



全一海运市场周报

2022.10 - 第1期

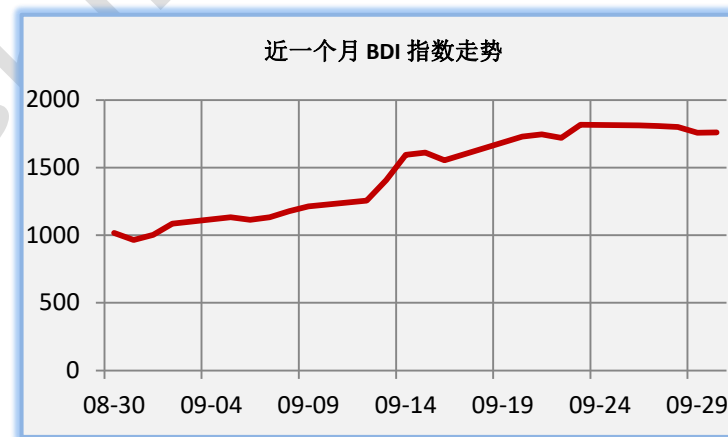
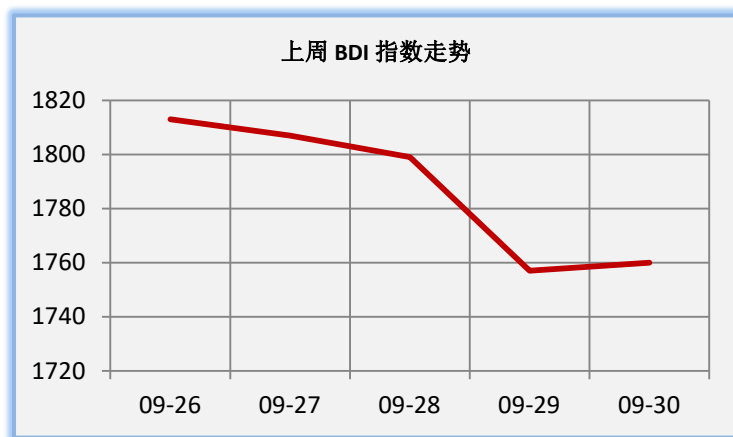


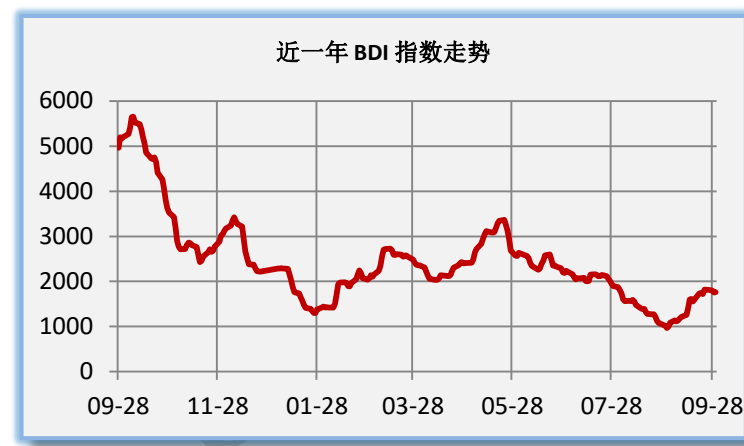
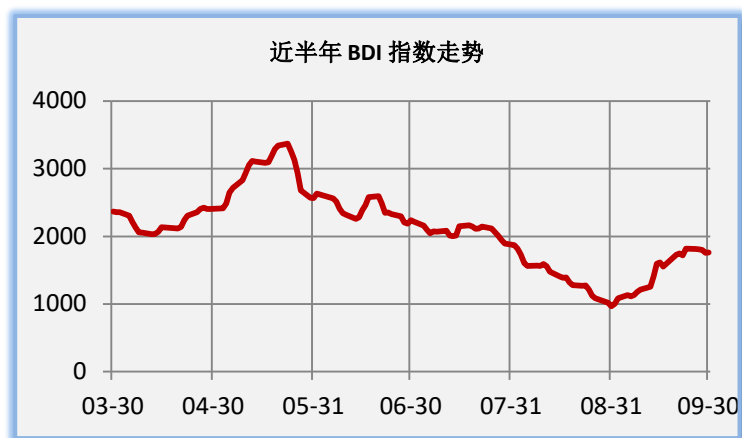
◆ 国内外海运综述

1. 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26日 | | 9月27日 | | 9月28日 | | 9月29日 | | 9月30日 | |
|--------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|
| BDI | 1,813 | -3 | 1,807 | -6 | 1,799 | -8 | 1,757 | -42 | 1,760 | +3 |
| BCI | 2,195 | -11 | 2,160 | -35 | 2,107 | -53 | 1,954 | -153 | 1,955 | +1 |
| BPI | 1,992 | -3 | 1,998 | +6 | 2,022 | +24 | 2,063 | +41 | 2,082 | +19 |
| BSI | 1,657 | +5 | 1,671 | +14 | 1,680 | +9 | 1,674 | -6 | 1,663 | -11 |
| BHSI | 974 | +8 | 983 | +9 | 992 | +9 | 1,000 | +8 | 1,009 | +9 |





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨) | 租期 | 23/09/22 | 16/09/22 | 浮动 | % |
|-------------|----|----------|----------|------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 18,000 | 16,500 | 1500 | 9.1% |
| | 一年 | 15,750 | 13,250 | 2500 | 18.9% |
| | 三年 | 15,500 | 14,500 | 1000 | 6.9% |
| Pmax (76K) | 半年 | 16,500 | 15,500 | 1000 | 6.5% |
| | 一年 | 15,250 | 14,750 | 500 | 3.4% |
| | 三年 | 12,750 | 12,500 | 250 | 2.0% |
| Smax (55K) | 半年 | 17,250 | 17,250 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 14,750 | 14,750 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 12,000 | 12,000 | 0 | 0.0% |
| Hsize (30K) | 半年 | 15,500 | 15,500 | 0 | 0.0% |
| | 一年 | 13,500 | 13,500 | 0 | 0.0% |
| | 三年 | 10,500 | 10,500 | 0 | 0.0% |

截止日期: 2022-09-27



2. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'De Xing Chang Hai' 2011 92589 dwt dely Lumut 2 Oct trip via Indonesia redel South Korea \$18,000 - H.Glovis

'Medi Serapo' 2018 87091 dwt dely aps EC South America 25 Oct trip redel Singapore-Japan \$21,000 + \$1,100,000 bb - Olam Intl

'Lardos' 2009 28339 dwt dely Surigo prompt trip via Indonesia redel Bangladesh \$20,000 - cnr

3. [航运&船舶市场动态](#)

【“10 斤起步”、“免费装箱”……海运价格跌至年内新低！】

“中国寄美国，海运 10 斤起步，免费装箱，14 元/斤”，“中国寄马来西亚，20 斤 46 元人民币，包税”，“中国集运到加拿大，运费低至 15 元一公斤”……

不少人可能注意到，最近海运的价格已跌至年内新低。去年还是“一箱难求”、价格“狂飙”的国际海运，为何今年突然降起温来？

运价已较去年高点跌超 60%

梳理国内多个出口集装箱运价指数发现，运价上半年经历一波下跌后，下半年持续走低。

9 月 16 日，上海出口集装箱运价指数(SCFI)为 2312.65 点，较上期下跌 9.7%，已连续 14 周下跌。主要航线运价全数走跌，其中，美西、波斯湾、地中海、南美航线跌幅较大，周跌幅分别为 12.5%、16.8%、10.5%与 11.7%。



另，Freightos 波罗的海指数 (FBX) 显示，9 月 21 日，全球集装箱运价为 4179 美元/FEU。2021 年 9 月 13 日，全球集装箱运价曾一度飙涨至 11134.44 美元/FEU。这也意味着，目前运价已较去年高点跌超 62.5%，从走势图来看，相当于 2021 年 1 月份的运价水平。

天津一家国际货运代理有限公司的工作人员向中新财经记者举例，一个 40 尺标箱海运到美国的西海岸，年初的时候运费大概 1 万元左右，现在只需要约 3000 元，价格下降超 60%。去年最高点的时候则在 1.2 万元至 1.4 万元。

“虽然价格大幅下降，但现在的价格还没有低到疫情前的水平，疫情前的时候，同样的标箱，运费大概只需要 1500 元。”该工作人员称。

为何海运价格坐上“滑梯”？

2021 年，由于供应链中断、港口积压和货物激增，国际进口商争相抢占集装箱船的空间，国际运费出现飙涨，一众海运企业赚得“盆满钵满”。年初，一则“长荣海运年终奖发 40 个月月薪”的消息，令人直呼“太壕”。

但如商务部国际贸易经济合作研究院研究员梅新育所说，“2020 年至 2021 年，运费价格史无前例地高涨，并非可长期持续的现象，跌下来只是时间问题。”

“今年运价能快速降低，一方面是因为运力增长较快。另一方面，此前多国货币政策‘放水’和俄乌冲突等因素，将通货膨胀的压力推到超预期的水平，商品需求出现下降趋势。”梅新育向中新财经记者表示。

“从美联储开始，今年西方政府收紧货币政策的幅度和速度都超过了预期。收紧的货币政策叠加地缘政治因素，国际贸易增长预期减弱，运力却在增加，在这种情形下，运费下降就在情理之中。”梅新育补充道。

数据显示，美国进口商品价格指数(剔除石油和石油制品)在 5 至 7 月连续三个月环比负增长。美国季调进口商品金额在 6 至 7 月连续两个月环比下降。美国零售联合会 (NRF) 下调了下半年美国需求预测，预计抵达美国大型港口的零售货物总量约 1280 万 TEU，同比下降 1.5%。

海运“暴利时代”落幕？



海运运费虽然走低，但由于运价仍处在较高水平等，海运企业上半年继续“富得流油”，集装箱船队规模稳居世界第三的中远海控更是“日赚 3.6 亿元”，碾压一众上市公司。

不过，近期汇丰全球研究中心的一份报告预测，集装箱航运将在 2023 至 2024 年经历不可避免的下行周期，利润将暴跌 80%。

包括汇丰在内的多家机构预计，全球集装箱贸易下降与船舶运力增加之间的不匹配将推动运费进一步下滑。而在梅新育看来，这段时间海运价格跌幅有点过猛，年内随着情况的变化，运费或还会有波动。“另外，随着通行费等上涨，运费价格或会出现反弹。长期来看，运力需求还是有增长潜力的。”

不久前，埃及苏伊士运河管理局发表声明，将于 2023 年 1 月上调苏伊士运河的船舶通行费。游船和运输干货船只的通行费将上调 10%，其余船只通行费将上调 15%。苏伊士运河位于欧、亚、非三洲交界地带的要冲，是世界使用最频繁的航道之一。

另据外媒报道，近期随着美国西海岸港口劳工谈判陷入僵局，许多进口商正在将货物从西海岸由更长、更昂贵的路线转移到东海岸和墨西哥湾沿岸的港口。货物激增导致其中几个港口的码头和船只出现拥堵。

此前，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，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。

来源:中新网

【30 万美元一天！欧洲“抢船”推升全球 LNG 船运价】

俄乌战争引发的欧洲能源危机正在全球范围内发酵，欧洲各国抢船运输能源推升全球 LNG 船运价创下历史新高。

据外媒报道，LNG 船运价目前处于高位，有可能超过去年冬季的峰值水平。根据克拉克森的最新数据，截止上周五（9 月 23 日），17.4 万方二冲程 LNG 船平均现货运价已经达到了 29.75 万美元/日的历史新高，周涨幅高达 36%。



投资银行 Jefferies 在最近的一份报告中指出，由于可用船舶数量非常紧张，LNG 船运价继续呈现强劲上涨势头。

有船舶经纪人预期，在异常紧张的供需关系下，今年冬季 LNG 船现货运价可能超过 50 万美元/天。天然气价格的居高不下使得贸易商愿意为租船花费更多成本，在目前的市场条件下贸易商可以从一批货物中获得超过 1 亿美元的利润。

LNG 船行业受益于欧洲和亚洲对美国货物的强劲需求。能源咨询机构 Rystad Energy 的数据显示，今年 8 月大西洋地区 70% 的 LNG 货物运往欧洲，而一年前这一比例仅为 38% 。

去年俄罗斯天然气占欧洲进口量的 45%，其中大部分是通过管道进口。根据麦肯锡的数据，考虑到欧洲大陆明年可能不再需要俄罗斯天然气，欧洲正忙于为明年额外采购 1400 亿立方米的天然气，这一缺口相当于全球天然气交易量的 14% ，也相当于 LNG 市场的 27% 。

为了取代俄罗斯的能源供应，船舶必须从更远的地方向欧洲运输 LNG、柴油和原油，这导致船舶使用时间更长，回程时间增加，延迟运输服务，进而带动全球运价走高。

贸易商和船东表示，船舶短缺可能影响从美国进口石油和天然气的亚洲经济体，如果今年冬季异常寒冷，这些亚洲国家将难以在在短时间内取得备用货品，甚至连石化原料的运输成本也会变得更高，进一步加重负担。

LNG 船船东 Flex LNG 首席执行官 Oystein Kalleklev 指出，今年冬季可供租赁的 LNG 船很少，就算有也只能用于短途航行，因为船东已经预订船队并要求船舶返回，以便在美国 Freeport LNG 设施重启运营后使用。Freeport LNG 设施在今年 6 月发生火灾，导致美国大部分 LNG 出口中断，目前计划在 11 月启动。

由于各公司比往年更早地预订冬季船舶，能源巨头拒绝像过去一样在夏末释放 LNG 船。贸易商和船舶经纪公司称，以较低运价获得的船舶被继续租用，有时会燃烧额外的燃料来往于新加坡和马来西亚之间，唯一的目的是为了保留这些船。

与此同时，贸易商正在通过浮式储存向海上的船舶装载 LNG 和石油燃料，以确保在供需紧张的市场中获得供应，这也占用更多的船舶。



挪威货运市场分析平台 Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示：“由于俄乌危机，我们今年在航运业看到的情况非同寻常。”

来源:国际船舶网

【BCI 站上 2200 点！过去一周，海岬型船现货价格上涨超 45%！】

过去一周，海岬型船市场继续强势反弹，现货价格上涨超 45%。

9 月 23 日，波罗的海干散货指数（BDI）上涨 96 点，或 5.6%，至 1,816 点，升至逾一个半月高位；波罗的海海岬型船指数（BCI）上涨 277 点，或 14.4%，至 2,206 点；波罗的海巴拿马型船指数（BPI）下跌 3 点，或 0.2%，至 1,995 点；波罗的海超灵便型船指数（BSI 连续 8 个交易日上涨，上涨 15 点，至 1,652 点。

海岬型航线（5TC）平均租金价格从 9 月 16 日的 12,599 美元/天上涨至 18,293 美元/天，涨幅达到 45.2%，创下近两个月来的新高。

Shipfix 分析师 Ulf Bergman 称，近期中国发生的系列事件促成了海岬型船市场的强劲上涨。“台风的袭击，恶劣天气对中国港口卸货造成了干扰，导致船舶滞留时间更长。陷入困境的房地产项目重启正推动运费上升。此外，强于预期的中国 8 月份经济数据也为当前的运费水平提供了一些长期支撑。”

9 月以来，中国最大的铁矿石中转基地宁波舟山港受到超强台风“梅花”、“轩岚诺”影响，港口运营一度暂停，船舶活动停滞。

“海岬型船市场的命运与中国经济表现紧密相连，运往中国的铁矿石和煤炭占据了船队的很大一部分。从大约 15 个月前北京着重治理污染开始，中国买家的需求放缓，并随着中国房地产行业的问题而加速，对全球总需求水平产生了影响。” Ulf Bergman 称。

近期中国多项政策救楼市似乎已“开始见效”。此前，陷入困境的中国房地产开发商恒大集团表示，在 706 个预售和未交付项目中，仅有 38 个尚未复工。

世界钢协 9 月 22 日公布的统计数据显示，2022 年 8 月份全球 64 个纳入该机构统计的国家和地区粗钢产量合计为 1.506 亿吨，同比下滑 3.0%，连续第 13 个月同比下降，但中国粗钢产量为 8387 万吨，同比微增 0.5%，占全球粗钢产量的比重为 55.7%。



Mysteel 报告称，主要钢厂在经过数月的维护后正在恢复生产。由于九月以来，河北、山西接连发生两起矿山安全事故，当地矿山采矿停顿整改，需求将直接转移到进口矿，十月进口矿市场仍将得到来自需求端的支撑。

克拉克森在其每周航运亮点中表示，上周，矿商为实现本季度末的目标，澳大利亚铁矿石出口量升至 7 月底以来的最高水平，而巴西的出口量在月初疲软后已恢复到去年同期的水平。

Ulf Bergman 表示：“海岬型船的持续复苏带来的问题是，它还能走多远。虽然从历史的角度来看，与前几年相比，仍有相当大的上升空间，但全球经济的下行阻力可能会影响铁矿石的需求，进而影响海岬型船的运费。全球海岬型船的供应量下降，在短期内可能继续支持较高的运费，即使需求有稳定的迹象。除此之外，运费更有可能受到宏观层面发展的影响，中国额外的、广泛的刺激措施是许多船东的首要期待，全球对动力煤的持续强劲需求也将为该船型提供支撑。”

来源:海运圈聚焦

【港口拥堵仍是航运市场供需矛盾的一大症结】

今年夏季，干散货和集装箱航运市场的收益下降。许多人将此归因于拥堵缓解，但 VesselsValue 的数据显示，尽管拥堵已有所缓解，但仍处于较高水平。

经济理论表明，拥堵缓解会使大量船只重返市场，并迅速增加可用运力供应。但 VesselsValue 的数据工具显示，拥堵仍在持续，只是转移到不太明显的区域，所以不应将运费下滑归咎于此。

持续拥堵

分析人士认为，港口拥堵是一个巨大的黑洞，吸纳了生产性航运能力，因为船舶只有在移动时才有生产力。下图显示，未移动的干散货船和集装箱船队的比例都接近疫情时的高点，分别为 17%和 9%。这其中包括了在船厂修理、检验的船舶以及极少量的闲置船舶。但绝大多数是等待装卸货的船只。因此，港口拥堵并未明显好转，从而影响了货运市场。



最明显的拥堵转移发生在美国。疫情初期，美国西海岸的洛杉矶/长滩港受到劳动力不足的影响，因为很多工人被要求“呆在家里”。这不仅使美国主要进口枢纽的集装箱装卸出现延误，也造成卡车和火车内陆配送的延误。随着港口的堆场被迅速填满，集装箱船拥堵情况越来越严重。到 2021 年底，船只被要求在无法抛锚的离岸 200 海里处待泊，所以很难判断哪些船仍在使用发动机动力。

此后，航运公司首先将部分航线向西海岸其他港口转移，到 2021 年开始向美国东海岸转移。但美东港口也面临员工缺勤和商品需求上升的情况。这也是纽约、萨凡纳等港拥堵加剧的原因。2022 年 8 月，美国东海岸的船舶平均等泊时间从正常情况下的 12 小时上升到 51 小时。

欧洲能源转换

干散货航运拥堵水平上升令市场有些意外。如下图所示，在 2022 年前 5 个月的大部分时间里，干散货船在西北欧港口的平均等待时间都高于历史上限。在 5 月底和 6 月初的两周时间里，等待时间从 26 小时飙升至 45 小时，并在 7 月底达到 52 小时的峰值。

为了向清洁能源过渡，欧洲电力公司长期弃用煤炭。地缘政治冲突导致天然气价格螺旋上升，漫长、炎热、干燥的夏季降低了河流水位，限制了水电。而德国和法国正在稳步封存老化的核电站。

鹿特丹港是西北欧的主要煤炭进口港，而多年来未从南非或澳大利亚进口煤炭的法国和德国也开始接收煤炭。

港口工人罢工

能源危机是导致生活成本上升的几个原因之一，并进而在许多地区引发日益严重的行业罢工。与此同时，美国东西海岸的劳资谈判也进入胶着阶段。

如下图所示，2022 年 7 月的德国罢工和 2022 年 8 月费利克斯托港罢工均未对西北欧集装箱船的平均等待时间产生重大影响。罢工与疫情初期的劳动力不足略有不同。空箱继续由卡车和火车运回港口，但由于没有船只将其运回，堆场空箱泛滥。因此，罢工结束后需要几周的时间来清理，平均等待时间可能会进一步增加，从而减少可用运力。



港口拥堵是宏观经济晴雨表

过去两年半确实是动荡的。疫情、地缘政治冲突导致能源和生活成本危机以及罢工，各种意想不到的威胁已经浮出水面，扰乱了贸易流和供应链。这种破坏在港口拥堵中表现得最为明显，而且拥堵并没有结束。

作为宏观经济和地缘政治风向的晴雨表，港口拥堵状况理应成为经济学家、行业分析师、航线规划人员或供应链经理的重要参考指标。

来源:VesselsValue

【1 美元？集运市场亚洲近洋线杀价战惊现“负运价”】

集运运价持续下滑，亚洲近洋线掀起杀价大战，中国至东南亚航线更惊现 1 美元超低运价。

业界人士透露，随着通货膨胀抑制需求，目前亚洲区间航线中国至泰国、越南的货量粗略估计已经减少了 30%，原本泰国、越南线在亚洲区间市场货量最多，船公司投入运力也多，但在运价暴跌带动下，市场传出本周现货市场有国内船公司为抢货仅收取 1-10 美元象征性运价，扣除低硫燃料附加费等，实际运价已经呈现负数。

根据上海航交所东南亚集装箱运价指数（SEAFI）在 9 月 23 日的最新报价，上海-越南胡志明线每 TEU 运价 101 美元，上海-泰国林查邦线每 TEU 运价 118 美元。每家集运公司低硫油附加费收取标准不同，最高达 200~230 美元

业内人士指出，本次亚洲近洋线杀价抢货潮主要由中国新进或内贸航运公司挑起，这些公司高价租船希望趁高运价获利，估计目前亚洲近洋线市场已经挤入上千艘船，比疫情前高出 25%。另外，近两、三个月以来，由于集装箱运价急速下跌，一部分中小型船公司成本较高而无力再跑远洋线，因此将运力重新投入近洋线，导致近洋线运力暴增。然而，8 月以来市场大反转，为了负担高成本，这些新公司只能杀价抢货做赔本生意。

对此，市场上既有中大型集运公司度选择不跟，并预言市场将陷入淘汰赛，这波杀价乱象可能延续半年甚至一年，届时租船成本高、不具经济规模的船舶将率先淘汰。



需要注意的是，国内十一长假导致出货量继续减少，换言之，原本供过于求的市场供需进一步失衡。在此情况下，由于市场一货难求，货揽业者、船公司之间是否会出现价格战成为最大的隐忧。

第四季度原本是传统的亚洲近洋线旺季，但目前大多数集运公司预测，通货膨胀造成消费需求减少，四季度恐旺季不旺。

据货代业人士表示，在十一长假前，已经有船公司开始撤出运力；随着运价下行，对于减少供给、止住运价跌势，可能会慢慢出现效果。

不过泰国、越南线运价虽大跌，但新加坡、马来西亚、印尼线运价都是疫情前数倍，尤其东北亚航线运价较稳定，估计中大型船公司通过优化航线仍能享有良好获利。

来源:国际船舶网

4. 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. | 720~725 | 960~965 | | Steady. |
| Tokyo Bay | 480~485 | 725~730 | 1120~1125 | Plus oil fence charge if any. | Firmer. |
| Shanghai | S. E. | 753~758 | 1120~1125 | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt | Avails tight. |
| Hong Kong | 410~415 | 695~700 | 940~945 | MGO Sul max 0.05% | Avails tight. |
| Kaohsiung | 499 | 722 | 995 | + oil fence charge usd 95 | Firmer. |
| Singapore | 415~420 | 700~705 | 945~950 | + barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO | Avails tight. |
| Fujairah | S. E. | 703~708 | 1322~1327 | | Avails tight. |
| Rotterdam | 430~435 | 637~644 | 997~1002 | | Softer. |
| Malta | S. E. | 653~658 | 1047~1055 | | Avails tight. |
| Gibraltar | S. E. | 658~666 | 1127~1135 | | Steady. |

截止日期: 2022-09-29



◆ 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 | 23/09/22 | 16/09/22 | 浮动 | % | 备 注 |
| 好望角型 Capesize | 180,000 | 6,400 | 6,450 | -50 | -0.8% | |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000 | 3,650 | 3,700 | -50 | -1.4% | |
| 超灵便型 Ultramax | 63,000 | 3,400 | 3,450 | -50 | -1.4% | |
| 灵便型 Handysize | 38,000 | 3,050 | 3,100 | -50 | -1.6% | |
| 油 轮 | | | | | | |
| 船 型 | 载重吨 | 23/09/22 | 16/09/22 | 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 | 6,400 | 6,400 | 0 | 0.0% | |
| MR | 52,000 | 4,400 | 4,400 | 0 | 0.0% | |

截止日期: 2022-09-27

(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 |
| 4 | Tanker | 50,000 | Hyundai Vietnam, Vietnam | 2025 | Mitsui & Co - Japanese | 4,270 | |
| 2 | Tanker | 17,999 | CMJL Yangzhou, China | 2024-2025 | Furetank Rederi - Swedish | Undisclosed | option declared, LNG fuelled |
| 4 | Bulker | 66,000 | Yamic, China | 2024 | Jaldhi Overseas - Singapore based | Undisclosed | EEDI phase 3 |
| 2 | LNG | 175,000 cbm | DSIC, China | 2026 | CMES - Chinese | 20,000 | option declared, dual fuelled |
| 2+2 | LNG | 175,000 cbm | | 2026 | | 20,000 | dual fuelled, LOI stage |



◆ 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 |
| FRONTIER TRIUMPH | BC | 181,429 | | 2012 | Japan | 3,000 | Winning Shipping - Chinese | BWTS fitted |
| COUGAR | BC | 177,493 | | 2002 | Japan | 1,375 | Chinese | |
| GREAT WENCHENG | BC | 91,439 | | 2005 | Japan | 1,690 | Indonesian | |
| PEDHOULAS TRADER | BC | 82,214 | | 2006 | Japan | 1,584 | Greek | basis dely within Dec |
| NORD CORONA | BC | 81,600 | | 2019 | China | 2,900 | Greek | BWTS fitted |
| PANTELIS | BC | 74,020 | | 2000 | Japan | 970 | Undisclosed | |
| NORD INDIAN | BC | 63,913 | | 2018 | Japan | 3,100 | Undisclosed | BWTS fitted |
| NORD BARENTS | BC | 62,625 | | 2019 | Japan | 3,330 | Undisclosed | BWTS & Scrubber fitted |
| ULTRA DYNAMIC | BC | 61,412 | | 2011 | Japan | 2,290 | Vietnamese | BWTS & Scrubber fitted |
| DREAM OCEAN | BC | 33,383 | | 2013 | Japan | 1,765 | Undisclosed | BWTS fitted |
| NS EVE | BC | 6,580 | | 2003 | Spain | undisclosed | Undisclosed | |

| 油轮 | | | | | | | | |
|-------------------|-----|---------|-----|------|----------|----------|-----------------------|---|
| 船 名 | 船型 | 载重吨 | TEU | 建造年 | 建造国 | 价格 (万美元) | 买家 | 备 注 |
| VIKI | TAK | 310,106 | | 2000 | S. Korea | 2,950 | Undisclosed | |
| PRIDE | TAK | 299,986 | | 1998 | Japan | 2,450 | Undisclosed | |
| VINGA | TAK | 158,982 | | 2012 | S. Korea | 4,200 | Greek | |
| NORDIC RIO | TAK | 151,174 | | 2004 | S. Korea | 2,700 | European | BWTS fitted, CAP 1, dely Nov |
| CONCORD EXPRESS | TAK | 111,920 | | 2003 | S. Korea | 2,300 | Chinese | |
| AMBER | TAK | 73,981 | | 2008 | China | 1,840 | Undisclosed | * |
| AZURITE | TAK | 73,948 | | 2008 | China | 1,840 | Undisclosed | |
| RIDGEBURY BIRCH | TAK | 53,712 | | 2006 | Japan | 3,500 | Undisclosed | en bloc, epoxy coated |
| RIDGEBURY ACACIA | TAK | 53,688 | | 2006 | Japan | | | |
| LAPEROUSE | TAK | 50,420 | | 2011 | China | 2,600 | Undisclosed | BWTS fitted |
| RIDGEBURY VOYAGER | TAK | 49,999 | | 2008 | S. Korea | 1,900 | Undisclosed | |
| BLACK SWAN | TAK | 47,999 | | 2007 | Japan | 1,910 | Undisclosed | BWTS fitted |
| SURFER ROSA | TAK | 46,719 | | 2004 | S. Korea | 1,600 | Greek | Ice 1C |
| BATTERSEA PARK | TAK | 19,949 | | 2002 | Japan | 1,050 | Undisclosed | BWTS fitted, StSt |
| GAO CHENG 2 | TAK | 19,098 | | 2010 | China | 1,130 | Chinese | at auction, BWTS fitted |
| RUBINO | TAK | 11,161 | | 2008 | Turkey | 850 | Alba Tankers - Danish | Ice 1A |
| UNITED TRADER | TAK | 6,841 | | 2012 | China | 340 | Nigerian | en bloc*, laid up in Nigeria since 2017 |
| UNITED VENTURE | TAK | 6,365 | | 2012 | China | | | |



| | | | | | | |
|--------|---------|--------|------|----------|-------|-------------|
| TRADER | TAK/LNG | 75,109 | 2002 | S. Korea | 3,300 | Undisclosed |
|--------|---------|--------|------|----------|-------|-------------|

◆ 上周拆船市场回顾

| 孟加拉 | | | | | | | |
|-------|-----|-------|------|-------|--------|--------------|-----|
| 船 名 | 船 型 | 载重吨 | 轻吨 | 建造年 | 建造地 | 价格 (美元) / 轻吨 | 备 注 |
| FU YI | BC | 8,000 | 1989 | Japan | 620.00 | | |

| 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 |
| PROMETAY | TAK | 4,740 | 1,625 | 1985 | Norway | 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 |
| KG ASIA | BC | 74,732 | 12,605 | 1999 | China | undisclosed | as is Korea |
| LUMOSO KARUNIA | BC | 45,875 | 7,987 | 1990 | Japan | 592.00 | as is Singapore |
| PETRONORDIC | TAK | 92,995 | 17,483 | 2002 | S. Korea | undisclosed | |

◆ ALCO 防损通函

【欧盟制裁——发布关于运输某些俄罗斯货物（包括煤炭和化肥）的说明】

2022 年 9 月 21 日更新

2022 年 9 月 19 日，欧盟发布最新修订的常见问题解答 FAQs，对来自俄罗斯的特定货物（包括煤 炭、其他固体化石燃料，以及特定类型的化肥）运输相关的制裁规定的适用作出了澄清说明。这与欧盟在 8 月份采取的立场截然相反，FAQS 现在明确指出，并不禁止运输理事会条例第 833/2014 号附录 Annex XXI 下的煤炭和某些特定货物至第三国（以及相关保险）。相关修订的 FAQs 如下，最新变更已用斜体标记：



【邮件递交 NOR——是否有效？】

在最近的一起仲裁(2022) 1116 LMLN 4 一案中，出现了邮件递交船舶准备就绪通知书（NOR）是否有效的争议。

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 |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 2022-09-30 | 709.980 | 698.920 | 4.928 | 90.444 | 794.810 | 65.230 | 808.410 | 462.960 | 520.840 |
| 2022-09-29 | 711.020 | 692.830 | 4.936 | 90.578 | 775.100 | 64.897 | 806.650 | 464.460 | 524.720 |
| 2022-09-28 | 711.070 | 683.050 | 4.923 | 90.584 | 764.250 | 64.611 | 821.210 | 458.500 | 519.720 |
| 2022-09-27 | 707.220 | 682.840 | 4.926 | 90.093 | 761.720 | 64.793 | 818.180 | 459.940 | 518.210 |
| 2022-09-26 | 702.980 | 684.290 | 4.938 | 89.551 | 765.010 | 64.807 | 806.220 | 462.010 | 521.430 |

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 | 3.06100 | 1 周 | -- | 2 周 | -- | 1 个月 | 3.12786 |
| 2 个月 | -- | 3 个月 | 3.74286 | 4 个月 | -- | 5 个月 | -- |
| 6 个月 | 4.20929 | 7 个月 | -- | 8 个月 | -- | 9 个月 | -- |
| 10 个月 | -- | 11 个月 | -- | 12 个月 | 4.78729 | | |

2022-09-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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