



全一海运市场周报

2022.02 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.02.07 - 02.11 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场总体平稳 运价指数基本稳定】

“春节”长假期间，中国出口集装箱运输市场运行平稳。奥密克戎新冠病毒株在全球范围蔓延，全球累计感染新冠人数已经突破 4 亿。中国良好的防疫应对措施保证了外贸基本面总体稳定。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，运输需求总体保持高位，运价基本稳定。2 月 11 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 4980.93 点。

欧洲航线：欧洲新冠疫情形势严峻，市场对包括防疫物资在内的各类物资运输需求保持高位，港口拥堵状况依然严重。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本满载，部分航商为保证节后货量稳定，运价略有下滑。2 月 11 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 7677 美元/TEU。地中海航线，运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，即期市场订舱价格略有下滑。2 月 11 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 7435 美元/TEU。

北美航线：奥密克戎毒株引发的新冠疫情在美国持续大规模暴发。每日新增病例数持续处于高位，累计确诊数逼近八千万大关。疫情使美国医疗系统持续承压，市场对各类货物运输需求保持高位。疫情以及集疏运体系效能低下导致美国港口拥堵、集装箱滞压、周转不畅的状况突出。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本保持满载，航线运价基本稳定。

波斯湾航线：“春节”假期及节后一周市场表现总体平稳，集装箱运输量保持稳定，市场供需总体平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右，市场运价基本保持在节前水平。2 月 11 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 3518 美元/TEU。

澳新航线：当地疫情因受奥密克戎毒株流行影响而大规模暴发，确诊病例居高不下。防疫和各类生活物资运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利



用率处于满载水平，即期市场订舱价格稳中略升。2月11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4602美元/TEU。

南美航线：南美为新冠疫情高发地区，奥密克戎毒株流行使疫情防控形势加峻，当地对各类生活物资及医疗用品需求较高。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%以上，节后各班次装载率略有分化，即期市场订舱价格下跌。2月11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9261美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价运行良好。2月11日，中国出口至日本航线运价指数为1227.87点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场供需双弱 综合指数小幅下跌】

节后第一周，下游部分工业企业尚未复工复产，加上部分地区受冬奥会影响限产，沿海散货市场整体供需双弱，综合指数小幅下跌。2月11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1076.07点，较1月28日下跌0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，春节期间，下游电厂日耗平稳，全国统调电厂存煤保持在1.65亿吨以上，较去年同期增加超过4000万吨。节后，因冬奥会限产及下游部分工厂休假至元宵节影响，整体电厂日耗水平偏低，电厂库存依旧保持充足。煤炭价格方面，春节和冬奥会期间，在环保限产与保供压力双重作用下，坑口煤价呈上涨走势，与港口下水煤价倒挂，导致煤炭供应减少，买货困难。不过，2月9日，国家发改委和国家能源局联合召开会议，严格落实保供稳价，预计电煤价格会逐步回到合理区间。运价走势方面，春节期间，煤炭运输市场延续供需双弱走势。节后，煤炭产地货源供应偏紧，港口库存持续减少，煤炭供应依旧偏紧，因担心煤价会持续上涨，虽然下游电厂库存充足，依旧抓紧时机补库，支撑运价上涨。周三以后，因煤价或将回归，下游观望情绪加重，停止采购，运价下跌，不过，受油价支撑，下跌空间有限。

2月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1072.37点，较1月28日下跌0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收727.32点，较1月28日上涨3.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为30.4元/吨，较1月28日上涨1.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为32.6元/吨，较1月28日上涨0.6元/吨。



金属矿石市场：节后下游工地开工率低，距离全面复工仍需一定时间，加上多地受环保限产影响，钢厂焖炉、停炉检修有所增加。国内矿市场整体持稳运行，因钢企需求清淡，贸易商操作谨慎，鲜有成交，市场呈现僵持局面。沿海铁矿石运输市场运价小幅下跌。2月11日，沿海金属矿石货种运价指数报收1076.75点，较1月28日下跌0.6%。

粮食市场：东北地区，随着玉米购销的逐步恢复，玉米价格上涨。部分贸易商以及深加工企业为了提前控制成本，有涨价收粮的表现，同时也有一定的建库情绪。而因零散疫情和天气影响，北方港口集港量有所减少，下游采购情绪旺盛，加上年后市场运力尚未完成调配，可用运力较少，支撑粮食运输市场运价上涨。2月11日，沿海粮食货种运价指数报1085.87点，较1月28日上涨2.5%。

成品油市场：春节期间，国际原油期货一度连涨，加之炼厂开工负荷降低，山东地炼汽柴油价格大幅走高。不过，受疫情影响，叠加工矿、基建等户外用油单位大多元宵节后才会陆续复工，短期汽、柴油需求低迷，业者大多消库观望。本周汽柴油市场运价下跌。2月11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1037.78点，较1月28日下跌1.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【节后市场全面回升 综合指数大幅反弹】

春节后第一周，受前期运价超跌以及远程矿航线货盘增多带动，海岬型船运价触底反弹。巴拿马型船受煤炭、粮食货盘共同支撑，运价大幅上涨。超灵便型船由于印尼煤炭货盘增多，运价上行明显。整体而言，远东干散货指数在三大船型纷纷上涨的带动下呈大幅反弹走势。2月10日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1401.71点，运价指数为1233.43点，租金指数为1654.14点，较1月27日分别上涨32.5%、18.9%和51.9%。

海岬型船市场：海岬型船大幅上涨。太平洋市场，由于节前日租金已低于船舶运营成本，叠加国际燃油价格持续居高不下，节后运价明显回升。上半周，市场询盘不多，且船舶压港缓解，释放部分运力，运价反弹有所放缓。下半周，矿商持续放出货盘，并受远程矿航线走强带动，船东挺价意愿强烈，运价涨幅扩大。2月10日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9921美元，较1月27日暴涨259.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.414美元/吨，较1月27日大涨38.3%。远程矿航线本周货盘增多，但运力供给相对紧张，又受西非市场表现活跃支撑，运价大幅上涨。2月10日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.693美元/吨，较1月27日大涨35.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳步上行。太平洋市场, 印尼方面于 1 月 31 日宣布解除煤炭出口禁令, 各国煤炭进口需求逐渐释放。本周印尼煤炭货盘持续补充, 叠加 FFA 远期合约价格上涨提振市场信心, 市场氛围明显回暖, 租金涨势显著。2 月 10 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18929 美元, 较 1 月 27 日大涨 25.8%; 中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 17214 美元, 较 1 月 27 日大涨 33.6%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.040 美元/吨, 较 1 月 27 日上涨 16.0%。粮食市场, 上半周市场相对冷清, 运价小幅回落。下半周, 随着巴西天气改善, 前期积压运输需求释放, 南美粮食货盘大量放出, 带动运价企稳回升。2 月 10 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 52.20 美元/吨, 较 1 月 27 日上涨 7.4%; 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 63.07 美元/吨, 较 1 月 27 日上涨 3.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场大幅反弹。本周, 随着印尼出口禁令解除, 市场情绪较前期明显好转。除中国进口煤炭货盘外, 还有运往东南亚以及印度的货盘放出, 且货主给价较高, 运输需求旺盛推动租金大幅回升。2 月 10 日, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 19600 美元, 较 1 月 27 日暴涨 53.7%; 新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23521 美元, 较 1 月 27 日大涨 45.8%; 中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 17938 美元, 较 1 月 27 日大涨 37.6%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.369 美元/吨, 较 1 月 27 日上涨 15.8%; 菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 16.033 美元/吨, 较 1 月 27 日上涨 11.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示, 截至 2 月 4 日当周, 美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存意外低于预期, 精炼油库存基本符合预期。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 12.3%。由于近期美国经济活动强劲, 美国商业原油库存降至 2018 年 10 月以来的最低, 成品油需求更是创下纪录高位。石油输出国组织(OPEC)在最新月度报告中表示, 随着经济活动的反弹和旅行升温, 已经无法以足够快的速度恢复供应以满足消费复苏, 全球需求量增速可能超过预期。俄罗斯与乌克兰在边境集结武装力量, 东欧的地缘政治紧张局势支撑油价。布伦特原油期货价格再创高位, 周四报 90.97 美元/桶, 较 1 月 27 日上涨 1.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价保持低迷, 苏伊士型油轮运价稳中有降, 阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。2 月 10 日, 上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 598.42 点, 较 1 月 27 日下跌 6.46%。本周是春节假期后的第一周, 尽管需求稍有改善, 但船东推市场的信心还没建立起来, 加上始终充足的船位, 租家仅通过私下拿船的方式, 便轻松主导市场, 打压运价, 短期内市场将持续保持低迷。



超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 不断下滑，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 大幅下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS33.64，较 1 月 27 日下跌 5.4%，CT1 的 5 日平均为 WS34.27，较 1 月 27 日下跌 3.5%，TCE 平均-0.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS34.14，下跌 7.8%，平均为 WS35.03，TCE 平均-0.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价下跌至 WS62 (TCE 约 0.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价维持在 WS71 (TCE 约-0.2 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13.8 万吨级船，中东至印度金奈，2 月 21 日货盘，成交运价约为 WS63.75；一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至韩国，2 月 12 日货盘，成交包干运费约为 345 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线保持平稳，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 WS133 (TCE 约 1.1 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS97 (TCE 约 0.4 万美元/天)。北海短程运价下跌至 WS95 (TCE 约-0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至 WS83 (TCE 约 0.6 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价维持在 WS105 (TCE 约-0.02 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS96 (TCE 约 0.2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线大幅上涨，综合水平大幅回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS128 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS96 (TCE 约 0.1 万美元/天)，7.5 万吨级船运价稳定在 WS75 (TCE 约-0.4 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS94 水平 (TCE 约-0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS151 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价大幅飙升 国际干散货船成交抢手】

2 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1181.40 点，环比上涨 0.42%。其中，沿海散货船价综合指数环比下跌 0.97%；国际油轮船价综合指数、国际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 5.25%、0.19%、0.30%。



铁矿砂、粮食和煤炭货盘持续改善，国际干散货运价较节前明显回升，BDI 指数震荡上涨，周二收于 1503 点，环比上期上涨 11.91%，国际干散货船船价格以涨为主。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 2322 万美元，环比上涨 2.26%；57000DWT 吨级散货船估值 2635 万美元，环比上涨 0.21%；75000DWT 吨级散货船估值 2779 万美元，环比下跌 2.33%；170000DWT 吨级散货船估值 3810 万美元，环比上涨 0.43%。目前，国际干散货各船型一年期租金分别上涨 3.08%-6.55%不等，租金在较好水平区间内平稳波动，国际干散货船短期稳中看涨。本期，国际干散货船买卖合同再次开启“抢船”模式，总共成交 44 艘（环比增加 34 艘），总运力 257.33 万 DWT，总成交金额 88746 万美元，平均船龄 10.11 年。其中，散货船东 Interlink Ltd 一次性以 2.88 亿美元总价，抛售 12 艘敞舱口散货船，总运力 46.56 万 DWT，平均船龄 6.33 年。

受俄乌紧张局势持续、OPEC+ 不惧美国施压维持小幅增产计划、暴风雪来袭可能影响美国得州油井作业等多重因素共同作用，国际油价涨势如虹，虎虎生威、不断刷新七年多以来的新高。布伦特原油期货周二收 91.31 美元/桶，环比上涨 4.89%。虽然油轮运价延续去年的颓势，但终端汽油消费反弹、柴油消费维持高位，最近的二手油轮成交数据显示，国际油轮船价大幅飙升。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2447 万美元，环比上涨 6.95%；74000DWT 吨级油轮估值 2668 万美元，环比上涨 2.35%；105000DWT 吨级油轮估值 4263 万美元，环比上涨 5.92%；158000DWT 吨级油轮估值 4463 万美元，环比上涨 8.04%；300000DWT 吨级油轮估值 6650 万美元，环比上涨 2.74%。油轮行业咨询公司美国船舶经纪商 McQuilling Partners 发布最新油轮市场展望，认为 2022 年成品油轮的表现将优于原油轮，原油轮市场要到 2024 年才能盈利。本期，国际油轮成交活跃，总共成交 31 艘（环比增加 25 艘），总运力 257.40 万 DWT，总成交金额 79900 万美元，平均船龄 9.77 年。其中，在美国上市的 Scorpio Tankers Inc. 油轮船东以 4.725 亿美元的总价，抛售 12 艘巴拿马型油轮和 2 艘成品油轮，总运力 99.44 万 DWT，平均船龄 6.07 年。

节后沿海运价基本平稳，散货船价格跌多涨少。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，环比上涨 0.24%；5000DWT 吨级散货船估值 1511 万人民币，环比下跌 2.47%。沿海运输市场货少船多，预计沿海散货船价格或稳中有跌。本期，沿海散货船总共成交 13 艘，总运力 4.16 万 DWT，总成交金额 6448.48 万元人民币，平均船龄 10.19 年。

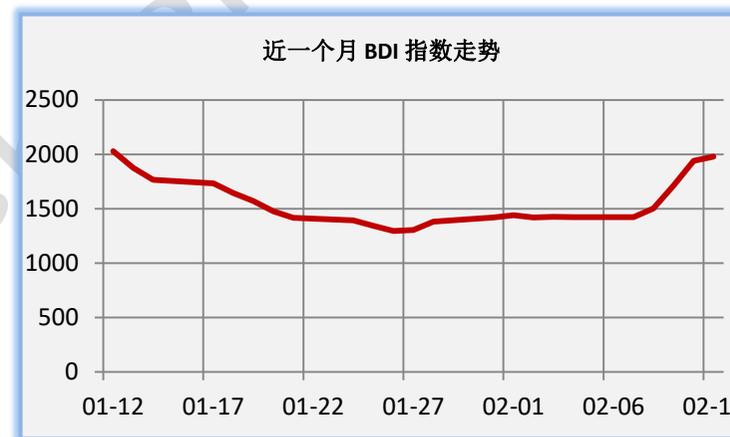
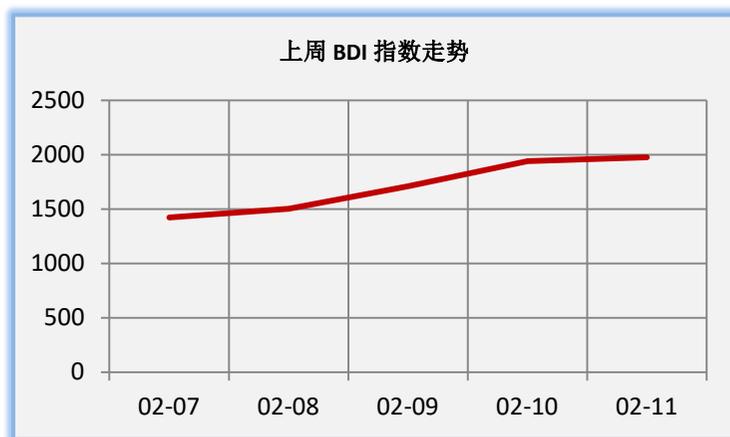
内河散货运输市场行情暂时平稳，内河散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 51 万人民币，环比上涨 2.81%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比下跌 1.67%；2000DWT 吨级散货船估值 288 万人民币，环比上涨 1.39%；3000DWT 吨级散货船估值 393 万人民币，环比下跌 0.67%。本期，内河二手散货船市场成交量大幅回升，总共成交 70 艘（环比增加 30 艘），总运力 8.74 万 DWT，总成交金额 11492.12 万元人民币，平均船龄 10.42 年。

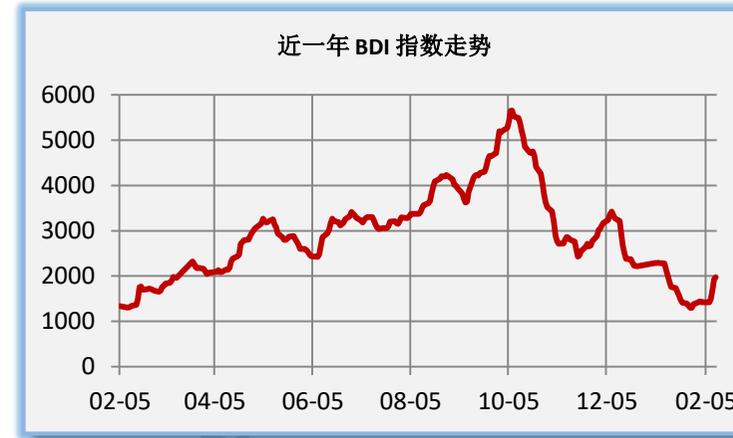


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2月7日		2月8日		2月9日		2月10日		2月11日	
BDI	1,422	-1	1,503	+81	1,711	+208	1,940	+229	1,977	+37
BCI	1,148	-94	1,202	+54	1,503	+301	1,904	+401	1,857	-47
BPI	1,855	+59	1,971	+116	2,153	+182	2,333	+180	2,403	+70
BSI	1,638	+44	1,734	+96	1,911	+177	2,057	+146	2,158	+101
BHSI	996	+6	1,029	+33	1,086	+57	1,139	+53	1,168	+29





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	04/02/22	28/01/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,500	22,000	-1500	-6.8%
	一年	24,000	25,000	-1000	-4.0%
	三年	20,500	21,000	-500	-2.4%
Pmax (76K)	半年	23,000	23,000	0	0.0%
	一年	22,500	22,500	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	24,750	24,000	750	3.1%
	一年	23,000	22,500	500	2.2%
	三年	16,750	16,500	250	1.5%
Hsize (30K)	半年	20,750	20,250	500	2.5%
	一年	19,500	18,500	1000	5.4%
	三年	13,250	13,000	250	1.9%

截止日期: 2022-02-08



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Stella Hope' RWE relet 2016 180007 dwt dely Rotterdam 15 Feb trip via trans-Atlantic redel Skaw- Passero \$22,500 - Jera

'Ursula Manx' 2021 82561 dwt dely Yosu 15 Feb trip via EC Australia redel Vietnam intention grains \$22,300 - Cobelfret

'Diamond Globe' 2018 82027 dwt dely Lianyungang 18 Feb trip via NoPac redel Singapore-Japan \$23,500 - Cofco Agri

'Jal Kalp' 2021 81978 dwt dely Kandla 12/14 Feb trip via Richards bay redel India \$22,000 - cnr

'Christian P' 2011 80255 dwt dely Singapore 13/14 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$20,500 - cnr

'Vitaspirit' 2001 74269 dwt dely aps EC South America 5/8 Mar trip redel SE Asia \$18,250 + \$1,000,000 bb - Meadway

'Swallow' 2015 63950 dwt dely Zhoushan 17/20 Feb trip via South Korea redel Skaw-Gibraltar intention steels \$20,000 first 65 days, balance \$25,000 - Hyundai Glovis

'Chang Hang Han Hai' 2012 58023 dwt dely Guagnzhou prompt trip via Indonesia redel China \$24,500 - AMC

'Bulk Bahamas' 2012 56141 dwt dely Liverpool prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$14,500 - Norton

'Yasa Sparrow' 2013 55446 dwt dely Chennai 12/16 Feb trip via SE Asia redel India \$25,000 - cnr



'Magnum Fortune' 2009 53631 dwt dely Durban prompt trip redel China \$23,500 + \$350,000 bb - Norvic

'Takeshio' 2012 38484 dwt dely Rotterdam 12/15 Feb trip redel EC South America \$14,500 - Western Bulk Carriers

'Nordorinoco' 2015 38040 dwt dely Fancheng prompt trip redel SE Asia \$25,000 - cnr

'Strategic Tenacity' 2012 36851 dwt dely Tuzla prompt trip redel US Gulf intention steels \$18,000 - cnr

'Conception Light' 2007 32256 dwt dely Egypt 15/20 Feb trip redel US Gulf \$15,500 - Swire

'Huayang Meigui' 2011 29974 dwt dely Salalah spot trip redel Continent \$17,500 - Puyvast

4. [航运&船舶市场动态](#)

【运价暴跌 90%！散货船市场三月底前上涨无望？】

BDI 指数结束四日连涨, 又开始连续下跌。大型散货船运价自去年高峰下跌已经超过 90%。分析师预期至少在 3 月前运价都将维持低迷。

据外媒报道, 好望角型散货船现货价格 1 月底跌至每日 5826 美元, 为 20 个月最低, 远低于去年 10 月时每日超过 80000 美元的 12 年高点。而从巴西运输铁矿砂到中国大陆的好望角型船运费已比去年 10 月跌六成, 波罗的海干散货综合运价指数 (BDI) 同比跌 75%。

受所有船型运价下跌拖累, 波罗的海干散货运价指数 (BDI) 周三 (2 月 2 日) 终结 4 连涨。波罗的海干散货运价指数下跌 21 点或 1.5%, 至 1419 点。好望角型船运价指数下跌 17 点或 1.3%, 至 1280 点。海岬型船日均获利减少 137 美元, 至 10616 美元。巴拿马型船运价指数下跌 46 点或 2.5% 至 1765 点, 为去年 4 月以来最低。巴拿马型船日均获利下降 411 美元, 至 15885 美元。超灵便型船运价指数下滑 8 点, 至 1570 点, 为去年 2 月以来的最低水平。



BDI 指数周五又下跌 2 点至 1423 点, 因好望角型船费下跌, 超过了巴拿马型和超灵便型船运价的涨幅。好望角型船运价指数下跌 49 点或 3.8%, 至 1242 点。海岬型船日均获利减少 408 美元, 至 10302 美元。巴拿马型船运价指数上涨 25 点至 1796 点。巴拿马型船日均获利上涨 226 美元, 至 16165 美元。超灵便型船运价指数上涨 23 点, 至 1594 点。

虽然好望角型船现货价格已经恢复到每日 1 万美元, 但仍低于收支平衡率, 即约每日 2 万美元。此外, 波罗的海干散货运价指数 (BDI) 受到好望角型船指数拖累, 1 月一度跌至 1296, 创 13 个月来新低。

2021 年中受到疫情和天气影响, 中国塞港限制散货船的供应使运费飙升, 但 IHS Markit 数据显示, 此后在中国外海等待的船舶数量大减 40%, 表明情况缓解。

日经报道认为, 运费出现下行压力主要来自航运需求疲软。自去年 7 月起, 中国粗钢产量一直无法超过前一年, 根据世界钢铁协会 (WSA) 统计, 2021 年中国粗钢产量是 6 年来首见下滑。此外, 中国的铁矿砂进口量也在三年来首次下降。

日本邮船相关人士表示, “去年在新冠疫情的背景下散货船运价飙升, 但 2022 年的高峰不可能达到这种水准, 现在市场上所有的目光都集中在中国对铁矿砂的需求上。”

市场分析人士预计, 运费至少在 3 月份之前都将保持低位。由于每年 12 月到隔年 2 月之间的航运需求都会因为农历春节放缓, 而且近来铁矿砂运输因主要出口国巴西大雨不断已经中断。

来源: 国际船舶网

【国际造船市场回顾与展望】

2021 年, 全球航运业迎来久违的繁荣, 船东行业信心恢复叠加航运环保新规要求, 支撑全球船舶交易量创近年新高, 新造船市场持续活跃。2022 年, 航运市场良好势头有望延续, 船舶工业未来中长期预计将稳定发展。

2021 年回顾: 国际造船市场强势复苏



2021 年虽然全球贸易市场受到新冠肺炎疫情冲击,但总体发展向好,世界经济复苏较快,航运业迎来久违的繁荣,国际新造船市场历经久旱、终逢甘霖。在百年未有之大变局下,船舶行业正将蜕变,市场亮点突出、特点鲜明。

上游航运喜迎盛况

疫情的出现对国际航运业发展带来复杂深刻影响。过去的一年,全球疫情防控形势的总体向好、局域差异和阶段反复,带动了全球消费需求,造成了贸易流向变化,同时严重影响了运力周转效率,进而叠加支撑航运基本面显著改善。

克拉克森海运指数从年初的 15114 美元/天,翻涨至年底的 34722 美元/天,年均值达 28700 美元/天,同比上涨 93%,创国际金融危机之后最高。其中,集运市场走出了历史最好行情,班轮公司盆满钵满;散货船航运市场一路上行;LNG 船、LPG 船市场也处于历史相对高位水平;不过,在原油需求恢复不足的环境下,油运市场持续低迷。

新船投资显著回升

在航运业繁荣态势下,船东行业信心和资金实力俱增,叠加航运环保新规愈发临近,头部企业一扫之前消极观望的投资情绪,并引发“羊群效应”,支撑新造船市场持续活跃。

根据英国克拉克森统计,2021 年,全球新船成交量达到 8859 万修正总吨,同比大幅增长 95%,创 2014 年以来最高;同期,二手船市场也迎来交易高潮,全年累计交易 8747 万总吨,同比增长 46%,创历史新高。总体来看,2021 年,全球在新船、二手船的合计投资额超过 1500 亿美元,同比翻倍。

集装箱船板块引领市场

就需求结构而言,集装箱船是市场成交的主力船型。2021 年年初以来,大型班轮公司和大型独立船东在订单投资上率先发力,引燃整个新造船市场。根据英国克拉克森统计,2021 年市场成交新船订单 3902 万总吨、420.6 万 TEU,同比均翻两番,超越金融危机前水平,创历史新高,并占市场订单总量的 45%(按照总吨计算)。



液化气船板块也十分活跃,LNG 船和 LPG 船订单分别成交 853 万总吨和 347 万总吨,均刷新历史峰值。散货船订单成交 2077 万总吨,同比增长 58%,基本达到近 5 年来平均水平。不过油轮板块市场相对疲软,订单成交 1067 万总吨,同比减少 14%,处于近年来低位。

资产价值显著走高

船舶行业已经历十余年的产能调整。伴随本轮订单放量,全球主流船厂的短期船位已然紧俏,新造船市场供需关系发生变化,造船企业市场地位显著提升,重获一定的议价主动权。另外,年初造船成本飙升对船价的底部支撑,也是本轮船价快速走高的重要基础。

总体来看,2021 年年内,油轮、散货船、集装箱船主力船型新造船价格均出现了 30%左右的涨幅,另外,大型 LNG 船、VLGC 涨幅也达到 10%~15%。同时,航运繁荣更抬升了二手资产价值,特别是集装箱船和散货船,资产价值处于金融危机后的峰值水平;不过油轮二手价格相对平稳,并出现新船转售价格低于新造船价格的倒挂局面。

环保船舶备受青睐

近年来,LNG、LPG、甲醇等低碳能源愈发得到行业追捧,低碳燃料动力、双燃料动力,以及电池动力等环保动力系统应用普及加快。

根据英国克拉克森统计,2021 年,采用环保动力系统的新船订单共计 3058 万总吨,总量占比达到 35%,较 2020 年提升 6 个百分点,其中 LNG 动力船订单达到 2536 万总吨,占据 1/4 市场份额;从船队看,随着动力系统改装、脱硫脱硝设备加装、新船交付,当前在营的环境友好型船舶持续增长,按照总吨计算,占船队总量的比重已从 2021 年年初的 35.7%提升 2.5 个百分点至 2021 年年底的 38.2%。

我国竞争实力增强

从规模来看,根据英国克拉克森统计,2021 年,我国累计承接新造船订单 4478 万总吨,市场占有率达 51%,明显领先韩国的 36%和日本的 10%。

从质量来看,过去的一年,我国船舶工业转型升级取得显著成效,高端船型产品市场竞争力和产能供给力持续提升。根据英国克拉克森统计,在万箱船方面,我



国与韩国船厂旗鼓相当,均实现 142 万 TEU 的接单量;在 LNG 船方面,继沪东造船成为世界 LNG 船建造行业的引领者之一后,大连船舶重工和江南造船也于 2021 年底实现关键性突破,获得了大型 LNG 船建造意向书。

行业头部竞争深化

根据英国克拉克森统计,当前造船产能较 2008 年减少 40%,中小企业、落后产能已大规模淘汰,2021 年前十大和前二十大造船集团承接订单量合计占市场比重分别为 81%和 92%,均处于新世纪以来最高。同时,主要造船集团均加强绿色环保、智能制造、全周期服务等领域竞争,力求在新的航运业环保进程中赢得先机,实现技术领先和行业引领。

特别值得关注的是,主要造船国对船舶行业发展的引导和支持力度加大,一方面积极促进国内产能整合重组优化,另一方面积极出台战略性、体系性扶持政策,如韩国《韩国造船再腾飞战略》、日本《海事产业强化法》等。

2022 年展望:国际造船市场后市可期

展望 2022 年,全球航运市场良好势头有望持续,预计造船市场将持续复苏。短期内新船订单量预计有所回调,但中长期内仍受到航运低碳化及船型更新需求支撑,预计船舶工业将稳健发展。

双循环格局带来机遇

双循环新格局的构建,既充分带动了国内经贸发展,扩大了船舶内需空间,又有效盘活了资金等要素资源,进一步引流国际市场订单。根据英国克拉克森统计,2021 年,我国船东累计投资订造新船订单 1594 万总吨,市场占比 18%,显著领先全球其他主要航运国。

同期,全球最大航运国希腊的新船订造量为 8901 万总吨,仅约为我国半数规模,排名全球第二;而日本、加拿大、韩国等主要航运国的新船订单规模更为有限。

手持完工低位增长



从手持订单看,在 2021 年新船订单大增的背景下,全球手持订单量快速回涨。根据英国克拉克森统计,由年初的 1.336 亿总吨上涨至年底的 1.594 亿总吨,累计增长 19%,已恢复至 2019 年一季度水平。但就手持订单占船队比重看,当前仅为 9.4%,持续处于历史较低水平。

从完工交付看,由于过去几年新船订单匮乏,近年来市场交付处于低位徘徊。根据英国克拉克森统计,2021 年全球造船完工量为 6009 万总吨,较 2020 年 5791 万总吨的极低值小幅增长 3.8%。不过基于当前手持订单生产计划预计,2022 年全球新船完工情况仍不容乐观,造船企业现金流压力尚未实质缓解。

船舶行业后市可期

短期来看,全球疫情发展具有不确定性,国际航运市场良好势头总体有望延续,对造船市场仍有一定支撑,但考虑到 2021 年前期积压需求的集中释放,行业普遍预计短期内新船订单将有所回调。

2021 年 9 月末,英国克拉克森预计 2022 年新船需求约为 6590 万总吨,较 2021 年减少约 1/4。

2022 年 1 月初,韩国现代重工集团发布 2022 年的经营接单目标,目标金额为 174 亿美元,较 2021 年 228 亿美元的实际接单金额,下降了约 23.5%,这也一定程度反映出对市场的短期回落判断。

中长期看,航运低碳化趋势、新船低交付压力、船型加速推陈出新和贸易格局调整带来的新机遇,都将为船舶行业发展创造有利条件;另外,当前船厂的生产物量和船位计划,也能够确保主要船厂在一段时间内稳定健康发展。

来源:中国航务周刊

【集装箱设备需求增长或将持续至 2023 年】

集装箱运营商保障船队运力规模的努力将促进未来几年集装箱设备的生产。德路里高级分析师 John Fossey 表示,2021 年集装箱产量创下纪录,达到 720 万 TEU,全球集装箱存量因此增加了 14%。



Fossey 指出，集装箱产量增长开始于 2020 年下半年，并在 2021 年加速，虽然最后一个季度略有下降，但从总量上看，增加了 660 万 TEU 的干箱和 3.86 万 TEU 的冷箱，同比增长了 130%。2022 年，集装箱产量将回落至 450 万 TEU 至 480 万 TEU 之间，但仍将是记录以来的第二高年份。

Fossey 表示，虽然设备需求持续强劲，市场前景相对乐观，但集装箱的流转效率仍然是一个大问题。与此同时，还需要更换一批老旧设备。据德里估算，对运营商来说，直接拥有货箱比租用货箱更便宜，到 2023 年，承运人拥有的箱量将超过集装箱出租人。

当下全球物流供应链效率低下，意味着集装箱需要更长的时间才能完成运输，这也进一步推动了集装箱需求。相关数据显示，集装箱流转效率比疫情前降低了 20%~30%。为了应对港口拥堵，运营商需要给船队配备更多的集装箱设备。因此，Fossey 预测集装箱设备的可用性要到 2023 年才会得到明显缓解。

来源：劳氏日报

【船舶燃料价格飙升，有望创下历史新高】

近段时间，由于国际油价高涨，船用燃料油价格也紧随其后，以惊人的速度“起飞”，仅距离历史高点几美元之差，有望创下新高。

IMO 2020 限硫令后，大多数货船使用 0.5%S 船用燃料 VLSFO。截至上周五，Ship & Bunker 衡量全球 20 个主要加油港口价格的 G20 指数显示，全球前 20 大加油港平均 VLSFO 价格已上涨至 731.5 美元/吨，同比上涨 55%。

这一涨价速度比陆上汽油价格上涨速度更快，据美国汽车协会称，该国同期平均汽油价格上涨了 40%。

历史上，曾有三个时期的船用燃料油价格与近期价格“相当”。

限硫令初“过渡”价格被超越

最近一次发生在 2020 年 1 月，时值 IMO 2020 限硫令刚刚实行。限硫令要求所有未配备脱硫塔的船舶燃烧成本更高的 VLSFO，而装有脱硫塔的船舶则可以继续使用高硫燃料油（HSFO）。



在最初的转换期间，全球前 20 大加油港平均 VLSFO 价格在 2020 年 1 月 6 日达到 694 美元/吨的峰值。而在两周前，这一高点已被超越。

略低于 2012 年 3 月的高点

在 2020 年之前，大多数货船都选择燃烧 HSF0。有两个时期，HSF0 的历史价格接近当前的 VLSFO 价格：2011-2012 年原油价格持续超过 100 美元/桶期间，以及 2008 年原油价格短暂飙升至 140 美元/桶期间（船用燃料定价反映原油定价）。

Ship & Bunker 数据显示，2012 年 3 月，全球前 20 大加油港平均 HSF0（IFO 380）价格比当前 VLSFO 价格水平略高，达到 746 美元/吨。

Ship & Bunker 公司董事总经理 Martyn Lasek 表示：“目前，油价肯定正在接近历史最高点，但还没有完全达到。”

略低于 2008 年 7 月的高点

根据 Martyn Lasek 的说法，“与 2011-13 年相比，2008 年的飙升相对短暂，

HSF0 价格确实超过当前的 VLSFO 价格水平，然而仅持续了很短的一段时间，而且仅多出几美元。”

普氏能源资讯 2008 年 7 月 11 日的一份报告显示，荷兰鹿特丹的 IFO 380 价格为 724 美元/吨；富查伊拉 IFO 380 价格为 738 美元/吨；休斯顿 IFO 380 价格为 742 美元/吨；新加坡 IFO 380 价格为 753 美元/吨。当前的 VLSFO 价格与这四个主要加油港口 2008 年 HSF0 价格最高点均在 40 美元/吨以内。

对货物托运人意味着什么

在一篇在线帖子中，咨询公司 Vespucci Maritime 首席执行官 Lars Jensen 谈到了船用燃料成本飙升的后果。

Lars Jensen 指出，早在 2012 年，高昂的燃油成本“引发了一波紧急燃油附加费，并进一步推动了船公司的超慢速航行。”（慢速航行是指承运人故意降



低速度以减少燃料费用。)

Lars Jensen 表示，在 2022 年有所不同，“必须在供应链中断的背景下看待高 燃料]价格。只有在运力过剩的情况下（2012 年就是这种情况），为了减轻高燃料价格的影响，缓慢航行才具有财务意义。若运力并为过剩，那么提高运价并最大限度地提高资产利用率更为明智，这是现在的情况。”

货运托运人和消费者的唯一安慰：燃料成本虽然处于历史高位，但与整体货运成本相比只是杯水车薪。Jensen 预计“燃油附加费调整将带来持续的上行压力，尽管相对于目前极端的运费市场而言，这些压力相当小。”

来源：海运圈聚焦

【俄乌局势加剧供应问题，全球煤炭价格再度飙升】

俄乌局势持续紧张之际，由于担心俄罗斯会切断天然气供应，欧洲开始增加煤炭储备，使得全球煤炭价格反弹至历史高位，基准的纽卡斯尔煤炭指数本月大涨逾 1/3，至每吨 262 美元。

欧洲约 35%的天然气依赖于俄罗斯，并且自去年夏天以来一直面临天然气短缺的问题，推动天然气价格在去年底创下历史新高。

最近几周，随着进口激增，天然气价格开始回落，但随着俄乌冲突升温，市场担心天然气供应可能中断，天然气价格再次上涨。

为了避免受到燃料短缺的影响，欧洲公用事业公司增加了煤炭进口，这进一步促进了煤炭价格上涨。此前，由于全球第一大煤炭出口国印尼突然限制煤炭出口，在全球能源市场引起了巨大震动，至今尚未完全恢复元气。

欧洲的煤炭使用量近年来大幅下降，根据英国石油公司的数据，2020 年仅占据全球煤炭使用量的 6.2%，但自 2021 年年中以来，欧洲国家大幅增加了煤炭进口量。

在气候变化的压力下，一些欧盟国家关闭了老旧的燃煤电厂，另一些国家则保留燃煤电厂作为备用，但由于此前天然气价格高企，许多国家已经重新运营燃



煤电厂。

根据大宗商品跟踪机构 Kpler 的数据，欧洲 1 月份将进口 558 万吨动力煤，这是自 2019 年 11 月以来的最高月度总量，比 2021 年的月度平均水平多 100 万吨。

欧洲煤炭消费量的迅速上升可能会影响到其他煤炭进口国，尤其是全球第二大煤炭消费国印度。

大宗商品交易公司 Komin India Resources Pvt 的董事总经理 Rajendra Singh 指出，随着未来几周供应紧张，印度将不得不为海运煤炭支付更高的价格。

Singh 补充称，印尼政府的煤炭禁令尚未消退，乌克兰和俄罗斯的地缘政治问题将加剧后勤方面的挑战。

来源：财联社

【双燃料船订单大增！中韩造船业较量开辟新战场】

双燃料推进环保船舶正在成为新造船的主流选择，韩国造船业已经领先一步，在大型双燃料船领域占据主导地位，但中国船企后来居上，双方之间的技术差距正在快速缩小，全球两大造船国在环保船舶“新战场”又将开始新的较量。

据韩媒报道，克拉克森的数据显示，在去年全球 1561 艘新船订单中，高达 35% 为双燃料动力。如果将范围缩小到韩国船企主力的 12000TEU 及以上大型集装箱船领域，这一比例更高达 40% 左右，去年订造的 VLCC 中也有 48% 采用双燃料。业界预测，到 2025 年，双燃料动力船将在新船订单中占据 50% 以上的比例。

目前，韩国三大船企实际上已经在 LNG 为主的双燃料动力船市场上取得了支配地位，仅在去年就斩获了 118 艘双燃料船订单。马士基的全球首批甲醇双燃料超大型集装箱船同样由韩国现代重工集团建造。

现代三湖重工高管指出：“将这种融合了新技术的高价船舶订单交给韩国船企已经成为了航运业界的主流选择。随着所有船型都将被要求转换为环保船舶，预期韩国船企的接单量将会不断增加。”



尽管如此，韩国造船业并未放松警惕。虽然 LNG 动力是目前环保船市场的主流，但 LNG 作为化石燃料也有其局限性。有鉴于此，中日船企已经在加紧开发可完全实现零碳排放的氨动力船，力争在这一市场能够“一举逆转”韩国的优势地位。

双燃料推进技术必须依赖海外也是韩国船企需要克服的挑战。除了还处于初期阶段的氢气之外，已经实现商业化的 LNG、甲醇、LPG 直到氨气推进，大部分大型船舶发动机的原创技术均由 MAN、瓦锡兰等欧洲生产商所掌握。虽然韩国三大船企在致力于研发氨和氢燃料动力系统，但尚未掌握相关技术。

另一重威胁因素是，随着环保型船舶订单的增加，以较低的劳动力成本而取得成本竞争力的中国船企正逐步积累建造高难度大型环保船舶的经验。

事实上，这几年中国造船业在双燃料船舶建造领域已经有了突飞猛进的变化。在 2020 年至 2021 年间，沪东中华和江南造船陆续为法国达飞轮船交付了 9 艘 23000TEU 双燃料船，实现了全球首创最大最先进 23000TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船项目的完美收官。大船集团即将在今年年初交付为中远海运能源建造的全球首艘 LNG 双燃料 VLCC。上海外高桥造船、新时代造船正在建造一系列 21 万载重吨级 LNG 双燃料 Newcastlemax 型散货船。

除了 LNG 动力船之外，中国船企也在氨动力船的研发方面也走在行业前列。早在 2019 年，上海船舶研究设计院设计的 18 万吨级氨动力散货船和大船集团联合曼恩公司设计的 23000TEU 型氨动力集装箱船方案就获得了原则性批准。

最近两年，江南造船研发的氨动力 VLGC 和中型液化气体运输船(MGC)也获得了原则性批准。2021 年 8 月初，外高桥造船最新研发的氨动力 21 万吨级散货船成功获得原则性批准。2021 年 12 月，江南造船携手 JS & Co、法国船级社 (BV) 推出全球最大的氨动力 93000 立方米超大型绿氨运输船 (VLAC)。

今年 1 月，招商工业刚刚获得了挪威礼诺航运 (Hoegh Autoliners) 最多 12 艘多燃料氨预留 9100CEU 汽车运输船建造合同，这将是世界首批零碳排放汽车运输船，也是目前全球最大最环保的汽车运输船。另外，青岛北海造船与欧洲船东 CMB 签署的 2 艘“氨燃料预留”21 万吨散货船建造合同也于近日正式生效。这是全球首份采用氨预留设计的好望角型散货船订单。

韩国造船业界人士表示，中国船企通过本国订单，在不断试错的同时迅速缩小与韩国之间的技术差距，“为了战胜中国的数量攻势，韩国企业有必要抢占先机，布局氨气、氢气等新一代技术”。



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	564~569	734~739	849~854		Steady.
Tokyo Bay	624~629	730~735	889~894	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	559~564	733~737	899~904	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	538~543	730~735	825~830	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	602	744	895	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	508~513	728~733	839 ~844	+ 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.	740~745	885~890		Avails tight.
Rotterdam	501~506	684~689	823~828		Softer.
Malta	S. E.	737~742	880~890		Steady.
Gibraltar	S. E.	727~733	865~870		Steady.

截止日期: 2022-02-10

◆ [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	04/02/22	28/01/22	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	04/02/22	28/01/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,400	11400	0	0.0%	
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: 2022-02-08

(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	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Greek (Maran Gas)	21,750	option declared, dual fuelled
1	LNG bunkering	12,500 cbm	DSME, S. Korea	2024	Spanish (Scale Gas)	6,060	option declared
6	Container	15,000 teu	DSME, S. Korea	2025	UK based (Zodiac Maritime)	18,270	LNG fuelled
4+2	Container	7,100 teu	DSIC, China	2024	Greek (Capital)	8,000	AMP, Tier III
4	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023-2024	Greek (Tsakos)	4,300	conventioanlly fuelled
2	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	Greek (Euroseas)	4,250	

◆ 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
HEMINGWAY	BC	207,634		2017	China	5,050	JP Morgan - U. S. A	
BAOSTEEL EVOLUTION	BC	206,331		2007	Japan	1,900	Dryships - Greek	SS/DD due
NAVIOS PROSPERITY	BC	82,535		2007	Japan	1,640	Undisclosed	
EVERGLORY	BC	81,666		2012	China	1,970	Undisclosed	
GALAXY	BC	81,666		2012	China	1,970	Undisclosed	en bloc each
RENAISSANCE	BC	81,666		2012	China	1,970	Undisclosed	
SPETSES SPIRIT	BC	80,328		2011	S. Korea	2,020	Univic - Hong Kong	BWTS fitted, Tier II



DORIC	BC	58,514	2013	S. Korea	2,100	Undisclosed	en bloc each**
IONIC	BC	58,468	2013	S. Korea	2,100	Undisclosed	
MAGDA	BC	58,018	2010	China	1,685	Greek	BWTS fitted
UNIVERSE 1	BC	53,074	2003	Japan	1,010	Undisclosed	bss DD due
POLA ANISIA	BC	46,412	2006	Japan	1,320	Undisclosed	BWTS fitted
MARINE PRINCESS	BC	35,501	2012	China	1,640	GMS - Indian	at auction
SUPER VALENTINA	BC	33,382	2013	Japan	1,800	Undisclosed	
NORD FORTUNE	BC	7,696	2008	Japan	1,650	Greek	

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
BALTIC BRIDGE	CV	93,570	7,471	2005	S. Korea	35,000	MSC - Swiss	en bloc, end Jan-2022 deal
NORTH BRIDGE	CV	53,682	4,298	2006	S. Korea			
BALTIC SOUTH	CV	52,184	4,432	2010	S. Korea			
SINGAPORE BRIDGE	CV	50,953	4,253	2002	S. Korea			
SAG GOOD TIMING	CV	13,702	1,118	2009	China	2,200	Undisclosed	

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
ALPASLAN OBA	GC/MPP	35,015	1,878	2004	China	2,200	Singaporean	
INA	GC/SDK	17,096		2012	China	1,030	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
ATHENIAN SUCCESS	TAK	298,996		2010	S. Korea	4,250	Sinokor - S. Korean	
HYUNDAI VIETNAM S501	TAK	50,000		2022	Vietnam	3,650	Norden - Danish	en bloc each***
HYUNDAI VIETNAM S502	TAK	50,000		2022	Vietnam	3,650	Norden - Danish	
STI DUCHESSA	TAK	49,990		2014	S. Korea	2,650	Pertamina - Indonesian	BWTS and Scrubber fitted
TEAM OSPREY	TAK	25,432		2009	S. Korea	900	European	en bloc each*
TEAM FALCON	TAK	25,419		2009	S. Korea	900	European	
TEAM HAWK	TAK	25,385		2008	S. Korea	900	European	
CASSIOPEIA	TAK	11,999		2018	China	1,000	Hong Lam Marine - Singapore	
EASTERN LIBERTY	TAK	8,857		2002	Japan	360	Indonesian	stst



◆ 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
BERGE AORAKI	BC	172,502	21,285	2000	Japan	640.00	HKC recycling
PETROGARUDA	TAK	115,000	19,105	2003	S.Korea	650.00	
ARISTOS	TAK	46,678	10,534	2004	Croatia	675.00	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
NEW INSPIRATION	TAK	298,399	40,737	2002	Japan	661.00	Buyer's option Bangladesh delivery \$666/ldt
AL SALAM	TAK	47,065	9,409	2001	Japan	662.00	Incl 750 tons fuel
THURAYA	TAK	46,724	11,216	1999	Poland	655.00	
HORIZON	TAK	44,370	8,116	1999	Japan	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
CARNIVAL SENSATION	OTHER/CRUISE	6,870	28,760	1993	Finland	undisclosed	as is Miami
NOAH HANA	TAK	2,618	1,364	1996	S.Korea	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【俄乌危机暂未影响乌克兰港口的运营】

俄罗斯和乌克兰的紧张局势如箭在弦，但据报道，所有乌克兰港口都正常运营。

由于乌克兰港口和码头在安全措施上有所增加，使得签发港口安全通行证所需的时间比以往多得多。因此，需要安排检验员登船的船舶应至少提前 2-3 天。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2022-02-11	636.810	726.140	5.487	81.656	862.670	65.711	1178.760	455.830	500.300
2022-02-10	635.990	726.420	5.502	81.622	860.720	65.777	1175.300	456.520	501.950
2022-02-09	636.530	726.740	5.507	81.667	862.350	65.728	1178.790	454.850	501.050
2022-02-08	635.690	726.930	5.523	81.577	860.110	65.817	1186.160	452.740	501.710
2022-02-07	635.800	724.710	5.492	81.624	856.260	66.133	1195.020	447.670	496.290

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	0.07771	1 周	0.07638	2 周	--	1 个月	0.12271
2 个月	0.15250	3 个月	0.37743	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.63457	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.09371		

2022-02-09