



全一海运市场周报

2023.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.10.30 - 11.03 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需稳中向好 航线运价总体上升】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现良好，市场货量延续前期上升走势，运输市场供需稳中向好，远洋航线运价总体稳中有升，综合指数继续上涨。11月3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1067.88点，较上期上涨5.5%。

欧洲航线：欧洲地区总体经济活力仍表现疲软，各项经济数据出现停滞。本周，欧洲航线货量略有下滑，但得益与前期运力措施，市场供需基本面总体保持稳定。出运航班的装载率多数处于满载水平，市场运价在前期出现较大涨幅后，本期运价小幅回调。11月3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756美元/TEU，较上期下跌1.7%。地中海航线，市场情况与欧洲航线基本类似，整体货量略好于欧洲，市场运价微升。11月3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1231美元/TEU，较上期上涨0.8%。

北美航线：美国经济数据短期内表现良好，航线运输需求继续回升。本周，市场货量仍保持增长，船舶平均装载率处于95%以上水平，美东航线部分班次出现爆舱现象，供需状况延续之前良好表现。部分航商跟进上调即期市场订舱价格，北美航线运价均继续上涨。11月3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2102美元/FEU和2434美元/FEU，分别较上期上涨9.7%和3.1%。

波斯湾航线：目的地运输市场货量稳中有升，供需关系保持良好，船舶装载率处于高位，多数航商上调了订舱价格，即期市场订舱价格延续上周走势，再次大幅上涨。11月3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1268美元/TEU，较上期上涨15.2%。

澳新航线：运输需求稳中有升，多数航商船舶装载率满载，部分航次爆舱，供需基本面向好，市场运价上涨。11月3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838美元/TEU，较上期上涨5.8%。



南美航线：市场仍延续传统旺季走势，运输需求保持高位，供需基本面稳固，本周市场运价继续上涨。11月3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2660美元/TEU，较上期上涨9.7%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价基本稳定。11月3日，中国出口至日本航线运价指数为780.07点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【供需格局相对宽松 综合指数平稳运行】

本周，各运输市场供需格局相对宽松，船舶运力供应相对充足，运输采购节奏平稳，综合指数平稳运行。11月3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955.07点，较上期下跌0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，近期全国气温较同期偏暖，加之非电行业随着采暖季来临陆续开启错峰生产，季节性淡季下，电厂日耗低位徘徊，电厂负荷率均现不同程度回落，沿海八省日耗运行于176.6万吨，库存3598.2万吨，存煤可用天数20.4天。煤炭价格方面，本周沿海煤炭市场整体交投延续清冷局面，货源供应整体充足下市场观望情绪增多，煤炭主产地多以长协及刚需拉运为主，环渤海各港合计日均调进132.3万吨，环比下降5.7万吨，北方个别港口持续累库下，部分贸易商被要求疏港，北方港口日均调出量126.6万吨，环比增加15.4万吨，调进量依旧好于调出量，煤炭价格持续下跌。运价走势方面，整体市场供需格局相对宽松，下游在需求乏力下询货热度一般，运输商谈氛围平淡，终端采购拉运节奏放缓，沿海运输市场看空情绪较重，运价弱势运行。

11月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收917.76点，较上期下跌0.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收527.03点，较上周五下跌1.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价19.7元/吨，较上周五下跌0.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为26.5元/吨，较上周五下跌0.2元/吨。

金属矿石市场：利润亏损局面并未改变。本周多家钢厂发布检修计划，但在宏观政策偏好及季节性因素下，当前下游项目施工进度较快，钢材需求表现尚可，供需基本面继续改善，市场成交略显活跃，但在煤炭运输市场影响下，沿海矿石运价小幅下跌。11月3日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收559.24点，较上期下跌0.3%。



粮食市场：本周，东北气温大幅下降，潮粮玉米霉变风险降低，农户低价卖粮情绪减弱，玉米供应节奏放缓，价格呈现止跌上涨走势。由于新粮水分偏高，储存难度较大，少量烘干塔存粮，贸易商多以随收随走为主，建库意愿不强。沿海粮食运输市场运价低位下探。11月3日，沿海粮食货种运价指数报874.36点，较上期下跌0.3%。

成品油市场：本周，受原油市场走弱影响，国内汽柴油价格下跌幅度增加。供应方面，炼油成本居高难下，炼油利润低迷，地方炼厂及部分主营炼厂开工负荷有所回落。需求方面，汽油市场缺少假期利好支撑，民众出行半径减少，需求下滑幅度增加；户外基建、工程等开工相对高位，柴油需求仍有支撑，沿海成品油运价平稳运行。11月3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1073.68点，较上期下跌0.0%；市场运价指数1023.82点，较上期下跌0.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求疲软 租金指数持续下跌】

本周，国际干散货运输市场三大船型全线走跌。海岬型船市场回吐前期涨势，货盘减少，运力过剩，运价全面下跌。巴拿马型船市场表现疲软，煤价持续走跌，电厂采购意愿不足，船货僵持，运价承压下行。超灵便型船市场需求不振，即期运力增多，日租金持续下跌。11月2日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1060.16点，较上周四下跌21.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价大幅下跌。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石运输需求总体平稳，但煤炭货盘缩减，长航线表现低迷，前期拉涨市场的主要动力明显减弱，悲观情绪蔓延，运价持续下跌。11月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11443美元，较上周四下跌40.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.064美元/吨，较上周四下跌13.7%。远程矿航线，巴西铁矿石运输需求较前期明显转弱，虽有油价支撑，市场仍信心不足，12月装期的成交价普遍较低，运价持续下跌。11月2日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.327美元/吨，较上周四下跌12.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续走弱。本周，印尼LHV（驳船许可证）系统恢复，但煤价持续走跌，国内电厂观望情绪较重，采购意愿不强，货盘较少，流标增多，船货僵持，运价承压下跌。11月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12075美元，较上周四下跌8.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.755美元/吨，较上周四下跌6.0%。粮食市场，国内大豆压榨利润较差，进口动力减弱，新增货盘有限，运价下跌。11月2日，巴西桑托斯至



中国北方港口粮食航线运价为 40.68 美元/吨，较上周四下跌 2.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下行。本周，受煤炭价格下跌影响，印尼回国煤炭需求不振，市场氛围较差，即期运力偏多，日租金承压下行。11月2日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9050 美元，较上周四下跌 14.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.999 美元/吨，较上周四下跌 6.8%。

(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27日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加77.3万桶至4.22亿桶，增幅0.18%，美国上周原油进口642.5万桶/日，较前一周增加41.2万桶/日，出口增加6.4万桶/日至489.7万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为2038.4万桶/日，较去年同期增加0.54%。美国原油库存数据变化不大，对油价影响甚微；巴以冲突基本被限制在加沙地区后，对油价的影响力也在明显减弱。美国在本周为期两天的政策会议中确定将基准利率维持不变，因大幅加息可能会放缓经济并削弱能源需求。欧洲的增长继续落后于市场预期，需求增长受挫影响原油价格，尽管原油产量的增幅低于预期，但随着原油使用量继续低于需求，美国原油储备仍会增加。地缘政治风险逐渐降低，原油市场缺乏利多因素，看涨情绪明显降温，全球经济复苏担忧加剧，拖累油价。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报86.76美元/桶，较10月26日下跌2.21%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价大幅回暖。中国进口VLCC运输市场运价大幅上涨。11月2日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1542.80点，较10月26日上涨31.2%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场大西洋航线再次发力，西非和巴西频繁出货，美湾航线也不甘示弱，成交WS点位全面上涨。周初，部分货盘集中释放，船东情绪高涨，挺价意愿增加，租家希望通过私下成交，给市场降温，但是得到的船东报价仍远高于心中预期。临近周末，大西洋航线货盘报价增多，美湾航线也相对安静，成交运费有企稳迹象。目前市场正常装期的的船位并不吃紧，中东航线中旬货盘余量和下旬货盘暂未进场，船东依旧保持较强的情绪。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS72.00，较10月26日上涨32.50%，CT1的5日平均为WS66.06，较上期平均上涨21.89%，TCE平均4.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS73.54，上涨29.49%，平均为WS69.13，TCE平均5.2万美元/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 15-17 日，成交运价为 WS71。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 15-20 日，成交运价为 WS73。中东至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 11-12 日，成交运价为 WS71.5。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 12 月 2-3 日，成交运价为 WS70。西非至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 11 月 24-26 日，成交运价为 WS72。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 10-15 日，成交包干运费为 1020 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】

11 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1166.19 点，环比下跌 0.69%。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+0.003%、-0.52%、+0.18%及-2.04%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 1.45%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.50%；75000DWT 吨级散货船估值环比下上涨 1.67%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.23%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 11 艘（环比减少 16 艘），总运力 97.74 万载重吨，总成交金额 180300 万美元，平均船龄 12.55 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 3.00%；74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.79%；105000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.76%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.04%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.57%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 13 艘（环比增加 1 艘），总运力 107.95 万载重吨，总成交金额 524500 万美元，平均船龄 13.54 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 0.18%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.18%。本期，未收到国内沿海二手散货成交记录。

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下跌 1.33%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.00%；2000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.02%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.00%。本期，国内内河二手散货船市场交易量持平，总共成交 12 艘



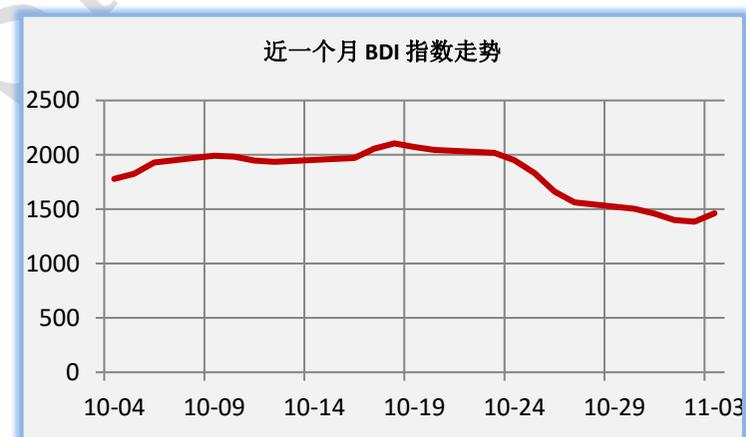
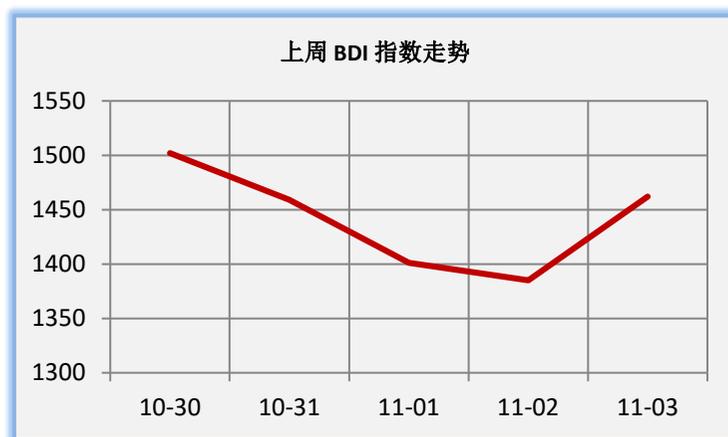
(环比减少 6 艘)，总运力 1.97 万载重吨，总成交金额 1819.26 万人民币，平均船龄 12.55 年。

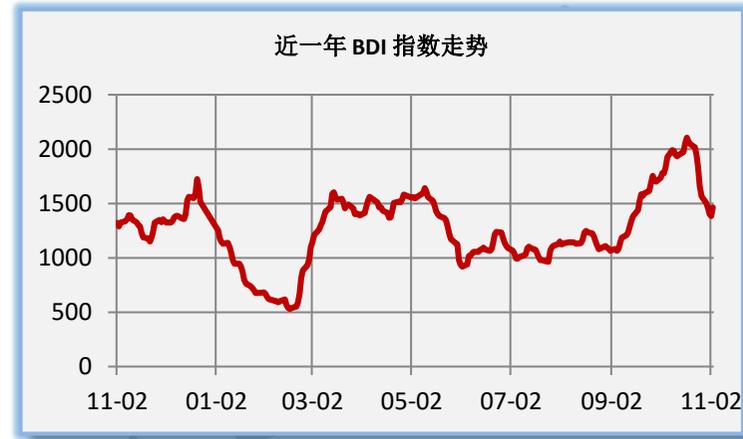
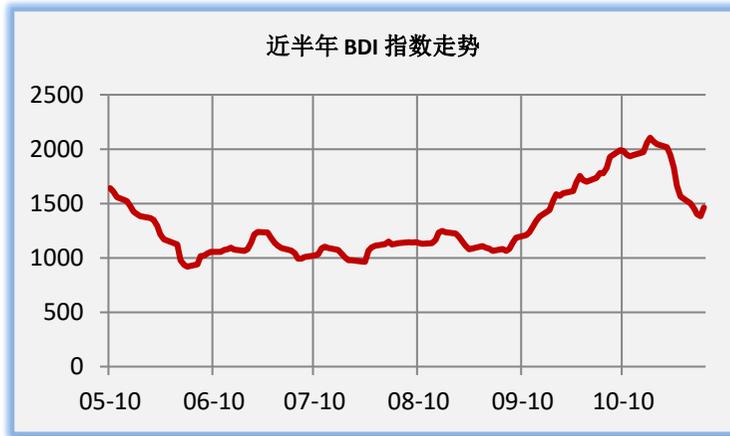
来源：上海航运交易所

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30日	10月31日	11月1日	11月2日	11月3日					
BDI	1,502	-61	1,459	-43	1,401	-58	1,385	-16	1,462	+77
BCI	2,091	-135	2,020	-71	1,899	-121	1,883	-16	2,133	+250
BPI	1,575	-30	1,534	-41	1,489	-45	1,461	-28	1,448	-13
BSI	1,159	-25	1,135	-24	1,119	-16	1,108	-11	1,101	-7
BHSI	669	-2	660	-9	652	-8	645	-7	634	-11





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	27/10/23	20/10/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,750	17,750	-2000	-11.3%
	三年	15,500	16,000	-500	-3.1%
Pmax (76K)	一年	12,500	12,750	-250	-2.0%
	三年	11,000	11,250	-250	-2.2%
Smax (58K)	一年	13,500	12,500	1000	8.0%
	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: 2023-10-31



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Vassos 2' 2019 81603 dwt dely Reydarfjordur 5/8 Nov trip via US East Coast redel Continent \$17,000 - Cobelfret

'MP Kamsarmax 1' 2017 81190 dwt dely PMO prompt trip via EC South America / Arabian Gulf redel PMO \$13,500 - Al Ghurair

'Kiran China' 2014 63549 dwt dely South Africa mid Nov trip redel China intention manganese ore \$15,500 + \$155,000 bb - cnr

'Federal Iris' 2016 63498 dwt dely Gresik prompt trip via Bontang redel EC India \$15,000 - cnr

'Great Progress' 2015 63377 dwt dely Bahodopi 9/10 Nov trip via Indonesia redel India-Bangladesh \$15,000 - cnr

'Agia Fotini' 2012 38140 dwt dely Santos prompt trip redel Morocco \$15,000 - Sucden

'Argo B' 2010 34314 dwt dely Panama City 11/16 Nov trip redel UK-Continent \$20,000 - PCL

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱船平均船龄达 14.2 年，21%超过 20 年！】

目前集装箱船的平均船龄已达 14.2 年，是三大船队中平均船龄最高的。而干散货船队平均船龄为 11.9 年，油轮为 12.8 年。

过去 13 年，集装箱船队的平均船龄增加了 4.3 年。2010 年 8 月，平均船龄创下了 9.9 年的历史低点。此后共交付 2516 艘船只，报废 1384 艘船，但不足以降低平均船龄。



目前,集装箱船队中有 21%的船舶船龄超过 20 年,将成为未来几年的报废主力。20 年船龄以上的船舶中,0~2999 TEU 和 3000~5999 TEU 的船型分别占 76%和 16%,表明过去几年更新的船舶主要集中在超巴拿马型船。此外,近 70%的集装箱船船龄超过 10 年。

当前手持订单主要集中在大船型,6000 TEU 以下船型的手持订单量明显少于 20 年船龄以上的船舶数量。0~2999 TEU 船型有 317 艘手持订单,但有 994 艘船的船龄超过 20 年;3000~5999 TEU 船型只有 100 艘订单,但有 210 艘 20 年以上的船舶。

与过去 10 年相比,2023 年的船舶报废率较低。前 9 个月,共有 57 艘集装箱船回收,而过去 10 年的平均数量是 81 艘。

手持订单中有 750 艘船将在 2025 年底前交付。根据当前船舶报废的数量计算,所有尺寸船型的平均船龄将下降,平均能效提高。此外,能够使用替代低碳燃料的船舶比例也将增加。

来源: 中国远洋海运 e 刊

【日租金单周暴跌 37%!】

过去一周,海岬型船的“过山车行情”进入下行阶段,现货日租金单周暴跌 37%。

10 月 27 日,波罗的海干散货运价指数 (BDI) 下跌 99 点或 6%,至 1,563 点,本周下跌 23.6%,为今年第二大单周跌幅;波罗的海海岬型船运价指数 (BCI) 下跌 239 点或 9.7%,至 2,226 点,本周下跌 37%;波罗的海巴拿马型船运价指数 (BPI) 下跌 23 点或 1.4%,至 1,605 点,本周下跌 2%;波罗的海超灵便型船运价指数 (BSI) 下跌 43 点,至 1,184 点,本周下跌 8%。

海岬型航线 (5TC) 日平均租金价格下跌 1,985 美元,为 18,461 美元。细分航线上,巴西-中国(图巴郎-青岛)C3 航线海岬型船运费下跌 1.378 美元/吨,至 21.428 美元/吨;巴西至中国 C14 往返航线平均租金价格下跌 2,280 美元/天,至 13,820 美元/天;跨太平洋 C10 往返航线平均租金价格下跌 1,968 美元/天,至 13,832 美元/天;西澳至青岛 C5 航线运费下跌 0.375 美元/吨,至 8.545 美元/吨。

有业内人士表示,海岬型船的暴跌源于太平洋板块部分矿商成交有限且运力较多。



船舶经纪商 Fearnleys 在最新周报中称，11 月中旬的 C5 航线、东澳大利亚、南非和印度业务量正在减少。在巴西至中国的 C3 航线上，货量稀少，矿工正在采取观望态度。在西非，船运阻力重重。总体而言，市场向下发展，乐观情绪减弱。远东地区吨位充裕，压载吨位有所增加。

SIGNAL 数据显示，10 月最后一周海岬型船压载船舶数量呈上升趋势，东南非海岬型船压载数量增至 97 艘，较第 40 周低点高 22 艘，较年平均水平高 4 艘。

新加坡船舶经纪商 Star Aisa Shipbroking 表示，由于市场担忧中国对炼钢材料的需求在短期内将持续低迷，大连和新加坡的铁矿石期货下跌。尽管中国经济复苏缓慢，但人们乐观地认为最糟糕的时期已经过去。现在的重点是中国的经济增长何时能恢复到更正常的水平。政府为刺激经济所做的努力，特别是通过增加基础设施支出，为房地产投资带来了积极的前景。

干散货 ETF 交易平台 Breakwave Advisors 在双周报中认为，此前海岬型船日租金已经达到今年的峰值，该船型市场的高波动性意味着强劲反弹后必然会出现大幅下跌。

对于干散货市场的中国因素，Breakwave Advisors 与 Star Aisa Shipbroking 看法相近，“中国经济最糟糕的时期已经过去，现在问题转向了改善轨迹，不确定性仍然很高。从积极的一面看，大量刺激措施已经注入了经济体系，将显著改善基础设施支出，并在一定程度上改善房地产投资。从消极的一面来看，近期经济问题很大程度上由消费不足造成，扭转这种局面既需要时间，也需要信心驱动的措施。谁都不知道如何实现这种平衡，但在未来 6 到 9 个月内，实现这种转变的要素已经到位。”

来源：海运圈聚焦

【散货船保险费连续 4 年上涨】

根据波罗的海交易所的数据，在过去 4 年里，船东为散货船海上保险支付的费用最高增长了 41.6%，具体取决于船型的大小。

数据表明，按照美国消费者价格指数计算，某些船型以美元计价的保险价格上涨率是同期美国通胀率的两倍多。

船舶经纪人认为，这一发展将进一步证实保险公司所描述的“价格恢复”过程，即价格上涨只是对实际损失的补偿，但该过程已经过度，现在应该迎来一个价格



稳定期。

波罗的海交易所汇编了保险支出的详细数据, 作为其运营支出跟踪服务的一部分, 收集了干散货船 4 年的数据。

“保险费用”的定义很全面, 包括在国际航行范围内(不包括高风险地区)进行贸易的船舶的任何潜在保险; 船体和机械保险, 包括支付费用或运费利息保险; 战争和罢工保险; 保赔险, 包括货物、船员、第三方、偷渡者、船舶或固定和漂浮物体造成的损坏以及污染和沉船打捞; 运费、滞期费和防御保险; 波罗的海标准免赔事故的费用; 以及与管理保险有关的任何管理费或分摊费。

所有主要船型的保费都有明显上涨, 但小型船舶的保费上涨尤为明显。

2019 年 10 月, 为一艘 Handymax 型船舶投保的费用为每天 269 美元或每年 98,185 美元。到 2023 年 10 月, 这一数字上升到每天 381 美元或每年 139,065 美元, 增幅达 41.6%。

根据美国劳工部劳工统计局的数据, 美国消费者价格指数在此期间仅上涨了 20.4%。

Supramax 型船的保险价格从每天 308 美元(每年 112,420 美元)跃升至每天 423 美元(每年 154,395 美元), 增幅为 37.3%; Panamax 型船的保险价格由每天 383 美元(每年 139,795 美元)上涨了 36.0%; Cape 型船的保险价格从每天 601 美元(每年 219,365 美元)提升至每天 683 美元(每年 249,295 美元), 增幅为 13.6%, 低于消费通胀率。

结果似乎表明, 公共领域的保赔定价可以公平地代表更广泛的海上保险费用。

2020 年, 国际船东保赔协会集团的保费平均涨幅为 7.5%, 2021 年为 10%, 2022 年为 12.5%, 2023 年为 10%, 复合涨幅约为 46%。

但人们的共识是, 从综合比率来看, 大多数保赔协会已经恢复了某种大致的平衡, 在今年 2 月即将到来的新一轮续保中, 保险业综合指数可以控制在个位数百分比范围内。



Steamship Mutual 是今年第一家做出行动的保赔协会,其宣布对 2023 年续保的共同吨位保费增加 7.5%,以抵消 5%的保险业综合指数。

来源: 中国船检

【新能源汽车“出海”忙 汽车运输船订单排到 2026 年】

随着国产新能源汽车海外热度持续提升,新能源汽车出口已经成为拉动我国汽车出口的重要力量。中国汽车工业协会发布的数据显示:今年 1 至 9 月份,我国汽车出口 338.8 万辆,同比增长 60%。其中,新能源汽车出口 82.5 万辆,同比增长 1.1 倍。这份成绩单的背后,离不开新能源汽车产业链的协同发力、应变克难。

梅山港区位于宁波舟山港核心区域,这里龙门吊林立,数层楼高的集装箱堆场绵延不绝。

在梅山港区的新能源汽车专用装箱堆场,有几千辆等待出口的汽车。工人们正忙着把新能源汽车装进集装箱里,然后再通过集装箱船运送到海外。

一个 40 英尺的标准集装箱可以装进 3 辆新能源汽车,尺寸更大的车辆,只能装进 2 辆。狭小的空间让工人们小心翼翼,确保绑扎固定好的车辆在集装箱内不会因为颠簸、摇晃出现车辆松动和移位。

今年以来,新能源汽车出口呈现爆发式增长,传统的滚装船出运模式出现航线和舱位紧张,可以说是“一舱难求”。为了满足新能源汽车厂家和代理商的需求,从今年年初开始,宁波海关在中信港通设立新能源汽车专用堆场,推出了新能源汽车集装箱出口的一站式监管服务模式。

今年前三季度,宁波口岸出口电动载人汽车超 5 万辆,金额 69.3 亿元,分别同比增长 46.6%、68.2%。

在梅山海关,记者了解到,企业通过“单一窗口”无纸化提前申报,海关在线审核,如果没有查验指令,海关会在第一时间放行,进一步提高新能源汽车出口的通关速度。

距离长江口 60 公里的江苏太仓港,是江苏外贸第一大港。码头工人全力以赴,确保新能源汽车能整点出运。



一艘载重 6 万多吨的纸浆船，在进口纸浆卸货之后，原本无货可配。经过对货舱的改造，摇身变为了汽车运输船，通过可折叠商品车专用框架，出口的乘用车被一层一层地堆放在纸浆船的货舱里，一艘纸浆船能够运输 1500 多台汽车。

从 2022 年下半年以来，我国整车出口量持续攀升，但是汽车出口海运运输能力却遭遇“瓶颈”。为了破解出口汽车运力不足的难题，太仓港与中远海运合作，设计研发出可折叠商品车专用框架。

这种框架能够在集装箱码头完成装卸作业，在船舱可以充分利用舱容，并且方便回收。

新能源汽车出口的增长，带动国际汽车运输船“一舱难求”，航运公司和车企纷纷出手订船，也带火了造船业。由于运力紧缺，导致国际汽车船运价水涨船高。

据了解，全球范围内大概有 700 多艘汽车运输船，而中国船东运营的数量，占全球总运力不足 10%。相对于持续井喷的汽车出口形势，显然运力严重不足。为了补上这个“短板”，众多航运企业和汽车制造企业纷纷出手订船。

今年 9 月 12 日，由中国船舶集团旗下广船国际联合中船贸易建造的 LNG 双燃料汽车运输船签字交船。这个“巨无霸”总长 200 米，型宽 38 米，设计航速 19 节，共有 13 层甲板，可装载约 7000 辆汽车，续航力最高达 15000 海里。

目前，这家企业手持 25 艘汽车运输船订单，造船订单已经排到 2026 年。

来源：央视财经

【欧洲空箱多，调运成本高】

持续的经济低迷导致欧元区贸易量下降，集装箱需求不振，当前该区域正努力应对集装箱过剩的挑战，重新部署集装箱所花费的成本甚至超过了资产成本。

2022 年 11 月，集装箱租赁和交易平台 Container xChange 曾发布报告称，集装箱过剩导致欧洲各地的仓库承压，而一年后的今天，情况正在继续恶化。



Container xChange 联合创始人兼首席执行官 Christian Roeloffs 表示，集装箱贸易严重失衡，导致欧洲库存过剩，而调运空箱的船舶运力又不足，这使情况更加复杂。

2023 年以来，欧元区零售贸易量和经济景气指标进一步下降。虽然终端家庭消费下滑，但家庭储蓄从 2023 年第一季度的 14.5% 增长到第二季度的 14.9%。随着消费者持续缩减支出，贸易量下降，欧洲航运业务受到相应影响。

2023 年前 9 个月，鹿特丹港吞吐量同比减少 6% 至 3.299 亿吨，而 2022 年同期为 3.510 亿吨，主要归因于集装箱和煤炭吞吐量下滑。前 9 个月，集装箱货物重量下降了 8.1%，箱量下降了 7.2%。安特卫普港和汉堡港的情况也类似。

德路里的数据显示，2023 年 8 月，欧洲集装箱港口吞吐量指数月环比下降 0.4% 至 100.2 点，较 2022 年 8 月下降 2.8%。

10 月，鹿特丹港集装箱可用性指数 (CAx) 创下 0.70 的历史新高。当前欧洲集装箱航运市场面临的困难是集装箱过剩导致仓储紧张。集装箱所有者正在寻找将箱子运回中国和俄罗斯的解决方案。

意大利集装箱仓储供应商 Sogese 首席执行官 Andrea Monti 表示，集装箱所有者正在努力将空箱重新部署到亚洲航线，虽然从短期来看调箱成本超过了资产成本，但从长期看，调箱成本会在资产使用年限内被分摊。

欧洲主要港口集装箱价格概览

2023 年 10 月，欧洲主要港口 40 英尺高柜的平均价格较 2022 年 10 月下降了 44%，为 2020 年以来的最低水平。20 英尺普柜价格也出现下滑，但降幅较小。

来源：Container xChange

【9 月亚洲发往美国集装箱出口量正增长！】

据美国海运咨询公司 Descartes Datamyne 统计，9 月亚洲十大经济体向美国出口集装箱总计 161 万标准箱，较 2022 年同月增长 5.2%，为时隔 13 个月首次同



比增长。

据悉，拉升 9 月货量主要为电子电机产品（同比增长 21.7%）、钢铁制品（同比增长 14.6%）以及塑料制品（同比增长 11.8%）。

玩具及运动器械、服装类货物分别小幅增长了 2.9%与 4%，而家具类货物同比减少 0.3%，鞋类同比减少 16.5%。

中国是美国出口货物的最大来源国，运输了 942,548 个标准箱，同比增长 6%，这是 13 个月后首次增长。

来自越南和新加坡的货运量也表现强劲，分别增长 0.2%至 153,604 个标准箱和 14.7%至 75,904 个标准箱。

另一方面，韩国、中国台湾和印度的出口量同比下降 0.7%至 162,331 个标准箱，下降 5.2%至 70,993 个标准箱，以及 2.3%至 70,096 个标准箱。日本集装箱吞吐量同比增长 61.1%至 44,545 个标准箱。

此外，1-9 月亚洲对美国出口 1286.1 万标准箱，同比下降 17.2%。

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 (USD/MTD)	MGO (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	
Busan	SE	708-713	860-865		
Tokyo Bay	550-555	700-705	1000-1005	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	490-495	710-715	900-905	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	480-485	675-680	865-870	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	518	712	915	+ oil fence charge of USD 101	



Singapore	480-485	700-705	860-865	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	450-455	655-660	945-950		
Rotterdam	520-525	590-595	835-840		
Malta	555-560	645-650	925-930		
Gibraltar	580-585	645-650	950-955		

截止日期: 2023-11-02

◆ 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	27/10/23	20/10/23	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	27/10/23	20/10/23	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: 2023-10-31



(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	50,000	GSI, China	2026	JP Morgan - USA	5,000	Added 2 nbs, Methanol DF
2+2	Tanker	6,000	Jinling, China	2025	James Fisher	2,800	IMO II LNG DF
6+2+4	LNG	180,000 cbm	China Merchants, China	2027	Celsius Tankers	23,500	Added 4 optional vessels
2	LNG	174,000 cbm	CMHI Jiangsu, China	2027	Celsius Shipping - Danish	undisclosed	
17	LNG	174,000 cbm	Ksoe, S. Korea	2029	Qatar Energy	23,000	

◆ 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
OCEAN CORONA	BC	180,220		2009	Japan	2,080	Chinese	BWTS fitted
CAPE FLAMINGO	BC	180,201		2005	Japan	1,540	Chinese	BWTS fitted
SATORI	BC	177,456		2007	Japan	1,850	Turkish	BWTS fitted
BRENDA	BC	81,005		2014	Japan	2,740	GESCO - Indian	BWTS, Scrubber fitted, Eco
PAN ELDORADO	BC	77,598		2004	Taiwan, PRC	900	Undisclosed	
GOLDEN BULL	BC	75,000		2012	India	1,600	Undisclosed	
MARLIN V	BC	61,444		2013	Japan	2,130	Greek	BWTS fitted
FJM GLORY	BC	61,166		2019	China	2,930	Undisclosed	BWTS fitted
FREEDOM LINE	BC	56,056		2005	Japan	1,100	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN GRACE	BC	56,029		2005	Japan	1,100	Turkish	BWTS fitted
PRIDE	BC	55,705		2006	Japan	1,100	Chinese	
TS ALPHA	BC	38,872		2015	China	1,680	Undisclosed	
DARYA JAMUNA	BC	36,845		2012	S. Korea	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
MAJESTY STAR	BC	33,382		2013	Japan	1,585	Undisclosed	
VALOR SW	BC	29,818		2008	Japan	845	Lebanese	BWTS fitted



OCEANIC ISLAND	BC	29,027		2010	Japan	400	Undisclosed	as is Ukraine
----------------	----	--------	--	------	-------	-----	-------------	---------------

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
INDEPENDENT QUEST	CV	41,743	3,091	2005	Japan	undisclosed	Undisclosed	
ASIATIC ISLAND	CV	12,720	1,147	2007	Turkey	undisclosed	Middle East	FS Ice Class 1C
PEGASUS PRIME	CV	9,618	710	2004	S. Korea	400	UAE	

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
JIU YUE	TAK	305,749		2007	S. Korea	4,850	Undisclosed	
HIBERNIAN TIDE	TAK	109,896		2019	China	6,550	Minerva	BWTS fitted
NORDIC JOSEPHINE	TAK	74,045		2007	China	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
MR EUPHRATES	TAK	49,999		2008	China	2,080	Greek	
MR TIGRIS	TAK	49,999		2009	S. Korea	2,600	Undisclosed	
VANDA	TAK	48,056		2009	Japan	2,350	Seven Islands- Indian	BWTS fitted
ALLIED PACIFIC	TAK	46,151		2010	S. Korea	2,850	USA	
LEON ZEUS	TAK	40,416		2008	Romania	2,150	European	BWTS fitted
SUNNY SKY	TAK	38,374		2008	China	1,850	IMS SA-Greek	
ELVIRA	TAK	37,874		2010	S. Korea	2,350	Undisclosed	BWTS fitted
BALTIC MARINER	TAK	37,304		2006	S. Korea	1,850	Undisclosed	
DICTADOR	TAK	34,747		2019	China	2,920	Undisclosed	BWTS fitted
CHEM LYRA	TAK	17,055		2009	China	1,460	Seacon	basis 5 years BBHP, Marineline
RAYANA	TAK	14,958		2009	Romania	undisclosed	Undisclosed	FS Ice Class 1C
DOLPHIN 03	TAK	13,080		2007	S. Korea	900	Undisclosed	BWTS fitted
DOLPHIN 02	TAK	13,079		2007	S. Korea	900	Undisclosed	
SEBAHAT ANA	TAK	8,400		2007	Turkey	425	Undisclosed	
BW PRINCESS	TAK/LPG	54,368		2008	S. Korea	6,500	BGN	
CLIPPER VICTORY	TAK/LPG	54,100		2009	S. Korea	6,575	Undisclosed	scrubber 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
CHUAN ZE	GC		2,755	2005	China	450.00	

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
ONE DESTINY	BC	45,483	7,698	1995	Japan	535.00	incl 350t Bunkers
WESTERN V	OTHER/FISHING	1,200	868	1980	USA	600.00	

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
APJ UMA KISMAT	BC	74,107	10,438	2001	Japan	510.00	as is Colombo, Srilanka
XIN DONG GUAN 3	BC	69,512	9,700	1996	Japan	undisclosed	as is Hong Kong
CASABLANCA A	CV	9,200	4,666	1996	Poland	410.00	as is Turkey
HER WEN NO. 1	OTHER/FISHING	2,499	2,198	1988	Taiwan, PRC	undisclosed	as is Singapore
COMANCHE	OTHER/PIPE LAY	6,502	9,331	1969		390.00	as is Batam
PRIDE OF KENT	OTHER/ROR	7,550	9,750	1992	Germany	undisclosed	as is Turkey

◆ [ALCO 防损通函](#)

【日照-岚山港和大连港附近主要养殖区分布的最新情况】

中国海事局发布了日照/岚山港和大连港附近主要海上养殖区分布的最新情况。

商船应注意新的养殖区分布以避免误入带来的风险。



【在秘鲁 Callao 锚地应保持警惕】

2023 年 9 月 29 日，一艘船只在秘鲁 Callao 锚泊时遇到偷盗者登轮。据国际海事局海盗报告中心（IMB PRC）报道，肇事者将值班船员和例行巡视的岸上看守人员捆绑起来并用刀威胁，之后携带船上的物料逃离。

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
2023-11-03	717.960	766.120	4.804	91.746	879.040	66.261	1290.190	464.050	525.000
2023-11-02	717.970	763.320	4.799	91.783	877.980	66.402	1282.070	463.590	521.560
2023-11-01	717.780	763.990	4.786	91.727	878.140	66.376	1287.950	458.840	521.430
2023-10-31	717.790	764.800	4.843	91.783	876.390	66.370	1282.230	459.630	521.710
2023-10-30	717.810	761.980	4.830	91.769	874.000	66.567	1300.260	458.040	520.800

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	5.44419
2 个月	--	3 个月	5.65431	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.87317	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-11-02

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping Company Limited