



全一海运市场周报

2022.04 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.03.28 - 04.01 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线运价下跌】

由于变异毒株奥密克戎传播力极高，新冠疫情在世界范围内持续蔓延，疫情形势依旧严峻，全球每日新增确诊病例数继续保持在较高水平。近期我国局部地区出现扩散，但总体可控。我国出口市场继续保持稳定。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，多条远洋航线运价自高位回落。4月1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4348.71点。

欧洲航线：欧洲地区疫情形势仍然不佳，每日新增确诊人数继续高位徘徊，加之欧洲地区爆发的地缘政治风险，经济复苏面临不利局面。市场行情基本平稳，生活必需品及医疗物资需求保持高位，运输需求总体表现平稳，市场运价继续从高位回落。4月1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6425美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本保持同步，上海港船舶平均舱位利用率保持稳定，市场运价小幅下跌。4月1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6839美元/TEU。

北美航线：美国疫情形势总体严峻，每日新增新冠病例数继续高位徘徊，累计确诊病例和死亡人数则长期在世界各国中排名第一。近期美国通胀数据持续创出近年来的新高，美联储开始加息控制通胀，经济面临失去宽松政策支持的局面，未来经济复苏面临困难。运输需求总体表现良好，供需基本面稳固，本周，上海港美西、美东航线市场运价小幅调整。

波斯湾航线：目的地疫情基本平稳，总体情况好于欧美地区。各类生活物资的需求保持在较高水平，市场货量表现稳定，供求关系平稳，即期市场订舱价格继续回落。4月1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2653美元/TEU。

澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地每日新增确诊人数高位徘徊，各类生活物资的需求继续处于高位，运输需求保持稳定，供求关系平稳，近期市场运价



处于下行趋势。4月1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 3712 美元/TEU。

南美航线：目的地主要国家疫情依然严峻，加之南美国家经济基础较弱，未来该地区经济形势面临较大困难。运输需求总体稳定，供需基本面良好，市场行情继续调整走势。4月1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 6794 美元/TEU。

日本航线：运输需求基本稳定，市场行情保持平稳。4月1日，中国出口至日本航线运价指数为 1159.70 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【疫情影响物流运输 综合指数继续下跌】

本周，疫情防控措施趋严，政策调控压力不减，市场供需双弱，成交冷清，运力富余较多。沿海散货运输市场价格继续下跌。4月1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 1194.93 点，较上周下跌 4.3%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，多地疫情爆发，疫情管控趋严，工业企业出现阶段性停工停产，民用电和工业用电耗量均出现回落。据悉，有部分电厂已陆续开启淡季停机检修工作。同时，我国南方已提前进入汛期，水电出力明显增加，对火电的替代效用有所增强。电厂采购仍以长协为主。煤炭价格方面，继加大力度增产增供、开展中长期合同履约兑现核查后，主管部门加强价格监督查处力度，全力维护煤炭价格在合理区间运行。运价走势方面，本周，疫情影响打乱了原有的交易节奏，终端用户补库需求走弱，下游电厂对当前煤价接受度降低，市场观望情绪骤然升温，买卖双方博弈升级，新增成交有限。此外，经历了上一周的集中补库后，电厂库存有所拉升，本周拉运仍以长协为主，市场采购减少。本周沿海散货运输价格下跌。因疫情影响，港口周转速度下降，消耗部分市场运力，支撑下半周运价跌幅收窄。

4月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1244.90 点，较上周下跌 6.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 938.96 点，较上周下跌 15.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.9 元/吨，较上周下跌 8.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 56.2 元/吨，较上周下跌 6.1 元/吨。



金属矿石市场：疫情影响，钢厂主动生产意愿不强。钢厂库存和社会库存出现较大幅度减少。同时，疫情对于运输和需求也存在较大影响，不少下游终端项目进展力度放缓，物流运输严重受阻，全封闭管理的要求下，沈阳和长春钢材市场已近乎停滞，建筑钢材成交极少，现货资源的消化能力也在减弱。铁矿石运输市场呈现供需双弱格局，运价继续下跌。4月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1119.40 点，较上周下跌 2.3%。

粮食市场：随着近期国内疫情反复，尤其是吉林和山东的疫情，给玉米供给带来影响，东北产地基层余粮不多。受物流限制北方港口到货量仍维持较低水平，预计周度下海量不足 40 万吨，船期也全部滞后。南方港口进口高粱和大麦的持续到货，下游需求乏力，饲料企业采购玉米积极性不高，港口提货速度也有放缓趋势。4月1日，沿海粮食货种运价指数报 1209.89 点，较上周下跌 4.2%。

成品油市场：由于原油到岸成本高企制约炼油利润，地方炼厂加工积极性欠佳，叠加疫情影响，地炼开工率跌幅加大。此外，受防控政策影响，私家车出行频率明显降低，汽油需求减弱。不过，月末多数地区仍积极冲量，实际成交优惠政策保持灵活。下游购销气氛整体淡稳，成品油运价小幅波动。4月1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 1054.07 点，较上周上涨 2.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场行情整体偏弱 租金指数大幅下跌】

本周，海岬型船受长航线需求疲软、油价下跌影响，运价有所下跌。巴拿马型船表现分化，太平洋市场货量缩减而粮食市场保持平稳。超灵便型船市场船多货少，租金持续下挫。远东干散货租金指数在三大船型整体偏弱的影响下呈大幅下跌走势。3月31日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2505.80 点，较上周四下跌 10.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场有所下跌。太平洋市场，周初市场仅个别矿商询盘，市场氛围平淡，又受巴西长航线持续疲软、国内疫情扰动矿石需求等因素影响，运价下跌。周中，太平洋市场货盘虽略有增加，但由于长航线货盘仍然偏少，叠加国际燃油价格下跌，运价延续下跌走势。临近周末，由于 FFA 上涨，市场信心提振，运价止跌企稳。3月31日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16229 美元，较上周四下跌 18.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.863 美元/吨，较上周四下跌 7.4%。远程矿航线本周需求持续疲软，叠加国际燃油价格下跌，运价持续下挫。临近周末，虽然货盘仍显不足，但市场情绪有所好转，运价止跌企稳。3月31日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.586 美元/吨，较上周四下跌 4.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场表现分化。太平洋市场，本周初印尼煤炭需求走弱，但租金仍保持坚挺。周中，由于国内煤炭价格跌幅加大，下游采购对进口煤观望情绪浓厚，同时印尼天气扰动也对发运端产生一定影响，供需两弱导致煤炭货盘大幅缩减，市场氛围明显转弱，租金承压下行。3月31日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26691 美元，较上周四下跌 5.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.740 美元/吨，较上周四下跌 4.4%。粮食市场，本周初南美粮食货盘增多，推动运价持续上行。受太平洋市场疲软影响，叠加国际燃油价格下跌，周中运价小幅回调，全周运价仅现微涨态势。3月31日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 68.140 美元/吨，较上周四上涨 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下挫。本周超灵便型船东南亚市场煤炭货盘明显减少，镍矿货盘表现不佳，即期运力逐渐增加，市场观望气氛浓厚，租金承压持续下跌。3月31日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 30221 美元，较上周四下跌 13.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 22.017 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位反弹 成品油运价小幅下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至3月25日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存和汽油库存增幅均超预期。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 8.1%。本周第五轮俄乌谈判第一天的会谈结束后，俄罗斯收到了乌克兰的书面提议，确认其保持中立和无核地位的意愿，包括放弃生产和部署所有类型的大规模杀伤性武器，并将于4月1日恢复线上谈判。俄乌谈判取得进展，避险情绪降温。在美国国内通胀和乌克兰局势的双重压力下，美国国内能源价格近3个月来持续攀升；对俄实施能源禁运等制裁措施，则进一步加剧了其国内油价的上涨，为此美国总统拜登3月31日在白宫宣布，未来6个月将每天释放100万桶战略石油储备，以应对能源价格飙升问题。本周布伦特原油期货价格高位回落，周四报 107.91 美元/桶，较3月24日下跌 9.17%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价一日千里。中国进口 VLCC 运输市场运价低位反弹。3月31日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 762.50 点，较3月24日上涨 17.2%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场四月中旬货盘放出，租家控制出货节奏，通过私下拿船等手段给市场持续施压，打击船东信心，在周初货量不足的情况下，WS 点位几乎没有下滑空间。随着中东和大西洋市场同时启动，市场活跃度逐步提高成交量放大，特别是部分较早装期及替代船的货盘，给了船东争取 WS 点位的机会，运价触底反弹，但市场基本面仍不利于船东，后续走向需货量支撑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS42.68，较3



月 24 日上涨 17.4%，CT1 的 5 日平均为 WS39.54，较 3 月 24 日上涨 4.8%，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 WS43.75，上涨 17.1%，平均为 WS39.91，TCE 平均-0.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价上涨至 WS104（TCE 约 1.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS177（TCE 约 6.3 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线全线上扬，综合水平一日千里。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS234（TCE 约 3.7 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS149（TCE 约 1.9 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS153（TCE 约 2.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS496（TCE 约 22.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS136（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS137（TCE 约 1.0 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航、欧美航线均涨跌互现，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS214（TCE 约 1.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS183（TCE 约 1.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS154（TCE 约 1.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS214 水平（TCE 约 1.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS192（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货量升价跌 国际油轮船价坚挺】

3 月 30 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1187.67 点，环比微涨 0.04%。其中，国际散货船价综合指数环比下跌 1.27%；国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 0.19%、0.19%、0.22%。

干散货船市场供过于求，海岬型和巴拿马型船运费大幅下跌，BDI 指数周二收于 2417 点，环比下跌 5.07%，国际干散货船价格全体下跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值 2645 万美元，环比下跌 0.43%；57000DWT 吨级散货船估值 2572 万美元，环比下跌 4.10%；75000DWT 吨级



散货船估值 2926 万美元，环比下跌 0.15%；170000DWT 吨级散货船估值 4045 万美元，环比下跌 0.37%。俄乌危机爆发后，已有 3 艘货船在黑海遭导弹击中，另有至少 10 艘不同国籍的商船禁止离开该片海域，敏感复杂的地缘政治给疯狂的干散货运输市场带来些许降温；如果大宗散货运输需求可以延续，散货船二手船价格短期仍有上涨的机会。本期，国际二手干散货船市场成交活跃，总成交 31 艘（环比增加 6 艘），总运力 206.96 万 DWT，总成交金额 54715 万美元，平均船龄 12.68 年。

欧盟能源加速“脱俄”，弥补缺口不容易；美国或继续加息打压油价，市场风险情绪好转，但供应偏紧限制原油跌幅，布伦特原油期货周二收于 108.55 美元/桶，一周下跌 1.59%，国际油轮二手船价格平稳波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2477 万美元，环比上涨 0.32%；74000DWT 吨级油轮估值 2856 万美元，环比上涨 0.14%；105000DWT 吨级油轮估值 4276 万美元，环比持平；158000DWT 吨级油轮估值 4913 万美元，环比下跌 0.39%；300000DWT 吨级油轮估值 7549 万美元，环比上涨 0.74%。自 2 月 24 日以来，俄乌危机诱发国际油轮运输市场剧烈波动，跨大西洋中程油轮的即期运费上涨了 58%，其他油轮运价大幅反弹，预计油轮船价短期坚挺。本期，国际油轮总共成交 12 艘（环比增加 4 艘），总运力 167.45 万 DWT，总成交金额 26530 万美元，平均船龄 14.33 年。

高企的煤价以及市场需求的季节性减少，下游采购热情急剧下降，沿海散货运价持续下跌，沿海散货船二手船价格稳中有涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值 233 万人民币，环比上涨 0.05%；5000DWT 吨级散货船估值 1483 万人民币，环比上涨 0.39%。目前，沿海散货市场货盘稀少，悲观情绪蔓延，运价延续下行，预计沿海散货船价格短期或稳中有跌。本期，沿海散货船成交 1 艘，3500 载重吨，船龄为 18.84 年。

资源跨区流动受阻，间接表明建材和混凝土市场供需双弱，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 53 万人民币，环比上涨 0.14%；1000DWT 吨级散货船估值 131 万人民币，环比上涨 4.12%；2000DWT 吨级散货船估值 262 万人民币，环比下跌 3.49%；3000DWT 吨级散货船估值 361 万人民币，环比上涨 0.68%。本期，受疫情封控影响，内河二手散货船市场成交量缩量，总共成交 23 艘（环比减少 13 艘），总运力 4.86 万 DWT，总成交金额 5997.35 万元人民币，平均船龄 9.50 年。

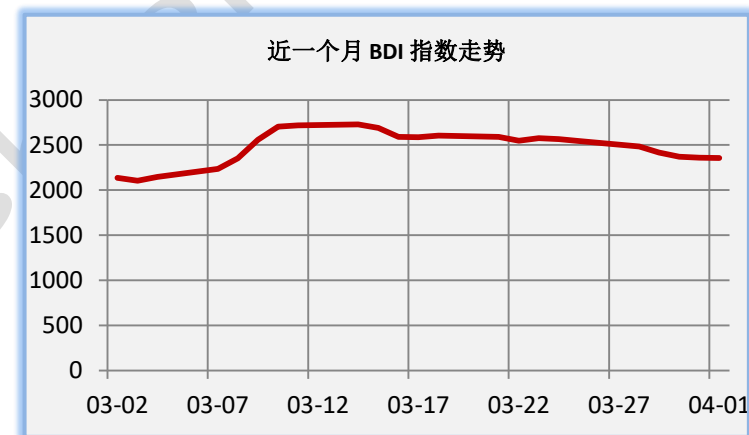
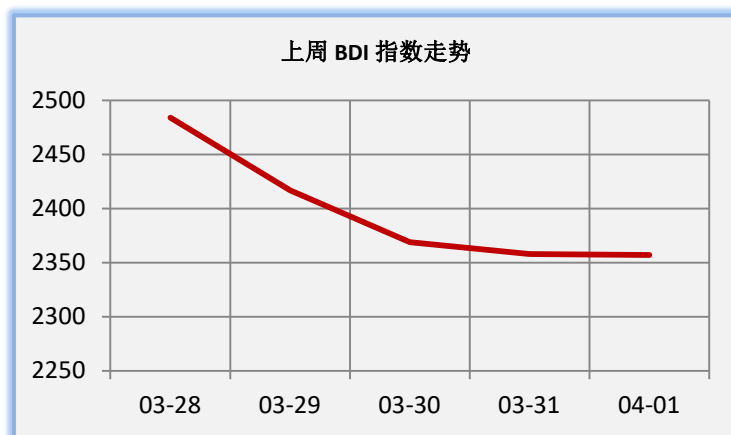
来源：上海航运交易所

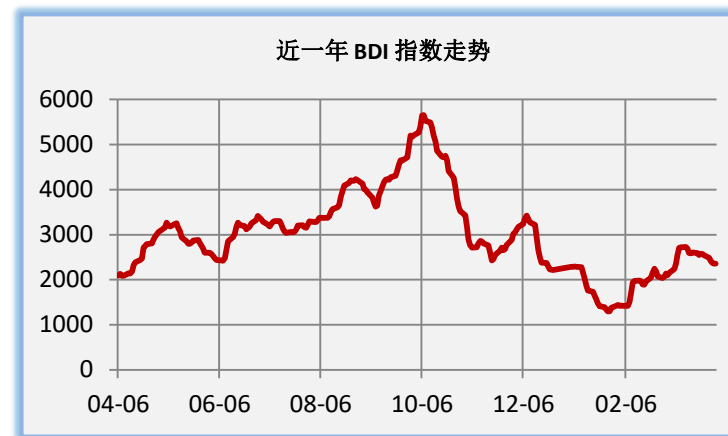
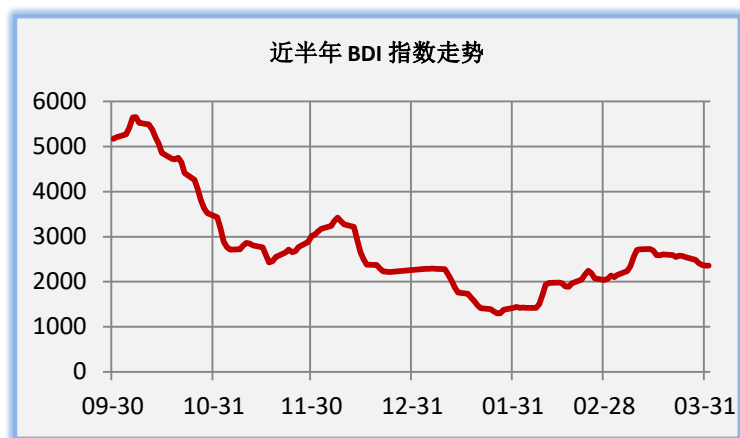


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	3月28日	3月29日	3月30日	3月31日	4月1日
BDI	2,484 -60	2,417 -67	2,369 -48	2,358 -11	2,357 -1
BCI	1,734 -153	1,639 -95	1,646 +7	1,760 +114	1,864 +104
BPI	3,416 +3	3,337 -79	3,236 -101	3,141 -95	3,073 -68
BSI	2,991 -29	2,946 -45	2,875 -71	2,808 -67	2,755 -53
BHSI	1,787 +5	1,774 -13	1,755 -19	1,735 -20	1,695 -40





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	25/03/22	18/03/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	31,750	33,500	-1750	-5.2%
	一年	27,750	30,750	-3000	-9.8%
	三年	22,750	24,000	-1250	-5.2%
Pmax (76K)	半年	30,250	28,500	1750	6.1%
	一年	28,250	26,750	1500	5.6%
	三年	18,000	17,750	250	1.4%
Smax (55K)	半年	34,750	31,750	3000	9.4%
	一年	29,500	28,000	1500	5.4%
	三年	18,750	18,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	28,000	27,000	1000	3.7%
	一年	25,750	24,500	1250	5.1%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期: 2022-03-29



3. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱航线运价步入“下行通道”？】

近日，集运市场主要航线运价一改上升步调，在过去的一个月里持续下跌。即便如此，由于去年第四季度运价高企的情况延续至今年第一季度，当前，运价仍远高于去年同期水平。运价持续下跌，是拐点已至，还是一场“倒春寒”？

近期主要航线运价下跌

根据上海航交所 3 月 25 日公布的最新数据，上海出口集装箱运价指数（SCFI）最新一期为 4434.07 点，较之前一周下跌 106.24 点，跌幅 2.3%，创下去年 8 月底以来低点。主要航线运价均有不同程度的下跌。

其中，远东到欧洲线九连跌，每 TEU 运价下跌 204 美元至 6593 美元，跌幅 3%，续创去年 7 月中旬以来新低价，累计 2 个月来欧洲线运价跌幅 15.8%。远东到地中海每 TEU 运价下跌 114 美元至 6921 美元，跌幅 1.6%。

远东到美西线运价连跌三周，每 FEU 运价较之前一周下跌 63 美元至 7960 美元，是今年 2 月 11 日以来首次跌破 8000 美元。远东到美东线运价也续跌 130 美元至 10504 美元/FEU，创去年 11 月底以来的新低。另外，远东到新加坡每 TEU 运价下跌 37 美元至 1098 美元，跌幅 3.2%。

Xeneta 数据显示，近日，从中国到欧洲的运价，遭遇了自 2020 年 2 月以来的最大单日跌幅。3 月 1 日，该航线的平均即期运价下降近 500 美元/FEU，至 13340 美元/FEU。这是自 2021 年 9 月以来，该航线运价首次低于 13500 美元/FEU。

上海航运交易所分析师表示，由于奥密克戎变异毒株传播性极高，新冠肺炎疫情继续在全球范围内高速蔓延，每日新增确诊病例数在高位徘徊，疫情形势依旧严峻。我国局部地区疫情持续，但总体基本处于较好控制，我国集装箱出口市场基本平稳，行情小幅调整，远洋航线运价自高位回落。

还有专家表示，按照往年趋势，运价确实会在第一季度出现小幅且短暂的下跌。主要是受传统淡季影响，使得集运市场整体的运价水平在 1 月中旬至 3 月下



旬这段时间，出现持续下跌的情况。例如 2019 年和 2021 年，NCFI 综合指数就出现持续 10 周的下跌，跌幅分别累计达到 25.7%和 19.4%。

班轮公司调整运力布局

实际上，运价下跌的原因，无外乎是目前集运市场供大于求。从运力供给来看，过去的一个月，集运市场的运力部署处于持续增长的水平。以亚洲—美西航线为例，从去年下半年开始，可用运力持续短缺，为满足货运需求，班轮公司大力部署了该航线上的运力，甚至货代、货主都开始租船运货，使得该航线上运力不断增长，并持续至今年年初。

根据 Sea-Intelligence 数据，今年春节以来，部署在该航线上的运力几乎一直增加，甚至有几周单周新增的运力，就比 2017—2019 年集运市场平均运力多出 10 万 TEU。预计 2 月 1 日—4 月 23 日，周运力将达到 36.39 万 TEU。

不仅亚洲—美西航线，其他航线的运力也有持续增长的趋势。2 月 1 日—4 月 23 日，亚洲—美东航线的运力将增加至 22.83 万 TEU；亚洲—北欧将增加至 32.45 万 TEU。亚洲—地中海航线是四大主要贸易航线中唯一变化不大的航线，运力布局与往年相近。

近日，赫伯罗特日前发布公告表示，调整其跨太航线上的 3 条航线，包括东海岸环线 1（EC1）、东海岸环线 2（EC2）和太平洋北环线 3（PN3）。

目前，集运市场的运力紧缺程度，虽不比 12 月出货高峰时明显，但总的来说，运力仍然较为紧缺，使得运价下滑幅度不大。

专家认为，影响运价变动的最大因素，仍是美国港口的拥堵情况。如果美国港口的拥堵情况持续缓解，运价就会逐步回归理性。然而，美国港口将于 5—6 月面临劳工谈判，可能会导致港口拥堵加剧，进一步影响运力周转。

业界看好后期市场

虽然运价连跌，但集运业界对今年市场普遍持乐观态度，认为今年运价欲小不易，因为北美塞港情况依旧严重，欧洲也因战争问题港口作业受到影响，运价修正是反应市场淡季期间变动。而且即使处在淡季，运价仍在历史相对高点，预计进入第二季度后厂商出货需求将逐渐转强，越接近第三季度传统旺季市场



表现越火热。

而随着全球油价居高不下，从4月开始，国际集运公司将陆续加征燃油附加费，亚洲集运公司也将调高综合附加费反映油价上涨及塞港等因素。

专家指出，想要减少因为燃油价格上涨而造成的成本增加，只能选择减速航行或收取紧急燃油附加费，但放慢航行速度意味着有效运力下降，按照市场供需逻辑看运价恐怕会续涨。预期此番加收附加费后，运价可能比之前再增加50%。

根据 Alphaliner 的最新分析，亚洲和欧洲之间的每周平均运力比一年前高出约9%，达到近45万标准箱，其中大部分额外的舱位来自海洋联盟，该联盟的达飞轮船和长荣部署的几艘23,000-24,000标准箱超大型集装箱船推动了这一增长。

与此同时，在泛太平洋地区，尽管亚洲和北美之间的运力在过去一年中大幅提升了28%，达到每周67.3万TEU（根据 Alphaliner 数据），但没有迹象表明运价会从目前的高位立即大幅下降。

但现在市场需求不确定性较大。FIS 航空和集装箱业务负责人 Peter Stallion 表示，欧洲市场的不确定性已反映在期货价格的走势上。他补充称，有一种看跌观点认为，“随着俄罗斯货物需求的崩溃，需求将遭到破坏”。Stallion 说：“与此同时，消费者可能会表现出谨慎，因为他们将在能源账单上支付更多费用，而不是在2020年末、2021年初推动运费飙升的零售业这一大引擎。”

根据海关总署发布的2月货运监管业务统计快报，今年1—2月，我国进出口货运量为7.075亿吨，比去年同期的7.386亿吨下降了4.2%。其中，1—2月，进口货运量为4.950亿吨，与去年同期的5.132亿吨相比下降3.5%；出口货运量2.125亿吨，与去年同期的2.254亿吨相比下降5.7%。同期的进出境船舶为40471艘次，相比去年同期的41916艘次下降3.4%。

此外，俄乌局势的变化，可能对集装箱货运量产生一定影响。因此，目前市场上仍然存在一些不确定性，这也可能导致未来运价继续波动。具体来说，俄乌局势瞬息万变，原油价格出现上涨。这将推动船用燃料油价格上升，进而推高集装箱运输成本，支撑运价。若原油价格持续走高，欧美市场通胀压力进一步增加，海外消费需求将遭受打压，工业品贸易量下降，也将进一步影响集装箱运输需求量。



Freightos 研究负责人 Judah Levine 表示：“东海岸的急剧攀升可能反映了承运人和托运人对这些目的地港口的关注度不断提高。“尽管在洛杉矶/长滩等待泊位的船只数量持续下降，而且港口的空集装箱数量也有所下降，但持续的延误导致许多托运人寻找替代方案。他补充说：“结果是，查尔斯顿等东海岸港口的拥堵加剧，最新预测显示，未来几个月的货运量将继续上升。”

来源：中国水运网

【真相 | 中国船员在新加坡换班，理想丰满，现实骨感？】

3 月 30 日，新加坡海事及港务管理局 (MPA) 的一纸关于船员换班的通函 (第 6 号海事港口通函)，令业界欢欣鼓舞，因为这意味着新加坡在船员换班的问题上“妥协”了，船员换班又多了一个可行的港口。

可是，在业界沸腾之余，有行业人士开始“泼冷水”。

根据 MPA 第 6 号海事港口通函：从 2022 年 4 月 1 日起，完全接种疫苗的上船和下船船员，可以根据疫苗接种旅行框架作为短期游客身份进入新加坡；但是，对于未接种疫苗的上船和下船船员，需继续通过船员更换系统 (<https://transact.mpa.gov.sg/Crews>) 申请。

这意味着，在新加坡港口上、下船的船员可以以游客的身份入境，这为中国船员换班打开了一个窗口。

但是，理想很丰满，现实很骨感...

有业界人士表示，MPA 是放开了船员换班，中国船员换班多了一个可行的港口，但是船员换班涉及隔离、航空等一系列链条，这些配套问题跟不上或者没有同步解决，船员换班的美好愿景，也只能是空中楼阁。

一是，回国航班价格贵、航班少、熔断多

新加坡疫情形势一再恶化，赴中国航班熔断扩大。据外媒报道，截至 3 月 30 日，新加坡 Covid-19 确诊病例突破百万，达到 1090823 例。严峻的疫情形势下，从



几个月之前开始,新加坡飞中国多个城市的航班就开始逐步熔断。根据“新加坡华人圈”公众号,目前新加坡飞中国城市的多个航班熔断取消,回国休假面临买不到票的情况,而且还面临随时新增熔断的不确定性。

原本就面临机票购买困难,如果此次船员换班政策放开,船员一股脑涌到新加坡,机票购买更加困难,可以说是“下得了船,回不了家。”

二是,大量船员涌来,船员无处隔离。

抵新船员突然增多,新加坡可能面临隔离酒店不足的问题,这会让大量换班船员无法满足要求。

三是,船员面临隔离期间被感染的高风险。

新加坡放弃清零半年,国内确诊病例一再攀升,这种情况下,船员隔离期间面临很大的被感染风险,甚至是反复感染,船员在埃及、韩国、马来西亚等国家隔离等航班期间,的确发生有船员被感染的情况。因此是否可以顺利通过双阴检测,是个很大的未知数...

另外,还有一个关键的问题,就是新加坡此次允许船员换班,对于中国船员来说是个双刃剑——

一方面,无论如何,亚洲多了一个可以换班港口是非常难能可贵的,但是不得不看到,船东也多了一个替换掉中国船员的方便港口,因为新加坡上船很容易。船东弃用中国船员的原因,不是中国船员工资高,主要是恐惧中国船员在世界各地高昂的换班成本。

来源: 海事服务网

【甩卖油轮！一艘接一艘，这家船东一口气卖了 30 多艘！... 投资家们抢翻天】

一年多以来,油轮船东亏惨了,就在最近几周,VLCC 运费接连两次创历史新低,亏损的油轮比比皆是。油轮船东,有的苦苦捱日子,望眼欲穿地等待市场复苏;有的油轮船东,实在亏不起了,干脆卖油轮求生。



因此,围绕油轮市场,掀起两股风:一股是,油轮船东焦急寻找买家接手烫手的油轮;另一股是,手持富余现金的投资人,低价买进油轮投资该市场,等待复苏后大赚一笔。

摩纳哥油轮巨头 Scorpio Tankers 就不停寻找机会出手油轮。

由 Emanuele Lauro 拥有的摩纳哥航运公司 Scorpio Tankers 刚刚宣布已售出其船队中的三艘油轮。

更准确地说,这是两艘 LR2 型油轮和一艘 MR 油轮,分别是 2015 年建造的 LR2 型油轮 STI Savile Row 和 Carnaby STI;第三艘是 2014 年建造的 MR 油轮 Benicia STI。

两艘 LR2(2015 年建造的 STI Savile Row 和 STI Carnaby)的总售价为 8600 万美元,MR(2014 年建造的 STI Benicia)售价为 2650 万美元。

Scorpio Services Holding 是关联方,持股 7.5%,该公司是 Lauro 家族的一家公司,也是 Scorpio Tankers 的股东。

Scorpio Tankers 方面表示,预计公司将从这些交易中筹集约 5500 万美元的额外流动性资金,这些交易预计将在 2022 年第二和第三季度完成。

Scorpio Tankers 已经在今年进行了多次销售油轮举动,该公司最近还签订了出售六艘 LR1、两艘 MR 和两艘 LR2 的协议,预计将在 2022 年第三季度末之前完成。

2021 年 1-2 月份,该公司还售出了 14 艘船舶,其中十几艘是远程油轮,以在市场持续疲软的情况下支撑资金流动性。

2022 年 1 月,该公司签订了出售两艘 MR(2013 年建造 STI Fontvieille 和 2019 年建造 STI Majestic)和 12 艘 LR1 的协议。STI Fontvieille、STI Majestic 和 12 艘 LR1 的售价分别为 2350 万美元、3490 万美元和 4.138 亿美元,预计公司将从这些交易中筹集约 1.89 亿美元的额外流动资金。

而在 2021 年第四季度,该公司完成了对 10 艘船舶(6 艘 LR2、2 艘 LR1 和 2 艘灵便型船)未偿债务的再融资,总共筹集了 7430 万美元的新流动资金。



公司已收到对两艘 LR2 和两艘 MR 现有债务进行再融资的承诺, 预计将筹集 2700 万美元的新流动资金(在偿还现有债务后)。这些再融资预计将在 2022 年第二季度末之前完成。

公司还从先前宣布的已承诺融资中获得 1480 万美元的额外流动资金。由于这些融资与公司船舶上的洗涤塔有关。

Scorpio Tankers 是一家运输精炼石油产品的、在美国上市的航运公司, 目前拥有、融资租赁或光船租赁 124 艘成品油轮(42 艘 LR2 油轮、6 艘 LR1 油轮、62 艘 MR 油轮和 14 艘 Handymax 油轮), 平均船龄为 6.2 年。

该公司报告了 2021 年全年净亏损 2.344 亿美元, 而去年同期则盈利。

根据 Scorpio Tankers 上个月发布的财报, 截至 2021 年 12 月 31 日止度, 公司年净亏损 2.344 亿美元, 即每股基本和摊薄亏损 4.28 美元。公司的调整后净亏损为 2.282 亿美元, 或每股基本和摊薄亏损 4.17 美元, 其中不包括(i) 290 万美元的净亏损, 或每股基本和稀释份额 0.05 美元, 作为五艘船舶租赁融资再融资的一部分记录的收益, (ii) 2021 年 3 月和 2021 年 6 月交易记录的总损失为 550 万美元, 或每股基本和稀释份额 0.10 美元将公司现有的 2022 年到期的可转换票据交换为 2025 年到期的新可转换票据, 以及(iii) 360 万美元, 或每股基本和摊薄股份 0.07 美元。

许多分析师认为: 就船舶升值而言, 油轮是今年最佳的船舶投资。

尽管该行业两年以来一直处于低迷状态, 本月更是创下历史新低, 但研究人员越来越认为油轮周期要开始上行了。因此, 尽管当前油轮非常烫手, 但仍有不少投资人都盯上了当前这一“廉价”的资产, 纷纷趁机买入“囤货”。

Easterly Asset Management 的海事物流股权合作伙伴(MLEP), 于 2021 年 11 月就推出了 MLEP II 计划, 计划在市场低迷的时机, 利用这种供需失衡的情况, 收购 10-15 年的油轮。

“这是一个独特的投资机会, 这些油轮仍有多年的生产寿命, 即使不能在运营中获得高额回报, 当前高估值的废钢价值也在很大程度上提供了足够的下行风险保护。” MLEP 相关负责人说。



MLEP 此前已经购买了 4 艘 J19 不锈钢化学品船, 3 月 23 日再次宣布通过其第一笔化学品油轮投资收购了另外的 3 艘油轮。新购买的船舶均为 24,000 载重吨涂层化学品船。

MLEP 首席执行官表示, “我们已经看到, 对此类油轮的需求有可能为投资者带来高额收入, 我们将继续在航运业寻找新的投资机会。”

来源: 海事服务网

【新船订单创 14 年新高! 全球集运市场隐忧渐现】

2021 年全球集装箱船新船订单量同比增长 4.2 倍, 时隔 14 年创下历史新高, 但前所未有的繁荣也引发对未来市场的担忧。

根据克拉克森的统计数据, 2021 年全年集装箱船新船订单量达到了 569 艘 430 万 TEU, 合同价值为 428 亿美元, 写下历史新高纪录, 这一订单水平甚至比之前 2007 年 330 万 TEU 的纪录水平还要高出 29%, 相当于截止 2020 年的 10 年间平均订单量的 3.5 倍。以去年的订单规模而言, 集装箱船船队运力一年内能够增加 20%。

进入 2022 年以来, 集装箱船市场上又有 124 艘新船订单, 总运力约为 85.76 万 TEU。集运巨头依然在酝酿新的订单, 地中海航运在 3 月初传出将订造 18+6 艘双燃料 8000TEU 集装箱船的消息; 日本海洋网联船务 (ONE) 也将订造 10 艘 13000TEU 集装箱船, 并抛出 100 亿美元的船队扩张计划, 未来 8 年每年将有 15 万 TEU 规模的新造船投资。

根据 Alphaliner 的数据, 目前集装箱船手持订单已经超过了 622 万 TEU, 如果现有的潜在订单得以确认, 手持订单将轻松超过 2008 年的历史最高水平, 手持订单占现有船队比例也将达到 27%。

在欧美国家居家消费的拉动下, 运输家具及杂货等消费品的集装箱船货量猛增, 2021 年从亚洲至美国货运量同比增长 20%, 创历史最高。

美国调查公司 Descartes Datamyne 的数据显示, 2022 年 2 月亚洲至美国货运量较去年同期增长 16% 至 169.368 万 TEU, 连续第 20 个月同比增长, 就历年 2 月情况来看写下历史新高纪录。



另一方面，美国港口设施业务停滞进一步打击了运输能力，从去年开始美国沿海等待卸货的集装箱船发生严重拥堵，导致效率低下，市场供需失衡更加严重。

集运巨头看好短期内市场供不应求的局面还将持续，因此竞相订购集装箱船。2019 年至 2020 年间，虽然由于中美贸易摩擦和疫情初步爆发而导致很多船东推迟下单，但船舶更新替换的动向还是非常明显。与此同时，集装箱船大型化也成为一大趋势，每艘船的集装箱装载量几乎是 2000 年代初的近三倍，大大促进了运力增长。集装箱船从下单到完工需要 2 年左右的时间，预计 2022 年以后仍将保持高水平的订单量。

2000 年代后期，集装箱船订单过剩曾导致运价暴跌，造成了长达约 10 年的市场萧条。2016 年，曾是韩国最大集运公司的韩进海运宣布破产，以此为契机日本三大航运巨头日本邮船、商船三井和川崎汽船决定整合集装箱船业务，在 2017 年成立了海洋网联船务（ONE）。

虽然大型集运公司认为，随着整合的推进，可以更容易调整供求关系，但前所未有的繁荣依然可能会导致经济衰退的再次出现。

来源：国际船舶网

【继续涨！今年燃油价格或翻倍】

本周在瑞士洛桑举行的 FT 商品全球峰会上，石油交易员预计今年原油价格可能会超过 200 美元。

近日，对冲基金经理 Pierre Andurand 称，“我们不会在几个月内恢复正常业务”。他警告称，今年晚些时候原油价格可能会达到 250 美元，而欧洲也许“永远”失去了俄罗斯的供应。

今年 2 月曾有报道，燃油价格曾飙至原油价格接近每桶 100 美元，达到了 2020 年初以来最高点，并且一吨极低硫燃料油在全球最大的加油中心新加坡以 735 美元的价格售出。

而如今原油价格持续疯涨，随着布伦特原油攀升至 122 美元，与原油价格密切相关的原油价格也不甘落后，新加坡极低硫燃料油上涨达到 930.50 美元，富查伊拉上涨超过 26 美元，达到 947 美元。根据 Ship&Bunker 的数据，鹿特丹的相应价格为 924.50 美元，休斯顿为 960.50 美元。



而 2 月中时, 阿姆斯特丹、鹿特丹和安特卫普港口的一吨 VLSFO 价格为 687 美元, 在休斯顿, 直布罗陀、阿尔赫西拉斯和休达, 一吨的价格为 683 美元和 726 美元。

根据 Argus Marine Fuels 的数据, 2 月份新加坡 VLSFO-HSFO 溢价扩大至每吨 200 美元以上。相比之下, 去年月均平均差价为每吨 125 美元。

VLSFO 和 HSFO 的价格不同趋势使洗涤塔船受益, 特别是超大型原油运输船, 它们的收入几乎是未安装洗涤塔同行的两倍。

“船东现在可以考虑的一件事是在他们的船上安装洗涤塔, 这将允许船东燃烧比 VLSFO 更便宜的 HSFO。”

与此同时, 欧盟正争先恐后地用其他地方的供应来取代俄罗斯的天然气进口, 目标是从埃及、卡塔尔和美国等生产国额外进口 500 亿立方米。然而, 这些出口国的大部分生产已经签订了长期合同。

欧盟委员会主席 Ursula von der Leyen 周四在布鲁塞尔峰会期间与美国总统拜登举行了会谈, 可能会于本周五宣布增加从美国进口的液化天然气。根据欧盟数据, 2021 年美国向欧洲供应了 220 亿立方米液化天然气。然而, 由于迄今为止大量进口天然气一直通过管道运输, 欧洲的燃气供应能力出现短缺。

来源: CNS

【集装箱船再次成为新造船市场主力】

新造船市场

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示, 过去一周有大量新订单曝光, 造船市场呈现积极的发展趋势。

在干散货船板块, 一家中国船厂接获了 4 艘灵便型船订单, 这与该船型在货运市场上的强劲表现保持一致。鉴于干散货运价整体表现良好, 预计未来一段时间市场对于散货船的投资兴趣会继续上升。油轮板块最近没有新的订单出现, 这是因为当前市场的波动阻碍了投资人的积极性。集装箱船再次成为新造船市场的主要驱动力, 大量新项目正在达成, 涉及各种船型及尺寸, 而且订单似乎都集中在中国造船厂。



另一家船舶经纪公司 Banhero Costa 的报告指出,在集装箱船板块,Danaos Shipping 向大船集团订造了 2+2 艘 7100 TEU 型船,前 2 艘将在 2024 年交付,单价约为 8000 万美元;Eastern Pacific Shipping 在福建马尾船厂订造了 6+4 艘 2900 TEU 型船,将于 2024 年交付;马来西亚 MTT Shipping 订造了 2 艘 1800 TEU 支线船,将于 2024 年交付。

在散货船板块,台湾船东正德海运与函馆船厂达成协议追加 2 艘 4 万载重吨散货船,将在 2024 年 6 月和 8 月交付;德国船东 Briese Schiffahrts 订造了 2 艘 4 万载重吨散货船,将于 2023 年底交付;另一家德国船东 Vogemann 订造了 4 艘 4 万载重吨散货船,单价为 2930 万美元,计划 2023-2024 年交付。

二手船交易市场

Allied 表示,在干散货船板块,过去一周易手的船舶数量有限。当前,交易主要来自巴拿马型和超巴拿马型船。考虑到干散货航运市场的看涨情绪,预计在较短的时间内市场将再次活跃起来。油轮板块最近报告的交易数量有限,主要原因是近期运价波动较大,叠加市场不确定性上升和趋势不明朗。

Banhero Costa 的报告显示,在干散货船板块,2017 年建造的 8.2 万载重吨卡姆萨型 AGRI GRANCE 轮(配备环保型主机和 BWTS)将于 2022 年第三季度以 3050 万美元的价格出售给中国买家;2019 年建造的 8.2 万载重吨 Tess 82 型 BW RYE 轮以 3750 万美元的价格售给了 Neda Maritime;2006 年建造的 7.6 万载重吨 NILOS 轮(装有 BWTS)将以 1800 万美元的价格售出;另一艘同类型的 2005 年建造的巴拿马型船正在洽谈中,价格约为 1650 万美元;2013 年建造的 SEACON SINGAPORE 轮以 1945 万美元的报价在中国在线平台拍卖。

在油轮板块,2012 年建造的 15.8 万载重吨 DENSA ORCA 轮以 3300 万美元的低价卖给希腊买家;2005 年建造的 11.7 万载重吨阿芙拉型 STENA ARCTICA 轮(冰级 1A)的售价高达 1400 万美元;2005 年建造的 10.9 万载重吨 SRI ASIH 轮以 1400 万美元售出;2007 年建造的 3.7 万载重吨 PARAGON 轮以 925 万美元的价格出售给了未具名买家。

来源: 中国远洋海运 e 刊



4. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	S. E.	923~928	1088~1093		Steady.
Tokyo Bay	771~776	955~960	1145~1150	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	701~706	880~890	1180~1185	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	670~675	862~867	1010~1015	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	747	905	1165	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	673~678	865~875	1070~1080	+ 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.	900~905	1215~1220		Avails tight.
Rotterdam	670~675	860~865	1120~1125		Softer.
Malta	S. E.	920~925	1310~1320		Steady.
Gibraltar	S. E.	919~925	1245~1255		Steady.

截止日期: 2022-03-31

◆ 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	25/03/22	18/03/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,150	6,150	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	25/03/22	18/03/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,500	11,500	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: 2022-03-29

(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
1	Tanker	17,999	Jinling, China	2024	Erik Thun - Swedes	Undisclosed	LNG/LBG fuelled
3	LNG	200,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Venture Global LNG - U.S based	23,700	
5	Container	13,100 teu	Samsung, S. Korea	2024	Wan Hai Lines - Taiwanese	14,000	conventionally fuelled

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
BAOSTEEL EVOLUTION	BC	206,331		2007	Japan	2,180	Chinese	
JIN FAN	BC	93,069		2012	China	1,862	Undisclosed	at auction
XIN YUAN	BC	91,439		2002	Japan	1,490	Undisclosed	BWTS fitted
AZUR	BC	82,282		2007	Japan	2,000	Undisclosed	Bss Dely May 2022 F. EAST / BWTS ordered
ROSCO LITCHI	BC	82,153		2011	China	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
MAJESTIC SKY	BC	81,949		2014	Japan	3,150	Greek	
YANGTZE XING HUA	BC	81,678		2012	China	2,200	Chinese	BWTS fitted
EVERSHINE	BC	75,933		2000	Japan	1,200	Undisclosed	
PENG DE	BC	64,485		2014	China	2,550	Jinhui Shipping & Trading - Hong Kong	
NICON FORTUNE	BC	63,562		2019	Japan	3,600	Greek	BWTS fitted
MANDARIN OCEAN	BC	56,741		2012	China	1,725	Singaporean	



JIN FA	BC	56,699	2012	China	1,790	Undisclosed	online auction
VEGA ROSE	BC	55,711	2007	Japan	1,800	Undisclosed	
NERAIDA	BC	55,567	2005	Japan	1,750	Chinese	
SHANGRILA	BC	52,301	2001	Japan	1,280	Chinese	
EVER AMPLE	BC	50,029	1998	Japan	825	Undisclosed	
INTERLINK CAPACITY	BC	38,835	2016	China	2,550	Undisclosed	
INTERLINK EQUALITY	BC	38,781	2016	China	2,550	Undisclosed	*Eco, BWTS fitted, ICE Class 1C
INTERLINK QUALITY	BC	38,719	2016	China	2,550	Undisclosed	
INTERLINK ABILITY	BC	38,683	2015	China	2,550	Undisclosed	
OCEAN IBIS	BC	38,486	2013	Japan	2,450	FGM Chartering - Greek	1 yr BBHP structure
NONG LYLA	BC	33,773	2004	Japan	1,230	Undisclosed	BWTS fitted
S-BRAND	BC	33,745	2004	Japan	1,300	Chinese	BWTS fitted
ECO DYNAMIC	BC	32,354	2005	Japan	1,430	Greek	BWTS fitted
NIKOLAOS GS	BC	28,616	2002	Japan	920	Undisclosed	BWTS fitted
MOUNT ADAMS	BC	28,488	2002	Japan	980	Undisclosed	BWTS fitted, old deal
SINOWAY ACT	BC	28,361	2008	Japan	1,390	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
TALISKER	CV	18,402	1,129	2001	Poland	1,700	Switzerland	
PROS FORTUNE	CV	6,273	411	1999	S. Korea	undisclosed	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
MERCURY TRIUMPH	GC/TWK	13,110		2006	Japan	900	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
NORDIC PASSAT	TAK	164,274		2002	S. Korea	1,550	Undisclosed	
17 FEBRUARY	TAK	160,391		2008	S. Korea	4,600	Undisclosed	en bloc
LIBYA	TAK	159,233		2007	S. Korea			
STI SAVILE ROW	TAK	109,999		2015	S. Korea	4,300	Premuda - Italian	**delivery Q2/Q3-2022, incl TC
STI CARNABY	TAK	109,999		2015	S. Korea	4,300	Premuda - Italian	attached



STI BENICIA	TAK	49,990	2014	S. Korea	2,650	MSEA Capital - Cyprus	delivery Q2/Q3-2022, incl TC attached
K SHIPBUILDING 1930	TAK	49,750	2023	S. Korea	3,850	PCL - Singaporean	en bloc each*
K SHIPBUILDING 1931	TAK	49,750	2023	S. Korea	3,850	PCL - Singaporean	
MAERSK TOKYO	TAK	49,687	2016	S. Korea	3,100	Premuda - Italian	
VS RIESA	TAK	34,558	2003	China	585	Undisclosed	
DL VIOLET	TAK	13,093	2008	China	500	Vietnamese	
DL ASTER	TAK	13,079	2007	China	480	Vietnamese	
PROVIDENCE	TAK/LPG	54,784	2008	S. Korea	4,650	U. K	
COPERNICUS	TAK/LPG	54,656	2015	S. Korea	7,000	Japanese	en bloc each, with
CRATIS	TAK/LPG	54,656	2015	S. Korea	7,000	Japanese	BBB

◆ 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
SCF URAL	TAK	159,315	23,313	2002	S. Korea	675.00	Dely Chittagong
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
BOW FLOWER	TAK	37,221	11,052	1994	U, K	1,275.00	about 2,400t of St-St, sold for NK HKC recycling
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
CAMILLA D	OTHER/ROR	7,480	5,129	1982	Germany	undisclosed	
HANCHANG GANGWON	OTHER/ROR	5,851	11,121	1996	Japan	undisclosed	as s Korea basis, vessel was laid up - towage required



◆ALCO 防损通函

【乌克兰战争——对船员合同、索赔和遣返的影响】

Gard 的许多会员均雇有乌克兰和俄罗斯海员。关于雇佣条款以及战争对保险是否赔付船员索赔的影响，我们概括了一些常见问题。尽管每个问题的答案都取决于具体情况，但我们可以提供总体指引如下，后续将根据事件进展，对本指引予以补充。

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
2022-04-01	635.090	702.890	5.212	81.084	834.640	66.203	1283.660	475.700	507.840
2022-03-31	634.820	708.470	5.197	81.101	833.780	66.212	1314.800	476.460	508.490
2022-03-30	635.660	704.800	5.166	81.218	832.230	66.319	1393.430	477.400	508.160
2022-03-29	636.400	699.710	5.144	81.289	833.850	66.253	1492.230	477.020	508.350
2022-03-28	637.320	699.930	5.214	81.407	839.420	66.052	1570.020	479.120	510.590

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	0.33171	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.45200



全一海运有限公司



2 个月	--	3 个月	0.96157	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.46986	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.10143		

2022-03-31

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping