



全一海运市场周报

2024.09 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.09.02 - 09.06)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 多数航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场继续调整行情，多数航线运价走低，拖累综合指数下跌。9月6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2726.58点，较上期下跌8.0%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区7月零售销售同比下降0.1%，低于市场预期，显示出欧元区消费数据增长乏力。虽然近年来工资上涨，但由于通胀水平处于高位，欧元区消费者对消费缺乏信心，消费数据的疲软将对未来经济复苏产生拖累作用。本周，运输需求缺乏进一步增长的动能，供求平衡情况不理想，市场运价继续下跌。9月6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3459美元/TEU，较上期下跌10.8%。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。9月6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3823美元/TEU，较上期下跌6.4%。

北美航线：据研究机构ADP发布的数据显示，美国8月ADP就业人数增长9.9万人，低于前值及市场预期，创2021年1月以来最低纪录，显示出美国劳动力市场进一步放缓。本周，运输需求增长出现放缓迹象，供需基本面缺乏进一步的支撑，即期市场订舱价格出现下行走势。9月6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5605美元/FEU和7511美元/FEU，分别较上期下跌8.7%、11.0%。

波斯湾航线：运输需求出现放缓迹象，市场运价延续下跌走势。9月6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1509美元/TEU，较上期下跌14.1%。

澳新航线：近期当地对各类物资的需求稳定在较高水平，供求关系良好，即期市场订舱价格继续上行。9月6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2268美元/TEU，较上期上涨1.5%。



南美航线：运输需求增长放缓，供求关系基本平衡，本周市场运价小幅下跌。9月6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 7523 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价小幅上涨。9月6日，中国出口至日本航线运价指数为 805.05 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风“摩羯”逼近 综合指数持稳】

本周，终端消费不及预期，下游商品补库拉运节奏放缓，但受台风来袭影响，即期运力需求释放，市场商谈氛围较好，沿海散货综合指数小幅波动。9月6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 971.40 点，较上期下跌 0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方沿海地区台风临近，加之季节性因素降温明显，沿海电煤负荷呈现回落趋势，终端库存高位震荡，补库需求疲软。同时水电出力持续减弱，一定程度提振火电负荷，下游以长协兑换及刚需采购为主。本周沿海八省日耗 240.2 万吨，库存 3414 万吨，存煤可用天数约 14.2 天。煤炭价格方面，受降雨天气影响，部分露天煤矿生产及外运不佳，产量小幅收紧，北方港口到港量下降，部分煤种供给偏紧。化工等非电行业开工状况有所好转，补库需求释放，市场交投氛围恢复，煤炭价格小幅波动。本周，环渤海各港合计日均调进量 113.3 万吨，合计日均调出 121.8 万吨，合计调进量不及调出量，港口库存向下消化。运价走势方面，季节交替，终端需求不旺，市场观望情绪浓厚。下半周北方到港出现结构性缺煤，拉动煤价上涨，下游快船需求增加，市场活跃度上升，叠加台风来袭，船舶周转受到一定影响。不过在当前低迷态势下，货盘整体释放有限，沿海煤炭运输价格底部波动。

9月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 958.59 点，较上期下跌 1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 572.37 点，较 8 月 30 日下跌 4.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 23.0 元/吨，较 8 月 30 日下跌 1.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 30.1 元/吨，较 8 月 30 日下跌 1.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 34.5 元/吨，较 8 月 30 日下跌 1.3 元/吨。

金属矿石市场：钢材需求表现不及预期，成材价格震荡下跌，钢企利润有所下滑，复产节奏放缓，铁水产量回落，钢厂原料补库动力不足。同时海外发运量回升，铁矿港口库存处于高位，市场延续供应宽松局面，钢厂补库拉运节奏放缓，沿海金属矿石运输价格小幅下行。9月6日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收



608.45 点，较 8 月 30 日下跌 0.8%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 22.0 元/吨，较 8 月 30 日下跌 0.3 元/吨。

粮食市场：本周，进口粮数量有所下降，华南企业采购力度稍有回升。但随着春玉米陆续上市，政策粮投放持续进行，现货玉米供给宽松，粮食价格仍承压下行，深加工企业多以随采随用为主。加之台风来袭，在港船舶均移泊避风，交货节奏放缓，沿海粮食运输价格小幅下探。9 月 6 日，沿海粮食货种运价指数报 757.51 点，较上期下跌 0.6%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 42.3 元/吨，较上期下跌 0.5 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格区间波动，国内成品油价格窄幅下行。供应方面，炼厂逐步复工，资源供应持续宽松。需求方面，暑期结束，汽油需求略有缩减，柴油方面，户外基建整体开工率略有提升，加之休渔期陆续结束，柴油端资源消耗量逐步向好，成品油整体购销行情平淡，沿海成品油运输价格小幅下跌。9 月 6 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 1005.72 点，较上期下跌 0.5%；市场运价指数 942.79 点，较上期下跌 1.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨跌互现 租金指数小幅波动】

本周，海岬型船太平洋市场铁矿石货盘尚可，但缺乏大西洋市场支撑，运价先涨后跌；大西洋市场表现安静，运价高位小幅回调；巴拿马型船和超灵便型船市场，印尼煤炭货盘有所增多，同时受台风因素影响，市场看涨情绪升温，日租金止跌向上。远东干散货租金指数小幅波动。9 月 5 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1651.66 点，较 8 月 29 日下跌 1.2%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价先扬后抑，整体处于高位。上周末，太平洋市场仅少数租家在市场询船，铁矿石运输需求减少，且前期部分成交被取消，加大西洋市场表现安静，对太平洋市场支撑减弱，运价止涨下跌。本周上半周，澳大利亚主要矿商回归市场，且 FFA 远期合约价格上涨，9 月 3 日澳大利亚丹皮尔至中国青岛航线运价上扬至 11.837 美元/吨，为今年 7 月初以来最高水平。下半周，由于大西洋市场货盘持续不多，运价有所下调。临近周末，铁矿石货盘稳定释放，加之 FFA 远期合约价格上涨，运价小幅回升。9 月 5 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 28007 美元，较 8 月 29 日下跌 2.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.298 美元/吨，较 8 月 29 日下跌 1.6%。远程矿航线，由于大西洋市场 9 月底 10 月初可用运力偏紧，市场看涨预期较强，巴西图巴朗至青岛航线运价持续上涨至周中 28 美元/吨附近。然而，由于市场活跃度一直偏低，消磨市场信心，运价缓缓下调。9 月 5 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 27.621 美元/吨，较 8 月 29 日上涨 0.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金先抑后扬。上半周，太平洋市场煤炭运输需求一般，市场延续船多货少的格局，日租金继续下跌，跌至今年 2 月初以来最低水平。下半周，受台风“摩羯”影响，市场看涨情绪升温，日租金止跌企稳。9 月 5 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12588 美元，较 8 月 29 日下跌 0.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.361 美元/吨，较 8 月 29 日下跌 0.5%。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。9 月 5 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.390 美元/吨，较 8 月 29 日下跌 2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅波动。本周，东南亚市场印尼煤炭货盘有所增多，即期运力不断被消化，加之台风天气影响船舶周转，市场预期较好，日租金止跌企稳。9 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12379 美元，较 8 月 29 日下跌 0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.924 美元/吨，较 8 月 29 日上涨 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 30 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 687.3 万桶至 4.18 亿桶，降幅 1.62%，出口增加 8.5 万桶/日至 375.6 万桶/日，进口 579.2 万桶/日，较前一周减少 76.8 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2077.0 万桶/日，较去年同期减少 1.63%。全球经济表现依旧低迷，美国劳工部公布的 7 月职位空缺数量降至三年半以来的最低水平且降幅大于预期，劳动力市场正在失去动能。美联储发布的经济状况褐皮书显示，从 7 月中旬到 8 月下旬，美国经济活动扩张速度放缓。全球炼油利润率疲软也促使炼油商减少原油加工，进一步削弱了需求。持续疲软的需求前景，导致 OPEC+面临越来越大的压力，并同意推迟原定在 10 月和 11 月增加石油产量的计划。OPEC+部长将于 12 月 1 日召开一次全体会议，重新评估市场状况。本周布伦特原油期货价格创下九个月新低，周四报 72.89 美元/桶，较 8 月 29 日下跌 8.93%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下探。中国进口 VLCC 运输市场运价低位波动。9 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 905.51 点，较 8 月 29 日下跌 2.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 9 月中下旬货盘陆续进场，堆积的可用运力部分得到释放，大西洋航线始终保持安静，依旧无法给市场带来有效的支撑，成交 WS 点位始终处于低位，租家几乎不用刻意私下拿船就能给市场施压，船东在运价持续低谷时，抵抗情绪逐渐升温。目前 9 月中下旬货盘略有起色，但整体需求变化不大；当前运费已在年度低位继续下滑的幅度不大，预计短期内仍将在低位波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS45.57，较 8 月 29 日下跌 2.24%，CT1 的 5 日平均为 WS44.85，较上期平均下跌 11.77%，TCE 平均 1.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS49.94，下跌



1.79%，平均为 WS49.41，TCE 平均 2.0 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 9 月 18-20 日，成交运价为 WS44.5。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 15-16 日，成交运价为 WS42.25。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 18-20 日，成交运价为 WS43。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 15-16 日，成交运价为 WS44.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 20-22 日，成交运价为 WS44。中东至中国台湾航线报出 27.5 万吨货盘，受载期 9 月 17-19 日，成交运价为 WS43.5。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 20-22 日，成交运价为 WS45。西非至印度航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 29-30 日，成交运价为 WS52.5。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量上涨】

9 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1164.71 点，环比上涨 0.12%。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-0.95%、+0.67%、-1.31%及+2.16%。

国际干散货船二手船价有涨有跌。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 3.02%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.33%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.75%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.08%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 9 艘（环比减少 2 艘），总运力 92.20 万载重吨，总成交金额 17872 万美元，平均船龄 12.67 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 3.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.36%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.19%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.10%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 14 艘（环比增加 12 艘），总运力 303.12 万载重吨，总成交金额 112264 万美元，平均船龄 9.50 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 1.10%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 1.69%。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涨多跌少。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上涨 0.24%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.15%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 6.67%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 19 艘（环比增加 6 艘），总运力 5.54 万载重吨，总成交金额 6573.48 万人民币，平均船龄 6.91 年。

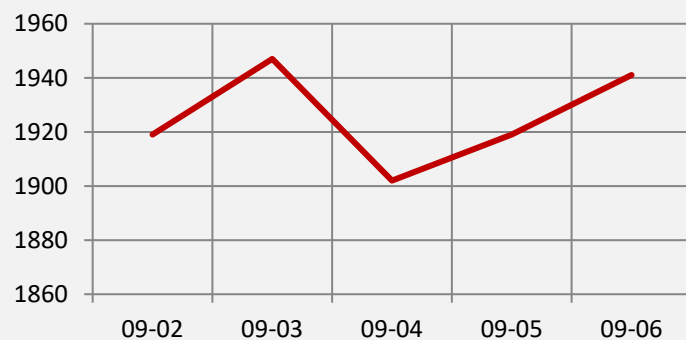
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

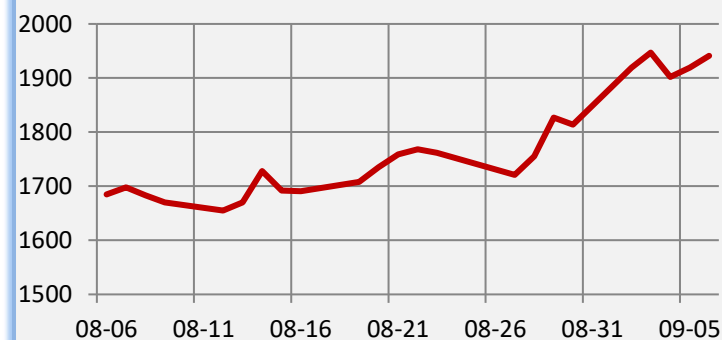
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

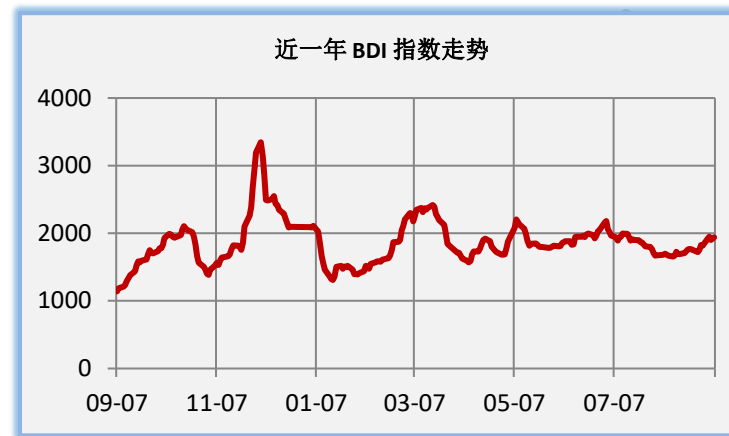
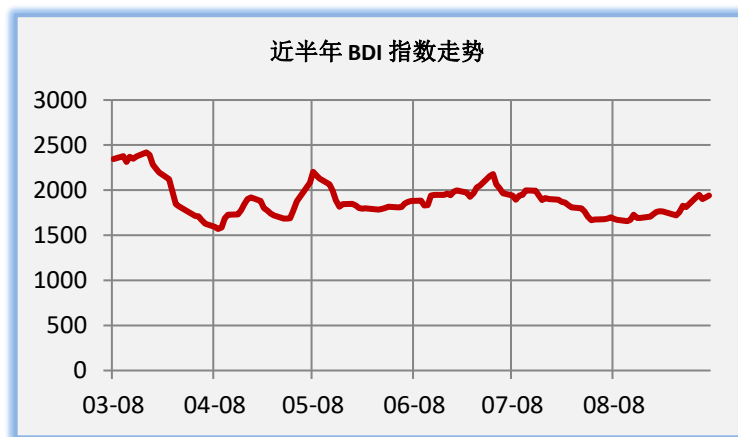
波罗的海指数	9月2日		9月3日		9月4日		9月5日		9月6日	
BDI	1,919	+105	1,947	+28	1,902	-45	1,919	+17	1,941	+22
BCI	3,248	+149	3,349	+101	3,224	-125	3,285	+61	3,356	+71
BPI	1,305	-11	1,300	-5	1,300	0	1,294	-6	1,294	0
BSI	1,289	-17	1,280	-9	1,271	-9	1,266	-5	1,260	-6
BHSI	741	-3	737	-4	732	-5	727	-5	724	-3

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	30/08/24	23/08/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	26,500	1500	5.7%
	三年	23,500	23,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	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: 2024-09-03



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Seiyu' 2021 82080 dwt dely Kobe 11/13 Sep trip via E Australia redel S China \$13,800 if N China \$14,800 cnr

'Tatry' 2013 82138 dwt dely CJK 9 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan grains \$12,250 - Viterra

'Panstar' 2005 76629 dwt dely New Orleans 15/20 Sep trip via US Gulf redel Skaw-Barcelona grains \$16,000 cnr

'Ocean Road' 2012 75051 dwt dely US Gulf 17 Sep trip redel Singapore-Japan \$15,750 + \$575,000 bb - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【“淡季不淡，旺季不旺” 黄金周前约 10%的航次被取消！】

在国庆黄金周假期之前，班轮公司取消了多个从亚洲-欧洲及亚洲-美国的出口航次。

Drewry 最新发布的取消航次评估数据显示，从第 36 周(9 月 2 日至 9 月 8 日)至第 40 周(9 月 30 日至 10 月 6 日)的五周内，跨太平洋、跨大西洋及亚洲至北欧和地中海的主要贸易航线总共有 696 个预定航次，其中 68 个航次已经宣布取消，取消率为 10%。

具体而言，跨太平洋东行航线取消的航次最多，占比 51%；亚洲至北欧和地中海航线占 28%；跨大西洋西行航线占 21%。

在接下来的五周内，THE 联盟取消了 17 个航次，海洋联盟和 2M 联盟则分别取消了 12 个和 10 个航次，非联盟船公司则取消了 29 个航次。

今年“淡季不淡，旺季不旺”的集运市场备受关注。现货运价在 5 月份传统“淡季”逆势飙升，却在 7 月份进入“旺季”后，亚洲至欧洲及跨太平洋东行航线的现货运



价却一直在稳步下跌。

马士基表示，客户提前将货物运往欧洲，以避免潜在的中断，今年集运市场旺季比往年“早得多”到来。

Drewry 世界集装箱指数（WCI）（截至 8 月 29 日）下降 3%至 5181 美元/FEU。

尽管国际码头工人协会（ILA）港口罢工的威胁迫在眉睫，但本周跨太平洋东行运费略有下降。Drewry 预计，未来几周东西向的运价将保持稳定。

根据 WCI 数据显示，截至 8 月 29 日，今年的平均综合指数为 4,108 美元/FEU，较 10 年间平均运价水平 2,809 美元/FEU 高 1,299 美元。其中，从中国出发的航线，上海-鹿特丹下降 3%至 7204 美元/FEU；上海-热那亚下降 3%至 6611 美元/FEU；上海-纽约下降 2%至 8591 美元/FEU；上海-洛杉矶下降 2%至 6,248 美元/FEU。事实上，从中国出发的航线运价仍处于高位，分别较去年同期高 346%、224%、150%和 182%。

Drewry 表示，随着现货运价持续下跌，且黄金周假期前需求持续疲软，班轮公司不得不采取更多取消航次的措施来应对。而通常情况下，黄金周假期工厂放假一周之前订单量会激增。托运人和 BCO 应制定应急计划，以减轻任何最后一刻取消航次对其货运的影响。

业内人士预计，随着联盟洗牌重组，集运市场的动荡会持续多久，还是要看未来供求关系。今年在淡季需求疲软的关键期内，将会出现“更多”的停航。

他表示，“今年不会有所谓的‘价格战’。只要红海危机持续，船舶继续绕航，我们认为没事，市场将保持当前态势。”

来源：航运界网

【下周一开始！巴拿马运河将实施新系统】

据悉，巴拿马运河正在重新调整其过境船位分配计划，准备在未来几周内推出长期过境时段的销售。

具体来说，巴拿马运河管理局（ACP）正准备在未来几周内对其较大型的巴拿马型船闸实施所谓的“长期船位分配（larger neopanamax locks）”，主要涉及 2025 年



1 月 5 日至 2026 年 1 月 3 日期间的船舶过境。

具体的流程安排为：从 9 月 9 日开始，液化天然气（LNG）和液化石油气（LPG）运输船将对 6 个时段、每个时段 24 个过境船位进行竞标；9 月 11 日对另外 18 个时段，每个时段 12 个过境船位进行竞标。从 10 月 1 日起，整箱运营商可以对 7 个时段、每个时段 104 个船位进行竞标，并于 10 月 3 日对 7 个时段、每个时段 52 个过境船位进行竞标。从 10 月 7 日起，任何船型都能够对单个时段的 6 个过境船位进行竞标。

据悉，ACP 公开了与以上套餐相匹配的新预定系统关税。根据全球航运、物流和海事服务提供商 GAC 的说法，出价最高的运营商将获得船位，但是，如果超过舱位预定时段 7 天以上的，将面临 250% 的附加费用。同时，该管理局将出于“同理心”，允许客户支付 1% 的附加费用用于调换船位。

该套方案提出之际，正值降雨使巴拿马运河恢复正常。此前，巴拿马运河为了应对水资源短缺，下调了船舶吃水深度，减少了每日通过运河的船舶数量。今年 6 月，巴拿马运河管理局局长 Ricaurte Vasquez Morales 表示，该机构正在对航运公司的高管进行调查，以了解如何改变预定系统以提高可靠性。当时就在考虑拍卖长期船位的可能性，以确保船舶能够不受外在因素的影响。

消息人士称，此举是为了在该航道成为行业关键枢纽后，保持航行的连贯性。但并不是所有的航运公司都急于投标。ACP 表示，一些船位拍卖原本计划在早些时候进行，但整箱市场希望能有更多的时间。

为确保公平公正，ACP 的此次拍卖将采取密封投标。据介绍，一些公司对船舶运营商的排名变化感到担忧，他们要求在参与竞标之前，明确并公开的新排名计算规则。但也有一些天然气运输船运营商对即将到来的销售持观望态度。

当下，市场正在担忧巴拿马运河的船位分配计划和计划建立大型水库的计划是否会影响全球的航运航线。挪威 LNG 航运公司 Cool Company 的首席执行官 Richard Tyrell 指出，只要运河可以通行，就会有更多船舶通过运河，但未来仍存在不确定性。BW LPG 的首席执行官 Kristian Sorensen 同样表示将持观望态度。

来源：中国远洋海运 e 刊



【投资大佬：船舶供应短缺将引爆航运“黄金八年”！】

全球航运业正站在一个关键的十字路口，未来几年可能将迎来一场由供给短缺引发的行业繁荣。在 Tufton Oceanic 首席执行官 Andrew Hampson 的眼中，这一切既是挑战，也是巨大的机遇。

供应紧缩与造船能力的瓶颈

Tufton Oceanic 的投资策略自 2017 年上市以来，始终围绕着“低价买入船舶、市场高点卖出”这一核心原则。然而，如今的市场环境与公司最初设想的有所不同。

Andrew Hampson 指出，当前市场上已经很难找到被低估的资产，而船舶的供给也因造船能力的受限而面临前所未有的紧缩，“从收益和资产的角度来看，我们对海运市场的增长抱有非常坚定的信念。”

他认为，在未来 3-8 年内，航运业将出现供应主导型繁荣，因为目前没有足够的造船能力来替代 20-25 年前建造的大量吨位船舶。特别是，目前全球造船厂的订单已经排到了 2028 年，这意味着短期内新船供给几乎无法满足市场需求。

Andrew Hampson 进一步分析称，虽然中国有可能通过增加产能来缓解这一局面，但前提是新造船价格必须具有吸引力。而在日本和韩国，由于劳动力短缺，重新启用闲置的造船厂并不容易。

地缘政治与航运路线的变迁

除了供给端的问题，地缘政治因素也在不断重塑全球航运路线。Andrew Hampson 提到，由于红海地区的安全威胁，船舶不得不绕行非洲南端，这大大增加了航运的里程，进一步加剧了运力的紧张。他预计，这种地缘政治的紧张局势短期内不会缓解，贸易航线的结构性改变将长期持续下去。

Andrew Hampson 进一步分析，地缘政治在缩短航运周期方面发挥了关键作用。以俄乌战争为例，西方国家对俄罗斯实施的制裁导致了全球贸易路线的重新划分，这直接推动了化学品油轮和成品油轮市场的繁荣。Tufton Oceanic 及时抓住了这一机会，在集装箱船市场高点出清资产后，迅速转投这些正在崛起的市场。



投资组合策略：多元化布局

作为一位资深的航运业投资者，Andrew Hampson 对于 Tufton Oceanic 的投资组合管理充满信心。目前，公司拥有超过 20 艘船舶，主要分布在油轮和散货船领域。自成立以来，公司已购入 39 艘船舶，并售出了其中的 18 艘。虽然 Andrew Hampson 没有透露太多细节，但他表示，公司可能会继续出售部分船舶，并将所得资金重新投资于其他市场板块。

Andrew Hampson 还提到，尽管当前市场环境挑战重重，他依然看好集装箱船市场，尤其是中小型船舶。此外，化学品油轮也被他视为具有吸引力的投资领域。然而，他明确表示，尽管海上油气业务是一个“有趣的投资领域”，但公司目前无意涉足这一领域。

力求回报：稳健的资本管理

Hampson 自豪地表示，过去七年间，公司在未使用杠杆的情况下取得了 14.5% 的总回报率。“很少有其他资产类别能达到这样的表现，如果你能找到，我很乐意换工作。”这种跨领域的投资布局帮助 Tufton Oceanic 在不同的市场周期中保持了稳定的增长，并持续为投资者提供分红。

尽管目前公司股票的市值低于净资产价值，Hampson 表示，他们无法在不稀释现有股东权益的情况下筹集更多资金。然而，公司仍有约 2000 万美元的自由现金储备可供使用。“我们看待问题的角度与其他公司不同，” Hampson 说，“我们关注的是回报，为每一美元投资获得良好收益，这是衡量表现的更好标准。”

在海运圈聚焦看来，Tufton Oceanic 的成功不仅仅是建立在市场高点买卖船舶的简单策略上，更是基于对市场供需关系的深刻理解以及对地缘政治和经济环境的敏锐洞察。Andrew Hampson 的观点表明，未来几年航运市场将迎来一场由供给短缺驱动的繁荣期，这对投资者来说无疑是一个难得的机遇。在这个充满挑战的市场环境中，如何把握机遇，规避风险，将是每一个航运业投资者必须深思的问题。

对于 Tufton Oceanic 而言，面对全球市场的不确定性，其策略清晰而坚定：通过精确把握市场节奏，最大化资产回报。在航运业进入新的增长周期之际，该公司已做好充分准备，迎接即将到来的挑战和机遇。

来源：海运圈聚焦



【亚洲-中东贸易量激增！多家船司加开新航线！联合抢占市场！】

近日，德路里（Drewry）集装箱研究部门的高级经理向外媒表示，2024 年上半年，亚洲—中东贸易量同比增长了 19%。

伴随着亚洲—中东航线的集装箱运输量同比增长达到两位数，多家船公司开始在这条航线上增开更多的航线服务，以满足需求。

MSC 推出 Clanga 航线服务

8 月 31 日，全球第一大航运公司地中海航运（MSC）推出了独立的 Clanga 航线服务，连接中国与沙特阿拉伯的达曼港。该服务投入了 6 艘 2500 至 4700TEU 之间的船舶，挂靠上海、宁波、蛇口、新加坡和达曼。MSC 表示，Clanga 服务旨在缓解中东港口的拥堵问题。

MSC 还改进了此前推出的 Falcon 服务。调整后的 Falcon 航线将挂靠天津、釜山、青岛、上海、宁波、厦门、南沙、蛇口、新加坡、杰贝阿里、阿布扎比、哈马德和乌姆盖斯尔。

ONE 推出三项新服务

近日，海洋网联船务（ONE）宣布推出连接东亚和中东的三项新服务：Gulf Asia Liner Express（GLX）、Central China Middle East Express（CMX）和 South China Middle East Express（SMX）。

ONE 表示，在现有的亚洲至中东快航服务基础上，新服务将提供更广泛的覆盖范围。

GLX 航线的挂靠港序为：釜山、青岛、厦门、大铲湾、巴生港、杰贝阿里、达曼、巴林、釜山，航线周期为 49 天，预计首航班次将于 2024 年 10 月 29 日抵达釜山。

CMX 航线的挂靠港序为：上海、宁波、蛇口、新加坡、杰贝阿里、苏哈尔、巴生港、上海，航线周期为 42 天，预计首航班次将于 2024 年 10 月 29 日抵达上海。



SMX 航线的挂靠港序为：南沙、大铲湾、巴生港、杰贝阿里、哈马德、南沙，航线周期为 35 天，预计首航班次将于 2024 年 11 月 08 日抵达南沙。

值得一提的是，SMX 服务是 ONE 和德翔海运（TS Lines）联合推出的。据悉，德翔海运将为 SMX 投入一艘 2900TEU 的船舶，ONE 也表示将在晚些时候指定一艘船。

德翔海运和多家船司联合推出 CME 服务

此外，德翔海运还将与 X-Press Feeders 和韩国的亚洲区域运营商 Sinokor Merchant Marine 合作，于 9 月 23 日推出中国—中东快线（CME）服务，连接青岛、上海、宁波、深圳、巴生港、科伦坡和杰贝阿里。Sinokor 将提供两艘 8000TEU 的船舶，X-Press 将提供两艘 7000TEU 的船舶，德翔海运将提供一艘 7000TEU 的船舶。

据了解，德翔航运非常看好东亚和中东之间的贸易，还宣布了在中船黄埔文冲造船有限公司两艘 4300TEU 船舶的新造船订单。

Sinokor 于今年 5 月正式进入东亚—中东航线市场，与中联航运（CULines）、Unifeeder 和 Milaha（Qatar Navigation）合作，推出了 SGX1 服务。

来源：搜航网

【VLCC 明年日租金有望达 80000 美元！】

挪威船王 John Fredriksen 旗下的油轮公司 Frontline 第二季度的财报显示，第二季度公司的 VLCC（超大型油轮）日均现货费率为 49600 美元，高于市场价格。克拉克森证券的分析师在最新发布的市场周报中认为，2025 年 VLCC 船舶运力短缺将把运费推至一倍以上。其预测，VLCC 即期费率在未来可能推高至每天 6 万至 8 万美元之间。

Frontline 第二季度表现稳定

2024 年第二季度，Frontline 总收入为 3.58 亿美元，实现了 1.876 亿美元的利润，EBITDA 为 3.4 亿美元，每股收益为 0.62 美元。

本季度，Frontline 优化了船队结构，以 4850 万美元的价格出售了一艘最老的 Suezmax 油轮（建于 2010 年），预计将获得约 3650 万美元的净现金收益。目前，该船队的平均船龄为 6.2 年，是行业中最年轻且最节能的船队之一。其中，99% 的船舶为环保型（Eco）船舶，56% 的船舶安装了脱硫塔。



除了经营表现总体稳定，按部就班的进行运营计划外，Frontline 还与招银金租达成了一项价值 5.121 亿美元的售后回租协议，用于为 10 艘 Suezmax 油轮再融资。预计在 2024 年第四季度将产生约 1.01 亿美元的净现金收益。

鉴于第二季度的稳健表现，Frontline 在其财报中对 VLCC 市场持乐观态度。该公司认为尽管面临季节性波动和复杂的地缘政治环境，但公司预计随着冬季需求的增加，VLCC 市场的波动性将上升，为未来的收益带来潜力。

Frontline 公司是一家全球领先的油轮运营商，旗下拥有 41 艘 VLCC，23 艘 Suezmax 和 18 艘 Aframax 和 LR2 成品油轮，总运力高达 1791 万 DWT。目前，是全球第三大油轮船东，仅次于招商轮船，和新扩张的沙特船东 Bahri。

受季节性波动，VLCC 运价达今年以来最低点

上周五，据波罗的海交易所数据显示，VLCC 的平均定期租船费率下跌至每天 26257 美元。

自 8 月 19 日该指数达到 38700 美元/天的月高点以来，一直在螺旋式下降，上周五的数据是该指数自去年收盘以来的最低水平。

实际上，VLCC 已经挣扎了一段时间了，这一运费下滑的趋势在夏季市场进入淡季后愈加明显，苏伊士型油轮也开始面临类似的挑战。许多 VLCC 不得不转向成品油轮领域寻求机会，这类 VLCC 被戏称为 LR4 油轮。

Frontline 的首席执行官 Lars Barstard 对目前的 VLCC 趋势表示：“季节性对油轮市场有很大影响，这是因为全球大部分人口生活在北半球，夏季是淡季。”

他补充道：“从历史上看，随着世界开始为冬季做准备，油轮市场的波动性恢复，炼油厂的利用率从现在开始会逐渐增加。”

2027 年之前的新船订单较少将促进繁荣

除了受季节波动性的影响外，从船舶供应端看，Frontline 认为 VLCC 市场在 2027 年之前持续繁荣的关键因素是新船订单较少。



据克拉克森为信德海事网提供的数据显示：目前，U/VLCC 新船订单量较低，只有 71 艘。而 2024 年下半年交付，只有一艘 VLCC 交付。在此之后，预计 2025 年只有 5 艘大型油轮交付，因此要到 2026 年和 2027 年，市场运力才会出现显著增长。

产能需求增加将收紧船舶运力

尽管 VLCC 船舶运力供应可能会不足，但是从船舶需求端看，船舶需求量却因世界原油产量增多而有所增加。

根据国际能源署（IEA）预测，美国原油产量将从 2024 年的 1320 万桶/天（bpd）增加到 2025 年的 1360 万桶/天。而巴西、加拿大、圭亚那和挪威明年的总产量可能会增长 100 万桶/日。

而克拉克森证券也表示，西部原油产量的增加将收紧船舶供应。以 Frode Morkedal 为首的克拉克森分析师补充说：“与 7 月至 9 月期间相比，在今年第四季度，原油生产商预计将每日多生产 60 万桶。

据克拉克森表示，以出口距离平均 1 万海里计算，每天每增加 100 万桶的产量就需要额外的 39 艘 VLCC。据此，克拉克森证券预计 2024 年下半年船舶使用量将增加 3%，有可能在最后三个月将 VLCC 即期费率推高至每天 6 万至 8 万美元之间。

分析师表示：“展望 2025 年，船队运力增长少和大西洋长途货运量的增加可能会推高运费。”

制裁不会遏制影子舰队数量增加的情况，老龄化船舶最终命运是？

除了一些市场利好因素外，Frontline 也在财报里也指出了需警惕因地缘政治导致的市场中的非传统贸易活动增多而带来的风险。

财报演示稿指出，全球 12%至 18%的石油运输涉及受制裁国家，这部分贸易的扩大会导致市场的“双层化”，即合规船队和参与制裁贸易的“灰色”或“黑色”船队之间的分化加剧。



据 Frontline 预计，2024 年有 132 艘船舶将超过 20 年船龄。由于这些老旧船舶难以满足国际海事组织（IMO）提出的环保要求，特别是在减少碳排放方面，它们可能面临被淘汰的风险。这意味着，20 年以上船龄的船舶若不再用于常规市场，可能会进入“灰色”或“黑色”市场。

首席执行官 Lars Barstad 就此表示，他已经不再相信仅靠制裁就能遏制影子舰队以及与伊朗、委内瑞拉、俄罗斯等国家进行的灰色交易了。他也不再认为航运业可以自行调节，来解决掉影子舰队。

他进一步谈论解决措施的可行性：“除非受制裁国家开始生产或出口更多石油，否则灰色市场船舶将一直处于供过于求的状态，这会导致运价降低。如果这种情况发生，那么维持灰色贸易的利润空间将被破坏，从而促使这些老旧船舶被回收拆解。此外，随着制裁时间的延长，这些参与“灰色市场”贸易的船舶可能永远无法重新进入合规市场，而最终可能不得不进行拆解处理。

来源：信德海

◆ 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	30/08/24	23/08/24	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：2024-09-03



(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	52,000	Hyundai HI, S. Korea	2027	Brave Maritime - Greek	5,250	
2+2	Tanker	50,000	China	2026-2027	Champion Tankers	4,400	IMO 2
2+2	Bulker	210,000	CSBC Taiwan	2027	Chinese Maritime Transport	7,980	LNG/AMMONIA READY, SHAFT GENS
2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai		China Merchant	7,600	Scrubber Fitted
2	Bulker	82,500	Cosco Yangzhou	2027	COSCO	3,800	Methanol ready
13	Bulker	82,000	Cosco Dalian	2026-2027	COSCO	4,300	Methanol ready
22	Bulker	80,000	Cosco Chengxi	2027	COSCO	4,360	Scrubber fitted
5	Bulker	64,000	Cosco Zhoushan	2027	COSCO	3,420	Methanol ready
2	LPG	50,500 cbm	Jiangnan	2027	Asia Pacific	10,200	
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	Purus Marine - UK-based	7,400	
4	Container	18,000 teu	New Times	2027-2028	Easterv Pacific	20,000	DF LNG
6+4	Container	16,000 teu	Hanwha Ocean, S. Korea	2027	Maersk - Danish	22,000	LNG dual-fuel
8+4	Container	16,000 teu	New Times, China	2028	Maersk - Danish	22,000	LNG dual-fuel, LOI stage
6+4	Container	16,000 teu	Yangzijiang, China	2027	Maersk - Danish	22,000	LNG dual-fuel, LOI stage
12	Container	14,000 teu	COSCO HI Yangzhou, China	2027-2029	COSCO Shipping - Chinese	17,950	methanol dual-fuel
4+3	Container	8,400 teu	New Times, China	2027-2028	Easterv Pacific	13,000	DF LNG

◆ 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
CAPE AZALEA	BC	208,025		2012	China	3,850	Chinese	BWTS fitted
AZURE OCEAN	BC	180,184		2007	Japan	2,500	Chinese	BWTS fitted
LILA LISBON	BC	176,423		2003	Japan	1,250	Chinese	
C. VISION	BC	173,723		2008	China	1,910	Undisclosed	
PAVO BREEZE	BC	64,263		2023	Japan	undisclosed	Undisclosed	
JAG RANI	BC	56,819		2011	China	1,380	Undisclosed	



ZHE HAI 362	BC	35,091	2010	China	830	Undisclosed	
AFRICAN EGRET	BC	34,370	2016	Japan	2,200	Greek	BWTS fitted, Eco
LAVAUX	BC	32,759	2005	Japan	undisclosed	Greek	BWTS fitted
SASSY SOFIA	BC	32,759	2005	Japan	900	Undisclosed	
TRANSFORMER OL	BC	28,375	2009	Japan	920	Vietnamese	BWTS fitted
INCE EVRENYE	BC	28,207	2013	Japan	1,270	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
NORDIA	CV	42,483	3,426	2010	Germany	undisclosed	Undisclosed	
BUXFAVOURITE	CV	34,083	2,456	1997	S. Korea	1,000	Chinese	
CAUCEDO EXPRESS	CV	33,447	2,592	2009	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
VEGA DAYTONA	CV	19,974	1,868	2023	China	3,300	UAE	
AS FATIMA	CV	18,343	1,284	2008	China	undisclosed	Undisclosed	

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
FAIR WORLD	TAK	74,999		2004	S. Korea	2,050	Chinese	BWTS fitted
TWO MILLION WAYS	TAK	73,965		2008	Japan	3,000	Greek	
HTM CONQUEROR	TAK	70,616		2004	S. Korea	1,875	Undisclosed	
STI SAN ANTONIO	TAK	49,990		2014	S. Korea	4,250	Undisclosed	en bloc each, Scrubber
STI TEXAS CITY	TAK	49,990		2014	S. Korea	4,250	Undisclosed	fitted, Eco
STI OPERA	TAK	49,990		2014	S. Korea	4,100	Undisclosed	
FOS POWER	TAK	47,371		2007	Japan	2,400	Undisclosed	
SILVER TIGER	TAK	37,383		2002	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
LYDERHORN	TAK	33,849		2006	Japan	2,660	Undisclosed	stst
FORTUNE SWAN	TAK	11,260		2006	S. Korea	920	Undisclosed	BWTS fitted



◆ 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
FERRY HAYATOMO NO.2	OTHER/PAS	1,000	4,190	1987	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
Y GLORY	CV	23,064	7,771	1996	Poland	undisclosed	
BEREG MACHTY	OTHER/REF	13,879	7,264	1982	Germany	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
GUNDOGDU 1	GC	3,499	1,047	2004	Turkey	undisclosed	Turkiye
DIAMOND XI	OTHER/PAS	1,575	4,545	1974	Norway	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
2024-09-06	709.250	787.830	4.946	91.003	934.340	477.930	441.200	545.550	840.110
2024-09-05	709.890	786.600	4.948	91.081	933.030	476.930	439.400	544.640	838.940
2024-09-04	711.480	785.820	4.901	91.255	932.730	477.550	440.180	544.510	837.090
2024-09-03	711.120	786.540	4.841	91.208	934.060	482.540	442.680	543.950	834.790
2024-09-02	710.270	784.440	4.848	91.091	932.270	480.840	443.740	543.760	834.820

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	5.23248
2 个月	--	3 个月	5.20768	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.04367	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-09-05

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