



全一海运市场周报

2022.04 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.04.11 - 04.15 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场表现稳定 多数航线运价回落】

变异毒株奥密克戎继续展现强大的传播力，导致新冠疫情持续蔓延，全球每日新增病例继续保持高位。近期，疫情在中国局部地区呈现扩散态势，但全球集装箱吞吐量最大的上海港保持正常运营，保证了出口市场的平稳运行。本周，中国出口集装箱运输市场保持平稳，多数远洋航线运价回落。4月15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4228.65点，较上期下跌0.8%。

欧洲航线：欧洲地区疫情防控形势总体不佳，每日新增确诊人数继续徘徊在高位。俄乌战争的持续加剧欧洲地区的地缘政治风险，经济复苏面临较大挑战。运输需求基本稳定，市场运价小幅回落。目前，上海港运营平稳，欧洲航线运输市场并未受到影响。4月15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6086美元/TEU，较上期下跌1.2%。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表现稳定，市场运价小幅下跌。4月15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6738美元/TEU，较上期下跌0.5%。

北美航线：美国每日新增确诊人数继续处于高位，累计确诊病例和死亡人数长期在世界各国中排名第一。疫情期间美国实施的宽松政策使通胀数据持续创新高，美联储被迫开始加息来控制通胀，宽松政策的退出对后续经济增长产生不利影响。运输需求总体保持良好表现，供需基本面稳固。目前，北美航线进入新一年的签约季，市场行情总体平稳，美东航线市场运价小幅上涨。4月15日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为7860美元/FEU和10649美元/FEU，与上期比分别为持平和增长0.6%。

波斯湾航线：目的地市场保持平稳，疫情防控表现好于欧美地区。各类生活物资的需求保持较高水平，市场货量基本稳定，供需基本面平衡，即期市场订舱价格小幅下滑。4月15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2471美元/TEU，较上期下跌3.6%。



澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地每日新增确诊人数保持高位，各类生活物资的需求高位徘徊。运输需求保持平稳，供需基本面平衡，近期市场运价延续调整走势。4月15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3514美元/TEU，较上期下跌3.0%。

南美航线：目的地主要国家疫情依旧较为严峻，疫情对经济产生拖累，加之该地区经济基础薄弱，未来经济前景不佳。货量表现平稳，供需基本面平衡，市场运价继续下行。4月15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6528美元/TEU，较上期下跌1.8%。

日本航线：运输需求平稳，市场行情上涨。4月15日，中国出口至日本航线运价指数为1192.69点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【疫情持续影响市场 综合指数跌跌不止】

疫情持续影响，下游市场对能源需求趋弱，成交冷清，沿海散货运输市场价格继续下跌。4月15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1085.06点，较上周下跌8.0%。

煤炭市场：市场需求方面，受疫情持续影响，下游工业企业运营受到较大冲击，阶段性停产、停工范围扩大，工业用电负荷降低。加上当前为煤炭消费淡季，以及水电发电增量明显的情况下，下游电厂日耗低位。华东地区库存充足，华南地区因进口煤缺乏，电厂库存低于平均水平。煤炭价格方面，国内疫情影响持续蔓延，煤炭消费和公路运输均有限，煤炭供需紧张格局明显缓解，叠加国家大力保障能源供应，各环节库存高位运行，而疫情形势严峻背景下终端消耗持续低位，供需格局均衡发展持续向高位煤价施压，煤炭市场价格继续承压运行。运价走势方面，4月上旬，疫情多地散发，市场需求快速回落。随着保供工作的持续推进，电厂以长协兑现作为补库来源，市场成交较少。另一方面，大秦线检修即将开始，因大秦线事故，预计检修时间将拉长并且提前，北方港口补库尚未达到高位，市场供需双弱，运价在经历一周连续下跌后止跌。

4月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1083.99点，较上周下跌11.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收684.25点，较上周下跌25.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为27.3元/吨，较上周下跌9.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为39.1元/吨，较上周下跌16.3元/吨。



金属矿石市场：本周的钢材现货市场观望气氛浓厚，交易非常平淡，现货价格平稳运行，涨跌幅度均不大。随着本周部分地区解封，物流开始小范围恢复，对需求增量有一定推动作用，但仍低于去年同期。铁矿石价格震荡运行，港口现货交投情绪一般，结合大宗商品价格治理，市场以观望为主，询盘出货的积极性偏弱。金属矿石运价继续下跌。4月15日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收764.43点，较上周下跌10.5%。

粮食市场：国内玉米价格延续震荡偏弱走势。山东地区工厂到货维持在四五百车，基层玉米流通有所加快。东北产地部分地区物流仍未恢复，玉米汽运到港受阻，北方港口玉米物流保持收紧状态，预计4月22日之前不会恢复正常交易。南方港口饲料养殖需求不佳，玉米走货偏慢，受成本偏高支撑报价维持坚挺。粮食运输市场供需双弱，运价继续下跌。4月15日，沿海粮食货种运价指数报1107.94点，较上周下跌8.3%。

成品油市场：近期山东地炼汽、柴油价格走势有所分化，国内成品油原料供应趋紧，山东地区开工率维持低位，供应变化不大。由于疫情影响，东部沿海省份需求降低，成品油社会库存高涨，下游压港严重，滞港情况明显，运力周转不畅，导致市场有效运力不足，成品油运输价格小幅上涨。4月15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1069.29点，较上周上涨0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【煤炭需求低迷 租金指数续跌】

本周，海岬型船走势出现分化，太平洋市场震荡而巴西长航线继续走弱。巴拿马型船南美粮食船运需求增加，租金先抑后扬。超灵便型船受煤炭需求持续低迷影响，租金跌势延续。整体而言，远东干散货租金指数在中小船型煤炭运输需求持续低迷的影响下继续下挫，指数已连续下跌三周。4月14日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1983.54点，较上周四下跌4.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场走势分化。太平洋市场震荡向上，上周末矿商均在市场询盘，船运需求释放叠加前期跌幅较大，运价有所反弹。本周市场货盘相对稳定，但由于长航线需求持续低迷以及澳洲装港检疫政策的放松，太平洋市场运力供给偏多，运价再度下行后呈震荡走势。临近周末，市场氛围有所改善，运价企稳回升。4月14日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11612美元，较上周四上涨17.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.376美元/吨，较上周四上涨6.2%。由于今年降雨所带来的影响较往年更为严重，巴西发运情况不及预期。远程矿航线本周需求仍未见起色，运价持续走低。4月14日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.461美元/吨，较上周四下跌3.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬。太平洋市场，淡季特征叠加疫情影响，煤炭进口需求仍显弱势，周初租金继续承压下行。下半周，在粮食市场船运需求增加以及太平洋市场部分租家持续追船的带动下，租金止跌企稳。4月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21186 美元，较上周四下跌 4.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.000 美元/吨，较上周四下跌 3.5%。粮食市场，本周初受太平洋市场持续疲软拖累，运价持续回落。随着粮食货盘的释放，市场活跃度回升，推动运价上行，全周运价呈小幅上涨态势。4月14日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 66.680 美元/吨，较上周四上涨 2.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌势延续。随着气温回升及疫情影响工业用电需求，印尼回国煤炭运输需求持续低迷，本周租金继续承压下行。临近周末，钢材与镍矿货盘有所增加，叠加印度雨季前煤炭补库，印尼煤炭至印度方向出现溢价，船东信心略有提振，租金跌势趋缓。4月14日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24161 美元，较上周四下跌 10.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.057 美元/吨，较上周四下跌 3.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价冲高后回落 成品油运价止跌反弹】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至4月8日当周，美国除却战略储备的商业原油库存大幅增加，精炼油库存和汽油库存大幅下降。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 1.3%。由于美国正稳步释放战略储备，上周原油库存增幅为 2021 年 3 月以来最大，但仍未能缓解全球供应紧张的担忧。全球最大的独立石油交易商维多集团(VitolGroup)计划在今年年底前完全停止交易来自俄罗斯的原油和产品，自俄乌冲突爆发以来，该公司一直强调，其采购仅是之前达成的合同的一部分。欧美企业面临着来自政府和股东的越来越大的压力，要求它们终止与俄罗斯的交易，与此同时，许多欧洲银行已经限制了对俄罗斯大宗商品的贸易融资。上周欧盟正式通过了对俄罗斯的第五轮制裁措施，并计划分阶段对俄罗斯石油实施禁令，这将对供应端产生决定性的影响。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 111.70 美元/桶，较 4 月 7 日上涨 10.42%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价小幅回落，阿芙拉型油轮运价小幅上扬。中国进口 VLCC 运输市场运价冲高后回落。4月14日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1003.19 点，较 4 月 7 日上涨 0.6%。

超大型油轮 (VLCC)：本周四月装期的货盘基本收尾，上半周在 suezmax 市场持续火爆的背景下，市场成交持续放量，特别是大西洋市场成交明显高于以往，带动中东市场走强；下半周受高价成交影响，西非船位明显增多，在没有足够货量的支持下，大西洋出现多个船位成交失败，本周末至下周一为西方传统复



活节假日，市场相对安静，suezmax 市场是否能持续坚挺，仍需进一步观察。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS52.62，较 4 月 7 日下跌 0.8%，CT1 的 5 日平均为 WS53.69，较上周平均上涨 11.6%，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 WS62.14，上涨 2.2%，平均为 WS62.96，TCE 平均 2.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅回落。西非至欧洲市场运价下跌至 WS169（TCE 约 4.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS299（TCE 约 15.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平小幅上扬。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS251（TCE 约 4.3 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS242（TCE 约 6.2 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS183（TCE 约 4.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS703（TCE 约 34.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS181（TCE 约 1.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS148（TCE 约 1.5 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全面上扬，欧美航线涨跌互现，综合水平止跌反弹。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS210（TCE 约 1.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS163（TCE 约 1.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS136（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS349 水平（TCE 约 3.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS215（TCE 约 1.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 5.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货震荡盘整 国际油轮继续推高】

4 月 13 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1225.84 点，环比上涨 1.48%。其中，国际散货船价综合指数环比下跌 0.48%；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 1.69%、0.94%、2.85%。

巴西远程矿航线持续疲软，印尼煤炭需求走弱、加上国际燃油价格震荡，好望角型、巴拿马型与超灵便型散货船运价跌跌不休，BDI 指数周二收于 2035 点，



环比下跌 8.04%，国际干散货船价格震荡盘整。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 2580 万美元，环比下跌 3.00%；57000DWT 吨级散货船估值 2762 万美元，环比上涨 0.40%；75000DWT 吨级散货船估值 2978 万美元，环比下跌 0.38%；170000DWT 吨级散货船估值 4138 万美元，环比上涨 1.98%。当前，国际干散货航运市场持续走低，随着中国钢铁重镇唐山疫情有所好转，部分区县已解除封控，钢材生产与运输阻碍可望缓解，届时铁矿砂需求回升，有助于海运运价上涨，二手散货船价格短期或继续调整。本期，国际二手散货船市场成交尚好，总成交 30 艘（环比减少 7 艘），总运力 243.79 万载重吨，总成交金额 72880 万美元，平均船龄 9.77 年。

疫情引发的需求担忧以及 IEA 释放石油储备带来的利空影响，令国际油价连跌多日后技术性反弹，布伦特原油期货周二收于 104.81 美元/桶，环比下跌 0.75%。美国释放战略石油储备推升大西洋航线各船型油轮运价，国际油轮二手船价格继续高走。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2632 万美元，环比下跌 0.59%；74000DWT 吨级油轮估值 2867 万美元，环比上涨 0.27%；105000DWT 吨级油轮估值 4584 万美元，环比上涨 1.43%；158000DWT 吨级油轮估值 5307 万美元，环比上涨 3.54%；300000DWT 吨级油轮估值 8311 万美元，环比上涨 3.90%。目前，美国-欧洲、美国-亚洲两条主要原油出口航线货运量大增，运价相比二月份分别上涨 74.1%和 53.9%，运价的上升已经传递至其他航线上，预计国际油轮二手船价格短期内易涨难跌。本期，国际油轮二手船市场成交量减少，总共成交 15 艘（环比减少 17 艘），总运力 136.24 万载重吨，总成交金额 26300 万美元，平均船龄 13.8 年。

受疫情影响，内贸大宗散货产地发运和终端需求采购均不积极，市场订船情绪不高，沿海散货船二手船价格基本持稳。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 0.92%；5000DWT 吨级散货船估值 1505 万人民币，环比上涨 0.96%。当前，市场货源采购谨慎，运输市场船货双弱，预计沿海散货船价格短期或平稳波动。本期，沿海散货船成交稀少。

内河散货船价格经历多周下跌调整后再次上扬。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 0.55%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比上涨 0.19%；2000DWT 吨级散货船估值 280 万人民币，环比上涨 3.63%；3000DWT 吨级散货船估值 387 万人民币，环比上涨 6.67%。本期，内河二手散货船市场成交量增加，总共成交 42 艘（环比增加 27 艘），总运力 6.88 万载重吨，总成交金额 9103.67 万人民币，平均船龄 9.13 年。

来源：上海航运交易所

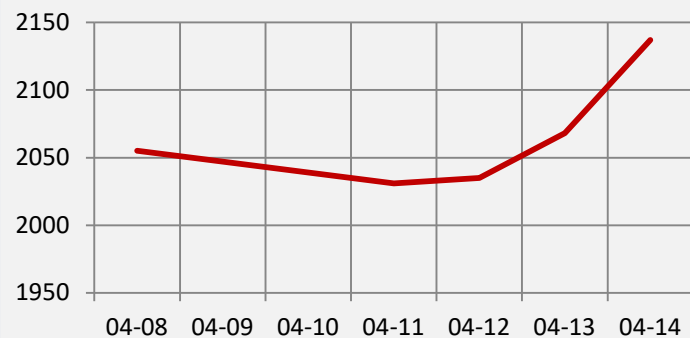


2. 国际干散货海运指数回顾

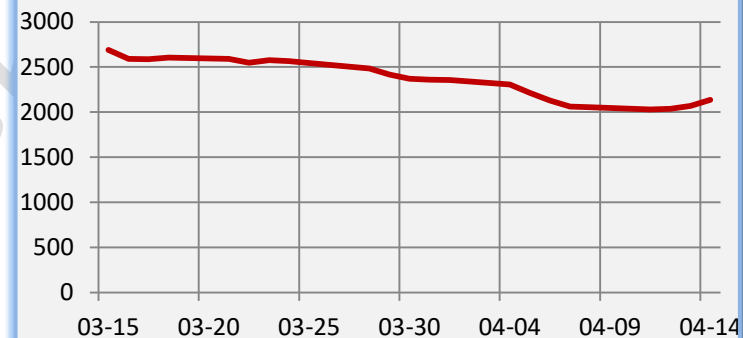
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4月11日		4月12日		4月13日		4月14日	
BDI	2,031	-24	2,035	+4	2,068	+33	2,137	+69
BCI	1,395	-49	1,368	-27	1,371	+3	1,481	+110
BPI	2,785	+8	2,862	+77	2,968	+106	3,042	+74
BSI	2,473	-29	2,448	-25	2,461	+13	2,497	+36
BHSI	1,520	-24	1,505	-15	1,472	-33	1,449	-23

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	08/04/22	01/04/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	29,750	32,500	-2750	-8.5%
	一年	27,750	28,750	-1000	-3.5%
	三年	23,250	23,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	27,500	29,500	-2000	-6.8%
	一年	25,500	27,250	-1750	-6.4%
	三年	16,750	17,500	-750	-4.3%
Smax (55K)	半年	29,000	30,750	-1750	-5.7%
	一年	24,500	27,000	-2500	-9.3%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	22,500	25,500	-3000	-11.8%
	一年	21,500	23,000	-1500	-6.5%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-04-12



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Cemtex Honor' 2015 85066 dwt dely Kaohsiung prompt trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$23,000 - DBC

'Tong Shun' 2014 81162 dwt dely Singapore 23/24 Apr trip via EC South America redel Singapore-Japan \$26,000 - Trafigura

'Bryant' 2009 76595 dwt dely Dongjiakou 17/19 Apr trip via NoPac redel Japan \$21,500 - NS United

'Yi Long Shan' 2013 56637 dwt dely Port Kelang prompt trip redel CJK intention coal \$20,100 - Lotus Ocean

'Mercurius' 2010 34537 dwt dely Santos 26 Apr/3 May trip redel Morocco intention sugar \$33,000 - Oceana

'Maple Glory' 2011 32491 dwt dely Santos end Apr trip redel Algeria \$34,000 - TKB

(2) 期租租船摘录

'Cape Kourion' 2010 79463 dwt dely Manila 1/5 May 11/14 months redel worldwide \$22,750 - cnr

'Christina' 2018 66653 dwt dely Umm Qasr 14 Apr min 3/max 5 months redel worldwide \$34,000 - Adnoc



4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究：船市复苏，新造船价格持续上涨】

当前宏观经济环境下，通货膨胀压力因俄乌冲突而进一步加剧。虽然航运业的关注焦点大多集中在大宗商品价格和海运需求的可能影响上，但是造船业的通胀趋势也非常明显 - 克拉克森研究新造船价格指数（航运数据库时间序列数据 TS ID 547168）记录了新船价格自 2000 年以来的最大涨幅。

新造船价格持续上涨

自 2020 年底开始，新造船价格已经连续上涨超过一年。2022 年 3 月 25 日，克拉克森新造船价格指数录得 156，较 2020 年 11 月的低点上涨 25%，达到 2009 年 6 月以来的最高水平（不考虑通货膨胀）。此外，克拉克森新造船价格指数在过去 16 个月的上漲幅度，是自 2005 年以来的同期最大涨幅。

值得注意的是，各细分船型的新造船价格上涨幅度与整体指数相比不尽相同。集装箱船新造船价格涨幅最大，自 2021 年初以来，15,500 TEU 大型集装箱船的新造船价格上涨 47%。好望角型散货船的价格则上涨了 32%，MR 型成品油轮价格上涨 21%，LNG 运输船价格上涨 18%。

新造船价格上涨因素

总体来看，新造船供需压力和成本压力共同推动新造船价格的上涨。此外，主要造船国兑美元的汇率波动也影响着新造船价格。

需求增加：2021 年全球新造船订单大幅增加，以修正总吨计同比翻倍达到 2014 年以来最高年签单量。但是金融危机以来，全球造船产能整体呈下降趋势，当前全球实际投入使用造船产能较 2010 年的峰值水平下降 40%，较 2013 年下降 16%。虽然部分船厂重启“闲置”造船产能，但是重启的成本投入无疑将反映到新造船价格上。当前，全球船厂手持订单覆盖率以修正总吨计已达 3.1 年，达到 2016 年以来的高位水平。

成本上涨：2021 年 5 月，中国 20 毫米中厚板价格达历史峰值，较 2019-20 年平均价格上涨 69%。此后钢板价格开始回调，但仍维持 5,000+元/吨的高位水平。2022 年至今的平均价格较 2021 年平均价格下降 4%，但较 2019-20 年平均价格仍有 31% 的涨幅。日本和韩国的钢材价格也同样大幅上涨。此外船用主机等设



备价格上涨也推动新造船价格不断走高。

汇率波动：2020 年至今，人民币兑美元汇率整体升值 约 9%，这意味着在未来款项结算时中国船厂将面临利润缩水的风险。基于对人民币继续升值的预期，中国船厂相应地提高新造船的美元报价。

新造船价格展望

新造船价格的上涨将有助于改善船厂的盈利能力。但是各家船厂由于签单时间点以及不同船型的价格趋势和成本状况差异，实际情况（比体现在数字百分比上的情况）更为复杂。

尽管 2022 年新造船需求整体仍呈良好趋势，但由于价格上升、交船时间延长以及替代燃料选择的不确定性，克拉克森研究预计今年的整体签单量会有所下降。此外，当前较高的新造船价格正在增加“船队更新换代”的成本。对比 2020 年底价格，2021 年至今新造船订单的总支出增加了大约 170 亿美元，这相当于当前价格水平下约 150 艘 VLCC 的新船造价之和。

需要注意的是，当前克拉克森新造船价格指数通常不包括替代燃料方案和其他节能环保设施设备的成本。克拉克森研究统计，2021 年，全球替代燃料船舶签单以修正总吨计占比达 35%；2022 年至今，全球替代燃料船舶签单以修正总吨计占比高达 79%。全球环保进程加速，替代燃料方案和节能设备为更多船东所考虑，未来的新造船成本或将更高。

结语

目前，由于船厂手持订单充足以及相关成本居高不下，新造船价格短期内并无下行迹象。虽然部分船东会认为某些船型当前的定价过高，但在新冠疫情反复和地缘政治的背景下，2022 年相关成本的通胀压力可能会进一步上升。

来源:克拉克森研究



【日租金 35 万美元！油轮市场已达 08 年来最高点】

俄乌危机促使许多西方国家禁止俄罗斯原油。

俄罗斯庞大的油轮船队正被贸易商所回避。

由于可用于运输原油的油轮越来越少，运费大幅攀升。

结束了始于 2020 年最后一个季度的全球油轮现货价格长期低迷的境况。

自 2020 年新冠疫情爆发以来，全球油轮市场如烟花般短暂绚烂了一段时间后，又回到了漆黑的深谷中，油轮公司这一两年勒紧腰带过日子，有的腰带勒得再紧也无法持续下去，有的不得不抱团取暖（4 月 7 日，Euronav 和 Frontline 宣布换股合并，成立世界最大油轮公司）。

而当前，油轮市场急剧回升，局部市场运费甚至创纪录.....

据悉，自战争爆发以来，来自俄罗斯的油轮运费一直在飙升，当前油轮市场现货单日运费，已经从 3 月下旬的 30000 美元，大涨至 63597 美元。从普里莫尔斯科港到欧洲西北部，租用一艘油轮每天的成本超过 348000 美元。根据伦敦波罗的海交易所的数据，这是至少自 2008 年以来的最高水平。

美国海湾- 巴西的运费本月也将增加两倍，因为俄罗斯原油出口受限，欧洲柴油出货量增加。

现货运费的迅速上涨反映了贸易商之间的竞争，以竞争通常部署在从美国海湾到拉丁美洲航线上的中程油轮。

自俄乌冲突爆发以来，英美等西方国家持续宣布禁运俄罗斯油气，制裁俄罗斯油轮公司。此外，多个国家和公司也都在避免使用俄罗斯油轮船队，导致油轮运费飙涨。



总部位于奥斯陆的 Fearnley Securities 航运分析师 Peder Nicolai Jarlsby 表示，俄罗斯联合船运公司 Sovcomflot PJSC 是该国一家国有控股的航运巨头，拥有的全球最多阿芙拉型（AFRAMAX）油轮船队，而自俄乌战争以来，该公司的油轮一直被全球石油交易商所弃用，Sovcomflot PJSC 油轮船队开始停摆。

而最终结果是，可用于运输原油的油轮减少，并推高了油轮运价。

虽然阿芙拉型油轮是最小的油轮之一（载重量约为 70 万桶），但减少俄罗斯航运巨头 Sovcomflot PJSC 船队的使用，也在间接推高大型油轮的日运价，例如超大型油轮运输船 VLCC 的运费也闻风上涨。Peder Nicolai Jarlsby 表示，由于市面上可用油轮数量不断减少，超大型油轮正在取代阿芙拉型油轮。

国际能源署表示，石油贸易商 Vitol 和中石化旗下石油贸易商 Unipet 已租用 VLCC 从西北欧向中国运送俄罗斯原油。

吨里程增加，加剧了油轮短缺：国际能源署表示，从普里莫尔斯克或新罗西斯克装载的乌拉尔原油数量有所增加，这表明卖家正在努力寻找买家或油轮驶向更远的目的地，这使得油轮航行的平均吨里程增加，加剧了市场上的油轮设施短缺。

有消息称，伊朗一些老旧的油轮船队正在前往修理厂维修，准备快速投入市场，这使得市场增加了对油轮可用性的预期。

而随着美国和欧盟可能到来的下一轮制裁，油轮运价可能还会有更多看涨因素。据市场分析，目前各油轮板块的运费情况如下：

VLCC

本周 VLCC 油轮市场继续改善，对于 280,000 吨中东海湾/USG（通过好望角），运费上升了 10 个百分点，达到 WS32.25，而 270,000 吨中东海湾/中国航线的运费上涨了 9.5 个百分点，接近 WS53.5（往返 TCE 为每天 3,600 美元）。

在本周，中东海湾/中国这条航线上的固定油轮船舶越来越多，因为有更多吨位来自大西洋地区。在大西洋地区，260,000 吨的西非/中国航线变得比最近几周更繁忙，运费上升了 15.5 个百分点，达到 WS61-61.5 的水平（每天往返 TCE 为 12,804 美元）。



在 270,000 吨的美国海湾/中国航线市场中，运费已上涨超过 200 万美元，最后估价 7,668,750 美元（往返 TCE 为每天 12,700 美元）。VLCC 能够利用蓬勃发展的 Suezmax 和 Aframax 市场

Suezmax 型油轮

135,000 吨的新罗西斯克/奥古斯塔航线的价格大幅回升，因为运费从一周前飙升至 WS305 的 121 点（往返 TCE 为每天 154,600 美元）。在 130,000 吨的尼日利亚/UKC 市场中，由于西非、南美和美国海湾地区的吨位需求进一步增加，加上缺乏来自东部的吨位，船东再次设法将运费进一步推高 45 点，至略低于 WS187.5（往返 TCE 每天 58,600 美元）。

对于 140,000 吨的巴士拉/西地中海航线，运费提高到 WS72 的 17 个百分点。

Aframax 型油轮

80,000 吨杰伊汉/地中海市场本周迅速上涨，突破 WS200 大关，最终在 WS242（往返 TCE 为每天 61,900 美元），整体上涨 87 点。在北欧，80,000 吨 Hound Point/英国大陆的运费又上涨了 16.5 个百分点，略低于 WS170（往返 TCE 为每天 34,400 美元）。

在 100,000 吨的滨海步道/英国大陆市场，乌克兰的持续战争以及随后欧洲对俄罗斯原油的自我制裁使得找到愿意执行此次航行的 Aframax 船东成为一项艰巨的任务。俄罗斯的大部分原油出口被运往印度和中国等地。

在大西洋彼岸，对 Aframax 吨位的持续挤压推高了运费，对于较短的 70,000 吨 EC 墨西哥/美国海湾航线，运费进一步上涨了 28 个百分点，达到 WS278（往返 TCE 为每天 58,500 美元）；对于 70,000 吨加勒比/美国海湾航线，运费同样上涨了 28 个百分点，至 WS269（往返 TCE 为每天 49,700 美元）。

在 70,000 吨的美国海湾/英国大陆市场中，利率上升了 16 点至 WS235（每天 37,700 美元的往返 TCE，基于单向经济学给出了更高的数字）。

此外，不断上升的运费推高了其他方面的额外成本，如：油价上涨，上周，俄罗斯乌拉尔原油的报价比即期布伦特原油基准价格低近 35 美元，当时油轮的日收益比现在低约 10 万美元。假设运费约为每桶 7 美元，这意味着生产商将获得超过 40 美元的折扣；炼油厂的成本增加；保险费用上涨，伦敦保险公司最



近扩大了承保人可以向所有俄罗斯水域收取额外保费的地区名单，现在只有少数承保人愿意为俄罗斯货物投保，并报出了高达船体价值 10% 的额外战争风险溢价，这使得保险费用已经高于船舶的租赁成本。

对于接下来油轮市场的走势，有业界人士表示，如果欧洲将制裁升级为对俄罗斯石油的正式禁令，那么更多的俄油可能会流向吨里程更长的亚洲，这将进一步削弱油轮船只的可用性，意味着油轮运费还有上涨的空间。

来源:海事服务网

【订单暴增拒躺赢 中国造船业发力 LNG 船市场】

4 月 12 日晚，中国船舶集团有限公司对外透露，旗下沪东中华造船（集团）有限公司（下称“沪东中华”）于近日联合中国船舶工业贸易有限公司（下称“中船贸易”）与日本株式会社商船三井正式签署 4 艘 17.4 万立方米液化天然气（LNG）运输船建造合同。

这是“卡塔尔百船建造计划—卡塔尔北部气田扩能船舶购置项目”首批生效的建造合同，也是中国船舶集团与卡塔尔能源公司全面落实 2020 年 4 月签署的“中国船舶—卡塔尔石油液化天然气船建造项目”协议具有里程碑意义的事件。至此，沪东中华今年已承接大型 LNG 运输船订单累计达 11 艘，与韩国现代重工并列全球各大船企之首。

中国船舶集团旗下江南造船（集团）有限责任公司（下称“江南造船”）也于近日宣布，已联合中船贸易与阿布扎比国家石油公司旗下 ADNOC Logistics & Services 签订了 2 艘 17.5 万立方米 LNG（液化天然气）运输船建造合同，成为国内第一家承接 MARK III 薄膜型大型 LNG 运输船的船厂。

这些重大突破，揭开了当下我国造船业转型的冰山一角。上海证券报记者发现，虽然造船业近期收获的订单已足够“吃三年”，但造船企业纷纷表示，必须居安思危，主攻 LNG 船等高技术含量、高附加值船型。

订单爆增 造船厂迎来送往忙

疫情导致全球供应链紊乱，令海上运力严重不足。这推动航运价格持续处于历史高位，有的航运公司几乎日赚一条船。眼见“市场赚钱如抢钱”，船东的订



单雪片般涌向了上游的造船厂。

巨大的龙门吊缓慢地搬运着上百吨的部件，数百名工人在船坞内忙碌工作，不时能看到电焊作业带出的火花……这是上海证券报记者于3月初在世界最大造船基地长兴岛上看到的景象。

沪东中华相关负责人指着船坞中、码头上大量即将完工和交付的新船，向记者逐一介绍。

这家有近百年造船经验的大厂刚送走了为集装箱班轮巨头法国达飞建造的1.5万箱超大型集装箱船“达飞·阿多尼斯”号。在这艘船的相邻泊位，一艘长约400米、全球最大的2.4万箱集装箱船也即将进入试航阶段。此外，还有数百名工人正在2号船坞内奋力施工，有两艘LNG运输船计划于4月中下旬出坞。

“由于订单飞增，近段时间这样的迎来送往越发频繁。”工作人员告诉记者，仅今年1月该厂就承接了7艘87亿总额的大型LNG船订单，1月和3月各交付1艘1.5万标准箱的大型集装箱船。目前船厂手持新船订单高达57艘，总金额达到680多亿元，交付计划已排至2025年。而在不久后，公司又有望签订大笔LNG船新订单。

这样的情形不止在一家船厂上演。在长兴岛上，江南造船和沪东中华比邻而居。沿着沪东中华的岸线，一眼就能看到停靠在江南造船码头旁进入试航阶段的新船，其规模与沪东中华不相上下。

公开信息显示，江南造船在3月已获得4艘1.4万标准箱的集装箱大船订单以及4艘LNG动力船大单。

中船贸易联合上海外高桥造船有限公司（下称“外高桥造船”）与泰国班轮公司RCL也在3月签订了2艘7000箱集装箱船新造船合同。

继今年1月集体实现“开门红”，代表国内造船最高水平的三家大厂又在3月再续辉煌。

大单背后 航运企业赚翻天



拥有这样的高光时刻，造船业走过的不仅仅是自身的周期，也是受到突发因素的加持。

“这波造船业订单火爆，与去年航运业利润暴增正相关。”上海航运交易所交易部经理兼上海船舶保险公估有限责任公司总经理陈玫接受上海证券报记者采访时表示，受全球供应链的改变、疫情防控形势对运力供给的干扰，去年集装箱船、散货船、LNG 船的租金水平较 2020 年均出现大幅增长。

据称，去年运价最高时，一艘满载防疫物资的 2.3964 万标箱的集装箱船从中国上海前往英国伦敦，一个航次的运费收入就达到 1.849 亿美元，刨除 3000 万美元固定成本和变动成本，基本可以抹平该船 1.55 亿美元的造价，相当于船东跑一次欧洲就净赚了一条船。因此，即便去年集装箱船价格上涨了 50%，船东们下单抢购新船的热情依然高涨。

作为去年 A 股市场的明星企业，中远海控近日发布的 2021 年度经营业绩也印证了日赚一条船并非夸张。2021 年该公司实现归属于上市公司股东的净利润约 892.96 亿元，同比增长 799.52%，相当于每天净赚 2.45 亿元。

“全球性的通货膨胀、经济放缓、大宗商品价格和人工价格普涨，造成资产价格不断上涨，也拉动了相关机构对收益较好的船舶进行投资，以适当应对通胀。”陈玫表示。

二手船市场也随之活跃，运价暴涨。2021 年，15 年船龄的 5100 标准箱集装箱船二手运价暴涨近 350%，5 年船龄的 6 万载重吨干散货船价格上涨 69%。

好日子还将持续 行业却有远虑

陈玫表示，数年前的一波“造船热”曾导致过量新增运力进入市场，致使运价长期低迷，新船订单也因为航运市场不景气违约或取消，不少中小航运企业和造船企业因此破产。最终，相关部门采取补贴措施鼓励部分船只提前拆除，疏导部分运力加速退出市场。

那么这轮“造船热”会否再度引发运力过剩呢？

据克拉克森的数据，虽然从 2021 年起造船订单暴增，但在此之前的两年新船订单较少，2021 年全球新船交付载重吨数较 2020 年还下降了 3%。当前，船厂



手持订单占船队运力比重，仍然处于历史低位，以载重吨计算仅为 8.1%。这些数据意味着短期内运力不会迅速释放。预测认为，2022 年运力增速将进一步放缓。

相比之下，海运需求反弹更快。2021 年全球干散货和集装箱货物贸易量分别增长 4.1%和 6.6%，全球海运贸易量达到 119.6 亿吨。据预测，2022 年海运贸易量有望进一步增长 3.5%至 123.9 亿吨。

中远海控方面透露，今年全球集运市场总体需求仍将呈现稳中有进的积极态势。但新增运力交付总量有限、有效运力仍然无法得到充分释放、租船市场仍然呈现供不应求局面，2022 年集运市场仍将处于运力供给短缺的状态。

陈玫认为，集装箱船运价和散货船运价在今年仍将处于较高水平阶段，价格在 2023 年或见顶。

虽说今年形势持续向好，但相关企业已有更长远的考虑。

中远海控方面表示，目前公司共持有新造集装箱船舶订单 32 艘、合计运力 58.5 万标箱，将于 2023 年至 2025 年间陆续交付。在扩张运力、更新团队方面，公司的决策已偏向谨慎。未来虽然还会适时增加运力，单纯扩大船队规模已不是船公司最重要的策略，航运业向绿色低碳以及数字化转型将成为新的趋势。

陈玫也表示，随着国际航运业的环保监管和政策框架形成，加大建造绿色环保船型对于船厂而言将成为新的机遇。在我国积极推进“双碳”目标的背景下，市场对相对清洁的 LNG 需求快速增加，LNG 载运船的市场也将快速打开。

如何更赚钱 LNG 船或成突破口

对于船厂来说，未来若干年内主攻哪些船型，需要考虑的因素更加复杂。

下游航运业赚得盆满钵满，上游造船业受益程度却相对有限。



造船行业专家表示，虽然造船业对于国防安全以及国民经济发展是一个非常重要的行业，但也是一个长期利润偏低的行业。以上市公司中国船舶为例，2021年该公司全年共承接民品船舶订单 132 艘/1211.17 万载重吨，吨位数同比增长 91%。然而，对比动辄数百亿元的营业收入，截至去年第三季度，该公司实现净利润仅为 4.11 亿元，而且这已处于历史较好水平。

“船厂受到的压力非常大。”沪东中华副总经理迟本斌告诉上海证券报记者，民用造船市场竞争十分激烈，船厂获得订单基本遵循“价低者得”的市场规律或者在融资方面比对手提供更优惠的条件。船价在下订单时已经锁定，后期上游钢板等原材料价格上涨，船厂一般而言不可能向下转移。

此外，船东基本来自世界各地，更容易受到不可抗力因素困扰。

“一艘发生违约的船会让船企折损数年的利润甚至直接破产。”迟本斌表示，对于沪东中华而言，主攻造船业中三大明珠之一的 LNG 船是相对可行的选择。迟本斌开始给记者算账，一艘普通的干散货船造价在数千万美元，一艘 LNG 运输船的价格在 2 亿美元左右。对于船厂来说，造越贵的船，争取到更大的利润空间就越大。

“LNG 船装载的是零下 163 度的液化天然气，优质建造才能保障整个运输过程的绝对安全，需要深厚的技术积累。”迟本斌表示，沪东中华从 1997 年起已经涉足这一领域，深耕 LNG 海运产业链已有 20 多年。截至目前，已实现交付大型 LNG 运输装备 30 多艘，超大型双燃料集装箱船 5 艘，当前手持 LNG 船订单 20 多艘，具备了高质量发展基础。

更重要的是，作为能源转型期的重要过渡燃料，LNG 海运贸易量和我国 LNG 海运需求进入了高速发展期。能源咨询机构 IHS Markit 相关报告显示，2021 年中国进口 LNG 达 8140 万吨，同比增长 18%，成为全球第一大进口国。

中国远洋海运集团董事、总经理付刚峰也在近期公开表示，航运业要保障国家能源安全，推动能源运输高质量发展以及借用科技赋能，打造 LNG 新能源产业链。

据迟本斌介绍，目前沪东中华每年制造的 LNG 船占到全球 LNG 新船的 1/10，其余 90% 的市场仍牢牢被韩国同行占据。未来，沪东中华 LNG 船生产将实现逐年递增，到“十四五”末，要将产量从目前的 6 条提升至 10 至 12 条。



多方合力 向造船强国进发

造船行业人士与记者交流时也提到，随着产能整合，订单基本向中韩两大造船国集中，两国船舶制造业的竞争趋于白热化。

从接单数量（以载重吨计）来看，中国已当之无愧地成为第一造船大国。但从建造效率和高附加值船舶数量来看，中国船厂跟最韩国船厂相比仍有一定差距。

船厂相关人士对上海证券报记者表示，自从中国船舶集团成立后，个别船厂拥有某种船型建造优势，便开始逐步向其他兄弟船厂输出和分享。去年底，江南造船和大船集团首次获得了 LNG 船的订单。

申银万国交通行业报告认为，中国建造 LNG 船的技术从沪东中华一家扩散至中国船舶集团旗下三家船厂，这一动作将逐步打破韩国在 LNG 造船领域的垄断，打开市场空间。

除了在 LNG 船型发力，还有船企瞄准了中国船企在造船业还未摘取的一颗明珠——大型邮轮。

去年 10 月，中国首制大型邮轮在外高桥造船实现全船贯通，全面转入全船内装工程，标志着中国船舶工业在大型邮轮建造领域取得重大突破。记者最新从内部人士处获悉，上述首制大型邮轮将在近期进入新的关键节点，大型邮轮项目工程二号船也有望在今年开工。

中国船舶集团党组书记、董事长雷凡培近期在《学习时报》撰文称，要推动中国船舶集团早日建成世界一流船舶集团。他表示，中国船舶集团不仅是世界第一大造船集团，还是全球船舶行业的引领者，更是支撑我国建设世界一流造船强国、推动我国经济“双循环”不可替代的支柱力量。

来源:上海证券报

【大规模监测开始！开往波罗的海需要注意！】

本月下旬，欧洲海事安全局（EMSA）与德国联邦海事和水文局（BSH）将在波罗的海航道上，开展一项大规模的无人机监测船舶硫排放超标的工作。



如何监测？

无人机从德国费马恩东海岸起飞，飞越费马恩海峡和丹麦港口凯特明讷（kerteminde）之间，利用微型嗅探器传感器系统，监测船舶的硫排放量。然后，将测量结果通过 EMSA 运营的数据库（THETIS-EU），实时提供给所有欧洲港口的负责当局。如果船舶的硫排放量出现异常，就通知船舶在下一个停靠港进行检查，采集燃料样本，超标的将面临重罚。

何为超标？

在波罗的海排放控制区（SECA）中，含硫量不得超过 0.1%。

除了监测，还能干嘛？

无人机续航能力强，同时还可以绘制海岸带的三维地图；获取多光谱航空图像，从中提取水深值；帮助德国水文勘测局开展水文测量工作，收集相关图像数据。

谁负责运营和收集？

无人机飞行由挪威公司 Nordic Undermanned 代表 EMSA 运营。用于排放测量的传感器技术和分析能力由丹麦公司 Explicit ApS 提供。

来源：中国船舶经研中心

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 (Bargaining or Special condition etc)	Comment
Busan	S. E.	915~920	1218~1223		Steady.



Tokyo Bay	780~785	965~970	1140~1145	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	774~779	885~890	1265~1270	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	708~713	880~885	1170~1180	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	777	888	1150	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	765~770	882~887	1205~1210	+ 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.	897~902	1325~1330		Avails tight.
Rotterdam	668~672	867~872	1180~1185		Softer.
Malta	S. E.	932~937	1350~1355		Steady.
Gibraltar	S. E.	937~942	1370~1375		Steady.

截止日期: 2022-04-14

◆ 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	08/04/22	01/04/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,250	6,200	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	08/04/22	01/04/22	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	7,700	7,650	50	0.7%	
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: 2022-04-12



(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	Tanker	50,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2023	Singaporean (Asiatic Lloyd)	3,890	options declared
1+1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2025	Danish (Celsius Shipping)	21,750	
4	Container	7,900 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Hong Kong based (Cido Shipping)	12,150	
4	Container	7,200 teu	Daehan, S. Korea	2024	Greek (Danaos)	9,100	scrubber fitted, methanol-ready
2	Container	3,000 teu	Penglai Jinglu, China	2024	Danish (Celsius Shipping)	Undisclosed	options declared, methanol-ready

◆ 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
RED SAGE	BC	182,443		2015	Japan	4,750	Valhal Shipping - German	BWTS fitted
AQUAPROUD	BC	178,055		2009	China	2,650	Alpha Bulk - Greek	
DERBY	BC	80,333		2011	S. Korea	2,400	Chinese	BWTS fitted
CORAL CRYSTAL	BC	78,103		2012	Japan	2,500	Greek	BWTS fitted
S HAIL AL KHOR	BC	75,259		2001	S. Korea	1,000	Undisclosed	BWTS fitted
TITAN II	BC	57,334		2009	S. Korea	1,750	Chinese	BWTS fitted
NEW ABLE	BC	55,889		2014	Japan	2,725	Daido Kaiun - Japanese	BWTS fitted
ERATIOS	BC	54,683		2011	China	1,760	Middle East	BWTS fitted
UNION VICTORY	BC	53,716		2010	China	1,700	Indian	BWTS fitted
DORIC SPIRIT	BC	52,428		2001	Japan	1,350	Undisclosed	BWTS fitted
CORONA	BC	46,685		1999	Japan	1,020	Undisclosed	BWTS fitted
NILE CONFIDANTE	BC	37,405		2012	China	1,280	Undisclosed	
SEASTAR EMPRESS	BC	35,034		2011	China	1,650	Vega Bulk - Norwegian	Tier II, BWTS fitted
PROMISE 3	BC	32,312		2010	S. Korea	1,720	Undisclosed	



油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
SKS SKEENA	TAK	158,933		2006	S. Korea	2,350	BWTS fitted, Coated, Coiled
NEW YORK STAR	TAK	115,000		2022	S. Korea	6,150	en bloc
PHILADELPHIA STAR	TAK	114,800		2022	S. Korea		
STI NAUTILUS	TAK	109,999		2016	China	4,500	Torm - Denmark
SILVER	TAK	107,507		2010	Japan	2,430	Undisclosed
MAERSK TANGIER	TAK	49,835		2016	S. Korea	3,100	Undisclosed
PRO EMERALD	TAK	46,101		2003	Japan	680	Far East
SUNLIGHT EXPRESS	TAK	45,931		2011	Japan	1,725	Undisclosed
VALE	TAK	19,998		2008	S. Korea	900	Undisclosed
PHUONG DONG STAR	TAK	9,045		2007	China	310	Middle East

◆ 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
ANNABELLE	TAK		10,702	2005	Croatia	undisclosed	

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
VS RIESA	BC	34,558	9,169	2003	China	undisclosed	HKC certified yard
SEAWAYS RUBYMAR	TAK	69,599	13,247	2002	S. Korea	undisclosed	HKC certified yard
DEBO	TAK	36,962	9,879	2002		720.00	Some stainless-steel content, option delivery Pakistan

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
ION	TAK	105,212	16,640	1998	S. Korea	707.00	
OCEANIC	TAK	12,325	4,409	1989	Germany	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
BASHUNDHARA-8	BC	46,664	7,816	1996	Japan	undisclosed	
SPLENDOUR SAPPHIRE	TAK	47,314	9,711	1998	Croatia	722.00	Pakistan/India



◆ALCO 防损通函

【新加坡加注燃油——存在氯化烃污染情况】

近期, Gard 会员和客户报告了多起可能由受污染的燃油(主要是重油 HSF0)引起的船舶运行问题, 据报告这些燃油主要是 2022 年第一季度在新加坡加注。

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
2022-04-15	638.960	690.680	5.062	81.470	834.550	66.246	1289.430	473.030	506.390
2022-04-14	635.400	692.090	5.066	81.047	833.550	66.520	1294.800	473.580	505.680
2022-04-13	637.520	689.980	5.080	81.341	828.620	66.395	1338.560	475.170	504.510
2022-04-12	637.950	694.000	5.083	81.392	830.860	66.387	1301.060	473.240	504.700
2022-04-11	636.450	693.060	5.117	81.183	829.810	66.239	1299.290	474.570	506.190

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	0.32229	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.59443
2 个月	--	3 个月	1.06271	4 个月	--	5 个月	--



全一海运有限公司



6 个月	1.55671	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.22157		

2022-04-14

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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