



全一海运市场周报

2024.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.02.26 - 03.01 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场恢复缓慢 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场仍处于长假之后的恢复态势，总体恢复情况较为缓慢，多数航线市场运价继续下跌，综合指数延续下行走势。根据国家统计局最新发布的数据显示，2月综合PMI指数为50.9，与上月持平。其中，2月份制造业PMI受春节假期因素影响略有回落，非制造业PMI扩张加快，我国经济总体延续扩张态势。3月1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1979.12点，较上期下跌6.2%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布的数据显示，欧元区2月经济景气指数降至95.4，低于前值和市场预期。其中，工业和服务业信心指数双双出现下滑，显示出欧洲经济增长前景较为疲软。此外，红海地区的紧张局势将继续对亚欧航线的运输市场造成考验。本周，运输需求恢复缓慢，供需基本面仍然较弱，市场运价继续下跌。3月1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2277美元/TEU，较上期下跌9.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期订舱价格延续下行走势。3月1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3292美元/TEU，较上期下跌5.0%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国1月耐用品订单环比初值下跌6.1%，大幅低于市场预期，为2020年4月以来最大降幅。近期美国多项经济数据大幅下跌，显示美国经济增长前景不容乐观，这将拖累北美航线的运输需求。本周，货量仍处于恢复态势，但恢复情况一般，市场运价继续呈现调整行情。3月1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4262美元/FEU和5747美元/FEU，分别较上期下跌9.1%、6.2%。

波斯湾航线：运输需求恢复情况较好，供需基本面稳固，即期市场订舱价格继续上行。3月1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1715美元/TEU，较上期上涨0.8%。

澳新航线：当地对各类物资的需求在节后未有明显增长，市场运价继续下行。3月1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1133美元/TEU，较上期下跌6.6%。



南美航线: 运输需求稳步恢复, 供求关系保持平衡, 本周即期订舱价格平稳运行。3月1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, 与上期持平。

日本航线: 运输需求总体稳定, 市场运价下跌。3月1日, 中国出口至日本航线运价指数为 745.28 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【粮食市场购销两旺 综合指数稳步上涨】

本周, 运输市场热度稳步回升, 加之粮食增储收购, 产地港口购销两旺, 综合指数小幅上涨。3月1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 958.52 点, 较上期上涨 0.6%。

煤炭市场: 市场需求方面, 受近期寒潮降温影响, 民用电负荷维持高位, 加之元宵节过后工业企业迎来大面积复工复产, 工业用电需求走强, 沿海电厂日耗迅速回升, 基本恢复至正常水平。但多数电厂前期在长协及进口煤持续补充下, 库存依旧保持偏高状态, 对市场高价煤仍持抵触情绪, 实际需求释放有限。本周沿海八省日耗 202 万吨, 库存 3355 万吨, 存煤可用天数约 17 天。煤炭价格方面, 节后上游货源稳定增加, 但在发运到港煤价仍然倒挂的情况下, 贸易商集港发运积极性转弱, 港口到货以长协煤为主, 市场可流通优质煤现货资源依旧偏少, 贸易商挺价情绪高涨。而终端依然维持刚需采购节奏, 采购力度不及预期, 保持观望居多, 市场实际成交有限。本周, 港口调入调出量均有不同程度的上涨, 环渤海各港合计日均调出 98.9 万吨, 但调入量依然高于调出, 港口库存继续攀升, 煤炭价格维持弱稳行情。运价走势方面, 随着元宵节后复产复工全面开启, 以及中东部降温天气影响, 电厂日耗稳步回升, 叠加少量非电采购, 运输需求小幅释放, 但整体表现不及预期, 在长协和进口煤保障下, 市场新增货盘较少, 沿海煤炭运价小幅上行。

3月1日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 921.56 点, 较上期上涨 0.8%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 524.46 点, 较上期上涨 3.0%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价 20.0 元/吨, 较上期上涨 0.7 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 25.8 元/吨, 较上期上涨 1.5 元/吨, 秦皇岛-广州(5-6 万 dwt)航线运价为 30.8 元/吨, 较上期上涨 1.3 元/吨。

金属矿石市场: 各项利好政策接连释放, 市场情绪有所修复, 成材库存迎来拐点, 基本面逐步改善, 钢材价格有所回升。不过, 本周多地钢厂检修增加, 高炉开工率



和日均铁水产量均小幅下跌。同时进口矿石价格下行，铁矿石整体资源充裕，市场采购较为谨慎，补库拉运节奏不变，沿海金属矿石运输价格小幅波动。3月1日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收623.44点，较上期上涨0.2%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价23.3元/吨，较上期上涨0.2元/吨。

粮食市场：本周，中储粮持积极稳妥推进收购进度，保障农户收益，受基层余粮减少，玉米价格稳步回升。加之雨雪天气影响，发运受阻，供给收紧，市场抄底情绪有所升温。终端需求回暖，饲企补库需求逐步释放，北方港口粮食发运积极性提高，询船热度上升，沿海粮食运输价格小幅上涨。3月1日，沿海粮食货种运价指数报759.86点，较上期上涨2.3%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价42.5元/吨，较上期上涨1.5元/吨。

成品油市场：本周，受国际原油价格上涨影响，国内成品油价格有望迎来今年第三次跳涨。需求方面，春运结束后，汽油终端消费回归正常，地方炼厂汽油产销率低于八成，累库明显。同时受雨雪天气影响，工程、物流等产业复产进度较缓，加之南港口柴油库存保持高位，下游采购拉运意愿下降，沿海成品油运输价格小幅下跌。3月1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1077.55点，较上期下跌0.4%；市场运价指数1044.03点，较上期下跌0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求增加 租金指数持续攀升】

本周，国际干散货运输市场表现持续向好。海岬型船市场氛围火热，运价高涨。巴拿马型船市场货盘稳定，即期运力偏紧，日租金不断上涨。超灵便型船市场，印尼煤炭、镍矿货盘增加，日租金高位上涨。远东干散货租金指数大幅上涨，创年内新高。2月29日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1835.98点，较上周四上涨29.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价大幅上涨。太平洋市场运价震荡上行，上周末本周初，澳洲主要矿商现身市场寻船。虽然澳洲西部台风消散，但国内北方寒潮仍然影响船舶周转，加之FFA远期合约价格上涨，运价持续上行。随后，由于铁矿石、煤炭货盘出货量一般，运价小幅下调。下半周，澳洲铁矿石货盘增加，且FFA远期合约价格不断攀升，市场氛围火热，船东信心充足，运价大幅上涨，再创年内新高。2月29日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为32230美元，较上周四上涨65.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.473美元/吨，较上周四上涨28.2%。远程矿航线，走势同太平洋市场，运价较好上涨。2月29日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.827美元/吨，较上周四上涨12.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金持续上涨。上半周，煤炭货盘较为稳定，同时受海岬型船市场火热行情带动，船东挺价意愿不减，日租金缓缓上涨。下半周，煤炭货盘持续释放，即期运力偏紧，船东情绪持续高涨，日租金涨幅扩大。2月29日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16100 美元，较上周四上涨 6.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.227 美元/吨，较上周四上涨 6.2%。粮食市场，本周南美即期粮食货盘有所减少，且前期较多船舶空放南美，运力逐渐积累，运价小幅下跌。2月29日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 42.80 美元/吨，较上周四下跌 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金上涨。上周末，煤炭货盘一般，船货相对平衡，市场趋于安静，日租金保持稳定。本周，印尼即期煤炭、镍矿货盘陆续释放，且即期运力偏紧，市场信心充足，日租金上涨，创 2023 年 12 月中旬以来新高。2月29日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11827 美元，较上周四上涨 11.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.704 美元/吨，较上周四上涨 14.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回落】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2月23日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 419.9 万桶至 4.47 亿桶，增幅 0.95%，预期增加 274.3 万桶；美国战略石油储备（SPR）库存增加 74.3 万桶至 3.603 亿桶，增幅 0.21%。美国汽油库存已连续第四周下降，触及 2.442 亿桶的两个月来最低水平，比过去五年的同期平均水平低约 2%。美国 1 月冬季暴风雪后炼厂计划外停工，现阶段炼厂在很大程度上仍处于观望状态，产能利用率低于 10 年的季节性平均水平，导致原油库存连续五周上升。周四，美国通胀数据显示全球经济放缓，影响原油需求。OPEC+正在考虑将自愿石油减产期限延长至第二季度，支撑油价。红海航运中断对石油运输的影响较小，供需基本面是影响油价的更重要因素。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报 83.62 美元/桶，较 2 月 22 日上涨 0.20%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下行。2月29日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1180.69 点，较 2 月 22 日下跌 12.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场现货减少，各个装港的出货量都有不同程度的下滑，船东情绪面开始转弱，成交 WS 点位持续下跌。租家通过控制出货节奏和私下拿货不断给市场施压，部分巴西货盘尽管装期相对靠前，但依旧能收到较多的报价，最终成交运费仍延续下跌趋势。美湾至远东长航线船东挺价意愿较明显，运价相对稳定。目前，市场整体活跃度不够，船位相对平衡，船东对中东航线 3 月中旬的主力货盘和大西洋航线货盘保持期待，运价下行空间有限。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS60.58，较 2 月 22 日下跌 13.32%，CT1 的 5 日平均为 WS64.08，较上期平均下跌 20.32%，TCE 平均 3.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS63.58，下跌 11.56%，平均为 WS66.69，TCE 平均 4.2 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 3 月 8-10 日, 成交运价为 WS69.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 12-14 日, 成交运价为 WS63.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 14-16 日, 成交运价为 WS61.75。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 15-17 日, 成交运价为 WS61.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 23-25 日, 成交运价为 WS67。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 21 日, 成交包干运费为 895 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 18-20 日, 成交包干运费为 890 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 23-27 日, 成交包干运费为 910 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】

2 月 28 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1175.93 点, 环比上涨 0.19%。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+0.60%、+2.33%、-0.67%及+0.12%。

国际干散货船二手船价格有全面上涨。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 3.33%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上上涨 2.72%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.62%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 19 艘 (环比减少 19 艘), 总运力 155.77 万载重吨, 总成交金额 322150 万美元, 平均船龄 13.47 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。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 0.03%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.23%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.18%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.19%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.00%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 13 艘 (环比减少 13 艘), 总运力 120.83 万载重吨, 总成交金额 397950 万美元, 平均船龄 14.31 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 0.67%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.67%。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有涨有跌。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 1.53%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.25%;



2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.72%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.36%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 25 艘（环比增加 9 艘），总运力 7.02 万载重吨，总成交金额 8793.98 万人民币，平均船龄 6.21 年。

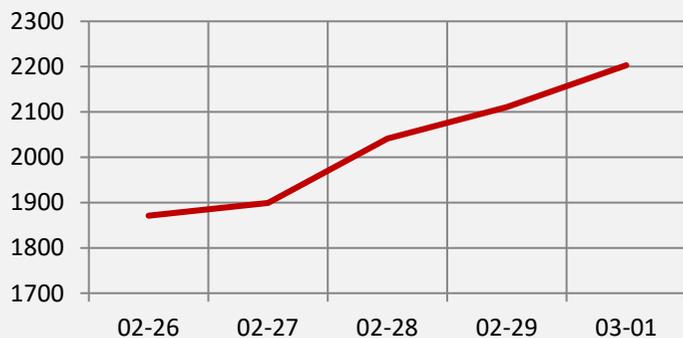
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

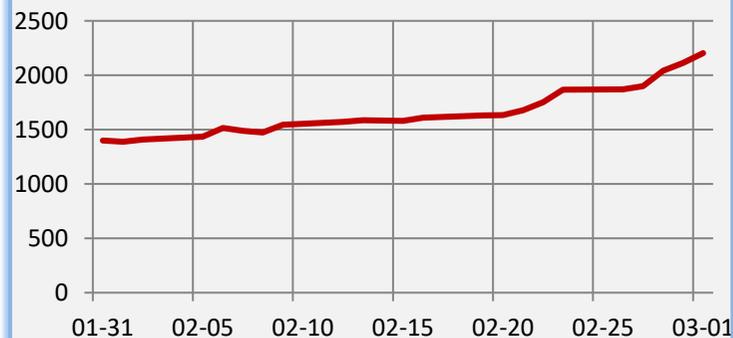
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

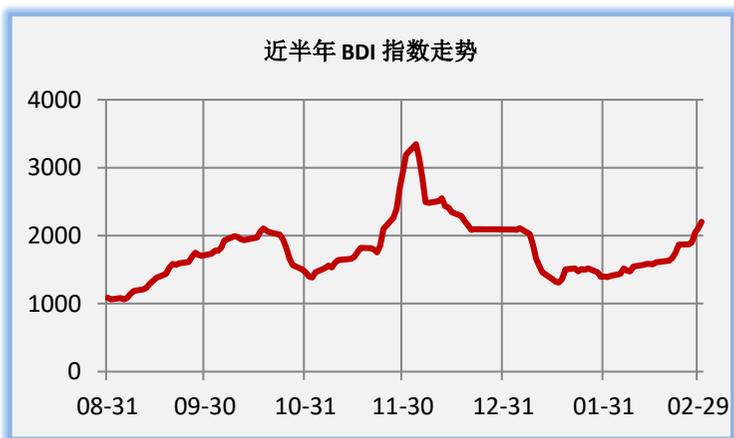
波罗的海指数	2月26日		2月27日		2月28日		2月29日		3月1日	
BDI	1,871	+5	1,899	+28	2,041	+142	2,111	+70	2,203	+92
BCI	3,163	+18	3,224	+61	3,596	+372	3,743	+147	3,977	+234
BPI	1,578	-17	1,581	+3	1,627	+46	1,681	+54	1,723	+42
BSI	1,198	+9	1,220	+22	1,239	+19	1,257	+18	1,267	+10
BHSI	639	+11	667	+28	686	+19	708	+22	722	+14

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	23/02/24	16/02/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	30,000	27,500	2500	9.1%
	三年	24,000	22,250	1750	7.9%
Pmax (76K)	一年	16,500	16,500	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,500	16,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-02-27



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Tai Keystone' 2017 84703 dwt dely Takehara 4/5 Mar trip via WC Central America redel Hong Kong \$18,250 - Klaveness

'Adelaide' 2023 82388 dwt dely aps EC South America 16 Mar trip redel Singapore-Japan \$18,100 + \$810,000 bb - Norden

'Jag Akshay' 2016 82044 dwt dely Hazira 8/10 Mar trip via EC South America option NC South America option US Gulf redel Singapore-Japan \$20,000 - cnr

'Medi Egadi' MOL relet 2018 81834 dwt dely Immingham 5/8 Mar trip via France redel China intention grains \$27,000 - Bunge - <Scrubber benefit to Charterers>

'Falkonera' 2012 81641 dwt dely aps EC South America 12 Mar trip redel Skaw-Gibraltar including Morocco \$16,250 - cnr

'Ultralaz' 2018 64043 dwt dely Port Talbot prompt trip via Southampton redel E Mediterranean intention scrap \$19,000 - Norton

'Tomini Symphony' 2016 63560 dwt dely SW Pass prompt trip redel Baltic intention iron ore \$18,500 - Weco

'Groton Eagle' 2013 63301 dwt dely SW Pass 5/10 Mar trip via Cape of Good Hope redelivery Japan intention grains \$28,000 - Dragon Carriers - <Scrubber benefit to Charters >

'Tai Spring' 2016 62487 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel Thailand \$20,000 - cnr



'John Oldendorff' 2019 61579 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel Philippines \$19,000 - cnr

'Iron Duke' 2011 58407 dwt dely US East Coast prompt trip redel Mediterranean \$14,750 - Bulk Trading

'Turicum' 2012 58097 dwt dely Iskenderun 7/13 Mar trip redel Continent intention clinker \$15,000 - cnr

'St Paul' 2010 57982 dwt dely Nemrut Bay prompt trip via Egypt redel Dakar-Tma intention clinker \$14,500 - cnr

'Vishva Bandlan' 2011 57196 dwt dely Navlaki 3/6 Mar trip via PG redel WC India intention limestone \$10,500 - Lighthouse

'Xin Hong Bao Shi' 2009 57122 dwt dely Surabaya spot trip via Indonesia redel China \$20,000 - cnr

'Sheng Feng Hai' 2011 56879 dwt dely SW Pass prompt trip redel NC South America intention grains \$13,750 - Norden

'Dynamic Striker' 2010 56736 dwt dely Damietta 5/8 Mar trip via Ashdod redel S Brazil intention fertilizer \$11,500 - Dead Sea Works

(2) 期租租船摘录

'Jin Ming 82' 2011 58018 dwt dely Kwangyang prompt 7/9 months redel PG-Japan \$15,400 - Ace Pacific

4. [航运&船舶市场动态](#)

【大量船舶改道，新加坡船燃“躺赢”？】

受益于船舶从红海改道，全球最大船加油中心新加坡船用燃料销售量猛增。



新加坡海事及港务管理局（MPA）公布的初步数据显示，2024年1月，新加坡船用燃料销售量达到491万吨，同比增长12.1%。

其中，低硫燃料油（包括100CST、180CST、380CST和500CST船用燃料，以下简称“LSFO”）销量上升至286万吨；高硫燃料油（包括180CST、380CST和500CST燃油，以下简称“HSFO”）销售量为166万吨；低硫船用柴油（含硫量最高为0.1%，以下简称“LSMGO”）销售量达33.05万吨；生物混合燃料达4.53万吨；液化天然气燃料销量为1.04万吨。

2024年1月，停靠新加坡加油的船舶数量环比、同比均有所增加，为3751艘，单船加注量约为1305吨，而过去12个月的平均单船加注量约为1251吨。数据显示，7月份抵港新加坡船舶总吨位同比增长7.5%，达到2.7663亿吨，其中集装箱船增加了490万吨，散货船增加了1430万吨，油轮减少了100万吨。

一位业内人士表示，红海危机正为新加坡船加油市场“推波助澜”。在越来越多的船只改道绕行非洲以避免潜在袭击之后，新加坡等枢纽加油的船舶数量一直在增加，因为与更远的港口相比，该地区燃料价格更具竞争力。

根据Ship & Bunker数据，新加坡1月份VLSFO平均价格为617美元/吨，环比上涨0.8%，同比下降4.3%。Ship & Bunker的G20-VLSFO指数显示，1月份全球20大主要加油港口的平均价格环比上涨0.9%，同比下跌3.9%，至637.5美元/吨。

船舶燃料咨询公司SDE International执行董事Simon Neo说：“新加坡几乎是前往印度洋前的最后一站。阿联酋的富查伊拉和斯里兰卡等其他港口也可能成为改道船只的选择。”

克拉克森研究统计，2月5日-11日期间，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。油轮通行量相比去年12月上半月下降51%；同期散货船通行量下滑51%；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%。

标普全球商品洞察（S&P Global Commodity Insights）油轮航运和替代燃料首席分析师Fotios Katsoulas说：“总体而言，由于航程更长，加油需求应该会增加。据估计，如果更多的船只避开红海，其中一些船只加快速度以尽量缩短较长航程的时间，那么需求量可能会增加5%。”

FGE亚洲炼油和全球燃料油服务主管Ivan Mathews表示，2月份新加坡船用燃料需求变化具有不确定性。看涨的因素包括持续的改道和相对于其他加油枢纽具有竞争



力的价格，但由于春节需求可能出现季节性下降，因此也存在下行风险。

业内人士预计，只要船舶不断绕行非洲以避开红海，新加坡的加油需求就会持续增加。但不断增长的需求将导致供应紧张，尤其是 VLSFO，许多供应商发现履行交付承诺具有挑战性，有可能会造成交付延误。

来源：海运圈聚焦

【VesselsValue 最新全球十大船东国家和地区排名出炉】

近日，船舶估值平台 VesselsValue 公布了最新的“全球十大船东国家和地区船舶总资产排行”，从此份名单可以看出，资产价值和船东的策略在过去 12 个月发生了巨大变化。

榜单看点

- 日本持续保持领先。
- 中国再次蝉联数量第一位。
- 中国香港，新上榜。
- 挪威船队总价值超过德国，升至第七位。
- 德国从第七位降至第九位。
- 船舶数量方面，韩国跌出前十，被阿联酋、俄罗斯和荷兰等后起之秀超越。



- 英国在短暂的位列第九位后，现已回升至第八位。
- 希腊为第二大 LNG 船队的船东国。

1. 日本

日本继续保持领先地位，资产总额约为 2063 亿美元。比 2022 年 11 月报告的数据增加了约 5%。

日本在油轮领域进行了大量投资，船队增加了近 100 艘船，总价值增加了约 15.5%。此外，在过去一年中，几乎所有类别和所有船龄的油轮价值都在持续增长。例如，10 年船龄的 16 万 DWT 的苏伊士型油轮的价值从 5343 万美元增至 6401 万美元，同比增长约 19.8%。

在拥有船舶最多的国家中，日本拥有价值最高的液化天然气船和液化石油气船，价值分别为 378 亿美元和 134 亿美元，数量分别为 202 艘和 344 艘。日本还拥有规模最大、价值最高的汽车运输船船队，共计 334 艘，总价值达 229 亿美元。

2. 中国

中国再次蝉联船舶拥有量第一，拥有 6084 艘船舶，船队价值达 2040 亿美元。无论从船舶数量还是船队价值来看，中国散货船船队都排第一。由于市场基本面有所改善，散货船的收益一直很稳定，尤其是好望角型散货船。这对船舶价值产生了积极影响，18 万 DWT 的新造船价值同比增长了约 30.36%，从 5475 万美元增至 7137 万美元，达到 2010 年 3 月以来的最高水平。

中国还拥有数量最多的油轮和集装箱船。油轮船队共计 1576 艘，总价值达 474 亿美元；集装箱船船队共计 1011 艘，总价值达 426 亿美元。虽然集装箱船船队自上次报告发布以来有所增长，但船队价值却下降了约 23.8%。这是因为市场已从 2022 年的高点大幅放缓，这对许多行业的价值都产生了影响。例如，20 年船龄、1750TEU 的灵便型集装箱船的价值从 855 万美元降至 676 万美元，同比下降约 20.1%。

3. 希腊



无论从船队数量还是价值来看，希腊都保持了第三的地位。虽然中国拥有数量更多的油轮，但希腊油轮船队的价值最高，达到 695 亿美元。在过去两年中，油轮运力需求激增，进一步提高了油轮收益。此外，至少在短期内，红海局势的发展也为盈利提供了进一步支持。这使得大多数板块油轮价值徘徊在 2010 年以来的最高水平，例如，15 年船龄的 16 万 DWT 苏伊士型油轮的价值目前比去年同期上涨了约 20.62%，从 3837 万美元上涨到 4628 万美元。

希腊还是第二大液化天然气船船队的船东国，拥有 143 艘船，船队价值达 311 亿美元。自 2022 年以来，在需求激增的推动下，该行业的价值始终保持在较高水平。

4. 美国

美国继续以 999 亿美元的总资产排名第四，比上次报告时增加了 10 多亿美元。在其总资产价值中，邮轮占 490 亿美元，巩固了美国作为全球最大邮轮船东国的地位。鉴于两大邮轮公司嘉年华和皇家加勒比的总部都在美国，这是意料之中的事情。尽管自上次报告以来其船队总价值减少了 47 亿美元，但美国仍保持了其在邮轮行业的主导地位。

美国也是滚装船领域的主要船东，拥有价值最大的船队，总价值达 25 亿美元。不过，其船队数量排在日本（拥有 84 艘）之后，拥有 40 艘船。

5. 新加坡

新加坡以约 857 亿美元的船队价值继续保持第五位，在船舶数量方面位居第四。新加坡的集装箱船船队价值全球第三，达 221 亿美元，几乎占其整个船队价值的四分之一。

液化石油气行业的改善和价值的上涨激发了新加坡交易活动的增加。目前，液化石油气船船队的估值为 93 亿美元，比上次报告大幅增长了 57%。这一增长使新加坡跃居液化石油气行业价值第二位。

6. 韩国

韩国今年仍保持第六名的位置，其船队价值目前为 6700 万美元，自上次报告完成以来增长了 10 亿多美元。不过，就拥有船舶数量而言，韩国已跌出前十，被阿联酋、



俄罗斯和荷兰等后起之秀超越。

韩国在液化天然气领域的投资继续获得回报，该领域的价值保持坚挺并处于较高水平。

作为汽车出口国，韩国一直保持着举足轻重的地位，在新造船领域的投资也相当可观。HMM 订购了 6 艘 LCTC 船舶，并选择在广州中船重工建造另外 4 艘船舶，计划于 2026 年至 2028 年间交付。

7. 挪威

挪威以 593 亿美元的船队总价值超过德国，升至第七位。挪威的液化天然气船队价值自上次报告以来增长了约 16.7%，从 122 亿美元增至 142 亿美元。液化石油气船队的价值增长了约 55%，从 29 亿美元增至 45 亿美元，这主要得益于二手船买卖和新船订单的增加。在 2023 年期间，挪威在全球范围内新增了 10 艘液化石油气船订单，其中包括 Solvgang ASA 公司向现代重工订购的 5 艘 VLGC 液化石油气船（88000CBM），计划于 2026 年至 2027 年交付，价值从 1.0741 亿至 1.0665 亿美元不等。

挪威也是第二大汽车运输船船东国。该船队目前价值为 92 亿美元，高于上次报告的 82 亿美元，增长了约 13%。

8. 英国

在短暂的位列第九之后，英国现又回升至第八位，船队价值为 538 亿美元。邮轮业是英国最具价值的行业，占比约为 25%，其次是集装箱船行业，占比约为 15%。由于油轮行业的强劲增长，英国油轮船队的价值自上次报告以来增长了约 36.5%，从 2022 年 11 月的 52 亿美元增至 72 亿美元。

其在液化石油气行业也进行了较大投资，该行业船队的价值已从上次报告的 29 亿美元上升到现在的 50 亿美元，增长了约 30%。

9. 德国

德国排名有所下降，从第七位降至第九位。传统上，德国船队的很大一部分是集装箱船，目前德国在集装箱船数量上排名第二。在 2020 年代初的繁荣之后，随着收益



的持续调整，该行业的价值也有所下降。因此，德国船队的价值从上次报告的 321 亿美元下降到 178 亿美元，降幅约为 45%。

今年，德国对液化天然气船船队的投资额增加了 6.25 亿美元，达到 10 亿美元。

10. 中国香港

中国香港新上榜，船队总价值为 447 亿美元。值得注意的是，中国香港在散货船领域的大量投资使其跃居 TOP10 榜单的第五位。单是这一行业就占其船队总价值的四分之一以上，约 29%，达 130 亿美元。这得益于散货船价值的上升，例如 5 年船龄的 18 万 DWT 好望角型船的价值同比增长 32.14%，从 4253 万美元增至 5620 万美元。

来源：中国船检

【散货船和油轮订单增加，替代燃料订单减少】

据《劳氏日报》称，大多数干货运输船和油轮的新造船合同都是传统燃料船，其中一些有可能通过“可替代燃料预留”进行改装。

随着集装箱船新造船合同在 2020 年至 2022 年期间达到创纪录水平后逐渐放缓，替代燃料新造船订单所占份额与传统燃料吨位相比也有所下降。

随着集装箱船订单的减少，主要造船商开始为价值较低的散货船以及原油和成品油轮提供更多船台，而在这两个领域，很少有船东愿意订购替代燃料吨位。尽管如此，船东还可以采取其他措施来提高船舶效率和降低油耗，包括优化船体、使用高效螺旋桨和降低航行速度。

业内去碳化专家 Jason Stefanatos 表示：“截至目前，大多数油轮和散货船订单都是使用传统燃料，而且通常都会利用节能措施来确保船舶的良好性能。”

“对于这些船舶来说，使用低碳燃料的方案要么是使用生物柴油等无须改造的即用 (drop-in) 燃料，要么是进行改装。不过，后者可能是一项成本高昂的工作。”

Jason Stefanatos 说，除了选用替代燃料的类型不同，改装成本也因船舶类型和运载能力而异。他援引发动机制造商提供的价格说，小型甲醇燃料发动机的改装成本为 1,500 万美元，而大型船舶改装为 LNG 双燃料推进系统的成本则高达 4,500 万美元。



迄今为止，很少有船东选择双燃料改装方案。不过，船东的兴趣正在上升，尤其是集装箱船领域。

今年1月，全球第三大集装箱船运营商达飞海运确认与中国一家修船厂达成协议，将至少2艘9,300TEU的集装箱船改装为甲醇双燃料规格。

中远集团在去年12月确认将2艘13,800TEU和2艘20,000TEU传统燃料集装箱船改装为甲醇燃料，另外还有9艘船的选择权。

2023年6月，马士基确认计划改装多达11艘15,226TEU集装箱船，首艘已预订于2024年9月在舟山市鑫亚船舶进行改装。

与此同时，赫伯罗特证实，其正在与集装箱船船东Seaspan合作开展一个联合项目，研究对其部分集装箱船进行甲醇燃料改装的可能性。

双燃料改装需要对发动机燃料喷射系统进行改装、安装新燃料舱和燃料准备室。不过，Jason Stefanatos表示，预测发动机改装的未来发展并非易事。“两个主要参数是每种船型的市场和贸易条件，以及是否有易于采用的合规解决方案。就前者而言，由于市场提供了激励措施，我们看到集装箱船的改装计划更为积极。”

虽然集装箱船仍占替代燃料商船的大多数，但根据DNV Alternative Insight的数据，少数干货、原油和成品油轮船东已被说服订购双燃料船。

今年2月，希腊船东Capital Maritime&Trading订购了多达6艘LNG燃料超大型油轮，而已经运营LNG双燃料capesize型散货船的Eastern Pacific Shipping则在1月份在其订单中增加了2艘LNG双燃料Suezmax型油轮。

尽管如此，替代燃料油轮和散货船订单仍属例外。不过，越来越多的船东正在转向订购“替代燃料预留”新造船。

Jason Stefanatos说，双燃料预留规格及其相应的入级符号在技术细节方面各不相同，并因燃料类型而异。

“原则上，替代燃料预留船舶通过优化包括结构、发动机和机械、管路和加注在内的各方面初始设计以及其他要求，为船舶未来的改装做好准备。”

“根据所需的预留程度，船舶还可分为不同等级，额外费用取决于所选的预留程度、燃料类型、所需的额外钢材数量，以及根据每艘船的具体情况评估的其他各种参



数。”

与集装箱船领域一样，汽车运输船的班轮调度也使 PCTC 成为双燃料运营的理想船舶。PCTC 的全部订单 (170 多艘) 都是替代燃料新造船。

今年 7 月，H? egh Autoliners 将从招商局重工 (江苏) 接收世界上第一艘 “多燃料” 汽车运输船。可装载 9,100 辆汽车的 “H? egh Aurora” 轮是 2022 年和 2023 年订购的 12 艘姊妹船中的首制船，这些船最初将使用 LNG，但打算从 2026 年起使用氨燃料。

由于 2024 年和 2025 年期间订购大型散货船和油轮的需求预计将上升，造船能力短缺可能会限制新造船的供应，尤其是替代燃料船。

船舶经纪公司 Clarksons 的绿色转型主管 Kenneth Tveter 认为，造船能力不足可能会成为绿色转型速度的巨大挑战。

他说：“2007 年至 2010 年间交付的大量船舶很快就需要更换，远远超过每年 4% 至 5% 的正常更换率。”

“2008 年金融危机爆发后，造船厂的产能自 2010 年起大幅下降，但由于全球经济增长和运输需求增加，还需要更多船舶。”

Kenneth Tveter 表示，在船东对未来燃料尚未达成共识的时期，旨在淘汰老旧、低效船舶的法规将增加干货和油轮行业对更多新造船的需求。

“替代燃料船舶的建造时间更长，因此会削减造船能力。”

“由于船厂产能急剧下降，船厂空间不足将成为绿色转型的一大难题，需求上升和船厂供应大幅减少使情况更加棘手复杂。”

来源：中国船检



◆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	465-470	660-665	780-785		
Tokyo	--	725-730	880-885	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	480-485	620-625	865-870	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	453-458	625-635	795-800	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	479	665	880	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	445-450	640-645	780-785	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	430-435	630-635	890-895		
Rotterdam	460-465	585-590	790-795		
Malta	530-535	610-615	850-855		
Gibraltar	530-535	625-630	875-880		

截止日期： 2024-02-29

◆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	23/02/24	16/02/24	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	23/02/24	16/02/24	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: 2024-02-27

(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	300,000	Hanwha Ocean, S. Korea	2026	Evalend - Greek	12,810	scrubber fitted
2	Tanker	155,000	New Times, China	2027	Dynacom - Greek	8,300	scrubber fitted, LNG ready
4	Tanker	18,500	Fujian Southeast, China	2025-2026	Seacon - Chinese	3,230	IMO Tier II, EEDI Phase III
2	Tanker	17,999	CMJL (Yangzhou), China	2026	Furetank Rederi - Swedish	undisclosed	LNG fuelled, Battery
2	LPG	23,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Pertamina - Indonesian	6,500	
2	PCTC	10,800 ceu	GSI, China	2027	Hyundai Glovis - South Korean	undisclosed	options excercised
2	PCTC	10,800 ceu	SWS, China	2027	Hyundai Glovis - South Korean	undisclosed	options excercised
4	PCTC	9,300 ceu	Jinling, China	2027	Wallenius Wilhelmsen - Norwegian	12,000	options excercised
2	Container	8,258 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2026-2027	Danaos - Greek	undisclosed	methanol ready, scrubber fitted

◆ 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
PACIFIC ASSURANCE	BC	207,842		2014	Japan	4,850	PanOcean - S.Korean	BWTS fitted, ECO
CAROUGE	BC	182,080		2023	Japan	undisclosed	Undisclosed	
TRUE CARTIER	BC	181,380		2014	Japan	4,100	Oldendorff - German	BWTS & Scrubber fitted, ECO



SEALINK	BC	180,116	2010	S. Korea	3,100	KISSAMOS - UAE	BWTS & scrubber fitted
HOUSTON	BC	177,729	2009	China	2,330	PACIFIC BULK - HK	BWTS fitted, bss Sep delivery and DD due in Oct
MINERAL GENT	BC	175,181	2011	China	2,630	Chinese	BWTS fitted
STAR AUDREY	BC	175,125	2011	China	2,700	Greek	scrubber fitted
CONRAD OLDENDORFF	BC	93,039	2010	China	1,650	Greek	BWTS & scrubber fitted
THE PROSPERITY	BC	81,922	2017	China	3,150	European	BWTS fitted, ECO
ANGELINA	BC	74,540	2001	S. Korea	700	Chinese	BWTS fitted
BULK MONACO	BC	63,733	2023	Japan	4,050	Cash To Master	BWTS fitted, ECO
ANDROMEDA	BC	61,501	2011	Japan	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
STAR DORADO	BC	56,507	2013	China	1,650	Undisclosed	
PACIFIC INTEGRITY	BC	56,100	2013	Japan	2,050	European	BWTS fitted
KONRAD SCHULTE	BC	55,621	2010	Japan	1,620	Undisclosed	BWTS fitted
SSI AVENGER	BC	52,949	2004	Japan	1,050	Undisclosed	
INTERLINK AMENITY	BC	39,989	2018	China	2,530	Precious - Thai	BWTS fitted, FS Ice Class 1C, Sale incl the balance of an index-linked charter through July this year
ECO SPENDOR	BC	38,302	2013	Japan	1,820	Turkish	
ULTRA VANSOY	BC	38,215	2013	Japan	1,805	Greek	BWTS fitted
AUSTRALIAN BULKER	BC	36,228	2017	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted, ECO

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
YM WISDOM	CV	146,749	14,220	2019	Japan	undisclosed	Far East	
THORSWIND	CV	30,046	2,169	1999	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	

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
ECO SEAS	TAK	299,998		2016	S. Korea	9,800	Undisclosed	BWTS fitted
NAVE SPERICAL	TAK	297,572		2009	China	5,390	Undisclosed	
GLADIATOR	TAK	72,910		2001	S. Korea	1,080	Undisclosed	coated
K SHIPBUILDING 1942	TAK	50,000		2024	S. Korea	4,900	Singaporean	
K SHIPBUILDING 1943	TAK	50,000		2024	S. Korea	4,900	Singaporean	en bloc each



◆ 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
HONG YUAN 01	CV	39,626	11,486	1996	Germany	540.00	

印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元)/轻吨	备注
ALJAMIL	GC	6,828	2,127	1977	Japan	480.00	
OSCAR 1	GC	3,376	1,010	1981	Turkey	475.00	
KAPTAN HASAN ONAL	GC/MPP	9,200	3,104	2009	China	351.00	as is GOA
SARCO	OTHER/FISH FACTORY	10,070	16,331	1989	Finland	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
WANG HAI	BC	174,732	23,039	2003	China	528.00	
QATAR ANA	BC	43,665	8,015	1989	Japan	509.00	

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
FAR EAST CHEER	CV	7,746	652	2007	China	undisclosed	as is Zhoushan
AVATAR	GC	17,850	8,920	1983	Germany	undisclosed	as is Batam
ASIA CEMENT NO. 1	GC	6,169	2,234	1990	China	undisclosed	as is Taiwan, Cement Carrier
EL YOUSSEF	GC	4,106	1,955	1975	Germany	undisclosed	Turkish
ANAMOS	GC/TWK	1,670	980	1978		undisclosed	



◆ 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
2024-03-01	710.590	770.170	4.753	90.772	899.700	463.580	434.690	529.100	805.740
2024-02-29	710.360	772.490	4.739	90.753	902.490	463.450	435.520	529.370	811.420
2024-02-28	710.750	772.900	4.743	90.823	903.840	466.950	440.920	530.050	810.880
2024-02-27	710.570	773.090	4.739	90.832	903.590	466.210	440.250	529.520	809.570
2024-02-26	710.800	771.710	4.746	90.844	903.780	468.570	442.090	530.480	809.460

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	5.43692
2 个月	--	3 个月	5.59513	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.70319	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-02-29