



全一海运市场周报

2023.09 - 第5期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.09.25 - 09.29 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前市场表现疲软 航线运价继续回落】

本周，中国出口集装箱运输市场即将进入传统的“国庆”长假，运输需求依旧表现疲软，节前出货高峰并不明显，远洋航线运价继续回落，综合指数延续下行走势。据国家统计局公布的数据显示，8 月份规上工业企业利润同比增长 17.2%，自去年下半年以来，工业企业当月利润首次实现正增长。其中，企业营收在近期连续下降后首次增长，带动工业企业利润由降转增，效益恢复向好态势明显。随着各项政策措施持续推进落实，激发经营主体活力，提振市场信心，未来中国经济有望继续保持稳步向好的态势。9 月 28 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 886.85 点，较上期下跌 2.7%。

欧洲航线：，据标普全球发布的数据显示，欧元区 9 月制造业 PMI 初值为 43.4，低于前值及市场预期，由于需求减弱导致经济活动进一步下滑，欧元区经济可能在第三季度陷入萎缩，并且短期内不会恢复增长，主要的拖累因素来自制造业，预计订单情况将进一步恶化，未来欧洲经济的前景不容乐观。本周，运输需求并未出现节前出货小高峰，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续调整行情。9 月 28 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 599 美元/TEU，较上期下跌 3.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，市场运价继续下行。9 月 28 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 1166 美元/TEU，较上期下跌 4.2%。

北美航线：据标普全球发布的数据显示，美国 9 月综合 PMI 初值 50.1，低于前值和市场预期，创今年 2 月以来最低，其中，制造业 PMI 连续连续第五个月萎缩，服务业创今年 1 月以来最低，美国企业在第三季度末发出了产出普遍停滞的信号，制造商和服务提供商都显示需求疲软。随着近期美国通胀出现反弹迹象，未来经济陷入滞胀的风险进一步加大。节前运输需求表现疲软，供需基本面继续转弱，市场运价继续下行。9 月 28 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 1729 美元/FEU 和 2249 美元/FEU，分别较上期下跌 3.4%和 5.4%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格延续调整走势。9 月 28 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 790 美元/TEU，较上期下跌 3.1%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求增长乏力，供求关系不佳，市场运价继续走低。9月28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600美元/TEU，较上期下跌1.6%。

南美航线：节前市场未能出现出货小高峰，供求平衡情况不理想，本周市场运价继续下行。9月28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1756美元/TEU，较上期下跌2.1%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价小幅上涨。9月28日，中国出口至日本航线运价指数为810.82点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【中秋国庆“双节”齐至 综合指数企稳运行】

本周，中秋国庆黄金周来临，市场提前备货完毕，运输谈商氛围放缓，综合指数企稳运行。9月28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963.24点，较上期上涨0.3%。

煤炭市场：市场需求方面，秋分过后，天气逐渐转凉，居民耗电用煤逐渐转换为淡季模式，部分区域电厂负荷下降，沿海八省日耗持续下行，叠加水电进入发力期，下游电厂整体库存尚可，暂无补库压力。煤炭价格方面，主产区市场节前观望氛围浓厚，煤价呈区域性分化，部分前期上涨过快煤矿为回笼客户，已开始不同程度的向下调整价格，本周产地市场整体交易表现清冷，煤炭价格出现下调。运价走势方面，随着中秋国庆节假日临近，下游电厂阶段性补库基本完成，仅部分中小型电厂释放需求刚需补库，整体市场采购积极性转弱，成交气氛一般。加上煤价下跌拐点出现，市场货盘减少，活跃度降低，沿海煤炭运价周初上涨后于周中开始加速下行，再次接近船东的停船线。

9月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收925.36点，较上期上涨0.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收515.21点，较上期下跌8.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价19.2元/吨，较上期下跌2.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.3元/吨，较上期下跌3.1元/吨。



金属矿石市场：本周，高炉开工率、产能利用率、铁水产量继续增加。进入“金九银十”的传统旺季后，想象中集中拉涨的情况并未出现。钢厂在原料价格居高不下的形势下，成本一路被拔高，期间不得不进行停产检修，整体供应压力尚可。在下游需求极其偏弱的情况下，市场整体呈现出“旺季不旺，淡季一般”的局面，沿海矿石运价旺季小幅下跌。9月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收569.38点，较上期下跌3.5%。

粮食市场：本周，新季玉米上量有限，水分偏高贸易商建库情绪较弱，叠加低价稻谷成交逐步流入下游饲企，玉米需求放缓价格震荡走低。中秋国庆双节在即，小麦刚需补库增加，生猪出栏增量明显，下游积极准备节前备货，沿海粮食运价平稳运行。9月28日，沿海粮食货种运价指数报876.03点，较上期下跌1.1%。

成品油市场：本周，原油上涨形成一定利好，加之临近假期，炼厂积极出货且销量尚可，汽柴油累库较少，但多数终端已于中旬提前备货完毕，少量下游刚需补库，市场交投气氛放缓，高油价背景下，沿海成品油运价承压下跌。9月28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1109.1点，较上期下跌0.3%；市场运价指数1040.47点，较上期下跌0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船行情火热 租金指数高位攀升】

近期，国际干散货运输市场持续向好，各船型需求均有所增加，运价上扬。具体船型来看，海岬型船市场矿商寻租积极，煤炭货盘也明显增加，运价攀高。巴拿马型船和超灵便型船市场行情保持在阶段性高位，新增货盘不减，租金小幅震荡。总体来看，在大船火热行情带动下，本周租金指数继续攀升。9月27日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1480.97点，较上周四上涨6.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价创今年新高。太平洋市场，随着国庆长假逐步临近，澳洲矿商询盘积极，租船需求明显提升。东澳煤炭货盘也在节前有所增多，下游采购积极，成交氛围较为火热。叠加FFA持续上行以及远程矿航线需求同步向好，市场看涨情绪浓厚，运价高位上扬。9月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为20326美元，较上周四上涨20.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.218美元/吨，较上周四上涨10.3%。远程矿航线，本周巴西航线货盘有所增多，且太平洋市场火热行情消化不少运力，供给略显紧张，运价稳步上行。9月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.979美元/吨，



较上周四上涨 8.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场行情高位震荡。目前，进口煤价格优势依然较为明显，且长假临近，我国电厂错峰采购热情较高，煤炭货盘稳中有增。此外，粮食运输市场持续火热，主要货种均有较好表现，市场可用运力偏紧，巴拿马型船日租金高位震荡。9月27日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14275 美元，较上周四上涨 0.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.268 美元/吨，较上周四上涨 1.3%。粮食市场，本周，北太平洋市场、南美市场粮食货盘依然充足，但租家有意放缓节奏，船货双方博弈加剧，运价高位小幅波动。9月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.03 美元/吨，较上周四微跌 0.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅震荡。近期，在印度以及国内电厂采购需求的拉动下，印尼煤炭货盘稳步增长，镍矿、钢材也均有增多。不过随着运价升至高位，上涨动力衰减，船货双方僵持，日租金高位波动。9月27日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12955 美元，较上周四小幅下跌 2.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.333 美元/吨，较上周四上涨 0.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月22日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 216.9 万桶至 4.16 亿桶，降幅 0.52%，美国上周原油进口 722.9 万桶/日，较前一周增加 71.2 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2056.2 万桶/日，较去年同期增加 4.23%。由于炼油和出口需求强劲，美国原油库存降至 2022 年 7 月以来的最低水平，加剧了对全球供应吃紧的担忧，推动油价上涨。随着美国汽油消费的季节性放缓，燃料油需求将下降。尼日利亚主要工会宣布将于 10 月 3 日开始无限期罢工，以抗议汽油补贴取消后生活成本的不断上涨；俄罗斯燃料油短缺，总统普京周三命令政府确保燃料零售价格稳定，并寻求采取更多措施来平衡国内市场，此前俄罗斯颁布了汽油和柴油出口禁令。美联储为后期加息留有余地，美国政策利率预计维持高位，经济走弱预期持续，给油价上行带来压力。本周布伦特原油期货价格突破年内高位，周三报 97.44 美元/桶，较 9 月 21 日上涨 4.34%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。9月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1100.36 点，较 9 月 21 日上涨 4.4%。



超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 10 月中旬货盘启动，周初大西洋航线继续领跑，尤其是美湾出货量较大且集中，可用运力相对收紧，船东挺价意愿渐增，报价均高于最近成交水平；临近假期，大西洋航线出现后劲不足迹象，部分巴西货盘更是收到两位数的报价，美湾的成交也基本维持在最近成交的水平，中东租家依旧采取私下拿船策略，避免市场过热。目前中东中旬仍有货盘没有释放，后续货量和出货节奏将决定市场的走向。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS51.12，较 9 月 21 日上涨 4.89%，CT1 的 5 日平均为 WS50.62，较上期平均上涨 24.46%，TCE 平均 2.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS52.77，上涨 3.70%，平均为 WS52.80，TCE 平均 2.9 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 9-11 日，成交运价为 WS51。中东至越南航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 11-12 日，成交运价为 WS50。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 29-30 日，成交运价为 WS50.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 20-22 日，成交运价为 WS52.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 25-30 日，成交包干运费为 850 万美元。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 5-9 日，成交包干运费为 830 万美元。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量减少】

9 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1173.94 点，环比下跌 0.34%。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+0.56%、-0.79%、-0.01%及-1.16%。

国际干散货船二手船价格跌多涨少。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上涨 0.50%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.75%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.64%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.03%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 13 艘（环比减少 1 艘），总运力 75.75 万载重吨，总成交金额 191250 万美元，平均船龄 11.15 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 吨级油轮估值环比上涨 0.25%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.34%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.11%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.09%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.21%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 6 艘（环比减少 2 艘），总运力 29.56 万载重吨，总成交金额 135000 万美元，平均船龄 14.83 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 0.05%；5000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.11%。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上涨 0.45%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.73%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.91%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 8 艘（环比减少 24 艘），总运力 1.52 万载重吨，总成交金额 1704.36 万人民币，平均船龄 11.19 年。

来源：上海航运交易所

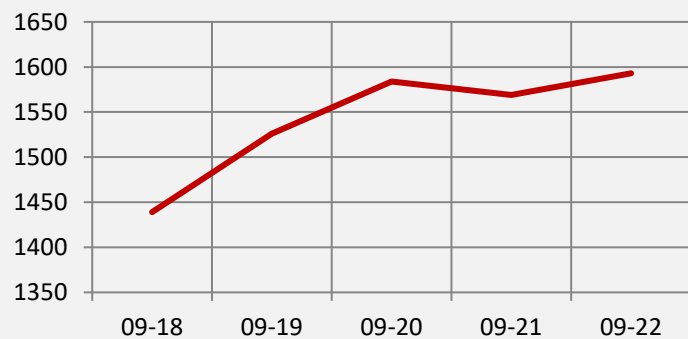
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

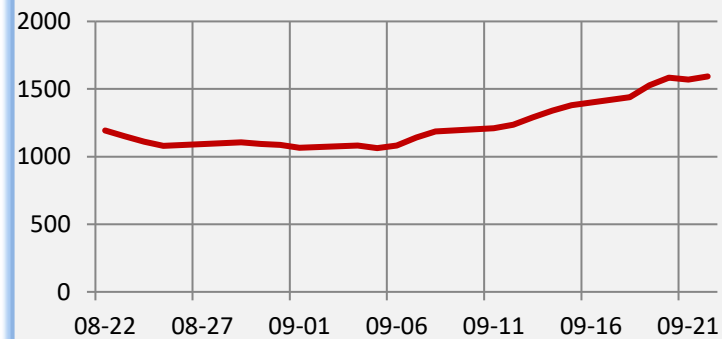
波罗的海指数	9 月 25 日		9 月 26 日		9 月 27 日		9 月 28 日		9 月 29 日	
BDI	1,614	+21	1,694	+80	1,752	+58	1,716	-36	1,701	-15
BCI	2,148	+65	2,394	+246	2,576	+182	2,493	-83	2,474	-19
BPI	1,685	0	1,694	+9	1,711	+17	1,709	-2	1,701	-8
BSI	1,354	-1	1,339	-15	1,318	-21	1,294	-24	1,276	-18
BHSI	678	+8	681	+3	681	0	680	-1	679	-1



上周 BDI 指数走势



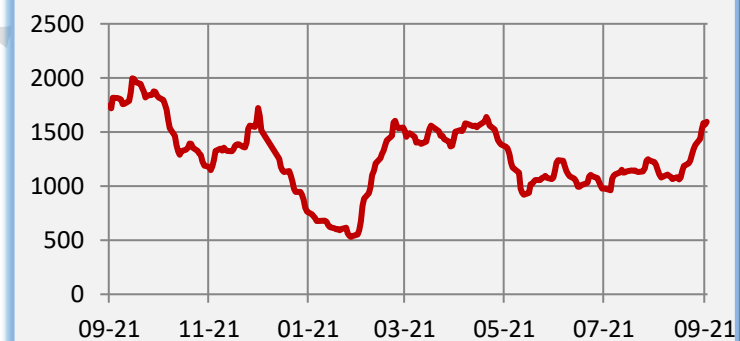
近一个月 BDI 指数走势



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	22/09/23	15/09/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	16,500	15,750	750	4.8%
	三年	16,000	16,250	-250	-1.5%
Pmax (76K)	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,500	12,750	750	5.9%
	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: 2023-09-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'CL Geneva' 2021 85229 dwt dely Dalian early Oct trip via North China redel Japan \$18,000 - cnr

'Zheng Hui' 2014 81797 dwt dely aps EC South America 2/10 Oct trip redel Singapore-Japan \$17,500 + \$750,000 bb - Cargill

'Asia Confidence' Seacon relet 2017 81129 dwt dely aps EC South America 22 Oct trip redel Skaw-Gibraltar \$21,000 - WBC

'Captain P. Egglezos' 2007 76499 dwt dely aps EC South America 8/10 Oct trip redel China/Japan/Korea \$16,750 + \$675,000 bb, redel Red sea/PMO/India/Malaysia/Singapore/Thailand/Indonesia \$16,500 + \$650,000 bb - Raffles

'Santa Johanna' 2017 61255 dwt dely N Brazil prompt trip redel WC Central America \$26,000 - Bunge Latin



'Rego' 2009 58729 dwt dely Santos prompt trip redel SE Asia \$15,750 + \$575,000 bb - Oceana

'Beltide' 2016 57679 dwt dely Santos prompt trip redel Chittagong \$16,000 + \$600,000 bb - Oceana

'Britain Bay' 2012 dely Mumbai prompt trip via Salalah redel Bangladesh intention limestone \$15,750 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 创四个月新高！市场需求强劲散货船运价大涨】

好望角型船运价大涨助力，BDI 指数连涨三周创 4 个多月新高。

9 月 22 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）上涨 24 点至 1593 点，创下 5 月 11 日以来新高，日涨幅 1.5%，周涨幅 15.4%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上涨 76 点至 2083 点，是过去 17 周以来最高水平，日涨幅约 3.8%，周涨幅约 30%，是自 6 月 23 日当周以来最佳表现，好望角型船平均日获利上涨 628 美元至 17274 美元。

同日波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下跌 11 点至 1685 点，周涨幅 1.8%，连续第四周上涨，巴拿马型船平均日获利下跌 101 美元至 15164 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上升 5 点至 1355 点，波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）上升 1 点至 670 点。

业内人士分析指出，近一周干散货海运市场呈上涨态势；因大型船舶运输需求持续提升，大西洋与太平洋航线均有不少货盘放出，且超灵便型船舶即期运力偏紧，促使 BDI 指数创 4 个月来新高。

其中在好望角型船市场，由于太平洋地区主要矿商出货不减，加上巴西远程矿航线需求端表现持续向好，促使多运输铁矿石的好望角型散货船运价坚挺。而在中小型船市场，受到南美压港且巴拿马运河拥堵导致运力偏紧，加上煤炭货盘稳步增长，随着又一波运输小高峰来临，先前过剩的粮食运力也有所消化，使多运输煤炭及谷物的巴拿马型与超灵便型船运价持续向好。



近期，BDI 指数从 9 月 6 日开始一路上涨到 9 月 20 日，连续 11 个交易日上涨，虽然 9 月 21 日一度短暂下跌但 9 月 22 日又再度回升，更达到了四个多月来新高。这一个令人意外的趋势再次引起市场的关注。

业界分析指出，BDI 指数本轮连涨的主要原因是市场强劲需求。这一趋势反映了全球经济异常强韧，特别是亚洲和欧洲市场。经过一段时间的低迷之后，国际商品市场需求正在迅速恢复，铁矿石、煤炭、谷物和其他基础建筑材料等商品的需求都在增加。尤其值得注意的是铁矿石需求的回温。中国作为世界上最大的钢铁生产国，近期铁矿石价格的上升带动了整个干散货海运的需求。此外，其他国家和地区的基础建设投资也在逐步增加，这进一步刺激了对铁矿石和其他矿产的需求。

几乎所有类型的散货船都受到了这一趋势的推动，日租金不断增加，特别是大型船，近期在大西洋和太平洋的活动都有所增加，这也反映了中美两大市场的需求增强。

尽管如此，BDI 指数上升背后也有一些潜在的挑战和风险。首先，当前市场仍受到一些不确定因素的影响，包括地缘政治风险、燃料价格的波动以及航运业的环保规定。此外，航运市场的供需平衡也还存在一些变数，最近许多航运公司都在增订新船，希望能够掌握未来增长机会，但如果未来需求无法持续增长，那么过剩运力可能会压低未来的运价，对整个行业造成打击。

不过，本轮运价上涨是因为市场低迷太久遇到传统第四季度旺季反弹，还是因为全球需求强劲，目前还未有定论。不过，有航运公司展望第四季度时表示，铁矿砂价格仍维持在相对高点，将进一步推升巴西、澳大利亚铁矿砂未来 3 个月的出口量，带动好望角型船需求，预计四季度日租金将从前三季度的 12391 美元平均水平进一步提高到 1.7 万美元，整体下半年表现稳健。

来源：国际船舶网

【全球最大集装箱船公司长达三年的购船狂潮仍未结束？】

尽管在运力方面已大幅领先，但全球最大集装箱航运公司地中海航运（MSC）长达三年的购船狂潮似乎仍未结束。

据 The Loadstar 消息，上周有报道称，MSC 以约 5500 万美元的价格收购了集装箱船“Joseph Schulte”轮（2013 年建造、9403 TEU）。该船自俄乌战



争爆发后一直被困敖德萨港，并于今年 8 月 16 日被释放，被困时间长达 538 天。

据 Alphaliner 称，MSC 从该船的保险公司购买了这艘船，并在竞标过程中击败了竞争对手达飞海运。该咨询公司指出，若此次收购得到确认，MSC 自 2020 年 8 月以来购买二手船的数量将达到令人瞩目的 324 艘。

在二手集装箱船市场的积极抢购使 MSC 在 2022 年 1 月初超越马士基成为全球运力最大的航运公司。但该公司并未就此“收手”，加上新造船的不断下水，两者之间的差距明显拉大。Alphaliner 数据显示，MSC 船队目前的总运力为 530 万 TEU，而马士基为 410 万 TEU。

此外，MSC 仍持有 150 万 TEU 的巨额新船订单有待交付，而马士基的新造船订单只有 40 万 TEU。

明年年底，MSC 将与马士基终止 200 万联盟船舶共享协议，届时该公司将需要更多的船舶，但在此之前，由于目前亚欧和跨太平洋航线的需求疲软，新造大型集装箱船在投入使用之前将面临一段时间的闲置。例如，据了解，由于航线出现大面积停航，原定于 10 月 12 日从上海出发，前往北欧的 24,346 TEU 级的“MSC Micol”轮的首航已被推迟到明年。

但同时，随着船舶价值的下降，MSC 所购买的许多二手船舶的资产价值也出现了惊人的暴跌。例如，MSC 于 2022 年 6 月收购的“Felixstowe Bridge”轮（2005 年建造、5,042 TEU），收购价格未公开，但据 Vesselsvalue 评估为 6500 万美元，而目前该船的估值仅为 1790 万美元，报废价值为 1100 万美元。

作为同一交易的一部分，MSC 还收购了 4,738 TEU 的 Sino Bridge 号（现更名为 MSC Shanelle V 号），该船建于 2004 年，收购评估价格为 6,000 万美元，但 Vesselsvalue 目前的评估显示，该船估值仅 1,600 万美元，报废价值 1,180 万美元。

不过，MSC 也会在资产价格低点的时候购买一些二手船，这将有助于减轻过去三年船队飞速发展过程中产生的纸面损失。

来源：国际船舶网



【干散货航运市场：中国需求是关键因素】

需求端方面，在基础情景下，预计 2023 年全球干散货贸易量将增长 1.5%~2.5%，2024 年将增长 1%~2%。由于对俄罗斯煤炭的制裁以及来自巴西的铁矿石和粮食运输量的增加，预计 2023 年的平均航程距离将增长 0.5%~1.5%。

预计 2023 年全球铁矿石出货量将增长 2.5%~3.5%，2024 年将增长 1%~2%。随着 2023 年下半年中国补充铁矿石库存，大型散货船运输市场将获得支撑。

在基础情景下，预计 2023 年煤炭出货量将增长 4%~5%，2024 年将下降 1%~3%。根据国际能源机构的数据，2023 年全球煤炭需求可能增长 0.4%，达到新的峰值，2024 年下降 0.1%。2024 年，预计发达经济体煤炭需求的下降速度将快于中国、印度和东南亚的需求增速之和。

根据美国农业部估计，2023 年粮食出货量将下降 1.5%~2.5%，2024 年将上升 3%~4%。

在供给端，预计 2023 年干散货船队运力将增长 2.8%，2024 年将增长 2.1%。然而，由于航速较低，2023 年和 2024 年的运力供应量可能仅增长 1%~2%。预计 2023 年新船交付量将达到 3440 万载重吨，2024 年将达到 3230 万载重吨位，略高于 2022 年的水平。预计 2024 年大灵便型船的交付量为 1330 万载重吨，是当年运力增长最快的细分船型。

预计 2023 年拆船量达到 610 万载重吨，2024 年将达到 750 万载重吨。今年至今，满载和空载航行速度分别下降了 2.5%和 1.8%。

综上，预计 2023 年和 2024 年的干散货船运力供应将增长 1%~2%，而 2023 年需求增长为 1.5%~2.5%，2024 年增长 1%~2%。在低情景下，供需关系趋向弱平衡，尤其是在 2024 年。

预计 2023 年剩余时间，即期运费可能略有上升。然而，运费可能不会反弹到 2023 年 3 月和 4 月的水平，尤其是在小型船市场。2024 年的运费水平预计与 2023 年相当。预计铁矿石出货量增速将放缓，而煤炭出货量也将下降。需求可能由谷物和小宗商品推动，并支撑较小船型市场。而随着新船大量交付，大灵便型船的运费或将承压。

来源：中国远洋海运 e 刊



【成品油轮市场：中东至中国成品油出口正在增加】

目前从运价上看，成品油轮市场还没有从中东成品油出口增加中得到好处。船舶经纪公司 Gibson 在其最新一期的周报中表示，今年中东对欧洲的成品油出口大幅增长，主要是汽油和航空燃油，今年迄今为止已经达到每天 82 万桶，同比增长 43%。考虑到吉赞（Jizan）炼油厂和阿祖尔（Al Zour）炼油厂的日产量分别为 40 万桶和 61.5 万桶，这样的增长并不意外。就在几个月前，阿祖尔炼油厂的最后一个 20 万桶/日的原油蒸馏装置刚刚上线。另一方面，在欧盟禁止进口俄罗斯成品油后，欧洲一直在努力寻找进口替代来源。

Gibson 同时指出，然而出乎意料的是，夏季相对疲软的成品油轮运价和收益。尽管近期出现反弹，但 7 月 23 日所有中东出口基准航线运价都降至年度新低，因为可用运力的增长超过了当地强劲的出口，特别是船型更大的 LR 型成品油轮。这在一定程度上归因于今年二季度东南亚和远东出口至大西洋市场的柴油和航空燃油不多，以及从西方到东方的石脑油运量较低。由于这些航线更长，其运量的下降提高了中东运力的可用性。

展望未来，尽管由于部分地区的炼厂将进行维护，导致中东货流会出现一些暂时的中断，但未来几个月中东成品油出口将持续增长。阿祖尔炼厂还没有达到最大出口产能，而新投产的 21.5 万桶/日的 Duqm 炼厂已于本月早些时候出口了第一批柴油。欧洲的需求也可能增加，近几个月来阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普的汽油库存一直在稳步下降，由于夏季国内需求强劲和炼油厂计划外的停产，库存降至今年的最低水平。一些欧洲炼厂将在 9 月和 10 月份进行维护，库存可能面临进一步下行压力。此外，本周早些时候报道的欧洲最大炼油厂、日产量 40 万桶的 Pernis 炼厂的停产凸显了潜在的计划外的中断风险。强劲的供暖需求也将提供一定的支撑，而且不排除从使用天然气改为使用油导致的需求增加，特别是在天然气价格仍面临上涨压力的情况下。

此外，由于运距更长，欧洲汽油供给紧张将带来东南亚和远东至欧洲的汽油套利需求，8 月和 9 月这两个地区之间的价差有所扩大，但仍不足以提供类似于去年最后四五个月那样的大规模套利机会。随着一些日本炼厂也将在 9 月和 10 月进行维护，该地区库存可能会受到负面影响。而俄罗斯最新的汽油和柴油出口禁令或将造成一些暂时的影响。然而，市场行情在很大程度上取决于中国的成品油出口。中国政府最近下发了第三批成品油出口配额，使 2023 年迄今为止成品油总出口配额比去年的总量高出约 15%。因此，出口一直在小幅增长，而今年晚些时候仍有可能出台另一批出口配额，中国成品油出口或将进一步增长。

来源：中国远洋海运 e 刊



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	685-690	970-975		Steady.
Tokyo Bay	585-590	695-700	990-995	Plus oil fence charge, if any.	Firmer.
Shanghai	590-595	695-700	1000-1005	Barging USD 5 or 7/MT,	Softer.
Hong Kong	550-555	670-675	945-950	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	606	729	1025	+ oil fence charge of	Firmer.
Singapore	545-550	685-690	975-980	2500 barging. Less than 100MT	Frimer.
Fujairah	530-535	670-675	970-975		Frimer.
Rotterdam	585-590	620-625	935-940		Frimer.
Malta	620-625	640-645	1005-1010		Frimer.
Gibraltar	625-630	650-655	1000-1005		Steady.

截止日期: 2023-09-28

◆ 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	22/09/23	15/09/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,450	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	22/09/23	15/09/23	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: 2023-09-26

(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
1	Bulker	66,000	Tsuneishi, Japan	2027	Kambara Kisen - Japanese	undisclosed	methanol dual-fuelled, TC to MOL
3	Bulker	64,000	Oshima SB, Japan	2025	Latsco - Greek	undisclosed	
4	Bulker	64,000	JMU, Japan	2026	Shoei Kisen - Japanese	undisclosed	TC to Ultrabulk
4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2026	AVIC Leasing - Chinese	3,200	
1	Tanker	306,000	Dalian Shipbuilding, China	2025	CMES - Chinese	undisclosed	
2	Tanker	306,000	Hengli HI Dalian, China	2025-2026	Hengli Petrochemical - Chinese	undisclosed	Scrubber fitted
2	Tanker	159,000	Nihon, Japan	2025	Zodiac Maritime - UK based	undisclosed	
2	Tanker	114,000	SWS, CHINA	2025	Union Maritime	6,500	
2	Container	2,700	Huangpu Wenchong, China	2025/2026	CK Line - S.Korean	3,700	Eco, 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	备 注
CLEAR HORIZON	BC	207,947		2012	China	3,150	Neu Shipping - German	en bloc each, BWTS
BLUE HORIZON	BC	207,867		2012	China	3,150	Neu Shipping - German	fitted
NAVIOS BEAUFIKS	BC	180,310		2004	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
SUIGO	BC	174,802		2011	Japan	2,350	Greek	BWTS fitted
MAGIC ARGO	BC	82,338		2009	Japan	1,575	Undisclosed	BWTS fitted
SANKO FORTUNE	BC	74,940		2012	Japan	2,050	Greek	BWTS, Scrubber fitted
GOLDEN SUEK	BC	74,849		2011	India	1,500	Undisclosed	
XING HONG DA 8	BC	58,018		2012	China	1,270	Chinese	
SUPRA THESSAL	BC	57,017		2010	China	1,150	Indonesian	BWTS fitted
HEILAN SONG	BC	56,851		2011	China	1,310	Undisclosed	BWTS fitted, Tier II



KOUROUPI	BC	56,047	2008	Japan	1,420	Undisclosed	BWTS fitted
BUNUN CHAMPION	BC	45,566	2014	China	undisclosed	SMT	BWTS fitted
GOLD OAK	BC	37,732	2017	Japan	2,400	Undisclosed	on BBHP terms, BWTS fitted, Eco
PURPLE SEA	BC	35,214	2011	China	1,080	Undisclosed	BWTS fitted
UNI AUC ONE	BC	28,709	2007	Japan	780	Undisclosed	BWTS fitted
GLORIOUS JUPITER	BC	26,091	2013	Japan	1,370	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
HAMBURG TRADER	CV	13,710	1,118	2005	China	600	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
GOOD NEWS	TAK	319,430		2002	S. Korea	3,500	Chinese	BWTS fitted
GREAT LADY	TAK	308,930		2005	S. Korea	3,475	Hong Kong	
PS VENEZIA	TAK	108,870		2010	China	3,750	Greek	BWTS fitted
GULF CORAL	TAK	74,999		2009	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
PYXIS EPSILON	TAK	50,124		2015	S. Korea	4,075	USA	BWTS fitted, Military Sealift Command tender
DOMINIA	TAK	40,174		2009	S. Korea	2,450	Stealth - Greek	auction sale, Ice 1B
AZALEA GALAXY	TAK	19,998		2006	Japan	undisclosed	Chinese	

◆ 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
FATEMA JAHAN	BC	45,694	7,487	1995	Japan	undisclosed	
EXPRESS 6	OTHER/REF	2,769	1,265	1979	Netherlands	undisclosed	
YI DING 9	TAK	5,463		2006	China	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
YA TAI 1	BC	71,259	10,279	1995	Japan	475.00	
HASEEN	BC	46,750	7,635	1998	Japan	undisclosed	
FORTUNE TRADER	CV	24,444	7,192	1994	Japan	612.00	incl 100T bunkers
ANGEL-A	GC	5,020	1,391	1988		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
GSS YANGON	CV	18,166	6,121	1993	Japan	530.00	as is Singapore
TAXIARCHIS	OTHER/ROR	4,333	5,326	1976	Norway	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【租家就船东毁约提起的索赔】

最新的仲裁 London Arbitration (2023) 1138 LMLN 2 一案中，涉及的问题在于，租家在船东毁约当日之前签订的船舶是否可以被视为替代船，并以此来计算其损失？

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	林吉特	卢布	澳元	加元
2023-09-28	717.980	758.490	4.840	91.763	876.670	65.502	1335.060	459.340	535.580



2023-09-27	717.170	762.880	4.851	91.705	877.380	65.292	1333.310	462.460	534.660
2023-09-26	717.270	762.810	4.856	91.767	881.840	64.954	1316.450	463.300	537.330
2023-09-25	717.270	767.760	4.873	91.755	882.850	65.331	1329.210	465.150	535.580
2023-09-22	717.290	768.810	4.894	91.753	887.410	65.273	1327.520	463.470	536.000

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	5.42907
2 个月	--	3 个月	5.65643	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.89919	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-09-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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