



全一海运市场周报

2024.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.07.01 - 07.05)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场涨势放缓 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场在近期持续上涨后涨势有所放缓，不同航线走势出现分化，综合指数小幅上涨。7月5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3733.80点，较上期上涨0.5%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区6月经济景气指数为95.9，低于前值及市场预期，其中就业指数已经连续第三个下降，显示出欧洲经济的复苏仍然面临考验。欧盟在本周将对中国出口的电动车开始加征关税，未来中欧贸易走势面临一定的不确定性。在连续上涨之后，本周市场运价的涨势出现停滞。7月5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4857美元/TEU，较上期回落0.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格小幅上涨。7月5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5432美元/TEU，较上期上涨0.8%。

北美航线：据美国供应管理协会公布的数据显示，美国6月ISM服务业指数48.8，大幅低于市场预期，并降至荣枯线以下。服务业活动的萎缩速度创四年最快，主要原因是商业活动急剧回落和订单下滑。在利率长期处于高位的背景下，未来美国经济前景并不乐观。本周，运输需求继续处在高位，供需基本面稳固，市场运价继续上行。7月5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8103美元/FEU和9945美元/FEU，分别较上期上涨3.5%、7.2%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，供求关系继续转弱，市场运价继续从高位回落。7月5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2436美元/TEU，较上期下跌10.1%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求缺乏进一步上涨的动力，市场运价继续调整走势。7月5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1375美元/TEU，较上期下跌1.6%。



南美航线：目的地主要国家经济增长情况良好，带动运输需求继续保持增长，供求关系良好，即期市场订舱价格继续上行。7月5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 9026 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。7月5日，中国出口至日本航线运价指数为 768.30 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求释放不及预期 综合指数小幅下跌】

本周，下游需求释放不及预期，采购需求持续疲软，运输市场氛围平淡，沿海散货综合指数小幅下跌。7月5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 962.91 点，较上期下跌 0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，长江雨带逐步北移，南方地区接连出现高温，电厂日耗上升明显，本周沿海八省日耗 210 万吨，库存 3767.3 万吨，存煤可用天数约 17.9 天。煤炭价格方面，一方面，主产区整体出货情况良好，叠加进口煤货源充足，生产和供应逐渐宽松，另一方面，上下游及中转港口库存高企，非电行业开工率不足，终端采购需求释放有限。加之高温天气，部分货源堆存自燃风险上升，港口端低价出货，煤炭价格弱势运行。本周，环渤海各港合计日均调进量 114.1 万吨，合计日均调出 118.8 万吨，合计调进量不及调出量，港口库存继续下降。运价走势方面，周中，随着高温来袭，沿海八省电厂日耗升至 200 万吨以上，加上内贸煤炭与进口煤价格优势缩小，下游采购需求增加，市场情绪恢复。同期，长江汛期水位上涨，船舶进江成本上升，沿海煤炭运价底部回稳。

7月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 943.26 点，较上期下跌 0.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 549.9 点，较 6月28日下跌 2.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 21.6 元/吨，较 6月28日下跌 0.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 29.3 元/吨，较 6月28日下跌 0.8 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 33.6 元/吨，较 6月28日下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：本周各大钢厂常规检修计划陆续增加，高炉开工率逐步走低，铁水产量基本见顶，原料端需求平淡。加之受高温、多雨天气影响，基建开工率下滑，下游钢材需求走弱，钢厂以刚需补库、低库存周转为主，铁矿采购拉运情绪一般，沿海金属矿石运输价格低位波动。7月5日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 601.14 点，较 6月28日下跌 0.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 21.4 元/吨，较 6月28日下跌 0.2 元/吨。



粮食市场：贸易商惜售挺价，加之政策粮投放不断，市场观望情绪浓厚，交投活跃度不高，东北玉米市场偏稳运行。此外，南北港口玉米价格倒挂，深加工企业对高价粮源接受程度不高，采购拉运节奏放缓，沿海粮食运输价格小幅下行。7月5日，沿海粮食货种运价指数报 775.92 点，较上期下跌 2.2%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 43.3 元/吨，较上期下跌 1.5 元/吨。

成品油市场：本周国际原油价格震荡走强。首次影响，国内成品油价格小幅上涨。供给方面，部分炼厂停工检修，整体开工率走低，供给收窄。需求方面，暑期出游增加，汽油消费不断走高，柴油端受高温多雨天气影响，需求提升有限，整体拉运需求略有反弹，沿海成品油运输价格小幅上涨。7月5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 1023.23 点，较上期上涨 0.2%；市场运价指数 977.82 点，较上期上涨 0.4%。

(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涨后跌，上半周大西洋市场持续出货，远程矿航线继续上涨至 2023 年 12 月初水平，下半周巴西铁矿石货盘减少，市场热度下降，运价走跌。巴拿马型船和超灵便型船市场，即期煤炭、粮食运输市场延续弱势，钢材、镍矿货盘也有所减少，日租金继续下跌。远东干散货租金指数小幅下跌。7月4日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1678.02 点，较 6 月 27 日下跌 2.6%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价先涨后跌。本周初，太平洋市场较为安静，运价小幅波动。随后，受大西洋市场运价上涨影响，太平洋市场运价跟涨，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价涨至 7 月 2 日的 12.011 美元/吨。下半周，虽然澳大利亚主要矿商均现身市场询盘，但随着大西洋市场氛围的降温，运价回落至上周末水平。7月4日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27366 美元，较 6 月 27 日上涨 1.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.834 美元/吨，较 6 月 27 日下跌 1.3%。远程矿航线，上半周，大西洋市场巴西铁矿石持续出货，而 7 月装期的可用运力依旧紧缺，巴西图巴朗至青岛航线运价上涨至 7 月 2 日的 32.271 美元/吨。下半周，巴西 7 月装期铁矿石货盘减少，市场氛围有所降温，观望情绪加重，运价走跌。7月4日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.464 美元/吨，较 6 月 27 日上涨 3.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金持续下探。本周，由于国内电厂用煤需求弱，煤炭库存持续偏高，印尼至中国煤炭运输市场延续弱势，日租金继续下跌至今年 2 月中下旬水平。7月4日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13806 美元，较 6 月 27 日下跌 4.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.877 美元/吨，较



6月27日下跌3.6%。粮食航线，本周，粮食货盘表现一般，但船东报价坚挺，运价小幅波动。7月4日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为44.620美元/吨，较6月27日下跌0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金继续下跌。本周，由于东南亚市场即期煤炭货盘仍无起色，且钢材和镍矿运输需求也有所减少，租家加大力度压价，日租金缓缓下跌至今年4月中旬水平。7月4日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为12738美元，较6月27日下跌6.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为11.311美元/吨，较6月27日下跌2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有降】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月28日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少1215.7万桶至4.49亿桶，降幅2.64%，进口654.7万桶/日，较前一周减少6.4万桶/日，出口增加49.1万桶/日至440.1万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为2051.8万桶/日，较去年同期减少0.97%。由于出口增加，进口下降，炼厂炼油量回升，美国原油库存降幅远超预期，为近一年来最大降幅。美元周三下跌0.33%，收报105.34，为6月13日以来新低，此前公布的一系列美国经济数据不及预期，增强了美联储降息的预期，有助于原油需求增长。当地时间7月3日，以色列国防军发布声明称，一名黎巴嫩真主党指挥官在以军空袭中丧生之后，作为对以军袭击黎巴嫩南部城市的回应，黎巴嫩武装人员向位于戈兰高地的以军发射了约有100枚火箭弹，地缘局势持续给油价提供支撑。本周布伦特原油期货价格持续上扬，周四报87.31美元/桶，较6月27日上涨0.67%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位下滑。中国进口VLCC运输市场运价稳中有降。7月4日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报975.79点，较6月27日下跌2.1%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线7月中下旬货盘整体成交量不算少，但是可用运力仍然较多，成交WS点位稳中有降；大西洋航线货量总体较为清淡，偶有货盘放出，会收到将近两位数的报价，巴西到远东货盘最后成交价为WS52.25更使运费承压。目前，整体船位依旧较多，租家主动性更高，需求基本处于低位，船东在保本线附近挺价意愿会逐渐增强，运价将在低位小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS48.70，较6月27日下跌1.92%，CT1的5日平均为WS49.23，较上期平均下跌0.56%，TCE平均2.0万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS54.35，下跌2.20%，平均为WS54.90，TCE平均2.7万美元/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 7 月 12-13 日，成交运价为 WS49。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 16-18 日，成交运价为 WS47。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 16-18 日，成交运价为 WS48.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 1-4 日，成交运价为 WS54。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 2-3 日，成交运价为 WS52.25。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 15-20 日，成交包干运费为 775 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 18-22 日，成交包干运费为 775 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 25-26 日，成交包干运费为 772.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

7 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1186.34 点，环比上涨 0.22%。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-2.01%、-2.06%、-0.28%及+0.61%。

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 3.68%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.45%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.00%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.90%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 18 艘（环比增加 5 艘），总运力 179.06 万载重吨，总成交金额 49973 万美元，平均船龄 9.56 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 2.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 10.53%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.18%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.12%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.10%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 1 艘），总运力 66.91 万载重吨，总成交金额 23842 万美元，平均船龄 14.75 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 0.70%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.54%。本期收到 5 艘国内沿海二手散货船成交信息报送，总运力 0.59 万载重吨，总成交金额 660.60 万人民币，平均船龄 13.98。

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 0.15%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.42%；



2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.32%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.91%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 10 艘（环比减少 14 艘），总运力 2.15 万载重吨，总成交金额 2921.27 万人民币，平均船龄 9.86 年。

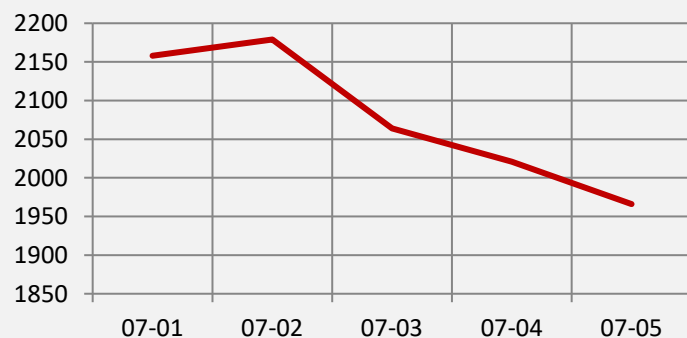
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

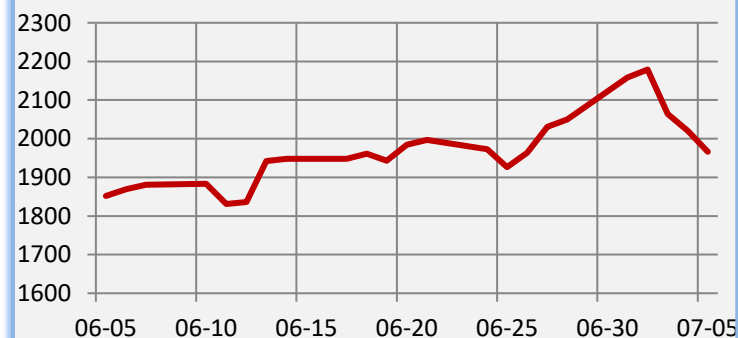
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

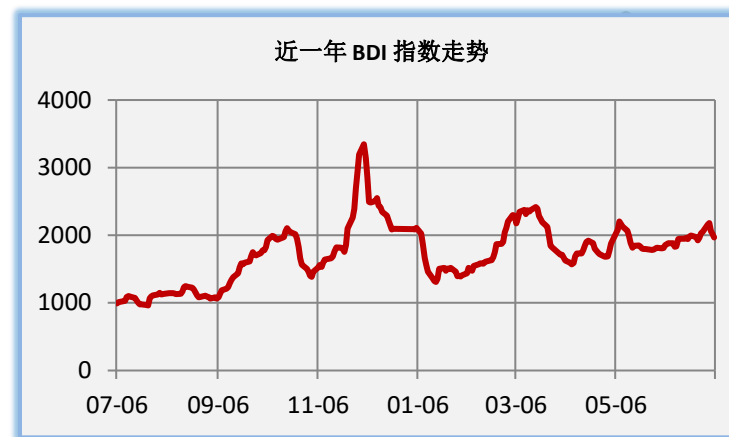
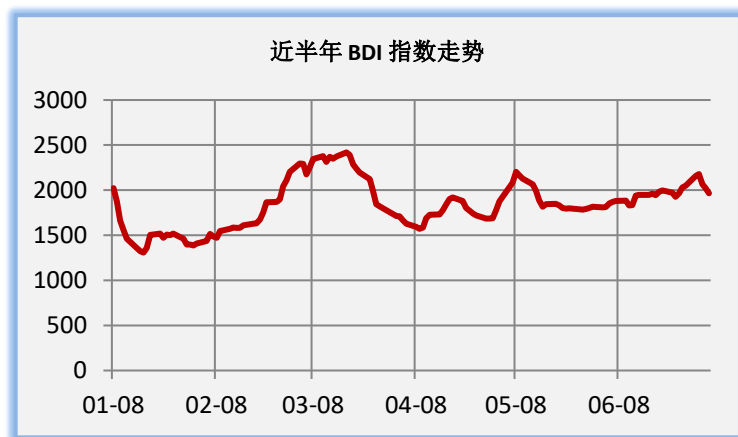
波罗的海指数	7月1日		7月2日		7月3日		7月4日		7月5日	
BDI	2,158	+108	2,179	+21	2,064	-115	2,021	-43	1,966	-55
BCI	3,791	+348	3,888	+97	3,580	-308	3,486	-94	3,339	-147
BPI	1,662	-5	1,640	-22	1,607	-33	1,568	-39	1,546	-22
BSI	1,369	-16	1,351	-18	1,340	-11	1,337	-3	1,335	-2
BHSI	762	-1	755	-7	749	-6	745	-4	742	-3

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	28/06/24	21/06/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,500	28,000	-500	-1.8%
	三年	23,000	23,500	-500	-2.1%
Pmax (76K)	一年	15,750	15,750	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,000	16,500	-500	-3.0%
	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: 2024-07-02



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Royal Kaleido' 2019 80871 dwt dely Taichung 9/10 Jul trip via Australia redel S China \$15,000 - cnr

'Jawor' 2010 76649 dwt dely Gibraltar 12/13 Jul trip via NC South America redel Skaw-Gibraltar \$10,750 - Cofco Agri

'V Star' 2013 56734 dwt dely Fujairah prompt trip redel Bangladesh intention limestone \$15,000 - Bulk Asia

4. [航运&船舶市场动态](#)

【活跃船厂数量大增！新造船价格已逼近 2008 年巅峰！】

2024 年，新造船市场再度掀起高潮，新船价格正逐步逼近 2008 年的巅峰。

根据克拉克森数据，自今年年初以来，克拉克森新造船价格指数(Newbuilding Price Index)上涨 5%，按名义价值计算，目前仅比 2008 年的峰值低 2%。

具体来看，今年 6 月底，克拉克森新造船价格指数(Newbuilding Price Index)达到 187.23 点，较去年同期的 170.91 点上涨 10%，较 2021 年同期的 138.79 点相比上涨 35%，较 2020 年同期的 126.93 点更是大涨 48%，已经接近 2008 年 8 月造船业景气度达到顶峰的 191.51 点的历史最高值。

液化天然气（LNG）船和集装箱船订单再次成为行业焦点，而与 2020 年代初期不同的是，油轮和干散货船的订单也在加速增长。

MB Shipbrokers 数据显示，今年迄今，全球集装箱船订单总量约为 60.3 万 TEU。这家丹麦经纪公司预计，随着目前项目的逐步落实，这一数字将在未来几个月内达到 100 万 TEU。



船厂正充分利用这一轮新造船热潮，过去两年内，活跃船厂的数量跃升了 17.7%。根据希腊船舶经纪商 Xclusiv Shipbrokers 的数据，2022 年 6 月，全球活跃船厂数量为 153 家。而到本月，这一数字已攀升至 180 家，其中大部分增长来自中国。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 指出，自 2020 年以来，全球订单量增长了 72%，达到了 2012 年初以来的最高水平。今年迄今订单量再增长 2%，这推动新造船价格相较于 2020 年底的最低点上涨了 53%。目前，全球造船厂订单量已达到 1.33 亿补偿总吨（CGT），较 2020 年底的最低点增加 5600 万吨，其中 LNG 船和集装箱船分别占据了 35%和 30%的增量。

VesselsValue 最新分析显示，LNG 新造船订单数量已较去年同期翻倍，2024 年前五个月共下单 78 艘，比去年同期的 34 艘增长 129%。

有报道称，当前集装箱船的交付档期已排到 2029 年，LNG 船的交付则谈判至 2030 年。

经过十年的产量下降后，船厂生产在近年来开始回升。根据克拉克森数据，2024 年第一季度的交付量达到七年季度高点的 1010 万 CGT。该机构预计，2024 年全年的船厂产量将增加 15%，达到 4060 万 CGT。

丹麦船舶融资公司分析师对造船行业的前景持乐观态度，但仅限于短期内，全球利用率预计将在 2024 年达到峰值，然后在接下来的两年内可能会有所回落。

该公司在 5 月发布的一份报告中指出：“持续稳定的订船活动和有限的船厂可用性，正在将新造船价格推向历史新高。”

从历史的经验来看，尽管当前新造船市场一派繁荣，但背后的风险也不容忽视。BIMCO 表示，造船厂仍需谨慎管理产能扩张。2010 年至 2020 年间，造船行业一直饱受产能过剩的困扰。2010 年代期间的价格波动仅为该时期中位价格的 +/- 10%。

在这十年间，造船业出现了大量产能过剩，这在一定程度上延长了新订单的交付周期。Niels Rasmussen 计算，从 2010 年到 2020 年，订单量与产能比的中位数为 2.2，在 2017 年下半年降至 1.7。此后，该比率从 2020 年底的 2.1 攀升至当前的 3.7，达到了 2010 年以来的最高水平。

“展望未来，行业需要开始更换 2000 年代建造的大批船舶，叠加去碳化的需求，这些似乎对未来的合同前景非常有利，” Niels Rasmussen 说：“如果船厂要避免产



能过剩和价格回落到 2010 年代水平的情况，避免 2000 年代那样的大规模产能扩张将至关重要。”

来源：海运圈聚焦

【抢船大战愈演愈烈！运费再迎两位数增长？】

过去一周，班轮市场即期运费增长较为温和，而随着 7 月 1 日新价格水平的实施，下周可能会再次出现两位数的增长。

地中海航运（MSC）已经宣布，周一，从亚洲到北欧的 40 英尺集装箱的 FAK 运费为 9,800 美元，运往西地中海目的地的运费为 9,000 美元。

根据 Straightforward 咨询公司总监 Andy Cliff 的说法，截至 7 月中旬，英国托运人及其货运代理从三大联盟获得的 FAK 运费报价在 9,000 至 9,800 美元之间。

他补充说，如果旺季持续到传统的 8 月/9 月，40 英尺集装箱的即期运费可能会达到 14,000 至 15,000 美元。

此外，亚洲-北欧航线还将面临进一步的附加费打击。达飞集团（CMA CGM）将在大洋洲-北欧的货物上实施 1,500 美元的旺季附加费（PSS），并在印度-北欧的货物上实施每箱 500 美元的紧急舱位附加费（ESS）。赫伯罗特（Hapag-Lloyd）将在远东-印度的贸易上实施每 40 英尺集装箱 1,000 美元的旺季附加费。

本周 Drewry 世界集装箱指数（WCI）增长了 4%，其中上海-鹿特丹航线增长最为显著，周环比增长 7%，达到 7,322 美元/FEU。这与 Xeneta 的 XSI 和 Freightos 的 FBX 指数大致一致，后两者分别录得 6,909 美元/FEU 和 7,001 美元/FEU。FBX 记录到亚洲-地中海的运费上涨了 4%，达到 7,169 美元/FEU，而 WCI 的上海-热那亚航线运费周环比增长 1%，达到 7,102 美元/FEU。

在亚洲-北美的航线上，即期运费增长也较为温和：WCI 的上海-洛杉矶和上海-纽约航线均上涨 4%，分别达到 6,673 美元/FEU 和 7,827 美元/FEU；而 XSI 跨太平洋航线运费增长 3%，达到 6,975 美元/FEU。

下周跨太平洋航线即期运费可能会出现两位数的跳涨，达飞集团计划从周一开始对所有从亚洲出发运往美国的货物实施每 40 英尺集装箱 2,400 美元的旺季附加费。



在运费不断上涨的情况下，大船日益稀缺，班轮公司正开启新一轮抢船大战，愿意为 2025 年交付的船舶支付高昂的价格。

集装箱船租赁价格已经“高得离谱”。6 月 25 日，一艘 8,500 TEU 级集装箱船的一年期日租金为 67,000 美元，两周前的 6 月 11 日，同类型船舶日租金为 58,000 美元。但根据 Alphaliner 的报告，航运公司仍在签署年底或 2025 年交付的船舶合同。

据《The Loadstar》此前报道，最近，马士基已同意支付 15 万美元/天的天价租金，从中国台湾航运公司 TS Lines 租用了其新建的 7000TEU 级集装箱船“Kota Valparaiso”轮，为期三个月。而仅仅两周前，达飞集团刚刚以 10 万美元/天的租金租用了其姊妹船“Kota Callao”轮，这一创纪录的价格当时已经引起了市场的广泛关注。

Alphaliner 指出：“随着 2024 年 4,000 TEU 级以上的大型船舶变得越来越稀缺，过去几周，今年晚些时候甚至 2025 年交付的大型船舶的远期合同数量急剧增加。”

自去年年底以来，由于胡塞武装对国际商船的袭击，班轮公司不得不绕行非洲好望角。这一绕行吸收了全球集装箱船队的大量运力，推动了运费上涨，而紧张的发货人也开始提前订货，以确保圣诞贸易。

“这在表面上看似令人惊讶，因为当前的需求激增主要是由短期因素驱动的，”Alphaliner 写道，“然而，一些航运公司似乎在押注红海的长期中断，苏伊士航线的恢复短期内不太可能发生。”

除众所周知的船舶绕道好望角和多个地区港口拥堵外，当前集装箱设备的获取也正成为船公司面临的难题。

根据集装箱交易和租赁平台 Container xChange 的新数据显示，这一问题推高了新集装箱价格和单程租赁费率。

该平台表示：“目前中国的平均集装箱价格达到了两年来的最高水平，本周 40 英尺集装箱的价格为 3,600 美元，而在 3 月-4 月期间，这一价格约为 1,700 美元，两个月内增长了 112%。”

同时，中国-欧洲航线的租赁费率已经上涨了三倍。Container xChange 记录到，从上海到鹿特丹的平均提箱费从去年 11 月的约 500 美元上涨到现在的约 1,700 美元。



不过，Container xChange 创始人兼首席执行官 Christian Roeloffs 表示，情况可能很快会发生逆转：“虽然价格和费率大幅上涨，但交易量有所下降，因为买家变得更加谨慎。这一趋势表明，随着市场调整至当前的干扰和高度的波动性，价格在不久的将来可能会出现逆转。”

来源：国际船舶网

【重返新造船市场！船东：现在是船队扩张好时机】

看好干散货航运市场，香港上市船东金辉航运持续扩张船队，时隔多年重返新造船市场签下首单。

6月28日，金辉集团宣布，旗下金辉航运的全资附属公司 Jinhan Marine Inc. 和 Jinming Marine Inc. 作为第一买方及第二买方分别与卖方江苏韩通船舶重工签订了造船合同，将订造2艘63500载重吨散货船。

每艘新船造价约为3400万美元，总价值约6800万美元（约合人民币6.94亿元），其中第一艘船预计将于2026年12月交付，第二艘船将于2027年11月交付。

作为参考，克拉克森数据显示目前一艘61000-64500载重吨 Ultramax 型散货船造价约为3400万美元，与去年同期的3300万美元相比增长3%。

据悉，金辉航运最新订造的2艘船或将由韩通赢吉重工建造。近年来，韩通赢吉重工已经发展成为韩通船舶重工旗下专门建造 Ultramax 型散货船的重要基地。克拉克森的数据显示，韩通船舶重工现有手持订单共计82艘，包括70艘散货船、9艘原油船、3艘成品油船，其中29艘63500吨散货船全部由韩通赢吉重工建造。

金辉集团表示，集团的主要业务为国际性船舶租赁及拥有船舶，订造这两艘新船符合集团的持续策略，即以现代化、更大型及高质量的船舶更新船队，并逐渐将船龄较高的船舶淘汰，代之以更新及船龄较低的船舶。董事相信通过改善船队，集团可增加其于海事航运业内的竞争力，应对市场对其航运服务的要求。交付后，这两艘船将租赁给第三方公司运输散装干货商品，以收取船舶租金及为集团带来经常性的运费及租金收入。

金辉集团认为，目前是进一步扩大船队规模以增加集团营业收入的最佳时机。集团现运营33艘船，包括23艘自有船舶和10艘租入船舶，总运力约为202.4万吨。对比集团目前运营的其他散货船，此次建造的新船燃料效率和运营效率更高，符合航运业最新的环保规则和现行规范要求。



据了解，金辉集团是一家投资控股公司，通过其拥有 55.69% 股权的附属公司金辉航运经营全球性航运业务。该集团的航运业务自 1980 年代开始，目前其运营着一支现代化散货船船队，船型从大灵便型到好望角型不等。1991 年，作为多家船舶拥有及船舶租赁附属公司的控股公司，金辉集团在香港联合交易所上市。1994 年，金辉航运在挪威奥斯陆证券交易所上市。

近年来，金辉航运一直通过租船和收购二手船扩张船队，但从未订造过任何新船。据了解，金辉航运上一次出现在新造船市场上要追溯到 2014 年，当时该公司通过中介商住友商事在日本大岛造船下单订造了 1 艘 60000 载重吨散货船，原计划在 2016 年 3 月交付，然而在 2015 年由于市场下滑，金辉航运决定撤销这份订单，以缩小未来资本支出。

今年以来，出于对长期干散货市场的乐观展望，金辉航运开始大举扩张船队运力，收购和长期租赁多艘二手船。短短半年时间里，金辉航运的船队规模已经从去年年底的 24 艘 141.6 万吨增至现有 33 艘 202.4 万吨，增幅达到了 42.9%。

与此同时，金辉航运也开始转向中大型散货船市场。今年 2 月，该公司以 3095 万美元从 Dyna Shipping 手中购入的 18 万载重吨好望角型散货船 “New Delight” 轮。4 月更首次租入一艘 207672 载重吨 Newcastlemax 型散货船 “TRUE NEPTUNE” 轮（建于 2017 年），这是其现有船队最大船舶。

今年一季度，金辉航运业绩实现显著提升。报告期内，金辉航运营业收入达到 2789.4 万美元，同比增加增长 93%；综合溢利净额扭亏为盈，从去年同期的亏损 1275.2 万美元转为盈利 240.5 万美元；每股基本盈利为 0.022 美元，而去年同期的每股基本亏损 0.117 美元。

金辉航运在一季度财报中表示，2024 年有着相对良好的开始，干散货海运贸易需求稳定。由地缘政治局势紧张及冲突造成的贸易路线中断带来的正向吨海里效应，公司预期货运市场将维持强劲。

金辉航运指出，商品运输继续受到由行业特质、经济至地缘政治推动等复杂变量影响。供求仍属平衡，而新造船供应依然较低、等候时间长。这种情况为二手船价值提供了非常稳固的支持。展望未来，人工全球经济复苏的速度较市场预期为快，公司船队将会处于有利位置，公司也会继续寻求能够满足市场及客户需求的更新船队机会。

来源：国际船舶网



【新造船价回归 16 年前巅峰，船厂如何应对“造船热潮”？】

近日各家研究机构的数据表明，目前新造船的价格即将超越 2008 年创下的历史巅峰。克拉克森研究公司（Clarksons Research）最新发布的新造船价格指数自年初以来已稳步攀升 5%，按名义价值计算，当前价格已逼近 2008 年的峰值，仅相差 2%。

2024 年，液化天然气（LNG）和集装箱船的订单量呈现出显著的增长态势，与此同时，油轮和干散货船的订单也意外地呈现出加速增长的迹象。据 MB Shipbrokers 的统计数据，截至目前，已记录的订单量约为 60.3 万 TEU。若当前大部分项目均能如期实现，这家丹麦经纪公司预测，未来数月内这一数字将迅速攀升至约 100 万 TEU。

造船业正在紧锣密鼓地应对这一新的“造船热潮”。根据最新数据，过去两年中，全球活跃造船厂的数量有了显著的飞跃，涨幅高达 17.7%。希腊 Xclusiv Shipbrokers 的数据表明，自 2022 年 6 月的 153 家活跃船厂起，本月这一数字已攀升至 180 家，其中大部分增长来自中国。造船厂的活跃度正反映了造船商们对于超长订单的乐观预期，同时新造船价格也达到了近几十年来前所未有的高点。近日有报道表示，集装箱船预计在 2029 年交付、LNG 船在 2030 年交付的消息，凸显了行业的长期繁荣态势。

根据航运组织 BIMCO 的数据，目前全球造船厂的订单量已超过 1.33 亿补偿总吨，与 2020 年底的订单量相比，增长了惊人的 5600 万补偿总吨。其中，LNG 船和集装箱船的订单量增长最为显著，分别占据了增长量的 35% 和 30%。

根据 VesselsValue 的最新分析，LNG 新造船的订单数量与去年同期相比翻了一番有余。去年同期下单数量为 34 艘，而 2024 年前五个月就已下单 78 艘，增长率高达 129%。

Clarksons 的数据显示，船厂在经历了长达十年的产量下降之后，近年来已开始逐步回升。今年第一季度，船厂的交付量达到了 1010 万立方英尺，创下了七年来的季度新高。Clarksons 预计，2024 年全年船厂产量将实现 15% 的增长，达到 4060 万立方英尺。

尽管丹麦船舶金融公司（Danish Ship Finance）分析师对造船业的前景持乐观态度，但他们认为这只是短期的繁荣。他们预计全球船舶利用率将在 2024 年达到顶峰，随后两年可能会出现回落。在该公司 5 月发布的一份报告中，分析师指出：“持续强劲的承包活动和有限的船厂可用性正在推动新造船价格不断接近历史最高水平。”

来源：海事服务网



【280 万 TEU 新船交付！“救星”还是“麻烦”？】

航运界网消息，正如预期，红海危机决定了 2024 年上半年集装箱船队的运力部署趋势。

根据 MSI 数据，自 2023 年 11 月底以来，有略高于 170 万 TEU 的新造集装箱船离厂交付运营。不出所料，自 2023 年 11 月危机开始以来，远东-欧洲航线，特别是远东-地中海航线，出现了迄今为止最显著的净运力增长。

这一数字与直接受红海危机影响的航线部署的运力一致，自 11 月底以来，亚欧航线增加了 140 万 TEU 的额外运力，欧洲-中东/印巴（ME/ISC）航线增加了 15 万 TEU，其他受影响的 ME/ISC 航线增加了 23 万 TEU。

然而，鉴于需求增强的迹象，以及港口拥堵导致的船队效率的损失，许多未受红海危机影响的航线在此期间也出现了总部署舱位的增加，而实际上，这些舱位变化的来源是正在进行坞维修的船舶（约 312000TEU）或闲置/停航的船舶数量的大幅下降（约 37000TEU）。

因此，尽管新造船交付将继续提供新的运力注入，但除此之外，如果班轮公司想在旺季增加额外舱位，他们的选择看起来越来越有限。

事实上，根据 MSI 的说法，截至目前，班轮公司还没有出现将船舶从不受红海危机影响的航线上撤出，并重新部署到受影响的航线上的情况。在大多数情况下，班轮公司正在将新造船部署到他们原先计划的航线上。

与此同时，BIMCO 在最新的市场分析中表示，2024 年新船交付量将达到创纪录的 280 万 TEU，但在 2025 年之前，预计不会导致运力过剩，也不会成为令班轮公司头痛的“麻烦”。

BIMCO 表示，“假定 2025 年船舶恢复正常通过红海和苏伊士运河，我们预计，与 2024 年相比，供需平衡将显著减弱，甚至可能比 2023 年更弱。”

针对红海危机的持续时间，BIMCO 此前假定绕航只会影响 2024 年上半年。鉴于截至目前仍没有解决的迹象，BIMCO 表示其也无法预计何时会正常化，基于此，目前假定 2024 年全年都将受到影响，自 2025 年才开始恢复正常航线。



BIMCO 表示，截至目前，今年集装箱运输量的增长高于此前的预期，因此 BIMCO 上调全年增长预测。总体而言，2024 年集装箱运输量将增长 5.0-6.0%，2025 年将增长 3.0-4.0%。

与此同时，由于红海危机，BIMCO 预计 2024 年对船舶的需求要高得多。总的来说，BIMCO 预计 2024 年对船舶需求将增长 14.5-15.5%，但 2025 年将下降 4.5-5.5%。

总体而言，BIMCO 预计 2024 年的运力将同比增长 10.9%，2025 年将再增长 4.8%。

BIMCO 表示，2024 年上半年市场指标证实了集运市场强劲。与 2023 年底相比，6 月份的船舶租金上涨了 113%，因为班轮公司试图租用所需的船舶，以适应绕航好望角更长的航程。中国集装箱货运指数（CCFI）在 6 月底也比 2023 年底高 90%。

与此同时，船价也在上涨，尽管涨幅相对温和。5 月份，二手船价格比 2023 年底上涨了 10%。考虑到强劲的市场，二手船成交却相对较低，这可能反映出，班轮公司充分意识到，一旦航线恢复正常，市场将出现运力过剩，因此他们更愿意期租船舶来增加运力，而不是购买。

造船厂的产能覆盖率处于 2010 年以来的最高水平，除了极少数情况，现在订造的船舶只能在 2027 年或 2028 年交付。今年截至目前，67%订造的集装箱船计划于 2027 年交付，23%于 2028 年交付。

展望未来，BIMCO 预计运价和租金在 2024 年下半年开始走弱，并在 2025 年进一步疲软。新造船价格则在很大程度上取决于其他船型的订单量。

来源：航运界

◆[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	28/06/24	21/06/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	8,000	8,000	0	0.0%	



好望角型	Capesize	180,000	7,650	7,650	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	3,050	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	7,750	0	0.0%	
中程型	MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%	

截止日期：2024-07-02

(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
6	Bulker	320,000	Hengli Hi	2027	Winning Shipping	11,600	
2	Bulker	210,000	Qingdao Yangfan, China	2027	CMES - Chinese	7,230	scrubber fitted
2	Bulker	210,000	Qingdao Yangfan, China	2027-2028	Ming Wah Shipping	7,400	
2+1	Bulker	64,000	New Dayang, China	2027	Industrial Holding - Bulgarian	3,550	EEDI Phase III
2	Bulker	63,500	Jiangsu Hantong, China	2026-2027	Jinhui Shipping	3,400	
1	Tanker	114,000	SWS, China	2026	Eastern Pacific - Singaporean	undisclosed	scrubber fitted
4+1	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2028	Adnoc - U.A.E based	26,000	TC to Adnoc Group
5	Container	16,000 teu	New Times, China	2027-2028	SFL Corporation - Bermuda based	20,000	LNG dual-fuel
2+2	ROPAX	1,500 pax	CMHI Jinling, China	2027	Stena - Swedish	undisclosed	10 Yr charter to Attica Group, buy options
4	Methanol Bunkering	7,999	COSCO HI, China	2026	Consort Bunkers - Singapore Based	undisclosed	



◆ 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
IRON PHOENIX	BC	180,643		2012	Philippines	3,550	Chinese	BWTS fitted
LOWLANDS HORIZON	BC	93,478		2018	Japan	3,600	Greek	BWTS fitted, Eco, bss dely August in Far East
LUNA ROSSA	BC	61,645		2010	Japan	2,050	Chinese	
ALMIRA	BC	61,496		2011	Japan	2,155	Undisclosed	
SUPRA ONIKI	BC	57,022		2010	China	1,320	UAE	BWTS fitted
TRISTAR PROSPERITY	BC	56,824		2012	China	1,500	Undisclosed	
UM ELHANAYA	BC	56,726		2010	China	1,250	Undisclosed	
NORDIC STAVANGER	BC	56,172		2011	Japan	1,800	Undisclosed	BWTS fitted, bss prompt dely Atlantic
SPAR LYRA	BC	53,565		2005	China	1,050	Chinese	BWTS fitted
HILMA BULKER	BC	34,502		2017	Japan	2,350	HMM - S.Korean	BWTS fitted
DL LILAC	BC	33,752		2012	China	2,500	Undisclosed	en bloc
DL JASMINE	BC	33,737		2012	China			
HAINAN ISLAND	BC	32,573		2004	Japan	880	Chinese	
WUJIANG	BC	30,530		2003	China	750	Undisclosed	BWTS fitted, auction
KEN HOU	BC	29,788		2004	Japan	860	Undisclosed	BWTS fitted
UNIVERSE PROSPERITY	BC	28,514		2001	Japan	623	Undisclosed	at auction

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
MAERSK BROOKLYN	CV	61,669	4,504	2007	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
NORTHERN DEPENDANT	CV	42,019	3,534	2008	China	2,250	North European	*
NORTHERN DIPLOMAT	CV	42,007	3,534	2009	China	2,350	North European	
NORTHERN DEMOCRAT	CV	41,986	3,534	2009	China	2,350	North European	
WAN HAI 303	CV	30,240	2,496	2002	Japan	1,300	Undisclosed	
HANSA WOLFSBURG	CV	23,732	1,732	2007	China	1,400	Undisclosed	
VEGA DAYTONA	CV	19,974	1,868	2023	China	3,270	Greek	
UNI-PACIFIC	CV	19,309	1,618	1999	Japan	undisclosed	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
ARISTOFANIS	TAK	115,521		2020	S. Korea	7,880	Middle East	BWTS & scrubber fitted, coated
PUSAKA JAVA	TAK	108,524		2018	Japan	6,900	Eastern Pacific - Singaporean	Eco, BWTS & Scrubber fitted
DIGNITY	TAK	50,392		2010	China	2,900	Greek	
TORM ERIC	TAK	49,999		2006	S. Korea	2,250	Chinese	BWTS fitted
SURE	TAK	46,211		2003	S. Korea	1,320	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
KHADEEJAH JAHAN	BC	45,363	7,197	1997	Japan	undisclosed	
KAI 1	CV	6,819	2,404	1994	S. Korea	530.00	
YUN TAI LONG 66	GC	8,717	2,090	2005	China	495.00	
XING TONG 313	TAK/LPG	2,045	1,909	1986	Japan	510.00	

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
OSSORA	OTHER/FISHING	277	937	1988	USSR	600.00	

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
ALPS	BC	71,535	10,191	1994	Japan	undisclosed	old sale
DOOWOO FAMILY	CV	12,827		1992	Japan	532.00	

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
CAPTAIN GHAITH	BC	34,544	6,956	1984	Japan	490.00	as is Sohar, Oman
MARZUK	GC	4,164	1,850	1974	Netherlands	undisclosed	Turkey
BLUE STAR	GC	2,362	846	1986	Netherlands	undisclosed	Turkey



◆ALCO 防损通函

【北极水域重燃油禁令】

国际海事组织（IMO）下属海洋环境保护委员会（MEPC）于 2021 年 6 月 17 日通过 329(76)号决议（IMO Resolution MEPC. 329(76)），对《国际防止船舶造成污染公约》附则 I 进行了修订（MARPOL Annex I），禁止船舶在北极水域使用及运输作燃料用途的重燃油。

【责任限制机制】

2024 年 4 月 25 日在皇室法庭海事庭 Zurich Insurance Co Ltd and Others v Halcyon Yacht Charter LLP and Others (The Big Kahuna) [2024] EWHC 937 (Admlty) 一案中，我们可以对责任限制机制有所了解

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
2024-07-05	712.890	774.090	4.459	91.292	912.900	482.290	439.310	528.960	793.800
2024-07-04	713.050	772.320	4.452	91.290	911.960	480.990	438.530	528.490	792.580
2024-07-03	713.120	769.390	4.455	91.278	908.310	478.300	436.970	527.350	790.800
2024-07-02	712.910	768.920	4.459	91.267	905.820	477.790	436.300	527.030	792.090
2024-07-01	712.650	767.870	4.468	91.261	904.270	477.680	437.580	527.130	793.440

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	5.44659
2 个月	--	3 个月	5.57587	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.66522	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-07-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com