



全一海运市场周报

2024.08 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.08.26 - 08.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输需求基本稳定，不同航线运价因各自的基本面差异，出现分化走势，综合指数继续下跌。8月30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2963.38点，较上期下跌4.3%。

欧洲航线：据慕尼黑经济研究所发布的数据显示，德国8月IFO商业景气指数降至86.6，为6个月以来的最低水平，显示出德国企业经济正面临日益恶化的局面，对未来的预期也更加悲观。作为欧盟最重要的经济体，近期德国经济表现疲软，可能继续拖累欧洲经济的前景。本周，运输需求继续呈现增长乏力的迹象，供需基本面转弱，市场运价继续下行。在欧盟对我国出口的电动汽车征收反补贴税的决定实施后，需要重点关注未来对中国出口贸易的影响。8月30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3876美元/TEU，较上期下跌11.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线同步，即期市场订舱价格延续下跌走势。8月30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4083美元/TEU，较上期下跌9.7%。

北美航线：据标普全球发布的数据显示，美国8月综合PMI初值为54.1。其中，制造业PMI初值为48.0，降至八个月来的最低点，显示出制造业萎缩加速。虽然服务业PMI仍然保持稳定，但制造业与服务业的差异显示出美国经济发展并不均衡，未来经济复苏前景依然面临不确定性。本周，运输需求总体平稳，美东、美西航线市场运价走势略有分化，美西航线小幅上涨，美东航线则继续下行。8月30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6140美元/FEU和8439美元/FEU，分别较上期上涨3.1%、下跌1.3%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，即期市场订舱价格继续下跌。8月30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1756美元/TEU，较上期下跌10.8%。

澳新航线：近期当地对各类物资的需求持续向好，船舶几乎满舱出运，推动市场运价继续上行。8月30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 2235 美元/TEU，较上期上涨 7.9%。

南美航线：运输需求出现回暖迹象，本周市场运价出现反弹。8 月 30 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 7698 美元/TEU，较上期上涨 1.8%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅上涨。8 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 786.49 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求略有改善 综合指数小幅上涨】

本周，宏观政策预期继续向好，商品需求进一步改善，运力市场商谈氛围较好，沿海散货综合指数走势平稳。8 月 30 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 980.58 点，较上期上涨 0.8%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，全国南方多地高温天气回归，沿海电煤负荷呈现回升趋势。同时水电等清洁能源发电量缩减，火电负荷提振明显，终端消库情况有所改善，下游采购需求略有回升。本周沿海八省日耗 241.3 万吨，库存 3429.8 万吨，存煤可用天数约 14.2 天。煤炭价格方面，一方面，受降雨天气及部分煤矿检修影响，产地煤矿产量不佳，叠加发运成本倒挂，煤炭市场整体供给量略有缩减。另一方面，电煤日耗抬升，终端及非电行业释放少量补库需求，但随着迎峰度夏接近尾声，采购预期需求支撑不足，现货市场交投活跃度一般，煤炭价格稳弱运行。本周，环渤海各港合计日均调进量 112.8 万吨，合计日均调出 116.1 万吨，调进不及调出，港口库存向下消化。运价走势方面，南方高温闷热天气回归，居民用电有所攀升，沿海电厂库存消耗，刚需及少量补库需求释放，运输市场商谈氛围向好，沿海煤炭运价小幅上涨。

8 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 972.39 点，较上期上涨 1.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 599.40 点，较 8 月 23 日上涨 1.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 24.4 元/吨，较 8 月 23 日上涨 0.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 31.2 元/吨，较 8 月 23 日下跌 0.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 35.8 元/吨，较 8 月 23 日上涨 0.3 元/吨。

金属矿石市场：本周，宏观政策预期继续向好，提振基建预期，终端用钢需求改善，钢市供需情况进一步好转，钢企复产节奏加快，高炉开工率小幅上行，日均生铁



产量有所增加。钢厂对铁矿石需求量加大，原料端补库拉运节奏加快，沿海金属矿石运输价格小幅上涨。8月30日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收613.59点，较8月23日上涨0.5%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价22.3元/吨，较8月23日上涨0.2元/吨。

粮食市场：东北地区受持续降水影响，粮源储存难度加大，贸易商出货意愿较强，叠加部分地区春玉米上市量持续增多，市场整体供应充足，玉米价格稳弱运行。需求方面，饲企维持刚需采购，深加工企业开工率提升，部分企业存在补库需求，沿海粮食运输价格小幅上涨。8月30日，沿海粮食货种运价指数报762.20点，较上期上涨0.7%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价42.8元/吨，较上期上涨0.8元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格区间震荡，国内成品油价格窄幅波动。供应方面，炼厂整体开工率上涨，资源供应相对充裕。需求方面，暑期出行接近尾声，居民出游频率减少，汽油需求略有缩减。受气温转凉影响，基建整体开工率略有提升，柴油端资源消耗量逐步好转，整体需求交投氛围清淡，沿海成品油运输价格小幅波动。8月30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1010.57点，较上期下跌0.1%；市场运价指数952.50点，较上期下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小船型需求偏弱 租金指数小幅波动】

本周，海岬型船两大洋市场铁矿石运输需求表现强劲，市场氛围浓厚，运价稳步上涨。巴拿马型船和超灵便型船市场，煤炭、粮食、镍矿货盘均无起色，即期可用运力偏多，市场较为冷清，日租金低位下跌。远东干散货租金指数小幅波动。8月29日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1671.20点，较8月22日上涨0.8%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价稳步上升。本周，太平洋市场澳大利亚铁矿石货盘稳定释放，市场行情火热，运价稳中有升。8月29日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28677美元，较8月22日上涨4.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.479美元/吨，较8月22日上涨3.1%。远程矿航线，大西洋市场巴西铁矿石运输需求旺盛，且9月底10月初运价看涨预期升温，市场情绪高涨，运价持续上涨至今年7月初阶段高位水平。8月29日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.593美元/吨，较8月22日上涨7.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金走跌。本周，随着夏季高温逐步褪去，煤炭运输需求支撑减弱，市场船多货少，氛围冷清，日租金缓缓下跌。8月29日，中



国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12669 美元，较 8 月 22 日下跌 5.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.400 美元/吨，较 8 月 22 日下跌 1.9%。本周，南美粮食市场依旧表现安静，运价继续下跌，跌至今年 1 月中旬水平。8 月 29 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 40.180 美元/吨，较 8 月 22 日下跌 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金阴跌。本周，东南亚市场延续弱势，印尼至中国航线煤炭、镍矿货盘均较少，可用运力偏多，日租金阴跌。国内钢材出口货盘尚可，渤海湾至东南亚航线日租金相对平稳。8 月 29 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12388 美元，较 8 月 22 日下跌 1.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.913 美元/吨，较 8 月 22 日下跌 1.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 23 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 84.6 万桶至 4.25 亿桶，降幅 0.2%，出口减少 37.4 万桶/日至 367.1 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2062.8 万桶/日，较去年同期减少 2.91%。美国战略石油储备（SPR）库存 8 月 23 日当周连续第 37 周增加，增加 74.5 万桶至 3.779 亿桶，增幅 0.2%，为 2022 年 12 月 16 日当周以来最高。由于对立政治派别之间的对峙，周四利比亚一半以上的石油生产停产，多个港口停止出口。该国每天约有 70 万桶石油停产；伊拉克计划在 9 月份减少石油产量，伊拉克 7 月份的产量为 425 万桶/日，8 月预计将减产至 385 万至 390 万桶/日。全球供应趋紧的担忧加剧，助力油价。美国经济仍具韧性，二季度 GDP 稳健增长，部分缓解了对需求前景的担忧情绪。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 80.04 美元/桶，较 8 月 22 日上涨 3.54%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回调。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。8 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 924.34 点，较 8 月 22 日下跌 16.5%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线需求下滑，放出的货盘减少，大西洋航线几乎没有什么成交，无法消化原本已经过剩的运力，成交 WS 点位重回近期低位。租家通过控制出货节奏私下拿船，尽可能给市场施压，部分船东心态转变，放出较低价格的成交，进一步打压运费。目前整体需求偏弱，可用运力相对富裕，运价短期很难有较大的回暖空间，预计将持续在低位徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS46.62，较 8 月 22 日下跌 17.66%，CT1 的 5 日平均为 WS50.84，较上期平均下跌 14.97%，TCE 平均 2.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS50.85，下跌 15.09%，平均为 WS55.08，TCE 平均 2.7 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 8-10 日，成交运价为 WS53.5。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 WS52.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 8-10 日，成交运价为 WS51。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 9-11 日，成交运价为 WS51.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 13-15 日，成交运价为 WS46。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 27-28 日，成交运价为 WS50。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 16-18 日，成交包干运费为 770 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 25-30 日，成交包干运费为 740 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 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1163.27 点，环比下跌 0.24%。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-0.15%、-0.79%、-2.03%及+1.71%。

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 2.64%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.43%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.13%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.55%。本期，国际二手散货船市场成交数环比持平，总共成交 11 艘，总运力 70.20 万载重吨，总成交金额 19385 万美元，平均船龄 13.27 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 吨级油轮估值环比下跌 0.20%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.33%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.30%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.13%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 2 艘（环比减少 2 艘），总运力 14.33 万载重吨，总成交金额 5175 万美元，平均船龄 12.50 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 1.27%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 3.43%。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上涨。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上涨 0.54%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.33%；



2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.00%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.90%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 13 艘（环比减少 6 艘），总运力 2.32 万载重吨，总成交金额 2810.30 万人民币，平均船龄 10.90 年。

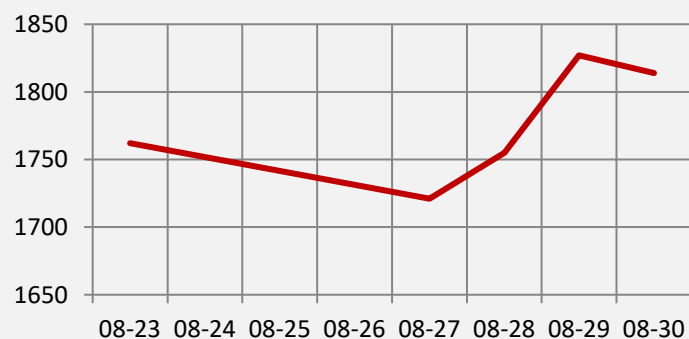
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

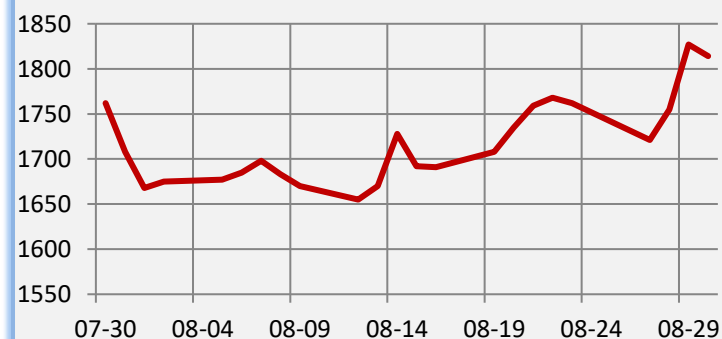
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

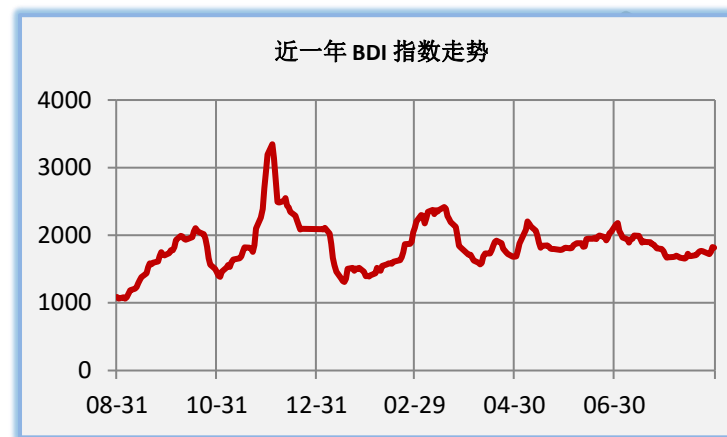
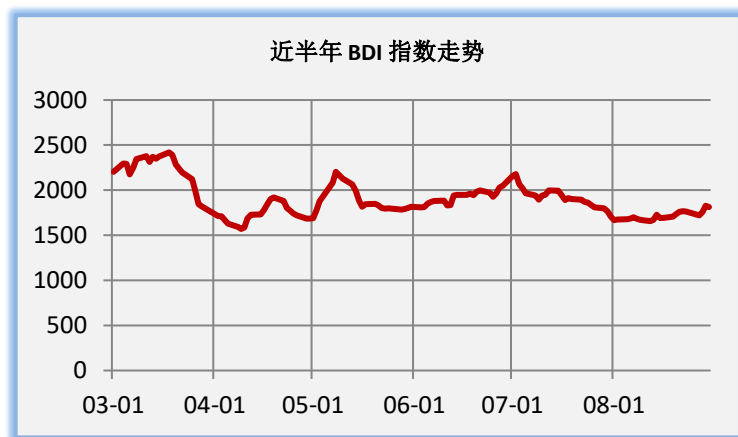
波罗的海指数	8月27日		8月28日		8月29日		8月30日	
BDI	1,721	-41	1,755	+34	1,827	+72	1,814	-13
BCI	2,755	-96	2,883	+128	3,119	+236	3,099	-20
BPI	1,381	-33	1,350	-31	1,331	-19	1,316	-15
BSI	1,317	-1	1,316	-1	1,312	-4	1,306	-6
BHSI	748	-5	746	-2	745	-1	744	-1

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	23/08/24	16/08/24	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	14,500	15,000	-500	-3.3%
	三年	12,000	13,000	-1000	-7.7%
Smax (58K)	一年	16,000	16,250	-250	-1.5%
	三年	13,000	13,250	-250	-1.9%
Hsize (32K)	一年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-08-27



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Kypros Sky' 2015 77079 dwt dely Cai Lan 3 Sep trip via Indonesia redel India \$10,000 - cnr

'Exelixsea' 2011 76361 dwt dely Masinloc 3 Sep trip via Indonesia redel Malaysia \$9,250 - Raffles

'Myra' 2010 82185 dwt dely CJK 29 Aug trip via EC Australia redel India \$9,750 - cnr

'Tian Yi 88' 2002 76623 dwt dely Chaozhou 4 Sep trip via Indonesia redel South China \$10,000 - cnr

'Jin Chao' 2014 63469 dwt dely aps Port Elizabeth 8/10 Sep trip redel China \$19,000 + \$190,000 bb

4. [航运&船舶市场动态](#)

【造船狂潮卷土重来！集装箱船订单突破 1000 万 TEU】

全球集装箱航运业正经历一场显著的船队扩张浪潮，波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 最新数据显示，今年年初至今的新船订单量已经超过了 2023 年全年之和。

具体而言，自 2021 年初以来，全球集装箱船总订单运力已达到 1047 万 TEU。2024 年迄今的 159 万 TEU 订单运力已成为 2008 年以来同期第三高的数字，仅次于 2021 年和 2022 年。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 指出：“当 2023 年第四季度仅有 6 艘，总计 4746 TEU 的船只签订合同时，许多人可能认为自 2021 年开始的集装箱船订单狂潮终于降温了。然而，市场对新船的需求依然旺盛，年初至今的新船订单量已经超过了 2023 年全年的总量。”



这种新订单的激增，加上此前的合同，导致新运力与 2021 年初的船队规模相比可能增加 44%。

然而，实际的船队增长将取决于船舶的拆解率。自 2021 年以来，仅有 150 艘船（24 万 TEU）被拆解，导致船队规模扩大了 25%，集装箱船的平均船龄从 13.0 年增加到 13.9 年。

目前，订单量与船队规模的比例为 22%，这表明未来船队仍有进一步扩大的潜力。这种扩张在最近的红海危机期间显现出其好处，危机导致航线延长，对船只的需求增加。

展望未来，到本十年末，船队预计将至少增长 12%，相当于年均 2.4% 的增长率。

Niels Rasmussen 警告称：“虽然货运量的增长可能与这一增速相匹配，但如果船队增长最终高于预期，而红海危机结束，导致船舶需求显著下降，我们可能会看到明显的运力过剩。”

不过，班轮公司对于“运力过剩威胁”仍相对乐观。此前，赫伯罗特首席执行官 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。

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。”

“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。”

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



【运价混乱，美西运价大跌】

大型货运代理公司的高层近期指出，当前市场运价因华中地区船舶过剩，美西航线本周已跌至 4600 至 4800 美元的低位，而华南地区得益于电商货物的支撑，运价仍维持在 6000 美元左右。欧洲航线的运价也显著下滑，目前徘徊在 6500 至 7500 美元之间，整体运价市场呈现混乱且持续下滑的趋势。

据行业专家分析，当前市场运价极具灵活性和即时性，一旦收货情况不佳，船公司会迅速调整运价。传统上长约价与现货价之间的 1:4 配比模式已被打破，现多采用 1:1 的计价方式，导致实际收费水平大幅下降。

随着新造船舶的不断交付使用，市场运价被形容为“没有最低，只有更低”，持续向下调整。部分航班甚至推出特价以吸引货量，但即便如此，航班装载率也仅维持在八至九成之间。值得注意的是，与疫情前相比，尽管装载率相似，但当前运价仍远高于成本价近两倍，船公司正通过舱位调控和不断尝试提价策略来保持高运费水平。

此外，加拿大铁路工会罢工的阴影也笼罩在货运市场之上。为避免冲突，铁路公司提前采取了预防性措施，于加拿大时间 22 日凌晨正式停止运作。虽然目前尚未直接观察到运价因此受到显著影响，但业内人士警告称，若停工或罢工时间延长至四天以上，预计将对运价产生明显冲击。

在罢工行动引发广泛关注的背景下，各大班轮公司已提前布局，采取了一系列应急措施以减轻对客户业务的潜在影响。

赫伯罗特公司率先宣布了针对进口至北美货物的特别安排。对于已在水上运输、目的地为加拿大港口但需在美国内陆交货的集装箱，赫伯罗特将向每份提单收取 350 美元的额外转运费。此外，公司还积极建议客户探索加拿大境内的其他卡车运输方案，以分散物流风险。同时，赫伯罗特鼓励出口商考虑将美国港口作为装货点，作为预防罢工影响的策略之一。

另一航运巨头达飞轮船(CMA CGM)也发布了详尽的应对通知，明确了多项关键措施。其中，包括可能将原本计划停靠加拿大港口的船只改道至美国港口，以减少因罢工造成的延误。同时，该公司还决定在其全球网络中实施联运货物禁运政策，特别是针对危险品和温控集装箱，以确保运输安全及效率。

值得注意的是，加拿大铁路系统在集装箱运输中扮演着举足轻重的角色。以温哥华港为例，该港口约三分之二的货运量依赖于铁路运输。因此，温哥华港方面已明确



表示，任何罢工行动都将对港口的正常运营造成“重大”影响，凸显铁路系统对于加拿大物流链的重要性。

来源：港口圈

【未来 12 个月内集装箱运费将下降七成】

近日，航运咨询公司 Linerlytica 表示，预计未来 12 个月运费将下降 70%，因为根据上海集装箱运价指数（SCFI）的统计数据显示，船公司并未能够阻止自 7 月以来的运费下滑。

据了解，随着需求减弱，集装箱航运公司一直在努力遏制 7 月高峰期之后的恶化速度，而 7 月似乎是一个早期的旺季，上个月又交付了 36 艘近 20.5 万标准箱的船只。

Linerlytica 表示：“货运期货继续走弱，北欧的运费交易价格比目前的现货价格低 70%以上。”

长期合同费率对全球集装箱航运市场的影响最大。

根据上海国际能源交易中心（INE）的最新 CoFIF EC 合约，到明年 6 月，集装箱运费预计将下跌 70%以上。

Linerlytica 报道称：“尽管跌幅没有 2022 年底运费暴跌那么严重，但目前的运费期货价格预计在未来 12 个月内将持续下跌，预计今年年底不会反弹，2025 年也不会重演今年春节后的运费上涨。”

然而，Xeneta 的首席分析师 Peter Sand 认为，价格下降 70%的先决条件将是解决红海危机和恢复通过苏伊士运河进行贸易的船只。

Sand 承认：“运费很可能会达到一个不同的水平。但红海是一件与一年前不同的事情，当时费率下降，航运公司报告亏损。”

Sand 表示，货量对比去年有所上升，但与 2021 年和 2022 年持平。



“这不是一个需求驱动的市场，”

据 Xeneta 称，与 2019 年相比，2024 年上半年 CTS 数据总量（干散货和冷藏箱）增长了 6.5%，从 2019 年上半年的 8410 万标准箱增加到 8960 万标准箱。

Sand 引用 Clarksons 的 Xeneta 数据称，同期船队增加了“高达 30.8%”，到 2024 年上半年末，船队从 2019 年年中的 2260.3 万标准箱增加到 2956.9 万标准箱。

Sand 总结道：“截至目前，红海中断导致的航行距离延长使一切变得不同。从大规模运力过剩到市场紧张。Xeneta 估计，2024 年前四个月的标准箱里程同比增长 18.3%，几乎缩小了供需差距，这从目前的高合同和现货运费水平可以清楚地看出。”

来源：壹航运

【油轮市场风暴前夜：需求乏力与供应激增的双重冲击！】

随着中国石油需求疲软和中东地缘政治紧张局势的持续发酵，全球原油市场正站在十字路口。供应过剩的阴影笼罩在前方，传统的需求动力正被新能源革命侵蚀，整个行业面临前所未有的挑战。

船舶经纪商 Gibson 在最新报告中表示，最近，围绕原油市场的新闻主要集中在两个方面：一是中国石油需求疲软，二是中东地区的冲突威胁着供应。就目前来看，需求放缓的影响似乎超过了地缘政治紧张局势的影响。随着大量新石油供应进入市场，市场可能在 2025 年面临进一步压力。

OPEC+ 最近将今年需求增长预期下调至 211 万桶/日。Gibson 称，尽管 2024 年已过半，但该机构预期的增长仍未实现，可能需要进一步下调其预测。国际能源署（IEA）的预期更加保守，预计 2024 年的需求增长为 97 万桶/日，2025 年则为 95 万桶/日。

这些数字与供应前景形成了鲜明对比。Gibson 表示，北美和拉丁美洲的供应增长将持续到 2025 年，仅美国和加拿大就将贡献 74 万桶/日的额外供应。在拉丁美洲，巴西和圭亚那的原油产量持续走强，预计到 2025 年，巴西将增加 29 万桶/日，圭亚那将增加 10 万桶/日。非 OPEC+ 国家的供应增量预计将达到 150 万桶/日，而 OPEC+ 国家在保持自愿减产的情况下将贡献 40 万桶/日。



因此，IEA 预计明年将有额外的 190 万桶/日原油供应进入市场。OPEC+目前的立场是，从 10 月起逐步放松供应限制，预计从 1 月起增加至 22.7 万桶/日，到 2025 年 11 月，今年 1 月削减的 220 万桶/日的供应将全部恢复。因此，供应增长总量可能会更高。

需求增长主要集中在亚洲，这意味着大部分新增供应将用于长途出口。然而，IEA 预测的 2025 年额外需求中，32 万桶/日预计来自中国，但这是否会实现仍然不确定。IEA 曾预计 2024 年中国的需求增长为 50 万桶/日，但在最新报告中将其下调至 30 万桶/日。

根据彭博社的数据，2024 年上半年中国原油进口量同比下降了 3%，其中 7%（即 80 万桶/日）被用于填充战略储备。这可能表明，除非出台某种形式的刺激措施，否则实际需求估计可能会进一步下降。中国需求疲软的最大驱动因素之一是 LNG 和电动车为代表的新型能源车辆的普及。2024 年 7 月，这类车辆的销量首次占到零售总额的 50%以上。

总体而言，IEA 预计 2025 年市场将出现约 85 万桶/日的供应过剩。大多数生产国的长期项目意味着他们无法削减产量来稳定价格，而迄今为止，只有 OPEC+愿意扮演这一角色。美国页岩油生产商有能力进行短期供应削减，但尚不清楚在什么价格点上他们会减少产量。OPEC+已经暗示，如果需求继续疲软，他们可能会延长减产期限以稳定市场。

Gibson 认为，伊拉克、哈萨克斯坦和俄罗斯的产量已经超出配额，因此同意进一步限制供应以遵守生产目标。进一步不遵守规定可能会在该组织内部引发矛盾，目前 OPEC+共持有 750 万桶/日的备用生产能力。如果需求增长不如预期，而 OPEC+成员国无法继续限制供应，市场在 2025 年很可能会出现供过于求的局面。这可能会刺激储存需求的增加，或许在极端情况下会增加油轮上的储存需求。

来源：海运圈网

【大船没有小船赚钱！！干散货市场怎么了？】

波交所最新数据显示，8 月 28 日波交所评估的巴拿马型 Panamax 干散货船舶 5 条基准航线(5TC). 的平均基准等效期租租金较前一日下调了 278 美元/天至 12154 美元/天。

而同样根据波交所为信德海事网提供的其评估的超灵便型 Supramax 型干散货船舶 10 条基准航线的等效期租租金则达到了 14474 美元/天。



除此之外，波交所评估的 Supramax 船型其他多条航线的平均的 TCE 均好于巴拿马型船舶的 TCE 水平。

这也意味着目前在现货市场上租一艘更小一些的 supramax 型干散船比租一艘更大的巴拿马型干散货船每天至少还要多花几千美元。

造成这样的租金水平倒挂的原因是什么呢？

根据克拉克森（Clarksons）的分析，这种异常的运价倒挂主要是由于在主要产粮区 Supramax 船型的谷物货物增加，以及该船型的拥堵水平较高。

而航运数据平台 Oceanbolt 的数据也证实了这一点。Oceanbolt 的数据显示，目前有 226 艘 Supramax 船型在港口拥堵，比 8 月初减少了约 40 艘。然而，平均等待时间却增加到了 16.43 天，比月初延长了 5 天。

相比之下，巴拿马型船舶的情况要好一些。该平台显示，目前有 149 艘巴拿马型船舶处于拥堵状态，平均等待时间为 6.73 天。

尽管巴拿马型船舶在 8 月期间承运了最大比例的谷物货物，但租金仍然相对较低。Oceanbolt 数据显示，本月巴拿马型船舶共装载了 1490 万吨谷物，而 Supramax 船舶装载了 910 万吨，Handysize 船型则装载了 760 万吨。

8 月，Supramax 船型的主要谷物出口地区为美国，共装运了出口谷物货物 320 万吨，其次是巴西，出口了 200 万吨。对于巴拿马型船舶，巴西是最大的需求来源地，共出口了 930 万吨谷物，主要运往亚洲。

来源：信德海事网

【408 艘！今年油船新船订单激增】

过去两年间，油轮新造船订单量实现了近 3 倍的增长，这一增长态势主要得益于原油和成品油轮市场的强劲表现以及船队的老龄化，这些因素共同为投资创造了有利条件。Diamantara 在接受采访时表示：“过去两年的市场状况十分稳健，油轮运输需求旺盛，这使得航运公司在经济上更倾向于投资新船。”



她进一步解释，市场情绪的改善预示着油轮市场的强劲机遇。同时，替换老旧、效率低下的油轮，采用更现代、更环保的船舶也显得尤为必要。她强调：“船队更替需求对订单量的增加起到了重要推动作用。”在这些利好因素的共同作用下，油轮投资环境变得更为有利，从而导致了订单量的大幅增长。

2023 年全年，油轮新造船订单量达到 438 艘。而今年截至目前，已有 408 艘油轮达成订造意向，仅比 2023 年全年少 7%。原油油轮和成品油轮的总订单量占现有运营船队的比例，在过去两年里几乎翻了两番，从 2022 年 8 月的 4.4% 增长至如今的 12.9%。

以运营船队为基准，阿芙拉型/LR2 型新造船订单数量占比最高，达到 18.3%，相比之下，2022 年 8 月该比例为 8.6%。其次是苏伊士型船，其订单量与运营船舶的比例为 16.6%，而两年前仅为 2%。

从数据来看，MR 型油轮最受欢迎，其次是阿芙拉型/LR2 型船，订单数量分别为 274 艘和 210 艘。

尽管与历史平均水平相比，VLCC 订单量仍然相对较低，新造船与运营船舶的比例仅为 7.8%，但目前已有 71 艘 VLCC 订单，而活跃船队有 908 艘。

Diamantara 指出，自今年年初以来，VLCC 的订单量已显著上升。“尽管 VLCC 的订单量仍然相对较低，但今年 VLCC 的订单量已经有所增长。截至目前，已签订了 49 份合同，约占 VLCC 订单总量的 70%。”相比之下，2023 年全年仅签订了 18 艘 VLCC 的合同。她表示：“这是一个相对小众的市场，所以我们预计未来不会大幅增长，因为自 1999 年以来，平均每年的订单量为 98 艘。”

随着油轮订单的增加以及其他船型，尤其是集装箱船订单的增多，2028 年前的船台可用性正逐渐变得有限。同时，中国和韩国的造船能力正在不断提升，以满足大多数船舶领域的订单增长。然而，推动新造船活动的核心因素是市场条件，而非船台的可用性。Diamantara 表示：“必须认识到，长期闲置的造船厂正在经历复兴，而其他造船厂则正在积极进行或计划进行大规模扩建。”

在过去 12 个月里，油轮新造船合同价格根据船型上涨了 5% 至 10%，自 2022 年 8 月以来上涨了近 20%。

Diamantara 表示，价格上涨是由多种因素推动的。新船需求的增加创造了竞争激烈的市场环境，同时造船相关的成本不断上升，包括原材料、劳动力和技术成本，也对价格上涨起到了推动作用。运费的飙升进一步帮助造船厂证明了价格上涨的合理性，因为造船厂可以强调新造船的潜在盈利能力。



她还指出，从下订单到交付的时间间隔正在延长，这也影响了定价。造船所需的时间因其规模、复杂性和造船厂的工作量而异。尽管造船技术取得了进步，但造船过程仍然耗时较长。“因此，造船厂在定价计算中通常会纳入资金的‘时间价值’，以反映资本在建设项目中占用的机会成本。”Diamantara 说。

此外，新船采用先进技术以减少燃料消耗，也可以证明价格上涨的合理性。“技术进步，如提高燃油效率、减排系统和自动化，可以提高船舶的运营效率和长期盈利能力。因此，船东愿意为配备这些前沿功能的船舶支付额外费用。”

来源：中国船检

◆[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	23/08/24	16/08/24	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：2024-08-27



(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	115,000	Zhoushan Changhong	2027-2028	Navios	6,600	SCRUBBERS, LR2
4	Tanker	113,500	Hengli HI Dalian, China	2027-2028	Wah Kwong Shipping - Hong Kong	7,000	LR2, LOI stage
2	Tanker	40,000	Guangzhou, China	2027	Socatra - French	4,000	IMO Tier III, EEDI Phase 3
2+2	Bulker	210,000	CSBC, Taiwan	-	CMT - Taiwanese	7,600	IMO Tier III, EEDI Phase 3
2	Bulker	82,300	Huangpu Wenchong, China	2028-2029	Gearbulk - Norwegian	undisclosed	ammonia, methanol ready
4	LPG	60,000 cbm	Cssc Huangpu Wenchong	2027-2028	Eastern Pacific	8,500	
2	LPG	50,500 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	Asia Pacific Shipping - Vietnamese	10,200	liquid ammonia
2+2	LPG	48,500 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	Navigator Gas - UK	10,290	DF Ethylene, Ammonia ready
2+2	MPP	38,000	Shanghai Zhenhua HI, China	2026	Chipolbrok - Chinese	4,900	3* SWL 250t cranes

◆ 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
HERUN ZHEJIANG	BC	181,056		2017	China	undisclosed	Greek	
PONTOTRITON	BC	177,947		2007	China	2,300	Kaishun Shipping - Chinese	
MARAN PROSPERITY	BC	174,240		2006	China	2,150	Chinese	BWTS & scrubber fitted
NORD PENGUIN	BC	81,841		2015	Japan	3,080	Greek	BWTS fitted
ELSA S	BC	80,868		2015	Japan	3,050	Greek	BWTS & scrubber fitted, Eco
GOLDEN RUBY	BC	74,052		2014	India	2,100	Undisclosed	
SANIA	BC	57,011		2010	China	1,230	Chinese	BWTS fitted
WEI YE	BC	48,220		2000	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
ISOLDA	BC	34,941		1999	Japan	590	Undisclosed	
FLORIANA	BC	33,862		2012	S. Korea	1,400	Greek	BWTS fitted
AHU C	BC	31,818		2004	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted



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
MILTADIS JUNIOR	TAK	320,926		2014	China			
AMYNTAS	TAK	320,785		2019	S. Korea			
ATROMITOS	TAK	299,999		2016	S. Korea			
APOLLONAS	TAK	299,999		2016	S. Korea			
ALTEREGO	TAK	299,847		2022	S. Korea	100,000	Bahri - UAE	en bloc, Scrubber fitted
AMORE MIO	TAK	299,847		2022	S. Korea			
AGITOS	TAK	298,998		2019	S. Korea			
ANDRONIKOS	TAK	298,998		2019	S. Korea			
AMPHION	TAK	298,998		2019	S. Korea			
PNS SEREN	TAK	300,398		2006	Japan	4,100	Chinese	BWTS fitted
OSGOOD	TAK	108,936		2008	China	4,000	Chinese	
CRIMSON PEARL	TAK	51,492		2017	Japan	3,100	D'Amico - Italian	BWTS fitted
ELEGANT GRACE	TAK	50,698		2009	S. Korea	2,800	PV Trans - Vietnamese	BWTS fitted
KALAMOS	TAK	46,719		2004	Japan	1,780	Undisclosed	BWTS fitted, Zinc coated

◆ 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
DRAGO	CEMENT CARRIER	7,931	2,058	1986	S. Korea	504.00	old sale
HONG DA XIN 7	GC/MPP	15,501	4,296	2008	China	483.00	old sale
MEDELIN EXPO	TAK	17,712	5,270	1993	Japan	650.00	

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
RUDA	BC	24,422	5,728	1996	Japan	undisclosed	
OCMIS LEGENDS	GC/MPP	5,200	2,331	1998	China	undisclosed	

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
TWEEDIA	OTHER/REF	7,480	3,064	1994	Netherlands	undisclosed	Turkiye



MONTECRUZ	OTHER/REF	3,439	1,457	1978	Netherlands	undisclosed	Turkiye
PRADA	TAK	112,201	18,860	2001	S. Korea	480.00	
NEFTERUDOVUZ - 52M	TAK	3,280	1,571	1985	USSR	undisclosed	Turkiye

◆ 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
2024-08-30	711.240	788.070	4.905	91.222	936.380	483.450	445.520	545.880	839.430
2024-08-29	712.990	793.180	4.939	91.423	940.540	483.720	445.710	547.110	847.370
2024-08-28	712.160	796.160	4.952	91.278	944.160	483.520	444.780	547.310	846.370
2024-08-27	712.490	794.940	4.930	91.359	939.260	482.510	442.120	546.170	840.910
2024-08-26	711.390	795.840	4.949	91.267	939.340	482.680	442.750	546.930	839.660

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	5.31503
2 个月	--	3 个月	5.27730	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.12648	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-08-29