



全一海运市场周报

2023.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.03.27 - 03.31 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持稳定 航线走势继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场整体行情延续平稳态势，各航线因供需基本面的不同，继续呈现分化走势，综合指数小幅上涨。最新发布的中国 3 月综合 PMI 指数进一步向好，展现了较为乐观的经济复苏前景，集运市场行情有望继续转好。3 月 31 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 923.78 点，较上期上涨 1.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局发布的数据显示，欧元区 3 月经济景气指数为 99.3，低于前值及市场预期，为连续第二个月小幅下跌，跌幅较上月有所扩大，其中，由于工业表现疲软，3 月工业景气指数为-0.2，再次转为负值。此外，当月消费者信心指数结束了此前连续五个月的上涨，转为小幅下跌，显示消费者对总体经济形势并不乐观。尤其近期欧美国银行业的动荡引发了欧洲市场对经济前景的担忧。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，市场运价未能延续反弹行情，出现小幅下跌。3 月 31 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 863 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。地中海航线，运输需求与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格小幅走低。3 月 31 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 1602 美元/TEU，较上期微跌 0.2%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至 3 月 25 日美国首次申请失业救济金的人数为 19.8 万人，环比增加了 7000 人，该数据三周来首次上升，表明美国劳动力市场出现了一些疲软迹象。由于美联储为了遏制通胀，实施了较为激进的加息及缩表等紧缩措施，引发了近期的美国银行业危机，未来可能进一步影响经济表现和就业市场。本周，运输需求继续疲软表现，供求关系不佳，市场运价延续下行走势。3 月 31 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 1148 美元/FEU 和 2010 美元/FEU，分别较上期下跌 0.6%和 1.4%。

波斯湾航线：运输需求继续向好，供求关系良好，市场运价持续反弹。3 月 31 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 1040 美元/TEU，较上期上涨 16.3%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求总体平稳，供需基本面基本平衡，本周市场运价小幅回落。3月31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318美元/TEU，较上期下跌1.9%。

南美航线：运输需求表现良好，供需基本面继续转好，本周即期订舱价格继续上涨。3月31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1721美元/TEU，较上期大幅上涨21.0%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价下跌。3月31日，中国出口至日本航线运价指数为863.97点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【月末货盘渐少 综合指数趋稳】

月末，电厂日耗持续走弱，拉运需求减弱，船多货少情况再现，沿海散货综合指数走势趋缓。3月31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1127.06点，较上期上涨0.4%。

煤炭市场：市场需求方面，雨水增多，水电情况有所改善，电煤消费需求进入季节性疲弱阶段。部分电厂开始春季例常检修，沿海八省电厂日耗降至186.3万吨，环比减少4.9万吨。需求终端在有长协兜底、进口煤补充的情况下，维持刚需补库拉运。环渤海各港合计日均调进136.6万吨，环比减少6.3万吨，日均调出量131.9万吨，环比减少16.2万吨。煤炭价格方面，主产地煤矿逐步复产，产量回归正常，煤炭供应维持高位，且日耗处于季节性回落期，市场供需格局宽松。进口煤继续实施零税率消息传出，贸易商开始加快出货，煤炭价格震荡下跌。运价走势方面，进入用煤淡季，下游拉运积极性减弱，部分港口空泊现象增多，装运多为长协，市场需求有限，船多货少局面持续，沿海煤炭运价向下调整。3月31日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1150.91点，较上期上涨0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收833.81点，较上期下跌6.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价33.8元/吨，较上期下跌3.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.3元/吨，较上期下跌3.2元/吨。

金属矿石市场：本周钢厂高炉开工率稳中有增，铁水产量延续增长趋势。钢材库存连续第六周下降，降幅环比有所扩大，铁矿石价格延续高位震荡。钢厂补库较为谨慎，按需补库为主，矿石运价有所回调。3月31日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收769.67点，较上期下跌1.3%。



粮食市场：在小麦价格深跌、前期进口粮到货等因素下，收购主体心态谨慎，深加工企业压价收购，下游产品走货不畅，玉米价格震荡下行，沿海粮食运价有小幅下跌。3月31日，沿海粮食货种运价指数报1106.95点，较上期下跌1.2%。

成品油市场：本周国际原油走势先抑后扬，山东地方炼厂及主营炼厂方面暂无大范围检修计划，整体开工率维持平稳走势。需求方面，汽油需求逐步提量，加之4月份汽油出口量增加，市场利好支撑加码。柴油方面，建设工程、道路施工等用油企业开工率逐步增加，需求量稳定。成品油运输市场供需结构平稳，采购拉运节奏不变，运价走势平缓。3月31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1095.09点，较上期下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型表现疲弱 租金指数继续下跌】

本周，国际干散货运输市场多重利空因素叠加，三大船型运价全线下跌。海岬型船市场，铁矿石采购需求减少，市场氛围转弱，运价步入下行通道。巴拿马型船与超灵便型船市场受煤炭运输需求低迷影响，租金持续下跌。远东干散货租金指数延续下行态势。3月30日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1290.32点，较上周四下跌10.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡下行。太平洋市场，周初市场仅个别矿商询盘，又因铁矿石报价持续上调，下游观望情绪浓厚，采购需求收缩，交投氛围渐冷，运价持续下跌。3月30日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13804美元，较上周四下跌19.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.871美元/吨，较上周四下跌9.1%。远程矿航线，本周巴西山体滑坡一度加重市场观望情绪，但市场整体氛围较好，Vale出货增多明显，运价小幅上涨。3月30日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.686美元/吨，较上周四上涨4.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下挫。太平洋方面，受南方暴雨影响，水电对火电的替代作用增强，且国内煤炭市场步入传统淡季，电厂多选择观望，进口煤采购步伐放缓。煤炭运输需求表现低迷，过剩运力逐渐累积，租金持续下行。3月30日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14138美元，较上周四下跌6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.125美元/吨，较上周四下跌5.9%。粮食市场，南美区域市场活跃度尚可，粮食货盘有所增加，推动运价止跌企稳。3月30日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为41.07美元/吨，较上周四微涨0.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场波动下行。本周超灵便型船东南亚市场未有明显起色，后续补充的煤炭货盘也相对有限，镍矿货盘增多不足以扭转供需格局。市场观望气氛浓厚，即期运力堆积，船东信心不足，租金承压下跌。3月30日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11677 美元，较上周四下跌 7.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.022 美元/吨，较上周四下跌 3.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌 成品油运价水平下移】

俄罗斯 3 月原油产量下降约 30 万桶/日，低于此前设定的 50 万桶/日减产目标；美国能源信息署(EIA)的最新数据显示，截至 3 月 24 日当周，美国商业原油库存意外减少 748.9 万桶，而分析师此前预计将增加 9.2 万桶；俄罗斯表示将在白俄罗斯部署战术核武器，地缘局势的不确定性风险增加；伊拉克与库尔德未能就恢复杰伊汉港 45 万桶/日的石油出口问题达成一致，库尔德斯坦地区北部石油出口管道暂停运营，油企被迫暂停或减少石油生产，油价止跌回升。本周布伦特原油期货价格震荡上行，周四报 79.30 美元/桶，较 3 月 23 日上涨 5.03%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价快速回调，苏伊士型油轮运价普跌，阿芙拉型油轮运价以跌为主。中国进口 VLCC 运输市场运价下滑。3 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油运价综合指数（CTFI）报 1777.18 点，较 3 月 23 日下跌 7.41%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场一路下滑。本周，中东航线 4 月中上旬货盘成交接近尾声，租家避开在公开市场租船，与船东私下低价成交，船东也急于锁定当前较高收益，航线运价持续走低，逼近 WS80 关口，但船东收益仍超过 7 万美元/天，同比处于高位运行。大西洋市场美湾、西非货量不足，运价跟随中东市场下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS83.86，较 3 月 23 日下跌 7.99%，CT1 的 5 日平均为 WS88.10，较上周平均下跌 7.67%，TCE 平均 8.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS83.46，下跌 6.59%，平均为 WS86.72，TCE 平均 8.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场苏伊士运河以东、以西航线均转跌。西非至欧洲市场运价小跌至 WS140（TCE 约 6.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS166（TCE 约 8.7 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS70（TCE 约 2.0 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场波斯湾航线略涨，其余航线普跌，综合水平下行。跨地中海运价下跌至 WS246（TCE 约 9.4 万美元/天）。北海短程运价微跌至 WS180（TCE 约 7.6 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS200（TCE 约 5.4 万美元/天）。加勒比海至美湾 7 万吨级船运价大跌至



WS269 (TCE 约 8.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小涨至 WS228 (TCE 约 6.6 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小跌至 WS186 (TCE 约 5.4 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场涨跌互现。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价微跌至 WS181 (TCE 约 4.8 万美元/天)，7.5 万吨级船运价小涨至 WS207 (TCE 约 4.1 万美元/天)。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS204 (TCE 约 2.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS111 (TCE 约 6900 美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS294 (TCE 约 4.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 较上周四上涨 8.0%至 4.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上涨 国际成交数量减少】

3 月 29 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1163.71 点，环比上涨 0.22%。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上涨 0.20%、0.03%、0.04%及 0.45%。

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 2041 万美元，环比下跌 0.12%；57000DWT 吨级散货船估值 2535 万美元，环比下跌 2.50%；75000DWT 吨级散货船估值 2889 万美元，环比上涨 0.46%；170000DWT 吨级散货船估值 4174 万美元，环比上涨 2.68%。本期，国际二手散货船市场成交比上周略有减少，总共成交 15 艘（环比减少 2 艘），总运力 139.14 万载重吨，总成交金额 23880 万美元，平均船龄 14.40 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 4064 万美元，环比上涨 0.92%；74000DWT 吨级油轮估值 3891 万美元，环比下跌 0.50%；105000DWT 吨级油轮估值 5987 万美元，环比上涨 0.29%；158000DWT 吨级油轮估值 6518 万美元，环比下跌 0.58%；300000DWT 吨级油轮估值 9266 万美元，环比上涨 0.40%。本期，国际油轮二手船市场成交比较平淡，总共成交 9 艘（环比减少 22 艘），总运力 53.44 万载重吨，总成交金额 25040 万美元，平均船龄 12.89 年。



国内沿海散货船二手船价格涨跌不一，涨跌幅度不大。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 230.4 万人民币，环比上涨 0.15%；5000DWT 吨级散货船估值 1295 万人民币，环比下跌 0.12%。本期，国内沿海二手散货船市场无成交记录。

国内内河散货船二手船价格有涨有跌。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 万人民币，环比上涨 2.68%；1000DWT 吨级散货船估值 117.2 万人民币，环比下跌 0.62%；2000DWT 吨级散货船估值 221 万人民币，环比下跌 2.19%；3000DWT 吨级散货船估值 302 万人民币，环比上涨 3.01%。本期，国内内河二手散货船市场成交相对平稳，总共成交 37 艘（环比增加 6 艘），总运力 12.20 万载重吨，总成交金额 12152.6 万人民币，平均船龄 8.60 年。

来源：上海航运交易所

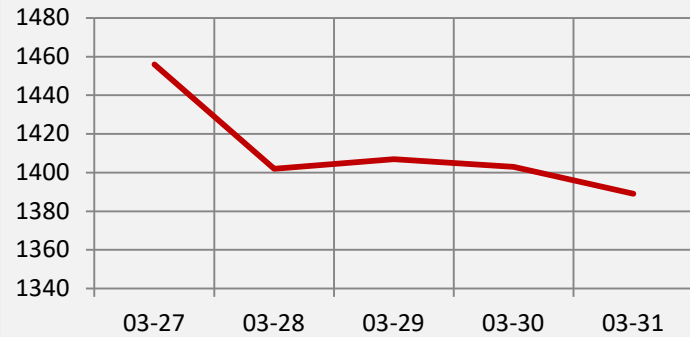
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

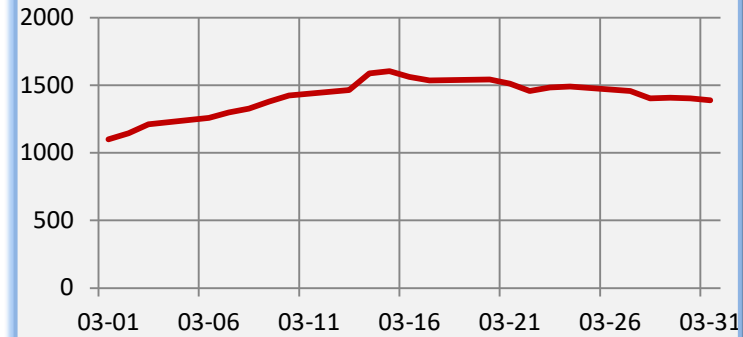
波罗的海指数	3 月 27 日		3 月 28 日		3 月 29 日		3 月 30 日		3 月 31 日	
BDI	1,456	-33	1,402	-54	1,407	+5	1,403	-4	1,389	-14
BCI	1,795	-87	1,646	-149	1,662	+16	1,676	+14	1,665	-11
BPI	1,565	-7	1,561	-4	1,598	+37	1,625	+27	1,635	+10
BSI	1,326	-6	1,315	-11	1,285	-30	1,237	-48	1,198	-39
BHSI	702	-1	700	-2	695	-5	691	-4	687	-4



上周 BDI 指数走势



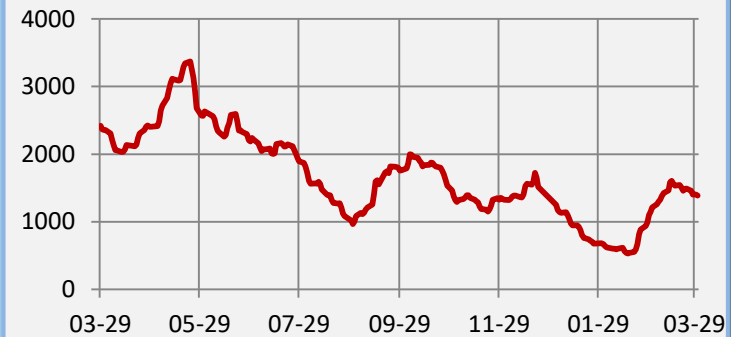
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	24/03/23	17/03/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	17,250	19,750	-2500	-12.7%
	三年	15,750	17,750	-2000	-11.3%
Pmax (76K)	一年	15,250	15,500	-250	-1.6%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,750	15,750	0	0.0%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2023-03-28

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Grampus Charm' 2013 82937 dwt dely Yosu 7 Apr trip via North China redel South Korea intention iron ore \$14,000 - Dooyang

'Nord Capella' 2014 81944 dwt dely aps NC South America 12 Apr trip redel Skaw-Barcelona \$20,750 - Bunge - <recent>

'Star Pisces' 2015 60916 dwt dely Coega prompt trip redel China \$20,500 + \$210,000 bb - Bainbridge

'Kang Shun' 2004 55566 dwt dely Tuticorin prompt trip via Salalah redel SE Asia approx \$12,000 - Fortune Bulk

'CL Contigo' 2015 40799 dwt dely Recalada prompt trip redel Iraq intention grains \$22,000 - cnr



'Jacob Selmer' 2011 34954 dwt dely Canakkale prompt trip via Turkey redel US East Coast intention bulk cement \$15,500 - cnr

'Manzanillo' 2010 34426 dwt dely Recalada prompt trip redel Morocco intention grains \$14,000 - cnr

'Fiora Topic' 2015 34356 dwt dely Mississippi River 1/7 Apr trip redel W Africa intention petocke \$16,500 - cnr - <last week>

(2) 期租租船摘录

'W-Arcturus' 2012 81336 dwt dely Jiangyin 3/9 Apr 10/12 months redel worldwide \$17,000 - Norden

'Setses Spirit' 2011 80328 dwt dely Hong Kong 1/5 Apr 4/6 months redel worldwide \$15,500 - Norden

'Viet Thuan 30 03 ' 2006 30587 dwt dely S China prompt 4/6 months redelivery Arabian Gulf-Japan \$12,500 - Sea Schiffe

4. [航运&船舶市场动态](#)

【这 4 个方案，可以为航运业节省 500 亿美元？】

近日，全球海事论坛的洞察力简报系列确定了海事和航运业现在可以采取的四项行动，以支持航运业过渡到一个可持续和有弹性的零排放的未来。

全球海事论坛表示，航运业正面临着一个重大的转型，因为它正致力于在 2050 年前实现全面脱碳，提高现有船舶运营效率的短期行动——通过改变船速和性能来节省燃料、资金和时间——可以在今天的减排中发挥关键作用，同时也为更易于管理的长期转型做准备，这将涉及更昂贵的零排放燃料和最终的碳价格。

零排放燃料和减排技术是行业去碳化的必要条件，但目前还没有大规模的商业应用。通过提高船队的运营效率来降低燃料成本，将是采用更昂贵的零排放燃料的前提条件，也是绿色通道的基础。



根据研究,按如今的价格计算,通过运营效率最大限度地提高船舶和船队的性能,每年可以减少 500 亿美元的燃料成本。这意味着高达 20%的燃料成本将被节省下来,如果与节能技术相结合,节省的成本甚至更多。研究还表明,优化运营效率有可能每年减少超过 2 亿吨二氧化碳的排放。释放这种潜力并不简单,然而充分利用运营效率将是实现 2030 年和 2050 年减排目标的先决条件,以符合《巴黎协定》1.5 摄氏度的目标。

简报中确定了四种解决方案:

- ◆ 更好的透明度和性能数据的标准化;
- ◆ 扩大试点和确定最佳实践;
- ◆ 改变合同以鼓励在卸货港出现延误时采用虚拟抵达的做法;
- ◆ 制定政策和法规以实现新的商业模式。

全球海事论坛的脱碳高级顾问 Randall Krantz 说:“船舶和整个船队的运营性能给航运业带来了巨大的机会,但它将需要前所未有的颠覆性思维来突破从对话到行动的局面”。

来源: CNSS

【油轮订单回暖 主要聚焦在这两种船型上】

航运界网消息,随着全球原油海运贸易总量和里程的显著增加,油轮租金不断上涨,带来了船东对新造油轮的需求。其中,LR2 型油轮和 MR 型油轮最受船东欢迎。

维多集团 (Vitol) 增加 LR2 型油轮订单



据外媒报道，能源与大宗商品交易公司维多集团（Vitol）加入了成品油轮的争夺战。具体来说，该集团在中国船舶集团旗下上海外高桥造船有限公司（以下简称“外高桥造船”）订购了 4 艘 LR2 型油轮。该集团是今年年初以来第三家与外高桥造船签署 LR2 型油轮建造合约的公司，此前，希腊船东 Thenamaris 订购了 4 艘，Performance Shipping 订购了 1 艘。截至目前，双方均未就市场猜测作出回复。

官网信息显示，目前，维多集团旗下拥有 6 艘 LR2 型油轮，包括 4 艘在建船舶。具体来说，2019 年，该集团从挪威船王 John Fredriksen 旗下的 Seatankers 集团手中收购了建于 2008 年、11 万载重吨的“Elandra South”号和“Elandra Bay”号。另外 4 艘 11.5 万载重吨的常规燃料 LR2 型油轮，由现代重工越南造船厂（Hyundai Vietnam Shipbuilding）负责建造。造船消息人士表示，其中 2 艘预计在 2025 年交付，这批油轮将配备脱硫塔装置。

此外，维多集团为了其在新加坡的 V-Bunkers 业务订购了 5 艘小型油轮。克拉克森数据显示，该集团目前拥有并运营 50 艘船舶，其中包括 1 艘 VLCC，2 艘超大型液化气运输船（VLGC）和 9 艘 MR 型油轮。

希腊船东 Evalend Shipping 进军 MR 型油轮市场

为完成船队更新目标，Kriton Lentoudis 旗下公司 Evalend Shipping 日前与现代三湖重工（Hyundai Samho Heavy Industries）签署了 2 艘 15.8 万载重吨，配备脱硫塔装置的 MR 型油轮建造合同，预计于 2025 年上半年交付，这是该公司在 MR 型油轮领域的初次尝试。消息人士透露称，每艘船舶的造价约为 8400 万美元。目前，双方拒绝就该笔订单置评。

据悉，该笔订单使得 Evalend Shipping 过去两年在韩国造船与海洋工程（KSOE）集团造船厂的新造船总支出超过 14 亿美元。此前订购的船舶分别由现代尾浦造船厂（Hyundai Mipo Dockyard, HMD）、现代三湖重工和现代重工集团（Hyundai Heavy Industries）建造。

据消息人士透露，希腊船东 Lentoudis 与扬子江船业（控股）有限公司签署了新增 2 艘 5 万载重吨的 MR 型油轮的建造合同，使得其在船厂的 MR 型油轮订单总数达到 6 艘。据称，这批船舶的造价为 4000 万美元/艘，预计在 2025 年至 2026 年初陆续交付。同时，该船厂还与新加坡船东签署了 4 艘同型新造船订单，这批船将由扬子三井造船负责建造，暂未透露船东的相关信息。

来源：航运界



【中远海运散运加入并成为 BIMCO25×25 宣言首批支持者】

波罗的海国际航运公会（BIMCO）发布“25x25 宣言”。中远海运所属中远海运散运是该倡议的首批支持者之一。该宣言旨在鼓励散货运输行业的头部参与者到 2025 年至少在一种货物的年海运贸易量中将电子提单的占比提高到 25%，这是加快贸易数字化和优化供应链流程不懈努力的一部分。

创新和数字化转型是航运业未来发展的潮流和趋势，也是中远海运实现高质量发展的重要措施和手段，电子提单的发展为干散货航运业提供了新的机遇。一直以来，中远海运散运深度参与国际航运规则的制定和实施，应势而为，以“安全 诚信 优质 高效”的服务赢得客户信赖，市场竞争力持续增强。公司一直全力支持客户使用电子提单，2022 年铁矿石运输使用电子提单的货量比例已经达到 19%，接近达到 2025 年宣言目标。

与纸质文件相比，电子文件是一种更为安全的替代方案，有助于打造更可靠、更高效的价值链。当前业界使用电子提单（eBLs）的占比正在提升，以避免纸质提单带来的诸多问题，比如：

- ◆减少与需要使用保函相关的法律和商业风险；
- ◆提供更快捷的交付和更高效的处理流程；
- ◆通过减少寄送纸质账单降低碳排放。

3 月 16 日，波罗的海国际航运公会（BIMCO）在其网站上发布了“25x25 宣言”。该宣言旨在鼓励散货运输行业的头部参与者到 2025 年至少在一种货物的年海运贸易量中将电子提单的占比提高到 25%，这是加快贸易数字化和优化供应链流程努力的一部分。

来源：中远海运、BIMCO

【2023 年前三个月汽车运输船订单激增 30%】

根据 Gersemi Asset Management 的数据，当前汽车运输船订单激增，今年迄今增长了 30%，占目前在运营汽车运输船队的 25%——此外，这个蓬勃发展的



行业所展现的另一个显著趋势，是全球集装箱承运人的重新进入。

经过十年的有限订单，汽车运输船在过去一年成为热门航运资产，运费创下历史新高，吨英里数显著增加，部分原因是中国电动汽车 (EV) 出口的增长。

由于运费仍然居高不下，行业专家认为该行业今年降温的可能性很小。根据 VesselsValue 的数据，预计 2023 年只有 12 艘新汽车运输船将交付，而预计拆解活动量极低，只有 3 艘船会被拆除。按总 ceu 计算，净船队会略微提高 1.8%。

“到 2023 年，这个利基行业的船舶供应仍然很短缺，这对于拼命为其电动汽车海运出口寻求更多汽车运力的设备制造商来说不是好消息——但对于船东及其股东来说是积极信号，他们将在未来 12 个多月内享受创纪录的回报，” Dan Nash, VesselsValue 的渡轮、车辆运输船和滚装船负责人说。

根据当前的汽车船订单数据，计划在 2024 年交付 46 艘船舶，在 2025 年交付 52 艘船舶。而根据最新数据，预计这两年的船舶报废量都不到交付量的一半。到 2025 年底，这将为全球汽车运输船队增加 60 万 ceu 运力。

近几个月来，中国汽车制造商纷纷涌入汽车运输领域，承担了大部分新订单。

来源：CNSS

【4113 艘！希腊船队 5 年来首次缩减】

一年来(截至 2023 年 3 月的 12 个月内), 希腊船东控制的船队数量、载重吨和总吨数均有所下降, 这是自 2008 年以来的最大降幅, 原因是希腊船东开始更新船队。

根据总部位于伦敦的希腊航运合作委员会 (GSCC) 第 36 次年度调查提供的统计数据, 这一减少对希腊船东控制的整体船队来说是一个微不足道的变化。

截至 3 月 1 日, 希腊利益集团控制着 4,113 艘 1,000 吨以上的船舶, 总载重吨为 3.5 亿吨, 总吨位为 2.047 亿吨。与 2022 年相比, 减少了 27 艘船舶、538 万载重吨, 包括从船厂订购的 194 艘船舶, 略低于 1510 万载重吨和 1246.5 万总吨。今天希腊船东掌控的船队仍比 2018 年多 1550 万载重吨。



根据 S&P Market Intelligence 提供的数据,在希腊国旗下注册的船队也有所减少,目前包括 499 艘船舶,分别为 3139 万总吨和 5320 万载重吨,低于去年的 570 艘船舶,分别为 3560 万总吨和 5960 万载重吨。

希腊船东控制的船队在利比里亚和马绍尔群岛的船旗下共注册了大约 32 艘。在这 12 个月中,利比里亚注册处获得了 66 艘船只,马绍尔群岛注册处获得了 57 艘,巴拿马注册处获得了 21 艘。另一方面,马耳他、新加坡和香港的船旗分别损失了 98 艘、8 艘和 7 艘船。

总的来说,利比里亚和马绍尔群岛的旗帜分别悬挂在 1,080 和 1,066 艘希腊拥有的船只上。就载重吨而言,利比里亚为 9917 万载重吨,占 28.34%;马绍尔群岛为 8400 万载重吨,占 24%;随后是马耳他船旗,560 艘、5100 万载重吨,占总载重吨的 14.56%;巴拿马紧随其后,拥有 327 艘 2050 万载重吨的希腊船舶。

订单方面,目前为希腊船东订购的油轮 43 艘,化学品及成品油轮 3 艘,液化气船 64 艘,矿石及散货船 27 艘,集装箱船 54 艘。值得注意的是,希腊公司占世界油轮船队的 24.61%、矿石和散货船队的 15.81% 以及液化气船队的 10.45%。

总体而言,希腊拥有的船队在船舶数量方面占世界船队的 6.7%,在总吨位方面占 13.1%,在载重吨方面占 15.4%。希腊注册船队占世界船队的百分比,按船舶、总吨和载重吨计算分别为 1%、2.2%和 2.6%。然而,应该注意的是,油轮的百分比分别为 6.3%、6.7%和 6.8%。

GSCC 表示,“由于俄乌冲突的不稳定局势、相关的挑战和机遇,以及即将出台的船舶监管要求,虽然市场状况仍然不稳定,但希腊拥有的大部分类别船舶都出现了小幅波动。”

尤其是矿石和散货船以及杂货船,希腊船队占世界船队的百分比有所增加。除了化学品和成品油轮、集装箱船的载重吨略有增长外,其余类别船舶的载重吨与 2022 年相应的世界船队类型相比均略有下降或保持不变。

与上一年相比,希腊船东控制的船队平均船龄略有增加,但仍低于世界船队平均水平。就船舶而言,希腊船东控制的船队的平均船龄为 12.6 年。按总吨和载重吨计算,分别为 10.8 年和 10.9 年,而世界船队的数值分别为 11.3 年和 11.3 年。希腊船队的平均船龄在船舶数量、总吨和载重吨方面略有增加,分别为 16.1 年、9.5 年和 9.3 年,而 2022 年为 14.2 年、10 年和 9.7 年。



六大国际船级社均为希腊船队提供服务,其中以 ClassNK 服务的希腊船队最多:802 艘(2022 年 780 艘);ABS:755 艘(808 艘);劳埃德船级社:744 艘(2022 年 773 艘);BV:719 艘船舶(2022 年 712 艘);DNV:592 艘(2022 年 597 艘);RINA:249 艘(2022 年为 237 艘)。

来源: 海事服务网

【2022 年全球主要集装箱港口增长放缓】

由于通货膨胀和经济不确定性限制了消费者支出,世界上最繁忙的 30 个集装箱港口在 2022 年的增长放缓。

Alphaliner 今天(3 月 29 日)发布的最新报告指出,到 2022 年,30 个最繁忙港口的吞吐量同比增长不到 1%,达到 4.54 亿 TEU。

增长几乎完全是由中国推动的,中东也在一定程度上推动了增长。

尽管 2019 冠状病毒病疫情的限制措施断断续续,但中国十大港口的吞吐量在这一年增长了 4.1%,达到 2.22 亿 TEU,创下历史新高,尽管增速低于前一年(2021 年:6.2%)。Tanger Med 的强劲表现(同比增长 5.6%至 760 万 TEU)也增加了约 42.3 万 TEU 的运量,而迪拜的吞吐量保持稳定在 1390 万 TEU,比 2021 年增长 1.6%。

然而,排在前 30 位的其他亚洲港口——新加坡、釜山、巴生港、丹中佩勒帕斯、高雄和雅加达——的吞吐量均有所下降,降幅从 0.5%至 6.5%不等。

在美国,崛起的东海岸港口纽约/新泽西和萨凡纳继续增长,报告运量分别增长 5.3%和 4.7%,而洛杉矶吞吐量下降 5.3%,因为该港口失去了美国最繁忙的集装箱港口的地位。在过去 8 个月中,纽约/新泽西有 5 个月的表现超过了洛杉矶。

欧洲最繁忙的三个港口鹿特丹、安特卫普-布鲁日和汉堡也有所下滑,整体吞吐量分别下降 5.8%、5.5%和 5.4%,使吞吐量低于 2019 年的水平。

来源: 物流巴巴



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.	580~585	765~770		Steady.
Tokyo Bay	538~543	625~630	880~885	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	480~485	570~575	860~865	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	460~465	615~620	740~745	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	485	621	853	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	442~447	575~580	745~750	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	577~582	1020~1025		Steady.
Rotterdam	414~419	557~562	760~765		Softer.
Malta	S. E.	567~573	800~805		Steady.
Gibraltar	S. E.	582~587	830~835		Steady.

截止日期: 2023-03-30

◆ 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	24/03/23	17/03/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,150	6,150	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,500	3,400	100	2.9%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,300	3,200	100	3.1%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	2,950	50	1.7%	



油 轮						
船 型	载重吨	24/03/23	17/03/23	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	7,600	8,000	-400	-5.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,600	6,600	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,500	-100	-2.2%	

截止日期: 2023-03-24

(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)	备 注
2	Tanker	115,000 dwt	SWS, China	2025	Singaporean (Eastern Pacific)	6,300	
4	Tanker	18,500 dwt	Wuchang SB Group, China	2025	Greek (Athenian Tankers)	3,000	
2	Bulker	210,000 dwt	COSCO HI Yangzhou, China	2025	Greek (Cardiff Marine)	6,400	dual-fuelled, scrubber fitted
2	Bulker	82,000 dwt	Chengxi, China	2026	Greek (Neda Maritime)	3,350	LOI Stage
1	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2026	Singaporean (Kumiai Navigation)	9,500	LPG/NH3 / against 7yr TC to Altagas
2+2	Container	730 teu	Cochin Shipyard, India	2025	Netherland based (Samskip HF)	undisclosed	Hydrogen, Fuel Cell & Battery
3	PCTC	8,600 ceu	GSI, China	2026	South Korean (HMM)	10,000	LNG-fuelled/ more than 10yr TC to Glovis

◆ 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
MP THE HARRISON	BC	208,283		2021	China	12,600	TMS - Greek	en bloc****, Scrubber fitted, bss TC attached at index link
MP THE VINATIERI	BC	208,213		2021	China			



C H S SPLENDOR	BC	170,000	2006	Japan	1,780	Middle East	BWTS fitted
BLUMENAU	BC	81,652	2012	China	1,990	Greek	BWTS fitted
TR INFINITY	BC	77,113	2015	Japan	2,600	Greek	BWTS fitted
MAGIC MOON	BC	76,602	2005	Japan	1,400	S. Korean	BWTS fitted
HUI XIN 9	BC	75,658	2012	China	1,700	European	BWTS fitted
ATLANTIC MONTERREY	BC	63,590	2017	Japan	3,000	Undisclosed	BWTS fitted
CARMENCITA	BC	58,773	2009	Philippines	1,600	Undisclosed	BWTS fitted, Ugland held minority stake
AMIS ORCHID	BC	58,120	2012	Japan	1,900	Undisclosed	BWTS fitted, TC attached till early-mid 24'
ASALI	BC	57,255	2010	S. Korea	1,700	Undisclosed	
ERISORT	BC	39,763	2014	China	2,050	JP Morgan - U. S. A	
ERRADALE	BC	39,757	2014	China	2,050	JP Morgan - U. S. A	*BWTS fitted
WULIN	BC	39,049	2014	China	2,050	JP Morgan - U. S. A	
GOOD LUCK	BC	37,384	2018	China	2,135	Netherlands	BWTS fitted
BALTIC PEARL	BC	37,227	2014	China	1,640	Undisclosed	BWTS fitted, Ice Class 1C
JIA TAI HE	BC	35,045	2012	China	1,270	Turkish	BWTS fitted
CLIPPER PALMA	BC	34,399	2010	S. Korea	1,335	Turkish	BWTS fitted
APHRODITE M	BC	34,399	2011	S. Korea	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
DAIWAN CHAMPION	BC	34,393	2015	Japan	2,060	European	BWTS fitted, Eco, incl T/C attached till May 24'
HADAR	BC	28,236	2012	Japan	1,320	Undisclosed	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
TS HONGKONG	CV	20,580	1,574	2006	China	830	Middle East	Eco
BATAM TRADER	CV	16,794	1,078	2002	Singapore	690	U. A. E	BWTS fitted

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
HAFNIA HUDSON	TAK	76,574		2007	China	4,600	Undisclosed	en bloc
HAFNIA DANUBE	TAK	76,543		2007	China			
PTI DANUBE	TAK	49,999		2017	S. Korea	4,000	U. A. E	BWTS fitted, dely Jul 23'
JO KARI	TAK	47,128		2007	S. Korea	2,200	Turkish	BWTS fitted
JEMMA	TAK	38,402		2008	China	1,800	Turkish	
VOGE TRUST	TAK	38,341		2009	China	3,800	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
VOGE DIGNITY	TAK	38,334		2009	China			



NORVIKEN	TAK	37,874	2010	S. Korea	2,400	Undisclosed	BWTS fitted, on subs
SEAHAKE	TAK	32,464	2003	Germany	3,000	U. A. E	en bloc***, Ice 1B
SEARAY	TAK	32,310	2004	Germany			
CHEMICAL ATLANTIK	TAK	15,081	2018	Turkey	3,000	Stolt Tankers - Dutch	en bloc**stst, BWTS fitted
PREVEZE 1	TAK	15,081	2019	Turkey			
GASLOG SYDNEY	TAK/LNG	82,010	2013	S. Korea	28,400	CDBL - Chinese	en bloc*****
GASLOG SARATOGA	TAK/LNG	81,855	2014	S. Korea			
GAS BERYL	TAK/LPG	53,010	2010	Japan	5,900	Undisclosed	on subs

◆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
SUNNY VOYAGE	BC	171,509	22,159	2001	S. Korea	610.00	
SUN BULK	BC	29,302	7,554	1997	China	undisclosed	
FERRY KUNIGA	OTHER/PAS	470	1,820	1987	Japan	undisclosed	
AKASHIYA	OTHER/REF	1,211	871	1979	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
MSC VERONIQUE	CV	60,900	23,190	1989	Denmark	undisclosed	HKC recycling

巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
MADINA 1	TAK	4,831	1,657	1979	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
SHANG HANG 68	GC	22,271	7,379	1998	China	undisclosed	as is China
TRAMOLA-2	OTHER/ROR	2,780	2,660	1977	Germany	undisclosed	



◆ [ALCO 防损通函](#)

【IG 协会对运载重油（HFO）的油轮执行状况检验的要求】

作为确保船舶维持更高标准的举措之一，国际保赔协会集团（IG 协会）对船龄 10 岁或以上装载过重油（HFO）货物的油轮继续执行状况检验的要求。

因此，所有船龄 10 岁或以上的远洋船舶，如果在过去 12 个月内有运载重油 HFO 货物，需要接受一次状况检验。

【印度禁止船龄 25 岁以上的油轮及散货船停靠港】

为了确保印度水域的安全性，印度政府对超过一定年龄的船只实施了禁令，有关新规可参阅印度航运总局（DSG）2023 年发布的 06 号命令 DGS Order 06，并已于 2023 年 2 月 24 日生效，旨在防止老龄的且可能不安全的船只进入印度水域。

【海商合同中有关地缘政治动荡、战争、恐怖主义和海盗风险的责任分配问题】

随着紧张的地缘政治局势以及日益加剧的战争冲突，全世界的海洋有被划分出除外海域清单以表明商船在这些海域中将面临着更高的战争、海盗、恐怖主义等风险。这些风险将影响到包括海上保险合同在内的所有海商合同中船东和租家的责任分配问题。

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
2023-03-31	687.170	749.450	5.169	87.541	851.270	64.262	1124.620	461.310	508.240
2023-03-30	688.860	746.800	5.196	87.758	847.970	64.122	1122.180	460.190	507.950
2023-03-29	687.710	745.510	5.248	87.610	848.040	63.918	1117.000	461.010	505.820
2023-03-28	687.490	743.030	5.237	87.580	845.440	64.260	1115.870	457.800	503.430
2023-03-27	687.140	740.380	5.255	87.540	841.410	64.441	1124.980	457.030	500.490

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	4.81143	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.84757
2 个月	--	3 个月	5.17657	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.27229	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.23157		

2023-03-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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