



# 全一海运市场周报

2024.11 - 第5期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024. 11. 25 - 11. 29 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场走势分化 远洋航线互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场出现分化，不同航线因各自的供需基本面差异，运价走势出现分化，综合指数上涨。11月29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2233.83点，较上期上涨3.4%。

**欧洲航线：**据欧盟委员会发布的数据显示，欧元区11月经济景气指数为95.8，略好于前值及市场预期，但仍低于长期平均水平，表明市场信心仍然较为疲软，未来欧洲市场也可能面临关税政策的影响，经济前景将面临考验。本周，运输需求保持稳定，供需基本面稳固，航商在月末推行涨价计划，推动即期市场订舱价格上涨。11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3039美元/TEU，较上期大幅上涨22.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价上行。11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3682美元/TEU，较上期大涨19.9%。

**北美航线：**据美国商务部发布的数据显示，美国耐用品订单在连续两个月下降后，10月仅环比小幅上涨0.2%，低于市场预期，订单缺乏进一步增长的动能，表明该国经济中工业领域持续低迷的势头没有减弱的迹象。本周，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，其中美西航线跌幅较大。11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3345美元/FEU和4954美元/FEU，分别较上期下跌12.5%、0.9%。

**波斯湾航线：**运输需求回暖，供求关系较好，当地紧张局势持续对市场运价有所支撑，本周市场运价止跌反弹。11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1362美元/TEU，较上期上涨3.4%。

**澳新航线：**当地对各类物资的需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，即期市场订舱价格继续调整。11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1850美元/TEU，较上期下跌9.2%。



**南美航线:** 运输市场出现企稳迹象, 供需基本面有所改善, 本周市场运价小幅上涨。11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5346美元/TEU, 较上期上涨1.7%。

**日本航线:** 运输市场向好, 市场运价上涨。11月29日, 中国出口至日本航线运价指数为928.47点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【寒潮降温商品需求向好 综合指数继续上行】

本周, 受寒潮天气影响, 全国大部分地区降温明显, 下游用电需求增加; 天气因素导致的封航情况增多, 市场运力周转减慢, 综合指数小幅上涨。11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1135.75点, 较上期上涨2.0%。

**煤炭市场:** 市场需求方面, 本周, 寒潮大举南下, 中东部地区气温走低, 居民用电需求增加, 沿海电厂符合率均有所上涨, 下游采购需求释放, 终端库存, 存煤可用天数平稳运行。沿海八省电厂日耗190.4万吨, 库存3558.2万吨, 存煤可用天数18.7天。煤炭价格方面, 受雨雪天气影响, 煤炭产区以长协发运及非电补库为主, 市场拉运转少, 坑口煤价承压下调, 北方港口调入量稍有回落。加之港口库存持续高位, 疏港压力较大, 促使贸易商加快疏运, 调出量明显上升, 港口煤价继续弱势下调。环渤海各港日均调进量127.0万吨, 调出量120.6万吨, 上涨11.3万吨, 存煤2735万吨, 上涨45.2万吨。运价走势方面, 一方面, 受寒潮天气影响, 下游用电需求增加, 加之封航情况增多, 市场运力周转减慢, 大部分航线运价持续上行。另一方面, 随着近期内外贸市场运价价差缩小, 部分外贸船回到国内, 影响巴拿马航线运价小幅调整。至周末沿海运力供需趋稳, 沿海煤炭运价小幅上涨。

11月29日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1177.16点, 较上期上涨2.6%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收890.87点, 较11月22日上涨1.6%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价37.4元/吨, 较11月22日下跌0.1元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为41.7元/吨, 较11月22日下跌0.7元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为50.7元/吨, 较11月22日上涨2.6元/吨。

**金属矿石市场:** 本周, 北方天气转冷, 刚需继续收缩, 螺纹钢表需由增转降, 社库连续第五周增加, 成材价格弱势波动, 钢厂年终检修增多, 陆续冬休, 产量、厂库持续减少。同时, 港口铁矿石库存继续走高, 市场供强需弱下, 钢厂计划冬储价与贸易商预期相差较大, 交投情绪一般。运输市场运力周转仍旧偏慢, 沿海金属矿石



运输价格小幅上行。11月29日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收842.89点，较11月22日上涨2.7%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价32.1元/吨，较11月22日上涨0.7元/吨。

粮食市场：本周，受寒潮大雪影响，东北玉米产地走货不畅，北方港口集港效率有所下降，玉米价格逐渐走稳。需求端，猪价不断走弱，二育积极性有所转弱，下游饲料厂恢复随采随用，北方港口压港情况缓解，沿海粮食运价小幅下调。11月29日，沿海粮食货种运价指数报988.48点，较上期下跌0.9%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价55.0元/吨，较上期下跌1.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅回升，国内地炼开工率则维持低位，成品油供应增量有限。需求端，受气温下降，汽车出行增多，南方户外基建等积极赶工，加之主营单位陆续完成年度销售任务，挺价情绪较浓，汽柴油批发价格继续上涨。运输市场货盘增多，沿海成品油运价企稳回升。11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999.61点，较上期上涨1.2%；市场运价指数956.29点，较上期上涨2.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【各船型市场表现低迷 租金指数明显下跌】

本周国际干散货运输市场总体下行，海岬型船太平洋市场虽然货盘尚可，但大西洋市场支撑不足，市场信心下降，运价下跌。巴拿马型与超灵便型船市场延续船多货少格局，日租金多承压下跌。远东干散货运输市场明显回落。11月28日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1325.88点，较11月21日下跌8.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船太平洋市场运价震荡下行，远程矿航线单边下跌。太平洋市场，周初12月中旬装期的货盘持续释放，且国内北方因大风等恶劣天气影响船舶周转，市场氛围较好，澳大利亚至青岛航线运价小幅反弹。中下旬，虽然澳大利亚货盘尚可，但FFA远期合约价格下跌，可用运力增加，且远程矿航线活跃度较低，租家不断压价，运价下跌。11月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22139美元，较11月21日下跌10.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.749美元/吨，较11月21日下跌6.6%。远程矿航线，上周运价反弹后，巴西矿商放缓出货步伐，不急于成交，且12月装期需求不高，市场可用运力仍较充裕，运价单边下行。11月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为21.743美元/吨，较11月21日下跌9.7%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场持续疲软。太平洋市场，虽然有部分煤炭货盘释放，但粮食航线运价不断走低，空放运力减少，太平洋市场可用运力不断累积，尤



其印尼航线依然运力过剩，市场疲软态势未有改善，日租金一路阴跌。11月28日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11044 美元，较 11 月 21 日下跌 7.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.868 美元/吨，较 11 月 21 日下跌 2.7%。粮食市场，运输需求疲软，市场氛围低迷，运力过剩依旧，粮食航线运价持续下行。11 月 28 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.120 美元/吨，较 11 月 21 日下跌 4.5%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金低位下探，跌至 2 月下旬以来最低。四季度以来东南亚市场持续疲软，日租金已累计下跌 34%。本周随着市场运力的不断消耗，恶劣天气影响船舶周转及部分兼营船回流，同时由于日租金已处于年内较低位，船东抵抗意愿增强，日租金跌幅有所收窄。11 月 28 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9304 美元，较 11 月 21 日下跌 4.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.763 美元/吨，较 11 月 21 日下跌 2.7%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价显著下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 184.4 万桶，超过 60 万桶的降幅预期。原油进口 608.3 万桶/日，较前一周减少 160.1 万桶/日，出口增加 28.5 万桶/日至 466.3 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2039.1 万桶/日，较去年同期增加 1.0%。汽油库存增加 330 万桶、馏分油库存增加 10 万桶，同样超过预期，未能给予油价明显的提振效果。由于需求持续存在不确定性，欧佩克+推迟了原本将于 12 月 5 日举行的会议，决定包括是否延长每日 220 万桶的自愿减产计划。尽管感恩节假期期间的旅游人数创下纪录，但燃料油需求仍在持续放缓，新冠疫情后的需求反弹已基本结束，预计增长率仍将不断放缓，令油市增压。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 73.17 美元/桶，较 11 月 21 日下跌 1.80%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅下降。中国进口 VLCC 运输市场运价显著下滑。11 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 943.72 点，较 11 月 21 日下跌 11.2%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场中东航线 12 月中下旬货盘陆续进场，大西洋航线感恩节前后也相对安静。尽管中东航线活跃度稍有提升，但累积可用运力依旧较多，部分巴西货盘更是收到将近 2 位数船东的报价，成交的 WS 点位显著下滑。船东在当前情况下很难有持续推涨的信心，租家甚至不用刻意控制出货节奏，就能轻易打压运费。目前，基本面持续向租家倾斜，预计 12 月及 1 月货盘总量很难有明显好转，在没有特别情况下运价仍将承压下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.55，较 11 月 21 日下跌 12.07%，CT1 的 5 日平均为 WS50.86，较上期平均下跌 9.70%，TCE 平均 2.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS51.97，下跌 10.05%，平均为 WS54.54，TCE 平均 3.0 万美元/天。



**超大型油轮典型成交记录 (Transaction record) :** 中东至泰国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 7-9 日, 成交运价为 WS52.25。中东至越南航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 7-8 日, 成交运价为 WS51.25。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 13-15 日, 成交运价为 WS51.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 12-14 日, 成交运价为 WS51.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 12-14 日, 成交运价为 WS49。巴西至新加坡航线报出 26 万吨货盘, 受载期 2025 年 1 月 1-2 日, 成交运价为 WS51。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 12 月 29 日至 2025 年 1 月 1 日, 成交运价为 WS49.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 12 月 25-30 日, 成交包干运费为 747.5 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

11 月 27 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1152.79 点, 环比上涨 0.26%。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-0.56%、-2.29%、+0.59%及+1.32%。

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持平; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.41%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.15%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.56%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 21 艘 (环比增加 6 艘), 总运力 165.07 万载重吨, 总成交金额 37979 万美元, 平均船龄 12.67 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 0.38%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 4.48%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.16%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.17%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 9 艘 (环比增加 6 艘), 总运力 73.75 万载重吨, 总成交金额 12070 万美元, 平均船龄 19.11 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 0.59%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.59%。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 3.83%; 1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.55%;



2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.47%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.28%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 1 艘），总运力 1.68 万载重吨，总成交金额 2010.48 万人民币，平均船龄 13.26 年。

来源：上海航运交易所

## 2. 国际干散货海运指数回顾

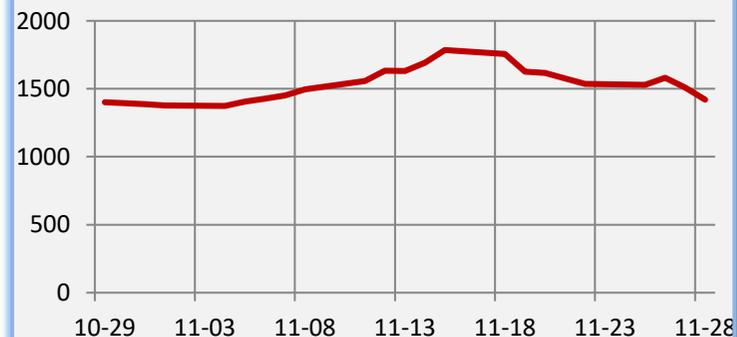
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

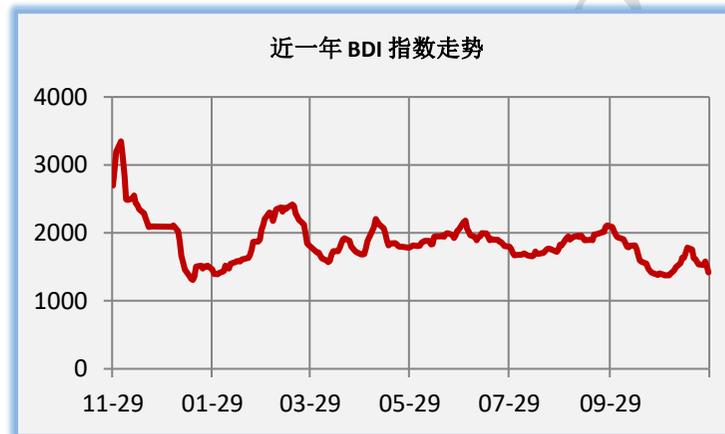
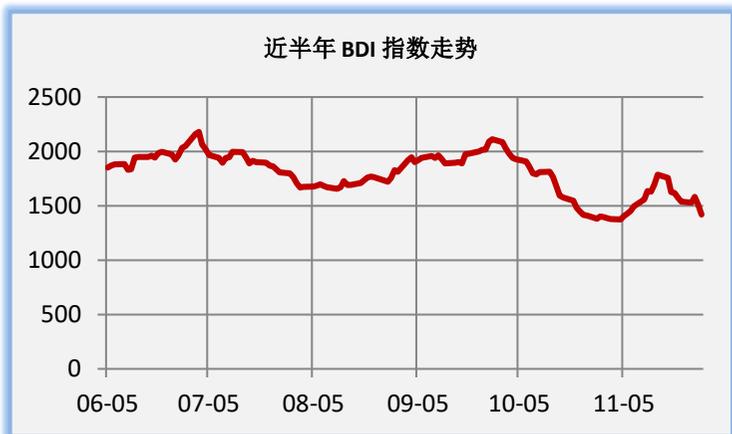
波罗的海指数	11月25日		11月26日		11月27日		11月28日	
BDI	1,529	-8	1,581	+52	1,509	-72	1,419	-90
BCI	2,613	-13	2,779	+166	2,569	-210	2,312	-257
BPI	1,068	-15	1,056	-12	1,044	-12	1,028	-16
BSI	984	0	985	+1	988	+3	989	+1
BHSI	668	-2	664	-4	662	-2	661	-1

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	22/11/24	15/11/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	24,500	25,000	-500	-2.0%
	三年	22,250	22,750	-500	-2.2%
Pmax (76K)	一年	12,000	13,250	-1250	-9.4%
	三年	11,000	11,750	-750	-6.4%
Smax (58K)	一年	14,250	14,000	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: 2024-11-26



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Coral VI' 2008 77283 dwt dely passing Singapore spot trip via Indonesia redel South China \$11,600 - Transtec

'Yue Dian 82' 1995 75473 dwt dely Putian 29 Nov/2 Dec trip via East Kalimantan redel South China \$5,900 - Guo Yuan Hai

'Harbour Well' 1998 72497 dwt dely Guangzhou 30 Nov/3 Dec trip via Indonesia redel South China \$6,900 - Guo Yuan Hai

'SSI Diligent' 2022 63787 dwt dely Los Angeles 15/20 Dec trip redel Chittagong \$12,000 + \$220,000 bb - Axle Marine

'CP Nanjing' 2017 63526 dwt dely Mobile 4/6 Dec trip redel EC South America \$16,000 - cnr

'Darya Sati' 2015 63356 dwt dely Egypt ely Dec trip redel N Brazil intention fertiliser \$6,150 - cnr

'HG Melbourne' 2007 53596 dwt dely Singapore Spot trip via Indonesia redel N China \$9,500 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【部分航线运价跌破运营成本！船东开始考虑停航！】

近期，液化天然气（LNG）运输市场正经历一场前所未有的寒冬。即期运价的暴跌，甚至跌破运营成本，迫使部分船东不得不考虑将船舶闲置甚至停航的可能性。

根据船舶经纪人的数据，现代二冲程 LNG 运输船在大西洋短途航线的即期运价周环比暴跌 40%，降至约 1.5 万美元/天；长途航线表现稍好，但仍下降 30%，至 2.1 万美元/天；而中东和太平洋航线运价也仅维持在 3 万美元/天左右。



大西洋地区三燃料柴电推进（TFDE）船的即期运价则低至 1 万至 1.5 万美元/天，大西洋东部仅为 1.5 万美元/天。蒸汽轮机船型的即期运价甚至滑落至 1 万美元/天以下。

这轮暴跌并非毫无前兆。船舶经纪人表示，最新运费下跌在于欧洲天然气价格较亚洲更高的格局抑制了贸易距离增长，同时也未能刺激浮式储存需求。

克拉克森分析指出，目前 TFDE 和蒸汽轮机型 LNG 运输船的运价已跌至运营成本以下，停运船舶开始成为船东的考虑选项之一。

当前市场上约有 5 艘 LNG 船处于停航状态，另有 30 艘闲置，这一状况折射出 LNG 运输市场的严重供需失衡。Affinity LNG 表示，短期租赁市场已完全由租家主导，且即期运价似乎已触底，船东宁愿让船舶闲置，也不愿接受更低的租金。

Cool Company 首席执行官 Richard Tyrrell 在最新财报电话会议中透露，目前市场运价已跌破 2018 年以来的最低点。他指出，虽然有少数新造船的长期租约以高达 8 万美元/天的价格成交，但 12 个月期租合约几乎销声匿迹，船东预期的“旺季”表现不复存在。Braemar LNG 更是直言，市场已触及“历史新低”，尤其是在往年最为活跃且收入颇丰的冬季时段。

全球 LNG 船队中，效率最低的蒸汽轮机船型占比达 26%。克拉克森预测，为了平衡 12% 的船队增长与需求，2025 年每月需拆解两到三艘蒸汽轮机船。但如果亚洲天然气价格相对于欧洲出现上涨，贸易距离的拉长可能推动租金更快反弹。

来源：海运圈聚焦

### 【油轮市场 2025 走强，2026 回软？】

克拉克森研究公司（Clarksons Research）对 2025 年的油轮市场持乐观态度，但认为 2026 年市场可能会有所回软。这是因为随着新造船订单的强劲增长，预计船舶供应也将加速上涨。

该公司补充说，原油运输船市场的基本面似乎相对平衡。初步预测显示，在红海航运中断持续的基础上，2026 年的船队增长率为 2.4%，载重吨需求增长率为 2%。



与此同时，成品油轮市场在 2026 年可能会进一步放缓，预计船队增长 6.2%，显著超过 2.4% 的需求增长。

油轮市场在经历了过去几年历史性的强劲收益期后，近几个月有所回软。

克拉克森研究公司表示，虽然第四季度出现了一些季节性改善的迹象，但涨幅比最初预期的有限。

10 月份的平均收益环比增长了 15%，达到每天 28223 美元，但与去年同期相比仍下降了 25%。

由于全球石油需求持续走低、欧佩克+持续减产、炼油厂吞吐量低等因素，近期船舶需求面临压力。

“尽管如此，2024 年对油轮行业总体而言仍然是积极的一年，1 月至 10 月的平均加权油轮收益为每天 37642 美元，比 10 年平均水平高出 26%。” 克拉克森表示，“预计油轮市场将继续得到以下因素的支持：红海航线中断导致船舶绕道好望角；与俄罗斯/欧洲相关的长程贸易模式仍在继续；短期内船队增长有限。”

该公司认为，2025 年的前景“相对乐观”。原油油轮的需求增长可能会加快，预计明年海运原油量将增长 2.1%。中国的石油需求尤其受到关注，不过，大西洋-亚洲长途贸易的稳固增长和船队供应限制预计将为需求量提供基本支持。

总体而言，目前预计 2025 年原油油轮需求将增长 2.4%，而贸易船队的增长预计将限制在 1.2%。

克拉克森表示，预计 2025 年原油油轮市场有望走强。

在清洁油轮方面，红海航线改道为成品油吨海里贸易提供了 5% 的上行空间，未来几周仍有可能出现一些季节性增长。

然而，展望未来，2025 年成品油轮市场的前景与近几年的强劲水平相比有所缓和，船队运力增长预计将回升至 5.6%，而成品油轮载重吨需求预计将增长 2.9%。

来源：中国船检



## 【世界越动荡，集运前景就越乐观…】

航运界网消息，全球领先的分析师 John McCown 称，连续两个季度，全球集装箱量一直处于创纪录的水平。

具体而言，根据集装箱贸易统计（CTS），第三季度的集装箱量为 4712.2 万 TEU，比第二季度的 4644.5 万 TEU 增长 1.5%，较疫情期间最高值 2021 年第一季度的 4615.5 万 TEU 增长 2.1%。

第三季度全球集装箱量如果按天计算，相当于每天运输的 52.3 万 TEU。换言之，如果有人问你集运业有多大，简短的回答是“世界各地每天大约运输 50 万个集装箱……”

这表明一个事实：即 2024 年已经成为海运业最不寻常的年份之一。疫情期间的需求激增是由消费者在商品上的支出而不是服务上的支出来解释，而目前似乎真的没有同样的理由。

这些数据确实表明了全球贸易和美国贸易之间的相关性，后者推动了全球贸易的发展。数据显示，第三季度（7 月、8 月和 9 月）美国进口量同比增长分别为 21.6%、19.5% 和 10.9%。

与此同时，班轮公司获得可观的利润也就不足为奇了。John McCown 指出，除了不公布账目的运营商，特别是地中海航运（MSC），整个行业第三季度净利润总计 268 亿美元，较第二季度的 102 亿美元环比大幅增长 164%，较 2023 年同期的 28 亿美元利润增长 240 亿美元，或 856%。

John McCown 将红海危机视为关键。由于红海危机，其影响在今天的全球贸易中得到了体现——主要是亚欧航线的航程延长有效地消耗了全球 8% 的班轮运力，并推高了现货运价，尤其是在需求增长最为剧烈的跨太平洋航线。绕航好望角，意味着亚欧航线的成本增加，但跨太平洋航线的利润增长最高。

数据显示，韩新海运（HMM）2024 年第三季度的净利润率为 48.9%，领先其他竞争对手，并且“欧洲班轮公司的利润率普遍较低……”

他指出，“班轮公司之间日益扩大的差异主要是由于客户、航线和船舶利用率造成的。”



例如，以星（Zim）总裁兼首席执行官 Eli Glickman 在第三季度电话财报会议表示，“今年早些时候，Zim 决定增加对跨太平洋航线现货敞口，这也是 Zim 第三季度表现强劲的原因之一。”

与此同时，仍有大量新造船订单即将交付。Clarksons 数据显示，目前在手订单总量为 750 艘，总计 789 万 TEU，占现有船队 26%。

从表面上看，这似乎是一个令人望而生畏的数字，尽管并没有削弱班轮公司订造新船的意愿。事实上，面对当前动荡的市场，特别是在联盟重组的背景下，包括马士基、MSC、达飞集团、赫伯罗特、太平船务（PIL）、长荣海运和万海航运在内的头部班轮公司更倾向于不断超额订购新船。

与此同时，班轮公司对中型集装箱船的租船需求仍然非常强烈。

对中型船舶的需求仍然非常强劲，经纪人称，班轮公司希望提前锁定 2025 年以及更远期的船舶。代表这一趋势的最新成交是 6612TEU 的“Cap Andreas”轮，ONE 将其租约延长 5 年，日租金 41000 美元，租约将于 2025 年第三季度起租。”

展望未来，全球贸易前景看起来比以往任何时候都更加“动荡”，唯一能确定的是“更多的不确定性”。在接下来的几个月内，将有 4 个关键事件：1 月 15 是 ILA-USMX 会谈的最后期限；特朗普 1 月 20 日就职；1 月 27 日就是春节；2 月 1 日新联盟将正式启动。

显然，单独来看，罢工、全球地缘政治冲突、供应链中断以及运力过剩，每种情况都有可能给集运市场带来严重冲击。

事实上，不管喜欢与否，过往的经验以及最新班轮公司第三季度业绩再次表明，市场越动荡，对航运的需求就会越活跃；制裁、监管和中断越多，越复杂，可能也正是航运业赚钱的好时光。因为航运业就是以挖掘和满足客户的痛点而存在。

简言之，集运市场确实发生了显著变化，供应链本身并没有变得更加脆弱，如果说有什么不同的话，正是班轮公司超额投资新造船和码头，现在的供应链具有更强的韧性，而托运人现在可能需要为获得这种韧性支付一定的溢价。

来源：航运界



## 【红海危机下，集运市场保持稳健】

航运界网消息，分析师表示，在三季度强劲表现的基础上，随着假日季的到来，集运市场保持稳健。

这一积极趋势得到了几个关键因素的支撑。在美国，商品进口明显增加，部分原因是对于潜在码头罢工的担忧。特朗普胜选后市场的担忧关税贸易战也可能提供一定支撑。洛杉矶港（LA）10月集装箱吞吐量达到90.5万TEU，同比增长24.7%，这是该港首次连续4个月超过90万TEU。与此同时，长滩港（LB）10月份集装箱吞吐量达到113年历史最高纪录，至98.7万TEU。

洛杉矶港执行董事 Gene Seroka 在媒体简报会上表示，“随着消费者支出强劲、春节临近、进口商对美东罢工的担忧以及明年可能征收新关税，这些强劲、持续的货运量可能会在未来几个月内持续。”

截至11月22日，WCI下降1%至3413美元/FEU，比2021年9月疫情高峰时的10377美元/FEU下降了67%，比2019年疫情前1420美元/FEU的平均水平高出140%。

截至11月22日，今年的平均综合指数为3980美元/FEU，较10年间平均运价水平2848美元/FEU高1132美元。其中，从中国出发的航线，与上周相比，上海-鹿特丹上涨1%至4071美元/FEU，上海-热那亚上涨3%约为4520美元/FEU，上海-纽约为5210美元/FEU，上海-洛杉矶下降5%至4488美元/FEU。

德路里预计，下周运价将继续保持稳定。

与此同时，亚洲区域内贸易，特别是日本、中国、韩国和东盟等亚洲内之间的贸易，在消费需求增加和制造业活动强劲的推动下正在经历增长，为亚洲区域贸易带来了积极的前景。

2023年，亚洲内集装箱贸易总量达到5200万TEU，成为全球集装箱市场的主导力量。

Drewry 亚洲内集装箱运价指数过去两周内上涨45%



过去两周内（截至 11 月 15 日），亚洲内即期集装箱运价的加权平均值上涨了 45%，为 829 美元/FEU。

Drewry 预计，未来两周，受运力紧张、传统航运旺季、空班航行以及其它因素的影响，这一上升趋势将持续。

Intermodal 分析师 Nikos Tagoulis 表示，“最关键仍然是红海危机。700 多艘船改道，绕航好望角对市场提供了积极的支撑。红海局势的发展对 2025 年集运市场前景至关重要。”

“环境法规继续具有影响力。随着《香港公约》于 2025 年 6 月实施，为船东和拆船厂制定了更严格的规定，预计未来几年的拆船将增加。与此同时，随着班轮公司努力遵守环境法规，预计慢速航行也将吸收一些有效运力。”

#### 集装箱船租金处于高位

集装箱船租金在 7 月份达到峰值后，小型船舶租金略有回落。EC01750 箱支线船 6-12 个月期租租金目前为 25000 美元/天，较 7 月份 32000 美元/天的峰值低约 22%。然而，由于供应有限，大型船舶的租金仍高于夏季水平。对于新巴拿马型船（EC09000 箱），6-12 个月期租租金目前为 97000 美元/天，较 7 月至 8 月的 92000 美元/天高约 5.4%。

#### 集装箱船队正在快速增长

运力供应方面，集装箱船队正在快速增长。截至目前，2024 年全球集装箱船交付量已达 410 艘 250 万 TEU，今年剩余的 2 个月还将交付 169 艘，到 2024 年底将突破 300 万 TEU。

与此同时，新巴拿马型集装箱船正成为一种越来越受欢迎的船型。Alphaliner 将其分为两种“标准”：加长版-新巴拿马型集装箱船（MNPX），船长 366 米，宽 51 米（20 排），运力通常可达到 16000TEU；而紧凑版-新巴拿马型集装箱船（CNPX）则较短，船长约为 335 米，一般运力约为 14000TEU。

Alphaliner 数据显示，今年预计将有 92 艘新巴拿马型集装箱船交付，总运力达到 140 万 TEU，几乎占全部新交付总运力的一半。目前这一趋势将在未来几年持续。



Clarksons 数据显示，自今年以来，已有超过 317 艘集装箱船新造船订单，364 万 TEU。这一波订单量达到了历史第二高水平，仅次于 2021 年创下的 450 万 TEU 纪录。

目前在手订单总量为 750 艘，总计 789 万 TEU，占现有船队 26%。

按 TEU 计算，在 2024 年集装箱船新造船订单中，中国造船厂接获 284 艘，327 万 TEU，占全球订单量的 90%。如果按全球累计手握订单量来算，中国船厂接获了 536 艘，557 万 TEU，占全球订单总量的 71%，韩国船厂手握 119 艘，135 万 TEU，占全球订单总量的 17%。这突显了全球造船市场发展的新趋势。

事实上，面对当前的“大争之世”，特别是在联盟重组的背景下，包括马士基、地中海航运（MSC）、达飞集团、赫伯罗特、太平船务（PIL）、长荣海运和万海航运在内的头部班轮公司更倾向于不断超额订购新船。

数据显示，目前全球最大的班轮公司 MSC 手持订单达到 194 万 TEU，占其船队的 31%。达飞集团手持订单达到 121 万 TEU，占其船队的 31%。Alphaliner 2024 年 6 月 15 日数据显示，集装箱船队历史上首次超过 3,000 万 TEU。其中，2816 艘属于 ECO 设计，平均船龄为 13.8 年，其中 11% 超过 20 年。

与此同时，由于今年盈利状况非常好，拆船量仍然较低，全球仅有 51 艘（72330TEU）集装箱船被送去拆解，同比下降约 54%。

LNG 或甲醇

Alphaliner 指出，总体而言，在选择哪种绿色燃料方面，集运业存在分歧。大多数班轮公司只选择了一种绿色替代燃料。Alphaliner 指出，法国达飞集团和马士基同时选择了甲醇和 LNG。

达飞集团不仅是首批订造 LNG 动力集装箱船的先行者，而且也是首批订造甲醇双燃料集装箱船的公司之一。

与此同时，目前全球最大的班轮公司 MSC 最终选择了 LNG。自此 MSC 一直在全力推进对 LNG 动力船队的重大投资。除少数小型船舶外，MSC 目前的订单全部由 LNG 双燃料船舶组成。



马士基转向 LNG

马士基一直是提倡并引领航运业进入“甲醇燃料时代”的先行者，今年 8 月，马士基转向 LNG 动力，决定订造一系列 LNG 双燃料集装箱船。

到目前为止，马士基已经订购了 25 艘绿色甲醇动力集装箱船，其中 7 艘已经交付并正在运营。

来源：航运界

### 【中国海运煤炭进口份额大降！散货船吨海里需求迎来冲击！】

根据 Veson Nautical 旗下大宗商品市场情报提供商 Oceanbolt 最新报告，过去两年中国通过海运进口的煤炭份额急剧下降，已从 2015-2022 年间的 93% 下降到 2023-2024 年的 76%。

报告指出，尽管中国总体煤炭进口量在 2023 年猛增 62%，达到 4.73 亿吨，但海运进口仅增长 45%。该数据表明全球贸易流发生了巨大变化，中国希望摆脱对传统出口国的依赖，实现供应多元化，并利用地缘政治的不确定性，从其他来源购买低价煤炭。

澳大利亚“失意”

澳大利亚的煤炭出口对中国市场的依赖一度深厚。然而，自 2019 年以来，澳大利亚在中国煤炭进口市场的份额已从 26% 骤降至 2023 年的 11%。这一趋势背后的核心原因是澳煤禁令的历史遗留效应。

尽管 2023 年贸易恢复后，中国对澳大利亚动力煤的进口有所回升，但炼焦煤的情况却极为惨淡。2023 年，中国仅进口了 280 万吨澳洲炼焦煤，与禁令前相比暴跌 91%。

俄罗斯崛起

报告指出，俄罗斯是中国日益增长的煤炭供应国。2019 年，俄罗斯在中国煤炭进口市场中的份额仅为 11%，但到 2023 年已飙升至 22%。这种变化与俄乌战争及西方国



家对俄罗斯的制裁密切相关。

Veson Nautical 高级海事分析师 Mikkel Nordberg 表示：“由于全球需求减少，买家有限，中国抓住机会以折扣价购买俄罗斯煤炭。因此，俄中煤炭贸易激增，2022 年增长 20%，2023 年进一步增长 50%，达到 1.02 亿吨。”

根据他的说法，2022 年至 2023 年间，俄罗斯对中国的煤炭出口增长了 3400 万吨，但其中只有 1870 万吨是通过海运运输的，这意味着 1530 万吨是通过陆路运输的，进一步削弱了海运市场的增长潜力。

蒙古“异军突起”

作为中国煤炭进口市场的新贵，蒙古正凭借不断升级的基础设施打破瓶颈。蒙古约 90%的煤炭产量用于出口，而其最大买家正是中国。

据蒙古煤炭协会称，该国每年的煤炭产量潜力高达 1 亿吨。然而，这种能力受到边境基础设施和海关程序的限制。2023 年，蒙古采取了重大措施来提高其煤炭出口能力，包括开通一条连接其煤矿和中国边境的新铁路线。

2023 年，蒙古煤炭对中国出口量激增 125%，达到 7000 万吨，2024 年迄今再增长了 27%。其中 75%为炼焦煤，这使得蒙古成为中国炼焦煤的第一大供应国，占比高达 53%。

陆路供应链的崛起，正在快速挤压澳大利亚在炼焦煤领域的市场份额，同时也直接取代了传统的海运模式。

海运煤炭的“吨海里损失”

随着陆路运输的扩张，中国的煤炭运输需求正从海运逐步转向陆运。这种转变对散货航运市场造成了直接冲击。按照报告测算，2023 年，陆运煤炭量的增长导致全球吨海里需求减少了 1%的增长潜力。

尤其是对海岬型和巴拿马型船而言，这种趋势显得尤为刺眼。以巴拿马型船为例，2023 年第三季度的运费表现不及超灵便型船，且往年第四季度的季节性反弹也未能



如期而至。这一切都说明，陆运煤炭的崛起，正在重塑全球散货航运市场的供需格局。

在海运圈聚焦看来，从澳大利亚的失落、俄罗斯的扩张到蒙古的崛起，中国煤炭进口模式的转型不仅是供应链优化的结果，更是一场地缘政治博弈的延伸。通过分散进口来源，中国不仅减少了对单一供应商的依赖，还在国际能源市场上以更灵活的态度应对不确定性。

然而，对航运业而言，这却是一个复杂的局面：传统的海运需求受到打压，吨海里需求下滑，而新兴的陆路运输模式则带来基础设施与物流效率的竞赛。在未来的市场发展，航运业需警惕这一“陆路化”趋势对散货航运领域的长期影响，同时寻求新的增长点。

来源：海运圈聚焦

### 【德路里：未来五周主要东-西贸易航线预计取消 70 个航次】

从 24 年 11 月 25 日到 12 月 29 日，主要的东西向主航线——跨太平洋、跨大西洋以及亚洲-北欧和地中海航线——已经宣布了 70 个航次取消，取消航次总数占计划 693 个航次的 7%。其中，约 50%将在跨太平洋东向航线上，23%在亚洲-北欧和地中海航线上，27%在跨大西洋西向航线上。

在接下来的五周内，OCEAN 联盟、THE 联盟和 2M 联盟都分别取消 14 个。联盟外取消 28 个。

未来五周，约有 90%的船舶能如期航行。

11 月 21 日，德路里世界集装箱运价指数（WCI）综合指数环比下降 1%，为 3,412 美元/FEU。自 10 月份以来，德路里世界集装箱的平均运价指数已上升了 5%，从 3,272 美元/FEU 升至 3,432 美元/FEU。这一增长主要是由于美东航线和亚洲至地中海航线分别增长了 16%和 23%，而同期，跨大西洋运费则下降了 6%。

目前，亚洲至欧洲的合同运价正在谈判中，这给船司带来了提升现货运价的压力，并可能促使他们在 12 月再次实施 GRI 上涨。然而，前景尚不明朗。为了维持较高运价，船司可能会采取进一步的航次取消措施，因此，涉及此贸易航线的货主应提前准备，以应对可能出现的海上运输风险。

来源：德路里



◆ 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	22/11/24	15/11/24	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	12,950	12,900	50	0.4%	
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: 2024-11-26

(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	50,000	New Dayang, China	2026-2027	Yangpu Zhongxin - Chinese	4,500	
2	Bulker	182,000	Hengli Hi	2027	U-ming	undisclosed	
4	Bulker	64,000	Jiangsu Haitong, China	2026	Ningbo Ocean - Chinese	3,700	
1	Bulker	63,500	Jiangsu Haitong, China	2025	Ludwig Mowinckels Rederi - Norwegian	3,400	
2	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2027	EuroDry - Greek	3,600	
3	Bulker	32,000	Yangzijiang, China	-	Navibulgar - Bulgarian	undisclosed	old deal, lakes-fitted, IMO Tier III, EEDI Phase 3



3	Bulker	45,000	Yangzijiang, China	-	Navibulgar - Bulgarian	undisclosed	old deal, lakes-fitted, IMO Tier III, EEDI Phase 3
2	LPG	48,500 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	Navigator Gas - based	10,290	options declared, ethylene gas carrier
4	PCTC	5,500 ceu	Fujian Mawei, China	2027	Eastern Pacific - Singaporean	8,000	LNG dual-fuel
2	PCTC	5,500 ceu	CMHI Jinling, China	2028	Eastern Pacific - Singaporean	8,000	LNG dual-fuel
2	Container	4,300 teu	Yangzi Xinfu, China	2027	Euroseas - Greek	6,000	
4	GC	10,700	Chowgule & Co	2027-2028	Vertom	undisclosed	geared
4	GC	5,600	Thecla Bodewes	2026-2027	Navigare Shipping	undisclosed	BATTERY- DIESEL HYBRID
2	MEC	48,500 cbm	Jiangnan, China	2027	Navigator Gas	10,300	DF ETHANE, OPTION
2	VLGC	88,000 cbm	Hanwha Ocean	2027	MOL	11,850	DF LPG

◆ [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
AMBER HORIZON	BC	207,993		2010	Japan	3,300	Chinese	BWTS fitted
NORD ENERGY	BC	179,023		2012	Philippines	3,180	UK	en bloc, Scrubber fitted
NORD POWER	BC	178,733		2012	Philippines			
OTSL ARTEMIS	BC	177,736		2008	China	4,900	Greek	en bloc*, BWTS fitted
OTSL ATHENA	BC	174,109		2007	China			
NORDBOEN SUN	BC	169,092		2010	S. Korea	2,350	Undisclosed	BWTS fitted
PISCES FIRST	BC	93,238		2010	China	1,280	Chinese	BWTS fitted
KYZIKOS	BC	92,598		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
VENDURE WAVE	BC	88,269		2005	Japan	1,185	Chinese	BWTS fitted
AM CONTRECOEUR	BC	82,177		2011	China	1,750	Undisclosed	BWTS fitted, auction
YANGZE 12	BC	81,664		2019	China	2,930	Greek	
ATLANTIC HORIZON	BC	75,709		2006	Japan	1,230	Vietnamese	
MH OSLO	BC	63,050		2023	China	3,250	Undisclosed	
SAGAR RATAN	BC	61,664		2010	Japan	2,000	Chinese	BWTS fitted
MYSTRAS	BC	57,359		2013	China	1,720	Vietnamese	BWTS fitted



ELIKON	BC	57,346	2013	China	1,720	Vietnamese	BWTS fitted
GUANG FA 29	BC	57,280	2012	S. Korea	1,550	Chinese	BWTS fitted
AURORA SB	BC	56,119	2009	Japan	1,550	Indonesian	SS/DD PASSED
ND ARMONIA	BC	56,119	2011	Japan	1,795	Chinese	BWTS fitted
LISTA	BC	55,868	2011	Japan	1,650	VOSCO - Vietnamese	BWTS fitted
SENANUR CEBI	BC	55,660	2011	S. Korea	1,675	Indonesian	BWTS fitted
ATLANTICA SUN	BC	55,635	2009	Japan	1,520	Chinese	BWTS fitted
PPS LUCK	BC	55,429	2009	Japan	1,590	Undisclosed	BWTS fitted
BRIGHT KOWA	BC	51,156	2012	Japan	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
LI DA SHENG	BC	34,822	2010	China	830	Chinese	
FOUR NABUCCO	BC	34,403	2010	S. Korea	1,110	Turkish	BWTS fitted
AEGEAN SPIRE	BC	33,401	2008	Japan	1,180	Undisclosed	BWTS fitted/OHBS
GLOBAL AGLAIA	BC	33,158	2016	Japan	1,920	Japanese	BWTS fitted
MAPLE BREEZE	BC	31,807	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
VICTORIA HARBOUR	BC	29,100	2011	China	2,200	Undisclosed	en bloc**, BWTS/Log fitted
UNI CHALLENGE	BC	29,078	2012	China		Undisclosed	fitted
HC JANA-ROSA	BC	22,108	2009	China	undisclosed	Turkish	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
SHINA	CV	66,501	5,117	2005	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MSC MONTEREY	CV	63,397	4,870	2007	Romania	undisclosed	MSC - Swiss	
INTERSEA TRAVELER	CV	38,061	2,702	2008	Germany	2,250	Chinese	

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
TRICIA II	TAK	281,050		2000	Japan	2,090	Chinese	
UMNENGA II	TAK	162,293		2006	S. Korea	3,600	Undisclosed	BWTS fitted, ICE 1A, CPP
SOFIA II	TAK	105,400		2008	Japan	3,130	UAE	BWTS fitted
MAERSK BERING	TAK	29,057		2005	China	1,580	Chinese	
MARVEL SWAN	TAK/LNG	88,831		2021	S. Korea	21,300	Undisclosed	T/C attached till 2030
BW CEDAR	TAK/LPG	58,063		2007	S. Korea	6,500	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
LADY CEDROS	BC	151,249	17,823	1998	Japan	467.00	HKC Yard
JULE	BC	74,009	9,800	1997	Japan	472.00	old sale
MAHER	GC	4,631	3,519	1972	Germany	475.00	old sale

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
STAR	OTHER/REF	10,461	5,795	1992	Japan	undisclosed	
GREEN SELJE	OTHER/REF	6,120	2,990	1989	Norway	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
JIMEI SHUNHAO	BC	91,443	14,894	1995	Japan	460.00	as is Fujairah, Khorfakkan, 600t ROB

## ◆ ALCO 防损通函

### 【船舶适航和 MLC 的新修正案】

《海事劳动公约》（“MLC”）2006 年的新修正案将于 2024 年 12 月 23 日生效。

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：

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
2024-11-29	718.770	760.870	4.777	92.355	914.500	469.080	425.530	537.120	816.200
2024-11-28	718.940	761.700	4.783	92.398	914.110	468.990	426.000	538.090	816.870
2024-11-27	719.820	757.390	4.730	92.505	907.820	468.050	421.810	536.340	814.240
2024-11-26	719.100	756.130	4.693	92.407	906.080	468.910	421.480	535.900	813.740
2024-11-25	719.180	756.450	4.692	92.408	908.680	472.270	423.190	537.650	810.200

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