



全一海运市场周报

2023.11 - 第3期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.11.13 - 11.17 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场货量略有下滑 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现稳定，市场整体货量略有下滑，多数远洋航线运价出现回落。11月17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999.92点，较上期下跌2.9%。

欧洲航线：欧洲央行行长拉加德11月16日警告称，由于经济疲软和利率高企，欧洲金融业面临风险。显示欧洲经济面临下行挑战，市场需求走低。本周，市场运输需求略有下滑，供需基本面总体保持稳定。各航商订舱报价小幅波动，市场运价总体略有回落，即期市场订舱价格小幅下跌。11月17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707美元/TEU，较上期下跌2.1%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，即期市场订舱价格小幅下跌。11月17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1147美元/TEU，较上期下跌3.1%。

北美航线：美国劳工局11月11日发布的当周首次申请失业救济人数达23.1万人，已经连续四周上升，显示美国经济面临较大下行压力，航线运输需求有所回落。本周，美西航线多数航商即期订舱价格下调，航线运价跌幅较大；美东航线装载率总体稳定在较好水平，航商运价保持稳定，美东航线即期订舱价格与上期基本持平。11月17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1696美元/FEU和2351美元/FEU，分别较上期下跌8.0%和0.1%。

波斯湾航线：目的地市场货量略有下滑，但供需平衡总体保持良好，多数航商船舶满载。本周，多数航商运价出现涨后回落，市场跌多涨少，即期市场订舱价格小幅下跌。11月17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1271美元/TEU，较上期下跌3.2%。

澳新航线：运输市场货量保持稳定，市场供需状况良好，船舶装载率多处于满载水平，本周市场运价继续上涨。11月17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946美元/TEU，较上期上涨3.8%。



南美航线：运输需求基本稳定，多数航商运价稳中有涨，即期市场订舱价格小幅上涨。11 月 17 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 2812 美元/TEU，较上期上涨 1.6%。

日本航线，运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。11 月 17 日，中国出口至日本航线运价指数为 775.77 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【宏观情绪回暖 综合指数上行】

本周，国内外宏观环境逐步改善，市场信心有所提振，下游积极采购拉运，综合指数小幅上行。11 月 17 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 1037.8 点，较上期上涨 3.5%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，随着冷空气南下，我国中东部多地气温频频创新低，居民用电需求逐渐增加，除广东省外其余沿海地区电厂用电负荷率均不同程度上升，沿海八省日耗运行于 183.5 万吨，库存 3603.1 万吨，存煤可用天数 19.6 天。煤炭价格方面，在全国多地气温下降，能源需求攀升背景下，煤炭产地市场行情回暖，贸易商采购积极，叠加大型煤企上调外购价格，提振市场信心，本周，煤炭价格小幅上涨，渤海各港合计日均调进 127.4 万吨，环比增加 0.5 万吨。运价走势方面，随着港口动力煤价格止跌反弹，终端对连续上涨的煤价接受度转差，加之在高库存支撑下，拉运需求转弱，本周初沿海煤炭运价小幅回落，但随着气象因素影响的消除，港口装船作业恢复常态化运行，港口市场活跃度有所提高，终端补库需求阶段性释放，货盘短期涌现较多，沿海煤炭运价小幅上调，北方港口日均调出量 113.5 万吨，环比增加 2.2 万吨，整体沿海煤炭运价平稳运行。

11 月 17 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1036.84 点，较上期上涨 4.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 726.24 点，较上期上涨 0.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 31.0 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 34.8 元/吨，较上期上涨 0.2 元/吨。

金属矿石市场：近期钢企利润回升，钢厂复产积极性增加，供应压力有所增加，市场需求开始回暖，本周，钢材市场价格震荡走强，铁矿石价格表现坚挺，同时国内外宏观环境逐步改善，市场信心有所提振，下游采购情绪回升，沿海矿石运价小幅上行。11 月 17 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 654.89 点，较上期上涨 2.7%。



粮食市场：本周，受产区降温降雪天气影响，玉米阶段性供应收紧，加之前期价格跌至阶段性低位后，玉米价格开始筑底反弹，饲企方面，生猪养殖延续亏损，猪价仍然低迷，前期受猪瘟影响，市场反映养殖户空栏增加，下游维持刚需采购，沿海粮食运输市场运价企稳运行。11月17日，沿海粮食货种运价指数报939.97点，较上期上涨2.2%。

成品油市场：受国际油价影响，本周，国内汽柴油价格持续走跌。供应方面，近期炼油利润略有好转，本周山东地炼常减压开工率反止跌上涨，成品油供应较为宽松。需求方面，汽油需求维持一般，天气影响下户外基建、工程等柴油需求有所下滑，但农业方面柴油需求仍存，沿海成品油运价平稳运行。11月17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1079.15点，较上期上涨0.5%；市场运价指数1034.76点，较上期上涨1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求不断好转 租金指数持续上涨】

本周，国际干散货运输市场各船型持续向好。海岬型船市场货盘平稳，运价延续上周末上涨态势。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭即期货盘集中释放，而即期可用运力紧缺，市场氛围活跃，日租金纷纷上涨。在三大船型支撑下，远东干散货租金指数连续两周上涨。11月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1407.91点，较上周四上涨17.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场运价上涨明显。太平洋市场，周初，新加坡假期，市场表现安静，运价小幅波动。周中开始，澳洲矿商积极询盘，即期运力有限，市场活跃度上升，且FFA远期合约价格上涨，市场运价涨势扩大。11月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22073美元，较上周四上涨27.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.48美元/吨，较上周四上涨10.2%。远程矿航线，周初，巴西市场表现一般，运价小幅波动。下半周，市场有部分12月上旬装期货盘，但随着FFA远期合约价格反弹，租家观望情绪增加，运价小幅跟涨。11月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.179美元/吨，较上周四上涨4.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上行。国内北方开始供暖，南方水电风电减少，电厂日耗增加，煤炭库存下降，进口煤需求上涨，印尼回国货盘增加，市场即期运力偏紧，船东顺势加价，日租金不断上涨。11月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13038美元，较上周四上涨8.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.118美元/吨，较上周四上涨7.0%。粮食市场，本周南美粮食市场表现一般，美湾货盘增加，大西洋市场可用运力偏少，运价上涨。11月16日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为41.18美元/吨，较上周四上涨2.4%。



超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金较大幅度上涨。强冷空气来袭，且煤价止跌反弹，电厂集中采购，11月月底装期的煤炭货盘集中释放，而即期运力紧缺，市场氛围火热，日租金稳步上涨。11月16日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10145 美元，较上周四上涨 18.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.266 美元/吨，较上周四上涨 3.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至11月10日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加359万桶，汽油库存增加154万桶。美国上周原油进口637.3万桶/日，较前一周减少2.1万桶/日，出口增加36.4万桶/日至488.9万桶/日。美国原油库存增幅超出预期升至去年8月以来的最高水平，美国汽车工人联合会罢工，工业生产下跌，上周申请失业救济人数创三个月来最大增幅，最高达到23万左右，超过预期的22万，劳动力市场正在放缓，全球经济减速不断打压油市情绪。中国炼厂春节前是传统需求淡季加上地炼原油进口配额紧张，中国原油进口量在国庆假期后出现回落，地方炼厂开工率回落，需求疲软担忧加剧原油价格承压。目前，沙特的自愿减产100万桶/天和俄罗斯承诺的减少30万桶/天的出口将持续到2023年底，并将于11月26日在维也纳举行会议，或将通过延长额外的减产来再次推高油价。本周布伦特原油期货价格承压下行，周四报77.56美元/桶，较11月9日下跌3.10%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价先跌后涨。中国进口VLCC运输市场运价小幅回暖。11月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1502.35点，较11月9日上涨2.4%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场上半周活跃度有所下滑，总成交量低于周平均水平，租家很好的控制了出货节奏，私下成交数量较多；大西洋航线也在阿芙拉和苏伊士船型均走弱的情况下，成交的WS点位开始下滑。下半周，随着中东航线下旬收尾货盘进场，部分12月初的货盘也开始启动，船东对市场的期待值再度提升，在中东航线集中出货领涨下，成交运费止跌回暖。目前虽然整体船位较为充沛，但船东心态仍然坚挺，后续货量特别是大西洋航线的货量支撑，或将决定是否能持续上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS71.61，较11月9日上涨4.10%，CT1的5日平均为WS67.85，较上期平均下跌3.44%，TCE平均4.9万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS69.58，上涨0.18%，平均为WS67.04，TCE平均4.9万美元/天。



超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 30 日至 12 月 2 日，成交运价为 WS71。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 2-4 日，成交运价为 WS69.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 28-30 日，成交运价为 WS66。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 1-3 日，成交运价为 WS67。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 11 月 18-22 日，成交包干运费为 1025 万美元。美湾至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 15 日，成交包干运费为 920 万美元。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量增加】

11 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.26 点，环比下跌 0.31%。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+0.48%、-3.22%、+0.18%及-0.360%。

国际干散货船二手船价格全面下跌。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下跌 0.33%；57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 6.57%；75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.69%；170000DWT 吨级散货船估值环比下跌 4.18%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 19 艘（环比减少 6 艘），总运力 118.26 万载重吨，总成交金额 233520 万美元，平均船龄 13.11 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 吨级油轮估值环比上涨 1.33%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.35%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 1.88%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.09%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 1.32%。本期，国际油轮二手船市场成交量上涨，总共成交 26 艘（环比增加 8 艘），总运力 232.30 万载重吨，总成交金额 735730 万美元，平均船龄 14.38 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 3.78%；1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.65%；2000DWT 吨级散货船估值环比持平；3000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.28%。本期，国内内河二手散货船市场交易量增加，总共成交 24 艘（环比



增加 13 艘），总运力 6.57 万载重吨，总成交金额 7894.86 万人民币，平均船龄 9.32 年。

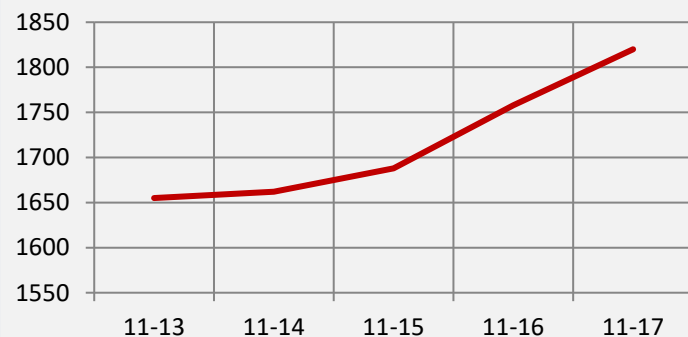
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

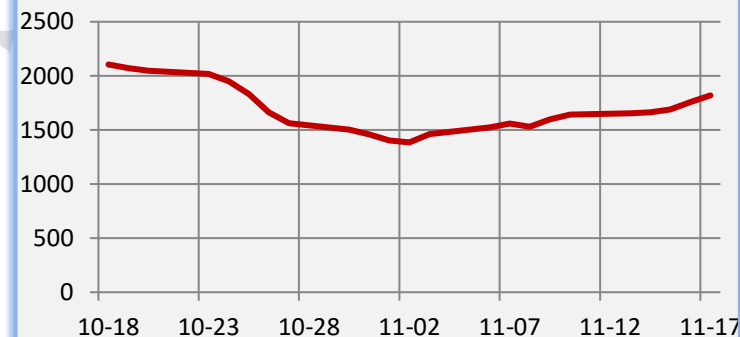
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

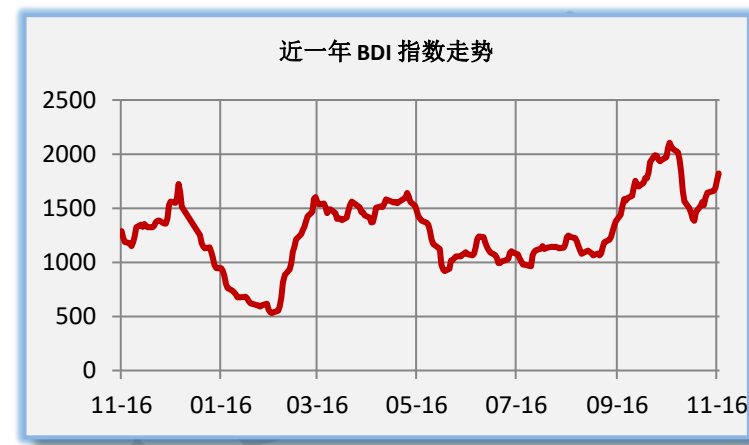
波罗的海指数	11 月 13 日		11 月 14 日		11 月 15 日		11 月 16 日		11 月 17 日	
BDI	1,655	+12	1,662	+7	1,688	+26	1,758	+70	1,820	+62
BCI	2,607	+18	2,574	-33	2,574	0	2,664	+90	2,763	+99
BPI	1,548	+18	1,607	+59	1,693	+86	1,800	+107	1,874	+74
BSI	1,127	+2	1,133	+6	1,141	+8	1,178	+37	1,205	+27
BHSI	588	-6	587	-1	588	+1	593	+5	599	+6

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	10/11/23	03/11/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	19,000	18,000	1000	5.6%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	12,500	12,000	500	4.2%
	三年	11,000	10,500	500	4.8%
Smax (58K)	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	11,500	11,000	500	4.5%
Hsize (302K)	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-11-14



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'STL Miracle' 2008 82338 dwt dely Donghae 22/25 Nov 2 laden legs redel Singapore-Japan \$11,000 - cnr

'Shandong Fu Ze' Meadway relet 2017 81782 dwt dely aps EC South America end Nov trip redel Singapore-Japan \$18,500 + \$850,000 bb - cnr

'Ocean Saga' 2015 81499 dwt dely aps Bunati 24/27 Nov trip redel India \$15,500 - Cargill

'GH Power' 2002 76421 dwt dely Hoping 20/24 Nov trip via Indonesia redel South China \$12,250 - cnr

'Hong Fu' 2009 76402 dwt dely aps NC South America 19/29 Nov trip redel SE Asia \$16,500 + \$650,000 bb - Midstar

'Guo Yuan 22' 2012 75854 dwt dely Guangzhou 18/20 Nov trip via Indonesia redel India \$12,000 - cnr

'Princess Grace' 2011 75700 dwt dely Masinloc 22 Nov 2/3 laden legs redel Singapore-Japan \$12,500 - Woohyun Shipping

'SSI Aurora' 2023 63728 dwt dely Fujairah prompt trip redel Bangladesh \$13,000 - cnr

'John Oldendorff' 2019 61579 dwt dely US Gulf prompt trip redelivery Singapore-Japan \$33,000 - cnr

'St. Columba' 2016 37347 dwt dely Nagoya prompt trip via NoPac Redel Singapore-Japan \$7,000 - cnr



(2) 期租租船摘录

'Success Trader' 2024 82231 dwt dely ex yard Hantong 15/30 Jan 2024 1 year redel worldwide \$14,250 - Louis Dreyfus

'ETG Aquarius' 2022 81976 dwt dely Vietnam 24/30 Dec 1 year redel worldwide \$14,750 - Norvic

'Xing Ji Hai' 2009 77171 dwt dely Kemen 19/20 Nov 4/6 months redel worldwide \$11,700 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【超 1200 艘船待拆？集装箱船市场将迎“拆船潮”】

1200 艘船船龄超过 20 年，平均船龄创历史新高。面对市场运力持续过剩，集装箱船领域或将掀起一阵“拆船潮”，而掌控着全球最大船队的地中海航运无疑将成为决定集装箱航运市场走向的主要“推手”。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）近期发布报告称，当前集装箱船的平均船龄已达到 14.2 年，这是迄今为止的最高水平，这一数据也意味着集装箱船已成为航运业三大船型中船龄最老的船舶。相比之下，干散货船的平均船龄为 11.9 年，而油船的平均船龄为 12.8 年。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 指出：“集装箱船船队的平均船龄在 2010 年 8 月创下 9.9 年平均船龄的新低，从 2010 年 8 月份起交付了 2516 艘集装箱船，拆解了 1384 艘集装箱船，但这些不足以降低集装箱船平均船龄，集装箱船船队的平均船龄在过去 13 年中增加了 4.3 年。”

相比而言，根据克拉克森数据统计，散货船船队的平均船龄在过去 10 年仅增加了 2.8 年至 11.9 年，油船船队的平均船龄在过去 10 年增加了 4.6 年至 12.8 年，但油船船队目前的平均船龄仍低于集装箱船。

根据 Alphaliner 的数据，目前全球船龄在 20 年及以上的集装箱船约有 1200 艘，总运力约 290 万 TEU，相当于现有船队运力的 20%以上。



值得一提的是，Alphaliner 指出，在船龄超过 20 年的集装箱船运力中，有多达 25% 目前属于全球最大集运公司地中海航运。自 2020 年 8 月以来，地中海航运大举收购二手集装箱船，总计购入的 330 艘二手船中有多达 145 艘船龄超过了 20 年。因此可以说，在未来几年运力过剩的背景下，地中海航运决定何时报废以及报废的旧船数量，可能会影响到其他许多航线的命运。

显然，船龄超过 20 年老旧集装箱船是今后几年的主要拆解对象。克拉克森的数据显示，在船龄超过 20 年的船舶中，载箱量在 0-2999TEU 和 3000-5999TEU 的集装箱船分别占比 76% 和 16%，这也表明过去几年船队更新主要集中在超巴拿马型集装箱船。

此外，目前的新船订单仍然集中在大型集装箱船上，6000TEU 以下规格的船舶订单数量远远低于船龄超过 20 年同规格的船舶数量。在 0-2999TEU 尺寸段，有 317 艘新船在建，但有 994 艘船龄超过 20 年。同样，BIMCO 的数据显示，3000-5999TEU 尺寸段有 210 艘船龄超过 20 年，但新船订单量仅有 100 艘。

Rasmussen 表示：“尽管过去 15 个月集装箱运费大幅下滑，但与过去 10 年相比，2023 年的船舶拆解量仍然较低。在今年前 9 个月中，有 57 艘集装箱船被拆解，而在过去 10 年中，集装箱船的平均拆解量为 81 艘。集装箱船市场的新船订单中有 750 艘将于 2025 年底前交付，根据拆解船舶的数量，平均船龄将有所下降，各种规模船舶的平均能效将有所提高。此外，能够使用替代性低碳燃料的船舶比例也将增加。”

克拉克森的数据显示，在集运市场最火爆的 2021 年至 2022 年，两年时间里集装箱船报废数量总计仅为 27 艘，远远低于平均数字。

随着运价下滑影响集运公司盈利表现，再加上大量新船交付带来的运力过剩，分析师认为船东拆船的意愿可能会增加。航运咨询公司德路里（Drewry）预测，2024 年集运公司合计亏损将达到 150 亿美元，集装箱船运力和需求的增长要到 2026 年才能同步。

另一方面，丹麦咨询公司 Sea-Intelligence 则表示，2026 年的预测“过于乐观”，预计亚洲船厂建造的所有新运力至少要到 2028 年才能消化，这与全球金融危机后的情况一致，在 2008 年的金融危机之后全球集运市场直到 2017 年才再次恢复供需平衡。

来源：国际船舶网



【大豆航线改道支撑干散货航运市场需求】

核心提示：巴拿马运河通航限制对南向航线造成重大影响，引发美湾—中国贸易航线的改变。德路里估计，由于部分大豆运输线路从巴拿马运河转经苏伊士运河，运费将因此上涨 5%~6%，吨海里数的增加推升了对干散货船的需求。

从 2023 年 11 月 1 日起，巴拿马运河通航限制收紧，每日平均通航次数减少到 31 艘。而随着越来越多的船只改变航道，10 月份抵达运河的每日船舶数量同比出现下降。

干散货船占运河通行总量的 23%，在所有船型中占比最高，该板块因此受到持续影响。当前南向航线，尤其是粮食和大豆运输已转向苏伊士运河，进而增加了吨海里需求。尽管由于收成疲软，本季美国大豆出口量不大，但美国通过苏伊士运河向中国出口的吨海里数增加支撑了航运需求。

德路里估计，因美湾—中国航线从巴拿马运河改道至苏伊士运河，运费将上涨 5%~6%。航线的改变导致 10 月份抵达苏伊士运河的船舶数量增加，特别是大灵便型和巴拿马型船。但苏伊士运河并没有受到太大影响，过河时间仅有小幅增长。

德路里预计，由于航线较长，运费将继续上涨，但上升趋势将放缓。美国大豆出口通常在第四季度成为推升散货市场的主导力量，但今年收成下降，取而代之的将是巴西出口至中国的大豆。

巴西创纪录的大豆收成叠加中国旺盛的需求，推升今年 1—9 月贸易量激增，赶超去年。产量提高将延长今年巴西大豆的出口季，推动巴西—中国航线持续走强，并支撑巴拿马型散货船的需求。

来源：中国远洋海运 e 刊

【注意！巴拿马运河排队船舶还在增加】

截至当地时间 11 月 11 日凌晨 02:30，有 112 艘船等待通过运河，而前一天为 99 艘，比过去 7 年记录的平均 90 艘船只多出约 22 艘。在今年 8 月最糟糕的时候，运河有 160 多艘船等待通过。



近期,巴拿马运河管理局(ACP)一直在削减船舶的每日通行量,上周宣布了进一步的重大通行削减,到2月份,航行次数将从正常时期的最多40次减少到每天仅18艘次。

许多托运人和船东已决定采用替代路线,因为他们意识到集装箱船将在未来几个月内占据有限可用船位中的最大份额。

在线集装箱订舱平台Freightos的研究主管Judah Levine评论道:“等,花钱还是绕路?这些是托运人目前在美国——亚洲航线面临的艰难选择。”

总部位于巴拿马的干散货运营商Sagitta Marine警告称,巴拿马运河的船舶通过预订流程严重偏向大型船东,这可能会导致美洲大部分地区的消费者面临通胀压力。该公司董事总经理Thomas Zaidman表示,集装箱和大型气体运输船行业很容易将成本转嫁出去,干散货船东则“陷入困境”。

来源:海事服务网

【巴拿马运河拥堵搅乱全球贸易流,替代路线影响几何?】

在巴拿马运河大幅减少每日通行名额导致排队过境船舶数量激增后,全球海运贸易版图正在发生变化,托运人和船东正在重新评估绕过该运河的替代路线。

主流替代路线

巴拿马运河服务的主要航线是美国东海岸-亚洲、美国东海岸-南美西海岸、欧洲-南美西海岸等。

以美国休斯顿港至中国上海港的航次为例,根据海运圈网旗下航程计算工具Portdistance计算,在排除拥堵等外界干扰因素后,常规航线经过巴拿马运河的总航程约为10193.18海里,其中ECA航程640.95海里,按15节的速度计算,航行时间为28.31天。

经苏伊士运河的替代路线,总航程约为14025.14海里,其中ECA航程1116.97海里,按15节的速度计算,航行时间为38.96天。

经好望角的替代路线,总航程约为15185.55海里,ECA航程1062.42海里,按15节的速度计算,航行时间为42.18天。



经苏伊士运河的替代路线在最理想情况下需绕航约 4000 海里, 多航行 10 天, 而经好望角的替代路线将绕航约 5000 海里, 多航行近 14 天, 由此产生的绕航成本 (包括船舶租金成本、燃油成本、人员成本) 同样是一笔不菲的费用。

对于美洲干散货贸易而言, 原本途经巴拿马运河的船舶替代路线之一为绕道阿根廷南端附近的合恩角。

以智利圣安东尼奥 (San Antonio) 至哥伦比亚巴兰基利亚 (Barranquilla) 为例, 根据 Portdistance 计算, 在排除拥堵等外界干扰因素后, 常规航线经过巴拿马运河的总航程约为 3035.03 海里, 按 15 节的速度计算, 航行时间为 8.43 天。

经合恩角的替代路线, 总航程约为 7755.19 海里, 按 15 节的速度计算, 航行时间为 21.54 天。这意味着, 绕航将产生约 4700 海里及 13 天船期的额外成本。

船舶大规模改道

常规巴拿马运河的日通过能力为 38 至 40 艘。由于运河十月水位持续下降, 创下 73 年以来最低水平, 运河管理局被迫宣布了在未来数月内分阶段大幅减少运河过境量的计划。计划称, 从 11 月 3 日起, 运河每日通行名额从 31 个减少至 25 个, 而从 11 月 8 日起进一步减少至 24 个。

通行名额的持续缩减导致运河“插队权”的拍卖价格历史记录被急于过境的船舶刷新至近 400 万美元, 许多船舶根本无法负担这一成本, 只能选择改道。

由 Splash by Sea、Oceanbolt 和 VesselsValue 进行的分析显示, 目前船舶改道的规模很大, 需要更长的时间才能到达目的地。

Sea 数据显示, 自巴拿马运河管理局 (ACP) 开始削减每日通行名额及较大船闸的吃水限制以来, 大多数航运板块的全球航行吨天数明显增加。

从细分航线来看, 本月有八大航运板块船舶在巴拿马运河替代路线上的通行数量达到了 2018 年以来的最高值。其中包括经由好望角和苏伊士运河的集装箱船, 总吨位远超正常水平, 同时, 通过麦哲伦海峡的船舶上个月比去年同期多了 30 多艘。

在巴拿马运河上, 通过的船舶类型发生了明显变化, 散货船和油轮的通过量同比大幅减少。



航运数据巨头 Oceanbolt 和 VesselsValue 母公司 Veson Nautical 贸易分析经理 Charlotte Cook 接受采访时表示,干散货美国海湾至中国航线的平均运量明显增加,同一航线上的液化天然气和液化石油气贸易也是如此,这一趋势在 7 月份 ACP 首次实施每日通行名额削减时开始显现,导致更多船只通过苏伊士运河。

影响几何?

在减少每日通行名额后,排队通过巴拿马运河的船舶数量激增。

根据巴拿马运河管理局官方公布的数据,截至 11 月 16 日 1 时,已预订过境排队的船舶数量为 55 艘,未预定过境排队的船舶数量为 75 艘,合计 130 艘,较 11 月 7 日的 91 艘大幅增加 42.9%。

从明年开始,巴拿马运河将不再有大型油轮过境,超大型油轮 (VLCC) 也可能被挤出这条航道。

运河管理局将在未来三个月内把每日通行名额减少到 18 个。届时,较新、较大的新巴拿马型船闸的船位将减少到每天 8 个,大部分将被集装箱船占用,偶尔会有液化天然气运输船。

“大型油轮将不再参与这一贸易。她们无法像集装箱船那样提前安排船期,也很可能无法竞争拍卖时段。”纽约油轮经纪公司 Poten & Partners 在一份报告指出。

“船位的大幅减少将使许多不定期的船舶避开运河,例如油轮和干货船。这将导致更多的吨英里需求,并可能改变航段利用率,更长的航程可能会刺激更大船舶的使用。”Poten 预测。

克拉克森在一份报告预测说:“鉴于目前的拍卖制度,从明年初开始,可能将没有超大型油轮能够通过新船闸,而通过旧船闸的航次将大幅减少。”该报告指出,由于船舶将绕道好望角或通过苏伊士运河航行,因此吨英里数可能会大幅增加。



该公司在一份天然气船市场更新报告中表示：“因此，期货和现货市场上的运价都有所回升，不过现货市场的流动性因参与者对形势的评估而有所下降。”就干散货而言，越来越多的人认为，更多的大型船舶将选择其他航线，而不是在运河等待。

希腊 Xclusiv Shipbrokers 最近的一份报告指出：“尽管巴拿马运河受到限制，但市场可能会另辟蹊径，使用大型船舶绕过合恩角进入太平洋，从而增加吨英里数，并支撑大型船舶的需求。”

运河的限制已经导致干散货运输出现巨大转变。标普全球 (S&P Global) 的分析显示，10 月份苏伊士运河在美国海湾至亚洲运输中所占的份额从一年前的 23% 上升到 83%。

来源：海运圈聚焦

【全新指数 PDI 横空出世】

标普全球大宗商品 (S&P Global Commodity Insights) 旗下的普氏能源资讯 (Platts) 于 2023 年 11 月 1 日推出了一种全新的干散货运行业综合指标——普氏干散货运价指数 (PDI)。

这是航运业 30 多年来的首个以美元/天定价的干散货综合指数，通过定期租船费率当量指数的加权平均值来反映 Capesize (好望角型)、Panamax/Kamsarmax (巴拿马型/卡姆萨尔型)、Ultramax (极大灵便型) 和 Supramax (超灵便型) 等散货船型在 35 条主要航线上运输各种商品的运价。

PDI 反映了谷物、煤炭、铬、铜、锰、镍、铁矿石、钢材、氧化铝、铝土矿和钼等消费广泛的干散货商品的运输需求。该指数以各种干散货运板块的累计贸易流量为基础，为全球干散货运市场表现提供了指标，也增强了这一重要的航运领域的透明度。

有了新的 PDI 指数，需要关注干散货运价每日变化的货运市场参与者和金融投资商们现在就可以选择在覆盖所有船型的一揽子航线上进行交易。

标普全球大宗商品全球货运定价主管 Peter Norfolk 表示：“干散货运市场迫切需要一个能如实反映当下现实的指数。而且，干散货是海运业中最大的板块，几乎影响着经济的方方面面。普氏干散货运价指数是一个独特的美元/天指数，涵盖 Capesize、Panamax/Kamsarmax、Ultramax 和 Supramax 等船型，为市场



参与者提供了一个反映当今全球贸易流量的可靠指标。”

1、分类和权重

目前的 BDI 指数一共包括 3 个指数：BCI、BPI、BSI，分别代表 Capesize、Panamax 和 Supramax 这 3 种船型，它们的权重分布情况为：Capesize 占 40%，Panamax 占 30%，Supramax 占 30%。

而 PDI 指数的分类则更细，分为 Cape T4、KMAX 9、APUI 5、APSI 5、AUI 6 和 ASI 6 共 6 个指数。PDI 是以美元/日（\$/Day）为单位发布，其计算方法是对每日新加坡收盘时间下午 5:30（格林尼治标准时间上午 9:30）和伦敦收盘时间下午 4:30（格林尼治标准时间下午 16:30）发布的 Cape T4、KMAX 9、APUI 5、APSI 5、AUI 6 和 ASI 6 运价进行分配加权得出的。

各个指数的权重是根据普氏贸易流系统（CAS）过去三年在各大贸易地区之间观察到的 Capesize、Kamsarmax、Ultramax 和 Supramax 型船的活动量确定的，以吨英里为单位计算，确保了 PDI 指数所采用加权平均值的准确性。如果观察到的贸易流发生重大变化，Platts 可能会重新对权重进行评估。

2、航线

PDI 覆盖了 Capesize、Panamax/ Kamsarmax、Ultramax 和 Supramax 等散货船型航行的 35 条主要航线。

BDI 则覆盖 28 条航线，Capesize 和 Supramax 型船各有 10 条，Panamax 型船有 8 条。

来源：中国船检



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	663-668	795-800		
Tokyo Bay	535-540	695-700	930-935	Plus oil fence charge, if any.	
Shanghai	500-505	690-695	885-890	Barging USD 5 or 7/MT, min100MT	
Hong Kong	482-487	675-680	805-810	MGO Sul max 0.05%	
Kaohsiung	512	687	875	+ oil fence charge of USD 101	
Singapore	455-460	678-683	788-798	less than 500MT IFO USD 1500-2500 barging. Less than 100MT LSMGO USD 1500-2500 barging	
Fujairah	430-435	675-680	910-915		
Rotterdam	480-485	580-585	790-795		
Malta	550-555	610-615	850-855		
Gibraltar	525-530	625-630	885-890		

截止日期: 2023-11-16

◆ 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	10/11/23	03/11/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,500	6,450	50	0.8%	
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	10/11/23	03/11/23	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： 2023-11-14

(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	158,000	KSOE, S.Korea	2026	Arcadia Shipmanagement - Greek	8,500	scrubber-fitted
4	Tanker	50,000	Yangzijiang, China	2026-2027	Global One Energy - Swiss Based	4,500	
2+2	Tanker	13,000	Taizhou Wuzhou, China	2025	Hongtong Shipping - Chinese	undisclosed	IMO III, StSt
4	LPG	93,000 cbm	Hanwha Ocean, S.Korea	2026	Naftomar - Greek	12,500	shaft generators, ammonia DF
2	Bulker	64,000	Nantong Xiangyu, China	2025	Fujian Shipping - Chinese	3,300	
2	Bulker	64,000	SUMEC Dayang, China	2026	Performance Shipping - Greek	3,250	
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2025	Taiwan Navigation - Taiwanese	3,230	

◆ 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
AGIS	BC	181,500		2023	Japan	6,750	UK	BWTS fitted
TRUE CARTIER	BC	181,380		2014	Japan	3,700	Undisclosed	scrubber fitted, ECO M/E
CHOW	BC	181,146		2016	China	4,310	Genco - Indian	BWTS, Scrubber fitted
AP LOVRIJENAC	BC	82,000		2024	China	3,760	Middle East	
THOR	BC	76,838		2005	Japan	1,190	Ripley Shipping - Indian	BWTS fitted
SEA TAURUS	BC	76,616		2004	Japan	700	Turkish	
MAGIC MOON	BC	76,602		2005	Japan	1,160	Turkish	BWTS fitted
OMICRON LIGHT	BC	76,602		2005	Japan	1,090	Vietnamese	BWTS fitted
GLORY HARVEST	BC	63,339		2014	China	2,150	Greek	TC 8~11/2024 @\$14,750 pd



OCEAN DESTINY	BC	58,786	2008	Japan	1,380	Undisclosed	
ROYAL KNIGHT	BC	58,721	2013	Japan	1,950	Greek	BWTS fitted
HAUT BRION	BC	57,075	2011	China	1,280	Undisclosed	BWTS fitted
NAVDHENU PURNA	BC	53,490	2005	Japan	850	Chinese	BWTS fitted
STAR THETA	BC	52,425	2003	Japan	850	Undisclosed	
IRIS HARMONY	BC	38,593	2019	Japan	2,600	Undisclosed	
APRILIA	BC	36,193	2017	China	2,020	Greek	BWTS fitted
ATLANTIC RUBY	BC	33,680	2012	Japan	1,400	Undisclosed	BWTS fitted, poor condition
AFRICAN IBIS	BC	32,347	2004	Japan	850	Undisclosed	BWTS fitted
LORD NELSON	BC	28,653	2005	Japan	790	Turkish	BWTS fitted
HINASE	BC	28,386	2011	Japan	undisclosed	Union Bulk	
LAKE DANY	BC	28,358	2008	Japan	900	Greek	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
CONTSHIP DAX	CV	13,064	1,102	2016	China	undisclosed	Far East	*
CONTSHIP REX	CV	13,054	1,102	2015	China	undisclosed	Far East	

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
NODUS	GC/MPP	33,422	700	2010	China	880	Middle East	

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
SKS DOKKA	TAK	119,950		2010	S. Korea	39,900	Torm - Danish	en bloc, cash & shares transaction: \$239 mills in cash and approximately 5.5 million new shares
SKS DODA	TAK	119,456		2012	S. Korea			
SKS DONGGANG	TAK	119,456		2011	S. Korea			
SKS DEE	TAK	119,456		2010	S. Korea			
SKS DELTA	TAK	119,456		2010	S. Korea			
SKS DEMINI	TAK	119,456		2012	S. Korea			
SKS DOYLES	TAK	119,456		2010	S. Korea			
SKS DOURO	TAK	119,456		2010	S. Korea			
DONG-A THETIS	TAK	113,284		2016	S. Korea	undisclosed	Singaporean	BWTS fitted



CONCORD EXPRESS	TAK	111,920	2003	S. Korea	2,600	UAE	BWTS fitted
TORM MARINA	TAK	109,672	2007	China	3,650	Undisclosed	
SILVER	TAK	107,507	2010	Japan	undisclosed	Azerbaijan	BWTS fitted
TORM ESTRID	TAK	74,999	2004	S. Korea	2,000	Chinese	en bloc each
TORM ISMINI	TAK	74,999	2004	S. Korea	2,000	Chinese	
SEAWAYS LORAIN	TAK	51,218	2008	S. Korea	2,450	Undisclosed	BWTS fitted
FALCON SEXTANT	TAK	44,997	2009	S. Korea	2,540	Undisclosed	
MONAX	TAK	20,762	2005	Japan	2,700	Stainless Tankers	en bloc*
MARMOTAS	TAK	19,953	2005	Japan			
ENFORD	TAK	16,886	2012	China	1,400	Seacon - Chinese	en bloc each*
KENRICK	TAK	16,788	2012	China	1,400	Seacon - Chinese	
SEASPEED	TAK/LPG	28,460	2017	S. Korea	5,570	Turkish	

◆ 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
YANGO	CV	18,166	5,866	1993	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
CATHERINE BRIGHT	BC	77,828	10,982	1998	Japan	535.00	
DAYTONA DYNAMIC	BC	27,877	6,058	1990	Japan	510.00	
JIN YUAN SHENG 9	BC	14,776	3,102	2007	China	undisclosed	
GAS DALLART	TAK/LPG	4,998	2,491	1990		700.00	

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
SAMC EDDIE	BC	175,775	24,181	2002	Taiwan, PRC	undisclosed	as is Singapore
JIN YUAN XING 16	BC	66,383		1977	Japan	undisclosed	as is Hong Kong
MTT TAWAU	CV	14,099	5,730	1997	Poland	undisclosed	as is Malaysia
MTT TANJUNG MANIS	CV	12,310	5,467	1999	Turkey	undisclosed	as is Malaysia
SHUN ZE LENG 6	OTHER/REF	12,714	7,006	1991	Spain	undisclosed	as is China



◆ 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
2023-11-17	717.280	780.570	4.780	91.988	891.780	65.305	1240.170	465.650	523.190
2023-11-16	717.240	780.270	4.759	91.866	893.030	65.257	1243.370	468.370	525.750
2023-11-15	717.520	781.520	4.784	91.926	897.470	65.431	1260.840	466.970	524.790
2023-11-14	717.680	771.020	4.763	91.902	884.900	65.600	1270.430	460.260	522.520
2023-11-13	717.690	770.420	4.769	91.882	881.630	65.587	1277.810	459.500	522.920

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	5.44555
2 个月	--	3 个月	5.62871	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.80327	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-11-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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