



全一海运市场周报

2024.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述 (2024.05.13 - 05.17)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场稳中向好 综合指数继续上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场继续保持稳中向好的行情，远洋航线供求情况良好，综合指数继续上涨。据国家统计局最新公布的数据显示，4月规模以上工业增加值同比增长6.7%，增速较上月加快，显示出工业生产回升势头强劲，中国经济在第二季度继续稳健复苏，对中国出口集运市场平稳发展起到支撑作用。5月17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2520.76点，较上期上涨9.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心发布的数据显示，欧元区5月ZEW经济景气指数升至47，好于前值及市场预期，为2022年2月以来新高。其中，德国ZEW经济景气指数更是连续10个月上升。这显示出欧洲经济继续保持稳健复苏，以及消费者对经济增长的乐观情绪。本周，运输需求继续徘徊在高位，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。5月17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3050美元/TEU，较上期上涨6.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，即期市场订舱价格延续上行走势。5月17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3957美元/TEU，较上期上涨1.1%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国4月份零售销售额环比持平，增长停滞，低于市场预期，数据显示消费者需求正在减弱，而高企的价格和利率可能会进一步挤压消费需求。零售销售增长停滞，可能会对未来美国经济增长产生不利影响。本周，运输需求保持稳定，市场运价继续保持上涨走势。5月17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5025美元/FEU和6026美元/FEU，分别较上期上涨14.4%、8.3%。

波斯湾航线：近期运输需求呈现平稳增长的态势，供求关系良好，即期市场订舱价格继续上涨。5月17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2221美元/TEU，较上期上涨4.6%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求维持在较高水平，市场运价延续上行走势。5月17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1259美元/TEU，较上期上涨7.7%。



南美航线：运输需求保持稳步向好，供需基本面稳固，本周即期市场订舱价格继续大涨。5月17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6686美元/TEU，较上期大幅上涨22.4%。

日本航线：运输需求总体稳定，市场运价小幅上涨。5月17日，中国出口至日本航线运价指数为744.72点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求增量有限 综合指数平稳运行】

本周，终端补库拉运增量有限，运输市场供需平稳，沿海散货综合指数小幅波动。5月17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994.20点，较上期上涨0.3%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，多地持续升温，部分地区电厂负荷有所提振。“迎峰度夏”临近，市场煤价预期看向好，企业终端提前备库增多。但随着南方降雨带的持续发展，水电替代性作用增强，电厂日耗小幅回落，煤炭需求增量有限。沿海八省日耗175.4万吨，库存3493.3万吨，存煤可用天数约19.9天。煤炭价格方面，一方面，前期煤价涨速较快，下游对高价煤接受度下降，多数终端持观望态度。另一方面，煤炭产地安全环保检查频繁，供给有所收紧，加之夏季用煤预期走高，贸易商低价出货意愿不强，产地销售转弱，港口煤炭调入量有所下滑，部分优质煤种货源偏紧状态延续，煤价走势渐强。环渤海各港合计日均调进量124万吨，合计日均调出105万吨。运价走势方面，电厂日耗处于低位，市场整体以刚需采购为主。临近周末，随着近期煤炭价格上涨，部分煤种资源供应趋紧，刺激部分下游采购情绪，终端补库意愿提升，快船需求增多，沿海煤炭运价小幅上行。

5月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收988.91点，较上期上涨0.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收629.17点，较5月10日上涨0.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价25.7元/吨，较5月10日上涨0.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为33.9元/吨，较5月10日上涨0.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为37.6元/吨，较5月10日上涨0.6元/吨。

金属矿石市场：本周，受超长期国债及房地产政策利好提振，下游终端及投资性钢材需求有所释放，产业端钢企复产增多，钢材产量持续回升，对铁矿石采购需求有所增加。尽管南方处于梅雨季钢材消费淡季，但市场整体看涨情绪高涨，补库拉运节奏提升，沿海金属矿石运输价格小幅上涨。5月17日，中国沿海金属矿石运价指



数（CBOFI）报收 625.22 点，较 5 月 10 日上涨 0.8%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 22.7 元/吨，与 5 月 10 日持平。

粮食市场：本周，东北地区基层余粮逐步见底，贸易商存粮成本较高，挺价心态趋强。受中储粮增储影响，深加工企业采购报价相对上涨，东北市场稳中偏强。同期生猪价格上涨，饲企补库情绪有所释放，叠加进口玉米到港成本上升，提振内贸玉米购销需求，拉运需求略有转好，沿海粮食运价小幅上涨。5 月 17 日，沿海粮食货种运价指数报 775.92 点，较上期上涨 0.3%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 43.3 元/吨，较上期上涨 0.2 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油区间震荡，国内成品油价格下行，市场交投氛围平淡。供给方面，地方炼厂整体出货较为稳定，库存持续增加。需求方面难有利好提振，汽油需求有所回落，柴油方面受部分沿海地区禁渔期及南方梅雨季的影响，终端需求跟进有限，补货相对谨慎，拉运需求放缓，沿海成品油运输价格小幅下跌。5 月 17 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 1021.22 点，较上期下跌 1.0%；市场运价指数 973.79 点，较上期上涨 0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求转弱 租金指数止涨下跌】

本期，国际干散货运输市场三大船型需求转弱。海岬型船两大洋市场可用运力偏多，运价较大幅度下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭、镍矿货盘减少，市场氛围转弱，日租金小幅下调。远东干散货租金指数止涨下跌。5 月 16 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1807.42 点，较 5 月 9 日下跌 8.4%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价下跌。上周末，鉴于“五一”之后太平洋市场运价持续回升，澳大利亚矿商观望情绪加重，租船节奏放缓，运价出现回调。本周，澳大利亚铁矿石货盘较为稳定，但市场可用运力偏多，同时受大西洋市场转弱影响，运价持续下跌。5 月 16 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 24000 美元，较 5 月 9 日下跌 17.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.306 美元/吨，较 5 月 9 日下跌 12.7%。远程矿航线，本周，大西洋市场西非、巴西地区即期运力偏多，市场氛围较差，运价高位回落。5 月 16 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.536 美元/吨，较 5 月 9 日下跌 11.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金转弱。上周末本周初，太平洋市场印尼煤炭运输需求稳健，日租金平稳波动。随后，受南美市场走弱、印尼煤炭货盘减少以及租家持续压价影响，日租金跌幅扩大。5 月 16 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17313 美元，较 5 月 9 日下跌 3.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.385 美元/吨，较 5 月 9 日下跌 1.5%。粮食市场，本周南美粮商放慢出货节奏，市场活跃度较低，同时 FFA 远期合约价格走跌，运价小幅下跌。5 月 16 日，巴西桑



托斯至中国北方港口粮食航线运价为 47.99 美元/吨，较 5 月 9 日下跌 2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金下调。本周，东南亚市场较为安静，印尼即期煤炭、镍矿货盘减少，同时，可用运力逐渐增多，日租金小幅下调。5 月 16 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 15873 美元，较 5 月 9 日下跌 3.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.427 美元/吨，较 5 月 9 日下跌 1.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 10 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 250.8 万桶至 4.57 亿桶，降幅 0.55%，进口 674.4 万桶/日，较前一周减少 22.5 万桶/日，出口减少 33.3 万桶/日至 413.5 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2007.5 万桶/日，较去年同期增加 0.71%。因美国燃料需求上升、炼油厂产能利用率提高，原油库存下降幅度大于预期；中东的地缘政治局势持续紧张，以色列在加沙对哈马斯的军事行动继续升级，停火谈判目前陷入僵局。冲突加剧引发对供应中断的担忧，增加了油价的风险溢价。国际能源署表示，全球经济第一季度消费疲软，预计今年全球石油需求增长仅为 110 万桶/天，将其增长预测从上一个月的评估下调了 14 万桶/天，进一步扩大与 OPEC 的预测差距，给油市增压。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 83.60 美元/桶，较 5 月 9 日下跌 0.74%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价由涨转跌。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。5 月 16 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1344.05 点，较 5 月 9 日下跌 1.7%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线下旬货盘基本收尾。上半周继续出货放量，由于上周初英国和希腊公共假期，租家的出货节奏较为混乱，装期较早的货盘能匹配的船位明显减少，并且集中在少数船东手中，船东顺势进一步推高运价。下半周，部分船东决定在当前较高的 TCE 水平锁定收益，成交的 WS 点位开始下滑，不过 TCE 下滑幅度较小。目前，整体船位相对够用，中东航线 6 月上旬的主力货盘即将进场，后续货量和出货节奏仍是决定市场走向的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS69.33，较 5 月 9 日下跌 1.36%，CT1 的 5 日平均为 WS71.38，较上期平均上涨 10.04%，TCE 平均 4.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS71.88，下跌 2.12%，平均为 WS73.77，TCE 平均 5.2 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 25-31 日，成交运价为 WS69。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 26-28 日，成交运价为 WS72。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月 29 日，成交运价为 WS70.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 5 月



26-28 日，成交运价为 WS68。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。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 15-20 日，成交包干运费为 935 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 25-26 日，成交包干运费为 945 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】

5 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.91 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-0.96%、+3.19%、-0.01%及-0.01%。

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 0.27%；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 5.77%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.67%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 26 艘（环比减少 8 艘），总运力 104.55 万载重吨，总成交金额 243520 万美元，平均船龄 8.12 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 0.94%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.96%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.30%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.39%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.28%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 6 艘（环比减少 7 艘），总运力 21.82 万载重吨，总成交金额 100360 万美元，平均船龄 14.00 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 0.01%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.01%。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下跌 3.28%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.00%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.15%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.80%。本期，国内内河二手散货船市场交易量增加，总共成交 29 艘（环比增加 15 艘），总运力 7.22 万载重吨，总成交金额 9668.40 万人民币，平均船龄 7.20 年。

来源：上海航运交易所

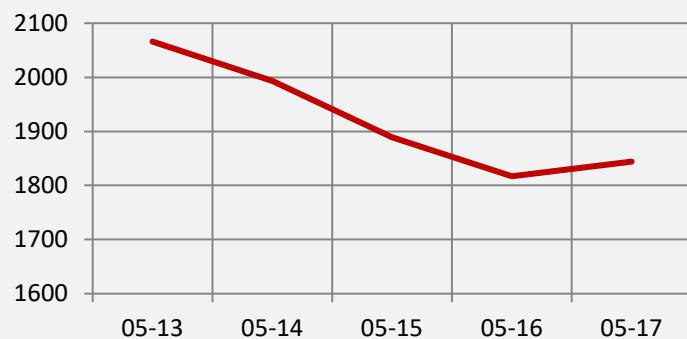


2. 国际干散货海运指数回顾

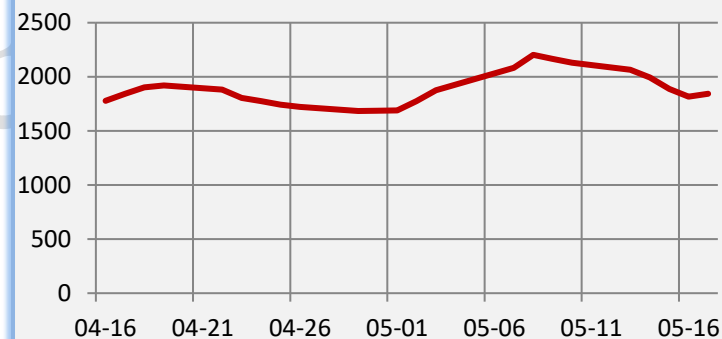
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月13日		5月14日		5月15日		5月16日		5月17日	
BDI	2,066	-63	1,993	-73	1,889	-104	1,817	-72	1,844	+27
BCI	3,108	-184	2,931	-177	2,699	-232	2,558	-141	2,675	+117
BPI	2,017	-9	1,978	-39	1,905	-73	1,845	-60	1,825	-20
BSI	1,485	0	1,475	-10	1,453	-22	1,425	-28	1,405	-20
BHSI	701	-2	698	-3	694	-4	693	-1	690	-3

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	10/05/24	03/05/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	30,000	28,500	1500	5.3%
	三年	24,000	23,000	1000	4.3%
Pmax (76K)	一年	17,000	17,000	0	0.0%
	三年	13,750	13,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	17,000	17,000	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	13,250	13,500	-250	-1.9%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-05-14



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Levante' 2012 93270 dwt dely Hazira 25/28 May trip via South Africa redel SE Asia \$20,100 - Aquavita

'Ulusoy-11' 2011 79422 dwt dely aps EC South America 8/9 Jun trip redel Skaw-Gibraltar \$20,000 - M2M

'Lemessos Wind' 2009 76523 dwt dely CJK 20/25 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,500 - MOL

'Jia Da' 2010 75431 dwt dely Mauban 19/20 May trip via Indonesia redel Malaysia \$16,500 - Kline

'Lila' 2017 63414 dwt dely Colombo prompt trip via Port Elizabeth redel Far East \$20,000 - cnr

'IVS Crimson Creek' 2014 57945 dwt dely Samalaju prompt trip via Indonesia redelivery China at \$20,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'CL Yichun' 2023 82304 dwt dely CJK 20 May 12 months redel worldwide \$19,500 - ST Shipping

4. [航运&船舶市场动态](#)

【15 艘订单突遭搁置！航运巨头“分道扬镳”】

航运巨头在扩张策略上出现分歧，长荣海运刚刚签下 6 艘甲醇动力船大单，而与此同时被称为行业“风向标”的马士基却暂时搁置了造船计划。



据消息，马士基已经决定推迟在黄埔文冲订造最多 15 艘 3500TEU 甲醇双燃料集装箱船的新造船计划，原因尚不确定。船舶经纪人称，马士基将在今年下半年再次审查该项目。

马士基在去年 10 月传出将订造甲醇双燃料支线船的消息，当时报道称马士基考虑订造 10-15 艘新船，并为此接触了多家中国造船厂，包括扬子江船业、黄埔文冲、舟山长宏国际和泰州三福船舶等。

去年年底有报道指出，黄埔文冲凭借“极具吸引力”的报价赢得了马士基这份双燃料船大单，具体订单数量为 6+9 艘。而之后希腊船舶经纪公司报告称，马士基已经在黄埔文冲下单订造了 6+5 艘 3500TEU 甲醇双燃料集装箱船。

根据当时船舶经纪公司的报告，其中前 6 艘新船将在 2026 年至 2027 年间陆续交付，每艘新船造价约为 6800 万美元。以此计算备选订单全部生效后交易总金额将达 7.48 亿-10.2 亿美元（约合人民币 54.07 亿-73.73 亿元）。

作为参考，克拉克森的数据显示目前一艘 3500/4000TEU 集装箱船新造船价格约为 5850 万美元，这一数字已经比去年同期的 5450 万美元增加 7%。

这份订单也将成为马士基继去年上半年在扬子江船业订造 6 艘 9000TEU 甲醇双燃料中型集装箱船后，在中国船厂的第二份甲醇动力集装箱船订单。

然而从目前的信息来看，马士基似乎并不打算继续推进这一造船项目。针对最新的媒体报道，马士基发言人称，该公司从未确认过这笔订单，并拒绝发表进一步评论。

作为航运业投资甲醇燃料的“先驱”，马士基自 2021 年以来已经在中韩船厂订造了多达 25 艘甲醇双燃料集装箱船，其中包括韩国现代尾浦造船在去年交付的全球首艘甲醇动力集装箱船——2100TEU 集装箱船“Laura Maersk”号，以及现代重工预计将在今明两年陆续交付的 12 艘 16000TEU 和 6 艘 17000TEU 超大型船，此外还有在扬子江船业的 6 艘 9000TEU 中型船。

不过，与同行相比，马士基在过去几年的订单量并不多。AlphaLiner 的数据显示，目前马士基在建新船共计 28 艘 38 万 TEU，相当于其现有船队运力 9%，这一比例在前十大集运公司中最低。



相比之下，当前在建新船最多的两家集运巨头——地中海航运和法国达飞的手持订单运力都超过了 100 万 TEU。地中海航运现有在建新船 105 艘 126 万 TEU，相当于船队运力 21.6%；达飞在建新船 93 艘 107 万 TEU，相当于船队运力 29.1%。

另一方面，同样是排名前十的集运巨头，长荣海运最近刚刚在黄埔文冲下单订造了 6 艘 2400TEU 甲醇双燃料集装箱船，成为了继日本海洋网联船务（ONE）之后今年第二家下单订船的集运巨头。

长荣海运同样有着庞大的手持订单，目前其在建新船共计 70 艘 76 万 TEU，相当于其现有运力的 45.9%，比例在前十大集运公司中最高。待新船全部交付后，长荣海运运力将超越 ONE 排名全球第六。

随着集运市场结束之前三年的“狂飙”，集装箱船新船订单量在今年也大幅下滑。根据克拉克森的统计数据，今年前 4 个月集装箱船新船订单仅为 29 艘，远远低于去年前 4 个月的 79 艘，而在 2021 年和 2022 年的前 4 个月集装箱船新船订单量都超过了 200 艘。

尽管如此，庞大的手持订单量依然给未来集运市场带来巨大压力。克拉克森预测，今年集装箱船交付量有望达到创纪录的 270 万 TEU，而在 2025 年和 2026 年交付量也将分别达到 200 万 TEU，这一数字是 2019 年至 2022 年平均水平的两倍。

根据 Linerlytica 截止 4 月 30 日的统计数据，在过去 30 天共有 50 艘新船交付，总运力 27 万 TEU，与此同时仅有 6 艘旧船总计 9781TEU 售出拆解。目前集装箱船船队运力达到了 2937 万 TEU，到 6 月底将突破 3000 万 TEU 大关。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）指出，今年前 4 个月集装箱船交付量超过 100 万 TEU，较历史纪录增长了近 80%。由于新船交付量创下纪录，手持订单数量有所减少，但仍高达 610 万 TEU，相当于现有船队运力 21%。

丹麦船舶金融公司（Danish Ship Finance）在最新的报告中称，2024 年下半年集装箱船运力过剩将进一步恶化，这可能会对运价和二手船价格带来显著影响。如果集运公司无法谨慎管理运力，未来 12 个月运价或将跌至历史最低点。

来源：国际船舶网



【多个港口拥堵，最长要等 12 天！】

受红海危机影响，新加坡和上海等枢纽港目前正面临长时间的等待。据客户反映，船只晚点时间最长可达一周。

ONE、Hapag-Lloyd 和 X-Press Feeders 等航运公司称，船舶这些港口的等待时间正在增加，部分是由于胡塞武装袭击导致的亚欧之间绕行非洲南部的航线运力增加，除此之外，还有一些其他因素，如恶劣天气、欧洲需求增长等等，都在加剧整个供应链及港口的压力。

等待时间最长需 12 天

X-Press Feeders 表示，根据过去四周内的等泊情况来看，新加坡港的普遍等泊时间为 0.96 天，上海港的等泊时间为 2.03 天。

Hapag-Lloyd 表示：“目前公司船只在新加坡港的等待时间大约为 2 至 4 天。”

据一份澳大利亚大型包装公司 Visy 的报告，目前的拥堵时间最长可达六天。其全球海运主管 Peter Sundara 表示：“亚洲的港口拥堵，尤其是在新加坡、上海、宁波和马来西亚的巴生港，船舶周转延误在 3 至 6 天之间。”

Sundara 解释说：“港口压力还因中国的集装箱短缺而加剧。同时，欧洲客户的需求也在增加，因为他们希望增加库存，以防不可预测事件的发生。”

迪拜服务提供商 CargoGulf 的全球发展经理 Hans-Henrik Nielsen 称，拥堵正在加剧：迪拜的杰贝阿里港等待时间为 3-4 天，达曼港为 4-6 天，科伦坡港为 1-2 天，新加坡为 3-5 天，巴生港为 2-3 天，宁波和上海为 1-2 天。吉达港目前看来是最繁忙的港口，等待时间最长可达 12 天。

港口拥堵暂时不会好转

目前看来，还没有彻底解决加沙战争的方案，胡塞运动也不太可能停止在红海对船舶的攻击。



因此, Xeneta 的首席分析师 Peter Sand 预测: “克服这些拥堵可能会很困难, 由于中国大规模出口及船舶绕航, 所有这些港口(除了达曼)都是当前的主要港口。”

根据最新数据, 集运公司保证准时到达还是很难的, 虽然 3 月份的准班率略有增长, 但仍只有一半以上的船只能按时到达。

航运分析师兼 Vespucci Maritime 创始人 Lars Jensen 认为, 这一问题部分也是由目前航行红海的船只造成的。

Jensen 表示: “这很可能是由红海危机的多米诺效应造成的, 传统的大型航线正在消失, 取而代之的是一些较小的亚洲和中东航运公司创立的新的“穿梭巴士服务”, 提高连接主要港口和次级港口之间的运输效率和频率。而且这些规模较小、灵活性更高的公司似乎没有受到胡塞武装的攻击。”

如果冲突进一步升级, 如胡塞领导人所说, 问题可能会进一步恶化, 在小型港口之间运行的支线航运公司也开始出现拥堵。

来源: 信德海事网

【SCFI 指数重回 2300 点! 需求旺盛集运运价开始狂飙】

集运市场需求旺盛, SCFI 指数连续五周上扬创下近 20 个月新高。

根据上海航交所 5 月 10 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 365.16 点至 2305.79 点, 周涨幅为 18.82%, 这是自 2022 年 9 月以来 SCFI 指数首次突破 2300 点关卡。四大远洋航线运价均大幅上涨, 涨幅均在 15% 以上。

上周, 远东到美西线每 FEU 运价上涨 791 美元至 4393 美元, 周涨幅 21.96%; 远东到美东线每 FEU 运价上涨 901 美元至 5562 美元, 周涨幅 19.33%; 远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 569 美元至 2869 美元, 周涨幅 24.74%; 远东到地中海线每 TEU 运价上涨 680 美元至 3915 美元, 周涨幅 21.02%。

而在近洋线, 远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周下跌 5 美元, 为 287 美元; 远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周上涨 4 美元, 为 309 美元; 远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 55 美元至 362 美元; 远东到韩国每 TEU 运价较之前一周上涨 3 美元, 为 161 美元。



业界指出，尽管航运市场大量新船交付，今年运力供过于求趋势仍未改变，但闲置船队的增幅不大，从 3 月份的 0.7% 仅上升至 0.9%，主要是因地缘政治造成船舶改道绕行好望角，使得运输时间增长，欧美贸易商因应运输时间拉长因此提高库存，货量需求有所回升，消化了 5-9% 的舱位。同时，集运公司通过加征综合附加费，确保运价能维持在获利水平之上，今年各集运公司美国线长约已完成签署，合约价格优于 2023 年。

此外，中国一季度经济增长超出预期，加上美国消费力持续强劲，五一黄金周假期过后海运需求将明显回升，集运公司稍微提高空白航班比例到近 2 成，目前是一位难求，已经满舱到月底，整体运价预计 5 月 15 日还会再度调涨。

展望未来，业界指出，地缘政治风险对运价影响明显，显著推动了运价上升。去年年底全球海运公司为躲避胡塞武装，从原来的红海航线转向非洲好望角，运价一度大涨，虽然随后又出现了小幅调整，但自 4 月中旬以来运价再次飙升。

据分析，最近伊朗和以色列的正面冲突等中东局势更加不稳定，业界担心红海航线的正常化会比当初预想的要晚，因此运价相较第三季度的传统旺季提前上涨。

此外，在中国五一长假前后，包括美国和欧洲在内的所有航线因积压交付量增加而导致的需求增长也反映在运价指数中。

来源：国际船舶网

【接近历史最高！VLCC 船价“过热”？】

在全球航运业的版图中，超大型油轮 (VLCC) 市场近期表现尤为引人注目。过去几个月，VLCC 资产价格一直徘徊在接近历史最高水平。

船舶经纪商 Gibson 在最新周报中表示，“VLCC 船舶资产价格似乎陷入了悖论的市场情境。一方面，传统的市场情绪和定价模型表明，价格似乎正接近过热水平，与 2008 年的高峰相呼应；另一方面，当前的供应动态似乎暂时为这种价格上涨提供了合理性。”

报告指出，二手船市场可能过热的关键指标之一是五岁船龄的基准船与当前新造船基准船之间的价格差异。这一差距已缩小至约 12%，是自 2015 年欧佩克争夺市场份额导致二手船价短暂超出新造船价格以来的最小差距。截至 2024 年 4 月，一艘现代型 VLCC 新造船价格约为 1.3 亿美元，而一艘五岁船龄的现代型 VLCC 价格约为 1.14 亿美元。



Gibson 表示：“船价和船舶需求的飙升可以归因于市场普遍认为近期交付的船舶可以在短期到中期内产生更高回报的信念, 这种情绪得到了基本面的支撑。短期内, 不断加剧的地缘政治不确定性导致 VLCC 运费逐渐上涨。特别是红海袭击事件刺激了海上贸易的碎片化, 有利于大型船舶进行长途运输。更重要的是, 近年来, 船队中相当一部分, 尤其是老旧船舶, 已经转入影子船队, 运输受到制裁的原油。目前, 我们估计现有船队中有 19% 参与了此类贸易, 并且无法进入主流国际市场。从长远来看, 预计美国原油产量增加以及苏伊士以东地区需求的持续增长, 也预示着长途原油贸易的结构性增长。”

“尽管今年新船订单有所回升, 但总的 VLCC 船队订单比例仍然相对较低, 仅略低于 7%。虽然这一数字在过去 3-4 个月内从去年 11 月的约 3% 上升, 但大部分交付时间都定在 2027 年以后, 只有少数预计在 2025 年和 2026 年交付, 这支持了近期二手船价格的走强。此外, 船队中有相当一部分船舶老化, 近三分之一的船龄超过 15 年, 这可能会限制许多地区未来的可贸易性。因此, 订单量的增加可能会被船队老化所抵消。”

“此外, 在评估资产价格时经常被忽略的一个方面是通货膨胀的影响。虽然价格看起来相对较高, 但可能并没有乍一看那么高。根据美国 CPI 调整, 2008 年定价为 1.6 亿美元的 VLCC 新造船今天相当于 2.32 亿美元。虽然按实际货币价值计算, 当前价格并未达到那个水平, 但现货市场收益也并未达到。2008 年, 市场平均日收益为 11.3 万美元, 相当于今天的约 16.4 万美元。而如今的现货市场日收益仅为 5 万至 6 万美元左右这可能暗示着存在高估的嫌疑。”

“然而, 地缘政治紧张局势、相对较低的订单簿和老化的船队共同表明, 未来二到三年内运费不会出现大幅下行压力。当以远期收益潜力来评估时, 可以认为新造船和二手船的价值是合理的, 并且可能会在一段时间内保持在较高水平。” Gibson 总结道。

来源：海运圈聚焦

◆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	540-545	630-635	740-745	
Tokyo	--	670-675	870-875	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	540-545	655-660	845-850	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	520-525	625-630	730-735	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	554	645	817	+ oil fence charge of USD 101



Singapore	520-525	620-625	730-735	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	510-515	635-640	880-885	
Rotterdam	485-490	565-570	740-745	
Malta	550-555	595-600	780-785	
Gibraltar	540-545	610-615	800-805	

截止日期：2024-05-16

◆[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	10/05/24	03/05/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,500	7,500	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,150	7,150	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	07/01/00	07/01/00	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	13,050	13,050	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,800	8,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,500	7,500	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	5,000	5,000	0	0.0%	

截止日期：2024-05-14



(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	307,000	DSIC, China	2027	Pantheon Tankers - Greek	12,000	old deal
1	Tanker	75,000	Jiangsu New Yangzijiang, China	2027	Performance Shipping - Greek	5,410	
2+2	Tanker	50,000	Huanghai Shipbuilding, China	2026-2027	New Legend Group - Chinese	undisclosed	EEDI Phase III
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2026	Sea Pioneer - Greek	4,500	
8+2	Bulker	210,000	New Times, China	2028	Ming Wah	7,700	
8	Bulker	210,000	Qingdao, China	2028	Ming Wah	7,800	
1	Bulker	209,000	Nihon, Japan	2027	NS United - Japanese	undisclosed	methanol dual-fuelled
2	Bulker	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2026	Oldendorff Carriers - German	undisclosed	NOx Tier III, EEDI Phase III
2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2027	United Marine Egypt - Egyptian	3,500	EEDI Phase III
2	Bulker	63,000	New Dayang, China	2027	Japanese	3,500	
2	Bulker	210,000	Qingdao Yangfan, China	2028	Seatankers	6,900	
2	LNG	174,000 cbm	HHI (Ulsan), Korea	2028	Evalend - Greek	26,610	
4	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	Trafigura - Swiss based	7,070	
2	LPG	25,000	CSSC Huangpu, China	2026	Tianjin Southwest Maritime - Chinese	undisclosed	old deal, LPG/ammonia dualfuel

◆ 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
NORD FERRUM	BC	179,678		2011	Philippines	3,400	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
CORINTHIAN PHOENIX	BC	179,223		2009	S. Korea	2,900	Hayfin - UK	BWTS fitted
ASL URANUS	BC	82,372		2008	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
VALIANT SUMMER	BC	81,920		2016	Japan	3,250	Blumenthal - German	BWTS fitted



SSI PRIVILEGE	BC	63,566	2019	China	3,180	Undisclosed	BWTS fitted
PING HAI	BC	62,623	2017	Japan	3,200	Turkish	BWTS fitted, BASIS TC FREE DELIVERY IN JULY, DD DUE
PACIFIC HONOR	BC	58,912	2011	Japan	1,945	Undisclosed	
BELFRIEND	BC	57,679	2016	Philippines	2,830	Pangaea Logistics - USA	en bloc each, Eco
BELTIDE	BC	57,679	2016	Philippines	2,830	Pangaea Logistics - USA	
DELTA AVON	BC	56,897	2012	China	1,430	Chinese	BWTS fitted
CHEVAL BLANC	BC	56,732	2009	China	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
SUPER BERGKAMP	BC	55,651	2009	Japan	1,550	Greek	BWTS fitted
SIBULK TRADITION	BC	53,206	2008	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
CIELO DI VALPARAISO	BC	39,232	2015	China	2,180	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS

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 LAPIS	CV	50,506	4,253	2009	China	2,400	Chinese	
MENDELSSOHN	CV	46,956	3,635	2012	China	2,250	Undisclosed	
BAO ZHOU CI TONG	CV	27,161	1,836	2024	China	2,170	Malaysian	
ACACIA LIBRA	CV	13,658	1,022	2007	China	550	Meratus - Indonesian	
MOVEON	CV	11,382	868	2001	Germany	undisclosed	Undisclosed	

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
DEMETRIOS	TAK	149,999		2011	China	5,350	Greek	
SANMAR SANGEET	TAK	106,516		2004	Japan	2,680	Undisclosed	BWTS fitted, COATED
PACIFIC DIAMOND	TAK	47,917		2010	Japan	2,650	Undisclosed	BWTS fitted
GULF ESPRIT	TAK	46,891		2006	S. Korea	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
ARS ET LABOR	TAK	40,416		2008	Romania	2,500	Italian	BWTS fitted, SS: 10/2028 - DD: 10/2026
TRF KIRKENES	TAK	19,997		2016	Japan	3,250	Far East	en bloc each*
TRF KOBE	TAK	19,997		2016	Japan	3,250	Far East	
TRF KRISTIANSAND	TAK	19,996		2016	Japan	3,250	Far East	



◆ 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
INTER STEVEDORING 8	BC	68,433	10,887	1989	Japan	undisclosed	
PINE EXPRESS	BC	42,968	9,543	1990	Japan	555.00	
HEUNG-A TOKYO	CV	7,040	2,446	1996	S. Korea	581.00	
PITA ERMA	GC	9,653	3,613	1986	Japan	undisclosed	
OCMIS GAR	GC	5,399	2,477	1997	China	undisclosed	
SIA 3	GC	4,334	2,166	1989	Germany	undisclosed	
SIA 2	GC	4,103	2,098	1989	Germany	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
FESCO TRADER	CV	15,213	5,113	1997	Japan	undisclosed	
FROST OLYMPOS	OTHER/REF	4,392	2,111	1980	Spain	undisclosed	
Y K SOVEREIGN	TAK/LNG	72,020	30,120	1994	S. Korea	620.00	as is S. Korea, 2000t Aluminum Content
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
TA KUNTAH	OTHER/FSO	357,632	44,573	1978	Switzerland	185.00	as is Mexico

◆ ALCO 防损通函

【警惕艏轴管损坏】

北欧海事保险人协会 (Cefor) 向 Gard 透露, 他们发现近期与艏轴管相关的索赔案件数量正在不断攀升, 其对这一状况表示担忧。

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
2024-05-17	710.450	774.460	4.596	91.057	903.020	476.790	438.010	528.960	786.410
2024-05-16	710.200	774.980	4.624	90.998	902.680	477.150	437.230	529.270	789.710
2024-05-15	710.490	771.290	4.568	90.955	897.500	473.160	432.400	526.950	786.340
2024-05-14	710.530	769.510	4.575	90.962	895.380	471.970	430.690	526.570	785.130
2024-05-13	710.300	768.290	4.587	90.889	893.540	471.730	430.840	526.040	786.940

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	5.43456
2 个月	--	3 个月	5.58735	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.70634	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-05-16