



# 全一海运市场周报

2023.04 - 第5期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2023.04.24 - 04.28 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场基本稳定 多数航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场整体行情基本稳定，“五一”小长假前并未出现明显的出货高峰，多数航线运价出现回落走势，拖累综合指数下跌。近期多项经济数据显示中国经济复苏情况良好，未来中国出口集运市场有望继续保持稳中向好态势。4月28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999.73点，较上期下跌3.6%。

**欧洲航线：**据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区4月综合 PMI 初值为54.4，高于前值及市场预期，创十一个月以来的新高。但是4月份的增长变得越来越不平衡，其中服务业报告了一年来最强劲的扩张，而制造业产出则自去年12月以来最剧烈的速度收缩，在两个月的微弱增长后重新陷入衰退，这显示欧洲地区未来经济增长依旧面临较大的考验。本周，运输需求保持平稳，供求关系基本平衡，市场运价继续小幅波动，本周即期订舱价格小幅下行。4月28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881美元/TEU，较上期下跌0.2%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，市场运价小幅走高。4月28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1609美元/TEU，较上期上涨0.2%。

**北美航线：**据美国商务部公布的数据显示，美国一季度实际 GDP 年化季环比初值为1.1%，较前值的2.6%大幅放缓，并且为连续两个季度放缓。数据表明美国经济增长放缓，通胀继续处于高位，加之银行业危机出现重启迹象，未来美国经济形势不容乐观。北美航线签约季已接近尾声，运输需求总体稳定，供需基本面维持平衡，但市场运价未能维持前期涨价成果，本周即期订舱价格出现调整走势。4月28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1453美元/FEU和2418美元/FEU，分别较上期下跌11.0%和3.7%。

**波斯湾航线：**受目的地国家传统斋月影响，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面基本稳固，市场运价经过连续上涨后出现回落。4月28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1297美元/TEU，较上期下跌1.3%。



**澳新航线：**当地市场对各类物资的需求继续表现不佳，供求关系较为疲软，本周市场运价延续下行走势。4月28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223美元/TEU，较上期下跌6.3%。

**南美航线：**运输需求增长乏力，供需基本面转弱，本周市场运价继续走低。4月28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1914美元/TEU，较上期下跌3.8%。

**日本航线：**运输市场基本平稳，市场运价小幅上涨。4月28日，中国出口至日本航线运价指数为913.70点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【市场活跃度降低 综合指数延续小跌】

本周，电厂日耗恢复缓慢，贸易商发运积极性较低，装船需求不佳，沿海散货综合指数弱势运行。4月28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1072.5点，较上期下跌1.7%。

**煤炭市场：**市场需求方面，本周气温波动明显，全国多地雨水天气来临，气温再次回落，电厂日耗恢复缓慢，沿海八省电厂日耗为181.8万吨，环比增加0.7万吨。在电厂库存充裕情况下，大部分电厂继续以长协兑现垒库为主。非电终端受产能过剩、利润偏低等因素影响，多保持刚需采购。环渤海各港合计日均调进128.9万吨，环比减少0.6万吨，日均调出量133.7万吨，环比减少16.2万吨。煤炭价格方面，本周产地煤炭发运倒挂形势不减，贸易商发运积极性较低。电厂补库需求不佳。叠加非电需求改善幅度有限，水泥、化工、建材等高耗能产业生产节奏一般，部分区域甚至出现减产、限产情况，整体成交询货氛围偏弱，煤炭价格弱势波动。运价走势方面，大秦线检修进程已接近尾声，但因市场拉运情况不佳，下游电厂库存高位运行。北上派船积极性不高，多以询盘压价为主，采购节奏放缓。临近五一，终端集中垒库暂告一段落，市场活跃度有所降低，沿海煤炭运价延续小跌趋势。4月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1069.84点，较上期下跌2.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收698.2点，较上期下跌7.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价26.8元/吨，较上期下跌3.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.1元/吨，较上期下跌2.2元/吨。

**金属矿石市场：**近期超半数钢厂陷入亏损，且亏损逐渐增大。中钢协召开钢铁企业运行座谈会，呼吁钢铁企业应加强自律，主动减产，维护钢铁市场平稳运



行。受此影响钢厂减产扩大，高炉产能利用率小幅下调，生产积极性不高。供应端全球铁矿发运周度大幅回升并强于去年同期水平，前期澳洲飓风对发货的影响已经消失，国内到港量周环比有所增加。终端需求谨慎观望，五一节前钢厂补库欲望不强。铁水产量见顶回落，成材价格下跌，钢厂利润出现收缩，倒逼铁矿石价格下跌，市场情绪不高，运输市场运力充足，船多货少局面不变。4月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收702.92点，较上期下跌3.9%。

**粮食市场：**虽临近五一，但饲料企业备货谨慎，饲企对玉米的采购意愿下降，采购谨慎仅填补库存，多等待新麦上市采购小麦。叠加多地中储粮轮换接近尾声，对市场心态有所影响，库存较低企业随采随用，建库意愿不强。受到货成本下降、期货下跌、小麦价格持续下降等利空条件的影响，收购主体心态谨慎，港口装船需求仍较差，玉米价格小幅下跌，市场购销清淡。4月28日，沿海粮食货种运价指数报1084.52点，较上期下跌1.6%。

**成品油市场：**本周国际原油走势震荡下行，变化率负向区间延伸，消息面利空施压油市。国内主营炼厂开工率波动，地炼开工率小涨，市场供应较为保障。需求方面，“五一”小长假临近，但前期业者多有备货，现以消耗库存为主，汽油成交量不及预期；工程基建及物流运输等行业开工率平稳，沿海地区相继进入休渔期，柴油需求表现平淡。加之临近月末，主营单位多侧重赶量，接连回调汽柴油报价，业者观望情绪升温，市场交投氛围清淡。4月28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1108.57点，较上期上涨0.2%；市场运价指数1067.34点，较上期上涨0.5%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【海岬型船表现转好 租金指数止跌上涨】

本周，海岬型船太平洋市场货盘有所增加，且受矿价和FFA上涨影响，运价涨势明显。进口煤炭需求仍然低迷，叠加其余货种表现偏弱，市场缺乏实际支撑，巴拿马型船与超灵便型船租金持续下跌。整体而言，在海岬型船市场运输需求改善的强势带动下，远东干散货租金指数止跌上涨。4月27日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1229.85点，较上周四上涨5.0%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场震荡上行。太平洋市场，周初受矿价和FFA上涨影响，运价止跌反弹。周中因放假影响，运价有所波动，临近周末主要矿商均会在市场积极询盘，出货集中，运价再次上涨。4月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15633美元，较上周四上涨23.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.819美元/吨，较上周四上涨11.3%。远程矿航线，本周巴西发运节奏有所加快，运输需求转好，运价小幅上涨。4月27日，巴西图巴朗至



青岛航线运价为 22.224 美元/吨，较上周四上涨 3.7%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场跌势未止。太平洋市场，船货整体处于弱平衡状态。由于国内煤价下跌，且目前电厂日耗煤量未见起色，进口煤炭需求较弱，市场氛围冷清，运价总体保持低位波动态势。4 月 27 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13394 美元，较上周四下跌 1.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.07 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。粮食市场，本周粮食运输需求表现平平，过剩运力难以消化，粮食运价继续下跌。4 月 27 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.4 美元/吨，较上周四微跌 0.8%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场继续下挫。本周，受内贸煤价下跌影响，国内终端观望情绪加重，市场整体积极性较低，且镍矿运输需求延续低迷。在多重利空因素影响下，运价持续下行。4 月 27 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9819 美元，较上周四下跌 3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.998 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价大幅下跌 成品油运价大幅下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 21 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 505.4 万桶至 4.61 亿桶，降幅 1.08%。美国上周原油进口 637.6 万桶/日，较前一周增加 8.2 万桶/日，出口增加 24.8 万桶/日至 481.9 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 1979.5 万桶/日，较去年同期增加 2.25%。在美国传统夏季驾驶旺季到来之前，汽车燃料的需求有所回升，上周美国汽油库存的下降幅度超过预期。美国硅谷银行危机之后，美国又一家银行，第一共和银行 24 日公布的一季度业绩显著恶化，银行业危机不断，经济担忧情绪升温打压油市。美国对俄罗斯和伊朗增加新制裁措施，加剧了地缘局势不确定性风险，限制了油价跌幅。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 78.46 美元/桶，较 4 月 20 日下跌 3.02%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅下跌，苏伊士型油轮运价全线下跌，阿芙拉型油轮运价不断下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。4 月 27 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1212.07 点，较 4 月 20 日下跌 19.7%。

**超大型油轮 (VLCC)：**本周市场中东航线需求较上周明显减弱，各个装港的船位都比较充足，部分货盘更是收到了两位数以上的报价，船东对市场预期下降。大西洋航线近期始终较弱，没有货量的支撑，市场基本面不断向租家倾斜，租家有足够的时间和耐心找寻更合适的船位。在“OPEC+”减产的背景下，短期



内后续市场下行压力依旧较大。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS56.71，较 4 月 20 日下跌 21.66%，CT1 的 5 日平均为 WS62.14，较上期平均下跌 14.11%，TCE 平均 4.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS57.57，下跌 16.82%，平均为 WS62.10，TCE 平均 4.7 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平全线下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS91（TCE 约 3.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS124（TCE 约 5.4 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS57（TCE 约 1.0 万美元/天）。

**阿美拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线持续下行，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平不断下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS84（TCE 约 0.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS153（TCE 约 4.4 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS131（TCE 约 3.8 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS119（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS196（TCE 约 5.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS159（TCE 约 4.1 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅下跌，综合水平大幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS202（TCE 约 2.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS200（TCE 约 3.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS182（TCE 约 4.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS90 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS143（TCE 约 1.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.7 万美元/天。

来源：上海航运交易所

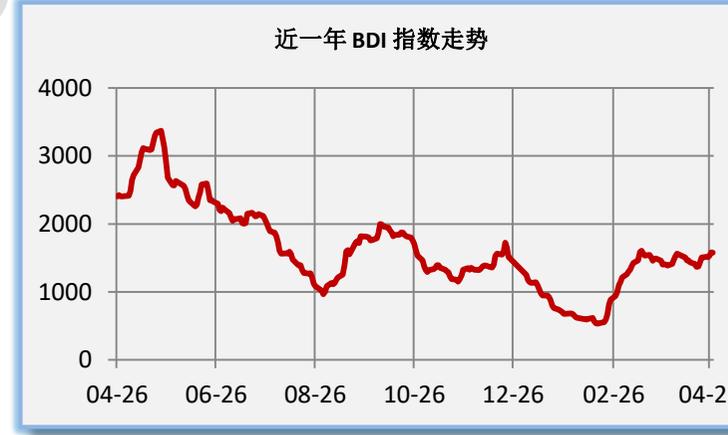
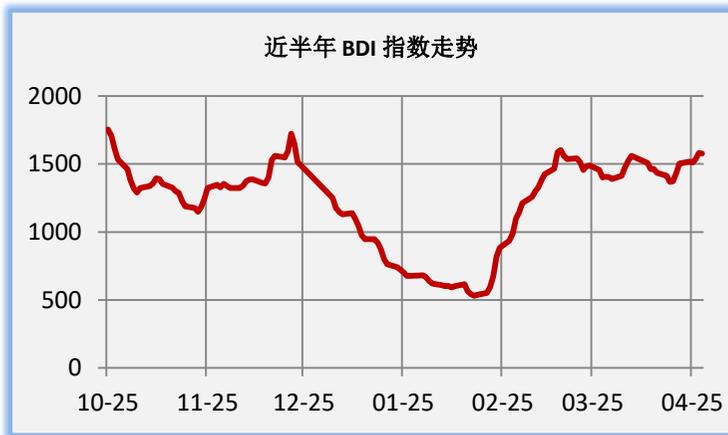
## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

### (1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

波罗的海指数	4月24日		4月25日		4月26日		4月27日		4月28日	
BDI	1,517	+13	1,510	-7	1,536	+26	1,581	+45	1,576	-5
BCI	1,993	+31	1,986	-7	2,100	+114	2,276	+176	2,301	+25
BPI	1,687	-5	1,667	-20	1,640	-27	1,612	-28	1,586	-26



BSI	1,212	+11	1,216	+4	1,203	-13	1,185	-18	1,165	-20
BHSI	664	+4	667	+3	667	0	665	-2	663	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	21/04/23	14/04/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	19,750	20,000	-250	-1.3%
	三年	18,000	18,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	16,500	16,250	250	1.5%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	12,250	12,250	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2023-04-25

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Grampus Charm' 2013 82937 dwt dely Qinhuangdao 2 May trip via NoPac redel Philippines \$12,000 - Klaveness

'Wen De' 2013 82097 dwt dely Onahama 1 May trip via EC Australia redel Japan \$13,000 - Japanese Charterers

'Royal Neptune' 2020 80873 dwt dely aps EC South America 16 May trip redel Singapore-Japan \$18,750 + \$875,000 bb - cnr

'Indian Solidarity' 2014 75398 dwt dely aps EC South America 8 May trip redel Singapore-Japan \$18,000 + \$800,000 bb - Reachy

'Josco Guangzhou' 2020 61326 dwt dely Puerto Bolivar prompt trip redel Itaqui intention coal \$17,500 - Ultrabulk



#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【船东预计：到 2030 年船队将使用三种以上燃料】

航运业的利益相关者面临着选择替代燃料以使其运营脱碳的挑战，而燃料和相关基础设施仍在开发中。而国际航运的能源需求规模，则需要多燃料供应的市场未来。最近的一项调查也表明，个别公司船队内的燃料也是多样化的。

对航运公司的一项调查发现，航运业预期的多燃料模式，未来适用于单个船队以及更广泛的市场。

全球海事论坛、全球海事脱碳中心和 Morsk McKinney Miller 零碳航运中心发布的“航运业在实现净零排放道路上的燃料选择”一书，对 29 家航运公司进行了调查，了解他们当前和未来的燃料计划，涵盖集装箱船、油轮、干散货船、天然气运输船、邮轮、拖船和近海船舶。

三分之二的受访者对其船队未来的燃料组合有清晰的认识，结果显示航运公司大多倾向于选择多种燃料以实现多样化脱碳的形式。

按船队规模加权，36%的受访者预计其船队中会使用 3 种燃料系列，45%的受访者预计 4 种或更多。燃料家族将可互换燃料归为一类，其中重质燃料油、船用柴油、船用柴油和生物柴油构成一类，液化天然气、生物甲烷/生物液化天然气和合成/电子甲烷/电子液化天然气构成另一类。

到 2050 年，43%的受访者预计他们的船队中将拥有三种燃料系列，49%的受访者预计会有四种或更多。

“预计到 2050 年最常见的情况(占受访者的 45%)是船队同时使用各种燃料油/生物柴油、甲烷、甲醇和氨。这些结果将代表当今船队的复杂性显著增加。”报告称。

燃料油的使用预测显示，到 2050 年，在运营船舶中所占比例将从 2030 年的 66%下降到 17%。液化天然气在 2030 年和 2050 年稳定在 10%。

从船队目前的进展来看，调查显示航程规划和能源管理等能效措施得到广泛采用和计划推出，低碳燃料的使用水平要低得多。最不受欢迎的措施是替代能源，



其中包括太阳能电池板和风能辅助;38%的受访者没有采用替代能源,50%有计划但没有试行这些措施,8%试行了这些措施但尚未采用,4%的试行计划正在进行中。没有受访者大规模部署替代能源。

受访者预计,到2030年,化石燃料油仍将是标准燃料,但到2050年,将没有标准燃料。

受访者表示,为加速替代燃料的采用,主要驱动因素是燃料的价格和可用性、客户支付绿色溢价的意愿以及监管变化。

“为了实现零排放的未来,该行业需要一个更雄心勃勃的监管框架,其中包含明确的减排目标和支持政策,以缩小绿色燃料与目前为全球船队提供动力的化石燃料之间的成本差距。目标和政策越早明确,越早生效,公司就越容易形成对如何实现目标的看法。监管机构的作用在这一过程中至关重要,特别是国际海事组织正在进行的谈判的结果。”全球海事论坛首席执行官约翰娜克里斯滕森说。

“由于航运业正处于试验和探索阶段,以了解采用不同绿色燃料的影响,因此此类调查在告知行业和公众以及支持航运业向零排放未来过渡方面发挥着至关重要的作用。”全球海事脱碳中心首席执行官 Lynn Loo 教授说。

马士基麦金尼穆勒零碳航运中心首席执行官 Bo Cerup-Simonsen 表示,“该行业需要从战略上考虑如何运营多燃料船队,并且必须以安全且具有成本效益的方式引入绿色燃料,使它们成为当前石油产品的首选替代品的方式。”

来源: 海事服务网

### 【34岁是目前集装箱船舶拆解的最低年限?】

近日,MSC 拆解了3艘集装箱船舶,船龄均在34岁以上!但目前的拆船市场并不如预想的活跃。

MSC 拆3船,船龄均在34岁以上

最新消息称,近日 MSC 已经将1989年建造的4,809 teu panamax 出售,该船已抵达印度的 Alang。



中国方面的消息称, 该船的价格为每吨 550 美元, 23, 4501td, 据信此船以 1290 万美元的价格易手。

MSC VERONIQUE 号此前隶属于马士基集团, 1988 年到 1991 年在 A. P. Moller-马士基集团(当时)的丹麦欧登塞钢铁船厂建造。同期建造的 8 艘姐妹船已经被拆散, 3 艘将暂时保留且都在为 MSC 进行贸易服务。

在交付时, 这些船舶是世界上最大的集装箱船之一, 尽管马士基对其船舶的“真实”运载能力一直是保密的, 并且经常低估其实际运载量。该系列船最初以“M-前缀”命名, 被称为“马士基 M 级”或“M 级巴拿马船”。

马士基标志性的巴拿马型船一直是该公司大容量主线航线上的中坚力量, 直到更大的船级出现, 例如奥登斯建造的几代超巴拿马型船, 将其降至了二线航线。

马士基持有这些船只约 20 年, 直到 2005 年中期才将其出售。许多姐妹船随后被马士基以新名字租回。

例如, 今天的 MSC VERONIQUE 原本名为 METTE MAERSK, 直到 2006 年她一直属于马士基集团所有。2006 年, 该船被出售给非经营性船东塞斯潘, 并以新名称 Maersk MERRITT 租回马士基。

马士基随后将该船转租给 MSC, 租期三年。在此期间, 这艘巴拿马型船以 MSC SWEDEN 的名义进行贸易活动。2011 年, 西斯班将这艘船直接租给了 MSC, 并更名为 MSC VERONIQUE。2016 年, MSC 又以 500 万美元的价格收购了这艘船。

在过去的几年里, MSC VERONIQUE 在许多服务上进行了交易, 包括远东-北美航线, 南美航线, 波罗的海支线, 亚洲内部循环和中东海湾的服务。这艘船也经常在大西洋上航行, 特别是在加拿大蒙特利尔的航线上。

现在, MSC VERONIQUE 的行程在印度蒙德拉结束, 预计将从那里空载到 Alang 靠岸。

一旦 MSC VERONIQUE 号消失, 将只有三艘原来的“马士基 m 级”船继续进行贸易活动, 且都隶属于 MSC。它们是 MSC SARISKA V(原来是 MAJESTIC MAERSK), MSC FREDERICIA (MARIE MAERSK) 和 MSC PILAR (MAGLEBY MAERSK)。



除了将上述的 MSC VERONIQUE 轮送拆外, MSC 近期还送拆了 1911 TEU 的 MSC FLORIANA(1986 年建造)和 2098 TEU 的 MSC GIOVANNA(1987 年建造)。船龄都在 34 岁以上。

2023 年初集装箱船拆船量低于预期

在 2023 年的头几个月, 船舶拆解量的增长速度比预期的要慢, 根据 Alphaliner 为信德海事网提供的最新数据显示, 自 1 月 1 日以来, 仅有 28 艘、48,555 TEU 集装箱船被送拆, 最终目的地为印度次大陆及土耳其的拆船厂。

与此相比, 由于 2021、2022 两年几乎没有旧船送拆, 而当下集装箱航运市场正面临货运需求崩溃、大量新造船即将下水、碳排放法规不确定等压力, Alphaliner 在年初预估的全年拆解量为 35 万 TEU, 其称这将有助于减轻今年 240 万 TEU 新造船吨位下水的影响。而有些业内人士认为, 拆解销售量可能达到 2017 年的约 40 万 TEU, 甚至达到 2016 年的 65 TEU 的历史记录。

拆解船舶的平均船龄为 28 年, 大多数销售集中在 1000-2000 TEU 的范围内, 占交易数量的 80% 以上(23 艘)。出售的最小的船舶是 591 TEU 的 LEVANT HORIZON, 最大的是 6572 TEU 的 FLORA。其中包括三艘运输船: 万海出售了 10 艘 90 年代建造的 1,088-1,368 TEU “160” 和 “200” 系列船舶, 新加坡的 Transworld 集团出售了 4 艘 90 年代建造的船舶。

与此同时, MSC 在长期缺席后近期返场, 向现金买家出售了三艘 20 世纪 80 年代建造的船只, 分别是 1911 TEU 的 MSC FLORIANA(1986 年建造)和 2098 TEU 的 MSC GIOVANNA(1987 年建造), 以及 4809 TEU 的 MSC VERONIQUE(此前隶属于马士基)。1999 年建造的 1837 TEU 的 MSC NORA II 也在过去几天出售, 未来几个月可能会有更多的老旧船舶被投入拆解市场。

尽管迄今为止拆解量已经超过了前两年总量, 但其速度仍远低于 2019 年和 2020 年。部分原因是租船市场出乎意料强劲, 一些船东热衷于延长船舶的商业寿命。

然而, Alphaliner 认为, 未来几个月拆解量将会增加, 特别是新造船吨位的大量涌入给吨位供应带来越来越大的压力, 而国际海事组织(IMO)的碳强度指标规定(CII)仍然不利于低效的老旧船舶。

来源: 信德海事网



### 【新造 100 艘！卡塔尔大规模扩张 LNG 运输船队】

根据天然气出口国论坛（GECF）2023 年度天然气市场报告显示，卡塔尔正在开始另一波重要的船队扩张，以支持其国内的北油田扩张项目，以及在美国海湾地区的 Golden Pass 液化天然气码头的投资。

据报道，为了实现这一目标，卡塔尔已经获得了韩国所有主要造船厂未来五年的预订船位，订购量约达 100 艘。

新造 LNG 船的成本已超过 2.5 亿美元，这比 2021 年期间的平均价格高出约 2000 万美元。报告进一步称，近年来这种类型船舶造价的增加，主要是由于与建筑材料（主要是钢铁）有关的费用上涨，以及可用的船厂数量短缺。

报告补充说，这一点已经导致船东正在探寻其他拥有资质的船厂。特别是随着韩国现代、大宇和三星船厂在 2025 年之前的船台全部订满，中国船厂的重要性日益增强。

由于 LNG 需求整体增长，预计 2023 年全球 LNG 运输量的增长趋势将继续。此外，美国自由港 LNG 工厂的重启，以及欧洲和亚太地区货物进口的增加，都将推动 LNG 航运。然而，由于国际海事组织的新规，在 2023 年及以后，LNG 航运市场可能会出现供应紧张的情况。

在 2022 年底，全球液化天然气船队为 677 艘。虽然总数逐渐增加，但 2022 年只有 28 艘新船投入使用，增幅仅为 4%，是自 2013 年以来的最低增幅。报告指出，从 2010 年以来的历史趋势看，船队增长率急剧上升后，通常会在随后的一年中出现下降。

因此，这种情况在 2022 年再次出现，仅有超过 460 万立方米的液化天然气船运力投入使用，仅为 2021 年投入使用运力的一半。

来源：海事服务网

### 【亚洲需求强劲，印尼煤炭出口激增 32%】

预计到 4 月底，今年印尼海运煤炭出口将超过 1.7 亿吨，较去年同期增长 32%。达到这一增速可部分归因于中国经济复苏及能源需求增加。



2023 年前 4 个月，印尼对中国煤炭出口预计将同比增长 65%。中国经济表现明显好于去年，工业活动增加，推动了煤炭需求。由于今年印尼煤炭出口没有受到 2022 年 1 月实施的出口禁令的限制，煤炭供应有所改善。

煤炭出口的激增支撑了巴拿马型和大灵便型船的运费，这些船型承运了印尼 85% 的煤炭。这两个细分板块的收益仍高于新冠疫情前的水平，但与 2022 年相比已大幅下降。

印尼煤炭出口分别占巴拿马型和大灵便型船所运货物的 19% 和 11%。煤炭运输量上升有助于抵消低迷的谷物和小宗散货运量。然而，由于煤炭运输航线较短，这两个细分板块的运费仍受到负面影响。

东亚和东南亚其他较小经济体对印尼煤炭的需求也有所增加。煤炭价格已从 2022 年的历史高位开始降温，提高了其对菲律宾和越南等价格敏感经济体的吸引力。此外，韩国也显现出中国经济复苏的外溢效应。中国对韩国工业品的需求增加，导致韩国煤炭进口增加。

印度是印尼煤炭的第二大出口目的地，但与其他目的地不同，今年迄今，印尼对印度出口量略有下降。尽管印度的煤炭进口总量有所增加，但印尼煤炭面临着来自俄罗斯煤炭日益激烈的竞争。从俄罗斯到印度的航程是从印尼到印度的两倍，因此航行时间更长。

印度高温已经导致电力需求创下新高。随着夏季临近，印度和中国的电力需求可能会进一步增加，叠加中国经济加快复苏，未来几个月印尼的煤炭出口量预计将居高不下。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【MSC 首席执行官谈船队扩张：“我们没有被冲昏头脑”】

去年初超越 AP Moller-Maersk 成为世界上最大的集装箱运输公司的地中海航运公司 MSC，在过去两年中大举扩张船队，引发外界对其行为是否激进的讨论。

近日，MSC 首席执行官阐述了其船队快速扩张背后的一些想法。



该公司目前拥有 488 万标准箱的船队运力——占全球总运力的 18.2%——另外还有价值 167 万标准箱的订单。相比之下，马士基则分别以 415 万标准箱和 37 万标准箱位居第二。

“这关乎竞争力和成本，我们需要确保我们不仅是最大的公司，而且是最具竞争力的公司。” Soren Toft 说。

MSC 的船队扩张是在 COVID-19 大流行之后立即进行的，当时全球贸易中断导致集装箱运费创纪录上涨。随着市场正常化和经济即将疲软的前景，这些费率在过去一年迅速回落至历史上更为熟悉的水平。

今天，MSC 首席执行官 Soren Toft 在热那亚举行的 IBIA 地中海能源和航运会议期间表示，“过去两年，我们并没有被冲昏头脑。”

“我们知道一些航运的基本原理，我们也预计他们迟早会回来。”他说。

“这就是为什么我们要确保有足够的运力，通过我们所做的收购，我们将处于有利地位，我们能够满足客户的需求，我们也有望产生一些积极的回报。”

Soren Toft 补充说，二手船收购和新建订单的增长出于多种原因。

“我们购买了很多二手船，因为在 COVID-19 期间海运的需求量很大。”

“然后这也是关于船队更新——我们有一个庞大的船队，我们必须对我们的船队进行相当多的更新。”

“这关乎竞争力和成本，我们需要确保我们不仅是最大的公司，而且是最具竞争力的公司。”

“我们也会更换一些租船合同，因为事实是，我们实际上可以比传统租船公司更好地运营自己的船只。”



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.	605~610	715~720		Steady.
Tokyo Bay	565~570	605~610	950~955	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	598~603	825~830	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	475~480	600~610	695~700	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	524	631	810	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	465~470	583~588	694~699	+ 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.	574~579	980~985		Steady.
Rotterdam	465~470	537~542	694~699		Avails tight.
Malta	S. E.	550~555	730~735		Steady.
Gibraltar	S. E.	560~565	750~755		Steady.

截止日期： 2023-04-27

◆ [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	21/04/23	14/04/23	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	3,500	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	21/04/23	14/04/23	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	7,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,600	6,600	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,400	0	0.0%	

截止日期: 2023-04-21

(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	DH Shipbuilding, China	2025	Euronav - Belgian	8,000	
2	Tanker	150,000	SWS, China	2025	Seatankers - Norwegian	7,300	scrubber-fitted
2	Tanker	114,000	Yangzijiang, China	2025	Union Maritime - UK based	6,200	scrubber-fitted
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Global Shipping - Dubai Based	4,640	
1	Tanker	17,500	Chengxi, China	2026	Kumiai Senpaku - Japanese	3,500	asphalt tanker
4+4	Tanker	Suezmax	New Times, China	2026-2027	Capital Gas - Greek	8,700	LNG dual-fuelled
4+4	Tanker	Suezmax	New Times, China	2026-2027	Maran Tankers - Greek	8,700	LNG dual-fuelled
1	Bulker	63,000	New Dayang, China	2025	Emarat Maritime - UAE	3,200	
3	Bulker	40,000	Onomichi, Japan	2026	Wisdom Marine	3,200	
1	Bulker	5,000	Cochin Shipyard, India	-	Thor Dahl - Norwegian	3,050	hydrogen-powered short-sea vessel
2	VLGC	93,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea			10,000	dual-fuelled
2	VLGC	93,000 cbm	Samsung Heavy Industries, S. Korea	2026	Eastern Pacific - Singaporean	10,000	dual-fuelled



◆ 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
STELLA CHERISE	BC	177,832		2010	China	2,450	Undisclosed	BWTS fitted
VALIANT SPRING	BC	81,920		2015	China	2,820	Greek	BWTS fitted
DL IVY	BC	81,805		2012	China	undisclosed	Greek	BWTS fitted
NAVIOS ALDEBARAN	BC	76,529		2008	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted, Poor Condition
DIOMIDIS	BC	63,167		2015	China	2,550	German	BWTS fitted
CL EBISU	BC	61,330		2014	Japan	2,680	Pangaea Logistics - U.S.A	BWTS fitted, Eco
SEACON QINGDAO	BC	57,450		2013	China	1,550	AVIC Leasing - Chinese	BWTS fitted, Tier II, commercial auction sale
PAN BEGONIA	BC	57,307		2009	China	1,420	Indonesian	BWTS fitted
KITAKAMI	BC	55,668		2009	Japan	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
WORLDERA-3	BC	50,296		2000	Japan	800	Undisclosed	BWTS fitted
VLADIMIR SHILKOV	BC	28,496		2005	Japan	1,300	Russia	BWTS fitted
J-HARMONY	BC	28,398		2006	Japan	1,030	Vietnamese	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
MAERSK SURABAYA	CV	108,350	8,400	2006	S. Korea	4,025	Undisclosed	
LISBON	CV	67,979	6,078	2003	S. Korea	2,250	MSC - Swiss	
MAERSK YAMUNA	CV	67,009	5,928	2004	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	
EVER UBERTY	CV	63,216	5,652	1999	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	*
EVER UNIFIC	CV	63,216	5,652	1999	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	
CO NAGOYA	CV	50,687	4,506	2008	S. Korea	2,000	MSC - Swiss	
ASL PEONY	CV	24,714	1,930	2023	China	undisclosed	RCL - Thai	scrubber fitted

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
CALIFORNIA	GC	12,672		2008	China	1,250	Undisclosed	
YAMA HARU	GC	7,448		1995	Japan	160	Undisclosed	
HE CHEN	GC	6,760		2006	China	200	Undisclosed	BWTS fitted
TLC 01	GC	6,596		2004	Vietnam	240	Undisclosed	
THANG LONG	GC/SDK	8,934		1998	Japan	250	Undisclosed	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
PRINCESS MARY	TAK	306,206		2004	Japan	5,100	Chinese	BWTS fitted
ACE PORTER	TAK	301,021		2008	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
EAGLE BRENDA	TAK	164,626		2001	S. Korea	2,600	Undisclosed	
PRO ALLIANCE	TAK	105,348		2008	S. Korea	3,750	Undisclosed	BWTS fitted
PIKE	TAK	73,723		2008	China	2,250	Undisclosed	BWTS fitted
TORM SARA	TAK	72,718		2003	S. Korea	1,730	Undisclosed	
SAUGER	TAK	72,652		2004	S. Korea	1,860	Turkish	
EVER VICTORY	TAK	70,426		2005	Japan	2,120	Undisclosed	BWTS fitted
BAHRI JASMINE	TAK	49,000		2005	S. Korea	1,830	Turkish	BWTS fitted
DEE4 ELM	TAK	47,401		2009	Japan	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
ODORI	TAK	45,897		2005	Japan	2,000	Undisclosed	
BUNGA LILAC	TAK	19,992		2011	Japan	2,100	Chinese	BWTS fitted
BRO AGNES	TAK	16,791		2008	Turkey	1,530	Undisclosed	
MAREX NOA	TAK	12,479		2015	Japan	undisclosed	Denmark	BWTS fitted
TIGER PERSEVERANCE	TAK	12,267		2019	Japan	2,750	Chinese	en bloc each, BWTS
TIGER RELIANCE	TAK	12,259		2018	Japan	2,750	Chinese	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
SUNNINE	BC	28,450	6,013	1992	Japan	555.00	
FLORA	CV	86,018	24,745	2008	S. Korea	undisclosed	
MERATUS MILANO	CV	14,464	5,455	1995	Germany	undisclosed	
Z STAR	GC	22,318	7,379	1999	China	undisclosed	
ATLANTIC RAY	GC	4,706	2,461	1991	Turkey	620.00	
BROTOJOYO	OTHER/FPSO	60,875	12,038	1980	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 PILAR	CV	67,183	23,740	1990	Denmark	544.00	HKC recycling
MSC LUCIA	CV	31,290	8,911	1985	Germany	undisclosed	HKC recycling
MSC NORA II	CV	29,210	10,611	1999	Poland	592.00	HKC recycling



LEOPARD	CV	23,029	7,806	1998	Poland	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
CHEM P	TAK	34,930	12,465	1968	U. S. A	440.00	as is Malta, vsl has 308T Solid SS & 110 Cladded SS

## ◆ALCO 防损通函

### 【巴拿马运河实施船舶绿色分级制度】

自 2023 年 5 月 1 日起，所有长度超过 125 英尺（38.1 米）的船舶通过巴拿马运河将被要求向巴拿马运河管理局提交以下信息：

1. 船舶船级社签发的“国际能效证书（IEEC）”及其补充记录。
2. 船舶侧推器的马力和船舶抵港排水量的比值。
3. 船舶通过运河所消耗的燃油交付单（BDN）。

### 【Gard 发布有关于偷渡问题的最新指南】

Gard 保赔协会最近发布了一份关于偷渡问题的最新综合指南，概述了偷渡问题、适用的法规、偷渡的风险评估、港口的预防以及对发现偷渡者后的人道措施。在该指南中协会回顾了过去的几年的偷渡趋势，并分享了协会对此的看法。

### 【美国海关和边境保卫局关于船舶残油和油类淤渣申报政策】

此通告旨在阐明“美国海关和边境保卫局（CBP）”关于船上货油残余物（即残油/油舱洗舱水“slops”）和石油废料（即油类淤渣“sludge”）在路易斯安那州新奥尔良港（New Orleans）的申报政策。



**【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】**

(JWLA031, 2023 年 4 月 25 日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2023 年 4 月 25 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

新增：苏丹

修改：欧洲

亚速海、黑海水域及内陆水域定义如下：

2) 乌克兰所有内陆水域，包括克里米亚和俄罗斯控制下的其他乌克兰领土内的内陆水域

3) 俄罗斯内陆水域如下：

a. 顿河，从亚速海至东经 41 度垂线

b. 顿涅茨河，从顿河到乌克兰边界

具体生效时间由各保险人分别决定。

所有 ALCO War Risk Facility 下的普战险保单可以直接并入附件 ADDENDUM No. JWLA031 作为原保单的补充，其他保险人的年度保单需等待保险人出具相关的正式文件。

**【租船合同中默示条款的适用是否轻而易举？】**

2023 年 2 月 24 日，针对 Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm) 一案，皇座法庭商事庭 Ross Cranston 爵士就租船合同中的默



示条款提出了新颖的论点。在本案中，原告租家 Pan Ocean Co Ltd 对有利于该船船东 Daelim Corporation 的仲裁裁决提起上诉。

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：

2023-04-28	692.400	763.610	5.172	88.206	865.040	64.403	1180.310	458.940	508.930
2023-04-27	692.070	764.350	5.186	88.166	863.080	64.389	1182.700	457.310	507.750
2023-04-26	692.370	759.990	5.180	88.206	859.410	64.284	1174.140	459.200	508.310
2023-04-25	688.470	761.090	5.136	87.715	860.390	64.266	1182.740	461.330	508.680
2023-04-24	688.350	756.480	5.138	87.719	856.740	64.439	1184.240	460.710	508.430
2023-04-21	687.520	754.000	5.127	87.609	855.120	64.498	1186.390	463.550	509.990

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	4.81100	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.06214
2 个月	--	3 个月	5.30243	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.40700	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.36629		

2023-04-28

**Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司**

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)