



全一海运市场周报

2022.08 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.08.15 - 08.19 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求小幅回落 航线运价总体回落】

本周，中国出口集装箱运输市场小幅下滑，各主要港口继续保持良好运转，远洋航线市场运价持续回落。8月19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3429.83，较上期下跌3.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局最新数据显示，欧元区7月零售销售环比下降1.3%，7月份通胀率为8.9%，超过6月份的8.6%，再创历史新高。新冠疫情因奥密克戎新型毒株出现而再次反复，俄乌冲突仍在持续中，通胀的快速增长以及生活成本的提高，使欧洲经济体总体需求有所减弱。本周，运输市场继续回落，上海港船舶平均舱位利用率在9成左右，部分船公司继续下调运价揽货，市场运价有所下滑。8月19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4788美元/TEU，较上期下跌3.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本类似，上海港船舶平均舱位利用率在85%~90%，即期市场订舱价格继续下跌。8月19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5483美元/TEU，较上期下跌2.7%。

北美航线：美国7月份零售销售额与6月份持平，同时，美联储计划继续激进加息，加剧市场对经济衰退的担忧。需求方面，由于之前美国国内零售商过于激进地补库存，清空这些额外库存尚需时日。进入8月，虽然美国迎来返校购物高峰，但需求的提振仅限于部分货物品类。与此同时，随着船舶准班率提高，拥堵的运力逐步释放，近期船舶装载率有所下滑，上海港船舶平均舱位利用率美西航线在90%、美东航线在95%左右。本周，运输需求小幅波动，美西航线供需基本面有所下滑，美东航线因近期不少货物“东移”获得支撑，市场运价总体延续跌势。8月19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5782美元/FEU和8992美元/FEU，分别较上期下跌6.0%和1.3%。

波斯湾航线：运输需求总体平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率仅80%左右。近期，市场行情延续疲软表现，即期订舱价格继续下跌。8月19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2231美元/TEU，较上期下跌5.9%。



澳新航线：当地疫情继续蔓延，主要国家已解除防疫措施，未来形势不明朗。目的地市场对各类生活物资的需求保持较高水平，供需基本面基本稳定，本周即期订舱价格小幅下滑。8月19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2853美元/TEU，较上期下跌1.7%。

南美航线：市场旺季接近尾声，运输需求增长有限，连续数周大涨以后缺乏足够的货源支撑，上海港船舶平均舱位利用率从之前的满载下滑至85%~90%。本周市场运价出现调整。8月19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8965美元/TEU，较上期下跌2.7%。

日本航线：近期当地疫情严重，运输市场总体平稳，市场运价小幅下滑。8月19日，中国出口至日本航线运价指数为1183.73点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温旱情此起彼伏 综合指数小幅下调】

本周，受持续高温天气和旱情影响，下游市场基建工地等项目开展进度放缓，需求趋弱，沿海散货运输市场成交冷清，运价小幅下调。8月19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1163.97点，较上周下跌0.9%。

煤炭市场：市场需求方面，市场需求方面，高温持续盘踞长江中下游地区，各地旱情此起彼伏，长江流域提前一季出现枯水，影响产业链需求的恢复。沿海区域则受高温长期影响，江浙电厂负荷升至95%接近上限，沿海八省电厂日耗攀升至237万吨左右，存煤可用天数维持12天左右。煤炭价格方面，在超长高温持续的背景下，区域用电紧张局面加剧，政策面持续关注煤电供给，明确在保供稳价下的电机应发尽发，保证电力安全供应总体平稳。煤炭产区虽受北方雨带影响，作业外运效率下降，北方港口调入量不及调出，贸易商有意探涨，但在监管进一步压实做好电煤中长期合同履行执行下，煤价维持弱势运行。运价走势方面，本周华东大部分地区高温依旧，长江流域旱情初现，水电出力不足，工业用煤需求转弱。华南则主要受副热带高压边缘影响，降水频繁，叠加南部海面台风胚胎活跃，水汽充沛，气温适度，电厂负荷维持在八成，煤电压力有所缓解，采购拉运节奏放缓，船多货少格局凸显，巴拿马型船运价普遍走低，沿海煤炭运价小幅下行。

8月19日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1223.29点，较上周下跌1.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收927.75点，较上周下跌3.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价38.3元/吨，较上周下跌1.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为56.5元/吨，



较上周下跌 3.7 元/吨。

金属矿石市场：本周国内建筑钢材市场淡季特征依然明显，在高温天气影响下，多地需求释放缓慢，终端成交情况小幅回落。随着钢厂利润空间收缩，叠加限电因素影响，多数经销商消极备库。金属矿石运输市场成交冷清，运价继续小幅下跌。8 月 19 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 771.56 点，较上周下跌 1.9%。

粮食市场：从当前玉米市场价格走势来看，在下游需求未见明显起色的前提下，短期内玉米现货市场价格仍然存在一定压力，价格很难获得上行动力。且库存仍处于历史同期高位，加上短期内下游仍无提升开工率的动力，其对玉米的消费能力也因此萎靡不振。粮食市场继续呈阶段性弱势调整局面，运价较上周持平。8 月 19 日，沿海粮食货种运价指数报 1163.55 点，较上周持平。

成品油市场：本周，国际原油价格延续宽幅震荡走势，国内成品油市场观望情绪依旧浓厚。随着山东地炼成品油价格逐渐下调，以及汽油限售政策普遍，主营终端环节购销意愿不强，各单位出货不佳，市场成交氛围清淡，成品油运输市场运价小幅下调。8 月 19 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 999.64 点，较上周下跌 0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船弱势运行 租金指数继续下跌】

本周，海岬型船市场需求增量不及预期，叠加 FFA 以及国际燃油价格的下跌，运价周中再现较大跌幅。巴拿马型船受印尼煤价连续下跌的影响，国内电厂补库需求回升，租金止跌上扬。超灵便型东南亚市场煤炭货盘有所增加，叠加钢材询盘增多，租金先抑后扬。整体而言，中小型船需求回稳，但受海岬型船表现疲软影响，租金指数继续下跌。8 月 18 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1311.36 点，较上周四下跌 3.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场再度下探。太平洋市场，本周初虽有矿商在市场询盘，但需求增量不足，过剩运力难以消化，上周末上涨氛围难以维持。周中随着 FFA 价格下跌，市场情绪更显低迷，运价再度探底。临近周末，随着运价连续下跌至相对低位，矿商运输需求集中释放，市场氛围稍有改善，运价小幅反弹。8 月 18 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 7611 美元，较上周四下跌 33.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.129 美元/吨，较上周四



下跌 8.5%。远程矿航线本周延续弱势，运力供给持续过剩，市场缺乏实际支撑，运价继续走低，已跌至近半年以来新低。8 月 18 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.733 美元/吨，较上周四下跌 10.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳步回升。太平洋市场，由于印尼煤价连续下跌，进口煤价格优势已逐步显现，叠加国内区域性高温天气的影响，电厂补库需求有所增加，煤炭货盘对印尼航线形成一定支撑，带动租金持续小幅上行。临近周末，由于其余航线表现一般，部分运力涌入市场，租金涨势趋缓。8 月 18 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15125 美元，较上周四上涨 2.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.932 美元/吨，较上周四上涨 3.3%。粮食市场，本周市场询盘较少，氛围持续疲软，叠加空放运力供给偏多，运价继续下行。8 月 18 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 51.370 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续上行。本周印尼至东南亚及印度货盘增量明显，即期市场情绪高涨，叠加国内煤炭进口需求集中释放，货盘追船现象明显增多。镍矿运输需求虽延续低迷，但钢材交投有一定回暖迹象，市场获较多利好因素支撑，租金明显回升。8 月 18 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 15087 美元，较上周四上涨 7.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.888 美元/吨，较上周四上涨 3.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖 成品油运价直线下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 12 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存大幅下降，精炼油库存小幅增加。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 3.18%。因欧洲天然气同比涨超 10 倍，欧洲国家急需寻求取代俄罗斯原油，致使美国石油出口量创纪录，美国原油库存大幅下降。市场分析机构世界大型企业研究会公布的数据显示，由于通货膨胀水平持续保持在高位，消费者普遍不看好世界经济前景，特别是对发达国家经济走势持悲观态度，给油价带来下行压力。自乌克兰危机爆发以来，俄罗斯原油供应规模缩减的程度小于预期，尽管对欧美等发达国家的油气出口规模有所减少，但对印度、土耳其等国出口以及俄罗斯国内需求增加，部分减轻了全球范围原油供给紧张的局势。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 96.80 美元/桶，较 8 月 11 日下跌 2.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。8 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1438.63 点，较 8 月 11 日上涨 37.5%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场中东航线 9 月货盘上旬货盘陆续进场，因大西洋航线集中出货，整体可用运力相对紧张，部分中东货盘装期太近，符合船期的船位列表很短，带动成交的 WS 点位不断攀升；船东更是底气十足，挺价意愿高涨，反观租家几乎不可能将 WS 点位压制在最近成交的点位之下。市场想要延续当前的情绪，还要看后续的出货节奏和货量。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS80.62，较 8 月 11 日上涨 36.39%，CT1 的 5 日平均为 WS68.76，较上周平均上涨 18.31%，TCE 平均 2.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS82.42，上涨 38.9%，平均为 WS70.21，TCE 平均 3.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS135（TCE 约 3.7 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS173（TCE 约 6.5 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价维持在 WS332（TCE 约 7.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS186（TCE 约 4.2 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS181（TCE 约 4.8 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS222（TCE 约 7.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS228（TCE 约 4.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS237（TCE 约 5.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线大幅下跌，综合水平直线下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS305（TCE 约 2.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS265（TCE 约 4.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS216（TCE 约 4.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS151 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS248（TCE 约 2.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船价综合指数上涨 国内船价综合指数下跌】

8 月 17 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1224.76 点，环比下跌 0.53%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 0.65%、0.25%及 0.27%，内河散货船价综合指数环比下跌 1.99%。



国际干散货船二手船价格除超灵便型散货船有近 5% 的上涨外，其余船型继续下跌走势，巴拿马型散货船价格已经低于超灵便型散货船价格。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：3500DWT 吨级散货船估值 2391 万美元，环比下跌 0.70%；5700DWT 吨级散货船估值 2985 万美元，环比上涨 4.78%；7500DWT 吨级散货船估值 2865 万美元，环比下跌 1.17%；17000DWT 吨级散货船估值 4854 万美元，环比下跌 2.17%。本期，二手散货船市场成交数量与上周相比有所减少，共计成交 14 艘（环比减少 17 艘），总运力 90.33 万载重吨，总成交金额 40550 万美元，平均船龄 10.5 年。

国际油轮船价所有船型全线小幅上涨，成品油轮价格已经接近于巴拿马型油轮价格。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：4700DWT 吨级油轮估值 3128 万美元，环比上涨 1.82%；7400DWT 吨级油轮估值 3189 万美元，环比上涨 0.60%；10500DWT 吨级油轮估值 4935 万美元，环比上涨 0.19%；15800DWT 吨级油轮估值 5371 万美元，环比上涨 0.41%；30000DWT 吨级油轮估值 8181 万美元，环比上涨 0.02%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比显著减少，总共成交 11 艘（环比减少 24 艘），总运力 64.16 万载重吨，总成交金额 21020 万美元，平均船龄 14.45 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 238 万人民币，环比上涨 0.69%；5000DWT 吨级散货船估值 1416 万人民币，环比下跌 0.35%。本期，沿海散货船市场成交稀少，成交仅 1 艘（环比持平），总运力 0.22 万载重吨，总成交金额 500 万人民币，平均船龄 9.85 年。

国内内河散货船价格所有船型全线下跌。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 55 万人民币，环比下跌 0.14%；1000DWT 吨级散货船估值 136 万人民币，环比下跌 2.04%；2000DWT 吨级散货船估值 256 万人民币，环比下跌 3.20%；3000DWT 吨级散货船估值 374 万人民币，环比下跌 2.02%。本期，内河二手散货船市场成交继续平淡，总共成交 26 艘（环比持平），总运力 6.09 万载重吨，总成交金额 7846.31 万人民币，平均船龄 7.36 年。

来源：上海航运交易所

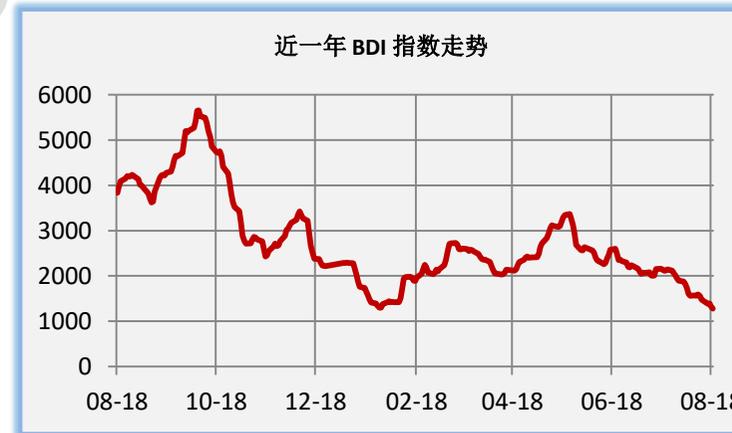
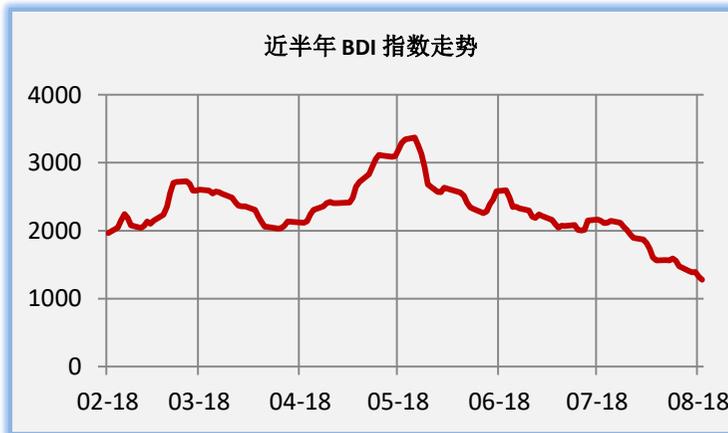
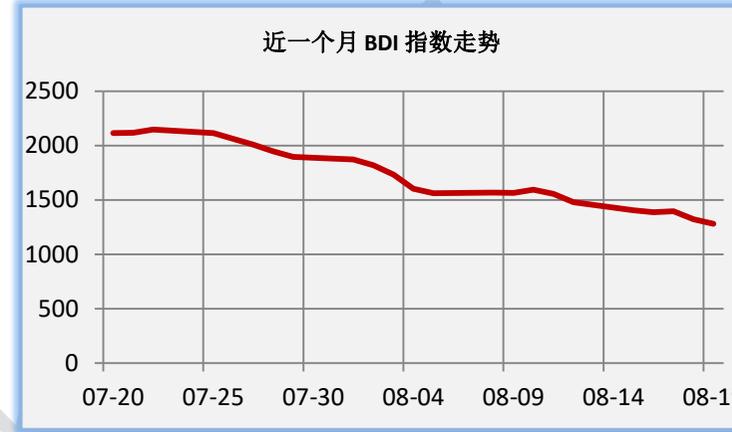
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

波罗的海指数	8月15日	8月16日	8月17日	8月18日	8月19日					
BDI	1,404	-73	1,387	-17	1,394	+7	1,320	-74	1,279	-41
BCI	1,098	-216	1,059	-39	1,083	+24	867	-216	756	-111



BPI	1,885	-22	1,850	-35	1,805	-45	1,749	-56	1,688	-61
BSI	1,607	+14	1,626	+19	1,659	+33	1,698	+39	1,735	+37
BHSI	970	-8	968	-2	973	+5	968	-5	960	-8





3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Alexandra' 2006 82329 dwt dely Chiba 22/25 Aug trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$14,250 - Oldendorff

'Aiantas' 2016 81111 dwt dely aps NC South America 1 Sep trip redel Singapore-Japan \$17,500 + \$750,000 bb - Oldendorff

'Venture Soul' 2016 39359 dwt dely Hamburg prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$14,000 - J Lauritzen

4. [航运&船舶市场动态](#)

【航运市场将有新动向？】

2020 年以来，新冠肺炎疫情打断了世界经济复苏的脚步，严重的冲击了全球产供体系。在此背景下，以集装箱海运市场为主的全球航运市场迎来了爆发式的增长，班轮运费的增幅超过了 8 倍，更是出现了“一箱难求”的火爆场面。在集装箱运输市场的带动下，全球航运市场的平均运费增幅也达到 4 倍。

但今年 4 月以来，集装箱和干散货运价逐步回落，引发各方关注。在近期中国船舶工业行业协会组织的“月坛大讲堂”上，大家都在探讨：航运市场下一步将如何发展？造船市场后期走势会如何？

各船型前景不一

疫情全球性暴发后，严重影响了物流效率，改变了原先的供需关系，“一箱难求”“一舱难求”的场面大家记忆犹新。但看似火爆的航运市场实际冷热不均，不同货物类型、不同航线以及不同规模的船公司感受到的市场“温度”可能都完全不同。



VesselsValue 高级中国区代表张文生表示，2021 年对海运业来说是创纪录的一年，但各细分市场境遇大不相同。最大的赢家是集装箱和液化天然气运输业，液货领域则产生了负面连锁反应，油轮运价跌至谷底。

在上海国际航运研究中心航运信息研究所所长徐凯看来，疫情让港口出现拥堵、船员换班面临困难等现象，这种上下游链条上的不确定性，导致了运力周转不畅，供应一度紧张，从而推高航运价格。

“市场缺货，现在船公司都在抢货，价格竞争。”江苏一家货代公司的负责人刘利(化名)告诉记者，两个月前因上海全面解封而出现一小波运价反弹，随后就进入了下行通道。“一舱难求”不再，船抢货的状态下，运价开启下跌趋势，而且降幅持续扩大。

根据上海航运交易所发布的数据，2022 年 8 月 5 日，上海出口集装箱运价指数为 3739.72，同比上期下跌了 148.13，周跌幅为 3.8%，跌幅较上期增加 1.02 个百分点。这是该指数连续第 8 周下跌，创下去年 7 月以来的新低。

此外，干散货运价也出现了波动下滑势头。航运市场在经过高速增长后，要进入调整期了吗？

徐凯认为，集装箱运价回落原因有三：近期运力周转在恢复、集装箱供应比较充足；美国等一些政府已经出台或计划出台保护货主利益的政策，给班轮市场运费维持高位提供压力；通胀高企等经济疲软因素影响全球购买力，会减少航运需求，进而影响运费。

“此外，通过建立模型预测，干散货运输船租金走势不太理想。”徐凯表示，今年 BCI 高位预计在 4500 点左右，9 月中旬以后可能还会走入下行通道。

“空前火爆的集装箱航运市场为班轮公司和集装箱船东带来了巨大的收入，刺激了订购新船以扩大船队或更换旧吨位的高涨情绪。然而，就船舶数量而言，新造船订单占现役船队的比例已成为仅次于 2007/2008 年的第二高，而将交付的运力也将创历史最高水平。这些船将从今年起开始陆续交付，从而导致当前的集装箱运输供需平衡被打破。这可以被视为周期中供应过剩的开始，集装箱船舶租金和运费将逐步下降。”张文生说，干散货船手持订单量占现有船队运力的比例不高，未来 2—3 年内干散货运输市场相对乐观；油轮由于目前处于低点，因此有较大上升空间。

但专家们也表示，目前的预测都是基于当下形势作出的。全球经济的未来走势、地缘关系以及国际规则规范的执行与落地等因素都会影响航运市场，需要持



续关注与研判。

“减碳”规则倒逼市场调整

目前，国际海事界的绿色低碳工作正加速推进，IMO 的温室气体减排战略，以及欧盟正在酝酿和讨论的一些涉及到航运的减排碳税类的新规则，都表现出了加速的趋势。如 IMO 将在 2023 年 1 月 1 号正式实施 EEXI 和 CII，欧盟也要做碳排放交易系统（EUETS）和碳边界调节机制（CBAM）。这一系列的规则会对航运产生哪些中长期影响？

“会改善供求关系。”中远海运集团研究咨询中心副经理王东波分析，因为这些规则将加速低能效、高排放船舶的淘汰，增加高能效、低排放船舶的需求。

王东波认为，新修订的 EUETS 将显著增加赴欧航线运输成本和公司的管理成本。根据马士基的计算，从远东到欧洲航线，因此产生的每个集装箱和冷藏箱的独立专项附加费预计分别为 170 欧元和 255 欧元。而 CBAM 将导致欧盟以外地区商品的出口价格显著提高，从而失去国际竞争力，不利于货运量增加。这些规则还将导致贸易转移和替代增多，倒逼航线结构调整，比如为避免碳关税带来的影响，一些企业可能将商品销售至尚未实行碳关税的国家与地区。

“此外，二手船交易市场可能会受到影响。因为船舶能效考核措施的实施，必然会淘汰一部分难以达标的现有船，迫使一部分船舶采取提高能效的措施以满足要求，这不利于低能效老旧二手船交易。”王东波说。

徐凯表示，全球能源结构向绿色低碳转型的趋势不会改变。但他注意到，之前国际碳税交易价格一直在持续上涨，俄乌冲突发生后，交易价格出现下降。

“这说明俄乌冲突带给欧洲的影响可能会使一些低碳转型政策出台的速度放慢。同时，经济走弱后，能源消费需求减少可能也会减少年度碳排放量，进而影响‘限碳’政策执行。”

造船“强势”将延续

2021 年，世界新造船成交量创下了历史第五高，当年成交了 4800 万修正总吨，约合 1.2 亿载重吨，同比增长 117%；手持订单也重回 2 亿载重吨。2022 年，根据中国船协上半年世界新造船市场的统计，上半年成交的数据出现了下滑。



“2021年新造船市场量价齐升、大幅反弹后，2022年上半年量大缩、价小增。受全球通胀压力和环保要求影响，船价将延续强势，回落空间不大。预计后市不同船型的表现依然会呈现差异化，年签约量有望保持在9000万载重吨左右的均衡水平。”王东波说，环保新规与减排要求会继续助推船队向低碳绿色转型，将给绿色船舶带来更多市场机会，但也会增加诸多不确定性因素，使得无论是船东下单还是船厂接单都变得谨慎。

在张文生看来，由于过去两年的高订单量，造船厂的远期订单已经排到2024年，新造船价格会保持在当前或更高的水平，至少延续到2023年。2023年，在散货船的带领下，所有细分市场的订单量都将大幅增加。2023年后，由于对新集装箱船的需求下降，预计总订单量将下降，新造船价格也随之降温。

徐凯则表示，集装箱船手持订单目前占比处于高位，有可能会逐步回落；随着世界能源消费结构以及欧洲能源供给结构变化，LNG运输船市场前景广阔。

徐凯建议，船东和船厂都应通过绿色与智能技术协同应用，发展更符合未来需求的绿色智能船舶。“因为智能船舶可以减少船东运营成本，有利于船东公司精细化管理船队，有利于政府与国际第三方机构等开展有效监管。”

来源：中国水运网

【21天TCE暴跌64%！海岬型船市场后续走势如何？】

2021年，干散货航运与集装箱航运“双双起飞”，市场玩家经历了过去十年最好的一年。去年10月，海岬型船平均日租金（TCE）超过8万美元/天，一些船TCE甚至超过10万美元/天，集装箱船运营商也获得了创历史纪录的收益。

进入2022年，两者都开始下滑，但船东及运营商的感受却截然不同。

集装箱航运现货运费大幅下降，但受益于与货主签订长期协议对运费的支撑，以及港口拥堵抵消货运需求回落，运营商2022年收益将继续创造历史。而干散货市场并非如此，船东更容易受到现货运费影响，在拥堵消除大量运力重回市场、中国房地产多家大型企业“暴雷”需求放缓下，现货运费大幅走低，到年底，干散货船东又可能重现陷入亏损。

鉴于前述原因，海岬型船市场数周来愈渐低迷。在周一海岬型航线（5TC）平均租金价格跌破10000美元/天大关后，市场下跌势头未减。



8月16日，波罗的海海岬型船（BCI）继续下跌39点，或3.6%，至1059点。海岬型航线（5TC）平均租金价格下跌321美元/天，至8783美元/天，较7月18日的24,603美元/天大幅下跌15,820美元/天，21个交易日暴跌64%。

自7月18日以来，巴西-中国（图巴郎-青岛）C3航线海岬型船运费下跌38%，至周二的20.04美元/吨。巴西至中国C14往返航线平均租金价格暴跌69%，至周二的6,300美元/天。

对于海岬型租金、现货运费的暴跌，干散货ETF交易平台Breakwave Advisors在其最新报告中称，这完全由预期驱动。“今年早些时候，市场对去年10万美元/天租金的甜蜜回忆推动期货达到无法解释的泡沫水平，而现在又重回现实。现货市场的持续崩溃对贸易商情绪产生了不利影响，并正在造成货运账面上的巨大损失。”

据船舶经纪商SSY报告，2023年海岬型船远期货运协议价为14,900美元/天，而2024年该价格为14,750美元/天。

“疲软的现货市场反映出中国房地产行业的持续衰退，而这一市场对航运业而言至关重要。这一因素在几个月前便很易察觉，但事实并非如此，交易员们被去年甜美回忆所蒙蔽。在干散货这种高度周期性行业中，痛苦越多，机会越大，尽管在这种交易决策中，时机总是至关重要。目前，市场玩家情绪是多年来最糟糕的。”Breakwave Advisors表示。

由于7月中国经济恢复弱于预期，干散货航运业正期待这个全球第二大经济体在下半年推出重大刺激计划，以抵消疫情和房地产危机对经济的打击。

中国国家统计局周一公布数据显示，1-7月，全国固定资产投资同比增长5.7%，涨幅较前6个月回落0.4个百分点。7月，社会消费品零售总额同比增长2.7%，比上月回落0.4个百分点，规模以上工业增加值同比上涨3.8%，比上月下降0.1个百分点。投资、社消、工业数据均不及市场预期。

“我们的观点是，如果中国经济没有出现历史性崩溃，出台重大刺激措施将催化铁矿石的大量补充库存，从而推动干散货需求的迅速增长。”Breakwave Advisors表示。

但这一观点遭到其他机构反驳。摩根士丹利认为中国对部署大规模刺激措施犹豫不决；即便如此，在商品市场上实质性显现也会有六个月的滞后；并且中国



目前国内铁矿石库存很高。

Commodities Wrap 在一份报告中称，上周中国港口铁矿石库存增长 1.3%，自 7 月中旬以来的增幅达到近 7%。与此同时，世界钢铁协会的数据显示，支撑铁矿石和煤炭进口的中国钢铁产量在 7 月降至 9.07 亿吨，环比下降 6%，而受制于环保，中国粗钢产量可能进一步萎缩。

伦敦经纪商 Alibra Shipping 创始人 Giuseppe Rosano 表示，随着中国经济困境以及干散货航运典型夏季平静期的持续，海岬型船市场“将遭受更多损失”，但欧盟对俄罗斯煤炭的新禁令应有助于其复苏。“俄罗斯传统上向欧盟供应约 70% 的煤炭需求，煤炭禁令后进口商将需要从更远的地方采购供应，这可能会对海岬型船吨英里需求产生积极影响。”

此外，海岬型船市场的下滑导致一些船东考虑将老旧船舶送拆，这也将有助于现货市场。据称，希腊船东 Golden Union 已将 171,500 载重吨的“Captain Veniamis”轮（建于 2001 年）作为废船出售，拆船价为 550 美元/LDT。

现金买家 Best Oasis 驻比雷埃夫斯的采购副总裁 Yiannis Kourkoulis 表示：“过去五天，我们看到了拆船市场的积极趋势，经纪人对报废交易的查询有所增加。”

克拉克森数据显示，截至 7 月已有 10 艘海岬型散货船送拆，载重吨约为 166 万吨，其中 2 月 3 艘，3 月 2 艘，4 月 2 艘，5、6、7 月各 1 艘。

对于未来干散货市场走势，Breakwave Advisors 坚定认为上升周期将在 2022 年继续。“尽管 2021 年的高波动性可能会放缓，但干散货行业仍然处于上升周期，其驱动力是供应的相对低增长、对大宗商品的强劲需求，以及影响整个航运界的持续的基础设施瓶颈和供应链限制。我们预计，政府在能源安全方面的行动以及地缘政治的发展将推动干散货运输的商品流动，从而间接决定运费的走向。”

来源：国际船舶网

【五大理由支撑！集装箱运价九连跌，但市场依然被看好】

全球集装箱船运价跌幅扩大并九连跌后，有业界资深人士在分析海运市场前景时表示，依然看好集装箱运输市场，因为有五大关键因素支撑集装箱海运市场，包



括:美国经济有望软着陆;主要航线的运价都还优于去年同期;美国码头拥堵成为新常态,运力不足支撑运价;小型船开始退出长程线市场;以及 25 龄以上的老旧船舶开始拆解淘汰。

该行业人士具体认为:

首先,全球现在最担心的升息及通膨问题,将冲击到消费者信心,进一步造成海运货量不足;然而,美国年底有期中选举的政治压力,预期不排除采取较平稳的升息措施来调控通膨,经济有望软着陆,通膨问题也会跟着解决,所以可以不必对经济冲击货量需求太过悲观。

其次,全球集装箱船运价跌势扩大,根据上海航交所日前公布的最新 SCFI 上海出口集装箱运价指数,目前已呈现 9 周连跌,指数来到 3562.67 点、跌幅达 4.73%;如果拉长运价走势到一年前来分析,SCFI 指数及北美、欧洲等主力航线运价,仅欧洲略低于去年同期,美国线都远比去年 8 月好,市场过度解读了运价的下跌。

第三,随着运价开始回跌,推估远东-美西线每 FEU 运价只要跌破 4 千美元,近两年来临时投入长程线 5000 TEU 以下的小型船舶就会开始退出市场;对于大型的船公司及长期经营这些市场的业者,反而是间接的减少竞争者。

第四,2023 年全球海运市场将实施减碳新规,大部分船公司增加的新船订单都是应对船舶去旧换新,而市场则解读成为新增运力,这样的解读跟事实有差距;尤其,明年 25 龄以上的船舶有 10%,这些旧船已不符合新减碳规定,在运价下跌后也失去竞争力,不排除陆续退出。

第五,船舶大型化后美国码头设备更新速度跟不上进度,大型船舶等待进港的作业期最少要等 7-10 天,码头作业繁忙时等待期恐怕还会拉长;以亚洲有自动化设备的港口为例,一艘 1.3 万 TEU 的大船装卸作业约需 2-3 天,而船舶到了美国码头停靠后,作业期要达到 5-6 天,在自动化设备未更新前,美国码头拥挤已经成为新常态。

来源: 海事服务网

【冷藏集装箱运价将继续上涨】

德路里最近发布的《冷箱运输年度回顾和预测 2022/2023》报告显示,截至 2022 年第二季度,全球各大航线的冷藏集装箱运价上涨了 50%以上,与干箱的上



涨幅度相当，预计今年第三季度将进一步上涨。但需要指出的是，一些冷箱航线运价已经企稳，预计到 2023 年将出现小幅下降。

德路里的全球冷藏集装箱运价指数对排名前 15 的冷箱航线运价计算加权平均值得出，2022 年第二季度同比上涨 50.4%，预计第三季度运价指数将进一步攀升，但增速将放缓（见下图）。由于欧洲和北美到亚洲的猪肉贸易疲软，运力压力有所缓解，过去 4 个季度东西航线的运价仅温和上涨。唯一的例外是西行跨大西洋航线，截至第二季度该航线的货运量增长了 9%，同期平均运费翻了一番。

展望未来，2023 年冷藏集装箱运价将出现下跌，但跌幅远小于干箱，冷箱运价变化速度落后于其他类型集装箱。

2021 年，全球海运冷藏运输量同比增长了 2%，达到 1.374 亿吨，但在 2022 年上半年增速放缓至 1.1%。德路里预测，今年全年运输量将增长 1%。

德路里冷藏运输研究主管 Philip Gray 表示，冷藏运输供应链正处于一个不稳定的时期，化肥、包装和能源等材料的投入成本极高。冷箱运费仍处于不可持续的高水平，导致一些低价值商品的货主被挤出市场，因此发货量减少。

尽管目前存在不确定性，但德路里预计未来几年海运冷藏贸易增速将加快，到 2026 年将以年均 3% 的速度增长。与此同时，由于手持新船订单数量较少，专业冷藏船队将持续老化。

Gray 表示，全球贸易放缓的担忧仍然存在，但供应链阻塞预计将一直持续到 2023 年，货主需要加强对其物流的控制，以确保及时交货。

来源：中国远洋海运 e 刊

【三季度国际干散货运输市场仍存上涨机会】

2022 年上半年国际干散货运输市场在油价飙升、运距拉长等因素叠加支撑下保持较好走势，BDI（波罗的海干散货运价指数）一度重新站上 3000 点，达到半年来最高。然而下半年以来，尽管进入传统海运旺季，但在全球经济衰退预期增强、油价回落、可用运力增多等影响下，国际干散货运价连续下挫。7 月末至 8 月初，BDI 曾连续 10 个交易日下跌，8 月 12 日 BDI 达到 1477 点，同比下跌 57.8%，触及半年来最低点，三大主要船型租金运价均呈下滑趋势，其中 BCI、BPI、BSI 同比分别下跌 71.5%、46.3%、48.3%。运价持续下探引发大众对航运市场后市担心，经分析预计三季度俄乌冲突所引起的能源短缺将持续发



醇，同时在中国各项稳增长的经济政策刺激下，全球煤炭和铁矿石的增长需求偏向乐观，国际干散货运输市场仍存在上涨机会。

一、近期下跌原因分析

（一）世界经济衰退引发大宗原材料需求回落

今年由于俄罗斯能源减产断供，世界主要经济体采取收紧的货币政策等因素作用下，全球经济衰退预期持续增强，7月底国际货币基金组织 IMF 将 2022 年全球经济增速下调 0.4 个百分点至 3.2%，相较 2021 年减少 2.9 个百分点。受外部经济下行影响，7 月全球制造业 PMI 为 51.2%，创近两年新低，下游原材料采购积极性全面削减。铁矿石方面，全球重大基建项目投资情况不乐观，国内房地产市场低迷、限产政策趋严，钢材需求低位运行。6 月钢厂利润大幅跳水，铁矿石采购略有回落，6 月最后一周国内 45 港铁矿石到港量仅 2225.6 万吨，同比减少 11.4%。同时 7 月四大矿山半年度冲量结束后例行检修增多，港口下水量减少，进一步削弱运输需求。据 Mysteel 数据显示，7 月澳矿发运总量为 7865 万吨，相较 6 月减少 331 万吨。除澳洲、巴西外，其余矿山 7 月发运 2111 万吨，环比减少 264 万吨。8 月以来澳洲至中国航线租金从 11795 美元/天跌至 8 月 4 日的最低点（5373 美元/天），跌幅达到 119.5%。煤炭方面，上半年俄乌冲突引发能源供给恐慌，欧洲、日韩对印尼、澳大利亚煤炭进口快速上涨。国内受能源保供稳价政策影响，各环节库存处于高位，加上内、外贸煤炭价格倒挂严重，煤炭进口需求稀少。7 月国内煤炭进口量 2352.3 万吨，同比减少 22.1%。粮食方面，俄乌冲突导致乌克兰粮食减产超过 50%，叠加全球通货膨胀加剧，粮食价格连续高企，采购端多以按需采购为主。同时，北半球进入夏季对粮食储存影响较大，北美和南美粮食发运进入淡季，导致相关航线租金有所回落。

（二）装卸效率回升间接增加市场可用运力

因今年年初欧美多国逐渐放宽防疫限制，利好港口装卸效率，同时，我国山东烟台港创新研究的全球首个专业化干散货全自动码头加速铁矿石卸货、装车流程，大大增加卸港周转效率，为全球干散货码头的装卸技术革新打下坚实基础。当前在港船舶的拥堵相较 3、4 月份逐渐正常化，散货船周转率开始从俄乌冲突影响中恢复，据航运经济公司 Arrow 数据显示，干散货航运市场的船舶拥堵情况正在缓解，主要因铁矿石供需双弱导致海岬型船舶有效船队运力（总船队-被拥堵船队运力）从去年 6 月的 2970 万载重吨增长至今年 6 月的 3170 万载重吨，同比增长 6.8%。港口低效率问题得到缓解使得有效船队运力逐渐增加，抑制海岬型船运价上涨，加剧干散货运输市场下行风险。



（三）国际油价下跌增加运费议价空间

上半年美欧对俄罗斯实施能源进出口跨境支付清算等一系列联合制裁，使得俄罗斯原油出口受阻，引发全球能源供给紧张情绪，国际原油价格大幅飙涨。但近期美联储加息节奏加快，预计年底前还有两轮以上的加息预期。欧元区通胀日益高企，欧洲央行近 11 年来首次加息。市场对于滞胀风险升级和经济增长疲软的担忧情绪持续加剧，打压了欧元区及美元区的消费和投资热情，投资者以减仓原油以提前应对需求可能大幅下滑的未来局势。8 月第一周，国际原油价格 4 连跌，创出今年 4 月以来的最大单周跌幅，布伦特原油单周跌幅达到 13.7%，WTI 跌幅达到 9.7%，国际油价基本回落至俄乌冲突爆发前的正常水平，原油价格的下跌使航运燃油成本也随之下降，从而导致运输市场受到冲击，运价承压下行。

二、下阶段走势研判

当前全球经济形势日趋复杂，紧缩型的货币政策持续利空未来经济，航运市场作为与经济走势高度正相关的产业之一，持续向好发展势头也面临冲击。

从市场需求来看，终端消费有望企稳增加。国际方面，俄乌冲突将继续放大全球性能能源供需矛盾，区域性煤炭紧缺问题进一步恶化。欧盟已从 8 月 1 日禁止进口俄罗斯煤炭，俄罗斯煤炭的供给中断预计将导致全球煤炭存在 10% 的供给缺口，欧洲国家将进一步被迫进口更多煤炭加以补充，加大了对澳煤和印尼煤炭的需求。此外，今年高温天气远超往年，印度、日本、韩国对动力煤的需求仍将维持高位。从航程来看，欧洲至俄罗斯的煤炭拉运时间为 10 天左右一个来回，到南美来回要超过 35 天，到澳洲来回要 90 天，大幅提升运距，利好巴拿马型船舶运费企稳上行。国内方面，中国作为世界贸易大国，占全球铁矿石贸易量的 70% 以上，下阶段基建发力和钢厂利润逐渐修复将推动铁矿石需求增加。一方面，国内经济稳增长刺激下游制造业有序恢复。今年上半年，我国 GDP 增速仅 2.5%，不及预期，7 月制造业 PMI 指数 49.0 也低于往年水平，为实现全年增长目标，政府下半年的目标之一就是抗击疫情，推动复工复产，提振经济，接下去势必将对经济增速打一剂强心剂。国务院已推出 6 方面 33 条稳经济一揽子政策，旨在实现经济复苏，基建项目投产提速成为共识，推动铁矿石需求增长。另一方面，国内钢材市场有望持续改善。今年上半年粗钢、生铁同比分别减产 6.0%、2.6%，今年剩余时间内钢厂生产受限产政策约束压力将有所缓解，同时钢厂盈利率继续回升，对于铁矿石的采购预期将会回调。综合来看，铁矿石需求回升将利好海岬型船舶运费止跌上涨。

从运力供给来看，全球散货船运力供给趋缓。一是新船成交量大幅减少。由于上半年全球经济走势并不明朗，大宗商品需求端不确定性增强，同时，船东仍需考虑新船价格不断上涨、交船时间较长、船队运力过剩等一系列常规因素，新造船订单量仅占现有运力规模的 7%。据克拉克森数据显示，预计今年全球散货船交付量将比去年大幅缩减 37%，同时海岬型、巴拿马型等船型旧船报废速度加快，导致全球散货船运力供给增幅进一步放缓。二是绿色船舶发展加剧运



力短缺。随着国际海事组织全球航运温室气体减排战略持续推进，以及我国提出的“碳达峰、碳中和”目标对船舶工业绿色发展提出新的要求，导致干散货船东对下单新燃料船舶的顾虑较多，认为当前市场的主客观因素均未到达投资的最佳时机，以致于运力的扩张速度放缓。

综合来看，国际干散货运输市场在原材料需求恢复的带动下，运价于8月底9月初开始将有机会迎来一波小幅回涨。

来源：中国水运网

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.	735~740	1048~1055		Steady.
Tokyo Bay	550~555	842~847	1200~1205	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	750~755	1145~1150	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	556~561	755~760	1015~1020	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	564	769	1035	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	516~522	768~773	1045~1050	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Avails tight.
Fujairah	S. E.	820~825	1365~1370		Avails tight.
Rotterdam	516~521	724~729	1087~1093		Softer.
Malta	S. E.	800~805	1177~1182		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	784~790	1217~1222		Steady.

截止日期:

2022-08-18



◆ 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	12/08/22	05/08/22	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,450	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,750	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,550	3,550	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	12/08/22	05/08/22	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,900	11,900	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,950	7,950	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,150	6,150	0	0.0%	
MR	52,000	4,350	4,350	0	0.0%	

截止日期: 2022-08-16

(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	62,900	Oshima, Japan	2024	MOL	Undisclosed	Woodchip, wind powered
4	Bulker	40,000	Jiangmen, China	2024	Ciner Shipping	3,000	
4	Bulker	32,000	Yangzijiang, China	2024	Navibulgar	3,200	
2	Tanker	11,300	Chongqing, China	-	SC Shipping	Undisclosed	Stainless Steel
2	Container	4,600 teu	Yzj, China	2025	Trawind Shipping	4,000	
7	Gas Tanker	174,000 cbm	Hyundai, S.Korea	2025-2027	NYK, MISC, KLINE, CLNG	21,440	Long T/C



◆ 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
ZHONG LIANG DONG NAN	BC	52,551		2001	Japan	1,160	Chinese	at auction
PAXI	BC	28,734		2010	Japan	1,570	Undisclosed	BWTS fitted
BISCAYNE LIGHT	BC	24,341		1997	Japan	720	Turkish	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
RIDGEBURY LESSLEY B	TAK	158,319		2013	S. Korea	4,500	Thenamaris	scrubber
RIDGEBURY MARY SELENA	TAK	146,427		2006	Japan	3,100	Avin	scrubber
EAGLE TORRANCE	TAK	107,123		2007	Japan	undisclosed	Pakistani	*
EAGLE TURIN	TAK	107,123		2008	Japan	undisclosed	Pakistani	
OBERON	TAK	106,004		2006	S. Korea	2,530	Undisclosed	BWTS fitted
ALPINE AMALIA	TAK	105,304		2010	S. Korea	3,620	Undisclosed	BWTS fitted, scrubber
INCA	TAK	68,439		2003	Japan	1,300	Undisclosed	
DEE4 DOGWOOD	TAK	47,399		2008	Japan	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
DEE4 CEDAR	TAK	45,994		2010	Japan	2,400	Undisclosed	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
GLORY FUTURE	BC	28,215	7,240	1998	China	undisclosed	
OCEAN 02	OTHER/PSV	3,796	2,394	1990	Norway	615.00	
NEW SMILE	TAK	6,902	2,227	1995	Singapore	undisclosed	
LUX	TAK	3,348		1994	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
CAPTAIN VENIAMIS	BC	171,448		2001	S. Korea	550.00	
XING TONG YOU 59	TAK	6,988	2,100	2003	China	undisclosed	as is Vietnam



◆ALCO 防损通函

【关于运输俄罗斯相关货物的风险提示】

2022年6月3日，欧盟发布了针对俄罗斯的第六轮制裁措施，其中涉及对石油和石油产品运输和保险的限制。2022年8月10日，欧盟发布了关于欧盟理事会第833/2014号条例（下文称《条例》）的最新“常见问题解答（FAQs）”，内容针对俄罗斯包括煤炭、某些类别的化肥以及其他固体矿物燃料等货物的运输。这一最新“常见问题解答”对于欧盟境内从事此类运输的实体，以及为此类运输（无论运输方是否在欧盟境内）提供保险的保险人，都将产生重大影响。

【欧盟制裁- 运输俄罗斯煤炭和化肥等货物保险问题的澄清】

2022年8月10日，欧盟（EU）发布了更新的常见疑问解答（FAQs），澄清了制裁条例对从俄罗斯运输某些货物的适用性，包括煤炭和其他固体化石燃料以及某些类型的化肥。正如本通函所述，这些澄清将对欧盟实体就上述货物的运输，以及向任何实体（不论住所地是否在欧盟）提供运输保险产生重大影响。

欧盟于2022年4月17日和6月14日分别发布了常见疑问解答FAQs，但似乎仅仅澄清了欧盟实体被禁止购买俄罗斯相关货物以交付至欧盟内外，但不涉及其他方的运输。

然而，8月10日发布的这份进一步的常见疑问解答中，例如，煤炭和其他固体化石燃料货物的缓冲期已经到期，这对第Articles 3i条和第Articles 3j条措辞的先前解释产生了重大疑问。这些最新常见问题解答FAQs的文本可在此处找到。他们似乎认为，条例中的禁令实际上产生了更广泛的影响，不仅仅是影响向欧盟的运输，并可能影响从俄罗斯到任何其他国家就禁令货物的运输。

因此，国际保赔协会集团（IG）要求欧盟委员会立即就最新FAQs的含义、欧盟禁令的范围以及对IG协会以及会员的潜在影响作出澄清。

欧盟已向IG协会明确表示，尽管条例中提及的“进口”实际上仅限于向欧盟进口，但对直接或间接转移的其他限制同样适用于非欧盟目的地。因此，现在的情况是，欧盟实体参与将俄罗斯化肥、煤炭或其他固体化石燃料运输到任何目的地，无论是在欧盟内还是欧盟外，都将违反欧盟制裁。



此外，欧盟委员会已向 IG 协会澄清，第 Article 3i 条和第 Article 3j 条第 (2) (b) 点中规定的禁止提供“金融援助”，包括了保险和再保险服务，这就禁止了受欧盟管辖的任何实体为俄罗斯化肥、煤炭和其他固体化石燃料货物的运输提供保险和再保险，不论货物运输目的地。

IG 协会的大多数成员都受欧盟管辖。所有 IG 协会，包括位于欧盟境外的协会，都依赖于再保险方案，也就极大依赖于位于欧盟境内的再保险人的参与。如果任何 IG 协会因为这些制裁被禁止按其份额分摊大额索赔 (Pool claim)，则会员将根据其协会的制裁规则承担差额部分。对于 1 亿美元以上的索赔，如果 IG 再保险方案中的任何欧盟籍再保险人因为上述制裁被禁止作出赔付，则这一原则将同样适用。

并没有迹象表明欧盟愿意给予进一步的缓冲期，以允许行业掌控这些最新常见问题的后果，上述这些澄清对协会会员的影响已立即生效。强烈建议会员有任何问题应联系其协会。

【港口国对 STCW 公约合规性的集中大检查】

巴黎备忘录和东京备忘录已宣布将于 2022 年 9 月 1 日至 2022 年 11 月 30 日进行联合集中大检查 (CIC)。

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
2022-08-19	680.650	686.630	5.010	86.766	812.150	65.746	882.640	470.580	525.650
2022-08-18	678.020	690.130	5.020	86.441	816.670	65.876	891.650	470.100	524.850
2022-08-17	678.630	690.250	5.053	86.563	821.030	65.792	900.460	476.270	528.280



2022-08-16	677.300	688.160	5.090	86.418	816.460	65.815	904.960	475.330	524.750
2022-08-15	674.100	691.560	5.053	86.025	818.010	65.920	911.850	480.070	527.640

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	2.31786	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.36814
2 个月	--	3 个月	2.98400	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.50757	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.99571		

2022-08-18

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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