



全一海运市场周报

2024.03 - 第3期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.03.11 - 03.15)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 市场运价继续下行】

本周，中国出口集装箱运输市场延续较为疲软的表现，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，远洋航线市场运价继续下行，拖累综合指数下跌。随着各项稳外贸措施持续推进，中国外贸有望在新的一年里延续稳中向好态势，这将对我国出口集运市场起到长期的支撑作用。3月15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1772.92点，较上期下跌6.0%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，1月欧元区工业产出环比下跌3.2%，为2023年3月以来的最大降幅，显示出欧洲地区制造业在进入2024年以来继续低迷的表现，这将拖累未来的经济复苏势头。此外，亚欧航线已经基本适应了地缘紧张局势的影响，供求平衡情况在近期成为影响运价走势的主要因素。本周，运输需求增长乏力，供需基本面继续承压，即期订舱价格延续下行走势。3月15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1971美元/TEU，较上期下跌7.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续下跌。3月15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2977美元/TEU，较上期下跌5.1%。

北美航线：据美国劳工统计局发布的数据显示，美国2月非农就业人口增加27.5万人，低于前值。其中，2月失业率升至3.9%，创2022年1月以来新高，显示出未来美国经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，市场运价继续调整行情。3月15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3776美元/FEU和5252美元/FEU，分别较上期下跌6.5%、6.3%。

波斯湾航线：运输需求在临近斋月时逐渐显现增长放缓的迹象，供需基本面转弱，即期市场订舱价格继续回落。3月15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1410美元/TEU，较上期下跌11.8%。

澳新航线：近期当地对各类物资的需求始终在低位徘徊，市场运价延续下行走势。3月15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907美元



/TEU，较上期下跌 10.7%。

南美航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续下跌。3 月 15 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 2530 美元/TEU，较上期下跌 2.5%。

日本航线：运输需求总体稳定，市场运价小幅下跌。3 月 15 日，中国出口至日本航线运价指数为 739.21 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【内贸运力有所收紧 综合指数小幅上涨】

本周，粮食运输放量，下游卸港拥堵显现，同时内外贸兼营船外放持续增多，沿海运输市场运力整体有所收紧，综合指数小幅上涨。3 月 15 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 969.08 点，较上期上涨 1.1%。

煤炭市场：市场需求方面，受阴雨及弱冷空气影响，南方气温回升较慢，且非电企业开工增加，用电需求支撑尚可，电厂日耗维持高位震荡。但随着用煤淡季临近，部分电厂将对所辖机组进行检修，加之在长协煤及进口煤补充下，库存仍维持高位，市场煤需求持续疲软，仅部分存煤偏少的电厂需求略有释放。本周沿海八省日耗 198 万吨，库存 3334 万吨，存煤可用天数约 17 天。煤炭价格方面，一方面，随着取暖季接近尾声，煤市淡季效应逐渐显现，下游需求疲软，压价采购的同时，贸易出货意愿加强，煤价成交价格重心小幅下移。另一方面，受发运成本偏高、优质煤种供应有限、进口煤价格倒挂等因素影响，市场仍存在情绪及基本面支撑。本周，港口进出作业效率均有提升，但调出量略高于调入，环渤海各港合计日均调出 129.2 万吨，港口库存小幅下探。运价走势方面，随着天气逐渐转暖，下游需求进入季节性下滑通道，加之高位库存影响，终端采购热情受抑，市场货盘释放偏少。不过，受外贸行情走强影响，兼营船外放增多，巴拿马船型运力供给收紧，华南航线运价持续上行，带动沿海煤炭运价小幅上涨。3 月 15 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 937.17 点，较上期上涨 1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 548.77 点，较上期上涨 2.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 19.6 元/吨，同上期持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 32.9 元/吨，较上期上涨 4.3 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 35.9 元/吨，较上期上涨 3.0 元/吨。

金属矿石市场：本周，终端需求恢复不及预期，成材市场价格重心继续下移，厂库连续第八周增加，钢企保持低产量运行，停产检修增多，高炉开工率走低，铁水产



量大幅下降。同时海外铁矿石发运量呈现季节性回升，加之废钢日耗有所增加，矿石供需越发宽松，终端补库拉运节奏不变，沿海金属矿石运输价格平稳运行。3月15日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收616.48点，较上期下跌0.2%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.0元/吨，同上期持平。

粮食市场：本周，受多地猪价回调影响，母猪存栏量持续下滑，二次育肥行为及养殖端惜售情绪增多，饲企补库情绪趋于谨慎。玉米产区地趴粮销售收尾，农户余粮减少，区域内烘干塔干粮成本较高，多数外发倒挂，玉米价格涨势渐稳。运输市场受前期发运放量上涨影响，下游卸港拥堵明显，长江口等泊时间延长，船东挺价情绪上升，沿海粮食运输价格继续上行。3月15日，沿海粮食货种运价指数报794.67点，较上期上涨3.5%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价44.1元/吨，较上期上涨1.2元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格窄幅波动，国内成品油调价搁浅。其中，汽油消费平淡，终端以刚需采购为主，炼厂库存继续积累。相反，随着气候转暖，工程基建等行业需求回升，中下游采购积极性增强，市场交投氛围转暖，推动价格走高。运输市场，受下游终端高库存影响，虽然部分计划量有所增加，但整体补库拉运仍旧维持谨慎，沿海成品油运价平稳运行。3月15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1079.24点，较上期下跌0.2%；市场运价指数1047.41点，较上期下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型跌多涨少 租金指数高位回落】

本周，国际干散货运输市场高位回落。海岬型船两大洋市场表现不一，太平洋市场先扬后抑，大西洋市场波动上涨。巴拿马型船太平洋市场，国内煤价下跌，市场观望情绪加重，日租金高位波动；南美粮食市场进入出货旺季，运价较好上涨。超灵便型船市场即期煤炭货盘减少，运价高位下跌。远东干散货租金指数周初上涨至3月11日的2280.31点，在创2022年6月22日以来的最高水平后，高位回落。3月14日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2024.35点，较上周四下跌4.9%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场表现不一，太平洋市场先涨后跌，大西洋市场波动上涨。太平洋市场，上周末本周初，澳洲主要矿商现身市场寻租，同时FFA远期合约价格上涨，运价上涨至年内新高。随后，由于澳洲铁矿石出货量不及预期，市场情绪转弱，运价迎来下跌。3月14日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为34333美元，较上周四下跌7.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.462美元/吨，较上周四下跌6.6%。远程矿航线，上周末本周初，巴西、西非矿石货盘明显增加，可用运力偏紧，船东信心充足，挺价情绪较浓，运价持续上涨。随后，受FFA远期合约价格波动影响，运价经过小幅下跌后，再次上涨，并创年内新高。3月14



日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 31.486 美元/吨，较上周四上涨 7.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金结束连续 20 日的上涨，在上周末创下自 2022 年 9 月 23 日以来新高后，高位波动。太平洋市场，本周，国内煤价下调，东南亚市场煤炭货盘流标现象增加，整体交易氛围不及之前，日租金小幅下跌。临近周末，印尼煤炭货盘有所增加，同时受南美粮食市场火热行情带动，日租金止跌回升。3 月 14 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18316 美元，较上周四上涨 0.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.786 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。粮食市场，本周，南美粮食市场进入出货季节，粮食运输需求增加，但由于前期太平洋市场运价大涨，部分船舶仍停留太平洋航线，运力较为紧缺，运价持续上涨。3 月 14 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 49.58 美元/吨，较上周四上涨 7.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金高位下跌。本周，东南亚市场即期煤炭货盘减少，同时受国内煤价和 FFA 远期合约价格下跌影响，市场观望情绪加重，日租金缓缓下滑。3 月 14 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13954 美元，较上周四下跌 6.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.167 美元/吨，较上周四下跌 2.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 8 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 153.6 万桶至 4.47 亿桶，降幅 0.34%，进口 549.1 万桶/日，较前一周减少 173.1 万桶/日。出口减少 149.0 万桶/日至 314.7 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1988.6 万桶/日，较去年同期增加 0.95%。美国炼油厂继续提高产能利用率，精炼油库存结束连续 7 周的下降趋势，增幅为 2024 年 1 月 12 日当周以来最大，汽油库存则连续第 6 周下降。国际能源署(IEA)周四表示，由于油轮为避开红海而不得不增加航程，预估今年的石油需求增长量为 130 万桶/日，比上个月的预估增加 11 万桶/日；在供应方面，由于 OPEC+将持续自愿减产至 6 月底，下调了 2024 年平均石油供应量，供需紧张气氛助推油价。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 85.23 美元/桶，较 3 月 7 日上涨 2.37%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后稳。3 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1363.57 点，较 3 月 7 日下跌 1.1%。

超大型油轮(VLCC)：本周上半周，VLCC 市场延续上周末的降温趋势，3 月末装期的货所剩不多，租家有足够的时间收尾 3 月下旬的货，出货节奏放缓，成交 WS 点位小幅下调；下半周，中东航线部分货盘装期较早，船位相对偏紧，船东抓住机会，通过较高水平报价表明立场，挺价情绪渐浓。但租家也不愿意轻易妥协，船货博弈



持续，成交运费止跌企稳。目前，市场都在等 4 月装期的货盘进场，船东不急于推船，美湾航线尽管出货量放大但船位相对宽松，后续货量和出货节奏将决定市场未来的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS70.67，较 3 月 7 日下跌 1.80%，CT1 的 5 日平均为 WS69.92，较上期平均上涨 3.71%，TCE 平均 4.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS72.48，下跌 0.07%，平均为 WS71.51，TCE 平均 4.8 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 24-26 日，成交运价为 WS69。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 25-27 日，成交运价为 WS70。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 26-28 日，成交运价为 WS67。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 24-26 日，成交运价为 WS68.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 3 月 29 日，成交运价为 WS70。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 3 月 29 日至 4 月 2 日，成交运价为 WS72.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 10-13 日，成交运价为 WS70。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 12-15 日，成交包干运费为 880 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】

3 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1172.52 点，环比下跌 0.39%。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-0.89%、+2.86%、-1.75%及-0.01%。

国际干散货船二手船价格全面上涨。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 6.69%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.52%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.72%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 15 艘（环比减少 26 艘），总运力 123.74 万载重吨，总成交金额 281350 万美元，平均船龄 12.93 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 0.22%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.41%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.59%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.64%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 5.71%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 7 艘（环比减少 8 艘），总运力 104.26 万载重吨，总成交金额 219450 万美元，平均船龄 15.86 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 2.07%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 1.13%。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上涨 0.22%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.75%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.94%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.81%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 28 艘，总运力 5.33 万载重吨，总成交金额 5413.06 万人民币，平均船龄 11.44 年。

来源：上海航运交易所

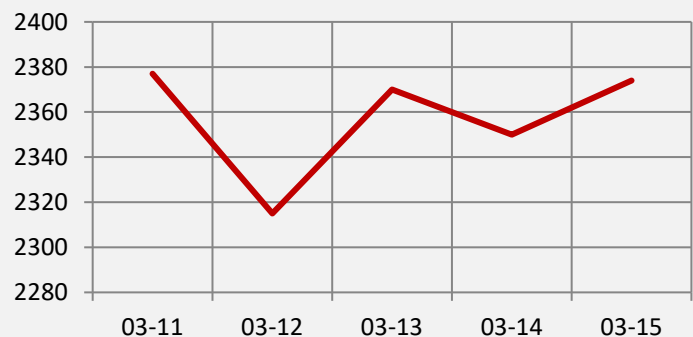
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

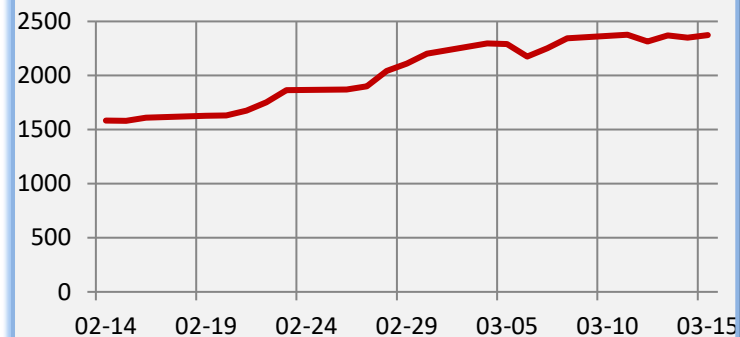
波罗的海指数	3 月 11 日		3 月 12 日		3 月 13 日		3 月 14 日		3 月 15 日	
BDI	2,377	+32	2,315	-62	2,370	+55	2,350	-20	2,374	+24
BCI	4,314	+69	4,092	-222	4,189	+97	4,042	-147	4,019	-23
BPI	1,893	+32	1,949	+56	2,043	+94	2,133	+90	2,234	+101
BSI	1,316	-2	1,306	-10	1,301	-5	1,314	+13	1,326	+12
BHSI	764	+2	766	+2	769	+3	777	+8	781	+4



上周 BDI 指数走势



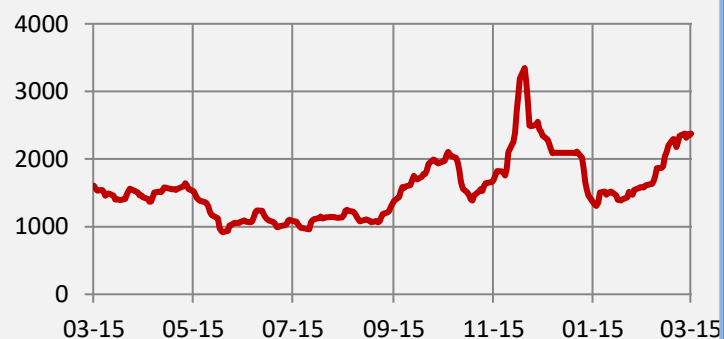
近一个月 BDI 指数走势



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	08/03/24	01/03/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	34,000	32,000	2000	6.3%
	三年	25,500	25,000	500	2.0%
Pmax (76K)	一年	17,500	17,000	500	2.9%
	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 (32K)	一年	13,000	13,250	-250	-1.9%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-03-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Cemtex Honor' 2015 85066 dwt dely Kawasaki 18 Mar trip via EC Australia redel South China \$22,500 - cnr

'First Margaux' 2023 82276 dwt dely Bahudopi 19/21 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$25,000 - cnr

'Aquavita Air' 2020 82192 dwt dely Tuticorin 16/19 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$26,000, redel SE Asia \$25,500 - Bunge

'Ultra Lion' 2015 81922 dwt dely Onahama 17/18 Mar trip via NoPac redel Korea \$21,000 - Panocean - <Scrubber benefit to Owners>

'Kelly' 2017 81155 dwt dely Nansha 17/18 Mar 2 laden legs redel Singapore-Japan \$22,600 - cnr - <Scrubber benefit to Owners>



'Shen Hua 806' 2014 75285 dwt dely Xiamen 19 Mar trip via Indonesia redel South China \$17,000 - Sunshine

'Draftsayer' 2014 66622 dwt dely Recalada 10/20 Apr trip redel Arabian Gulf intention grains \$19,000 + \$900,000 bb - cnr

'FJ Dalia' 2023 64273 dwt dely Rio Grande 25 Mar/5 Apr trip redel Continent intention wood pellets \$22,000 - cnr

'Jal Kamal ' 2020 63319 dwt dely Santos 5/14 Apr trip via EC South America redel PMO-Japan \$19,000 + \$900,000 bb - Bunge

'Genco Mary' 2022 61085 dwt dely Recalada 1/7 Apr trip redel Poland intention grains \$23,000 - cnr

'Pan Rapido' 2011 56915 dwt dely Santos 25 Mar/5 Apr trip redel SE Asia intention sugar \$15,750 + \$575,000 bb - DryDel

'Kiran Europe' 2010 56666 dwt dely Paranagua prompt trip redel UK intention grains \$16,000 - cnr

'Rui Fu Bang' 2011 35212 dwt dely passing Colombo prompt trip via WC India and Cape of Good Hope redel Black Sea intention steels \$9,000 - Sea Schiffe

(2) 期租租船摘录

'Lowlands Sky' 2023 82281 dwt dely Tianjin 25/26 Mar 1 year redel worldwide \$19,500 - cnr

'Woohyun Sky' 2010 32312 dwt dely Krisnapatnam 20/24 Mar 2/4 months redel AG-Japan \$11,500 - Sea Schiffe



4. 航运&船舶市场动态

【裕民航运：今年干散货市场“晴空万里”】

在去年收获稳健业绩后，中国台湾干散货船东及运营商裕民航运称今年市场“晴空万里”。

3月6日，裕民航运公布了2023年财报。去年全年，该公司全年营收143.75亿新台币(约合人民币32.76亿元)，归母净利润27.39亿新台币(约合人民币6.24亿元)，净利润26.69亿新台币(约合人民币6.08亿元)，每股盈余3.24新台币(约合人民币0.74元)，均高于疫情前水平。

船队方面，2023年裕民航运共有9艘新船加入营运，船队规模增至72艘，该公司预计还有4艘新船陆续交付，包括1艘水泥船、3艘中小型散货船。

随着船队规模持续扩大，加上干散货市场市场转好，2024年裕民航运营收有机会回到2021、2022年水平。

进入2024年，由于运力供给紧张有效支撑现货价格，干散货市场淡季不淡。裕民航运形容，今年干散货市场市场将会是“晴空万里”。

3月5日，海岬型航线(5TC)平均租金价格达到34,402美元/天，82000吨巴拿马型航线(5TC)平均租金价格为16,242美元/天，58000吨超灵便型航线(10TC)平均租金价格为14,270美元/天和38000吨小灵便型航线(7TC)平均租金价格为13,559美元/天。

2024年1月，裕民航运营收达到14.9亿新台币、同比增加71%，在淡季缴出单月第三高佳绩。该公司表示，2月营运天数少，加上部分船舶进入坞修，营收会略降，进入3月营运预估与1月相当，第二季度是南美谷物旺季，第三季度7、8月市场或有回落，接着9月北美谷物登场，全年都看好。

裕民副总经理张宗良称表示，巴西铁矿砂因为气候良好出货量增加，虽然中国大宗原物料进口增幅放缓，但大概率不会出现衰退，加上印度、东南亚等新兴国家需求增加，吨位供给却有限，全年干散货市场仍旧看好。

展望后市，张宗良指出，欧盟开始对航运征收碳税，同时第一年度营运碳强度指标(CII)公布，被列为最后D、E两级的船舶须提出纠正计划，包括降低航速或更新船



船设备等降低碳排，将再次收紧船舶供应，预计市场对节能船需求将持续攀升。

来源：海运圈聚焦

【TPM24 召开！托运人指望运力过剩能压低运价】

航运界网消息，第 24 届 TPM3 月 3 日-6 日在美国加州长滩召开，近 4000 名代表参加了这一年度盛会。

每年一届的 TPM 会议是全球航运和物流领域中最重要活动，尤其是在跨太平洋地区，汇聚了世界各地的货主、船公司、第三方物流服务商以及相关行业的专业人士。TPM 会议也被视为跨太平洋合同运价谈判季的启动仪式。

今年在 TPM24 会议上，参会代表们被告知，指望全球班轮“运力过剩”承压下签署相对较低的长协运价的托运人可能会失望。

咨询公司 AXS Alphablinder 副总裁 Jan Tiedemann 表示，目前有集装箱船订单 819 艘，总运力 699 万 TEU，占当前全球船队舱位的近 25%，再加上需求疲软，这导致了运价暴跌的预期。

他说，“未来的运力增长压力肯定很大，但可能没有一些人想象的那么糟糕。”

他解释道，“此外，我们预计 2024 年和 2025 年的订单将非常低，大部分订单将集中在干散货和油轮领域，这些细分市场也需要更新船队。”

Jan Tiedemann 表示，随着超大型集装箱船（ULCV）的局限性越来越明显，船公司的订购策略也在演变。

他说，“五年后，我们将首次处于第一代 ULCV 即将退役的阶段，在这一点上，我们将质疑是否还需要对这类船进行进一步投资。”

目前，全球约 350 万 TEU 的船龄超过 20 年，其中 790 万 TEU 超过 15 年，占船队的近 28%。



他说，“这些老的 ULCV 使用过时的设计，船体和主机的设计速度要高得多。我们预计这些船会被拆解，因为没有二级航线或利基市场。”

他补充说，2021 年的大部分订单是 ULCV 和新巴拿马型船舶，“但现在我们看到了中型船舶的订单，以取代老的巴拿马型船队”，重点强调燃油效率和使用替代燃料的能力。

他解释道，“有一批新型高效中型船舶，还有大量小型支线船的订单。”

与此同时，红海危机和巴拿马运河限流继续吸收额外的运力，而降速航行的举措也起到了一定作用。

他说，“亚洲-北欧航线往返增加的两周的额外中转时间需要增加 16% 的运力才能维持服务频率，而亚洲-美东航线绕好望角航行也是如此；而将航行速度降低 1.5-2 节需要增加 5.6% 的运力。”

在 TPM24 发布会上，显然赫伯罗特、海洋网联船务（ONE）的首席执行官都是网红。

在集运市场前景的小组讨论上，ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 提到了马士基与 MSC 宣布将在 2025 年 1 月终止 2M 联盟合作，以及 THE 联盟的创始领导公司赫伯罗特将于 2025 年 1 月 31 日退出，并与马士基开展名为“双子星”的长期运营协作。

Jeremy Nixon 淡化了赫伯罗特“劈腿”的影响，特别是对跨太平洋航线的影响，他指出，德国班轮公司在该航线上部署的运力“份额相对较小”。

此外，他看好“分手”之后的生活，表示 ONE “将在 2024 年期间在 THE 联盟之外推出新的独立服务”。

对于寻找替代联盟成员或探索其他合作，ONE 显然保留了所有选项。值得一提的是，Jeremy Nixon 表示“正在进行一些讨论，下月初，我们将公布最新进展”。

对于红海危机的影响，Jeremy Nixon 表示目前仍然是“可管理”。“但是，如果跟 TPM24 主旨发言人 Robert Gates 的预测一致，认为这种情况可能会持续两年.....那么每个人都需要重新思考他们的供应链，考虑库存水平。”



与此同时，他对从亚洲到美西的现货运价飙升进行了辩护，由于红海危机的传导效应，自去年 12 月以来，现货运价飙升了约 170%。

Jeremy Nixon 表示，“我不认为现在的运价有那么疯狂。”至于美东劳工合同将于 10 月结束的迫在眉睫的威胁，他表示，这是迄今为止新合同讨论中的一个“关键问题”。

基于此，他表示“今年，客户将尝试向美西运送更多的货物。”

随着 ONE 表示对赫伯罗特“视而不见”，赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 也上台与标准普尔全球副总裁 Peter Tirschwell 进行了对话。

与此同时，“双子星”合作计划是否会成功还没有定论，枢纽-辐射网络（hub & spoke）是该战略的核心，目标是将船期准班率提升到超过 90%的水平。

Alphablinter 副总裁 Jan Tiedemann 指出，“这在纸面上看起来相当不错，但问题是，在实践中会奏效吗？”

事实上，一些行业资深人士表示，现实中 hub & spoke 往往不能达到理想状态，出口箱失去了母船连接，进口货物在枢纽港口滞留数天。因此，托运人通常更喜欢直挂的确定性。

Rolf Habben Jansen 说，“实践出真知。”他补充道：“我们必须证明这个战略有效”，并承认业内存在很多质疑。

他补充道，当我们与马士基讨论 hub & spoke 网络时，也有一些人持怀疑态度，但他表示，两家班轮公司相信，通过穿梭航线运营可以有效实施，因为挂靠港口减少了，“出问题的可能性就小了”。

来源：航运界

【2023 年沿海省际货运船舶运力分析报告】

一、干散货船运力情况



截至 2023 年 12 月 31 日，沿海省际运输干散货船（万吨以上，不含重大件船、多用途船等普通货船，下同）共计 2538 艘、8335.6 万载重吨（部分船舶经检验后变更了载重吨，总计核减 1.4 万载重吨），较 2022 年底增加 111 艘、353.2 万载重吨，吨位增幅 4.4%。2023 年新增运力 251 艘、717.7 万载重吨，企业进行运力调整，共有 140 艘、363.1 万载重吨船舶运力退出市场，其中强制报废船舶 3 艘、13.8 万载重吨。

沿海省际运输干散货船平均船龄 10.6 年，较 2022 年底没有变化。其中，老旧船舶（船龄 18 年以上）和特检船舶（船龄 28 年以上）分别有 280 艘、33 艘，占总艘数的 11.0%和 1.3%。较 2022 年底，老旧船舶和特检船舶艘数占比分别增长了 0.6%和 0.4%。

二、集装箱船运力情况

截至 2023 年 12 月 31 日，沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上，不含多用途船，下同）共计 410 艘、箱位数 97.3 万 TEU，较 2022 年底增加 60 艘、载箱量增加 14.3 万 TEU，载箱量增幅 17.2%。2023 年新增运力 72 艘、17.1 万 TEU；没有强制报废船舶；共有 12 艘（箱位数 2.8 万 TEU）集装箱船提前退出市场。

沿海省际运输集装箱船平均船龄 8.3 年，较 2022 年底减少了 1 年。其中，老旧船舶（船龄 20 年以上）和特检船舶（船龄 29 年以上）分别有 35 艘、2 艘，占总艘数的 8.5%和 0.5%。较 2022 年底，老旧船舶艘数和特检船舶艘数占比分别降低了 0.6%和 0.4%。

三、液货危险品船运力情况

（一）油船。

截至 2023 年 12 月 31 日，沿海省际油船（含原油船、成品油船，不含油品、化学品两用船）共计 1152 艘、1168.8 万载重吨（部分船舶经检验后变更了载重吨，总计核减 0.6 万载重吨），较 2022 年底减少 42 艘，但吨位增加了 26.6 万载重吨，吨位增幅 2.3%。2023 年新增运力 59 艘、62.3 万载重吨；共有 101 艘、35.1 万载重吨船舶提前退出市场。

沿海省际油船平均船龄 11.1 年，较 2022 年底增长了 0.1 年。其中，老旧船舶（船龄 12 年以上）和达到特检船龄的船舶（船龄 26 年以上）分别有 546 艘、3 艘，占总艘数的 47.4%和 0.3%。老旧船舶和特检船舶数量较 2022 年底分别增长了 43 艘和 1 艘，分别同比增长 8.5%和 50%。



（二）化学品船。

截至 2023 年 12 月 31 日，沿海省际化学品船（含油品、化学品两用船，下同）共计 292 艘、149.2 万载重吨，较 2022 年底增加 5 艘、9.3 万载重吨，吨位增幅 6.6%。2023 年新增运力 29 艘、14.6 万载重吨，共有 24 艘、5.3 万载重吨船舶提前退出市场。

沿海省际运输化学品船平均船龄 10.4 年，较 2022 年底减少了 0.4 年。其中，老旧船舶（船龄 12 年以上）和达到特检船龄的船舶（船龄 26 年以上）分别有 148 艘、1 艘，占总艘数的 50.7%和 0.3%。老旧船舶数量较 2022 年底增长了 13 艘，同比增长 9.6%，特检船舶数量与 2022 年底相同。

（三）液化气船。

截至 2023 年 12 月 31 日，沿海省际液化气船共计 85 艘、31.6 万载重吨（部分船舶经检验后变更了载重吨，总计核减 0.1 万载重吨），较 2022 年底艘数增加 5 艘、2.8 万载重吨，吨位增幅 9.6%。2023 年新增运力 6 艘、3.0 万载重吨；共有 1 艘、0.1 万载重吨船舶提前退出市场。

沿海省际液化气船平均船龄 13.0 年，较 2022 年底减少了 0.1 年。其中，老旧船（船龄 12 年以上）和达到特检船龄的船舶（船龄 26 年以上）分别有 49 艘、6 艘，占总艘数的 57.6%和 7.1%。老旧船舶和特检船舶数量较 2022 年底分别增长了 10 艘和 1 艘，同比增长 25.6%和 20%。

来源：交通运输部

【煤炭行情高涨使大型散货船需求旺盛】

尽管全球经济正在努力实现脱碳，但煤炭仍然是一个关键组成部分，仍然满足着对大型散货船的需求。船舶经纪公司 Xclusiv 在最新的周报中表示，“尽管人们对绿色能源和零排放进行了广泛的讨论，但煤炭在未来几年仍将是一股主要的经济力量。”

在美国，煤矿公司正在扩大生产和投资新矿，特别是冶金级煤。用于炼钢的这种煤的需求正在增加，而对发电用煤的需求却在下降。尽管美国煤炭进口量处于 2017 年以来的最低水平，但 2023 年的出口已反弹至 2019 年的水平，比 2022 年增长 18%。



Exclusiv 补充说：“与美国和中国相反，由于国内产量增加和库存创历史新高，预计印度的动力煤进口量将在 2024 年自新冠以来首次下降。国内煤矿产量激增已将发电厂库存推至逾 4300 万吨的纪录高位，促使其向海绵铁和铝冶炼厂等非电力行业用户出售更多煤炭，这些企业传统上都是进口煤炭燃料。2023 年，印度进口了 1.76 亿吨动力煤，但初步预测显示，2024 年的进口量不会超过 1.6 亿吨，比 2023 年减少 9%。”

国际市场煤价持续上涨，涨幅已达 17%

据 CNBC 印度尼西亚频道 3 月 6 日雅加达发布的最新消息，国际市场煤炭价格仍加速上涨，已连续 11 个交易日持续上升。

据路孚特(Refinitiv)周二(2024 年 3 月 5 日)交易数据显示，洲际交易所(ICE)纽卡斯尔煤炭 4 月合约价格报收于每吨 141.35 美元，环比上涨 0.89%。

3 月 5 日的价格走强延续着煤炭市场的持续积极走势，连续 11 个交易日里，煤炭价格累计上涨了 17.06%。

洲际交易所(ICE)煤炭期货 API 2 近月合约价格 3 月 5 日报收 111.50 美元/吨，比前一交易日上涨 0.90 美元。早些时候曾触及 1 月 5 日以来的最高点 112.50 美元/吨。

煤炭需求继续支撑干散货市场，尤其是与煤炭交易密切相关的好望角型船。”在 2023 年好望角型船舶交易表现强劲，超过 100 艘船舶易手之后，2024 年似乎将延续这一趋势。仅在第一季度，就售出了 24 艘好望角型船舶，已经比 2023 年第一季度多出 1 艘，与 2022 年整个上半年的交易量相当。希腊船主尤其活跃，在此期间购买了 8 艘船，出售了 6 艘。

“在健康的运价推动下，投资者对大型散货船的信心仍然看涨。波罗的海海岬型船期租平均价格为每天 32,985 美元，自 2023 年 9 月 8 日以来一直超过每天 10,000 美元。减去波罗的海海岬型船运营费用指数(5,669 美元/天)和好望角型干船坞每日成本(404 美元/天)，一艘海岬型船舶每日预计产生的 EBITDA 为 26,912 美元，即每年约 980 万美元。这几乎相当于船龄 10 年的日本海岬型船当前价值的 25%”，Xclusiv 总结道。

来源：航运界



【连跌四周！运力过剩难解 SCFI 指数节后下跌 10%】

集运市场运力过剩基本面未改，春节后运价失去货量支撑，SCFI 指数连续第四周下跌，春节假期后累计跌幅约 10%。

根据上海航交所 3 月 8 日发布的最新数据，上海出口集装箱运价指数（SCFI）指数上周下跌 93.38 点至 1885.74 点，周跌幅为 4.7%，其中欧美四大主力航线运价均呈续跌趋势。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 223 美元至 4,039 美元，周跌幅 5.2%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 139 美元至 5,608 美元，周跌幅 2.4%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 143 美元至 2,134 美元，周跌幅 6.3%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 154 美元至 3,138 美元，周跌幅 4.7%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 289 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 302 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 7 美元至 278 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周下跌 5 美元，为 148 美元。

业界分析指出，按惯例元宵节过后工厂复工货量将陆续释放，但今年元宵节拉货效应失灵，欧美订单仍然不强，加上整体运力供给过剩，预期 2、3 月运量及运价将较 1 月下滑，目前美西、美东线正分别面临每 FEU 运价 4000、5000 美元保卫战，即使如此，预计一季度运价仍能够撑在获利水平以上。

由于关系集运公司获利较多的美国线长约进入最后定价的关键时刻，三大联盟势必采取严格的控舱措施，确保运价维持获利水平，同时观察红海事件、美东码头劳工谈判的发展，如果巴拿马运河船舶通航率不高，美西运价就会有支撑。

目前美西线运价多数还在 3500 美元以上，部分达到了 3900 美元，美东线运价在 5000 美元上下，欧洲线每 FEU 运价大约在 3500 美元上下，估计集运公司会坚守 3000 美元以上运价。

展望未来，Alphaliner 预计，今年集装箱船运力供给增长为 9.8%，需求增长约 3.0%，持续呈供给过剩情形。业内人士指出，今年预计有 320 万 TEU 新造船交付，其中超过 60%（约 200 万箱）将在上半年交船，因此二季度运力过剩压力会明显增加。

来源：国际船舶网



【日本船企押注新能源船舶】

在新一代零碳燃料的技术研发上，日本船企又一次跑在了前面。

3月7日，日本三井 E&S 宣布，与授权方 MAN Energy Solutions 一起，在其玉野工场内成功实现了口径为 50 厘米的大型船用二冲程试验发动机的氢气燃烧运行，这在世界范围内尚属首次，为海事行业树立了新的里程碑。

此次氢气燃烧运行使用了 2021 财年三井 E&S 与大发柴油机株式会社共同入选的日本国土交通省“海事产业集约合作促进技术开发费补助金”项目的经费。在此次试验中，三井 E&S 与 MAN 合作，将试验用发动机 4S50ME-T 四个气缸中的一个改装为氢气运行，基于 LNG 燃烧 ME-GI 发动机的设计。

与此同时，在试验中所使用的氢气来自三井 E&S 去年 10 月竣工的氢气供应系统（液氢储罐、氢气压缩机等）供应的高压氢气。该试验发动机在 100% 负荷下成功进行了耦合操作，没有出现氢气泄漏等任何问题。

三井 E&S 指出，在这次应用氢燃料的 100% 发动机负荷运行中，公司成功地使用氢燃料覆盖了相当于 95% 的热值，气缸压力曲线与使用传统燃料运行的其他三个气缸的压力曲线相当。该公司还确认，氢气供应系统能够稳定供应发动机所需的高压氢气。

三井 E&S 表示，这是世界上首次在缸径为 50 厘米的大型船用二冲程发动机上成功进行氢燃烧运作，随着燃烧试验的成功，公司正稳步准备提供船用推进系统，为海运业的温室气体减排做出巨大贡献。

三井 E&S 计划通过开发氢燃料推进系统技术和氢供应基础设施相关技术，掌握与下一代燃料氢的储存、供应和利用相关的技术和诀窍，为实现低碳化社会做出贡献。

为了在未来低碳/零碳船舶市场占据主导地位，日本海事产业和日本政府正在斥巨资研发氢燃料、氨燃料等下一代替代燃料，将其视为日本船舶行业在全球市场重新崛起的重要途径。

去年 5 月，日本船企合作研发的世界首台四冲程氨燃料发动机启动陆上实验，成功完成混烧比例 80% 的燃料氨稳定燃烧。这是 2021 年日本经济产业省下辖的新能源产



业技术综合开发机构（NEDO）启动的“新一代船舶”开发项目中，国产氨燃料发动机搭载船舶开发计划的一部分。

该项目由日本邮船连同日本船厂（Nihon Shipyard）、日本发动机公司（J-ENG）、IHI 原动机（IHI Power Systems）和日本船级社（NK）共同进行。按照计划，合作伙伴在 2024 财年开发和运营一艘内航氨燃料拖船，并在 2026 财年开发运营氨燃料氨气运输船。

去年 10 月，日本邮船启动了拖船“魁（Sakigake）”号的改装工作，将这艘 LNG 动力拖船改装为氨燃料，预计 2024 年 6 月完工交付，届时该船也将成为全球第一艘商业运营的氨燃料船舶。今年 2 月，IHI 原动机向日本邮船交付了全球首台氨燃料动力发动机，用于船正在改装的“魁”号上。

除了“魁”号的改装之外，去年 12 月上述公司海签订了一艘 40000 立方米氨燃料液氨运输船的建造合同，该船将由日本造船联合（JMU）有明事业所建造，配备日本本土制造的发动机。这是全球首艘中型氨燃料液化气运输船（AFMGC），预计将于 2026 年 11 月完工交付。

该船主机将采用由日本发动机公司开发的氨双燃料二冲程发动机，辅机采用 IHI 原动机开发的氨双燃料四冲程发动机。主发动机实现氨燃料混合燃烧比例 95%，为发电机提供动力的辅机中氨燃料混合燃烧比例至少为 80%，全船温室气体减排率达到或超过 80%。

来源：国际船舶网

◆世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO (USD/MTD)	MGO (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	
Busan	490-495	650-655	790-795		
Tokyo	--	705-710	905-910	Plus oil fence charge, if any. min100MT	
Shanghai	500-505	632-637	835-840	Barging USD 5 or 7/MT,	
Hong Kong	490-500	640-645	795-800	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	504	653	864	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	484-489	639-641	790-795	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	440-445	635-640	900-905		



Rotterdam	460-465	585-590	780-785		
Malta	555-560	620-625	860-865		
Gibraltar	540-545	615-620	870-875		

截止日期: 2024-03-14

◆ 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	08/03/24	01/03/24	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	3,650	3,600	50	1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	08/03/24	01/03/24	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,850	12,800	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,600	8,550	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,350	7,350	0	0.0%	
MR	52,000	4,900	4,850	50	1.0%	

截止日期: 2024-03-12

(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	157,000	Jiangsu New Hantong, China	2026	Cardiff Marine - Greek	8,300	scrubber fitted, options exercised
1	Tanker	157,000	New Times, China	2025	Polembros Shipping - Greek	undisclosed	LNG Ready, Scrubber-fitted



1	Tanker	154,000	Samsung, S. Korea	2027	Ten	14,900	PLUS 1
4	Tanker	115,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2027	Latsco - Greek	6,960	Scrubber Fitted
1	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2025	Chemnav - Greek	undisclosed	menthanol & LNG ready, scrubber fitted
2	Bulker	180,000	Imabari, Japan	2025-2027	Norden	7,300	Scrubber Fitted
2	Bulker	82,500	Yangzijiang, China	2026	Lepta Shipping - Japanese	3,900	IMO Tier III, EEDI Phase Scrubber Fitted
2+2	MPP	15,000	CMHI Jinling, China	2025-2026	Dship Carriers - German	undisclosed	
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Exmar - Belgian	8,050	option for ammonia dual fuel
1	LPG	48,000 cbm	CSSC Huangpu, China	2027	Benelux Overseas - Greek	6,500	option exercised
1+2	CSOV	85 metres	Vard Holdings, Norway	2026	Navigare Capital Partners - Danish	undisclosed	
1	FSRU	174,000 cbm	Hyundai Ulsan, S. Korea	2027	Mitsui Osk	36,300	

◆ 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
PENELOPE T	BC	180,201		2007	Japan	2,380	Undisclosed	BWTS fitted
EPIC	BC	180,149		2010	S. Korea	3,250	Chinese	BWTS fitted
CASTILLO DE CATOIRA	BC	173,587		2005	China	1,680	Chinese	BWTS fitted
PANAYIOTA K	BC	92,018		2010	Japan	2,045	Chinese	BWTS fitted
SANKO HAWKING	BC	82,514		2021	Japan	4,175	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, Eco
OCEAN PRINCE	BC	76,423		2004	Japan	905	Undisclosed	bss surveys due
PARASKEVI 2	BC	74,979		2011	Japan	2,030	Undisclosed	BWTS fitted
VITAHORIZON	BC	74,483		2007	China	1,230	Undisclosed	BWTS fitted
JIU HENG	BC	56,956		2011	China	1,300	Undisclosed	
GANT MUSE	BC	56,024		2004	Japan	1,140	Vietnamese	BWTS fitted
AULAC VANGUARD	BC	55,848		2012	Japan	1,880	Greek	BWTS fitted
ASPEN	BC	54,286		2009	China	900	Turkish	BWTS fitted
WESTERN LONDON	BC	39,260		2015	China	1,900	European	BWTS fitted, ELECTRONIC M/E, OHBS
WESTERN PANAMA	BC	39,000		2015	China	1,830	Vega Bulk	BWTS fitted, ELECTRONIC M/E, OHBS



UBC TAMPICO	BC	37,821	2004	Japan	900	Chinese	BWTS fitted, OHBS
WHITE SEA	BC	35,248	2012	China	1,160	Undisclosed	BWTS fitted
RIN TREASURE	BC	28,338	2009	Japan	930	Undisclosed	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
SINCERE	GC/TWK	5,418		2011	China	undisclosed	Undisclosed	

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
C. VISION	TAK	314,000		2004	S. Korea	3,350	Undisclosed	scrubber fitted
ACHELOUS	TAK	299,868		2004	Japan	3,000	Undisclosed	scrubber fitted, bss surveys due 09/2024
KARVOUNIS	TAK	156,229		2013	Japan	6,780	Turkish	BWTS & scrubber fitted
SELIGER	TAK	115,126		2009	Japan	4,600	Chinese	BWTS fitted
GLENDA MELANIE	TAK	47,162		2010	S. Korea	2,750	Chinese	CPP

◆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
YILDIZLAR 2	BC	49,865	10,347	1996	Japan	undisclosed	
YAMTAI	BC	28,460	6,003	1994	Japan	480.00	as is Singapore
LIAN FENG 6	BC	22,279	6,537	1999	China	520.00	
SUVARNA SWARAJYA	TAK	32,902	8,542	1998	S. Korea	540.00	Sold 'As Is' Columbo via Auction with Rupee Payment, Resold
HONG YUN YOU 19	TAK	6,413	2,579	1999	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
BOS LINA	BC	11,700	3,287	1991	Japan	505.00	
MSC ROSSELLA	CV	43,605	13,305	1993	S. Korea	575.00	HKC



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
ARROW S	GC	3,318		1974	Germany	undisclosed Turkey	

◆ 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
2024-03-15	709.750	775.690	4.813	90.735	908.830	469.370	437.360	533.300	806.520
2024-03-14	709.740	779.120	4.828	90.739	910.690	471.850	439.370	533.710	808.990
2024-03-13	709.300	777.960	4.826	90.661	910.890	470.770	438.540	534.040	811.520
2024-03-12	709.630	777.820	4.857	90.731	912.080	471.170	440.000	534.690	811.200
2024-03-11	709.690	778.780	4.855	90.751	914.720	471.760	440.690	534.210	811.090

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	5.44115
2 个月	--	3 个月	5.59115	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.68503	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-03-14