



# 全一海运市场周报

2024.12 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.12.23 - 12.27 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【市场货量总体平稳 部分航线运价波动】

本周，中国出口集装箱运输市场货量总体平稳，部分远洋航线运价出现波动，综合指数小幅上涨。12月27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2460.34点，较上期上涨2.9%。

**欧洲航线：**欧盟经济和财政事务委员会发布的12月欧元区消费者信心指数为-14.5，低于预期和前值，显示欧洲经济预期不容乐观，经济表现低迷。本周，元旦节前运输需求变化不大，航线运价保持平稳。12月27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2962美元/TEU，较上期微升0.5%。地中海航线，与欧洲航线基本相同，即期市场订舱价格小幅上涨。12月27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3780美元/TEU，较上期上涨1.3%。

**北美航线：**市场存在对美国港口罢工预期，运价不时出现一定程度向上波动。但市场未观测到实际货量的支撑，后续走势有待进一步观察。本周，市场需求总体平稳，受元旦假期情绪带动，即期市场订舱价格上涨。12月27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4581美元/FEU和6074美元/FEU，分别较上期上涨9.1%和7.7%。

**波斯湾航线：**目的地市场需求保持稳定，本周货量略有回稳，即期市场订舱价格小幅上升。12月27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1444美元/TEU，较上期上涨1.0%。

**澳新航线：**市场需求继续回暖，供需基本面稳固，本周上海港船舶平均舱位利用率处于高位，部分航次满载，航线即期订舱价格上涨。12月27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2110美元/TEU，较上期上涨8.1%。

**南美航线：**航线运输需求总体稳定，供需关系保持平衡，船舶平均舱位利用率仍保持在较好水平，即期市场订舱价格小幅上涨。12月27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 5468 美元/TEU，较上期上涨 2.2%。

**日本航线：**运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。12 月 27 日，中国出口至日本航线运价指数为 954.83 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【终端采购谨慎 综合指数走低】

本周，商品价格走低，终端采购谨慎，内外贸海运价格同步下跌，兼营船大部分回国，市场货少船多，综合指数走低。12 月 27 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 1033.51 点，较上期下跌 2.6%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，全国大部分地区延续晴好天气，居民用电需求小幅增加，同时中东部地区出现大范围雾霾，部分地区企业错峰生产，沿海电厂负荷率小幅波动，终端库存消耗缓慢。沿海八省电厂日耗 224.3 万吨，上涨 4.0 万吨，库存 3524.4 万吨，下降 21.1 万吨，存煤可用天数 15.7 天。煤炭价格方面，产地接近完成年度任务，阶段性减产，加之北方港口煤价全面走低，现货煤价格跌破企业年度长协价，长协兑现放慢，北方港口调入量持续下滑。随着新一股冷空气自北向南影响我国，北方港口贸易商降价出货意愿下降，煤炭市场谈商僵持，成交量进一步缩减。环渤海各港合计日均调进量 107.3 万吨，调出量 119.4 万吨，存煤 2482.7 万吨，下降 84.3 万吨。运价走势方面，下游冬储充足，整体备货积极性较差；内外贸煤价共振下跌，市场信心不足，沿海煤炭市场氛围冷清。加之外贸海运价格同步走弱，兼营船外放动力有限，沿海闲置运力增多，船多货少局面未有改善，沿海煤炭运输价格继续下跌。

12 月 27 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1027.75 点，较上期下跌 3.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 661.29 点，较 12 月 20 日下跌 3.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 26.9 元/吨，较 12 月 20 日下跌 0.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 28.6 元/吨，较 12 月 20 日下跌 1.7 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 37.6 元/吨，较 12 月 20 日下跌 1.8 元/吨。

**金属矿石市场：**本周，国内宏观利好释放，市场价格有所扰动，终端工程赶工支撑成材需求，螺纹产量小幅增加，热卷产量环比下降，钢厂利润整体转好。铁水产量、高炉开工率、产能利用率持稳运行。同期，全球铁矿石发运总量、国内到港量、库存均小幅回落，矿石价格有所回稳。但年末资金较为谨慎，加之港口库存处于高位，钢厂冬储刚需补库放缓，沿海金属矿石运价下跌。12 月 27 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 740.53 点，较 12 月 20 日下跌 1.5%，其中，青岛/日照-张家



港(2-3 万 dwt) 航线运价 28.3 元/吨, 较 12 月 20 日下跌 0.4 元/吨。

**粮食市场:** 本周, 受气温偏高影响, 玉米存储难度上升, 市场继续扎推销售, 北方港口谷物库存积累, 玉米价格持续承压, 贸易心态谨慎, 北方港口粮食下水量继续萎缩, 沿海粮食运价延续下行。12 月 27 日, 沿海粮食货种运价指数报 801.37 点, 较上期下跌 8.5%, 其中, 营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 45.0 元/吨, 较上期下跌 3.8 元/吨。

**成品油市场:** 本周, 国际原油价格窄幅波动。国内上游成品油库存水平处于低位, 局部现货资源仍不充沛, 加之冬季汽油需求向好, 降价销售意愿不强, “汽强柴弱”格局显现, 沿海成品油运输价格平稳运行。12 月 27 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, 同上期持平; 市场运价指数 1009.82 点, 与上期持平。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【圣诞假期需求趋弱 租金指数再创新低】

本周, 受圣诞假期影响, 国际干散货运输市场氛围冷清, 成交寥寥, 运价延续前期低迷走势。具体船型来看, 海岬型船节前需求略有好转, 但进入假期后, 货主租船停滞, 需求缩减明显, 运价小幅反弹后回落。巴拿马型船和超灵便型船市场同样受到假日影响, 船货双方处于“休假”模式, 成交氛围冷清, 日租金下探。12 月 26 日, 上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 713.82 点, 较 12 月 19 日下跌 9.8%, 继续刷新 2023 年 3 月以来的最低水平。

**海岬型船市场:** 海岬型船市场运价先涨后跌, 日租金刷出新低。上周末本周初, 太平洋市场部分货主急于节前发货, 询盘租船热情提升, 运输需求迎来回暖, 运价小幅反弹。但进入圣诞长假后, 租船市场基本处于停滞状态, 仅零星货盘发出, 成交寥寥, 运价再度回落。12 月 26 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6881 美元, 较 12 月 19 日下跌 9.7%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.408 美元/吨, 较 12 月 19 日小幅上涨 1.2%。远程矿航线, 节前市场需求一度有所好转, 但随着节日氛围持续升温, 巴西、西非等远程矿石货盘逐渐减少, 市场重回冷清, 运价先扬后抑。12 月 26 日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.971 美元/吨, 较 12 月 19 日上涨 3.8%。

**巴拿马型船市场:** 巴拿马型船市场低迷态势加剧, 日租金较大幅度下探。目前, 国内电厂煤炭库存消化缓慢, 且进口煤价格优势不断缩小, 市场观望情绪浓厚, 煤炭



新增货盘有限，船多货少格局短期内难有转变，叠加圣诞假期期间需求进一步萎缩，日租金继续下探。12月26日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6606 美元，较 12 月 19 日下跌 14.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.481 美元/吨，较 12 月 19 日下跌 8.5%。粮食市场，南美粮食航运市场正值淡季，且国内压榨利润普遍偏低，终端进口热情不足，粮食货盘持续偏少，运力过剩矛盾延续，运价低位震荡。12 月 26 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.710 美元/吨，较 12 月 19 日微涨 0.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场日租金延续跌势。本周，煤炭、钢材等货种运输需求依旧低迷，假日期间新增货盘更是进一步缩减，运力过剩加剧，货主强势压价，日租金承压下行。12 月 26 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7529 美元，较 12 月 19 日下跌 5.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.729 美元/吨，较 12 月 19 日下跌 4.2%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价稳中有升】

受圣诞节假期影响，一般于周中公布的美国 EIA 原油库存数据推迟至北京时间 12 月 28 日（周六）凌晨 02:00 公布。美国 11 月资本品订单大幅增长，尤其是机械设备的需求强劲，美国经济在年末呈现稳健态势；此外，11 月的新房销售反弹，也在一定程度上增强了市场对美国经济的信心。强劲的经济数据表明，全球最大石油消费国的需求仍然保持稳定，对油价构成支撑。我国财政部召开全国财政工作会议指出，2025 年要实施更加积极的财政政策，提高财政赤字率，加大支出强度、加快支出进度，为稳增长、调结构提供更多支撑，进一步提振了情绪。作为最大的原油进口国，我国经济显著影响着全球需求预测。地缘局势给予油价一定的支撑作用，若 2025 年地缘局势缓和，则油价的供给端支撑减弱。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 73.26 美元/桶，较 12 月 19 日上涨 1.01%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有升。12 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 852.98 点，较 12 月 19 日上涨 5.4%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场中东和西非两大航线寻船货盘较上周增加；美湾航线因赶在圣诞假期前提前订船，成交量也明显回暖，不过由于船东集体对美湾假期预期一致，事先安排过去的船位过多，成交价格不升反降。当前船东普遍对春节前夕出货节奏和出货量有一定的期待，对于当前的 WS 点位有较大的抵抗，尽可能的抓住机会推动市场；同时，大西洋航线的运力消耗也在一定程度上支撑中东航线。租家尽可能通过私下拿船，降低货盘曝光度给市场降温，后续出货量和出货节奏仍将是决定市场走向的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS41.65，较 12 月 19 日上涨 4.02%，CT1 的 5 日平均为 WS41.20，较上期平均上涨 3.85%，TCE 平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS48.74，上涨 6.92%，平均为 WS48.18，TCE 平均 2.3 万美元/天。



**超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)**：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 1-5 日，成交运价为 WS39.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 1-3 日，成交运价为 WS39。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 7-9 日，成交运价为 WS40。中东至马六甲航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 1-3 日，成交运价为 WS43。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 1 月 23-25 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 1 月 22-24 日，成交运价为 WS49。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 1 月 12-16 日，成交包干运费为 630 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】

12 月 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1168.91 点，环比上涨 1.27%。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-1.10%、+1.33%、+0.69%及+3.27%。

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 1.11；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 2.64%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.63%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 10 艘（环比增加 3 艘），总运力 113.13 万载重吨，总成交金额 20745 万美元，平均船龄 15.40 年。

国际油轮二手船价全面下跌。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 0.66%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 4.75%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.22%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.46%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.65%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 11 艘），总运力 77.56 万载重吨，总成交金额 21080 万美元，平均船龄 16.54 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 0.72%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.63%。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全面上涨。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 0.69%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.91%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.14%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 19 艘），



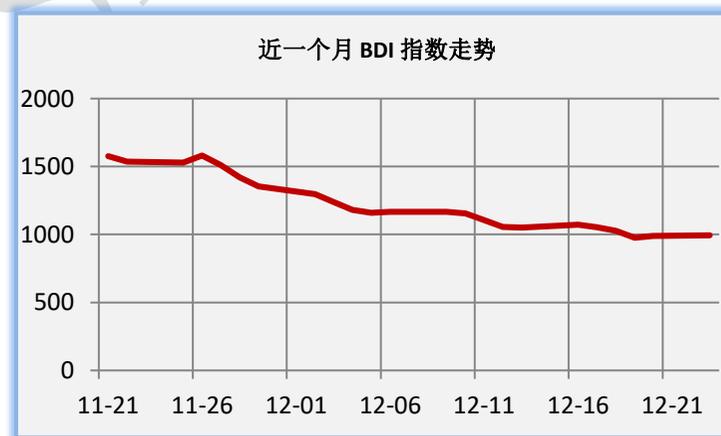
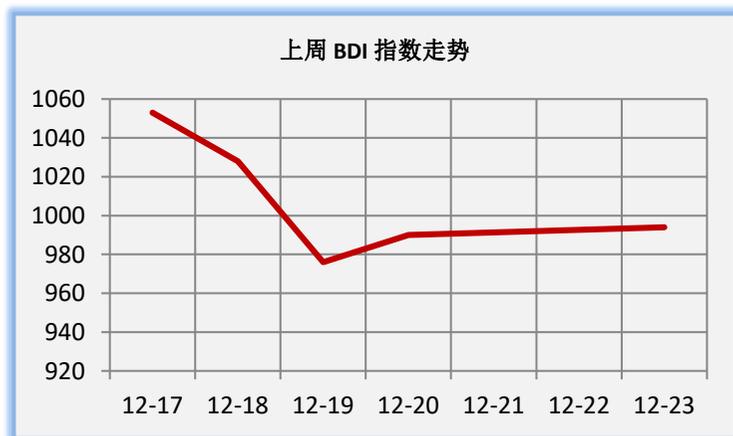
总运力 1.79 万载重吨，总成交金额 2211.50 万人民币，平均船龄 4.35 年。

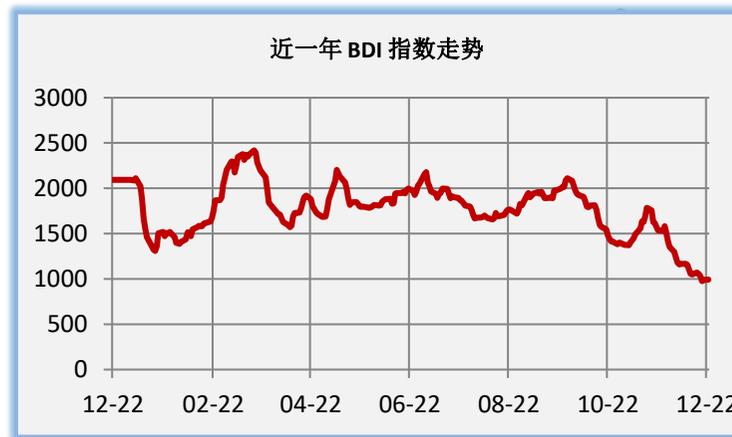
来源：上海航运交易所

## 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23日	
BDI	994	+4
BCI	1,132	+17
BPI	980	+4
BSI	932	-8
BHSI	573	-6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	20/12/24	13/12/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	20,000	20,000	0	0.0%
	三年	18,500	19,000	-500	-2.6%
Pmax (76K)	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	10,250	10,750	-500	-4.7%
Smax (58K)	一年	13,000	14,000	-1000	-7.1%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	10,500	10,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-12-24



### 3. 航运&船舶市场动态

#### 【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

#### 【购买兴趣下降！二手油轮市场“退烧”】

2024 年油轮资产市场处于令人瞩目的“高光时刻”，二手船价格攀升至 15 年来的高点。然而，这种繁荣景象自上月起出现了显著的降温趋势。



根据 Veson Nautical 高级分析师 Rebecca Galanopoulos 的观察，二手船价格居高不下，加之运费市场的不确定性，让油轮交易市场逐步退烧。

Veson Nautical 数据显示，9 月份记录的大型油轮交易共有 55 艘，包括 7 艘超大型油轮（VLCC）、8 艘苏伊士型油轮（Suezmax）和 9 艘阿芙拉型油轮（Aframax）。但在接下来的近三个月内，交易数量骤减至 43 艘，与年初 1 月份 92 艘的交易高峰形成了鲜明对比。

导致这一现象的原因不仅在于价格过高，还与市场的不确定性密切相关，尤其是中国需求疲软、美国大选以及新任总统特朗普对石油贸易的潜在影响。近一个月来，原油油轮的定期租船价格全线下滑，这进一步打压了买卖双方的积极性。

Rebecca Galanopoulos 补充称，一艘 10 年船龄、32 万载重吨的 VLCC，其价值较去年同期上涨了 8.9%，从 7600 万美元攀升至接近 8400 万美元。然而，这种上涨趋势在最近一个月有所回调，几乎覆盖了所有子市场和船舶年龄段。

在特定市场中，苏伊士型油轮的表现尤为疲软。Veson Nautical 数据显示，本月 20 年船龄的苏伊士型油轮价值下跌了近 9%，目前估值为 2880 万美元。

相较之下，成品油船市场却展现出与原油船截然不同的态势。希腊 Seaborne Shipbrokers 研究与估值部门主管 Eva Tzima 指出，成品油船的运费表现优于原油油轮，这种强势表现点燃了市场对现代化和老龄成品油船购买兴趣。

然而，她也坦言，尽管买家兴趣浓厚，但 2007 年至 2009 年建造的小型 and 大型 MR 成品油船的最新报价仍远低于卖家挂牌价，这表明双方在定价上的博弈仍在继续。

成品油船市场的强劲需求为卖家带来了更大的谈判筹码，因此大多数船东不愿意在价格上让步。Eva Tzima 认为，市场上新的销售对象出现将不可避免地对船舶价值形成一定的压制。

来源：海运圈聚焦

### 【SCFI 指数四连涨！明年 1 月运价将进一步推高？】

在春节前出货潮推动下，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续四周上扬，明年 1 月后运价有望再冲高。



根据上海航交所 12 月 20 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 5.77 点至 2390.17 点，周涨幅 0.2%。欧美四大远洋航线中，美国线运价持续上涨，但欧洲和地中海线运价均持续下跌。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 175 美元至 4,198 美元，周涨幅 4.35%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 148 美元至 5,642 美元，周涨幅 2.69%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 17 美元至 2946 美元，周跌幅 0.57%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 13 美元至 3733 美元，周跌幅 0.35%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 304 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 307 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 14 美元至 711 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周上涨 2 美元，为 140 美元。

业界表示，集运公司将把握明年 1 月 1 日至 15 日春节前最后一波涨价的机会，美国线主要集运公司每 FEU 运价喊涨 1000-2000 美元，欧洲线地中海航运 1 月报价 5240 美元，以目前运价约 4900-5200 美元计算仅小幅调涨，马士基 1 月首周报价约 4400 美元，则是低于目前 12 月最后一周报价，第二周喊涨至 5500 美元。

对此，业内人士预计，集运联盟即将在明年 2 月重组，欧洲集运公司现在就开始抢货抢客户，高运价持续吸引加班船投入，市场竞争激烈，也容易让欧洲线运价松动。

另一方面，美东码头劳资谈判的最后期限为 2025 年 1 月 15 日，即是在特朗普就职的前五天，特朗普已表态力挺码头工人，反对资方提出的自动化，美东罢工风险升高。目前劳资双方仍未重启谈判，随着美国进口量明显增加，业界研判有机会影响美国线在春节前后运价涨势。

但也有业内人士认为，越接近春节假期，集运公司为了春节期间航班囤货，会提供优惠价抢货，届时运价将修正，但仍会通过技术性调控舱位维持运价在一定获利水准。

来源：国际船舶网

### 【2025 年汽车运输船展望】

汽车运输船市场是近年来“最火热”的船型市场之一，主要表现为需求激增、运费高涨、运营商收益增加、租金创历史新高以及新船订单强劲。不过步入 2024 年后，市场迎来降温，供需平衡正在发生转变。详见克拉克森研究报告需求和供给章节。



但目前汽运输船市场仍处于较高水平。运营商利润依然可观，续签合同中运费保持高位，租金较历史水平相比仍然强劲。此外，仍有大量汽车出口使用集装箱运载，或改用其他船舶运输，例如纸浆船。随着新船持续交付，新增专业汽车运输船队运力将有可能参与货源的争夺。综合当前的市场动态和可掌握的信息现状，克拉克森研究(当下)不倾向认为市场会出现非常快速的“降温”。

克拉克森研究初步预计，短期汽车运输船供需基本面逐渐宽松。2025-26 年全球汽车海运贸易量增速将分别放缓至 1.4%和 1.3%，而船队增长则高达 12%和 8%。

未来围绕在运力需求端的风险仍存：包括欧盟对从中国进口电动汽车加征关税，双边贸易约占全球汽车贸易的 2%，需持续关注谈判结果；红海局势改善的可能性，虽然目前尚无迹象表明绕行会很快结束。

但在供给侧船队增速明显加快的背景下，老旧非环保船队的更替或将为运费市场提供部分支撑，目前 15 年以上船龄运力占比已超过 50%。新船进入市场对老旧、小型汽车运输船带来的压力更为明显，后者租金降幅更为明显。克拉克森研究预测，二手船舶交易市场将较过去变的更为活跃，除新造船转手交易以外，部分船东开始出清老旧二手汽车运输船运力。

来源：克拉克森

### 【今年，全球二手船交易量超 2000 艘！】

今年是航运资产市场特别活跃的一年，造船订单创 17 年新高，二手船交易近 2000 艘。而今年 6 月，印度官方宣布将在未来十年内成立一家全新的国家航运公司，并将船队规模扩张至 1000 艘，成为二手船及新造船市场的“重磅炸弹”。

有业内人士指出，新造船多数要 2028 年后才能交船，而且船价太高，买二手船立刻可以派上用场。以目前集装箱船运市场运价来看，买进一艘二手船，有机会在一年内就赚回船价。

克拉克森研究上周的报告指出，今年二手船交易量已达到 1961 艘，约 1.115 亿载重吨。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。



二手船交易如此活跃，与新造船价格快速上涨有关。散货船今年前三季新船订单达 386 艘、160 亿美元，平均成交价格为 4145 万美元，较去年同期单船平均价格 3506 万美元上涨 18.2%。

海岬型船（17.6 万~18 万载重吨）新船价格 1 月为 6775 万美元/艘，10 月为 7650 万美元/艘，涨幅 12.9%；巴拿马型散货船（7.5 万~7.7 万载重吨）成交价格从 1 月的 3475 万美元/艘上涨 5.0%至 10 月的 3650 万美元/艘；轻便型散装船（3.8 万~4.2 万载重吨）成交价格从 1 月的 3000 万美元/艘上涨 2.5%至 10 月的 3075 万美元/艘。

集装箱船中型船涨幅较大，大型船次之，小型船涨幅最小。今年前三季，集装箱船新船成交 250 艘、359 亿美元，平均成交价格 1.44 亿美元，较去年同期单船平均价格 1.02 亿美元上涨 41.2%。

新造集装箱船从船型来看，7500/8500 箱（TEU）新船价格 1 月为 1.18 亿美元/艘，10 月为 1.29 亿美元/艘，涨幅 9.3%；13000/13500 箱型、22000/24000 箱型新船价格分别从 1 月的 1.73 亿美元/艘、2.64 亿美元/艘，涨至 10 月的 1.83 亿美元/艘、2.74 亿美元/艘，涨幅分别为 5.8%和 3.9%；2600/2900 箱船新船价格从 1 月的 4125 万美元/艘上涨 1.8%至 10 月的 4200 万美元/艘。

而船价是从 2020 年就开始一路上涨。根据波罗的海国际航运公会（BIMCO）信息，从 2020 年到今年年中，船价累计上涨了 53%。

全球造船需求大幅增长，但全球造船资源紧张。主要造船厂的手持订单已经排到了 2028 年，部分船厂交船期甚至排到了 2030 年，卖方市场特征明显。在净零碳排目前下，新船需求有望继续保持旺盛，短中期内全球新船价格仍具有一定的上涨空间，有望超过历史峰值。

而与二手船和新造船市场的强劲表现不同的是，今年航运市场的拆船市场表现相对低迷。克拉克森统计，今年至今全球仅有 339 艘船舶被拆解，总拆解量为 870 万载重吨。这一数值大幅低于 2023 年的同期水准，且今年可能成为自 2007 年以来最不活跃的拆解年。

德国经营船舶出租业务的船东很多，二手船市场活跃，德国船东也乐于卖船赚进大笔现金，积极“高位套现”；全球最大集装箱船公司地中海航运（MSC）近四年买进 400 多艘二手船，中国船东配合政府在西非开采矿产，大手笔收购散装船，都是二手船交易活跃的主要原因，接下来估计印度有可能成为二手船最大买主。

来源：ETtoday 财经云



◆ 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	20/12/24	13/12/24	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	3,750	3,725	25	0.7%	
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: 2024-12-24

(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	Undisclosed	
3+5	Bulker	210,000	COSCO Yangzhou, China	2027-2028	COSCO - Chinese	9,300	Methanol dual fuelled, ammonia ready, Tier III
2	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu, China	2027	Doun Kisen	3,530	
10	Bulker	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2027-2028	Everbright Leasing - Chinese	undisclosed	
6	Bulker	82,000	Hengli Sb	2026-2027	Centrofin	Undisclosed	SCRUBBER FITTED
2	Bulker	63,550	Nantong Xiangyu, China	2027	Doun Kisen	3,730	



2	Bulker	63,500	Jiangsu Haitong, China	2025	Glorious Youth	3,500	
10	Container	24,000 teu	Hengli HI Dalian, China	2028-2030	MSC - Swiss based	undisclosed	LNG dual-fuel
1	Container	1,360 teu	Jiangsu Jiuzhou, China	2026	Shandong Shipping - Chinese	undisclosed	LNG dual-fuel
1	Container	1,100 teu	Karachi S&E	2027	Pakistan National Shpng	2,475	
2	General Cargo	3,700	GS Projects, Netherlands	2025	Longship Group - Dutch	undisclosed	eco vessels
2	VLGC	87,000 cbm	COSCO Qidong, China	2027	COSCO - Chinese	12,000	
2	LNG	20,000 cbm	Huangpu Wenchong	2027	Singfar Group	8,450	bunkering
2+2	LNG	20,000 cbm	Ningbo Xinle	2027	Seacon Shipping	7,900	bunkering
2+1+1	LNG	20,000 cbm	CMHI	2027	CELSIUS	8,500	bunkering

◆ [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
SIKAMIA	BC	207,923		2008	Japan	2,900	Chinese	scrubber fitted
PANORAMIX	BC	203,512		2007	Taiwan, PRC	2,800	Chinese	old sale/delivered
BETTYS DREAM	BC	82,641		2008	Japan	1,288	Chinese	
TWINKLE ISLAND	BC	82,265		2012	Japan	2,000	Orion Bulk - Norwegian	2-YEAR BBHP
QING DAO GANG DA GANG	BC	56,444		2012	China	1,220	Undisclosed	via Chinese bidding platform (RMB 94,34mil)
MOMO GLORY	BC	28,222		2014	Japan	1,200	Greek	

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
ONE HONG KONG	CV	98,849	8,212	2009	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	
SOFIA I	CV	63,059	5,100	2010	China	4,100	Chinese	
HANSA FLENSBURG	CV	23,741	1,738	2000	China	undisclosed	Chinese	
HELENA SCHEPERS	CV	13,031	1,036	2012	China	undisclosed	Undisclosed	
KATHARINA SCHEPERS	CV	13,031	1,036	2012	China	undisclosed	Undisclosed	*



其它								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
SEACOR 88	OTHER/AHTS	3,124		2013	Singapore	2,250	Undisclosed	
SEACOR 888	OTHER/AHTS	3,108		2013	Singapore	undisclosed	Undisclosed	
ASL LEO	OTHER/AHTS	1,486		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
LIZA DESTINY	OTHER/FPSO	309,344		1999	S. Korea	53,500	ExxonMobil	
PRIDE	OTHER/MSV	10,000		2014	Canada	undisclosed	Undisclosed	
WIND OF PRIDE	OTHER/MSV	3,426		2006	China	undisclosed	Grupo Suardiaz	
PIONEER	OTHER/MSV	3,057		2011		undisclosed	Undisclosed	
PACIFIC EXPLORER	OTHER/PAS	8,293		1997	Italy	undisclosed	Resorts World	
ATLANTICA PROVIDER	OTHER/PSV	4,000		2006	Netherlands	1,980	Geoquip Marine	
POSH SHEARWATER	OTHER/PSV	3,200		2013	China	undisclosed	IGM	
BALTIVIA	OTHER/ROR	5,309		1981	Sweden	677	E60 Shipping	
AURORA	OTHER/ROR	600		1991	Croatia	undisclosed	Godby Shipping	

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
CRUDE CENTURION	TAK	112,863		2010	S. Korea	3,350	Undisclosed	COATED
KYRA	TAK	47,931		2006	Japan	1,710	Undisclosed	ZINC COATED
DH HONESTY	TAK	13,148		2021	China	2,560	Undisclosed	StSt, via Chinese bidding platform
DAI THANH	TAK	13,068		2007	S. Korea	950	Undisclosed	BWTS fitted
CUMBRIAN FISHER	TAK	12,921		2004	S. Korea	715	Undisclosed	BWTS fitted

◆ 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
THREE STAR	BC	45,217	7,627	1996	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
PRINCE 4	BC	12,367	4,860	1986	Japan	undisclosed	



AMOR	TAK	298,552	40,584	2000	Japan	440.00	
RIALTO	TAK	47,358	9,711	1998	Croatia	476.00	
BOW CLIPPER	TAK	37,221	11,277	1995	UK	980.00	high SS content

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
TANTO SENANG	CV	10,325	4,218	1998	S. Korea	undisclosed	HKC recycling

### ◆ 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
2024-12-27	718.930	753.370	4.598	92.564	905.640	450.590	408.220	531.970	803.330
2024-12-26	718.970	751.570	4.614	92.572	906.410	451.890	410.100	531.970	802.230
2024-12-25	718.680	751.780	4.616	92.532	905.690	451.780	409.960	531.680	801.700
2024-12-24	718.760	752.350	4.617	92.506	906.300	452.460	410.040	532.820	803.780
2024-12-23	718.700	753.150	4.629	92.468	907.210	452.050	409.510	533.090	807.280

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。