



全一海运市场周报

2023.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.09.11 - 09.15 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 远洋航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情略显疲软，运输需求增长乏力，远洋航线运价呈现调整走势，综合指数继续下行。据国家统计局发布的数据显示，8月份国民经济数据继续稳中向好。其中，8月规模以上工业增加值4.5%，8月社会消费品零售总额同比增长4.6%，实现超预期复苏。我国经济具备韧性强、潜力大、活力足的特点，随着宏观政策措施逐步显效，经济有望持续恢复向好。9月15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948.68点，较上期下跌5.1%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心ZEW公布的数据显示，欧元区9月ZEW经济景气指数为-8.9，低于前值及市场预期，表明欧元区经济前景继续恶化。与此同时，通货膨胀继续处于高位，导致本周欧洲央行继续加息，利率水平已达到二十年来的最高水平，失去宽松政策的支持，欧洲经济前景不容乐观。本周，运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整走势。9月15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658美元/TEU，较上期下跌7.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格持续下行。9月15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1248美元/TEU，较上期下跌4.6%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，美国8月CPI同比增长3.7%，高于市场预期。居高不下的通胀水平，迫使美联储可能在较长时间将利率保持高位，进而影响到企业投资、就业市场的进一步复苏，未来美国经济可能陷入滞胀的局面。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱，市场运价延续回落走势。9月15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1888美元/FEU和2550美元/FEU，分别较上期下跌7.3%和11.1%。

波斯湾航线：近期运输需求增长势头出现停滞，供求平衡情况不佳，市场运价继续调整走势。9月15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864美元/TEU，较上期下跌8.9%。



澳新航线：当地对各类物资的需求保持稳定，供需基本面保持平衡，即期市场订舱价格在持续上涨后小幅回落。9月15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617美元/TEU，较上期下跌2.1%。

南美航线：运输需求增长乏力，供求关系不佳，本周市场运价继续走低。9月15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1816美元/TEU，较上期下跌5.6%。

日本航线：运输需求总体平稳，市场运价小幅下跌。9月15日，中国出口至日本航线运价指数为772.54点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨预期改善 成本支撑综指微跌】

本周，受煤价上涨影响，市场预期有所改善。不过，终端需求尚未兑现，运输市场较为清淡，综合指数平稳运行。9月15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941.02点，较上期下跌0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，受一系列促消费政策落地影响，化工耗煤需求释放，工业用电稳步提升，沿海八省日耗涨至214.1万吨。但在南方雨带持续作用下，雨水充沛，高温退去，居民用电负荷进一步回落，水电充足下，下游电厂仍处于去库存状态，沿海八省电厂库存3674.3万吨，存煤可用天数保持在17.2天。煤炭价格方面，临近杭州亚运会，煤矿生产安全检查频繁，煤炭供给偏紧态势持续，产区煤价坚挺，发运价格倒挂现象未有好转，贸易商采购积极性不高。虽然大秦线单日发运量有所恢复，环渤海各港合计日均调进量117.2万吨，环比上涨10万吨，调出量122.3万吨，但调进不及调出，港口供给结构性矛盾依旧，卖方挺价意愿较强。运价走势方面，随着高温天气逐渐过去，下游电厂民用电日耗下降，采购拉运以长协保供为主，沿海煤炭运输市场需求低迷，加之煤价上涨买方观望情绪较浓，成交寥寥。不过近期受外贸市场转好拉动以及油价上涨因素支撑，运价维稳，沿海煤炭运价继续在成本线上下小幅波动。

9月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收890.25点，较上期下跌0.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收488.98点，较上期下跌0.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价17.7元/吨，同上期持平。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为24.0元/吨，同上期持平。



金属矿石市场：本周，宏观利好政策频现，带动居民消费量释放，市场情绪有一定修复，铁矿石价格强势震荡。受此影响钢厂利润率下降，建材社会库存进一步下降，短期支撑成材价格。不过，受整体运输市场形势低迷影响，矿石运输市场船多货少局面不变，运价继续小幅下跌。9月15日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收544.48点，较上期下跌1.2%。

粮食市场：在新季玉米上市前，玉米价格震荡运行，余量库存持续下降，贸易商现货紧缺，北方港口玉米收购价持续倒挂，报价坚挺。不过，受需求影响，下游饲料企业仍以消耗库存为主，仅维持刚性采购。沿海粮食运输市场运价小幅下跌。9月15日，沿海粮食货种运价指数报909.5点，较上期下跌0.3%。

成品油市场：受国际原油价格上涨影响，国内原料涨幅超预期，炼厂积极出货。但南方持续降雨，户外基建、物流运输开工减少，终端需求暂无明显好转。炼厂推涨有限，南北价差逐步缩小，市场整体操作谨慎，批发商继续低库存运转，下游少量刚需采买，沿海成品油运价小幅波动。9月15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1118.15点，较上期下跌0.4%；市场运价指数1058.57点，较上期下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型运输需求转好 租金指数较大幅度上涨】

本周，国际干散货运输需求持续向好，运价较大幅度上涨。海岬型船市场两大洋航线均有不少货盘放出，叠加FFA上涨，市场氛围转暖，运价稳步上行。巴拿马型船市场粮食货盘继续发力，煤炭运输需求也有较好表现，带动日租金上涨。超灵便型船东南亚市场煤炭货盘增多，即期运力偏紧，日租金也迎来较大涨幅。9月14日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1105.18点，较上周四上涨16.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价较好上涨。太平洋市场，上周末西澳矿商发货量维持较好，东澳煤炭货盘适时增多，需求端的较好表现带动市场看涨情绪，运价、租金均较大幅度上涨。本周，澳大利亚租家以及巴西Vale均在市场询船，货盘稳定释放，且FFA远期合约价格持续上涨，市场延续较好氛围，运价稳步上行。9月14日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12716美元，较上周四上涨21.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.461美元/吨，较上周四上涨6.7%。远程矿航线，本周，巴西远程矿航线需求端表现持续向好，Vale日发货量稳步增加，叠加太平洋市场同步上涨，运价受益上行。9月14日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.059美元/吨，较上周四上涨6.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场氛围继续转暖。本周，印度继续加大进口煤采购力度，带动印尼煤炭货盘稳步增长，南美粮食运输需求持续向好，煤炭和粮食两大货种同步发力，运力供给偏紧，巴拿马型船日租金加速上行。9月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12625 美元，较上周四上涨 13.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.386 美元/吨，较上周四上涨 4.6%。粮食市场，周初，由于空放运力增多，粮食运价一度小幅下跌。不过随着又一波运输小高峰来临，过剩运力消化，运价止跌回升。9月14日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.930 美元/吨，较上周四上涨 2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续转好。本周，月底装期的煤炭货盘集中释放，需求端持续发力，即期运力较为紧张，日租金加速上涨。9月14日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9586 美元，较上周四上涨 16.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.115 美元/吨，较上周四上涨 4.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月8日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 395.5 万桶至 4.21 亿桶，增幅 0.95%。美国上周原油进口量平均为 760 万桶/日，比前一周增加 81.2 万桶/日。过去 4 周，原油进口量平均为 700 万桶/日，比去年同期增加 13.0%。随着美国盛夏驾驶季节接近尾声，需求下降，美国原油库存 5 周内首次上涨，燃料库存也同样增加，给油市降温。IEA 石油市场部门负责人周三表示，根据初步数据，8 月全球石油库存大幅下降 7500 万桶。沙特和俄罗斯将减产延长到年底，或将导致市场在第四季度出现显著供应缺口。石油库存的下降，增加了供应紧张的预期，助力油价。EIA 最新报告，对 2023 年及 2024 年原油价格及产量进行了预测，全球石油市场面临供应紧张的情况。本周布伦特原油期货价格突破年内高位，周四报 94.28 美元/桶，较 9 月 7 日上涨 5.22%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下行。9 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 824.76 点，较 9 月 7 日下跌 1.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 9 月下旬货盘基本收尾，整体可用运力充沛，成交运费在低位微幅波动。部分以老旧船成交的货盘运费与新船运费的价差在缩小，成交价格的下行空间有限。大西洋航线由于之前相对平稳，下滑幅度较中东航线略有提升。沙特和俄罗斯的持续性减产，在拉高油价的同时也抑制需求，购买积极性下降，加剧了本就过剩的船位，短期内很难有回暖迹象。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS36.31，较 9 月 7 日下跌 0.74%，CT1 的 5 日平均为 WS36.43，较上期平均下跌 1.60%，TCE 平均 0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS42.27，下跌 3.05%，平均为 WS42.75，TCE 平均 1.6 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 29 日至 10 月 1 日，成交运价为 WS36.5。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 19 日，成交运价为 WS36.25。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 2-4 日，成交运价为 WS43.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 12-14 日，成交运价为 WS41.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 14-16 日，成交运价为 WS41.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 17-23 日，成交包干运费为 710 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】

9 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1183.91 点，环比上涨 1.26%。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+0.82%、-0.74%、+0.09%及+3.25%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 1827 万美元，环比下跌 0.51%；57000DWT 吨级散货船估值 254 万美元，环比下跌 3.04%；75000DWT 吨级散货船估值 2887 万美元，环比上涨 0.72%；170000DWT 吨级散货船估值 3948 万美元，环比上涨 0.11%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 29 艘（环比增加 22 艘），总运力 169.04 万载重吨，总成交金额 437400 万美元，平均船龄 11.90 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 4069 万美元，环比下跌 0.25%；74000DWT 吨级油轮估值 3795 万美元，环比上涨 6.33%；105000DWT 吨级油轮估值 6661 万美元，环比上涨 1.81%；158000DWT 吨级油轮估值 7132 万美元，环比上涨 0.15%；300000DWT 吨级油轮估值 9366 万美元，环比下跌 2.51%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 19 艘（环比减少 6 艘），总运力 161.27 万载重吨，总成交金额 388900 万美元，平均船龄 14.00 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 215.23 万人民币，环比上涨 0.67%；5000DWT 吨级散货船估值 1162.41 万人民币，环比下跌 0.82%。本期，国内沿海二手散货共成交 7 艘，总运力 0.35 万载重吨，总成交金额 3186.30 万人民币，平均船龄 15.62 年。



国内内河散货船二手船价涨多跌少。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6050万人民币，环比上涨3.00%；1000DWT吨级散货船估值122.92万人民币，环比上涨3.99%；2000DWT吨级散货船估值255.83万人民币，环比上涨7.50%；3000DWT吨级散货船估值306.87万人民币，环比下跌2.44%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交12艘（环比减少3艘），总运力1.34万载重吨，总成交金额3186.30万人民币，平均船龄7.54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

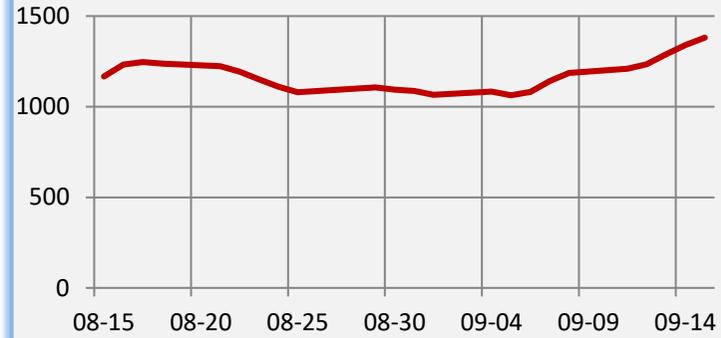
波罗的海指数	9月11日		9月12日		9月13日		9月14日		9月15日	
BDI	1,209	+23	1,235	+26	1,290	+55	1,340	+50	1,381	+41
BCI	1,324	+35	1,330	+6	1,416	+86	1,512	+96	1,602	+90
BPI	1,508	+19	1,575	+67	1,623	+48	1,642	+19	1,656	+14
BSI	1,099	+20	1,118	+19	1,156	+38	1,196	+40	1,221	+25
BHSI	575	+3	585	+10	602	+17	624	+22	634	+10



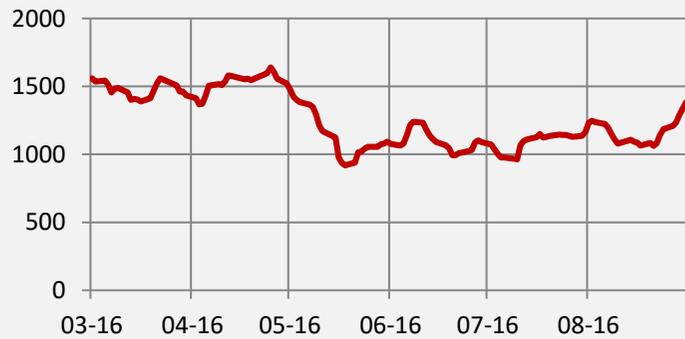
上周 BDI 指数走势



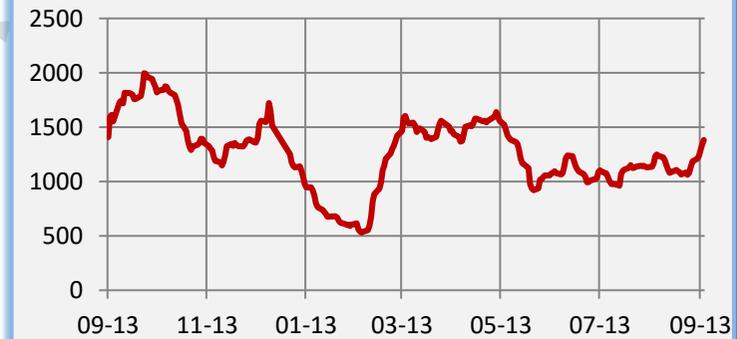
近一个月 BDI 指数走势



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	08/09/23	01/09/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	14,750	13,750	1000	7.3%
	三年	15,250	14,500	750	5.2%
Pmax (76K)	一年	13,000	12,250	750	6.1%
	三年	11,500	11,000	500	4.5%
Smax (58K)	一年	12,750	12,250	500	4.1%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	10,250	9,750	500	5.1%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-09-12

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ing May' 2017 85005 dwt dely Dongguan 17 Sep trip via Villanueva redel Japan \$17,000 - Daiichi

'Transcenden Crystal' 2021 84740 dwt dely Bahudopi 21/22 Sep trip via Newcastle redel Japan \$16,000 + \$125,000 bb - Joint Vision

'BBG Integrity' 2017 82204 dwt dely Tachibana 22/25 Sep trip via NoPac redel Singapore/Japan intention grains \$17,250 - Cofco Agri

'Ultra Lion' 2015 81922 dwt dely Taichung 17/18 Sep trip via EC Australia redel Japan \$14,500 - MOL - <Scrubber benefit to Charterers>

'Tolmi' 2022 81816 dwt dely Tianjin 18/19 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,250 - cnr



'Jin Bi' 2012 56361 dwt dely Tieshan prompt trip via Indonesia redel India \$14,900 - cnr

'Clara ' 56557 2008 dwt dely Zhoushan prompt trip via indonesia redel WC India \$9,000 - Oldendorff

(2) 期租租船摘录

'DL Pansy ' 2013 57834 dwt dely Los Angeles 28 Sep min 3/abt 5 months redel worldwide \$12,000 + \$400,000 bb - Trafigura

4. [航运&船舶市场动态](#)

【日租全线上涨！BDI 接连 3 日走红，散货船旺季到来？】

近日，散货船航运终于迈入年底大宗物资运输旺季，上周以来全船型日租金均呈现走扬，BDI 指数上周五来到 1,186 点，连续 3 日走红，近一周上涨约 11%。谷物的运输需求强劲增加，不过中小型船的运能持续紧绷，因而持续推高巴拿马型船、轻便型极限型船、轻便型船的日租金走势，目前轻便型船、轻便极限型船日租金都已经站稳 1 万美元大关。

以上周五日租金表现来看，海岬型船需求也有改善，海岬型运费指数 (BCI) 上涨 100 点，收 1289 点，涨幅 8.4%；其平均日租金为每艘 10693 美元，增加 830 美元，近一周大涨约 25%。

巴拿马极限型运费指数 (BPI) 上涨 16 点，收作 1489 点，涨幅 1.1%，其平均日租金为每艘 13405 美元，增加 150 美元，与前周变动不大。

业界分析，BDI 指数次数连续 3 日走红，主要因太平洋区西澳铁矿石货盘不减，且东澳煤炭增多，显示海岬型船市场需求有所转好，此外有消息称乌克兰已开始通过克罗埃西亚出口谷物，是在黑海港口被封锁的情况下拓宽其出口路线，令终场波罗的海干散货 BDI 指数呈连续 3 个交易日收红。

来源：海事服务网



【美国集装箱进口量增长超过疫情前旺季水平】

跨太平洋航线上的集装箱即期运价从 6 月下旬开始上涨，并维持在 2023 年高点。

周一，Descartes 报告称，8 月份美国港口进口箱量达 2196268 TEU，较 7 月份增长 0.4%，较 6 月份增长 5.5%。今年 8 月的进口量比 2019 年 8 月新冠疫情前高出 2.5%。

Descartes 负责工业和服务的执行副总裁 Chris Jones 指出，8 月份的进口箱量与疫情前旺季的增长趋势保持一致。

美国零售联合会（NRF）和咨询公司 Hackett Associates 发布的全球港口追踪报告（Global Port Tracker）记录了美国 12 个主要港口发布的官方数字。报告估计，其覆盖的港口 8 月进口箱量较 7 月上升 5%；8-10 月，进口箱量将连续 3 个月超过 200 万 TEU。

NRF 负责供应链和海关政策的副总裁 Jonathan Gold 近日表示，数字很强劲，表明零售商对假日季持乐观态度，因为他们不会进口他们认为卖不出去的商品。

报告预计，2023 年全年，其覆盖的港口将处理 2230 万 TEU，与疫情前的 2018 年和 2019 年相比分别增长 2%和 3%。

从运价来看，跨太平洋航线即期运价虽然没有继续上涨，但稳定在最近的峰值水平。

截至上周四，德路里世界集装箱运价指数（WCI）评估上海港-洛杉矶港的即期运价为 2254 美元/FEU，较 6 月底上涨 43%。Freightos 波罗的海每日运价指数（FBX）中的中国-美西航线运价估值为 1877 美元/FEU，较 6 月底上涨 57%。

周四，WCI 上海港-纽约港的运价指数为 3398 美元/FEU，FBX 中国-美东航线运价指数为 3062 美元/FEU，较 6 月下旬分别上涨了 35%和 40%。

此外，巴拿马运河的吃水限制并未影响集装箱船准班率。Descartes 的数据显示，8 月份纽约/新泽西港、乔治亚州萨凡纳港、南卡罗来纳州查尔斯顿港、弗吉尼亚州诺福克港和德克萨斯州休斯敦港的船舶平均延误天数为 5.68 天，较 7 月下降 4.7%，与 6 月持平。



Hackett Associates 创始人 Ben Hackett 表示：我们一直在密切关注巴拿马运河的情况，现在看来，对零售供应链几乎没有影响，进入航运旺季后也不太可能成为瓶颈。

来源：FreightWaves

【欧盟预计下半年经济增长继续放缓 下调今明两年经济增长预期】

欧盟 11 日发布欧洲经济夏季展望报告，表示今年上半年欧盟经济活动受到抑制，下半年经济增长将继续放缓，由此下调今明两年欧盟和欧元区经济增长预期。

当日欧盟委员会循惯例发布欧洲经济夏季展望报告，预计 2023 年欧盟和欧元区经济均增长 0.8%，2024 年欧盟和欧元区经济分别增长 1.4% 和 1.3%。

与今年 5 月发布的欧洲经济春季展望报告相比，2023 年欧盟经济增长预期从 1% 下调至 0.8%，欧元区经济增长预期从 1.1% 下调至 0.8%；2024 年欧盟经济增长预期从 1.7% 下调至 1.4%，欧元区经济增长预期从 1.6% 下调至 1.3%。

通胀方面，报告预计 2023 年欧盟和欧元区平均通胀率分别为 6.5% 和 5.6%，2024 年欧盟和欧元区平均通胀率分别为 3.2% 和 2.9%。

报告表示，尽管今年上半年欧盟能源价格下降，劳动力市场强劲，但国内需求尤其是消费疲软，大多数商品和服务价格居高不下且仍在上涨，欧盟经济活动因此受到抑制，且严重程度高于预期；今年下半年预计工业持续疲软，服务业势头减弱，欧盟经济增长将继续放缓。

与此同时，今年上半年全球经济表现略好于预期，但增长前景和贸易前景基本不变，意味着欧盟经济无法从外部需求获得有力支撑。

报告预计，欧盟经济增长放缓将持续到 2024 年，其后随着通胀缓和，劳动力市场保持强劲，居民实际收入逐渐恢复，欧盟经济将温和反弹。

报告援引欧盟委员会执行副主席东布罗夫斯基的话称，新冠肺炎疫情和俄乌局势对欧盟经济造成巨大打击，当前欧盟经济虽保持增势，但不确定性很高；欧盟委员会负责经济事务的委员真蒂洛尼表示，2023 年欧盟经济面临多重不利因素，导致增势低于预期，呼吁成员国奉行有利于投资的审慎财政政策，同时



下决心在今年年底就欧盟财政规则改革达成一致。

来源：中国新闻网

【克拉克森研究：集装箱船市场运力阶梯替换的“瀑布效应”】

集装箱船新船交付量持续创下新高，全球集装箱船队正在加速扩张，克拉克森研究预计今年全年船队增速将达 7.4%。考虑到预期的交付规模，在供给端逐渐承压的背景下，班轮公司的运力管理无疑将面临更大的挑战。

班轮公司利用运力阶梯替换分散航线的供给端压力，这一“瀑布效应”给集装箱船细分市场租金和运价带来连锁反应。因此，追踪全球集装箱船队的运力部署趋势至关重要。

超巴拿马型集装箱船 “瀑布效应”的源头

克拉克森统计，全球集装箱船队中 17,000TEU 以上的超巴拿马型集装箱船共 195 艘合计 406 万 TEU。以 TEU 计，占集装箱船队规模的 15%。受限于船舶尺度，目前所有超巴拿马型集装箱船均不能通过巴拿马运河，该类船舶几乎都被部署在远东-欧洲主干航线上。今年至今，超巴拿马型集装箱船交付量高达 20 艘合 48 万 TEU。班轮公司除运力闲置这一选项外，只能将交付的超巴拿马型集装箱船投放至远东-欧洲航线。克拉克森统计 8 月该航线上部署的运力达到创纪录的 590 万 TEU，较今年 1 月增加 13%且较 2020 年 1 月增加 29%。当前远东-欧洲航线三分之二的运力为超巴拿马型集装箱船。

新巴拿马型集装箱船 “瀑布效应”导致非主干航线投放大幅增加

超巴拿马型集装箱船在远东-欧洲主干航线的大量投放，导致班轮公司将不少 12-17,000TEU 新巴拿马型集装箱船从欧线上撤回。虽然主干航线依然为 12-17,000TEU 新巴拿马型集装箱船的主要部署区域，克拉克森研究统计，目前有 41%的新巴拿马型集装箱船运力被部署到跨太平洋主干航线上，但远东-欧洲航线的运力部署已大幅下降。新巴拿马型集装箱船的运力部署趋势出现巨大转变。

相比 2020 年 1 月集装箱船租金市场高位期间，有近一半的新巴拿马型集装箱船被部署于远东-欧洲主干航线。这一占比到 2023 年 8 月仅为 29%。随着大箱船



交付量的不断增加, 远东-欧洲航线上投放的超巴拿马型集装箱船大幅增加, 稍小一点的新巴拿马型集装箱船被迫投放到非主干航线。

目前班轮公司部署在非主干航线上的新巴拿马型船占比达到创纪录的 28%, 而 2022 年年初仅为不到 15%。非主干航线运营区域为南北航线和远东-印度次大陆/中东航线。

中小型集装箱船 非主干航线硝烟弥漫

一方面, 船舶大型化的趋势导致非主干航线上大型船的运力部署增加。另一方面, 之前运力短缺影响下的中小型集装箱船重新回流至非主干航线。虽然今年至今, 南北航线和亚洲区域内贸易需求复苏明显, 但中小型集装箱船受到大型船运力阶梯替换的“瀑布效应”影响, 其租金价格下跌也十分明显。

2021-2022 年初受可用运力短缺的影响, 极高的运价吸引一些 “新玩家” 进入跨太平洋航线。这些新进入者通常为主营近洋/区域内贸易航线班轮公司, 这些公司把中小型集装箱船投放到当时利润更高的跨太平洋航线上。这导致跨太平洋航线上中小型集装箱船投放大幅上升, 当时超过 15% 的运力部署为 6,000TEU 以下的集装箱船。但后续受运价大幅下跌及贸易需求持续回落的影响, 该航线上的“新玩家”已陆续退出。这部分中小型集装箱船运力逐渐退出跨太平洋航线, 又重新回到非主干航线。

班轮公司将更多的中小型集装箱船部署在区域内贸易航线上, 亚洲区域内航线上部署的 3-6,000TEU 集装箱船运力同比已增加约 30%。

来源: 克拉克森

【VLCC 在中国船厂要“爆单”？】

日前, 韦立国际集团与青岛北海造船签订了 2 艘 VLCC 订单, 以支持该公司西非到中国的海运贸易。

该船型被称为 WinningMax 型, 325000dwt, 船长近 330 米, 配备 12,000 立方米的甲醇储罐, 航速 13.9 节, 设计符合 EEDI 第 3 阶段要求。与传统的同型船相比, WinningMax 预计每吨减少 50% 的能耗。价格和交付日期尚未披露。



韦立国际集团是一家集船东业务、航运运营、海上转运、船舶管理、矿业开发和铁路建设于一体的综合性集团公司,总部设在新加坡,并通过中国、几内亚和印度尼西亚等地的分支机构为世界各地的客户提供铝土矿、氧化铝、镍矿石、铁矿石以及件杂货的陆上物流、海上物流和远洋运输服务,目前韦立也是世界最大的铝土矿海运商。

韦立国际集团控制和运营船舶超过 100 艘,并拥有一支由 41 艘好望角型散货轮组成的自有船队,总载重吨位达到 779 万吨,总运力目前位居全球前列。韦立的物流过驳船队拥有 8 座大型海上浮吊平台、两座海上过驳平台,以及近百艘驳船、海上拖轮、港口辅助拖轮、加油船和浮船坞组成的海上转运过驳系统,具有每年 5000 万吨海上物流能力。

近期,淡水河谷也要出手了。据贸易风的消息称,淡水河谷计划租赁多达 12 艘 325,000dwt 的矿石运输船,这些船使用甲醇和传统船用燃料,其将以长期运输合同的形式运营新船,租约应为 25 年。此前据传参加前期招标的公司多达 24 家,包括 1 家南美、1 家中东、4 家欧洲和 18 家亚洲船东。当前,淡水河谷当前选择了 HMM、Pan Ocean、中海海运散货运输有限公司,以及招商局能源运输有限公司这四家亚洲公司。此次订单形式为“6+6”。具体在每家船厂的订购数量暂不清晰,但这些船均将在中国船厂建造。而根据一些消息来源称,扬子江造船、恒力重工、外高桥造船、广船国际和青岛北海船舶重工正在努力争取该项目。船舶经纪预估,淡水河谷的这批甲醇双燃料矿石运输船每艘成本将超过 1.4 亿美元。

来源: 中国船检

【还需 50 艘? 中日韩船企角逐 LC02 运输船新战场】

随着全球 CCUS 产业的迅速发展,大型 LC02 运输船需求应运而生,中日韩船企有望在这一新兴船型市场展开角逐。

每年海运量超过 9000 万吨,到 2030 年 LC02 运输船船队规模将达 55 艘

近日,能源咨询机构 Rystad Energy 预测,到 2030 年将需要一支由 55 艘液化二氧化碳(LC02)运输船组成的船队,以满足海上碳封存项目即将带来的需求,而到 2020 年代末预计每年二氧化碳海运量将超过 9000 万吨。

Rystad Energy 指出,LC02 航运是以相对较低的成本远距离运输碳排放物的最灵活的解决方案。不过,海运过程本身造成的环境影响仍然是一个重要问题,



在理想的情况下，LC02 运输船将使用可再生燃料，不会产生碳排放，但目前这些燃料过于昂贵，在经济上并不可行。

航运业目前仍依赖于排放严重的传统燃料，例如船用柴油或低硫燃油（LSFO），短途运输的温室气体排放量可能相对较低，但长途运输的影响会迅速成倍增加。这使人们对二氧化碳运输过程产生的环境影响提出质疑。

根据 Rystad Energy 对 2030 年可能开通的二氧化碳航运路线的研究，长途运输的船舶排放的二氧化碳可能高达总运输量的 5%。改用 LNG 燃料可使排放量减少 18%，蓝色甲醇（blue-methanol）可使排放量减少 20%，而蓝氨（blue ammonia）则能实现真正的减排，可使运输过程中的排放影响减少高达 80%。

Rystad Energy 称，排放量的估算是基于一艘 25000 立方米的 LC02 运输船。船用燃料的温室气体排放量按照全生命周期经过充分计算，包括燃料上游生产、提炼和最终使用过程中的相关排放。

“LC02 运输现在还是一个新兴市场，但在未来几年里，其将在全球气候解决方案中发挥重要作用。然而，这一过程对环境的影响仍然是个问题。在理想世界里，LC02 运输船将使用可再生燃料，不会产生相关排放。然而，现在这些燃料过于昂贵，在经济上并不可行。” Rystad Energy 供应链研究副总裁 Lein Mann Bergsmark 说。

Rystad Energy 认为，北海由于靠近北欧主要人口居住区，将成为二氧化碳航运激增的中心。根据已公布的项目和谅解备忘录，到 2030 年挪威的二氧化碳航运量将达到 2600 万吨/年，占全球二氧化碳航运总量的 30%左右，但这取决于能否迅速开发出足够的碳封存场地。

挪威北极光项目（Northern Lights Project）预计将在 2025 年年初启动，这是世界上第一个开源的二氧化碳运输和封存网络。该项目将在陆上码头接收国内运输的二氧化碳和来自欧洲西北部的二氧化碳，然后通过管道将气体封存在海底，一期工程每年能储存 150 万吨二氧化碳。

紧随其后的则是荷兰，预计航运量为 2300 万吨/年；英国第三，航运量为 2000 万吨/年。这些总量包括运输国内捕集的二氧化碳以及从其他国家进口的二氧化碳。

法国排名第四，预计到 2030 年二氧化碳航运量为 1700 万吨/年；其次是比利时，预计为 1300 万吨/年。这些国家没有足够的机会在国内封存二氧化碳排放，



因此可以将二氧化碳运往欧洲邻国，这有助于快速发展碳捕集、利用与封存技术（CCUS）。

澳大利亚也将成为全球市场的重要参与者，从国内项目和包括日本在内的亚太邻国运输和封存二氧化碳。

大多数建议的运输航线（包括欧洲和澳大利亚周边地区的航线）都不超过 2500 公里，航程相对较短。然而，日本、马来西亚和澳大利亚之间的计划航线航程将超过 5000 公里。迄今宣布的最长航程是韩国和沙特阿拉伯之间，单程至少 12000 公里。

手持订单仅 6 艘中小型船，中日韩三国船企争相开发大型船

根据克拉克森的数据，截至目前全球 LC02 运输船手持订单共计 6 艘。以现有手持订单情况来看，未来几年 LC02 运输船领域至少还需要订造近 50 艘 LC02 运输船，才能满足 Rystad Energy 预测的 55 艘需求。

全球首份 LC02 运输船订单在 2021 年 9 月签署，日本山友汽船作为船东在三菱重工订造了 1 艘 1450 立方米 LC02 船。该船计划在 2023 财年下半年交付，将成为世界上第一艘专门用于碳捕获、利用和/或封存（CCUS）的 LC02 船。

同年 10 月，挪威北极光公司（Northern Lights）在中国船舶大连造船订造了 2 艘 7500 立方米 LC02 运输船。今年 8 月又在大船海工追加订造了第三艘，本项目船型由大连造船自主设计完成，拥有完全的自主知识产权，主机配置 LNG 和船用轻柴油两种燃料。预计新船将在 2024 年至 2025 年交付，用于挪威北极光项目。

今年 7 月，希腊船东 Capital Maritime 在韩国现代尾浦造船订造了 2 艘 22000 立方米 LC02 运输船，这是目前全球最大的 LC02 船。该型船可以运输 LC02、LPG、氨和氯乙烯单体（VCM）等多种液化气货物，采用氨燃料预留（ammonia-ready）设计，未来可以实现碳中和。

业界人士指出，LC02 运输船要在低温、高压条件下将液货二氧化碳储存运输，建造难度相对较大。这也是当前仅有少数几艘 LC02 运输船的原因之一，且这些也仅为中小型船舶。



不过，中日韩三国船企均已在大力开发大容量 LC02 运输船。中国船舶集团上海船舶研究设计院与马来西亚国油（Petronas）、日本商船三井联合研发了 87000 立方米 LC02 运输船和 140000 立方米 LC02 运输船，在今年 6 月获得 DNV 颁发的原则性认可（AIP）证书，87000 立方米 LC02 运输船还获得美国船级社（ABS）的原则性认可。

韩国三大船企 HD 现代、韩华海洋（原大宇造船）和三星重工也已进入 40000 立方米及以上大型 LC02 运输船领域。HD 现代开发的全球首艘 40000 立方米 LC02 运输船搭载 7 个 C 型储罐来实现运输规模化，已获得韩国船级社的原则性认可和英国劳氏船级社（LR）的设计批复；74000 立方米级 LC02 运输船获得了美国船级社、马绍尔群岛船舶登记局联合颁发的原则性认可。

韩华海洋的 70000 立方米 LC02 运输船最近获得了 DNV 的原则性认可，这种新设计集成了韩华海洋专利的 Bi-Lobe 货舱，这是一种垂直不对称结构，能够最大限度地提高货舱容量；船上还将安装 LNG 推进发动机，并为船载二氧化碳捕获和储存系统提供了足够的空间。此外，韩华海洋还推出了 10 万立方米级 LC02 运输船概念设计。

三星重工自主开发的 40000 立方米级 LC02 运输船设计也已经相继获得美国船级社、DNV 和韩国船级社原则性认可。该型船采用了定制的大型 IMO C 型储罐、货物处理系统以及高效的再液化技术，并应用了适用于大型罐体的高强度低温材料。

在日本，三菱造船今年 5 月宣布将与日本最大船企今治造船和日本造船联合（JMU）的合资公司日本船厂（Nihon Shipyard）联合研发远洋液化二氧化碳（LC02）运输船，目标在 2027 年后完成建造。

日本三大航运巨头商船三井、日本邮船和川崎汽船也各自投入了 LC02 运输船的研发。其中，日本邮船的合资企业 Knutsen NYK Carbon Carriers AS（KNCC）已经推出了可以在环境温度（0-10 摄氏度）和高压（35-45 巴）条件下运输 LC02 的 PC02 储罐系统，并获得了 DNV 的原则性认可，这种储罐系统相比低压或中压运输概念可以实现更大船型规模的 LC02 运输。

来源：国际船舶网



5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	(USD/MTD)	(USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	SE	670-675	950-955		Steady.
Tokyo Bay	590-595	690-695	1015-1020	Plus oil fence charge, if any.	Firmer.
Shanghai	580-585	690-695	1015-1020	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	vails are tight
Hong Kong	573-578	670-680	970-975	MGO Sul max 0.05%	LSFO tight.
Kaohsiung	598	690	1025	+ oil fence charge of USD 101	Firmer.
Singapore	556-561	670-675	965-975	+ barging USD 1500-2500 forqty less than 500MT IFO. +barging USD 1500-2500 for qty less than 100MT LSMGO	Frimer.
Fujairah	535-540	650-655	955-960		Frimer.
Rotterdam	595-560	620-625	960-965		Frimer.
Malta	590-595	635-640	1015-1020		Frimer.
Gibraltar	620-625	640-645	1025-1030		Steady.

截止日期:

2023-09-14

◆ 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	08/09/23	01/09/23	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,400	6,400	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,500	3,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,300	3,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	08/09/23	01/09/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,700	12,500	200	1.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,500	8,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,100	7,000	100	1.4%	
MR	52,000	4,700	4,700	0	0.0%	

截止日期: 2023-09-12

(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 dwt	Yangzijiang, China	2026	Tsakos - Greek	4,300	
2+2	Tanker	15,000 dwt	CMHI Jinling, China	2026	Sirius Shipping - Swedish	undisclosed	Methanol Ready, battery powered
2	Bulker	325,000 dwt	Qindao Beihai, China	2026	Winning Shipping - Chinese	10,800	option to upgrade to methanol dual fuel, EEDI phase 3, Bauxite Carrier
4	Bulker	82,000 dwt	Qingdao Yangfan, China	2026	Sea Traders - Greek	3,400	NOx-Tier III, EEDI phase 3, Scrubber Fitted
2	PCC	4,200 ceu	Mawei, China	2026	Neptune Shipping - Greek	undisclosed	LNG capable

◆ 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	
CUMA	BC	83,007		2006	Japan	1,320	Greek	BWTS fitted	
AP LIBERTAS	BC	75,213		2008	China	1,250	Greek	BWTS fitted	
GALILEO	BC	63,243		2014	China				
GIANTS CAUSEWAY	BC	63,197		2015	China				
CAPE CROSS	BC	63,155		2014	China	8,600	Greek	en bloc, BWTS fitted	
SADLERS WELLS	BC	63,153		2015	China				



BULK PATAGONIA	BC	58,723		2012	Japan	1,890	Indonesian	BWTS fitted
KOBE STAR	BC	55,857		2016	Japan	2,220	Greek	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
OOCL ST. LAWRENCE	CV	67,255	4,839	2005	S. Korea	undisclosed	Greek	
AS ROMINA	CV	21,281	1,496	2009	China	700	MSC - Swiss	

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
ATHENIAN FREEDOM	TAK	299,991		2013	S. Korea	7,800	Far East	BWTS/Scrubber fitted
FRONT SIGNE	TAK	297,007		2010	China	6,300	Chinese	
ANAVATOS II	TAK	115,459		2009	S. Korea	3,850	Middle East	BWTS fitted
GRAND ACE8	TAK	46,197		2008	S. Korea	2,380	Indian	BWTS fitted
GRAND ACE1	TAK	46,176		2006	S. Korea	1,900	Undisclosed	
NCC NAJD	TAK	45,998		2005	S. Korea	1,700	Undisclosed	en bloc each, BWTS
NCC HIJAZ	TAK	45,956		2005	S. Korea	1,700	Undisclosed	fitted, Zinc coated
WONDER FORMOSA	TAK	37,562		2006	S. Korea	undisclosed	Turkish	BWTS fitted
ADVANTAGE PARTY	TAK	37,067		2006	S. Korea	1,700	Turkish	
BALTIC FREEDOM	TAK	37,048		2006	S. Korea	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
MH LANGOEY	TAK	19,969		2006	Japan			en bloc*, BWTS fitted
STRINDA	TAK	19,959		2006	Japan	3,100	Undisclosed	stst
FIOLNIA SWAN	TAK	15,609		2005	Turkey	890	Greek	

◆ 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
KEMA	GC	7,130	2,956	1987	Belgium	undisclosed	
HARIN NAVEE 7	GC	1,300		2008	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
UGL HONG KONG	CV	22,000	7,009	1993	Japan	530.00	option delivery Pakistan
UNI-ASPIRE	CV	15,534	7,098	1998	Japan	534.00	

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
EVER DEVOTE	CV	55,604	21,731	1998	Japan	508.00	as is Singapore
IRMA DULCE	TAK	72,900	13,400	2014	Brazil	undisclosed	as is Brazil
ZELIA GATTAI	TAK	72,900	13,400	2015	Brazil	undisclosed	as is Brazil

◆ALCO 防损通函

【IG 发布保函标准格式的修订版】

国际保赔集团（IG）批准的保函（LOI）标准格式（作为在不出示正本提单和/或在不同于提单载明的港口或地点交付货物的凭证）最后更新于 2010 年。尽管涉及风险，但保函仍然被广泛使用。在一些贸易中，货物根据保函交付几乎是行业惯例，其效力的认可也体现在英国法院最近的一些判决中。

IG 集团工作组近些年在租家、船东代表以及 BIMCO 的协助下对措辞进行了审查，并刚刚发布了保函标准格式措辞的修订版。

【美国对运往缅甸的航空燃料实施制裁】

2023 年 8 月 23 日，美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）发布了一项决议，通过扩大第 14014 号行政命令 Executive Order 14014，对在缅甸经济中的航空燃料行业从事经营的任何外国个人或实体实施制裁。美国当局扩大行政命令是“对缅甸经济中的国防行业现有制裁规定的补充”（2023 年 8 月 23 日新闻稿）。

详细信息请索取附件。



◆ 融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2023-09-15	717.860	768.650	4.906	91.706	897.320	65.121	1317.230	465.360	535.790
2023-09-14	718.740	776.110	4.917	91.807	903.230	65.084	1331.060	465.190	534.360
2023-09-13	718.940	779.190	4.936	91.859	904.910	65.012	1314.810	466.230	535.330
2023-09-12	719.860	779.520	4.957	91.894	907.060	65.003	1322.050	466.770	534.810
2023-09-11	721.480	781.400	4.971	92.016	910.540	64.857	1347.970	467.480	536.830

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	5.44505
2 个月	--	3 个月	5.67170	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.90593	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-09-14

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com