



全一海运市场周报

2024.06 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.06.03 - 06.07)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场行情向好 综合指数继续上行】

本周，中国出口集装箱运输市场继续保持总体向好的行情，运输需求持续向好，供需基本面稳固，远洋航线市场运价走高，带动综合指数继续处于上行轨道。据海关总署发布的数据显示，以美元计价，中国 2024 年 5 月出口同比增长 7.6%，出口增速继续加快。我国出口保持稳中向好，将长期支撑中国出口集运市场平稳发展。6 月 7 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 3184.87 点，较上期上涨 4.6%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区 4 月失业率降至 6.4%，为历史低点，显示出欧洲经济继续处于稳定复苏的轨道。此外，由于通胀水平已从高位大幅回落，欧洲央行进行了降息，货币政策的逐步放松将进一步利好未来的经济表现。本周，运输需求表现良好，运力供给的紧张情况继续推动市场运价上涨。6 月 7 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 3949 美元/TEU，较上期上涨 5.6%。地中海航线，市场走势保持与欧洲航线同步，即期订舱价格保持上行走势。6 月 7 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 4784 美元/TEU，较上期上涨 1.4%。

北美航线：据海关总署发布的数据显示，2024 年前 5 个月，我国与美国贸易总值为 1.87 万亿元，增长 2%。其中，对美国出口 1.39 万亿元，增长 3.6%，对美贸易顺差 9111.8 亿元，扩大 7.2%。数据显示 2024 年以来，中美贸易虽然面对错综复杂的形势，但仍继续保持平稳增长，这有利于北美航线运输市场的长期稳定。本周，运输需求继续稳定在高位，供需基本面稳固，市场运价继续上涨，但涨幅有所放缓。6 月 7 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 6209 美元/FEU 和 7447 美元/FEU，分别较上期上涨 0.7%、3.3%。

波斯湾航线：运输需求继续稳中向好的表现，供求关系良好，即期订舱价格继续上涨。6 月 7 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 2855 美元/TEU，较上期上涨 12.3%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续平稳增长，推动近期市场运价持续上行。6 月 7 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 1440 美元



/TEU，较上期上涨 7.3%。

南美航线：运输需求继续平稳增长，导致运力供给呈现紧张的局面，推动市场运价持续上涨。6 月 7 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 7936 美元/TEU，较上期上涨 7.1%。

日本航线，运输需求总体稳定，市场运价小幅波动。6 月 7 日，中国出口至日本航线运价指数为 722.02 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场货盘缩减 综合指数小幅下跌】

本周，下游终端采购节奏放缓，运输市场货盘缩减，船多货少格局延续，沿海散货综合指数继续下行。6 月 7 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 978.71 点，较上期下跌 4.0%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方地区降水持续，高温用电需求支撑减弱，清洁能源发电向好，火电负荷有所下降，煤炭需求增量受限，终端采购以长协货为主。本周沿海八省日耗 178.9 万吨，库存 3671.3 万吨，存煤可用天数约 20.5 天。煤炭价格方面，一方面，产地安检持续升级，煤矿产量释放受限，加之北方高温逐步发展，个别优质煤炭供应不足，坑口煤价偏强运行。另一方面，下游终端前期备货充足，电厂及中转环节库存持续走高，采购意愿不强，非电行业以刚需采购为主，北方港口煤市继续僵持态势。环渤海各港合计日均调进量 117.1 万吨，合计日均调出 124.7 万吨，合计调进量不及调出量，港口库存小幅下行。运价走势方面，南方气温适宜且水电持续增发，电厂多以消库为主，补库需求有限。且下游港口库存充足，终端北上采购意愿偏低，船多货少格局依旧，沿海煤炭运价继续下行。

6 月 7 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 961.4 点，较上期下跌 5.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 565.04 点，较 5 月 31 日下跌 9.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 22.6 元/吨，较 5 月 31 日下跌 2.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.0 元/吨，较 5 月 31 日下跌 3.7 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.0 元/吨，较 5 月 31 日下跌 3.9 元/吨。

金属矿石市场：本周，高温及降雨天气增多，影响工程进度，终端采购意愿转弱，加之地产政策热度减退，螺纹钢市场价格不断探跌。同期，钢厂实行粗钢平控政策，



产线检修及转产增多，日均铁水产量小幅下降。钢厂多以消耗自身库存为主，补库拉运节奏放缓，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。6月7日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收614.98点，较5月31日下跌6.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价22.2元/吨，较5月31日下跌1.6元/吨。

粮食市场：本周，东北地区基层余粮见底，流通环节玉米供应持续减少，持粮贸易商惜售情绪升温，产区粮源价差倒挂，玉米购销较为冷清，东北市场偏稳运行。天气炎热，消费需求跟进一般，深加工企业开工率平稳，以滚动补库为主，饲企受生猪价格不断上涨影响，补库意愿略有升温，但需求增量有限，沿海粮食运输价格小幅波动。6月7日，沿海粮食货种运价指数报785.97点，较上期下跌0.4%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价44.0元/吨，同上期持平。

成品油市场：本周，国际原油价格区间震荡，国内成品油价格走跌，场外观望情绪浓郁。供给方面，部分炼厂集中检修，开工率下行导致资源供应趋紧。需求方面，汽油需求受假期临近影响，补库需求略有增加，柴油需求受农耕及物流运输等有所提振，但受梅雨季及休渔期影响，整体需求提升有限，沿海成品油运输价格小幅波动。6月7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1025.66点，同上期持平；市场运价指数982.68点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求改善 租金指数止跌上涨】

本期，铁矿石、粮食运输需求增加，国际干散货运输市场有所改善。海岬型船两大洋市场铁矿石运输需求持续释放，运价稳步上涨。巴拿马型船市场上半周整体较为安静，日租金继续承压，下半周南美粮食航线运价上涨，日租金小幅反弹。超灵便型船市场煤炭运输需求仍较低迷，市场船多货少，日租金继续下行。远东干散货租金指数在海岬型船市场好转影响下止跌上涨。6月6日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1841.77点，较5月30日上涨6.6%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价稳步上涨。上周末，两大洋市场成交量放大，前期剩余运力消化，市场氛围转暖，运价较好上涨。本周上半周，澳大利亚铁矿石货盘保持稳定，但FFA远期合约价格下跌，市场稍有僵持，运价小幅波动。下半周，铁矿石货盘释放，同时受FFA远期合约价格上涨支撑，市场氛围活跃，运价再次上涨。6月6日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28770美元，较5月30日上涨25.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.336美元/吨，较5月30日上涨7.3%。远程矿航线，上周末巴西铁矿石货盘增多，市场氛围活跃，运价止跌企稳。本周，巴西铁矿石货盘陆续放出，运输需求较为稳定，运价小幅上涨。6月6日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.357美元/吨，较5月30日上涨4.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金先跌后涨。由于近期国内南方地区降雨频繁，电厂日耗不高，国内煤炭库存持续偏高，回国煤炭运输需求走弱，上半周市场延续上周疲软态势，日租金继续下跌。随后，即期煤炭货盘稍有增多，同时受南美粮食航线运价及 FFA 远期合约价格上涨带动，日租金小幅反弹。6 月 6 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16887 美元，较 5 月 30 日下跌 1.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.928 美元/吨，较 5 月 30 日下跌 2.8%。粮食航线，本周上半周，南美粮食货盘仍无起色，运价继续下行。下半周，7 月上装期的可用运力偏紧，运价止跌上涨。6 月 6 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.380 美元/吨，较 5 月 30 日下跌 1.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金持续下跌。本周，东南亚镍矿货盘尚可，但煤炭货盘仍无起色，同时钢材货盘减少，市场延续船多货少局势，日租金继续向下，跌至 4 月下旬以来最低水平。6 月 6 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13330 美元，较 5 月 30 日下跌 5.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.708 美元/吨，较 5 月 30 日下跌 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

原油运价持续下跌

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 31 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 123.3 万桶至 4.56 亿桶，增幅 0.27%，进口 705.8 万桶/日，较前一周增加 28.9 万桶/日，出口增加 27.6 万桶/日至 450.1 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1999.5 万桶/日，较去年同期增加 1.34%。OPEC+成员国最新会议通过，将从 10 月开始在一年内逐步取消 220 万桶/日的自愿减产，并将 366 万桶/日的减产措施延长一年至 2025 年底。同时表示如果市场疲软，OPEC+可以暂停或逆转石油增产。尽管 OPEC+的产量战略决定降低了供应过剩的预期，但未能完全提振油价，在美国夏季出行旺季即将到来之际，美国原油库存仍在累积，需求前景的不确定性始终打压油价。巴以之间冲突不断，停火谈判达成较难，中东地缘政治风险仍在干扰油市。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 79.83 美元/桶，较 5 月 30 日下跌 2.28%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下跌。6 月 6 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1080.87 点，较 5 月 30 日下跌 9.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 6 月下旬的货盘陆续进场，大西洋航线因希腊波塞冬海事展览会(Posidonia)相对安静。部分中东航线货盘收到两位数的报价，最后成交的 WS 点位远低于预期；租家通过私下寻船和控制出货节奏，让成交运费持续下跌。由于当前 WS 点位处于年度低位，船东的抵抗情绪逐渐上升，中东航线 6 月装期整体被推后，上中旬减少的货盘或将在下旬期间补回，船东对后续需求回暖有较高的期待。目前，市场仍然延续船多货少格局，运价依旧承压下行，不过



下跌幅度有限。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS55.23，较 5 月 30 日下跌 11.69%，CT1 的 5 日平均为 WS56.40，较上期平均下跌 14.54%，TCE 平均 3.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS58.50，下跌 7.59%，平均为 WS59.20，TCE 平均 3.5 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 16-18 日，成交运价为 WS56。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 18 日，成交运价为 WS56。中东至印度航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 24 日，成交运价为 WS58。中东至中国台湾航线报出 26.5 万吨货盘，受载期 6 月 23-25 日，成交运价为 WS55。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 22-24 日，成交运价为 WS61.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 8-9 日，成交运价为 WS58.25。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 910 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面上涨 国内成交数量增加】

6 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1184.71 点，环比上涨 0.38%。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+0.61%、+0.02%、+0.45%及+1.33%。

国际干散货船二手船价格跌多涨少。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 1.50%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.50%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.57%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.55%。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 13 艘），总运力 154.03 万载重吨，总成交金额 24098 万美元，平均船龄 7.42 年。

国际油轮二手船价格全面上涨。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 0.32%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.34%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.08%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.37%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.22%。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 5 艘），总运力 11.80 万载重吨，总成交金额 5313 万美元，平均船龄 12.33 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 0.60%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.17%。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上涨 2.03%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.02%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.26%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.11%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅上涨，总共成交 45 艘（环比增加 23 艘），总运力 13.53 万载重吨，总成交金额 13281.08 万人民币，平均船龄 8.63 年。

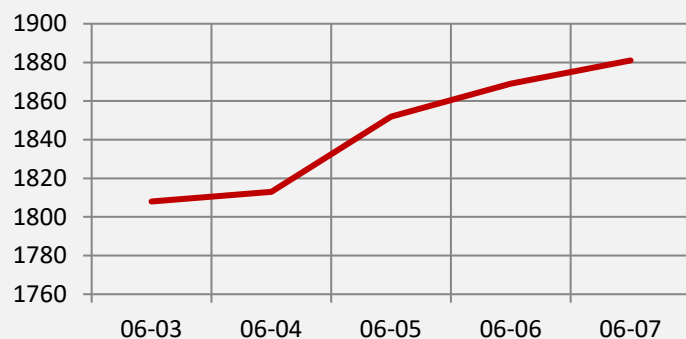
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

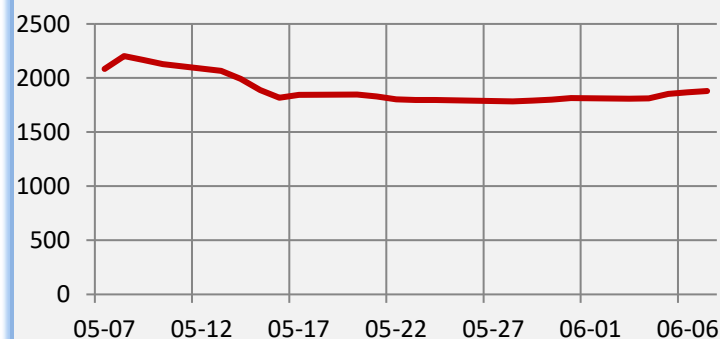
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

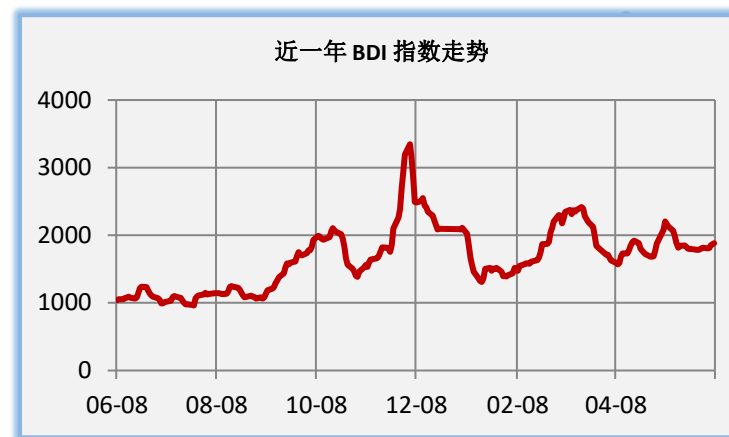
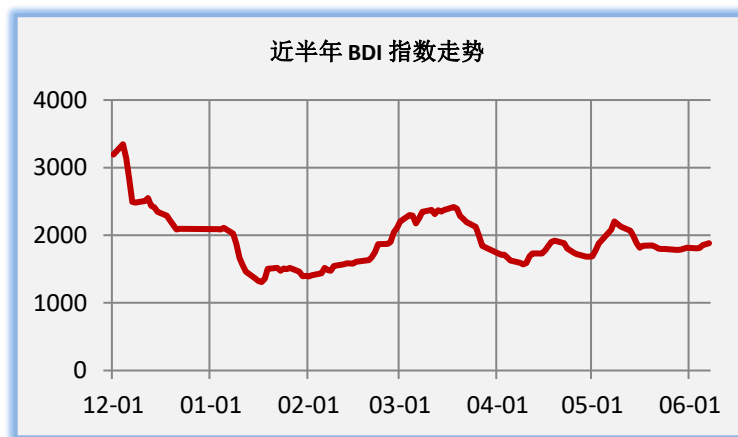
波罗的海指数	6 月 3 日	6 月 4 日	6 月 5 日	6 月 6 日	6 月 7 日
BDI	1,808 -7	1,813 +5	1,852 +39	1,869 +17	1,881 +12
BCI	2,816 -4	2,839 +23	2,945 +106	2,977 +32	2,998 +21
BPI	1,681 -12	1,679 -2	1,702 +23	1,731 +29	1,750 +19
BSI	1,272 -6	1,265 -7	1,258 -7	1,255 -3	1,254 -1
BHSI	722 +2	717 -5	714 -3	716 +2	714 -2

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	31/05/24	24/05/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,000	27,000	-1000	-3.7%
	三年	22,000	23,000	-1000	-4.3%
Pmax (76K)	一年	16,000	17,000	-1000	-5.9%
	三年	13,750	13,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,000	15,500	-500	-3.2%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2024-06-04



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Jin Li' 2019 81567 dwt dely Dongguan 10/11 Jun trip via West Australia redel Singapore-Japan \$19,500 - Pacific Bulk

'Shen Hua 805' 2014 75437 dwt dely Haimen 12/15 Jun trip via Indonesia redel South China \$15,800 - Hengda

'Jin Ping' 2014 63485 dwt dely Koh Sichang mid Jun trip via Philippines redel Bahodopi intention nickel ore \$15,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【美国卡塔尔联手，2030 年全球 LNG 供应量将增长 80%】

投资银行高盛表示，随着投资逐渐从石油转向天然气行业，直到本世纪末，全球液化天然气（LNG）的供应量将增长 80%。

该投资银行的研究部门表示，美国 LNG 将在全球的未来供应中占据主导地位，同时将降低欧洲和亚洲的 LNG 价格。研究部门继续指出，这将结束 2022 年俄乌冲突后出现的能源危机。

“我们预计到 2030 年，全球 LNG 供应量将增加 80%，这将由北美和卡塔尔的新项目推动。”

研究部门指出，全球 LNG 需求的不断增长敦促美国提升本地供应。他们预计这一增长将在未来的两到三年内迅速扩大，预计到 2029 年页岩气产量将增加 54%。

高盛称，这将带来成本优势，成本预计会进一步趋平。

“这已成为 LNG 出口的一个重要动力，使美国成为世界上最大的能源出口国，也是欧洲最大的 LNG 供应国。”



鉴于美国 LNG 出口能力将在未来三至四年内翻一番，高盛研究部门表示，如果能源价格开始下降，未来还有多少新项目会继续推进是“值得怀疑”的。

“我们预计价格将面临下行压力，因为仅凭已经在建的项目，美国的能源产量将翻倍，这非常惊人。”

高盛研究部门表示，石油和天然气行业正在经历“重大转型”，准备应对石油需求的长期下滑和全球天然气需求的上升。虽然非欧佩克国家的石油投资增长已经出现见顶迹象，但是 LNG 的投资预计到 2029 年将增长 50% 以上。

该部门称，2023 年全球共有 73 个正在开发中的重要项目，比本十年初增长了 30% 以上，但比十年前减少了 32%。

报告总结，全球天然气市场在未来五年将增长 50%。

来源：海事服务网

【因红海改道和关税风险，海运价格涨幅出人意料】

海运费率飙升、海港船舶积压、集装箱短缺——这些问题在新冠疫情的供应链危机期间曾给全球贸易造成了严重的影响。如今，在航运业再次进入繁忙时期的时候，危机再次出现。

“全球海运供应链上存在着一系列的不确定性，” Xeneta 首席分析师彼得·桑德（Peter Sander）表示，“最近（费率）飙升的速度和涨幅令市场感到很意外，”他接着补充道。

桑德指出，上周五，从中国到北欧的 40 英尺（约 12 米）集装箱的即期运价达到 4615 美元，几乎是 5 月 1 日运价的 3.5 倍，但低于 2022 年 1 月的历史最高价 14407 美元。这一价格不包括用于优先货物的 1 万美元的“钻石级”运费。

而从中国到美国东海岸的即期运价则达到了 6061 美元。相比之下，5 月 1 日的价格为 2772 美元，2022 年 1 月则达到创纪录的 11900 美元。



集装箱行业的困境可追溯到去年 12 月。当时马士基、赫伯罗特等航运公司为避开也门胡塞武装的袭击，从红海和苏伊士运河转移了船只。中国到欧洲、中国到美国东海岸的船只改为绕道非洲航行，导致依赖远洋船只的供应链出现连锁中断和成本上升。这些船只运输着约 80% 的国际贸易量。

定价专家表示，随着沃尔玛和塔吉特等零售商为开学返校、感恩节和圣诞节假期储备商品，以及制造商和进口商争相采购商品以避免可能出现的关税上调，即期运价将持续上涨。

Freightos 的研究负责人 Judah Levine 称：“在短期内，我们会看到大幅上升的运价和加剧的延误这种重大危机。”

Linerlytica 在最近的一份报告中表示，中国和其他亚洲国家的港口拥堵正在给已经因船舶空间和设备短缺困扰的集装箱航运市场带来了压力。作为全球第二繁忙的集装箱港口，新加坡目前也正面临严重的延误。一些船只甚至取消了在那边的停靠，打乱了下游港口的计划。

Everstream Analytics 的首席行业官 Koray Kose 表示，空集装箱也在斯里兰卡和阿联酋积压，而中国和新加坡则出现了短缺情况。

“我们正在驶入风暴之中，” Kose 说道。

来源：海事服务网

【跑几趟就赚一条船，疫情时代重演？】

据境外媒体，班轮公司欧美线 6 月 1 日起每 40 尺箱运价将上涨 1000 美元，美国线针对长约客户则开征 600 美元旺季附加费，一家船公司还发出 7 月 1 日起每 40 尺箱开征 2500 美元旺季附加费的计划，要让低价签约的长约货主掏出翻几番的运费。一家知名货代高层指出，现在进入了次疫情时代，集装箱船跑欧美线 3.5 到 5.7 趟就可赚回船价。

6 月 1 日开始，美西线每 40 尺箱运价约 6500 美元，美东约 7300-7500 美元，欧洲线约 6300-6500 美元，欧洲线运价低于美西，主要是因为欧洲线多数部署了 2.4 万 TEU 级别超大型集装箱船，单位成本低，目前因为绕航，欧洲线成本价估计每 40 尺箱在 1200-1500 美元之间。



美国线长约货今年签的价格在 1500-1800 美元之间，与现货价差距越拉越大，由于长约价多数只允许加收旺季附加费，现在船公司的旺季附加费都是针对长约，提出 7 月份要收 2500 美元旺季附加费的船公司，是赌 7 月市场运价还会持续上涨。

一名货代高层指出，长荣海运首艘 2.4 万 TEU 级集装箱船“长范轮”，造价在 1.4-1.6 亿美元之间，该型船可载 1.2 万个 40 尺箱，以装载率 95% 计，可载 1.14 个 40 尺箱。以造价 1.6 亿美元计，每大箱赚 4000 美元估算，跑一趟欧洲可赚 4560 万美元，跑 3.5 趟就可赚回船价。美西线多数部署的是 1.3-1.4 万 TEU 级的集装箱船，估计赚回一艘船的时间要 5.7 趟。

在疫情期间，跑两趟就赚回一艘船。目前在建造中的 700 多艘集装箱船，84% 都是船公司自己投资建造，仅有 16% 是采取长租方式，而在疫情前，集装箱船市场有近五成船只都是长租船。

由于美国 8 月 1 日起针对中国部分货物加高关税，造成相关货物抢出货，还会影响到其他货物，迫使部分货物延后出货。因此货代估算，6 月底 7 月初与加征关税有关的货物最后抢运时间结束后，会换其他货物出货，让市场热度延长到 8 月或 9 月。终端消费者对高运价带来的高货价的接受程度，是市场到底能火多久的关键因素。

来源：港口圈

【新造散货船价格达到 15 年以来最高水平】

据数据公司 Veson Nautical 称，新造干散货船的价格达到了 15 年来的最高水平，其中海岬型船的价格涨幅尤其明显。

据这家海事软件公司称，所有船型的价格都在上涨，但超大型海岬型船的价格尤其如此。自今年年初以来，该船型每艘船的价格从 6609 万美元上涨到 6963 万美元，涨幅约为 5.45%。总体而言，自 2024 年初以来，干散货船各细分市场的价格上涨了约 5.45%。这是由多种因素造成的，包括强劲的市场基本面、需求增加、钢材价格高涨和船厂成本增加等。

与去年同期相比，新造船价格的涨幅更为明显。海岬型船的价格在一年内上涨了 12%，而巴拿马型（panamax）船的价格上涨了 10%。

由于苏伊士运河和巴拿马运河的运输中断导致需求增加，而中国的需求从根本上有所改善，巴拿马型船一年的运价目前约为 16,300 美元/天，同比增长约 11%。



根据 Vescon Nautical 的数据，希腊买家一直是 2024 年巴拿马型新造船的主要买家，约占订单的 45%。

全球最大的新矿山项目铁矿石运输需要 170 艘海岬型散货船。克拉克森证券（Clarksons Securities）揭示了全球最大的新矿山项目将如何在明年使海岬型散货船的需求激增。几内亚的西芒杜采矿项目正朝着 2025 年首次投产的目标迈进。海岬型散货船船东在其第一季度财务报告中已经对该项目给予了更多重视。

西芒杜分为两个矿区，由两家合资企业控制。第一家是 Simfer 公司联盟，由英澳矿业公司力拓和多家中国公司共同拥有 53% 的股份。第二家是 WCS，完全由中国利益集团控制。力拓预计，在铁矿石年产量达到 6000 万吨之前，需要 30 个月的爬坡期。该项目还有扩大规模的潜力。

假设另一个矿山也有类似的发展，那么到 2028 年总生产能力将达到 1.2 亿吨。而 Clarkson Securities 预计有效年产量为 1.1 亿吨。以 Frode Morkedal 公司为首的分析师们表示，“考虑到中国在这两个矿山都拥有强大的所有权，我们有理由认为，西芒杜的大部分产量可能会在 11,000 海里（24,700 公里）的距离内运往中国。”这与巴西到中国的距离相近。

该投资银行补充表示：“如果考虑到该地区转运带来的额外装载时间，我们认为到 2028 年，该项目有可能每年满负荷停靠 170 艘海岬型船舶。”这超过了目前 116 艘海岬型船的订单量。

今年 4 月，几内亚政府宣布，西芒杜的股东已为该项目签署了价值 150 亿美元的融资协议，该项目将增加全球约 5% 的铁矿石储量。

来源：航运界

【多家干散货船东警告：未来几年严重缺船！】

全球航运业正处于巨变之中，集装箱运输市场风波不断，而近期鲜少受到关注的干散货市场却悄然释放出积极信号。日前，在雅典波塞冬海事展期间举行的 Capital Link 会议上，来自全球各地的干散货船东透露出一个重要信息，市场可能即将面临运力供应严重不足的局面。

以往的航运周期中，当市场处于高景气阶段时，船东往往会盲目扩张运力，导致新船交付后市场供给过剩，运价下跌。然而，这一次，市场似乎吸取了过去的教训，运力可能在未来几年供不应求。



本次与会的多位干散货船东对市场前景持乐观态度。Safe Bulkers 首席执行官 Polys Hajioannou 认为，干散货市场基本面在未来至少 12 个月内将保持强劲。

Hajioannou 表示，尽管去年中国经济面临逆风，但其作为全球最大的海运干散货进口国，并没有出现进口量下降的情况。

Seenergy 首席执行官 Stamatis Tsantanis 同样指出，虽房地产市场陷入困境，去年中国干散货进口量仍较前一年增加 10%，钢铁出口量也有所增加。

除了强劲的需求之外，供给侧的限制因素也在加剧干散货船市场的紧张态势。随着红海危机升级，许多船舶选择改道好望角航行，避开潜在的袭击风险，船东从中获取了可观的吨海里收益。长远来看，若改道成为长期存在，将进一步减少可用运力，加剧潜在的供给不足问题。

Hajioannou 表示，在新法规生效之际，全球干散货船队似乎将“严重供应不足”。他认为，过去几年干散货船的拆解量一直处于较低水平。船东倾向于尽可能延长船舶的使用寿命，但后续拆船厂可能会迎来一波拆船潮。当前，干散货船资产价格已经上涨到现在“昂贵”的地步，在海岬型船运力短缺的情况下，较小的散货船可能会填补这一缺口。

不过，来自希腊和中国等地的船东近期一直在积极下单建造新船。未来燃油法规的逐步清晰以及过去一年良好的盈利状况，让许多船东重拾了信心，敢于在新船订单上投入资金。正如 Hajioannou 所言：“海上是最安全的投资场所。”

集装箱船东 Euroseas 及干散货船东 Eurobulk 首席执行官 Aristides Pittas 表示，他正在市场上寻找一些新船，“而我所到之处都有希腊人订购新船”。

根据《贸易风》数据，仅 2023 年和 2024 年前四个月，中国船厂承接了希腊船东订造的 401 艘船舶中的 266 艘。据估计，在此期间，希腊船东在新船订单上花费了 400 亿美元。

中国船东也在国内船厂积极建造新船，进一步压缩了可用的新造船产能。Hajioannou 认为，这表明中国船东正在“未雨绸缪，为市场变化做好准备。所有这些将在未来几年使我们的生活更加艰难，但目前我们对接下来的 12 个月依然非常乐观。”

与会专家普遍认为，中国不太可能大规模重启此前停运的船厂，预计未来产能将小幅增长以满足市场需求。日本船东也在增加对本国船厂的订单需求。



Goldenport 首席执行官 John Dragnis 在 Capital Link 会议上表示。船东们认为，中国不太可能大规模重启闲置船厂，但预计产能会略有上升以满足需求。“在这个周期开始之前，中国船厂与 2008 年相比产能利用率为 70%。，通过效率提升和扩张，我认为将达到 80%-85%的产能利用率。”

来源：海运圈聚焦

【小心！业内多家集体发声警告：航运泡沫即将在下半年破裂！】

全球集装箱航运市场的领先企业 Container xChange 发布的 6 月的市场预测报告显示，中国集装箱价格在 5 月大幅飙升 45%，而美国和欧洲的价格则保持稳定。

尽管近期价格上涨，但 Container xChange 的分析表明，市场可能出现修正，预测价格泡沫将在 2024 年下半年破裂。该报告认为，目前的价格上涨主要是由运力短缺和需求意外增长推动的，缺乏强劲的潜在需求的支持，而高利率和劳动力市场的担忧预计将抑制消费支出，从而可能导致航运量下降。

“托运人将装运日期提前，导致对航运能力的需求暂时激增，从而使吞吐量增加，尽管基本的消费需求和工厂订单已经疲软，” Container xChange 的联合创始人兼首席执行官 Christian Roeloffs 说。

作为全球第五大班轮公司的赫伯罗特同样做出了类似的结论。近日，赫伯罗特首席执行官罗尔夫·哈本·扬森（Rolf Habben Jansen）表示，最近几周全球各大洋的集装箱运输需求大幅增长，但这种增长可能是短暂的。“5 月初以来的增长是由于一些行业的库存得到补充、客户出乎意料的高需求以及船运公司客户提前交货为即将到来的旺季做好准备等综合因素造成的。”

他强调了下半年的不确定性，“人们想要稳妥行事”。

“我们预计，近期集装箱价格的上涨趋势可能不会持续数月，” Roeloffs 称。“随着最初的补货热潮减退，消费者和企业的实际需求保持平稳，我们预计集装箱的价格在中期内将趋于稳定，甚至下降。市场正显示出受短期因素驱动的波动迹象，而不是需求的持续增长。”

报告还强调，作为集装箱价格景气指数（xCPSI）的一部分，在 5 月接受调查的大多数集装箱物流专业人士预估集装箱的价格在未来几周将进一步上涨。

来源：海事服务网



【DHL 全球货运：未来三四个月海运运力紧张问题不会明显缓解】

“中国是亚太地区业务量最大的市场，尽管 DHL 货运业务已覆盖中国大部分城市和主要区域，但我们在中国市场仍看到很大的增长潜力，我们将持续加大在中国市场的投资。”

6月5日，DHL 全球货运亚太区首席执行官 Niki Frank 接受包括澎湃新闻在内的小范围媒体群访时作出上述表述。

DHL 全球货运隶属于 DHL 集团，是服务全球的物流公司。DHL 集团旗下拥有包括 DHL 全球货运、DHL 快递、DHL 供应链、DHL 电子商务以及德国邮政和包裹业务等事业部。

Niki Frank 介绍，去年 DHL 全球货运中国空运货量超过 50 万吨，海运货量接近 60 万吨，在清关领域处理的票件约 50 万件。此外，在中国市场 50 个分支机构与办事处共有超过 2000 名的员工，基本覆盖中国主要的城市。

据此前了解，目前 DHL 全球货运主要通过与合作航司获得空运运力，也有部分运力来自集团旗下空运机队部署。而海运方面，DHL 全球货运目前为商业化的操作，向海运企业购买运力，没有自有的船舶运力，也没有租赁的船舶。

预计海运运力短缺未来三至四个月不会有明显缓解

“当前的海运市场回到了类似于疫情期间的情况，例如出现港口拥堵、设备短缺、运力不足等，推动海运运价上升。” Niki Frank 告诉澎湃新闻记者，此次海运形势和疫情期间不一样的是，驱动原因在于红海危机下船舶绕行带来的运力供给不足以及需求上升两方面。

具体来看，Niki Frank 向澎湃新闻介绍，红海危机导致船只绕行好望角，进一步增加运输时间和成本，去年 12 月到今年年初情况不断恶化，今年三四月已相对稳定。此后又出现了运输需求急剧上升，在没有新增运力的情况下，为运力系统带来很大压力。此外，由于运力紧缺，一些航运公司也会等待将空箱装满后再运回，进一步加剧缺箱问题。

据悉，苏伊士运河—红海这一国际航运要道，是亚洲通往地中海和欧洲的咽喉。通常亚欧航线，主要走的都是红海通道，是亚欧海上贸易的主通道。新一轮巴以冲突自去年 10 月 7 日爆发以来，胡塞武装连续袭击红海水域船只。为规避风险，多家国际航运企业陆续做出停航或绕道航行的决定。

“在此形势下，最重要的一点是看物流企业能否提供灵活性的运输方案。” Niki Frank 告诉澎湃新闻记者，DHL 全球货运除了为客户提供不同期限的合同运价外，也能



提供不同程度的运力担保，比如可以和所有船运公司进行合作，挖掘各种运力的可能性，还可以通过多式联运减少运输的时间。

对于 DHL 全球货运而言，海运业务和空运业务贡献基本平衡。Niki Frank 告诉澎湃新闻记者，一般市场价较低时，客户会希望通过长期的协议价格来锁定低价。而在目前波动的海运市场下，运价在不断上升和变化，DHL 全球货运的很多客户希望选择相对比较短期的协议价格，或是即期市场价格。

海运形势的不稳定，也进一步拉动空运运价上涨，Niki Frank 认为，无论是空运还是海运的运价高企，对像 DHL 全球货运这样的物流服务商而言，利润并不会太大变动，“更多是客户支付给船运公司或是航司的费用上涨。”

运力不足的情况大概还要持续多久？Niki Frank 告诉澎湃新闻记者，看不到新增运力，红海危机短期不会彻底解决，此外目前高需求仍在持续，因此预计至少未来三至四个月海运运力紧张问题不会有明显缓解，并且很难预测 6 个月之后的情况。

预计国产汽车出海业务仍有较大增长趋势

“目前 DHL 全球货运在中国已经有了大规模布局，未来投资方向是更贴近客户。” Niki Frank 表示，如果看到新的需求，例如新领域有新发展，或是客户新建了工厂，DHL 全球货运会评估是否需要到该地开个仓库或建个办事处等，能更好地满足客户及市场需求。此外，对于和众多中国客户的合作经验来看，DHL 全球货运不仅了解中国客户在本地市场的需求和运营经验，同时，又能拥有 DHL 集团整合优势，包括涵盖全球市场的网络布局，能为中国客户出海提供更充足的业务支持，帮助他们在新的市场去建立生态系统。

值得注意的是，5 月 22 日，DHL 在上海设立了全新新能源汽车卓越中心，为新能源汽车企业及相关领域客户深化本地市场和全球化发展提供支持。这是 DHL 集团继在印度尼西亚、墨西哥、阿联酋和英国等全球主要地区设立新能源汽车卓越中心后，在全球最大的电动汽车市场中国设立的首个新能源汽车卓越中心。

“DHL 的汽车运输业务很早就开始了，但现在才开设新能源汽车卓越中心，是由于 DHL 全球货运预期对于国产新能源汽车出海业务而言，未来继续会有非常大的增长趋势。” Niki Frank 表示，DHL 全球货运和中国大多数重要厂商，不管是整车生产厂商还是电池的生产厂商都进行了合作，帮助他们把产品运输到全球所有主要的市场，DHL 全球货运也将持续在新能源汽车领域进行投资。



目前随着汽车出口数量的迅猛增长，Niki Frank 表示，已观察到运输整车的汽车滚装船也出现了短缺的情况，因此 DHL 全球货运也会使用集装箱进行多式联运来帮助客户。

“未来在中国市场的投资将主要聚焦于人力和 IT 系统的投入，这也是 DHL 全球货运和其他竞争对手的差异所在。” Niki Frank 指出，有的竞争对手可能在缩减中国的人员投入，但 DHL 全球货运还在不断壮大人才团队，特别是新能源汽车领域、可再生能源、半导体等行业有经验的人员招募。此外，此前独立第三方评估，DHL 的 IT 服务系统，从功能性、可接受程度以及可用性等角度来看，远超主要的竞争对手。

来源：澎湃新闻

◆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	520-525	575-580	690-695	
Tokyo	--	635-640	875-880	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	540-545	595-600	750-755	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	570-575	605-610	705-710	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	558	597	780	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	510-515	575-580	690-695	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	495-500	575-580	825-830	
Rotterdam	460-465	530-535	705-710	
Malta	525-530	560-565	740-745	
Gibraltar	520-525	575-580	775-780	

截止日期：2024-06-06



◆ 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	31/05/24	24/05/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,750	7,700	50	0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,400	7,350	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	3,050	3,050	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	5,100	5,100	0	0.0%	

截止日期：2024-06-04

(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	82,000	Japanese	2027	Safe Bulkers - Greek	undisclosed	NOx Tier III, EEDI Phase III
2	Bulker	82,000	Hengli	2026	Veritas	3,800	
4	Bulker	64,000	Taizhou Sanfu, China	2026-2027	Precious Shipping - Thai	3,340	
2	Bulker	63,500	Haitong Offshore, China	2027	Vanhui Shipping - HK based	undisclosed	
2	Gas Carrier	40,000 cbm	Chinese yard	2026-2027	Capital - Greek	6,530	
4	LC02	22,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2026-2027	Capital - Greek	7,820	



4	Container	11,000 teu	SWS, China	2027-2028	Sea Consortium - Singaporean	undisclosed	LNG, methanol ready
6	Container	10,800 teu	GSI, China	2027-2028	Hyundai Glovis - South Korean	undisclosed	LNG, methanol ready
4	Tanker	111,000	Guangzhou, China	2026	Eastern Pacific	8,300	

◆ 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
CAPE KEYSTONE	BC	179,250		2011	S. Korea	3,250	Chinese	
BRAVERY	BC	76,606		2004	Japan	1,250	Middle East	
SWANSEA	BC	63,310		2015	China	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
CAPTAIN ANDREADIS	BC	58,760		2008	China	1,640	Undisclosed	
NEO	BC	58,110		2011	China	undisclosed	Monaco	
YASA DAISY	BC	40,500		2024	China	undisclosed	Undisclosed	
AMBER STAR	BC	37,692		2017	Japan	undisclosed	Greek	BWTS fitted
PAN IVY	BC	32,593		2010	China	1,030	Undisclosed	BWTS fitted
AKTEA R	BC	28,372		2010	Japan	1,085	Chinese	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
NORDOCELOT	CV	23,552	1,756	2014	China	1,500	German	
M WILMINGTON	CV	21,413	1,708	2010	Japan	1,350	Indonesian	

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
STOLT SISTO	TAK	46,011		2010	S. Korea	2,850	Chinese	BWTS fitted
MTM ANTWERP	TAK	20,704		2004	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted



◆[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
GNS HOPE	BC	68,591	9,812	1994	Japan	undisclosed	
BEI FANG MING ZHU	CV	25,334	5,776	2013	China	undisclosed	
JI HAI ZHONG SHANG	CV	5,161	2,175	1998	China	undisclosed	
SPAN 30	GC	4,103	1,826	1995	Germany	undisclosed	
HONG YING	OTHER/REF	4,991	1,568	1984	China	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
BALYUZEK	OTHER/REF	4,199	2,360	1986	Japan	undisclosed	
OLINDA STAR	OTHER/SEMI-SUB PLATFORM	10,273	14,962	1983		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
JEPPESSEN MAERSK	CV	35,097	6,314	2001	Germany	undisclosed	Turkey
BELLA FORETUNA	OTHER/PAS	5,000	16,568	1982		undisclosed	

◆[ALCO 防损通函](#)

【战争险索赔案例分析】

近日在 Delos Shipholding SA and Others v Allianz Global Corporate and Specialty SE and Others [2024] EWHC 719 (Comm) 一案中，皇室法庭商事庭在 2024 年 3 月 25 日的判决中对战争险项下的索赔问题作出了诸多澄清。

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
2024-06-07	711.060	777.600	4.598	91.037	913.050	476.880	443.910	530.270	802.280
2024-06-06	711.080	776.640	4.590	91.061	913.530	475.980	444.010	529.450	799.920
2024-06-05	710.970	776.980	4.617	91.024	911.990	475.500	442.510	529.940	802.230
2024-06-04	710.830	777.870	4.578	90.911	913.160	477.770	442.960	529.680	796.350
2024-06-03	710.860	774.570	4.550	90.892	909.510	475.840	440.320	528.130	791.350

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	5.44212
2 个月	--	3 个月	5.59560	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.69955	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-06-07