



全一海运市场周报

2024.09 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.09.23 - 09.27)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 市场运价继续回落】

本周，中国出口集装箱运输需求继续呈现增长乏力的表现，各远洋航线市场运价继续回落，拖累综合指数下跌。中国在本周推出一系列推动经济增长的政策，有利于中国经济未来持续发展，这将对出口集运市场产生长期支撑作用。9月27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2135.08点，较上期下跌9.8%。

欧洲航线：据标普环球公布的数据显示，欧元区9月综合PMI初值为48.9，低于前值和市场预期，主要国家德国的制造业困境加剧恶化，法国服务业在奥运会后萎缩，表明欧洲经济表现更加低迷。本周，运输市场继续走弱，运输需求缺乏进一步增长的动力，市场运价继续下行。9月27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2250美元/TEU，较上期下跌13.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格继续下跌。9月27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2541美元/TEU，较上期下跌14.0%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国8月耐用品订单环比零增长，较前值大幅下滑，显示出企业对进一步投资持谨慎态度，尤其是面对美国大选的不确定性。本周，运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续下跌。9月27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4852美元/FEU和5626美元/FEU，分别较上期下跌9.2%、13.3%。

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，市场运价继续下行。9月27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962美元/TEU，较上期下跌16.1%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续转弱，供求关系不佳，市场运价继续调整行情。9月27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2008美元/TEU，较上期下跌8.4%。



南美航线: 运输需求缺乏进一步增长的动能, 供需基本面转弱, 本周即期市场订舱价格继续从高位回落。9 月 27 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 6439 美元/TEU, 较上期下跌 7.9%。

日本航线: 运输市场总体平稳, 市场运价小幅上涨。9 月 27 日, 中国出口至日本航线运价指数为 839.68 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场多重利好叠加 综合指数持续上涨】

本周, 前期船舶延误较多, 加之节前下游补库需求释放, 运力持续偏紧, 沿海散货综合运价指数小幅上涨。9 月 27 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 1026.95 点, 较上期上涨 2.2%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 国内金融支持实体政策落地, 提振市场预期, 工业用电及非电行业需求恢复向好。不过, 冷空气逐渐活跃, 全国大部分区域开始降温, 居民用电负荷走低。部分电厂开启检修, 本周沿海八省电厂日耗 209.7 万吨, 环比下行 21 万吨, 各地存煤可用天数均有不同程度上涨。煤炭价格方面, 产地安检形势加严, 停产、限产增多, 煤炭供应收紧, 加之冬储煤需求提前释放, 坑口煤价继续走强, 推高发运成本。同时, 下游终端节前补库需求释放, 北方港口部分煤种货源略显紧张, 煤炭市场情绪升温, 港口煤价持续上行。运价走势方面, 周初, 受煤炭价格上浮、台风延误运力、北方港口大面积封航等多重利好驱动下, 运输市场看涨情绪高涨, 货主询盘积极, 即期运力供给持续紧缺。下半周, 华东港口船舶陆续完成卸货, 北上揽货运力逐步恢复, 沿海煤炭运价小幅回落。

9 月 27 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1036.50 点, 较上期上涨 3.1%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 694.27 点, 较 9 月 20 日上涨 4.4%。其中, 秦皇岛-张家港(4-5 万 dwt)航线运价 29.7 元/吨, 较 9 月 20 日上涨 1.4 元/吨; 华南航线, 秦皇岛-广州(6-7 万 dwt)航线运价为 34.6 元/吨, 较 9 月 20 日上涨 1.3 元/吨; 秦皇岛-广州(5-6 万 dwt)航线运价为 39.5 元/吨, 较 9 月 20 日上涨 1.3 元/吨。

金属矿石市场: 本周, 地产重大利好政策落地, 提振市场信心, 加之“金九银十”终端需求持续释放, 成材价格走高, 钢厂利润水平好转, 高炉利用率、铁水产量均有所回升, 铁矿石价格同步走高。铁矿石运输需求略有好转, 叠加封航导致运力周转效率降低, 沿海金属矿石运输价格小幅上行。9 月 27 日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收 676.93 点, 较 9 月 20 日上涨 4.1%, 其中, 青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt)航线运价 24.8 元/吨, 较 9 月 20 日上涨 1.3 元/吨。



粮食市场：本周，消费淡季特征明显，养殖业补栏意愿不高，生猪价格继续下行，进口粮食替代补充，饲企维持刚需采购。不过，在台风、封航等多重利好驱动下，运力供给趋紧，沿海粮食运输价格小幅上行。9月27日，沿海粮食货种运价指数报781.94点，较上期上涨1.6%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价43.3元/吨，较上期上涨0.5元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格窄幅波动，国内成品油价格延续跌势。随全国秋收开启，柴油需求有所提升；终端汽油资源消耗偏慢，节前备库需求释放有限。月末炼厂出货压力增大，多数降价促销，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27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，同上期持平；市场运价指数942.75点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨多跌少 租金指数继续上行】

本周，国际干散货运输市场表现较好，三大船型涨多跌少，远东干散货租金指数继续上涨。其中，海岬型船市场运价高位窄幅波动，巴拿马型船和超灵便型船市场节前船运需求增加，且前期台风对运力周转影响持续，可用运力偏紧，日租金纷纷上涨，且超灵便型船市场日租金涨势好于巴拿马型船。9月26日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1810.61点，较9月19日上涨3.1%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价高位小幅波动。本周，太平洋市场铁矿石货盘持续释放，但即期货盘略有减少，且远程矿航线稍远装期的成交价略低，太平洋市场运价略有下调。9月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为30260美元，较9月19日微跌0.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.549美元/吨，较9月19日下跌2.1%。本周远程矿航线货盘尚可，但船货双方僵持，运价小幅波动。9月26日，巴西图巴朗至青岛航线运价为28.029美元/吨，较9月19日微涨0.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金有所上涨。上半周，部分货主急于十一假期前出货，10月初装期的印尼即期货盘有所增加，加之前期台风影响运力周转，市场即期运力供给偏紧，日租金小幅上涨。临近周末，煤炭货盘有所减少，日租金上涨乏力。9月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14200美元，较9月19日上涨3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.746美元/吨，较9月19日上涨3.2%。本周，粮食运输需求表现一般，FFA远期合约价格上涨对市场情绪稍有带动，粮食运价小幅上涨。9月26日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为39.940美元/吨，较9月19日上涨1.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金明显上涨。本周，煤炭、镍矿和国内北方钢材出口货盘集中释放，即期船运需求增加，加之前期台风对船舶周转的影响持续，运力供给紧张，日租金涨势明显。周末，随着前期货盘逐步消化，船运需求略有转弱，日租金小幅回落。9月26日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13800 美元，较 9 月 19 日上涨 10.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.295 美元/吨，较 9 月 19 日上涨 3.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 20 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 447.1 万桶至 4.13 亿桶，降幅 1.07%，出口减少 69.2 万桶/日至 389.7 万桶/日，进口 645.6 万桶/日，较前一周增加 13.4 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2027.6 万桶/日，较去年同期减少 1.39%。OPEC+将按计划于 12 月增产，OPEC+主要产油国的石油部长定于 10 月 2 日开会评估市场状况，12 月增产并不是为了重新夺回市场份额，而是逐步取消自愿减产。利比亚各派签署了一项关于央行行长任命程序的协议，解决央行控制权和石油收入争端，供应担忧有所缓解。尽管美国原油库存正在减少，原油库存为 2022 年 4 月以来的最低水平，汽油和馏分油库存的降幅也超过预期。但全球供应增加的可能性以及全球主要市场持续面临经济挑战，仍对油价构成了沉重压力。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 71.31 美元/桶，较 9 月 19 日下跌 4.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价震荡下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。9 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1082.75 点，较 9 月 19 日下跌 1.4%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 10 月上旬货盘基本收尾，大西洋航线相对安静。上半周，中东航线部分货盘集中释放，船东抓住机会推高运费，成交的 WS 点位一度突破 60。下半周，租家在连续拿货后开始控制出货节奏，给市场降温，由于中东航线 10 月中旬装期的货盘没能及时跟上，后劲明显不足，运价开始转跌。目前，可用运力依然充足，基本面仍向租家倾斜，后续货量和出货节奏若无明显变化，短期内市场难有较大起色。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS55.44，较 9 月 19 日下跌 1.07%，CT1 的 5 日平均为 WS58.61，较上期平均上涨 6.84%，TCE 平均 3.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS58.45，下跌 1.69%，平均为 WS60.86，TCE 平均 3.6 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 10 月 2-4 日，成交运价为 WS59。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 3-5 日，成交运价为 WS58。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 6-8 日，成交运价为 WS60。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 8-9 日，成交运价为 WS60。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 13-15 日，成交运价为 WS52。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 18-20 日，成交



运价为 WS61。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 23-25 日，成交包干运费为 755 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 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1155.48 点，环比下跌 0.54%。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+0.03%、+0.91%、-0.61%及-1.18%。

国际干散货船二手船价全面上涨。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 0.57%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.61%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.16%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.32%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 24 艘（环比增加 12 艘），总运力 148.30 万载重吨，总成交金额 29970 万美元，平均船龄 15.42 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 0.15%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.48%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.58%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.04%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.03%。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 5 艘），总运力 32.04 万载重吨，总成交金额 6380 万美元，平均船龄 17.00 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 0.92%；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上涨 0.06%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.78%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.27%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.11%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 9 艘（环比增加 3 艘），总运力 1.97 万载重吨，总成交金额 1534.80 万人民币，平均船龄 12.53 年。

来源：上海航运交易所

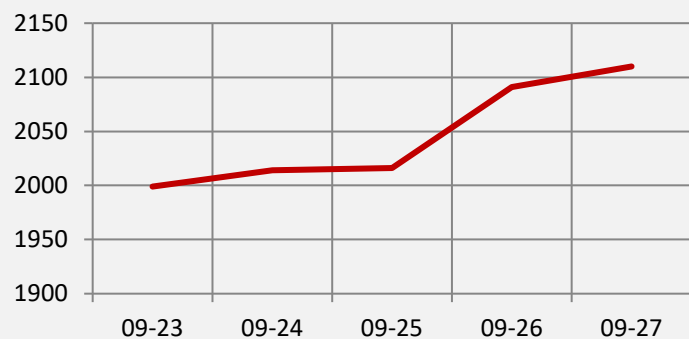


2. 国际干散货海运指数回顾

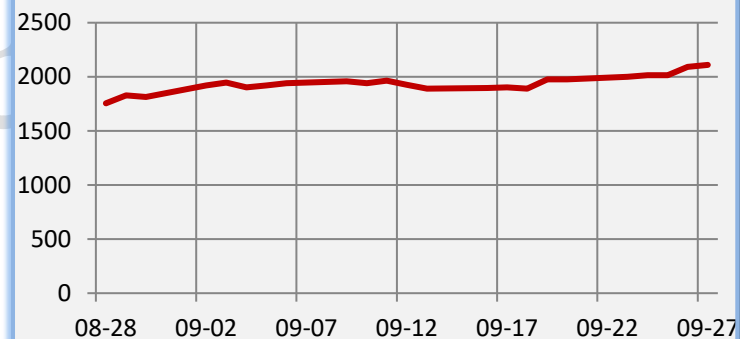
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

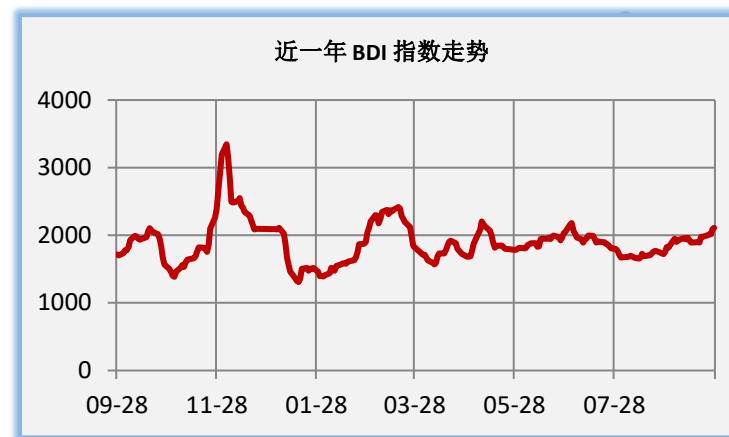
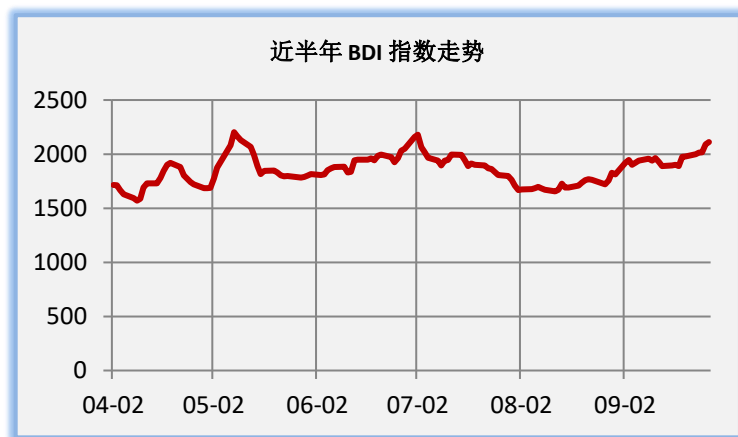
波罗的海指数	9月23日		9月24日		9月25日		9月26日		9月27日	
BDI	1,999	+22	2,014	+15	2,016	+2	2,091	+75	2,110	+19
BCI	3,275	+40	3,301	+26	3,315	+14	3,580	+265	3,689	+109
BPI	1,552	+14	1,560	+8	1,543	-17	1,498	-45	1,446	-52
BSI	1,301	+12	1,312	+11	1,317	+5	1,314	-3	1,306	-8
BHSI	708	+1	711	+3	713	+2	712	-1	710	-2

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	20/09/24	13/09/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	27,500	28,500	-1000	-3.5%
	三年	22,000	23,000	-1000	-4.3%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,000	500	3.6%
	三年	12,000	11,750	250	2.1%
Smax (58K)	一年	15,250	15,250	0	0.0%
	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: 2024-09-24



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Athina Carras' 2012 82057 dwt dely aps US Gulf 10 Oct trip redel Amsterdam-Gibraltar \$17,200 + \$200,000 bb - Bunge

'Shi Dai 8' 2012 75458 dwt dely Hong Kong 28/30 Sep trip via Indonesia redel South China \$13,400 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【船队老龄化严重！“夕阳”船型迎来曙光！】

随着船队老龄化加剧，LR1 和巴拿马型油轮市场的未来前景似乎正迎来一丝曙光。

船舶经纪商 Gibson 在最新周报中指出，LR1/巴拿马型油轮市场长期以来被视为一个逐渐消亡的“夕阳”板块，尤其是新船投资在过去多年几乎为零。自 2016 年至 2022 年间，整个 LR1/巴拿马型油轮仅订造了 9 艘新船。此外，需求也遭遇了多重不利因素，清洁 LR1 运输需求略有下降，而脏货巴拿马型贸易量则出现显著下滑。尽管需求基本面严峻，船队老龄化鼓励了该板块的投资，并且有更多新造船合同的可能性。然而，由于 LR2、阿芙拉型以及 MR 船型的竞争威胁，市场对未来投资需求的规模仍不明朗。

Gibson 进一步分析称，在过去五年里，清洁 LR1 船型的吨海里需求减少了 2.5%，而脏货巴拿马型则出现了 42% 的大幅下降。相比之下，清洁 LR2 船型吨海里增长近 29%，而 Aframax 也实现了 18% 的吨海里增长。显而易见，LR1/巴拿马型市场正被其他船型的需求增长所抛在后面，这一趋势背后有多个因素在推动。

当前的炼油格局变化对 LR2 市场形成了有力支持，尤其是在苏伊士以东的炼化产能扩张，与此同时，西方炼厂的收缩使得 LR2 的规模经济优势更为突出。俄乌冲突引发的供应链中断进一步加剧了这一趋势。Gibson 报告指出，从港口基础设施的角度来看，对 LR1 船型的限制并非一个主要的市场驱动力。根据对前 20 大 LR1 船型挂靠港口的分析显示，限制因素并不显著，因此 LR1 几乎没有被困于某个特定市场的现象。尽管如此，过去五年里，LR1 在中东和印度的核心市场的清洁成品油运输量保持稳定，但远东和北欧的炼化结构变化对市场造成了下行压力。



在脏货巴拿马型油轮市场，真空柴油和燃料油的流向变化进一步打击了需求，扩建后的巴拿马运河使得 Aframax 型油轮在前往美国西海岸的航线上更具竞争力。港口基础设施的改善也使巴拿马型在美国墨西哥湾的市场份额受损。而与此同时，欧洲炼化格局的变化也减少了该地区对巴拿马型脏货出口的需求。尽管如此，巴拿马型油轮在拉丁美洲的需求仍然保持韧性，目前拉丁美洲市场贡献了该船型吨海里需求的 60% 以上。

尽管需求基本面依旧承压，供应端的情况却略显乐观。老龄化船队的规模正在扩大，超过 20 年船龄的船舶数量远远超过新交付的船舶。根据 Gibson 的估计，到今年年底，将有 16.5% 的 LR1/巴拿马型船队船龄超过 20 年，到 2028 年这一比例将进一步上升至 49.5%。也就是说，几乎一半的船队将在未来五年里步入老龄化行列。尽管面临来自其他船型的潜在“侵蚀”，需求却不太可能大幅下降，这意味着该板块仍然需要进一步的投资。

来源：海运圈聚焦

【这型船订单三倍于去年全年！】

今年 1-8 月，全球 VLCC 新船订单累计达到 50 艘、1546.4 万载重吨，比去年全年的 18 艘、562.7 万载重吨高出 174.8%（以载重吨计），近乎三倍。从船东看，全球共有 15 家船东下单，挪威船东下单最多，为 10 艘、309.6 万载重吨，占比 20.0%，希腊船东和中国船东占比分别为 18.0% 和 15.8%，排名第二和第三。从船厂看，全球共有 10 家船厂接单，均来自中韩两国。其中，中国船厂承接 37 艘、1146.4 万载重吨，占比 74.1%；韩国船厂承接 13 艘、400.0 万载重吨，占比 25.9%。

VLCC 市场走高得益于航运市场供需两端的共同推动。一方面，全球石油海运贸易格局变化增加了对船队运力的需求；另一方面，VLCC 手持订单占船队运力比重较低，今年年初，这一比重仅为 2.6%，目前也不到 8%，低于全球油船（12.4%）、散货船（9.7%）、箱船（21.4%）手持订单占各自船队运力的比重；此外，海事业绿色发展也在推动新订单投放，今年以来新订单中，10 艘采用 LNG 动力，占比 20.0%。

来源：海事早知道

【船东警告：所有驶向美国东海岸船舶或将被迫停航】

随着美国东海岸即将爆发码头工人大罢工，航运业正面临前所未有的挑战。日本集装箱巨头 ONE 警告称，预计这一罢工将导致所有驶向东海岸的集装箱船只被迫停航。

ONE 首席执行官 Jeremy Nixon 在新加坡亚洲 Marine Moneys 会议休息期间指出，很多原定于在东海岸港口卸货的集装箱船将不得不关闭发动机，等待解决方案，这种



状况预计将在不到一周内使港口和码头陷入瘫痪。

Jeremy Nixon 说：“我们现在正在为 9 月 30 日做准备，预计东海岸的所有码头都将停止运营。我们的绝大多数客户都提前了货运订单，以尽量降低风险。尽管少数客户已将部分货物转移至西海岸，但绝大多数人并未改变航线。9 月 30 日之后，我们将不允许将通常在东海岸码头停靠的船只转移到西海岸，现在前往东海岸的船只将不得不等待，直到罢工中断得到解决。”

这一罢工的根源在于国际码头工人协会（ILA）与雇主协会 USMX 之间未能达成新的集体谈判协议。ILA 在本月初宣布，如果在罢工前未能达成协议，约 70,000 名码头工人将于 10 月 1 日开始罢工。ILA 的核心要求包括加强主要集体协议中关于自动化的条款，以确保码头工人不会因技术进步而失业。此外，ILA 还要求提高 77% 的工资，拒绝了 USMX 提出的 40% 涨幅。

这种紧张局势源于早期的谈判破裂，ILA 认为 APM Terminals 在现有协议框架下使用自动化系统，违反了双方的协议。尽管拜登政府的代表多次表态不会介入这一争端，但行业的紧张气氛依然不断升级。

面对即将到来的罢工，西海岸、墨西哥和加拿大并不能作为有效的替代方案。西海岸的港口和码头已在高利用率状态下运作，无法容纳转运的货物。这使得原计划在未来几周到达东海岸的贸易活动几乎完全瘫痪，船只不得不滞留在亚洲和欧洲。

Jeremy Nixon 强调，行业几乎没有闲置运力，所有船舶都被分配到需求旺盛的航线。由于南非周边的航线绕行，导致市场上可用运力几乎为零。他指出，红海冲突以及船舶改道的长途航行都使得运营变得更加困难。这种供需失衡的局面，加剧了市场的不稳定性。

在当前的情况下，Jeremy Nixon 提到，虽然行业预计 2024 年将面临一定的逆风，但事实上，行业实际上享受到了来自船舶改道的“顺风”。尽管新增的运力约为 10%，但由于需求的急剧增加和红海危机的持续，新增的船只无法有效缓解市场压力。

Jeremy Nixon 表示，墨西哥和加拿大的港口目前的利用率也相当高，无法承担更多的货运需求。这种状况使得行业整体面临着极大的不确定性，未来的预测变得愈发困难。

来源：海运圈聚焦



【美联储降息对航运市场影响几何】

9月19日凌晨，美联储通过降息50bp的决议，将联邦基金利率区间降至4.75%-5.00%，为2022年3月加息以来首次降息，拉开了本轮降息周期的序幕。航运业作为全球贸易的核心纽带，其表现受宏观经济和货币政策影响显著。

美联储货币政策的变化往往伴随着全球经济的波动和周期性的衰退与复苏。为实现经济的“软着陆”，美联储本轮采取了“预防式”降息，市场预判具有降息节奏慢、周期长，终点利率高于加息前等特征，这是美联储货币政策正常化的进程，并非大宽松周期。美联储降息后，全球经济表现或将惯性向前一段时间后进入缓慢复苏。短期来看，降息对汇率市场的波动将影响我国进出口，从而给航运市场带来一定影响；中长期来看，降息可以通过降低资本成本、促进经济复苏来推动全球贸易增长，从而对航运需求产生积极影响。

降息对航运业的传导机制

美联储的降息政策旨在通过降低联邦基金利率，刺激投资和消费，从而推动经济增长。降息降低了企业以美元计价的融资成本，鼓励企业扩张生产、增加资本支出。对于全球航运业而言，降息有助于推动全球贸易复苏，特别是在经济衰退或增长放缓时，企业和消费者的支出增加，进而刺激进出口贸易。同时降息有助于降低融资成本，航运公司可以通过更低的利率获得融资，用于扩大船队、建设港口等基础设施，推动航运能力提升。

主要航运指数在降息周期中的表现

1. 1990-1994年降息周期

背景：美联储在1990年启动了降息政策，以应对美国经济衰退和海湾战争的冲击。利率从9%逐步降至3%以下。

航运市场表现：波罗的海干散货指数（BDI）在1991年到1993年期间相对平稳，随着亚洲尤其是中国经济的崛起，全球大宗商品贸易逐步回暖，BDI在1993年开始复苏。集装箱运价指数在此期间也呈现增长趋势，亚洲出口市场的活跃带动了集装箱运输需求。



2001-2003 年降息周期

背景：互联网泡沫破裂及“9·11”事件导致美联储大幅降息，利率从 6.5% 降至 1%。

航运市场表现：全球干散货市场在此周期内受益于中国加入 WTO 后的制造业扩张，BDI 指数从 2002 年开始强劲回升。集装箱运输市场也随着全球消费品需求的恢复呈现上涨趋势，跨太平洋航线上的货物运输激增。

2007-2008 年金融危机降息周期

背景：金融危机期间，美联储快速将利率从 5.25% 降至接近 0%。

航运市场表现：全球航运需求急剧萎缩，BDI 在 2008 年暴跌，反映了全球大宗商品贸易的停滞。然而，随着全球经济刺激政策的实施，BDI 在 2009 年出现反弹。集装箱运价在金融危机期间大幅下降，航运公司普遍面临运力过剩和盈利压力。

2019-2020 年降息周期

背景：美联储为应对全球经济增长放缓和新冠疫情，采取了一系列降息措施，利率从 2.5% 逐步降至 0%。

航运市场表现：疫情初期，BDI 因全球供应链的中断和需求下滑而大幅下跌，但随着中国迅速复苏以及全球贸易的恢复，BDI 在 2020 年下半年出现反弹。集装箱运价持续上行，并于 2022 年创下历史新高。尤其是跨太平洋航线运费飙升，反映出美国对亚洲产品的进口需求激增。

从上述降息周期中可以看到，每次重大经济冲击事件发生后，如经济衰退、战争、泡沫破裂、金融危机和全球公共卫生事件等，美联储通常会采取降息政策来刺激经济。全球干散货市场与全球经济增长密切相关，在经济增长放缓或危机时期，BDI 通常会下跌；而随着经济刺激政策的实施和全球经济的复苏，BDI 会出现反弹。集装箱运输市场主要受全球消费品需求的影响，在经济危机时期，消费需求下降，集装箱运价也会下降；而在经济复苏时期，消费需求增加，集装箱运价会随之上涨。中国经济的崛起和发展在历次降息周期中都对航运市场产生了重要影响。无论是 1990 - 1994 年的亚洲经济崛起，还是 2001-2003 年中国加入 WTO 后的制造业扩张，



以及 2019–2020 年中国经济在疫情后的迅速复苏，都带动了全球大宗商品贸易和集装箱运输市场的发展。

降息周期中的中美贸易及其对航运市场的影响

中美贸易是全球最重要的双边贸易关系之一，直接影响全球航运市场的运力分配和运价水平。美联储的降息周期往往伴随着美国经济复苏，进而刺激美国对中国商品的需求，推动中美贸易量的增长。

1. 汇率影响：美联储降息通常会引起美元的贬值，进而带来人民币相对美元升值。人民币升值在一定程度上会使中国出口商品在以美元计价时价格上升，对中国出口有一定的抑制作用。但从另一个角度看，如果美元贬值而其他货币不跟随贬值，中国的出口产品在美国和其他市场上的价格将相对降低，从而吸引更多的买家。同时，随着中国产业不断升级，出口至美国的商品已日益具有较强的不可替代性，尤其是技术含量高的产品，无论汇率如何波动，美国对这些商品仍有大量需求，因此美元贬值及人民币升值导致的汇率波动，并不会显著削弱中国出口竞争力。但一些对价格敏感、附加值较低的劳动密集型产业，会因为人民币升值导致出口价格上升，从而在国际市场上的竞争力下降，订单减少，产生一定的负面影响。

2. 刺激消费带来市场需求变化：降息可以降低美国消费者和企业的借贷成本，提高美国消费者的购买力，刺激消费增长。美国是中国重要的出口市场，美国消费者信心的增强和消费支出的增长有利于提升对中国商品的需求，进而增加中美贸易量。降息对于房地产、制造业等行业具有显著的利好，降息及信用扩张有望快速带动住房相关消费回暖，从而增加对中国家具、家电、装潢以及加工金属制品、工业机械等商品的进口需求。同时降息提振了美国企业的资本开支意愿，将进一步刺激中国对美国中间品、资本品的出口，包括房地产建筑施工对于上游机械、金属的拉动，这对于中国相关出口行业是利好因素。

3. 资本流动带来资金支撑：降息导致美元资产吸引力减弱，资本可能会寻找其他更具吸引力的市场。部分资金可能会流入中国市场，增加在中国的投资活动，这会间接促进中国相关产业的发展，如为出口及供应链上下游产业提供更多的资金支持和资源，提高生产和供应能力，从而对中美贸易产生积极影响。同时，美联储降息有利于缓解新兴市场经济体的外部压力，推动风险偏好回升。从宏观角度看，发达经济体与新兴市场经济体之间的利差逐步收窄，会使新兴市场经济体资本外流的压力趋于缓解，有助于稳定中国等新兴市场的经济形势，为中美贸易提供相对稳定的经济环境。

中国制造与航运市场的结构性变化



中国在全球供应链中的地位决定了其对全球航运市场的深远影响。每次降息周期中的全球经济复苏，都会强化中国作为全球制造业中心的地位，进而推动航运需求。

1. 中国制造业与全球航运需求

中国在消费电子、纺织品、家电和机械设备等领域的全球制造业主导地位，使其出口量直接影响全球航运市场的发展状况。降息政策刺激全球消费和投资需求，从而增加了中国产品的需求量，推动了干散货和集装箱运输市场的复苏。

2. 共建“一带一路”倡议与中国航运网络的扩展

随着共建“一带一路”倡议的推进，中国在全球航运网络中的影响力不断扩大。降息周期中的基础设施投资加速了中国港口的发展，特别是共建国家的港口建设带来了新的航运需求。这些项目促进了中国与新兴市场国家之间的货物流通，进一步推动全球航运市场的多元化发展。

3. 面临多样化新挑战

美联储的降息政策仍将是影响全球航运市场的关键因素之一。然而，随着全球经济环境的复杂化，航运公司面临的新挑战将更加多样化。

供应链多元化趋势：全球企业对供应链的多元化需求日益增加，特别是在疫情后，全球供应链的脆弱性暴露无遗。许多企业正在重新考虑过度依赖单一国家或地区供应链的潜在风险，尤其是在中美贸易紧张关系的背景下。供应链的多元化将重新配置全球贸易流动，对航运路线、运输模式和需求产生深远影响。

绿色转型与环保压力：国际海事组织（IMO）和其他国际机构对航运业的环保要求愈加严格，碳排放和环境污染控制成为未来航运业的主要挑战之一。美联储降息带来的融资成本下降为航运公司投资绿色技术提供了机会，例如开发低碳或零碳排放的船舶技术、采用清洁能源等。随着环保压力的增加，绿色转型的推进将成为航运公司在未来保持竞争力的关键。

技术创新与数字化转型：航运业在过去几年加快了数字化转型的步伐。智能船舶、物联网、区块链技术在供应链和物流管理中的应用帮助航运公司优化运力调配、减少货物滞留和提高整体效率。未来，随着数字化进程的深入，航运公司将进一步提高运营效率，并且通过技术创新来适应全球市场的变化。



全球经济不确定性：尽管降息政策能够短期内缓解经济压力，但全球经济依然面临诸多不确定因素，如地缘政治风险、通货膨胀压力、疫情后复苏路径的不确定性等。这些因素将影响未来的货运需求和运价水平。航运公司需要加强风险管理和灵活应对的能力，以应对未来的市场波动。

展望未来，航运公司在应对美联储降息周期的同时，必须面对供应链多元化、绿色转型、技术创新等结构性挑战。降息带来的低成本融资机会将帮助航运公司在技术创新和环保转型上加快步伐，但全球经济的不确定性依然是未来航运市场波动的主要风险来源。航运公司需通过灵活调整策略、加强联盟合作、推动绿色和数字化转型，才能在不断变化的全球市场中保持竞争力。

来源：中远海运财务中心

◆[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	20/09/24	13/09/24	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：2024-09-24



(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	320,000	Jiangsu Hantong	2027	Trafigura BV	12,000	Scrubber fitted, Ammonia ready
2	Tanker	306,000	Hengli HI Dalian, China	2026-2027	Hengli Group - Chinese	12,000	
2+2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	HMM - S. Korea	5,200	
2	Tanker	46,000	Xiamen, China	2026	German Tanker	5,500	ice class 1b, option
5	Tanker	25,900	Wuchang SB Group, China	2026-2028	SC Shipping - Chinese	4,430	options excercised, IMO Tier III, EEDI Phase 3
5	Tanker	25,900	CMJL Yangzhou, China	2026-2028	SC Shipping - Chinese	4,430	options excercised, IMO Tier III, EEDI Phase 3
2	Bulker	325,000	Qingdao Beihai, China	2027-2028	Shandong Shipping - Chinese	13,000	methanol dual fuel, charter with Vale
4	Bulker	7,500	Garden Reach, India	2027-2028	Carsten Rehder - German	1,350	
2	Container	4,300 teu	CSSC Huangpu, China	2027	TS Lines - HK based	6,000	
10	Container	21,000 teu	Hengli Heavy Industry	2027	MSC	215,000	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
GOLDEN GAYLE	BC	206,565		2011	Japan	4,000	Undisclosed	Electronic M/E
MINERAL CLOUDBREAK	BC	205,097		2012	Philippines	3,850	Chinese	
CHINA PEACE	BC	174,413		2005	China	2,000	Chinese	BWTS fitted
BRIGHT GEMINI	BC	82,073		2013	China	2,260	Tokyo Century Leasing	BWTS & scrubber fitted
MARTHA	BC	81,811		2014	Japan	2,600	Greek	BWTS fitted
AM HAMBURG	BC	81,792		2013	China	1,800	EGPN – Chinese	en bloc each, BWTS fitted
AM QUEBEC	BC	81,792		2013	China	1,800	EGPN – Chinese	
VINCENT TRITON	BC	81,054		2020	China	3,050	Greek	BWTS fitted
SEA PEARL	BC	77,215		2007	Japan	1,250	Undisclosed	5 ho/ha, coal carrier



JIAN DA	BC	75,834	2003	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
LOUISIANA MAMA	BC	58,097	2012	Japan	1,900	Far East	BWTS fitted
ZORINA	BC	57,000	2011	China	1,380	Undisclosed	
VISAYAS	BC	56,136	2010	Japan	1,680	Chinese	BWTS fitted
BELLE PLAINE	BC	35,438	2014	China	1,650	Undisclosed	Electronic M/E, BWTS fitted
LILA PIRAEUS	BC	33,324	2010	China	865	Chinese	BWTS fitted
ULRIKEN	BC	1,626	1972	Norway	undisclosed	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
SPIRIT OF HONG KONG	CV	51,693	4,255	2010	S. Korea	3,000	SM Line	
SFT SAUDI	CV	50,985	4,253	2001	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MANILA VOYAGER	CV	28,352	2,113	1997	S. Korea	800	Chinese	
TURKON ISTANBUL	CV	26,811	1,849	2008	Turkey	1,650	Cyprus	Incl 4mons TC@29k/D
MELANESIAN CHIEF	CV	13,881	1,118	2008	China	940	USA	
ASIATIC KING	CV	12,545	1,147	2005	Turkey	850	Middle Eastern	
NITHI BHUM	CV	11,655	928	2002	Japan	500	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
MADESTA	TAK	319,180		2005	S. Korea	4,000	Undisclosed	scrubber fitted
SAKE	TAK	300,390		2005	Japan	4,000	Undisclosed	
ADVANTAGE VIRTUE	TAK	296,481		2009	China	5,100	Chinese	
STATIA	TAK	150,205		2006	Japan			
SAPPHIRA	TAK	149,876		2008	Japan	6,875	CMB. tech	en bloc
STI LILY	TAK	109,994		2019	China	7,350	Petramina	en bloc each*, BWTS &
ALKINOOS	TAK	109,900		2019	China	7,300	Petramina	scrubber fitted
SEA LA VIE	TAK	49,999		2007	S. Korea	2,485	Greek	BWTS fitted
CARIBBEAN STAR	TAK	46,383		2004	Japan	1,790	Undisclosed	
MAERSK BARRY	TAK	29,040		2006	China	undisclosed	Far East	BWTS fitted
SONGA PEACE	TAK	19,992		2009	Japan	2,380	Heung-A - S. Korean	stst, BWTS fitted
HORIN TRADER	TAK	19,855		2015	Japan	3,180	Woojin - S. Korean	stst
NAVIGATOR AURORA	TAK/LPG	27,037		2016	China	4,480	UK	



◆[上周拆船市场回顾](#)

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
MY MERAY	BC	39,110	7,049	1992	Japan	undisclosed	
MSC GABRIELLA	CV	31,290	8,911	1985	Germany	499.00	320 Ts ROB on arrival
MSC AGATA II	CV	22,450	7,364	1994	Poland	505.00	200 Ts ROB on arrival
ASIA	CV	8,627	3,729	1991	Denmark	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
OMAR TRADER	GC	6,358	1,800	1980	Spain	310.00	Turkiye

◆[ALCO 防损通函](#)

【警惕集装箱船起火事件频发】

在经历了一段看似 “平静 ” 的时期后，最近又发生了几起严重的集装箱船起火事件，其中一起导致了人员死亡的严重事故。亚洲拥挤的港口和非洲周边大型集装箱船日益增加的运输量也令人担忧。

集装箱船上与货物有关的火灾一直是业内的热门话题——这也是理所当然的：根据货物事故通报系统（CINS）的统计数据，2023 年，平均每 9 天就会发生一起集装箱货物火灾。2020 年大约每两周发生一起集装箱火灾。与其相比，去年这一数字有所上升。

不过，在 2024 年的前几个月，情况看起来有所转机。在 2024 年 5 月前相当长的一段时间内都没有发生过大规模或较为严重的火灾。然而在 5 月 26 日，集装箱船 Northern Juvenile 在新加坡附近水域起火。7 月 19 日，Maersk Frankfurt 在印度西海岸起火，一名海员不幸丧生。就在上周，停靠在中国宁波港的集装箱船 YM Mobility 发生严重爆炸并起火。



为什么集装箱船火灾似乎又在增加——怎样才能防范于未燃？

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
2024-09-27	701.010	783.260	4.831	90.112	939.750	483.220	443.340	545.970	828.010
2024-09-26	703.540	783.170	4.864	90.382	937.270	480.120	440.440	545.690	827.350
2024-09-25	702.020	785.240	4.906	90.194	942.110	484.190	445.500	547.200	833.560
2024-09-24	705.100	783.320	4.909	90.545	940.930	481.560	441.560	546.160	831.970
2024-09-23	705.310	787.140	4.901	90.536	939.060	480.180	439.790	546.420	829.200

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	4.95992
2 个月	--	3 个月	4.86528	4 个月	--	5 个月	
6 个月	4.67346	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

截止日期：2024-09-26