



全一海运市场周报

2024.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.02.19 - 02.23 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场略显疲软 多数航线运价下跌】

“春节”长假后的中国出口集装箱运输市场处于恢复态势，但恢复情况略显疲软，多数航线市场货量远不及节前，运价继续下跌，拖累综合指数走低。2月23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2109.91点，较上期下跌2.6%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，2月欧元区制造业PMI降至46.1，低于前值和市场预期，继续低于荣枯线以下，数据显示制造业仍然是欧元区经济的拖累，未来欧洲地区的经济复苏仍将面临挑战。此外，红海地区的紧张局势未能得到缓解，主要船公司继续绕道航行。节后的运输需求恢复情况一般，本周市场运价延续下行走势。2月23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2508美元/TEU，较上期下跌5.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期订舱价格继续下跌。2月23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3465美元/TEU，较上期下跌6.5%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国1月零售销售环比下跌0.8%，远超市场预期，跌幅为近一年来最大，消费情况的下滑对美国经济的复苏将产生拖累作用，并对北美航线运输需求的增长造成不利影响。节后市场运输需求恢复略显缓慢，供求关系不佳。市场运价前期涨幅较大，本周继续回落。2月23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4691美元/FEU和6127美元/FEU，分别较上期下跌2.9%、5.0%。

波斯湾航线：节后的运输需求恢复情况良好，供需基本面改善，加之红海地区紧张局势仍在持续，即期市场订舱价格出现反弹。2月23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1701美元/TEU，较上期上涨9.7%。

澳新航线：节后当地对各类物资的需求增长较为缓慢，市场运价小幅下跌。2月23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1213美元/TEU，较上期下跌1.2%。



南美航线: 运输需求保持稳定, 供求关系良好, 本周即期订舱价格小幅上涨。2月23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2625美元/TEU, 较上期上涨2.3%。

日本航线: 运输需求基本平稳, 市场运价小幅上涨。2月23日, 中国出口至日本航线运价指数为804.22点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求增量有限 综合指数平稳运行】

春节长假结束, 商品市场热度逐步升温, 但受雨雪冰冻天气影响, 终端补库拉运需求增量有限, 运输市场整体平稳, 综合指数小幅波动。2月23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953.04点, 较2月9日下跌0.3%。

煤炭市场: 市场需求方面, 全国大范围降温对电煤消费有所提振, 加之春节长假过后, 下游陆续复工, 电厂日耗平缓上涨, 沿海八省日耗上涨至139.9万吨, 但在进口煤及长协发运补充下, 电厂库存维持在3260万吨高位, 存煤可用天数约23天。煤炭价格方面, 一方面, 受恶劣天气影响, 港口长时间封航, 叠加煤价连续上调, 下游终端观望情绪升温, 交投活跃度偏低, 北方港口煤炭日均量调出82万吨, 环比下降32万吨; 另一方面, 煤炭产地复工缓慢, 加之全国多地出现雨雪、大风天气, 生产、运输及港口装卸均有影响, 北港调入量86万吨, 环比下降14万吨, 可流通现货资源偏紧, 调入好于调出, 港口存煤上升至2011万吨。煤炭供给增量不及预期, 市场挺价情绪仍旧较浓, 煤炭价格小幅上涨。运价走势方面, 受寒潮降温持续, 煤炭产区外运受阻影响, 市场挺价情绪上升, 但下游企业尚未全面复工复产, 用煤需求增量有限, 加之外贸行情走热, 进口煤补充到位, 电厂库存维持高位, 沿海煤炭运价平稳运行。

2月23日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收913.9点, 较2月9日下跌0.3%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收509.35点, 较2月9日上涨1.6%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价19.3元/吨, 较2月9日上涨0.2元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为24.3元/吨, 较2月9日上涨0.6元/吨。

金属矿石市场: 节后, 受地产政策利好影响, 成材表观消费量小有上升, 价格有所回稳, 钢企利润修复预期向好, 但钢材厂库及社会库存累计增长态势不变, 高炉复产节奏偏慢, 日均铁水产量持续低位。同时, 铁矿石发运到港量稳步回升, 港口持续累库, 供需宽松下矿石价格不断走弱, 加之钢企补库压力不大, 采购拉运节奏不



变，沿海金属矿石运输价格平稳运行，2月23日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收622.01点，与2月9日持平。

粮食市场：本周，在中储粮扩大玉米收购量的消息面带动下，市场看涨情绪升温，加之寒潮降温，北方基层售粮压力缓解，部分深加工企业上调收购价格，玉米价格走势渐强。与此同时，猪肉价格持续下行，饲企补库压力较小，加之玉米价格上行，运输市场发运积极性较弱，沿海粮食运输价格维持节前水平。2月23日，沿海粮食货种运价指数报742.78点，较2月9日下跌0.3%。

成品油市场：本周，受天气影响，北方地区出现大范围路面结冰、道路能见度降低，以及多地高速公路临时交通管制，直接影响了油品的运输和分销，主营及地方炼厂出货均受到阻碍。汽柴油需求也因此走弱，多地暴雪天气使得户外工程基建、以及物流运输等行业活跃度整体下滑。其次本月受春节假期影响，销售周期较短，主营单位出货压力偏大；加之柴油需求复苏缓慢，市场对后市行情普遍信心不足，入市补货多为刚需小单，购销氛围清淡。沿海成品油运输价格小幅下跌。2月23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1082.24点，较2月9日下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【节中节后需求强劲 租金指数大幅上涨】

春节假期期间，国际干散货运输市场表现超出预期，澳大利亚铁矿石、印尼煤炭货盘集中释放，市场氛围活跃，三大船型日租金均大幅上涨，远东干散货租金指数升到一个半月以来最高水平。2月22日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1421.68点，较2月8日上涨34.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场节中大涨，本周先跌后涨，整体运价水平明显高于去年同期。太平洋市场，春节期间铁矿石运输需求较好，市场氛围火热，运价大幅上涨，2月19日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价上涨至9.863美元/吨，为1月5日以来最高水平。随后，伴随货量下降，市场观望情绪加重，不过国内北方寒潮和澳洲西部台风影响船舶装卸，船货僵持，运价小幅下跌。临近周末，澳洲主要矿商再现市场寻船，加之FFA远期合约价格上涨，市场氛围转好，运价再次上涨。2月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19465美元，较2月8日上涨42.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.732美元/吨，较2月8日上涨16.2%。远程矿航线，节后运价小幅上涨。周中市场氛围较为安静，运价微跌。临近周末，FFA远期合约价格上涨带动市场情绪升温，运价上涨。2月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.666美元/吨，较2月8日上涨6.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金大幅上涨，触及 2 个月以来高点。本周上半周，印尼即期煤炭货盘集中出货，运输需求旺盛，加之国内煤价上调，市场看涨情绪高涨，日租金大幅攀升。下半周，货盘逐渐消化，市场趋于稳定，日租金涨幅收窄。2 月 22 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15081 美元，较 2 月 8 日上涨 30.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.686 美元/吨，较 2 月 8 日上涨 19.7%。粮食市场，本周南美粮食货盘表现一般，但在煤炭市场火热行情带动下，运价小幅上涨。2 月 22 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.65 美元/吨，较 2 月 8 日上涨 5.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场与巴拿马型船市场走势相同，日租金大幅上涨，整体水平处于 2 个月内高位。上半周，即期煤炭货盘增加，运力偏紧，日租金快速拉涨。临近周末，货盘减少，且 FFA 远期合约价格下跌，市场氛围有所降温，日租金涨势放缓。2 月 22 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10640 美元，较 2 月 8 日上涨 36.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.236 美元/吨，较 2 月 8 日上涨 7.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2 月 16 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 350 万桶至 4.429 亿桶，增幅 0.8%。进口 665.4 万桶/日，较前一周增加 18.4 万桶/日。出口增加 61.8 万桶/日至 496.5 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1963.0 万桶/日，较去年同期减少 2.05%。美国汽油库存上周减少 29.4 万桶至 2.4704 亿桶，包括和取暖油在内的馏分油库存减少 400 万桶至 1.217 亿桶。美国炼厂检修和停工，利用率处于两年来的最低水平，导致美国石油库存增加。胡塞武装领导人周四表示，将升级对经行红海和其他水域船只的袭击，以示在加沙战争中对巴勒斯坦人民的支持，地缘局势持续支撑油价。随着通胀缓解和劳动力市场正常化，美国方面周四表示，货币政策方面的下一步行动是降息。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 83.45 美元/桶，较 2 月 8 日上涨 2.35%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。2 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1350.11 点，较 2 月 8 日上涨 8.8%。

超大型油轮 (VLCC)：周初 VLCC 市场新年假期后集中出货，大西洋航线活跃度提升，消耗了不少可用运力，国内北方港口由于天气原因导致压港，部分装期相对靠前的货盘寻船难度增加，只能被动接受相对较高的运费，成交 WS 点位大幅上涨。下半周，租家不再紧急寻船，需求开始下滑，个别货盘更是收到 10 个以上报价，基本面重回船多货少格局，成交运费迅速下跌。目前，整体船位依旧足够，在没有持续货量的支持下，后续运价上涨动力不足。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS69.88，较 2 月 8 日上涨 7.86%，CT1 的 5 日平均为 WS80.43，较上期平均上涨 33.02%，TCE 平均 5.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船



运价 (CT2) 报 WS71.88, 上涨 10.07%, 平均为 WS78.62, TCE 平均 5.7 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 3 月 2-4 日, 成交运价为 WS95。中东至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 1 日, 成交运价为 WS98。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 6-8 日, 成交运价为 WS75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 8-10 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 3 月 21-22 日, 成交运价为 WS75。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 21-22 日, 成交运价为 WS75。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 22-24 日, 成交运价为 WS74。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 10-15 日, 成交包干运费为 925 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】

2 月 21 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1173.64 点, 环比下跌 0.04%。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-0.26%、+0.27%、-0.06%及-0.02%。

国际干散货船二手船价格有涨多跌少。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 0.24%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上上涨 1.16%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.93%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.60%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 38 艘 (环比增加 9 艘), 总运力 452.76 万载重吨, 总成交金额 975400 万美元, 平均船龄 11.55 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 0.28%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.49%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.61%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.40%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.95%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 26 艘 (环比增加 15 艘), 总运力 166.84 万载重吨, 总成交金额 830580 万美元, 平均船龄 12.46 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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下跌 0.06%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.06%。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0.59%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌0.77%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨0.03%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨0.34%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交16艘（环比减少1艘），总运力3.76万载重吨，总成交金额3332.44万人民币，平均船龄10.12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19日		2月20日		2月21日		2月22日		2月23日	
BDI	1,629	+19	1,632	+3	1,676	+44	1,752	+76	1,866	+114
BCI	2,457	+9	2,409	-48	2,543	+134	2,790	+247	3,145	+355
BPI	1,681	+35	1,706	+25	1,673	-33	1,624	-49	1,595	-29
BSI	1,090	+19	1,129	+39	1,154	+25	1,174	+20	1,189	+15
BHSI	577	+5	596	+19	613	+17	618	+5	628	+10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	16/02/24	09/02/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,500	27,500	0	0.0%
	三年	22,250	22,000	250	1.1%
Pmax (76K)	一年	16,500	16,000	500	3.1%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,500	16,000	500	3.1%
	三年	12,500	12,000	500	4.2%
Hsize (302K)	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-02-20



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Cape Mercury' 2023 209963 dwt dely Rotterdam 28 Feb/5 Mar trip via West Africa redelivery Singapore Japan \$46,000 - Norden

'Hua Cong Zhi Xing' 2012 79252 dwt dely Singapore 1 Mar trip via Indonesia redel Korea \$19,500 - KSC

'Calipso' 2005 73691 dwt dely Jiangyin 22/26 Feb trip via Indonesia redel South China \$12,500 - cnr

'Josco Shengzhou' 2022 64250 dwt dely Port Elizabeth 9 Mar trip redel China \$26,000 + \$260,000 bb - Drydel

'Al Karama' 2019 63878 dwt dely Bahrain prompt trip redel WC India intention petcoke \$28,000 - Victory Shipping

'Polyworld' 2011 56645 dwt dely Zhanjiang prompt trip redel Chittagong \$14,000 - AMC

'Jahan Brothers II' 2006 56014 dwt dely Singapore 28 Feb/5 Mar trip via Indonesia redel WC India \$13,000 - Drydel

(2) 期租租船摘录

'Galio' 2013 81404 dwt dely CJK 22/27 Feb 5/8 months redel worldwide \$16,000 - Norden



4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究报告发布最新红海局势追踪报告】

克拉克森研究持续追踪红海趋势并不断更新该事件对全球海运贸易和细分航运市场的潜在影响。目前我们已推出周度红海局势趋势追踪报告，每周发布在克拉克森研究航运数据库中文模块。最新数据和分析如下：

- 克拉克森研究统计，上周（2月5日-11日）进入亚丁湾地区船舶运力以总吨计已较去年12月上半月下降71%，下降程度与前一周持平。
- 克拉克森研究统计，主要细分市场日均通行趋势与前一周相同。油轮通行量相比去年12月上半月下降51%（前一周：-50%，1月上半月：-29%）；同期散货船通行量下滑51%（前一周：-48%，1月上半月：-21%）。
- 上周集装箱船通行量依然十分有限（与去年12月上半月水平相比下降89%）。尽管最近几周运费有所回落，但目前运费仍较红海危机发生前水平高2-3倍。克拉克森研究统计，同期集装箱船租金持续温和上涨，目前较去年12月上半月水平高26%。
- 近期油轮市场趋势复杂，其中中东至欧洲航线运价仍远高于去年12月初的水平。克拉克森研究统计，LR2包干运费超过700万美金，虽较1月底900万美金水平下滑，但仍高于去年12月上半月350万美金的水平。
- 克拉克森研究统计，自1月中开始没有LNG运输船通过，LPG运输船通行量下降90%。尽管红海危机对液化气体船运输带来非常显著的影响，但对液化气体运输市场运费和船舶租金影响有限，同期其他因素（包括季节性因素等）对市场的影响更为显著，气体运输船运费和租金大幅下滑。
- 本期报告第14页对比部分航线通过好望角和苏伊士运河的不同航次成本和收益。相关数据时间序列可以在克拉克森研究航运数据库SIN上查阅。
- 克拉克森研究统计，上周通过好望角的船舶运力较2023年12月上半月水平上升60%（24年1月下半月，经过好望角的船舶运力较去年12月上半月水平高62%），目前约580艘集装箱船绕航。



- 克拉克森研究前期情境分析显示红海危机潜在给全球吨海里贸易额外带来 2.4%增速，其中对集装箱，汽车，成品油和 LNG 吨海里贸易影响最大，分别提高 8.6%，6.4%，5.6%和 4.4%。同时我们把红海危机和之前对航运市场供需影响较大的事件进行比较（详见报告第 16 页）。
- 克拉克森研究也追踪事件对全球经济更广泛的影响，包括对商品价格和通胀的影响。
- 克拉克森研究统计，消费品运费成本大幅增加，但仍不及疫情干扰时期。对大部分商品而言，海运运费成本占消费品本身价格的比重较小。例如：一双鞋从亚洲运至欧洲的运费成本从去年 11 月约 0.19 美元，在 24 年 1 月中增加到 0.76 美元，而在今年 2 月中旬回落至 0.66 美元；而在 2022 年初疫情干扰高峰期，成本最高可超过 1.9 美元。
- 作为苏伊士运河“前站”，红海是非常重要的航运路线。克拉克森研究统计，每年约 10%的海运贸易量通过红海，其中通过红海的集装箱约占全球海运集装箱贸易 20%。

来源：克拉克森

【Container xChange 报告：集装箱租赁价格飙升】

物流巴巴获悉，美国托运人正将已从巴拿马运河 (Panama Canal) 转道苏伊士 (Suez) 的东海岸货物转至西海岸港口，这推高了南加州港口的吞吐量，并推高了集装箱租赁价格。

在线集装箱租赁和贸易公司 Container xChange 报告称，自 11 月底/12 月红海危机爆发以来，美国西海岸的租赁价格飙升了 220%以上。

一位 Container xChange 客户表示：“我们预计，由于亚洲缺乏集装箱重新定位，东行货物将出现设备短缺。此外，苏伊士运河、红海通道和巴拿马运河的中断可能会导致通过西海岸航线的需求增加。”

事实上，南加州港口 1 月份的货运量也出现了类似的增长。洛杉矶港 (Port of Los Angeles) 1 月份的吞吐量为 855,652 teu，创下了“有记录以来今年第二好的开局”。



仅在受疫情影响的 2022 年 1 月，货运量激增，连续第六个月同比增长，比 2023 年 1 月增长 18%。

长滩港 1 月份的吞吐量同比增长 17.5%，达到 674,015 teu。进口增长 23.5%至 325,339 teu，而出口下降 18.1%至 86,525 teu。通过该港口的空集装箱增加了 28%，达到 262,151 teu。

Blue Alpha Capital 分析师 John McCown 最近研究了集装箱不平衡情况，发现洛杉矶、长滩和纽约这三个主要港口的不匹配情况最为严重，自 2010 年以来，这种不匹配情况显著增加。

LA 的进出口不平衡为 3.44，进口箱对出口运费。比 2010 年增加 1.28，比 2019 年增加 0.76。纽约的数据显示，2023 年男女比例失衡为 3.1，2010 年和 2019 年分别增加 1.41 和 2.58。长滩也出现了类似的运费失衡，去年从 2.55 美元升至 2.97 美元。

麦克考恩表示：“尽管总体失衡比例一直呈上升趋势，但近年来有所加速。”

根据 McCown 的研究，与 2008 年以来的前 10 年相比，从 2018 年开始的 5 年期间，美国主要港口的货物不平衡增加了 54%。

“相对于进港货物而言，出口货物产生的收入如此之少，这在经济上使集装箱系统的效率降低。多方共同承担由此带来的经济负担。”

正是美国出口表现不佳加剧了失衡问题。麦考恩指出，“中国关税的影响”是美国出口自 2018 年以来下降的主要原因，在截至 2023 年的 5 年里下降了 12.2%。

Container xChange 的联合创始人兼首席执行官 Christian Reoloff 指出，这种不平衡可能会变得更糟：“消费者支出和零售销售数据的增长表明，我们的行业可以预期商品需求将出现可观的复苏，随着零售商补充库存和履行消费者订单，这将转化为相对较高的集装箱需求。”

Container xChange 表示，去年第四季度，美国消费者支出正以每年 3.3%的速度增长，通货膨胀率较低，家庭支出“稳健”，美国经济前景乐观。

来源：国际船舶网



【龙年强劲开局！克拉克森研究发布航运市场速览】

克拉克森研究《航运市场简报》每周一发布，为用户提供过去一周中不同船型市场的要点总结，帮助用户每周快速掌握航运市场当前动态。克拉克森研究同样每周发布《造船市场简报》，为用户提供过去一周中全球造船市场的市场动态，帮助用户每周快速掌握造船市场最新资讯。

更多航运市场数据和报告内容可通过克拉克森研究在线数据库和中文报告模块获取。订阅信息，欢迎联系我们了解更多！

2月16日克拉克森海运指数环比上涨2.5%至24,586美元/天，各细分船型市场收益均表现良好。总体较过去十年平均水平高出37%，年初至今均值同比上涨8%。

红海局势继续升级。由于该地区船舶持续遭受袭击，大量商船均已选择绕航。2月10日-2月16日苏伊士运河船舶总通行量平均值较12月上半月下跌62%。

受中东地区市场收益大幅上涨支撑，VLCC原油油轮即期市场日收益加权平均值环比飙升54%至76,729美元/天，为2023年6月以来的最高水平。成品油轮市场则表现不一，苏伊士运河以西市场上轻质MR型成品油轮市场收益持续上涨；但受以东市场收益回落影响，轻质MR型成品油轮即期市场日收益加权平均值环比下跌10%。

受红海局势持续升级的影响，集装箱船市场即期运价依然维持相对高位，远东-欧洲即期运价为12月水平的3倍之多；同时上周XSI-C远东-美西即期运价达到4,700美元/FEU，为2022年9月以来的最高水平。克拉克森研究持续追踪红海趋势并不断更新该事件对全球海运贸易和细分航运市场的潜在影响：红海局势 - 航运市场最新趋势

尽管受中国农历新年假期影响，集装箱船市场租船活动有限，但租金延续涨势。2月16日克拉克森研究集装箱船期租租金指数环比上涨2%至87点，为23年9月初以来的最高水平且较23年12月中旬上涨29%，主要受市场对中型及大型集装箱船需求增加的支撑。

上周散货船市场表现强劲。好望角型散货船即期市场日收益稳定在22,500美元/天；农历新年结束后，中国市场的回暖推动巴拿马型和超灵便型散货船即期市场日收益小幅上涨。整体而言，上周散货船即期市场日收益加权平均值环比上涨2%至13,969美元/天，几乎为去年同期水平的两倍。

VLGC船市场表现强劲。若套利空间继续扩大，未来市场收益有望继续上涨。拉斯坦努拉-千叶航线上即期市场日收益环比上涨44%至33,053美元/天，不过仍远低于今



年年初水平。

LNG 运输船市场相对保持稳定，市场情绪有所改善。17.4 万立方米二冲程双燃料 LNG 运输船即期市场日收益平均值环比上涨 5%至 55,250 美元/天。

中国新造船市场报出多笔订单。新船订单包括 LNG 双燃料 VLCC 型原油油轮、穿梭油轮及化学品油轮。此外德国船厂报出一艘 LNG 双燃料邮轮订单。

散货二手船市场继续保持强劲，各细分船型市场均有交易报出。今年年初至今散货二手船交易量已达到 119 艘。

拆船市场活动依然有限，巴基斯坦和孟加拉国拆船厂正积极寻找可拆解运力。

EIA 数据显示，美国原油库存激增 1,200 万桶至约 4.4 亿桶，主要受到炼厂炼油量下降的影响，部分受到中西部地区炼厂停工影响。同时受原油产量强劲增长的支撑，美国海运原油出口量环比增长 21%至 430 万桶/天。

受大豆丰收的支撑，短期内巴西粮食出口前景乐观。但受中西部地区天气情况恶劣影响，预计 2023/24 年度巴西粮食产量将较去年创纪录的水平小幅下降。据美国农业部数据显示，近几周美国粮食进口有所增加，2 月上半月同比增长 2%。

1 月美国 CPI 同比上涨 3.1%，高于市场预期，美联储降息前景不明朗。

来源：克拉克森研究

【德路里：跨太平洋航线集装箱运价保持高位运行】

强劲的需求与高效的船舶运力管理相结合，推动跨太平洋航线集运现货运价持续上升，为新的一年合同运价签订提供了有利契机。Drewry 世界集装箱指数包含八个东西向集装箱贸易的现货运价。该指数显示，尽管亚洲到欧洲的现货市场运价已连续三周下降，但跨太平洋航线的运价仍然保持较高水平。

在 1 月 25 日至 2 月 15 日期间，从上海到鹿特丹的运价下降了 14%，而同期从上海到洛杉矶和纽约的运价分别上涨 9.4%和 0.4%。



亚洲-欧洲航线受苏伊士运河改道的直接影响更大，造成该航线短时间内快速上涨。而跨太平洋航线尽管受到巴拿马运河的过境限制带来的一些影响，但由于受到美国强劲消费需求的支持，该航线的运价表现优于其他航线。

德路里认为，由于贸易增长强劲和高效的船队运力管理，跨太平洋航线的现货运价出现了高于平均水平的上涨。对于船公司来说，这可以被视为一个“成功案例”，现货市场的复苏对于其年度合同运价的签订提供了有利契机。

根据集装箱贸易统计（CTS）的数据，在 2023 年下半年，跨太平洋航线市场的需求增长明显超过了亚洲至北欧的市场。

造成这种情况的原因可从以下的经济数据得出：目前，美国经济正处于上升势头，就业增长超过预期，且通货膨胀下降速度快于预期。国际货币基金组织（IMF）上个月将美国今年的 GDP 展望上调了 0.6 个百分点至 2.1%，这是所有的“发达经济体”中最高的。

根据美国会议委员会消费者信心指数（The Conference Board Consumer Confidence Index）显示，美国消费者信心指数连续第三个月上涨，于 2024 年 1 月达到了两年来的最高水平。相比之下，欧洲的消费者信心则保持相对稳定。

随着手中资金的增加，美国人似乎仍然热衷于购买商品，以及在娱乐和其他服务上的支出。与疫情封锁解除后的其他地区相比，集装箱运输的货物需求变化不大。随着可支配收入的稳步增加，个人支出还没有完全恢复到疫情前的水平。例如，尽管美国个人在耐用品上的支出在总支出中所占比例并不像疫情期间那么高，但仍然比 2018-19 年的平均水平高出约 2 个百分点。

亚欧航线的另一个差异在于供应方面。Drewry 研究显示，亚欧贸易的有效船舶运力基本与疫情需求激增的巅峰期 21 年三季度持平，但在跨太平洋贸易中（尤其是从亚洲到北美西海岸），船队供应受到了更大的限制，导致较高的利用率水平更有利于支持高运价。

Drewry 得到了美国的主要港口方面提供的进口、出口和空箱的细分数据。当深入研究这些的美国九个最大港口的细分数据时，我们可以看到进口重箱在总吞吐量增长中扮演的重要角色。

美国集装箱市场最近的情况是进口波动大、出口停滞不前，需要越来越多的空箱进行出口运输。



在 2021 年，美国主要港口的重箱进口量增加了 17.5%，而重箱出口量则下降了 5.5%。由于需要实现进出口集装箱的平衡，重箱进口与出口之间的不匹配导致了空箱出口运输的大幅增加，在这些图 6 中所示的港口，空箱出口运输同比增长了 39.4%。

在 2022 年，空箱出口的比例再次增加，在 2023 年略有下降，但仍远高于 2018-2020 年的水平。当前，美国重箱进口的快速增长与滞后的货物出口量，形成鲜明对比，从而将使空箱出口继续占据美国向世界出口的重要位置。

德路里认为，与亚欧和跨大西洋航线相反，跨太平洋航线表现出了贸易量的增长和高效船舶运力管理相结合，在某种程度上，与之前全球运力过剩的预测相悖。

来源：德路里

【充满变数的 2024，五大因素牵动运价走势】

2023 年底，集装箱运价走势上演了一场惊心动魄的大逆转。从年初的需求低迷和运价疲软，到航线、航商相继传出亏损的消息，整个市场仿佛陷入了低迷的泥沼。然而，12 月起，商船在红海遭遇袭击，导致大规模绕道好望角，欧洲、美国航线的运价因此急剧上涨，近两个月内翻倍飙升至疫情后的新高，为 2024 年的航运市场揭开了一个充满神秘与惊喜的序幕。

展望 2024 年，地缘政治紧张、气候变迁、运力供需失衡、经济展望探低以及美东 ILA 码头工人续约谈判等五大变数将共同牵动运价走势。这些变数既是挑战也是机遇，将决定市场是否将开启另一个周期的航运奇迹。

目前，苏伊士运河(占全球海运贸易约 12%~15%)和巴拿马运河(占全球海运贸易 5%~7%)的问题同时爆发，两者合计约占据全球海运贸易的五分之一，导致船期延误和运力紧张，进一步推高了运价。然而，值得注意的是，这轮涨势并非由需求增长所驱动，而是由运力紧张和高运价所推动。这种情况可能会助燃通胀，欧盟已经发出警告，称高运价可能会抑制购买力并削弱运输需求。

与此同时，集装箱航运业正迎来史上创纪录的新增运力，运力供过于求的情况愈发严重。据 BIMCO 统计，2024 年新交付的船舶将达到 478 艘、310 万 TEU，同比增长 41%，连续两年创下新高。这使得 Drewry 一度预测，集装箱航运业 2024 年全年恐将亏损逾百亿美元。



然而，突发的红海危机为航运业带来了转机。这一危机推动了运价的急剧上涨，并抵消了部分运力过剩的问题。这使得一些航商和货运代理公司得以喘口气。长荣、阳明海运等公司的盈利前景有所改善，而红海危机的持续时间将对运价、油价和物价产生连锁反应，进而影响航运业的第二季度运营。

多位集装箱运输业界的资深人士分析认为，欧洲受到俄乌冲突和红海危机的影响，经济表现不如预期，需求疲弱。相比之下，美国经济有望实现软着陆，且民众持续消费，这使得美国航线的运价有所支撑，并有望成为航商获利的主力。

随着年后美线长约新约谈判的密集展开，以及美东 ILA 码头工人合约即将到期并可能引发罢工的风险 (ILA-国际码头工人协会合约将在 9 月底到期，若码头和航商不能满足要求，准备 10 月罢工，美东和墨西哥湾沿岸码头将受影响)，运价走势将面临新的变数。尽管红海危机和巴拿马运河干旱导致航运贸易路线改变和航程拉长，促使航商增加运力以应对挑战，但多家国际智库和航商普遍认为，地缘冲突和气候因素将有助于支撑运价，但不会对运价产生长期影响。

展望未来，航运业将面临新的挑战 and 机遇。在船舶大型化的趋势下，航商之间的竞合关系将更加复杂。随着马士基与赫伯罗特宣布将在 2025 年 2 月组成新联盟 Gemini，航运业的新一轮竞合赛局已经开始。这为运价走势带来了新的变数，也让市场更加期待未来的航运奇迹。

来源：海运网

【集装箱船即期运价是否已过峰值？】

2023 年对集装箱航运公司来说是充满挑战的一年，尤其是那些在即期市场占比较高的公司，其收入和盈利能力出现大幅下降。

相比其他大型班轮公司，以星航运的即期市场敞口更大，去年第三季度公司收入同比下降 61%，息税前利润下降 17.7 亿美元，亏损达 2.13 亿美元。去年三季度，波罗的海航运交易所与 Freightos 共同发布的全球集装箱货运指数 (FBX) 中国到北美西海岸航线的运价指数同比下降了 69%。

德路里世界集装箱综合运价指数在 2021 年 9 月达到峰值，即期运价在此后两年多的时间里持续下滑，直到 2023 年 10 月，即期运价重回疫情前水平并停止下滑。

红海危机使航运公司获得喘息之机，重新获得一定程度的定价权。在胡塞武装袭船事件发生后的前 6 周，德路里世界集装箱综合运价指数上涨了 170%，达到 3732.70 美元/TEU，是 2022 年 9 月以来的最高水平；同期，FBX 运价指数也有所上升。



即期运价上涨有利于即期市场敞口较大的航运公司，而对倾向于合同市场的公司而言，即期运价上涨不太可能对合同价格带来较大且持续的上漲压力。

从需求来看，从全球各地运往美国的货量都有所上升。农历新年前的货运量高企，FreightWaves SONAR 的进港海运箱量指数达到有史以来的最高水平之一。箱量实现同比增长表明需求确有上升，加上航运公司部署的运力减少，推动运价上升。

赫伯罗特宣布从 1 月 21 日开始征收“旺季附加费”，标准为 480 美元/TEU，600 美元/FEU。

未来几周市场需求能否保持强劲，并持续至 3 月底和 4 月初的购物季？

自 2 月初以来，全球即期运价出现小幅下滑。德路里世界集装箱综合运价指数自 1 月 25 日达到 3964.18 美元/FEU 的近期峰值后已下跌了 6%；同期，FBX 指数下跌了 1% 以上。

当前红海危机仍在持续，航运公司改道好望角的计划将延续到 4 月份。目前美国库存水平正在上升，未来供需两端受到的任何冲击都将带来定价环境的快速变化。

来源：中国远洋海运 e 刊

【长荣、阳明董事长预测市场前景】

2 月 21 日举行的一场业内活动上，长荣海运董事长张衍义和阳明海运董事长郑贞茂，对市场前景进行了展望。

张衍义表示，红海危机爆发以来，尽管运费不断上涨，但这只是短暂现象，无法预测运费还能上涨多久。

张衍义还认为，今年航运业仍将面临经济下滑、运费崩跌、舱位过剩三大挑战。尤其是运费下滑的幅度远超预期，甚至到了“赔钱的阶段”，企业的业绩也因此大幅下滑。

他还强调，当前市场面临最主要的挑战是舱位过剩，因为运费是由供需关系决定的，一旦舱位过剩，运费不可能上涨。为了应对市场变化，大部分班轮公司会根据供需进行调整，包括实施跳港、停航等措施。



值得注意的是, 尽管 2023 年部分班轮公司亏损, 但长荣海运依旧保持盈利, 并在本月初宣布四笔重大投资, 包括获得意大利海运公司 Italia Marittima S.p.A. 100% 股权、斯里兰卡科伦坡港南亚码头 5% 股权、台北港货柜码头公司 5.84% 股权, 以及购买英国伦敦一栋办公大楼。

阳明海运董事长郑贞茂则认为, 红海危机目前没有降温的迹象, 船公司还会在一段时期内绕行好望角。目前, 阳明的船队不存在运力短缺问题, 但因为需要更多的船舶运营, 将会进行运力调控。

郑贞茂说: “对于红海危机, 我们只能谨慎应对。”

他强调, 船公司还是要在短期内避开红海区域, 绕行好望角, 对于绕行导致的成本增加, 阳明会做好妥善安排。同时, 因为无法预测红海危机将持续多久, 绕行措施会一直持续。

来源: 中国航务周刊

◆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	470-475	660-665	790-795		
Tokyo	--	710-715	895-900	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	480-485	655-660	880-885	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	465-470	653-658	810-815	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	484	660	880	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	455-460	640-645	810-815	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	430-435	630-635	890-895		
Rotterdam	465-470	575-580	805-810		
Malta	545-550	615-620	870-875		
Gibraltar	535-540	610-615	890-895		

截止日期: 2024-02-22



◆ 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	16/02/24	09/02/24	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	16/02/24	09/02/24	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	8,550	8,550	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,350	7,350	0	0.0%	
MR	52,000	4,850	4,850	0	0.0%	

截止日期: 2024-02-20

(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	320,000	New Times, China	2026-2027	Magni Partners - Norwegian	13,500	LNG dual fuel
3	Tanker	154,000	COSCO Zhoushan, China	2027	Knutsen NYK Offshore Tankers - Norwegian	undisclosed	shuttle
4	Tanker	50,000	Chengxi, China	2025-2027	Seacon - Chinese	4,500	
4	Tanker	18,500	Fujian Southeast, China	2025-2026	Seacon - Chinese	3,230	
2	Bulker	81,200	Tsuneishi Zhoushan, China	2027-2028	Diana Shipping	4,600	Methanol dual fuel
2	Bulker	64,000	Oshima, Japan	2026	Shih Wei Navigation - Taiwanese	3,900	
2	VLAC	91,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027	Evalend - Greek	12,100	
2	Container	8,258 teu	Jiangsu New Yangzi, China	2026-2027	Danaos	9,420	Methanol ready



1	Container	1,400 teu	Qingdao Yangfan, China	2026	CMB.Tech - Belgian	undisclosed	ammonia powered, long-term TC with Yara
1+4	CSV		Sefine Shipyard,	2026	JV w/ Eidesvik Offshore and Agalas - Norwegian	8,800	Methanol Ready, battery powered

◆ 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
SAPIENZA	BC	177,736		2008	China	2,200	Chinese	BWTS fitted
GENCO MAXIMUS	BC	169,021		2009	S.Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CMB POMEROL	BC	95,731		2012	Japan	2,100	Greek	
MBA GIOVANNI	BC	93,361		2010	China			
MBA ROSARIA	BC	93,326		2011	China	2,900	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
RISING LOONG	BC	91,439		2002	Japan	1,070	Undisclosed	BWTS fitted
MAGIC NEBULA	BC	80,282		2010	S.Korea	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
ZHONG XIN PEARL	BC	75,321		2013	China	1,675	Greek	BWTS fitted
RISING SKY	BC	63,405		2017	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SANTA JOHANNA	BC	61,225		2017	Japan	3,050	Undisclosed	BWTS fitted, Eco
SEAMEC NIDHI	BC	56,756		2010	China	1,080	Undisclosed	BWTS fitted
V RICH	BC	56,546		2014	China	1,780	Undisclosed	BWTS fitted
MELIA 1	BC	55,612		2011	Japan	1,780	Undisclosed	BWTS fitted
VALIANT	BC	55,561		2009	Vietnam	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
ECO SPLENDOR	BC	38,302		2013	Japan	1,820	Deval - Turkish	BWTS fitted, on BBHP terms
ST. ANDREW	BC	32,751		2010	China	undisclosed	Greek	BWTS fitted
LAGO DI LUGANO	BC	32,271		2008	Japan	1,050	Greek	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
ALS CLIVIA	CV	51,570	4,400	2010	S.Korea	undisclosed	European	
JACK LONDON	CV	50,278	4,249	2010	China			
JONATHAN SWIFT	CV	50,201	4,249	2010	China	1,760	North Europeans	en bloc**, incl TC attached till Mar 25'
ANTIBES EXPRESS	CV	40,478	3,237	2002	Taiwan, PRC	undisclosed	Undisclosed	



VEGA SCORPIO	CV	11,768	957	2010	China	undisclosed	Undisclosed
MISTRAL	CV	11,254	968	2008	Germany	920	UAE

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
NAVE SPHERICAL	TAK	297,572		2009	China	5,390	Undisclosed	scrubber fitted
JULIA A	TAK	165,293		2003	S. Korea	undisclosed	Turkish	
LADY MALOU	TAK	51,486		2013	S. Korea	3,400	Undisclosed	
EXCELSIOR BAY	TAK	49,990		2014	S. Korea			
CRYSTAL BAY	TAK	49,990		2014	S. Korea			
HARRISON BAY	TAK	49,990		2015	S. Korea			
SAINT ALBANS BAY	TAK	49,990		2015	S. Korea	23,800	International Seaways - USA	en bloc, Scrubber fitted
JENNINGS BAY	TAK	49,990		2015	S. Korea			
LAFAYETTE BAY	TAK	49,990		2015	S. Korea			
SEA HELIOS	TAK	45,948		2004	Japan	1,500	Undisclosed	
CHANG HANG FA XIANG	TAK	45,841		2006	China	1,990	Undisclosed	
SHOGUN	TAK	44,485		2002	S. Korea	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
LEON HERMES	TAK	40,165		2008	S. Korea	2,300	Undisclosed	
BEATRICE	TAK	25,932		2013	Japan	2,900	DM Shipping - S. Korean	BWTS fitted, stst
VULCANO M	TAK	21,297		2004	Spain	1,240	Undisclosed	BWTS fitted
PENINSULA XI	TAK	17,933		2023	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CHEM ALYA	TAK	17,055		2009	China	1,540	Undisclosed	BWTS fitted
SAEHAN WALLABY	TAK	11,951		2003	Japan	880	Middle East	BWTS fitted, stst
FORMOSAGAS CRYSTAL	TAK/LPG	17,659		2006	China	undisclosed	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
SIA	BC	74,732	12,605	1999	China	502.00	
MANIS 7	CV	12,171	5,468	1999	Turkey	505.00	
DONG FANG XING	CV	6,832	2,395	1994	S. Korea	undisclosed	
WEST OCEAN 12	GC	3,194	1,280	1987	China	undisclosed	



印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
NAND RAJGADI	GC	2,255	796	1991	India	undisclosed	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
IKU MARU NO.7	TAK	1,200		1993	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
XIN XIANG RUI	BC	22,154	5,119	1992	Japan	undisclosed	as is China
SOFILAREX	GC	3,556		1975	Slovakia	undisclosed	as is Turkish
NANHAI TIAO ZHAN	OTHER/FPSO		16,327	1975	Canada	undisclosed	as is China
NANHAI SHENG LI	OTHER/SEMI SUB	134,000	33,151	1975	Japan	undisclosed	as is China
NEPTUNE 1	OTHER/SUPPLY	65		2011	Norway	465.00	

◆ [ALCO 防损通函](#)

新加坡“准时到港”计划适用范围扩大

新加坡海事及港口管理局（MPA）的“准时到港计划和协调平台”（JIT 平台）的适用范围扩展至油轮。

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:

2024-02-23	710.640	771.020	4.740	90.848	902.090	467.790	442.440	530.240	809.500
2024-02-22	710.180	770.880	4.744	90.817	900.130	467.150	441.270	529.540	810.050
2024-02-21	710.300	769.940	4.759	90.826	899.000	467.150	440.180	529.640	807.600
2024-02-20	710.680	767.990	4.753	90.862	897.380	466.050	438.810	529.120	807.540
2024-02-19	710.320	767.960	4.757	90.819	899.040	466.020	437.360	529.450	809.740

(2) LIBOR 数据

Libor(美元)							
隔夜	--	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.43541
2 个月	--	3 个月	5.58544	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.68099	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-02-22