



# 全一海运市场周报

2022.01 - 第5期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2022.01.24 - 01.28 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【假期市场总体平稳 航线运价保持稳定】

最新的变异毒株奥密克戎持续蔓延，全球每日新增确诊病例数继续保持在超过 200 万的水平，多个地区疫情防控继续面临严峻形势。我国疫情总体处于有效控制。中国出口集装箱运输市场即将进入“春节”长假模式，本周市场行情总体平稳。1 月 28 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 5010.36 点。

**欧洲航线：**欧洲地区疫情继续大规模爆发，每日新增确诊人数保持高位，未来经济形势面临较大不确定性。“春节”假期前，市场行情依旧表现良好，生活必需品及医疗物资维持较大需求，运输需求保持高位。上海港船舶平均舱位利用率保持较高水平，市场运价高位徘徊。1 月 28 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 7780 美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率保持在高位，“春节”长假前市场运价基本平稳。1 月 28 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 7520 美元/TEU。

**北美航线：**新的变异毒株继续大规模传播，美国疫情依旧较为严峻，每日新增新冠病例数徘徊在非常高的水平。近期经济增长呈现放缓迹象，加之通胀水平处于较高水平，未来经济复苏面临较大困难。“春节”长假前，运输需求继续保持高位，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率继续保持较高水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价较前期高位有所回落。

**波斯湾航线：**奥密克戎变异毒株的出现导致目的地疫情继续反弹，各类物资的需求仍然较为强劲。“春节”长假前，运输市场货量表现稳定，供求关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续高位徘徊，即期市场订舱价格小幅下跌。1 月 28 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 3535 美元/TEU。



**澳新航线：**奥密克戎变异毒株导致当地疫情大规模暴发，每日新增确诊人数保持高位。“春节”长假前，各类生活物资的需求高位徘徊，运输需求表现良好，供需基本面良好，市场运价保持稳定。1月28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4552美元/TEU。

**南美航线：**目的地主要国家疫情依旧严峻，未来南美地区经济面临较大风险。“春节”长假前，运输需求总体平稳，供需基本面稳固，市场运价小幅回落。1月28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9837美元/TEU。

**日本航线：**运输需求保持稳定，市场行情在长假前基本平稳。1月28日，中国出口至日本航线运价指数为1219.81点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【节前补库需求回暖 综合指数小幅上扬】

节前最后一周，上游企业陆续放假，市场供应收紧，下游抓紧最后一波补库时机拉货，市场需求有所提振，综合指数略有上扬。1月28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1078.38点，较上周上涨0.1%。

**煤炭市场：**市场需求方面，随着春节小长假来临，下游企业陆续停工放假；叠加冬奥会即将开幕，高耗能行业限产，工业用电水平将维持低位。民用电需求受南方雨雪天气影响，略有支撑。总体而言，下游电厂库存依旧维持在中等偏高水平，用电需求稳中偏弱。煤炭价格方面，上游煤矿限产停工导致煤炭供应收紧，环渤海港口煤炭库存持续走低，煤种结构性矛盾突出。据悉，目前港口优质煤货源紧缺，个别煤种一货难求，卖方涨价意愿较浓，对沿海煤价形成一定支撑。而另一方面，印尼政府对139家矿企解除出口禁令，不过因货盘稀少，暂未有实际成交报出，国内煤价上涨。运价走势方面，纵观前几年煤炭运输市场，节前运价均呈一路下跌态势，至春节跌至低点。而今年节前一周煤炭运价却出现了反常的逆势上涨，主要原因为煤炭价格上涨，下游电厂库存虽仍较为充足，但因对印尼煤出口禁令事件和煤炭后市行情持不确定看法，抓紧节前最后一波补库机会。此外，相对内贸，外贸行情较好，内外贸兼营船外出增多，大船运力略显紧张，叠加近期快船需求较热，支撑沿海煤炭运输价格上涨。

1月28日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1073.72点，较上周上涨0.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收703.35点，较上周五上涨11.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为29.4元/吨，较上周五上涨3.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为32.0元/



吨，较上周五上涨 4.9 元/吨。

**金属矿石市场：**随着春节临近，市场观望情绪加重，加上冬奥会临近，北方限产政策进一步升级，钢材供应收紧。需求方面，节前补库已基本结束，现货市场成交冷清。本周，沿海铁矿石运输市场需求以稳为主，运价小幅下跌。1 月 28 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1083.30 点，较上周下跌 1.7%。

**粮食市场：**春节将至，玉米上量逐步减少，企业也陆续完成了节日补库需求。玉米价格以稳为主，北方港口收购主体少，质量标准要求严格，待发船只减少。南方港口春节气息逐渐浓厚，下游饲料企业备货完成，饲料企业购销转淡，以执行合同为主。粮食运输市场基本面偏弱行情不改，运价继续下跌。1 月 28 日，沿海粮食货种运价指数报 1059.46 点，较上周下跌 0.6%。

**成品油市场：**地缘政治紧张影响下，国际油价不断冲击高位，带动国内市场价格上涨。由于受临近春节假期影响，春运行情启动，汽油需求涨至阶段性高位，市场成交情况较好；柴油方面受春节影响，基建等开工率降低，行情受到压制。本周汽柴油市场行情总体平稳，运价与上周持平。1 月 28 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 1053.11 点，与上周持平。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【市场需求持续低迷 综合指数继续下探】

春节前最后一周，受铁矿石供需两弱影响，海岬型船运价继续下行。巴拿马型船与超灵便型船有少量煤炭货盘放出，市场情绪略有好转，运价小幅波动。整体而言，远东干散货指数呈继续下探走势。1 月 27 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1058.00 点，运价指数为 1037.35 点，租金指数为 1088.97 点，较上周四分别下跌 9.7%、6.6%和 13.7%。

**海岬型船市场：**海岬型船继续下行。受钢厂春节补库接近尾声以及环保限产趋严影响，铁矿石需求有所下滑。太平洋市场，本周虽有部分货盘放出，但前期巴西恶劣天气影响仍在延续，市场船多货少，矿商压价明显，运价继续下挫。由于之前下跌幅度较大，叠加国际燃油价格高位徘徊，市场普遍认为继续下跌的空间有限。1 月 27 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 2758 美元，较上周四暴跌 66.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.083 美元/吨，较上周四下跌 19.2%。周初，远程矿航线未有货盘放出，需求持续疲弱，运价继续下跌。临近周末，西非、巴西市场出现稍高价格成交消息，带动运价呈现止



跌回稳态势。1月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.813美元/吨，较上周四下跌8.6%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，上周五印尼已对139家煤炭矿商解除出口禁令，其中涵盖多数主流矿商。由于政策面改善，FFA远期合约价格跳涨，提振市场信心，但本周初市场仍以消化前期积压运力为主，租金小幅下行；周中有少量煤炭货盘放出，租金呈现波动回稳态势。1月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15043美元，较上周四下跌0.7%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为12886美元，较上周四下跌6.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为7.790美元/吨，较上周四上涨0.5%。粮食市场，由于缺乏货盘支撑，本周活跃度不高，叠加前期运力投放较多，运价继续承压下行。1月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6.6万吨货量)运价为48.60美元/吨，较上周四下跌3.3%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线(6.6万吨货量)运价为61.21美元/吨，较上周四下跌3.1%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场波动下行。本周，受印尼政策面改善影响，市场情绪较前期好转。但由于临近春节，仅有少量煤炭、钢材货盘放出，市场平静，船东对后市持观望态势，运价波动下行。1月27日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为12750美元，较上周四下跌2.2%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为16130美元，较上周四下跌0.6%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为13040美元，较上周四下跌4.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为12.410美元/吨，较上周四下跌0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为14.400美元/吨，较上周四下跌0.6%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价低位波动 成品油运价波动下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至1月21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，汽油库存增幅不及预期，精炼油库存降幅超预期。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增加11.6%。全球第二大产油国俄罗斯和西方国家在乌克兰问题上争执不下，加剧了对欧洲能源供应可能中断的担忧，尽管美国原油库存增加，但地缘局势不确定性提振油价。石油输出国组织(OPEC)及俄罗斯等盟友组成的OPEC+联盟将在2月2日召开的会议，预计仍会坚持石油温和增产目标。受汤加火山爆发影响，秘鲁首都利马附近的太平洋海岸发生多起原油泄漏事故也助力油市。布伦特原油期货价格创7年来新高，周四报89.69美元/桶，较1月20日上涨4.15%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价持续低迷，苏伊士型油轮运价持续回暖，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价低位波动。1月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报639.74点，较1月20日下跌0.41%。本周市场2月装期的货盘陆续进场，前半周整体需求较弱，租家私下拿船的策略令不少看不到货的船东心态转弱；临近周末，部分远东租家在春



节假日前集中拿船，中东短航线相对更受青睐，运价出现止跌迹象。

**超大型油轮（VLCC）：**中东航线日均 TCE（等价期租租金）止跌企稳，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS35.55，较 1 月 20 日下跌 0.1%，CT1 的 5 日平均为 WS35.51，较 1 月 20 日下跌 1.8%，TCE 平均-0.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS37.04，下跌 0.9%，平均为 WS37.27，TCE 平均-0.1 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平持续回暖。西非至欧洲市场运价上涨至 WS64（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨 WS71（TCE 约 0.01 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 9.5 万吨级船，拉斯坦努拉至印度孟买，2 月 10 日货盘，成交运价约为 WS90；一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，2 月 7 至 9 日货盘，成交包干运费约为 289.5 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS98（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS100（TCE 约 0.6 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS96（TCE 约-0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS85（TCE 约 0.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价维持在 WS105（TCE 约 0.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS96（TCE 约 0.4 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线、欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS131（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS96（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS75（TCE 约-0.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS84 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 WS120（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【国际散货船价逆势上涨 国际油轮船价基本躺平】

1 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1176.51 点，环比下跌 0.11%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数环比分别上涨



0.19%、1.53%；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 0.61%、0.52%。

每年一季度是干散货运输市场的淡季，中国冬奥会临近限制钢厂产量，影响到铁矿砂和煤炭进口需求，海岬型运价暴跌至成本价之下，其他中小型船运价虽有下跌，但仍在盈利区间。BDI 指数连续 13 个交易日下跌，周二收于 1343 点，环比下跌 18.31%，国际干散货船价格逆势反弹。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 2271 万美元，环比上涨 0.22%；57000DWT 吨级散货船估值 2630 万美元，环比上涨 4.35%；75000DWT 吨级散货船估值 2845 万美元，环比上涨 1.30%；170000DWT 吨级散货船估值 3794 万美元，环比上涨 0.07%。市场预计，2022 年散货船运力供给增长 3.5%，市场需求增长 4%，海岬型船运价在三月份过后或会回升，今年散运市场后市继续看好。本期，国际二手散货船市场成交缩量，总共成交 10 艘（环比减少 1 艘），总运力 45.02 万 DWT，总成交金额 13140 万美元，平均船龄 14.30 年。

市场供需紧张形势未见明显改善，美国原油库存增长，加之避险情绪下投资者获利了结，国际油价高位承压，布伦特原油期货周二收 87.05 美元/桶，环比下跌 1.71%。国际油轮运价底部徘徊，油轮船价基本躺平。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2288 万美元，环比持平；74000DWT 吨级油轮估值 2606 万美元，环比上涨 0.64%；105000DWT 吨级油轮估值 4025 万美元，环比持平；158000DWT 吨级油轮估值 4131 万美元，环比上涨 0.09%；300000DWT 吨级油轮估值 6473 万美元，环比上涨 0.34%。最近宣布的墨西哥能源独立计划或将对在美国海湾运营的阿芙拉型油轮船东和 MR 型油轮船东产生负面影响。目前，国际油轮运输市场似乎回到了航运周期的最低点，中东到韩国航线的 VLCC 收益为平均每天负 4300 美元，环比下降 390%，2022 年迄今下降 664%，全球油轮市场处于明显的疲软状态，油轮船价以维持现状为主。本期，国际油轮成交稀少，总共成交 6 艘（环比减少 13 艘），总运力 46.01 万 DWT，总成交金额 9895 万美元，平均船龄 13.17 年。

下游企业陆续放假减产，沿海散货货盘释放较少，运价底部维稳，沿海散货船价格小幅下挫。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 221 万人民币，环比下跌 0.82%；5000DWT 吨级散货船估值 1550 万人民币，环比下跌 0.33%。受降温降雪影响，海面冰冻的港口影响范围扩大，后续停航船舶或将增多，煤炭货盘少量释放，运价小幅探涨，预计沿海散货船价格或止跌企稳。本期，沿海散货船新船转售 1 艘，4010DWT，CCS 船级，以 2880 万元人民币成交。

内河散货运输市场行情萎靡，内河散货船价格跌多涨少。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，环比上涨 0.25%；1000DWT 吨级散货船估值 132 万人民币，环比下跌 1.16%；2000DWT 吨级散货船估值 284 万人民币，环比上涨 0.37%；3000DWT 吨级散货船估值 396 万人民币，环比下跌 1.38%。本期，内河二手散货船市场成交量大幅回升，总共成交 40 艘（环比增加 19 艘），总运力 8.92 万 DWT，总成交金额 9657.01 万元。



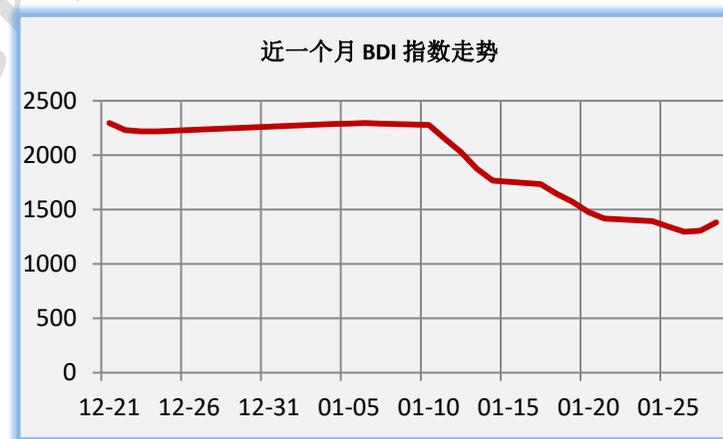
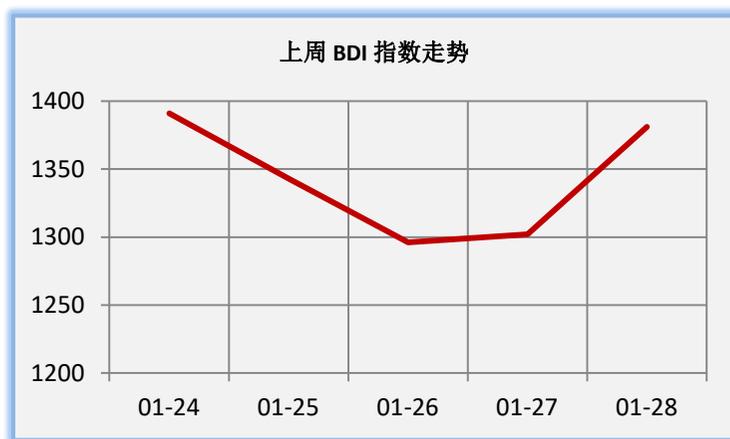
人民币，平均船龄 9.98 年。

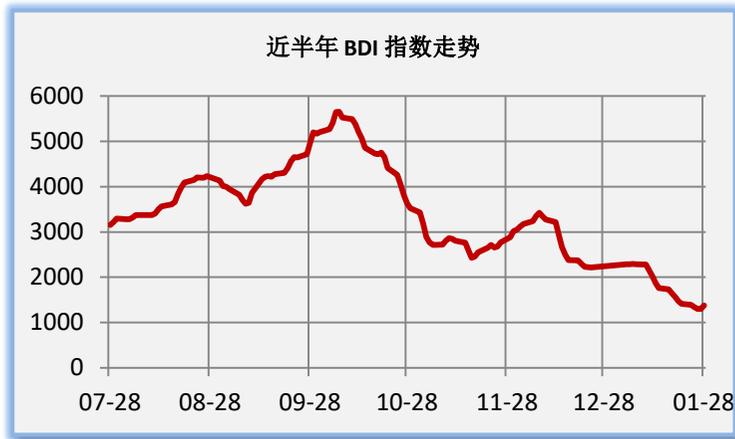
来源：上海航运交易所

## 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 | 1月24日 |     | 1月25日 |     | 1月26日 |     | 1月27日 |      | 1月28日 |      |
|--------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|------|
| BDI    | 1,391 | -24 | 1,343 | -48 | 1,296 | -47 | 1,302 | +6   | 1,381 | +79  |
| BCI    | 836   | -55 | 745   | -91 | 702   | -43 | 818   | +116 | 1,075 | +257 |
| BPI    | 2,013 | +3  | 1,988 | -25 | 1,914 | -74 | 1,846 | -68  | 1,840 | -6   |
| BSI    | 1,728 | -21 | 1,693 | -35 | 1,654 | -39 | 1,613 | -41  | 1,597 | -16  |
| BHSI   | 1,089 | -14 | 1,065 | -24 | 1,042 | -23 | 1,017 | -25  | 1,011 | -6   |





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

| 船型 (吨)      | 租期 | 21/01/22 | 14/01/22 | 浮动    | %     |
|-------------|----|----------|----------|-------|-------|
| Cape (180K) | 半年 | 20,250   | 21,250   | -1000 | -4.7% |
|             | 一年 | 23,250   | 23,750   | -500  | -2.1% |
|             | 三年 | 20,000   | 20,250   | -250  | -1.2% |
| Pmax (76K)  | 半年 | 22,250   | 24,000   | -1750 | -7.3% |
|             | 一年 | 22,000   | 22,750   | -750  | -3.3% |
|             | 三年 | 16,000   | 15,750   | 250   | 1.6%  |
| Smax (55K)  | 半年 | 23,750   | 24,250   | -500  | -2.1% |
|             | 一年 | 22,250   | 22,500   | -250  | -1.1% |
|             | 三年 | 16,500   | 16,500   | 0     | 0.0%  |
| Hsize (30K) | 半年 | 20,250   | 20,750   | -500  | -2.4% |
|             | 一年 | 18,500   | 19,750   | -1250 | -6.3% |
|             | 三年 | 13,000   | 13,000   | 0     | 0.0%  |

截止日期: 2022-01-25



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Baltimore' 2005 177243 dwt dely aps Sudeste 6/11 Feb trip redel Qingdao \$10,000 plus \$1,000,000 gbb - cnr

'Vincent Talisman' 2020 81577 dwt dely aps NC South America 16/20 Feb trip redel Skaw-Gibraltar intention grains \$23,000 - Olam Intl

'FLC Harmony' 2008 56788 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$18,500 - RTA Bulk

'Bao Lai ' 2003 52454 dwt dely Surabaya 27/31 Jan trip Indonesia redel China \$18,500 - Taurus

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【德路里 2022 年航运市场展望：散货船和集装箱船保持高位】

航运市场在过去几年受到疫情的极大影响。随着新型变种病毒的出现，市场的不确定性依然存在。疫情在未来几个季度的发展情况将影响 2022 年船舶的租金走势。德路里预计，新型变种病毒对航运板块的影响较之前更加温和。分板块看，干散货和集装箱板块的运价将在 2022 年保持高位；寒冬将支撑 LNG 航运市场运费；LPG 供给改善以及较长的船舶等待时间将推动该市场运费上涨；油轮和化学品船航运市场在经历了 2021 年的挑战后，运费也将在 2022 年上涨。

干散货航运市场：运费将保持高位，但增长温和

由于需求增速快于运力供给增速，预计 2022 年干散货航运市场将保持，但运费增速不会像 2021 年那样强劲。

国际货币基金组织预计 2022 年全球 GDP 将增长 4.4%，经济复苏将推动干散货贸易增长。德路里预计中国在经历去年的限电限产后，钢铁行业将在 2022 年实



现增长，这将支持铁矿石、其他矿石(如镍矿)和炼焦煤等原材料的进口需求。尽管中国港口的铁矿石库存总量超过 1.5 亿吨，但中国进口商更倾向于进口而不是消耗铁矿石库存。

随着中国和印度工业用电和生活用电需求大幅上升，动力煤需求将在 2022 年进一步激增，中印动力煤进口量将保持增长。

澳大利亚和阿根廷粮食收成前景较好，粮食贸易也有望增长。尽管德路里预计在种植面积下降的情况下，美国的粮食出口将会减少，但该国的整体出口仍将足够满足中美航线 Panamax 型船的运输需求。由于有利的气候条件，黑海地区粮食收成也预期较好，为该地区的 Panamax 型船和 Supramax 型船运输需求提供支撑。

然而，2022 年港口拥堵的缓解和闲置运力的下降也将推高运力供给，抑制干散货船租金的进一步上涨。目前，大量干散货船处于闲置状态，在租金上涨的情况下，闲置船舶数量将逐渐下降。此外，中国港口的拥堵状况已经有所缓解，此前滞留在港口的装载澳大利亚煤炭的船舶已经开始卸货。当然，考虑到新型变种病毒及其发展的不确定性，港口拥堵和运力恢复到疫情前的状态还需要一定时间。

化学品、原油和成品油轮航运市场：2022 年将是复苏之年

甲醇和植物油的贸易需求将从 Covid-19 疫情的影响中完全恢复，化学品船在经历了过去一年的挑战后，预计 2022 年将开始复苏。德路里预计奥密克戎 (Omicron) 变体对今年一季度化学品和植物油贸易的影响较为温和，全年贸易前景较为乐观。中国的有机化学品产能扩张势头强劲，从而抑制其进口，这也会给 2022 年化学品船航运市场带来压力。尽管如此，德路里预计 2021-2022 年度棕榈油和葵花籽油的产量将比上一个年度有所增加，印度和中国的进口量将会增长。随着智利铜矿生产运营恢复和印度化肥需求改善，无机化学品海运贸易也将在 2022 年恢复到 2019 年的疫情前水平。

和化学品船航运市场一样，原油油轮航运市场对海运需求的恢复也将推动该板块运费上涨，奥密克戎病毒传播对石油需求的影响或仅限于 2022 年一季度。疫苗接种的推进将进一步推动经济活动恢复和人员流动，全球石油需求将在 2022 年恢复到 2019 年的疫情前水平。此外，2021 年石油库存大幅减少后，2022 年补库存也将进一步推动原油贸易和原油油轮航运市场的吨运力需求。由于 OPEC+ 成员国将在 2022 年 9 月前结束减产，而非 OPEC+ 成员国也将提高产量，石油供应将略微过剩，支撑补库存活动。尽管拆船活动预计会增加，但交付运力继续超过拆解运力，因此运力供给持续扩张。市场上原油油轮运力供给过剩需要一段时间才能被消化，运费预计到 2022 四季度大幅回升。



对于成品油航运市场，如果政府因新型变种病毒而实施更严格的封锁措施，2022 年一季度成品油油轮航运市场的运费增长将受到限制。但到目前为止，考虑到全球疫苗接种计划的推进，德路里预计政府的封锁措施更加温，这将支持全球人口的流动和对成品油（特别是运输燃料）的需求，从而推动成品油轮的运输需求增长。在经历了 2021 年的缓慢复苏后，成品油油轮航运市场运费将在 2022 年开始上升周期。

LPG 航运市场：LPG 供给改善以及船舶等待时间延长将提高运费

亚洲地区石化行业和居民生活对 LPG 强劲需求将推动中东和美国至亚洲 LPG 供给改善，LPG 船运费预计将上涨。德路里预计有 20 艘 VLGC 型船交付，考虑到巴拿马运河新预订系统导致的拥堵和船舶延误，因此新交付运力将被部署于美国和亚洲间日益增长的 LPG 贸易。得益于氨燃料贸易和双燃料船需求，新造船订单将保持稳健，而小型船的拆船量将加速。

LNG 航运市场：寒冬将支撑 LNG 补库存需求

由于欧洲和一些亚洲国家的 LNG 短缺，德路里对 2022 年 LNG 需求持乐观态度。寒冬预计刺激亚洲和欧洲的 LNG 补库存需求，而拉丁美洲 LNG 需求则存在不确定性。尽管奥密克戎变种对 LNG 航运市场的影响预计较温和，德路里认为，随着亚洲和欧洲对 LNG 供应的竞争加剧，LNG 价格和运费的高波动性将持续。随着 Sabine Pass T6 和 Calcasieu Pass LNG 项目的启动，美国将成为最大的 LNG 出口国。总体上，约 2,400 万吨液化产能计划于 2022 年投产，市场也将关注 LNG 供应商如何恢复疫情以来下降的产量。运力方面，2022 年约 30 艘 LNG 船预计交付，其中大部分已经签订了租船合同。与此同时，随着 2023 年 EEXI 和 CII 法规的实施，汽轮机引擎船舶的拆船量也在增加。

集装箱航运市场：尽管集运需求放缓，集运业收入仍将增长

通胀爆表、持续的供应链瓶颈以及令人担忧的新冠病毒变种正导致集运需求放缓。因此，德路里预计 2022 年全球港口吞吐量将增长 4.6%，预期较之前下调了 0.6 个百分点。

2022 年，集装箱船队运力增速预计低于需求增速；但 2023 年将有创纪录的新造船开始交付，船队运力供给将加速增长。202 年四季度，集装箱海运运价的发展低于预期，德路里下调 2021 全年的运价预测，但考虑到合同运价市场的强劲势头和疫情对供应链的持续扰动，德路里预计全球集装箱海运运价保持较



快增长。

多用途船航运市场：集运市场运力受限将利于多用途船航运市场

集运市场持续的运力受限为多用途船航运市场 2022 年的发展提供支撑。在旧船拆解和订单疲软的背景下，海上风电项目投资的增长也推动多用途船航运市场。同时，海上风力项目也将推动对专业工程船的需求，这也将带来潜在的新造船订单机会。

Drewry 观点

新冠疫情将持续给航运市场带来波动。但德路里相信 2022 年全球已为新型变种病毒做好了准备和应对措施，并有望降低疫情带来的影响。因此，德路里预计今年大部分航运板块运费将有所改善。

来源：Drewry

### 【全球供应链压力已达顶峰，拐点或在夏天？】

如果说全球港口拥堵在 2021 年是新闻，迈入 2022 年之后，这已经是旧得不能再旧的旧闻了——拥堵依旧。近期的洛杉矶港和长滩港，几乎每天都有上百艘船只等待靠泊。船上装满了五颜六色的集装箱，满载玩具、衣服、运动鞋、电子产品和汽车。

经过漫长的等待，货船缓缓驶向泊位，高耸的起重机很快就从船上卸下数百个箱子。可惜，没有人来取货。“整个港口都被货物淹没，没什么地方能放东西了，”港口工作人员抱怨，“一切都太不正常了”。作为美国最繁忙的两大港口，全美约有 40% 的海运集装箱由洛杉矶港和长滩港入境。这里的集装箱堆积数量，已成为全球供应链问题的晴雨表。一边是港口拥堵、运力不足、货船滞留越来越严重，港口集装箱堆积如山，另一边则是经济重启后，制造商和零售商疲于满足快速增长的消费需求。在全球，尤其是美英等西方国家的商场、超市货品短缺，货架上空空荡荡，给这些国家的社会经济生活带来严重困扰和冲击，通货膨胀成为各国央行担忧的首要问题。交付期翻了一倍不止 2021 年是全球供应链前所未有的混乱之年。疫情让世界各地的工厂、港口和仓库不时关停，运输成本飙升，大批商品运不出去，全球多数地方的配送系统也因此陷入混乱。港口的拥堵，惊动了美国政府。采取 24 小时无休全天候作业模式、与各大运输商开会恳谈、出台经济刺激计划……白宫屡次出手尝试缓解堵塞情况，然而效果甚微，因为现在的美国根本招不到足够劳动力。奥密克戎变异株来



势汹汹，导致大量劳动力被迫停工，仅是 2022 年的前 10 天，便已有约 800 名工人因与疫情相关而无法上班。这大约占了洛杉矶港和长滩港日常劳动力的十分之一。这也导致海运时间被延长。2019 年，一箱从中国工厂发往美国西海岸的产品，正常交付期不到 50 天，但在 2021 年 1 月，这个数字达到了创纪录的 113 天，翻了一倍不止。美国港口官员甚至预计，港口拥堵可能将持续到 2022 年夏天。而这场拥堵还引发了蝴蝶效应。由于太多的码头工人被隔离，运到洛杉矶的集装箱无法卸货，美国产的马铃薯无集装箱可运，日本收不到足够的马铃薯，当地麦当劳无薯条可炸，最终人们只能寂寞地啃着限量供应的小份薯条。干旱叠加霜冻，减产超 2 成的巴西咖啡在港口排队等着被运出去。咖农愁坏了，亚洲的打工人也不开心：咖啡又要涨价了。大混乱之下，作为连接欧洲与亚洲的交通要塞的苏伊士运河在 2021 年 3 月被一艘货船堵住，生生瘫痪了一个星期，给本就紧张的供应链带来了更大的压力。

人们被迫将这种拥堵理解为常态。常态背后，是各种物资的稀缺，企业缺芯片、矿产和能源，消费者缺汽车、日用品、圣诞节礼物，还有新冠检测盒。多国难以买到金属部件、塑料和其他原材料，也招不到足够的劳动力干活。在越南，210 万工人因为疫情逃离城市和工厂，耐克鞋类产量被迫减少 1.8 亿双，iPhone 13 供货缓慢甚至一度面临交货中断的风险，三星公司更是被迫关闭其位于美国的工厂。在英国，由于缺少劳动力，当地奶农无奈倒掉了大量牛奶，为了招到更多农场工人，农场给采摘西蓝花的工人开出了高达 52 万元的年薪。“就像高速公路一下子从 3 条车道变成了 2 条车道，整个交通都变慢了，”联合国贸发会议贸易物流部门的负责人霍夫曼表示，接下来需要很长的时间疏导。根据联合国贸发会议的数据，集装箱短缺已经将物价指数推高了 1.5 个百分点，对依赖贸易的小型经济体的影响甚至更为严重。

“世界各地很多家庭，他们的实际收入正被供应链危机侵蚀。”霍夫曼说。

2022 年还能如期收到圣诞礼物吗？进入 2022 年，情况似乎没有变得更好。去年 11 月在南非发现的奥密克戎变异株，于今年 1 月在全球各地迅速传播，进一步影响全球供应链。眼下在美国，奥密克戎变异株，加上多州暴雪等天气，生产和运输严重受阻，大量商品延迟交付。于是，美国各地超市都出现了物资短缺的问题，部分超市的货架空空如也，从牛奶到鸡蛋到肉类再到农产品，所有的东西都卖光了。一位上了年纪的美国人感慨：“这就像 1981 年的苏联商店。”

虽然眼下美国的供应链压力十分大，但纽约联邦储备银行的一项最新数据显示，全球供应链压力处于历史高位，已达到顶峰，今后可能会开始放缓。牛津经济研究院的塔拉维拉亦表示：“预测供应链问题改善的精确时间点是不可能的，但我们认为，劳动力健康状况的改善、产能的扩大以及全球从商品到服务的循环，应该会减少 2022 年供应链的压力。”加州长滩港执行董事马里奥则认为，世界主要集装箱港口的拥堵状况不会有实质性的改善，这种情况将持续到 2022 年夏天。当然，如果有新的新冠变异株出现，又要另当别论了。纽约和新泽西港务局局长萨姆·鲁达认为，只有当疫情结束，港口拥堵问题才有可能彻



底解决。疫情还在肆虐，蝴蝶的翅膀也仍在煽动。现在，美国的牛肉已经贵到连总统夫人都在抱怨，近几个月来的供应短缺，也将美国通胀率推升至近 40 年的高点。

2021 年 12 月美国消费者价格指数(CPI)同比上升 7%。这是自 1982 年以来的最快增速，也是通胀率连续第三个月超过 6%。从美联储到各国央行都在担心，如果供应链问题持续，会否带来更严重的通胀问题。在新冠肺炎疫情和供应链问题的压力下，世界银行对 2022 年的经济前景不甚乐观。该机构最新预测，2022 年全球经济增长将大幅放缓，只能达到 4.1%，2023 年甚至只有 3.2%。世界银行预计，2022 年，大多数的经济增长将发生在美国、欧盟、澳洲、日本、韩国和以色列等发达经济体，有望恢复至疫情前的增长和产出水平。另一方面，鉴于其较低的疫苗接种速度、收紧的财政和货币政策，以及大流行病带来更持久的创伤，新兴市场和发展中经济体大多将增长放缓，这些国家需要更多疫苗，以保证不会受到新冠肺炎疫情影响。当然，在这场持续已久的供应链大混乱之下也有赢家。2021 年，运费暴涨让世界各大航运公司都赚翻了，海运的承运人这一年获得了 1500 亿美元的利润，增长了 9 倍。新的一年，全球航运费依旧高涨，也将为航运公司带来又一年的丰厚利润。只是今年的圣诞节，美国孩子们还能如期收到圣诞礼物吗？

来源：时代周报

### 【三大联盟取消 55 个航次！】

根据德路里日前发布最新数据，接下来的 4 周(第 4-7 周)里全球三大航运联盟陆续合计取消了 55 个航次。

其中取消航次最多的是 THE 联盟取消 30 个航次；

2M 联盟达到 14 个航次；最少的海洋联盟取消 11 航次。

马士基日前表示，其 TP6/MSK Pearl 航线将从 2 月 1 日(亚洲除外)出发日期推迟一周，TP2/MSK Jaguar 环线也将比其宣传的 2 月 14 日航行推迟一周。

这家丹麦航运公司表示，其“鉴于其亚洲-北美服务网络的累积拥堵船期延误”，

而 MSC 在 1 月 30 日至 2 月 14 日期间也削减了四次独立航次，其原因是“春节前后预期的需求放缓”。



此外，由于严重的港口拥堵困扰着世界各地的船舶运营，预订船期可能会发生重大变化，

特别是在北欧，由于某些港口的停泊时间过长，OA 被迫整合和合理化停靠。

德路里表示，疫情继续困扰着全球供应链。

承运人坚持对那些受延误和效率下降影响的港口跳港。

在当前市场环境中，供应链利益相关者之间良好沟通对于保持货物运输和避免重大延误至关重要。

在跨太平洋、跨大西洋、亚洲-北欧和亚洲-地中海等主要航线总共 553 个预定航次中，在第 4 周至明年第 7 周之间取消了 69 个航次，取消率为 12%。

根据德路里本期数据，在此期间，68% 的空白航行将发生在跨太平洋东向贸易航线中，主要是前往美国西海岸。

来源：今日海运

### 【2021 年全国港口吞吐量排名出炉：位置有变化】

1 月 19 日，交通运输部发布 2021 年全年全国港口货物、集装箱吞吐量数据。2021 年，北部湾港集装箱吞吐量增长 19%，排名从 2020 年的第 11 名上升至第 9 名，货物吞吐量增长 21.2%，从第 15 名升至第 10 名，双双跻身前十。

2021 年，全国港口完成集装箱吞吐量 2.8 亿 TEU，同比增长 7%；完成货物吞吐量 155.5 亿吨，同比增长 6.8%，其中外贸货物吞吐量 47.0 亿吨，同比增长 4.5%。

2021 年，全国港口集装箱吞吐量前十名分别为：上海港(第 1)、宁波舟山港(第 2)、深圳港(第 3)、广州港(第 4)、青岛港(第 5)、天津港(第 6)、厦门港(第 7)、苏州港(第 8)、北部湾港(第 9)、营口港(第 10)。与 2020 年相比，北部湾港排名从第 11 名上升至第 9 名，成功跻身前十。



货物吞吐量排名前十的港口分别为：宁波舟山港(第1)、上海港(第2)、唐山港(第3)、广州港(第4)、青岛港(第5)、苏州港(第6)、日照港(第7)、天津港(第8)、烟台港(第9)、北部湾港(第10)。与2020年相比，北部湾港排名上升五位，位居第10。

上海港、宁波舟山港、广州港、青岛港、天津港、苏州港、北部湾港在两份榜单中皆榜上有名。

迈入2022年，海运业依旧热度不减，但伴随着各类黑天鹅事件频出，港口人仍需艰难前行。不过，困难的背面也是机遇，贸易热潮带来的货物吞吐量上升不仅仅是让港口主业扬眉吐气，钱包鼓起来后，港口企业也能将更多精力投入到基础设施的建设以及多元化的发展中去，为后续的长线发展埋下伏笔。

另一方面，2021年底宁波舟山港宣布上调装卸费，其他沿海港口跟进上调，不仅有利于港口在今后作业中形成良性循环，也将提高各大投资机构对于港口板块估值，支撑国内外供应链的平稳运行。如今各大港口也已纷纷立下“十四五”期间的发展Flag，可以预见的是，面对接踵而来的大考，港口企业仍将以饱满的精神面貌，昂扬的斗志，坚定不移地迈向目标。

来源：港口圈

### 【经典冷藏船正重新“流行”】

由于冷藏设备的持续短缺，冷藏船运费创下新高，一些易腐产品运输成本甚至超过了其原定的销售价格。

据Fresh Plaza报道，自去年以来，冷藏运输公司Seatrade偶尔会使用经典“yard-and-stay”式冷藏船为南非出口商提供前往欧洲的航线服务，而目前这些船只的需求正在蓬勃发展。作为一个例子，该公司最近部署了1990年代的冷藏船“Whitney Bay”轮，将水果运出开普敦。

近年来，专用冷藏船的使用率一直在下降，货主倾向于集装箱运输模式，但港口延误以及集装箱短缺正迫使新鲜产品托运人重新使用传统的冷藏船。

DHL Global Forwarding 本周发布的最新市场动态突显了动荡的全球冷藏运输市场。

DHL Global Forwarding 在报告中指出：“对于许多冷藏箱托运人和进口商来说，现在是一段艰难的时期。目前世界上很多地方都缺乏冷藏箱设备。此外，



干货集装箱运费不断上升，高于冷藏集装箱的价格，班轮公司更愿意将舱位分配给干货集装箱，某些冷藏集装箱甚至在亚洲停留超过六个月。”

DHL Global Forwarding 表示，冷藏箱运费呈上升趋势，在第三季度至第四季度录得超过 50%的同比增长，将大大影响托运人和消费者。“我们将看到这种情况在 2022 年以及可能在 2023 年继续存在。”

来源：海运圈聚焦

### 5. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES |                       |                         |                       |  |               |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|--|---------------|
| PORT          | IF380CST<br>(USD/MTD) | VLSFO 0.5%<br>(USD/MTD) | MGO 0.1%<br>(USD/MTD) | Remark<br>(Barging or Special condition etc )  | Comment       |
| Busan         | 555~560               | 707~715                 | 818~825               |  | Steady.       |
| Tokyo Bay     | 590~595               | 780~785                 | 935~940               | Plus oil fence charge if any.  | Firmer.       |
| Shanghai      | 570~575               | 698~705                 | 877~882               | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt  | Avails tight. |
| Hong Kong     | 535~540               | 680~720                 | 778~785               | MGO Sul max 0.05%  | Avails tight. |
| Kaohsiung     | 597                   | 710                     | 860                   | + oil fence charge usd 75  | Firmer.       |
| Singapore     | 510~515               | 682~687                 | 795 ~800              | + 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.                 | 688~693                 | 848~853               |  | Avails tight. |
| Rotterdam     | 514~519               | 645~650                 | 785~790               |  | Softer.       |
| Malta         | S. E.                 | 693~698                 | 823~828               |  | Steady.       |
| Gibraltar     | S. E.                 | 698~703                 | 818~823               |  | Steady.       |

截止日期： 2022-01-27



◆ 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     | 21/01/22 | 14/01/22 | 浮动  | %    | 备注 |
| 好望角型 Capesize  | 180,000 | 6,050    | 6,050    | 0   | 0.0% |    |
| 卡姆萨型 Kamsarmax | 82,000  | 3,650    | 3,650    | 0   | 0.0% |    |
| 超灵便型 Ultramax  | 63,000  | 3,350    | 3,350    | 0   | 0.0% |    |
| 灵便型 Handysize  | 38,000  | 3,050    | 3,050    | 0   | 0.0% |    |
| 油轮             |         |          |          |     |      |    |
| 船型             | 载重吨     | 21/01/22 | 14/01/22 | 浮动  | %    | 备注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 11,400   | 11300    | 100 | 0.9% |    |
| 苏伊士型 Suezmax   | 160,000 | 7,600    | 7,600    | 0   | 0.0% |    |
| 阿芙拉型 Aframax   | 115,000 | 6,000    | 6,000    | 0   | 0.0% |    |
| MR             | 52,000  | 4,100    | 4,100    | 0   | 0.0% |    |

截止日期: 2022-01-25

(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+2 | Tanker    | 50,000      | Hyundai Vietnam, Vietnam | 2023 | Singaporean (Asiatic Lloyd) | 3,900       | option for dual fuel, rumours that units were originally ordered by Empire Chemical Tankers |
| 4   | Bulker    | 37,000      | Shanhaiguan, China       | 2024 | Polish (PZM)                | Undisclosed | lake-fitted, EEDI phase 3   |
| 1   | LNG       | 175,000 cbm | Hyundai Samho, S. Korea  | 2025 | Japanese (NYK Line)         | 20,700      | against long-term T/C to EDF  |
| 6   | Container | 16,000 teu  | Tianjin Xingang, China   | 2024 | Swiss based (MSC)           | 18,500      | LNG fuelled   |



|   |           |           |                            |      |                               |             |                        |
|---|-----------|-----------|----------------------------|------|-------------------------------|-------------|------------------------|
| 3 | Container | 7,900 teu | Hyundai Samho, S. Korea    | 2024 | undisclosed                   | 11,700      | LNG fuelled            |
| 4 | Container | 7,000 teu | Shanghai Waigaoqiao, China | 2024 | Singaporean (X-Press Feeders) | 8,000       | conventionally fuelled |
| 2 | Container | 7,000 teu | Shanghai Waigaoqiao, China | 2024 | Singaporean (Sea Consortium)  | Undisclosed | scrubber fitted        |

◆ 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   |
| BAOSTEEL ELEVATION           | BC | 206,312 |     | 2007 | Japan | 1,830       | Greek                      |  |
| SOUTH TRADER                 | BC | 181,343 |     | 2014 | Japan | 3,380       | Safe Bulklers              |  |
| BOTTIGLIERI FRANCO VELA      | BC | 93,274  |     | 2010 | China | 1,700       | Undisclosed                | BWTS fitted  |
| BOTTIGLIERI GIULIO BORRIELLO | BC | 93,258  |     | 2011 | China | 1,850       | Undisclosed                | BWTS fitted  |
| JIN HANG                     | BC | 93,069  |     | 2012 | China | 1,722       | Chinese                    | at auction   |
| ENERGY TRITON                | BC | 82,122  |     | 2012 | Japan | 2,500       | Chinese                    | BWTS fitted  |
| BELLIGHT                     | BC | 63,073  |     | 2016 | China | undisclosed | Undisclosed                | **   |
| BELFOREST                    | BC | 61,252  |     | 2015 | Japan | undisclosed | Undisclosed                |  |
| G TAISHAN                    | BC | 58,780  |     | 2008 | China | 1,740       | Undisclosed                |  |
| MOLYVOS LUCK                 | BC | 57,924  |     | 2014 | China | 2,120       | EuroDry - Greek            | BWTS fitted, incl TC attached until Apr/22 at \$13,240 p/d |
| JIN HAO                      | BC | 56,625  |     | 2012 | China | 1,568       | Undisclosed                | at auction   |
| WEST WIND                    | BC | 56,557  |     | 2008 | Japan | 1,700       | Gurita Lintas - Indonesian | BWTS fitted, eco ME  |
| SAFESEA NEHA II              | BC | 53,389  |     | 2008 | China | undisclosed | Undisclosed                |  |
| INTERLINK AUDACITY           | BC | 39,100  |     | 2016 | China |             |                            |  |
| INTERLINK AFFINITY           | BC | 39,046  |     | 2016 | China |             |                            |  |
| INTERLINK FIDELITY           | BC | 38,792  |     | 2015 | China |             |                            |  |
| INTERLINK EQUALITY           | BC | 38,781  |     | 2015 | China | 28,000      | Oscar Wehr - German        | en bloc****  |
| INTERLINK MOBILITY           | BC | 38,767  |     | 2015 | China |             |                            |  |
| INTERLINK VERACITY           | BC | 38,763  |     | 2016 | China |             |                            |  |
| INTERLINK QUALITY            | BC | 38,719  |     | 2016 | China |             |                            |  |



|                    |    |        |  |      |       |             |                      |                  |
|--------------------|----|--------|--|------|-------|-------------|----------------------|------------------|
| INTERLINK PRIORITY | BC | 38,709 |  | 2015 | China |             |                      |                  |
| INTERLINK UTILITY  | BC | 38,706 |  | 2016 | China |             |                      |                  |
| INTERLINK ABILITY  | BC | 38,683 |  | 2015 | China |             |                      |                  |
| INTERLINK PROBITY  | BC | 38,638 |  | 2015 | China |             |                      |                  |
| INTERLINK TENACITY | BC | 37,785 |  | 2016 | China |             |                      |                  |
| ULTRA TOLHUACA     | BC | 37,429 |  | 2015 | Japan | 2,475       | Undisclosed          |                  |
| NEW JOURNEY        | BC | 36,371 |  | 2015 | Japan | 2,375       | Tufton Oceanic - U.K | with TC attached |
| HUI XIN 18         | BC | 35,045 |  | 2012 | China | 1,156       | Undisclosed          | at auction       |
| GLORIOUS SPLENDOUR | BC | 28,141 |  | 2014 | Japan | undisclosed | Undisclosed          |                  |

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                                |
|---------------|----|--------|-------|------|----------|-------------|-----------------|-----------------------------------|
| RHODOS        | CV | 80,228 | 6,881 | 2013 | S. Korea | 14,000      | Undisclosed     |                                   |
| CATHERINE C   | CV | 77,900 | 6,178 | 2001 | S. Korea | 13,000      | MSC - Swiss     | en bloc, basis delivery in Nov/22 |
| LEO C         | CV | 77,900 | 6,178 | 2002 | S. Korea |             |                 |                                   |
| AS PATRICIA   | CV | 34,393 | 2,496 | 2006 | Poland   | 3,430       | Maersk - German |                                   |
| KANWAY GALAXY | CV | 24,386 | 1,665 | 1997 | Japan    | 1,900       | Undisclosed     |                                   |
| DANCE         | CV | 8,694  | 801   | 2006 | Germany  | 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        |
|----------------|-----|---------|-----|------|----------|---------|--------------------|-----------|
| KAVERI SPIRIT  | TAK | 159,100 |     | 2004 | S. Korea | 1,580   | Undisclosed        |           |
| CRUDESUN       | TAK | 115,643 |     | 2018 | S. Korea | 4,760   | Undisclosed        |           |
| STI PRIDE      | TAK | 74,997  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI PROVIDENCE | TAK | 74,997  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI PRECISION  | TAK | 74,997  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI PRESTIGE   | TAK | 74,997  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXPERIENCE | TAK | 74,669  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXCELSIOR  | TAK | 74,665  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXCEED     | TAK | 74,665  |     | 2016 | S. Korea | 42,000  | Hafnia - Singapore | en bloc** |
| STI EXPRESS    | TAK | 74,663  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXPEDITE   | TAK | 74,634  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXCELLENCE | TAK | 74,613  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXCEL      | TAK | 74,547  |     | 2015 | S. Korea |         |                    |           |
| STI EXECUTIVE  | TAK | 74,431  |     | 2016 | S. Korea |         |                    |           |
| POLAR COD      | TAK | 73,919  |     | 2007 | Japan    | 1,170   | Coral Sippingstena |           |



|                 |     |        |      |          |             |                       |                        |
|-----------------|-----|--------|------|----------|-------------|-----------------------|------------------------|
| STI FONTVIEILLE | TAK | 49,990 | 2013 | S. Korea | 2,350       | Undisclosed           |                        |
| STI MAJESTIC    | TAK | 47,499 | 2019 | Vietnam  | 3,500       | Pillarstone - Italian | BWTS + Scrubber fitted |
| KEREL           | TAK | 37,263 | 2002 | S. Korea |             |                       |                        |
| BALTIC SOUL     | TAK | 37,244 | 2001 | S. Korea | 930         | Undisclosed           | en bloc*               |
| FURE FLADEN     | TAK | 18,736 | 2003 | Italy    | 550         | Undisclosed           |                        |
| FURE FERDER     | TAK | 18,736 | 2003 | Italy    | 550         | Undisclosed           | *                      |
| LS EVANNE       | TAK | 7,003  | 2010 | Turkey   | undisclosed | Undisclosed           |                        |
| LS ANNE         | TAK | 5,757  | 2008 | Turkey   |             |                       |                        |
| LS JAMIE        | TAK | 5,756  | 2009 | Turkey   | 900         | Undisclosed           | en bloc***             |

### ◆ 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 |
| RICH SINO | TAK | 35,657 | 7,301 | 1996 | Japan | 615.00    |    |

| 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          |
| UMUROA | OTHER/FPSO | 119,990 | 21,776 | 1981 | Japan | 620.00    | as is Batam |

### ◆ ALCO 防损通函

#### 【租家扣租】

在一个新的仲裁裁决(2022) 1098 LMLN 4 一案中, 由于租家扣租导致被提请仲裁。最后租家败诉。

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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|----------|---------|---------|
| 2022-01-28 | 637.460 | 710.300 | 5.525 | 81.824 | 853.280 | 65.820 | 1223.670 | 448.590 | 500.500 |
| 2022-01-27 | 633.820 | 712.100 | 5.526 | 81.363 | 853.050 | 66.195 | 1253.930 | 450.840 | 500.310 |
| 2022-01-26 | 632.460 | 714.760 | 5.552 | 81.232 | 854.240 | 66.255 | 1244.560 | 452.670 | 501.020 |
| 2022-01-25 | 634.180 | 718.010 | 5.561 | 81.453 | 855.040 | 66.060 | 1240.570 | 453.260 | 501.880 |
| 2022-01-24 | 634.110 | 719.050 | 5.575 | 81.422 | 859.280 | 65.990 | 1221.000 | 455.530 | 504.360 |

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        | 0.07743 | 1 周   | --      | 2 周   | --      | 1 个月 | 0.10500 |
| 2 个月      | --      | 3 个月  | 0.29900 | 4 个月  | --      | 5 个月 | --      |
| 6 个月      | 0.51871 | 7 个月  | --      | 8 个月  | --      | 9 个月 | --      |
| 10 个月     | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 0.92157 |      |         |

2022-01-27