



全一海运市场周报

2023.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.08.21 - 08.25 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求略显疲软 综合指数持续下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场基本保持稳定，运输需求略显不足，不同航线运价互有涨跌，综合指数小幅下跌。8月25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1013.78点，较上期下跌1.7%。

欧洲航线：据市场研究机构 Markit 发布数据显示，欧元区8月综合 PMI、服务业 PMI 和制造业 PMI 初值全部低于荣枯线，分别为47、48.3和43.7，受核心通胀率居高不下的影响，欧洲经济发展仍处于停滞状态。本周，运输需求已进入旺季尾声，运输需求增长乏力，运力供给充足，供需市场仍表现为供大于求，市场运价继续下跌。8月25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802美元/TEU，较上期下跌5.9%。地中海航线，运输市场与欧洲航线运价走势一致，即期订舱价格小幅下跌。8月25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1455美元/TEU，较上期下跌3.0%。

北美航线：据美国商务部发布数据报告显示，美国7月份零售额环比增长0.7%，同比增长3.2%，美国7月份零售额增长超过预期，但高通胀和高利率背景下，美国经济增长仍存在不确定性。本周，运输需求维持稳定，供需基本面保持平衡，市场运价波动趋于平缓，本周美西、美东运价互有涨跌。8月25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2006美元/FEU和3052美元/FEU，分别较上期上涨0.1%和下跌1.9%。

波斯湾航线：运输需求增长放缓，供需基本面维持良好态势，市场运价小幅增长。8月25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914美元/TEU，较上期上涨0.7%。

澳新航线：市场需求呈现快速增长趋势，供求关系稳中向好，本周市场运价大幅上涨。8月25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520美元/TEU，较上期上涨14.8%。



南美航线：运输需求缺乏增长动力，供需基本面不理想，本周即期订舱价继续下跌。8月25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2107美元/TEU，较上期下跌7.8%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价小幅上涨。8月25日，中国出口至日本航线运价指数为783.26点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【耗煤旺季接近尾声 综合指数低位波动】

随着暑假即将结束，耗煤旺季也接近尾声，下游大宗散货库存充裕，整体需求面没有明显改善，沿海散货运输价格低位波动，综合指数小幅上涨。8月25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942.79点，较上期上涨0.4%。

煤炭市场：市场需求方面，出伏后，高温天气缓解，主要流域水电出力外送能力增强，水电替代效应有望进一步增强。沿海各地电厂日耗呈现高位回落趋势，本周，沿海八省日耗运行于225.9万吨，存煤可用天数上升至16.2天。电厂库存持续增加，升至3665.6万吨。煤炭价格方面，随着产地矿难频发，区域安监力度升级，叠加月底个别煤矿生产任务完成开始检修，煤炭供给呈现收缩态势，主产区煤价稳中上调，上游发运形势不佳下，环渤海各港合计日均调进113.2万吨，环比下降1.2万吨。运价走势方面，本周整体市场形势略有好转。一方面，受北方港口发运价格倒挂影响，港口库存有所下降，部分煤种供应趋紧，下游非电终端补库积极性增加；另一方面，随着煤价持续下降，进口煤优势减弱，尤其是高卡煤采购需求转向内贸市场。不过，下游库存依旧偏高的情形下，市场交投氛围依旧偏弱，运价低位小幅回弹。

8月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收896.46点，较上期上涨0.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收504.18点，较上期上涨4.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价18.8元/吨，较上期上涨0.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为24.8元/吨，较上期上涨0.2元/吨。

金属矿石市场：宏观方面，多项税费优惠政策发布，推动经济回升向好。本周，铁矿供应平稳，日均铁水产量微降，原料价格持续走强带动钢材价格上涨，产量增加，总库存维持高位。本周沿海矿石运输市场供应端依旧强势运行，需求端弱势维稳，下游观望情绪较浓，运价底部波动。8月25日，中国沿海金属



矿石运价指数（CBOFI）报收 558.38 点，较上期上涨 1.2%。

粮食市场：本周，产区、港口玉米价格互有涨跌，南北港口库存继续下降，玉米价格止跌反弹。受价格影响，下游采购节奏放缓，购销趋于清淡。需求方面，饲料企业采购维持谨慎，随着饲料企业配方技术不断升级，使用玉米比例逐步降低，需求低迷继续制约市场成交量，沿海粮食运输市场购销双减，运价继续下跌。8 月 25 日，沿海粮食货种运价指数报 916.52 点，较上期下跌 2.1%。

成品油市场：8 月，主营炼厂成品油计划生产量居高，系统内资源供应充裕，炼厂出货速度放缓，库存水平出现回升，价格高位回落。运输方面，前期受台风影响，下游备货积极。近期，随着天气因素影响减弱，加之当前价格仍处于高位，业者大单补货意向有限，市场成交难有明显改善，沿海成品油运价小幅下跌。8 月 25 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 1087.44 点，较上期下跌 0.1%；市场运价指数 1070.75 点，较上期下跌 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型市场走弱 租金指数止涨回落】

本周，国际干散货运输市场行情回落。海岬型船市场太平洋航线、远程矿航线运输需求集体走弱；巴拿马型船市场热度未能延续，煤炭货盘缩减，日租金调头下行；超灵便型船东南亚市场需求尚可，租金保持上涨态势。总体来看，大中船型市场走弱，远东干散货租金指数受累下跌。8 月 24 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 896.48 点，较上周四下跌 5.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价回落。太平洋市场，本周，澳洲矿商询盘热情不足，铁矿石货盘缩减，东澳煤炭运输需求表现也较为低迷，氛围趋冷，成交寥寥。叠加市场运力供给充足，船多货少行情下，市场悲观情绪蔓延，货主压价力度加大，运价持续下行。8 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10636 美元，较上周四下跌 15.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.539 美元/吨，较上周四下跌 6.3%。远程矿航线，VALE 放缓发货节奏，市场氛围转弱明显，且 FFA 持续下跌，运价迎来一定幅度下跌。8 月 24 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.900 美元/吨，较上周四下跌 7.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场迎半个多月来首次下跌。上半周，太平洋市场仍有一定货盘放出。不过由于前期运价、日租金较大幅上涨，且货量相对之



前有所缩减，市场情绪转弱，运价小幅震荡。下半周，货盘减少明显，运力过剩加剧，运价加速下行。8月24日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9506 美元，较上周四下跌 4.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.386 美元/吨，较上周四下跌 1.8%。粮食市场先涨后跌。周初周中，巴西粮商发货节奏平稳，玉米和大豆运输需求保持稳定，运价震荡上行。临近周末，需求疲软态势显现，运价小幅下跌。8月24日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 39.210 美元/吨，较上周四微涨 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上行。本周，印尼煤炭依然有不少货盘，镍矿也消化了不少运力，市场供需形势维持较好。8月24日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8078 美元，较上周四上涨 4.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.714 美元/吨，较上周四上涨 0.9%。

(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8月18日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少 613.4 万桶至 4.34 亿桶，降幅 1.4%。美国上周原油进口 693.3 万桶/日，较前一周减少 22.5 万桶/日，出口减少 34.1 万桶/日至 425.8 万桶/日，原油产品四周平均供应量为 2089.4 万桶/日，较去年同期增加 4.5%。美国炼厂炼油量猛增，原油产量达到新冠大流行导致燃料消费锐减以来的最高水平，原油出口保持强劲，致石油库存大幅下降且高于预期，给油价带来的下行风险减弱。周四，两位美联储决策者表示债券市场收益率急升的情况可以对美联储放缓经济增速并使通胀回到 2% 目标的努力起到补充作用，很可能不需要进一步加息了，提振了油市。尽管美国的制裁仍然存在，但伊朗的原油产量到9月底将达到 340 万桶/日，供应的增加提升下行风险。全球制造业数据疲软，经济增速放缓，需求担忧加剧，持续限制油价。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 83.73 美元/桶，较 8 月 17 日下跌 0.59%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下行。8月24日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1010.82 点，较 8 月 17 日下跌 1.8%。

超大型油轮 (VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 9 月上旬货盘陆续进场，部分中东货盘收到较多报价，成交 WS 点位继续小幅下滑。租家保持私下拿船策略，降低货盘的曝光程度，持续给市场施压。西非航线可用运力相对不足，部分货盘船位较紧，租家可供选择的船位较少，成交 WS 点位较上周反而有所上涨。目前船东都在为即将到来的四季度做准备，希望在四季度前将船位放到合适的位置，更倾向于中东相对短的航线，导致西非航线和中东航线的 WS 点位差距扩大。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS44.27，较 8 月 17 日下跌 4.86%，CT1 的 5 日平均为 WS45.38，较上期平均下跌 3.45%，



TCE 平均 2.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS52.12，上涨 2.02%，平均为 WS51.81，TCE 平均 3.0 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 9 月 8-10 日，成交运价为 WS44.5。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 9-11 日，成交运价为 WS42.5。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 13-14 日，成交运价为 WS51。巴西至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 21-23 日，成交运价为 WS53.25。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘，受载期 9 月 17-19 日，成交运价为 WS51.5。美湾至远东航线报出 27 万吨货盘，受载期 9 月 15-20 日，成交包干运费为 850 万美元。

来源：上海航运交易所

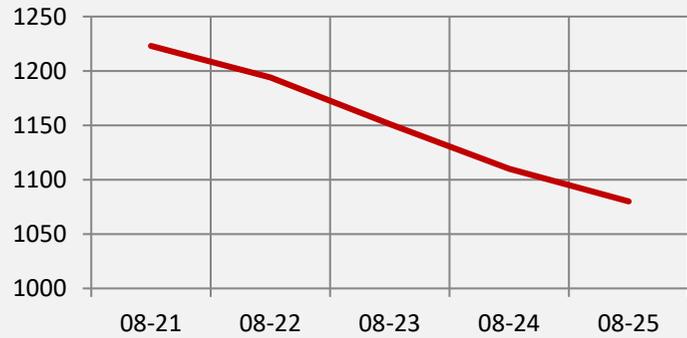
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

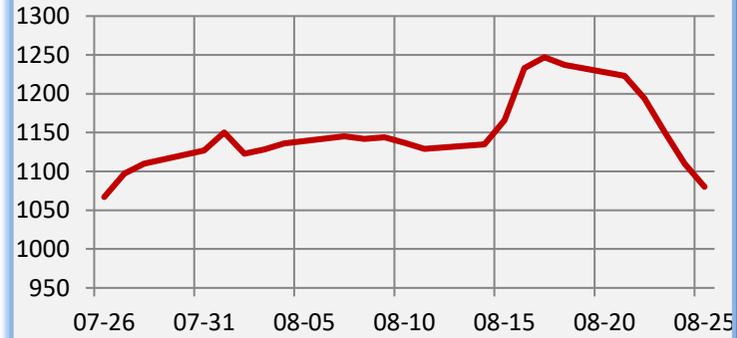
波罗的海指数	8月21日		8月22日		8月23日		8月24日		8月25日	
BDI	1,223	-14	1,194	-29	1,151	-43	1,110	-41	1,080	-30
BCI	1,538	-60	1,461	-77	1,364	-97	1,259	-105	1,174	-85
BPI	1,541	-1	1,516	-25	1,474	-42	1,456	-18	1,449	-7
BSI	900	+21	909	+9	910	+1	906	-4	908	+2
BHSI	477	+8	484	+7	491	+7	500	+9	507	+7



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	18/08/23	11/08/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	14,250	14,750	-500	-3.4%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%
Pmax (76K)	一年	12,750	11,750	1000	8.5%
	三年	11,250	11,000	250	2.3%
Smax (58K)	一年	11,750	11,250	500	4.4%
	三年	11,500	11,250	250	2.2%
Hsize (302K)	一年	9,000	8,500	500	5.9%
	三年	9,250	9,000	250	2.8%

截止日期: 2023-08-22

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Wen De' 2013 82097 dwt dely aps EC South America 8/10 Sep trip redel Singapore-Japan \$16,600 + \$660,000 bb - Crystal Sea

'Vassos' 2022 82018 dwt dely Jorf Lasfar end Aug trip via US Gulf option NC South America redel Singapore Japan \$25,000 - CRC

'Ever Best' 2013 81717 dwt dely Zhoushan 28 Aug trip via Australia redel India \$8,000 - cnr

'Xin Qi Xiang 217' 2011 75704 dwt dely Port Kelang 1/5 Sep trip via Indonesia redel North China \$11,000 - CRC

'Top Weather' 2012 58689 dwt dely Kosichang prompt trip via Indonesia redel WC India \$8,500 - Dreamseas Navigation



'Agria' 2011 56805 dwt dely Al Jubail 26/28 Aug trip redel US Gulf intention fertiliser \$10,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【SCFI 指数再度转跌！集运市场旺季需求不强供过于求】

由于市场持续运力过剩，上海出口集装箱运价指数(SCFI)在连涨三周之后再度转跌。

根据上海航交所 8 月 18 日发布的最新数据, SCFI 指数上周下跌 12.54 点至 1031 点, 跌幅 1.2%, 虽然终止了之前三周的涨势, 但 SCFI 指数仍然连续四周稳定在千点关卡上。主要远程航线中, 只有美东线运价继续上扬, 主要反映巴拿马运河塞船效应。

其中, 远东到美西线每 FEU 运价下跌 14 美元至 2003 美元, 周跌幅 0.7%; 远东到美东线每 FEU 运价续涨 39 美元至 3110 美元, 周涨 1.27%。欧洲线运价连续第三周下滑, 每 TEU 运价续跌 74 美元至 852 美元, 跌幅 7.99%; 地中海线每 TEU 运价也续跌 7 美元至 1500 美元, 周跌 0.46%。

业界人士指出, 由于旺季需求表现并不强, 加上新增运力创纪录, 市场仍处于供过于求的局面。不过, 集运公司靠着一面控舱、一面喊涨, 希望稳住现货市场运价, 而巴拿马运河水位降低造成的塞船等因素, 也有利于缓和供给过剩压力。

与 7 月 14 日相比, SCFI 指数月增 5.29%, 已连续四周守稳千点关卡, 主要远程航线运价也都呈现月增, 美西、美东、欧洲线分别月增 13%~16%, 美国线运价仍在获利水准以上, 显示集运公司调控运力的能耐和决心。

此前, 集运公司在 8 月中旬再度上调美国线运价, 货量多的客户有议价空间, 运价仅一周就开始修正, 退回到集运公司目标价美西线 2000 美元、美东线 3000 美元的防线。分析师预计, 第三季度美西线、美东线运价将稳定在 2000、3000 美元上的预期不变。

另一方面, 欧洲线运价连续三周下跌, 现货市场每 FEU 运价跌至约 1400 美元, 导致许多船舶运营转亏。业界指出, 欧洲经济不景气、货量低迷, 集运公司大多在欧洲线部署 20000TEU 级超大型船, 控舱不易, 目前可见部分公司将大船改换中小型船, 虽然减少了运力供给, 但单位运营成本上升, 陷入两难。



根据 Alphaliner 的市场供需增长预测,今年运力供给将增长 8.5%,高于需求增长的 1.4%,市场运力过剩难以改善。加上高通胀使家庭购买力下降、产业链尚在过去库存,造成需求疲弱,都导致运价易跌难涨;除非俄乌战争告一段落,重建物资需求将有望提升集装箱航运需求。

来源: 国际船舶网

【巴拿马运河干旱助攻美东线运价】

上海航交所近日发布最新一期上海出口集装箱运价指数(SCFI)为 1031 点,较上周转为下滑 12.54 点,但仍连 4 周稳在千点关卡上,其中,美西线运价转跌、美东线小涨,而欧洲线连 3 周下滑。

有行业人士表示,旺季的需求表现并不强,仍供过于求。不过,航运公司削减航班和巴拿马运河水位降低造成船舶大排队通过等因素,有利于缓和供给运力过剩。

有航运公司表示,巴拿马运河拥堵因素一定是有助于减缓运力供给过剩压力,甚至有些货主期望直接走美东线,选择加价买舱,借此节省在美国的内陆物流时间。

因此,在本周运费报价上,美东线运价较有支撑。

但同时,原本美东线货物部分先转至美西,美西线供给舱位增加,造成美西线本周小跌。不过,航运公司表示,目前运价并没有太大变化,处在合理区间,预料美西线、美东线第三季将支撑在 2000 美元、3000 美元上的预期不变。从主要航线来看,远东到美东每 FEU 的报价为 3110 美元,较上周连续上涨 39 美元,周涨 1.27%;美西线每 FEU 报价 2003 美元,周跌 14 美元,跌幅近 0.7%。

而欧洲线每 TEU 连续 3 周下滑,本周来到 852 美元,周跌 74 美元,跌幅 7.99%。而地中海线每 TEU 续跌 7 美元至 1500 美元,跌幅 0.46%。

来源: CNSS

【12 家中国“新船厂”重启? 造船业开启新一轮产能扩张】

7 月 12 日,江苏仪祥船舶制造有限公司为浙江华祥海运有限公司建造的 78900 立方米 LNG 船点火开工,这家前身为建造散货船而出名的扬州国裕船舶在停产



多年后再次“重出江湖”。

随着航运业能源转型引发的新一轮环保船舶订单潮，造船业正在经历新一轮产能扩张，越来越多闲置船厂正在重启运营，而仪祥船舶则是新一轮产能扩张的缩影。

主要造船厂满负荷运转！2026 年交船期基本售罄

船舶经纪公司 Intermodal 最近发布的报告指出，随着航运业环保法规收紧、能源转型加速，不断增长的绿色船舶需求促使一些曾经停用的造船厂重新启用，船厂利用率也在稳步回升。随着 12 家中国船厂重新开业，预计 2023 年全球船厂产能将比 2022 年增加 150 万 CGT。

Intermodal 的研究分析师 Chara Georgousi 预计，今年全球共计 299 家活跃船厂的总产能将达到 5400 万 GT，80 家一线船厂的开工率预计将从 2022 年的 65% 提高到 2023 年的 83%，2024 年或将攀升至 91%。这些一线船厂在过去 18 个月里成功接单，手持订单覆盖率在一年以上，现有手持订单中至少有 2 艘在建船舶，且手持订单不会在未来 24 个月清空。

根据 Intermodal 的统计数据，今年上半年全球新船订单共计 719 艘，其中 24.2% 为散货船，23.09% 为油船，9.46% 为集装箱船，5.01% 为 LPG 运输船，4.31% 为 LNG 运输船。尽管今年的新船订单以散货船和油船为主，但在能源转型框架不确定和新造船价格上涨的背景下，这两种船型的新船订单量仍处于历史低位。

Georgousi 指出，目前中国最大的 10 家造船厂已经满负荷运转，在 2025-2026 年的交付船台几乎售罄，考虑到主要船厂可用船台有限，加上新造船价格居高不下，未来几个月散货船和油船的新船订单量可能会持续低迷。

克拉克森的数据显示，今年上半年全球新船订单量为 678 艘 1781 万修正总吨（CGT），接单金额为 488.2 亿美元。其中，中国船企承接了 428 艘 1043 万 CGT，接单金额 260.3 亿美元。因此，无论是按艘数、CGT 还是按金额计，中国接获的订单量都超过了全球新船订单量的一半以上。

对于中国主要船厂而言，目前很难有足够的产能承接更多新船订单。扬子江船业相关负责人称，目前订单排期已到数年之后，船坞利用率也达 100%。江南造船、广船国际、招商工业等国内主要国有船厂交付期均已到 2027 年。



不仅仅是中国船厂，目前韩国三大船企承接的订单也已经基本排满至 2026 年，正在承接 2027 年交付的新船订单。日本大部分造船厂 2026 年的交付船台几乎售罄，多家船厂直到 2027 年年中之前的船台也全部排满，日本造船业高管称，这是自 2000 年代造船业繁荣时期之后，日本船厂首次确保了长达 4 年的手持订单工作量。

全球最大集运公司地中海航运的创始人 Gianluigi Aponte 指出，目前获得提前新造船交付船台的机会越来越少。

船舶经纪公司 BRS 的最新数据显示，除非达成转售交易，否则船东几乎没有机会在明年接收新船，而 2025 年全球船厂产能利用率也已经达到了 87.3%，2026 年为 80%，这是自 2010 年以来最长的手持订单积压期。

中国船厂产能增加最多！中韩造船厂大力扩张产能

克拉克森在最新的分析报告中指出，在 2008 年-2020 年期间全球共有 40% 的造船产能退出市场，而自 2021 年开始新造船市场的各项数据指标都在快速恢复，全球船厂手持订单量已连续 32 个月保持上升。此外，衡量船厂船台工作饱和度的手持订单覆盖率指标（船厂手持订单/过去一年的交付总量）也在短短 3 年时间内从 2.52 年上升至 3.51 年。

克拉克森统计，当前大型船厂交船期已排至 2026 年，部分排至 2027/2028 年。中韩日三国手持订单覆盖率分别为 3.3 年、4.8 年和 2.3 年。在此背景下，全球造船产能在 2021/2022 年下降至最低值后，未来几年将重新开始攀升，预计到 2025 年底全球新造船产能将在 2021 年基础上增加 10%（约 400 万 CGT）。

其中，中国作为全球最大造船国，其产能的增加最为显著。克拉克森统计到目前为止，中国共有 120 万 CGT 的产能重启和 90 万 CGT 的产能扩张，此外仍有少量产能退出市场。净增加产能占中国 2021 年造船产能的 13%。

中国船舶工业行业协会发布的 2023 年二季度中国造船产能利用监测指数（CCI）为 798 点，10 年来首次接近 800 点，创近年来新高。与去年同期 700 点相比，提高 98 点，同比增长 14%；与一季度 772 点相比，提高 26 点，环比增长 3.4%。较第一季的 772 点提高 26 点，季增 3.4%。预计第三季国际航运市场将延续调整，重点监测造船企业仍处于满负荷生产状态，在产能利用充分下，CCI 将继续保持高位。



中国船舶工业行业协会指出，具体来看，2023年第二季中国船舶新接订单量季增48.2%，手持订单量季增8.2%，重点监测造船企业手持订单充足，生产任务饱满，产能利用保持较好水准。

据了解，自去年以来国内多家闲置船厂已经陆续重启。其中最典型的例子是今年年初正式投产运营的恒力重工，前身STX大连曾是中国最大的外资船厂，在去年被恒力集团收购重整。投产短短半年时间，恒力重工已经完成了超过30艘新船订单签约，并稳步进入主流散货船和大型散货船的建造行列。

另外，由国内首家民营LNG船运输企业——浙江华祥海运与中国第四大LPG进口商九丰能源合作成立的江苏仪祥船舶制造有限公司在上个月举行了首批船舶的开工仪式，而仪祥船舶的前身正是以建造散货船而闻名的扬州国裕船舶。

另外，天津重工正通过租赁泰州口岸船舶来扩大其产能，南通象屿海装则租赁船台和干船坞。中集长宏租赁岱山金海智造江南山基地，成为长宏国际产业园在舟山地区布局的第三个基地。

而韩国船厂产能的增加主要为之前关停船厂的重启，包括大型船厂厂区重启和中小型船厂私有化后重新投入造船市场。举例而言，韩国最大船企HD现代去年提前重启了2017年关闭的群山造船厂，这是现代重工集团旗下最年轻的船厂，拥有世界最大的100万吨级船坞。今年2月，群山造船厂交付了重启后生产的首批分段，将用于现代重工蔚山造船厂建造的大型集装箱船。

此外，为应对国内招工困难、劳动力工资上涨、中国船厂竞争加剧等挑战，大型企业重新把目光转向海外。现代重工在越南对已有船厂设施升级实现产能增长。同时在中东地区以合资建厂等形式加强合作，满足该地区能源出口运输需求。未来这部分产能的增加也不容小觑，韩国增加的产能中，70万CGT位于国内，而海外产能保守估计在52万CGT以上。

虽然全球产能正逐年增加，但是克拉克森预计全球船厂产能利用率会稳步回升。克拉克森预计，船厂产能利用率到2026年末将持续改善，在预测期内利用率将维持在85-90%区间。

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.	642-647	895-900		Steady.
Tokyo Bay	590-595	660-665	990-995	Plus oil fence charge, if any.	Firmer.
Shanghai	565-570	645-650	945-950		vails are tight
Hong Kong	565-575	640-660	890-895	MGO Sul max 0.05%	LSFO tight.
Kaohsiung	596	659	964	+ oil fence charge of USD 101	Softer.
Singapore	538-543	618-623	885-895		Softer.
Fujairah	510	625	955		Softer.
Rotterdam	530	583-585	887-892		Softer.
Malta	530-532	593-608	933-938		Softer.
Gibraltar	580	615	945		Steady.

截止日期: 2023-08-24

◆ 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	18/08/23	11/08/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,400	6,400	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	18/08/23	11/08/23	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	7,000	0	0.0%
MR	52,000	4,700	4,700	0	0.0%

截止日期： 2023-08-22

(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	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2025	Cido Shipping	3,500	Tier III
4	Bulker	82,000	New Dayang, China	2026	Cido Shipping	3,500	Tier III
4	Bulker	64,000	Jiangsu New Hantong, China	2026	Cido Shipping	3,300	Tier III
1+1	Tanker	319,000	Qingdao Beihai, China	2026	Euronav	Undisclosed	Ammonia ready
2	Tanker	158,600	JMU, Japan	2026	Kyklades Maritime - Greek	8,200	scrubber fitted
4	Tanker	155,500	New Times, China	2027	Maran Tankers - Greek	8,700	options exercised, LNG dual-fuelled
4	Tanker	115,000	Yangzijiang, China	2026	Laskaridis	6,200	
4	Tanker	75,000	Yangzijiang, China	2026	Evalend - Greek	5,000	
2	Tanker	25,900	Wuchang SB Group, China	2025	Xingtong Shipping - Chinese	4,200	StSt
2	LPG/Ammonia	40,000 cbm	Nantong CIMC, China	2026	Avance Gas - Bermuda registered	6,150	options exercised, LPG dual-fuelled, shaft generators

◆ 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
HL IMABARI	BC	206,312		2008	Japan	2,140	Chinese	BWTS fitted
LILA LISBON	BC	176,423		2003	Japan	1,250	Chinese	
YUAN FU STAR	BC	175,163		2011	China	2,300	Middle East	BWTS fitted
AOM ELENA	BC	106,498		2010	Japan	2,050	Indonesian	BWTS fitted
ATLANTIC HAWK	BC	95,720		2012	Japan	2,200	Chinese	BWTS fitted
ALAM KEKAL	BC	82,079		2018	Japan	3,180	Undisclosed	BWTS fitted



BELO HORIZONTE	BC	81,681	2012	China	1,750	W Marine - Greek	BWTS fitted, bss TC attached at \$14,500 p/d until Dec 23'
HANTON TRADER III	BC	63,800	2014	China	2,040	Chinese	BWTS fitted
IVS HAYAKITA	BC	60,402	2016	Japan	4,650	Greek	en bloc, BWTS fitted, Eco
IVS BOSCH HOEK	BC	60,269	2015	Japan			
STAR GLOBE	BC	56,867	2010	China	1,120	Undisclosed	BWTS fitted
SKY GLOBE	BC	56,854	2009	China	1,070	Undisclosed	BWTS fitted
PYTHAGORAS	BC	56,135	2012	Japan	1,850	Greek	
WINDSOR ADVENTURE	BC	55,975	2008	Japan	1,360	Undisclosed	BWTS fitted
GIVING	BC	45,428	1997	Japan	550	Chinese	BWTS fitted

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
LANDBRIDGE WISDOM	TAK	307,894		2020	China	undisclosed	Landbridge	BWTS fitted
NAMSEN	TAK	157,543		2016	China	6,700	UK	scrubber fitted
SEA SENOR	TAK	109,647		2006	China	3,600	Undisclosed	
SCARLET IBIS	TAK	46,719		2004	Japan	1,500	Chinese	BWTS fitted, Zinc coated, no heating coils
BRUNSWICK	TAK	45,902		2010	Japan	2,480	PV Trans	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 SHENG 9	BC	10,780	3,102	2007		490.00	
QUEEN AYLA	GC	7,520	3,753	1992	Germany	undisclosed	
PKS 1	GC	1,226	480	1998	Thailand	undisclosed	
VLADIMIR KOLECHITSKIY	TAK	15,010	6,000	1972	USSR	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
FRIO OLYMPIC	OTHER/REF	9,734	4,698	1988	Japan	511.00	



ZEFYROS REEFER	OTHER/REF	8,946	4,731	1990	Japan	511.00	
----------------	-----------	-------	-------	------	-------	--------	--

巴基斯坦

船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
YONG NING	BC	48,139	12,724	1996	Poland	500.00	

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
AGIOS NIKOLAOS I	BC	73,992	9,743	2000	Japan	540.00	as is Singapore
QUAN LONG	GC	13,656	2,930	2006	China	undisclosed	as is Colombo, Sri Lanka
ARCHIMEDES	OTHER/FISHING	4,150	5,071	1979	Poland	undisclosed	as is West Africa

◆ALCO 防损通函

【废金属货物的火灾风险】

废金属货物运输问题逐渐增多突显出装货时保持警惕的必要性。

美国东海岸港口，还有比利时的根特港（Ghent）装载的废料货物中，问题增多尤为明显。

【在阿根廷申报不准确致海关罚款】

现仍有船舶因在阿根廷港口提交的海关申报不准确而被罚款，提交数字的准确性至关重要，申报超量或物品重复可能与“短缺”一样会招致高额罚款。

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
2023-08-25	718.830	785.100	4.993	91.653	915.590	64.277	1298.160	467.110	536.480
2023-08-24	718.860	788.640	5.031	91.697	923.220	64.378	1293.710	470.890	537.820
2023-08-23	719.880	789.650	5.008	91.841	926.880	64.183	1293.880	468.630	538.680
2023-08-22	719.920	793.500	4.996	91.843	929.410	64.203	1285.480	467.770	539.280
2023-08-21	719.870	790.510	5.016	91.911	926.500	64.218	1294.470	466.740	537.860

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	5.43472
2 个月	--	3 个月	5.64951	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.87327	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-08-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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