



全一海运市场周报

2024.08 - 第3期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.08.12 - 08.16)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场总体平稳 航线涨跌互现】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，主要远洋航线运价涨跌互现，综合指数小幅波动。8月16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3281.36点，较上期上涨0.8%。

欧洲航线：欧洲经济研究中心8月发布的欧元区ZEW经济景气指数为17.9，较上期有较大幅度下跌，显示欧洲经济预期不容乐观。本周，市场货量总体稳定，船舶平均舱位利用率保持在较高水平。部分航商小幅降价揽货，部分航商则保持运价不变。8月16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4610美元/TEU，较上期下跌3.7%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本相似，即期市场订舱价格小幅下跌。8月16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4645美元/TEU，较上期下跌1.9%。

北美航线：本周，各航班舱位利用率基本保持在95%以上，个别班次满载。部分航商执行此前宣布的月中上涨计划，航线即期订舱价格总体上涨。8月16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6581美元/FEU和9297美元/FEU，分别较上期上涨8.5%和2.4%。

波斯湾航线：目的地市场需求总体稳定，货量略有下滑。本周，市场运价再次回落，即期市场订舱价格小幅下跌。8月16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2139美元/TEU，较上期下跌3.1%。

澳新航线：需求稳定向好，运输市场保持增长态势，供需关系保持良好。本周，运价上调的航商略占多数，其余航商则保持运价不变，航线即期订舱价格上涨。8月16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1911美元/TEU，较上期上涨7.6%。

南美航线：航线运输需求总体稳定，供需关系良好。本周，货量略有下滑，市场报价跌多涨少，即期市场订舱价格小幅下跌。8月16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 7730 美元/TEU，较上期下跌 3.2%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。8 月 16 日，中国出口至日本航线运价指数为 780.71 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【内贸运力持续外流 综合指数平稳运行】

本周，下游终端库存充裕，市场货盘缩减，情绪低迷，但内贸运力持续外流，沿海散货综合指数平稳。8 月 16 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 971.61 点，与上期基本持平。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方多地处于持续降雨状态，沿海电煤负荷高位回落，电力终端消库速度放缓，采购以长协兑换及外贸进口为主，沿海即期货盘稀少。沿海八省日耗 248.3 万吨，库存 3478.9 万吨，存煤可用天数约 14 天。煤炭价格方面，一方面，安全检查及降雨等因素影响逐步减弱，产地煤矿供应逐步恢复，加之进口煤补充较好，煤炭整体供给量趋于平稳。另一方面，终端电厂及中转环节整体库存充裕，非电行业维持刚需采购，加之北港发运倒挂现象较多，现货市场交投活跃度减弱，观望情绪蔓延，煤炭价格偏弱下调。本周，环渤海各港合计日均调进量 104.1 万吨，合计日均调出 104.1 万吨，港口库存小幅震荡。运价走势方面，本周，我国南方地区大范围降雨，高温范围明显缩减，沿海电煤日耗见顶回落，终端需求低迷。不过，内贸运力持续外流，缓解市场悲观情绪，沿海煤炭运价持续底部运行。

8 月 16 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 957.44 点，与上期基本持平。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 575.60 点，较 8 月 9 日下跌 0.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 23.1 元/吨，较 8 月 9 日下跌 0.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.3 元/吨，较 8 月 9 日下跌 0.2 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.5 元/吨，较 8 月 9 日下跌 0.1 元/吨。

金属矿石市场：本周，降水和高温天气等因素继续影响建筑施工，钢材消费延续弱势，市场维持降库存操作。钢厂增产意愿下降，减产检修计划增多，对矿石需求略有压制。同时铁矿石发运量和到港量维持高位，市场延续供应宽松局面，钢厂按需采购为主，沿海金属矿石运输价格低位盘桓。8 月 16 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 608.65 点，较 8 月 9 日下跌 0.1%，其中，青岛/日照-张家港（2-3 万 dwt）航线运价 22.0 元/吨，同 8 月 9 日持平。



粮食市场：东北地区受恶劣天气影响，粮源储存难度进一步加大，渠道方出货积极性继续提升，叠加部分地区新季玉米陆续上市，现货玉米供应宽松。然而，深加工企业及饲企消费需求一般，补库积极性不高，加之南北港口延续价格倒挂局面，市场多以观望为主，沿海粮食运输价格底部运行。8月16日，沿海粮食货种运价指数报751.98点，较上期上涨0.7%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价41.5元/吨，较上期上涨0.2元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格震荡运行，业界观望情绪较浓，国内成品油价格窄幅波动。供应方面，地炼开工维持平稳运行，资源供应充裕。需求方面，国内暑期接近尾声，出游热度不减，汽油需求维持较好，柴油端受恶劣天气影响，用油需求偏弱，沿海成品油运输价格小幅波动。8月16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1011.75点，较上期上涨0.2%；市场运价指数954.86点，较上期上涨0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨多跌少 租金指数有所回升】

本周，海岬型船市场表现较好，太平洋市场铁矿石货盘较为稳定，市场预期大西洋区域9月底装期可用运力紧缺，提前租船，市场氛围活跃，整体运价上涨。巴拿马型船和超灵便型船市场，上半周煤炭运输需求依旧偏弱，日租金继续下行，下半周煤炭货盘有所增多，可用运力逐渐减少，船东挺价意愿上升，日租金小幅上涨。远东干散货租金指数回升。8月15日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1605.15点，较8月8日上涨7.1%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场整体运价上涨。上半周，太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘尚可，运价小幅波动。下半周，8月底铁矿石运输需求增多，市场氛围活跃，运价较好上涨，8月14日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.867美元/吨，为今年7月初以来最高水平。临近周末，受FFA远期合约价格下跌影响，市场情绪有所波动，运价下调。8月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25573美元，较8月8日上涨18.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.328美元/吨，较8月8日上涨5.2%。大西洋市场，上周末至本周上半周，远程矿航线供需相对平衡，市场情绪较为稳定，运价呈小幅上涨态势。下半周，市场预期大西洋区域9月底装期的可用运力紧缺，矿商提前现身市场寻租，市场氛围转好，运价稳步上涨。8月15日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.314美元/吨，较8月8日上涨4.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金先抑后扬。上半周，太平洋市场依旧表现疲软，煤炭货盘表现一般，可用运力偏多，市场情绪较为悲观，日租金继续向下。下半周，8月底装期的煤炭货盘有所增多，过剩运力逐渐消化，船东挺价情绪升温，日租金小幅上调。8月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12994美元，较8月8日下跌0.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.442美元/吨，较8月8日下跌2.2%。粮食航线，本周，南美粮食市场表现一般，运价继续下跌。8



月 15 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.800 美元/吨，较 8 月 8 日下跌 3.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金先跌后涨。上半周，国内电厂煤炭库存依旧偏高，煤炭运输需求仍无起色，日租金继续阴跌。下半周，部分即期煤炭货盘放出，可用运力偏紧，市场氛围稍有转好，日租金小幅上涨。8 月 15 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12714 美元，较 8 月 8 日上涨 1.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.056 美元/吨，较 8 月 8 日下跌 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 9 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 135.7 万桶至 4.31 亿桶，增幅 0.32%，进口 628.5 万桶/日，较前一周增加 6.1 万桶/日，出口增加 11.8 万桶/日至 375.6 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2056.4 万桶/日，较去年同期减少 1.71%。美国原油库存在连续六周减少后首次增加，全球经济复苏不如预期，对需求的担忧继续限制着油价的上涨潜力。国际能源署(IEA)和欧佩克均下调了 2024 年及 2025 年的石油需求增长预测。美国周三公布的数据显示，7 月美国消费者物价仅温和上涨，美联储下月降息的预期增强，降息或将刺激美国经济并增加对原油的需求。周四新一轮加沙停火谈判在卡塔尔首都多哈进行，哈马斯高级官员表示，哈马斯不会就加沙停火协议的任何新条件进行谈判，地缘局势紧张给油价提供上涨动力。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 80.96 美元/桶，较 8 月 8 日上涨 2.29%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价低位回暖。8 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 972.35 点，较 8 月 8 日上涨 6.4%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 8 月下旬收尾货盘和 9 月上旬货盘集中释放，大西洋航线整体活跃度变化不大，苏伊士小船也没有太大起色。船东抓住中东航线货盘释放相对集中的机会借势挺价，短期供需关系的平衡被打破；租家尽可能通过私下成交降低货盘曝光度，避免被船东带节奏。目前可用运力较之前有些许挤兑，船货之间的博弈仍在持续，成交 WS 点位低位回暖。不过，9 月份整体货量仍不尽如人意，预计很难有较大的涨幅。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS48.64，较 8 月 8 日上涨 6.72%，CT1 的 5 日平均为 WS46.62，较上期平均上涨 1.13%，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 WS54.02，上涨 6.01%，平均为 WS52.51，TCE 平均 2.6 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 26 日，成交运价为 WS48.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 29-31 日，成交运价为 WS46。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 28-30 日，成交运价为 WS46。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 31 日，成交运价为 WS45.5。巴西至印度航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 12-13 日，成交运价为 WS55.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 15-19 日，成交包干运费为 682.5 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 13-17 日，成交包干运费为 672.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量上涨】

8 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1155.73 点，环比下跌 0.54%。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-0.96%、+4.85%、-0.83%及-2.30%。

国际干散货船二手船价全面上涨。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 6.65%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.00%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.94%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.07%。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 9 艘），总运力 113.30 万载重吨，总成交金额 41300 万美元，平均船龄 10.53 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 1.13%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 14.10%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.89%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.21%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.80%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 8 艘（环比增加 1 艘），总运力 42.37 万载重吨，总成交金额 15262 万美元，平均船龄 14.63 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 1.18%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.17%。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全面下跌。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 2.33%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.82%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.18%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.80%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 34 艘（环比增加 23 艘），



总运力 6.24 万载重吨，总成交金额 5607.38 万人民币，平均船龄 11.23 年。

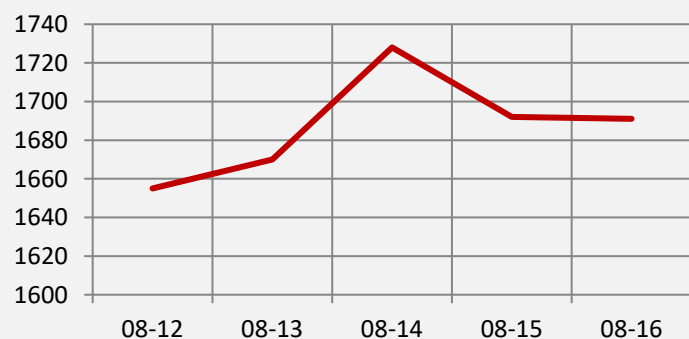
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

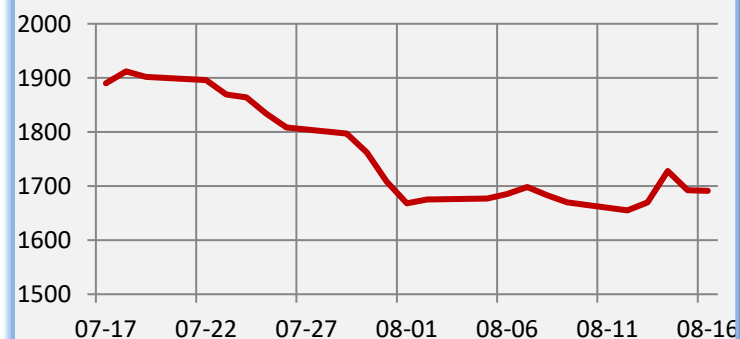
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

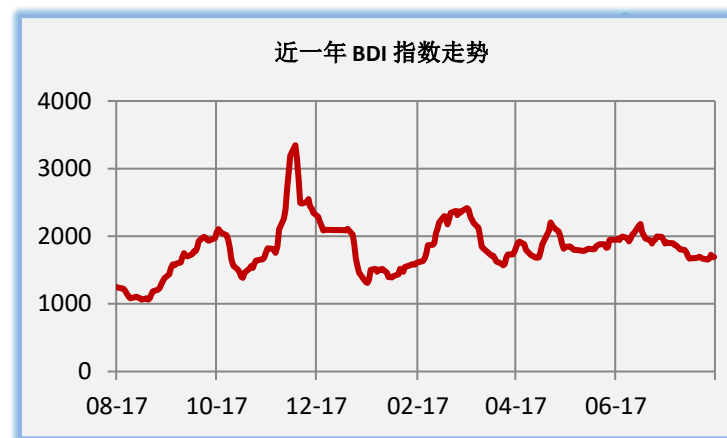
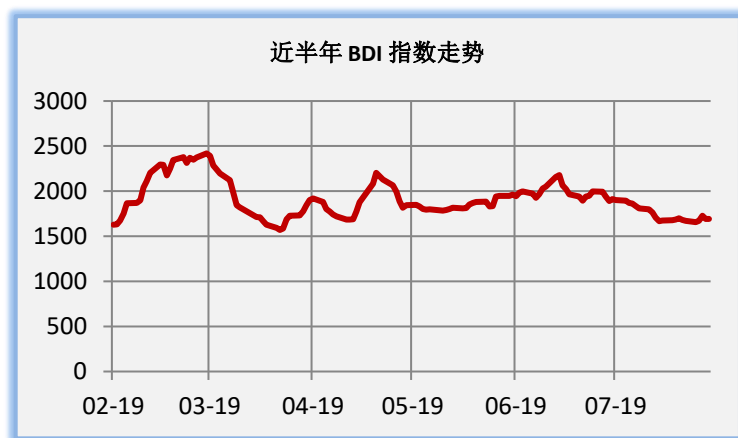
波罗的海指数	8月12日	8月13日	8月14日	8月15日	8月16日
BDI	1,655 -15	1,670 +15	1,728 +58	1,692 -36	1,691 -1
BCI	2,413 -24	2,477 +64	2,650 +173	2,542 -108	2,537 -5
BPI	1,584 -15	1,563 -21	1,560 -3	1,554 -6	1,552 -2
BSI	1,294 -7	1,292 -2	1,297 +5	1,300 +3	1,304 +4
BHSI	756 +1	756 0	757 +1	756 -1	754 -2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Eco Sikousis' 2008 82338 dwt dely aps EC South America 20/31 Aug trip redel Singapore-Japan \$16,750 + \$675,000 bb - Cargill

'Yasa Falcon' 2012 81488 dwt dely aps EC South America 20/31 Aug trip redel Singapore-Japan \$17,000 + \$700,000 bb - Cargill

'Figalia Navigator' 2012 81480 dwt dely aps EC South America 20/31 Aug trip redel Singapore-Japan \$16,800 + \$680,000 bb - Louis Dreyfus

'Yangtze Dawn' 2010 56700 dwt dely Douala prompt trip redel EC India-China \$16,000 - Drydel



4. 航运&船舶市场动态

【国际散货船价持续上涨】

拍船网消息，国际二手散货船的价格近期持续在上涨，反映出干散货市场的整体积极趋势。船舶经纪公司 Intermodal 在最新一期的周报中写道，“今年干散货市场的二手船资产价值有所上升。与此同时平均收益保持健康水平，资产价格与平均收益正在不成比例地上涨，偏离历史规律。尽管存在这种偏离，但二手出售和购买活动仍热火朝天并推高了价格。但值得注意的是，全球经济面临的不确定性仍在持续，包括全球经济放缓的担忧、中国房地产市场的低迷以及中东等的地缘政治动荡，这些因素可能会在今年剩余时间对市场内产生负面影响。”

“从海岬型船的二手交易情况来看，上个月交易量达 9 艘船，2024 年 1-7 月的海岬型船交易量达到 82 艘，这一交易量创历史新高，超过了 2023 年同期 69 艘的数量。而 2023 年全年交易量达到了创纪录的 124 艘，因此可展望今年全年交易数据。就巴拿马型/卡姆萨尔型船二手交易情况来看，上个月完成了 6 笔交易，2024 年 1-7 月交易量达到 83 艘，同样超过了 2023 年同期的 62 艘，但略低于 2022 年同期的 89 艘交易，也低于 2021 年同期创纪录的 121 艘交易。”

Intermodal 研究部门主管 Yiannis Parganas 表示，“就超灵便型/极限灵便型船交易情况来看，上个月发生了 15 笔交易，使今年的总交易量达到 158 笔。这一数字超过了 2023 年同期的 143 笔和 2022 年同期的 156 笔。不过，与巴拿马型/卡姆萨尔型船类似，超灵便型/极限灵便型船在 2021 年同期 203 笔交易仍创纪录。”

“但需要关注的是，市场上潜在的不确定性以及船价上涨势头，可能会促使船东增加出售船只的量。这种转变可能会改变供需之间的平衡局面，导致供应增加，进而未来几个月影响二手船价格。” Intermodal 的分析师总结道。

来源：拍船网

【不到 1%！集装箱船闲置运力处于历史最低水平】

据 ShippingWatch 报道，截至 7 月底，全球集装箱船队闲置船舶不到 1%。

根据 Alphaliner 关于过去 2 周“无商业活动”船舶的报告，全球闲置集装箱船数量仍处于历史最低水平。



Alphaliner 指出，7 月份的最小运力是自 2022 年上半年以来的最低水平。

总共有 78 艘、总运力为 226676TEU 的集装箱船不工作，其中包括被扣留或废弃的船舶。在拥挤港口等待停泊和装货的船舶未含在内。

2 周前，这一数字为 77 艘集装箱船，这意味着可用运力几乎没有变化。

由于日常维护、紧急维修、改造或改装等原因，有 117 艘船舶停运。这些船舶占总运力中的 474534TEU。

自新冠病毒感染疫情以来，运费从未如此之高，部分原因是红海危机带来的市场挑战。自 2023 年 11 月中旬以来，商船一直遭到袭击。

这促使航运公司将船舶派往好望角以南更远的航程，从而推高了需求。

来源：中国船检

【运力续增旺季不旺！SCF 指数连续五周下跌】

集运市场运力续增，需求却并未在旺季明显增长，上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续五周下跌。

根据上海航交所 8 月 9 日发布的最新数据，SCFI 指数上周下跌 78.78 点至 3253.89 点，周跌幅 2.36%，欧美四大主要航线均下跌，其中地中海线跌幅最高。

上周，远东到美西线每 FEU 运价下跌 177 美元至 6068 美元，周跌幅 2.83%；远东到美东线每 FEU 运价下跌 263 美元至 9083 美元，周跌幅 2.81%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 121 美元至 4,786 美元，周跌幅 2.46%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 264 美元至 4,733 美元，周跌幅 5.28%。

而在近洋线，远东到日本关西每 TEU 运价较之前一周持平，为 293 美元；远东到日本关东每 TEU 运价较之前一周持平，为 299 美元；远东到东南亚每 TEU 运价较之前一周下跌 33 美元至 595 美元；远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平，为 162 美元。



业内人士分析，进入8月传统旺季，货量没有明显增加，造成旺季跌价的关键因素主要有三个，分别是：通胀未解、旺季提早、运力续增。在船舶装载不满的情况下，本周欧美线每FEU运价续跌200~300美元，多家集运公司也已放弃8月中旬美国线的涨价计划。

市场关注的最新变数是加拿大铁路工人罢工投票，美国立法者和集运公司警告称，这可能会损害两国经济，业内人士预计，如果罢工通过，恐将影响加拿大西岸港口运营，甚至外溢到美国线。

对整个集运行业而言，最大的挑战是下半年运力过剩的现象。根据Alphaliner统计，目前全球集装箱船运力已经达到了约3043万TEU，续创新高。另一方面，虽然目前货量较4、5月略高，美国线装载率介于80%到90%左右，但由于许多传统产业之前进货都还没卖完，年底前的补货潮可能不会出现。

不过，业界人士也指出，当前运价仍然维持在高位，SCFI指数每周跌幅不大，预估欧美航线运价会维持高位震荡。从现在到10月将进入美国线传统旺季，目前看来第三季度市况没问题，今年全年集运公司可望高枕无忧，但明年还需再观察。

来源：国际船舶网

【2024年美国集装箱进口量持续强劲增长】

Descartes 数据显示，2024年美国集装箱进口量持续强劲增长，7月份达到有记录以来的第三高月度进口量，仅略低于2022年5月（262.2万TEU）和2022年3月（255.8万TEU）。2024年7月美国集装箱进口量较6月环比增长11.2%，这与非疫情年份旺季的增长一致。

Descartes 跟踪的8月物流指标显示，7月份美国从中国的进口量创下102.3万TEU的历史新高，比2022年8月创下的纪录高出19188TEU。尽管7月份吞吐量达到了过去对港口和内陆物流造成压力的水平，但港口延误的影响很小。尽管美国集装箱进口强劲，但由于中东冲突以及美东和美湾港口劳工谈判陷入僵局的消息，全球供应链中断风险仍然很高。

美国7月集装箱进口量创26个月来新高根据Descartes数据，2024年7月，美国所有港口的进口箱量为255.6万TEU，创下自2022年5月创下历史新高以来的26个月新高，这也是22个月来首次出现吞吐量超过240万TEU，较2024年7月增长16.8%，较2024年6月增长了11.2%，与2019年7月疫情前相比增长16.3%。2024年前七个月的进口量增长比2019年同期高出15.6%。



2024 年 7 月的货运量比 2024 年 6 月有所增加，这与非疫情年份海运旺季的增加是一致的。2024 年 7 月的进口量也是过去六年中 7 月进口量最高的，超过 2022 年 7 月进口 25274TEU。

对于美国排名前十的港口，2024 年 7 月美国集装箱进口总量与 6 月相比增加了 23.7 万 TEU 或+12.0%。洛杉矶港（LA）增长 69476TEU，纽约/新泽西港增长 58258TEU。休斯顿港（下降 174TEU）和奥克兰港（下降 652TEU）是唯一出现环比下降的港口，尽管这些下降可以忽略不计。

2024 年 7 月，美国从中国进口创下 102.3 万 TEU 的历史新高，较 2022 年 8 月创下的 100.4 万 TEU 峰值增长 1.9%或 19188TEU，较 6 月份大幅增长 14.7%。7 月，中国占美国集装箱进口总额的 40%，比 6 月增长 1.2%，但仍比 2022 年 2 月的 41.5%的高点低 1.5%。

对于排名前十的进口国家/地区中，2024 年 7 月美国集装箱进口量较上月增加 11.7%或+19.9 万 TEU，其中来印度的进口量下降幅度最大，减少 8945TEU。

美西港口市场份额略有增加 2024 年 7 月，由于美东和美湾港口份额保持平稳，美西港口份额较 6 月有所增长。2024 年 7 月，在总进口集装箱量中，美西前 5 大港口增长至 45.5%（+0.9%），美东和美湾前 5 大港口下降至 41.43（-0.1%）。与较小的港口相比，2024 年 7 月，前十大港口的份额略有保持在 86.8%（+0.7%）。

7 月份美西和美东港口延误喜忧参半对于美国前 10 大港口来说，尽管 7 月份进口量达到了过去对港口和内陆物流造成压力的水平，但 7 月份的整体运输时间延误比 6 月份有所减少。2024 年 7 月，美西和美东港口延误喜忧参半。美东港口查尔斯顿的改善最大，延误减少了 2.9 天，而美西港口塔科马的延误增加最大，与 6 月相比延误增加了 1 天。

巴拿马运河管理局（ACP）宣布，随着雨季到来和降雨量增加，基本恢复了每日的全部过境能力。从 9 月开始，每日过境次数将增至 36 艘次。

由于红海危机持续继续迫使船舶绕航，7 月南非南端的恶劣天气进一步扰乱航程。如果中东局势进一步动荡，航运问题可能会加剧。

美湾沿岸港口 7 月份的吞吐量为 21.2 万 TEU，连续第二个月下降。与 6 月份相比下降 2.3%。美湾沿岸港口的过境时间在 2024 年 7 月保持稳定。

来源：航运界



【全球中小型散货船持续降速！高租金下的环保新常态？】

即便市场日租金高企，全球中小型散货船航速下降的趋势仍在持续。

克拉克森数据显示，今年 1-7 月，大灵便型散货船（Handymax）平均航速为 10.97 节，较去年同期下降 1.25%；巴拿马型散货船平均航速为 11.02 节，较去年同期下降 0.84%；作为大型散货船，海岬型船有所例外，平均航速由 2023 年同期的 10.86 节提高至 10.93 节，增幅达到 0.67%。

中远海科旗下船视宝为海运圈聚焦提供的包含内贸散货船的数据同样显示了这一趋势。2024 年上半年，大灵便型散货船（45K-65K 载重吨）平均航速为 9.83 节，同比下降 0.85%；巴拿马型散货船（65K-120K 载重吨）平均航速为 10.02 节，同比下降 0.02%；海岬型散货船（120K-220K 载重吨）平均航速为 10.50 节，同比增加 3.54%。

航运数据服务提供商 AXS Marine 在上个月的《散货船船队增长：十年回顾与 2025 年展望》报告中表示，全球散货船队的平均速度已连续连续四年持续下降。到目前为止，2024 年是过去 4 年中所有规模、满载和压载航行速度最低的一年。

传统上，航运公司往往通过降低航速来应对市场的下行。然而，当前的干散货市场依然处于高位。今年上半年，反映干散货船日租金的波罗的海干散货指数（BDI）平均为 1821 点，较去年同期增长 157%。

显而易见，如今的“降速”现象背后却有着更为复杂的驱动因素，航运业普遍将其归因于环保法规的日益严格。

当前，国际海事组织（IMO）正在强制实施诸如 EEXI 和 CII 等措施，以遏制温室气体排放。此外，欧盟也在为航运业引入包括 EU ETS 在内的环境法规。为遵守这些法规，越来越多的船舶开始使用碳含量较低的燃料，如液化天然气（LNG）和液化石油气（LPG），并引入甲醇动力船。然而，全球 80% 的在运营船舶仍依赖传统燃料，对她们而言，最切实可行的减少温室气体排放的手段是降低航速。

据航运业界分析，船舶每降低 1 节的航速，就能减少大约 10% 的燃料消耗，从而降低污染物排放。

有业内人士认为，海岬型船航速的不降反升可能基于全球该船型船舶大量配备了节能技术。克拉克森数据显示，在干散货船领域，超过 45% 的海岬型散货船装配了节能



技术，而灵便型散货船（handysize）这一比例则略高于 11%。

Intermodal 研究部负责人 Yiannis Parganas 表示：“目前的慢速运营受环保法规的影响巨大。未来几年，这些法规预计会持续加强，慢速运营的趋势也将保持。”

AXS Marine 预计，散货船的降速航行趋势将持续到 2024 年和 2025 年，“从逻辑上讲，航行速度降低会增加平均航行时间，因此需要更多的船只来完成相同的工作量。这一因素也对供应增长产生影响，约为 1% 或略高。”

在海运圈聚焦看来，航速降低不仅是航运业对高昂油价的被动应对，更是环保法规加码下的一种积极适应。随着国际海事组织和欧盟环保法规的不断推进，未来几年，航运公司将不得不在环境合规和经济效益之间寻求更精细的平衡。减少碳足迹和提高能效，将不再只是合规要求，更是航运企业获取市场竞争力的重要手段。

长远来看，这将驱动整个行业向绿色转型迈进一大步。在资本市场的推动下，航运业的绿色转型已成大势所趋。随着环保技术的进步，船舶的减速可能不再是唯一选择。未来，配备先进节能设备的船舶将逐渐成为市场的主力军，传统的柴油动力船舶若不进行技术升级，将面临被淘汰的风险。这一趋势也对航运企业的战略布局提出了更高要求。那些未能及时转型的公司，将在新一轮的行业洗牌中处于不利地位。

来源：海运圈聚焦

【抢货大战打响！大量原油船涌入成品油市场】

由于更多原油油轮洗舱运输精炼油产品，丹麦船舶运营商 Norden 警告，成品油轮市场在短期内正面临显著的压力。

通常情况下，成品油轮可以运输原油产品，主要运输原油的 VLCC 等原油油轮在特殊情况下洗舱后也可以运输某些成品油，也有一些油轮专门设计有涂层油舱，可以在原油和汽油、柴油等成品油之间转换。即使是没有涂层的原油油轮，在全新出厂时在首航中也可以装载成品油。然而，由于清舱费用较高加上不同货物对船舶舱壁涂层的影响，原油油轮运输成品油的情况较少。

然而，自上月以来，从小型原油油轮到 VLCC 都在洗舱，将柴油从中东运往西北欧。市场参与者希望利用原油油轮降低单位运费成本。这一转变削弱了对成品油轮的需求，导致货运量下降、运费走软。



根据普氏能源资讯数据，8月8日，从波斯湾向英国大陆运输 75,000 吨成品油的 LR2 型油轮运费降至 53.47 美元/吨，而 7 月 1 日这一数字为 74.20 美元。原油油轮方面，尽管阿拉伯湾至中国 VLCC 运费在 7 月 24 日短暂攀升至 13.34 美元/吨，但由于季节性需求疲软，该运费从 7 月 1 日的 10.95 美元降至 8 月 8 日的 10.11 美元。

船舶经纪商 Gibson 在最新报告中表示，近期，随着全球油轮市场收益降至年内最低水平，再加上股市动荡、能源转型加速以及地缘政治风险的加剧，许多人不禁开始质疑：这是一次单纯的季节性放缓，还是代表着更深层次的系统性问题？

“在原油市场，第三季度通常是收益最弱的时期。今年的表现与这一趋势大致相符，天气因素等驱动因素减少了市场波动性。此外，OPEC+的减产措施和中国需求疲软也对市场形成了压制，而美国原油出口的放缓更是加剧了这种局面，目前美国原油出口量与去年同期基本持平。”

尽管红海危机拉长了航线，但今年原油吨海里数依旧表现乏力。VLCC 和苏伊士型油轮的吨海里数仅增长了 1%，而阿芙拉型油轮的吨海里数甚至下降了 1%。相比原油市场，成品油市场的情况更加复杂，季节性影响的区域性更强。虽然成品油的吨海里数今年表现出色，LR2 型油轮的吨英里数同比增长 24%，而 LR1 型和 MR 型油轮的吨英里数分别增长了 4%和 5%，但这种增长主要集中在年初，最近几个月吨海里数呈下降趋势。

Norden 在其季度报告中指出，原油价格疲软带来的短期逆风导致大型油轮从原油运输转向成品油运输。

Gibson 同样确认，部分原因在于原油油轮转向成品油市场的竞争。数据显示，6 月至 7 月期间，从中东/西印度到欧洲的成品油运输中，有 25%-28%是由 VLCC 和苏伊士型油轮完成的。

这家船舶经纪商表示，原油市场去年第三季度市场曾从低谷强劲反弹至第四季度的高点，我们预计今年这种趋势将再次上演。随着第四季度美国进行维护，原油出口有望增加，而亚洲炼油厂也将在停产后开始采购原油。尽管中国的总需求水平仍然令人担忧，但即便在增长放缓的情况下，该行业的前景仍然保持健康，这表明当前的疲软主要是由季节性趋势所驱动。

“成品油市场方面，在中东地区，第三季度通常是最强劲的季度，因为中东炼油厂在此期间会大幅提高产量。然而，今年尽管运输量依然强劲，但市场表现却与预期相反。近期远东出口疲软也是一个因素，但市场报告显示，中国的出口量可能在今年晚些时候反弹，届时可能会发布更大的出口配额。展望未来，市场将继续波动，但在第四季度晚些时候，季节性维护结束之前可能面临逆风。此外，VLCC 和苏伊士型油轮在第四季度这一传统旺季进入成品油轮市场的可能性较小，但随着新船交付



的加速，这种情况可能在 2025 年成为一个影响因素。”

“尽管市场基本面正在发生变化，石油需求增长放缓，宏观经济和地缘政治风险加剧，但航运市场的前景依然稳健，这得益于油轮流动的结构性和老龄化油轮数量的快速增加，这在一定程度上限制了主流参与者的供应能力。总体来看，目前的市场疲软主要归因于季节性因素，随着时间推移，所有市场预计将有所改善。” Gibson 补充道。

Norden 也表示，随着历史上相对较小的订单量和预期的 OPEC 出口增加，原油轮的基本面仍将得到支持，负面影响预计将逐渐减弱。

来源：海运圈聚焦

◆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	520-525	625-630	730-735	
Tokyo	--	680-685	905-910	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	510-515	625-630	775-780	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	495-500	605-610	705-710	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	550	616	790	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	485-490	600-605	705-710	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	470-475	600-605	790-795	
Rotterdam	465-470	545-550	680-685	
Malta	530-535	595-600	765-770	
Gibraltar	520-525	605-610	780-785	

截止日期：2024-08-15



◆ 上周新造船市场动态

(1) 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	2027-2028	Seatanker Management	12,000	scrubber fitted, IMO Tier III, EEDI Phase III
4	TANKER	9,000	Fujian Mawei	2026	COSCO Shipping	2,450	Bitumen
1	CONTAINER	9,200 teu	Dalian Shipbuilding	2027-2028	Danaos	Undisclosed	
2	LPG	45,000 cbm	Hmd	2027	Undisclosed	8,070	

◆ 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
CORONA KINGDOM	BC	88,233		2004	Japan	1,180	Chinese	
NAVIOS APOLLON I	BC	87,052		2005	Japan	1,300	Undisclosed	
WU ZHOU 6	BC	75,981		2013	China	1,850	Undisclosed	
SEACON 9	BC	75,200		2012	China	1,471	Undisclosed	at auction
GREAT SPRING	BC	61,438		2017	China	2,780	Undisclosed	at auction
CAPTAIN KARAM	BC	56,018		2006	Japan	1,400	Indonesia	
HB IMABARI	BC	40,320		2024	Japan	3,535	Undisclosed	
ROSTRUM DUBAI	BC	40,000		2025	China	6,400	Chinese	en bloc
SEA WAVE	BC	40,000		2025	China			
CHAMCHURI NAREE	BC	33,733		2005	Japan	1,050	Undisclosed	
CS CAPRICE	BC	30,465		2010	China	1,100	Undisclosed	
HADEEL	BC	30,420		2010	China	1,100	Undisclosed	



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
LM ARES	CV	17,219	1,345	2006	China	undisclosed	Element Shipmanage Ment	

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
APOLLO HARMONY	TAK	301,583		2010	Japan	5,800	Greek	
PNS SERENA	TAK	300,398		2006	Japan	4,000	Undisclosed	
STIRLING	TAK	112,750		2021	China	7,200	Bermuda	
FUJIAN SOUTHEAST DN517-1	TAK	18,500		2025	China	2,746	AVIC	
FUJIAN SOUTHEAST DN517-2	TAK	18,500		2025	China	2,746	AVIC	*enbloc price usd 109.84 mill 10yr bbcb resale
FUJIAN SOUTHEAST DN517-3	TAK	18,500		2025	China	2,746	AVIC	
FUJIAN SOUTHEAST DN517-4	TAK	18,500		2025	China	2,746	AVIC	
YAS	TAK/LPG	9,951		2024	S. Korea	2,850	Dong-A Tanker	INCL TC

◆ 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
MING JIN 1	BC	10,500	3,278	2006	China	448.00	
AN 11	GC	4,741	1,632	1987	Germany	undisclosed	
AN TON	OTHER/REF	11,633	4,842	1990	Japan	undisclosed	

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
AL MINUFIYAH	GC	12,700	5,382	1991	Egypt	undisclosed	
RESOLVE PIONEER	OTHER/POLLUTION CONTROL	960		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
CAGSAN	GC	1,607	840	1967	Turkey	undisclosed	Turkiye
ISLAND BAY	GC/MPP	7,509	2,881	1984	Turkey	undisclosed	Turkiye
YAZ	GC/TWK	2,840	1,600	1981	Germany	undisclosed	Turkiye
IVAN MOSHLYAK	OTHER/FISHING	277	914	1990	USSR	undisclosed	Turkiye
FLUMINENSE	OTHER/FPSO	356,400	42,798	1974	Sweden	undisclosed	Denmark (green recycling)
DENEBOLA	OTHER/ROR	29,692	25,663	1973		undisclosed	USA
GREY SHARK	OTHER/ROR	2,877	2,013	1980	Norway	undisclosed	
PIONEER	OTHER/SUPPLY	3,057		2011	Indonesia	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
2024-08-16	714.640	784.880	4.795	91.654	919.720	473.140	428.470	540.860	819.660
2024-08-15	713.990	786.180	4.848	91.626	915.680	470.860	428.120	542.290	825.190
2024-08-14	714.150	785.170	4.861	91.691	918.640	473.730	434.040	542.240	825.570
2024-08-13	714.790	782.170	4.868	91.743	913.490	471.420	431.260	540.230	826.680
2024-08-12	714.580	780.380	4.867	91.623	911.460	469.850	429.100	539.800	826.030

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	5.45605
2 个月	--	3 个月	5.36316	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.20888	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		
-------	----	-------	----	-------	----	--	--

截止日期：2024-08-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com

Total Shipping