



# 全一海运市场周报

2024.11 - 第2期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. 中国海运市场评述( 2024. 11. 04 - 11. 08 )

#### (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，远洋航线因各自的供需基本面差异走势出现分化，综合指数小幅上涨。据海关总署最新公布的数据显示，以美元计价，中国 10 月出口同比增长 12.7%，升至 27 个月以来的高位。面对日益复杂的国际贸易环境，中国出口继续稳定增长，有利于中国出口集运市场保持稳中向好的局面。11 月 8 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 2331.58 点，较上期上涨 1.2%。

**欧洲航线：**据海关总署公布的数据显示，2024 年前 10 个月，我国对欧盟出口达 3.04 万亿元，同比增长 3.5%，继续保持平稳增长，未来中欧贸易有望延续平稳向好的发展态势。本周，运输需求保持在高位，推动即期市场运价继续上行。11 月 8 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 2541 美元/TEU，较上期上涨 4.1%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价延续上涨走势。11 月 8 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 3055 美元/TEU，较上期上涨 5.1%。

**北美航线：**据美国劳工部发布的数据显示，美国 11 月 2 日当周首次申请失业救济人数 22.1 万人，环比小幅上涨，续请失业救济人数升至 189 万人，创下了自 2021 年底以来的最高水平，显示出美国就业情况继续放缓。美国大选在本周尘埃落定，未来需要重点关注美国贸易政策变动对北美航线运输市场的影响。本周，运输需求基本稳定，美西、美东航线走势分化。其中，美西航线运价下跌，美东航线小幅上涨。11 月 8 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 4729 美元/FEU 和 5281 美元/FEU，分别较上期下跌 2.0%、上涨 0.4%。

**波斯湾航线：**近期运输市场受当地紧张局势支撑，市场运价涨幅较大，本周即期市场订舱价格小幅回落。11 月 8 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 1480 美元/TEU，较上期下跌 1.8%。

**澳新航线：**运输需求稳定在高位，供求关系良好，即期市场订舱价格继续上涨。11 月 8 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 2190 美元/TEU，



较上期上涨 2.1%。

**南美航线：**运输需求增长放缓，供需基本面缺乏支撑，本周市场运价出现回落。11 月 8 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 5931 美元/TEU，较上期下跌 6.7%。

**日本航线：**运输市场总体稳定，市场运价小幅下跌。11 月 8 日，中国出口至日本航线运价指数为 841.81 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【新粮发运北方压港严重 综合运价指数继续上行】

本周，北方新粮集中发运，船舶压港严重，加之台风“银杏”快速发展及长江大雾封航，船舶周转再度减慢，综合运价指数继续上行。11 月 8 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 1100.42 点，较上期上涨 1.5%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周，副热带高压向北抬升，南方气温较往年同期大幅偏高，终端电厂负荷略有提升，加之北方进入供暖季、冶金化工开工率持续回暖，煤炭需求整体平稳。沿海八省电厂日耗 176.4 万吨，上涨 0.1 万吨，库存 3505.4 万吨，存煤可用天数 19.9 天。煤炭价格方面，月初，煤炭产地复产开工增多，区域内以供为主，非电行业少量补库需求释放，多数坑口产销平衡，支撑煤炭价格平稳运行。大秦线运量继续高位运行，北方港口保持累库节奏。供给宽松格局下，下游观望情绪渐起，成交氛围冷清，港口煤价弱势波动。发运成本倒挂影响下，港口调入量小幅下降，环渤海各港日均调进量 129.3 万吨，减少 7.1 万吨，调出量 122.4 万吨，减少 6.2 万吨，存煤 2428.8 万吨。运价走势方面，在全球变暖大背景下，11 月太平洋台风依旧活跃。随着今年第 22 号台风“银杏”加强为超强台风后，沿海运力供给预期再度收紧。同期南方气温走高，加之外贸煤炭不确定性增加，支撑内贸需求释放，沿海煤炭运输价格稳步上行。

11 月 8 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1131.74 点，较上期上涨 2.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 845.24 点，较 11 月 1 日上涨 3.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 36.6 元/吨，较 11 月 1 日上涨 0.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 41.5 元/吨，较 11 月 1 日上涨 1.3 元/吨，秦皇岛-广州（5-6 万 dwt）航线运价为 46.6 元/吨，较 11 月 1 日上涨 1.7 元/吨。



**金属矿石市场：**本周，冷空气活动偏弱，北方雾霾天气多发，多地开始错峰生产，钢企盈利率小幅波动，高炉开工率、产能利用率、铁水产量均有不同程度减少。铁矿石港口库存维持历史高位，供给宽松下，矿石价格波动加剧。运输市场受台风预期影响，沿海金属矿石运输价格继续上行。11月8日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收788.08点，较11月1日上涨3.2%，其中，青岛/日照-张家港（2-3万dwt）航线运价29.7元/吨，较11月1日上涨1.0元/吨。

**粮食市场：**11月份，北方灌香肠、南方腌腊肉支撑屠宰量明显上升，出栏量随之增加，加上养殖疫病风险上升，二育及散户压栏意愿下降，市场供给总体宽松，猪肉价格走弱。同期，玉米收割基本结束，产地增储收购持续推进，区域内深加工企业开工率保持高位，加之美国大选结束，粮价不确定增加，农户卖粮积极性减弱，新季玉米价格有所企稳。北方港口船舶压港情况延续，沿海粮食运价继续上行。11月8日，沿海粮食货种运价指数报988.66点，较上期上涨1.4%，其中，营口-深圳（4-5万dwt）航线运价55.5元/吨，较上期上涨1.2元/吨。

**成品油市场：**本周，国际原油价格震荡上行。国内成品油零售价格遇年内第九次下调，新能源汽车销量渗透率持续提升，汽油需求下滑，国内炼厂开工率震荡下行。柴油方面，全国大部分区域维持晴好天气，下游项目赶工需求良好，加之快递物流旺季提前开启，业者采购积极性向好，主营单位以及地方炼厂出货增加，沿海成品油运输价格弱稳运行。11月8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985.41点，较上期上涨0.1%；市场运价指数931.74点，较上期上涨0.1%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【大船需求略有好转 租金指数止跌回升】

本周，海岬型船市场前期较为冷清，但随后铁矿石货盘逐渐增多，市场活跃度上升，运价止跌反弹。巴拿马型船和超灵便型船市场则持续面临船多货少问题，虽有天气因素影响运力周转，但煤炭等货种运输需求低迷，整体氛围安静，日租金持续下行。在海岬型船市场反弹的带动下，远东干散货租金指数止跌回升。11月7日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1358.77点，较10月31日上涨3.6%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场运价呈波动向上走势。上周末本周初，太平洋市场氛围冷清，远程矿航线持续低迷，运力过剩依旧，运价低位震荡。周中开始，太平洋市场铁矿石货盘增多，且FFA远期合约价格上涨带动市场活跃度上升，运价止跌反弹。临近周末，市场氛围继续向好，两大洋市场铁矿石货盘进一步增多，过剩运力得以消化，运价企稳向上。11月7日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19017美元，较10月31日上涨20.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.306美元。



/吨，较 10 月 31 日上涨 8.3%。远程矿航线，上周末本周初市场持续低迷，空放运力偏多，运价低位波动。周中开始，远程矿货盘逐渐增多，且太平洋市场持续向好，氛围转暖，运价触底反弹。11 月 7 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.143 美元/吨，较 10 月 31 日上涨 3.6%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场日租金整体下跌。太平洋市场，煤炭、粮食等货种运输需求不振，可用运力充足，船多货少局面持续，日租金下行。期间，受台风影响，虽有部分运力周转放缓，但对市场影响有限，弱势格局使得日租金持续承压。11 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12194 美元，较 10 月 31 日下跌 1.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.054 美元/吨，较 10 月 31 日下跌 1.0%。粮食市场，本周下游采购需求释放缓慢，粮食货盘有限，运力始终偏多，运价呈下跌走势。11 月 7 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.750 美元/吨，较 10 月 31 日下跌 3.5%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船市场本周表现低迷，日租金持续下行。周初，煤炭、粮食、镍矿等货种船运需求持续低迷，可用运力偏多，日租金继续走低。之后，虽有 22 号台风“银杏”影响，但低迷需求仍主导市场走势，运力过剩格局难改，日租金低位下探。11 月 7 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11228 美元，较 10 月 31 日下跌 5.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.542 美元/吨，较 10 月 31 日下跌 2.0%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价持续下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 1 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 214.9 万桶至 4.28 亿桶，增幅 0.51%，超出预期。出口减少 140 万桶/日，净进口量增加 170 万桶/日。汽油库存增加了 41.2 万桶，馏分油库存增加了 290 万桶。美国新一届的总统选举短暂影响了市场，美元保持在接近四个月高点强势继续打压原油需求。特朗普当选后，在供应方面，潜在的地缘政治行动仍将直接影响油价。市场预计，特朗普或对伊朗恢复最大压力制裁，可能会使伊朗的石油出口每天限制至多 100 万桶，而拜登政府期间短暂放松的委内瑞拉制裁也可能会重新实施。如果这两项措施得到全面执行，将会收紧全球石油供应，抵消大选后美元走强和美国库存高于预期的影响。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 75.33 美元/桶，较 10 月 31 日上涨 2.97%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下滑。11 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 934.91 点，较 10 月 31 日下跌 9.0%。

**超大型油轮（VLCC）：**本周 VLCC 市场中东航线活跃度再度下降，大西洋航线也毫无起色，公开放出的成交少之又少，租家持续私下拿船进一步打压运费。由于近期油价相对较低，船东在当前 TCE 下抵抗情绪并不高。尽管美国大选结果落地，但新政实施仍需时日，并且特朗普的政策对油运市场的影响也是多方面的。目前，市场仍



然延续船多货少基本面，整体四季度预期也出现下滑，成交 WS 点位始终承压下行，预计当运价跌至保本线附近时，船东的抵抗情绪会更浓。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.43，较 10 月 31 日下跌 10.73%，CT1 的 5 日平均为 WS50.38，较上期平均下跌 8.68%，TCE 平均 2.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS51.05，下跌 6.86%，平均为 WS53.15，TCE 平均 2.7 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 11 月 14-16 日，成交运价为 WS52。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 17-19 日，成交运价为 WS50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 18-20 日，成交运价为 WS49。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 21-22 日，成交运价为 WS44。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 21-23 日，成交运价为 WS53.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 6-7 日，成交运价为 WS49。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 10-15 日，成交包干运费为 790 万美元。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 12-16 日，成交包干运费为 770 万美元。

## （5）中国船舶交易市场

### 【综合指数涨多跌少 国内成交数量增加】

11 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.89 点，环比下跌 0.15%。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+0.07%、+0.46%、+0.38%及-1.09%。

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 0.73%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.50%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.28%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.61%。本期，国际二手散货船市场成交数环比下跌，总共成交 16 艘（环比减少 13 艘），总运力 89.12 万载重吨，总成交金额 24571 万美元，平均船龄 11.56 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。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 0.28%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.19%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.05%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.10%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.49%。本期，国际油轮二手船市场成交量增加，总共成交 8 艘（环比增加 7 艘），总运力 44.72 万载重吨，总成交金额 16932 万美元，平均船龄 15.00 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 0.38%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.38%。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跌多涨少。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下跌 2.33%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.62%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.55%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.29%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 30 艘（环比增加 19 艘），总运力 7.17 万载重吨，总成交金额 7044.24 万人民币，平均船龄 10.90 年。

来源：上海航运交易所

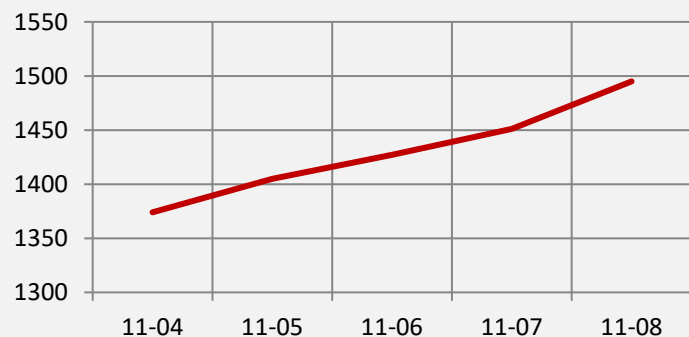
## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

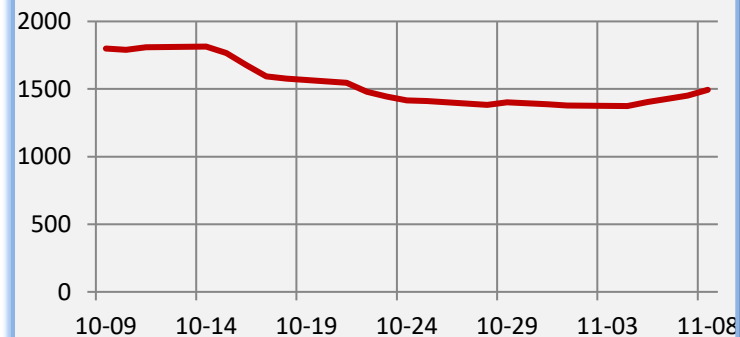
| 波罗的海指数 | 11 月 4 日 |    | 11 月 5 日 |      | 11 月 6 日 |     | 11 月 7 日 |      | 11 月 8 日 |      |
|--------|----------|----|----------|------|----------|-----|----------|------|----------|------|
| BDI    | 1,374    | -4 | 1,405    | +31  | 1,427    | +22 | 1,451    | +24  | 1,495    | +44  |
| BCI    | 1,849    | +1 | 1,967    | +118 | 2,060    | +93 | 2,162    | +102 | 2,316    | +154 |
| BPI    | 1,195    | -4 | 1,191    | -4   | 1,185    | -6  | 1,178    | -7   | 1,176    | -2   |
| BSI    | 1,154    | -9 | 1,136    | -18  | 1,118    | -18 | 1,098    | -20  | 1,079    | -19  |
| BHSI   | 715      | -3 | 710      | -5   | 707      | -3  | 705      | -2   | 703      | -2   |



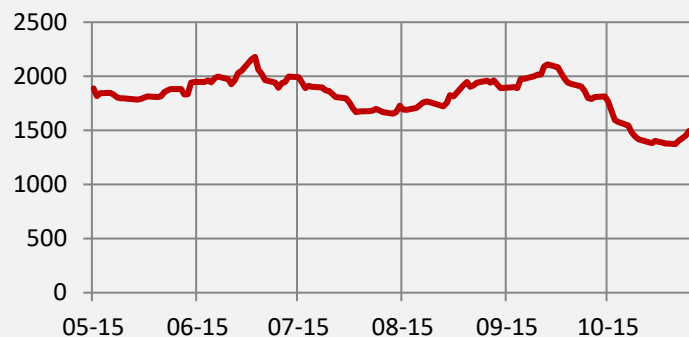
上周 BDI 指数走势



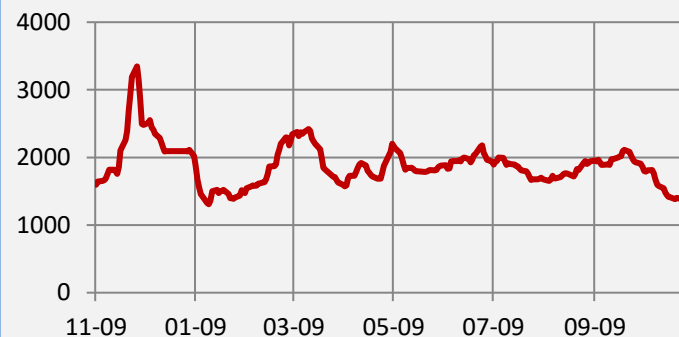
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

| 期租租金 (美元/天) |    |          |          |      |       |
|-------------|----|----------|----------|------|-------|
| 船型 (吨)      | 租期 | 01/11/24 | 25/10/24 | 浮动   | %     |
| Cape (180K) | 一年 | 22,000   | 22,500   | -500 | -2.2% |
|             | 三年 | 21,000   | 21,500   | -500 | -2.3% |
| Pmax (76K)  | 一年 | 13,250   | 13,250   | 0    | 0.0%  |
|             | 三年 | 11,750   | 11,750   | 0    | 0.0%  |
| Smax (58K)  | 一年 | 14,750   | 15,000   | -250 | -1.7% |
|             | 三年 | 13,000   | 13,000   | 0    | 0.0%  |
| Hsize (32K) | 一年 | 11,500   | 11,750   | -250 | -2.1% |
|             | 三年 | 10,000   | 10,000   | 0    | 0.0%  |

截止日期: 2024-11-05

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'HG Bremen' 2024 64184 dwt dely passing Port Elizabeth prompt trip via Saldanha Bay redel China intention manganese ore \$18,500 + \$185,000 bb - Joint Vision

'Elizabeth M II' 2020 63683 dwt dely Qinzhou 10/15 Nov trip redel Chittagong intention clinker \$15,250 - Teambulk

'Seacon Athens' 2019 63290 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel Bangladesh \$16,000 - cnr

'Yangtze Impression' 2016 63270 dwt dely Kandla prompt trip redel China \$12,600 - cnr



'Lila Frostburg' 2013 56425 dwt dely Brake prompt trip redel Mediterranean intention scrap - Western Bulk Carriers

'Yasa Sparrow' 2013 55431 dwt dely Salalah 10/14 Nov trip redel Chittagong intention gypsum \$13,900 - Teambulk

'Solidarnosc' 2018 39072 dwt dely Panama city prompt trip redel UK-Continent intention wood pellets at \$16,750 - PCL

'Great Cosmos' 2018 38649 dwt dely Baltimore prompt trip via Norfolk to redel ARAG intention grains \$16,750 - Falcon

'True Mariner' 2011 38239 dwt dely Canakkale prompt trip via Russian Black Sea to redel Cote D' Ivoire \$11,750 - Aston

'Navi Vega' 2011 35986 dwt dely Icdas prompt trip redel Haiti intention steels \$10,500 - Ultrabulk

'Lu Yang Shun' 2012 29061 dwt dely Barcarena 16/20 Nov trip redel West Africa intention grains \$14,500 - cnr

#### 4. 航运&船舶市场动态

##### 【FuelEU 新规来袭，船舶买卖如何破局？】

截至目前，欧盟燃料法规（FuelEU）的讨论焦点大多集中在船舶的燃料需求及船东如何有效降低温室气体（GHG）排放强度。然而，随着 FuelEU 规定的处罚机制逐步明确，该法规将对 2025 年 1 月 1 日后在欧盟运营的船舶的买卖合同产生显著影响。

新规下需注意的问题

为确保船舶出售后的罚款责任得到妥善处理，FuelEU 规定自 2025 年 1 月 1 日起，船舶所有权转移时需遵循以下要求：



卖方（更准确地说，是船舶 DOC 持有人）必须登记自 1 月 1 日至其负责运营船舶的最后日期期间的温室气体排放强度数据。

这些数据必须在所有权转移完成后 30 天内核实，并录入 FuelEU 数据库中。

必须立即修改监控计划，以反映 DOC 持有人变更的情况。

买方（或更准确地说，是船舶新的 DOC 持有人）将接管船舶，并对出售期间的整个日历年的温室气体排放强度负责，包括支付卖方负责期间因排放强度超标而产生的任何罚款。

例如，假设一艘船舶在欧盟内因温室气体排放强度超标而面临罚款，之后在 2025 年 6 月 30 日出售。卖方必须在 2025 年 7 月 30 日前登记所消耗燃料的温室气体排放强度，而买方则必须修改监测计划。当买方在 2026 年 1 月 31 日前提交 2025 年的最终报告时，买方需承担卖方的罚款（前提是买方未在下半年采取措施降低排放强度以避免罚款）。

买方的应对策略

购买 FuelEU 实施后交付的二手船舶时，买方应仔细检查以下事项：

该船是否在 2025 年 1 月 1 日之后在欧盟进行交易？

若是：所用燃料的平均温室气体排放强度是多少；使用了多少数量的燃料；

是否通过“借贷”（即承诺次年支付更多罚款来推迟当前罚款的支付）满足 FuelEU 规定要求；

卖方是否会在所有权转移后 30 天内提交 FuelEU 监测报告。



在 MOA 签订和交付期间，船舶是否会在欧盟进行交易？

船舶在出售前一年是否曾因 FuelEU 而受到处罚？若是，次年产生的任何罚款将增加 10%。

根据上述检查结果，买方可能需要在买卖合同中制定相应条款，或者考虑调整购买价格——例如，降低价格以反映买方在年底需要支付罚款的情况。

#### 确保售后合规性

虽然买方的 DOC 持有人将负责在整个日历年期间的任何罚款，但关于卖方在出售后不履行 FuelEU 报告义务的情况，目前尚不清楚具体后果。根据 2015 年的 MRV 规定（FuelEU 旨在与其保持一致），买方仅对与其控制期相关的报告负责，但 FuelEU 法规中没有类似规定。因此，当事人可能希望在最终合同中加入具体条款以明确责任。

一种方法是卖方保证将遵守 FuelEU 规定。如果双方确定在出售和交付期间不会进行交易，卖方甚至可以提前准备报告。

#### 保障买方权益的合同条款

FuelEU 生效后，船舶买方需审慎核查船舶是否在欧盟境内有过交易记录。若船舶在所有权变更前未在欧盟市场流通，则潜在风险相对较低。然而，买方仍需对船舶过往的航行轨迹进行深入的分析，或在买卖合同中增加必要的保护条款，以规避可能存在的未清偿 FuelEU 债务风险。例如，自 2026 年起，买方有权要求卖方提供保证，以确保该船舶在往年没有根据法规“借贷”。

一种可行的做法是，在买卖合同中明确规定，卖方需在交易完成后严格遵守 FuelEU 的各项规定，并提供船舶历年温室气体排放强度的最新信息以及任何借贷配额的详细信息。

众多船舶买卖合同（如 Shipsale22 的第 10 条）都设有条款，规定卖方对交付前针对船舶提出的所有索赔向买方承担赔偿责任。然而，针对 FuelEU 生效后的船舶买卖，这种保护可能不够。例如，若买方在年中接手一艘温室气体排放量超标的船舶，随后通过使用更昂贵的低排放燃料以符合 FuelEU 标准，但原合同中的赔偿条款并未对



此类损失作出相应规定。尽管如此，买方仍会承担燃料成本增加的成本。

另一种观点指出，在交付之日，超额的温室气体排放并不构成留置权、抵押权、负债或其他形式的债务（依合同条款定义），因为罚款仅在年底才会产生。因此，买方可能更倾向于在合同中增设明确条款，以应对 FuelEU 此类合规问题。

#### FuelEU 信用额度价值几何

当船舶成功将温室气体排放强度降低至 FuelEU 规定的限值以下时，将获得信用额度。这些信用额度既可储存以备后用，也可与排放强度较高的其他船舶合并使用。信用额度极具价值，因为其能够抵消超额的温室气体排放强度，从而避免可能的高额罚款。有理由推测，拥有信用额度的船舶卖方会要求更高的售价，以体现这些信用额度的经济价值。

对于有意购买带有 FuelEU 信用额度船舶的买方而言，他们可能愿意为此支付额外费用，因为通过与其他船舶共享或结转至未来年份使用这些信用额度，买方可以使用成本更低但排放强度更高的燃料而不受处罚。这些信用额度的价值虽难以精确估算，但无疑极具吸引力。然而，合并使用信用额度可能面临不确定性，如合并成功率及额外的交易成本等。

若买方无力自行承担信用额度的费用，也可考虑让卖方保留信用额度的所有权。在此情况下，双方或需确保信用额度的使用方式得到妥善安排。若卖方希望保留指导合并信用额度的权利，则需考虑买方的后续交易可能对信用额度产生的影响。卖方保留的信用额度权利可能反过来影响买方（或承租人）在该年度剩余时间内获得的额外 FuelEU 信用额度的使用。

相反，若买方愿意并能够承担任何 FuelEU 信用额度的费用，则需自行承担信用额度贬值或无法使用的风险。因此，买方可能会要求在确认信用额度后分期支付费用，或扣留一定比例款项，直至确定并实现其实际价值。值得注意的是，若信用额度在合并中使用，可能会产生交易成本，导致实际收回的金额少于信用额度的面值。

来源：中国远洋海运 e 刊



## 【日本造船业瞄准新型船舶】

尽管日本几家最著名的造船厂已关闭，但日本仍是世界第三大造船国。

根据日本船舶出口商协会的数据，美元走强和散货船订单增加帮助日本实现了 3000 万总吨的总订单量，交付期延长至 2028 年以后。

住友重机械工业株式会社（简称，住友重工）是最近一家退出商船建造的船企。住友重工以建造阿芙拉型油轮而闻名，该公司表示，材料成本上升、新造船价格波动以及外国竞争激烈是其退出该业务的原因。该公司已停止接受新订单，并将在 2026 年初之前交付剩余的 4 艘在建新船。

另一方面，中型造船厂新来岛造船株式会社却逆势而上，通过延长和拓宽其干船坞扩大产能，以满足全球对替代燃料船舶和对大型散货船，如卡尔萨姆型船舶的需求。

据克拉克森研究公司的数据，按修正总吨计算，日本在全球订单量中的市场份额已降至仅 4%，相比之下，中国的市场份额为 70%，韩国的市场份额为 17%，欧洲的市场份额为 6%。

SSY 东京经纪人 Eugene Quek 认为，日本的造船产能可能会持续受限。

“尽管需求很高，但由于劳动力短缺和建造成本上升等潜在问题，日本造船厂提高产能的能力受到限制，” Quek 表示。

“我们相信，主要的造船厂整合已完成，因此造船厂之间进一步的合作可能会通过联合研发或协调市场来实现。”

Quek 认为，日本造船能力的提升可能来自自动化技术的进步以及对外国劳动力依赖的增加，这是日本造船厂正在逐步实施的策略。

日本造船厂以生产高质量船舶而闻名，这些船舶在二手市场上能卖出高价。然而，目前这些造船厂主要集中在生产标准的散货船和油轮。

Quek 表示，在 LNG 运输船和 VLGC 等高端船舶的生产方面，日本已经输给了韩国和中国的造船厂，这些竞争对手已经成功地从建造传统船型转向更先进的气体和成品油



轮，并响应了对双燃料船舶的需求。

但随着航运业向绿色燃料船舶转型，液化二氧化碳运输船、氢运输船和替代燃料船舶等新型船舶为日本造船厂提供了新的机遇。

日本政府已经介入，计划在未来 10 年内提供 350 亿日元（约合 2.29 亿美元）的资金，以支持零排放船舶的开发。

Quek 说：“支持能源转型的船舶，如氢和液化二氧化碳运输船的出现，确实为日本重新夺回一些竞争优势提供了机会。”

“然而，我们相信，要在这个领域取得成功，就需要整个行业持续采取协作的方式，充分利用造船厂、船东、运营商和终端用户——如日本主要电力/公用事业公司——的专业知识，以确保日本保持竞争力。”

他表示，过去 4 年有利的市场条件使该行业资金充裕。“我们现在面临的主要挑战是如何战略性地部署这些资金，以提升技术能力，并在下一代造船领域中巩固地位。”

来源：中国船检

### 【新纪录！今年集装箱船交付量已达 250 万 TEU】

2024 年还剩 2 个月的时间，全球集装箱船交付量已达 410 艘 250 万 TEU，创下新的年度纪录。BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示，以 TEU 计，今年前 10 个月的新船交付量超过了 2023 年创下的高点。

由于拆船率偏低，2024 年初以来，集装箱船队的运力规模增加了 240 万标准箱，增幅达 8.7%。当前全球集装箱船队共计 6699 艘，总运力为 3040 万 TEU。

自 2020 年初以来，集装箱运力已经增长了 32%，而在近十年时间的前 5 年就交付了 780 万 TEU，这是历史上 5 年期交付量多的纪录。

尽管船队规模迅速扩大，但船东仍在继续订造新船。今年迄今，订单量已达去年的 2 倍多，共计 286 艘 330 万 TEU。6 月初，手持订单曾降至 590 万 TEU，但现在又回到了 760 万 TEU，占船队总规模的 25%。



尽管目前手持订单量略低于 2023 年初 780 万 TEU 的纪录，但值得一提的是，班轮公司的订单量达到了创纪录的 590 万 TEU。

班轮公司控制着 78% 的新船订单和 60% 的船队运力，其船队规模增长速度快于非经营性船东。近十年，班轮公司的船队增长了 41%，而非经营性船东的船队只增长了 18%。

自 2020 年初以来，运力在 1.2 万至 1.7 万 TEU 之间的船型推动了 42% 的运力增长，并将成为未来几年增长的主要动力，该型船在订单中的占比达 47%。而在本世纪 20 年代，超过 1.7 万 TEU 的船型占船队增长的 25%，占订单量的 27%。

BIMCO 预计，在 2024 年最后的 2 个月，还有 50 万 TEU 运力要交付，今年新造集装箱船交付量将接近 300 万 TEU。而在接下来的 4 年里，平均每年将交付 170 万 TEU，2029 年计划交付 30 万 TEU。未来 5 年还可能产生更多新订单。

Niels Rasmussen 指出，目前订单运力占船队规模的 25%，但船队的实际增长将取决于未来的拆船量。近几年集装箱船的拆解量很少，而明年船龄超过 20 年的集装箱船将达 340 万 TEU，成为未来几年拆船市场的交易对象。如果未来 5 年内这些老旧船被全部拆解，那么当前订单运力在船队中的占比将被控制在 14%。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【OPEC+推迟增产，油船租金下滑】

分析师表示，欧佩克（OPEC+）维持所有减产措施至 12 月底，导致油轮租金下滑，更令人担忧的是，这令人怀疑该组织是否真的打算在 2025 年恢复供应。

据报道，OPEC+ 已同意将原定于 12 月的石油增产计划推迟一个月，给石油市场带来了下行压力。OPEC+ 原计划在 12 月将日产量提高 18 万桶，是逐步取消每天 220 万桶减产的行动的一部分。此前由于油价下跌，该组织已经推迟了从 10 月份开始的增产计划。

Fearnleys Securities 分析师 Fredrik Dybwad 和 Nils Thommesen 表示，“考虑到对整体油价走势和经济数据的看法，这一决定并不太令人惊讶。”

随着 OPEC+ 将其优先事项从维持油价转向捍卫市场份额，逐步取消减产行动原本预计将对油轮，尤其是 VLCC 有利。



Jefferies 分析师 Omar Nokta 此前曾表示，当这种情况发生时，油轮市场将收紧，租金飙升。

事实上，原油船租金全面下跌。

对于 VLCC，租船人能够压价，Clarksons 数据显示，中东-中国航线为每天 27419 美元。

苏伊士型油轮日租金降至每天 44795 美元，而阿芙拉型油轮降至每天 35389 美元。

意大利能源公司 ENI 集团首席执行官表示，OPEC+石油供应削减以及最近推迟增产的措施加剧了能源市场的波动，并阻碍了投资。

与此同时，市场参与者正在等待伊朗回应最近以色列的袭击以及美国大选结果。

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     | 01/11/24 | 25/10/24 | 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 | 7,600    | 7,650    | -50 | -0.7% |     |
| 卡姆萨型 Kamsarmax     | 82,000  | 3,725    | 3,750    | -25 | -0.7% |     |
| 超灵便型 Ultramax      | 63,000  | 3,450    | 3,500    | -50 | -1.4% |     |
| 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：2024-11-05

(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     | Tanker    | 157,000     | Samsung HI, S. Korea                      | 2027      | Dynacom - Greek                       | 8,350       | Sub Contracted                                    |
| 4     | Tanker    | 25,900      | Jiangxi New Jiangzhou, China              | 2026      | MAC Shipping - SG based               | 5,000       | Stainless Steel Chemical Tanker, Tier III, EEDI 3 |
| 2     | Tanker    | 7,999       | Astilleros De Murueta                     | -         | MURELOIL                              | undisclosed | diesel-electric hybrid                            |
| 10    | Container | 17,000 teu  | Yangzijiang, China                        | 2027-2029 | Maersk Line - Danish                  | 20,200      | LNG dual-fuel                                     |
| 6     | Container | 14,096 teu  | COSCO Hudong, China                       | 2027      | COSCO                                 | undisclosed | scrubber fitted                                   |
| 8+4   | Container | 12,000 teu  | Jiangsu Rongsheng, China                  | 2027      | MSC - Swiss Based                     | 17,000      | LNG dual-fuel                                     |
| 2     | Container | 7,900 teu   | HJ Shipbuilding                           | 2027      | NAVIOS                                | 10,600      | option                                            |
| 2     | Container | 4,350 teu   | Hengli HI Dalian, China                   | 2026      | MPC Container Ships - Norwegian       | 5,900       | LOI stage                                         |
| 2     | Container | 1,800 teu   | Huanghai Shipbuilding, China              | 2027      | SITC International Holdings - Chinese | 2,900       | Option exercised                                  |
| 2     | LNG       | 271,000 cbm | Hudong-Zhonghua, China                    | 2028      | Shandong Shipping                     | undisclosed |                                                   |
| 1     | LNG       | 174,000 cbm | Samsung HI, S. Korea                      | 2027      | K Line - Japanese                     | 25,900      | Charter to Gail (India) for min 7 years           |
| 4     | VLAC      | 93,000 cbm  | Hengli HI Dalian, China                   | -         | Hengli Group - Chinese                | undisclosed |                                                   |
| 1     | LEG       | 7,000 cbm   | Jiangxi New Jiangzhou Shipbuilding, China | 2026      | Shenzhen Haihong Shipping - Chinese   | undisclosed |                                                   |
| 2+2   | PCC       | 4,500 ceu   | CMJL Nanjing, China                       | 2028-2029 | UECC - Norwegian                      | undisclosed | LNG, Battery Hybrid                               |



## ◆ 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              |
| CRASSIER       | BC | 206,254 |     | 2007 | Japan | 2,880    | Chinaland Shipping |                  |
| PAN ENERGEN    | BC | 81,170  |     | 2012 | China | 1,630    | Turkish            | BWTS fitted      |
| STRATTON       | BC | 74,403  |     | 2004 | China | 1,070    | Chinese            |                  |
| GOLDEN DIAMOND | BC | 74,138  |     | 2013 | India | 1,750    | Turkish            | BWTS fitted      |
| ERIN MANX      | BC | 63,878  |     | 2020 | China | 3,250    | Greek              | BWTS fitted, Eco |
| EY HAYDN       | BC | 63,608  |     | 2015 | China | 2,350    | Chinese            | Eco              |
| SEACON FUZHOU  | BC | 63,342  |     | 2019 | China | 3,180    | Chinese            | Eco              |

| 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 |
| ISTANBUL EXPRESS    | CV | 117,780 | 9,040 | 2016 | Philippines | undisclosed | Global Ship Leasing |     |
| BREMERHAVEN EXPRESS | CV | 111,650 | 9,040 | 2015 | Philippines | undisclosed | Global Ship Leasing | *   |
| SYDNEY EXPRESS      | CV | 111,595 | 9,040 | 2016 | Philippines | undisclosed | Global Ship Leasing |     |
| CZECH               | CV | 111,530 | 9,040 | 2015 | Philippines | undisclosed | Global Ship Leasing |     |

| 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                               |
| TAIGA      | TAK | 314,141 |     | 2007 | Japan    | 4,450    | Chinese     | BWTS fitted                       |
| JAG PADMA  | TAK | 47,999  |     | 2005 | Japan    | 1,680    | Undisclosed |                                   |
| ALLEGRA    | TAK | 40,408  |     | 2009 | Romania  | 2,350    | Greek       |                                   |
| NINA       | TAK | 40,401  |     | 2010 | Romania  | 2,400    | Greek       | TC attached \$24k/d till Dec 2025 |
| GOLDEN OAK | TAK | 13,168  |     | 2008 | S. Korea | 1,050    | 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                                 |
| HARMONY 1  | BC      | 73,941 | 10,317 | 1999 | Japan    | undisclosed |                                     |
| FATMA SARI | BC      | 43,188 | 8,013  | 1994 | S. Korea | 488.00      | large G/E, vessel in good condition |
| MS GAS     | TAK/GAS | 1,432  |        | 1996 | 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               |
| SOFIA 3       | CV        | 12,839 | 3,732 | 1992 | Japan    | 455.00      | as is Khor Fakkan |
| ARMADA SEJATI | CV        | 8,528  | 3,322 | 1991 | Japan    | 470.00      |                   |
| BOSS 7        | GC        | 18,469 | 4,531 | 1996 | S. Korea | 473.00      |                   |
| GREEN BODO    | OTHER/REF | 6,129  | 2,957 | 1990 | Finland  | 477.00      |                   |

| 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             |
| HORIZON ENTERPRISE | CV        | 31,423 | 16,745 | 1980 | USA       | 316.00      | as is San Diego |
| MERATUS SIBOLGA    | GC        | 3,650  | 1,924  | 1993 | Indonesia | undisclosed | as is Indonesia |
| SUPER SERVANT 4    | OTHER/FLO | 14,007 | 8,000  | 1982 | Japan     | undisclosed | Turkiye         |

## ◆ ALCO 防损通函

【2025/26 保险年度普调率（更新）】

截至今日，国际保赔协会集团下属的四家协会已宣布 2025/26 保险年度保赔险和抗辩险的普调率。以下为各协会保赔险和抗辩险的普调率/增长目标供您参考。

### General Increase and Target Increase of 2025/26

| Clubs | P&I | FD&D | Notes |
|-------|-----|------|-------|
| API   |     |      |       |



|               |      |      |                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------|------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Britannia     |      |      |                                                                                                                                                                                                                                              |
| Gard          | 4.0% | N/A  | The Board agreed a 10% owners' general discount on an ETC basis for vessels renewed by members with Gard for the 2025 policy year.<br>董事会同意 2025 年保险年度续保的会员，其船舶将获得以 ETC 计算 10%的折扣。                                                           |
| JPI           | TBA  | TBA  |                                                                                                                                                                                                                                              |
| London        |      |      |                                                                                                                                                                                                                                              |
| NorthStandard | TBA  | TBA  |                                                                                                                                                                                                                                              |
| SOP           | TBA  | N/A  |                                                                                                                                                                                                                                              |
| Skuld         |      |      |                                                                                                                                                                                                                                              |
| SSM           | 5.0% | 5.0% | Subject to regulatory approval, there will be a capital distribution to Members equivalent to 12.5% of the 2024/25 mutual P&I premium for the vessels renewing in 2025/26.<br>经监管部门批准后，将向于 2025/26 年续保的船舶分配相当于 2024/25 年保赔保费的 12.5%作为会员资本分配。 |
| Swedish       | TBA  | TBA  |                                                                                                                                                                                                                                              |
| UK            | 6.5% | TBA  |                                                                                                                                                                                                                                              |
| WOE           | 5.0% | 0.0% |                                                                                                                                                                                                                                              |

备注 Remark:

以上表格数字的单位以ETC计算。Expressed in term of ETC (estimated total call) or equivalent as defined.

TBA 有待通知。TBA = To be announced.

N/A 不适用。N/A = Not applicable.

API, Britannia, London and Skuld do not adopt General Increase

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    |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2024-11-08 | 714.330 | 770.990 | 4.666 | 91.906 | 926.970 | 476.530 | 429.970 | 540.830 | 818.550 |
| 2024-11-07 | 716.590 | 768.620 | 4.640 | 92.170 | 922.900 | 470.740 | 425.740 | 537.460 | 817.840 |
| 2024-11-06 | 709.930 | 774.110 | 4.675 | 91.324 | 923.840 | 470.450 | 426.080 | 539.450 | 821.390 |
| 2024-11-05 | 710.160 | 772.400 | 4.666 | 91.356 | 920.040 | 467.660 | 424.190 | 538.230 | 821.890 |

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。