



全一海运市场周报

2023.07 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2023.06.26 - 06.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 不同航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，运输需求基本稳定，不同航线因各自的供需基本面不同，走势出现分化，综合指数上涨。据国家统计局最新公布的数据显示，中国6月官方综合PMI 52.3，虽然较前值有所回落，但仍位于扩张区间，表明我国企业生产经营活动延续扩张态势，支撑中国出口集运市场继续保持稳中向好态势。6月30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953.60点，较上期上涨3.2%。

欧洲航线：据标普全球发布的数据显示，6月欧元区制造业PMI为43.6，低于前值及市场预期，降至37个月以来的最低水平。由于制造业的衰退加剧，欧元区6月的商业增长几乎陷入停滞，服务业活动也出现了停止扩张的迹象，最新公布的PMI初值数据令人担忧，随着利率、生活成本的上升，未来欧元区经济很可能陷入衰退。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。6月30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763美元/TEU，较上期下跌3.8%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本保持同步，但表现更为疲软，即期订舱价格继续下跌。6月30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1466美元/TEU，较上期下跌7.7%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国5月零售销售环比增长0.3%，好于市场预期，连续两个月保持增长态势。5月零售数据显示出消费者的消费能力并未出现下降，美国经济仍具有一定的韧性，对北美航线运输需求起到一定支撑作用。受高利率、信贷收紧、劳动力市场等影响，预计消费者今年下半年消费支出将放缓。本周，运输需求表现稳定，供求关系平衡，航商执行涨价计划，推动即期市场运价大幅上涨。6月30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1408美元/FEU和2368美元/FEU，分别较上期上涨20.0%和14.9%。

波斯湾航线：运输需求表现稳定，供需基本面维持平衡，市场运价与上期持平。6月30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，与上期持平。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求增长乏力，供需基本面不佳，本周市场运价走低。6月30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260美元/TEU，较上期下跌4.4%。

南美航线：运输需求继续表现良好，供需基本面稳固，本周市场运价继续上涨。6月30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2532美元/TEU，较上期上涨4.7%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。6月30日，中国出口至日本航线运价指数为838.88点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【终端需求放缓 运价弱势下行】

本周，终端需求放缓，船多货少下运价弱势下行。6月30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971.67点。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方降雨高温缓解，民用电需求不高，水电发电好转，各省电厂负荷率保持在八成上下，沿海八省电厂日耗稍有回落至208万吨，库存相对稳定，存煤可用天数小幅波动。同时恰逢“安全生产月”，终端需求放缓，环渤海各港合计日均调进量131.1万吨，环比下降1.7万吨，日均调出量143.0万吨，环比减少5.4万吨。煤炭价格方面，国际终端需求继续疲软，进口煤价优势再现，虽然国内煤炭产地价格松动，但前期库存集中释放，产销压力减弱，市场成交较少，以长协发运为主。同时北方港口煤炭库存下降明显，市场货源有所减少，价格虽有波动，但下游继续采购意愿不强，加之进口替代充足，国内煤炭价格弱势下调。运价走势方面，本周，进入“迎峰度夏”阶段，虽然全国大部分地区持续高温，但是电厂库存比较充足，加之煤炭进口量高于往年，挤占内贸煤市场，市场整体成交平淡，运输市场船多货少局面再现，沿海煤炭运价持续下跌。6月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收942.07点，较上期下跌0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收532.73点，较上期下跌7.9%，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2.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为28.2元/吨，较上期下跌3.6元/吨。

金属矿石市场：本周，钢厂铁水产量仍处高位，但成材数据不佳，终端需求偏弱，钢厂增产意愿下降，加上唐山环保限产，矿石市场需求被压制。加之铁矿石价格偏强运行，虽然厂内存位低位，但仍以刚性需求为主。6月30日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收583.79点，较上期下跌1.5%。



粮食市场：全国天气逐渐炎热，生猪终端市场进入传统消费淡季，饲料企业按需采购，维持安全库存。本周全国玉米市场价格延续上涨态势，涨速较快且涨幅明显，下游采购拉运积极，沿海粮食运价有所反弹。6月30日，沿海粮食货种运价指数报903.78点，较上期上涨4.3%。

成品油市场：本周，国际油价小幅震荡，国内成品油零售价小幅上调，加之气温上升，汽车用油随之增多，汽油需求维持坚挺。但极端气候增多，户外工程开工率偏低，柴油终端消费支撑疲弱，市场缺乏利好刺激，主营单位出货压力仍存，整体价格持续下行。沿海成品油市场总体平稳运行。6月30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1075.4点，较上期下跌0.2%；市场运价指数1000.69点，较上期下跌0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船需求再次回升 租金指数止跌上涨】

端午期间，在太平洋市场以及巴西等远程航线货盘集中释放的带动下，海岬型船市场租金止跌回升；节后活跃度有所降温，租金有所回调。煤炭、粮食等需求相对疲软，巴拿马型船和超灵便型船市场小幅波动。在海岬型船市场上涨支撑下，远东干散货租金指数止跌上行。6月29日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为982.48点，较上期（6月20日，下同）上涨3.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑，震荡运行。端午期间，澳大利亚、巴西和西非等远程航线矿石货盘集中释放，两大洋市场运价纷纷上涨。端午节后，市场货量减少，且巴西矿商表示7月货盘已释放完毕，进一步打压市场情绪，海岬型船市场运价高位回调。周四新加坡假期，市场相对安静，但在周三晚上部分稍高成交的带动下，运价有止跌企稳迹象。6月29日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14810美元，较上期上涨10.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.381美元/吨，较上期上涨5.4%；巴西图巴朗至青岛航线运价为20.613美元/吨，较上期上涨2.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先扬后抑。太平洋市场，随着高温天气来袭，电厂日耗有所增加，上周巴拿马型船市场在印尼煤货盘支撑下上涨。本周随着煤炭价格下跌，电厂库存也处于相对高位，市场观望情绪再起，7月中旬的进口煤货盘较少，周四又逢新加坡、印尼等假期，市场相对安静，日租金小幅回调。6月29日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9738美元，较上期下跌2.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.809美元/吨，较上期下跌0.4%。粮食市场，本周南美粮食市场相对疲软，运价小幅下跌。6月29日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为35.45美元/吨，较上期下跌2.9%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。本周东南亚地区表现安静，各类货盘均偏少，即期船舶压力较大。临近周末，部分煤炭货盘陆续释放，过剩运力逐步消耗，日租金平稳。6月29日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6845 美元，较上期上涨 0.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.371 美元/吨，较上期下跌 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月23日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少960.3万桶至4.54亿桶，降幅2.07%。美国上周原油进口658.0万桶/日，较前一周增加41.9万桶/日，出口增加79.5万桶/日至533.8万桶/日，原油产品四周平均供应量为2021.5万桶/日，较去年同期增加1.29%。因原油出口增加，汽油和馏分油库存上升，在美国季节性驾驶需求高峰之际，上周美国原油库存下降幅度超过预期。欧洲央行行长6月27日表示，6月份美国消费者信心指数大幅上升，顽固的高通胀引发了市场对美联储可能不得不继续加息的担忧。在6月26日于吉隆坡举行的亚洲能源会议上，马来西亚国家石油公司报告表示，第二季度石油和石化产品需求放缓，炼油产能不断增长；6月27日，伊朗国家石油公司董事长表示，由于伊沙关系复苏，两国的石油合作已经初步启动，预计很快将会有产量增加的消息，给油市带来压力。尽管莫斯科与俄罗斯雇佣兵组织瓦格纳之间的冲突很快化解，市场仍对俄油供应的不确定性增加。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报74.26美元/桶，较6月20日下跌2.44%。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。6月29日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1071.36点，较6月20日下跌38.6%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场在端午假期后迅速回调，成交量显著下滑，基本面逐步向租家倾斜，整体可用运力充裕，租家只要不急于成交，就能将运费轻松下压。随着运费一路下滑，部分船东开始保持观望，同时大西洋航线陆续报出需求，船东挺价意愿渐浓，成交WS点位出现止跌迹象。目前各个装港地区船位依旧充足，后续实际出货量若无明显增加，市场仍将继续承压。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS50.62，较6月20日下跌39.25%，CT1的5日平均为WS57.52，较上期平均下跌31.58%，TCE平均4.0万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS50.23，下跌37.63%，平均为WS57.25，TCE平均4.0万美元/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7月3-5日，成交运价为WS71。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期7月5-7日，成交运价为WS73。中东至中国航线报出27万吨货盘，受载期7月5-7日，成交运价为WS69。中东至中国航线报出27万吨货盘，



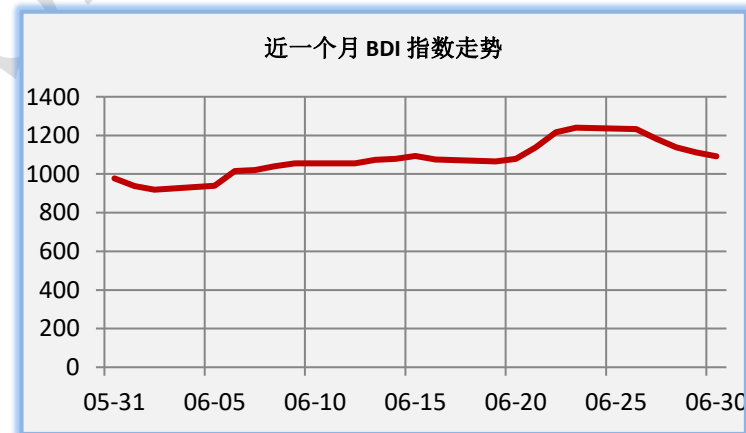
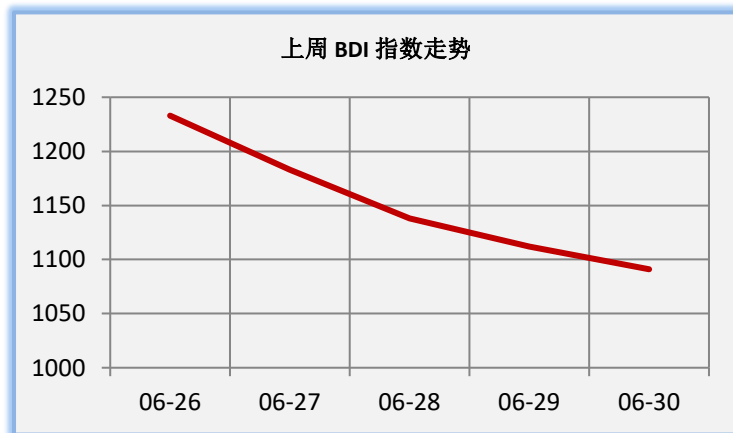
受载期 7 月 10-12 日，成交运价为 WS52。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 29-31 日，成交运价为 WS49。

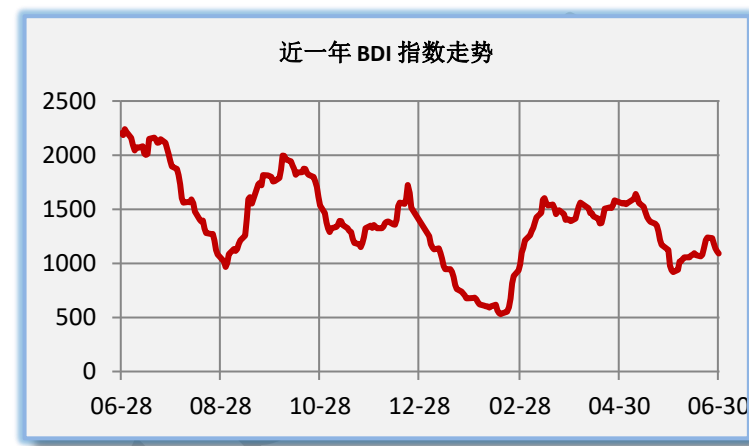
来源：上海航运交易所

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 26 日		6 月 27 日		6 月 28 日		6 月 29 日		6 月 30 日	
BDI	1,233	-7	1,183	-50	1,138	-45	1,112	-26	1,091	-21
BCI	2,075	-5	1,937	-138	1,822	-115	1,759	-63	1,704	-55
BPI	1,113	-14	1,089	-24	1,058	-31	1,041	-17	1,030	-11
BSI	741	-2	746	+5	752	+6	750	-2	749	-1
BHSI	454	-1	454	0	452	-2	448	-4	446	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	23/06/23	16/06/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	16,750	16,000	750	4.7%
	三年	16,250	15,750	500	3.2%
Pmax (76K)	一年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (58K)	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	11,500	11,750	-250	-2.1%
Hsize (302K)	一年	8,000	9,500	-1500	-15.8%
	三年	9,000	9,250	-250	-2.7%

截止日期: 2023-06-27



3. [航运&船舶市场动态](#)

【好望角型下跌，但二手散货船价格仍居高位】

干散货船的资产价值在上周有所下降, 其中好望角型船跌幅最大, 6 月以来 15 年船龄的 18 万载重吨二手船价格下降了约 7.87%。

最近的二手船交易数据显示, 干散货船的资产价值下降, 基准交易价格也有所下降。其中, 好望角型船从月初的 2185 万美元下降到目前的 2013 万美元。导致价格下降的一个因素是自 5 月中旬以来, 租船市场疲软, 好望角型船 54-TCA 指数从 20845 美元/天跌至 9254 美元/天左右。

6 月初发布的二手船交易报告显示, 一些经验丰富的船东在价格下跌之时购入二手船。值得注意的交易包括 Atlantic Tiger 轮(180200 载重吨, 2006 年 9 月建造, 今治船厂)以 1665 万美元的价格出售给 Winning Shipping, VV 估值为 1758 万美元; Herun Zhoushan 轮(181100 载重吨, 2017 年 9 月建造, 外高桥船厂, 配备 BWTS)以 4150 万美元的价格出售给 Chartworld Shipping, VV 估值为 4354 万美元。

不过随着中国经济的复苏, 运价已开始反弹。过去几天, 由于中国填补库存和几内亚铝土矿产量增加, 铁矿石需求增加, 即期运价已攀升至 13163 美元/天, 自 6 月初以来上涨了 42%。季节性因素也在发挥作用, 澳大利亚迎来新财年, 太平洋航线的运价通常将趋于稳定, 澳大利亚西部在 6 月底之前会有大量出货。

尽管好望角型船交易价格下降了, 但散货船整体价格仍然较高。或许是因为投机者认为市场会暂时下跌, 本月干散货船二手交易市场较为平静, 迄今为止仅报告了 18 笔交易, 而上月同期为 29 笔。但预计未来几周随着运价的反弹, 情况将发生变化。

来源: 中国远洋海运 e 刊

【老旧油轮增多，新加坡采取更严格的限制措施】

亚洲国家似乎越来越担心停靠在其港口的老旧油轮——这是过去 15 个月西方对俄罗斯制裁的间接后果。

新加坡加大了检查和扣押力度, 自去年初以来扣押了更多的石油和化学品油轮。



根据东京备忘录的数据,今年到目前为止,新加坡已经扣留了 33 艘未通过安全检查和成品油油轮的需求,与 2009--2019 年的整个十年相同。4 月份有 9 人被拘留,是 2010 年以来最多的一个月。

俄乌冲突和随后对俄罗斯的制裁增加了对远洋原油油轮和成品油油轮的需求,因为通往欧洲的陆地管道大多被封锁,出口主要流向亚洲或远东。

由于油轮造船时间较长,需求的增加导致老旧油轮的使用寿命延长。此外,制裁意味着这些船舶不能得到西方主要保险公司的承保。因此,亚洲港口和有关当局面临着双重打击。老旧的油轮一旦出现问题,保险范围更少。

责任险方面,油船排在榜首。国际保赔协会通过各种再保险层,为其成员提供高达 31 亿美元的保险。一艘“影子”船队的油轮不太可能有那么高的保险,这反过来可能会让一个亚洲国家为清理成本买单。

多年来一直有“影子”船队,负责运送伊朗石油,后来又运送委内瑞拉石油。后者在付出代价后发现,通过不正规市场进行交易存在风险。相当多的石油供应不是以预付现金为基础的,其中大部分最终没有得到支付。

然而,对俄罗斯这个世界主要石油出口国之一的制裁,把事情带到了一个不同的高度。许多资金来源不明确的公司,似乎能够现金购买原油和成品油船,否则这些船就会被运往拆船厂。一旦油轮的船龄达到 20 年左右,在正常情况下,对其进行适当维护的成本可能会大于所能获得的利润。还有人担心,由于这些船舶已经在某种程度上不受关注,它们的船东和运营商在维修方面可能不够用心。结果,更多的老旧船舶发生事故的风险更大,获得适当保险的机会更低。

促使打开雷达航行的“影子”船队迅速扩张,将受制裁的石油运送给中国、印度和其他地方的买家。

最近在马来西亚海岸外,1997 年建造的阿夫拉玛型巴勃罗 (IMO 9133587, IMN 5 月 4 日) 发生爆炸,造成三名船员死亡。“巴勃罗号”的容量约为 70 万桶石油。幸运的是,爆炸发生时,船上几乎是空的。当地时间 5 月 1 日下午,“巴勃罗”号在前往新加坡提取原油货物的途中,在丹戎色迪里东北 37.5 海里起火。

这艘船似乎没有保险。一个月过去了,马来西亚当局仍然不确定该如何处理沉船,按正常程序会找到协会和船壳承保公司来处理,如果必要的话会支付打捞费用。



新加坡是前往北亚途中经常停留的地方。大部分来自中东和俄罗斯西部、运往中国或远东北部其他地区的原油将经过马六甲海峡。

新加坡海事局直到 2022 年才恢复对船舶的实物检查——远东地区对新冠病毒的限制持续了更长时间。新加坡海事处表示, 检查的频率已经增加, 以确保船舶遵守所有适用的法规。

根据东京备忘录的数据, 去年在新加坡被扣留的 28 艘船只中, 有 26 艘是从 2022 年 6 月开始的。不考虑 2020 年至 2022 年初的停滞, 截至 2019 年 12 月, 这 10 年里, 最高记录是 7 次。

一种观点认为, 俄罗斯可能会被迫购买更新的船舶, 通过影子船队运作, 但这说起来容易做起来难, 而且只能解决一半的问题。尽管发生事故的风险可能会降低, 但亚洲当局仍将担心保险不足的风险。而且要找到更新的船舶出售可能会很困难。目前影子船队的船东将从秘密交易中赚取大量资金, 几乎没有出售的动机。

亚洲当局的目标似乎是船龄超过 17 年的船舶, 他们还注意了船旗、保险公司名称和船级社的选择。有人指出, 如果一艘船被设在内陆国家蒙古的亚洲航运认证服务机构分类, 就可能升起红旗。蒙古也对越来越多的“影子”船队发出了警告。其他出现在被扣留船舶名单上的船级社包括总部位于大连的联合船级社、总部位于伯利兹的新船级社、巴拿马的海外海事认证服务公司和总部位于烟台的世界海事局。正如在航运界并非所有的旗帜都被认为是平等的一样, 船级社也是如此。

来源: 中远保险经纪

【每年新船订单超 2000 艘！造船业将迎“超级周期”？】

未来 10 年新造船投资将达到 1.6 万亿美元, 每年新船订单超过 2000 艘。航运业能源转型将推动新造船市场进入新一轮“超级周期”。

克拉克森在其近期发布的报告中称, 近年来, 由于燃料价格的不确定性、船价上涨和船厂日益有限的船台供应, 新船订单活动已经有所缓和。尽管由于船价高涨、高附加值船舶订造增加以及环保技术带来的额外成本, 在一定程度上支撑了新造船投资, 但在截止今年 6 月初的过去三年间新船订单支出约为 3260 亿美元, 仅比金融危机以来的平均水平高出 20%, 相比之下在截止 2008 年 9 月的 5 年间新造船投资高达 8600 亿美元。



报告指出，虽然不如金融危机爆发之前，但某些船型领域在过去三年来依然经历了创纪录的新造船投资周期。其中最引人瞩目的就是 LNG 船，自 2020 年 6 月以来全球 LNG 船新船订单已经达到了 346 艘 730 亿美元，包括 2022 年创纪录的 184 艘，这远远超过了以往的任何时期。而随着越来越多 LNG 项目获批、能源安全日益引发关注以及 LNG 在能源转型中重要作用的支持下，LNG 船新造船市场前景十分积极，今年以来 LNG 船新船订单已经达到 28 艘 70 亿美元，目前 LNG 船手持订单占现有船队比例为 51%。

与此同时，过去三年集装箱船也经历了罕见的“订单潮”，自 2019 年第四季度以来集装箱船新船订单共计 1211 艘，其中 2021 年新船订单高达 612 艘、2022 年也达到了 378 艘。过去三年集装箱船新造船投资达 930 亿美元，仅次于截止 2007 年 12 月的 3 年间投资额 1000 亿美元。今年以来，集装箱船领域的新船订单增速放缓，年初至今新船订单为 59 艘。但由于集运公司在之前几年积累下了充裕的现金，并持续关注船队更新，目前集装箱船新船订单仍在不断增长。

而在其他领域，汽车运输船新造船投资在过去三年共计 140 亿美元，这是自金融危机爆发之后的最大一轮“订单潮”。而在 2016 年至 2019 年间，邮轮新船订单也曾创下 680 亿美元的纪录水平，虽然在 2020 年以来新冠疫情爆发沉重打击了邮轮行业，过去三年来邮轮新船订单仅为 50 亿美元。

另一方面，油船和散货船领域的新造船投资却一直不温不火。过去三年来油船和散货船仅占新造船总支出的 23%，在此期间油船新船订单金额为 270 亿美元，散货船新船订单金额为 470 亿美元，远远不及 2008 年之前三年总额超过 2000 亿美元的水平。

总体而言，根据克拉克森的统计数据，自 2000 年以来，全球新造船投资估计达到了 2.3 万亿美元，相当于平均每年新造船投资 1000 亿美元。而在接下来的 10 年，考虑到航运业绿色转型所需的船队更新规模，估计到 2033 年新造船投资将达到 1.6 万亿美元，平均每年 1600 亿美元。

克拉克森表示，假设航运业逐步去碳化，达到当前 IMO 2030/2050 年目标但达不到巴黎协定 2050 年目标，在此情境下全球海运贸易将保持温和的增长，平均航速逐渐放缓，节能技术和替代燃料船舶逐步引入更新，老旧船舶逐渐加速淘汰。

克拉克森基于这一基准情景预测，未来十年间将有 1.6 万亿美元的新造船投资需求，平均每年新造船订单以数量计达 2140 艘。节能环保船型及燃料转换推动的船队更新需求将是未来新船订单的主要驱动力，以总吨计约占整个预测期内新船订单的 63%，而余下 37% 的新船订单需求受贸易增长推动。

不过，克拉克森也表示，这些仅仅是预测，虽然整体航运业绿色环保的趋势是确定的，但是考虑到航运业仍处在绿色转型的起步阶段，环保法规的执行给造



船业带来机会的同时，也面临着系列不确定性，包括：法规有效执行和检查对缓解运力影响；脱碳技术路径，技术方案的不确定性以及投资回报的不确定性导致船东下单时间推迟；全球贸易低增长风险，这些不确定性有可能对新签订单预测产生不同的影响。

来源：国际船舶网

【这一船型新船订单已约 140 亿美元，创 2008 年以来新高！】

根据克拉克森公司最新报告，自 2020 年以来，汽车运输船新造船订单总额已约为 140 亿美元，创下自 2008 年全球金融危机以来的最高值。

疫情期间，由于居家办公潮抑制了船东下单需求，且许多汽车运输船被送至拆船厂回收，在 2020 年，仅有 4 艘汽车运输船投入使用。

但现在，随着中国汽车出口不断增加，汽车运输船需求正在复苏。6 月 12 日，中汽协会数据微信公众号发布数据显示，5 月份汽车企业出口 38.9 万辆，环比增长 3.4%，同比增长 58.7%。今年 1 月份至 5 月份，汽车企业出口 175.8 万辆，同比增长 81.5%。5 月份新能源汽车出口 10.8 万辆，环比增长 7.9%，同比增长 1.5 倍。1 月份至 5 月份，新能源汽车出口 45.7 万辆，同比增长 1.6 倍。

据证券日报此前援引中国外运一位负责人的话报道称，“我国滚装船运力确实不够支撑新能源车及电池的出口需求，目前，汽车滚装船舱位比较难订，除了新能源车，传统汽车订船出口的也很多。”

而马士基一位内部人士表示：“汽车滚装船因为出口要申报很多文件，准备的材料比日常集装箱船多，由此导致运输周期延长，也侧面加剧舱位紧张。

汽车运输船的短缺导致日租金飙升至 11 万美元的历史新高，船东和汽车制造商，尤其是中国的汽车制造商，均在大量造船。去年，全球共订购了 90 艘汽车运输船，共计 56 万 CEU，几乎是 2021 年 38 艘的三倍。根据标普全球的数据，今年到目前为止，已经有 33 艘投入使用。

周一，迪拜航运公司 Sallam Lines 宣布在招商工业南京金陵船厂订购了 4 艘 7,400CEU 汽车运输船，每艘价格为 9000 万美元，并可选择再订购 2 艘。将于 2026 年 3 月开始交付。该公司在 2022 年 1 月赢得了从南非德班到欧洲的宝马和福特的运输合同，以二手汽车运输船起家，并在 11 月向福建马尾造船厂下单了两艘 7500CEU 的船，将于 2025 年交付。



根据海运圈聚焦此前报道,日本航运巨头川崎汽船正计划利用汽车运输船的需求增加,在未来几年内扩大业务。该公司希望在 2026 年将运输汽车台数(仅限远洋航行)扩大到 295 万台,较 2022 年的 246 万台多出 20%。

对于汽车运输船的供需前景,川崎汽船常务执行官 Takenobu Igarashi 表示,“由于新船供应有限,运输需求坚挺,环境法规趋紧将降低船舶利用率,再加上老旧船舶退出,供应短缺有可能持续到 2025 年左右。到 2027 年,随着新船交付市场,供应和需求将大致平衡。”

来源:海运圈聚焦

【LNG 运输蓬勃发展气体运输船订单大增】

在众多因素的支持下,LNG 运输正处于蓬勃发展的状态。其中最重要的因素是行业转向过渡性燃料以减少碳排放。除此之外,俄罗斯需要将出口转至更远的市场,以及各国利用海运进口来取代管道天然气的需要,产生了对 LNG 船的更多运力需求。

去年是订购 LNG 新船的创纪录年份,出现了多达 180 艘的 LNG 船建造合同。与之相对应的是,17.4 万立方米船舶的价格飙升至 2.5 亿美元以上。

今年前 5 个月,又有 25 艘新船订单产生,交付时间已排至 2026 年。今年订造新船速度的减缓,主要归因于缺乏可用的船位和价格的攀升。

最近的许多订单都是用于卡塔尔北方气田(North Field)的扩能项目,该项目将在 2027 年之前将卡塔尔的液化产能提高近一倍,其本身预计将吸收大约 150 艘额外运力。

在第一批 66 艘船舶订单之后,卡塔尔能源公司(QatarEnergy)正在与船东和船厂讨论第二批 40 艘 LNG 船订单,船东将在 2023 年底前敲定。

老旧船舶已经跟不上时代的步伐,但在繁荣的市场上也获得了不错的回报。随着新环境法规的实施,以及遵守碳税的开支,这类船舶预计将更大幅度地减少。一些船舶已被指定改装成浮式储存及再气化装置(FSRU),不过这类项目投入使用需要时间,而且面对 LNG 船贸易的强劲运费,很难找到可用船舶。

Excelerate Energy 首席执行官 Steven Kobos 最近说:“在欧洲,对 FSRU 的需求是由那些优先考虑能源安全和为即将到来的冬季做准备的国家推动的。”同



时，相对温和的冬季导致欧洲天然气库存仍高于历史平均水平。Steven Kobos 指出：“目前的库存约为 60%，而过去 8 年的平均库存约为 45%。”

欧盟委员会的目标是到今年 11 月 1 日，库存水平达到约 90%，这一因素可能会在未来几个月强化市场。Steven Kobos 说：“虽然不同地区的宏观驱动因素不同，但我们预计在 2023 年下半年，全球对 LNG 的需求会很可观。”

液化石油气 (LPG) 船的船东和运营商前景与 LNG 领域的情况有一些相似之处，最明显的是 VLGC 的大量订单。

早在 2021 年，VLGC 的合同数量就创下了纪录，导致今年船队急剧增长。

根据 Poten&Partners 的数据，有 45 艘 VLGC 计划在 2023 年交付，其中 17 艘已经在 5 月底前交付。

“尽管有大量的订单和船舶交付，但随着美国和中东的出口增加以及现货数量的增加，今年迄今为止，VLGC 租金价格得到了很好的支撑。” Poten&Partners 高级 LPG 分析师 Zahid Afzal 说。

其他支撑价格的因素还有印度港口的延误和由于老旧船舶遵守 EEXI 而导致的减速航行。但 Zahid Afzal 说：“就市场支撑而言，美国是目前的重中之重。”

Poten&Partners 预测，美国海运出口在 2023 年将增加 10%-15%，2024 年将增加约 8%。

中国经济的复苏也进一步增加了运力需求。今年 5 月，中国进口 LPG 达到创纪录的 328 万吨，而去年同月的进口量为 210 万吨。4 月份的进口量也很高，仅低于去年 9 月创下的月度记录。Poten&Partners 预计，2023 年中国 LPG 进口量将增加 11%。

中型气体运输船队也在扩大，签约的船舶将使船队规模在 2025 年底达到 152 艘，而 2022 年为 117 艘。

来源：中国船检



4. 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.	613~618	705~710		Steady.
Tokyo Bay	515~520	605~610	905~910	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	600~605	785~790	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	458~463	590~595	690~695	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	480	622	792	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	450~455	583~588	713~718	+ 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.	580~585	828~835		Steady.
Rotterdam	470~475	529~534	717~722		Softer.
Malta	S. E.	537~544	743~748		Steady.
Gibraltar	S. E.	547~555	763~769		Steady.

截止日期: 2023-06-29

◆ 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	23/06/23	16/06/23	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	23/06/23	16/06/23	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	8,400	8,300	100	1.2%
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,900	6,900	0	0.0%
MR	52,000	4,600	4,550	50	1.1%

截止日期: 2023-06-27

(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	180,000 dwt	Hengli HI Dalian, China	2026	Reederei H. Vogemann - German	6,350	
8	Bulker	85,000	Hengli Dalian, China	2025	Dynacom	3,500	
4	Bulker	82,000 dwt	Hengli HI Dalian, China	2026	Reederei H. Vogemann - German	3,450	
3	Bulker	83,300	YZJ, China	2026	KCC	5,640	CABU
1	Bulker	81,200 dwt	Tsuneishi, Japan	2026	J. Lauritzen - Danish	undisclosed	against 7 years TC to Cargill, Methanol dual fuelled
6	Bulker	64,000 dwt	DACKS, China	2025-2026	Norden - Danish	3,550	biofuel
6	Bulker	40,000 dwt	Jiangmen Nanyang, China	2025-2026	Ciner Shipping - Turkish	2,900	Tier III, EEDI phase 3
10	Container	24,000 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2026	CMA CGM - French	24,000	LNG dual-fuelled
24	Container	16,000 dwt	Samsung HI, S. Korea	2026-2027	Evergreen - Taiwanese	17,500	methanol dual-fuelled
	Container	16,000 dwt	Nihon, Japan	2026-2027			methanol dual-fuelled
6+4	Container	8,800 teu	Jiangsu Yangzijiang, China	2026-2027	AP Moller-Maersk - Danish	11,500	methanol dual-fuelled
4	Tanker	50,000	Hyundai, S. Korea	2025	Mitsui	4,525	
2	Tanker	22,500	Wuhu, China	2025	Donsotanker	4,800	LNG dual fuelled, Ice class
2	Tanker	6,600	K Shipbuilding, S. Korea	2025	Nakagawa	2,100	



◆ 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
AQUAENNA	BC	175,975		2011	China	2,225	Costamare - Greek	BWTS fitted
SANTA CRUZ	BC	83,456		2011	Japan	1,860	Greek	BWTS fitted
LORD STAR	BC	82,830		2013	Japan	2,300	Greek	BWTS/Scrubber fitted, DD due
RIKKE	BC	81,895		2016	Japan	2,700	Greek	BWTS fitted, Eco
JY HONGKONG	BC	81,107		2019	China	3,000	Undisclosed	BWTS fitted, auction
CORAL OPAL	BC	78,090		2012	Japan	1,980	Greek	BWTS fitted
PRABHU PUNI	BC	76,015		2002	Japan	960	Undisclosed	BWTS fitted
KK PROGRESSION	BC	64,012		2018	Philippines	2,850	Greek	BWTS fitted
HANTON TRADER III	BC	63,800		2014	China	2,360	Undisclosed	BWTS fitted, Eco
GEMINI CONFIDENCE	BC	63,270		2019	China	2,725	AVIC Leasing - Chinese	en bloc each, BWTS fitted
VIRGO CONFIDENCE	BC	63,206		2019	China	2,725	AVIC Leasing - Chinese	
GREAT SPIRIT	BC	61,087		2019	China	2,890	YZJ Shipping - Chinese	eco, commercial auction, BWTS fitted
CORINTHIAN EMERALD	BC	57,592		2012	S. Korea	1,925	Undisclosed	
BUNUN BRAVE	BC	45,556		2014	China	1,900	Cyprus	
TOMINI BORA	BC	37,985		2016	China	1,950	Undisclosed	BWTS fitted
IVS ORCHARD	BC	32,535		2011	China	1,080	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
MELLUM	CV	25,985	1,810	2010	China	1,200	Undisclosed	
HANSA STEINBURG	CV	23,579	1,740	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
ANTIGONI C	CV	23,023	1,500	2023	China			
GUANGZHOU HUANGPU H2418	CV	23,023	1,500	2023	China	5,990	Indonesian	en bloc
SSL GANGA	CV	20,170	1,581	2003	China	600	Swiss	
SC PARMA	CV	16,824	1,209	2003	China	undisclosed	Marsa Ocean - UAE	



BAL BRIGHT	CV	12,561	907	2008	Japan	undisclosed	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
LULU	TAK	316,507		2003	S. Korea	4,250	Chinese	
ATHENIAN GLORY	TAK	298,996		2011	S. Korea	6,600	Greek	BWTS fitted
SONANGOL KASSANJE	TAK	158,706		2005	S. Korea	3,700	Infinityships - UAE	BWTS fitted
ELANDRA OSPREY	TAK	157,470		2018	S. Korea	7,500	EPS - Singaporean	scrubber fitted
BERICA	TAK	115,146		2008	Japan	3,800	Undisclosed	BWTS fitted
EPANASTASEA	TAK	109,647		2008	China	3,750	Undisclosed	BWTS fitted
MINERVA ZOE	TAK	105,330		2004	S. Korea	3,100	Chinese	
PRO TRIUMPH	TAK	105,272		2009	S. Korea	3,900	UAE	BWTS, scrubber fitted
FALCON SEXTANT	TAK	50,994		2009	S. Korea	2,580	Pacific Ocean - Vietnam	
RIDGEBURY GALILEO	TAK	47,872		2006	S. Korea	1,950	Undisclosed	BWTS fitted
BLUE TRADER	TAK	37,270		2005	S. Korea	1,820	Undisclosed	BWTS fitted
SAMPURNA SWARAJYA	TAK	32,950		1999	S. Korea	422	UAE	at auction
BOMAR QUEST	TAK	8,501		2003	Japan	480	Undisclosed	

◆上周拆船市场回顾

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 FREDERICA	CV	60,350	23,740	1990		510.00	Select HKC end user required

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 TONG DA 156	BC	43,473	8,207	1991	Japan	505.00	as is Guangdonggas



◆ALCO 防损通函

【纯救助还是雇佣合同救助？】

有关 SMIT Salvage BV and Others v Luster Maritime SA and Another (The Ever Given) - [2023] EWHC 697 (Admlty)一案，皇座法庭海事庭（Andrew Baker 法官）在 2023 年 3 月 30 日做出判决，其中涉及一个有趣的问题，即船东的援助请求和随后与救助公司的谈判是否相当于订立了合同，以排除纯救助。

【国际保赔集团关于海难救助服务的签约和实施发生延误可能性的评估概要】

据报道，2020 年传统劳合社救助合同标准格式（LOF 合同）的使用量创历史新低，表明和验证了其使用量近几十年来持续下降的情况。此外还有证据显示，当事方订立其他合同安排，往往会导致救助服务的施行发生延误，在某些情况下，甚至会造成原本可以避免的污染和残骸清理的责任事故。鉴于此项担忧，国际保赔集团（IG）委托曾经担任英国海上救助和干预代表（SOSREP）的 Hugh Shaw 开展一项独立、中立且客观的评估，调查这些情况下可能造成延误的直接根本原因，以及可以通过哪些改变来提升 LOF 合同的使用。

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
2023-06-30	722.580	787.710	5.009	92.198	914.320	64.467	1199.550	479.920	547.210
2023-06-29	722.080	791.670	5.025	92.183	916.920	64.402	1187.900	478.930	547.360



2023-06-28	721.010	789.990	5.012	92.055	919.030	64.706	1182.960	481.740	546.490
2023-06-27	720.980	787.730	5.036	92.048	917.880	64.717	1167.720	481.990	549.120
2023-06-26	720.560	786.180	5.026	92.013	917.740	64.872	1168.480	481.720	547.780

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	5.05129	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.20500
2 个月	--	3 个月	5.53343	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.73957	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.96014		

2023-06-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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