



全一海运市场周报

2024.08 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.08.19 - 08.23)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 多数航线运价下跌】

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，多数航线运价下跌，拖累综合指数走低。8月23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3097.63点，较上期下跌5.6%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，欧元区8月制造业PMI为45.6，低于前值及市场预期，创近8个月以来的新低。虽然服务业仍保持一定的速度增长，但随着巴黎奥运会的需求提振逐渐消退，制造业的困境开始拖累服务业可能只是时间问题。尤其是德国8月综合PMI连续两个月低于荣枯线，显示出欧洲经济的前景并不乐观。本周，欧盟最终决定对我国出口的电动汽车征收反补贴税，这将如何对未来中欧贸易及亚欧航线集运市场产生影响值得关注。近期运输需求开始出现增长乏力的迹象，市场运价继续调整行情。8月23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4400美元/TEU，较上期下跌4.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格继续下行。8月23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4523美元/TEU，较上期下跌2.6%。

北美航线：美国劳工部公布的数据显示，美国8月17日当周首次申请失业救济人数为23.2万人，环比增加，显示出美国劳动力市场继续处于降温的趋势，未来美国经济仍面临陷入衰退的担忧。本周，运输需求增长乏力，供需基本面缺乏支撑，市场未能延续上周的涨价态势，运价下跌。8月23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5955美元/FEU和8546美元/FEU，分别较上期下跌9.5%、8.1%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，供需基本面转弱，市场运价继续下行。8月23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1969美元/TEU，较上期下跌7.9%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续保持增长态势，供求关系良好，即期市场订舱价格保持上涨。8月23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2072美元/TEU，较上期上涨8.4%。



南美航线：运输需求增长放缓，供需基本面缺乏支撑，本周市场运价继续下跌。8月23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7562美元/TEU，较上期下跌2.2%。

日本航线：运输市场保持平稳，市场运价小幅下跌。8月23日，中国出口至日本航线运价指数为776.69点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温天气缓解 综合指数回调】

本周，沿海散货运输市场终端需求释放有限，下游派船拉运节奏放缓，但受台风影响，即期运力略有收紧，沿海散货综合指数小幅回调。8月23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972.88点，较上期上涨0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，全国多地高温天气缓解，沿海电煤负荷呈现回落趋势，叠加水电等清洁能源发电挤压火电消耗，电力终端消库进程缓慢，煤炭需求增量受限，下游普遍以长协采购为主。本周沿海八省日耗237.7万吨，库存3442.5万吨，存煤可用天数约14.5天。煤炭价格方面，一方面，受降雨天气影响，产地煤矿产量及铁路发运状态不佳，但在长协煤及进口煤的及时补充下，煤炭整体供给量仍较为充裕，另一方面，终端电厂库存处合理位置，非电行业维持刚需采购，需求支撑不足，加之煤炭旺季预期落空，外购煤价格下跌，部分贸易商低价出货，煤炭价格偏弱运行。本周，环渤海各港合计日均调进量110.1万吨，合计日均调出120.8万吨，调进量不及调出量，港口库存向下消化。运价走势方面，今年夏天，煤炭旺季预期完全落空，下游终端基本以长协补库为主，上下游观望情绪较浓，煤炭市场呈弱稳态势。本周，随着天气转凉，在煤炭市场价格阴跌行情加深的背景下，补库情绪有所释放；叠加在外贸市场吸引下，巴拿马船基本都在外贸航线，华南航线部分市场货盘放出，即期运力需求有所增加，沿海煤炭运价小幅反弹。

8月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收959.44点，较上期上涨0.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收591.0点，较8月16日上涨2.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价24.0元/吨，较8月16日上涨0.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.3元/吨，较8月16日上涨1.0元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为35.5元/吨，较8月16日上涨1.0元/吨。

金属矿石市场：本周，随着夏季高温天气进入尾声，多地项目复产，开工率回升，推动中下游企业用钢需求释放，叠加新旧国标转换压力缓解，钢材价格上涨，高炉



开工率小幅上行，钢企利润有所回升。铁矿石采购积极性提高，终端补库拉运节奏加快，沿海金属矿石运输价格小幅回调。8月23日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收610.84点，较8月16日上涨0.4%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价22.1元/吨，较8月16日上涨0.1元/吨。

粮食市场：东北地区玉米价格持续下跌，持粮主体利润不佳，出货意向有所下降，但部分地区春玉米陆续上市，现货玉米供应量仍然充裕。需求方面，生猪价格表现较好，二育补栏热度较高，饲企拉运积极性提升，而深加工企业开工率一般，补货意愿不高，玉米下水量低迷，市场需求以小货量拼船为主，沿海粮食运输价格小幅波动。8月23日，沿海粮食货种运价指数报756.67点，较上期上涨0.6%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价42.0元/吨，较上期上涨0.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格高位回落，国内成品油价格窄幅波动。供应方面，炼厂开工率维持平稳运行，资源供应相对充裕。需求方面，暑期出行临近尾声，汽油需求面仍有支撑，柴油端资源消耗缓慢，贸易商及终端需求采购谨慎，运输市场较为冷清，沿海成品油运输价格持稳运行。8月23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，同上期持平；市场运价指数954.86点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨多跌少 租金指数继续上涨】

本周，海岬型船市场表现依旧较好，太平洋市场铁矿石货盘稳定释放，大西洋市场下半周巴西铁矿石运输需求增加，可用运力减少，市场氛围活跃，运价稳步上涨。巴拿马型船和超灵便型船市场，由于新增煤炭货盘有限，且可用运力偏多，市场表现一般，日租金窄幅波动。8月22日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1658.72点，较8月15日上涨3.3%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场继续上涨。本周，太平洋市场澳大利亚铁矿石运输需求较好，市场氛围活跃，运价稳步上涨。8月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为27402美元，较8月15日上涨7.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.132美元/吨，较8月15日上涨7.8%。远程矿航线，上半周，大西洋市场可用运力偏多，观望情绪较重，运价小幅波动。下半周，由于巴西淡水河谷铁矿石货盘持续释放，前期空放的运力被快速消化，运价小幅上涨。8月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.664美元/吨，较8月15日上涨1.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金小幅波动。上周末，太平洋市场印尼即期煤炭货盘增多，市场活跃度上升，日租金止跌企稳。本周，虽然印尼煤炭货盘较为



稳定，但市场整体船多货少，活跃度一般，日租金小幅波动。8月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13399 美元，较 8 月 15 日上涨 3.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.540 美元/吨，较 8 月 15 日上涨 1.3%。本周，由于南美市场粮食货盘较少，船东纷纷降价，运价继续下跌，跌至今年 1 月下旬以来最低水平。8 月 22 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.060 美元/吨，较 8 月 15 日下跌 1.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金微跌。本周，东南亚市场煤炭新增货盘较少，且可用运力偏多，市场氛围偏弱，日租金走软。8 月 22 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12623 美元，较 8 月 15 日下跌 0.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.034 美元/吨，较 8 月 15 日下跌 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 16 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 464.9 万桶至 4.26 亿桶，降幅 1.08%，进口 665.2 万桶/日，较前一周增加 36.7 万桶/日，出口增加 28.9 万桶/日至 404.5 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2041.1 万桶/日，较去年同期减少 2.31%。到目前为止美国原油出口量平均约为 420 万桶/天，仅比去年增长 3.5%，这是自 2015 年美国解除出口禁令以来的最低增幅。全球需求减弱，美国原油出口面临阻力，美国原油出口增长预计将在 2024 年趋于平稳。石油输出国组织（OPEC）和包括俄罗斯在内的盟友组成的 OPEC+可能重新考虑其在 10 月份逐步解除部分减产的计划，可能会加剧目前油价的下行压力。美国和以色列代表团在开罗进行的新一轮停火谈判，谈判将以美国的过渡性提议为基础，结果将在一定程度上影响油市预期。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 77.30 美元/桶，较 8 月 15 日下跌 4.52%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。8 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1107.29 点，较 8 月 15 日上涨 13.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 8 月底货盘和 9 月初货盘持续释放，运价在长期压抑后大幅跳涨。大西洋航线目前基本不是船东首选，成交相对较少。船东利用短期运力挤兑，尽可能的抬高成交价格，推动市场情绪；租家在一波集中拿货后，开始控制出货节奏，由于基本供需关系并未得到根本改善，成交的 WS 点位在短期跳涨后开始转跌。目前船位逐步宽松，运价短期上扬很难持久，若后续整体货量依旧不足，仍将重回船多货少的基本面。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS56.62，较 8 月 15 日上涨 16.40%，CT1 的 5 日平均为 WS59.79，较上期平均上涨 28.27%，TCE 平均 3.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.88，上涨 10.87%，平均为 WS62.17，TCE 平均 3.8 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 9 月 1-3 日，成交运价为 WS57.5。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 1-3 日，成交运价为 WS59.75。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 4-6 日，成交运价为 WS62.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 1-3 日，成交运价为 WS61.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 5-7 日，成交运价为 WS56。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 16-20 日，成交运价为 WS61.25。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 16-18 日，成交包干运费为 745 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量下跌】

8 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1166.06 点，环比下跌 0.33%。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-0.36%、-1.25%、-0.93%及+0.56%。

国际干散货船二手船价跌多涨少。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下跌 2.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.38%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.00%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.18%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 11 艘（环比减少 8 艘），总运力 74.00 万载重吨，总成交金额 18728 万美元，平均船龄 13.73 年。

国际油轮二手船价格全面下跌。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 0.13%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.12%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.39%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.02%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.52%。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 93.98 万载重吨，总成交金额 11870 万美元，平均船龄 14.00 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 1.42%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.02%。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 0.35%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.64%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.40%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.05%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 19 艘（环比减少 15 艘），



总运力 4.12 万载重吨，总成交金额 4454.20 万人民币，平均船龄 13.10 年。

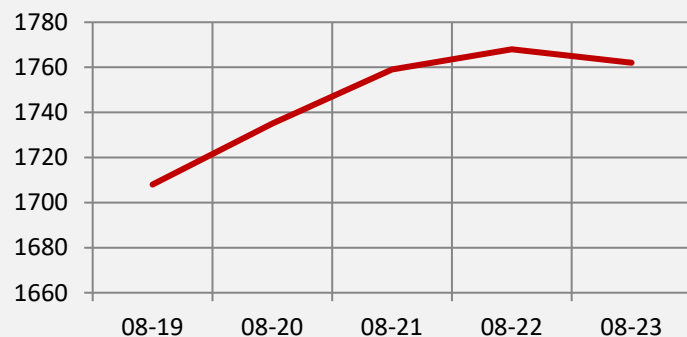
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

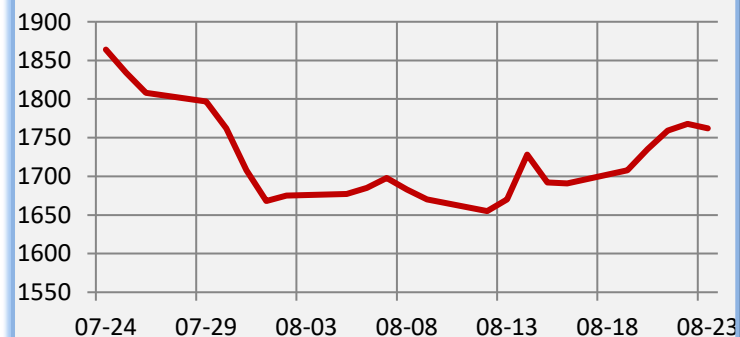
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

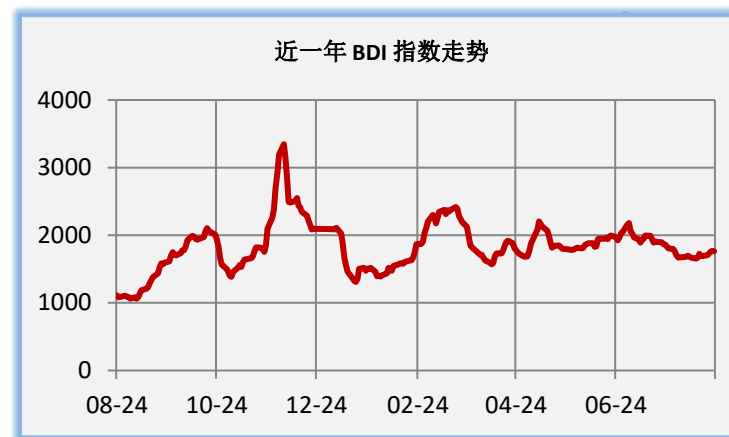
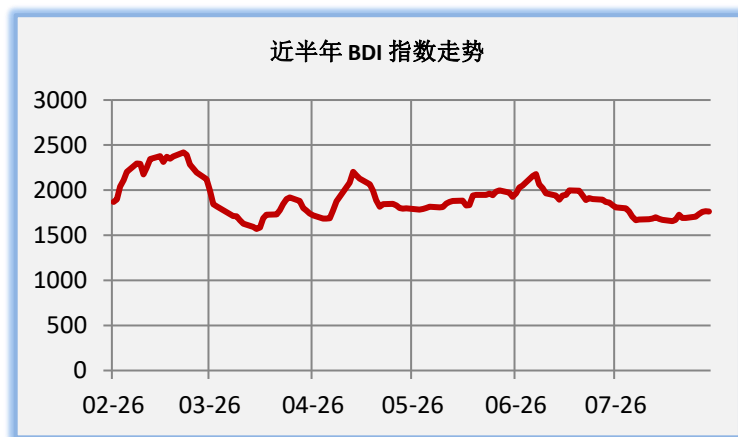
波罗的海指数	8月19日		8月20日		8月21日		8月22日		8月23日	
BDI	1,708	+17	1,735	+27	1,759	+24	1,768	+9	1,762	-6
BCI	2,594	+57	2,691	+97	2,788	+97	2,847	+59	2,851	+4
BPI	1,544	-8	1,521	-23	1,487	-34	1,444	-43	1,414	-30
BSI	1,305	+1	1,309	+4	1,310	+1	1,313	+3	1,318	+5
BHSI	754	0	755	+1	754	-1	753	-1	753	0

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	16/08/24	09/08/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,500	26,500	0	0.0%
	三年	23,500	23,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	15,000	16,000	-1000	-6.3%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,250	16,500	-250	-1.5%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-08-20



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Andreas K' 2009 91873 dwt dely Donghae prompt trip via Roberts Bank redel Japan \$13,750 - Jera

'Chang Xin 66' 2012 80013 dwt dely Masinioc 25/29 Aug trip via Indonesia redel Philippines \$13,250 - Oldendorff

'Christos k' 2015 63197 dwt dely Zhoushan 23/25 Aug trip via Indonesia redel WC India \$15,000 - Seapol

'Amis Star' 2019 61123 dwt dely Luderitz 10/12 Sep trip via South Africa redel China \$21,000 + \$210,000 bb - Drydel

'Jag Rani' 2011 56819 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$15,500 - Tongli

'Icy Bay' 2017 37570 dwt dely US Gulf prompt end Aug trip redel Brazil int sulphur \$15,000 - Cargill

'Nordic Incheon' 2018 35817 dwt dely West Mediterranean prompt trip redel Arabian Gulf intention gypsum \$9,500 - J Lauritzen

'Maputo' 2010 34408 dwt dely Germany prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$11,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【订单新增速度“遥遥领先”！这种船太火爆！】

2024 年初以来，成品油轮市场再度掀起了新造船的热潮。根据波罗的海国际航运公会（BIMCO）最新数据，仅在今年前七个月，全球船东已下单 194 艘载重吨超过 1 万吨的成品油轮新订单，合计运力达 1330 万载重吨。这一数字较去年增长了 17%，创下自 2006 年以来的最高水平。



BIMCO 表示，2024 年前七个月的成品油轮新订单量达到了历史第二高水平，而去年则为历史第三高水平，“纵观 2023 和 2024 年，成品油轮的新订单量呈现出爆发式增长，订单簿规模在 2023 年飙升了 135%，而今年迄今又增长了 45%，达到 3710 万载重吨。这其中，中国船厂成为最大赢家，占据了全球成品油轮订单簿的 72%。”

数据显示，这种激增导致订单簿与现有船队的比例从 2023 年初的 5.9% 上升至 2024 年初的 13.6%，如今更是攀升至 19.6%。预计在 2025 至 2027 年间，90% 的订单将交付，表明这段时期内船队增长规模潜力巨大。

事实上，自去年年初以来，成品油轮的订单簿增长速度在所有货运船型中遥遥领先，达到 241%。与之相对比，原油轮的订单簿增长了 151%。

尽管新造船需求旺盛，现有成品油轮船队的平均船龄也在逐年上升。目前，成品油轮的平均船龄已从 2011 年的低点逐渐增加了近五年，达到 13.6 年。值得注意的是，当前船龄超过 20 年的船只占船队总量的 13%，而其载重量占比则为 10%。对于老旧船只的报废处理或许能够在一定程度上减缓因新船交付而带来的船队增长压力。

然而，当前成品油轮市场的强劲表现并未显示出报废处理量会迅速增加。即便未来三年的拆解量能够达到历年来最高的 380 万载重吨，在 2027 年底前也最多只能回收 1200 万载重吨。而与之相比，订单簿显示，在此期间将有 3530 万载重吨的新船交付，导致在 2027 年底前船队规模将净增 2330 万吨，增幅达 12.5%。

BIMCO 首席分析师 Niels Rasmussen 指出，尽管石化产品需求或将继续增长，但成品油轮需求受去碳化进程的影响尤为显著，尤其是电动车的普及。如果老旧船只的拆解处理量不能大幅增加，成品油轮的供给很可能在未来数年内超过需求。

在这一背景下，航运公司需要谨慎评估当前的市场形势与未来需求增长的可持续性。盲目追求船队扩张可能导致未来的经营风险，尤其是在全球能源结构加速转型的过程中，成品油轮市场的需求前景充满变数。如何在新船交付的高峰期到来之前，合理控制船队规模，优化运力配置，将成为航运企业在激烈市场竞争中保持优势的关键。

此外，环保法规的日益严格，以及船舶脱碳技术的发展，也将对成品油轮市场产生深远影响。未来几年内，航运企业可能需要加大对绿色技术的投资，以应对愈加严苛的环境标准。只有那些能够灵活应对市场变化，具备前瞻性战略眼光的公司，才能在未来的不确定性中占据有利地位。

来源：海运圈网



【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，进而在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

【全球 100 大集装箱班轮公司运力排名出炉：新面孔挤进前 20】

据最新数据，截至 2024 年 8 月 20 日，全球正在运营的集装箱船数量共计 7049 艘（其中 6260 艘为纯集装箱船，其他为多用途船），总运力为 3049.36 万 TEU，折合约 3.61 亿载重吨。

按运力排名，前二十大班轮公司分别是：地中海航运（第 1）、马士基（第 2）、达飞海运（第 3）、中远海运（第 4）、赫伯罗特（第 5）、ONE（第 6）、长荣海运（第 7）、HMM（第 8）、以星航运（第 9）、阳明海运（第 10）、万海航运（第 11）、太平船务（第 12）、海丰国际（第 13）、X-Press（第 14）、高丽海运（第 15）。



15)、海领船务(第16)、伊朗国航(第17)、Unifeeder(第18)、长锦商船(第19)、阿联酋航运(第20)。

老牌巨头们似乎个个都有印钞机, 尽管克拉克森集装箱船新造船价格指数创16年来新高, 但在7月1日至8月12日期间, MSC订购了24艘新船, 总运力为48万标箱, 达飞订购了12艘, ONE订购了10艘, 万海航运也跟单了20艘。不到一个半月的时间里, 船公司下单的新船运力超过百万标箱, 而6月份, 船东Seaspan还订造了27艘新船。这些订单都不是小船, 起步也得8000TEU, 经纪公司MB Brokers预测今年新集装箱船订单运力将达到220万标箱。在新一轮订单潮中, 甚至有传闻熔盛重工即将复活。

分析师一如既往地预警运力过剩的风险, 但经历了疫情与红海危机两次黑天鹅事件的船公司都认为, 手里有船, 心里不慌, 口袋就不会空。没有积极扩张运力的马士基就少赚了很多, 在红海危机后还需要高价租船维持服务。赫伯罗特首席执行官直言, 有一些闲置的运力是好事, 准确预测供需变化很难。

马士基转型全程物流服务、摆脱航运周期并不成功, 有鉴于此, 船公司还是习惯走老路, 通过自营船舶降低运营成本、抢占更多市场份额来抵御周期。海运联盟洗牌、船舶碳税要求等因素也让船公司更愿意把主动权掌握在自己手里。

此外, 一直引领行业的马士基还承认了另一个现实, 绿色甲醇价格昂贵, 供应能力存在缺口, 短时间内无法规模化应用, 坚定甲醇燃料路线的马士基, 开始订造生物LNG燃料驱动的新船。在一些环保人士看来这意味着倒退, 不过马士基的客户却并没有不满, 说明市场其实鼓励或默许更稳健的做法。

前二十名中挤进了一个新名字——阿联酋航运(Emirates Shipping Line, ESL)。这家船公司还是上一个周期的产物, 2006年, Vikas Khan创立阿联酋航运, 总部位于迪拜, 风头极盛, 一年内业务就增长了30%, 并且杀入美线市场。但金融危机后, 阿联酋航运陷入困境, 撤出美线, Vikas Khan辞任董事长, 一度由德翔海运的创始人陈德胜接任, 在班轮业周期的低谷, 两家船公司“抱团取暖”, 合作削减成本。如今, 阿联酋航运专注于一些区域市场, 航线覆盖东亚、南亚、中东和东非, 依然与德翔海运等支线船公司共舱联营一些支线服务。

阿联酋航运的再度崛起也指向了班轮业的一个新动向。近年来, 中东地区的港航公司的存在感变强, 包括AD Ports旗下的Global Feeder Shipping、Safeen Feeders, 前马士基高管创立的CStar Line, 说明相关区域市场的需求正在增长。而AD Ports、红海门户码头(RSGT)、Qterminals等码头运营商也在海外寻求发展。中东乃至印度洋区域(如土耳其Yilport、阿达尼港口集团、印度国家航运公司)港航势力的增长值得观察。



共有 16 家中国内地班轮公司（部分注册于香港）上榜，分别是中远海运（第 4）、海丰国际（第 13）、中谷物流（第 22）、安通控股（第 24）、宁波远洋（第 25）、唐山港合德海运（第 30）、上海锦江航运（第 33）、中外运集运（第 35）、中联航运（第 38）、海南洋浦新新海运（第 46）、安福航运（第 50）、海液通航运（第 51）、太仓港集装箱海运（第 56）、大连集发环渤海集装箱运输有限公司（第 82）、达通国际航运（第 86）、广西鸿翔船务（第 94）。

2022 年上半年以来，内贸集运市场新增运力接近 30 万 TEU，由于大量新船运力持续交付，今年上半年市场运价大幅下滑，接近历史低点。部分船公司将视线转向外贸市场，或是将船舶租给外贸船公司收取租金，或是进一步走出东亚区域，开拓海外业务，如推出美西电商快线的合德海运，直连中东的宁波远洋。但如果外贸市场回归常态，运力回流，内贸市场的运力将更将难以消化，内贸船公司需要更多探索联盟化等方式走出内卷。

业界认为，无论外贸还是内贸，船公司的做法仍然相当传统甚至无趣，通过扩张运力来争取市场份额，新的玩家或新的尝试也逃不了“卷”的主旋律。在一个行业里，保守者更成功，创新者得不到正向反馈，该责怪的不只是船公司。

来源：港口圈

【运力过剩阴影正在消散？赫伯罗特 CEO 最新表态！】

在全球集装箱航运市场上，一直笼罩在班轮公司上空的过剩运力威胁，似乎正在悄然消退。尽管大量新船订单的涌入，但赫伯罗特（Hapag-Lloyd）首席执行官 Rolf Habben Jansen 认为，这一威胁在当前环境下已不再那么迫在眉睫。

近期红海危机为集装箱航运市场带来了新的变量。为规避也门胡塞武装的袭击，船只不得不绕道好望角，极大地消耗了可用的船舶运力。突如其来的挑战，让班轮公司不得不紧急调配资源，以满足全球货运需求。与此同时，集装箱市场的货运量在过去几个月中显著增加，这也为赫伯罗特带来了乐观情绪。

“我认为当前的市场状况并不令人感到恐惧，” Rolf Habben Jansen 在接受采访时表示，“虽然我们看到大量新船加入船队，但全球船队的老化趋势也表明，未来几年将有相当数量的船舶被淘汰。”

不过，他也不排除新船的加入可能会导致集装箱航运业进入运力过剩的过渡期，“但这并不意味着会出现一段时期的运力过剩，这与 2008-2009 年金融危机后的市场崩溃完全不同。”



尽管如此，新船订单的激增仍然引发了行业内外广泛关注。在疫情期间，繁荣的运费市场促使船东和航运公司大量订购新船，尤其是在亚洲船厂，巨大的订单量占据了大部分的造船产能。

全球最大的船东之一 Seaspan 仅在 6 月就下单订购了 27 艘新型集装箱船，载箱量从 9000 至 17000TEU 不等。而这只是一个开始。地中海航运公司（MSC）在短短一个半月内订购了 24 艘新船，总载箱量达到 48 万 TEU。此外，包括达飞（CMA CGM）、东太平洋航运、ONE 等航运巨头也纷纷追加新船订单，令市场对未来产能过剩的担忧进一步加剧。

根据 Alphaliner 的数据显示，在 7 月 1 日至 8 月 12 日期间，全球航运公司共计订购了 75 艘新船，总载箱量超过 110 万 TEU。业内人士警告称，这些数据表明市场可能面临供需失衡的风险。

不过，Habben Jansen 指出，当前红海地区的危机导致船只需求旺盛，使得航运公司不得不全力以赴调配所有可用船只，以确保全球供应链的正常运转。他强调：“如果没有投资新船，我们将无法应对这样的局面。因此，从这一点来看，这是积极的。”

展望未来，Habben Jansen 认为全球货运量的增长超出了预期，预计今年的增长率可能达到 4% 甚至更高。他还预测，许多在疫情期间由于高运费而被保留下来的老旧集装箱船，将在不久的将来因不再具备经济效益而被加速淘汰，尤其是在欧盟碳排放交易体系（EU ETS）实施后。

“你应该考虑到，过去几年由于我们急需每一艘船，导致报废被推迟。随着环境法规的生效，未来将有更多船舶被淘汰。” Habben Jansen 补充道。

Habben Jansen 认为，拥有一定的富余运力实际上是有利的。特别是在红海危机缓解、苏伊士运河重新开放后，市场供需关系仍将面临难以预测的挑战。在这样的环境下，航运公司需要保持足够的灵活性，以应对未来的不确定性。

Habben Jansen 总结道：“过去的一年无疑教会了我们，精确预测供需关系的变化是非常困难的，拥有一定的富余运力其实是一件好事。”

来源：海运圈聚焦



【马士基和赫伯罗特新联盟：游戏规则改变者】

航运界网消息，分析师表示，如果马士基与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）的“双子星”（Gemini）合作计划能够使其联合网络按预期运行，那么“Gemini”合作将成为游戏规则改变者，他们的竞争对手可能会效仿。

今年年初，马士基与赫伯罗特宣布，携手拟自 2025 年 2 月起开展名为“Gemini”合作，致力于通过枢纽-辐射网络（hub & spoke），提供具有行业领先可靠性、覆盖范围和运输速度的一流海运网络，准班率超过 90%。

在赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 最近主持的与 Lars Jensen 的小组讨论中，Vespucci Maritime 的 Lars Jensen 表示，更少和更大的关键枢纽，是“Gemini”合作建立更高效网络的途径。

管理咨询公司 Nanooq 分析师 Bjørn Vang Jensen 表示，如果通过一两个月的运行能证明有效，这将是传说中的“必胜”公式。

Bjørn Vang-Jensen 在谈到“Gemini”合作时说，“只要有一两个月的时间，就可以证明自己，你真的找到了一个获胜的公式。我同意这是可以做到的。”

主打“提高准班率”“Gemini”合作的一个关键目标是提高两家班轮公司的准班率，使其准班率达到超 90% 的目标。

与近年来班轮公司的准班率相比，这是一个雄心勃勃的目标。2021 年和 2022 年，准班率分别为 35.8% 和 52.2%，2023 年提高到 67.7%。

事实上，赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 在谈到“Gemini”合作表示，双方在准备方面进展顺利，可能会按时甚至可能稍微提前。他表示，“官方的开始日期是 2 月 1 日，但实际上，从 THE 联盟过渡到‘Gemini’可能要约三个月。所以将稍早开始，并希望在第一季度末结束。”

当然，他的宣传口号仍然主打“提高准班率”，自疫情以来，这种可靠性已经严重恶化。

马士基和赫伯罗特将通过在其东西航线上围绕有限数量的关键枢纽（共 15 个关键港口）建立新的网络来实现这一目标。关键枢纽经过精心挑选，都由班轮公司自己控



制，具有较高的可靠性和生产力，将确保航线之间的顺畅无缝连接。这些枢纽还将优化运输路线，使货物尽可能高效地到达目的地。

作为提高可靠性和更好地保护网络不受干扰的一部分，干线将与专用支线一起运营。与此同时，物联网（IoT）、数字孪生和人工智能（AI）等先进技术有助于确保关键枢纽的可靠性和效率不断提高。

经过长时间的争论，事实上，包括 Lars Jensen 在内的业界人士，基本上接受了通过枢纽-辐射网络，可能实现提升交班率的目标。但更简单的网络的代价是，直航航线将减少，货物将不得不从关键港口的大型集装箱船转运到较小的支线船。然而，转运是有风险的，这可能会导致延误。两位分析师指出，许多托运人最初可能会对“Gemini”持怀疑态度，但重点是客户是否愿意为“转运”支付同样的价格。

Lars Jensen 说：“如果你只考虑如何设计一个尽可能高效和廉价的网络，无论你怎么做，你最终都会得出一个结论：你想要更大、更少的节点和更多的转运。”

他补充道，“这正是‘Gemini’所做的。”

他强调，“Gemini”合作的成功取决于合作伙伴在关键港口中顺利转运的能力，以便货物按时到达。

Lars Jensen 说，“如果赫伯罗特和马士基在运营上能够实现他们的目标，我认为这将为其他联盟在未来几年调整其网络并采取相同的行动奠定基调。”

Vang Jensen 预计，赫伯罗特和马士基最初将很难向托运人推销其未来网络的好处。

他阐述道，“世界上没有一个托运人喜欢转运。”“你将有一场艰苦的战斗。我有一个更好的网络。是的，它涉及转运，但这意味着更高的准班率。这将是一个艰难的推销，但试过才知道。”

另一方面，他毫不怀疑，如果货物能按时到达，托运人可以接受转运。

Bjørn Vang-Jensen 说，“尽管托运人不喜欢转运，但他们绝对会接受，特别是如果这意味着准时到达的话。”



他预计，如果赫伯特和马士基的“Gemini”网络运作良好，托运人可以节省时间，从而节省成本，因为运输所需的时间比以前少。

Vang Jensen 说，“库存需要花钱。因此，如果我们能够自信地削减三到七天的库存，这将是一个游戏规则改变者，这很容易证明支付溢价是合理的。”

来源：航运界网

◆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	510-515	615-620	705-710	
Tokyo	--	680-685	880-885	Plus oil fence charge, if any.
Shanghai	515-520	610-615	755-760	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT
Hong Kong	480-485	600-610	675-680	MGO Sul max 0.05%
Kaohsiung	540	608	753	+ oil fence charge of USD 101
Singapore	465-470	600-605	680-685	Less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging
Fujairah	460-465	600-605	780-785	
Rotterdam	465-470	540-545	655-660	
Malta	510-515	555-560	725-730	
Gibraltar	515-520	575-580	745-750	

截止日期：2024-08-22

◆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	16/08/24	09/08/24	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：2024-08-20

(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
5	Tanker	306,000 dwt	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	CMES - Chinese	12,500	Scrubber fitted
5	Tanker	115,000 dwt	Dalian Shipbuilding, China	2027-2028	CMES - Chinese	7,000	Scrubber fitted.LR2
1	Tanker	115,000 dwt	Sumitomo, Japan	2026	Samos Steamship - Greek	undisclosed	
8	Bulker	210,000	Jiangsu Hantong, China	2027-2028	Cosco Shipping Bulk - Chinese	8,000	ammonia ready
2	Bulker	180,000	Nihon Shipyard, Japan	2026	Samos Steamship - Greek	7,700	
2	Bulker	64,000	Oshima	2026-2027	Niovis Shipping	3,900	
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027-2028	AMPTC - Kuwait based	7,950	
10+2	Container	21,000 teu	Jiangsu Hantong, China	-	MSC - Swiss Based	21,000	LNG dual-fuel
12	Container	19,000 teu	Zhoushan Changhong, China	2026-2029	MSC - Swiss Based	21,000	LNG dual-fuel, Type C Tanks.
6	Container	19,000 teu	SWS, China	2027-2028	MSC - Swiss Based	21,000	LNG dual-fuel
5	Container	13,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2026-2027	Pacific International Lines - Singapore	19,000	LNG dual-fuel
8+4	Container	11,500 teu	Penglai Jinglu, China	2027-2028	MSC - Swiss Based	14,000	LNG dual-fuel
12+4	Container	8,000 teu	CSBC	2026-2027	Wan Hai	10,300	124 EACH IF METH DF
4	Container	8,700 teu	Hyundai Samho	2026	Wan Hai	11,400	130 EACH IF METH DF



2	VLAC	93,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	Jaldhi Overseas - Singapore	12,000	
4	LPG	60,000 cbm	CSSC Huangpu, China	2027-2028	Eastern Pacific - Singapore	8,400	ammonia dual fuel

◆ 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
ROSCO POPLAR	BC	82,331		2008	Japan	1,760	Indian	
BELLEMAR	BC	81,448		2007	Japan	1,757	Icon Energy - Greek	
BEAUTY LOTUS	BC	63,685		2015	China	9,700	Undisclosed	en bloc*
BEAUTY LILY	BC	63,685		2015	China			
BEAUTY JASMINE	BC	63,654		2015	China			
BEAUTY PEONY	BC	63,638		2015	China			
SEACON ATHENS	BC	63,290		2019	China	3,210	Shenxin Ship Leasing - China	Eco
STAR HYDRUS	BC	56,604		2013	China	1,660	Greek	scrubber fitted
EFFICIENCY OL	BC	37,130		2010	Japan	1,550	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
VIGOR SW	BC	32,228		2009	Japan	1,300	Chinese	BWTS fitted, OHBS

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
AS PAOLA	CV	33,868	2,478	2005	Germany	2,050	HMM - S. Korean	
XUTRA BHUM	CV	30,832	2,378	2005	Japan	2,000	HMM - S. Korean	en bloc each
WANA BHUM	CV	30,832	2,378	2005	Japan	2,000	HMM - S. Korean	

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
ALSACE	TAK	320,350		2012	S. Korea	7,200	Undisclosed	
SALAMANDER	TAK	115,000		2004	S. Korea	2,700	Turkish	
GALL	TAK	28,310		2018	China	2,600	Turkish	
VS SALMA	TAK	8,011		2008	Turkey	undisclosed	Densa	
AVANCE POLARIS	TAK/LPG	58,312		2022	S. Korea	105,000	BW LPG - Bermuda	en bloc, Cash & Shares deal (US\$ 585m in cash, US\$ 333m in shares and
AVANCE AVIOR	TAK/LPG	58,247		2023	S. Korea			
AVANCE CAPELLA	TAK/LPG	58,243		2022	S. Korea			



AVANCE RIGEL	TAK/LPG	58,207	2023	S. Korea
MISTRAL	TAK/LPG	53,854	2015	China
BREEZE	TAK/LPG	53,781	2015	China
MONSOON	TAK/LPG	53,752	2015	China
PASSAT	TAK/LPG	53,701	2015	China
CHINOOK	TAK/LPG	53,660	2015	China
AVANCE LEVANT	TAK/LPG	53,658	2015	China
SIROCCO	TAK/LPG	53,558	2015	China
PAMPERO	TAK/LPG	53,503	2015	China

US\$ 132m in debt
novation)

◆[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
NAHIDE-M	BC	27,917	6,984	1995	Japan	510.00	
ZHAO 11	GC	10,200	3,089	2005	China	undisclosed	
SIA 21	GC	8,450	3,962	2000	Croatia	undisclosed	
SOLA GRATIA	GC	4,582	2,052	1985	Japan	470.00	
SP 19	GC	3,654	1,664	1981	Germany	undisclosed	
INDU	TAK	107,181	16,696	1999	Japan	510.00	

◆[ALCO 防损通函](#)

【美国最高法院对 Loper Bright 案的判决为美国海运业带来巨变】

俗话说：你无法改变风的方向，但可以调整风帆以到达目的地。美国最高法院刚刚发表了一项意见，预示着海事领域将发生巨变，使得这句谚语可能比以往的任何时候都更具现实意义。

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
2024-08-23	713.580	793.160	4.886	91.524	934.690	478.850	438.860	544.740	838.050
2024-08-22	712.280	794.630	4.914	91.411	932.540	480.720	438.810	545.950	837.330
2024-08-21	713.070	793.250	4.914	91.553	929.020	480.970	439.030	546.530	836.150
2024-08-20	713.250	790.260	4.858	91.600	925.700	479.910	435.930	545.160	825.880

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	5.39243
2 个月	--	3 个月	5.33292	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.18301	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-08-22