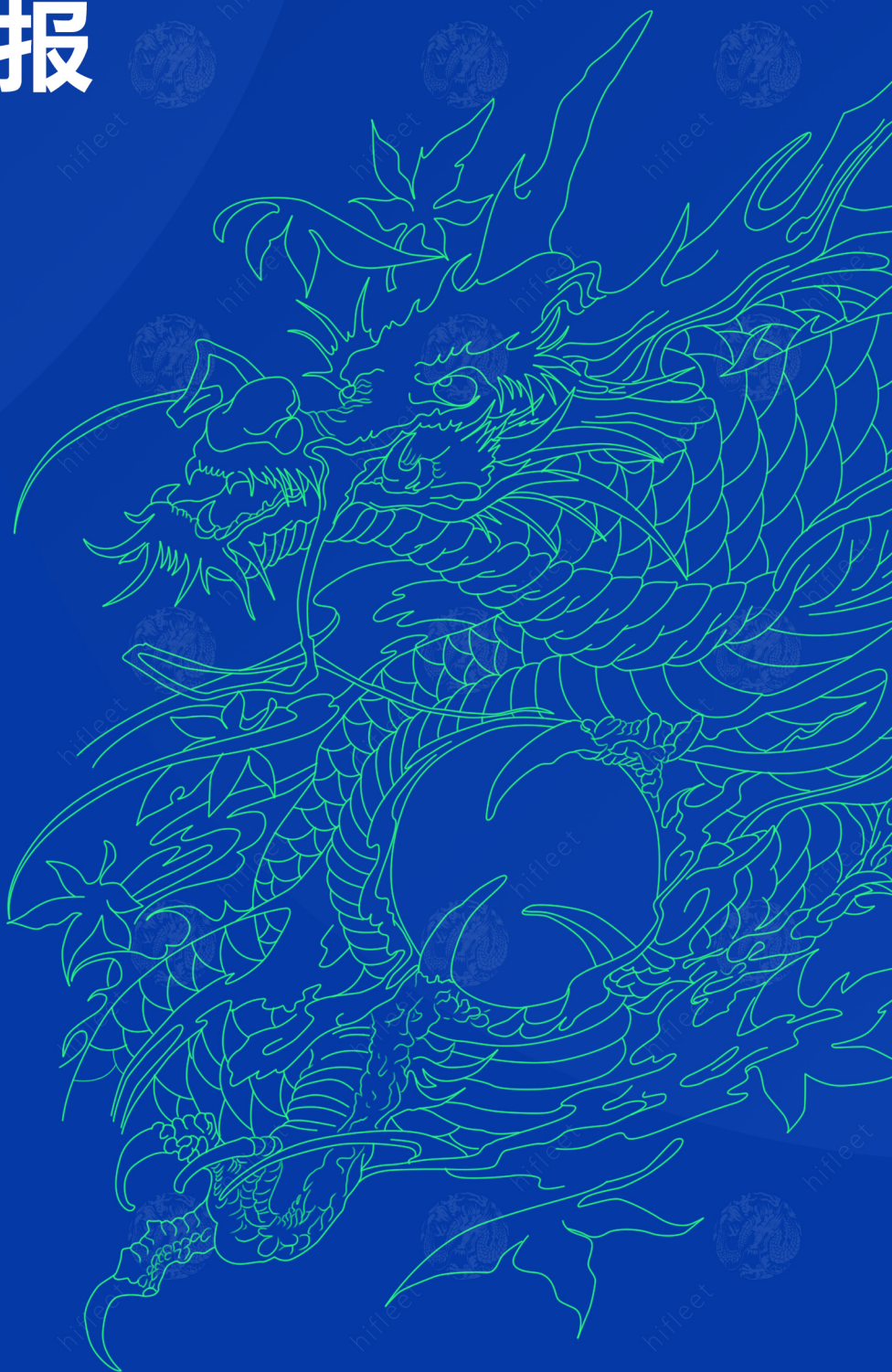


2023年 航运市场年报

刘红太

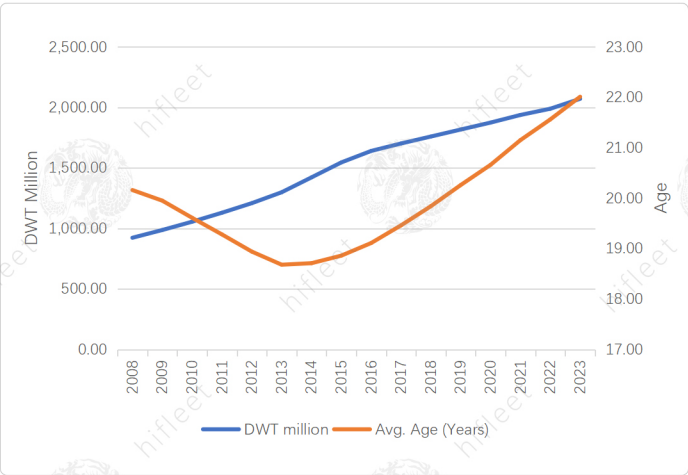
查船管船，用HiFleet
www.hifleet.com



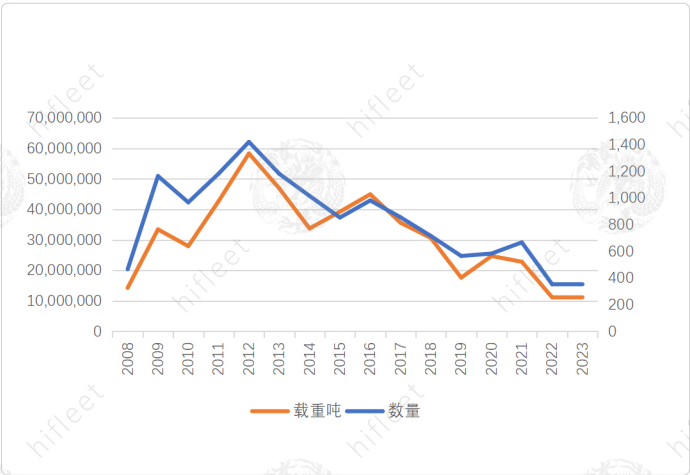
2023年航运注定是不平凡的一年。2023年5月16日，欧盟将航运正式纳入EU ETS，船舶经营者将被要求上交他们排放的每吨二氧化碳的配额。2023年接近尾声出来一个黑天鹅事件，红海胡赛武装问题扰动了红海的船舶通行，集装箱船东抓住机会涨价。索马里海盗于12月14日成功劫持一艘保加利亚的散货船，距离最近一次成功船舶劫持还是在2017年。2023年巴拿马运河因为干旱和中美贸易脱钩问题导致船舶通行显著减少。2023年苏伊士运河船舶搁浅依然是船东面对的主要问题。

截止2023年末，全球船舶总载重吨超过22亿吨。2008年至2015年间船舶载重吨每年增加6%到9%，其中2011年增加的船舶运力最多；2016年到2023年间船舶载重吨平均每年基本维持在3%左右水平。船龄从2013年平均18年增加到当前22年，其主要原因是近几年拆船数量大幅度的减少。

全球船舶运力和平均船龄

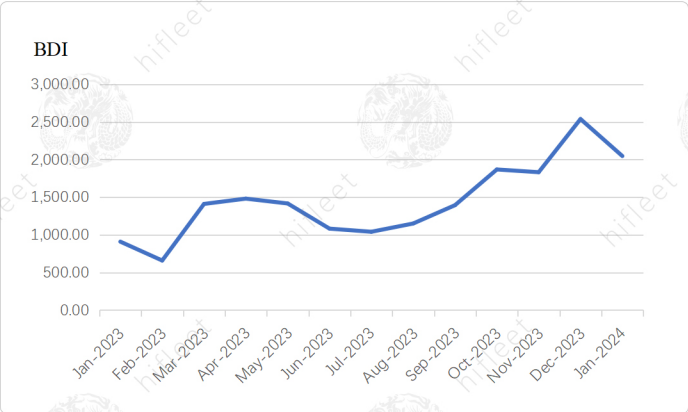


全球拆船规模与数量



1. 一年来干散货市场前三季度一直疲软，而在接近第四季度经历了冲高回落上下起伏的态势，散货船2023年平均收益相对2022年下降约39%。

2023年波罗的海干散货指数走势



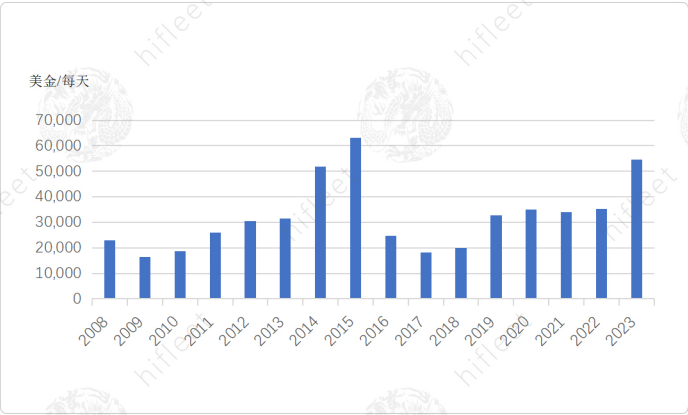
散货船收益年均水平



免责声明：
本文件所包含的材料和信息由hiFleet船队在线提供，只作一般参考用途。这些信息来自船队在线研究的数据库和其它。船队在线在收集资料时已采取合理的谨慎措施，并相信该等资料是尽量准确和正确的，航运是一个时刻变化的周期性的行业，有关对该行业的任何预测可能不准确。船队在线对信息的完整性、准确性、可靠性、适用性或可用性不作任何形式的明示或暗示的陈述或保证。因此，任何依赖此类信息的风险均由收件人自行承担。不对接收方或其中任何一方或任何第三方承担任何损失责任。

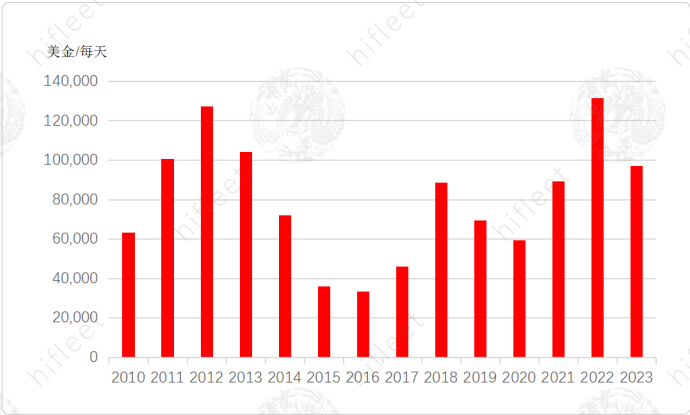
2. 而能源运输市场的船东在2023年获得不错的租金收入，以LPG市场为引领，全年VLGC的1年期租每天超过5万美金的健康水平。

VLGC 年均1年期租水平



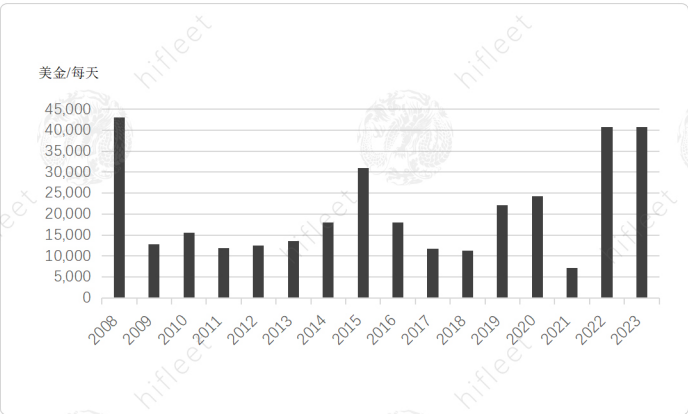
3. 2023年16万方LNG租约相对2022年有所下降但依然全年平均水平超过每天9万美金的高位水平。

LNG运输年度平均收益水平



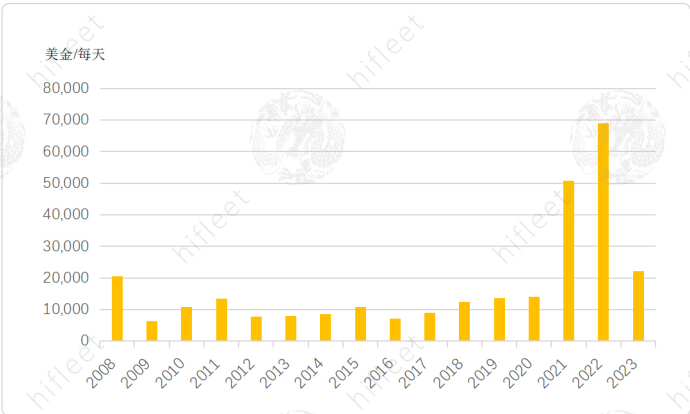
4. 2023年油轮租金水平与2022年保持一致，平均收益在4万美金每天。

油轮收益年均水平



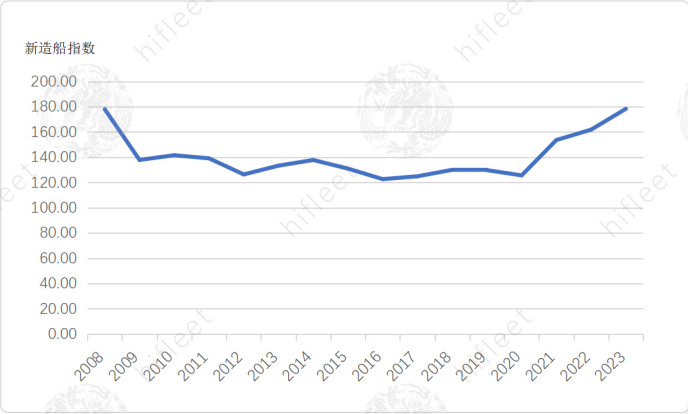
5. 2023年集装箱市场相对2022年总体下滑超过70%，远期因为过剩的运力而呈弱势。

集装箱年度平均收益水平



6. 新造船指数自2008年回落到2016年平均最低点122点，因为各种原因该指数从2021年持续回升，2023年又重新回到178点的高位水平，因为航运脱碳要求的长期影响新造船指数可能将维持强势。

新造船年度平均指数趋势



化学品船运输市场国内和东南亚市场下滑明显，欧洲市场有一定韧性；汽车运输船自2019以来其规模增加了19%，2023年全年租金水平保持高位；

展望2024年，因为欧盟2024年开始对造访欧盟水域和港口的船舶实施碳排放配额管理，能耗高的船舶将逐步被欧盟市场所淘汰，市场可能出现大西洋市场远高于东南亚市场情况；

红海胡赛武装问题因为巴以战争的结束而最终归于平静；新造船市场将继续高位运行；石化能源有一定的韧性加之供需的健康现状，油轮船东市场将在2024年继续受益。

长远来看，随着市场对船舶绿色环保要求愈加严格，战略管理好的中大型船东企业会越来越健康，小型船东因为资金和市场分化问题会逐步退出历史舞台。

中国传统佳节龙年即将到来，感谢您对hiFleet的支持、信任和帮助，祝您龙年吉祥如意！

免责声明：
本文件中包含的材料和信息由hiFleet船队在线提供，只作一般参考用途。这些信息来自船队在在线研究的数据库和其它。船队在线在收集资料时已采取合理的谨慎措施，并相信该等资料是尽量准确和正确的，航运是一个时刻变化的周期性的行业，有关对该行业的任何预测可能不准确。船队在线对信息的完整性、准确性、可靠性、适用性或可用性不作任何形式的明示或暗示的陈述或保证。因此，任何依赖此类信息的风险均由收件人自行承担。不对接收方或其中任何一方或任何第三方承担任何损失责任。