



全一海运市场周报

2023.09 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.09.18 - 09.22 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 市场运价继续下行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情处于调整走势，运输需求缺乏进一步增长的动力，远洋航线运价继续下行，拖累综合指数继续回落。近期，一系列宏观政策陆续推出，主要经济指标边际改善，国民经济恢复向好势头，经济预期继续好转，中国经济有望保持长期向好的基本面。9月22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911.71点，较上期下跌3.9%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，8月欧元区CPI同比增长5.2%，低于前值，但通胀水平仍然远超欧洲央行的通胀目标。为了抑制通胀，欧洲央行自去年开始加息，已经连续10次采取加息措施，并将存款利率上调至4%的历史新高，持续攀升的利率拖累了经济复苏，近期公布的多项制造业数据已经出现大幅下滑的迹象。由于失去宽松政策的支持，未来欧洲经济前景不容乐观。本周，运输需求增长停滞，供需基本面不佳，市场运价继续下行。9月22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623美元/TEU，较上期下跌5.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本保持同步，即期市场订舱价格继续调整走势。9月22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1217美元/TEU，较上期下跌2.5%。

北美航线：据密歇根大学发布的数据显示，美国9月密歇根大学消费者信心指数初值67.7，较前值环比下跌，显示出当地消费者对经济的悲观情绪有所上升。由于通胀持续处于高位，物价长期徘徊在高位，导致消费者抑制支出水平。此外，消费者还面临借贷成本的持续上升，这进一步打击了消费者的信心，从而影响到未来的经济复苏。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22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1790美元/FEU和2377美元/FEU，分别较上期下跌5.2%和6.8%。

波斯湾航线：运输需求继续表现疲软，供求关系不佳，市场运价延续下行走势。9月22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815美元/TEU，较上期下跌5.7%。



澳新航线：当地对各类物资的需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面继续转弱，市场运价继续回落走势。9月22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610美元/TEU，较上期下跌1.1%。

南美航线：运输需求基本稳定，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续小幅下跌。9月22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1793美元/TEU，较上期下跌1.3%。

日本航线：运输需求保持稳定，市场运价小幅上涨。9月22日，中国出口至日本航线运价指数为792.20点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨运力偏紧 综合指数小幅上行】

本周，受煤价上涨影响，市场需求有所改善，运输谈商氛围活跃，综合指数小幅上行。9月22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959.97点，较上期上涨2.0%。

煤炭市场：市场需求方面，随着冷空气影响范围逐渐南扩，南方区域性气温继续走低，民用电负荷进一步减弱，但建材化工行业开工率逐步提升，工业用电需求仍有支撑，沿海八省日耗涨至216.1万吨，降雨天气持续利好区域水电发展，下游电厂仍处于去库存状态，沿海八省电厂库存3651万吨，存煤可用天数维持在16.9天。煤炭价格方面，杭州亚运会开幕在即，煤炭主产区安检趋严，整体生产节奏放缓，供应偏紧。产区、港口煤价持续上涨，发运价格倒挂情况有所好转，上游发运积极性稍有提升，环渤海各港合计日均调进122.2万吨，环比上涨4.9万吨，调出量113万吨，调进好于调出下，港口库存小幅累计。运价走势方面，随着煤价强力拉涨，以及国庆、中秋双节临近，电厂采购需求和下游非煤企业旺季补库需求同时释放，多重利好因素影响下，运输市场谈商氛围活跃，下游采购需求增加，即期船运力明供给偏紧，沿海煤炭运输价格步入上行通道。

9月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收920.57点，较上期上涨3.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收562.2点，较上期上涨15.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价21.3元/吨，较上期上涨3.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.4元/吨，较上期上涨5.4元/吨。



金属矿石市场：高炉开工率连续上行，日均生铁产量有所增加，钢厂对铁矿石需求量加大，产能利用率维持较高水平，铁矿价格保持震荡偏强势头。加之进入传统需求旺季，终端施工进度加快，节前补库积极性提升，沿海矿石运价小幅上行。9月22日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收590.26点，较上期上涨8.4%。

粮食市场：产区余粮减少，贸易商库存紧缺，新玉米上市仍处初期，农户惜售情绪较强，玉米价格高位震荡，同期小麦价格仍处高位，替代作用稍有减弱。需求方面，生猪产品收购走货积极性偏弱，下游饲料企业仍以消耗库存为主，维持刚性采购，沿海粮食运输市场运价平稳运行。9月22日，沿海粮食货种运价指数报885.41点，较上期下跌2.6%。

成品油市场：本周，国内成品油调价迎来年内最大涨幅，供应方面，国内炼厂集中检修基本完成，炼油利润高企，炼厂开工积极性较高，油价推涨。下游对高油价耐受度降低，仅维持少量刚需购买，沿海成品油运价波动下行。9月22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1112.35点，较上期下跌0.5%；市场运价指数1046.97点，较上期下跌1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【运输需求较好状态持续 租金指数涨至4月以来高点】

近期，国际干散货运输市场表现好于预期，尤其是中小型船市场，巴拿马运河拥堵和南美压港持续导致市场可用运力偏紧，而煤炭、粮食货盘持续释放，巴拿马型船和超灵便型船市场持续向好。海岬型船市场受巴西矿石货盘提振，且油价和FFA远期合约价格上涨，运价水平整体上行。9月21日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1395.79点，较上周四上涨26.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先扬后抑。太平洋市场，上半周澳大利亚铁矿和煤炭货盘不断释放，且受国际燃油价格上涨、FFA远期合约价格上涨双双拉动，市场氛围较好，澳大利亚至青岛航线运价涨至9月20日9.664美元/吨，创年内新高。下半周，FFA远期合约价格走软，租家成交步伐放缓，运价高位回调。9月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16850美元，较上周四上涨32.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.261美元/吨，较上周四上涨9.5%。远程矿航线，巴西航线货盘好于预期，且在油价上涨支撑下，运价继续上行。9月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.020美元/吨，较上周四上涨9.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场行情较好。近期国内外煤价上涨，但进口煤仍有价格优势，且买涨不买跌的心理提升贸易商进口煤采购兴趣，本周，市场仍有部分印尼和澳大利亚煤炭货盘，且南美压港和巴拿马运河拥堵持续，市场可用运力偏紧，巴拿马型船日租金稳步上行。9月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14194 美元，较上周四上涨 12.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.164 美元/吨，较上周四上涨 10.5%。粮食市场，北太平洋市场、南美市场粮食船运需求旺盛，且南美压港情况去年同期，市场可用运力有限，粮食运价继续上涨。9月21日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.140 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场大幅上扬，日租金创年内新高。近期，回国、至印度的煤炭即期货盘较多，叠加镍矿、钢材等货盘等集中释放，且因南美压港、巴拿马运河拥堵以及大西洋市场行情较好吸引部分运力，东南亚市场即期运力持续偏紧，日租金加速上涨。9月21日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13241 美元，较上周四上涨 38.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.263 美元/吨，较上周四上涨 23.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月15日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 213.6 万桶至 4.18 亿桶，原油出口增加 2,000 桶/日，原油净进口量减少 304 万桶/日，至 145 万桶/日。汽油库存减少 83.1 万桶，至 2.1948 亿桶，馏分油库存下降 290 万桶，至 1.1967 亿桶。美国墨西哥湾地区炼厂进入维修季节，炼油厂产能利用率较之前一周下滑，原油加工量降低，汽油和馏分油库存减少。美国原油库存连续六周下降，至 2022 年 7 月以来的最低水平；周四俄罗斯对汽油和柴油出口实施禁令，进一步加剧了柴油紧张的格局，间接给油价带来一定的支撑；9月22日摩根士丹利上调布油价格预期，在沙特和俄罗斯延长减产之后，市场可能在未来一段时间内供应不足。美联储上调美国今年经济预期走势，为潜在加息留有余地，美国股市创 3 月份以来最大跌幅，给油价降温。本周布伦特原油期货价格高位震荡，周四报 93.39 美元/桶，较 9 月 14 日下跌 0.94%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位反弹。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。9月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1054.23 点，较 9 月 14 日上涨 27.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 10 月上旬货盘陆续进场，大西洋航线货盘持续放量，各个装港地区不断有成交报出，船东抓住机会推动市场，更有部分船东保持观望，给租家施加压力；租家依旧通过私下拿船的策略，减少对市场的刺激。中东短航线和西非长航线的 TCE 价差逐渐开始缩小，WS 点位差同步回归到正负 2 点左右。目前整体船位并不紧张，市场能否维持目前的情绪面，仍将取决于后续货量和出货节奏。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万



吨级船运价 (CT1) 报 WS48.73, 较 9 月 14 日上涨 34.22%, CT1 的 5 日平均为 WS40.68, 较上期平均上涨 11.66%, TCE 平均 1.4 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS50.88, 上涨 20.38%, 平均为 WS46.04, TCE 平均 2.0 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 10 月 6 日, 成交运价为 WS47。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 7-9 日, 成交运价为 WS48。中东至新加坡航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 7-9 日, 成交运价为 WS49。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 10 月 10-12 日, 成交运价为 WS43。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 10 月 13-15 日, 成交运价为 WS47。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘, 受载期 10 月 25-30 日, 成交包干运费为 798.8 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

9 月 20 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.91 点, 环比下跌 0.51%。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+0.35%、+0.91%、-0.02%及-2.09%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少。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上涨 2.89%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.41%; 75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.76%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.64%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比减少, 总共成交 14 艘 (环比减少 15 艘), 总运力 93.20 万载重吨, 总成交金额 189700 万美元, 平均船龄 13.21 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 吨级油轮估值环比上涨 1.78%; 74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.66%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.40%; 158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.01%; 300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.50%。本期, 国际油轮二手船市场成交量下跌, 总共成交 8 艘 (环比减少 11 艘), 总运力 46.51 万载重吨, 总成交金额 228900 万美元, 平均船龄 12.00 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 吨级散货船估值环比上涨 0.17%; 5000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.33%。本期, 国内沿海二手散货无成交记录。



国内内河散货船二手船价全面下跌。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下跌 2.03%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.26%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.40%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 5.41%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 32 艘（环比增加 20 艘），总运力 5.88 万载重吨，总成交金额 5647.64 万人民币，平均船龄 9.75 年。

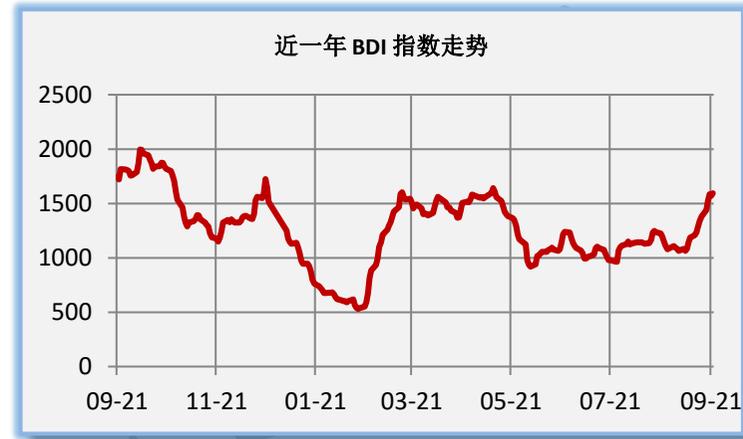
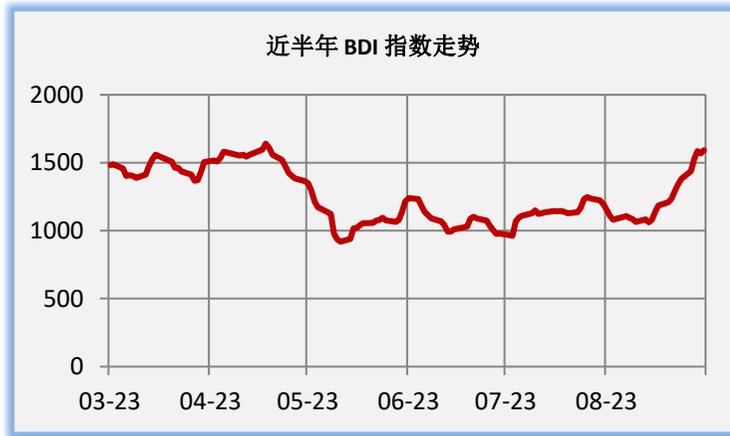
来源：上海航运交易所

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18日		9月19日		9月20日		9月21日		9月22日	
BDI	1,439	+58	1,526	+87	1,584	+58	1,569	-15	1,593	+24
BCI	1,749	+147	1,942	+193	2,067	+125	2,007	-60	2,083	+76
BPI	1,666	+10	1,693	+27	1,707	+14	1,696	-11	1,685	-11
BSI	1,240	+19	1,286	+46	1,324	+38	1,350	+26	1,355	+5
BHSI	645	+11	652	+7	662	+10	669	+7	670	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	15/09/23	08/09/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,750	14,750	1000	6.8%
	三年	16,250	15,250	1000	6.6%
Pmax (76K)	一年	13,500	13,000	500	3.8%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-09-19



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ocean Lion' 2005 75656 dwt dely Mundra 26 Sep/3 Aug trip via EC South America redel Singapore-Japan \$13,500 - cnr

'Shen Hua 805' 2014 75437 dwt dely Guangzhou 29 Sep trip via Indonesia redel South China \$12,000 - cnr

'Ocean Applaud ' 2017 63525 dwt dely South Vietnam prompt trip via Indonesia redel South China \$20,500 - cnr

'Zhe Hai 525' 2011 57283 dwt dely Ningde prompt trip via Indonesia redel S China \$16,000 - cnr

'NS Dalien' 2010 57001 dwt dely Lanshan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$16,000 - cnr

'Malak' 2010 56942 dwt dely Porbandar end Sep coastal trip redel WC India intention salt \$14,000 - Lighthouse

'Wooyang Hermes' 2008 54296 dwt dely Japan prompt trip redel Continent intention steels \$10,000 first 65 days, \$13,500 balance - cnr

(2) 期租租船摘录

'Diamond Trader' 2022 82231 dwt dely Xingang 24/25 Sep 6/8 months redel worldwide \$15,250 - Smart Gain

'Greneta' 2010 82166 dwt dely CJK 23/26 Sep 10/13 months redel worldwide \$14,000 - Cargill



4. 航运&船舶市场动态

【印度计划完全开放沿海运输权，促进沿海航运】

印度的沿海运输法生效之初旨在保护国内船东，目前的沿海运输规则与最初相比已经有所放宽，由于印度没有足够数量的特定船只等原因，这些规则经过了多次修改：

最早在 2015 年以前，经印度航运管理总局（Director General of Shipping）批准，印度沿海港口间的运输只能由悬挂印度旗帜的船只或由印度公民和印度公司租用的船只承运。

2015 年之后，因印度国内船队无法满足日益增长的国内运输需求，印度政府决定允许部分特定外国旗商船经营其国内沿海航运，部分放开沿海运输权。

具体来说，印度给予外国旗的滚装船、混合动力滚装船、纯汽车运输船、LNG 船和重大件运输船和设备运输船 5 年的沿海经营期限。这意味着，在此期间，船东们可以使用非印度籍的船舶在印度国内和沿海进行运输。

悬挂外国旗的船舶可以在国内航线上运输用于转运的进出口满载集装箱、用于重装的空集装箱、农业、园艺、渔业、化肥和畜牧业商品，而无需获得航运总局的许可。

但是由于沿海运输权的限制，尽管印度集装箱吞吐量在持续增长，绝大多数印度集装箱运输仍通过国外港口运输，主要通过科伦坡和新加坡。全球集装箱运输公司此前一直游说印度政府放松沿海贸易限制。

印度计划完全废除沿海航运法

印度正计划完全废除其沿海航运法，将允许外国注册和悬挂外国旗的船舶在印度进行沿海作业，无需获得印度航运总局的许可。



这被视为印度政府的一项重大举措，据当地媒体报道，这是印度航运业迄今为止最大的改革，但同时，无疑也会激怒印度船队船东。

印度财政部长 Nirmala Sitharaman 今年早些时候表示，将通过公私合作伙伴关系和可行性缺口补贴的方式，推动沿海航运成为节能、低成本的客货运输方式。

值得注意的是，沿海航运在印度的运输结构中仅占 7%，而公路和铁路分别占 62%和 31%。

印度基础设施行业新闻网站 Infra 援引印度港口、航运和水道部的一份文件称，为提高沿海航运在运输组合中的比例，发展的重点应放在加强港口和码头建设、改善港口连通性、确定合适的船舶类型和容量以及减轻多式联运的财政负担上。

根据该文件，印度将鼓励从公路和铁路运输转向沿海航运，进一步促进沿海航运也将有利于铁矿石、钢铁和粮食等其他大宗货物运输。

来源：信德海事网

【VLGC “异常火爆” 克拉克森看好近期市场】

克拉克森数据显示，中东海湾地区的超大型液化气船 (VLGC) 的日租金创下历史新高，主要受今年美国长途出口的强劲扩张，特别是对中国的出口，以及巴拿马运河一些延误/中断等因素影响。

具体来说，VLGC 的平均日租金正在接近历史水平，9 月 8 日的平均日租金达到 134,846 美元，仅次于 2014 年 7 月和 2015 年 7 月的峰值，当时的日租金略高于 140,000 美元。目前，从中东运往日本的液化石油气 (LPG) 的运价约为每吨 150 美元，高于 2014 年 7 月每吨 149 美元的历史最高价格。

克拉克森董事总经理 Stephen Gordon 解释称，日租金的变化受多重因素影响，包括燃料成本、港口成本和船舶航速。在 2014 年和 2015 年，随着美国页岩油产量的增长，美国出口支撑了油价上涨。

该机构指出，由于主要出口区域的运输需求非常强劲，以及从澳大利亚出口的货物的运输需求的支撑，目前 VLGC 市场“异常火爆”，看好该市场的近期前景，预



测今年 LPG 贸易的吨英里增长率约为 12%。

挪威投行 Fearnley Securities 数据显示,9 月 8 日 VLGC 的平均租金上涨 2%,达每天 13.17 万美元,较上个月增长 55%。该投行认为这是由于季节性因素、主要出口地区需求强劲和船舶运力有限等因素共同造成的,并指出,这种强劲趋势将一直持续下去。

Fearnley Securities 表示,尽管阿布扎比国家石油公司 (ADNOC) 的装货日期已经推迟到了下个月,但亚洲市场仍然保持活跃。在 10 月上半月确定装运日期的租船人似乎正急于在运力进一步缩减前确定船舶。据介绍,在苏伊士运河以西市场中,10 月大约有 30 艘货轮从美国出发,仅有几艘将在下半月出发。

据《贸易风》报道,挪威航运投资基金 Gersemi Asset Management 在 9 月 6 日便关闭了其 VLGC 仓位,因为即期租金与“将丙烷从美国运往远东的利润相接近”。

该基金指出,目前美国和远东之间的地区 LPG 价差支撑了 VLGC 每天约 14.4 万美元的租金。据介绍,短短两周内,该基金在 Avance Gas、BW LPG 和 Dorian LPG 的持仓上平均获得了 10% 的丰厚利润。

来源: 航运界网

【巴拿马运河“限流”,对油轮运费影响多大?】

近期以来,由于巴拿马运河干旱,造成限流过境船舶,造成了航期的延误,由于该地区水位持续降低,在西方圣诞节来临之前,或引起供应链的严重堵塞,同时对油轮航运市场也有影响。

船务经纪人吉布森在其最新的每周报告中说,“最近巴拿马运河干旱受到了广泛关注,因为水位低既导致过境船舶等待日增加,也导致等待过河船只的数量增加。这些困难的影响是明确的,如果船只必须在合恩角和麦哲伦海峡周围再航行 10,000 海里,这将增加燃料的消耗和航行天数,影响到船只的航程量、供应链,并最终影响到温室气体排放量。”

到目前为止,大部分注意力都集中在干散货船、集装箱船、液化石油气船和液化天然气运输船上,但这会对油轮市场产生什么影响?



吉布森说,“最近的船只跟踪数据显示,对于尺寸较小的船舶,往往更多依赖运河过境,等待过河的船只数量波动不定。与此同时,对于规模较大的油轮而言,运河似乎显得不那么重要了,即使在正常的市场条件下,过境数量仍然很低,这意味着巴拿马运河过境量对油轮市场的影响相对较小”。

“然而,运河问题是支撑美国海湾地区8月份运费更强劲的因素之一。因此,如果运河限流拖延持续到9月以后,这可能会很大程度上影响该地区的油轮运输,可能导致美国西海岸南美洲和美国西海岸流量在某种程度上收紧。从TCE的角度来看,把船舶引流到合恩角周围的经济效益不太可能有吸引力,因此唯一真正的解决办法是巴拿马运河恢复正常的过境规模,或者是增加他们的过境预订量,以优化他们的航行时间。然而,运河每天可通过的船舶数量有限,这就要求对这些油轮给予优惠,而这些油轮目前仍然不大可能通过。吉布森说,我们不太可能看到对原油流量的影响,因为通过运河进入太平洋另一侧的原油流量相对较小。

船务经纪人补充说,“这意味着什么?”首先,区域公吨里程可能会增加,这将有效地降低船只的可用性。具有讽刺意味的是,由于船只航行的距离较长,这种公吨里程的增加可能会略微提高一些船只的CIC分数。

第二,运河的延误可能会导致来自远东地区的船舶流量增加,因为美国海湾地区的运费转移更频繁地使亚洲的原油流向南美洲西海岸,从而导致更高的运费和过境延误。

第三,如果由于气候变化,运河水位下降和船舶延误开始形成一种季节性模式,那么这可能会增加市场的复杂性,这将需要对未来的第三季度和第四季度进行一定程度的前瞻性规划,因为第二季度可能会出现更高的原油产量,取决于南美洲东海岸和美国西海岸的储存能力和需求水平。

“总而言之,虽然预计9月下半月巴拿马的降雨量将会增加,这将带来一些缓解,并恢复正常的运河交通,但油轮市场基本上没有受到影响。”吉布森方面总结道。

来源: 海事服务网

【欧盟排放新规将至, 航运企业将承担上亿费用!】

据报道,运载从消费品到食品和燃料等各种物品进出欧盟的船舶很快将面临巨额排放费用。



航运业将于明年一月份加入欧盟的排放交易体系,这意味着大型船舶将开始为碳排放付费。据彭博新能源财经报道,MSC 地中海航运公司和 AP Moller-Maersk A/S 等一些主要航运公司的成本可能高达数亿美元。

船舶承载着世界贸易量的 80% 以上,也是排放的一大来源,2018 年向大气中排放了约 10 亿吨二氧化碳。新出台的制度是世界上首个针对国际航运的大规模碳收费,也是欧盟应对气候变化的绿色推动力的一部分。然而,尽管规模巨大,但收费标准不太可能高到足以迫使人们立即转向使用更清洁的船用燃料。

“欧盟排放交易体系将提高运费。” DNV 船级社脱碳总监 Tore Longva 表示。但他表示,船舶供需可能会对运费产生更大的影响。

根据 DNV 的数据,假设碳市场价格为每吨 90 欧元,对于一艘在欧洲和亚洲之间航行的集装箱船来说,明年的排放成本总计约为 810,000 欧元(864,500 美元)。在接下来的两年里,企业将不得不承担更大份额的排放,这意味着成本应该会更高。

来源: 海事服务网

【造船市场需求旺盛 船厂都在“忙”什么】

今年,我国造船业承接了全球大批新船订单,部分造船厂承接的订单甚至排至 2028 年。

在此背景下,船厂生产情况如何?为符合最新国际船舶能效设计指数和碳排放标准,船舶建造设计方面迎来哪些改变?与前几年相比,船厂在生产配置和效率方面有哪些进步?

市场火热

造船是典型的周期性行业。今年以来,造船行业景气度高,据克拉克森数据显示,克拉克森造船价格指数已连续 13 周上涨,较 2023 年初上升 3%,较 2021 年初上升 33%。在整个造船市场火热的大环境下,中国船舶工业市场可谓如火如荼,风生水起。

船舶工业市场的蓬勃发展可从数据方面直观体现。



中国船舶工业行业协会数据显示,7月底,我国手持船舶订单 12790 万载重吨,同比增长 23.4%,且中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 47.8%、67.7%和 52.9%。此外,1—7 月,48 家重点监测造船企业造船完工 2317 万载重吨,同比增长 16.3%;完工出口船 2026 万载重吨,同比增长 13.2%。

据克拉克森数据最新数据可知,8 月,中国船厂成交新船订单 67 艘 466 万载重吨(179 万修正总吨),按载重吨计,占全球市场份额的 82.0%,位居全球第一。

中国船舶工业行业协会预测,今年中国造船完工量将突破 4200 万载重吨,新船订单量超过 5000 万载重吨,手持船舶订单保持约 1.2 亿载重吨。

订单饱满

随着全球新船订单纷至沓来,各大船厂基地的造船工人们开足马力赶制船舶订单,船厂“一条心”将一艘艘新船投运于各大航线作业中。

八月盛夏,位于福建省地区的船舶企业在外向型经济中积极发挥主观能动性,依靠品牌知名度、行业信誉度,不仅新造船订单源源不断,新船下水也亮点纷呈。

8 月 8 日,福宁船舶重工建造的现代双层纯电动游船“茉莉号”面世;8 月 15 日,马尾造船公司为地中海航运(MSC)建造的 1 艘 1800TEU 集装箱船开工;8 月 26 日,宁德市建港海洋装备有限公司为印度尼西亚建造并命名为“大德 5”号的客滚船离港赴印度尼西亚,投入该国岛屿间交通运输……

“在船舶业新形势的驱动下,船东对于船舶修造热情度上涨,船企也因此获得了更多的修造业务。当下,我们紧抓福安地区的有利区位优势,不仅全方位地服务好当地几十家船企,同时还承担着外地船东的船舶工程监理等任务,虽说任务艰巨,但成就满满。”东洋船舶公司总经理尤云霞说。

除了造船历史悠久的福建,其他省市地区的船舶企业同样业务繁忙、订单排满。

据了解,位于山东烟台市蓬莱区的蓬莱中柏京鲁船业有限公司(简称“京鲁船业”)目前手持订单约 40 艘,船型包括油轮/学品船、集装箱船、散货船、高端远洋渔船、科考船等,生产计划已排至 2028 年,预计 2025 年可实现产值倍增;

中船黄埔文冲船舶有限公司李凯在“‘二次创业’再出发”之高端装备制造业媒体访谈会上表示,目前,公司手持订单约 500 亿元,各厂区、各条生产线任务



饱满, 交船计划最远已排至 2027 年底;

中国船舶集团有限公司旗下上海三大船企, 沪东中华造船(集团)有限公司、江南造船(集团)有限责任公司和上海外高桥造船有限公司, 目前累计手持订单达 183 艘, 交船期已安排至 2027 年。

未来, 在不断承接造船新订单的同时, 中国船舶工业也将继续深耕于高技术、高附加值的绿色船型市场, 进一步加大高精尖船舶技术及装备研发力度。

与时俱进

今年, 国际海事组织 (IMO) 现有船舶能效指数 (EEXI) 和船舶营运碳强度指标 (CII) 评级等新规则生效。新的环保规则促使船企在承接新造船订单的同时, 需要针对不同的船型、船东的要求进行技术储备, 投入到绿色船舶的开发应用中。

福建船政重工股份有限公司企业管理部部长林秋锋表示, 未来为提升船舶能效, 船舶在建造设计方面将会迎来以下几个方面的改变。

优化船体设计, 采用清洁能源。注重船体的流线型设计; 采用更高效的推进系统和动力装置; 在船上安装太阳能电池板、风力发电装置或其他清洁能源系统降低碳排放; 使用替代清洁能源如 LNG、甲醇、氨燃料、氢气、风能、核能等。

安装能效管理系统, 完善船舶动力系统。通过实时监控船舶的运行状态和调整航速、舵角等参数来优化船舶的能效。同时, 针对船舶动力系统(产生碳排放的主要部位之一)进行优化。

应用新型材料和节能装置。为提高船舶能效和耐久性, 可采用新型材料和技术, 如高强度钢、铝合金、碳纤维复合材料等。通过减轻船体的重量, 提高船舶的能效和速度, 同时减少船舶的碳排放。

“船舶可以考虑采用各种节能装置来提高船舶的能效, 例如节能型舵、节能型螺旋桨、节能照明设备等。”林秋锋补充, 为了确保船舶在运行中达到最佳能效, 还可以应用能效监测与分析系统。“这些系统可以通过实时监测船舶的运行状态和收集各种数据, 帮助船东和管理人员更好地了解船舶的能效情况。”



与此同时,船舶革新升级,船厂也需持续“加码”,筑牢建造根基。那么,如今的船厂在生产配置和建造效率方面有哪些发展?

从中国船舶武昌造船(简称“武昌造船”)了解到,目前,武昌造船在厘清中间产品逻辑链的基础上基本实现了舾装阶段化细分目标,涂装前的预舾装率提高近3个百分点,促使船台总装效率明显加速,船台周期已基本达到既定计划节点目标;节能减排方面,通过推行分段扫砂、无马装配、自动及高效焊接、舾装工序前移、数控清磨、总装前完成水线油漆分色等多重先进工艺工法技术,降低主辅工种能耗和有害排放;围绕船厂结构制造、管系制造、涂装施工三大全流程自主作业体系,通过引进自动化焊接设备、管加工自动化流水线、智能爬墙清磨涂装机器人等先进设备,提高劳动效率。

数字化发展方面,大连中远海运川崎作为大连市第一批、旅顺口区首家覆盖5G信号的企业,实现5G信号100%覆盖,实施了5G+3D舾装可视化、5G船舱WIFI信号覆盖、5G+造船门吊远程控制等“5G智能+”建设。目前,大连中远海运川崎将持续推动5G全连接工厂建设,进一步加快“5G+工业互联网”新技术新场景新模式向造船生产各领域各环节深度拓展。

来源: 国水运报

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	SE	690-695	950-955		Steady.
Tokyo Bay	580-585	695-700	1005-1010	Plus oil fence charge, if any.	Firmer.
Shanghai	555-560	660-665	975-980	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	Softer.
Hong Kong	540-545	655-660	940-945	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	581	702	1015	+ oil fence charge of USD 101	Softer.
Singapore	520-525	660-665	950-955	less than 500MT IFO USD 1500- 2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	Frimer.
Fujairah	505-510	660-665	960-965		Frimer.
Rotterdam	595-600	620-625	980-985		Frimer.
Malta	615-620	650-655	1010-1015		Frimer.
Gibraltar	620-625	650-655	1020-1025		Steady.

截止日期:

2023-09-21



◆ 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	15/09/23	08/09/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,400	50	0.8%	
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	15/09/23	08/09/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,700	12,700	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,500	8,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,100	7,100	0	0.0%	
MR	52,000	4,700	4,700	0	0.0%	

截止日期： 2023-09-19

(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	115,000	SWS, China	2026	Union Maritime - UK based	6,600	scrubber-fitted
1	Tanker	42,300	Oshima, Japan	2026	Meadway Shipping & Trading - Greek	undisclosed	
2	Tanker	17,999	Jinling, China	Q2-Q3 2026	Furetank Rederi & Algoma Central - FureBear	undisclosed	Ice 1A, LNG dual-fuel
2	Bulkers	210,000	Qingdao Beihai, China	2025	CMB SA - Belgian	undisclosed	ammonia-fuelled, options exercised
4	LPG	40,000 cbm	Jiangsu Yangzijiang, China	2026-2027	Lepta Shipping - Japanese	6,700	LPG dual fuelled, against charters with Exmar
1	Gas Carrier	7,500 cbm	Kyokuyo, Japan	2025	Erasmus Shipinvest - Greek	undisclosed	



2	RoRo	7,000 ceu	Nihon, Japan	2026	Mitsui OSK Lines - Japanese	undisclosed	LNG dual-fuel
2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2025	Seatrade - Belgian	undisclosed	high reefer capacity, options exercised

◆ 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
GRACIOUS ETERNITY	BC	180,199		2009	Japan	2,185	Chinese	BWTS fitted
WEST TRADER	BC	175,879		2009	China	1,880	Danaos - Greek	BWTS fitted
DOUBLE PRIDE	BC	95,707		2012	Japan	2,190	Indian	
INDIGO KITE	BC	83,454		2012	Japan	undisclosed	Greek	
NORD SUN	BC	82,146		2013	Philippines	2,250	Undisclosed	
GENEVA STAR	BC	81,846		2015	Japan	2,690	Chinese	BWTS fitted, eco
WESTERN MONACO	BC	81,112		2016	China	2,600	Undisclosed	BWTS fitted
DA YING	BC	75,318		2003	Japan	750	Chinese	BWTS fitted
DIMITRIOS T	BC	72,917		2000	S. Korea	730	Turkish	
GLORY HARVEST	BC	63,339		2014	China	2,100	Undisclosed	BWTS fitted, Incl TC
WBULK PATAGONIA	BC	58,723		2012	Japan	1,890	Indonesian	BWTS fitted
GOLDEN HAWK	BC	58,068		2015	Japan	2,120	Greek	BWTS fitted
HANSEATIC EAGLE	BC	58,018		2010	China	1,220	Undisclosed	BWTS fitted
WAVE RUNNER	BC	56,676		2008	Japan	1,320	Turkish	
JIN FENG	BC	52,686		2004	Japan	800	Chinese	BWTS fitted
OCEAN REEF	BC	52,458		2005	Japan	860	Undisclosed	BWTS fitted
BUNUN ELEGANCE	BC	45,556		2014	China	undisclosed	German	BWTS fitted
TAKESHIO	BC	38,494		2012	Japan	1,450	Brave Maritime - Greek	
COPACABANA	BC	37,202		2011	Japan	1,560	Chinese	OHBS
GLOBAL EFFORT	BC	37,072		2014	Japan	1,680	Greek	BWTS fitted
AUSTRALIAN BULKER	BC	36,228		2017	Japan	undisclosed	Lauritzen	
SUPER MARTINELLI	BC	35,723		2010	S. Korea	1,320	Undisclosed	
BALTIC SPIRIT	BC	35,239		2009	China	900	Undisclosed	BWTS fitted
UNION GROOVE	BC	35,064		2012	S. Korea	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
IVS MERLION	BC	32,071		2013	China	1,160	Greek	



IVS RAFFLES	BC	32,046		2013	China	1,160	Turkish	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
SEASPAN NEW YORK	CV	50,794	4,253	2005	S. Korea	1,725	Japanese	

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
FULMAR	TAK	115,605		2009	S. Korea	3,950	Middle East	BWTS fitted
CENTENNIAL SAPPORO	TAK	110,448		2008	Japan	3,650	Beks - Turkish	BWTS fitted
WONDER VEGA	TAK	106,062		2005	S. Korea	3,150	Undisclosed	BWTS fitted
SPOTTAIL	TAK	74,997		2008	Japan	2,470	Undisclosed	
HIGH JUPITER	TAK	51,603		2008	S. Korea	2,200	Indian	
SUNNY APATITE	TAK	49,999		2016	China	3,450	Undisclosed	BWTS fitted
PATNOS	TAK	16,714		2006	China	1,050	Undisclosed	
ST TAURUS	TAK	14,972		1994	Singapore	undisclosed	Undisclosed	
SALTRAM	TAK/LPG	54,627		2015	S. Korea	7,350	Naftomar - 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
ABDULLAH	BC	45,653	7,528	1996	Japan	undisclosed	
HAVEN GAURDER	BC	27,860	6,079	1995	Japan	undisclosed	
HUA DA 606	GC	10,000	3,774	2005	China	585.00	
DAPITAN BAY 1	OTHER/PCC	4,485	5,249	1992	Japan	530.00	

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 MARIA	CV	9,355	3,952	1993	Germany	547.00	green recycling
MARITIME RIYAL	TAK	45,363	12,246	1998	China	undisclosed	HKC recycling
WHITE PURL	TAK/GAS	11,832	5,368	1972	Norway	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
CUL HUIZHOU	CV	22,000	8,800	1993	Japan	530.00	as is Oman
STONE	OTHER/TUG			1969	UK	undisclosed	as is Norway

◆ [ALCO 防损通函](#)

【当心租家对吸湿性货物进行通风的要求】

据悉，部分租家对在航程中为吸湿性货物进行通风的要求与常规做法不同，这提醒各方需要注意读取货舱空气指标所涉及的风险。

有两种方法可以帮助海员决定是否需要进行船舱通风：

1. 三度法：如果外部空气温度比货物温度（装货时的温度）低 3° C 或以上，应为吸湿性货物进行通风。
2. 露点法：当外界空气的露点低于舱内空气露点时，应进行通风。

【英国新法律开启电子提单广泛使用的大门】

英国通过了新立法《电子贸易文件法案》（2023 年）（Electronic Trade Documents Act 2023）。该法案将于 9 月 20 日正式生效。

这是 30 年来对提单影响最为重大的英国立法，因为这标志着英国法律现在承认，在适当的情况下，电子提单与纸质提单具有同等法律效力，与新加坡等其他司法管辖区的做法一致。

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
2023-09-22	717.290	768.810	4.894	91.753	887.410	65.273	1327.520	463.470	536.000
2023-09-21	717.300	768.630	4.872	91.693	890.430	65.322	1331.150	465.610	536.420
2023-09-20	717.320	771.070	4.890	91.715	894.140	65.400	1337.790	466.690	537.230
2023-09-19	717.330	771.790	4.891	91.778	893.900	65.327	1329.530	465.570	536.260
2023-09-18	717.360	769.940	4.885	91.663	894.710	65.187	1340.160	465.230	534.470

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	5.43199
2 个月	--	3 个月	5.66142	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.90777	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-09-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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