



全一海运市场周报

2024.03 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.03.04 - 03.08 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 市场运价继续调整】

本周，中国出口集装箱运输市场表现较为疲软，长假之后的运输需求继续处于缓慢恢复的态势，市场运价继续调整走势，拖累综合指数下跌。3月8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1885.74点，较上期下跌4.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，1月欧元区零售销售额同比下跌1.0%，跌幅较前值有所扩大，疲弱的消费者支出将会拖累欧元区经济陷入停滞。本周欧洲央行维持利率不变，欧元区利率继续维持在金融危机以来的最高水平。在高通胀、高利率的背景下，未来欧洲经济复苏前景并不乐观。此外，地缘局势对亚欧航线造成的影响逐步平稳，供需基本面成为近期影响市场运价的重要因素。本周，运输需求增长缓慢，供求平衡情况不理想，市场运价继续下行。3月8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2134美元/TEU，较上期下跌6.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期订舱价格延续调整行情。3月8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3138美元/TEU，较上期下跌4.7%。

北美航线：据美国供应管理协会发布的数据显示，美国2月ISM服务业指数52.6，低于前值和市场预期，尤其是就业指数跌至48，陷入萎缩区间，显示出服务业扩张出现放缓的迹象，并且拖累当地就业市场，这可能对未来北美航线的运输需求产生不利影响。本周，运输需求增长乏力，市场运价延续下行走势。3月8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4039美元/FEU和5608美元/FEU，分别较上期下跌5.2%、2.4%。

波斯湾航线：由于当地即将进入斋月，运输需求在长假之后的总体表现好于其他航线，但本周有所调整，市场运价出现回落。3月8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1599美元/TEU，较上期下跌6.8%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续表现疲软，即期订舱价格持续下跌。3月8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1016美元/TEU，较上期下跌10.3%。



南美航线: 运输需求缺乏进一步增长的动力, 本周市场运价小幅下跌。3月8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 2596 美元/TEU, 较上期下跌 1.1%。

日本航线: 运输需求总体稳定, 市场运价小幅上涨。3月8日, 中国出口至日本航线运价指数为 761.48 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【采购需求增量有限 综合指数微幅波动】

受整体大环境影响, 国内大宗散货市场采购需求增量有限, 运输市场成交平稳, 综合指数微幅波动。3月8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 958.23 点, 较上期基本持平。

煤炭市场: 近期, 南方地区低温天气反复, 民用电负荷支撑尚存, 加之下游企业均已恢复正常生产, 工业用电需求走强, 沿海电厂负荷率大幅上涨。但多数电厂在长协煤稳定兑现及进口煤补充下, 库存仍较为充裕, 且煤价虽有回落但整体幅度较小, 多数终端对市场煤仍持观望态度。本周沿海八省日耗 205 万吨, 库存 3327 万吨, 存煤可用天数约 16 天。同时, 两会召开期间, 产地安全检查趋严, 但多数煤矿保持正常产销, 货源供应相对稳定, 港口调入量多为长协货源, 市场优质货源依然偏少; 而随着迎峰度冬渐近尾声, 加之有进口煤及长协煤补充, 电厂库存依旧较高, 终端整体采购积极性不高, 多持观望态度, 以待煤价进一步回落。运价走势方面, 基于需求端长协煤和进口煤供应稳定, 库存充裕, 北上派船拉运积极性欠佳, 市场新增货盘稀少, 船多货少局面持续, 加之运价已破成本线, 市场抛锚停船数量有所增加。随着外贸行情走热, 转外贸航线的兼营船舶有所增多, 华南航线运价略有上涨, 其余航线运价延续低位徘徊走势。

3月8日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 920.43 点, 较上期下跌 0.1%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 535.87 点, 较上期上涨 2.2%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价 19.6 元/吨, 较上期下跌 0.4 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 28.6 元/吨, 较上期上涨 2.8 元/吨, 秦皇岛-广州(5-6 万 dwt)航线运价为 32.9 元/吨, 较上期上涨 2.1 元/吨。

金属矿石市场: 节后, 受国内基建项目开展放缓影响, 成材需求端疲软, 市场担忧再起。同时海外发运有所增加, 矿石供给端逐渐宽松。钢厂高炉开工率有所恢复, 铁水产量尚未出现明显增量, 铁矿石库存去化明显, 带来阶段性的补库需求, 基本面对铁矿石价格仍存一定支撑。钢厂面临利润压力, 复产进度缓慢, 部分地区限产



减亏现象显现，需求恢复相对延迟，市场情绪整体偏弱，沿海金属矿石运输价格小幅波动。3月8日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收617.78点，较上期下跌0.9%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价23.0元/吨，较上期下跌0.3元/吨。

粮食市场：玉米市场贸易逐步恢复，春节期间部分贸易商进行南北港口货源移库，有一定体量的货源集中到达南港，随着贸易出货积极性提升，市场采购需求增量有限。需求方面，下游饲料企业仍有一定库存积累，中大型饲料企业节前备货至3月上旬，目前仍以加工库存为主，观望心态占主导，新增采购需求多为零星散户，沿海粮食运输价格延续小幅上涨走势。3月8日，沿海粮食货种运价指数报767.89点，较上期上涨1.1%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价42.9元/吨，较上期上涨0.4元/吨。

成品油市场：在国际油价逐步攀高趋势下，国内成品油零售限价将再度面临上调，整个消息面对行情略有支撑。需求方面，汽油市场逐步恢复常态，需求难有明显起色，下游业者多以按需采购为主，整体行情或延续震荡。随着国内气温进一步回暖，大型户外工程、工矿企业开工或逐步回升，柴油需求存向好预期。再考虑到柴油在3月份实际出口的资源亦有增加概率，均对行情有一定支撑，沿海成品油运输价格小幅上涨。3月8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1081.54点，较上期上涨0.4%；市场运价指数1052.0点，较上期上涨0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求较好 租金指数整体上涨】

本周，国际干散货运输市场先扬后抑，整体上涨。上周末本周初，三大船型市场需求均有增加，同时受FFA远期价格持续上涨影响，运价、日租金均较大幅度上涨。远东干散货租金指数连续13日上涨至3月5日的2230.81点，创2022年6月22日以来最高水平。下半周，伴随运输需求和FFA远期合约价格的下降，市场有所降温，租金指数高位回调。3月7日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2128.47点，较上周四上涨15.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场先涨后跌，周内运价创年内新高。太平洋市场，周初，澳洲主要矿商现身市场寻船，铁矿石货盘运输需求旺盛，叠加FFA远期合约持续上涨支撑，市场看涨氛围浓厚，船东信心充足，运价大幅上涨。周中开始，FFA远期合约价格下跌，同时铁矿石货盘减少，市场运价高位回落。3月7日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为37185美元，较上周四上涨15.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为13.348美元/吨，较上周四上涨7.0%。远程矿航线，上周末本周初，巴西、西非货盘持续释放，且受FFA远期合约价格高涨影响，运价持续上涨。随后，运价下调。临近周末，运价再次受到FFA远期合约价格带动上涨。3月7日，



巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.264 美元/吨，较上周四上涨 5.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金连续 19 日上涨，触及 2022 年 10 月以来最高水平。上周末本周初，太平洋市场煤炭货盘持续释放，市场交投活跃，且即期运力紧缺，船东情绪高涨，日租金大幅上涨。下半周，煤炭货盘减少，但市场热度依旧，船东报价坚挺，日租金涨势放缓。3 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18244 美元，较上周四上涨 13.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.864 美元/吨，较上周四上涨 6.9%。粮食市场，本周南美即期粮食货盘稳定释放，受 FFA 远期合约价格上涨影响，船东喊价较高，运价上涨。3 月 7 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 46.22 美元/吨，较上周四上涨 8.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金连续 15 日上涨，创 2022 年 11 月以来最高水平。本周，印尼煤炭、镍矿货盘持续释放，而春节期间不少运力放至大西洋市场，导致东南亚市场即期运力有限，市场氛围活跃，日租金持续上涨。临近周末，即期货盘减少，租家尝试压价，船货博弈，日租金涨幅收窄。3 月 7 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14875 美元，较上周四上涨 25.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.472 美元/吨，较上周四上涨 6.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 1 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 136.7 万桶至 4.49 亿桶，增幅 0.31%，进口 722.2 万桶/日，较前一周增加 83.7 万桶/日。出口减少 9.1 万桶/日至 463.7 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1949.9 万桶/日，较去年同期减少 1.25%。包括柴油和取暖油在内的精炼油库存减少 410 万桶，汽油库存减少 450 万桶，降幅远超预期。美国石油库存连续第六周上升，原油产量继续升至创纪录水平，现有美国原油生产设施效率的提高正在推动总产量增加，供应的增长加剧对需求放缓的担忧，打压油价。美联储主席周四在参议院金融委员会的听证会表示，预计将在今年晚些时候下调指标利率，美元货币跌至一个月低点，美元走软刺激对石油的需求。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 83.26 美元/桶，较 2 月 29 日下跌 0.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。3 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1378.08 点，较 2 月 29 日上涨 16.7%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场总成交量逐步恢复，中东航线集中放量，可用运力相对偏紧，船东顺势挺价，成交 WS 点位大幅走强；大西洋航线则相对宽松，尤其是美湾航线货盘收到多个报价，船位较中东航线充足。在连续两天出货放量后，租家将装期较紧的货盘基本完成，开始控制出货节奏给市场降温，部分船位私下成交，成交运费由涨转跌。目前，中东航线 3 月下旬货盘已完成过半，租家有足够的时间把控后面的出货节奏，运价将相应回调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价 (CT1) 报 WS71.96, 较 2 月 29 日上涨 18.79%, CT1 的 5 日平均为 WS67.42, 较上期平均上涨 5.20%, TCE 平均 4.1 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS72.54, 上涨 14.10%, 平均为 WS68.51, TCE 平均 4.4 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 3 月 15-17 日, 成交运价为 WS63。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 18-20 日, 成交运价为 WS63。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 18-20 日, 成交运价为 WS69.5。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 19-21 日, 成交运价为 WS74。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 23-25 日, 成交运价为 WS75。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 26-28 日, 成交运价为 WS75。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 3 月 23-26 日, 成交运价为 WS75。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 3 月 27-30 日, 成交包干运费为 890 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】

3 月 6 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.06 点, 环比上涨 0.10%。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-2.52%、+1.63%、+1.63%及-0.39%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少。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 2.60%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.77%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.64%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.88%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比上涨, 总共成交 41 艘 (环比增加 22 艘), 总运力 279.35 万载重吨, 总成交金额 676060 万美元, 平均船龄 14.00 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 3.00%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.24%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.05%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.30%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 6.67%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 15 艘 (环比增加 2 艘), 总运力 183.47 万载重吨, 总成交金额 405500 万美元, 平均船龄 5.33 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 3.05%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌



1.01%。本期，国内沿海二手散货船市场交易量上涨，总共成交 2 艘，总运力 0.19 万载重吨，总成交金额 160.00 万人民币，平均船龄 17.23 年。

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 1.33%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.67%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.95%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 28 艘（环比增加 3 艘），总运力 11.32 万载重吨，总成交金额 10777.55 万人民币，平均船龄 7.42 年。

来源：上海航运交易所

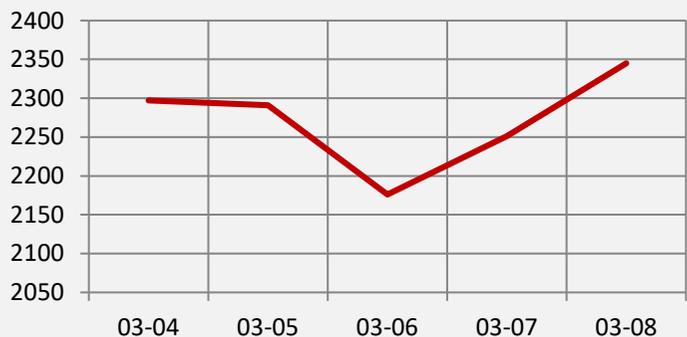
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

| 波罗的海指数 | 3月4日 | | 3月5日 | | 3月6日 | | 3月7日 | | 3月8日 | |
|--------|-------|------|-------|-----|-------|------|-------|------|-------|------|
| BDI | 2,297 | +94 | 2,291 | -6 | 2,176 | -115 | 2,251 | +75 | 2,345 | +94 |
| BCI | 4,205 | +228 | 4,148 | -57 | 3,769 | -379 | 3,979 | +210 | 4,245 | +266 |
| BPI | 1,773 | +50 | 1,805 | +32 | 1,823 | +18 | 1,840 | +17 | 1,861 | +21 |
| BSI | 1,282 | +15 | 1,297 | +15 | 1,312 | +15 | 1,317 | +5 | 1,318 | +1 |
| BHSI | 741 | +19 | 753 | +12 | 758 | +5 | 759 | +1 | 762 | +3 |



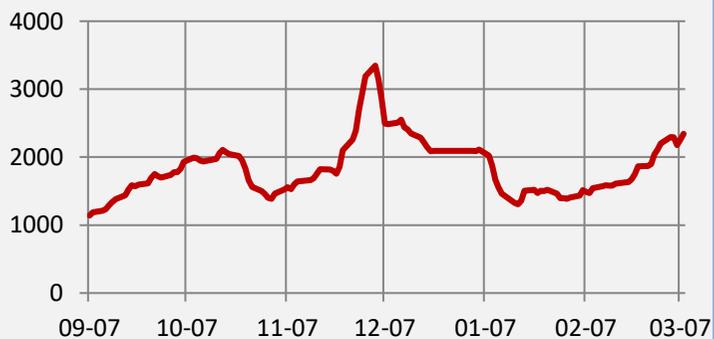
上周 BDI 指数走势



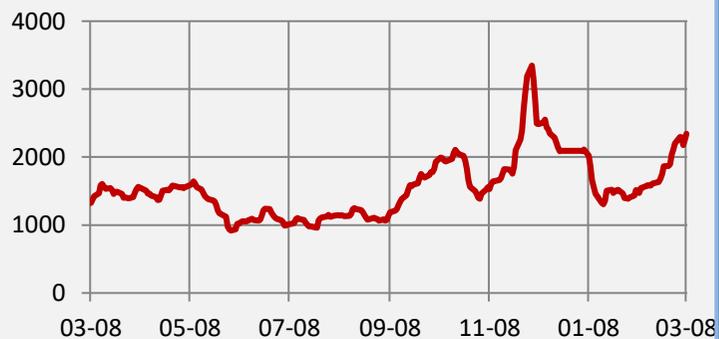
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

| 船型 (吨) | 租期 | 期租租金 (美元/天) | | | |
|--------------|----|-------------|----------|------|------|
| | | 01/03/24 | 23/02/24 | 浮动 | % |
| Cape (180K) | 一年 | 32,000 | 30,000 | 2000 | 6.7% |
| | 三年 | 25,000 | 24,000 | 1000 | 4.2% |
| Pmax (76K) | 一年 | 17,000 | 16,500 | 500 | 3.0% |
| | 三年 | 13,000 | 13,000 | 0 | 0.0% |
| Smax (58K) | 一年 | 16,500 | 16,500 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 12,500 | 12,500 | 0 | 0.0% |
| Hsize (302K) | 一年 | 13,250 | 13,000 | 250 | 1.9% |
| | 三年 | 9,500 | 9,500 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2024-03-05

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Rosewood' 2010 87334 dwt dely Hoping 13 Mar trip via Indonesia redel Japan \$19,250 - Jera

'Shandong Fu De' 2018 81779 dwt dely Santos 20/31 Mar trip redel Singapore-Japan \$18,500 + \$850,000 bb - Norden

'Builder' 2012 81541 dwt dely Mina Saqr 17/21 Mar trip redel India intention limestone \$27,000 - Propel - <Scrubber benefit to Charterers>

'Magic Nova' 2010 78833 dwt dely Singapore 14/16 Mar trip via Indonesia redel India \$21,000 - Transpower

'Perseas' 2013 75032 dwt dely Guangzhou 8/12 Mar trip via Indonesia redel South China \$18,000 - cnr



'Josco Haizhou' 2014 61648 dwt dely Singapore prompt trip via Kuantan redel S China \$21,000 - Jie Rui

(2) 期租租船摘录

'Zhong Hai Chang Yun 6' 2012 56639 dwt dely Cebu 17 Mar 7/9 months redel worldwide \$16,000 - Xe Hai Explorer Shipping

4. [航运&船舶市场动态](#)

【红海地区的海运量下降了 21%】

2024 年前 7 周，往返亚丁湾和红海港口的海运货量同比下滑 21%。由于担心胡塞武装袭击船只，越来越多的商船避免通过该地区，导致抵达这些港口的船只数量大幅下降。

2 月至今，通过亚丁湾和苏伊士运河的船只数量分别比去年同期减少了 50% 和 37%。其中，通过亚丁湾和苏伊士运河的集装箱船下降了 70%。在袭船事件发生之前，通过苏伊士运河的货物约占全球贸易的 10%。

红海袭船事件直接影响该地区的进出口货量。替代的进出口航线成本更高，运输时间更长，而且货运能力有限。

从地理位置看，沙特阿拉伯、约旦和埃及三国的进出口货物可以避开红海。沙特阿拉伯和约旦可以通过波斯湾的达曼港运输货物，而埃及可以依靠亚历山大港和达米埃塔港等地中海港口。然而，除集装箱货物外的其他货类则难以改道。

目前该地区其他国家似乎没有可行的航运替代方案，通过陆路运输货物非常困难。因此，2024 年至今，苏丹、索马里、厄立特里亚和也门的货运量同比下降了 25%。吉布提则是一个例外，该国的货运量一直保持稳定。

不断恶化的贸易运输将影响经济，并可能导致该地区几个国家的政局更加不稳定。也门、苏丹和索马里已经饱受武装冲突之苦。红海局势使他们更难获得国际援助，



并可能增加基本物资的成本。

当前袭船事件尚未停止，前景仍然不明。在解决方案出现之前，区域经济体的运输成本将继续增加。

来源：中国远洋海运 e 刊

【德媒：全球贸易因航运限制再陷停滞】

据德国之声电台网站 2 月 26 日报道，国际海上航线受到的限制和阻碍已经够多了，全球贸易也因此受到影响。海运占全球货运量超过 80%，海运货船不仅在亚洲和非洲水域受到海盗袭击，还苦于武装冲突和低水位的影响。

目前，全球三条最重要的人工水道中有两条无法完全通航：中东的苏伊士运河因安全原因无法通航，中美洲的巴拿马运河则因水位持续偏低无法通航。

它们都是国际海运路线的重要捷径，缩短了绕道非洲和南美洲的航线，使船只不必通过危险的合恩角和好望角。

联合国贸发会议 21 日在日内瓦报告了当前海运交通中的这些限制。为了躲避袭击或保证足够高的水位，海运公司有时不得不绕远路。这不仅推高了货运成本，还大大增加了船舶排放对环境的影响。

航线的改变和航行时间的延长打乱了许多运销计划：集装箱货物晚于预计时间到达，导致港口运营商陷入窘境，因为后者必须提前几个月分配和规划其装卸能力。

由此带来的后果是，船舶在港口外的等待时间延长，客户的交货日期推迟。

新加坡海洋网联船务公司首席执行官杰里米·尼克松说，一些公司已经无法按时交货。最晚从去年 12 月开始就是这种情况，当时来自也门的胡塞武装分子袭击了通过苏伊士运河的海运船只。从那时起，经常出现未按预定时间到港的船只。

改道非洲南端好望角有时会使亚洲和北欧之间的航程延长 10 天至 14 天。这也使世界其他地区的供应形势恶化。尼克松表示：“全球根本没有足够的船舶运力能弥补延



长的航程。”

目前，全世界的船队都在扩大——预计 2024 年运力将增长 8%，而此前预计仅增长 3%。但一方面，新造船只尚未投入使用，另一方面，从货运代理的角度来看，这在中期内也是一把双刃剑：因为运力供应的增加也意味着运费下降，从而降低了利润。

然而，联合国贸发会议的观察员正在研究市场上的报价和支付价格。

他们注意到，去年 12 月至今年 2 月，上海至欧洲的集装箱现货运费平均上涨了 256%，主要原因是中东冲突。目前通过苏伊士运河的货轮明显减少，比去年同期减少了 42%。

联合国贸发会议预计“集装箱运输将产生深远的经济影响”，将导致交货延误、成本上升和通胀加剧，“消费者将在 1 年内感受到运费上涨的全面影响”。

来源：参考消息网

【巴拿马运河干旱问题或将在年中改善】

巴拿马运河是全球最重要的航运通道之一，当前受到干旱问题的困扰，运河通行受限。船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中指出，巴拿马运河在促进全球贸易方面发挥着重要作用，特别是在连接美洲和亚洲的航线上。然而，近年来，气候变化和结构性因素导致这条重要的海上贸易动脉面临重大挑战。

气候变化严重影响了加通湖的水位。加通湖是巴拿马运河系统的两个天然湖泊之一，今年 2 月份的平均水位为 80.3 英尺，而同期 5 年移动平均值为 83.9 英尺。虽然差异可能看起来不大，但在过去 5 年，5 月份的平均水位通常最低，为 82.5 英尺。这一趋势给巴拿马运河的未来蒙上了一层阴影，因为加通湖水位一旦下降就会直接影响通行船舶的数量。

Gibson 认为，造成巴拿马运河低水位的主要原因是厄尔尼诺现象导致的干旱，始于去年第三季度，预计将持续到今年第二季度。近年创纪录的低点是在 2016 年，水位低至 78.3 英尺，是由极为罕见的连续厄尔尼诺现象造成。值得注意的是，加通湖水位之前的 4 次低点都与厄尔尼诺现象同时发生。因此有理由认为，只有季风季节才能缓解水位压力。目前的预测表明，尽管未来几周会有降雨，但持续降雨要到 4 至 6 月才能恢复。厄尔尼诺现象消退后，将出现拉尼娜现象，预计该地区 2024 年年中



才能打破干旱周期。

在去年和今年的大部分时间里，巴拿马运河管理局（ACP）都在实施限制措施，这些措施对运河的交通和通行时间产生了重大影响。最显著的影响之一是平均中标金额大幅增加。2023 年上半年使用旧船闸的油轮平均中标价为 10 万美元，第四季度跃升至 60 万美元以上。今年第一季度至今平均中标价已降至 20 万美元，但通行量也大幅下滑。

Gibson 指出，对于原油轮、成品油轮和化学品油轮来说，通行限制导致运输效率进一步下降。去年四季度拍卖价格和延误达到峰值时，贸易商试图从东亚增加供应量，进而提振了吨海里需求。同样，美湾 MR 型油轮市场也受到可用船舶减少的影响。Gibson 预计，到 2024 年年中，干旱情况可能会有所改善。但气候学家表示，降雨情况可能与往常不同，相关航线运费的波动性和不可预测性将因此加剧。

来源：中国远洋海运 e 刊

【同比上涨 90%！BCI 指数突破 4000 点】

受益于大西洋和太平洋市场铁矿石运量的回升，波罗的海海岬型船指数（BCI）昨日已突破 4000 点。

3 月 4 日，BCI 上涨 228 点或 5.7%，至 4,205 点。在该指数带动下，波罗的海干散货运价指数（BDI）上涨 94 点或 4.3%，至 2,297 点，创下去年 12 月 15 日以来的最高点。

Torvald Klaveness 研究主管 Peter Lindstrøm 在社交媒体上表示，BDI 同比上涨 90%，为自 2010 年以来的同期最佳表现。

海岬型航线（5TC）日平均租金价格同样大幅上涨，日涨 1,888 美元，至 34,873 美元。

细分航线上，巴西-中国(图巴郎-青岛)C3 航线海岬型船运费上涨 0.888 美元/吨，至 29.655 美元/吨；西澳至青岛 C5 航线运费上涨 1.03 美元/吨，至 14.675 美元/吨；跨大西洋 C8 往返航航线平均租金价格下降 107 美元/天，至 32,643 美元/天；欧洲大陆至远东 C9 航线平均租金价格上涨 635 美元/天，至 55,750 美元/天；跨太平洋 C10 往返航线平均租金价格上涨 4,880 美元/天，至 43,955 美元/天；巴西至中国 C14 往返航线平均租金价格上涨 1,884 美元/天，至 30,240 美元/天。



一位业内人士表示，因矿商询盘积极，租船热情明显提振，太平洋航线运力供给紧张，船东挺价意愿强烈。

同时，波罗的海交易所在每日报告中称，在西澳大利亚货物运输市场上，经纪人指出可用吨位减少，从而提高了前往中国航线的运价。在太平洋彼岸，三家矿商都“忙得不可开交”。

船东喜马拉雅航运（Himalaya Shipping）提供的数据显示，今年到目前为止，市场上已流入 6100 万吨铁矿石，较 2023 年同期增长了 21%。上周，澳大利亚铁矿石发货量同比增长 25%，达到 1730 万吨；巴西铁矿石发货量为 830 万吨，同比增长 14%。

该数字与我的钢铁网提供的数据相近。后者数据显示，2024 年 2 月 26 日-3 月 3 日，澳洲巴西铁矿发运总量 2544.5 万吨，环比增加 466.0 万吨。澳洲发运量 1836.1 万吨，环比增加 426.0 万吨，其中澳洲发往中国的量 1450.8 万吨，环比增加 417.8 万吨。巴西发运量 708.4 万吨，环比增加 40.0 万吨。

尽管市场情绪普遍乐观，但船舶经纪商 Doric 在最新干散货周报中透露了对宏观经济和大宗商品前景的担忧。

Doric 分析师 Michalis Voutsinas 表示：“在普遍的乐观情绪中，2 月底 BDI 收于自 2010 年以来的最好水平。然而，各细分市场的情况却有很大不同。”

“2 月表现最好的是海岬型船，平均日租金约为 31,045 美元，但其他细分市场情况没有那么乐观。巴拿马型和超灵便型船平均日租金在 2 月底分别为 15,130 美元和 13,832 美元，明显落后于 2022 年 2 月底的 23,389 美元和 26,711 美元。灵便型船的差异更为明显，2 月底的平均日租金为 12,746 美元，仅为两年前的一半。”

“与近期现货市场的乐观情绪形成鲜明对比的是，宏观经济和大宗商品方面的前景并不乐观。作为全球最大的干散货进口国，中国国家统计局公布的 2 月 PMI 指数从 1 月份的 49.2% 下降至 49.1%，呈现连续第五个月处于低于 50% 的收缩区间，显示出制造业景气度仍持续低迷。”

“另一方面，在 2024 年开局，全球钢铁制造商的生产步伐正在放慢。” Michalis Voutsinas 补充道。

世界钢铁协会数据显示，2024 年 1 月，全球 71 个纳入世界钢铁协会统计国家的粗钢产量为 1.481 亿吨，同比下降 1.6%。其中中国粗钢预估产量为 7724 万吨，同比下



降 6.9%；亚洲和大洋洲粗钢产量为 1.076 亿吨，同比下降 3.6%；欧盟(27 国)粗钢产量为 1020 万吨，同比下降 1.8%，其他欧洲国家粗钢产量为 390 万吨，同比提高 22.5%；北美粗钢产量为 920 万吨，同比下降 2.1%；南美粗钢产量为 340 万吨，同比下降 6.3%；非洲粗钢产量为 200 万吨，同比提高 16.3%；中东粗钢产量为 470 万吨，同比提高 23.1%；俄罗斯和其他独联体国家+乌克兰粗钢产量为 720 万吨，同比提高 4.0%。

来源：海运圈聚焦

【船舶租赁成本增加 300%！红海危机正在形成连锁反应】

据报道称,英国商会近期对 1000 多家企业进行了调查,55%的接受调查的出口商表示,红海贸易受阻正在形成连锁反应,其出口业务受到红海紧张局势影响。

报告称,影响主要表现在两个方面:一是运输成本大增,一些企业表示,其船舶租赁成本增加 300%;二是供应时间拉长,较此前正常状态延长 3 至 4 周。此外,企业的现金流和库存补给也受到影响。

英国商会贸易政策主管 William Bain 表示,红海贸易危机持续时间越长,其对英国经济社会的影响可能会越明显,而红海紧张局势也将进一步推升英国的通胀压力。

对于英国出口企业而言,由于外部需求不足,出口处于艰难状态。红海紧张局势将进一步加大英国出口企业的困难。英国政府需要在下个月的财政预算中,对英国出口企业提供帮助。

调查还称,红海局势紧张迫使多家国际航运公司暂停苏伊士运河至红海航线,绕行非洲南部好望角。多数欧洲国家的企业报告其供应链在恶化,其中包括德国、法国和意大利等主要经济体。希腊是最靠近苏伊士运河的欧盟国家之一,其制造商受到的打击最为严重。

另据英国媒体报导,去年全球 22%的海运集装箱经过苏伊士运河,运载的货物包括天然气、石油、汽车、原材料以及许多工业制品和零部件。截至 2 月上旬,已有 586 艘集装箱货船改道离开苏伊士运河。

商船通过红海的风险持续升级



就在上周末, 胡塞武装袭击的英国货船已经完全在红海沉没。这艘运输化肥的散货船“红宝石号”(Rubymar)于2月18日遭到胡塞武装袭击, 船体进水后开始下沉。

据美国中央司令部一周前的声明, “红宝石号”(Rubymar)在侧面被击中后开始慢慢进水, 在数十公里长的海域中产生了浮油。袭击发生后, 其船员被疏散至吉布提。

“红宝石号”(Rubymar)货船的沉没是胡塞武装自2023年10月7日开始对过境红海的特定船只实施打击以来造成的首次沉没。

外媒报道称, 自去年11月以来, 胡塞武装共对商业和军用船只发动了超过45次袭击, 导致国际贸易重要水道上的商业交通减少42%。

来源: 海事服务网

◆世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES | | | | | |
|---------------|-----------------------|--------------------|------------------|--|--|
| PORT | IF380CST (USD/MTD) | VLSFO (USD/MTD) | MGO (USD/MTD) | Remark (Barging or Special condition etc) | |
| Busan | 475-480 | 665-670 | 790-795 | | |
| Tokyo | -- | 725-730 | 900-905 | Plus oil fence charge, if any. | |
| Shanghai | 475-480 | 630-635 | 855-860 | Barging USD 5 or 7/MT, min100MT | |
| Hong Kong | 465-470 | 645-650 | 785-790 | MGO Sul max 0.05% | |
| Kaohsiung | 494 | 655 | 857 | + oil fence charge of USD 101 | |
| Singapore | 470-475 | 640-645 | 795-800 | Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging | |
| Fujairah | 435-440 | 635-640 | 890-895 | | |
| Rotterdam | 470-475 | 585-590 | 785-790 | | |
| Malta | 540-545 | 620-625 | 870-875 | | |
| Gibraltar | 530-535 | 620-625 | 860-865 | | |

截止日期: 2024-03-07



◆ 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 | 01/03/24 | 23/02/24 | 浮动 | % | 备注 |
| 好望角型 Capesize | 180,000 | 6,750 | 6,750 | 0 | 0.0% | |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000 | 3,600 | 3,550 | 50 | 1.4% | |
| 超灵便型 Ultramax | 63,000 | 3,350 | 3,300 | 50 | 1.5% | |
| 灵便型 Handysize | 38,000 | 3,000 | 3,000 | 0 | 0.0% | |
| 油轮 | | | | | | |
| 船型 | 载重吨 | 01/03/24 | 23/02/24 | 浮动 | % | 备注 |
| 巨型油轮 VLCC | 300,000 | 12,800 | 12,800 | 0 | 0.0% | |
| 苏伊士型 Suezmax | 160,000 | 8,550 | 8,550 | 0 | 0.0% | |
| 阿芙拉型 Aframax | 115,000 | 7,350 | 7,350 | 0 | 0.0% | |
| MR | 52,000 | 4,850 | 4,850 | 0 | 0.0% | |

截止日期: 2024-03-05

(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 | Tanker | 320,000 | Hyundai Samho, S. Korea | 2026 | DHT - Monaco-based | 12,850 | Scrubber Fitted |
| 2 | Tanker | 319,000 | Jiangsu New Hantong, China | 2026 | Trafigura - Swiss based | undisclosed | |
| 2+2 | Tanker | 300,000 | Hanwha Ocean, S. Korea | 2026-2027 | DHT - Monaco-based | 12,910 | Scrubber Fitted |
| 2 | Tanker | 300,000 | Hyundai Samho, S. Korea | 2026 | DHT - Monaco-based | 12,850 | Scrubber Fitted |
| 1 | Tanker | 154,000 | Samsung, S. Korea | 2026 | Tsakos | 14,900 | T/C to Exxonmobil |
| 2 | Tanker | 111,000 | Guangzhou, China | 2027 | Eastern Pacific - Singaporean | undisclosed | LNG dual-fuel |
| 2 | Tanker | 17,000 | CMJL Yangzhou, China | 2026 | Euronav - Belgian | undisclosed | Methanol/Ammonia Ready, Asphalt & Bitumen tankers |
| 4 | Bulker | 210,000 | Beihai, China | 2028 | Eastern Pacific - Singaporean | 8,000 | ammonia ready |



| | | | | | | | |
|---|--------|-----------|----------------------------|------|-------------------------------|-------------|--|
| 2 | Bulker | 210,000 | Beihai, China | 2028 | Berge Bulk - Singaporean | 8,000 | IMO Tier III, EEDI Phase ammonia ready |
| 4 | Bulker | 82,000 | Hengli HI Dalian, China | 2026 | Sea Traders - Greek | undisclosed | IMO Tier III, EEDI Phase |
| 2 | Bulker | 63,500 | Jiangsu New Hantong, China | 2026 | Atlantska Plovidba - Croatian | 3,250 | |
| 2 | PCTC | 7,500 ceu | Hyundai Mipo, S. Korea | 2028 | Ray Car Carriers - UK based | 13,400 | |

◆ 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 |
| SHIN KORYU | BC | 207,991 | | 2009 | Japan | 3,320 | Winning Shipping - Chinese | BWTS fitted |
| MOUNT CARMEL | BC | 177,003 | | 2007 | Japan | 2,500 | Undisclosed | BWTS fitted |
| MINERAL BRUGGE | BC | 175,155 | | 2011 | China | 2,600 | Undisclosed | |
| CASTILLO DE VALVERDE | BC | 173,764 | | 2005 | China | 1,580 | Undisclosed | BWTS fitted |
| ENCO OMMODUS | BC | 169,098 | | 2009 | S. Korea | 2,250 | Chinese | Scrubber fitted |
| GRAND RADIANT | BC | 82,298 | | 2021 | China | 3,800 | Greek | Scrubber fitted, Eco |
| AQUAVITA SOL | BC | 81,514 | | 2020 | China | 3,550 | European | BWTS fitted |
| EAUBONNE | BC | 63,308 | | 2014 | China | 2,300 | Greek | BWTS fitted |
| ANDROS ISLAND | BC | 63,008 | | 2016 | China | | | |
| SYROS ISLAND | BC | 63,008 | | 2015 | China | 5,200 | Greek | en bloc* |
| ASL FORTUNE | BC | 58,096 | | 2012 | Japan | 1,930 | Greek | BWTS fitted |
| PARADISE ISLAND | BC | 57,835 | | 2014 | Japan | 2,190 | Undisclosed | BWTS fitted |
| SIFNOS | BC | 57,050 | | 2010 | China | 1,390 | Undisclosed | BWTS fitted |
| V RICH | BC | 56,546 | | 2014 | China | 1,850 | Undisclosed | BWTS fitted |
| CRESTED EAGLE | BC | 55,989 | | 2009 | Japan | 1,495 | Chinese | BWTS fitted |
| PACIFIC TAMARITA | BC | 52,292 | | 2001 | Japan | 820 | Chinese | BWTS fitted |
| NUEVA FORTUNA | BC | 50,992 | | 2003 | Japan | 900 | Undisclosed | |
| ZEPHYR VENTURE | BC | 43,459 | | 2017 | China | undisclosed | Far East | |
| LIANGCHOW | BC | 39,685 | | 2015 | China | 2,050 | UK | |
| LINTAN | BC | 39,641 | | 2015 | China | 2,050 | UK | en bloc each |
| RUI FU XING | BC | 37,064 | | 2012 | S. Korea | 1,675 | Undisclosed | BWTS fitted |
| YELLOW SEA | BC | 35,238 | | 2012 | China | 1,180 | Undisclosed | BWTS fitted, Tier II, Semi-Boxed |



| | | | | | | | |
|--------------|----|--------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| PAN KRISTINE | BC | 33,303 | 2011 | China | 1,100 | Greek | BWTS fitted |
| PORT PEGASUS | BC | 32,773 | 2004 | Japan | undisclosed | Undisclosed | BWTS fitted |
| IRIS SKY | BC | 28,725 | 2008 | Japan | 940 | Undisclosed | BWTS fitted |
| IVS IBIS | BC | 28,238 | 2012 | Japan | 1,180 | Greek | BWTS fitted |
| OCCITAN KEY | BC | 27,112 | 2006 | Argentina | 630 | Undisclosed | |
| ELBA | BC | 10,683 | 2004 | Netherlands | 610 | Undisclosed | |

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 |
|-----------------|----|--------|-------|------|----------|---------|-------------|---------|
| AS CLARITA | CV | 38,608 | 2,846 | 2006 | S. Korea | 1,050 | Undisclosed | |
| HANSA RENDSBURG | CV | 23,992 | 1,740 | 2000 | China | 1,000 | UAE | |
| STARSHIP LEO | CV | 23,927 | 1,891 | 2013 | S. Korea | 1,600 | Vietnamese | |
| PEGASUS YOTTA | CV | 13,007 | 962 | 2005 | S. Korea | 1,100 | Malaysian | en bloc |
| PEGASUS UNIX | CV | 13,002 | 962 | 2007 | S. Korea | | | |

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 |
|----------|--------|--------|-----|------|-------|-------------|-------------|-------------|
| BJ QUEEN | GC/TWK | 11,421 | | 2004 | Japan | undisclosed | Undisclosed | BWTS fitted |

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 |
|-----------------|-----|---------|-----|------|----------|---------|-------------|----------------------------|
| SEA HAZEL | TAK | 106,085 | | 2004 | Japan | 2,900 | Undisclosed | |
| GLADIATOR | TAK | 72,910 | | 2001 | S. Korea | 1,080 | Undisclosed | |
| MTM MISSISSIPPI | TAK | 51,182 | | 2006 | S. Korea | 1,700 | Undisclosed | BWTS fitted |
| STI BRONX | TAK | 49,990 | | 2015 | S. Korea | 3,900 | Undisclosed | en bloc each*, BWTS fitted |
| STI BROOKLYN | TAK | 49,990 | | 2015 | S. Korea | 3,900 | Undisclosed | |
| STI GRAMERCY | TAK | 49,990 | | 2015 | S. Korea | 3,900 | Undisclosed | |
| STI MANHATTAN | TAK | 49,990 | | 2015 | S. Korea | 3,900 | Undisclosed | |
| STI QUEENS | TAK | 49,990 | | 2015 | S. Korea | 3,900 | Undisclosed | |
| ACADIA TRADER | TAK | 38,177 | | 2004 | S. Korea | 1,550 | Undisclosed | BWTS fitted |
| NQ ACACIA | TAK | 19,801 | | 2016 | China | 2,800 | UAE | BWTS fitted, stst |
| JM SUTERA 5 | TAK | 8,000 | | 2008 | China | 580 | Undisclosed | |



◆ 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 |
| ISL STAR | BC | 74,461 | 10,177 | 1999 | Japan | 528.00 | |
| MTT TANJUNG MANIS | CV | 12,310 | 5,467 | 1999 | Turkey | 505.00 | |

| 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 |
| MERATUS MEDAN 2 | CV | 22,219 | 7,291 | 1991 | Japan | 505.00 | as is Jakarta |
| DHAFI | OTHER/PAS | 5,040 | 6,040 | 1987 | | undisclosed | |
| EASTERN TIGER | TAK | 4,999 | 2,024 | 1997 | Japan | undisclosed | Buyers have Indian sub-con option |

◆ 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 |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2024-03-08 | 709.780 | 779.150 | 4.821 | 90.765 | 911.290 | 471.350 | 440.540 | 533.350 | 810.520 |
| 2024-03-07 | 710.020 | 775.940 | 4.780 | 90.769 | 906.150 | 467.790 | 437.290 | 531.510 | 805.910 |
| 2024-03-06 | 710.160 | 773.350 | 4.758 | 90.767 | 905.010 | 463.710 | 434.420 | 530.130 | 806.290 |
| 2024-03-05 | 710.270 | 773.470 | 4.743 | 90.763 | 904.170 | 464.170 | 435.200 | 530.010 | 804.980 |
| 2024-03-04 | 710.200 | 772.240 | 4.752 | 90.725 | 901.550 | 465.450 | 435.920 | 529.440 | 806.200 |

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。



(2) LIBOR 数据

| Libor(美元) | | | | | | | |
|-----------|---------|-------|---------|-------|----|------|---------|
| 隔夜 | -- | 1 周 | -- | 2 周 | -- | 1 个月 | 5.43219 |
| 2 个月 | -- | 3 个月 | 5.58283 | 4 个月 | -- | 5 个月 | |
| 6 个月 | 5.66391 | 7 个月 | -- | 8 个月 | -- | 9 个月 | |
| 10 个月 | -- | 11 个月 | -- | 12 个月 | -- | | |

2024-03-07

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com

Total Shipping