



全一海运市场周报

2024.04 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.04.22 - 04.26 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【集运市场行情向好 远洋航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场行情表现良好，远洋航线运价上涨，支撑综合指数延续上行走势。据国家统计局最新公布的数据显示，第一季度我国国内生产总值同比增长 5.3%，较上年四季度环比增长 1.6%，2024 年国民经济开局良好，经济向好态势得到巩固和增强，为实现全年增长目标打下了良好基础，这为我国集运市场保持稳中向好起到长期的支撑作用。4 月 26 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 1940.63 点，较上期上涨 9.7%。

欧洲航线：，据标普环球发布的数据显示，欧元区 4 月综合 PMI 初值升至 51.4，高于前值及市场预期，增速创近 11 个月最高，显示出欧洲经济出现向好迹象，但各行业复苏并不均衡，其中服务业表现良好，制造业则继续低于荣枯线。未来欧洲的经济表现仍值得关注。近期，多家班轮公司宣布欧洲、地中海航线自 5 月 1 日起出运的航班运价上调，幅度在 100 至 500 美元/TEU 之间不等。4 月 26 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 2300 美元/TEU，较上期上涨 16.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价小幅上行。4 月 26 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 3235 美元/TEU，较上期上涨 6.1%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国 3 月耐用品订单环比初值增长 2.6%，好于市场预期，显示出美国经济继续保持稳步增长，但这也导致了近期通胀水平持续反弹，未来美联储为遏制通胀，可能将在更长时间内维持高利率，对未来美国经济持续增长产生不利影响。本周，运输需求表现良好，供需基本面稳固，主要航商在签约季内推动涨价计划，即期市场订舱价格大幅走高。4 月 26 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 3602 美元/FEU 和 4661 美元/FEU，分别较上期上涨 13.4%、14.5%。

波斯湾航线：目的地国家的斋月已经结束，运输需求保持在高位，供求关系良好，本周市场运价小幅上涨。4 月 26 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 2047 美元/TEU，较上期上涨 0.7%。



澳新航线: 当地对各类物资的需求继续呈现稳中向好的态势, 市场运价延续上行走势。4月26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929美元/TEU, 较上期上涨8.9%。

南美航线: 近期目的地主要国家经济表现平稳, 支撑运输需求继续向好, 本周即期市场订舱价格继续上涨。4月26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4623美元/TEU, 较上期上涨11.3%。

日本航线: 运输需求保持稳定, 市场运价平稳运行。4月26日, 中国出口至日本航线运价指数为723.12点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求释放偏少 综合指数弱势运行】

本周, 下游终端商品库存充裕, 采购拉运谨慎, 运输需求转淡, 船多货少格局下, 沿海散货综合指数弱势运行。4月26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983.59点, 较上期下跌0.4%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 受冷暖空气交汇影响, 华南区域强降雨持续, 中东部区域气温下降, 居民用电需求走弱。加之风电、水电等绿色能源季节性发力, 华南电厂负荷率平均降至七成以下, 火电淡季特征明显, 沿海八省日耗184万吨, 库存3411.9万吨, 存煤可用天数约18.5天。煤炭价格方面, 受下游终端需求进一步转弱影响, 北方港口煤炭交投热度下降, 港口合计调出量大幅回落, 叠加大秦线检修即将完成, 北港累库预期上升, 市场观望情绪较浓。同期, 煤炭产地安全检查频繁, 供给同步收紧。淡季背景下, 煤市供需双弱格局延续, 煤价小幅波动。环渤海各港合计日均调入量122.9万吨, 合计日均调出106.9万吨, 合计调进量好于调出量, 港口库存累计上升。运价走势方面, 周内煤炭价格走弱, 北方港口成交渐少, 加之下游终端节前阶段性补库完成, 采购拉运以小货量为主, 巴拿马船型运力过剩情况再现, 沿海煤炭运价小幅下行。

4月26日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收970.59点, 较上期下跌0.7%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收575.10点, 较4月19日下跌8.1%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价22.9元/吨, 较4月19日下跌2.2元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为29.1元/吨, 较4月19日下跌4.0元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为33.7元/吨, 较4月19日下跌3.5元/吨。



金属矿石市场：本周，钢材价格持续上涨，钢厂盈利情况好转，复工复产积极性继续提高。不过南方恰逢雨季，基建开工不足，钢材需求逐步进入淡季，钢厂采购也偏谨慎，补库拉运节奏放缓，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。4月26日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收617.83点，较4月19日下跌2.2%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价22.6元/吨，较4月19日下跌0.8元/吨。

粮食市场：本周，东北市场基层余粮见底，粮源转移至贸易商，渠道成本稳定，叠加中储粮增储，东北玉米报价平稳，港口价格倒挂。需求方面，饲企和深加工企业建库谨慎，且南方销区多以进口替代为主，拉运需求不足，沿海粮食运输价格持续下降。4月26日，沿海粮食货种运价指数报764.04点，同上期持平，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价42.6元/吨，同上期持平。

成品油市场：国际原油价格区间震荡，国内成品油市场观望情绪较浓，交投氛围转弱。供给方面，炼厂开工相对平稳，整体资源供应较为充足。需求方面，适逢五一假期，出行用油需求增加，中下游备货补仓略有转好。但受南方多雨影响，户外工矿、基建开工不足，柴油市场需求相对疲软，整体拉运需求放缓，沿海成品油价格小幅下跌。4月26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1039.13点，较上期下跌0.1%；市场运价指数982.00点，较上期下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船需求走弱 租金指数止涨下跌】

本周，国际干散货运输市场大中型船行情走弱，远东干散货租金指数转跌。海岬型船两大洋市场铁矿石货盘较少，且可用运力充足，运价下跌。巴拿马型船市场船货僵持，日租金保持稳定。超灵便型船市场即期煤炭、镍矿、钢材等货盘运输需求转好，推动日租金上涨。4月25日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1671.88点，较上周四下跌6.0%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价走跌。本周，太平洋市场略显安静，虽然周内澳大利亚矿商现身市场寻租，但即期铁矿石货盘较少，且可用运力充裕，运价持续下跌。4月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22934美元，较上周四下跌21.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.350美元/吨，较上周四下跌12.1%。远程矿航线运力也较为充裕，不过巴西铁矿石6月装期货盘增加，市场氛围相对较好，运价微跌。4月25日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.757美元/吨，较上周四下跌4.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金保持稳定。本周，伴随太平洋市场 4 月底煤炭货盘消化，煤炭运输需求转弱。但受超灵便型船市场持续高涨的影响，船东报价坚挺，市场氛围胶着，日租金小幅波动。4 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15224 美元，较上周四下跌 0.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.709 美元/吨，与上周四持平。粮食市场，本周，南美粮食货盘表现无明显变化，运价较为平稳。4 月 25 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 48.47 美元/吨，较上周四下跌 0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金持续上涨。本周，东南亚即期煤炭、钢材、镍矿等货盘充足，可用运力偏紧，市场氛围较好，日租金持续上涨。4 月 25 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14750 美元，较上周四上涨 14.5%，为 3 月 12 日以来最高水平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.092 美元/吨，较上周四上涨 4.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 19 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 636.8 万桶至 4.54 亿桶，降幅 1.38%，进口 649.7 万桶/日，较前一周增加 3.6 万桶/日，出口增加 45.3 万桶/日至 517.9 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1982.1 万桶/日，较去年同期增加 0.13%。美国原油库存在连续两周增加后，本周意外下降，汽油和馏分油库存的降幅小于预期。北半球夏季临近，燃料油需求预期将增加。美国商务部周四公布，第一季国内生产总值(GDP)环比年率初值为增长 1.6%，为 2022 年第二季度以来的最慢增速，低于预期的 2.4%。尽管以色列与伊朗之间的紧张局势有所缓和，但加沙地带的冲突仍旧存在升级的风险，地缘政治的不确定性仍将影响油价的走向。本周布伦特原油期货价格高位波动，周四报 89.28 美元/桶，较 4 月 18 日下跌 0.32%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下跌。4 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1136.21 点，较 4 月 18 日下跌 3.0%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场各大航线活跃度均下滑，中东航线未出现月底月初交接时频繁出货的情况，美湾航线整体出货量也有所放缓。租家始终沿用控制出货节奏和私下寻船的策略，逐步对运费施加压力，成交运价小幅下跌。随着运费的缓步下行，船东的抵抗意识逐渐增强，特别不愿意在超长航线妥协。目前，整体船位足够，基本面仍向租家倾斜，但当前运费接近今年的最低水平，压价空间有限，后续货量和出货节奏将决定市场走向。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS58.58，较 4 月 18 日下跌 2.75%，CT1 的 5 日平均为 WS59.13，较上期平均下跌 5.39%，TCE 平均 3.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS60.81，下跌 3.36%，平均为 WS61.68，TCE 平均 3.5 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 5 月 3-5 日, 成交运价为 WS59。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 5 月 1-3 日, 成交运价为 WS58.5。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘, 受载期 5 月 7-9 日, 成交运价为 WS58。中东至越南航线报出 27 万吨货盘, 受载期 5 月 14-15 日, 成交运价为 WS54。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 5 月 17-19 日, 成交运价为 WS62.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 5 月 19-23 日, 成交运价为 WS59.25。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 5 月 27-28 日, 成交运价为 WS58.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 5 月 15-20 日, 成交包干运费为 865 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量减少】

4 月 24 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1179.52 点, 环比上涨 0.16%。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+0.54%、+0.64%、-0.06%及+0.06%。

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下跌 2.08%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.33%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.33%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.28%。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 10 艘), 总运力 67.53 万载重吨, 总成交金额 213860 万美元, 平均船龄 9.79 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 0.87%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 4.56%; 105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.83%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.07%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.04%。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 6 艘), 总运力 61.86 万载重吨, 总成交金额 238600 万美元, 平均船龄 14.63 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 0.06%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.06%。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 2.33%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.67%;



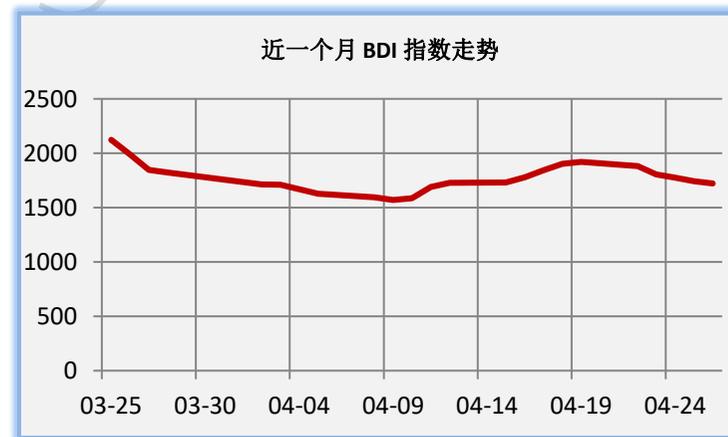
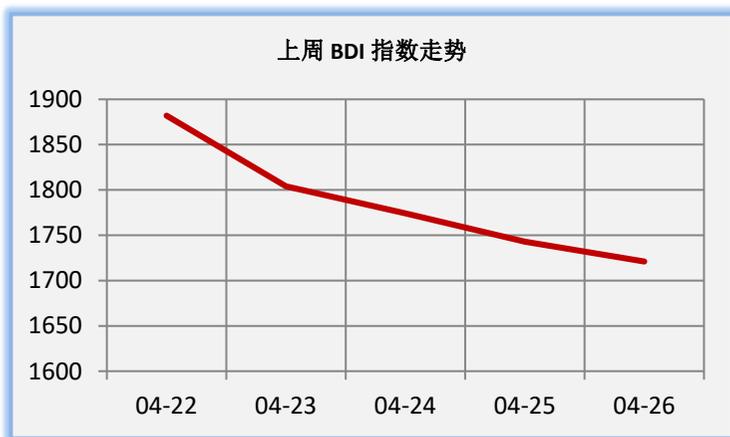
2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.00%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.33%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 18 艘（环比减少 13 艘），总运力 4.89 万载重吨，总成交金额 6153.28 万人民币，平均船龄 7.55 年。

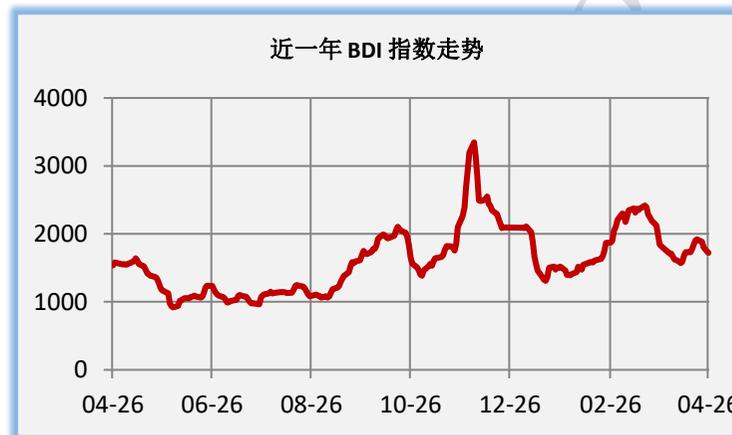
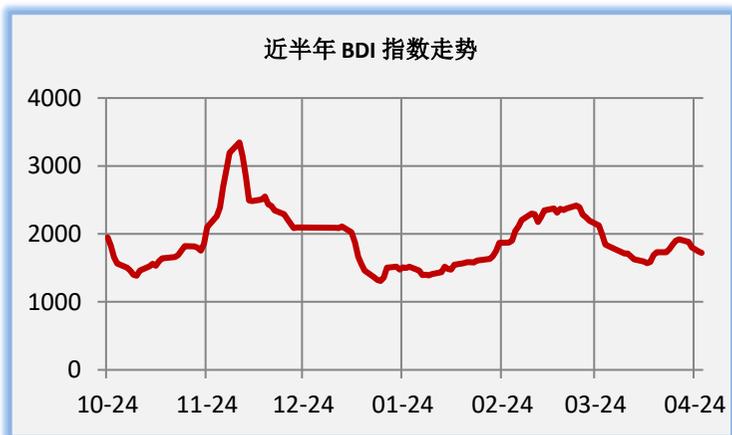
来源：上海航运交易所

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22日		4月23日		4月24日		4月25日		4月26日	
BDI	1,882	-37	1,804	-78	1,774	-30	1,743	-31	1,721	-22
BCI	2,702	-137	2,458	-244	2,345	-113	2,230	-115	2,172	-58
BPI	1,928	+12	1,914	-14	1,910	-4	1,896	-14	1,878	-18
BSI	1,410	+16	1,430	+20	1,456	+26	1,488	+32	1,495	+7
BHSI	744	+3	751	+7	751	0	750	-1	751	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	19/04/24	12/04/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	29,500	28,500	1000	3.5%
	三年	23,500	23,000	500	2.2%
Pmax (76K)	一年	17,000	16,000	1000	6.3%
	三年	13,750	13,250	500	3.8%
Smax (58K)	一年	16,500	15,500	1000	6.5%
	三年	15,750	12,500	3250	26.0%
Hsize (32K)	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-04-23



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Doric Warrior' 2010 93115 dwt dely Tuticorin prompt trip via Maputo redel Arabian Gulf-SE Asia \$18,500 / \$20,500 if redel China - cnr

'Shoryu' 2010 92418 dwt dely aps Yantai 29/30 Apr trip redel Japan intention iron ore \$16,500 - cnr

'Yangze 26' 2024 82428 dwt dely Dalian prompt trip trip via Australia redel India intention coal \$16,000 - Drydel

'Guang Bo' 2023 82245 dwt dely aps EC South America 16 May trip redel Singapore-Japan \$20,650 + \$1,065,000 bb - ECTP

'Valiant Summer' 2016 81920 dwt dely Dalian 3 May trip via EC Australia redel Japan \$16,000 - cnr

'Norvic Copenhagen' 2023 63640 dwt dely Bilbao prompt trip via Antwerp redel East Mediterranean \$18,500 - Pangaea

'IC Phoenix' 2015 61266 dwt dely Port Said prompt trip redel Dakar intention clinker \$17,000 - WBC

'EM Sapphire' 2009 54768 dwt dely Chittagong prompt trip via India redel Singapore-Japan intention iron ore \$14,750 - Uniwell

(2) 期租租船摘录

'Xing Le Hai' 2023 84998 dwt dely Xinsha 3/7 May 1 year redel worldwide index linked at 119% to BPI - Summit Trading



4. 航运&船舶市场动态

【2024 年主流航运市场趋势及 CII 影响分析】

自 2023 年以来，现有船舶能效指数（EEXI）和碳强度指标（CII）正式开始在航运业施行。

其中，CII 将船舶的温室气体排放与载货量和船舶航行距离联系起来，目标是到 2030 年将所有商船的碳排放强度较 2008 年降低 40%。

根据船舶的碳强度，CII 评级将分为 A、B、C、D 和 E，该评级显示了从最佳到最差的性能水平，A 是表现最好的，即同样航行距离内温室气体排放较少，C 为及格。使用低碳燃料的船舶可以比使用化石燃料的船舶获得更高的 CII 评级，同时仍然可以在操作、燃料和技术方面做出许多其他改变，以提高评级。同时，CII 也会对船舶资产价格产生重大影响。

对此，VesonNautical 基于最近的船舶交易市场，以及碳强度指数 CII 对船舶资产的流动性、船舶价值的影响，从船舶的资产价值、价值的周期定位、租金市场、船价的预测，以及 CII 对于船舶资产流动性和船舶价值的影响这五个角度分析，回顾和展望散货、油轮、集装箱船三个市场的表现，以期了解未来哪些船型会有较好的市场潜力和投资的机会。

各船型价值均有所增长

首先看散货船板块。以一艘较有代表性的巴拿马型散货船为例，这艘船现在的市场价估值为 2911 万美金，船价从 2011 年的高位有了一定的回落，目前仍然处于价格的高位，处于 2022 年三季度以来的最高点。这艘船在 2023 年 3 月份以 2550 万美金的价格进行了一次交易。

如果剔除掉船龄的因素，单纯从市场对船价的影响来看，我们会发现这艘散货船估值的现价远远高于历史的中位数。通过这样的分析可以看到，巴拿马型散货船船价市场周期的定位。

如果从船舶板块整体来看，5 岁船龄的散货船价表现很抢眼，5 年处于历史最高点。比如好望角型的散货船涨幅达到了 26%。从短期来看，过去三个月（2024 年 1-3



月)，散货船的各个板块都很强势，增幅达到了 20%。由此可以得出如下的结论：这一轮散货船的增长大部分是过去 3 个月时间内完成的。

通过对大量交易数据的分析发现，散货船板块的船价在强势租金的压力下还在交易，且未来还有上涨的趋势。传统上来讲，每年一季度会是散货船收益的低谷期，从现在的租金市场中可以看到今年是一个例外，散货船各个板块的上涨都有比较好的趋势。

这是由两个方面的原因造成，第一中国贸易量需求的上涨，第二红海危机的出现及发酵，导致大量的散货船绕道好望角，从而使租金反常增长。如果将不同散货船当前的市场价值和历史中位数进行对比，可以看到几乎所有散货船的价值都高于过去 5 年的平均值，其中好望角型船增幅最大，比最高的平均值高了 65%。

基于对有代表性的散货船以及板块的分析，预计好望角型、巴拿马型船价格 2025 年会继续增长，这个高点会出现在 2024 年三季度，散货船的增幅会达到顶峰，其中好望角型会出现最大 9% 的增幅，这是对散货船的回顾和展望。

接下来看油轮。油轮板块在需求的推动下，可以看到各种吨位和船龄的价值均在增长，当前油轮板块的价值已经达到了 2010 年以来的最高位，其中苏伊士型油轮增幅最大，同比增长了 19%。依据一艘典型的 VLCC 船舶价值船龄的分析，虽然其价值已经从去年年中的最高点出现了回落，但还是可以看到船型的价值，目前仍然处在历史中位线，即从 1992 年以来 VLCC 固定船龄的中位数。

在 2024 年一季度，5 岁船龄的油轮价值都是有所上升的，其中苏伊士型和阿芙拉型的油轮上升了 8%，是整个板块中表现最好的两个船型。从 2023 年 12 月以来，各个油轮板块运营期的租金都有所上涨，其中 MR 型的油轮上浮最大，达到 10%，导致涨幅的主要原因包括需求面的改善以及贸易制裁。

与散货船类似，把油轮当前各个子板块的价值和过去 5 年的历史中位数进行对比，可以看到油轮所有的子板块价值都是高于历史平均水平，其中苏伊士型增幅最明显，相比近年的历史中位数增长了 82.4%。

所以我们预计，油轮板块的船舶价值将会在未来几年继续增长，涨幅会在 2024 年四季度达到顶峰，油轮的涨幅会收窄，船价的增幅会一直持续到 2026 年。

最后看集装箱船。集装箱船在过去几年各个船型的价值也是处于增长趋势之中，比如超大型的集装箱船增长了 41%。从短期看，过去 3 个月，各个板块的集装箱船价值都有所上涨，超大型集装箱船上涨了 14%。主要原因众所周知——红海事件不断发酵，导致对集装箱船吨海里的增长需求上涨，以及市场情绪推动了集装箱船收益的上



涨，进而支撑了集装箱船的船价。

租金方面，过去三个月集装箱船的期租租金有了大幅增长，各个板块中，巴拿马型集装箱船涨幅最高，达到了 50%，目前巴拿马型的集装箱船期租租金可以达到 2800 美元/天。将集装箱船各个板块船价的限值和近 5 年的历史中位数进行对比，可以看到目前集装箱船几个板块的船价也是高于最近 5 年的历史中位数，其中超大型集装箱船高于近 5 年平均水平 42.2%。

基于对集装箱船新造船的订单量以及整个市场的分析，集装箱板块在 2025 年以后的展望是负面的。VesonNautical 预计，新巴拿马型的集装箱船价格会在 2024 年三季度到 2025 年二季度之间再增长 5%，达到顶峰，随后这个船型的价格会进入到下行通道。

CII 影响船舶流动性与价值

据 DNV 对 CII 评级制度的解释，CII 评级来源于年度效率比率（AER）。该比率衡量了一年时间内船舶运营中的碳排放量，用实际运营中所有压载&满载航行与锚地&港口停留的所有碳排放量与载重量及一年内航行距离相除得到。

根据 AER 计算结果，船舶将被分为不同的 CII 等级，从 A 到 E。最环保的将获得 A 等级，而污染最严重的将获得 E 等级。

从船东角度来讲，应对 CII 要求，有两个主要的思考方向。第一是运力调整。具体手段包括：其一，增加投资，包括新的船舶的投入；其二，对现有船进行节能设备的改造；其三，替代型能源的使用，即甲醇等新型的能源；其四，航线的优化，这样的方式会带来新的投资需求。第二个方向是运营调整。具体表现为限制功率、降速，这是大家普遍做的事情。第二个方向一定会对船东的收益带来负面的影响，所以说现有船队的能效和船东财务成反比，船舶的能效越高，资产价值也就越高，后两者是成正比的。

VesonNautical 评估船舶价值，会分析船舶的船型、船龄、吨位、市场情绪，以及船舶的建造属性五个因素，通过算法进行评估。论及 CII 对船舶价值的影响，目前，VesonNautical 已经积累了充分的样本数据和算法模型、算法逻辑，以支持对 CII 如何影响船舶价值和船舶资产流动性进行分析。也就是说，可以把 CII 这个因素纳入船舶价值评估的参数，来分析 CII 对船舶资产价值和船舶资产流通性的影响。



基于大量交易的分析，可以看到在散货船、油轮和集装箱这三个板块的资产流动性和交易数据，发现 CII 的等级处在 A 到 D 级的船舶，即碳强度指数达标的船舶的价值和 CII 的评级没有明显的关联关系。在过去 3 年，CII 评级在 D 级的船舶曾经有 5% 增值的优势，如今却呈现不断被削弱或者屏掉的趋势。CII 评级处在 E 级的船舶，平均的价值比其他等级的船舶低了 5%，这种影响在过去 2 年中已经凸显出来了。

而从船龄来看，CII 对船舶价值的影响，在船龄小于 10 岁的船舶上体现的更为明显。对于船舶流动性，也就是交易市场上的交易频次来看，通过使用 VesonNautical 的数据，CII 对于船舶流通率存在影响，不同等级的船舶在交易市场上的流通性存在差异。可以看到在 B 和 C 两个类型的船流动性是最高的，可以初步得出一个结论，市场当前正逐步抛弃 CII 即碳指数不达标的资产类型。

CII 等级为 E 的船舶流通率只有其他等级的一半，过去两年我们看到这种差距还在不断的拉大，市场在抛弃这种船。CII 对资产流动性的影响几乎是独立于船龄，不同船龄的影响并不是这么明显。基于我们观察交易市场对于 CII 不同评级船舶流通率作出的分析，当前，CII 等级为 B 和 C 的资产流通率是最高的。

综上所述，未来业界看好散货船和油轮板块的价值，对于集装箱船的价值，我们认为它会在 2025 年进入下行周期。在 CII 方面，我们也可以看到 CII 对于油轮板块价值和流通性的影响较为明显，E 等级的船舶贬值趋势开始出现，而且日益明显。而 CII 评级在 A 等级船舶的价值的影响并不明显，但能够看到的是 A 等级船舶资产流通率已经变得很低了，从而可以推理出目前船东对 A 等级船舶的出售意愿并不强。CII 等级为 B、C、D 的船风险等级比较低，流通率也是当前市场上最高的一类资产。

来源：中国水运网

【LNG 航运市场发生重大变化】

2024 年，LNG 航运市场正在经历重大变化。船舶经纪公司 Intermodal 在其最新周报中表示，今年一季度，巴拿马运河的持续低水位限制了 LNG 运输船通行。此外，自 1 月中旬以来，原本途经苏伊士运河的 LNG 运输船已全部绕航。

Intermodal 研究分析师 Chara Georgousi 表示，在 LNG 价格走低和战略库存增加的推动下，亚洲对 LNG 的需求一直保持强劲。亚洲需求的显著增长与欧洲的情况形成了鲜明对比，欧洲 LNG 进口主要受到内部市场变化和替代能源应用的重大影响。具体而言，与 2023 年同期相比，2024 年一季度，东北亚 LNG 进口增长了 4.02%，中国以 23.44% 的增长率遥遥领先。东南亚也出现了显著增长，进口激增 29.53%，印度以 44.78% 的增长率领先，其次是泰国的 31.17% 和巴基斯坦的 15.7%。相反，欧洲一季度进口量较 2023 年同期低 14.84%，反映出能源采购和消费模式发生了变化。



供给端方面，2024 年一季度共新增 29 艘订单，与 2023 年一季度的 19 艘相比显著增长。与此同时，一季度共交付 12 艘新船，较 2023 年一季度的 9 艘有所增加。

由于 2024 年一季度 LNG 船队运力增长了近 5%，运费面临下行压力。从 2023 年第一季度到 2024 年第一季度，载量 17.4 万立方米的 LNG 运输船的平均即期运费下降了 39.56%，而 16 万立方米船型的即期运费下降了 36.62%。长协运费也出现了类似趋势。例如，16 万立方米船型的 1 年期期租运费下降了约 61.16%，而 17.4 万立方米船型下降了 64.12%。

二手船市场则非常活跃，2024 年一季度有 5 艘船易主。更大、更新的船只受到市场青睐，这些船只不仅有望提高运营效率、增加货运能力，还可以延长运营期限，新技术更能提高船舶性能和符合环保要求。

值得注意的是，自 2023 年 7 月以来，没有一艘 LNG 运输船送拆，这进一步表明船队总体船龄较小。但如果市场持续呈下行趋势，拆船数量或将增加。

二季度中东局势升级为市场增加了不确定性。如果全球能源出口的重要通道霍尔木兹海峡被关闭或被视为高风险地区，则全球近三分之一的 LNG 运输将受到影响。这种情况还可能导致供应链中断，船只改道或对运费提供支撑。市场变化还可能挑战卡塔尔的市场地位和战略增长目标，且对全球 LNG 供应合同和能源供应安全产生更广泛的影响。

来源：中国远洋海运 e 刊

【淡季涨价，船公司怎么想的】

海运市场有明显的淡旺季特征，运费增长一般伴随着海运旺季出现。近期，行业却在淡季掀起“涨价潮”。马士基、达飞、赫伯罗特等头部船公司纷纷发布涨价函，部分航线涨幅接近 70%，一个 40 英尺的集装箱，运价上涨最多达到了 2000 美元。

多家船公司发布涨价函 海运市场淡季掀“涨价潮”

张晶是上海一家国际货运代理企业的总监，据她介绍，公司最近收到多家船公司涨价的通知。不过，此轮调价并不是全线调价，调价航线的范围主要集中在美国、南美、红海等方向。



张晶向记者展示了近4年的集装箱运价指数走势,图表显示,多个年份的集装箱运价指数在3月份、4月份都有所走高。张晶告诉记者,这是因为每年的3月份、4月份是“美国线”长约的谈判季。而当下的推涨,除了常规的季度调价外,部分原因也是为了增加未来签约时的谈判筹码。

而上海一家船公司的相关负责人表示,本轮运费涨价中,比起长期合约,即期合约受到的影响更大。上海某船公司战略发展部总经理戴光庭:一种是做即期市场,就是随行就市,市场上涨的时候,对于这部分船我们会适当提高租金水平。以BDI(波罗的海干散货)指数为例,相对于2023年同期已经上涨近80%。有些船我们锁定一到两年的长期租约,尽管市场上涨或下跌,对那批船舶是没有什么影响的。

海运涨价货主询价增多 铁路货运成替代方案

此轮海运涨价潮,对下游货主会产生什么影响?他们又采取了哪些相应的调整措施?

上海一家国际货代企业的负责人告诉记者,面对这一轮调价潮,下游货主在选择船公司和航线上也更谨慎,询价次数也会更多。上海某国际货运代理公司大中华区海运总监张晶表示:对于市场价格,货主知道变化多,所以询价也会更多。比如他们通常会一个月或者一个季度让我们更新价格,但是现在他们甚至推出线上竞价,每天都有几十个报价,来取得最佳的解决方案。

业内人士认为,此轮涨价受红海危机影响较大。不少集装箱船选择放弃红海航线,绕行好望角。据估算,以远东至欧洲航线为例,由于绕道,船舶单向运输时间拉长了8天,燃油成本增加了65万美元。所以很多发货紧急的货主会选择铁路货运作为替代方案。专家认为,目前出口集运指数仍震荡上行,但长期来看,运价缺乏大幅上涨的动力。

上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋:整个集运现在有冲高回落的态势,因为从红海绕航的船舶越来越多开始返航,包括大量的船舶下水对市场的冲击,这种影响日益显现。对于船东来讲,大家的信心会稍微恢复,最近这两周的表现,市场已经有明显的回调态势。

造船企业订单饱满 船舶交易持续火热

下游运费的上涨,也间接带动了上游新船和二手船价格的上涨。涨价背景下,目前造船厂的生产节奏如何?



在江苏无锡的一家造船厂，副总经理周建祥告诉记者，公司目前造船订单饱满，产线满负荷运转，今年计划交付 19 艘新造船。公司手持订单超过 80 艘，目前已经排到 2028 年。当前造船市场非常火爆，船价也比较好，船厂都要通过提高产能、提高效率来多接船、多产出，我们公司造船产能达到 100%。

根据中国船舶工业行业协会的数据，今年前 2 个月，无论是全国造船完工量、新承接船舶订单量、手持船舶订单量，都出现较大幅度的增长，同比增长幅度为 95.4%、64.4%、31.3%。从船舶类型来看，完工的船舶产品中，集装箱船占比显著增加；在新接的船舶产品中，油船占比增长明显，占比达到了 36.9%。

来源：央视财经

【VesselsValue 发布全球汽车运输船市场报告】

4 月 17 日，VesselsValue 重磅发布了 2024 年第一期全球汽车运输船市场报告，暨 2023 年四季度全球汽车海运市场分析与预测。

本次报告由 VesselsValue 滚装船与集装箱船板块首席分析师 Dan Nash，高级商业分析师 Andrea De Luca 联合 VesselsValue 母公司全球知名海事数据和软件供应商 Veson Nautical 高级航运经济师 Thomas Zwick 共同撰写。

VesselsValue 为包括东风汽车，长城汽车，蔚来汽车在内的全球主要汽车主机厂和滚装船东提供专业的汽车海运市场资讯和数据支持。

本次全球汽车运输船市场报告通过详实的数据从全球轻型汽车出口、海运运力供给 VS. 需求、租金、运费、船舶资产价值和绿色航运的角度深度分析 2023 年第四季度全球汽车海运市场格局，并对未来两年的市场租金、运费和滚装船资产价值趋势做出预测。

2023 市场回顾

去年，由中国（+37%），日本（+15%），韩国（+21%）轻型汽车出口量的攀升，汽车运输船运力持续短缺带来的租金市场的火热支撑了运费和资产价值仍然保持在历史最高位。

远东地区 21%的强劲贸易需求增速远超全球运力供给 1.5%的增幅，导致全球供需失衡进一步扩大。日本，中国、韩国、泰国，印度尼西亚与印度在 2023 年总计出口了



1,364 万辆轻型汽车。由于船舶数量的巨大缺口，这一令人瞩目的汽车出口成绩单给出口商和租家带来了前所未有的运费和租金压力。

VV 6,500CEU 汽车运输船 1 年期期租指数报收平均 106,672 美元/天，同比增长 89%。由于租家可选的替代吨位有限，吨位供应商抓住运力短缺的机会，通过更高利润的 3 年或 5 年租约继续获取高额利润。

新交付的中国制造的 7,000 CEU 双燃料汽车运输船 5 年期租租金超过 7 万美元/天，为吨位供应商带来了近 1.3 亿美元的远期收入，比 2022 年完成的类似交易增长了 10%。

2023 年底，10 年船龄标准 6,500 CEU 和中型 4,000 CEU 汽车运输船资产价值冲击 8,480 万美元和 6480 美元历史高位，分别增长 0.68% 和 68%。2023 年第 4 季度，中国至北欧航线平均合同运费达到 81 美元/立方米，相比 2023 年上半年增长 6%。

二手船交易活跃

在汽车运输船二手交易方面，值得关注的交易包括：

2023 年 10 月，17 岁船龄的 Hoegh Bangkok（6,500 CEU，2007 年 6 月 Ulijanik Brodogradiliste 船厂）以 6,300 万美元（已装 BWTS）价格出售给长久物流。

2023 年 12 月，29 岁船龄中型汽车运输船 Silver Glory（4,363 CEU，1994 年 11 月，现代重工蔚山船厂）以出乎意料的高价（交易价格未披露，VV 估计 3,000-4,000 万美元）出售给 Sallaum Line，刷新了老龄船交易价格纪录。

今年初，Gram Car Carriers 以总价 4,350 万美元的价格打包出售了 2 艘小型汽车运输船，买家是刚进入这一市场的 Polaris Autoliners。

MSC Ignazio Messina 出于聚焦更利基的大型集装箱-滚装船市场的战略，沽清了持有的所有 6,350 车道米（LM）滚装船，买家为 Crowley（2 艘）和 Safeen（4 艘）。

其中 Safeen 2023 年 7 月为购买上述 4 艘 8 岁船龄的“韩国造”支付了 4 亿美元。VV 对其中一艘名为 Jolly Palladio 的滚装船（6,350 LM，2025 年 6 月，STX



Offshore 船厂) 的售前估值为 9,302 万美元。

而 Crowley 所购买的两艘滚装船由于船龄较老, 每艘售价比 Safeen 购买的四艘低 1,300 万美元。

运力供给恶化

2023 年全年, 全球货量海里收报 383.47 十亿车位海里, 同比 2022 年增长 2.2%。

然而, 11 月底突发的红海危机严重影响了亚洲出口贸易, 大量从亚洲出口的船被迫由苏伊士运河改道绕行非洲。中国至欧洲/地中海的运力减少了 25%, 今年一月份运力供给进一步恶化, 同比减少 31%。

本报告第五部分将就此提供更多分析。

新造船订单数飙升

迅速膨胀的新造船订单已达到现有船队规模的 35%, 预示着未来 12-18 个月全球运力供给将追平需求。

基于运力供给 11.5% 的净增长和需求 6.8% 的增速, 我们认为明年可能会是一个转折点, 2021 年开启的超级周期将会被终结。

然而红海危机的持续发酵带来的更多的不确定性可能进一步推迟复苏, 假如中国和亚洲的运力趋势持续至第二季度, 市场的不平衡状态将被延续。

本报告第六部分将提供更多的市场展望, 包括我们对未来两年运费、资产价值和供给的季度预测。

来源: VesselsValue



【订单暴增 10 倍！VLCC 市场今年迎来“春天”】

VLCC 市场显著回暖，新船订单暴增 10 倍，这一建造领域也迎来了又一位“老将”回归——作为国内领军船厂的外高桥造船时隔九年再次接单。

据贸易风消息，跨国贸易公司 Mercuria Energy Trading 在上海外高桥造船下单订造了首艘自有 VLCC，这艘 300000 载重吨 VLCC 预计将于 2027 年交付，采用传统燃料，船价约为 1.2 亿美元（约合人民币 8.69 亿元）。

作为参考，根据克拉克森的数据，目前一艘 315000-320000 载重吨 VLCC 新造船价格为 1.3 亿美元，比去年同期 1.22 亿美元增长 7%。

Mercuria 是全球最大的能源和商品贸易公司之一。数据显示，该公司旗下船队运营着 42 艘船，其中 37 艘为自有船舶，包括 3 艘苏伊士型油船和 34 艘供油船，该公司目前运营的 2 艘 VLCC 均为租赁船舶。

去年 8 月，Mercuria 与丹麦航运公司 ETA Shipping 的合资企业 Mare Balticum 还曾在泰州三福船舶工程有限公司下单订造 6+10 艘高冰级多用途杂货船，首制船预计将于 2025 年第二季度首航。

对于外高桥造船而言，Mercuria 的订单是其时隔九年承接的首份 VLCC 订单。克拉克森的数据显示，外高桥造船上一次接获 VLCC 订单要追溯到 2015 年，当时 TRF 和台湾新兴航运（Sincere Navigation）各订造了 1 艘 30 万载重吨 VLCC，这两艘船均在 2017 年交付。而在此后，外高桥造船再未接获任何 VLCC 订单，承接的油船订单以苏伊士型和 LR2 型为主。

外高桥造船曾是国内建造 VLCC 的主要船厂。根据克拉克森的数据，外高桥造船建造交付过 38 艘 VLCC，建造量排名全球第七，在国内仅次于大连造船（92 艘）。

值得一提的是，外高桥造船还是全球第一家建造满足《共同结构规范》VLCC 的船企。2008 年，外高桥造船完工交付 31.9 万载重吨 VLCC “华山”号。该船是世界上建成的第一艘全面满足由国际船级社协会（IACS）制定的最新《共同结构规范》（CSR）的 VLCC，为行业带来了标杆性的引领作用，掀起了一股订单高潮，被国际知名船级社评为“2008 年全球知名船型”。



自去年下半年以来，VLCC 新船订单逐步回升，面对不断增长的订单需求和高企的船价，韩国两大造船巨头 HD 现代和韩华海洋（原大宇造船）相继回归重启接单。这一船型领域也迎来了“新船厂”，今年早些时候韩通船舶重工接获了大宗商品贸易公司托克（Trafigura）两艘 319000 吨 VLCC 订单，成功进军这一超大型船建造市场。

日经新闻援引伦敦证券交易所集团（LSEG）的数据指出，2023 财年（2023 年 4 月-2024 年 3 月）全球 VLCC 新船订单达到了 43 艘，是 2022 财年仅 4 艘的 10 倍以上。

自 2020 年以来，由于钢材价格上涨，集装箱船、LNG 船等其他船舶订单增加，船厂产能趋紧，导致新造船价格飙升。另一方面，新冠疫情影响下原油需求停滞不前，脱碳化趋势也影响了未来原油需求预期，从 2021 年 5 月到 2023 年 6 月的两年间，VLCC 订单几乎销声匿迹。

2023 年 7 月，VLCC 新船订单开始复苏，当月 VLCC 新船订单多达 10 艘。订单的回升主要是由于船东对未来几年运力不足的担忧日益加强。日本邮船执行董事奥泽龙太郎表示：“随着老旧船舶的增加，业界越来越担心不久的将来会出现船舶短缺。在预见新造船市场短期内不会下降的情况下，愿意订造 VLCC 的船东不断增加。”

与此同时，俄乌冲突导致原油运输航线发生变化，长距离航线的增加也进一步削减可用运力，推升 VLCC 运价，这些因素都对 VLCC 新船订单的增长起到了推动作用。

尽管新船订单显著增加，但目前 VLCC 手持订单仍处于历史低位。克拉克森的数据显示，截至目前 VLCC 手持订单共计 46 艘，虽然比年初增加了一倍，但占现有船队比例依然只有 5.11%。

BIMCO 认为，原油船的短期前景展望乐观，由于船队增长缓慢和航行距离延长，供需平衡可能会趋紧。这一前景似乎对 VLCC 尤为有利，并可能支撑该船型板块的运价。此外，虽然最近订单大增，但 2023 年订造的原油船中 70%、以及今年订造的所有原油船都将在 2026 年之后交付，因此在这之前船队持续低增长继续有利于运价。

来源：国际船舶网

◆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	535-540	655-660	810-815	



Tokyo	--	690-695	995-1000	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	530-535	670-675	845-850	Barging USD 5 or 7/MT, min 100MT
Hong Kong	523-528	642-647	775-780	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	545	661	854	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	515-520	645-650	775-780	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	525-530	645-650	895-900	
Rotterdam	490-495	600-605	745-750	
Malta	575-580	625-630	815-820	
Gibraltar	555-560	640-645	830-835	

截止日期：2024-04-25

◆ 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	19/04/24	12/04/24	浮动	%	备注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,350	7,300	50	0.7%	
好望角型 Capesize	180,000	7,000	6,950	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	07/01/00	07/01/00	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：2024-04-23



(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	Tanker	300,000	SWS, China	2027	Mercuria - Swiss based	12,000	old deal
2	Tanker	115,000	Dalian Shipbuilding, China	2027	AET - Malaysian	8,300	ammonia dual-fuelled
	Tanker	75,000	Jiangsu, China	2027	D Amico	5,540	LR1
2	Tanker	18,500	Fujian Southeast, China	2025-2026	Seacon	3,230	IMO II, TIER II, EEDI 3
2+1	Bulker	41,000	Shandong Huanghai, China	2026	Athenian Shipping	3,100	OHBS
2	Bulker	40,500	JNS	2026	undisclosed	3,050	
4	Bulker	82,000	Hengli HI Dalian, China	2027	Ciner Shipping - Turkish	3,800	
4	Bulker	63,500	Jiangsu Haitong, China	2027-2028	Franbo Lines - Taiwanese	3,300	IMO Tier III
1	Bulker	63,500	Jiangsu Haitong, China	2027	Atlaska Providha	3,250	
1	Bulker	12,500	Holland Shipyards Group, Netherlands	2025	JV between CSL and SMT - Eureka Shipping	undisclosed	cement carrier, diesel-electric propulsion, biofuel dual fuel
1	LPG	93,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2027	Lino Kaiun - Japanese	12,700	

◆ 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
FRONTIER UNITY	BC	181,415		2012	Japan	3,500	Undisclosed	scrubber fitted
STAR PAOLA	BC	115,259		2011	Japan	2,350	Greek	
HL IBT	BC	81,398		2011	S.Korea	1,950	Undisclosed	BWTS fitted, with 1 year TC back at \$16k p/d
ASL YANGPU	BC	76,015		2002	Japan	920	Undisclosed	BWTS fitted
MAGIC VELA	BC	75,200		2011	China	1,650	Turkish	BWTS fitted
FEDERAL ISLAND	BC	63,452		2014	Japan	3,260	Turkish	BWTS fitted, eco
ULTRA ROCANVILLE	BC	61,683		2012	Japan	2,330	European	BWTS fitted
ARCHAGELOS MICHAEL	BC	58,015		2010	China	1,385	Italian	delivery in June /July



YI LONG SHAN	BC	56,637	2013	China	mid 1,500	Chinese	
WU GUI SHAN	BC	56,621	2013	China	mid 1,500	Chinese	
FU QUAN SHAN	BC	56,621	2013	China	mid 1,500	Chinese	*BWTS fitted
SHOU CHEN SHAN	BC	56,621	2013	China	mid 1,500	Chinese	
TAI PING SHAN	BC	56,607	2011	China	mid 1,300	Chinese	
DAYANG ORIENT	BC	56,380	2011	China	1,266	Undisclosed	BWTS fitted, commercial auction
OCEAN GLORY	BC	55,903	2006	Japan	1,320	Undisclosed	
ECOCEAN	BC	55,636	2011	Japan	1,820	Greek	
AMIRA MIRO	BC	55,598	2012	Japan	1,890	Greek	already delivered
SONYA BLADE	BC	52,428	2001	Japan	830	Undisclosed	BWTS fitted
VALOVINE	BC	51,962	2016	Croatia	1,700	European	BWTS fitted, incl 90% BSI to Cargill until min 28th Sept and max 28th Dec 24'
TAIKOO BRILLIANCE	BC	37,786	2015	Japan	2,080	Undisclosed	BWTS fitted
CARLOTA BOLTEN	BC	37,489	2015	China	1,880	Greek	Tier II, Boxed
ATLANTIC LAUREL	BC	33,271	2012	Japan	1,550	Greek	BWTS fitted
GRACEFUL GERTRUDE	BC	33,225	2008	Japan	1,230	Taylor	OHBS
LAGO DI LUGANO	BC	32,271	2008	Japan	1,140	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
AS NADIA	CV	46,269	3,566	2007	S. Korea	2,500	MSC - Swiss	en bloc
AS RAGNA	CV	21,121	1,496	2009	China			
XIN XIN TIAN 1	CV	37,786	2,742	2006	Germany	1,400	Indian	scrubber fitted
EM ASTORIA	CV	35,881	2,754	2004	Poland	1,000	Undisclosed	TC with Maersk 1 yr

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
PHOEBE	TAK	311,110		2005	Japan	4,000	Undisclosed	BWTS fitted
AEGEAN ANGEL	TAK	159,092		2004	S. Korea	3,050	Chinese	BWTS fitted
FRATERNITY	TAK	157,714		2009	S. Korea	5,100	Greek	BWTS fitted
AMAX ARROW	TAK	115,655		2009	S. Korea	4,350	Chinese	BWTS & scrubber fitted
GSTAAD GRACE II	TAK	113,021		2009	China	4,200	Chinese	BWTS fitted, coated
AFRAGOLD	TAK	112,871		2009	China	4,100	Chinese	BWTS fitted



ALPINE PERSEFONE	TAK	74,269	2008	S. Korea	2,900	Greek	BWTS fitted
ARIES PEARL	TAK	50,650	2007	S. Korea	2,250	Chinese	BWTS fitted
VALLE DI NERVION	TAK	40,218	2004	S. Korea	1,530	Undisclosed	BWTS fitted
SKARVEN	TAK	33,624	2009	Japan	2,900	Chinese	BWTS fitted, stst
CHEM JUPITER	TAK	19,814	2008	Japan	1,950	Undisclosed	BWTS fitted
BESIKTAS ICELAND	TAK	7,700	2007	Turkey	1,080	Undisclosed	BWTS fitted, ice class 1A

◆ 上周拆船市场回顾

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
MSC NILGUN	CV	42,413	12,553	1994	Spain	565.00	

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
ONE VICTORY	BC	45,496	7,685	1996	Japan	undisclosed	dely Chittagong
BORDER	CV	14,120	5,723	1993	Poland	454.00	as is S. Africa
DONG FANG YONG SHI 2	OTHER/AHTS	1,427	2,254	1983	S. Korea	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【美国将重启对委内瑞拉石油、天然气行业相关交易的临时制裁】

2024年4月17日，OFAC发布了General License No. 44A (GL No. 44A)，对委内瑞拉石油或天然气行业相关交易进行临时制裁。根据GL No. 44A，《委内瑞拉制裁条例》31 CFR part 591(VSR)，禁止任何涉及委内瑞拉石油或天然气行业运营相关的交易，包括委内瑞拉国家石油公司(PdVSA)或PdVSA直接或间接拥有50%或更多权益的任何实体的相关交易。之前已解除的制裁将在2024年5月31日东部夏令时上午12:01恢复生效。

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
2024-04-26	710.560	765.610	4.597	90.777	892.500	466.360	426.910	524.600	781.820
2024-04-25	710.580	763.720	4.608	90.743	889.320	464.650	425.280	523.640	780.450
2024-04-24	710.480	763.320	4.620	90.678	887.590	463.330	424.780	523.450	781.920
2024-04-23	710.590	760.530	4.623	90.687	881.480	461.190	424.020	523.570	782.790
2024-04-22	710.430	759.550	4.633	90.696	884.560	459.440	420.970	524.130	783.060

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	5.43274
2 个月	--	3 个月	5.58648	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.72192	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-04-25