



全一海运市场周报

2023.06 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.05.09 - 06.02 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场稳中向好 多数航线运价上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场出现稳中向好走势，运输需求总体平稳，多数航线运价走高，支撑综合指数上涨。随着中国继续推动经济高质量发展，国民经济持续恢复，未来中国出口集运市场有望延续向好走势。6月2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1028.70点，较上期上涨4.6%。

欧洲航线：据欧盟委员会公布的数据显示，5月欧盟经济景气指数为96.5，低于前值和市场预期，这是自去年9月以来的最大降幅，其中工业、零售业和服务业信心指数均较上月水平下滑，就业预期指数也出现较大跌幅，显示欧洲经济复苏基础并不稳固。在俄乌冲突持续导致欧洲地缘政治风险居高不下的背景下，未来欧洲经济继续面临多重风险的考验。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续小幅下跌。6月2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846美元/TEU，较上期下跌1.5%。地中海航线，运输市场与欧洲航线保持同步，即期订舱价格走低。6月2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1638美元/TEU，较上期下跌0.8%。

北美航线：据研究机构ADP发布的数据显示，美国ADP就业人数在5月新增27.8万人，高于市场预期，美国就业市场继续稳固表现，有利于美国经济继续保持复苏局面。近期北美航线运输需求表现良好，供求关系转好，部分航商推动市场运价上涨，本周即期订舱价格大幅上涨。6月2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1666美元/FEU和2634美元/FEU，分别较上期上涨19.2%和11.0%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳，供求关系良好，市场运价继续小幅上行。6月2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，较上期上涨1.6%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续处于低位徘徊的局面，供需基本面转弱，本周即期订舱价格延续下行走势。6月2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 254 美元/TEU，较上期下跌 2.7%。

南美航线：目的地国家近期经济形势较为平稳，运输需求继续稳中向好的表现，供需基本面稳固，本周市场运价继续走高。6 月 2 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 2236 美元/TEU，较上期上涨 7.9%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅下跌。6 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 870.51 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求疲软 综合指数下跌】

本周，终端需求延续低迷态势，大宗商品持续累库，市场成交难见活跃，沿海散货综合指数延续下跌态势。6 月 2 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 960.02 点，较上期下跌 3.1%。

煤炭市场：市场需求方面，随着我国多地气温迅速攀升，民用电需求回升，沿海电厂日耗有所增加。沿海八省电厂日耗为 194 万吨，环比增加 11.3 万吨。但在长协稳定供应及进口煤补充的支撑下，电厂库存延续垒库模式。环渤海各港合计日均调进 141.9 万吨，环比减少 9.1 万吨，日均调出量 130.3 万吨，环比减少 2.7 万吨。煤炭价格方面，虽然高温天气带动日耗提升，但需求仍旧延续低迷态势，加之国际能源供给宽松，进口煤价大福下跌，市场观望、缓购情绪浓厚，国内煤价下跌加速。运价走势方面，受煤炭价格的持续下跌和电厂高库存的影响，运输需求疲软。加之非电、建材、化工等市场需求持续偏差，市场船多货少格局凸显，成交氛围冷清，沿海煤炭运价继续下跌。6 月 2 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 922.32 点，较上期下跌 4.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 477.65 点，较上期下跌 13.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 17.3 元/吨，较上期下跌 3.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 25.6 元/吨，较上期下跌 4.2 元/吨。

金属矿石市场：本周，澳巴铁矿石发运量保持稳定，供应面宽松趋势未改。高温多雨天气来临，成材端需求不见起色，多数钢厂利润恢复缓慢，钢厂以低库存运行模式运行，对铁矿石采购意向偏弱。运力富裕下，沿海金属矿石运价继续下行。6 月 2 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 580.59 点，较上期下跌 4.7%。



粮食市场：近期，市场猪源供应充足，猪肉价格弱势波动。玉米市场，饲料企业库存普遍偏低，有意阶段性补库，但随着港口粮价上涨，现货成交逐渐清淡，市场多维持观望心态，沿海粮食运价持续下跌。6月2日，沿海粮食货种运价指数报 873.99 点，较上期下跌 4.0%。

成品油市场：本周，原油整体呈现震荡下行的走势。供应方面来看，主营装置利用率存小涨空间，地炼开工率继续维持低位震荡，国内成品油资源供应量小幅波动。需求方面，北方地区相继进入夏收期，农业用水量增加，但高温天气增加且南方地区降水增多，户外基建项目开工受限，工业用水量将有所萎缩，柴油整体需求平淡，汽油需求稳中向好，沿海成品油运价跌幅收窄。6月2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 1088.65 点，较上期下跌 0.4%；市场运价指数 1023.33 点，较上期下跌 0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型行情惨淡 租金指数跌破千点】

本周，国际干散货运输市场表现疲软，铁矿石船运需求一般，煤炭和粮食船运需求低迷，三大船型市场行情惨淡，悲观情绪浓厚，日租金纷纷下探，跌幅较大。远东干散货租金指数本周跌破千点，跌至 3 月以来最低。6月1日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 829.08 点，较上周四下跌 18.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价大幅下挫。本周初，英国、美国等国家假期，且澳大利亚铁矿石和煤炭货盘偏少，市场整体偏安静，大西洋市场表现也疲软，太平洋市场运价延续下跌走势。周二开始，太平洋市场铁矿石和煤炭货盘持续不多，且 FFA 远期合约价格和长航线运价大跌，船东信心大幅受挫，市场悲观情绪浓厚，运价加速下滑，周末有止跌迹象。6月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11871 美元，较上周四下跌 26.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.528 美元/吨，较上周四下跌 11.2%。远程矿航线，虽然巴西也有部分铁矿石货盘，但由于前期市场对 6 月预期较高，空放巴西运力较多，导致巴西市场货少船多，竞争激烈，低价成交较多，拉低运价水平。6月1日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.446 美元/吨，较上周四下跌 8.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场行情惨淡，日租金持续探底。太平洋市场，虽然国内南方部分地区出现高温，电厂日耗稍有提升，但总体日耗仍处于较低水平，煤炭需求低迷，且煤价持续下跌，买涨不买跌心理使得贸易商观望气氛浓厚，煤炭运输市场表现极为冷清，运力过剩状况加剧，日租金跌至 2 月下旬以来最低。6月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7556 美元，较上周四下跌 11.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.927 美元/吨，较上周四下跌 6.9%。粮食市场，国内大豆采购积极性不足，南美粮食成交较少，粮食运价持续下跌。6月1日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为



35.22 美元/吨，较上周四下跌 4.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下跌。本周进口煤货盘稀少，东南亚地区其他国家需求同样疲软，市场可用运力不断累积，运输市场悲观情绪浓厚，超灵便型船日租金跌至 2 月下旬以来最低。6 月 1 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6870 美元，较上周四下跌 14.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.556 美元/吨，较上周四下跌 6.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价全线下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 26 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 448.9 万桶至 4.6 亿桶，增幅 0.99%。美国上周原油进口 721.7 万桶/日，较前一周增加 136.7 万桶/日，出口增加 36.6 万桶/日至 491.5 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 1996.6 万桶/日，较去年同期增加 2.27%。因进口猛增，上周美国原油库存意外增加，馏分油库存也有所增加，汽油库存减少，汽油产品供应量四周均值上升至 2021 年 12 月以来最高。尽管油价仍在下滑，但市场预计 OPEC+不太可能在 6 月 4 日部长级会议上加大减产力度。美元走强和亚洲数据疲软，美联储加息忧虑增加，需求担忧情绪升温，打压油价。美国众议院通过了暂时搁置 31.4 万亿美元债务上限的法案，从而避免美国出现灾难性违约的可能性提高，但整体需求前景仍然不明朗，谈判的乐观情绪限制了油价跌幅。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 74.42 美元/桶，较 5 月 25 日下跌 2.07%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价承压下行。中国进口 VLCC 运输市场运价全线下滑。6 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 942.14 点，较 5 月 25 日下跌 15.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场中东航线 6 月中旬货盘进场，大西洋航线持续安静，美湾航线需求也不断放缓，情绪面继续向租家倾斜，部分货盘更是收到将近两位数的船东报价，租家仅需通过私下拿船的策略，就能给市场施压。尽管周中中东和美湾航线少量出货，但在船多货少的整体格局下，成交的 WS 点位依旧很难止住下滑。若没有足够的货量，市场仍将承压。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.32，较 5 月 25 日下跌 14.47%，CT1 的 5 日平均为 WS46.74，较上期平均下跌 11.30%，TCE 平均 2.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS44.43，下跌 16.57%，平均为 WS47.82，TCE 平均 2.7 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 9-11 日，成交运价为 WS51。中东至远东航线报出 27 万



吨货盘，受载期 6 月 10-12 日，成交运价为 WS50.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 13-15 日，成交运价为 WS48。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 19-21 日，成交运价为 WS44.5。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 6 月 6-7 日，成交运价为 WS43.5。

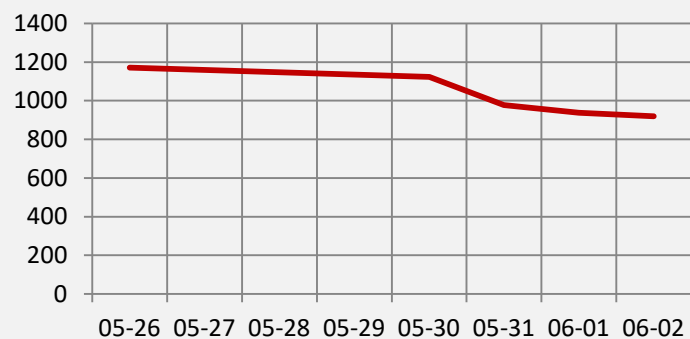
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

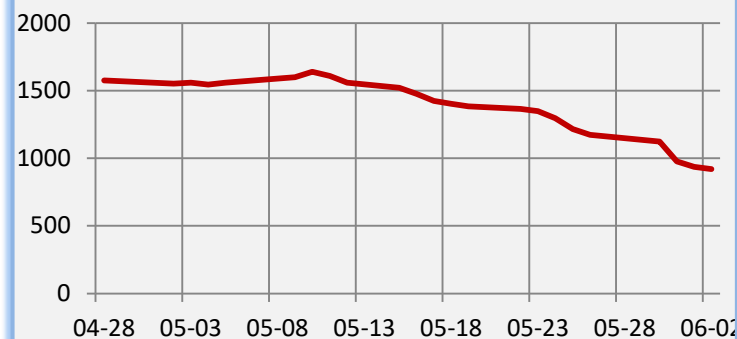
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

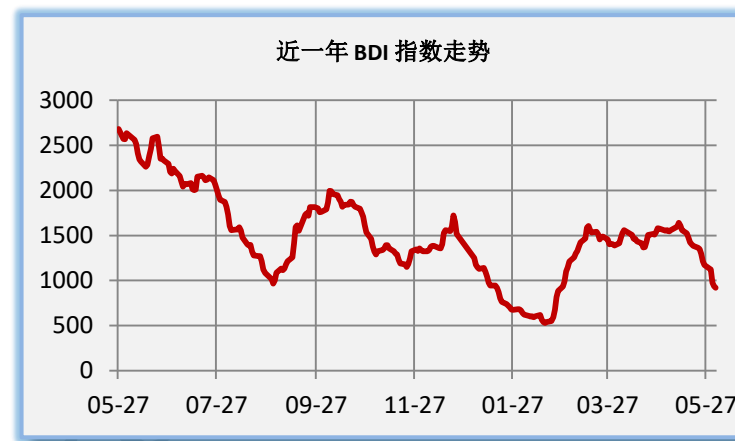
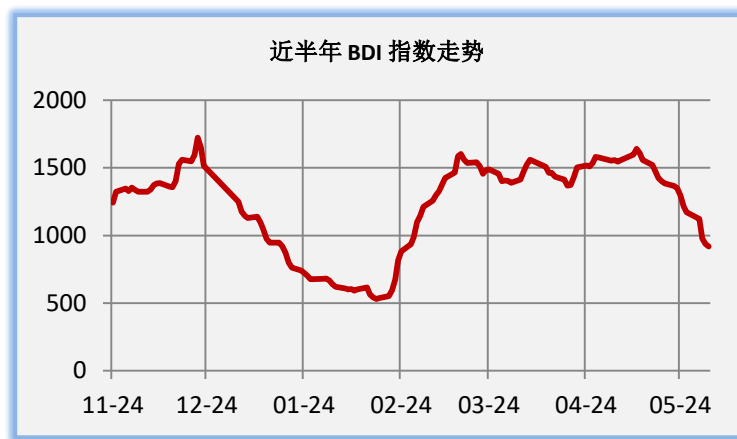
波罗的海指数	5 月 30 日		5 月 31 日		6 月 1 日		6 月 2 日	
BDI	1,123	-49	977	-146	937	-40	919	-18
BCI	1,594	-89	1,218	-376	1,144	-74	1,116	-28
BPI	1,090	-29	1,045	-45	1,030	-15	1,030	0
BSI	910	-36	881	-29	847	-34	819	-28
BHSI	582	-6	572	-10	559	-13	545	-14

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	26/05/23	19/05/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,750	17,250	-1500	-8.7%
	三年	16,750	16,750	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	12,000	14,500	-2500	-17.2%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,000	13,750	-750	-5.5%
	三年	11,750	12,250	-500	-4.1%
Hsize (302K)	一年	11,500	11,250	250	2.2%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2023-05-30



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Clia' 2012 92968 dwt dely aps Puerto Bolivar 9/13 Jun trip redel Israel \$16,250 - Norvic

'Medi Amalfi' Daiichi relet 2017 87605 dwt dely Wakayama 6/7 Jun trip via Australia redel Japan \$11,500 - Kline

'Panasiatic' 2005 82962 dwt dely aps EC South America 6 Jun trip redel Singapore-Japan \$14,500 + \$450,000 bb - Bunge

'Atalanta' 2010 82094 dwt dely aps EC South America 19 Jun trip redel Singapore-Japan \$14,400 + \$440,000 bb - ADMI

'ETG Mishima' 2021 81957 dwt dely aps EC South America 26 Jun trip redel Singapore-Japan \$15,300 + \$530,000 bb - Summit

'Kesaria' 2009 81932 dwt dely aps NC South America 22 Jun trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - Comerge

'Medi Fuji' 2020 81791 dwt dely aps EC South America 18 Jun trip redel Singapore-Japan \$15,500 + \$550,000 bb - Comerge

'Konstantinos II' 2013 81698 dwt dely aps EC South America 10 Jun trip redel Singapore-Japan \$13,750 + \$375,000 bb - Olam Intl

'Spar Norma' 2017 63165 dwt dely Itaquí prompt trip redel Singapore-Japan \$13,100 + \$310,000 - Cargill

'Aries Confidence' 2018 63158 dwt dely Colombo prompt trip via South Africa redel Far East \$11,000 - cnr

'Genco Auvergne' 2009 58020 dwt dely US Gulf prompt trip redel Morocco \$14,250 - Norvic



'SFL Kate' 2011 56798 dwt dely Mobile 10/14 Jun trip redel Black Sea intention coal \$12,000 - Cargill

'Messinian Spire' 2008 56056 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel WC India \$4,250 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Oshima Trader' 2021 82226 dwt dely South China mid June 4/6 months redel worldwide \$13,000 - Klaveness

'Tolmi' 2022 81816 dwt dely Machong 1/5 Jun 4/6 months redel worldwide \$13,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【商务部：鼓励航运公司加快建设滚装船队，扩大汽车出口运力】

5月25日，在商务部召开的例行新闻发布会上，有媒体提问：请问商务部在推进中国汽车品牌出口方面有什么进一步的举措？

对此，商务部新闻发言人束珏婷表示，近年来，我国汽车出口稳中向好，产品结构持续优化。

一是贸易规模逐步扩大。2021年、2022年汽车出口增量连续两年均在100万辆以上。今年1-4月，我国汽车出口149.4万辆，同比增长76.52%，

二是市场日益多元。前4个月，我国汽车出口至全球204个国家和地区，其中向“一带一路”沿线国家出口136.4亿美元，增长1.2倍，占比45.9%，向发达经济体出口124.1亿美元，增长1.2倍，占比41.83%

三是新能源汽车贡献重要的增量。1-4月新能源汽车出口占整体出口金额的比重提升至42.9%，对汽车出口增长贡献率达到51.6%。



当前我国汽车出口呈现了较快增长的阶段性态势,但在发展质量和效益方面仍有较大提升空间。在运输保障、金融服务、海外售后等方面还存在一些困难和问题。下一步,商务部将会同相关部门重点做好以下三方面的工作:

一是加强运输保障,促进汽车企业与航运企业开展中长期战略合作,鼓励航运公司加快建设滚装船队,扩大汽车出口运力。

二是鼓励汽车企业与国内外金融机构合作,在依法合规、风险可控的前提下,创新金融产品与服务,更好满足企业需要。

三是支持汽车企业完善国际营销和售后服务体系,提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力,树立良好的品牌形象。

来源:澎湃新闻

【全球货运已触周期谷底】

全球货运量在第一季度显示出触底的迹象,这表明行业周期可能已接近谷底,这将在 2023 年晚些时候为油价提供支撑。

荷兰经济政策分析局的数据显示,2023 年前 3 个月,全球货运量同比下降 1.1%。其中,在 2 月和 1 月分别下降 2.5%和 1.2%后,3 月的货运量同比增长了 0.2%,初步显示出可能已经触底的周期性迹象。

4 月份,新加坡海运集装箱吞吐量攀升至创纪录的 326 万标准箱,同比增长了 7%。

在伦敦希思罗机场,2 至 4 月的 3 个月内,货运量同比下降 7%,但降幅远低于 10 至 12 月的 14%。在日本成田机场,1 至 3 月的 3 个月里,航空货运量同比下降 22%,但降幅小于 11 至 1 月的 26%。

在美国,制造业和货运周期接近低谷的迹象较少,考虑到该国在世界经济中的规模和中心地位,前景不太明朗。

2023 年前 3 个月,美国铁路运输了 310 万个集装箱,而 2022 年同期为 340 万个。



美国卡车运输公司的报告称，2023 年前 3 个月的市场活动水平下降了不到 1%，但在季度末明显疲软，3 月份下降了 5%。

在美国前 9 大集装箱港口，4 月份处理的集装箱数量同比下降了 16%，2023 年前 4 个月下降了 17%。

根据 Freightos Baltic Exchange 全球集装箱指数，自 3 月中旬以来，集装箱海运成本在几乎连续下降一年之后保持稳定，反映出需求趋稳。

在过去的一年里，随着消费者和企业支出在疫情后从商品转向服务，全球货运行业受到库存过剩的影响。此外，持续的通货膨胀、不断上升的利率以及对经济衰退的担忧加剧，也导致家庭和企业对支出更加谨慎。

最新数据显示，货运量可能在第一季度末和第二季度初企稳或增长。

从另一方面看，制造业和货运量的低谷有助于稳定主要经济体的柴油和其他馏分燃料油的消费，进而为油价提供支撑。

与 2022 年年中相比，原油、天然气和电力价格的下降有助于提升消费者的消费能力，并缓解商业投资压力，助推复苏。

但 2023 年初中国经济反弹比预期的要温和，削弱了全球经济的一些动力。北美和欧洲的企业库存仍然很高，加息、信贷紧缩和失业率上升的延迟影响将至少在未来 6 个月内继续挤压家庭和企业支出。

因此，货运市场是否迎来转折点还要看通货膨胀能否尽快消退，以避免利率大幅上升的压力和工业需求的再次下滑。

来源：中国远洋海运 e 刊

【BDI 跌破 1000 点大关！巴拿马型船现货价格 25 连降】

受煤炭需求下降影响，时隔三个月，波罗的海干散货指数（BDI）再次跌破 1000 点。



5月31日，波罗的海干散货运价指数下跌146点或13%，至977点，创2月27日以来新低，5月跌幅达到38%；波罗的海海岬型船运价指数（BCI）376点或24%至1,218点，5月跌幅达到47.1%；波罗的海巴拿马型船运价指数（BPI）下跌45点，至1,045点，5月跌幅达到34.1%；波罗的海超灵便型船运价指数（BSI）下跌29点或3.2%，至881点。

海岬型船方面，周三海岬型航线（5TC）平均租金价格下跌3,122美元，至10,099美元/天。细分航线上，巴西-中国（图巴郎-青岛）C3航线海岬型船运费下跌0.75美元/吨，至18.567美元/吨；巴西至中国C14往返航线平均租金价格下跌935美元/天，至11,300美元/天；跨太平洋C10往返航线平均租金价格下跌2,523美元/天，至10,667美元/天；西澳至青岛C5航线运费下跌0.585美元/吨，至7.415美元/吨；巴西至欧洲的C8往返航线平均现货价格更是暴跌52%至7344美元/天。

船舶经纪商 Intermodal 主管 Yannis Parganas 将大西洋板块海岬型指数暴跌归因于西欧的煤炭利用率下降。

克拉克森分析师 Frode Morkedal 在一份说明中写道：“虽然中国和印度保持着高水平的煤炭进口，但欧洲进口已经开始减速。这可能是由于港口煤炭库存较高，同时天然气库存以及可再生资源的产出持续增加。对煤炭的需求减少可从本月向欧洲港口交付的煤炭价格上体现，该价格处于2021年以来的最低点。”

根据克拉克森数据，上周大西洋主要煤炭出口国的煤炭出货量下滑了11%，而太平洋地区的出货量则略微增加了0.4%。

Intermodal 在最新一份周报中表示：“欧洲的煤炭需求低迷，所有贸易路线均出现环比下降。而谷物活动也受到抑制，大量的压载进一步增加了价格压力，巴拿马型船平均收益仍处于底部。”

根据海运圈聚焦追踪，周三，巴拿马型船现货价格已连续25个交易日下降，并已跌破10000美元/天大关。该指数上一次上涨还需追溯至4月19日。5月31日，82000吨巴拿马型航线（5TC）平均租金价格下跌406美元，至9,811美元/天。

有业内人士表示，巴拿马型船这轮下跌可能还没有结束，尽管中国今年前四个月煤炭进口量超出预期，但目前北方港口煤炭库存已创历史新高，且中国5月份制造业PMI小幅回落至48.8%，似乎预示着这种超预期的增长难以持续。



根据海关总署数据，1-4 月中国进口煤 1.42 亿吨，同比增加 88.8%。同时，中国煤炭资源网最新数据显示，截止 5 月 30 日，北方港整体煤炭库存已经突破 3000 万吨，创下了历史新高。当日存煤高达 3010.6 万吨，较今年 4 月 6 日的近期高位增加 93.6 万吨，较 2020 年 4 月 23 日的往年高位增加 148.8 万吨。

船舶经纪商 BRS 在最新周报中表示，短期内，中国受后疫情时代以来建筑和房地产活动的恢复慢于预期，进口煤炭需求将保持相对低位。即使在煤炭需求出现短暂回升的情况下，解决方案更可能是去库存，而不是寻求进口机会。在电力行业的大力支持下，预计 2023 年中国海运煤炭进口量将达到 3 亿吨。在航运方面，煤炭市场的潜在波动将产生一定影响，尤其是中印煤炭航线的船舶预计将出现更大的波动。根据电厂最近的招标，运营商以低于目前市场水平的运费水平投标，这表明在未来一个月内市场会更差。

来源:海运圈聚焦

【运力过剩！全球集装箱船正以史上最慢速度航行】

集装箱运输一直采用超慢速航行的最佳策略之一来抑制市场最糟糕的情况。根据 Clarksons Research 的数据，今年第一季度，集装箱船队的平均航速降至历史最低水平，而来自 BIMCO 的分析表明，船舶的航行速度可能会更慢。

在疫情期间，班轮运营商由于强劲的需求和普遍的港口拥堵情况，将平均航速提高了高达 4%。如今，情况已经发生了很大变化，2023 年第一季度平均航速降至 13.8 节，同比下降了 4%，BIMCO 表示这一速度在 2025 年之前可能会下降 10%。

Alphaliner 分析师 Jan Tiedemann 证实，班轮服务一直在放缓，部分原因是为了消化原本过剩的运力。然而，根据 Alphaliner 的最新数据，最近几周，随着燃油价格的下跌，全球班轮船队的平均速度略有上升。

根据 Alphaliner 的数据，在过去两年中，全球集装箱船队的平均速度下降了大约一节。Tiedemann 表示：“这听起来并不多，但从 16.5 节的全球平均水平来看，这大约慢了 6%，也就是说，为了运输相同的货物量，运力也要相应增加。”

“服务放缓是运营商中常用的手段。过去几十年里，每当结构性运力过剩或燃油价格高企(或两者兼而有之)时，我们都会看到这种做法。”集装箱咨询公司 Vespucci Maritime 的创始人 Lars Jensen 解释称，目前，该行业正面临着这两个问题：大量新增运力正在投入需求增长缓慢的市场。新的环境法规和即将到来的碳税与提高燃料价格具有相同的影响。



来自亚洲造船厂的创纪录的大量新造船正投入运营，而集装箱船的航速越来越慢。例如，马士基和地中海航运公司本月宣布，他们将向亚欧航线投入另外 9 艘船舶，同时补充说，这些服务将比以前慢三天，从而消化所有新运力。

由于需求低迷，加之需要交付的订单异常庞大，班轮公司预计具有挑战性的环境将持续很长一段时间，因此船公司一直在调整船队以降低航速。例如，韩国船公司 HMM 上个月宣布了一项决定，将六艘集装箱船的螺旋桨更换为专为慢速航行而设计的效率更高的螺旋桨。

Alphaliner 分析师 Tiedemann 观察到，向液化天然气、甲醇和氨等新燃料的过渡也有利于降低速度，因为这些燃料将比目前的燃料贵得多。他解释说：“这改变了资本成本/燃料成本平衡，因此在节省燃料的同时部署额外的船只是有意义的。”

在整个疫情期间获得创纪录的利润之后，过去 11 个月班轮公司的运气一直在下滑。以色列的 ZIM 和台湾的万海航运本月成为自 2020 年以来首批出现季度亏损的大型班轮公司。然而，总体而言，慢速航行使得大多数航运公司成功地避免了亏损，Blue Alpha Capital 主管 John McCown 上周五报告称，集装箱航运业第一季度实现净利润 130 亿美元。

来源:海运网

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.	582~587	675~680		Steady.
Tokyo Bay	505~510	590~595	880~885	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	570~575	755~760	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	440~445	590~600	655~660	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	491	600	765	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	425~430	552~557	675~680	+ 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.	555~560	858~863		Steady.



Rotterdam	419~424	523~528	663~668		Softer.
Malta	S. E.	530~535	688~693		Steady.
Gibraltar	S. E.	530~535	708~714		Steady.

截止日期: 2023-06-01

◆ 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	26/05/23	19/05/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,250	6,200	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	26/05/23	19/05/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,500	12,400	100	0.8%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,300	8,200	100	1.2%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,900	6,800	100	1.5%	
MR	52,000	4,500	4,450	50	1.1%	

截止日期: 2023-05-30

(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	Bulker	82,000	Hengli HI Dalian, China (ex STX Dalian)	2025	Laskaridis Maritime - Greek	3,400 Tier III, EEDI phase 3
2	Bulker	63,600	COSCO Zhoushan, China	2026	Alpha Bulkers	3,200



3	Combo	-	Jiangsu New Yangzijiang, China	2026	Klaveness - Norwegian	5,640	Cabu III, LOI stage, Combo dry & Caustic Soda
4	Tanker	115,000	COSCO HI Yangzhou, China	2026	Pantheon Tankers - Greek	6,200	LR2
2	Tanker	114,000	Dalian Shipbuilding, China	2026	CMES - Chinese	5,915	
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Global Feeder Shipping - Dubai Based	4,665	
2	Tanker	50,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2026	Mitsui & Co - Japanese	4,380	
2	LNG	175,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2026-2027	CMES - Chinese	23,500	30 yr T/C to Sinochem Petroleum Shipping
5	Container	1,300 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	-	Zephyr & Boree - French	6,220	methanol dual-fuelled, wind masts

◆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
INTEGRALE	BC	78,162		2014	Japan	undisclosed	UAE	BWTS, Scrubber
DENNISAN	BC	78,095		2012	Japan	undisclosed	UAE	BWTS, Scrubber
HANABUSA	BC	77,247		2007	Japan	undisclosed	Chinese	
TAURUS CONFIDENCE	BC	63,270		2018	China	2,850	Spar Shipping - Norwegian	en bloc each*, BWTS
ARIES CONFIDENCE	BC	63,153		2018	China	2,850	Spar Shipping - Norwegian	fitted, Eco, dely Q4 23'
RHL JULIA	BC	55,701		2009	Japan	1,600	European	BWTS fitted
MAGNUM FORTUNE	BC	53,631		2009	China			
MAGNUM FORCE	BC	53,630		2008	China	2,580	Indonesian	en bloc*
ATLANTIC ALTAMIRA	BC	43,368		2017	China	2,450	Undisclosed	BWTS fitted, Eco
PAN DAISY	BC	32,978		2009	China	undisclosed	Undisclosed	
PAN EDELWEISS	BC	32,949		2009	China	undisclosed	Undisclosed	*BWTS fitted
PALAWAN	BC	32,029		2007	Japan	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
STRAITS BREEZE	BC	31,612		2009	Japan	1,300	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
SPIRIT OF MUMBAI	CV	30,703	2,202	1999	Taiwan, PRC	1,100	Chinese	
OKEE AUGUST	CV	20,087	1,550	1998	China	undisclosed	Undisclosed	
OCEAN PROBE	CV	18,585	1,471	1995	China	400	Turkish	
BALTIC FULMAR	CV	15,950	1,638	2005	Germany	930	Chinese	
TAN CANG PIONEER	CV	6,850	601	1996	Germany	285	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
GOOD NEWS	TAK	319,430		2002	S. Korea	4,300	Undisclosed	BWTS fitted, promptly Fujairah
YIO	TAK	302,481		2005	Japan	5,450	Undisclosed	
DAKOTA STRENGTH	TAK	115,878		2007	S. Korea	4,000	Middle East	BWTS fitted
EVERGLADES	TAK	112,969		2008	China	3,980	Middle East	
ASHAHDA	TAK	105,221		2004	Japan	3,010	Middle East	en bloc each
ADAFERA	TAK	105,215		2004	Japan	3,000	Middle East	
PETROATLANTIC	TAK	92,968		2003	S. Korea	1,900	Thome Shipmanagement	
AMAZON BEAUTY	TAK	72,910		2004	S. Korea	1,950	Undisclosed	
USMA	TAK	52,684		2007	Croatia	9,000	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted, Ice 1B
TARGALE	TAK	52,660		2007	Croatia			
PILTENE	TAK	52,648		2007	Croatia			
UGALE	TAK	52,642		2007	Croatia			
LEON HERMES	TAK	40,165		2008	S. Korea	undisclosed	Augusta Due - Italian	
FAIRCHEM KISO	TAK	21,167		2011	Japan	2,200	Chinese	stst

◆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
FU SHENG	BC	77,447	10,780	1994	Japan	580.00	
FORTUNE	BC	47,002	9,576	1991	Japan	undisclosed	
GREAT WENXIAN	BC	45,713	7,528	1998	Japan	undisclosed	
ETERNAL LUCK	BC	45,654	7,525	1996	Japan	575.00	incl 260t ROB
WELLWIN	BC	42,529	8,932	1995	Japan	undisclosed	



GOLDEN SUN	BC	27,760	6,179	1996	Japan	undisclosed
HONG HAO	CV	44,596	11,821	1998	Poland	620.00
JIA LIANG 18	GC	12,413	3,826	2007	China	560.00
TUBTIM	TAK	2,190		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
MAERSK ATLANTIC	CV	17,526	5,914	1999	China	undisclosed	HKC recycling
SCANLAY-1	OTHER/CRANE VESSEL	2,563	1,571	1982	Singapore	undisclosed	
PIT	OTHER/DRILLING RIG		6,819	1981	Singapore	undisclosed	
NERU	OTHER/REF	2,695	1,885	1992	Taiwan, PRC	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
HC BEAUTY	BC	73,744	9,502	1999	Japan	530.00	as is Hongkong
ZE RUI 1	BC	45,279	7,488	1999	Japan	520.00	as is China
ELEKTRON II	OTHER/ROR	624		1969	Norway	undisclosed	
MISSISSAUGA EXPRESS	CV	40,881	15,644	1998	S. Korea	385.00	
OTTAWA EXPRESS	CV	40,879	15,644	1998	S. Korea	385.00	*in Turkey
MILAN EXPRESS	CV	33,659	14,161	1996	S. Korea	385.00	

◆ALCO 防损通函

【散货船安全：注意船舶结构限制】

不久前，一船舶因为装载的固体散货密度超过该船舶的最大允许货物密度，而在装货港遭到滞留。最近，一艘好望角型散货船的船长以严重威胁船舶安全为由，拒绝执行租船人提出的隔舱装货请求。

上述两起事件，都与对 CSR-BC 船级附加标志缺乏了解相关。

什么是 CSR-BC 船级附加标志？CSR-BC 是指国际船级社协会 (IACS) 于 2005 年 12 月通过并于 2006 年 4 月 1 日生效的《散货船共同结构规范》。CSR-BC 船级



附加标志授予船长 150 米或以上的散货船，具体按照干散货密度和货舱装载模式的服务特点确定。CSR 散货船有三种主要的船级附加标志：BC-A、BC-B 和 BC-C。这些标志在船舶的船级证书和装载手册上均有注明。

【银行就错误交付货物提起索赔】

在上诉法院审理的 Unicredit Bank A.G. v Euronav N.V. [2023] EWCA Civ 471 一案中，法院就船东是否应承担错误交付（即货物在未出示提单的情况下在卸货港卸货）的问题进行了判决。

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：

2023-06-02	709.390	763.210	5.109	90.584	888.540	64.947	1140.890	466.480	527.630
2023-06-01	709.650	758.870	5.105	90.624	883.260	64.965	1146.130	461.800	523.160
2023-05-31	708.210	760.160	5.065	90.372	878.990	64.981	1102.470	461.610	520.730
2023-05-30	708.180	758.360	5.042	90.469	874.790	65.024	1133.300	462.730	520.820
2023-05-29	705.750	756.790	5.013	90.089	871.350	65.211	1124.390	460.590	518.640
2023-05-26	707.600	758.880	5.057	90.314	871.860	65.390	1131.880	460.090	518.540

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	5.06471	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.16300
2 个月	--	3 个月	5.49857	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.64743	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.72543		

2023-06-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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