



# 全一海运市场周报

2023.08 - 第1期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2023.07.31 - 08.04 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求总体平稳 远洋航线走势分化】

本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，不同航线因基本面差异，走势出现分化，综合指数小幅上涨。据国家统计局公布的数据显示，7月综合PMI为51.1，继续高于荣枯线，其中制造业PMI环比上升，制造业景气水平持续改善，非制造业仍继续保持扩张态势，这显示我国经济长期向好的基本面并未改变，支撑我国出口延续稳中提质的发展态势。8月4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1039.32点，较上期上涨1.0%。

**欧洲航线：**据欧盟委员会发布的数据显示，欧元区7月经济景气指数为94.5，低于市场预期，为连续第三个月下降。此外，欧洲地缘政治风险继续处于高位，并且面临能源供应不稳定的局面，未来欧洲经济的复苏将面临多种风险的考验。本周，运输需求表现平稳，供需基本面基本平衡，市场运价在上周大幅上涨后出现回落。8月4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947美元/TEU，较上期下跌2.9%。地中海航线，运输市场与欧洲航线基本同步，供求关系好于欧洲航线，即期市场订舱价格继续上涨。8月4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1529美元/TEU，较上期上涨1.7%。

**北美航线：**据研究机构ADP公布的数据显示，7月ADP就业人数增加32.4万人，大幅超过市场预期，显示美国就业市场依旧较为稳固，支撑当地居民的消费及航线运输需求继续保持向好态势。本周，运输需求保持高位，供需基本面稳固，市场运价延续上行走势。8月4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2002美元/FEU和3013美元/FEU，分别较上期上涨3.0%和5.6%。

**波斯湾航线：**运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面不佳，即期市场订舱价格继续走低。8月4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809美元/TEU，较上期下跌3.6%。

**澳新航线：**当地市场对各类物资的需求出现回暖态势，供求关系继续好转，本周市场运价继续上涨。8月4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 340 美元/TEU, 较上期上涨 6.9%。

**南美航线:** 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。8 月 4 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 2451 美元/TEU, 较上期下跌 2.5%。

**日本航线:** 运输市场基本平稳, 市场运价小幅下跌。8 月 4 日, 中国出口至日本航线运价指数为 795.82 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【台风暴雨供需双弱 综合指数小幅下行】

本周, 受台风“杜苏芮”、“卡努”影响, 沿海市场交易趋于停滞, 供需双弱下, 综合指数小幅下行。8 月 4 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 934.96 点, 较上期下跌 1.3%。

**煤炭市场:** 市场需求方面, 本周, 受台风降雨天气影响, 全国多地降温明显, 水电情况好转火电压力减轻, 各省电厂负荷率下降, 沿海八省日耗降至 216.3 万吨, 存煤可用天数上涨至 16.9 天, 电煤需求释放有所减弱。煤炭价格方面, 日耗回落叠加进口煤及长协煤供应充足, 终端市场采购交易减弱, 拉运积极性偏低, 加之北方强降雨部分路段出现险情, 铁路部门及时采取安全措施应对突发状况, 港口日均调入调出量明显下降, 环渤海各港合计日均调进 104.9 万吨, 环比下降 17.9 万吨, 北方港口日均调出量 118.3 万吨, 环比减少 7.5 万吨, 煤炭价格弱势下行。运价走势方面, 受台风带来的强风、暴雨天气影响, 沿海海域来往船舶回港避风增多, 可用运力大幅减少, 沿海八省电厂库存下降至 3649.6 万吨, 运输市场供需双弱格局延续, 沿海煤炭运价低位徘徊。

8 月 4 日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 884.18 点, 较上期下跌 2.1%。中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 报收 474.12 点, 较上期下跌 3.2%, 其中, 秦皇岛-张家港 (4-5 万 dwt) 航线运价 17.7 元/吨, 较上期下跌 0.8 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州 (6-7 万 dwt) 航线运价为 24.9 元/吨, 较上期下跌 0.8 元/吨。

**金属矿石市场:** 本周, 相关部门密切关注市场运行情况, 部署综合施策稳定市场信心, 全年粗钢压减政策落地预期上升, 市场情绪有所稳定。但随唐山钢厂



复产，铁水产量维持高位震荡，成材价格顺势下跌。运输市场受台风影响，运力收紧，沿海矿石运价小幅下跌。8月4日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收554.0点，较上期下跌1.9%。

**粮食市场：**本周，受高温多雨影响，多地猪场疫病风险上升，市场大猪供应短缺，猪价持续上涨。同期，华北、黄淮多地出现强降雨天气，河北多地出现洪灾，本地粮源上量增加，下游饲企采购多以小麦为主，玉米成交偏弱，贸易商多持谨慎态度，沿海粮食运价弱势下调。8月4日，沿海粮食货种运价指数报923.2点，较上期下跌1.7%。

**成品油市场：**本周，国际油价震荡运行，涨势放缓，国内炼厂修及复工并存，地方及主营炼厂开工率区间震荡，国内资源供应波动有限。受台风强降雨天气影响，户外项目以及出行受限，成品油需求仍旧偏弱。同时船舶避风停航，港口运力积压较多，船期消耗明显，沿海成品油运价涨幅明显。8月4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1072.7点，较上期上涨0.7%；市场运价指数1041.28点，较上期上涨1.2%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【大中型船有所改善 租金指数小幅上涨】

本周，国际干散货运输市场各船型租金有涨有跌。海岬型船市场受益于台风影响船舶周转，租金水平上涨；巴拿马型船在南美粮食货盘增加带动下止跌回升；超灵便型船市场船多货少格局持续，日租金持续疲软。在大中型船上涨拉动下，远东干散货租金指数小幅上涨。8月3日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为843.16点，较上周四上涨4.8%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场温和上涨。太平洋市场，澳大利亚货盘平稳释放，在台风“杜苏芮”影响船舶周转以及油价上涨的支撑下，上半周太平洋市场运价小幅上涨。下半周，随着台风影响逐渐减弱，船东信心不足，运价止涨回调。8月3日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13088美元，较上周四上涨11.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.050美元/吨，较上周四上涨5.1%。远程矿航线，巴西货盘陆续释放，但运力充裕，运价走势同太平洋市场。8月3日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.967美元/吨，较上周四上涨3.2%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场止跌回升。上半周，太平洋市场船多货少格局延续，日租金延续跌势。下半周，澳大利亚东部以及印尼煤炭货盘略有增加，



且因太平洋市场日租金低，南美市场部分粮商从太平洋市场拿船，太平洋市场船运需求稍有好转，日租金止跌反弹。8月3日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7256 美元，较上周四上涨 8.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.618 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。粮食市场，本周南美粮食货盘增加，粮商询船积极，市场氛围有所改善，粮食运价止跌上涨。8月3日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.930 美元/吨，较上周四上涨 3.8%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场低位下探。本周，东南亚市场煤炭、镍矿等各类货盘普遍偏少，即期可用运力不断累积，市场氛围较差，日租金弱勢下行。8月3日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 6671 美元，较上周四下跌 4.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.238 美元/吨，较上周四下跌 1.8%。

#### (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28日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 1704.9 万桶至 4.4 亿桶，降幅 3.73%。美国上周原油进口 666.8 万桶/日，较前一周增加 30.1 万桶/日，出口增加 69.2 万桶/日至 528.3 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2019.2 万桶/日，较去年同期增加 1.38%。由于美国墨西哥湾沿岸炼油中心产能提升，加工了更多原油，上周美国原油库存创下历史最高降幅。沙特阿拉伯国家通讯社(SPA)报导称，沙特将把自愿将石油产量减少 100 万桶/日的计划再延长一个月，至 9 月底，沙特 9 月的石油产量将约为 900 万桶/日。俄罗斯表示将在 9 月减少石油出口 30 万桶/日。OPEC+ 将于周五开会评估油市状况，预计会议将决定该产油国集团继续其减产行动，助力油价。继标准普尔后，评级机构惠誉周二下调了美国政府的信用评级，增加经济下行风险担忧，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 85.11 美元/桶，较 7 月 27 日上涨 1.56%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。8月3日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1058.20 点，较 7 月 27 日下跌 3.8%。

**超大型油轮(VLCC)：**本周 VLCC 市场中东航线依旧安静，运费持续下滑，基本面不断向租家倾斜，租家并不着急出手，保持观望；船东底气不足，中东航线的成交点位跌破 WS50；然而大西洋航线的部分货盘成交运费，给油运市场注入了些许支撑。目前市场 8 月中旬货盘并不多，整体可用运力充沛，部分船东仍在博弈，短期内若无集中出货，市场仍将承压下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS48.72，较 7 月 27 日下跌 4.55%，CT1 的 5 日平均为 WS50.10，较上期平均下跌 2.48%，TCE 平均 2.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS51.35，下跌 2.77%，平均



为 WS51.97，TCE 平均 3.1 万美元/天。

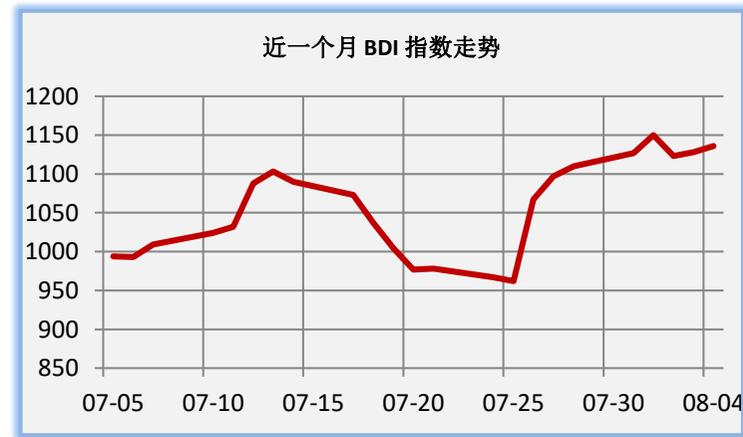
超大型油轮典型成交记录 (Transaction record)：中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 17-19 日，成交运价为 WS50。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 8 月 18-20 日，成交运价为 WS47。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 5-6 日，成交运价为 WS52.75。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 10-15 日，成交包干运费为 830 万美元。美湾至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 2-3 日，成交包干运费为 790 万美元。

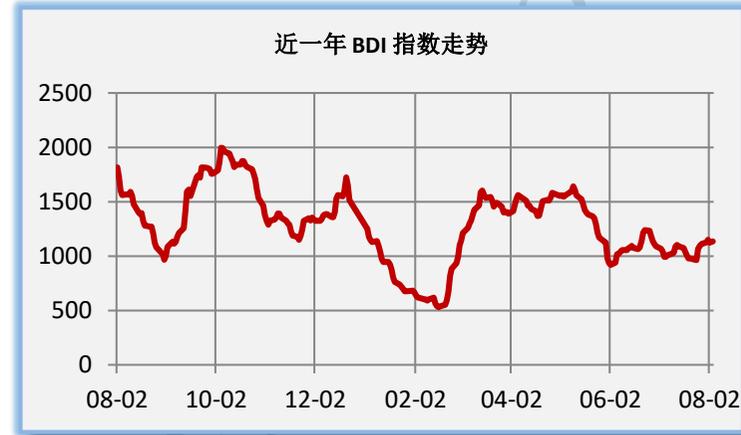
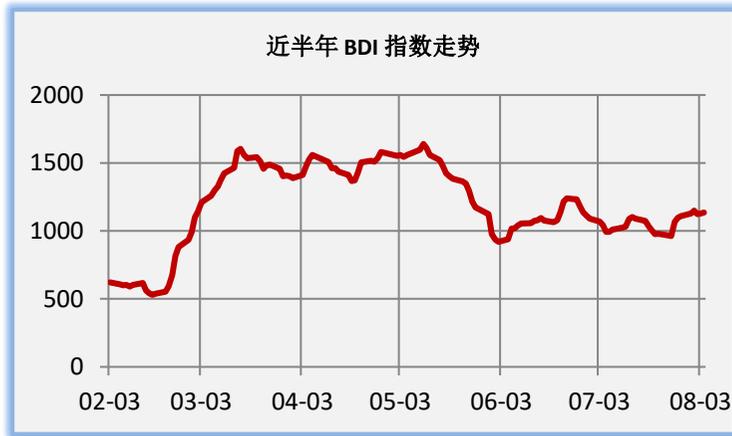
来源：上海航运交易所

## 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31日		8月1日		8月2日		8月3日		8月4日	
BDI	1,127	+17	1,150	+23	1,123	-27	1,128	+5	1,136	+8
BCI	1,873	+43	1,920	+47	1,808	-112	1,803	-5	1,818	+15
BPI	996	+21	1,034	+38	1,082	+48	1,112	+30	1,133	+21
BSI	719	-7	709	-10	700	-9	695	-5	688	-7
BHSI	394	-2	394	0	392	-2	391	-1	390	-1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	28/07/23	21/07/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	10,500	10,750	-250	-2.3%
	三年	10,000	10,250	-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: 2023-08-01



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Hong Yuan' 2009 76574 dwt dely Gibraltar 9/15 Aug trip via NC South America redel Spain \$11,000 - Olam Intl

'Nefeli' 2016 63466 dwt dely Mumbai prompt trip via Fujairah redel Maldives \$10,250 - XO Shipping

'Ocean Venus' 2012 61464 dwt dely Prai prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$10,000 - cnr

'Akij Noble' 2006 58710 dwt dely passing Singapore prompt trip via Indonesia redel EC India \$9,500 - cnr

'Atlantis Trade' 2013 37227 dwt dely Bayuquan prompt trip redel South Africa \$7,250 - cnr

'Shinsung Accord' 2015 37063 dwt dely Thailand prompt trip via Esperance redel China intention spodumene \$7,000 - Golden Eagles Lines PTE LTD

'Stellar Avagri' 2014 28368 dwt dely Bahudopi 10/15 Aug trip redel China \$7,000 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【上半年成品油轮订单量飙升 337%】

2023年上半年，成品油轮的订单量激增337%，使得成品油轮订单与船队比例从2022年12月的5.4%飙升至2023年6月的9.3%。这一激增主要是由运费和成品油船需求的剧增所致。



到 2023 年 6 月，成品油轮的订单量已达到 890 万载重吨。这意味着在 2023 年上半年，订购的成品油轮数量已超过整个 2022 年的总和。

虽然 MR 和 LR1 型船舶的订单量出现了明显增长，但 LR2 型船舶的增幅最为显著。截至目前，今年已订购了 560 万载重吨的 LR2 型船舶，使得现有 LR2 型船舶订单量相当于目前该型船队规模的 21.6%。今年订购了 10 艘 LR1 型船舶的情况也值得强调，因为自 2018 年以来该型号的船舶一直没有新订单出现。

过去 10 年，成品油轮船队逐渐老化，平均船龄现已接近 13 年。新船合同的增加将有助于该领域解决增加的市场需求，并有助于更新船队。

面多当前多重的复杂因素，如地缘政治导致成品油轮需求增加，导致货运量增加，航行距离延长，这助推了运费和新订单的发展。

今年签约的船舶计划在 2025 年和 2026 年交付。在此之前，供应增长应该是有限的，运费应该主要受需求因素的影响。

然而，今年令人印象深刻的新造船订单增速或在中期内开始放缓。国际能源署估计，石油需求可能在 2028 年达到峰值，这将限制船队的进一步增长。因此，新造船合同的促动原因可能会侧重于更换老化的船队和减少温室气体排放。

来源：中国船检

### 【已近 900 艘！全球箱船订单爆棚】

据国外媒体报道，地中海航运(MSC)、马士基、达飞轮船 CMA CGM)和赫伯罗特(Hapag-Lloyd )等集装箱承运商正花费在 COVID-19 大流行期间赚取的创纪录利润，大肆购买主要来自韩国和中国造船厂的新船型。这使得全球订单量达到了历史新高，据估计将近 900 亿美元。

报道表示，这使得航运业这个以繁荣与萧条循环而闻名的行业，在最近的经济低迷中变得更加脆弱。

随着运费徘徊在盈亏平衡点以下的水平，对产能过剩的担忧再次出现，这个出了名的周期性行业的形势已经转向。

丹麦船舶融资公司(Danish Ship Finance A/S)首席执行官埃里克-拉森(Erik I. Lassen)说：“各大公司已经订购了太多的大型集装箱船。”他指出，在供应



链运行更加顺畅、货运需求恢复到疫情前水平的时候,新船就开始交付了。

他在接受采访时说:“有些船东已经捉襟见肘。虽然过去几年航运业一直在盈利,但累积的收益远远不足以为未来十年的新技术和船舶投资提供资金。”

前景更加暗淡

对于各大航运巨头来说,前景变得更加阴云密布,他们的公司已经开始对未来几个月作出负面预测。上周五,法国达飞轮船(CMA CGM)就市场环境恶化发出警告,称新增船舶运力“可能会拖累运费”。

本月早些时候,以星航运(Zim)下调了 2023 年的财务展望,原因是运力需求低于预期,且运价疲软。丹麦航运巨头马士基公司预测,今年全球集装箱运输量可能会缩减多达 2.5%,并警告下半年将出现新的供应方风险。德国赫伯罗特公司(Hapag-Lloyd)表示,今明两年的供应量可能会超过需求量。

总体而言,国际货币基金组织预测今年的贸易量将仅增长 2%,与 2022 年预计的 5.2%相比大幅减速。

史上最大订单量将使船东损失巨大

在此背景下,德鲁里海事研究公司(Drewry Maritime Research)认为,截至 7 月 1 日,新集装箱船的订单量将达到 890 艘,占目前全球运力的 28%。

根据德鲁里最新的集装箱预测报告,仅今年的交付量预计就将增加 175 万 TEU,约占现有总船队的 6.6%(未考虑拆船因素)。预计明年新增净运力将达到创纪录的 182 万 TEU,2025 年将达到 140 万 TEU,达到 3,050 万 TEU,比十年前增长近 55%。

“我们看到的是集装箱航运史上最大的订单量。”Blue Alpha Capital 公司创始人约翰-麦考恩估计,按照平均尺寸范围的船舶建造成本计算,这些新船将使船东损失约 895 亿美元。

节能减排成为影响新船订单的一大因素



订购新船和升级现有船舶发动机的一个动机是减缓气候变化。国际海事组织希望该行业到 2050 年实现温室气体净零排放,并在 2030 年和 2040 年设立检查点。目前,无排放燃料的供应几乎为零。

马士基上个月订购了 6 艘甲醇动力集装箱船,使该公司这类船总数达到 25 艘。去年年底,赫伯罗特订购了 15 艘新船,交付期为 2023-2025 年。

达飞轮船约有 100 艘新船订单,其中大部分将以液化天然气或甲醇为燃料。该公司拒绝透露更具体的信息,但承认存在运力过剩的可能性。

首席财务官拉蒙-费尔南德斯(Ramon Fernandez)说,“下一阶段的供需平衡可能会受到压力,因为运力增长将超过贸易增长。”他补充说,老旧、污染严重的船舶的报废和退役,以及降低发动机转速以抑制排放的举措,可能会抑制这种影响。

造船计划让人回想起过去该行业衰退的前奏。2009 年,达飞轮船曾一度濒临破产,当时全球金融危机导致贸易陷入低谷。但这一次,他们的资金更加充裕。

Petrofin Research 在其关于全球船舶融资的年度报告中说,银行贷款历来是该行业的主要资金来源之一,但去年并未随着订单量的增加而增加,2023 年可能会保持持平。此外,两级信贷市场已经出现,贷款人为排放量较低的船舶提供更好的贷款条件。

拉森说:“船东正变得越来越像银行,并采用你在银行看到的风险思维。与过去‘买便宜卖贵’的一般印象相比,他们正变得更加成熟”。

来源: 海事服务网

### 【未来几个月, LNG 运输船日租有望突破 20 万美元!】

在冬季到来之前,液化天然气(LNG)的需求将达到高峰,而闲置 LNG 运输船却越来越少,因此在未来几个月里,LNG 运输船的日租或达到 20 万美元以上。

根据 Spark Commodities 的数据,11 月份和 10 月份的租船费用分别飙升至 284,750 美元和 206,750 美元,比当前水平翻了一番多。如果此价格保持不变,未来有可能重演去年的涨势。



分析显示,目前的 LNG 运输船订单量为 331 艘船,占船队运力的 51%。在过去的 12 个月里,一艘 16 万立方米双燃料 LNG 运输船的一年期定期租船费一直保持在每天 10 万美元以上。克拉克森表示,6 月底,该船种的租金为 12 万美元。

运输船供应日益紧张,因为贸易商准备将这些船舶作为浮式储存储设备,为未来液化天然气价格会随着天气转冷而上涨做准备。对于希望在冬季价格上涨时套现的液化天然气贸易商来说,运费的波动会吞噬利润,而运输成本的上涨最终意味着欧洲和亚洲买家的价格上涨。

据统计,7 月下旬,有 42 艘 LNG 船已经在海上漂浮了至少 20 天,该数量比去年同期增加了 27%。

液化天然气航运顾问理查德-普拉特(Richard Pratt)表示:“除非出现供应中断,否则浮式储存的高发生率将持续到 8 月和 9 月。”

上个月,随着欧洲大陆削减工业生产并用来自美国的海运液化天然气替代俄罗斯管道进口,欧洲天然气价格开始从高位暴跌。

根据丹麦咨询公司 Sea-Intelligence 的最新分析,液化天然气(LNG)已成为比极低硫燃油(VLSFO)更便宜的海上燃料,这是两年多以来首次出现这种情况。

来源: 海事服务网

## 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.	656~661	885~890		Steady.
Tokyo Bay	625~630	680~685	990~995	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	628~633	925~930	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	555~560	630~635	875~880	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	N/A	N/A	N/A	+ oil fence charge usd 101	DUE TO TYPHOON



Singapore	560~565	627~632	895~900	+ 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.	635~640	940~945		Steady.
Rotterdam	542~547	607~612	890~895		Softer.
Malta	S. E.	645~650	935~940		Steady.
Gibraltar	S. E.	640~645	945~950		Steady.

截止日期: 2023-08-03

## ◆ 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	28/07/23	21/07/23	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	28/07/23	21/07/23	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	7,000	6,900	100	1.4%	
MR	52,000	4,700	4,600	100	2.2%	

截止日期: 2023-08-01


**(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	Nihon, Japan	2025	Advantage Tankers - Swiss	8,500	LNG ready, scrubber fitted
2+2	Tanker	115,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2026	Transpetrol - Greek	6,860	
4	Tanker	50,000	Chengxi, China	2026	Schoeller Holdings - German	4,200	NOx-Tier III, EEDI phase 3
4	Tanker	19,900	Fukuoka, Japan	2024	Zodiac Maritime - UK based	3,000	StSt
2	Bulker	82,600	Chengxi, China	2026	TMS Dry - Greek	3,600	NOx-Tier III, EEDI phase 3
4	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2026	TMS Dry - Greek	undisclosed	
2+2	LNG	175,000 cbm	DSIC, China	2027	Wah Kwong Shipping - Hong Kong based	undisclosed	against long term TC
1	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean, S. Korea	2027	MOL - Japanese	25,170	option exercised
2	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2025-2026	United Liquefied Gas - Chinese	24,500	
6+10	GC	7,400	Taizhou Sanfu, China	2025	Mare Balticum - Dutch	undisclosed	

**◆ 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
CLEAR HORIZON	BC	207,947		2012	China	3,350	Undisclosed	**
BLUE HORIZON	BC	207,867		2012	China	3,350	Undisclosed	
SHIOSAI	BC	176,827		2009	Japan	2,100	Chinese	BWTS fitted
DESPINA D	BC	76,633		2004	Japan	1,100	Undisclosed	
VITASPIRIT	BC	74,269		2001	Japan	undisclosed	Undisclosed	
YANGTZE GALAXY	BC	56,453		2012	China	undisclosed	Omani	
CIELO DI PALERMO	BC	37,059		2013	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
CECILIA	BC	34,094		2010	S. Korea	1,300	Undisclosed	BWTS fitted



BASIC BRAVE	BC	33,745		2011	Japan	undisclosed		M. East	OHBS, BWTS
-------------	----	--------	--	------	-------	-------------	--	---------	------------

### 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
MH HAMBURG	CV	72,982	6,494	2009	Japan	3,200	Foroohari Schiff - German	TC incl, scrubber fitted
ZHONG GU JIANG SU	CV	63,381	4,963	2010	Romania	undisclosed	MSC - Swiss	
MAERSK LAUNCESTON	CV	62,994	4,533	2005	Denmark	undisclosed	MSC - Swiss	
ZIM QINGDAO	CV	50,689	4,250	2006	China			
ZIM SHEKOU	CV	50,689	4,250	2007	China			
ZIM VANCOUVER	CV	50,689	4,250	2007	China	8,000	MSC - Swiss	en bloc*
ZIM YOKOHAMA	CV	50,689	4,250	2007	China			
WAN HAI 267	CV	23,623	1,572	2002	Japan	undisclosed	Indian	
A XINXIA	CV	12,582	907	2007	Japan	800	Vietnamese	

### 多用途船/杂货船

船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
HUI YANG 27	GC/MPP	7,298	414	2006	China	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
SIFA	TAK	316,373		2011	S. Korea			
FIDA	TAK	316,373		2011	S. Korea	19,200	Sinokor - S. Korean	en bloc, scrubber, BWTS fitted
SAHAM	TAK	299,991		2010	Japan			
PIONEER BAY	TAK	109,996		2008	Japan	undisclosed	Chinese	
TORNADO A	TAK	105,411		2003	Japan	2,475	Undisclosed	BWTS fitted
MANDALA	TAK	65,125		2006	Croatia	2,100	Undisclosed	
DONNA	TAK	65,065		2006	Croatia	2,100	Undisclosed	en bloc each
PRESIDENT I	TAK	64,999		2007	Croatia	2,860	Italian	
CASSIOPEIA II	TAK	50,696		2008	S. Korea	2,300	Undisclosed	SS due, BWTS fitted
CELSIUS MONACO	TAK	19,999		2005	Japan	1,380	Undisclosed	
ATHENIA	TAK	8,828		2008	China	450	Undisclosed	
AD PRINCESS	TAK	7,053		2012	China	580	Undisclosed	BWTS fitted
DEVON	TAK/LPG	54,004		2009	S. Korea	undisclosed	Torino Shipmanagement	



TOLEDO	TAK/LPG	54,004	2008	S. Korea	undisclosed	Torino Shipmanagement
--------	---------	--------	------	----------	-------------	-----------------------

## ◆ 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
ALBA 1	BC	74,750	12,573	2001	China	undisclosed	
SOL STRAITS	CV	22,900	7,771	1997	Poland	undisclosed	
SINOKOR TIANJIN	CV	11,031	4,672	1998	China	622.00	

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
ASTERDEA	BC	2,738	1,231	1976	Netherlands	undisclosed	
EOS	TAK	6,198	2,222	1976		undisclosed	

## ◆ ALCO 防损通函

### 【商定管辖权条款获得支持】

海上保险单中的英国法律和管辖权条款禁止被保险人在美国向保险人提出索赔。Gard 保赔协会特邀作者 Jessie Elizabeth Shifalo 将介绍美国第五巡回上诉法院在 Noble House, L.L.C. v. Certain Underwriters at Lloyd's, London 案中作出的判决。

### 【指定锚地以外锚泊致珊瑚礁损害】

在已知存在珊瑚礁的地区，船舶不应在指定锚地之外锚泊，以免损坏珊瑚礁并遭受当局罚款。

\* 切勿在锚泊区域之外抛锚，尤其是在靠近珊瑚礁或海洋保护区等自然栖息地。特别要注意美国（加利福尼亚和佛罗里达）和澳大利亚地区；



\* 如果锚地已满或没有足够的安全距离下锚，强烈建议船长考虑船舶漂流，而不应冒其它风险。船员应随时要求港口部门告知其它锚泊地点。也建议时常检查锚泊位置及其附近的海床。

\* 船东和管理人还应确保其航行规划和锚泊安全管理程序已包括上述指导。

### 【货物错误交付和诉讼时效问题】

在最新的 FIMBank p.l.c. v KCH Shipping Co. Ltd (The Giant Ace) [2023] EWCA Civ 569 一案中，提单持有人 FIMBank p.l.c. (“FIMBank”) 向上诉法院就合同承运人 KCH Shipping Co., Ltd (“KCH”) 错误交付货物提出索赔。该案涉及《海牙-维斯比规则》第三条第 6 款下的诉讼时效是否适用错误交付货物造成的索赔。FIMBank 在仲裁以及高等法院都已败诉的情况下，还是选择向上诉法院进行上诉，但结果是又一次遭受败诉，最后被拒绝就该案进一步上诉。

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
2023-08-04	714.180	785.630	5.031	91.468	912.370	63.607	1314.480	470.800	537.900
2023-08-03	714.950	786.140	5.020	91.618	913.740	63.444	1307.110	470.280	538.900
2023-08-02	713.680	788.350	5.017	91.563	916.130	63.216	1285.750	473.960	539.950
2023-08-01	712.830	785.790	5.021	91.400	917.060	63.128	1281.870	480.160	541.890
2023-07-31	713.050	788.360	5.080	91.437	919.550	63.696	1284.550	476.400	540.080

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	5.43172
2 个月	--	3 个月	5.63219	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.86245	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-08-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)