



全一海运市场周报

2024.10 - 第4期



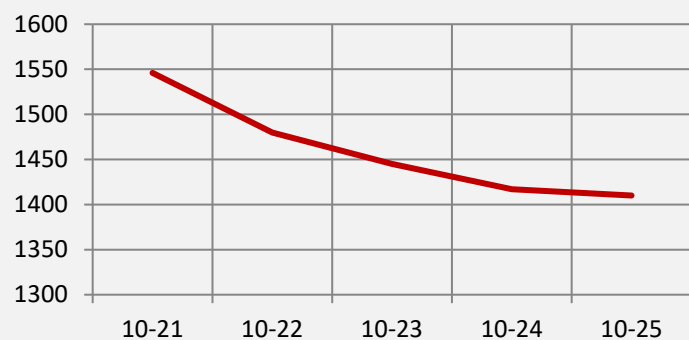
◆ 国内外海运综述

1. 国际干散货海运指数回顾

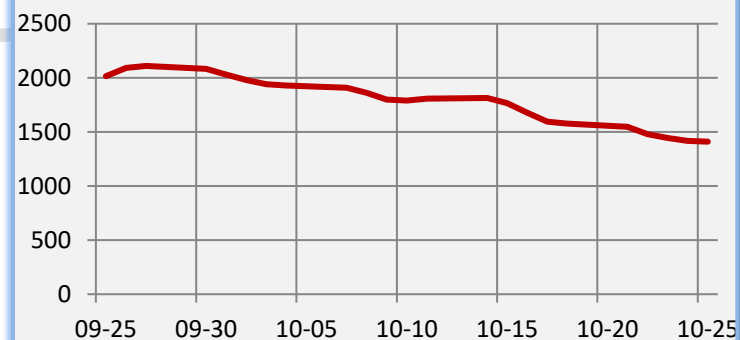
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

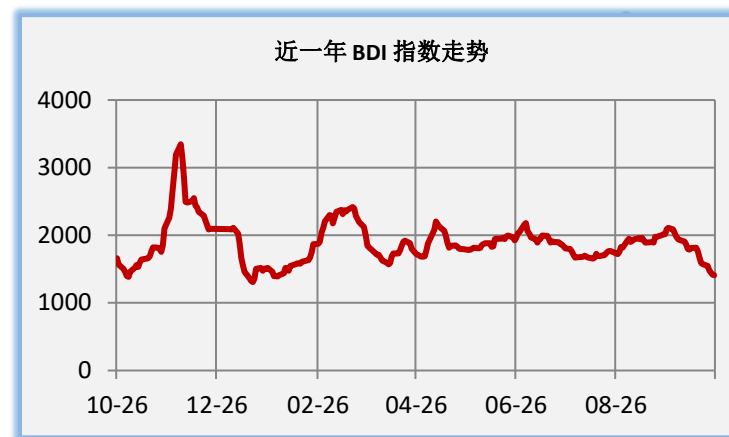
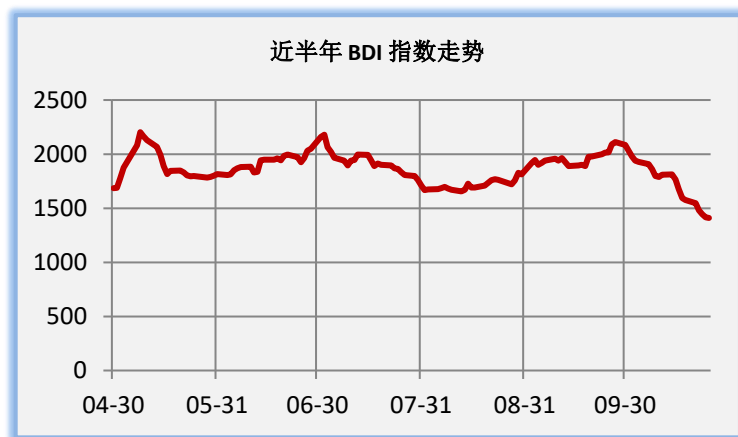
波罗的海指数	10月21日		10月22日		10月23日		10月24日		10月25日	
BDI	1,546	-30	1,480	-66	1,445	-35	1,417	-28	1,410	-7
BCI	2,191	-85	2,008	-183	1,921	-87	1,859	-62	1,856	-3
BPI	1,278	-7	1,260	-18	1,238	-22	1,216	-22	1,201	-15
BSI	1,250	0	1,249	-1	1,249	0	1,245	-4	1,240	-5
BHSI	726	-1	729	+3	731	+2	727	-4	728	+1

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	18/10/24	11/10/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	25,500	26,500	-1000	-3.8%
	三年	22,000	23,000	-1000	-4.3%
Pmax (76K)	一年	13,250	13,750	-500	-3.6%
	三年	11,750	12,000	-250	-2.1%
Smax (58K)	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,750	11,750	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-10-22



2. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Sea Progress' 2014 81715 dwt dely Koh Sichang 30/31 Oct trip via Indonesia redel S China \$13,000 option N China \$13,500 - cnr

'Aeolian Grace' 2007 76525 dwt dely Stade 27/29 Oct trip via US East Coast redel Cape Passero \$10,000 - Aquavita

'Persefs' 2013 76432 dwt dely US Gulf 5/12 Nov trip redel Singapore-Japan \$15,000 + \$550,000 bb - Jade Alliance

'Shandong Hai Wang' 2014 75538 dwt dely Kaohsiung 26/30 Oct trip via Indonesia redel S China \$11,000 - Century Scope

'Top Marine' 2024 39850 dwt dely Santa Marta prompt trip redel Spain intention coal \$15,000 - TKB

'Seamaster' 2018 36962 dwt dely Sluiskil prompt trip redel WC Mexico intention fertiliser \$14,250 - Ultrabulk

(2) 期租租船摘录

'Pedhoulas Cedrus' 2018 81802 dwt dely Mizushima 27/31 Oct 5-7 months redel worldwide \$15,000 - cnr

3. [航运&船舶市场动态](#)

【回程船装载率降至 40%以下，阳明前董事长分析原因】

丹麦海事数据分析公司 Sea-Intelligence 在其最新分析中指出，后疫情时期贸易失衡状况恶化，以及集装箱船回程舱位利用率偏低。



对此，阳明海运前董事长谢志坚认为，现在集装箱船的规模日益庞大，而在今年前八个月，亚洲发往欧美及地中海地区的航线之所以能够保持较高的装载率，原因在于欧美进口商提前进行了货物采购。相比之下，回程货物的采购并未提前进行，因此装载率显得相对较低。

Sea-Intelligence 数据显示，在疫情爆发之前，回程船舶利用率徘徊在 50% 左右，但此后一直在下降，并于今年 8 月首次降至 40% 以下。以所有头程船 100% 满载来计算回程利用率，且如果还将集装箱船的行驶距离（以 TEU*英里为单位）考虑在内，可以看到回程利用率连续三个月降至 40% 以下，而今年 8 月创下历史新低，仅为 36.6%。

Sea-Intelligence 首席执行官艾伦·墨菲（Alan Murphy）解释说：“显然，从全球视角来看，自疫情爆发以来，贸易失衡状况已经急剧加剧。这一现象在货运量最大的五个深海贸易航线中尤为突出，与疫情前相比，这些航线的贸易失衡均出现了显著的恶化。”

分析表明，这意味着两种情况可能发生：一是头程贸易将不得不为空箱的重新定位承担更多费用，因为愿意“自费”回程的货柜数量逐渐减少；二是回程托运人将面临更高的运费，因为他们的货柜在占用船舱空间的比例上相对较低。

墨菲总结道，承运人是否决定将这些额外成本转嫁到去程或回程服务上，将取决于他们的市场策略。”

谢志坚分析，欧美运往亚洲的货物，很多如废纸、废铁、化学品、谷物、大理石等大宗货物，并没有抢运的需要。而今年因红海危机，船只绕行好望角致使船期混乱，以及美东罢工的可能性，让欧美进口商都有提前提货的状况。今年前 7 个月，欧洲进口货物增长 6.7% 已属于不正常现象，这预示着今年第四季度的淡季会更淡。

由于运往欧美的货柜需要在规定时间内返回亚洲，以便装载下一批从亚洲运往欧美的货物，在回程货物不足的情况下，船公司不得不将半数舱位用于搬运空柜返回亚洲。

谢志坚指出，在他担任阳明董事长期间，他要求业务部门积极争取回程货物，以降低货柜回运的成本。在业绩较好的时期，回程货柜的装载量能达到六成。然而，回程运价普遍很低，据上周五德鲁里公布的运价指数显示，上海-洛杉矶的运价达 4941 美元/FEU，而洛杉矶-上海的运价仅为 710 美元/FEU。

不过，集装箱船公司也曾有过放弃装载回程货物的情况。在 2021 年 11 月 5 日至 19 日期间，美西港口的船只平均在港时间长达 28 天；而到了 2022 年 1 月 9 日，美西两大港口更是创下了 109 艘船等候进港的纪录。面对当时缺船、缺柜的严峻形势，为了缩短船只在港停留时间，并尽快将货柜运回亚洲以装载运价高昂的去程货物，



集装箱船公司曾长时间大量放弃接收从美国运往亚洲的货载。

来源：海事服务网

【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

【巴拿马发布法令对受制裁船只进行“立即注销”】

巴拿马新上任的政府继续表明其将遵守国际航运制裁。

巴拿马海事局（AMP）周日表示，已根据一项行政法令建立了“法律机制”，以便对出现在美国、英国、欧盟或联合国制裁名单上的船只进行“立即注销”。

根据巴拿马海事局的一份声明，“商船总局（DGMM）将向 AMP 局长提交一份报告，建议取消上述船只的注册。局长必须通过有理由的决议授权商船总局继续办理注销程序。”

“如果涉事船只在公共登记处总局有一个或多个抵押登记项，则该登记将被保留，以确保债权人可以行使其权利。同时，金融机构（银行）将被通知相关情况。”

此外，AMP 表示，其管辖下的认可组织“被禁止为正在退役或已被注销的船只提供分类和/或认证服务”。

根据 Lloyd's List Intelligence 和巴拿马海事局（AMP）的数据，目前有 32 艘船只悬挂巴拿马国旗，总运力约为 400 万吨，被列入来自不同司法辖区的制裁名单。

该法令要求注销国际制裁名单上的船只，此前在 9 月底，AMP 宣布将“自动取消任何涉及非法活动或更改国旗以逃避制裁的船只的注册”。

巴拿马是全球吨位排名第二的船舶登记国，并且在船舶总数上位居首位。自 1 月以来，巴拿马在美国立法者的压力下，已经取消了与受制裁贸易相关的数十艘油轮和气体运输船的国旗。

根据美国监控组织“反对核伊朗联盟”的油轮追踪数据，巴拿马从年初为 40% 的伊朗石油贸易船只悬挂国旗，下降到截至上月底的 26%。



巴拿马的声明发布在总统何塞·劳尔·穆利诺（Jose Raul Mulino）赴欧洲访问之前，他此次访问旨在将巴拿马从欧盟非合作税务辖区名单中移除。

总统办公室周一发表声明称，“巴拿马总统穆利诺与法国总统马克龙的会晤对于巴拿马在其抗击税务名单歧视方面取得了非常积极的成果。”

来源：劳氏日报

【红海风波持续！马士基半年四度上调利润预期 预计全球集装箱需求涨 6%】

随着中东地缘政治局势引爆的红海危机持续，丹麦航运巨头马士基的业绩也水涨船高。

当地时间周一，全球贸易的领头羊马士基在不到六个月的时间里第四次上调了全年盈利预期，理由是红海袭击造成的供应链中断导致需求增加和运费上涨。

马士基表示，预计今年 EBITDA（基础息税折旧摊销前利润）为 110 亿至 115 亿美元，而此前的预测为 90 亿至 110 亿美元。这一预期也远高于市场预期：彭博汇编的分析师平均预期为 101 亿美元。

马士基控制着全球约六分之一的集装箱运输，是当之无愧的全球航运巨头。此前，由于红海冲突对全球供应链的影响超出预期，马士基已经在今年 5 月、6 月和 8 月三次上调了 2024 年的利润预测。

自去年年底以来，胡塞武装的袭击迫使大量集装箱船改变航道，驶往非洲南部的好望角，这一意外吸纳了集装箱行业的部分过剩产能，同时又帮助提振了集装箱运价。

马士基本月早些时候表示，它将于 2025 年开始与赫伯罗特公司（Hapag-Lloyd AG）的船舶共享合作，航行到非洲南部，这表明这家两家航运巨头预计红海的安全状况将持续到明年。

马士基还表示，预计今年全球集装箱需求增幅将达到 6%，达到此前预计的 4%-6% 的区间上限。本周一，其美股存托凭证（ADR）涨幅一度高达 7%，但随后有所收窄。

马士基还公布，在截至 9 月份的第三季度里，其营收达到 158 亿美元。其未经审计的初步数据显示，三季度基础息税折旧摊销前利润（EBITDA）为 48 亿美元，分析师



预期 36.3 亿美元；三季度基础息税前利润（EBIT）为 33 亿美元，分析师预期 22.9 亿美元。

马士基将于 10 月 31 日公布第三季的详细业绩。

来源：财联社

【租金暴跌至多年低点，LNG 船的圣诞节被取消了？】

航运界网消息，现在都已经快到 11 月了，LNG 船租金暴跌至多年来低点，几乎接近于运营成本。LNG 船今年是否还有复苏的希望？

欧洲和亚洲的天然气库存水平处于高位，货物需求疲软，再加上船舶供应过剩，导致市场低迷。截至目前，数据显示，大西洋市场，现代二冲程 LNG 船的日租金约 28500 美元，TFDE 型 LNG 船的日租金约 18500 美元。在太平洋市场，现代二冲程 LNG 船的日租金约 40000 美元；TFDE 型 LNG 船的日租金约 29000 美元。

LNG 船市场究竟怎么了？

对于 LNG 船运营商和船东来说，这相当令人震惊，他们已经习惯了随着冬季前通常繁忙的需求季节的临近，租金飙升至六位数。

但今年与历史趋势明显不同。现在已经快到 11 月了，所有船型的现货租金似乎都像石头一样沉到了不合时宜的低水平。

经纪人称，最近成交的 LNG 船日租金在 20000 至 30000 美元之间，这基本相当于运营费用。大西洋市场参与者略微多一点，而太平洋市场仍然不活跃。市场参与者对未来两年的前景表示担忧，表明租金不太可能很快恢复到 2022 年的高值。

需求疲软，供应充足，加上 LNG 项目的延误，给 LNG 船带来了额外的压力。一位市场参与者表示，“没想到租金会这么低，本来以为已经触底了，但显然不是。”

冬季来临前，欧盟天然气库存已达 95%



欧洲天然气基础设施组织的数据显示，欧盟天然气储存容量已达到 95%。欧盟于 8 月中旬就实现了其天然气储存容量达到 90% 的目标，远早于其自身设定的最后期限 11 月 1 日。

数据显示，今年欧盟天然气的库存量略低于去年的水平，但高于 2017-2021 年的平均水平和 2022 年的库存量。德国、意大利等主要经济体的天然气储存容量已超过 97%。

SSY 董事 Toby Dunipace 表示，“现在完全排除冬季复苏还为时过早。但目前的市场对 LNG 船来说非常低迷，尤其是大西洋市场，租金继续每周下跌。”

“与前几年不同，今年截至目前，市场参与者不愿意释放船舶以增加交易灵活性，他们正在非常积极地努力避免船舶闲置，并通过积极竞标 FOB 货物或以更低的租金成交。独立船东可能面临更大压力。这就是目前面临的萧条现实。但远东寒冷的冬天可能有助于市场复苏。”

一向乐观的 Flex LNG 首席执行官 Oystein Kalleklev 表示，“今年 LNG 船船东的圣诞节似乎被取消了。我们并不太惊讶，因为今年有很多新造船要交付，而 LNG 的产量增长却很缓慢。”

他表示，Flex LNG 今年没有船在现货市场运营。他补充道，“从积极的一面来看，现在终于可以看到更多的 LNG 船进入拆船市场了，早就应该这样了。”

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	18/10/24	11/10/24	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：2024-10-22

(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	50,000	DACKS, China	2027	Taiping & Sinopec Financial Leasing - Chinese	4,500	
2	Tanker	50,000	Zhoushan Changhong, China	2026-2027	Horizon Tankers - Greek	4,500	options exercised
2	Tanker	49,900	COSCO Dalian, China	2027	TPSH Leasing - Chinese	undisclosed	
4	Bulker	89,000	Wuhu Shipyard, China	2027	Fujian Guohang Group - Chinese	3,700	methanol ready, options exercised
4	Bulker	64,000	New Dayang, China	2027-2028	U-Ming	3,500	LNG ready
2	VLAC	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027	Cido Shipping - Hong Kong	12,500	
1	LNG	12,500 cbm	Hd Hyundai, S. korea	2027	KOREA LINE	8,800	TC attached
4	MPP	3,850	Damen Yichang, China	2026	-	undisclosed	hybrid+shore power ready
6	Container	13,600 teu	Hudong Zhonghua, China	-	Seaspan - Canadian	15,000	scrubber-fitted

◆ 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
K. DAPHNE	BC	180,786		2009	S. Korea	2,750	Chinese
LAVENDER	BC	179,873		2010	S. Korea	2,535	Chinese

*



SPRING BRIGHT	BC	174,757	2010	Japan	2,900	Undisclosed	BWTS fitted
NOVA OPTIMUS	BC	81,805	2012	China	1,660	Haitong - Chinese	BWTS fitted
HC VICTORY	BC	75,804	2005	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
CAPRICORN FIRST	BC	74,759	2005	China	900	Undisclosed	BWTS fitted
AUGUST OLDENDORFF	BC	61,090	2015	Japan	5,000	Greek	en bloc, Eco, Scrubber fitted
ALWINE OLDENDORFF	BC	61,090	2014	Japan			
DALIAN STAR	BC	56,802	2007	Japan	2,700	European	BWTS fitted, Eco, OHBS
PARO	BC	55,691	2009	Japan	1,480	Chinese	BWTS fitted
SPAR SPICA	BC	53,565	2005	China	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
INTERLINK NOBILITY	BC	40,098	2017	China	2,525	Turkish	Eco, boxed
STRATEGIC SYNERGY	BC	39,894	2014	China	29,500	Greek	en bloc*
STRATEGIC ENTITY	BC	39,880	2015	China			
STRATEGIC EQUITY	BC	39,880	2014	China			
STRATEGIC EXPLORER	BC	39,880	2015	China			
STRATEGIC HARMONY	BC	39,880	2014	China			
STRATEGIC ALLIANCE	BC	39,848	2014	China			
STRATEGIC UNITY	BC	39,821	2014	China			
STRATEGIC VENTURE	BC	39,784	2014	China			
STRATEGIC RESOLVE	BC	38,872	2015	China			
STRATEGIC FORTITUDE	BC	37,829	2016	China			
STRATEGIC SPIRIT	BC	37,194	2012	China			
STRATEGIC VISION	BC	37,186	2012	China			
STRATEGIC TENACITY	BC	36,851	2012	China			
STRATEGIC SAVANNAH	BC	35,542	2013	China			
STRATEGIC ENDEAVOR	BC	33,078	2010	China			
POYANG	BC	39,790	2016	China	2,100	Undisclosed	
HUPEH	BC	39,773	2016	China	2,100	Undisclosed	
EMIL SELMER	BC	32,626	2010	China	1,000	Undisclosed	
KEN RYU	BC	31,949	2002	Japan	690	Chinese	BWTS fitted OHBS
KEN MEI	BC	29,825	2003	Japan	730	Undisclosed	
KEN TOKU	BC	29,678	2005	Japan	840	Undisclosed	BWTS fitted
POS OCEANIA	BC	28,190	2012	Japan	1,090	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
WAN HAI 232	CV	210,008	1,660	2000	Japan	undisclosed	Undisclosed	
NAJADE	CV	37,900	2,702	2007	Germany	2,000	German	
GREEN ACE	CV	23,579	1,740	2005	China	1,150	Undisclosed	
MARTI STAR	CV	16,975	1,306	2008	China	undisclosed	MSC - Swiss	
SELENA	CV	6,850	658	2000	Germany	undisclosed	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
FOS DA VINCI	TAK	115,878		2009	S. Korea	4,200	Undisclosed	en bloc each, BWTS fitted
FOS PICASSO	TAK	115,760		2009	S. Korea	4,200	Undisclosed	
DORIC PIONEER	TAK	51,565		2013	S. Korea	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
BACHATA	TAK	50,179		2008	S. Korea	2,700	UAE	BWTS fitted
JAL SIDDHI	TAK	19,805		2006	Japan	2,010	Chinese	BWTS fitted
MANIFESTO	TAK/LPG	54,901		2013	S. Korea	7,150	Thai	
BASHUNDHARA LPG CHALLENGER	TAK/LPG	53,677		2003	Japan	5,080	Thai	
NAVIGATOR PEGASUS	TAK/LPG	23,640		2009	China	3,200	Undisclosed	Ice Class II

◆ 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
GOLD BRIDGE	BC	46,570	6,889	1998	Japan	475.00	
MOBY ALE	OTHER/ROPAX	803		1969	Denmark	undisclosed	
PK 10	TAK	1,830	725	1988	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
TAHA-Y	BC	29,319	8,603	1985	Japan	480.00	
MSC ALEXA	CV	50,855	16,123	1996	Italy	491.00	Select HKC End User, Includes 100 Tons Fuel



MSC EYRA	CV	21,370	10,655	1982	Germany	undisclosed
CAPT. OSAMA	GC	11,683	4,326	1981	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
NING HUA	BC	62,858	9,713	1996	Japan	433.00	as is Taishan, China
HAPPY BUCCANEER	GC	13,740	9,900	1984	Japan	undisclosed	Turkiye
SS GRAYWOLF	GC	2,302	993	1986	Germany	undisclosed	Turkiye

◆[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
2024-10-25	710.900	769.390	4.684	91.496	922.090	471.470	426.980	539.090	820.960
2024-10-24	712.860	768.680	4.670	91.755	920.530	472.820	427.900	538.800	822.770
2024-10-23	712.450	769.120	4.715	91.660	924.750	475.990	430.540	541.250	823.140
2024-10-22	712.230	770.160	4.726	91.612	924.610	474.050	429.120	540.930	822.750
2024-10-21	709.820	771.260	4.747	91.360	926.200	476.320	431.150	541.790	820.600

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。