



# 全一海运市场周报

2024.05 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.05.06 - 05.10 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【节后市场行情向好 远洋航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场在小长假后延续良好表现，远洋航线运价继续上行，带动综合指数上涨。据海关总署最新公布的数据显示，以美元计价，4月份中国出口同比增长1.5%，在上月出口同比短暂下跌之后，迅速止跌回升，显示出中国出口继续处于稳中向好的轨道上，这有利于中国出口集运市场保持平稳发展。5月10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2305.79点，较上期上涨18.8%。

**欧洲航线：**据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区3月零售销售指数环比上升0.8%，高于前值及市场预期，是2023年1月以来的最高水平，这代表着消费信心稳步提升，而消费支出的上涨将进一步推动欧元区经济增长。节后运输市场需求继续保持在较高水平，供求关系良好，主要航商推动涨价计划，市场运价大幅上涨。5月10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2869美元/TEU，较上期大幅上涨24.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价同样明显上涨。5月10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3915美元/TEU，较上期大涨21.0%。

**北美航线：**据海关总署公布的数据显示，2024年前4个月，我国对美国出口总计1.08万亿元，同比增长2.4%，贸易顺差6924.1亿元，同比扩大5.4%，显示出我国对美出口继续保持稳步增长节奏，对北美航线的运输需求起到长期的支撑作用。运输需求在节后恢复情况良好，供需基本面稳固，主要航商继续推动运价上涨，即期市场订舱价格继续上行。5月10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4393美元/FEU和5562美元/FEU，分别较上期上涨22.0%、19.3%。

**波斯湾航线：**运输需求在斋月后总体平稳，本周市场运价继续小幅上涨。5月10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2124美元/TEU，较上期上涨3.8%。

**澳新航线：**近期当地市场对各类物资的需求保持在高位，供求关系良好，支撑市场运价持续上涨。5月10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 1169 美元/TEU，较上期大幅上涨 25.8%。

**南美航线：**运输需求在节后继续表现良好，本周即期市场订舱价格延续上行走势。5 月 10 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 5461 美元/TEU，较上期上涨 18.1%。

**日本航线：**运输需求表现较好，市场运价小幅上涨。5 月 10 日，中国出口至日本航线运价指数为 729.67 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【运输需求有所释放 综合指数平稳回升】

本周，多地天气转暖，煤炭需求预期向好，加之节后终端阶段性补库，运输需求有所增加，沿海散货综合指数平稳回升。5 月 10 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 991.48 点，较上期上涨 0.8%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，一方面，南方降雨偏多，水电出力较好，火电负荷平稳运行，电厂日耗有所回落。另一方面北方气温持续攀升，下游迎峰度夏储煤需求提前释放，加之宏观政策面延续向好态势，非电行业提升备库预期，煤炭需求有所回升。沿海八省电厂日耗 179.1 万吨，库存 3449.1 万吨，存煤可用天数约 19.3 天。煤炭价格方面，夏季用煤预期向好，市场采购情绪升温，加之大秦线检修完成，铁路运费下调，贸易商拉运积极，产区出货顺畅。同时，部分区域产地安监紧张态势延续，供给缓慢恢复，个别货源供给偏紧，港口库存震荡下行，煤价走势稳中偏强。环渤海各港合计日均调入量 129.1 万吨，合计日均调出 130.1 万吨。运价走势方面，周内煤炭价格走强，市场情绪提振，拉运意愿升温。加之外贸行情上涨，内外贸兼营船外流增多，沿海煤炭运价稳步上行。

5 月 10 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 984.01 点，较上期上涨 1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 628.32 点，较 4 月 26 日上涨 9.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 25.6 元/吨，较 4 月 26 日上涨 2.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 33.6 元/吨，较 4 月 26 日上涨 4.5 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 37.0 元/吨，较 4 月 26 日上涨 3.3 元/吨。

**金属矿石市场：**本周，房地产利好政策提振钢材需求，推动钢材价格上涨，钢厂加速复产，铁水日均产量稳步回升，对铁矿石的需求逐步增加。但南方多雨基建开工



不足，叠加节后终端补库阶段性放缓，拉运谨慎，沿海金属矿石运输价格小幅波动。5月10日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收620.00点，较4月26日上涨0.4%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价22.7元/吨，较4月26日上涨0.1元/吨。

**粮食市场：**本周，东北市场基层余粮逐步减少，持粮主体转为贸易商，受建库成本支撑，贸易商挺价意愿转强，东北市场弱稳运行。同期，下游饲企和深加工企业刚需一般，主流企业以滚动补库为主，终端需求跟进谨慎，市场购销双减。不过南方港口库存高企，影响船舶周转效率降低，运力收紧，沿海粮食运输价格有所回升。5月10日，沿海粮食货种运价指数报773.25点，较上期上涨1.2%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价43.1元/吨，较上期上涨0.5元/吨。

**成品油市场：**本周国际原油价格震荡回落，国内成品油价格小幅下跌，市场购销气氛清淡。供给方面，地方炼厂出货平稳，整体资源供应较为充足。需求方面，汽油需求相对稳定，以日常通勤为主，柴油方面因南方雨季基建开工不足，需求相对疲软，整体拉运需求放缓，沿海成品油运输价格小幅下跌。5月10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1031.28点，较上期下跌0.8%；市场运价指数970.13点，较上期下跌1.2%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型需求回升 租金指数止跌上涨】

本期，国际干散货运输市场先抑后扬。劳动节假期前，大中型船行情持续走弱，假期后，三大船型均向好。海岬型船和巴拿马型船先跌后涨，超灵便型船经过假期期间短暂调整后继续上涨。远东干散货租金指数在中大型船市场带动下先跌后涨，5月9日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1973.77点，较4月25日上涨18.1%。

**海岬型船市场：**海岬型船两大洋市场反转上涨。假期前，太平洋市场澳大利亚即期铁矿石货盘较少，可用运力充裕，运价下跌。假期期间，伴随着远程矿航线走强，以及FFA远期合约价格上涨，船东信心回升，运价迎来大涨。本周，澳大利亚铁矿石货盘增加，且FFA远期合约高涨，市场氛围持续向好，运价继续上行。临近周末，运价维持高位，涨幅有所收窄。5月9日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28955美元，较4月25日上涨26.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.808美元/吨，较4月25日上涨14.1%。远程矿航线，假期前，巴西铁矿石货盘偏少，运价走势疲软。假期期间，西非地区铁矿石货盘增加，市场活跃度提升，运价大幅上涨。本周，与太平洋市场一致，运价维持上行态势。5月9日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.793美元/吨，较4月25日上涨7.9%。



**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金走强。假期前，太平洋市场较为安静，日租金走势略显低迷。假期中，即期运力逐渐紧缺，日租金止跌回升。本周，太平洋市场印尼即期煤炭货盘增多，可用运力紧缺，船东报价坚挺，日租金大幅上涨至 3 月末以来最高水平。5 月 9 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17900 美元，较 4 月 25 日上涨 17.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.528 美元/吨，较 4 月 25 日上涨 9.4%。粮食市场，假期前，南美粮食货盘较少，运价伴随 FFA 远期合约价格走弱。假期开始至本周，巴西大豆货盘增多，市场氛围好转，运价上涨。5 月 9 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 49.410 美元/吨，较 4 月 25 日上涨 1.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金继续上涨。假期前，超灵便型船市场行情持续火热，东南亚即期煤炭集中出货，镍矿、钢材等货盘表现较好，日租金稳步上行。假期中，即期运力增多，市场观望情绪加重，运价小幅回调。本周，印尼回国煤炭、镍矿、钢材货盘持续发力，船东信心充足，日租金再次上涨。5 月 9 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 16423 美元，较 4 月 25 日上涨 11.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.596 美元/吨，较 4 月 25 日上涨 4.2%。

#### (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 5 月 3 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 136.2 万桶至 4.6 亿桶，降幅 0.3%，进口 696.9 万桶/日，较前一周增加 19.7 万桶/日，出口增加 55.0 万桶/日至 446.8 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1986.6 万桶/日，较去年同期减少 0.04%。EIA 上周的报告显示美国原油库存增加了 730 万桶，需求前景蒙上阴影，油价在 5 月初回落，一度跌至近两个月低位。中国海关总署的数据显示，4 月原油进口总量为 4,472 万吨，约合 1,088 万桶/日。与 2023 年 4 月相对较低的 1040 万桶/日相比，增长了 5.45%；美国能源部发布声明表示，正在寻求购买最多 330 万桶石油来补充战略石油储备 (SPR)，改善需求前景预期，给油价提供支撑。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 84.22 美元/桶，较 4 月 25 日下跌 5.67%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续上行。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。5 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1367.21 点，较 4 月 25 日上涨 20.3%。

**超大型油轮 (VLCC)：**本周 VLCC 市场假期后活跃度明显上升，特别是中东航线出货量高于平均水平，部分装期较早货盘的运价均高于最近的成交价格，其余航线也都有出货，大西洋航线的替代船更是成功将成交的 WS 点位推上 70，船东抓住机会不断推高运费，租家也只能通过私下寻船，尽可能的避免市场过热。目前，本月中东下旬货盘已做过半，整体船位相对均衡，不过船东情绪依旧高涨，行情能否延续仍取决于后续出货量和出货节奏。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS70.28，较 4 月 25 日上涨 19.99%，CT1 的 7 日平均为 WS64.87，较上期平均上涨 9.71%，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 WS73.44，上涨 20.77%，平均为 WS66.67，TCE 平均 4.2 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 5 月 20-22 日，成交运价为 WS65.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 20-22 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 5 月 28 日至 6 月 1 日，成交运价为 WS64.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 20-22 日，成交运价为 WS70。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 5 月 24-26 日，成交运价为 WS74。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 3-5 日，成交运价为 WS71。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 3-5 日，成交运价为 WS75。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 10-15 日，成交包干运费为 880 万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数全面上涨 国内成交数量减少】

5 月 8 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1175.99 点，环比上涨 0.49%。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+1.00%、+1.78%、+0.05%及+0.32%。

国际干散货船二手船价格全面上涨。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 0.39%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.91%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.51%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.48%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 34 艘（环比增加 14 艘），总运力 185.66 万载重吨，总成交金额 388550 万美元，平均船龄 10.65 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 6.67%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.54%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.77%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.13%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.57%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 13 艘（环比减少 1 艘），总运力 86.53 万载重吨，总成交金额 435700 万美元，平均船龄 13.15 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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 0.05%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.05%。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0.31%；1000DWT吨级散货船估值环比下跌0.24%；2000DWT吨级散货船估值环比下跌2.78%；3000DWT吨级散货船估值环比上涨5.03%。本期，国内内河二手散货船市场交易量减少，总共成交14艘（环比减少16艘），总运力3.61万载重吨，总成交金额4165.70万人民币，平均船龄8.18年。

来源：上海航运交易所

## 2. 国际干散货海运指数回顾

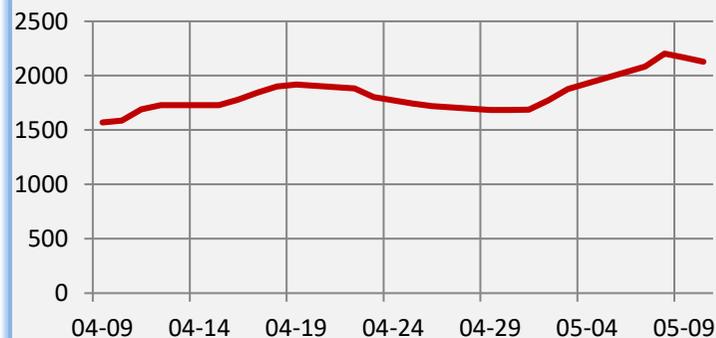
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

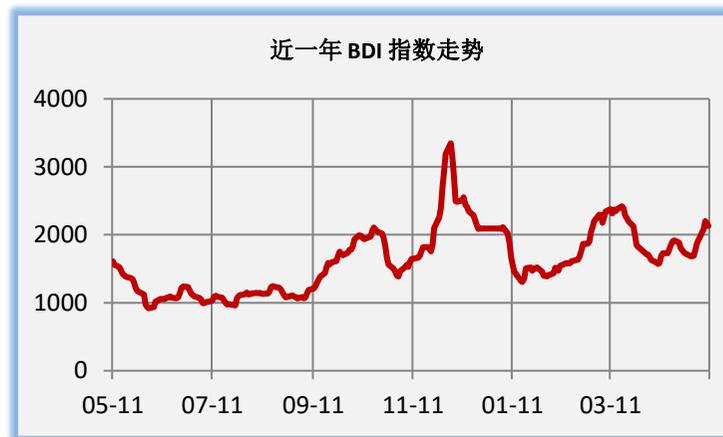
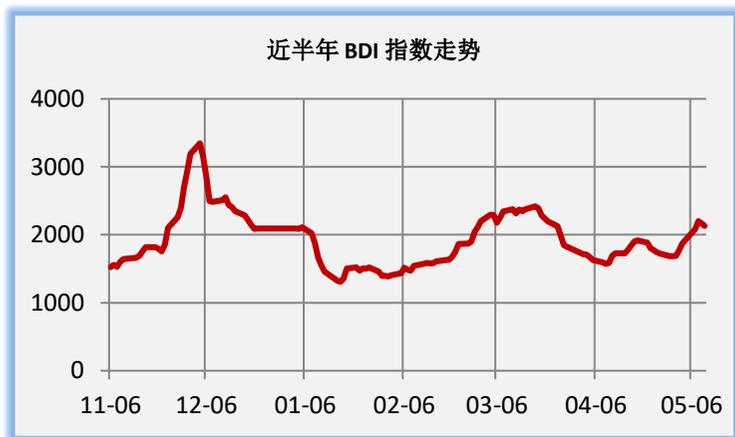
波罗的海指数	5月7日		5月8日		5月9日		5月10日	
BDI	2,083	+207	2,203	+120	2,166	-37	2,129	-37
BCI	3,239	+566	3,541	+302	3,405	-136	3,292	-113
BPI	1,949	+65	2,005	+56	2,020	+15	2,026	+6
BSI	1,461	+3	1,477	+16	1,488	+11	1,485	-3
BHSI	722	-7	711	-11	709	-2	703	-6

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Sakizaya Justice' 2017 81691 dwt dely Bahudopi 14/15 May trip via Indonesia redel India \$21,000 - Viterra

'Nefeli' 2016 63466 dwt dely Greece prompt trip redel US East Coast intention cement \$17,250 - Drylog

'Jin Rui 82' 2012 35169 dwt dely Port Hedland 21/27 May trip via Australia redel China intention minerals \$22,000 - Sinoeast

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【4年来首次下跌！汽车运输船低谷来了？】

汽车运输费率在近四年来首次出现下降，这一现象引起了业界的广泛关注。



据 Clarksons 提供的数据，今年 4 月份，6500 标箱和 5000 标箱的汽车运输公司的一年期租船合同价格分别下滑 5000 美元，至每天 110000 美元和 90000 美元。降幅虽然不大，但对于长期保持高位的汽车运输市场来说，这无疑是一个重要的信号。

ABG Sundal Collier 的分析师 Petter Haugen 指出，此次费率下降主要是源于供应端的调整。他表示，最新的市场数据表明，汽车承运人的短期定期租船市场流动性不足，因此这一变化更多地反映了船舶经纪人对市场动态的重新解读，而并非是因为汽车运输船运价真正开始进入低谷。

回顾过去的几年，汽车运输市场经历了巨大的波动。Clarksons 的数据显示，这两种船型的运价在 2020 年 5 月达到谷底后一直处于较低水平，并在一整个夏天都保持着平稳的运价。然而，到了 2023 年 2 月，运价开始逐步回升，直至达到了当前水平。

这一变化的主要推动力来自中国电动汽车出口的激增。据统计，2023 年我国汽车出口 491 万辆，同比增长 57.9%，首次跃居全球第一。同时，2023 年新能源汽车出口 120.3 万辆，同比增长 77.6%，占汽车出口总量近 1/4。

此外，在新冠疫情后，被压抑的需求和船上重工业货物的增加也为市场的复苏提供了动力。

然而，市场的紧张局势并没有随着运价的回升而缓解。在也门胡塞武装分子对商业航运进行一系列的袭击后，船东纷纷选择改道，避开红海并绕行好望角，而这无疑加剧了市场的紧张程度。汽车船运营商礼诺航运 (Höegh Autolines) 在其第一季度的财报中表示，如果这种情况持续下去，每年可能会损失高达 900000 标准箱的运输量。这一数字无疑反映了当前汽车运输市场所面临的严峻挑战。

这一挑战在各大汽车运输商的财报中得到了体现。礼诺航运的 2024 年第一季度显示，该公司实现营业收入 3.28 亿美元，同比减少 7.3%，环比减少 14.1%；息税折旧摊销前利润 (EBITDA) 为 1.62 亿美元，同比减少 4.7%；净利润为 1.15 亿美元，同比减少 1.7%，每股净利为 0.60 美元。

礼诺航运首席执行官 Andreas Enger 表示，尽管公司面临红海危机引发的航线网络的重新调整和货量显著下降的挑战，但其 2024 年第一季度的业绩仍然稳健。他强调，虽然市场供需紧张，运价保持高位，但公司将继续关注市场动态，积极应对各种挑战。

尽管面临诸多困难，但汽车运输市场仍然展现出了强大的韧性。礼诺航运预计，随着生产供应限制的改善，汽车需求应该会继续复苏，且预计 2024 年将比 2023 年略有



增长。与 2023 年同期相比，2024 年第一季度全球轻型汽车销量增长了 5%。而被压抑的潜在需求在 2024 年一季度表现依然强劲——礼诺航运主要目的地市场的汽车销量同比增长约 4%。库存水平在本季度继续上升。

总的来说，汽车运输费率在近四年的首次下降虽令人担忧，但也为我们提供了一个重新审视市场供需关系、优化资源配置的契机。同时，我们也应该看到，汽车运输市场仍面临着诸多不确定性和挑战，需要各方共同努力来推动市场的健康发展。

来源：海事服务网

### 【100 万 TEU，又一新纪录！】

据 BIMCO 称，2023 年交付的集装箱船运力达到了 230 万 TEU，比之前的历史最高纪录高出 37%。而今年截至目前，又创下了另一项纪录，今年前 4 个月的交付量已超过 100 万 TEU，与之前的纪录相比增长了近 80%。

目前为止仅有 19 艘小型船舶退役，船队规模扩大了近 100 万 TEU，与年初相比增长了 3.5%。这是在去年船队增长 8.2% 的基础上的进一步上升。

由于交付量创历史新高，订单量有所下降。不过，由于在 2023 年和 2024 年期间已签下 180 万 TEU 的新造船订单，订单量只减少了 100 万 TEU，目前为 610 万 TEU，占当前船队规模的 21%。因此，订单量在船队中所占的份额仍有新冠大流行和班轮运营商下单热潮开始之前的两倍多。

2024 年的订单量为 200 万 TEU，全年的交付量预计将超过 300 万 TEU，比去年的记录高出 30%。2025 年的交付量将略低于 200 万 TEU，是仅次于 2023 年和 2024 年的第三高交付量。

尽管如此，从与船队规模的关系来看，交付量与历史纪录仍有一定差距。2024 年，我们预计交付量将达到年初船队运力的 11%。最近一次打破这一纪录是在 2008 年，当时的交付量占船队运力 14%。

船舶交付量创纪录预计将造成市场严重供过于求，虽然这确实影响了 2023 年的市场，但今年的交付量似乎反而有助于保持全球集装箱贸易的发展。

由于红海航运遇袭，船舶改道好望角，维持全球集装箱贸易所需的运力增加了约 10%。在这 10% 的基础上，还应加上满足市场增长所需的运力。



当船舶开始增加通过红海和苏伊士运河的航次时,可能出现严重的供过于求现象。2019 年至 2023 年,船队增长了 21%,而集装箱运量仅增长了 4%。2023 年至 2025 年,船队预计将再增长 15%。

来源: 中国船检

### 【运价飙升到 10000 美元! 即便支付再高运费也订不到舱位】

货运代理向客户发出警告, 亚欧海运的需求开始呈现出与疫情高峰期相似的态势。

一位英国货代表示, 这种变化的速度和步伐令人震惊, 再次重现了疫情高峰期的紧张状况。该货代警告称, 船公司在进行订舱时取消了 FAK 费率报价, 同时也在削减合同运力。

“目前的情况对进口商来说是一场噩梦,” 该货代描述道, “需求攀升, 我们的客户群同比增长了 10-20%。要么是客户在补充库存, 要么是因为绕行好望角的运输时间较长, 需要额外两周的运输缓冲库存。”

Scan Global Logistics 也向客户发出警告称, 亚洲西行海运运价水平正在“飙升”。该公司表示: 持续的运力需求、空白航行计划以及对红海危机前景的悲观预测, 共同推动了海运运费的迅速上涨。

船公司正在对“长期和短期合同”实施旺季附加费和 GRI, 赫伯罗特、地中海航运和达飞轮船均宣布上调远东至欧洲的海运费。然而, 这家英国货代透露, 船公司公布的运价又迅速撤回, 因为已被更高的价格所取代。

此外, 货运代理还提到, 由于市场紧张和船公司策略的调整, 多家航运公司关闭了 FAK 和即期舱位的预订机制, 直到 6 月或更晚的时间才会重新开放。这意味着, 即使愿意支付更高的运费, 也可能无法及时预订到舱位, 这进一步加剧了货运市场的紧张局势。

不相关的航线也受到波及, 如亚洲至拉美航线的运价大幅上涨, 现在的运价是每 40 英尺 9000 至 10000 美元, 运力正被转移到利润更高的航线。



此外，合约和现货的费率水平开始分化，长期合同费率与短期费率相差甚远，有的差异甚至超过 3000 美元每 40 英尺 DC。船公司越来越多地优先考虑和装载收入较高的货物，以缓解 23 年第四季度惨淡的财务业绩，以及在一定程度上 24 年第一季度的平庸业绩。

集装箱短缺，价格攀升

部分问题还源于集装箱短缺。Container Xchange 的客户表示，尽管库存水平并未给仓库带来重大压力，但集装箱价格却在“持续攀升，大约每 48 小时调整一次”。这主要是由于与红海局势相关的不确定性以及供应商和卖家希望对冲风险。

一个 40 英尺集装箱的价格从 4 月份的 2200-2300 美元攀升至目前的 2500-2700 美元。绕道好望角吸收了“相当数量”的集装箱，也有相当数量的集装箱被滞留在当地。由于运输成本高昂、储存成本相对较低以及集装箱本身已接近其使用寿命，从经济角度来看，将这些集装箱运出可能并不可行。

Scan Global 请求客户“理解”当前的困境，并预计这种情况将持续到 5 月份。这家英国货运代理进一步强调，新增加的运力并未对当前的困境产生积极影响，也没有对集装箱回流亚洲起到作用。

该公司警告称，这仅是运力短缺和海运进一步北移速度加快的爆炸性增长的开始，即使是有偿参与也可能无法挽救这次危机。然而，该公司也同时指出，需求下降的速度可能会和增长的速度一样快，预计在中国 10 月黄金周之后，市场下跌的速度将快于上涨的速度。

来源：海运网

### 【狂揽 80% 订单！希腊船东“助推”中国造船业领航全球】

VLCC 市场今年迎来“订单潮”，希腊船东时隔多年再下新单，首次选择在中国船企订造新船。在这一曾由韩国主导的高附加值船舶领域，中国造船业独揽近 80% 的订单，又一次成功实现了超越。

据悉，希腊船东 Pantheon Tankers 已经在大连造船下单订造了 2 艘 30.7 万载重吨传统燃料 VLCC，这份订单在 4 月初签署，新船预计将于 2027 年交付，配备脱硫装置。每艘船造价约为 1.2 亿美元，交易总金额约 2.4 亿美元（约合人民币 17.38 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%。

这是 Pantheon Tankers 继 2018 年 3 月在韩国大宇造船（现韩华海洋）订造 2 艘 VLCC 之后，六年来首份 VLCC 订单。据了解，Pantheon Tankers 成立于 2012 年，目前旗下拥有 39 艘油船，总运力 564 万载重吨，其中包括 9 艘 VLCC、9 艘苏伊士型油船、7 艘阿芙拉型油船和 14 艘 MR 型成品油船。

同时，这份订单也是 Pantheon Tankers 首次在大连造船订造 VLCC。克拉克森的数据显示，该公司船队中的 VLCC 多数由韩国船企建造，但有一艘 308203 载重吨 VLCC “Sea Majesty” 号（建于 2017 年）由大连造船交付，该船在 2022 年以 7100 万美元的价格出售给 Pantheon Tankers，加入该公司船队。

除了大连造船的 2 艘 VLCC 订单之外，根据克拉克森的数据，Pantheon Tankers 目前还在扬州中远海运重工订有 4 艘 115000 载重吨 LR2 型成品油船，计划在 2025 年和 2026 年交付。

今年以来，全球 VLCC 新造船市场加速复苏，克拉克森数据显示截至目前今年 VLCC 新船订单已达 28 艘，超过 2023 年全年的 18 艘。特别是今年 2 月单月新船订单达到 18 艘，创下自 2015 年 6 月的 22 艘以来的月度订单最高纪录。

而在今年迄今为止的 28 艘 VLCC 订单中，有 20 艘由中国船企承接，其中包括今年 2 月大宗商品贸易巨头托克（Trafigura）在韩通船舶重工订造的 2 艘 31.9 万载重吨 VLCC，这是今年 VLCC 建造领域的首家“新船厂”。

今年其余 8 艘 VLCC 订单由韩国船企承接，包括韩华海洋（原大宇造船）2 艘和 HD 现代三湖（原现代三湖重工）6 艘，而这也是韩华海洋和 HD 现代集团时隔三年重新回归 VLCC 市场。

分析人士指出，目前 VLCC 新造船市场与六年前韩国主导的局面完全不同，当时韩国船企包揽了全球一半以上的 VLCC 手持订单。而近年来，由于中国船企建造的船舶质量提高，越来越多的船东选择在中国订造 VLCC，有竞争力的船价和相对较早的交付日期也被认为是吸引更多船东订船的因素。

根据克拉克森的数据，截至目前全球 VLCC 手持订单共计 50 艘 1553.68 万载重吨，其中多达 38 艘 1184.5 万载重吨由中国船厂建造，占比高达 76%；还有 8 艘在韩国建造、4 艘在日本建造。



VLCC 是大连造船的传统优势船型，作为交付国内第一艘 VLCC 的船舶总装厂，大连造船截至目前已累计向国内外船东交付 117 艘 VLCC，稳居国内船厂交付数量之首。2023 年年初至今，大连造船已经承接了 15+4 艘 VLCC 新船订单，同期市场份额占比超过 50%。今年第一季度，大连造船刚刚与两家欧洲知名船东分别签订了 6+2 艘常规燃料动力 VLCC 及 4+2 艘 LNG 双燃料动力 VLCC 订单。

克拉克森的数据显示，在目前 VLCC 手持订单排名前五的单体船厂中，有两家都来自大连造船集团，分别是排名第一的大船天津（9 艘）和排名第四的大连造船（6 艘）。

截至目前，大连造船集团手持订单共计 104 艘 1393 万载重吨，其中包括大连造船 2 艘浮式生产储卸油船（FPSO）、14 艘油船、2 艘集装箱船和 15 艘 17.5 万方 LNG 船共 33 艘，大船天津 9 艘油船、3 艘散货船和 12 艘集装箱船共 24 艘，以及大连造船山船重工 21 艘油船、2 艘集装箱船、5 艘敞口船和 19 艘散货船共 47 艘，交船期已经排至 2028 年。

来源：国际船舶网

### 【德路里：地缘政治紧张导致多用途船需求增长】

近期，由于巴拿马运河受天气影响的运力限制以及曼德海峡商船遭受导弹袭击的危险，多个航运领域受到了打击。

根据德路里最新发布的《多用途船航运市场预测》报告，连接红海和亚丁湾的曼德海峡的地缘政治紧张局势对多用途船只运营产生了显著影响。报告指出，即便是那些具有重吊能力的较大船只，如项目运输船，其通过巴拿马和苏伊士运河次数也出现显著下降。

尽管如此，由于全球油气和风能等工业和能源项目的推动，项目运输船的需求依然强劲，从而推动了通过美洲和非洲南部绕行的航程增加，增加了吨海里需求。这种需求的增长和利用率的提升，已经使得定期租船费率有所上升。

展望未来，Drewry 预计，随着需求的增加，从明年开始船舶需求将变得更加强劲，这可能导致 2026/27 年多用途船租船市场出现运力紧张局面，特别是在项目运输船领域。

报告还强调，由于新造船订单量较小且当前利用率已经很高，当前的地缘政治事件对多用途船市场的影响将成为短中期市场影响的重点。



目前，德路里多用途定期租船指数高于 4 月份的预测值 8,850 美元/天，现在为 9,048 美元/天。原因在于过去一个月，大型 MPV 的表现好于预期。

来源：德路里

### 【马士基：红海危机可能会使亚欧线运力减少 20%】

据路透社报道，红海集装箱运输中断情况正在加剧。航运巨头马士基于周一表示，预计第二季度亚洲和欧洲之间的集装箱运力将减少多达 20%。

自去年 12 月以来，马士基和其他航运公司已将船只改道绕行非洲好望角，以避免红海与伊朗结盟的胡塞武装分子发动袭击，而更长的航程时间推高了运费。

马士基表示：“风险区域已经扩大，袭击正在向更远的海域蔓延。”

马士基在给客户的回复中提到：“这迫使我们的船只进一步延长航程，将货物运送到目的地所需的时间和成本将进一步增加。”

马士基发言人表示，目前亚洲和欧洲之间受影响航线的燃油成本每趟上涨 40%。

马士基估计，由于绕道苏伊士运河，第二季度亚洲与北欧和地中海之间的集装箱行业运力将减少 15%至 20%。此前，赫伯罗特和马士基都曾表示，供应中断将至少持续到 2024 年底。

马士基发言人表示，这些中断对其他几条集装箱货运航线造成了连锁反应，特别是从亚洲到南美东海岸和西海岸的航线，并补充说红海局势复杂且仍在不断发展。

与此同时，法国达飞海运集团首席执行官兼董事长鲁道夫·萨德表示，法国达飞轮船公司仍在派遣一些船只在法国或其他欧洲海军护卫舰的护航下航行红海，但其大部分船只将从非洲绕行。

萨德在周一发表的采访中告诉《世界报》：“现在的问题在于，你必须停靠非最终目的地的港口，然后将货物转运到较小的船只上。”



“丹吉尔港已经饱和, 需要找到替代方案, 例如西班牙的阿尔赫西拉斯港或瓦伦西亚港。”他补充道。

绕行非洲还面临着一系列问题, 包括港口拥堵以及港口设备和船舶运力短缺。马士基表示: “我们正在尽一切努力提高可靠性, 包括加快航行速度和增加运力。”据悉, 迄今为止, 该公司已增加了 12.5 万 TEU 的额外运力。

来源: 港口圈

### 【超高制裁溢价为运输俄油带来丰厚利润】

《劳氏日报》的分析显示, 运输受制裁的俄罗斯原油可为船东每航次带来 470 万至 970 万美元的额外利润, 相比传统贸易而言利润丰厚。这反映了 2024 年前四个月, 这些航线的平均运价比非制裁市场高出一倍半。

这些利润是使用价格报告机构 Argus Media 的数据计算得出的, 该机构评估了阿芙拉型和苏伊士型油轮从俄罗斯到印度西海岸和中国北部的主要航线的运费水平。

例如, 根据 Argus Media 的数据, 截至 4 月 26 日当周, 一艘阿芙拉型油轮从黑海港口 Novorossiysk 装载 8 万吨乌拉尔原油到中国北部的运费为每吨 115 美元, 总计 1610 万美元。其中, 制裁溢价被评估为 970 万美元, 也就是与目前现货市场上的类似航线相比, 货物买家或卖家为该油轮额外支付的金额。这是使用 Argus Media 数据计算出的最高运费溢价。

这些评估表明, 运输俄罗斯石油可获得高额利润, 并给西方通过油价上限实施制裁造成困难。根据 7 国集团 16 个月前实施的石油价格上限, 西方服务提供商 (包括船东、承租人、保险公司和银行) 不得将俄罗斯石油运往第三国, 除非货物价格低于一定价格。原油价格上限为每桶 60 美元, 燃料油为每桶 45 美元, 精炼产品为每桶 100 美元。

根据 Argus Media 的数据, 过去 11 个月中有 10 个月, 从 Murmansk 以及黑海和波罗的海港口运输的俄罗斯石油价格超过每桶 60 美元。据评估, 4 月份乌拉尔原油平均价格为每桶 72.72 美元; 从俄罗斯东部海岸运输的 ESPO 原油为每桶 83.14 美元。石油价格上限的批评者表示, 虚假文件以及刻意提高的运费和辅助成本被用来规避上限, 本周提交给英国议会调查的意见书称其“漏洞百出”和“无法执行”。



2024 年，俄罗斯原油日均运量约 500 万桶，主要目的地是印度、中国和土耳其。《劳氏海运数据库》和 Vortexa 数据显示，4 月份有一半以上的运量是由在西方管辖范围之外运营的平行或“影子船队”油轮运输的。在上个月停靠俄罗斯石油出口港口的近 300 艘油轮中，约有 174 艘属于影子船队。这一类老旧、匿名拥有的油轮最有可能从超高利润中获益，因为大多数油轮在西方管辖范围之外运营。在溢价够高时，船东在四到五个航次后就可以赚回购买船只的费用。截至 2023 年中期的 24 个月内，全球有超过 300 艘油轮以 2500 万至 3300 万美元的价格（取决于船只大小、建造和年限）出售给影子船队。

Argus Media 的数据显示，目前苏伊士型油轮的制裁溢价根据航线和目的地的不同，每航次在 550 万至 900 万美元之间。

截至 4 月 26 日当周，从 Murmansk 北极港口运输 14 万吨石油到中国或印度的苏伊士型油轮的运价在每吨 78.57 美元至 66 美元之间。这相当于该航次的运费在 1090 万至 950 万美元之间，其中制裁溢价被评估为 610 万至 550 万美元。根据波罗的海交易所的评估，Murmansk 至中国航线的运费为每吨 78.57 美元（其中 43.89 美元为制裁溢价）。相比之下，传统现货市场交易中较短的西非-英国航线的运费为每吨 18.65 美元。

来源：劳氏日报

### 【连涨 4 天！海岬型货船运价单日内反弹 13%】

在主要铁矿石矿商强劲需求的驱动下，海岬型散货船的平均即期运价在上周五迎来了飙升，涨幅高达 12.7%，单日价格逼近 22200 美元/天。

自上周一开始，海岬型散货船的运价跌至自 2 月初以来的最低点后终于迎来了强势反弹，涨幅至 28.5%。

这一涨势背后的主要动力来自于澳大利亚矿业巨头的旺盛需求。特别是力拓集团（Rio Tinto）和福蒂斯库金属集团（Fortescue Metals Group），这两家巨头分别以每吨 10.60 美元的价格成功租赁了用于从西澳大利亚向中国运送铁矿石的海岬型散货船。

这一价格不仅高于前一天成交的每吨 10.30~10.40 美元区间，更明显高出周一市场低谷时的 9.60 美元。

波罗的海交易所的分析师在每日报告中指出：“大西洋和太平洋地区的交易活动都大幅增加，反映出了市场的活跃状态。”并补充说：“三家主要的矿商都活跃在市场上。”



然而，期货市场的表现则呈现出喜忧参半的局面。6 月份的海岬型船合约价格上涨了 357 美元，略高于 30200 美元/天，而 7 月份的合约则下跌了 221 美元，价格约为 28700 美元/天。

不过，船东 2020 Bulkers 则看到了更多的上涨势头。这家在挪威奥斯陆上市的公司表示：“我们观察到许多船舶正在市场中徘徊，等待更佳时机出手。这种市场态势听起来相当有前景。”

来源：海事服务网

### 【SCFI 指数连涨四周！集运运价未来易涨难跌？】

集运公司抽船控舱效应显著，二季度市场淡季不淡，SCFI 指数连续四周上扬。

根据上海航交所 4 月 26 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 171.09 点至 1,940.63 点，周涨幅为 9.67%。四大远洋航线运价均上涨，其中欧美线涨幅均在 10%以上。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 427 美元至 3,602 美元，周涨幅 13.44%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 590 美元至 4,661 美元，周涨幅 14.49%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 329 美元至 2,300 美元，周涨幅 16.69%；远东到地中海线每 TEU 运价上涨 187 美元至 3,235 美元，周涨幅 6.13%。

与此同时，中东线波斯湾（迪拜）每 FEU 运价上涨 15 美元至 2047 美元，周涨幅 0.74%；南美线（桑托斯）每 FEU 运价上涨 470 美元至 4,623 美元，周涨幅 11.32%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 292 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 305 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 12 美元至 307 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周下跌 6 美元，为 158 美元。

业界指出，今年 5 月淡季不淡，除了红海效应延长，欧美开始补库存，甚至提早应对暑期旺季拉货，加上中国厂商强化非洲、南美布局，都带动货量明显增加，此外，由于集运公司依惯例在中国五一长假减少班次，有利于支撑运价，再加上目前正处在未来一年集运公司和大型货主长约约定的最后阶段，集运公司显然也有努力守住运价水平的态度。



与此同时，由于中东冲突的不确定性相当高，红海危机造成的绕道航行状况未解，业内人士认为，集运市场三季度传统旺季即将到来，运价接下来应该是易涨难跌。

业内人士指出，目前集运公司抽船力度较大，美西与欧洲线有海洋联盟由原来好几组船抽到一周仅剩一班船现象，而抽走的船舶安排进坞整修需二至三周时间，估计五月中旬甚至到五月第三周船期才会恢复正常，高运价也会维持到五月下旬。

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	545-550	630-635	745-750	
Tokyo	--	675-680	845-850	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	570-575	650-655	820-825	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	528-533	633-638	740-745	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	552	640	817	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	530-535	635-640	745-750	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	505-510	615-620	850-855	
Rotterdam	480-485	565-570	730-735	
Malta	575-580	595-600	790-795	
Gibraltar	540-545	615-620	805-810	

截止日期：2024-05-09



## ◆ 上周新造船市场动态

### (1) 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
8+2	Bulker	210,000	New Times	2028	Ming Wah Shipping	7,650	
8	Bulker	210,000	Cssc Beihai	2028	Ming Wah Shipping	7,650	2 out of 8 delivery 2026-80.5 each
4	Bulker	82,000	Hengli	2026	Laskaridis	3,700	
2	Bulker	82,000	PENGLAI	2026	Laskaridis	3,700	
2	Bulker	82,000	New Hantong	2026	NNC	3,750	
1	Bulker	64,100	New Dayang	2028	Kasuga Kaiun	3,400	
2	Bulker	64,000	New Dayang	2027	United Marine Egypt	3,500	
2	Bulker	174,000 cbm	HHI	2028	Evalend	29,610	
2	Tanker	307,000	Dalian	2027	Pantheon Tankers	1,200	Scrubber fitted
2	Tanker	75,000	Jiangsu	2027	D' Amico	5,540	LR1
2	Tanker	75,000	K Shipbuilding	Q2-Q3 2026	International Seaways	5,800	
1	Tanker	75,000	Jiangsu	2027	Performance	5,410	LR1
2+2	Tanker	50,000	Huanghai	2026-2027	New Legend Group	4,300	
2	Tanker	50,000	Hyundai Vietnam	2027	Panocean	4,680	

## ◆ 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
BALTIMORE	BC	177,243		2005	Japan	1,825	Undisclosed	BWTS fitted, TC attached at usd 22k/day till 15th Sep 2024
CUMA	BC	83,007		2006	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
OASEA	BC	82,217		2010	China	2,025	Greek	BWTS fitted
GLORY TRADER	BC	77,684		2004	Taiwan, PRC	undisclosed	Undisclosed	
CHAILEASE GLORY	BC	76,633		2003	Japan	1,100	Undisclosed	
AC SHANGHAI	BC	75,211		2001	S. Korea	820	Chinese	BWTS fitted, ICE CLASS II, DD DUE



FLORENTINE OETKER	BC	63,490	2017	Japan	3,300	Turkish	BWTS fitted
FLC LONGIMTY	BC	56,785	2009	China	1,180	Undisclosed	BWTS fitted
ADMIRALTY SPIRIT	BC	32,263	2004	Japan	800	Undisclosed	BWTS fitted
KHOI	BC	28,338	2010	Japan	1,070	Vietnam	BWTS fitted, basis delivery 10-20 May

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
EURONIKE	TAK	164,565		2005	S. Korea	4,050	Undisclosed	BWTS fitted
BOLERO	TAK	50,094		2009	S. Korea	2,750	Undisclosed	
STAVANGER PIONEER	TAK	49,999		2019	Vietnam	4,800	Coral Shipping	BWTS & scrubber fitted
STI MANHATTAN	TAK	49,990		2015	S. Korea	4,100	KSS Lines	BWTS & scrubber fitted
PETRONILLA	TAK	49,000		2005	S. Korea	1,630	Undisclosed	BWTS fitted
GRACE FORTUNA	TAK	47,786		2007	S. Korea	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
G BRIGHT	TAK	20,811		2004	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted, SS/DD PASSED

### ◆ 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
XIN LV BAO SHI	BC	45,888	7,844	1996	Japan	525.00	
SIA 32	CV	7,787	2,801	1982	Germany	530.00	
HONG XI	GC	10,440	3,621	2008	China	515.00	
S MARU 5	OTHER/FISHING	1,131	1,700	1983	Japan	500.00	

### ◆ 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
2024-05-10	710.110	768.170	4.595	90.867	892.230	472.100	431.210	526.340	786.430



2024-05-09	710.280	766.390	4.594	90.878	891.030	469.840	429.340	525.830	785.440
2024-05-08	710.160	766.590	4.615	90.788	891.620	470.640	429.040	525.820	784.940
2024-05-07	710.020	767.420	4.629	90.806	895.000	472.740	429.460	526.790	786.090
2024-05-06	709.940	766.320	4.655	90.886	893.250	471.340	428.960	527.020	786.390

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	5.43534
2 个月	--	3 个月	5.58718	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.72176	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-05-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)