



全一海运市场周报

2024.09 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述 (2024.09.09 - 09.13)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场货量总体下滑 航线运价再次下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场货量总体下滑，主要远洋航线运价再次下跌，综合指数下跌。9月13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2510.95点，较上期下跌7.9%。

欧洲航线：Sentix发布的9月欧元区投资者信心指数为-15.4，低于预期和前值，显示欧洲经济预期不容乐观。目前航线运力处于较高水平，航线的传统旺季有提前结束的趋势。本周，市场货量下滑，多数航商开启降价揽货策略，市场竞争加剧。9月13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2841美元/TEU，较上期下跌17.9%。地中海航线，装载率情况弱于欧洲航线，即期市场订舱价格下跌。9月13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3365美元/TEU，较上期下跌12.0%。

北美航线：由于市场存在对美国港口罢工的预期，部分货主选择尽早出货规避影响。本周，市场需求总体平稳，货量略有下滑，即期市场订舱价格下跌，美东航线下跌较为明显。9月13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5494美元/FEU和6838美元/FEU，分别较上期下跌2.0%和9.0%。

波斯湾航线：目的地市场需求放缓，货量略有下滑。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，即期市场订舱价格再次下跌。9月13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1264美元/TEU，较上期下跌16.2%。

澳新航线：市场需求稳定，货量处于高位，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，各航商运价小幅波动，航线即期订舱价格与上期基本持平。9月13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2267美元/TEU，较上期持平。

南美航线：航线运输需求总体稳定，供需关系保持平衡。本周，货量有所下滑，船舶平均舱位利用率仍保持在较高水平，部分航商降价揽货，即期市场订舱价格小幅



下跌。9月13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7301美元/TEU，较上期下跌3.0%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。9月13日，中国出口至日本航线运价指数为805.32点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前补库需求释放 综合指数小幅上涨】

本周节日临近，下游商品补库需求释放，运力市场询船热度上升，沿海散货综合指数小幅上涨。9月13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979.98点，较上期上涨0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方地区台风过后高温天气增多，沿海电煤负荷小幅回升，终端补库需求小幅释放。同时长江流域水电表现乏力，进一步带动火电负荷回归高位，下游备货热情有所好转。本周沿海八省日耗243.4万吨，库存3419.8万吨，存煤可用天数约14.1天。煤炭价格方面，受降雨天气影响，北方露天煤矿产量小幅收紧，但同期井底矿及优质煤炭出货好转，煤炭市场整体供给量仍较为宽松。随着民用电需求增加，冶金、化工等非电行业需求逐步回暖，加之下游部分用煤企业节前备货，煤炭价格小幅上涨。本周，环渤海各港合计日均调进量110.0万吨，合计日均调出110.6万吨，合计调进量、调出量均低位运行，港口库存小幅波动。运价走势方面，南方多地高温盘踞，煤价企稳上涨，加之进口煤价格上涨及假期临近影响，部分终端提前备货，北上拉运积极性提升。此外，台风“贝碧嘉”增强并靠近华东沿海，运力周转受到影响，市场成交略显活跃，沿海煤炭运价小幅上涨。

9月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收972.57点，较上期上涨1.5%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收615.06点，较9月6日上涨7.5%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价25.7元/吨，较9月6日上涨2.7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9月6日上涨1.2元/吨，秦皇岛-广州(5-6万dwt)航线运价为35.8元/吨，较9月6日上涨1.3元/吨。

金属矿石市场：消费品以旧换新政策相继出台，利好钢材需求，成材价格上涨，钢企盈利水平转好，高炉开工率、日均铁水产量均小幅升高，原料补库积极性提升，沿海金属矿石运输价格小幅上行。9月13日，中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收620.73点，较9月6日上涨2.0%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价22.6元/吨，较9月6日上涨0.6元/吨。



粮食市场：东北地区新季玉米逐渐上市，陈粮玉米积极出库，叠加进口玉米以及政策粮投放持续进行，现货玉米供应仍较为宽松，玉米价格偏弱运行。需求方面，下游饲企以滚动补库、随采随用为主，深加工企业按需拉运采购，南港玉米库存消化有限，北上拉运节奏放缓，沿海粮食运输价格小幅波动。9月13日，沿海粮食货种运价指数报754.33点，较上期下跌0.4%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价41.8元/吨，较上期下跌0.5元/吨。

成品油市场：本周国际原油价格弱势下行，国内成品油价格窄幅走低。供应方面，主营炼厂开工负荷有所提升，资源供应保持宽松。需求方面，汽油需求缺乏利好支撑，出货一般；受户外基建开工率逐步提升影响，柴油端资源消耗量有所好转，但终端启动不及预期。成品油整体消费平淡，沿海成品油运输价格小幅波动。9月13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1003.57点，较上期下跌0.2%；市场运价指数942.33点，较上期基本持平。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型运价略有上涨 远东租金指数小幅上行】

本周，海岬型船市场，尽管远程矿航线表现略有转弱，但太平洋市场货盘较为稳定，对市场形成支撑，运价小幅上行。巴拿马型船市场9月底装期的煤炭货盘增多，加之前期台风影响部分船舶周转，供需情况略有改善，日租金回升。超灵便型船市场货盘增量有限，船货僵持，日租金小幅波动。远东干散货租金指数小幅上涨。9月12日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1715.02点，较9月5日上涨3.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价小幅上涨。上周末本周初，9月底装期的铁矿石货盘有所增多，澳大利亚矿商询盘积极，即期运力相对紧张，运价上行。周中期间，市场氛围迎来降温，叠加远程矿航线趋弱表现，运价止涨下跌。临近周末，澳洲矿商再度加大询盘力度，三大矿业公司中的两家表现活跃，市场情绪好转，运价小幅回升。9月12日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29413美元，较9月5日上涨5.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.603美元/吨，较9月5日上涨2.7%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘有所缩减，市场活跃度降低，空放运力累积增多，运价上涨缺乏支撑，呈小幅震荡走势。9月12日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.597美元/吨，较9月5日微跌0.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金有所回升。太平洋市场，本周9月底装期的印尼煤炭货盘迎来一定增量，澳洲和北太平洋航线也有不少新增货盘放出，叠加上周末台风“摩羯”对华南以及东南亚航线船舶造成的影响，运力供需情况改善，日租金回升。9月12日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13513美元，较9月5日上涨7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.493美元/吨，较9月5日上涨1.8%。本周，南美粮食货盘依旧偏少，市场氛围冷清，成交寥寥，过剩运力累



积，运价低位下探。9月12日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为38.710美元/吨，较9月5日下跌1.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅波动。上半周，东南亚市场运输需求表现依旧不温不火，船多货少格局延续，日租金承压下跌。下半周，镍矿货盘逐渐增多，消化不少即期运力，市场情绪转好，日租金触底反弹。9月12日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为12292美元，较9月5日小幅下跌0.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为10.894美元/吨，较9月5日微跌0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月6日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加83.3万桶至4.19亿桶，增幅0.2%，出口减少45.1万桶/日至330.5万桶/日，进口686.7万桶/日，较前一周增加107.5万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为2048.5万桶/日，较去年同期减少2.21%。飓风弗朗辛的登陆导致美国墨西哥湾近四分之一的石油产量关闭，墨西哥湾的海上石油平台占美国总产量的15%，这意味着短期内美国石油供应将收紧，支撑油价。不过，这场风暴的影响预计不会长期持续，尽管飓风带来了供应端的波动，但随着风暴登陆后逐渐减弱，需求疲软的趋势依然制约着油价的进一步上涨。美国上周石油库存全面上升，进口增加出口减少，汽油需求也降至自5月以来的最低点，炼油厂产能利用率出现下滑，在全球经济放缓的背景下，石油需求预期被一再下调。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报72.32美元/桶，较9月5日下跌0.78%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位反弹。中国进口VLCC运输市场运价持续回暖。9月12日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1055.00点，较9月5日上涨16.5%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场中东航线9月下旬货盘基本收尾，大西洋航线活跃度较上周有所提升，持续稳定的出货一步步推高了成交运费；中东航线由于上周运价较低，船东抵抗情绪渐浓，本周紧随大西洋市场成交WS点位持续回暖。租家在做完9月底货盘后应该会控制出货节奏，避免市场过热；船东则期待下周10月装期的主力货盘。后续货量和出货情况或将决定市场短期内的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS53.35，较9月5日上涨17.07%，CT1的5日平均为WS50.83，较上期平均上涨13.33%，TCE平均2.3万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS57.85，上涨15.83%，平均为WS55.13，TCE平均2.9万美元/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24-26日，成交运价为WS51。中东至远东航线报出27万吨货盘，



受载期 9 月 24-26 日，成交运价为 WS51.50。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 1-3 日，成交运价为 WS52.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 8-10 日，成交运价为 WS55.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 11-13 日，成交运价为 WS56。巴西至中国台湾航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 3-5 日，成交运价为 WS56。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 15-20 日，成交包干运费为 740 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 15-20 日，成交包干运费为 760 万美元。

(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 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1164.45 点，环比下跌 0.02%。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+0.003%、+0.02%、-0.87% 及+1.18%。

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上涨 1.67%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.00%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.65%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.13%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 14 艘（环比增加 5 艘），总运力 116.99 万载重吨，总成交金额 20680 万美元，平均船龄 14.57 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 0.48%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.12%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.46%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.14%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.13%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 10 艘（环比减少 4 艘），总运力 48.78 万载重吨，总成交金额 20786 万美元，平均船龄 17.50 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 1.05%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.51%。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 0.14%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.43%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.65%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.56%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 24 艘（环比增加 5 艘），



总运力 11.61 万载重吨, 总成交金额 8695.84 万人民币, 平均船龄 9.79 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 9 日	9月 10 日	9月 11 日	9月 12 日	9月 13 日	
BDI	1,958	+17	1,941	-17	1,963	+22
BCI	3,404	+48	3,342	-62	3,375	+33
BPI	1,302	+8	1,317	+15	1,356	+39
BSI	1,259	-1	1,258	-1	1,259	+1
BHSI	719	-5	714	-5	710	-4

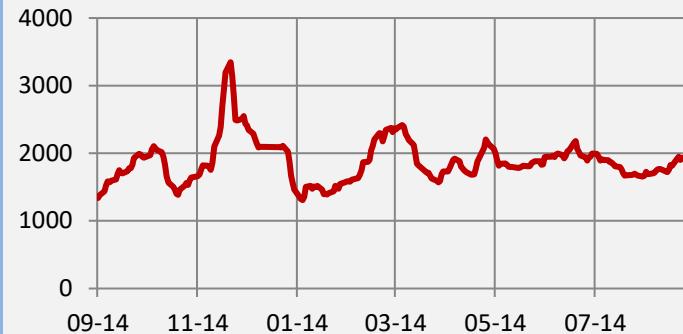




近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势



(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	06/09/24	30/08/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,500	28,000	500	1.8%
	三年	23,500	23,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	三年	11,750	12,000	-250	-2.1%
Smax (58K)	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,000	12,500	-500	-4.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-09-10



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Clia' 2012 92968 dwt dely Tanjung Bin 15/18 Sep trip via Indonesia redel Malaysia \$14,000 - Sinma

'Shen Hua 805' 2014 75437 dwt dely Qinzhou 15 Sep trip via Indonesia redel South China \$11,500 - cnr

'Sea Destiny' 2009 55614 dwt dely Bin Qasim prompt trip via Arabian Gulf redel EC India \$15,000 - Sea Schiffe

'Eco Cathar' 2012 38494 dwt dely Safi prompt trip redel N Continent intention fertilisers \$8,000 Centurion

(2) 期租租船摘录

'Medusa' 2010 82194 dwt dely Gunsan 15/17 Sep 5/7 months redel worldwide \$15,500 - Kline

4. 航运&船舶市场动态

【德路里：未来五周内东西向航线取消数量上升】

从 24 年 9 月 9 日到 10 月 13 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 89 个航次取消，取消航次总数占计划 696 个航次的 13%。其中，约 66% 将在跨太平洋东向航线上，26% 在亚洲-北欧和地中海航线上，8% 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 20、24 和 14 个，联盟外取消 31 个。

9 月 5 日，德路里世界集装箱运价指数 (WCI) 综合指数出现下滑，周环比跌幅达到 8%，降至每 40 英尺集装箱 4775 美元。其中，亚洲至北欧和地中海地区的航线运价



分别下跌了 14% 和 12%，跨太平洋航线运价下降了 2%，而跨大西洋航线运价则上涨了 16%。

由于东西向即期运费普遍下降（跨大西洋西行路线除外），并且黄金周前夕的出口货物需求不振，今年工厂停工前的预订高峰相较于往年显著减少。今年的航运旺季提前开始，可能会导致中国出口货物流量的提前减少。为了应对假期对需求和劳动力供应的影响，船司正在采取空白航行措施来适当调整运力。托运人和货主应密切关注船期情况，以避免临时的变更影响货物运输。

来源：德路里

【用数据说话：今年集运市场“旺季”峰值在 7 月】

航运界网消息，多个跟踪指标表明，今年“旺季”峰值可能是在 7 月份。

现货运价从 5 月份传统“淡季”逆势飙升，却在 7 月“旺季”后稳步下跌。

自 5 月份以来，Drewry 世界集装箱指数（WCI）分别上涨 “+1%、+16%、+11%、+16%、+4%、+12%、+2%、+7%、+4%、+10%、+1%、+1%，自 7 月 25 日以来分别下跌 -2%、-1%、-3%、-2%、-2%、-3% 和 -8%。

长荣海运、万海航运 7 月营收达峰值

与此同时，长荣海运和万海航运的月度营收在今年 7 月达到峰值，其中长荣海运月度营收超过新台币 500 亿元，万海航运在 7 月超过新台币 200 亿后，8 月回落到新台币 194 亿元。阳明海运 2024 年 8 月实现营业收入新台币 257.6 亿元（约 8.0 亿美元），同比增长 110.5%，环比增长 1.2%。

美国集装箱进口峰值在 7 月

Descartes 数据显示，2024 年 8 月美国集装箱进口量较 7 月峰值略有下降，但仍高于 240 万 TEU，达到 247.9 万 TEU，环比下降 3%，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，8 月份美国从中国的进口量达到 97.5 万 TEU，较 7 月份的 102.3 万 TEU 纪录低约 4.7%，但较去年同期增长 17.2%。



美国 8 月集装箱进口量仍高于 240 万 TEU

根据 Descartes 数据，2024 年 8 月，美国所有港口的进口箱量为 247.9 万 TEU，连续第二个月超过 240 万 TEU，较 2023 年 8 月增长 12.9%，较 2024 年 7 月下降 3%，与 2019 年 8 月疫情前相比增长 15.7%。

2024 年 8 月的货运量比 7 月有所下降，这与非疫情年份海运旺季一致的。2024 年 8 月的进口量也是过去六年中第三高值。

对于美国排名前十的港口，2024 年 8 月美国集装箱进口总量与 7 月相比减少了 11.5 万 TEU 或-5.2%。休斯顿港（增长 7936TEU）和洛杉矶港（增长 6496TEU）略有增长，而长滩（减少 46802TEU）、纽约/新泽西港减少 31952TEU，以及塔科马（减少 24542TEU）。

2024 年 8 月，美国从中国进口量为 97.5 万 TEU，较 7 月的历史纪录下降了 4.7%，但较 2023 年 8 月强劲增长 17.2%。8 月，中国占美国集装箱进口总额的 39.3%，比 7 月下降 0.7%，但仍比 2022 年 2 月的 41.5% 的高点低 2.2%。

对于排名前十的进口国家/地区中，2024 年 8 月美国集装箱进口量较上月下降 4.8% 或-9.0 万 TEU，其中德国是唯一一个在 8 月份出现增长的国家，较 7 月增长 1.4% 或+978TEU。

美西港口市场份额略有增加

2024 年 8 月，由于美东和美湾港口份额保持平稳，美西港口份额有所增长。2024 年 8 月，在总进口集装箱量中，美西前 5 大港口约 45.0% (-0.5%)，美东和美湾前 5 大港口下降至 40.5 (-0.8%)。与较小的港口相比，2024 年 8 月，前十大港口的份额略有保持在 85.5% (-1.3%)。

8 月份美西和美东港口延误增加

对于美国前 10 大港口来说，8 月份的整体运输时间延误比 7 月份有所增加。美西港口塔科马的延误增加最大，与 7 月相比延误增加了 3.1 天。美东港口休斯顿改善最大，延误减少了 0.6 天。



由于红海危机持续继续迫使船舶绕航，导致运输成本增加。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 8 月份的吞吐量为 22.5 万 TEU，较 7 月环比增长 6.4%，扭转了 6 月、7 月连续二个月下降的趋势。美湾沿岸港口的过境时间在 8 月保持稳定。

来源：航运界

【罢工担忧加剧，美国进口箱量同比持续激增】

贸易数据提供商 Descartes Systems Group 周二表示，夏季货运量激增导致美国主要港口货物疏运延误，加上市场对 10 月 1 日东海岸和墨西哥湾码头工人罢工的担忧加剧，8 月份美国集装箱货物进口量较上年同期增长了 12.9%。

数据显示，8 月份，美国港口处理了近 250 万个 20 尺标准箱。这比 7 月份减少了 3%，当时进口量创下了 26 个月以来的最高水平。

国际码头工人协会 (ILA) 上周表示，如果现行的 6 年期协议于 9 月 30 日到期时，其成员仍未与美国海事联盟 (USMX) 雇主团体签订新的合同，他们准备上街游行举行罢工。双方在工资福利和自动化等一系列问题上陷入僵局。

马士基表示，由于目前还没有达成最终合同，纽约/新泽西、休斯敦和萨凡纳等港口发生罢工的可能性每天都在增加。如果美国墨西哥湾和东海岸港口发生全面停工，即使停工一周，也需要 4 至 6 周的时间才能恢复正常运营，而且由此造成的大量积压和延误会随着时间的推移而加剧。

美国零售商近期开展假日促销的行动表明，他们一直在抢购季节性商品，以减轻罢工期间货物滞留的风险。

来源：中国远洋海运 E 刊

【国际集装箱运输服务平台上线 横跨 9 省 40 市】

据央视新闻报道，近日，国际集装箱运输服务平台（集运 MaaS）系统正式上线。该平台是以港口服务为核心的统一公共服务平台，破解长期以来困扰行业的跨主体、跨部门、跨地区的数据共享难题，推动集装箱运输领域的数据互联互通，助力打造更优化、更公开透明的港航生态圈，推动港航经济数字化发展，提高航运中心能级，



为上海国际航运中心建设赋能。

据悉，平台深度融合航运贸易区块链、分布式存储计算等先进技术，打造“一门式查询”“一站式服务”“一体化赋能”和“一单制运行”的四个一服务体系，整合集装箱运输“全链条”物流信息，建立“全融合”性的业务办理门户，实现一体互认式的“全赋能”，为“全生态圈”各类市场主体提供数字供应链服务。

各类港航生态圈用户包括货主、船公司、港口运营商、物流企业和政府监管部门在内可以通过登录集运 MaaS 网页（www.tmaas.com.cn）或下载集运 MaaS App 一站式查询船舶动态、港口操作、货物状态、铁水联运、公水联运、危险品装箱点等关键信息，基本实现国际集装箱运输出口流程 18 个节点、进口流程 14 个节点的箱货车船跟踪数据查询，成功构建了横跨 9 省 40 市的海铁联运物流信息网络。减少了以往需要分别登录不同系统或平台的麻烦，极大提高了信息获取效率，实现“一门式查询”新服务。

据介绍，平台区块链无纸化换单功能，为各参与方之间搭建了可信的数据共享网络，将换单流程从原有的 1—2 天压缩至 3—4 分钟；以不可篡改的方式提升了业务流程的可靠度，显著增强了平台系统的证据保全能力。这一创新将有效破解企业开户注册流程冗长复杂以及电子放货流程追溯困难等痛点难点问题。为用户带来了高效、快捷的“一站式”全新体验。

此外，平台还深度整合港区内外海量数据，构建出高度仿真的虚拟环境，不仅能够精准预测港区进港箱量，促使资源前置优化配置，有效缓解道路拥堵，同时，该系统还支持全面洞察港区周边集卡行驶轨迹与停放模式，为交通管理部门提供详尽的数据支撑，助力其采取更加精准高效的交通疏导与停车管理策略，推动“一体化赋能”新治理。

来源：央视新闻

【租金差距大，原油船爆改成品油船】

航运界网消息，贸易巨头托克（Trafigura）全球液货主管表示，如果市场持续低迷，可能会让更多大型原油油轮从事更有利可图的成品油运输。

Trafigura 全球液货主管 Andrea Olivi 在新加坡参会期间透露，Trafigura 旗下 20% 的苏伊士型油轮和 12% 的 VLCC 目前正在运输成品油。



Andrea Olivi 表示，“我们正在清洁越来越多的大型原油油轮，以便从事成品油交易。”

他说，“如果我们继续看到成品油轮和原油油轮之间的巨大租金差，预计这个数字还会增加。”

Andrea Olivi 表示，尤其是 VLCC 凭借其巨大规模和更长续航能力，可以实现更大的规模经济效应。他补充道，“VLCC 已经成为市场的风向标，具有非常灵活的适应能力。”

Andrea Olivi 指出，过去几年地缘政治的发展几乎完全重塑了航运市场，特别是对俄罗斯原油和成品油的制裁，以及胡塞武装在红海对商船的袭击。而且，这两个冲突似乎都不会很快消失。

Andrea Olivi 强调，“我认为人们可能都已经忘了，在红海中部，还有 1 艘满载的苏伊士型油轮仍在……”

他说，这些都给市场增加了额外的复杂性和破坏性。“作为交易员，我们的工作是在这种环境下提高市场效率。”

Andrea Olivi 指出，航运业总是非常善于对复杂局面做出快速反应。随着成品油贸易航程变得越来越长，让大型原油油轮从事成品油运输是 Trafigura 寻求提高油轮市场效率的方式之一。

来源：航运界

◆ 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	06/09/24	30/08/24	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: 2024-09-10

(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
3	Tanker	158,600	JMU	2027	Nereus	undisclosed	
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo	2027	Brave	5,250	
4	Tanker	50,000	GSI, China	2027	Nanjing Tanker	4,570	
2	Tanker	49,500	GSI, China	2028	Leonhardt & Blumberg - German	4,500	scrubber fitted, methanol ready
1	Tanker	18,000	CMJL Dingheng , China	2027	CMG Nanjing Tanker - Chinese	3,460	
4	Bulker	82,500	Haitong Offshore, China	2026-2027	Fujian Shipping - Chinese	4,100	
2	Bulker	82,500	Hengli	2027	Vanhui	3,850	
4	MPP	13,500	Huangpu Wenchong, China	2027-2028	Hammonia Reederei - German	undisclosed	
4	General Cargo	6,000	Ship & Steelbuilding, Netherlands	2026	Longship - Dutch	undisclosed	
2	Container	14,000 teu	Jiangnan Shipyard, China	2025	BAL Container Line - Chinese	14,480	resale, contracts novated
2	Container	4,300 teu	Huangpu	2027	Arkas	6,000	
2	LNG bunkering	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	Peninsula - Gibraltar-based	9,280	
6	LNG	271,000 cbm	Hudong Zhonghua, China		QatarEnergy - Qatari	undisclosed	



◆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 CHARLIE	BC	205,236		2012	Philippines	3,900	Chinese	BWTS fitted
NORD MAGNES	BC	179,546		2011	Philippines	3,150	Chinese	BWTS & scrubber fitted
ALPHA PRUDENCE	BC	178,002		2008	China	2,450	Chinese	scrubber fitted
STAR TRIUMPH	BC	176,343		2004	Japan	2,000	Chinese	BWTS & scrubber fitted
GLOVIS AMBITION	BC	172,559		2002	Japan	1,420	Undisclosed	BWTS fitted
DIAS	BC	74,716		2001	China	680	Undisclosed	BWTS fitted
AMIS MIRACLE	BC	62,601		2018	Japan	3,435	Middle East	BWTS fitted
ETERNAL HAKATA	BC	61,353		2014	Japan	2,500	Greek	BWTS fitted, Eco
TITAN I	BC	58,090		2009	Philippines	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
GILLINGHAM	BC	58,000		2010	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
NASCO PEARL	BC	57,861		2010	China	2,500	Chinese	en bloc, BWTS fitted
NASCO JADE	BC	56,316		2010	China			
SPARNA	BC	54,881		2006	Japan	1,400	Chinese	BWTS fitted
OCEAN RELAY	BC	52,458		2005	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
THOMAS SELMER	BC	34,963		2011	China	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
ZHE HAI 161	BC	33,478		2007	China	600	Undisclosed	online Chinese auction
ELEGANT EMILIE	BC	33,248		2008	Japan	1,250	Undisclosed	
MAPLE FORTITUDE	BC	32,491		2011	China	1,100	Undisclosed	
CLIPPER PANORAMA	BC	32,353		2011	China	undisclosed	Undisclosed	
TRANSFORMER OL	BC	28,375		2009	Japan	900	Vietnamese	
GLOBE EXPLORER	BC	28,316		2015	Japan	1,420	Greek	
AFRICAN EAGLE	BC	27,012		2003	China	600	Far East	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
JAN RITSCHER	CV	33,843	2,526	1999	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
CAPE FLINT	CV	20,312	1,440	2006	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	



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
PLANET PEARL	TAK	105,699		2005	Japan	undisclosed	Malaysia	BWTS fitted
INF LIGHT	TAK	72,735		2006	China	1,700	Chinese	BWTS fitted
CANIS POWER	TAK	53,106		2005	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
TENACITY	TAK	50,413		2014	China	4,000	Greek	
TUNA	TAK	49,933		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
PIONEER	TAK	49,000		2005	S. Korea	1,800	Undisclosed	
ULRIKEN	TAK	33,888		2006	Japan	undisclosed	Indonesian	
BLAAMANEN	TAK	33,573		2004	Japan	undisclosed	Undisclosed	

◆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
UNIPROFIT	GC/TWK	9,762	3,023	1995	Japan	470.00	old sale
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
ELA	BC	34,036	8,991	1996	China	500.00	
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
PRINCESS M	GC	5,766	1,969	1977	Germany	undisclosed	Turkiye
AQUILA	TAK	35,841	8,481	1999	S. Korea	525.00	as is Oman
CORALL ENERGY	TAK/LNG		30,194	1979	USA	undisclosed	as is Laban



◆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
2024-09-13	710.300	786.800	5.016	91.069	932.620	477.570	439.330	545.940	835.500
2024-09-12	712.140	784.000	4.993	91.332	928.460	475.590	436.950	545.900	835.010
2024-09-11	711.820	784.430	5.003	91.293	931.120	473.660	437.880	545.810	840.540
2024-09-10	711.360	784.980	4.966	91.234	929.860	473.840	437.060	544.730	837.480

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	5.21099
2 个月	--	3 个月	5.20825	4 个月	--	5 个月	
6 个月	4.99874	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期: 2024-09-12