



全一海运市场周报

2023.10 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2023.10.16 - 10.20)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场走势总体平稳 航线运价稳中有升】

本周，中国出口集装箱运输市场走势总体平稳，运输市场供需总体保持平衡，远洋航线运价稳中有升，综合指数小幅波动。10月20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917.66点，较上期上涨2.9%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 发布的数据显示，欧元区10月 Sentix 投资者信心指数为-21.9，好于预期-22.8，但低于前值-21.5，通胀高企、需求疲软持续影响市场对欧元区经济的信心。本周，虽然运输需求低位徘徊，但由于欧地航线运力控制较好，供需基本面逐渐企稳，部分航商舱位利用率保持在95%以上水平，即期市场订舱价格小幅震荡。10月20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581美元/TEU，较上期上涨3.4%。地中海航线，市场运价保持平稳。10月20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1109美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，9月份美国商品零售额环比增长0.7%，不及前值修正值0.8%，消费市场的表现超出了市场预期的0.3%。在通胀顽固的背景下，强劲消费需求或将促使美联储再次加息，未来经济复苏和不确定性并存。北美航线由于运输需求表现平淡，部分航商通过减班控舱调整运力供给，舱位利用率保持良好，供需基本面总体保持平稳，市场运价基本保持稳定。10月20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1746美元/FEU和2198美元/FEU，分别较上期上涨0.6%、下跌1.4%。

波斯湾航线：运输需求逐步恢复，供需基本面继续向好，即期市场订舱价格持续上涨。10月20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962美元/TEU，较上期上涨14.4%。

澳新航线：运输需求保持稳定，供求关系总体改善，部分航商舱位利用率处于95%以上水平，市场运价继续攀升。10月20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709美元/TEU，较上期上涨7.1%。



南美航线：接近传统出货旺季，供求平衡情况良好，本周市场运价上涨。10月20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2164美元/TEU，较上期上涨12.6%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价小幅上涨。10月20日，中国出口至日本航线运价指数为827.71点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【降温带动需求释放 综合指数平稳运行】

本周，受冷空气影响全国降温明显，冬季储煤热度上升，带动沿海运输市场逐步回暖，综合指数平稳运行。10月20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951.76点，较上期持平。

煤炭市场：市场需求方面，煤炭季节性淡季加之水电出力增多挤压火电市场份额，电厂日耗低位企稳，沿海八省日耗运行于173.9万吨，库存3477.6万吨，存煤可用天数维持20天。水泥、化工等非电企业刚需仍有释放，但整体需求波动不大。煤炭价格方面，本周正值大秦线秋季集中检修期，生产拉运有所受限，在长协煤供应稳定及进口煤价格优势影响下，少数煤矿担心库存顶仓，叠加港口降价情绪传导，主产区在产煤矿多采取降价销售，煤炭价格小幅下降。环渤海各港合计日均调进125.5万吨，调出量117.1万吨，调进好于调出下，港口库存继续上升。运价走势方面，受冷空气影响，冬季储煤热度上升，部分终端抓紧煤价回调时机积极采购拉运，推升即期船行情。同时非电行业开工率较好，带动需求有所释放，沿海煤炭运价小幅上涨。10月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收916.63点，较上期上涨0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收531.56点，较上期上涨2.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价19.9元/吨，较上期上涨0.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.8元/吨，较上期上涨0.6元/吨。

金属矿石市场：目前宏观政策偏暖方向不变，地产端经济数据有所修复，但终端需求仍较为疲软，钢厂高炉开工率及铁水产量降幅扩大，钢企利润持续收缩，贸易商报价积极性一般，整体交易气氛偏弱，运输市场货盘略有减少，沿海矿石运价平稳运行。10月20日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收562.2点，较上期上涨0.3%。

粮食市场：全国秋粮收获已过七成，随玉米丰产预期逐步落实落地，贸易商及深加工企业消化能力有限，市场压价情绪较浓，玉米价格持续下行。叠加猪肉



刚需消费较差，出栏价格偏弱运行，下游饲料企业谨慎采购，沿海粮食运输市场运价小幅下跌。10月20日，沿海粮食货种运价指数报864.3点，较上期下跌1.3%。

成品油市场：本周，国内主营炼厂维持高负荷运行，供应方面宽松，一定程度上利空国内成品油市场价格。需求方面，近期无节日利好支撑，自驾频次及驾车出行半径均有减少，汽油需求有所减少，部分商家逢低适度补货，采购积极性下降。柴油方面，户外基建、工程等开工维持高位，加之开海捕捞、农业秋收需求支撑，运输方面表现活跃，柴油整体需求较为稳定，沿海成品油运价小幅下跌。10月20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1074.3点，较上期下跌2.7%；市场运价指数1025.05点，较上期下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小船型需求转弱 租金指数波动下行】

本周，国际干散货运输市场中小船型需求转弱，租金指数止涨回落。海岬型船市场先扬后抑，前期铁矿、煤炭货盘坚挺，运价上涨。临近周末，运输需求回落，市场情绪降温，运价下行。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭、粮食等货盘减少，运力供给过剩，日租金承压下行。10月19日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1564.05点，较上周四下跌0.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。太平洋市场，上半周澳大利亚铁矿和煤炭运输需求稳定，货盘坚挺，叠加FFA远期合约价格上涨，市场活跃度较高，运价稳中有升。临近周末，东澳煤炭货盘有所减少，运价小幅回落。总体来看，由于铁矿石运输需求持续较好的表现，运力供给未出现明显过剩，运价仍维持在较高水平。10月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为25417美元，较上周四上涨7.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.893美元/吨，较上周四上涨4.2%。远程矿航线，本周巴西航线11月上旬货盘船期紧张，较好氛围延续，运价持续上涨。10月19日，巴西图巴朗至青岛航线运价为26.343美元/吨，较上周四上涨3.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场高位下行。本周，国内煤价下跌，租家观望情绪升温，租船节奏放缓。印尼和澳大利亚煤炭货盘减少，粮食运输市场也有所降温，运价高位下行。10月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13644美元，较上周四下跌6.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.582美元/吨，较上周四下跌3.3%。粮食市场，北太平洋市场粮食需求稳定，租船节奏平稳。美西和南美市场货盘有限，租家持续压价，运价小幅下跌。10月19



日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.360 美元/吨，较上周四下跌 0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下行。本周，印尼回国煤炭需求转弱，镍矿、钢材等货盘偏少，运力供给过剩加剧，东南亚市场日租金继续下跌。10 月 19 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11514 美元，较上周四下跌 8.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.992 美元/吨，较上周四下跌 2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 13 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 449.1 万桶至 4.2 亿桶，降幅 1.06%，美国上周原油进口 594.2 万桶/日，较前一周减少 38.7 万桶/日，出口增加 223.4 万桶/日至 530.1 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2021.5 万桶/日，较去年同期减少 0.95%。美国石油产品出口量下降至 2022 年 10 月以来的最低水平，原油库存紧缺，支撑美油期货走势。随着巴以冲突不断升温，全球石油市场担忧，一旦阿拉伯国家卷入冲突，那么中东地区的石油供应可能会减少或中断，供应趋紧引发原油价格上涨。但目前原油供需格局来看，今年油价上升的主要动力来自 OPEC 的主动减产，并非需求上升而导致的供应短缺，因欧美发达经济体饱受高利率冲击，国际机构纷纷下调原油需求增长预期，地缘政治和经济政策是近期影响油价的主要原因。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 93.17 美元/桶，较 10 月 12 日上涨 7.87%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。10 月 19 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1280.94 点，较 10 月 12 日上涨 18.7%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场在远东和美国假期后不少货盘累积释放，出货量全线增加，特别是大西洋航线货量几乎到达年内最高水平。随着 SUEZMAX 市场的迅速上涨，更有不少西非航线的 SUEZMAX 货盘来 VLCC 市场寻船，货量集中释放，船东挺价意愿也水涨船高，成交 WS 点位显著上升。临近周末市场后劲不足，活跃度相对下滑，船东虽然对当前 TCE 较为满意，但仍想继续推高市场；而正常装期的船位够用，租家也不愿意支付更高的运费，船东和租家的博弈还在持续。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS59.23，较 10 月 12 日上涨 19.23%，CT1 的 5 日平均为 WS59.52，较上期平均上涨 36.33%，TCE 平均 3.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS61.80，上涨 18.08%，平均为 WS61.82，TCE 平均 4.2 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 5-6 日，成交运价为 WS58。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 3-5 日，成交运价为 WS56。巴西至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 14-15 日，成交运价为 WS61。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 13-17 日，成交包干运费为 1020 万美元。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 1020 万美元。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 1025 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面上涨 国内成交数量增加】

10 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1167.21 点，环比上涨 0.38%。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+0.15%、+1.45%、+0.08%及+0.47%。

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下跌 3.00%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.31%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.53%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.58%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 21 艘（环比减少 7 艘），总运力 179.77 万载重吨，总成交金额 330400 万美元，平均船龄 13.10 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 1.55%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.23%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.78%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.08%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.67%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 34 艘（环比增加 22 艘），总运力 766.63 万载重吨，总成交金额 2596.90 万美元，平均船龄 7.79 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 0.07%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.09%。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上涨。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 0.41%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.25%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.07%；3000DWT 吨级散货船估值环比持平。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 18 艘，总运



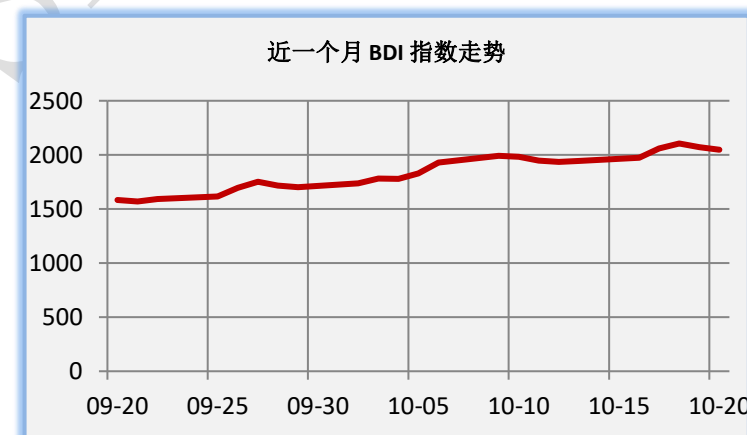
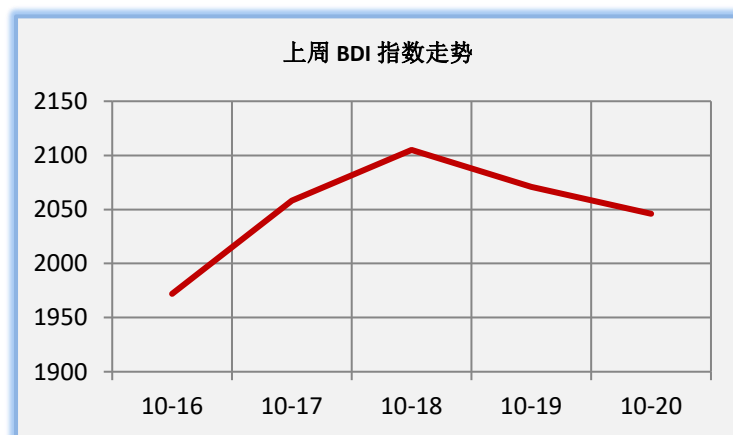
力 2.22 万载重吨，总成交金额 4205.00 万人民币，平均船龄 10.17 年。

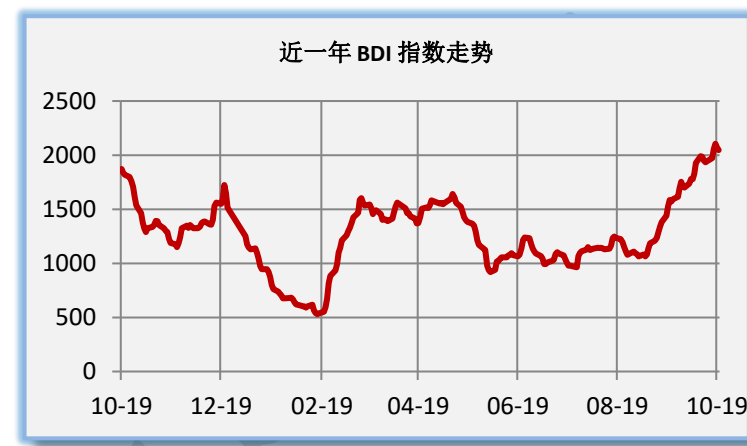
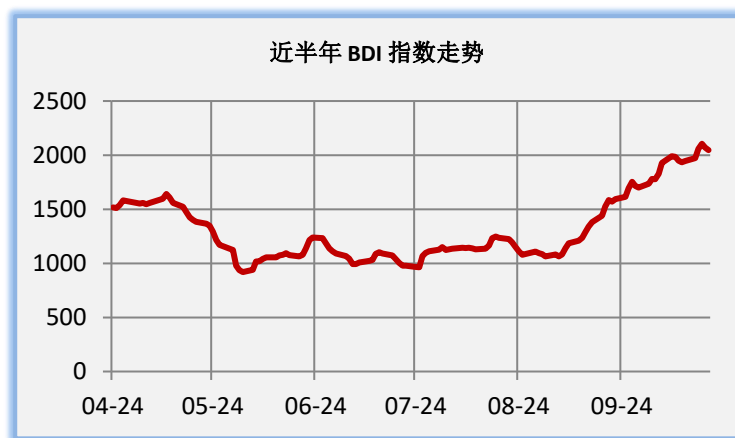
来源：上海航运交易所

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16日		10月17日		10月18日		10月19日		10月20日	
BDI	1,972	+27	2,058	+86	2,105	+47	2,071	-34	2,046	-25
BCI	3,418	+91	3,659	+241	3,749	+90	3,633	-116	3,556	-77
BPI	1,553	-14	1,565	+12	1,619	+54	1,635	+16	1,638	+3
BSI	1,269	+1	1,277	+8	1,285	+8	1,287	+2	1,287	0
BHSI	690	+3	690	0	691	+1	689	-2	686	-3





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	13/10/23	06/10/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	17,500	16,000	1500	9.4%
	三年	16,250	16,500	-250	-1.5%
Pmax (76K)	一年	12,750	13,250	-500	-3.8%
	三年	11,250	11,500	-250	-2.2%
Smax (58K)	一年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	11,250	11,500	-250	-2.2%
Hsize (302K)	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-10-17



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'MG Earth' 2016 84790 dwt dely Praia Mole 22 Oct trip via Puerto Drummond redel Poland \$18,000 - Jera

'Flag Lama' 2017 80891 dwt dely CJK 20/22 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,500 - NS United

'Bulk Mustique' 2019 64047 dwt dely Singapore 22 Oct trip redel Full India \$20,500 - DSN - <(Scrubber benefit to Owners)>

'Ruby Eternity' 2023 63807 dwt dely Kobe prompt trip via Indonesia redel WC India \$9,000 - cnr

'Aleena 1' 2010 62466 dwt dely Qinzhou 20/22 Oct trip via Indonesia redel Bangladesh \$12,300 - cnr

'Blue Akihabara ' 2014 61630 dwt dely Toyohashi 23 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,000 - cnr

'Lagonda' 2011 55733 dwt dely Callao 22/25 Oct trip redel Far East intention concentrates \$19,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Admiral Jimmu' 2020 82042 dwt dely Haldia 11/13 months redel worldwide \$14,500 - Oman Shipping



4. [航运&船舶市场动态](#)

【BIMCO 推出新的航次租船合同 CII 条款】

航运业正面临着越来越多由国际海事组织(IMO)和欧盟(EU)发布的新规压力，脱碳目标正逐步逼近。为了支持航运业的发展，BIMCO 为航次租船合同制定了新的碳强度指标(CII)条款。该条款于 10 月 11 日由 BIMCO 的法律文件委员会通过，是 BIMCO 一揽子碳条款的最新成果。

BIMCO 法律文件委员会主席 Nicholas Fell 先生表示：“随着航运业朝着脱碳的方向发展，对新合同和条款的需求也在增加。无论监管格局如何变化，我们一直在努力确保 BIMCO 的合同和条款都能符合目的。”

2022 年 11 月，BIMCO 法律文件委员会通过了为定期租船合同拟定的 CII 运营条款，早于 IMO 于 2023 年 1 月 1 日起生效的 CII 法规。定期租船合同 CII 运营条款公布后，一个新的小组委员会则负责为航次租船合同制定 CII 条款，该条款现已通过。

这些条款旨在促进合作，并在新法规生效时为船东和租船人提供确定性，改变行业运作方式，以帮助合规和减排。

BIMCO 合同与支持部门主管 Stinne Taiger Iv? 女士说：“新的 CII 条款侧重于航线调整和降速，并包含了数据共享等商业元素。在整个过程中，草案分享至法律文件委员会和由租船人和贸易商组成的业界咨询委员会，以征求意见和评论。”

BIMCO 的其他碳条款包括 2021 年 12 月发布的现有船舶能效指数(EEXI)过渡条款，以及 2022 年 5 月底发布的定期租船合同碳排放交易系统配额(ETSA)条款。

来源：BIMCO 上海

【两大航运巨头宣布亚欧航线 11 月起逆势涨价：短期造势？稳固长协价？】

航运即期市场运价跌跌不休，部分船公司却对亚欧线逆势涨价。

近日，达飞、赫伯罗特两大知名航运公司宣布，计划 11 月 1 日起上调亚欧航线运费。具体来看，达飞对于所有从亚洲港口运往北欧港口的货物调整 FAK 费率



（均一费率，即所有货物均收取统一的运价），具体为 1000 美元/TEU（长度为 20 英尺的集装箱）、1800 美元/FEU（长度为 40 英尺的集装箱）。

此前达飞就曾于 8 月 15 日上调亚欧航线运价，当时提升至 1150 美元/TEU 以及 2100 美元/FEU（包括干箱和冷藏箱）。

赫伯罗特方面，计划对远东至北欧和地中海各类货物上调 FAK。其中，远东至北欧的干箱运费为 1050 美元/TEU、1750 美元/FEU；冷藏箱运费为 1600 美元/TEU、1750 美元/FEU。

“集装箱班轮市场运价曾于 2021 年到达峰值。展望明年，集装箱运量大抵可以回到 2021 年水平，当前运价不断下跌，但尚未触底，运价也不会再达到 2021 年峰值。”

10 月 12 日，由中国船舶集团有限公司主办的 2023 中国海洋装备博览会在福州开幕。期间举办的“2023 年航运物流发展论坛”上，上海交通大学安泰经济与管理学院副教授、行业研究院航运业团队负责人赵一飞在演讲分享时作出上述表述。

亚欧航线部分船东逆势涨价的背后：短期行为、涨幅有限、稳固长协价

“班轮公司计划对即期市场涨价，也需要看货的数量，欧线现在手上的货量明显都不多。”一位上海货运代理公司的负责人 10 月 13 日告诉澎湃新闻记者，临近假期亚欧线每年这时间点运价都不高，整体来看今年到欧洲的货比去年少了。今年 7 月、8 月时运价就同比跌了三成左右。

“欧洲线基本没什么货。通常运价和货量成正比，欧洲线和今年年初比，运价下降了二至三成。”另一位上海货代告诉澎湃新闻记者，欧基港目前小柜 500 美元、大高柜 900 美元。

上述货代还表示，船公司也推涨过运价，但奈何没货，涨不起来又跌回去了。11 月部分船公司计划再次推涨，估计不一定真的能涨上去。另有货代向澎湃新闻记者表示，涨价也看涨多少，涨 20 美元至 50 美元一个柜不算涨。

据全球最大货运代理公司之一的“德迅公司”10 月 12 日发布的全球海运市场动态显示，十月中旬至十月下旬中国至欧洲运价趋势方面，订舱弱迹象明显，



节前 SCFI（上海出口集装箱运价指数）欧线指数持续走低，受黄金周长假影响，市场运价预计波动较小，大部分船公司将运价沿用到十月底。为应对惨淡的市场以及持续走低的运价，部分船公司已宣布 11 月 1 日起上调欧洲基本港价格，其他船公司目前持观望态度。

此前，就有航运巨头企业在展望今年下半年时表示，看到欧美主干航线运价反弹以及环保新规推动老旧船舶出清带来的机遇。

10 月 12 日，一位央企集团下的集装箱运输公司地区高管告诉澎湃新闻记者，部分船司上调亚欧航线运价是市场的短期行为。随着圣诞节和春节的到来，将迎来航运市场的旺季，那时整体运价才会呈现出明显改变。

上述高管还表示，今年市场整体不旺，由于前期运费下跌严重，目前虽有时有上调价格的举措，仍无法改变整体供过于求的局面，因此运价上涨幅度仍然有限。

“由于当前贸易需求整体不高，班轮公司宣布运价上涨，更多是为‘造势’。”赵一飞表示，航运价格通常分为长协合同价和即期市场价，在每家班轮公司中占比不一，总体呈现五五开。目前，上涨的主要是市场价的部分，“已经跌无可跌了，班轮公司可能是在为今后的运价下跌创造空间。”

“目前班轮公司涨价的点很散，有的涨基本运价，有的涨不同的附加费，说明市场实际上没有形成真正的涨价机制，各班轮公司都在尝试所谓的涨价能否被市场接受，也体现了不同班轮公司的个性化探索。”赵一飞强调。

赵一飞进一步表示，近一年来班轮市场运价逐渐回归常态，每家承运人在运价一路下跌中，都存在过对即期市场短期的涨价行为。涨价部分不一，有的是基本运价，有的是附加费，有的仅是某一航线上的价格，不像 2020 年市场火爆时集中上涨基本运价。

“常规年份，10 月是各大货主与船东签长协合同的时间，通常欧线大货主和主流班轮公司签的都是长协运价，部分头部班轮公司欧线长协货量占比在六七成左右。”航运界网副主编马晖告诉澎湃新闻记者，协议价对班轮公司与货主之间的“默契度”与“忠诚度”产生关联，对于每个月有大量固定出货需求的客户来说，班轮公司提供的协议价和舱位的稳定性、持久性，特别是服务的可靠性来说都是非常重要的环节。

马晖进一步表示，但当特定航线市场的市场即期运价是“地板价”或远远低于长协价格时，撕毁长协的情况也时有发生。对于出货量不稳定、体量较小的托



运人来说，一般拿到的长协价格也较为有限。而微妙的是，当前即期市场运价的上浮调整的消息，对于正在谈判桌上“博弈”的双方，更像是一针催化剂。

去年9月6日，中远海控（601919.SH）副总经理陈帅也在半年度业绩说明会上表示，公司目前欧美干线出口方向长协货比重均在一半以上。公司对核心合约客户的履约能力有信心。尽管目前市场货量由于高库存等因素而有所起伏，但截至目前大部分客户依然持遵守合约的态度。如果后续市场发生新的变化，公司会在综合评估客户既往的履约情况等要素之后，对双方的合约予以妥善的处理，但相信不会出现毁约的情况，整体影响有限。因此，合约货依然会成为公司在不确定环境中为客户提供稳定可靠服务、提升自身经营抗风险能力的重要保障。

运力过剩下集运船队仍扩大？船东投资船队、为运力淘汰做准备

据德迅发布的动态数据，11月的初步预测显示，跨太平洋和亚欧航线的可用运力将环比增长7%至17%，预计年底前还有超过50万标准箱的新产能注入，产能过剩压力仍然不减。

值得注意的是，在集运市场供大于求的环境下，仍有不少班轮公司仍在扩大集运船队。

对此，赵一飞告诉澎湃新闻记者，首先在过去三年，班轮公司大多获得了史无前例的盈利，所赚取的利润就会用于扩大船队规模，以在下一轮竞争中获得“更强的武器”。中小班轮公司为了不在下一轮竞争中掉队，会紧随头部企业一齐投资船队。此外，当前各大班轮公司的新造船订单，大多都指向节能减排船型，如双燃料船、LNG船、甲醇船等，是在为即将到来的运力淘汰作准备。

赵一飞进一步补充道，国际海事组织今年开始强制实施EEXI和CII两大减排制度，这将使目前在海上航行的一大批船龄超过15年的船舶面临淘汰。因此虽然目前运力呈现过剩状态，但统计数据中实际包含了即将被淘汰的船舶，市场对符合减排制度的新运力存在补充的需要。

尽管市场对集装箱船仍有需求，但需求量较前几年却有减弱。船厂也在通过“更换赛道”拓展发展空间，从常规船型向高技术、高附加值船型转型升级，包括LNG船、汽车运输船、多用途气体船等。

据中国船舶工业行业协会10月12日发布的数据显示，2023年1-9月，全国造船完工量3074万载重吨，同比增长10.6%；新承接船舶订单量5734万载重吨，



同比增长 76.7%。截至 9 月底，手持船舶订单量 13393 万载重吨，同比增长 30.6%。

此外，2023 年前三季度我国造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的 48.7%、68.5%和 54.7%，以修正总吨计分别占 46.0%、63.5%和 50.2%，均位居世界第一。

运价下跌、货量下降，货代应如何发展？

“当前货代行业以及从业者面临的最大的挑战，是业务的转型与能力的提升。”

上海市国际货运代理行业协会秘书长、上海国际航运研究中心专家委员会委员李林海告诉澎湃新闻记者，原先货代行业的增长模式是规模推动的粗放型发展，即简单的利用货物操作量来推动企业跟上市场发展步伐。而随着经济向高质量发展、精细化发展转型，带来的是货量小、货品附加值高，航线优质客户支付能力强的变化，货代行业也逐渐衍生出新的服务需求。

李林海进一步指出，例如，客户对于承运人的要求更加多样化，除了仓位、价格等要求外，在船舶的整点率、货柜温度控制等方面要求，也需要货代有能力去配合。

此外，对于此前运价过高，部分货主反映是货代行业在操纵运价的情况。李林海认为，全国货代公司约 10 万家，是一个竞争十分激烈充分的行业，货代行业垄断价格可能性几乎无法实现。

“货代从业人员因自身以及市场的原因，现在基本还是一手货、一手舱位，并提供一系列简单物流服务为主。若货代仍然在存量市场中竞争，服务价格会越争越低。”李林海在演讲中也提及，未来货代行业必须要适应新的市场形势，需要在货物附加值不断提高，而货量下却不断下滑的环境中，找到提升增值服务或完成端到端供应链服务的能力，通过提高单价销售收入来提高营业收入，而不是用箱量、货量的规模推动来获取服务利润。

来源：澎湃新闻



【巴以冲突升温+美制裁俄油轮：油轮市场还好吗？】

上周四，美国政府对两家油轮船东实施制裁，加剧了本就脆弱的能源市场对供应的担忧，导致国际原油价格双双涨超 4%。纽约商品交易所 11 月交货的美国 WTI 原油期货价格上涨 4.5%，报每桶 86.68 美元；12 月交货的伦敦布伦特原油期货价格上涨 4.2%，报每桶 89.67 美元。

美国政府对两名运载俄罗斯石油高于价格上限的油轮船东实施了制裁，其中一家位于土耳其，另一家位于阿联酋。被制裁的两家公司运输的俄罗斯原油价格均超过每桶 75 美元。这是西方价格上限联盟解决制裁实施过程中规避问题的首个警示信号。

美国对两艘俄罗斯油轮的制裁，引发市场对俄罗斯供应减少的担忧。但考虑到俄罗斯国内库存较高的状态，其更可能选择低价出口。

油市供需趋紧：近期持续出现反映“油市供需趋紧”的消息。欧佩克在 10 月油市月报中维持对 2023 年和 2024 年全球石油需求相对强劲增长的预测，预计中国需求将进一步增长。俄罗斯总统普京表示，欧佩克+将继续协调行动，以确保石油市场的可预测性，并强调减产协议很有可能会延长。

根据 Gibson 的说法，“就能源需求而言，以色列不得不依赖进口原油，这些原油每天供应给阿什杜德和海法的炼油厂，分别为 110 万桶和 197 万桶。阿什克伦港是该国原油的主要接收港，去年平均进口量约为 230 万桶/天，占原油进口总量的 85% 以上。该港口距离加沙约 15 公里，在冲突发生后已被关闭。这两家以色列炼油厂在本周初开始运作，但现在情况不太明朗。阿什杜德炼油厂处于更脆弱的位置，截至 10 月 11 日报告称，阿什克伦港仅处于紧急模式，因为它‘受到导弹攻击’。如果以色列原油进口基础设施的很大一部分长时间处于离线状态，或者国内炼油厂面临中断，该国可能被迫依赖产品进口。”

目前更广泛的原油油轮市场在很大程度上不受其他因素推动的事态发展的影响；然而，油轮船东对开往黎巴嫩的货物要求额外的保险费。然而，与以色列类似，黎巴嫩不是主要的参与者，今年到目前为止，其 CPP 进口量平均约为 100 万桶/天。除了直接冲突地区之外，目前的危机还可能破坏美国和伊朗之间最近紧张局势的缓和。近几个月来，伊朗原油产量已增至 2018 年底以来的最高水平，这似乎是对美国现有制裁的温和态度。

国际社会对巴以冲突高度关注。国际能源署 (IEA) 表示，尽管冲突尚未对石油现货供应产生直接影响，但随着危机的发展和外溢，能源市场的参与者仍将“如坐针毡”。

来源：CNSS 综合整编



【2024 年预测：新船价格或将继续上行】

2023 年以来，新船价格持续攀升，当前克拉克森新船价格指数约 176 点，较 2023 年年初上升 8%，已涨至 2009 年以来的最高水平，2024 年新船价格预计仍将继续上行，主要原因有以下几个方面：

全球新造船市场在更新需求的支撑下仍将保持较高活跃度。一方面，2008 年至 2022 年期间，油散集海运量和海运周转量虽保持增长态势，但远不及全球船队保有量增速，航运市场总体仍呈现出运力过剩的局面，即使考虑到船队航速降低，由有效运力供给规模下降带动新增造船需求释放的作用也预计有限；随着全球能源消费清洁化转型不断加快，LNG 船、PCC 等市场需求持续释放，将成为新增需求生成的重要动力。另一方面，部分老旧船舶即将到达拆解船龄，加以日趋严格的国际海事规则规范和即将开征的航运碳税，进一步提升了船舶加速拆解带来的更新需求。

产能供给紧张、寡头垄断竞争特征凸显，船东选择船厂的空间缩小，给船厂创造了一定的议价空间。当前，全球活跃船厂数量（至少有一份 2 万载重吨以上手持订单）持续回落，由 2008 年高峰 321 家下滑至当前 148 家，不足高峰期的 1/2。船厂手持订单饱满，造船产能供给随之降低，近两年船厂陆续重启产能但短时间内难以明显影响市场。另外，据克拉克森统计，全球前十大造船集团手持订单以载重吨计占比 43%，前二十大船厂手持订单以载重吨计占比 58%，市场竞争由国与国转变为集团与集团间、船厂与船厂间的较量，垄断竞争特征显现，产业集中度日趋升高，也给了船厂一定的价格谈判空间。

钢材价格、配套设备供给、人工成本等决定造船成本易涨难跌。据克拉克森统计，我国 20mm 船板今年以来均价为 4235 元/吨，较 2021 年均价下降 21%，但仍高出过去 10 年均值水平 11%，且随着全球经济逐步复苏，加息周期预计接近尾声，焦炭、铁矿石等原材料价格短期大幅下降的可能性较小；2021 年以来，全球新造船市场维持高景气度，相应配套设备的供给显现不足，由于配套厂家产能供给的约束，造成配套设备不及时供给，配套设备市场价格上涨，并且随着国际强制性减排政策日趋严格，越来越多的船采用绿色低碳动力技术，设备升级换代推升船采购成本；当前国内船厂技能工人薪资水平相对日韩较低，风电等其他行业对我国技能工人的需求提高，薪资待遇相对较高，带动船厂的用工成本提升，日韩由于老龄化严重工人短缺，需从海外挖掘劳动力，在用工成本上投入较多。

来源：中国船舶经研中心



【时隔近一年半，海岬型船日租金再次突破 3 万美元！】

时隔近 17 个月，海岬型船现货日租金再次突破 30,000 美元/天大关。

10 月 17 日，波罗的海干散货运价指数(BDI)上涨 86 点或 4.4%，至 2,058 点；波罗的海海岬型船运价指数(BCI)上涨 241 点或 7.1%，至 3,659 点，创 2022 年 5 月 25 日以来新高；波罗的海巴拿马型船运价指数(BPI)结束了三个交易日的跌势，上涨 12 点或 0.8%，至 1,565 点；波罗的海超灵便型船运价指数(BSI)上涨 8 点，至 1,277 点。

海岬型航线（5TC）日平均租金价格上涨 2,000 美元，达到 30,348 美元，该价格上一次达到这一水平还需追溯至 2022 年 5 月 25 日，当时为 33,069 美元。细分航线上，巴西-中国(图巴郎-青岛)C3 航线海岬型船运费上涨 0.533 美元/吨，至 26.444 美元/吨；巴西至中国 C14 往返航线平均租金价格上涨 1,010 美元/天，至 22,775 美元/天；跨太平洋 C10 往返航线平均租金价格上涨 1,668 美元/天，至 25,441 美元/天；西澳至青岛 C5 航线运费上涨 0.36 美元/吨，至 11.030 美元/吨。

国际投行杰富瑞(Jefferies)分析师在一份报告中称，在市场进入第四季度传统旺季之际，海岬型船日租金已超过了预期水平，“持续走高的铁矿石运量支撑现货价格达到近一年半以来的最高水平。”

同时，煤炭需求也在一定上支撑了海岬型船日租金走高。马士基航运经纪在最新干散货市场周报中表示，中国 9 月份的煤炭进口量为 4210 万吨，同比增 27.5%，继 8 月份之后再创新高。今年前九个月，中国共购买了 3.476 亿吨煤炭，较 2022 年同期增长 73.1%，进口煤炭需求持续增长。由于需求强劲，10 月和 11 月的到货量可能会保持在较高水平。在今年早些时候恢复澳大利亚进口之后，中国继续通过增加从哥伦比亚的进口量来实现来源多样化。由于欧洲需求疲软，哥伦比亚的出口商正在寻求其他市场。这种贸易模式的变化支持了太平洋板块海岬型船的运价。

中国对于散货进口需求的增长并未抵消整体需求的疲软，尽管运价已从夏季的年度低点回升。海岬型散货船第三季度的业绩预计将疲软，但船舶供应紧张表明第四季度将“大幅走强”。杰富瑞预计第四季度海岬型船日租金为每天 20,000 美元，高于其对 2024 年每天 19,000 美元的预测。

干散货 ETF 交易平台 Breakwave Advisors 在双周报中认为，第四季度将是今年最强劲的时期，过去几年因疫情而严重扭曲的市场现在重回历史模式。在可预见的未来，大西洋市场的供需平衡将倾向于更强劲的运价。在经历了近一年的库存消耗之后，未来几个月中国将会出现一些急需的大宗商品库存补充，这反过



来将导致干散货运输活动的改善。尽管未来几个月的强劲季节性可能会掩盖这种长期趋势,但到明年初,上半年好于预期的可能性正在增加。

来源: 海运圈聚焦

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	703-708	885-890		Softer
Tokyo Bay	570-575	690-695	950-955	Plus oil fence charge, if any.	Softer
Shanghai	520-525	685-690	955-960	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	Softer
Hong Kong	495-500	665-670	865-870	MGO Sul max 0.05%	Softer
Kaohsiung	546	722	970	+ oil fence charge of USD101	Firmer
Singapore	500-505	680-685	880-890	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	Softer
Fujairah	470-475	645-650	937-952		Softer
Rotterdam	540-545	620-625	895-900		Softer
Malta	585-590	640-645	925-930		Softer
Gibraltar	580-585	645-650	940-945		Softer

截止日期: 2023-10-19

◆ 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	13/10/23	06/10/23	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	13/10/23	06/10/23	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: 2023-10-17

(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	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2026	Mitsui OSK Lines - Japanese	26,000	
4	Bulker	82,000 dwt	Qingdao Yangfan, China	2025-2026	Lavinia - Greek	undisclosed	
2	Bulker	82,000 dwt	COSCO HI Yangzhou, China	2025-2026	Lavinia - Greek	undisclosed	

◆ 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
MINERAL SHOUGANG	BC	180,171		2009	China	2,300	Undisclosed	
CYMONA IRON	BC	176,505		2011	China	2,600	Undisclosed	BWTS, Scrubber fitted
ROYAL FUKUYAMA	BC	82,224		2013	Japan	2,280	KYLA Shipping - Greek	BWTS fitted
AOM JULIA	BC	76,596		2009	Japan	1,550	Undisclosed	
BOYANG GARNET	BC	75,674		2007	Japan	1,300	Undisclosed	
MAGIC SUN	BC	75,311		2001	Japan	670	Undisclosed	BWTS fitted
CP SHANGHAI	BC	63,608		2015	China	2,350	Chinese	BWTS fitted, Eco
SANTA FRANCESCA	BC	61,250		2016	Japan	2,680	Greek	BWTS fitted, Eco
PACIFIC ISLAND	BC	38,218		2012	Japan	1,630	Greek	BWTS fitted
DAIWAN DOLPHIN	BC	34,393		2015	Japan	1,860	OSR - Dutch	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
REN JIAN 9	CV	53,554	4,713	2002	S. Korea	1,850	Undisclosed	
THORSTAR	CV	39,425	2,824	2003	S. Korea	1,300	Euroseas	
SZCZECIN TRADER	CV	23,014	1,728	1998	Poland	undisclosed	Undisclosed	
AS RAFAELA	CV	20,335	1,440	2007	Germany			
AS ROBERTA	CV	20,291	1,530	2006	Germany	2,170	Arkas Shipping - Turkish	en bloc
AS FLORA	CV	17,266	1,223	2005	Germany			
PEGASUS PRIME	CV	9,618	710	2004	S. Korea	400	UAE	

多用途船/杂货船

船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BOCS AFRICA	GC	7,701		2004	Ukraine	630	Undisclosed	
RANA EXPRESS	GC	3,604		2000	Slovakia	undisclosed	Undisclosed	old sale

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
CASSIUS	TAK	300,018		2023	S. Korea			
CLOVIS	TAK	300,008		2023	S. Korea			
DALIS	TAK	300,000		2020	S. Korea			
DORIS	TAK	299,999		2021	S. Korea			
DRENEC	TAK	299,999		2016	S. Korea			
DESIRADE	TAK	299,999		2016	S. Korea			
DOMINICA	TAK	299,999		2015	S. Korea			
DERIUS	TAK	299,995		2019	S. Korea			
CAMUS	TAK	299,994		2023	S. Korea	235,000	Frontline	en bloc*
ARAFURA	TAK	299,991		2016	S. Korea			
DIODORUS	TAK	299,987		2021	S. Korea			
DELOS	TAK	299,986		2021	S. Korea			
DICKENS	TAK	299,982		2021	S. Korea			
ANNE	TAK	299,533		2016	S. Korea			
ALEX	TAK	299,446		2016	S. Korea			
ANDAMAN	TAK	299,392		2016	S. Korea			



ALICE	TAK	299,320	2016	S. Korea			
ARAL	TAK	299,011	2016	S. Korea			
AMUNDSEN	TAK	298,991	2017	S. Korea			
ALBORAN	TAK	298,991	2016	S. Korea			
AQUITAINE	TAK	298,767	2017	S. Korea			
ARDECHE	TAK	298,642	2017	S. Korea			
HATTERAS	TAK	297,638	2017	Philippines			
HERON	TAK	297,363	2017	Philippines			
AESOP	TAK	74,588	2012	S. Korea	4,150	Naftomar - Greek	en bloc each
SIENA	TAK	74,565	2012	S. Korea	4,150	Naftomar - Greek	
ELAFONISOS BAY	TAK	50,698	2009	S. Korea	2,500	Turkish	BWTS fitted
MARIE S	TAK	49,999	2016	S. Korea			
ESSIE C	TAK	49,999	2015	S. Korea	15,000	Torm - Danish	en bloc**
JANE S	TAK	49,999	2015	S. Korea			
NANCY P	TAK	49,999	2015	S. Korea			
GH AUSTEN	TAK	49,998	2009	China	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
UOG HELIOS	TAK	46,093	2009	S. Korea	2,550	Greek	
FORMOSA THIRTEEN	TAK	45,706	2005	Japan	1,800	Chinese	Zinc coated, BWTS & Scrubber fitted
BALTIC MARINER I	TAK	37,304	2006	S. Korea	1,850	Undisclosed	BWTS fitted
THUN GOTHENBURG	TAK	6,874	2007	Turkey	830	Undisclosed	
LNG RIVERS	TAK/LNG	79,885	2002	S. Korea	3,500	Capital Gas	

◆ 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
LOGGERHEAD	TAK	3,003	1,000	1984	Japan	460.00	

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 LEVINA	CV	43,140	12,858	1989	S. Korea	565.00	Incl 400t ROB
NANTA BHUM	CV	15,152	5,095	1990	S. Korea	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
LELYSTAD	OTHER/DREDGER	13,200	8,375	1986	Netherlands	undisclosed	as is Turkey
KING MAKER	OTHER/PLATFORM		8,800	1973	USA	undisclosed	as is Brazil

◆ [ALCO 防损通函](#)

【委内瑞拉——美国暂停制裁】

10 月 18 日，美国财政部外国资产控制办公室（OFAC）发布了 4 项通用许可，暂停了某些制裁措施，以作为委内瑞拉反对派政治联盟与总统马杜罗达成选举路线协议的回应。

会员和客户最感兴趣的很可能是通用许可 General License 44，该许可暂时性地授权开放与委内瑞拉石油和天然气行业相关的交易（包括涉及委内瑞拉国家石油公司（PdVSA）或 PdVSA 直接或间接拥有 50%或更多权益的任何实体的交易），有效期直到东部夏令时间 2024 年 4 月 18 日上午 12:01 时。

【中国海事局发布 38 个商渔船碰撞高风险区域】

Swedish 保赔协会在中国的通代 Oasis P&I 提供了一份公告，包括中国沿海商渔船碰撞高风险区域的最新清单。

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
2023-10-20	717.930	762.750	4.823	91.786	875.100	66.503	1332.280	456.340	526.150
2023-10-19	717.950	760.820	4.828	91.721	877.130	66.088	1349.350	457.700	527.320
2023-10-18	717.950	762.590	4.829	91.764	878.630	65.961	1348.710	459.830	529.090
2023-10-17	717.960	759.440	4.831	91.851	880.460	65.852	1344.970	456.870	530.160
2023-10-16	717.980	759.200	4.832	91.770	877.200	65.906	1348.320	456.000	529.170

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	5.45314
2 个月	--	3 个月	5.67354	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.91777	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-10-19

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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