



全一海运市场周报

2023.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.06.19 - 06.23 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节前市场基本稳定 多数航线运价走低】

本周为传统的“端午节”小长假，中国出口集装箱运输市场走势较为平淡，运输需求基本稳定，多数航线运价走低，综合指数小幅下跌。随着中国采取降息的宽松政策推动经济发展，未来中国出口集运市场有望保持稳中向好。6月21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924.29点，较上期下跌1.1%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区5月调和CPI同比增长6.1%，较前值回落，但仍远高于欧洲央行2%的目标，本月欧洲央行只能继续采取加息措施遏制通胀，持续的紧缩政策对欧洲经济的持续复苏产生不利影响。此外，俄乌冲突的持续导致欧洲地区在夏季来临之际继续面临能源危机的考验。本周，运输需求在节前未出现出货小高峰，供求关系略显疲软，即期订舱价格继续小幅下跌。6月21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793美元/TEU，较上期下跌1.9%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，市场运价延续下跌走势。6月21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1588美元/TEU，较上期下跌0.8%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至6月10日当周初请失业金人数为26.2万人，连续两周超过26万人，高于市场预期，过去两周的初请失业金人数是自2021年10月以来的最高水平。美国就业市场持续放缓，表明美国经济未来继续复苏的基础并不牢固。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡状况不理想，市场运价继续回落。6月21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1173美元/FEU和2061美元/FEU，分别较上期下跌2.8%和2.0%。

波斯湾航线：节前运输需求未出现小高峰，供需基本面基本平衡，市场运价继续小幅走低。6月21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1226美元/TEU，较上期下跌1.0%。



澳新航线：近期当地市场对各类物资的需求出现企稳迹象，供需基本面维持平衡，本周即期订舱价格小幅反弹。6月21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272美元/TEU，较上期上涨1.1%。

南美航线：目的地国家的经济形势继续保持平稳态势，运输需求延续稳中向好的表现，供求关系良好，本周即期市场订舱价格继续上涨。6月21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2419美元/TEU，较上期上涨1.9%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。6月21日，中国出口至日本航线运价指数为858.59点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【迎峰度夏拉运忙 综合指数稳步涨】

本周，用电负荷创新高，全方位合力保障电力安全供应，船东积极响应调配运力，整体运力供给趋紧，综合指数平稳上行。6月21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970.31点，较上期上涨2.3%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方强降雨持续，高温虽然有所缓解，但沿海八省电厂日耗依旧维持210万吨以上高位，迎峰度夏“大考”在即，电力企业纷纷提前加大电煤采购力度。煤炭价格方面，北方高温，电煤需求走高，坑口产销向好，产地价格逐步回调。同时下游库存消耗较快，节前补库需求集中释放，市场部分煤种供给偏紧，北港港口库存下降明显，煤炭价格稳步回升。运价走势方面，全国上下迎峰度夏备战工作有序开展，上游煤炭供给保障有力，下游电厂积极备库，运输市场热度上升，船东快速响应投送运力，沿海煤炭运价继续上行。6月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收942.94点，较上期上涨3.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收578.55点，较上期上涨11.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价22.7元/吨，较上期上涨2.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.8元/吨，较上期上涨3.9元/吨。

金属矿石市场：一方面受南方入梅影响，终端需求季节性下滑，铁矿石价格走低，到港量有所减少，钢厂库存小幅上升。另一方面，成材价格改善，钢厂利润向好，高炉开工率回升，铁水产量持续增长，运输市场货盘平稳释放，但受煤炭运力趋紧影响，沿海金属矿石运价小幅上涨。6月21日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收592.65点，较上期上涨3.3%。



粮食市场：端午节前，生猪出栏、屠宰量齐增，猪价企稳回升，饲料下游需求稳定增长。国内玉米主产区余粮逐渐减少，供应依旧偏紧，同时芽麦上市替代效应逐步减退，玉米价格开始回升，下游补库拉运渐多，沿海粮食运价有所企稳。6月21日，沿海粮食货种运价指数报866.29点，较上期上涨0.1%。

成品油市场：本周，国际油价波动下滑。国内汽柴油市场，受高温及雨水影响，需求增量有限，无实际利好政策下弱势运行。山东地炼及主营炼厂装置开工负荷均有下降，供需双弱，沿海成品油运价弱势运行。6月21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1078.03点，同上期持平；市场运价指数1005.95点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【大船需求有所回落 租金指数受累下行】

本周，海岬型船市场运输需求有所回落，运力供给充裕，租金、运价均承压。巴拿马型船和超灵便型船市场，东南亚区域煤炭运输保持一定活跃度，国内气温逐步升高拉升民用电需求，市场看涨情绪渐浓，两大船型租金均上涨。整体而言，在海岬型船市场下跌的影响下，本期远东干散货租金指数下行。6月20日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为951.67点，较上周四下跌3.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场弱势显现。太平洋市场，随着前期一波冲量结束，澳洲铁矿石货盘逐步缩减，本周仅个别矿商在市场询盘，市场氛围趋于冷清。同时，东澳煤炭新增货盘较少，对市场的支撑也有所转弱。区域运力供给充裕，市场情绪明显回落，运价承压下跌。6月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13377美元，较上周四下跌14.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.949美元/吨，较上周四下跌6.0%。远程矿航线，本周，巴西航线运输需求总体平稳，装期在7月中的货盘有续放出。不过，受太平洋市场回落影响，船东心态趋弱，部分揽货价格偏低。6月20日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.153美元/吨，较上周四小幅下跌1.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续反弹。太平洋市场，目前，国内电厂库存较为充裕，且内贸煤炭供应稳定，对进口煤的采购热情难有明显提升。不过，随着国内气温逐步升高，民用电需求提振，电厂日耗持续升高，市场看好情绪渐浓。此外，东南亚地区煤炭需求维持较好，对印尼煤采购量不减，运输需求稳中向好。巴拿马型船市场保持一定活跃度，日租金稳步上行。6月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9959美元，较上周四上涨5.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.836美元/吨，较上周四上涨2.7%。粮食市场，本周南美区域粮食运输市场偏安静，租家观望情绪较浓，新增货盘有限，



运价小幅波动。6月20日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为36.50美元/吨，较上周四小幅上涨0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续反弹。与巴拿马型船市场趋同，近期东南亚地区采购印尼煤较为积极，运输需求提升，消化过剩运力。且国内煤炭旺季进一步临近，发电用煤需求持续攀升，市场看好情绪升温。上述利好带动下，本周超灵便型船日租金上涨。6月20日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为6818美元，较上周四上涨2.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.391美元/吨，较上周四上涨0.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有升】

联合组织数据倡议（JODI）周一公布的数据显示，全球最大原油出口国沙特4月份的石油出口量骤降至732万桶/天，为五个月来的最低水平。4月初，沙特和几个主要来自中东的大型OPEC+产油国宣布在5月至12月期间进一步自愿减产，在这些减产中，沙特承诺减产50万桶/天。6月的会议中，沙特又宣布7月份单方面减产100万桶/天，并表示可能会将该减产延长到8月份。尽管美国实施制裁，但伊朗的原油出口和石油产出在2023年仍创纪录高位，在其他产油国限制产出时，推动全球供应增加。在截至6月14日的一周内，俄罗斯炼油设施每天加工549万桶原油，比前一周增加了近19.4万桶/日，是4月下半月以来的最高加工率。美国有线电视新闻网（CNN）援引气象部门消息报道，美国墨西哥湾沿岸的东南部地区将面临包括大风、冰雹和龙卷风等多种具有破坏性的极端天气。OPEC+的减产提振了油价，伊朗石油出口增加、俄罗斯产油量的提高都令油价承压，限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周二报76.12美元/桶，较6月15日上涨0.61%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价稳中有升。中国进口VLCC运输市场运价先涨后稳。6月20日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报1744.22点，较6月15日上涨2.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周VLCC市场延续上升态势，不过涨幅较上周大幅收窄。由于上周上涨速度过快，在端午假期之前略显后劲不足，但是船东情绪依旧高涨，部分船期相对紧张的货盘，或多或少推高了成交的WS点位。租家则开始控制出货节奏，有意给市场降温。短期之内大西洋航线货量预计不会有太大的增量，船东对近期的市场都保持乐观的态度，中东航线能否持续出货，或将决定市场未来的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS83.32，较6月15日上涨2.91%，CT1的3日平均为WS84.08，较上期平均上涨28.03%，TCE平均7.4万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS80.54，上涨2.83%，平均为WS48.35，TCE平均7.2万美元/天。



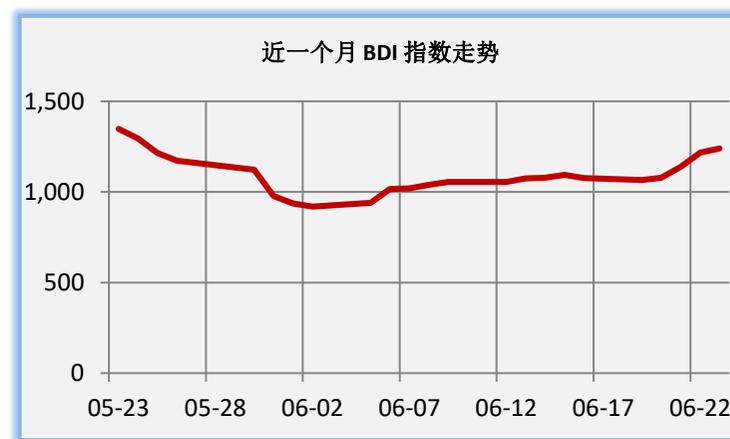
超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至马六甲航线报出 27 万吨货盘，受载期 6 月 23-25 日，成交运价为 WS82.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 25-30 日，成交包干运费为 1025 万美元。美湾至新加坡航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 20-25 日，成交包干运费为 880 万美元。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 23 日，成交包干运费为 1000 万美元。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 17-21 日，成交运价为 WS75。

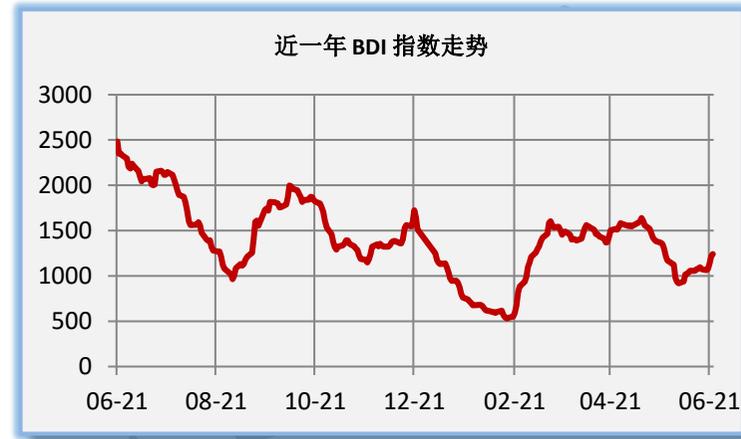
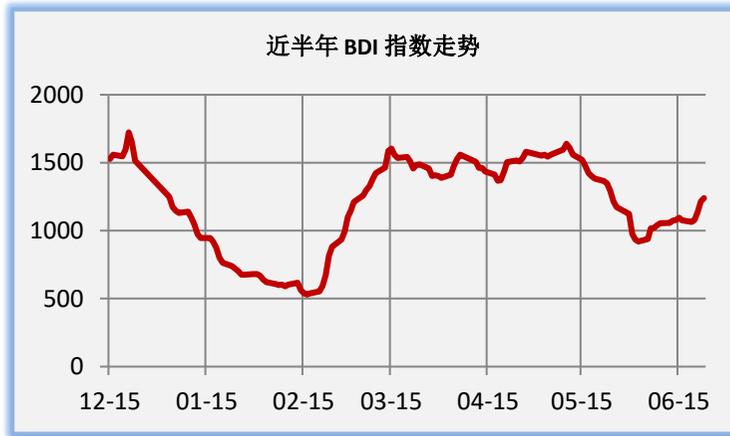
来源：上海航运交易所

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	6月19日		6月20日		6月21日		6月22日		6月23日	
BDI	1,065	-11	1,078	+13	1,138	+60	1,216	+78	1,240	+24
BCI	1,492	-36	1,540	+48	1,730	+190	1,991	+261	2,080	+89
BPI	1,193	0	1,174	-19	1,157	-17	1,140	-17	1,127	-13
BSI	751	+3	759	+8	761	+2	751	-10	743	-8
BHSI	460	-4	458	-2	455	-3	456	+1	455	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	16/06/23	09/06/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	16,000	16,250	-250	-1.5%
	三年	15,750	16,000	-250	-1.6%
Pmax (76K)	一年	13,000	12,750	250	2.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	12,000	12,250	-250	-2.0%
	三年	11,750	12,000	-250	-2.1%
Hsize (302K)	一年	9,500	10,000	-500	-5.0%
	三年	9,250	9,500	-250	-2.6%

截止日期: 2023-06-20



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Seaharmony' 2015 63385 dwt dely SW Pass prompt trip redelivery Otranto intention petcoke \$11,000 - Novalevantina

'Nikgenious' 2016 61491 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan intention wood pellets \$17,000 - MUR

'Elisa' 2016 58613 dwt dely Arzew prompt trip redel WC Central America-WC South America range intention fertiliser \$14,500 - Fednav

'Arcadia' 2012 58018 dwt dely Mississippi River 1/7 Jul trip redel Arabian Gulf-India range \$15,000 - XO Shipping

'Union Trader' 2010 57700 dwt dely North Spain trip redel East Mediterranean \$8,000 - Western Bulk Carriers

'Freedom Line' 2005 56056 dwt dely Mobile 1/7 Jul trip redel India intention petcoke \$14,000 - XO Shipping

'Aquitania' 2006 55932 dwt dely SW Pass 1/7 Jul trip redel WC Central America intention petcoke \$16,000 - Refined Success

'Warisa Naree' 2010 53839 dwt dely aps Port Arthur prompt trip redel Japan intention petcoke \$14,000 - XO Shipping

'Brighten Trader' 2017 39310 dwt dely Kabil prompt trip via Indonesia redel Japan \$8,500 - cnr

'Adventure' 2019 34487 dwt dely Skaw prompt trip via Baltic redel East Mediterranean intention scrap \$6,500 - cnr

'Magpie SW' 2015 34302 dwt dely CJK 1/7 Jul 2-3 laden legs redel Singapore-Japan \$10,500 - cnr



'Maple Fortune' 2010 32544 dwt dely Suape prompt trip redel China intention petcoke \$10,500 - Weco

'Bobic' 2006 31896 dwt dely Canakkale prompt trip redel Algeria intention Grains \$6,000 - Cargill

4. 航运&船舶市场动态

【台航看好下半年散货船市场评估淘汰旧船订造新船】

看好下半年散货船市场开始复苏,台湾航业将持续订造新船。

近日,台航公布财报,今年前5个月合并营收新台币16.4亿元(约合人民币3.82亿元),年增12%,其中约85%来自散货船,主要成长动能为去年3艘散货船陆续交付,且运价多在去年上半年市场较好时所议定。

台湾航业一季度财报数据显示,公司营收新台币9.35亿元(约合人民币2.11亿元),年增14%;税后净利润新台币1.43亿元(约合人民币0.32亿元)。

台航表示,一季度总营收约有86%来自散货船业务,主要增长动能为本期在运营散货船数量比去年同期多出3艘,且运价多在去年上半年市况较好时商定,尚能承受全球高利率、高通胀等不利因素所带来的冲击。不过,由于业外利息费用增加与兑换损益差异,导致今年一季度税后净利润较去年同期减少新台币1亿元。

据了解,台航已经在2020年船价相对较低时订造了2艘64000吨和2艘40000吨散货船,预计2024年将陆续交付运营,以维持船队规模、降低船队平均船龄并提高船队竞争力。

台航表示,今年散货船二手船交易依然很热,价格稳定,应该与过去两年散货船运价不错,船东保有较多资金、且新船造价高昂及对未来船舶运力供给吃紧有关,台航现正评估适时淘汰一艘船龄16年的旧船,并研究是否再订造新船。

船队规划方面,台航称公司近年持续执行散货船船队更新计划,审慎评估并处分船龄高且较无竞争力的船舶,分别于2021年、2022年下单订造2艘6万吨及4



万吨散货船,以维持船队规模并提高船队竞争力,预计新船将在2024年第二季度起陆续交付。

台航董事长刘文庆表示,展望今年下半年散货船运价走势,短线不外乎受俄乌战争、通货膨胀及高利率等不确定性因素影响,市场忧心大陆经济将会硬着陆,致使运价表现相对疲弱;所幸中、长线乐观,如果俄乌战争结束,重建商机预估有4000亿美元,有利于散货船运价走升。加上美债上限解决后拜登政府过去所通过的基础建设法案仍可持续推动。

另外,国际海事组织(IMO)已于2023年初开始对现有船舶实施碳排放新规,且欧盟决议于2024年对进出欧盟水域的船舶征收碳税,相关措施会逐渐提高老旧船舶运营成本并加速淘汰,有利于运价提升。

而在供给面,航运业环保新规生效后将陆续淘汰许多旧船,使得全球散货船运力供给获得有效控制,而且目前手持订单占现有船队比例仅为7.2%,仍处于较低水平,这些都将成为运价中、长线支撑。

来源:国际船舶网

【10亿美元!全球最大集装箱航运公司最新收购来了?】

根据巴西当地媒体广泛报道,全球最大集装箱航运公司地中海航运(MSC)正在寻求收购该国最大的综合港口和航运物流服务提供商Wilson Sons。

资料显示,Wilson Sons创立于1837年,由拥有57%股权的Ocean Wilsons Holdings Limited控制。历经180多年的发展,Wilson Sons已成为巴西历史最悠久,经验最丰富,服务覆盖范围最广的航运服务提供商之一。其在巴西的经营范围包括巴伊亚州和南里奥格兰德州的集装箱码头,拥有由81艘拖船和23艘悬挂巴西国旗的海上支援船组成的巴西最大船队,两个海上支援基地、一个保税物流中心和两家造船厂。为70多个国家提供国际物流服务,是巴西最大的独立船务代理之一。

在伦敦上市的Ocean Wilsons上周在一份声明中确认正在考虑“所有潜在的战略选择”,但指出该交易处于早期阶段,其结果仍不确定,“公司尚未收到任何第三方关于涉及Wilson Sons潜在交易的任何正式提议。”



有业内人士表示，MSC 此次收购可能始于对 Wilson Sons 集装箱业务的兴趣，后者拥有两大集装箱船码头——巴伊亚州和南里奥格兰德州集装箱码头，且近年来集装箱板块业务发展较好。

海运圈聚焦悉，潜在的交易价值约为 10.2 亿美元。若交易成功完成，这将是 MSC 在两年内第二次收购巴西航运公司。2021 年 12 月，彼时还未在运力排行榜超越马士基的 MSC 以超 5 亿美元的价格，收购了巴西综合物流解决方案提供商 Log-InLogisticaIntermodal 67% 的股份。当时 Alphaline 统计数据显示，后者运力规模为 15462TEU，运营船舶 6 艘，全球运力排名第 51 位。

从那时起，MSC 一直在增加对拉丁美洲的服务，根据 Alphaliner 的数据，这家由 Soren Toft 领导的航运公司现在前往南美洲的运力已多于前往北美洲的跨太平洋运力。而由于 MSC 的私营性质，该公司高管尚未对最新 10 亿美元的收购传言发表评论。

来源：海运圈聚焦

【延期交付越来越多！三大船企：正在协商赔偿金】

一边是订单火爆，交船期已经到了 2028 年，一边是人手不足，集装箱船订单甚至出现了延迟交付 6 个月以上的情况。由于人力短缺造成开工率严重不足，韩国三大船企延期交付潮愈演愈烈，从“潜在风险”变为迫在眉睫的“现实危机”。

三大船企今年计划交付 230 艘船，最担心集装箱船延期交付

今年以来，尽管韩国三大船企 HD 韩国造船海洋、韩华海洋（原大宇造船）、三星重工的员工数量总体开始缓慢回升，但仍远远不能满足造船生产需要，三大船企延期交付的船舶也越来越多。

韩国造船业界一位匿名人士 6 月 14 日透露：“对于这一火烧眉毛的危机，大家却都选择了闭口不谈。但据我所知已经出现了推迟 6 个月以上交付的合同。问题的严重性在于，现在正在建造中的船舶工程延期将对下一批新船的建造周期产生连锁影响。随着时间的推移，交付延期的问题只会越来越严重。”

据了解，按照合同，韩国三大船企今年将交付的新船约有 230 艘，其中按营业收入计，LNG 船占比最高，但以艘数计，集装箱船占比更高。目前，三大船企



最担心会延期交付的船型也是集装箱船。

韩国业界人士表示，劳动力不足问题不仅影响了三大船企，还影响了包括中型造船厂、配套企业等合作公司在内的整个造船业生态界。造船厂正因生产一线劳动力不足而苦恼，而制作船舶分段的国内合作公司（转包企业）的人力不足问题更加严重，这也是新船无法按时交付的重要堵点。因为就算配套设备的供应延期，船厂在船舶下水后也还有打开船体重新安装等应对的余地，但如果船舶分段供应不及时，船厂几乎毫无解决办法，就不可能实现按时交付。据悉，作为韩国最大船企的HD现代重工造船部门去年第二到第四季度的开工率均不足64%。

韩国集装箱船订单主要集中在HD现代重工、三星重工、韩华海洋等三家造船巨头，由于不断吸收竞争对手的劳动力，现代重工在这场劳工危机中将影响降到最低；而三星重工则采取一定措施减轻工作量，例如将部分船体建造外包给中国的造船厂。

为了缓解国内劳动力不足问题，加快建造今年要交付的大量集装箱船，三星重工、韩华海洋已经分别向位于中国大连的恒力重工、位于中国山东的韩华海洋（山东）有限公司（原山东大宇造船）增加了集装箱船分段订购量，HD韩国造船海洋则计划在国内的群山造船厂每年生产10万吨分段，为HD现代重工建造集装箱船提供分段支援。

韩国业界人士表示，虽然目前三大船企已经委托中国的造船厂以及自身在国内的造船基地制作分段，以便按时交付新船，但随着交付延期已逐渐成为现实，已经有造船厂就“迟延赔偿金问题”与船东进行了协商。

船舶经纪人初步估计，今年韩国造船厂的劳动力缺口将达到约1万人的高峰，实际上目前一些新船订单的交付日期已经被延迟大约三个月。

不过根据合同，如果晚于约定的日期交付，船厂必须支付相应的违约赔偿金。按照惯例，船舶如延期交付，船厂每天须向船东支付相当于船价0.3%的违约赔偿金；如果延期交付超过90天，违约赔偿金的比例还会进一步上调，因此船厂要支付的赔偿金额会越来越高。

韩国业界一位相关人士表示：“每个船型、每个合同的违约赔偿金标准都不一样，因此很难预测一般的损失规模。但如果船舶交付延迟6个月，可能会发生需要支付相当高昂的违约金的情况。部分船厂正在努力与船东协商，争取减少违约赔偿金，比如提出如船东今后订造新船时可提前约定建造船位，或约定以相同的价格建造更高规格的新船等条件。不过尽管如此，我们最担心的是，延期交付会对后续建造的船舶产生影响，与今年相比，明年的延期交付将成为更



大的问题。”

克拉克森数据显示，目前集装箱船订单多达 7100 万总吨，是 2020 年订单 2540 万总吨的两倍多，加上韩国造船厂正遭遇持续劳工危机，新船交付可能面临严重延误。

据悉，由于上半年集装箱航运市场行情继续恶化，这与去年市场行情高涨之时船东们争先恐后地订造新船的景象相比已经发生逆转。现在，集装箱船船东面临着运力供过于求的担忧。在这种情况下船厂延迟交付集装箱船对船东来说并不是坏消息。

Clarksons 分析，不能按时交付是一种违约行为，许多集装箱航运公司暂时也不需要过多的运力投入到航运市场，因为就集装箱航运市场正遭受产能过剩的困扰。不过也有分析师认为，新吨位的延迟交付，对低迷的集装箱船行业而言，可能是一件好事。

分析师认为，船东订造集装箱船是按照长期供需情况，而非投机心态订购，为顺应脱碳目标，多数新造船使用的是双燃料，但主要因素是目前造船价格上涨，假使船东放弃延误的合约，并在未来重新订造，可能会为船舶支付更高昂的费用；船东如果取消他们的新造船合约，将会有公司排队接管这些船舶。

韩国造船业劳动力短缺，外籍劳工已超过 8400 人

自 2021 年以来，韩国造船业接单量持续高涨。2021 年韩国船企承接的新船订单达到 1744 万修正总吨（CGT），金额为 430 亿美元，是自 2013 年的 1845 万 CGT 以来 8 年来的最高值，比 2020 年的 823 万 CGT 增长 112%，比疫情暴发前 2019 年的 958 万 CGT 增长 82%。2022 年，韩国船企承接的新船订单达到 1559 万 CGT，金额超过 437 亿美元。

随着接单业绩的增长，韩国三大船企劳动力严重短缺的问题也愈加凸显。2022 年底的数据显示，韩国造船业从业人员仅为 9 万人左右，还不到高峰期 2014 年 20 万人左右的一半。考虑到 2020 年开始增加的订单量，目前需要的人力估计在 12 万人左右，缺口在 2 万-3 万人左右。据韩国造船海工装备协会的调查数据，仅 2022 年年底就出现 14000 名劳动力的缺口。

据国际船舶网了解，为缓解造船业劳动力严重短缺的压力，去年 4 月，韩国产业通商资源部和法务部修改外国专业人力(E-7)就业签证发放方针；去年 8 月，



韩国政府又确定了旨在扩大外籍劳动力引进规模的“缓解招工难支援方案”，计划在 2022 年内增加约 1.6 万名外国劳动者入境韩国，将扩大签证发放范围，向造船业及其他基于产业等制造业集中投入外籍劳动力。但由于就业签证审查发放的国内行政程序复杂、周期过长，签证发放十分缓慢。

据韩国业界人士透露，与最艰难的 2022 年年末相比，目前劳动力严重短缺的情况正持续好转，三大船企的员工数量总体也出现了回升。HD 现代的员工数量在 1 年内增加了近 500 人，韩华海洋的员工人数也由下降转为增加趋势。

具体来看，HD 现代 3 家造船子公司 HD 现代重工、现代尾浦造船、现代三湖重工的员工人数(包括短期合同工人)2021 年第一季度末为 16676 人，2022 年同期减少了 427 人，但到今年第一季度末，员工人数达到 16718 人，比 2022 年同期的 16249 人增加了 469 人。

韩华海洋的员工人数 2021 年第一季度末为 8779 人，2022 年同期减少到 8645 人，但到今年第一季度末，员工人数达到 8688 人，比去年同期增加了 43 人。

与 HD 现代、韩华海洋不同，三星重工从事造船业务的员工人数 2021 年第一季度末为 9774 人，2022 年同期减少到 8855 人，到今年第一季度末的员工人数为 8781 人，持续减少，但降幅已经收窄。

总体来看，三大船企的员工数量在今年第一季度末比去年同期增加了 438 人，已经初步扭转了多年来员工人数持续下降的趋势。

Business Korea 指出，韩国是全球造船市场的领导者之一，预计到今年底将出现 14000 名工人的短缺。因此，韩国船企仍然面临劳动力不足的困境。造船业界某相关人士表示：“由于船厂努力扩大招聘，加上政府提供的政策支援，劳动力不足问题的严重性比去年年末有所缓解，但与过去造船业繁荣时期相比，劳动力规模仍然不可同日而语。在经济严重萧条时期，造船业为了生存而进行了裁员等残酷的结构调整，但那些离开船厂的工人再也回不来了。特别是高端研发人才都将目光转向半导体、电池等行业，而不是造船企业。”

他强调，造船企业必须尽全力确保足够的人力资源，这是因为不仅要及时建造新船以按期交付，还要研发自主航行船舶等新技术，如果人力严重短缺，一切都无从谈起。

据悉，目前 HD 现代重工等五家主要韩国船厂的外籍劳工已超过 8400 人，韩国政府近期正准备从尼泊尔雇佣 3000 名工人前往韩国船厂，以进一步缓解人力资



源紧张的压力。

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.	636~641	710~715		Steady.
Tokyo Bay	525~530	615~620	920~925	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	625~630	810~815	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	462~467	618~623	720~725	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	493	638	810	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	460~465	623~628	740~750	+ 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.	604~609	870~875		Steady.
Rotterdam	470~475	587~592	722~727		Softer.
Malta	S. E.	587~592	755~760		Steady.
Gibraltar	S. E.	592~597	760~765		Steady.

截止日期： 2023-06-20

◆ 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	16/06/23	09/06/23	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,300	6,300	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	16/06/23	09/06/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,500	12,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,300	8,300	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,900	6,900	0	0.0%	
MR	52,000	4,550	4,550	0	0.0%	

截止日期: 2023-06-20

(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	157,000	New Times, China	2025	Polembros Shipping - Greek	undisclosed	LNG Ready, S crubber-fitted
2	Tanker	156,000	New Times, China	2027	Capital - Greek	8,700	LNG dual-fuelled
2+2	Tanker	50,000	GSI, China	2026	Hafnia Tankers - Danish	undisclosed	methanol dual-fuelled
8	Bulker	85,000	Huangpu, China	2025-2027	Dynacom	3,700	
2	Bulker	82,000	Chengxi, China	2027	Guangdong Yudean - Chinese	3,550	
1	Bulker	42,200	Tsuneishi Zhoushan, China	2026	Wisdom Marine Group - Taiwanese	3,400	
4	Bulker	12,500	Nantong CIMC, China	2024-2025	China Changhang - Chinese	undisclosed	LNG dual-fuelled
2+2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027-2028	Chevron - US Based	25,450	air lubrication, shaft generator
4+2	PC TC	7,500 teu	CMHI, China	2026	Sallaum Lines - Swiss based	9,000	



◆ 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
ATLANTIC TIGER	BC	180,182		2006	Japan	1,685	Winning - Singapore	BWTS fitted
AQUAVITA SKY	BC	81,600		2019	China	3,200	Panocean	
JY PACIFIC	BC	81,139		2019	China	2,876	Undisclosed	at auction
JY BULK	BC	81,112		2018	China	2,849	Undisclosed	BWTS Scrubber fitted
BELSOUTH	BC	63,297		2015	China	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
NEW DIRECTION	BC	56,097		2013	Japan	1,990	Undisclosed	BWTS fitted
OCEANIC LEADER	BC	53,800		2006	China	1,120	Middle East	BWTS fitted
BUNUN BRAVE	BC	45,556		2014	China	undisclosed	European	BWTS fitted
COMITY	BC	37,302		2010	China	1,280	Sigma Bulkers	BWTS fitted
GREENERY SEA	BC	35,207		2012	China	1,260	Greek	BWTS, Logs fitted, Tier II

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
AS EMMA	CV	52,000	4,256	2010	China	2,200	Undisclosed	dely Nov 23'
NORTHERN DEDICATION	CV	42,131	3,534	2007	China	1,700	GFS - UAE	en bloc each, Ice 1D
NORTHERN DEFENDER	CV	42,121	3,534	2007	China	1,700	GFS - UAE	
NORTHERN DELEGATION	CV	42,002	3,534	2008	China	1,700	GFS - UAE	
NORTHERN VIGOUR	CV	37,901	2,742	2005	Germany	1,700	MSC - Swiss	
ELLA	CV	33,216	2,450	2003	Japan	1,400	MSC - Swiss	BWTS fitted
QUEEN ESTHER	CV	25,000	2,190	2016	China			
B TRADER	CV	23,261	1,762	2019	China			
TRIESTE TRADER	CV	23,225	1,762	2019	China	13,640	MPC - Norwegian	en bloc
MADRID TRADER	CV	23,221	1,762	2019	China			
LONDON TRADER	CV	23,210	1,762	2019	China			
MARFRET MARAJO	CV	21,262	1,713	2008	S. Korea	undisclosed	Interocean - Argentinian	
HOLANDIA	CV	9,113	899	2000	Poland	570	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
RIDGEBURY JUDITH	TAK	150,393		2008	Japan	3,800	Greek	BWTS fitted
WONDER MUSICA	TAK	106,290		2004	S. Korea	2,825	Undisclosed	
FAROS	TAK	74,999		2005	S. Korea	1,800	Turkish	
ANFA	TAK	47,975		2010	Japan	2,425	Undisclosed	BWTS fitted
GULF JUMEIRAH	TAK	46,488		2008	S. Korea	2,350	Middle East	
RT STAR	TAK	26,199		2011	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted, StSt
ESHIPS BARRACUDA	TAK	13,130		2006	S. Korea	930	Undisclosed	BWTS fitted
MERMAID	TAK	11,262		2006	S. Korea	825	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
JIN YUAN XING 9	BC	47,392	7,576	1996	China	530.00	resold by 560

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
SHUN HANG WEI YE	BC	43,473	8,207	1991	Japan	undisclosed	as is Zhoushan
SW DIAMOND	OTHER/RESEARCH	1,172	3,028	1993	Norway	undisclosed	Turkish
OCEANIC INSTALLER	OTHER/SUPPLY	2,100	2,899	1984	Norway	undisclosed	as is Sharjah, UAE
EDRICKO 3	TAK	1,390		1994	Japan	undisclosed	
SEAPEAK POLAR	TAK/LNG	48,817	23,707	1993	Japan	637.00	as is Khor Fakkan (HKC recycling)

◆ ALCO 防损通函

【巴拿马运河连续调整吃水限制】

巴拿马运河管理局（ACP）一直在密切监测加通湖（Gatun Lake）的水位，以确定船只通过 Neopanamax 船闸的最大吃水深度。为了应对湖泊目前和预计的水



位，ACP 发布了一系列船舶吃水限制的调整。最近的公告显示，过去几个月最大吃水深度一直在下降。

如本通函所述，请务必注意，未来几周的最大吃水限值可能会发生变化。具体来说，是6月13日开始，船舶被允许最大吃水下降到13.41米（44.0英尺），到6月25日，热带淡水吃水会进一步下降到13.26米（43.5英尺）

【巴西更为严格的海员入境管制现已生效】

继批准国际劳工组织《第185号公约》后，巴西目前只接受该公约成员国签发的海员身份证件，作为入境海员有效的免签证旅行证件。

已有多名会员向协会询问海员入境巴西的新移民管制措施，甚至有一些会员已经因为违规而遭到罚款。建议有船驶往巴西港口的会员和船长熟悉新的移民法规，以免收到遣送出境通知和罚款。

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
2023-06-21	717.950	783.960	5.080	91.751	916.270	64.632	1171.430	487.410	542.760
2023-06-20	715.960	782.260	5.047	91.610	916.380	64.634	1171.710	490.730	542.240
2023-06-19	712.010	778.950	5.018	91.020	913.320	64.815	1177.230	489.350	539.550
2023-06-16	712.890	780.420	5.085	91.175	911.610	64.934	1172.430	490.430	539.160
2023-06-15	714.890	774.860	5.106	91.313	905.520	64.626	1173.830	485.880	536.410

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	5.06900	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.15043
2 个月	--	3 个月	5.54186	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.68257	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.90114		

2023-06-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
 Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com