



全一海运市场周报

2024.12 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024. 12. 09 - 12. 13)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场走势分化 市场运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，不同航线因各自的供需基本面差异走势出现分化，综合指数上涨。本周召开的中央经济工作会议认为，经济运行总体平稳、稳中有进，新质生产力稳步发展，改革开放持续深化，我国社会信心有效提振，经济明显回升。2025 年，我国将实施更加积极的财政政策和适度宽松的货币政策，推动经济保持稳定增长，这将有利地支撑中国出口集运市场平稳发展。12 月 13 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 2384.40 点，较上期上涨 5.7%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区 12 月 Sentix 投资者信心指数降至-17.5，低于市场预期，为 2023 年 11 月以来最低的水平，反映出投资者对欧元区经济前景的担忧在加剧。本周，运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，即期市场订舱价格小幅回落。12 月 13 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 2963 美元/TEU，较上期下跌 2.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价小幅下跌。12 月 13 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 3746 美元/TEU，较上期下跌 0.4%。

北美航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本平衡。在四季度市场运价持续下跌的背景下，主要部分航商对订舱运价进行技术性宣涨推动运价上涨，本周即期市场订舱价格大幅上涨。但市场反映运力供求关系并未发生变化，运价大幅上涨难以实质性支撑。12 月 13 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 4023 美元/FEU 和 5494 美元/FEU，分别较上期上涨 21.6%、11.6%。

波斯湾航线：运输需求保持高位，市场运价继续受到当地紧张局势的支撑，本周市场运价继续上行。12 月 13 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 1507 美元/TEU，较上期上涨 2.2%。

澳新航线：当地对各类物资的需求出现企稳迹象，供需基本面有所改善，市场运价止跌反弹。12 月 13 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 1922 美元/TEU，较上期上涨 8.6%。



南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，本周即期市场订舱价格小幅回落。12月13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5608美元/TEU，较上期下跌1.8%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅下跌。12月13日，中国出口至日本航线运价指数为936.15点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海市场运力富余 综合指数承压下行】

本周，下游需求低迷不振，终端采购积极性不高，加之船舶周转恢复及兼营船回归等多重因素影响，市场运力富余，综合指数小幅下行。12月13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1123.01点，较上期下跌1.7%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受较强冷空气影响，全国大范围降温，多地将刷新今年立冬以来的气温新低，居民用电需求显著提升，沿海电厂负荷率全线上涨。但在进口煤大量补充下，终端库存延续高位，沿海八省电厂日耗219万吨，上涨24.8万吨，库存3551万吨，仅下降4万吨，存煤可用天数为16.2天。煤炭价格方面，终端库存依旧维持高位，市场预期走低，煤矿销售转差，大秦线日均发运量回落，加之适逢年度任务冲刺阶段，产地多维持生产，库存堆积，坑口煤价承压下行。天气转好，北方港口以长协拉运为主，市场成交稀少，煤炭价格弱势下行。环渤海各港日均调进量122.1万吨，调出量137万吨，存煤2661.9万吨，下降105.2万吨。运价走势方面，全国煤炭上下游库存保持高位，煤价弱势下行，市场悲观情绪加剧，成交冷清，运输货盘渐少。同时天气转好，运力周转恢复，加之外贸市场行情转弱，内外贸兼营船回归较多，沿海运力供给充足。船多货少格局下，沿海煤炭运价大幅下调。

12月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1155.91点，较上期下跌2.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收813.26点，较12月6日下跌10.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价32.7元/吨，较12月6日下跌5.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.5元/吨，较12月6日下跌3.7元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为49.2元/吨，较12月6日下跌3.1元/吨。

金属矿石市场：本周，建材需求季节性淡季，高炉开工率、产能利用率、铁水产量、厂库、社库均小幅下降，钢价有所震荡。热卷需求仍有韧性，钢企转产意愿显现，维持一定利润空间。同期，铁矿石到港量阶段性上升，港口库存持续高位。然而贸易商冬储意愿偏低，运输货盘增量有限，加之船舶周转好转，沿海运力供给略显宽



裕，沿海金属矿石运价下跌。12月13日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收792.18点，较12月6日下跌6.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价30.5元/吨，较12月6日下跌1.6元/吨。

粮食市场：临近年末，猪企冲击年度出栏目标，加速出栏，猪肉供应增多，价格持续走低。同时，东北粮源加速上量，南北港口库存均达同期高位，价格持续下跌，市场情绪悲观，饲企谨慎观望，按需补库为主，沿海粮食运价小幅下调。12月13日，沿海粮食货种运价指数报952.32点，较上期下跌1.9%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价52.8元/吨，较上期下跌1.0元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格小幅波动，国内年末备货预期提升，加之部分大项目提前开工，南方户外基建等积极赶工，成品油市场略有回暖，主营单位开工率进一步走高。成品油运输市场货盘增多，运力略显紧张，沿海成品油运输价格持续上行。12月13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1040.47点，较上期上涨0.9%；市场运价指数997.94点，较上期上涨1.4%。

（3）远东干散货运输市场

【三大船型运价继续下探 租金指数刷新年内新低】

本周，国际干散货运输市场延续低迷表现，大中型船运价、日租金均刷出年内新低。具体市场来看，海岬型船太平洋市场货盘缩减，远程矿航线低迷表现超预期，过剩运力累积，运价持续下探。巴拿马型船和超灵便型船市场活跃度依旧偏低，煤炭运输需求难有增量，粮食等货种货盘更是稀缺，日租金继续承压。远东干散货租金指数跌至年内最低。12月12日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为891.44点，较12月5日下跌14.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场本周继续低迷表现，运价持续下探，船舶日租金年内首次跌破万元大关。周初，太平洋市场有一定货盘放出，市场情绪略有缓和，运价走势有所企稳。周中开始，澳大利亚矿商询盘寥寥，太平洋市场货盘缩减，叠加远程矿航线运输需求持续疲弱表现，运力过剩矛盾再度加剧，市场看跌情绪蔓延，货主压价力度加大，运价、日租金跌至年内新低。12月12日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9081美元，较12月5日下跌28.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.853美元/吨，较12月5日下跌9.0%。远程矿航线，巴西远程矿航线近期货盘缩减明显，同时雨季提前来临，更是更进一步限制了铁矿石的发运，运输需求低迷表现超预期，运价低位下探。12月12日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.764美元/吨，较12月5日下跌6.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续探底。目前，国内电厂库存持续高位，进口煤采购热情普遍不高，煤炭运输需求延续低迷表现。由于近期粮食航线表现弱势，船东空放意愿明显下滑，进一步加剧了市场供需矛盾，巴拿马型船日租金继续刷出年内最低水平。12月12日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9013 美元，较 12 月 5 日下跌 10.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.450 美元/吨，较 12 月 5 日下跌 3.0%。粮食市场，本周粮食运输需求依旧疲弱，船东控制空放运力投入，些许缓解了粮食航线的供需矛盾，运价触底小幅反弹。12 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.300 美元/吨，较 12 月 5 日上涨 2.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场持续下行。目前，煤炭、镍矿、北方出口钢材等货种运输需求均延续低迷表现，即期可用运力偏多，悲观情绪继续蔓延，日租金刷出今年 2 月下旬以来的新低。12 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8604 美元，较 12 月 5 日下跌 6.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.435 美元/吨，较 12 月 5 日下跌 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 142.5 万桶，预期减少 90.1 万桶，前值减少 507.3 万桶；汽油库存增加 508.6 万桶，预期增加 120 万桶；馏分油库存增加 323.5 万桶，预期增加 100 万桶；炼厂开工率下降 0.9 个百分点，预期下降 0.1 个百分点，原油进口减少 130.6 万桶/日，原油产量增加 11.8 万桶/日。作为全球第二大石油消费国，中国的经济发展正在提高需求预期，最近的政策声明表明，2025 年将实行“适度宽松”的货币政策，这是十多年来首次放松货币政策，有望提振市场对中国原油需求回升的信心。中国 11 月原油进口量同比增长超 14%，为七个月以来首次实现增长，对市场情绪形成支撑。本周布伦特原油期货价格持续上涨，周四报 73.33 美元/桶，较 12 月 5 日上涨 2.17%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下行。12 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 823.83 点，较 12 月 5 日下跌 6.8%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 12 月底货盘基本收尾，整体货量始终较低，大西洋航线活跃度依旧低迷，成交 WS 点位继续低位下行。在船多货少的基本面下，船东很难有底气推动市场，只能被动接受价格，部分东南亚及日韩航线尽管已经跌破保本价，仍然会收到不少报价。租家几乎不用刻意私下拿船，就能打压运费。目前，基本面持续向租家倾斜，但运价已在低位，下降的空间逐渐被压缩，船东对明年 1 月装期的货盘仍有些许期待，春节假期前或将有短暂的集中出货。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.14，较 12 月 5 日下跌 7.73%，CT1 的 5 日平均为 WS42.02，较上期平均下跌 5.27%，TCE 平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.18，下跌 5.71%，平均为 WS48.41，TCE 平均 2.4 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 23-25 日，成交运价为 WS38.50。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 25-27 日，成交运价为 WS39.50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 27-29 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 25-27 日，成交运价为 WS43.5。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 26-27 日，成交运价为 WS38.5。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 25-27 日，成交运价为 WS37。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 8-9 日，成交运价为 WS47.25。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 4-8 日，成交包干运费为 725 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

综合指数有涨有跌 国内成交数量增加

12 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1147.82 点，环比下跌 0.14%。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-1.05%、+0.29%、+0.57%及-0.52%。

国际干散货船二手船价涨多跌少。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 3.00；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.31%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.37%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.05%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 10 艘（环比减少 6 艘），总运力 107.04 万载重吨，总成交金额 22025 万美元，平均船龄 13.30 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 0.35%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 6.97%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.40%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.74%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 2 艘（环比减少 6 艘），总运力 34.09 万载重吨，总成交金额 6990 万美元，平均船龄 16.50 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 0.77%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.20%。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 0.70%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.05%；



2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.43%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.47%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 4 艘（环比减少 2 艘），总运力 1.19 万载重吨，总成交金额 1940.60 万人民币，平均船龄 7.08 年。

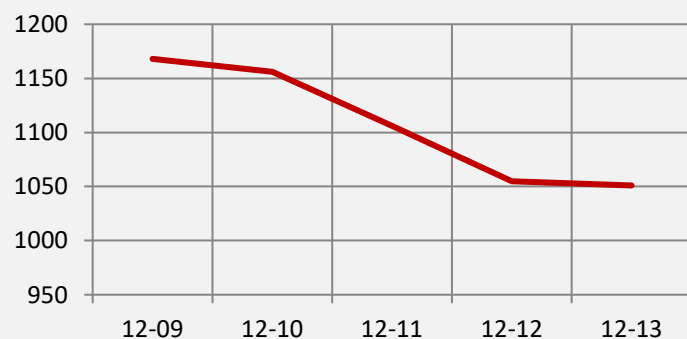
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

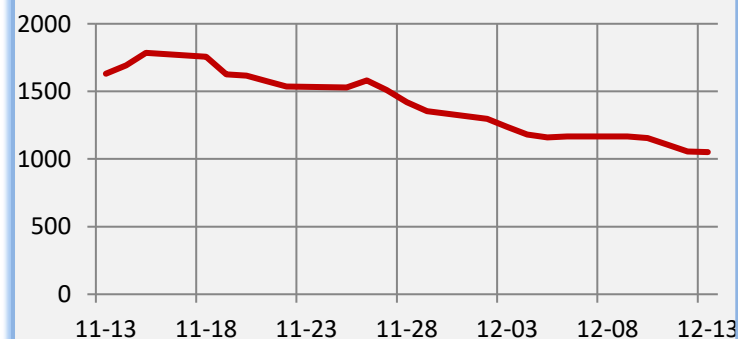
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

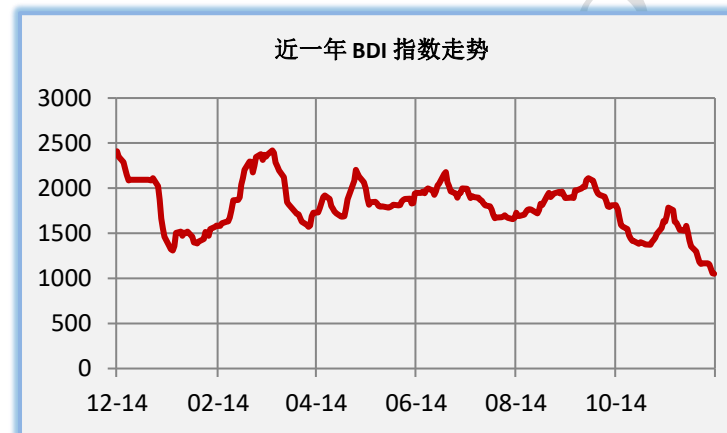
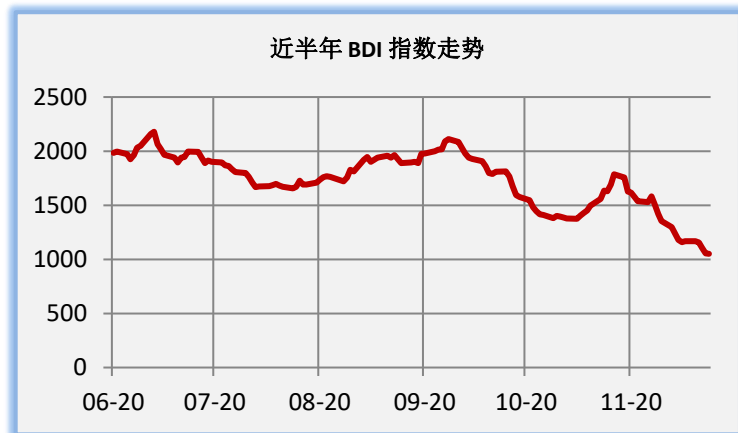
波罗的海指数	12 月 9 日		12 月 10 日		12 月 11 日		12 月 12 日		12 月 13 日	
BDI	1,168	+1	1,156	-12	1,106	-50	1,055	-51	1,051	-4
BCI	1,532	-3	1,503	-29	1,377	-126	1,252	-125	1,263	+11
BPI	1,079	+12	1,077	-2	1,053	-24	1,021	-32	995	-26
BSI	971	-3	967	-4	962	-5	961	-1	959	-2
BHSI	640	-4	632	-8	628	-4	626	-2	618	-8

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	06/12/24	29/11/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	20,500	23,000	-2500	-10.9%
	三年	19,500	21,500	-2000	-9.3%
Pmax (76K)	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	1,000	10,000	-9000	-90.0%

截止日期: 2024-12-10



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Phoenix Ocean' 2014 76067 dwt dely aps EC South America 16 Dec trip redel Singapore-Japan \$13,500 + \$350,000 bb - Bunge

'Eva Bristol' 2021 63681 dwt dely Fangcheng prompt trip via Indonesia redel China \$10,250 - cnr

'Jin Heng' 2014 63518 dwt dely Dibba prompt trip redel Chittagong \$8,500 - cnr

'Star Global' 2010 55989 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$10,250 - Fullinks

'Supra Sovereign' 2012 55598 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Vietnam \$9,000 - cnr

'Sea Fortress' 2008 55303 dwt dely Kandla prompt trip redel China \$7,500 - cnr

'Pan Ruby' 2024 40508 dwt dely Puerto Quetzal prompt redel Singapore-Japan range \$14,000 - cnr

'Spl Tarapaca' 2011 34416 dwt dely Chile prompt trip redel Peru \$16,000 - Horizon

'MP Fortune' 2009 28310 dwt dely Japan prompt trip redel South East Asia \$8,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【巴西历史性干旱重创粮食航运，巴拿马型散货船运费暴跌！】

巴西遭遇的历史性干旱为巴西至中国粮食航线带来了前所未有的冲击，特别是巴西至青岛的巴拿马型船 P8 航线，经历了显著的运费下跌。

根据路透社此前报道，受持续干旱影响，巴西亚马逊地区 Tapajós 河沿岸的大豆和玉米驳船运输一度于 10 月初暂停。同时，马德拉河（Madeira River）的运输中断也进一步加剧了物流瓶颈。

克拉克森数据显示，受此影响，巴西桑托斯—青岛航线 6 万吨谷物运价从 10 月份的 38 美元/吨大幅下跌至 12 月初的 31 美元/吨，降幅达到 22.6%。

Signal Group 数据显示，中国至巴西大豆贸易的 90% 由巴拿马型船承担。船舶经纪商 Intermodal 在上周发布的报告中称，就巴拿马型船而言，巴西港口的谷物出口仍然有限。

巴西对华粮食供应缺口已经由澳大利亚迅速填补。根据标普全球的报告，澳大利亚在 10 月向中国出口的小麦量大幅增加，并且这种趋势很可能会持续下去。这一变化主要源于澳大利亚小麦价格因丰收而被压低，促使更多的小麦向中国市场倾斜。

相比巴西的粮食航运需要长达近 40 天的航程，澳大利亚与中国之间的航程仅需 10 余天，这一差距缩短了航程，很可能对巴拿马型船的盈利造成压力。

不过，目前巴西干旱情况已有所缓解。巴西最大综合港口和航运物流服务提供商 Wilson Sons 表示，11 月底，巴西亚马逊地区 Tapajós 河沿岸驳船运力已恢复 50%。

代表亚马逊流域港口码头和货物转运运营商协会 Amport 表示，由于降雨使河水水位上升，这条接收巴西最大农业州 Mato Grosso 及附近地区粮食货物的航道又开始了运输。同时，马德拉河也已恢复正常。



根据巴西农业机构 Conab 的数据，包括 Barcarena、Itaqui、Santarém 和 Itacoatiara 在内的北部港口占巴西 2023 年大豆出口量的近 34%，占巴西去年玉米出口总量的 42.5%。

来源：海运圈聚焦

【货主加紧囤货，美国近两月进口箱量或创下新纪录！】

特朗普明年 1 月上任后可能再掀起关税大战，零售商和进口商纷纷赶在特朗普就职前加紧囤货。根据全美零售联盟（NRF）预测，11 月和 12 月美国进口集装箱量可望创下新纪录。

NRF 在最新报告预测，11 月美国主要港口进口集装箱将创下 217 万 TEU 的新纪录，较去年同期激增 14.4%，12 月的进口箱量预料达 214 万 TEU，年增 14.3%。

今年的年终购物季和全球运输瓶颈，已经让美国零售商开始提前备货，美国当选总统特朗普计划上任后对进口商品加征高额关税，加之明年 1 月主要港口可能再度发生罢工，促使零售商在 2024 年末加快囤货脚步。

NRF 供应链及海关政策副总裁高德（Jonathan Gold）表示，让进口商品在罢工来临前抵达美国的时间越来越有限，还有特朗普关税大刀逼近，零售商如临大敌。

国际码头工人协会（ILA）10 月虽暂时结束罢工，但与代表资方的美国海事联盟（USMX）的意见分歧依然存在。待劳工合约于明年 1 月 15 日结束后，潜在罢工将冲击美国东岸与西岸港口。

ILA 于 10 月份发动为期三日的罢工，是美国东岸和墨西哥湾港口近 50 年来的首次大规模罢工，此次劳资纠纷引爆了美国夏季进口潮。

特朗普计划对所有进口商品征收 10%至 20%关税，对中国进口商品的关税可能提高到至少 60%，这项政策令零售商如坐针毡。在 9 月至 11 月中之间，超过 200 家标普 500 指数成份股在电话会议或投资人会议谈到潜在的关税挑战。

特朗普 11 月扬言对加拿大和墨西哥全面征收 25%关税，中国产品则额外加征 10%关税。NRF 报告显示，若特朗普对所有进口商品加征关税的计划付诸实行，相当于会让



美消费者的年度购买力流失 780 亿美元。

来源：漫航观察

【分析师：航运并购黄金年来临！资本市场的“新蓝海”】

当纽约投资银行 Evercore 的 Mark Friedman 谈论并购问题时，人们往往会听得津津有味。首先，他几十年来一直从事航运整合交易，曾在美银美林（Merrill Lynch）和高盛（Goldman Sachs）工作，2009 年加入 Evercore。

经验丰富

在此期间，他参与的合并交易包括 Star Bulk Carriers 与 OceanBulk 的合并、Navig8 Tankers 与 General Maritime 的合并、Taylor Maritime 与 Grindrod Shipping 的合并，以及天然气公司 GasLog 和 Hoegh LNG 的私有化。凭借这些经验，Friedman 在并购领域积累了深厚的见解，并逐渐成为业内公认的专家。

当 Friedman 发表“并购市场现状”演讲时，另一个值得考虑的因素是，他的知识不仅仅停留在理论层面。通常情况下，他非常了解正在进行中的并购交易，因为他正在参与这些交易。在这一点上，Friedman 也颇有心得。

2024 年并购交易丰收，但运费和上市股票估值都在走低，2025 年的前景如何？Friedman 在最近的一次采访中表示，2025 年可能不会重现 2024 年的辉煌，但即使在市场不断变化的情况下，仍有一些因素在推动并购活动。Friedman 分享了他对过去一年的看法和对未来一年的预期。Friedman 表示：“去年这个时候，我非常肯定我们会看到相当多的并购活动。”

“我知道我们自己积压了什么。这是一个相当强劲的环境，在一个不断上涨的市场中，这并不奇怪。更高的资产价值和股价会同时带来买家和卖家。”Friedman 和 Evercore 在今年最大的交易中获得了不错的份额。

GasLog 公司项目—Evercore 为私募股权巨头 BlackRock 向新加坡主权投资机构 GIC 出售 Peter Livanos 液化天然气公司 45% 的股份提供了咨询服务。Friedman 表示：“BlackRock 是在 2021 年的周期性低点入股的。他们喜欢这项投资。但他们在 GIC 找到了一个很好的买家，这是一家非常优质的公司。”



海外船务集团 Evercore 为总部位于坦帕的美国船旗油轮专业公司 OSG 提供顾问服务，帮助其完成由华盛顿州私人所有者 Saltchuk Resources 以 9.5 亿美元全现金收购的交易。Saltchuk 在收购中将 OSG 私有化，结束了长达七年的求爱过程。OSG 首席执行官 Sam Norton 在上个月于新奥尔良举行的 Marine Money 会议上表示：“Evercore 的团队是一个非常值得合作的团队。他们拥有丰富的行业知识。他们在很长一段时期内做得很好。”他还补充道，OSG 向 Evercore 团队赠送了一艘铰接式拖船驳船的复制品，并恰如其分地命名为 OSG Endurance。Norton 表示：“这体现了他们对我们的承诺。”

Navig8 Group 公司项目—Evercore 为 Navig8 提供顾问服务，这可能是本年度航运业最重要的并购交易。阿布扎比国家石油公司（Abu Dhabi National Oil Co）斥资 10.4 亿美元收购该公司 80% 的股份。第二步，阿布扎比国家石油公司将在 2027 年以 15 亿美元收购该公司 100% 的股份。Friedman 表示：“找到一支如此年轻、如此有吸引力的船队是非常不寻常的。在阿布扎比国家石油公司，他们找到了一个非常积极并希望成为真正市场领导者的买家。”

变换莫测

但是，这些已经收入囊中的交易来自不同的市场。正如 Friedman 所指出的那样，虽然货运市场在 2024 年上半年基本上是齐头并进，但在下半年，它们大多出现了镜像式的回落。这些下跌导致上市公司估值相应下降。在 Friedman 进行研究时，油轮的交易价格是其 52 周最高价的 67%。上市天然气船东的估值为 78%，干散货公司为 77%，集装箱船租赁商为 92%。

因此，“几乎所有”上市公司的交易价格都低于其资产净值。油轮的交易价格平均为资产净值的 65%，天然气船东为 76%，干散货船东为 67%，集装箱船租赁商为 71%。航运业的资产负债表从未像现在这样强健，而这些公司的资产负债表却出现了下降。按贷款价值比（LTV）计算，油轮公司的平均杠杆率为 24%。天然气船东为 34%，干散货船东为 31%，集装箱船租赁商为 29%。就资产负债表上的现金而言，油轮船东和干散货船东的平均现金为 4.63 亿美元。天然气船东的平均现金为 3.49 亿美元，而箱船租赁商的现金则高达 7.99 亿美元。Friedman 认为，低迷的公共估值加上充裕的现金呈现出了有趣的动态。虽然整体并购“可能没有去年那么活跃”，但“我认为并购活动的数量会让我们大吃一惊”，Friedman 预测道。

分析认为，整合后的航运企业规模更大、资源更丰富、运营更稳定，能够更好地应对各种风险挑战，如经济衰退、油价波动、贸易摩擦等。投资银行家通过并购引领航运行业整合，有助于提高整个行业的抗风险能力，使其在复杂多变的市场环境中保持稳健发展。

来源：漫航观察



【美国计划加征关税对干散货航运市场的潜在影响】

日前，美国当选总统特朗普宣布计划从 2025 年 1 月 20 日起对所有从加拿大和墨西哥进口的商品征收 25% 的关税，并对中国商品加征 10% 的关税；未来还可能出台更多的关税政策。德路里认为，这些关税措施将对干散货航运市场产生两个潜在影响。前者促使美国进口基本保持稳定，新的关税成本将被市场参与者消化；而后者可能迫使美国进口商寻找不同的商品来源，在较长时期内带来贸易流的变化。

关税的增加将导致贸易流的变化，由此可能会拉长航行距离。例如，加拿大对美国的化肥出口量受限，或将增加从俄罗斯或以色列进口，这将延长航距，增加对干散货船的需求。同样，美国从加拿大和墨西哥进口的钢铁可能会被巴西、韩国或日本的供应商所取代，从而增加吨海里需求，加大市场对 Panamax 型和 Supramax 型散货船的需求，这也是服务于美国航线的主要船型。

由此可见，更高的关税或运费成本将提高美国进口商品的价格，给进口带来通胀压力，并阻挡美联储大幅降息。德路里预计美元将继续走强，增加其他国家央行放松货币政策的风险，这些国家有可能出现货币贬值。这一趋势将推升美国吸引全球投资的水平，同时扩大美国对干散货航运市场的影响。

最终，关税、贸易和货币政策的相互作用将重塑未来几年美国经济和全球干散货贸易的新格局，其对国际经济和贸易的影响仍有待观察。

来源：中国远洋海运 e 刊

【仅 0.7%！全球集装箱船队闲置率超低】

据 Sea-Intelligence 分析，集装箱市场的持续繁荣意味着全球几乎所有的集装箱船都在全力投入运营，以应对由红海危机及货运量超预期增长所带来的市场压力。

从今年 2 月至 11 月，根据 Sea-Intelligence 的统计数据显示，全球集装箱船队中仅有 0.7% 的船只处于闲置状态，这一比例极低。

集装箱市场和航运公司已连续忙碌了 10 个月，当前的闲置率已与疫情期间消费热潮时的水平持平，显示出市场的极度繁忙。

值得注意的是，在 2021 年 5 月至 2022 年 6 月（即疫情期间）的这段时间里，闲置船队的比例也同样低于 1%，平均值为 0.7%，Sea-Intelligence 指出。



在评估船队闲置状态时，Sea-Intelligence 采用了 Alphaliner 的数据，而运费的发展趋势则综合参考了 Container Trade Statistics (CTS) 的全球费率指数以及 Drewry 的世界集装箱运价指数 (WCI) 的现货费率。

来源：中国船检

【新势能：航运期货“多巴胺”不减】

上海航运交易所集运指数（欧线）期货沙龙以“周期轮转和确定性”为主题，分享了全球经济周期演变、集运市场供需基本面以及集运指数（欧线）期货风险对冲典型案例

第二届浦东航运周上，上海航运交易所集运指数（欧线）期货沙龙获得市场高度关注。作为中国首个航运产业期货产品，该指数期货上市一年多来的成交量、持仓量均远超境外类似产品，堪称集运产业的新质生产力，市场热度始终居高不下。

在以“周期轮转和确定性”为主题的沙龙上，上海航运运价交易有限公司（运价公司）、华泰期货专家与现场观众热议全球贸易变局、集运市场供需情况对航运指数期货的影响，并分享实践案例，在不确定中寻找确定的力量。

全球经济周期的演变

全球经济正经历库存周期的转变，今年的补库存周期何时结束？去库存周期来了吗？根据 Bloomberg 的数据，2024 年中国工业企业产成品库存累计同比增长 3.9%，环比连续 3 个月下跌；而美国制造业存货同比上涨至 0.23%，环比连续 2 个月下跌。华泰期货大类资产配置组总监蔡劭立据此分析：“本轮补库周期大概率结束了，以 2024 年 7 月为新一轮去库起点，平均 15.6 个月，预计会延续至 2025 年三季度。”

在全球经济周期的推动下，各国央行的货币政策也随之发生变化。今年美联储已降息 75 个基点，欧洲央行同样降息 75 个基点，这都对全球流动性和资产价格产生深远影响。在全球货币流动性方面，美联储逆回购余额为 2177 亿美元，9 月存款准备金余额下降 843 亿美元，显示出货币政策的微妙变化。同时，美债 10 年期利率回落，2 年期利率走高，3 月期利率回落，这些变化都为投资者提供了重要的市场信号。中国则通过降低存款准备金率 0.5 个百分点改善宏观经济环境，释放流动性约 1 万亿元，增强市场活力。



蔡劭立特别关注财政政策对行业的影响。在中国，房地产相关政策如契税减免、土地增值税下降等所带来的总减免规模不到 3000 亿元。此外，财政政策关注点在于 12 月的政治局会议和中央经济工作会议，这些会议将对 2025 年的经济政策产生指导性影响。在行业层面，蔡劭立指出，我国下游行业开启去库存周期，首先会波及利润和库存双降的行业，如黑色金属冶炼及压延加工业，石油、煤炭及其他燃料加工业；其次会轮动至被动累库，但利润增速为负的行业，如煤炭开采业；再次会涉及利润稳定的下游行业，如电子设备制造业、金属制品业、家具制造业、橡胶和塑料制品业、汽车制造业、纺织服装、化学原料及化学制品制造业。整体来看，下游去库存周期刚刚开启，仍待确定，若有财政增量则有望扭转。

鉴于全球经济周期的演变，在投资策略上，蔡劭立建议上半年逢低多配股指和宏观相关商品，下半年关注商品需求改善的可能。贵金属、有色和黑色金属是逢低多配的推荐商品，而原油和能化产品则建议逢高空配。农产品市场则呈现内部分化。他强调，投资者在配置资产时应考虑全球经济周期的演变、货币政策的影响以及行业发展趋势，同时也要注意风险管理，特别是在全球经济不确定性增强的背景下。

航运市场直面的挑战

如蔡劭立所说，随着全球经济的波动，航运市场正面临前所未有的挑战。华泰期货研究员高聪在沙龙上表示，航运市场波动率放大，航线价格表现分化。从现货市场看，截至 11 月底，多数航线价格出现上涨，仅有少数航线价格下跌，其中南美航线在众多航线中表现突出。特别值得一提的是，上海—欧洲基本港的航线价格自年初以来上涨 12.81%。他认为，这一变化反映了全球贸易格局的微妙变动，以及不同地区经济活动的不均衡复苏（见图 1）。

远期报价方面，11 月下旬，主要班轮公司已发布 12 月涨价函，地中海航运 20GP 与 40GP 的 DT 舱位（钻石舱位，类似于飞机的头等舱）12 月船期报价分别涨至 3780 美元与 6300 美元；马士基 20GP 与 40GP 的 12 月船期价格分别涨至 3900 美元与 6000 美元；达飞轮船 20GP 与 40GP 的 12 月船期报价分别涨至 3300 美元与 6200 美元；赫伯罗特 20GP 与 40GP 的 12 月船期报价分别涨至 3400 美元与 6100 美元。

在航运供给端，2024 年前 10 月，全球班轮公司新造船合同数量达 286 艘，总运力 326.6 万 TEU，显示出航运业对未来市场需求的乐观预期。与此同时，老旧船舶的拆解数量较少，表明市场上的运力供给依然充足。此外，超大型船舶的交付和存量数据也引起市场的广泛关注，这些船舶在亚洲至欧洲和美洲的航线上占据了主导地位。欧线 12000~16999TEU 型船和 17000+TEU 型船的配置比例超过 92%；美线 8000~11000TEU 型船和 12000~16999TEU 型船的配置比例超过 86%。

需求端方面，高聪认为需特别关注欧洲经济的复苏情况。尽管近期经济数据有所改善，但由于通胀的韧性，预计 2025 年欧洲的降息空间有限。这将对欧洲的进口需求



产生影响，进而影响全球航运市场。他还指出，欧元区面临的不确定性依然很高，包括美国政策的变化和地缘政治的紧张局势，这些都可能对欧洲经济的支出和通胀压力产生重大影响。

航运供需变化对集运指数（欧线）期货有哪些影响？高聪预测，12 月下半月涨价预期落空之后，仍存在最后一个向上预期（2025 年 1 月涨价函）。最后的涨价函落地之后，现货价格预计转为震荡向下，交易的大方向也可能会发生逆转。

经过对集运指数（欧线）期货一年多的分析研究，高聪分享了几点感受。首先，期货合约与上海出口集装箱结算运价指数（SCFIS）价差幅度较大，价差区间介于-4800 点~1600 点。其次，建议买家在什么季节做什么季节的事，不与季节性对抗，不和班轮公司对抗。再次，远月合约一般跟随近月主力合约波动，并没有独立性。

关于未来市场走向，高聪提醒几个关注点。首先是美国大选对航运市场的影响。特朗普的再度当选可能会引发货物抢运，对美线价格形成一定支撑，而对欧线的影响较小。2018 年中美贸易争端期间，抢出口现象曾导致运价飙升，这一历史经验值得市场参与者关注。其次是新联盟的建立对航运市场的影响。随着 2M 联盟的分拆和双子星联盟的形成，航运市场的运力格局或将发生重大变化（见图 2、图 3），新联盟的运作模式、航线布局和合作方式都将对航运价格和服务质量产生深远影响。

期现联动的新业态

上市一年多来，集运指数（欧线）期货产品已获得业内认可。根据国际期货业协会（FIA）的统计，2023 年集运指数（欧线）期货成交量居全球航运衍生品第一，远超其他航运衍生品。预计 2024 年集运指数（欧线）期货将稳居全球成交量第一的位置。

航运市场不乏创新势能。在深入分析集运指数（欧线）期货的基础上，运价公司推出期现联动服务，该模式将期货融入舱位交易，形成独特的金融产品。

在沙龙现场，运价公司总裁助理沈世骏通过一宗成交案例生动展示了期现联动模式的实际效果。

2023 年 11 月，卖方货代通过期现联动 4 月参考报价 610 美元/TEU 与买方货主成交 10TEU，完成采购舱位。货代随后在相应期货价格买入 EC2404 合约进行套期保值。进入交收月后，买方货主将以 610 美元/TEU 向卖方货代订舱，货代平仓 EC2404 实现对冲。这一过程中，货代的运费收入为 6100 美元，运费成本增加与期货盈利相同，波动覆盖率为 102.2%，实现了预期收益。而货主实现了成本控制，班轮公司则按照现货运价水平收取运费，不受影响。



在期现联动的实践中，运价公司提醒市场参与者注意几个关键点：期现价格与即期价格的差异、保值与投机的区分，以及对金融交易的掌握度。这些因素对于确保交易的顺利进行和风险的有效管理至关重要。

来源：航运交易公报

【马士基高管预计 2025 年全球集装箱贸易将增长 7%】

航运界网消息，马士基北美负责人日前表示，预计 2025 年全球集装箱贸易将增长 7%，这得益于美国强劲的需求，以及美东港口潜在的罢工和特朗普 2.0 关税。

具体而言，马士基北美业务负责人 Charles van der Steene 表示，马士基预计明年全球集装箱量将增长 7%，尤其是美国的强劲需求将推动这一增长。

他在路透社 NEXT 会议间隙表示，“我们预计总体增长率在 5%至 7%之间。目前，没有任何迹象表明这不会发生。”

除了美国公司强劲而有“韧性”的需求外，Charles van der Steene 还指出，胡塞武装对红海商船的持续袭击是额外需求的来源。

10 月 21 日，马士基再次上调 2024 年全年业绩指引，并更新了 2024 年全球集装箱市场的增长前景，从之前的 4-6%修正为 6%左右。按销售额计算，美国是马士基最大的市场，其客户包括沃尔玛、塔吉特、ASOS 和耐克等。

美国零售联合会日前预测，11 月和 12 月美国进口的商品数量将创纪录。

对强劲市场的部分解释也可能是，市场正在为特朗普关税 2.0 和明年初可能发生的罢工做准备。

Charles van der Steene 补充道，马士基预计红海危机将在 2025 年持续。

他指出，为了帮助客户规划，马士基正在帮助分析，有时需要两个月的时间来确定是前往美东还是美西，还是使用空运更为理想，这取决于产品和公司准备承担的风险。



他强调，由于涉及额外的成本和时间，将产品从美东重新调整到美西并非易事，但如果涉及季节性产品，则可能至关重要。

来源：航运界网

◆ 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	06/12/24	29/11/24	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	12,950	-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：2024-12-10

(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	VLCC	300,000	Hanwha Ocean	2026	Hanwha Shipping	12,700	
4	Tanker	163,000	Qindao Beihai, China	2027-2028	Dynacom - Greek	8,200	LOI Stage
2	Bulker	210,000	Qindao Beihai, China	2027-2028	Mitsui OSK Lines - Japanese	9,300	ammonia dual-fuel



2	Bulker	89,000	Wuhu Shipyard, China	2027	Fujian Guohang Group - Chinese	undisclosed	methanol ready, options exercised
2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu	2027	Doun Kisen	3,730	
1	Bulker	64,000	Jiangsu Haitong	2027	Mowinckels Rederi	3,400	
2	Bulker	64,000	Jiangsu Soho	2026	Cdb Leasing	3,350	
2	Bulker	63,550	Nantong Xiangyu	2027	Doun Kisen	3,530	
10	Container	24,000 teu	Hengli HI	2028-2029	MSC	23,000	
6	Container	17,000 teu	Yangzijiang	2028-2030	AP Moller-maersk	undisclosed	DF LNG
6	Container	15,000 teu	New Times	2028-2030	AP Moller-maersk	undisclosed	DF LNG
6	Container	15,000 teu	Hanwha Ocean	2028-2030	AP Moller-maersk	undisclosed	DF LNG
2	Container	9,000 teu	Yangzijiang	2028-2030	AP Moller-maersk	undisclosed	DF LNG
1	Tanker	10,600	CMJL	-	PG Tankers	undisclosed	option
2	PSV	4,650	Fujian Mawei	2026-2027	Seacor Marine	4,100	battery hybrid

◆ 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
STRATTON	BC	74,403		2004	China	730	Chinese	BWTS fitted
SUMMER LADY	BC	72,083		1999	Japan	680	Middle Eastern	
ORIENT SKY	BC	60,293		2017	Japan	undisclosed	Turkish	
BLUE OCEAN	BC	40,567		2023	China	3,000	Denholm Shipping	ECO OHBS TIER III
AKDENIZ-M	BC	32,178		2002	Japan	640	Vietnamese	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
NORTHERN JAGUAR	CV	108,730	8,814	2009	S. Korea	5,250	MSC - Swiss	
HONGKONG BRIDGE	CV	50,953	4,253	2001	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
CHIQUITA MERCHANT	CV	34,191	2,546	2007	China	2,200	Undisclosed	TC at \$26.5k/day until Sep 2026-Jan 2027
CALLIOPE	CV	33,748	2,524	2002	Germany	1,350	Chinese	TC attached until mid-2026
UNI-PATRIOT	CV	19,309	1,618	1999	Japan	undisclosed	Chinese	
VICTORY VOYAGER	CV	15,213	1,060	1998	Japan	undisclosed	Russian	BWTS fitted



VEGA VELA	CV	13,879	1,118	2005	China	750	Far East
-----------	----	--------	-------	------	-------	-----	----------

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
GIORGOS CONFIDENCE	GC	32,702		2013	Japan	undisclosed	German	old sale
ATLANTIC HORIZON	GC	6,665		2006	Netherlands	1,230	Vietnamese	ICE 1A

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
DHT SCANDINAVIA	TAK	317,826		2006	S. Korea	4,330	Chinese	BWTS & scrubber fitted
EPIC ST. AGNES	TAK/GAS	5,172		2015	Japan	undisclosed	Erasmus	
EPIC ST. IVAN	TAK/GAS	5,169		2015	Japan	undisclosed	Erasmus	
EPIC ST. MARTIN	TAK/GAS	5,024		2008	Japan	undisclosed	Erasmus	
BW KIZOKU	TAK/LPG	54,907		2019	Japan	6,980	BW LPG	
NOVA SCOTIA	TAK/LPG	28,543		2016	S. Korea	5,750	Undisclosed	
GAZ MILLENNIUM	TAK/LPG	16,897		2002	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GAS SHURIKEN	TAK/LPG	5,025		2008	Japan	1,080	UAE	

◆ 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
VIK	TAK	1,660	1,260	1968	USSR	455.00	

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 AUGUSTA	CV	31,205	8,800	1986	Germany	501.00	incl ROB abt 250-300T
CAPT. OSAMA	GC	11,683	5,400	1981	Japan	undisclosed	
OCEAN STAR 86	OTHER/REF	10,461	5,795	1992	Japan	undisclosed	
NEW SKY	OTHER/REF	4,396	2,372	1980	Spain	undisclosed	
KELSEY 2	TAK	8,426	3,102	2002	Japan	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【国际海事组织更新燃油抽样指南】

“MARPOL 交付样品”的容量已由 400 毫升增至 600 毫升，并且现在还必须符合《SOLAS》第 II/2/4.2.1 条对闪点的规定。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

◆融资信息

(1) 人民币汇率中间价：

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
2024-12-13	718.760	756.750	4.742	92.442	915.780	460.610	417.810	536.160	809.690
2024-12-12	718.540	757.890	4.749	92.416	920.660	460.840	418.890	537.130	816.100
2024-12-11	718.430	760.040	4.763	92.392	922.200	460.930	419.780	538.020	817.240
2024-12-10	718.960	762.160	4.785	92.508	920.590	465.530	424.460	538.650	821.000
2024-12-09	718.700	761.980	4.823	92.373	919.510	462.200	422.110	537.800	820.500

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。