



全一海运市场周报

2024.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024. 11. 18 - 11. 22)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场略显疲软 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场行情略显疲软，运输需求增长乏力，远洋航线运价下跌，综合指数下行。在国务院新闻办公室举行的政策例行吹风会上，据相关部委介绍，2024 年以来我国外贸发展总体保持了质升量稳的良好发展势头，进出口总值超过 36 万亿元人民币，同比增长 5.2%，国际市场份额保持基本稳定。未来将继续抓好外贸领域政策落地落实，帮助外贸企业稳订单拓市场，这将有利于中国出口集运市场继续保持平稳发展。11 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 2160.08 点，较上期下跌 4.1%。

欧洲航线：据欧盟委员会发布的数据显示，欧元区 11 月消费者信心指数为-13.7，低于前值及市场预期。受近期欧洲经济表现不佳的影响，导致消费者信心下降，未来欧洲经济的前景不容乐观。本周，市场供需基本面总体平稳，市场运价小幅下跌。11 月 22 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 2481 美元/TEU，较上期下跌 1.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，市场运价小幅波动。11 月 22 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 3071 美元/TEU，较上期微跌 0.3%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国 10 月零售销售额环比增长 0.4%，较上月 0.8% 的增速下滑，显示出美国经济增长出现放缓迹象。目前，市场继续关注美国新一届政府将要实施的政策，北美航线运输市场面临不确定性的考验。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面转弱，市场运价继续下行。11 月 22 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 3821 美元/FEU 和 4997 美元/FEU，分别较上期下跌 8.6%、1.3%。

波斯湾航线：当地紧张局势对市场的影响趋于平稳，对市场运价的支撑继续减弱，本周即期市场订舱价格继续回落。11 月 22 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 1317 美元/TEU，较上期下跌 7.3%。

澳新航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续下跌。11 月 22 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 2038 美元/TEU，



较上期下跌 5.6%。

南美航线：运输市场增长放缓，供需基本面缺乏进一步的支撑，本周即期市场订舱价格继续调整行情。11 月 22 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 5259 美元/TEU，较上期下跌 4.6%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。11 月 22 日，中国出口至日本航线运价指数为 848.79 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场运力周转不畅 综合指数继续上行】

本周，受台风“万宜”与冷空气影响，船舶航速受限、港口封航频率增加，市场运力周转不畅，综合指数继续上行。11 月 22 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 1113.41 点，较上期上涨 1.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，冷空气南下，中东部多地气温降至近期低点，居民用电负荷小幅走高，但非电行业开启错峰生产，煤炭需求整体偏弱，终端库存、存煤可用天数小幅提升。沿海八省电厂日耗 197.7 万吨，库存 3558 万吨，存煤可用天数 18 天。煤炭价格方面，气温骤降，多数煤矿产销平衡，生产积极性提高，坑口煤价趋稳运行。部分铁路运费优惠政策延续，北方港口调入量维持高位，库存继续走高，疏港压力持续上升，加之下游终端需求偏弱，补库意愿不足，市场参与者多持观望态度，港口煤价小幅下调。环渤海各港日均调进量 129.3 万吨，调出量 109.3 万吨，下降 4.4 万吨，存煤 2689.8 万吨，上涨 153.9 万吨。运价走势方面，受强冷空气叠加台风“万宜”外围影响，福建海域出现大风巨浪，海峡通行船只受限，运力周转缓慢，加之上游产地协同开展增量补欠工作，市场情绪有所好转，北方港口出货量逐渐增加，支撑沿海煤炭运价平稳上行。

11 月 22 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1147.12 点，较上期上涨 1.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 876.87 点，较 11 月 15 日上涨 7.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 37.5 元/吨，较 11 月 15 日上涨 2.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 42.4 元/吨，较 11 月 15 日上涨 1.8 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 48.1 元/吨，较 11 月 15 日上涨 1.8 元/吨。



金属矿石市场：本周，新一轮地产新政密集落地，新房高频销售数据转好，市场预期好转，成材价格小幅反弹，加之铁矿石发运量环比回落，四季度供应增量有限，矿石价格随之走高。钢企铁水产量小幅下降，利润维持尚可，逐步开启冬储。运输市场受天气影响可用运力收紧，沿海金属矿石运输价格继续上行。11月22日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收820.97点，较11月15日上涨4.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价31.4元/吨，较11月15日上涨0.8元/吨。

粮食市场：进口粮食大幅缩减，下游饲企大幅依赖沿海内贸，拉运需求持续释放，北方港口压港情况延续，加之沿海整体运力趋紧，沿海粮食运价再度走高。11月22日，沿海粮食货种运价指数报997.86点，较上期上涨2.2%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价56.0元/吨，较上期上涨1.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅回调，本轮国内成品油价格调价搁浅。随着冷空来袭，户外施工逐步停滞，汽油需求难改低迷，炼厂开工率震荡下行，出货情况一般。运输市场受冷空气、台风影响，运力周转减慢，运价有所回稳，沿海成品油运输价格小幅上调。11月22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988.03点，较上期上涨1.0%；市场运价指数936.99点，较上期上涨2.1%。

（3）远东干散货运输市场

【三大船型表现不一 租金指数小幅下跌】

本周海岬型船两大洋市场开局运输需求良好，台风影响船舶周转，船东积极挺价，运价上升。随后太平洋市场供需情况发生转变，即期可用运力增多，运价迎来回落。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭等货盘表现持续低迷，运力供给过剩，日租金低位波动且持续承压。远东干散货租金指数小幅微跌。11月21日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1447.38点，较11月14日微跌0.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先涨后跌。周初两大洋市场运输需求维持良好，叠加台风影响船舶周转，市场看涨氛围浓厚，运价持续攀高。然而，随着市场可用运力逐渐增多，低价成交拉低市场整体水平，叠加FFA下行，运价出现回落。临近周末，太平洋市场主要矿商寻租活动增加，铁矿石运输需求尚可，运价小幅波动。11月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为24808美元，较11月14日上涨5.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.433美元/吨，较11月14日上涨2.4%。远程矿航线本周先稳后弱，前期运输需求尚可，后因运力增多及市场情绪波动，运价迎来回落。11月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.086美元/吨，较11月14日下跌0.5%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场整体表现疲软。本周，煤炭货盘增量有限，其他货种需求亦偏弱，市场可用运力偏多。期间虽有部分货盘出现，但未能改变运力过剩局面，日租金持续低位波动。11月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11956 美元，较 11 月 14 日下跌 5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.060 美元/吨，较 11 月 14 日下跌 0.9%。粮食市场，国内压榨利润偏低，运输需求持续低迷，市场氛围冷清，运力过剩未改，相关航线日租金持续走低。11 月 21 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.630 美元/吨，较 11 月 14 日下跌 1.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场延续低迷，日租金低位下跌。本周市场运输需求持续不振，煤炭、粮食等货盘稀缺，即期运力消化缓慢，运力过剩局面未改，市场信心低落，日租金持续面临下行压力。11 月 21 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9706 美元，较 11 月 14 日下跌 4.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.039 美元/吨，较 11 月 14 日下跌 1.7%。

(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 11 月 15 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 54.5 万桶至 4.3 亿桶，增幅 0.13%。出口增加 93.8 万桶/日至 437.8 万桶/日，进口 768.4 万桶/日，较前一周增加 117.5 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2068.3 万桶/日，较去年同期增加 1.25%。欧佩克将于 12 月 1 日召开会议，讨论产量战略，由于持续的需求担忧，OPEC+准备推迟此前的增产计划，任何维持目前减产的决定都可能为油价提供支撑。在乌克兰将美国提供的远程导弹部署到俄罗斯领土后，俄罗斯和乌克兰之间的紧张局势加剧。莫斯科修改了自己的核原则，警告称将对涉及核盟友的常规攻击进行核报复，地缘政治风险为原油价格提供了额外的推动力。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 74.51 美元/桶，较 11 月 14 日上涨 3.23%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。11 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1062.42 点，较 11 月 14 日上涨 5.1%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 12 月货盘总量并无明显增加，大西洋航线也毫无支撑，预计明年 1 月装期的货盘仍难有较大起色。前半周，在历经迪拜船东大会之后，船东挺价意愿坚决，同时，现代船船位也相对集中在少部分船东手中，租家想要拿货只能被动接受价格，成交 WS 点位不降反升。临近周末，租家对船位需求的紧急程度下滑，市场逐步回归原有的运费水准，成交运价由涨转跌。目前，供需依旧延续船多货少基本面，很难长期支撑当前的运价，在没有特殊情况下运价将延续下行趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS54.08，较 11 月 14 日上涨 4.30%，CT1 的 5 日平均为 WS56.33，较上期平均上涨 12.35%，TCE 平均 3.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS57.78，上涨 6.20%，平均为 WS57.86，TCE 平均 3.5 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 30 日至 12 月 2 日，成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 1-3 日，成交运价为 WS52.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 3-5 日，成交运价为 WS57。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 7-9 日，成交运价为 WS51.75。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 10-12 日，成交运价为 WS55。西非至新加坡航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 12-13 日，成交运价为 WS61.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 24-28 日，成交包干运费为 730 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

11 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1149.79 点，环比下跌 0.38%。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-0.40%、-3.32%、+0.52%及-0.27%。

国际干散货船二手船价跌多涨少。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下跌 3.59%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.29%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.75%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.27%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 15 艘（环比增加 3 艘），总运力 98.88 万载重吨，总成交金额 23290 万美元，平均船龄 13.40 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 0.19%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.65%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.06%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.12%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.52%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 3 艘（环比减少 2 艘），总运力 3.37 万载重吨，总成交金额 3123 万美元，平均船龄 15.67 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 0.52%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.52%。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 0.17%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.21%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.54%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 12 艘，总运力 3.75 万载重



吨，总成交金额 4350.50 万人民币，平均船龄 6.52 年。

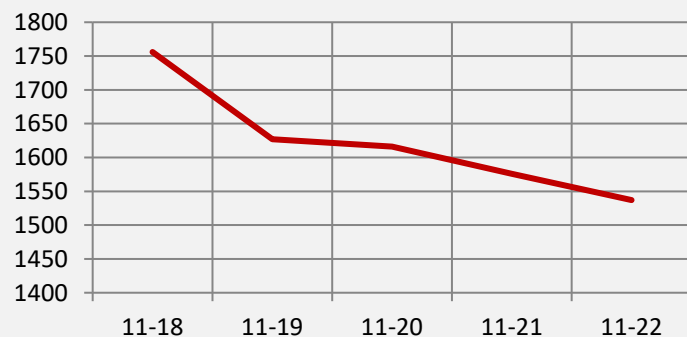
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

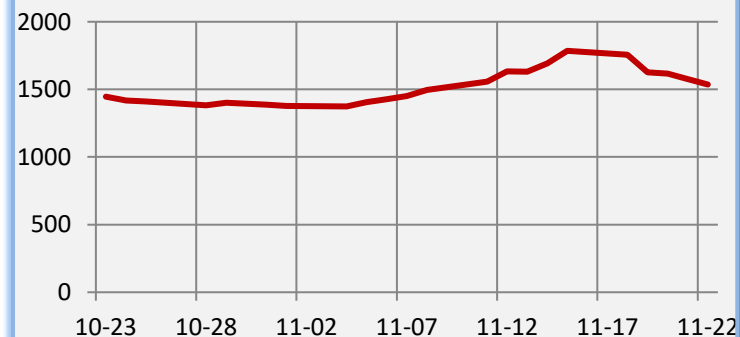
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

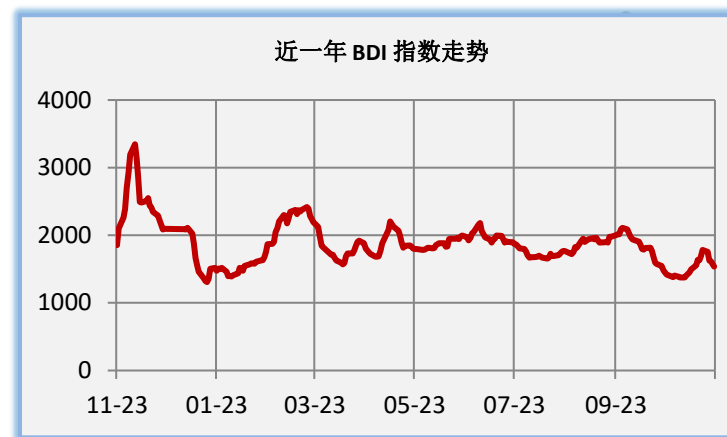
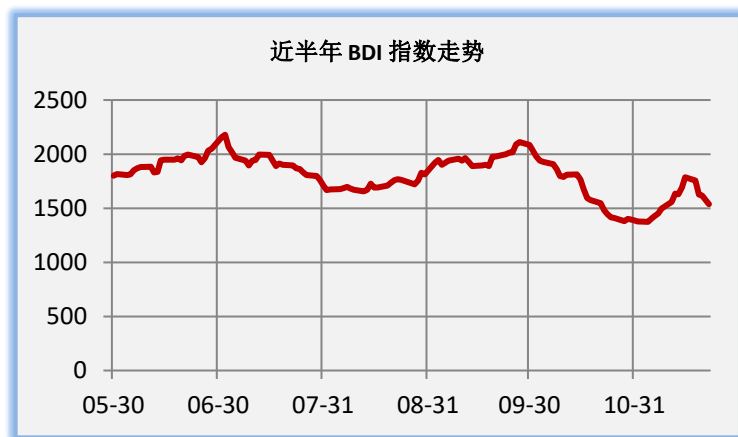
波罗的海指数	11月18日		11月19日		11月20日		11月21日		11月22日	
BDI	1,756	-29	1,627	-129	1,616	-11	1,576	-40	1,537	-39
BCI	3,162	-67	2,808	-354	2,810	+2	2,724	-86	2,626	-98
BPI	1,202	-10	1,171	-31	1,138	-33	1,106	-32	1,083	-23
BSI	1,009	-10	999	-10	992	-7	987	-5	984	-3
BHSI	681	-4	678	-3	675	-3	671	-4	670	-1

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	15/11/24	08/11/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,000	24,000	1000	4.2%
	三年	22,750	21,750	1000	4.6%
Pmax (76K)	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	11,750	11,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,000	14,250	-250	-1.8%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-11-19



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Xenia' 2008 87144 dwt dely aps US Gulf 4/8 Dec trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - cnr

'Evmilos' 2012 81507 dwt dely aps EC South America 1 Dec trip redel Singapore-Japan \$13,400+\$340,000 bb - Norden

'Rosco Plum' 2004 76801 dwt dely Xiamen 25/26 Nov trip via Indonesia redel South China \$8,000 - cnr

'New Bonanza' 2006 76596 dwt dely Mizushima 27 Nov trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,750 - cnr

'Hector' 2012 75084 dwt dely aps Kamsar 1/5 Dec trip redel San Ciprian \$13,000 - Oldendorff

'Marla Royalty' 2024 64691 dwt dely Port Elizabeth 5/10 Dec trip redel China intention manganese ore \$16,000 + \$160,000 bb - BG Shipping

'Team Venture' 2005 53490 dwt dely Cambodia prompt trip via Indonesia redel China \$8,750 - cnr

'Centurion Goryo' 2024 40541 dwt dely SW Pass prompt trip redel Tuxpan \$12,000 - Norden

'Nejat' 2023 37979 dwt dely Vila Do Conde prompt trip redel Norway intention alumina \$17,500 - cnr

'Maverick' 2018 37845 dwt dely Skaw trip via Baltic redel EC South America intention fertiliser \$8,000 - Cargill

'Tatung' 2018 37685 dwt dely Adelaide 6/8 Dec trip via South Australia redel China intention minerals \$19,500 - Win King Singapore



'Ansac Wyoming' 2015 33117 dwt dely Montevideo 28/29 Nov trip redel China intention petcoke \$17,500 - Oldendorff

(2) 期租租船摘录

'Transcenden Emerald' 2023 84958 dwt dely Huanghua 15/20 Dec 12 months redel worldwide \$15,700 - Norden

4. 航运&船舶市场动态

【新燃料船, LNG 占 54%! 高层: 一旦选错, 新船将在 20 年内被淘汰】

近日, 挪威船级社(DNV)的替代燃料洞察平台(AFI)发布的最新数据显示, 今年前 10 个月新增了 464 艘使用新燃料的船舶订单, 同比增长 46%。其中, 液化天然气(LNG)燃料船舶订单达到 229 艘, 占总数的 54%, 而甲醇燃料船舶订单为 162 艘, 占 38%。英国劳氏船级社(LR)指出, LNG 目前是最佳的燃料选择, 并强调碳捕捉与封存技术的快速发展是 LNG 光明前景的关键因素。

有欧美船级社高层表示, 目前市场上的新燃料船舶均为双燃料船舶, 这意味着它们可以灵活选择使用新燃料或传统燃料。由于美国今年大量生产 LNG, 其价格与传统燃料油相当, 甚至更为低廉, 因此 LNG 双燃料船舶开始广泛采用 LNG。相比之下, 由于甲醇的价格是传统燃料的两倍多, 其使用比例相对较低。

万海今年 8 月一口气订造 20 艘甲醇船, 10 月再加订 8 艘。

法国达飞轮船公司被成为“LNG 冠军”, 在近两年中建造了最多的 LNG 燃料船舶。法国船级社台湾公司总经理张耀方指出, 达飞签订了 LNG 燃料的长期合同, 并且价格合理。在亚欧航线上, 由于欧盟征收碳税, 使用低碳替代燃料成为常态, 达飞的双燃料船队因此具备了运营上的灵活性优势。

DNV 的统计数据并未包括以 LNG 为燃料的“LNG 运输船”或以甲醇为燃料的“甲醇运输船”, 理由是使用自身货物作为燃料无法衡量能源转型的进程。根据 DNV 的统计, 今年 10 月份替代燃料船舶订单达到 97 艘, 创下历史新高, 这一增长显然由 LNG 推动。自 7 月以来, LNG 燃料船的新订单已达到 177 艘, 而今年上半年仅为 52 艘, 大多数订单来自集装箱船。



10 月份，甲醇燃料船订单达到 29 艘，创下今年单月最高纪录。在前十个月中，甲醇燃料船舶订单共计 162 艘，已经超过了 2023 年全年订购的 160 艘甲醇燃料船。

劳氏船级社商务长 Andy McKeran 分析，近几个月全球各大船厂的新造船订单数量创历史新高，且这一趋势仍在持续。同时，新造船的价格也在不断上涨。以目前最大的 2.4 万箱集装箱船为例，其造价已超过 2.6 亿美元（2021 年 6 月，赫伯罗德 2.4 万箱 LNG 船造价为 1.656 亿美元，涨幅高达 57%）。这表明，如果选择了错误的技术路线，新船可能在不到 20 年内就会被淘汰，这将是一个致命的投资失误。

目前，尚无一种燃料能完全满足未来的脱碳需求，选择合适的替代燃料已成为一个关键问题。LNG 作为最清洁的化石燃料，其排放量比传统燃油少 24%。此外，液化天然气在全球各大港口均有供应，拥有成熟的船用燃料供应链，目前已成为众多船东，尤其是全球最大的几家集装箱船公司的热门选择。

来源：ETtoday 新闻云

【干散货大租家最新调整！削减 10%运力！】

为应对中国经济的“逆风”，作为全球最大散货运营商之一，嘉吉远洋运输（Cargill Ocean Transportation，以下简称“嘉吉”）已做出最新战略调整。

日前，嘉吉远洋运输总裁 Jan Dieleman 透露，公司船队规模已减少至约 600 艘，约 10%的运力已重新归还给船东。而通常在市场飙升或坚挺的情况下，嘉吉远洋运输船队数量远远超过 700 艘，其中大部分是租船。

Jan Dieleman 表示，2024 年干散货市场受到中国活动减少的影响，基本上抑制了大宗商品的交易量，从而压低了运费，“这是一个艰难的市场，干散货市场水平相对较低。我认为目前需求不是非常强劲，市场都知道中国的问题，同时北大西洋的谷物产量一直不高，有很多诸如此类的因素。”

“所有人的目光都集中在中国，但过去 18 个月的表现不尽如人意。” Jan Dieleman 补充道。

尽管 Jan Dieleman 对中国经济增长较为谨慎，但随着今年 9 月底以来，中国推出系列逆周期调控政策后，多家外资机构已上调对中国经济增长预期。

11 月 13 日，野村基于中国政策转向，上调中国第四季度国内生产总值（GDP）同比增长预测至 4.9%，原为 4.4%；全年 GDP 增长预测亦调升至 4.8%，原为 4.7%。而一



个月前，高盛集团基于中国推出的经济和市场提振措施，同样将 2024 年中国经济增速预期从 4.7%上调至 4.9%，2025 年经济增长预期则从 4.3%上调至 4.7%。

Jan Dieleman 也乐观地认为，事情只会朝着更好的方向发展。他指出，干散货市场并未像集装箱行业一样享受了“颠覆性”的基本面优势，“我们没有任何中断、排队或拥堵。过去六个月，供应链实际上相当顺畅。”

“但积极的一面是，订单量较低可以支撑一段时间的市场上行。就目前的情况而言，我持谨慎乐观态度，也因为我们没有增加太多船队，干散货新船交付量不多，船队也相对老旧。”

根据 BIMCO 最新干散货市场分析，2024 年干散货供应量将增长 3-4%，2025 年和 2026 年将增长 2-3%。2024、2025 和 2026 年船舶交付量将分别达到 3420 万、3450 万和 3420 万载重吨（DWT）。巴拿马型船的交付量最高，占交付量的 35%。海岬型型船的交付量将在 2026 年达到最高，而超灵便型船的交付量可能在 2025 年达到顶峰。

当前，干散货船订单量为 1.053 亿载重吨，相当于当前船队的 10.2%。在这些订单中，预计有 27.6% 将在 2026 年后交付。2024 年前三个季度，新船订单量同比放缓 10.3%。

展望未来，Jan Dieleman 相信目前已经接近嘉吉远洋运输的船队运力底部，“这与市场前景密切相关。我认为我们的船队运力会波动很大，但不会比现在低很多。如果时机合适，我们肯定将再次增加更多船只。”

来源：海运圈聚焦

【这个货主联盟发出 140 万标箱超级标书】

近日，全球最大货主联盟之一的零排放海运买家联盟（Zero Emissions Maritime Buyers Alliance, ZEMBA）向市场发出了第二笔超级标书——140 万标箱。

据了解，零排放海运买家联盟（ZEMBA）是由 IKEA（宜家）、NIKE（耐克）及 AMAZON（亚马逊）、Aspen Institute、Patagonia 和 Tchibo 等巨头于 2023 年 3 月成立的非营利会员组织，是海运行业中第一个此类买家团体，旨在到 2040 年实现零排放海运的目标。



去年，赫伯罗特赢得了 ZEMBA 第一次招标，获得了一份为期两年（2025-2026）、在新加坡至荷兰鹿特丹（Rotterdam）航线上超过 10 亿标箱英里（新海运计量单位：container-miles，即一个 20 尺标准集装箱运输 1 英里）的超级订单（相当于超 40 万标箱）。

据悉，零排放海运买家联盟 (ZEMBA) 正在下一次招标中加速电子燃料的部署，新的招标计划将于 2025 年 1 月启动。

ZEMBA 计划整合至少 800 亿吨海里的海运需求，支持基于电子燃料的集装箱航运减排计划，并预计于 2027 年开始实施。以上海至洛杉矶的航线为基准，这相当于 140 万标箱使用电子燃料进行运输。通过此次招标，ZEMBA 将协助 40 家会员公司减少近 47 万吨温室气体（GHG）排放。

此次招标的主要目标包括：

为期 3 至 5 年的电子燃料动力集装箱航运合同，计划于 2027 年起实施；

电子燃料在主要推进方面需实现至少 90% 的排放减排目标；

接受单一航运公司或联合体的投标，并可能选择多个中标方。

来源：中国远洋海运 e 刊

【全球影子油轮已达 889 艘！】

随着地缘政治冲突的加剧，以美国为首的西方国家加大了对俄罗斯、伊朗和委内瑞拉的制裁力度，试图通过打击这些国家的石油出口切断其主要收入来源。然而，在强大的经济利益驱动下，这些产油国正在构建一支“影子船队”，绕过贸易限制，持续将石油输往印度等全球主要市场。

根据标普全球最新研究，运输受制裁石油的全球影子油轮船队数量正在不断增加，目前总数已接近 900 艘。

具体而言，标普全球海上商品和海事情报风险套件数据显示，目前全球范围内共有 889 艘船舶可能参与运输受制裁的石油，总载重吨高达 1.116 亿吨，占全球油轮船队



的约 17%。这些船舶主要由俄罗斯、伊朗和委内瑞拉的国家利益集团控制，通过不透明的第三方公司以二手交易形式获取，大部分船龄偏大，维护不足。

俄罗斯的影子船队规模最大，控制着 586 艘油轮，总载重吨为 5710 万吨，其中包括 260 艘阿芙拉型/LR1 型油轮和 84 艘苏伊士型油轮。这些船舶主要服务于俄罗斯的波罗的海和黑海出口港口，以规避 G7 集团价格上限的制裁。

自 2022 年俄乌战争爆发以来，俄罗斯海运原油和成品油出口增长了约 5%，达到 630 万桶/日。据标普全球商品洞察估计，9 月份，俄罗斯原油出口中使用“影子船队”的比例达到了 83.8% 的历史新高。印度是影子油轮运输的最大目的地，在今年 1 月 1 日至 10 月 15 日期间占比达到 58%。

伊朗与委内瑞拉在制裁环境中也采取了类似策略。伊朗利用其国家油轮公司 (NITC) 以及其他不透明公司运营影子油轮船队超过 155 艘船舶，总载重吨 3570 万吨，其中包括 90 多艘 VLCC。委内瑞拉则运营 113 艘影子油轮，载重吨为 1410 万吨，其中大部分由第三方公司控制，国家石油公司 PDVSA 直接管理的仅约 20 艘。

此外，市场还另有 35 艘 470 万载重吨的影子油轮可用于运输受制裁的石油，但不一定专用于这三个国家中的任何一个，其中一些船只有在伊朗和委内瑞拉的装货记录。

来源：海运圈聚焦

【中韩五大船厂都在争抢这四艘船的订单！】

近日，巴西国有石油和天然气巨头巴西石油公司 (Petrobras) 正在寻求租用一系列新型苏伊士型动态定位 (DP2) 穿梭油轮。同时，中韩五家船厂也在竞争参与该项目。

据《贸易风》报道，Petrobras 几周前启动了四艘 158,000 载重吨穿梭油轮的租船招标，吸引了数个大型油轮公司和造船厂的兴趣。据悉，参与竞标的公司包括挪威的 Knutsen、希腊的 Maran Tankers Management 和 Tsakos Group、MISC 的航运子公司 AET，以及摩根大通 (JP Morgan)。

克努森 (Knutsen) 是穿梭油轮市场上的头部玩家，而希腊 Angelicoussis 航运集团旗下的 Maran 则在上周通过收购 Altera Shuttle Tankers (AST) 跃居该市场的第二位。AST 是一家领先的穿梭油轮供应商，在巴西、加拿大和北海拥有并运营 18 艘穿梭油轮，价值约 21.6 亿美元。



造船业消息人士称，Petrobras 正在寻求与这四家公司签订为期 15 年的长期租赁协议，计划于 2027 年和 2028 年分别接收两艘船。

据传，我国的大连船舶重工集团有限公司和中远海运重工舟山船厂（舟山中远海运重工）正在挑战 Petrobras 这四艘穿梭油轮的订造，预计将与三家韩国船厂——HD 现代重工、三星重工和韩华海洋展开竞争。

业内预计，以使用现有船用燃料为条件会选择一家中国公司，每艘成本将至少为 1.3 亿美元，因为韩国船厂的成本将会高很多。以三星重工为例，该船厂在去年 2 月收到了 Tsakos 集团一艘价值 1.49 亿美元的 DP2 新船订单。

当前，Knutsen 正在舟山中远海运重工建造四艘 15.4 万吨的穿梭油轮，其中一艘已命名交付。而 Maran Tankers Management 和 Tsakos 分别在韩国的 DH Shipbuilding 和三星重工下单了三艘油轮。

一位韩国船舶行业相关人士表示，鉴于中国船舶和中国重工进入合并程序，因此，韩国三大船企应通过有选择性地争取订单，展现并强化与中国不同的竞争优势来加以应对。

中国船企在穿梭油轮领域已经颇有建树。目前全球吨位排名前十的穿梭油轮，有 5 艘出自舟山中远海运重工。本月初，舟山中远海运重工氨双燃料 154000DWT 穿梭油轮设计项目又获得了 DNV 颁发的原则性认可（AIP）证书。对于大连船舶重工，其在去年 3 月顺利交付了我国自主设计建造的全球最大级别穿梭油轮“诺思先锋”轮。该船配备行业领先的动力定位系统和艏装载系统，能在 1000 米以上水深作业，交付后将投入巴西深水油气田——布兹奥斯、梅罗油田中方份额的油运输作业。（详见“海上巴士”——全球最大级别穿梭油轮今日交付！）

而韩国在穿梭油轮方面的技术积累则已有 20 多年的历史，也具有一定的竞争力。三星重工于 1995 年开始在韩国范围内首次建造穿梭油轮，迄今为止共建造了 67 艘船。韩华海洋于 2022 年及时交付了 Knutsen 的两艘穿梭油轮，HD 现代重工也于 2018 年接收了挪威船东 Knott 的两艘船的订单，并于 2019 年接收了一家亚洲航运公司三艘船的订单。

克拉克森数据显示，目前穿梭油轮订单量为 18 艘，其中 8 艘是俄罗斯石油公司 Rosneft 在俄罗斯红星船厂（Zvezda）订造的。



穿梭油轮是一种专门船型，整船价值要远远高于同等吨位的普通油轮，以高机动性著称，可在海况复杂的海域进行原油运输工作，载重量一般不超过 16 万吨。穿梭油轮的设计建造通常都是与海上油田建设同步开展，设计人员会根据船的行驶海域和作业内容来设计所需的功能。其主要承担原油的海上运输，因为运输品的特殊性，与其他船型相比拥有更高级别的安全防护措施，不仅整个油路设置了多套防护系统，在油舱内部还安装了大量监控检测设备，随时可以监测油舱的状态，防止油气泄漏。

来源：CNSS

【船东激进预测：明年 1 月红海危机将全面结束！】

尽管日前胡塞武装再次在红海对船只发起袭击，但加拿大干散货运营商 Norvic Shipping 首席执行官 AJ Rahman 却认为，随着特朗普政府的到来，红海危机将迎来转机，美国可能会通过军事干预解决这一问题，从而让商船队伍在 2025 年 1 月重新安全地通行红海。

AJ Rahman 在一份声明中表示：“特朗普政府上台后，美国将对胡塞武装发动重大军事行动，这一行动将迅速改变红海的局势。不是现在，而是当特朗普重新掌权时，然后苏伊士运河将重新开放。”

AJ Rahman 的观点引起了不少业内人士的争议和讨论。他的乐观预测与大多数分析师和行业高管的谨慎看法形成鲜明对比。多数行业分析师认为，红海局势在短期内不太可能得到彻底解决，尤其是在胡塞武装的军事行动不断升级的背景下，整个区域的局势更可能陷入长期僵持状态。

同时，对大多数航运公司来说，红海的航行安全依然是一个不容忽视的巨大风险。马士基首席执行官柯文胜（Vincent Clerc）在今年 10 月 30 日的业绩发布会上表示，红海的安全局势“没有任何缓和的迹象”，并且预测这种局势可能会持续到 2025 年。

在红海安全形势严峻的情况下，许多航运公司被迫将船只驶向南非好望角。AJ Rahman 指出，由于胡塞武装承诺不会攻击中国和俄罗斯的船只，这一局面给两国航运公司带来了明显的优势。正是因为中国船公司可以安全地通过苏伊士运河，缩短航程并节省成本，所以他们能够在市场上持续获得订单，从而占据了更多的市场份额。

除了红海的航运问题，AJ Rahman 对特朗普政府可能采取的其他政策也有所评价。他认为，特朗普可能会对中国和其他国家的商品征收更高的进口关税，这将对全球贸易产生深远的影响。



“普遍的理解是，特朗普将对中国和其他国家征收大量关税，这将影响全球贸易形势。那么美元将保持强势，利率不会下降。考虑到所有这些因素，我们预计市场将下跌。” AJ Rahman 说。

在他看来，特朗普的说这些话是为了获得民众的选票，但不一定会彻底落实，尤其是在全球供应链高度依赖的情况下，过度的保护主义政策可能会带来负面效应。

AJ Rahman 的观点也得到了其他国际政治分析家的认同。丹麦外交部长 Lars Løkke Rasmussen 在近期的新闻发布会上表示，特朗普的关税政策可能不会完全兑现，特别是在全球经济一体化的今天，过度的贸易壁垒可能会伤害到美国本身。因此，尽管特朗普的关税政策具有一定的政治性和选举目的，但在实际操作中可能会有所调整。

除了对航运业的影响，特朗普的外交政策也同样引人关注。AJ Rahman 指出，特朗普上任后可能会对乌克兰施加更大的压力，迫使乌克兰与俄罗斯达成和平协议。美国的介入可能会迫使乌克兰做出妥协，接受俄罗斯对部分领土的占领，从而为乌克兰战争的结束铺平道路。

日前，特朗普已再次在“美国优先”庆典晚上就俄罗斯和乌克兰问题发表讲话时称，俄乌战争必须停止。

来源：海运圈聚焦

【2024 中国船舶行业年会在福州举办】

11 月 15 日，在中国海洋装备博览会盛大开幕期间，中国船舶工业行业协会和中国船舶七一四所联合主办的首届中国船舶行业年会同期隆重举办，来自政府部门、行业组织、船舶企业、高校、科研院所等单位领导专家，共计 600 余人出席会议。福建省政协副主席严可仕、挪威王国驻上海总领事宋韬、中国船舶工业协会常务副会长吴强、中国船舶七一四所所长张信学参会并致辞，中国船舶工业行业协会副秘书长王东波主持。

船舶行业年会作为我国船舶行业的重要年度活动，旨在搭建一个专业化、高质量的协同创新及合作交流平台，积极助力我国船舶产业领域新技术、新产业、新业态、新模式加速创新，促进“四链”高效融合，为进一步加强学术交流、促进成果转化、全面发展海洋新质生产力、推动船舶及海工装备产业高质量发展的机制、路径与对策提供新声音、新经验、新思路。

严可仕在开幕致辞中表示，福建作为中国海上丝绸之路的重要起点，自古以来就是海洋文明的璀璨明珠。如今，在新时代的背景下，福建继续发挥其独特的区位优势，



积极融入国家发展大局，致力于打造更加开放、更具活力的海洋经济体系。本次年会以“新质赋能 蓝色未来”为主题，恰逢其时，具有深远的意义。船舶工业是蓝色经济的骨干力量，是海洋强国建设的重要基石，对于推动全球经济复苏和可持续发展起着不可替代的作用。

吴强在致辞中强调，世界船舶工业是一个有机整体，面对新发展环境和挑战，各利益相关方不能脱离产业链而独善其身。要摒弃“逆全球化的脱钩断链”和“你输我赢的零和游戏”的思维，要秉持“双赢、共赢”的理念，在追求自身利益的同时兼顾他方利益，在寻求自身发展的同时促进共同发展。他表示，面对行业转型发展的新常态，中国船舶工业将更加积极地与全球船舶工业的利益相关方密切合作，更加坚定地深化和扩大对外开放，更加主动地邀请国际同行开展联合技术创新，更加有效地开展行业自律和知识产权保护，更加有力地促进行业健康和可持续发展。

张信学在致辞中与大家前瞻性探讨与展望了船舶行业未来的发展与走向，他认为，从世界造船业发展形势和造船转移的发展趋势来看，属于中国的海洋世纪正在到来，海洋强国的战略目标将在不久的未来成为现实。我国船舶工业拥有庞大完整的工业体系，日益雄厚的工业基础，不断增强的产业竞争力和全面活跃的技术创新能力，若能通过发展途径的变革和顶层思路的革新领先一步，极有可能获得更大的竞争优势。并呼吁大家，从当下做起，积极行动，发展核心技术、更新思路理念、创新产品体系、孵化人才团队，从精益管理入手，把质量管理奉为首要准则，将成本控制深植观念，通过卓越的管理塑造强大的竞争优势。

年会现场重磅发布了《船舶产业发展蓝皮书》《中国船舶工业知识产权发展报告》，此次主论坛还邀请了中国船舶工业行业协会、中国船舶集团第十一研究所，分别围绕中国船舶工业发展现状及趋势、国际海事规则规范和相关技术发展动态等作主题发言。

来源：航运信息网

◆[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	15/11/24	08/11/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	8,000	8,000	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,600	7,600	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,725	3,725	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,450	3,450	0	0.0%	



灵便型	Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	
油 轮							
船 型		载重吨	07/01/00	07/01/00	浮动	%	备 注
巨型油轮	VLCC	300,000	12,900	12,900	0	0.0%	
苏伊士型	Suezmax	160,000	9,000	9,000	0	0.0%	
阿芙拉型	Aframax	115,000	7,750	7,750	0	0.0%	
中程型	MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%	

截止日期：2024-11-19

(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
6	Tanker	307,000	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	CSET - Chinese	13,200	
4	Tanker	75,000	Yangzijiang, China	2027-2028	Dynacom	5,500	coated
2+2	Tanker	50,000	Cosco HI Guangdong, China	2027	Monte Nero - Greek	4,400	
6+4	Tanker	7,700	Jiangmen Hantong, China	2026-2027	Hercules Tankers	undisclosed	battery- diesel hybrid
2	Bulker	64,000	Oshima, Japan	2028	Taiwan Navigation - Taiwanese	3,900	
1	Bulker	64,000	Shin Kasado	2027	Belships	undisclosed	option
10	General Cargo	9,050	Huanghai Shipbuilding, China	-	Jiada New Energy - Chinese	1,400	diesel, battery
4	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2027-2028	Maran Gas - Greek	25,500	
2	VLEC	99,000 cbm	Yangzijiang, China	2027-2028	SP Chemicals - Singapore-based	undisclosed	
2	VLGC	88,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	MOL - Japanese	12,240	dual-fuel
4	LPG	41,000 cbm	Huangpu Wenchong, China	2027	Sinogas - Singapore based	undisclosed	
1	LC02	10,000 cbm	Niestern Sander, Netherlands	2027	Wagenborg Shipping - Dutch	undisclosed	



◆ 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
VERDURE WAVE	BC	88,269		2005	Japan	1,180	Chinese	Coal Carrier, BWTS fitted
TOMINI NOBILITY	BC	81,093		2020	China	2,850	Greek	Dely March 2025, Eco, BWTS fitted
TRISTAR DUGON	BC	79,200		2011	China	1,475	Chinese	geared
GREAT CENTURY	BC	61,441		2017	China	2,452	Chinese	via Chinese bidding platform, Eco, BWTS fitted
NORDIC BC KIEL	BC	55,947		2010	Japan	1,480	Chinese	BWTS fitted
RASHAD	BC	48,377		2001	Japan	550	Chinese	
WELLPARK	BC	37,429		2014	Japan	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
FOUR AIDA	BC	34,408		2009	S. Korea	2,300	Greek	en bloc, BWTS fitted
FOUR OTELLO	BC	34,357		2010	S. Korea			
NORD COPENHAGEN	BC	33,175		2012	Japan	1,410	Undisclosed	OHBS, 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
MSC MONTEREY V	CV	63,397	4,944	2007	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
BF TIGER	CV	39,266	2,824	2006	S. Korea	2,000	MSC - Swiss	
STRAIT MAS	CV	37,114	2,607	2002	Japan	1,900	Undisclosed	
CONSHIP FUN	CV	11,836	957	2006	China	1,640	Greek	en bloc*, TC attached
CONSHIP SUN	CV	11,821	957	2007	China			

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
XIDI	TAK	306,352		2004	Japan	3,050	Singaporean	BWTS fitted
BRUNO	TAK	46,101		2004	S. Korea	1,750	Chinese	BWTS fitted
SUNFLYTE	TAK	37,272		2001	S. Korea	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
KIISLA	TAK	14,750		2004	Portugal	1,200	Undisclosed	en bloc**' BWTS fitted
SUULA	TAK	14,665		2005	Portugal			
GOLDEN OAK	TAK	13,168		2008	S. Korea	1,200	Undisclosed	en bloc***
VALLEY OAK	TAK	13,131		2008	S. Korea			



G STAR	TAK	13,102	2006	S. Korea	990	Undisclosed	BWTS fitted
RIVA	TAK	13,078	2008	S. Korea	1,110	Greek	
JM SUTERA 6	TAK	11,134	2010	China	750	Undisclosed	
BW BOSTON	TAK/LNG	77,410	2003	S. Korea	3,500	Undisclosed	
SPREAD EAGLE	TAK/LPG	54,557	2016	S. Korea	8,100	Foresight Group - Indian	
LUIGI LAGRANGE	TAK/LPG	29,191	2006	S. Korea	3,850	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
RINCE	BC	70,189	9,214	1996	Japan	470.00	Old Sale, Previously Reported Sold as is Shanwei, China
THAILAEMTHONG 3	TAK	1,998	844	1988	Japan	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
MSC RAFAELA	CV	51,210	16,824	1996	Italy	510.00	HKC Select End User Required
ELIN	TAK	17,712	5,270	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
SK STELLAR	TAK/LNG	75,154	29,202	2000	S. Korea	469.50	as is Singapore

◆ 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
2024-11-22	719.420	756.410	4.692	92.439	909.250	470.740	423.590	536.460	814.300
2024-11-21	719.340	761.780	4.664	92.425	914.140	470.670	425.070	538.060	817.390



2024-11-20	719.350	765.170	4.682	92.422	915.890	472.260	427.610	539.950	818.070
2024-11-19	719.110	763.860	4.680	92.392	913.910	469.430	425.290	539.050	816.210
2024-11-18	719.070	760.290	4.674	92.371	910.380	466.520	423.420	537.860	811.910

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。

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com