



全一海运市场周报

2023.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2023.12.18 - 12.22 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【地缘局势冲击市场 部分航线运价上涨】

本周，由于红海地区受到武装袭击的威胁，亚欧等航线运输市场运价大幅上涨，带动综合指数走高。12月22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1254.99点，较上期上涨14.8%。

欧地航线：近期欧洲地区经济出现企稳回暖的迹象，但红海地区突发的紧张局势干扰了运输市场。目前，经营亚欧航线的大部分集装箱班轮运输公司宣布绕道。这将导致航运距离和成本大幅增加，并且船舶周转效率下降，在短期内造成亚欧航线面临运力紧张的局面。本周，主要航商大幅提高市场报价，欧地航线即期订舱价格随即上涨。未来一段时间，地缘局势将成为影响亚欧航线运输市场的关键因素。12月22日，上海港出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为1497美元/TEU和2054美元/TEU，较上期分别上涨45.5%、30.9%。

北美航线：据标普全球发布的数据显示，美国12月Markit综合PMI初值51，好于前值和市场预期，创2023年7月以来的新高，其中服务业PMI数据同样创了7月以来的新高，而制造业PMI仍然处于荣枯线下方，服务业的改善抵消了制造业的下滑，显示出美国经济复苏的基础并不稳固。北美航线受到地缘局势风险的影响不大，本周运输需求保持稳定，供需基本面稳固，市场运价继续上涨。12月22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1855美元/FEU和2982美元/FEU，分别较上期上涨2.0%、6.3%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳，供求关系保持平衡。但红海地区的紧张局势也对该航线市场有所影响，推动即期订舱价格大幅上涨。12月22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1477美元/TEU，较上期上涨25.7%。

澳新航线：当地对各类物资的需求继续呈现回暖，供求关系良好，本周市场运价继续小幅上行。12月22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923美元/TEU，较上期上涨0.8%。



南美航线：运输需求出现企稳迹象，供求关系基本平衡，本周市场运价小幅反弹。12月22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2340美元/TEU，较上期上涨0.5%。

日本航线：运输需求保持平稳，市场运价小幅上涨。12月22日，中国出口至日本航线运价指数为804.91点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【寒潮影响持续 指数小幅上行】

本周，强寒潮影响持续，运输环节仍有受限，航线运力较为紧缺，综合指数小幅上行。12月22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1187.71点，较上期上涨2.2%。

煤炭市场：市场需求方面，受强寒潮天气影响，电厂日耗大幅攀升至高位运行，电煤需求旺季预期开始兑现，电厂负荷均有不同程度上涨，沿海八省煤炭日耗运行于229万吨，库存3390万吨，存煤可用天数约15天。煤炭价格方面，本周，煤炭坑口生产、运输环节持续受限，铁路卸车效率降低，加之短暂封航解除后，压港船舶集中出运，环渤海各港口调出较上周出现大幅增长，合计日均调出116.6万吨，调出好于调入，北港库存整体高位回落。部分存煤偏少的终端刚需采购持续释放，但市场总体对高价煤接受程度有限，煤炭市场延续僵持平稳局面。运价走势方面，电厂日耗提振明显，部分电厂满负荷运行，采购需求持续释放。航线方面，受强恶劣天气影响船舶周转效率回升缓慢，华东线运力紧缺局面未变，运价小幅上涨；同时临近圣诞，外贸市场转弱，兼营船回国增多，巴拿马船舶运力紧张局面稍有缓解，华南线运价走弱，沿海煤炭运价总体小幅上行。

12月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1230.87点，较上期上涨2.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收985.19点，较上期上涨0.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价42.4元/吨，较上期上涨0.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为47.5元/吨，较上期下跌1.5元/吨。

金属矿石市场：本周，高炉检修数量增加，铁水产量延续降势，矿石价格高位震荡。下游疏港较为旺盛，港口现货日均成交量维持高位，港口、成材持续去库，节日临近终端补库需求有所提升，沿海矿石运价小幅上行。12月22日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收895.91点，较上期上涨3.3%。



粮食市场：本周，东北产区玉米基层供给压力显现，叠加进口玉米规模增多，玉米价格持续走低，农户惜售情绪转浓。但随气温降低后，腌腊活动增量明显，屠宰开工率提升，加之正值节前出栏最后育肥阶段，终端采购拉运有所增加，沿海粮食运价小幅上涨。12月22日，沿海粮食货种运价指数报1098.28点，较上期上涨1.8%。

成品油市场：本周，国内成品油价以年内最大跌幅收官。尽管北方气温持续降低，且伴随雨雪天气影响，物流交通有所受限，但国内成品油供应量充足，市场供大于需格局未变，叠加下游需求仍以刚需为主，市场交投气氛清淡，沿海成品油运价平稳运行。12月22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1104.29点，较上期持平；市场运价指数1034.68点，较上期持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型运价下跌 租金指数止涨回落】

继上半月国际干散货运输市场超预期走出一波上涨行情，部分船型运价创新高后，本周随着圣诞节临近，以及巴西进入雨季，煤价下跌等因素影响，市场货盘总体不足，远东干散货运输市场各大船型运价全面回落，远东干散货租金指数止涨下行。12月21日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1623.64点，较上周四下跌16.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场高位回落。太平洋市场，周初，澳大利亚铁矿石货盘尚可，氛围较好。但太平洋市场租金水平远高于远程矿航线，运力集中在太平洋市场，加上恶劣天气影响结束、巴西航线运价较低以及圣诞节临近，市场看空气氛浓厚，船东信心不足，周中开始，太平洋市场运价高位回落。12月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为30536美元，较上周四下跌22.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.788美元/吨，较上周四下跌17.0%。远程矿航线，巴西进入雨季，铁矿石货盘减少，市场可用运力较多，租家报价较低，运价回落。12月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.547美元/吨，较上周四下跌14.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续阴跌。本周煤价下跌，市场观望气氛浓厚，煤炭新增货盘不足，市场可用运力增多，行情转弱，日租金持续下滑。12月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13806美元，较上周四下跌9.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.641美元/吨，较上周四下跌4.6%。本周，北美粮食货盘不多，但大西洋市场可用运力偏少，且红海局势影响油价上涨，粮食运价相对平稳。12月21日，巴西桑托斯至中国北方港口粮



食航线运价为 43.220 美元/吨，较上周四微涨 0.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场日租金下跌。本周东南亚市场总体相对安静，活跃度不高，煤炭、镍矿等货盘偏少，市场氛围不佳，日租金持续下跌。12月21日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9009 美元，较上周四下跌 13.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.117 美元/吨，较上周四下跌 2.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【国际油价震荡上扬 原油运价稳中有跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月15日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加290万桶，炼厂开工率上升2.2%至92.4%，原油加工量增加40.3万桶/日，原油产量增至1330万桶/日，刷新历史记录。美国能源部称，美国购买了210万桶原油，用于补充战略石油储备，购入价约74.23美元/桶，远低于2022年的出售价95美元/桶。安哥拉因在产量配额问题上与欧佩克国家存在分歧，该国将退出欧佩克，由此引发市场对欧佩克通过减产支撑油价的效果产生更大质疑。欧盟通过对俄罗斯的第12轮制裁方案，重点实施额外的进出口管制禁令，打击各类规避制裁的行为。俄罗斯将针对西方国家对其实施石油价格上限的报复措施延长至2024年6月底，该措施包括从2023年2月1日起禁止向遵守上限的国家供应原油和石油产品，禁止国内石油出口商和海关机构遵守西方对俄罗斯原油设置的价格上限。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报79.39美元/桶，较12月14日上涨3.3%。中国进口VLCC运输市场运价稳中有跌。12月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1170.54点，较12月14日下跌1.9%。

超大型油轮(VLCC)：本周VLCC市场稳中有跌。圣诞节前最后一个交易周，中东航线出货量相对集中，但大部分成交基于非公开市场进行，且运力充足，运价承压小跌。大西洋市场活跃度较低，加之此前空放过去的运力堆积，运价走软。红海航道危机导致中东至欧洲大陆航线的苏伊士型船运价上涨，或对下周节后VLCC市场带来支撑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS54.60，较12月14日下跌2.6%，CT1的5日平均为WS55.23，较上期平均下跌10.7%，TCE平均3.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS55.83，下跌0.9%，平均为WS55.99，TCE平均3.7万美元/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 2024 年 1 月 1-3 日，成交运价为 WS55。中东至韩国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 3-5 日，成交运价为 WS54.5。中东至泰国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 1-3 日，成交运价为 WS54。西非至中国航线报出 26 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 12-14 日，成交运价为 WS56.5。美湾至中国航线报出 27 万吨货盘，受载期 2024 年 1 月 14-18 日，成交包干运费为 845 万美元（两港装一港卸）。

(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】

12 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1141.48 点，环比上涨 0.21%。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-0.23%、+2.24%、+0.47%及-0.27%。

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 0.247%；57000DWT 吨级散货船估值环比上涨 4.67%；75000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.07%；170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 2.30%。本期，国际二手散货船市场成交数环比减少，总共成交 20 艘（环比减少 1 艘），总运力 137.11 万载重吨，总成交金额 285780 万美元，平均船龄 13.00 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值环比下跌 2.61%；74000DWT 吨级油轮估值环比下跌 0.39%；105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.35%；158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.03%；300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 2.02%。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 3 艘），总运力 67.76 万载重吨，总成交金额 238990 万美元，平均船龄 14.60 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌。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 2.07%；5000DWT 吨级散货船估值环比上月下跌 2.34%。本期，本期未收到国内沿海二手散货船成交信息报送。

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 1.20%；1000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.44%；2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.37%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 1.16%。本期，国内内河二手散货船市场交易量大幅下降，总共成交



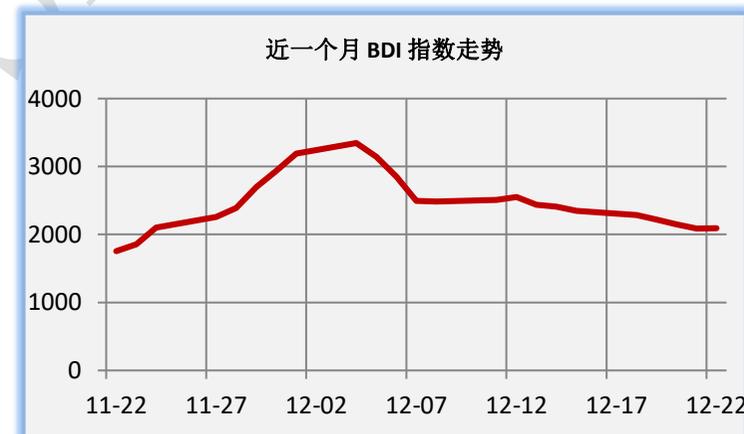
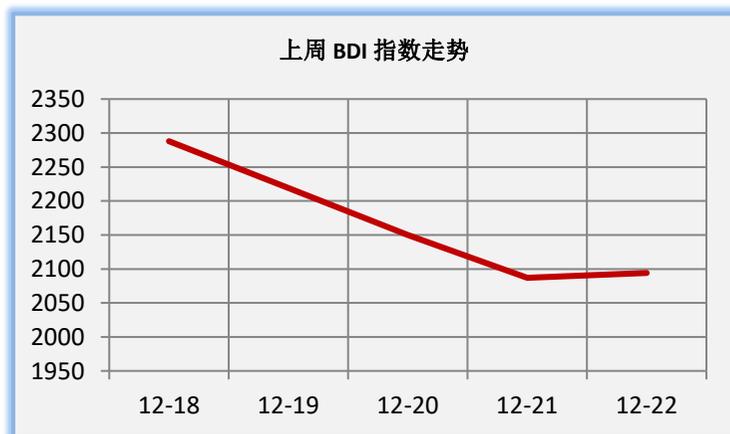
22 艘（环比减少 45 艘），总运力 11.97 万载重吨，总成交金额 10023 万人民币，平均船龄 10.22 年。

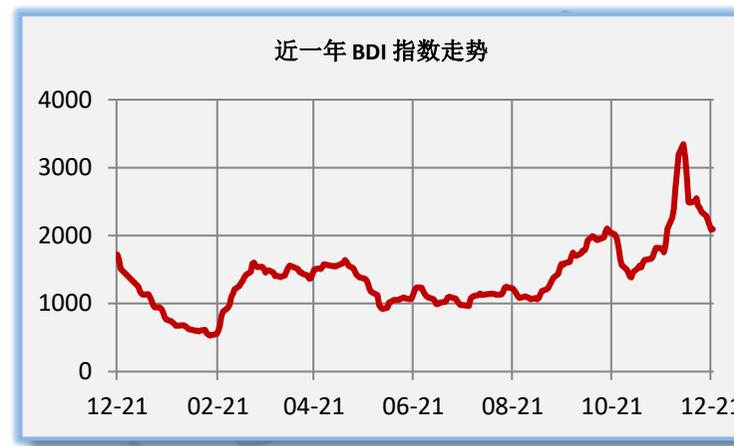
来源：上海航运交易所

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	12月18日		12月19日		12月20日		12月21日		12月22日	
BDI	2,288	-60	2,219	-69	2,150	-69	2,087	-63	2,094	+7
BCI	3,936	-177	3,730	-206	3,530	-200	3,361	-169	3,398	+37
BPI	1,906	+6	1,915	+9	1,917	+2	1,915	-2	1,909	-6
BSI	1,419	-7	1,408	-11	1,397	-11	1,378	-19	1,369	-9
BHSI	907	-1	903	-4	896	-7	888	-8	879	-9





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	15/12/23	08/12/23	浮动	%
Cape (180K)	一年	23,500	26,000	-2500	-9.6%
	三年	19,000	20,000	-1000	-5.0%
Pmax (76K)	一年	13,500	14,500	-1000	-6.9%
	三年	11,750	12,250	-500	-4.1%
Smax (58K)	一年	14,750	15,000	-250	-1.7%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (302K)	一年	13,750	13,000	750	5.8%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2023-12-19



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Pan Pegasus' 2019 81553 dwt dely Zhoushan 27/28 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,750 - Klaveness

'Kavo Perdika' 2013 58740 dwt dely Caofeidian prompt trip via Vancouver redel S.E. Africa \$7,000 first 65 days \$12,500 balance - Meadway

'Strategic Explorer' 2015 38880 dwt dely North Brazil prompt trip redel Norway \$25,000 - Berge Bulk

(2) 期租租船摘录

'Morphou' 2023 82051 dwt dely North China 1/10 Jan 10/12 months redel worldwide \$19,250 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【新船交付量创新高，红海事件搅动航运市场】

新造船市场继续保持稳定发展态势。1-11月，世界新造船成交量突破4000万CGT，交付量连创新高，年度突破3000万CGT，手持订单同比增长16.6%。相比于造船市场的稳定，航运市场正在经历“红海事件”。笔者发稿之时，正值四大航运巨头宣布“暂停经过曼德海峡（红海）服务”，部分途径船舶受到袭击，“红海事件”已经造成航运业甚至资本市场一定波动。该地区地缘政治冲突升级，又地处全球能源中心、交通要道，后续走势及潜在影响受到各方关注。

市场总体：成交量突破4000万CGT，交付量突破3000万CGT

世界新造船市场成交量累积突破4000万CGT。1-11月，世界新造船市场成交4036万CGT，同比增加4.6%；比近五年同期成交均值（2018-2022）高出34%。以DWT计，1-11月世界成交新船9846万DWT，同比增长32.1%，已经大幅超过2022年全年总和，预计全年破亿。市场走势符合今年三季度对2023年全年市



场的预期。（链接：市场基本面稳定向好，行业发展质量成重点）

月度造船完工量创新高，手持订单量继续增长。1-11月，世界新造船交付3096万CGT，累积同比增加15.1%；当月环比回升，增加14.7%，超过年度均值。11月当月，交付新船订单343万CGT，创下13个月以来的单月交付新高。截至11月底，世界手持订单1.22亿CGT，同比增长16.6%，环比增长5.5%。新造船价格继续增长。以克拉克森价格指数为例，2023年11月，新造船价格指数收报177.07点，环比增长0.6%，同比增长9.5%，连创2009年以来的新高，较2008年8月历史最高值仅差8.1%。11月，二手船价格指数收报148.27点，环比下降1.4%，同比下降5.9%。

船型变化：油船、气体船、散货船当月贡献最大

油船、散货船成交继续增长，气体船份额提升。1-11月，以CGT计，成交船型占比份额依次为油船（24%）、散货船（22%）、集装箱船（19%）、气体运输船（20%）、其它船舶（13%）以及客船（2%）等。主力船型成交同比变化中，油船继续保持第一，同比增长324.5%；散货船增长80.1%；其它类船舶涨幅为42.3%；其余主力船型成交同比减少。11月，油、气、散三种主力船型继续引领市场增长，三者成交量占当月的份额超过70%。

关注：“红海”叠加“巴拿马”搅动航运市场

本次事件地点位于红海（曼德海峡）是全球航运的咽喉要道。

红海向北经苏伊士运河连接地中海，又通过曼德海峡连接亚丁湾，以此连通大西洋和印度洋，战略位置十分重要，也是世界最繁忙的航路之一。其中，苏伊士运河位于欧、亚、非三洲交界地带的要冲，连接红海和地中海，在全球海运贸易中扮演着举足轻重的角色。据资料，通过苏伊士运河的世界海运贸易额约10%，而细分领域上对不同船型的影响差异较大，比如对集运、油运和汽车运输等市场影响要大于其它船型。

客观影响已经发生。

从现有情况反映来看，客观上已经产生影响：一是船舶绕道好望角，将显著增加运距，有利于运费发展；二是缓解运力释放压力，需要更多船舶补充；三是改变部分船舶保险、附加费等船舶运营实情。



然而，突发事件的发展受制多种变量，时间、强度及手段措施的不同，都有可能使得这种不确定性超出预期。

从趋势观察上来看，要关注“外溢影响”：一是看苏伊士运河是否会被封锁？从历史经验看，如果出现彻底停航等情况，将大幅影响航运市场，部分航线和区域形成运力短期内供给紧张，“复刻”两年前的情况。二是油气产区（霍尔木兹海峡周边）是否会受到更大波及？如受波及，国际能源价格、运输需求与结构都将发生不同程度的变化。三是如果外溢效应持续是否会对全球供应链长期稳定产生变化？如持续影响，有可能推动重新构建稳定供应体系。

西边“红海”，东边“巴拿马”。11月，克拉克森综合运费收报2.57万美元/天，环比上涨8.2%。“巴拿马运河限航”成为部分船型运费回升的重要原因之一。原油、LPG、成品油、干散货船等船型运输市场环比大涨。11月，月均细分船型运费变化：原油船上涨38.9%，LPG运输船上涨22.7%，散货船上涨1.6%，成品油船上涨1.7%，集装箱船和LNG运输船的运费收益则仍在回落。

总结：

历史上，围绕苏伊士运河发生的突发事件都对全球经济、航运市场产生了重大影响。最近的2021年“长赐号搁浅”仅7天时间就对当年及后续航运市场造成巨大波动。基于现有形势，航运公司主要采用停航或绕道好望角，客观上增加吨海里的需求。不可忽视事件本身及溢出后所产生的连带效应，需要持续关注。

来源：中国船舶工业行业协会

【2024年，巴拿马运河通行限制将推高LNG和LPG运价】

巴拿马运河通行能力下降导致的吨英里（货物运输量乘以航行距离）数量增加预计将抵消2024年第一季度LNG需求疲弱的影响。

Gibson LNG市场分析师Matt Coates表示：“展望2024年，首要问题就是第一季度将出现季节性需求下降。不过，鉴于费率已经开始走低，而且巴拿马问题也开始推动吨英里增长，需求下降幅度可能会小于往常。”

虽然需求存在问题，特别是在欧洲，但LNG储量预计将在冬季下降，需要补充，从而为2024年第二和第三季度提供支持。同时，日本和韩国核电站的能源产能将于2024年恢复，这可能会削弱向亚洲运输LNG的需求。



Matt Coates 称，推动 LNG 需求增长的主要因素有两个。“LNG 仍然是实现未来净零排放的关键过渡燃料，其次，在能源安全方面，LNG 是一个经济实惠、有吸引力的选择，在建立必要的基础设施后，它可以很方便地融入现有的天然气网络。”

“与管道天然气相比，海运 LNG 的灵活性也推动了对这种燃料的需求，欧洲对 LNG 进口的依赖刚好体现了这一点。”

2023 年，LNG 出口量预计为 4.06 亿吨，高于 2022 年的 3.996 亿吨。美国 2023 年的出口增长尤为强劲，出口总量将达到约 8400 万吨，2022 年则为 7611 万吨。

382 艘运力超过 14.5 万立方米的 LNG 船订单量似乎并不令人担忧，从船舶数量上看，占在役船队运力的 72%。

Matt Coates 指出：“虽然订单量很大，但市场普遍对此并不担心，因为这些船舶从船厂交付起就签订了长期的定期租船合同。”

由于蒸汽轮机船和双燃料柴电船的碳强度指标相对较差，而且占现有运营船队 30% 以上，这些船舶将面临压力。不过它们在运费成本和可用性方面仍然具有吸引力。

在 LPG 领域，巴拿马运河的通行限制将继续对船队供应产生重大影响，因为船舶将改道苏伊士运河或好望角。

Gibson 高级 LPG 分析师 Henri Besse de Laromiguiere 表示：“现在所有目光都聚焦在巴拿马……随着 2023 年 10 月底通行限制的宣布，许多超大型气体运输船的载货航段和压载航段已经改道。这导致船队大大紧缩，将运费推向了非常高的水平。”

他说，巴拿马运河的通行限制预计在未来几个月内还会加码。因此，这将继续推高运费，除非运费过高，以至于关闭套利空间。

Besse de Laromiguiere 还表示，推动 LPG 需求增长的主要因素是中国丙烷脱氢工厂的投产。“中国的丙烷脱氢产能预计将在 2022 年至 2024 年间翻一番，达到每年近 2500 万吨的水平，尽管还不确定是否所有工厂都能按时开工或全部开工。”



与此同时，石油输出国组织(Opec+)的减产一直阻碍着阿拉伯湾的出口量。

随着产量的增加和今年冬季创纪录的供应量，美国一直在推动全球 LPG 供应的增长。2023 年，美国 LPG 产量同比增长 6%，达到每天 340 万桶，创历史新高。

在船舶供应端，2023 年船东们一直专注于订购能够运输氨或乙烷的全冷藏船。

Besse de Laromiguiere 说，这是因为船东越来越乐于接受氨和合成氨行业当前及未来的快速增长以及许多新项目正在开建的局面。

“船东们预计，从美国和拉丁美洲到欧洲和亚洲的氨长途航运需求将激增，他们希望船队能够从这一潜在利润丰厚的新型贸易中获益。”

由于超大型氨运输船可以装载 LPG，因此船东会选择订购 VLAC 而非 VLGC，他们可以在未来某个时候转而运输氨。“对于预计可在水上航行 30 多年的新造船来说，氨在某种程度上是他们的安全牌。从最近开始，船厂提供的 VLAC 设计越来越多，因此这类船型的应用迅速增加。”对于超大型乙烷运输船而言，新造船订单的增加既有该行业老牌企业的推动，也有新加入者的推动。

迄今为止已订造的所有超大型乙烷运输船都附带了长期租约，亚洲和西北欧的乙烷裂解装置计划增量带动了这一需求。

来源：中国远洋海运 e 刊

【SCFI 指数连涨三周！集装箱航运公司酝酿明年涨价】

全球集装箱船运力需求急升，上海出口集装箱运价指数(SCFI)连涨三周，集运公司更酝酿明年一月进一步调涨运价。

根据上海航交所 12 月 15 日发布的最新数据,SCFI 指数上周续涨 61.31 点至 1093.52 点,周涨幅扩大到 5.93%,四大远洋航线全面上涨,欧洲线运价更重回 1000 美元以上。

上周,远东到美西线每 FEU 运价上涨 150 美元至 1819 美元,周涨幅 9%;远东到美东线每 FEU 运价上涨 364 美元至 2805 美元,涨幅 14.91%。远东到欧洲线每 TEU



运价上涨 104 美元至 1029 美元, 周涨幅 11.24%; 远东到地中海线每 TEU 运价上涨 182 美元至 1569 美元, 周涨幅 13.12%。

而在近洋线, 远东到日本关西及关东每 TEU 运价均较前一周下跌 2 美元, 报价分别为 299 美元、307 美元; 远东到东南亚每 TEU 运价上涨 2 美元至 200 美元; 远东到韩国每 TEU 运价较之前一周持平, 为 137 美元。

业界分析指出, 全球最重要的两大黄金水道巴拿马、苏伊士运河近日均陷入危机, 巴拿马运河面临着自 1950 年以来最大干旱, 对集运市场的影响比预期中更为严重, 原本担心新增运力太多的集运市场再度出现新变化, 美东线运价已获支撑开始反弹。如果干旱问题明年仍未能缓解, 集装箱船可能存在短缺风险。

另一方面, 欧美圣诞库存不足掀起补货潮, 推动远东迎来一波出货小旺季。与此同时, 集运公司仍在严格控制运力, 缩减舱位供给。数据显示, 扣除执行到港不载货的空白航班, 集运公司减班闲置船队超过 300 艘, 运力突破 100 万 TEU 达到了 118 万 TEU。

由于运力需求急剧增加, 包括地中海航运、达飞海运、中远海运集团、赫伯罗特、海洋网联船务 (ONE)、长荣海运在内, 全球前十大集运公司中已经有六家紧急宣布将从明年 1 月开始调涨北美线运价, 涨幅可能高达 30%, 预期短线涨势可能持续到春节之后。此外, 阳明海运则计划加收综合费率附加费 (GRI)。

据统计, 目前美东线运价调涨幅度相对较大, 美西线则较为和缓。其中, 中远海运集团预计美西线每 FEU 运价上涨 330 美元至 2000 美元, 美东线每 FEU 运价上调 760 美元至 3500 美元; ONE 的美西线涨幅较小, 每 FEU 运价上涨 60 美元。

业界指出, 集运巨头相继调涨运价, 表明市场结构正在改变当中, 明年 1 月运价顺利调涨的机率相当高。

来源: 国际船舶网

【新船订单再上涨干散货船数量可观】

新造船市场

船舶经纪公司 Allied 在其最新周报表示, 过去一周, 干散货船新单数量可观。山东海运新增 4 艘 VLOC 订单, 福建国航下单 10 艘后巴拿马型船, 表明甲醇燃



料受到船东欢迎。在油轮板块，Euronav 表现活跃，过去一周新增 3 艘新船订单。阿芙拉型/LR2 型订单增多，可归因于二手船价格超过了新造船价格。

另一家船舶经纪公司 Banchemo Costa 的报告显示，油轮板块，希腊 Arcadia 在大连船舶重工订造了 2+2 艘阿芙拉型油轮，单价约 6300 万美元，预计 2026 年下半年交付。干散货船板块，山东海运在青岛北海下单 4 艘 32.5 万载重吨散货船，计划从 2026 年 6 月开始交付，这些船只将与淡水河谷签订长期合同，将铁矿石从巴西运往中国。

汽车运输船板块，HMM 在广船国际订造了 6+6 艘约 10800 CEU 汽车船，从 2027 年 2 月开始交付，单价约 1.22 亿美元；Seaspan 在外高桥造船新签 6 艘 10800 CEU 汽车船。

二手船交易市场

Allied 表示，二手干散货船交易量增加，走出了低迷状态。好望角型船细分市场占据主导地位，反映出前几周货运市场的积极走势。二手油轮交易量较多，二手 VLCC 市场走强，且已对船舶价格造成上涨压力。

Banchemo Costa 的报告显示，干散货船板块，2010 年建造的 83000 载重吨 IC HARVEST 轮以 1700 万美元的价格出售给中国买家；2009 年建造的 81000 载重吨 CYMONA GALAXY 轮以 1550 万美元的售价出售给希腊买家；2010 年建造的 76000 载重吨 KING COAL 轮以 1550 亿美元的价格售出；2011 年建造的 57000 载重吨 RUI FU KANG 轮以 1200 万美元的价格售出；2011 年建造的 57000 载重吨 ZHE HAI 169 轮以 1170 万美元的价格售出；2008 年建造的 56000 载重吨 ERMIONE 轮以 1420 万美元的价格出售给中国买家；2011 年建造的 35000 载重吨 VULLY 轮以 1300 万美元的价格出售给中国买家。

油轮板块，备受关注的交易是 2 艘 VLCC，2019 年建造的 320000 载重吨 DIJILAH 轮和 KIRKUK 轮据传以 1.14 亿美元的单价成交；2005 年建造的 106000 载重吨 S-TREASURE 轮以 3200 万美元的价格出售给未披露买家；2015 年建造的 49500 载重吨 NORD SUSTAINABLE 轮和 NORD SUPREME 轮以 3900 万美元的单价出售给希腊买家。

来源：国际船舶网

【2024 年，油轮公司的日子会怎样？】

进一步的不确定性可能在明年带来更多利润回报。抛开基本面不谈，地缘政治可能会在 2024 年的油轮市场上扮演重要角色。



首先是石油价格战，然后是全球疫情，紧接着是俄乌冲突，与此相关的航运制裁重塑了全球石油贸易。对于全球约 6000 艘的国际贸易油轮船队来说，这是前所未有、动荡不安、一蹶不振的四年。2024 年将会有更多同样的事情发生。

这一次，未来一年的背景有所不同。全球石油需求增长将减半。疫情后的赶超已经结束，将不再支持吨英里的增长。

然而，还有许多其他有利因素增加了不确定性，可能会带来更多的利润回报。

巴拿马历史上最严重的干旱正导致油轮改道，而胡塞武装则在红海肆意行动。

如果 10 家上市油轮公司（共运营约 700 艘船舶）的业绩可以作为参考的话，那么地缘政治因素在 2023 年的前九个月里为油轮船东带来了创纪录的利润。

《劳氏日报》的数据显示，2023 年前九个月的利润总额为 34 亿美元。相比之下，2022 年同期的利润为 16 亿美元。

如果从私营船队的角度来推断，2023 年期间的良好形势意味着数十亿美元的收入。不过，别误会，这种情况在 2024 年会有所变化。

首先，石油需求已恢复到疫情前的水平。其次，对地缘政治导致全球石油贸易路线发生巨变，这一情况已经平息，现在已被考虑在内。

然而，油轮新造船订单量空前低迷，将在未来两年内制约船队增长，加上地缘政治的不确定性，货运增长停滞不前。因此，船队的高利用率会放大任何可能增加吨英里数的事件或地缘政治冲击的影响。

成品油轮船东 Ardmore 在报告第三季度业绩时表示，巴拿马运河的拥堵已使油轮过境量减少了 40%。Ardmore 还强调了油轮订单与船队的比率，该比率处于历史低位。据 Ardmore 称，中程油轮订单量占现有船队的 5.3%，而成品油轮订单量占船队的 10%。

根据英国船舶经纪公司 Braemar 2023 年 12 月的月度报告，VLCC 的订单量与船队的比率为 3%，Suezmax 型油轮为 12%，Handysize 型油轮为 4%，中程油轮为



1%。LR2 型油轮的比例最高，为 24%。

因此，Ardmore 预计 2024 年成品油轮的船队增长率仅为 0.5%，为 23 年来最低，而成品油出口将增长 3.6%，吨英里需求增长 6.3%。

这样的比例不仅有助于推动油轮新造船价格在 2023 年达到非常高的水平，而且应该会在这些船舶下水之前就推动二手船舶销售市场的蓬勃发展。

根据国际能源机构的预测，2024 年全球石油需求量将增长 110 万桶/日，是 2023 年的一半。

欧洲占下降总量的一半，这与依靠从中东海湾地区长途运输柴油和航空燃料的成品油轮贸易有关。

美国、巴西和圭亚那创纪录的原油出口供应被沙特阿拉伯的自愿减产所抵消，预计这将拖累 VLCC 的即期运费。

国际能源机构的数据显示，石脑油（仅占消费量的 8%）的需求在 2024 年增长最高，增幅达 6.6%。

占消费量 55% 的车用汽油和柴油的需求增长则微不足道，分别为 0.4% 和 0.8%。这两种产品将近占清洁石油海运出口的三分之二。

在化石燃料需求萎缩和全球宏观经济疲软的背景下，还有许多不确定因素。这些因素有可能使油轮运价回落到 2020 年的亏损水平。

胡塞武装在红海对商业航运的袭击可能会使更多油轮运营商受惊，使其改变苏伊士运河的过境路线，从而延长吨英里数。

巴拿马运河的长期拥堵已经抬高了成品油轮的运价，更多的过境限制可能会继续支撑收益，尤其是中程油轮。

另一个不确定因素是欧盟碳排放交易体系的出台，人们对这一体系还没有完全了解。从 1 月 1 日起，到欧洲开展贸易的船舶必须购买 40% 的排放配额，这涵盖 50% 的国际航程。



最后，还要考虑的是由大约 500 多艘油轮组成的船队演变，这些油轮运输受制裁的石油，约占全球油轮船队的 12%。未来如果影响到这些石油的运输，以及运输这些石油的油轮，都会对市场造成冲击。这可能会导致运费飙升到 2019 年 10 月的水平。当时，VLCC 的运费超过每天 30 万美元，并向下渗透到较小的船型。

地缘政治增加了一个不可预测的因素，使人们难以确定有利的供应基本面能否抵消承诺已久的 2024 年经济逆风。

来源：中国船检

【德路里：干散货市场在未来几年将出现更多并购】

继两家航运公司 Star Bulk 和 Eagle Bulk 最近宣布将于明年初合并后，英国分析公司德路里（Drewry）表示，干散货市场在未来几年将出现更多并购。

德路里海运财务主管 Santosh Gupta 说：“我认为这将持续下去，我们的预期是，在未来两三年内，合并会越来越多。”

对于一个历来高度分散、多头并进的 market 来说，这标志着一个根本性的转变。

Star Bulk 和 Eagle Bulk 合并后将更名为 Star Bulk Carriers Corp.，该公司将成为美国股市上最大的干散货运输公司。

Star Bulk 的现任首席执行官 Petros Pappas 也将领导合并后的实体，他在最近的一次投资者电话会议上阐述了这一情况。他在宣布与 Eagle Bulk 合并后表示：“我们不排除未来与管理大型船舶的公司进一步合并的可能。”

“如果在某个时间点我们发现某家公司拥有好望角型或巴拿马型船，我们也可以与之合并。但我们认为这次合并对我们来说是重要的一步，因为规模很重要。” Pappas 说道。

自 2014 年以来，Star Bulk 一共进行了 10 次并购。



2021 年，干货市场经历了历史性的繁荣。全球各地都推出了一揽子金融激励计划，帮助经济从疫情中复苏。干散货承运商不得不承认，这些激励计划推动了市场的发展。

而在整个 2022 年，散货船费率都在下降，2023 年则是供需异常失衡。

德路里在 11 月份的一份报告中预测，由于煤炭和谷物贸易量超大，2023 年干散货需求可能会出现 4.5% 的历史最高增幅。

但如果从航运公司的订单量来看，情况就有些不同了。过去一年，干散货船队只增长了 2.6%，略低于需求的增长。尽管如此，船舶有效供应量仍然要高得多。

Santosh Gupta 解释说：“由于订单量相对于船队较少，2025 年前船厂的可用性有限，以及即将实施的 IMO 法规，我们看到老牌公司，如 Star Bulk 和 Eagle Bulk，都在寻求此类大型交易（并购）。”

“对于船龄较低的船舶来说尤其如此。在投资改造船舶以符合环保法规方面，大型企业处于相对有利的地位，这可能会导致更多的整合。”

Santosh Gupta 相信，合并能为干散货运输公司带来巨大的经济效益。“有一点是肯定的。合并后，规模较大的实体将更容易获得资金。而更容易获得资金，就更容易进行增资，包括有机增资和无机增资。”他说。

此次合并象征着 Star Bulk 取得更大发展吗？“如果我们回顾一下 2014 年以来的发展，Star Bulk 增长战略中最重要的部分之一就是无机增长。此次收购的成功整合将进一步证明 Star Bulk 的执行力，尤其是在大型收购方面，并促使公司考虑在未来进行更多此类收购。”Santosh Gupta 解释道。

Eagle Bulk 公司首席执行官 Gary Vogel 对 Star Bulk 公司未来的预测则较为温和：“我们不想贪多嚼不烂。但我认为，随着时间推移，我们会努力发展壮大。”

这两家航运公司尚未透露 Gary Vogel 是否会继续留在合并后的公司。



【全球近六成运力停航红海！运价翻六倍？】

随着红海安全威胁的不确定性升级，更多集装箱航运公司“按下暂停键”。市场预期绕航将拉升运价，国内外多家航运公司股价大幅上涨。

#1 东方海外、HMM 加入

12月16日，东方海外(OOCL)在官网一份声明中表示，“由于运营问题，公司将立即停止接收往返以色列的货物，直至另行通知。”

同时，据釜山日报今日消息，韩国最大集装箱航运公司HMM同样宣布，欧洲业务将绕航南非最南端好望角，取代经苏伊士运河的红海航线。

HMM选择绕航符合市场预期。本月15日，该公司已下令正在穿越红海的24,000 TEU集装箱船“HMM Dublin”改道好望角，而非常规经过苏伊士运河。该船原定于上月27日从釜山出发，途经亚洲，经苏伊士运河前往欧洲。

HMM一位官员表示：“从上周五开始，我们决定对通过苏伊士运河的船只使用绕道路线。总的来说，HMM船只每周都会经过苏伊士运河一到两次，但后续我们将选择绕航，直到情况发生变化。”

#2 全球近六成运力停航红海

根据海运圈聚焦追踪，在东方海外和HMM之前，全球前五大集装箱航运公司中的四家已表态，暂停所有船舶在红海及附近海域航行。（详情见《

多家船东在“疯狂红海”按下暂停，绕道、拒航正导致运价飙升！》）

由于红海海域连续两天发生商船遇袭事件，马士基和赫伯罗特上周五做出停航决定。前者表示，将暂停通过红海的所有集装箱运输，直至另行通知，并将绕道非洲。后者声称将“暂停所有通过红海的集装箱船运输，直至18日，并将在此后的一段时间内做出决定。”



一天后，全球最大集装箱航运公司地中海航运（MSC）也跟进宣布，由于袭击威胁增加，该公司将把船只从红海改道。同时，达飞海运发布声明称，由于对红海及附近海域安全局势的担忧加剧，该集团宣布暂停其所有经红海的集装箱运输，直至另行通知。

算上此前已决定改变航线，避开阿拉伯海和红海的以色列集装箱航运公司以星（ZIM），目前全球前十大班轮承运人已有六家公开表示暂停通过红海。这六家公司控制着全球 58.9% 的运力。

#3 下一个是谁？

全球前十大班轮承运人中的另外四家，包括排名第四的中远海运（COSCO Shipping）、6-9 位的海洋网联（ONE）、长荣海运、阳明海运均未公开透露是否对红海航线部署有所调整。

不过据财联社最新消息，有货代公司已收到船东通知暂停接长荣海运、ONE 红海相关货物。目前，中远海运官方尚未发布是否会暂停红海通行的公告。

昨日，阳明海运总经理杜书勤对有关是否暂停红海通行做出了回应，待 18 日与联盟其他成员协商，并听取保险公司意见后再做决定。

当前，算上将于 2025 年 1 月解体的 2M 联盟。集装箱航运业共有三大航运联盟，即 2M、Ocean Alliance 和 THE Alliance，由联盟伙伴之间的船舶共享协议矩阵和其他协议组成。

与阳明海运同属 THE 联盟的赫伯罗德的暂停航行时间至 18 日。市场人士表示，前两天正逢周末，后续除了联盟会员间需要协商，也要看各国政府决定如何应对红海与亚丁湾的胡塞武装一再攻击商船事件。

阳明海运官网显示，该公司提供亚洲至红海 AR1 航线服务，轮转港序为釜山、上海、宁波、蛇口、新加坡、吉达（JEDDAH）、亚喀巴（AL' AQABAH）、苏科纳（Sokhna）、吉达、新加坡、釜山。

宝船网船舶 AIS 信息显示，执行阳明海运 AR1346W 航次的“YM MOVEMENT”轮已驶过红海敏感水域，执行 AR1347W 航次的“WAN HAI 613”轮正以 18 节速度向



该水域航行。

#4 运价翻六倍，航运股“疯涨”

受红海局势影响，远东至以色列相关航行运价已较 12 月上半月翻六倍。据财联社报道，一位货代公司负责人透露已有船公司公布最新运费，其中远东至以色列相关航线运费已推涨至超过 6000 美元/FEU。“就在 12 月上半月运费还只有 1000 多美元/FEU，下半月（起始）也仅 2000 多美元/FEU。”

预期的运价拉升导致国内外多家航运公司股价大幅上涨。全球前十大班轮承运人除地中海航运、达飞、ONE 未公开上市外，其他航运公司股价均有不同幅度上涨。

同时，今日多家 A 股航运公司股价也受红海危机刺激大幅上涨。国航远洋 (BJ:833171) 股价涨停，涨幅 29.98%；锦江航运 (SH:601083) 股价涨停，涨幅 10.04%；中远海能 (600026) 涨停收盘，股价上涨 10.04%；海通发展 (603162)、宁波远洋 (601022) 同样涨停，涨幅均为 10.02%。招商轮船、中远海控、凤凰航运等航运公司股价也录得了超过 5% 的涨幅。

据银柿财经，对于红海危机对业务的影响，招商轮船证券部人士回应称，目前公司没有经过红海航线的轮船，她表示，远洋运输受供需、航运价格、油价、地缘政治等很多因素的影响，上述事件是否会造成航运价格上涨，她表示不太清楚，但公司方面经营是比较稳健的。

中远海能证券部人士表示：“我们公司现在没有去红海的船只，公司的主要航线是中东回国。”对于上述事件是否对国际航运价格造成影响，上述人士表示：“公司现在无法发表评论。”

来源：海运圈聚焦



◆ 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	15/12/23	08/12/23	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,650	6,650	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,550	3,550	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	15/12/23	08/12/23	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	7,200	7,200	0	0.0%	
MR	52,000	4,750	4,750	0	0.0%	

截止日期: 2023-12-19

(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	Jiangsu New Hantong, China	2026	Cardiff Marine - Greek	8,600	
4	Tanker	115,000	Zhoushan Changhong, China	2026-2027	Kurow Shipping - Turkish	6,100	options exercised, scrubber fitted, IMO Tier III, EEDI Phase III
1	Tanker	115,000	New Times, China	2025	Cardiff Marine - Greek	undisclosed	
2	Bulker	209,000	Nihon, Japan	2026-2027	Mitsui OSK Lines - Japanese	undisclosed	LNG dual-fuel
3	Bulker	210,000	Qindao Beihai, China	2026-2027	Mitsui OSK Lines - Japanese	8,600	LNG dual-fuel
4	Bulker	82,000	Nantong Xiangyu, China	2026	Cardiff Marine - Greek	3,550	
1	LNG bunkering	12,500 cbm	CIMC SOE, China	2026	Scale Gas - Spanish	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
BEKS BROWN	BC	206,204		2005	Japan	1,650	Chinese	BWTS ,Scrubber fitted
ULTRA TIGER	BC	83,611		2009	Japan	1,600	Indian	BWTS fitted
PRESINGE TRADER	BC	81,115		2016	China	2,550	Undisclosed	BWTS fitted
MELODIA	BC	80,554		2013	Japan	2,200	Undisclosed	BWTS fitted, understand she had a groudng in the past
GLORY AMSTERDAM	BC	77,171		2006	Japan	1,150	Chinese	BWTS fitted, Dely Jan 24'
TOPAZ	BC	75,499		2004	Japan	1,055	Undisclosed	
ITS APORTO LEONE	BC	63,756		2014	China	2,150	Undisclosed	
CP GUANGZHOU	BC	63,527		2015	China	2,300	Chinese	
UNITY ENDEAVOUR	BC	61,617		2014	China	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
XING XI HAI	BC	60,498		2017	Japan	2,900	Scandinavian	BWTS fitted
XING SHOU HAI	BC	60,492		2016	Japan	2,800	Greek	BWTS fitted
SUPRA ONIKI	BC	57,022		2010	China	1,100	Undisclosed	BWTS fitted
RUI FUN KANG	BC	57,000		2011	China	1,200	Undisclosed	
TR CROWN	BC	53,474		2005	Japan	1,030	S. Korean	Delivery S.Korea 01 Feb-30 Mar, BWTS fitted
JIN SHENG	BC	52,050		2006	Japan	1,043	Chinese	BWTS fitted
CLIPPER COPENHAGEN	BC	37,862		2010	China	1,120	Armator Shipping - Swiss	BWTS fitted, Ice Class IC
SHINSUNG CLEVER	BC	37,063		2015	Japan	1,830	Undisclosed	BWTS fitted, DD 04/2024

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
ROTTERDAM BRIDGE	CV	50,953	4,253	2001	S. Korea	1,250	Undisclosed	BWTS fitted
BOYA	CV	8,293	735	2002	Germany	330	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
DIJILAH	TAK	320,596		2019	S. Korea	11,400	Saudi Arabian	*ECO, Scrubber & BWTS fitted
KIRKUK	TAK	320,596		2019	S. Korea	11,400	Saudi Arabian	fitted
AEGEAN POWER	TAK	115,754		2007	S. Korea	4,200	Undisclosed	
S-TRUST	TAK	106,094		2005	S. Korea	3,200	Undisclosed	BWTS fitted
SCF ANGARA	TAK	50,956		2008	S. Korea	2,500	Undisclosed	BWTS fitted, ice class 1A, SS/DD due Dec 23'
DONG-A THEMIS	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,700	Undisclosed	BWTS fitted
BAHRI ROSE	TAK	49,631		2006	S. Korea	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
HANA	TAK	47,198		1997	Japan	650	Undisclosed	
CENTENNIAL MATSUYAMA	TAK	47,165		2008	Japan	2,300	Undisclosed	BWTS fitted CAP -1
ALICUDI M	TAK	40,083		2004	S. Korea	1,450	Turkish	novation of BWTS
BLUE TRADER	TAK	37,270		2005	S. Korea	1,780	Turkish	BWTS fitted
AURELIA	TAK	24,025		2006	Croatia	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
XING HAI HUA 728	TAK	17,204		2009	China	820	Undisclosed	
HZ SINGAPURA	TAK	13,899		2021	China	2,150	Undisclosed	

◆ 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
SHUN SHIN	GC	2,508		2005	China	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
OCEAN SILKWAY	CV	21,813	7,036	1996	Japan	550.00	
RACE	CV	18,153	5,425	1998	Japan	535.00	
AT MIDDLE BRIDGE	GC	8,212	3,434	1989	Japan	undisclosed	
CHIME	OTHER/FISH FACTORY	4,150	5,071	1979	Poland	undisclosed	



IBRA	OTHER/HOPPER DREDGER	6,433	4,960	1986	Netherlands	undisclosed
SAS 4	OTHER/OSV	389	935	1991	UK	undisclosed
SEAS	TAK	41,315	8,579	1992	Japan	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
SOL VALOUR	CV	10,323	3,827	1997	S.Korea	undisclosed	as is Colombo
KHURAN	TAK	41,315	8,579	1992	Japan	undisclosed	

◆ [ALCO 防损通函](#)

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】

(JWLA032, 2023年12月18日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2023 年 12 月 18 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

新增:

圭亚那, 但仅限于圭亚那领海以外的专属经济区内的近海海上设施的停靠

修改:

印度洋, 亚丁湾和红海南部

被下列边界包围的水域:

- 西北: 红海北纬 18° 以南
- 东北: 从也门边境 16° 38.5' N, 53° 6.5' E 到公海点 14° 55' N, 53° 50' E
- 东部: 从公海点 14° 55' N, 53° 50' E 到公海点 10° 48' N, 60° 15' E, 再到公海点 6° 45' S, 48° 45' E
- 西南: 在索马里边境 1° 40' S, 41° 34' E, 到公海点 6° 45' S, 48° 45' E

除非另有规定, 离岸 12 海里以内的毗邻领土的沿海水域除外。



厄立特里亚

厄立特里亚，但仅限北纬 18° 以南

德尔加杜角

由下列边界包围的莫桑比克和坦桑尼亚领海：

- a. 北部：从姆纳济湾 10° 19.6' S, 40° 18.9' E 到公海点 10° 10.3' S, 40° 34.44' E
- b. 南部：从卢里奥湾 13° 30' S, 40° 31.6' E 到公海点 13° 29.97' S, 40° 49.7' E

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
2023-12-22	709.530	781.600	4.999	90.862	900.700	65.479	1293.400	482.710	534.680
2023-12-21	710.120	777.750	4.955	90.984	898.580	65.625	1274.260	478.930	532.230
2023-12-20	709.660	779.750	4.938	90.999	904.140	65.788	1271.120	480.270	532.740
2023-12-19	709.820	775.840	4.982	91.068	898.500	66.159	1268.320	476.340	530.400
2023-12-18	709.330	774.140	4.993	90.920	900.340	65.731	1269.190	475.970	531.330

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	5.47043
2 个月	--	3 个月	5.62174	4 个月	--	5 个月	
6 个月	5.64200	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2023-12-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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