



全一海运市场周报

2022.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.02.21 - 02.25 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运价小幅走低 综合指数稳中有降】

中国出口集装箱运输市场处于节后恢复期，奥密克戎新冠病毒株在全球继续蔓延，中国得益于自身较为成功的防疫措施，外贸基本面总体稳定。本周，中国出口集装箱运输市场运行总体保持平稳，运价略有下滑。2月25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4818.47点。

欧洲航线：欧洲新冠疫情形势依然严峻，但较高峰时期稍有缓和，加之地缘政治风险，市场对包括防疫物资在内的各类物资运输需求仍保持较高水平。港口拥堵状况略有缓解，航线准班率有所回升。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，运价略有下滑。2月25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7519美元/TEU。地中海航线，行情与欧洲航线类似，上海港船舶平均舱位利用率在九成以上，即期市场订舱价格略有下滑。2月25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7339美元/TEU。

北美航线：美国新冠疫情仍处于较为严重的水平，市场对各类货物运输需求保持高位。疫情下美国集疏运体系效能低下的弊端突显，港口拥堵严重，集装箱滞压，航线准班率继续下降。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，航线运价基本稳定。

波斯湾航线：市场表现总体稳定，集装箱运输量保持平稳，市场供需状况总体良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，市场运价略有下滑。2月25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3426美元/TEU。

澳新航线：受奥密克戎毒株流行影响，当地疫情仍处于高发态势，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总体稳定，即期市场订舱价格略有下滑。2月25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4379美元/TEU。



南美航线：南美为新冠疫情高发地区，新冠疫情防控形势总体较为严峻，当地对各类生活物资及医疗用品进口依赖度较高。节后各航班货量恢复速度差异较大。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在 95%以上，即期市场订舱价格下跌。2 月 25 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 8801 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价运行稳定。2 月 25 日，中国出口至日本航线运价指数为 1166.60 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【稳价政策导向增强 综合指数跌幅收窄】

本周，政策稳价导向持续增强，大宗散货价格继续调整。不过，冬奥会结束后，随着企业复工复产，下游需求有所增加，市场行情小有起色，沿海散货综合指数延续下跌走势，跌幅收窄。2 月 25 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 1031.71 点，较上周下跌 0.3%。

煤炭市场：市场需求方面，受南方地区持续低温叠加元宵节后复工复产影响，工业用电需求恢复，电厂日耗水平快速提升，去库存进程加快，部分华南电厂库存跌至低位。月末下游补库压力上升，市场采购需求明显回暖。煤炭价格方面，上游有序增产，稳价保供政策持续推进，产销逐步平衡。目前煤炭市场价格走向以政策调控导向为主，相关部门及时压制煤价波动，预计本轮调控将延续至 3 月中旬左右。同时进口煤因受国际局势影响快速上涨，内外贸煤价倒挂。运价走势方面，进口煤高价，内贸煤限价，加上冬奥会结束后，下游企业需求逐步释放，本周沿海煤炭运输市场行情相对火热，华南航线率先领涨，带动沿海煤炭运价一路上涨。且受国际油价大幅攀升影响，船东运营成本不断提升，部分长航线经营压力变大，支撑运价走高。

2 月 25 日上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1012.6 点，较上周下跌 0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 701.66 点，较上周上涨 19.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.0 元/吨，较上周上涨 5.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 36.2 元/吨，较上周上涨 8.7 元/吨。

金属矿石市场：今年 2 月份以来，在铁矿基本面供需平稳但价格过快上涨背景下，政府加大调控力度，冲击市场情绪，铁矿石价格维持弱势震荡格局。而受限产影响，产能产量双控局面继续，市场需求保持较低水平。本周金属矿石运输市场行情冷清，需求低迷局面依旧持续，市场运价小幅下跌。2 月 25 日，沿



海金属矿石货种运价指数报收 1038.64 点，较上周下跌 1.5%。

粮食市场：北方港口部分贸易商对品质要求较高，收购价格上调，但多数收购主体收购价格还是以稳定为主，港口到货量保持稳定，日到货量在 2 万吨左右。南方港口现有库存尚足，饲料企业多为按需购买，部分库存偏低的饲企小批量多元化补库，进口谷物仍有一定成交量。本周，粮食运输市场需求较好，市场成交平稳，运价小幅上涨。2 月 25 日，沿海粮食货种运价指数报 1076.67 点，较上周上涨 2.9%。

成品油市场：受国际形势影响，原油价格一路拉涨，成品油价维持趋强运行，成本高企炼厂加工利润下滑，再加上炼厂检修影响，开工率维持低位，不过由于前期低位出货，库存压力较小。而随着北方气温回升，下游需求恢复加快，成品油运输市场行情低迷现状或将改善。本周成品油运输价格继续小幅下滑。2 月 25 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 1028.83 点，较上周下跌 0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求向好 综合指数受益回升】

本周，海岬型船太平洋市场货盘增多，运价强势反弹。巴拿马型船受粮食市场交投活跃带动，运价企稳回升。超灵便型船钢材、水泥熟料货盘增多，市场船少货多，运价明显上涨。整体而言，远东干散货指数在三大船型纷纷上涨的带动下大幅回升。2 月 24 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1724.49 点，运价指数为 1365.75 点，租金指数为 2262.61 点，较上周四分别上涨 19.6%、11.3%和 28.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场强势反弹。太平洋市场，上周末受长江口封航以及 FFA 远期合约价格上涨支撑，市场情绪有所好转，运价止跌。本周，太平洋市场矿石货盘增多，气氛相对活跃。在本月以来燃油价格上涨超 10%及钢厂产量上升预期等多因素带动下，运价一路走高，澳大利亚至青岛航线运价已突破 10 美元/吨。临近周末，受俄乌冲突进一步加剧影响，FFA 远期合约价格下跌，运价止涨回调。2 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18310 美元，较上周四暴涨 158.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.408 美元/吨，较上周四大涨 36.9%。远程矿航线，本周货盘仍无较大改善，但受太平洋市场成交活跃带动，市场氛围略有转好，运价有所上行。2 月 24 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.043 美元/吨，较上周四上涨 10.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳中有升。太平洋市场，本周印尼回国煤炭稍有增加，同时受粮食市场交投活跃以及 FFA 远期合约价格上涨带动，市场整



体氛围不错，租金有所上涨。2月24日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 24476 美元，较上周四上涨 14.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 22143 美元，较上周四上涨 16.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.735 美元/吨，较上周四上涨 8.1%。粮食市场，本周货盘增多，船货双方交投活跃，受燃油价格持续高涨带动，运价有所回升。2月24日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 56.00 美元/吨，较上周四上涨 4.2%；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 66.98 美元/吨，较上周四上涨 3.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场明显上涨。本周，国内北方钢材出口货盘及东南亚地区水泥熟料货盘较多，市场船少货多，租金稳步上行。2月24日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24829 美元，较上周四上涨 8.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 28368 美元，较上周四上涨 6.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 23781 美元，较上周四上涨 16.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.029 美元/吨，较上周四上涨 3.9%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.450 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价触底反弹 成品油运价持续上升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至2月18日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外大增，精炼油库存和汽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 12.1%。随着俄罗斯与乌克兰冲突升级，加剧了人们对全球能源供应中断的担忧，油价更是创 2014 年 7 月以来新高，不过美国总统拜登表示正在与主要消费国合作，将联手从战略石油储备中释放原油，并且美国未将俄罗斯能源列为制裁对象，限制了油价涨幅。OPEC+将于 3 月 2 日召开会议以决定 4 月的产油量，继美国页岩油巨头誓不增产之后，OPEC+或将紧随其后。本周布伦特原油期货价格飙升，周四报 101.32 美元/桶，较 2 月 17 日上涨 9.77%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位回暖，苏伊士型油轮运价大幅上扬，阿芙拉型油轮运价迅速上升。中国进口 VLCC 运输市场运价触底反弹。2月24日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 640.95 点，较 2 月 17 日上涨 11.51%。本周市场 3 月装期的货盘陆续进场，尽管货量有明显提升，但船多货少的基本面依然没变，前半周市场没有任何起色，临近周末，大西洋市场回调，市场情绪面建立，给船东注入信心推动市场。租家仍通过私下拿船的方式尽量控制市场，不过船东已很难妥协，运价触底反弹。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)先跌后张，西非航线日均 TCE(等价期租租金)大幅回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS34.46，较 2 月 17 日上涨 6.6%，CT1 的 5 日平均为 WS32.63，较 2 月 17 日下跌 1.6%，TCE 平均-1.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至



宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS38.61, 上涨 17.8%, 平均为 WS34.25, TCE 平均-0.8 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)： 运输市场综合水平大幅上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS75 (TCE 约 0.6 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS98 (TCE 约 1.7 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东和欧洲，一艘 13 万吨级船，伊拉克巴士拉至印度，3 月 8 日货盘，成交运价约为 WS78.40；一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至印度西岸，3 月 15 至 16 日货盘，成交包干运费约为 205 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线大幅上涨，综合水平迅速上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS153 (TCE 约 1.7 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS125 (TCE 约 1.6 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS133 (TCE 约 2.2 万美元/天)。波罗的海短程运价跳涨至 WS291 (TCE 约 12.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS113 (TCE 约 0.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS96 (TCE 约 0.1 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，综合水平持续上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS137 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS102 (TCE 约 0.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价稳定在 WS75 (TCE 约-0.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS137 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 WS145 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【油轮船价依然坚挺 散货船价止跌回稳】

2 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.29 点，环比上涨 0.30%。其中，沿海散货船价综合指数环比微跌 0.21%；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 1.14%、0.77%、0.36%。

冬奥结束，煤炭、钢铁需求回升，俄乌危机再度升温，国际干散货船运价全线上涨；BDI 指数周二收于 2148 点，至一个月新高，国际干散货船价格止跌回稳。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 2312 万美元，环比下跌 1.35%；57000DWT 吨级散货船估值 2567 万美元，环比上涨



1.04%；75000DWT 吨级散货船估值 2697 万美元，环比上涨 0.52%；170000DWT 吨级散货船估值 3948 万美元，环比上涨 3.63%。目前，市场担心俄乌冲突或破坏黑海地区煤炭、谷物、钢铁制品以及肥料的贸易出口，替代品需要转从南美以及其他地方进口，航程大幅拉长，国际干散货各船型一年期租金应声上涨 7.22%至 18.44%不等，干散货船价格短期或止跌反弹。本期，国际干散货船二手船市场成交活跃依旧，总共成交 28 艘（环比增加 2 艘），总运力 165.68 万 DWT，总成交金额 51500 万美元，平均船龄 12 年。

顿巴斯地区冲突升级以及俄乌双方出现暴力冲突，东欧地缘局势再次出现升温趋势，布伦特原油期货一度升高至 97.40 美元/桶（周一），随后投机者对冲套利，油价回跌，周二收 93.47 美元/桶，环比下跌 0.03%。国际油轮运输市场继续下探，受全球性通胀持续传递影响，国际油轮船价依然坚挺。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2564 万美元，环比上涨 0.51%；74000DWT 吨级油轮估值 2738 万美元，环比上涨 0.42%；105000DWT 吨级油轮估值 4288 万美元，环比下跌 1.70%；158000DWT 吨级油轮估值 4949 万美元，环比上涨 8.18%；300000DWT 吨级油轮估值 6706 万美元，环比上涨 0.17%。目前，燃油价格上涨和运费下降侵蚀了营运收益，国际油轮船东为减少损失降速到 10 节左右航行；市场对全球疫情的担忧已经降低，强劲的需求势头或将有助于市场在年底前回升至适当的水平。本期，国际油轮成交增量，总共成交 15 艘（环比增加 8 艘），总运力 148.13 万 DWT，总成交金额 28965 万美元，平均船龄 14.07 年。

冬奥会完美闭幕，非电终端用户复工复产，沿海散货货盘少量释放，散货船二手船价格涨跌互现。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 222 万人民币，环比上涨 0.84%；5000DWT 吨级散货船估值 1458 万人民币，环比下跌 1.54%。近期，沿海市场船货交易仍不乐观，但受成本支撑，运价底部企稳并维持弱势运行态势，预计沿海散货船价格将小幅盘整。本期，沿海散货船总共成交 4 艘（环比持平），总运力 0.92 万 DWT，总成交金额 1388.80 万元人民币，平均船龄 5.87 年。

内河散货运输运价底部维稳，内河散货船价格涨多跌少。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 51 万人民币，环比下跌 0.33%；1000DWT 吨级散货船估值 134 万人民币，环比上涨 3.17%；2000DWT 吨级散货船估值 283 万人民币，环比下跌 1.02%；3000DWT 吨级散货船估值 377 万人民币，环比下跌 0.37%。本期，内河二手散货船市场成交活跃，总共成交 82 艘（环比增加 51 艘），总运力 17.93 万 DWT，总成交金额 23185.41 万元人民币，平均船龄 8.31 年。

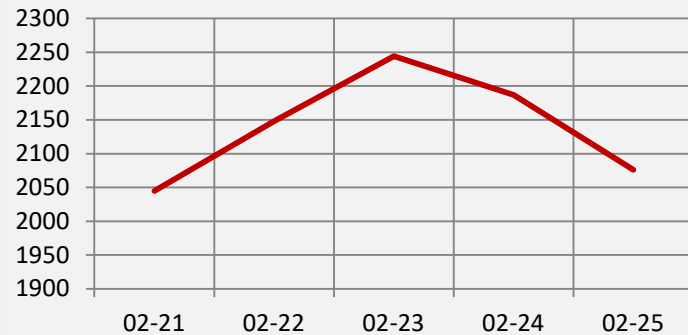


2. 国际干散货海运指数回顾

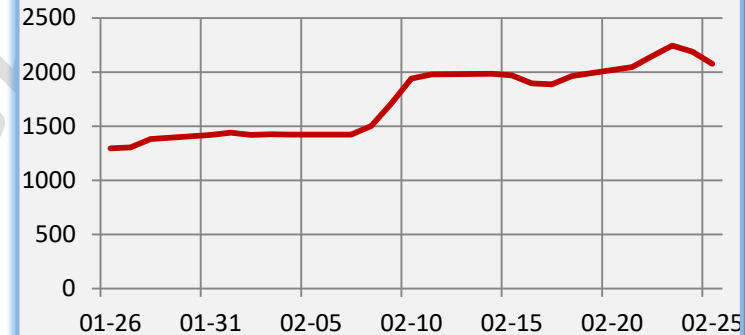
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

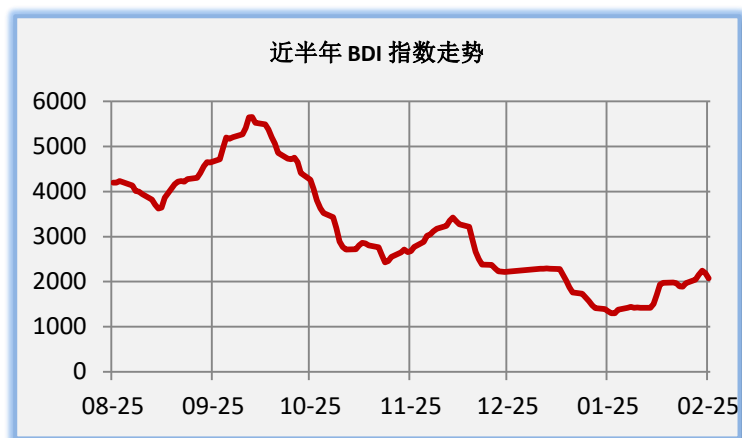
波罗的海指数	2月21日		2月22日		2月23日		2月24日		2月25日	
BDI	2,045	+81	2,148	+103	2,244	+96	2,187	-57	2,076	-111
BCI	1,849	+174	2,015	+166	2,192	+177	2,000	-192	1,691	-309
BPI	2,441	+66	2,596	+155	2,699	+103	2,689	-10	2,658	-31
BSI	2,342	+17	2,359	+17	2,388	+29	2,415	+27	2,417	+2
BHSI	1,306	+21	1,333	+27	1,354	+21	1,384	+30	1,399	+15

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	18/02/22	11/02/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	24,500	25,000	-500	-2.0%
	一年	26,000	27,000	-1000	-3.7%
	三年	21,750	22,000	-250	-1.1%
Pmax (76K)	半年	25,750	25,000	750	3.0%
	一年	24,250	22,750	1500	6.6%
	三年	17,000	16,750	250	1.5%
Smax (55K)	半年	30,000	26,750	3250	12.1%
	一年	26,000	26,000	0	0.0%
	三年	18,750	18,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	27,000	24,250	2750	11.3%
	一年	23,250	22,250	1000	4.5%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期： 2022-02-22



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Princess Doris' 2001 74716 dwt dely Zhoushan 25-28 Feb trip via Indonesia redel South China \$14,500 - cnr

'Sarita' 2019 63474 dwt dely Djen Djen prompt trip redel Dominican Republic \$22,000 - Weco

'Maria Topic' 2016 59914 dwt dely Tawau prompt trip via Indonesia redel WC India \$35,000 - Seacon

'Ju Xi ' 2011 56557 dwt dely Kohsichang 3/5 Mar trip redel China \$29,000 - cnr

'Kite Bay' 2016 38463 dwt dely Rio De Janerio 7/10 Mar trip redel Rotterdam \$29,000 - Pacific Basin

'Regius' 2016 33395 dwt dely passing Ushant prompt trip via Continent redel Houston intention fertilizer \$16,000 - Pacific Basin

(2) 期租租船摘录

'Thassos Warrior' 2010 93243 dwt dely Kapar 1/5 Mar about 5/7 months redel worldwide \$26,000 - Cobelfret

4. [航运&船舶市场动态](#)

【俄乌危机升级对三大航运板块有何影响?】

重大地缘政治事件通常会对航运业产生重大影响，有时是负面的，有时则有正面影响。



油运市场

在本月早些时候的一次圆桌会议上，美国律师事务所 Seward & Kissel 合伙人 Andrew Jacobsen 指出，自 2014 年以来，俄罗斯的能源行业一直是美国制裁的目标，相关企业会被列入特别指定国民（SDN）名单。

周三，美国对俄罗斯两家大型银行 VEB 和 PSB 及其子公司实施了封锁性制裁。如果战争爆发，未来的制裁可能会针对俄罗斯的能源出口，尽管欧洲对俄罗斯油气供应的需求很高。

Jacobsen 称，有许多俄罗斯国有企业——俄罗斯天然气工业股份公司（Gazprom）、俄罗斯石油公司（Rosneft）、Novatek 等已被列入行业制裁识别名单，但不在 SDN 名单上。这将对油轮市场造成影响，近期运价出现回升，而后期运价走势还要看制裁影响及美国油气出口恢复情况。

干散货运市场

船舶经纪公司 BRS 表示，2021 年，黑海地区是世界第二大粮食出口地区，出口量达 1.112 亿吨。其中，俄罗斯和乌克兰占全球小麦出口的 30%，乌克兰占全球玉米出口的 16%。

乌克兰的玉米可能是第一批受到影响的产品。BRS 指出，截至 1 月底，乌克兰已经出口了预期出口量 71% 的小麦，但玉米出口量仅占预期值的 32%。

大宗农产品出口不仅面临海上风险，同时还面临陆上风险。BRS 指出，军事冲突会导致粮食产量大幅减少，农业基础设施和设备将遭到破坏，地区经济将陷入瘫痪。Braemar ACM Shipproking 则认为，陆上风险可能会影响即将到来的小麦销售季节，而主要的粮食产区位于俄罗斯边境沿线。

分析人士认为，若发生军事冲突，其引发的贸易中断将迫使贸易商选择航线距离更长的替代线路，从而增加船舶运力需求，进而推升某类干散货船型的运价。

国际海事战略组织（MSI）在一份报告中指出，如果发生战争，谷物和煤炭市场将在短期内受到干扰，但对长距离运输的需求会增加，例如，欧洲长距离煤炭进口需求将走高。总体而言，对于散货航运市场的影响将是正面的。



集运市场

与油轮和散运相比，集装箱运输似乎没有受到多少影响。但咨询公司 Vespucci Maritime 首席执行官 Lars Jensen 认为，未来供应链将面临重大风险，可能会延长拥堵时间，并使运价长期处于历史高位。

在他看来，如果出现制裁，俄罗斯很可能会以网络攻击作为回应，航运公司、港口和码头这些关键基础设施将成为攻击目标。即使所有港口和码头在过去 5 年加强了网络防御，但仍不能做到无懈可击，况且当前供应链极其脆弱，一个主要港口停止运作 2~4 天，就将对全球供应链产生重大的影响。这与 2017 年的情况明显不同，当时马士基因遭受网络攻击而停运一周并没有对供应链造成重大影响，因为有足够的缓冲能力。

来源:中国远洋海运 e 刊

【集运市场火爆！二手集装箱船交易创纪录】

在各大集装箱班轮运营商豪掷大手笔租船的同时，一些“叹为观止”的二手集装箱船交易正在涌现。

据 Braemar ACM 称，总部位于英国的 Lomar Shipping 正继续积极出售集装箱船。在最新的一笔交易中，Lomar Shipping 将 2010 年建造的 2872TEU 集装箱船“Windswept”轮以 5200 万美元的价格出售给在新加坡航运公司 Transfar Shipping。

Lomar Shipping 从“Windswept”轮的交易中获得了约 4000 万美元左右的利润，该公司在 2020 年末以略高于 1000 万美元的价格买下了这艘船。

据了解，“Windswept”轮的买家 Transfar Shipping 最初是一家货运代理公司，母公司为中国第三方物流集团环世物流（Worldwide Logistics），2020 年 9 月，阿里巴巴物流子公司菜鸟收购了该集团 10.33% 的股份。

今年来，火爆的集装箱市场频现“创纪录”的船舶交易。本月初，韩国航运公司 Sinokor Merchant Marine 以 3.5 亿美元的价格，向 MSC 出售了 4 艘巴拿马型集装箱船（7,471 TEU “Baltic Bridge” 轮、4,432 TEU “Baltic South” 轮、4,298 TEU “North Bridge” 轮、4,253TEU “Singapore Bridge” 轮），而 Sinokor 在 2014 年至 2019 年购入这 4 艘船耗资仅 4670 万美元，在这笔交易中获利超过了 7 倍。



此前，新加坡集装箱船运营商 X-Press Feeders 也以 1.05 亿美元的价格将 4896 TEU 的“X-Press Jersey”轮出售给 MSC，而在 2019 年 X-Press Feeders 仅以 2690 万美元买下了这艘船，通过交易完成了 400% 的获利。

2022 年 2 月，希腊船东 Navios Maritime Partners LP 将两艘 2006 年建造的集装箱船“Navios Utmost”轮和“Navios Unite”轮出售给了一家第三方公司，总售价更是高达 2.2 亿美元。

集装箱班轮运营商在船舶买卖市场的疯狂进一步挤压了租赁市场的运力，导致集装箱船租金创下有史以来的新高。

前段时间，美国承运人帕夏夏威夷航运（Pasha Hawaii，以下简称帕夏航运）与零售巨头 Costco 合作在租船市场上大展拳脚，租下了 7 艘规模从 2100 到 3500TEU 的集装箱船，其中大部分是三年期的，出价超过任何其他运营商。班轮数据提供商 Linerlytica 称，帕夏航运以 17.5 万美元/天的价格租用了 2756TEU 的“X-Press Mekong”轮，从 2 月底开始，租期 50 天，创下了同类型集装箱船的租金历史最高纪录。

Braemar ACM 表示，帕夏航运在 2,000 至 4,000TEU 集装箱船范围内的激进举措快速推高了价格，使可供快速租赁的集装箱船越来越少，其他运营商在确保替代运力方面面临困难。

租船市场上的大戏并不止于此。Alphaliner 报告，台湾集装箱班轮运营商万海航运以“令人震惊的”80,000 美元/天租入了 2,452 TEU、1997 年建造的“Messini”轮，租期为 12 个月。2 月 10 日，以星航运官宣与希腊船东 Navios Maritime Partners LP 达成新的租船协议，以 8.7 亿美元拿下了 13 艘集装箱船。此外还有报道称，一艘 4300TEU 的巴拿马型船被短期租用，租金达到了 23 万美元/天。

Braemar ACM 分析师称，牛年出现了集装箱市场历史上最大的牛市，但虎年所有现存的船舶租金记录、运费记录、船舶买卖价格记录都将被打破。

克拉克森指出，除了全球港口拥堵削减了集装箱船船队有效运力外，许多集装箱班轮运营商购买船舶是租船市场上吨位供应极其有限的另一个原因。“在较大的集装箱船中，2023 年成为焦点只是时间问题，2022 年其余时间几乎没有船舶可用。这些惊人的市场条件看起来将持续一段时间，特别是在大量新船交付仍有一段时间的情况下。”



【2022 年脱硫塔加装业务或有小幅增长？】

脱硫塔加装的经济性和高低硫油价差有强关联性。2019 年，随着 IMO 限硫令即将实施和高低硫价差逐步扩大，脱硫塔加装业务迎来高峰，全球加装脱硫塔数量达到 1449 艘。2020 年，IMO 限硫令正式实施释放部分脱硫塔加装需求，同时受疫情影响油价大幅下挫，高低硫油价差迅速缩小，全球脱硫塔加装数量缩减至 1045 艘，同比减少 27.9%。2021 年，新加坡基准高低硫油价差稳定在 110 美元左右，脱硫塔安装热潮明显消退，全年全球脱硫塔加装数量仅为 242 艘，同比大幅下降 76.8%。

2022 年初，随着油价飙涨，高低硫油价差随之扩大，目前新加坡基准高低硫油价差已经达到 211.7 美元高点。以 10 年船龄 VLCC 为例，加装了脱硫塔的船队租金收益较未加装的船队高出 9254 美元/天，远超过 2021 年的平均值 5659 美元/天。目前全球已有 4419 艘、5.2 亿载重吨船队安装了脱硫塔，按载重吨计约占全球船队 23.5%。如果全球油气的供需关系维持现状，再加上俄乌局势升级地缘政治风险加大，石油价格或将在 100 美元基础上继续上探，高低硫油价差将进一步扩大。受经济性驱使，2022 年脱硫塔加装业务或有小幅增长。

来源:中国船舶经研中心

【2022 年新造船市场的四大看点】

2021 年，航运市场风起，新造船订单云涌，集运业的火爆向造船业传导，往日盛景仿佛重现。2022 年，久旱逢甘霖的新造船市场能否续写辉煌，确定新周期的开启？有四大看点值得关注。

看点一：市场能否延续强势表现

2021 年，全球新造船市场迎来大反弹。全年成交船舶 1756 艘、1.23 亿 DWT，创 7 年以来新高，与上一轮上升周期发端（2003 年，1.19 亿 DWT）的水平相当。2022 年，在新冠肺炎疫情、碳排放政策、新船造价与交付时间等因素影响下，这一强势表现能否延续？2021 年是新造船市场大周期的开启之年吗？

看点二：中国船企能否走出微利泥沼



2021 年，中国造船三大指标继续保持世界领先，造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的 47.2%、53.8%和 47.6%，增速较 2020 年分别增加 4.1 个、5.0 个和 2.9 个百分点。尽管市场份额几占半壁江山，但除集装箱船价格同比涨超 40%以外，多数细分船型的价格涨幅在 30%左右，并不能充分消化原材料、人工成本上升以及汇率等方面的压力，中国船企能否摆脱“增收不增利”的尴尬局面吗？

看点三：班轮公司的态度会否发生转变

2021 年，赚得盆满钵满的班轮公司跑步进场订造新船，独立船东也将大把美元撒入新造船市场。全年成交集装箱船 568 艘、430 万 TEU，总造价 428 亿美元，超过过去 4 年的总和。但是，市场分歧依然存在。如德国多家老牌船东并未订造新船，反而借机大幅减持集装箱船资产；日本船东的新造船支出也不升反降。一些班轮公司担心，随着港口效能回归常态和大量集装箱船陆续下水，未来的运力供需关系或迎来逆转。

看点四：脱碳及环保政策的不确定性影响

2021 年，国际海事组织、国际船级社协会、国际标准化组织等陆续出台对航运、船舶的绿色低碳新规则规范，船舶融资机构的政策也在向绿色船舶倾斜。这在一定程度上固然推动了老旧船舶的加速更新，但替代燃料及脱碳路径的不确定性无疑加重了船东的观望心态。此外，脱碳所带来的能源贸易货种的变化，也令干散货船和油轮的订造前景蒙上一层阴影。

2022 年之初，班轮公司手握的财务利润要远超前一年。站在新的起点上，班轮公司或不止投资新船，对于利润的使用，将刻画巨头们对未来发展的深度思考

手握大把利润，班轮公司将不止订造新船

一年前，业界大多预测 2021 年全球新造集装箱船市场热旺，这主要归结于新冠肺炎疫情下集运市场需求恢复等诸多因素：2020 年，前十大公布经营业绩的班轮公司的净利润超过 110 亿美元（2019 年不足 12 亿美元）。与此同时，在建集装箱船占在营船队比例连续多年呈下降趋势，并在 2020 年跌破 10%（2007 年 11 月的历史高点为 61.2%）。基于这样的背景，2021 年，财大气粗的班轮公司奔跑进场订造新船，独立船东也因为班轮公司的租约把大把美元撒入新造船市场。



在过去一年中，对新造船市场影响最大的是刚刚晋级全球第一大班轮公司的地中海航运。这家 1970 年成立的班轮公司一直不懈扩大船队规模，Alphaliner 估计其在 2020—2021 年购买 128 艘二手集装箱船，总运载能力超过 50 万 TEU。同时，地中海航运通过多种方式订造新船，Alphaliner 数据显示 2022 年 2 月初其在建船舶总规模达 78 艘、120 万 TEU，较一年前的 16 艘、32 万 TEU 增加数倍。长荣海运是另一家在 2021 年大规模订造新船的班轮公司，根据克拉克森数据，该班轮公司在 2021 年订造集装箱船 46 艘、41 万 TEU。

其他主要班轮公司在 2021 年也基本都有新船订造，万海航运订造船舶 33 艘、19 万 TEU，达飞轮船订造船舶 28 艘、27 万 TEU，中远海运集团订造船舶 20 艘、31 万 TEU……独立船东中塞斯潘动作最大，订造船舶 65 艘、79 万 TEU；一些传统船东也投入到新造船市场，如希腊 Capital Maritime、以色列 Ofer 兄弟二人（与以星航运相关联）的 Zodiac Maritime 和 Eastern Pacific Shpg 等。

订单云涌，2021 年全球新造船市场成交集装箱船 568 艘、430 万 TEU，总造价 428 亿美元。以 TEU 计，这比 2007 年的 333 万 TEU 高点仍旧增长 29%，占截至 2021 年底在营船队规模的 17.4%！

2022 年之初，班轮公司口袋中有大把的利润寻求去处，站在新的更高的起点上，业界对未来市场的发展却充满分歧。回看历史或已无法找到循环之规律，未来的图景，将在产业的格局之中、在企业的步履下逐渐明晰。

起点

2021 年的新船订单，让市场站在一个新起点上。激增的订单使得 2022 年初全球在建集装箱船规模达到 576 万 TEU，同比增长 126.6%，为仅次于 2008 年初（665 万 TEU）和 2009 年初（623 万 TEU）的历史第三高水平。从船型结构来看，超过 8000TEU 型船占比达到 76%；3000~7999TEU 型船占比约为 15%；小于 3000TEU 型船占比为 9%。从相对值来看，2022 年初，在建船舶占在营船队比例为 23.29%，属于历史中低水平。其中，在建载箱量超过 8000TEU 型船与在营船队比例为 34.46%；3000~7999TEU 型船比例为 13.26%；小于 3000TEU 型船为 12.70%。

依据当前在建船舶的总体交付安排，2022—2024 年，将分别有 95 万、210 万和 239 万 TEU 运力的集装箱船下水，其中 2023 年和 2024 年将连创历史最高纪录，当前的纪录值为 2015 年创下的 166 万 TEU。考虑船舶拆解等因素，克拉克森预期 2022 年全球集装箱船队规模同比将增加 90 万 TEU 和增长 3.6%，2023 年将再同比增加 193 万 TEU 和增长 7.5%。



由于集装箱船的大规模订造以及其他船型订造的跟随，中国与韩国船厂 2022—2023 年的船坞排期相对饱满，导致新船造价有一定程度的上涨。其中，2022 年初，超过 8000TEU 型船同比上涨在 40%~45%；中小型船舶上涨在 25%~35%。

在 2010 年代初期，中国一年的新船交付量超过 7000 万 DWT，韩国超过 5000 万 DWT，日本超过 3000 万 DWT。即使考虑当前建造船舶复杂程度更高，中日韩船厂也仍有富裕产能。有专业人士认为潜力产能主要在 2010 年代陷入危机的船厂，这些船厂重启需要资金、人力等，承接订单开具还款保函也会遇到一些障碍。不过，该人士也表示，一切仍在于市场的需求，如果出现更多订单，新船造价也足以覆盖重启产能的额外成本，僵化产能的复苏是必然的。

此时，造船业也在盘算造船需求。看起来新船订单仍在接连出现，但是当前的集装箱船队规模已不可与 2010 年代初期相比拟。即使经过 2003—2008 年的大规模订造，2010 年初集装箱船队规模仅为 1309 万 TEU，仅相当于目前水平的一半。从如此悬殊的对比中也可以了解，约 1/2 的船舶是在过去 10 余年间投入运营的，这大大缩短了集装箱船的平均船龄。2022 年初，集装箱船的平均船龄为 13.74 年，超过 20 年船龄占比仅为 8%，而这 8%又集聚在中小船型上。其中，超过 20 年船龄的 3000~5999TEU 型船占这一细分层级比为 13%；6000~7999TEU 型船为 12%；小于 3000TEU 型船为 22%。

火热

1 月下旬，达飞轮船以 1.4 亿美元购买 1 艘 2013 年投入运营的 6881TEU 型船，是 10 年前卖家订造时价格的两倍。基于集运市场的持续热旺和集装箱船租金的高企，也频现干散货船改装集装箱船的案例，如瑞典 Concordia Maritime 新近就规划将巴拿马型油轮改装为 2100TEU 型船。船东完全有理由疯狂，有机构根据全球集运市场 2021 年的走势和当前的总体情况，预估班轮业在 2021 年取得超过 1800 亿美元净利润，2022 年将达到 2000 亿美元的高峰。对矢志不渝追求船队规模的船东而言，手握现金必然是要买船的。

1 月，地中海航运在韩国现代三湖重工订造 6 艘 15000TEU 型船，交付期在 2024 年 7—12 月。随后，该班轮公司订造 6 艘 16000TEU 型船，其中 4 艘由天津新港造船承建、2 艘由大连船舶重工承建，交期在 2024 年（4 艘）和 2025 年（2 艘）。有外媒报道，这使得地中海航运直接和间接订造的 12200~16000TEU 型船达到 63 艘。

Ofer 兄弟在新造船市场的积极性颇高，1 月中旬，有外媒报道 Idan Ofer 在新加坡设立的 Eastern Pacific 订造 6 艘中型集装箱船，承建方为韩国船厂，这使得 Eastern Pacific 的集装箱船订单量达到 36 艘、约 35 万 TEU。2 月，Eyal Ofer 于英国设立的 Zodiac Group 在韩国大宇造船订造 6 艘 LNG 双燃料



15000TEU 型船，并使其在该船厂的船舶订单量达到 24 艘、36 万 TEU。这些船舶全部交付后，Zodiac Group 将成为位列塞斯潘和日本正荣汽船之后的第三大独立船东。

2 月初，希腊 Capital Maritime 被认为是大连船舶重工建造 6 艘大型集装箱船背后的船东，这些船舶据信总价为 4.8 亿美元，这是时隔一年后 Capital Maritime 又一次建造新船。2020 年 12 月至 2021 年 2 月，Capital Maritime 分别在韩国现代三湖重工和三星重工订造 6 艘和 4 艘 13000TEU 型船，这些船舶的交付期在 2022 年 8 月至 2023 年 5 月。

支持

大型集装箱船东的疯狂离不开金融机构的支持，其中中资、日资融资租赁企业发挥了重要作用，欧洲老牌船舶融资银行则在“波塞冬原则”下支持绿色船舶的订造。

疫情暴发以来，中资融资租赁企业与地中海航运合作，支持中国船厂承建新船，其中银行系融资租赁企业是主力。主要订单包括：2021 年初，交银租赁与地中海航运合作订造 6 艘 24000TEU 型船，由沪东中华造船、江南造船和扬子江船业各承建 2 艘；2021 年 2 月，国银租赁与地中海航运合作订造 2 艘 24000TEU 型船，由扬子江船业承建；2021 年 2 月，工银租赁与地中海航运合作订造 1 艘 24000TEU 型船，由江南造船承建；2021 年 3 月，民生租赁与地中海航运合作订造 6 艘 16000TEU 型船，由大连船舶重工承建；2021 年 7 月，招银租赁与地中海航运合作订造 2 艘 16000TEU 型船，由广船国际承建。

船厂系融资租赁企业也在继续发挥作用。2021 年 2—3 月，中船租赁（香港）与地中海航运合作订造 9 艘船舶，包括 6 艘 16000TEU 型船和 3 艘 24000TEU 型船，这些船舶均由中国船舶集团旗下船厂建造。

日本正荣汽船仍在继续扩大集装箱船资产的持有，2021 年 2 月其与海洋网联合作在日本今治造船和 JMU 分别订造 2 艘 24000TEU 型船。包括这 4 艘船舶订单，目前正荣汽船与班轮公司合作在日本船厂的船舶订单量为 25 艘、28 万 TEU。

为减少航运业温室气体排放，国际海事组织（IMO）于 2018 年 4 月通过航运业温室气体减排初步战略。以 2008 年碳排放为基准，提出到 2030 年将航运业碳排放强度降低 40%，2050 年碳排放强度降低 70%（碳排放总量降低 50%）的明确目标。



为支持达到 IMO 的碳减排目标，目前美国花旗银行、法国兴业银行、荷兰中央银行等代表全球船舶融资总份额约 1/3 的金融机构成为了“波塞冬原则”（2019 年 6 月发起）成员。近两年来，这些机构大力支持绿色船舶融资，在 2021 年的集装箱船新订单中，以 TEU 计，1/3 可以使用如液化天然气（LNG）、甲醇及氨等替代燃料。2022 年始这种趋势更为显著，截至 2 月中旬已敲定的大中型集装箱船 100% 可以使用如 LNG、甲醇等替代燃料。

跟随

受 2010 年代全球集运市场低迷影响较大的一些班轮公司和独立船东，在一年多来的市场复苏中获得喘息，并跟随进入新造船市场。与此同时，世界经济贸易区域自由的趋势、班轮公司东西干线服务减少偏港挂靠的现实以及老龄中小型集装箱船的更替需求，也在促进支线集装箱船的订造。

2020 年初，太平船务陷入财务危机，情急之下退出远东—北美航线，并将配置在该航线上的 12000TEU 型船转售。2022 年初，财务状况好转的太平船务宣布与江南造船签订（2+2）艘 LNG 双燃料 13000TEU 型船建造意向书。这批新船的单艘造价约 1.6 亿美元，将于 2024 年底交付，这也是太平船务 2015 年以来首次下单造船。

疫情前，阳明海运的财务状况多年不佳。1 月，有了经营利润的阳明海运发布公告称，董事会通过以阳明海运或子公司名义自造 5 艘 15000TEU 型船的计划。阳明海运表示，订造船舶是为了符合未来欧美航线等运营中长期发展及船队淘汰更新需求，预计这批新船将于 2025 年陆续交付。

跟随将配置在主干航线的大型船舶订造潮，配置在区域内航线的中小型集装箱船订单潮流也已到来。《贸易风》在 1 月下旬报道，韩国船厂迎来近 30 艘集装箱船的订造，订单总值约 40 亿美元，其中很大一部分为中型集装箱船。新加坡 X-Press Feeders 于 1 月下旬在外高桥造船订造 2 艘 7000TEU 型船，这使其 2021 年 11 月底以来的集装箱船订造量达到 12 艘、3.7 万 TEU。

1 月，德国 MPC Capital 在韩国韩进造船订购 4 艘 5500TEU 型船，首艘船将于 2023 年二季度交付。这是韩进造船 7 年来的首份新造船订单，是中小型集装箱船的持续订造为其带来新生。1 月，黄海造船获得 2 艘 1800TEU 型船订单。据了解，这家疫前集装箱船订单并不充足的船厂疫情以来共获得 23 艘 1800TEU 型船订单，这些新船只有 1 艘排在 2023 年之后交付。

作为老牌造船厂的“台湾中华造船”拥有 241 艘集装箱船建造业绩，其看好中小型集装箱船的市场前景，自订自造 4 艘 2800TEU 型船。包括这 4 艘新船，



“台湾中华造船”仅有 5 艘船舶在建。

分化

疫情下，集运市场运价高企，2021 年（截至 12 月 25），上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价均值为 2601.25 点，同比上升 167.9%。这一方面在于，货运需求受各国的经济刺激措施和“宅经济”拉动；另一方面在于，实际运力供给受港口拥堵影响大幅减少，德路里估计 2020—2022 年的运力损耗分别为 11%、17%和 12%。一些班轮公司和独立船东担心，一旦港口效能回归常态，大量集装箱船又在 2023—2024 年下水，运力供给将显著大于货运需求，集运市场前景堪忧。

对未来市场走势最为担忧的是德国船东，包括 C-P Offen、Schulte Group、Peter Dohle、NSC Schifffahrt 以及 Zeaborn 等多家老牌船东并未订造新船，反而借二手船价格飙升之机大幅减持集装箱船资产。其中，Zeaborn 在 2021 年减持集装箱船资产 19 艘、124740TEU；Schulte Group 为 11 艘、43328TEU；Peter Dohle 为 9 艘、31306TEU。

高世迈、Danaos Shipping 等在纳斯达克上市的集装箱船东也对远期交付的新造集装箱船持谨慎态度，前者仅有 2 艘 13000TEU 型船在建，后者为 0。

不过，IMO 针对在营船舶的船舶能效指数（EEXI）、营运碳强度指标（CII）将分别从 2023 年 1 月 1 日起更新验证和生效。也有市场参与者认为，为达到 IMO 相关指标要求，船舶将不得不降速行驶，平均降幅或超 10%，这将意味着超过 10%的运力损耗。

对未来市场更具信心的主要为班轮公司。基于产业的寡头垄断性质，它们更有能力把握市场，并通过自有资金或与合作者订造新船，进一步扩大运营船队规模，如塞斯潘、Ofer 兄弟以及 Capital Maritime 等也主要基于与班轮公司的长期租船协议订造新船。

也有一些独立船东对行情较为乐观，如把“致远”轮租赁给阿里巴巴的日本 StarOcean Marine，2021 年以来持续订造新船，当前有在建集装箱船 14 艘、28080TEU；德国 Briese Schifffahrts 也在积极订造新船，2021 年以来共订造集装箱船 12 艘、22200TEU。

转向



尽管班轮公司不吝惜把利润投入到新造船市场，但也要看到，主要班轮公司仍在布局 2016 年以来快速发展的“端到端”赛道。

刚刚失去全球第一大班轮公司位置的马士基，直接和间接订造的集装箱船仅为 29 艘、32 万 TEU，占在营船队比为 7.4%，为前十大班轮公司中的最低水平。2 月 9 日，马士基宣布 2021 年获取 180.33 亿美元净利润，同时宣布拟收购美国全程及跨境物流解决方案提供商 Pilot，交易价值约为 16.8 亿美元，这让其在“端到端”赛道的拓展中更进一步。

正如先前引领班轮业订造大型集装箱船，马士基的转型发展是义无反顾的。2021 年下半年以来，马士基宣布多个在新赛道上的购并案例，更不乏大金额交易。这包括收购专注于美国 B2C 包裹速递和 B2C 配送服务的物流企业 Visible SCM，交易价值约为 8.38 亿美元；有意收购专注于欧洲 B2C 包裹速递服务的物流企业 B2C Europe，交易价值约为 8600 万美元；收购葡萄牙 B2C 仓储技术解决方案初创企业 HUUB；有意收购拥有强大空运服务能力的全球货运代理企业翼源国际，并将采购两架新的 B777F 波音飞机和租赁 3 架 B767-300 货机；收购中国香港合同物流企业 LF Logistics 的大部分股权，交易价值为 36 亿美元。

航空货运是发展“端到端”赛道的班轮公司拓展的新领域，除了马士基，新近有媒体报道地中海航运正与德国汉莎航空合作，试图收购意大利国有企业 ITA Airways 的大部分股权。地中海航运表示，对 ITA Airways 兴趣源于“在货运和客运领域激活积极协同效应的可能性”。达飞轮船 2020 年三季度收购法国航空企业 Groupe Dubreuil Aero 的 30% 股权后，已经在旗下的瑞士基华物流创建航空货运部门。2021 年，达飞轮船购买多架空客货机，并将飞行外包给 Air Belgium 运营。

中远海运集团也在“端到端”赛道上布局。2021 年，从入股中国物流集团到投资顺丰控股，再到风投环世物流，均显现出这家海运企业的战略意图。当然，基于 2020 年和 2021 年的丰厚利润，班轮公司除了寻求扩张性的发展外，也表示将在合适的时机和价格回购股权，以期在企业的长远发展中有更多选择的可能。

来源: 航运交易公报



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	621~626	783~788	903~908		Steady.
Tokyo Bay	671~676	780~785	915~920	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	575~580	750~755	955~960	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	540~545	755~760	850~855	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	692	839	995	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	545~550	770~775	870 ~875	+ 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.	784~788	950~955		Avails tight.
Rotterdam	537~542	719~724	838~842		Softer.
Malta	S. E.	759~763	890~900		Steady.
Gibraltar	S. E.	764~769	895~900		Steady.

截止日期: 2022-02-24

◆ 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	18/02/22	11/02/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,050	50	0.8%	
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	18/02/22	11/02/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,500	11500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,650	7,650	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: 2022-02-22

(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	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2025	H-Line - South Korean	Undisclosed	against long-term T/C to ExxonMobil
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Hyundai Glovis - South Korean	21,700	against 7-yrs T/C to Woodside
4	Container	7,000 teu	Qingdao Beihai, China	2024-2025	SFL Corporation - Bermuda based	8,150	LOI stage, conventional fuelled
2	PCTC	7,000 ceu	Jinling, China	2024-2025	EPS - Singapore	8,700	

◆ 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
STELLA HOPE	BC	180,007		2016	China	4,250	Zodiac Maritime - U.K	eco, BWTS fitted, on index-linked TC for 1+1 yrs
MINERAL BELGIUM	BC	173,806		2005	China	1,580	Greek	
SEAGULL WIND	BC	82,908		2013	Japan	2,700	Sterling Shipping - U.K	
LILY BREEZE	BC	74,744		1998	Japan	860	Undisclosed	
BONANZA	BC	73,613		2003	China	1,080	Chinese	BWTS fitted, SS/DD due Jul 2022



ULTRA EXCELLENCE	BC	61,214	2016	Japan	3,150	Undisclosed	BWTS fitted
WP BRAVE	BC	58,627	2012	S. Korea	1,800	Undisclosed	
TOMINI MAJESTY	BC	56,942	2010	China	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
MANDARIN GRACE	BC	56,693	2011	China	3,360	Chinese	en bloc*, BWTS fitted
MANDARIN TRADER	BC	56,677	2011	China			
WP AMBITION	BC	55,865	2015	Japan	2,550	Turkish	BWTS fitted
WUHU	BC	39,182	2014	China	6,700	Nova Marine Carriers - Italian	en bloc, BWTS fitted
WUCHANG	BC	39,128	2013	China			
WUCHOW	BC	39,090	2013	China			
SUPERNOVA	BC	36,367	2012	Japan	2,050	Russian	BWTS & scrubber fitter
EKATERINA	BC	31,764	1998	Japan	850	Turkish	
TRAMONTANA	BC	28,351	2010	Japan	1,450	Russian	BWTS fitted

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
NAVIOS UTMOST	CV	101,597	8,208	2006	S. Korea	11,000	Undisclosed	en bloc each, delivery
NAVIOS UNITE	CV	101,411	8,208	2006	S. Korea	11,000	Undisclosed	2H-2022
CAPE MAGNUS	CV	37,570	2,742	2008	Norway	5,300	Wan Hai Lines - Taiwanese	
WINDSWEPT	CV	35,445	2,872	2010	China	5,200	Transfar Shipping - Chinese	
OKEE ORTOLAN THETA	CV	12,779	1,049	2007	S. Korea	1,750	Russian	*
OKEE ORTOLAN ZETA	CV	12,774	1,043	2007	S. Korea	1,550	Russian	
ORTOLAN EPSILON	CV	11,814	987	2008	S. Korea	undisclosed	Russian	
DIANA K	CV	9,821	642	1996	S. Korea	430	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
RINEIA	TAK	159,106		2004	S. Korea	1,800	Middle East	TC attached
ORANGE STARS	TAK	115,756		2011	S. Korea	2,850	Norwegian	basis BB Back at \$10,000 p/d till end-2023/ear 2024
MASTERA	TAK	106,208		2003	Japan	undisclosed	GMS - Indian	
PHOENIX HOPE	TAK	105,585		2008	S. Korea	1,825	Chemnav - Greek	
CHRISOPIGI LADY	TAK	71,810		2005	S. Korea	1,100	Indian	old sale
OCEAN JUPITER	TAK	50,314		2007	S. Korea	undisclosed	Greek	**Judicial sale
ZHU JIANG	TAK	50,192		2009	S. Korea	undisclosed	Greek	
OCEAN WINTER	TAK	41,370		2009	S. Korea	undisclosed	Greek	



OCEAN SPRING	TAK	40,960	2009	S. Korea	undisclosed	Greek
NORD SNOW QUEEN	TAK	38,289	2008	China	950	Greek
SKY	TAK	37,879	2007	S. Korea	810	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
ALAM CETUS	BC	171,009	23,982	2003	Japan	640.00	as is Batam/Singapore, incl further trading options
OCEAN FORCE	GC/MPP	4,555	2,528	1983	Germany	197.00	as is Delaware, USA - auction sale
PIRI REIS UNIVERSITES	OTHER/PAS	1,750	6,615	1983	Poland	488.00	as is Istanbul
KAPTEN CAROQ	TAK	109,672	20,015	2006	China	undisclosed	
HARMONY	TAK	35,913	8,256	1999	S. Korea	650.00	as is Colombo, incl 200t IFO 40t MGO

◆[ALCO 防损通函](#)

【长江引航员隔离引起的法律风险】

部分引航员因新冠肺炎（Covid-19）被隔离，导致长江部分航段的国际贸易船舶停滞。

上周，有海事媒体报道称，两名长江引航员的新冠肺炎病毒检测呈阳性。在随后的几个小时和几天里，据报道，长江引航中心约 500 名引航员中有近 200 人被中国当局隔离。协会了解到，停靠在江阴港及包括南京在内的上游航段的国际贸易船舶在长江上的航行大部分已经戛然而止。能够驶往江阴港或更远航段的似乎只有那些运载煤炭和液化天然气等必需进口商品的船舶。

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
日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2022-02-25	633.460	709.310	5.484	81.128	847.420	66.360	1342.680	453.940	494.480
2022-02-24	632.800	715.140	5.508	81.079	856.990	66.144	1283.550	457.160	496.960
2022-02-23	633.130	717.440	5.501	81.144	860.460	66.105	1244.880	457.600	496.020
2022-02-22	634.870	717.630	5.543	81.372	862.710	65.853	1263.550	456.050	497.520

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	0.07638	2 周	--	1 个月	0.18686
2 个月	0.15250	3 个月	0.49757	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.82629	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.33686		

2022-02-23