



全一海运市场周报

2023.11 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2023.11.20 - 11.24)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场总体表现平稳 航线运价涨跌互现】

本周，中国出口集装箱运输市场总体表现平稳，市场整体货量略有下滑，主要远洋航线运价涨跌互现。11月24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993.21点，较上期下跌0.7%。

欧洲航线：Markit在11月23日发布的欧元区综合PMI为47.1好于预期和前值。显示欧洲经济出现企稳迹象，市场供需基本面总体保持平稳。部分航商上调即期市场订舱价格，市场运价总体回升。11月24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779美元/TEU，较上期上涨10.2%。地中海航线，市场情况与欧洲航线类似，即期市场订舱价格小幅上升。11月24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1182美元/TEU，较上期上涨3.1%。

北美航线：美国密歇根大学发布的11月消费者信心指数终值为61.3继续下跌，显示美国经济仍有较大下行压力。本周，市场运输需求总体保持稳定。美西航线多数航商仍采取降价揽货策略，即期市场运价继续下跌；美东航线装载率总体好于美西，部分航次即期订舱价格下跌，市场运价总体小幅下行。11月24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1627美元/FEU和2316美元/FEU，分别较上期下跌4.1%和1.5%。

波斯湾航线：目的地市场供需平衡总体良好。本周，各航商根据各自装载率和舱位预售情况调整运价，报价跌多涨少，即期市场订舱价格继续回落。11月24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1198美元/TEU，较上期下跌5.7%。

澳新航线：运输市场货量总体稳定，市场供需状况保持良好，多数班次处于满载水平。本周，市场运价在前期连续上涨后出现小幅回落。11月24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927美元/TEU，较上期下跌2.0%。



南美航线：市场总体运输需求保持稳定，货量轻微波动，即期市场订舱价格下跌。11 月 24 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 2700 美元/TEU，较上期下跌 4.0%。

日本航线：运输需求基本平稳，市场运价保持稳定。11 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 773.29 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【大风封航运力趋紧 综合指数小幅上行】

本周，寒潮持续影响我国，多地降温明显，北方压港较为严重，市场运力偏紧，综合指数小幅上行。11 月 24 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 1063.16 点，较上期上涨 2.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，在冷空气频繁扰动下，北方多地大幅降温，电厂日耗震荡抬升，除广东省外其余沿海地区电厂用电负荷率均不同程度增加，沿海八省日耗运行于 187.5 万吨，库存 3552.4 万吨，存煤可用天数 18.9 天。煤炭价格方面，本周，产地煤矿保持正常生产，多以保障长协发运为主，化工等终端刚需采购稳定，周内受寒潮预警来袭以及港口煤价止跌上涨影响，部分地区拉运情况有所好转，环渤海各港合计日均调进 126.2 万吨，煤炭价格小幅上涨。运价走势方面，本周，随着又一波冷空气来袭，电厂日耗回升，库存小幅回落，终端释放补库需求，港口调出大幅增加，北方港口日均调出量 132.1 万吨，环比增加 18.6 万吨，叠加北方港口受气象因素扰动较大，压港较为严重，船舶周转受限下，即期运力相对紧缺，船东挺价意愿强烈，沿海煤炭运价稳步上行。

11 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1065.79 点，较上期上涨 2.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 778.08 点，较上期上涨 7.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 33.0 元/吨，较上期上涨 2.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.3 元/吨，较上期上涨 3.5 元/吨。

金属矿石市场：本周，中美关系缓和持续利好市场宏观情绪，加之国内宏观政策端再度发力，同时钢企铁水产量小幅回落，供需预期偏紧，铁矿石价格异动上涨，相关部门强化联动监管，矿石价格整体高位震荡，沿海矿石运价继续上涨。11 月 24 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 699.36 点，较上



期上涨 6.8%。

粮食市场：本周，东北地区受降雪天气影响，玉米粮源购销不畅，基层潮粮上市零星，价格以震荡偏强为主。随市场消费需求逐步回暖，饲料企业建库需求增加，采购积极性有所好转，沿海粮食运输市场运价小幅上行。11 月 24 日，沿海粮食货种运价指数报 967.08 点，较上期上涨 2.9%。

成品油市场：本周，供应方面，山东地炼常减压开工负荷持续提升，成品油供应较为宽松。需求方面，天气转凉出行减少汽油需求维持一般，南方部分工程基建项目赶工柴油需求仍有支撑，整体市场资源较为充裕，但受天气原因北方港口封航影响，船舶可用运力减少，船东挺价意愿较强，沿海成品油价小幅上涨。11 月 24 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 1109.46 点，较上期上涨 2.8%；市场运价指数 1045.03 点，较上期上涨 1.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求回落 租金指数波动下行】

本周，海岬型船市场运输需求趋弱，运价下跌。巴拿马型船和超灵便型船市场，印尼煤炭供应紧张，煤价上涨，买涨情绪影响下，即期需求不断释放，而可用运力紧缺，市场氛围活跃，日租金持续上涨。受海岬型船市场转弱影响，远东干散货租金指数波动下行。11 月 23 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1349.50 点，较上周四下跌 4.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场波动下行。周初，澳洲矿商积极询盘，市场氛围活跃，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价上涨至本月最高的 10.524 美元/吨。周中，货盘减少，运价转跌。临近周末，受长航线活跃氛围影响，运价跟涨。11 月 23 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18220 美元，较上周四下跌 17.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.493 美元/吨，较上周四下跌 9.4%。远程矿航线，周初，长航线表现良好，且即期运力有限，运价上升。周中，巴西货盘减少，运价承压下跌。临近周末，长航线活跃带动运价上涨。11 月 23 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.946 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上行。本周，印尼煤炭货盘集中释放，市场延续上周即期运力偏紧局面，市场情绪高涨，加之澳洲煤炭货盘增多、FFA 指数上涨，运价持续上扬。11 月 23 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14050 美元，较上周四上涨 7.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价



为 8.518 美元/吨，较上周四上涨 4.9%。粮食市场，本周，南美粮食市场向好，货盘增加，大西洋市场可用运力紧缺，船东顺势加价，运价上涨。11 月 23 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.55 美元/吨，较上周四上涨 5.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金波动上涨。周初，市场延续上周即期运力紧张态势，市场氛围火热，日租金持续上涨。周中，市场重心向 25/26 日装期的货盘转移，船货相对平衡，市场进入观望状态，船货博弈，日租金小幅回落。临近周末，印尼煤炭供应紧张，煤价上涨带动买涨情绪，叠加澳洲煤炭货盘增多支撑，租家寻船积极，日租金回升。11 月 23 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10366 美元，较上周四上涨 2.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.341 美元/吨，较上周四上涨 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 17 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 870.0 万桶至 4.48 亿桶，增幅 1.98%，美国上周原油进口 652.9 万桶/日，较前一周增加 15.6 万桶/日，出口减少 10.3 万桶/日至 478.6 万桶/日。美国原油产品四周平均供应量为 2042.8 万桶/日，较去年同期减少 1.21%。由于全球最大生产国美国的原油产量保持在历史高位，同时市场对需求增长和经济放缓持续感到担忧，原油价格自 9 月底以来已下跌约 16%。沙特阿拉伯、俄罗斯和 OPEC+ 的其他成员国已承诺从 2022 年底开始采取一系列措施，将石油产量削减约 500 万桶/日，约占全球每日需求的 5%。其中沙特阿拉伯自愿减少每天 100 万桶石油和俄罗斯每天减少 30 万桶石油出口，两者均持续到 2023 年底。OPEC+ 最新一期会议将于 11 月 26 日举行，预计沙特阿拉伯可能会延长并扩大减产的数量和期限，支撑油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 81.66 美元/桶，较 11 月 16 日上涨 5.29%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止涨转跌。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后跌。11 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1413.59 点，较 11 月 16 日下跌 5.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周 VLCC 市场上半周中东航线继续活跃，11 月底和 12 月初的货盘叠加工作，成交量高于周平均水平。租家通过降低货盘曝光度，尽可能将运费上涨幅度限制在可控范围内，成交 WS 点位延续上升态势。下半周，随着中东航线 12 月上旬船期较紧的货盘陆续收尾，仅有少量货盘在市场上工作，部分中东到台湾航线货盘收到了 8 个报价，租家轻易将成交运费打压。目前，船东心态依旧较为乐观，美湾和大西洋航线都相对安静，短期内市场仍将继续承压。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS65.65，较 11 月 16 日下跌 8.31%，CT1 的 5 日平均为 WS70.97，较上期平均上涨 4.60%，



TCE 平均 5.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS67.81，下跌 2.55%，平均为 WS70.79，TCE 平均 5.3 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 12 月 3-5 日，成交运价为 WS70。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 4-6 日，成交运价为 WS69.5。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 6-8 日，成交运价为 WS71。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 7-9 日，成交运价为 WS70。中东至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 10-12 日，成交运价为 WS68。中东至中国台湾航线报出 27 万吨货盘，受载期 12 月 13-15 日，成交运价为 WS65。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数有涨有跌 国内成交数量减少】

11 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1153.81 点，环比下跌 0.04%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别涨跌 -0.38%、+1.15%、+0.20% 及 -0.37%。

国际干散货船二手船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.59%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.53%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 1.69%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.44%。本期，国际二手散货船市场成交数环比增加，总共成交 33 艘（环比增加 14 艘），总运力 232.30 万载重吨，总成交金额 418470 万美元，平均船龄 13.15 年。

国际油轮二手船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.47%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 3.62%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.66%；158000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.18%；300000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.57%。本期，国际油轮二手船市场成交量下跌，总共成交 10 艘（环比减少 16 艘），总运力 61.46 万载重吨，总成交金额 166640 万美元，平均船龄 8.9 年。

国内沿海散货船二手船价格全面上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.20%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.20%。本期，未收到国内沿海二手散货成交记录。



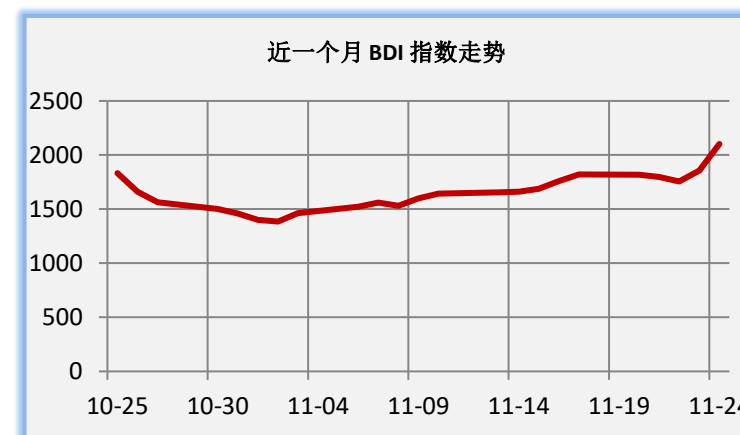
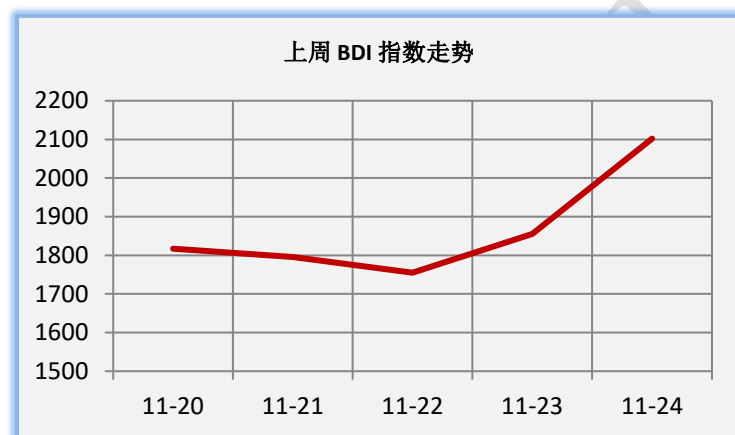
国内内河散货船二手船价有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.17%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.67%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.07%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.33%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 22 艘（环比减少 2 艘），总运力 5.32 万载重吨，总成交金额 4272.21 万人民币，平均船龄 11.31 年。

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	11 月 20 日		11 月 21 日		11 月 22 日		11 月 23 日		11 月 24 日	
BDI	1,817	-3	1,796	-21	1,755	-41	1,855	+100	2,102	+247
BCI	2,707	-56	2,586	-121	2,415	-171	2,679	+264	3,385	+706
BPI	1,915	+41	1,969	+54	2,008	+39	2,034	+26	2,064	+30
BSI	1,217	+12	1,232	+15	1,247	+15	1,265	+18	1,279	+14
BHSI	605	+6	614	+9	623	+9	648	+25	670	+22





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	17/11/23	10/11/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	19,000	19,000	0	0.0%
	三年	17,000	16,000	1000	6.3%
Pmax (76K)	一年	13,500	12,500	1000	8.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,750	13,250	500	3.8%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	10,500	10,250	250	2.4%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2023-11-21



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Uno' 2009 93271 dwt dely Fuzhou 26/29 Nov trip via EC Australia redel South China \$13,250 - cnr

'TW Hamburg' 2012 93229 dwt dely Kwangyang 25/28 Nov trip via Australia redel China \$13,500 - Solebay

'Medi Fuji' 2020 81791 dwt dely Flushing 30 Nov trip via US east coast redel Continent \$31,000 - cnr

'Ultra Lynx' 2018 81607 dwt dely Dangjin 1/3 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,500 - Marubeni

'Bulk Sweden' 2014 77126 dwt dely Gijon 27/28 Nov trip via Mo I Rana redel PMO-Japan \$34,000 - Koch Trading

'Shen Hua 812' 2014 76124 dwt dely Qinzhou 27/29 Nov trip via Indonesia redel South China \$13,000 - Seakudos

'Shi Dai 10' 2012 75414 dwt dely CJK 26/28 Nov trip via Gladstone redel China \$13,750 - Refined Success - <recent>

'Darya Sita ' 2019 61152 dwt dely Tianjin 25/30 Nov trip via Geelong redel China \$11,500 - Cargill

'Devbulk Deniz' 2009 29451 dwt dely Tampa spot 2 LL redel Continent-Mediterranean \$17,250 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Seacon Fuzhou' 2019 63342 dwt dely Otranto 5/14 Dec 3/5 months redel worldwide \$18,000 - Norden



4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 创三周新高！散运市场迎来旺季各船型需求强劲】

各船型需求强劲，BDI 指数连涨六天站上 1800 点关卡，创下三周新高。

11 月 17 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）上升 62 点至 1820 点，创下 10 月 25 日以来的新高水平，日涨幅 3.5%，周涨幅 10.8%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上涨 99 点至 2763 点，日涨幅约 3.7%，周涨幅约 6.8%，为 10 月 26 日以来新高，好望角型船平均日获利上涨 817 美元至 22913 美元。

同日波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）上涨 74 点至 1874，创近一年来新高，日涨幅 4.1%，周涨幅 22.5%，在所有指数中涨幅最高，巴拿马型船平均日获利上涨 672 美元至 16868 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上涨 27 点至 1205 点，日涨幅约 2.3%，周涨幅约 7.1%。

业内人士分析指出，上周干散货船海运市场呈上涨态势，受到煤炭冬储需求与周初时矿商均有在市场上询盘的影响，各航线运价出现不同程度上涨，使 BDI 指数在上周五上涨至近三周以来新高。

其中在好望角型船市场，上周初时澳大利亚主要矿商集中询盘，使交易表现活跃，虽然周中时中国钢铁需求略显疲软，但多运输铁矿石的好望角型船运价依然维持高位。而在中小型船市场，因恰逢马来西亚与新加坡的排灯节假期，大多船舶的船期已在节前提前安排，使得现货运力供给偏紧，推动多运输煤炭及谷物的巴拿马型与超灵便型船运价一起走高。

业内人士指出，自 8 月下旬以来，BDI 指数逐步回稳上升，而四季度进入传统旺季，美洲谷物和冬季煤矿运输需求有撑。随着中国宣布一系列支持措施提振经济，加上中国港口铁矿砂库存降至 7 年来新低，铁矿石需求将递延至四季度。另一方面，中国是全球最大的煤炭消费国，在冬季来临前会储备煤炭库存，受益于铁矿砂和煤炭需求转强，看好四季度散运市场。

从运力供给上看，目前市场上约有 70% 的散货船船队不符合最新的环保法规，而过去两三年全球散货船新船订单偏低，交船等待期却创 2009 年以来最长时



间，散货船运力供给趋于吃紧。明年起欧盟将针对航运业征收碳排放税，环保法规日趋严格，预期市场上对节能船的需求将会逐步提升，老旧船舶的淘汰压力增大，供需结构有望持续转好。

据克拉克森数据显示，目前新船订单占现有船队的比率仅为 8%，为历史低点，加上今年可接新船订单的主流船厂数量同比下降 54%，船厂坞期满档，从下单到交船平均需要等待 3.7 年，创 2009 年以来最长时间，这也有助于推升未来散货船运价。

来源：国际船舶网

【强劲的煤炭贸易提振散运需求】

近期，海运煤炭需求复苏。船舶经纪公司 Xclusiv 在其最新周报中表示，尽管全球都在努力摆脱化石燃料，但煤炭贸易仍然活跃且不断增长，有力地支撑了干散货航运贸易。近期干散货运费上涨主要得益于印尼煤炭贸易。今年前 10 个月，印尼动力煤出口较 2022 年同期增长了近 12%，超过了 4.13 亿吨，增长率几乎是全球煤炭出口增长率的两倍。今年印尼煤炭出口或创下新高。

2023 年前 10 个月，印尼占全球动力煤出口的 50% 以上，第二大煤炭出口国澳大利亚占比约 19.5%，俄罗斯位居第三，占比约 11.5%。前 10 个月，印尼煤炭的最大客户是中国，印尼出口总量的 44%（约 1.83 亿吨）运往中国。与澳大利亚等竞争对手相比，印尼煤炭的价格相对较低。从 2023 年 9 月 5 日至 2023 年 10 月 18 日，华南与印尼之间往返航线上的巴拿马型船运费上涨了约 51%，而同期 BPI 仅上涨了 9%。至年底，中国、印度和其他亚洲国家通常会增加煤炭进口，为供暖季节囤积煤炭，因此年底前的运费预期较为乐观。

2023 年前 10 个月，中国煤炭、铁矿石、铜和谷物（包括大豆）进口同比大幅增加。其中，煤炭增幅最快，达 68%；紧随其后的是谷物（包括大豆）、铁矿石和铜，同比分别增长了 10%、6% 和 9%。10 月，中国煤炭和粮食进口环比分别下降 15%，而铁矿石下降了 2% 左右。

反映在波罗的海干散货指数（BDI）上，2023 年 10 月 30 日，BDI 收于 1502 点，非常接近一年前 1463 点的水平。BCI 增长 34%（煤炭进口增长 68%），而 BPI、BSI 和 BHSI 分别下降了约 10%、19% 和 24%。

Xclusiv 的报告显示，截至 10 月底，美国对中国的大豆出口同比下降了 35%，可能是导致中小船型运费较 2022 年同期下降约 19% 和 24% 的原因之一。但过去的



一周里，中国增加订购美国大豆，这对航运市场来说是积极迹象。

来源：中国远洋海运 e 刊

【非洲玩家视角下的干散货市场：铁矿石和铝土矿将占主导】

非洲是一个拥有丰富矿产资源的大陆，从西非的铁矿石到南非地区的煤炭，非洲的矿产分布多样，具有巨大的潜力。随着该地区越来越多地开发其丰富的矿产资源，对于干散货商品的运输需求也在增加。

然而，由于公路、铁路和港口等基础设施落后，这些干散货商品出口至印度、中国等目的地市场遇到了巨大挑战。加上非洲航运公司的匮乏，运输情况变得十分严峻。

在进军非洲干散货运输市场一年之后，Arise Shipping 首席执行官 Pappu Sastry 接受了海事专业媒体 TME 专访，为航运人士带来了非洲航运公司如何看待非洲干散货运输市场的独特视角。

Arise Shipping 于 2022 年成立，旨在提供全方位海运和物流服务来补充母公司 Arise Integrated Industrial Platforms (Arise IIP) 的运营。从 2010 年在加蓬拥有一个单一项目发展至今，Arise IIP 已在加蓬、多哥、贝宁、科特迪瓦、刚果、卢旺达和乍得等非洲七个国家提供广泛的工业、基础设施和港口开发项目。Arise Shipping 则在塞拉利昂和几内亚科纳克里开展航运业务，该公司成立之初计划建立一支由散货船、油轮和特种船等组成的船队，提供一系列相关物流服务。

过去一年，Arise Shipping 在非洲航运取得了哪些进展？

Pappu Sastry: 作为一名海事专业人士，我在非洲已经工作了十多年。在此期间，大宗商品的主要增长地区发生了一些政治变化，特别是西非部分地区的政变。不过，我注意到，锂等重要商品的物流出现了增长。有趣的是，这种增长发生在出乎我们意料的国家。Arise Shipping 刚起步时，主要专注于几内亚（科纳克里）和塞拉利昂的铝土矿和铁矿石物流。但现在我们看到了转变，在马达加斯加获得了锂物流长期合同。现在，我们正在纳米比亚和南非等国寻找此类长期合同。



就运输量而言, 哪些商品可能会主导非洲的干散货运输?

Pappu Sastry: 去年, 我们主要从西非出口铁矿石和铝土矿。从趋势上看, 过去七年来, 非洲干散货商品的增长主要以铝土矿为代表, 主要集中在几内亚。几内亚铝土矿的年产量已从 1500 万吨增至目前的 1.15 亿吨。这种增长可能会继续下去。

同时, 新的铁矿石勘探项目也即将启动。因此, 铁矿石和铝土矿仍将是非洲的主要大宗商品。另一方面, 南部非洲地区的煤炭产量正在经历一定程度的下降, 这种情况在未来不太可能改变。

非洲拥有丰富的锂资源, 随着需求的增长, 很可能成为全球锂商品的主要供应地, Arise Shipping 如何认为?

Pappu Sastry: 事实上, 在过去几年里, 非洲出现了对锂的淘金热。这是因为南美洲等其他大洲的锂勘探项目都未能投产。然而, 由于锂的价值较高, 通过集装箱运输比散装运输更容易。因此, 非洲的锂贸易是集装箱航运业的福音。

非洲锂的主要市场是中国, 部分原因是中国在非洲的锂矿投资巨大。同时, 印度也正在成为另一个目的地市场。

非洲腹地和港口基础设施薄弱是物流和海运公司面临的主要障碍, Arise Shipping 如何突破这一瓶颈?

Pappu Sastry: 由于我们主要为采矿业客户提供服务, 缺乏公共资助的基础设施往往会限制在非洲大陆开展业务的参与者的数量。至于大型矿业公司, 有些选择了私营独立公路、铁路甚至港口来运输商品, 这在几内亚这样的国家很常见。这意味着小型矿业公司很难参与竞争。

改变这种状况的方法是政府大力投资公共基础设施, 以保证所有参与者都能使用。基础设施落后的影响还意味着, 从非洲出口的商品在目的地市场的物流成本较高。

Arise Shipping 在去年成立时曾提到, 除了干散货航运外, 还打算向其他航运板块拓展, 目前进度如何?



Pappu Sastry:除了干散货运输,我们还从事集装箱运输,但目前依靠现有的承运商进行出口。同时,我们也在做陆路物流,特别是为锂矿客户。事实上,这对我们来说是一个令人兴奋的挑战,部分原因是非洲的陆路物流成本可能高于海运。

来源: 海运圈聚焦

【首艘韩国籍集装箱船“长锦扬子江”轮顺利转籍中国洋浦港】

11月20日,“长锦扬子江”(Yangtze Trader)轮获得了“中国洋浦港”籍全套船舶证书,正式落户海南自贸港,实现跨国转籍不停航。该轮由韩国济州港转籍到“中国洋浦港”,成为第三艘入籍“中国洋浦港”的外资船舶。截至目前,入籍“中国洋浦港”国际船舶已达43艘,总运力逾530万载重吨。

据了解,“长锦扬子江”轮为集装箱运输船,船长147.9米,总吨9944,载重吨13242.8。“船舶在开航前顺利领到了新‘户口本’,完全不影响船舶的正常营运。”“长锦扬子江”轮的船舶管理公司——上海哥伦比亚船舶管理公司中国区总经理薛瑞俊在领取证书时表示,该轮原计划于11月14日在韩国釜山港完成交接,从韩国转入中国登记,但因为银行转账延误,导致16日才拿到韩国注销证明,由于该轮有长期租约在身,所有交接任务必须在船舶在港装卸作业期间完成,转籍登记时间紧迫,而且整个交接过程均在海外,办证又牵涉到多个单位,工作流程复杂交错、涉及面广,转籍工作面临不少困难和挑战,但海事部门开启“绿色通道”,注销后第二天就拿到了国籍证书,转籍工作进行得非常顺利,为企业节省了大量时间和运营成本。

便捷高效的转籍工作能给航运企业带来实实在在的好处,海南海事局政务中心张丹竹介绍说,海事部门在转籍过程中主动靠前服务,多次与航运企业座谈交流,现场为企业答疑解惑,并安排专人提供“一对一”服务,指导企业做好各项转籍准备,并提前对各项船舶证书、文书的申请材料进行预审。同时,按照“一事联办”的工作机制,实施了容缺后补、极简审批等一系列举措,在韩国注销当日办理了船舶所有权登记,待船舶检验完成后办结了船舶国籍证书、最低安全配员证书等多项船舶证书、文书,转籍手续高效便捷,所有海事政务事项均在申请当天办结,第一次实现海南自贸港境外船舶转籍办证不停航。

3年来,洋浦新增航运相关企业近600家,航运要素加速聚集海南自贸港。

来源: 中国海事



【在即将到来的冬季，成品油轮市场可能会得到额外的支撑】

船舶经纪人 Gibson 在其最新的周报中表示，欧洲对成品油的需求可能会在冬季增加。

Gibson 称，“欧洲石油需求前景在今年冬天之前重新成为焦点，因为持续的宏观经济发展给该地区的能源市场蒙上了阴影。特别是，随着工业活动减少、道路燃料需求减少和电动汽车使用速度加快，预计欧洲成品油需求将表现不佳。考虑到这一点，人们可能会质疑潜在的需求水平是否足够维持成品油轮市场的牛市”。

根据 Gibson 的说法，“10 月欧元区制造业 PMI 最新数据为 43.1，较 9 月的 43.4 进一步下降，数据表明该地区经济活动收缩。工业生产疲软叠加消费者情绪恶化，这是一个明显的迹象，表明欧洲需求可能在 2024 年仍面临压力。IEA 的最新数据显示，经合组织欧洲汽油需求在第三季度下降了 40 万桶/天，而整个 2023 年的总体需求预计将下降 10 万桶/天，随后在 2024 年进一步下降 9 万桶/天。其中降幅最大的是德国，其需求同比下降 13 万桶/天，同比下降 12.9%。鉴于德国是该地区最大的经济体，拥有庞大的工业和石化部门，欧洲的前景越来越黯淡”。

Gibson 补充说道，“与此同时，欧洲成品油库存仍处于去年年底以来的最低水平，然而，由于目前需求水平疲软，预计不会复制去年冬天俄罗斯柴油被禁止进入欧洲之前的大规模库存。这表明，尽管预计未来几个月全球成品油市场将收紧，但欧洲可能能够应对随着今年冬天库存的减少。就从东部进口而言，从 8 月份的 130 万桶/日下降到 10 月份的 118 万桶/天，而 11 月份的进口量则呈下降趋势，为 114 万桶。这尤其影响了 LR2 型油轮，相对于阿芙拉型油轮市场来说，LR2 表现不佳”。

“尽管如此，成品油轮市场可能有理由保持乐观。首先，从贸易角度来看，东西方汽油价格差应该会支持向欧洲流动，从而最终补充库存，特别是考虑到欧洲缺乏本土炼油厂的事实。其次，随着中东炼油厂的产能扩张，增加了苏伊士以东的地区供应，这将使价差扩大到目前的水平之外。第三，中东炼油厂在成本和利润方面都比欧洲炼油厂更有竞争力，苏伊士以东炼油产能的增加可能会给欧洲炼油利润带来额外压力，进一步抑制当地生产并支持进口。除此之外，新加坡的成品油库存最近几周一直在上升，过剩的供应可能会流向西方”。

Gibson 总结道，“如果我们看到价格差转化为从东部到欧洲的持续更高的补充库存量，LR2 和 LR1 油轮应该有望从这些远距离运输中获得支撑，但程度将取决于欧洲经济的健康状况，目前欧洲经济在建立所需的需求强度和工业活动方面还有很长的路要走，以促进这些更高的未来进口。目前，人们将继续关注欧洲宏观



环境的状况以及今年冬天的情况”。

来源：航运界

【争议不断，但它为集运业省了 120 亿】

脱硫塔为集运业节省 120 亿

近日，丹麦分析机构 Sea-Intelligence 估计，在 IMO-2020 限制措施生效后不到三年的时间里，脱硫塔为集装箱业节省了 120 亿美元。

脱硫塔，又称洗涤塔，是一种废气后处理系统因可以去除船舶所排放的 SO_x，防止其排放到大气中，被视为 IMO 限硫法规的应对方案之一。同时，这个装备可使船舶在 2020 年国际海事组织新环保要求生效后继续使用含硫量和其他有害杂质较高的燃料。

该分析是根据整个集装箱行业每天全球燃料消耗量进行计算的。根据 Sea-Intelligence 的计算，如果一定比例的运营船队配备了脱硫器（用于对船舶排放物进行水过滤的系统），那么消耗的燃料中将有大致相同比例的更廉价的 IF0380 级船用燃油，而不是符合新规定的新型低硫 VLSFO 燃油。

之所以会这么做，是因为长久以来居高不下的高低硫油之间的价差。

根据 Ship&Bunker 的 G20 指数显示，低硫燃料油（VLSFO）与高硫燃料油（HFO）间的价差在 2021 年年底达到 153 美元/吨的高点，较 2020 年的价差几乎翻了一番。

2021 年主要港口的低硫燃料油平均价格为 544 美元/吨，相较于 2020 年的 374 美元/吨上涨了 46%。高硫燃料油平均价格也上涨了 53%，从 2020 年的平均 282 美元/吨上涨到 2021 年的 433 美元/吨。低硫燃料油与高硫燃料油的价差在 2021 年年底达到 153 美元/吨的高点，而在 2021 年年初的这一价差仅为 79.5 美元/吨，大幅增长 92%。2021 年全年低硫燃料油与高硫燃料油的价差平均价差为 112 美元/吨，而 2020 年为 92 美元/吨。

也正是随着 VLSFO 和 HFO 间价差的不断扩大，安装脱硫塔的经济性愈发被凸显出来，因此越来越多的船东再次选择为其船舶安装脱硫塔。



收益显著

此前就有船东直言,脱硫塔是公司能够获得高额的利润的秘诀。

希腊干散货航运巨头 Star Bulk 表示,自己公司能够在 2022 年的干散货市场疲软的时期获得高额净利润,多亏了为船舶加装的脱硫塔。

早在 2018 年,为了应对 2020 全球限硫规定,Star Bulk 就为其船队购置了 22 套脱硫设备。当时,Petros Pappas 就向其投资者表示,“我们必须看看他们是如何运作的,市场是如何运作的,我们将会看到它是如何发展的。”并且透露每套脱硫设备价格不超过 300 万美元。

之后,随着 Star Bulk 为其 94%的船舶安装了脱硫塔后,Star Bulk 不仅迅速的积累了财富,而且在 2.5 年内就收回了其 2.5 亿美元的脱硫塔投资。

今年 1 月,Petros Pappas 透露,根据 Ship & Bunker 估算,安装脱硫塔的船只在 2022 年节省的燃油支出较前一年提高一倍以上,该公司以全球 20 个主要港口的油价估算,2022 年高、低硫油价差为每吨 240 美元,2021 年价差是 112 美元,2020 年价差是 92 美元。2 月 23 日新加坡高、低硫油价差为 188 美元。

在这样的条件下,越来越多的船东选择为自家船舶安装脱硫塔。克拉克森研究公司估计,目前全球约有 5400 多艘船安装了脱硫塔,约占全球商船队的 5%。

根据 Alphaliner 的数据,在班轮集装箱业务领域,截至上月初,有 18%的集装箱船配备了脱硫塔,配备排放清洁系统的运力比例超过了 35%。

据称,航运业在脱硫塔方面的投资,仅在 2022 年就已经到达了 155 亿。到了 2023 年,这一数字升至 162 亿。

环保争议不断

收益显著,但是脱硫塔的争议仍然不能忽视。因为脱硫塔排出的脱硫水不仅会吸收船舶废气中的硫,导致脱硫水酸化,还会混入重金属和有毒有机化合物等其他污染物。对于开环脱硫器(全球销售的大部分套件),受污染的脱硫水会被直接泵入大海。



有环保人士指出,装了脱硫塔后,船舶排出的废气是干净了,但是废水排入大海,影响海洋生态,因此提出反对意见。因此,有部分港口不允许在其管辖范围内使用开环脱硫塔,要求船舶在抵达前改使用低硫燃油(VLSFO)。截止今年2月,已有40多个国家采用了这项规定。

脱硫塔分为开环和闭环两种。闭环脱硫塔包括一个额外的系统,从收集的水中提取污水,然后将其储存之后运至岸上排放。

根据佛罗里达大学迈克尔-戴蒙德(Michael Diamond)于2023年7月在《大气化学与物理学》上发表的一项研究结果,脱硫塔清洁水中的硫酸盐会形成一种特殊的痕迹,即所谓的船舶凝结尾迹,这些痕迹的变淡和变薄导致地球变暖速度加快,尤其是在航运业特别发达的大西洋。

还有瑞典查尔姆斯理工大学(Chalmers University of Technology)今年夏天发表的一项研究发现,由于脱硫塔中的清洗水未经任何处理就排放入海,导致海港船舶排放的有害环境物质总量中有90%来自排放入海的脱硫器清洗水。

欧盟出手管制

据了解,欧盟运输和旅游委员会(transport and tourism committee)的欧洲议会议员近日表示,在欧盟海域航行的船只,不仅可能因漏油而面临巨额罚款,还可能因排放污水和垃圾而面临巨额罚款。

上周四(11月16日),该委员会投票决定更新欧盟有关防止船只在欧洲海域造成污染的规定,并确保违规者面临罚款。它将确保国际海事组织制定的所有防止船舶非法排放的国际标准成为欧盟法律的一部分,从而更容易执行。

欧洲议会议员支持扩大欧盟现行禁止排放石油和有毒液体物质的规定,将污水、垃圾和脱硫塔残留物的排放也包括在内。

此外,如果无法找到对非法排放负有责任的船长或船员,或者无法支付全额罚款,他们希望船东对船舶污染造成的任何环境损害承担责任。欧洲议会议员还希望欧盟各国政府避免对违规行为设定最高或最低惩罚,以确保惩罚的有效性和相称性不会受到损害。

欧洲议会成员还表示,欧盟各国政府应避免对违法行为设定最高或最低处罚。其他建议包括更有效地利用欧盟卫星跟踪系统 SafeSeaNet,以及加强成员国与欧



盟委员会之间有关污染事件的信息交流,包括让 CleanSeaNet 一半以上的报告得到现场核实。

目前谈判授权草案以 36 票对 1 票获得通过。

国产脱硫塔走进船东视线

近年来,海德威科技集团为国内外船东成功交付多套海洋卫士®船舶尾气脱硫系统,该系统由海德威科技集团自主研发,可根据不同船舶空间灵活设计 U 型塔、I 型塔、L 型塔三种类型,支持开式、闭式、混合式多种解决方案。该系统在与碳捕集系统联合安装的工况下,可保障船舶持续使用高硫油满负荷运载,无需更换燃料,实现利润最大化。

来源: CNSS 海事服务网

【中国港口的装卸费到底有多低?】

年底将至,又是大陆港口眼巴巴看着海外港口涨价的季节。近日,汉堡港务局宣布明年 1 月起港口费用平均调涨 6.5%;安特卫普港务局涨 4.09%;DP World 宣布其在澳大利亚的集装箱码头通过费(terminal access charges, TACs)涨幅最高 52.5%;再往前看,去年 10 月我国台湾港务公司宣布包括装卸费在内的港口费用整体上调 10%。

这些涨价的主体和名目已经让小圈有点晕了,不同地区不同码头几乎没有相同标准。就我国而言,常规港口费用中,按 2019 年港口收费计费方法,包干费、港务费、停泊费、保安费由码头企业收,港建费由海事局收(已于 2021 年取消),引航费由引航机构收,拖轮费由拖轮企业收(一般大型港口集团都有下属拖轮企业),这些费用中只有包干费、库场使用费、理货费等几项是市场调节价。2017 年,交通运输部会同发改委对我国多个港口进行反垄断调查,大幅调降外贸集装箱装卸费,直到 5 年监管期过后,2022 年才借着海运热普遍调涨 10%。其他费用都是政府指导价或政府定价,隔三岔五便要降价,不像其他港口年年涨,如鹿特丹港、安特卫普港、汉堡港等港的港口费用就跟着通胀水平水涨船高;又如大陆港口不存在的码头通过费,台湾港口由交通运输部门核定,在 2022 年 10 月和其他费用统一上浮 10%(对象是进出港的重箱),DP World 近日作为私人码头运营商宣布自行调涨该费用(向送提箱的拖车收)。

抛开林林总总的港口费(port due),码头费(dockage、wharfage)、服务等不谈,装卸费是港口企业的主要收入来源。多年来我国港口装卸费水平一直徘徊



在低位(包括台湾港口也有近 24 年没有整体上涨费用), 而且对船公司有各种折扣。小圈从各港口企业官网或“单一窗口”搜集了部分全球主要港口 2023 年的装卸费, 整理如上图。

除非政府积极介入, 港口企业一般不把装卸费公之于众, 大陆各地要求规范海运口岸收费有关事项, 港口企业要在国际贸易“单一窗口”、官方网站、营业场所或缴费地点的醒目位置公示服务项目、服务内容、服务价格。所以装卸费大多都可从港口集团官网或“单一窗口”中查询到, 但各港在收费公示方面透明度不一, 如上港集团和广州港在企业官网便可轻松查到, 台湾港口也会公布收费标准, 有的港口更新就不那么及时, 而深圳港即使在“单一窗口”可以找到口岸经营单位收费清单, 点击查询却只能看到无情的 404, 香港各个码头运营商就更难找。相比之下, 美国海事委员会(FMC)虽然允许码头运营商自行决定是否公开公布费率, 但多数运营商都会在官网公布, FMC 又将这些网址链接汇总到一处方便查询。

就收费情况看, 装卸费多由企业自主定价(也有由港务局定价如林查班港, 或由交通部门设定上限, 如台湾港口与越南港口, 也有像纽约新泽西港一样各码头运营商协商一致采取统一定价), 各个地域各个运营商的定价内容与策略有很大差异(如汉堡港两大运营商 HHLA 与 Eurogate 的集装箱操作费就差距极大)。大陆与美国港口的装卸费都可称作是包干费, 包圆了集装箱卸船运入堆场再送上提箱的集卡的费用(同理包括集卡送箱到船舶装箱的全过程), 而我国台湾、泰国港口的作业费用往往还得加上机械使用费、码头通过费等, 新加坡港对于拖车从堆场提送箱也要收一笔(LOLO charge)。还有对大陆港口来说, 不存在加班一说, 但表中台湾港口、欧美多数港口计入的只是非加班时的费率标准。

只论装卸费高低, 中国港口除香港港费率与国际水平较为接轨外, 和亚洲不少港口是“难兄难弟”。香港港虽然将中国港口的 40 尺重箱平均装卸费拉升到了约 1044 元, 但比起表中所有港口的平均水平 1537 元还是低了近 47%。有趣的是, 装卸费平均水平较低的亚洲港口往往会对 20 尺与 40 尺箱, 空箱与重箱分别定价, 而欧美港口除了一些特种箱外, 无论进出口, 20 尺、40 尺、45 尺, 空箱重箱全都一口价。

此外, 表中所列数据基本是外贸出口箱费率, 各个港口还会针对业务执行定价策略, 达到激励等目的。如青岛港的日韩航线装卸费率比非日韩航线更高, 天津港的远洋航线费率比近洋航线费率要低, 中转箱占大头的丹吉尔地中海港转运箱收费要比进出口箱多。在其他收费项目中, 各港也千差万别, 如深圳港口无论是装卸费还是堆存费水平都高于其他大陆港口, 但却提供了较长免堆期, 在 Eurogate 的费率面前不够看的 HHLA, 空箱就没有免堆期, 但在 HHLA 的 CTA 码头, 光是 VGM 称重费用就高达每箱 159.2 欧元(约 1240.17 元)。

所以, 光看装卸费很难衡量在港口产生的成本, 由船公司代收的 THC(码头操作费)可能更为客观。小圈同样从上海航运交易所的备案价格和马士基官网整理了



马士基在各港收取的 THC 价格 (其中亚洲港口使用到美洲航线的始发港 OHC, 欧美港口使用目的港 DHC 口径, 其实各主要港口 OHC 与 DHC 差距不大)。各大船公司在中国曾受发改委监管或因各种原因调降了 THC, 除华南港口外, 其他区域港口 THC 无价差, 广州港的装卸费虽然不比深圳港, 但马士基收取的 THC 水平相同。此外, 尽管香港港的 THC 已有 20 多年未涨分毫, 但仍是中国港口中最高。纵览亚洲, 东南亚部分港口虽然装卸费低于中国港口, 但以 THC 来衡量, 中国港口成本更低。

亚洲港口尤其是中国港口服务好价格低有地区经济水平、用工成本等原因, 但政府监管强, 港口企业议价能力低是不争的事实。事实上, 在海运成本中, 即使亚洲到美西运价 (FBX01) 已经跌至 1450 美元每 40 尺箱, 中国港口的装卸费占比也不到 10%。但低装卸费意味着港口企业的收入上限, 以及港口的低投资回报率, 长此以往不利于港口发展。优良的口岸营商环境不能光靠港口的低费率来支撑, 在一轮轮降费后, 通关成本、便利程度等都比港口收费有更大的优化空间, 也能有效降低港口成本, 比如杰贝阿里港今年 11 月起 THC 统一通过迪拜贸易门户结算后, 价格就降了 30% 左右。

来源: 港口圈

◆ 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	17/11/23	10/11/23	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,550	6,500	50	0.8%	
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	17/11/23	10/11/23	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,700	12,700	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,500	8,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,150	7,100	50	0.7%	
MR	52,000	4,700	4,700	0	0.0%	

截止日期: 2023-11-21



(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
1	Bulker	40,000	Onomichi, Japan	2025	Wisdom Marine	33,00	
1	Bulker	40,000	Namura, Japan	2025	Wisdom Marine	33,00	
4	Tanker	115,000	DSIC, China	2025-2026	Dynacom - Greek	6,200	options exercised, ice-class vessels. Scrubber fitted
2+2	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2025	Sea Pioneer - Greek	undisclosed	
2	Tanker	50,000	Yamic, China	2026	Lepta Shipping - Japanese	4,500	
6	Tanker	38,000	Wuhu, China	2026-2027	Stolt Nielsen - Norwegian	undisclosed	StSt
6	Container	13,000 teu	Jiangnan, China	2026-2027	ONE - Japanese	undisclosed	methanol dual fueled
6	Container	13,000 teu	Yangzijiang, China	2026-2027	ONE - Japanese	undisclosed	methanol dual fueled
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2028	Evalend - Greek	26,270	
2	VLEC	98,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2027	Purus Marine - UK-based	undisclosed	Ethane dual fuelled, Against TC to Ineos

◆ 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
HONOR	BC	179,469		2011	S. Korea	4,950	Ngm Energy - Greek	en bloc*
GLORY	BC	179,461		2011	S. Korea			
GENCO COMMODUS	BC	169,098		2009	S. Korea	1,950	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
STAR JENNIFER	BC	82,295		2006	Japan	1,450	USA	BWTS & Scrubber fitted
NORD BELUGA	BC	81,841		2015	Japan	2,770	Greek	BWTS, Scrubber fitted, Ice 1B
KATERINA	BC	76,015		2004	Japan	1,020	Chinese	BWTS fitted
AFRICA GRAECA	BC	74,133		2002	Japan	830	Undisclosed	
CP GUANGZHOU	BC	63,527		2015	China	2,300	Chinese	BWTS fitted
STAR ATHENA	BC	63,371		2015	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
STAR GLORY	BC	58,700		2012	China	1,900	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted



ATHERINA	BC	58,677	2009	Philippines	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
BULK HONDURAS	BC	57,959	2012	Philippines	1,950	Undisclosed	BWTS fitted
JIN QUAN	BC	52,525	2006	Philippines	950	Chinese	BWTS fitted
NEW LOTUS	BC	52,416	2001	Japan	670	Undisclosed	BWTS fitted
EARTH OCEAN	BC	50,409	2013	Japan	undisclosed	Greek	BWTS fitted, OHBS
IJSSEL CONFIDENCE	BC	38,243	2012	Japan	1,535	Undisclosed	
GOLDEN MAGPIE	BC	35,539	2014	China	1,150	Undisclosed	
PING JING	BC	34,398	2015	Japan	1,750	European	BWTS fitted
CETUS	BC	32,449	2010	China	950	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
LANA	CV	54,344	4,380	2010	S. Korea	undisclosed	Messina - Italian	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
P. KIKUMA	TAK	115,915		2007	S. Korea	3,930	Middle East	BWTS fitted
AEGEAN MYTH	TAK	115,838		2006	S. Korea	undisclosed	Chinese	BWTS fitted
IRIDESCENT	TAK	112,871		2009	China	3,950	Undisclosed	BWTS fitted
CHEMTRANS CAROLINA	TAK	53,160		2006	China	2,010	Undisclosed	BWTS fitted, Ice Class 1A
FALCON SEXTANT	TAK	50,994		2009	S. Korea	2,540	Undisclosed	
GION TRADER	TAK	19,883		2015	Japan	5,940	Chinese	en bloc, BWTS fitted
ALBATROSS TRADER	TAK	19,862		2015	Japan			

◆ 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
SILVER WIND	OTHER/DREDGER	1,175	1,011	1986	Japan	515.00	



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
DEVA	BC	74,677	12,660	2000	China	480.00	
DIAMOND WAY	BC	42,529	9,016	1995	Japan	undisclosed	
NEPTUNE STAR	BC	25,398	5,471	1996	Japan	512.00	

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
SOUL OF LUCK	CV	21,519	6,961	1997	S. Korea	undisclosed	buyer's option Sub-continent

◆ALCO 防损通函

【散货船上储能装置的运输】

近年来，锂离子电池因其在全球可持续发展转变中的关键作用，以及与热失控、自燃、爆炸和有毒气体相关的某些火灾风险而备受关注。虽然这些火灾风险主要与电动汽车的运输有关，但 Britannia 保赔协会最近收到几起有关散货船上装载锂离子电池的储能装置的咨询。本指南强调会员在接受此类货物时应采取的一些尽职调查措施。

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
2023-11-24	711.510	777.080	4.766	91.237	893.140	65.733	1237.360	467.610	520.310



2023-11-23	712.120	777.380	4.779	91.329	892.200	65.507	1235.050	467.390	521.840
2023-11-22	712.540	779.460	4.820	91.411	895.450	65.247	1235.880	468.340	521.240
2023-11-21	714.060	783.490	4.826	91.629	894.810	65.257	1238.680	469.420	521.310
2023-11-20	716.120	783.400	4.800	91.848	894.650	65.210	1244.850	468.070	523.870

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	5.45737
2 个月	--	3 个月	5.64129	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.80526	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-11-23

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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