



全一海运市场周报

2024.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024. 12. 16 - 12. 20)

(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，远洋航线走势分化，运价互有涨跌，综合指数平稳运行。据国家统计局最新公布的数据显示，11 月份规模以上工业增加值同比增长 5.4%，比上月加快 0.1 个百分点，显示出中国经济继续保持稳中向好的局面。随着各项稳增长措施持续深化落实，中国经济有望在新的一年里继续稳定增长，这将为我国出口集运市场平稳发展奠定良好的基础。12 月 20 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 2390.17 点，较上期小幅上涨 0.2%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，欧元区 12 月制造业 PMI 初值 45.2，继续处于荣枯线以下。主要国家德国制造业 PMI 创 3 个月新低，制造业的衰退仍在持续；法国的制造业 PMI 大幅低于市场预期，创 55 个月以来的新低。欧洲经济的低迷表现继续拖累未来经济复苏。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系基本平衡，市场运价小幅波动。12 月 20 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 2946 美元/TEU，较上期下跌 0.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格小幅回落。12 月 20 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 3733 美元/TEU，较上期下跌 0.3%。

北美航线：据美国劳工统计局公布的数据显示，美国 11 月非农新增就业 22.7 万人，创半年来最大增幅，但主要是因为前期飓风和罢工的负面影响消散，失业率则小幅升至 4.2%，显示出美国的劳动力市场并不稳固。本周运输需求未有明显增长，部分公司运价小幅跟涨，也有上周涨价的部分公司运价已出现下调。12 月 20 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 4198 美元/FEU 和 5642 美元/FEU，分别较上期上涨 4.3%、2.7%。

波斯湾航线：运输需求增长放缓，运输市场开始转弱，本周即期订舱价格小幅回落。12 月 20 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 1429 美元/TEU，较上期下跌 5.2%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续回暖，供需基本面稳固，市场运价继续上行。12 月 20 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 1952 美元/TEU，较上期上涨 1.6%。



南美航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，本周即期市场订舱价格继续下跌。12月20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5351美元/TEU，较上期下跌4.6%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。12月20日，中国出口至日本航线运价指数为953.57点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【商品市场博弈加剧 综合指数大幅下跌】

本周，2025年度煤电长协谈判博弈加剧，终端电厂以消化现有库存为主，运输市场货盘稀少，综合指数持续下行。12月20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1061.31点，较上期下跌5.5%。

煤炭市场：市场需求方面，冷空气频繁来袭，我国大部地区气温屡创今年下半年来新低，居民用电需求持续增长，沿海电厂负荷率稳步提升，但在进口煤及长协煤保供影响下，终端库存消耗缓慢。沿海八省电厂日耗220.3万吨，上涨26.1万吨，库存3545.5万吨，下降8.5万吨，存煤可用天数16.1天。煤炭价格方面，全国气温走低，日耗稳步提升，但终端库存始终消耗缓慢，加之外贸煤价走弱，市场悲观情绪发酵。贸易商停止采购，产地库存压力提升，部分煤矿选择停产、减产，铁路发运明显下降，北方港口调入、调出量同步下滑，市场成交冷清，煤炭价格持续下跌。环渤海各港合计调进量114.8万吨，调出量128.4万吨，存煤2567万吨，下降94.9万吨。运价走势方面，煤炭终端库存整体偏高，煤炭价格持续下跌，加之2025年电煤长协合同商谈进入关键期，市场观望情绪浓厚，终端暂时放缓市场煤采购。沿海煤炭运输市场货盘稀少，运力富余，沿海煤炭运价持续下跌。

12月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1066.97点，较上期下跌7.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收683.23点，较12月13日下跌16.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.7元/吨，较12月13日下跌5.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.3元/吨，较12月13日下跌8.2元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为39.4元/吨，较12月13日下跌9.8元/吨。

金属矿石市场：本周，钢材价格弱势下跌，钢厂利润持续收缩。建材需求淡季特征显现，产量、厂存、社会库存量均稳步下行。供需双弱环境下，铁水产量继续回落，高炉检修比例升高。同期，全球铁矿石发运总量、国内到港量、库存均有所增加，矿石价格震荡下行，冬储预期仍存，贸易商持谨慎态度，运力市场供给持续宽松，



沿海金属矿石运价下跌。12月20日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收751.46点，较12月13日下跌5.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价28.7元/吨，较12月13日下跌1.8元/吨。

粮食市场：年底，玉米供给持续宽松，价格连续走低，市场信心不足，加之气温偏高，存储难度上升，农户陆续出售新粮。但终端企业采购增量有限，中储粮停止进口玉米轮售，支撑国内粮价平稳运行。北方港口粮食下水量大幅下降，沿海粮食运价开始下行。12月20日，沿海粮食货种运价指数报875.67点，较上期下跌8.0%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价48.8元/吨，较上期下跌4.0元/吨。

成品油市场：临近圣诞假期，国际原油价格小幅波动，市场交投较为平淡。国内成品油价格走势暂稳，节前备货需求持续释放，加之低温下燃油汽车使用率上升，汽油需求有所好转，成品油运输市场货盘增多，沿海成品油运输价格延续上涨走势。12月20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1046.41点，较上期上涨0.6%；市场运价指数1009.82点，较上期上涨1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型市场船多货少 租金指数再创新低】

临近圣诞假期，本周国际干散货运输市场船运需求继续疲软，市场船多货少，市场竞争加剧，三大船型市场租金、运价纷纷走低，部分船型运价创年内新低。分船型来看，海岬型船太平洋市场可用运力积压，运价跌幅较大。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭新增货盘有限，粮食货盘极少，钢材货盘也不多，日租金继续走跌。远东干散货租金指数再创新低。12月19日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为791.18点，较12月12日下跌11.2%，跌至2023年3月以来最低。

海岬型船市场：海岬型船市场运价继续走跌，其中太平洋市场跌幅较大。本周太平洋市场主要矿山陆续释放12月底1月上旬装期的货盘，但可用运力依旧过剩，且FFA远期合约价格下跌，市场看跌情绪浓厚，使得本就处于低位的运价再受挤压，运价进一步下探。12月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7624美元，较12月12日下跌16.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为6.333美元/吨，较12月12日下跌7.6%，跌至2023年2月下旬以来最低。远程矿航线，上半周巴西、西非等远程矿石货盘偏少，市场表现安静；下半周有部分1月下旬装期货盘释放，而1月装期的可用运力不多，运价整体低位小幅波动。12月19日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.350美元/吨，较12月12日下跌2.5%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金继续下探，并跌至 2023 年 8 月下旬以来最低。由于国内煤价下跌，进口煤价格优势缩小；且国内电厂库存持续高位，进口煤采购热情普遍不高，本周印尼煤炭货盘不多，在船多货少的形势下，租家不断压低报价，市场运价频频走低。12 月 19 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7744 美元，较 12 月 12 日下跌 14.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.990 美元/吨，较 12 月 12 日下跌 7.1%。粮食市场，正处南美粮食船运淡季，粮食货盘偏少，市场可用运力偏多，且临近圣诞假期，市场商谈氛围较弱，运价承压小幅下行。12 月 19 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.680 美元/吨，较 12 月 12 日下跌 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场日租金跌至今年 2 月下旬以来最低。本周煤炭、钢材等新增货盘极为有限，市场活跃度较低，船运需求疲软，运力过剩，且缺乏利好因素支撑，日租金持续下跌。12 月 19 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8000 美元，较 12 月 12 日下跌 7.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.110 美元/吨，较 12 月 12 日下跌 3.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位企稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 90 万桶至 4.21 亿桶，降幅 0.2%，低于预期。成品油供应量为 2080 万桶/日，比前一周增加 66.2 万桶/日。美联储 12 月利率决议落地，降息 25 个基点符合市场预期，但是美联储主席鲍威尔表示预计明年降息 50 个基点，打压了市场需求预期，施压油价。OPEC+代表表示担心即将上任的美国总统特朗普对美国石油行业的友好政策可能会提振产量，并且有可能高于此前预期的水平，更多的美国石油供应可能会进一步侵蚀 OPEC+的市场份额，并打压油价。尽管美国原油库存有所下降，但下降幅度低于市场预期；OPEC+继续保持生产限制，以试图平衡市场；但整体市场仍可能处于供过于求的状态。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 72.53 美元/桶，较 12 月 12 日下跌 1.09%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价跌幅收窄。中国进口 VLCC 运输市场运价低位企稳。12 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 809.61 点，较 12 月 12 日下跌 1.7%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 1 月初装期货盘陆续进场，国内炼厂春节备货，1 月整体货量比之前几个月相对提升；大西洋航线活跃度也有所增加，总体可用运力消耗增加，对运费形成支撑。随着之前运费的不断走低，船东对当前运价水平的抵抗情绪逐渐上升，成交的 WS 点位止跌企稳。租家始终通过私下拿船降低货盘的曝光程度，尽可能的打压运费。目前，运价水平仍处于低位，持续下行的空间有限，但若没有足够的货量也很难有较大幅度的上涨，预计短期内仍将持续低位小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.04，较 12 月 12 日下跌 0.25%，CT1 的 5 日平均为 WS39.68，较上期平均下跌 5.57%，TCE



平均 1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.58，下跌 3.39%，平均为 WS46.04，TCE 平均 2.0 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 12 月 29-31 日，成交运价为 WS40。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 23-25 日，成交运价为 WS45。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 4-6 日，成交运价为 WS47.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 16-17 日，成交运价为 WS46。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 24-26 日，成交运价为 WS45。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 20-25 日，成交包干运费为 675 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 2025 年 1 月 15-20 日，成交包干运费为 650 万美元。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数全面上涨 国内成交数量增加】

12 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.29 点，环比上涨 0.56%。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+0.12%、+0.90%、+0.71%及+0.63%。

国际干散货船二手船价有涨有跌。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 3.79；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.97%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.61%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.62%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 7 艘（环比减少 3 艘），总运力 50.07 万载重吨，总成交金额 9495 万美元，平均船龄 16.86 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 吨级油轮估值环比上涨 6.52%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.18%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.48%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.33%。本期，国际油轮二手船市场成交量持平，总共成交 2 艘，总运力 33.09 万载重吨，总成交金额 5720 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 0.79%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.58%。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涨多跌少。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 0.75%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.64%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.28%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.35%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 27 艘（环比增加 23 艘），总运力 9.58 万载重吨，总成交金额 8028.90 万人民币，平均船龄 10.21 年。

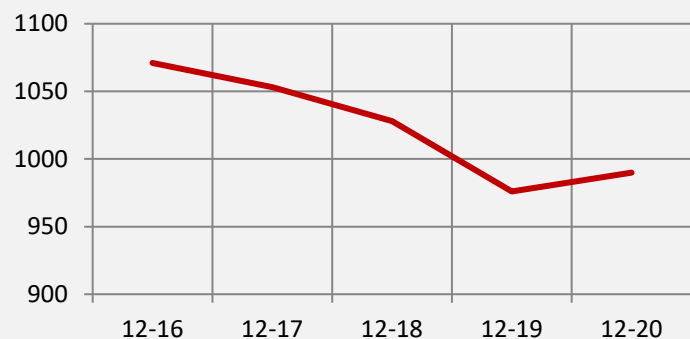
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

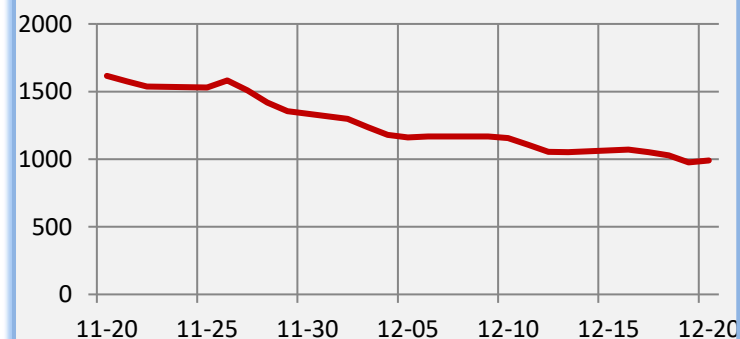
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

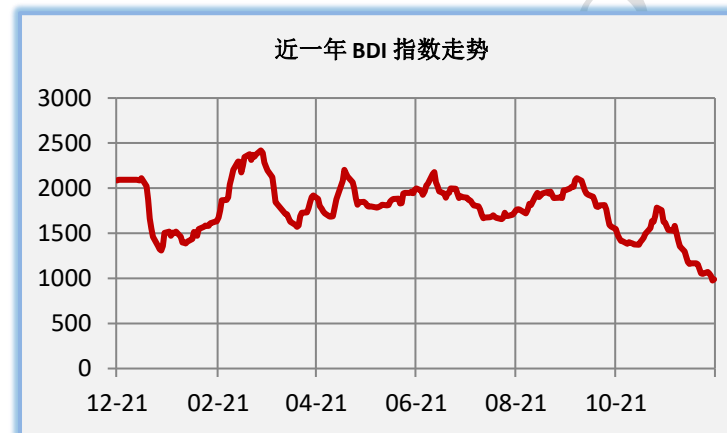
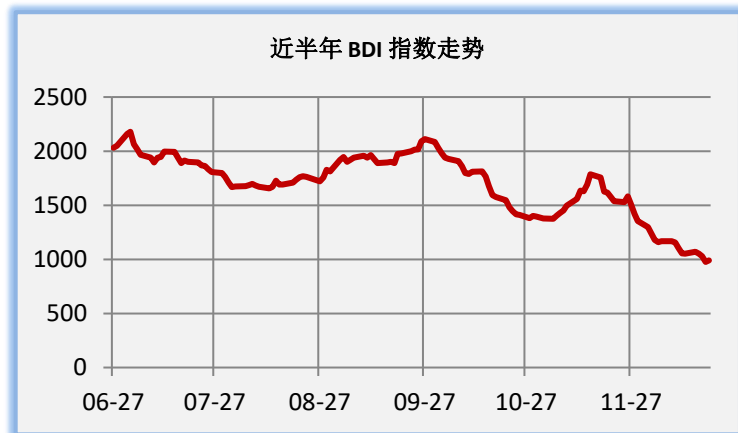
波罗的海指数	12 月 16 日		12 月 17 日		12 月 18 日		12 月 19 日		12 月 20 日	
BDI	1,071	+20	1,053	-18	1,028	-25	976	-52	990	+14
BCI	1,340	+77	1,308	-32	1,237	-71	1,079	-158	1,115	+36
BPI	977	-18	959	-18	957	-2	964	+7	976	+12
BSI	955	-4	949	-6	947	-2	944	-3	940	-4
BHSI	608	-10	600	-8	593	-7	586	-7	579	-7

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	13/12/24	06/12/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	20,000	20,500	-500	-2.4%
	三年	19,000	19,500	-500	-2.6%
Pmax (76K)	一年	10,500	11,500	-1000	-8.7%
	三年	10,750	11,000	-250	-2.3%
Smax (58K)	一年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,000	1,000	9000	900.0%

截止日期: 2024-12-17



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Limnionas' 2017 85035 dwt dely aps EC South America 20/30 Dec trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - cnr

'Key Hunter' 2011 82099 dwt dely aps EC South America 23 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$15,500 - Louis Dreyfus

'Armonia A' 2018 82084 dwt dely Hadong 25 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$7,250 - cnr

'Delfin' 2017 81645 dwt dely aps Port Elizabeth 22/25 Dec trip redel N China intention manganese ore \$13,750 + \$300,000 bb - Pacific Basin

'Antares' 2015 81118 dwt dely CJK 25/26 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan intention petcoke \$5,500 - Klaveness

'JY Shanghai' 2020 81090 dwt dely aps EC South America 19 Jan trip redel Singapore-Japan \$14,000+\$400,000 bb - cnr

'Omicron Titina' 2005 76806 dwt dely aps Santos 8 Jan trip redel Egypt Mediterranean \$15,500 - Sofon Bulk - <recent>

'Alpha Loyalty' 2007 75949 dwt dely Meizhou prompt trip via Indonesia redel South China \$3,250 - cnr

'Sakizaya Ace' 2013 74936 dwt dely Ghent spot trip via Brazil redel Egypt Mediterranean \$10,500 - Sofon Bulk

'Hopa' 2013 63301 dwt dely Dumai prompt trip via Indonesia redel China \$10,750 - cnr

'Tai Success' 2013 61486 dwt dely Gresik 26/28 Dec trip via W Australia redel Philippines intention grains \$13,000 - Norden



'Nord Allegro' 2007 61263 dwt dely SW Pass 2/7 Jan trip redelivery Far East with grains \$18,750 - Drydel

'Szare Szeregi' 2017 39072 dwt dely Savannah prompt trip redel Continent \$13,000 - J. Lauritzen

'AP Revelin' 2016 38795 dwt dely Damietta prompt trip redel Port Harcourt intention bagged gypsum \$13,000 - Breadbox

'Julia' 2018 37449 dwt dely Skaw prompt trip via Gdansk to redel US Gulf intention petcoke \$7,750 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【航运资产市场高度活跃！近 2000 艘船舶易主！】

2024 年对于航运资产市场而言，注定将成为一个不平凡的年份。根据克拉克森最新数据，今年迄今，二手船交易量已达到近 2000 艘。

克拉克森分析师 Trevor Crowe 在最新报告中表示：“随着年末渐近，整体成交量显示，2024 年是航运资产市场繁忙的一年。尽管下半年与上半年相比有所放缓，且拆解量明显有限，但新建和二手船成交量强劲。”

具体来看，截至目前，2024 年已报告二手船交易量达到 1,961 艘，约 1.115 亿载重吨。

Trevor Crowe 说：“在坚挺的市场条件支持买家需求、高定价为一些卖家带来资产回报以及一些船东利用二手市场推进船队更新计划的背景下，今年的活动受到接近创纪录的散货船销量和强劲的油轮和集装箱活动的支撑。”

数据显示，今年上半年，二手船交易总量为 6760 万载重吨，下半年迄今易手总量为 4340 万载重吨。

值得一提的是，2024 年是二手船交易量连续第四年超过 1 亿载重吨，这一纪录在 2021 年创下的 1.432 亿载重吨之前从未被超越，出售船舶的总价值再次超过 450



亿美元。

新造船市场同样展现出强劲的增长势头。克拉克森数据显示，2024 年迄今为止的订单量已达到 1.562 亿载重吨。总体强劲的航运市场、部分船东对绿色船队更新的关注以及船厂交货时间延长导致的船位竞争，支撑了需求。今年集装箱船订单量接近历史最高水平，液化石油气运输船订单量创下新高，液化天然气运输船和油轮订单量也保持强劲。

2024 年下半年新船订单量为 5510 万载重吨，较上半年的 1.01 亿载重吨有所回落。不过下半年集装箱船订单量再次激增，自 5 月初以来超过 370 万 TEU。就签约载重吨而言，2024 年有望成为自 2013 年以来最大的一年，但仍远低于 2000 年代订单“繁荣”时期的历史最高水平。

与二手船和新建船市场的强劲表现不同，2024 年航运市场的拆船市场表现相对低迷。据克拉克森统计，2024 年迄今为止，全球仅有 339 艘船舶被拆解，总拆解量为 870 万吨载重吨。这一数字大幅低于 2023 年的同期水平，且可能成为自 2007 年以来最不活跃的拆解年。

Trevor Crowe 强调，尽管全年情况有所不同，但 2024 年对于航运资产市场来说仍将是高度活跃的一年。新造船和二手船买卖活动合计有望接近 2021 年金融危机后最高水平的 2.853 亿载重吨。就投资价值而言，虽然下半年有所放缓，但今年将实现自 2007 年以来最大的总额 2373 亿美元，“到 2024 年底，航运资产市场将迎来值得纪念的一年”。

来源：海运圈聚焦

【油轮市场或将出现波动】

未来几个月，油轮市场或将出现波动。船舶经纪公司 Gibson 在其最新的周报中表示，从结构上看，近年来油轮市场受益于对俄制裁后带来的吨海里需求大幅增长、老旧船拆解以及极低的新船交付量。今年以来，改道好望角的长程航线也支撑了成品油轮运价。

但 Gibson 同时指出，明年市场会发生变化。例如，船舶交付量将开始加大，预计 MR 型油轮的交付量将翻一番，这是自 2019 年以来的最高水平；明年大约有 55 艘阿芙拉型/LR2 型油轮交付，这是自 2017 年以来的最高水平；还有约 30 艘苏伊士型油轮将进入市场。需要指出的是，尽管新船交付规模可观，占现有船队的 4%至 5%，但明年 15 年船龄的油轮数量甚至略高于新船交付量。此外，明年 VLCC、LR1、巴拿马型和灵便型船的交付量仍然有限，总计只有 15 艘。



该船舶经纪公司表示，就需求而言，成品油轮特别是大型油轮的运价水平，将与原油轮市场的强劲程度相关联。苏伊士型船加速交付或促使部分新船进入成品油轮市场。与此同时，中东炼油产能同比温和增长，到 2025 年将达到满负荷，而欧洲已宣布的产能关闭将支撑日益增长的进口需求，所有这些因素都为成品油轮市场提供了一定的支撑。但这些支撑因素可能不足以抵消原油轮转向成品油轮以及西非和墨西哥 CPP 进口减少的负面影响。

Gibson 表示，美洲原油产量的增加将加大原油的吨海里需求，原油轮前景将因此更加乐观。根据国际能源署最新的月度报告，美国、加拿大、巴西、圭亚那和阿根廷的原油产量预计增加 120 万桶/日，这不仅将抵消尼日利亚和墨西哥为国内炼油厂预留更多原油造成的海运量减少，而且将扩大主要来自亚洲的原油需求，该地区炼油量预计增加 500 万桶/日。

然而，OPEC+生产战略存在诸多不确定性。尽管目前石油供需平衡表明不需要额外的供应，但如果 OPEC+在今年晚些时候开始削减原油产量，短期内肯定利好油轮市场。地缘政治因素将继续在油轮市场发挥重要作用，从而加剧不确定性。特朗普 2.0 版将带来诸多变化，或对油轮市场产生深远影响，从而再次改变贸易格局。此外，中东冲突的升级也会威胁到该地区的石油供应。

来源：中国远洋海运 e 刊

【牛市或熊市？Wallenius Wilhelmsen 预计 2025 年业绩更牛】

近年来，汽车船（PCTC）市场一直是最热门的航运板块之一，被视为因长期投资不足导致的“完美风暴”。随着汽车船租金从历史高点回落，运营商股价下降，看跌 PCTC 市场的比比皆是，牛市或熊市……

Clarkson 数据显示 5000CEU 汽车船一年期租租金已从 2024 年初的高点下跌超过 40%，降至 55000 美元/天。与此同时，6500CEU 跌幅较小，下跌 17%至 95000 美元/天。

Clarkson 分析师 David Whittaker 指出，汽车贸易市场正在降温。数据显示，今年 1 月至 10 月，海运汽车贸易量同比上涨 3%，低于去年全年上涨 18%。与此同时，随着新船交付量增加，船队规模正在加速扩大。

Clarkson 最新数据显示，截至目前，全球远洋汽车船（>4000 CEU）的订单量为 218 艘，相当于全球现有船队的 41%。其中 29 艘在 2024 年交付，66 艘在 2025 年交付，63 艘在 2026 年交付，40 艘在 2027 年交付，其余的则在 2028 年交付。



换言之，2024 年汽车船将增长 8%，2025 年增长 12%，2026 年增长 8%，随着新造船的交付，汽车船供需紧张的局面将有所缓解。

简言之，汽车船市场的基本面确实正在发生变化。尽管租金有所下降，但仍处于历史极高水平。与此同时，汽车船运营商正在以稳定的价格水平续签年度合同。挪威汽车运输巨头华轮威尔森 (Wallenius Wilhelmsen) 期待着更“牛”的 2025 年。

Wallenius Wilhelmsen 2024 年业绩指引和 2025 年展望

Wallenius Wilhelmsen 势头正盛，最近又与汽车厂商签署了 2 份大单。其中一份为期 3 年，价值约 2.63 亿美元。第二份为期 2 年，价值约 1.12 亿美元。

此外，12 月 16 日，Wallenius Wilhelmsen 预计 2024 年调整后的息税折旧摊销前利润 (EBITDA) 在 18.8 亿美元至 19.1 亿美元之间，与 2023 年相比增长 4-6%。与此同时，根据当前的市场形势、合同续签的预期，预计 2025 年的调整后 EBITDA 将比 2024 年高 5-10%。

Wallenius Wilhelmsen 指出，根据货运量和合同覆盖范围，预计 2025 年将是 Wallenius Wilhelmsen 又一个稳健的一年。虽然观察到汽车市场出现了一些疲软的迹象，但预计 2025 年销量有可能恢复，因为几家汽车厂商在 2024 年下半年削减了产量以平衡库存。2025 年新车型的推出可能会对销量产生积极影响。与此同时，预计在 2025 年的大部分时间里，重型机械市场 (High and Heavy) 将保持低迷，年底可能会有所上升。预计 2025 年船舶供应将增长，如果货运量不增长，这可能会降低利用率。

地缘政治风险仍然是焦点，全球经济增长放缓，与贸易冲突相关的风险增加。总体而言，2025 年的不确定性越来越大，但 Wallenius Wilhelmsen 预计坚实的基础，包括 2024 年的续约，将支持 Wallenius Wilhelmsen 的业务并抵消可能出现的市场疲软。

总的来说，汽车产业的强周期属性难改，这也意味着汽车船市场仍将经历周期性大幅波动。换言之，汽车船作为全球航运市场中一个极度细分的市场，在营运方面，运营商通常会与汽车生产商签订长期合作协议 (COA)，PCTC 独立船东基本都是将船舶长期期租给运营商经营，几乎不存在“现货” (SPOT) 市场。但无论如何，随着汽车船租金从历史高点回落，以及大量新造船的交付，这都意味着 PCTC 市场已经从繁荣周期的峰值开始下跌……显然，目前无论是租金、新造船价格，还是二手船价仍处于非常高的水平……

来源：航运界



【阿萨德倒台对红海航运危机的影响几何？】

大马士革政权更迭引发对红海绕航命运的新猜测。

紧张的集装箱货运期货投资者察觉到不祥的迹象正在逼近。安全专家认同叙利亚局势对德黑兰及其代理人是又一次重大打击，但强调不应简单地将其与加沙停火协议或红海危机挂钩。

没有人知道红海危机何时会结束，但航运业无法停止猜测，因为这对该行业来说至关重要，且原因显而易见。

叙利亚巴沙尔·阿萨德政权的倒台无疑引发了新的猜想，一些人担心这标志着迈向一个不祥结局的又一步。

最敏感的反应来自中国集装箱货运期货的投机者，他们对中东的任何风吹草动都神经紧绷。叙利亚的政变再次引发了他们对被绕行推高的货运市场前景的担忧。

在叛军攻占大马士革的消息传出后，上海的集装箱期货合约（尤其是 2025 年 4 月及更远期结算的合约）本周跌幅扩大。

Linerlytica 在其周报中表示，投资者将这一最新发展视为“迈向中东和平的又一步”，此前美国曾促成以色列和黎巴嫩之间的停火协议。

市场悲观者认为伊朗支持的阿萨德政权的倒台是德黑兰及其代理人被削弱的另一个标志，而他们最终将被迫接受以色列和美国的和平条约。而胡塞武装会因此停止对红海商船的攻击。

此外，根据 CNN 报道，拜登政府正与即将上任的白宫官员紧急合作，在唐纳德·特朗普于 1 月 20 日就职之前的最后几天里，努力达成停火协议和人质交换协议，以结束以色列与加沙地区 Hamas 之间的战争。

地缘政治专家们同意叙利亚的政权更迭对德黑兰来说是又一次重大打击，但他们反对简单地将其与加沙停火协议和红海危机挂钩。

“我认为叙利亚的事态发展并不会让加沙停火变得更可能或更不可能，”伦敦 Dragon Intelligence 的高级分析师胡萨姆·阿布加巴尔（Hossam Abougabal）说道，



“它们也不会必然改变胡塞武装的行动和谋划。”

不过，阿布加巴尔在周二的一次网络研讨会上承认，阿萨德的倒台严重削弱了伊朗，并使所谓的“抵抗轴心”状态受到质疑，这是一系列由伊朗支持的中东武装组织和政治团体的联盟。

“过去几个月里，这个旨在对抗以色列和美国的地区武装组织网络似乎已经崩溃。我们看到黎巴嫩真主党的显著削弱，他们现在重新武装的能力也受到了阻碍，”阿布加巴尔在演讲中告诉观众。

长期以来，伊朗被认为通过叙利亚边境向黎巴嫩的真主党输送武器和资金。但现在看来，伊朗似乎已经失去了对这一渠道的控制。

阿布加巴尔表示，伊朗对其叛军网络的影响力和信誉似乎受到了显著损害，预计这些组织将在接下来的几个月里“重组并重新制定战略”。

“但我认为，尽管抵抗轴心正在崩溃，但这种抵抗的基本面可能会继续存在，”他补充道。“伊拉克的胡塞组织、真主党对以色列的看法——这些并不会因为阿萨德的倒台而消失。这只是让伊朗在这些冲突中的角色变得更加复杂和虚弱。”

阿布加巴尔的同事、Dragonfly 的分析师保罗·纳波利塔诺（Paolo Napolitano）此前曾告诉《劳氏日报》，即使在加沙达成停火后，胡塞武装对商船的袭击也可能继续，因为他们已尝到了影响全球航运市场的能力，同时也有他们自己在也门的政治动机。

航运公司尚未公开改变其此前的预测，即红海绕航预计将持续至 2025 年。

德鲁里（Drewry）的天然气航运分析师阿曼·苏德（Aman Sud）告诉《劳氏日报》，他不认为红海的局势会在 2025 年解决，甚至可能需要三到五年时间。

“在危机之前我们所看到的正常航运可能需要一些时间才能恢复，”他说。

Sea-Intelligence 在一份报告中指出，由于航行距离加长，自 2023 年底以来红海绕航带来的标箱-里程需求影响，2024 年全球集装箱船队 10% 的增长仍不足以应对。



此次，大马士革正在发生的政权更迭使区域力量平衡发生了变化，叙利亚的反叛派系，以及伊朗、俄罗斯、土耳其、以色列和美国的竞争利益都在发挥作用，该咨询公司指出。

“从更广泛的冲突到红海局势的溢出效应，至少可以说是难以预测的。”

来源：劳氏日报

【惠誉：2025 年全球航运前景稳定】

航运界网消息，惠誉（Fitch Ratings）预计 2025 年全球航运业前景将保持稳定。

具体而言，惠誉将全球集装箱航运的前景从“恶化”修正为“稳定”，并预计包括油轮和干散货在内的子行业的表现将从稳定到改善。

惠誉指出，由于关键贸易航线上的几个障碍、航运在全球供应链中的重要作用以及短期内调整有效运力的能力有限，航运仍然是受地缘政治冲突影响最大的行业之一。2024 年，全球航运业受益于现有冲突的持续（如俄乌冲突中的油轮）和新冲突的出现（红海危机对集装箱运输的干扰）。地缘冲突风险的降低可能会导致运价“正常化”，尽管在冲突解决后这可能有一段时间的滞后。

贸易政策的变化，特别是在美国 2024 年大选之后，在 2025 年带来了明显的风险，可能会减少对航运的需求。“以防万一”的供应链规划仍可能导致短期需求激增。重新安排贸易航线可能会减轻这种需求风险。

惠誉预计油轮和干散货将保持稳定，其中油轮最有可能表现良好。随着新船的交付，集装箱航运将在 2025 年达到“供过于求”的局面，这可能会继续给运价带来压力。

日趋严格的环保法规继续带来中长期风险，因为合规成本更高，需要对运营资产和配套基础设施进行投资。

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	13/12/24	06/12/24	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: 2024-12-17

(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
5	Bulker	211,000	Nihon Shipyard, Japan	2026-2028	Eastern Pacific - Singaporean	undisclosed	Old deal
4	Bulker	210,000	Beihai	2027-2028	Mitsui	undisclosed	DF METHANOL
2	Bulker	89,000	Wuhu	2027	Guohang Ocean	undisclosed	DF METHANOL
2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu, China	2027	Doun Kisen - Japanese	3,530	
2	Bulker	63,550		2027		3,730	
2	Bulker	63,500	Jiangsu Haitong, China	2025	Glorious Youth Shipping - Chinese	3,500	Old deal
1+1	LNG bunkering	12,000 cbm	Nantong Cimc Soe	2026-2027	Fuzhou Wuyang	undisclosed	SEMI REF/ICE B



2	VLGC	87,000 cbm	Cosco Qidong	2027	Cosco Shipping	12,000	
2	LNG	12,000 cbm	CMJL Yangzhou	2027	Tradewinds Tankers	3,375	
6	PSV	5,200	Estaleiro Navship, Brasil	2026-2027	Bram Offshore - US based	undisclosed	hybrid propulsion, TC to Petrobras
6	PSV	5,200	Detroit Brasil, Brasil	2026-2027	Starnav Servicos Maritimos - Brazilian	undisclosed	hybrid propulsion, TC to Petrobras
1	Container	1,100 teu	Karachi Ship & Engineering Work, Pakistan	-	Pakistan National Shipping Corp - Pakistani	2,480	
2	GC	5,200	Jiangsu Dajin	2026	Kontor 17	undisclosed	
2	RO-PAX		Armon Gijon	2027	Balearia	undisclosed	225 cars/804 passengers
1	Cable-Laying	14,000	Paxocean (Batam), Indonesia	2028	Penta-Ocean Construction-Japan	24,300	

◆ 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
GRAND PIONEER	BC	324,963		2000	China	undisclosed	Undisclosed	
LINDA OLDENDORFF	BC	207,562		2014	S. Korea	4,830	Bohai Shipping - Chinese	Scrubber fitted, delivery April 2025
FEG SUCCESS	BC	182,619		2010	Japan	2,800	Korea Line - S. Korean	BWTS fitted
ZAMPA BLUE	BC	178,459		2011	Japan	3,000	Undisclosed	BWTS fitted
RU MENG LING	BC	81,487		2000	Japan	1,550	Greek	BWTS fitted
CHANDRA KIRANA	BC	75,700		2012	China	1,200	Chinese	already delivered
ELPIDA	BC	73,311		2001	Japan	750	Middle Eastern	BWTS fitted
INDIGO OMEGA	BC	56,092		2012	Japan	1,730	Greek	BWTS fitted
SSI NEMESIS	BC	56,023		2005	Japan	1,090	Undisclosed	
JPS BARCELONA	BC	55,783		2010	Vietnam	1,280	Greek	BWTS fitted
ZEIN	BC	52,402		2001	Japan	700	Undisclosed	
GLOBAL SAIKAI	BC	51,828		2007	Japan	1,220	Chinese	OHBS
IYO SEA	BC	37,537		2015	Japan	1,780	Undisclosed	BWTS & Logs Fitted
OAK HARBOUR	BC	33,745		2005	Japan	900	Chinese	BWTS & log 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
CAPE MALE	CV	41,441	2,758	2009	China	undisclosed	MSC - Swiss	*BWTS fitted
CAPE MOSS	CV	41,441	2,758	2009	China	undisclosed	MSC - Swiss	
ARIANA A	CV	38,117	2,702	2005	Germany	1,650	Undisclosed	T/C at \$18k/day until 8/2025
HAMMONIA BEROLINA	CV	34,035	2,546	2007	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CONTSHIP AIR	CV	13,996	1,118	2006	China	900	Undisclosed	BWTS fitted
DORIS OCEAN	CV		2,702	2005	Germany	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted

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
NORDBERG	GC	2,162		1999	Japan	170		

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
CAP VICTOR	TAK	158,853		2007	S. Korea	11,949	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
CAP FELIX	TAK	158,764		2008	S. Korea			
SELENA	TAK	150,296		2007	Japan			
FRONT SAMARA	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	en bloc each, BWTS fitted
FRONT SANTIAGO	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SAVANNAH	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SEOUL	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SHANGHAI	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SIENA	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SILKEBORG	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SINGAPORE	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SPARTA	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
FRONT SUEZ	TAK	157,271		2019	S. Korea	5,120	CMB Financial Leasing	
TORM REPUBLICAN	TAK	46,920		2006	S. Korea	1,800	Undisclosed	
TORM HELVIG	TAK	46,081		2005	S. Korea	1,800	Undisclosed	scrubber fitted
CHIBA	TAK	45,975		2007	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS Fitted, Epoxy
VALLE DI GRANADA	TAK	40,218		2005	S. Korea	1,335	UAE	BWTS fitted, Epoxy
RALEIGH FISHER	TAK	35,192		2005	China	1,320	Undisclosed	Epoxy



MONAX	TAK	20,762	2005	Japan	1,580	Undisclosed	en bloc*, stst
MARMOTAS	TAK	19,953	2005	Japan			

◆ 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
GUO YUAN 9	BC	48,218	9,217	1994	Denmark	465.00	
ASIA 10	GC	7,121	2,610	1994	Denmark	undisclosed	
NEW SMILE	TAK	6,902	2,227	1995	Singapore	510.00	
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
TANTO	CV	10,325	4,218	1998	S. Korea	undisclosed	
KELP	TAK	8,424	248	2002	Japan	620.00	high quantity of StSt
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
DONG JIANG XIANG	BC	75,265	11,584	1999	Italy	undisclosed	
TRUE CONFIDENCE	BC	50,448	8,907	2011	Japan	353.00	Damaged condition/total loss - as is Sharjah, UAE
GELIBOLU 2	GC	1,506	635	1984	Netherlands	undisclosed	Turkiye
MOBY BABY TWO	OTHER/PAS	990	1,414	1974	Germany	undisclosed	Turkiye
GREEN COOLER	OTHER/REF	6,123	2,990	1990	Finland	undisclosed	Turkiye
ATHINA 1	TAK	96,001	14,883	1995	S. Korea	undisclosed	



◆ 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
2024-12-20	719.010	749.840	4.607	92.545	904.280	451.860	408.760	531.450	803.970
2024-12-19	719.110	749.980	4.694	92.526	910.380	450.900	409.100	531.190	802.170
2024-12-18	718.800	758.300	4.719	92.518	918.540	458.560	417.310	535.630	808.700
2024-12-17	718.910	759.700	4.699	92.480	916.560	461.010	419.340	535.280	806.820

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。