



# 全一海运市场周报

2024.08 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.07.29 - 08.02 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求增长放缓 多数航线继续调整】

本周，中国出口集装箱运输市场行情基本稳定，运输需求出现增长放缓的迹象，市场运价继续调整。据国家统计局最新公布的数据显示，7月中国官方综合 PMI 指数为 50.2，虽然较上月小幅下跌，但仍继续高于荣枯线。8月2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 3332.67 点，较上期下跌 3.3%。

**欧洲航线：**据欧盟统计局公布的数据显示，7月欧元区经济景气指数为 95.8，较上月环比小幅下跌 0.1，其中服务业的景气指数降幅较大。目前，欧洲企业对近几个月的商业经营状况更加悲观，加之制造业订单继续表现疲软，未来欧洲经济的复苏前景并不乐观。近期，中东地区的紧张局势又有所升温，未来亚欧航线仍将面临众多风险事件的考验。本周，运输需求基本稳定，即期市场订舱价格小幅下行。8月2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 4907 美元/TEU，较上期下跌 1.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续走低。8月2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 4997 美元/TEU，较上期下跌 5.2%。

**北美航线：**据美国 ADP 研究机构发布的数据显示，美国 7 月 ADP 就业人数仅增加 12.2 万人，低于前值及市场预期，创近 6 个月以来的新低。同时，工资增长速度降至三年来的最低水平，美国劳动力市场出现明显放缓的迹象。此外，由于通胀水平继续高于 2% 的目标，美联储本周继续维持利率不变，未来美国经济增长情况令人担忧。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面转弱，市场运价继续调整。8月2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 6245 美元/FEU 和 9346 美元/FEU，分别较上期下跌 6.3%、2.2%。

**波斯湾航线：**运输需求维持高位，供求关系保持平衡，市场运价平稳运行。8月2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 2217 美元/TEU，较上期小幅下跌 0.1%。

**澳新航线：**当地对各类物资的需求继续保持增长势头，供需基本面稳固，市场运价继续上行。8月2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



1581 美元/TEU，较上期上涨 6.7%。

**南美航线：**运输需求增长停滞，供需基本面缺乏进一步的支撑，本周即期市场订舱价格延续调整行情。8月2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 7867 美元/TEU，较上期下跌 0.9%。

**日本航线：**运输市场保持平稳，市场运价小幅上涨。8月2日，中国出口至日本航线运价指数为 776.75 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【内贸商品需求走弱 综合指数小幅下跌】

本周，进口商品价格优势明显，替代效应显著，沿海内贸终端补库节奏放缓，运输市场货盘稀少，船多货少格局加剧，沿海散货综合指数小幅下跌。8月2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 970.32 点，较上期下跌 0.7%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，台风过后高温天气增多，沿海电煤负荷小幅回升，但电力终端仍以消耗库存为主。同时受前期台风影响，水电等清洁能源发电挤压火电空间，煤炭需求增量受限。本周沿海八省日耗 232.3 万吨，库存 3633.3 万吨，存煤可用天数约 15.6 天。煤炭价格方面，产地煤矿保持平稳生产，非电行业按需采购，终端电厂及中转环节库存仍处高位，同时受进口煤价格优势影响，内贸整体供需格局仍显宽松，煤炭市场交投氛围平淡，煤价持续弱势运行。本周，环渤海各港合计日均调进量 103.3 万吨，合计日均调出 114.4 万吨，合计调进量不如调出量，港口库存继续下降。运价走势方面，全国大部分地区气温升高明显，带动运输需求改善。但台风过后，沿海气象条件转好，可用运力恢复，运输市场船多货少局面持续，沿海煤炭运价低位运行。

8月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 955.92 点，较上期下跌 0.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 572.06 点，较 7月26日下跌 2.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 23.0 元/吨，较 7月26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 30.0 元/吨，较 7月26日下跌 0.8 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.2 元/吨，较 7月26日下跌 0.7 元/吨。

**金属矿石市场：**大规模设备更新及降息等宏观政策频出，利好成材需求，钢价低位反弹。但高温多雨持续压制终端需求，叠加螺纹新旧国标转换，钢厂多维持降库存



操作，增产意愿减弱，高炉开工率下降，原料端需求平淡，矿石拉运谨慎，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。8月2日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收607.90点，较7月26日下跌0.6%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价21.7元/吨，较7月26日下跌0.1元/吨。

**粮食市场：**进口粮食价格优势依旧明显，南方进口玉米到港增多，小麦、稻谷等替代谷物充足，且散粮价格持续南北倒挂，贸易商收购态度谨慎，终端补库拉运节奏放缓，沿海粮食运输价持续探底。8月2日，沿海粮食货种运价指数报751.98点，较上期下跌3.2%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价41.5元/吨，较上期下跌1.5元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格区间震荡，中下游观望心态增加，国内成品油价格窄幅波动。供应方面，地方炼厂局部降负，整体资源供应维持低位。需求方面，随着降雨天气逐渐减少，居民出游增多带动汽油需求，而柴油端受户外开工率偏低影响，用油需求表现疲软。成品油整体拉运节奏平缓，沿海成品油运输价格小幅波动。8月2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1011.36点，较上期下跌0.2%；市场运价指数954.07点，较上期下跌0.5%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型需求转弱 租金指数先扬后抑】

本周，海岬型船市场依旧船多货少，运价继续承压下行。巴拿马型船和超灵便型船市场，上周末受台风影响，日租金短暂上涨。本周，由于国内电厂去库存速度缓慢，煤炭运输需求偏弱，日租金转跌。远东干散货租金指数先涨后跌。8月1日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1485.25点，较7月25日下跌1.3%。

**海岬型船市场：**海岬型船太平洋市场运价先扬后抑，大西洋市场运价继续阴跌。上周末本周初，太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘略有增加，市场氛围稍有好转，运价小幅上调。本周，铁矿石运输需求表现一般，且可用运力依旧增多，运价承压向下。8月1日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19488美元，较7月25日下跌3.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.371美元/吨，较7月25日下跌0.6%。远程矿航线，本周，巴西有一定量铁矿石货盘释放，但由于前期空放巴西运力太多，且目前正逢西非地区雨季，铝土矿货盘较少，市场延续上周疲软态势，运价继续下跌，跌至今年2月初水平。8月1日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.817美元/吨，较7月25日下跌4.0%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金先涨后跌。上周末，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。本周，台风消



退，运力供给增多，且国内电厂煤炭库存依旧偏高，煤炭运输需求较弱，市场船多货少，日租金走弱。8月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13710 美元，较 7 月 25 日下跌 0.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.852 美元/吨，与 7 月 25 日持平。粮食航线，本周，南美粮食市场船多货少，市场表现安静，运价微跌。8月1日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 44.670 美元/吨，较 7 月 25 日下跌 0.2%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金小幅下跌。本周上半周，煤炭货盘表现一般，镍矿货盘尚可，日租金相对稳定。下半周，镍矿货盘有所减少，煤炭货盘也未有起色，市场观望情绪较重，日租金小幅下跌。8月1日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13094 美元，较 7 月 25 日下跌 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.316 美元/吨，较 7 月 25 日下跌 0.2%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油价格先跌后涨 原油运价加速回调】

因传统生产淡季、市场需求不足以及局部地区高温洪涝灾害极端天气等因素对企业生产经营造成影响，7月中国采购经理指数（PMI）环比下跌 0.1 个百分点至 49.4%，连续 3 个月处于收缩区间，国内成品油需求无明显改善，炼厂利润低位徘徊。美国供应管理协会（ISM）公布的 7 月制造业 PMI 录得 46.8，为 2023 年 11 月以来新低，近期美国公布的系列经济数据引发投资者对经济衰退进而影响原油需求的担忧。随着夏季驾驶旺季接近尾声，美国炼油厂准备减产，美国第二大炼油商瓦莱罗能源（ValeroEnergy）表示，其 14 家炼油厂将在第三季度以 92% 的开工率运行，较第二季度开工率下调 2%。然而，美国能源信息署（EIA）数据显示，因出口需求强劲，上周美国原油和汽油库存大幅下滑。截至 7 月 26 日当周，美国原油库存下滑 340 万桶至 4.3305 亿桶，分析师此前预期为下滑 110 万桶。原油库存连续第五周下滑，创下 2021 年 1 月以来最长的连续下滑记录。此外，哈马斯当地时间 7 月 31 日发表声明，称其政治局领导人哈尼亚在伊朗首都德黑兰遇袭身亡，随后伊朗最高领袖哈梅内伊下令伊朗将直接打击以色列，以报复哈尼亚被害，中东紧张局势骤然升温，油价止跌反弹。8月1日，在“欧佩克+”联合部长级监督委员会（JMMC）会议上，伊拉克、哈萨克斯坦和俄罗斯保证实现他们向欧佩克秘书处提交的自 2024 年 1 月以来产量过剩后的补偿减产计划；该组织强调逐步退出自愿减产的措施可以暂停或逆转，这取决于当前的市场状况，这样的表态有助于稳定现阶段的市场情绪，缓解投资者对于 10 月之后因“欧佩克+”退出减产带来供应压力的担忧。本周，布伦特原油期货价格先跌后涨，周平均水平下行，周四报 79.52 美元/桶，较 7 月 25 日下跌 2.3%。中国进口 VLCC 运输市场运价一路下滑。8月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 943.25 点，较 7 月 25 日下跌 16.5%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场大幅回调。中东市场在经历了上周的集中租船造成运力挤兑后的运价大涨行情后，8月中旬货盘公开市场成交明显萎缩，西非和



美湾等大西洋航线均表现安静，周中运价加速下跌。有交易员称，8月货盘预计与7月持平，这低于市场预期，船东信心走弱，挺价意愿下降，周四虽然两洋市场成交有所回暖，但运价疲态不改，显示船东以价换量心态渐浓。市场参与者对下周市场仍持悲观态度，市场原油需求低迷将拉长原油运价底部运行时间。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS46.96，较7月25日下跌20.2%，CT1的5日平均为WS52.11，较上期平均下跌5.1%，TCE平均2.4万美元/天，下跌11.6%；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS52.69，下跌11.6%，平均为WS55.69，TCE平均2.9万美元/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15-17日，成交运价为WS46.5。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期8月15-17日，成交运价为WS47.5。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期8月28-30日，成交运价为WS53。西非至中国航线报出26万吨货盘，受载期8月25-27日，成交运价为WS56。美湾至中国航线报出27万吨货盘，受载期9月8-12日，成交包干运费为710万美元。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【综合指数全面下跌 国内成交数量下降】

7月31日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1167.49点，环比下跌0.60%。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-1.18%、-0.51%、-0.83%及-0.14%。

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下跌2.06%；57000DWT吨级散货船估值环比持平；75000DWT吨级散货船估值环比上涨2.00%；170000DWT吨级散货船估值环比下跌1.76%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交23艘（环比增加13艘），总运力199.77万载重吨，总成交金额46513万美元，平均船龄13.52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2.75%；74000DWT吨级油轮估值环比下跌11.42%；105000DWT吨级油轮估值环比下跌3.67%；158000DWT吨级油轮估值环比下跌0.09%；300000DWT吨级油轮估值环比下跌0.03%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交11艘（环比增加1艘），总运力77.22万载重吨，总成交金额35375万美元，平均船龄14.09年。

国内沿海散货船二手船价格全面下跌。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1.08%；5000DWT吨级散货船估值环比上月下跌



0.35%。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下跌0.54%；1000DWT吨级散货船估值环比上涨0.22%；2000DWT吨级散货船估值环比上涨0.31%；3000DWT吨级散货船估值环比下跌0.75%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交11艘（环比增加1艘），总运力2.62万载重吨，总成交金额3720.60万人民币，平均船龄5.09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

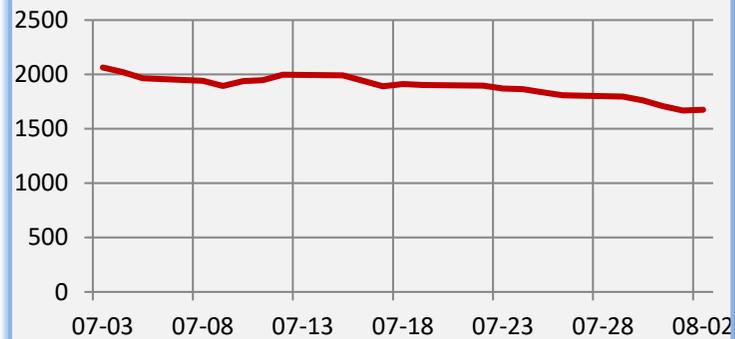
波罗的海指数	7月29日		7月30日		7月31日		8月1日		8月2日	
BDI	1,797	-11	1,762	-35	1,708	-54	1,668	-40	1,675	+7
BCI	2,582	-32	2,499	-83	2,377	-122	2,289	-88	2,327	+38
BPI	1,792	0	1,772	-20	1,739	-33	1,713	-26	1,705	-8
BSI	1,383	-3	1,377	-6	1,363	-14	1,352	-11	1,342	-10
BHSI	759	0	760	+1	762	+2	761	-1	759	-2



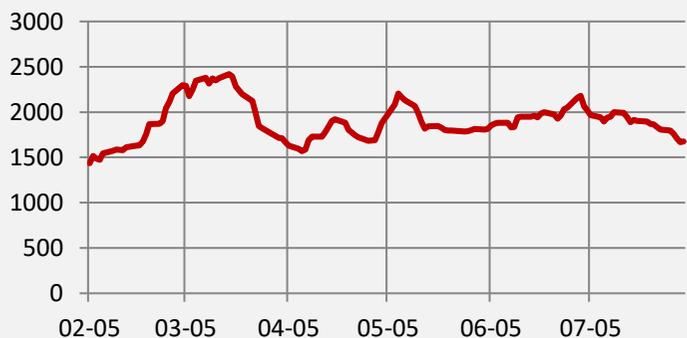
上周 BDI 指数走势



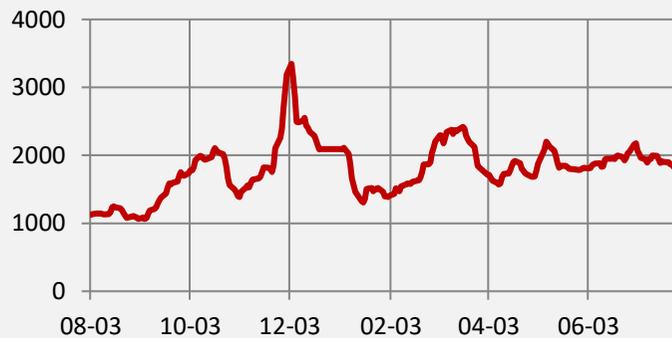
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	26/07/24	19/07/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,500	29,000	-1500	-5.2%
	三年	23,500	24,500	-1000	-4.1%
Pmax (76K)	一年	16,500	16,000	500	3.1%
	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	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-07-30

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Billy Jim' 2014 82134 dwt dely aps EC South America 20/31 Aug trip redel India \$19,500 + \$950,000 bb - cnr

'Tiger Lily' 2016 81866 dwt dely Kinuura 7 Aug trip via Australia redel China \$14,500 - cnr

'Innovation' 2012 81309 dwt dely aps EC South America 14 Aug trip redel Singapore-Japan \$18,200 + \$820,000 bb - Bunge

'Pan Energen' 2012 81170 dwt dely Hong Kong 4 Aug trip via Australia redel S China \$12,000 - Tongli

'Aeolian Heritage' 2011 80387 dwt dely Trincomalee 31 Aug trip via EC South America redel Singapore Japan \$15,750 - Viterra



'Federal SW' 2011 76483 dwt dely Chiwan 4/6 Aug trip via Indonesia redel India \$10,750 - cnr

'Prodigy' 2013 76117 dwt dely aps San Nicolas 10/20 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$21,500 - Bunge

'Rui Ning 20' 2013 75564 dwt dely aps NC South America 16 Aug trip redel Skaw-Barcelona \$22,000 - Bunge

'Kouros Queen' 2012 56085 dwt dely Port Qasim prompt trip redel Tamatave \$11,000 - Drydel

'Azalea Rising' 2010 55625 dwt dely Koh Sichang prompt trip via Indonesia redel WC India \$13,000 - cnr

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【行业：干散货海运运输受到铁路运输增长的影响】

好望角型船舶业务正在经历本世纪 20 年代全球贸易中所有航运业的一些最大变化。

除了西非向中国出口铝土矿(很快还将是铁矿石)的增长之外，好望角船东还不得不应对蒙古和俄罗斯对中国出口的增长，这将大幅削减干散货船的吨英里运力。

希腊的 exclusiv Shipbrokers 在最近的市场更新中指出：“蒙古铁路运输供应的主导地位日益增强，加上俄罗斯进口的增加，正在重塑贸易流，并对海运运费施加下行压力。

“中国、蒙古和俄罗斯之间蓬勃发展的煤炭贸易可能会重塑干散货航运格局，” Xclusiv 表示。他表示，蒙古煤炭产量的迅速扩张，加上对铁路基础设施的重大投资，正在将大量煤炭从海运转移到海运。Xclusiv 表示，由于航运距离较短，俄罗斯煤炭进口的增加将进一步削弱对好望角型船舶的需求，从而加剧了这一趋势。



英国航运咨询公司德鲁里(Drewry)在最近的一份报告中表示：“由于两国之间的铁路网将于 2023 年开通，另外两个铁路网正在建设中，预计蒙古和中国之间的贸易将出现巨大的潜在增长。”

德鲁里声称：“蒙古陆路贸易的扩张，以及从澳大利亚进口的不温不火，将抑制航运需求。”他表示，中国从蒙古进口的炼焦煤一直在“暴涨”。

2023 年，蒙古的炼焦煤产量同比增长了一倍以上，其中 90%以上的产量运往中国。

此外，据德鲁里称，中国从邻国俄罗斯的海运炼焦煤进口一直在加强，2022 年和 2023 年分别增长 97%和 24%。

在禁令解除后，中国从澳大利亚的进口仍然“低迷”，德鲁里预测，澳大利亚今年对中国的出口不可能恢复到禁令实施前的水平。

据德鲁里估计，从澳大利亚到俄罗斯的每一吨煤，每吨英里的需求可能会减少 62%。

德鲁里声称，中国向从蒙古铁路进口煤炭的战略转变，以及对俄罗斯煤炭依赖的增加，标志着干散货航运的一个“变革时刻”。

“新的铁路网和中国在蒙古的大笔投资，标志着中国将果断摆脱海运贸易，大幅减少对长途运输的需求。由于中国钢铁企业面临利润微薄和国内需求疲软的局面，对距离更近、成本效益更高的资源的偏好将继续重塑贸易动态。”

CICC 最近发表的一篇文章由于价格和相对质量看好蒙古煤炭的前景。

“我们认为，随着中国煤炭行业采取更严格的安全措施，以及中国主要产煤地区的煤炭产量下降，蒙古将成为一个重要的煤炭供应国。我们认为，下游客户将更有动力购买蒙古煤炭，从而导致中国进口蒙古煤炭的增长。”

希腊 URSA 船舶经纪公司的研究员 Dionysios Tsilioris 告诉 Splash：“中国正在进入海运动力煤进口和总体使用的稳定时期。在此之前，随着水电反弹和国内生产改造，2024 年上半年表现非常强劲，预计今年中国动力煤进口总量将达到去年的创纪录水平，或略低于去年。”



并不是所有人都相信陆上旅游的炒作。

例如，意大利经纪商 Banchemo Costa 的研究主管拉尔夫·莱什钦斯基(Ralph Leszczynski)对 Splash 表示，蒙古或俄罗斯的煤炭无法直接与澳大利亚或印尼竞争，因为它们的物流完全不同。相反，北亚增加的产量可能会与中国国内的产量竞争或增加，中国国内的产量也主要来自中国北部靠近蒙古边境的地区，如内蒙古和山西。

Leszczynski 指出，上半年陆路运输煤炭进口量约占中国煤炭进口总量的五分之一，陆路和海运进口的增长速度相同。

“陆路煤炭进口正在增加，但速度与海运煤炭进口差不多，” Leszczynski 表示。他指出，总体而言，今年是中国煤炭进口异常积极的一年。

来源：物流巴巴

### 【供不应求，全球造船业扩能】

随着新船需求的日益增长，越来越多的造船厂正在重启或扩大产能。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中指出，新造船需求依旧旺盛，散货船、油轮和集装箱船的交付时间将持续到 2028 年，而气体运输船的交付则可能延长至 2030 年。因此，许多此前长期闲置的造船厂正逐步重开或扩建。然而，劳动力短缺可能会影响产能扩张速度。

据 Xclusiv 分析，中国造船厂在新造船活动中占据主导地位，订单总量占比高达 60%。具体到四大船型，67%的散货船订单由中国造船厂承接，油轮和集装箱船订单占比分别为 65%和 64%，而在气体运输船订单中，中国造船厂的市场份额为 33%，位列第二。在中国近 2000 艘订单中，41.5%是散货船，而油轮、集装箱船和气体运输船分别占 27.5%、21.1%和 9.6%。在中国散货船订单中，超大灵便型和卡姆萨型船为主力，分别占 36%和 31%。在中国油轮订单中，阿芙拉型/LR2 型、MR2 型和小型油轮（10,000~25,000 载重吨）各占约 24%的市场份额。集装箱船订单中，支线船占 37%。而液化天然气运输船（101,000~200,000 立方米）和超大型液化气运输船（VLGC）合计占气体运输船订单的 60%。

韩国造船厂并未承接散货船订单，但其市场份额为 20%，位列第二。在油轮和集装箱船板块，韩国造船厂的市场份额分别约为 16%和 25%，而气体运输船市场则占据了 61%的份额。在韩国的 660 艘订单中，气体运输船占 55%，油轮和集装箱船分别占 20%和 25%。MR2 型和苏伊士型油轮订单在韩国造船市场占据主导地位，分别占订单总量的 48%和 28%。在集装箱船板块，韩国造船厂主要承接大型集装箱船，几乎 60%的订单都集中在 12,000 TEU 以上的船型。在气体运输船板块，70%的订单是 101,000



~200,000 立方米的液化天然气运输船，而 22%是超大型液化气运输船。。

日本排名第三，目前 16%的订单正在日本建造。27%的散货船由日本承接。相比之下，油轮、集装箱船和气体运输船领域所占份额最小，分别占各自领域订单的 11%、9% 和 6%。目前，日本有 520 艘船舶正在建造当中。散货船占其中的 65%，其次是油轮 18%，集装箱船 11%，气体运输船 6%。

来源：Hellenic Shipping News Worldwide

### 【上半年集装箱船队增速创 15 年来新高】

今年上半年，全球集装箱船队已增加 264 艘、160 万 TEU。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）在最新市场报告中提到，今年上半年，全球集装箱船队已增加 264 艘、160 万 TEU，同比增长 11%，这一数据比去年同期交付的新船运力高出三分之二，也创下了 15 年来的最快增速。

与此同时，受货运量强劲增长、对集装箱船需求旺盛，以及红海危机致船舶绕行好望角等因素影响，船舶的拆解量较低，仅有 36 艘、5.1 万 TEU 运力被拆解。

“尽管创下了新船交付纪录，但集装箱船船东们仍在继续下单订购新船。截至目前，今年船东已订购了 63 艘新船、40 万 TEU。”

根据 BIMCO 的报告，12000TEU~17000TEU 型集装箱船的增速最快，是 2022 年和 2023 年运力增长的主要驱动力，并将在未来一段时间继续主导新船市场。

BIMCO 预计，到今年年底，全球集装箱船队运力将达到 3050 万 TEU。此外，2025 年至 2027 年间，平均每年新交付的运力约为 150 万 TEU。

不过 BIMCO 也提醒，由于货运量的增长趋势与运力扩张趋势并不匹配，预计船舶拆解量将增加，进而抑制整体船队规模增长。此外，一旦红海危机缓解，船舶将恢复正常运行，市场对集装箱船的需求也将下降。

来源：中国航务周刊



◆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	530-535	620-625	745-750	
Tokyo	--	685-690	935-940	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	535-540	625-630	770-775	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	510-515	615-620	725-730	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	563	628	805	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	505-510	625-630	735-740	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	475-480	605-610	835-840	
Rotterdam	485-490	560-565	710-715	
Malta	555-560	585-590	780-785	
Gibraltar	530-535	580-585	785-790	

截止日期：2024-08-01

◆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	26/07/24	19/07/24	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	3,500	3,450	50	1.4%	
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	12,900	12,950	-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: 2024-07-30

(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	159,000	Hyundai Hi, S. Korea	2027	Cido Shipping - Hong Kong based	9,100	conventional fuelled, scrubber fitted
4	Tanker	115,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2028	Cido Shipping - Hong Kong based	7,000	LR2
4	Tanker	50,000		2027		4,700	
4	Tanker	113,600	Xiamen, China	2028	Eastern Pacific - Singaporean	7,350	LR2, LNG fuelled
1	Tanker	22,500	Wuhu, China	2027	Donsotank Rederi - Swedish	undisclosed	chemical tanker
2	Tanker	18,500	Wuchang, China	2027	Athenian Carriers	3,000	TIER II, EEDI 3
1	Tanker	17,500	Chengxi, China	2026	Trafigura - Swiss based	undisclosed	asphalt and bitumen tanker
2+2	Tanker	7,900	Nantong Xiangyu, China	2026-2027	GEFO - German	undisclosed	StSt, ice-class 1A
1+1	LNG bunkering	18,600	Hudong Zhonghua, China	2026	Ibaizabal Tankers - Spanish	9,000	
2	Bulker	63,500	Haitong Offshore, China	2026	Fujian Guohang Group - Chinese	3,350	
4	VLEC	99,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	J/V between ADNOC & Wanhua - AW Shipping	12,500	20yrs TC to ADNOC
4	VLAC	88,000 cbm	YAMIC	2028-2029	Nissen Kaiun	11,000	
2	Container	6,000 teu	Wuhu, China	2026	Zhonghuaizhou Shipping - Chinese	undisclosed	
12	PCTC	7,600 ceu	CMHI Jiangsu, China	2028-2030	Cido Shipping - Hong Kong	9,100	
1	PCTC	7,000 ceu	Yantai CIMC Raffles, China	2027	NOCC - Norwegian	undisclosed	Lng And Ammonia Ready



◆ 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
FOMENTO TWO	BC	206,960		2017	S. Korea	6,000	Pan Ocean - S. Korea	Scrubber fitted, Eco
SEA TRIUMPH	BC	181,415		2012	Japan	3,600	Chinese	BWTS fitted
HERUN GLOBAL	BC	181,056		2016	China	4,950	Alpha Bulkers - Greek	BWTS & Scrubber fitted, Eco
GREAT NAVIGATOR	BC	176,303		2006	Japan	1,880	Chinese	BWTS fitted
XING DE HAI	BC	82,204		2017	Japan	3,700	Indian	BWTS fitted, Eco
ALIYAH PERTIWI	BC	73,461		2001	Japan	800	Chinese	BWTS fitted
CENTURY ZHENGZHOU	BC	63,550		2024	China	3,830	North European	Eco
SWANSEA	BC	63,310		2015	China	2,550	Greek	BWTS fitted
XING XI HAI	BC	60,498		2017	Japan	3,250	Greek	BWTS fitted, Eco, Attached T/C at US\$ 115% of index until 1Q 2025
SOCRATIS	BC	58,608		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
OLYMPUS	BC	57,374		2013	China	1,730	Greek	BWTS fitted
HEILAN CRUISER	BC	56,922		2012	China	1,420	Haitong - Chinese	BWTS fitted
MARINOR	BC	56,784		2009	China	1,300	Greek	BASIS SS/DD DUE
IONIC STORM	BC	56,032		2005	Japan	1,330	Greek	BWTS fitted
NOAH SAFIRA	BC	55,638		2009	Japan	undisclosed	Indonesian	BWTS fitted
VIMC GREEN	BC	47,271		1997	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SEASMILE	BC	38,109		2012	Japan	1,700	Chinese	BWTS fitted
UGLJAN	BC	37,729		2010	China	1,170	Undisclosed	BWTS fitted, ICE CLASS 1C
LIFE PASSION	BC	37,332		2018	China	2,200	German	BWTS fitted
CORELEADER	BC	37,118		2012	Japan	1,740	Undisclosed	OHBS
BUNUN GLORY	BC	37,046		2015	Japan	2,150	Manta Denizcilik	BWTS fitted, OHBS
SEASTAR TITAN	BC	30,439		2009	China	975	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
KMARIN ATLANTICA	CV	66,347	4,582	2013	S. Korea	5,300	MSC - Swiss	en bloc each
KMARIN AZUR	CV	66,347	4,622	2013	S. Korea	5,300	MSC - Swiss	



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
EMERALD I	TAK	104,611		2007	S. Korea	3,800	Undisclosed	BWTS fitted
JAG PRANAV	TAK	51,383		2005	S. Korea	1,700	Undisclosed	
NAVE ORBIT	TAK	49,999		2009	S. Korea	2,600	Undisclosed	forward delivery, bss charter free
GRACE LEO	TAK	47,409		2009	Japan	2,850	Undisclosed	BWTS fitted
NCC TABUK	TAK	45,963		2006	S. Korea	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
SUGAR	TAK	42,721		2002	S. Korea	1,450	Nigerians	BWTS fitted
VICTORIA LYRA	TAK/GAS	58,677		2008	S. Korea	6,000	Undisclosed	
KEEGAN NO. 1	TAK/GAS	55,075		2020	China	18,500	JP Morgan - USA	en bloc, Eco, Scrubber fitted
KEEGAN NO. 2	TAK/GAS	55,065		2020	China			
SC COMMANDER LVII	TAK/GAS	49,723		1999	Japan	4,300	Undisclosed	

◆ 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
HAI 351	BC	18,941	4,352	2005	China	undisclosed	
TAI 97	BC	17,338	3,231	2009	China	455.00	
SIA 20	GC	4,141	1,747	1987	Germany	530.00	old sale

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 ANNAMARIA	CV	31,205	8,800	1987	Germany	undisclosed	
MERSIN 15	GC	12,700	5,382	1991	Egypt	undisclosed	
ICE RUNNER	OTHER/REF	14,499	7,001	1984	S. Korea	615.00	Incl 289 Tons Aluminum

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
JIA HANG XING	BC	43,246	7,955	1994	S. Korea	undisclosed	



### ◆ 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
2024-08-02	713.760	772.460	4.808	91.343	912.080	465.940	426.530	535.080	819.150
2024-08-01	713.230	773.590	4.770	91.283	918.090	467.960	426.200	534.160	812.430
2024-07-31	713.460	774.390	4.696	91.336	919.000	468.930	423.920	532.950	810.160
2024-07-30	713.640	774.970	4.665	91.354	921.130	469.960	422.380	532.930	807.210
2024-07-29	713.160	776.790	4.653	91.339	920.920	470.160	423.190	532.310	808.130

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	5.46473
2 个月	--	3 个月	5.50373	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.49483	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-08-01