



全一海运市场周报

2023.07 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.07.24 - 07.28 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中向好 欧美航线运价反弹】

本周，中国出口集装箱运输市场出现转好迹象，运输需求表现良好，带动以欧美航线为首的远洋航线运价上涨，综合指数出现反弹。据海关总署发布的数据显示，2023年上半年我国出口额达到11.46万亿元，同比增长3.7%，在外部环境复杂严峻、全球贸易投资放缓的背景下，成绩来之不易。下半年随着一系列政策措施持续发力，加之我国经济韧性强、潜力大、长期向好的基本面没有变，未来我国出口有望保持稳中提质的发展态势。7月28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1029.23点，较上期上涨6.5%。

欧洲航线：据研究机构Markit发布的数据显示，欧元区7月Markit综合PMI初值降至48.9，低于前值和市场预期，创下去年11月以来的最低水平，为连续第二个月低于荣枯线50，未来欧洲地区的经济复苏前景并不乐观。本周，运输需求表现较好，供需基本面有所改善，航商执行涨价计划，推动市场运价大幅上涨。7月28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975美元/TEU，较上期大幅上涨31.4%。地中海航线，运输市场与欧洲航线保持同步，即期订舱价格上涨，但涨幅小于欧洲航线。7月28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1503美元/TEU，较上期上涨6.8%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国二季度GDP年化环比增长2.4%，好于市场预期，美国经济展现了一定的韧性。但随着利率持续走高，未来美国经济仍面临衰退风险。本周，运输需求维持在较高水平，供求关系良好，市场运价继续上涨。7月28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1943美元/FEU和2853美元/FEU，分别较上期上涨10.1%和6.6%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。7月28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839美元/TEU，较上期下跌10.6%。



澳新航线：市场需求出现企稳迹象，供求关系趋于平衡，本周市场出现反弹走势。7月28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318美元/TEU，较上期大幅上涨23.7%。

南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面基本平衡，即期订舱价格继续回落。7月28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2513美元/TEU，较上期下跌2.6%。

日本航线：运输市场总体稳定，市场运价小幅下跌。7月28日，中国出口至日本航线运价指数为807.70点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风来袭保安全 综合指数平稳运行】

本周，受台风“杜苏芮”登陆福建沿海影响，运输市场涨跌不一，综合指数平稳运行。7月28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947.28点，较上期下跌0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，进入大暑节气后，居民用电量有所上升，沿海八省电厂日耗回升至234.5万吨，环比上涨6.3万吨。但受台风连续影响，南方地区强降雨频繁，水电陆续转好，华南地区电厂负荷率下降明显，火电压力有所减小，电煤需求放缓。煤炭价格方面，煤矿停产影响逐步消退，市场情绪转稳，对高价煤接受度走低，贸易商发运积极性不佳，环渤海各港合计日均调进122.8万吨，环比下降14.5万吨，日均调出量125.7万吨，环比减少9.1万吨，成交较为僵持，煤炭价格弱势震荡。运价走势方面，超强台风“杜苏芮”来袭，多地提升应急响应级别，海事部门全力组织船舶做好防台准备工作，运力收紧，同时，煤价转弱，下游补库积极性偏弱，实际采购数量有限，市场成交平淡，运输市场供需双弱，沿海煤炭运价持续下跌。

7月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收903.36点，较上期下跌1.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收489.86点，较上期下跌7.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价18.5元/吨，较上期下跌2.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为25.7元/吨，较上期下跌2.0元/吨。



金属矿石市场：本：周，受环保限产影响，钢厂生产趋弱，铁水产量持续下降，矿石终端消耗延续下行。终端市场虽有宏观政策端利好，但需求淡季下成材继续累库，多空因素博弈下矿价延续震荡运行。运输市场货盘减少，沿海矿石运价小幅下跌。7月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收564.95点，较上期下跌1.6%。

粮食市场：本周，受国际粮食市场波动影响，国内产区看涨情绪又起，但猪肉价格持续回落，下游饲料养殖需求略降，叠加新粮上市在即，玉米价格维持震荡偏弱格局。运输市场受天气封航影响，拉运效率下降，加之长江口库存有限，下游补库意愿有所提升，沿海粮食运价波动上行。7月28日，沿海粮食货种运价指数报939.27点，较上期上涨1.3%。

成品油市场：本周，国际油价偏强震荡，国内成品油价迎来“三连涨”，山东地炼开工率小幅走高，供应方面有所增加。汽油市场，暑期私家车出行增多，汽油需求较为旺盛；柴油市场，受降雨影响，户外用油企业开工受限，柴油需求偏弱，但受原油价格支撑，成交价格持续攀升。同时受台风天气影响，船舶周转率下降，沿海成品油运价小幅回升。7月28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1064.83点，较上期上涨1.0%；市场运价指数1029.38点，较上期上涨2.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型互有涨跌 租金指数基本不变】

本周，国际干散货运输市场整体呈现震荡行情。海岬型船需求有所改善，市场情绪转暖，运价小幅回升。巴拿马型船市场过剩运力难以消化，船多货少格局延续，日租金持续下跌。超灵便型船货盘略有增多，但运价上涨空间有限，呈小幅波动态势。整体而言，三大船型市场互有涨跌，租金指数小幅波动。7月27日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为804.70点，较上周四微涨0.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场小幅反弹。太平洋市场，周初，澳洲主要矿商均在市场询盘租船，成交氛围一度改善，运价小幅反弹。周中，市场重回平淡，货主压价力度加大，运价回落。临近周末，由于前期矿商压价过程中需求释放不完全，铁矿石货盘逐渐增多，东澳煤炭运输需求也有增加，过剩运力消化，运价上行。7月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11773美元，较上周四上涨6.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.66美元/吨，较上周四上涨2.7%。远程矿航线，VALE发货节奏总体平稳，因即期运力偏多，运价以震荡为主。7月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.351美元/吨，较上周



四微涨 0.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场氛围惨淡。太平洋市场，目前正值夏季用煤旺季，国内电厂煤炭日耗升至高位。但通过长协煤的稳定补充，电厂库存保持充裕，加之新台风临近，对进口煤的采购热情不足。船多货少依旧，看跌情绪浓厚，整体氛围低迷，日租金继续承压。7月27日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6681 美元，较上周四下跌 8.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.602 美元/吨，较上周四下跌 5.0%。粮食市场，本周南美区域粮食运输需求维持淡稳，船货双方持较浓观望情绪，运价小幅下跌。7月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 33.64 美元/吨，较上周四下跌 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。本周，印尼煤炭货盘总体稳定。受台风影响，即期运力供应稍显紧张。市场与上周相比气氛略显活跃，船东心态有所改善，运价止跌并呈小幅震荡走势。7月27日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7009 美元，较上周四小幅上涨 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.386 美元/吨，较上周四微跌 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 60.0 万桶至 4.57 亿桶，降幅 0.13%。美国上周原油进口 636.7 万桶/日，较前一周减少 80.7 万桶/日，出口增加 77.7 万桶/日至 459.1 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2049.5 万桶/日，较去年同期增加 2.24%。美国第二季度国内生产总值(GDP)环比增长年率初值为 2.4%，第一季度的经济增速为 2.0%，第二季度经济增长快于预期，全球经济增长前景再度出现支撑。石油的全球库存，无论是海上石油，还是美国能源部发布的数据，都会发现原油和成品油的库存正在减少，除了需求强劲外，OPEC 的减产也不容忽视。乌克兰国防部称，俄罗斯加强了对黑海舰队水面部队和海军航空兵的作战训练，欲封锁黑海海域。地缘政治持续助力油价。美联储如期加息 25 个基点，并为再次加息打开了大门；受雷暴天气影响 美国超过 730 架次航班被取消，加息和极端天气因素影响限制了油价的涨幅。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 83.80 美元/桶，较 7 月 20 日上涨 6.48%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下跌。7月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1099.76 点，较 7 月 20 日下跌 3.6%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场相对安静，中东航线货盘减少，欧派克减产压力缓慢显现，租家观望情绪渐浓，船货匹配度下降，整体成交量较上周



有所萎缩；船东则尽可能的将中东航线的成交点位保持在 WS50 以上，个别大西洋航线的成交运费也给船东增添了不少挺价的信心。目前市场总体船位仍然够用，在货量不足的情况下，整体下行压力持续，船货博弈依旧，短期内的货量和出货节奏，或将改变市场的走向。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS51.04，较 7 月 20 日下跌 4.29%，CT1 的 5 日平均为 WS51.37，较上期平均下跌 3.38%，TCE 平均 3.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS52.81，下跌 2.72%，平均为 WS52.80，TCE 平均 3.4 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 8 月 8-10 日，成交运价为 WS50。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 9-11 日，成交运价为 WS51。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 25-27 日，成交运价为 WS59。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 8 月 14-18 日，成交运价为 WS52.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 25-29 日，成交包干运费为 780 万美元。

来源：上海航运交易所

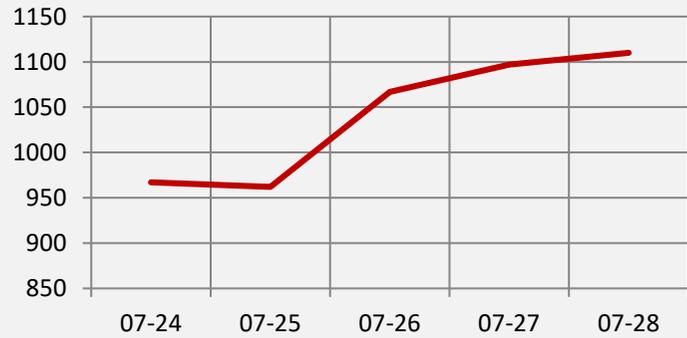
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

波罗的海指数	7月24日		7月25日		7月26日		7月27日		7月28日	
BDI	967	-11	962	-5	1,067	+105	1,097	+30	1,110	+13
BCI	1,422	-20	1,424	+2	1,734	+310	1,801	+67	1,830	+29
BPI	910	-14	895	-15	916	+21	955	+39	975	+20
BSI	757	-1	753	-4	742	-11	733	-9	726	-7
BHSI	400	0	400	0	399	-1	397	-2	396	-1



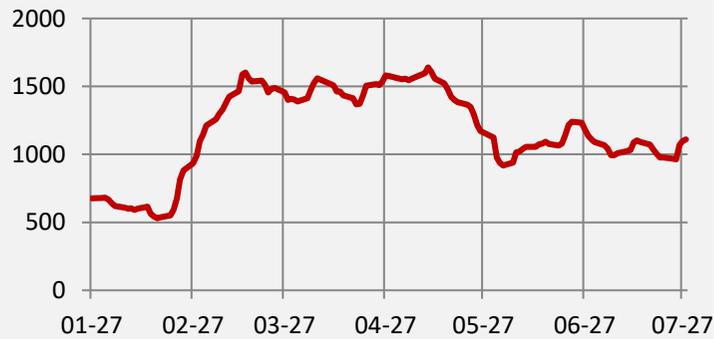
上周 BDI 指数走势



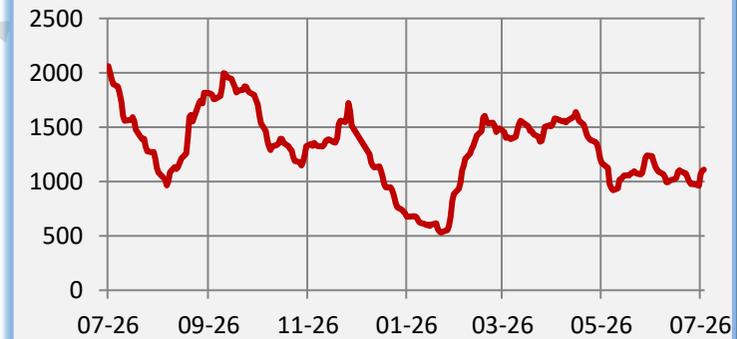
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	21/07/23	14/07/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,000	15,250	-250	-1.6%
	三年	14,750	15,250	-500	-3.3%
Pmax (76K)	一年	10,750	11,000	-250	-2.3%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%
Smax (58K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	8,000	8,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2023-07-25

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ocean Pride' 2021 82399 dwt dely Kashima 3/5 Aug trip via NoPac redel Korea \$9,000 - Hanaro

'Aeschylus Graecia' 2019 82041 dwt dely Haldia 4 Aug trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,750 - Bunge

'Medi Kazahaya' 2017 81774 dwt dely Singapore 1 Aug trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,500 - Mercuria

'Menaro' 2016 81061 dwt dely aps US Gulf 6 Aug trip redel Singapore-Japan \$15,750 + \$575,000 bb - ADMI

'Jabal Harim' 2016 63277 dwt dely Salalah prompt trip redel EC India \$9,000 - Grain Compass



'Alamo' 2019 39258 dwt dely US Gulf prompt trip redel WC South America \$8,250 - cnr

'Ocean Beauty' 2012 38246 dwt dely Yeosu prompt trip redel SE Asia intention steels \$6,000 - cnr

'Cetus' 2010 32527 dwt dely wvr Montevideo 1/7 Aug trip redel Greece + Larnaca intention agriproducts \$5,000 - Cargill

(2) 期租租船摘录

'Arethousa' 2012 75003 dwt dely Sual 3/10 Aug 5/8 months redel worldwide \$11,950 - Bluepool

4. [航运&船舶市场动态](#)

【2023 年上半年世界新造船市场评论】

今年以来，世界新造船市场稳定向好，延续复苏态势，产业发展形势受到社会各界的极大关注。中国船舶工业发展欣欣向荣，国际市场份额再创新高，中国引领下的全球造船产业格局出现新变化，影响长远的国际减排政策逐步清晰，新一轮市场周期的特征正在形成。

一、新造船市场稳定向好

新接订单量明显回升。2021 年以来，世界新造船市场新船订单量大幅回升，“十四五”以来的年度新接订单量均值较“十三五”年均值大幅增长 68.2%（以修正总吨计）。今年上半年，世界新造船市场继续保持 2021 年以来的复苏势头。以 CGT 计，新接订单成交 2288 万 CGT，同比下降 1.8%；如换成 DWT 计，成交量达到 5186 万 DWT，同比则增长 17.4%。市场接单形势在 CGT 与 DWT 两种单位下的不同表现说明船型结构在发生变化。

完工交付与手持订单稳定增长。今年上半年，世界造船业完工交付船舶 1572 万 CGT，同比增加 11.4%，6 月当月的交付量突破 319 万 CGT，创新今年交付新高。预计全年交付量重回 3000 万 CGT，有望突破 3500 万 CGT，将创造“十三五”以来新高。截至 6 月底，世界手持订单达到 1.18 亿 CGT，同比增长 16%，为



2015 年以来的新高。

新造船价格创 2009 年以来新高。以克拉克森的船价为例，6 月新造船价格指数收报 170.9 点，实现连续 5 个月增长，较年初增长 5.6%。VLGC、大型/超大型箱船、成品油船、PCTC 等一批市场热门的船型船价明显上涨的同时，也在带动整体市场继续增长。当前的新造船价格变化很大程度上反映了市场的供求关系，说明市场的需求依然可观，未来在航运减排加速的背景下，也有继续维持高位的基础。

二、市场格局发生结构性变化

中国市场份额突破七成，产业格局进一步集中。根据中国船协发布的数据（详见公众号），中国造船三大指标同比继续保持大幅增长，上半年造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的 49.6%、72.6%和 53.2%，以修正总吨计占 47.3%、67.2%和 46.8%，国际市场份额均位居世界第一。新接订单市场份额首次突破七成，创下历史新高。本轮市场复苏以来，中韩两国承接了大部分市场订单，合计市场份额稳定在 90%左右，逐步形成全球造船业发展的新格局。

油船夺得半年成交冠军，船型轮动的趋势明显。上半年，成交船型以 CGT 计的份额占比从高至低依次为油船（23%）、气体运输船（21%）、集装箱船（21%）、散货船（20%）、其它船舶（14%）以及客船（1%）等。油船、特种船舶（其它船舶）市场上半年成交量大幅增加。其中，油船涨幅达到 303%，对新造船市场的贡献最大，也超过气体船和集装箱船成为半年的成交冠军；特种船舶市场在汽车运输船的加持下涨幅也是十分明显。两种主力船型的表现符合之前的预期。而散货船同比 17.6%的涨幅则带来不小“惊喜”，说明下游运费收益的好坏已经不是决定新造船市场的唯一因素。

三、影响市场周期变化的要素正在改变

长期以来，总结、分析以及预测世界新造船市场的周期变化一直是产业界研究的重要课题。观察 21 世纪以来民用商船市场的发展，影响周期变化的要素逐步由“经济增长/突发事件→海运需求→运力结构→造船订单”的需求端主牵引向既包含需求，又融入了规则、技术、供给等影响日益增强的“新要素”。2021 以来的市场复苏正是在供给端调整完毕，需求端订单快速释放，减排政策加速促进下，逐步形成本轮市场周期的新特征。

一是经济增长与海运需求的牵引作用在走弱。



根据主要国际机构的判断，对全球经济中长期增速的预期并不乐观，认为未来中长期世界经济增速保持或者低于 3%，大概率低于本世纪第一个十年（4%）和第二个十年的年均增速（3.2%）。此外，根据干散货（铁矿石、煤炭、粮食等）、能源液货（石油、成品油、液态天然气等）、集装箱等货物的未来需求形势，认为海运贸易量将继续保持增长，但增速将低于经济增速，预计 2025-2040 年的海运贸易年均增长率（CARG）不足 2%。中长期世界经济增速和海运贸易增速恐将进入低增长区间。

二是国际海事减排规则的推动显著增强。

2023 年 7 月初，国际海事组织（IMO）环保委员会第 80 次会议（MEPC 80）通过了《2023 年 IMO 船舶温室气体（GHG）减排战略》，进一步收紧了国际航运温室气体减排要求，应尽快实现国际航运温室气体排放达峰，明确在 2050 年前后实现净零排放。新的减排目标大幅提前了之前“本世纪末实现脱碳”的老目标，并新增了 2030 年和 2040 年两个指标校核节点，来督促航运减排进程。IMO 的政策目标具有国际强制性，将影响船东公司对未来船队发展的战略考量并做出调整动作。这将成为中长期支撑新造船市场可持续发展的重要基础。

三是船队自身更新周期的临近进一步支撑周期向好。

船舶的使用年限既决定了其可运营服务的时间，又与运力的更替息息相关。从技术角度出发，一艘典型船舶的设计使用年限可以超过 25 年；但从经济性与实际的结果来看，多数船舶的船龄在 15-20 年之后拆解概率开始升高，到 25 年前后进入高峰。考虑到上一轮交付高峰出现 2006-2012 年，距今船龄已达到 15 年左右，船队成规模更新的临界点正悄然到来。此外，在国际海事环保规则趋严的加持下，一些相关船型的船舶已经提前拆解处理，如之前的单壳油船、脱硫/碳、压载水规范等，2023 年 1 月 1 日落地实施的 EEXI、CII 等政策都将带动船队的加速更替。

四是供给的能力决定未来周期发展的高度。

上一轮市场高峰的形成既有需求的大幅增长，也有供给产能的大规模进入，还有丰富人力与资本的助力，集齐“天时、地利、人和”，成就了历史的极值。而观察本轮市场复苏，需求在持续放量，6 月底世界造船业手持订单创 2015 年以来新高，重点企业船舶交期已排至 2026 年或 2027 年。相反，供给端刚刚经历近 10 年市场下行后的重组与调整，过剩产能基本出清。大浪淘沙后的优质产能在持续消化了本轮市场订单的同时，通过不断挖掘现有潜力实现稳定的产出增长，全球造船活跃产能的利用率（测算值）已经接近九成。而主要造船国家的产能规模基本稳定，未见明显的新增新建产能，再考虑到当前造船领域人



力供需矛盾凸显，供需关系将维持紧平衡，说明市场很难复制上一轮高峰连续攀升的走势。未来新造船市场的高度很大程度由交船的速度和产能潜力释放决定。

综合来看，多重要素的相互促进与影响下，市场周期呈现新特点，根据短期实际的下单环境，波动仍将存在，但中长期的振幅将显著缩小。新造船市场伴随着供需关系的紧平衡态势有持续保持高位的有利基础。

四、未来更要关注全行业的可持续发展

一是形成上下游共同应对绿色转型挑战的合力。

全球造船业将面对来自船东、货主、港口以及金融等各相关方的更高技术水平、更高效率、更大雄心目标的新挑战，对包含船舶绿色技术与装备解决方案在内的综合性减排解决方案的需求更为紧迫。IMO 新的温室气体减排目标将加快全球航运减排的进程，带来市场、产业、政策以及金融等各方资源的重塑。造船及上下游产业更需要联合加强未来满足市场新需求的供给能力，如合规的绿色船舶、可互认的绿色燃料以及满足需求的基础设施。

二是形成造船业人力资源可持续发展的推力。

欧洲、日本以及当前的韩国都已经经历或者正在经历劳动力不足带来的“切肤之痛”，是本国造船业从辉煌到萧条的重要原因之一。新造船市场的持续增长，需要稳定的造船业供给能力，劳动力稳定、可持续成为决定全球造船业可持续发展的重要因素。来通过结合更多智能技术提高效率、节省人力、扩大吸引力，来实现造船业人才的可持续发展。

三是形成促进国内国际资源融合发展的引力。

中国作为世界主要造船国家，必须扛起全球造船业可持续发展的责任，与其它造船国家及上下游利益相关方共同形成全球造船业的绿色发展共识，形成国际供应链的稳定发展共识，形成全球造船业共同的 ESG 概念共识，形成更多智能技术加持下全球造船产业人才可持续发展的共识，捍卫海洋装备制造企业生存与发展中的共同利益。



四是形成抵御市场潜在风险的韧力。

当前国际宏观环境变幻莫测，地缘政治剧烈动荡，金融形势严峻复杂，后疫情时代的供应链“危机”并未完全恢复，航运市场也在回归常态，全球造船业面临的挑战不可小觑。在新周期中，更应践行新发展理念，构筑高质量发展新优势，强内功、重实效、见成绩，实现覆盖全生态良性循环的可持续发展。

来源：中国船舶工业行业协会

【外媒：中俄原油贸易让北极航线更繁忙】

三艘油轮不久将在喀拉海的北极水域相遇, 这标志着俄罗斯北海航线的航行季节已经开始。

两艘阿芙拉型油轮正在向东驶向中国日照, 每艘油轮从波罗的海港口普里莫尔斯克和乌斯特卢加运送约 73 万桶乌拉尔原油。据彭博社报道, 根据船只跟踪数据显示, 第三艘类似大小的压载油轮正朝着相反的方向驶来, 它从中国营口港开始了最近一次航行。

利用北海航线可以大大缩短从俄罗斯波罗的海港口到中国北部炼油厂的行程时间, 这使得未来几个月可能会有更多的俄罗斯原油运输船在破冰船的协助下进行此类航行。

这艘名为“SCF Baltica”的空船在核动力破冰船 Sibir 的护送下于 6 月 27 日离开中国南部港口, 前往俄罗斯太平洋沿岸的科兹米诺港。

“SCF Baltica”号没有像大多数停靠该港口的油轮那样装载 ESPO 级原油返回中国, 而是向东北方向行驶, 经过库页岛和日本海, 然后绕过堪察加半岛, 通过白令海峡进入北冰洋。

一旦进入北冰洋, 油轮就开始破冰护航, 沿着俄罗斯北部海岸向西行驶。从白令海峡出发, 经过 10 天的旅程, 破冰船将在诺瓦亚-泽姆利亚岛以东约 170 英里、叶尼塞河口以北 250 英里处与“Primorsky Prospect”和“NS Arctic”会合。

“Primorsky Prospect”号从上周日晚上就一直在那里闲置, “NS Arctic”号应该会在今天的某个时候到达。破冰船 Sibir 号可能会向东返回, 护送两艘满载



的油轮穿过冰冷的水域前往白令海峡。“SCF Baltica”号将继续前往俄罗斯北极港口摩尔曼斯克,计划于周三晚上抵达那里,装载下一批俄罗斯原油。

据悉,这些油轮均为俄罗斯国家石油公司所有,船龄从13年到18年不等。但是,与自2022年12月欧盟、美国 and 英国实施制裁以来出现的许多运载俄罗斯石油的“影子油轮”不同,这些油轮都被评定为能够在结冰条件下运行。

与环绕欧洲、通过苏伊士运河和马六甲海峡的航行相比,使用北海航线可以将从俄罗斯波罗的海港口到中国北部炼油厂的行程时间缩短两周,即约减少30%的航程。

但冰级为Ice3或以下的船只只能在7月至11月底之间使用该航线。

但世界上大部分油轮船队无法进入这里,这些油轮被禁止运输以每桶60美元以上的价格购买的俄罗斯原油,因此每天节省向莫斯科仅存的大型市场——中国和印度运送石油的费用是很重要的。

未来几个月,很可能会有更多的俄罗斯原油穿越北极,在破冰船的协助下由小型船队运送,但数量可能会受到护航船只可用性的限制。

中俄北极航线集装箱班轮前不久刚刚正式启动。俄罗斯中国总商会会长周立群表示,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,助力中俄两国经贸合作规模跃上新的台阶。

来源: 海事服务网

【一周来无一艘粮船离开乌克兰! 黑海运粮协议生变将如何影响国际粮食市场】

当地时间24日,联合国秘书长古特雷斯在联合国粮食系统峰会上发言,呼吁俄罗斯重返黑海粮食协议,“随着协议的终止,最脆弱的群体将付出最高的代价。而当食品价格普遍上涨时,每个人都会付出代价”。



专门研究全球粮食安全的上海政法学院政府管理学院专任研究员张帅对第一财经表示, 从全球供应角度来说, 协议中止可能更多影响到乌克兰的粮食外运, “如今, 国际粮食市场经历过疫情等波动后, 任何变动都会对粮食供给产生很大影响”。

在张帅看来, 俄谷物和化肥出口面临西方的阻碍。他称: “俄方一直敦促西方解决这一问题, 但诉求一直没有得到满足。尽管欧美没有将农产品纳入对俄制裁, 但却对银行、航运、保险等领域实施了制裁, 都影响了俄方的出口。”

协议对稳粮价效果显著

俄乌冲突爆发后, 双方于 2022 年 7 月 22 日就恢复黑海港口农产品外运分别与参与协调的土耳其和联合国签署协议, 协议初始有效期为 120 天。该协议后经三次延长, 直至今年的 7 月 17 日。

对此次协议的中止, 张帅并不感到意外, 他告诉第一财经, 其实有迹可循, 比如在今年 3 月和 5 月两次续约的关键时间点, 俄方已表示不满, 而且今年两次续签的时间都从去年的 120 天缩短到 60 天; 6 月, 俄外长拉夫罗夫也表示俄没有理由延长协议。

作为两大粮食生产大国, 俄罗斯和乌克兰合计占全球大麦供应的 19%、小麦供应的 14%和玉米(2714, 27.00, 1.00%)供应的 4%, 是全球粮食供应体系的重要环节。协议生效一年以来, 黑海粮食外运四方协调中心(JCC)的数据显示, 已有超过 3200 万吨的粮食以及 1400 艘粮船从乌克兰的三个港口运往三大洲的 45 个国家。

根据联合国、乌克兰农业部和海关的数据计算, 乌克兰在 2022 年 8 月至 2023 年 6 月协议执行期间, 出口了 5060 万吨谷物, 价值约为 98 亿美元。正是该倡议的力促下, 乌克兰农产品通过海运恢复部分出口, 全球粮食价格飙升的趋势也得以扭转。在去年该协议签署前, 联合国粮农组织(FAO)的粮食价格指数一度飙升到创纪录的高点(170)。FAO 最新数据显示, 今年 6 月, 国际食品价格要继续下行, 为 122.3, 已较去年 3 月的最高点下滑了 23%。

同时, 世界粮食计划署(WFP)也通过该计划在过去一年中将至少 72.5 万吨小麦等农产品运往肯尼亚、索马里、也门等地区, 援助当地的贫困人口。2021 和 2022 年, 世界粮食计划署采购了乌克兰 50%的小麦, 用以国际援助。2023 年至今, 这一比重提升到了 80%。



不过,进入 2023 年 5 月以来,通过该倡议的粮食出口数量有所减少。JCC 的数据显示,2022 年 10 月,乌克兰三大港口的农产品月出口量达到 420 万吨,但 2023 年 5 月仅为 130 万吨;6 月略有回升至 210 万吨,但 7 月至今仅为 20 万吨。JCC 表示,主要是检查速度的放慢。去年 11 月时,日均能完成 11 次检查,如今已将至 5 次以下。尤其是自 6 月 27 日以来,没有任何前往乌克兰的船只申请被批准,截至 7 月 15 日,有 29 艘船只在等待检查。

在线船舶行径追踪网站 Marine Traffic 的数据显示,截至 21 日,包括货船在内的船只均徘徊在土耳其的伊斯坦布尔港口附近。

警惕可能产生的外溢效益

俄罗斯农业部长德米特里·帕特鲁舍夫 7 月初给出的数据显示,尽管西方国家加大对俄制裁,但在从 2022 年 7 月到 2023 年 6 月的农业年,俄罗斯仍向全球市场提供了数量创纪录的粮食,即 6000 万吨,“这使显著增加出口收入成为可能。到 2022 年年底,(俄)出口收入总额超过 410 亿美元”。

而张帅对乌克兰的粮食出口并不乐观。协议失效的 2 天后,俄乌先后宣布黑海国际水域的东南部和西北部对航行“不安全”,俄罗斯声称所有前往黑海海域的船只都将被视为潜在军事货物运输船。

乌克兰农业部数据显示,7 月乌克兰将开始大规模粮食收割,预计今年乌克兰粮食产量为 4600 万吨,比去年减少 10%~15%。由于目前协议的中止,加之部分中东欧国家限制乌克兰粮食出口,乌克兰农业部预计,乌克兰 2023~2024 年度粮食出口存在较大的不确定性。

“一方面,这增加了国际贸易商的航运风险,另一方面风险将传导到至向发展中国家、西欧国家交付粮食的数量。”张帅说道,协议一直中止的话,要警惕可能产生的外溢效益,比如触发一些粮食出口国的“粮食民族主义”,即俄乌冲突初期以及此前疫情初期,多国采取的粮食出口管控措施。“一旦走到这一地步,诸如阿富汗、也门、苏丹等战乱与贫困叠加的地区的粮食供应会趋紧。”

近日,农业大国印度又宣布暂停其出口规模最大的一类大米的出口。此举将使这个全球最大大米出口国的出货量减少约一半。尽管印度方面给出的理由与协议中止无关,但张帅认为,在当前极端气候影响下,要警惕协议中止可能会在未来加重这一趋势。目前,全球大米价格已经在 11 年来的最高点徘徊。

“总体看,当前全球粮食产量预期还是不错的,问题在于如何运送到需要的国家,更多的还是分配问题。”张帅说道。



协议重启前景如何？

自黑海粮食外运协议被按下暂停键后，国际社会纷纷发声，表示关切。

中国外交部发言人毛宁在例行记者会上回应称，中方希望黑海粮食运输一揽子协议继续得到均衡、全面、有效落实。中方提出了国际粮食安全合作倡议，愿同各方就此加强沟通合作，促进形成更多国际共识，为确保世界粮食安全作出积极贡献。

世界粮食计划署 (WFP) 东非地区负责人迈克尔·邓福德表示，因地区冲突、气候、经济等多种因素影响，东非地区有约 8000 万人面临粮食严重短缺的局面，“如今，随着相关协议的失效，粮食价格将进一步提升。东非地区面临的粮食短缺局面将进一步恶化，并且很难在短时间内有所好转。”

俄总统普京强调，俄罗斯不反对黑海粮食外运协议，只有协议涉俄部分真正地、无一例外地落实，俄罗斯才会重返该协议。21 日，俄罗斯副外长韦尔希宁称，俄方不排除与土耳其达成新的“粮食协议”这一可能性，但先要满足这些条件，即俄农业银行重新接入环球银行间金融通信协会系统 (SWIFT)、运输物流、保险、金融活动和陶里亚蒂至敖德萨管道运氨正常化。

对于协议重启的前景，张帅表示，关键还在于俄方的诉求能否得到满足和实现。“目前国际社会对此有不少计划或承诺，但还没有实施。如果国际社会采取了积极的举措，促使俄罗斯的诉求得到一定程度的满足，俄罗斯重回协议的可能依旧存在。”他说。

目前，乌克兰已提议与土耳其和联合国一起继续以三方形式开展黑海粮食外运协议的工作。

来源：第一财经

【买 2 艘租 8 艘！扬子江金控要做“中国最赚钱的船东”】

近日，扬子江金融控股正在将投资目光瞄准油船市场，这家由扬子江船业集团分拆投资业务部门成立的上市公司正在复制“中国最赚钱船厂”模式，力图打造成为“中国最赚钱的船东”。



7月20日，扬子江金融控股宣布，全资子公司 GEM Asset Management Pte Ltd 管理的子基金 Yangzijiang Maritime Private Equity Fund #2 已经投资收购 2 艘成品油/化学品船，并签订了 8 艘 MR 型成品油/化学品船共同租船协议。

公告显示，这 2 艘成品油船分别为 26199 载重吨“RT Star”号，投资金额 1950 万美元；以及 19999 载重吨“OM Shanghai”号，投资金额 1264 万美元。这 2 艘船均为运输 IMO 2 货物的不锈钢成品油/化学品船，其中“RT Star”号将由 Yangzijiang Maritime Private Equity Fund #2 与一家上海油船船东/运营商共同拥有，“OM Shanghai”号则将由该基金与一家新加坡船东/运营商共同拥有。两艘船投资金额总计 3214 万美元（约合人民币 2.3 亿元）。

与此同时，该基金还与一家国际油船租赁公司签署了一项共同租赁协议，将共同租赁 8 艘 49999 载重吨环保化学品/成品油船，每艘租期不到一年，将装载 IMO 2 货物。

扬子江金融控股表示，油船项目投资和共同租船协议符合基金的核心战略。2023 年原油船需求预计将增长 6.5%，成品油船需求预计将增长 9.1%，2024 年和 2025 年总体需求前景也相当乐观，预计油船总载重吨位需求将增长 4.9%。强劲的需求和紧张的供应相结合，有望在未来几年支撑油船租船费率。油船船东将从这一积极的市场前景中受益，能够为其船舶索取更高的租金。

买 2 艘租 8 艘！扬子江金控要做“中国最赚钱的船东”

据了解，扬子江金控由扬子江船业集团分拆投资业务部门成立，在去年 4 月底于新加坡交易所挂牌上市。目标成为亚洲领先的投资管理公司，专注于长期价值创造，主营业务包括债务投资业务、投资管理业务以及基金/财富管理业务。

扬子江金控计划通过收购持有资本市场服务牌照的基金管理公司或在新加坡设立基金管理公司进入基金管理和财富管理业务，通过管理第三方投资基金和提供财富管理服务获得经常性收费收入，并将投资区域拓展到东南亚乃至全球。

去年，扬子江金控计划设立海事投资基金，初始资本高达 2.5 亿美元。扬子江船业集团将向该海事投资基金注资 1 亿美元，由扬子江金控运营，其余资金将通过定向增发的方式募集，采用可变资本公司架构，设立多个子基金，资产负债分离。



据了解，扬子江金控已经任命航运业资深人士闫中兵 (Alex Yan) 为基金经理。此前，闫中兵曾在 Klaveness Asia、英国劳氏船级社 (LR) 任职、担任过海通恒信租赁 (香港) 有限公司 (Haitong UT Leasing HK Limited) 船舶租赁部总经理，和中国船舶 (香港) 航运租赁公司资产管理部副总经理，具有丰富的项目经验以及资产和结构融资经验。

该基金在投资、融资/租赁、管理和租赁包括船舶在内的海事资产方面处于有利地位，并以全球地域为重点。基金的目标是符合 ESG 原则的生态友好型、可持续发展型和节能型海事资产，重点关注液化气船，包括运输 LNG、LPG、液化乙烷气 (LEG)、甲醇、氢气、氨气和二氧化碳的船舶。基金还将不时投资于其他行业，包括可再生能源项目和生态设计船舶。

扬子江金控执行董事长任元林此前表示：“我们认为海事投资基金在满足造船产业升级的需求、促进航运金融的健康增长等方面，存在巨大商机。凭借扬子江船业集团在航运业的战略网络和行业经验，希望我们的海事投资基金能够成为航运业稳定的资金来源。”

截止目前，Yangzijiang Maritime Private Equity Fund #2 已经完成了 12 项交易，承诺出资 1.788 亿美元，并已投资 8280 万美元。

来源：国际船舶网

【“卖船狂潮”正式结束！这家干散货船东已清空船队……】

日前，摩纳哥干散货船东 Goodbulk 已清空船队所有船舶，宣告长达一年半的卖船狂潮正式结束。

根据船舶估值和航运大数据提供商 VesselsValue 的数据，Goodbulk 完成了剩余三艘海岬型的出售。

其中“Aquamarine”轮 (建于 2009 年、182100 载重吨) 被出售给了 New Shipping，交易价格约为 1825 万美元；而另外两艘海岬型散货船“Aquaproud”轮 (建于 2009 年、178100 载重吨) 和“Aquakatie”轮 (建于 2007 年、174100 载重吨) 被分别以 1890 万美元、1590 万美元的价格出售给了两家希腊航运公司 Primebulk shipmanagement 及 NGM Energy。

Goodbulk 官网显示，公司船队目前仍有 5 艘海岬型船，分别为“Aquarange”轮、“Aquaenna”轮、“Aquamarine”轮、“Aquaproud”轮和“Aquakatie”轮。



但根据海运圈聚焦了解, 这些船舶均已被出售, 仅待与新船东交接, 其中后三艘船已如上述被出售, 而前两艘船则在更早前已被出售给了希腊船东 Costamare, 总价约为 4570 万美元。

自此, Goodbulk 船队所有船舶均已被出售一空, 在 19 个月的时间内出售船舶数量达到 23 艘, 包括 22 艘海岬型船, 1 艘巴拿马型船, 总运力约为 402 万载重吨。

资料显示, GoodBulk 是一家干散货船的船东和运营商, 于 2016 年 10 月在百慕大注册成立, 旨在拥有并运营 50,000-210,000 载重吨之间的高质量二手干散货船, 旗下船舶都由 C Transport Maritime S.A.M. 进行外部管理, 后者是一家领先的干散货船舶第三方管理公司。目前 GoodBulk 已在挪威 OTC 市场上市, 代码为“BULK”。

GoodBulk 首席执行官约翰·迈克尔·拉齐威尔(John Michael Radziwill)此前接受采访时表示, 公司未来可能会从散货船转向其他船舶行业。目前船东已经找到了向股东返还资本的成功模式, 并且不再认为必须仅限于一种类型的船舶。

值得一提的是, 在 GoodBulk 大举出售和市场反周期投资推动下, 7 月份迄今二手海岬型散货船交易量已增长至近四个月以来的最高水平。根据 VesselsValue 数据, 截至 7 月 26 日, 今年 1-7 月共有 77 艘二手海岬型船转手, 其中 7 月到目前为止已有 13 艘海岬型船被交易, 月交易数量仅次于 3 月的 23 艘。

根据海运圈聚焦追踪, 今年开启反周期投资、新进入海岬型船市场的船东多为欧洲航运公司, 包括丹麦船东及船舶运营商 Norden、希腊船东 Danaos 和 Costamare 等。

3 月, Norden 确认通过两笔交易收购了四艘海岬型船, 进军大船市场。该公司当时在一份官网声明中表示: “根据公司 2023-2025 年战略, 利用市场上极具吸引力的机会, 我们在本月的两笔交易中收购了四艘海岬型船, 以改善部分干散货客户的货运服务解决方案组合。目前公司可以提供全面服务支持客户。”

集装箱船船东 Danaos 也在近期传出与国银金租达成了一项协议, 将收购后者待售的 5 艘海岬型船, 交易价格约为 1 亿美元, 这是该公司将时隔 21 年首次买入干散货船, 而 Costamare 在去年成立干散货航运公司 Costamare Bulkera 后也向 Goodbulk 买入海岬型船, 其强调: “考虑到公司的反周期投资方法, 我们认为新企业将为公司的资本部署提供有吸引力的风险回报。”

来源: 海运圈聚焦



【欧洲天然气需求“大跳水”运气船无奈滞留海上】

据俄罗斯《专家》周刊网站 7 月 25 日报道, 欧洲目前对液化天然气的需求暴跌, 因此贸易商们宁愿不卸载液化天然气, 将其留在运输船上。滞留海上的液化天然气数量达到两个月来的峰值。

据彭博新闻社报道, 本周, 滞留船上逾 20 天的液化天然气总量超过了 310 万吨, 远高于今年以来的每周均值。

上述情况令亚洲很开心: 装载液化天然气的货轮如今主要驶向亚洲。

欧洲天然气需求疲软的原因不难理解。首先, 尽管 7 月尚未结束, 但欧洲大陆的地下天然气储存设施目前已经填充了 84%。其次, 挪威的天然气供应马力全开。第三, 欧洲天然气消费大户——工业的表现并不好。

7 月 25 日, 欧洲主要天然气期货价格在一天前跳涨 8.5% 后, 在每兆瓦时 30 美元 (每千立方米 315 美元) 左右波动。专家们认为, 乌克兰紧张局势加剧、挪威对天然气基础设施进行预防性维护, 以及欧洲大陆南部目前的酷热天气, 都是造成天然气价格大幅上涨的原因。尽管如此, 当前气价仍比 2023 年初的水平低约 60%。目前欧洲市场上的天然气供大于求。

报道说, 不过, 虽然所有数据都表明欧洲眼下不存在天然气供应问题, 但专家们认为, 在一定程度上重演去年能源危机的威胁依然存在。独立商品资讯服务公司分析师亚历克斯·弗劳利认为, 欧洲放弃俄罗斯管道天然气的问题尚未得到解决, 如果欧洲大陆遭遇长期酷热或在供暖期间面临长期寒潮, 那么其对天然气的需求将重新爆发, 同时欧洲和亚洲之间也会出现液化天然气之争。

来源: 参考消息



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.	628~633	840~845		Steady.
Tokyo Bay	580~590	640~645	930~940	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	615~620	890~895	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	525~530	610~615	810~815	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	562	638	889	+ oil fence charge usd 101	
Singapore	538~544	603~608	835~845	+ 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.	612~617	890~895		Steady.
Rotterdam	527~533	588~593	845~850		Softer.
Malta	S. E.	614~619	870~875		Steady.
Gibraltar	S. E.	614~619	925~930		Steady.

截止日期: 2023-07-27

◆ 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	21/07/23	14/07/23	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	21/07/23	14/07/23	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: 2023-07-25

(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	309,000	COSCO Dalian, China	2025-2026	MOL - Japanese	13,000	
2	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2025-2026	Atlas Maritime	8,400	Plus 2 option
1	Tanker	115,000	DHS hipbuilding, S. Korea	2026	MJL Bangladesh - Bangladeshi	7,400	LR2
2	Tanker	50,000	GSI, China	2026	JP Morgan - US based	5,000	methanol carriers, dual fuelled
4	Tanker	6,600	Wuhu, China	2025-2026	RFOcean - Norwegian	2,000	methanol fuelled, StSt
2	Bulker	82,000	Chengxi, China	2026	Agricore Shipping - Chinese	3,500	IMO NOx Tier III
1	LPG	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2026	Nippon Yusen - Japanese	undisclosed	LPG, Ammonia Ready
2	LCO2	22,000 cbm	KSOE, S. Korea	-	Capital - Greek	7,080	ammonia fuelled, LCO2 carrier, carry LPG

◆ 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
HENRIETTE OLDENDORFF	BC	209,066		2016	China	4,680	S. Korean	
HL PASSION	BC	179,656		2015	China	3,650	Greek	BWTS fitted, Eco
AQUAPROUD	BC	178,055		2009	China	1,890	Primebulk - Greek	BWTS fitted
AQUAKATIE	BC	174,142		2007	China	1,590	NGM - Greek	BWTS fitted
RESTINGA	BC	82,551		2006	Japan	1,385	Bulkseas - Greek	BWTS fitted
SUNNY ETERNITY	BC	77,211		2014	Japan	1,975	Undisclosed	BWTS fitted
DELPHINUS	BC	76,948		2007	Japan	1,325	Undisclosed	BWTS fitted
SHENG WU	BC	76,286		2005	Japan	1,480	Undisclosed	BWTS fitted



KATERINA	BC	76,015	2004	Japan	1,270	Undisclosed	BWTS fitted
RHINE CONFIDANTE	BC	57,016	2010	China	1,090	Undisclosed	BWTS fitted
JENNY M	BC	56,058	2007	Japan	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
RHL MARTA	BC	53,808	2007	China	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
GISCOURS	BC	53,208	2009	China	1,000	Undisclosed	BWTS fitted
VOGE JULIE	BC	35,853	2011	China	1,250	Undisclosed	
BEN RINNES	BC	35,000	2015	China	1,650	Greek	BWTS fitted
PAN DAISY	BC	32,978	2009	China	980	Undisclosed	
PAN EDELWEISS	BC	32,949	2009	China	981	Undisclosed	BWTS fitted

其它

船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
VIKING CONSTANZA	OTHER/PCC	5,496		2010	Japan	4,350	Undisclosed	ICE 1C

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
C. CHAMPION	TAK	314,000		2003	S. Korea	4,000	Undisclosed	
UMNENGA II	TAK	162,293		2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
STEALTH BERANA	TAK	115,897		2010	S. Korea	4,300	C3is	
WELLINGTON	TAK	108,040		2009	China	3,950	Far East	BWTS fitted
ELANDRA CORALLO	TAK	50,607		2008	S. Korea	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
CELSIUS MONACO	TAK	19,999		2005	Japan	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
JAVA PALM	TAK	17,039		2009	China	undisclosed	Undisclosed	
EMIN REIS	TAK	6,623		2010	Turkey	1,000	Undisclosed	BWTS fitted
IPARI M	TAK	3,434		2002	Italy	500	Dutch	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
ZHENG HAO	BC	73,049	10,783	1997	S. Korea	495.00	as is China
ZHENG JIE	BC	73,049	10,783	1997	S. Korea	495.00	as is China



YANG FAN	BC	69,163	10,931	1997	Japan	540.00	as is Batam, includes bunkers for voyage to Chittagong
GREAT WENWU	BC	68,621	9,759	1994	Japan	465.00	
SINOKOR TIANJAN	CV	11,031	672	1998	China	undisclosed	
VICTORY	OTHER/REF	6,119	3,045	1990	Netherlands	530.00	
TAI MA	OTHER/ROR	2,834		1985	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
GREEN EXPLORER	OTHER/REF	5,129	2,556	1991	Germany	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
ASTRO CHLOE	TAK	318,440	44,600	2009	S. Korea	undisclosed	

◆ 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
2023-07-28	713.380	786.270	5.149	91.431	916.060	63.358	1266.210	480.630	541.510
2023-07-27	712.650	792.080	5.090	91.401	923.900	63.625	1259.210	483.130	541.240
2023-07-26	712.950	788.500	5.063	91.292	920.050	63.950	1265.700	484.280	541.090
2023-07-25	714.060	796.360	5.088	91.393	922.630	63.489	1260.320	485.110	546.800
2023-07-24	714.510	798.800	5.067	91.400	922.840	63.637	1261.690	483.110	543.060

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	5.43313
2 个月	--	3 个月	5.63073	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.88109	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-07-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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