



全一海运市场周报

2024.06 - 第5期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.06.24 -06.28)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现良好 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场表现良好，多数远洋航线市场运价继续上涨，综合指数继续上行，但部分航线运价从高位有所回落。6月28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3714.32点，较上期上涨6.9%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，欧元区6月综合PMI初值50.8，低于前值及市场预期，创3个月新低。其中，主要国家德国和法国数据均出现下滑，显示出欧洲经济基础尚不牢固，未来经济复苏的进程可能要慢于预期。目前，亚欧航线运输市场的风险事件较多。由中欧贸易争端引发了对未来贸易的不确定性，但红海地区的地缘局势未能缓解，多数船舶绕航，挂靠港口变化导致阶段性拥堵，运力供给相对紧张，本周市场运价上涨。6月28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4880美元/TEU，较上期上涨12.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，市场运价继续上涨。6月28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5387美元/TEU，较上期上涨11.0%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国5月耐用品订单环比初值小幅增长0.1%，增速较上月环比下跌。在利率长期走高和需求疲软的背景下，耐用品订单增长放缓，显示出企业对投资的态度较为谨慎，这会引发未来劳动力市场继续放缓，失业率上升的情况，加大未来经济陷入衰退的风险。本周，多数航班满载出运，市场运价继续上涨。6月28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7830美元/FEU和9274美元/FEU，分别较上期上涨9.2%、12.0%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面开始转弱，市场运价继续调整走势。6月28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2711美元/TEU，较上期下跌6.3%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求保持稳定，供求关系保持平衡，市场运价经过连续上涨出现小幅回落。6月28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1397美元/TEU，较上期小幅下跌0.6%。



南美航线：目的地主要国家经济增长势头良好，支撑运输需求稳定增长，即期市场订舱价格延续上涨行情。6月28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8854美元/TEU，较上期上涨3.5%。

日本航线：运输市场保持平稳，市场运价小幅上涨。6月28日，中国出口至日本航线运价指数为750.29点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端需求增量有限 综合指数平稳运行】

本周，终端需求增量有限，市场货盘释放偏少，船货商谈氛围平淡，沿海散货综合指数平稳运行。6月28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968.99点，较上期上涨0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周北方地区高温，终端用电负荷持续攀升，南方多地持续强降雨，水力发电继续挤占火电空间，电厂日耗煤量呈南北分化格局。但随着旺季预期落空，下游整体采购需求不足，电厂库存高位运行，采购拉运以中长协交易为主。本周沿海八省日耗煤量196.8万吨，电厂库存3807.8万吨，存煤可用天数约19.3天。煤炭价格方面，在地销及化工用煤支撑下，6月主产区整体销售表现平稳，价格也相对坚挺。但随着供给宽松格局逐渐传导至产地市场，主产区出现滞销情况，部分煤矿为刺激拉运，陆续开始下调销售价，下游观望情绪更浓。叠加进口煤价格优势明显，挤占内贸煤炭需求空间。本周，环渤海各港合计日均调进量115.2万吨，合计日均调出119.3万吨，港口库存窄幅下降。运价走势方面，在“南涝北旱”背景下，居民用电量增量不足，清洁能源发电占比升至历史高位，燃煤电厂北上派船积极性不高，终端整体采购需求延续弱势，船货商谈氛围平淡，叠加沿海运力延续宽松格局，沿海煤炭运价持续底部平稳运行。

6月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收950.44点，与上期基本持平。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收563.68点，较6月21日下跌0.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价22.4元/吨，较6月21日下跌0.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.1元/吨，较6月21日下跌0.3元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为34.0元/吨，较6月21日下跌0.2元/吨。

金属矿石市场：本周多地持续高温及强降雨天气，下游基建等项目开工不足，钢材消费延续弱势，钢厂维持降库存操作，增产意愿下降，矿石需求受到压制。加之矿石价格有所反弹，市场购销氛围谨慎，钢厂以刚需补库为主，拉运节奏放缓，沿海金属矿石运输价格低位波动。6月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收



601.99 点，较 6 月 21 日下跌 0.5%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 21.6 元/吨，较 6 月 21 日下跌 0.2 元/吨。

粮食市场：市场整体延续持稳趋势，部分期货粮交割，带动现货粮行情。需求方面，饲料企业日耗未见大幅提升，导致下游饲料厂依旧观望为主，谨慎采购，同时南港仓容紧张，库存高位，叠加市场可用运力充裕，沿海粮食运输价格底部小幅波动。6 月 28 日，沿海粮食货种运价指数报 793.0 点，较上期上涨 0.6%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 44.8 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上涨，提振市场心态，带动国内成品油价格上调。供给方面，主营及地方炼厂整体开工率有所回落，市场资源供应进一步收窄。需求方面，暑期居民驾车出行频次及半径或均有增加，对汽油需求形成利好，同期受高温多雨天气影响，下游开工持续受挫，柴油需求提升有限，整体补库拉运节奏平稳，沿海成品油运输价格小幅波动。6 月 28 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 1021.36 点，较上期下跌 0.3%；市场运价指数 974.07 点，较上期下跌 0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型表现不一 租金指数小幅下跌】

本周，海岬型船两大洋市场先抑后扬，下半周大西洋市场巴西铁矿石成交量增多，可用运力偏紧，市场氛围活跃，运价上涨。巴拿马型船煤炭、粮食运输需求疲软，日租金较大幅度下跌。超灵便型船市场先扬后抑。远东干散货租金指数小幅下跌。6 月 27 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1722.28 点，较 6 月 20 日下跌 4.5%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价先抑后扬，其中下半周大西洋市场涨势更大。本周上半周，太平洋市场较为安静，仅少数货主在市场询盘，市场活跃度不高，可用运力偏多，澳大利亚至青岛航线运价承压下跌至 6 月 26 日的 10.368 美元/吨。临近周末，太平洋市场货盘略增，且大西洋市场活跃度上升，太平洋市场运价止跌上涨。6 月 27 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26852 美元，较 6 月 20 日下跌 2.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.977 美元/吨，较 6 月 20 日下跌 0.6%。远程矿航线，本周初，大西洋市场较为安静，运价小幅回调。下半周，7 月装期的巴西铁矿石货盘明显增加，成交量扩大，市场活跃度上升，船东情绪高涨，运价大幅上涨。6 月 27 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 28.364 美元/吨，较 6 月 20 日上涨 4.6%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金跌幅扩大。本周，国内沿海电厂煤炭库存较高，进口煤需求持续疲软，印尼至中国煤炭货盘偏少，市场总体船多货少，看空情绪较重，船东不断降低报价，日租金下跌至今年4月中旬水平。6月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14519美元，较6月20日下跌14.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.175美元/吨，较6月20日下跌7.6%。粮食航线，本周，南美粮食市场货盘减少，可用运力不断积累，同时受太平洋市场煤炭航线活跃度较低和FFA转弱影响，运价走跌。6月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为44.840美元/吨，较6月20日下跌4.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅上涨。上周末本周初，虽然煤炭运输需求相对偏弱，但东南亚市场钢材出口表现强势，同时镍矿货盘持续释放，加之南方阴雨天气影响船舶周转，船东信心充足，日租金稳步上涨。下半周，市场较为安静，船货双方出现分歧，日租金转跌。6月27日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为13623美元，较6月20日上涨3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为11.613美元/吨，与6月20日基本持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加359.1万桶至4.61亿桶，增幅0.79%，进口661.1万桶/日，较前一周减少44.3万桶/日，出口减少50.8万桶/日至391.0万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为2037.5万桶/日，较去年同期增加0.79%。最近几周，以色列和黎巴嫩真主党之间的跨境紧张局势不断升级，这可能会将包括主要产油国伊朗在内的其他地区大国卷入其中。当地时间27日，以色列北部遭到约40枚火箭弹袭击，全国多地响起防空警报，冲突可能在未来几周大幅升级，任何战火蔓延都可能对中东地区的原油供应产生重大影响。上周美国汽油需求较去年同期下降3.6%，美国夏季驾车高峰期汽油消费疲软，原油和汽油库存意外增加拖累市场，抑制了油价涨幅。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报86.73美元/桶，较6月20日上涨1.27%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位徘徊。中国进口VLCC运输市场运价低位下探。6月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报996.21点，较6月20日下跌0.6%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线整体成交量下降，大西洋航线货量也在减少。部分航线老旧船成交的WS点位，给了原本就在低位的运价不断下探的理由。尽管船东的挺价情绪随着运费的下滑而持续上升，但是整体货量始终较弱，租家几乎不用刻意采取任何方式，成交运价始终在低位徘徊。目前，东西两大航线总体可用运力富足，基本面始终倾向租家，虽然下半周成交运费有止跌迹象，但船东短期内对市场信心不足，很难有较大的起色。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS49.65，较6月20日下跌1.07%，CT1的5日平均为WS49.51，较上期平均下跌2.22%，TCE平均2.1万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万



吨级船运价（CT2）报 WS55.58，下跌 0.07%，平均为 WS55.09，TCE 平均 2.8 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 2-4 日，成交运价为 WS49。中东至日本航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 4-6 日，成交运价为 WS48.5。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 3-5 日，成交运价为 WS50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 3-4 日，成交运价为 WS50。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 10-11 日，成交运价为 WS47.75。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 4-6 日，成交运价为 WS53.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 15-17 日，成交运价为 WS56.5。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

6 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1183.73 点，环比下跌 0.73%。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-0.08%、-2.74%、+0.31%及-1.60%。

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 3.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.26%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.67%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.18%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 13 艘（环比增加 3 艘），总运力 108.09 万载重吨，总成交金额 31375 万美元，平均船龄 10.54 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 0.68%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 4.79%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.88%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.10%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.13%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 9 艘（环比减少 6 艘），总运力 35.45 万载重吨，总成交金额 14626 万美元，平均船龄 17.33 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 0.30%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.33%。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跌多涨少。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下跌 1.61%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.13%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.84%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.56%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 24 艘（环比减少 3 艘），总运力 5.86 万载重吨，总成交金额 5830.80 万人民币，平均船龄 10.53 年。

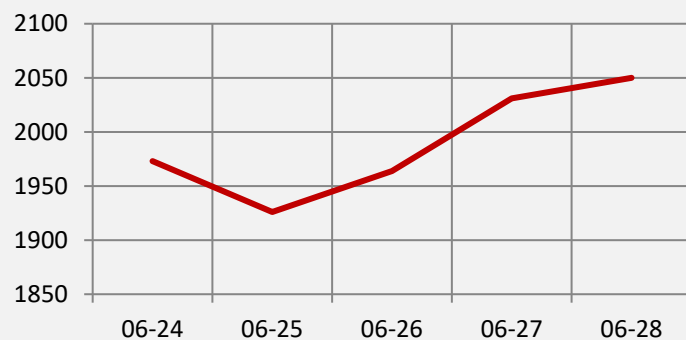
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

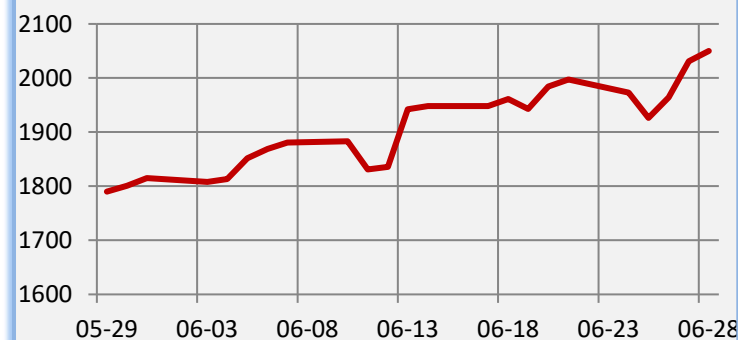
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

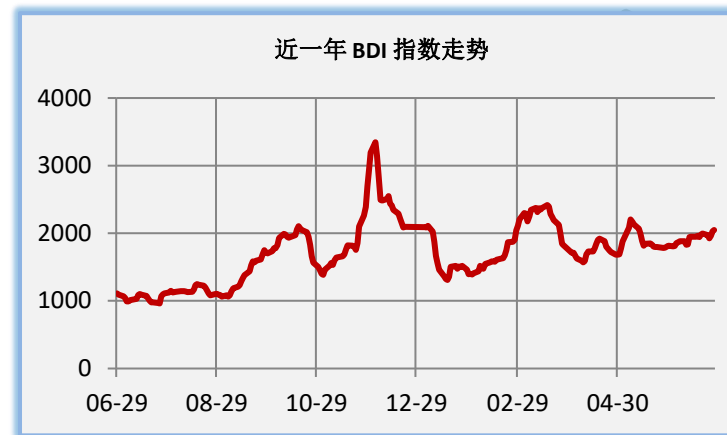
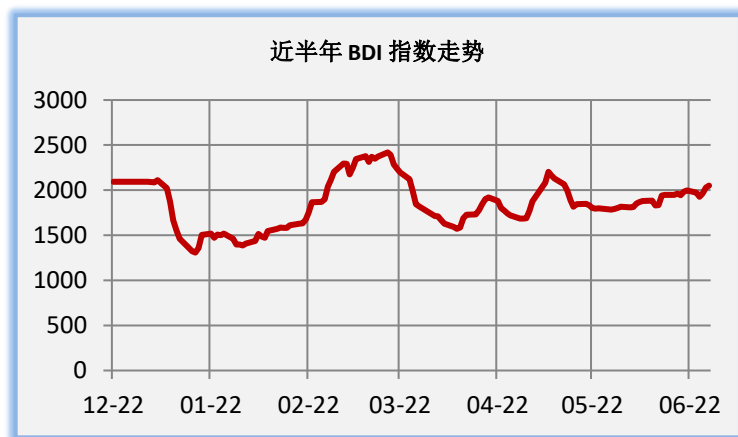
波罗的海指数	6 月 24 日		6 月 25 日		6 月 26 日		6 月 27 日		6 月 28 日	
BDI	1,973	-24	1,926	-47	1,964	+38	2,031	+67	2,050	+19
BCI	3,093	-49	2,990	-103	3,145	+155	3,371	+226	3,443	+72
BPI	1,792	-35	1,735	-57	1,683	-52	1,672	-11	1,667	-5
BSI	1,405	+7	1,412	+7	1,412	0	1,399	-13	1,385	-14
BHSI	757	+4	760	+3	763	+3	763	0	763	0

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	21/06/24	14/06/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	28,000	0	0.0%
	三年	23,500	23,000	500	2.2%
Pmax (76K)	一年	15,750	16,000	-250	-1.6%
	三年	13,250	13,750	-500	-3.6%
Smax (58K)	一年	16,500	16,000	500	3.1%
	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: 2024-06-25



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'AE Jupiter' 2007 74476 dwt dely Hong Kong spot trip via Indonesia redel South Korea \$11,500 - Korea Line

'SSI Resolute' 2022 63856 dwt dely Chittagong prompt trip via EC India redel China \$16,500 - Allianz Bulk

4. [航运&船舶市场动态](#)

【阳明海运 CFO：航运旺季早期热度不减】

6月24日，航运巨头阳明海运表示，早期旺季并没有放缓的迹象。由于美国和欧洲消费者的需求强劲，第三季度的初始订单量高于去年同期。

尽管如此，作为台湾地区第二大海运公司，阳明海运对2024年下半年的整体前景仍持谨慎态度。阳明海运的首席财务官兼高级副总裁苏育文（Peter Su）在一场投资者网络研讨会上表示：“进入第三季度后，客户需求仍高于去年。对于7月，我们应该能够维持与6月相同的情况。”

根据 Alphaliner 的排名，阳明海运在全球海运运力中位列第十，拥有94艘船只，总运力达70.7万TEU。阳明海运的收入稳步增长，今年前五个月的收入较去年同期增长27%，达到了23亿美元。此外，该公司第一季度净利润增长266%，达到了2.9亿美元。

但苏育文拒绝透露承运商的旺季是否会延续到第四季度，或由于旺季提前开始而比往常更早结束。他说：“虽然第三季度是传统的旺季，但我们仍担心全球地缘政治问题和地区冲突。由于有太多外部因素干扰市场并造成不确定性，我们只能关注短期问题，而且确实需要逐月观察形势。”

船舶改道造成“混乱局面”

苏育文表示，为避免红海上可能发生的无人机和导弹袭击，船只绕行非洲南部的好望角，这需要“额外安排两到四艘船”以维持北欧和地中海航线服务的可靠性。这



种情况缩小了供需差距，支持了运费的上涨。

他指出，尽管 Drewry 和 Alphaliner 预计今年集装箱船运力将增加 10%，并在 2025 年放缓至 4.4%至 5%之间，但红海绕行将使整体船舶供应量减少高达 20%。

苏育文表示，由于船舶改道导致的船期中断，特别是在东南亚地区，出现了停航、港口拥堵和跳港等问题，造成了“混乱的局面”。

来源：海事服务网

【85 艘！订单大跌船价齐涨！最新全球造船业月报出炉】

新签订单数量环比减少 142 艘，中国船企接单最多韩国排名第二

根据克拉克森最新数据统计（截至 2024 年 6 月 8 日），2024 年 5 月份全球新签订单 85 艘，共计 2,025,653CGT。与 2024 年 4 月份全球新签订单 227 艘，共计 6,467,975CGT 相比较，数量环比减少 142 艘，修正总吨环比下降 68.68%。与 2023 年 5 月份全球新签订单 176 艘，共计 3,724,668CGT 相比较，数量同比减少 91 艘，修正总吨同比下降 45.62%。

从船型上来看，散货船 17 艘，共计 1071000 载重吨；油船 5 艘，共计 916200 载重吨；化学品船 17 艘，共计 663300 载重吨；集装箱船 8 艘，共计 54244 标箱；液化气船 9 艘，共计 675000 立方米；其他船型 20 艘，共计 431110CGT；海工船 9 艘，共计 186072CGT。从订单类型来看，散货船新签 2 艘卡姆萨尔型散货船、15 艘大灵便型散货船；油船新签 2 艘 VLCC、2 艘阿芙拉型油船、1 艘巴拿马型油船；集装箱船新签 4 艘超巴拿马型集装箱船、2 艘巴拿马型集装箱船、2 艘支线型集装箱船。按接单船厂国家来看，5 月份全球新船订单 85 艘，合计 2025653CGT，其中中国船厂接获 68 艘，合计 1691573CGT；日本船厂接获 0 艘；韩国船厂接获 5 艘，合计 229470CGT。修正总吨分别占全球新船订单量的 83.51%、0%和 11.33%。

2024 年 1-5 月新船订单 882 艘，合计 51,740,326 载重吨，与 2023 年同期的新签订单 1,052 艘，合计 47,491,631 载重吨相比，艘数和载重吨分别同比下跌 16.16%和上升 8.95%。从船型上来看，散货船 164 艘，共计 13810300 载重吨；油船 114 艘，共计 19494083 载重吨；化学品船 150 艘，共计 4324556 载重吨；集装箱船 43 艘，共计 305673 标箱；液化气船 132 艘，共计 16013400 立方米；海工船 133 艘，共计 739021CGT；其他船型 146 艘，共计 2526838CGT。从国家来看，中国新签订单 543 艘，合计 13187831CGT；日本新签订单 29 艘，合计 446644CGT；韩国新签订单 142 艘，合计 5886348CGT；修正总吨分别占全球新船订单量的 61.91%、2.10%和 27.63%。



全球手持订单 4,905 艘，中国船厂 3003 艘占全球市场份额的 61.22%

据统计，截至 2024 年 6 月 8 日全球船厂手持订单 4,905 艘，共计 133124467CGT。和 2024 年 5 月 8 日统计的 4,863 艘，合计 130,874,713CGT 相比，手持订单数量环比上升 0.86%，修正总吨环比上升 1.72%。

其中中国船厂手持订单量为 3003 艘，共计 68935517CGT，艘数占全球市场份额的 61.22%，CGT 占 51.78%；日本船厂的手持订单量为 688 艘，共计 12523586CGT，艘数占全球市场份额的 14.03%，CGT 占 9.41%；韩国船厂的手持订单量为 705 艘，共计 38158678CGT，艘数占全球市场份额的 14.37%，CGT 占 28.66%。

从主要船型来看，散货船手持订单量为 1244 艘，共计 94820933 载重吨；油船手持订单量为 1049 艘，共计 73277472 载重吨；集装箱船手持订单量为 676 艘，共计 5754440TEU。

完工量环比下降 5.60%，油船和集装箱船交付最多

2024 年 5 月份全球船厂共交付新船 161 艘，共计 7,558,959 载重吨。与 2024 年 4 月份全球新船交付订单 214 艘，共计 8,007,628 载重吨相比较，数量环比下跌 24.77%，载重吨环比下降 5.60%。与 2023 年 5 月份全球船厂共交付新船 205 艘，共计 6,244,430 载重吨相比较，数量同比下跌 21.46%，载重吨同比上升 21.05%。

从船型来看，散货船的交付数量为 40 艘，共计 2664152 载重吨；集装箱船的交付数量为 46 艘，共计 300843TEU；油船的交付数量为 7 艘，共计 364202 载重吨；化学品船的交付数量为 9 艘，共计 227362 载重吨；液化气船交付数量为 7 艘，共计 902199 立方米；海工船交付数量为 32 艘，共计 265241 载重吨；其他船型交付数量为 20 艘，共计 153977 载重吨。

2024 年 1-5 月全球船厂共交付新船 1,013 艘，共计 39,412,836 载重吨。与 2023 年同期的全球新船交付订单 1,051 艘，共计 37,708,069 载重吨相比较，数量同比下降 3.62%，载重吨同比上升 4.52%。

从船型来看，散货船的交付数量为 210 艘，共 15468289 载重吨；集装箱船的交付数量为 217 艘，共计 1374619TEU；油船的交付数量为 46 艘，共计 2317984 载重吨；化学品船的交付数量为 48 艘，共计 1127718 载重吨；液化气船交付数量为 53 艘，共计 5085395 立方米；海工船交付数量为 273 艘，共计 753071 载重吨；其他船型交



付数量为 166 艘，共计 1152622 载重吨。

三大船型新船价格齐上升

5 月份散货船、油船、集装箱船新船价格指数分别环比上升 3 点、3 点、1 点至 173 点、220 点、114 点

5 月份，除好望角型散货船（176/180KDWT）、灵便型散货船（25/30KDWT）新船价格环比有所上升外，其余各型散货船新船价格环比均持平。其中好望角型散货船（176/180KDWT）和灵便型散货船（25/30KDWT）新船价格分别环比上升 400 万美元和 22 万美元至 7450 万美元、2738 万美元，巴拿马型散货船（75/77KDWT）、大灵便型散货船（61/64.5KDWT）新船价格分别为 3600 万美元、3400 万美元；油船新造船价格，除 VLCC（315-320KDWT）新船价格环比有所下降外，其余各型油船新船价格环比均有所上升，其中 VLCC（315-320KDWT）新船价格环比下降 50 万美元至 1.3 亿美元；苏伊士型油船（156-158KDWT）、阿芙拉型油船（113-115KDWT）、巴拿马型油船（73-75KDWT）和灵便型油船（47-51KDWT）新船价格分别上升 50 万美元、100 万美元、75 万美元、150 万美元至 8850 万美元、7300 万美元、6100 万美元、5150 万美元；集装箱船新船价格，除次巴拿马型集装箱船（2600-2900TEU）、灵便型集装箱船（1850-2100TEU）新船价格环比持平外，其余各型集装箱船新船价格环比均有所上升，其中次巴拿马型集装箱船（2600-2900TEU）、灵便型集装箱船（1850-2100TEU）新船价格分别为 4125 万美元、3050 万美元；超巴拿马型集装箱船（22000-24000TEU 和 13000-13500TEU）、巴拿马型集装箱船（7500-8500TEU 和 3500-4000TEU）、灵便型集装箱船（1000-1100TEU）新船价格分别上升 100 万美元、225 万美元、200 万美元、25 万美元、50 万美元至 2.675 亿美元、1.7625 亿美元、1.21 亿美元、5875 万美元、2450 万美元。

来源：国际船舶网

【巴西最大港口码头火灾暂停装货，多艘驶往中国船只将受影响！】

6 月 20 日晚，巴西最大港口桑托斯港 Tiplam 码头发生严重火灾。

据路透社援引 Tiplam 码头的声明报道称，当地时间周四晚上，一场大火烧毁了该码头的一条传送带和电力系统，导致该码头 2 号和 3 号码头的食糖装运暂停。周五早上，火情得到控制。

作为巴西的主要海运枢纽，桑托斯港在国家国际贸易中占据了核心地位，处理了大量的农产品、矿产和工业产品。Tiplam 码头是桑托斯港的重要组成部分之一，主



要负责农产品和矿产品的装卸，包括大豆、玉米、糖等。由 VLI (Valor da Logística Integrada) 管理。VLI 是一家专注于提供整合港口、铁路和码头的物流解决方案的公司。

VLI 在给客户的声明中表示，火灾没有造成人员伤亡，但由于传送带被烧毁，泊位的装货工作已经停止。码头电力基础设施的损坏还导致公司暂停卸载通过铁路运抵港口的糖和其他产品。

中远海科旗下船视宝为海运圈聚焦提供的港口监测数据显示，当前桑托斯港 Tiplam 码头的 2 号码头靠泊船只仅为散货船 “IVESTOS X” 轮，该船于 4 月 24 日从连云港出发，并于 6 月 19 日驶抵桑托斯港。

桑托斯港 Tiplam 码头的 3 号码头靠泊船只仅为散货船 “NORDIC BC KIEL” 轮，该船于 5 月 20 日从塞拉利昂弗里敦港出发，并于 6 月 20 日驶抵桑托斯港。

根据巴西当地一家航运代理机构的数据，Tiplam 码头预计将在未来两周内向 13 艘船只装载 80 万吨糖，大多数船只将驶往中国，贸易商 Wilmar 是该码头最活跃的托运人。

来源：海运圈聚焦

【油轮市场短期承压，但中长期上行趋势不变】

油轮市场发展前景向好，中长期将保持健康发展势头。船舶经纪商 Xclusiv 在最新的报告中表示，国际能源署 (IEA) 对 6 月份的石油市场评价并不乐观，指出市场供需处于不平衡状态，全球石油供应正在飙升，但石油需求增长却在急剧下降。5 月份 OPEC+ 减产效应减弱推动全球石油供应增加了 52 万桶/天，达到 1.025 亿桶/天；但石油需求仅为 96 万桶/天，较 4 月的预测值低了 10 万桶/天。

随着清洁能源转型推进以及中国经济结构转变，全球石油需求增长正在放缓，并将在 2030 年达到峰值。Xclusiv 分析有多重因素支持原油轮市场在 2030 年继续保持健康发展。首先，石油需求将在 2029-2030 年达到高峰，市场运输需求将稳步增长；其次，现有的原油轮船队正在老化，不久后老旧船将被淘汰，运力短期收缩。加之全球正在推行更为严格的环保法规，老旧船的运营效率受到影响；最后，全球贸易制裁限制了部分可用运力。



综上所述，即使在石油需求达峰之后，全球原油轮市场也不会出现大幅波动。近期油轮新造船订单全面开花，新造船下水是对老旧淘汰运力的补充，并非显著的运力扩张。

日前波罗的海交易所公布的苏伊士型油轮的日均 TCE 达到 48054 美元/天，高于今年以来 45000 美元/天的平均值。本周 VLCC 的日均 TCE 回落明显，环比下降了约 32% 至 34477 美元/天，为 2024 年以来的最低水平。

来源：中国远洋海运 e 刊

【红海危机有增无减，集装箱转运时间飙升】

据供应链可视化平台 Project44 发布的一份新报告称，红海地区不断升级的冲突破坏了国际航线，导致集装箱航运业的运输时间大幅增加。

自 11 月也门胡塞武装发动袭击以来，所有主要航运公司的数百艘船只都改变了航线，以避免该地区。

苏伊士运河作为世界上最繁忙的海上航线之一，运输量因此出现了前所未有的下降。对 2024 年 5 月的数据进行分析后发现，与 2023 年 5 月相比，苏伊士运河的航运量下降了 80%，令人吃惊。报告指出，这一趋势不可能很快扭转，即将到来的航运旺季也不可能促使承运商重新使用这条航线。

因此，承运商正在采用非洲周边或通过巴拿马运河的替代路线，从而大大增加了转运时间。中国至欧洲、东南亚至欧洲以及东南亚至美国东海岸航线的集装箱转运时间中位数延长了 10-14 天。Project44 表示，由于承运商继续避开红海，这些转运时间代表了“新常态”。

冲突的后果波及美国 and 欧洲，整体航运时间增加了近两周。尽管袭击发生后最初的时间安排会有变化，但承运商现在已经适应了新的路线，延误时间从最初的高点减少到 4-8 天。

Project44 建议托运人在制定计划时考虑到这些额外的运输天数，以确保货物在需求旺盛的零售旺季及时到达。

据供应链可视化领域的权威机构 Project44 发布的一份详尽报告显示，近期红海地区冲突的不断升级已对国际航线造成显著影响，导致集装箱航运业的运输时间显著增长。



自 11 月也门胡塞武装发动袭击以来，为规避风险，所有主要航运公司的数百艘船只均调整了航线，避免途经该区域。这一变化对苏伊士运河的运输量产生了巨大影响，作为全球最繁忙的海上航线之一，其运输量在经历了显著下滑后，于 2024 年 5 月的数据显示，与去年同期相比，下降了高达 80%，这一降幅极为惊人。

报告进一步指出，这一趋势在短期内不太可能发生逆转，即便是即将到来的航运旺季也难以促使承运商恢复使用这一航线。因此，承运商纷纷选择非洲周边或通过巴拿马运河的替代路线，此举不可避免地导致了转运时间的显著增加。

具体而言，中国至欧洲、东南亚至欧洲以及东南亚至美国东海岸的航线，集装箱转运平均时间已延长了 10 至 14 天。Project44 强调，鉴于承运商继续避免途径红海区域，这一延长的转运时间已成为当前“新常态”。

此外，这一冲突的后果已波及至美国和欧洲，导致整体航运时间增加了近两周。尽管在袭击发生后初期，时间安排出现了一定程度的波动，但承运商现已逐渐适应新的航线安排，延误时间已从最初的高点缩减至 4 至 8 天。

为确保货物在需求旺盛的零售旺季能够及时送达，Project44 建议托运人在制定运输计划时，应充分考虑这些额外的运输天数。

来源：海事服务网

◆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	570-575	640-645	770-775	
Tokyo	--	685-690	925-930	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	555-560	625-630	785-790	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	542-547	628-633	740-745	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	589	644	850	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	525-530	630-635	770-775	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	525-530	625-630	845-850	



Rotterdam	500-505	565-570	755-760	
Malta	540-545	605-610	815-820	
Gibraltar	545-550	610-615	830-835	

截止日期：2024-06-27

◆[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	21/06/24	14/06/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	8,000	7,900	100	1.3%	
好望角型 Capesize	180,000	7,650	7,600	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	13,000	13,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,950	8,950	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,750	7,700	50	0.6%	
中程型 MR	52,000	5,150	5,100	50	1.0%	

截止日期：2024-06-25

(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
4	Tanker	115,000 dwt	Dalian Shipbuilding, China	2026	Vitol - Swiss-based	7,250	coated
2	Tanker	115,000 dwt	CSSC	2026-2027	Cape Shipping - Greek	7,500	scrubber fitted



4	Tanker	75,000 dwt	Jiangsu Yangzijiang, China	2026-2027	Evalend - Greek	5,400	old deal
4	Bulker	180,000 dwt	Hengli HI Dalian, China	2026-2027	Reederei H. Vogemann - German	7,000	scrubber fitted
4	Bulker	63,500 dwt	Jiangsu New Hantong, China	2026-2027	Agricore Shipping - Chinese	3,500	NOx Tier III, EEDI Phase III
1	Bulker	40,000 dwt	Yangzhou Nakanishi, Japan	2026	Alassia Newships Management - Greek	undisclosed	
1	RoRo	2,300 ceu	Mitsubishi HI, Japan	2027	Toyofuji Shipping - Japanese	undisclosed	
1	RoRo	2,300 ceu	Mitsubishi HI, Japan	2027	Fukuju Shipping - Japanese	undisclosed	
2+2	Container	7,900 teu	HJ Shipbuilding & Construction	2026	Navios - Greek	12,000	Methanol ready
4+4	SPV		Fujian Mawei, China	2026-2027	Capital Offshore	4,000-5,000	

◆ 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
MINERAL CHARLIE	BC	205,236		2012	Philippines	8,160	Greek	en bloc
MINERAL MAUREEN	BC	205,203		2012	Philippines			
COURAGEOUS	BC	181,008		2016	China	5,070	Greek	BWTS fitted, Eco
STELLA HOPE	BC	180,007		2016	China	4,970	Undisclosed	BWTS fitted
UNTA	BC	106,563		2009	Japan	1,850	Chinese	BWTS fitted
KAMILLA OLDENDORFF	BC	82,245		2024	China	4,000	Undisclosed	en bloc each, Eco, Scrubber fitted
KLARISSA OLDENDORFF	BC	82,223		2024	China	4,000	Undisclosed	
LIVIA ROSE	BC	81,828		2018	China	3,600	HMM - S.Korean	BWTS fitted, Eco
BBG QINZHOU	BC	81,608		2019	China	3,006	Chinese	BWTS fitted, auction
SEA OPAL	BC	79,342		2010	China	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
PEACEFUL SEAS	BC	63,331		2014	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
WORLD CREST	BC	62,569		2020	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
MAINE DREAM	BC	58,105		2012	Japan	1,930	Undisclosed	BWTS fitted
GENCO WARRIOR	BC	55,435		2005	China	1,200	Chinese	BWTS fitted
TAI HUNTER	BC	55,418		2007	Japan	1,480	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
ZIM WILMINGTON	CV	112,171	9,034	2014	S. Korea	8,000	Singaporean	Incl T/C; SS/DD due
SEAMAX STAMFORD	CV	55,936	4,896	2015	S. Korea	4,100	Singaporean	Incl T/C; SS/DD due
NORTHERN DISCOVERY	CV	41,977	3,534	2008	S. Korea	2,000	Chinese	

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
C. PROSPERITY	TAK	313,525		2009	S. Korea	5,250	Greek	BWTS fitted
DIGNITY	TAK	50,392		2010	China	2,900	Undisclosed	
TORM PLATTE	TAK	46,959		2006	S. Korea	2,350	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
DOOWOO	CV	12,827	3,744	1992	Japan	532.00	

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
TROPICAL SKY	OTHER/REF	11,935	5,358	1986	S. Korea	545.00	
TOKACHI FROST	OTHER/REF	3,621	2,592	1985	Japan	530.00	

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
APJ MAHAKALI	BC	70,296	9,126	1996	Japan	525.00	as is Colombo
KMMAX PRO	BC	48,227	7,226	1997	Japan	undisclosed	as is Malaysia
CAPTAIN GHAITH	BC	34,544	6,956	1984		undisclosed	as is Sohar, Oman
LA SUPERBA	OTHER/ROR	9,700	19,358	2002	Italy	undisclosed	Turkey, Green recycling



◆ALCO 防损通函

【以色列通过污水新规】

以色列表决通过了其加入国际海事组织（IMO）发起的 《国际防止船舶造成污染公约》（又称《防污公约》或 MARPOL 公约） 附则 IV 的预防污水污染国家条例，该条例将于 2024 年 6 月 27 日起生效。

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
2024-06-28	712.680	766.170	4.474	91.268	904.300	476.500	436.900	527.900	794.710
2024-06-27	712.700	765.010	4.478	91.272	904.230	476.970	437.100	526.580	797.240
2024-06-26	712.480	766.540	4.500	91.235	907.820	476.530	439.630	527.850	798.190
2024-06-25	712.250	767.030	4.494	91.234	906.030	476.260	438.980	527.740	798.560
2024-06-24	712.010	765.070	4.495	91.239	904.500	475.890	439.030	527.800	799.150

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	5.45752
2 个月	--	3 个月	5.59317	4 个月	--	5 个月	



6 个月	5.69121	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-06-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com