全一海运市场周报

2022.06 - 第 4 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述（ 2022.06.20 - 06.24 ）

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定　航线运价小幅波动】

由于奥密克戎毒株不断变异，新冠疫情继续在世界范围内蔓延，全球每日新增病例高位徘徊。中国方面，疫情防控形势总体向好，上海复工复产力度不断加大。相关港航企业继续在交通主管部门的指导和支持下，全力保障上海港的正常运营。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，远洋航线市场运价小幅波动。6 月 24 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 4216.13 点，较上期下跌 0.1%。

欧洲航线：新冠疫情因奥密克戎亚型毒株又出现反弹，加之猴痘病毒继续蔓延，欧洲地区卫生系统面临严峻形势；俄乌冲突持续，导致地缘政治风险始终未能缓解，多重风险拖累欧洲地区未来经济复苏。本周，运输市场继续保持稳定，市场运价小幅走低。6 月 24 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 5766 美元/TEU，较上期下跌 0.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率基本平稳，即期市场订舱价格小幅回调。6 月 24 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 6425 美元/TEU，较上期下跌 1.0%。

北美航线：美国每日新增确诊病例继续徘徊在较高水平，累计确诊病例和死亡人数长期排名全球第一，疫情防控形势总体不佳。近期，多项美国经济数据显示增长速度大幅放缓，与此同时，通胀水平居高不下，美国经济滞胀风险加大。本周，运输需求总体平稳，供需基本面保持平衡，市场运价小幅走低。6 月 24 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）分别为 7378 美元/FEU 和 9804 美元/FEU，分别较上期下跌 1.5%和下跌 2.7%。

波斯湾航线：目的地国家疫情基本平稳，总体形势好于欧美地区。运输需求在传统“斋月”过后总体向好，供求关系稳定，本周市场运价继续上涨。6 月 24 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 3541 美元/TEU，较上期上涨 3.6%。

澳新航线：当地疫情继续蔓延，但主要国家已完全解除防疫措施，未来形势面临不确定性。目的地市场对各类生活物资的需求保持较高水平，供需基本面基

TotalShipping

本稳定，本周即期订舱价格与上期基本持平。6 月 24 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 3398 美元/TEU，较上期下跌 0.1%。

南美航线：目的地主要国家疫情形势依然不佳。随着美联储加息导致资金流出以及市场波动加剧，未来经济面临较大风险。运输需求总体平稳，供需基本面稳定，本周即期市场订舱价格继续反弹。6 月 24 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 7884 美元/TEU，较上期上涨 3.3%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。6 月 24 日，中国出口至日本航线运价指数为 1205.37 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【天气影响市场需求　综合指数低位徘徊】

本周，沿海大部分地区已经入夏，但受局部地区梅雨天气和暴雨天气影响，下游市场需求依旧偏淡，沿海散货运输市场整体小幅盘整，运价低位徘徊。6 月 24 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 1054.14 点，较上周上涨 0.2%。

煤炭市场：市场需求方面，华南地区降水过程基本结束，高温天气袭来，下游民用电日耗量小幅提升，但受疫情影响，工业用电恢复程度不如预期，当前沿海八省电厂日耗升至 180 万吨水平，但仍低于去年同期近 20 万吨。电厂库存充足存煤可用天数基本保持在 20 天以上。煤炭价格方面，随着国家保供政策逐渐落地，主要煤运铁路高效满发，港口集港货源相对充足，北方港口库存调入量明显高于调出量，疏港压力突显。叠加国内黑色系大宗产品价格集体走弱，且下游库存相对饱和，采购节奏未变，煤价开始逐步松动。运价走势方面，本周“迎峰度夏”正式开启，下游市场需求陆续释放，叠加北方港口疏港压力增大，船东挺价情绪较浓，运价向上探涨。但受整体市场需求偏弱影响，下游采购需求整体提升幅度不大，观望情绪渐起，涨幅逐步收窄。其中，受电厂库存高位影响，走势有所分化，小船型需求较好。

6 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1051.68 点，较上周上涨 0.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 707.10 点，较上周上涨 1.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.5 元/吨，较上周上涨 0.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 37.3 元/吨，较上周上涨 0.8 元/吨。

Total Shipping

金属矿石市场：当前钢材市场多空交织。一方面，期货价格超跌反弹，刺激需求短暂回暖，但在季节性淡季叠加常态化疫情防控下，需求整体仍然疲弱，市场信心不足。另一方面，随着钢厂、焦企亏损面积扩大，越来越多的企业计划限产。当前铁矿石市场处于供需再平衡过程中，市场分歧较大，成交冷清，运价低位盘整。6 月 24 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 724.26 点，较上周上涨 0.1%。

粮食市场：东北玉米现货价格稳定运行，贸易商看涨预期较强，优质玉米报价维持坚挺，陈化稻谷继续投放。南方销区玉米价格稳定，贸易商报价暂稳。下游养殖利润回暖，潜在需求有所增加，企业库存相对充足且维持刚性采购需求，货盘增多，不过因企业对稻谷及小麦等替代品需求依旧较大，粮食运输价格小幅上涨。6 月 24 日，沿海粮食货种运价指数报 1115.28 点，较上周上涨 1.7%。

成品油市场：南方部分地区受连续暴雨天气影响，交通运输不畅，基建开工率有所下降，汽柴油需求平平。进入下旬，主营单位销售进度平平，为追赶销量，成交重心不断下移。业者多持观望心态，入市操作稀少，购销气氛清淡不已，成品油运输市场运价继续下探。6 月 24 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 1012.74 点，较上周下跌 1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船明显转弱　租金指数承压下行】

受矿价下跌、油价回落以及钢厂亏损等多重利空因素影响，海岬型船运价周中出现较大跌幅。巴拿马型船与超灵便型船由于煤炭货盘增量不足，其余货种表现也较为一般，市场缺乏实质支撑，租金止涨回落。整体而言，在海岬型船市场明显转弱的影响下，远东干散货租金指数有所下跌。6 月 23 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2114.84 点，较上周四下跌 3.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场止涨下挫。太平洋市场，本周初市场平稳运行，货盘小幅增长，运价继续上行。然而，受到美联储加息以及下游需求不及预期影响，铁矿石期现货价格本周出现较大跌幅，叠加国际燃油价格回落以及近期钢厂盈利率大幅走低等多重利空因素逐渐发酵，市场情绪受到较大影响，FFA 价格下跌，运价连续两日大幅下挫。6 月 23 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 15464 美元，较上周四下跌 16.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.351 美元/吨，较上周四下跌 10.4%。远程矿航线本周运输需求仍显不足，市场情绪受利空因素影响，运价呈跟跌态势。6 月 23 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.920 美元/吨，较上周四下跌 6.4%。

Total Shipping

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先扬后抑。太平洋市场，国内电厂日耗虽有所回升，但近期南方降雨较多，水电替代作用明显。欧洲近期取消火电限制，加大煤炭采购力度，国际煤价持续高位运行，而国内煤价调控监管趋严，内外贸煤价格依旧倒挂，进口煤市场活跃度有所降低。本周初，印尼回南中国方向货盘稍有增加，租金虽保持小幅上行走势，然而煤炭货盘增量不足以支撑市场，船货双方分歧加大，周中开始市场氛围逐渐转淡，租金明显回落。6 月 23 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21707 美元，较上周四下跌 3.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.855 美元/吨，较上周四下跌 1.0%。粮食市场，周初运价平稳上行，下半周 FFA 价格回落，市场活跃度有所下滑，带动运价下跌，全周运价基本持平。6 月 23 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 68.920 美元/吨，较上周四下跌 0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。受上周末回国煤炭货盘支撑，市场情绪相对积极，本周初租金延续小幅上行趋势。但本周后续回国煤炭货盘增量不足，印度煤炭采购也有所降温，而其余货种也表现一般，市场缺乏实际支撑，降价成交现象增多，租金承压下行。6 月 23 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24621 美元，较上周四上涨 1.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.600 美元/吨，较上周四下跌 0.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续回暖　成品油运价小幅波动】

美国能源信息署（EIA）官网显示，由于电力中断导致部分硬件受损，除了 EIA 天然气库存报告外，本周待公布的其它所有数据包括周度原油库存报告，都将推迟公布，具体公布时间待定。不过美国石油协会（API）报告上周原油库存、汽油库存均出现不同程度的增长。对俄制裁加剧了全球能源短缺问题，欧佩克+在西方不断施压下决定加大增产，不过由于部分成员国对油田投资不足，以及俄罗斯的产量损失，欧佩克+一直难以实现增产目标。为此欧佩克+将于 6 月 30 日召开下一次会议，将重点讨论 8 月份的产量政策。美联储的持续加息或将阻碍经济复苏并抑制燃料需求，令油市增压，与此同时美国总统拜登在周三呼吁暂停对每加仑汽油征收征收联邦汽油税，帮助降低创纪录的油价，减轻夏季消费高峰期美国家庭的出行成本。本周布伦特原油期货价格创近六周新低，周四报 110.52 美元/桶，较 6 月 16 日下跌 6.74%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价震荡盘整。中国进口 VLCC 运输市场运价明显上升。6 月 23 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 854.44 点，较 6 月 16 日上涨 6.5%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场成交持续放量，特别是大西洋市场在美湾市场的带动下稳健走强，西非航线的苏伊士船型显著上涨也可能会对 VLCC 船型产生溢出效应，船东更是抓住机会力推市场；临近周末中东货盘不断浮出水面，更有助于消化多余的船位，如果需求能保持下去，预计短期内市场将会有较为

Total Shipping

明显的上涨。租家始终通过妥协船或私下拿船的策略来控制市场热度，但在目前燃油价格居高不下的情况下，面临来自船东的阻力将会越来越大。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.18，较 6 月 16 日上涨 5.0%，CT1 的 5 日平均为 WS45.84，较上周平均上涨 2.2%，TCE 平均-1.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS49.86，上涨 8.4%，平均为 WS47.73，TCE 平均-1.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS118（TCE 约 2.0 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS130（TCE 约 2.6 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平震荡盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS158（TCE 约 1.0 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS190（TCE 约 3.7 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS185(TCE 约 4.1 万美元/天)。波罗的海短程运价保持在 WS174（TCE 约 3.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS190（TCE 约 1.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS187（TCE 约 2.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线止涨转跌，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS423（TCE 约 4.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS352（TCE 约 5.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS292（TCE 约 5.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS253 水平（TCE 约 1.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS358（TCE 约 3.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮止跌反弹　国际散货震荡上涨】

6 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1245.86 点，环比微涨 0.48%。其中，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 0.81%、1.35%、0.71%；沿海散货船价综合指数下跌 0.13%。

铁矿石、煤炭和粮食运价历经多周动荡和疲软后触底，随后市场需求开始转好，BDI 指数周二收于 2484 点，环比上涨 8.76%，国际干散货船二手船价格震荡

Total shipping

上涨。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 2575 万美元，环比上涨 2.27%；57000DWT 吨级散货船估值 2801 万美元，环比下跌 1.00%；75000DWT 吨级散货船估值 3432 万美元，环比上涨 4.16%；170000DWT 吨级散货船估值 5059 万美元，环比下跌 0.21%。随着时间进入下半年，大宗散货货盘将有所增加，船东挺价心态暂起，预计国际干散货船二手船价格短期波动上扬。本期，国际二手散货船市场成交量回升，共计成交 25 艘（环比增加 10 艘），总运力 173.02 万载重吨，总成交金额 58010 万美元，平均船龄 10.40 年。其中，扬州新大洋在建的 64100DWT 的极限灵便型船以 3250 万美元/艘的价格转售 4 艘，交船日期在 2024 年。

近期有关中东产油国投资扩产的消息此起彼伏，加上市场对美国经济衰退并非“不可避免”的担忧升温，开始冲击包括原油在内的大宗商品的需求前景。国际油价尝试冲击前高“失败”之后，再度大幅走低且波动加剧，布伦特原油期价周二收于 114.70 美元/桶，环比下跌 5.10%。原油轮运价保持平稳，成品油轮运价反弹，国际油轮船价止跌反弹。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2976 万美元，环比上涨 1.00%；74000DWT 吨级油轮估值 2974 万美元，环比上涨 0.62%；105000DWT 吨级油轮估值 4734 万美元，环比上涨 2.29%；158000DWT 吨级油轮估值 5034 万美元，环比下跌 0.18%；300000DWT 吨级油轮估值 8418 万美元，环比下跌 0.11%。国外需求端进入旺季，国内随着重启需求乐观向好，尽管对全球经济陷入衰退的担忧情绪加重，但石油需求继续从大范围的低迷中反弹，预计国际油轮船价依然易涨难跌。本期，国际油轮二手船市场成交量萎缩，总共成交 9 艘（环比减少 6 艘），总运力 109.84 万载重吨，总成交金额 18590 万美元，平均船龄 16.33 年。

煤价高位波动，终端采购非常谨慎，非煤货种释放有限，市场运价整体维稳，沿海散货船二手船价格连续阴跌。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 238 万人民币，环比下跌 0.15%；5000DWT 吨级散货船估值 1473 万人民币，环比下跌 0.10%。本期，沿海散货船成交稀少。

随着终端复工复产进程加快，以及高温天气来袭，后续终端采购建材需求预期回升，内河散货船价格多数反弹。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 57 万人民币，环比下跌 1.80%；1000DWT 吨级散货船估值 133 万人民币，环比上涨 1.97%；2000DWT 吨级散货船估值 291 万人民币，环比上涨 0.99%；3000DWT 吨级散货船估值 357 万人民币，环比上涨 1.19%。本期，内河二手散货船市场成交尚好，总共成交 26 艘（环比减少 13 艘），总运力 4.00 万载重吨，总成交金额 5286.58 万人民币，平均船龄 11.14 年。

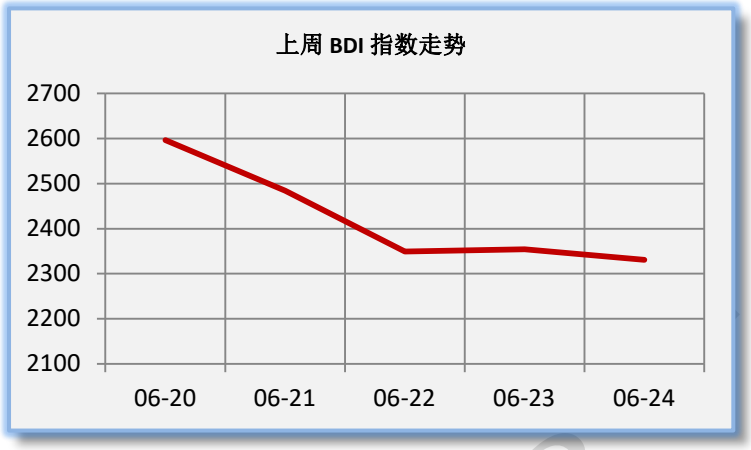
来源：上海航运交易所

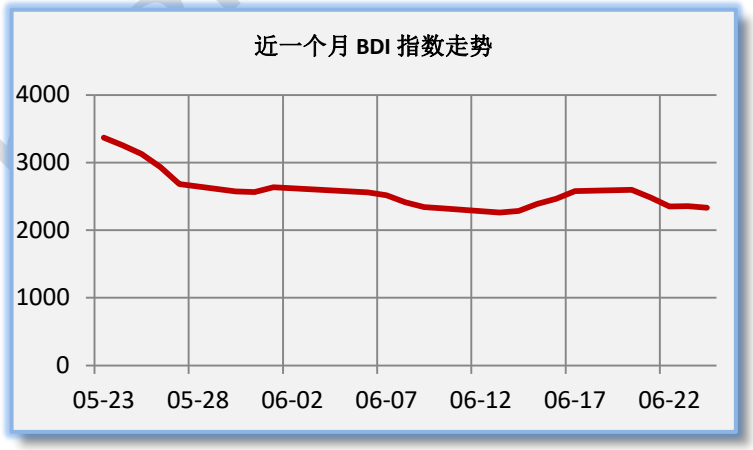
Total Shipping

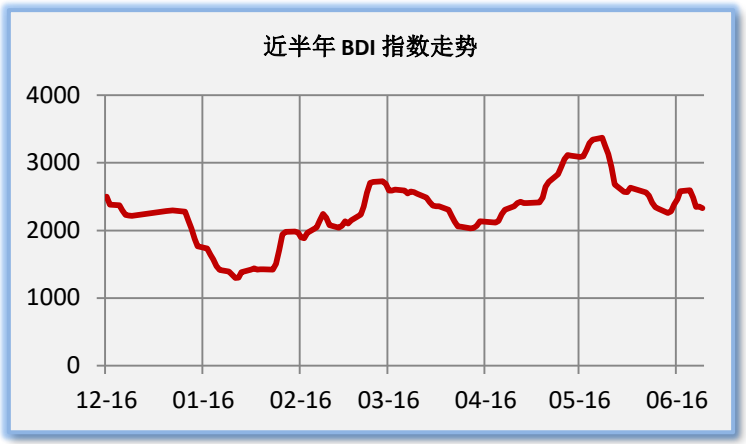
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	6 月 20 日		6 月 21 日		6 月 22 日		6 月 23 日		6 月 24 日	
BDI	2,596	+18	2,484	-112	2,349	-135	2,354	+5	2,331	-23
BCI	3,031	+44	2,710	-321	2,343	-367	2,419	+76	2,396	-23
BPI	2,872	+10	2,851	-21	2,797	-54	2,732	-65	2,695	-37
BSI	2,470	+3	2,471	+1	2,475	+4	2,466	-9	2,449	-17
BHSI	1,336	-7	1,336	0	1,338	+2	1,339	+1	1,334	-5







(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	17/06/22	10/06/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	35,250	34,000	1250	3.7%
	一年	27,250	27,000	250	0.9%
	三年	22,750	23,000	-250	-1.1%
Pmax (76K)	半年	26,750	26,750	0	0.0%
	一年	24,000	24,250	-250	-1.0%
	三年	17,000	17,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	30,000	30,750	-750	-2.4%
	一年	25,000	26,250	-1250	-4.8%
	三年	17,000	17,750	-750	-4.2%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,250	0	0.0%
	一年	21,750	23,750	-2000	-8.4%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期： 2022-06-21

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Hanton Trader III ' 2014 63800 dwt dely Singapore prompt trip via Australia redel Indonesia intention salt $30,000 - cnr

'Pacific Hero' 2012 58677 dwt dely Taiwan prompt trip via Indonesia redel China $27,000 - Tongli

'Spar Lynx' 2005 53162 dwt dely Manzanillo, Puerto Rico prompt trip via Brazil redel Baltic $24,500 - Cargill

4. 航运&船舶市场动态

【抢船潮提前！LNG 船市场“爆炸”一船难求】

LNG 船一年期租约日租金达到 12 万美元接近 10 年来高点，大型 LNG 船新船订单达到 61 艘同比增长 4 倍以上，交付期已经排到 2026 年以后。

俄乌危机以及西方国家对俄罗斯的制裁重塑了全球能源格局，LNG 需求激增“一船难求”，LNG 船日租金暴涨，LNG 船新船订单量价齐增，越来越多的船厂开始进入 LNG 船市场，可以说 LNG 船市场正在迎来史上最好的机遇。

“抢船潮”提前开启！LNG 船日租金飙涨逼近 10 年高位

船舶经纪公司 Poten & Partners 近日表示，目前在大西洋航线的 16 万立方米 LNG 船现货运价达到了 10 万美元/天，亚洲或苏伊士以东地区现货运价为 8.5 万美元/天，与今年的平均价格相比均大幅提升，作为对比亚洲年均价格为 4.9 万美元/天。

Poten & Partners 指出，LNG 船现货运价在 3 月触底后，5 月以来一直非常强劲。LNG 需求飙升，以及买家因俄乌冲突而避开俄罗斯货物和船舶，导致更多

Total Shipping

长期租船合同出现，进而限制了现货市场的船舶供应。

此外，近期长期租船的数量也大幅增加，船东正从现货市场撤出运力。Poten & Partners 称，现在已经看到一些多年未见的 10 年期租船合同。过去两个冬季因运输短缺而陷入困境的买家纷纷转向长期租船，因此未来几个月结束租约的 LNG 船数量将会更少，加剧供应紧张。

与此同时，LNG 期租租金也在大幅攀升。消息人士称，目前包括壳牌、道达尔能源（TotalEnergies）、中石化在内的多家能源公司正在进行一场提前的年度抢船潮，以确保有足够的运力可以在冬季需求旺季运输 LNG。通常而言，LNG 船抢船潮一般发生在北半球夏季末期，但今年在夏季来临前已经拉开序幕。

根据 Clarksons Platou Securities 的数据，目前 LNG 船一年期租约的日租金达到了 12 万美元，同比增长 50%以上，逼近 2012 年 14 万美元/天的高位水平。行业高管称，能源公司正在通过商讨延长租期来寻求降低日租金。

LNG 船运营商 Flex LNG 和 Avance Gas 负责人 Oystein Kalleklev 表示：“市场已经爆炸！在市场上很难找到任何可供长租的船舶。”

业内人士称，俄乌冲突爆发后，欧洲对俄罗斯实施能源制裁，并转向从美国进口 LNG 以弥补能源缺口，这是导致近期国际 LNG 船价格暴增的主要原因之一。欧盟承诺将在今年年底之前减少对三分之二俄罗斯天然气的依赖，并将额外进口 500 亿立方公吨的 LNG，点燃 LNG 市场热潮。

据美国能源情报署（EIA）数据显示，今年前四个月，美国近四分之三的 LNG 被运往欧洲，对欧洲和日本出口量是去年平均水平的三倍多。

同时，Poten & Partners 提到，此前美国 Freeport LNG 出口终端因火灾而暂时关停，但这并未影响到 LNG 船现货运价的上涨。Poten & Partners 预估，Freeport LNG 出口终端到月底都将关闭，供应中断应该会对市场产生一定影响，任何地方的供应损失都意味着需求的损失，但目前还未看到。

LNG 船订单船价双创新高，造船产能紧张吸引更多船厂加入

自新冠疫情以来，LNG 船新船订单量不断创下新的历史纪录，尽管如此，由于货运需求连年增长以及环保法规加速旧船淘汰，LNG 船市场运力不足的局面可能还将持续很长一段时间。

Total Shipping

在 2021 年创纪录的订单潮之后，今年以来 LNG 船建造市场热度不减。根据克拉克森的数据，截止今年 5 月底，17.4 万立方米及以上大型 LNG 船的全球新船订造量比去年同期的 14 艘增加了 4 倍以上，达到 61 艘，而去年全年大型 LNG 船订单量为 75 艘。

除了订单量增长以外，LNG 船船价也创下了历史新高。根据克拉克森的数据，今年以来 17.4 万方大型 LNG 船造价不断增长，目前增至 2.29 亿美元，持续刷新历史纪录，而韩国大宇造船和现代重工集团近期承接海外船东的 LNG 船订单，单船造价已经接近 2.4 亿美元。

虽然韩国船企依旧在大型 LNG 船市场占据领先优势，但中国船企正在加快追赶脚步。今年前 5 个月的 61 艘大型 LNG 船订单中，39 艘由韩国三大船企承接，另外 22 艘由中国船企接获，这一数字已经超过了去年全年中国 LNG 船接单量的 14 艘。

分析人士认为，由于国际能源结构的变化以及海事环保新规的要求，短期内 LNG 船需求将会持续下去。不过，有限的造船产能正在制约 LNG 船船队扩张。长期以来，全球只有韩国三大船企和沪东中华 4 家船厂有能力建造 17 万方超大型 LNG 船。从历年数据来看，LNG 船年产量不超过 50 艘。

在去年集装箱船订单因疫情原因而创下历史纪录之后，集装箱船手持订单占据了中韩船厂大部分造船产能，几乎没有足够的产能空间来满足 LNG 船需求。在目前的情况下，更多的 LNG 船订单正在排队，船厂提供的交付时间延长到 2026 年及以后。

全球最大的 LNG 船建造商、韩国现代重工集团的高管称，中韩船厂的交付船位已经被大量新船订单所占据，目前现代重工集团直到 2025 年之前的产能已经接近饱和。根据这名高管的说法，现代重工集团每年能够建造 20 至 22 艘 LNG 船，其现有的交付船位安排中集装箱船和 LNG 船各占 30%左右。

此外，由于劳动力短缺，韩国船厂自身也在艰难经营，还要应对关键原材料钢板价格几乎翻倍的问题。

在这样的背景下，越来越多的船厂正在积极谋求进军 LNG 船建造领域。今年早些时候，江南造船、大船集团相继接获大型 LNG 船订单，形成沪东中华、江南造船、大船集团“三足鼎立”的崭新局面，改变过去由沪东中华单一企业参与国际竞争的劣势。另外最近有消息称，南通中远海运川崎和扬子江船业也在寻求进军大型 LNG 船建造市场。

不仅仅是中韩，日本三菱重工已经计划重新开展大型 LNG 船业务，主要针对中韩两国船企建造的薄膜型 LNG 船，协助提供设计图纸和部分设备采购，并在日

Total Shipping

本国内的其他造船厂进行建造工作。此前，由于韩国船企以价格优势基本垄断 LNG 船市场，三菱重工自 2015 年以来一直未能获得任何 LNG 船订单，最后一艘 LNG 船也在 2019 年 9 月交付完毕。

不过，业界专家认为，LNG 船是国际公认的高技术、高难度、高附加值的“三高”船型，对于进入这一领域的新船厂而言，要具备大规模建造生产 LNG 船的专业技术和能力，还需要数年的时间。

来源：国际船舶网

【日本船厂的造价为什么比中国船厂高很多？】

相较于中国船厂,日本船厂新造船价格近期出现进一步提升。

日本船厂接单,集装箱船造价创历史新高

由于集装箱运输水平没有很快出现大幅回落的迹象,新造集装箱船的价格正在创下历史新高。

VesselsValue 显示,6 月 9 日,日本吨位供应商 Doun Kisen 在日本今治造船厂((Imabari Shipbuilding) 订购了两艘 23,000 teu 的 LNG 动力集装箱船,每艘成本为 2.55 亿美元。

目前还不清楚谁将成为这两艘船的承租人,不过 Doun Kisen 船队里已有类似的船租给 MSC,而且 MSC 一直在积极地扩大其船队。

相比之下,2019 年 10 月,浦银金融租赁 SPDB 在大宇造船订购的一艘类似的船舶,当时的成本为 1.52 亿美元。这一对比表明,在过去三年里,这种箱型船的新造船价格已经升值了 1 亿多美元,即增长了 68%。

上一份类似规格的两万箱 LNG 动力超大型船订单是在去年 6 月,当时德国赫伯罗特以每艘 1.656 亿美元的价格在大宇造船增订 6 艘 23500TEU 双燃料船。说明短短一年时间里,同型船价格已经上涨了近 54%。

Total Shipping

Clarksons 在其最新的每周报告中还报道称,Imabari 的姊妹公司 Nissen Kaiun 和 Shoei Kisen Kaisha 各自订购了一个相同的设计系列,所有船舶将于2025 年交付。

根据 Clarksons 的最新数据,自 2020 年第四季度以来,全球集装箱船订单量达到创纪录的 650 万标准箱,按标准箱计算,全球集装箱船订单目前占现有船队的29%。在此期间,订购的 LNG 运输船数量也创下历史新高,亚洲各地造船厂的新造船价格上涨了约 30%。

日本船厂欲进一步大幅推高价格

由于成本大幅上升,日本造船企业正寻求在今年夏季进一步推高新造船价格。

不仅仅是上述的集装箱船舶。最新报道称,日本的船厂目前对 6.4 万吨级的干散货船舶的要价高达 4000 万美元,对 3.5 万吨级的干散货船舶的造价也要到了大约 3500 万美元。

对比来看,本月初招银金融租赁与苏美达船舶、新大洋造船“云签约”6 艘 63500 载重吨皇冠 Plus 散货船建造合同,据报道称当时这批订单的单船报价仅为3250 万美元。

此外,另有报道称工银租赁近日已经在扬州中远海运重工订造了 5 艘 82000 载重吨 Kamsarmax 型散货船,新船计划在 2024 年交付,将租赁给沙钢集团,造价也仅为每艘 3250 万美元。

虽然由于种种原因,日本船厂的造价比中国船厂的造价一直都要较高,但日本船厂上述的最新报价显然出现了再一次的提升。

尽管日元兑美元汇率最近跌至 1 美元兑 130 日元的 20 年低点——这一因素应会使日本船厂在出口市场占据优势。然而,日本船厂纷纷辩称,日元贬值也会带来推高进口材料和设备成本的不利因素。这些因素也增加了国内的通胀压力和原材料进口成本,比如钢厂所需的铁矿石也是需要进口的。

据报道,目前日本船厂与钢厂之间的钢板价格谈判已超过每吨 15 万日元(合 1100 美元),是两年前价格水平的两倍。

Total Shipping

其他材料和设备的成本也出现了类似的上涨,这就迫使日本船厂将新造船价格提高到另一个水平。

来源：信德海事网

【“8 月到底是不是旺季？”】

全球第二大集装箱航运公司马士基是“全球贸易的风向标”，其首席执行官 S?ren Skou 最近表示，制造业没有回流欧美，集装箱运输量可能很快会遭到重创。

Skou 指出：我们没看到客户将生产转移回欧美，相反地，他们正在亚洲寻找更多的供应商，因此我们很难在短期甚至是中期会看到世界生产消费品的方式发生巨大的变化。

此外，数据提供商 Sentieo 上个月发现，马士基近期在业绩会中提到，近岸外包、境内外包和海外外包的次数是自 2005 年以来的最高水平。

Skou 承认全球地缘政治对航运业有影响，同时他也指出美国也缺乏新的贸易协议，但是他强调，全球供应链没有发生巨大变化。

Skou 预计，随着全球经济“增长停滞”，今年下半年集装箱运输量将会有所下降，他说：

当情况发生时，速度将会相当快，我们预计这(运输量下降)不太可能发生在下半年初，可能要到 8 月或更晚才会发生。

针对旺季问题，还有着跟马士基截然相反的结论：

中信建投指出，集装箱航运市场正处在新法案冲击与旺季消费预期的矛盾十字路口。

在美国通胀创下 40 年来纪录，美国总统拜登面临中期选举压力的关口，航运市场也逐步接近传统的旺季。

Total Shipping

港口人士与拜登为代表的美国政府发出了完全不同信号：港口人员预期集装箱市场将受下半年消费旺季影响继续维持景气，

但拜登则指责班轮公司收取过高的费用，即将签署海洋航运改革法案，提升管理机构的权力，试图抑制航运费。

在疫情冲击供应链前的 2019 年，美国下半年极其密集的节日促销造成的消费旺季对应自 8 月中旬开始，一路持续至 10 月的航运旺季。

受疫情影响，贸易商需要更提前、积极地补充商品库存，本轮备货高峰带来的航运旺季可能从 6 月下旬开始，消费旺季与航运旺季可能正在眼前。

从港口集装箱吞吐量数据上来看，美国西海岸重要港口长滩港的港口集装箱总吞吐量较 2021 年同期出现了小幅下降。

但 2021 年 5 月是长滩港 111 年历史以来最繁忙的一月，且 2022 年 5 月仍是长滩港有史以来第二繁忙的月份，创下 2022 年内的新高，长滩港集装箱进出口依旧极其繁忙。

另外，众盟航运咨询(上海)有限公司董事兼总经理刘巽良分析，集运市场暴涨的主要原因可以简单归纳为：

疫情导致原本正在淡化的中国世界工厂地位突然恢复、美国政府发钱令美国民众宅家购物、美国目的港拥堵造成货箱和货船的滞留。

由于疫情造成港口拥堵，集装箱在途中的滞留时间远远高于正常情况，造成结构性短缺的“虚假繁荣”。

他认为，美国 2022 年 5 月份前已经宣布疫情结束，美国消费者的消费方式随之改变，市场恢复正常，这种结构性短缺将迅速消失。

来源：今日海运

Total Shipping

【全球海运酝酿运力过剩危机？航运界为何开始加剧担忧】

航运界对于海运运力过剩的担忧日益加剧，尽管眼下，海运市场依然处于高景气的狂欢当中。

受到今年上半年国内经济和疫情的整体拖累，造船业订单出现下滑，但行业手持订单量依然很高。从中船协近日发布的统计数据看，2022 年 1—5 月，全国造船完工量 1427.7 万载重吨，同比下降 15.3%;新承接船舶订单量 1769.2 万载重吨，同比下降 46%。截至 2022 年 5 月底，手持船舶订单量 10220 万载重吨，同比增长 20.2%。

来自中船集团人士在 6 月 18 日向经济观察网分析，今年上半年国内船企订单的下滑，主要还是疫情影响。在国内的造船业版图中，长三角是造船基地，上海更是在其中占据主导地位，而过去两、三个月的封控措施，给造船业带来的影响非常大，许多进口物资从上海出不来，这使得相关地区的船舶生产都受到了限制。

尽管今年前 5 个月，国内船企订单受到了影响，但目前手中的订单量依然可观，这主要是去年订单量较高。上述中船人士表示，该集团位于江苏的造船厂，目前订单生产排期已经排到了 2025 年，这样的情况此前还是在 2007 年的时候出现过。

航运业目前普遍的看法认为，疫情给航运带来了特殊的机遇。在过去的两年中，供应链的拥堵导致运输时间显着延长，这不仅与海运延误有关，还与内陆拥堵和延误有关。供应链中的问题越大，对海运的需求就越大。

部分航运业人士将这一现象描述为航运业的"结构性繁荣"，并由此推测，一旦疫情带来的阶段性问题结束，一部分需求也将自然地"消失"，届时航运业可能要面对运力过剩的挑战。

航运数据情报公司 Sea-Intelligence 此前发布了一份关于全球运力供给情况的报告，该机构分析称，在过去的两年中，供应链的拥堵导致运输时间和船舶航线周期显著延长。当供应链变得更长时，每个集装箱受困于供应链中的时间也更长，结构性的短缺，使得市场需要更多的集装箱来满足局部需求。这也意味着随着塞港情况的缓解、运输时间的缩短，一旦供应链正常化，将会释放大量不再需要的集装箱运力。

Total Shipping

在上述报告中，Sea-Intelligence 对近几年全球集装箱使用效率指数(以每个集装箱的负载率表示)做了跟踪调查，发现 2010-2014 年，全球集装箱使用效率指数相对稳定，为每个集装箱 1.3 个负载;随后在 2014-2017 年出现很大波动，并有所下降;在 2018-2019 年再次稳定在每个集装箱 1.18 个负载左右;在 2020-2022 年期间：这一指数在 2021 第一季度显著下降，为每个集装箱 0.95 个负载。

到了 2022 第一季度，集装箱使用效率开始有了改善迹象，上升至 0.98 个负载，并且这一趋势仍在持续。

为将可能出现的过剩运力进行量化，该机构以德国航运巨头赫伯罗特为样本，通过该公司在较长时间内提供的数据，调查和分析了全球可能出现的运力过剩情况。该报告认为，如果供应链瓶颈现在就能消除，与目前相比，赫伯罗特在其集装箱船队中所需的集装箱数量将减少 17%。

“未来的确应警惕订单过剩的风险。”前述中船集团人士亦向经济观察网表示。

来源：经济观察网

【豁出去了！怕抢不到 LNG 船，市场惊爆 10 年长约！多年首次！LNG 海运市场持续强劲】

2022 年以来,由于疫情影响叠加俄乌战争致使俄罗斯 LNG 出口受限等因素,全球液化天然气(LNG)能源价格飙涨不停,贸易商纷纷抢签 LNG 船长期租船合同,确保能有船只运送 LNG,这让 LNG 船只的现货市场非常紧张,现货运费已经冲破新高。

160,000 立方米 LNG 船的现货运费突破 10 万美元/天

据市场机构消息,近日液化天然气(LNG)运输船的现货运费价格创下年度纪录,因为 LNG 贸易商竞相抢租可用的船舶以满足全球对 LNG 不断增长的需求。

船舶经纪人和液化天然气咨询公司 Poten & Partners 表示,对液化天然气的需求飙升以及买家因俄乌战争避开俄罗斯货物和船只,催生了更多的长期租船合同,限制了对现货市场的船舶供应。

Poten & Partners 商业情报主管 Jason Feer 表示,现在在大西洋盆地的 160,000 立方米的 LNG 船的现货运费为每天 100,000 美元,亚洲或苏伊士东部 LNG

Total Shipping

船舶的现货运费为每天 85,000 美元。

与今年的平均价格相比,这两个区域市场的 LNG 船运费都大幅上涨。以亚洲为例,亚洲 LNG 船的年均运费价格为每天 49,000 美元,日租金在 3 月触底,自 5 月以来一直非常强劲。

根据船舶的大小和位置,上周 LNG 船现货运费普遍上涨了 4%~30%。

市场惊现多年未见的 10 年长约

“长期租船的合同数量大幅增加,”Jason Feer 说,“不少船东正在从现货市场撤出运力,转向长租市场,我们已经看到了一些我们多年来从未见过的 10 年期的租船合同,这在以前是不可思议的。”

“在过去的两个冬天里,因海上运力持续紧张而陷入困境的 LNG 贸易商转向长期租船合同,未来几个月,将有更少的船只脱离租船合同,从而保持持续的供应紧张。”他说。

“市场已经爆炸式增长,很难在市场上找到任何可用性的船舶,LNG 船运输市场正在经历供给天花板。”拥有两家液化天然气运输公司的 Oystein Kalleklev 表示。

欧洲每月缺口 30~40 艘 LNG 船

标准普尔全球公司早些时候报告称,全球都在提前储存冬季用的 LNG,以应对今年航运业疫情叠加俄乌战争带来的市场不确定性。

LNG 需求大户欧洲的供给最为严峻,俄罗斯 LNG 供应受限,欧洲即使支付高昂的 LNG 进口价格,也依然要面临巨大的 LNG 缺口。据有关数据,欧洲每月 LNG 短缺 40 亿立方米,大约相当于每月 30~40 艘 LNG 船的长期短缺,这直接加剧了 LNG 船现货市场的供应紧张。

Total Shipping

亚洲也是 LNG 需求大户,近期亚洲 LNG 现货价格不断飞涨。6 月 17 日,亚洲 LNG 现货价格 JKM(日韩基准)一夜暴涨近 10 美金/mmbtu,突破 38.5 美金/mmbtu,环比上涨 33%。尽管在 LNG 高昂的价格下,中国、日本、印度等国家相继降低了进口比例,但现货市场上的 LNG 运力依然非常紧张。

船东抢订 LNG 新船,前 5 个月全球新增 61 艘订单

LNG 船需求增加,也促使船东加大了对该船型的订造力度。

据韩媒 6 月 15 日消息,今年前五个月,全球共新增 LNG 船订单 61 艘,韩国和中国造船厂分别获得了 39 艘和 22 艘订单。

韩媒还称,韩国企业目前占据全球 LNG 船造船市场的前三位。截至 5 月底,韩国造船与海洋工程公司市占率为 38%,排名首位。其次是三星重工和大宇造船,两者的市场份额分别为 25%和 16%。中国沪东中华船厂排名行业第四,市占率为 13%。

来源：日本 MOL 公司官网

【未来将在哪里拆船？】

当前航运业面临的一个棘手问题是，从安全角度考虑如何选择悬挂欧盟旗帜的老旧船报废地。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中指出，希腊海事展之后，欧盟船舶回收会议在鹿特丹召开。但令人惊讶的是，欧盟代表没有出席此次会议，这使市场担忧印度能否成为欧盟船舶拆解地，未来市场或将不可避免地出现供过于求。尽管印度拆船厂每年都在努力提高行业标准，但令人遗憾的是，欧洲委员会似乎对此无动于衷。

过去一周，有更多的 VLCC 进入拆船市场，该船型当前的运费收益明显低于运营成本，导致船东蒙受巨大损失。预计将有更多 VLCC 被送拆，为今年低迷的拆船市场增加一些供应。印度次大陆国家的货币贬值情况近期得到修正，本周汇率已经稳定，希望本周的拆船价格能够为市场提供一个基准，并让船东了解其船舶的实际回收价值。

另一家船舶经纪公司 Allied 表示，过去一周，拆船活动有所放缓，预计这一趋势短期内不太可能出现逆转。由于钢铁市场剧烈波动且拆船国汇率变动带来的不利影响，现金买家和拆船厂都不愿出价。波动性不仅迫使拆船厂在出价时有所退让，还使他们从银行获得信用证和融资面临更多困难，导致现金流紧张。

Total Shipping

此外，由于货运收益有所改善，可供拆解的船舶数量相当有限，终端买家将面临越来越大的竞争压力。目前印度次大陆正进入季风季，市场前景暗淡。

船舶现金买家 GMS 表示，印度次大陆的拆船市场似乎有所停滞，因为终端买家仍然没有信心给出确定的价格。目前可供拆解的船舶数量很少，因为几乎所有航运板块都处于牛市。因此，印度次大陆的拆船市场可能将迎来一个漫长的夏季间歇期。

而土耳其市场的情况要糟糕得多，因为其钢板价格(包括进口和本地)暴跌，而且汇率已经动摇了当地市场，近期没有新的交易消息，当地拆船报价已经低于300 美元/吨，预计未来几个月内都难以达成新的交易。

来源：中国远洋海运 e 刊

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	S.E.	1150~1155	1373~1378		Steady.
Tokyo Bay	751~756	1135~1140	1355~1360	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S.E.	1095~1100	1500~1510	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	635~640	1148~1155	1295~1310	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	692	1100	1420	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	590~595	1073~1080	1375~1380	+ 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.	1120~1125	1542~1547		Avails tight.
Rotterdam	612~620	885~890	1352~1357		Softer.
Malta	S.E.	935~940	1460~1470		Steady.
Gibraltar	S.E.	955~960	1572~1577		Steady.

截止日期： 2022-06-23

Total Shipping

◆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	17/06/22	10/06/22	浮动	%	备　注
好望角型 Capesize	180,000	6,350	6,350	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,700	3,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,550	3,550	0	0.0%	
灵便型　Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油　轮						
船　型	载重吨	17/06/22	10/06/22	浮动	%	备　注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,800	11,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,950	7,900	50	0.6%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,150	6,150	0	0.0%	
MR	52,000	4,250	4,250	0	0.0%	

截止日期：　2022-06-21

(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	154,000	COSCO Zhoushan, China	2024	Knutsen - Norwegian	Undisclosed	shuttle tanker
2	Tanker	115,000	Shanghaiguan, China	2025	CMES	6,000	
3	Bulker	63,600	COSCO Zhoushan, China	2024	Zhejiang Xinyihai - Chinese	3,350	
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2026	Capital - Greek	24,000	ME-GA engines
1	LPG	5,500 cbm	Yangzhou, China	-	Nanjing Sheng - Chinese	2,100	
2+2	Container	14,000 teu	Jiangnan Shipyard, China	-	BAL Container Line - Chinese	15,000	conventionally fuelled, scrubber

4+2	Container	7,700 teu	HJ Shipbuilding (former Hanjin), S. Korea	2025	Navios - Greek	12,100	LOI stage, LNG dual-fuel
4	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2023-2024	Seatrade - Belgian	Undisclosed	high reefer capacity

◆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
BALTIMORE	BC	177,243		2005	Japan	2,200	Greek	20% cash 80% shares
CONSTANTIN OLDENDORFF	BC	92,762		2012	China	2,185	U.A.E	*BWTS fitted
CLEMENS OLDENDORFF	BC	92,759		2012	China	2,185	U.A.E	
MAJESTIC SKY	BC	81,949		2014	Japan	3,300	Greek	BWTS fitted
TINA IV	BC	75,187		2009	China	1,690	Indonesian	BWTS fitted
NEW DAYANG DY4162	BC	64,100		2024	China	3,250	Chinese	en bloc each*
NEW DAYANG DY4163	BC	64,100		2024	China	3,250	Chinese	
NEW DAYANG DY4164	BC	64,100		2024	China	3,250	Chinese	
NEW DAYANG DY4165	BC	64,100		2024	China	3,250	Chinese	
IGNAZIO	BC	58,126		2010	Japan	1,900	Chinese	BWTS fitted
SAGARJEET	BC	58,079		2009	Japan	1,840	Chinese	
SUNNY HORIZON	BC	56,686		2012	China	1,742	Undisclosed	plus$180k for BWTS equipment, auction
CARDINAL	BC	55,408		2004	Japan	1,600	Greek	BWTS fitted
BAO WEALTH	BC	53,591		2005	China	1,480	Undisclosed	
EMILIA	BC	53,098		2002	Japan	1,390	Chinese	BWTS fitted
SEVEN LADY	BC	51,241		2009	Japan	2,250	Far East	BWTS fitted, boxed
VICJOUR ACE	BC	50,209		2001	Japan	1,330	Undisclosed	BWTS fitted
TEAM HOPE	BC	37,196		2012	S.Korea	1,960	Turkish	BWTS fitted
CL ANTWERP	BC	33,687		2010	China	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
SUPER VALENTINA	BC	33,382		2013	Japan	2,200	Undisclosed	

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
ZIM CONSTANZA	CV	50,106	4,250	2010	China	7,500	CMA CGM - France	**
ZIM TARRAGONA	CV	50,088	4,250	2010	China	7,500	CMA CGM - France	

Total Shipping

EASTAWAY MALMSEY	CV	46,131	3,421	2011	China	6,500	U.A.E	
IRENES RAINBOW	CV	39,382	2,824	2006	S.Korea	4,500	CGM CMA - France	
MOUNT KELLETT	CV	23,367	1,730	2017	China	4,030	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
KOHO I	TAK	301,045		2002	Japan	2,900	Undisclosed	BWTS fitted
CAP LEON	TAK	159,048		2003	S.Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, Ice 1C
STORVIKEN	TAK	152,013		2006	S.Korea	2,350	Greek	BWTS fitted
NORDIC RIO	TAK	151,174		2004	S.Korea	1,600	Undisclosed	
CARLTON	TAK	115,635		2004	S.Korea	2,200	Chinese	BWTS & Scrubber fitted
ANGELICA SCHULTE	TAK	106,400		2005	Japan	1,950	Greek	BWTS fitted
UACC IBN SINA	TAK	73,338		2008	China	undisclosed	Undisclosed	
CELSIUS RICHMOND	TAK	50,083		2010	Japan	1,950	Turkish	BWTS fitted, epoxy coated
HY SPRUCE	TAK	49,600		2022	China			
HY GINKGO	TAK	49,600		2022	China	15,200	J.P. Morgan - U.S.A	en bloc
HY CEDAR	TAK	49,600		2023	China			
HY OAK	TAK	49,600		2023	China			
VALLE DI NAVARRA	TAK	42,721		2002	S.Korea	610	Undisclosed	
SEACROWN I	TAK	40,039		2003	S.Korea	850	Transgas - Peru	epoxy coated
HAFNIA VICTORIA	TAK	40,016		2007	Japan	1,250	Greek	
HAFNIA RAINIER	TAK	40,012		2004	Japan	1,030	Greek	***
HAFNIA GREEN	TAK	39,808		2007	Japan	1,190	Greek	
MAERSK BORNEO	TAK	29,013		2007	China	1,050	Undisclosed	
TIGER SPRING	TAK	9,380		2009	China	1,250	Greek	
TIGER SUMMER	TAK	9,118		2009	China	1,250	Greek	en bloc each
TIGER WINTER	TAK	9,055		2011	China	1,250	Greek	
PROSPER	TAK	9,285		2008	China	360	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
KIM SENG 3	OTHER/PLATFORM	3,529	1,371	1992	Finland	740.00	stst

Total Shipping

◆ALCO 防损通函

【阿根廷：散装货物数量的确定——岸上数据有强制效力吗？】

在阿根廷港口装卸散装货物时，许多船长都遇到过货方声称当地只认可岸上数据，因而要求使用岸磅数据确定装/卸货数量的情况。但真的是这样吗？船东、租船人和船舶经营人有义务盲目地接受岸磅数据吗？

【电子（无纸化）贸易 - 更新】

电子贸易系统包括 EssDOCS, Bolero International Ltd, E-Title Authority Pte Ltd, Global Share S.A. (edoxOnline platform), WAVE (WAVE Application), CargoX, TradeLens (TradeLens eBL), 以及 IQAX Limited (IQAX eBL)。

藉此通函通知各会员，国际保赔集团（IG 集团）已批准电子贸易系统 IQAX eBL。

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
2022-06-24	670.000	705.220	4.967	85.354	821.870	65.728	814.550	462.660	516.120
2022-06-23	670.790	708.750	4.933	85.456	822.010	65.633	807.150	463.520	517.680
2022-06-22	671.090	706.220	4.916	85.490	822.770	65.565	815.320	466.780	518.620

Total Shipping

2022-06-21	668.510	703.270	4.949	85.162	819.190	65.814	824.230	465.730	514.880
2022-06-20	671.200	704.030	4.960	85.505	820.140	65.583	847.470	466.230	515.910

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	1.57100	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.62357
2 个月	--	3 个月	2.19729	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.83529	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.53329		

2022-06-23

Total Shipping

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web：www.totalco.com E-mail：snp@totalco.com