



全一海运市场周报

2024.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.06.17 - 06.21)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场行情延续稳中向好的走势，运输需求总体稳定，多数远洋航线市场运价上涨，但涨势有所放缓，综合指数继续走高。6月21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3475.60点，较上期上涨2.9%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所(ZEW)发布的数据显示，欧元区6月ZEW经济景气指数为51.3，好于市场预期及前值，创2021年7月以来的新高，数据显示欧洲经济继续保持平稳增长，有利于对欧洲航线的运输需求起到支撑作用。与此同时，亚欧航线也面临着较多风险因素，包括红海地区的地缘紧张局势以及近期开启的中欧贸易争端，未来亚欧航线运输市场将面临较大的不确定性。本周，运输需求保持稳定，供需基本面稳固，即期市场订舱价格继续上涨。6月21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4336美元/TEU，较上期上涨3.8%。地中海航线，市场走势与欧洲航线保持同步，市场运价继续上涨。6月21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4855美元/TEU，较上期小幅上涨0.1%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国5月份零售销售额环比增长0.1%，低于市场预期的0.3%，零售数据增长放缓，表明消费者支出压力加大。持续的通货膨胀、逐渐降温的就业市场和不断增加的债务成本可能导致未来美国零售情况继续表现低迷，加大未来经济增长停滞的风险。本周，运输需求维持在较高水平，运力供给仍处于较为紧张的局面，市场运价继续上行，但涨幅有所放缓。6月21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7173美元/FEU和8277美元/FEU，分别较上期上涨3.9%、3.6%。

波斯湾航线：运输需求增长势头有所放缓，供求关系保持平衡，市场运价在连续上涨后出现回落。6月21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2893美元/TEU，较上期下跌1.9%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续保持在高位，供求关系良好，市场运价小幅上涨。6月21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



1406 美元/TEU，较上期上涨 1.7%。

南美航线：运输需求平稳增长，市场运力供给较为紧张，支撑即期市场订舱价格继续上行。6 月 21 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 8558 美元/TEU，较上期上涨 3.6%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。6 月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 726.62 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货盘释放有限 综合指数小幅下跌】

本周，终端库存高位波动，下游以刚需采购为主，市场货盘释放偏少，沿海散货综合指数小幅下跌。6 月 21 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 967.56 点，较上期下跌 0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方多地出现强降雨天气，水电等清洁能源发电挤压燃煤发电需求，电煤日耗偏低，电厂库存积压，消耗缓慢。下游采购以长协采购、刚需拉运为主。沿海八省日耗 191.6 万吨，库存 3821 万吨，存煤可用天数约 19.9 天。煤炭价格方面，产地安监约束仍存，煤矿供应增量有限，加之港口煤炭价格倒挂，发运积极性不佳，部分优质煤炭供应趋紧。终端以维持刚需为主，市场交投情况冷清，煤炭价格弱势维稳。环渤海各港合计日均调进量 116.5 万吨，合计日均调出 100.7 万吨，合计调进量好于调出量，港口库存大幅累积。运价走势方面，随着本周长江流域进入梅雨天气，下游电厂日耗持续低位运行，上下游港口煤炭库存积压严重，且在长协煤及进口煤的稳定供应下，终端整体采购需求延续弱势，拉运节奏放缓，电沿海煤炭运输市场陷入僵局，运价底部平稳波动。

6 月 21 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 950.49 点，较上期上涨 0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 565.65 点，较上周上涨 0.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 22.6 元/吨，较上周上涨 0.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.4 元/吨，较上周上涨 0.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.2 元/吨，较上周上涨 0.1 元/吨。

金属矿石市场：本周，受粗钢调控限产预期影响，钢材价格震荡偏弱运行，钢企利润有所收缩，高炉开工率走低，原料端需求空间有限。加之多地高温暴雨，项目开



工及施工进度放缓，钢厂以按需补库为主，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。6月21日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收 605.26 点，较上期下跌 0.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 21.8 元/吨，较上期持平。

粮食市场：东北地区基层余粮持续减少，持粮主体惜售情绪转浓，玉米价格震荡走高。需求方面，深加工企业及饲企开工率较低，以消耗库存为主，对高价粮源接货积极性不强，购销相对谨慎，沿海粮食运输价格小幅上涨。6月21日，沿海粮食货种运价指数报 788.31 点，较上期上涨 1.6%，其中，营口-深圳（4-5 万 dwt）航线运价 44.3 元/吨，较上期上涨 1.0 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡走高，提振市场心态，带动国内成品油价格小幅上涨。供给方面，近期炼厂利润不佳，集中停工检修，开工负荷率走低，产量略有收紧。汽油需求受出行用油增加表现向好，而柴油方面受高温多雨天气影响，户外基建开工率持续走低，需求面表现疲软，整体拉运需求不足，沿海成品油运输价格平稳运行。6月21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 1024.39 点，同上期持平；市场运价指数 980.15 点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求向好 租金指数小幅上涨】

本周，海岬型船巴西铁矿石货盘持续释放，市场氛围转暖，船东报价坚挺，带动两大洋市场运价稳定上涨。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭运输需求无明显改善，日租金小幅波动。远东干散货租金指数在海岬型船市场运价上涨的影响下小幅上行。6月20日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1803.15 点，较 6月13 日上涨 2.2%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价稳定上涨。本周上半周，太平洋市场铁矿石货盘保持稳定，但市场可用运力偏多，加之东南亚假期，市场较为安静，澳大利亚至青岛航线运价稳定在 10.6 美元/吨附近。下半周，大西洋市场铁矿石货盘增多，带动运价小幅上涨。6月20日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27502 美元，较 6月13 日上涨 6.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.044 美元/吨，较 6月13 日上涨 2.4%。远程矿航线，本周，大西洋市场巴西铁矿石运输需求稳定，供需呈紧平衡状态，运价稳步上涨。临近周末，铁矿石货盘增多，成交氛围升温，运价加速上行。6月20日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 27.113 美元/吨，较 6月13 日上涨 4.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金小幅下跌。本周，由于国内沿海煤炭库存居高不下，回国煤炭运输需求有限，市场氛围偏弱，日租金小幅下跌。6月20日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16919 美元，较 6 月 13 日下跌 0.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.848 美元/吨，较 6 月 13 日下跌 0.7%。粮食航线，上半周，南美粮食运输需求稳定，巴西桑托斯至中国北方港口运价继续上涨，6 月 18 日升至 47.160 美元/吨。临近周末，市场情绪转弱，运价走跌，近两周的上涨行情结束。6 月 20 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 46.760 美元/吨，较 6 月 13 日上涨 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅上涨。上半周，东南亚市场船货相对平衡，货少船少，日租金阴跌。下半周，镍矿、钢材运输需求转好，同时 6 月底、7 月初装期的煤炭货盘可用运力偏紧，市场情绪升温，日租金小幅回升。6 月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13177 美元，较 6 月 13 日上涨 0.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.614 美元/吨，较 6 月 13 日上涨 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续阴跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 254.7 万桶至 4.57 亿桶，降幅 0.55%，进口 705.4 万桶/日，较前一周减少 125.0 万桶/日，出口增加 123.0 万桶/日至 441.8 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2004.8 万桶/日，较去年同期增加 0.25%。汽油库存减少 228 万桶，降幅为 2024 年 3 月 29 日当周以来最大，精炼油库存减少 172.6 万桶，降幅为 2024 年 4 月 12 日当周以来最大。欧派克维持对 2024 年和 2025 年全球石油需求增长的预测，预计分别增加 225 万桶/天和 185 万桶/天，并上调了这两年的经济增长预期，亚洲国家零售销售出现了自 2 月份以来最快的增长，提供积极的经济指标，支持石油需求。地缘政治紧张局势被带到以色列和真主党之间的新战线，短期内双方很难降温，对中东战火蔓延的担忧，也给油价提供支撑。本周布伦特原油期货价格持续回暖，周四报 85.64 美元/桶，较 6 月 13 日上涨 3.93%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价持续阴跌。6 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1002.38 点，较 6 月 13 日下跌 2.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 7 月货盘陆续进场，预计 7 月整体货量仍不太理想；随着 WTI 价格的上浮，贸易上的套利空间开始下滑，大西洋航线需求相对减弱不少。由于中东航线部分货盘苏伊士船型运费高于 VLCC 船型，不少 VLCC 船东开始运苏伊士船型的货盘。船东心态较为坚挺，特别在 WS50 的点位抵抗力度较高；租家始终采取私下寻船的方式给运费施压。目前，总体可用运力依旧充足，情绪面仍倾向租家，不过运价处于年度低位，下降空间十分有限。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS50.19，较 6 月 13 日下跌 2.68%，CT1 的 5 日平均为 WS50.63，较上期平均下跌 3.68%，TCE 平均 2.3 万美元/天；西非马



隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS55.62, 下跌 1.23%, 平均为 WS55.85, TCE 平均 3.0 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 28-30 日, 成交运价为 WS51。中东至印度航线报出 26 万吨货盘, 受载期 7 月 4-5 日, 成交运价为 WS62。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 6 月 20-23 日, 成交运价为 WS56。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 10-15 日, 成交包干运费为 820 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 18-20 日, 成交包干运费为 835 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 17-20 日, 成交包干运费为 817.5 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 7 月 23-27 日, 成交包干运费为 827.5 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】

6 月 19 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1192.38 点, 环比上涨 0.54%。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+0.75%、-0.47%、+0.39%及+1.09%。

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 2.17%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.71%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.09%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.03%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比持平, 总共成交 10 艘, 总运力 71.34 万载重吨, 总成交金额 17975 万美元, 平均船龄 12.30 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。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 2.89%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.32%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.04%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.19%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.32%。本期, 国际油轮二手船市场成交量上涨, 总共成交 15 艘 (环比增加 11 艘), 总运力 79.60 万载重吨, 总成交金额 54095 万美元, 平均船龄 10.27 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 0.36%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.44%。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 0.50%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.20%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.97%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.30%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 27 艘（环比减少 3 艘），总运力 5.63 万载重吨，总成交金额 6384.49 万人民币，平均船龄 8.63 年。

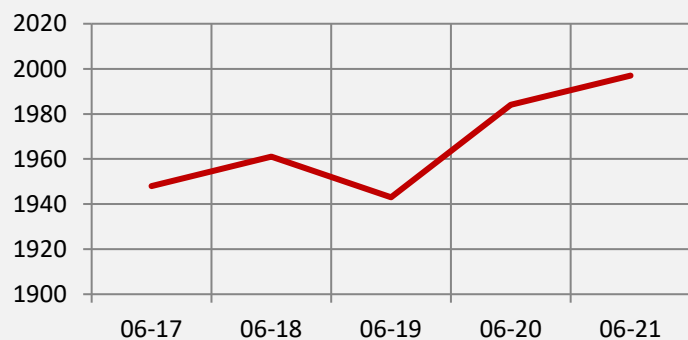
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

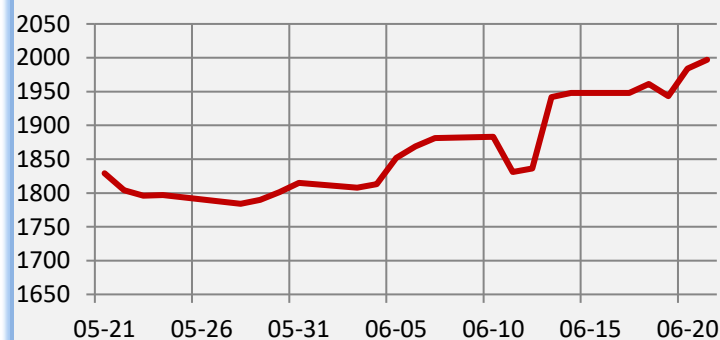
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

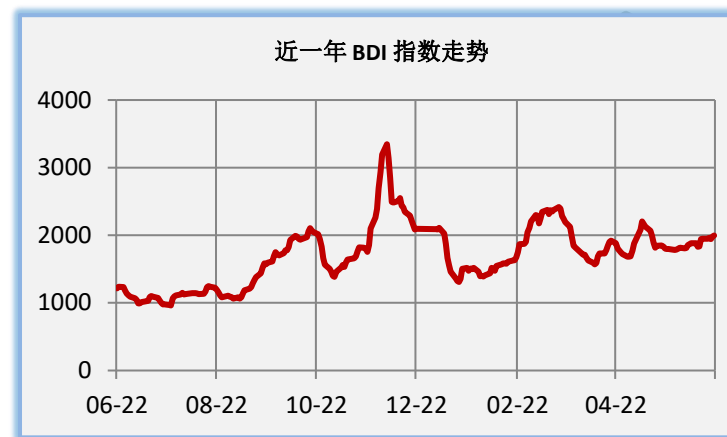
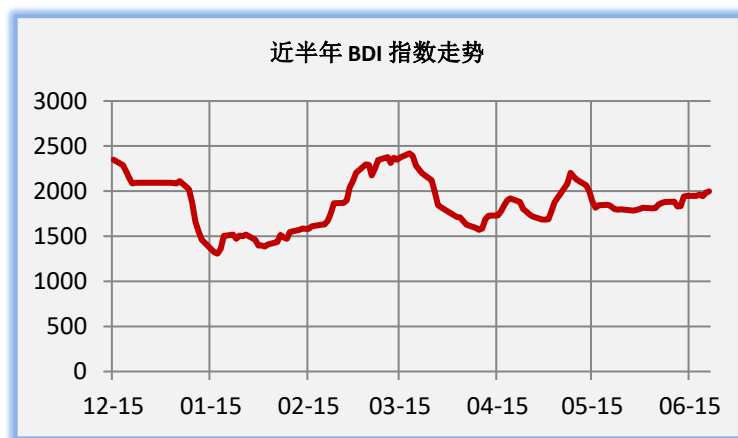
波罗的海指数	6月17日		6月18日		6月19日		6月20日		6月21日	
BDI	1,948	0	1,961	+13	1,943	-18	1,984	+41	1,997	+13
BCI	2,938	-19	2,966	+28	2,927	-39	3,079	+152	3,142	+63
BPI	1,960	+10	1,954	-6	1,919	-35	1,867	-52	1,827	-40
BSI	1,346	+11	1,362	+16	1,374	+12	1,389	+15	1,398	+9
BHSI	716	+5	725	+9	734	+9	744	+10	753	+9

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	14/06/24	07/06/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	28,250	-250	-0.9%
	三年	23,000	23,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	三年	13,750	13,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,000	15,000	1000	6.7%
	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: 2024-06-18



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'SDTR Doris' 2021 84998 dwt dely Mariveles 24 Jun 2/3 laden legs redel Singapore-Japan \$20,250 - TMM

'Mehmet Aksoy' 2012 81490 dwt dely aps EC South America 6 Jul trip redel Singapore-Japan \$19,250 + \$925,000 bb - Bunge

'Antwerpia' 2012 81429 dwt dely Mizushima 24 Jun trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,500 - Oldendorff

'Alcor' 2015 81118 dwt dely Kawasaki 26/27 Jun trip via EC Australia redel South China \$15,500 - Solebay

'Agios Makarios' 2017 80928 dwt dely aps EC South America 8 Jul trip redel Singapore-Japan \$20,000 + \$1,000,000 bb - Refined Success

'Chang Yang Jin Sha' 2002 76662 dwt dely Guangzhou 25 Jun trip via Indonesia redel South China \$11,500 - cnr

'Hua Da Yun' 2001 74297 dwt dely Hong Kong 23/25 Jun trip via Indonesia redel South China \$13,500 - cnr

'Queen Land' 1998 74002 dwt dely passing Taichung 22/24 Jun trip via Indonesia redel South China \$13,250 - cnr

'Alerce' 2023 37967 dwt dely Jorf Lasfar prompt trip via St Lawrence redel Mediterranean intention iron ore \$12,000 - Pioneer

'Pavida Naree' 2018 35891 dwt dely Constantza prompt trip redel Morocco \$13,500 - Alpina



4. [航运&船舶市场动态](#)

【马士基、赫伯罗德重启黑海港口服务】

英国航运相关网站显示，自俄罗斯入侵以后，马士基航运与赫伯罗德已重新启动对乌克兰等主要黑海港口的服务。

消息指出，赫伯罗德已开通康斯坦察（Constanta）与切尔诺莫斯克（Chernomorsk）间的海上服务，而马士基则与 Iteris 合作推出第一个前往乌克兰的集装箱航线服务。

至于地中海航运计划重启至敖德萨港（Odesa）的近洋线服务，首次停靠定于今年六月中旬。

资料显示，赫伯罗德在乌克兰与罗马尼亚间推出一项新的海上运输服务，将切尔诺莫斯克的渔港码头与康斯坦察的迪拜环球港务集团码头相连接，该航班从即日起每五天一班。这样的接驳服务优势有：船期表灵活、确保冷链货物的新鲜以及能够避免高度拥挤的内陆航道，也减轻了陆运交通对货物重量限制，使货物运输更为顺畅，并减少在康斯坦察港当地的繁琐手续与降低成本。

马士基日前宣布自乌克兰入侵以后恢复其集装箱运输服务。马士基与乌克兰近洋线营运商 Iteris 合作，使用一艘运力超过一千一百 TEU 的集装箱船往返于切尔诺莫斯克港与康斯坦察港，这项服务有助于恢复黑海地区原本已中断的港口贸易。

总部位于敖德萨的顾问公司 Informal1BG 的 Daniil Melnychenko 表示，随着更多航运公司参与及更多船舶增加，未来几个月航行于黑海的船只可能会增加一倍，并有助于促进货物从土耳其及埃及绕过罗马尼亚直接运输到乌克兰。

地中海航运也计划于今年六月恢复敖德萨港的近洋线服务，这项服务将在泰基尔达（Tekirdag）与敖德萨港（Odesa）口间营运，首次停靠定于六月中旬。地中海航运将成为自俄罗斯全面入侵以后，第一家恢复敖德萨航线的国际班轮公司。

分析师表示，俄乌战争前，地中海航运所营运两条前往敖德萨的近洋航线，为乌克兰港口的集装箱运输做出重大贡献。



此外，土耳其航运公司 Akkon 也启动了前往切尔诺莫斯克的近洋线服务。Akkon 是一家自俄乌战争爆发以后，持续为伊兹梅尔港提供服务的公司，该公司可能会利用其现有业务，将大量货物转移到大型集装箱船上，进一步恢复乌克兰被中断的贸易。

来源：港口圈

【BIMCO：租船船东船队份额降至 2002 年以来最低】

在过去的 12 年里，租船船东的集装箱船队以年均 3.2% 的速度增长，目前已经达到 1,170 万标准箱。然而，经营性船东的船队增长速度更快，因此租船船东的船队目前仅占集装箱船队总运力的 40%，低于 2012 年的 50%。

在过去 12 年中，租船船东在集装箱船队中所占的份额逐年下降，但在过去 3 年里，租船船东的份额下降了 10%，占集装箱船队总下降份额的 1/3。上一次租船船东所占份额如此之低，还要追溯到 2002 年。

租船船东所占集装箱船队份额在 2009 到 2012 年达到顶峰，占 50%。这一峰值与采取 KG 基金模式的一系列德国航运公司的巅峰期相吻合，这些公司在 21 世纪初推动了租船船东船队的增长。

如今，前 20 家最大的租船船东控制着约 65% 的租船船队。在前 20 大名单中仍有 4 家德国船东，但他们不再占据主导地位。最近进入前 20 名名单的是几家中国租船公司。” BIMCO 首席航运分析师 Rasmussen 先生说道。

租船船东在船队中所占份额下降的同时，短期租船合同（不到 3 年）的船队份额也在下降。

租船船东船队近 40% 的运力由超过 12,000TEU 的船舶组成。这些船舶通常在交付前就签订了长期租约，极少数才会进入短期租船市场。

因此，目前最多 25% 的船队总运力可投入市场签订短期租船合同，但实际比例更低，因为一些小型船舶也已经签订了长期租船合同。

租船船队在总运力中所占份额的减少，以及短期租船合同的船舶份额的减少，使得船舶经营人无法灵活调整其经营的船队。



目前，这种灵活性进一步下降，因为新冠疫情期间强势的租船市场意味着更多船舶的租期更长，而其中一些租船合同尚未到期。

未来几年，租船船队占集装箱船队总数的份额将持续下降。短短 2 年内，租船船东的订单量就从 340 万个 TEU 下降到仅有 100 万个 TEU。目前租船船东仅占总订单量的 16%，因此船东经营人的增长速度将会更快。

来源：BIMCO

【改道好望角运输量激增！石油贸易格局正在重塑】

为规避红海水域的风险，商船纷纷选择绕过好望角，更长的航线正在重塑石油贸易格局。

美国能源信息署的数据显示，2024 年前五个月，绕过好望角的原本平均每天 590 万桶的原油和成品油运输量，已飙升至 870 万桶，涨幅高达 47%。

美国能源署的数据进一步揭示了这一转变背后的细节。沙特阿拉伯和伊拉克，作为中东主要的原油生产国，将原本运往欧洲的原油改道好望角绕行，而非途经苏伊士运河。这部分改道的原油占总增量的 15%。与此同时，亚洲和中东的炼油厂也加大了对欧洲的成品油出口，贡献了绕道好望角贸易增长的 29%。

美国也调整了石油贸易格局，开始绕道好望角接收更多来自中东和亚洲的原油和成品油，同时经好望角向亚洲出口更多成品油。与 2023 年平均水平相比，美国通过好望角进行的石油贸易总量增加了三分之一，约为每天 60 万桶。

值得注意的是，尽管俄罗斯并未受到红海局势的直接影响，但其经好望角运往亚洲的原油和成品油出货量也比 2023 年增加了四倍。

绕道好望角的决定并非没有代价。航运时间几乎翻倍，从阿拉伯海运往欧洲，经好望角的航程比途经曼德海峡和苏伊士运河的航程要长 15 天左右，这不可避免地导致运输成本上升和货物延误。

然而，地缘政治的考量往往凌驾于经济因素之上。胡塞武装的袭击活动让商船公司不敢轻易冒险，选择绕道好望角成为一种更为稳妥的解决方案，哪怕这意味着更高的成本和更长的运输周期。



这场绕道好望角的航运热潮背后，是错综复杂的国际局势和地缘政治博弈。中东地区的紧张局势犹如霍尔木兹海峡的幽灵，时刻威胁着海上运输安全，迫使全球航运业重新审视贸易路线的安全性。

长期来看，绕道好望角的航运热潮可能会促使全球航运格局发生重塑。一些原本依赖苏伊士运河的贸易路线可能会转向好望角，进而影响相关港口和航运公司的利益。而中东地区的局势变化可能会进一步加剧地缘政治博弈，并对全球能源安全构成挑战。

来源：国际船舶网

【运价十连涨！SCFI 指数突破 3300 点续创 22 个月新高】

红海危机依然未解，美东码头工人协劳资谈判又给集运市场带来了更多变数，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续飙涨突破 3300 点。

根据上海航交所 6 月 14 日发布的最新数据，SCFI 指数上周上涨 194.35 点至 3379.22 点，创自 2022 年 8 月下旬以来新高，连续十周上扬，周涨幅达到了 6.1%。四大远洋航线运价均持续上涨，其中美国线涨幅较大。

上周，远东到美西线每 FEU 运价上涨 697 美元至 6,906 美元，周涨幅 11.23%；远东到美东线每 FEU 运价上涨 546 美元至 7,993 美元，周涨幅 7.33%；远东到欧洲线每 TEU 运价上涨 230 美元至 4,179 美元，周涨幅 5.82%；远东到地中海线每 TEU 运价上涨 64 美元至 4,848 美元，周涨幅 1.34%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 293 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 299 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周上涨 52 美元至 679 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 163 美元。

业界分析指出，加拿大和美国东岸劳资谈判即将展开，给下半年北美洲港口和内贸铁路运输添增不确定性，在多项变数的连锁反应下，加剧全球供应链紧张和短线运价呈上涨态势。

美东码头工人协商谈判主要议题在于工资及反对码头设备自动化，美国国际码头工人协会（ILA）以不满马士基在一些港口启动自动化，影响工人权益为由，暂停原定本周与美国海事联盟（USMX）举行的劳动合同谈判，导致三季度美东和墨西哥湾沿岸码头工人罢工的可能性大增。一旦码头工人罢工，将会对航运和物流产生严重影



响，造成供应链中断。

另外在欧洲，法国马赛、德国汉堡等港口码头工人要求加薪或增加津贴，在 6 月陆续发起警告性罢工，停工时长从数小时到 24 小时，加上满舱、塞港、缺箱持续，短期无法纾解，运价就会持续上扬，甚至可能出现天价。

日前传出中东战局有望缓和消息，但外媒最新消息显示黎巴嫩狂对以色列丢火箭弹，以色列士兵则是在靠近黎巴嫩边境附近使用投石器发射火球，

业内人士指出，中东战局何时能够缓解难以预测，即使加沙停火协议得以签订，红海航线的正常运营也无法立即恢复，未来一段时间运价暂无明显转悲观的理由。

目前海运需求持续处于高位，欧美线到 7 月中旬都为满舱状态，加上罢工疑虑，心理因素恐推高短线运输需求。不过，由于欧美多国今年都有选举，特别是美国总统大选，预计各国政府势将出面干涉，降低或避免罢工冲击。

来源：国际船舶网

【中韩船企再对决！谁是绿色船舶建造市场最后赢家？】

在 LNG 和甲醇双燃料船领域的激烈竞争中，中国造船业以压倒性优势取得了胜利。面对“后发制人”的中国造船业，韩国正在重新审视市场并调整其战略方向，转战技术壁垒更高的氨燃料动力船市场。

中国船企后来居上，今年横扫 LNG 和甲醇动力船市场

克拉克森的统计数据显示，今年 1~5 月，全球 LNG 动力船新船订单共成交 40 艘，其中中国承接了 35 艘，按艘数计占比达到 87.5%；韩国和德国分别承接了 3 艘和 2 艘。全球甲醇动力船新船订单共成交 38 艘，其中中国承接了 36 艘，按艘数计占比达到 94.7%；西班牙和挪威各承接了 1 艘，韩国的接单数量为零。

在全球海事环保新规实施的初期，由于 LNG 的生产成本低于甲醇，氮氧化物排放量少，因此以 LNG 为中心形成了双燃料发动机市场。另一方面，甲醇燃料具有排放低、能效高的优势，因而被视为可以替代 LNG 的环保船舶燃料。与现有的船用燃料相比，使用甲醇作为动力，可以减少 99% 的硫氧化物 (SO_x) 排放、减少 80% 的氮氧化物 (NO_x)



排放，最多可减少 25% 的二氧化碳排放。

近年来，甲醇燃料日益成为航运业脱碳转型的首选替代燃料之一，越来越多的船东投资订造甲醇双燃料船。在这一领域，以 HD 现代（原现代重工集团）为首的韩国船企曾长期处于领先地位。

早在 2016 年，HD 现代尾浦（原现代尾浦造船）就交付了全球首艘 5 万吨级甲醇动力船。2021 年，HD 现代又获得了马士基航运的全球首批甲醇动力集装箱船订单。2023 年 7 月，马士基全球首艘绿色甲醇动力集装箱船——2000TEU “Laura Maersk” 号在 HD 现代尾浦完工交付。今年 2 月 HD 现代重工建造的全球首艘大型甲醇动力集装箱船——16200TEU “Ane Maersk” 号交付首航。

此外，HD 现代造船业务控股公司韩国造船海洋从 2020 年开始研发将甲醇燃料应用于其 HiMSEN 发动机，并在 2022 年 9 月成功进行了模型认证测试，获得全球七家主要船级社的证书。

另一方面，中国船企尽管起步较晚，但一直在不断积累甲醇动力船技术。2022 年 6 月，广船国际成功交付了中国首艘甲醇双燃料动力船——为塞浦路斯 Proman Stena 航运公司建造的 5 万载重吨甲醇双燃料化学品/成品油船首制船 “Stena Pro Patria” 号。

同样是在 2022 年，南通中远海运川崎和大连中远海运川崎承接了中远海运集团 24000TEU 全球最大甲醇动力集装箱船订单。大连造船也在同年获得了法国达飞首批 6 艘 15000TEU 甲醇动力船订单。以此为开端，中国船企在甲醇双燃料集装箱船市场的份额逐渐超过了韩国。

而在散货船领域，自 2023 年首份甲醇双燃料散货船订单出现以来，包括黄埔文冲、芜湖造船厂、中船澄西在内的多家中国船企已经成功接获了甲醇动力船订单。青岛北海造船和扬州中远海运重工更获得了 325000 载重吨甲醇双燃料超大型矿砂船（VLCC）订单。

油船市场的甲醇燃料应用虽然不多，不过中国船企在 VLCC、LR2/阿芙拉型油船等大型船领域均取得了全球首份甲醇动力船订单。而韩国船企的建造的甲醇双燃料油船基本为 50000 载重吨及以下船舶。

韩国船企被迫转向，氨燃料动力船将成新战场？



面对中国造船业在甲醇燃料船领域的“后来居上”，韩国造船业界表示，由于韩国船企承接的新船订单已经满足今后 3~4 年的工作量需求，因此只挑选收益性较高的船型进行承接。目前，甲醇动力船的价格较低，每艘约为 2000 亿韩元（约合 1.44 亿美元），因此实际上被韩国船企排除在了接单对象之外。

此外，甲醇动力船的技术壁垒较低，已经掌握相关技术的中国船企很容易以低廉的价格抢占市场；同时，甲醇动力船大部分为大型船舶，建造中占据船坞的面积较大，因此生产效率也会随之下降。

韩国船企认为，作为新一代环保船用燃料，氨易于运输，基础设施也相对完善，因此作为替代燃料具有先天优势。而且在氨燃料动力船领域，韩国船企已经掌握了相关技术。

韩国机械材料研究院（KIMM）6 月 10 日表示，该院正在进行与韩国船级社（KR）、HD 韩国造船海洋、HD 现代重工等联合研发的船用 1 兆瓦级 LNG/氨混烧发动机的实证实验。实验结果表明，该型发动机的二氧化碳排放量仅为 LNG 动力发动机的一半。

此前的 2023 年 10 月，HD 韩国造船海洋在全球首次承接了 2 艘中型氨燃料动力船的订单，总价为 1.56 亿美元（约合 2150 亿韩元）。这 2 艘新船由 HD 现代尾浦建造，将安装 LNG/氨混烧发动机。该型发动机由瑞士 WinGD 和 HD 现代重工发动机机械事业部共同研发，并于近期获得了 DNV 船级社颁发的原则性认可（AIP）证书。

此外，韩华海洋也计划在 2025 年实现氨燃料动力船的商用化。韩华海洋已与美国氨动力系统设计商 Amogy 签订合同，将购买包括燃料系统生产商韩华宇航（Hanwha Aerospace）氢燃料电池在内的 Amogy 氨电（ammonia-to-electrical）系统。三家公司将合作开发一艘零碳氨燃料动力商船，以“引领行业转型”。值得一提的是，韩国 SK 创新（SK Innovation）在 Amogy 的投资已达 8000 万美元。

同时，在近期举办的 2024 年希腊雅典波塞冬国际海事展上，三星重工与 Amogy 联合开发的氨燃料电池动力超大型液氨运输船（VLAC）设计也获得了英国船级社（LR）颁发的原则性认可（AiP）证书。

韩国业界人士表示，由于韩国船企已经确保了充足的订单，在重点考虑收益性从而采取选择性接单策略后，LNG 动力船和甲醇动力船市场被中国船企填补了空缺。对此，韩国造船业将重点聚焦氨燃料动力船市场，确保在这一领域的技术优势。



值得一提的是，随着航运业绿色转型逐步迈入氨燃料时代，中国船企在氨燃料船订单方面多次拔下头筹。今年 2 月，青岛扬帆获得了全球首艘氨燃料集装箱船订单，挪威化肥公司雅苒国际（Yara International）联手清洁航运集团 CMB.TECH 以及 North Sea Container Line（NCL）共同订造了 1400TEU 冰级氨燃料集装箱船“Yara Eyde”号。

4 月，大连造船与马来西亚国家航运公司（MISC）油船子公司 AET 签订了两艘全球首制氨双燃料阿芙拉型油船建造合同。这也是全球首份液氨燃料动力油船订单。全球首批真正意义上的氨燃料散货船订单也出现在中国，青岛北海造船为新加坡 Eastern Pacific Shipping 和比利时海事集团 CMB 建造的多艘 21 万载重吨 Newcastlemax 型散货船建成后均可直接使用氨燃料。

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	565-570	625-630	775-780	
Tokyo	--	670-675	925-930	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	570-575	610-615	810-815	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	543-548	620-625	735-740	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	591	634	842	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	535-540	615-620	755-760	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	525-530	610-615	850-855	
Rotterdam	500-505	565-570	770-775	
Malta	550-555	590-595	795-800	
Gibraltar	545-550	610-615	815-820	

截止日期：2024-06-20



◆ 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	14/06/24	07/06/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	7,900	7,850	50	0.6%	
好望角型 Capesize	180,000	7,600	7,500	100	1.3%	
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	13,000	13,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,950	8,900	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,700	7,600	100	1.3%	
中程型 MR	52,000	5,100	5,100	0	0.0%	

截止日期：2024-06-18

(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	320,000	Hanwha Ocean, S.Korea	2026	Chandris - Greek	13,000	Scrubber fitted
1	Tanker	115,000	CSSC SWS	2026	Eastern Pacific	7,350	
2	Tanker	50,000	HMD	2026	Onex Dmcc	5,350	scrubber fitted
2	Tanker	18,500	Wuhu Shipyard	2026	EGPN	3,400	
8	Bulker	210,000	New Times, China	2028	China Merchants Energy - Chinese	7,600	scrubber fitted
6	Bulker	210,000	Beihai, China	2027-2028	China Merchants Energy - Chinese	7,800	Shaft generators
4	Bulker	82,000	HENGLI	2027	CINER	3,800	scrubber fitted



1	Gas Carrier	86,700 cbm	KHI, Japan	2026	Kumiai Navigation - Singaporean	12,000	LPG dual-fuel, 7-Yr TC to AltaGas
2	MGC	40,000 cbmn	CSSC JIANGNAN	2027		7,200	
2	MGC	50,000 cbmn	CSSC JIANGNAN			7,000	
4+4	PCTC	5,500 ceu	Fujian Mawei, China	2026	Eastern Pacific - Singaporean	8,000	LNG dual-fuel
2+2	PCTC	5,500 ceu	CMHI Jinling, China	2027	Eastern Pacific - Singaporean	8,000	LNG dual-fuel
4	Container	14,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2026-2027	Dohle - German	14,500	methanol-ready, scrubber fitted

◆ 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
T MELBOURNE	BC	209,301		2021	China	undisclosed	Norden - Denmark	*scrubber fitted eco
T SINGAPORE	BC	209,301		2021	China	undisclosed	Norden - Denmark	
HERMANN OLDENDORFF	BC	209,243		2016	China	5,500	HMM - S.Korean	
CLASSIC ARO	BC	206,331		2008	Japan	2,650	Chinese	Scrubber fitted, Eco TC attached at usd 20,000 less usd 1,104 comm daily until 16th Jul 25' - 16th Jan 26', Scrubber fitted, Eco
CORAL JASPER	BC	78,087		2012	Japan	2,280	Greek	BWTS fitted
WESTERN OSLO	BC	63,654		2019	China	3,200	S.Korean	scrubber fitted
VELVET	BC	62,625		2018	Japan	3,550	Chinese	scrubber fitted
BEATE OLDENDORFF	BC	62,623		2020	Japan	3,830	European	scrubber fitted
AUGUST OLDENDORFF	BC	61,090		2015	Japan	6,100	Far East	en bloc, BWTS & Scrubber fitted, Eco
ALWINE OLDENDORFF	BC	61,090		2014	Japan			
AULAC VANGUARD	BC	55,848		2012	Japan	1,880	Greek	
NEW BOUNDARY	BC	55,820		2015	Japan	undisclosed	Undisclosed	
WESTERN PANAMA	BC	39,000		2015	China	1,860	Precious - Thai	Eco
NORDIC NANJING	BC	34,620		2013	China	1,500	Turkish	BWTS fitted



CHARANA NAREE	BC	33,720	2005	Japan	1,075	Undisclosed
GOLD DUST	BC	28,420	2012	Japan	1,200	vietnam
CONDOR VALPARAISO	BC	17,257	2001	China	undisclosed	Greek

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
CONTSHIP EVE	CV	11,807	957	2008	China	810	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
FRONT THOR	TAK	156,719		2010	China	4,820	Undisclosed	BWTS fitted
AVRA PATROS	TAK	74,998		2008	S. Korea	2,975	Greek	coated
SANDPIPER PACIFIC	TAK	51,833		2013	S. Korea	3,365	Undisclosed	
TORM ERIC	TAK	49,999		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
NEUTRON SOUND	TAK	49,997		2007	S. Korea	2,310	Undisclosed	
STI BERYL	TAK	49,990		2013	S. Korea	3,660	Great Eastern - Indian	Eco
STI RUBY	TAK	49,990		2012	S. Korea	3,563	Undisclosed	Eco
STI GARNET	TAK	49,990		2012	S. Korea	3,563	Undisclosed	Scrubber fitted, Eco
STI ONYX	TAK	49,990		2012	S. Korea	3,563	Undisclosed	Scrubber fitted, Eco
GUANGZHOU 23110025	TAK	49,600		2026	China	10,530	CSSC	en bloc* 10-year bb charter back
GUANGZHOU 23110026	TAK	49,600		2026	China			
FOS ENERGY	TAK	45,990		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CALANDRIA	TAK	45,950		2012	Japan	3,250	Undisclosed	BWTS fitted
NCC TIHAMA	TAK	45,948		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CSC PROGRESS	TAK	45,791		2007	China	2,100	Undisclosed	ICE CLASS II
EASTERLY OSPREY	TAK	25,432		2009	S. Korea	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
SONGA CHALLENGE	TAK	19,993		2009	Japan	2,300	S. Korean	BWTS fitted
RENAUD	TAK/LPG	6,405		2008	Japan	undisclosed	Erasmus	
EMILY KOSAN	TAK/LPG	3,795		2012	China	undisclosed	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
XIN HAO JIANG 206	BC	16,166	3,328	2008	China	505.00	
JI HAI ZHONG SHAN	CV	5,161		1998	China	510.00	
ZHONG XIN 22	GC	10,440		2008	China	515.00	
SPAN ASIA 33	GC	4,279	1,826	1986	Germany	undisclosed	
FUGAKU MARU	OTHER/ROR	7,570	7,824	1997	Japan	undisclosed	
WILSON	TAK	1,733		1979	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
MSC GRACE F	GC	24,330	7,370	1991	Germany	545.00	HKC Selected End User Required, Incl 150 Tons Fuel
IDM DOODLE	GC	11,464	4,302	1995	Japan	undisclosed	
LADY SANDRA	OTHER/TUG	2,752	2,606	1998	Norway	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
MOSHTARAKA 2	BC	94,274	14,398	1995	Japan	540.00	as is UAE, incl bunker ROB
DIYAA B	BC	34,544	6,956	1984	Japan	undisclosed	as is OMAN
KAPITAN ERMAKOV	GC	9,653	3,613	1986	Japan	undisclosed	
SPAN ASIA 35	GC	4,334	2,200	1989	Germany	undisclosed	
SPAN ASIA 29	GC	4,103	1,295	1985	Germany	undisclosed	
HANA	TAK	37,321	9,277	2008	S. Korea	undisclosed	
HENG HUI 8	TAK	2,499	1,196	1995	S. Korea	undisclosed	
YK SOVEREIGN	TAK/LNG	72,020	30,120	1994	S. Korea	620.00	



◆ 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
2024-06-21	711.960	766.230	4.518	91.232	906.240	477.610	439.950	527.940	801.610
2024-06-20	711.920	768.010	4.538	91.199	908.660	477.610	440.160	528.640	806.510
2024-06-19	711.590	766.870	4.538	91.137	907.060	476.190	439.790	528.090	806.060
2024-06-18	711.480	767.490	4.546	91.095	908.280	473.640	439.760	528.470	802.680
2024-06-17	711.490	765.550	4.550	91.087	907.580	474.050	440.470	528.050	801.630

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	5.45812
2 个月	--	3 个月	5.60907	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.70598	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-06-20