



全一海运市场周报

2023.07 - 第3期



【洋浦国际授权委托全一海运发布相关航运政策信息、新闻报道】

为推动洋浦航运产业高质量发展、助力海南自贸港建设，洋浦国际授权委托全一海运发布相关航运政策信息、新闻报道等，进行实际有效的宣传推广。

建立以“中国洋浦港”船舶港制度为核心，外籍船舶“零关税”进口、境内建造船舶出口退税、内外贸同船运输保税油加注、启运港退税等配套措施相结合的航运政策框架体系。

“中国洋浦港”船舶港注册登记制度是海南自贸港最快落地的政策……

强烈推荐研读《海南自贸港航运政策》



海南·洋浦经济开发区航运产业政策

★★★★★

一 海南自贸港航运政策 >>>>

① 船舶进口“零关税”政策：从事交通运输的企业进口营运自用的船舶，免征进口关税和进口环节增值税。（约免征船舶货值的23.17%）



② **船舶出口退税政策**：境内建造船舶在“中国洋浦港”登记并从事国际运输的，视同出口并给予出口退税。

③ **内外贸同船运输保税油加注政策**：以洋浦港为中转港，同时承载内贸和外贸集装箱货物的境内船舶，允许加注装载外贸货物始发港至洋浦以及从洋浦装载外贸货物至目的港的航次所需的保税油。（与含税油相比，大约节省30%燃油成本）

④ **船舶维修进口配件“零关税”政策**：企业进口符合政策列明的零部件用于维修登记在洋浦的船舶，进口的零部件免征进口关税、进口环节增值税。

二 海南自由贸易港税收政策 >>>

⑤ **企业所得税15%**：对注册在海南并实质性运营的鼓励类产业企业，减按15%税率征收企业所得税。

⑥ **个人所得税15%**：对在海南工作的高端人才和紧缺人才，个人所得税实际税负超过15%的部分，予以免征。

⑦ **境外投资所得免征企业所得税**：对在海南自由贸易港设立的旅游业、现代服务业、高新技术产业企业新增境外直接投资取得的所得，免征企业所得税。

三 洋浦航运扶持政策 >>>

⑧ **船舶登记奖励**：船龄 ≤ 10 年，一次性奖励80元/总吨，单船最高400万元； $10 < \text{船龄} \leq 18$ 年，一次性奖励60元/总吨，单船最高300万元。“零关税”进口船舶，分别减按60元/总吨、40元/总吨计算。

四 洋浦产业发展扶持政策 >>>

⑨ **交通运输等现代服务业**，经认定符合条件的企业，在不超过地方财政留成的前提下，按企业营业收入3%给予奖励。



详情请扫码致电



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.07.10 - 07.14 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场稳中有进 航线运价互有涨跌】

本周，中国出口集装箱运输市场总体稳中有进，运输需求总体平稳，市场运价互有涨跌。7月14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979.11点，较上期上涨5.1%。

欧洲航线：欧洲地区经济环境总体未有较大改观，近期部分经济数据环比总体平稳。航线供需保持稳定，部分航班的装载率在95%以上，市场运价企稳，与上期基本持平。7月14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738美元/TEU，较上期微跌0.3%。地中海航线，市场趋势与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格与上期基本持平。7月14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1412美元/TEU，较上期微跌0.1%。

北美航线：美东航线总体运力规模有所缩减，前期供需失衡的状况出现明显改善，部分航商的装载率整体回升，部分班次满载。美西航线装载率也有所回升，达到90%~95%的水平。本周，多数航商根据市场情况上调了各自运价，市场运价出现一定幅度反弹。7月14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1771美元/FEU和2662美元/FEU，分别较上期上涨26.1%和12.4%。

波斯湾航线：目的地运输市场供需形势走弱，部分班次装载率出现下滑。本周，即期市场运价继续回落。7月14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1013美元/TEU，较上期下跌11.5%。

澳新航线：市场总体表现平稳，供需状况略有改善，运价小幅波动。本周，即期市场运价微跌。7月14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248美元/TEU，较上期下跌0.4%。

南美航线：市场供求水平保持良好。多数航商舱位利用率在95%以上，部分班次满载，即期市场订舱价格小幅上涨。7月14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 2665 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价平稳运行。7 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 817.36 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场预期向好 综合指数企稳】

本周，受市场预期转好影响，部分商品价格有所波动，运输需求增多，综合指数有所企稳。7 月 14 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 951.89 点，较上期上涨 0.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，全国多地持续遭遇高温天气，民用电需求不断走高，发电企业持续满负荷运行，沿海八省电厂日耗攀升至 240.4 万吨，再创年内新高，中东部地区电厂负荷接近九成，在长协煤和进口煤有效补充下，沿海八省电厂库存小幅上涨至 3710.9 万吨，但由于日耗攀升幅度较大，沿海八省存煤可用天数仍呈下降趋势。煤炭价格方面，应对迎峰度夏“大考”，行业上下游多措并举，煤炭产地发运持续走高，环渤海各港合计日均调进 135.8 万吨，环比上涨 5.1 万吨。下游水电替代效应稳步增强，煤炭长协兑现率提升，叠加进口补充及时，整体库存量保持高位，终端及贸易商拉运小幅波动，北方港口日均调出量 134.7 万吨，环比减少 2.5 万吨，煤炭价格转弱。运价走势方面，受前期集中补库影响，下游部分电厂库存见顶，加之进口煤量依旧保持高位，国内煤价弱势震荡，市场观望情绪再起，沿海煤炭运价平稳运行。

7 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 913.99 点，较上期上涨 0.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 523.42 点，较上期上涨 1.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 20.6 元/吨，较上期上涨 0.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 27.5 元/吨，同上期持平。

金属矿石市场：本周，随着建材终端成交数据好转，终端需求有所走强，钢企利润进一步向好。市场预期改善，铁矿石供给有所趋紧，国内铁水产量小幅下滑，但仍然维持高位，补库拉运维持刚需，沿海矿石运价低位企稳。7 月 14 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 574.01 点，较上期上涨 0.3%。



粮食市场：本周，猪肉价格再次滑坡，同时高温猪场疫病风险增加，养殖户压栏情绪转弱。虽然终端需求不振，但受国际粮价波动影响，国内玉米、小麦、粕类普遍价格上浮，下游采购意愿阶段性上升。同时受天气影响，长江沿岸压港严重，船舶周转率有所下降，沿海粮食运价保持平稳运行。7月14日，沿海粮食货种运价指数报932.9点，较上期下跌0.1%。

成品油市场：本周，地炼常减压开工率回升仍趋缓慢，炼厂整体库存消化进度不佳。虽然国际油价震荡上涨，柴油出口利润好转，国内成品油价格迎来两连涨，但下游市场消费需求未有实质改善，观望情绪较浓，采购拉运节奏不变，沿海成品油运价弱势运行。7月14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1046.47点，同上期持平；市场运价指数992.66点，同上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型有涨有跌 租金指数小幅上涨】

本周国际干散货运输市场整体波动不大，部分船型需求有所改善，但运价上涨空间有限，远东干散货租金指数止跌小涨。海岬型船太平洋市场以及远程矿航线货盘尚可，但可用运力较多，运价窄幅震荡。巴拿马型船粮食航线运价在大西洋市场运力阶段性紧张支撑下小幅上涨。在煤炭货盘增加的支撑下，超灵便型船市场日租金温和反弹。7月13日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为894.56点，较上周四上涨1.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场小幅波动。太平洋市场，上半周，澳大利亚三大矿商均在市场询船，货盘尚可，且FFA远期合约价格上涨，但由于市场可用运力较多，太平洋市场运价仅小幅上涨。下半周，澳洲矿商Roy Hill火车脱轨事件引发市场短期悲观情绪，运价小幅回调。7月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13376美元，较上周四上涨5.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.046美元/吨，较上周四上涨1.4%。远程矿航线先抑后扬，本周巴西铁矿石货盘较多，市场活跃度上升，但大西洋市场可用运力充裕，租家压价，巴西航线运价小幅下跌。周末在即期成交拉动下运价小涨。7月13日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.953美元/吨，较上周四下跌0.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场有涨有跌。太平洋市场，20号之后装期的进口煤货盘略有增加，但即期煤炭货盘相对有限，市场即期可用运力较多，太平洋市场日租金继续承压下跌。7月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8225美元，较上周四下跌3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.291美元/吨，较上周四下跌0.6%。粮食市场，北大西洋市场运力阶段性紧张，南美和海湾粮食货盘有所增加，粮食运价止跌小涨。7月13日，巴西桑托



斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.730 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止跌小幅反弹。上半周东南亚市场表现平淡，市场仍处于不断消耗过剩运力过程中，日租金底部徘徊。下半周，至印度以及回国的煤炭货盘增加，市场情绪有所好转，日租金小幅反弹。7 月 13 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6865 美元，较上周四上涨 3.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.259 美元/吨，较上周四上涨 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 7 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 594.6 万桶至 4.58 亿桶，增幅 1.31%。美国上周原油进口 588.0 万桶/日，较前一周减少 115.8 万桶/日，出口减少 175.7 万桶/日至 214.4 万桶/日，为 2023 年 1 月 6 日当周以来最低，原油产品四周平均供应量为 2029.2 万桶/日，较去年同期增加 2.64%。美联储周三公布，美国经济活动在最近几周略有增加，预计未来几个月将继续缓慢增长；消费者物价指数(CPI)报告显示，美国消费者物价同比增幅为两年多来最小，通胀压力进一步减弱，美联储加息预期下降，美元回落，助力油市。俄罗斯宣布 8 月将进一步削减出口，俄罗斯乌拉尔原油周四跳涨，已高于西方国家设定的每桶 60 美元的价格上限。七国集团(G7)在一份声明中表示，将与乌克兰进行长期的安全合作，并将持续在军事方面对乌方给予支持，刺激地缘局势紧张，支撑油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 81.60 美元/桶，较 7 月 6 日上涨 7.02%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。7 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1062.70 点，较 7 月 6 日下跌 10.2%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线中旬货盘基本收尾，下旬货盘陆续进场，大西洋航线部分货盘收到近两位数的报价，成交的 WS 点位较上周有明显下滑。部分船东表示当前的运费水平，将更倾向短航线；租家则始终通过私下拿船，给市场施压。由于欧佩克和俄罗斯联合强力减产，整体货盘量较之前相对不足，可用运力总体宽裕，情绪面向租家倾斜。目前市场承压下行，船货博弈依旧，船东希望能尽可能的守住当前的运价，后续的货量和出货节奏，将是市场走向的关键。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS50.09，较 7 月 6 日下跌 10.54%，CT1 的 5 日平均为 WS51.60，较上期平均下跌 8.10%，TCE 平均 3.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS49.98，下跌 9.79%，平均为 WS51.25，TCE 平均 3.2 万美元/天。



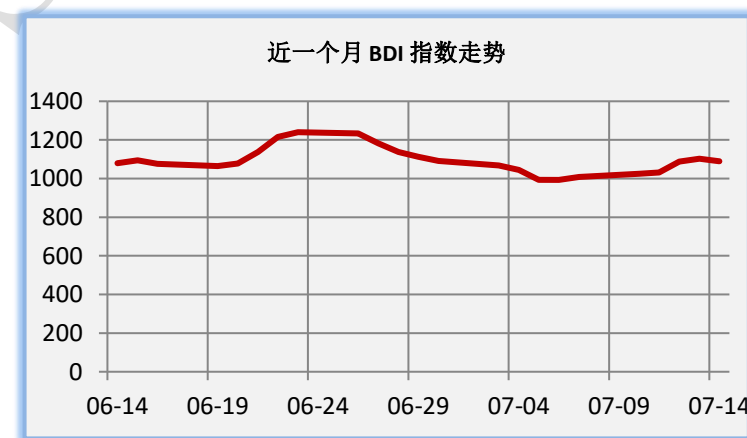
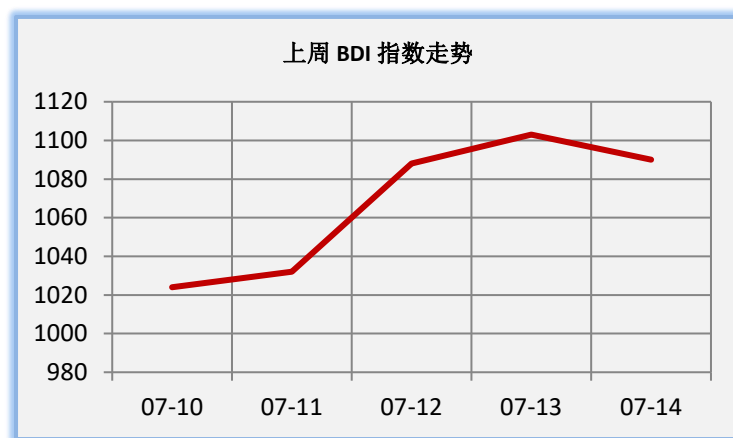
超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 22-23 日，成交运价为 WS48。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 7 月 22-24 日，成交运价为 WS45。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 2-4 日，成交运价为 WS55.75。尼日利亚至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 7 月 31 日至 8 月 2 日，成交运价为 WS55.5。巴西至韩国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 6-7 日，成交运价为 WS46.5。

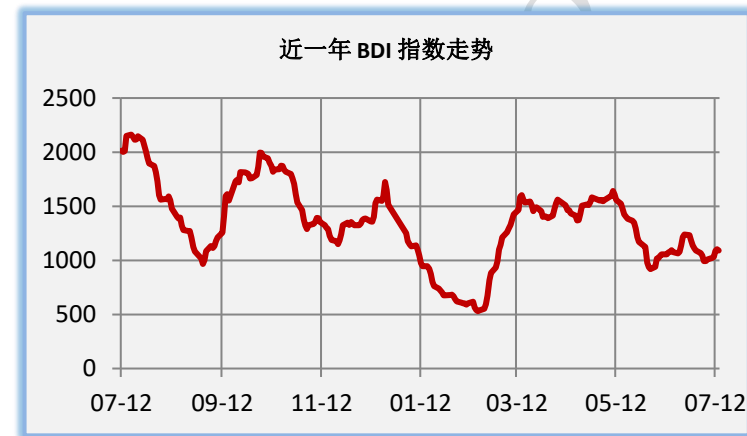
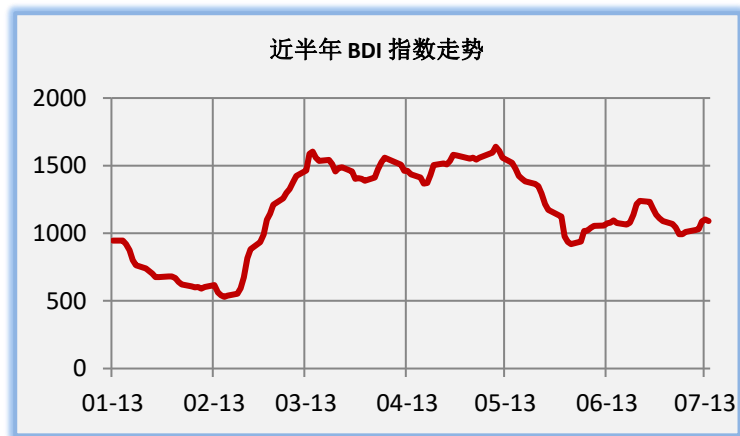
来源：上海航运交易所

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	7 月 10 日		7 月 11 日		7 月 12 日		7 月 13 日		7 月 14 日	
BDI	1,024	+15	1,032	+8	1,088	+56	1,103	+15	1,090	-13
BCI	1,555	+33	1,550	-5	1,665	+115	1,691	+26	1,655	-36
BPI	996	+12	1,027	+31	1,086	+59	1,101	+15	1,095	-6
BSI	724	0	728	+4	734	+6	743	+9	743	0
BHSI	422	-2	418	-4	414	-4	411	-3	409	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	07/07/23	30/06/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	14,750	15,750	-1000	-6.3%
	三年	15,000	15,750	-750	-4.8%
Pmax (76K)	一年	11,500	12,000	-500	-4.2%
	三年	10,750	11,250	-500	-4.4%
Smax (58K)	一年	11,000	11,500	-500	-4.3%
	三年	11,000	11,500	-500	-4.3%
Hsize (302K)	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2023-07-11



3. [航运&船舶市场动态](#)

【中俄北极航线集装箱班轮启动仪式在莫斯科举行】

7月7日，“中俄北极航线集装箱班轮启动仪式”在莫斯科格林伍德国际贸易中心成功举行。中国驻俄罗斯大使馆经济参赞高世宪、俄罗斯国家原子能公司北极发展特别代表帕诺夫、阿尔汉格尔斯克州州长代表尤尔科夫、俄罗斯交通运输管理局委员会委员、欧亚农业物流集团总经理基理洛娃、俄罗斯中国总商会会长周立群、新新海运俄罗斯代表克锦出席活动并致辞。

高世宪在致辞中指出，中俄集装箱班轮运营北极航线对扩大贸易规模、大力发展互联互通物流体系、巩固全方位合作伙伴关系、促进技术及创新领域的交流 and 高质量合作等方面具有重要意义；中俄集装箱班轮运营北极航线对中俄开展北极航道合作，拓展“海上丝绸之路”，将“一带一路”合作延伸至北冰洋，将发挥重要作用。

周立群在致辞中表示，此次中俄沿北极航道集装箱班轮常态化运输通道的开通，将改善两国现有交通运力不能有效满足两国日益增长的物流运输需求的现状，降低物流运输成本，缩短俄罗斯北方港口和中国港口之间货物运输往来的距离和时间，对物流运输通道的安全性和中俄经贸合作的发展发挥重要作用，将助力中俄两国经贸合作规模跃上新的台阶。

帕诺夫表示，中俄北极航线集装箱班轮的启动为双边贸易打通了一条新的物流走廊，开辟了一条新的经济渠道，为两国企业务实合作提供了新方案。该条物流路线的开通，快速解决了当前俄中物流周期较长、运力不足的痛点问题，多家企业对北极航线7至11月航期的运输能力产生极大兴趣。俄中物流合作新途径将带动两国经贸合作新发展，早日完成俄中两国元首确定的2000亿美元贸易目标。

克锦表示，为了实现中俄北极航线集装箱货船的周班运营，新新海运投入了5艘高冰级集装箱货轮。预计在天气等各方面条件允许的情况下，航线将能够从7月一直运行到10月底。公司有信心将北极航线集装箱班轮航线打造成为中俄之间的精品航线，为两国共建“冰上丝绸之路”贡献力量。

阿尔汉格尔斯克州州长代表尤尔科夫，俄罗斯交通运输管理局委员会委员、欧亚农业物流集团总经理基理洛娃在致辞中均表示，北极航线集装箱班轮业务的开通，将为两国企业带来新的合作机遇，进一步提升两国经贸合作的规模。



在活动仪式上，举行了中俄北极航线集装箱班轮启动仪式，展示了货运班轮从圣彼得堡港口启航的现场画面，新新海运、乐多可集团以及格林伍德代表分别作了项目推介发言，参会企业代表与推介企业进行了气氛热烈的现场互动交流。

俄罗斯国家原子能公司、阿尔汉格尔斯克州、中国驻俄罗斯大使馆以及两国企业和媒体机构代表 150 多人现场参加本次活动。

来源：人民网

【船舶行业面临“特斯拉时刻”！中国船企迎战略机遇】

特斯拉在汽车行业掀起的变革已经席卷至船舶行业，而 MEPC 80 再为航运业脱碳添了一把火。随着新能源、数字化的加速，航运业也将面临“特斯拉时刻”，而中国船企有望在这场“转型升级”变革中迎来战略机遇。

MEPC 80 为航运业脱碳“添把火”！中国船企新能源船舶订单快速增长

7 月 7 日，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 80 届会议（MEPC 80）正式落幕，IMO2023 年船舶温室气体（GHG）减排战略获通过，该战略中，多个重要时间节点提前。而目前，已运营的船舶仍大多不合碳排放相关规定，这意味着船东需加快决定应对措施，或用新造/改造船、数字化等方式。

此次修订后的 GHG 减排战略加强了温室气体的排放目标，GHG 减排战略中明确要求：需通过提升新建船舶的能效设计来降低其碳强度；到 2030 年，国际航运单次运输任务的二氧化碳排放量要比 2008 年平均减少 40%及以上；加大采用可实现温室气体零排放或接近零排放的技术、燃料或能源，到 2030 年至少占国际航运所用能源的 5%，力争达到 10%。

该战略还为国际航运逐步实现净零排放设立了两个阶段性的核查指标：到 2030 年，将国际航运温室气体年排放总量比 2008 年至少减少 20%，力争减少 30%；到 2040 年，将国际航运温室气体年排放总量比 2008 年至少减少 70%，力争减少 80%。

除此之外，备受瞩目的“碳税”问题也在 GHG 减排战略中被提及。GHG 指出，候选的中期减碳排措施主要包括两方面：一是技术要素，即基于目标的船用燃料标准，规范分阶段降低船用燃料的温室气体强度；二是经济要素，对航运碳排放的定价机制（碳税）。



事实上，近几年受航运业脱碳政策影响，新能源船舶的数量正在快速增长。

据了解，目前新能源船的解决方案大都是以 LNG 、 LPG 、 锂、氨、氢、动力电池等作为能源动力的多种方案。其中国际远洋航线目前应用最成熟的是 LNG 燃料，但甲醇、氨燃料正在快速增长。受到电池能量密度限制，电动船舶里程较低，主要集中在内河或近海港口。

克拉克森数据显示，2022 年替代燃料船舶首次在新船订单中占据一半以上的份额，占新船订单总量的 60%左右。而过去三年，新能源船舶在新船订单中渗透率未超过三成左右。

除了政策推动外，航运业也正在迎来新一轮的船舶更新周期。2022 年，全球总吨规模大于 100 吨的船舶平均船龄为 22.7 年，为历史新高。

需求拐点叠加新能源技术的渗透，在这轮造船周期里，中国无疑是最大的受益者。克拉克森数据显示，自 2022 年起，按 CGT 计算，中国船企承接了 45%的新能源船舶订单。

据了解，国内大型船厂的船坞抢手，订单排期至 3-5 年后的船厂比比皆是。

就在 6 月底，航运巨头达飞海运在中国最大民营船企扬子江船业订造了 10 艘 24000TEU LNG 双燃料箱船，计划 2026 年交付；另一家航运巨头马士基在扬子江船业订造了 6 艘中型甲醇双燃料新船；长荣海运在三星重工和日本造船订造了 24 艘 16000TEU 甲醇双燃料新船，计划 2026-2027 年交付。

“实际上，船东选择新造船还是使用现有的（未采取措施的）船，最终考虑的仍是经济效益。举例而言，假设有船东手中有一艘老船仍然使用的是柴油动力，而明年起需要开始缴纳碳税，经过计算发现所要交的税款太多，就会考虑改造或新建双燃料船。”有业内人士向财联社记者解释道。

对此，有业内人士表示，目前来看，日趋严格的 IMO 政策推动下，船东替换清洁能源燃料动力船的意愿会进一步提高。至于船东对燃料的选择，未来一段时间，LNG 燃料仍是主力，甲醇仍在起步中，氨燃料也会成为选择。

在能源转型的同时，数字化转型也是航运业未来发展的重要趋势。如同汽车行业的特斯拉，全球航运业在新能源转型的同时也将伴随着数字化的转型。



据英国《金融时报》近日报道，挪威康士伯公司旗下康士伯数字（Kongsberg Digital）首席执行官 Shane McArdle 指出，航运业占全球碳排放 3%，占全球能源消耗量 4%，在目前全球各行各业能源转型的趋势下，航运业也不例外，开始运用新能源并进行数字化转型，未来航运公司、船东，货主甚至港口都有巨大变动。

他认为，为了推动航运业节能减碳转型，应当从两个方面入手，首先是技术创新，例如新燃料、海上风电、氢能和碳捕获等；其次是数字化转型，使航运公司能更好地获得数据，从而进行降低成本、节能减碳的政策。

虽然全球电动船舶行业仍处于早期阶段，但在未来几年具有很大的增长潜力。挪威在 2015 年引入了世界上首艘定期服务的电动船，此后电动船使用率不断上升，2021 年全球电动船舶市场规模为 55 亿美元，预计到 2030 年将超过 105 亿美元，复合年增长率 11.5%。

从地区来看，欧洲在 2019 年占据了相当大的电动船舶市场份额，预计将在 2021 年至 2031 年间显著增长。另一方面，由于中国和日本的海洋环境监管不断发展，亚太地区的电动船舶市场也将大幅增长。在北美，美国海军也越来越多地使用全电动船舶。

去年，康士伯参与研发的全球首艘零排放纯电动集装箱船“Yara Birkeland”号已经投入商业运营。该船由康士伯海事（Kongsberg Maritime）挪威化肥公司雅苒国际（Yara International）联手打造，负责从雅苒国际的挪威 Porsgrunn 工厂沿着峡湾向 Brevik 港运输化肥，每周在 Porsgrunn-Brevik 的航线上航行两次，运送多达 100 个集装箱，并沿着 13 公里的航线收集数据。

“Yara Birkeland”号不仅是全球第一艘零排放集装箱船，也是第一艘全自动“无人”集装箱船。据国际船舶网了解，“Yara Birkeland”号采用了康士伯海事开发和交付的先进技术，包括远程控制和无人自动运营所需的传感器和集成，以及电力推进、电池和控制系统。该船由康士伯海事与威尔森（Wilhelmsen）联合成立的全球第一家无人船公司 Massterly 位于 Horten 的监控和操作中心进行运营。目前，这艘船上配置了 5 名船员，到今年年底船员人数将进一步减少到 2 人，再过两年该船将彻底拆除船桥，不留任何船员。

据悉，Massterly 于 2018 年 8 月成立，作为全球第一家无人船公司，Massterly 为无人船提供包括设计及开发、控制系统、物流服务及船舶在内的一系列价值链服务。



Shane McArdle 特别提到,数据需要串连,而不是单独存在,如果只有一艘船进行新能源、数字化转型,这并不能给行业带来改变,必须鼓励行业数据开放,让航运公司、船东、货主甚至港口城市等都参与进来。

另一方面,Shane McArdle 也看好中国船舶行业能够从数字化转型中获益。他指出,中国企业对于数字化有着相当高的需求,康士伯数字有 50% 的新增订单来自中国,而且中国海事服务中心(China Maritime Service Center)要为其国内 180 万远洋船舶海员进行数字化培训。

他强调,这一数字是相当惊人的,这些培训可以在很大程度上提升海洋人才队伍的建设,将非常有助于相关企业的发展,可以预期中国在未来海事行业中将更具有竞争力。

他表示,中国作为全球的造船大国,每年订单位居全球首位,都是依赖规模取胜,而在高附加值船舶或者特种船舶制造上,中国目前还不是全球最强,但未来借助数字化技术,中国造船业将能够在这些领域有所突破。

来源: 国际船舶网

【苏伊士运河下调通行费,最高折扣 75%】

据悉,苏伊士运河管理局(Suez Canal Authority)宣布,为了进一步促进苏伊士运河的运输,针对“化学品和其他液体散装”油轮发布了一份新的通行费减收通知。

该通行费减收适用于在美国海湾港口(由迈阿密港口及其位于“美国海湾”内的西部港口起)与加勒比海地区(位于圣安德烈斯岛以北的港口)之间,以及在亚洲以下地区之间航行的油轮。

折扣根据船舶停靠的东部距离而定,从巴基斯坦卡拉奇到印度科钦的港口可享受 20% 的折扣;科钦以东港口至马来西亚巴生港可享受 60% 的折扣;从巴生港向东的港口的船舶折扣最高,高达 75%。

来源: 海事服务网



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.	590~595	750~755		Steady.
Tokyo Bay	555~560	620~625	905~910	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	590~595	820~825	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	495~500	590~600	725~730	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	527	617	818	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	505~510	578~582	768~772	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	587~592	839~844		Steady.
Rotterdam	490~495	556~561	781~786		Softer.
Malta	S. E.	572~577	804~809		Steady.
Gibraltar	S. E.	582~587	824~829		Steady.

截止日期: 2023-07-13

◆ 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	07/07/23	30/06/23	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	07/07/23	30/06/23	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	8,400	0	0.0%
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,900	6,900	0	0.0%
MR	52,000	4,600	4,600	0	0.0%

截止日期: 2023-07-11

(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	Tanker	75,000 dwt	Yangzijiang, China	2025-2026	Evalend - Greek	5,000	conventionally fuelled
3	VLGC	88,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2026	Solvang - Norwegian	10,650	scrubber fitted
1	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2026	Pasco Gas	7,400	
2+1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2025-2026	West Africa LPG - Nigerian	7,050	
4	PCTC	7,700 ceu	Hyundai Mipo, S. Korea	2026-2027	Ray Car Carriers - UK based	12,950	LNG 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
STAMATIS	BC	203,266		2004	Japan	1,800	Undisclosed	
AQUAMARINE	BC	182,060		2009	Denmark	1,870	New Shipping - Greek	
OCEAN COBALT	BC	180,200		2008	Japan	1,950	Chinese	BWTS fitted
JY ATLANTIC	BC	81,096		2019	China	3,015	Undisclosed	at auction
JOY	BC	79,457		2011	China	undisclosed	Lomar	
STAR PLANET	BC	76,812		2005	Japan	1,300	Undisclosed	
MONA MANX	BC	63,878		2017	China	2,800	Undisclosed	BWTS fitted
KAMBOS	BC	63,696		2015	China	2,465	Greek	BWTS fitted
IKAN PULAS	BC	63,520		2016	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
CHRIS	BC	56,838		2010	China	1,200	Lomar	BWTS fitted
TAI HONESTY	BC	55,418		2007	Japan	1,230	Chinese	BWTS fitted



COUGA	BC	50,806	2010	Japan	1,600	Far East	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
DUBAI BRIDGE	CV	86,999	8,002	2024	S. Korea	10,000	MSC - Swiss	*
LONDON BRIDGE	CV	86,999	8,002	2024	S. Korea	10,000	MSC - Swiss	
CARDONIA	CV	39,443	2,824	2003	Japan	4,250	Undisclosed	en bloc
CIMBRIA	CV	39,310	2,824	2002	S. Korea			

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
MTM POTOMAC	TAK	51,291		2004	S. Korea	1,750	Undisclosed	
DONG-A TRITON	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,800	Undisclosed	
MAGELLAN ENDEAVOUR	TAK	47,931		2006	Japan	1,750	Chinese	BWTS fitted
ADVANTAGE PRETTY	TAK	37,289		2006	S. Korea	undisclosed	Besiktas	
YONGKANG OCEAN	TAK	17,427		2020	China	1,850	Undisclosed	BWTS fitted
KENT	TAK/LPG	26,438		2007	S. Korea	3,400	Hong Kong	

◆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
HUA DONG 27	GC	16,223		2007	China	525.00	
OS 3	OTHER/OFFSH	3,800	2,494	2007	China	undisclosed	
CHIAN JIN	OTHER/REF	1,451		1984	Japan	530.00	

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
XIANG HE	GC	42,529	9,016	1994	Japan	520.00	as is Singapore
GOLAR SPIRIT	OTHER/OFFSH	80,239	34,228	1981	Japan	undisclosed	as is Greek



◆ALCO 防损通函

【巴拿马运河管理局实施“中断费”】

巴拿马运河管理局（ACP）宣布根据航运公告 Advisory to Shipping No. A-23-2023 将对港口运输实行中断费，并于 2023 年 7 月 1 日生效。这项收费将适用于通过运河的以及在港口运行的存在缺陷或状况的船只。

【欧盟&英国对俄罗斯货物制裁】

本文旨在简要概述欧盟和英国对俄罗斯货物的限制，但重要的是这些限制应完整地联系上下文进行解读（尤其是确定是否适用任何豁免或缓冲期）。

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
2023-07-14	713.180	801.690	5.180	91.191	937.700	63.872	1261.890	491.850	544.850
2023-07-13	715.270	797.390	5.177	91.398	930.350	64.679	1263.780	486.180	543.230
2023-07-12	717.650	791.980	5.132	91.665	930.280	64.737	1256.020	481.410	543.720
2023-07-11	718.860	793.810	5.107	91.803	928.220	64.710	1263.850	481.970	543.640

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	--	1 周	--	2 周	--	1 个月	5.34442
2 个月	--	3 个月	5.57150	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.80380	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-07-13

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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