



全一海运市场周报

2022.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.09.05 - 09.09 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现低迷 远洋航线继续调整】

近期中国出口集装箱运输市场表现较为低迷，运输需求缺乏增长动力。本周，远洋航线市场运价持续调整走势。9月9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2562.12点，较上期下跌10.0%。

欧洲航线：据研究机构Markit发布的数据显示，欧元区8月综合PMI终值48.9，服务业活动自2021年3月以来首次进入萎缩状态，制造业产出则连续第三个月下降，欧元区经济表现继续下滑。在通胀飙升和经济前景不确定性增加的情况下，未来经济形势还将面临多重风险的考验。本周，运输市场行情继续疲软，市场运价继续回落。9月9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3877美元/TEU，较上期下跌8.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持基本同步，即期市场订舱价格继续调整走势。9月9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4222美元/TEU，较上期下跌11.6%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，美国8月季调后非农就业人口增加31.5万人，创2021年4月以来最小增幅；8月失业率为3.7%，较前值3.5%上升，同时也是2022年1月后首次上涨，显示美国就业市场表现进一步放缓。在美联储还将继续采取紧缩措施遏制通胀的时期，未来经济前景面临陷入滞胀的局面。本周，运输市场表现未能改善，供需基本面较为疲软，导致市场运价继续下行走势。9月9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3484美元/FEU和7767美元/FEU，分别较上期下跌12.0%和6.6%。

波斯湾航线：运输需求未见增长预期，供需基本面疲软，市场行情承压下行，即期订舱价格出现较大幅度的下跌。9月9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1481美元/TEU，较上期下跌16.2%。



澳新航线：目的地疫情继续处于较高水平，当地市场对各类生活物资的需求总体稳定，供需基本面基本保持平衡。近期市场运价持续调整，本周继续下行。9月9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2489美元/TEU，较上期下跌6.5%。

南美航线：目的地经济基础薄弱，在美联储加息周期中易受到市场大幅波动的影响。传统运输旺季接近尾声，运输需求持续放缓，供需基本面转弱，本周市场运价继续调整。9月9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7183美元/TEU，较上期下跌10.0%。

日本航线：近期当地疫情严重，运输市场总体平稳，市场运价小幅走低。9月9日，中国出口至日本航线运价指数为1165.83点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风来袭运输停滞 综合指数小幅上涨】

本周，受多重因素影响，大宗散货价格均出现不同程度上涨，引发市场情绪。叠加台风来袭，运输短暂停滞，沿海散货运输价格小幅上涨。9月9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1098.7点，较上周上涨1.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周在超强台风“轩岚诺”影响下，南方大部分区域告别高温，电厂日耗回归正常，沿海八省电厂日耗下降至214万吨。随着居民用电下降，错峰企业陆续开工，工业用电需求向好，电厂补库节奏不改，本周，沿海八省电厂库存升至2980万吨，存煤可用天数13.9天，环比略有上升。煤炭价格方面，本周受煤炭产地疫情好转影响，公路通行有效恢复，煤炭拉运转效率回升，北方港口调入量有所增加。但紧随安全风险专项检查开启，矿区供给有所收紧，叠加其优先履约长协，市场煤供应略显紧张，北方港口调入不及调出量，库存持续下行，支撑煤炭价格继续上涨。运价走势方面，周初台风缓慢经过华东沿海地区，给市场带来较大影响，沿海船舶返港避风，市场运输短暂停滞。周初运价延续涨势，但随着南方告别高温天气，叠加煤价接近限价区间上限，下游终端对高价煤接受度偏低，观望情绪又起，采购拉运以小货量补库为主，沿海煤炭运价小幅回调。

9月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1119.9点，较上周上涨2.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收781.44点，较上周上涨1.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.5元/吨，较上周上涨0.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.0元/吨，较上周上涨0.5元/吨。



金属矿石市场：国内钢材市场价格偏强运行，市场反馈下游采购积极性尚可，中秋节前有一定的备货需求释放，加之黑色期货市场拉涨，部分钢材现货市场小幅上涨。但由于近期疫情等不确定因素的存在，部分市场陷入供需双弱局面，市场交投氛围整体一般。沿海金属矿石运输市场价格小幅上涨。9月9日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收747.75点，较上周上涨2.1%。

粮食市场：东北贸易粮库存持续出售，北方港口到货量维持相对偏低位。受节日效应港口提货情况也有所改善，贸易商库存有继续去库的趋势。不过，南方港口饲料企业对于玉米补库积极性不高，大多维持小批量采购的节奏。本周沿海粮食运输市场行情维持平稳，运价较上周持平。9月9日，沿海粮食货种运价指数报1163.9点，同上周持平。

成品油市场：9月6日，受国际原油价格剧烈波动影响，成品油价格上调，终结成品油调价“五连跌”。调价后，山东地炼开工负荷持续下降，油品供应相较前期紧张，业者追涨意愿较强，汽柴油价格稳步上推。市场成交方面，考虑到双节临近，成品油后市需求乐观，市场看涨情绪浓厚，成品油运输价格小幅上涨。9月9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998.54点，较上周上涨0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【台风影响有所显现 租金指数止跌回升】

本周，海岬型船太平洋市场受台风天气影响，市场运力偏紧，运价、租金一度快速上涨，但随着天气影响逐步减弱，市场回吐部分涨幅，全周运价呈震荡向上走势。巴拿马型船市场，煤炭进口需求持续释放，租金稳步上行。超灵便型船市场氛围相对疲软，租家议价优势渐显，租金波动运行。整体而言，在大中型船上涨的带动下，租金指数止跌回升。9月8日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1261.27点，较上周四上涨9.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡向上。太平洋市场，上半周货盘增量有限，运输需求较为一般。受台风影响，局部运力供给偏紧，运价快速上涨。下半周，矿商虽积极在市场询盘，但随着台风影响逐步减弱，叠加FFA以及国际燃油价格下跌，船东逐步降价成交，运价承压回落。9月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8126美元，较上周四上涨39.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.870美元/吨，较上周四上涨0.6%。远程矿航线本周初市场情绪稍有改善，叠加太平洋市场上涨带动，运价企稳回升。临近周末，船货双方仍显僵持，运价小幅回落。9月8日，巴西图巴朗至青岛航线运价为19.216美元/吨，较上周四上涨6.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳步上行。太平洋市场，进口煤价较前期虽稍有上涨，但仍具一定价格优势，叠加近期国内煤炭供给阶段性偏紧，煤炭进口需求持续释放。本周煤炭货盘保持平稳，加之美西粮季临近，各航线运输需求有所增加，持续消化即期运力，租金稳步上行。9月8日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14238 美元，较上周四上涨 13.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.265 美元/吨，较上周四上涨 3.3%。粮食市场，本周初市场延续较低活跃度，运价续跌。周中，南美区域活跃度有所回升，粮食货盘有所增加，叠加前期跌幅明显，市场挺价情绪较强，运价止跌上涨。9月8日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.360 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场波动运行。本周市场氛围相对疲软，煤炭货盘略有增加，钢材、镍矿等货种均显低迷，船货双方相对僵持，但租家议价优势逐步显现，租金维持波动走势。9月8日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14498 美元，较上周四基本持平；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.103 美元/吨，较上周四下跌 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续下行 成品油运价止跌回暖】

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意外大幅增加，精炼油库存、汽油库存小幅增加。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 6.42%。周一，OPEC+会议通过了一项决定，将 10 月份的石油总产量目标削减。尽管减产幅度很小，但可能预示着未来将进一步减产。不过，沙特下调对亚洲原油出售价格给油市施压。欧盟能源部长将于周五举行会议，讨论为俄罗斯天然气价格设定上限，不利于油价。本周布伦特原油期货价格持续下行，周四报 89.25 美元/桶，较 9 月 1 日下跌 4.37%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下行，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价不断下跌。9月8日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1208.21 点，较 9 月 1 日下跌 10.1%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场需求下滑，大西洋航线依旧低迷，成交记录远低于正常周平均水平。整体安静的氛围下，每个市场放出的货盘都收到较多的 offers，成交的 WS 点位也不断下降。租家通过真假消息来试探船东底线，有意控制出货节奏和市场曝光度，并通过拿妥协船给市场进一步施压；尽管大部分船东还是坚定信心，不过由于目前船用燃料油价格相对便宜，可妥协的空间也较多。后续中东或美湾如有足以给市场一定支撑的货量，至少能阻止目前的下跌趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS67.21，较 9 月 1 日下跌 11.48%，CT1 的 5 日平均为 WS71.70，较上周平均下跌



8.99%，TCE 平均 3.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS69.86，下跌 8.2%，平均为 WS73.01，TCE 平均 4.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS125（TCE 约 3.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS182（TCE 约 7.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS240（TCE 约 4.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS157（TCE 约 3.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS153（TCE 约 3.0 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS182（TCE 约 4.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS237（TCE 约 4.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS242（TCE 约 5.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线全线上扬，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS405（TCE 约 4.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS331（TCE 约 5.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS280（TCE 约 6.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS183 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS232（TCE 约 1.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数持续下跌 油轮成交逐渐降温】

9 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1187.21 点，环比下跌 1.32%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 0.66%，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下跌 0.11%、1.91%及 2.34%。

国际干散货船二手船价格除巴拿马型散货船停止连续十周的下落后出现上涨外，其余船型继续呈下跌走势。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 2462 万美元，环比下跌 0.21%；57000DWT 吨级散货船估值 2726 万美元，环比下跌 1.03%；75000DWT 吨级散货船估值 2876 万美元，环比上涨 2.42%；170000DWT 吨级散货船估值 4480 万美元，环比下跌 1.49%。本期，二手散货船市场成交数量比上周有所增加，共计成交 8 艘（环比增加 4



艘），总运力 78.72 万载重吨，总成交金额 18785 万美元，平均船龄 16 年。

国际油轮二手船价格所有船型全部上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3359 万美元，环比上涨 0.67%；74000DWT 吨级油轮估值 3229 万美元，环比上涨 0.47%；105000DWT 吨级油轮估值 5130 万美元，环比上涨 1.17%；158000DWT 吨级油轮估值 5644 万美元，环比上涨 0.52%；300000DWT 吨级油轮估值 8437 万美元，环比上涨 0.34%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比继续减少，总共成交 11 艘（环比减少 9 艘），总运力 89.97 万载重吨，总成交金额 25083 万美元，平均船龄 15.55 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨有跌，1000DWT 与 5000DWT 涨跌的角色互换。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 234 万人民币，环比下跌 3.28%；5000DWT 吨级散货船估值 1395 万人民币，环比上涨 0.18%。本期，沿海散货船市场成交平淡，共成交 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 0.137 万载重吨，总成交金额 245 万人民币，平均船龄 8.25 年。

国内内河散货船价格所有船型继续全线下跌。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 50 万人民币，环比下跌 1.99%；1000DWT 吨级散货船估值 123 万人民币，环比下跌 2.81%；2000DWT 吨级散货船估值 240 万人民币，环比下跌 3.18%；3000DWT 吨级散货船估值 348 万人民币，环比下跌 1.16%。本期，内河二手散货船市场成交数量与上周相比有所增加，总共成交 30 艘（环比增加 5 艘），总运力 3.96 万载重吨，总成交金额 5224.11 万人民币，平均船龄 8.69 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	9月5日		9月6日		9月7日		9月8日		9月9日	
BDI	1,133	+47	1,114	-19	1,133	+19	1,178	+45	1,213	+35
BCI	844	+111	728	-116	656	-72	652	-4	672	+20
BPI	1,327	+56	1,413	+86	1,577	+164	1,757	+180	1,865	+108
BSI	1,498	-16	1,487	-11	1,482	-5	1,477	-5	1,475	-2



BHSI

863

-6

859

-4

861

+2

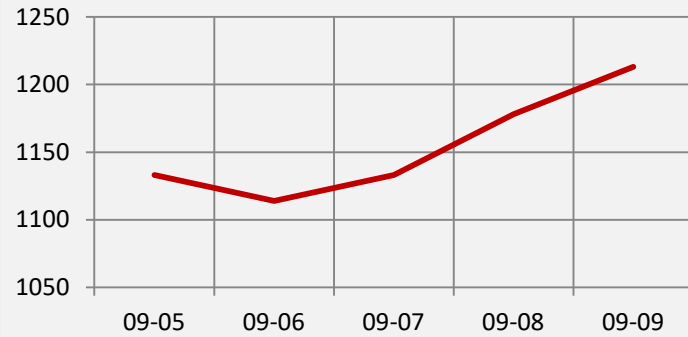
867

+6

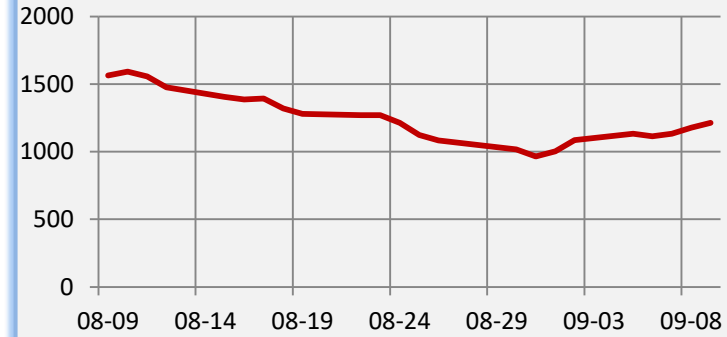
873

+6

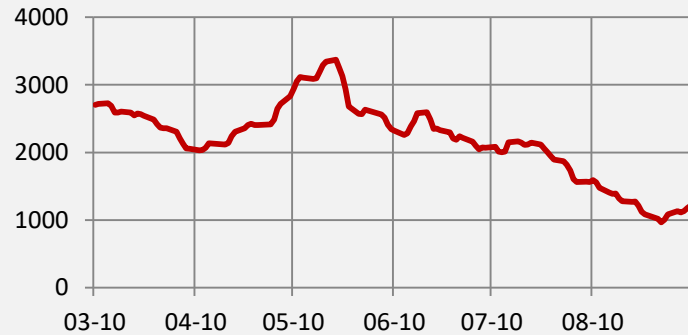
上周 BDI 指数走势



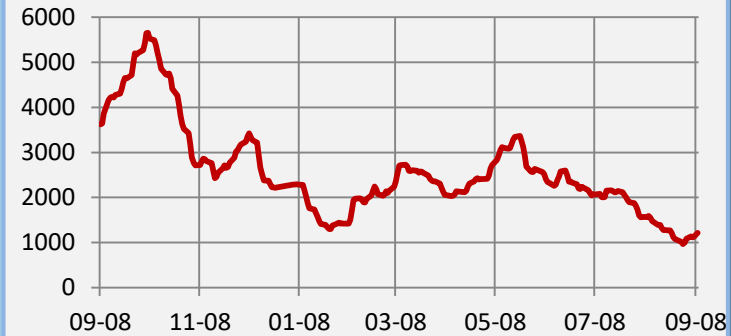
近一个月 BDI 指数走势



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	02/09/22	26/08/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,250	14,750	500	3.4%
	一年	14,000	13,000	1000	7.7%
	三年	15,250	14,250	1000	7.0%
Pmax (76K)	半年	14,750	15,500	-750	-4.8%
	一年	13,750	14,500	-750	-5.2%
	三年	12,000	12,500	-500	-4.0%
Smax (55K)	半年	15,500	20,000	-4500	-22.5%
	一年	14,250	17,000	-2750	-16.2%
	三年	12,000	13,000	-1000	-7.7%
Hsize (30K)	半年	14,250	15,750	-1500	-9.5%
	一年	13,250	14,500	-1250	-8.6%
	三年	10,500	11,500	-1000	-8.7%

截止日期： 2022-09-06

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Osaka Star' 2016 84947 dwt dely Xingang 9/12 Sep trip via Weipa redel China intention bauxite \$18,000 - RTS

'Europa Graeca' 2019 82043 dwt dely Bin Qasim 10/15 Sep trip via EC South America redel Singapore-Japan \$16,750 - Bunge

'JY Hamburg' 2019 81150 dwt dely Kunsan 13 Sep trip via Australia redel India \$17,000 - Ultrabulk



'Omicron Crest' 2004 76737 dwt dely Ras Laffan 14/17 Sep trip via Black Sea (incl Ukraine) redel Singapore-Japan \$22,000 - cnr

'Lambay' 2011 75038 dwt dely aps EC South America end Sep trip redel Skaw-Gibraltar \$30,000 - Bunge

'GH Glory' 2010 74793 dwt dely Hong Kong 12/15 Sep trip via Indonesia redel China \$15,000 - cnr

'CP Tianjin' 2016 63541 dwt dely aps Beira prompt trip redel EC India \$22,500 + \$300,000 - Propel Shipping

'CL ANzi He' 2020 63500 dwt dely Ownedo prompt trip redel China \$23,500 - Oldendorff

'Federal Ibuki' 2018 63498 dwt dely Fangcheng 10/15 Sep trip via Indonesia redel Thailand \$18,000 - Norden

'Pacific Pride' 2012 59944 dwt dely aps Mina Saqr prompt trip redel WC India \$17,000 - Seacon

'Flc Longivity' 2009 56784 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$15,000 - cnr

'Minneapolis Miyo' 2015 38209 dwt dely Cont prompt trip redel US Gulf \$13,500 - Ultrabulk

'Nordrhone' 2015 38036 dwt dely Recalada 20/30 Sep trip redel Ireland \$23,000 - Western Bulk Carriers

(2) 期租租船摘录

'Golden Ioanari' H. Glovis relet 2011 81827 dwt dely Taichung 11/12 Sep 5/7 months redel worldwide \$17,000 - MOL



4. [航运&船舶市场动态](#)

【油轮市场继续火！最冷门航线，VLCC 运费也“转正”！】

近几个月来由于世界能源需求紧张及受俄乌冲突影响油轮运输景气度迅速升温。世界各地的经济实体在经济复苏下对原油需求增加其中欧洲和中国原油进口最为显著。这使得油轮运费飙升成品油船的运价至少迎来自 1997 年以来最强劲的市场表现连最冷门的中东-美国航线的运费也甩掉了负值的帽子。

欧洲首次成为强大引擎

VLCC 收入创 2020 年 6 月以来最高水平

“欧洲从未有过如此多的 VLCC 吨位原油进口量自 1990 年代以来欧洲原油进口现在首次成为 VLCC 全球需求的重要组成部分。” Castor Analytics 在一份新报告中表示 VLCC 的基准收入接近 4 万美元/天创下 2020 年 6 月以来的最高水平。仅在过去一段时间里这个收入基准就上涨了近 40%。

Castor Analytics 继续补充说：“这导致了 VLCC 船队的地理分散和苏伊士以东区域的供给更加紧张这一推动了租船人更高的‘恐惧指数’。”

油轮经纪人 Gibson 的一份新报告指出：“当前租家对油轮吨位的全面询价很普遍但随着价格上涨以及买卖双方之间的差异也使得成交变得有些困难。”

加之中东-欧洲航线 VLCC 往返需要 80 多天而美国海湾、巴西、西非等地的原油出货也在逐步活跃大量 VLCC 开始转向大西洋沿岸这些产油国的运输使得投入中东航线上的固定油轮数量正在加速减少。

Gibson 指出：“随着租船人寻求优化其运费成本 VLCC 的贸易模式已经发生转变并且越来越多地被用于从美洲和非洲的航次。”

中东-中国航线



使用高昂 VLSFO 的 VLCC

每天仍可赚 34000 美元

VLCC 现货运价还在继续上涨。据报道中东的油轮供需相对紧张最新一期航线中东-中国航线(TD3C)的油轮运费价格达到新的水平一度突破 WS(世界分)80 目前处于 WS76.27 的水平。即便是使用价格高昂低硫油(VLSFO)的 VLCC 每天也达到了 34000 美元的收益;使用高硫重油的 VLCC 日收益更是达到了 49000 美元以上。

随着运费的上涨 6 月份时燃料油价格暴涨对油运市场的冲击也逐渐得到缓解因为船东的收益也在提高。由于从欧洲返回中东的油轮急速减少中东原油运输出现船舶供需紧张因此即使是使用相对昂贵 VLSFO 的 VLCC 也能覆盖盈亏平衡点 30000 美元。

但进入 8 月最后一周后大西洋产油国的原油出货速度开始缓慢下降。市场人士表示:“如果这种趋势持续下去大量 VLCC 又会重新返回中东航线中东航线的油轮供需将得到缓解。”

最冷门航线运费也“转正”

根据波罗的海交易所的数据:

- TD22 即美中航线已从 7 月底的约 8700 美元上涨至 8 月 26 日的 27200 美元。
- 从中东-中国的 TD3C 在同一时期从 7400 美元提高到 36300 美元。
- 即使是从中东-美国海湾的不受欢迎的 TD1 航线 VLCC 运费自 2020 年 9 月以来也首次恢复为正数。

远东的阿芙拉型油轮的租金仍在高位运行整个 8 月份俄罗斯-中国的日租稳定在每天 90000 美元左右。



墨西哥湾航线继续火热加勒比-USG 运行的阿芙拉型油轮在截至 8 月 26 日的月度内改善了 78%从 24000 美元上涨到 43000 美元。

同期内巴拿马型在 8 月 26 日上涨了 45%约为每天 56200 美元但在 8 月 11 日的峰值是每天超过 76000 美元。

从北非-远东航线的日租金也上升 TC15 在 8 月底前增加了 21%达到 12500 美元左右。

二手油轮价值应声大涨

过去几周更强大的油轮市场也有助于提高油轮的价格。船舶经纪人吉布森 (Gibson) 在其最新的每周报告中表示“在租金普遍上涨的情况下油轮资产的价值随之上涨不足为奇。我们的数据显示 VLCC 和 Suezmax 价值强劲上涨且新建船和二手船的价格上涨之间存在显著差异。”

更值得关注的是新造船和 5 年船龄船舶以及 10 年和 15 年船龄船价值之间的增长差异。Gibson 资产价值数据显示新造船 VLCC 和 Suezmax 的价值年初至今均增长 5%而在过去 12 个月中它们分别增长了 17%和 13%。这是由造船原材料成本上升等因素推动的。

“然而就二手油轮而言价格上涨得更快 5 年船龄的 VLCC 和 Suezmaxes 在年初至今分别上涨了 17%和 23%反映了与新造船的相对价值。“例如 VLCC 的新造船订单价格估计为 1.2 亿美元而 5 年船龄 VLCC 的估价为 8500 万美元这显示了与价格更高、交货时间更长的新造船相比直接购买二手 VLCC 更为经济。” Gibson 说。

Gibson 分析称“10 年船龄以上油轮的价格涨幅更是远远超过了预期其中最大的收益来自 15 年船龄的 Suezmaxes 今年上涨了令人印象深刻的 58.5%;而 10 年船龄的 VLCC 价格也是增长了 20.5%。”

油轮市场短期不会“退烧”

Gibson 表示由于预计中国原油需求坚挺且美国低油价或对国际买家仍具有吸引力者对短期内的基本面似乎具有支撑作用。与此同时在欧盟 12 月 5 日起暂停从俄罗斯购买大部分原油之前欧洲买家正在逐步替代俄罗斯原油。



此外当前油轮稀少的订单对于 VLCC 的长期景气也带来希望。

“在油轮市场复苏的背景下有个因素非常引人关注那就是造船市场上油轮订单几乎完全缺位。” Poten & Partner 在其最近的每周报告中指出。船东上一次订购 VLCC 是在 14 个月前的 2021 年 6 月。一个月后也就是 2021 年 7 月最后一批苏伊士型油轮签约。14 个月前订购的最后一艘 VLCC 价值 9300 万美元而现在同样一艘船的合同价格达到 1.19 亿美元涨幅 28%。

来源：海事服务网

【255 艘！大型 LNG 船订单，已达 22 年顶峰！】

2022 年上半年，LNG 船新造船订单已被证实全面超越其他类型船舶。近期，韩国的两家大型造船厂报告了 26 亿美元的额外合同，让 LNG 船新造船订单再次录得大幅增长。

由于卡塔尔准备扩大 LNG 生产规模，以及其他新兴国家寻求满足欧洲、日本和中国对 LNG 日益增长的进口需求，LNG 船的订单正在迅速增长。

据克拉克森公司称，今年年中，大型 LNG 船（超过 14 万立方米）的订单达到了 22 年来的顶峰。克拉克森报告说，2022 年的订单至少增加了四分之一，全球订单量达到了 255 艘，这意味着运力增加了 40 艘。截至年中，2022 年的订单已经超过了 100 艘 LNG 船，而 2021 年全年的订单为 86 艘。

有数据显示，韩国的大宇造船和三星重工报告了额外的 LNG 船订单。LNG 船是造价最昂贵的船舶之一，其成本超过了集装箱船和油轮，只有游轮可以超过它。目前大型 LNG 船的平均价格已经上升到约 2.4 亿美元，是油轮或集装箱船的两倍。

大宇造船得最大新订单，其 11 艘船的合同被认为是与卡塔尔能源公司和主要航运公司合作的新造船计划有关的最新订单。该船厂表示，新订单价值约为 15 亿美元，这些船舶将在 2026 年 2 月前交付。

三星重工报告了 2 份额外订单，共涉及 4 艘额外的 LNG 船，总价值约为 8.5 亿美元。所有这 4 艘船都将在 2025 年交付，其中两艘与卡塔尔有关，另外两艘据悉将被部署在非洲新兴的 LNG 设施中，用于运输出口。



到目前为止，韩国造船厂在 2022 年已收到 80 多艘 LNG 船的订单，占全球订单的 75%。

对 LNG 船的持续需求也让韩国主要船厂在今年前八个月的业绩，就已经接近其制定的 2022 年新船订单目标。大宇造船报告说，由于新订单，该船厂今年已接收近 82 亿美元的订单，已达到了全年目标的 92%。该船厂表示，截至 8 月底，其建设中的船舶为 131 艘，价值近 290 亿美元。在其今年收到的 36 艘船订单中，共有 28 艘是 LNG 船。

三星重工略微落后，今年的订单目标已达 82 艘。与其竞争对手一样，它已收到 37 份订单，价值超过 70 亿美元，其中 28 份为 LNG 船。

来源：CNSS

【波罗的海交易所主席普遍看好航运前景】

尽管大流行导致全球大宗能源需求减少，波罗的海交易所仍乐观地认为，全球航运前景正在改善。

在沙特海事论坛之前的一系列采访中，波罗的海交易所主席丹尼斯·彼得罗普洛斯（Denis Petropoulos）谈到了航运市场的前景。他告诉 Seatrade 海事新闻：“未来 12 到 24 个月的航运前景乐观——尽管并非所有行业都一致。”

“波罗的海交易所成员代表了全球航运业的巨大跨界——拥有、运营、租船和经纪——因此每件事都会影响到我们的成员。”

该交易所还提供航运业运作所需的每日货运数据。

这位于 2019 年上任的董事长表示，干货市场和湿货市场都受到 Covid-19 的“黑天鹅事件”和俄罗斯入侵乌克兰的干扰，而围绕从碳氢化合物过渡和管理未来的不确定性加剧了这些困难排放。

“后一种‘破坏者’在过去三年中一直是一个话题。然而，Covid-19 大流行导致对大宗能源的需求显着减少，两年后才恢复到以前的需求，”他说。



在大流行期间，通过集装箱运输对制成品的需求增加，建筑业继续需要生产钢铁所需的大宗商品，这两个行业的运费都较高。俄罗斯入侵乌克兰扰乱了中型油轮和谷物贸易的贸易路线，导致从更远的地方采购商品，增加了海运贸易的吨英里，对行业经济有利。

他说：“Covid-19 还导致港口拥堵，特别是在中国，目前正在缓解，而干货市场比去年年底更疲软。”

“然而，能源市场正在走强，因为关键的化石燃料供应，尤其是欧洲的天然气，需要在未来的冬季得到保障。”

“新船订单供应的减少非常明显，特别是在油轮中，尽管有复杂的推理链，这将影响到 15 年以下船舶的货运水平增加。”

Petropoulos 说，沙特阿拉伯是原油的巨大供应国，最近还供应精炼产品和化学品。虽然世界继续研究更清洁的能源，风能和太阳能被视为取之不尽的能源，但过渡到这一点可能会超过最自由的估计，因为此时或任何时候都无法“关闭”能源。

“塑料生产将始终需要化石燃料，而且，只要它们被运送，我们的成员就会受到影响，”他说。

在评论“更广泛的”中东地区时，他说这可能包括东非和印度洋贸易，中东发达国家的贸易中心正在增加他们的专业知识，专门为这些地区提供服务。

来源：物流巴巴

【一天内，13 艘船运载超 28 万吨农产品从乌克兰港口起航】

9 月 4 日，自俄乌粮食出口协议达成以来最大谷物船队从乌克兰港口起航，13 艘船只共运载 282,500 吨农产品驶出黑海。

运往八个国家的货物在敖德萨、切尔诺莫斯克和皮夫登尼港装载。这些港口在 7 月 22 日俄罗斯、乌克兰分别与联合国和土耳其达成粮食出运协议前均被关闭。

乌克兰基础设施部在社交媒体上一份声明中表示，86 艘船已根据协议从乌克兰港口启航，将 200 万吨农产品运往 19 个国家。



乌克兰当局官员在 7 月声称, 该国希望在 8 到 9 个月内出口 6000 万吨粮食。若港口不能正常运作, 这些出口可能需要 24 个月。

根据乌克兰海关总署统计, 截至 8 月 31 日, 新一季乌克兰出口粮食 396.4 万吨, 较去年同期的 862 万吨大幅减少。由于港口恢复运营, 出口从 7 月份的 170 万吨增加至 8 月份的 226 万吨, 其中小麦 76.3 万吨、玉米 133 万吨、大麦 16.1 万吨。

根据“谷物走廊”的监测数据, 8 月期间, 有 65 艘装载超过 150 万吨乌克兰农产品的船只离开奥德萨、乔诺莫尔斯克和皮夫登尼港。

来源: 海运圈聚焦、路透社

【年初至今, 中美线运费已跌 60%】

据悉, 由于许多货主提早运送假日商品, 且通货膨胀削弱了消费者需求, 使得本应处于旺季的航运业, 出现了主要远洋贸易航线的运费下降的情况。

根据 Freightos Baltic Index 的数据:

◆从中国运送一个 40 英尺的集装箱到美国西海岸的成本, 现在约为 5,400 美元/FEU, 比 1 月份下降了 60%。

◆从亚洲运往欧洲的集装箱成本为 9,000 美元, 比年初下降 42%。

两条航线的运费虽然仍高于 COVID-19 大流行前的水平, 但远低于去年 9 月份达到的 20,000 美元的峰值。

与 COVID-19 大流行初期相比, 市场状况发生了急剧逆转。2021 年, 由于供应链中断、港口积压和货物激增, 进口商争相抢占集装箱船舱位, 运费在 2021 年上涨了大约 10 倍。去年, 沃尔玛公司等一些大型零售商甚至租用了自己的船只来解决运力不足的问题。

因此今年, 沃尔玛和其他零售商选择比往常更早地进口商品, 但他们所预计的运输延误和高需求并没有发生, 于是最终导致库存的积压。制造商也比平时更早地运送货物。GapInc. 等服装销售商和 HasbroInc. 等玩具制造商报告称春季库存水平激增, 这一现象通常发生在临近假期的时候。



“对于即期运费来说,狂欢已经结束,”总部位于伦敦的 Braemar 的集装箱航运分析师乔纳森·罗奇(Jonathan Roach)说。“在能源价格飙升和快速通胀的推动下,潜在的全球经济衰退正在推动市场下滑。COVID-19 大流行已经无法再拉高消费品需求,旅行、休闲和服务方面的支出在 2021 年复苏。”

船东和分析师表示,今年剩余时间和 2023 年的运费都将进一步下降。未来两年将有一系列新船下水,预计明年和 2024 年的净船队增长率将超过 9%。

“这是有史以来第一次,下半年的运输量低于上半年的运输量。”海事数据提供商 Xeneta 的首席分析师 Peter Sand 表示。“鉴于俄乌冲突的持续和全球经济的低迷,未来仍存在很多不确定性。”

Xeneta 在 8 月份的一份报告中表示,现货市场集装箱运费下降得如此之快,以至于即期运价已经接近长期合同价格。一般而言,长期合同价格传统上是会低于即期运费的,但如今在某些市场上的即期运费价格甚至低于长期合同价格。沃尔玛等大多数主要进口商主要就是采取的签订长期合同来运送货物。

过去两年,最大的 10 家班轮一直享受着丰厚的利润。行业龙头 AP Moeller-Maersk A/S 最近的季度收益为 85.9 亿美元,超过了以往的全年收入。但许多公司警告称,2022 年下半年市场状况将趋于疲软。

航运业高管和分析师表示,他们预计运费不会恢复到疫情前的水平,除了需求降低、运力过剩外,部分原因是燃料成本上涨的推动。

来源: CNSS

【散货船船市供需能否持续向好?】

过去的一年里,散货船各个船型表现优异,船价大涨,载重吨越小的船,涨幅越大。例如 1 艘 5 年固定船龄的灵便型散货船价值,同比上涨了 37%;涨幅最小的好望角型散货船,其价值同比也上涨了 23%。这意味着,去年投资的船龄为 5 年的好望角型散货船,在当时需要花费 4500 万美元购得,经过一年时间,该船型的扣除折旧价值能达到 5,300 万美元。散货船最近三个月的表现也令人满意,各船型价值仍然处于上涨趋势中。

船价运价远期或回落



从船价周期来看，当前所有船型的价值都高过了历史中位线水平，其中以巴拿马型和超灵便型高出最多。

船舶价值高，对于持有船舶的人来说，无论经营还是资产变现都是一个好时机。

VesselsValue 在今年年初收购的 ViaMar 预测，未来散货船市场将高点回落，且各船型表现各异。ViaMar 分析，四年后的船舶价值预期均低于当前水平，其中灵便型散货船的降幅较大，为 22.5%。ViaMar 预计好望角型散货船会呈现“波动中上行，冲高后回落”的特点。

受俄乌冲突影响，运费也将继续上涨。同时，部分国家因俄乌冲突，抵制来自俄罗斯的货物，乌克兰的谷物出海口又主要集中在黑海地区，该地区因俄乌冲突封锁，因此，各国所需的煤炭、谷物需要从更远的地方采购。这就可能对吨海里需求产生正面影响。

数据显示，今年以来，好望角型散货船的平均运费为 15600 美元/天，而超灵便型散货船的平均运费为 25000 美元/天，超灵便型散货船的运费在所有散货船船中最高。

2021 年起，中国限制钢铁制造商，将产量保持在或低于 2020 年的水平，因此，中国的钢铁产量自 2015 年以来首次下降。房地产行业也受到严重打击，在建建筑面积下降 8.5%。再加上各国政府更加关注减碳排放目标、转移投资项目和生产限制，未来几年，钢铁产量增长将放缓。

目前，散货船订单与船队的比率保持在 7% 的低位。短期内缓慢的船队增长、逐渐缓解的拥堵和新冠肺炎疫情的限制，应该会导致今年运力供应增长大约只有 3%。因此，在 ViaMar 的预测中，散货船市场相当平衡，预计所有散货船运费都会处于健康水平。但长期来看，散货船运费仍然会有回落的可能。

船舶资产流动频繁

散货船的前十大船东国和地区中，以船队运力计，前三名依次是中国、希腊、日本。以船队价值计，前三名依然是这三个国家，但是排名变为日本、中国、希腊。这跟日本船东偏好经营船龄较低且选择建造水平较高的日本船厂有很大的关系。

在过去的一年中，中国和希腊位列买船榜前两位。其中，中国花费 33.91 亿美元，希腊花费 39.79 亿美元。不过，无论是从花费的资金还是购买的运力来看，



都是中国买家购买散货船更具有性价比。

此外，若以运力计，前三大买船公司依次为希腊 Costamare、百慕大 GlobalMeridianHolding 和新加坡 EasternPacificShipping。前十大买船公司中所有船东花销均在亿美元以上。

日本作为最大卖船国家，在偏好经营基础上，出售的散货船中大多数均被两大买家——中国和希腊购买。过去一年内，日本卖船变现资金 32.97 亿美元。

国内散货船贸易旺盛

从航线来看，根据 VesselsValue 数据，过去一年内，十大散货船的卸货地以中国为主，而过去两年的首要货源地均是巴西。

VesselsValue 还统计了前十大航线的五大中国船东。其中，中远海运领跑贸易货量，国银租赁紧随其后，占据 25% 的贸易量。

在这五大船公司的航线布局上，前三条航线中，五大船东除了均使用澳大利亚和巴西回国的航线之外，各家均有着重的贸易航线。例如，印尼—中国航线是中远海运的重要航线之一，国银租赁船队的第三条航线则是美国—中国航线。

从中国、日本和希腊在前十大航线上货运量数据来看，这三个国家的货运量在新冠肺炎疫情之前都难分伯仲，但是在新冠肺炎疫情后，其货运量出现了分水岭——中国份额增加，日本份额保持不变，希腊份额下降。

船舶运力充分利用

从散货船近一个季度的供需情况来看，好望角型船和灵便型船短期内呈现向好的趋势。

然而长期来看，近一年的数据显示，散货船的有效运力得到了充分利用，且新的运力陆续交付，使得散货船市场供需面呈现相对的动态平衡。目前好望角型散货船新的运力呈现稳定增长，而货运需求相对显得较为疲软。



当然，货运需求跟国际大宗贸易和地缘政治有着密不可分的关系。未来的发展情况仍需要从宏观视角进一步观察。

来源：中国水运网

【“相对于过去 20 个月的长期低迷，油轮市场的投资前景有所改善”】

航运界网消息，过去几周油轮市场的复苏推动了油轮价格上涨，船舶经纪公司 Gibson 在其最新的周报中表示：“在价格普遍上涨的情况下，油轮的资产价值也在上涨。我们的数据显示，VLCC 和苏伊士油轮的价值大幅升值，但新造船和二手船价格上涨之间存在显著差异。”

Gibson 的资产价值数据显示，今年年初，VLCC 和苏伊士油轮的新造船价格分别增长了 5%，而在过去的 12 个月里，它们分别增长了 17%和 13%。这是由原材料成本上升、船厂数量减少以及集装箱船等其他船只的相对定价推动的。由于大多数发达经济体的总体通胀平均约为 8-10%，新造船价格也感受到了压力，但与 2021 年下半年相比，今年的涨幅可能会放缓。

Gibson 还提到：“然而，二手油轮的情况就大不一样了，价格上涨得更快，5 年龄的超大型油轮和苏伊士油轮船从年初至今分别上涨了 17%和 23%，这反映了与新造船相比的相对价值。例如，一艘超大型油轮的订单价格估计为 1.2 亿美元，而一艘 5 年龄的超大型油轮的订单价格为 8500 万美元，与造价更高、交货时间更长的新船相比，其改装经济性更有利。”

“最有趣的资产价格走势，或许是 10 年及以上的资产价格区间，其涨幅远远超过了更广泛的通胀指标。”

数据显示，涨幅最大的是已有 15 年历史的苏伊士油轮，今年的涨幅令人印象深刻，达到了 58.5%，而已有 10 年历史的超大型油轮的涨幅为 20.5%。这主要是由于来自中东、俄罗斯和亚洲买家的询盘增加，这些买家希望建立一支运载俄罗斯原油的老式油轮船队。一旦欧盟对俄罗斯石油的制裁全面生效，销售环境可能会变得更加严峻，对于那些希望在此之前处理旧油轮的业主来说，这种价格上涨也提供了一个有吸引力的资产交易机会。这也是一个寻求更有利的船队更新的机会，可以在价值飙升期间处理旧船，并将收益再投资于更年轻的吨位。

Gibson 补充说：“从根本上说，这些都助长了油轮日益乐观的前景。随着大型油轮产生现金流的能力提高，强劲的收益理论上应该会支持这些较高的资产价值，尽管经济不确定性的增加和全球衰退的风险表明，在投资时机方面需要谨慎。总体而言，相对于过去 20 个月的长期低迷，油轮市场的投资前景有所改



善，这引起了潜在投资者的注意，同时油轮所有者可能会考虑他们的下一步行动。”

来源：航运界

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	1070~1075		Steady.
Tokyo Bay	525~530	780~785	1190~1195	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	1070~1080	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	425~430	685~690	1025~1030	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	531	744	1105	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	410~415	663~668	1035~1040	+ 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.	705~710	1355~1360		Avails tight.
Rotterdam	400~405	664~670	1070~1075		Softer.
Malta	S. E.	707~715	1150~1155		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	707~705	1240~1245		Steady.

截止日期： 2022-09-08

◆ 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	02/09/22	26/08/22	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	02/09/22	26/08/22	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: 2022-09-06

(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	159,000	Daehan, S. Korea	2024	Euronav - Belgian	7,400	LOI stage
5	Bulker	65,000	Dalian Shipbuilding, China	2024-2025	CITIC - Chinese	3,150	China Flag, domestic trade, option declared, against T/C
2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2024-2025	U-Ming - Taiwanese	3,400	EEDI phase 3, eco-friendly
4	Bulker	37,000	Dalian Shipbuilding, China	2024-2025	PZM - Polish	3,400	lake-fitted, EEDI phase 3, NOx-Tier III, ecofuel
3+2	VLGC	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2024-2025	Evalend - Greek	9,530	liquefied ammonia carrier
2+2	LPG	46,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2024-2025	Exmar LPG - joint venture	6,700	dual-fuelled
1	Container	2,700 teu	Taizhou, China	2024	Fujian Hesheng - China	2,580	
3	Container	1,200 teu	PaxOcean Engineering, China	2024	Langh Ship - Finnish	Undisclosed	NOx-Tier III, Ice 1A, hybrid scrubbers
2+2	Container	1,100 teu	Wuchang, China	2024	Cosmo Ship	2,400	



◆ 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
STELLA DAPHNE	BC	250,381		2017	China	9,800	Berge Bulk - Singapore	en bloc*, BWTS fitted
STELLA ISABEL	BC	250,379		2015	China			
NAVIOS ALEGRIA	BC	76,466		2004	Japan	1,300	Undisclosed	
ZHONG LIAN SI FANG	BC	73,747		2000	Japan	1,060	Undisclosed	at auction
BLUEWAYS	BC	46,658		1998	Japan	600	Chinese	BWTS fitted
ECO DESTINY	BC	35,287		2005	Japan	1,270	Middle East	BWTS fitted
MALTO HOPE	BC	28,226		2013	Japan	1,360	Middle East	BWTS fitted
VTC PLANET	BC	22,176		1993	Japan	510	Greek	BWTS fitted

集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BURGUNDY	CV	42,566	3,426	2008	Germany	2,500	Rif Line - Italian	incl TC

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
BEKS ATLANTICA	TAK	114,896		2006	S. Korea	3,300	Undisclosed	
ARISTODIMOS	TAK	113,553		2006	S. Korea	3,200	Undisclosed	
ARISTOS	TAK	74,999		2006	Japan	2,200	U. A. E	BWTS fitted
ENERGY CHALLENGER	TAK	70,681		2005	S. Korea	1,600	U. A. E	
HYDE	TAK	46,858		2007	S. Korea	2,275	Nigerian	BWTS, Scrubber fitted
NCC SUDAIR	TAK	46,012		2007	S. Korea	1,620	Turkish	en bloc each
NCC RABIGH	TAK	45,951		2007	S. Korea	1,620	Turkish	
BALTIC MONARCH	TAK	37,273		2006	S. Korea	1,510	Greek	BWTS fitted
TIGER JOY	TAK	25,284		2017	Japan			
TIGER GLORY	TAK	25,273		2017	Japan			
TIGER TENACITY	TAK	25,086		2017	Japan	18,000	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
TIGER INTEGRITY	TAK	25,082		2018	Japan			
TIGER HARMONY	TAK	19,994		2016	Japan			
CELSIUS MEXICO	TAK	20,866		2008	Japan	1,550	Chinese	stst
VALOUR ONE	TAK	6,603		2010	S. Korea	750	Middle East	
KMARIN DIAMOND	TAK/LNG	84,553		2008	S. Korea	undisclosed	Greek	151,883cbm



◆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
VIGHNHARTA	BC	70,912	16,479	1982	S. Korea	608.00	olsd sale
BEI LUN 6	BC	43,665	8,015	1989	Japan	611.00	

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
WINNING INTEGRITY	BC	172,571	21,216	2000	Japan	602.50	as is Singapore, incl 200t bunkers
CIC PRIDE	BC	171,381	23,118	2002	S. Korea	undisclosed	
CHANG SHENG	BC	75,752	9,824	1998	Japan	608.00	as is Singapore
POLAN	TAK	76,020	12,423	1999	S. Korea	598.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【BIMCO 排放交易计划配额条款解析】

BIMCO 排放交易计划配额条款现已发布，其旨在让船东和租船人分配船舶有关遵守欧盟排放交易计划（ETS）等方面的合规责任。欧盟 ETS 在航运业的应用仍在讨论中，但预计将于 2023 或 2024 年 1 月 1 日起生效。

继我们 2022 年 5 月 31 日的最新情况通报，BIMCO 的 2022 年定期租船合同排放交易计划配额条款（ETSA 条款）现已发布。该条款全文见下文，并可与其指导性说明一并在 BIMCO 网站查阅。

【IFC 公告:印度尼西亚(Tanjung Berakit)水域附近的锚地】

此前，协会曾发表过一篇关于印度尼西亚海军扣留抛锚船舶的新闻。



信息融合中心（IFC）发布了印度尼西亚官方在 Tanjung Berakit 以东对非法锚泊船舶进行执法的航运公告。

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
2022-09-09	690.980	694.590	4.824	88.031	799.360	64.895	881.620	469.560	530.350
2022-09-08	691.480	693.680	4.816	88.093	800.490	64.705	885.630	469.220	529.570
2022-09-07	691.600	688.210	4.861	88.105	800.520	64.602	879.730	468.170	529.060
2022-09-06	690.960	688.860	4.933	88.030	800.430	64.834	884.160	471.940	527.690
2022-09-05	689.980	685.110	4.922	87.901	793.480	64.913	872.910	469.650	526.020

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	2.31243	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.70457
2 个月	--	3 个月	3.19400	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.75214	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.18886		

2022-09-07

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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