端日耗延续震荡走势，加之清洁能源形成部分替代，市场情绪低迷，电厂库存水平在长协及进口煤的补充下仍保持在安全范围。同时，随着春节临近，非电企业陆续停产放假，下游实际需求有限。本周沿海八省日耗 222 万吨，库存 3039 万吨，存煤可用天数约 14 天。煤炭价格方面，本周，沿海煤炭价格弱势维稳。适逢月末及临近春节，终端需求转弱，交投活跃度下降，下游库存充裕，多以长协拉运为主，市场煤补充为辅。港口进出作业双弱，调入量持续保持偏低水平，环渤海各港合计日均调出 119.9 万吨，整体调出仍高于调进，港口库存继续下行。运价走势方面，临近春节假期，生产企业停产范围逐步扩大，下游电厂库存水平尚可，市场交投冷清。虽然，新一轮大范围雨雪天气即将来临，但长协采购已基本可以满足因降温引发的电厂新增需求，运输市场货盘稀少，船多货少矛盾依旧，沿海煤炭运价承压下行。

2月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 943.33 点，较上期下跌 3.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 512.83 点，较上期下跌 11.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 19.4 元/吨，较上期下跌 3.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 24.2 元/吨，较上期下跌 2.2 元/吨；秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 29.5 元/吨，较上期下跌 2.2 元/吨。

金属矿石市场：本周，宏观向好预期有所减弱，市场情绪波动较大，成材产量价格双双走低，厂库、社库继续上涨。钢企复产动力不强，铁水产量低位波动，铁矿石维持刚需支撑。同时矿石价格延续高位震荡走势，终端采购拉运持续观望，沿海矿石运价小幅下行。2月2日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 634.76 点，较上期下跌 8.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 23.5 元/吨，较上期下跌 1.9 元/吨。



粮食市场：节前，北方多省迎来降雪、气温骤降，利好农户储备玉米，加之全国售粮进度过半，玉米价格有所企稳。同时，终端需求释放，养殖行业盈利情况好转，饲料企业补库刚需有所释放。不过，国内粮食进口替代增量压力不减，沿海粮食运价弱势下行。2月2日，沿海粮食货种运价指数报 775.26 点，较上期下跌 6.6%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 43.5 元/吨，较上期下跌 3.3 元/吨。

成品油市场：本周，受国际原油价格回落影响，节日需求端的刺激减弱，加之终端用油企业陆续停工放假，柴油需求转弱，市场预期有所转向。然而国内成品油价格上调落地，购销氛围有所提振，部分业者入市适量备货，加之节前炼厂排库刚需释放，炼厂让利出货，成品油运价平稳运行。2月2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 1093.1 点，较上期下跌 0.3%；市场运价指数 1075.13 点，较上期下跌 0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【节前市场需求较弱 租金指数小幅下跌】

本周，临近国内春节假期，国际干散货运输市场整体较为安静，运价低位小幅震荡。海岬型船市场铁矿石、煤炭货盘表现一般，临近周末，受国内恶劣天气以及 FFA 远期合约价格回升影响，氛围有所好转，运价止跌小升。巴拿马型船和超灵便型船市场，煤炭、粮食货盘不多，运力充裕，日租金小幅下跌。远东干散货租金指数小幅下跌，2月1日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1007.83 点，较上周四下跌 4.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先抑后扬。太平洋市场，周初，澳大利亚铁矿石、煤炭货盘平淡，市场相对安静，且运力供给宽松，运价延续上周末下跌走势。下半周，太平洋市场铁矿石货盘略有增多，同时受国内长江口区域大雾天气、油价和 FFA 远期合约价格上涨等因素支撑，海岬型船市场氛围有所好转，运价止跌小涨。2月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11661 美元，较上周四下跌 9.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.190 美元/吨，较上周四上涨 0.5%。远程矿航线，上半周，大西洋市场维持船多货少态势，市场整体处于弱势，运价承压。下半周，虽然市场基本面无明显变化，但伴随 FFA 远期合约价格上涨以及即期略高成交拉动，市场氛围好转，运价反弹。2月1日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.950 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先扬后抑，日租金小幅下跌。周初，太平洋市场日租金延续上周末小涨态势。下半周，春节假期氛围渐浓，印尼煤炭货盘不多，市场运力增多，且 FFA 远期合约价格回调，市场逐渐走软，日租金小幅下跌。2月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11138 美元，较上周四下跌 2.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.950 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。粮食航线，本周，南美市场活跃度下降，租家通过放缓出货节奏进行压价，运价微跌。2月1日，



巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 42.250 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场先涨后跌，日租金低位波动。上周末至本周初，2 月初即期货盘较多，且印尼雨季及红海局势一定程度上影响了船舶周转，即期运力有限，运价上涨。下半周，即期货盘减少，运力较为充足，船东相对弱势，日租金承压下跌。2 月 1 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8455 美元，较上周四下跌 2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.671 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

(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 1 月 26 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 123.4 万桶至 4.22 亿桶，增幅 0.29%，美国上周原油进口 560.5 万桶/日，较前一周增加 2.5 万桶/日，出口减少 54.0 万桶/日至 389.4 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1978.7 万桶/日，较去年同期增加 2.13%。美国国内石油产量上周回升至 1300 万桶/日，本月寒冷天气后产量提高导致美国原油库存意外增加，给油市增压。OPEC+在周四的会议上，其主要成员小组建议不改变政策，选择坚持本季度现有的石油减产计划，OPEC 新一轮减产行动缓慢，未能提振油价。虽然乌克兰无人机袭击俄罗斯石油设施，中东冲突四起红海航运受到攻击，引发的地缘政治风险不断升温，可能会暂时支撑油价，但预计石油市场基本面仍将变得宽松，给油价带来下行压力。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报 79.34 美元/桶，较 1 月 25 日下跌 3.30%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有降。2 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1112.60 点，较 1 月 25 日下跌 1.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线相对安静，尽管西非航线成交量较上周有所增加，不过部分巴西至远东的货盘收到多个报价，最后成交价格也略低于最近一次的成交价格。目前，基本面需求不足，整体可用运力充足，租家通过选择相对弱势的船东拿船，持续给市场施压。部分相对强势的船东，不满足当前 TCE 水平；美湾航线的 TCE 高于其他装港，并且该航线目前仍未完全启动，租家很难进一步施压，运价稳中有降。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS57.65，较 1 月 25 日下跌 2.09%，CT1 的 5 日平均为 WS57.56，较上期平均下跌 7.83%，TCE 平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS59.15，下跌 1.35%，平均为 WS58.86，TCE 平均 3.1 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 2 月 15-17 日，成交运价为 WS57.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，



受载期 2 月 24-26 日，成交运价为 WS58。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 27-29 日，成交运价为 WS59。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 29 日，成交运价为 WS59。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 29 日至 3 月 2 日，成交运价为 WS59。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2 月 29 日至 3 月 1 日，成交运价为 WS57.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 10-14 日，成交包干运费为 900 万美元。美湾至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 2 月 26-28 日，成交包干运费为 780 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

1 月 31 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1171.24 点，环比下跌 0.70%。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+0.11%、-0.10%、+0.96%及-3.10%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 1.68%；57000DWT 吨级散货船估值环比上下跌 0.95%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.80%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.10%。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 96.56 万载重吨，总成交金额 226550 万美元，平均船龄 14.61 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 吨级油轮估值环比下跌 0.65%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.85%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.39%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.17%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.13%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 10 艘（环比减少 10 艘），总运力 95.12 万载重吨，总成交金额 270550 万美元，平均船龄 16.70 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 0.96%；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下跌。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 1.97%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.48%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.25%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.98%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 18 艘（环比减少 7 艘），



总运力 4.94 万载重吨，总成交金额 4129.28 万人民币，平均船龄 11.61 年。

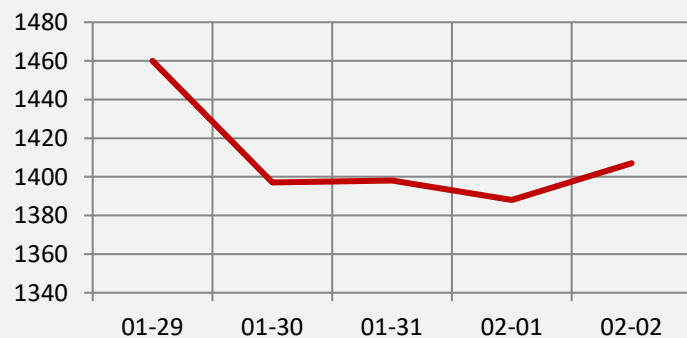
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

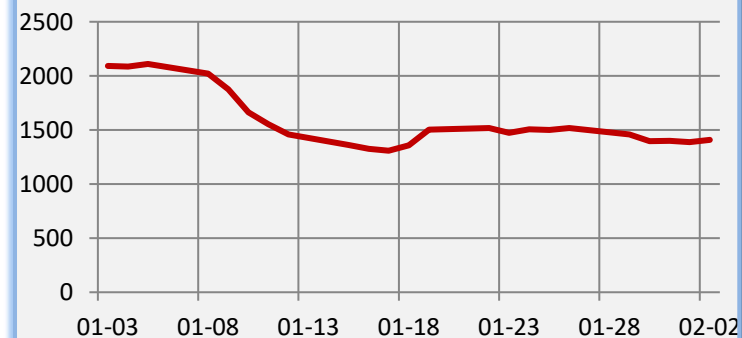
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

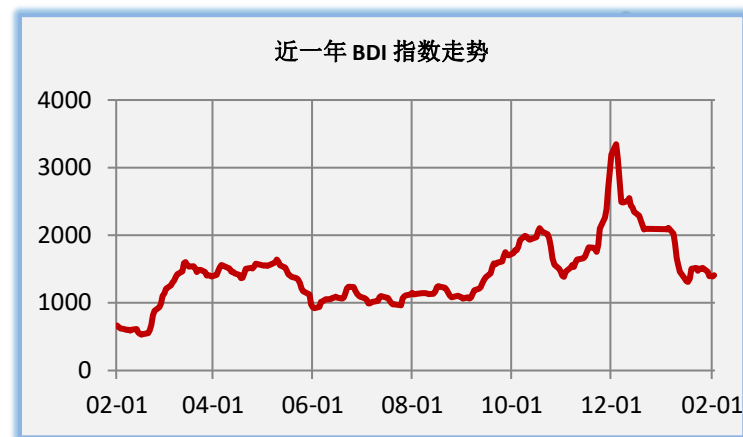
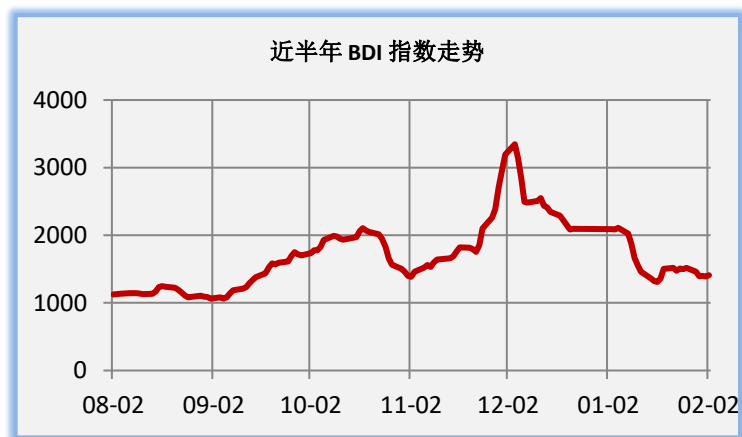
波罗的海指数	1 月 29 日		1 月 30 日		1 月 31 日		2 月 1 日		2 月 2 日	
BDI	1,460	-58	1,397	-63	1,398	+1	1,388	-10	1,407	+19
BCI	1,970	-165	1,824	-146	1,891	+67	1,924	+33	2,030	+106
BPI	1,686	-10	1,636	-50	1,566	-70	1,497	-69	1,444	-53
BSI	1,065	0	1,061	-4	1,055	-6	1,048	-7	1,041	-7
BHSI	597	+1	595	-2	591	-4	588	-3	585	-3

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	26/01/24	19/01/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,000	25,000	0	0.0%
	三年	20,000	20,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	15,500	14,000	1500	10.7%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,500	14,500	1000	6.9%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	13,250	13,000	250	1.9%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-01-30



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Shine Coral' 2024 82352 dwt dely aps EC South America 18/20 Feb trip redel SE Asia \$17,750 + \$775,000 alt redel Singapore-Japan \$18,250 + \$825,000
bb - Cargill

'JY Lake' 2019 81176 dwt dely aps South west Pass 14 Feb trip redel Singapore-Japan \$18,750 + \$875,000 bb - ADMI

'Nord Virgo' 2014 81001 dwt dely Ube 5 Feb trip via NoPac redel S China \$12,000 alt redel N China \$12,500 - Klaveness

'Shen Hua 805' 2014 75437 dwt dely Kemen 10 Feb trip via Indonesia redel South China \$8,400 - Tongli

'Shen Hua 801' 2013 75331 dwt dely Hong Kong 10 Feb trip via Indonesia redel South China \$9,000 - Jiayun

'Tiger Jilin' 2015 63415 dwt dely Antwerp prompt trip via UK-Continent redel Turkey intention scrap \$17,500 - EMR

'Armia Krajowa' 2016 39071 dwt dely SW Pass 5/10 Feb trip redel EC Mexico \$13,000 - cnr - <corrects 31/1>

4. [航运&船舶市场动态](#)

【行业：红海危机打击船舶回收市场】

中东地区的敌对行动，以及许多船东决定在好望角附近改道，正在支撑市场，使运费高于预期，这对船舶回收市场来说并不等于好消息。



全球最大的报废船舶买家 GMS 在其有关回收市场的最新报告中表示，在许多人预计干散货和集装箱行业将会放缓之际，随着交付量不断增加，以及下个月中国春节的临近。

孟加拉国和巴基斯坦都于 2023 年成为《香港公约》的签署国。这两个国家的设施升级是可能的，挪威和国际海事组织已经承诺为孟加拉国的回收部门提供资金。在此之前，去年日本政府和日本船东协会提供了财政支持。

GMS 表示，总体而言，次大陆市场保持平静，在中国新年之前不太可能出现上涨。两艘 MSC 集装箱船最近抵达 Alang，这是去年集装箱线主要处置计划的延续。据信，自 2023 年 1 月以来，MSC 已售出逾 15 艘船舶。

MSC Jemima 于 1994 年建造，重量为 12677，于 1 月 24 日抵达 Alang，而 MSC Eagle F 于 2000 年建造，重量为 6878，于 1 月 26 日上岸。

与此同时，土耳其的废品回收场依然安静。

在今年的第四周，孟加拉国处于领先地位，集装箱的典型价格为每载重吨 550 美元，油轮为 530 美元，散货船为 510 美元。GMS 说，那里的情绪正在改善。巴基斯坦紧随其后，物价全面下跌约 10 美元，市场情绪也有所改善。印度紧随其后，由于市场人气疲弱，下跌约 20 美元。土耳其也有类似的情绪，典型的价格分别是 360 美元、350 美元和 340 美元。

来源：物流巴巴

【红海危机下，老船“冒险”新船绕道】

根据船舶经纪商 Arrow Shipbroking 的研究，红海危机升级之下，散货船船东对于不同船龄船舶的运营策略呈现新趋势，老船正继续穿越曼德海峡，而新船则不愿“冒险”选择绕道避开该地区。

该机构数显示，截至目前，14 天 内 2010 年后建造的散货船通过曼德海峡的总数已从 12 月第一周的 250 多艘下降至 150 艘左右。



与此同时，2010 年前建造的散货船通过该地区的数量在同一时期增加了约 20 艘，平均每 14 天约有 120 艘。

Arrow Shipbroking 在社交媒体上表示，更高的保险成本使现代吨位的成本更高，这可能是一个关键的驱动因素。此外，不同船东/运营商的风险状况也是造成这种差异的原因。

“我们听说这些保费可能达到船舶价值的 1%至 1.5%，这一数字似乎正在影响许多航运公司的决策。通过苏伊士运河的现代船舶（2010 年以后建造的船舶）数量明显减少。但对于 2010 年之前建造的老旧船舶来说，一切照旧。” Arrow 研究主管 Burak Cetinok 接受采访时说。

根据 Burak Cetinok 的说法，目前，15 年船龄的巴拿马型散货船通过苏伊士运河的额外保险费用约为 5 年船龄的 kamsarmax 型散货船的一半，甚至更低。

克拉克森数据显示，当前一艘 5 年船龄的 kamsarmax 型二手散货船价格约为 3450 万美元，而一艘 15 年船龄的 kamsarmax 型二手散货船价格仅约为 1625 万美元。

若保费以船舶价值的 1.5%计算，前者一个航次保费约为 51.75 万美元，而后者约为 24.275 万美元，两者差距达到了约 27.5 万美元。

“在不考虑红海地区安全风险的情况下，新船在成本上的巨大差异已经开始超过通过苏伊士运河的较短航程所带来的好处。” Burak Cetinok 补充道。

根据海运圈聚焦的追踪，胡塞武装于 1 月中旬扩大了对干散货船的袭击。1 月 15 日，美国上市干散货航运公司 Eagle Bulk Shipping 旗下“Gibraltar Eagle”轮被一枚从也门胡塞武装控制区发射的反舰弹道导弹击中，导致货舱受损。

一天后，Vulcanus Technical Maritime Enterprises 旗下散货船“Zografia”轮也在红海南部航行时遭到胡塞武装导弹袭击。

Signal Ocean 数据显示，红海局势升级对于干散货市场而言，影响最大的是巴拿马型和超灵便型船。

该机构统计的数据显示，2023 年结束穿越苏伊士运河的散货船航程百分比中，超灵便型船约为 37%，而巴拿马型船约为 23.8%。



必和必拓海运铁矿石业务负责人 Gerard Ang 在新加坡举行的一次行业会议上表示，约 3.2 亿吨大宗商品通过苏伊士运河和红海航行，占全球干散货贸易的 7%。

事实上，在散货船遇袭后，已有更多运载谷物的船只从苏伊士运河改道前往好望角。

数据提供商 Kpler 首席农产品分析师 Ishan Bhanu 上周五表示：“本周又有 16 艘船被确认改道，使改道的谷物货物总量从上周的 300 万吨增加到约 390 万吨。”

通常每月大约有 700 万吨谷物货物通过苏伊士运河进入红海。

“许多改道的船只都载有美国谷物货物，这表明对这种货物持谨慎态度。一艘从美湾驶往中国的船只实际上是南行过苏伊士运河，但在苏伊士以南停留了 11 天，然后再次向北，经运河北行，然后航行经过直布罗陀。” Ishan Bhanu 补充道。

来源：海运圈聚焦

【两大航运公司调整航线，以应对红海中断】

红海局势持续升级恶化，日前，胡塞武装首次直接攻击美军舰，并且用导弹击中了一艘英国油轮导致失火。国际海运继续受到严重干扰，过去两个月苏伊士运河的贸易量下降了 42%，其中对于集装箱航运的影响尤其明显。

上海航运交易所 1 月 26 日发布的最新数据显示，相比前一周，中国出口集装箱运价综合指数上涨 9%，同时欧洲航线上涨 12.9%。据欧洲农业和农产品贸易联络委员会预计，红海危机可能会影响欧盟价值 700 亿欧元的农产品进出口。

MSC 调整航线应对红海危机造成的中断

鉴于目前红海局势，MSC 已暂时停止所有东行和西行的苏伊士运河过境。这一决策导致所有船只必须改道至好望角，对全球航运网络产生了广泛的影响。

为了缓解这一改道对船期的影响，MSC 已在其声明中表示，正在调整其东西航线。这些调整包括改变航次及轮换制度、增加船只数量，旨在最大限度地减少对航运的干



扰，并确保通过好望角的航行能够更加高效。

更新后的轮换安排将于 2 月初正式实施。

此外，MSC 指出，Albatros, Silk, Lion, Swan, America, Emerald, Elephant and Santana 的航次没有改变。然而，绕过好望角，预计运输时间会更长。

红海危机加剧，马士基调整航线网络布局

为应对日益增长的红海危机，马士基 Maersk 宣布对覆盖印度和中东贸易的航运网络进行重大调整。

马士基已在科伦坡开通一条新的往返航线，以支持地中海货物往返次大陆的转运。该服务将于 2 月 5 日起开始运营，将按轮流向塞拉莱、科伦坡、埃诺尔、科伦坡和塞拉莱提供服务。

马士基在一份客户咨询中表示：“在科伦坡，我们将通过 AE7 服务连接到欧洲，通过 AE55 服务连接到远东。”该公司补充说：“这两项服务都包括西地中海枢纽，提供到北欧的连接。”

此外，马士基还宣布推出四项新服务，以应对日益严重的红海危机，以加强其西亚内部网络，将红海和地中海的货物从海湾地区连接起来。

预计从 2 月 5 日起：新的海湾服务挂靠塞拉莱(阿曼)、杰贝阿里(阿联酋)、多哈(卡塔尔)、达曼(沙特阿拉伯)、朱拜勒(沙特阿拉伯)、杰贝阿里、阿布扎比(阿联酋)、杜库姆(阿曼)和塞拉莱。

自 2 月 9 日起：阿拉伯海服务将挂靠塞拉莱、杰贝阿里、卡西姆港(巴基斯坦)、皮帕瓦夫(印度)、那瓦舍瓦(印度)和塞拉莱。

自 2 月 21 日起：红海-西地中海航线运营将挂靠塞得港(埃及)、吉达港(沙特阿拉伯)、阿卜杜拉国王港(沙特阿拉伯)、塞得港(埃及)、巴塞罗那(西班牙)、丹吉尔港(摩洛哥)、阿尔赫西拉斯(西班牙)、瓦多港(意大利)和塞得港。



自 2 月 18 日起：红地中海服务将挂靠吉达、塞得港、丹吉尔港和塞得港等港口。

马士基表示：“为了应对红海/亚丁湾局势带来的挑战，正在加强在亚洲西海岸的覆盖范围。”

同时，马士基还公布了亚欧航线停靠港口的一系列变化，其中很大一部分是由于中东港口的取消。

马士基在另一份报告中表示：“红海/亚丁湾及其周边地区的局势非常不稳定，安全风险仍然处于非常高的水平。由于形势持续恶化，将对亚欧航线做出了调整。”

调整后的 AE11 航次挂靠港为青岛、釜山、宁波、上海、厦门、南沙、盐田、新加坡、瓦伦西亚、巴塞罗那、焦亚陶罗、丹吉尔港、新加坡、盐田和青岛。

调整后新的 AE12 航次挂靠港为新港、大连、釜山、宁波、上海、蛇口、新加坡、塞得港、科佩尔、的里雅斯特、里耶卡、的里雅斯特、丹吉尔港、新加坡和新港。

调整后新的 AE15 航次挂靠港釜山、上海、宁波、蛇口、新加坡、塞得港、雅里姆卡、伊斯坦布尔、阿斯亚港、塞得港、阿布扎比、杰贝阿里、新加坡、蛇口和釜山。

马士基预计其 AE5、AE10 和 AE6 航线的中转时间将更长，而这些航线的停靠港口不会发生变化。

其他变化包括在 AE7 航次跳港吉达，以及在 AE55 航次跳港塞拉莱和阿卜杜拉国王（东行），而增加科伦坡。

来源：港口圈

【运价暴涨！有些货主开始放弃定船】

上周 26 日，JP Morgan 旗下拥有，并租给托克集团经营的一艘名为马林·罗安达（Marlin Luanda）LR2 型油轮在途经红海时遭到导弹袭击。

也门胡塞武装军事发言人叶海亚·萨里阿发表声明称，其海上力量在亚丁湾对一艘英国油轮“马林·罗安达”号发射导弹，并击中目标，导致船上着火。



另据伊朗塔斯尼姆通讯社 28 日报道，伊朗伊斯兰革命卫队海军当天在该国南部水域扣押一艘载有 200 万升走私柴油的外国船只。

由巴以冲突引起的”红海危机“持续升级并影响到航运业的各个板块。

央视新闻 27 日消息，联合国贸易和发展会议 1 月 26 日发布的数据显示，据估计，苏伊士运河的贸易量在过去两个月下降了 42%，油轮运输和天然气运输也经历了大幅下降。联合国贸发会议警告称，红海危机、俄乌冲突以及巴拿马运河干旱正在扰乱全球贸易。

近期，英美联合空袭胡塞武装目标后，胡塞武装展开密集报复，红海危机进一步升级，自上个月 18 日以来，已有 8 家石油公司宣布避开红海航线，所持运力在全球油轮运力中占比 16.3%。

如信德海事网上周在《这种船，运费也大涨！并可能继续上涨》，由于大量的船舶也开始绕航，这使得成品油轮的运价在近两周出现了疯狂的上涨。

而在 Marlin Luanda 轮遇袭后，可能将导致更多的成品油轮离开红海-苏伊士运河航线转而绕航非洲大陆。

在这样的情况下，克拉克森证券（Clarksons Securities）方面表示，随着更多船只改道进行更长的航程，本已大幅上涨的成品油轮的运费将进一步飙升。

该机构介绍到，上周 LR2 型油轮的运价继续上涨了大约 50%，现代 LR2 船舶的平均即期运价上涨至 92000 美元/天。

该投资机构在一份市场简报中表示，理论上，如果所有的成品油轮都放弃红海航线转而绕航的话，那么该类船舶的船队利用率将能够达到 100%。（根据 Clarkson Securities 的评估，成品油轮的利用率在刚过去的一周里较之前一周上升了 1%达到 94.5%。）

在这样的情况下，“LR2 型油轮在理论上的即期运价能够达到 220000 美元/天，相当于运价从目前的 9 美元/桶提高到 19 美元/桶。”

不过，该机构的首席分析师 Frode Morkedal 表示，这只是理论上的数字，现实情况可能会因为运价的上涨导致油价的上涨从而影响到需求并反过来限制运价达到这个理论上的天花板数值。



实际上，另一家航运经纪公司 GIBSON 在其上周结束时发布的一份市场周报中表示，由于目前运价上涨过快，一些贸易商选择暂时停止在运价高位运输货物。

GIBSON 这样写到，“目前贸易商面临的挑战是，在运价已经上升到这样一个高位时，以至于在某些情况下，运输货物已经没有意义。”

Clarksons Securities 分析师表示：“尽管如此，预计在红海中断期间，成品油轮的运费仍将保持相对较高的水平。”

该分析师还援引卫星跟踪的船舶数据显示，目前成品油船在红海的通行量同比下降了 50%。

来源：信德海事网

【汽车船比拼再燃“战火”：运费暴涨 5 倍国内船东格局生变】

2024 年 1 月 31 日，一艘黑白相间、长近 200 米的大型滚装船正满载着汽车航行在去往欧洲的海域上。这是该船的首次航行，就在半个月前，1 月 10 日，它在山东交付，并在 5 天后于广东举行首航仪式正式启航。

这是比亚迪第一艘汽车运输滚装船，名为“BYD EXPLORER NO.1”。

“BYD EXPLORER NO.1”的首航意义非凡。2023 年，中国汽车出口量连续第三年突破历史纪录，正式超过日本成为全球汽车出口第一大国；但中国汽车出口量暴增导致汽车船运力紧张，推动国际运价持续高位徘徊。车企“肉痛”，在不得不支付高昂运费的同时，也在观望着运价中蕴含的机会。

比亚迪率先行动，在 2022 年末下单订购 6 艘船，总造价高达 5.84 亿美元（约合人民币 42 亿元，以 1 美元=7.18 元人民币计，下同）；加上租赁的船舶，比亚迪未来将运营一支至少 8 艘滚装船的出海舰队。奇瑞汽车则在 2023 年初下单 3 艘新滚装船。有市场消息称，尚有出口车企犹豫是否要成为船东。

不过，航运与造车、卖车迥异，车企运营船舶，要优先车企利益还是船队利益？这些新晋的车企系船东，又能否真正驾驭住这个陌生的周期性行业？

2024 年，车企成为船东，到底是天赐的机会还是“潘多拉的魔盒”？



车企“肉痛”：短缺的运力与急涨的运价

“运价最贵的时候，价格甚至相当于生产一辆车”，频繁接触车企出海业务的高海（化名）这样向时代财经描述过往三年汽车船运费的疯狂，“中国车企共享着国内完善供应链的红利，从这个角度来看，车企拼出海的利润，几乎意味着拼谁的物流成本更低。”

多家市场机构指出，6500 车位滚装船一年期期租费用过去曾长期在 2 万美元/天（约 14.36 万元/天）上下，但自 2021 年之后运费飞速攀升。航运商业数据提供商 VesselsValue 最新数据显示，当前 6500 车位滚装船一年期期租费用已达到 12.35 万美元/天（约 88.67 万元/天）的历史高位，整整翻了 5 倍。

汽车船市场在航运中一直较为冷门，全球汽车船运力一半掌握在日本、韩国、挪威等国手上。VesselsValue 向时代财经提供的数据显示，目前日本掌控着全球最多的滚装船运力，共 306 艘，占全球的 38.88%；中国内地船东则掌握较少，仅凭 38 艘占全球的 4.83%。

过往三年，中国汽车出口增长迅猛。由于世界疫情冲击和特斯拉中国本土化，中国汽车出口实现销量的巨大突破，汽车出口量从 2020 年的 108.20 万辆飙升到 2023 年的 491 万辆，3 年暴增近 4 倍。

“没有想到中国汽车出口（增长）这么快，我们在很短时间内实现了国内，到近洋，再到远洋三步的跨越。”上汽安吉物流股份有限公司（以下简称“上汽安吉物流”）总经理金麒对时代财经表示。

上汽安吉物流拥有国内最大汽车企业自营船队，其 31 艘汽车船中目前仅有 9 艘为外贸专用船，其余均用于国内贸易——这也是中国汽车船船东的现状，因过去汽车出口量不大，运力长期专注在内贸领域。

这也意味着，中国近年暴增的汽车出口量大部分只能由国外汽车船船东消化，大部分中国车企只能被动承受高运价。尽管同处高运价的环境，但对日韩等传统汽车出口强国的车企来说，他们已与汽车船船东签订长期协议，锁定了相关运价涨幅，受影响不大。

在这个背景下，为运价“肉痛”的中国车企们也有了新想法：打不过就加入。



打破格局：谁会成为新船东？

好处似乎显而易见。

中国国内汽车市场竞争已白热化，到国外去、赚外国人的钱成了车企寻求增长的选择。出口成为增长的必由之路，减轻运费负担就成了必须考虑的问题。车企自己成为船东，既能享受低于市场价的运费，甚至还能向其他车厂提供出口海运服务，享受运费红利。

“这是天赐的机会，为什么不上？”国内一家滚装船公司高管周冲（化名）对时代财经这样描述这轮机遇。

1月15日，比亚迪“EXPLORER NO.1”7000车位汽车运输滚装船在深汕小漠国际物流港正式首航，目的地为欧洲。不过，该船为比亚迪向摩纳哥航运公司 Zodiac Maritime 租用，并不属于其已购订单。

VesselsValue 提供的数据显示，2022年11~12月，比亚迪向国内3家船厂共下单6艘滚装船，交付时间均为2025年，车位量级有7000、9400车位等。这6艘船舶价格在9200万美元~1亿美元不等，共5.84亿美元（约合人民币42亿元）。

奇瑞汽车同样于2023年1月向芜湖造船厂订购了3艘7000车位的滚装船，首艘将于2024年8月交付。

随着比亚迪、奇瑞成为新晋“船东”，国内滚装船船东格局也悄然发生变化。

在上述两家车企加入战场之前，中国滚装船东中仅有上汽集团作为车企亲自下场，成立了上汽安吉物流；其他主要船东为航运系的中远海特（600428.SH）、招商轮船（601872.SH），分别由广州远海汽车船运输有限公司、广州招商滚装运输有限公司运营汽车船运输业务。

“随着中国汽车出口到一定量级，越来越多的车企可能会做船东。”金麒麟对时代财经指出，“（哪家车企会成为新船东）与各车企的出口量、出口流向是否需要水运有关系。部分车企往俄罗斯、中亚等国家和地区出口，他们可能就不需造船，但如果往欧洲、美洲、中东出口，水运就是一个相对成本较低、可接受的方案。”



从 2023 年中国全年整车出口量来看，前十位分别是上汽、奇瑞、吉利、长安、特斯拉、长城、比亚迪、东风、北汽和江汽。

根据乘联会收集的数据，2023 年前 11 月上汽在英国的销量约 8 万辆，在澳大利亚、墨西哥、印度的销量均约为 5 万辆；奇瑞在俄罗斯销量超 15 万辆，土耳其、墨西哥、巴西均为 2 万~4 万辆；长城在俄罗斯销量近 12 万辆，在澳大利亚的销量约 3 万辆，在其他国家销量则均在 2 万辆以下；吉利同样在俄罗斯销量较好，为 7.62 万辆，其他国家都在 2 万辆以下。

从出口流向的集中度来看，上汽集团的汽车出口流向较为均衡，奇瑞、长城、吉利的汽车则较大的比例出口至俄罗斯。

自 2022 年俄乌冲突后，俄罗斯国内多家跨国车企相继离开，其留下的市场空白被中国车企迅速补位。中国乘联会秘书长崔东树就曾指出，2023 年中国出口至俄罗斯的汽车增加了约 80 万辆。

但这部分增量眼下无法成为国内滚装船船东的红利。从地图上看，中国与俄罗斯、哈萨克斯坦等国家接壤，日韩等国外滚装船也因相关制裁不驶往俄罗斯。受多种因素影响，目前车企出口至俄罗斯、中亚等地区，更具性价比的仍为火车等陆上运输。

而在去除俄罗斯贡献的出口量后，大部分车企的出口流向比较分散，出口到单一国家的产品数量仍然较少。

以比亚迪为例，2023 年前 11 月，其销量至少覆盖 27 个国家，其中澳大利亚、泰国、巴西、以色列的销量较高，均在 1 万~3 万辆。2023 年全年比亚迪共出口汽车 24.28 万辆，但落到滚装船运营上，产品流向多国，会摊薄每个航次、每艘船的出口货量，甚至会导致比亚迪一家的货量未能装满一艘船。

而解决该问题的主要方法，是中国汽车出口量能延续过往的高增速，继续起量。

1 月 30 日，崔东树在接受时代财经采访时表示，过去三年因海外供应链困局等原因，全球汽车供给不足，而中国产业链韧性强、生产稳定，这也给“中国车”出口带来了机会。但他也指出，受国际供应链逐渐恢复、俄罗斯市场逐渐饱和等因素影响，2024 年之后中国汽车出口量增速或将大幅放缓。

而且，中国汽车品牌作为全球汽车出口的新兵，总体上仍处于开辟战场、打开销量的爬坡阶段，当地市场会否持续买账、当地政府会否出台政策保护等均为未知因素。



“世界各国都把汽车工业作为产业重点，在全球经济前景不明朗的当下都会有保护本国汽车工业的诉求。”崔东树对时代财经解释道。

微妙的利益角力：货源何处觅？

据时代财经了解，车企将产品通过海运出口主要有三种模式，一是车企向其他船东、金融租赁公司租船，租期 3~5 年，由车企控制运力；二是车企成立航运公司，买船、自己运营打造出海舰队，如上汽安吉物流；三是车企有出口项目时对外招标，由其他船东投标竞得。

但这些模式也各有利弊。“比如车企租船自己运营，租期内的每一天都是成本，车企将承受出口量、出口地（政策）的多种不确定性。当某地出口量突然降低，导致船舶空置，车企若没能及时切换航线、找到新货源，将承担长时间的空置成本，进而导致船公司亏损。”高海分析称。

周冲则认为，车企可以不直接运营船舶，将船队交给专业的管理公司，“商务管理公司负责找货，船舶管理公司负责具体的船员配备和航线运营……车企只要出钱就可以了。若运营船舶数量多，甚至可以分散给不同的公司管理，每年只需要进行成本、费用、关键运营指标的考核谈判，运营得好的就增加业务合作，运营得差的则可以就价格进行谈判甚至取消合作……这些都是路径。”

而对一家新晋船东来说，找到货源永远是盈利的前置条件。当船队规模较小时，找货压力尚可承受，但当船队规模增长，货源就成为迫在眉睫的问题。

上汽安吉物流未来还将继续扩充远洋船队规模，2024 年到 2026 年共有 14 艘远洋滚装船加入运营，合共拥有 44 艘滚装船。金麒麟也承认，“到 2026 年，我们 44 艘船找货的难度更大，航次的排布每年市场变化都很大，航线也随着政策变动而变动。但我认为中国已经拥有应对市场变化的能力。”

新入局者比亚迪也在扩大船队规模，未来仍将有 7 艘滚装船投入运营，这也意味着其将运营一支至少有 8 艘滚装船的船队。近日，时代财经就未来货源、船队定位等问题向比亚迪发送采访提纲，相关负责人以相关资料暂不公开为由婉拒了采访。

对此，传统航运系船东的解决方法是广纳货源，无论国内、国外，只要有需求即装车上船，常常是多品牌的汽车装满一艘船一起出海——但当这问题抛向车企系新船东时，情况又有了变化。



国际货源上，邻近中国的汽车出口强国为日本、韩国，但他们早已与本国滚装船船东建立了合作，并组成强绑定关系。

“老牌船东会把控既定的份额，船公司也会不惜代价绑定车企，即使这意味着牺牲自己的利润。”高海举例称，“去年有船公司就在远东市场新调来了 10 艘船，这直接威胁了该市场上的传统玩家。为了留住客户，传统玩家只能‘卷’，价格给得更优惠，或者为客户跑冷门航线，这些都是牺牲。但如果你不这样做，后面就可能丢掉这个客户。”

据时代财经了解，即使是国内已成名的船东，目前在国际货源上也收获较少，比如上汽安吉目前货源仍以上汽以及其他中资车企为主，而外资或者合资车企等客户也仅在沟通当中。

在国内货源方面，则面临着更复杂的车企利益博弈。一个简单的问题是，其他车厂愿意用车企系船东的船吗？

“由于相互之间的竞争关系，车企一方面不希望竞争对手获取出口车型、出口量等敏感数据；另一方面，各家车企在新能源车上存在技术线路差异，特别是电池组技术路线的差异等，考虑到供应链安全，车企对于通过竞争对手直接控制的船舶出口这一选项普遍持谨慎的态度。”另外据高海介绍，过去三年汽车船运费高涨时，运费成本几乎相当于新造一辆车的成本，而在国内车企共享低廉的产业链成本时，车企间出海利润拼的就是物流成本上的优势。

周冲也表示，“（车企系船东的）货主背景在市场上拿其他货源可能会有一点制约，但如果船东报价比市场价便宜得多，其他车企也可能会进行合作，这就成为了一个价格问题，只要从商业角度考虑认为合适就可以了，这并不绝对。而且，若车企系船东从定位上，就不指望船公司贡献多少利润，那这就更不成问题了。最终，车企要去比较自营（成为船东）和市场化运作的成本和机制，权衡利弊后再做出选择。”

除此之外，返航空舱问题也是困扰当下国内滚装船东的一大难题。

得益于中国完备、高性价比的产业链，在中国生产的汽车整体成本更低，“中国产”的汽车卖到全球都具备价格优势，国内汽车出口也更有源动力。但反过来，全球各地生产的汽车若无品牌、技术等突出优势，也并不需要批量进口到中国——对应到滚装船上，即意味着去程有货，回程空舱。

“根据我们的测算，回程要有 30%以上货物量才具备边际效应，因为回程的成本包括多靠的码头、人员、港口等等各种费用。但是从全球的配比来看，中国出口量跟进



口量的差距越来越大，所以不可避免面临着空放的危险，这也是未来非常大的考验。”金麒指出，返程空舱最主要的解决手段还是开发中国进口车业务。

周冲则提供了其他思路，“回程时也可捎带一程货源，不必全程满舱。比如中国船东出口到欧洲后，如果能从欧洲车企手上拿到出口至中东、东南亚等地区的货源，那返航时有一程的货源也可以减轻成本压力；或者从欧洲船东手上加载一些杂货回程，也是思路之一。”但他也提到，目前滚装船市场运价依旧高企，已能覆盖返程空舱带来的成本，且在欧美市场揽货能力需要长期培养，市场化滚装船东目前无需担心该问题。

理想与现实：暴涨的运价将回落？

值得注意的是，目前业内共识是，随着 2024、2025 年更多新船交付，滚装船运费将回落。

VesselsValue 在一份报告中就指出，2025 年全球将有 70 艘新船交付，同时伴随 18 艘汽车运输船可能退出市场，市场运力将净增加 45 万 CEU（即汽车船标准车位，运力计算单位）。同时，中国 2023 年采用集装箱船出口了 20% 以上的轻型汽车，也将对汽车运输船需求构成利空，其预测滚装船（6500CEU）运费将于 2024 年下降 10%~20%，平均 6.8 万美元/天（约 48.82 万元/天）；2025 年将下降 45%~55%，平均 3.4 万美元/天（约 24.41 万元/天）。

周冲则指出，航运是个周期性行业，滚装船运费回落在所难免。但他也认为，从全球滚装船船龄来看，依然存在着结构性机会。“目前全球滚装船运力已经趋老，头部的滚装船队远洋运力老化严重，平均船龄都在 15 岁左右，未来 10 年伴随环保脱碳规定越来越严格，这些现役船队运力都可能提前退役，供需可能面临再平衡，运价也未必深度回落，市场会找到一个平衡点。”

但也要注意的，为避免淡季空置且长远有货，不少成熟滚装船东会与货主签订长期协议，这也让他们无法充分享受运费暴涨的红利。

运力规模前十的全球滚装船东中，有两家上市企业披露得较为详细，礼诺航运 2022 年至今每个季度的平均净运费仅约 57~80 美元/立方米，华伦威尔森 2022 年至今各个季度则在 50 美元左右——这样的运费（盈利）水平也说不上“暴利”。

换言之，若车企们打算长久运营船公司，同样需要做好心理准备：这门生意更倾向于细水长流，而非追求超额利润。



但眼下，无论是车企系的金麒麟或航运系的周冲，对新进入者均抱持着开放、欢迎的态度。

“行业红火了肯定有很多参与者想进来试一试，中国滚装船东目前起点相差并不大，在国际运输上，我们传统船东肯定是有优势，但新进入者也很容易追赶上，可能开头运作没那么顺畅，但无论是招募团队还是兼并收购，后续都可能运营得好，要相信信心和市场的力量。但是经济发展过程中，专业化的分工趋势也将继续影响着行业的新进入者。”周冲称。

来源：时代周报

【Xclusiv：油船市场收益上涨趋势向好】

船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示，2024 年油轮市场强势开局，特别是成品油轮板块，这与前 6 年的趋势正好相反。

自 2024 年 1 月初以来，MR 型油轮太平洋航线的收益翻了一番，达到 56707 美元/天，攀升至 2022 年 12 月下旬以来的最高水平；MR 型大西洋航线收益也出现激增，达到每天 36460 美元，自年初以来增长了约 31%。此外，LR1/LR2 型中东航线收益超过 100000 美元/天，自 2024 年 1 月 2 日以来翻了一番。其中，LR2 型 TC1 航线（中东湾至日本）上周收于 100894 美元/天，为 2020 年 5 月中旬以来的最高水平；LR1 型 TC8 航线（中东湾至英国及欧洲大陆）收益为 102274 美元/天，甚至超过了 2020 年 4 月下旬的高点；LR2 型 TC20-TCE 航线（中东湾至英国及欧洲大陆）收益为 121520 美元/天。

中东局势不仅推动运费上涨，也推动燃油价格上涨。新加坡低硫燃油价格正在迅速飙升，因为一些船东需要在绕航好望角前将油箱填满推动需求增加。新加坡 VLSFO 燃油价格目前为 655 美元/吨，与 1 月中旬相比上涨了 10%。

油价也处于上升轨道，WTI 和 Brent 分别攀升至 78 美元/桶和 83.5 美元/桶，连续第二周上涨，达到近两个月来的最高水平。油价飙升由多种因素造成，包括美国经济增长、中国经济提振的积极信号以及对中东石油供应的担忧。2023 年最后一个季度美国经济增长率达到 3.3%。与此同时，中国央行大幅下调了存款准备金率，释放 1 万亿元流动性，以提振需求。

来源：中国远洋海运 e 刊



◆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	480-485	655-660	810-815		
Tokyo Bay					
Shanghai	475-480	675-680	875-880	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	660-665	660-665	825-830	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	503	676	893	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	465-470	660-665	820-825	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	440-445	630-635	910-915		
Rotterdam	455-460	590-595	820-825		
Malta	560-565	630-635	900-905		
Gibraltar	535-540	635-640	915-920		

截止日期: 2024-02-01

◆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	26/01/24	19/01/24	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	26/01/24	19/01/24	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： 2024-01-30

(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
1	Tanker	155,000	New Times, China	2025	Eastern Pacific - Singaporean	undisclosed	
4	Bulker	85,000	Chengxi, China	2027-2028	Foremost Maritime	4,200	Methanol Fuelled
2+2	Bulker	82,000	Wanlong HI, China	2025-2026	Zhoulian Shipping - Chinese	undisclosed	
2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2026	Transocean - Monaco-based	3,400	IMO Tier III, EEDI Phase III
6	LPG	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027	Trafigura - Swiss based	12,500	VLAC
2	LPG	40,000 cbm	Nihon, Japan	2026	NYK Line - Japanese	undisclosed	ammonia carrier
1	VLEC	98,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	Purus Marine - UK-based	17,200	Ethane dual fuelled, Against TC to Ineos
6	Container	13,000 teu	Jiangnan, China	2027-2028	ONE - Japanese	undisclosed	Methanol dual fuel
6	Container	13,000 teu	Yangzijiang, China	2027-2028	ONE - Japanese	undisclosed	Methanol dual fuel
2	PCTC	7,000 ceu	CMHI Jinling, China	2025-2026	Eastern Pacific - Singaporean	undisclosed	
1	VLAC	88,000 cbm	Hyundai Heavy, S. Korea	2028	NYK	12,200	ammonia fuelled

◆ 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
ROYAL IOLE	BC	180,129		2009	Japan	2,410	Chinese	
CHARLOTTE OLDENDORFF	BC	93,296		2010	China	1,545	Greek	BWTS & scrubber fitted
CHRISTINE OLDENDORFF	BC	93,077		2010	China	1,545	Greek	scrubber fitted
MAGIC NOVA	BC	78,833		2010	Japan	1,610	Undisclosed	
ARTEMIS	BC	76,942		2006	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted



MAGIC HORIZON	BC	76,619	2010	Japan	1,580	Undisclosed	
NAVIOS ORBITER	BC	76,602	2004	Japan	920	Undisclosed	BWTS fitted
GOLDEN BULL	BC	75,000	2012	India	1,600	Undisclosed	ICE CLASS 1C
PAN PRIDE	BC	56,907	2011	China	1,285	Turkish	BWTS fitted
PU LAN HAI	BC	56,897	2010	China	1,220	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
MERIDA	BC	56,670	2012	China	1,310	Undisclosed	BWTS fitted
SEA STAR	BC	56,591	2014	China	1,600	Greek	BWTS fitted
TOMORROW	BC	56,025	2013	Japan	1,870	Greek	BWTS fitted
KING BATON ROUGE	BC	55,884	2014	Japan	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
RUI FU SHENG	BC	53,098	2003	Japan	880	Chinese	
PACIFIC 07	BC	53,343	2003	Japan	1,600	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
PACIFIC 08	BC	52,471	2004	Japan			
BAO JIA	BC	48,913	1999	Japan	530	Chinese	BWTS fitted
RUI FU XING	BC	37,064	2012	S. Korea	1,650	Turkish	BWTS fitted
NORDIC LONDON	BC	34,904	2010	S. Korea	1,250	Turkish	BWTS fitted, boxed, bss dely Mar/Apr '24
IVS KINGBIRD	BC	32,561	2007	Japan	1,050	Turkish	BWTS fitted
RATTANA NAREE	BC	28,442	2002	Japan	650	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
GH BORA	CV	38,079	2,702	2009	Germany	1,250	Greek	BWTS fitted
WAN HAI 305	CV	30,246	2,496	2002	Japan	800	Chinese	BWTS fitted

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
KINTOKI	GC	16,371		2010	China	350	Undisclosed	BWTS fitted

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
MILTADIS JUNIOR	TAK	320,926		2014	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
TOHSHI	TAK	300,363		2007	Japan	4,250	Chinese	BWTS fitted
EUROCHAMPION 2004	TAK	164,608		2005	S. Korea	4,000	Indian	BWTS fitted
ESTHER SPIRIT	TAK	115,444		2004	S. Korea	2,400	Greek	en bloc each



EVEREST SPIRIT	TAK	115,048	2004	S. Korea	2,400	Greek	
ALITA I	TAK	112,118	2001	S. Korea	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
KING GREGORY	TAK	51,441	2012	S. Korea	3,410	Undisclosed	BWTS fitted
PELAGIC TAIMEN	TAK	50,885	2006	S. Korea	2,075	Far East	BWTS fitted, Ice class 1A
GH AUSTEN	TAK	49,998	2009	China	2,280	Undisclosed	
FOS	TAK	48,673	2007	Japan	2,250	Middle East	BWTS fitted
MAERSK KALEA	TAK	38,877	2004	China	1,250	UAE	
GREEN TRADER	TAK	37,320	2003	S. Korea	undisclosed	Dubai	
CHEMROUTE OASIS	TAK	26,199	2011	Japan	2,600	Undisclosed	BWTS fitted, stst
PATRICIA	TAK	16,642	2005	China	950	Undisclosed	BWTS fitted

◆ 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
WADI S	BC	70,087	10,247	1994	S. Korea	535.00	
SONG	BC	46,565	11,247	1977	Yugoslavia	undisclosed	
XIN XIANG AN	BC	22,160	5,113	1992	Japan	490.00	
P DELTA	CV	12,568	5,226	1993	Poland	undisclosed	
FUKUDA	TAK	2,217	674	1992	Singapore	undisclosed	
TOMSON GAS	TAK/LPG	3,814	1,991	1989	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
ADISA	TAK	310,309	41,672	2005	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
AL DHAFIRAH	OTHER/ROR	5,040	6,040	1987		387.00	as is Oman
DUTA 1	OTHER/ROR	4,881	5,912	1991	Japan	500.00	



◆ALCO 防损通函

【预防走锚】

近年来, Britannia 保赔协会的防损团队注意到走锚事故的数量有所增加。船舶会因各种原因走锚,而走锚可能导致船舶失去控制,甚至最终导致锚或锚链丢失,以及造成船舶搁浅、碰撞或财产损失。因此,与船锚有关的事故有可能引发严重的、高额的索赔。

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
2024-02-02	710.060	773.200	4.865	90.805	906.670	467.750	437.420	532.120	829.650
2024-02-01	710.490	769.530	4.856	90.879	903.940	468.100	436.210	531.510	826.890
2024-01-31	710.390	771.530	4.832	90.878	904.210	469.550	436.930	531.440	826.510
2024-01-30	710.550	771.500	4.839	90.950	905.740	471.270	437.470	531.730	827.230
2024-01-29	710.970	772.180	4.819	90.973	904.890	468.910	434.550	530.680	825.190

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	5.43800
2 个月	--	3 个月	5.53419	4 个月	--	5 个月	



6 个月	5.51209	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-02-01

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