



全一海运市场周报

2022.09 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.08.29 - 09.02 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现疲软 远洋航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场继续疲软表现，各主要港口总体均保持正常运营，远洋航线市场运价延续回落走势。9月2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2847.62点，较上期下跌9.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区8月调和CPI同比上升9.1%，再次创历史新高，导致欧洲央行加息以收紧宽松政策。但近期PMI等数据又连续低于荣枯线，经济表现较为低迷。加之俄乌冲突持续，导致地缘政治风险一直处于高位，未来经济形势面临较多风险。本周，运输市场表现未得到改善，市场运价继续回落。9月2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4252美元/TEU，较上期下跌4.3%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持基本同步，上海港船舶平均舱位利用率基本维持稳定，即期市场订舱价格继续调整走势。9月2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4774美元/TEU，较上期下跌5.9%。

北美航线：据美国ADP研究院公布的数据显示，8月ADP就业人数增加13.2万人，低于市场预期，较7月数据下滑，显示美国就业情况出现衰退迹象。由于通胀继续处于高位，美联储被迫继续采取加息缩表等方式以遏制通胀，未来经济形势有进一步恶化的趋势。本周，运输需求增长乏力，供需基本面较为疲软，影响美西航线市场运价出现较大幅度的下跌。9月2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3959美元/FEU和8318美元/FEU，分别较上期下跌22.9%和5.5%。

波斯湾航线：运输需求表现较弱，缺乏进一步增长的动力，供求关系不佳。本周，市场行情延续下行走势，即期订舱价格继续下跌。9月2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1767美元/TEU，较上期下跌14.1%。



澳新航线：目的地疫情形势依旧较为严峻，但当地已完全放松各项管控措施。目的地市场对各类生活物资的需求基本稳定，供求关系基本保持平衡，本周市场运价继续下行。9月2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2662美元/TEU，较上期下跌4.8%。

南美航线：传统运输旺季接近尾声，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系基本稳定，本周市场运价延续调整走势。9月2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7981美元/TEU，较上期下跌9.6%。

日本航线：近期当地疫情严重，运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。9月2日，中国出口至日本航线运价指数为1184.60点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场旺季不旺 综指继续下跌】

9月是“金九银十”丰收的季节，今年在疫情、气候等多重因素影响下，大宗散货市场普遍“旺季不旺”，市场成交平稳，沿海散货运输价格继续小幅下跌。9月2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1077.87点，较上周下跌3.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，台风来袭，气温下降，用煤旺季步入尾声，民用电负荷下降，大部分电厂电煤日耗高位回落，火电部分机组也将陆续进入检修状态。截至8月30日，沿海八省电厂日耗218.6万吨，库存2967万吨，存煤可用天数13.6天，环比有所上升。煤炭价格方面，煤炭主产地受疫情等因素影响，部分煤矿被迫停止作业，煤炭生产和外销均呈现不同程度下降。煤炭货源集港受限，环渤海港口近期持续保持低调态势。秦唐沧港口合计库存跌破2200万吨，处于近年同期偏低水平。加上即将到来的大秦线检修任务，煤炭供应或将继续收紧，沿海煤价继续上涨。运价走势方面，随“轩岚诺”升级为超强台风，各电厂提前准备，市场情绪再起。叠加美元走强，外贸煤价格优势减弱，而内贸煤价格则持续上涨，刺激下游采购情绪。至周末，因避台风导致的短期市场可用运力减少，更是加重了船东的挺价热情，沿海煤炭运输价格企稳回升。

9月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1088.65点，较上周下跌5.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收771.87点，较上周上涨1.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.2元/吨，较上周上涨0.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为41.5元/吨，较上周上涨0.2元/吨。



金属矿石市场：九月，钢铁行业传统旺季来临，但期现货市场弱势表现延续。在行业利润水平较前期有所回升背景下，供给端恢复性增长与基建需求放量预期使得市场对钢铁后市走势存观望心态。本周金属矿石运输市场成交平稳，仍以长协拉运为主，运价小幅波动。9月2日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 732.02 点，较上周下跌 0.9%。

粮食市场：随着秋季玉米成熟上市，产区贸易商出货积极，市场供应整体宽松。下游方面，深加工企业陆续进入传统检修季，开工率低位，养殖散户补栏节奏不及预期，饲料需求表现一般，对价格支撑力度有限，目前南北港口玉米价格仍然小幅倒挂。本周粮食运输市场成交整体平稳，运价跟随煤炭运输市场价格小幅走高。9月2日，沿海粮食货种运价指数报 1163.90 点，较上周上涨 1.4%。

成品油市场：九月成品油需求传统旺季来临，但是随着成品油价格走高后市场接受度下滑，综合销量来看利润表现并不乐观，市场交投氛围进一步被打压。不过，伴随 8 月大部分炼厂例行年度检修陆续完成，成品油下水量将有所上升。本周成品油运输市场成交平稳，运价较上周持平。9月2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 997.75 点，同上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型仍显颓势 租金指数跌势扩大】

本周，海岬型船太平洋市场货盘增量有限，即期需求不振，但受台风预期影响，运价低位震荡。巴拿马型船市场货盘表现平平，运力供给持续过剩，加之租家普遍压价，租金跌势未止。超灵便型船东南亚市场热度走弱，船东预期明显下滑，租金快速回落。整体而言，三大船型市场仍未摆脱低迷态势，租金指数跌势扩大。9月1日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1157.12 点，较上周四下跌 10.7%。

海岬型船市场：海岬型船市场低位震荡。本周初，太平洋市场延续上周颓势，矿商询盘较少，即期运输不振，市场过剩运力难以消化，市场信心明显不足，运价继续探底。临近周末，受台风预期影响，叠加当前成交价格已远低于船舶运营成本，船东挺价情绪有所增强，运价震荡回升。9月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 5833 美元，较上周四下跌 4.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.820 美元/吨，较上周四上涨 1.6%。远程矿航线本周初货盘明显收缩，叠加 FFA 价格下跌，市场悲观情绪蔓延，运价持续下行。临近周末，即期市场活跃度依旧偏低，但远期询盘有所增加，运价略微回涨。9月1日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.004 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场跌势未止。太平洋市场，国内高温天气逐步减少，电煤日耗平稳回落。本周初，市场较为平静，观望情绪浓厚，运力供给充足，租金继续下行。临近周末，印尼煤炭货盘虽有小幅增加，但船多货少格局仍然明显，租家压价力度不减，租金跌至年内新低。9月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12525 美元，较上周四下跌 11.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.940 美元/吨，较上周四下跌 6.6%。粮食市场，随着南美大豆出口季接近尾声，运输需求持续放缓。本周市场询盘偏少，局部运力供过于求，运价持续下行。9月1日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 44.880 美元/吨，较上周四下跌 8.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场快速回落。本周初，煤炭即期货盘虽显平稳，但船东预期有明显下滑，叠加镍矿、钢材等货种表现一般，租金承压下行。临近周末，煤炭货盘略有补充，加之台风预期造成局部运力供应偏紧，市场情绪稍有缓和，租金跌势显收窄迹象。9月1日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14491 美元，较上周四下跌 12.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.233 美元/吨，较上周四下跌 5.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下滑 成品油运价持续下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至8月26日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存小幅增加，汽油库存降幅基本符合预期。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 6.43%。尽管美原油库存下降，但在美联储坚定加息的步伐下，市场担忧全球经济将进一步放缓，损害燃料需求。由于利比亚的设施从动荡中恢复，且海湾地区成员国提高产量，逐步降低之前与盟友达成一致的减产力度，石油输出国组织(OPEC)8月的石油产量升至2020年疫情初期以来的最高水平。OPEC+的下次政策会议将于下周一(9月5日)举行，关于以后的生产政策以及OPEC+是否会减产的讨论尚未开始。伊朗核协议重启谈判，双方分歧正在逐渐缩小，不利于油价。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 93.33 美元/桶，较8月25日下跌 6.83%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下滑，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价波动盘整。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下跌。9月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1343.27 点，较8月25日下跌 5.7%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场启动放缓，大西洋航线在连续放量后相对安静不少，成交总量明显下降，尽管船东在与租家的博弈中尽力维持当前的 WS 点位，但是由于大西洋市场和中东航线本月中旬的货量并不足以再次让市场活跃起来，部分货盘更是收到了两位数的合约，租家甚至不需刻意打压市场就能轻易将 WS 点位压制在最近成交的点位之下，基本面开始向租家倾斜，在没有足够货量的支撑下，市场预计将继续走弱。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价（CT1）报 WS75.93，较 8 月 25 日下跌 5.43%，CT1 的 5 日平均为 WS78.79，较上周平均下跌 1.58%，TCE 平均 3.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS76.11，下跌 6.0%，平均为 WS79.49，TCE 平均 4.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价下跌至 WS128（TCE 约 3.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS193（TCE 约 7.9 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线小幅下跌，综合水平波动盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS240（TCE 约 4.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS191（TCE 约 4.4 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS189（TCE 约 5.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS207（TCE 约 6.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS242（TCE 约 4.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS246（TCE 约 5.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上扬，欧美航线集体下滑，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS381（TCE 约 4.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS305（TCE 约 5.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS277（TCE 约 6.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS148 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS208（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【油轮船价持续走高 散货成交低迷萎缩】

8 月 31 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1203.13 点，环比下跌 0.22%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 1.80%及 0.31%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别下跌 1.25%及 1.23%。

国际干散货船二手船价格走势与上周类似，除灵便型散货船继续有小幅上涨外，其余船型呈下跌走势，但下跌幅度有所收窄。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 2467 万美元，环比上涨 0.34%；57000DWT 吨级散货船估值 2754 万美元，环比下跌 2.44%；75000DWT 吨级散货船估值



2808 万美元，环比下跌 0.93%；170000DWT 吨级散货船估值 4547 万美元，环比下跌 2.11%。本期，二手散货船市场受价格影响，成交数量大幅减少，成交的船舶也以老龄船为主，共计成交 4 艘（环比减少 6 艘），总运力 14.70 万载重吨，总成交金额 3380 万美元，平均船龄 22.75 年。

国际油轮船价除 VLCC 油轮停止连续几周的上涨后出现小幅下跌外，其余船型继续上涨走势，成品油轮船型上涨幅度较大，已经高于巴拿马型油轮价格，与去年同比上涨 60%有余。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3336 万美元，环比上涨 4.92%；74000DWT 吨级油轮估值 3214 万美元，环比上涨 0.39%；105000DWT 吨级油轮估值 5070 万美元，环比上涨 2.13%；158000DWT 吨级油轮估值 5614 万美元，环比上涨 1.08%；300000DWT 吨级油轮估值 8409 万美元，环比下跌 0.61%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比有所减少，总共成交 20 艘（环比减少 3 艘），总运力 217.91 万载重吨，总成交金额 61990 万美元，平均船龄 13.25 年。

国内沿海散货船二手船价格继续保持有涨有跌的趋势。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 242 万人民币，环比上涨 0.61%；5000DWT 吨级散货船估值 1393 万人民币，环比下跌 0.14%。本期，沿海散货船市场继续低迷，无成交记录。

国内内河散货船价格所有船型继续呈现全线下跌势态，但下跌幅度明显减小。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 51 万人民币，环比下跌 1.40%；1000DWT 吨级散货船估值 126 万人民币，环比下跌 1.44%；2000DWT 吨级散货船估值 248 万人民币，环比下跌 0.87%；3000DWT 吨级散货船估值 352 万人民币，环比下跌 1.26%。本期，内河二手散货船市场成交数量与上周相比有所减少，总共成交 25 艘（环比减少 6 艘），总运力 8.85 万载重吨，总成交金额 10772.78 万人民币，平均船龄 6.85 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

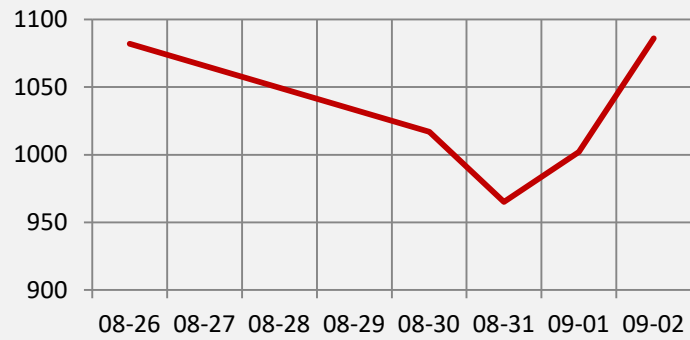
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8 月 30 日		8 月 31 日		9 月 1 日		9 月 2 日	
BDI	1,017	-65	965	-52	1,002	+37	1,086	+84
BCI	337	-74	302	-35	469	+167	733	+264
BPI	1,284	-88	1,217	-67	1,230	+13	1,271	+41

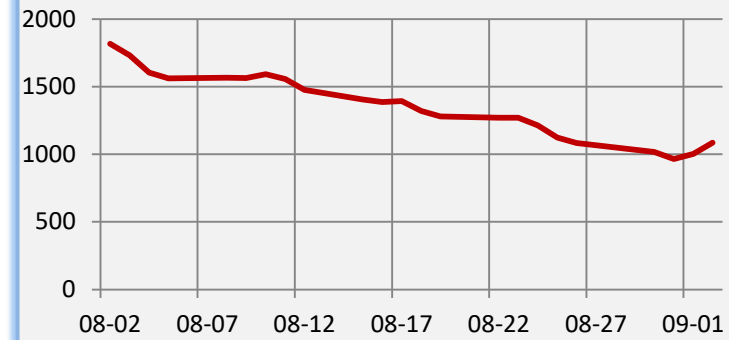


BSI	1,691	-53	1,626	-65	1,559	-67	1,514	-45
BHSI	919	-14	902	-17	880	-22	869	-11

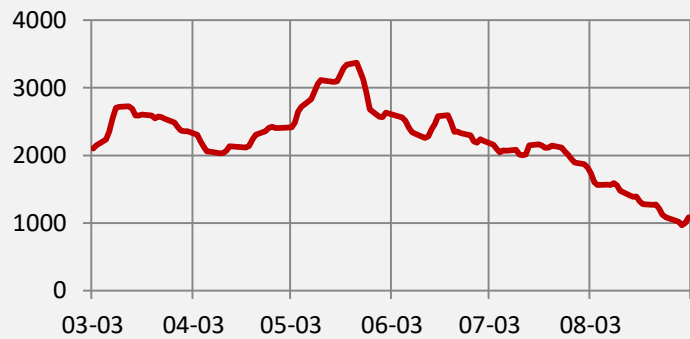
上周 BDI 指数走势



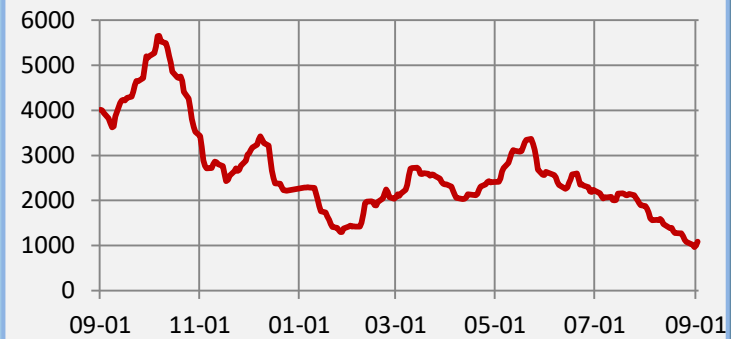
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	26/08/22	19/08/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,750	15,250	-500	-3.3%
	一年	13,000	14,000	-1000	-7.1%
	三年	14,250	15,000	-750	-5.0%
Pmax (76K)	半年	15,500	17,250	-1750	-10.1%
	一年	14,500	15,500	-1000	-6.5%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	20,000	20,500	-500	-2.4%
	一年	17,000	17,000	0	0.0%
	三年	13,000	13,500	-500	-3.7%
Hsize (30K)	半年	15,750	16,500	-750	-4.5%
	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%

截止日期: 2022-08-30

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Pan Flower' 2012 82687 dwt dely Mauban 5 Sep trip via Indonesia redel South China \$14,000 - cnr

'Euripides Graecia' 2020 82055 dwt dely CJK 4/5 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$12,750 - Pacific Bulk

'JR Summer' 2003 81800 dwt dely Campha 4 Sep trip via Indonesia redel Hong Kong \$13,000 - Swissmarine



'BBG Fangcheng' 2019 81629 dwt dely Tanjung Bin 8 Sep trip via Indonesia redel Philippines \$16,000 - Cobelfret

'Sasebo Ace' Norden relet 2011 75008 dwt dely aps EC South America 17/19 Sep trip redel Singapore- Japan \$14,000 + \$400,000 bb - Cargill

'African Starling' 2013 56074 dwt dely Anyer 4 Sep trip via Indonesia redel China \$17,000 - Tongli

'Tomini Shamal' 2016 38785 dwt dely SW Pass prompt trip Redel WC South America 17,500 - cnr

'Asturcon' 2014 36071 dwt dely Port Arthur prompt trip redel WC India \$16,000 - XO Shipping

'Maestro Diamond' 2015 26920 dwt dely Panama City prompt trip redel Denmark \$15,750 - PCL

(2) 期租租船摘录

'Young Spirit' 2015 63567 dwt dely Hamriyah prompt 4/7 months redel AG-Japan \$19,000 - Graincom

'Daiwan Hero' 2016 34376 dwt dely Chittagong 6/8 Sep 3 to 5 months redel Spore-Japan \$18,850 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 哭了，一个月跌掉 900 点！跌破 1000 了！Cape 船拖了大后腿】

昨天干散货海运市场发生了一件足以引发行业“小地震”的事件——波罗的海干散货指数 (BDI) 跌破 1000 点报于 965 点！这使得近段时间以来跌跌不休的 BDI 指数跌至新的低水平并处于自 2020 年初疫情爆发市场受冲击以来的最低水平。



一个月跌掉逾 900 点

在此前波罗的海干散货指数(BDI)已经是 5 连跌 8 月 31 日再跌逾 5%直至跌破 1000 点来到 965 点。实际上 BDI 指数自 8 月 1 日以来的 1872 点持续“跌漂”一直跌至月底 8 月 31 日的 965 点一个月以来的跌幅逾 900 点已经连续第三个月下跌是两年多以来的最大月度跌幅也是自 2020 年 1 月以来的最差表现。

本轮 BDI 的大幅下跌主要是受海岬型船需求减弱的拖累。

海岬型船最惨运价仅覆盖 16.7%的成本

8 月 31 日海岬型船指数 BCI 下跌 35 点或 10.4%至 302 点也是两年多来的最低点。自 8 月 1 日以来海岬型船指数已经下跌约 86%为 2020 年 5 月以来的最大跌幅。

通常运输 150000 吨货物(如铁矿石和煤炭)的海岬型船其平均日租金下降 288 美元至 2505 美元创 2020 年 5 月以来的新低运价仅及成本价的 16.7%。

但海岬型船日租的当前水平并不是疫情以来的最低水平海岬型船日租曾在 2020 年 5 月 14 日跌至 1985 美元。

分析人士认为海岬型船需求的下降主要归咎于房地产市场低迷、钢铁需求的放缓的因素而房地产低迷状态或持续存在这将使海岬型船运价持续承压;但以运输民生必需品(如谷物)为主的中小型船运价则比较容易见到增长。

海岬型船“降维”竞争巴拿马型船日租被迫下降

海岬型船因市场需求萎缩纷纷与巴拿马型船市场竞争抢运巴拿马型船的货载需求致使巴拿马型船日租降至 10956 美元逼近成本价。

通常运载约 60000 至 70000 吨煤炭或谷物货物的巴拿马型船指数 BPI 已经连续第五个月下跌总跌幅约 41%。8 月 31 日 BPI 下跌 67 点或 5.2%至 21 个月低点——1217 点这是自 2020 年 1 月以来的最大单月跌幅。



8 月 31 日巴拿马型船平均每日收入减少 600 美元至 10956 美元。而疫情以来巴拿马型最低运价出现在 2020 年 2 月 5 日当日日租为 4681 美元。

小型船日子更好过

由于受大宗货物运输需求影响较小小型散货船的日子相对好得多。昨日(8 月 31 日)超灵便型船市场尽管也在下跌 BSI 下跌 65 点至 1626 点为约 10 个月以来最糟糕的一天但现货市场日租 17881 美元仍比成本价 8000-9000 美元高出许多;灵便型船日租 16240 美元更是覆盖了成本的数倍以上。

BDI 持续下跌折射全球大宗货物需求不断下跌

有分析机构表示 BDI 持续回落折射出全球对于大宗商品的需求正在不断下降。

据中国证券报报道从国内外来看今年各大央行加速收紧货币政策全球经济下行压力不断加剧各国制造业 PMI 持续回落部分国家的数据已经跌破荣枯线。在全球需求放缓国内大宗商品需求表现疲软加上 8 月开始欧盟禁止进口俄罗斯煤炭以及近期澳洲、巴西铁矿石发运情况不及预期。

另外在国内控制粗钢产量政策及缺电等背景下铁矿石需求总体不振全球铁矿石发运量持续下降。今年 8 月 15 日-21 日当周全球铁矿石发运量为 2734 万吨连续三周回落而去年 8 月的周度发运量均值则达到 3100 多万吨。同时中国是全球煤炭第一进口大国但在内外贸煤炭价格倒挂及澳煤未解禁的情况下对于印尼煤炭的拉运需求同样不及去年同期。

三大因素将救活 BDI?

一是欧盟本月 10 日开始停止进口俄罗斯煤炭不得不改向澳大利亚、哥伦比亚、南非等更加远程的国家/地区运输散货船周转率下降相当于增加了对船舶的需求。

二是欧洲国家目前正面临 500 年来最严重的干旱天气粮食歉收今年冬天需要大量进口谷物与能源有助于干散货市场运价在第四季内获得回升。



三是有业界人士认为当前运价下跌越快、市场恢复也越快因为这会加速对老旧散货船的拆解淘汰尤其是 20 龄以上的海岬型船约有 200 艘很可能在这一波低周期中被大量淘汰。

来源：海事服务网

【运价跌=需求降？隐秘的海运价格链博弈：只是中间商没了“差价”】

往年三季度，集运市场已进入繁忙的圣诞备货期。但今年，时至 8 月底，欧美海上运价仍跌跌不休。这似乎透着一些不寻常的信号。

“从我个人感受来看，货量的确下降了，船东不满舱，所以会降海运费来收货。”一名中远海运下属的货代经理在微信上告诉《每日经济新闻》记者，相比高峰时期，欧美航线的海运价格已经少了五分之二。

截至 8 月 25 日，德鲁里（Drewry）世界集装箱指数（WCI）连续第 26 周出现下降，最新一周综合指数较前一周下降 4%至 5985.53 美元/FEU，比 2021 年 9 月的峰值低了 42%。最新一期的上海集装箱运价指数（SCFI）较前一周下跌 8.03%，创下疫情以来最大单周跌幅。

市场上船舶供不应求的现象有所改善，或许是运价从高位回落的主要原因。但在船公司看来，这种说法并不准确。

“货运量其实一直是比较平稳的，没有出现非常大的滑坡。今年公司的运价还是相对稳定，也没有出现大起大落的情况，更何况今年的长协价同比翻了 2~3 倍。”在中远海控（SH601919，股价 14.41 元，市值 2318.79 亿元）2021 年年度股东大会上，记者听到了另一种声音。

这样的分歧从何而来？经过长期调查，记者发现，海运价格下跌主要受货代报价走低影响，国内货代主动调低运价为行业回血提供了时间窗口。与此同时，释放有关“现价击穿长协”的“叫卖声”，进一步扩大了市场的悲观情绪，这其中存在着隐秘的价格链博弈。

海运价格还在跌

7 月的上海外高桥码头酷热难耐，穿梭于集装箱码头与堆场间的货车，来来回回，发出隆隆的铁架碰撞声。



有“集卡小镇”之称的高桥镇，每天有数万集装箱来自全球的货物流通。港城路沿线的十余家大型物流堆场和集装箱仓库里，层层叠叠的重箱等待进港，货车一过，扬起的尘埃许久未散。

“收款 240 元。”张扬堆场办单处的收款机每隔几分钟便会发出一次语音提示，收款金额意味着这些暂落柜的停放天数大约在一周以内。

办单员告诉记者：“4、5 月的时候，箱子动不动就放一两个月，现在滞留箱都已经出去了，6 月后的货量流动挺平稳的，每天有上百个集装箱进出。”

8 月 30 日，上港集团（SH600018，股价 5.39 元，市值 1255.02 亿元）在 2022 年半年报中谈到，受三月开始的新冠疫情影响，上海港的生产经营遭遇了前所未有的挑战。1-6 月，公司母港集装箱吞吐量完成 2254.5 万标准箱，同比下降 1.7%。

随着长三角企业复工复产的全面推进，上海港已逐渐补上了因疫情而落下的课。7 月，上港集团母港集装箱吞吐量完成 430.3 万标准箱，创历史同期新高，同比增长 16.2%，环比增长 13.5%，日均吞吐量接近 14 万标准箱。1-7 月，全港累计完成集装箱吞吐量同比实现正增长。

另一方面，8 月 2 日，上海航运交易所在最新的“中国出口集装箱运输市场分析报告”中指出，从航线来看，7 月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值较 6 月均出现下跌。

上海航运交易所就近期运价下跌现象向《每日经济新闻》记者作了书面解读：“近期，市场（船舶）供不应求的现象有所改善，市场运价高位回落。”其主要原因在于，一方面，班轮公司继续加大运力投放，而境外港口严重拥堵现象部分时段略有缓解，释放了些许有效运力；另一方面，俄乌冲突造成的大宗商品及能源价格上涨，推高了欧美等主要国家通胀水平，货运消费需求低于市场预期。

不过，航运巨头马士基在最新的市场报告中指出，亚太到北美 7 月下旬和 8 月的出口量预计将呈现上升趋势。在 8 月 10 日的一场线上直播中，马士基亚洲市场部负责人 Norlyn 表示，进入 7 月，大多数亚太出口贸易迎来了夏季高峰期，工厂生产正在恢复，需求正在反弹，为运价稳定创造了有利条件。

据海关总署发布的数据，今年前 7 个月，我国商品贸易进出口总值 23.60 万亿元，同比增长 10.4%。其中，出口总值 13.37 万亿元，同比增长 14.7%，机电产品和劳动密集型产品出口总值均同比增长超 10%。单月来看，7 月我国进出口总值同比增长 16.6%，延续了 5 月份以来的外贸增速持续回升态势。



中远海控副总经理陈帅此前也在 2021 年年度股东大会上表示，运价方面，市场供需关系整体稳定，装载率仍保持较高水平，市场运价依然坚挺。随着疫情得到控制，国内出口恢复叠加跨太平洋航线新年度合约开启，预计后续运价将逐步回升。

船东“技术性”调节运价？

再看上海航运交易所上月披露的完整数据，7 月，反映即期运输市场水平的上海出口集装箱运价指数（SCFI）平均值为 4061.29 点，较上月平均下跌 3.8%。反映总体运输市场（含即期协议和长期协议）的中国出口集装箱运价指数（CCFI）平均值为 3239.69 点，较上月平均上涨 0.4%。

从上述数据可以看出，长协价格为当期市场运价下跌起到了兜底作用。

不过，中远海控口中的“需求稳定”、“运价坚挺”似乎与上海航运交易所反映的数据并不相符。记者向双方了解原因，得到的答复是：SCFI 编制所需运价信息来自中国出口集装箱运价指数编委会成员公司，有 22 家班轮公司委员和 26 家货主货代委员提供运价信息。CCFI 则由 22 家商誉卓著、航线市场份额大的中外船公司提供编制所需的运价信息。

这意味着，7 月向下浮动的运价主要来自货主货代的报价。上海航运交易所提到，航运市场存在着一定的牛鞭效应，相对而言，船东运价比较稳定，货代运价波动更为剧烈。

最新数据显示，8 月 26 日，SCFI 为 3154.26 点，较上周下跌 8.03%，CCFI 为 2904.00 点，较上周下跌 3%。船公司对高运价的坚守似乎正在节节败退？

“我听说的说法是，船东用撤船来控制运价，让货主签订长约，这样可以延长他们的增长期。”在一家光学设备企业负责进出口事业部工作的沈姓负责人说，他在 2016 年做过关务，那个时候船期超准，后来换了一个同事做，运价天天涨，船期老不准。“我当时不能理解，去年再次接手关务后才发现，海运市场已今时不同往日。”

8 月 26 日，Drewry 披露的最新空白航次报告显示，在今年第 35 周~39 周期间，747 个预定航班中将有 65 个航次被取消，占比达 9%，有 55% 的空白航次将发生在跨太平洋东行航线上。其中，2M、THE Alliance、Ocean Alliance 三大联盟将分别取消 22 个、23 个、8 个航次。



有船东背景的海运公司高管黄海达在接受记者电话采访时，希望能消除一些外界的误解：“这不是撤船，业内叫空班，因为班期乱了，索性在港口多停几天对准下一个班期，以保证集运相关业务的正常开展。”

“若是 2018 年，大多数头部班轮公司的准班率都可以在 90%以上，到今年，准班率达 30%的班轮公司已经算是行业中的佼佼者了。”黄海达补充说，所以各个公司对班期调度在所难免，这并非完全意味着市场供求关系已经发生变化，“若是通过船东这种常规行为进行市场解读未必准确”。

不过，也有一些货主认为，由于北美地区通胀率高涨、失业率飙升，该市场货运需求不得不开始降温。随着有效运力不断释放，供需将逐步平衡，运价将面临越来越大的下行压力，“船东们一定会采取行动”。

黄海达向记者表示，船东端的供求关系和航线设置是根据长年以来的贸易流向决定的，如果单看欧美通胀影响，的确对全球总体运输需求有一定的抑制作用，但是集装箱运输是欧美人日常所需，库存总有一天会消耗殆尽，运输需求便会止跌回升。

船东与货代，博弈高运价

有欧地线（欧洲-地中海）专家在接受记者采访时认为，船公司现在属于“家丑不外扬”，货量下滑有目共睹，前期是因为上海疫情，后期是因为欧美市场需求放缓，现在运价下跌就是最好的证明。

近日，沃尔玛宣布取消数十亿美元订单，沃尔玛 CFO 约翰雷尼在第二季度电话会议中表示，还需要几个月的时间来处理积压的库存。

有船东方则直言，从货代供求关系的视角，可以感知到的是订舱量与揽货量，一旦手中的货运订单变少，就会向市场传递“货少箱多”的信号，并开始大幅降价。这相当于告诉船公司，“你们提供的舱位多了”，从而倒逼船公司降价。

这是船东与货代长期存在价格博弈的底层逻辑。

按照前述沈姓负责人的说法，“7 月的船期基本稳定了，运费也有可以谈的空间”。记者咨询了多位货代专员及高管，他们都一口咬定：“报价是随着船公



司涨而涨，跌而跌，实际上就是船公司效益差了。”

但船东不服：“实际情况是，由于货代市场的价格下滑过快，货代与船东之间的价差被无限缩小，导致出现运价下跌的情况。”

记者翻阅了各大国际航运公司 2022 年第二季度财报发现，报告期内，马士基、ONE 创下业绩历史新纪录，分别实现净利润 86.21 亿美元与 54.99 亿美元，同比分别增长 130.1%、115%。马士基上调了全年盈利预期，公司首席执行官施索仁在财报中表示，受海运长约合同运价强劲、物流业务利润快速增长以及码头业务持续稳健表现的推动，第二季度取得了不俗业绩。

有关长约，中远海控副总经理陈帅在股东大会上表示，今年供应链持续受到冲击，使得货主更看重未来供应链的稳固，而非以前只看签约价高低。选择签长约的客户，认可船公司的服务和价格，也理解船公司成本在明显上涨。公司总经理杨志坚则表示，2022 年长约价格为 2021 年的 2 至 3 倍。

以记者从一线了解到的真实情况为例，去年，每标箱 2 万美元的天价海运费其实是终端货代的报价，而船公司同期给大客户的运价为 2000 美元~5000 美元不等。到今年，船公司将美线长协价从 2000 美元提高到了 5000 美元，欧线长协价从 4000 美元提到了 8000 美元。而货代的美线报价却从 1.5 万美元拦腰砍到 7000 美元，欧线报价从 2 万美元跌到 1 万美元，导致市场上出现“即期运价击穿长协”的热议声。

黄海达向记者说明了其中的门道：“中远海控的长协价是之前的 2 倍至 3 倍，这个数据涉及两种客户，对于长期合作且保证双向物流的大客户而言，长协价是之前的 2 倍；对于初期合作且货量较小的客户，可能给到的长协价就是之前的 3 倍，所以翻 3 倍的长协价更接近于即期运价，而大客户的签约价其实还远远低于现价。”

签长约，一个伪命题？

尽管各执一词，但现实是，运价可以大涨，但似乎不会大跌，因为市场化竞争早已教会企业如何让赚钱变得可持续。

6 月 23 日，《每日经济新闻》记者在参加华贸物流（SH603128，股价 9.22 元，市值 120.73 亿元）股东大会时，曾与公司董秘于永乾有交谈，他的观点是：“我一直认为签长约是个伪命题。”



“你觉得协议之所以能够履行，是咱俩讲诚信还是什么原因？”于永乾问。

“运价太高才签的。”

“不是，是因为双方都有履约的能力。”于永乾说，价格是根据货量供需关系来定的，“要是运价降到 2000 美元还会有公司履约吗？”

于是，运价一跌，市场上就出现了“大量客户开始考虑重新谈判合同，甚至不惜违约”的声音。

一位航运上市企业投关代表在电话中向《每日经济新闻》记者表示，实际上客户不太会毁约。“非常多的客户与我们有十几二十年的合作历史了，不会纠结于一年的约价要求毁约，而且现在撕毁合同，到了圣诞前的运输旺季时，舱位谁给他？运价怎么批？”

上述人士表示，对于与船公司紧密合作的大客户，双方合作建立在互惠互利、互相谅解的基础上。在上海疫情期间，公司也尽可能帮助货主免去了滞留箱的堆存费，所以商业中也有友谊，不是冷冰冰的一纸合约。

如今，全球客户都对供应链的稳定性和韧性提出了更高的要求。8 月 11 日，安永大中华区数字化供应链与智能制造咨询服务合伙人陈啸风在视频会议中接受记者采访时表示，供应链的韧性强调的是企业应对突发事件的敏捷度和柔性。货代和航运是离不开的，行业中的领军者已经在推动货代行业的数字化标准和行业生态平台的建设。

退一步说，航运界网副主编马晖告诉记者，其实大客户不在乎是否击穿，他们更看重船公司服务的可靠性，因为现在的准班率很差。“比如去美西，还是要选择大公司，跨太平洋航线的新玩家、小船公司靠泊都费劲，只能排队，而大公司，在不同的码头都有持股，相对等待周期会小一些。

如此说来，中远海控是否被市场错估？

今年上半年，中远海控实现净利润约 647.16 亿元，其中二季度再创单季度盈利峰值，与之相背的是，其股价表现自年初起持续疲软，跌去了约 30%。



或许是海运景气度将要见顶的预期，让中海远控的股价同比表现疲软。“如果我们将运价的观察时间拉长，节节创新高的运价的确不可持续，现在海运价格也不是按照成本来定价，各大公司处于全球范围内的市场竞争之中。归根到底，问题的核心是运价回归正常需要多久。”黄海达表示。

下半年，客观环境更复杂

现阶段，通胀与罢工，更像海运市场的两个“定时炸弹”。

就在美国总统拜登 6 月指责船公司是美国通胀刷新 40 年纪录的元凶时，总部在丹麦的马士基立刻就美国港口拥堵问题隔空“回怼”。

8 月 1 日，达飞向法国所有客户降费 750 欧元/FEU，原因是他们也受到了法国政府施压，被要求利用部分利润帮助法国消费者应对通胀。黄海达表示，

其实达飞这一做法的背后原因是避免被征收暴利税，法国政府为了降低人们的生活成本，只能让货运的中间环节降价。

陈啸风预测，2022 年下半年，供应链的压力会比前几个月更加持久，供应链的复杂度在增加，地缘政治的影响似乎在进一步放大这些压力。

根据克拉克森研究公司的最新数据，7 月集装箱船的港口拥挤指数创下新高，全球集装箱船队约有 37.9%在港，相当于 37.9%的集装箱船运力滞留在港口。

“这一现象与欧美港口的罢工潮是有关系的。”陈啸风认为，7 月，洛杉矶、奥克兰、长滩的美西三大港口连续爆发了客卡车司机大规模罢工抗议事件，“这增加了集装箱在港口的停滞时间，使拥堵情况日益恶化”。

在 8 月 10 日的直播中，马士基亚洲市场部负责人 Norlyn 也提到，在跨太平洋地区，北美港口拥堵状况仍在恶化，导致一些航次错班，预计这将使有效的运力继续受损。

对于后市的判断，上海航运交易所也表示，境外港口的严重拥堵现象并未得到解决，集装箱运力损耗仍将是影响航运市场供求关系与市场运价波动的主要因素之一。此外，新冠疫情形势复杂多变、俄乌冲突的地缘政治，能源、粮食供应格局调整下的通货膨胀压力等，都对外贸货运需求造成较大的不确定性。



另一方面，下半年，在传统圣诞货运旺季期间，我国外贸出口集装箱运输量有望继续保持增长态势，对航运市场运价起到一定的支撑作用。

“下半年，在班轮公司继续增加运力投入的情况下，主要航线市场运价较大可能出现高位震荡回落的现象，但不排除突发事件影响对市场造成异常波动。”上海航运交易所指出。

在这样的复杂环境下，陈啸风做了一个并不乐观的预期。他以海运物流为例，这种外部环境对国际贸易甚至全球供应链带来的影响在短期内难以平复，“会延长到 2022 年底，甚至到 2023 年”。陈啸风人物，企业需要密切关注外部环境变化的蛛丝马迹，全面审视国际因素带来的影响，以及相应的次生影响，从新市场、新客户、新产品、新资源等角度寻找一些突围机会。

来源：每日经济新闻

【达飞海运 CEO：全球集运市场或“软着陆”】

近日，法国集装箱航运巨头达飞海运（CMA CGM）表示，随着需求减弱，运费全面下降，一些地区的拥堵也有所缓解，全球集运市场或“软着陆”。

上周五，达飞海运首席执行官 Rodolphe Saade 说：“我们看到数周以来几乎所有板块运费都在下降，且预计这种下降将持续，但我并不认为会出现暴跌，而是‘软着陆’。”

Rodolphe Saade 的意见与世界贸易组织的意见一致，后者本周表示，商品贸易流量在上一季度放缓，并可能在下半年保持疲软。在疫情期间消费者需求旺盛导致高运费和运力短缺的两年后，集装箱承运人的繁荣期将逐渐结束。

Rodolphe Saade 在接受采访时表示：“在 Covid-19 大流行高峰期，我们中国至北欧航线运费是 14,000 美元/FEU，而现在价格为 9000 美元/FEU 左右，并且还在下降。”

“全球供应链网络仍然存在一些小问题，比如美国和欧洲等地挥之不去的严重拥堵。我们看到了需求的减少，这对减少拥堵有影响，尽管有些地方仍难以处理。” Rodolphe Saad 补充道。



目前，这位法国最大集装箱航运公司首席执行官正在陪同该国总统埃马克龙对阿尔及利亚进行为期三天的正式访问。

近几个月来，该公司受到了一些法国立法者的压力，他们要求对公司创纪录的利润征收暴利税。该公司和石油生产商道达尔能源公司的回应是，将给予燃料和运费的折扣。

来源：海运圈聚焦

【长期集装箱运费继续攀升，但有承压迹象】

长期的箱运费继续攀升，但终于显示出承受压力的迹象。

在线平台 Xeneta 的数据显示，8 月份长期利率上升了 4.1%，比去年同期高出 121.2%。

总部位于奥斯陆的 Xeneta 今天发布的最新报告称：“尽管现货运价走软，需求不均衡，以及持续的供应链问题，世界主要航空公司仍将迎来又一个利润丰厚的年份。”

然而，有迹象表明，关键贸易走廊上新的长期合同费率实际上开始下降。然而，由于他们正在用相当低的费率取代到期的协议，所有托运人支付的平均费率仍在上升。

Xeneta 首席执行官 Patrik Berglund 指出：“毫无疑问，各大航运公司已经在谈判中按自己的方式进行了一段时间。“他们在 2021 年看到的惊人业绩毫无疑问将再次出现，甚至更好，从许多第二季度财务报告的巨额利润就可以看到。但有一种变化正在发生的感觉。”

多位班轮分析师表示，班轮今年的累计利润可能超过 2000 亿美元，这一纪录标志着集装箱航运成为全球最赚钱的行业之一。

随着现货市场的下跌，长期利率不可避免地也将随之下跌，许多班轮的首席执行官最近表示，未来几个月市场将走向正常化。



CMA CGM 的董事长 Rodolphe Saadé 上周五告诉彭博社，“我们已经看到，近几周以来，几乎所有行业的运费都在下降。我们预计这种下降将继续下去。我不认为我们会看到强劲的下降，而是软着陆。”他的言论最近得到了许多同行的呼应。

Xeneta 的伯格隆德今日警告称：“成交量正在下降，正如预期的那样，长期利率正开始跟随现货市场形成的趋势。”

德鲁里世界集装箱指数 (Drewry 's World Container Index) 发布的最新即期运价数据显示，上海至洛杉矶和上海至鹿特丹的运价均呈加速下降趋势。

上周，上海至洛杉矶的房价下跌了 6%，在短短两周内下跌了 10%。在此之前，美联储用了五周时间才实现 10% 的利率下降。

上周，上海对鹿特丹的利率下降了 5%，过去两周累计下降了 9%。在此之前，利率用了 8 周时间才下降 10%。

同样，上周上海集装箱运价指数 (SCFI) 下跌 275 点，是其历史上最大的跌幅之一。

维斯普奇海事公司的 Lars Jensen 评论道：“这显然是市场疲软的信号，尤其是在一个月后中国黄金周之前，我们现在正处于旺季之中。”

sea intelligence 在其最新的周报中指出，市场上现有的硬数据越来越多地支持“隧道尽头的光”这一假设，对于处境艰难的托运人来说。

sea intelligence 指出，自 2022 年 1 月以来，船期可靠性一直在提高，逐渐向市场释放了更多的产能，并补充说：“现货利率继续下滑，这支持了市场不再遭受严重供应不足的概念。”

Flexport 的端到端运输时间测量也显示出了实质性的改善，尤其是对美国的运输，这种情况已经持续了几个月。

sea intelligence 总结道：“总而言之，有充足的数据支持，这确实是市场回到更正常状态的道路。”

然而，并不是每个人都相信这个假设。在线平台 Project 44 在最近的一份市场更新中表示，航运公司将继续使用封边作为保持高运费的一种工具，认为价



格不太可能继续下跌，很快就会有一个底部。

汇丰(HSBC)航运和港口研究全球主管帕拉什·贾恩(Parash Jain)坚称，得益于行业整合，班轮运输如今在谈判中占据了更有利的地位。

“展望未来，我们认为，经过多年的整合和大型航运联盟的形成，航运公司已经学会了运力规则，虽然运费可能仍会波动，但过去十年运费最低水平可能在未来不再持续，”Jain 在本月早些时候表示。

来源：物流巴巴

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.	785~790	1110~1115		Steady.
Tokyo Bay	560~565	820~825	1250~1260	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	S. E.	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	505~510	720~725	1040~1045	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	551	771	1160	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	455~460	695~700	1060~1065	+ 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.	750~755	1390~1395		Avails tight.
Rotterdam	520~525	699~705	1100~1105		Softer.
Malta	S. E.	750~755	1175~1180		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	754~758	1215~1220		Steady.

截止日期： 2022-09-01



◆ 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	26/08/22	19/08/22	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	3,500	3,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	26/08/22	19/08/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	12,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	8,000	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: 2022-08-30

(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	309,000	DACKS, China	2025-2026	MOL - Japanese	12,500	LNG dual-fuelled, EEDI phase 3, NOx-Tier III
4	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2025-2026	MOL - Japanese	8,000	LNG dual-fuelled, EEDI phase 3, NOx-Tier III
2+2	Bulker	40,000	Jiangmen Nanyang, China	2025	Doun Kisen - Japanese	3,200	EEDI phase 3, NOx-Tier III
1	LNG bunkering	14,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024	Anhui Changjiang - Chinese	7,000	domestic trade
2	Container	1,400 teu	Penglai Jinglu, China	2023-2024	Elbdeich Reederei - German	3,000	against T/C, LNG ready



◆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
FORTUNA	BC	83,353		2010	Japan	2,350	Undisclosed	BWTS fitted
WADI ALARISH	BC	64,214		1994	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CLARKE QUAY	BC	55,618		2010	Vietnam	1,710	Pangaea Logistics - U.S.A	
SINGAPORE SPIRIT	BC	32,259		2002	Japan	1,130	Undisclosed	BWTS fitted
KINATSI	BC	18,901		2007	Japan	1,030	Syrians	BWST fitted, old sale
LADY DIVINA	BC	18,901		2007	Japan	1,030	Syrians	Logs 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
VERMONT TRADER	CV	67,698	4,992	2004	S. Korea	3,700	Thailand	
RIO CHARLESTON	CV	55,313	4,300	2008	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	*Scrubber fitted Containers
RIO CADIZ	CV	55,301	4,300	2008	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
TRF PARTICI	CV	41,500	3,534	2010	China	undisclosed	Undisclosed	TC attached, Scrubber fitted
PINARA	CV	23,287	1,740	2004	China	2,100	Turkish	

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
AFRICA PRIDE	GC/MPP	28,843	306	1991	Japan	515	Turkish	

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
DHT EDELWEISS	TAK	301,021		2008	S. Korea	3,700	Undisclosed	
TSURUSAKI	TAK	300,838		2002	Japan	3,300	Greek	
G. DREAM	TAK	299,945		2022	S. Korea	10,800	HMM - S. Korean	BWTS & Scrubber fitted
RIDGEBURY CAPTAIN DROGIN	TAK	166,468		2007	S. Korea	2,875	Greek	
ATLANTIC PRIDE	TAK	114,500		2004	S. Korea	2,400	Chinese	BWTS fitted, Ice 1C
LILA FUJAIRAH	TAK	113,849		2007	S. Korea	2,780	Undisclosed	
CELSIUS ESBJERG	TAK	113,043		2009	China	6,400	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted, coated
CELSIUS EVERETT	TAK	113,010		2008	China			en bloc, coated
ZHEN I	TAK	105,588		2002	S. Korea	1,765	Undisclosed	



GOTLAND CAROLINA	TAK	53,160	2006	China	1,850	Norwegian	BWTS fitted
ALKAIOS	TAK	50,137	2016	S. Korea	3,650	Tufton	en bloc each
ARCHON	TAK	50,100	2016	S. Korea	3,650	Tufton	
FSL SINGAPORE	TAK	47,470	2006	S. Korea	1,800	Greek	BWTS fitted
GLENDIA MERYL	TAK	47,251	2011	S. Korea	10,960	d'Amico Tankers - Italian	en bloc*, 50% share of J/V partner in such price
GLENDIA MELODY	TAK	47,238	2011	S. Korea			
GLENDIA MELISSA	TAK	47,203	2011	S. Korea			
GLENDIA MELANIE	TAK	47,162	2010	S. Korea			
SELINA II	TAK	37,418	2000	S. Korea	580	Turkish	
GENNOARO IEVOLI	TAK	27,912	2002	Italy	1,360	Undisclosed	
MTM TOKYO	TAK	20,857	2003	Japan	1,060	Undisclosed	stst
ATLANTIK MIRACLE	TAK	11,320	2008	Turkey	700	Turkish	

◆ 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
EIWA MARU NO. 2	TAK	1,120	593	1994	Japan	700.00	
YUTOKU MARU	TAK/LPG	1,390	1,128	1992	Japan	630.00	

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
STAR TIANJIN	BC	173,691	23,683	2004	China	undisclosed	as is Inda
AZTEC	TAK	68,439	13,025	2003	Japan	610.00	
STOLT GROENLAND	TAK	43,478	12,154	2009	Ukraine	undisclosed	as is S. Korea

◆ ALCO 防损通函

【中国法院对未经证实的养殖区索赔说不】

2019 年 11 月 13 日，M/V INDUS TRIUMPH 号轮为在强风中抛锚而驶入中国水域禁区。其后，船东收到两名当地养殖户的索赔。养殖户声称其扇贝养殖区和牡蛎养殖区因船舶受损。这两个养殖区都无法量化损失，也没有必要的海域水产养殖证和海域使用权证。



为了证明他们的损失，养殖户提供了当地村委会、养殖合作社和其他养殖户的陈述。此外，他们还委托了一家当地调查公司发布报告，报告显示该会员的船舶造成 52 筏牡蛎受损，总计人民币 1621726.14 元（养殖区 1），并造成 52 筏扇贝受损，总计人民币 1661885.16 元（养殖区 2）。该报告显示，两名养殖户向青岛海事法院（the QMC）对船东提出索赔。

【新冠相关的港口检疫隔离 - 谁来承担时间损失？】

在最近的 LMAA arbitration ((2022) 1113 LMLN 2)一案中，就港口检疫隔离导致的时间损失由哪方承担进行了裁决。该案是新冠相关案件中最早获得仲裁裁决的案件之一，提出了一些事实分析和举证责任相关的有趣论点。

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
2022-09-02	689.170	687.900	4.938	87.812	798.610	64.826	869.750	469.720	525.880
2022-09-01	688.210	691.710	4.948	87.687	799.110	64.925	874.370	470.720	524.300
2022-08-31	689.060	692.240	4.980	87.788	805.570	64.758	874.140	473.820	527.880
2022-08-30	688.020	690.220	4.980	87.672	808.500	64.957	892.870	476.400	530.870
2022-08-29	686.980	683.460	4.980	87.541	804.210	64.956	879.960	472.210	526.620

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	2.32000	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.63329
2 个月	--	3 个月	3.14414	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.70171	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.20943		

2022-09-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com