



全一海运市场周报

2022.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.02.28 - 03.04 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 多线运价小幅调整】

中国出口集装箱运输市场仍处于节后恢复期，奥密克戎新冠病毒株在全球继续蔓延，中国虽抗疫措施较为得力，但近期国内整体形势较为严峻。节后运输需求因存货陆续出清总体基本平稳。本周，中国出口集装箱运输市场行情小幅调整，多条远洋航线运价均有不同程度下跌，综合指数下行。3月4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4746.98点，较上期下跌1.5%。

欧洲航线：欧洲新冠疫情形势仍然严峻，地缘政治风险加剧。生活必需品及医疗物资虽需求较大，但近期能源价格大幅上扬，进一步推高欧洲通胀水平，影响欧元区内经济复苏进程，甚至削弱家庭购买力。另一方面，部分班轮公司和物流公司暂停俄乌货物预订给欧地航线带来不确定性，船舶调拨难度持续增加。港口拥堵状况持续缓解中。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，运价有所下滑。3月4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7387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95%以上，即期市场订舱价格略有下滑。3月4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7254美元/TEU。

北美航线：美国疫情形势仍然严峻，每日新增病例数仍处高位。国内经济活动温和扩张，但供应链瓶颈、高通胀环境以及劳动力紧缺仍影响整体经济复苏。美西港口等候船舶略有减少，船舶有往其他港口转移的趋势。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，航线运价总体保持平稳。

波斯湾航线：目的地市场货量处于恢复中，运输需求有所回落，市场供需状况小幅下滑。本周，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右，市场运价略有下滑。3月4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3350美元/TEU。



澳新航线：受奥密克戎毒株流行影响，当地新增确诊病例数处于高位，防疫和各类生活物资运输需求保持较大。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在 85%~95%，即期市场订舱价格有所下跌。3 月 4 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 4216 美元/TEU。

南美航线：区域内疫情状况依然较为严峻，运输市场处于节后空窗期，运输需求恢复仍待时日。节后各班轮公司因货物结构不同订舱情况差异较大。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在 80%~90%，即期市场订舱价格下跌。3 月 4 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 8358 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求小幅波动，市场运价小幅下滑。3 月 4 日，中国出口至日本航线运价指数为 1128.75 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【能源价格上涨 综合指数回调】

国际形势紧张，大宗散货能源价格上涨，同时，油价上涨更是增加物流运输成本，市场行情回暖，沿海散货综合指数回调。3 月 4 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 1143.54 点，较上周上涨 10.8%。

煤炭市场：市场需求方面，全国大部分地区气温明显回升，民用电高位回落，随着国家“稳增长”政策的逐步落实，叠加能耗双控政策适度放松，工业用电需求增加。本周，电厂库存小幅回升。不过因长协煤到位仍需时间，而部分电厂库存依旧偏低，市场采购需求不减。煤炭价格方面，煤炭市场外部因素仍存在较大不确定性，国际局势紧张，进口动力煤的持续上涨，对国内价格形成一定支撑。但国内煤炭市场内部因素的稳定毋庸置疑，也在一定程度上屏蔽了外部因素对我国能源的大范围影响。在国家大力稳定煤炭市场供应及价格的大背景下，环渤海地区煤炭综合价格继续保持平稳运行。运价走势方面，国际油价大幅上涨，能源紧张，导致国内煤价跟涨，进口煤高价，前期库存低位等一系列因素使得华南地区煤炭需求转向内贸煤炭，需求增加，运价大幅跳涨。下半周，火热行情有所降温。因担心政策调控，下游电厂观望情绪再起，市场货盘减少，成交价格趋于缓和。

3 月 4 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1175.83 点，较上周上涨 16.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 972.86 点，较上周上涨 38.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 39.7 元/吨，较上周上涨 11.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 55.6 元/



吨，较上周上涨 19.4 元/吨。

金属矿石市场：铁矿石价格受运输成本上涨影响，短期价格快速攀升，提高钢材成本，近期各品种钢材价格偏强运行。随着气温回升，市场情绪明显回暖，建材消费量大幅好转，不过，“保供稳价”政策力度加大，短期投机性需求或再度受到抑制，钢市供需呈现动态平衡，金属矿石运输市场运价小幅上涨。3 月 4 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1076.47 点，较上周上涨 3.6%。

粮食市场：国际局势影响国内买卖双方心态，加上今年主产区粮质差异较大，东北玉米品质优势明显，下游囤货意愿强烈，支撑东北玉米价格偏强运行。需求方面，玉米市场看涨氛围浓厚，厂家粮商建仓备货意愿强烈，市场收购速度加快，行情火热，叠加煤炭运输市场影响，运力紧缩，运价大幅跳涨。3 月 4 日，沿海粮食货种运价指数报 1221.01 点，较上周上涨 13.4%。

成品油市场：受地缘局势紧张影响，原油价格快速上涨，国内市场近期汽柴油价格已经跟涨至高位。不过当前汽油市场需求仍缺乏有力支撑，整体趋于平淡。柴油终端需求虽然处于恢复阶段，但提升速度有限。运输方面，货盘略有增加，但下游库存偏满导致小规模压港，成品油运输价格小幅回调。3 月 4 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 1029.62 点，较上周上涨 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【地缘冲突影响显现 综合指数继续上行】

本周，受俄乌地缘冲突进一步加剧影响，国际干散货运输市场三大船型表现有所分化。海岬型船担忧情绪升温，运价先抑后扬。巴拿马型船受印煤货盘支撑，运价稳中有升。超灵便型船市场船少货多，运价再创新高。整体而言，远东干散货指数呈继续上行态势。3 月 3 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1846.25 点，运价指数为 1433.90 点，租金指数为 2464.78 点，较上周四分别上涨 7.1%、5.0%和 8.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场，上半周受俄乌局势不稳定因素及澳洲台风的影响，FFA 远期合约价格下跌，市场担忧情绪升温，运价承压下行。下半周，矿商询盘积极，市场情绪相对好转。在 FFA 远期合约价格回升、淡水河谷现身提振市场信心等因素带动下，运价企稳回升。临近周末，受北大西洋市场需求较差拖累，运价又现止涨回调迹象。3 月 3 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16088 美元，较上周四下跌 12.1%；澳大利亚



丹皮尔至青岛航线运价为 10.298 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。远程矿航线，由于本周淡水河谷有船运需求，市场货盘略有增加。受太平洋市场震荡影响，运价呈现先抑后扬态势。3 月 3 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 23.053 美元/吨，较上周四基本持平。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳中有升。太平洋市场，本周俄煤受局部冲突加剧影响出口受阻，印尼煤炭国际需求明显增加。国内电厂以及非电企业采购需求进一步释放，船运需求增加，租金稳步上行。3 月 3 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26583 美元，较上周四上涨 8.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 25204 美元，较上周四上涨 13.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.61 美元/吨，较上周四上涨 17.5%。粮食市场，本周市场活跃度一般，受近期粮价大幅上涨影响，进口需求承压转弱。但在燃油价格不断飙升的支撑下，运价小幅上行。3 月 3 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 57.70 美元/吨，较上周四上涨 3.0%；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 68.8 美元/吨，较上周四上涨 2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场再创新高。本周，印尼煤炭货盘明显增多，叠加国内北方钢材出口需求较大，远东地区运力供给紧张。市场整体氛围火热，船东挺价意愿较强，带动运价大幅上涨，中国南方至印尼往返航线日租金已创近四个月来新高。3 月 3 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 30342 美元，较上周四上涨 22.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 33806 美元，较上周四上涨 19.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 27125 美元，较上周四上涨 14.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 18.591 美元/吨，较上周四上涨 16.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.109 美元/吨，较上周四上涨 15.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价飞速上涨 成品油运价大幅上升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2 月 25 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外大幅下降，精炼油库存和汽油库存均小幅下降。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%。在全球原油供应偏紧张背景下，俄乌危机持续时间越长，后市油价越可能继续上涨。本周俄乌第一轮和谈并没有达到预期，西方更严厉的制裁可能会造成部分石油中断供应，OPEC+在会谈中无视乌克兰危机，并冷落了消费者要求增产的呼吁，表示仍不会进一步额外增加原油供应量。不过伊核协议谈判进展积极，有望为紧张的全球市场增加原油供应。本周布伦特原油期货价格屡创新高，周四报 113.17 美元/桶，较 2 月 24 日上涨 11.70%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅跳涨，苏伊士型油轮运价急速上扬，阿芙拉型油轮运价迅速上升。中国进口 VLCC 运输市场运价飞速上涨。3 月 3 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1007.48 点，较 2 月 24 日上涨 57.2%。由于俄罗斯



突然在乌克兰采取军事行动给市场注入了很大的不确定性，本周市场情绪面快速高涨，船东在经历运价长期低位后表现出强烈的抵抗，运价水涨船高，临近周末，尽管俄乌局势依然不乐观，西方对俄罗斯制裁升级，但租家结合目前市场现状、俄乌局势的发展，及船位供给充足等因素，刻意控制出货节奏，给市场情绪降温，运价呈现回调趋势。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）急速提升，西非航线日均 TCE（等价期租租金）大幅上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS57.29，较 2 月 24 日上涨 66.2%，CT1 的 5 日平均为 WS51.91，较 2 月 24 日上涨 59.1%，TCE 平均 0.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS56.64，上涨 46.7%，平均为 WS52.92，TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平急速上扬。西非至欧洲市场运价上涨至 WS94（TCE 约 1.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS291（TCE 约 15.0 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，3 月 17 日货盘，成交运价约为 WS100.00；一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，3 月 11 至 13 日货盘，成交包干运费约为 425 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均大幅上涨，综合水平迅速上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS162（TCE 约 1.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS240（TCE 约 6.3 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS235（TCE 约 8.2 万美元/天）。波罗的海短程运价跳涨至 WS516（TCE 约 24.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS143（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS130（TCE 约 0.9 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上涨，综合水平大幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS148（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS178（TCE 约 1.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS150（TCE 约 1.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS174 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS150（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.7 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价以涨为主 内河散货船价多数下跌】

3月2日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1189.99点，环比上涨1.08%。其中，内河散货船价综合指数环比微跌0.60%；国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨0.05%、3.09%、3.10%。

俄乌冲突升温，黑海地区的大宗散货货盘减少，国际干散货船即期运价承压，BDI指数周二收于2069点，环比下跌3.68%，国际干散货船价格以涨为主。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2415万美元，环比上涨4.47%；57000DWT吨级散货船估值2543万美元，环比下跌0.94%；75000DWT吨级散货船估值2842万美元，环比上涨5.39%；170000DWT吨级散货船估值4089万美元，环比上涨3.58%。目前，全球铁矿石、煤炭和粮食货盘持续支撑，国际干散货船价格短期看涨。本期，国际干散货船二手船市场成交量小幅增加，总共成交30艘（环比增加2艘），总运力207.47万DWT，总成交金额58153万美元，平均船龄12.5年。

欧美对俄罗斯制裁措施增加，支付受限或限制俄罗斯原油出口，市场供应担忧进一步加剧，国际原油价格连续大涨，布伦特原油期货周二收107.58美元/桶，环比上涨15.10%。俄乌冲突升级，油轮运价飙升，国际油轮船价小幅震荡。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值2534万美元，环比下跌1.17%；74000DWT吨级油轮估值2741万美元，环比上涨0.11%；105000DWT吨级油轮估值4270万美元，环比下跌0.41%；158000DWT吨级油轮估值5060万美元，环比上涨2.26%；300000DWT吨级油轮估值6709万美元，环比上涨0.04%。目前，俄乌局势对全球经济和石油需求的整体影响将在未来几周甚至几个月内发酵，更高的油价将延迟石油需求的复苏，而流动性和贸易机会的减少对原油需求影响仍是未知数，市场面临不确定性。本期，国际油轮成交缩量，总共成交6艘（环比减少9艘），总运力63.90万DWT，总成交金额9310万美元，平均船龄16.67年。

内贸散货终端采购需求释放明显，船用燃油价格上涨，沿海运价延续回升态势，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236万人民币，环比上涨6.37%；5000DWT吨级散货船估值1440万人民币，环比下跌1.24%。近期，在运输成本及需求支撑下，沿海运价回暖上扬，预计沿海散货船价格将震荡调整。本期，沿海散货船总共成交1艘，吨位为1500DWT左右，成交船龄8.01年。

内河散货运输价格低位徘徊，内河散货船价格多数下跌。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53万人民币，环比上涨



4.57%；1000DWT 吨级散货船估值 131 万人民币，环比下跌 2.46%；2000DWT 吨级散货船估值 280 万人民币，环比下跌 1.23%；3000DWT 吨级散货船估值 371 万人民币，环比下跌 1.62%。本期，内河二手散货船市场成交量大幅减少，总共成交 49 艘（环比减少 33 艘），总运力 8.04 万 DWT，总成交金额 10248.69 万人民币，平均船龄 8.51 年。

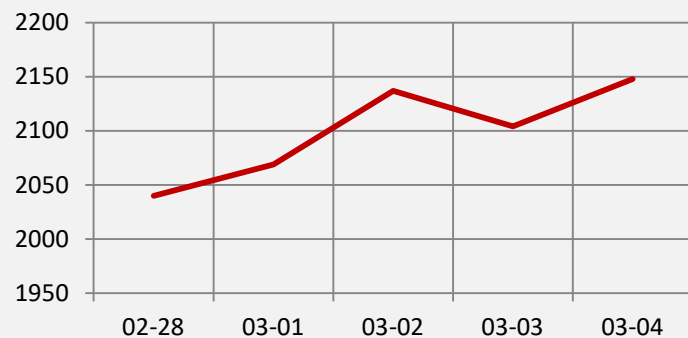
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

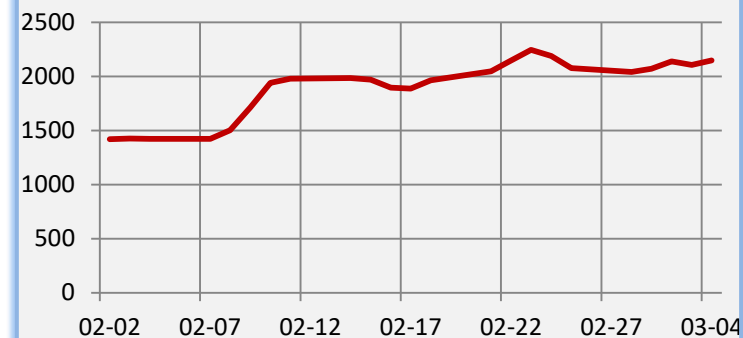
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

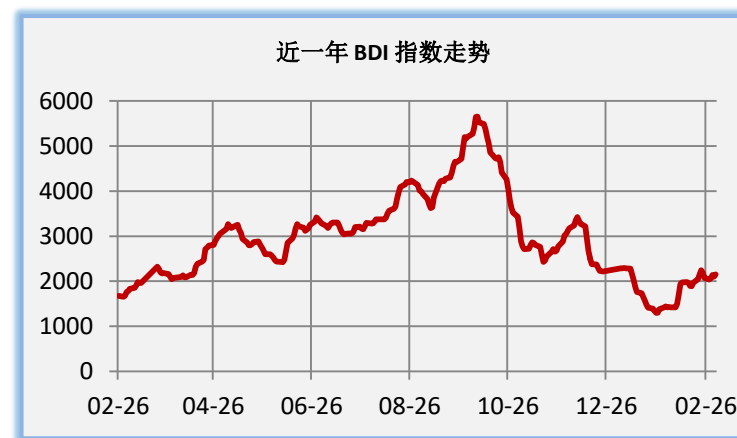
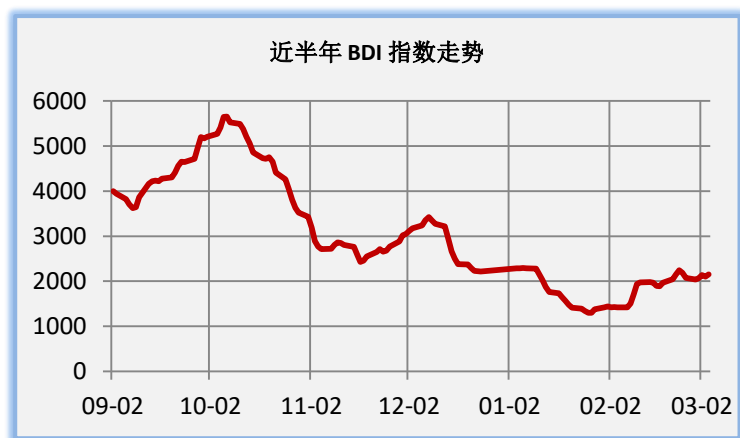
波罗的海指数	2月28日		3月1日		3月2日		3月3日		3月4日	
BDI	2,040	-36	2,069	+29	2,137	+68	2,104	-33	2,148	+44
BCI	1,617	-74	1,690	+73	1,840	+150	1,639	-201	1,635	-4
BPI	2,599	-59	2,601	+2	2,634	+33	2,699	+65	2,785	+86
BSI	2,428	+11	2,443	+15	2,471	+28	2,520	+49	2,586	+66
BHSI	1,405	+6	1,420	+15	1,421	+1	1,434	+13	1,443	+9

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	25/02/22	18/02/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,500	24,500	2000	8.2%
	一年	26,500	26,000	500	1.9%
	三年	21,500	21,750	-250	-1.1%
Pmax (76K)	半年	26,000	25,750	250	1.0%
	一年	25,000	24,250	750	3.1%
	三年	17,250	17,000	250	1.5%
Smax (55K)	半年	30,250	30,000	250	0.8%
	一年	25,500	26,000	-500	-1.9%
	三年	18,750	18,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	27,000	27,000	0	0.0%
	一年	23,250	23,250	0	0.0%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期: 2022-03-01



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Golden Daisy' 2015 81507 dwt dely Surabaya 10 Mar trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$38,000 - cnr

'Hong Cheng' 2011 75200 dwt dely Xiamen 18 Mar trip via China redel Mediterranean intention steels \$26,500 - cnr

'Koushun' 2018 60297 dwt dely Ciwandan 8/10 Mar trip via Indoneasia redel China \$46,000 - cnr

'Newseas Amber' 2005 52347 dwt dely CJK 7 Mar trip via CIS redel Pakistan \$45,000 - cnr

'Ocean Smooth' 2003 50209 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$42,000 - cnr

'African Finch' 2020 37520 dwt dely Daesan prompt trip Redel Med int Containers \$56,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Santa Barbara' Diana relet 2015 179426 dwt dely Pohang 14 Mar period till min 10 May 2023 / max 10 July 2023 \$29,500 - Cargill in DC

'Integrale' 2014 78162 dwt dely Fangcheng 4/10 Mar 10/13 months redel worldwide \$26,000 - Oldendorff

'Taokas Wisdom' 2008 31943 dwt dely Japan 7/17 Mar 5 to 7 Months Redel WW \$30,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【虎年国际海运运价趋势如何？】

进入 2022 年，航运市场运价依然不见下跌迹象，无论是集装箱市场，还是干散货市场，都动力十足。波罗的海干散货指数（BDI）在 2 月 23 日至 2244 点，升至近一个月高点；2 月 25 日收盘值为 2076 点，时隔月余重超 2000 点。

集装箱运费也依然高位运行，根据上海航运交易所 2 月 25 日最新数据，上海出口集装箱运价指数报于 4818.47，尽管较上一期跌 127.54 点，仍然处于高位震荡。

业界人士普遍认为，接下来美西码头工人的薪资谈判或将成为影响今年全球供应链的重要决定性因素之一，再叠加俄乌冲突引发的黑海、亚速海航运危机，今年全年运费或仍将高位运行。

干散货市场近期急跌急涨

BDI 在 2021 年 10 月上旬一度超过 5400 点，但紧接着出现了急剧下滑，到 2021 年 12 月 24 日收盘值为 2217 点，降幅超过 50%。今年 1 月，BDI 继续下探，1 月 28 日，收盘值跌至 1381 点。

春节假期过后，BDI 迎来反弹行情。自 2 月 7 日开始，迄今已突破 2000 点，并创下 1 月 10 日以来新高。随着俄乌冲突再度升温，波罗的海干散货运价指数（BDI）应声大涨突破 2000 点，2 月 23 日，BDI 报 2244 点，至一个月新高，散货船运价全线上涨。

为何干散货市场会出现急跌急涨情况？“2021 年四季度，随着中国限产限电和房地产等下游需求低迷，国际铁矿石和煤炭等大宗商品价格下滑，市场表现应声深度下跌，虽受煤炭冬储和南美粮食货盘的放出有所回升，但随即就在年末圣诞和元旦的影响下再次回调。”上海国际航运研究中心分析师邵斐告诉记者，2022 年 1-2 月，在中国农历春节的国际干散货传统淡季的影响下，整体货盘低迷，运价全面呈现季节性疲软，加之印尼煤炭禁运政策等影响市场情绪，BDI 一度跌至 1296 点，创近 13 个月新低。农历春节后，随着大宗商品发运情况的好转，运价开始逐步回升。同时，2 月份印尼煤炭出口禁令解除，市场信心大



幅提振，BDI 回涨。

也有市场分析认为，2 月以来 BDI 急涨，主要受到海岬型运价波动影响，与原材料需求相连动。另外，2 月中上旬俄乌冲突严峻，市场预期俄罗斯天然气输欧恐受阻，时值严冬，煤矿与 LNG 船运需求大增，带动船舶运价飙升。

集装箱运价高位震荡

目前宁波出口集装箱运价指数与去年同期相比上涨超 74%，相当于 2020 年同期的 4 倍多。供应链不畅加剧了供需矛盾，业内人士判断，从海运需求和运力供给方面来看，预计 2022 年全年运价整体仍将处于高位。

浙江宁波某物流企业负责人表示，美国的长约跟短约的价格一个大柜在 6000-15000 美元之间，2022 年最低的运价将会在 1 万美元以上。而且合约价格上升，合约数量却在严重缩减，有些缩减 20%，有些缩减 50% 舱位。

深圳港口至纽约港口的集装箱海运价格，虽然 1 月份出现过价格回落，但是节后随着出货量回升，每个集装箱价格比节前贵了 2000 美元，达到 15000 美元，而且仍在不断上涨。相比 2020 年初涨了四五倍，彼时这条航线的集装箱价格在 3000 美元左右。

对于今年集装箱市场的预期，专家们大都认为，供应链瓶颈难破，拥堵仍将延续。上海国际航运研究中心国际航运研究所所长助理、高级分析师郑静文表示，目前影响运价的核心因素还是运力周转，在当前运力周转效率难以提升的情况下，运价难以出现明显回调，但是大幅上涨的空间也不大，可能处于高位震荡的阶段。

有业内人士告诉记者，码头层面，即将到来的美西码头劳资谈判，将成为最大的“灰犀牛”事件。如果谈判不畅，后续连锁反应或令供应链危机雪上加霜。想要改变当前国际港口拥堵情况，一是疫情得到有效控制，二是以美国为代表的码头工人劳动合同谈判顺利解决。

实际上，在美西码头工人谈判的阴云下，已经有航运公司悄悄上调运价。长荣、HMM、ONE 及 ZIM 等，已经通知客户将于 2 月 15 日起加收调涨亚洲至美国的综合费率附加费(GRI)；并且有消息人士透露，包括长荣、HMM、ONE、阳明及 ZIM 等在内的航运巨头，也已陆续通知客户从 3 月 1 日起再加收调涨亚洲至美



国的综合费率附加费，其中每 FEU 将加收 1000 美元，涨幅约 15%。

地缘局势影响市场预期

2 月 24 日，俄乌冲突升级。基于俄罗斯和乌克兰在国际石油、天然气和谷物等市场的重要地位，专家认为，俄乌冲突的快速升级对国际航运市场形成了重大的扰动作用。国际干散货运输市场短期内对乌克兰玉米货运影响最大，若风险持续升级对其他各相关货种影响预将加速显现；国际集装箱运输市场短期内对全球集装箱供应链影响相对有限，后续需关注欧美等区域国家的应对措施。

在邵斐看来，黑海地区是 2021 年世界第二大粮食出口地区，货运量为 1.112 亿吨。俄乌冲突升级，敖德萨港口关闭，俄罗斯已暂停在亚速海的商业船只通行，俄乌亚速海—黑海区域港口货运将受到明显影响，干散货航运市场反应剧烈。

“2020 年，乌克兰 95% 的粮食出口通过黑海地区。因此敖德萨港口关闭后预计乌克兰部分已销售的玉米货盘船期将被大面积延后或取消，黑海区域现阶段货运需求骤然下滑，运价已应声下跌；若短期内持续受到影响无法出运，亚欧地区的玉米贸易和货运需求预计将被转移至其他主要玉米出口地区，美国、巴西和阿根廷等，运距需求将被拉长，同时原材料价格和相关地区运价也将受到供需短时错配而同步走高。”邵斐分析说。

但业内人士指出，俄乌冲突短期推升散货船运价，但长期来看全球基建需求更是支撑散货船运价维持高位的关键。散货船大宗货物主要有铁矿砂、煤炭、谷物等，中国是主要进口大国之一，目前中国炼焦煤供应量相对较低，且在北京冬奥结束后需求有望恢复，加上中国将钢铁行业的碳达峰时间延迟了五年，为干散货市场带来强力支撑。

在集装箱运输方面，俄乌冲突暂时对全球集装箱供应链影响相对有限，后续走势如何，要持续关注欧美等区域国家的应对措施。

根据 Hifleet 的 AIS 船舶动态数据来看，目前仅有一艘集装箱船停留在敖德萨港，另有两艘集装箱船加速驶离乌克兰水域，班轮公司为规避战争风险已避免进入乌克兰领域港口。黑海区域内其他大型港口（如康斯坦察、瓦尔纳、伊斯坦布尔等）运行尚未收到明显影响，船舶运行轨迹正常。

“这主要是因为乌克兰海域的集装箱航线密度远低于地中海区域，因此俄乌冲突引发港口封锁等措施对集装箱运输的影响远低于苏伊士运河拥堵等事件，对



全球集装箱供应链的影响相对可控。”郑静文表示，但目前集装箱市场运力周转遭遇瓶颈，集装箱市场运价高位震荡，对突发事件的敏感度较高。若俄乌冲突持续，或将影响市场预期。

此外，上海国际航运研究所助理研究员龚建伟表示，对油运市场来说，俄乌冲突若速战速决，局面较快回归平衡，则只对油运市场短期市场情绪造成影响，对油气能源供应和运输影响有限；若俄乌冲突持续陷入胶着，欧美追加制裁俄罗斯，则总体利好油气运输市场，跨大西洋航线运价走势值得期待。

根据克拉克森的数据显示，当前俄罗斯共计拥有 49 家航运公司，合计控制自有运力 1000 艘，2068.12 万载重吨，其中最大的航运公司 SCF 集团控制自有运力 146 艘，1295.76 万载重吨，以油轮和 LNG 运输船为主，运力规模分别达到 897 万载重吨和 196 万载重吨。

“如若俄罗斯航运企业直接受到相关制裁，则会立刻产生较大市场运力空缺，直接大幅推高即期市场运费水平，叠加俄欧能源管道可能中断带来的海运新增需求，市场运费可能创造新一轮高点。”龚建伟说。

来源:中国水运报

【脱硫塔的最终归途在何方】

根据 Ship&Bunker 的 G20 指数显示，低硫燃料油 (VLSFO) 与高硫燃料油 (HFO) 间的价差在 2021 年年底达到 153 美元/吨的高点，较 2020 年的价差几乎翻了一番。也正是随着 VLSFO 和 HFO 间价差的不断扩大，安装脱硫塔的经济性愈发被凸显出来，因此越来越多的船东再次选择为其船舶安装脱硫塔，以应对当下燃料成本不断攀升的挑战。

脱硫塔再受宠

2021 年，注定不平凡。

全球疫情反复，全球各大港口持续拥堵，国际海运一箱难求，海运成本急速攀升，随之上升的还有全球三大船型的燃料成本，不断突破新高……然而，最引人注目当属在 2020 年火爆全航运业的脱硫塔重新返场，再次成为船舶市场的宠儿。



过去一年，由于低硫燃料油与高硫燃料油间的价差不断扩大，为尽快有效降低成本，全球船东的目光再次聚焦到了具备经济效益、安装简单以及相对短的投资回报周期等优势于一身的脱硫塔。Ship&Bunker 的 G20 指数(该指数追踪了 20 个主要港口的平均船用燃料价格)显示，2021 年主要港口的低硫燃料油平均价格为 544 美元/吨，相较于 2020 年的 374 美元/吨上涨了 46%。高硫燃料油平均价格也上涨了 53%，从 2020 年的平均 282 美元/吨上涨到 2021 年的 433 美元/吨。低硫燃料油与高硫燃料油的价差在 2021 年年底达到 153 美元/吨的高点，而在 2021 年年初的这一价差仅为 79.5 美元/吨，大幅增长 92%。2021 年全年低硫燃料油与高硫燃料油的价差平均价差为 112 美元/吨，而 2020 年为 92 美元/吨。

全球研究和咨询公司 BLUE Insight 主管 Adrian Tolson 近期在接受媒体采访时表示：“新加坡高低硫油价差一直很高，比美国或欧洲的价差高得多，但我仍然认为 2022 年这一价差还会继续扩大。船东将继续倾向安装脱硫塔。”Adrian Tolson 解释称，新造船安装脱硫塔的成本几乎可以忽略不计，对于大型集装箱船来说，脱硫塔的投资回报期低于一年，即使是改装脱硫塔投资回报期也不会超过一年，因此那些停靠大港的大型集装箱更倾向于安装脱硫塔。这一现象推动了主要集装箱港口的高硫燃料油增长，需求量接近 30%。

新加坡的数据也印证了 Adrian Tolson 的观点。据新加坡海事和港务局 12 月的数据显示，11 月包括 180CST、380CST 和 500CST 船用燃料在内的高硫燃料油的销售量比 10 月增加了 0.9%，达到了 119.3 万吨，占比总船用燃料销售量的 28.2%，而 10 月为 27.8%，一年前为 24.8%。根据标普全球普氏分析公司的估计，高硫燃料油在全球船用燃料需求结构中的份额可能会从 2020 年的 15% 上升到 2023 年的 21%，到 2030 年进一步上升到 28%。

Adrian Tolson 对包括 HSFO 在内的全球整体船用燃料供应量持乐观态度。“我预计我们将在 2022 年看到经济活动的爆发，这意味着更多的燃料需求。但在中短期内，全球经济所遇到的问题可能会抑制燃油需求的增长。”

显然，低硫燃料油与高硫燃料油之间价差的不断扩大进一步凸显出安装脱硫塔的经济性。根据 Alphaliner 的最新数据显示，目前全球集装箱船队近 30% 的运力已安装脱硫塔，降低燃料成本。Alphaliner 表示，2021 年安装脱硫塔的集装箱船数量增加了 150 艘，达到 850 艘，运力 752 万 TEU。其中，地中海航运公司(MSC)持续保持领先地位，其船队 640 艘船中有近一半安装了脱硫塔。此外，长荣海运公司(EVERGREEN)也选择了脱硫塔，其船队 204 艘船(运力 148 万 TEU)中的 69% 的船舶安装了脱硫塔，韩国现代商船(HMM)的船队 75 艘船(运力 82 万 TEU)中的 83% 安装了脱硫塔。当然，也有公司对安装脱硫塔持有保留意见，如日本承运商 Ocean Network Express(ONE)等。

据外媒 The Loadstar 报道，一位承运人接受采访时表示，阻止运营商为其船队安装更多脱硫塔的唯一原因是在船厂的停留时间。“我们目前无法承受一艘



船的停止运营，但如果今年晚些时候事情平静下来，我们将首先排队，因为潜在的成本节约是巨大的。”

尽管全球许多港口已经禁止在其控制区使用开环式脱硫塔，所能节省的成本也是相当可观的。显然，面对当下严格的环保要求以及成本疯长的双重压力，无论从当下还是短期来看，选择安装脱硫塔无疑是当下的最佳选择。这也就难怪脱硫塔能在全行业的一致呼唤下再次重返舞台。

曲折成长路

2016 年 10 月底，国际海事组织(IMO)下属海上环境保护委员会第 70 次会议通过决议，航运业最严格排放法规——全球船用燃料 0.5%的硫排放上限将于 2020 年 1 月 1 日强制生效。之前划设的四大排放控制区仍然实行 0.1%的限制。对于如何履约，IMO 也给出了三个履约建议——使用低硫燃料、安装废气清洗系统(脱硫器)或使用替代燃料(包括液化天然气)。法规的通过在行业内掀起轩然大波，然而当时大家的重点更多集中在企图说服 IMO 对法规做出调整或者暂缓执行。而国际海事组织(IMO)秘书长林基泽(Ki-Tack Lim)则在多个场合反复强调，从 2020 年起执行 0.5%的海上燃料硫排放上限不会更改，并警告那些期待限硫要求暂缓执行的人：开弓没有回头箭！

随着生效日期的临近，大家才逐步意识到 IMO 实施法规的决心，这次是玩真的！这时大家才把目光聚焦到履约措施的评估与选择。由于时间紧迫，脱硫塔依靠其显著优势从众多措施选项中脱颖而出，且显示出鹤立鸡群之势。然而它自己可能都不知道，这只是其曲折成长之路的开始。

众所周知，燃料成本占据船舶运营总成本的比重相当大，如果选用高价的低硫燃油显然会极大加剧企业的成本负担。选择安装脱硫塔的履约方式，船东可以无需对船舶发动机及供油系统进行改造，且可以继续使用与主机性能匹配的相对低价的高硫燃料油。该方式不仅避免了花费更高价格使用还存在较多风险的新型燃料低硫油，也不用花费巨额成本为使用天然气作为船用燃料而对船舶进行改造，如此，不仅节约了成本还有效降低了风险。当时就有人计算过，如果在一艘大型集装箱船上安装脱硫塔，大约需要花费 1000 万美元。而配备了脱硫塔的船舶，每吨燃油可节省 200 美元，按每天消耗 100 吨燃油计算，预计 9 个月能收回成本，成本节省的优势可谓是相当明显。

欧盟在全球最早开始立法并设立了严格且广泛的船舶排放控制，参考他们的做法，加装船舶尾气脱硫设备是欧洲船东所选择的主流方式。多年来，脱硫塔的大量使用不仅极大改善了欧洲的空气质量，同时也实现了传统航运业的产业升级，有效推动了船舶环保装备等高端制造业的发展。



随着船东对这一解决方案的兴趣倍增，安装脱硫塔的需求开始随之暴涨，脱硫塔也不出意料地在 2018 年成为年度最受关注的话题之一，实现了其成长道路上的第一个高光时刻。挪威银行 (DNB) 当时的分析报告显示，大部分船东从当年 5、6 月才开始在脱硫塔方案上有实际进展。8 月起，新增了 1500 套 2020 年底前安装的脱硫塔订单。当时挪威银行在其分析报告中预测，按照当时的订单数量，预计 2019 年年底，将有 2326 艘船舶安装脱硫塔，到 2020 年下半年，这一数字预计将增至 2522 艘。当时便有不少脱硫塔供应商表示 2019 年的脱硫塔已经售罄，2020 年的订单数量也非常可观。

然而，进入 2019 年，一些国家和港口陆续发布开环式脱硫塔废水排放禁令，许多人开始担心脱硫塔的应用可能受到影响。脱硫塔迎来了其生命中的第一个小低谷。然而这个低谷并未对其成长造成太长时间的影响。紧接着 2019 年底脱硫塔便迎来了其“人生”的第二个高光时刻。克拉克森和废气清洁系统协会 (EGCSA) 等机构均认为 2020 年初脱硫塔安装数量将突破 4000 台，此前各大研究咨询机构的预测均低于这个数字。近期，CR Ocean Engineering 总裁 Nicholas Confuorto 也公开表示，IMO 限硫令生效前预计将有 4000 艘船舶安装废气清洁设备，约占全球船队 10%。而且真实的比例可能还会更高，因为目前脱硫塔制造商的数量已经增至 45 家。Nicholas Confuorto 表示，目前已有许多新的脱硫塔生产商进入市场，而且没有公布他们接到的订单，真实的脱硫塔订单数量可能更多。

然而天有不测风云，2020 年因疫情关系，许多船厂不得不停工，这也导致脱硫塔安装工作进度逐步放缓。据克拉克森 2020 年中的报告称，预计全球剩余的 700 个脱硫塔订单可能会被取消或推迟。2021 年中时，克拉克森报告称，2021 年一季度全球脱硫改装项目共 66 艘，同比断崖式下跌 83.4%。这不可抗力的因素使得一度火爆异常的脱硫塔市场转瞬间便风光不再，无人问津。

然而，戏剧性的一幕出现了。2022 年伊始，已淡出视野的脱硫塔再次被热捧，而且这次它一出场便又一次站到了舞台中央。

归宿在何方

几经起伏之后，脱硫塔如今再次迎来其生命中的又一次高光时刻。这让人不禁想问，这次的高光会持续多久？如果高低硫燃油价差恢复正常区间，脱硫塔的命运又将走向何方？脱硫塔的最终归宿又在哪里？

废气清洁系统协会 (EGCSA) 曾在 IMO 限硫令生效前夕公开表示，脱硫塔的需求至少将持续 30 年。EGCSA 总监 Donald Gregory 当时在接受媒体采访时解释称，随着新类型燃料的发展，脱硫塔“很可能将演变为更先进、更精密的系统，将空气净化后再排放。目前去除硫氧化物的脱硫塔的市场寿命至少还有 10 年。”



然而，脱硫塔真的可以走那么远吗？

尽管脱硫塔的优势明显，不仅能节约船舶运营成本，还可以满足严格的环保法规。但是其存在的挑战也不容忽视，这也正是为何其多年来有过多次高光时刻但却还是一直饱受争议的原因。

首先，尽管安装脱硫塔的船舶可以继续使用价格相对低的高硫燃油，尤其是对于停靠主要港口的大型船舶而言性价比极高。但这需要有前提——有稳定的高硫燃油供应以及较大价差——才可实现，脱硫塔的本次高光也证实较大价差所带来的机遇。但是就目前而言，还没有哪一方可以 100% 保证，尤其是涉及规模较小、灵活度不高的港口。Adrian Tolson 就曾坦言，目前在全球范围内的高硫燃料油需求量可能仍略低于 20%，因为高硫燃料油在一些较小的港口一般不容易获得。

其次，脱硫塔的废气清洁技术的确有效，但是，如果一旦该系统在船舶运营过程中发生故障，那么船东将面临双重困难——如何解决机械问题以及将可能面临的监管问题，这也是船东是否决定站队脱硫塔时主要纠结的问题。

第三，全生命周期环保问题。脱硫塔主要分为开放式系统、封闭式系统和混合式系统（可以在开放式和封闭式间切换）。开放式脱硫塔是将污染物直接排入海里，其也正因此而面临着日益增长的环保批判，全球大量港口也发布了对于开放式脱硫塔的禁令。而封闭式和混合式脱硫塔需要将污染物存储在船上，直至行驶到合适的处理站点才能进行排放，这显然不适宜长距离航程。而且为了能排放废水，船舶可能需要停靠计划之外的港口。船舶存储废水还会占据空间，装载燃料和货物的能力也会因此受损，进而抬高成本。不可否认，虽然安装脱硫塔是一种应对限硫令的快速解决方案，但是废水的处理和庞大的维修成本使其从长远来看存在较多不确定性。

从这些挑战不难看出，应对 IMO 限硫法规而在极短时间内“催生”出来的脱硫塔从诞生便注定了这一生的动荡，前路漫漫。然而这些还都不足以威胁到脱硫塔去留。

让大家没想到的是，近两年行业对于环境保护的讨论与发展之迅速，行业环保目标范围已经逐步扩大，早不再局限于对硫的减排问题了，零碳才是全行业的目标。如此脱硫塔本身的先天不足便暴露的一览无余——脱硫塔系统无法减少碳排放，显然脱硫塔自身的局限性，注定了他无法在这场角逐中占据主流地位，至此短期措施的标签也被牢牢钉上。而且由于航运业去碳化的需求，替代船用燃料的研究与发展也是极为迅速，包括低碳燃料和零碳燃料等。不难想象，



尽管目前的环保法规还未对闭环式和混合式脱硫塔的使用进行限制，但随着法规的日益收紧，以及行业对于低碳燃料和零碳燃料的研发投入的逐步增加，脱硫塔的未来令人堪忧。

显然，脱硫塔被给予了它难以承受的期望。那么，脱硫塔的故事是否就此结束了呢？

答案是：当然没有！

据了解，为应对当下变化，已有越来越多船舶技术供应商开启了针对废气清洁技术的升级之路，探索脱硫塔的多样化用途。例如，挪威绿色船舶系统制造商 Teco 2030 推出了堪称脱硫塔 2.0 的下一代船舶废气清洁系统，该装置能够有效减少各类废气排放，还配备了碳捕获和储存功能。芬兰知名设备制造商瓦锡兰 (Wärtsilä) 正在开展利用脱硫塔进行船上碳捕获和封存的测试。未来，随着相关技术的不断发展、成熟，脱硫塔可能可以实现“单脱(硫)”到“多脱(硫、碳等)”的跨越式升级！

来源:中国船检

【苦日子要结束了？专家预计今年油轮市场将迎来全面复苏】

最近几年油轮运输市场一直处在低谷，运价一降再降，运输公司苦不堪言。在市场低迷的情况下，为了减少亏损，有的公司选择优化运力，卖掉油轮；有的公司将油轮改装为集装箱船，追逐市场热点；也有的公司降低航速，只为节省一些燃料成本。

目前通过各项数据来看，油轮运输公司的苦日子可能要结束了，低迷的油轮市场有望在今年触底反弹，迎来复苏。

上市公司 CEO 预测：今年油轮市场将复苏

近日，油轮运输公司 Performance Shipping 公布了 2021 年第 4 季度财报。财报显示，该公司去年第 4 季度净亏损 210 万美元，低于 2020 年第 4 季度的 250 万美元亏损。亏损的收窄，主要得益于综合费率的上涨。2021 年第四季度的平均定期租船的费率为 13,370 美元，而 2020 年同期的平均费率仅为 10,114 美元。



该公司 CEO 表示，因产油国增加原油产量，2021 年第 4 季度的即期租船费温和复苏。阿芙拉型船的即期费率从 2021 年第三季度的平均每天 3,479 美元增加到 2021 年第四季度的平均每天 11,093 美元。该公司 CEO 认为，未来一段时间全球原有需求会不断增加，油轮运费还将进一步恢复。

俄乌冲突助力油运市场大涨

随着乌克兰境内烽烟四起，瑟瑟发抖的油轮运营商都吓得不敢接近俄罗斯位于波罗的海的重要港口拉油，导致运费在短短一天内激增 3 倍。据彭博社援引交易员和船公司报道，上周四俄乌战争爆发时预定一艘阿芙拉型油轮去俄罗斯波罗的海港口的费率，较前一日翻了近 3 倍。

与此同时，“抢油”现象再次出现，以黑海地区常见的苏伊士型和阿芙拉型油轮为代表的中小型油轮运价一天上涨超 5 倍。分析人士指出，出现“抢油”的原因，一是贸易商担忧俄罗斯的石油和天然气出口将被制裁，此外，市场也担忧俄罗斯船公司被制裁，这将导致部分船型运力大幅减少、运价上涨。业内人士表示，俄乌局势对全球航运的影响依然存在诸多不确定因素，将取决于事态恶化程度、以及后续制裁力度。

油轮或许是今年最佳的船舶投资

相关分析师认为，就船舶升值而言，油轮是今年最佳的船舶投资。研究人员认为油轮周期已经触底，将开始上行，叠加战争因素，油轮市场将在今年触底反弹，迎来复苏。

船舶经纪公司 Gibson shipbrokers 表示，欧洲是俄罗斯石油的最大出口对象，由于俄罗斯被列入制裁名单，欧洲各国不得不增加其他地区的采购量，包括美洲、地中海、北海、西非和中东。这将在中短期内提升运力需求，并可能有助于提高油轮运价。

相关数据显示，全球石油需求已经从 2020 年的低点开始明显回升，加之欧佩克和非欧佩克产油国的产量增加，预计 2022 年全年油轮需求将增长 7.4%。2022 年，油轮运力将增涨 2%。

来源:海事服务网



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	650~655	902~906	1043~1048		Steady.
Tokyo Bay	715~720	914~918	1090~1095	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	680~685	920~930	1055~1065	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	635~640	885~890	985~990	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	737	949	1110	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	630~635	912~916	1020~1030	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Avails tight.
Fujairah	S. E.	943~948	1090~1095		Avails tight.
Rotterdam	606~611	853~858	1070~1075		Softer.
Malta	S. E.	908~913	1145~1150		Steady.
Gibraltar	S. E.	888~892	1120~1125		Steady.

截止日期: 2022-03-03

◆ 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	25/02/22	18/02/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,100	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	25/02/22	18/02/22	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: 2022-03-01

(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
5	Bulker	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2023	German (Oldendorff Carriers)	xs. 3,000	options declared, conventionally fuelled
3	Container	7,900 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Singaporean (Eastern Pacific)	11,800	options declared, LNG fuelled, against T/C to Zim
2	Container	7,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2025	Chinese (CU Lines)	Undisclosed	EEDI phase 3, Tier III, AMP, scrubber fitted
2	Container	3,000 teu	Penglai Jinglu, China	2023	Danish (Celsius Shipping)	Undisclosed	methanol-ready, EEDI phase
2	MPP	32,000	Huangpu Wenchong, China	2024-2025	German (Schoeller Holdings)	Undisclosed	methanol-ready
2+1	LNG bunkering	7,600 cbm	Nantong CIMC, China	2024	HK based (Seaspan)	Undisclosed	



◆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
DONG-A ASTREA	BC	179,329		2010	Japan	2,735	Minerva - Greek	
DONG-A EOS	BC	179,329		2009	Japan	2,630	Minerva - Greek	*
DONG-A OKNOS	BC	179,329		2010	Japan	2,735	Minerva - Greek	
DOUBLE FORTUNE	BC	95,790		2010	Japan	2,200	Chinese	
CORONA INFINITY	BC	88,233		2002	Japan	1,300	Chinese	
BW RYE	BC	81,783		2019	China	3,750	Primerose Shipping - German	
CORAL OPAL	BC	78,090		2012	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SITC TAISHAN	BC	58,107		2010	China	1,825	Greek	BWTS fitted
JIN YUN	BC	56,810		2012	China	1,736	Chinese	at auction
TTM PHOENIX	BC	55,947		2010	Japan	1,850	German	BWTS fitted
ORCHID	BC	55,598		2012	Japan	2,260	Undisclosed	BWTS fitted
AWESOME ASHLEY	BC	55,596		2011	Japan	2,090	Greek	BWTS fitted
HS LUCK	BC	52,421		2002	Japan			
HS WINNING	BC	51,104		2002	Japan	2,400	Bangladesh	en bloc, BWTS fitted
WILD ROSE	BC	50,326		2001	Japan	1,220	Far East	BWTS fitted
INTERLINK AUDACITY	BC	39,100		2016	China	2,500	Tomini - U.A.E	
INTERLINK AFFINITY	BC	39,046		2016	China	2,500	Tomini - U.A.E	en bloc each, BWTS
INTERLINK TENACITY	BC	38,785		2016	China	2,500	Tomini - U.A.E	fitted, Eco
INTERLINK UTILITY	BC	38,706		2016	China	2,500	Tomini - U.A.E	
EMIL SELMER	BC	32,626		2010	China	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
ZAPOLYARYE	BC	23,645		2008	China	610	U.K	

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
MARINA JADE	CV	35,976	2,452	2001	Germany	undisclosed	Undisclosed	
HANSA MAGDEBURG	CV	23,468	1,740	2003	China	3,000	Mount Street - U.K	with TC attached
HANSA LIMBURG	CV	23,447	1,740	2006	China	3,000	Undisclosed	
SABRE TRADER	CV	23,439	1,800	2018	China	4,400	Undisclosed	
HANSA OFFENBURG	CV	23,314	1,740	2011	China	3,300	Undisclosed	
AVRA MITERAS	CV	14,587	1,122	1996	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
VEGA KAPPA	CV	13,705	1,118	2007	China	2,300	Turkish	



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
GRANADA	GC	10,508		2004	Netherlands	1,325	Undisclosed	
ULTRA CAPE TOWN	GC/MPP/TWK	16,900		2013	Japan	1,480	Undisclosed	BWTS fitted

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
T. PROGRESS	TAK	305,795		2002	S. Korea	2,880	Undisclosed	
ERVIKEN	TAK	152,146		2004	S. Korea	1,530	Greek	
AXEL SPIRIT	TAK	115,392		2004	S. Korea	1,320	Undisclosed	
SEAWAYS SILVERMAR	TAK	69,609		2002	S. Korea	undisclosed	Indian	
DUKE I	TAK	40,050		2002	S. Korea	710	Undisclosed	
SAPPER	TAK	14,002		1997	Italy	580	Undisclosed	stst
NEELAMBARI	TAK	13,103		2010	S. Korea	730	Undisclosed	
BW TRADER	TAK/LPG	53,151		2006	S. Korea	4,350	Singaporean	incl TC

◆ 上周拆船市场回顾

印度								
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注	
BERGE ARCTIC	BC	174,285	27,461	2001	S. Korea	660.00	HKC Recycling	
GREATSHIP ROHINI	OTHER/PSV	3,650	2,456	2010	Sri Lanka	649.00	as is Mumbai	

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	
STAR I	TAK	105,815	17,587	2001	S. Korea	650.00		

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	
NOBLE CLYDE BOUDREAUX	OTHER/DRILLING	19,770	27,000	1987	U. S. S. R	undisclosed	HKC Recycling, as is Malaysia	
PIRI REIS UNIVERSITESI	OTHER/TRAINING	1,750	1,983	1983	Poland	488.00	as is Istanbul	
AQUANUS	TAK	109,672	20,015	2006	China	635.00	as is China, extra bunkers, not gas free	



◆ [ALCO 防损通函](#)

【租船合同“Sub”条款将影响仲裁条款的有效性】

最新的 DHL Project & Chartering Ltd v. Gemini Ocean Shipping Co Ltd (Newcastle Express) [2022] EWHC 181 (Comm) 一案涉租约争议。商事法庭撤销了仲裁裁决，原由是租船合同条款中表明“subjects” /Subs”条款但又从未被摘除，当事双方的租船合同不具法律约束力，仲裁庭对租约的争议没有仲裁的管辖权。

【与俄乌局势有关的英国法租约问题】

乌克兰与俄罗斯之间的武装冲突正式爆发。局势瞬息万变，很难对当地情况加以清晰判断。尽管如此，根据最新情况，我们列出以下常见问题，以便会员和各被保险人就一些基本问题能够得到一些常规指导。请注意，本文不构成具体的建议，每个案例都有其具体的案情事实。如果在此情势下产生实际纠纷，会员和被保险人应当立即联系协会获取更详细的建议。

【关于银行汇款的通知】

目前，全球各地包括香港的银行需严格执行反洗钱的相关规定，按照规定，银行必须滞留任何需要进行合规检查的汇款。

注明“船名”的汇款可能会由于合规审查而在银行滞留超过 2 个月。

我司提醒客户注意：在汇款通知书上不要提供任何备注或者“船名”，以防款项滞留银行，导致收款延误。

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
2022-03-04	632.880	698.840	5.473	80.964	843.850	66.198	1726.430	463.430	498.690
2022-03-03	630.160	699.730	5.451	80.638	843.460	66.564	1636.450	459.120	498.230
2022-03-02	633.510	704.910	5.519	81.054	844.280	66.216	1722.440	460.020	497.390
2022-03-01	630.140	705.920	5.470	80.647	844.660	66.672	1656.950	457.010	496.690
2022-02-28	632.220	706.590	5.466	80.932	844.320	66.442	1328.170	453.970	495.540

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	0.07814	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.31014
2 个月	--	3 个月	0.61014	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.93943	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.35286		

2022-03-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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