



全一海运市场周报

2023.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.01.09 - 01.13 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 多数航线运价下行】

临近中国传统的春节长假，中国出口集装箱运输市场并未出现节前出货小高峰，运输市场表现较为疲软，多数远洋航线市场运价下行，拖累综合指数继续下跌。1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1031.42点，较上期下跌2.8%。

欧洲航线：据市场研究机构 Sentix 公布的数据显示，欧元区1月 Sentix 投资者信心指数为-17.5，较前值小幅回升，但投资者对于欧元区经济现状的评估并无明显好转，信心指数仍处于负值也凸显出经济前景并不乐观。运输需求在元旦后恢复缓慢，春节长假前，也并未出现出货小高峰，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整走势。1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1020美元/TEU，较上期小幅下跌2.9%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格小幅回落。1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1836美元/TEU，较上期下跌1.0%。

北美航线：据美国劳工局发布的数据显示，美国12月非农就业人口新增22.3万人，该数据降至两年来的最低水平，同时平均时薪增速显著下降，表明就业市场出现降温迹象。在通胀依旧处于高位的情况下，经济前景不容乐观。运输需求较为疲软，春节长假前未能出现出货小高峰，供需基本面不佳，市场运价继续下跌。1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1378美元/FEU和2825美元/FEU，分别较上期下跌2.5%和0.7%。

波斯湾航线：运输需求在春节长假前表现较弱，供求关系不佳，市场运价继续下行。1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1002美元/TEU，较上期下跌3.6%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求表现疲软，春节长假前运输需求增长乏力，供需基本面不佳，市场运价继续调整走势。1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545美元/TEU，较上期下跌7.5%。

南美航线：运输需求在春节长假前未能出现出货小高峰，运输需求表现疲软，供需基本面不佳，即期市场订舱价格继续下跌。1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1117美元/TEU，较上期下跌9.3%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价小幅下跌。1月13日，中国出口至日本航线运价指数为1020.63点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海船货双弱 综合指数走低】

临近春节，下游企业补库需求提前兑现，货盘增量不及预期，低运价叠加大风大雾，可用运力进一步减少，船货双弱下，沿海散货综合指数小幅下跌。1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1019.26点，较上期下跌1.3%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，沿海大部分区域受暖湿气流影响为主，升温明显，社会活动增多，居家用电下降较快，沿海八省日耗下跌至184.7万吨。但新一轮冷空气不断在北方积蓄能量，预期寒潮带来大幅降温，叠加节前补库提前释放，需求有序增加，下游电厂存煤可用天数上升至16.4天。煤炭价格方面，产地部分小矿陆续安排停产放假，供给稍有减少，年前补库企业增多，煤价有所支撑，矿区拉运增多，寒潮前夕长协保供节奏依旧，环渤海各港合计日均调进量上涨至136.6万吨。澳煤、印尼煤炭等多空市场消息交织下，市场有所分化，部分市场煤种缺口预期放大，市场煤货源偏紧。北方港口大风封航，装卸作业效率偏低，压港情况稍有加剧，锚地船舶小幅积压，调出量小幅下降2.4万吨，供给小幅波动下煤价有所企稳。运价走势方面，临近春节，部分电厂有意提前补库，下游需求终端抓紧生产，部分计划较为紧张的企业有意鼓励员工就地过年赶工，运输市场货盘增多。分区域看，华南气温走高，电厂日耗降低，叠加澳煤进口预期，内贸需求走弱；华东节前补库需释放，部分船舶提前停航放假，又遇长江大雾，可用运力偏少，运价有所支撑。沿海煤炭运价平稳运行。

1月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收982.51点，较上期下跌1.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收592.87点，较上期上涨0.1%，



其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 22.8 元/吨，较上期上涨 0.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 27.9 元/吨，较上期下跌 1.8 元/吨。

金属矿石市场：在“将当期总收入最大可能地转化为消费和投资”的宏观积极信号下，中国经济复苏预期越发强烈，叠加今年生产企业较多提前放假，年后复工有望提前，铁矿价格强势上行，钢厂补库需求逐步兑现。虽然成材价格上涨，钢厂利润稍有修复，铁水产量有所增长，但终端市场供需双弱局面依旧，船多货少局面不变，沿海金属矿石运价继续下跌。1 月 13 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 674.23 点，较上期下跌 3.0%。

粮食市场：临近春节，一方面居民备货需求升温，屠企开工率猛增，另一方面养殖散户落袋为安情绪较强，恐慌出栏情绪加剧，生猪供给持续宽松。猪价大幅走跌，集中出栏后，养殖户补栏积极性下降，饲料需求回落。南北港口成交逐步清淡，市场采购疲软，叠加节前可用运力减少，沿海粮食运价弱势下行。1 月 13 日，沿海粮食货种运价指数报 1117.47 点，较上期下跌 2.9%。

成品油市场：临近春节假期，主营炼厂开工率维持稳定，地炼开工率延续小跌趋势，叠加 2023 年成品油第一批出口配额计划量大幅增加，供应有所收紧。需求方面，春运启动，民众出行意愿增加，汽油终端消费中长期向好发展。叠加国际油价上行，成品油市场挺价心态升温，成交气氛向好，成品油运价平稳运行。1 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）报收 1118.66 点，较上期上涨 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场持续船多货少 租金指数跌跌不休】

临近国内春节假期，以及受疫情的影响，国际干散货运输市场需求低迷，铁矿石、煤炭、粮食货盘均偏少，三大船型市场运力过剩明显，租金、运价纷纷下跌，由于已跌至低位，预计下跌空间有限。远东干散货租金指数自 2022 年 12 月 23 日以来持续下跌，已连跌三周。1 月 12 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 627.07 点，较上周四下跌 15.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑，跌幅收窄。太平洋市场，周初澳大利亚三大矿商在市场询船，且巴西远程矿航线运价上涨，澳大利亚至青岛航线运价止跌小幅上升。下半周，太平洋市场货盘减少，活跃度下降，且 FFA 远期合约价格走跌，澳大利亚至青岛航线运价再次跌至 7 美元/吨之下。1 月 12 日，



中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7332 美元，较上周四下跌 13.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.959 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。远程矿航线，由于 1 月装期的可用运力有限，巴西即期货小幅拉升远程矿航线运价。稍远期可用运力较多，市场看空情绪浓厚，巴西图巴朗至青岛航线运价下跌。1 月 12 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.046 美元/吨，较上周四下跌 3.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续走跌。太平洋市场，市场煤炭货盘偏少，整体需求低迷状况未有改善，过剩运力不断累积，巴拿马型船太平洋市场租金跌至 2020 年 6 月中旬以来的最低。1 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7294 美元，较上周四下跌 14.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.905 美元/吨，较上周四下跌 9.8%。粮食市场，虽然市场有些许 1 月底 2 月初装期的南美粮食货盘，但南美船运旺季尚未到来，且空放运力较多，粮食市场船多货少，运价继续承压。1 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 37.640 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位下探。上半周，市场持续冷清，悲观情绪浓厚，东南亚市场日租金低位继续下探。周中开始，1 月下旬至月底装期的煤炭货盘陆续释放，开始消化过剩运力，由于租金水平已低于船东运营成本，预计下跌空间有限。1 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 4622 美元，较上周四下跌 16.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.342 美元/吨，较上周四下跌 6.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下滑 成品油运价持续下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 1 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅远超预期，精炼油库存降幅超预期，汽油库存增加。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 4.33%。由于炼油厂在冬季风暴停工后恢复生产的速度较慢，美国原油库存上周意外猛增，这是自 2021 年 2 月以来的最大单周增幅；美国本周因计算机故障在全国范围内实施停飞，这是约 20 年来首次全国性航班停飞，限制油价的涨幅。由于通胀放缓，美联储将进一步放慢加息步伐，市场对 2023 年燃料需求增长的乐观情绪持续升温；欧盟对俄罗斯海运石油产品的进口禁令将于 2 月 5 日生效，这或将比之前的禁令更具破坏性，供给面可能进一步收紧，助力油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 83.79 美元/桶，较 1 月 5 日上涨 5.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下行，苏伊士型油轮运价蒸蒸日上，阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下滑。1 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 1055.65 点，较 1 月 5 日下跌 9.3%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 1 月下旬货盘基本做完，租家有足够时间收尾剩下的货盘。无论是较早装期还是正常装期的货盘都有足够的船位供给，市场可用运力充沛，基本面始终倾向租家。周初，充足的报价数量不断打压船东信心，WS 点位一路下滑；临近周末，随着部分租家对当前市场运费的接受度提高，运价下跌幅度逐渐缓和，伴随企稳趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS49.50，较 1 月 5 日下跌 9.05%，CT1 的 5 日平均为 WS50.98，较上周平均下跌 14.77%，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 WS50，下跌 9.5%，平均为 WS51.84，TCE 平均 3.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平蒸蒸日上。西非至欧洲市场运价上涨至 WS117（TCE 约 4.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS201（TCE 约 11.4 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS71（TCE 约 2.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS179（TCE 约 4.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS239（TCE 约 9.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS160（TCE 约 5.7 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS166（TCE 约 4.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS242（TCE 约 7.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS245（TCE 约 7.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS198（TCE 约 2.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS218（TCE 约 4.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS178（TCE 约 4.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS92 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS179（TCE 约 1.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数震荡下跌 国际油轮价格上涨】

1 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1180.75 点，环比下跌 0.11%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 0.60%、1.41%及 0.35%，沿海散货船价综合指数环比下跌 1.55%。



国际干散货船二手船价格除巴拿马型散货船下跌外，其余船型均上涨。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 2037 万美元，环比上涨 1.17%；57000DWT 吨级散货船估值 2506 万美元，环比上涨 3.48%；75000DWT 吨级散货船估值 2689 万美元，环比下跌 0.21%；170000DWT 吨级散货船估值 3690 万美元，环比上涨 1.13%。本期，国际二手散货船市场成交与上周相比略有增加，总共成交 8 艘（环比增加 2 艘），总运力 68.57 万载重吨，总成交金额 13601 万美元，平均船龄 12.88 年。

国际油轮二手船价格所有船型继续全线上涨。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3682 万美元，环比上涨 0.67%；74000DWT 吨级油轮估值 3632 万美元，环比上涨 0.32%；105000DWT 吨级油轮估值 5812 万美元，环比上涨 0.58%；158000DWT 吨级油轮估值 6423 万美元，环比上涨 1.07%；300000DWT 吨级油轮估值 9028 万美元，环比上涨 0.36%。本期，国际油轮二手船市场成交依旧平淡，总共成交 5 艘（环比减少 4 艘），总运力 85.88 万载重吨，总成交金额 18448 万美元，平均船龄 15.40 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型均下跌。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 232.9 万人民币，环比下跌 0.53%；5000DWT 吨级散货船估值 1384 万人民币，环比下跌 3.02%。本期，国内沿海二手散货船市场成交有所恢复，总共成交 7 艘（环比增加 6 艘），总运力 4.67 万载重吨，总成交金额 5353 万人民币，平均船龄 12.78 年。

国内内河散货船二手船价格有涨有跌，个别船型上涨幅度较大。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 50.4 万人民币，环比下跌 0.51%；1000DWT 吨级散货船估值 117.8 万人民币，环比下跌 2.53%；2000DWT 吨级散货船估值 246 万人民币，环比上涨 4.83%；3000DWT 吨级散货船估值 311 万人民币，环比下跌 0.92%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上周相比明显增加，总共成交 43 艘（环比增加 29 艘），总运力 9.70 万载重吨，总成交金额 10341.7 万人民币，平均船龄 9.67 年。

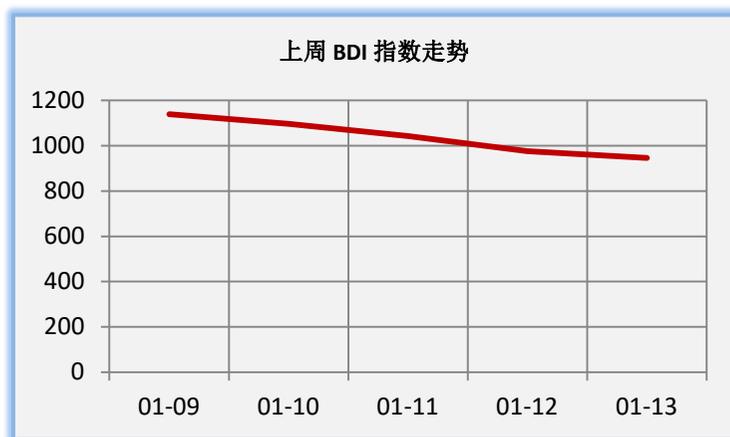
来源：上海航运交易所

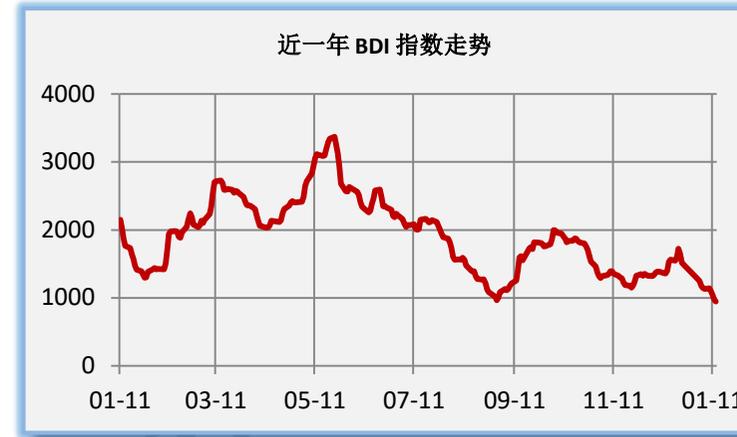


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月9日		1月10日		1月11日		1月12日		1月13日	
BDI	1,139	+9	1,096	-43	1,043	-53	976	-67	946	-30
BCI	1,596	+84	1,536	-60	1,470	-66	1,349	-121	1,299	-50
BPI	1,250	-49	1,189	-61	1,126	-63	1,084	-42	1,069	-15
BSI	825	-14	803	-22	762	-41	715	-47	686	-29
BHSI	542	-10	534	-8	521	-13	508	-13	500	-8





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	06/01/23	30/12/22	浮动	%
Cape (180K)	一年	17,250	17,000	250	1.5%
	三年	15,750	15,250	500	3.3%
Pmax (76K)	一年	13,750	14,000	-250	-1.8%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	11,250	11,000	250	2.3%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-01-10



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Yangze Navigation' 2019 82027 dwt dely aps EC Australia 1/10 Feb trip redel India \$6,000 + \$210,000 bb - Tata NYK

'Blue Ionian' 2007 76596 dwt dely aps EC South America 26 Jan trip redel Singapore-Japan \$14,000 + \$400,000 bb - cnr

'Patricia V' 2011 75354 dwt dely aps NC South America 27 Jan trip redel Skaw-Barcelona \$16,250 - Bunge

'ETG Southern Cross' 2021 63482 dwt dely North Continent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$9,750 - Ultrabulk

'Federal Innoko' 2020 63480 dwt dely Oran prompt trip Barranquilla \$7,000 - Drylog

'Sakura Glory' 2012 58163 dwt dely Aliaga prompt trip redel Spanish Mediterranean intention clinker \$10,000 - Nordic

'Glorieuse' 2012 38338 dwt dely Jamaica 15/22 Jan trip redel Iceland intention alumina \$14,000 - cnr

'SE Nicky' 2018 37717 dwt dely Rio De Janeiro 22/31 Jan trip redel Singapore-Japan \$15,000 - Ultrabulk

'Ocean Happiness' 2017 37572 dwt dely Singapore prompt trip via W Australia redel Japan intention grains \$8,000 - Baltnav

'Ananya Naree' 2011 33586 dwt dely S Italy prompt trip redel Denmark intention salt \$8,000 - Clipper

'Maccoa' 2009 30898 dwt dely Alexandria 16/21 Jan trip redel Baltic intention salt \$6,000 - T.K.B Shipping



4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森：2022 年指数创下新纪录】

船舶经纪公司克拉克森（Clarkson）的 ClarkSea 指数涵盖了全球约 80%的船队运力，该指数在 2022 年飙升了近三分之一，达到创纪录的水平。

指数上涨主要得益于集装箱航运板块的支撑，此外，汽车船、油轮和 LNG 运输船等也表现出色。2022 年，能源海运增长约 4%，成为推动 ClarkSea 指数达到创纪录的 37253 美元/日的主因之一。

2022 年，油轮平均收益增长了 470%以上，VLCC 同比增长 642%，均创下新纪录。中型成品油轮也表现良好，12 年船龄的中型成品油轮运费提高了 370%，从 2021 年的 6740 美元/日提高到去年平均 31775 美元/日。

相比之下，集装箱运价在 2022 年下半年经历了“大幅调整”，低于年初的创纪录水平。克拉克森指出，集装箱船交付量的增加将对运价带来压力。但从历史角度看，集运市场仍然坚挺，中国防疫措施优化将对集装箱贸易产生积极影响。

克拉克森认为，2022 年一些船型收益创下新纪录，从订单量看仅占船队总运力的 10%，仍处于历史较低水平。且未来运力将受到排放新规的限制，如 2023 年 1 月 1 日起实施的 EEXI 和 CII 法规以及明年启用的欧盟排放交易系统。

新的一年，航运市场仍面临诸多不确定性因素。克拉克森透露，将建立新的航速指数来监测船舶减速航行带来的影响。其他不确定性因素包括节能设备改造的规模、潜在的船队更新以及租船市场的分化。

来源：中国远洋海运 e 刊

【商务部：预计 2022 年中国进出口规模再创新高】

新华社北京 1 月 12 日电（谢希瑶、孙悦）商务部新闻发言人束珏婷 12 日说，2021 年中国进出口总额连续跨过 5 万亿、6 万亿美元两个台阶，预计 2022 年



中国进出口规模再创新高。

束珏婷在商务部当天举行的例行发布会上说，当前全球经济衰退风险上升、外需增长持续放缓，是外贸稳增长面临的巨大压力，部分行业需求疲弱、订单不足。近段时期以来，很多地方积极组织外贸企业“走出去”，将海外客商“请进来”，一系列贸易促进措施落地，岁末年初的外贸圈更加积极活跃。据商务部跟踪监测，出口大省接单情况有所好转。

“外贸保稳提质的任务依然十分艰巨。”束珏婷表示，在稳订单方面，支持外贸企业赴境外参展、对接洽谈，办好广交会等重点展会，加强对境外采购商招商招展，指导企业用足用好出口信用保险政策；在稳主体方面，指导企业用好普惠金融、稳岗就业等普惠性政策，进一步加大对外贸企业特别是中小微外贸企业信贷支持力度；及时推动解决企业遇到的困难问题。

谈及进一步支持外经贸企业扩大人民币跨境使用，束珏婷说，近期以来主要货币汇率波动加大，企业使用人民币交易结算意愿增强。2022年货物贸易跨境人民币结算金额 7.92 万亿元，同比增长 37.3%，直接投资跨境人民币结算金额 6.76 万亿元，同比增长 16.6%。无论是人民币在跨境贸易投资中的使用比重，还是企业对跨境人民币业务的获得感，都有较大提升空间。

束珏婷表示，下一步，商务部将会同人民银行指导地方和金融机构细化举措，推动各地金融机构持续完善产品服务供给，促进银企更好对接。商务部、人民银行专门组织金融机构编写发布了《中小企业跨境人民币服务手册》，企业可通过商务部官网或微信公众号查询使用。

来源：新华网

【从 7%到 30%！中国船舶集团大型 LNG 船领域取得重大突破】

2022 年，全球大型液化天然气（LNG）运输船新造船市场呈现前所未有的“井喷”态势。作为中国船舶工业的国家队，中国船舶集团有限公司充分发挥集团整体优势，主动作为、迎难而上、抢抓机遇，取得了大型 LNG 运输船经营承接工作的重大突破，成为 2022 年中国船舶工业高质量发展的最大亮点。

据统计，中国船舶集团去年全年累计签约大型 LNG 运输船订单达 49 艘，合同金额超过 100 亿美元，订单总量全球市场份额从 2021 年的不足 7%跃升至 2022 年的近 30%，形成了与韩国三大船企并驾齐驱的 LNG 运输船建造市场新格局。同时，订单结构呈多元化，并首次实现了与多家国际重要客户的合作，彰显了



我国船舶工业雄厚的技术实力和强劲的市场影响力。

提前布局 合力推进

2022 年是中国船舶集团迁驻上海的第一个完整年。中国船舶集团积极服务国家能源安全战略和“一带一路”沿线能源战略布局，加快建设世界一流船舶集团。

为全面贯彻“造船强国”战略，实现中国船舶工业高质量发展，中国船舶集团自 2020 年伊始，准确预判市场趋势，果断启动大型 LNG 运输船承建能力提升工程，决定让中国船舶集团旗下的江南造船（集团）有限责任公司、大连船舶重工集团有限公司进入大型 LNG 运输船建造领域，与中国船舶集团旗下沪东中华造船（集团）有限公司形成“两地、三厂、双型”的大型 LNG 运输船建造能力布局，并明确了未来大型 LNG 运输船产能规划目标和发展路径。

同时，中国船舶集团成立民船重大项目办公室，进一步加大对大型 LNG 运输船等重大项目的顶层策划和协调推进力度，组建集团层面大型 LNG 运输船专家组开展船型研发、建造技术、能力建设、质量安全、风险防控等方面的指导与咨询，加快推进大型 LNG 运输船建造能力提升，为市场拓展提供强力支撑。而且充分发挥中国船舶工业贸易有限公司作为中国船舶集团船海业务营销主平台、主渠道的独特作用，联合沪东中华、江南造船、大船集团 3 家总装厂组建大型 LNG 运输船市场开拓团队，多渠道全方位向潜在客户宣传中国船舶集团提升大型 LNG 运输船产能有关工作部署，重点争取战略性客户和积极拓展油气领域实力雄厚客户，全力以赴推进大型 LNG 运输船市场经营开拓工作。

最终，经过两年多的努力，中国船舶集团大型 LNG 运输船经营承接迎来了“大丰收”。其中，沪东中华在去年创造了中国造船史上单笔 LNG 运输船订单最大金额纪录，江南造船和大船集团在实现首单突破之后，也迎来了后续批量订单。

精心组织 市场开拓

订单在哪里？订单如何落地？这无疑是经营工作关注的核心问题。中国船舶集团充分发挥大型 LNG 运输船市场开拓团队作用，组织开展大量市场调研工作，并对整个 LNG 产业链进行了深入分析和密切跟踪，为后续找准目标客户和重点市场奠定了基础。

按照中国船舶集团要求，市场开拓团队围绕“推动沪东中华做大做强，实现批量承接订单和站稳国际市场；尽快实现江南造船和大连造船首单突破”等目标，



全方位开展市场经营工作。坚持解决短期难题与谋划长远发展并举，强化问题导向和做好顶层设计，从 LNG 产业链上中下游着眼，加大 LNG 运输船市场开拓力度，充分利用中国船舶集团品牌效应深挖潜在客户资源。特别值得一提的是，中国船舶集团相关部门还积极推动中国船舶集团与央企船东、租家三方高层会晤，取得了广泛共识。市场开拓团队主动与这些船东和租家保持密切协作，紧紧抓住 LNG 运输船市场上行窗口期，成功与中国石油、中国海油、中国石化等央企客户签订大型 LNG 运输船建造项目。

特别是在首单突破方面，中国船舶集团意识到，想要尽快破局，必须充分发挥江南造船和大船集团的百年老厂品牌效应，决定将 2 家船企的首单突破方向聚焦在中国船舶集团战略客户、老客户上，最终促成了阿联酋阿布扎比国家石油公司、招商局能源运输股份有限公司分别成为江南造船、大船集团的首单突破客户。

在批量接单方面，中国船舶集团突出沪东中华在大型 LNG 运输船领域雄厚实力，凭借其亮眼业绩和强大的研发能力，紧跟国内外市场重大项目，最终实现与国内外主流船东成功牵手，承接了大批量订单。其中包括中国历史上订单金额最大的中国海油 LNG 运输船项目 12 艘订单，以及首个批量化国际市场卡塔尔能源 LNG 项目 12 艘订单。

创新模式 技术引领

找到了客户，接下来最关键的就是如何快速推进项目落地。中国船舶集团市场开拓团队在深入了解船东、租家的想法后，坚持项目“缺”什么就“补”什么的思路，积极创新合作模式，最大程度满足客户需要，做到“缺”融资“补”融资，“缺”设计“补”设计。

在大船集团首单项目落地过程中，中国船舶集团市场开拓团队基于招商轮船与大连造船长期良好合作的基础，充分发挥自有融资租赁功能，与招商轮船成立合资公司，打消了客户的顾虑，坚定了客户的信心，最终通过商业模式创新，确保了项目顺利落地。

在推进江南造船首单突破过程中，中国船舶集团市场开拓团队选择了既是 LNG 贸易商也是江南造船老客户的阿联酋阿布扎比国家石油公司作为突破方向，通过从营销船东到营销 LNG 贸易商的思路创新，不仅解决了租约问题，同时还解决了合作基础问题。

沪东中华方面则在项目早期及时介入，有的放矢引导租家需求。特别是在中国海油、新奥能源等国内 LNG 运输船项目中，开创了与租家深度合作绑定的先例，



创造了 LNG 运输船“国轮国造”合作共赢的典范。

当然，不论采用何种商业模式，吸引客户的最关键因素始终是技术实力。凭借自身强大的研发能力，沪东中华成功研发推出了最新款“G5 长恒”系列 17.4 万立方米 LNG 运输船。该型船在与日、韩多家船厂竞争中脱颖而出，率先成功中标卡塔尔能源 LNG 项目，同时也为后续批量订单奠定了坚实基础。此外，沪东中华还极其重视 LNG 运输船核心配套产品及材料的自主化研发，比如在相关项目推进过程中，就推出了首次使用国产殷瓦钢作为货物围护系统材料的船型。

考虑到江南造船与大船集团首次进入大型 LNG 运输船建造领域，中国船舶集团从 LNG 产业链角度出发，决定选择采用与 2 家船厂已拥有多年合作经验的法国 GTT 公司的 Mark III 薄膜型货物围护系统，以相对成熟船型降低初期投入，缩短建造周期，同时，在船型设计过程中融入最新的设计理念，应用包括全球 LNG 岸站兼容性模拟分析、最新的主机排放控制系统、空气润滑减阻等新概念。正是通过引进消化吸收再创新，江南造船和大船集团得以成功接获首单和后续批量订单。

2022 年，中国船舶集团抢抓市场机遇，实现了大型 LNG 运输船经营承接的重大突破，初步形成了大型 LNG 运输船建造“三足鼎立”的崭新局面，进一步优化提升了船型产品结构，增强了全球大型 LNG 运输船领域的国际竞争力和品牌形象，为我国提升 LNG 自主运输能力，实现关键供应链自主可控和保障国家能源战略安全作出了重要贡献，在全面推进世界一流船舶集团建设的同时，为实现中国船舶工业的高质量发展夯实了更为坚实的基础。（何宝新）

来源：中国新闻网

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)	Comment
Busan	S. E.	685~690	915~920		Steady.
Tokyo Bay	470~475	695~700	990~1000	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	635~640	1055~1060	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	430~435	635~640	950~955	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	427	628	960	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Fujairah	S. E.	631~636	1202~1207		Steady.



Singapore	395~400	620~625	900~905	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Rotterdam	386~391	566~571	857~863		Softer.
Malta	S. E.	606~611	922~927		Steady.
Gibraltar	S. E.	619~624	1020~1025		Steady.

截止日期: 2023-01-12

◆ 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	06/01/23	30/12/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,450	3,450	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,150	3,150	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,850	2,850	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	06/01/23	30/12/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	12,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	8,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,400	6,400	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,400	0	0.0%	

截止日期: 2023-01-10



(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
2	Bulker	211,500	Japan Marine United, Japanese	2025	Eastern Pacific - Singapore	7,500	scrubber fitted, BWTS fitted
2	Bulker	63,500	New Dayang, China	2025	Ocean Agencies - UK Based	3,150	EEDI phase 3, Crown 63- Plus design
2	Bulker	63,500	New Dayang, China	2025	Marine Capial - UK Based	3,150	EEDI phase 3, Crown 63- Plus design
4	Container	8,000 teu	Yangzijiang, China	2025	Lepta Shipping - Japanese	10,000	conventionally fuelled, against long-term T/C
4	Container	5,920 teu	Imabari, Japan	2024	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	conventional fuelled, BWTS fitted
2	Container	1,900 teu	undisclosed	2024/2025	Samudera Shipping - Singaporean	3,300	
4+4	LNG	180,000 cbm	CMHI Jiangsu, China	2026	Celsius Shipping - Danish	23,400	
1	FLNG	2,4 mtpa	Wisou Heavy Industry, Chinese	undisclosed	Eni - Italian	Undisclosed	180,000 cum of LNG and 45,000 cum of LPG

◆ [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
CAPE MAPLE	BC	206,204		2005	Japan	1,530	Turkish	BWTS fitted
AQUASALWADOR	BC	180,012		2012	S. Korea	2,700	Greek	BWTS fitted
AQUANAVIGATOR	BC	179,905		2011	S. Korea	2,500	Greek	BWTS fitted
GOODSHIP	BC	177,536		2005	Japan			
TRADERSHIP	BC	176,925		2006	Japan	3,625	United Maritime	en bloc*, BWTS fitted
BULK CHINA	BC	176,274		2005	Japan	1,330	Undisclosed	
SEA KSANTI	BC	59,941		2012	S. Korea	1,880	Turkish	BWTS fitted
CN JOURNEY	BC	57,005		2010	China	1,350	Indonesian	BWTS fitted



SUNRISE RAINBOW	BC	56,416	2012	China	1,550	Undisclosed	BWTS fitted, Tier II
KITAKAMI	BC	55,668	2009	Japan	1,525	Undisclosed	BWTS fitted
BEN WYVIS	BC	35,000	2015	China	1,740	Greek	BWTS fitted
GALENE M	BC	33,158	2011	Japan	1,410	Turkish	BWTS fitted
ATLANTIC DREAM	BC	32,527	2011	China	1,075	Undisclosed	BWTS fitted
LOVELY LEAH	BC	28,383	2012	Japan	1,140	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
SEALAND GUAYAQUIL	CV	34,470	2,546	2009	China	1,300	Undisclosed	Ice Clas II
BUXCONTACT	CV	33,807	2,478	2002	Germany	975	Tehama	
G. ACE	CV	33,662	2,483	2007	Japan	1,380	Chinese	

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
COSGREAT LAKE	TAK	298,833		2002	China	3,900	GMS	BWTS fitted
ASIA DAWN	TAK	281,396		2005	Japan	5,000	Middle East	BWTS fitted
ICE TRANSPORTER	TAK	146,270		2006	Japan	4,750	Middle East	BWTS fitted, Ice 1A
SYRA	TAK	105,309		2010	Japan	3,950	Middle East	BWTS fitted
ARIS	TAK	530,106		2005	S. Korea			
AJAX	TAK	530,095		2005	S. Korea			
APOLLON	TAK	53,148		2005	S. Korea			
AFRODITE	TAK	53,082		2005	S. Korea	12,600	Middle East	en bloc**, BWTS fitted
ARTEMIS	TAK	53,039		2005	S. Korea			
ARIADNE	TAK	53,021		2005	S. Korea			
PLOVER PACIFIC	TAK	49,999		2009	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
KOKAKO	TAK	49,218		2017	S. Korea	undisclosed	AL SEER	
CHANTACO	TAK	18,734		2007	Turkey			
CHIBERTA	TAK	18,734		2007	Turkey	2,070	Algoma - Canadian	en bloc, Ice 1A
SYN ALTAIR	TAK	7,553		1998	Italy	600	Asian	
RONALD N	TAK/LPG	54,004		2008	S. Korea	5,000	Undisclosed	
KAROLINE N	TAK/LPG	54,004		2009	S. Korea	5,000	Undisclosed	
TELENDOS	TAK/LPG	26,634		2010	S. Korea	3,300	Undisclosed	
GAS PRODIGY	TAK/LPG	3,633		2003	China	510	Indonesian	
GAS SPIRIT	TAK/LPG	3,409		2001	Japan	570	Ukrainian	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
HONG FA	TAK	5,980	2,172	1983	Japan	undisclosed	
DE XIANG	TAK	4,978	1,820	1990	Japan	530.00	
SUN SHUN	TAK	2,954	1,206	1994	Japan	525.00	

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
SOL DELTA	CV	22,983	7,852	1995	Poland	undisclosed	as is Colombo
FU OCEAN	GC	12,000	3,531	1998	China	498.00	as is Batam
PIONER NIKOLAYEVA	OTHER/FISHING	1,815	3,899	1981	U. S. S. R	620.00	
DMITRY PASCHENKO	OTHER/FISHING	1,810	3,844	1988	U. S. S. R	608.00	
YONG HANG 3	OTHER/REF	11,585	5,701	1993	Japan	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
BELL	BC	43,685	7,995	1989	Japan	510.00	
SEA EAGLE	GC	4,281	1,300	1984	Germany	undisclosed	
STELLA KARINA	OTHER/FISHING	712	1,263	1969	Norway	undisclosed	

◆ [ALCO 防损通函](#)

【欧盟对俄罗斯实施第九轮制裁措施】

2022年12月16日，欧盟通过了对俄罗斯的第九轮制裁措施，发布了一系列有关条例和决议，其中，理事会条例(Council Regulation (EU) 2022/2474)对协会及其会员尤为重要，该新规进一步修订了之前的条例 Regulation (EU) 833/2014。



【国际扣船实务 - 苏丹】

扣船是苏丹管辖权相对较新的一种程序，是在 2010 年新的《海上运输法》（law of Sea Transport）生效时被首次引进。根据该法，任何海事索赔人都可以向主管法院申请扣押与债务有关的船舶或债务出现时债务人拥有的任何其他船舶。要求扣押船舶的请求人，应当向主管法院提出申请，并附上证明该请求具备真实性的文件；法院应当在审查所呈文件后发出临时扣船令，并确定一个不超过 15 天的开庭日期，传唤债务人出庭，对扣船提出抗辩或出示《海上运输法》第 49 条规定的担保。

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
2023-01-13	672.920	730.670	5.208	86.171	822.170	64.607	1008.440	468.870	503.230
2023-01-12	676.800	728.770	5.134	86.640	823.070	64.509	1038.880	467.970	504.310
2023-01-11	677.560	727.460	5.127	86.751	823.270	64.526	1027.320	467.180	504.740
2023-01-10	676.110	725.490	5.130	86.585	823.550	64.686	1031.130	467.090	504.910
2023-01-09	682.650	727.180	5.170	87.431	826.070	64.286	1062.150	470.170	507.900

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	4.31314	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.45900



2 个月	--	3 个月	4.82971	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.12971	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.40914		

2023-01-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping