



全一海运市场周报

2022.10 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.10.17 - 10.21 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场跌幅放缓 多数航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情未能改善，运输需求继续疲软，多数远洋航线市场运价继续下行，但出口市场整体跌幅放缓。10月21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1778.69点，较上期下跌1.9%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区9月调和CPI同比终值升至9.9%，为历史最高水平。巨大的通胀压力迫使欧洲央行采取紧缩政策，导致原本就比较疲软的欧洲经济增长进一步放缓，近期制造业数据已降至荣枯线以下。随着冬季即将到来，持续的俄乌冲突将导致欧洲继续面临能源危机的考验，对已处于历史高位的通胀形势雪上加霜，未来经济面对陷入衰退的风险。运输需求在国庆长假后继续表现疲软，市场运价延续下行走势。10月21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2379美元/TEU，较上期下跌7.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供求关系继续不佳，即期市场订舱价格继续下跌。10月21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2568美元/TEU，较上期下跌6.5%。

北美航线：据美国商务部公布的数据显示，美国9月零售销售环比持平，较前值0.3%下降，零售销售的低迷表明，在数十年来最严峻的通胀环境下，消费者对购买非必需品越来越谨慎。消费和就业的放缓，加之美联储为了遏制通胀采取的激进加息措施，正持续加大美国经济陷入滞胀的风险。节后运输市场恢复较慢，运输需求表现不理想，导致供需基本面并不稳固，市场运价继续调整走势，但跌幅开始放缓。10月21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2029美元/FEU和5639美元/FEU，分别较上期下跌3.2%和3.0%。

波斯湾航线：节后货量表现总体平稳，前期部分运力停航，改善了供需基本面，即期订舱价格本周继续反弹。10月21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1451美元/TEU，较上期上涨23.9%。



澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求缺乏进一步增长的动力，节后运输需求恢复情况较慢，供求关系不佳，本周市场运价继续下行。10月21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1498美元/TEU，较上期下跌4.0%。

南美航线：运输需求增长乏力，供求平衡状况不理想，本周即期市场订舱价格小幅下跌。10月21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5059美元/TEU，较上期下跌1.2%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。10月21日，中国出口至日本航线运价指数为1151.58点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【供暖季开启拉运积极 综合指数继续上行】

本周受各地减产及运输影响，供给收紧。又逢国内供暖季开启，叠加国际市场能源价格扰动，能源价格走高，下游补库拉运积极。沿海散货综合指数继续上行。10月21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1222.54点，较上周上涨4.3%。

煤炭市场：市场需求方面，受冷空气南下影响，沿海大部分区域延续晴朗干燥天气格局，居民用电负荷小幅下调，沿海八省电厂日耗回落至177.4万吨，存煤可用天数增至17.1天。同时随着化工产业步入“金九银十”的传统旺季，叠加供暖季临近，煤炭需求不断向好。煤炭价格方面，煤炭产区产能收缩、运输受阻，北方港口调入量环比下跌41.3万吨。煤炭供给收紧态势不变，发货拉运以长协保供优先，市场煤货源进一步减少，叠加下游非电终端需求释放，及冬季储煤即将开始，需求态势向好，市场活跃，加紧采购，煤价走高。运价走势方面，本周陆上运输量减少，港口调入量偏低，叠加北方港口大风封航影响，运力周转率相应下降，沿海可用运力趋紧。且在终端用煤需求向好，煤价一路上涨的背景下，下游企业提前开始拉库存，采购积极性增加，市场成交活跃，船东挺价情绪较浓，运价相继走高。临近周末，市场货盘释放有所放缓，沿海煤炭运价趋稳。

10月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1266.13点，较上周上涨5.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1035.39点，较上周上涨8.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价40.4元/吨，较上周上涨2.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为52.4元/吨，较上周上涨5.8元/吨。



金属矿石市场：本周部分钢厂减产检修，成材库存整体下降，铁水产量环比回落。但在专项借款出台、保交楼等刺激性政策作用下，需求基本面改善的趋势不变。钢厂采购积极性尚可，运输市场货源持续释放，成交活跃，叠加沿海运力市场整体供给趋紧，金属矿石运输市场运价继续上行。10月21日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收948.0点，较上周上涨7.7%。

粮食市场：东北产区进入收货高峰期，新季玉米大量上市。不过，市场惜售压力依旧存在，南方港口价格坚挺，南北顺价，短期内现货价格难以大幅下跌。需求方面，今年以来玉米进口量减少，替代品价格偏高，优质玉米消费需求继续保持稳定，沿海粮食运输市场运价延续小幅上涨走势。10月21日，沿海粮食货种运价指数报1302.04点，较上周上涨1.7%。

成品油市场：受“银十”传统需求旺季提振，基建工程及物流运输等行业支撑柴油需求稳健，且当前国内柴油资源供应依然偏紧，受此影响，国内主营单位柴油价格维持高位。汽油方面，需求面疲态难改，下游用户维持刚需采购。本周，成品油运输市场成交氛围继续好转，市场预期向好，船东信心增加，运价延续小幅上涨走势。10月21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1111.0点，较上周上涨2.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型需求回升 租金指数止跌上涨】

本周，海岬型船太平洋市场货盘增加，而远程矿航线运输需求明显疲软，运价先涨后跌。巴拿马型船市场印尼煤炭货盘增加，即期运力偏紧，运输需求略增，日租金先抑后扬。超灵便型船东南亚市场货盘一般，叠加镍矿、钢材等货种无明显起色，租金波动下行。整体而言，在大中船型需求回升的支撑下，租金指数止跌上涨。10月20日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1520.12点，较上周四上涨1.3%。

海岬型船市场：海岬型船两大洋市场走势不一，太平洋市场先涨后跌，远程矿航线单边下行。太平洋市场，上半周，澳洲主要矿商在市场积极询盘，市场活跃度回升，运价止跌上扬。下半周，市场活跃度有所下降，且远程矿航线未有改观，运价承压回落。10月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13290美元，较上周四上涨1.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.082美元/吨，较上周四上涨1.1%。本周初，南非工人罢工影响货物出运，巴西现货市场船运需求不多，远程矿航线整体运输需求疲软，运价持续走跌。10月20日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.181美元/吨，较上周四下跌6.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬。太平洋市场，周初，市场相对安静，货盘不多，太平洋市场日租金小幅走弱。周中，10 月底 11 月初装期的印尼煤货盘增多，此外受台风影响，即期运力偏紧，日租金止跌回升。10 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17956 美元，较上周四上涨 5.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.620 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。粮食市场，南美市场货盘偏少，美湾因密西西比河水位创历史低位，出货受到一定影响，本周粮食市场活跃度偏低，运价小幅下跌。10 月 20 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 51.140 美元/吨，较上周四下跌 1.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场波动下行。尽管本周市场有部分印尼煤炭货盘，运力受台风影响也有一定延误，但市场总体可用运力仍宽裕，超灵便型船东南亚市场日租金小跌。10 月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14700 美元，较上周四下跌 1.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 13.805 美元/吨，较上周四下跌 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖 成品油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外下降预期增加，精炼油库存和汽油库存基本持平。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 2.38%。美国总统拜登 19 日宣布将再释出 1500 万桶石油储备，目前美国的战略储备库存量已经低于 30 天的警戒水平，约合 22 天消费量。当前美国柴油需求激增，而美国只有 25 天的柴油供应量，为 2008 年以来最低。柴油广泛应用于取暖和卡车运输，柴油短缺可能进一步推高物价，与此同时美联储激进加息，经济衰退的担忧加剧打压油价。地缘政治不确定性风险激增提振油市。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 92.44 美元/桶，较 10 月 13 日下跌 2.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅回暖，苏伊士型油轮运价小幅上扬，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅上涨。10 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1905.58 点，较 10 月 13 日上涨 27.3%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场 10 月下旬收尾货盘和 11 月上旬货盘集中释放，大西洋地区也需求不断，整体活跃度较上周有明显提高，船东情绪高涨对未来短期市场乐观；租家始终通过私下拿船等手段给市场增压，不过从最新船位列表来看，11 月上旬的可用运力相对比较吃紧，WS 点位更是屡创年内新高，临近周末市场货量稍显后劲不足，船东对当前 TCE 比较满意，推动市场热情有所下滑，运费出现转跌迹象。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS108.46，较 10 月 13 日上涨 29.05%，CT1 的 5 日平均为 WS101.84，较上周平均上涨 23.29%，TCE 平均 6.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁



波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS107, 上涨 25.0%, 平均为 WS101.01, TCE 平均 7.3 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平小幅上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS154 (TCE 约 5.0 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS193 (TCE 约 8.2 万美元/天)。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线止跌回暖, 地中海及欧美航线全线上升, 综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS381 (TCE 约 9.4 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS234 (TCE 约 6.7 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS212 (TCE 约 7.0 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS234 (TCE 约 7.7 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS217 (TCE 约 3.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS213 (TCE 约 4.5 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线稳中有升, 欧美航线涨跌互现, 综合小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS250 (TCE 约 2.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS199 (TCE 约 2.6 万美元/天), 7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS198 (TCE 约 3.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS198 水平 (TCE 约 1.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS302 (TCE 约 2.9 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 3.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数震荡上涨 内河散船成交活跃】

10 月 19 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1203.12 点, 环比上涨 0.74%。其中, 国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 1.47% 及 1.80%, 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下跌 0.21% 及 0.29%。

国际干散货船二手船价格除巴拿马型散货船价格有较大幅度逆势上涨外, 其余船型均延续下跌趋势。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 2199 万美元, 环比下跌 0.53%; 57000DWT 吨级散货船估值 2707 万美元, 环比下跌 2.82%; 75000DWT 吨级散货船估值 2815 万美元, 环比上涨 3.88%; 170000DWT 吨级散货船估值 4187 万美元, 环比下跌 0.91%。本期, 国际二手散货船市场成交相对活跃, 共计成交 30 艘 (环比增加 13 艘), 总运力



181.59 万载重吨，总成交金额 53359 万美元，平均船龄 13.53 年。

国际油轮二手船价格所有船型继续上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3424 万美元，环比上涨 2.20%；74000DWT 吨级油轮估值 3364 万美元，环比上涨 0.92%；105000DWT 吨级油轮估值 5333 万美元，环比上涨 0.46%；158000DWT 吨级油轮估值 5615 万美元，环比上涨 0.05%；300000DWT 吨级油轮估值 9306 万美元，环比上涨 3.23%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比有少量增加，总共成交 22 艘（环比增加 3 艘），总运力 245.76 万载重吨，总成交金额 63630 万美元，平均船龄 12.86 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型均下跌。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 233 万人民币，环比下跌 0.36%；5000DWT 吨级散货船估值 1419 万人民币，环比下跌 0.18%。本期，国内沿海二手散货船市场交易停滞，无成交记录。

国内内河散货船二手船价格与沿海散货船不同，除个别船型小幅下跌外，其余船型均有上涨，而且涨幅较大。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，环比上涨 2.86%；1000DWT 吨级散货船估值 124 万人民币，环比上涨 3.41%；2000DWT 吨级散货船估值 262 万人民币，环比上涨 1.60%；3000DWT 吨级散货船估值 352 万人民币，环比下跌 0.39%。本期，国内内河二手散货船市场成交明显活跃，成交数量与上周相比有较大增加，总共成交 92 艘（环比增加 60 艘），总运力 22.06 万载重吨，总成交金额 27684.49 万人民币，平均船龄 8.24 年。

来源：上海航运交易所

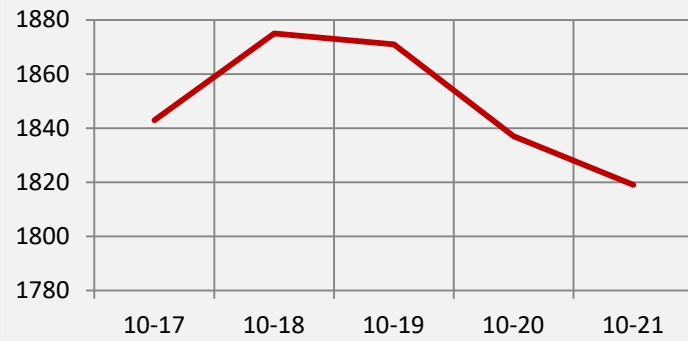
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

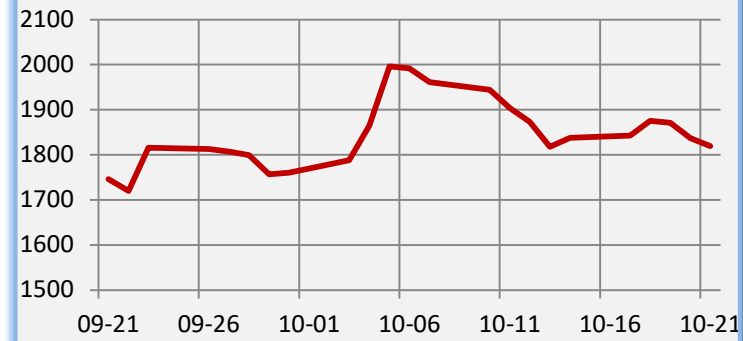
波罗的海指数	10 月 17 日		10 月 18 日		10 月 19 日		10 月 20 日		10 月 21 日	
BDI	1,843	+5	1,875	+32	1,871	-4	1,837	-34	1,819	-18
BCI	2,186	+20	2,247	+61	2,209	-38	2,111	-98	2,071	-40
BPI	2,088	+7	2,136	+48	2,164	+28	2,161	-3	2,144	-17
BSI	1,678	-12	1,678	0	1,678	0	1,676	-2	1,678	+2
BHSI	996	-16	990	-6	972	-18	966	-6	961	-5



上周 BDI 指数走势



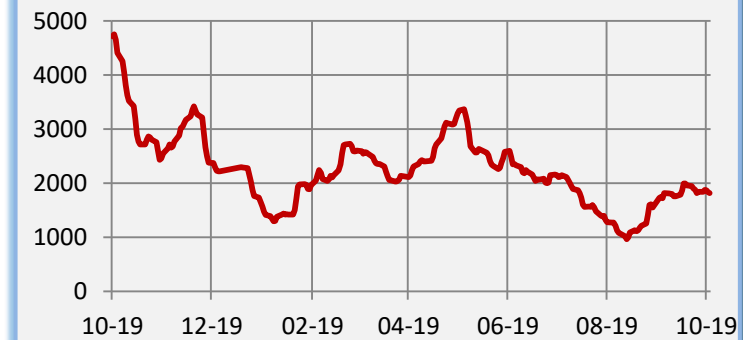
近一个月 BDI 指数走势



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	14/10/22	07/10/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	17,000	0	0.0%
	一年	15,250	15,000	250	1.7%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	17,000	17,000	0	0.0%
	一年	15,750	15,750	0	0.0%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	18,750	19,000	-250	-1.3%
	一年	15,250	15,250	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	15,750	16,000	-250	-1.6%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期： 2022-10-18

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Yu Zhu Feng' 2011 75519 dwt dely Malta prompt trip via US Gulf redel Skaw-Barcelona \$18,000 - Bunge

'Amis Leader' 2010 58700 dwt dely CJK prompt trip via Japan redel US Gulf intention slag \$13,000 - Pacific Basin

'New Commander' 2012 37187 dwt dely Fancheng prompt trip via Indonesia redel China \$12,000 - cnr



'CSE Prosperity Express' 2006 31187 dwt dely Tianjin prompt trip redel Indonesia \$12,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱航运市场继续下滑！运价连跌 17 周】

新增运力大量交付，市场需求却在不断减少，十一黄金周旺季不旺，运价继续下跌。上海出口集装箱运价指数（SCFI）已经连跌 17 周。

根据上海航交所 10 月 14 日公布的数据，最新一期 SCFI 指数下跌 108.95 点至 1814 点，跌幅 5.7%，距离年初高点跌幅达 65%。欧美四大主要航线运价直落，其中美西线、欧洲线单周跌幅超过 12%，距离高点分别下跌 74%、67%。

上周美西线每 FEU 运价下跌 302 美元至 2097 美元，跌幅 12.5%；美东线每 FEU 下跌 343 美元，失守 6000 元跌至至 5816 美元，跌幅 5.6%。欧洲线每 TEU 下跌 369 美元至 2581 美元，跌幅 12.5%；地中海线每 TEU 下跌 252 美元至 2747 美元，跌幅 8.4%。

南美线（桑托斯）每 TEU 运价上涨 95 美元至 5120 美元，涨幅 1.89%；波斯湾线每 TEU 运价周涨 295 美元至 1171 美元，涨幅 28.40%。

亚洲线方面，日本关西线每 TEU 小涨 14 美元至 325 美元，涨幅 4.5%；日美关东线每 TEU 微幅上涨 1 美元至 302 美元。东南亚线（新加坡）每 TEU 也小涨 1 美元至 349 美元、韩国线（釜山）则小跌 8 美元至 254 美元，跌幅 3%。

业界分析指出，虽然 SCFI 指数已经连跌 17 周，但上周跌幅并没有因为黄金周而加大，反而比前几周平均每周近 10% 的跌幅收窄，波斯湾与南美等航线运价还回升，亚洲线运价也稳住，估计第四季度欧美线淡季运价不会下跌太多，亚洲线旺季则有支撑。

受升息、通胀、战争、疫情等因素影响消费信心，欧美需求量迅速放缓，但在运输需求下降的同时市场却有大量运力释出，主要来自塞港缓解以及新船陆续下水，目前拥堵问题已经比年初缓解一半，这意味着运价接下来将很快地回归正常化。



Alphaliner 预测，明年将有近 240 万 TEU 新增运力交付运营，是去年同期 110 万 TEU 的两倍以上，2024 年新增运力更高达 280 万 TEU，加剧市场对运力过剩的担忧。其中近 30% 运力为双燃料船，估计主要用于船队更新，以应对明年生效的环保新规。

分析人士称，目前欧美线运价水平尚在成本价以上，主要集运公司仍然可以盈利，但许多高价租船的集运公司或者是小型船舶可能就面临亏损转折点，尤其是美西线。

另一方面，三大海运联盟也有足够能力调控运力，全球前十大集运公司掌握市场 85% 运力，可以通过抽船、减班来进一步控制运力供给。为了应对从远东至北美的货运需求大减以及运价下降，前两大集运巨头地中海航运、马士基航运已经宣布关闭某些航线服务。

来源:国际船舶网

【二手船市场火爆，前三季度数千艘船易手！】

2022 年前九个月，二手船市场火爆，数千艘船易手，油轮和散货船是主要的出售对象，船东选择了更多的常规吨位。

船舶经纪商 Intermodal 在其最新周报中表示：“2022 年前三季度船舶买卖活动异常引人注目。仅就油轮和散货船而言，据报道易手船舶数量在 1050-1100 艘之间，总载重吨约为 8500 万吨。”

Intermodal 买卖船经纪人 Mohamed Rabie 说：“更具体地说，在此期间大约 525 艘油轮和 550 艘散货船被出售。与第一季度相比，第三季度油轮交易量增加了约 40%，而散货船交易量减少了近 30%。”

根据 Mohamed Rabie 的说法，不同板块的船舶交易数量的波动，反映了最近几个月市场的购买兴趣已转移至油轮。“能源危机正在蔓延，欧洲市场的预期短缺和与俄乌局势相关的制裁生效，产生了更长的平均贸易路线。”

“在过去六个月里，干散货运费明显下降，这也在缓慢而稳定地影响资产价值。然而，目前这一进程似乎已经接近尾声，由于全球能源短缺，对煤炭的需求再次强劲。我们已经看到巴拿马型船和海岬型船的运费反弹。这种反弹预计也将进一步支持小型干散货船。” Mohamed Rabie 补充道。从更广泛的角度来看，



目前的趋势似乎更像是长期的市场驱动力，而不是很快就会转空的瞬间飙升。“即使正在进行的战争有望很快结束，能源短缺、重建需求以及市场重新恢复传统贸易路线显然也需要时间。” Intermodal 的分析师总结说。

Intermodal 在周报中表示：干散货领域的购买兴趣仍然健康，而油轮的实际交易量则略有下降。在油轮板块，其将‘ROWAN’号（299,988dwt，2001 年建造）出售给了中国买家，价格在 2850 万美元左右。在干散货船方面，其将‘OCEAN ADVENTURE’号（57,814dwt，建于 2015 年）出售给了日本买家，价格在 2300 万美元左右。”

来源:CNSS

【长荣海运总经理：集运市场疯狂三年后回归正常】

“春去秋来又逢冬、运价涨跌永无终、是高是低看供需、供增需降价走低、待通膨缓战事息、止跌反转才可期。”长荣海运总经理谢惠全用一首诗来形容对于海运市场的看法。面对运价下跌与需求减少，谢惠全认为集装箱航运市场在经历了疯狂三年后正回归正常脚步，但未来展望并不悲观。

长荣海运总经理谢惠全近日表示，原本市场以为 2021 年已是集运业的高峰，没想到今年获利更好。今年上半年市场整体营收表现十分亮眼，可以说是史上表现最好的半年，但受到美元上涨、通货膨胀居高不下和俄乌战事影响，第三季度传统旺季却表现平平，营收也较前两个季度下滑，第四季度营收估计会继续滑落。虽然三、四季度表现不如原先预期，不过全年仍有不错的成绩，甚至会比去年更好。

谈及塞港问题，谢惠全表示，第三季度旺季不旺，港口作业量下滑，再加上疫情缓解、码头不缺工等因素，大部分港口塞港情况已经缓解，最明显的是洛杉矶港已恢复正常运作。塞港严重时准班率仅 30%左右，现已回到约 45%，塞港情况缓和些，但仍低于过去不塞港时的 70%以上。

就合约运价方面，他指出，美国线长约客户多数要求缩减与现货市场价差，但依据各家协议运价及服务需求不同分别进行个案讨论。欧洲线部分长约客户因订单减少及市场价格持续下滑而重新修订运价。近洋线的长约客户比率高于 20%，目前绝大部分的客户也都遵守合约精神，并无要求下调运价的动作，仅少数几家为顾及长期合作关系而进行运价修正。

对于集装箱航运业展望，谢惠全认为，全球海运市场经过最疯狂 3 年，任何激情过后总要恢复常态，展望明年，谢惠全称，集运市场好坏还是要看供需状况，



需求面要看美元、通货膨胀和俄乌战事的演变，但全球经济目前预估仍维持正增长，国际货币基金组织（IMF）预测明年 GDP 增长率为 2.7%；至于供给面，预估新船交付增长 8.2%，塞港缓解可以释出 5-7%的舱位，不过明年碳排放新规生效可能会吸收掉 10%的运力，而且新船交付的 8.2%也不是一步到位，所以实际供给增加并没有那么严重，因此对 2023 年的市场是持相对保守的看法，但并不悲观。

据了解，今年 9 月，长荣海运合并营收为新台币 501.98 亿元（约合人民币 112.59 亿元），月减 12.6%、年增 5.5%。第三季度营收为新台币 1704.4 亿元，创同期新高；累计前三季度营收新台币 5162.63 亿元，年增 54.85%，维持史上第 3 高。今年上半年，长荣海运毛利率 69.34%，税后盈余新台币 2036.53 亿元，年增 160.62%。

来源:国际船舶网

【BIMCO 拆船报告明确欧盟清单需要非欧盟拆船产能】

由 BIMCO 主导的一份报告显示，尽管欧盟清单批准的拆船厂持续增长，但增量并未对全球航运业需求产生重大产能扩容。因此，BIMCO 深信问题焦点必须转移到增加欧盟意以外的拆船厂。该报告也显示欧盟审计系统以外(EU audit system)对非欧盟拆船厂也适用。

该份“欧盟拆船厂清单报告”是 Marprof 环境有限公司出版的第 3 版，早在 2019 年由 BIMCO 参与第 2 版的修订。第 3 版报告确认目前在欧盟批准清单上的非欧盟拆船厂对大型拆船的潜力有限。

欧盟成员国各自的拆船厂，总体而言，提供了适合本土小众拆船市场的解决方案或者聚焦于海工设施的拆解。这就意味着他们并非针对大型远洋船舶，因此缺乏充足产能。报告指出，土耳其因此也成为在欧盟清单上提供大量拆船产能的唯一拆船国。

BIMCO 秘书长兼 CEO 大卫·罗斯里指出，“今天，欧盟清单上仍然没有包括主要的拆船国家，如印度、孟加拉国或者巴基斯坦来满足对大型商船拆解的需求。诸多拆船厂已做出巨大努力对其拆解设施进行了升级改造。我们相信，如果部分拆船厂符合即将签订的《香港公约》的标准，那么应当增加关注以便使此类拆船厂纳入欧盟清单”

该报告同时强调在欧盟整体战略下拆解船舶的战略重要性日趋清晰和突出。对欧盟而言，“欧盟新绿色方案”和支持循环经济是为可预见未来给与关注和开



支的核心因素。

大卫称，“BIMCO 同意拆船产业对循环经济的贡献潜力巨大，它为钢铁产业提供大量的废钢，从而减少对初钢的需求。举例而言，在 2009 年世界银行一份报告显示孟加拉国拆船业满足了国内 50% 的钢铁生产需求”

第 3 版的“欧盟拆船厂清单报告”2022 年 9 月已出版，证实了两家土耳其拆船厂因不合要求而从清单上被剔除。

BIMCO 很高兴看到欧盟审计系统能有效开展工作，对不合要求的拆船厂必要时给与惩戒。

来源:CNSS

【货多船少？Rosneft 租船扩大船队规模应对西方制裁】

为缓解因西方国家制裁而造成的石油交付困难，俄罗斯国营石油巨头 Rosneft 正通过租船来扩充旗下油船船队规模。

据路透社报道，Rosneft 生产俄罗斯 40% 以上的石油，过去该公司一直采用“FOB（船上交货）”方式供应石油，这意味着需要由买方寻找油船运货，并承担运费和保险费用。

然而，在西方国家禁止油船公司和保险公司参与俄罗斯石油交易后，俄罗斯石油出口遭遇巨大压力。随着西方更严厉的新制裁迫在眉睫，Rosneft 的客户要求该公司承担运输和保险承保，以便将石油运送到最终目的地。

与俄罗斯第二大石油公司 Lukoil 和石油生产商 Gazpromneft 不同，Rosneft 自身并没有租船业务。该公司曾希望发展类似 Lukoil 旗下 Litasco 这样成熟的贸易公司，但在 2020 年 Rosneft 位于瑞士的贸易部门 RTSA 被美国列入制裁名单。

消息人士称，如今 Rosneft 正利用其子公司 Rosnefteflot 租赁船舶以处理买方的运输成本，此前这家子公司的业务重点是非租船活动，例如拖曳、船舶加油和检查等。



Rosneft 的发言人表示，该公司“有足够的经验和准备，能够在任何甚至非常动荡的市场条件下，找到有效的货物运输选择”。

根据金融资讯供应商路孚特（Refinitiv）Eikon 平台的船舶跟踪数据，今年 6 月 Rosneft 租赁了首艘 14 万载重吨苏伊士型油船，将一批乌拉尔原油从黑海运往印度。此后 Rosneft 的租船交易稳步增长，10 月 Rosneft 已经租赁了接近 100 万载重吨船舶运力，主要是通过 Rosneftflot，这占 Rosneft 计划于 10 月份出口的 250 万吨乌拉尔原油的近 40%。

目前 Rosneftflot 的船队只拥有 5 艘油船，其中包括 2 艘阿芙拉型油船。该公司在公开市场上租赁了更多油船，并经常使用俄罗斯国有航运公司 Sovcomflot 的油船。最近几个月，Rosneftflot 租赁的油船向印度、土耳其、西班牙、意大利、希腊和古巴运送了石油。

在西方国家针对俄罗斯实施制裁后，俄罗斯增加了对亚洲、非洲和南美洲的出口。数据显示，今年前 9 个月，俄罗斯通过海运对亚洲出口的乌拉尔原油同比增长了 6 倍。路透社根据（Refinitiv）Eikon 的数据计算称，今年前 8 个月，印度从俄罗斯进口的石油同比增长了 1252%，俄罗斯也在 5 月-7 月期间成为中国最大的原油供应国。

来源:国际船舶网

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.	808~813	1090~1095		Steady.
Tokyo Bay	475~480	810~815	1190~1195	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	750~755	1190~1195	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	430~435	735~740	1040~1045	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	474	748	1100	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	395~400	730~735	1083~1088	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	710~715	1315~1320		Steady.



Rotterdam	385~390	652~657	1093~1098		Softer.
Malta	S. E.	697~703	1195~1200		Steady.
Gibraltar	S. E.	722~727	1260~1265		Steady.

截止日期: 2022-10-20

◆ 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	14/10/22	07/10/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,350	6,400	-50	-0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,600	3,650	-50	-1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,400	-50	-1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,050	-50	-1.6%	
油 轮						
船 型	载重吨	14/10/22	07/10/22	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: 2022-10-18

(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	26,300	Fukuoka Shipbuilding, Japan	2025	Fairfield Chemical - U.S based	7,000	st-st chemical tankers, options declared
2	Bulker	66,000	Yangtzi-Mitsui SB, China	2024	Lepta Shipping - Japanese	Undisclosed	methanol fuelled



4+8	LNG	180,000 cbm	CMHI-Jiangsu, China	2025-2027	Celsius Tankers - Danish	23,100	LOI stage
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai S. Korea	2026	TMS	24,300	
2+2	VLEC	99,000 cbm	Jiangnan, China	2025	Pacific Gas - HK based	13,000	dual-fuelled, against 10-y T/C with Ineos

◆ 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
ARETHOUSA	BC	169,770		2001	Japan	1,510	Greek	BWTS fitted
CMB CHARDONNAY	BC	95,707		2012	Japan	2,150	Undisclosed	
LARA VENTURE	BC	93,758		2011	China	2,060	Middle East	BWTS fitted
D. SKALKEAS	BC	93,281		2011	China	2,000	Undisclosed	
CYMONA GEMIN	BC	82,992		2006	Japan	1,610	Minoa Marine - Greek	
NORD GEMINI	BC	81,870		2017	Japan	3,050	Greek	BWTS fitted
BULK HOLLAND	BC	81,712		2017	Philippines	2,970	Newport - Greek	BWTS fitted
FIGORELA	BC	81,501		2011	S. Korea	2,130	Middle East	BWTS fitted
CABRILLO	BC	75,200		2010	China	1,575	Undisclosed	BWTS fitted
ULTRA WOLLONGONG	BC	61,684		2011	Japan	2,200	Hong Kong	BWTS fitted
PACIFIC HERO	BC	58,677		2012	Japan	2,050	Turkish	BWTS fitted
CORINTHIAN EMERALD	BC	57,592		2012	S. Korea	2,050	Undisclosed	
MEDI BANGKOK	BC	53,466		2006	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
PACIFIC SELINA	BC	49,061		1997	Japan	820	Undisclosed	
ROYAL HARMONY	BC	37,238		2011	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
OCEAN SATOKO	BC	37,215		2011	S. Korea	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
KAPETAN NONDAS	BC	34,827		2012	China	1,200	Greek	
ORIENT MATE	BC	32,376		2014	S. Korea	1,680	Greek	BWTS, Scrubber fitted
HIPPO SPIRIT	BC	27,097		1996	Japan	620	Undisclosed	
TAI FU	BC	21,955		1994	Japan	450	Undisclosed	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
EUROPE	TAK	441,561		2002	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
DA MING HU	TAK	159,149		2003	China	2,200	Chinese	BWTS fitted
SAMSUNG 2439	TAK	156,800		2022	S. Korea	7,600	Greek	



SOLVIKEN	TAK	114,523	2007	S. Korea	3,250	Undisclosed	TC attached
PAROSEA	TAK	113,553	2006	S. Korea	6,250	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted, Ice Class 1A, delivery Q4 2022
BLUESEA	TAK	113,553	2006	S. Korea			
HAO YU	TAK	105,522	2005	Japan	2,700	Middle East	BWTS, Scrubber fitted
BSL ELSA	TAK	51,747	2009	S. Korea	2,200	Undisclosed	TC attached at a below market rate
STARMAN	TAK	45,997	2008	Japan	2,075	Undisclosed	
CELSIUS MIAMI	TAK	19,991	2005	Japan	1,380	Wilmar - Singapore	BWTS fitted, StSt
FURE VALO	TAK	17,999	2018	China	undisclosed	Neste - Finish	*delivery Q4
FURE VEN	TAK	17,993	2019	China	undisclosed	Neste - Finish	
DUMANKAYA	TAK	4,622	2007	Turkey	570	Russian	BWTS fitted, Ice Class 1A
NAVIGATOR MAGELLAN	TAK/LPG	23,292	1998	Japan	1,300	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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
MING ZHOU 68	BC	69,950	9,450	1989	Japan	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【舱盖：防止货物湿损】

货物运输过程中的常见问题之一是湿损。海水可能会在舱盖状况不佳的情况下进入货舱并造成货物严重损坏。

瑞典会防损部发布了案例手册，其中一章节强调了固定舱盖并检查它们是否处于良好状况的重要性。



【又到棕纹蝽风险季！】

9 月标志着澳大利亚和新西兰的棕纹蝽风险季的开始，而今年，中国和英国已被确定为“新增棕纹蝽风险国家”。这意味着，运载从这两个国家的某些货物的船只在抵达澳大利亚时将受到岸上的随机检查。

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
2022-10-21	711.860	699.020	4.761	90.689	803.200	66.164	852.000	448.460	519.460
2022-10-20	711.880	699.490	4.779	90.688	804.240	65.908	855.430	448.910	520.740
2022-10-19	711.050	703.080	4.779	90.583	810.020	66.111	856.350	450.380	520.170
2022-10-18	710.860	700.660	4.781	90.559	809.450	66.181	863.000	448.290	519.980
2022-10-17	710.950	695.120	4.808	90.568	803.440	65.965	872.840	443.920	515.720

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	3.06114	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.57243
2 个月	--	3 个月	4.32457	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.83186	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--



全一海运有限公司



10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.42114		
-------	----	-------	----	-------	---------	--	--

2022-10-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping