

祝各位同仁龙年大吉、龙腾四海、财源广进、幸福安康！



全一海运市场周报

2024.02 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.02.05 - 02.09)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前市场保持平稳 多数航线运价回落】

在进入传统的“春节”假期前，中国出口集装箱运输市场保持平稳态势，多数航线市场运价在节前有所回落。虽然部分航线仍然面对紧张的地缘局势，但对于航运市场的影响已经趋于平稳，市场已经基本适应目前的状态。据国家统计局最新发布的数据显示，中国 1 月官方制造业 PMI 为 49.2，较前值环比上升，服务业和综合 PMI 继续保持在荣枯线上方，显示中国经济继续保持稳中向好态势，这将对出口集运市场保持平稳运行起到长期支撑作用。2 月 9 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 2166.31 点，较上期下跌 2.3%。

欧地航线：据标普全球发布的数据显示，1 月欧元区综合 PMI 升至 47.9，虽然仍处于荣枯线下方，但该数据创了最近 6 个月的高点，显示欧洲经济继续保持复苏态势。红海地区的地缘局势依然紧张，主要船公司继续绕道航行，市场运价的波动趋于平稳。节前市场运输需求总体平稳，供求关系基本平衡，市场运价继续小幅回落。2 月 9 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 2648 美元/TEU 和 3705 美元/TEU，较上期分别下跌 2.8%、1.3%。

北美航线：据美国供应管理协会公布的数据显示，美国 1 月 ISM 制造业 PMI 为 49.1，已经连续 15 个月低于荣枯线，显示出美国经济复苏步伐并不稳固。由于美国通胀持续高于 2% 的目标水平，美联储继续将利率保持在金融危机以来的高位，美国经济在高通胀、高利率的背景下，将继续面临考验。节前运输需求基本稳定，在前期连续上涨后，本周市场运价出现回落。2 月 9 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 4833 美元/FEU 和 6452 美元/FEU，分别较上期下跌 3.4%、3.0%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，加之红海地区紧张局势对该航线运输市场影响继续消退，即期市场订舱价格延续下行走势。2 月 9 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 1550 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

澳新航线，当地对各类物资的需求基本平稳，供求关系基本平衡，市场运价继续回落。2 月 9 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 1228 美



元/TEU，较上期下跌 1.7%。

南美航线：近期目的地主要国家经济稳定，运输需求总体平稳，供需基本面稳固，本周即期订舱价格小幅上涨。2月9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 2567 美元/TEU，较上期上涨 0.6%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅下跌。2月9日，中国出口至日本航线运价指数为 795.07 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海市场供需双弱 综合指数弱势下行】

春节前夕，终端商品需求放缓，运输市场受南方雨雪冰冻天气影响，船舶周转率略有下降，供需双弱，综合指数继续下行。2月9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 955.61 点，较上期下跌 2.1%。

煤炭市场：市场需求方面，南方大部分地区受寒潮天气影响，气温持续偏低，民用电需求得到支撑。但随着春节假期渐近，下游企业大多进入放假模式，停产停工范围逐步扩大，工业用电负荷持续下降，终端节前采购基本停滞。整体来看，春节期间各项经济活动放缓，用电需求降至低谷，煤炭产运需各环节周转压力相对较小。本周沿海八省电厂日耗 178 万吨，库存 3060 万吨，存煤可用天数约 17 天。煤炭价格方面，临近春节，下游耗煤需求持续下降，北上拉煤积极性减弱，市场逐步进入休市状态，对高价煤接货意愿不强，市场交投冷清，资源调入处于低位。而随着封航解除，前期积压的需求陆续释放，环渤海各港合计日均调出 114.2 万吨，整体调出量高于调进，港口库存下降较为明显。运价走势方面，受南方雨雪冰冻天气持续数日影响，即期运输需求虽有所好转，但在春节假期背景下，新增货盘稀少，交投氛围偏冷。各航线运价跌至成本线附近后，下行空间有限，停船现象陆续发生，沿海煤炭运价底部波动。

2月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 917.07 点，较上期下跌 2.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 501.29 点，较上期下跌 2.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 19.1 元/吨，较上期下跌 0.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 23.7 元/吨，较上期下跌 0.5 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 28.7 元/吨，较上期下跌 0.8 元/吨。



金属矿石市场：临近春节，钢厂补库陆续结束，厂内原料库存回升，考虑到钢厂盈利状况并未好转，钢厂提产动能不强，铁矿石需求持续低位。此外，铁矿石供应季节性减量相对有限，海外铁矿石供应如期收缩，国内港口到货量连续两周大幅回落。综上，沿海金属矿石运输市场供需双弱，在煤炭运输市场冷清行情的影响下，市场运力过剩，运价跌至成本线附近。2月9日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收621.94点，较上期下跌2.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.0元/吨，较上期下跌0.5元/吨。

粮食市场：中东部地区强雨雪冰冻天气来袭，东北产区同样降雪增加、气温下降。天气状况有利于农户储备玉米，不利于交通运输。临近春节假期，市场购销转淡，南北顺价，贸易粮价格稳定。东北产区物流供应逐步减少，深加工企业陆续暂停收购。节前售粮节奏偏慢，节后需求预期不佳，沿海粮食运价低位下探。2月9日，沿海粮食货种运价指数报745.12点，较上期下跌3.9%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价41.3元/吨，较上期下跌2.2元/吨。

成品油市场：本周，国内成品油价格小幅下调，交易市场在春节前缺乏新增动力，交投持续低迷状态。同时，国际原油价格受地缘冲突影响迅速上涨，带动终端需求预期向好，部分供应紧张地区出现零星的价格上调，购销氛围整体仍偏谨慎。运输市场无明显变化，沿海成品油运价平稳运行。2月9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1090.42点，较上期下跌0.2%；市场运价指数1069.76点，较上期下跌0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【节前需求表现较好 租金指数小幅上行】

临近春节，本周国际干散货市场总体保持平稳，不同船型运价走势分化。海岬型船市场上半周一度表现较好，澳大利亚铁矿石运输需求释放，提振市场氛围，带动运价上涨。巴拿马型船市场煤炭货盘持续增多，日租金稳步上行。超灵便型船市场船货双方僵持，日租金先跌后稳。在海岬型船和巴拿马型船市场带动下，远东干散货租金指数上涨。2月8日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1055.24点，较上周四上涨4.7%。

海岬型船市场：海岬型船运价先涨后跌，周中涨至近一个月来高位。太平洋市场，上半周，三大发货人齐聚市场，铁矿石运输需求释放，成交氛围较为活跃，市场情绪持续改善，西澳至青岛航线运价一度涨至9.208美元/吨。下半周，假日模式开启，节日氛围渐浓，货盘明显萎缩，运价迎来回落。2月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13656美元，较上周四上涨17.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.378美元/吨，较上周四上涨2.3%。远程矿航线，与太平洋市场趋同，上半周，市场交投氛围较为活跃，运力供给趋紧，加之FFA适时上涨，运价上行。下半周，节假日影响下，市场氛围渐冷，运价止涨下跌。2月8日，巴西图巴朗至青岛



航线运价为 23.127 美元/吨，较上周四上涨 5.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳步上行。本周，面对春节长假影响，煤炭货盘不减反增，印尼煤运输需求稳步增多，带动市场氛围持续转暖，看涨情绪渐浓，日租金稳中有升。2月8日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11525 美元，较上周四上涨 3.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.259 美元/吨，较上周四上涨 4.4%。粮食市场，本周南美月底装期活跃度提高，但空放运力较多，运价小幅波动。2月8日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.320 美元/吨，较上周四下跌 2.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场先跌后稳，日租金较上周有所下跌。上半周，煤炭运输需求整体趋弱，钢材、镍矿等货盘表现也较为低迷，船多货少格局延续，日租金持续下探。周中开始，即期市场氛围稍有所好转，煤炭货盘略有增多，船货双方僵持，日租金走势趋稳。2月8日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7771 美元，较上周四下跌 8.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.516 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

(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2月2日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 550 万桶至 4.274 亿桶，增幅 1.3%，美国上周原油进口 690.7 万桶/日，较前一周增加 130.2 万桶/日，出口减少 29.8 万桶/日至 359.6 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1994.3 万桶/日，较去年同期减少 0.8%。美国汽油库存上周减少 310 万桶，至 2.51 亿桶，精炼油库存减少 320 万桶，至 1.276 亿桶。美国炼油厂正在进行维护，汽油和精炼油库存的下降幅度超出预期，欧洲柴油短缺，提振了石油市场。以色列总理内塔尼亚胡拒绝了哈马斯提出的停火条件，美国对伊拉克和叙利亚的伊朗支持的民兵组织进行了空袭，加剧了人们对中东局势的担忧，地缘政治持续给油价升温。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 81.53 美元/桶，较 2 月 1 日上涨 2.76%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回升。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。2月8日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1240.75 点，较 2 月 1 日上涨 11.5%。

超大型油轮 (VLCC)：周初 VLCC 市场相对安静，租家仍然采用私下寻船的策略给市场施压。随着部分老旧船位及相对较弱船位的逐渐减少，剩余船位基本掌握在挺价意愿较强的船东手中，租家很难进一步打压运费。临近周末春节之前，出货量有所上升，特别是大西洋航线活跃度明显提高，船东抓住机会力推市场，成交 WS 点位大幅上涨。目前船东整体底气不弱，逐渐累积的情绪面也会给租家施压带来一定的挑战，租家和船东的博弈仍将持续。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价



(CT1) 报 WS64.79, 较 2 月 1 日上涨 12.38%, CT1 的 5 日平均为 WS60.46, 较上期平均上涨 5.04%, TCE 平均 3.3 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS65.31, 上涨 10.40%, 平均为 WS61.17, TCE 平均 3.5 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record): 中东至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 2 月 13-18 日, 成交运价为 WS57.75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 2 月 20-22 日, 成交运价为 WS58.50。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 6-8 日, 成交运价为 WS61.50。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 4-5 日, 成交运价为 WS58。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 8-9 日, 成交运价为 WS63。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 1-3 日, 成交运价为 WS65。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 15-20 日, 成交包干运费为 850 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 7-9 日, 成交包干运费为 885 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量减少】

2 月 7 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1174.07 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-1.01%、-0.71%、+0.76%及+0.85%。

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 0.57%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上下跌 1.17%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.84%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.30%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 29 艘 (环比增加 11 艘), 总运力 247.26 万载重吨, 总成交金额 494190 万美元, 平均船龄 13.38 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 1.44%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.03%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.31%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.34%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 5.53%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 11 艘 (环比增加 1 艘), 总运力 120.64 万载重吨, 总成交金额 415500 万美元, 平均船龄 14.36 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 0.76%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨



0.76%。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上涨2.89%；1000DWT吨级散货船估值环比下跌2.00%；2000DWT吨级散货船估值环比上涨1.14%；3000DWT吨级散货船估值环比上涨2.46%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交17艘（环比减少1艘），总运力3.18万载重吨，总成交金额4110.31万人民币，平均船龄10.59年。

来源：上海航运交易所

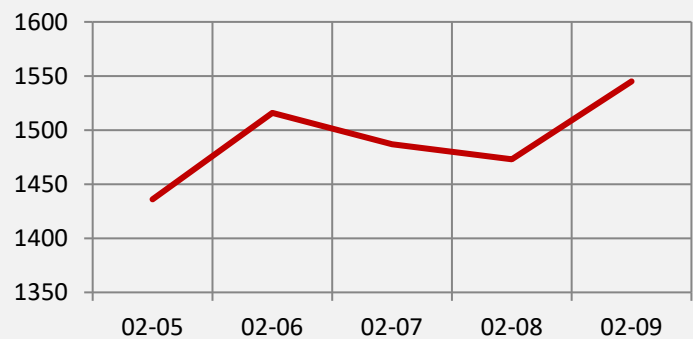
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

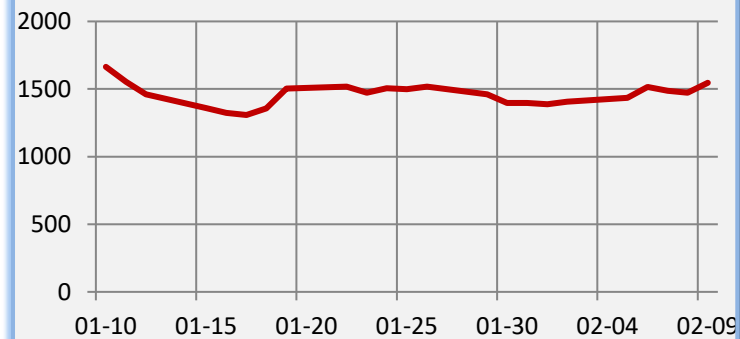
波罗的海指数	2月5日		2月6日		2月7日		2月8日		2月9日	
BDI	1,436	+29	1,516	+80	1,487	-29	1,473	-14	1,545	+72
BCI	2,142	+112	2,371	+229	2,263	-108	2,196	-67	2,381	+185
BPI	1,419	-25	1,428	+9	1,445	+17	1,474	+29	1,509	+35
BSI	1,037	-4	1,041	+4	1,047	+6	1,050	+3	1,053	+3
BHSI	582	-3	577	-5	574	-3	570	-4	568	-2



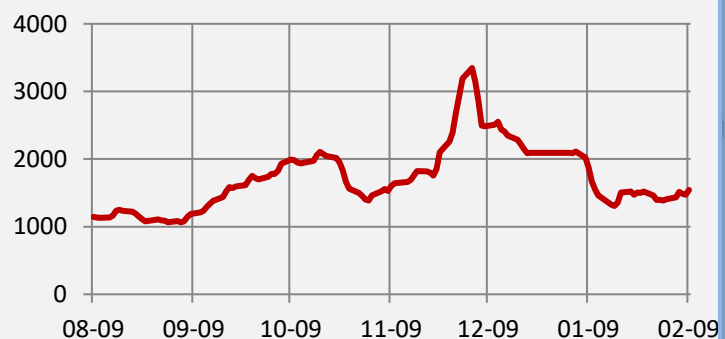
上周 BDI 指数走势



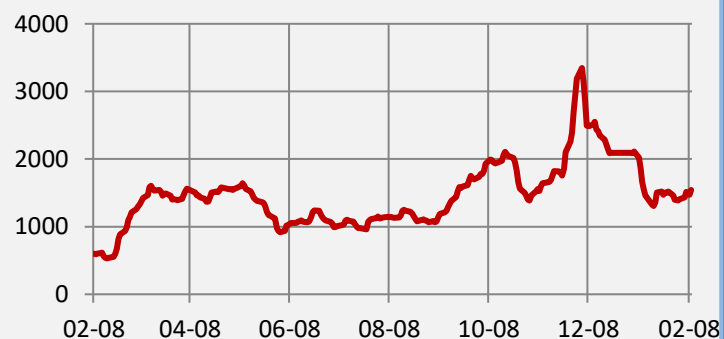
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	02/02/24	26/01/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,500	25,000	500	2.0%
	三年	21,000	20,000	1000	5.0%
Pmax (76K)	一年	15,000	15,500	-500	-3.2%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,250	15,500	-250	-1.6%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	12,250	13,250	-1000	-7.5%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
截止日期:				2024-02-06	

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Taho Virtue' 2022 84460 dwt dely Okinawa 11 Feb trip via NoPac redel China \$15,500 - cnr

'Shine Coral' 2024 82352 dwt dely aps EC South America 18/20 Feb trip redel Singapore-Japan \$17,750 + \$750,000 bb - Bunge

'Paragon' 2015 77111 dwt dely Qingdao spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 - Cofco Agri

'Shen Hua 801' 2013 75331 dwt dely Hong Kong 13 Feb trip via Indonesia redel South China \$10,750 - Oldendorff

'Young Harmony' 2019 63506 dwt dely Khalifa 8/12 Feb trip via Arabian Gulf redel Bangladesh \$25,000 - cnr



'Great Progress' 2015 63377 dwt dely Santos mid Feb trip redel SE Asia \$18,000 + \$800,000 bb - Swire

'Marianna' 2010 55753 dwt dely Mumbai prompt trip via WC India redel China intention salt \$22,500 - Oldendorff

(2) 期租租船摘录

'Jin Xiang' 2012 61414 dwt dely retro Lianyungang 7 Feb 5/7 months redel worldwide \$16,000 - Jade Alliance

'Meghna Liberty' 2014 55905 dwt dely Nantong 10/15 Feb 4/6 months redel worldwide \$13,000 - Oldendorff

4. [航运&船舶市场动态](#)

【租家强制船只穿越红海？干散货船东急了！】

在红海危机升温后,干散货船东面临压力正越来越大。有消息称,铁矿石和谷物等大宗商品贸易商威胁要采取法律行动,并试图改变合同条款,以迫使船东使用苏伊士运河航线。

据英国《金融时报》报道,希腊船东 Allseas Marine 董事长 Michael Bodouroglou 称,一些希望租家要求从合同中删除一个标准的“战时”条款。

该条款允许船东在最直接的航线过于危险的情况下让船舶改道,而这一改动将允许租船人强制船舶继续通过苏伊士运河航行。

Michael Bodouroglou 说:“一些租家已要求从租船合同中删除战时条款,以确保船东无权从苏伊士运河改道。但目前为止,还不清楚是否有船东同意。”

“在我从事航运业数十年的时间中,还没有收到过类似请求。同意删除这一条款对于船东而言风险非常大。如果冲突升级为战争,所有船只将面临更大的风险。” Michael Bodouroglou 补充道。



一位海事律师表示, 租船人经常告诉船东, 红海当前状况还没有危险到值得散货船改道的地步, 尽管胡塞武装已经在发动了 30 多起针对船只的袭击。

这位不愿透露姓名的律师称, 租船人担心最终客户可能会拒绝为延迟交付的货物付款。同时, 他们已经警告船东, 可能会要求船东为货物延迟交付赔偿损失, “租家正在抵制船东避开苏伊士运河的尝试。绕道好望角可能不仅将产生额外费用, 也会导致贸易商另寻买家, 且这个买家可能不会支付那么好的价格。”

不过, 干散货船东 Genco Shipping 首席执行官 John Wobensmith 表示, 还没有从租家那里得到任何关于船只改道的反馈, “一些较小的租家可能不那么老练。”

Genco Shipping 是旗下船舶遭胡塞武装袭击的干散货船东之一。1 月 18 日, 该公司 “Genco Picardy” 在亚丁湾被无人机空袭。该船自去年 12 月 Genco Shipping 决定改道时已在红海区域。

自胡塞武装 11 月起发动袭击以来, 许多西方船东已将所有通行苏伊士运河的船舶改道, 转而使用经由好望角的更长航线。1 月 15 日, 该组织将袭击船型扩大至干散货船, 再次加剧了部分干散货船东的对红海安全通行的担忧。

船视宝为海运圈聚焦提供的数据显示, 2024 年第三周起, 通过曼德海峡及苏伊士运河的干散货船数量较前两周大幅下降。2024 年第二周, 通过曼德海峡的干散货船为 139 艘, 通过苏伊士运河的干散货船数量为 134 艘, 而第四周这两个数字分别下降至 104 艘和 98 艘。

另一家航运研究机构数据呈现出相同趋势。克拉克森数据显示, 截至 1 月 28 日的一周内, 红海附近的干散货船日均到港量比

来源: 海运圈聚焦

【2023 年船舶工业经济运行分析】

2023 年是全面贯彻党的二十大精神开局之年, 是三年新冠疫情防控转段后经济恢复发展的一年。我国船舶工业呈现稳中向好、稳中有进、稳中提质良好发展态势, 造船三大指标同步增长, 国际市场份额保持领先, 收入、利润、出口全面提升, 高端装备取得突破, 绿色低碳化加速发展。但行业保持平稳健康发展仍面临诸多挑战。

一、经济运行基本情况



（一）三大造船指标同步增长

2023 年，全国造船完工量 4232 万载重吨，同比增长 11.8%；新接订单量 7120 万载重吨，同比增长 56.4%。12 月底，手持订单量 13939 万载重吨，同比增长 32.0%。全国完工出口船 3453 万载重吨，同比增长 12.6%；承接出口船订单 6651 万载重吨，同比增长 64.1%；12 月底，手持出口船订单 13015 万载重吨，同比增长 36.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 81.6%、93.4%和 93.4%。

（二）船舶出口金额保持增长

2023 年，我国船舶产品出口金额 318.7 亿美元，同比增长 21.4%，其中，散货船、油船和集装箱船三大主流船型出口金额合计 187.1 亿美元，占出口总金额的 58.7%。我国船舶产品出口到 191 个国家和地区，向亚洲、欧洲、拉丁美洲出口船舶金额分别为 177.3 亿、29.0 亿和 28.4 亿美元。

（三）收入利润实现稳步增长

2023 年，全国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入 6237 亿元，同比增长 20.0%；实现利润总额 259 亿元，同比增长 131.7%。

二、经济运行主要亮点

（一）国际市场份额保持领先，企业竞争力不断增强

2023 年，我国造船大国地位进一步巩固，市场份额已连续 14 年居世界第一。我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的 50.2%、66.6%和 55.0%，市场份额首次全部超过 50%，较 2022 年分别增长 2.9、11.4 和 6.0 个百分点。三大指标市场份额以修正总吨计分别占 47.6%、60.2%和 47.6%。骨干船企国际竞争力不断增强，分别有 5 家、7 家和 6 家企业位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。中国船舶集团造船三大指标在全球造船集团中均位居第一。

（二）高端装备建造取得突破，船海产品全谱系发展



2023 年 11 月，国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”命名交付，于 2024 年 1 月 1 日正式商业首航，标志着我国已形成船海产品全谱系总装建造能力。我国船企交付了 20 艘全球最大 24000 箱超大集装箱船，4 艘 17.4 万立方米大型 LNG 运输船，以及全球最大浅水航道 8 万立方米 LNG 运输船，自主设计建造的第五代“长恒系列”17.4 万立方米大型 LNG 船顺利出坞。一批新型深远海大型风电安装船、深远海养殖装备、浮式生产储卸油船等高端海洋工程装备顺利交付，全球单机容量最大的 16 兆瓦海上风电机组成功并网发电。

（三）新船订单结构不断优化，绿色低碳化加速推进

2023 年，我国船企巩固优势船型地位，抓住细分市场轮动机遇，新船订单结构不断优化。在全球 18 种主要船型中，我国有 14 种船型新接订单位居全球首位。LNG、甲醇动力等绿色船舶订单快速增长，氨燃料预留、氢燃料电池等零碳船舶订单取得突破，新接绿色船舶订单国际市场份额达到 57.0%，实现了对主流船型的全覆盖。全球最大 700 箱纯电动集装箱船、全球最大 5400 马力纯电拖轮、国内首艘 500 千瓦氢燃料电池动力船等研制完成并投入使用。

（四）市场环境呈现有利变化，船企效益明显改善

2023 年，骨干船企加快“智改数转”步伐，加大技术创新投入，加强精益管理，企业效益得到明显改善。同时，船价、钢价、汇率等影响企业效益的市场环境均朝着有利方向变化。全球新造船市场需求活跃，船企新接订单大增，平均生产保障系数（手持订单量/近 3 年造船完工量平均值）达到 3.5 年，部分企业排产到 2028 年。克拉克松新船价格指数全年上涨 10.1%，创 2009 年以来新高。船用 6mm 和 20mm 规格钢板价格全年震荡微跌超过 100 元/吨；人民币对美元中间价贬值超过 1.9%。2023 年，规模以上船舶工业企业主营收入利润率达到 4.2%，同比提高 2.0 个百分点。

（五）重点船配产品不断提升，新能源装备取得新突破

2023 年，我国重点船舶配套产品研制取得新进展。国产 X92 大型船用低速机曲轴锻件、风电运维船补偿栈桥、LNG 船加注系统等装备实现交付。中国船舶集团船用低速机完工量达 403 台，按功率计首次突破 1000 万马力，全球市场份额约占 40%。新能源装备研发取得新突破，船用甲醇燃料、氨燃料供给系统获得批量订单，首台船用中速大功率氨燃料发动机点火成功，全球首台套船用甲醇双燃料锅炉获得了型式认可证书和产品证书，国内研制的船用碳捕集系统（CCUS）获得原则认可证书。

三、面临的主要挑战



（一）安全生产风险明显上升

船舶企业发生的数起安全生产事故，给全行业敲响了警钟，各企业需引起高度重视。随着船企生产任务量的快速增加，导致工人加班加点、交叉作业增多，在油漆喷涂、动火作业、高空作业、密闭空间作业、吊装作业等关键环节中的安全风险隐患加大。同时，船企新员工数量明显增加，统计数据显示，重点监测船舶企业用工人数比上年增长 13.8%，由此也带来新员工安全生产意识不足、风险辨识能力不高，以及企业安全培训未及时到位等问题。

（二）保交船压力逐渐加大

船舶企业手持订单量创 2014 年来新高，生产任务饱满，履约交付压力增加，“保交船、快交船、交好船”对企业生产管理、供应保障、经营接单等综合能力提出更高要求。当前，船企手持船舶订单的修载比（修正总吨/载重吨）升至 0.42，创历史新高。随着订单总量和高技术船舶占比的双提升，企业生产经营的复杂程度也明显增加。其中，大型气体船、超大型集装箱船、汽车运输船以及双燃料船舶等高技术船舶的批量建造，考验企业在产能协调、专用设备供货周期、新工艺工法应用等环节的把控。此外，下游航运市场不确定性增强，细分领域运费分化加重，对部分船型交付进度可能造成潜在风险。

（三）市场环境不确定因素增多

钢材、汇率和航运市场的波动风险增加。截至 2023 年 12 月底，进口铁矿石和焦炭均价分别为 123 美元/吨和 2413 元/吨，比年中低点分别回涨 15.5%和 33.1%，为钢材价格反弹埋下空间。全球地缘政治冲突加剧，冲击全球产业链供应链安全稳定，国际航运市场宽幅波动，克拉克松综合运费指数振幅达到 36.1%。2024 年美国货币政策大概率会出现调整，由加息周期进入降息通道，从而带动全球货币政策转向，也将影响人民币汇率变化。

四、预测

据联合国和世界银行等多家国际机构发布的最新经济展望，预计 2024 年全球经济增速将进一步放缓，加上地缘冲突不断等因素影响，全球航运业和造船业将面临更多挑战，但随着行业脱碳进程加快，对新造船市场将产生积极作用。综合分析，预计 2024 年全球造船完工量将保持在 1 亿载重吨的历史较高水平，新接订单量将在 8000 万-1 亿载重吨，手持订单量保持在 2 亿载重吨以上；我国造船完工量将在 4500 万载重吨左右，新接订单量约 5500 万载重吨，手持订单量保持在 1.3 亿载重吨以上。



五、建议

（一）落实行业安全发展倡议，坚决守住安全底线

当前，船舶企业生产任务繁重，安全生产风险上升，各企业要高度重视，积极主动落实《中国船舶行业安全发展倡议书》，从严管理，真抓实干，坚决遏制重特大安全事故，全力维护行业安全生产形势稳定。一要提高政治站位，切实履行企业安全生产主体责任。二要完善企业安全生产规章制度，建立健全“层层负责、人人有责、各负其责”的工作制度和责任体系。三要扎实做好企业安全隐患排查治理，提升安全风险管控能力。四要重视企业先进技术应用，大力推动科技兴安。五要加强企业安全教育培训，提高职工安全素质，形成遵章守纪良好行为习惯。

（二）加快绿色智能转型，强管理提效率保交船

未来2年是我国船企交船高峰期，也是大型LNG船、大型集装箱船等高技术船舶的集中交付期，各造船企业要将“保交船”作为首要任务。一是认真落实《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030年）》相关要求，推动总装建造模式变革，加快船舶工业产品体系、制造体系、供应链体系绿色转型。二是加快船舶企业“智改数转”，加强精益管理，优化生产工艺，提升标准化水平，提高总装建造效率，进一步缩短船舶建造周期。三是加强生产计划管理，完善物资配套供应链，细化重点任务，严抓关键节点，加强与船东、船级社的协同配合，确保高质量按期交船。

（三）树立风险中性理念，积极应对市场环境变化

面对外部环境复杂性、严峻性、不确定性上升，全行业要坚持树立风险中性理念，努力以自身工作的确定性应对形势变化的不确定性。一是提升产业链供应链安全水平，发挥造船龙头企业的“链主”作用，带动重点船舶配套企业补链延链强链。二是加强产业链上下游协同，采取与钢铁企业签订长期采购协议、采用期货避险工具，以及与金融机构签订远期结汇协议等方式，控制原材料成本和汇率变化等风险。三是加强全球航运和造船市场分析研判，深化国际海事重点规则标准和行业重大问题研究，密切关注重大苗头性、趋势性问题，为企业生产经营、行业健康发展和政府部门决策提供有力支撑。

来源：中国船舶工业行业协会



【这家船东看涨中小型散货船市场！】

伦敦上市干散货船东 Taylor Maritime Investments（以下简称“Taylor Maritime”）继续看涨灵便型及超灵便型散货船市场。

Taylor Maritime 在最新资产净值及交易更新公告中表示，今年迄今，灵便型及超灵便型散货船现货价格较往年更加稳定，预计整个春节都将保持如此，反映出积极的预期情绪。

由于巴西谷物港口拥堵加剧，以及受干旱影响的巴拿马运河进一步收紧，波罗的海超灵便型船运价指数（BSI）和 波罗的海灵便型船运价指数（BHSI）在 12 月中旬触及 13 个月高位。

Taylor Maritime 利用临近 2023 年底市场环境的好转，为部分船队锁定了更高的租金。这些交易的日租金在 12,350 美元至 15,200 美元之间，租期覆盖了春节。该公司第四季度船队平均日租金为 11,977 美元。

该公司补充说：“短期期租的询价和日租金依然坚挺，因为租家寻求在春节后典型的日租金回升之前锁定吨位。”

展望 2024 年，这家船东认为全球大宗商品库存的恢复应能确保船舶日租金和船价保持相对强劲。如果利率被认为已经见顶，并有可能在今年晚些时候下调，那么需求可能会得到促进。

Taylor Maritime 解释称：“中国工业趋势的改善和对全球谷物出口的坚定预测预计将导致小宗散货和谷物吨英里数的大幅增长。除巴拿马运河外，红海持续的紧张局势也开始影响全球航运，导致航线进一步调整和航行时间增加，从而对有效供应产生影响，提供了更多潜在的上升空间。”

Taylor Maritime 认为，其船型的供需平衡良好，该公司中期投资前景良好，“由于新造船订造活动持续低迷，供应将趋紧。环境监管压力导致运营速度持续下降，旧船报废率较低，也将减少船舶供应。这些因素可能会在未来两到三年内促进市场的强劲改善和资本增值。”

该公司首席执行官 Edward Buttery 表示：“此前收购 Grindrod 带来了一支更年轻、更高效的联合船队、更高的运载能力以及预期的协同效应和成本效率，从而在日租



金坚挺的环境下提高了盈利能力。”

2022 年 12 月 20 日，Taylor Maritime 官宣了对 Grindrod Shipping Holdings Ltd（“Grindrod”）的收购。该公司拥有拥有一支由 11 艘灵便型和 艘超灵便型散货船组成的自有船队，与 Taylor Maritime 船队（不包括待售船舶）互补。截至去年年底，Taylor Maritime 共有 40 艘船。

来源：海运圈聚焦

◆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	645-650	810-815		
Tokyo Bay					
Shanghai	465-470	665-670	875-880	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	470-475	645-650	820-825	MGO Sul max 0.05%	
Singapore	450-455	640-645	830-835	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	425-430	620-625	890-895		
Rotterdam	445-450	570-575	790-795		
Malta	530-535	615-620	895-900		
Gibraltar	515-520	605-610	885-890		

截止日期： 2024-02-08

◆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	02/02/24	26/01/24	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	02/02/24	26/01/24	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： 2024-02-06

(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	Hyundai HI, S. Korea	2026	Hayfin Capital Management - UK Based	8,620	options declared
10	Tanker	3,850	Nantong Xiangyu, China	2026-2028	GEFO group - German	undisclosed	duplex StSt
2	Bulker	100,000	Oshima, Japan	2026	Hayfin Capital Management - UK Based	undisclosed	
2	Bulker	82,000	Chengxi, China	2026	W Marine - Greek	3,600	IMO Tier III, EEDI Phase III
2	LC02	22,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	-	Capital - Greek	8,000	ammonia fuelled, LC02 carrier, can carry LPG
2	PCTC	4,200 ceu	Fujian Mawei, China	2026	Neptune Shipping - Greek	undisclosed	LNG fueled
1	VLAC	93,000 cbm	Hanwha Ocean	2026	Dorian Lpg	12,500	Dual-fuelled
1	VLEC	98,000 cbm	HHI	2027	Purus Marine	17,200	against long-term charter to Ineos



◆ 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
QING MAY	BC	206,117		2012	China	7,300	Winning - Chinese	en bloc, BWTS, Scrubber fitted
LAN MAY	BC	206,007		2012	China			
FRONTIER MIRAGE	BC	181,572		2011	Japan	undisclosed	Undisclosed	
NEW DELIGHT	BC	181,279		2012	Japan	3,095	Jinhui - Chinese	BWTS fitted
ATHENIAN PHOENIX	BC	179,223		2009	S. Korea	2,350	European	BWTS fitted
XIN HANG	BC	178,043		2010	China	2,650	Undisclosed	
SEAMATE	BC	177,775		2010	China	2,600	Agricore	scrubber fitted
YUE MAY	BC	176,552		2011	China	2,650	Greek	BWTS fitted
GUO MAY	BC	176,536		2011	China	2,650	Greek	BWTS fitted
ZHONG MAY	BC	176,403		2011	China	2,700	European	BWTS fitted
BIG BANG	BC	174,109		2007	China	2,000	Pacific Bulk	
AM POINT LISAS	BC	93,238		2010	China	1,380	Chinese	BWTS fitted
AM TUBARAO	BC	93,225		2011	China	1,490	Undisclosed	
AM GHENT	BC	93,168		2011	China	1,520	Undisclosed	
NAVIOS HARMONY	BC	82,790		2006	Japan	1,220	Undisclosed	
SCARLET ROBIN	BC	82,235		2016	Japan	2,860	Greek	BWTS fitted
GREAT VENTURE	BC	77,283		2008	Japan	1,410	Chinese	BWTS fitted
OINOUSIAN VIRTUE	BC	76,596		2008	Japan	1,390	Greek	BWTS fitted
FENDA 18	BC	73,288		2000	Japan	700	Chinese	BWTS fitted
SSI SPLENDID	BC	63,562		2019	China	3,030	Greek	ECO, basis SS/DD passed
SOLAR AFRICA	BC	58,064		2011	Philippines	1,780	Undisclosed	BWTS fitted
FLC HARMONY	BC	56,788		2008	China	980	Undisclosed	BWTS fitted
PEGASUS	BC	56,725		2011	China	1,330	Undisclosed	
MATSU ARROW	BC	55,975		2014	Japan	4,400	Undisclosed	en bloc, on BBHP basis
WESTERN EYDE	BC	55,816		2014	Japan			
BEIJING VENTURE	BC	53,600		2010	China	1,100	Undisclosed	
NORDIC MERCHANTS	BC	37,205		2014	China	1,550	Undisclosed	
MANZANILLO	BC	34,426		2010	S. Korea	1,290	Turkish	
ALLIANCE	BC	33,755		2012	China	1,230	Greek	



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
BUXWAVE	CV	79,403	6,318	2006	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	

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
EVER HARMONY	GC/MPP	33,532	766	2005	Japan	950	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS

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
TRF HORTEN	TAK	297,638		2018	Philippines	10,200	Chinese	BWTS & scrubber fitted
FRONT ODIN	TAK	156,840		2010	China	4,600	NGM Energy - European	Scrubber fitted
KORO SEA	TAK	105,905		2008	Japan	3,975	Vietnamese	Scrubber fitted
ST. PAULI	TAK	49,999		2017	S. Korea	4,200	Ardmore	BWTS fitted
BAHRI TULIP	TAK	49,000		2006	Denmark	1,830	Undisclosed	BWTS fitted
CSC BRAVE	TAK	45,853		2007	China	1,930	Undisclosed	BWTS fitted
CHANG HANG FA XIAN	TAK	45,841		2006	China	1,989	Undisclosed	BWTS fitted
PATARA	TAK	16,979		2007	Turkey	1,350	Undisclosed	ICE CLASS 1A
ESHIPS AGAMID	TAK	13,130		2006	S. Korea	930	Middle East	
ORIS DI	TAK	5,413		2002	Romania	undisclosed	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
ZEUS ONE	BC	177,643	21,364	2002	Japan	undisclosed	
BROTHER GLORY	BC	46,211	9,505	1998	S. Korea	undisclosed	
EZ FORTUNA	BC	43,108	7,371	1995	Japan	undisclosed	
DONG FANG	CV	6,832	2,395	1994	S. Korea	undisclosed	
BUKHTA NAGAEVA	OTHER/REF	2,397	2,394	1984	Poland	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
SAVIZ	GC	23,176	8,094	1999	China	undisclosed	
SAFE	GC	2,250		1995	China	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【货物污染可能引发高额索赔】

提请注意：当船舶的上一批货物是椰子油、棕榈油或其他食用油时，可能会出现高昂的液体货污染损害赔偿。

【俄罗斯石油价格上限更新】

会员应参阅协会之前发布的通函 Circular 05/23，回顾石油价格上限机制的详细信息，其针对俄罗斯原油（CN 2709）和石油产品（CN 2710）的运输和保险进行了规范。自价格上限实施以来，需要遵循的一个要求是保留和提供证明（attestations）。而该证明的要求现已宣布有所更新。

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
2024-02-09	710.360	768.580	4.790	90.819	900.170	463.660	436.410	529.160	816.680



2024-02-08	710.630	767.810	4.821	90.879	899.800	465.350	436.460	530.290	815.140
2024-02-07	710.490	766.090	4.824	90.843	897.300	465.170	435.080	529.670	818.880
2024-02-06	710.820	766.690	4.809	90.864	894.760	463.140	433.060	529.430	819.910

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	5.43248
2 个月	--	3 个月	5.56296	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.60059	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-02-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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