



全一海运市场周报

2024.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.04.02 - 04.05 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【假期市场基本平稳 远洋航线继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场在小长假期间基本平稳，不同航线因供需基本面的差异，走势继续呈现分化，综合指数小幅上涨。据标普全球发布的数据显示，3月财新中国制造业采购经理指数（PMI）为51.1，环比继续上升，制造业景气度连续5个月持续改善，显示中国经济稳中向好，将对中国出口集运市场产生长期的支撑作用。4月3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1745.43点，较上期上涨0.8%。

欧洲航线：据标普全球发布的3月欧元区制造业PMI终值为46.1，低于前值，创下三个月新低，且连续第21个月处于萎缩区间。数据显示欧元区制造业继续呈现收缩态势，增长预期仍然相对较弱，并进一步影响了就业市场，未来欧洲经济的增长前景面临一定的不确定性。运输市场在小长假前总体稳定，供求关系保持平衡，市场运价平稳运行。4月3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1997美元/TEU，较上期小幅上涨0.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价略有上涨。4月3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3014美元/TEU，较上期小幅上涨0.2%。

北美航线：近期多项数据显示，美国就业市场逐渐显示出放缓迹象。此外，通胀数据连续反弹，导致美联储被迫继续将利率维持在金融危机以来的高位。在高通胀、高利率的背景下，未来美国经济增长前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。由于即将进入北美航线签约季，据市场消息，北美航线将执行涨价计划。4月3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3308美元/FEU和4359美元/FEU，分别较上期下跌2.9%、2.0%。

波斯湾航线：目的地国家的斋月即将结束，运输需求稳步向好，供需基本面持续改善，即期市场订舱价格继续上涨。4月3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1894美元/TEU，较上期上涨11.6%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续在低位徘徊，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。4月3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 701 美元/TEU, 较上期下跌 3.8%。

南美航线: 运输需求继续保持增长态势, 供求关系良好, 本周市场运价继续上行。4 月 3 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 3082 美元/TEU, 较上期上涨 10.5%。

日本航线: 运输需求保持稳定, 市场运价小幅下跌。4 月 3 日, 中国出口至日本航线运价指数为 742.04 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【巴拿马船型行情走好 综合指数小幅回升】

本周, 受华南煤炭航线利好影响, 巴拿马型船运力供给偏紧, 综合指数小幅上涨。4 月 3 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 964.75 点, 较上期上涨 0.4%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 我国南方暖湿气流活跃, 局部区域内强降雨和强对流天气持续, 各流域正式进入汛期, 清洁能源出力逐渐增加, 电煤需求持续转弱, 沿海各电厂负荷率平均下滑至八成左右, 八省电厂日耗持续 186 万吨淡季水平。煤炭价格方面, 大秦铁路开启为期 30 天春季集中维修, 发运成本倒挂情况持续, 主要产区普遍持观望态度, 挺价意愿渐起。然而下游非电企业开工率偏低, 电厂假期提前补库结束, 需求预期仍旧偏弱。市场供需宽松格局下, 询货问价数量减少, 购销双方较为僵持, 煤炭价格走势平缓。运价走势方面, 受暖湿气流活跃影响, 华东区域日耗回落较快, 加之电厂节前阶段性补库结束, 市场货盘难觅, 船多货少格局下, 部分船东选择停航, 运价逐步走低。同期, 华南地区气温持续偏高, 居民用电量有所回升, 叠加进口煤炭发运放缓, 内贸需求释放, 华南航线运价平稳。

4 月 3 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 934.76 点, 较上期上涨 0.7%。中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 报收 541.53 点, 较上周五下跌 0.9%, 其中, 秦皇岛-张家港 (4-5 万 dwt) 航线运价 19.9 元/吨, 较上周五下跌 0.4 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 30.5 元/吨, 同上周五持平, 秦皇岛-广州 (5-6 万 dwt) 航线运价为 33.9 元/吨, 较上周五上涨 0.1 元/吨。

金属矿石市场: 本周, 受成材价格回升影响, 钢厂利润不断好转, 提产、复产意愿有所回升, 开工率小幅波动, 铁水产量基本筑底。同期, 我国进口铁矿石环比减少,



国内港口库存总量有所下降，铁矿石价格走势平稳。加之终端需求释放不及预期，下游钢厂采购谨慎，市场弱势运行，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。4月3日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收608.9点，较上期下跌0.5%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价22.8元/吨，较上期下跌0.1元/吨。

粮食市场：本周，东北产地潮粮购销结束，粮源移至渠道商，加工企业多延续滚动补库，提价收粮心态不高，现货市场偏弱运行。猪肉市场供应压力有所缓解，价格走势冲高回落，终端需求不及预期，散粮市场以南港消库为主，北港粮食出库速度减缓。同时，受长江口封航影响，船舶周转率降低，运力供需双弱格局下，沿海粮食运价平稳运行。4月3日，沿海粮食货种运价指数报775.77点，同上期持平，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价43.9元/吨，同上期持平。

成品油市场：本周，国际原油价格持续上涨。国内，清明假期将近，出行游增多，汽油需求面稳步向好。同时，全国各地春耕备耕火热进行，利好柴油终端消费。成品油市场热度回升，地方炼厂销量稳定，汽柴油均超产销平衡。不过，下游港口库存仍处高位，终端补库拉运持谨慎态度，市场货盘释放有限，沿海成品油运价小幅下跌。4月3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1064.26点，较上期下跌0.6%；市场运价指数1021.3点，较上期下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型继续下行 租金指数跌幅收窄】

本周，逢复活节假期，国际干散货运输市场较为安静，各大船型运价继续下跌，但跌幅收窄。其中海岬型船太平洋市场先涨后跌小幅调整，远程矿航线小幅下调；巴拿马型船和超灵便型船市场回国煤炭运输需求依旧疲软，日租金持续走跌。远东干散货租金指数上周末止跌企稳，本周继续下行。4月2日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1550.97点，较上周四下跌4.1%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价小幅波动。太平洋市场上周末本周初，市场船货总体平衡，同时国内长江港口大雾天气影响船舶周转，运价小幅回调。周二开始，市场可用运力增多，且FFA远期合约价格下跌，运价再次下行。4月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21338美元，较上周四下跌1.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.767美元/吨，较上周四上涨1.8%。远程矿航线，本周受巴西雨季影响，市场船多货少，运价微跌。4月2日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.950美元/吨，较上周四下跌2.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场运价和粮食运价持续下跌。由于国内煤价持续走跌，且复活节假期多地休假，市场观望情绪浓厚，回国煤炭新增货盘有限，



日租金缓缓下滑。4月2日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15663 美元，较上周四下跌 7.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.786 美元/吨，较上周四下跌 3.8%。粮食市场，南美粮食市场可用运力充裕，同时受 FFA 远期合约价格下跌影响，运价继续向下。4月2日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 49.100 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金继续走软。本周，印尼回国煤炭货盘运输需求依旧低迷，虽然镍矿货盘有所支撑，但市场情绪依旧悲观，日租金继续承压。4月2日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12156 美元，较上周四下跌 5.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.538 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖】

美国石油协会（API）最新数据显示，上周美国原油和成品油库存都出现下降，其中 API 原油库存下降 228.6 万桶，汽油库存下降 146.1 万桶，精炼油库存下降 254.8 万桶。麦肯锡 2 月份报告称，全球石油库存在前一个月减少了 3200 万桶，随着全球石油库存下降和 OPEC+ 产量降低的报道不断出现，油价正在上升。在减产的情况下，红海局势紧张，胡塞武装多次袭击船只，导致海运大规模重组，全球石油需求至少增加了 10 万桶/天。周三将召开 OPEC+ 产油国部长级监督委员会会议，据息 OPEC+ 部长级小组不太可能在周三会议上提出任何修改石油产量政策的建议。周一以色列对伊朗驻叙利亚使馆进行空袭，此次空袭造成伊朗驻大马士革大使馆两名高级将领和五名军事顾问丧生，中东局势升温风险大增。俄乌冲突持续，乌克兰无人机深入俄罗斯领土袭击了最大最先进的炼油厂，袭击击中了炼油厂的主要炼油装置，约占该厂 34 万桶/日总年产能的一半，供应担忧情绪加剧。本周布伦特原油期货价格创年内新高，周二报 88.92 美元/桶，较 3 月 28 日上涨 1.65%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。4月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1257.38 点，较 3 月 28 日上涨 2.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场假期前整体货量较上周有所下降，但由于上周成交量扩大，特别是中东航线消耗不少船位，运力供需过剩有所改善；清明假期前，部分租家会选择提前租船，进一步提升船东的挺价情绪，成交的 WS 点位止跌并有小幅回暖迹象。租家仍然延续私下寻船策略，防止船东情绪过热。目前，市场运费仍受基本面主导，租家占据一定的主动性，成交价格的波动范围仍在租家可控范围内，短期内的出货情况或将决定市场未来的走势。周二，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS65.65，较 3 月 28 日上涨 2.96%，CT1 的 5 日平均为 WS64.91，较上期平均下跌 1.27%，TCE 平均 3.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS66.19，上涨 0.70%，平均为 WS66.00，TCE 平均 4.1 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 4 月 14-16 日，成交运价为 WS65。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 17-19 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 4 月 20-22 日，成交运价为 WS65。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 18-19 日，成交运价为 WS69。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 18-20 日，成交运价为 WS63.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 3-5 日，成交运价为 WS63.5。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

4 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1170.75 点，环比下跌 0.13%。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+0.66%、+0.42%、-0.68%及-0.29%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 1.39%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.30%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.07%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.04%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 24 艘（环比增加 4 艘），总运力 112.67 万载重吨，总成交金额 394930 万美元，平均船龄 13.21 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 吨级油轮估值环比上涨 4.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.54%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.06%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.57%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.10%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 8 艘（环比减少 7 艘），总运力 58.74 万载重吨，总成交金额 375500 万美元，平均船龄 8.00 年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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下跌 0.74%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.55%。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下跌 3.86%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.57%；2000DWT 吨级散货船估值环比持平；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.78%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下降，总共成交 20 艘（环比减少 40 艘），总运



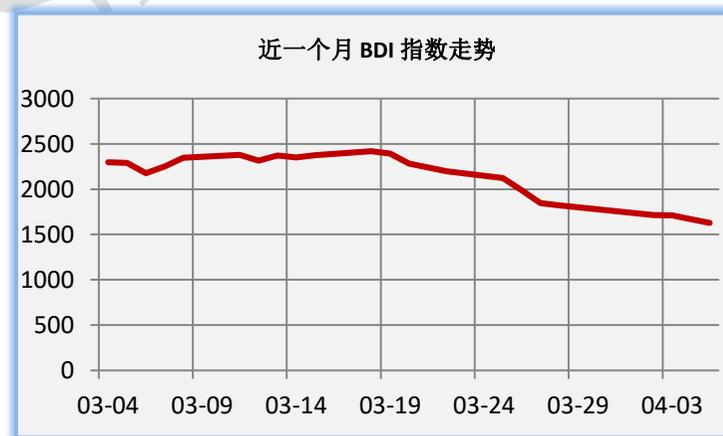
力 5.19 万载重吨，总成交金额 4402.8 万人民币，平均船龄 11.49 年。

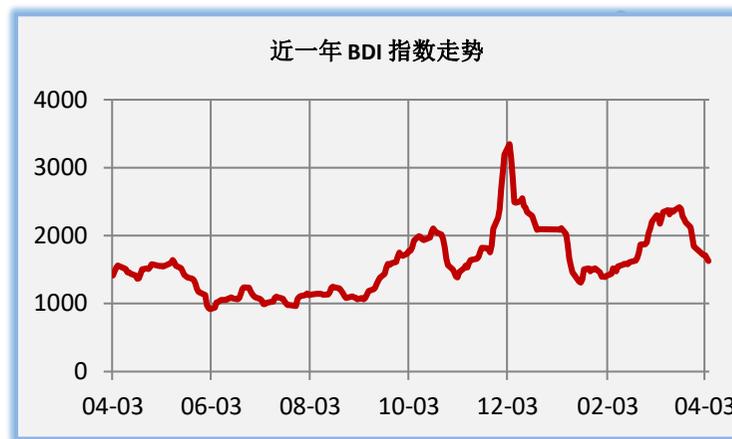
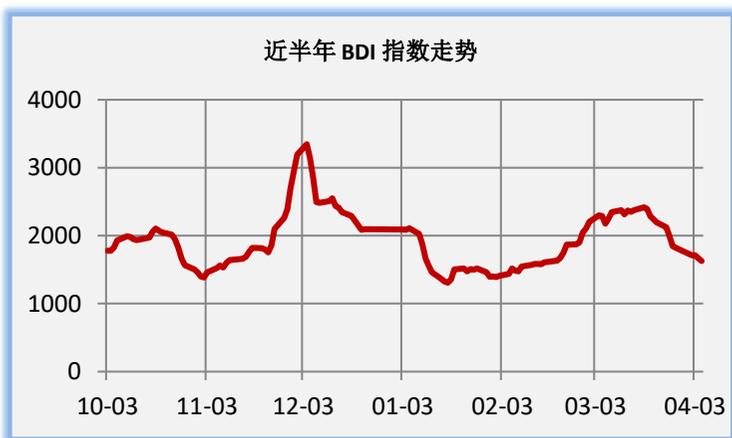
来源：上海航运交易所

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	4月2日		4月3日		4月4日		4月5日	
BDI	1,714	-107	1,711	-3	1,669	-42	1,628	-41
BCI	2,394	-243	2,437	+43	2,354	-83	2,274	-80
BPI	1,816	-63	1,772	-44	1,733	-39	1,695	-38
BSI	1,303	-28	1,284	-19	1,273	-11	1,261	-12
BHSI	763	-9	752	-11	745	-7	735	-10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	29/03/24	22/03/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	30,000	31,000	-1000	-3.2%
	三年	23,000	23,500	-500	-2.1%
Pmax (76K)	一年	17,000	18,000	-1000	-5.6%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,500	16,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-04-02



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Builder' 2012 81541 dwt dely Gangavaram 8/15 Apr trip via EC South America redel Singapore-Japan \$19,250 - Norden

'Yangtze Elite' 2011 56824 dwt dely Iligan 10 Apr trip via Philippines redel China intention nickel ore \$17,500 - cnr

'Sea Prospect' 2010 55427 dwt dely Richards Bay 18/22 Apr trip redel WC India \$18,000 + \$180,000 bb - cnr

'Rui Ning 6' 2010 53501 dwt dely Ningde 8 Apr trip via Philippines redel China intention nickel ore \$13,250 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【红海危机下，绕航为集运市场带来真正的“一线希望”】

航运界网消息，BIMCO 分析师表示，集运市场目前的供需平衡取决于红海危机的持续时间，以及集装箱船舶通过好望角的较长路线对可用运力的影响。

胡塞武装在红海对商船的袭击，导致原本会被拆解的老旧船舶，以及闲置的运力，被运营商以溢价重新租用。与此同时，红海危机导致的绕航还吸收了今年以来创纪录的大量新造船。

当然，目前尚不清楚的是，红海危机将持续多长时间，班轮公司何时恢复通过苏伊士运河的航线。

根据 BIMCO 的最新集装箱市场分析，由于红海危机导致船舶绕好望角航行，预计 2024 年船舶需求增长 9.5%，而今年运力供应预计增长 9.1%。

BIMCO 强调，船舶的临时需求增长与货运量增长无关。BIMCO 预计 2024 年货运量将适度增长 3%至 4%——因此，如果没有红海危机，集运市场将陷入严重困境。



BIMCO 指出，“供需平衡的收紧立即导致运价、期租租金的上涨，以及租期的延长。”

根据 BIMCO 的数据，自去年 12 月以来，集装箱船租金上涨了 41%，而平均租期延长了三个月，尽管春节后运价有所修正，目前平均现货运价仍比 2023 年底高约 52%。

BIMCO 表示，目前的假设是到今年下半年，班轮公司将恢复通过苏伊士运河。对于今年第二季度，BIMCO 对运价是否会随着货运量的增长而上涨持怀疑态度，因为船队的增长速度更快。因此，BIMCO 表示，一旦红海危机得到解决，集运市场将再次面临日益恶化的供需失衡，运价应该会下降。

与此同时，除了红海危机，BIMCO 的报告还特别关注全球贸易的风险，特别是美国市场。BIMCO 指出，与疫情前相比，美国消费者继续增加支出，减少储蓄。美国大选和美东劳工谈判也可能对贸易产生负面影响。

BIMCO 表示，“如果再次当选，特朗普誓言将提高对中国进口商品的关税，这将影响中美之间的贸易。除非被其他亚洲国家的贸易取代，否则这将损害跨太平洋航线的总体需求。”

此外，美东和美湾港口码头工人的合同将于 9 月底到期，为了防止罢工的风险，一些托运人可能会决定将更多的集装箱运往美西港口。由于到美西的平均航行距离较短，这将导致对集装箱船的需求降低。BIMCO 表示，“谈判完全破裂似乎不太可能，但如果发生，可能会对供应链造成严重破坏。”

事实上，班轮公司已将这种不确定性纳入其全年业绩预期中：从有可能获得巨额利润，也有可能巨额亏损。

东方海外国际(00316.HK)在财报中指出，2024 年开年以来，红海局势的变化依然是影响着集装箱航运市场走势的主要因素之一。由于红海紧张局势未能缓解，各家船公司在短期内不得不继续维持绕好望角的航线网络布局，加上中国春节前传统旺季的因素，促成了运价进一步攀升。

东方海外国际指出，“但目前的供应链紧张与 2020-2022 年间疫情造成的需求激增、供给不足及供应链众多环节受阻不同，主要是因红海局势突发引起被迫改道导致航线延长造成的。”

“很难预期未来趋势如何变化，但很明显的是，如果出现任何打破现状的重大突发情况，都可能会对航运市场产生冲击，其效应直到恢复原有平衡或找到新常态后才



能完全体现。”

3月25日下午，阳明海运召开2023年业绩线上说明会。阳明海运表示，尽管虽然红海危机缓解了今年创纪录的新船交付量的影响，但阳明海运管理层仍将保守应对。

阳明海运表示，“展望2024年第二季度，尽管我们相信春节后亚洲出口需求将回升，但整体市场动能仍不明朗，市场舱位供给仍受红海危机干扰。整体而言，由于2024年大量新造船的交付导致供需仍不平衡，阳明海运管理层仍将保守应对。”

阳明海运强调指出，“由于每家公司应对措施不同，影响也是不同的。”最初，所有班轮公司都遇到了困难，又加上1月份是春节前的出货旺季，推升了运价。春节后，现货运价又出现了修正。至于运价未来的趋势，阳明海运称这取决于红海危机持续多久。

由于红海危机导致的绕航，集装箱船的闲置率确实降到历史最低。与此同时，对于巴拿马运河限流的影响，阳明海运表示，巴拿马运河的干旱情况有所改善，将大型船舶的每天过河量从6艘上调到7艘，目前THE联盟美东航线目前有2艘船通过巴拿马运河，目前运营正常，没有遇到问题。

来源：航运界

【行业：红海的挑战导致拆船市场黯淡】

红海危机以及较高的运费和租船费率使船东不愿拆解旧货轮，导致可供拆解的吨位不足，尽管现金买家出价更高。

尽管1月份有13艘近2.2万标准箱的集装箱船被焚毁，但拆解速度有所放缓。

只有三艘集装箱船(MTT Singapore MTT Tanjung Manis 和 Dong Fang Xing)在2月份被回收，到3月份为止，只有两艘集装箱船(far East Cheer 和 Mapocho)被拆解。大多数船只建于20世纪90年代，属于次巴拿马型。

Mapocho 属于德国干线运营商 Hapag-Lloyd，该公司于2023年5月披露，计划在两年内报废几艘船，因为这些船已达到使用寿命。



从那时起，赫伯罗特已经拆除了四艘船，包括马波乔号。德里的高级经理(集装箱研究)Simon Heaney 告诉 container News，目前包机和运费的上涨正在阻止拆船，但一旦红海局势缓和，情况可能会发生变化。

希尼说：“只要红海危机持续下去，报废旧船的动机就会大大降低。这种情况推高了运费、定期租船和二手估值，因此根本不存在拆除的动机。

“德里认为，在苏伊士运河恢复运营后不久，这种情况就会改变，因为市场将更容易受到结构性产能过剩的影响，但时间很难预测。”

作为回收船舶最大的现金买家，Global Marketing Systems 表示，尽管提供 520 美元至 550 美元/吨的费率，但这不足以吸引船东放弃旧船。

全球市场营销系统公司表示：“集装箱和油轮也奇怪地没有被回收利用，这反过来又导致了可行的候选船舶的持续缺乏，因为许多人曾预计，随着年初的到来，租船费率将继续保持不变。全球经济当然要感谢胡塞武装对红海航线的侵略。”

来源：物流巴巴

【美国经好望角向亚洲出口 LNG 创下历史新高】

美国出口亚洲的船载 LNG 继续选择通过好望角的更长航线，因为巴拿马运河和苏伊士运河仍然存在运输瓶颈。

根据标普全球的数据，截至 3 月 27 日，3 月有创纪录的 24 船美国 LNG 通过好望角运往亚洲。这是自 2010 年标普全球开始记录以来，单月数量最多的一次。

而货量也创了纪录，3 月份有近 160 万吨美国 LNG 通过好望角抵达亚洲。

3 月 27 日，普氏对未来 30~60 天装载的美国墨西哥湾 FOB 估值为 7.87 美元/MMBtu，当天上涨 16 美分/MMBtu。

-巴拿马运河-



自 2023 年年中以来，厄尔尼诺现象导致巴拿马历史性干旱，巴拿马运河水位下降迫使越来越多 LNG 托运人将好望角航线作为首选贸易通道。尽管巴拿马运河的吃水限制允许 LNG 运输船通过，但更长的等待时间导致一些美国出口商从 2023 年夏天开始绕过运河。

2024 年至今，只有 14 船美国 LNG 通过巴拿马运河进入亚洲市场，而 2023 年同期为 40 船。根据标普全球的数据，3 月只有 Diamond Gas Orchid 轮于 2 月 28 日离开路易斯安那州的卡梅伦 LNG 出口码头，于 3 月 27 日抵达日本。

-红海局势-

随着巴拿马运河通行时间延长，托运人很快将苏伊士运河列为通往亚洲的首选航线。2023 年 9 月，有 17 船美国 LNG 选择了这条航线，这是自 2021 年 2 月以来的最高月度数据。

但自 2023 年 10 月以来，也门胡塞武装对经过曼德海峡的商船发动了一系列袭击，此后，通过苏伊士运河运往亚洲的美国 LNG 数量开始减少。美国 LNG 出口商也选择避开苏伊士运河。

今年至今，只有 7 船美国 LNG 通过苏伊士运河抵达亚洲，而 2023 年第一季度有 26 船。

-欧洲需求依然旺盛-

目前大多数美国 LNG 仍运往欧洲，自 2022 年 2 月俄乌冲突升级以来，欧洲开始大量进口美国 LNG。

今年截至 3 月，法国已接收了 16 船美国 LNG，是所有国家中最多的，荷兰以 12 船位居第二，其次是中国、韩国和英国，各有 6 船。

来源：中国远洋海运 e 刊



【一季度二手干散货船交易量增长 35%】

一季度干散货船需求持续强劲，二手船交易数量大幅增长。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示，2024 年前 3 个月，二手干散货船交易非常活跃，有 220 多艘船舶易手，与 2023 年同期相比增长了近 35%，接近 2021 年第一季度的交易量。灵便型船、大灵便型船和好望角型船是今年的明星船型，分别成交 43 艘、55 艘和 31 艘，分别占 19%、25%和 14%。

出乎市场意料的是，尽管二手船价格有所上涨，但好望角型船的交易量至少是过去 10 年最强劲的。过去一年，好望角型船的二手价格与其他船型相比涨幅最大，5 年、10 年和 15 年船龄的价格分别上涨了 21%、35%和 39%。有 58 艘巴拿马型/卡姆萨型船和后巴拿马型船找到了新买家，与 2023 年同期相比翻了一番多。只有超大灵便型船的交易量同比下降了 20%至 14 艘。

从船龄来看，2024 年 1 至 3 月，16 年船龄以上船只的需求较去年同期大幅增加，共交易 57 艘，几乎是 2023 年第一季度的两倍。

二手油轮市场的交易量则有所放缓，118 笔交易较 2023 年第一季度下降了近 40%。今年至今，MR2 型、阿芙拉型/LR2 型和 VLCC 推动了二手油轮市场，交易量分别为 36 艘、19 艘和 15 艘，分别占 31%、16%和 13%。3 月是最低迷的一个月，只有 24 艘船成交，而在 2023 年同月，共有 78 艘油轮易手。交易量下降幅度最大的是巴拿马型/LR1 型油轮，一季度仅交易了 7 艘，而在 2023 年同期有 29 艘船易手。

从船龄看，6 - 10 年船龄油轮的成交量同比增长了 25%，今年至今共有 20 笔交易。

2024 年前 3 个月，希腊船东相当活跃，已售出 48 艘散货船，购入 42 艘。2023 年同期，希腊船东购买了 48 艘散货船，但只卖出了 26 艘。2024 年，希腊船东更倾向于买卖 11 至 15 年船龄的散货船，占 42 艘购入船中的 29 艘和 48 艘售出船中的 26 艘。

但在二手油轮市场，希腊船东今年的活跃度不如去年同期。他们已经卖出了 16 艘船，购买了 14 艘，在卖家中排名第一，在买家中排名第二。去年同期，希腊船东售出了 44 艘，购买了 23 艘。今年希腊船东售出的 16 艘油轮中有 10 艘的船龄超过 16 年，而购买的油轮中有 6 艘在 2018 年或之后建造。

来源：中国远洋海运 e 刊



【126 艘超 1000 亿！航运业逐“绿”开启氨燃料新时代】

航运业脱碳转型再次迎来突破，今年以来全球新船订单中一半以上为替代燃料船舶，订单价值已突破千亿。中国船企在今年 2 月更抢下全球首份氨燃料集装箱船订单，拉开了航运业碳减排氨燃料时代的序幕。

根据克拉克森的最新统计数据，今年前 2 个月全球总计 232 艘 1240 万总吨的新船订单中，多达 126 艘 680 万总吨为替代燃料船舶，占比达到了 55.1%，超过去年全年的 43.8% 和 2022 年全年创历史纪录的 53.7%。以订单价值来计算，前 2 个月全球新造船投资总计 202 亿美元，替代燃料船舶订单价值 139 亿美元（约合人民币 1004.50 亿元），同比上涨 32%，所占比例达到了 68.8%。

近年来，替代燃料船舶在新船订单中所占比例一路攀升，从 2016 年仅 8% 上涨到 2021 年的 32%，2022 年更达到史上最高的 55%，仅在去年略有下滑。

据统计，在 2023 年全年总计 1901 艘 8110 万总吨新船订单中，有 556 艘 3450 万总吨为替代燃料船舶。这之中包括 216 艘 1890 万总吨 LNG 动力船，约占总订单量的 25%；135 艘 1070 万总吨甲醇动力船，约占总订单量的 13%；48 艘 LPG 动力船，以及 129 艘电池混合动力推进船舶。

在今年 2 月份的替代燃料船舶订单中，LNG 双燃料船数量最多，超过了甲醇燃料动力船。DNV 的替代燃料洞察 (AFI) 数据平台最新统计指出，今年 2 月 LNG 动力新船订单多达 17 艘，使运营中或订造中的船舶数量从 1 月份的 1016 艘增加到 2 月份的 1033 艘，甲醇燃料船舶 10 艘，从而使运营中或订造中的甲醇燃料船总数达到 267 艘。其中约 167 艘是集装箱船，其余主要是散货船和油船/化学品船。氨燃料船舶仅有 1 艘。

以船厂国而言，克拉克森的数据显示，2024 年 2 月的替代燃料新船订单绝大多数由韩国船厂承接，总计高达 21 艘 145 万 CGT，按 CGT 计算占 2024 年 2 月替代燃料新船订单的 65%，遥遥领先其他竞争对手。相比之下，中国船厂 2 月份承接了 19 艘 56 万 CGT 替代燃料新船订单，市占率 25%。

2024 年 2 月韩国船厂承接的 21 艘 145 万 CGT 替代燃料新船订单中，LNG 双燃料船 17 艘 135 万 CGT，LPG 双燃料船 4 艘 10 万 CGT。中国船厂承接的 19 艘 56 万 CGT 替代燃料新船订单中，LNG 双燃料船 10 艘 34 万 CGT，甲醇双燃料船 6 艘 16 万 CGT，氨双燃料船 1 艘 2 万 CGT，电池混合动力推进船舶 2 艘 4 万 CGT。

值得一提的是，今年 2 月青岛扬帆接获了全球首艘氨燃料集装箱船——1400TEU 冰级集装箱船“Yara Eyde”号。这艘新船由挪威化肥公司雅苒国际 (Yara



International) 联手清洁航运集团 CMB.TECH 以及 North Sea Container Line (NCL) 共同订造, 计划在 2026 年年中交付。

根据克拉克森的数据, 整体而言按吨位计算, 截至目前在运营船队中能够使用替代燃料或推进装置船舶的比例已经提高到了 6.4%, 高于 2017 年的 2.4% 和 2022 年年初的 4.6%。在现有总计 1760 艘替代燃料船舶中, 包括 1070 艘 LNG 动力船 (约 550 艘为 LNG 动力 LNG 运输船)、29 艘甲醇动力船、114 艘 LPG 动力船、506 艘电池/混合动力推进船, 此外还有 150 艘采用其他燃料。

而在手持订单中, 替代燃料船舶占比更是达到了 49.8%, 高于 2017 年的 10.9% 和 2022 年初的 33.9%。按吨位计算, 手持订单中 36% 为 LNG 动力船 (892 艘), 9.3% 为甲醇动力船 (229 艘), 2.0% 为 LPG 动力船 (100 艘); 此外还有约 2.5% (约 348 艘) 使用其他替代燃料, 其中包括 22 艘氢燃料、43 艘乙烷燃料、11 艘氨燃料、19 艘生物燃料和 346 艘电池/混合动力推进船舶, 替代燃料船舶手持订单总计 1569 艘。

随着未来燃料选择的不断扩大, 替代燃料预留船舶数量也在不断增加。目前在运营船队中有 460 艘船为 LNG-ready 船, 手持订单还有 129 艘; 同时, 手持订单中有 249 艘氨燃料预留 (ammonia-ready) 船, 288 艘甲醇燃料预留 (methanol-ready) 船和 14 艘氢燃料预留船。

DNV 海事咨询业务首席顾问 Martin Wold 表示, 今年全球已经交付了 40 艘 LNG 动力船舶, 使在运营船舶数量突破了 500 艘大关。他特别提到了雅苒国际全球首艘氨燃料集装箱船 “Yara Eyde” 号订单的确认, “雅苒国际继续在推动海事技术发展方面发挥着关键作用, 体现了该公司引领行业进步的承诺”。

来源: 国际船舶网

【今年集运供需关系将持续紧张】

根据国际货币基金组织 (IMF) 预测, 2024 年全球经济增长 3.1%, 2025 年增长 3.2%, 略高于 2023 年估计的 3.0%。欧盟和美国的消费者信心持续改善, 支撑零售前景, 但仍低于 2019 年疫情前的水平。

全球和中国的制造业采购经理人指数 (PMI) 稳定在 50 左右。中国新出口订单的采购经理人指数徘徊在 50 左右, 但欧元区采购经理人指数一直保持在 50 以下, 表明该行业持续收缩。



目前，红海局势导致船只选择绕航好望角，这对航运业的影响远大于贸易和经济。

几乎所有集装箱船都已绕开苏伊士运河，导致对运力的需求增加了约 10%。由于无法预测这种情况会持续多久，在此假设影响仅限于 2024 年上半年。

从需求端看，预计 2024 年和 2025 年集装箱运输量将增长 3%~4%，略高于全球经济增长。预计去程航线和区域航线的运量增长速度略高于总量。

2024 年和 2025 年，东亚和东南亚、欧洲和地中海以及北美的进口箱量增长率将分别达到年均 2.6%、2.8%和 3.5%。

与此同时，印度次大陆、中东、撒哈拉以南非洲以及中南美洲的进口箱量预计将以高于平均水平的速度增长。由于运往这些地区的去程航线和区域航线距离高于平均水平，2024 年集装箱运力需求的增长速度将比运量高出 0.5%。

由于红海紧张局势尚未缓解，2024 年上半年集装箱运力需求将额外增长 10%。如果这种情况在 2024 年上半年得不到解决，运力需求将高于预测。

美国消费者继续增加支出，减少储蓄。预计个人储蓄率最终将恢复到疫情前的水平。

美国大选结果有可能对贸易产生负面影响。如果特朗普再次当选，并提高对中国进口商品的关税，将影响中美之间的贸易量。除非这些货量被其他亚洲国家取代，否则将损害跨太平洋航线的总需求。

美国东部和墨西哥湾沿岸港口的码头工人合同将于 2024 年 9 月底到期。为了防止罢工风险，一些托运人可能会通过西海岸港口进口更多货物。由于到美国西海岸的平均航行距离较短，将导致对运力的需求有所降低。谈判完全破裂似乎不太可能，但如果发生，将对供应链造成严重破坏。

此外，巴拿马运河水位仍有可能进一步下降，若情况恶化将迫使船只改道。

从供给端看，预计 2024 年和 2025 年集装箱运力分别增长 9.5%和 4.9%。



运力 12000 TEU 及以上的船舶将占运力增量的 75%。到 2025 年底，这些船只将占总运力的 40%以上。

预计未来两年的拆船量为 72 万 TEU。由于红海危机，2024 年对集装箱船的需求将高于此前预期，并可能导致一些船只的拆船计划推迟到 2025 年。

预计 2024 年的交付量将创下新纪录，但随着订单的减少，2025 年的交付速度略有放缓。

红海局势也影响船舶的平均航速。当前集装箱班轮加权平均航速比去年同期增加了 4%。如果局势缓解，船只将在今年下半年减速，达到与 2023 年相似的平均航速。预计 2025 年的平均航速更低。但如果红海危机持续，船只减速也将被推迟。综合来看，预计 2024 年运力供应将增长 9.1%，2025 年增长 4.1%。

综上所述，预计 2024 年和 2025 年集装箱海运量增速均为 3%~4%，分别低于船队运力增速 9.5%和 4.9%。但由于红海危机迫使船只改道好望角，预计 2024 年供需平衡有所改善。而 2025 年船舶运力需求将下降。

集装箱运价会否随着第二季度货运量的增加而上行仍有待观察。一旦红海危机得以解决，运价或将下滑。

自 2023 年 12 月以来，集装箱定期租船费率增加了 41%，合同期平均增加了 3 个月。由于航程距离拉长，班轮运营商希望获得足够的运力维持航线服务，因此费率可能会在一段时间内保持高位。

今年至今，二手船价格仅略有上涨，预计这一趋势将延续，因为班轮运营商倾向通过租船来满足运力需求，而不是购买二手船。

来源：《中国远洋海运》BIMCO 专栏

◆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	525-530	665-670	825-830		



Tokyo	--	710-715	930-935	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	525-530	665-670	860-865	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	510-515	655-660	805-810	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	540	676	892	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	515-520	655-660	815-820	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	490-495	650-655	900-905	
Rotterdam	495-500	615-620	805-810	
Malta	585-590	640-645	890-895	
Gibraltar	570-575	660-665	885-890	

截止日期: 2024-04-04

◆ 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	29/03/24	22/03/24	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,850	6,850	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	29/03/24	22/03/24	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	13,000	12,950	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,750	8,700	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,450	50	0.7%	
MR	52,000	4,950	4,900	50	1.0%	

截止日期: 2024-04-02



(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
1	Bulker	64,000	Shin Kurushima, Japan	2026-2027	Drydel Shipping - Greek	undisclosed	
6	Bulker	63,500	Jiangsu New Hantong, China	2026-2027	Pioneer Bulk - Chinese	3,400	IMO Tier III
4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2027	Ciner Shipping - Turkish	3,300	
8	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S. Korea	2026-2028	undisclosed	undisclosed	
4	LPG	45,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027-2028	Capital - Greek	6,600	

◆ 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
GLORY AMSTERDAM	BC	77,171		2006	Japan	1,200	Chinese	
NEW CHAMP	BC	66,529		2018	Japan	3,400	Undisclosed	BWTS fitted
WORLD ROYAL	BC	61,201		2022	China	3,500	Undisclosed	
NORD SEAL	BC	57,631		2016	Japan	2,830	Chinese	Eco
WIKANDA NAREE	BC	53,857		2013	India	1,400	Undisclosed	
ATLANTIC PRISM	BC	39,172		2019	Japan	2,850	European	Eco
SIDER HARMONY	BC	38,593		2019	Japan	2,850	Middle East	BWTS fitted
SUNSET	BC	37,334		2009	Japan	1,500	Turkish	
SUNRISE	BC	37,268		2010	China	1,500	Turkish	en bloc each*, OHBS
NARUTO STRAIT	BC	34,391		2016	Japan	2,050	Greek	Eco
GLOBAL SERENITY	BC	32,312		2008	Japan	1,230	Greek	SEMI OBHS
SINGAPORE	BC	31,759		2002	Japan	710	Undisclosed	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
NAVIOS SPRING	CV	42,806	3,450	2007	S. Korea	1,700	UAE	



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
FRONT THOR	TAK	156,719		2010	China	undisclosed	Undisclosed	
AURVIKEN	TAK	112,802		2019	S. Korea	7,300	Greek	Scrubber/BWTS fitted, Auction
ALPINE AQUALINA	TAK	105,304		2011	S. Korea	4,500	Undisclosed	BWTS fitted
TRF MONGSTAD	TAK	37,596		2016	S. Korea	3,650	Undisclosed	en bloc each, scrubber fitted,
TRF MOSS	TAK	37,596		2016	S. Korea	3,650	Undisclosed	eco

◆ 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
HE SHENG	CV	12,895	4,866	2002	Romania	552.00	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
TORO BIANCO	BC	69,045	10,377	1995	Japan	532.00	
SEA FLOWER	GC	12,800	5,282	1991		undisclosed	

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
MANGALIA A	OTHER/PAS	12,000	11,700	1988	Romania	undisclosed	Turkiye
ARABDRILL 08	OTHER/PLATFORM		4,808	1981	Singapore	undisclosed	as is Saudi Arabia

◆ 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
2024-04-03	709.490	767.730	4.711	90.629	895.790	464.810	426.530	526.900	784.690



2024-04-02	709.570	766.500	4.714	90.675	896.200	464.300	426.730	527.840	788.890
2024-04-01	709.380	768.890	4.715	90.644	899.890	465.970	427.730	528.350	789.820
2024-03-29	709.500	767.650	4.716	90.655	900.040	464.020	425.830	527.620	790.740
2024-03-28	709.480	770.430	4.720	90.685	899.580	465.320	427.930	528.730	787.380

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	5.43600
2 个月	--	3 个月	5.56345	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.66718	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2024-04-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com