



全一海运市场周报

2024.10 - 第2期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2024.10.07 - 10.11)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场恢复较慢 多数航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场多数航线市场运价下跌，拖累综合指数继续下行。10月11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2062.57点，较上期下跌3.4%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区9月经济景气指数降至96.2，低于市场预期。目前，欧洲经济复苏正面临阻力，制造业持续低迷，服务业增长出现下滑迹象，未来经济前景不容乐观。近期亚欧航线运输市场持续走弱，本周即期市场订舱价格继续下行。10月11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2040美元/TEU，较上期下跌9.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价延续下跌走势。10月11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2369美元/TEU，较上期下跌6.8%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国10月5日当周首次申请失业救济人数为25.8万人，超过前值及市场预期，是自2023年8月初以来的最高申请人数，劳动力市场显示出放缓的迹象。在10月初，美国东海岸码头工人出现短暂罢工，目前罢工事件已平息，并未对北美航线运输市场造成较大影响。本周，运输需求在长假后恢复较慢，供求平衡情况不理想，市场运价继续下跌。10月11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4730美元/FEU和5554美元/FEU，分别较上期下跌2.5%、1.3%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳，当地紧张局势有所升温，运输市场受到支撑，即期订舱价格小幅反弹。10月11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986美元/TEU，较上期上涨2.5%。

澳新航线：节后当地对各类物资的需求恢复情况较慢，供需基本面不佳，市场运价继续下行。10月11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1966美元/TEU，较上期下跌2.1%。



南美航线：运输需求增长乏力，供需基本面缺乏进一步的支撑，本周市场运价继续调整。10月11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6341美元/TEU，较上期下跌1.5%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。10月11日，中国出口至日本航线运价指数为877.36点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【商品淡旺季特征明显 综合指数小幅下行】

节后，全国新粮上市加速，带动沿海粮食运价大幅回升，同时煤炭运输淡季特征越发明显，沿海散货综合运价指数小幅下行。10月11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1015.17点，较上期下跌1.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，进入寒露节气，冷空气愈发频繁，用电负荷下降明显，部分电厂开启淡季检修，非电企业开工率逐步回升，整体日耗较节前大幅下降，下游电厂库存充裕。沿海八省电厂日耗180.8万吨，环比下行34万吨，库存3994.9万吨，存煤可用天数19.3天。煤炭价格方面，随着节前终端备货基本结束，节后下游采购补库节奏放缓，煤炭市场交投氛围转淡。同时受大秦线20天集中检修影响，北方港口煤炭调入量减少，加之宏观利好政策激发市场情绪，非电煤炭需求预期向好，贸易商挺价情绪高涨，煤价走势相对坚挺。运价走势方面，本周，煤炭市场淡季特征明显，供需双弱格局下，市场观望情绪较浓，终端电厂北上采购积极性低迷，货盘减少，锚地船舶增多，华东进江航线运价大幅回调，同期，受前期国内巴拿马型船集中改造专营外贸影响，华南航线跌幅较小，沿海煤炭运价持续下跌。

10月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1017.48点，较上期下跌1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收646.94点，较9月27日下跌6.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价26.4元/吨，较9月27日下跌3.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.2元/吨，较9月27日下跌0.4元/吨，秦皇岛-广州（5-6万dwt）航线运价为38.4元/吨，较9月27日下跌1.1元/吨。

金属矿石市场：本周，市场延续向好预期，终端需求持续恢复，钢企利润提升，复产增速，日均铁水产量增加，成材厂库增加，社库减少。受季节性影响，铁矿石发运到港量均有所上升，港口库存攀升，矿石市场供需平衡，价格走势平稳，下游补库拉运节奏不变，但受沿海煤炭运价下跌影响，沿海金属矿石运输价格小幅下跌。

10月11日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收654.8点，较9月27日下跌3.3%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价23.9元/吨，较9月27日



下跌 0.9 元/吨。

粮食市场：本周，国内秋收玉米上市量不断增加，国有大型仓储企业收储力度持续加大，玉米市场购销两旺，价格企稳。同期南方腌腊需求回升，猪肉价格趋稳，市场大猪货源有所偏紧，养殖户二育积极性提升。加之进口粮食替代预期减少，饲企补库采购需求释放，沿海粮食运输价格回升。10月11日，沿海粮食货种运价指数报 822.79 点，较上期上涨 5.2%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 46.0 元/吨，较上期上涨 2.7 元/吨。

成品油市场：本周，国际原油价格走强，国内成品油价格迎年内第八次调涨，提振市场心态。同时，全国秋收、秋耕、秋种“三秋”工作全面启动，柴油需求改善，出货好转，产销率超百，炼厂挺价积极性较高；而随着十一假期结束，汽油需求预期走低。本周，沿海成品油运输价格低位运行。10月11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 1000.1 点，较上期下跌 0.4%；市场运价指数 935.4 点，较上期下跌 0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【节后大船需求明显走弱 远东租金指数迎来回落】

本周，海岬型船市场两大洋市场货盘持续偏少，过剩运力累积，加之 FFA 远期合约价格下行，运价较大幅度下跌。巴拿马型船市场在周中需求转好的带动下，日租金先跌后涨。超灵便型船市场节后需求表现一度向好，但临近周末需求逐步转弱，日租金仅小幅上涨。受海岬型船运价较大幅度下跌影响，远东干散货租金指数下行。10月10日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1582.20 点，较 9月26日下跌 12.6%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场运价走跌。本周，太平洋市场延续节中冷清氛围，澳大利亚主要矿商观望情绪浓厚，出货量有所减少，租船需求明显转弱，过剩运力持续累积，叠加远程矿航线同样较为低迷的表现，市场情绪不佳，运价承压下行。10月10日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20932 美元，较 9月26日下跌 30.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.636 美元/吨，较 9月26日下跌 16.6%。远程矿航线，虽然可用运力不多，并对运价形成了一定支撑。但随着货盘的持续减少，船多货少格局加剧，市场氛围更趋冷清，运价也出现一定幅度下跌。10月10日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.771 美元/吨，较 9月26日下跌 8.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场日租金先跌后涨。本周初，煤炭货盘偏少，货主持续压价，日租金下行。周中开始，伴随煤炭货盘稳定增多，市场情绪逐步修复，且即期运力供给略显偏紧，日租金稳中有升。10月10日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14497 美元，较 9月26日上涨 2.1%；印尼萨马林达至中国广州航



线运价为 7.734 美元/吨，较 9 月 26 日微跌 0.2%。粮食市场，本周南美粮食货盘表现无明显变化，运力依旧偏多，运价低位震荡。10 月 10 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.780 美元/吨，较 9 月 26 日微跌 0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金小幅上涨。节后，东南亚市场煤炭、镍矿货盘均有增多，北方出口钢材也有稳定需求，货主给价较好，日租金上行。临近周末，煤炭、镍矿运输需求萎缩，市场观望情绪逐渐升温，日租金回落。10 月 10 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13938 美元，较 9 月 26 日上涨 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.291 美元/吨，与 9 月 26 日基本持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 4 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 580 万桶至 4.227 亿桶，增幅 1.4%，出口减少 8.4 万桶/日至 379.4 万桶/日，进口 623.9 万桶/日，较前一周减少 38.9 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2055.2 万桶/日，较去年同期增加 2.9%。飓风米尔顿在佛罗里达州肆虐，引发龙卷风，造成至少 10 人死亡，数百万户家庭和企业断电，该州约四分之一的加油站汽油售罄，支撑了汽油价格，美国汽油期货周四收涨约 4.1%，在各种能源中领涨。美国总统拜登和以色列总理内塔尼亚胡在周三的通话中，就以色列计划对伊朗进行报复的范围更接近于达成一致，以色列国防部长表示将很快对伊朗发动重大袭击，中东紧张局势仍是石油市场的主要推动力。尽管短期因素对油价构成支撑，但美国上周原油库存增加，全球经济活动疲软仍给油市带来压力。本周布伦特原油期货价格大幅上涨，周四报 79.01 美元/桶，较 9 月 26 日上涨 10.80%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后跌。中国进口 VLCC 运输市场运价波动上行。10 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1164.90 点，较 9 月 26 日上涨 7.6%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线国庆长假期间受中东地缘冲突影响，情绪被带动起来，特别是远期市场四季度出现了单周最大涨幅；大西洋航线同时持续补库，小船运费也因供需关系变化上升，部分阿芙拉和苏伊士航线都出现大幅上涨，辐射影响大船。假期结束之后，地缘影响逐渐减弱，中东航线重回供需基本面，船东和租家都在静观后续变化，出货量后劲不足，运价由涨转跌。目前，整体供需并无明显变化，10 月整体货量预计略低于 9 月，情绪消退后短期内运费仍处于下行通道。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS59.68，较 9 月 26 日上涨 7.65%，CT1 的 5 日平均为 WS57.44，较上期平均下跌 2.01%，TCE 平均 3.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.85，上涨 7.51%，平均为 WS61.20，TCE 平均 3.7 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 23-25 日，成交运价为 WS56。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 23-25 日，成交运价为 WS59。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 24-26 日，成交运价为 WS60。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 26-28 日，成交运价为 WS64。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 29 日至 11 月 1 日，成交运价为 WS58。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 8-12 日，成交包干运费为 875 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 10-15 日，成交包干运费为 857.5 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数涨多跌少 国内成交数量上涨】

10 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.62 点，环比上涨 0.53%。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+1.01%、-1.36%、+0.11%及+1.04%。

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 0.89%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.42%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.08%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.65%。本期，国际二手散货船市场成交数环比上涨，总共成交 25 艘（环比增加 1 艘），总运力 188.89 万载重吨，总成交金额 42154 万美元，平均船龄 14.04 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 1.30%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.76%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 6.67%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.03%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.78%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 8 艘），总运力 173.27 万载重吨，总成交金额 48654 万美元，平均船龄 13.46 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。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上涨 0.15%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.03%。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 0.05%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.07%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.84%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.14%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 13 艘（环比增加 4 艘），



总运力 3.36 万载重吨，总成交金额 3417.80 万人民币，平均船龄 8.27 年。

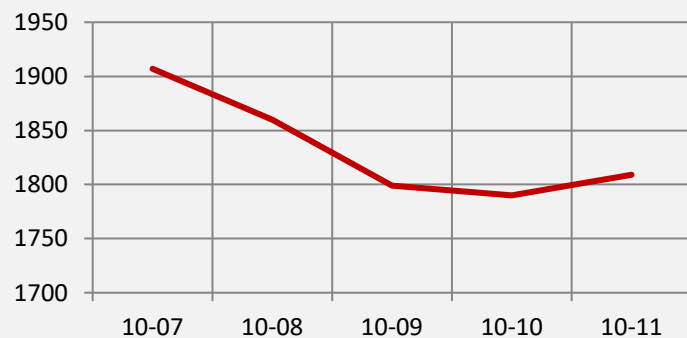
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

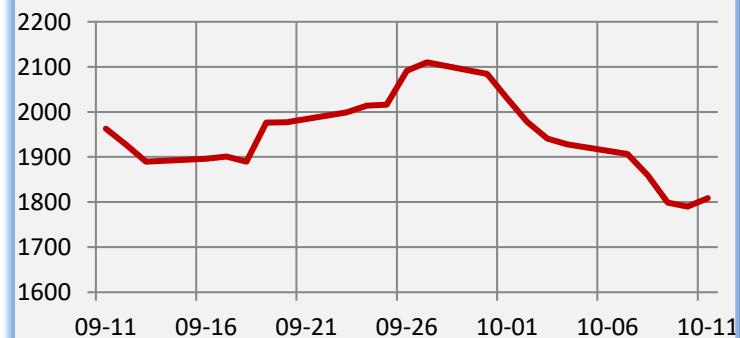
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

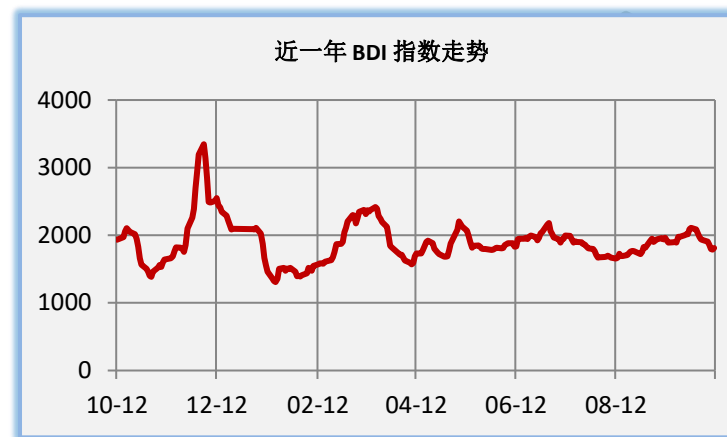
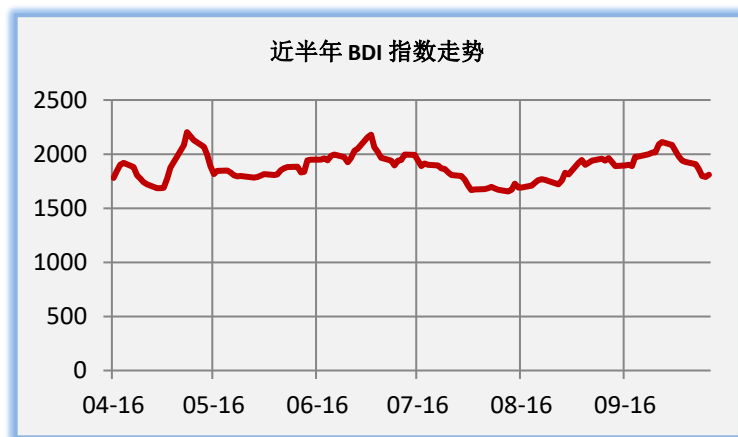
波罗的海指数	10月7日		10月8日		10月9日		10月10日		10月11日	
BDI	1,907	-21	1,860	-47	1,799	-61	1,790	-9	1,809	+19
BCI	3,161	-82	2,989	-172	2,786	-203	2,755	-31	2,835	+80
BPI	1,415	+27	1,441	+26	1,457	+16	1,455	-2	1,435	-20
BSI	1,257	-1	1,264	+7	1,270	+6	1,274	+4	1,269	-5
BHSI	715	+3	717	+2	716	-1	717	+1	718	+1

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	04/10/24	27/09/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	28,000	28,500	-500	-1.8%
	三年	23,250	23,250	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	14,750	14,250	500	3.5%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
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	1,000	10,000	-9000	-90.0%

截止日期: 2024-10-08



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Starlight' 2004 75611 dwt dely Putian 11/16 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,500 - Panocean

'Eastern Edelweiss' 2012 56757 dwt dely passing Singapore 14/15 Oct trip via Indonesia redel China \$16,000 - cnr

'APJ Kais' 2009 56725 dwt dely Hong Kong 12/16 Oct trip via Indonesia redel China \$13,250 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【BIMCO：尽管面临挑战，中国海运干散货进口仍增长 6%】

2024 年 1 月至 8 月，中国海运干散货进口同比增长 6%，减弱了对中国国内需求、房地产危机和生产者价格通缩的担忧。库存增加和特定大宗商品发展的共同作用促成了强劲的进口需求。

2024 年迄今为止，中国增加了铁矿石、煤炭和谷物的库存，这是一个积极的需求驱动因素。中国港口的铁矿石库存从年初的 1.22 亿吨显著增加到 9 月 5 日的 1.54 亿吨。煤炭库存增加以改善能源安全并弥补采矿业的疲软，而大豆价格低迷也鼓励了购买。

中国强劲的出口增长极大地促进了铁矿石和其他矿石的进口需求。用于生产铝的矿石铝矾土进口量持续快速攀升，截至 2024 年，进口量同比增长 14%。

强劲的中国干散货进口量是干散货市场繁荣的关键，因为 39% 的货物运往中国。今年到目前为止，中国货运量增长占干散货总货运量增长的 73%。中国对确保波罗的海干散货指数（BDI）平均增长 61% 至关重要。

好望角型和巴拿马型船舶受益最大，货运量分别同比增长 6% 和 11%。



尽管今年迄今增长强劲，但 8 月份的货运量同比仅增长 2%，原因是作为进口量最大的大宗商品——铁矿石进口量下降。国内钢铁需求依然低迷，铁矿石库存目前接近历史高位。

第二大宗商品煤炭进口量在 8 月份仍有增长，但进口需求可能面临压力。由于可再生能源发电量增加和煤炭开采量复苏，中国动力煤进口需求一直在减弱。

最后，一些发达经济体一直在提高对中国出口商品的关税。目前，对于散货进口的影响有限，但如果其他国家纷纷效仿，压力可能会加大。如果特朗普再次当选总统也可能进一步增加压力。

鉴于最近的事态发展和高库存，未来几个月对中国的干散货出货量可能会放缓。要保持高进口增长，政府刺激措施和国内需求回升是必不可少的。

来源：BIMCO

【地中海航运 CEO 谈未来供应链发展】

地中海航运首席执行官索伦·托夫特

日前，在国际港口协会（IAPH）的年度世界港口大会开幕式上，地中海航运（MSC）首席执行官索伦·托夫特（Soren Toft），分享了对未来供应链发展的看法。

他预测，随着全球供应链的变化，未来货主将更倾向于选择更广泛的港口挂靠，而不是只追求运输速度。

索伦·托夫特提到，MSC 最新发布的 2025 年独立服务网络，就反映了供应链格局的变化。他解释道：“如今的供应链不再仅依赖几个国家或几个主要市场，而是变得更加分散。因此，我们的网络需要覆盖更多港口，以应对这种变化。”

他进一步表示，这种转变并不意味着生产要素会回流到本土，比如他并不认为美国会自己制造杯子和玩具。相反，MSC 选择独立运营，是因为该公司拥有足够多的船舶，并希望在全球市场变化时能迅速调整。



索伦·托夫特还强调，全球供应链的不确定性增加，“黑天鹅”事件可能会随时发生，必须时刻准备着。为了应对这些挑战，MSC 扩大了港口覆盖范围。

“例如，在亚洲-北欧航线上，MSC 将覆盖 12 个亚洲港口，而竞争对手只有 9 个；在欧洲，MSC 将挂靠 13 个港口，竞争对手只有 7 个。”

他解释说，MSC 将提供 1900 个港口组合，因为客户更需要的是达到目的地的确定性，而不是单纯的运输速度。

他还表示，这种策略也体现在该公司对港口和码头的投资上。“这些港口就像一级方程式赛车的‘进站’，如果我们能在港口操作上节省一两个小时，就能提升整个物流网络的效率。”

值得关注的是，MSC 收购汉堡港码头运营商 HHLA49%股份的交易，近期刚刚获得了欧盟竞争监管机构的批准，目前还需获得乌克兰政府的许可，因为 HHLA 在乌克兰的敖德萨港设有码头。

索伦·托夫特表示，此举将对汉堡港的未来发展产生深远影响：“我们非常高兴能够与汉堡市合作，共同推动 HHLA 的发展。今年我们已经增加了从亚洲到汉堡的航线，货运量也实现了两位数增长。”

此外，索伦·托夫特还呼吁国际海事组织（IMO）加快去碳化进程的法规制定。

他强调，航运业需要真正的全球性法规来规范，而不是各地区的独立规定。他还表示，去碳化的主要挑战在于燃料的供应。“这就是为什么我们选择液化天然气（LNG）的原因。它是一种现成的燃料，同时也为未来使用更环保的合成 LNG 奠定了基础。”

目前，MSC 在双燃料船舶上的投资已超过 200 亿美元，展现了其在环境可持续发展方面的承诺。

通过这些战略布局，MSC 希望在全球供应链不断变化的环境中，保持灵活性和竞争力。



【中东局势“白热化”，油轮运价会否持续上涨？】

上周美湾至欧洲的阿芙拉型油轮航线运价涨幅最大

以色列与伊朗的冲突以及正常的季节性因素正在推动原油油轮运价全面上涨。接下来的问题是：如果中东的地缘政治危机升级，即期运价还会涨多高？

原油油轮运价随着中东局势的紧张而上升，但截至周一，尚未出现极端的飙升，原油油轮股票从 8 月和 9 月的低点有所回升，但仍远低于 5 月和 6 月的高点。

这与中东动荡时期油轮运价和股票表现的历史形成了鲜明对比，凸显了大西洋盆地供应的崛起如何改变了局面。

BRS 经纪公司在周一表示：“地缘政治紧张局势罕见地如此高涨。”并补充说，中东局势已达到“白热化”状态，“目前有真正的担忧，认为局势可能迅速失控。”

Poten & Partners 在上周五的报告中指出：“该地区以往的冲突曾引发油价和油轮运价的巨幅飙升。在这种背景下，目前的增长非常温和。”

Poten 将这种差异归因于欧佩克在全球供应中的份额下降、中国需求疲软、油轮船队规模扩大，以及供应链成功应对乌克兰-俄罗斯战争和红海地区中断的经验，使得行业“不再那么容易受到惊吓”。

然而，如果以色列袭击伊朗的石油基础设施并导致伊朗的反击影响中东地区的原油流动，这一动态可能会发生变化。

Poten 警告说，近期的相对平静“并不意味着局势在不久的将来不会变得棘手。”其还提到：“伊朗曾威胁要关闭霍尔木兹海峡。如果那样的话，一切将难以预料。”

原油油轮运价全面上涨

Clarksons 证券公司周一表示，超大型原油运输船（VLCC）的即期运价平均为每日 48,400 美元。VLCC 的平均运价环比上升了 24%，是去年同期的两倍，尽管仅为过去中东动荡时期峰值运价的一小部分。



苏伊士型油轮的平均日运价为 43,900 美元，环比上升 32%，同比上升 19%。

阿芙拉型油轮的日运价环比翻倍，达到 42,800 美元，主要受美湾-欧洲航线强劲需求的推动。Clarksons 证券航运分析师 Frode Morkedal 表示：“阿芙拉型油轮成为焦点。”阿芙拉型油轮的平均运价同比上升了 40%。

Morkedal 周一表示，上周油轮运价的上涨“显然符合典型的季节性模式。然而，我们认为租船活动可能受到地缘政治因素和近期油价急剧上涨的推动，导致石油贸易商寻找中东以外的替代货源。”

Jefferies 航运分析师 Omar Nokta 表示：“油轮租船活动上周激增，尤其是美湾地区的货量可能是对中东供应担忧加剧的反应。阿芙拉型油轮的运价尤其繁忙，达到了自 6 月以来的最高水平。”

BRS 表示：“在寻找中东以外替代供应的贸易商中，可能存在一定的恐慌性采购。这与美国炼油厂维护增加了原油出口量以及利比亚出口恢复一起，可能是近期大西洋盆地苏伊士型和阿芙拉型油轮运价上涨的原因。”

中东运价的潜在推动因素？

Morkedal 概述了以色列可能袭击伊朗石油基础设施和/或美国对伊朗制裁加剧对 VLCC 的潜在利好。

“如果伊朗的出口减少 80 万桶/日，并由沙特阿拉伯弥补，这可能需要约 20 艘 VLCC，占全球船队的 2.2%，这可能会将 VLCC 的运价推升至每日 75,000 美元。

“在更不可能的情况下，如果伊朗的全部 170 万桶/日的出口被移除，需求可能会上升到 42 艘 VLCC，占船队的 4.6%，这可能将运价推升至每日 120,000 美元。”

影响油轮运价的另一个中东因素是欧佩克+，特别是沙特阿拉伯，如何应对 12 月的计划增产。

德意志银行航运分析师 Chris Robertson 表示：“未来的路径在很大程度上取决于欧佩克+成员是否履行减产承诺。据报道，沙特石油部长暗示，如果其他成员国未能



履行承诺，沙特阿拉伯可能愿意降低其油价以争夺市场份额。”

BRS 指出，欧佩克+的生产政策与以色列-伊朗冲突的未来局势之间存在联系。

“如果伊朗的原油出口能力受到影响，这将打击 135 艘‘灰色船队’VLCC 的需求。此外，这也可能促使欧佩克+的其他成员放松减产措施，从而增加主流油轮的需求。”

中国需求持续低迷

除了中东地缘政治背景的隐忧外，影响油轮运价的另一个主要变量仍然是中国的原油需求。

国际能源署（IEA）在其最新展望中表示，预计中国 2024 年的石油消费增长将仅为 18 万桶/日，而 2023 年疫情后的增幅为 150 万桶/日。IEA 表示：“自今年年初以来，中国石油需求增长的突然停滞对石油市场产生了深远影响。”

根据 Vortexa 的数据，中国在 9 月份进口了 962 万桶/日的原油，环比下降 7%，同比下降 8%。Vortexa 表示，“由于国内需求降温以及成品油出口配额紧张，预计第四季度中国炼油厂的加工量将降至 1500 万桶/日以下”。尽管航运市场普遍对中国最近的刺激计划表示欢迎，但 Gibson Shipbrokers 并不认为这对油轮有重大利好。

Gibson 在其最新的油轮展望中表示：“油需求增长放缓的两个关键趋势是电动汽车和液化天然气卡车的普及，这令人怀疑这些趋势是否会受到刺激措施的影响。”他补充道：“这些新措施在短期内可能会对原油油轮市场产生一定支持，但从长远来看，可能需要寻找其他增长点。”

然而，Poten 指出，关于中东地缘政治紧张局势，影响中国原油油轮需求的还有另一个因素需要考虑。

Poten 表示：“霍尔木兹海峡的关闭将引发油价急剧上涨，并很可能让全球超级大国卷入冲突。中国在这一局势中最为脆弱，因为它高度依赖中东的石油。”

来源：劳氏日报



船舶经纪公司：中东全面战争对能源航运的影响

美国船舶经纪公司 Poten & Partners 坚信航运业的复原力。但是中东全面战争或伊朗关闭霍尔木兹海峡可能会成为地缘政治冲突的终结者。该纽约公司表示：“虽然没有人知道接下来会发生什么以及有关各方将如何应对，但不确定性本身已经推高了油价和油轮运价。”

在该地区等待以色列对伊朗导弹袭击作出回应之际，Poten 公司指出，该地区以前的冲突曾引发油价和油轮运价的大幅飙升。在此背景下，目前的涨幅非常温和，原因显而易见。

首先，石油市场比过去更加多样化。20 世纪 70 年代，石油出口集团欧佩克（Opec）生产了全球约一半的原油。疫情期间，这一份额下降到约 27%。Poten 公司表示，由于可再生能源的大趋势，以及最近中国需求增长的急剧放缓，石油需求增长也停滞不前。

因此，石油市场拥有充足的剩余产能，这有助于稳定价格，即使在中东发生严重危机的情况下也是如此。“同样，油轮船队的规模也比以往危机期间大得多，而且在经历俄乌战争和胡塞武装在红海发动袭击的后果之后，航运业已不再那么容易受到惊吓，”Poten 公司补充道，“然而，这并不意味着在不久的将来事情不会变得棘手。”

Poten 公司表示，涉及伊朗石油基础设施的敌对行动升级有可能对石油和油轮市场造成严重破坏。伊朗每天生产约 400 万桶石油，其中 200 万桶用于出口，大部分出口到中国。Poten 公司认为，其他产油国不太可能为此提供补偿。如果伊朗关闭霍尔木兹海峡这一石油运输要道，“一切都完了”。这将引发油价暴涨，并很可能将全球超级大国卷入冲突。

但 Poten 公司补充表示：“伊朗只有在没有任何损失的情况下才会关闭霍尔木兹海峡，虽然不能完全排除这种可能性，但这种情况仍然不太可能发生。”该经纪公司表示，在中东战争全面爆发的初期，全球可能会出现争抢石油的现象，从而提高油轮收益。“然而，霍尔木兹海峡的关闭将扰乱其他中东产油国的石油流通，对油轮市场非常不利。”克拉克森研究公司（Clarksons Research）指出，油轮市场涨势强劲，VLCC 平均收益周环比上涨 30%，部分原因是中东地缘政治局势紧张。

来源：航运界



【船东警告：四季度好望角型船表现或令人失望】

在当前航运市场的不确定性中，挪威船东 Tor Olav Troim 支持的两家干散货航运公司 Himalaya Shipping 和 2020 Bulkera 日前发出双重警告，有迹象表明四季度海岬型船舶现货日租金价格可能不尽如人意。

10 月 9 日，2020 Bulkera 在社交媒体上发文称：“谁敢说底部即将到来？我们很难完全了解市场上的博弈，但从一些基本迹象来看，第四季度的表现应该会令人失望。”随后，Himalaya Shipping 也转发了这一信息。

Himalaya Shipping 在纽约和挪威上市，而 2020 Bulkera 在奥斯陆上市。两家公司均拥有 210,000 载重吨的纽卡斯尔型散货船。前者旗下 11 艘纽卡斯尔型散货船的定期租船合同日租金与指数挂钩，后者则有六艘船采用指数挂钩租约。

在两家公司发声的当天，海岬型船现货市场和远期运费协议价格均有所下滑，显示出行业整体趋势的疲软。

海岬型船现货日租金自 9 月 27 日达到每日略低于 30,600 美元的峰值以来一直呈螺旋式下降趋势。周三，波罗的海海岬型船指数（BCI）下降 203 点，至 2786 点，创下 8 月底以来最低水平，海岬型航线（5TC）日平均租金价格下降 1,680 美元，至 23,106 美元。

船舶经纪公司 Allied 在周二发布的周度报告中表示：“中国黄金周可能是导致大型散货船（海岬型船）需求减弱的原因之一。”

海岬型船远期运费协议在周三的多数时段内均有所下跌，四季度合约下降了 508 美元，跌至每日 24,800 美元。尽管期货市场的价格暗示，12 月的运费可能会上升至 25,200 美元，但相比于前一天的交易数据，仍然下降了 239 美元，市场的乐观情绪显然有所减弱。

来源：海运圈聚焦

【LNG 燃料船占比已升至 6%：几乎每天下一艘】

行业联盟 SEA-LNG 报告称，目前正在运营的 LNG 燃料船已占全球船队的 2% 以上。几乎每天都有船东宣布投资 LNG 燃料船。



LNG 燃料船的数量已从 2010 年的 21 艘增长到目前的 590 艘，其中包括世界最大集装箱船，其运力是 2010 年运营船舶的两倍。加上 564 艘 LNG 燃料船订单，到 2028 年底投入运营的 LNG 燃料船总数将达到 1154 艘。此外，还有 772 艘正在运营的 LNG 运输船，且截至 2023 年年底新船订单已达 341 艘。这意味着世界上 6 万艘最大船只中有 2000 多艘使用 LNG 燃料。根据 DNV 的数据，LNG 双燃料船占新造船订单的三分之一。按载重吨计算，包括新船订单在内的 LNG 燃料船（1.425 亿载重吨）占全球船队（22.24 亿载重吨）的 6%。

SEA-LNG 董事长 Peter Keller 表示，LNG 是目前唯一可行的替代燃料，即使对那些考虑其他替代燃料的船东来说也是如此。目前，使用生物液化天然气和最终以氢为基础的 e-甲烷是实现 IMO2050 年减排目标的唯一可行选择。

LNG 的硫氧化物和颗粒物排放量几乎为零，氮氧化物排放量可减少 95%，温室气体排放量减少 23%。其环境效益是令人信服的。未来十年内，所有发动机技术都将消除甲烷逃逸。如今，2 冲程柴油循环发动机约占 LNG 燃料船舶订单的 75%。这些发动机已经有效地消除了甲烷逃逸。对于低压发动机技术来说，甲烷逃逸仍具挑战性，在过去的 25 年里，制造商已经将低压四冲程发动机的甲烷逃逸水平降低了 85%以上。

为支持 LNG 双燃料船的发展，目前全球有 185 个港口供应 LNG 燃料，明年还将增加 50 个。LNG 加注船队已从 2010 年的一艘船增加到目前的 60 艘，另外还有 13 艘订单。航运界对继续投资这些所需资产的积极性很高。随着生物液化天然气(bio-LNG)规模的扩大，基础设施也将持续得到完善，以便为生物液化天然气(bio-LNG)以及最终的 e-甲烷(可再生合成或 e-LNG)燃料做好准备，当下订造的船舶在 2050 年及以后均能满足未来的需求。与船用柴油相比，使用液化生物甲烷作为船用燃料可以减少高达 80%的温室气体排放。随着对 LNG 燃料了解的加深以及基础设施的增长，LNG 在海运脱碳中将发挥长期的重要作用。

来源：中国远洋海运 e 刊

◆[上周新造船市场动态](#)

(1) 新造船市场价格（万美元）

船 型	载重吨	散 货 船				备 注
		04/10/24	27/09/24	浮动	%	
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: 2024-10-08

(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	309,000	DACKS	2027-2028	MOL	15,000	DF LNG
2	Tanker	114,000	Fujian Mawei, China	2028	Union Maritime	undisclosed	LNG/DF option
10	Tanker	49,999	CSSC Huangpu, China	2027-2028	Shell - Dutch	4,800	
4+2	Tanker	50,000	Wuhu, China	2026-2027	DENSAY	undisclosed	Scrubber fitted
6	Tanker	50,000	Huanghai, China	2026	GHC	undisclosed	
6	Tanker	41,000	Jinling, China	2026-2028	MERCURIA	5,100	
4	Bulker	64,000	Jiangsu Haitong, China	2026	Amoysailing - Chinese	3,400	SDARI design, IMO Tier III, EEDI Phase 3
8	Bulker	19,600	Qinfeng Shipping Industry, China	-	Wuhan Innovation Jianghai Transportation - Chinese	undisclosed	Methanol fuelled
8	Bulker	15,000	Qinfeng Shipping Industry, China	-	Wuhan Innovation Jianghai Transportation - Chinese	undisclosed	Methanol fuelled
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027	MISC - Malaysian	25,600	TC to Petronas
2	ULEC	150,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2027	Eastern Pacific - Singaporean	20,700	against long term TCs
2	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2027	PascoGas - Turkish	8,350	
1	LNG	12,500 cbm	Hyundai	2027	Korea Line	8,800	



1	FSRU	204,000 cbm	Hanwha Ocean	2027	MOL	25,600	
6	MPP	15,000/19,600	Qinfeng	-	Wuhan Innovation	undisclosed	Methanol, River-sea

◆ 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
SEALEADER II	BC	180,099		2011	China	2,800	Chinese	BWTS fitted
STELLA HOPE	BC	180,007		2016	China	4,750	USA	BWTS fitted, Eco
AZALEA ISLAND	BC	106,445		2007	Japan	1,550	Chinese	BWTS fitted
NORD PLUTO	BC	81,944		2014	Japan	2,400	Greek	BWTS fitted
BELUGA	BC	81,841		2015	Japan	3,000	Chinese	BWTS fitted
GLORY	BC	76,508		2005	Japan	1,110	Chinese	BWTS fitted
BEECHGATE	BC	63,449		2019	Japan	3,560	Bangladeshi	Eco
NORD ADRIATIC	BC	61,254		2016	Japan	2,900	Bangladeshi	BWTS fitted, Eco
ARION	BC	53,806		2003	China	900	Chinese	
NPS MOSA	BC	53,556		2007	Japan	1,280	S. Korean	BWTS fitted
BLUE DRAGON	BC	38,238		2011	Japan	1,520	Undisclosed	OHBS
KEFALONIA	BC	28,742		2009	Japan	1,050	Undisclosed	OHBS

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
LECANGS DOLPHIN	CV	24,286		2023	China	undisclosed	Greek	
LILA CANADA	CV	13,797	1,118	2006	China	750	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
PS GENOVA	TAK	108,983		2010	China	4,000	UAE	BWTS fitted
HAFNIA ANDROMEDA	TAK	50,386		2011	China	3,100	Undisclosed	BWTS fitted
MARITIME INSPIRATION	TAK	49,996		2021	China	4,800	Bahri - UAE	en bloc each
MARITIME VERITY	TAK	49,993		2021	China	4,800	Bahri - UAE	
ALITHINI II	TAK	49,900		2008	S. Korea	2,700	UAE	BWTS fitted
BUTTERFLY	TAK	46,048		2004	S. Korea	1,775	Undisclosed	BWTS fitted



LILA FRONTIER	TAK	19,806	2004	Japan	1,610	S. Korean	stst
LARISA	TAK	8,924	2003	Japan	750	Indonesian	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
CHANG HUA HAI	GC	10,039		2006	China	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 ADELE	CV	30,950	8,779	1986	Germany	501.00	
UNI III	CV	15,511	7,099	1999	Japan	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
ELMAS	GC	5,110	2,900	1980	Japan	undisclosed	Turkiye
LADY BOUSHRA	GC	3,194	1,732	1988	China	undisclosed	Turkiye
ATLAS WIND	GC/MPP/SDK	5,351	2,486	1997	China	445.00	as is Kelang

◆[ALCO 防损通函](#)

【新的海员法将产生广泛的影响】

菲律宾政府最近通过了《菲律宾海员大宪章》，旨在改善菲律宾船员的福利和权利。Gard 协会与当地专家对于该法案的关键变化及对船东的影响进行了交流。

经过漫长的立法程序，《菲律宾海员大宪章》最终于 2024 年 9 月 23 日正式签署通过。

《大宪章》旨在使国内立法与《海事劳工公约》（MLC）和《船员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW）等国际公约保持一致，以确保菲律宾船员获得符合全球



标准的保护和机会。

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
2024-10-11	707.310	773.340	4.760	91.037	923.610	476.820	431.090	541.620	825.710
2024-10-10	707.420	773.920	4.741	91.016	924.340	475.070	429.220	540.970	821.960
2024-10-09	705.680	774.610	4.760	90.767	924.340	475.680	432.560	541.060	823.190
2024-10-08	707.090	776.430	4.777	91.042	925.740	477.610	433.570	542.300	827.920

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。