



全一海运市场周报

2024.08 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.08.05 - 08.09)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 多数航线运价走低】

本周，中国出口集装箱运输市场延续调整行情，运输需求缺乏进一步增长的动能，多数航线运价走低，综合指数下跌。据海关总署最新公布的数据显示，按美元计价，中国7月出口同比增长7%，前7个月我国进出口规模创历史同期新高，显示出外贸继续保持稳中向好态势，对中国出口集运市场的平稳发展继续起到长期支撑的作用。8月9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3253.89点，较上期下跌2.4%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区8月 Sentix 投资者信心指数为-13.9，连续第二个月下跌，并跌至2024年1月以来的最低水平，显示出欧洲经济出现放缓迹象，未来的复苏情况不容乐观。目前，运输市场存在较多的风险因素，包括紧张的地缘局势和中欧贸易关系，亚欧航线未来一段时期仍将面临较大的不确定性。本周，运输需求增长乏力，市场运价继续下行。8月9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4786美元/TEU，较上期下跌2.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格继续下跌。8月9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4733美元/TEU，较上期下跌5.3%。

北美航线：据美国劳工统计局公布的数据显示，美国7月非农就业人口仅增长11.4万人，大幅低于市场预期，为2020年12月以来最低纪录，失业率升至4.3%，创下2021年10月以来最高纪录，显示出美国劳动力市场出现大幅放缓的迹象，引发美国经济未来陷入衰退的担忧。本周，运输需求继续放缓，供需基本面缺乏支撑，市场运价继续调整行情。8月9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6068美元/FEU和9083美元/FEU，均较上期下跌2.8%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅下跌。8月9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2208美元/TEU，较上期小幅下跌0.4%。

澳新航线：近期当地对各类物资的需求呈现持续增长态势，供需基本面改善，即期市场订舱价格延续上涨行情。8月9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1776美元/TEU，较上期上涨12.3%。



南美航线：运输需求保持高位，供需基本面稳固，本周市场运价小幅上涨。8月9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 7987 美元/TEU，较上期上涨 1.5%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。8月9日，中国出口至日本航线运价指数为 783.22 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【补库需求少量释放 综合指数小幅波动】

本周，终端补库需求少量释放，运输市场洽谈氛围略有回升，沿海散货综合指数小幅波动。8月9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 971.34 点，较上期上涨 0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方多地高温状态持续，沿海电煤负荷快速攀升，同时水电等清洁能源发电量充足，继续挤压火电份额，加之进口煤炭价格优势扩大，内贸煤炭需求增量受限，下游电力终端仍以消耗库存为主。本周沿海八省日耗 245 万吨，库存 3585.3 万吨，存煤可用天数约 14.6 天。煤炭价格方面，一方面，受安全检查及降雨天气影响，产地煤矿供应略有收紧，但在长协供应及进口煤补充下，煤炭整体供给量相对充足，另一方面，终端电厂及中转环节库存消耗速度偏缓，非电行业维持刚需采购，加之终端前期备货情况较好，现货市场交投活跃度偏低，供需双方延续僵持态势，煤炭价格弱稳运行。本周，环渤海各港合计日均调进量 109.4 万吨，合计日均调出 108.2 万吨，合计调进量好于调出量，港口库存小幅波动。运价走势方面，本周，全国多地持续高温天气，提振电煤消费市场，终端补库需求略有增加，船商洽谈氛围小幅好转，但下游在长协拉运及进口煤补充下，采购需求释放有限，北上拉运积极性一般，沿海煤炭运价小幅上行。8月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 957.26 点，较上期上涨 0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 580.08 点，较 8月2日上涨 1.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 23.5 元/吨，较 8月2日上涨 0.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.5 元/吨，较 8月2日上涨 0.5 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.6 元/吨，较 8月2日上涨 0.4 元/吨。

金属矿石市场：本周，部分钢厂利润不佳，高炉检修计划陆续增加，高炉开工率逐步走低，铁水产量有所回落，原料端需求平淡。加之受高温、多雨天气影响，基建开工率不足，下游钢材表需有所走弱，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企稳。8月9日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 609.29 点，较 8月2日上涨 0.2%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 22.0 元/吨，较 8月2日上涨 0.3 元/吨。



粮食市场：市场短期供应仍显充足，深加工企业及饲企均以消化库存为主，零星补货，终端采购需求有限，同时受南北价格倒挂因素影响，北方港口玉米出货缓慢，运势市场持续低迷，沿海粮食运输价格弱势下行。8月9日，沿海粮食货种运价指数报746.63点，较上期下跌0.7%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价41.3元/吨，较上期下跌0.2元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡走弱，国内成品油价格小幅下行。受暑期出行空调用油支撑，汽油需求表现相对稳定，而柴油端受高温多雨天气影响，用油需求延续弱势，整体采购积极性不佳，沿海成品油运输价格小幅下跌。8月9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1009.36点，较上期下跌0.2%；市场运价指数950.08点，较上期下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 租金指数小幅波动】

本周，海岬型船市场整体表现稍有好转，两大洋市场主要矿商现身市场寻租，运价有所上调。巴拿马型船和超灵便型船市场，由于国内电厂去库存速度缓慢，煤炭运输需求依旧偏弱，日租金继续向下。远东干散货租金指数小幅波动。8月8日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1498.82点，较8月1日上涨0.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场船运需求有所增加，运价上涨。上周末开始，太平洋市场澳大利亚铁矿石运输需求有所增加，且FFA远期合约价格上涨，市场氛围有所好转，运价止跌上涨，澳大利亚至青岛航线运价从上周四涨至9.371美元/吨涨至周中9.8美元/吨左右。临近周末，逢新加坡国庆假期，市场活跃度有所下降，运价上涨乏力。8月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21635美元，较8月1日上涨11.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.821美元/吨，较8月1日上涨4.8%。远程矿航线，上半周，巴西货盘不多，市场仍有不少运力待消化，运价继续下跌，8月5日巴西图巴朗至中国青岛航线运价为23.721美元/吨，为今年2月初以来最低水平。随后，巴西9月铁矿石货盘有所增多，且FFA远期合约价格回暖，运价小幅上调。8月8日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.271美元/吨，较8月1日上涨1.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金继续下行。本周，国内电厂煤炭库存依旧较高，下游采购意愿不高，太平洋市场即期煤炭货盘较少，可用运力偏多，船东信心不足，日租金缓缓下调。8月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13025美元，较8月1日下跌5.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.613美元/吨，较8月1日下跌3.0%。粮食航线，本周，南美粮食市场船多货少，市场氛围较差，运价继续下跌。8月8日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为43.420



美元/吨，较 8 月 1 日下跌 2.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金延续弱势。本周，东南亚市场煤炭运输需求依旧疲软，市场表现安静，日租金阴跌。8 月 8 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12529 美元，较 8 月 1 日下跌 4.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.124 美元/吨，较 8 月 1 日下跌 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 2 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 372.8 万桶至 4.29 亿桶，降幅 0.86%，进口 622.4 万桶/日，较前一周减少 72.9 万桶/日，出口减少 128.1 万桶/日至 363.8 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2029.0 万桶/日，较去年同期减少 1.97%。美国原油库存连续第六周下降，降幅大于预期，不过全球石油需求不温不火，对全球经济衰退的担忧犹在，EIA 在周二发布的《短期能源展望报告》中下调了对今年油价的预测。中东紧张局势继续，加剧了市场对供应短缺的担忧。利比亚最大油田的停产和阿尔及利亚 Sharara 油田的关闭也支撑了油价。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 79.15 美元/桶，较 8 月 1 日下跌 0.47%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下跌。8 月 8 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 913.92 点，较 8 月 1 日下跌 3.1%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 8 月下旬货盘陆续进场，大西洋航线活跃度下滑，部分老旧船的低价成交进一步打压成交 WS 点位。尽管下半周货盘较上半周有些许改善，但船东信心不足，租家几乎不用刻意私下寻船就能轻易给船东施压。目前数据统计中东航线 8 月中上旬已完成的货盘仅比 7 月同期多了 2-3 个，整体情绪依旧比较低迷，短期内若需求面没有明显支撑，运价仍将在低位徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS45.58，较 8 月 2 日下跌 2.95%，CT1 的 5 日平均为 WS46.10，较上期平均下跌 11.54%，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 WS50.95，下跌 3.30%，平均为 WS51.60，TCE 平均 2.5 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 23-25 日，成交运价为 WS47。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 22-24 日，成交运价为 WS45。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 20-22 日，成交运价为 WS45.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 24-26 日，成交运价为 WS45.5。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 12-13 日，成交运价为 WS50.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 3-7



日，成交包干运费为 730 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 5-7 日，成交包干运费为 695 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量上涨】

8 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.97 点，环比下跌 0.47%。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-0.51%、+1.19%、-0.98%及-0.55%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少。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上涨 0.37%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.56%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.99%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.64%。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 13 艘），总运力 64.51 万载重吨，总成交金额 19680 万美元，平均船龄 11.50 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 3.67%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 12.75%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.31%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.14%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.04%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 7 艘（环比减少 4 艘），总运力 33.44 万载重吨，总成交金额 34200 万美元，平均船龄 13.86 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 1.35%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.29%。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 0.35%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.74%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.86%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 11 艘，总运力 2.93 万载重吨，总成交金额 3546.40 万人民币，平均船龄 7.71 年。

来源：上海航运交易所

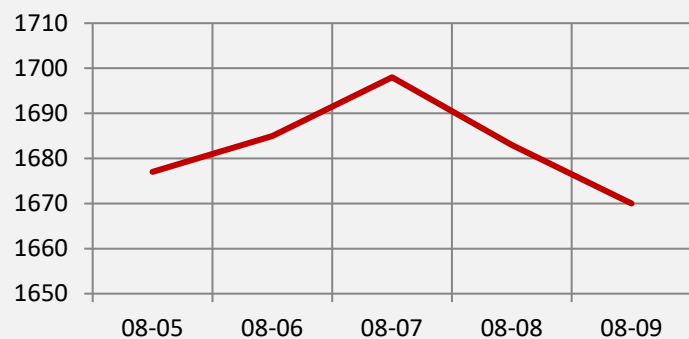


2. 国际干散货海运指数回顾

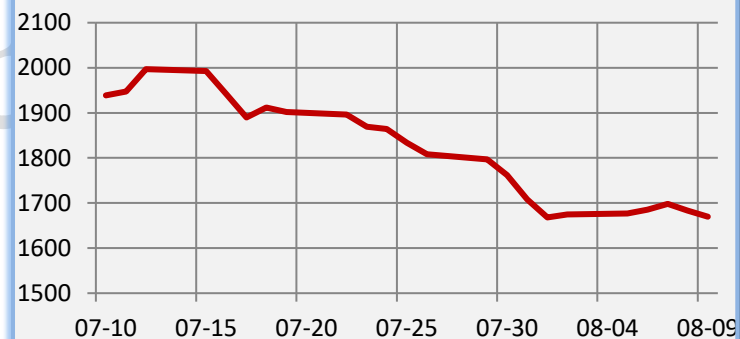
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

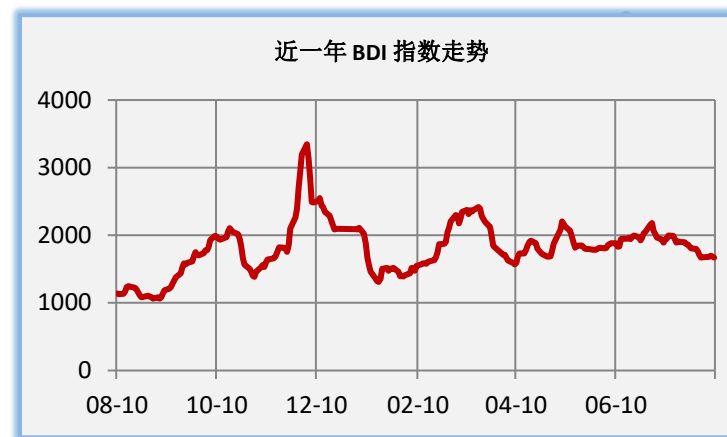
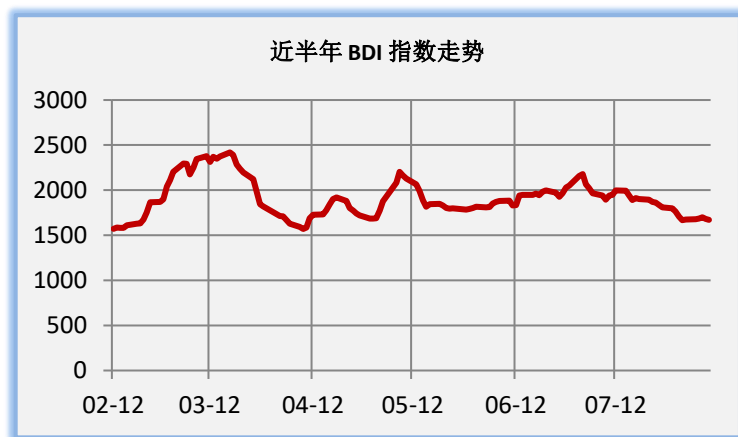
波罗的海指数	8月5日	8月6日	8月7日	8月8日	8月9日
BDI	1,677 +2	1,685 +8	1,698 +13	1,683 -15	1,670 -13
BCI	2,351 +24	2,402 +51	2,473 +71	2,459 -14	2,437 -22
BPI	1,697 -8	1,678 -19	1,651 -27	1,620 -31	1,599 -21
BSI	1,330 -12	1,320 -10	1,309 -11	1,302 -7	1,301 -1
BHSI	758 -1	759 +1	756 -3	756 0	755 -1

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	02/08/24	26/07/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,500	27,500	-1000	-3.6%
	三年	23,500	23,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	16,000	16,500	-500	-3.0%
	三年	13,000	13,250	-250	-1.9%
Smax (58K)	一年	16,500	16,250	250	1.5%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-08-06



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Seabiscuit' 2014 82624 dwt dely aps NC South America 24 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$22,000 - Cofco Agri

'Nireas' 2012 82067 dwt dely Gibraltar 13/17 Aug 2/3 laden legs redel Skaw-Gibraltar \$16,850 - Norden - <Scrubber fitted>

'Shen Hua 806' 2014 75285 dwt dely Kemen 13 Aug trip via Indonesia redel South China \$9,500 - cnr

'Good Luck' 2011 75031 dwt dely aps NC South America 22/26 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$21,500 - ETG

'Xiang Ming' 2001 74133 dwt dely Fangcheng 10/13 Aug trip via Indonesia redel South China \$9,100 - cnr

'Luzon' 2010 55657 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel India \$17,000 - Tongli

4. [航运&船舶市场动态](#)

【新造船市场有望再迎“超级周期”】

新造船市场

过去一周，全球新造船市场持续向好，船舶经纪公司 Banchemo Costa 在其最新的周报中指出，受季节因素影响，当前新造船订单活跃，造船厂产能告急，全球大批量新造船延后至 2028 年交付，非常规大型船舶订单预计于 2030 年后交付。

干散货船方面，福建国航远洋运输集团在江苏海通海洋工程装备有限公司下单了 2 艘 63000 载重吨的 Ultramax 型船舶，预计交船日期为 2026 年，造价暂未公布。



大型油轮和成品油轮方面，虽然本周内暂未有新增订单，但更多的新订单已经在洽谈中，预计未来几周内将有详细进展。小型化学品船方面，希腊船东 Athenian Sea Carriers 正在进一步扩大化学品新造船规模，近期向中国船舶集团旗下武昌造船追加订购 2 艘 IMO 2/3 型 18500 载重吨化学品船，使其在该厂订造的同船型数量增至 10 艘，预计交船期为 2025 年，每艘船的价格约为 3000 万美元。气体运输船方面，阿布扎比国家石油公司与万华化学集团合资运营企业 AW Shipping 在江南造船厂订购了 9 艘 99000 立方米的乙烷运输船（VLEC），项目总价值为 14 亿美元，预计 2025 年至 2027 年交船。日本船东 Nissen Kaiun 在扬子江造船厂订购了 4 艘 88000 立方米 LNG/液氨运输船，每艘船舶价格约为 1.1 亿美元，这批船舶将以 7 年固定期租的方式租给一家名为 BGN 的公司。汽车船方面，韩国船东 CIDO Shipping 在江苏招商重工船厂新下单了 9 艘 7600 车位的汽车船，每艘价格约为 8000 万美元，预计 2027 年陆续交付。邮轮方面，知名邮轮公司 Carnival Cruise 将建造 3 艘以 LNG 作为主要燃料的史上最大邮轮，每艘可提供 6000 个卧铺床位。这 3 艘邮轮将在 Fincantieri 船厂建造，合同规定最迟交付期为 2033 年。

二手船市场

自 2024 年以来，二手船交易市场持续火热。船舶经纪公司 Xclusiv 表示，自 2024 年 1 月以来，共有 61 艘 Capesize 型散货船和 28 艘 Newcastlemax 型散货船被交易，而 2023 年同期，共 55 艘 Capesize 型及 17 艘 Newcastlemax 型船舶被交易。本周，Newcastlemax 型 Fomento Two 轮以 6000 万美元的价格出售给 Pan Ocean；Capesize 型 Herun Global 轮以 4950 万美元的价格被出售，中国买家以 3600 万美元收购了同类型船舶 SeaTriumph 轮；希腊买家以 2550 万美元从扬州大洋造船手中收购了 2015 年建造的 63000 载重吨 Ultramax 型 Swansea 轮；希腊买家还对 Supramax 型颇感兴趣，2013 年建造的 57000 载重吨 Olympus 轮的售价超过 1700 万美元；上海造船厂以 1400 万美元的低价将船龄仅 1 年的 Ultramax 型 Heilan Cruiser 轮出售给中国买家。其他船型方面，2015 年建造的 OHBS Handysize 型 Bunun Glory 轮以 2150 万美元出售给 Manta Denizcilik；江南造船厂以 1100 万美元的价格高价出售拥有 1C 级冰级认证的 Uglijan 轮。

Banchero Costa 补充称，干散货船各细分船型表现良好，售价可观。在 Capesize 型散货船方面，原为韩国船东所有的 177000 载重吨 HL BALTIMORE 轮以 2100 万美元出售给中国买家；169000 载重吨 GENCOHADRIAN 轮以 2500 万美元的价格被出售给香港船东；173700 载重吨 C.VISION 轮的市场报价达 2100 万美元；82000 载重吨 Kamsarmax 型 XIN DE HAI 轮以 3700 万美元的价格被出售给印度船东；今年 3 月份，82000 载重吨 THE PROSPERITY 轮以 3150 万美元的价格售出；日本制造的 61000 载重吨 Ultramax 型 TAISHINE 轮以 2100 万美元的价格售出；60000 载重吨 XIN XI HAI 轮据称以 3250 万美元的价格卖给了希腊船东；38000 载重吨 Handysize 型 SEASMILE 号以 1700 万美元的价格售出。

与此同时，油轮交易量也非常活跃。由丹麦船东 TORM 发起的油轮收购项目引人注目，收购总价达 3.4 亿美元，其中的 2.38 亿美元将以现金支付，剩余部分则以发行约 265 万股的方式支付。这批船由韩国现代 Mipo 和 SPP 造船厂于 2014 年至 2015 年间建造，船舶包括 SILVERMONIKA 轮、SILVEREMILY 轮、SILVERAMANDA 轮、SILVER CARLA



轮、SILVER HAGUE 轮、SILVER ROTTERDAM 轮、BERYL 轮和 OUARTZ 轮。此外，希腊船东 Thenamaris 以超过 3000 万美元的价格出售了 2004 年建造的 115000 载重吨 Aframax 型 SEAQUEEN 轮。LR1 型油轮板块也表现亮眼，76000 载重吨 HAFNIATHAMES 轮以 2800 万美元左右的价格出售给 Dynacom；46000 载重吨 MRNCCTABUK 轮以 2200 万美元出售给未公开的买家；沙特阿拉伯船东近日以 2250 万美元的较高价格出售了其姊妹船 NCC TIHAMA 轮。

来源：中国远洋海运 e 刊

【这型船至少需求 400 艘】

国际航运公会(ICS)与德国比伯拉赫应用科技大学(Biberach University of Applied Sciences)教授 Stefan Ulreich 合作发布的新报告指出，航运业在氢能经济中可发挥关键作用。

报告称，随着重工业逐步采用清洁能源，将需要数百艘船将氢气从生产地运输到需求中心。研究发现，为满足全球每年 3000 万吨绿氢的需求，长途贸易将需要多达 411 艘新的氢运输船。

预计到 2050 年，重工业将主导全球氢气需求。ICS 秘书长 Guy Platten 表示：“为了使 2050 年实现净零排放的情景成为可能，基于氢的燃料需求将需要从当前水平扩大五倍，达到约 5 亿吨。”他还补充说，航运业“作为氢能经济的推动者，可发挥关键作用”。

仅在欧洲，到 2030 年，为实现每年 2000 万吨氢气的目标，就需要多达 300 艘船提供支持，其中一半将来自进口。

Platten 表示：“监管确定性至关重要，政府是推动早期采用者的关键，通过将需求激励置于供应支持之上，以促成采购协议。”他强调，“有一点是肯定的，港口和基础设施发展方面的准备对于消除海上运输障碍至关重要。这将使海上运输业和其他部门都能向前发展，增加能源安全并增强多元化。这是千载难逢的机遇，可以重塑整个能源-海事价值链。”

Ulreich 表示，为满足全球氢气需求增加 3000 万吨，将需要多达 411 艘新的氢气运输船，如果以氢的形式运输，则需要多达 500 艘船。

来源：中国船检



【集装箱供应链景气度保持高位，但市场需求增速放缓】

6 月，弘景·集装箱供应链景气指数为 202.39，较 5 月上升 1.34 点，与 5 基本持平，未能延续快速上升趋势。指数变化表明，集装箱供应链景气度上升动力不足，市场需求增速有所放缓。

我国外贸出口保持向好态势。6 月份，我国进出口总值 5166.6 亿美元，同比增长 3.9%，其中，出口 3078.5 亿美元，环比增长 1.9%，同比增长 8.6%。新兴市场拉动作用明显，对东盟、拉美地区出口同比分别增长 15%、15.7%。欧美市场边际改善，对美国、欧盟出口同比增速较 5 月分别上升 3.0 个百分点、5.1 个百分点。

港口空箱紧张局面有所缓解。外贸出口需求增长，叠加红海危机影响，导致港口空箱堆存量依然处于低位，但部分港口空箱堆存量出现回升。船公司和租箱公司提取新箱速度有所放缓，集装箱新箱库存由降转升。

新箱产量和发货量支撑行业景气度保持高位。在新箱订单驱动下，集装箱生产维持高位运行。船公司和租箱公司备箱意愿明显，新箱发货量虽有所回落，但依然处于较高水平。

来源：中国远洋海运 e 刊

【德路里：主要东西向航线未来五周内预计 59 个航次取消】

从 24 年 8 月 5 日到 9 月 8 日这五周内，主要的东西向主航线——跨太平洋、跨大西洋以及亚洲-北欧和地中海航线——已经宣布了 59 个航次取消，取消航次总数占计划 694 个航次的 9%。其中，约 56%将在跨太平洋东向航线上，29%在亚洲-北欧和地中海航线上，15%在跨大西洋西向航线上。

在接下来的五周内，OCEAN 联盟、THE 联盟和 2M 联盟分别取消 12、17 和 10 个，联盟外取消 21 个。未来五周内，约有 91%船舶将如期航行。

8 月 1 日，德路里世界集装箱指数（WCI）环比下降了 1%，达到 5,736 美元/FEU。尽管近期现货运价有所下跌，但该指数仍较 5 月份平均的 3,539 美元高出 62%。

海运成本的上升可能已达到顶峰，这主要归因于贸易需求的减少和船舶供应的增加。7 月和 8 月在跨太平洋和亚欧航线上新增的航线服务提高了运力，缓解了舱位紧张



的状况，并导致运价下降。

同时，南非的不利天气和影响中国及台湾的台风“格美”导致了船舶的延误和等待时间的延长。尽管如此，亚洲主要港口的拥堵情况有所缓解，这将有助于运价的稳定。

来源：德路里

【干散货市场将迎来巨变？】

中国能源格局正在发生翻天覆地的变化，外界难以想象的庞大可再生能源项目正遍布广袤国土，分析师认为这将悄然改变干散货船东的命运。

中国在可再生能源领域的投资巨大，风能和太阳能领跑全球，在建容量是世界其他国家总和的两倍。到 2024 年底，中国风能和太阳能装机容量有望达到 1200 吉瓦（GW），这比原计划提前了六年。

根据国家能源局的最新数据，今年 6 月，风能和太阳能的总装机容量首次超过了煤炭。这似乎为市场释放了“煤炭运输需求即将减少”的信号。

Rystad Energy 的分析预测，到 2026 年，太阳能发电量将超过煤炭，成为中国的主要能源，累计发电量超过 1.38 太瓦(TW)，比煤炭多 150 吉瓦(GW)。

Rystad Energy 表示，自 2020 年以来，中国每年新增风能和太阳能装机容量持续超过 100 吉瓦，是煤炭新增容量的三到四倍。去年，中国创下了 293 吉瓦风能和太阳能装机容量的纪录，这一势头在今年继续加速。

与此同时，中国煤电行业则走在相反的方向。去年新增煤电约 40 吉瓦，而 2024 年上半年这一数字骤降至 8 吉瓦。

Rystad Energy 高级分析师 Simeng Deng 称：“我们正处于中国和全球能源转型的关键时刻。凭借强大的可再生能源项目储备，中国有望摆脱全球最大温室气体排放国和最大电力消费国的。太阳能将在这一转型中发挥核心作用，供应链、基础设施和产能增加方面的进步将使其在未来的能源生产中超过煤炭。这一变化可能是一个里程碑成就，有望将中国从一个依赖煤炭的巨人转变为清洁能源的领导者。”



近期，船级社 DNV 也关注到中国能源行业的快速变化，其预测，中国能源结构将从目前的 30%可再生能源转变为到本世纪中叶的 88%。到 2050 年，中国每年将减少 80 亿吨的排放量，相当于欧洲减排量的三倍。

与此同时，中国煤电行业则走在相反的方向。去年新增煤电约 40 吉瓦，而 2024 年上半年这一数字骤降至 8 吉瓦。

Rystad Energy 高级分析师 Simeng Deng 称：“我们正处于中国和全球能源转型的关键时刻。凭借强大的可再生能源项目储备，中国有望摆脱全球最大温室气体排放国和最大电力消费国的。太阳能将在这一转型中发挥核心作用，供应链、基础设施和产能增加方面的进步将使其在未来的能源生产中超过煤炭。这一变化可能是一个里程碑成就，有望将中国从一个依赖煤炭的巨人转变为清洁能源的领导者。”

近期，船级社 DNV 也关注到中国能源行业的快速变化，其预测，中国能源结构将从目前的 30%可再生能源转变为到本世纪中叶的 88%。到 2050 年，中国每年将减少 80 亿吨的排放量，相当于欧洲减排量的三倍。

强劲的煤炭运输导致供应增加，库存上升。国内煤矿产量在 6 月同比增长 3.9%，是今年首次增长。国际能源署预计，今年余下时间安全检查可能会放松，从而推动煤矿开采。

如此迅速的能源转型带来了挑战。希腊 URSA 船舶经纪公司指出，2022 年，中国东部和南部的十个省级区域消耗了全国 50%的电力，但只生产了 40%的电力，凸显了电力生产和消费之间的显著差异。

然而，对于船东而言，当前面对的煤炭压力不仅限于未来的能源转型，现阶段蒙古和俄罗斯对华煤炭出口大幅增长将可能大大削减了大型干散货船的吨英里需求。

“蒙古的铁路供应不断增加，加上俄罗斯进口的上升，正在重塑贸易流动，给海运运费施加下行压力。”希腊 Xclusiv 船舶经纪公司在最近的市场更新中表示。

“中、蒙、俄三国之间日益增长的煤炭贸易有可能重新定义干散货航运格局。蒙古煤炭产量的快速增长，加上对铁路基础设施的大量投资，正在将大量煤炭从海运转移出去。这一趋势在中国从俄罗斯进口的煤炭不断增加后进一步加剧，由于运输距离较短，将进一步减少对海岬型船舶的需求。”



无独有偶，英国航运咨询公司 Drewry 也在最近一份报告中提出同样的观点。

“中蒙煤炭贸易的蓬勃发展将减少海运贸易量，并抑制吨英里需求，特别是中蒙铁路网的启动和正在建设的两条新增铁路网络，预示着中蒙间贸易将迎来大幅增长。”

Drewry 数据显示，中国从蒙古进口的炼焦煤数量一直在猛增。蒙古炼焦煤生产在 2023 年达到了 8200 万吨，较 2022 年的 3900 万吨翻了一番多。超过 90% 的蒙古煤炭通过新建的铁路网络运输至中国。与此同时，中国从俄罗斯的海运进口也在加强，2022 年和 2023 年分别增长了 97% 和 24%。

根据 Drewry 的分析，每吨从澳大利亚转向俄罗斯的煤炭，吨英里需求可能减少 62%。这主要是因为从澳大利亚 Gladstone 到中国 Caofedien 的航程为 4416 海里，而从俄罗斯 Vanino 到中国 Caofedien 的航程仅为 1645 海里。以海岬型船为主的澳大利亚煤炭出口将受到最严重的影响。

Drewry 认为，中国从蒙古进口煤炭的战略转变，以及对俄罗斯煤炭依赖的增加，标志着全球航运业的一个转折点。新的铁路网络和中国对蒙古的重大投资显示出明显的去海运化趋势，大幅减少了长途运输的需求。在中国钢厂面临利润紧缩和国内需求疲软的背景下，选择更近、更具成本效益的来源将继续重塑贸易动态。这种转变不仅削弱了澳大利亚煤炭的市场份额，还大幅减少了航运需求，尤其是对海岬型船的影响最大。

在海运圈聚焦看来，中国在可再生能源领域的快速崛起，不仅是能源结构的转型，更是全球能源格局的深刻变革。太阳能和风能的快速扩张，无疑将大幅减少对煤炭的依赖。这一转变不仅意味着中国的环境质量和国际形象的提升，更对干散货航运市场带来深远影响。

煤炭需求的减少、煤电行业的萎缩，加之蒙古和俄罗斯对华煤炭出口的增加，正在重塑干散货市场的贸易流动。大型船舶的吨英里需求显著减少，航运公司面临新的挑战。

随着中国逐步减少对煤炭的依赖，全球能源市场将出现更多的变化和机遇。对于航运公司而言，面对这一变化，需要重新审视自身的市场策略。探索新的货运市场，可能是应对未来挑战的重要方向。同时，加强与其他煤炭进出口国的合作，优化运输路线，也将是提升竞争力的关键。抓住这一趋势，提前布局的玩家，将在未来竞争中占据有利位置。

来源：海运圈聚焦



【规模扩大 11%！集装箱船队迎来近 15 年最快增幅】

自今年年初，集装箱船队的运力增加了 160 万标准箱（TEU）。与一年前相比，运力增加了 11%，达到 2950 万 TEU，是 15 年来船队增长最快的一年。

2024 年上半年，新船交付量再创新高。造船厂共交付了 264 艘船舶，总运力达 160 万 TEU，比去年上半年创下的纪录多出三分之二。

虽然没有设定新的基准，但对船舶的高需求使船舶拆解率保持在较低水平。强劲的货运量增长以及船舶改道好望角，导致仅有 36 艘总运力为 5.1 万 TEU 的船舶被拆解。

尽管创下了新纪录，但船东们仍在继续订购新船。今年迄今为止，共订购了 63 艘船舶，总运力达 40 万 TEU，订单量与船队的比率仍高达 19%。

目前，船厂新造船订单中已经包含了 2028 年才能交付的订单，2025 年至 2027 年期间每年平均计划交付 150 万 TEU。

运力在 1.2 万至 1.7 万 TEU 区间的船舶综合运力增长最快。目前，该板块在集装箱船队中占比最大，达到了 22%。该板块的运力年同比增长 25%，占整个船队增长的近 50%。

事实上，在 2022 年和 2023 年期间，1.2 万至 1.7 万 TEU 的船型也是增长的主要动力。此外，在未来几年中，由于该船型占新造船订单运力的 50% 以上，因此其还将持续主导增长。

在 2015-2021 年期间，运力大于 1.7 万 TEU 的船舶在增长中占主导地位，但只占新造船订单运力的 17%。原因是船东的重心已经从这样的大型船舶上转移了，因为大型船舶受限于在亚洲和欧洲的港口运营，而这些贸易航线的大部分已经被正在投入使用的 212 艘船舶覆盖了。

集装箱船队的运力预计将在第三季度末首次超过 3000 万 TEU，并在 2024 年底达到 3050 万 TEU。到 2027 年底，根据目前的订单量将再增加 430 万 TEU。由于货运量的增长不可能与新增运力相匹配，我们预计船舶拆解量将会增加，从而抑制船队的整体增长。此外，如果船舶最终能返回红海和苏伊士运河，对船舶的需求也将会下降。

来源：BIMCO



◆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	505-510	625-630	725-730	
Tokyo	--	675-680	905-910	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	515-520	615-620	785-790	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	495-500	595-600	695-700	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	535	602	765	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	485-490	590-595	690-695	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	480-485	580-585	780-785	
Rotterdam	450-455	535-540	680-685	
Malta	540-545	555-560	750-755	
Gibraltar	520-525	565-570	755-760	

截止日期：2024-08-08

◆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	02/08/24	26/07/24	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	3,500	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	12,900	12,900	0	0.0%	



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：2024-08-06

(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	307,000	Dalian Shipbuilding, China	2026-2028	Seatankers - Norwegian	12,000	scrubber fitted, IMO Tier III, EEDI Phase III
4	Tanker	113,600	Xiamen, China	2028	Eastern Pacific	7,350	COATED, DF LNG
2	Tanker	50,000	K Shipbuilding	2026-2027	Asia Pacific	5,150	DF METH
1	Tanker	25,900	Wuhu, China	2027	Asia Pacific Shipping - Vietnamese	5,000	NOx Tier III, EEDI Phase III, StSt
1	Tanker	25,900	Wuchang SB Group, China	2027	Asia Pacific Shipping - Vietnamese	5,000	NOx Tier III, EEDI Phase III, StSt
5+5	Tanker	15,000	Nantong Xiangyu, China	-	CMB TECH	4,500	STST, Ammonia ready
5+5	Tanker	5,300	Nantong Xiangyu, China	-	CMB TECH	1,500	STST, Ammonia ready
2	Bulker	82,000	NACKS, China	2026-2027	Jiangsu Ocean Shipping - Chinese	3,750	
6	ULEC	150,000 cbm	Jiangnan, China	2027	Eastern Pacific - Singaporean	20,000	against charters with Satellite Chemical

◆ 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 HIROSHIGE	BC	208,572		2019	Japan	7,000	Pan Ocean - S. Korea	



FORMENTO TWO	BC	206,960	2017	S. Korea	6,000	S. Korean	Scrubber Fitted, TC until Q3 2025 @ 130% of index
THERESA GUANGDONG	BC	81,905	2012	China	5,730	Fujian Highton Development - Chinese	en bloc
THERESA JIANGSU	BC	81,680	2012	China			
THERESA JILIN	BC	81,610	2012	China			
JAL KAMAL	BC	63,319	2020	Japan	3,780	European	
DOLCE VITA	BC	61,616	2012	Japan	2,350	Chinese	
BITTERN	BC	57,809	2009	China	undisclosed	Undisclosed	Scrubber Fitted
SUZAKU	BC	54,881	2006	Japan	1,450	Chinese	BWTS fitted
MONICA D	BC	52,478	2001	Japan	780	Undisclosed	
CIELO DI TAMPA	BC	39,202	2016	China	2,280	European	BWTS fitted, OHBS
KEN RYU	BC	31,949	2002	Japan	680	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
STELLAR MAESTRO	GC/MPP	13,524	712	2012	China	1,300	Netherlands	

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
SEAQUEEN	TAK	115,639		2004	S. Korea	3,000	Undisclosed	
HAFNIA THAMES	TAK	76,586		2008	China	2,800	Greek	
MTM GIBRALTAR	TAK	20,810		2003	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
LINCOLN PARK	TAK	19,801		2012	Japan	2,675	Chinese	stst
SAMBONG HERA	TAK	11,416		2018	S. Korea	2,380	Undisclosed	BWTS fitted
ADDRESS GAS	TAK/LPG	49,999		2000	Japan	4,575	S. Korean	

◆ 上周拆船市场回顾

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	8,805	1987	Germany	535.00	



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
ALEXANDER MAERSK	CV	17,526	6,122	1998	Taiwan, PRC	undisclosed	Aliaga, Turkiye (green recycling)

◆ALCO 防损通函

【浅谈租船合同的终止及分租合同相关的几点注意事项】

在一起涉及到庞杂的公司结构且极为复杂的新案例中（即英国商事法院王座法庭 William Blair 爵士审理的 SY Roro 1 Pte Ltd.、SY Roro 2 Pte Ltd 与 F.lli Onorato Armatori S.r.l. 一案，代号为 [2024] EWHC 611 (Comm)），如果租约链中的一份租船合同毁约，则会出现船东收回船舶之权利的问题。
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
2024-08-09	714.490	780.640	4.849	91.658	911.390	471.270	429.760	539.280	825.270
2024-08-08	714.600	781.510	4.900	91.733	907.010	466.170	428.800	538.820	831.980
2024-08-07	713.860	779.950	4.941	91.562	906.010	465.630	426.830	538.550	837.240
2024-08-06	713.180	781.430	4.907	91.556	912.010	464.870	424.810	538.310	834.890

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	5.44114
2 个月	--	3 个月	5.36444	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.21313	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-08-08

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