



全一海运市场周报

2024.12 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.12.02 - 12.06)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线走势分化，综合指数小幅上涨。据标普全球公布的数据显示，中国 11 月财新综合 PMI 升至 52.3，增速为 6 个月以来最高。其中，制造业 PMI 升至 51.5，创 5 个月新高，显示出中国经济继续保持稳中向好走势，对中国出口集运市场继续平稳发展起到支撑作用。12 月 6 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 2256.46 点，较上期上涨 1.0%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区 10 月零售销售环比下降 0.5%，出现了 6 月以来的首次下滑。尽管欧元区的薪资水平保持增长，但消费者信心不足，消费下滑将拖累未来经济增长。本周，运输需求总体稳定，市场运价基本维持了上周水平，即期市场订舱价格小幅波动。12 月 6 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 3030 美元/TEU，较上期微跌 0.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供需基本面略好于欧洲航线，市场运价继续小幅上涨。12 月 6 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 3761 美元/TEU，较上期上涨 2.1%。

北美航线：据研究机构 ADP 发布的数据显示，美国 11 月 ADP 就业人数增长 14.6 万人，低于市场预期，为 2024 年 8 月以来最低水平，显示出美国劳动力市场继续放缓，经济前景不容乐观。本周，运输需求增长乏力，运输市场继续走弱，即期市场订舱价格继续下行。12 月 6 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 3309 美元/FEU 和 4924 美元/FEU，分别较上期下跌 1.1%、0.6%。

波斯湾航线：运输需求继续回暖，当地紧张局势的持续反复继续影响市场运价，本周即期市场订舱价格继续上涨。12 月 6 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 1474 美元/TEU，较上期上涨 8.2%。

澳新航线：当地对各类物资的需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续下跌。12 月 6 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 1769 美元/TEU，较上期下跌 4.4%。



南美航线：运输需求增长平稳，供需基本面稳固，本周市场运价继续上行。12月6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5711美元/TEU，较上期上涨6.8%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价小幅上涨。12月6日，中国出口至日本航线运价指数为961.13点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海运力周转缓慢 综合指数小幅上涨】

本周，进口煤集中到岸挤压内贸市场份额，终端库存消耗较慢，市场货盘增量有限。但在冷空气影响下，运力周转缓慢继续支撑市场运价，综合指数小幅上涨。12月6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1142.71点，较上期上涨0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，新一股较强冷空气影响我国，居民用电需求继续提升，沿海电厂负荷率均稳步上行。但受进口煤到岸量走高影响，终端库存维持高位。沿海八省电厂日耗194.2万吨，库存3554万吨，存煤可用天数18.3天。煤炭价格方面，煤炭产量维持高位，贸易商观望情绪较浓，坑口多数降价销售，发运以长协保供为主。北方港口调入量维持高位，市场成交渐少，北港调出仍不及调入，港口库存再度上行，煤炭价格弱势下行。环渤海各港日均调进量127.2万吨，调出量122.7万吨，存煤2767万吨，上涨32.1万吨。运价走势方面，月初，下游部分固定拉运货盘释放，加之内贸煤价下跌，进口煤价格优势减小，市场需求预期提振。同时，新一轮冷空气来袭，沿海海域风力增大，可用运力减少，寻船难度再度提升，船东挺价心态较强，沿海煤炭运价延续上涨走势。

12月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1181.74点，较上期上涨0.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收904.78点，较11月29日上涨1.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价38.1元/吨，较11月29日上涨0.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.2元/吨，较11月29日上涨0.5元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为52.3元/吨，较11月29日上涨1.6元/吨。

金属矿石市场：本周，国内钢企盈利占比下降明显，铁水产量、高炉开工率、产能利用率均小幅走低，加之建筑行业需求季节性回落，成材表需增量有限，冬储博弈有所加剧。运输市场运力周转持续偏慢，沿海金属矿石运输价格平稳运行。12月6日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收846.63点，较11月29日上涨0.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价32.1元/吨，与11月29日持平。



粮食市场：本周，猪价延续弱势，养殖端压栏、二次育肥积极性偏弱，饲企补库需求增量有限。同期秋收结束，产区玉米供应充足，南北港口库存快速上升，库容相对紧张，加工企业压价收购，玉米价格大幅走低，南北贸易利润明显缩水，北方港口下海量小幅下降，沿海粮食运价小幅回落。12月6日，沿海粮食货种运价指数报970.73点，较上期下跌1.8%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价53.8元/吨，较上期下跌1.2元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格平稳运行，国内成品油本轮价格调整再度搁浅。受冷空气影响，全国气温波动下行，汽油和柴油的需求有所上升，地炼常减压开工率小幅增加。运输市场需求回暖，运力紧张，市场看涨情绪升温，沿海成品油运输价格继续上涨。12月6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1031.43点，较上期上涨3.2%；市场运价指数983.71点，较上期上涨2.9%。

(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整体走弱，海岬型船太平洋市场货盘有释出，但巴西、南非等区域货盘稀缺，整体船多货少，市场情绪低迷，运价一路走低。巴拿马型船与超灵便型船市场活跃度低，煤炭货盘虽有少量增加，但粮食等货种需求匮乏，运力持续过剩，日租金不断下探。整体来看，各船型市场均在运力过剩与货盘不足的双重压力下艰难前行，远东干散货租金指数继续承压。12月5日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1036.29点，较11月28日下跌21.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场本周整体表现疲软，运价持续下滑，跌至2024年2月以来最低水平。周初，太平洋市场货盘平稳放出，但巴西、南非市场货盘稀少，过剩运力难以消化，运价承压下跌。之后，两大洋市场均呈现船多货少格局，澳大利亚矿商询盘寥寥，巴西远程矿表现更是疲弱，叠加FFA下行，市场看跌情绪蔓延，运价一路下探。12月5日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12617美元，较11月28日下跌43.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.528美元/吨，较11月28日下跌22.8%。远程矿航线，巴西远程矿运输需求近期表现乏力，市场交投氛围清淡，过剩运力累积，供求矛盾加剧，运价持续下滑。12月5日，巴西图巴朗至青岛航线运价为17.993美元/吨，较11月28日下跌17.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场整体低迷。本周，煤炭货盘略有增多但增量有限，其他货种表现依旧不佳，粮食货盘尤为稀缺，船多货少局面持续，日租金持续下跌至今年最低水平。12月5日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10063美元，较11月28日下跌8.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.648美元/吨，



较 11 月 28 日下跌 3.2%。粮食市场，本周粮食货盘稀缺状况贯穿始终，市场活跃度低，船东揽货困难，运价不断下探。12 月 5 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.500 美元/吨，较 11 月 28 日下跌 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场整体表现低迷，日租金震荡下行。前半周，运输需求不振，市场氛围安静，日租金呈下行态势。后半周，过剩运力略有消化，兼营船回归国内市场，日租金低位波动。12 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9156 美元，较 11 月 28 日下跌 1.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.643 美元/吨，较 11 月 28 日下跌 1.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 507.3 万桶，预期减少 141 万桶；汽油库存增加 236.2 万桶，预期减少 103.9 万桶；馏分油库存增加 338.3 万桶，预期减少 42.4 万桶；炼厂开工率增长 2.8 个百分点，预期增长 0.5 个百分点，标志着美国炼厂季节性检修陆续结束。石油输出国组织加上包括俄罗斯在内的盟国组成的 OPEC+ 一直计划从 2024 年 10 月开始解除减产，但全球需求放缓以及该组织以外的国家产量激增迫使其多次推迟减产计划。OPEC+ 周四发表声明，将增产计划推迟至 2025 年 4 月，全面解除减产行动推迟至 2026 年底。虽然 EIA 库存数据下降超预期，OPEC+ 推迟增产，但仍无法抵消全球需求放缓的担忧，未能支撑油价走强。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 71.77 美元/桶，较 11 月 28 日下跌 1.91%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。12 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 883.85 点，较 11 月 28 日下跌 6.3%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线活跃度略有提升，大西洋航线公开询盘仍然比较稀缺。上半周，尽管中东航线成交尚可，但是由于之前累积船位较多，成交 WS 点依旧延续下滑趋势；下半周，市场活跃度有所下降，部分东南亚航线的老旧船成交更是进一步拉低了整体运费。船东底气不足，几乎没有任何推动市场的办法，租家通过私下拿货，让原本就货盘稀缺的市场雪上加霜。目前，整体市场仍然延续船多货少基本面，短期内很难有较大的改善，运价低位下探。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS43.50，较 11 月 28 日下跌 8.51%，CT1 的 5 日平均为 WS44.35，较上期平均下跌 12.80%，TCE 平均 1.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS50.04，下跌 3.72%，平均为 WS51.03，TCE 平均 2.7 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 17-19 日，成交运价为 WS39.75。中东至越南航线报出 27 万



吨货盘，受载期 12 月 16-17 日，成交运价为 WS40.75。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 17-19 日，成交运价为 WS41。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 18-20 日，成交运价为 WS43.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 20-22 日，成交运价为 WS44。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 18-20 日，成交运价为 WS44。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 21-23 日，成交运价为 WS42.75。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 25-27 日，成交运价为 WS53。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

12 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1149.39 点，环比下跌 0.29%。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-0.84%、-0.35%、+0.15%及-0.53%。

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 2.17；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.15%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.05%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.29%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 16 艘（环比减少 5 艘），总运力 124.94 万载重吨，总成交金额 25543 万美元，平均船龄 13.25 年。

国际油轮二手船价格全面下跌。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 0.21%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 6.18%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.21%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.23%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.20%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 1 艘），总运力 56.24 万载重吨，总成交金额 10923 万美元，平均船龄 11.86 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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上涨 0.74%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.93%。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 1.42%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.95%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.98%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.93%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 6 艘（环比减少 7 艘），总



运力 1.16 万载重吨，总成交金额 858.90 万人民币，平均船龄 11.78 年。

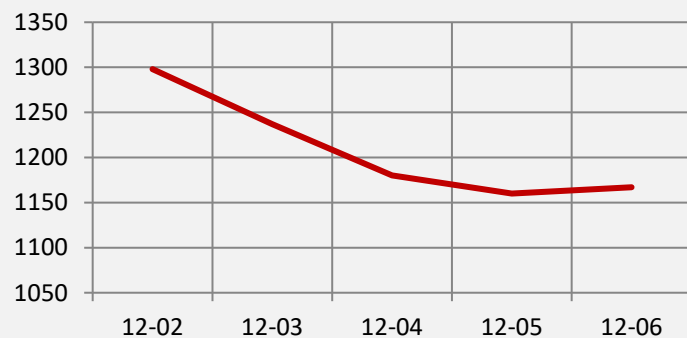
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

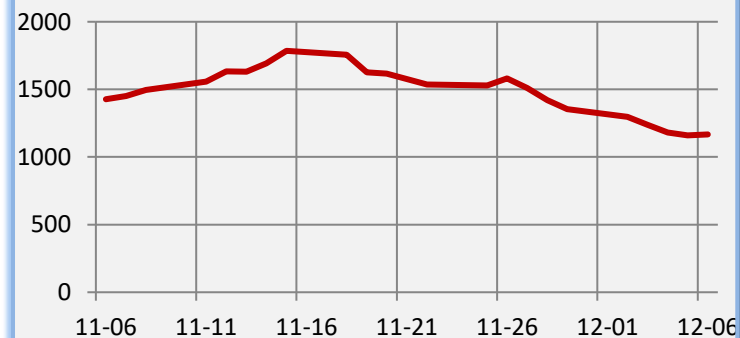
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

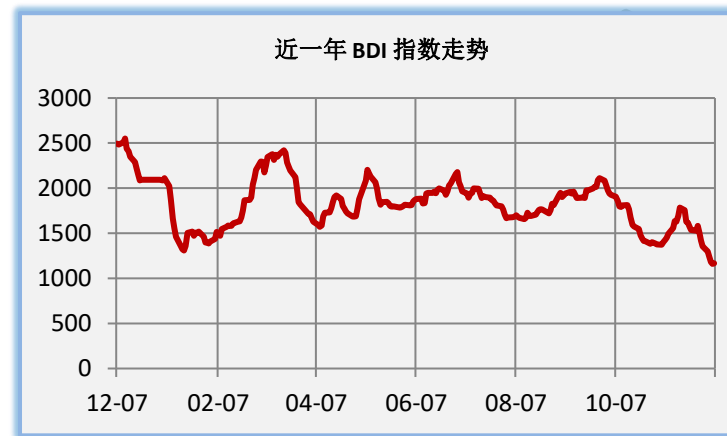
波罗的海指数	12月2日		12月3日		12月4日		12月5日		12月6日	
BDI	1,298	-56	1,237	-61	1,180	-57	1,160	-20	1,167	+7
BCI	1,973	-160	1,792	-181	1,609	-183	1,530	-79	1,535	+5
BPI	1,009	-9	1,005	-4	1,014	+9	1,040	+26	1,067	+27
BSI	979	-1	979	0	982	+3	979	-3	974	-5
BHSI	657	-2	653	-4	651	-2	650	-1	644	-6

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	29/11/24	22/11/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,750	24,500	2250	9.2%
	三年	27,750	22,250	5500	24.7%
Pmax (76K)	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,500	14,250	250	1.8%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	11,500	-1000	-8.7%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-12-03



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Tai Knighthood' Comerge relet 2021 84434 dwt dely aps EC South America 10/18 Dec trip redel SE Asia \$14,250 + \$425,000 bb - Bunge

'Pedhoulas Farmer' Comerge relet 2024 82900 dwt dely aps South west Pass 14/18 Dec trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$525,000 bb - Bunge

'Jimmy T' 2017 81704 dwt dely Tuna 25 Dec/5 Nov trip via EC South America redel Singapore-Japan \$10,800 - cnr

'Belgrano' 2015 81498 dwt dely Gibraltar 8/10 Dec trip via US Gulf redel Skaw-Gibraltar \$8,250 - Cargill

'Athanasia C' 2012 80988 dwt dely aps EC South America 8/10 Dec trip redel Singapore-Japan \$13,500 + \$350,000 bb - Bunge

'Flag Zannis' 2014 79167 dwt dely aps EC South America 20/30 Dec trip redel Singapore-Japan \$13,400+\$340,000 bb - Cofco Agri

'CL Hengyang' 2023 64726 dwt dely Chitagong 9/12 Dec trip via EC India redel China intention iron ore \$10,000 - Allianz Bulk

'Southport Eagle' 2013 63301 dwt dely Damietta prompt trip redel Continent intention fertiliser \$8,250 - Ultrabulk - <recent>

'Green Genie' 2020 61202 dwt dely Maputo prompt trip redel WC India intention coal \$15,250 + \$152,500 bb - cnr

'Ci Yun Shan' 2010 56687 dwt dely Chittagong prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$7,500 - Allianz Bulk

'New Liulinhai' 2004 55676 dwt dely Oran prompt trip redel Barranquilla intention clinker \$7,000 - Pangea



(2) 期租租船摘录

'Maia' 2009 82193 dwt dely Hazira 10/15 Dec 10/12 months redel worldwide \$11,600 - Paralos

4. [航运&船舶市场动态](#)

【专家：明年，运费和成本都会继续涨】

由于航运业面临持续挑战，包括特朗普当选美国总统后的关税威胁及红海局势，预计全球航运成本明年将保持高位，海运费可能继续上涨。

达飞海运集团（CMA CGM）台湾地区执行董事林锦成指出，美国向中国进口的商品征收额外关税，可能导致中国另觅新市场，并将贸易路线转向欧洲、东南亚和其他地区。

林锦成是在亚洲海事法与商业会议上谈论运输、集装箱和大批量运输的课题时，发表上述谈话。

中国或另觅新市场

林锦成说，中国面临的最大挑战是提高国内生产总值（GDP）。

“在产能过剩的情况下，这是其商品如此便宜的原因。例如，中国的电动车与亿万富翁马斯克的电动车相比，价格明显更便宜。

“提高关税……这是否意味中国的总产量会减少？对中国而言，减少产量是不合逻辑的。因此，在产能过剩的情况下，中国将会走向何方？如果他们不能向美国大量出口，那他们将转向欧洲。”



“如果欧洲也提高关税，毫无疑问，中东、东南亚和拉丁美洲也将跟随其后。这就是为什么你会看到许多贸易流动变化的原因。”

他说，美国零售商预计在关税实施之前加速将库存运送到相关国家。

船绕道航运时间延长

他表示，持续的地缘政治紧张局势也会导致航运时间延长。

“船只被迫绕过好望角航线，这导致集装箱供应量减少约 120 万个 20 尺标准集装箱（TEU）。

“单程大约需要 14 天，所以大约需要 2 至 4 个星期。一般情况下，集装箱运输按周进行，这意味每次往返需要 4 艘船。”

杜特：风险增保险费涨

另一方面，新加坡 OM Maritime 海运私人有限公司执行董事杜特说，由于危机影响，航运公司需要支付更高的保险费用。

“保险费用根据风险等级的变化而调整……如果昨天发生袭击，今天的保险费用就会上涨。

“如果船员同意在高风险地区作业，他们通常会获得至少 5 天的额外工资。尽管许多人会协商要求更多，但如果船员拒绝，船东必须承担额外费用，包括培训、替换人员和支付工资。”

他表示，在风险最严重的情况下，运营一艘小型船只的费用可能高达 25 万美元。

来源：星洲网



【船市即将见顶回落？新造船市场预测两极分化】

今年接单超 400 亿美元、明年预计将突破 500 亿美元（约合人民币 3641.00 亿元）？在全球新船市场“超级周期”延续的背景下，韩国造船业界对明年市场走向的预测却出现了“两极分化”。

LNG 船和集装箱船需求大幅增长？韩国船企祭出船坞“空置战略”

随着明年全球海运公司对韩国造船企业的订单需求持续增长，韩国造船业界预计明年韩国主要船厂的接单总金额将突破 70 万亿韩元（约合 500 亿美元），比今年预计的 400 亿美元增长 25%。其中，韩华海洋将承接 122 亿美元、HD 现代重工将承接 119 亿美元、三星重工将承接 118 亿美元，合计将超过 350 亿美元。

截止今年 11 月，韩国 5 大船厂 HD 现代重工、HD 现代三湖、HD 现代尾浦、韩华海洋、三星重工今年以来的接单总金额已达到 47 万亿韩元（约合 339 亿美元），再加上三星重工年内有望签订合同的浮式液化天然气生产船（FLNG），以及各船企到今年年底继续追加承接的订单，预计韩国造船业今年的接单总金额将达到 56 万亿韩元（约合 400 亿美元），超过 2023 年的 350 亿美元。

韩国造船业界之所以认为韩国船企的接单景气局面将持续到 2025 年，是因为预计明年不仅 LNG 船需求将继续增长，而且亚洲地区船东还将大规模订造集装箱船，因此韩国船企有望获得 LNG 船和集装箱船的“双引擎订单”。

一方面，韩国造船业具有优势竞争力的 LNG 运输船需求将进一步增长。根据韩国业界的推算，明年韩国船企共将承接 88 艘 LNG 船订单，比 2023 年的 51 艘、2024 年的预测值 55 艘大幅增加，是 2022 年承接 119 艘以来的最高值。

2025 年，各国正在推进的 LNG 枢纽站项目将助推 LNG 运输船需求的增长。这是因为随着 LNG 出口枢纽站的增加，LNG 产量也随之增加，为了运输 LNG 船的需求也随之扩大。

韩国造船业界一位相关人士表示：“将于 2029 年竣工的全球 LNG 终端项目规模为 52MTPA（1MTPA=每年 100 万吨），仅次于引领超级周期的 2026 年（62MTPA），但从目前造船企业的手持订单来看，2029 年交付的 LNG 船只有 17 艘，远远不能满足需求。”



另一位韩国造船业界相关人士也表示：“韩国船企不会勉强建造船价相对较低的 2027 年交付的 LNG 船，而是为了承接预计价格会上涨的 2028 年交付的 LNG 船订单，正在采取船坞‘空置战略。’”

另一方面，面对全球海运联盟的重组，主要海运企业试图“攻击性地”增加集装箱船的订造，这对韩国造船业来说也是利好因素。

随着中国造船业船舶制造技术的快速进步，在集装箱船建造领域，全球市场份额一度接近 50%的韩国目前已下降至不到 10%。而在过去一年多的“缺席”之后，韩国造船三巨头正强势回归集装箱船新造船市场。

今年年初，韩国船企曾放出风声称韩国造船业将退出集装箱船建造市场，但随着全球集装箱船市场的变化，今年下半年以来韩国三大船企纷纷重返这一市场。今年 7 月，HD 韩国造船海洋承接法国达飞海运 12 艘 15500TEU 集装箱船订单。这是该公司自去年 5 月以来承接的首笔集装箱船订单，金额约为 26.7 亿美元，单船价格超过 2.2 亿美元。今年 10 月，韩华海洋获得丹麦马士基 6+4 艘 LNG 双燃料 15000TEU 集装箱船订单，合同价值 12.5 亿美元。这是韩华海洋时隔两年零九个月再次收到集装箱船订单，打破了该船厂退出集装箱船市场的传言。今年 11 月，三星重工又与台湾地区第三大航运公司万海航运签订了 4 艘甲醇双燃料预留（methanol-ready）设计 16000TEU 集装箱船的建造合同，合同总金额为 10985 亿韩元（约合 7.86 亿美元），单船造价达 1.96 亿美元，实现了在今年集装箱船领域“零”的突破。

此外，韩国中型船企 HJ 重工今年以来承接的 7900TEU 级集装箱船已达到 8 艘，合同金额达 1.2 万亿韩元（约合 8.9 亿美元）。

THE 联盟在赫伯罗特退出后更名为“Premier Alliance”，现在由三家亚洲班轮公司日本海洋网联船务（ONE）、中国台湾阳明海运和韩国韩新海运（HMM）组成，开始扩充船队运力。DAOL 投资证券研究员崔光植表示：“Premier Alliance 目前的集装箱船队运力并不充足。”因此，韩国船企有望从“Premier Alliance”获得相关订单。

不过也有人担心，全球造船业即将迎来 peakout (顶点后下降)。以克拉克森 11 月 15 日数据为基准，新造船价指数为 189.13，在 9 月末上升到 189.96 后呈下降趋势。韩国业界专家们认为，如果 LNG 运输船更新换代需求结束，造船业有可能再次出现不景气周期。

全球商船订单大幅减少？韩国船企将“转战”海工及特种船市场



不过，与上述韩国业界人士的预测不同，韩国进出口银行则认为 2025 年的全球商船订单量将大幅减少，因此韩国船企将加强针对海工装备和特种船市场的攻略。特别是在油价上涨和全球军备增强竞争中，海工装备和出口舰艇及 MRO 领域的项目订单机会有望增加。

11 月 8 日，韩国进出口银行海外经济研究所发布《海运、造船业 2024 年第三季度动向及 2025 年展望》报告。报告显示，2025 年全球新船订单量同比将减少约 29%，为 4200 万修正总吨（CGT）。而随着韩国船企主力船型 LNG 船等大型天然气船的新需求减少，韩国三大船企 HD 韩国造船海洋、韩华海洋、三星重工的接单量也将大幅减少。

报告指出：“卡塔尔‘百船计划’第二批次订单释放完毕后，LNG 船没有出现其他新需求动向。由于租船费下降等原因，船东的投资心理萎缩，预计订单量将大幅减少。而由于主力船型的需求减少，预计韩国新船订单量将同比减少约 10%。”

报告还预计，今年全球海运公司集中大规模订造的集装箱船市场明年将大幅萎缩。

韩国 KB 证券则分析认为：“集装箱船手持订单已上升到了在航船队运力的 60%，运费也下降了。即使 LNG 船和散货船等穿行的订单能增加一部分，也无法弥补集装箱船订单量下降的缺口。”

2024 年上半年，韩国船企在商船市场取得了出乎意料的好成绩，但进入下半年后已经迅速下沉。这是因为卡塔尔“百船计划”第二批次订单等大型 LNG 项目和大型集装箱船的订造集中在上半年。第三季度，韩国造船业的新船订单量同比减少了 30.7%，仅为 141 万 CGT。

尽管韩国进出口银行预测 LNG 船等韩国的主力船型 2025 年将萎靡不振，但也指出韩国船企还有令人期待的领域。随着油价上涨，海工装备业务的收益好转，需求进入上升轨道，因此有望起到弥补商船领域订单萎缩的作用。

海工装备是单价接近 2~3 万亿韩元的高附加值产品，也是韩国造船业的优势业务。韩国三大船企自 2021 年以来时隔数年重启海工装备订单后，正以稳定的市场行情为基础，试图扩大收益性高的项目订单。

特别是三星重工在 FLNG 领域具有独一无二的竞争优势，成为主要项目的有力候选人。三星重工即将签订莫桑比克“Coral-Sul”2 号的最终合同，明年还有望从美国、



加拿大等国也获得海工订单。

此外，向海外出口舰艇以及舰艇维护、维修和运营 (MRO) 业务等特种船市场也给韩国造船业带来新的希望。美国当选总统特朗普 11 月 7 日在与韩国总统尹锡悦的通话中表示：“美国造船业需要韩国的帮助和合作。” 韩国进出口银行的报告分析认为，这是考虑到韩美两国在海洋军工领域的合作。

美国正在强力推进利用全球最高水平的韩国造船业增强其海上战力，同时将舰艇 MRO 及建造业务外包化。今年 7 月，HD 现代重工和韩华海洋先后与美国海军海上补给司令部签订了舰船维修主协议 (MSRA)，获得为美国海军维修舰艇的资格认证。随后，韩华海洋分别在 8 月和 11 月承接了美国海军 40000 吨级后勤补给舰 “Wally Schirra” 号的 MRO 服务项目和美国海军第七舰队的 30000 吨级补给舰 “USNS Yukon” 号的定期修理项目。而 HD 现代重工也正在推进与美国海军的 MRO 业务。

韩国业界相关人士表示：“在 2025 年的新造船市场上，投资萎缩的前景占主导地位是事实，但正在恢复收益性的海工装备业务和舰艇出口业务等非常规船舶领域也迎来了新的机会。相关船企正在关注订单情况。”

来源：国际船舶网

【DNV: FuelEU 法案将提高船舶转售价格】

近日，DNV 区域业务总监 Lukasz Luwanski 指出，由于不遵守 FuelEU Maritime 规定可能会面临罚款，船舶转售价格将会上升。

FuelEU Maritime（以下简称“FuelEU”）于 2025 年 1 月开始实施，规定 2025-2029 年期间，在欧洲经济区港口停靠的 5000 总吨及以上的船舶，必须将船上能源的全生命周期排放强度从 2020 年的基线水平降低 2%，否则将被处以罚款。

据 DNV 网站介绍，为了追踪船舶是否遵守温室气体排放限制，需要收集燃料消耗、碳排放和行驶距离等数据。

欧盟的 FuelEU 法规将要求进出欧盟领海和在欧盟领海内航行的船舶运营商们在生命周期内逐步降低温室气体（GHG）强度，从 2025 年减少 2%、2030 年减少 6% 开始，直至与 2020 年基准年水平相比下降 80%。对于超过其 GHG 限制的船队，将被处以 2400 欧元/吨的极低硫燃料油（VLSFO）当量能源罚款。Luwanski 预计，在实际情况下，这一成本将达到每吨二氧化碳 650 欧元（约合人民币 4969 元）左右。



Luwanski 称，从 2025 年起，买家接管船舶后需承担其产生的任何额外排放费用，这将影响船舶的价值。具体影响程度将取决于买家接管船舶的时间点。

他举了一个例子：假设一艘船在 6 月底售出，且前六个月使用的是 VLSFO 燃料，那么买家可能面临 15 万至 20 万美元的风险敞口，这一费用将在 2026 年作为考量因素纳入计算。

FuelEU 规定，遵守 FuelEU 规定的公司应一定是 ISM 公司，即 DoC 持有人，不论 DoC 持有人是注册船东、光租租家还是第三方船舶技术管理公司。若存在合规赤字且受到 FuelEU 规定的处罚，那些负责采购燃料或做出影响船舶温室气体排放决策的实体，可能会被要求向 ISM 公司偿还相关处罚。

燃料合规性

DNV 东南亚、太平洋和印度海事区域经理 Cristina Saenz de Santa Maria) 表示：“使用的燃料类型将成为销售、采购和交易中许多讨论的内容。”她还注意到去年和今年订购的船舶中有一半使用液化天然气和甲醇驱动。

Luwanski 也证实了这一点，并表示：“新加坡有许多船东拥有使用液化天然气的节能船舶，他们的排放量远低于目标线，只要低于 2%，就不需要付费。”

他还提到了联营，即将低碳船舶与高排放量船舶合并，认为一艘可以使用 70% 甲醇的船，可以与 55 艘传统船只共同运营，依然可以满足合规要求。

FuelEU 要求，所有 5000 吨及以上的商船，在停靠欧盟成员国港口期间，必须记录并报告其能源消耗和温室气体排放数据。这些目标将确保航运业使用的燃料的温室气体强度随着时间的推移逐渐降低，到 2025 年减少 2%，到 2050 年减少 80%。

来源：海事服务网

【红海危机叠加联盟重组，集运租船市场明年将保持稳健】

独立集装箱船东 MPC Container Ships ASA （以下简称“MPCC”或该公司）11 月 26 日发布 2024 年第三季度未经审计的财报。管理层指出，红海危机是集运市场对支线集装箱船需求强劲的关键原因。报告期内，尽管业绩下滑，MPCC 仍提高了 2024 年业绩指引。



MPCC 联席首席执行官兼首席财务官 Moritz Fuhrmann 表示，“MPCC 在第三季度的表现表明了其持续的价值创造，突显了充分利用强劲市场、抓住机会和有效执行的能力。MPCC 致力于持续的船队更新，重点是优化和可持续发展。MPCC 的战略决策使我们能够有效地利用资本市场，确保更长的收入可见性，并执行关键交易以增强船队结构，继续成为动态市场中的灵活参与者的同时，加强了 MPCC 的长期地位。”

MPCC 首席执行官 Constantin Baack 表示，“在整个三季度和 2024 年，集装箱市场继续受到地缘政治干扰的显著影响，三季度的特点是集装箱需求增加，因为托运人提前发运货物以规避风险。这导致货运市场强劲，闲置船舶有限。MPCC 成功地利用了市场形势，将在手合同累计租金增加到 12 亿美元，2024 年已全部预订，2025 年和 2026 年的合同覆盖率分别为 85% 和 57%。这为未来提供了巨大的收入可见性，并加强了我们在未来几年实现强劲业绩和股息的能力。”

“展望 2025 年及以后，MPCC 有信心继续推动增长，为股东创造价值。MPCC 完全有能力在有利和具有挑战性的市场中前行并创造价值，并致力于提高运营能力，扩大市场占有率，并追求可持续增长计划。”

2024 年三季度，MPCC 实现营业收入 1.3 亿美元，同比减少 28.0%；毛利达到 8337.3 万美元，同比减少 42.4%；息税折旧摊销前利润（EBITDA）达到 8483.7 万美元，同比减少 39.6%；税前利润为 6371.6 万美元，同比下降 6.8%；净利润达到 6371.6 万美元或每股盈利 0.14 美元，同比下降 6.8%。

2024 年前三季度，MPCC 实现营业收入 4.1 亿美元，同比减少 26.4%；毛利达到 2.7 亿美元，同比减少 39.0%；EBITDA 达到 2.7 亿美元，同比减少 37.5%；税前利润为 2.0 亿美元，同比下降 29.3%；净利润达到 2.0 亿美元或每股盈利 0.46 美元，同比下降 29.2%。

2024 年前三季度，MPCC 船队日均 TCE 达到 26866 美元，同比下降 8.3%；单船日均管理成本为 101 美元，同比增加 3.2%。

截至目前，MPCC 在 2024 年、2025 年和 2026 年的租约覆盖率分别达到了 100%、85% 和 57%。

截至目前，MPCC 运营 56 艘集装箱船，总舱位 128044TEU。包括 MPCC 手持的 2 艘新造船订单，这些船都附有租船合同。2022 年 7 月，MPCC 斥资 7800 万美元在泰州三福订造 2 艘甲醇动力 1300TEU 集装箱船，预计 2024 年底和 2025 年初交付。

MPCC 上调 2024 年业绩预期



MPCC 首席执行官 Constantin Baack 表示，根据某些假设，管理层目前预计 2024 年的营业收入在 5.25-5.35 亿美元之间，EBITDA 在 3.45-3.55 亿美元之间。

来源：航运界

【赚差价？这些公司正从 VLCC 市场获益】

据外媒报道，在英国石油公司（bp）和泰国国家石油公司（PTT）进入 VLCC 市场的几天内，已经从不断下跌的运价中受益。业内人士表示，VLCC 的平均即期船舶租金正呈螺旋式上升态势，并将其视为运价冬季飙升的重要契机。

12 月 4 日，波罗的海航运交易所（Baltic Exchange）数据显示，VLCC 的平均日租金跌至 28,300 美元，达 9 月 4 日以来的最低水平。具体来说，该指数本周迄今下跌 6.6%，该指数较 11 月 19 日的 37,600 美元/天峰值下跌 24.9%，然后一路下滑。当天上海航运交易所的中东-中国航线中 VLCC 的租金在一天内下跌 12.8%，报 ws796 点。

12 月 3 日，PTT 以 ws42.75 的标准签署了希腊船东 Angelicoussis Group 旗下 321,000 载重吨的“Maran Thaleia”号（建于 2011 年）。联营池运营商 Tankers International 指出，PTT 每天只需要支付 12,500 美元，但该船中东至泰国往返航程的实际租金为 20,300 美元。

据称，该船的支付租金明显低于 PTT 前一天同意为 Samos Steamship 旗下 29,800 载重吨、配备了脱硫塔的“Kokkari”号（建于 2008 年）支付的相同航线的租金。该船的平均日租金为 14,700 美元，以往返航程计算，相当于每天 18,300 美元。

bp 也通过同样的方式从 VLCC 市场获益。该公司以 WS44 的标准租赁了 AET TankersQIXIA 旗下 300,000 载重吨、配备了脱硫塔的“Eagle Veracruz”号（建于 2024 年），该船目前由壳牌（Shell）运营，在中东至中国基准上航行。

Tankers International 表示，“Eagle Veracruz”号在 12 月 3 日的平均日租金为 32100 美元，往返航程 29000 美元，低于 11 月 27 日相同航程的 ws47 标准。

另外，bp 在 12 月 2 日以 28,500 美元的价格租赁了 Minerva Marine 旗下 321,000 载重吨的“Andromeda”号（建于 2008 年），航线从美国墨西哥湾沿岸到英国或欧洲大陆。这艘没有配备脱硫塔的船舶能够每天为 bp 赢得 17,600 美元的租金收益。据称，该航程船舶 11 月 15 日的平均日租金在 3 万美元至 3.13 万美元之间。

来源：航运界



◆ 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	29/11/24	22/11/24	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	12,950	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：2024-12-03

(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
4	Tanker	65,000	GSI, China	2027-2028	Nanjing Tanker - Chinese	6,300	IMO Tier III, methanol ready
2	Tanker	50,000	Dayang Offshore	2026-2027	Yangpu Zhongxin	4,500	
4	Tanker	39,000	Yangzijiang, China	2027-2028	Evalend - Greek	4,300	
4	Tanker	7,999	CMHI Jinling, China	2027	Sirius Shipping - Swedish	undisclosed	Battery Hybrid, Ice 1A
2	Bulker	182,000	Namura, Japan	2028	DryDel - Greek	undisclosed	scrubber fitted
2	Bulker	89,000	Wuhu Shipyard	2027	Fujian Guohang Ocean Shipping	3,650	
2	Bulker	64,000	Nihon Shipyard, Japan	2028-2029	Pacific Basin Shipping	4,650	methanol dual-fuel
2	Bulker	64,000	Nihon Shipyard, Japan	2028-2029	Mitsui & Co - Japanese	4,650	methanol dual-fuel



2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2028	Chailease Holding - Taiwanese	3,500	Crown 63-Plus, LNG ready
2	Bulker	40,400	Jiangsu Dalian, China	2026	Chun An Shipping - Chinese	3,000	
4	Container	16,000 teu	Hyundai Samho	2028	Wan Hai	19,700	scrubbers
2	Container	9,000 teu	Yangzijiang	2027-2028	Maersk Line	13,500	
4	Container	8,000 teu	Hjsc Yeongdo	2027	-	10,900	
4	Container	7,900 teu	HJ Shipbuilding, S. Korea	2026-2027	TMS Group - Greek	10,850	scrubber fitted, methanol-ready
4	Container	5,500 ceu	Fujian Mawei	2027	Eastern Pacific	8,000	DF LNG
4	Container	5,500 ceu	Cmhi Jinling	2028	Eastern Pacific	8,000	DF LNG
1	PSV	4,300	Dalian Liaonan, China	2027	CNPC Offshore Shipping - Chinese	2,500	
2	MPSV	4,650	Fujian Mawei, China	2026-2027	Seacor - US based	4,100	
1	LPG	5,000 cbm	Meghna SB	2026	Meghna Fresh	undisclosed	fully pressurised

◆ 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
K. VICTORY	BC	181,500		2012	Japan	3,350	Greek	BWTS & scrubber fitted
K. CONFIDENCE	BC	181,488		2013	Japan	3,450	Chinese	BWTS & scrubber fitted
BLUE LHOTSE	BC	180,132		2011	S. Korea	2,880	S. Korean	
CAPE DREAM	BC	179,250		2011	S. Korea	2,800	Chinese	BWTS fitted
CENTURY WAVE	BC	91,686		2013	Japan	2,200	Dongguan Haichang	BWTS fitted
HELLENIC C	BC	81,805		2014	China	2,100	European	surveys passed
JOHN OLDENDORFF	BC	61,579		2019	China	2,950	Undisclosed	BWTS fitted
PORTHOS	BC	56,825		2010	China	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
GUO YUAN 9	BC	48,218		1994	Denmark	430	Undisclosed	online bidding
TEAM SAMBA	BC	31,700		2005	Japan	930	Chinese	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
CINDY	CV	34,884	2,490	2004	Germany	undisclosed	Undisclosed	



HANNAH SCHULTE	CV	34,704	2,602	2006	S. Korea			
MARGARETE SCHULTE	CV	34,457	2,602	2006	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	en bloc
LUCIE SCHULTE	CV	34,396	2,602	2006	S. Korea			
ELIZABETH	CV	34,422	2,496	2003	Romania	undisclosed	Undisclosed	
SPARKLE	CV	33,541	2,553	2009	Japan	undisclosed	Swiss	
BENEDIKT	CV	13,734	1,118	2006	China	570	Undisclosed	
BERNHARD SCHEPERS	CV	13,031	1,036	2011	China	undisclosed	German	

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
APOLLO STELLA	GC/TWK	12,300		2012	Japan	720	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
MARAN ARIES	TAK	320,871		2006	S. Korea	4,500	Undisclosed	scrubber fitted
SEAWAYS MCKINLEY	TAK	296,971		2011	China	undisclosed	Sinokor	*swap deal with Sinokor
SEAWAYS KILIMANJARO	TAK	296,907		2012	China	undisclosed	Sinokor	
EVAGORAS	TAK	165,209		2003	S. Korea	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
QUARTZ	TAK	49,990		2015	S. Korea	undisclosed	International Seaways	
BERYL	TAK	49,990		2015	S. Korea	undisclosed	International Seaways	
TURQUOISE	TAK	49,990		2015	S. Korea	undisclosed	International Seaways	
SONGA BREEZE	TAK	19,999		2009	Japan	2,480	Undisclosed	incl. TC at US\$ 20,250
WINTER	TAK	13,052		2009	China	1,400	Far East	Epoxy Phenolic

◆ 上周拆船市场回顾

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
ATHINA I	TAK	96,001	14,883	1995	S. Korea	undisclosed	as is Khorfakkan
MEDELIN MASTER	TAK	13,940	3,852	1992	Japan	655.00	as is Belawan, Indonesia
PROMITHEAS	TAK	3,511	1,244	1975	Norway	undisclosed	Turkiye



◆ 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
2024-12-06	718.480	762.430	4.809	92.320	918.870	464.930	424.740	538.640	819.330
2024-12-05	718.790	758.890	4.804	92.350	916.840	464.680	423.840	537.330	816.090
2024-12-04	719.340	759.450	4.843	92.416	915.720	469.190	426.380	537.430	814.450
2024-12-03	719.960	757.990	4.838	92.526	913.920	468.060	425.990	537.220	813.830
2024-12-02	718.650	759.070	4.813	92.343	914.620	468.560	426.070	537.680	815.800

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。