



全一海运市场周报

2024.04 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.04.08 - 04.12)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场复苏平稳 不同航线继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场在小长假后呈现平稳恢复的态势，波斯湾、澳新、南美航线运价上涨带动综合指数小幅上涨。4月12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1757.04点，较上期上涨0.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，2024年2月欧元区零售销售同比及环比数据双双下降，消费数据继续疲软表现，显示出欧洲地区经济增长前景不佳。由于通胀数据继续高于2%的目标水平，本周欧洲央行继续将利率维持在金融危机以来的最高水平。失去了宽松政策的支持，未来欧洲经济前景不容乐观。运输市场在节后保持稳定，供求关系基本平衡，即期市场订舱价格小幅下跌。

4月12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1971美元/TEU，较上期下跌1.3%。地中海航线，市场行情跟随欧洲航线保持同步，市场平稳波动。4月12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3010美元/TEU，较上期微跌0.1%。

北美航线：据美国劳工统计局发布的数据显示，美国3月CPI同比上涨3.5%，高于前值及市场预期，数据表明近期美国通胀出现反弹并非暂时现象，美联储为遏制通胀，很可能在更长时间内维持高利率。在高利率、高通胀的背景下，未来美国经济增长陷入停滞的风险正在加大。本周，运输需求在节后增长缓慢，供需基本面不佳，市场运价继续小幅下跌。4月12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3205美元/FEU和4179美元/FEU，分别较上期下跌3.1%、4.1%。

波斯湾航线：目的地国家的斋月接近尾声，进一步推动运输需求保持向好态势，供求关系持续改善，市场运价延续上行走势。4月12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2051美元/TEU，较上期上涨8.3%。



澳新航线：当地对各类物资的需求出现回暖迹象，供需基本面转强，即期市场订舱价格出现反弹。4月12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824美元/TEU，较上期上涨17.5%。

南美航线：近期目的地主要国家经济形势稳定，支撑运输需求持续稳中向好，供需基本面稳固，本周市场运价继续上涨。4月12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3627美元/TEU，较上期上涨17.7%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅下跌。4月12日，中国出口至日本航线运价指数为738.45点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求有所改善 综合指数小幅波动】

本周，受原油价格上涨影响，运输成本攀升，但下游商品持续累库，抑制货盘释放，沿海散货综合指数小幅波动。4月12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963.23点，较上期下跌0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，随着天气回暖，民用电负荷走弱，工业用电恢复缓慢，电煤需求淡季特征表现明显，部分电厂进入机组检修阶段，沿海八省电厂日耗呈季节性回落。与此同时，今年汛期已至，水电出力的增加对火电替代性进一步增强，加之前期进口煤陆续到港，助推电厂库存持续累高，终端采购意愿持续低迷。本周沿海八省日耗181万吨，库存3298万吨，存煤可用天数约18天。煤炭价格方面，受大秦线春季集中检修及上游发运低迷影响，港口合计调进量震荡下行。周内，北方部分港口封航影响解除，运力集中释放，港口合计调出量有明显增量。但下游客户仍观望为主，北上采购意愿较低，市场交投陷入僵持状态，煤价弱势运行。环渤海各港合计日均调出126万吨，调进不及调出，港口库存震荡下行。运价走势方面，受进口煤价格优势减弱影响，部分终端将采购转向内贸市场，华南地区采购积极性有所回升。且北方港口封航频繁，货源向下游转移进程受限，终端订船热情提升，即期运力需求回暖。加之原油价格上涨推高运输成本，船东挺价意愿强烈，沿海煤炭运价震荡上行。

4月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收936.06点，较上期上涨0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收559.54点，较4月3日上涨3.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价21.2元/吨，较4月3日上涨1.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.4元/吨，较4月3日上涨



0.9 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.5 元/吨，较 4 月 3 日上涨 0.6 元/吨。

金属矿石市场：本周，二季度地方债陆续发行，利好基建投资，提振市场信心，成材需求有所改善，钢厂利润不断恢复，高炉开工率走高，铁水产量回升。不过铁矿石价格再度上行，下游采购仍偏谨慎，补库拉运节奏不变，沿海金属矿石运输价格平稳运行。4 月 12 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 604.83 点，较 4 月 3 日下跌 0.7%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 22.6 元/吨，较 4 月 3 日下跌 0.2 元/吨。

粮食市场：本周，东北产区基层余粮逐步消化，同期深加工企业到货维持高位，市场供需压力释放，玉米报价走势偏弱，南北港口价格倒挂，终端饲企采购意愿持续低迷。加之沿江码头库存仓容紧张态势延续，采购拉运需求有所放缓，沿海粮食运价小幅下跌。4 月 12 日，沿海粮食货种运价指数报 770.41 点，较上期下跌 0.7%，其中，营口-深圳（4-5 万 dwt）航线运价 43.6 元/吨，较上期下跌 0.3 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格高位运行，提振市场心态。山东独立炼厂常减压产能利用率上升，汽油维稳运行。但受下游港口库存持续高位影响，卸货难度加剧，部分货盘发运停滞，沿海成品油运价小幅下跌。4 月 12 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 1052.52 点，较上期下跌 1.1%；市场运价指数 997.80 点，较上期下跌 2.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船止跌回升 租金指数持续下跌】

清明假期后，海岬型船两大洋市场运价止跌向上，巴拿马型船和超灵便型船市场由于回国煤炭运输需求持续低迷，日租金均连续 15 个交易日走跌。远东干散货租金指数清明假期前后持续下跌，临近周末，在海岬型船市场运价回升的带动下止跌企稳。4 月 11 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1406.10 点，较 4 月 2 日下跌 9.3%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价止跌上涨。清明假期前，太平洋市场经过短暂小幅上调后再次下跌。本周周初，澳大利亚主要矿商现身市场寻船，但由于即期运力较多，运价继续向下。之后，开斋节假期期间，市场较为安静，但 FFA 远期合约价格上涨，运价企稳。临近周末，澳大利亚货盘增多，同时鉴于巴西航线后期运输需求显转好迹象，市场看涨情绪浓厚，运价明显回升。4 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 19050 美元，较 4 月 2 日下跌 10.7%；澳大利亚丹皮尔



至青岛航线运价为 10.106 美元/吨，较 4 月 2 日上涨 3.5%。远程矿航线，本周，巴西 5 月中下旬铁矿石货盘增多，同时，FFA 远期合约价格上涨，船东信心回升，运价小幅上涨。4 月 11 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.286 美元/吨，较 4 月 2 日上涨 1.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金连续 15 个指数发布日下跌。目前正值国内电厂采购煤炭淡季，同时国内煤价持续走跌，外贸煤购买动力不足，印尼回国煤炭运输需求有限，日租金继续探底。4 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13819 美元，较 4 月 2 日下跌 11.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.177 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 6.9%。粮食市场，南美粮食市场货盘有所增加，但可用运力充裕，抑制运价上涨。4 月 11 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 47.330 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 3.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金继续走跌，为 2024 年 2 月 28 日以来最低水平。本周，镍矿即期货盘较多，但由于缺少回国煤炭货盘的支撑，日租金依旧疲软。临近周末，4 月下旬煤炭货盘增加，日租金跌幅放缓。4 月 11 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11454 美元，较 4 月 2 日下跌 5.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.272 美元/吨，较 4 月 2 日下跌 2.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 5 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 584.1 万桶至 4.57 亿桶，增幅 1.29%，进口 643.4 万桶/日，较前一周减少 18.4 万桶/日。出口减少 131.4 万桶/日至 270.8 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1995.0 万桶/日，较去年同期减少 0.44%。OPEC 周四预测夏季燃料消费将十分强劲，并在月度报告中表示，2024 年世界石油需求将增加 225 万桶/日，2025 年将增加 185 万桶/日，两项预测均与上个月持平。OPEC+将于 6 月开会决定是进一步延长减产、还是向市场恢复部分供应。伊朗誓言要对 4 月 1 日其驻大马士革领馆遭空袭进行报复，美国及其盟友都认为，伊朗及其代理人即将对以色列发动袭击，加剧了中东地区的紧张局势。本周布伦特原油期货价格持续走高，周四报 90.35 美元/桶，较 4 月 2 日上涨 1.61%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。4 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1188.07 点，较 4 月 2 日下跌 5.5%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场假期后起步较慢，整体相对安静，成交量明显低于平均水平，租家始终采取私下成交策略给市场施压，船东仍在调整心态，部分船东似乎还没完全接受市场持续走弱的状况。船位供给方面来看，不管是中东航线还是大西洋航线均比较充足，基本面依旧向租家倾斜。目前，中东航线 4 月下旬仍



有些许货盘没有收尾，租家仅需控制好出货节奏，成交运费将会继续承压下行。不过，美湾航线小船近期涨幅明显，或将有助于消化大西洋航线过剩的 VLCC 船位。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS62.04，较 4 月 2 日下跌 5.51%，CT1 的 5 日平均为 WS63.85，较上期平均下跌 1.64%，TCE 平均 3.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.54，下跌 5.52%，平均为 WS64.28，TCE 平均 3.8 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：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。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 20-25 日，成交运价为 WS65。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 4 月 27-29 日，成交运价为 WS62。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 6-7 日，成交运价为 WS63.45。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 6-7 日，成交运价为 WS63.45。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 14-15 日，成交运价为 WS60。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 13-18 日，成交包干运费为 840 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 11-15 日，成交包干运费为 833.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

4 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.52 点，环比上涨 0.58%。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-0.53%、-0.90%、-0.46%及+2.17%。

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 0.11%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.07%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.50%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.94%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 10 艘（环比减少 14 艘），总运力 66.76 万载重吨，总成交金额 193710 万美元，平均船龄 13.00 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 吨级油轮估值环比上涨 1.33%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.48%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.26%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.17%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.18%。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 1 艘（环比减少 7 艘），总运力 11.28 万载重吨，总成交金额 73000 万美元，平均船龄 5.00 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 0.48%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.43%。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 0.05%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.81%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.88%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 29 艘（环比增加 9 艘），总运力 6.71 万载重吨，总成交金额 7761.12 万人民币，平均船龄 7.73 年。

来源：上海航运交易所

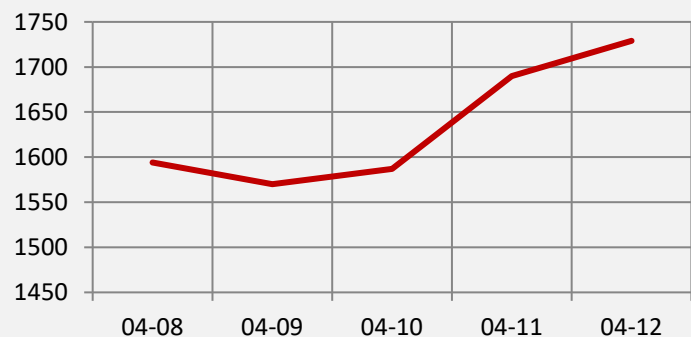
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

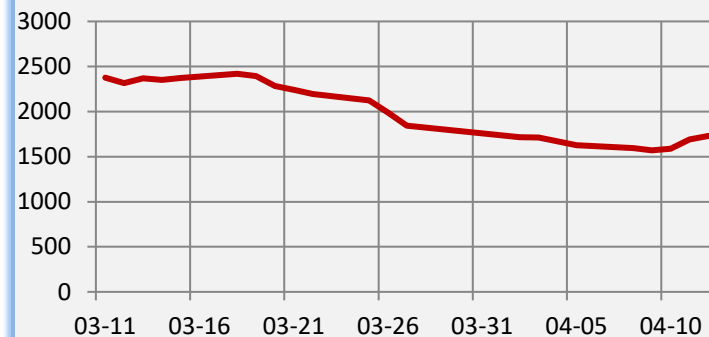
波罗的海指数	4 月 8 日		4 月 9 日		4 月 10 日		4 月 11 日		4 月 12 日	
BDI	1,594	-34	1,570	-24	1,587	+17	1,690	+103	1,729	+39
BCI	2,198	-76	2,153	-45	2,202	+49	2,475	+273	2,552	+77
BPI	1,667	-28	1,633	-34	1,631	-2	1,677	+46	1,713	+36
BSI	1,258	-3	1,259	+1	1,260	+1	1,261	+1	1,272	+11
BHSI	733	-2	727	-6	724	-3	724	0	722	-2



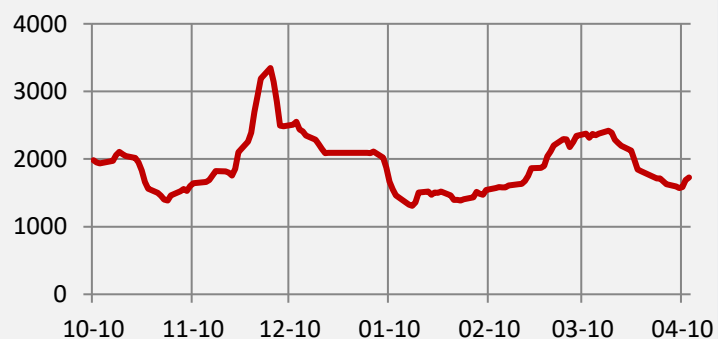
上周 BDI 指数走势



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

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	05/04/24	29/03/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	30,000	-2000	-6.7%
	三年	22,500	23,000	-500	-2.2%
Pmax (76K)	一年	16,000	17,000	-1000	-5.9%
	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: 2024-04-09

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Konkar Asteri' 2015 82013 dwt dely Karaikal 30 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$19,000 - cnr

'Genco Madeleine' 2014 63166 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel China \$22,250 + \$225,000 bb - Drydel

'Albertito' 2016 61301 dwt dely Port Said 16/17 Apr trip redel Abidjan \$16,000 - cnr

'Yasa Sparrow' 2013 55446 dwt dely Gangavaram prompt trip redel EC India intention iron ore \$12,000 - cnr

'ASL Leban' 2014 37059 dwt dely Passing Singapore prompt trip via Australia redel N China intention grains \$11,000 - cnr



4. 航运&船舶市场动态

【集装箱船闲置运力恢复到疫情间水平】

分析师表示，不能排除红海危机将持续数年的可能。若绕行能继续到 2025 年，则租船市场，尤其是小船市场，将保持强劲。红海绕行继续推高集装箱船舶需求，并令闲置运力降至疫情期间的水平。

Alphaliner 本周的报告显示，全球不到 1% 的集装箱船运力处于商业闲置状态，这一水平“与新冠期间录得的数字相仿”。3 月和 2 月的闲置运力分别为 0.9% 和 0.7%，为 2022 年 2 月供应链危机高峰时以来的最低水平。租船“需求保持健康”，租金超过新冠前的水平。拆船量仍然很少。

Post-panamax 和更大型船舶继续处于被订满的状态，导致新的租船业务稀缺。Alphaliner 表示，Panamax 型船“依旧受到租家青睐，且租金进一步上涨”。

船舶经纪称，4253 teu 的 Synergy Antwerp (IMO:9443580) 刚刚被赫伯罗特租入 11 至 14 个月，每天租金为 26,500 美元，高于此前 25,000-25,500 美元/天的基准。

而据 Braemar 称，panamax 以下的小型船的需求也十分强劲。“支线船是最活跃的，大多数报告的交易和续租都集中在这一船型。”

红海危机对集装箱船出租公司的最终影响取决于非洲绕行是否会持续到现有长期租约到期。大批大型船舶在新冠高峰期签订了多年期租约。许多船舶仍受旧租约束缚，但许多租约将在 2025 年到期，是否续租则取决于对于红海航线的搅扰是否还会继续。

Vespucci 海事咨询公司 CEO Lars Jensen 在接受《Lloyd's List》采访时表示：“人们对解决红海问题的时间表没有丝毫头绪，可能一个月或两月就能解决，也可能一两年。我认为我们不能排除这种状况持续多年的可能性。所以，当这些[租约到期的]船重新进入市场时，红海问题可能仍未解决。”他表示，胡塞对商船的袭击令原本会出现严重运力过剩的市场恢复了供需平衡。“随着 2024 年接下去的订单交付，船公司可能会通过放慢之前为了绕行非洲而加速的船只来应对。”船舶尺寸也在强劲的租船需求中发挥了重要作用，并将继续如此。

Jensen 表示：“订单集中在大型船上。”这意味着小型船租金的压力较小。他补充说，“一些新的航线网络趋向轮辐式，如此一来就需要小型船，从而提高对它们的需求。”



求。”

常见观点认为，集装箱航运周期将按此演化：随着疫情期间的高峰运费回落，船公司利润率先下滑，而集装箱船出租公司则因为长期租约到期而紧随其后。

Jefferies 在本周的一份报告中引用了 CSAV CEO Oscar Hasbun 的采访表示，“疫情期间，几乎所有船舶都通过与船东签订更长的租约而被租用，但这些合同将在 2025-2026 年结束。” CSAV 持有赫伯罗特 30% 的股份。到那时，航运公司将拥有更省油的新造船，可以在市场需求允许时，通过放弃续租老旧船只来节省运营成本。

Jensen 认为小型船舶出租前景更好。“船公司订购小型船不足，所以它们中的一些会选择继续持这些资产。因为即使存在结构性全球产能过剩，但如果我需要一艘能进入奥斯陆峡湾的船舶，那些 2 万 TEU 的船再多也派不上用场。”

来源：劳氏日报

【SCFI 止跌回升！集运公司控舱稳运价“见效”】

在集运公司积极控舱的努力下，SCFI 指数上周终止 7 连跌，运价开始回升。

根据上海航交所 4 月 3 日发布的最新数据，上海出口集装箱运价指数（SCFI）指数上周上涨 14.45 点至 1745.43 点，周涨幅为 0.83%，终止 7 连跌，其中四大主力航线中，欧洲和地中海航线持续小幅回升，美国线运价呈续跌趋势。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 99 美元至 3,308 美元，周跌幅 2.91%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 88 美元至 4359 美元，周跌幅 1.98%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 3 美元至 1997 美元，周涨幅 0.15%；远东到地中海线每 TEU 运价上涨 5 美元至 3014 美元，周涨幅 0.17%。

与此同时，中东线波斯湾（迪拜）每 FEU 运价上涨 197 美元至 1894 美元，周涨幅 12.90%；南美线（桑托斯）每 FEU 运价上涨 238 美元至 2788 美元，周涨幅 11.61%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周上涨 8 美元，为 296 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周上涨 5 美元，为 302 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 1 美元至 283 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 158 美元。



业界人士指出，目前中国货量平平，主要是靠控舱减缓运价跌势。海运三大联盟即将在明年 2 月份重组，但洗牌效应开始发酵，为市场投入增加变数，联盟船舶主要合作范围是跨太平洋、跨大西洋、远东到欧洲航线，目前台面下暗潮汹涌，随着既有市场“默契”被打破，美国线首当其冲，联盟船网内互打、非联盟船杀价抢货，集运市场进入“战国时代”。

上周，尽管美西线多家集运公司现货运价仍守在 3000 美元关卡，但市场传出马士基等公司美西线每 FEU 运价已降至 3000 美元以下；同时，欧洲线每 FEU 运价约 3400～3500 美元，红海危机未解，集运公司需投入更多船舶服务，持续控舱应对。

目前美国线、欧洲线运价仍有利可图，只要守住 2000 美元以上都能确保获利。距离红海危机自去年 12 月喊涨以来，SCFI 还保有有 72% 的涨幅，其中欧洲线、地中海线、美西线运价仍有 1 倍涨幅。

来源：国际船舶网

【BIMCO：拆船量降至 20 年来最低水平】

BIMCO 数据显示在过去的 8 个季度里散货船、油轮和集装箱船的拆船量已降至 20 年来的最低水平。

BIMCO 表示在 2024 年第一季度只有约 200 万载重吨的船舶被拆解这标志着拆船量连续第 9 个季度低于 300 万载重吨。

BIMCO 指出上一次拆船市场长时间处于如此低的水平还是在 2008 年金融危机之前。由于目前的船队规模比金融危机前大得多过去 8 个季度的拆船量处于 20 年来的最低水平。在此期间平均只有 0.1% 的船舶被拆解而过去 20 年的平均水平为 0.45%。

其中最新因素是目前的红海危机提振了船舶需求。由于胡塞武装袭击的风险船舶改道绕好望角航行增加了航行距离因此需要更多的船来运输相同数量的货物。

在 2022 年和 2023 年期间对俄罗斯石油和煤炭出口的制裁导致对油轮和大宗商品行业产生了类似的持久影响。此外新冠肺炎疫情期间消费者行为的变化导致集装箱需求激增。



BIMCO 分析师表示另一个原因是近年来一系列市场冲击后的强劲需求加上油轮和散货船的订单数量有限使得老旧船舶的运营时间比平时更长。

尽管最近散货船和油轮的新船交付量也达到了 20 年来的最低水平 BIMCO 指出一些指标表明拆船业确实也看到了一线希望。比如在集装箱领域从 2023 年开始的新造船交付记录将在 2024 年再次被打破预计供应的增长速度将超过需求。

在油轮行业最近新造船合同的增加将导致 2025 年和 2026 年的交付量大幅增加而货运量增长可能仍然很低。

BIMCO 分析师总结道未来几年拆船业将不可避免地出现反弹。如果没有必要再绕好望角航行那些原本将被拆解的船舶很可能在危机解除后不久就会被拆解。因此尽管拆船市场出现了短期停滞但 BIMCO 仍然预计 2023 年至 2033 年间的拆船数量将是过去 10 年的两倍多。

来源：航运界

【涉及超 160 艘船！两家干散货巨头大合并即将完成】

随着 Eagle Bulk Shipping（以下简称“Eagle Bulk”） 股东投票赞成与 Star Bulk Carriers（以下简称“Star Bulk”）合并，这笔将创立美国最大上市干散货航运公司的交易即将完成。

Eagle Bulk 在 4 月 5 日的声明中表示，在特别会议上，约 65% 的公司流通股（约占出席特别会议普通股的 99%）投票赞成与 Star Bulk 签订的合并提案。

声明所指合并提案始于 2023 年 12 月 11 日。Star Bulk 及 Eagle Bulk 当时称，两家公司已达成一项最终协议，将在资产净值比（NAV）的基础上进行全股票合并，预计市值约为 21 亿美元。

根据协议条款，Eagle Bulk 股东所持有的每股普通股将获得 2.6211 股 Star Bulk 普通股。这意味着每股总对价约为 52.60 美元，较 Eagle Bulk 2023 年 12 月 8 日收盘价溢价 17%。

合并后的公司将作为 Star Bulk Carriers Corp. 运营，总部设在希腊雅典，同时在康涅狄格州斯坦福德、新加坡、哥本哈根和利马索尔设有办事处。



Star Bulk 与 Eagle Bulk 的合并将创立美国最大的上市干散货航运公司，拥有一支由 167 艘散货船组成的船队。

根据 Star Bulk 最新财报，截至今年 2 月 12 日，该公司运营着一支由 115 艘船舶组成的船队，总运力为 1290 万载重吨，其中包括 17 艘 Newcastlemax、17 艘 Capesize、2 艘 Mini Capesize、7 艘 Post Panamax、44 艘 Kamsarmax、2 艘 Panamax、18 艘 Ultramax 和 8 艘 Supramax 型散货船。

同时，Eagle Bulk 官网显示，该公司目前船队由 52 艘 Supramax/Ultramax 组成，总运力约为 316.2 万载重吨。

Eagle Bulk 在最新声明中表示，两家公司预计将于 2024 年 4 月 9 日前后完成合并，仍需满足剩余的成交条件。

来源：海运圈聚焦

【一季度中国航运景气指数大幅上升】

2024 年 4 月 7 日，上海国际航运研究中心发布 2024 年第一季度中国航运景气报告。报告显示，2024 年第一季度，中国航运景气指数为 103.88 点，较上季度下降 6.09 点，维持微景气区间；同时本季度中国航运信心指数为 114.77 点，较上季度上升 17.13 点，由微弱不景气区间回升至相对景气区间，且所有企业信心指数均回到景气区间。总体来看，中国航运业经营状况趋好，航运企业家对市场营销信心大幅提升。

船舶运输企业信心指数大幅上升

2024 年第一季度，船舶运输企业景气指数为 110.35 点，较上季度略升 2.75 点，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数为 108.31 点，较上季度大幅上升 22.48 点，由相对不景气区间升至微景气区间。船舶运输企业总体营运状况向好，企业家们对未来信心大幅转好。从各项经营指标来看，船舶运输企业营运成本有持续增加，舱位利用率持续下降，但运费收入有所上升，企业盈利情况仍然向好；本季度船舶运输企业的劳动力需求上升，贷款负债减少，流动资金宽裕，企业融资相对容易，并且基于对未来市场的信心，船东们逐渐升起运力投资意愿。

干散货运输企业跌入微景气区间。2024 年第一季度，干散货运输企业景气指数为 107.7 点，较上季度下降 10.72 点，跌入微景气区间；干散货运输企业信心指数为 115.71 点，较上季度上升 2.92 点，维持在相对景气区间。干散货运输企业总体运行状况有所回落，但企业家们对市场营销信心依旧乐观。从各项经营指标来看，本



度干散货运输企业营运成本大幅升高，船舶周转率下降，但由于运费收入仍在较高水平，企业加大运力投入，导致企业盈利情况依旧乐观，流动资金宽裕，贷款负债有所减少，企业融资相对容易，企业的抗风险能力加强，企业船舶运力投资意愿有所上升，但企业劳动力需求有所下降。

集装箱运输企业信心大幅转好。2024 年第一季度，集装箱运输企业的景气指数为 110.78 点，较上季度上升 9.53 点，进入相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 101.07 点，较上季度大幅上升 38.57 点，由较为不景气区间进入微景气区间。集装箱运输企业景气总体营运状况稳中向好，企业家们对行业总体发展信心大幅转好。从各项经营指标来看，本季度集装箱运输企业运力投放持续减少，舱位利用率下降，营运成本大幅上升，导致企业盈利能力不佳，其指标处于较为不景气区间；虽然企业流动资金十分宽裕，企业融资难度较低，贷款负债继续减少，劳动力需求上升，但企业家们对船舶运力投资意愿仍然不强。

航运服务企业维持微景气区间

2024 年第一季度，航运服务企业景气指数为 104.08 点，较上季度下降 1.77 点，维持在微景气区间；航运服务企业信心指数为 114.16 点，较上季度上升 16.57 点，从微弱不景气区间进入相对景气区间。航运服务企业总体经营情况持续向好，企业家们对未来市场持乐观态度。从各项经营指标来看，虽然业务量和业务预定量均有所上升，业务收费价格保持在乐观水平，但航运服务企业经营成本持续上升，使得企业经营的盈利状况不佳；虽然企业融资难度上升，贷款拖欠的情况仍然在持续，但企业流动资金增加，劳动力需求也在增加，使得企业固定资产投资意愿上升。

预计二季度航运市场持续修复

根据中国航运景气调查显示，2024 年第二季度中国航运景气指数预计为 111.92 点，较本季度上升 8.04 点，进入相对景气区间；中国航运信心指数预计为 118.72 点，较本季度上升 3.95 点，维持相对景气区间。总体来看，下季度预计所有类型的航运企业的景气指数和信心指数均出现不同程度的上涨，下季度航运市场持续向上修复。

预计船舶运输企业经营信心依旧充足。根据中国航运景气调查显示，2024 年第二季度，船舶运输企业景气指数预计为 114.79 点，较本季度上升 4.43 点，继续维持在相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 117.06 点，较本季度上升 8.75 点，由微景气区间升至相对景气区间。其中干散货运输企业景气指数预计为 115.03 点，较本季度上升 7.33 点，进入相对景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 126.23 点，较本季度上升 10.52 点，由相对景气区间升至较为景气区间。集装箱运输企业的景气指数预计为 117.98 点，较本季度上涨 7.21 点，维持在相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计为 112.14 点，较本季度上涨 11.07 点，继续升至相对景气区间。总体来看，预计下季度船舶运输企业景气指数、信心指数均有提升，企业经营信心依旧充足。预计下季度船舶运输企业将继续增加运力投放，舱位利用率继续



上升，运费收入持续提升，虽然营运成本持续走高，但企业盈利状况持续向好，船东对船舶运力的投资持乐观态度。

预计航运服务企业整体保持稳定。根据中国航运景气调查显示，2024 年第二季度，航运服务企业景气指数预计为 101.11 点，较本季度略降 2.97 点，维持在微景气区间；航运服务企业信心指数预计为 114.51 点，较本季度略升 0.35 点，处于相对景气区间。总体来看，预计下季度航运服务企业经营状况基本稳定，企业家们对行业发展持乐观态度。

超四成集装箱运输企业选择以绕行或停航的方式来应对红海危机

自 2023 年 11 月中旬以来，红海危机已持续 3 个月之久，对航运业造成明显的冲击。在此背景下，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就红海危机的应对措施对相关航运企业进行了调查。调查结果显示，在接受调查的船舶运输企业中，有 25.29% 的企业表示选择从非洲好望角绕行来应对红海危机；有 17.24% 的企业表示将积极尝试恢复红海航线；而 6.90% 的企业表示将暂停所有红海航线。在接受调查的干散货运输企业中，有 20.69% 的企业表示选择从非洲好望角绕行来应对红海危机；有 10.34% 的企业表示将积极尝试恢复红海航线；而 6.90% 的企业表示将暂停所有红海航线。在接受调查的集装箱运输企业中，有 31.28% 的企业表示选择从非洲好望角绕行来应对红海危机；18.18% 的企业表示将积极尝试恢复红海航线；分别有 9.09% 的企业表示将加大对欧地航线的运力投放或者暂停所有红海航线来应对红海危机。通过上述的调查可知，红海危机对近半数船舶运输企业造成了一定程度的影响，其中超四成集装箱运输企业选择从非洲好望角绕行或选择停航来应对此次危机，可见红海危机使得红海海域的船舶运输量下降，对全球海运运力造成一定程度的威胁。

超八成企业表示巴拿马运河因持续干涸导致的限制措施将至少持续至 6 月底

2023 年中旬，巴拿马运河遭遇严重旱情且长时间持续，导致了一系列限制措施来减少巴拿马运河每天允许通行的船舶数量。在此背景下，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就巴拿马运河限制措施持续时间的看法对航运企业进行了相关调查。调查结果显示，在接受调查的船舶运输企业中，有 37.93% 的企业表示限制措施将持续至 6 月底；31.03% 的企业表示限制措施将持续到 9 月底；分别有 10.34% 的企业表示限制措施将持续到 3 月底、年底或明年。在接受调查的干散货运输企业中，有 34.48% 的企业表示限制措施将持续至 6 月底；分别有 17.24% 的企业表示限制措施将持续到 9 月底、年底或明年；另外有 13.79% 的企业表示限制措施将持续到 3 月底。在接受调查的集装箱运输企业中，有 45.45% 的企业表示限制措施将持续至 6 月底；18.18% 的企业表示限制措施将持续到 3 月底；分别有 13.64% 的企业表示限制措施将持续到年底或明年；另外有 9.09% 的企业表示限制措施将持续到 9 月底。

来源：中国船检



【小型滚装船队迫切需要更新】

船舶经纪公司 BRS Shipbrokers 表示，由于租船市场缺乏滚装船投资，以及欧洲贸易日益呈现近岸化趋势，未来几年短途海运滚装船将面临供应紧张的局面。

BRS 最新发布的《航运和造船市场年度回顾》指出：“2023 年滚装船租赁市场延续了 2022 年形成的吨位需求与可用供应不匹配的状况。”

“导致大多数欧洲经济体出现滞胀的宏观经济问题和不确定性，与现代和新造船舶吨位的结构性短缺无法相提并论。”

2023 年只有 5 艘新造滚装货船订单，总运力为 6800 米车道，而 2022 年则签订了 10 艘新造船。

2024 年截至目前，只有法罗群岛运营商 Smyril Line 订造了 2 艘新滚装货船，以及法国路易达孚公司（Louis Dreyfus）订造了 3 艘专门用于运输空客客机构件的新船。

过去 10 年间，几乎所有新造船都是由船舶运营商下单的。根据 Lloyd's List 追踪的数据，自 2019 年以来没有签订任何投机性订单。

BRS 表示，完全没有投机性订单的部分原因可能是群体思维，船东和运营商互相观察对方的行动，尽管租船市场坚挺，但他们只为预定的贸易或长期定期租约建造滚装船。

“小型船队（1000-2500 米车道）的平均船龄为 26 年，急需更新，但该船队中的许多船东缺乏真正吸引船厂参与所需的财力。”

该报告称，资金足够雄厚、资产负债表足够强劲的船东不愿意在小型船舶上花费巨资，因为他们知道可以用类似的价格买到更大的船舶。

BRS 认为，小型滚装船需要按照标准设计一次性大量订购，这样船厂才能实现所需的规模经济效益，从而考虑建造小型船舶，“这值得有进取心的运力提供商和设计师深思。”



2023 年新造滚装船交付量约为 20000 米车道，同比减少 74%，但在可预见的未来，新造船的供应将受到严格限制，需求压力不太可能减弱。无论船龄长短，拆解的余地仍然有限。

由于地缘政治的不稳定和欧洲市场更严格的可持续发展议程，欧洲制造商的近岸外包趋势（将生产从亚洲转移到地中海枢纽港）仍在继续快速发展。

BRS 指出，滚装船运营商改变服务以适应欧洲贸易的近岸化必将成为 2024 年及以后的一大主题。

来源：国际海事信息网

◆ 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	05/04/24	29/03/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,250	7,200	50	0.7%	
好望角型 Capesize	180,000	6,900	6,850	50	0.7%	
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	05/04/24	29/03/24	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	13,000	13,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,750	8,750	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	4,950	4,950	0	0.0%	

截止日期：2024-04-09



(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	115,000	Hyundai Vinashin, S. Korea	2027	Singfar - Singapore based	undisclosed	LNG dual-fuel, against long-term TC
1	Tanker	115,000	Hyundai Vinashin, S. Korea	2027	Latsco	6,960	scrubber fitted
2	Tanker	114,000	Hyundai Vinashin, S. Korea	2027	Union Maritime	7,100	scrubber fitted
2	Tanker	75,000	Jiangsu Yangzijang, China	2026	Evalend	5,200	scrubber fitted
4	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Pan Ocean - S. Korean	5,180	scrubber fitted
4	Tanker	50,000	Wuhu, China	2026-2027	EuroGreen Maritime - French	6,300	methanol dual fuelled, windassisted, battery-hybrid, 7yr TC with Equinor
4	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, S. Korea	2027	Cido Shipping	4,600	
2	Tanker	49,500	GSI, China	2027	Leonhardt & Blumberg - German	4,500	scrubber fitted, methanol ready
4	Bulker	64,000	New Dayang, China	2026-2027	Ciner Denizcilik	3,300	
6	Bulker	63,000	Jiangsu New Hantong, China	2027	Pioneer Bulk	3,350	
8	Bulker	63,000	New Dayang, China	2027-2028	HuaXia FL - Chinese	3,400	EEDI Phase III, methanol ready
4	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2026-2027	JV between K-Line and Hyundai Glovis	23,000	QatarEnergy project
4	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S.korea	2027	Capital	7,800	LPG DF

◆ 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
HL HARMONY	BC	179,655		2015	China	4,300	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted, Eco TC back until 10/2026 - 1/2027 at 24-25k p/d
SPRING SAMCHEONPO	BC	119,597		2009	Japan	1,840	Chinese	BWTS fitted
FEDERICO II	BC	92,330		2009	Japan	1,960	Hong Kong	BWTS fitted



SAMMY	BC	82,167	2012	Japan	2,460	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
SCARLET ISLAND	BC	81,842	2014	Japan	2,900	Greek	BWTS fitted, Eco
ARIES SUMIRE	BC	64,276	2020	Japan	3,650	Bangladeshi	BWTS fitted, Eco
KMARIN GENOA	BC	63,253	2014	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted, ELEC M/E, TC \$10.1K/D TILL SEP 2024/MAR 2025
RUI FU AN	BC	56,578	2013	China	1,750	Chinese	ELEC M/E
CROWNED EAGLE	BC	55,940	2008	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
DAIDAN MUSTIKAWATI	BC	55,765	2005	Japan	1,100	Chinese	BWTS due
SUSANOO HARMONY	BC	37,140	2020	Japan	2,950	Undisclosed	BWTS fitted, Eco
MORGES	BC	35,697	2011	S. Korea	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
FW EXCURSIONIST	BC	34,484	2019	Japan	2,700	Dadaydillar	

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
BUXCOAST	CV	79,559	6,456	2001	S. Korea	4,500	MSC - Swiss	en bloc, BWTS fitted
BUXCLIFF	CV	79,501	6,456	2001	S. Korea			
ODYSSEUS	CV	39,420	2,824	2006	S. Korea	1,600	European	

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
CALYPSO	TAK	111,930		2021	Japan	7,900	GNMTC - Libyan	BWTS & Scrubber fitted, Eco, GNMTC Tender
LADY MALOU	TAK	51,486		2013	S. Korea	3,600	Indian	BWTS fitted
AVON	TAK	49,999		2019	S. Korea	4,500	USA	BWTS fitted, Eco
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1515	TAK	49,990		2025	China	5,300	Thenamaris	en bloc each
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1516	TAK	49,990		2025	China	5,300	Thenamaris	
JAG PAHEL	TAK	46,319		2004	S. Korea	1,450	Undisclosed	dely end June
STOLT FACTO	TAK	46,105		2010	S. Korea	2,800	Undisclosed	BWTS fitted
HAFNIA ACHROITE	TAK	38,506		2016	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SAN CARLOS	TAK	37,258		2007	S. Korea	2,050	Turkish	BWTS fitted, Ice Class 1B
CHEM BULLDOG	TAK	21,306		2010	Japan	2,300	Undisclosed	stst
LIVARDEN	TAK	19,951		2007	Japan	1,800	Focus Shipping	stst



PATAGONIA	TAK	16,772	2006	China	1,130	Turkish	en bloc each*, ICE CLASS 1A
PATERNA	TAK	16,748	2006	China	1,130	Turkish	

◆[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
SAWASDEE SINGAPORE	CV	20,156	7,138	1995	Germany	602.00	incl 550t Fuel
LU ZHOU	TAK	2,416		1983	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
ASPHALT PRINCESS	TAK	9,748	3,222	1976	Norway	undisclosed	

◆[ALCO 防损通函](#)

【由胡塞武装在红海发起袭击引发的航运、商业及法律问题探讨】

由于哈马斯组织对以色列平民发动袭击，以色列随即做出反击，对加沙发起了攻击，从而引发了也门的胡塞武装进一步升级了针对途经红海的商船的袭击活动。为此，自 2024 年 1 月 12 日起，英、美两军对胡塞武装发起了联合空袭行动，以确保红海的航道自由。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd



◆ 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
2024-04-12	709.670	765.290	4.665	90.550	895.480	467.080	429.510	526.990	783.750
2024-04-11	709.680	766.900	4.678	90.584	895.480	466.010	428.620	526.990	782.540
2024-04-10	709.590	774.020	4.706	90.615	903.460	473.200	433.710	529.620	789.160
2024-04-09	709.560	773.820	4.702	90.605	901.610	471.200	431.350	528.360	787.080

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	5.43546
2 个月	--	3 个月	5.59017	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.73447	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-04-11