



# 全一海运市场周报

2024.10 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2024.10.14 - 10.18 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线走势出现分化，部分航线市场运价出现反弹。据海关总署最新发布的数据显示，今年前三季度，我国货物贸易进出口同比增长 5.3%，历史同期首次突破 32 万亿元，保持了稳中向好的走势，对未来中国出口集运市场仍将起到长期的支撑作用。10 月 18 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 2062.15 点，与上期持平。

**欧洲航线：**近期欧洲经济表现疲软，制造业长期低于荣枯线以下，服务业也开始出现下滑迹象。据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区 9 月 CPI 同比降至 1.7%，自 2021 年以来首次跌破欧洲央行 2% 的目标，促使欧洲央行本周继续采取降息措施以应对经济低迷，未来欧洲经济前景仍面临下滑的压力。本周，运输市场继续承压下行，即期市场订舱价格延续调整行情。10 月 18 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 1950 美元/TEU，较上期下跌 4.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，市场运价继续下行。10 月 18 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 2312 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。

**北美航线：**据美国劳工部公布的数据显示，截至 10 月 12 日当周美国初请失业金人数为 24.1 万人，虽然较前值有所下降，但仍处于今年高位，而续请失业救济人数在上周增至 187 万人，升至去年 7 月以来的最高水平，显示出美国劳动力市场持续出现疲软迹象。本周北美航线运输市场继续走弱，但美西、美东地区走势有所分化，美西航线市场运价略有下滑，美东航线则跌幅较大。10 月 18 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 4726 美元/FEU 和 4969 美元/FEU，分别较上期微跌 0.1%、下跌 10.5%。

**波斯湾航线：**运输市场继续因当地紧张局势升温受到支撑，即期订舱价格大幅上涨。10 月 18 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 1193 美元/TEU，较上期上涨 21.0%。

**澳新航线：**当地对各类物资的需求表现良好，供需基本面转好，市场运价小幅反弹。10 月 18 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 2026 美



元/TEU，较上期上涨 3.1%。

**南美航线：**运输需求缺乏进一步增长的动能，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续下行。10月18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 6235 美元/TEU，较上期下跌 1.7%。

**日本航线：**运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。10月18日，中国出口至日本航线运价指数为 863.98 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【强冷空气导致海况转差 综合运价指数小幅波动】

本周，大宗商品价格不同程度回落，下游市场按需采购，但在强冷空气作用下，北方海况急剧转差，船舶运力周转受阻，沿海散货综合运价指数平稳运行。10月18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 1012.17 点，较上期下跌 0.3%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，冷空气接连来袭，冷暖转换明显，电厂负荷率下降至八成附近。不过，政策面持续向好，非电企业生产稳步提升。沿海八省电厂日耗 191 万吨，库存 3523.5 万吨，存煤可用天数 18.4 天。煤炭价格方面，一方面，北方多地气温降至冰点以下，坑口煤炭销售走好，冬季储煤情绪升温，产地煤价坚挺，发运到港价格倒挂加剧，港口调入量进一步降低。另一方面，下游终端需求季节性转弱，采购补库以长协保供为主，港口煤价顺势下探。运价走势方面，本周，电煤需求继续走低。然而，强冷空气影响下，市场成交意愿有所好转，即期船舶需求较好，加之北方大风降温迅猛，沿海运力周转放缓，适用船期偏少，沿海煤炭运价企稳回升。

10月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1010.25 点。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 692.08 点，较 10月11日上涨 7.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 29.2 元/吨，较 10月11日上涨 2.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 35.3 元/吨，较 10月11日上涨 1.1 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 40.1 元/吨，较 10月11日上涨 1.7 元/吨。

**金属矿石市场：**本周，房市政策“组合拳”逐步落地，预期向好，市场开始筑底，钢厂高炉开工率缓步上升，日均铁水产量小幅增加。不过，原材料供给持续宽松，



成材、矿石价格双双回调，下游多按需补库。运输市场受强冷空气影响，北方海况转差，影响船舶周转，沿海金属矿石运输价格小幅上行。10月18日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收671.39点，较10月11日上涨2.5%，其中，青岛/日照-张家港(2-3万dwt)航线运价24.3元/吨，较10月11日上涨0.4元/吨。

**粮食市场：**本周，一方面，全国秋收进度过半，新粮上量压力较大；另一方面，中储粮入市收购，深加工企业开工率稳步提升，加之北方降温剧烈，利于新季玉米的存储，玉米价格整体稳中偏强运行。猪肉价、生猪价格双双走弱，但饲料价格维持低位，养殖利润仍存，补栏仔猪增多。饲企补库采购需求释放，沿海粮食运输价格持续上涨。10月18日，沿海粮食货种运价指数报845.56点，较上期上涨2.8%，其中，营口-深圳(4-5万dwt)航线运价47.6元/吨，较上期上涨1.6元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格震荡下跌，变化率正向区间收窄。国内“4+4+2”房地产政策“组合拳”释放积极信号，户外基建项目进入赶工阶段，“三秋”工作稳步开展，柴油需求持稳。汽油需求延续低迷，价格跌幅较大，部分炼厂计划停工检修，主营炼厂开工率下降，沿海成品油运输价格低位运行。10月18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999.14点，较上期下跌0.1%；市场运价指数933.49点，较上期下跌0.2%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【三大船型普遍下跌 租金指数持续下跌】

本周，国际干散货运输市场三大船型运输需求偏弱，市场船多货少，整体氛围不佳，运价纷纷下跌。其中海岬型船市场因远程矿货盘不足及 FFA 远期合约价格下跌影响，运价跌幅最为明显。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭等货盘缩减，运输需求整体偏淡，船多货少局面延续，日租金持续下行。在三大船型运价普遍下跌的影响下，远东干散货租金指数延续下行走势。10月17日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1450.47点，较10月10日下跌8.3%。

**海岬型船市场：**海岬型船两大洋市场运价先扬后抑，远程矿航线运价持续下行。上周末本周初，太平洋市场矿商询盘热情有所回升，市场货盘增加，且 FFA 远期合约价格上涨，带动运价止跌并小幅上涨。但之后，虽然太平洋市场货盘正常释放，但市场可用运力偏多，且大西洋市场运价持续走低，FFA 远期合约价格持续下行，太平洋市场运价再次转跌，并跌至年内较低水平。10月17日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为18565美元，较10月10日下跌11.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.017美元/吨，较10月10日下跌6.4%。远程矿航线，西非铝土矿货盘减少，空放运力偏多，巴西淡水河谷也持续压价，巴西图巴朗至青岛航线运价连续两周下跌。10月17日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.343美元/吨，较10月10日下跌9.4%。



**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金单边下行。随着上周煤炭货盘集中出货后，本周煤炭等货盘有所减少；且粮食运输市场持续走软，运力集中在太平洋市场，总体可用运力偏多，市场活跃度下降；另外，海岬型船市场大幅回调，市场情绪受到一定影响，日租金承压下行。10月17日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13088 美元，较 10 月 10 日下跌 9.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.287 美元/吨，较 10 月 10 日下跌 5.8%。粮食市场，本周粮食货盘整体呈减少趋势，运输需求偏淡，船多货少局面延续，运价下跌。10 月 17 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 38.900 美元/吨，较 10 月 10 日下跌 2.2%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场日租金持续偏软。本周，虽有部分月底装期的煤炭货盘释放，但即期货盘较前期有所减少，镍矿、钢材等货盘也相对有限，市场总体船多货少，氛围不佳，货主持续压价，日租金低位下探。10 月 17 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13098 美元，较 10 月 10 日下跌 6.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.063 美元/吨，较 10 月 10 日下跌 2.0%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价先跌后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 11 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 219.1 万桶至 4.206 亿桶，汽油和蒸馏油库存分别下降 220 万桶和 350 万桶，国内原油产量创纪录新高，战略石油储备库存为 2022 年 12 月 2 日当周以来最高，精炼油库存降幅为 2024 年 3 月 1 日当周以来最大。石油输出国组织(OPEC)和国际能源署(IEA)本周下调 2024 年全球石油需求增长预测，这是欧佩克连续第三次下调需求增长预期，2024 年的需求增长预期从每日 203 万桶下调至每日 193 万桶。全球经济恢复不如预期，能源向清洁燃料的转变使需求增长始终保持在低位。尽管中东冲突的不确定性依然存在，但由于以色列对伊朗发动报复性攻击可能导致石油供应中断的担忧有所缓解，风险溢价降温，促使油价下滑。美国原油库存下降及欧洲的积极经济指标限制了油价跌幅。本周布伦特原油期货价格小幅下跌，周四报 74.67 美元/桶，较 10 月 10 日下跌 5.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后稳。10 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1083.79 点，较 10 月 10 日下跌 7.0%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周 VLCC 市场中东航线 11 月装期货盘开始进场，但整体货量不及预期；大西洋航线活跃度也在下降，阿芙拉和苏伊士航线在上周大幅上涨后开始回落，无法形成有效支撑。不过，船东对欧派克 12 月增产仍比较有信心，成交运费在周初下滑后止跌企稳，租家始终通过私下出货给市场施压。目前，整体船位依旧较为充足，10 月下旬货盘较上个月少了 10 多个。短期来看，若无地缘政治冲突等额外影响，仍将延续船多货少的基本面。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS54.92，较 10 月 10 日下跌 7.97%，CT1 的 5 日平均为 WS55.13，较上期平均下跌 4.02%，TCE 平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万



吨级船运价 (CT2) 报 WS59.26, 下跌 5.70%, 平均为 WS59.28, TCE 平均 3.4 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 30 日, 成交运价为 WS58.5。中东至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 20-21 日, 成交运价为 WS55。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 28-30 日, 成交运价为 WS56。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 26-28 日, 成交运价为 WS54。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 28-30 日, 成交运价为 WS54。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 11 月 17-18 日, 成交运价为 WS58.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月, 成交包干运费为 835 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】

10 月 16 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1163.10 点, 环比上涨 0.13%。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-0.49%、+0.26%、+0.12%及-0.07%。

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 1.16%; 57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 5.17%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.13%; 170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.33%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 21 艘 (环比减少 4 艘), 总运力 167.55 万载重吨, 总成交金额 41220 万美元, 平均船龄 13.38 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 3.35%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.48%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.03%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.02%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.12%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 9 艘 (环比减少 4 艘), 总运力 43.68 万载重吨, 总成交金额 26302 万美元, 平均船龄 13.33 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 0.13%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.09%。本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。



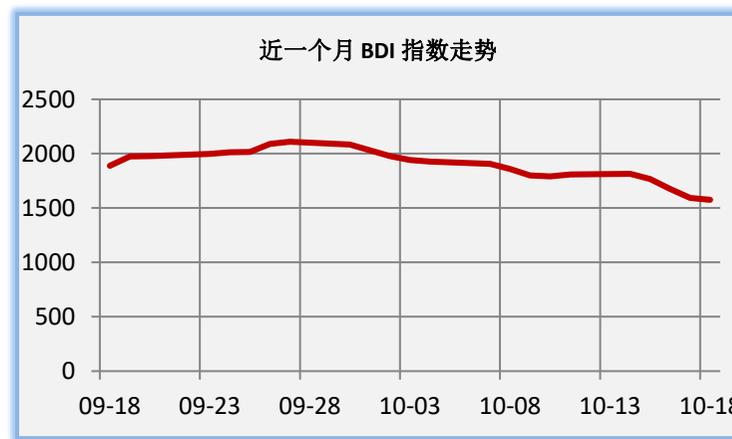
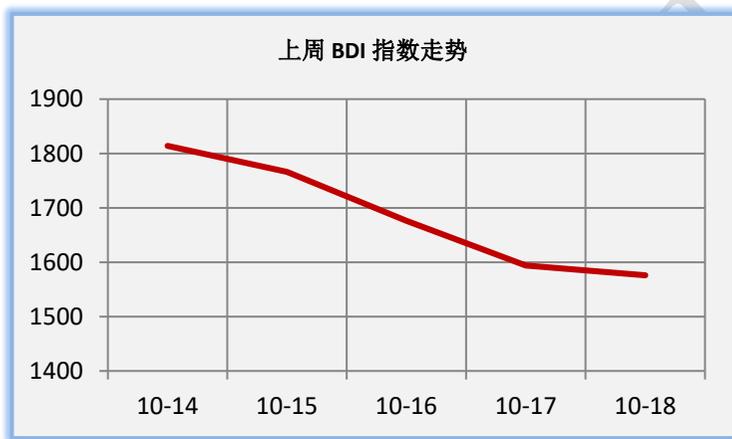
国内内河散货船二手船价有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比上涨0.10%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌0.69%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨1.60%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌1.32%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交15艘（环比增加2艘），总运力4.42万载重吨，总成交金额4055.00万人民币，平均船龄9.79年。

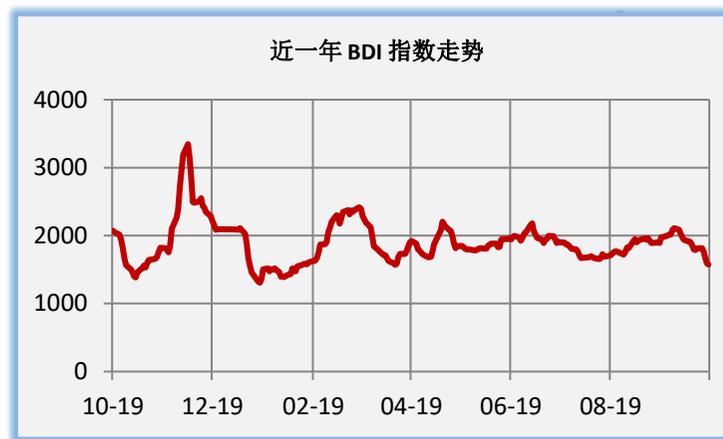
来源：上海航运交易所

## 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	10月14日		10月15日		10月16日		10月17日		10月18日	
BDI	1,814	+5	1,766	-48	1,676	-90	1,594	-82	1,576	-18
BCI	2,878	+43	2,773	-105	2,552	-221	2,322	-230	2,276	-46
BPI	1,409	-26	1,364	-45	1,309	-55	1,288	-21	1,285	-3
BSI	1,262	-7	1,260	-2	1,257	-3	1,254	-3	1,250	-4
BHSI	719	+1	720	+1	723	+3	725	+2	727	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	11/10/24	04/10/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	26,500	28,000	-1500	-5.4%
	三年	23,000	23,250	-250	-1.1%
Pmax (76K)	一年	13,750	14,750	-1000	-6.8%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,000	15,250	-250	-1.6%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,750	12,000	-250	-2.1%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-10-15



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Meteor' 2010 82589 dwt dely Mailiao 23/25 Oct trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$11,750 - KLC

'Xing Shun Hai' 2018 81824 dwt dely Gwangyang 24/25 Oct trip via EC Australia redel China \$13,250 Richland

'Skyros' 2011 79366 dwt dely Makassar 23/25 Oct trip via Indonesia redel South China \$16,500 - cnr

'Port Everglades' 2023 63367 dwt dely Hazira prompt trip via Arabian Gulf redel Chittagong \$15,000 - cnr

'Thor Friendship' 2010 54123 dwt dely Cebu prompt trip via Indonesia redel N China \$15,000 - cnr

'Amapola' 2011 35037 dwt dely Durban prompt trip redel China \$14,000 - cnr

'Ammos' 2011 28219 dwt dely Durban prompt trip redel Far East \$11,000 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【中印需求降温！海运煤炭将迎寒冬？】

在全球能源转型与气候政策不断演变的背景下，印度和中国作为主要煤炭消费国，需求走向对于国际煤炭市场的影响愈发重要。近年来，北半球的冬季曾是推动煤炭需求的关键时期，尤其是在天然气价格上涨时，煤炭的吸引力随之增强。然而，随着市场环境的变化，分析师对即将到来的冬季煤炭需求持谨慎态度，预期需求将明显减弱。



船舶经纪商 BRS 认为，要使今年余下的时间内干散货市场保持强劲，中国和印度需要迅速增加对煤炭的需求。

“然而，这可能是一个艰巨的任务。当我们查看这两个国家目前的动力煤库存时，发现其并没有带来太大的信心。在未来 9 到 12 个月内，补库存或烧煤是否能够足够快地进行，以便为第四季度的强劲反弹创造条件，目前仍未可知。”

欧洲市场的转型也加速了全球煤炭需求的萎缩。以英国为例，随着该国关闭最后一座煤电厂，煤炭进口量骤降。克拉克森数据表明，英国的煤炭进口自 2006 年以来已减少至几乎为零，这种趋势在未来很可能继续扩散到其他欧洲国家。这意味着，虽然亚洲市场仍是煤炭需求的最后堡垒，但即便是这样，需求也并非一成不变。

更为严峻的是，随着可再生能源的兴起，特别是在中国的推广应用，煤炭的市场份额正面临威胁。数据显示，中国的煤炭进口在 8 月份达到了 4584 万吨，低于 7 月份的七个月高点 4621 万吨，尽管前八个月煤炭进口量仍同比增长 11.8%，但这并不代表其需求持续向好。可再生能源的快速发展正在削弱煤炭的需求基础，煤炭的市场份额可能在未来数年继续缩水。

运输层面，Shipfix 的数据显示，8 月份海运煤炭运输需求下降了 25% 以上，9 月份可能也会出现同样的下降。

Shipfix 在最近的一份市场报告中表示：“与今年第三季度通常出现的模式相反，一段时间以来，全球煤炭每周货运订单量一直承受压力。尽管 8 月份出现了复苏的初步迹象，但发展势头未能持续到本月。”

巴拿马型散货船在煤炭贸易中占据着重要地位，散货船跟踪平台 Oceanbolt 的数据显示，今年迄今为止，巴拿马型船运载的海运动力煤占有所有海运动力煤总量的近 60%，而海岬型船运载的海运动力煤占比约为 29%。海运焦煤方面，约有一半的由巴拿马型船运输，约 41% 由海岬型船运输。

但由于需求萎缩，吨海里需求也遭受重挫。Oceanbolt 的数据揭示，巴拿马型和海岬型船的焦煤吨海里需求分别下降了 2.6% 和 7.5%。巴拿马型船动力煤吨海里运量下降 4%，海岬型船动力煤吨海里运量下降 4.5%。

尽管如此，煤炭贸易仍是巴拿马型船市场的一抹亮色。近期，从美国东海岸向印度的煤炭货物运输活跃，成为推动大西洋市场的动力。随着市场的变化，现货日租金提升显示出区域性需求的潜力，尤其是在波罗的海地区，来自拉脱维亚到鹿特丹的煤炭现货运费增长了约 20%。



总的来看，煤炭市场的未来充满了挑战与机遇。在全球能源结构转型的大背景下，航运行业的参与者需不断调整战略，以应对变化带来的影响。如何在不确定性中寻找新的市场机会，将是未来一段时间内行业亟需探讨的重要课题。只有在灵活应变的基础上，才能在复杂多变的市场环境中立于不败之地。

来源：海运圈聚焦

### 【全球集装箱船队运力已破 3000 万 TEU】

据 Alphaliner 统计，截至 10 月 4 日，全球共有 7124 艘集装箱船，总运力达到 30,875,769TEU，今年以来运力增长超过 230 万标箱，全球集装箱船订单量已超过 770 万标箱，其中全球十大班轮公司有 431 艘集装箱船订单，总运力超过 590 万标箱，估计其中 44%要用来换新，业界龙头地中海航运（MSC）估计有 60%的订单用来更换旧船。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)统计显示，全球造船厂在去年交付了 350 艘新造集装箱船，运力达到 220 万标箱，打破 2015 年 170 万标箱交付纪录，今年新交付的集装箱船将进一步增长至 478 艘，310 万标箱，比去年增长 41%。

虽然全球集装箱船队将在未来几年显著增长，但 Alphaliner 的数据显示，全球前十大班轮公司有 683 艘营运船舶船龄在 20 年以上，运力超过 260 万标箱，而一般集装箱船使用的寿命约 25 年。

Alphaliner 特别提到，马士基没有订购足够数量的新船来取代旧船，不过马士基已公开表示未来五年内将更新 80 万标箱的船队，其中包括 50 万标箱的租船。Alphaliner 分析，全球集装标箱集船队从 2000 万标箱到 3000 万标箱，这一进展历时 8 年，自 2016 年全球运力突破 2000 万标箱以来，集装箱船市场持续扩张，预计这一增长趋势将在未来几年内继续保持。虽然集装箱船运力一直在增长，但集装箱船运力增长的速度并未显著加快。相较从 1000 万标箱到 2000 万标箱花了九年时间，市场扩张速度算是相对稳定。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【二手干散货船交易量和金额大幅飙升】

2024 年至今，二手干散货船交易活动显著增加。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示，2024 年前 9 个月，二手干散货船交易频繁，与 2023 年同期相比，交易数



量和金额均大幅飙升。其中，交易数量已达 612 艘，较 2023 年同期的 455 艘增长了 34.5%；交易金额则增长了 50%，从去年的 80 亿美元增至今年的 120 亿美元。中国买家尤为活跃，2024 年迄今已购买了 115 艘干散货船，较 2023 年收购的 66 艘大幅增加。希腊和日本买家也表现出浓厚兴趣，今年已分别购买了 107 艘，而 2023 年同期分别为 77 艘和 68 艘。在卖方端，中国船东今年已出售 158 艘干散货船，希腊船东售出了 146 艘。

而反观二手油轮交易，市场陷入停滞，交易节奏放缓。据 Xclusiv 介绍，2024 年前 9 个月共有 332 艘油轮易手，总价值约为 100 亿美元。与 2023 年同期售出的 456 艘油轮（总价值 132 亿美元）相比，下降了 27.2%。希腊买家和卖家在油轮市场表现活跃，今年希腊船东购买了 40 艘油轮，售出 52 艘。而在 2023 年，相应的数字分别为 41 艘和 100 艘。中国船东今年已售出 32 艘油轮，少于 2023 年的 44 艘；同时购买了 49 艘，略少于 2023 年的 51 艘。今年美国船东售出 21 艘油轮，低于 2023 年的 28 艘；阿拉伯联合酋长国已购买了 17 艘油轮，与 2023 年的 46 艘相比大幅下降。

Xclusiv 指出，受地缘政治紧张局势升级和市场波动加剧的双重影响，全球石油危机的阴影再次笼罩能源市场。而市场对石油需求的不断上升，以及石油输出国组织（OPEC）及其盟友的闲置产能有限，将进一步加剧市场波动。Xclusiv 认为，这场危机的影响不仅限于能源领域，油价飙升可能会对其他大宗商品、运输成本和通货膨胀产生连锁反应，最终影响全球消费者和企业。

随着中东战争冲突的持续和升级，海上贸易不断受到干扰，油轮市场费率已经大幅上涨。波罗的海交易所的超大型油轮（VLCC）、苏伊士型油轮（Suezmax）和阿芙拉型油轮（Aframax）的等价期租租金（TCEs）分别自 6 月 4 日、7 月 17 日和 6 月 27 日以来达到最高点，过去一周分别上涨了 11%、53% 和 97%。Xclusiv 警告称，随着中东局势的不断演变，决策者和市场参与者必须密切关注事态发展，并为可能出现的供应中断做好准备。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【全球船队步入“老龄化社会”】

在之后的几年中，全球商船队的老龄化趋势将日益显著，这一新常态要求租船人、运营商及船东必须正视并适应这种现象。鉴于当前拆船量依旧维持低迷状态，此问题尤为紧迫。

根据希腊 Xclusiv Shipbrokers 最新发布的报告，未来数年间，众多现役船舶的使用年限预计将突破 20 年大关。Xclusiv 研究团队在其最新周报中明确指出：“船队老龄化即将引发一系列严峻挑战，涵盖运营效率至环境可持续性等多个维度”。同时报告也对全球商船队能否如期达成国际海事组织所设定的 2030 年绿色目标表示质



疑。

具体而言，Xclusiv 数据显示，在散货船领域，至 2030 年，当前船队中约有三成（基于船舶数量及载重吨位）的船舶年龄将超过 20 年，其中大型船舶的老龄化问题尤为突出。油轮船队亦面临相似困境，预计届时约有 48% 的油轮船队（以载重吨计）船龄将超过 21 年。

尽管近十年来集装箱船与天然气船队的订单量激增，但此等增长并未能阻挡整体船队的老化趋势。在天然气运输船领域，预计至 2030 年，约有 42% 的船队船龄将超过 21 年。同样地，以船舶数量及标准箱计，Xclusiv 预测当前约有 49% 的集装箱船队至该年份时其船龄亦将超过 21 年。

此外，Alphaliner 的集装箱船分析师指出，目前全球十大集装箱航运公司仍在运营着 683 艘船龄达到或超过 20 年的船舶，其总运力超过 260 万标准箱。若以远洋货船的正常商业寿命为 25 年为基准，则这些数据表明，前十大运营商或需动用其综合订单的 44% 用于替换最老旧的船舶，而非用于船队扩张。

风险管理平台 RightShip 宣布对老龄干散货与普通货物运输船舶的检验年龄触发条件进行调整，以应对不断变化的市场条件与持续存在的安全风险。具体而言，干散货船与普通货船的检验年龄起点将从原先的十四年缩短至十年。RightShip 首席执行官 Steen Lund 强调：“在应对船队老化所带来的挑战时，我们需携手合作，共同推动整个航运业的安全与透明。”

上月的海事首席执行官论坛上，船队的老龄化问题同样成为了讨论焦点，众多小组成员达成共识，认为租船人应放宽对租赁老旧船舶的限制。自 2020 年来，一些老龄化航运领域出现了明显的瓶颈——它们需要更新船队，但又因为亚洲船厂被集装箱船和 LNG 运输船占满了船台而抢不到船期。

来源：海事服务网

### 【航运高管对运费前景乐观！】

普华永道（PwC）一项最新调查显示，尽管战争和地缘政治紧张局势令人担忧，但德国航运业高管仍对未来前景展现出相对乐观的态度。

根据普华永道针对 124 名德国航运高管进行的调查《2024 航运业研究报告》（Reederstudie 2024），大多数德国航运公司高管预计未来 12 个月内货运量将会增加，运费水平将保持稳定或上升。



具体而言，仅有 7% 的受访高管预计未来 12 个月内货运量会下降，8% 的高管认为未来五年货运量可能减少。员工少于 100 人，年收入低于 1 亿欧元的小型航运公司，其高层明显对未来更加谨慎与悲观。相反，规模较大的公司则对未来表现出更强的信心，近 80% 的受访者认为运费和租船费率将在明年保持稳定或增长。

这一乐观预期得益于当前市场的供需紧张状况，特别是在红海危机吞噬了大量运力的背景下，否则航运业本可能面临运力过剩的窘境。

不过，德国航运高管们也深知经济和货运市场的未来并非一帆风顺。全球范围内的战争与地缘政治紧张局势像乌云一样笼罩着航运业。同时，美国即将到来的总统选举也为全球市场的未来增加了不确定性。

虽然此次调查是在 5 月和 6 月进行，特朗普遇刺未遂事件以及拜登宣布退出竞选、由哈里斯接替为民主党候选人的事件尚未发生，但 60% 的受访高管预计特朗普将再次赢得选举。78% 的航运高管认为，特朗普的胜利将对德国航运业产生负面影响。

在德国航运界眼中，特朗普连任可能会给全球贸易和航运市场带来多重挑战。首先，关税壁垒和贸易战的重启将直接导致货运量减少，国际贸易流动性降低。其次，特朗普的政策或将加剧全球的政治紧张局势，这对依赖全球化运作的航运业而言无疑是雪上加霜。

然而，也有少部分高管认为，特朗普的胜利可能从某种角度上对航运业带来“积极”影响。就像目前由于红海危机导致航运线路拉长，航运公司不得不选择更远的航线，这反而在短期内推动了运费上涨和运力紧张。如果全球的政治紧张局势进一步升级，国际航运线路可能会变得更加复杂，这或许会带来运力短缺，进而抬高运价。

来源：海运圈聚焦

### 【揭秘航运业最大摇钱树！竟是这一船型！】

英国克拉克森研究公司（Clarksons Research）公布了自 2021 年以来最赚钱的船型，航运业最大的摇钱树竟然不是超大型油轮（VLCC），是集装箱船！

近日，克拉克森研究公司公布了过去 4 年航运业最赚钱船舶的最新排名，其中，集装箱船和液化石油气（LPG）运输船战胜了油轮和散货船。

克拉克森研究公司的分析师 Trevor Crowe 表示，自 2021 年初以来，克拉克森海运指数（ClarkSea Index）平均每天接近 2.9 万美元，比前十年高出 140%。



他补充道：“这表明，近年来，在贸易日益复杂和供应适度扩张的背景下，航运业产生了正收入。”

Trevor Crowe 计算了一系列船舶类型在过去 4 年期间扣除运营成本后的累计收益。结果显示，一艘 4400TEU 的巴拿马型集装箱船位居榜首，创造了 6530 万美元的收入，而一艘 1700TEU 的支线船则创造了 3030 万美元的收入。

巴拿马型船以 6390 万美元的收益略高于超大型液化气船（VLGC）。

Trevor Crowe 指出，由于中断，集装箱船在疫情期间的收益创历史新高。在 2021 年和 2022 年，4400TEU 船舶的盈利超过了 5000 万美元。2024 年，由于红海改道问题，航程增加，船舶供应紧张，这些船舶的利润再次激增。

Trevor Crowe 表示：“2023 年，巴拿马运河干旱中断、美亚贸易流量坚挺以及套利空间广阔背景下，2023 年市场创历史新高，其中 VLGC 的累计收益尤为受益。”仅在 2023 年，一艘 VLGC 的收益在扣除运营费用后就增加了近 3000 万美元。

在油轮领域，“突出”收益的创造者是阿芙拉型油轮（4550 万美元）、苏伊士型油轮（3890 万美元）和 LR2 型油轮（3030 万美元）。

Trevor Crowe 表示：“自 2022 年以来，贸易流的重新分配以及随后的红海改道为油轮市场带来了巨大的推动力，在原油领域，阿芙拉型油轮和苏伊士型油轮更容易受到俄罗斯和苏伊士贸易的影响，其扣除运营费用后的收入要高于 VLCC。”一艘 VLCC 的收入为 2470 万美元。

Trevor Crowe 补充称：“在过去几年里，成品油运行业的整体表现非常强劲，所有板块都表现良好，尤其是 LR2 型油轮从红海改道中获益。

在散货船领域，中型和小型船舶的表现与海岬型船舶类似。超大型散货船的收益为 1940 万美元，巴拿马型散货船为 1670 万美元，海岬型散货船为 1780 万美元。今年到目前为止，海岬型船舶产生的收入最为强劲，达到 530 万美元。

Trevor Crowe 表示，收益数据还表明，基于资产成本的理论收益各不相同。克拉克森研究公司以一艘船龄 5 年的船舶为例，一艘 4400TEU 的集装箱船所提供的现金流超过了初始支出的 300%。1700TEU 的支线船、阿芙拉型船舶和超大灵便型船舶的现金流都超过了 100%。另一端，VLCC 和海岬型油轮扣除运营成本后的收益分别为成本



的 39% 和 50%。

“然而，即使市场并非完全平稳（例如 2021 年 VLCC 现金流为负数），比较累计现金流也能很好地说明，自 2021 年以来，航运业的表现令人印象深刻。” Trevor Crowe 补充道。

来源：中国船检

### 【船队老龄化明显，支线集装箱船订单迎新机】

“支线集装箱船型的中型化进程正在持续，近期黄埔文冲也在计划建造 9000 多箱的箱船，在积极承接更大型的集装箱船。”

10 月 10 日，中国船舶集团有限公司旗下中船黄埔文冲船舶有限公司（以下简称“黄埔文冲”）在上海举行新船型发布会期间，黄埔文冲公司总工程师李东接受澎湃新闻新闻记者采访时作出上述表述。

对于支线集装箱未来的发展趋势，李东告诉澎湃新闻新闻记者，目前，传统定义的 1000 箱小型集装箱市场在慢慢萎缩，需求量在变少，主要由于世界供应链市场的变化，港口设施的更新以及航线的重新定义有较大的关系。

在全球支线集装箱船建造领域，黄埔文冲市场占有率位居第一，已形成支线箱船“鸿鹄”品牌系列。黄埔文冲总经理罗兵在发布会上表示，截至目前，公司已全面形成从 1100TEU 至 5000TEU 的支线箱船、从 65000DWT 至 85000DWT 散货船、从 5000 方至 60000 方气体船批量生产线。

在此次新船型发布会上，黄埔文冲向市场推介多款自主研发的绿色环保、节能低碳新船型，获得了国际知名船级社颁发的原则性认可（AiP）证书，还与船东签订了第一批意向订单。此次发布的是该公司最新研发的鸿鹄 SWAN 系列 1300TEU 冰区加强型集装箱船、2400TEU 甲醇双燃料动力集装箱船、多种替代燃料的 3500TEU 和 5000TEU 集装箱船，以及海鲸 WHALE 系列多种替代燃料的 82500 吨和 85000 吨散货船、43000 立方米液化石油气/液氨运输船（LPG/NH3）等新船型。

“和其他船型相比，公司更愿意承接箱船订单，整体溢价比例和盈利水平相对满意。一方面是市场需求造成了相对的高价，另外也与船厂自身的生产效率、设计水平、成本控制等能力有关。”李东告诉澎湃新闻新闻记者，支线集装箱船是黄埔文冲民船市场的拳头产品，产品覆盖面和谱系相对比较完善，也是全球支线集装箱船的主要供



应商。目前公司整体订单排期饱满，已排至 2028 年，部分 2029 年的订单考虑到市场以及汇率等因素处于谨慎接单的阶段。

“随着近期一些新船位的释出，黄埔文冲正在不断提高民船市场订单的占比。”李东告诉澎湃新闻记者，“2028 年之前除了一些公司特定条件下溢出的船位，基本上都排满了，公司也在不断通过提高生产效率来增加产能，以前一年一个船坞只能做 6 个批次的船，现在增至 7 个批次，交船数量也就多了。”

对于整体航运市场的发展现状，全球航运研究咨询公司 Clarksons（克拉克森）经理杜焱荧在现场表示，2024 年前三季度克拉克森海运指数（克拉克森海运指数是反映干散货船、油轮、集装箱船和气体运输船主要船型即期市场日均收益的一个综合性指数）平均值为 25539 美元/天，同比上涨 11%，且较过去 10 年平均值高 43%。虽然该数据从 2022 年年中开始回落，但目前的水平依然十分强劲。

“当前细分市场收益仍然分化。”杜焱荧介绍，当前油轮市场整体处于高位，气体船市场收益下滑，集装箱船和散货船市场收益明显恢复。其中，受红海局势的持续影响，集装箱市船市场即期运价大幅上涨，带动箱船收益持续上升。具体来看，集装箱船市场即期运价和船舶租金在 2021 年创历史新高，2024 年受红海事件影响，运价和租金再次反弹，前三季度中国出口集装箱运价反弹至历史较高水平，“大型船的运价更高，但是小型船目前租金水平也不低。”

全球运力供需走势方面，杜焱荧指出，当前海运贸易量整体保持增长，船队增速持续放缓，船队老龄化明显。其中全球集装箱船新船订单反弹，手持订单占比仍处高位，支线型以及中型船老船占比相对较高。20 年船龄以上集装箱运力占比为 10.7%，其中 8000 箱以下船型占比高达 91%。

“从整个集装箱船市场来看，支线型箱船和中型箱船的‘老龄化’更加明显。未来支线型船的订单预计会呈现恢复态势。此外，未来的贸易结构变化可能会给支线型集装箱船带来一些新的机遇。”谈及未来箱船的发展趋势，杜焱荧也指出，红海事件引发的绕行成为影响短期市场运力供给的最大因素，红海事件仍是影响 2025 年市场走势的关键因素。如果红海事件结束，预计明年可能会面临严重的供给过剩的压力。

来源：澎湃新闻



## ◆ 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	11/10/24	04/10/24	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: 2024-10-15

### (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
4	Bulker	89,000	Wuhu SY, China	2026-2027	Fujian Guohang	3,650	
4	Bulker	64,000	Jiangsu Haitong, China	2026	Amoysailing	undisclosed	
4	Bulker	64,000	New Dayang, China	2027-2028	U-Ming - Taiwanese	3,500	LNG-Ready
4	MPP	17,000	CMHI Jinling, China	2027-2028	ESL Shipping - Finn	5,100	methanol-fueled, battery hybrid
6	Container	16,000 teu	New Times, China	2028	Maersk	20,000	6 OPTIONS, LNG DF
6	Container	11,000 teu	SWS, China	2027-2028	X-Press Feeders - Singaporean	13,000	scrubber-fitted
2	VLAC	93,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	J/V between ADNOC & Wanhua - AW Shipping	undisclosed	



10	Tanker	50,000	GSI	2027-2029	SHELL	4,800	scrubber fitted
1	GAS	12,500 cbm	HMD	2027	KLC	8,800	TC TO POSCO

◆ 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
SG EXPRESS	BC	180,157		2009	China	2,700	Chinese	BWTS fitted
ARABELLA	BC	177,005		2005	Japan	undisclosed	Undisclosed	scrubber fitted
LILA COCHIN	BC	174,398		2005	China	1,810	Chinese	
LILA TIANJIN	BC	171,015		2003	Japan	undisclosed	Chinese	non-iacs vessel old sale
ALAMEDA	BC	170,622		2001	S. Korea	undisclosed	Middle Eastern	scrubber fitted old sale
LOWLANDS ENERGY	BC	95,719		2013	Japan	2,300	Greek	BWTS fitted
AURORA BOREALIS	BC	82,315		2023	China	3,850	Undisclosed	BWTS fitted
PS CADIZ	BC	82,256		2010	China	1,680	Greek	BWTS fitted
BULK PORTUGAL	BC	82,224		2012	Japan	2,250	German	BWTS fitted
NORD VIRGO	BC	80,915		2014	Japan	2,600	Greek	Eco, BWTS & scrubber fitted
SCORPIO WQ	BC	76,759		2004	Japan	1,120	Undisclosed	
APOLLON	BC	75,834		2003	Japan	undisclosed	Chinese	BWTS fitted, old sale
OCEAN AMBITIOUS	BC	63,577		2016	China	2,550	Undisclosed	BWTS fitted
THERESA PRIDE	BC	62,619		2021	Japan	3,900	Undisclosed	
LEON OETKER	BC	58,790		2008	Japan	1,535	Chinese	BWTS fitted
LASCOMBES	BC	56,801		2011	China	1,280	Undisclosed	en bloc each
GRUAUD LAROSE	BC	56,729		2011	China	1,280	Undisclosed	
YASA AYSEN	BC	56,042		2007	Japan	1,450	Asian	
KUJAWY	BC	38,889		2005	China	800	Undisclosed	ICE CLASS 1C
PACIFIC PIONEER	BC	35,480		2015	China	1,650	European	BWTS fitted
GLOBAL ROUND	BC	33,471		2013	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SOPHIA OCEAN	BC	29,952		1999	Japan	490	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
EVER URSULA	CV	63,216	5,652	1999	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	



EVER UNITY	CV	63,216	5,652	1999	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	
HYUNDAI PRIVILEGE	CV	63,016	5,000	2013	S. Korea			
HYUNDAI PREMIUM	CV	63,015	5,023	2013	S. Korea			
HYUNDAI PLATINUM	CV	63,014	5,023	2013	S. Korea	30,000	Undisclosed	en bloc, scrubber fitted
HYUNDAI PARAMOUNT	CV	63,010	5,000	2013	S. Korea			
HYUNDAI PRESTIGE	CV	63,010	5,000	2013	S. Korea			
SFT CHINA	CV	58,768	489	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
ZHONG AN XIN HUA YUAN	CV	57,197	4,515	2002	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
SFT TURKEY	CV	50,812	4,253	2003	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
SFT EGYPT	CV	48,847	3,963	2003	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
BFAD ATLANTIC	CV	42,483	3,426	2010	Germany	undisclosed	Danz & Tietjens	
NEUW MOON	CV	30,703	2,202	1999	Taiwan, PRC	1,050	Chinese	
LECANGS DOLPHIN	CV	24,286	1,781	2023	China	3,210	Greek	
CAPE FARO	CV	20,316	1,440	2006	Germany	1,400	Chinese	
CONTSHIP BEE	CV	13,690	1,118	2006	China			
CONTSHIP PEP	CV	11,834	966	2006	China			
CONTSHIP ANA	CV	11,807	966	2005	China	3,750	Turkish	en bloc*
CONTSHIP MAX	CV	11,807	966	2006	China			
CONTSHIP QUO	CV	11,797	960	2007	China			
A SUKAI	CV	8,200	704	2007	China	480	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
GESI	TAK	305,749		2007	S. Korea	4,325	Undisclosed	
SERENE SEA	TAK	105,244		2009	Japan	3,650	PV Trans - Vietnamese	BWTS fitted
PS AUGUSTA	TAK	51,063		2011	S. Korea	3,000	Undisclosed	
HIGH NAVIGATOR	TAK	49,921		2018	Japan	3,440	Italian	
ARSOS M	TAK	45,737		2004	Japan	1,600	Iraqi	
SILVER TIGER	TAK	37,383		2002	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
HANDONG 20	TAK	2,676		1999	Japan	180	Undisclosed	
GRACE COSMOS	TAK/LNG	85,224		2008	S. Korea	5,080	Chinese	BWTS fitted
GASLOG SANTIAGO	TAK/LPG	85,224		2013	S. Korea	15,100	CDB Leasing - Chinese	BBCB
MOTIVATOR	TAK/LPG	54,901		2013	S. Korea	undisclosed	Vietnamese	BWTS & scrubber fitted



BASHUNDHARA LPG WARRIOR	TAK/LPG	49,999	2005	Japan	6,100	Middle Eastern
YU I	TAK/LPG	30,309	1996	Japan	2,650	Middle Eastern
GAS CAUAYAN	TAK/LPG	5,352	2006	Japan	740	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 1	BC	28,458	350	1994	Japan	495.00	
ION	TAK	153,710	23,236	2000	S. Korea	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
ALI A	BC	7,107	2,500	1980	Japan	undisclosed	
SEAGRAND	GC	9,672	3,320	1986	Japan	undisclosed	
GREEN MALOY	OTHER/REF	6,120	2,990	1990	Norway	488.00	

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 LOTUS	BC	70,189	9,214	1996	Japan	435.00	as is Shanwei, China
NEFTERUDOVOZ- 52M	BC	3,280	574	1985	USSR	undisclosed	Turkiye
MSC MALIN	CV	21,370	10,655	1982	Germany	undisclosed	Turkiye
MILA	GC	3,193	1,581	1972	Czechoslovakia	undisclosed	Turkiye
GRAND MBA	GC	1,020	154	1983	Denmark	undisclosed	Turkiye
FPSO FLUMINENSE	OTHER/OFFSH	56,400		1974	Sweden	undisclosed	
GREEN MAVERIC	OTHER/REF	6,105	3,056	1993	Netherlands	undisclosed	Turkiye
FERRY HAYATOMO-2	OTHER/ROR	1,000		1987	Japan	undisclosed	



## ◆ ALCO 防损通函

【美国发布更新后的委内瑞拉通用许可证 40C，授权某些涉及向委内瑞拉出口或再出口液化石油气的交易。】

本通函提供与美国财政部海外资产控制办公室 (OFAC) 最近延期的第 40C 号通用许可证（下称“GL 40C”）的相关信息，该许可证下的授权涉及向委内瑞拉出口或再出口液化石油气的某些具体交易。

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
2024-10-18	712.740	771.730	4.744	91.696	927.350	477.260	431.570	542.160	822.780
2024-10-17	712.200	773.370	4.760	91.637	925.110	474.500	431.470	542.220	822.650
2024-10-16	711.910	775.080	4.771	91.650	930.310	476.200	431.500	543.680	825.320
2024-10-15	708.300	772.550	4.732	91.225	925.290	476.400	431.470	541.540	821.510
2024-10-14	707.230	772.550	4.738	90.992	922.920	476.120	431.000	541.190	824.210

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。