



全一海运市场周报

2024.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.07.08 - 07.12)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场整体回调 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场行情整体回调，远洋航线因各自供需基本面的差异走势出现分化，综合指数小幅下跌。据海关总署最新公布的数据显示，以美元计价，中国 2024 年 6 月出口同比增长 8.6%，增速进一步加快。上半年，我国进出口规模历史同期首次超过 21 万亿元，外贸向好势头得到进一步巩固。7 月 12 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 3674.86 点，较上期下跌 1.6%。

欧洲航线：近期受欧盟出台的对中国出口电动汽车政策影响，市场走势面临各种考验。本周市场运价小幅上涨，但涨幅低于前期部分班轮公司的宣涨幅度。7 月 12 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 5051 美元/TEU，较上期上涨 4.0%。地中海航线，市场行情稳定，即期市场订舱价格平稳运行。7 月 12 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 5424 美元/TEU，较上期微跌 0.1%。

北美航线：据海关总署发布的数据显示，上半年我国对美国出口 1.71 万亿元，同比增长 4.7%，对美贸易顺差 1.14 万亿元，扩大 8.4%，中美贸易总体保持稳中向好的态势。本周，运输需求支撑力度不足，市场运价出现调整走势。7 月 12 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 7654 美元/FEU 和 9881 美元/FEU，分别较上期下跌 5.5%、0.6%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供求关系不佳，即期市场订舱价格继续调整走势。7 月 12 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 2273 美元/TEU，较上期下跌 6.7%。

澳新航线：当地市场需求稳定，供需基本面改善，市场运价出现上涨。7 月 12 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 1404 美元/TEU，较上期上涨 2.1%。



南美航线：前期较大幅度上涨后，本周市场运价从高位回落。12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8760美元/TEU，较上期下跌2.9%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。7月12日，中国出口至日本航线运价指数为774.44点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【夏煤拉运需求释放 综合指数小幅上涨】

本周，高温天气带动下游煤炭日耗大幅上涨，运输市场热度回升，沿海散货综合指数小幅上涨。7月12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976.86点，较上期上涨1.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，多地持续高温闷热，民用电需求有所增加，火电负荷持续提振，终端释放少量补库需求，但上下游库存仍处于高位水平，增量采购相对有限。本周沿海八省日耗227.3万吨，库存3738.1万吨，存煤可用天数约16.4天。煤炭价格方面，一方面，高温天气持续发展，电厂用电负荷激增，电煤消费预期增强，市场情绪好转，产地、港口报价均小幅上探。另一方面，短期货盘少量释放，但上下游及中转港口库存高企，部分非电行业错峰限产，终端采购需求释放受限，煤炭价格整体平稳运行。本周，环渤海各港合计日均调进量111.1万吨，合计日均调出105.1万吨，合计调进量高于调出量，港口库存向上累积。运价走势方面，多地持续高温闷热天气，下游煤炭日耗有所回升，沿海市场释放部分刚需货盘，叠加长江流域水位升高，船舶通行难度加大，沿海煤炭运价小幅上调。但随下游阶段性补库结束，煤炭库存再回高位，运输需求支撑减弱，临近周末沿海煤炭运价快速回调。7月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收963.55点，较上期上涨2.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收585.2点，较7月5日上涨6.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价23.7元/吨，较7月5日上涨2.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.2元/吨，较7月5日上涨0.9元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为34.7元/吨，较7月5日上涨1.1元/吨。

金属矿石市场：本周，受高温、暴雨恶劣天气影响，钢材下游需求继续回落，加之库存累积，成材价格小幅下跌，钢厂利润持续收缩，铁水短期难以继续增加。同时，受前期海外高发运量影响，铁矿港口库存维持高位，市场延续供应宽松局面，钢厂按需补库，沿海金属矿石运输价格小幅波动。7月12日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收613.45点，较7月5日上涨2.0%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价21.8元/吨，较7月5日上涨0.4元/吨。

粮食市场：本周，东北地区降水增多，玉米储存难度加大，叠加中储粮卖粮节奏加快，渠道方卖粮积极性提升，现货玉米供应逐步宽松，报价小幅下调，但是下游需



求跟进不足，市场购销双减，玉米市场弱稳运行。同时南北港口延续价格倒挂局面，市场观望情绪浓郁，采购拉运积极性较低，沿海粮食运输价格弱势运行。7月12日，沿海粮食货种运价指数报774.91点，较上期下跌0.1%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价42.5元/吨，较上期下跌0.8元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡上涨，国内成品油价格微幅上调。供应方面，部分炼厂利润收窄降低开工负荷，炼厂整体开工率小幅下滑，资源供应小幅下降。需求端，出行及高温空调用油量增加，汽油消耗量明显提升，市场采购频率增加，柴油端受施工单位开工率低的影响，消费不及预期，整体走货速度偏缓，沿海成品油运输价格小幅波动。7月12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1019.87点，较上期下跌0.3%；市场运价指数971.1点，较上期下跌0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型表现不一 租金指数止跌企稳】

本周，海岬型船两大洋市场货盘一般，整体较为僵持，运价缓缓下跌，临近周末受FFA远期合约价格上涨影响，运价止跌。巴拿马型船，印尼7月中下旬煤炭货盘有所增多，市场氛围好转，日租金反弹。超灵便型船，即期煤炭市场氛围依旧偏弱，日租金仍处低位。远东干散货租金指数先跌后稳。7月11日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1543.34点，较7月4日下跌8.0%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价单边下行，周末止跌企稳。本周，太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘一般，FFA远期合约价格下跌，市场氛围偏弱，运价承压下跌至今年5月下旬水平。临近周末，受FFA远期合约价格上涨影响，运价止跌。7月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23116美元，较7月4日下跌15.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.967美元/吨，较7月4日下跌8.0%。远程矿航线，大西洋市场铁矿石货盘表现一般，船货僵持，运价缓缓下落至6月下旬水平。临近周末，受FFA远期合约价格上涨影响，运价止跌小涨。7月11日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.014美元/吨，较7月4日下跌8.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金先抑后扬。上周末本周初，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月中旬水平。周中，印尼7月中下旬煤炭货盘有所增多，加之FFA远期合约价格上涨，船东挺价情绪升温，日租金小幅回升。7月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13394美元，较7月4日下跌3.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.713美元/吨，较7月4日下跌2.1%。粮食航线，本周，南美粮食市场货盘偏少，但受非洲好望角极端天气影响，船舶周转放缓，运价小幅波动。7月11日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为44.370美元/吨，较7月4日下跌0.6%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金处于低位。本周，虽然我国南方地区多地遭遇连续高温，用电需求上升，电厂煤炭库存水平略有下降，且东南亚市场煤炭运输需求有所增多。但国内电厂库存仍处高位，即期煤炭市场氛围依旧偏弱，日租金底部徘徊。7月11日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12407 美元，较 7 月 4 日下跌 2.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.174 美元/吨，较 7 月 4 日下跌 1.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 5 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 344.3 万桶至 4.45 亿桶，降幅 0.77%，进口 676.0 万桶/日，较前一周增加 21.3 万桶/日，出口减少 40.2 万桶/日至 399.9 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2090.0 万桶/日，较去年同期增加 3.0%。卡塔尔和埃及调停的停火谈判旨在结束长达 9 个月的加沙冲突，缓解石油资源丰富的中东地区的紧张局势，并降低影响油价的地缘政治风险溢价。热带风暴贝里尔接近美国墨西哥湾沿岸，包括休斯顿等在内的德克萨斯州主要港口关闭。供应的担忧会推高油价，但恶劣天气同样会导致的燃料消耗减少。OPEC 在月度报告中称，2024 年全球石油需求将增加 225 万桶/日，2025 年将增加 185 万桶/日，两项预测均与上月持平。亚洲二季度石油需求疲软，全球经济的不确定性仍将是影响油价的潜在因素之一。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 85.49 美元/桶，较 7 月 4 日下跌 2.08%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。7 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 944.52 点，较 7 月 4 日下跌 3.2%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 7 月货盘基本收尾，大西洋航线公开货盘也寥寥无几，近期成品油市场仍然没有起色，原油价格也在高位，炼厂利润相对一般，整体原油需求略有萎缩。租家始终采用私下寻船的方式持续打压运费，部分货盘的老旧船成交，更是拉低了原本就在低位成交的 WS 点位。预计下周中东航线 8 月货盘将陆续进场，船东对 8 月货量仍有些许期待。短期市场依旧延续船多货少格局，运价仍将低位承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS46.78，较 7 月 4 日下跌 3.95%，CT1 的 5 日平均为 WS47.57，较上期平均下跌 3.38%，TCE 平均 1.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS53.09，下跌 2.32%，平均为 WS53.69，TCE 平均 2.6 万美元/天。

超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：中东至马六甲航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 20-22 日，成交运价为 WS46。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 21-23 日，成交运价为 WS45.5。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 26-28 日，成交运价为 WS43。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 27-29 日，成交运价为 WS44。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 8-9 日，成交运价为 WS53.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 11



日，成交包干运费为 730 万美元。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 1-5 日，成交包干运费为 740 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面下跌 国内成交数量增加】

7 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1186.34 点，环比下跌 0.76%。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-0.73%、-1.86%、-0.21%及-0.97%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 0.76%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 8.24%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.30%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.15%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 19 艘（环比增加 1 艘），总运力 97.32 万载重吨，总成交金额 26223 万美元，平均船龄 14.32 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 0.73%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 7.39%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.10%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.07%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.29%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 4 艘（环比减少 4 艘），总运力 28.17 万载重吨，总成交金额 13730 万美元，平均船龄 15.00 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 0.35%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.05%。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上涨 0.47%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.00%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.743%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 7.50%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 23 艘（环比增加 13 艘），总运力 6.04 万载重吨，总成交金额 7126.86 万人民币，平均船龄 6.86 年。

来源：上海航运交易所

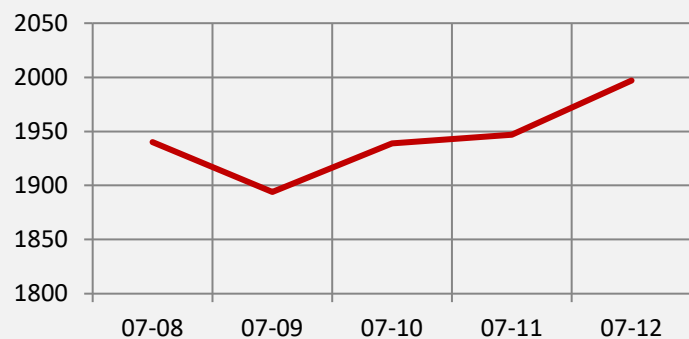


2. 国际干散货海运指数回顾

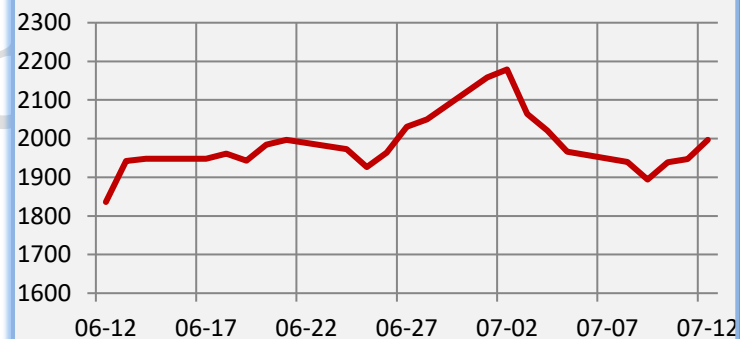
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

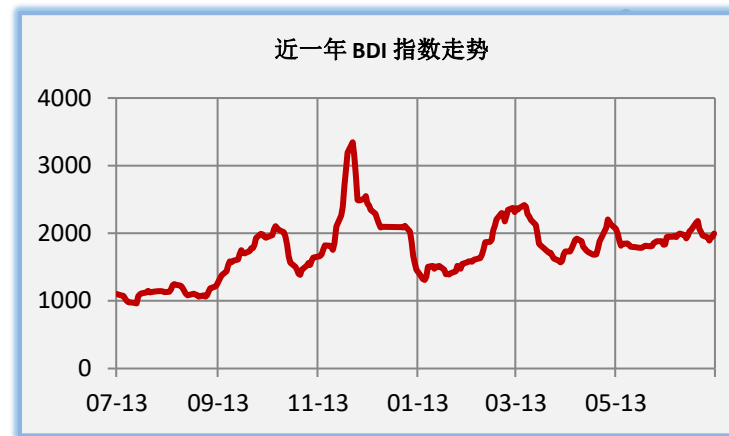
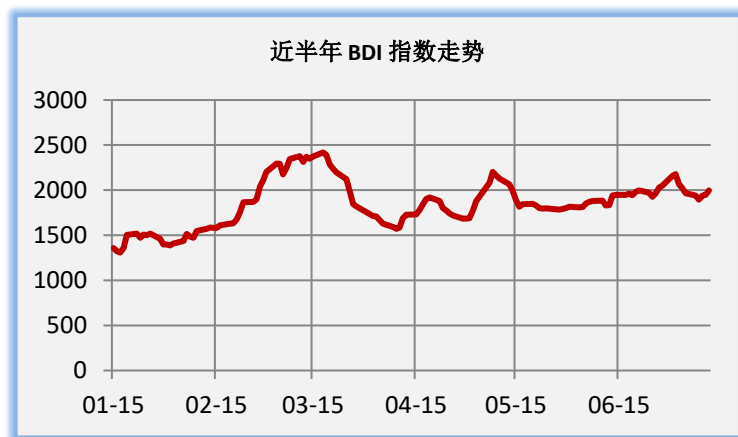
波罗的海指数	7月8日		7月9日		7月10日		7月11日		7月12日	
BDI	1,940	-26	1,894	-46	1,939	+45	1,947	+8	1,997	+50
BCI	3,276	-63	3,119	-157	3,215	+96	3,183	-32	3,296	+113
BPI	1,531	-15	1,536	+5	1,579	+43	1,638	+59	1,678	+40
BSI	1,334	-1	1,347	+13	1,353	+6	1,361	+8	1,364	+3
BHSI	739	-3	737	-2	735	-2	740	+5	741	+1

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	05/07/24	28/06/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	27,500	500	1.8%
	三年	24,000	23,000	1000	4.3%
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	16,000	0	0.0%
	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: 2024-07-09



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'ITG Uming 3' 2020 81994 dwt dely Rizhao 14/15 Jul trip via Australia redel Japan \$15,000 - cnr

'Marco' 2009 81393 dwt dely aps EC South America 7/9 Aug trip redel Singapore-Japan \$18,500 + \$850,000 bb - Oldendorff

'Andreas Petrakis' 2014 75999 dwt dely aps EC South America 27 Jul/1 Aug trip redel Singapore-Japan \$17,750 + \$775,000 bb - Cofco Agri

'Shen Hua 808' 2014 75411 dwt dely ex drydock Guangzhou 17 Jul trip via Indonesia redel South China \$12,500 - GML

'Eva Shanghai' 2021 63683 dwt dely Taichung prompt trip via Indonesia redel WC India intention coal \$14,000 - cnr

'Antwerp Eagle' 2015 63531 dwt dely Kemaman prompt trip via Indonesia redel China \$17,500 - Swift - <recnt>

'Shanghai Bulker' 2012 56719 dwt dely Bayuquan prompt trip via Gulf of Aden redel Mediterranean Continent intention steels \$15,500 first 65 days, \$17,500 thereafter - cnr

'HPC Atlantic' 2013 56064 dwt dely Hong Kong prompt trip redel Bangladesh intention clinker \$17,500 - GML

'Yangtze Dora' 2004 55452 dwt dely Singapore 13/18 Jul trip via S Kalimantan redel Ningde \$15,750 - ESM - <last week>

'Kang Man' 2004 52818 dwt dely CJK prompt trip redel Indonesia \$11,000 - Full Links



(2) 期租租船摘录

'Atalandi' 2014 77528 dwt dely Chiba 18/19 Jul period min 1 Jun 2025/max 31 Jul 2025 redel worldwide \$14,600 - Cargill

4. 航运&船舶市场动态

【这型船的新船价格被低估？】

当马士基油船（Maersk Tanker）确认 2 艘超大型液氨运输船（VLAC）订单后，该公司在该型船上的投资达到 10 艘。VLAC 具有运输灵活性，船东对其关注度提升，如加上最新订单，全球现有 VLAC 订单 49 艘。

VLAC 因业界对液氨运输的预期增长而出现，该类船同样可载运液化石油气（LPG），德路里（Drewry）在进行某些统计订单时，也将其列入超大型液化气运输船（VLGC）中，以区别于中型液化气运输船（MGC）。一张关于液化气运输船订单走势图显示，在 VLGC 订单增长的同时，船东对 MGC 的兴趣也在增加。MGC 订单自 2023 年以来一直呈上升趋势，2024 年上半年共出现 20 艘 MGC 订单，约为 2023 年订单（26 艘）的 77%，预计今年全年订单将超过 40 艘。

为什么会出现这种情况？几个现象可以归为原因。

目前，全球 LPG 运输船队中共有 137 艘舱容在 50000 立方米左右或以下的 MGC，数量和总舱容分别占船队规模的 8%和 11%。除了服务于主要航线上的 LPG 贸易，氨的海运也需要 MGC。现有一些 VLGC 可以运输氨，但由于主尺度和可用的港口基础设施相对有限，MGC 成为运营商的一种选择。

由于对双燃料船的需求、对未来燃料贸易的预期，以及对通过巴拿马运河的担忧，过境巴拿马运河的集装箱船和液化天然气（LNG）运输船增加，特别在高峰期间，巴拿马运河拥堵问题严重，这就对 MGC 的需求有了提振。换句话说，绿氨贸易增长是大势所趋，而 VLGC 面临竞争激烈的过境难题，那些可以通过运河旧船闸的 MGC 也就有了优势。



一段时期内，MGC 将有更好的经济效益，因为当 VLAC 开始交付时，现有大多数绿氨生产项目可能仍然无法启动。是否有足够的绿氨供市场消化到时出现的 VLAC 运力另当别论——VLAC 订单在 2023 年为 21 艘，今年上半年为 26 艘，其中大部分将在 2027-2028 年交付。尤其在绿氨供应有限时，满载的 MGC 更能帮助实现最优的投资回报。与此同时，VLAC 的集中涌入也会加剧市场对 LPG 运输船运力过剩的担忧，因为这些运力最初将从事 LPG 贸易而不是氨。

客观上，船东给予 MGC 更多关注的同时也推高了该类船舶的造价。2024 年第二季度，VLGC 和 MGC 的新造船价格分别上涨约 21% 和 14%，达到 1.195 亿美元/艘和 7600 万美元/艘。但德路里对当前市场的盈利分析表明，MGC 或许比 VLGC 具有更高的投资回报率。在船舶利用率大于 85% 时，MGC 的利润百分比明显高于 VLGC，只有 MGC 的船舶利用率小于 80% 且 VLGC 的船舶利用率大于 95% 时，投资后者才是有利的。从这个角度来看，相较于 VLGC 新造船价格增长，当前的 MGC 新船价格可能被低估了。

MGC 热度大增，中国船舶集团有限公司旗下上海船舶研究设计院（上船院）自主研发的两型最新款 LPG/液氨运输船以其卓越的设计则获得市场高度认可。

40000 立方米 LPG/液氨运输船作为新一代 MGC，可装载 LPG、液氨、氯乙烯单体（VCM）等多种液化气货物，并满足换货运输需求。该船配置 3 个 A 型独立液货舱，能有效提升舱容利用率，提高船舶经济性能；采用 LPG 双燃料推进，配备高压 LPG 双燃料主机，满足船舶能效设计指数（EEDI）三阶段能效要求，能有效减少运营污染排放和温室气体排放。目前，上船院已完成了前续船型的详细设计，各项关键指标均达到或优于预期，具有较强的市场竞争力。

48000 立方米 LPG/液氨运输船是一款在综合考虑船东需求基础上研发的经济性更佳的新船型（Super-MGC）。该船同样配置 3 个 A 型独立液货舱，除装载常规的 LPG 外，还可以装载液氨、氯乙烯单体（VCM）等多种液化气货物。与上述 MGC 不同的是，该船采用单燃料系统，单考虑氨燃料系统和碳捕捉系统预留，配备高压单燃料主机及轴带发电机，安装脱硫塔装置，载重量、航速、油气耗指标优异，EEDI 满足三阶段能效要求。

不久前，中集太平洋海洋工程有限公司与 Captical Group 签署的“2+2”订单，黄埔文冲船舶有限公司与 BENELUX 生效的一艘备选订单，就分别采用上船院的上述两型 MGC 设计。

江南造船（集团）有限责任公司（江南造船）则是我国第一家自主研发建造 MGC 的船企。去年 3 月，由江南造船建造的 40000 立方米 MGC “MIRAI” 交付，该船总长 180 米、型宽 30 米，采用 LPG 双燃料主机，艏部线型采用江南造船自主研发优化的微球形球艏，并设置节能舵球，使航速和油耗指标都达到国际领先水平。“MIRAI” 所载液氨可以直接作为燃料使用，也就是说待氨燃料船用发动机技术成熟后，该船可顺利过渡为氨燃料动力。

来源：海事服务网



【马士基警告：南非港口遇极端天气，绕行！】

由于众所周知的原因，目前有大量往返亚欧航线的货船正在绕行非洲南部。这些为了躲开导弹和无人机袭击的货船，未来几天里将迎来大自然宏伟力量的挑战。

航运巨头马士基（MAERSK）周一发布“极端天气警告”称，未来几天内南非海岸线将出现强风、大浪和暴雨的天气，预计船只的移动的操控将受到影响。为了寻找避难场所和避开受影响区域，接下来几天预计会出现延误的情况。

马士基介绍称，接下来的几天里，从开普敦到伊丽莎白港之间的航线可能会遭受最为严重的影响——那里也是整个非洲的最南端。

为了避免事端，目前大概有 690 艘货船正在南非好望角附近航行，主要是受到中东问题影响的欧美集装箱船。

根据南非当地的气象服务机构（上周日）预告，伴随着一股猛烈寒潮袭击，该国部分地区将迎来“具有破坏性的海岸狂风”，大暴雨和部分区域可达 10 米的海浪冲击，可能会对基础设施造成威胁。高速风浪也可能对部分离岸区域的航行造成困难。

值得一提的是，恶劣天气不仅对航行在海面上的货船造成影响，对于年久失修的南非港口基建也是不小的考验。

在世界银行和标普环球情报今年 6 月发布的《集装箱港口表现指数 2023》报告中，南非开普敦港位列全球 405 位——这份报告的倒数第一，同样来自南非的伍拉港和德班港拿下全球倒数第二和倒数第八。伊丽莎白港表现稍好一些，位列全球第 391 位。顺便一提，在这份榜单上名列全球第一的是中国的洋山深水港。

面对大量的问题，南非国有物流公司 Transnet SOC 已经在艰难地改善其港口的运营状况，以及谋求私人投资，并更换适应极端天气条件的装备。

由于周一全球航运板块受到欧线集运期货快速暴涨后跌停冲击，南非恶劣天气的预警并没有改变市场的调整氛围。截至发稿，在丹麦上市的马士基继上周五跌超 5%后，目前跌幅又接近 4%。另一家欧洲航运巨头赫伯罗特也跌超 3%。

来源：财联社



【项规定，恐让三分之一的船东被罚款！】

来自德国的最新一项分析显示，集装箱行业即将面临严峻挑战。

《欧盟海运燃料条例》（FuelEU Maritime，以下简称“FuelEU”）的出台将对该行业施以重罚，即其将承担航运业总罚款金额的近三分之一。

FuelEU 预计将于 2025 年 1 月 1 日起实施，适用于 5000GT 以上船舶在欧洲经济区（EEA）内的航运活动，包括欧盟成员国、冰岛、列支敦士登和挪威。该法规旨在鼓励使用可再生和低碳燃料，不遵守规定将受到严厉的经济处罚。

FuelEU 法规将：

- （1）对船上使用的燃料的温室气体（GHG）强度进行限制。无论悬挂何种船旗，船上所用燃料的年均温室气体强度必须低于规定水平。；
- （2）要求集装箱船和客轮，从 2030 年起在泊位实现零排放（使用岸上电源（OPS）或零排放技术）。停靠时间少于 2 小时、使用燃料电池、纯电动、船上风力和太阳能发电等零排放技术、无法连接岸电、应急等特殊情形除外。从 2035 年起，这一规定将扩展到所有有岸上供电的港口。

FuelEU 未来会带来的财务影响备受航运公司关注，因为它们可能因不遵守 GHG 强度减排目标而受到处罚。

如果船舶未能达到相对于 2020 年基准的初始 2%减排目标，每吨 VLSFO 能源当量将被处以 2400 欧元的罚款。GHG 强度要求适用于欧盟/欧洲经济区内航行和港口停靠所用能源的 100%，以及进出欧盟的航行所用能源的 50%。

来自汉堡的技术平台提供商 OceanScore 已确定，集装箱行业或将成为受该法规打击最严重的领域。OceanScore 通过分析在欧盟/欧洲经济区内和进入欧盟/欧洲经济区且受该法规约束的 1.3 万艘总吨位超过 5000 吨的船舶，预测到 2025 年，航运业整体将面临总计 13.45 亿欧元的罚款。

与欧盟排放交易体系（EU ETS）一样，集运行业将被迫支付最多的罚款。根据 OceanScore 提供的数据，该行业罚款数额将占罚款总额的 29%，其次是滚装船（14%），而油轮和散货船各占 13%。OceanScore 总经理 Albrecht Grell 表示：“对于航运公司来说，确定 FuelEU 预期成本的基准至关重要，以确保合适的规划和预算流程，还有去比较不同的解决方案，并决定如何处理未偿付的合规余额，”



“与 EU ETS 相比，这将更需要一项企业战略，确定如何减少合规余额/赤字，如何商业化盈余以及处理剩余赤字。”

航运公司该怎样面对 FuelEU?

对于船舶需要停靠欧洲经济区的航运公司来讲，需要做好以下准备工作：

01 编制 FuelEU 监测计划

在 2024 年 8 月 31 日前向授权的验证机构提交一份 FuelEU 监测计划，该计划应概述如何监测和报告船队中每艘船舶的排放量。在监测期开始前，应对监测计划是否符合要求进行评估，然后由验证机构将其记录在 FuelEU 数据库中。

对于 2024 年 8 月 31 日后首次停靠欧洲经济区港口的船舶，要求在该港口停靠后 2 个月内向验证机构提交 FuelEU 监测计划。

02 FuelEU 监测

从 2025 年 1 月 1 日起，根据验证机构认可的 FuelEU 监测计划，将要求每年为每艘船舶记录以下信息：

1. 出发港和到达港（包括出发和到达的日期和时间，以及停泊时间）；
2. 航行和靠泊时燃油消耗量；
3. 通过 OPS 的供电量及通电时间。

03 FuelEU 报告提交和核查



在每年 1 月 31 日前将上一年报告期内收集的 FuelEU 数据汇总，编制每艘船的“FuelEU 报告”并提交给验证机构。验证机构将在当年的 3 月 31 日前对“FuelEU 报告”进行核查，并将报告和相关信息一起记录在 FuelEU 数据库中。

04 盈余存储、预支和合规联营

经验证机构批准后，航运公司可以在每年 4 月 30 日之前在 FuelEU 数据库中记录排放强度盈余存储、预支以及合规联营的情况。

05 罚款缴纳

每年的 6 月 30 日前，航运公司必须为每艘超过温室气体强度限制的船舶缴纳相应的罚款。

06 签发合规文件

如果航运公司同时满足温室气体强度和 OPS 使用的规定，则航运公司应在每年 6 月 30 日前收到并保留由验证机构签发的 FuelEU 合规文件。

如果航运公司未满足规定，则应在 6 月 30 日前缴纳必要的罚款。在确认已缴纳罚款后，航运公司将收到主管当局签发的 FuelEU 合规文件。

如果船舶连续两个或两个以上报告年度未能遵守相关规定取得 FuelEU 合规文件，则停靠港的欧洲经济区成员国主管当局可发布驱逐令。各成员国均应拒绝受驱逐令约束的船舶进入其任何港口，直至该公司履行其义务为止。

来源：海事服务网

【5 月全球海运集装箱量创月度新高】

5 月份全球海运集装箱量创下历史新高。根据 Xeneta 和 CTS 发布的数据，5 月份集装箱海运量达 15.94 万 TEU，打破了 2021 年 5 月创下的 15.72 万 TEU 的纪录。



数据显示，今年迄今全球海运量略低于 7400 万 TEU，与 2023 年前 5 个月相比增长了 7.5%。Xeneta 高级航运分析师 Emily Stausboll 表示，目前海运的集装箱货物比以往任何时候都多，全球航运网络能够在供应链紧张的情况下运输如此大量的集装箱，令人印象深刻。

创纪录的运量水平在很大程度上是由远东地区的出口量推动的，中国 5 月份出口了创纪录的 620 万 TEU，其中包括 85.3 万 TEU 的国内集装箱需求，占 5 月份全球集装箱海运量的 39%。

Xeneta 的最新数据显示，7 月 9 日，远东至美国西海岸的平均现货运价为每 FEU7840 美元，自 4 月 30 日以来上涨了 200%。同期，远东至美国东海岸的平均现货运价上涨了 130%，达到每 FEU9550 美元。而北欧和地中海航线，现货运价分别上涨了 148%和 88%，达每 FEU8030 美元和 7830 美元。

Stausboll 指出，当前市场最关心的一个问题是，5 月份创纪录的海运量是否意味着传统旺季货量的减少？他认为这将取决于诸多因素，包括潜在的消费者需求，货主提前装运进口商品，以及美国对中国进口商品加征关税的可能性。“虽然市场需求将在未来几个月保持高位，但创纪录的运量水平肯定无法保持下去。”

海运周转量体现了创纪录的需求水平与绕航好望角导致的更长航距带来的叠加影响。截至目前，与 2023 年同期相比，2024 年全球海运周转量增长了 17.9%。

需要指出的是，受红海改道影响最大的是远东出发的远洋航线，这是推动集装箱海运量打破纪录的驱动力。根据 CTS 数据，远东-北美航线，包括美东和美西，5 月份的运量同比增长 5.9%，略高于 200 万 TEU；远东-欧洲航线运量同比增长 2.9%，略高于 150 万 TEU；而亚洲区域内的运量同比增长 14.4%，达到 450 多万 TEU。

由于需求增加和运价飙升，近几个月其他航线的运量也在增长。5 月份远东-中东/印度航线运量增长了 5.3%，达到 75 万 TEU；远东-拉美航线运量增长 19.8%；而远东-南非航线的运量增幅相对较小，仅为 1.2%，但其运价指数则上涨了 34.3%。

来源：中国远洋海运 e 刊



◆ 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	05/07/24	28/06/24	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	3,450	3,400	50	1.5%	
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：2024-07-09

(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	300,000	Hanwha Ocean, S. Korea	2026-2027	Asyad Shipping - Omanis	12,950
1	Tanker	75,000	Yangzijiang, China	2027	Tsakos - Greek	6,300 scrubber fitted
2+2	Tanker	75,000	New Times, China	2027-2028	Tsakos - Greek	6,500 scrubber fitted
4	Tanker	75,000	K Shipbuilding, S. Korea	-	GEM - Dubai-based	6,300
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	-	Asia Pacific Shipping - Vietnamese	5,300
5	Tanker	49,999	Penglai Zhongbai, China	2026-2027	Alimia Group - Greek	undisclosed
4	Tanker	40,800	Wuhu, China	2027	Trans KA Tanker - Turkish	undisclosed NOx Tier III, EEDI Phase III



4	Tanker	37,000	HMD	2026	EVALEND	4,800	
6	Bulker	325,000	Hengli HI Dalian, China	2026-2027	Winning International - Singaporean	undisclosed	EEDI Phase III, scrubber fitted, methanol ready
2	VLAC	93,000	Hyundai Samho, S. Korea	2028	Maersk - Danish	11,900	options exercised
8+4	Container	18,000 teu	New Times, China	2027-2028	Eastern Pacific - Singaporean	20,000	TC to CMA-CGM, LNG dual-fuelled
4	Container	9,000 teu	DSIC	2027-2028	DANAOS	10,400	

◆ 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	
BERGE BOBOTOV	BC	207,986		2021	China	7,500	Greek	scrubber fitted, eco	
OCEAN COURTESY	BC	178,021		2008	China	2,400	Far East	BWTS fitted	
NAVIOS TAURUS	BC	76,596		2005	Japan	1,200	Undisclosed	BWTS fitted	
BELMAR	BC	63,641		2021	Japan	2,550	Norwegian	BWTS fitted	
REGO	BC	58,729		2009	China	1,640	Chinese	BWTS fitted	
ORACLE	BC	58,018		2009	China	1,250	Vietnamese	surveys due	
HOWES JOANNA	BC	56,785		2009	China	1,150	Undisclosed	BWTS fitted	
SOLAR	BC	46,786		2000	Japan	740	Undisclosed		
MAESTRO EMERALD	BC	39,830		2020	Japan	3,030	Turkish	BWTS fitted, Eco, OHBS	
BAMBOO STAR	BC	37,609		2019	Japan	2,835	Turkish	BWTS fitted, Eco	
SPICA HARMONY	BC	36,908		2019	Japan	2,850	Undisclosed	BWTS fitted, Eco	
DARYA GANGA	BC	36,845		2012	S. Korea	1,630	Undisclosed	BWTS fitted	
CABRERA	BC	34,613		2011	China	1,460	Undisclosed	BWTS fitted	
KOUROS PRIDE	BC	34,146		2011	S. Korea	1,380	Greek	BWTS fitted	
CHAMCHURI NAREE	BC	33,733		2005	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS fitted	
HG DARWIN	BC	31,642		2002	Japan	820	UAE	BWTS fitted, OHBS	
CHARLINE	BC	30,420		2010	China	1,100	Undisclosed		
NOBLE OAK	BC	28,492		2005	Japan	770	Undisclosed		
LORD MOUNTBATTEN	BC	28,207		2011	Japan	1,150	Middle East		



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
PALERMO	CV	38,250	2,890	1998	Germany	1,190	Chinese	BWTS fitted
OKEE ALICIA	CV	23,741	1,740	2007	China	undisclosed	UAFL	
UNI-PACIFI	CV	19,309	1,618	1999	Japan	undisclosed	Chinese	
ALGOL	CV	17,219	1,345	2006	China	undisclosed	Greek	
HS BUSAN	CV	13,002	962	2006	S. Korea	700	Undisclosed	
A ONTAKE	CV	11,817	650	2023	Japan	2,600	Undisclosed	
KAIFU	CV	11,817	650	2023	Japan	2,600	Undisclosed	en bloc each
KISO	CV	11,817	650	2023	Japan	2,600	Undisclosed	
VICTORY HONOR	CV	7,966	653	1997	Japan	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
PGC COMPANION	TAK	72,825		2005	China	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
CRIMSON JADE	TAK	51,504		2017	Japan	3,100	Italian	BWTS fitted
ENDLESS SUMMER	TAK	49,999		2010	Japan	3,000	Italian	BWTS fitted
HAFNIA PEGASUS	TAK	49,999		2010	China	2,850	Undisclosed	BWTS fitted
ZEZE START	TAK	49,999		2009	S. Korea	2,750	Far East	BWTS fitted
DAYTONA	TAK	47,407		2005	Japan	1,800	Undisclosed	
SPARKLE	TAK	45,744		2004	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
ATLAS STAR	TAK	38,289		2008	China	2,300	Greek	BWTS fitted
TRF MEMPHIS	TAK	37,596		2016	S. Korea	6,900	Norwegian	en bloc*, BWTS fitted
TRF MOBILE	TAK	37,596		2016	S. Korea			
NCC TIHAMAH	TAK	28,053		1977	S. Korea	2,250	Undisclosed	
OB RIVER	TAK/LNG	85,682		2007	S. Korea	47,750	Chinese	en bloc, 5-10 Years BBC with Purchase Option at the end of the charter
ARCTIC AURORA	TAK/LNG	85,604		2013	S. Korea			
AMUR RIVER	TAK/LNG	85,598		2008	S. Korea			
CLEAN ENERGY	TAK/LNG	85,513		2007	S. Korea	5,000	Greek	Incl. T/C SS/DD DUE
WARINSAR	TAK/LPG	28,521		2014	S. Korea			



◆ 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
XIANG	BC	7,757	3,947	2020		470.00	
HUA KAI	CV	6,819	2,408	1994	S. Korea	530.00	
YUN SHUO 7	GC	11,845	3,531	2008	China	undisclosed	
SONG TAI SHAN 719	TAK	2,045	719	1996	Japan	510.00	
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
ONUR	GC	4,160	1,310	1972	Germany	undisclosed	Turkey

◆ 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
2024-07-12	713.150	777.260	4.525	91.339	923.240	484.120	436.550	531.980	796.360
2024-07-11	713.390	776.280	4.457	91.340	920.790	484.630	437.840	530.930	795.270
2024-07-10	713.420	774.950	4.463	91.329	916.330	483.990	440.650	529.840	797.030
2024-07-09	713.100	775.350	4.475	91.304	917.250	483.540	440.580	529.820	796.590
2024-07-08	712.860	774.700	4.474	91.240	916.300	483.530	441.070	530.100	797.900

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	5.44328



2 个月	--	3 个月	5. 56298	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5. 63334	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-07-11

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