



全一海运市场周报

2024.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2024.11.11 - 11.15 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场出现调整 多数航线运价走低】

本周，中国出口集装箱运输市场出现调整行情，运输需求缺乏进一步增长的动能，多数航线运价走低，综合指数下跌。据国家统计局发布的数据显示，10月全国规模以上工业增加值同比增长5.3%，继续保持平稳增长；社会消费品零售总额同比增长4.8%，增速比上月加快1.6个百分点。数据显示国民经济运行稳中有进，为中国出口集运市场起到长期的支撑作用。11月15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2251.90点，较上期下跌3.4%。

欧洲航线：据德国经济研究所发布的数据显示，11月欧元区ZEW经济景气指数为12.5，低于前值及市场预期，欧洲经济又出现疲软迹象，未来复苏的前景面临考验。本周，运输需求总体平稳，即期市场订舱价格在连续上涨之后小幅回落。11月15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2512美元/TEU，较上期下跌1.1%。地中海航线，市场行情保持稳定，市场运价小幅上涨。11月15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3080美元/TEU，较上期上涨0.8%。

北美航线：美国劳工统计局公布的数据显示，美国10月CPI同比增速升至2.6%，创三个月新高，通胀数据的反弹可能影响美联储未来降息的步伐，对经济造成拖累。此外，即将上任的美国新一届政府的政策转变可能对未来全球经济前景造成较大的不确定性。本周，运输需求增长放缓，供需基本面缺乏一定的支撑，市场运价出现调整行情。11月15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4181美元/FEU和5062美元/FEU，分别较上期下跌11.6%、4.1%。

波斯湾航线：当地的紧张局势依旧延续，但对市场运价的支撑有所减弱，本周即期市场订舱价格继续下行。11月15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1421美元/TEU，较上期下跌4.0%。

澳新航线：运输需求缺乏进一步增长的动能，即期市场订舱价格在连续上涨后回落。11月15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2159美元/TEU，较上期下跌1.4%。



南美航线: 运输需求有所下滑, 供求平衡情况不理想, 本周市场运价继续下跌。11月15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 5515 美元/TEU, 较上期下跌 7.0%。

日本航线: 运输市场保持平稳, 市场运价小幅上涨。11月15日, 中国出口至日本航线运价指数为 845.20 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风雨雪接连来袭 综合指数小幅波动】

本周, 商品需求淡季特征明显, 但台风、雨雪、大雾等恶劣天气接连影响沿海运输, 综合运价指数小幅波动。11月15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 1101.61 点, 较上期上涨 0.1%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周, 我国大部地区较往年同期偏暖, 华南多地气温重回 30℃以上, 终端电厂负荷小幅下降, 暖冬预期上升, 下游采购缩量, 需求整体不及预期。沿海八省电厂日耗 199 万吨, 库存 3523.8 万吨, 存煤可用天数 17.7 天。煤炭价格方面, 煤炭主产区以保供为主, 供销均衡, 但随气温升高, 市场预期转弱, 部分坑口承压下调煤价。铁路发运量继续提升, 北方港口加速累库, 部分码头疏港压力有所显现。煤炭供需较为宽松, 下游采购热情不高, 贸易商仍有挺价意愿, 市场成交渐少, 港口煤价窄幅波动。环渤海各港日均调进量 130.8 万吨, 增加 1.5 万吨; 调出量 113.7 万吨, 减少 8.7 万吨, 存煤 2535.9 万吨。运价走势方面, “桃芝”、“天兔”连续影响我国沿海地区, 加之大风天气限制北方港口装卸效率, 部分运力受限, 市场即期运力略显紧张。然而, 全国气温偏暖, 终端需求不振, 补库意愿降低, 市场货盘持续减少, 商谈氛围平淡, 沿海煤炭运价向下调整。

11月15日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1132.97 点, 较上期上涨 0.1%。中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收 819.71 点, 较11月8日下跌 3.0%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万 dwt)航线运价 34.9 元/吨, 较11月8日下跌 1.7 元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万 dwt)航线运价为 40.6 元/吨, 较11月8日下跌 0.9 元/吨, 秦皇岛-广州(5-6万 dwt)航线运价为 46.3 元/吨, 较11月8日下跌 0.3 元/吨。

金属矿石市场: 本周, 随着钢材的传统淡季到来, 终端需求释放放缓, 社库连续第三周增加, 成材价格震荡下行。钢厂利润回落, 铁水产量继续下滑, 加之铁矿石港到港量有所回升, 矿石价格走弱, 钢厂采购谨慎, 沿海金属矿石运输价格小幅下调。11月15日, 中国沿海金属矿石运价指数(CBOFI)报收 786.26 点, 较11月8日



下跌 0.2%，其中，青岛/日照-张家港(2-3 万 dwt) 航线运价 30.6 元/吨，较 11 月 8 日上涨 0.9 元/吨。

粮食市场：本周，产地气温偏高，玉米储存难度上升，产地粮意愿亦增加，北方港口调入量持续走高，国内玉米供应充足，玉米价格承压走低，下游饲企采购热度有所下降，沿海粮食运价小幅下调。11 月 15 日，沿海粮食货种运价指数报 976.44 点，较上期下跌 1.2%，其中，营口-深圳(4-5 万 dwt) 航线运价 55.0 元/吨，较上期下跌 0.5 元/吨。

成品油市场：本周，北方项目需求逐渐停滞，南方赶工需求仍有提振空间，“双十一”电商促销后，物流高峰开启，柴油价格小幅上探。国际原油价格震荡回落，国内市场情绪转弱，汽油需求持续低迷，沿海成品油运输价格小幅波动。11 月 15 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 978.17 点，较上期下跌 0.7%；市场运价指数 917.27 点，较上期下跌 1.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求向好 租金指数小幅上涨】

本周，海岬型船两大洋市场铁矿石货盘增多，船运运输需求有所改善，且 FFA 远期合约价格上涨，运价扭转前期低位徘徊态势稳步向上。巴拿马型船市场煤炭货盘略好于小船，但可用运力也充裕，太平洋市场日租金企稳小幅上涨。超灵便型船市场运输需求低迷，日租金继续下行。远东干散货租金指数在海岬型船市场运价上涨的影响下小幅上涨。11 月 14 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1453.54 点，较 11 月 7 日上涨 7.0%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场船运需求增加，运价呈稳步向上走势。本周太平洋市场三家租家均在市场询船，且远程矿航线货盘较前期也有所改善，FFA 远期合约价格上涨，市场活跃度明显上升，看涨情绪浓，市场运价稳步上涨。周中虽略显安静，但临近周末，两大洋市场货盘继续释放，OP 也较为活跃，运价延续上涨势头。11 月 14 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 23560 美元，较 11 月 7 日上涨 23.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.193 美元/吨，较 11 月 7 日上涨 9.5%。远程矿航线巴西铁矿石市场货盘较前期有所增加，且 FFA 远期合约价格上涨，市场情绪明显好转，运价继续上涨。11 月 14 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.214 美元/吨，较 11 月 7 日上涨 14.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场日租金有所企稳，粮食航线运价依旧下跌。本周，太平洋市场有部分印尼和澳大利亚煤炭货盘，北太平洋市场也有部分粮食



货盘，但由于粮食航线运价持续萎靡不振，空放运力有所减少，运力集中在太平洋市场，太平洋市场整体表现不温不火，日租金企稳小幅波动。11月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12666 美元，较 11 月 7 日上涨 3.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.123 美元/吨，较 11 月 7 日上涨 1.0%。粮食市场，本周南美以及美湾仅零星的即期货盘，市场观望情绪浓厚，活跃度不高，粮食航线运价仍继续下探。11 月 14 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 34.220 美元/吨，较 11 月 7 日下跌 1.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船市场呈低迷态势，日租金持续下跌。本周即期市场煤炭货盘一般，镍矿和钢材出口货盘减少，市场船运需求偏弱，即期运力仍有待消化，船多货少格局未变，船东信心不足，日租金继续承压下行。11 月 14 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10152 美元，较 11 月 7 日下跌 9.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.216 美元/吨，较 11 月 7 日下跌 3.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后稳】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 8 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增加 208.9 万桶至 4.3 亿桶，增幅 0.49%。出口增加 59.0 万桶/日至 344.0 万桶/日，进口 650.9 万桶/日，较前一周增加 26.9 万桶/日，美国原油产品四周平均供应量为 2080.3 万桶/日，较去年同期增加 1.76%。国际能源署(IEA)周四预测，2025 年全球石油仍将供过于求，非 OPEC+ 国家的供应量将增加 150 万桶/日，超过需求增速。这种供应过剩的前景，即使 OPEC+ 维持减产措施，明年全球供应预计仍将超过需求 100 万桶/日，高于全球产量的 1%。美元在 10 月通胀数据公布后升至一年高位，强化了美联储在降息问题上的谨慎立场，推高了美国国债收益率，从而继续对油价施加下行压力。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 72.18 美元/桶，较 11 月 7 日下跌 4.18%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。11 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1010.52 点，较 11 月 7 日上涨 8.1%。

超大型油轮(VLCC)：本周 VLCC 市场中东航线 11 月底货盘基本收尾，12 月初货盘陆续进场；大西洋航线持续安静，鲜有公开放出的成交供参考。周初恰逢迪拜船东大会，部分租家希望赶在参会前将船位锁定，船东抓住机会顺势加价，成交 WS 点位小幅回暖。下半周，租家逐步开始控制出货节奏，市场观望情绪渐浓，但船东仍对 4 季度航运周及 12 月沙特装期货量有期待，成交运价基本保持平稳。目前，整体累积可用运力依旧较多，中东 11 月货量不及预期，市场难有持续上涨的基础。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS51.85，较 11 月 7 日上涨 9.31%，CT1 的 5 日平均为 WS50.14，较上期平均下跌 0.49%，TCE 平均 2.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS54.41，上涨 6.58%，平均为 WS52.82，TCE 平均 2.7 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 11 月 21-24 日, 成交运价为 WS47。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 25-27 日, 成交运价为 WS49。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 30 日至 12 月 2 日, 成交运价为 WS51.25。中东至中国航线报出 27 万吨货盘, 受载期 11 月 27-29 日, 成交运价为 WS51。巴西至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 12 月 6-7 日, 成交运价为 WS49。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 12 月 4-6 日, 成交运价为 WS51。西非至中国航线报出 26 万吨货盘, 受载期 12 月 8-10 日, 成交运价为 WS52。西非至远东航线报出 26 万吨货盘, 受载期 12 月 6-10 日, 成交运价为 WS54。

(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 13 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.21 点, 环比下跌 0.06%。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+0.20%、-1.17%、+0.47%及-0.37%。

国际干散货船二手船价跌多涨少。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 0.15%; 57000DWT 吨级散货船估值环比下跌 0.74%; 75000DWT 吨级散货船估值环比下跌 3.96%; 170000DWT 吨级散货船估值环比上涨 0.20%。本期, 国际二手散货船市场成交数环比下跌, 总共成交 12 艘 (环比减少 4 艘), 总运力 108.34 万载重吨, 总成交金额 23495 万美元, 平均船龄 11.75 年。

国际油轮二手船价格全面上涨。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 0.14%; 74000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.40%; 105000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%; 158000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.01%; 300000DWT 吨级油轮估值环比上涨 0.59%。本期, 国际油轮二手船市场成交量减少, 总共成交 5 艘 (环比减少 3 艘), 总运力 45.31 万载重吨, 总成交金额 12000 万美元, 平均船龄 16.20 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 0.47%; 5000DWT 吨级散货船估值环比上月上涨 0.47%。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跌多涨少。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 0.46%; 1000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.21%;



2000DWT 吨级散货船估值环比上涨 3.75%；3000DWT 吨级散货船估值环比下跌 2.96%。本期，国内内河二手散货船市场交易量下跌，总共成交 12 艘（环比减少 18 艘），总运力 2.15 万载重吨，总成交金额 2527.70 万人民币，平均船龄 10.063 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

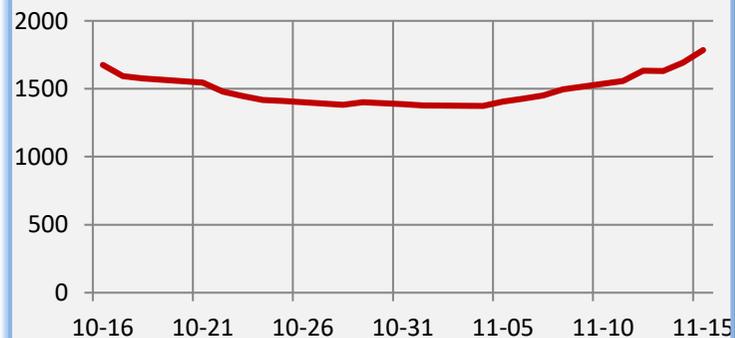
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

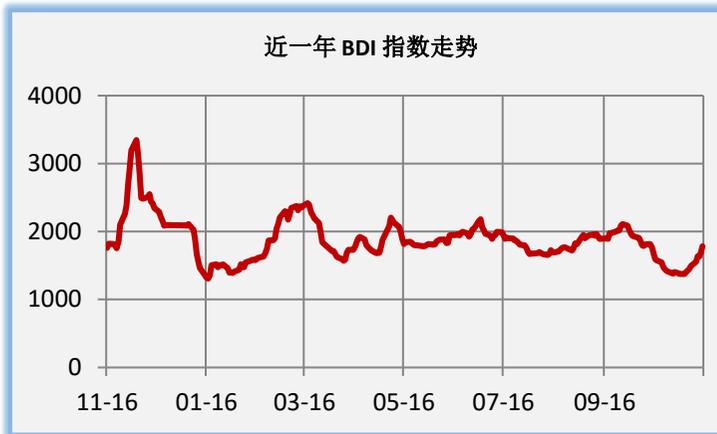
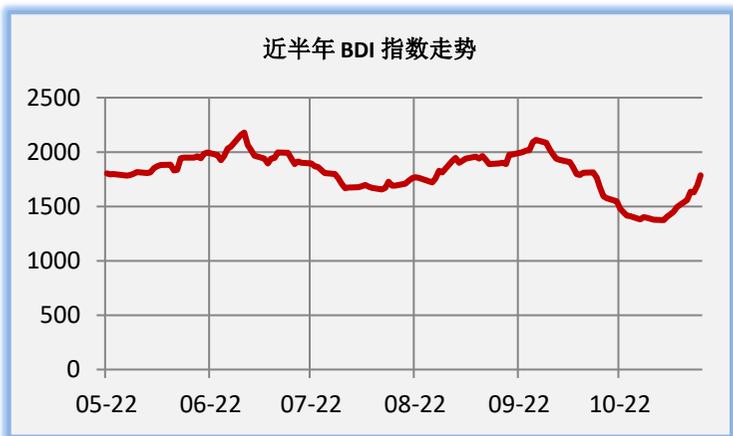
波罗的海指数	11月11日		11月12日		11月13日		11月14日		11月15日	
BDI	1,558	+63	1,634	+76	1,630	-4	1,692	+62	1,785	+93
BCI	2,517	+201	2,753	+236	2,746	-7	2,936	+190	3,229	+293
BPI	1,182	+6	1,194	+12	1,208	+14	1,213	+5	1,212	-1
BSI	1,064	-15	1,051	-13	1,036	-15	1,029	-7	1,019	-10
BHSI	701	-2	697	-4	693	-4	687	-6	685	-2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)					
船型 (吨)	租期	08/11/24	01/11/24	浮动	%
Cape (180K)	一年	24,000	22,000	2000	9.1%
	三年	21,750	21,000	750	3.6%
Pmax (76K)	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	11,750	11,750	0	0.0%
Smax (58K)	一年	14,250	14,750	-500	-3.4%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%
Hsize (32K)	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	10,000	10,000	0	0.0%

截止日期: 2024-11-12



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Crimson Ace' 2015 81759 dwt dely retro Haldia 29 Oct trip via EC South America option NC South America option US Gulf redel Singapore-Japan \$10,500 - ADMI

'Skyros' 2011 79366 dwt dely Kemen 15/19 Nov trip via Australia redel South China \$ 10,500 - Cambrian Bulk

'Guo Yuan 20' 2012 75750 dwt dely Hong Kong 22 Nov trip via EC Australia redel China \$12,000 - cnr

'Port Oshima' 2022 64611 dwt dely Galveston prompt trip redel EC South Atlantic intention potash \$15,000 - Canpotex

'Obsession' 2022 63606 dwt dely passing Fujairah prompt trip redel Bangladesh intention aggregates \$16,000 - Pacific Basin

'Jorita' 2019 63532 dwt dely Port Elizabeth prompt trip redel EC India \$14,750 + \$147,500 bb - cnr

'Great Fortune' 2015 63497 dwt dely Mina Saqr prompt trip redel Bangladesh \$16,000 - cnr

'Medi Zuoz' 2017 60501 dwt dely Port Said 20 Nov trip redel West Africa intention clinker \$11,500 - Fednav

'Spar Hydra' 2011 58018 dwt dely N Continent prompt trip redel E Mediterranean intention scrap \$17,000 - EMR

'Darleakay' 2012 58018 dwt dely Amsterdam prompt trip redel E Mediterranean intention scrap \$17,000 - cnr



'Egret Bulker' 2010 57809 dwt dely Port Said prompt trip redel Tema intention clinker \$9,000 - Ultrabulk

'Amoy Fortune' 2011 56874 dwt dely Richards Bay 25 Nov trip redel India \$12,750 + \$127,500 bb - cnr

'Anni Selmer' 2009 55639 dwt dely Haldia prompt trip via EC India redel China intention iron ore \$7,100 - cnr

'Magnum Force' 2008 53628 dwt dely Richards Bay prompt trip redel Mombasa \$11,000 - cnr

'Lan Bao Hai' 2015 39779 dwt dely SW Pass prompt trip redel Morocco intention coal \$15,000 - Pioneer

'Weco Josefine' 2018 38600 dwt dely Skaw prompt trip via Baltic to redel East Mediterranean intention scrap at \$15,000 - cnr

'Cape Gull' 2013 35172 dwt dely Venezuela 18/21 Nov trip via Atlantic Colombia redel Denmark intention coal \$11,000 - Lauritzen

'AC Amity' 2013 32752 dwt dely Tampico prompt trip redel Morocco intention sugar \$11,500 - Baltnav

'Cape Doukato' 2014 28230 dwt dely Canakkale prompt trip via CVB redel Nouakchott intention wheat \$9,300 - Trithorn

4. [航运&船舶市场动态](#)

【AI 如何为航运赋能】

科技巨头进入航运业，将带来一场不一样的数字变革。近日，全球第三大集装箱航运巨头法国达飞海运 (CMA CGM) 宣布与互联网科技巨头谷歌 (Google) 建立战略合作伙伴关系，旨在深度融合双方优势，利用谷歌在人工智能 (AI) 领域的先进技术，全面提升达飞海运在航运和物流领域的运营效率与市场适应性，引领行业向更加智能化、高效化方向发展。



达飞携手谷歌

7月18日，达飞海运官网宣布，公司正式牵手谷歌，以加速人工智能在达飞海运全球业务中的整合。根据协议，双方合作开发的每个程序和工具都旨在协助用户在多个关键工作流程中进行决策。这一全面合作旨在通过提高效率、响应能力以及对市场波动和干扰的适应能力，为客户提供更快、更及时的服务，从而彻底改变航运业。作为合作内容的一部分，达飞海运将积极致力于优化航线、集装箱处理和库存管理，以确保高效、及时地交付货物，同时最大限度地降低成本和碳足迹。

达飞海运旗下的物流分支 CEVA Logistics 将率先引领数据驱动的未来物流，首先专注于仓库智能管理，旨在更好地运营其占地 1030 万平方米的仓库空间。基于谷歌技术的智能管理工具可加强数量和需求的预测，将使 CEVA Logistics 能够更好地预测和规划其业务。

此外，双方的合作还将扩展到 CMA Media，为达飞海运提升其在媒体领域的优势。谷歌在这一领域的人工智能专长将帮助 CMA Media 开发重要工具，以协助其记者开展日常工作，例如合成和翻译文件，为社交网络生成媒体片段，或对文章、照片或视频中的档案进行数字化和引用。

达飞海运董事长兼首席执行官 Rodolphe Saadé 表示：“本次合作符合我们的数字化路线图和投资，标志着我们的转型战略迈出了关键一步。通过与谷歌的合作，我们将引领航运、物流和媒体领域的数字革命，优化流程，增强竞争优势，推动创新，为我们的员工和客户带来实实在在的利益。”

谷歌和 Alphabet 首席执行官 Sundar Pichai 表示：“通过将达飞海运在航运和物流领域的深厚专业知识与谷歌的人工智能工具和安全基础设施相结合，我们可以帮助达飞海运实现自身及其客户运营的数字化转型。”

据达飞海运介绍，此次合作是其通过人工智能创新实现业务转型的整体战略的一部分。此前，达飞海运还投资了 Mistral AI、PoolSide 和 Dataiku，并推出了开放科学实验室 Kyutai。

谷歌在人工智能领域推出了许多著名的模型和技术，涵盖了从自然语言处理到计算机视觉等多个方面。其中，较为重要的人工智能模型包括 Transformer，一种深度学习架构，广泛应用于机器翻译、文本生成和其他自然语言处理任务；BigGAN，一种生成对抗网络 (GAN)，用于生成高质量的图像，用于图像合成和创意设计；Inception，一种卷积神经网络 (CNN) 架构，用于图像分类、物体检测和图像识别任务；ELECTRA，一种改进的预训练模型，旨在提升自然语言处理任务的效率，用于更高效的文本表示和理解，适用于各种语言任务；Gemini，谷歌最新推出的人工智能模型系列，专注于自然语言处理和生成任务。应用场景包括对话生成、文本生成、



问答系统等。这些模型和技术是谷歌在人工智能领域的核心组件，推动了许多先进的应用和研究成果。

航运 AI 大模型

目前，已有多家知名企业和组织推出了航运人工智能大模型，这些模型在航运业的智能化进程中发挥了重要作用。

ShippingGPT。2023 年 11 月 20 日，招商局能源运输股份有限公司(下称招商轮船)正式发布了业界首个航运人工智能大模型 ShippingGPT。该模型是招商轮船基于“商道”行业大模型打造，融入了航运领域知识。ShippingGPT 训练压缩了海量航运物流知识，可用于船舶和船员管理，航运市场指数查询、市场分析与趋势预测，航运法律知识问答、绿色减排等领域，具有航运物流知识检索与问答、航运市场信息结构化查询问答等功能。对用户提出的航运领域专业问题，“ShippingGPT”可快速生成具备逻辑框架性、战略研判性和专业性的答案与建议。

Hi Dolphin。2024 年 7 月，中远海运科技股份有限公司(下称中远海科)正式发布了航运人工智能大模型 Hi-dolphin。该模型由中远海科自主研发，致力于通过先进的大模型技术和航运专业语料，推动航运业数字化转型。功能方面，Hi-Dolphin 平台由四大模块构成。一是航运知识大模型，致力于提供全面的航海技术、轮机工程、电子电气员以及全球海上遇险与安全系统(GMDSS)等领域的专业知识。专注于航运全生命周期的各个环节，确保精准的知识信息获取。二是航运数据大模型，提供全面而精确的实时查询服务，涵盖智能找船、船舶动态追踪、详细船舶属性分析以及港口运营状况。三是航运运力大模型，该模型是基于 Transformer 研发的基础模型，融合了船舶自动识别系统(AIS)的数据、船舶档案数据、港口档案数据、气象数据和地理信息数据等多源异构数据。四是智能应用，该模型结合行业内的各种业务场景，提供了更高效便捷的智能解决方案。

Marine GPT。2024 年 2 月，印度海事技术解决方案提供商 Marine Insight 公司发布了这一专为海洋领域设计的视觉-语言模型。该模型利用超过 200 万条高质量标记数据进行训练，并融合了 50 多个航运领域专家知识及多种功能，旨在帮助用户解决几乎所有与航运业相关的问题，包括但不限于海事法规、故障排除和技术支持、一般海事调查、健康和安全管理指南等。在应用场景方面，海事专业人员使用该模型可轻松获得海事能力考试中所有问题的即时答案；船舶 PMS 与模型无缝集成，可进行实时分析；船员使用它可获取数据驱动的决策，如健康支持和合规支持；主管/船舶经理可应用该模型制定船舶维护计划，减少停工时间。

这些航运人工智能大模型通过整合海量数据和专业领域知识，为航运业的各个环节提供了智能化解决方案，提高了运营效率、降低了成本、增强了安全性。它们的推出标志着航运业在智能化道路上迈出了重要一步。



AI 在航运业的应用

近年来，人工智能在航运业的发展应用正逐步深化，为这一传统行业带来了前所未有的变革与升级。这些应用不仅提高了航运业的效率和安全性，还推动了整个行业的现代化和智能化发展。

据希腊高世迈航运公司 (Costamare Shipping Company S.A.) 的 IT 经理 Themistoklis Sardis 介绍，目前人工智能在航运业的应用包括以下几个方面。

一是船队管理：通过分析全球定位系统 (GPS)、天气和交通数据，人工智能可用于优化船队运营并提高航线效率。例如三星重工的智能船舶自主研发项目 SVESSEL 整合了人工智能技术来提升船舶运行的安全性和效率，该系统的航线优化功能通过将实时全球天气数据和高精度船舶模型数据纳入算法中，准确生成最高效的航线。

二是预测性维护：人工智能可用于预测设备和船舶何时需要维护，这将有助于减少停机时间并节省成本。例如康士伯 (Kongsberg) 智能航行解决方案旨在通过集成先进的人工智能、大数据、物联网等技术，实现船舶的自动化、智能化和远程化操作。其方案中的 K-Safe 安全系统，包括安全管理和控制系统、应急切断 (ESD)、进程切断 (PSD) 以及火灾和气体探测 (F&G) 控制和监测，其中包括基于计算机的容错能力、全面安全管理功能、全面的故障诊断和自检功能、控制维护和修改的灵活性以及高可用性和安全运行。

三是自主船舶：人工智能可用于开发能够自主航行、停靠和决策的自主船舶，从而提高行业的安全性和效率。2020 年 12 月交付的全球首艘零排放自主船舶 “Yara Birkeland” 号整合了先进的技术，包括传感器和人工智能算法，以安全高效地导航。

四是货物装卸优化：通过分析货物重量和体积、船舶稳性和港口基础设施等数据，人工智能可用于优化货物装卸。例如 Seadronix 的 AVISS 系统，可基于人工智能技术对船舶的靠离泊进行实时监控，从船舶进港到离港，AVISS 系统可协助提供更安全、更高效的港口作业。

五是风险管理：基于人工智能的风险管理系统可以分析各种来源的数据，以识别和降低航运风险，例如天气、交通和海盗行为等。SeaMachines 自主航行系统，具备人工智能情景感知技术，可通过基于海图的用户界面、跟踪目标、视频和警告，向远程指挥员提供运营领域感知和遥测。

六是供应链管理：人工智能可用于优化整个运输流程，从订单管理到物流和库存管理。例如知名集装箱航运企业马士基使供应链管理系统 MyMaersk Supplychain，可



为用户提供订单管理、货物追踪、异常管理等功能。

不难看出，航运业在人工智能技术的应用方面进行了多方探索与实践，这些应用也展现出了人工智能巨大的潜力和优势。未来随着技术的不断进步、应用场景的持续拓展及深入，预计人工智能将在航运业中发挥更大的作用，推动行业的智能化和可持续发展。

来源：中国船检

【仅 0.7%！全球集装箱船队闲置率创新低】

海事分析机构 Alphaliner 指出，在今年前 10 个月中，商业闲置运力占全球集装箱船队总运力的比例创下了历史新低。数据显示，从 1 月到 10 月，全球集装箱船队平均仅有 0.7% 的运力处于商业闲置状态，远低于 2021 年和 2022 年同期的 0.9% 闲置率。这一显著降幅主要归因于红海危机导致的航线改道和需求激增，迫使运营商调配所有可用的船舶来满足市场需求。

值得注意的是，尽管过去 4 年集装箱船队规模显著增长，从 2020 年 10 月的 2370 万 TEU 增长至如今的 3060 万 TEU，增幅接近 30%，但今年前 10 个月的平均数据显示，集装箱船队中高达 99.3% 的运力要么处于商业运营状态，要么因非商业原因（如修理、维护或改装）而停运。

与此同时，BIMCO 发布了 2024 年前 10 个月新船交付报告，揭示全球集装箱船交付量已达 410 艘，总计 250 万 TEU，刷新年度纪录。BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 指出，以 TEU 计算，今年前 10 个月交付的新船数量已超越 2023 年 230 万 TEU 的高点。

由于拆船率保持低位，自 2024 年初以来，集装箱船队运力规模已增加 240 万标准箱，增幅达 8.7%。当前，全球集装箱船队总数为 6699 艘，总运力为 3040 万 TEU。自 2020 年初至今，集装箱运力已增长 32%，这充分反映了市场需求的强劲增长以及船东的投资热情。

尽管船队规模在迅速扩大，但船东们仍在积极订造新船。今年至今，新船订单量已达到去年的两倍多，总计 286 艘，合计 330 万 TEU。虽然目前手持订单量略低于 2023 年初的纪录，但班轮公司的订单量却创下了 590 万 TEU 的新高，彰显了班轮公司在市场中的主导地位。

BIMCO 预测，在 2024 年最后 2 个月，还将有 50 万 TEU 的运力交付，使今年新造集装箱船的交付量接近 300 万 TEU。而在未来 4 年里，平均每年将有 170 万 TEU 的新船



交付，这进一步证明了市场对新船的持续需求。然而，船队的实际增长将受到未来拆船量的影响，未来几年拆船市场的动态将对船队规模产生至关重要的影响。

来源：中国船检

【5900%！新造集装箱船月度订单同比飙升】

10月，全球成交新船订单85艘578万载重吨，新船订单量较9月基本保持稳定，按载重吨计，环比上涨0.7%。在10月的新船订单中，集装箱船依旧是占比最高的船型，按载重吨计，占比超过50%；其次为油船，新船订单占10月全部订单的29%。10月，中国的新船订单量依然位居全球首位，按载重吨计，占全球订单的56.9%。

新接订单总量环比大幅下降

2024年10月，全球成交新船订单85艘578万载重吨，同比分别下降40.1%和27.1%，环比分别下降16.7%和上涨0.7%。全球船舶完工交付97艘569万载重吨，同比下降21.1%和20.6%。10月末，全球船舶手持订单5426艘3.47亿载重吨，同比分别上涨17.0%和28.4%。

集装箱船市场持续火热

集装箱船方面，从克拉克森统计数据看，10月，全球成交新船订单26艘300万载重吨，按载重吨计，同比上涨5900%，其中8艘为支线箱船，其余18艘为大型集装箱船。散货船方面，10月，全球成交新船订单7艘38万载重吨，按载重吨计，同比下降90.9%，其中3艘为大灵便型散货船，其余4艘为巴拿马型散货船。油船方面，10月，全球成交新船订单21艘170万载重吨，按载重吨计，同比上涨14.1%，其中2艘为化学品船，14艘为成品油船，其余5艘为原油船。气体运输船方面，10月，全球成交新船订单8艘51万载重吨，按载重吨计，同比下降76.4%，其中1艘为LNG运输船，4艘为液氨运输船，其余3艘为乙烷乙烯运输船，唯一的1艘LNG运输船订单被韩国三星重工斩获。

新船价格略有回落

截至2024年10月，克拉克森新船价格指数收于190点，环比下降0.2%，同比上涨7.7%。从主力船型看，散货船、油船、集装箱船和气体运输船的克拉克森新船价格指数分别为175点、223点、117点和208点；除气体运输船价格环比略有下降外，其他船型的新船价格均保持稳定，其中气体运输船价格环比下降0.1%；所有船型的



新船价格均实现同比上涨，散货船、油船、集装箱船和气体运输船的新船价格涨幅分别为 6.9%、8.0%、12.1%和 6.2%。从典型船型看，2.3 万 TEU 集装箱船新船价格继续上涨，达到 2.74 亿美元；VLCC 新船价格保持稳定，为 1.29 亿美元；17.4 万立方米 LNG 运输船新船价格继续回落，降至 2.61 亿美元。

中国继续蝉联全球新船订单量首位

10 月，中国船厂成交新船订单 64 艘 329 万载重吨（162 万修正总吨），按载重吨计，全球市场份额达 56.9%，位居全球第一；韩国船厂成交新船订单 15 艘 216 万载重吨（74 万修正总吨），按载重吨计，全球市场份额为 37.4%，位居全球第二；日本船厂成交新船订单 1 艘 32 万载重吨（4.4 万修正总吨），按载重吨计，全球市场份额为 5.5%，位居全球第三。

来源：中国远洋海运 e 刊

【对发达经济体的煤炭运输量将降至 15 年新低】

BIMCO 航运分析师 Filipe Gouveia 近日分析称，2024 年前 10 个月，对发达经济体的煤炭出货量同比下降了 6%。

发达经济体的进口需求正在减弱，特别是在欧洲，随着各国持续减少电力业的碳排放，煤炭进口需求同比下降了 22%。按照这个速度，2024 年，对发达经济体的煤炭发货量将降至 15 年以来的最低水平。

数据显示，动力煤出货量同比下降了 9%，主要归因于煤炭发电量的下降，尤其是在欧洲。而在亚洲发达经济体，煤炭发货量同比仅下降了 4%，因为气温升高增加了空调用电需求。2024 年，对发达经济体的煤炭出货量将连续第二年下降。2009 年，即上一次煤炭运输量如此之低的时候，发达经济体占全球煤炭运输量的 57%，而今天这一比例仅为 30%。

从运输市场看，巴拿马型散货船和好望角型散货船分别占发达经济体煤炭运输量的 53%和 33%。今年 1 月至 10 月，巴拿马型船的货运量同比仅下降了 2%，而好望角型船的货运量同比下降达 11%。前往欧洲的货运量减少，好望角型船运价飙升，是巴拿马型船利用率相对较高的原因。

从出口国看，来自俄罗斯、美国和南非的煤炭发货量同比分别下降了 18%、10%和 34%，而来自其他出口国家的发货量则保持稳定。在欧洲需求减弱的情况下，由于俄



罗斯和南非的出口有限，美国对新兴经济体的煤炭出口日益增加。

展望未来，由于脱碳进程的推进，预计发达经济体的动力煤和炼焦煤的进口将继续下降，而对可再生能源发电和再生钢铁生产的投资将增加。与此同时，新兴经济体的进口需求也将出现下降，因为进口国的可再生能源发电量和国内采矿发电量都在上升。预计 2025 年全球煤炭出货量将下降 1%-2%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【特朗普“关税炸弹”冲击集运市场？分析师：历史货运量不减反增】

特朗普重返白宫，集装箱航运市场是否会再次遭受冲击？尽管舆论普遍认为集装箱航运将因特朗普的回归而面临巨大的风险，但数据显示，关税并未显著减少货运量。

Linerlytica 分析显示，自 2018 年特朗普政府实施首轮关税以来，美国集装箱贸易逆差持续扩大。而这一政策大多在拜登政府期间保持不变。

具体数据来看，美国的满载进口集装箱量远超出口，2024 年这一比例已达到 2.4 倍，相较 2018 年的 1.8 倍显著增加。同一时期，平均每月进口量上升了 18%，而出口量减少了 10%，空箱从美国回流的数量也增加了 39%。这表明关税政策并未遏制进口，反而使美国的进出口差距更加悬殊。

特朗普已提出计划，若重新上台，将对大部分每年 3 万亿美元的进口商品实施 10%至 20%的全面关税，尤其对来自中国的所有进口商品征收最低 60%的关税。

Freightos 研究部负责人 Judah Levine 表示，如此激进的关税提案可能对海运货流和运费产生比 2018 年更强烈的影响。

Container xChange 首席执行官 Christian Roeloffs 指出，这类关税政策将引发全球贸易动荡，可能导致货物流向重新配置，甚至催生规避关税的策略，进而推动集装箱航运需求增加。

Sea-Intelligence 分析师也预测，若特朗普胜选，将出现一波短期需求激增，因为进口商可能会在新关税生效前加快货物进入美国的步伐。然而，从中长期来看，关税的施加将促使进口商调整采购策略以减轻关税冲击。

Sea-Intelligence 在近期报告中指出，这对航运公司未必是坏消息，更多意味着航运网络需要做出调整，以适应不同的贸易流向。



集装箱咨询公司 Vespucci Maritime 负责人 Lars Jensen 同样认为，特朗普的当选短期内会推动美国进口量的增长。然而，从长远来看，这可能引发贸易战升级，促使企业重新安排物流路线，就像此前中国商品绕道墨西哥进入美国规避关税一样。

来源：海运圈聚焦

【克拉克森研究：特朗普任期的航运市场解读】

充满悬念和波折的美国大选刚落下帷幕，但市场已开始评估新一届美国政府未来在关税、政策和地缘政治方面的可能变化对航运业的潜在影响。

我们认为判断竞选纲领以及言论中哪些能变成未来可执行的政策仍存在较大不确定性，克拉克森研究在随后也将持续发布专题报告，为中文研究客户做进一步解读。

美国在航运业中的地位

克拉克森研究统计，美国占全球海运出口的 7%，其中主要是能源类商品。与上届特朗普政府执政时期不同，目前美国是能源净出口国；同时美国占全球海运进口的 5%，集装箱贸易占 13%。随着美国能源出口的增加，中美双边贸易量约占全球海运贸易的 1.4%。美国造船产能持续维持低位，船队船东自有运力占比为 4%。但作为全球最大经济体、政治“超级大国”以及航运业的主要货币——美元的发行国，美国政策的重大变化对全球航运业的影响不可小觑。

贸易战 2.0?

特朗普的竞选纲领之一就是美国以外的进口商品征收高额关税，尤其是来自中国的商品。毫无疑问，后期美国加征关税的可能性大幅增加，这将直接影响中国对美出口，涉及范围会更加广泛且潜在带来更大的影响。克拉克森研究统计，2018-19 年中美贸易战导致全球吨海里贸易同比仅下降 0.5%，其中粮食、钢材、整体干散货贸易和集装箱贸易同比分别下滑 5.2%、0.7%、0.6%和 0.4%。部分贸易需承担额外的关税成本，“替代品”贸易出现增长；由于大量商家抢先发货，集装箱贸易在加征关税前出现激增。

2019 年美国实施的关税政策大部分目前依然在执行，自此开始美国和中国的供应链/出口目的地的多元化趋势都持续加深。



当前克拉克森研究对中美贸易主要细分市场的初步影响分析：

在制造业“制成品”贸易方面，目前克拉克森假设的基准情境是额外加征关税会一定程度拖累贸易增长，但不会导致其彻底停滞（如集装箱货物，汽车等），且需关注在此轮新关税政策实施前出口是否会激增。

在“散装”货物贸易方面，克拉克森认为粮食和小宗散货的贸易可能会出现波动。过去几年美国能源生产及出口持续激增，预计政府将继续提供支持（例如 LNG 出口许可证批准），但出口目的地存疑（“贸易战”时期，中国也通过减少进口美国 LNG 来应对）。

尽管造船业在竞选中被提及，但当前不太可能被美国政府“优先针对”。共和党的政策通常侧重于支持美国本土企业，但其激进的政策将增添美国经济、利率和货币市场的波动性和风险性。但我们也认为会带来部分机会，比如中国会发布新的刺激政策来应对海外风险。

地缘政治

俄乌冲突和红海事件已经对全球航运市场产生了重大影响。自美国大选后，原本复杂动荡的中东局势或将进一步升级，需要持续关注美国对伊朗的相关政策，如制裁措施是否进一步升级等。此外，即使俄乌冲突最终结束，西方国家对俄罗斯的制裁看起来也不太可能发生实质性改变。另一方面，此次大选的结果也被视为贸易保护主义将进一步升级，尽管制造业回流（即制造业回归本土）和近岸外包仍需要时间。总体来看，未来全球海运贸易增长同时，将伴随着不确定性以及复杂性持续上升。

绿色转型

特朗普主张开发石油、天然气、煤炭等化石能源，全球气候治理或将面临挑战，IMO 减排目标进程潜在放缓，影响美国在该组织中的地位。不过绿色转型将带来巨大的经济机遇，且当前气候进入“紧急状态”，未来转型趋势依然显著。以海上风电为例，虽特朗普政府对海上风电发展的支持力度不及拜登政府，此前预计到 2035 年美国海上风电投运规模有望达到 36 吉瓦，而现在三分之二项目或面临延期/取消风险。克拉克森研究预计，全球投运规模来看，潜在受影响海上风电项目仅占 5%左右。并且在特朗普第一任期间，仍有一定项目投运。

来源：克拉克森



◆ 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	08/11/24	01/11/24	浮动	%	备注
纽卡斯尔型 Newcastlemax	205,000	8,000	8,000	0	0.0%	
好望角型 Capesize	180,000	7,600	7,600	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,725	3,725	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,450	3,450	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	

油轮						
船型	载重吨	07/01/00	07/01/00	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,900	12,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	9,000	9,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	7,750	7,750	0	0.0%	
中程型 MR	52,000	5,150	5,150	0	0.0%	

截止日期: 2024-11-12

(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	25,900	TBN	2026	Xingtong, china	19,500	en bloc. Methanol DF
4	Tanker	13,000	TBN	2026	Xingtong, china		
4	Tanker	75,000	Yangzijiang, China	2028	Dynacom - Greek	5,500	
12	Container	16,800 teu	Yangzi Xinfu, China	2027-2028	Hapag Lloyd	19,000	LNG DF
12	Container	9,200 teu	New Times, China	2027-2029	Hapag Lloyd	14,400	LNG DF
5	Container	9,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2027-2028	PIL - Singapore based	14,000	LNG dual-fuel, scrubber
2	Container	9,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2027	KMTC - South Korean	11,530	
2	Container	7,900 teu	Hj Shipbuilding	2027	Navios	10,600	option



2+2	Container	4,350 teu	Hengli, China	2026	MSC	6,000	LOI Stage
2	Container	1,800 teu	Huanghai, China	2027	SITC Intl	2,900	Option exercised
2	PCTC	11,700 ceu	CMJL Nanjing, China	2028	Wallenius Wilhelmsen - Norwegian	undisclosed	options exercised, methanol, ammonia-ready
6	OSSV		Esbjerg Shipyard, Denmark	2026-2028	MPC Capital - German	2,300	hydrogen-ready
2+2	LNG	174,000 cbm	Hanwha Ocean	2027	Maran Gas	25,500	
4	LNG	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2028	JV between Eastern Pacific and MSC	9,260	Bunker Vessel
10	GC	9,050	Huanghai, China	-	Jiada New Energy	undisclosed	battery- diesel hybrid
4	LPG	41,000 cbm	Huangpu Wenchong Longxue	2027	Sinogas Inv	undisclosed	
2	MPP	61,250	Chengxi, China	2025-2026	Chipolbrok	undisclosed	heavy lift

◆ 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
CAPE LAUREL	BC	180,309		2010	Japan	2,800	Chinese	BWTS fitted
POTINA	BC	93,183		2011	China	1,380	Chinese	BWTS fitted
CAPTAIN MIKE	BC	87,052		2005	Japan	1,300	Fujian Ocean - Chinese	en bloc each
IOANNIS M	BC	87,052		2005	Japan	1,300	Fujian Ocean - Chinese	
EOLOS G	BC	81,817		2014	China	2,650	Globus	*BWTS fitted
EOLOS ANGEL	BC	81,183		2016	China	2,750	Globus	
CMB PERMEKE	BC	81,795		2019	Japan	3,400	Greek	BWTS fitted
ENERGY SUNRISE	BC	81,793		2014	Japan	2,350	Greek	BWTS fitted
CL SINGAPORE	BC	81,323		2016	China			en bloc, Eco, BWTS fitted, Auction
CL TIANJING	BC	81,315		2016	China	6,800	Undisclosed	
CL RIZHAO	BC	81,296		2015	China			
NAVIOS SAGITTARIUS	BC	75,756		2006	Japan	1,000	Undisclosed	BWTS fitted
ASIA GRAECA	BC	73,902		2004	Japan	1,110	Vietnamese	BWTS fitted, SS/DD passed
SW PROGRESS	BC	57,337		2009	S. Korea	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
HONG BO 6	BC	56,880		2011	China	1,400	Chinese	BWTS fitted
ASL ILEANA	BC	56,868		2010	China	undisclosed	Indonesian	BWTS fitted



MIMITSU	BC	38,477		2012	Japan	undisclosed	Greek	
ARCTIC OCEAN	BC	36,009		2010	S. Korea	1,160	Middle Eastern	Tier II
OTAGO HARBOUR	BC	33,745		2004	Japan	undisclosed	Middle Eastern	BWTS fitted
ST. PETER	BC	32,688		2009	China	1,000	Undisclosed	
YANGTZE GRACE	BC	32,503		2012	China	1,350	Chinese	BWTS fitted
AK LIZA	BC	30,541		2007	China	undisclosed	Middle Eastern	
MILTIADES II	BC	30,536		2006	China	780	Turkish	

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
EVER UNITED	CV	62,386	5,364	1996	Japan	2,650	MSC - Swiss	
NORTHERN DEXTERITY	CV	41,964	3,534	2008	China	undisclosed	Undisclosed	
HANSA HARBURG	CV	23,350	1,740	2008	China	undisclosed	MSC - Swiss	
LUDWIG SCHULTE	CV	23,175	1,740	2008	China	1,450	MSC - Swiss	
QUEZON BRIDGE	CV	21,920	1,708	2009	Japan	1,550	Indonesian	
TITAN	CV	14,354		2016	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
SSF LILY	CV	12,545	1,155	2005	Turkey	850	Middle Eastern	

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
AITOLOS	TAK	115,521		2020	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GEORGIA M	TAK	74,998		2007	Japan	2,500	Greek	
WHITE PEACH	TAK	53,187		2007	China	2,200	IMS - Greek	BWTS FITTED, ICE 1A IMO II
GOLDEN YOSA	TAK	19,701		2008	Japan	2,120	Undisclosed	stst
CLIPPER STAR	TAK/LPG	44,807		2003	Japan	3,200	PASCOGAS	incl TC
GASCHEM WESER	TAK/LPG	6,017		1999	Indonesia	400	Ukrainian	
PNX CONQUEROR	TAK/LPG	5,202		2010	Japan	1,180	Vietnamese	

◆ 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
CHUN CHAO 9	GC	13,270	2,736	2006	China	undisclosed	old sale



YUN DA HAI	GC	13,256	2,881	2005		undisclosed	old sale
CHANG FEI HAI	GC	9,630	2,943	2005	China	undisclosed	old sale

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
MSC RAFAELA	CV	51,210	16,824	1996	Italy	undisclosed	HKC Select End User Required
SPAN ASIA 27	CV	8,627	3,729	1991	Denmark	undisclosed	
WIND	GC	5,196	2,489	1997	China	undisclosed	
VLADIVOSTOK 2000	OTHER/FISHING	36,484	26,183	1980	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
CHRISTOS XXXII	OTHER/OFFSH	480		1967	Germany	undisclosed	
SK SUMMIT	TAK/LNG	76,064	29,970	1999	S. Korea	469.50	as is Singapore
SK SUPREME	TAK/LNG	75,319	29,182	2000	S. Korea	469.50	as is Singapore
SK SPLENDOR	TAK/LNG	75,154	29,202	2000	S. Korea	469.50	as is Singapore

◆ [ALCO 防损通函](#)

【MLC 修正案将于 2024 年 12 月 23 日生效。】

由特别三方委员会于 2022 年 6 月通过的《海事劳工公约》（下称“MLC 公约”）的修正案将于 2024 年 12 月 23 日生效。这些修订将进一步保护海员的权利，明确成员国的义务，并汲取此前修正案发展进程中的经验教训。

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	澳元	新西兰元	新加坡元	瑞士法郎
2024-11-15	719.920	761.310	4.634	92.499	915.600	466.790	423.230	537.090	812.040
2024-11-14	719.660	763.170	4.653	92.496	918.010	469.290	425.240	537.920	815.530
2024-11-13	719.910	768.750	4.684	92.553	922.210	472.530	428.890	540.890	820.730
2024-11-12	719.270	766.410	4.681	92.504	925.450	472.820	429.060	539.380	816.750
2024-11-11	717.860	769.160	4.695	92.323	927.030	472.690	428.280	540.820	819.140

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。

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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