



# 全一海运市场周报

2024.03 - 第5期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.03.02 - 03.29 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因供需基本面的差异，出现分化走势，综合指数平稳运行。随着中国外贸保持稳中向好态势，中国出口集运市场有望继续平稳发展。3月22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1730.98点，较上期小幅下跌0.1%。

**欧洲航线：**据欧盟委员会发布的数据显示，3月欧元区经济景气指数为96.3，好于前值及市场预期，多数行业的信心指数都保持上升，尤其是消费者信心指数更是升至2022年2月以来的最高水平，显示欧洲经济继续保持复苏态势。虽然依旧面临紧张的地缘局势，但对亚欧航线的影响趋于平稳。本周，运输需求稳中向好，供求关系有所改善，市场运价在连续调整后出现反弹走势。3月29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1994美元/TEU，较上期上涨2.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价小幅上涨。3月29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3009美元/TEU，较上期上涨4.2%。

**北美航线：**据标普全球发布的数据显示，美国3月Markit服务业PMI初值为51.7，连续第二个月下滑，并创3个月新低，显示美国经济出现放缓的迹象，未来美国经济增长前景并不乐观。本周，市场货量依旧表现出增长乏力的态势，即期市场订舱价格延续调整行情。3月29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3407美元/FEU和4447美元/FEU，分别较上期下跌5.9%、8.2%。

**波斯湾航线：**目的地国家已进入传统的斋月，当地在斋月期间的运输需求好于往年，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。3月29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1697美元/TEU，较上期上涨12.9%。

**澳新航线：**当地对各类物资的需求缺乏增长动能，供求平衡情况不理想，市场运价持续下行。3月29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729美元/TEU，较上期下跌11.3%。



**南美航线:** 运输需求小幅增长, 供求平衡持续改善, 本周市场运价继续上涨。3月29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2788美元/TEU, 较上期上涨9.3%。

**日本航线:** 运输需求总体平稳, 市场运价小幅上涨。3月29日, 中国出口至日本航线运价指数为767.95点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运力供需稍有好转 综合指数逐渐回稳】

本周, 终端电厂补库需求集中释放, 加之北方风沙扬尘, 港口封航频繁, 煤炭运力供需稍有好转, 带动运输市场回稳, 综合指数平稳运行。3月29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961.36点, 较上期上涨0.2%。

**煤炭市场:** 市场需求方面, 近期虽有冷空气扰动, 但全国大部分地区气温正常回升, 居民用电及工业用电需求持续低迷, 加上部分机组开始检修, 用煤需求正式步入淡季, 终端库存稳定在偏高水平。本周沿海八省日耗184万吨, 库存3324万吨, 存煤可用天数约18天。煤炭价格方面, 大秦线春季检修日期临近, 上游市场情绪好转, 到港优质煤源增多。加之清洁能源出力逐渐增加, 电煤需求淡季特征越发明显, 下游终端北上采购意愿较低, 煤价小幅下跌。环渤海各港合计日均调出103.1万吨, 调出量降幅较大, 调进量相对稳定, 港口库存大幅回升。运价走势方面, 临近月末, 终端补库拉运货盘集中释放, 加之进口煤到岸成本延续高位, 部分刚需采购转向内贸市场, 港口市场活跃度较前期有所提升, 成交情况逐渐好转。同期, 北方港口频繁封航, 装船作业效率降低, 限制运力周转, 船东挺价意愿强烈, 沿海煤炭运价底部回升。3月29日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收928.00点, 较上期上涨0.6%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收546.40点, 较上期上涨4.1%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价20.3元/吨, 较上期上涨1.0元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为30.5元/吨, 较上期上涨2.3元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为33.8元/吨, 较上期上涨2.1元/吨。

**金属矿石市场:** 本周, 海外铁矿石发运量回升, 国内港口继续累库, 供给预期宽松, 矿石价格快速下调, 钢企利润逐步恢复, 提产意愿有所增加。但受终端需求整体启动缓慢影响, 钢材市场情绪较弱, 贸易商低价出货去库, 厂库、社库均小幅下降, 成材价格再度回落低位, 沿海金属矿石运输价格小幅波动。3月29日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收611.95点, 较上期上涨0.4%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价22.9元/吨, 较上期上涨0.2元/吨。



**粮食市场：**本周，猪肉价格走势渐稳，生猪供求格局有望改善。玉米市场，东北产地余粮进一步减少，干粮逐步上市，收购进度放缓，部分贸易商停收观望，深加工企业随用随采，东北现货偏弱运行。同期，进口玉米及替代品将陆续到港，替代品价格优势明显，内贸粮价南北港口出现倒挂，加之下游沿海港口库存处于高位，发运需求减少，沿海粮食运输价格小幅波动。3月29日，沿海粮食货种运价指数报775.77点，较上期下跌1.2%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价43.9元/吨，较上期下跌0.5元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格快速上涨，市场看涨预期较浓。国内中下游前期补货到位，多销库观望为主，市场氛围平淡。炼厂汽柴油出货率显著回调，山东地炼产销率不足八成。面对新一轮调价和即将到来的清明假期，市场购销更为谨慎，抑制拉运需求释放，沿海成品油运输价格小幅下调。3月29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1070.33点，较上期下跌0.4%；市场运价指数1029.59点，较上期下跌0.9%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型普遍下跌 租金指数跌幅扩大】

本周，国际干散货运输市场各大船型运价继续下跌，其中海岬型船受远程矿货盘支撑不足及FFA远期合约价格下跌影响，运价跌幅最大；巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭货盘偏少局面未有改善，市场可用运力增加，日租金下跌。远东干散货租金指数跌幅较上期有所扩大。3月28日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1617.52点，较上周四下跌16.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船两大洋市场运价单边下行且跌势扩大。上半周太平洋市场货盘尚可，但受巴西和西非等远程矿货盘偏少、FFA远期合约价格下跌、太平洋市场可用运力增多等因素影响，市场看跌情绪浓厚，澳大利亚至青岛航线运价较大幅度下行。临近周末，FFA远期合约价格反弹，矿工复活节假日前加快出货步伐，同时巴西淡水河谷也现身市场询船，市场情绪好转，运价现止跌回升迹象。3月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21605美元，较上周四下跌30.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.594美元/吨，较上周四下跌20.2%。远程矿航线，本周远程矿市场相对安静，受FFA远期合约价格下跌影响，运价下跌。3月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.529美元/吨，较上周四下跌14.0%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场运价和粮食运价均下行。太平洋市场，一方面，海岬型船市场运价持续大幅下跌，负面情绪波及巴拿马型船。另外，内外贸煤价倒挂，进口煤需求下降，即期煤炭货盘减少，市场可用运力增加，太平洋市场日租金向下调整。3月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16856美元，



较上周四下跌 8.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.132 美元/吨，较上周四下跌 7.2%。粮食市场，4 月底 5 月初南美市场可用运力充裕，运价延续上周末下跌走势。另外，美国巴尔的摩大桥坍塌将在短期内影响煤炭出口，市场货盘减少，会在一定程度上增加粮食运力供应压力。3 月 28 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 50.158 美元/吨，较上周四下跌 3.5%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金继续走软。虽然国内北方有部分钢材出口船运需求，但作为超灵便型船市场主流货种的煤炭，本周即期货盘依然偏少，市场整体偏安静，活跃度较低，日租金继续承压下行。3 月 28 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12882 美元，较上周四下跌 4.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.731 美元/吨，较上周四下跌 2.9%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价较大幅度下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 316.5 万桶至 4.48 亿桶，增幅 0.71%，进口 670.2 万桶/日，较前一周增加 42.4 万桶/日。原油出口减少 70.0 万桶/日至 418.1 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2009.3 万桶/日，较去年同期增加 2.17%。截至 3 月 22 日，当周 EIA 战略石油储备库存为 2023 年 4 月 28 日当周以来最高，EIA 汽油库存增幅录得 2024 年 1 月 19 日当周以来最大，结束此前连续 7 周的下降趋势。美国石油协会(API)公布的数据显示，上周原油库存意外大增 933.7 万桶，为 11 月 8 日当周以来最大单周增幅，而市场原本预期为减少 100 万桶，对油价产生拖累。上周末，俄罗斯莫斯科发生恐怖袭击事件，加之俄乌能源基础设施持续遭到袭击，地缘政治动荡升级，抵消了联合国通过的有关加沙停火协议带来的影响。越南最大的炼油厂 Nghi Son 将提高 15%-20%炼油能力，以确保稳定的供应。俄罗斯称将在今年第二季度末将原油产量降至 900 万桶/日，较当前 950 万桶的产量下降约 50 万桶/日。在欧美即将降息之际，市场对包括原油在内的大宗商品价格的前景展望积极，油价上涨。本周布伦特原油期货价格先抑后扬，周四报 87.48 美元/桶，较 3 月 21 日上涨 2.63%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价较大幅度下跌。3 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1233.09 点，较 3 月 21 日下跌 13.6%。

**超大型油轮 (VLCC)：**上周末，市场整体货盘减少，前期高价成交的运力被逐一释放，市场情绪转弱，运价大幅下跌。本周初，租家不急于进场，各地区运力充足，运价持续下跌。随后，市场活跃度有所回升，但大部分租家在非公开市场租船，部分船东不愿在当前运价水平成交，持观望态度，运价继续小幅承压。临近周末，部分租家现身市场寻船，市场成交量明显回升，但运力依然充足，运价小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS63.77，较 3 月 21 日下



跌 14.6%，CT1 的 5 日平均为 WS65.74，较上期平均下跌 16.1%，等价期租租金（TCE）平均 3.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS65.73，下跌 12.3%，平均为 WS67.64，TCE 平均 4.3 万美元/天。

**超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：**巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 27--28 日，成交运价为 WS63.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 4 月 17--19 日，成交运价为 WS65。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 14--16 日，成交运价为 WS64.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 10--12 日，成交运价为 WS65。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 19--21 日，成交运价为 875 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 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1172.21 点，环比上涨 0.48%。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+0.32%、-0.77%、-0.85%及+2.34%。

国际干散货船二手船价格跌多涨少。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 2.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.83%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.36%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.00%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 20 艘（环比增加 4 艘），总运力 175.37 万载重吨，总成交金额 509930 万美元，平均船龄 11.80 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 吨级油轮估值环比上涨 4.36%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.41%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.89%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.06%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.26%。本期，国际油轮二手船市场成交量增加，总共成交 15 艘（环比增加 12 艘），总运力 164.95 万载重吨，总成交金额 600370 万美元，平均船龄 12.13 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 1.05%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.45%。本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。



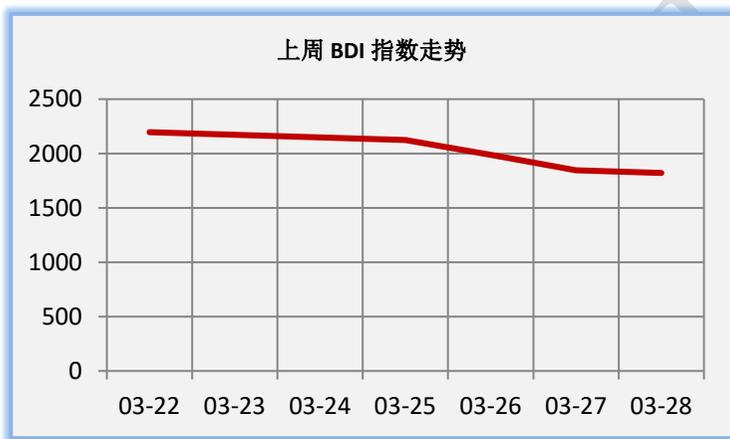
国内内河散货船二手船价有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.23%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.78%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.19%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.09%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上升，总共成交 60 艘（环比增加 39 艘），总运力 28.13 万载重吨，总成交金额 24183.08 万人民币，平均船龄 10.37 年。

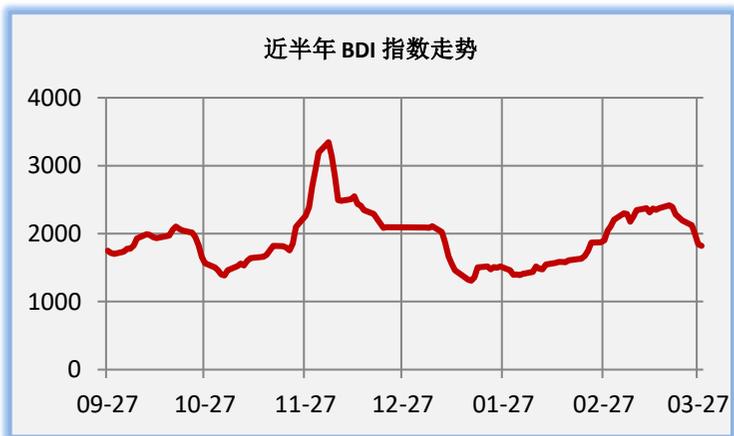
来源：上海航运交易所

## 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25日		3月26日		3月27日		3月28日	
BDI	2,123	-73	1,989	-134	1,845	-144	1,821	-24
BCI	3,295	-187	2,964	-331	2,638	-326	2,637	-1
BPI	2,120	-45	2,044	-76	1,941	-103	1,879	-62
BSI	1,386	+3	1,375	-11	1,353	-22	1,331	-22
BHSI	792	-3	784	-8	779	-5	772	-7





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	22/03/24	15/03/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	31,000	33,000	-2000	-6.1%
	三年	23,500	25,000	-1500	-6.0%
Pmax (76K)	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	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	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-03-26



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Doric Warrior' 2010 93115 dwt dely aps South Kalimantan 2/3 Apr trip redel India \$14,000 + \$130,000 bb - Delta

'Darya Mira' 2021 61083 dwt dely Tuticorin prompt trip via South Africa redel EC India intention manganese ore \$18,500 - cnr

'Zhong Chang Jin Sheng ' 2012 56629 dwt dely Putian prompt trip via Philipines redel China intention nickel ore \$14,250 - cnr - <26/3 fixture>

'Saltwind Explorer' 2011 55648 dwt dely passing Fujairah prompt trip via Arabian Gulf redel Bangladesh \$17,500 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【科威特石油公司 CEO 谈原油市场前景：红海危机恐导致全球油轮告急】

科威特石油公司（KPC）的首席执行官表示，如果红海危机再持续六个月，那么全球油轮船队将会面临短缺，进而影响全球石油运输的能力。

自去年 11 月以来，胡塞武装分子一直在红海袭击商船，这些袭击迫使许多集装箱航运公司和油轮公司绕道非洲南部的好望角，增加了运输时间和成本。

KPC 首席执行官 Shaikh Nawaf al-Sabah 在采访中谈到全球船队时指出，“我认为我们可能担心的一件事是，如果这种情况再持续 6 个月，我们可能没有足够的油轮队伍继续绕道而行。”

Al-Sabah 表示，在危机期间，KPC 已将大量船只转移到好望角绕行，但拒绝提供具体数字。同时，该公司仍在继续通过红海进行部分运输，并且每天都在决定船只应该走哪条航线。



他还指出，该公司始终维持着一支战略油轮船队来应对紧急状况，“我们有信心可以按时向客户供应所需的货物，不会出现问题”。

不过，Al-Sabah 并不认为中东地区的紧张局势会导致进一步冲突，从而扰乱更大范围地区的原油供应。该首席执行官称，“我不认为会有供应方面的担忧，我相信整个行业和体系有能力应对可能发生的潜在供应危机。”

相较于 al-Sabah 的坦然，雪佛龙首席执行官 Michael Wirth 则认为，中东的安全局势较“脆弱”，可能随时发生变化。Wirth 指出，雪佛龙“不会将船只转移到红海”。

Wirth 在接受采访时表示，“今天，以色列和加沙的冲突仍在继续，并且眼下似乎还没有解决方案，该地区的风险仍然很高。”

#### 需求展望

虽说原油期货价格今年有所上涨，但由于围绕中国经济和美国原油产量强劲的不确定性，依旧令油价承压，原油价格一直难以突破。

不过 Sabah 认为，中国的原油需求稳步增长且坚实，而美国的原油产量增长将放缓。他预测，今年下半年，原油需求的上行机会将超过下行风险。

Sabah 称，他并不担心中国的原油需求，“我经常拜访我们在中国的合作伙伴，我从他们那里得到的反馈一直是，如果你有额外的供应，我们愿意接受。所以说中国的需求稳步增长，而且一直很稳定。”

在石油供给方面，Sabah 指出美国的原油产量增长将放缓。此外康菲石油公司首席执行官 Ryan Lance 也表示，今年美国原油产量的增长也将从去年的 100 万桶/天放缓至 30 万至 40 万桶/天。

Al-Sabah 称，“展望今年下半年，我认为需求的上行机会大于下行风险。我们将继续向市场供应，以保持平衡和稳定。”



## 【111 艘！船价还在涨？最新全球造船业月报出炉】

新签订单数量环比减少 56 艘，韩国船企接单最多中国排名第二。

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 3 月 9 日），2024 年 2 月份全球新签订单 111 艘，共计 3,674,505CGT。与 2024 年 1 月份全球新签订单 167 艘，共计 3,540,793CGT 相比较，数量环比减少 56 艘，修正总吨环比上升 3.78%。与 2023 年 2 月份全球新签订单 107 艘，共计 2,913,541CGT 相比较，数量同比增加 4 艘，修正总吨同比上升 26.12%。

从船型上来看，散货船 15 艘，共计 1963000 载重吨；油船 27 艘，共计 6573783 载重吨；化学品船 26 艘，共计 450498 载重吨；集装箱船 3 艘，共计 17916 标箱；液化气船 19 艘，共计 2832000 立方米；其他船型 18 艘，共计 461347CGT；海工船 3 艘，共计 25093CGT。从订单类型来看，散货船新签 8 艘好望角型散货船、3 艘巴拿马型散货船、4 艘大灵便型散货船；油船新签 18 艘 VLCC、4 艘苏伊士型油船、3 艘阿芙拉型油船、2 艘灵便型油船；集装箱船新签 2 艘巴拿马型集装箱船、1 艘灵便型集装箱船。按接单船厂国家来看，2 月份全球新船订单 111 艘，合计 3674505CGT，其中中国船厂接获 68 艘，合计 1620955CGT；日本船厂接获 2 艘，合计 43464CGT；韩国船厂接获 29 艘，合计 1742155CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 44.11%、1.18%和 47.41%。

2024 年 1-2 月新船订单 278 艘，合计 19,288,056 载重吨，与 2023 年同期的新签订单 387 艘，合计 13,624,202 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 28.17%和 41.57%。从船型上来看，散货船 35 艘，共计 4112400 载重吨；油船 38 艘，共计 8131283 载重吨；化学品船 52 艘，共计 1555986 载重吨；集装箱船 21 艘，共计 193944 标箱；液化气船 46 艘，共计 5091000 立方米；海工船 35 艘，共计 187976CGT；其他船型 51 艘，共计 795702CGT。从国家来看，中国新签订单 139 艘，合计 3479885CGT；日本新签订单 11 艘，合计 184182CGT；韩国新签订单 70 艘，合计 3069948CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 48.23%、2.55%和 42.55%。

全球手持订单 4,594 艘，中国船厂 2752 艘占全球市场份额 59.90%

据统计，截至 2024 年 3 月 9 日全球船厂手持订单 4,594 艘，共计 126,011,968CGT。和 2024 年 2 月 9 日统计的 4,649 艘，合计 126,629,598CGT 相比，手持订单数量环比下跌 1.18%，修正总吨环比下降 0.49%。

其中中国船厂手持订单量为 2752 艘，共计 63002200CGT，艘数占全球市场份额的 59.90%，CGT 占 50.00%；日本船厂的手持订单量为 684 艘，共计 12630492CGT，艘数



占全球市场份额的 14.89%，CGT 占 10.02%；韩国船厂的手持订单量为 725 艘，共计 38551932CGT，艘数占全球市场份额的 15.78%，CGT 占 30.59%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 1164 艘，共计 88609827 载重吨；油船手持订单量为 876 艘，共计 59050731 载重吨；集装箱船手持订单量为 785 艘，共计 6554010TEU。

完工量环比下降 49.89%，散货船和集装箱船交付最多

2024 年 2 月份全球船厂共交付新船 119 艘，共计 5,329,833 载重吨。与 2024 年 1 月份全球新船交付订单 228 艘，共计 10,636,258 载重吨相比较，数量环比下跌 47.81%，载重吨环比下降 49.89%。与 2023 年 2 月份全球船厂共交付新船 169 艘，共计 5,259,369 载重吨相比较，数量同比下跌 29.59%，载重吨同比上升 1.34%。

从船型来看，散货船的交付数量为 35 艘，共计 2417059 载重吨；集装箱船的交付数量为 20 艘，共计 152921TEU；油船的交付数量为 5 艘，共计 430171 载重吨；化学品船的交付数量为 5 艘，共计 96729 载重吨；液化气船交付数量为 11 艘，共计 996971 立方米；海工船交付数量为 29 艘，共计 33090 载重吨；其他船型交付数量为 14 艘，共计 88473 载重吨。

2024 年 1-2 月全球船厂共交付新船 347 艘，共计 15,966,091 载重吨。与 2023 年同期的全球新船交付订单 410 艘，共计 14,997,630 载重吨相比较，数量同比下降 15.37%，载重吨同比上升 6.46%。

从船型来看，散货船的交付数量为 85 艘，共 7026664 载重吨；集装箱船的交付数量为 69 艘，共计 457543TEU；油船的交付数量为 23 艘，共计 1462041 载重吨；化学品船的交付数量为 17 艘，共计 443076 载重吨；液化气船交付数量为 25 艘，共计 2202114 立方米；海工船交付数量为 76 艘，共计 149021 载重吨；其他船型交付数量为 52 艘，共计 359623 载重吨。

散货船和集装箱船价格持平，油船价格上升

2 月份散货船和集装箱船新船价格指数分别为 166 点、112 点，油船新船价格指数环比上升 1 点至 211 点。



2 月份，各型散货船新船价格环比均持平。其中好望角型散货船（176/180KDWT）、巴拿马型散货船（75/77KDWT）、大灵便型散货船（61/64.5KDWT）、灵便型散货船（25/30KDWT）新船价格分别为 6775 万美元、3475 万美元、3325 万美元、2693 万美元；油船新造船价格，除 VLCC（315-320KDWT）新船价格环比持平外，其余各型油船新船价格环比均有所上升，其中 VLCC（315-320KDWT）新船价格为 1.28 亿美元，苏伊士型油船（156-158KDWT）、阿芙拉型油船（113-115KDWT）、巴拿马型油船（73-75KDWT）和灵便型油船（47-51KDWT）新船价格分别上升 50 万美元至 8550 万美元、7100 万美元、5850 万美元、4850 万美元；集装箱船新船价格，除超巴拿马型集装箱船（22000-24000TEU）、灵便型集装箱船（1000-1100TEU）新船价格环比上升外，其余各型集装箱船新船价格环比均持平，其中超巴拿马型集装箱船（22000-24000TEU）、灵便型集装箱船（1000-1100TEU）分别上升 50 万美元、25 万美元至 2.645 亿美元、2400 万美元，超巴拿马型集装箱船（13000-13500TEU）、巴拿马型集装箱船（7500-8500TEU 和 3500-4000TEU）、次巴拿马型集装箱船（2600-2900TEU）、灵便型集装箱船（1850-2100TEU）新船价格分别为 1.73 亿美元、1.18 亿美元、5700 万美元、4125 万美元、3050 万美元。

来源：国际船舶网

### 【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

### 【国际海事组织：航运碳税“将至”但内部分歧难调和】

3 月 22 日，在全球航运业监管机构国际海事组织 (IMO) 组织的新一轮会谈中，34 个国家支持对航运业制造的温室气体排放进行收费，较 2023 年上一轮谈判的支持率大幅上升，预计可能在明年被 IMO 采纳。

支持者认为，这项政策每年可以筹集 800 多亿美元的资金，这些资金可以投资开发低碳航运燃料，并支持较贫穷的国家转型。反对者认为，这将惩罚依赖贸易的新兴经济体。

去年 7 月，IMO 通过了新的船舶温室气体减排战略，修订后的减排战略包括到 2050 年实现国际航运温室气体净零排放，并承诺力争到 2030 年全球排放总量比 2008 年降低 30%，替代燃料使用力争达到 10%。



该战略明确要求，需要通过提升新建船舶的能效设计来降低其碳强度。到 2030 年，国际海运单次运输任务的二氧化碳排放量要比 2008 年平均减少 40% 及以上。加大采用可实现温室气体零排放或接近零排放的技术、燃料或能源。

作为该战略的一部分，IMO 同意在 2025 年实施某种形式的排放价格，以缩小化石燃料和绿色能源之间的价格差距。

但在航运碳税具体执行方面，分歧和问题依然很多。

此次会上，马绍尔群岛、瓦努阿图等国提出了一项提案，建议对每吨二氧化碳征收 150 美元。研究人员表示，与传统船舶相比，150 美元的碳价格可能会使对低碳氨燃料系统的投资更经济。

欧盟、日本、纳米比亚、韩国以及行业组织国际航运协会等 27 个成员国提交的另一份意见书主张将航运排放定价与全球海运燃料排放标准结合起来。

航运碳税指船舶燃油燃烧排放二氧化碳征收的税，通过对船舶燃油碳含量的比例来征税，以求控制燃料消耗和二氧化碳排放。

据悉，航运业碳排放占全球温室气体排放量比重约 3%。航运业如何实现绿色转型是全球关注的焦点。

中国是世界第一大船东国，船运承担了我国约 95% 的对外贸易运输量。

2021 年，海事系统“十四五”发展规划提出，推动建立全国船舶能耗中心，建立航运温室气体减排检测、报告和核算体系，完善船舶能耗数据收集机制，实施船舶大气排放清单和温室气体排放清单制度；我国鼓励和支持航运业采用清洁能源和高效能技术，如电池推进系统、氢燃料电池系统等，用于内河和短途沿海船舶，以及探索可再生甲醇和氨作为远洋航运的近零排放船用燃料。

3 月 20 日，我国首个中国籍船舶碳排放管理机构——上海海事局船舶能效管理中心成立。该中心将有针对性地指导我国航运企业积极采取技术、营运和使用替代燃料等措施降低船舶能耗。



在趋严政策约束下，航运行业如何选择低碳燃料？目前，以液化天然气（LNG）、甲醇、氢、氨、生物燃料等为代表的低碳燃料为航运绿色低碳发展提供了可能性。

国信证券研报表示，全球航运业采取碳减排行动，从船舶建设、船舶运营管理等多个环节对船舶能效提升和温室气体减排能力提出要求。在燃料方面，氢燃料电池船舶具有加注时间短、续航里程长、功率密度高等特点，因此在大功率、长航程等场景下氢能船舶优势会更加明显。预计，2025 年氢燃料电池系统船舶数量约 500 艘，全产业链市场规模将达百亿元。

来源：澎湃新闻

### 【红海危机难敌运力过剩？集运运价连续第六周下跌】

SCFI 指数连续第六周下跌，供给过剩带来的负面影响已压过红海危机，运价低迷或将成为未来市场“新常态”。

根据上海航交所 3 月 22 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 40.35 点至 1732.57 点，周跌幅为 2.27%，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 155 美元至 3,621 美元，周跌幅 4.10%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 410 美元至 4,842 美元，周跌幅 7.81%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 28 美元至 1,943 美元，周跌幅 1.42%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 90 美元至 2,887 美元，周跌幅 3.02%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周下跌 1 美元，为 288 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周下跌 2 美元，为 300 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 1 美元至 281 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 158 美元。

业界分析指出，2 月上旬起船舶绕行好望角成为常态，巴拿马运河通行数量也将自 3 月下旬起恢复正常，显示供给瓶颈缓解，下半年集运公司能否维持获利有待观察，也使 SCFI 持续走跌，供过于求结构难扭转。

市场人士指出，就目前观察，货物量仍未明显增加，且美国线减船缩舱力度也没有加大，因此运价才会每周往下修正，原本各大集运公司计划在 4 月 1 日调涨亚洲到北美线的 GRI（综合附加费）机率不高，长荣海运、阳明海运、达飞轮船、赫伯罗特、中远海运集团、海洋网联船务（ONE）、HMM、以星航运 8 家集运公司此前曾计划每



TEU 运价分别加收 1000 至 2000 美元不等。

其实各大集运公司早在 3 月 1 日曾就提出涨价计划，最后却是无疾而终。据报道，地中海航运已决定 4 月 1 日不会采取涨价行动，现行报价将沿用至 4 月 14 日，以目前货物量来看，8 大集运公司 4 月 1 日顺利调涨的机率微乎其微，甚至 4 月中旬调涨的机率也不高，即使如愿调涨，顶多也仅有“1 周行情”。

此外，中国目前已全面复工，但欧美通胀未明显下降、利率仍高，持续影响消费力度，加上运力供给过剩，造成运价持续下修。马士基指出，随着新船陆续启用，全球运力去年增长 9%、今年预计增长 11%，2025 年预计再扩增 7%。。

美国线长约即将在 4 月 30 日到期，集运公司为了签订较优的新年度长约价稳住基本盘，势将采取控舱营运模式，减缓运价下跌压力，静待需求增长。接下来中国、欧美景气荣枯，货量是否增加改善供需结构，才是左右下半年集运公司营运好坏的主要因素。

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	505-510	655-660	775-780		
Tokyo	--	700-705	905-910	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	500-505	640-645	835-840	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	492-497	640-645	775-780	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	519	655	859	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	490-495	640-645	780-785	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	470-475	640-645	890-895		
Rotterdam	490-495	600-605	785-790		
Malta	575-580	630-635	860-865		
Gibraltar	560-565	640-645	865-870		

截止日期： 2024-03-28



## ◆ 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	22/03/24	15/03/24	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,850	6,800	50	0.7%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,700	50	1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,350	50	1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	22/03/24	15/03/24	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,950	12,900	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,700	8,650	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,450	7,400	50	0.7%	
MR	52,000	4,900	4,900	0	0.0%	

截止日期: 2024-03-26

### (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	SWS, China	2026-2027	Cape Shipping - Greek	8,400	
8	Tanker	155,000	New Times, China	2027	Dynacom - Greek	8,300	scrubber fitted, LNG ready
2	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong, China	2027	Navios - Greek	undisclosed	scrubber fitted, methanol/LNG ready
2	Tanker	115,000	SWS, China	2025-2026	Cape Shipping	6,600	
2	Tanker	114,898	Hyundai, Vietnam	2027	Latsco	6,950	
2	Tanker	74,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2027	Cape Shipping - Greek	5,400	
4	Tanker	49,600	Penglai Jinglu, China	2025-2026	Hartree Partners - US based	4,350	IMO Tier II
2+	Tanker	49,000	Wuhu, China	2026	Union Maritime - UK based	4,400	
4	Tanker	18,500	Wuhu, China	2025-2027	Union Maritime - UK based	3,000	IMO Tier II



1	Tanker	18,500	Wuhu, China	2025	Seacon Shipping	3,010	Methanol dual fuelled
3	VLAC	88,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2027	Atlas Maritime	12,300	LPG DF

◆ 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
XING JI HAI	BC	77,171		2009	Japan	1,780	Greek	BWTS fitted
NEFELI	BC	76,759		2004	Japan	1,120	Undisclosed	BWTS fitted
SEABOSS	BC	55,426		2004	China	1,170	Vietnamese	BWTS fitted
DESERT UNITY	BC	54,043		2006	China	1,010	Undisclosed	BWTS fitted
SUNRISE	BC	37,268		2010	China	1,500	Undisclosed	
DRAGONERA	BC	35,732		2011	China	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
NEW LEGEND PEARL	BC	32,688		2010	China	1,020	Greek	BWTS fitted
ST. PETER	BC	32,688		2009	China	1,040	Undisclosed	BWTS fitted
BOSHI 56	BC	28,520		2000	Japan	600	Undisclosed	BWTS fitted
KATYA ATK	BC	28,467		2009	Japan	900	Undisclosed	BWTS DUE SEP 24'
MARGARET SW	BC	25,010		2012	Japan	1,320	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
LYON II	CV	77,949	6,627	2001	S. Korea	2,000	MSC - Swiss	en bloc*
PARIS II	CV	77,941	6,627	2001	S. Korea			
AVERA	CV	11,188	862	2003	Germany	400	German	

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
NEWTON	TAK	307,284		2009	China	15,490	Asian	en bloc, BWTS pending 2024
NECTAR	TAK	307,284		2008	China	15,490	Asian	en bloc, BWTS fitted
NOBLE	TAK	307,284		2008	China			
NEW TIMES 0311541	TAK	115,000		2024	China			
NEW TIMES 0311542	TAK	115,000		2024	China	22,980	SFL GROUP	en bloc**
NEW TIMES 0311543	TAK	115,000		2025	China			



MINERVA HELEN	TAK	103,643	2004	S. Korea	3,035	Chinese	BWTS fitted
UOG SPARTA	TAK	49,999	2009	S. Korea	2,435	Undisclosed	SS/DD Due, BWTS pending, installation year 2024
STI LE ROCHER	TAK	49,990	2013	S. Korea	3,620	Gulf Energy - UAE	en bloc each, BWTS fitted, Eco
STI LARVOTTO	TAK	49,990	2013	S. Korea	3,620	Gulf Energy - UAE	
NYON EXPRESS	TAK	45,996	2010	Japan	2,700	Italian	
VESTHOLMEN	TAK	17,525	2009	S. Korea	1,500	Undisclosed	BWTS fitted

◆ [上周拆船市场回顾](#)

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
AMANAH	OTHER/PAS	3,250	8,996	1979	ITALY	530.00	
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
PETROLEO NAUTIPA	OTHER/FPSO	137,308	23,590	1975	Japan	undisclosed	as is Oman, strictest green recycling
COMANCHE	OTHER/PIPE LAY	9,502	9,331	1969	9331	350.00	as is Batam for Recycling within Indonesia
JAL GAMINI	TAK	149,958	22,572	2000	S. Korea	541.00	Dlvd Indian Sub-con option

◆ [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
2024-03-29	709.500	767.650	4.716	90.655	900.040	464.020	425.830	527.620	790.740
2024-03-28	709.480	770.430	4.720	90.685	899.580	465.320	427.930	528.730	787.380
2024-03-27	709.460	771.790	4.710	90.698	899.750	466.160	429.170	529.320	788.410
2024-03-26	709.430	772.030	4.713	90.706	899.940	466.200	428.480	528.890	791.740
2024-03-25	709.960	771.670	4.727	90.774	899.530	465.900	428.960	528.760	795.190



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	5.44322
2 个月	--	3 个月	5.55984	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.64607	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-03-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)