



全一海运市场周报

2023.05 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.05.22 - 05.26 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 不同航线继续分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，运输需求保持稳定表现，不同航线因供需基本面的差异继续呈现分化走势，综合指数小幅上涨。5月26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983.46点，较上期上涨1.1%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区5月综合 PMI 初值为53.3，不及前值及市场预期，为近三个月以来新低。5月份的数据全面下滑，其中制造业 PMI 陷入困境，5月数据创下36个月来的新低，而服务业 PMI 略有下降，但仍处于荣枯线之上，与制造业产出的急剧下降形成鲜明对比，凸显出复苏的不均衡。欧洲经济在高通胀以及货币正常持续收紧的情况下，未来复苏前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系基本平衡，即期订舱价格小幅回落。5月26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859美元/TEU，较上期下跌1.2%。地中海航线，运输市场供求关系好于欧洲航线，市场运价小幅上涨。5月26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1651美元/TEU，较上期上涨1.4%。

北美航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，美国5月 Markit 综合 PMI 初值为54.5，较前值环比上升，并创13个月新高。数据显示近期美国经济出现回暖迹象，有利于提升北美航线的运输需求。但是，美国服务业和制造业表现日益分化，而服务业的强劲需求导致劳动力市场火热，通胀水平继续处在高位，美联储可能继续采取紧缩政策，未来美国复苏将面临复杂局面。本周，运输需求总体稳定，供需基本面转好，市场运价连续调整后出现反弹走势。5月26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1398美元/FEU和2374美元/FEU，分别较上期上涨5.2%和0.4%。

波斯湾航线：运输需求基本稳定，供求关系趋于平衡，市场运价小幅走高。5月26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1276美元/TEU，较上期上涨1.2%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面基本平衡，本周即期订舱价格出现回落。5月26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261美元/TEU，较上期下跌6.5%。

南美航线：运输需求延续向好态势，供求关系良好，本周市场运价继续上行。5月26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2073美元/TEU，较上期上涨3.2%。

日本航线：运输市场基本平稳，市场运价小幅上涨。5月26日，中国出口至日本航线运价指数为899.69点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船多货少格局持续 综合指数延续下跌】

本周，全国各地气温反复，市场终端需求不振，下游采购放缓，沿海航运市场船多货少格局持续，运力较为富余。5月26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990.51点。

煤炭市场：市场需求方面，我国多地迎来高温天气，民用电需求有所提升，电厂日耗较前期有所回升。沿海八省电厂日耗为182.7万吨，环比增加11.8万吨。但在长协兑现率提高，保供充足的情况下，下游各终端高库存难以消耗。环渤海各港合计日均调进151万吨，环比增加0.9万吨，日均调出量133万吨，环比减少12.6万吨。煤炭价格方面，主产区煤矿陆续恢复生产，供应充足局面未改，终端电厂在库存充足、水电出力提升、进口煤补充支撑下，采购意愿提升有限。非电终端，化工、冶金等行业依旧恢复不佳，煤炭价格弱势运行。运价走势方面，全国各地气温反复，居民用电提升有限，煤电需求低位运行，工业用煤需求走弱。电厂库存持续高位，加之进口煤价格大幅走低，下游采购需求意愿依然欠佳，沿海煤炭运价小幅走跌。5月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收965.64点，较上期上涨1.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收555.03点，较上期下跌2.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价20.9元/吨，较上期下跌0.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为29.8元/吨，较上期下跌0.9元/吨。

金属矿石市场：本周，高炉开工率、产能利用率和铁水产量在连续四周下降后小幅回升，但下游终端需求回暖预期不明，钢厂有意控制库存，采购热情依旧不足，沿海金属矿石运价小幅波动。5月26日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收609.54点，较上期下跌1.5%。



粮食市场：本周,玉米基层余粮见底，市场流通主要以干粮为主，用粮企业到货量较少，深加工企业收购意愿不强，消耗库存为主。玉米粉、大麦等供应充足，饲料企业继续增加小麦使用比重，购销整体清淡，沿海粮食运价延续小跌走势。5月26日，沿海粮食货种运价指数报910.46点，较上期下跌2.7%。

成品油市场：本周初国际油价承压震荡，后随着原油期价接连收涨，调价预期转为上调，消息面利好发展支撑油市。受南方部分地区进入雨季及休渔期利空因素影响，柴油市场需求疲软，随着温度上升，汽油需求相对稳健。临近月末，大多主营单位销售进度欠佳，多以追量为主，沿海成品油运价有所企稳。5月26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1092.61点，较上期下跌0.1%；市场运价指数1031.25点，较上期下跌0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型弱势延续 租金指数持续下跌】

本周，海岬型船部分航线市场较为低迷，过剩运力偏多，运价继续下探。巴拿马型船与超灵便型船市场，煤炭运输需求持续低迷，市场船多货少局面延续，日租金承压下跌。整体而言，三大船型运价纷纷下跌，远东干散货租金指数继续下行。5月25日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1017.86点，较上周四下跌10.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场有所下跌。本周，太平洋市场货盘虽稳定放出，但大西洋市场表现较为低迷，部分过剩运力转至太平洋航线，造成运力供给增多。叠加FFA下跌，市场情绪较为悲观，运价持续下行。5月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16160美元，较上周四下跌8.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.48美元/吨，较上周四下跌3.8%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘仍偏少，运输需求持续疲弱，供需格局未有改善，运价继续下跌。5月25日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.233美元/吨，较上周四下跌4.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，国内煤炭市场淡季效应持续显现，电厂库存近期刷出新高，采购规模有限。印尼回国即期货盘缩减明显，市场整体维持低活跃度，船多货少加剧，租家持续压价，租金继续下探。5月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8525美元，较上周四下跌15.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.368美元/吨，较上周四下跌8.8%。粮食市场，本周南美区域粮食货盘表现较为疲弱，同时，鉴于煤炭等货种运输需求持续低迷，货主多持观望态度，运价持续下跌。5月25日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为36.76美元/吨，较上周四下跌2.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势下行。与巴拿马型船市场趋同，国内电厂采购规模缩减，印尼回国煤炭货盘表现平平。受台风天气影响，镍矿发货节奏放缓，运输需求增量有限，超灵便型船日租金承压下跌。5月25日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8029 美元，较上周四下跌 11.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 9.116 美元/吨，较上周四下跌 3.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至5月12日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少1250万桶至4.552亿桶，降幅2.7%。美国上周原油进口585万桶/日，较前一周减少101万桶/日，出口增加23.9万桶/日至454.9万桶/日，原油产品四周平均供应量为2005.7万桶/日，较去年同期增加2.8%。美国夏季出行高峰带动需求回暖，汽油、航空燃料和馏分油产品供应量较上周均有所上升，推动了原油库存的减少；周二沙特能源大臣向押注油价下跌的投机者发出警告，OPEC+在6月会议上考虑是否进一步减产来打击石油空头，加剧了市场对供应紧缩的担忧，提振油价。美国总统拜登和共和党籍众议长麦卡锡周四就削减开支和提高政府31.4万亿美元的举债上限似乎接近达成一项协议，谈判略有进展引发市场乐观情绪。美国通胀持续，美联储6月再次加息预期增加，限制了油价涨幅。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报75.99美元/桶，较5月18日上涨0.28%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价先涨后跌。5月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1113.32点，较5月18日上涨0.8%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场较上周相对安静，特别是大西洋航线货量减少，船东整体心态减弱，部分船东更是给出比最近成交更低的报价；中东航线由于上周租家为了不刺激市场私下拿船，WS点位控制的比较低，跟大西洋航线有较大的价差，在本周上半周也随后赶上；下半周市场后劲不足，整体可用运力充足，运费缓慢下滑。目前租家和船东的博弈仍在继续，在没有集中出货的前提下，市场仍将不断承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS51.82，较5月18日上涨4.01%，CT1的5日平均为WS52.69，较上期平均上涨16.73%，TCE平均3.4万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS53.25，下跌3.12%，平均为WS54.59，TCE平均3.7万美元/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6月3-5日，成交运价为WS49.5。中东至远东航线报出27万吨货盘，受载期6月1至3日，成交运价为WS53。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期6月5至7日，成交运价为WS55。西非至远东航线报出26万



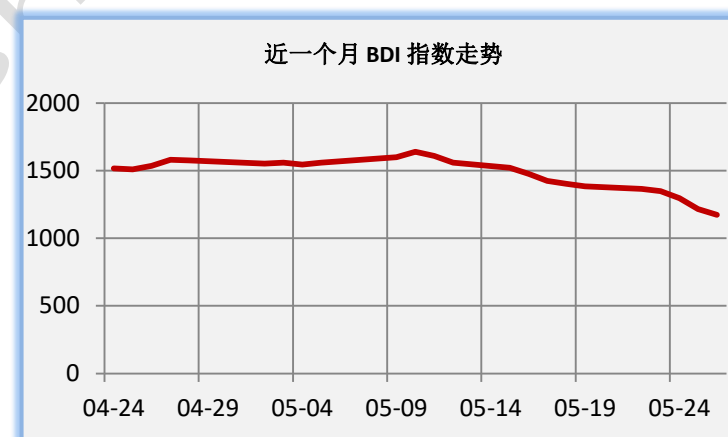
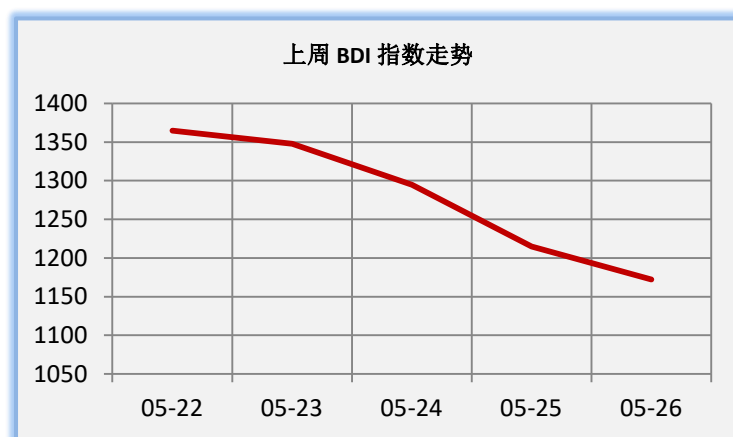
吨货盘，受载期 6 月 7-9 日，成交运价为 WS55。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 19 至 21 日，成交运价为 WS55.5。

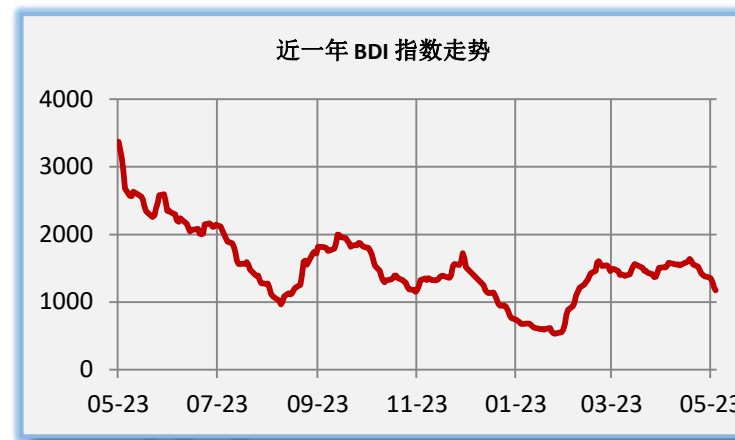
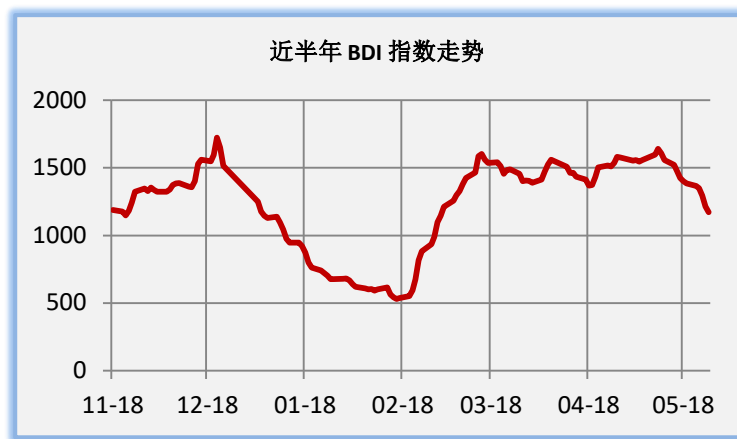
来源：上海航运交易所

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 22 日		5 月 23 日		5 月 24 日		5 月 25 日		5 月 26 日	
BDI	1,365	-19	1,348	-17	1,295	-53	1,215	-80	1,172	-43
BCI	2,065	-40	2,040	-25	1,930	-110	1,758	-172	1,683	-75
BPI	1,220	-2	1,212	-8	1,184	-28	1,141	-43	1,119	-22
BSI	1,063	-14	1,043	-20	1,014	-29	980	-34	946	-34
BHSI	609	-3	604	-5	600	-4	594	-6	588	-6





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	19/05/23	12/05/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	17,250	18,250	-1000	-5.5%
	三年	16,750	17,000	-250	-1.5%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,750	13,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,500	-250	-2.0%
Hsize (302K)	一年	11,250	11,500	-250	-2.2%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2023-05-23



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Star Nadziye' 2019 82083 dwt dely aps EC South America 9 Jun trip redel Singapore-Japan \$16,000 + \$600,000 bb - Raffles

'Prodigy' 2013 76117 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel South Korea \$5,400 - HMM

'Thor Nitnirund' 2016 61190 dwt dely Zhoushan prompt trip via Australia redel Indonesia \$9,000 - Deyesion

'Paolo Topic' 2016 59914 dwt dely Lamberts Point 9/13 Jun trip via redel Continent intention coal \$17,000 - Ultrabulk

'Armia' 2016 39071 dwt dely WWR San Lorenzo prompt trip redel Morocco \$16,500 - Norvic

'Eco Splendor' 2013 38302 dwt dely Busan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,000 - Daiichi

'African Tiger' 2022 37672 dwt dely WWR Rosario prompt trip redel SE Asia intention grains \$16,000 - Axle

'TJ Harvest' 2004 32038 dwt dely Fazendinha 1/10 Jun trip redel Atlantic Columbia intention grains \$12,000 - Seacon

4. [航运&船舶市场动态](#)

【散货船市场冰火两重天：一边运价连跌，一边身价大涨】

散货船运价到 5 月 23 晚为止, 虽连跌 10 个工作日, 但是二手散货船交易市场的最新研究调查报告显示, 因为高昂的新造船成本、通货膨胀、低订单量, 加上近



年来大量现金流出造成船东惜售, 2018 年至今, 海岬型船二手船船价已经上涨 50%, 巴拿马系列 Kamsarmax 与超轻便型系列的 Ultramax 涨幅达 40%, 轻便型船涨幅最高, 达 70%。

相关业者分析, 近 5 年来船价持续上涨, 除了造船成本加高, 新冠疫情爆发后使得人员短缺与通胀问题快速恶化, 又碰上国际海事组织 (IMO) 的减碳新规今年生效, 明年欧盟要开始征收碳税, 在疫情期间赚得天价利润的集装箱船航运公司, 争相订造使用低碳新燃料的船舶, 使得目前全球主要造船厂的船坞多已满到 2026 甚或 2027 年, 大型船船坞更是紧缺, 海岬型船吨位即将进入负增长, 估计未来该型船二手船涨幅将会冲上第一。

研究调查报告还称, 根据 2018 年 5 月 17 日波罗的海航运交易所的数据显示, 各型散货船运价指数与今年 5 月 17 日的数据相当, 而 5 年前 18 万吨、5 年船龄的海岬型船售价约 3500 万美元; 8.2 万吨的 Kamsarmax 售价约 2400 万美元; 6.2 万吨的 Ultramax 船的价格约为 2210 万美元; 一艘灵便型船的价格约为 1550 万美元。如今运费指数及收益与 5 年前几乎相同, 但同龄船舶的价值却较此前要高出 40%-70%。

而近 3 个月二手船市场涨幅加高, 本月 5 年船龄的 18 万吨海岬型船最新售价已高达 5450 万美元, 3 个月内上涨 24%; Kamsarmax 最新售价 3400 万美元, 涨幅 12%; Ultramax 最新售价 3200 万美元, 涨幅 12%; 灵便型船最新售价 2650 万美元, 涨幅 9%。

统计显示, 到今年 4 月, 新造散货船总吨位占现有散货船的 6.9%, 低于过去 27 年来的最低水平 7%, 这些新造船将在未来 3-4 年内陆续交船。到 2025 年底, 估计船龄为 0-10 年的低龄船舶将减少约 10%, 船龄在 16-21 年的老船扩大约 23%, 占散货船船队总数的 27%, 这些船舶可能无法遵守 IMO 碳排新规。

而今年新增的船舶吨位估计仅有 1.3% 的增长率, 而需求平均每年以 2% 左右比例在成长。有散货船公司表示, 近期市场运价下跌主要是稍早的澳洲飓风与目前的巴西雨季所造成的, 估计本月底、6 月初, 市场就会开始翻转, 6-8 月运价将会出现大反弹。

来源: 海事服务网

【近 1 万艘船! 双燃料改装将成航运业脱碳“良方”?】

随着航运业脱碳进程加速, 在订造新的替代燃料船舶的同时, 对现有船舶改装双燃料发动机也成为了业界关注的焦点。按照符合改装要求测算, 全球 10% 近 1 万艘大型商船适合改装, 这将成为一个新的商机, 同时面对 IMO 法规、有限的船厂产能、巨额的成本和资金需求, 也让大规模双燃料改装面临多重挑战。



DNV 与 MAN 合作评估双燃料改装:全球船队近 10%适合改装

DNV 船级社和发动机制造商 MAN Energy Solutions 公司在近期进行的一项评估中表示,将现有船舶的二冲程发动机改装成双燃料发动机所需的成本应该不超过新船建造价格的 25%。

双方分析了如何将现有的海上船队改装为能运行诸如氨或者甲醇等可持续燃料的双燃料船舶,以促进航运业的脱碳目标。研究表明,实现海上温室气体减排的最大障碍在于现有船队,共有大约 55000 艘配备二冲程发动机的船舶和 30000 艘配备四冲程发动机的船舶。

DNV 业务发展经理 Christos Chryssakis 指出,“除了提高效率和使用生物燃料外,改装是现有船队实现脱碳目标的另一个选择。不过,目前没有要求对船舶进行改装,因此实现这一目标的未来时间表尚不清楚。”

当前,现有船队最有效的减排方法是利用可持续生物燃料,为单燃料发动机提供动力。这些生物燃料包括脂肪酸甲酯 (FAME) 和氢化植物油 (HVO),具有“滴入式”的特点,能与传统化石燃料无缝混合。这种方法对船东具有很大的吸引力,因为它提供了一种灵活的脱碳途径,无需大量的资本投资。

不过,生物燃料仍然面临着一些重要挑战。尽管 2022 年是生物燃料消费破纪录的一年,但这仍然只占船舶能源组合的 0.1%。除了航运业之外,其他行业对生物燃料的需求很高,而供应却很有限。这意味着运业可能难以获得所需的生物燃料,价格也会很高。因此,目前看来生物燃料似乎不太可能成为使整个现有海上船队脱碳的“灵丹妙药”。

使用像 LNG 和 LPG 这样的燃料,进行双燃料转换可以使此类能源运输船的排放量减少 15-20%。为了实现脱碳目标,现有船舶改装必须优先考虑零排放燃料,比如绿色氨、甲醇和电子燃料。

对装备有二冲程发动机的现有船进行改装,其关键改装要求是电控发动机,缸径至少应为 50 厘米,最好是 2015 年 1 月 1 日之后投入运营的船舶。DNV 表示,已经确定新造船价格不低于大约 5000 万美元的船舶被认为是适合进行改装的,符合这一标准的船舶包括 5 万载重吨以上的油船、16 万载重吨以上的散货船、7000TEU 以上的集装箱船等等。



但应该指出的是,在某些情况下,例如船舶改用甲醇燃料,改装成本可能会更低。此外,对于四冲程发动机,8-15 年前投入运营的大缸径发动机船舶被认为是最适合进行双燃料改装。

DNV 表示,现有全球船队中只有不到 10%可以被视为理论上的改装对象。迄今为止,高成本和不确定性带来的挑战,已经阻碍了双燃料改装的广泛采用。不过,业内人士预计,这一趋势将在未来 5-10 年内发生转变,特别是在 2030 年之后,届时法规将施加更大的压力。

大规模双燃料改装面临多重挑战:IMO 法规、船厂产能、成本和资金

DNV 和 MAN 公司发现,国际海事组织的一些法规反而阻碍了全球船队进行快速、大规模的双燃料改装。为了使双燃料改装符合氮氧化物排放标准,国际海事组织目前要求双燃料改装需要进行完全相同的电控发动机类型的母型机测试。然而,一些相对较新的发动机技术,如甲醇和氨,并不适用于所有的缸径尺寸,这意味着往往无法获得母型机测试发动机。

此外,某些较旧的发动机型号,比如使用重燃油(HFO)的发动机,已经不再适用于新造船,这也意味着,如果船东希望将重油燃料发动机改装为双燃料发动机,也无法获得新制造的母型机用来测试,因此目前改装非常困难。除非修订这一规定,或者制定新的指导方针,否则双燃料改装的步伐将受到严重阻碍。

大规模进行双燃料改装面临的障碍还包括船厂产能有限、项目复杂性、成本不确定性以及替代燃料的更高费用。

据了解,早在 2020 年,赫伯罗特进行了 15000TEU 超大型集装箱船“Sajir”号 LNG 动力改装,这是全球首个超大型集装箱船双燃料改装项目。改装工作由华润大东进行,耗时 8 个月,船上安装了由法国 GTT 公司设计的 6500 立方米 Mark III 型 LNG 储罐,原本烧重质燃油(HFO)的 MAN B&W 9S90ME-C 发动机也被改装为双燃料 MAN B&W ME-GI 发动机。

2021 年,改装完毕的“Sajir”号更名为“Brussels Express”号重新投入运营。而早在改装工作进行期间,赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 就曾透露,此次改装工程投资高达 3500 万美元,“在这艘船的使用年限内,我们无法收回这笔投资。”

由于价格过高,“Sajir”号的改装成为了一次独一无二的试点项目,赫伯罗特也放弃了对同系列剩余 16 艘 LNG-ready 船的改装计划。



另一方面,像氨和甲醇这样的燃料,其成本对希望减少温室气体排放同时又保持盈利的船东来说是一个问题。目前,这类燃料的价格远高于传统的船用燃料,船东需要确保他们的租船方是否愿意支付增加的燃料成本,才能投入大量资本支出用于船舶改装项目。当然,替代燃料和传统燃料之间的高成本差距,在未来将缩小。从长远来看,双燃料改装在经济上会具有吸引力。

此外,这些船还需要确保具有足够的基础设施,包括港口和燃料加注设施,为改装后的发动机提供燃料,这需要港口、私人能源供应商和政府的大量投资。另外,船厂产能也需要加强,尤其是开发能力,使双燃料改装能以实际和经济有效的方式进行。发动机制造商需要时间和金钱来开发最优的双燃料解决方案,船级社需要尽可能多的信息来制定合适的双燃料改装框架,使船舶能继续以最高的安全标准运营。

最后,所有这些都需要一个严格的法律框架以及各国政府、国际海事组织和其它监管机构的支持。至关重要的是,海运业还需要金融机构的支持,以便获得所需的资金来进行艰巨的改装任务。一些绿色融资计划如 Poseidon Principles 已经开始实施,应该鼓励对双燃料改装项目进行投资。

有专家表示,要完成脱碳目标,对现有船舶的改装确实是一个最好的办法,毕竟改装的费用远远低于建造一艘新船,而成功克服所有上述这些障碍和尚未遇到的问题,可能需要时间和各利益相关方之间的合作。

来源:国际船舶网

【BDI 指数连跌 7 天！干散货航运市场遭重挫】

在连续 7 个交易日下跌之后,波罗的海干散货运价指数 (BDI) 上周创下过去三个多月来最大单周跌幅。

5 月 19 日, BDI 指数下跌 18 点至 1384 点, 是 4 月 19 日以来的最低水平, 日跌幅 1.3%, 周跌幅高达 11.2%, 是 1 月 27 日当周以来最大跌幅。其中, 波罗的海好望角型散货船运价指数 (BCI) 下跌 37 点至 2105 点, 是过去三周低点, 日跌幅 1.7%, 周跌幅 14.3%, 为五周来首次下跌; 好望角型船平均日获利下跌 308 美元至 17459 美元。

同日波罗的海巴拿马型散货船运价指数 (BPI) 下跌 13 点至 1222 点, 日跌幅 1.1%, 周跌幅 12.8%, 是 1 月 13 日当周以来最大跌幅; 巴拿马型船平均日获利下降 111 美元至 11001 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数 (BSI) 下跌 8 点至 1077 点。



业界人士指出，过去一周干散货航运市场呈重挫态势，受到好望角型船市场货盘有所缩减，加上巴拿马型船市场因中国煤炭需求持续低迷，终端电厂观望情绪浓厚，导致 BDI 指数连续下跌。

其中好望角型船市场由于货盘逐渐消化，因此场内交易情绪有所降温，且远程矿航线需求未有明显改善，运力过剩依旧，促使多运输铁矿石的好望角型船运价减少；而在中小型船市场，受淡季特征影响中国煤炭需求仍较为低迷，加上恶劣天气使得印尼煤炭供给受阻，因此在供需两弱格局下，导致使得多运输煤炭和谷物的巴拿马型与超灵便型船运价疲软。

来源：国际船舶网

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.	619~624	695~700		Steady.
Tokyo Bay	515~520	595~600	885~890	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	617~623	800~805	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	465~470	600~605	685~690	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	510	620	795	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	450~455	587~592	710~715	+ 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.	572~577	885~890		Steady.
Rotterdam	453~458	542~547	695~700		Softer.
Malta	S. E.	557~562	730~735		Steady.
Gibraltar	S. E.	552~557	740~745		Steady.

截止日期：2023-05-25



◆ 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	19/05/23	12/05/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,200	6,150	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	19/05/23	12/05/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,400	12,300	100	0.8%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,200	8,100	100	1.2%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,800	6,800	0	0.0%	
MR	52,000	4,450	4,450	0	0.0%	

截止日期: 2023-05-23

(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
4+4	Bulker	82,000	Qingdao Yangfan, China	2025-2026	S eatankers - Norwegian	3,300	Tier III, EEDI phase 3
2	Bulker	63,000	Nantong Xiangyu, China	2025	Densay S hipping - Turkish	3,250	ammonia ready
2	Bulker	63,000	New Dayang, China	2025	Densay S hipping - Turkish	3,250	ammonia ready
2	Tanker	50,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2026	Nissen Kaiun - J apanese	undisclosed	
1	Tanker	48,000	Hyundai Mipo, S . Korea	2025	Mitsui OS K Lines - J apanese	5,500	Long term T/C with Mitsubishi Gas Chemical Co, methanol dual fuelled
2	RoRo	7,000 ceu	Yantai CIMC Raffles, China	2024	Zodiac Maritime - UK based	9,250	LNG 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
MINERAL NINGBO	BC	178,120		2009	China	2,350	Chinese	
BAO MAY	BC	178,050		2010	China	2,550	Far East	BWTS fitted
BERGE CRISTOBAL	BC	177,253		2003	Japan	1,330	Chinese	
CIC ELLI S	BC	171,448		2003	S. Korea	undisclosed	Lila Global	
XIN HAN	BC	82,297		2013	China	2,000	Greek	BWTS fitted
DAXIA	BC	56,811		2011	China	1,420	Undisclosed	BWTS fitted
MAGNUM FORTUNE	BC	53,631		2009	China	1,290	Pt Pelayran Bahtera Adhiguna	
ELLA	BC	52,454		2003	Japan	970	Undisclosed	
GREAT WENJIE	BC	50,777		2002	Japan	750	Chinese	BWTS fitted
CARIBBEAN SPIRIT	BC	35,253		2009	China	1,080	Undisclosed	BWTS fitted
IONIC HAWK	BC	34,067		2012	S. Korea	1,630	Greek	BWTS fitted
ALICE STAR	BC	32,029		2008	Japan	1,230	Undisclosed	box
SUPER GUNNER	BC	31,922		2009	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
BRIANNA	BC	31,800		2009	China	1,060	Turkish	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
ANNA MAERSK	CV	109,000	8,272	2003	Denmark	1,233	USA	en bloc**, Dely Q2/Q3 incl 24+12 Mons TC back
ARNOLD MAERSK	CV	109,000	8,272	2003	Denmark			
ARTHUR MAERSK	CV	109,000	8,272	2003	Denmark			
AXEL MAERSK	CV	109,000	8,272	2003	Denmark			

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
FABULOUS SW	GC/TWK	11,939		2009	Japan	700	Undisclosed	en bloc each
HUGE SW	GC/TWK	11,939		2009	Japan	700	Undisclosed	

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
WONDER BELLATRIX	TAK	115,341		2006	S. Korea	7,200	Undisclosed	en bloc*
WONDER POLARIS	TAK	115,341		2006	S. Korea			
ACE	TAK	113,005		2008	Japan	3,800	Undisclosed	



SPERCHIOS	TAK	106,999	2018	Japan	6,850	Middle East	scrubber fitted
SEA HAZEL	TAK	106,085	2004	Japan	3,000	Undisclosed	BWTS fitted
SEASCOUT	TAK	105,330	2004	S. Korea	2,700	Undisclosed	
GULF CRYSTAL	TAK	74,999	2009	S. Korea	2,950	Undisclosed	BWTS fitted
GULF COAST	TAK	74,999	2005	S. Korea			
GULF HORIZON	TAK	74,999	2005	S. Korea	6,120	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
GULF PEARL	TAK	74,999	2005	S. Korea			
EASTERN QUINCE	TAK	41,397	2009	S. Korea	2,180	European	BWTS fitted
FORTITUDE	TAK	19,997	2004	Japan	1,475	Chinese	BWTS fitted
TARRANT	TAK	13,211	2008	S. Korea	830	Undisclosed	BWTS fitted
HONGKONG PIONEER	TAK	6,525	2009	Vietnam	680	Undisclosed	BWTS fitted
AKRI	TAK	6,137	2008	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
HAI SOON 39	TAK	5,810	1998	Japan	270	Undisclosed	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
TIAN HE SHUN	BC	37,212	7,450	1977	Japan	563.00	
HAI TENG	BC	33,374	7,450	1977	Japan	560.00	
XIANG JIANG 6	BC	29,566	7,290	1977	Japan	563.00	
WESTERN ENDEAVOUR	GC	3,630	1,489	1988	Singapore	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【CINS —— 集装箱运输锂离子电池指南】

锂离子电池由于其较高的能量密度以及会发生热失控而引起火灾的高风险，日益引起海运业的关注。

此类事故对船舶、环境、货物和船员可能造成严重损害。



业内还认识到锂离子电池作为货物或各种商品中的组件进行运输的风险也有所增加。

“货物事故通知系统”（CINS）由供应链中的各利益相关方组成，包括国际保赔协会集团（IG 协会）、国际货物装卸协调协会（ICHCA）、船东、联运保赔协会（TT Club）和其他行业专家，现已制定了一份指南，以指明集装箱运输锂离子电池相关的风险。

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
2023-05-26	707.600	758.880	5.057	90.314	871.860	65.390	1131.880	460.090	518.540
2023-05-25	705.290	758.430	5.061	90.091	872.070	65.198	1137.460	461.350	518.880
2023-05-24	705.600	760.020	5.093	90.060	876.290	64.816	1136.100	466.500	522.600
2023-05-23	703.260	760.310	5.071	89.842	874.540	64.689	1143.600	467.720	520.830
2023-05-22	701.570	759.110	5.094	89.706	873.920	64.648	1145.430	466.790	519.850

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	5.06286	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.16000
2 个月	--	3 个月	5.46314	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.56414	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.62257		
-------	----	-------	----	-------	---------	--	--

2023-05-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping