



全一海运市场周报

2023.05 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.05.08 - 05.12 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，运输需求继续处于小长假后的恢复态势，但恢复速度略显缓慢。不同航线因各自的供需基本面不同，走势出现分化，综合指数小幅下跌。5月12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983.41点，较上期下跌1.5%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区3月份零售销售同比下降3.8%，较前值环比下降1.2%，低于市场预期。欧洲多国通胀水平持续高企，居民实际收入下降，购买力受到限制，欧元区零售业持续低迷。此外，俄乌冲突持续导致地缘风险高企，能源价格持续处于高位，对未来欧洲地区经济复苏产生不利影响。本周，运输需求总体平稳，供求关系基本平衡，市场运价继续呈现小幅波动的态势，本周即期订舱价格小幅下行。5月12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870美元/TEU，较上期下跌0.6%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本保持同步，供求关系好于欧洲航线，市场运价小幅上涨。5月5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1624美元/TEU，较上期上涨0.5%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，截至5月6日美国首次申请失业救济金的人数为26.4万人，较前值增加2.2万人，为2021年10月以来的最高水平。近期美国申请失业救济金的人数一直呈上升趋势，显示美国就业市场持续放缓。随着美联储的加息和信贷条件收紧继续对经济造成压力，就业形势可能进一步恶化，未来美国经济形势不容乐观。此外，据海关总署最新数据显示，前4个月中国对美国出口下降7.5%，这对北美航线的市场运价产生一定下行压力。本周，运输市场表现疲软，供求平衡情况不理想，市场运价出现调整走势。5月12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1385美元/FEU和2381美元/FEU，分别较上期下跌4.7%和0.6%。

波斯湾航线：运输需求在斋月后呈现稳步复苏的局面，供需基本面稳固，即期订舱价格小幅上行。5月12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1324美元/TEU，较上期上涨2.0%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求出现企稳迹象，供求关系趋于平衡，本周市场运价在持续调整后出现反弹走势。5月12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225美元/TEU，较上期上涨3.2%。

南美航线：运输需求保持稳定，供需基本面基本平衡，本周市场运价继续小幅上行。5月12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1955美元/TEU，较上期上涨1.3%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。5月12日，中国出口至日本航线运价指数为845.02点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场货盘稀少 综合指数延续跌势】

本周，终端需求持续弱势，运输市场货盘稀少，沿海散货综合指数继续下行。5月12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997.16点，较上期下跌3.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，市场需求尚未恢复，社会用电量仍处于偏低水平，沿海八省电厂日耗为169.8万吨，环比减少3.9万吨。下游电厂在长协以及进口煤的补充下，库存持续维持在较高水平。环渤海各港合计日均调进140.3万吨，环比增加8.5万吨，日均调出量118万吨，环比减少18.3万吨。煤炭价格方面，主产地安全检查及长协监管再度趋严，检修煤矿数量增加，煤矿供应略有收紧。但中下游煤炭库存继续高位运行，压制采购积极性，市场成交清淡，煤炭价格以稳中下调为主。运价走势方面，电厂高库存、低日耗状态持续，终端采购意愿较低，水泥建材等非电行业有效开工不足，运输市场货盘释放稀少，部分船东考虑停船，沿海煤炭运价大幅下跌接近至成本线。5月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收964.6点，较上期下跌5.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收549.88点，较上期下跌13.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价20.5元/吨，较上期下跌3.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.6元/吨，较上期下跌4.4元/吨。

金属矿石市场：近期，外矿供应恢复，铁矿港口到货量回升，同时国内粗钢压减政策逐渐落地，日均铁水产量继续下降，铁矿石价格稳中偏弱运行。加之多数钢厂利润亏损，主动检修减产增多，按需补库为主，运输市场运力充足，沿海金属矿石运价继续下行。5月12日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）



报收 631.64 点，较上期下跌 6.5%。

粮食市场：新麦上市临近，小麦价格持续下跌，市场看跌氛围较浓。价格优势下饲企继续增加小麦替代，玉米港口到货量持续低位，贸易商观望情绪加重，市场购销清淡，港口装船需求较差，运力富裕下，沿海粮食运输市场运价延续跌势。5 月 12 日，沿海粮食货种运价指数报 992.47 点，较上期下跌 5.2%。

成品油市场：国际原油价格维持区间震荡，国内部分炼厂检修结束恢复生产，供应面有所提升。但近期汽油需求有所转淡，华东地区主营单位出货节奏放缓。且户外基建工程及物流运输等行业开工率保持平稳，成品油终端需求表现低迷，沿海成品油运价下行。5 月 12 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 1101.08 点，较上期下跌 0.5%；市场运价指数 1048.2 点，较上期下跌 1.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船需求明显转好 租金指数较好上涨】

本周，海岬型船太平洋市场延续较好态势，需求一度提振，成交氛围活跃，运价持续上涨。印尼雨水天气影响发货，国内煤炭需求持续低迷，巴拿马型船日租金持续下探。超灵便型船市场略有好转，煤炭货盘略有增多，镍矿运输需求改善，租金小幅反弹。整体而言，在海岬型船和超灵便型船市场较好表现支撑下，远东干散货租金指数上涨。5 月 11 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1258.85 点，较上周四上涨 2.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场冲高后小幅回落。太平洋区域，周初开始，运输需求明显转好，澳洲主要矿商均在市场积极询盘，出货集中且给价较好。东澳煤炭也陆续有货盘放出，形成较强支撑。加之 FFA 上涨，市场情绪提振，运价涨至较好水平。临近周末，货盘逐渐消化，情绪略有降温，运价迎来回落。5 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 19432 美元，较上周四上涨 15.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.304 美元/吨，较上周四上涨 6.3%。远程矿航线，受益于太平洋市场表现，巴西远程矿航线运价迎来小幅上涨。由于需求未有明显改善，运力过剩依旧，运价涨幅有限。5 月 11 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.436 美元/吨，较上周四微涨 0.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下跌。太平洋市场，淡季特征影响下，国内煤炭需求仍较为低迷，民用电难有增长，水电持续施压，电厂日耗低位运行，库存充裕，采购进口煤动力不足。另外，因恶劣天气影响，印尼煤炭供给受阻，发货量缩减。供需两弱格局下，运输需求表现疲弱，运力过剩不断加剧，



巴拿马型船日租金继续下探。5月11日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11781 美元，较上周四下跌 9.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.559 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。粮食市场，南美航线虽有货盘放出，但增量有限，运力过剩态势难有改善，运价仍处下跌通道中。5月11日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 40.660 美元/吨，较上周四下跌 2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场触底反弹。本周，煤炭货盘略有增多，叠加前期因雨水天气延误的镍矿货盘陆续放出，运输需求转好，成交氛围改善。此外，超灵便型船运价前期持续下跌至较低水平，伴随过剩运力略有消化，船东挺价情绪浓厚，日租金迎来反弹。5月11日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9445 美元，较上周四上涨 2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油期价波动上行 原油运价大幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至5月5日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 295.1 万桶至 4.626 亿桶，增幅 0.6%。美国上周原油进口 555.3 万桶/日，较前一周减少 84.3 万桶/日，出口减少 186.1 万桶/日至 287.6 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 1987.4 万桶/日，较去年同期增加 2.5%。由于国家储备的再次释放和出口的下降，美国原油库存上周意外增加，但因需求回升，汽油库存的下降超过了预期。OPEC 在月度报告中表示，将维持对 2023 年全球石油需求的预估，并将中国的石油需求从上个月预测的 76 万桶/日调整为 80 万桶/日；受罢工影响，尼日利亚 4 月石油日产量降至 100 万桶以下，为七个月来最低水平；英国国防大臣证实，英国将向乌克兰提供远程导弹，地缘政治风险依旧，助力油价。不过美国债务上限的不确定性，可能促使大部分石油行业出现信贷紧缩的银行业问题，经济衰退的担忧情绪加剧，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 74.97 美元/桶，较 5 月 4 日上涨 2.87%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价直线下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅下跌。5月11日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 840.66 点，较 5 月 4 日下跌 23.2%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场全线走弱，中东航线、大西洋航线需求屡创新低，对应的成交更是不断突破年度下限；整体船位充沛，基本面和情绪面均倾向租家，运费再次大幅下滑。不过苏伊士型油轮市场相对坚挺，个别租家开始考虑用 VLCC 拿货，或将对 VLCC 后续市场产生影响。临近周末随着美湾航线持续出货，各个装港地区成交的 WS 点位跌幅有所收窄。若后续美湾货量持续好转，将再次给船东注入推动市场的信心。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS39.18，较 5 月 4 日下跌 24.29%，CT1 的 5 日平均为 WS43.08，较上期平均下跌 20.35%，TCE 平均 2.2 万美元/天；西非马隆



格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS40.14, 下跌 21.67%, 平均为 WS43.01, TCE 平均 2.1 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 5 月 20-22 日, 成交运价为 WS46。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 5 月 23-25 日, 成交运价为 WS41。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 6 月 1-3 日, 成交运价为 WS46.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 6 月 2-4 日, 成交运价为 WS45。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 6 月 2-4 日, 成交运价为 WS41。

来源: 上海航运交易所

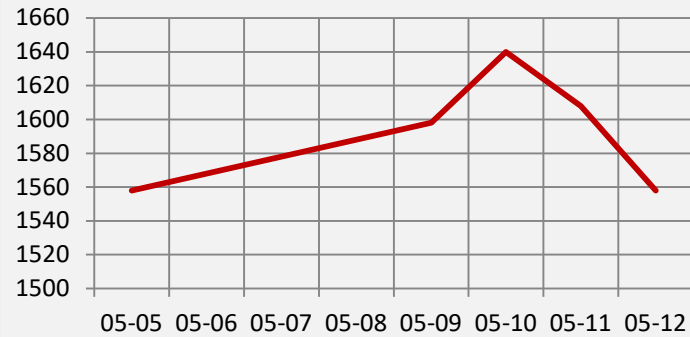
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

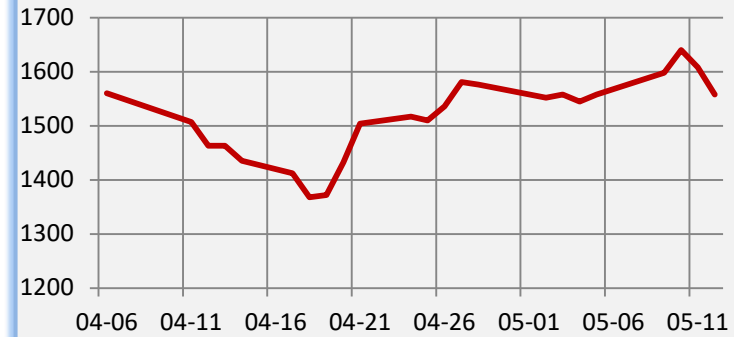
波罗的海指数	5 月 9 日		5 月 10 日		5 月 11 日		5 月 12 日	
BDI	1,598	+40	1,640	+42	1,608	-32	1,558	-50
BCI	2,509	+125	2,630	+121	2,566	-64	2,456	-110
BPI	1,494	-7	1,481	-13	1,445	-36	1,402	-43
BSI	1,097	+1	1,114	+17	1,112	-2	1,105	-7
BHSI	640	-5	638	-2	635	-3	632	-3



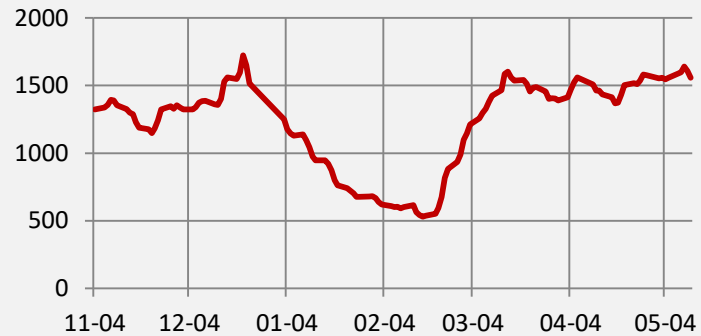
上周 BDI 指数走势



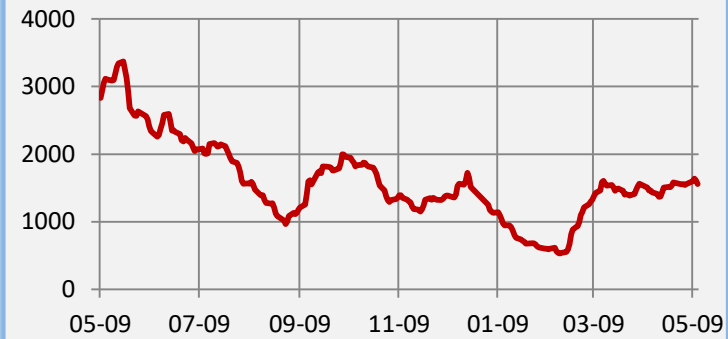
近一个月 BDI 指数走势



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	05/05/23	28/04/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	18,500	19,500	-1000	-5.1%
	三年	17,500	18,000	-500	-2.8%
Pmax (76K)	一年	15,250	16,000	-750	-4.7%
	三年	12,500	13,000	-500	-3.8%
Smax (58K)	一年	14,500	15,250	-750	-4.9%
	三年	12,500	13,250	-750	-5.7%
Hsize (302K)	一年	12,000	12,250	-250	-2.0%
	三年	10,000	10,500	-500	-4.8%

截止日期: 2023-05-09

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'The Harmony' 2013 82986 dwt dely Zhoushan 13/18 May trans-Pacific trip redel Singapore-Japan \$10,500 - cnr

'Seiyu' 2021 82426 dwt dely Kimitsu 17/19 May trip via NoPac redel Singapore-Japan intention petcoke \$13,500 - Norden

'HPC Unity' 2011 29033 dwt dely Chittagong prompt trip via EC India redel Continent - UK Range intention steels \$9,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Antares' 2015 81118 dwt dely Kagoshima 18/20 May min 8/about 10 months redel worldwide \$15,250 - ADMI



4. [航运&船舶市场动态](#)

【全球集装箱航运市场仍低迷】

近日，全球集装箱航运巨头马士基发布一季度财报显示，一季度营业利润暴跌，息税折旧及摊销前利润(EBITDA)从 91 亿美元下降至 40 亿美元，息税前利润(EBIT)从 73 亿美元下降至 23 亿美元；营收同比下降 26%，从 193 亿美元下降至 142 亿美元。因市场需求疲软导致运价、货量下降，一季度马士基的核心航运业务量下降了 9.4%，运费也下降了 37%，该部门收入下降了三分之一以上，至 99 亿美元。

即便财报中的营收和营业利润双双下降，但马士基表示，一季度公司的表现基本符合预期，对全年业绩预期保持不变。

当前，随着商业活动放缓，企业正寻求减少仓库库存，这与新冠疫情期间相比是一个巨大的转变。疫情期间，由于各国对消费品的需求激增，加之供应链问题限制了船舶供应，导致集装箱航运业的利润一度达到历史高位。但相比之下，全球集装箱市场经过疫情期间的繁荣期后，目前运价已回归行业常态。并且随着新一轮周期顶部新船和新箱的订单大量释放，“一箱难求”的现象已不复存在。

事实上，今年以来集装箱航运业的商业环境已经发生了根本性变化，运输量放缓、运费从历史高位下降等问题接连出现，包括马士基在内的航运公司已经在为艰难的 2023 年作准备。

与此同时，马士基在财报中警告称，由于全球经济增长放缓，作为全球贸易代表的集装箱市场最有可能出现收缩现象。预计在今年的剩余时间，公司盈利仍将疲软。对此公司已经开始降低航行速度以节省燃料费用，并减少了租船数量，以此降低成本。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)此前曾作出统计称，全球集装箱船舶的平均航速已出现大幅下跌，今年一季度，全球集装箱船舶的平均航速已经降至 13.8 节，较去年同期降低了约 4%。其首席分析师还预测，到 2025 年前，全球集装箱船队的平均航速恐将再下降 10%。

市场分析认为，调整航速是管理运力供应的有效方法，当船舶降低速度时，或将导致集装箱航运业的相对运力减少。按照 BIMCO 的说法，今年一季度，由于集装箱船舶航速降低，集装箱航运业的运力同比下降 6%。另外，集装箱运输市场不仅缺乏需求端的有效支撑，供给端的新增交付压力也会进一步压制运价，



预计今年的运价不容乐观，接下来几个季度能否实现小幅回升，还需关注欧美经济发展趋势及其库存变化。全球集装箱航运业的低迷期何时结束，现在仍是个未知数。

来源：经济日报

【船舶经纪公司：二手油轮市场火热 但未来发展仍存在不确定性】

航运界网消息，船舶经纪公司 Seaborne Shipbrokers 日前公开表示，市场对二手油轮的需求并没有受到汇率走弱的影响，早前因船况不佳或售价过高遭到拒绝的油轮正重新进入二手市场。

Seaborne Shipbrokers 的研究和评估主管 Eva Tzima 表示，4 月中下旬市场面临的下行压力在 5 月初开始逆转，导致大多数原油航线溢价，对船东带来有利影响，其中，MR 型油轮市场收益增幅相对明显。此外，市场对 5000 至 2.5 万载重吨的小型油轮的兴趣也在不断上涨。

上周，韩新海运（HMM）以 4300 万美元的价格完成了对 4.99 万载重吨、配备脱硫塔的 MR 性油轮“Petronia Pacific”号（建于 2020 年）的收购，船舶估值机构 VesselsValue 对这艘原来为新加坡航运公司 Pacific Carriers 所有的油轮的估值为 4700 万美元，而一年前该船的估值仅为 3800 万美元。

同时，近期造船泊位的相对短缺也将市场的注意力转移到二手市场中去。船舶经纪公司克拉克森数据显示，与新造船价格相比，购买现代二手船舶（包括二手油轮、散货船和货轮）的成本达到了 13 年来的最高水平。该机构分析师 Trevor Crowe 表示，如果投资者认为市场条件足够强劲或者新造船的等待时间过长，他们或将愿意支付一定的溢价来收购二手船舶。

据悉，市场分析人士通过二手船舶和新建船舶的价格比率发现投资者的意愿倾向，这是辨别主要市场健康状况和现有运力需求的主要指标。克拉克森指出，5 年船龄的高价值船舶是市场健康的“典型”迹象。据悉，1 艘 5 年船龄的阿芙拉型油轮的估值为 6250 万美元，约占新造船成本 6500 万美元的 95%。

Cleaves 的买卖经纪人 Einar Straume 则持不同看法，他认为，在货运市场更加疲软、前景不确定性加强以及二手船舶价格持续上涨的背景下，未来的油轮市场情况更加复杂。同时，由于候选油轮数量较少，价格昂贵，船东可能会更倾向于建造新船。



在二手油轮市场火热发展之际，船舶经纪公司 Braemar 在其最新发布的研究报告中表示了对老旧油轮可能加入“黑暗舰队”（dark fleet）并发生漏油风险的担忧，因为这些船舶受到的监管和保险有限，而“Pablo”号此前在马来西亚水域发生爆炸事件更加凸显了这一问题。

Braemar 的研究表明，船龄在 20 年以上的油轮比例已经从 2019 年的 2.2% 上升到现在的近 8%，到 2050 年中期可能上升到 15.5%。同时预计，到 2050 年中期，近六分之一的油轮的船龄将达到或超过 20 年。

据 Braemar 的研究主管 Henry Curra 介绍，由于订单量较低，部分船东不得不选择在俄罗斯和其他航线上使用船龄较长的油轮。随着需求的上涨，租家被迫为船龄较短的油轮支付更高的租金，预计到 2050 年中期，老旧油轮将占有油轮需求的 11%，该数值在俄乌冲突爆发前仅为 3%。

来源：航运界

【全球货运监测：中国强劲需求给国际货运带来希望】

上海集装箱运价指数(SCFI)持稳，环比下跌 0.1%，而中国集装箱运价指数(CCFI)上涨 0.3%，世界集装箱运价指数(WCI)上涨 1%。

自 4 月底以来运费的上涨似乎是短暂的，因为需求尚未实质性回升。不过，中国的消费一直很有韧性，这给今年下半年可能出现由补充库存带动的需求复苏带来了希望。

跨太平洋航运公司已宣布从 2023 年 5 月 15 日至 6 月 1 日起提高一般运价(GRI)，我们认为由于运力过剩的问题仍然存在，这可能不会成功实施。虽然合同费率仍有可能以高于现货水平的价格续签，但我们强调，通过慢速航行和网络优化来积极控制成本，对于保持盈利能力至关重要。

5 月 4 日，通常运输煤炭或谷物的巴拿马型货轮在过去一个月下跌了 21%，这可能是受到乌克兰谷物运输速度放缓的拖累。由于担心如果黑海谷物协议在未来一周得不到续签，船只可能会陷入困境。

另一方面，好望角型货运量增长 25%，这可能是受到巴西和澳大利亚铁矿石出口的支持，尽管中国官方制造业 PMI 从 3 月份的 51.9 意外下滑至 4 月份的 49.2，跌破 50 点大关。



路透社估计，中国 4 月份原油进口量为 10.67 万桶/日，低于 3 月份的 34 个月高点 1237 万桶/日，可能是因为 4 月和 5 月是炼油厂维护的旺季。

尽管俄罗斯-乌克兰战争、欧佩克减产、通胀上升、炼油厂利润率下降和高利率可能会抑制近期预期，但我们认为，鉴于中国对进口的强劲需求，短期内石油需求仍然强劲，这对 VLCC 的盈利来说是个好兆头。

十年来最低的船舶订单，日益严格的环境法规和延长的贸易路线，都为油轮运费的持续上涨铺平了道路，尽管波动性不断上升。

截至目前，波罗的海航运运价指数(Baltic Air Freight Index)今年第二季度同比下跌 36%，环比下跌 13%。我们也看到了航运货运费率正常化的趋势，因为在中国重新开放后，客舱运力不断恢复，在航运费率正常化后，运输模式转向海运。

来源：物流巴巴

【韩国三大船企：今年行情不错】

据悉,HD 韩国造船海洋和三星重工等造船企业正在以高附加值船舶——超大型液化天然气(LNG)运输船为中心,持续抢占环保市场订单。同时,韩华集团收购大宇造船海洋也已基本落幕,有望加快经营正常化的步伐。

HD 韩国造船海洋:已完成全年接单目标的 62.2%

韩媒 7 日报道称,据业界透露,以 5 月 7 日为基准,HD 韩国造船海洋实现了全年接单目标(157.4 亿美元)的 62.2%(76 艘新船订单,价值 97.9 亿美元)。该订单值远超 HD 韩国造船海洋数年来创下的订单记录。

HD 韩国造船海洋于本月初宣布,该公司仅 3 天时间便接获 12 艘新船订单,订单规模达到 2.8 万亿韩元。包括 2 艘 20 万立方米的液化天然气(LNG)运输船、4 艘 17.4 万立方米的 LNG 运输船、2 艘 8.8 万立方米的液化石油气(LPG)运输船以及 4 艘 4.5 万立方米的 LPG 运输船。

因此,随着 2021 年新船订单量的增加,对固定费用降低和船价恢复、原材料价格上涨放缓等积极效果的期待感也在上升。



实际上,HD 韩国造船海洋今年第一季度的营业利润为 585 亿韩元,与去年同期(-3964 亿韩元)相比转为盈利。该公司解释说,受建造量增加及船价上涨的影响,营业利润有所增加。HD 韩国造船海洋从去年第三季度开始连续三个季度实现盈利。

HD 韩国造船海洋有关人员表示:“随着 LNG 运输船等高附加值新船订单顺利接单,订单业绩正在迅速回升。大型订单也即将到来。”

三星重工扭亏,布局 FLNG 市场

在环保船舶方面,不仅 HD 韩国造船海洋卯足马力,韩国另一家船企三星重工也在努力积攒新订单。截止今年 4 月,三星重工共签订了价值 25 亿美元的新船订单,实现了年度接单目标(95 亿美元)的 26%。值得注意的是,这家船企通过以环保型船订单为基础,在今年一季度时隔 6 年成功实现扭亏为盈(营业利润 196 亿韩元)。

此外,三星重工不仅在环保船舶领域发力,还将在被称为“海上 LNG 工厂”的浮式液化天然气生产装置(FLNG)方面确保竞争力,以加速进军全球市场。FLNG 是在海上以浮式状态生产、提炼、储存、装卸 LNG 的高附加值移动式海洋复合成套设备,可以降低陆地设备的建设成本,且无需安装海底管道,有助于保护生态系统。

三星重工表示,该公司看到了 FLNG 市场的可能性,从 2016 年便着手相关研发。目前,全球 5 艘 FLNG 订单中,三星重工承揽了其中的 4 艘,市场竞争力“有目共睹”。

几天前,三星重工推出了下一代浮式液化天然气生产装置——MLF-N(Multi-purpose LNG Floater-Nearshore),并获得了挪威船级社(DNV)授予的原则性批准(AiP)。该技术具有显著的成本节减效果,预计在船舶应用时将产生显著的高附加成本效益。

大宇造船海洋迎来新东家,有望改善业绩

而被韩华集团收购的大宇造船海洋预计将以“韩华海洋”的新身份正式加入订单战。令人遗憾的是,大宇造船海洋目前除了 LNG 运输船之外,没有其他主力船型。截止到今年 4 月,大宇造船海洋仅接单 10.6 亿美元,仅占全年接单订单目标(69.8 亿美元)的 15%。



虽然在主力船型数量上不具优势,但大字造船海洋拥有建造 FLNG、浮式存储再气化设备(FSRU)等技术能力,预计将在合并后开展具有“攻击性”的订单争夺战。特别是韩华集团正在进军欧洲和美国市场以扩大影响力,这将在大字造船海洋的接单方面产生积极影响。

造船业界相关人士表示:“韩国造船企业为攻占全球市场,正在集中力量确保差别化的技术竞争力。将通过各种高附加值船舶订单,集中改善业绩。今年下半年,卡塔尔项目等大型 LNG 运输船的订单仍然存在,因此对业绩的期待感也在提高。”

来源: 龙 de 船人

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.	619~624	710~715		Steady.
Tokyo Bay	520~530	595~600	S. E.	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	590~595	795~800	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	470~475	593~598	695~700	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	500	606	775	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	460~465	578~582	695~700	+ 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.	560~565	900~905		Steady.
Rotterdam	452~457	540~545	685~690		Softer.
Malta	S. E.	544~549	730~735		Steady.
Gibraltar	S. E.	549~554	750~755		Steady.

截止日期: 2023-05-11



◆ 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	05/05/23	28/04/23	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	05/05/23	28/04/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,150	12,100	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	7,900	100	1.3%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,750	6,700	50	0.7%	
MR	52,000	4,450	4,450	0	0.0%	

截止日期: 2023-05-09

(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
1	Tanker	158,000	DH Shipbuilding, South Korea	2025	Golden Energy - Greek	7,700	option declared
3	Tanker	115,000	Jiangsu New Hantong, China	2025	TRF Tankers - Norwegian	6,200	scrubber-fitted
2	Tanker	13,000	Murakami Hide, Japan	2025	Christiania Shipping - Danish	undisclosed	StSt
1	Bulker	66,200	Tsuneishi Zhoushan, China	2026	Meadway Shipping & Trading - Greek	undisclosed	scrubber-fitted, EEDI phase 3
2	Bulker	63,000	New Dayang, China	2025	Union Maritime	3,200	
2	VLGC	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2026	Mitsui OSK Lines - Japanese	undisclosed	LPG/Ammonia



2	LNG	200,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	Dynagas - Greek	27,700	
4	LNG	174,000 cbm	KSOE, S. Korea	2027	NYK Line - Japanese	25,700	long term T/C to EnBW
2	MPP	14,000	Dae Sun, S. Korea	2025	K. C. F. M. T. - Egyptian	undisclosed	

◆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
DENSA COBRA	BC	180,491		2011	S. Korea	2,725	Undisclosed	BWTS fitted
FPMC B 103	BC	106,668		2011	China	2,400	Far East	BWTS, Scrubber fitted
CLAIRE Z	BC	93,313		2009	China	1,635	Chinese	BWTS fitted, Tier II
THALASSIC	BC	81,426		2009	Japan	2,100	Omicron - Greek	BWTS fitted, dely Jun/Jul 23'
BULK ELECTRA	BC	66,604		2015	Japan	2,700	Greek	BWTS fitted, Eco
VOKARIA	BC	63,615		2020	China	3,050	S. Korean	Scrubber fitted, Eco
MOUNT ATHOS	BC	63,155		2014	China	2,500	Safen-U. A. E	BWTS fitted, Eco, T/C attached till end 24' at 112% of index
AMIS WISDOM VI	BC	61,456		2011	Japan	2,260	Greek	BWTS fitted
EASTERN AZALEA	BC	56,771		2012	China	1,570	Undisclosed	BWTS fitted, Tier II
MANDARIN DALIAN	BC	56,604		2010	China	1,400	Undisclosed	BWTS fitted, dely Jun/Aug 23'
REGAL	BC	53,571		2008	China	1,110	Undisclosed	BWTS fitted
SIMGE AKSOY	BC	53,393		2006	China	1,100	Undisclosed	
MAESTRO DIAMOND	BC	36,920		2015	Japan	2,250	Devbulk - Turkish	BWTS fitted, OHBS
ITHACA STOCKHOLM	BC	35,083		2010	China	1,100	Indian	BWTS fitted
MARDINIK	BC	33,918		2011	S. Korea	1,440	Syrians	
ATLANTIC BRAVE	BC	33,407		2016	Japan	2,165	Turkish	BWTS fitted
PORTLAND BAY	BC	28,446		2004	Japan	880	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
NORTHERN MAGNUM	CV	85,832	6,732	2003	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
NORTHERN PROMOTION	CV	59,483	4,616	2010	S. Korea	2,800	Ignazio Messina - Italian	en bloc each*
NORTHERN PRIORITY	CV	59,367	4,616	2009	S. Korea	2,770	Ignazio Messina - Italian	



INGRID	CV	8,165	698	2008	China	580	Turkish	Ice 1A
--------	----	-------	-----	------	-------	-----	---------	--------

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
BALTIC SUNRISE	TAK	309,373		2005	S. Korea	5,030	Undisclosed	
CLASSIC	TAK	159,195		2005	S. Korea	3,675	Undisclosed	BWTS fitted
PS PISA	TAK	108,835		2010	China	3,650	Middle East	BWTS fitted
SONGA CORAL	TAK	107,081		2005	Japan	3,500	U. A. E	BWTS fitted
STENA PENGUIN	TAK	64,834		2010	Croatia	undisclosed	European	BWTS fitted, ICE 1A, dely Q2 23'
LUMEN N	TAK	63,599		2008	S. Korea	2,225	Chinese	BWTS fitted, Ice 1A
MTM COLORADO	TAK	51,319		2004	S. Korea	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
ADAMAS I	TAK	50,122		2009	S. Korea	2,450	Undisclosed	BWTS fitted
HIGH TRUST	TAK	49,990		2016	Vietnam	2,220	D' Amico - Italian	BWTS fitted
GREEN POINT	TAK	49,511		2003	S. Korea	1,300	U. A. E	
SYMPHONY	TAK	46,248		2004	S. Korea	1,785	Undisclosed	
SPLENDOR CHILTERN	TAK	44,999		1999	S. Korea	1,420	U. A. E	Ice 1C
PACIFIC ENDEAVOR	TAK	26,197		2011	Japan	undisclosed	Odfjell	
MTM LONDON	TAK	20,587		2003	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
SOLANDO	TAK	19,992		2009	Turkey	undisclosed	Monjasa	
AYANE	TAK	16,971		2010	Turkey	1,500	Undisclosed	Ice 1A
GUANG HUI 628	TAK	7,036		2013	China	680	Undisclosed	
GUANG HUI 619	TAK	7,023		2013	China	680	Undisclosed	
GUANG HUI 636	TAK	7,020		2013	China	680	Undisclosed	
GUANG HUI 626	TAK	7,004		2013	China	680	Undisclosed	en bloc each
GUANG HUI 616	TAK	6,993		2013	China	680	Undisclosed	
GUANG HUI 629	TAK	6,989		2013	China	680	Undisclosed	
GUANG HUI 618	TAK	6,987		2013	China	680	Undisclosed	
SASAKI 719	TAK/LPG	7,200		2023	Japan	2,630	Indonesian	
ECO CZAR	TAK/LPG	5,158		2015	Japan	1,710	Toro Corp - Greek	
ECO NEMESIS	TAK/LPG	5,155		2015	Japan	1,710	Toro Corp - Greek	
ECO ENIGMA	TAK/LPG	4,753		2015	Japan	1,670	Toro Corp - Greek	*
ECO TEXIANA	TAK/LPG	4,743		2020	Japan	1,980	Toro Corp - Greek	



◆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
OCEAN SMART 1	BC	69,703	10,019	1989	Japan	undisclosed	
SHANDON EXPRESS	BC	43,661	8,658	1989	Japan	605.00	incl 300t VLSFO + 60t LSMGO
PABLO	CV	26,518		2000	Indonesia	undisclosed	
WEST OCEAN 18	GC	3,194	1,280	1988	China	undisclosed	
SEIRYU MARU	GC	1,488	851	1990	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
SUDARSHAN	OTHER/OFFSH	2,286	1,775	1992	Singapore	undisclosed	
CYNTH	TAK	10,588	3,349	1997	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
HAO HANG 3	BC	22,174	4,767	1991	Japan	undisclosed	as is China
EVER DIADEM	CV	55,604	21,387	1998	Japan	512.00	as is Singapore
HORIZON PACIFIC	CV	31,213	17,224	1979	U.S.A	undisclosed	as is San Diego

◆ALCO 防损通函

【俄罗斯石油价格上限更新：报告要求以及规避警告】

总结：

必须向保赔协会提供所有靠泊俄罗斯港口和过境俄罗斯水域的详细航程信息。

对于适用于价格上限机制的俄罗斯原产原油或石油产品的运输，无论船舶是否停靠俄罗斯港口或过境俄罗斯水域，都必须向保赔协会提供详细的航次信息以及证明。



任何参与俄罗斯原油、石油产品 STS 作业的船只，如果货物最终进入欧盟，都有违反欧盟制裁的风险。因此，建议会员进行彻底的尽职调查，以便对无意违反制裁的行为进行抗辩。

【租家在海难事故中的角色】

人们通常认为租家在海难事故中不会发挥作用，然而，在发生海难事故时，各方齐心协力将损失降到最低才符合每一方的利益。为此，租家可能需要提供后勤支持以协助卸载遇险货物、减轻船舶重量和安排转运。Skuld 团队于 2007 年代表船东处理 HEBEI SPIRIT 号在韩国外海发生的严重油污事件，此案的 HEBEI SPIRIT 号租家的合作和后勤支持有助于整体风险降至最低。

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
2023-05-12	694.810	758.500	5.167	88.632	869.360	64.372	1106.590	465.620	514.960
2023-05-11	691.010	759.110	5.154	88.289	872.700	64.424	1100.990	468.770	516.870
2023-05-10	692.990	760.040	5.124	88.410	875.010	64.198	1124.180	468.820	518.000
2023-05-09	692.550	761.350	5.126	88.234	873.280	64.075	1122.700	469.550	517.850
2023-05-08	691.580	762.170	5.116	88.118	873.450	64.155	1125.360	466.940	517.130

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	5.06171	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.10743
2 个月	--	3 个月	5.32071	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.34871	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.26586		

2023-05-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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