



全一海运市场周报

2024.07 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.07.22 - 07.26)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场行情总体平稳，不同远洋航线因供需基本面有所差异走势出现分化，综合指数小幅下跌。7月26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3447.87点，较上期下跌2.7%。

欧洲航线：据标普环球发布的数据显示，欧元区7月综合PMI初值为50.1，低于前值及市场预期，制造业和服务业PMI初值均环比下跌，其中欧元区7月制造业PMI初值更是创了7个月的新低，显示出欧元区经济的复苏动能正持续减弱，制造业再次成为疲软的主要来源，这进一步拖累了制造业劳动力数量加速下滑。未来中欧贸易还将面临政策不确定性的考验，对出口集运市场如何产生影响需要进一步关注。本周，运输需求总体稳定，即期市场订舱价格平稳运行。7月26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4991美元/TEU，较上期小幅下跌0.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供需基本面较欧洲航线略显疲软，市场运价小幅下跌。7月26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5270美元/TEU，较上期下跌1.7%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国7月Markit制造业PMI大幅下跌至49.5，创7个月以来的新低。虽然服务业PMI仍保持平稳增长，但制造业与服务业PMI走势持续分化，显示出经济复苏中的不平衡。此外，由美国总统大选带来的不确定性正对投资产生抑制作用，下半年美国经济前景将面临考验。本周，运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价继续回落。7月26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6663美元/FEU和9557美元/FEU，分别较上期下跌6.5%、2.0%。

波斯湾航线：运输需求表现良好，供需基本面稳固，即期市场订舱价格小幅上涨。7月26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2219美元/TEU，较上期上涨1.2%。

澳新航线：当地对各类物资的需求出现上升势头，供求关系良好，市场运价在连续调整后出现反弹走势。7月26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 1482 美元/TEU, 较上期上涨 7.0%。

南美航线: 运输需求缺乏进一步增长的动能, 供需基本面转弱, 本周市场运价继续调整。7 月 26 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 7939 美元/TEU, 较上期下跌 3.3%。

日本航线: 运输市场总体平稳, 市场运价小幅下跌。7 月 26 日, 中国出口至日本航线运价指数为 768.92 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响即期运力 综合指数小幅提升】

本周, 终端补库需求增加, 货盘小幅释放, 船货商谈氛围向好, 同时受台风天气影响, 沿海运力周转效率减慢, 即期运力收紧, 沿海散货综合指数小幅提升。7 月 26 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 976.67 点, 较上期上涨 0.8%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周高温闷热天气持续, 沿海电煤负荷大幅上行, 下游需求有所好转, 但水电及新能源发力较好, 抑制煤炭需求大幅释放, 终端采购以长协为主进口煤补充为辅。本周沿海八省日耗 246 万吨, 库存 3654.2 万吨, 存煤可用天数约 14.9 天。煤炭价格方面, 一方面, 持续高温天气拉动电厂日耗, 终端煤炭消耗速度提升, 叠加市场对峰度夏看涨情绪升温, 煤炭报价小幅上探, 另一方面, 行业保供政策积极推进, 长协煤兑现率及进口量不断提升, 煤炭货源供应宽裕, 整体供需格局仍显宽松, 煤炭价格震荡运行。本周, 环渤海各港合计日均调进量 109.7 万吨, 合计日均调出 119.2 万吨, 合计调进量不如调出量, 港口库存继续下行。运价走势方面, 受高温闷热天气影响电煤负荷持续攀升, 终端补库需求小幅释放, 且受台风恶劣天气影响, 沿海水域船舶避风停港增多, 运输市场运力周转缓慢, 沿海煤炭运价小幅上涨。

7 月 26 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 963.19 点, 较上期上涨 1.4%。中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 报收 587.31 点, 较 7 月 19 日上涨 4.3%, 其中, 秦皇岛-张家港 (4-5 万 dwt) 航线运价 23.8 元/吨, 较 7 月 19 日上涨 1.4 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 30.8 元/吨, 较 7 月 19 日上涨 1.5 元/吨, 秦皇岛-广州 (5-6 万 dwt) 航线运价为 34.9 元/吨, 较 7 月 19 日上涨 1.0 元/吨。



金属矿石市场：本周，受高温降雨及台风天气影响，户外、基建开工进一步受限，钢材消费延续弱势，叠加螺纹新旧国标转换，市场积极出货降库存，钢厂增产意愿偏弱，矿石需求略有压制。同时因台风来袭，沿海南北线航路受阻，运力供给有所收紧，沿海金属矿石运输价格小幅上涨。7月26日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收611.6点，较7月19日上涨1.5%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价21.8元/吨，较7月19日上涨0.4元/吨。

粮食市场：随着中储粮轮换出库不断，加之南方部分地区春玉米陆续上市，东北市场持粮主体出货心态转强，市场玉米供应逐渐增加，但深加工企业及饲企需求有限，玉米价格维持震荡偏弱格局。运输市场受天气变动，拉运效率下降，下游采购备货意向偏强，沿海粮食运输价格平稳运行。7月26日，沿海粮食货种运价指数报776.59点，同上期持平，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价43.0元/吨，同上期持平。

成品油市场：本周，国际原油价格弱势震荡，国内成品油价格窄幅波动。供应方面，炼厂开工率维持低位震荡，资源供应略有回升。需求方面，汽油端受暑期出行支撑需求表现良好，柴油市场受高温多雨恶劣天气影响，资源消耗缓慢。成品油市场交投氛围较淡，沿海成品油运输价格小幅波动。7月26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1013.81点，较上期下跌0.4%；市场运价指数958.97点，较上期下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨跌互现 租金指数窄幅波动】

本周，海岬型船市场，继上周末两大洋市场铁矿石集中出货后，本周货盘较少，市场表现安静，运价走弱。巴拿马型船和超灵便型船市场，国内电厂日耗上升，且外贸煤价格优势明显，印尼煤炭货盘有所增多，加之受台风影响，可用运力偏紧，日租金小幅上涨。远东干散货租金指数窄幅波动。7月25日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1505.57点，较7月18日上涨0.4%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价先扬后抑，大西洋市场运价跌幅略高。上周末，太平洋市场澳大利亚和巴西铁矿石货盘集中释放，市场氛围活跃，运价短暂回升。本周上半周，澳大利亚和巴西铁矿石货盘较少，运价缓慢下调。下半周，澳大利亚货盘略有增加，氛围稍有好转，但市场可用运力仍偏多，运价继续下跌。7月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为20089美元，较7月18日下跌2.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.431美元/吨，较7月18日上涨1.6%。远程矿航线，本周，大西洋市场较为安静，运价承压下跌，跌至今年六月初水平。7月25日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.814美元/吨，较7月18日下跌4.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金小幅上涨。本周，太平洋市场印尼煤7月底8月初煤炭货盘尚可，但可用运力偏多，日租金小幅波动。临近周末，受“格美”和“派比安”两台风影响，即期可用运力紧张，船东情绪较高，日租金上涨。7月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13794美元，较7月18日上涨1.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.852美元/吨，较7月18日下跌0.1%。粮食航线，本周，南美粮食货盘不多，市场无明显变化，运价保持稳定。7月25日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为44.780美元/吨，较7月18日微跌0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金稳步向上。本周，国内电厂日耗开始上升，同时外贸煤价格优势明显，东南亚市场煤炭和镍矿货盘有所增多，加之台风影响，船舶周转受限，日租金企稳上涨。7月25日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为13228美元，较7月18日上涨4.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为11.334美元/吨，较7月18日上涨1.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月19日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少374.1万桶至4.36亿桶，降幅0.85%；进口687.1万桶/日，较前一周减少16.6万桶/日；出口增加22.2万桶/日至418.6万桶/日；美国原油产品四周平均供应量为2057.4万桶/日，较去年同期增加0.39%。由于美国夏季驾车旺季需求不如预期，削弱了炼油利润，预计美国炼油企业第二季度盈利将大幅低于去年同期，增加了市场的不确定性，利润压力导致炼油厂开工量减少，从而可能影响原油需求。加拿大央行年内第二次降息，7月标普全球制造业PMI初值49.5，为2023年12月以来新低，给金融市场带来冲击，全球股市大跌，大宗商品市场尤其是工业品整体也是弱势难改，全球部分地区经济疲软，需求担忧持续给油价带来压力。此外，以色列和哈马斯之间正在进行的停火谈判取得了进展，或许会缓解地缘政治紧张局势。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报82.47美元/桶，较7月18日下跌2.41%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价止跌反弹。中国进口VLCC运输市场运价大幅回暖。7月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1129.44点，较7月18日上涨23.7%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线8月部分货盘集中释放，大西洋航线公开寻盘略增，船位消耗速度较之前有明显提升，短期交易节奏带动了市场情绪，船东抓住机会抬高运费，租家尽量私下寻船减少货盘的曝光度给市场降温。目前8月上旬装期货盘和7月同期基本持平，供需关系较上月稍微有好转，成交WS点位大幅回暖，后续出货量和出货节奏将决定市场短期走向。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS58.85，较7月18日上涨30.07%，CT1的5日平均为WS54.90，较上期平均上涨19.89%，TCE平均2.7万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS59.62，上涨16.28%，平均为WS56.54，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 8 月 3-5 日，成交运价为 WS45。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 4-6 日，成交运价为 WS48。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 10-11 日，成交运价为 WS58。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 7-9 日，成交运价为 WS57。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 5-7 日，成交运价为 WS51. 5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 18-20 日，成交运价为 WS57。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 27-31 日，成交包干运费为 735 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量下跌】

7 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1174.53 点，环比下跌 0.09%。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-0.50%、+0.58%、+0.15%及+0.06%。

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 6.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.40%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.27%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.90%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 10 艘（环比减少 12 艘），总运力 67.15 万载重吨，总成交金额 18328 万美元，平均船龄 13.70 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 吨级油轮估值环比上涨 1.14%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 10.08%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.32%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.06%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.06%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 10 艘（环比增加 3 艘），总运力 47.54 万载重吨，总成交金额 37000 万美元，平均船龄 11.50 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上涨 0.39%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.30%。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 0.64%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.66%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.91%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.81%。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 16 艘），总运力 2.33 万载重吨，总成交金额 2241.80 万人民币，平均船龄 7.24 年。

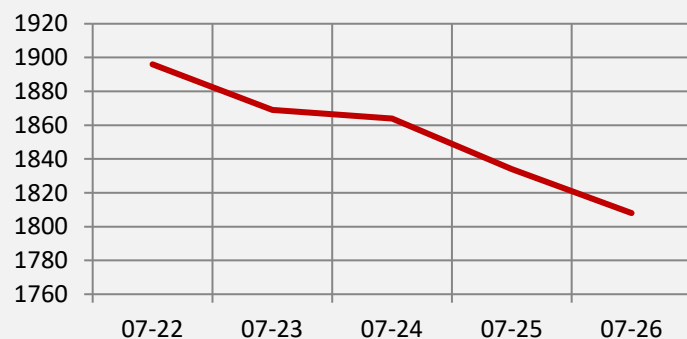
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

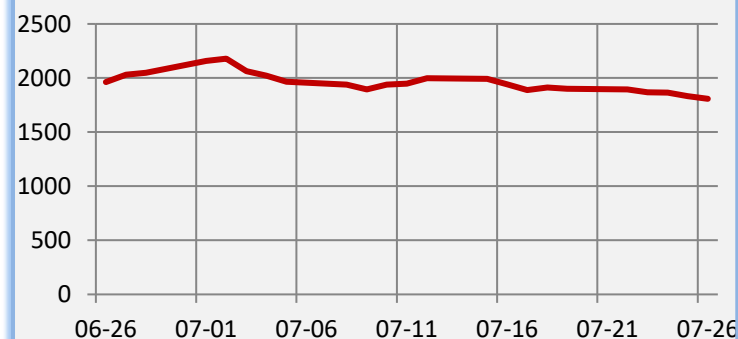
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

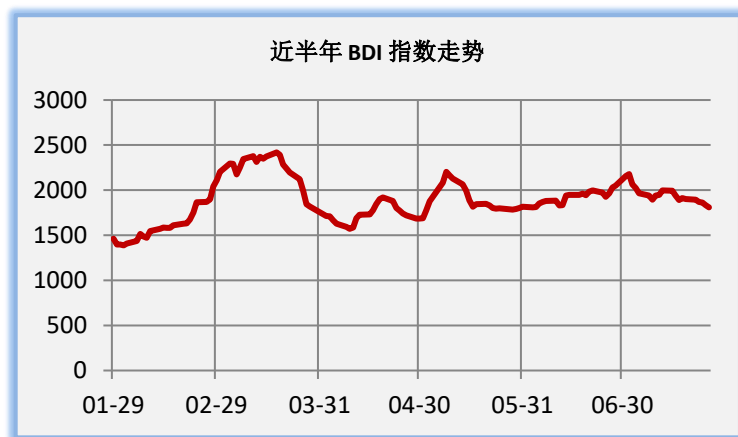
波罗的海指数	7月22日		7月23日		7月24日		7月25日		7月26日	
BDI	1,896	-6	1,869	-27	1,864	-5	1,834	-30	1,808	-26
BCI	2,957	-16	2,854	-103	2,803	-51	2,696	-107	2,614	-82
BPI	1,712	-2	1,728	+16	1,765	+37	1,785	+20	1,792	+7
BSI	1,374	0	1,380	+6	1,385	+5	1,387	+2	1,386	-1
BHSI	756	+4	757	+1	758	+1	760	+2	759	-1

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	19/07/24	12/07/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	29,000	31,000	-2000	-6.5%
	三年	24,500	25,000	-500	-2.0%
Pmax (76K)	一年	16,000	15,750	250	1.6%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,250	16,250	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,750	12,500	250	2.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-07-23



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Cymona Pride' 2014 74973 dwt dely Butterworth 29/30 Jul trip via W Australia redelivery China intention iron ore \$18,000 - cnr

'Nefeli ' 2016 63466 dwt dely aps SW Pass 1/5 Aug trip redel E Mediterranean intention petcoke \$29,000 - cnr

'Nord Adriatic' 2016 61613 dwt dely Fujian prompt trip via Indonesia redel China \$15,000 - cnr

'Tac Suzuka' 2021 40273 dwt dely wwr Up River prompt trip redel Algeria \$22,750 - Oldendorff - <corrects 25/7>

(2) 期租租船摘录

'Hui Tong' 2010 83601 dwt dely Hong Kong 2/5 Aug 4/6 months redel worldwide \$16,500 - cnr

'Trikeri' 2023 82016 dwt dely Gunsan 26/27 Jul 4/6 months redel worldwide \$18,500 - Marubeni

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱班轮公司加速布局 LNG 动力船】

尽管新造船价格创下新纪录，但两家班轮巨头达飞轮船和马士基仍相继展开大规模的船队更新和扩张计划。据外媒报道，现代重工的子公司 HD 重工和现代三湖将分别为达飞建造 6 艘 LNG 双燃料集装箱船。这份 12 艘新船订单价值近 27 亿美元，交船时间分别为 2027 年和 2028 年。

马士基、达飞、John Frederiksen 控制的 SFL 公司、Eastern Pacific Shipping 和 Evangelos Marinakis 的 Capital Maritime & Trading 等公司都开始加速布局 LNG



双燃料船。与此同时，总部位于雅典的 Capital Maritime 已下单订造 6 艘中型集装箱船，单船载箱量为 8400 标准箱，采用 LNG 双燃料动力。市场分析人士认为，这些船在市场上具有吸引力，其交付时间相对较早，且交易灵活。市场传言马士基计划建造 12 艘 16000 标准箱的 LNG 双燃料动力船，同时还打算租用类似数量的 LNG 双燃料船。

主张将 LNG 作为过渡燃料的人士指出，合成或生物 LNG 将在未来几年不断增长。目前全球许多港口和码头都提供 LNG 燃料加注服务，虽然甲醇在许多地方也可以买到，但绿色甲醇供应却不足，建设必要的基础设施以大规模供应绿色燃料仍需时日。

而 LNG 的反对者则继续强调甲烷泄漏是其致命缺陷，他们指出，作为一种温室气体，甲烷的危险性是二氧化碳的许多倍。但值得一提的是，甲烷减排技术发展迅速，专家称，提升发动机燃烧效能和甲烷废气处理系统正在取得进展，而新一代 LNG 双燃料集装箱船至少 3 年后才会下水，届时甲烷减排技术或已取得重大突破。

来源：中国远洋海运 e 刊

【油轮市场：飓风季来临加剧波动！】

每年的飓风季节，都是航运市场，特别是油轮市场运费波动加剧的时期，今年也不例外。

根据 Gibson 船舶经纪公司的最新周报，飓风 Beryl 近期袭击了加勒比海和美国，成为历史上最早的五级飓风，吸引了全球的广泛关注。许多客户纷纷询问飓风对油轮市场的影响。美国国家海洋和大气管理局（NOAA）预测，今年将出现创纪录数量的热带风暴和飓风，预计在最近的厄尔尼诺现象之后迅速过渡到拉尼娜条件。该机构预计今年将有 17 到 25 个命名风暴（自 1991 年以来平均为 15 个），8 到 13 个飓风（1991 至 2023 年间平均为 7 个），以及 4 到 7 个重大飓风（历史平均为 3 个）。活跃的飓风季节意味着原油和成品油市场将面临更广泛的风险，但具体影响难以预测。

Gibson 表示，有两个关键因素需要关注：飓风的路径和强度。尽管五级飓风可能会对其路径上的一切造成毁灭性打击，但如果油气基础设施未受影响，通常影响有限，除了由于船只避开飓风路径而可能导致的延误。然而，如果飓风袭击了海上油气生产设施，导致长期停产，那么主要影响将体现在美国和加勒比地区的原油出口需求上。美国和墨西哥的海上原油产量合计为 350 万桶/天，其中大部分是受欢迎的中重质原油。在极端情况下，如果本地供应长期中断，飓风甚至可能推动从更远的地方进口海运原油。



另外一个关键影响是炼油厂。德克萨斯州和路易斯安那州沿岸的炼油厂占美国炼油总产能的 48%。这些设施对于满足美国国内市场需求至关重要，并在 2023 年出口了 210 万桶/天的成品油。任何对炼油业务的中断都会对美国墨西哥湾的成品油轮市场产生利空影响，出口量减少。然而，美国主要炼油厂的停产也可能对成品油轮运费产生正面影响。尤其是美国大西洋沿岸依赖从墨西哥湾通过管道输送的成品油，如果 Colonial 管道流量枯竭，这些需求通常会由欧洲的货物来填补，从而支撑英国到美国大西洋沿岸（TC2）航线的 MR 型油轮运费。美国墨西哥湾的炼油厂关闭也可能有利于当地原油出口。如果美国炼油厂无法使用国内和区域性原油，那么更多的原油可能会用于出口。其他因素，如豁免《琼斯法案》也可能在短期内对国际油轮市场产生积极影响。

Gibson 总结称，由于没有两个飓风是相同的，很难具体预测其影响，除了运费波动的加剧。值得注意的是，美国炼油厂在应对风暴破坏方面变得更加高效。2005 年飓风卡特里娜和丽塔袭击时，墨西哥湾沿岸炼油厂花了大约三个月时间才恢复到风暴前的水平。而在 2017 年飓风哈维和伊尔玛之后，仅用了 29 天。然而，如果预测中的活跃飓风季节成为现实，频繁的高强度风暴接踵而至，那么炼油厂和原油生产商维持产量的能力可能会受到挑战。

来源：海运圈聚焦

【分析师：VLCC 超级周期正来临】

2024 年截至目前，VLCC 租金仍低于阿夫拉型油轮和苏伊士型油轮。与 2023 年的波动相比，今年 VLCC 表现更稳定，尽管峰值水平并没有达到预期的高度，与此同时，低点也没有大幅下跌。

总部位于伦敦的 VLCC 联营池（VLCC Pooling）Tankers International 研究负责人 Mette Frederiksen 表示，随着欧佩克+（OPEC+）释放增产的积极信号，VLCC 新造船增长有限，叠加今年石油需求不断上升，VLCC 超级周期将是“何时而非是否”来临的问题。

Tankers International 运营着一支由 36 艘 VLCC 组成的联营池。Tankers International 表示，今年上半年，VLCC 市场呈现出“适度改善”的局面，但未能达到其他细分市场的水平。

Mette Frederiksen 指出，自年初以来，支撑 VLCC 市场的基本面保持不变。主要驱动因素仍然是缺乏船队更新，新交付的船只数量很少。由于相对强劲的回报和乐观的市场前景，拆解量仍然受到抑制。此外，“黑暗舰队”持续存在，特别是为老旧船提供了另一种出路。VLCC 订单量仅占现有船队的 7%，与此同时约 21% 的船超过 20 年，这意味着船队供需平衡进一步收紧。



与此同时，胡塞武装在红海袭击商船，对成品油轮市场产生了重大影响，但对 VLCC 的影响相对较小。

俄乌冲突的持续正重塑包括 VLCC 在内的所有油轮细分市场方面继续发挥着至关重要的作用。俄罗斯石油继续被输送到欧洲以外的买家手中，促使欧洲从美国、西非和中东等替代来源采购石油。这种动态转化为更多的跨大西洋贸易，在规模经济效应下，VLCC 变得更具竞争力。这并不一定意味着更长的吨海里航程，但这些航线提供了更具创造性的贸易机会。

OPEC+ “增产”在即

他指出，中东至远东航线仍然是 VLCC 市场的支柱。虽然 OPEC+减产限制了中东地区的石油流动，但积极的信号已经出现。OPEC+最近发布的公告表明，从 10 月开始，之前受到限制的产量将逐步减少。OPEC+计划在未来 12 个月内每天增加 250 万桶。这包括恢复 220 万桶的自愿减产，并允许阿联酋将日产量提高 30 万桶。此外，市场预计美国、加拿大、巴西和圭亚那等供应将增加。这可能会提振对 VLCC 吨海里需求。

与此同时，中国经济状况的改善将提振石油进口和 VLCC 的市场前景。根据国际能源署本月的预测，中国的石油需求预计将从去年的每天 1650 万桶增长到 2024 年的每天 1730 万桶。

Mette Frederiksen 总结道，“VLCC 在 2024 年上半年表现出了韧性。虽然没有经历其他细分市场的大幅上涨，但表现稳定，今年剩余时间的所有指标都有利。我们仍然乐观地认为，VLCC 有可能在今年迎来超级周期。”

来源：海事服务网

【99 艘！LNG 和甲醇动力船舶订单“竞争激烈”】

据《朝鲜日报》报道，根据英国克拉克森研究公司 7 月 22 日发布的数据，今年上半年，全球液化天然气（LNG）动力船舶和甲醇燃料动力船舶新船订单数量难分伯仲，分别为 50 艘和 49 艘。

相较去年上半年甲醇动力船舶新船订单数量明显高于 LNG 动力船舶，航运公司对甲醇动力船舶的偏好程度在今年逐渐回落，LNG 动力船舶再次成为“宠儿”。报道认



为，天然气价格下跌是重要原因之一，此价格已从 2022 年 8 月的每百万英热单位 9.385 美元降至今年 7 月的 2.099 美元，考虑到目前天然气的供需关系，预计未来一段时间天然气价格将保持稳定。

与此同时，LNG 的相关基础设施相比甲醇更为完善，在各国港口的加注设施也较为齐全。据报道，马士基集团近期正在寻求订购多达 23 艘 LNG 动力新船，已向韩国和中国的多家船企进行询价。

业界人士认为，LNG 较传统船用柴油更为环保，成本也更低，虽然甲醇在环保船用燃料市场具有明显的优势，但成本高昂和基础设施不够完备也阻碍了当下航运公司的订购步伐。如果未来继续甲醇相关的投资，不断完善基础设施，形成规模经济，甲醇的经济可行性也将随之提高，航运公司也将更多转向甲醇动力。

来源：中国船舶报

【散运市场迎利好：需求超供给】

DNV 最新报告指出，随着全球大宗商品需求稳步上升，叠加新船交付量维持低位，散货船航运市场持续向好。船东们正乘着这股东风加大投资力度。

需求日益旺盛

过去几年，尽管高利率和通货膨胀对全球经济造成了不小压力，但干散货需求依旧坚挺，2023 年的增长幅度超过 5%，主要由一些关键大宗商品带动。

DNV 散货船业务副总裁兼全球业务总监 Morten Lovstad 指出，铁矿石作为全球干散货市场的龙头老大，其需求依然旺盛。位居第二的煤炭尽管面临能源转型挑战且需求预测有所下降，但实际需求依旧坚挺。同时，全球粮食需求，特别是大豆需求异常火爆，一些小宗干散货需求也在稳步上升。

中国引领散货船市场需求

作为全球最大的干散货商品进口国，中国长期以来一直是散货船市场兴衰的风向标。



Lovstad 分析道，中国经济正在逐步回暖。尽管中国房地产市场的不确定性依然存在，且对铁矿石和钢铁产品需求的影响尚不明朗。

中国对能源供应保障的需求与日俱增。尽管中国在积极拓展可再生能源基础设施，但煤炭等传统能源的地位依旧显著。2023 年，中国新建的燃煤发电厂数量刷新了纪录，这也使得煤炭进口需求持续保持高位。

Lovstad 指出，与食品相关的大宗商品需求也在快速增长。这类商品的需求增速实际上已超过其他所有商品。例如，受全球人口增长和饮食习惯转变的影响，2023 年全球大豆需求增速超过 10%。中国人的饮食结构正从以大米和蔬菜为主转向更多的肉类消费。这一变化导致作为动物饲料的大豆需求激增，从而促进了阿根廷和巴西向中国的大豆出口。

航线延长推动吨海里需求上升

干散货大宗商品的旺盛需求意味着吨海里的增加，而地缘政治因素也导致吨海里需求上升。

Lovstad 分析称，俄乌冲突和红海局势等国际事件改变了贸易模式，导致航运路线延长。因此，与吨位需求相比，吨海里需求的增速更快。

供给增速不及需求

2019 年至 2022 年间新造船活动的低迷，导致需求增速远超供给。

Lovstad 指出，2023 年初，散货船订单占有船舶订单的比例仅为 5% 左右，创下了 30 年来的最低纪录。与此同时，现有船队中有约 30% 的船只已超 15 年船龄。这些船只不仅燃料效率低下，运营成本也缺乏竞争力，而且难以满足环保法规的要求。这使得它们对货主的吸引力大减，逐步遭到淘汰。

运费节节攀升

在众多因素推动下，干散货运费不断上升。



Lovstad 指出，2023 年下半年，运费出现显著上升趋势，这主要得益于中国房地产市场对钢铁生产和进口的影响，以及 MEPC 80 会议后国际海事组织环境法规的更新等。

2024 年第一季度的运费同样表现强劲，堪称过去十年中最强劲的第一个季度。好望角型船运费在第一季度增长了 30%，达到 35,000 美元/天，而盈亏平衡点通常为 15,000~20,000 美元/天。

Lovstad 认为，尽管运费在一季度末有所下降，但仍将保持相对稳定，并在 2024 年下半年再次上升。

来源：中国远洋海运 e 刊

【美国“不合理拒绝订舱”最终规则公布 集装箱承运人责任加重】

当地时间 7 月 22 日，美国联邦海事委员会（FMC）正式公布“海运公共承运人（VOCC）不合理拒绝订舱”最终规则。该规则是 FMC 实施美国《2022 年航运改革法》（OSRA 2022）的最新举措，规则适用于 VOCC 和集装箱货物。

按照 OSRA 2022 新增的要求，VOCC 不得无理拒绝就船舶舱位进行交易或谈判，并将举证责任从托运人转移 VOCC 身上。

该规则规定了 FMC 适用《美国法典》第 46 卷（注：美国航运法及航运改革法统一编入《美国法典》第 46 卷）第 41104(a)(3) 条关于拒绝提供货舱空间的必要要素，以及适用《美国法典》第 46 卷第 41104(a)(10) 条关于拒绝对船舶空间提供的必要要素。FMC 表示，如果 VOCC 在交易的“谈判”阶段“声称拒绝”，则适用 41104(a)(10) 条；如果所谓的“拒绝”发生在谈判阶段之后的“操作执行”阶段，将适用 41104(a)(3) 条。

FMC 指出，根据第 41104(a)(3) 条或 41104(b)(10) 条向 FMC 提出投诉的，FMC 将依照 OSRA 2022 的规定，对具体事实和情况逐案审并决定。

FMC 强调，并非所有 VOCC 的“拒绝”行为都构成违法。如果 VOCC 能够证明有合理的理由拒绝谈判或运输货物，则不会被认定为违反 OSRA 2022。

据了解，该规则的实施将要求所有 VOCC 每年向 FMC 提交一份保密的年度出口政策文件，其中应包含有关定价策略、提供的服务、设备供应策略以及所服务市场描述的



信息。

该规则将在美国《联邦公报》公布之日起 60 天后生效。然而，在管理和预算办公室批准之前，VOCC 向 FMC 提交年度出口政策的要求被推迟。FMC 将在批准后公布该要求的生效日期。

2022 年 6 月，美国国会众议院通过 OSRA 2022。彼时，该法的通过标志着美国 26 年来对国际航运市场监管法律的首次修改。OSRA 2022 继承并加强了 FMC 的作用，以此强化对航运市场的监管；同时加重 VOCC 的责任。2022 年 9 月，FMC 就如何定义“海运公共承运人不合理拒绝订舱”的拟议规则公开征求意见。

来源：航运界

◆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	540-545	615-620	735-740	
Tokyo	--	680-685	890-895	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	530-535	630-635	795-800	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	510-515	608-613	720-725	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	558	630	815	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	505-510	615-620	730-735	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	485-490	605-610	830-835	
Rotterdam	525-530	560-565	710-715	
Malta	545-550	595-600	785-790	
Gibraltar	535-540	590-595	785-790	

截止日期：2024-07-25



◆ 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	19/07/24	12/07/24	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	3,450	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	12,950	13,000	-50	-0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	9,000	9,000	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：2024-07-23

(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
2	Tanker	18,500	Wuchang SB Group, China	2025-2027	Athenian Sea Carriers - Greek	undisclosed	options exercised, NOx-Tier III, EEDI phase 3, LNG & methanol ready
4	Tanker	50,000	Huanghai, China	2027	Monte Nero - Greek	4,500	
1	Bulker	66,000	Tsuneishi Cebu, Philippines	2028	Drydel Shipping - Greek	undisclosed	EEDI Phase III, Scrubber fitted
3	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2025	Monte Nero - Greek	3,400	NOx Tier III, EEDI Phase III
4+2	Bulker	63,500	Sainty Yangzhou, China	2026-2027	Sea Traders	3,300	



3	Bulker	63,000	Dayang, China	2027	Executive Ship Mgmt	3,565	
6	Container	16,000 teu	Hyundai Hi	2027-2028	CMA CGM	22,200	LNG DF
6	Container	16,000 teu	Hyundai Samho	2027-2028	CMA CGM	22,200	LNG DF
5	Container	13,000 teu	Jiangnan, China	2027-2028	ONE - Japanese	17,000	Methanol dual fuel
5	Container	13,000 teu	Yangzijiang, China	2027-2028	ONE - Japanese	17,000	Methanol dual fuel
4	VLGC	88,000 cbm	Yamic, China	2028-2029	Nissen Kaiun - S. Korean	11,000	7yr TC to BGN
2	VLGC	88,000 cbm	Hyundai Heavy	2028	BGN	12,400	LPG DF

◆ 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
HERMAN OLDENDORFF	BC	209,243		2016	China	5,500	Undisclosed	
CAPE MATHILDE	BC	178,381		2010	Japan	3,150	Chinese	BWTS fitted
HL BALTIMORE	BC	177,489		2006	Japan	2,180	Chinese	TC back at \$21k/day for 9/11 months
C. VISION	BC	173,723		2008	China	2,075	Chinese	BWTS fitted
GENCO HADRIAN	BC	169,025		2008	S. Korea	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
YU QIANG	BC	81,608		2012	China	1,750	Greek	BWTS fitted
GLORY TRADER	BC	77,684		2004	Taiwan, PRC	1,160	Chinese	BWTS fitted
STAR IRIS	BC	76,466		2004	Japan	1,310	Undisclosed	Scrubber Fitted
TAI SHINE	BC	61,473		2012	Japan	2,230	Chinese	BWTS fitted
ROYAL SAMURAI	BC	58,091		2010	Japan	1,775	Bangladeshi	BWTS fitted
H JUNO	BC	57,353		2011	S. Korea	1,420	Vietnamese	
CEBIHAN	BC	57,318		2009	S. Korea	1,525	Vietnamese	
SEA SMILE	BC	38,109		2012	Japan	1,700	Undisclosed	
LAGO DI CANCANO	BC	37,666		2014	China	3,800	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
LAGO DI COMO	BC	37,653		2014	China			
CORELEADER OL	BC	37,118		2012	Japan	1,730	Turkish	BWTS fitted
DARYA JAMUNA	BC	36,845		2012	S. Korea	1,630	Greek	BWTS fitted
SSI DARING	BC	36,169		2017	Japan	2,670	HMM - S. Korean	BWTS fitted
BALD EAGLE	BC	32,292		2009	Japan	undisclosed	Undisclosed	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
CHICAGO	CV	68,037	5,752	2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
SITC MANILA	CV	12,649	787	2000	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
PACIFIC JEWELS	TAK	115,177		2016	S. Korea	6,800	Vietnamese	en bloc each Scrubber fitted,
PACIFIC TREASURES	TAK	115,063		2016	S. Korea	6,800	Vietnamese	Eco
GREEN SEA	TAK	50,927		2014	S. Korea	3,880	Undisclosed	
NAVE EQUATOR	TAK	49,999		2009	S. Korea	2,600	Undisclosed	BWTS fitted
ZEZE STAR	TAK	49,999		2009	S. Korea	2,750	Far East	
KANG YUN	TAK	43,407		1992	China	475	Chinese	
SHANG GANG RONG HE	TAK	38,615		2001	Romania	700	Chinese	
BRAVELY SINCERITY	TAK	14,445		2010	China	1,080	Undisclosed	BWTS fitted
PEARL MAYA	TAK	7,999		2018	China	1,650	Undisclosed	
AGARTHA	TAK	4,693		2003	Turkey	480	Undisclosed	ICE CLASS III

◆ 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
SIA 30	GC	5,788	2,587	1979	Germany	530.00	
PIONEER	POLLUTION CONTROL VESSEL	960	1,348	1978	USA	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
HONG FA SHANG HAI	GC	22,271	9,346	1997	Croatia	539.00	



◆ALCO 防损通函

【制裁合规性检查】

我司客户（不论是作为船东还是租家）大都有过这样的经历，即收到保赔协会提醒：若会员欲承运受制裁政策影响的货物，则须进行详尽的尽职调查。

然而，若选择使用专业调查机构或聘请英、美律师等方式来进行核查，却费时费力。因此大部分客户通常会倾向于自行进行初步调查。

鉴于形势一直处于不断变化中，现阶段客户须针对每一个涉及制裁的航次进行尽职调查。在此，我司建议客户，切忌基于同一份报告对两个或两个以上的航次的风险进行评估，即便这些航次在细节上非常接近或相似。同时，我司还建议客户可通过访问美国、英国以及欧盟的相关网站获取第一手的相关信息。

【红海区域状况更新】

据报道，胡塞武装于 6 月 12 日在红海荷台达港口对一艘挂利比亚船旗的散货船 TUTOR 号发动袭击，导致其引擎室进水、船只瘫痪并使得船员被迫弃船。据传闻，该船被装有两个假人的水上简易爆炸装置（“WEBID”）击中，导致一名船员失踪，该名失踪船员或已在引擎室遇难。

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
2024-07-26	712.700	775.990	4.662	91.304	919.200	468.250	422.030	532.070	810.910



2024-07-25	713.210	776.430	4.670	91.340	923.920	471.680	425.830	532.890	808.000
2024-07-24	713.580	777.640	4.611	91.381	924.650	474.830	428.180	532.250	802.600
2024-07-23	713.340	780.470	4.576	91.377	926.740	476.870	429.930	531.890	804.140
2024-07-22	713.350	780.870	4.567	91.333	926.790	480.730	432.920	532.470	805.640

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	5.46160
2 个月	--	3 个月	5.52517	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.53576	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-07-25