



全一海运市场周报

2023.10 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.10.09 - 10.13 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【供需走势总体平稳 航线运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场行情稳定，运输需求总体平稳，远洋航线运价互有涨跌，综合指数小幅上涨。10月13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891.55点，较上期上涨0.5%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布数据显示，欧元区9月CPI同比初值上升4.3%，为近两年的最低水平，也低于预期4.5%，前值由5.2%上修至5.3%。实现欧洲央行的2%通胀目标仍有一定压力，制造业和服务业疲软依旧，拖累欧洲经济复苏步伐。本周，欧洲航线运输需求仍处于较低水平，供需基本面延续上周水平，市场运价持续下跌。10月13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562美元/TEU，较上期下跌6.2%。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。10月13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1112美元/TEU，较上期下跌4.6%。

北美航线：据美国劳工统计局发布数据显示，美国9月CPI同比增长3.7%，略高于3.6%的市场预期，前值为3.7%，表明美国通胀仍存在顽固性，同时，在地缘局势变化加剧的背景下，可能为经济前景带来一定风险。受国庆长假影响，部分航商出现空班的情况，北美航线装载率处于95%以下，供需状况基本保持稳定，北美航线运价小幅震荡。10月13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1735美元/FEU和2230美元/FEU，分别较上期上涨0.3%、下跌0.8%。

波斯湾航线：货量没有明显增加，部分航商在长假期间减少航班，船舶装载率处于高位，供求关系略有缓解，即期市场订舱价格出现一定幅度的反弹。10月13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841美元/TEU，较上期上涨6.5%。

澳新航线：运输需求有所改善，部分航商装载率达到95%以上水平，供需基本面向好，市场运价大幅上涨。10月13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662美元/TEU，较上期上涨10.3%。



南美航线：部分航商节假日期间减少运力投放，运输需求总体稳定，供求平衡情况保持良好，本周市场运价上涨。10 月 13 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 1922 美元/TEU，较上期上涨 9.5%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价小幅下跌。10 月 13 日，中国出口至日本航线运价指数为 805.78 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场调整 综合指数下跌】

经历了小长假，节后市场出现了一小波补库行情，之后，在天气因素、市场淡季以及运力充沛等多重因素影响下，综合指数价格小幅下跌。10 月 13 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 951.65 点，较上期下跌 1.2%。

煤炭市场：市场需求方面，节后，受台风“小犬”影响，华南区域持续降水，居民用电负荷减弱，沿海八省日耗较节前大幅下降 36 万吨至 176 万吨，库存 3524 万吨，存煤可用天数攀升至 20 天以上。非电终端需求持续回暖，加之长假库存消耗，补库拉运集中释放。煤炭价格方面，煤炭产地安全生产态势持续偏紧，同时冷空气活跃，北方多地降温明显，冬季储煤热度上升，坑口产销稳定，煤价延续上涨态势。虽然仍处煤炭需求淡季，下游对高价煤接受度不高，观望情绪渐浓，但受国际能源价格上涨预期加强影响，国内煤价稳步上行。环渤海各港合计日均调进 117.9 万吨，环比下降 15.9 万吨，调出量 103 万吨，调进好于调出下，港口库存继续上升。运价走势方面，长假结束，下游非电终端库存消耗，补库需求集中释放，市场货盘增加，运价小幅攀升。而随着终端日耗持续走低，下游对高价煤接受度开始下降，商谈氛围有所转淡。运输市场货盘增量有限，但在油价上涨叠加外贸市场利好的影响下，沿海煤炭运价平稳运行。

10 月 13 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 910.62 点，较上期下跌 1.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 517.26 点，较上期上涨 0.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 19.1 元/吨，较上期下跌 0.1 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 26.2 元/吨，较上期下跌 0.1 元/吨。

金属矿石市场：本周，地产市场显回暖积极信号，基建投资增长预期向好，但终端需求释放依旧较弱，成材价格弱势运行，钢企利润持续收缩，高炉开工率、



日均铁水产量均有所下降。同时主流矿山发运量减少，铁矿石贸易商报价坚挺，钢企采购意愿偏低，运输市场货盘略有减少，沿海矿石运价小幅下跌。10月13日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 560.59 点，较上期下跌 1.5%。

粮食市场：全国秋收顺利推进，新季玉米上市，但受前期强降水影响，东北区域新粮水分偏高，市场压价情绪较浓，玉米价格弱势下行，前期小麦等饲料替代品价格优势减退，部分饲料企业恢复玉米采购。加之四季度养殖消费旺季到来，贸易商以及深加工企业逢低建库的情绪升温，沿海粮食运输市场运价较上期持平。10月13日，沿海粮食货种运价指数报 876.03 点，同上期持平。

成品油市场：尽管“十一”假期后国际油价小幅上扬，但仍然没有能够改变近期的下行趋势，国内成品油迎来节后的首次下调。加之近期南方地区多降水天气，下游行业开工受挫，柴油需求提升不足等因素影响，成品油市场交投活跃度较低，避险心态令批发供应商坚持控量经营，以执行现有合同为主，沿海成品油运价继续下跌。10月13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 1103.69 点，较上期下跌 0.5%；市场运价指数 1033.49 点，较上期下跌 0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场涨多跌少 租金指数继续上扬】

近期国际干散货运输市场整体表现较好。分船型来看，尽管国内中秋、国庆双节假期，但在铁矿石货盘集中释放支撑下，海岬型船市场表现超出预期，租金、运价创年内新高。巴拿马型船和超灵便型船市场因节日效应日租金稍有走软，但节后在煤炭货盘和台风影响运力周转共同影响下，日租金表现也相对坚挺。在大船的拉动下，远东干散货租金指数高于节前。10月12日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1573.81 点，较节前（9月27日，下同）上涨 6.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价冲高回落。国庆、中秋双节期间，澳大利亚铁矿和煤炭以及巴西长航线铁矿石货盘集中释放，海岬型船市场氛围活跃，运价延续节前上涨势头并继续冲高。节后周初运价刷新年内最高纪录，澳大利亚至青岛和巴西至青岛航线分别涨至 11.236 美元/吨和 26.567 美元/吨，中国-日本/太平洋往返航线日租金涨至 26196 美元，为 2022 年 6 月以来最高水平。周中开始，澳大利亚铁矿货盘稍有减少，且部分澳大利亚煤炭货盘拆分用巴拿马型船运输，导致海岬型船市场总体货量较节日期间缩减，同时市场可用运力增加，市场运价高位回调。10月12日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金



为 23596 美元，较节前上涨 16.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.450 美元/吨，较节前上涨 2.3%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.543 美元/吨，较节前上涨 6.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价走势分化，太平洋市场小幅上涨，粮食运价有所回调。太平洋市场，假期之后，国内外煤价上涨，但进口煤仍有价格优势，印尼回国的煤炭货盘明显增多，市场行情较为火热，且台风“小犬”影响船舶周转，市场可用运力偏紧，太平洋市场日租金高位小幅上涨。10 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14550 美元，较节前上涨 1.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.877 美元/吨，较节前上涨 7.4%。粮食市场，南美市场活跃度稍有下降，且国际燃油价格下跌，船东报价下调，粮食运价有所回落。10 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.540 美元/吨，较节前下跌 3.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中趋弱。节日期间市场日租金小幅下跌，节后镍矿货盘表现平淡，但煤炭货盘增多，且台风影响运力周转，东南亚市场活跃度上升，日租金止跌企稳。下半周，煤炭货盘有所减少，加之台风影响消退，运力逐步释放，日租金现走软迹象。10 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 12642 美元，较节前小幅下跌 2.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.286 美元/吨，较节前微跌 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 06 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 1017.6 万桶至 4.24 亿桶，增幅 2.46%，美国上周原油进口 632.9 万桶/日，较前一周增加 11.4 万桶/日，出口减少 188.9 万桶/日至 306.7 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 1996.9 万桶/日，较去年同期增加 0.09%。美国炼厂较低的炼油利用率和较高的净进口量增加了原油产量，汽油需求更是跌至 25 年来的最低季节性水平，汽油需求的下滑，导致整个能源市场的价格下跌。EIA 发布短期能源展望报告，将 2024 年全球原油需求增速预期下调 4 万桶/日至 132 万桶/日；将 2023 年全球原油需求增速预期下调 5 万桶/日至 176 万桶/日。原油需求下降，全球经济前景的担忧始终不减，打压油价。巴勒斯坦和以色列冲突迅速升级后，地缘政治局势紧张，中东战争可能导致石油供应链部分缺失，限制了油价的跌幅。本周布伦特原油期货价格震荡下滑，周四报 86.37 美元/桶，较 9 月 27 日下跌 11.36%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨。10 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1078.90 点，较 9 月 27 日下跌 2.0%。



超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场在假期期间几乎没有什么成交量，周初大西洋航线货盘就收到大量报价，成交运费显著下滑，后续中东航线的每个成交都明显低于上一次的成交水平，部分船东心态从恐慌到失望，租家在油价和运价齐跌的情况下，迅速拿船。下半周市场活跃度有所回升，中东航线 11 月初装期的货盘提前进场，船东抓住机会推动市场，成交 WS 点位收复节假日期间大部分跌幅。目前整体船位依旧足够，市场情绪面在货量集中释放的加持下上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS49.68，较 9 月 27 日下跌 2.81%，CT1 的 5 日平均为 WS43.66，较上期平均下跌 13.75%，TCE 平均 1.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS52.34，下跌 0.82%，平均为 WS46.57，TCE 平均 2.1 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 20-22 日，成交运价为 WS36。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 28-30 日，成交运价为 WS38。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 10 月 28-30 日，成交运价为 WS47。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 10 月 25-27 日，成交运价为 WS52.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 8-9 日，成交运价为 WS52。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 17-21 日，成交包干运费为 820 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌多涨少 国内成交数量增加】

10 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1162.75 点，环比下跌 0.95%。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-0.14%、-1.75%、+0.07%及-2.35%。

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 0.52%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.63%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.51%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 28 艘（环比增加 15 艘），总运力 223.13 万载重吨，总成交金额 461080 万美元，平均船龄 12.50 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 吨级油轮估值环比下跌 2.57%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.95%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.39%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.10%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.32%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 12 艘（环比增加 6 艘），总运力 127.77 万载重吨，总成交金额 440300 万美元，平均船龄 11.42 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 0.11%；5000DWT 吨级散货船估值环上月 0.003%。本期，收到国内沿海二手散货成交记录 1 艘，运力 0.41 万载重吨，成交金额 127.50 万人民币，船龄 17.71 年。

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 0.02%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.65%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.48%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.57%。本期，国内内河二手散货船市场交易量上涨，总共成交 18 艘（环比增加 10 艘），总运力 3.11 万载重吨，总成交金额 3196.25 万人民币，平均船龄 9.87 年。

来源：上海航运交易所

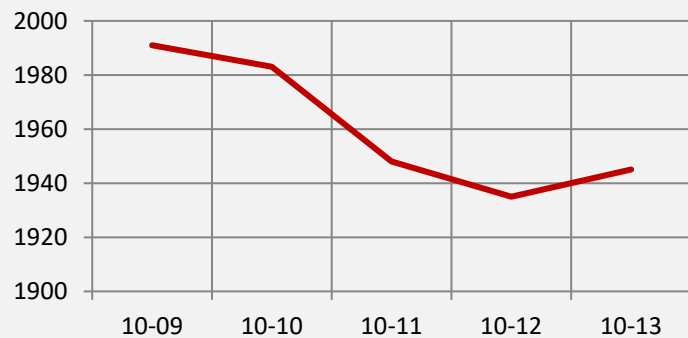
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

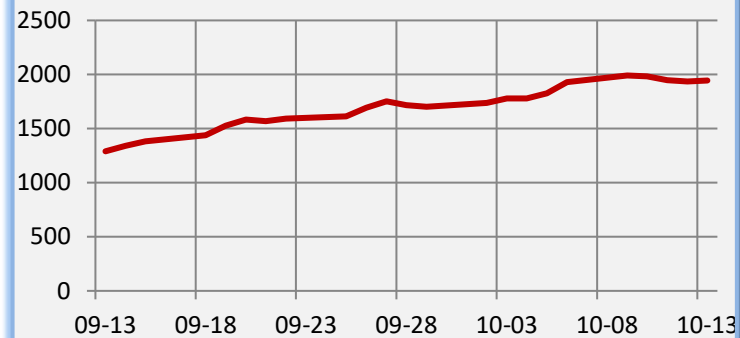
波罗的海指数	10 月 9 日		10 月 10 日		10 月 11 日		10 月 12 日		10 月 13 日	
BDI	1,991	+62	1,983	-8	1,948	-35	1,935	-13	1,945	+10
BCI	3,485	+176	3,421	-64	3,304	-117	3,278	-26	3,327	+49
BPI	1,586	+14	1,612	+26	1,614	+2	1,593	-21	1,567	-26
BSI	1,232	-1	1,250	+18	1,261	+11	1,266	+5	1,268	+2
BHSI	678	+3	677	-1	681	+4	684	+3	687	+3



上周 BDI 指数走势



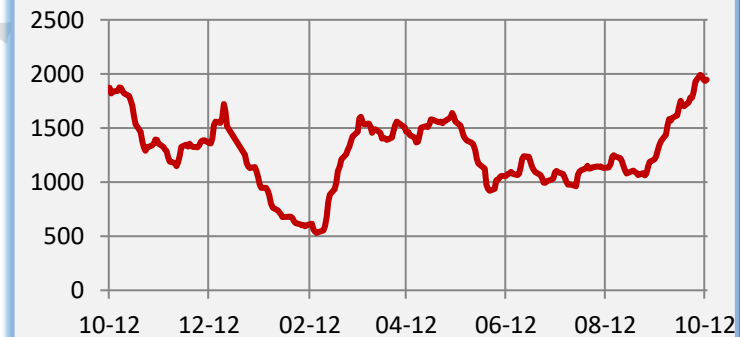
近一个月 BDI 指数走势



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	06/10/23	29/09/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	16,000	18,000	-2000	-11.1%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,750	12,500	250	2.0%
	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： 2023-10-10

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Leading Glory' 2011 93729 dwt dely Hong Kong 19/20 Oct trip via Indonesia redel Japan \$16,000 - cnr

'CL Qingshui He' 2020 80860 dwt dely aps South west Pass 25 Oct trip redel Singapore-Japan \$19,500 + \$950,000 bb - ADMI

'Dionisis' 2019 63480 dwt dely Karaikal prompt trip via Richards Bay redel Pakistan-WC India \$15,000 - ST Shipping

'Nordic Oslo' 2012 35866 dwt dely Cienfuegos prompt trip via Bararena redel Corinto intention grains \$16,500 - Falcon



4. 航运&船舶市场动态

【过去 10 年，全球两大船队增长 30%以上】

在过去 10 年里，全球油轮和散货船船队大幅增长。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示，自 2013 年以来，干散货船和油轮船队分别增长了 36%和 30%左右。增速较快，一方面是因为有大量新船交付，另一方面是因为旧吨位延迟报废，而过去 10 年船队明显老化。

2013 年，干散货船队的平均船龄为 9.3 年，以上有 10%的散货船船龄超过 20 年。同期，油轮船队的平均年龄为 8.9 年，8%的船舶船龄超过 20 年。

到 2018 年，干散货船平均船龄略有增加，上升至 9.6 年，而油轮的增长更为显著，平均船龄增加了 1.5 年。但当时 20 年以上的船只数量都大幅减少，干散货船的比例降至 7%(与 2013 年相比下降了近 30%)，油轮的比例降至 6%(与 2013 年相比下降了约 25%)。

截至 2023 年 9 月，干散货船和油轮船队的平均船龄与 2013 年相比分别增加了 2.6 年和 3.6 年，分别达到 11.9 年和 12.5 年。船龄超过 20 年的干散货船和油轮的比例分别达到 12%和 13%。在干散货船板块，大多数老旧船为灵便型、大灵便型和巴拿马型船，20 年船龄以上的船舶占比均达到 13%左右。在油轮板块，MR1 型船的平均船龄最大，有 27%的 MR1 型船龄在 20 年以上，其次是 VLCC 和苏伊士型船，分别有 13%和 14%的船建于 2003 年或更早。

随着时间的推移，油轮和干散货船队的船龄会越来越大。油轮板块，自 2020 年以来，20 年以上船龄的船只占比呈上升趋势。而 2000-2020 年，这一比例一直在下降。散货船板块，自 2020 年以来，20 年船龄的旧船占比同样呈增长趋势，2001-2008 年这一比例一直在增长，直到 2008 年开始下降。

过去 3 年，油轮和散货船运费长期保持较高水平，因此，许多船东倾向于保留旧船，以继续获取微薄利润。2023 年至今，报废的散货船约为 400 万载重吨，2022 年为 430 万载重吨，2021 年为 521 万载重吨。在油轮板块，2023 年至今只有 28 万载重吨被送拆，这是自 1970 年以来的最低水平。

来源：CNSS



【世贸组织下调 2023 年贸易增长预测】

世界贸易组织 10 月 5 日发布最新预测称，世界经济受到多重冲击，全球贸易在 2022 年第四季度开始的持续低迷中，世界贸易组织将 2023 年全球货物贸易增长预测下调至 0.8%，不到 4 月份预测增长 1.7% 的一半。预计 2024 年全球商品贸易增速将回升至 3.3%，仍与之前的估计基本持平。

同时，世界贸易组织还预计，按照市场汇率计算，2023 年全球实际 GDP 将增长 2.6%，2024 年将增长 2.5%。

2022 年第四季度，由于美国、欧盟和其他国家受到持续通胀和紧缩货币政策的影响，全球贸易和制造业急剧放缓。这些事态发展叠加地缘政治因素给全球贸易前景蒙上了阴影。

世界贸易组织总干事 Ngozi Okonjo-Iweala 表示：“预计 2023 年贸易放缓令人担忧，因为这将对世界各地人民的生活水平产生不利影响。全球经济碎片化只会使这些挑战变得更糟，这就是为什么世界贸易组织成员必须抓住机会，通过避免保护主义和促进更具韧性和包容性的全球经济来加强全球贸易框架经济。如果没有一个稳定、开放、可预测、基于规则和公平的多边贸易体系，全球经济，特别是贫穷国家将难以复苏。”

世贸组织首席经济学家 Ralph Ossa 表示：“我们确实从数据中看到了一些与地缘政治有关的贸易分裂的迹象。幸运的是，更广泛的去全球化还没有到来。数据表明，商品继续通过复杂的供应链生产，至少在短期内，这些供应链的程度可能已经趋于平稳。2024 年进出口应该会恢复正增长，但我们必须保持警惕。”

需要指出的是，全球商业服务贸易不在预测范围内。不过，初步数据显示，在去年运输和旅游业强劲反弹后，该行业的增长可能正在放缓。2023 年第一季度，全球商业服务贸易同比增长 9%，而 2022 年第二季度同比增长 19%。

来源：世界贸易组织

【最多 15 艘！马士基将订造甲醇双燃料支线集装箱船】

随着首艘甲醇动力支线集装箱船正式运营，马士基正在酝酿新一轮甲醇双燃料支线船订单，而主流船厂交付船台几乎售罄的现状迫使马士基将目光转向二线



船厂。

据消息，马士基正计划订造 10-15 艘约 3500TEU 甲醇双燃料支线集装箱船，并为此接触了多家中国造船厂，包括扬子江船业、黄埔文冲和舟山长宏国际。然而，由于上述船厂手持订单基本全部排满，马士基也在扩大候选船厂范围，有消息称马士基一直在关注泰州三福船舶。

根据克拉克森的数据，目前一艘 3500/4000TEU 集装箱船新造船价格已经增至 5500 万美元，以此计算马士基这份订单价格将达到 5.5 亿-8.25 亿美元（约合人民币 39.57 亿-59.36 亿元）。

据了解，3500TEU 支线集装箱船和双燃料船对三福船舶都不陌生。近年来，三福船舶通过转型升级，加大科技研发，在分段建造精度、质量和完整性方面均有明显提升，同时在产品研发上，除了不断优化和推广批量建造的多用途重吊船系列外，同时向智能、节能、环保型船舶方向发展，陆续签订了多艘 LNG 或甲醇双燃料动力船舶。

去年 7 月，三福船舶首获挪威集装箱船船东 MPC Container Ships (MPCC) 的 2 艘 1300TEU 甲醇双燃料集装箱船订单，这是三福船舶首次建造甲醇动力集装箱船。今年 4 月，三福船舶为德国船东建造的一系列六艘 3500TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船首制船举行开工仪式，该船的开工标志着三福船舶在成功打造常规动力多用途船、成品油/化学品船、散货船和集装箱之后，在新能源船型领域开启新的篇章。

如果马士基选择在中国船厂下单，这将是该公司在中国的第二份甲醇动力集装箱船订单。今年 6 月，马士基在扬子江船业订造了 6 艘 9000TEU 甲醇双燃料中型集装箱船。这是扬子江船业集团获得的首份甲醇动力集装箱船订单，也是马士基首次在中国船企下单订造甲醇动力船。

除了中国船厂之外，据称韩国现代尾浦造船也有可能接获马士基的订单。HD 现代集团一直是马士基的长期合作伙伴，2021 年马士基在现代尾浦造船下单订造了首艘甲醇动力船，这艘 2100TEU 集装箱船“Laura Maersk”号在今年 9 月正式投入运营，是全球第一艘甲醇动力集装箱船。

此外，马士基还在现代重工订有总计 18 艘甲醇动力超大型集装箱船，包括 12 艘 16000TEU 和 6 艘 17000TEU，计划在 2024 年至 2025 年陆续交付。

马士基正在推进其船队更新计划，早在 2021 年订造首艘甲醇动力集装箱船时，马士基就承诺，原则上今后只订造可以使用绿色燃料航行的自有船舶。根据



马士基的可持续发展目标，该公司将在 2040 年实现碳中和，比航运业绝大多数同行领先了至少 10 年。同时，马士基还制定了更近期的目标，要求到 2030 年将远洋船队的温室气体排放强度降低 50%，将其完全控制的码头的绝对排放量降低 70% 。

以马士基在 2021 年 7 月的首份订单为开端，短短两年后全球甲醇动力集装箱船手持订单已经超过 100 艘。根据 DNV 的最新数据，截止全球甲醇动力船舶共有 216 艘，其中 188 艘为在建新船，在这之中集装箱船达到了 150 艘。

在看好甲醇燃料的同时，马士基也在积极寻找更多替代绿色燃料。今年 9 月，马士基宣布与法国达飞合作推动航运业脱碳转型，双方将联合研其他净零排放解决方案，例如氨等新型替代燃料，或船舶的创新技术。

来源：国际船舶网

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)	
Busan	SE	675-680	875-880		Steady
Tokyo Bay	555-560	680-685	935-940	Plus oil fence charge, if any.	Steady
Shanghai	495-500	660-665	940-945	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	Firmer
Hong Kong	475-480	650-655	850-855	MGO Sul max 0.05%	Softer
Kaohsiung	531	685	950	+ oil fence charge of	Firmer
Singapore	465-470	650-655	875-885	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	Steady
Fujairah	470-475	645-650	915-920		Steady
Rotterdam	525-530	600-605	870-875		Steady
Malta	605-610	625-630	940-945		Steady
Gibraltar	570-575	630-635	940-945		Steady

截止日期： 2023-10-12



◆ 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	06/10/23	29/09/23	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	06/10/23	29/09/23	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: 2023-10-10

(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	18,500	Wuchang SB Group, China	2026	Athenian Sea Carriers - Greek	3,000	options exercised, NOx-Tier III, EEDI phase 3, LNG & methanol ready
2	Tanker	158,000	SWS, China	2027	Gourdomichalis	8,000	
1	Bulker	82,000	Oshima, Japan	2025	Alassia Newships Management - Greek	undisclosed	Old deal, IMO NOx Tier III, EEDI phase 3
2	Bulker	81,200	undisclosed	2026-2027	Safe Bulkers - Greek	undisclosed	methanol fuelled, Tier III, EEDI phase 3



2	Bulker	64,000	Oshima, Japan	Q4 2024	Alassia Newships Management - Greek	undisclosed	Old deal, IMO NOx Tier III, EEDI phase 3
1	MPP	7,200	Thecla Bodewes Shipyard, Netherlands	2024-2025	Carisbrooke Shipping - UK Based	undisclosed	
2+2	Container	1,250 teu	Huangpu Wenchong, China	undisclosed	Elbdeich Reederei - German	undisclosed	methanol ready

◆ 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
AQUA BONANZA	BC	180,176		2010	Japan	undisclosed	Golden Union	
MINERAL SHOUGANG INTERNATIONAL	BC	180,171		2009	China	2,300	Undisclosed	
CAPE GIJON	BC	178,462		2011	Japan	2,575	Greek	BWTS fitted
BOSTON	BC	177,827		2007	China	1,800	Greek	
EAST TRADER	BC	175,886		2009	China	1,820	Danaos - Greek	BWTS fitted
LORD STAR	BC	82,830		2013	Japan	2,380	Blumenthal - German	BWTS, Scrubber fitted
KUNO OLDENDORFF	BC	82,206		2022	China	3,300	Greek	BWTS fitted, Eco basis dely Apr 24'
AOM GEORGINA	BC	82,146		2014	Philippines	2,480	GESCO - Indian	BWTS, Scrubber fitted
YANGTZE XING JIN	BC	81,649		2012	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
STC SENTOSA	BC	76,619		2008	Japan	undisclosed	Indian	BWTS fitted
HC PIONEER	BC	75,729		2004	Japan	800	Undisclosed	
ZEYNO	BC	63,064		2014	China	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
HONWIN	BC	57,334		2009	S. Korea	1,550	Petroviet - Vietnamese	BWTS fitted
SW PROSPEROUS	BC	57,239		2012	S. Korea	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN GLORY	BC	55,903		2006	Japan	1,100	Undisclosed	BWTS fitted
RHL CLARITA	BC	53,828		2008	China	950	Undisclosed	BWTS fitted
STAR ZETA	BC	52,994		2003	Japan	800	Hong Kong	
RED SEA	BC	35,212		2011	China	1,100	Undisclosed	BWTS fitted
LENI SELMER	BC	34,959		2011	China	1,160	Roxette - Greek	BWTS fitted
PORT KENNY	BC	28,449		2004	Japan	700	Undisclosed	



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
NORTHERN MAGNITUDE	CV	85,810	6,732	2003	S. Korea	1,750	MSC - Swiss	FS Ice Class II
OAKLAND	CV	66,781	4,843	2000	S. Korea	1,200	SafeTrans - Hong Kong	
MSC REN V	CV	57,240	4,515	2002	S. Korea	1,850	Undisclosed	FS Ice Class II
AS ROSALIA	CV	21,800	1,496	2009	China	undisclosed	Contship - Greek	

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
CHEMTRANS AEGEAN	TAK	76,578		2007	China	2,160	Undisclosed	BWTS fitted
ELIZABETH M	TAK	50,359		2007	S. Korea	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
CONSTANCE	TAK	50,129		2008	S. Korea	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
EVINOS	TAK	49,997		2013	S. Korea	3,370	Greek	BWTS fitted, Eco, SS/DD passed
DONG-A THEMIS	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,800	Undisclosed	BWTS fitted
DONG-A TRITON	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,850	Chile	BWTS fitted
LACERTA	TAK	49,996		2016	S. Korea	4,050	Turkish	en bloc each
BORA BORA	TAK	49,994		2016	S. Korea	4,050	Turkish	
ALLIED PACIFIC	TAK	46,151		2010	S. Korea	2,850	USA	
AZALEA GALAXY	TAK	19,998		2006	Japan	1,550	Singaporean	
MH LANGOEY	TAK	19,969		2006	Japan	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
DOLPHIN 01	TAK	12,945		2007	S. Korea	840	Undisclosed	BWTS fitted

◆ 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
SEA SMILE	BC	45,744	8,118	1995	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
MING ZHOU 25	BC	42,025	6,729	1990	Japan	540.00	End user price. Previously sold basis delivery as is China



MSC DENISSE	CV	41,771	13,977	1988	Poland	575.00	
MARSA IRIS	CV	22,982	7,852	1996	Poland	undisclosed	
ALANA	TAK	159,899	22,471	1998	S. Korea	570.00	option delivery Pakistan

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
FORESIGHTER	OTHER/ROR	13,898	11,257	1987	Japan	512.00	as is Japan, NK HKC recyclin
BRADLEY	TAK	106,474	16,368	1999	Japan	500.00	as is Singapore, incl bunkers 205T
LEVIATHAN	TAK	105,365	16,809	1999	S. Korea	500.00	as is Singapore incl bunkers 250T

◆ALCO 防损通函

【额外的系泊缆绳——谁承担?】

私有的达尔林普尔湾煤炭码头 (Dalrymple Bay Coal Terminal) 实施了超出船级最低标准的系泊缆绳要求。本文介绍了该要求的详情并讨论是由船东还是租家承担该额外费用。

【岸上消防员与船舶火灾的新指南】

美国保赔协会近日发布了一份新指南“岸上消防员与船舶火灾” Shoreside Firefighters and Vessel Fires

对于所有船舶而言，火灾风险都是一个重大问题。应急准备是预防和减轻火灾的关键。当船只停靠港口时，情况可能会升级到需要岸上消防员及其消防设备来控制 and 扑灭火灾的程度。

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
2023-10-13	717.750	760.450	4.826	91.747	879.900	65.798	1349.980	456.940	528.090
2023-10-12	717.760	765.610	4.845	91.758	887.010	65.759	1376.060	463.270	530.750
2023-10-11	717.790	764.430	4.858	91.798	885.820	65.892	1378.790	464.370	531.100
2023-10-10	717.810	761.710	4.867	91.679	882.080	65.835	1367.740	462.840	530.770
2023-10-09	717.890	762.290	4.852	91.654	881.590	65.667	1390.070	460.100	528.570

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	5.44898
2 个月	--	3 个月	5.65548	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.86820	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-10-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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