



全一海运市场周报

2024.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.09.16 -09.20 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 市场运价继续下行】

本周，中国出口集装箱运输市场在小长假后表现较为疲软，远洋航线市场运价继续下行，拖累综合指数走低。9月20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2366.24点，较上期下跌5.8%。

欧洲航线：据德国经济研究中心发布的数据显示，欧元区9月ZEW经济景气指数跌至9.3，低于前值及市场预期，创2023年10月以来的新低，表明欧洲经济复苏出现放缓迹象。在欧盟决定对我国出口的电动汽车征收反补贴税后，运输需求缺乏进一步增长的动能。本周，运输市场进一步走弱，即期市场订舱价格延续调整行情。9月20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2592美元/TEU，较上期下跌8.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供求关系较欧洲航线更加疲软，即期市场订舱价格下跌幅度较大。9月20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2955美元/TEU，较上期下跌12.2%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国8月零售销售额环比仅增长0.1%，增速低于前值。美联储本周大幅降息0.5个百分点，试图推动经济进一步复苏，但目前通胀水平仍然高于2%的目标，未来经济复苏依旧面临考验。本周，运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价继续下跌。9月20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5341美元/FEU和6486美元/FEU，分别较上期下跌2.8%、5.1%。

波斯湾航线：运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整行情。9月20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1147美元/TEU，较上期下跌9.3%。

澳新航线：当地对各类物资的需求增长放缓，供求关系转弱，市场运价自近期高位出现回落。9月20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2193美元/TEU，较上期下跌3.3%。



南美航线：运输需求表现疲软，供需基本面不佳，本周市场运价继续下跌。9月20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6990美元/TEU，较上期下跌4.3%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅上涨。9月20日，中国出口至日本航线运价指数为811.99点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风影响运力周转 综合指数小幅上涨】

本周，国庆长假临近，下游商品补库需求少量释放，市场询船热度上升。同时受台风影响，船舶抛锚时间拉长，周转放慢，沿海散货综合指数小幅上涨。9月20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1004.52点，较上期上涨2.5%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方地区高温天气增多，民用电需求有所增加，同时长江流域水电出力依旧乏力，火电负荷持续提振，终端长协兑现、非电行业备货采购需求持续释放。本周沿海八省电厂负荷接近八成，存煤可用天数约19天左右。煤炭价格方面，一方面，国庆节前安监升级，叠加降雨天气影响，产地煤矿产量小幅收紧，煤炭市场情绪好转，产地、港口报价均小幅上探；另一方面，沿海电厂库存消耗加快，非电行业需求也逐步回暖，补库节奏有所加快，加之国庆前夕，下游企业节前备货需求增加，煤炭价格小幅上涨。本周，环渤海各港合计调进量、调出量均低位运行，港口库存小幅下降。运价走势方面，南方部分地区高温持续带动下游电厂日耗，加之部分终端提前备货，补库拉运需求有所释放。同时双台风连续侵袭华东沿海，相关海域提前封航，市场运力有所收紧，沿海煤炭运价小幅上涨。

9月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1005.42点，较上期上涨3.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收665.01点，较9月13日上涨8.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价28.3元/吨，较9月13日上涨2.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为33.3元/吨，较9月13日上涨2.0元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为38.2元/吨，较9月13日上涨2.4元/吨。

金属矿石市场：国内外宏观利好政策频出，提振钢材市场预期，“金九银十”实际需求好转，钢企复产积极性提升，高炉开工率不断上涨，日均铁水产量小幅升高，原料补库拉运节奏加快。同时受台风多发影响，沿海运力略显紧张，沿海金属矿石运输价格小幅上行。9月20日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收650.57点，较9月13日上涨4.8%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.5元/吨，较9月13日上涨0.9元/吨。



粮食市场：东北地区新季玉米逐渐上市，加之陈粮积极出库，现货供应相对充足。同时南方港口进口玉米陆续到港，到货成本降低，下游饲企及深加工企业采购心态谨慎。贸易商存储压力增加，北港下海量逐步回升，叠加连续台风登入华东，船期不同程度延长，散货船供给偏紧，沿海粮食运输价格小幅回升。9月20日，沿海粮食货种运价指数报769.73点，较上期上涨2.0%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价42.8元/吨，较上期上涨1.0元/吨。

成品油市场：本周国际原油震荡运行，国内成品油价格窄幅走低。供应方面，个别炼厂小幅提量，炼厂整体开工率微幅上涨。需求方面，汽油端缺乏利好支撑，需求提升有限；新增基建项目开工有限，柴油端资源消耗量不及预期，成品油整体购销氛围平淡，沿海成品油运输价格平稳运行。9月20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1003.77点，较上期基本持平；市场运价指数942.75点，较上期基本持平。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场表现较好 租金指数小幅上行】

本周，受台风、澳大利亚铁矿石以及西非铝土矿货盘增加等因素影响，海岬型船市场表现较好。印尼煤炭船运需求略增，但市场可用运力充裕，巴拿马型船和超灵便型船市场日租金相对平稳。远东干散货租金指数小幅上涨。9月19日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1755.57点，较9月12日上涨2.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先抑后扬。上周末本周初，澳大利亚货盘较前期有所减少，且随着FFA远期合约价格下跌，远程矿航线货盘偏少以及台风“贝碧嘉”对市场影响的预期逐步消化，市场氛围略有转弱，海岬型船市场运价高位小幅下跌。下半周，太平洋市场货盘有所增加，同时受台风“普拉桑”影响，部分港口关闭，船舶周转放缓，而远程矿航线运价明显回升，太平洋市场运价止跌上扬。9月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为30416美元，较9月12日上涨3.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.794美元/吨，较9月12日上涨1.7%。远程矿航线，上半周，市场未见Vale身影，市场活跃度不高，运价回落。下半周，西非铝土矿货盘的释放，10月下半月大西洋市场可用运力偏紧，运价上涨。9月19日，巴西图巴朗至青岛航线运价为28美元/吨，较9月12日上涨1.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金稳中小涨。本周北太平洋市场货盘陆续释放，外贸煤价格仍有一定优势，印尼煤炭运输需求相对稳定，市场可用运力较为充裕，不过台风影响部分船舶周转，对市场形成一定支撑，日租金稳中有升。9月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13733美元，较9月12日上涨1.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.505美元/吨，较9月12日微涨0.2%。本周，南美粮食货盘依旧偏少，美湾粮食货盘有所增加，分流部分运力，运价止跌企稳。9月19日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.180美元/吨，较9月12日上涨1.2%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅波动。本周煤炭船运需求持续消耗市场运力，镍矿货盘集中释放，同时台风影响船舶周转，日租金相对稳定。9月19日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12461 美元，较 9 月 12 日小幅上涨 1.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.919 美元/吨，较 9 月 12 日微涨 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 163.0 万桶至 4.18 亿桶，降幅 0.39%，出口增加 128.4 万桶/日至 458.9 万桶/日，进口 632.2 万桶/日，较前一周减少 54.5 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2032.7 万桶/日，较去年同期减少 2.67%。美联储周三将利率下调 50 个基点，降幅超预期，降息通常会促进经济活动和能源需求，同时也激起了人们对经济放缓和需求疲软的担忧。美国上周初请失业金人数降至四个月来的最低水平，续领失业金人数下降至 6 月初的水平，美国第三季度经济继续扩张。继寻呼机爆炸事件后，黎巴嫩武装组织真主党使用的对讲机又发生类似爆炸，以色列战机对黎巴嫩南部发动了近一年来最猛烈的袭击，加剧了以色列与黎巴嫩武装组织真主党之间的冲突。中东停火无望，地缘局势动荡给油价提供支撑。本周布伦特原油期货价格小幅上涨，周四报 74.62 美元/桶，较 9 月 12 日上涨 3.18%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价不断上扬。9 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1097.54 点，较 9 月 12 日上涨 4.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 10 月上旬货盘陆续进场，大西洋航线保持活跃；由于 4 季度传统旺季即将到来，船东都在为旺季踩点做准备，成交的 WS 点位持续上扬。租家始终通过私下拿货来降低货盘的曝光度，避免市场过热。目前看 10 月份整体货盘量要比 9 月略强一些，中秋假期后的集中出货，也进一步支撑运价。后续的出货量和出货节奏，仍是市场能否延续涨势的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS56.04，较 9 月 12 日上涨 5.05%，CT1 的 3 日平均为 WS54.86，较上期平均上涨 7.92%，TCE 平均 2.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.46，上涨 2.79%，平均为 WS58.64，TCE 平均 3.5 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 27-29 日，成交运价为 WS52。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 28-30 日，成交运价为 WS52。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 29 日至 10 月 1 日，成交运价为 WS53。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 2-4 日，成交运价为 WS54.50。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 12-14 日，成交运价为 WS58。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 10-15 日，成交运价为 WS63。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 18-22 日，成交包干运费为 745 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10



月 18-22 日，成交包干运费为 790 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量下跌】

9 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.71 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+0.89%、+0.28%、-0.69%及-0.12%。

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 0.75%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.00%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.29%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.47%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 12 艘（环比减少 2 艘），总运力 91.88 万载重吨，总成交金额 21685 万美元，平均船龄 13.00 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 2.86%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.25%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.57%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.07%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.52%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 7 艘（环比减少 3 艘），总运力 76.23 万载重吨，总成交金额 21690 万美元，平均船龄 16.43 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 0.98%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 0.14%。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 0.08%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.21%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.87%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.85%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 6 艘（环比减少 18 艘），总运力 1.79 万载重吨，总成交金额 2332.80 万人民币，平均船龄 5.24 年。

来源：上海航运交易所

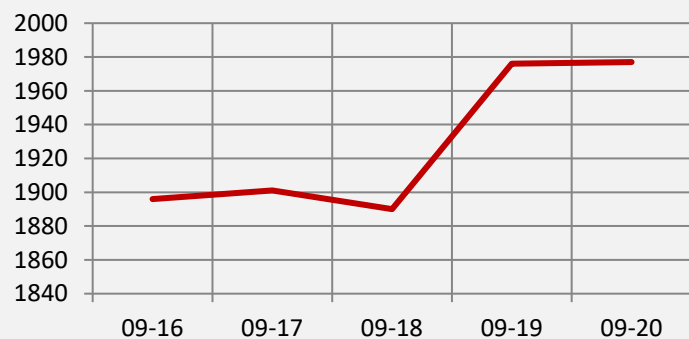


2. 国际干散货海运指数回顾

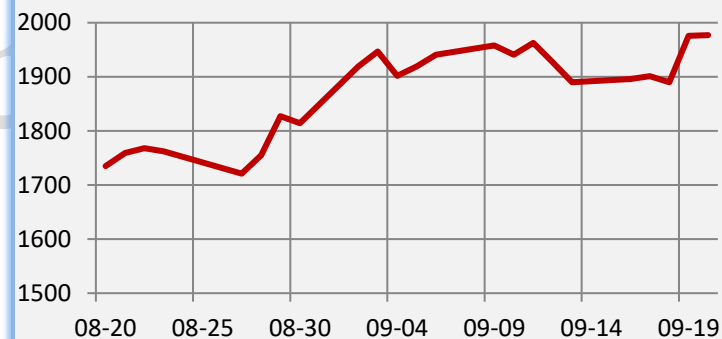
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

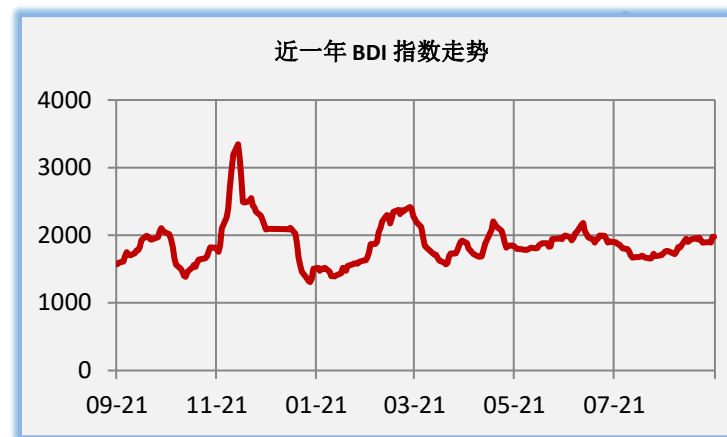
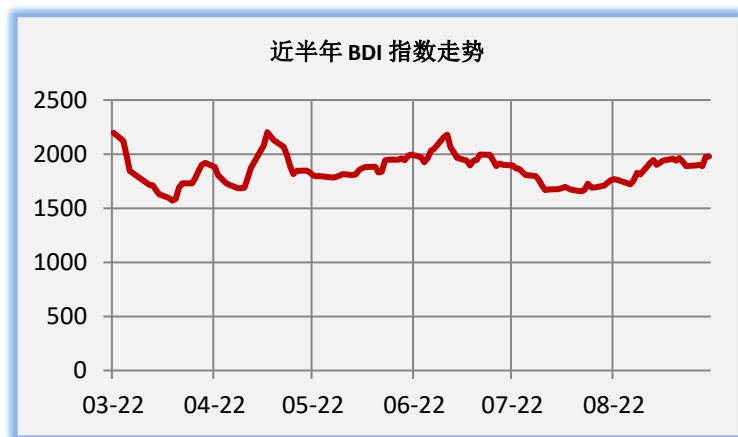
波罗的海指数	9月16日		9月17日		9月18日		9月19日		9月20日	
BDI	1,896	+6	1,901	+5	1,890	-11	1,976	+86	1,977	+1
BCI	3,097	+8	3,090	-7	3,024	-66	3,253	+229	3,235	-18
BPI	1,442	+14	1,466	+24	1,502	+36	1,528	+26	1,538	+10
BSI	1,265	+1	1,266	+1	1,270	+4	1,276	+6	1,289	+13
BHSI	707	0	706	-1	706	0	707	+1	707	0

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	13/09/24	06/09/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,500	28,500	0	0.0%
	三年	23,000	23,500	-500	-2.1%
Pmax (76K)	一年	14,000	14,000	0	0.0%
	三年	11,750	11,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,250	16,000	-750	-4.7%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-09-17



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'World Diana' 2020 82031 dwt dely aps US Gulf 30 Sep trip redel China \$18,500+\$850,000 bb - Cosco <recent>

'Georgia T' 2011 80416 dwt dely Cai Lan spot trip via Indonesia redel Philippines \$11,500 - Klaveness

'Navision Vincentz' 2014 39855 dwt dely US Gulf trip redel WC South America \$22,000 aps - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱运费暴跌！旺季提前结束？】

由于需求保持平稳，过去一周各主要集装箱航线的现货运费持续下跌，而原本预期的黄金周前短期需求激增并未如期出现

以往每年的中国黄金周假期前两周都会迎来运输需求的激增。然而，今年货主们似乎面临着更为紧迫的问题，尤其是美国东海岸和墨西哥湾沿岸可能发生的罢工，这也可以解释为何本周亚洲-北美东海岸航线的即期运费大幅暴跌，因为货主们原本为赶在 10 月 1 日前将进口货物运抵东海岸的时间窗口已经关闭。

9 月 12 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 13%，降至每 40 英尺集装箱 4,168 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 15%，其中上海-纽约下降 21%，至 6,661 美元/FEU。

德路里表示，由于担心潜在的 10 月份的国际码头工人协会（ILA）罢工影响，托运人正在将货物从美国东海岸转移到西海岸，导致美东需求下降。这导致了美东现货运价大幅下降 21%。由于需求疲软，该机构预计，东西向的运费在接下来的几周内将进一步下降。

Freightos 首席分析师 Judah Levine 解释道：“由于罢工前从亚洲到东海岸的运输窗口期已经结束，现在越来越多的报告显示，承运人开始提供折扣，预计东海岸的



运费将很快出现大幅下跌。”

“这个运输截止日期可能会为西海岸运费提供支撑，因为越来越多的货量从东海岸和墨西哥湾沿岸转移到西海岸。国际码头工会和港口运营商在薪资和港口自动化等问题上依然存在巨大分歧，谈判陷入停滞，罢工的可能性越来越大。然而，由于大多数进口商早已为了应对这一潜在罢工将旺季货物提前发运，因此罢工可能不会对节日商品的供应产生广泛影响。”

实际上，在主要的东西航线中，上海至洛杉矶的即期运费跌幅最小，本周仅下跌 7%，至 5,627 美元/FEU；而 Xeneta 跨太平洋运价指数则下跌 4%，至 6,342 美元/FEU。

与此同时，本周亚欧航线以及亚洲-地中海航线的运费也出现了两位数的跌幅，进一步证明了 2024 年的运输旺季已经提前结束。与上周相比，WCI 上海-鹿特丹下降 17%，至 5,152 美元/FEU，WCI 上海-热那亚下降 10%，至 5,256 美元/FEU。

来源：海运圈聚焦

【联盟重组下，货运和租船市场走势分化】

集运市场情绪进一步降温，现货运价大跌，这并没有阻止班轮公司继续争抢运力，集装箱船租船市场仍在蓬勃发展。

市场对大型集装箱船的需求仍然强劲，特别是马士基和赫伯罗特（Hapag-Lloyd）在联盟重组的压力下，重新燃起了对运力的渴望，并为“双子星”（Gemini）合作计划做准备。

与此同时，这反映出现货市场可供租用船舶紧缺，班轮公司期待租船市场紧随货运市场进入下降通道的希望已经破灭。

成交报告显示，马士基最近延长了希腊船东 Costamare 旗下 2 艘巴拿马型集装箱船的租约。4506 箱“Dyros”轮（2008 年建造）和 4250 箱“Virgo”轮（2009 年建造）被提前锁定，租期 2 年，新租约起租时间在 2025 年 4 月。据报道，日租金超过 35000 美元，较即期成交船舶可能获得的租金略低。

此外，马士基以日租金 27750 美元的价格从德国 NSC Schiffahrts 手中租用了 3534 箱的“Pescara”轮（建于 2010 年），租期两年，今年 12 月起租。



目前市场上可供租用的大型船舶紧缺，实际上迫使班轮公司争夺明年租约到期的船舶。赫伯罗特也非常活跃。

经纪人表示，赫伯罗特则锁定了 3 艘 5000 箱集装箱船，租期为三年，从 2025 年底到 2026 年初起租，日租金略高于 35000 美元。

这 3 艘船与 Danaos 目前租给赫伯罗特的船舶相匹配，包括 5466 箱的“Euphrates”轮（2014 年建造）、“Wide India”轮和“Wide Juliet”轮（均于 2015 年建造）。这些船在 2021 年 12 月以日租金 5.5 万美元的价格签署的租约即将到期。

此外，美森轮船（Matson）也延长了 Navios Corp 旗下船舶租约。据报道，从 11 月开始，4254 箱的“Matson Oahu”轮（2008 年建造）租约将延长 3 年，日租金 3.5 万美元。

集装箱船租船市场的韧性与货运市场形成鲜明对比。事实上，运价和租金都在 7 月初达到“峰值”，但目前运价大幅下降，而租金依然坚挺。

Clarksons 数据显示，集装箱船平均日租金为 39817 美元，与 7 月份大致持平，这也是去年同期平均水平的两倍。

经纪人指出，租船市场预计将受益于联盟重组下班轮公司之间的竞争。

Braemar 指出，“新的竞争格局可能会演变为各大联盟之间的较量，优化网络，同时捍卫或扩大市场份额。”

“这可能会导致租金上涨，因为班轮公司将在特定细分市场上争夺有限的可供租用船舶。”

与此同时，集装箱租船市场仍然容易受到红海危机不确定性的影响，这也将对运力供应侧产生重大影响。

来源：航运界网



【航运行业的金手指：来看航运大佬如何在动荡市场中获利！】

近年来，航运行业的投资新风潮吸引了无数目光。在众多成功的投资者中，Robert Bugbee 和 John Bassadone 的名字尤为突出。他们不仅在航运领域担任重要职务，还通过精明的投资策略获得了可观的利润。

Robert Bugbee 曾担任前 OMI 公司总裁，后因高调宣布担任天蝎座油轮（Scorpio Tankers）总裁而在航运界家喻户晓。John Bassadone 的半岛石油（Peninsula）在船用燃料市场上颇有名气，而且他刚刚成立了自己的第一家船东公司 Hercules Tanker Management（以下简称“HTM”）。但除了担任这些公司的高管之外，两人作为投资者的表现也相当不错。本周我们就来看看他们的投资之道。

除了成立 HTM 公司外，Bassadone 的简历中的另一项内容引人注目——这位直布罗陀人是全球最大的独立运营商和商业管理公司 Navig8 集团的原始投资者。今年 6 月，Navig8 在希腊波塞冬海事展览会上成为头条新闻，因为它宣布被 Adnoc Logistics & Services 以 15 亿美元的价格收购。收购价格或高于此，因为这个数字目前只适用于该公司 80% 的股权。对于 Navig8 的负责人 Gary Brocklesby 和 Nicolas Busch 而言，这显然是个好消息。

这对 Bassadone 来说也很不错。他在 2007 年 Navig8 公司成立之初，就持有该公司超过 10% 的股份，并一直持有至今。当时接近油轮市场繁荣周期的顶峰，比肆虐航运市场的世界经济崩溃早了一年。与其他拥有或经营油轮的集团一样，Navig8 公司此后也经历了起伏。但 Bassadone 耐心地坚持了下来。

Bassadone 是如何与 Busch 和 Brocklesby 建立联系的呢？原来，他们在 Bassadone 的同意下，雇佣了他的一名员工，并将其加入了 FR8 公司。这是两人在 2003 年从嘉能可公司（Glencore）的交易员岗位上离职后成立的公司。

当这对合伙人卖掉 FR8 后，他们开始寻找一些外部投资者，以帮助他们成立 Navig8 公司。Bassadone 一直与他们保持联系，并最终在 2007 年的一顿晚餐上承诺加入该公司。这笔投资通过他的 Hercules 公司持有。

“这是我们抱着非常高的期望做出的投资，”Bassadone 表示，“我一直都知道市场会有起伏，但 Navig8 及其团队非常有韧性。”与 Busch 和 Brocklesby 一样，Bassadone 也不愿意谈及投资回报的具体条款，只是笼统地说他很高兴。“我非常激动，”Bassadone 表示，“正如报道中的数字所显示的，这是一笔非常丰厚的交易。Gary 和 Nic 是非常亲密的朋友。”



对于一家全球性企业而言，航运只是一个小世界。因此，天蝎座油轮与 Bugbee 以及 Navig8 的关系也就不足为奇了：天蝎座油轮在 2017 年以 11 亿美元的价格收购了 Navig8 Product Tankers 业务，完成了一桩并购交易。

大约在 2007 年 Bassadone 开始投资 Navig8 的同时，Bugbee 和首席执行官 Craig H. Stevenson Jr 同样在市场高峰期之前将他们位于康涅狄格州的油轮公司 OMI 以 22 亿美元的价格卖给了 Torm 和 Teekay 两家公司。

Bugbee 从这笔交易中获利数百万美元，然后在 2010 年与天蝎座油轮重新开始。与 Navig8 一样，Bugbee 的事业也经历了起起伏伏、市场好坏、盈利与亏损。在这段时间里，Bugbee 作为自己公司的投资者做起了副业。他多次押注天蝎座油轮股票的“看涨期权”——实质上是押注股票在一定时期内会交易活跃，这样他就可以卖出期权获利。

Bugbee 上一次下注是在今年 2 月，当时他以 700 万美元买入了 55.6 万股普通股的看涨期权，行权价为 60 美元/股，到期日为本月。文件显示，他在 6 月 28 日当天以 21.80 美元/股到 23.90 美元/股不等的价格卖出了所有期权合约。当天，天蝎座油轮股票的交易价格约为 84 美元/股，比 Bugbee 买入期权时高出 15 美元/股以上。这些期权是以 12.54 美元/股的平均价格买入的。以 22.90 美元/股的平均成交价计算，Bugbee 在四个月内赚了近 580 万美元。

Bugbee 在 1 月份的一周内套现了 4540 万美元的天蝎座油轮股票，当时他选择将其持有的部分公司股票货币化。但正如这位总裁本周所言，这也不是一笔小数目。Bugbee 表示：“这比押错宝要好。”

今年在伦敦举行的 Capital Link 论坛上，与会者对现在是否是投资航运业的好时机众说纷纭。Pareto Securities 的研究主管 Eirik Haavaldsen 表示，在经历了以正面消息为主的四年之后，航运投资者必须应对更多的不确定性。在纽约上市的 Genco Shipping & Trading 已将支付季度股息作为一项标志，无论市场走势是否对其有利，该公司都可能迎来更大规模的派息。

换言之，在航运界网看来，Bassadone 和 Bugbee 的成功，离不开他们在投资策略上的深刻洞察。Bassadone 通过长期持有和战略布局，实现了对 Navig8 的增值，而 Bugbee 则凭借对市场趋势的敏锐把握，在航运投资中创造了巨大的收益。他们的成功故事不仅仅是个人财富的积累，更是对航运市场动态的深刻理解和精准把控的结果。



从另一维度来看，Bassadone 和 Bugbee 的成功经验为未来的航运投资者提供了宝贵的借鉴。他们通过精确的市场分析、长远的投资视角以及不懈的坚持，展示了在复杂的市场环境中获得成功的路径。随着全球航运市场的不断演变，未来的投资者需要更加注重市场动态的变化，灵活调整投资策略，以应对不断变化的市场挑战。

总之，航运投资不仅仅是资本的投入，更是智慧和策略的较量。Bassadone 与 Bugbee 的成功案例，为我们提供了宝贵的经验，预示着未来航运投资领域的广阔前景。
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	13/09/24	06/09/24	浮动	%	备 注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	0	8,000	-8000	-100.0%	
好望角型 Capesize	180,000	0	7,650	-7650	-100.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	0	3,750	-3750	-100.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	0	3,500	-3500	-100.0%	
灵便型 Handysize	38,000	0	3,050	-3050	-100.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	07/01/00	07/01/00	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	0	12,900	-12900	-100.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	0	9,000	-9000	-100.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	0	7,750	-7750	-100.0%	
中程型 MR	52,000	0	5,150	-5150	-100.0%	

截止日期：2024-09-17

(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)
4	Tanker	50,000	Guangzhou	2027	Nanjing Tankers	4,570



2	Tanker	46,000	Xiamen, China	2026	German Tanker Shipping - German	6,000	IMO 1 and 2, options exercised
1	Tanker	21,000	DAYANG OFFSHORE	2026	Hainan Linghang	undisclosed	
1	Tanker	18,000	CMJL	2027	Nanjing Tankers	3,470	
6	LNG	271,000 cbm	Hudong Zhonghua	2031	Qatar Energy	undisclosed	Declared Option
2	LNG	175,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2028	CSET - Chinese	25,400	TC to ENN LNG
1	LNG	175,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2026	Chevron with Mitsui OSK - JV	undisclosed	wind assisted propulsion system
4	Container	18,000 teu	New Times, China	2027-2028	Eastern Pacific - Singaporean	undisclosed	TC to CMA-CGM, LNG dual-fuelled, options exercised
1	Field Support Vessel	110 m	Crist Shipyard, Poland	2027	Cenovus Energy - Canadian	undisclosed	ice class, built for Maersk Supply
10	MPSV	5,000	Pax Ocean Zhousan, China	2026	Greek	undisclosed	
8	MPSV	4,700	Fujian Mawei, China	2026	Capital Offshore - Greek	undisclosed	diesel electric
4+4	MPP	6,000	Ship & Steelbuilding	2026	Longship	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
KITAURA	BC	119,277		2012	Japan	2,500	Greek	BWTS & scrubber fitted
NAVIOS HARMONY	BC	82,790		2006	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
THERESA HEBEI	BC	81,707		2012	China	1,920	Chinese	en bloc with THERESA JILIN & GUANGDONG
BETTYS PERFECTION	BC	76,635		2007	Japan	1,480	Chinese	
QUEEN SAPPHIRE	BC	61,388		2011	Japan	2,100	Chinese	BWTS fitted
MANDARIN PHOENIX	BC	57,000		2010	China			
MANDARIN EAGLE	BC	57,000		2008	China			
MANDARIN CHINA	BC	57,000		2011	China			
MANDARIN SINGAPORE	BC	57,000		2011	China	8,000	Hai Tong Shipping	en bloc. BWTS fitted
MANDARIN HANTONG	BC	56,741		2011	China			
MANDARIN RIVER	BC	56,724		2011	China			
MANDARIN NOBLE	BC	56,692		2012	China			



INCE AKDENIZ	BC	56,877	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
CAPTAIN KARAM	BC	56,018	2006	Japan	1,400	Indonesian	
IMPERIAL EAGLE	BC	55,989	2010	Japan	1,800	Undisclosed	scrubber fitted
PRABHU MIHIKAA	BC	55,557	2005	Japan	1,185	Undisclosed	BWTS fitted
GELICO	BC	48,220	2000	Japan	undisclosed	Undisclosed	
BH FORTUNE	BC	45,654	1996	Japan	undisclosed	Undisclosed	
HB GOLDEN EAGLE	BC	37,720	2020	Japan	2,850	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
YOCHOW	BC	34,398	2015	Japan	1,900	Norwegian	BWTS fitted
GREAT ARSENAL	BC	26,566	1997	Japan	485	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
IKARIA	CV	67,164	5,576	2002	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	
SANTA MARTA EXPRESS	CV	33,456	2,556	2010	S. Korea	2,316	Undisclosed	*
PUERTO LIMON EXPRESS	CV	33,411	2,556	2009	S. Korea	2,284	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
CAPTAIN X KYRIAKOU	TAK	299,991		2013	S. Korea	8,000	Undisclosed	Scrubber fitted
JAG LALIT	TAK	158,344		2005	S. Korea	3,300	Undisclosed	Ice 1B
GAZ VENEZIA	TAK/LPG	7,515		1995	Spain	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
SERENITY I	BC	28,458	6,350	1994	Japan	495.00	
YUN HAI 351	BC	18,941		2005	China	undisclosed	
HONG TAI 97	BC	17,338		2009	China	undisclosed	
DRAGON SUN	BC	7,931		1986	S. Korea	504.00	
SPAN ASIA 21	CV	8,450	3,962	2000	Croatia	undisclosed	
MING JIN	GC	17,338		2009	China	undisclosed	
JIN ZHAO 11	GC	10,200	3,089	2005	China	undisclosed	



VERGIOS	TAK	107,181	16,696	1999	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
MSC GABRIELLA	CV	31,290	8,911	1985	Germany	undisclosed	Green recycling
MSC AGATA II	CV	22,450	7,364	1994	Poland	undisclosed	Green recycling
GORDON GUNTER	OTHER/FISHING	742		1990	USA	undisclosed	
COOL EXPRESO	OTHER/REF	7,480	3,089	1994	Netherlands	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
RUIDA 19	BC	24,830		1996	Japan	undisclosed	
NEW WAY	GC	3,258	1,203	1969	Czechoslovakia	undisclosed	Turkiye
CORAL ENERGY	TAK/LNG	72,629	28,525	1979	USA	555.00	as is Labuan, 3,786 Tons Aluminum

◆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
2024-09-20	706.440	788.340	4.949	90.655	938.070	481.000	440.620	546.700	833.470
2024-09-19	709.830	788.590	4.978	91.060	936.870	479.740	440.500	547.760	837.890
2024-09-18	708.700	788.350	4.993	90.937	933.070	479.180	438.970	547.010	837.360
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

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	5.03439
2 个月	--	3 个月	5.01488	4 个月	--	5 个月	
6 个月	4.82169	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-09-19

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