



全一海运市场周报

2022.12 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.12.05 - 12.09 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场跌幅放缓 部分航线运价反弹】

本周，中国出口集装箱运输市场延续调整行情，运输需求低位徘徊，供求平衡情况未能改善，综合指数小幅下跌，但跌幅有所放缓。部分远洋航线运价经过前期大幅调整，出现反弹走势。随着中国开始优化防疫政策，未来市场预计会呈现稳中向好的局面。12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1138.09点，较上期下跌2.8%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区10月零售销售月率环比下跌1.8%，为2021年12月以来最大降幅。由于近期欧洲地区经济持续放缓，加之高通胀对消费有较大的抑制作用，欧元区零售销售额创下今年以来最大月度降幅，加大了欧元区在第四季度陷入衰退的风险。本周，运输需求表现疲软，供求关系未有改善，市场运价继续小幅下跌。12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1047美元/TEU，较上期下跌3.5%。地中海航线，市场走势与欧洲航线保持同步，本周运价率先出现反弹走势。12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1841美元/TEU，较上期上涨0.8%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，截至12月3日的美国首次申请失业救济金的人数达到23万人，环比增加4000人，为2月初以来的最高水平，显示美国就业市场放缓迹象明显。由于通胀继续处于高位，美联储还将采取加息及缩表等紧缩措施，经济将失去宽松政策的支持，未来的前景不容乐观。本周，运输需求未有改善，供求关系的平衡情况不理想，市场运价继续调整走势，但出现企稳迹象。12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1430美元/FEU和3290美元/FEU，分别较上期下跌0.5%和4.3%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，供需基本面不佳，市场运价继续下行，但跌幅放缓。12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1171美元/TEU，较上期下跌1.1%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求开始企稳，运输需求总体平稳，部分航商采取控制运力投放等措施，以改善供需平衡，市场运价出现强劲反弹。12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705美元/TEU，较上期大幅反弹17.1%。

南美航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系表现疲软，即期市场订舱价格延续下行走势。12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1834美元/TEU，较上期下跌9.4%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。12月9日，中国出口至日本航线运价指数为1118.91点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【商品供需转好 船东拿货积极，综合运价平稳】

本周，疫情防控政策调整，大宗商品供需双双转好，货盘不断释放，市场成交增多。沿海各地港口装载作业效率恢复，运力有所释放，沿海散货综合指数平稳运行。12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1145.94点，较上期上涨0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，受大幅降温影响，电厂负荷环比上涨2-6个百分点，涨幅有所扩大。下游生产、消费市场逐步复苏，商业用电需求好转。电厂日耗上升较快，环比增长10%至204万吨，沿海大部分地区存煤可用天数均下降明显，全国煤炭库存继续回落至3039.9万吨。煤炭价格方面，煤炭产地出运恢复，加上寒潮降温，拉运等装车辆增多，前期积累库存基本出清，产销向好下，坑口煤价止跌回暖。但受大秦线两日检修影响，北方煤炭集港效率下降，港口调入量下降9.2万吨，下游电厂补库需求增多，北上派船积极，港口调出量再度上涨17万吨。北方港口调出好于调入下，库存小幅小跌，且主要以长协保供为主，市场货源供给有所偏紧，需求预期复苏下港口煤炭价格再度上涨。运价走势方面，全国降温，经济复苏下需求有效释放，煤炭供需双双向好，叠加油价下行，船东拿货意愿提高，船东派船北上拉运增多。沿海各地港口气象条件转好，装载作业效率恢复，船舶周转率转好，沿海煤炭运价走势稳步上涨。

12月9日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1162.57点，较上期上涨5.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收868.9点，较上期上涨6.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价35.1元/吨，较上期上涨2.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为42.5元/吨，较上期



上涨 2.1 元/吨。

金属矿石市场：本周，随“金融 16 条”“保交楼”贷款支持计划出台、疫情防控政策调整优化等政策措施接连出台下，四季度重大项目加快落地，市场乐观情绪上升，经济复苏预期好转。在政策组合拳下，成材及原材料价格均有所上涨，钢厂利润逐步改善，日均铁水产量小幅上涨，叠加冬季补库需求释放，市场货盘增多，沿海金属矿石运价继续上涨。12 月 9 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 799.96 点，较上期上涨 5.4%。

粮食市场：临近年末，基层农户售粮积极性提升，新粮上市节奏加快，玉米价格有所回落，南北价差有所减小。腌腊消费进入旺季，基本面利好，终端消费需求向好。但受生猪价格走弱影响，中小养殖主体压栏增重情况增多，饲料需求难有提升，沿海粮食运输市场运价平稳运行。12 月 9 日，沿海粮食货种运价指数报 1240.08 点，较上期上涨 0.2%。

成品油市场：受“限价令”影响，能源市场不确定性增加，国际原油价格持续下行，国内成品油价格迎来年内再次下调。虽然在疫情防控政策优化调整下，居民出行、商务活动需求增加，但临近年末，大部分工程陆续收尾，汽柴油需求继续弱势运行。主营炼厂及地炼厂家整体开工率变化不大，资源供应较为充裕，炼厂出货压力仍存，成品油运输市场运价继续回调。12 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 1133.58 点，较上期下跌 1.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场需求稍有改善 租金指数小幅上涨】

本周，海岬型船两洋市场货量有所分化，太平洋市场货盘需求持续释放，而巴西长航线运输需求稍显疲软，运价先抑后扬。巴拿马型船市场货盘稳步增多，叠加即期运力收缩，租金持续上行。超灵便型船东南亚市场货盘一般，市场情绪尚可，租金先跌后涨。整体而言，三大船型需求稍有改善，租金指数继续上涨。12 月 8 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1055.30 点，较上周四上涨 5.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场，本周初主要矿商仍在市场询盘，但运力供给偏多，船东信心不足，运价承压下行。周中开始，FFA 远期合约价格上涨，货盘需求持续释放，市场活跃度稳步提升，运价止跌上扬。12 月 8 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12900 美元，较上周四上



涨 4.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.724 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。远程矿航线，周初，巴西市场放出部分非常即期的货盘，即期运力有限，巴西图巴朗至青岛航线运价在即期稍高成交价格的支撑下平稳运行，但稍远期货盘报价较低，全周运价呈小幅震荡。12 月 8 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.190 美元/吨，较上周四下跌 0.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上行。太平洋市场，印尼煤炭货盘相对稳定，大西洋市场货盘也有所增多，市场整体气氛有所好转，日租金稳中有涨。不过由于市场可用运力仍相对充裕，预计上涨空间也有限。12 月 8 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11581 美元，较上周四上涨 7.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.825 美元/吨，较上周四上涨 4.1%。粮食市场，本周粮食市场询盘相对平稳，在太平洋市场拉动下，运价小幅上涨。12 月 8 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 44.030 美元/吨，较上周四上涨 1.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先跌后涨。周初，东南亚市场煤炭货盘不多，运力供给总体充足，而镍矿、钢材等货种也无明显起色，市场缺乏利好因素支撑，租金低位小幅波动。周中开始，印尼回中国煤炭需求稍有回暖，市场活跃度回升，运力逐步消化，租金开始上涨。12 月 8 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8563 美元，较上周四上涨 5.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.451 美元/吨，较上周四上涨 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续下跌 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 2 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、汽油库存大幅增加。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 3.75%。美联储将于 12 月进一步加息，美国经济衰退的风险持续加剧，进一步打压油市需求前景。加拿大和美国墨西哥湾的主要输油管道 Keystone 曾因原油泄漏问题而被关闭，将有望尽快恢复。欧盟、G7 和澳大利亚对俄罗斯海运石油设置每桶 60 美元的价格上限，已于 12 月 5 日生效，限价计划比预期温和，市场对限制俄罗斯石油供应计划的担忧有所缓解。本周布伦特原油期货价格不断下跌，周四报 76.89 美元/桶，较 12 月 1 日下跌 11.45%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价直线下滑，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下跌。12 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 1293.46 点，较 12 月 1 日下跌 17.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 12 月货盘所剩不多，整体延续上周船多货少基本面，尽管船东挺价意愿有所增强，但是可用运力充足，部分现货收到



大量报价，船东无奈不得不锁定比之前成交更低的水平；租家都不用刻意控制出货节奏，仅在市场寻价，就能轻易测试短期运费底线。大西洋市场仍有成交报出，但成交 WS 点位较之前有不小的下滑。临近周末，市场相对安静不少，运价持续承压后跌幅逐渐收窄。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS73.25，较 12 月 1 日下跌 16.94%，CT1 的 5 日平均为 WS76.48，较上周平均下跌 23.97%，TCE 平均 4.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS73.11，下跌 18.1%，平均为 WS76.39，TCE 平均 4.8 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 WS183（TCE 约 7.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS299（TCE 约 15.8 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS94（TCE 约 2.9 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS246（TCE 约 5.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS364（TCE 约 13.3 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS326（TCE 约 15.3 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS283（TCE 约 6.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS296（TCE 约 7.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS277（TCE 约 7.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线全线上扬，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS348（TCE 约 3.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS348（TCE 约 6.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价稳定在 WS293（TCE 约 7.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS308 水平（TCE 约 3.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS407（TCE 约 5.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 7.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅上涨 国际散船价格走低】

12 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1183.84 点，环比上涨 0.49%。其中，国际油轮船价综合指数、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上涨 0.80%、0.39%及 0.64%，国际散货船价综合指数环比下跌 0.53%。



国际干散货船二手船价格除巴拿马型散货船有小幅上涨外，其余船型均下跌。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 2034 万美元，环比下跌 1.37%；57000DWT 吨级散货船估值 2494 万美元，环比下跌 0.95%；75000DWT 吨级散货船估值 2736 万美元，环比上涨 0.58%；170000DWT 吨级散货船估值 3687 万美元，环比下跌 0.29%。本期，国际二手散货船市场成交继续低迷，总共成交 8 艘（环比减少 2 艘），总运力 59.51 万载重吨，总成交金额 13040 万美元，平均船龄 14 年。

国际油轮二手船价格除个别船型下跌，其余船型均小幅上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3714 万美元，环比上涨 1.69%；74000DWT 吨级油轮估值 3508 万美元，环比下跌 0.16%；105000DWT 吨级油轮估值 5634 万美元，环比上涨 1.75%；158000DWT 吨级油轮估值 6051 万美元，环比上涨 0.62%；300000DWT 吨级油轮估值 8968 万美元，环比下跌 0.79%。本期，国际油轮二手船市场成交量比较活跃，总共成交 29 艘（环比增加 10 艘），总运力 278.38 万载重吨，总成交金额 79895 万美元，平均船龄 12.74 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型均小幅上涨。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 0.51%；5000DWT 吨级散货船估值 1430 万人民币，环比上涨 0.22%。本期，国内沿海二手散货船市场无成交记录。

国内内河散货船二手船价格除个别船型小幅下跌外，其余船型均上涨。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 50.0 万人民币，环比下跌 0.50%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比上涨 0.54%；2000DWT 吨级散货船估值 237 万人民币，环比上涨 1.68%；3000DWT 吨级散货船估值 321 万人民币，环比上涨 0.52%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上周相比略有减少，总共成交 14 艘（环比减少 5 艘），总运力 3.38 万载重吨，总成交金额 3819.8 万人民币，平均船龄 7.56 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

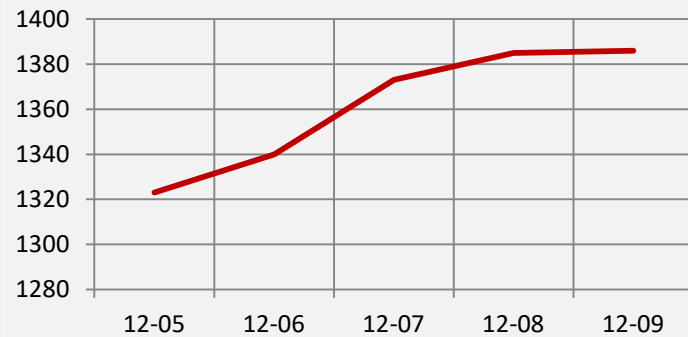
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	12 月 5 日		12 月 6 日		12 月 7 日		12 月 8 日		12 月 9 日	
BDI	1,323	-1	1,340	+17	1,373	+33	1,385	+12	1,386	+1
BCI	1,502	-17	1,540	+38	1,635	+95	1,675	+40	1,683	+8

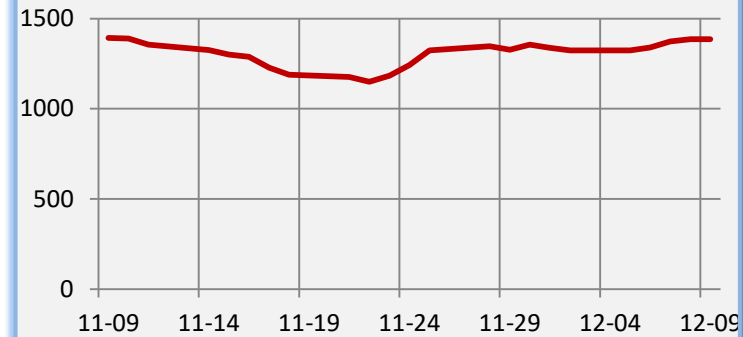


BPI	1,638	+20	1,657	+19	1,659	+2	1,661	+2	1,659	-2
BSI	1,158	-4	1,158	0	1,158	0	1,153	-5	1,152	-1
BHSI	737	-4	732	-5	735	+3	733	-2	732	-1

上周 BDI 指数走势



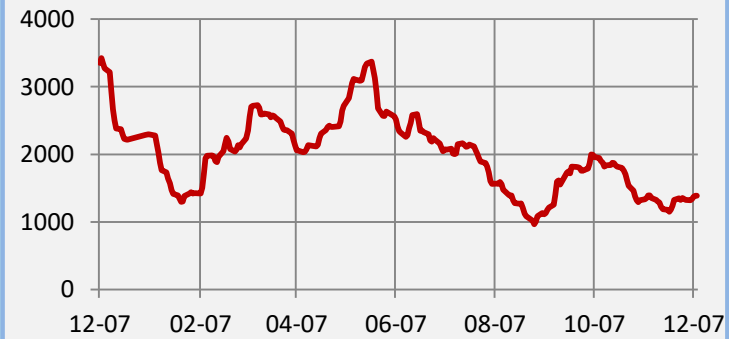
近一个月 BDI 指数走势



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	02/12/22	25/11/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,750	13,000	-250	-1.9%
	一年	13,250	13,750	-500	-3.6%
	三年	13,500	13,750	-250	-1.8%
Pmax (76K)	半年	15,000	14,750	250	1.7%
	一年	14,250	13,750	500	3.6%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	13,250	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期： 2022-12-06

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Greenwich Eagle' 2013 63500 dwt dely passing Port Elisabeth prompt trip via SW Africa redel China \$20,000 + \$210,000 - Norvic - <scrubber benefit Charterer's>

'Crowned Eagle' 2008 55940 dwt dely Muuga prompt trip redel West Africa intention grains \$13,500 - NMC

'Franz Schulte' 2020 39887 dwt dely Recalada 10/15 Dec trip redel North Brazil \$25,750 - Clipper



'Amapola' 2011 35037 dwt dely Hamburg prompt trip redel Morocco intention grains \$8,750 - NMC

'Bright Star' 2011 34529 dwt dely Recalada 16/21 Dec trip redel Paranagua \$22,000 - Berge

'Barnacle' 2009 30803 dwt dely Dunkirk prompt trip int grains redel Morocco \$8,250 - NMC

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱运费仍在下降，尚未出现市场底部的迹象】

集装箱航运公司是一个可以控制运费定价的邪恶卡特尔的理论到此为止——现货运费在见顶一年多后仍在下跌。

费率追踪公司 Xeneta 首席执行官 Patrik Berglund 最近在接受《美国托运人》采访时表示：“费率下降的悬崖表明，市场上的竞争比许多人担心的要激烈。”

与 8 月和 9 月相比，10 月份一些贸易通道的即期汇率下跌速度确实有所放缓。然而，11 月，许多渠道的利率损失再次抬头，导致全球平均利率进一步下降。在大多数交易中，还没有市场触底的迹象。

咨询公司 Vespucci Maritime 的首席执行官 Lars Jensen 在网上发帖评论了近期的即期汇率行动：“我们从隧道里出来，却发现我们开车经过的桥已经倒塌了。”

自峰值以来的跌幅

不同的即期汇率指数提供不同的数字，但显示相同的下降趋势。

每周德鲁里世界集装箱指数显示，从 2021 年 9 月 16 日到周四，全球综合指数下降了 78%。德鲁里的上海-洛杉矶指数同期下跌 84%，上海-纽约指数下跌 73%。



德鲁里利率评估显示，今年上半年利率将逐渐下降，随后从 8 月份开始出现更急剧的下降。尽管全球指数较去年的创纪录峰值大幅下降，但仍比 2019 年(大流行前)的平均水平高出 61%。

从 2021 年 9 月 5 日到周四，Freightos 波罗的海日报中国-西海岸指数 (FBX) 评估暴跌 93%。在此期间，中国-东海岸 FBX 费率下降了 84%。FBX 全球综合指数下跌了 75%。

FBX 指数在 2021 年第四季度出现下降，在 2022 年 1 月至 4 月达到平台期，然后自 5 月以来出现严重下降。

跨太平洋每周的变化率

与其他航线相比，亚洲-西海岸航线的即期汇率下降得更厉害。亚洲-西海岸的即期利率看起来可能接近底部，原因很简单，因为它们不可能进一步大幅下跌。海运公司 Zim(纽约证券交易所代码:Zim)的首席财务官 Xavier Destriau 在 11 月 16 日表示：“没有太多的降价空间了。”

截至 9 月 8 日的一周，德鲁里上海-洛杉矶指数跌幅最大，当时平均房价较前一周暴跌 14%，每 40 英尺(约合每平方米)单位房价下跌 780 美元。在整个 10 月和 11 月，周跌幅有所缓解。在截至周四的一周，上海-洛杉矶的平均房价为每单位 2039 美元，较前一周仅下降 30 美元，降幅 1.4%。

亚洲-东海岸贸易的定价动态完全不同，持续的拥堵和强劲的进口量使现货汇率在更长时间内保持在较高水平，这意味着现货汇率仍有很大的下跌空间。

德鲁里上海-纽约指数在截至 9 月 22 日的一周下跌幅度最大，较前一周下跌 9%，每 FEU 下跌 776 美元。与亚洲-西海岸市场不同的是，亚洲-东海岸的房价没有见底的迹象，还在继续大幅下跌。在截至周四的一周，每 FEU 的费率较前一周下降了 9%，即 438 美元。

全球指数的周变化率

由于亚洲-东海岸通道的持续下跌，以及亚洲-北欧等其他交易的疲软，全球综合指数正在继续下跌。



9 月底，德鲁里全球综合指数的百分比和每 feu 美元跌幅最大。在过去的一个月里，它继续经历显著的每周下降。在截至 11 月 10 日的一周，该股下跌了 9%，至每 FEU 277 美元。

航运分析师最关注的指数是每周五发布的每周上海集装箱运价指数(SCFI)。该指数显示出与德鲁里全球指数相同的模式:9 月份下跌最快，但 11 月份仍继续下跌。

对合约费率的影响

大部分集装箱货物是按照长期合同运输的，而不是即期交易。

但现货汇率的变动越来越重要，原因有三:有合约的托运人为了省钱，将更多的交易量转移到现货，从而减少了合约量;现货利率下降到合同利率以下的水平，迫使航运公司在合同中期降低一些现有的长期利率;即将举行的 2023 年年度合约谈判将取决于现货利率的最终走势。大多数亚欧年度合约将于明年 1 月 1 日生效，而大多数亚洲-美国年度合约将于明年 1 月 1 日生效。年度合同从 5 月 1 日开始生效。

甚至在这些日期之前，长期运费就已经在下降，原因是在一年中其他时间签署的新合同，以及现有合同的重新谈判降低了价格。

Xeneta 航运指数(XSI)跟踪长期费率。全球 XSI 指数 11 月较 10 月下跌 5.7%，是自 2019 年 Xeneta 推出该指数以来的最大环比跌幅。美国进口合同地区指数环比下降 8.9%。远东出口指数下跌 8.5%，跌幅超过此前任何一个月。

伯格隆德表示:“我们已经看到，自今年夏天以来，即期汇率是如何暴跌的。随着现有(年度)协议到期，新合同开始生效，我们正在见证一场‘追赶’。”

远洋航空公司在亚洲和美国的业务可能面临尤为严重的下滑。如果现货利率不能很快找到底部，并在明年上半年继续下降，2023 年的合同利率将会下降。即期运费下降的背景将使海运公司在明年的协议谈判中处于更不利的地位。

来源: 物流巴巴



【集运业“新”向何方】

虽然近段时间集运市场量价齐跌，但 2022 年班轮公司再次收获创纪录的营收业绩，已经没有悬念。不过，这或许也将为集运业的“疯狂三年”画上句号。

对于 2023 年的市场前景，业界人士普遍持谨慎态度。这主要由于 2023 年，集运市场面临着来自环保、供需以及船货关系等多方面变革，特别是疫情带来的“市场红利”即将消退，随之而来的，是市场的重塑。

潮水退去，真正的考验才刚开始。

环保新规定

进入 2023 年，班轮公司首先要面对的是来自环保新规的考验。

为提升现有船舶能效，进而实现国际海事组织（IMO）既定的温室气体减排初步战略目标，IMO 海洋环境保护委员会第 76 届会议（MEPC 76），通过了“关于强制实施目标型技术和营运措施以减少国际航运碳强度”的 MARPOL 附则 VI 修正案，提出了对现有的船舶能效指数（EEXI）、营运碳强度指标（CII）以及船舶能效管理计划（SEEMP）的相关强制性要求。可以说，2023 年是对营运船舶能效的大考之年，船舶需要从硬件改造、营运管理、技术文本等多方面，全方位做好履约准备。

不论是已经生效的全球限硫令、氮氧化物排放限制，还是即将生效的船舶能效指数和营运碳强度指标强制性要求，集运业的环保规定只会越来越严格。同时，货主对供应链减排的需求，也在倒逼班轮公司加快绿色航运的步伐。

中远海控旗下中远海运集运与东方海外，早于 2010 年已推出了碳排放计算器，协助全球客户计算其供应链上二氧化碳的排放量。此外，中远海控持续跟踪、研究燃料油技术和市场发展动向，探索燃料高质量应用，落实与推进燃料油使用的监控、航行节油措施以及岸电改造，提高燃油管控成效。

马士基则在 2022 年，为所有业务设定了 2040 年实现温室气体净零排放的脱碳目标，比此前承诺的时间提前了 10 年。同时确定的还有 2030 年中期目标，主



要包括：远洋集装箱船队单箱运输排放量，比 2020 年减少 50%；拥有完全控制权码头的绝对排放量，比 2020 年减少 70%等。

达飞则在 2022 年设立了 15 亿美元的能源专项基金，计划通过为期 5 年的投资计划和专属团队，加快全球航运物流业务的全面去碳化。

2023 年的环保大考，对于早已前瞻布局的班轮公司而言，不是拦路虎，而是助推器。不过，那些还没有制定环保目标和路径的企业，则会被加速淘汰。

供需新常态

环保新规的实施，不仅将进一步加速集运业脱碳进程，还会对市场供需产生深远影响。一批船龄超过 10 年的集装箱船，将会因为不符合 EEXI 要求被禁止航行；一批集装箱船会因为 CII 等级过低，被要求减速航行。这或许将成为约束 2023 年运力供给的一大因素。

2021 年，班轮公司在需求高峰期订造的大批新运力，即将在 2023 年进入交付期。与此同时，需求却在经济预期低迷、通胀压力增大、疫情反复以及地缘局势紧张等多重因素打压下，从 2022 年年初的高点快速滑落。此消彼长间，业界对 2023 年的集运市场供需前景不甚乐观。

不过中远海控董事会秘书肖俊光日前表示，船舶能效指数、营运碳强度指标等国际环保新规生效后，将在较长一段时间内对集运业的有效供给形成一定约束。

长荣海运总经理谢惠全也认为，为了满足环保新规，老旧船舶必须为减少二氧化碳排放而降速或被淘汰。

在此前两年多的“牛市”中，为了满足超出预期的需求增长，班轮公司将老旧船舶全部投入运营。但近几个月，集运市场运价暴跌，为了缩减运力，使供需回归平衡，部分班轮公司开始裁撤运力。有业内人士认为，新一轮拆船潮或将开启。

Alphaliner 的预测数据显示，2023 年将有至少 25 万 TEU 的集装箱船被拆解。波罗的海国际航运公会（BIMCO）也认为，环保新规的实施，可能会吸收掉市场上 10%的运力。

用谢惠全的话说，2023 年集运市场实际供给的增加“没有想象中那么严重”。不过，2023 年集运市场需求端不振，已没有悬念。



世界贸易组织（WTO）10 月份将 2023 年全球贸易增速预期，下调至 1%，大大低于 4 月份预测的 3.4%。同时，预计 2023 年全球经济将增长 2.3%，也比此前的预测值下调了 1 个百分点。此外，经济合作暨发展组织（OECD）预计，2023 年全球经济增长 2.2%。国际货币基金组织（IMF）的预测值是 2.9%。

可以预见，2023 的集运市场，将从此前的供需两旺转为供需趋紧：需求下降明显，但老旧运力也会逐步退出市场。运价将在供需关系的影响下，逐步从历史高位回归，并稳定在一个“常态化”区间内。

也有观点认为，在全球贸易萎缩的大背景下，各大班轮公司的运力结构调整迎来了绝佳时机。封存、淘汰一批不符合环保新规的运力，是维持市场平衡的有力手段。

与此同时，绿色能源船舶订单量将增加。

目前来看，绿色甲醇燃料获得了多家班轮公司的青睐，包括马士基、达飞等班轮巨头，都已下单订造大型绿色甲醇燃料集装箱船。跨太航线“新玩家”致远航运也明确表示，新造船计划采用同马士基一样的绿色甲醇燃料。

马士基首席船队和技术官 PalleLaursen 分析说：“绿色甲醇是未来十年内最可规模化生产的绿色燃料，我们很高兴看到更多班轮公司也选择了这条路线。”

船货新关系

供需关系的转变，也牵动着微妙又敏感的船货关系。

过去两年，供应链紧张和急剧上涨的运输需求，火速拉近了船货关系。一方面，经历过“一舱难求”“一箱难求”的货主，希望通过直接与班轮公司签署长期合约，获得运力保障；另一方面，班轮公司也希望在运价飙升时，通过与大货主实现长期合作，稳定货量，锁定收益。船货双方一拍即合，进入“蜜月期”。

不过，2022 年度的高价合约还在执行中，市场即期运价却如过山车一般持续大跌，甚至低于合约运价。班轮公司和货主已经坐不住了。



最新消息是，台湾三大班轮公司都已考虑重新与货主进行合约谈判。

长荣海运透露，根据不同客户的需求，确实存在个别谈判的情况。阳明海运称，有客户由于其他船公司提供的报价较低提出重新谈判，该公司将会视不同客户的状况“进行必要的调整”。万海航运则表示，一些客户确实要求重新谈判合同价格，可能会根据市场情况，提供短期折扣。

这正是船货关系进入新阶段的缩影。2023 年，也成为考验船货关系的一年。

运价基准平台 Xeneta 近期的一项客户调查结果显示，有 71%的受访者表示，如果市场急剧变化，他们将对长期合约进行重新谈判，也有 11%的受访者表示不想履约，只有 18%的受访者回复，不管市场如何变化，都将按照既定合同执行。

如果 2023 年运价走低，合约运价怎么谈？货主是否会出现不履约的情况？班轮公司为了稳定货量，能否接受降低合约运价？班轮公司如何稳定与大货主间的合作关系？

这些问题并不遥远，但不论是市场上行还是市场动荡，对班轮公司而言，不应只追求短时间内的利润，稳定的合约货量才是增强抗风险能力的重要保障。

根据汇丰银行（HSBC）最新一项研究报告，2023 年和 2024 年，班轮公司的利润存在“明显的下行风险”，该银行已将班轮公司的利润预期大幅下调 51%。在这种市场环境下，班轮公司稳定与货主合作的意愿，将更加强烈。

抛开船货双方的运输合作，一个新变化正从另一个层面，将船货双方更紧密地绑定在一起。

2022 年 9 月 6 日，全球第一大班轮公司地中海航运、全球第一大集装箱船船东塞斯潘以及石油巨头壳牌等 7 家公司，共同成立了一家新联盟。该联盟致力于探索和开发绿色解决方案和绿色技术。这不是船货企业第一次聚集在环保旗帜下，也不是最后一次。有了构建供应链新生态的目标，相信双方也有了更多的合作基础。

来源：中国水运报



【未来 LNG 船交付激增将导致航运市场产能过剩】

海事战略国际公司（MSI）警告称，液化天然气运输正在蓬勃发展，造船厂的产能极为紧张，但随着新吨位在十年中期下水，这可能会超过液化天然气产能的增长，导致市场暴跌。

MSI 高级天然气运输分析师安德鲁·巴克兰（Andrew Buckland）上周在一场网络研讨会上表示，俄罗斯和乌克兰之间的冲突使市场高度动荡，巨大的贸易格局改变了液化天然气市场，在当前形势下，获取新的液化天然气更加困难。

在 MSI 为中国市场举办的网络研讨会上，巴克兰解释说，尽管新 LNG 船队的激增引发了人们对没有足够的造船能力来满足液化天然气订单需求的担忧，但这将更好地转变为对有足够的 LNG 供应来满足所有这些船舶在十年中期交付的担忧。然而，这种产能过剩只是暂时的，因为更多的新液化产能将在本世纪后半期投入使用。

液化天然气行业多次遭受液化项目之前交付的新船舶的影响，而液化项目往往受到延误，导致航运市场产能过剩。

自 2021 第二季度以来，液化天然气运输船的新订单出现了前所未有的激增。继 2021 创纪录的 86 艘订单之后，截至 2022 年，又有 148 艘订单。自 2021 4 月以来，已经订购了 230 多艘新船。

2022 年，液化天然气运输船的交付量有所下降，今年前十个月仅交付了 24 艘船舶。订单量占当前船队容量的 44%，而去年夏天的订单量不足 20%。

巴克兰表示，今年将出现自 2017 年以来的最低水平的新交付，这是十年中期风暴之前的平静。40 艘 60000 立方米的船舶计划于 2023 年交付。2024 年，63 艘船舶计划交付，82 艘将于 2025 年交付。主要造船厂来自中国和韩国，包括中国的江南、扬子江、沪东中华和 DSIC，以及韩国的现代三河、现代重工业、三星重工和大宇造船与海洋工程。

卡塔尔能源公司及其航运合作伙伴为其 100 多艘船舶的新建计划签订了合同或预留了相当一部分液化天然气造船能力。

来源：物流巴巴



【10 艘！挪威船东 5.76 亿狂购散货船】

近日,挪威船东 Ocean Yield AS 继续其收购狂潮,目标是收购多达 10 艘 Newcastlemax 干散货新造船,总价值高达 5.76 亿美元。

交付后,这些船只将向一家未具名的干散货运营商提供为期 15 年的光船租赁,并在租赁期结束时承担购买义务。Ocean Yield 预计将在 2025 年第一季度至 2026 年第二季度之间接收这些船只。

“最终交易范围将最少 5 艘,最多 10 艘,将在稍后阶段确定。假设交易范围为 10 艘船,该交易将为公司的 EBITDA 积压增加约 9.5 亿美元。” Ocean Yield 表示。

这笔大交易是在最近投资于该公司的第三艘甲醇集装箱船的背景下披露的。这艘 5,500 TEU 新造集装箱船正在韩国 HJ 造船厂建造,它将成为分别于 2022 年 6 月 10 日和 2022 年 7 月 18 日购买的两艘船的姊妹船。所有三艘船的设计都能够转换为以甲醇为燃料的双燃料运行。这三艘船定于 2023 年交付,届时他们将与 ZIM 签订为期 7 年的定期租船合同。Ocean Yield 表示,这些投资为其 EBITDA 积压贡献约 2.4 亿美元。

船东计划以长期债务和现金相结合的方式为甲醇集装箱船融资,并预计将在今年第四季度以“有吸引力的条款”签署贷款协议。

Ocean Yield 今年第三季度末的 EBITDA 为 4880 万美元,经融资租赁调整后的 EBITDA 为 7700 万美元。该期间的净利润为 2340 万美元。

“尽管市场动荡和宏观不确定性增加,但第三季度对 Ocean Yield 来说又是一个稳定的季度,我们的长期租船船队表现稳定。随着我们继续投资于现代的、面向未来的船舶,我们很高兴能得到高级融资供应商的持续支持,使我们能够为新交易和现有船队的再融资执行有吸引力的融资。” Ocean Yield 首席执行官 Andreas Røde 说。

据悉,该公司目前拥有 67 艘船舶的船队,新增 10 艘后,将达到 77 艘。该公司的投资战略仍然侧重于传统航运领域内的现代吨位和新造船,尤其是具有长期租约的船舶。

来源: CNSS



【再订 36 艘！手持订单逼近 1000 艘！集装箱航运市场麻烦来了】

创纪录的集装箱船手持订单量即将突破 1000 艘。尽管集装箱航运市场正在经历“雪崩式暴跌”，但之前大赚特赚的航运巨头们显然仍未停下订船的脚步。而随着市场需求乏力和大量新造船的交付，集装箱航运市场正在面临巨大的挑战。

最多 36 艘！三家集运巨头将在亚洲船厂订造万箱船

据 Alphaliner 在近期发布的周报中透露，全球前 10 大集运巨头中至少有三家即将宣布在亚洲船厂的大型集装箱船订单，包括运力排名第三的达飞轮船、排名第六的长荣海运以及排名第九的阳明海运。其中，长荣海运正在与船舶经纪公司洽谈订造 10+10 艘 15000-17000TEU 新巴拿马型集装箱船。

与此同时，阳明海运则将订造 5+5 艘 15000TEU 集装箱船。据了解，阳明海运最初在今年 1 月宣布将建造 5 艘 15000TEU 集装箱船，4 月董事会同意自建 5 艘双燃料船，成为中国台湾地区首家建造 LNG 动力集装箱船的集运公司。阳明海运随后在今年年中启动国际招标，新船将在 2026 年上半年交付。

阳明海运的招标吸引了中日韩主要船企参与，而台船董事长郑文隆此前曾证实，正在与阳明海运洽谈 5 艘 15000TEU 集装箱船订单。如果这份订单得以敲定，这将是台船第一次建造 LNG 动力船。

与过去两年连下大单的其他集运巨头不同，阳明海运目前并无任何在建新船。虽然目前运力排名暂时位居第 9 位，但阳明海运手持订单远低于排名第 10 位的以星航运（43 艘约 37.80 万 TEU）。加上手持订单，以星航运的船队运力规模已经超过了阳明海运。

另外，达飞轮船有望在大船集团下单订造 6 艘 15000TEU 甲醇动力集装箱船，将其甲醇动力船的数量扩大一倍增加至 12 艘。达飞轮船首席执行官鲁道夫·萨德（Rodolphe Saadé）上个月已经证实，如果董事会批准，该公司将再出资 10 亿美元，扩大在中国的甲醇动力集装箱船订单。

据国际船舶网了解，达飞轮船在今年早些时候与大船集团达成协议，订造 6 艘 15000TEU 甲醇双燃料集装箱船，新船将在 2025 年下半年交付，每艘造价约为 1.75 亿美元，合同总价值达 10.5 亿美元（约合人民币 76.18 亿元）。这是达飞轮船首次订造甲醇动力集装箱船。



除了万箱船之外，全球最大集运公司地中海航运在 10 月还传出将订造一系列 LNG 双燃料 8000TEU 集装箱船。地中海航运目前拥有最多在建新船，手持订单高达 125 艘 174.25 万 TEU，相当于现有船队 38.1%，已经接近全第五大集运公司赫伯罗特的船队运力（178.25 万 TEU）。

集装箱船手持订单将达 800 万 TEU，未来两年供需增长严重失衡

Alphaliner 指出，如果这些潜在订单在未来几周内全部敲定，这将使全球集装箱船手持订单量达到约 800 万 TEU，相当于现有船队运力的 34%左右。作为对比，集装箱船手持订单上一个峰值是在 2008 年的 660 万 TEU，占当时船队运力的 60%。

根据克拉克森的数据，截止目前全球集装箱船手持订单共计 930 艘 740.33 万 TEU，相当于现有船队运力 28.89%。今年集装箱船新船订单总计 342 艘约 258 万 TEU，虽然低于去年 587 艘约 435 万 TEU 的峰值水平，但也已经创下了自 2007 年以来的次高纪录。

Alphaliner 预测，明年全球将有多达 343 艘新建集装箱船交付运营，新增运力高达 230 万 TEU，运力供给增长 8.1%，但需求增长估计仅为 2.7%左右，供需严重失衡。2024 年预计还将有 283 万 TEU 新增运力交付，而 2021 年和 2022 年的交付量均在约 110 万 TEU。

克拉克森的历史交付数据显示，2001 年-2020 年间，每年集装箱船船队运力平均增长 97 万 TEU，而 2023 年至 2024 年的交付量将比平均水平高出 2.6 倍。集装箱船年度交付量的上一个纪录是在 2014 年的 170 万 TEU，这也远低于明后两年的增长水平。

不断增加的集装箱船手持订单引发许多业界人士质疑，在预计未来几年需求增长乏力的情况下，集运行业要如何消化将交付的大量运力。

联合国上个月发布的一份新报告警告称，多年来，集装箱贸易一直是增长最快的海运贸易领域，但预计 2022 年增幅仅为 1.2%。宏观经济不利因素、抑制消费者支出的通胀压力，以及疫情引发的封控和中国经济的发展，预计将使海上贸易放缓。随着消费者支出更多地转向服务业，需求也可能逐渐正常化。

航运咨询公司德路里（Drewry）认为，集运公司面临着一个巨大的挑战，即如何控制运力供给，“问题在于，供给很多”。如果集运公司选择闲置船舶来弥补未来几年需求的疲软，闲置的自有船舶仍将产生资本成本，而租入船舶也会产生租赁费用。



抵消这种影响的一种方式是将旧船报废。德路里预计，集运公司将尽快从市场上撤出尽可能多的老旧船舶，2023 年的拆船规模将接近历史最高水平。不过 Alphaliner 则指出，可报废船舶的数量可能不足以弥补供需差距，可以肯定的是船龄更小的船舶或许也需要报废，以减轻运力过剩程度。

此外，集运公司还可以降低航速，这将减少燃料成本和排放，并消除有效供应。马士基首席执行官施索仁估计，在环保规定驱动下，减速航行可以在中期内减少全球船队运力 5%-15%。

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.	626~631	860~865		Steady.
Tokyo Bay	476~481	700~705	1010~1020	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	635~640	1000~1010	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	414~418	612~616	870~880	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	451	650	932	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	365~370	608~612	865~870	+ 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.	604~610	1148~1153		Steady.
Rotterdam	352~358	519~523	793~799		Softer.
Malta	S. E.	549~555	853~858		Steady.
Gibraltar	S. E.	559~564	928~935		Steady.

截止日期：2022-12-08



◆ 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	02/12/22	25/11/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,200	6,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,500	3,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,250	3,250	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,900	2,900	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	02/12/22	25/11/22	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: 2022-12-06

(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
4	Tanker	158,000 dwt	New Times, China	2024-2025	TMS Cardiff - Greek	7,000	
2	Tanker	115,800 dwt	New Times, China	2025	Capital Ship Management - Greek	Undisclosed	
2	Tanker	115,000 dwt	SWS, China	2025	OceanGold - Greek	Undisclosed	
2+2	Tanker	50,000 dwt	Jiangsu New	2025	Evalend - Greek	4,000	
2+4	Tanker	25,900 dwt	Yangzijiang, China	2024	Shanghai Junzheng Shipping - Chinese	4,500	st-st, TIER III, EEDI Phase 2
2+2	Tanker	15,000 dwt	CMJL Yangzhou, China	2025	Terntank - Danish	Undisclosed	wind and methanol propulsion



1	Bulker	63,300 dwt	Tsuneishi Zhoushan, China	2025	Meadway Shipping & Trading - Greek	3,800	eco
2	Bulker	40,000 dwt	Tsuneishi Zhoushan, China	2025	Evalend - Greek	2,900	green dolphin type
1	LNG	180,000 cbm	Jiangsu New Yangzijiang, China	2026	Celsius Shipping - Danish	25,000	
2	LNG	175,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2026-2027	CMES - Chinese	23,500	options declared
2	VLEC	99,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2025-2026	Iino Lines - Japanese	9,850	against long term T/c to Ineos
2+4	PCTC	9,000 ceu	Hyundai HI, Korea CMHI, China	2025	CMES - Chinese	9,950	LOI stage, methanol dual fuelled

◆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
TW MANILA	BC	93,250		2012	China	1,900	Undisclosed	
ULTRA BELLAMBI	BC	61,470		2012	Japan	2,190	Far East	BWTS fitted
ASL GRACE	BC	60,259		2015	Japan	2,550	Undisclosed	BWTS fitted
SAGAR MOTI	BC	58,097		2012	China	1,710	Undisclosed	BWTS fitted
TAURUS HONOR	BC	56,758		2009	China	1,480	Undisclosed	BWTS fitted
WORLDERA-5	BC	52,292		2004	Philippines	1,050	Chinese	BWTS fitted
ZILOS	BC	46,541		2000	Japan	825	Turkish	
SEASTAR HAWK	BC	40,355		2022	Japan	3,090	Daido Kaiun - Japanese	resale, Tier III
TS BARVO	BC	38,896		2015	China	1,680	Denmark	BWTS fitted, Eco

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
GABRIELA A	CV	38,121	2,705	2005	Germany	5,075	Cyprus	en bloc**
ARIANA A	CV	38,121	2,705	2005	Germany			

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
SHANGHAI	GC	31,923		2000	Japan	830	Lebanese	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
SEAKING	TAK	318,669		2005	S. Korea	5,150	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
SYFNOS	TAK	298,495		2006	Japan	5,600	U. A. E	BWTS & Scrubber fitted
FRONT BALDER	TAK	156,436		2009	China	3,850	Turkish	Scrubber
GRENA KNUTSEN	TAK	148,553		2003	S. Korea	2,750	Undisclosed	Shuttle Tanker
SEATRUST	TAK	114,550		2004	S. Korea	3,500	Undisclosed	
SOUTHERN ROUSE	TAK	108,467		2018	Japan	6,200	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
ANTIKEROS	TAK	69,714		2004	Romania	1,300	Chinese	*CAP 1
STROFADES	TAK	69,431		2006	Romania	1,730	Chinese	
SEABREEZE	TAK	53,714		2007	Japan	1,960	Undisclosed	
NAVIGARE PACTOR	TAK	51,034		2012	S. Korea	3,200	Turkish	BWTS fitted, dely within Jan 23'
NORD MAGIC	TAK	49,999		2009	S. Korea	5,000	Undisclosed	en bloc***
NORD MINUTE	TAK	49,999		2009	S. Korea			
CENTENNIAL MISUMI	TAK	47,186		2008	Japan	2,150	Undisclosed	BWTS fitted
CELSIUS RIGA	TAK	46,151		2010	S. Korea	5,500	U. S. A	en bloc
CELSIUS ROSKILDE	TAK	46,105		2009	S. Korea			
HAWASSA	TAK	42,190		2013	China	3,400	Stamford Shipping - Singaporean	en bloc*, Tier II
BAHIR DAR	TAK	42,150		2012	China			
STAR N	TAK	37,836		2009	S. Korea	1,810	Greek	BWTS fitted
ARDBEG	TAK	34,798		2021	China	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
GUANG HUI 638	TAK	7,048		2013	China	720	Undisclosed	Chinese flag

◆ 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	
VIVEKA	TAK	9,776	2,782	1994	Spain	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	
OKRA 1	BC	171,199	21,018	1999	Japan	505.00	Dely Gadani, old sale in July	



◆ [ALCO 防损通函](#)

【金康合同 2022 版】

波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 发布了广受欢迎的统一散杂货租船合同（金康合同）修订版。本文作者 Helena Biggs 是修订版起草委员会成员。她特别介绍了修订版作出的修改及其背后的原因

此次发布新版合同面临的关键问题之一是航运业作为自认为行事保守的行业，对新版合同的接纳程度如何。金康合同 2022 版起草委员会早在 2018 年就开始着手合同的修订起草工作，那时的世界完全是另一番景象。如果要说过去几年发生的种种事件证明了什么，那一定是证明了航运业在面临足够紧迫的变革驱动力的情况下，能够展现出灵活性和适应性。

【MARPOL 公约应对碳排放的修正案现已生效】

从 2023 年 1 月 1 日开始，船舶必须收集数据以报告其年度营运碳强度指标 (CII) 和 CII 评级，并在此后的首次检验中，计算验证达到的现有船舶能效指数 (EEXI)。

《国际船舶防污公约》（MARPOL 公约）修订的新规已于 2022 年 11 月 1 日生效。

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
2022-12-09	695.880	734.600	5.091	89.382	851.280	63.154	888.640	471.300	512.000
2022-12-08	696.060	731.660	5.104	89.353	849.780	63.122	884.790	467.800	509.900
2022-12-07	699.750	732.460	5.112	89.934	848.910	62.813	864.950	468.630	512.890
2022-12-06	697.460	732.510	5.107	89.775	850.690	62.713	876.170	467.690	513.160
2022-12-05	703.840	741.910	5.232	90.453	864.810	62.312	876.910	478.880	522.860

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	3.82000	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.27429
2 个月	--	3 个月	4.73514	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.15871	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.50043		

2022-12-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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