



全一海运市场周报

2023.10 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2023.10.23 - 10.27)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续好转 市场运价大幅上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场继续呈现向好态势，运输需求继续好转，多条远洋航线市场运价大幅上涨，带动综合指数走高。近期，我国经济继续企稳向好表现，各项稳增长的政策逐步落实，积极效应将在未来进一步释放，对我国出口集运市场将起到长期支撑的作用。10月27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1012.60点，较上期上涨10.3%。

欧洲航线：据标普全球公布的数据显示，10月Markit综合PMI降至46.5，创35个月来的新低，显示出经济活动继续处于下行趋势，欧元区经济目前普遍表现出停滞状态，连续两个季度负增长的风险加大。考虑到经济表现的疲软，欧洲央行本周保持利率不变，并未进一步执行紧缩政策，但欧洲经济将继续面对通胀高企的局面，未来经济面对滞胀的风险可能加剧。本周，运输需求总体平稳，供求关系保持平衡。由于即将进入签约季，航商开始控制运力投放，市场运价在本周大幅上涨。10月27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769美元/TEU，较上期大幅上涨32.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，本周即期市场订舱价格同样上涨。10月27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1221美元/TEU，较上期上涨10.1%。

北美航线：据标普全球公布的数据显示，美国10月Markit综合PMI初值51，超过市场预期，创三个月新高。其中，制造业PMI站上荣枯线，摆脱衰退颓势，服务业也保持扩张态势。虽然美国经济表现短期出现向好迹象，但近期美国国债市场波动加剧，显示出过高的债务水平将对美国经济长期发展产生不利影响。本周，运输需求继续较好表现，供需基本面继续好转，市场运价延续上涨走势。10月27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1916美元/FEU和2361美元/FEU，分别较上期上涨9.7%和7.4%。

波斯湾航线：近期运输需求维持良好表现，供求关系持续向好，本周市场运价继续上涨。10月27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1101美元/TEU，较上期上涨14.4%。



澳新航线：当地对各类物资的需求继续处于高位，供求关系良好，本周即期市场订舱价格保持上行走势。10月27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792美元/TEU，较上期上涨11.7%。

南美航线：运输需求在传统运输旺季继续良好表现，供需基本面稳固，本周市场运价继续上行。10月27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2425美元/TEU，较上期上涨12.1%。

日本航线：运输需求基本稳定，市场运价小幅下跌。10月27日，中国出口至日本航线运价指数为780.81点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【月末运力充裕 综合指数平稳运行】

本周，随着金九银十临近尾声，部分行业逐步推进错峰生产，运输采购节奏有所放缓，综合指数平稳运行。10月27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956.86点，较上期上涨0.5%。

煤炭市场：市场需求方面，受冷空气影响，电厂日耗有所回升，但仍处于偏低水平，加之非电行业错峰生产时间临近，终端整体需求提升缓慢，沿海八省日耗运行于180.3万吨，库存3476.5万吨，存煤可用天数19.3天。煤炭价格方面，大秦线检修结束后，煤炭发运量快速恢复至满发水平，煤炭集港资源得到明显改善，环渤海各港合计日均调进138.1万吨，环比增加12.5万吨，但受港口降价及大集团外购价下调等因素影响，销售情况整体一般，煤炭价格小幅下调，北方港口日均调出量111.2万吨，环比下降5.9万吨，调进明显好于调出下，港口累库速度加快。运价走势方面，正处电煤消费淡季，终端需求水平表现较弱，库存持续高位，加之煤炭价格跌幅较小，各方观望情绪较浓，市场成交冷清，整体补库采购需求较弱。运输市场虽偶有快船需求释放支撑运价，但月末运力较为充足，沿海煤炭运输市场运价继续平稳波动。

10月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收920.76点，较上期上涨0.5%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收532.21点，较上期上涨0.1%，其中，秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价20.0元/吨，较上期上涨0.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为26.7元/吨，较上期下跌0.1元/吨。



金属矿石市场：本周，唐山、邯郸受天气污染影响开启环保限产，部分钢企生产受限，钢材供应有所减少，加之宏观政策暖风持续发力，需求终端延续复苏态势，成材价格有所企稳，沿海矿石运价平稳运行。10月27日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收561.1点，较上期下跌0.2%。

粮食市场：本周，秋粮陆续上市，市场逐步进入购销旺季。但受玉米丰产影响，价格持续走低，农户惜售情绪增强，加之产区气温偏高，东北粮源外调略有不畅。同时下游深加工、饲企等补库拉运积极性提高，沿海粮食运价开始上行。10月27日，沿海粮食货种运价指数报877.04点，较上期上涨1.5%。

成品油市场：受炼油利润欠佳以及原料端不确定性因素抑制，本周主营炼厂及地方炼厂常减压开工率均有所下滑。需求方面，近期下游出行逐渐转淡，汽油消费支撑下降，户外用油单位开工平稳，柴油多以刚需支撑为主，整体消息面利好提振不足，终端需求增长乏力，沿海成品油运价小幅波动。10月27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1073.78点，较上期下跌0.0%；市场运价指数1024.02点，较上期下跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求转弱 租金指数持续下行】

本周，国际干散货运输市场三大船型需求降温，各船型运价高位回落。海岬型船市场运输需求减少，市场情绪低迷，运价整体下行。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭货盘减少，粮食货盘一般，运力逐步堆积，日租金承压下行。10月26日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1349.47点，较上周四下跌13.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价较大幅度下跌。太平洋市场，澳大利亚矿商FMG矿区事故影响现货市场情绪，澳大利亚铁矿货盘较少，煤炭货盘支撑减弱，市场整体相对冷清，且FFA远期合约价格不断下跌，市场氛围较差，运价明显回落。10月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为19069美元，较上周四下跌25.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.349美元/吨，较上周四下跌14.2%。远程矿航线，本周巴西淡水河谷11月装期货盘偏少，且12月装期的成交价较低，市场情绪受压，运价下跌。10月26日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.184美元/吨，较上周四下跌12.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。本周，印尼LHV（驳船许可证）系统暂停导致驳船运转受阻，且煤价下跌，市场观望情绪浓烈，印尼煤炭货盘偏少，粮食市场也不活跃，市场信心不足，日租金进一步下跌。10月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13138美元，较上周四下跌3.7%；印



尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.25 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。粮食市场，北太平洋和南美市场粮食运输需求一般，运价小幅波动。10 月 26 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 41.76 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下跌。本周，虽然印度有部分煤炭进口需求，但印尼回国煤炭偏少，且镍矿、钢材等货盘也不多，市场可用运力逐步堆积，日租金承压下行。10 月 26 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10559 美元，较上周四下跌 8.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.726 美元/吨，较上周四下跌 2.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 20 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 137.2 万桶至 4.21 亿桶，增幅 0.33%，美国上周原油进口 601.3 万桶/日，较前一周增加 7.1 万桶/日，出口减少 46.8 万桶/日至 483.3 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2020.5 万桶/日，较去年同期减少 0.78%。美国经济第三季度增长速度为近两年来最快，提高了美联储将在更长时间内维持高利率的预期。在全球经济持续下行之际，美国原油库存的增加，加剧了对需求的担忧。在欧佩克+减产推动供应偏紧背景下，过去两周巴以冲突成为了主导油价的最核心因素，市场担心冲突进一步扩散，可能会给油市带来溢价的风险。但随着时间推移巴以冲突得到控制的可能性在不断增加，如果地缘政治因素降温，对原油市场的影响将十分有限。欧洲央行周四如预期维持利率不变，结束了史无前例的连续 10 次加息，宏观经济担忧继续拖累石油需求前景。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 88.72 美元/桶，较 10 月 19 日下跌 4.78%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止涨转跌。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后稳。10 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1176.01 点，较 10 月 19 日下跌 8.2%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场活跃度进一步下滑，上半周，部分中东航线货盘收到至少 8 个以上的报价，成交的 WS 点位也同步回调。大西洋航线较上周相对安静，租家并没有特别着急的货盘，船东很难推动运费，情绪面开始转弱，并逐渐向租家倾斜。下半周，美湾的小船航线热度不减，船东挺价意愿回升，成交运费小幅波动，有企稳迹象。目前市场船位依旧充足，租家再次占据主动权，控制出货节奏，打压运价，若没有足够的货量，市场仍将承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS54.34，较 10 月 19 日下跌 8.26%，CT1 的 5 日平均为 WS54.19，较上期平均下跌 8.95%，TCE 平均 3.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS56.79，下跌 8.10%，平均为 WS57.15，TCE 平均 3.5 万美元/天。



超大型油轮典型成交记录（Transaction record）：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。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 7-9 日，成交运价为 WS54。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 9-11 日，成交运价为 WS50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 5-7 日，成交运价为 WS53。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 10 日，成交运价为 WS51。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 14-15 日，成交运价为 WS60。

(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 25 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 0.60%。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 +0.50%、+0.03%、+0.13% 及 +1.34%。

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 4.01%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.07%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.74%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.35%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 27 艘（环比增加 6 艘），总运力 221.79 万载重吨，总成交金额 452570 万美元，平均船龄 12.41 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 2.03%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.20%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.25%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.65%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.46%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 12 艘（环比减少 22 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 0.13%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.14%。本期，国内沿海二手散货收到一条成交记录，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 吨级散货船估值环比下跌 1.67%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.18%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.98%；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.50%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 18 艘，



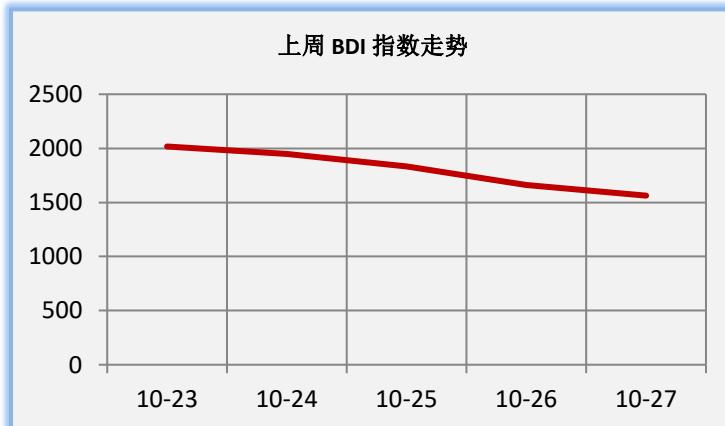
总运力 3.11 万载重吨，总成交金额 3196.25 万人民币，平均船龄 9.87 年。

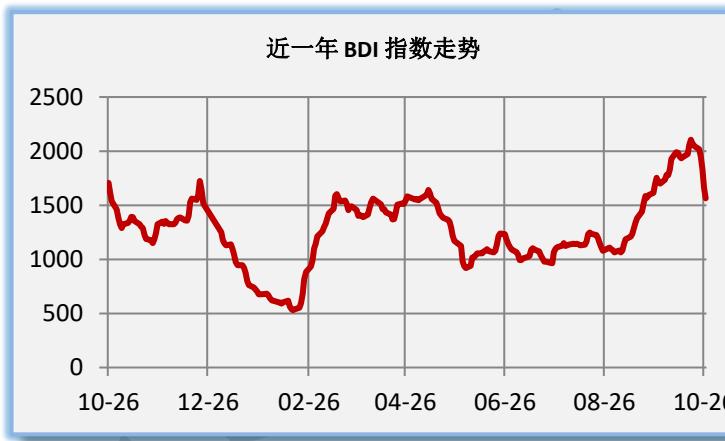
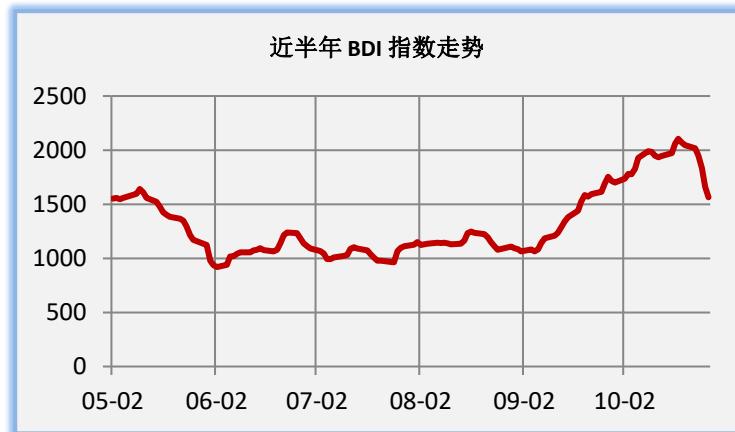
来源：上海航运交易所

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23日	10月24日	10月25日	10月26日	10月27日	
BDI	2,017	-29	1,949	-68	1,832	-117
BCI	3,473	-83	3,276	-197	2,940	-336
BPI	1,638	0	1,648	+10	1,649	+1
BSI	1,279	-8	1,266	-13	1,247	-19
BHSI	684	-2	681	-3	678	-3
					671	-7
					671	0





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型 (吨)	租期	20/10/23	13/10/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	17,750	17,500	250	1.4%
	三年	16,000	16,250	-250	-1.5%
Pmax (76K)	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	11,250	11,250	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: 2023-10-24



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'One Ocean' 2009 82654 dwt dely Kashima 2 Nov trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,250 - IMC - <recent>

'Swift Hangzhou' 2015 79343 dwt dely CJK 29 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,750 - Norvic - <Scrubber fitted>

'Stratton' 2004 74403 dwt dely Haichang 30 Oct trip via Indonesia redel South China \$10,500 - cnr

'Desert Faith' 2023 63675 dwt dely Fangcheng prompt trip redel W Africa intention clinker \$8,750 for first 60 days \$12,500 thereafter - cnr

'Andromeda' 2011 61501 dwt dely Bahodopi prompt trip via Indonesia redel Bangladesh \$16,000 - cnr

'Mileena' 2010 58018 dwt dely Fangcheng prompt trip via Indonesia redel China \$8,500 - Century Scope

'Guo Tai Ping An' 2011 56643 dwt dely Lianyungang prompt trip redel Arabian Gulf intention steels \$8,000 first 50 days \$11,000 thereafter - Lynux

'Lin Hai 6' 2001 52544 dwt dely Qinzhou prompt trip via Indonesia redel China \$10,500 - cnr

'Tomini Mistral' 2016 39099 dwt dely Savannah 5/10 Nov trip redel UK-Continent range intention pellets \$22,000 - Cargill



4. 航运&船舶市场动态

【全球 315 艘集装箱船闲置，运力超过 100 万 TEU！】

近期, 全球闲置的集装箱船运力再次突破了 100 万 TEU , 最近几周全球闲置的集装箱船队经历了显着增长。

Alphaliner 的新数据显示, 截至 10 月 9 日, 目前有 315 艘船舶, 运力约为 118 万 TEU。

与 9 月 25 日 Alphaliner 的上一次调查相比, 这意味着净增加了 44 艘船和 233,504 标准箱, 几艘大型集装箱船的空转闲置提高了这个数字。

因此, 10 月 9 日, 闲置运力占总集装箱运力的比例从两周前的 3.4% 上升到 4.3%。

在此期间, 另有 7 艘超过 12500TEU 的船舶被闲置, 其中包括 4 艘 12,500–18,000TEU 的船舶, 以及 3 艘超过 18,000TEU 的船舶。

船东们又增加了 13 艘小型船舶, 而非经营性船东则闲置了 4 艘 500 至 3,000 TEU 的船舶。这使得在此期间商业闲置船舶总数达到 129 艘 469,281TEU。与此同时, 船东将 20 艘船送入船厂进行维修、改装和维护, 相当于 81,054TEU。

在第一季度货物需求非常低的时期, 今年 2 月份闲置集装箱船队的数量曾高达 168 万 TEU, 这占当时集装箱船队的 6.4%。

来源: 维运网

【这一船型 84%的新签订单使用低碳燃料！】

根据 2023 年 1-9 月全球新签船舶订单信息, 对以二冲程发动机作为主机的船舶订单燃料选择情况进行统计分析, 可以看出, 近年来低碳替代燃料船舶订单整体在加速增长, 但各船型领域趋势不尽相同。



一是 LNG、甲醇等低碳燃料订单占比超过 35%(以二冲程动力船舶订单载重吨统计,下同),其中 LNG 燃料和甲醇燃料占比分别为 17.3% 和 14.1%,且两者份额差距逐渐缩小。

二是集装箱船、汽车运输船(PCC)等船型是低碳燃料订单的主要船型,占比均超过 50%,其中集装箱船选择使用 LNG 和甲醇燃料的订单占比达到了 84%,且甲醇燃料订单量超过了 LNG 燃料。汽车运输船领域,有 45.9% 的订单选择了 LNG 燃料,5% 的订单选择了甲醇燃料。

三是 LNG 船和 LPG 船基本均采用了所运输的气体作为主机燃料,其中 LNG 船全部采用了 LNG 燃料动力,LPG 船有超过 85% 的订单采用的所运输气体(LPG 或乙烷),只有小部分 LPG 船使用了燃油动力。

来源: 海事早知道

【巴拿马海事局警告: 船舶避免在加沙附近的地中海航行】

巴拿马海事局发布通知成,希望为自巴以冲突 10 月 7 日爆发以来悬挂巴拿马国旗的船只提供指导,敦促所有船只实施全面的安全协议,避开加沙地带周围的地中海附近地区。

因为 10 月 7 日以来,双方的袭击对该地区的海上安全造成了严重威胁。

提醒在以色列港口或过境上述地区的巴拿马国旗船只,必须保持高度警惕,增加船上的安保条件,以保护船只及其船员。

通知说,以色列港口的港口业务是有限的,在这些港口登记的巴拿马船只及其船员必须留在港口,直到以色列当局准许离港或下港。以色列阿什凯伦港及其石油码头在巴以发生冲突后关闭。

在港口逗留期间,他们必须按照《船舶保安计划》的要求,按照《国际船舶和港口设施保安规则》的要求,实施相当于三级安全的所有安全措施。

由于上述原因,商业交通受到威胁,因此巴拿马海事局强烈建议航运公司和船舶遵循下列建议:



在进入发生冲突或威胁的任何地区之前, 进行新的船舶和航次特定威胁风险评估。

风险评估后, 查看船舶保护计划。

查看 BMP2 的第 5 节, 其中介绍了非海盗威胁和全球反海盗指南。

在驾驶室保持完整和警惕的监视瞭望, 因为在夜间雷达很难探测到没有尾流的小型慢速船只。

保持对通信的严格监视, 并与所有接近的船只建立通信。不要让小船接近或停靠。

保证严格的登船控制。

仅在必要时下走廊或住宿楼梯。

尽可能安装外部灯, 前提是它们不会干扰安全瞭望台, 尤其是船尾, 并安装/使用探照灯(如果有)。

立即向端口和 UKMTO +442392222060 报告任何可疑活动或对象。

监控相关的甚高频和其他通信渠道。

检查所有可立即使用的消防设备。如果正在进行任何维护, 请确保可以使用紧急消防泵。

保持自动信息系统 (AIS) 打开, 无需填写说明最后一个或下一个停靠端口的字段。

为了安全起见, 自动识别系统 (AIS) 和 LRIT 必须始终打开, 除非船长认为船舶的安全可能受到损害或即将发生安全事件。根据《国际海上人命安全公约》



(SOLAS) 的规定, VHF 16 频道必须受到监控, 并且必须始终与地方当局和巴拿马海事局保持通信。在船长/ S. S. O. 和公司决定并考虑关闭上述设备的情况下, 他们必须通过电子邮件每 4 小时通知并报告船舶及其船员的状态。

巴拿马海事局建议所有船只遵循地方当局关于船员在港区过境的指示。在船上查看通信安全计划, 以防发生不可预见的事件。

来源: CNSS 海事服务网

【首次! 两艘非冰级货船抵达中国! 北极航线将成新的航运“大动脉”?】

近日, 中国集装箱船“新新北极熊”号在航行六周后, 成为第一艘通过北极航线抵达俄罗斯加里宁格勒港口的中国船只。同时, 俄罗斯两艘非冰级货船成功穿越北海航线抵达中国港口, 再次创造了一个新的纪录。随着中俄贸易的快速增长和气候变暖, 北极航线有望成为一条新的运输“大动脉”。

创纪录! 首艘非冰级油船和好望角型散货船成功穿越北海航线

今年 9 月 11 日, 俄罗斯派遣了首艘非冰级常规油船“Leonid Loza”号经由北海航线 (NSR) 将原油运往中国。这艘船在当地时间 9 月 11 日凌晨从摩尔曼斯克外的浮式储油船 (FSO) “Umba FSO”号锚地出发, 在经历近一个月的航行之后于 10 月 6 日抵达宁波北仑。

据国际船舶网查询船舶跟踪数据显示, 在北仑港停靠两天之后, “Leonid Loza”号已于 10 月 8 日上午 11 点起航返回俄罗斯, 预计将在 11 月 20 日抵达摩尔曼斯克。

根据克拉克森的数据, “Leonid Loza”号是俄罗斯国有航运公司 Sovcomflot 拥有的 156000 载重吨苏伊士型油船, 由江苏熔盛重工建造, 在 2011 年交付。目前这艘船挂利比里亚船旗, 入级印度船级社, 保赔保险公司未知。

俄罗斯在今年年初披露计划, 将使用非冰级油船通过北海航线运输原油, “Leonid Loza”号是其中第一艘船。该船的运营商 NS Breeze Shipping 在 9 月 1 日获得了北海航线管理机构——俄罗斯国家原子能公司 (Rosatom) 的认可, 许可证确认“Leonid Loza”号不具备任何冰级。经批准, “Leonid Loza”号可以在无冰区域无助航, 在轻冰条件下有破冰船护航。



在前往中国的途中，“Leonid Loza”号还经过了毗邻阿拉斯加西部海岸线的白令海峡。而在今年之前，通过白令海峡的油船非常罕见。

此前北极航道上的运输大多在夏季进行，从7月到10月。不过即使在夏季，也最好有破冰船护航，因为海冰是不可预测的。如果在航行过程中出现意外，将很难应对漏油事件。

船舶经纪公司 Poten & Partner 对此表示：“为了抗制裁并确保石油方面的收入，俄罗斯已经在不断壮大其影子船队。现在，俄罗斯似乎愿意冒更大的风险，意图扩大非冰级油轮船队，以参与到国家的石油储备运输中。”

Poten 警告说，俄罗斯使用非冰级油轮在北极航线运输，增加了北极地区的石油流量，但是忽视了由此引发的风险。Poten 表示，油轮本身风险较大，非冰级船舶的航行已经引发了环保组织的警告。

但面对制裁和由此导致的出口目的地转移，俄罗斯加快了通过北海航道（NSR）出口石油的速度。俄罗斯已经将部分北极和乌拉尔原油改道运往中国。在今年7月和8月，俄罗斯从波罗的海的普里莫尔斯克（Primorsk）和乌斯季卢加（Ust-Luga）以及巴伦支海的摩尔曼斯克派出了大约十几艘冰级油船。由于冰级较低的油船需要等待更有利的条件和破冰船的护航，东西伯利亚海的恶劣冰情导致今年夏天的首次运输推迟了一周多。

俄罗斯北极和南极研究所（AARI）绘制的最新冰情图显示，北海航线沿线部分地区的冰情适中，可能与“Leonid Loza”号的许可不符。通常而言，9月下半月是每年海冰面积最小的时节。

除了油船之外，俄罗斯还通过好望角型散货船“Gingo”号（建于2000年）经北海航线向中国运输铁矿石。“Gingo”号在今年8月18日从摩尔曼斯克港出发，在Rosatom子公司Atomflot两艘破冰船的护航下，历经13天的航行成功穿越北海航线，成为首艘在北海航线航行的好望角型散货船。该船载有16.46万吨铁矿石精矿，这也创下了通过北海航线运输的单批次货物量最高纪录。

数据显示，“Gingo”号在9月16日抵达日照港，9月20日到达大连港，9月22日从大连港出发返航，预计将在10月20日抵达摩尔曼斯克。

中俄北极航线集装箱班轮启动！首艘集装箱船抵达加里宁格勒港口



与此同时，越来越多的中国集装箱船正在经北海航线往返俄罗斯。今年 7 月初，总部位于海南的新新海运（NewNew Shipping Line）开通了从圣彼得堡出发的航线，旗下一艘 1600TEU 集装箱船“NewNew Polar Bear”号（建于 2005 年）于 7 月 7 日在圣彼得堡第一集装箱码头扬帆起航，历时 21 天穿越北海航线抵达中国，标志着中俄北极航线集装箱班轮正式启动。

8 月下旬，“NewNew Polar Bear”号开始从上海出发向西返航，经过六周的航行后在 10 月 3 日抵达加里宁格勒，成为第一艘抵达加里宁格勒港口的集装箱船。船舶跟踪数据显示，这艘船已于 10 月 11 日再次从圣彼得堡出发前往天津，预计在 10 月 23 日抵达。

据了解，这条航线由海南洋浦新新航运有限公司、乐多可集团携手运营，是继 2021 年 7 月首开中俄远东航线、2023 年 1 月首开中俄圣彼得堡航线后的又一次开创之举，也是中国企业的冰上丝路的一次破冰之举。

新新海运俄罗斯代表克锦表示，该公司投入了 5 艘高冰级集装箱船，以实现中俄北极航线集装箱船的周班运营，预计在天气等各方面条件允许的情况下，航线将能够从 7 月一直运行到 10 月底。公司有信心将北极航线集装箱班轮航线打造成为中俄之间的精品航线，为两国共建“冰上丝绸之路”贡献力量。

该地区州长 Anton Alyekhanov 表示：“事实证明，这比通过苏伊士运河更便宜、更快捷。”

新新海运称，该公司计划于 2024 年在该航线上新增 8-10 艘集装箱船。今年年底前还将进行 10 次航行。该公司强调了北极航线航程的经济性，与传统的上海至圣彼得堡往返航程相比，可节省长达 20 天的时间，而且航线安全性更高，没有海盗威胁，也没有苏伊士运河拥堵。

根据 Alphaliner 的数据，新新海运旗下船队现运营 14 艘船，包括 7 艘自有船舶和 7 艘租入船舶，船队运力 37363TEU，排名全球第 37 位。

另一家中国航运公司 Safetrans Shipping 也表示，在获得集装箱船之后将在北海航线沿线保持周班服务。8 月底，该公司派出了 4250TEU 集装箱船“SFT Turkey”号（建于 2003 年），这是北海航线上最大的集装箱船。

最快 2025 年全年通航！北海航线或将成为新的运输“大动脉”



据了解，北海航线从靠近俄罗斯与挪威边界的巴伦支海一直延伸至北太平洋白令海峡，全长超过 3000 海里（5550 公里），这是亚洲和欧洲之间最短的航线。相比传统的苏伊士运河航线，北海航线能够将东亚和西北欧之间的航程缩短 4000 海里，航运时间减少了大约两周。

北海航线对俄罗斯而言至关重要，自 2008 年以来俄罗斯在政府文件中多次提到将北方航道打造成可以匹敌马六甲海峡-苏伊士运河航线的“国际交通干线”。俄罗斯总体普京曾经指出，作为欧亚之间的一条捷径，北海航线可以媲美苏伊士运河。

业内专家表示，一旦该航线全面运营，北极航线将促进亚洲和欧洲之间的贸易，比苏伊士运河航线快 40%，比好望角航线快 60%。

由于北极变暖速度快于世界其他地区，俄罗斯在北极航线上投入了大量资金，并开通了连接欧洲和亚洲的战略航线，可全年通航。

自 2016 年以来，通过北海航线运输的货物增长了近五倍，从俄罗斯北极 Yamal LNG 项目启动前的 750 万吨增加到 2020 年创纪录的 3297 万吨，远超 2020 年预期目标的 2900 万吨。这当中贡献最大的就是 LNG 货物，达到了 1800 吨；其次是石油类、矿产和过境运输，例如建造工厂所需的拖曳设备和工具。

Rosatom 的目标是在今年使北海航线货物运输量将达到 3600 万吨，预计从 2024 年开始将在北海航线的部分路段提供全年服务，最快于 2025 年在该航线上实现全年航行。而俄罗斯总统普京下令到 2024 年将北极航线的年运输量增加到 8000 万吨。

根据俄罗斯政府之前批准的 2035 年以前北海航线发展计划，到 2035 年北海航线货运量将达 2.2 亿吨。俄罗斯计划扩大货运出口基地及沿海和过境运输，升级和建造港口及其他基础设施，以及发展北极货运和破冰船队。届时，北极航线有望成为一条新的运输“大动脉”。

今年 2 月，Rosatom 投资 1179 亿卢布（约合人民币 109.90 亿元）在波罗的海造船厂下单订造了第六艘和第七艘 22220 型核动力破冰船，这是目前世界上动力最强大的破冰船，将沿俄罗斯北极海岸的北海航线航行，在北极为船队引航。

此外，俄罗斯红星造船厂（Zvezda）还在建造更为强大的“领袖”（Lider）号重型核动力破冰船。“领袖”号是第一艘 10510 型 120 兆瓦核动力破冰船，船身长 205 米，满载排水量 7.1 万吨，有能力穿越北极最厚的冰层。俄罗斯计划至少建造 3 艘同级别核动力破冰船，每艘预计耗资 16 亿美元。



俄罗斯还在为北海航线建造紧急救援船，其中 6 艘应在明年交付，还有 10 艘在 2024 年。到 2030 年，预计俄罗斯保障北海航线安全的紧急救援船队将拥有 54 艘船。

船舶经纪公司 Gibson 认为，2025 年北海航线全年航行的目标是在俄罗斯寻求在全球贸易动态不断变化的情况下，为优化其海上航线所做出的决定，尤其是最近因俄乌战争，欧美国家对俄罗斯实施石油出口制裁，限制对俄罗斯原油的购买。作为世界三大石油生产国之一，俄罗斯向中国与印度供应创纪录的石油出口量。

Gibson 指出，目前与通过苏伊士运河的航行相比，通过北方航道运输的原油量非常有限，而波罗的海运输的经济效益仍值得怀疑。由于全球变暖此类贸易无疑将持续成长，逐渐削弱俄罗斯原油油轮吨英里需求，这些情势发展显示，俄罗斯决心利用北海航线的战略优势并追求全年航行，可能会在未来几年重塑全球的海上贸易。

业内人士表示，通过北海航线扩大贸易的愿望对俄罗斯来说如今已十分重要。如果这条路线始终可靠且更具成本效益，则可能会在未来几年塑造全球贸易路线。这对国际关系和贸易动态的影响将是深远的。

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	710–715	880–885		Firmer
Tokyo Bay	555–560	685–690	940–945	Plus oil fence charge, if any.	Firmer
Shanghai	505–510	670–675	950–955	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	Firmer
Hong Kong	490–495	675–680	865–870	MGO Sul max 0.05%	Firmer
Kaohsiung	518	688	920	+ oil fence charge of USD 101	Firmer
Singapore	475–480	670–675	860–865	less than 500MT IFO USD 1500–2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500–2500 barging	Firmer



全一海运有限公司



Fujairah	470-475	655-660	940-945		Firmer
Rotterdam	525-530	610-615	875-880		Firmer
Malta	590-595	635-640	920-925		Firmer
Gibraltar	580-585	645-650	940-945		Firmer

截止日期: 2023-10-26

◆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	20/10/23	13/10/23	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	20/10/23	13/10/23	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: 2023-10-24

(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)
1	Tanker	319,000	Qingdao Beihai, China	2026	Euronav - Belgian	undisclosed



全一海运有限公司



2+2	Tanker	6,000	CMJL Yangzhou, China	2025	James Fisher - UK-Based	2,800	LNG dual fuel, IMO type 2 chemical-handling standards
1	Bulker	63,000	SUMEC Dayang, China	2026	Densay Shipping - Turkish	3,250	
2+2	GC	12,500	Taizhou Sanfu, China	2025-2026	Krey Schiffahrt	3,000	Methanol ready
2	GC	12,500	Taizhou Sanfu, China	2025-2026	Auerbach Schiffahrt	3,000	Methanol ready
2	LPG	40,000 cbm	Yamic, China	2027	Jaldhi Overseas	6,700	LPG/Ammonia carriers
2+2	CSOV		Vard Holdings, Norway	2025	Diana Shipping - 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
FRONTIER BRILLIANCE	BC	181,412		2013	Japan	3,000	Greek
ASL NEPTUNE	BC	82,372		2009	Japan	1,620	Greek
STL MIRACLE	BC	82,338		2008	Japan	1,530	Greek
MAGIC PHOENIX	BC	76,636		2008	Japan	1,400	Far East
LADY MARITE	BC	76,529		2009	Japan	1,575	Undisclosed
ATLANTIC ISLAND	BC	61,311		2014	Japan	2,400	Greek
ROTTERDAM PEARL	BC	58,020		2010	China	1,365	Undisclosed
PEACE	BC	55,709		2006	Japan	1,200	Vietnamese
BULK TRIDENT	BC	52,514		2006	Philippines	980	Undisclosed
IOANNA POL	BC	50,238		2004	Japan	775	Chinese
SUN RUBY	BC	32,754		2004	Japan	810	Undisclosed
MIGHTY MAUD	BC	32,576		2007	Japan	900	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
WAN HAI 301	CV	30,250	2,496	2001	Japan	750	Chinese
WAN HAI 302	CV	30,234	2,496	2002	Japan	750	Chinese
PADIAN 2	CV	15,247	1,060	2006	Japan	600	Hong Kong



全一海运有限公司



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
TIMIMUS	TAK	318,518		2002	S. Korea	3,200	Undisclosed	BWTS fitted
ALASKAN FRONTIER	TAK	193,049		2004	China	5,000	Greek	
CHEROKEE	TAK	158,594		2016	S. Korea	7,200	Nordic American	BWTS fitted
JAMES COOK	TAK	49,995		2013	S. Korea	3,450	Indian	BWTS fitted
NORD STEADY	TAK	49,994		2013	S. Korea	3,450	Greek	BWTS fitted
STI AMBER	TAK	49,937		2012	S. Korea	3,390	Undisclosed	BWTS fitted
SUNNY SKY	TAK	38,374		2008	China	1,850	Undisclosed	
BUNGA LILY	TAK	19,991		2011	Japan	2,170	Fgas Vietnam	BWTS fitted
EASTERN NEPTUNE	TAK	8,909		2006	Japan			
EASTERN OASIS	TAK	8,895		2007	Japan			
EASTERN PROSPERITY	TAK	8,878		2008	Japan	4,300	Greek	en bloc
EASTERN QUEST	TAK	8,871		2009	Japan			

◆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
JAHAN	BC	45,665	7,516	1995	Japan	undisclosed	
KEMP II	TAK	3,003	1,000	1984		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
NANTA 7	CV	15,152	5,095	1990	S. Korea	undisclosed	
SAMPURNA SWARAGYA	TAK	32,950	8,494	1999		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
LUCKY DRAGON	CV	22,148	8,170	1996	Poland	537.00	as is Singapore
TRINIDAD 1	OTHER/ROR	5,387	3,940	1993	Yugoslavia	undisclosed	as is Ecuador



全一海运有限公司



◆ALCO 防损通函

【俄罗斯暂时限制乌克兰公民入境】

自 2023 年 10 月 16 日起，俄罗斯联邦将按照 2023 年 10 月 6 日第 2723-r 号俄罗斯联邦政府命令的规定 Government of the Russian Federation Order No. 2723-r，暂时限制乌克兰公民入境。

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
2023-10-27	717.820	761.800	4.809	91.782	875.360	66.668	1290.260	457.460	522.480
2023-10-26	717.840	762.720	4.821	91.760	874.000	66.549	1286.990	455.290	523.780
2023-10-25	717.850	764.490	4.827	91.757	878.120	66.686	1293.690	459.850	525.720
2023-10-24	717.860	768.990	4.827	91.739	882.710	66.736	1308.480	457.340	527.090
2023-10-23	717.920	763.780	4.823	91.739	876.960	66.105	1322.600	456.470	526.960

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	5.44134
2 个月	--	3 个月	5.65159	4 个月	--	5 个月	--



全一海运有限公司



6 个月	5. 88517	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-10-26

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com