



全一海运市场周报

2022.07 - 第1期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.06.27 - 07.01 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求小幅波动 多数航线有所回调】

奥密克戎毒株不断变异，新冠疫情在世界范围内继续蔓延，全球每日新增病例高位徘徊。中国方面，疫情防控形势稳中向好，上海实现本土零新增，复工复产进入正轨。稳经济政策措施加快落地生效，我国经济总体恢复有所加快。据统计局数据，6 月份 PMI 三大指数均升至扩张区间，继续巩固经济恢复势头。本周，中国出口集装箱运输市场小幅下滑，多数远洋航线市场运价有所下调。7 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 4203.27 点，较上期微跌 0.3%。

欧洲航线：俄乌冲突仍在持续，通胀的快速增长以及生活成本的提高，使欧洲经济体总体需求有所减弱。本周，运输市场需求有所下滑，市场运价小幅走低。上海港船舶平均舱位利用在 95%左右。7 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 5731 美元/TEU，较上期下跌 0.6%。地中海航线，市场行情略逊于欧洲航线，上海港船舶平均舱位利用率在 90%左右，即期市场订舱价格基本持平。7 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 6418 美元/TEU，较上期微跌 0.1%。

北美航线：奥密克戎变种毒株导致美国病例数维持高位，国内通胀触及数十年新高，物价压力导致消费者支出放缓。需求方面，由于一季度以来美国国内零售商过于快速补库存，目前绝对库存水平已经达到或超过疫情前水平，目前观望态势较为浓郁。本周，运输需求总体有所下滑，市场运价小幅走低。7 月 1 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 7334 美元/FEU 和 9684 美元/FEU，分别较上期下跌 0.6%和下跌 1.2%。

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。市场运价继连续几周上扬之后开始回调。7 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 3473 美元/TEU，较上期下跌 1.9%。



澳新航线：虽然当地疫情继续蔓延，但总体已完全解除防疫措施。本周，运输需求总体平稳，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。本周即期订舱价格小幅下滑。7 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 3320 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

南美航线：目的地主要国家疫情形势总体不佳。运输需求总体稳中有升，航线进入为期两三个月的传统旺季，船公司提价意愿较为强烈。本周即期市场订舱价格继续上扬。7 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 8384 美元/TEU，较上期上涨 6.3%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。7 月 1 日，中国出口至日本航线运价指数为 1184.65 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温天气来袭 综合指数上涨】

高温天气来袭，煤炭需求增加，市场运力略显紧张，带动大宗散货运输市场价格全面上涨，沿海散货运输市场运价上涨。7 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 1090.82 点，较上周上涨 3.5%。

煤炭市场：市场需求方面，本周国内大部分地区降水减弱，多地迎来持续高温天气，电网企业全力以赴迎峰度夏，日耗攀升明显，叠加工业生产快速恢复，服务业活动全面改善，沿海八省电厂日耗突破至 195 万吨以上，接近去年同期水平，电厂库存下降至 2950 万吨左右，存煤可用天数下降 1-3 天不等。煤炭价格方面，煤炭价格受后期国内需求预期转好，叠加国外煤炭供应紧张，煤炭进口量可能大幅收缩等预期影响，市场预判阶段性触底。运价走势方面，本周，北方港口调入量明显好于调出，港口库存已接近 2400 万吨，去库存压力加大，各港均要求下游客户加快周转。叠加下游电厂库存下降，补库拉运需求逐步放大。周中开始，随疫情防控向好，华东地区产业回暖，进江运力供给偏紧。而临近周末，台风“暹芭”来袭，华南地区部分船期有所影响，运力预期吃紧，运价持续上涨，涨幅扩大。

7 月 1 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1105.73 点，较上周上涨 5.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 865.14 点，较上周上涨 22.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.4 元/吨，较上周上涨 8.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 43.9 元/吨，较上周上涨 6.6 元/吨。



金属矿石市场：7月，钢材市场进入传统淡季，南方地区梅雨之后再入伏，至此，全国大部分地区进入高温天气，对工地施工带来不可避免的影响，从而制约基建市场需求。不过，近期钢企利润有所修复，钢企进一步减产意愿下降，对原材料需求形成一定支撑。本周，金属矿石运输市场受煤炭市场带动，运价略显回暖。7月1日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收786.28点，较上周上涨8.6%。

粮食市场：6月进入尾声，华北市场贸易商腾库也随着新麦收割完成告一段落，市场供销再次进入拉扯阶段。南方销区饲料厂采购积极性不高，而深加工企业库存充足，下游产品走货偏慢，企业玉米刚需偏弱，而贸易商看涨后市，囤货情绪较浓。综上，本周粮食运输市场整体需求依旧偏弱，运价受煤炭市场带动上涨，小船型需求略显紧俏。7月1日，沿海粮食货种运价指数报1148.50点，较上周上涨3.0%。

成品油市场：本周，国内成品油零售价兑现下调，且临近月末，主营单位促销赶量，汽柴价格较前期明显回落。需求方面，部分地区仍受恶劣天气影响，汽柴油需求表现不佳。观望心态有增无减，入市操作谨慎，购销气氛平平，本周成品油运输价格低位徘徊。7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1011.70点，较上周下跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求低迷 租金指数弱势下行】

海岬型船太平洋市场即期需求疲软，运力呈现过剩态势，租金承压下跌。巴拿马型船和超灵便型船，回国煤炭货盘增量有限，对市场支撑力度不足，其它航线表现均较为低迷，租金持续下行。整体而言，三大船型市场缺少利好支撑，远东干散货租金指数下跌。6月30日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1982.43点，较上周四下跌6.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场，自美联储加息后，铁矿石价格一度大幅下跌，近期呈现窄幅震荡走势。由于加息预期浓厚，不确定因素增多，市场观望情绪较浓。此外，国内钢厂亏损面扩大，盈利情况不佳，检修力度加大，采购规模缩减，多以消耗库存为主。上半周，货主压价力度较大，海岬型船租金均承压下行。临近周末，随着FFA回升，船东信心得到提振，市场氛围好转，询盘报价止跌回升。6月30日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14967美元，较上周四下跌3.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为11.457美元/吨，较上周四微涨0.9%。近期，巴西发运节奏有所提振，但市场运力仍偏过剩，运价依旧处于弱势震荡中。6月30日，巴西图巴朗至青岛航线运价为29.7美元/吨，较上周四下跌0.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，迎峰度夏传统旺季已至，全国不少地区迎来高温天气，电厂日耗量稳步提升，煤炭需求持续向好。然而，国内煤炭价格监管力度不减，长协煤供应稳定，进口煤价格倒挂依旧明显，需求增量有限。本周，除印尼回南中国方向需求略有增加之外，其它航线表现均较为低迷，过剩运力难以消化，租金仍在下探过程中。6月30日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20293 美元，较上周四下跌 6.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.305 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。粮食市场，本周，粮食运输需求总体平稳。由于太平洋市场运力持续过剩，对巴拿马型船整体市场形成较大压力，粮食运价弱势下行。6月30日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 66.21 美元/吨，较上周四下跌 3.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下跌。与巴拿马型船趋同，进口煤价格倒挂持续抑制国内下游企业采购热情，加之印度用煤旺季已过，煤炭运输需求增长动力不足。此外，钢材、镍矿等货种近期货盘也有所减少，超灵便型船运输需求持续低迷，运价下跌势头延续。6月30日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 22642 美元，较上周四下跌 8.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 18.85 美元/吨，较上周四下跌 3.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【油价持续上涨 成品油运价波动下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月24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、汽油库存超预期增加。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减少 0.1%。上周日，美国总统拜登和七国集团(G7)其他领导人达成最新共识决定禁止从俄罗斯进口黄金，以进一步扩大对俄制裁。周一，白宫的声明还称西方国家将继续限制俄罗斯获得来自西方经济体的关键工业原材料、服务和技术，进一步将俄罗斯与世界经济隔离开来。OPEC+周四表示，将在8月将坚持之前商定好的增产计划，由于沙特8月份的产量目标将接近1100万桶/天，这是一个很少达到的水平，且持续性未知，市场担忧该组织缺乏进一步增产的能力。本周布伦特原油期货价格受供应紧张支撑，周四报114.81美元/桶，较6月23日上涨5.67%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价持续上涨，苏伊士型油轮运价波动盘整，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价不断上升。6月30日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报951.65点，较6月23日上涨11.4%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场7月上旬货盘基本完成，由于近期美国炼厂产能下滑原油出口增加，大西洋市场船位减少，带动船东整体情绪推进WS点位；租家有意通过控制出货节奏、私下拿货等方式给市场降温，不过由于中旬货盘还有不少没有放出，船东挺价信心依然坚定。目前高昂的燃料油价格对市场也有一定的支撑，虽然整体WS点位有不小的提升，但船东的TCE依然不够理想，能否持续上涨，还要看后续的出货节奏和货量。周四，中东湾拉斯塔努拉至



宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS52.99, 较 6 月 23 日上涨 12.3%, CT1 的 5 日平均为 WS50.86, 较上周平均上涨 10.9%, TCE 平均-0.9 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS54.96, 上涨 10.2%, 平均为 WS52.31, TCE 平均-0.5 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平波动盘整。西非至欧洲市场运价保持在 WS120 (TCE 约 1.8 万美元/天)。黑海到地中海航线运价维持在 WS129 (TCE 约 2.4 万美元/天)。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线止涨转跌, 地中海及欧美航线涨跌互现, 综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS189 (TCE 约 1.9 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS165 (TCE 约 2.4 万美元/天)。北海短程运价下跌至 WS170 (TCE 约 3.3 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS187 (TCE 约 4.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS185 (TCE 约 0.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS182 (TCE 约 1.8 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线持续下滑, 欧美航线涨跌互现, 综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS390 (TCE 约 3.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS296 (TCE 约 3.7 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS226 (TCE 约 3.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS275 水平 (TCE 约 2.2 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS330 (TCE 约 2.8 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

【国际油轮价涨量升 国际散货价量齐跌】

6 月 29 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1239.55 点, 环比下跌 0.51%。其中, 国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 1.91%、0.07%; 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下跌 1.65%、1.60%。

受海岬型与巴拿马型散货船运价下跌影响, 干散货船运输市场复苏乏力, BDI 指数周二收于 2204 点, 环比大跌 11.27%, 国际干散货船二手船价格全体下跌。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 2492 万美元, 环比下跌 3.24%; 57000DWT 吨级散货船估值 2790 万美元, 环比下跌



0.37%；75000DWT 吨级散货船估值 3343 万美元，环比下跌 2.58%；170000DWT 吨级散货船估值 5053 万美元，环比下跌 0.12%。虽然中国钢铁行业提高了产量，但基础建设及房地产需求疲软，钢厂利润下降；国际干散货运输需求忽冷忽热，运价波动不定，负面情绪笼罩了市场，未来的方向依旧迷茫，预计国际干散货船二手船价格短期疲软。本期，国际干散货船市场走低，二手散货船市场成交量萎缩，共计成交 19 艘（环比减少 6 艘），总运力 108.14 万载重吨，总成交金额 40077 万美元，平均船龄 13.37 年。

欧佩克增产有限，厄瓜多尔和利比亚局势动荡，抵消了过去两周对油价造成压力的经济衰退担忧，国际油价连续 3 天从低位反弹，市场情绪有所恢复。布伦特原油期货价周二收于 113.95 美元/桶，环比下跌 0.65%。国际油轮运价稳中有涨，船价大幅上扬（VLCC 油轮暂时稳定）。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3030 万美元，环比上涨 1.80%；74000DWT 吨级油轮估值 3002 万美元，环比上涨 0.96%；105000DWT 吨级油轮估值 4897 万美元，环比上涨 3.45%；158000DWT 吨级油轮估值 5206 万美元，环比上涨 3.41%；300000DWT 吨级油轮估值 8415 万美元，环比下跌 0.03%。当前，石油需求继续反弹，地缘冲突造成贸易格局变化和地区商品短缺，贸易商正从成品油运输中获利，长期租船需求强劲且不断加速，预计国际油轮船价短期维持坚挺。本期，国际油轮二手船市场成交量大幅飙升，总共成交 27 艘（环比增加 18 艘），总运力 185.51 万载重吨，总成交金额 53300 万美元，平均船龄 12.18 年。

欧美各国大幅提高煤炭需求或带动国际煤价上涨，而内贸煤价继续承压且有所下调，国内耗煤企业和贸易商担忧煤价上涨而加大采购力度，沿海运价连续小幅上涨，沿海散货船二手船价格稳中微涨。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 238 万人民币，环比上涨 0.06%；5000DWT 吨级散货船估值 1474 万人民币，环比上涨 0.08%。本期，沿海散货船成交稀少。

“南涝北旱”来袭，传统施工淡季来临，随着高温、雨水天气的持续，工程进度提升难度较大，内河建材运输需求疲软而持续下行，内河散货船价格再次下跌。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 57 万人民币，环比下跌 0.50%；1000DWT 吨级散货船估值 132 万人民币，环比下跌 0.57%；2000DWT 吨级散货船估值 278 万人民币，环比下跌 4.58%；3000DWT 吨级散货船估值 358 万人民币，环比上涨 0.20%。本期，内河二手散货船市场成交尚好，总共成交 27 艘（环比增加 1 艘），总运力 6.21 万载重吨，总成交金额 4792.90 人民币，平均船龄 10.68 年。

来源：上海航运交易所

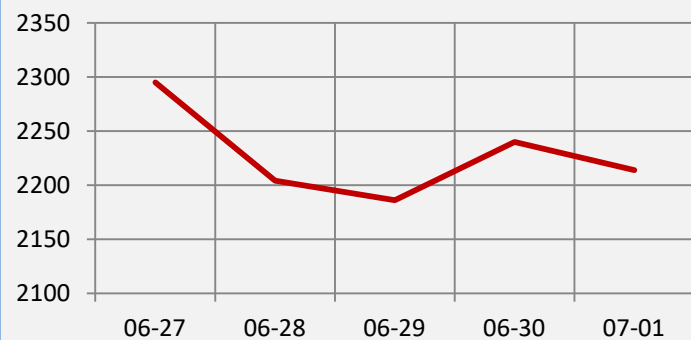


2. 国际干散货海运指数回顾

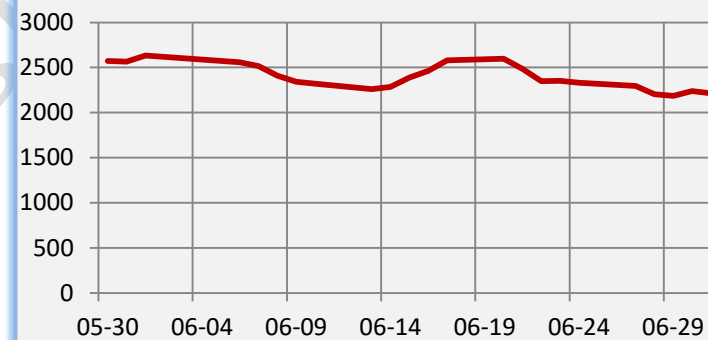
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

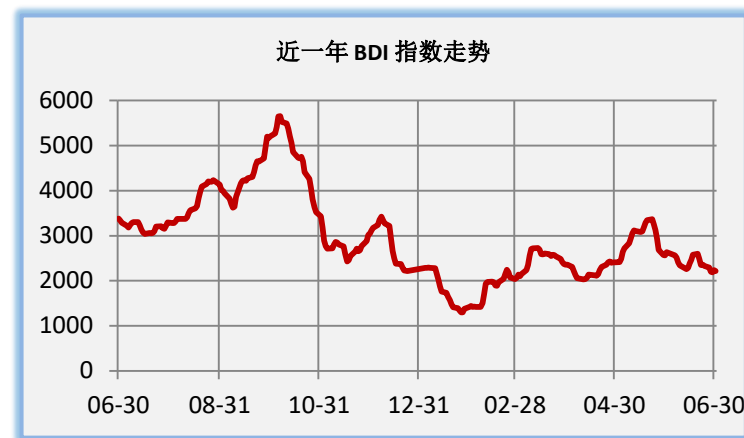
波罗的海指数	6月27日		6月28日		6月29日		6月30日		7月1日	
BDI	2,295	-36	2,204	-91	2,186	-18	2,240	+54	2,214	-26
BCI	2,332	-64	2,152	-180	2,200	+48	2,434	+234	2,381	-53
BPI	2,652	-43	2,566	-86	2,510	-56	2,485	-25	2,477	-8
BSI	2,439	-10	2,416	-23	2,359	-57	2,306	-53	2,290	-16
BHSI	1,334	0	1,313	-21	1,297	-16	1,285	-12	1,276	-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	24/06/22	17/06/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	30,250	35,250	-5000	-14.2%
	一年	23,500	27,250	-3750	-13.8%
	三年	20,250	22,750	-2500	-11.0%
Pmax (76K)	半年	25,000	26,750	-1750	-6.5%
	一年	22,000	24,000	-2000	-8.3%
	三年	15,500	17,000	-1500	-8.8%
Smax (55K)	半年	27,500	30,000	-2500	-8.3%
	一年	23,500	25,000	-1500	-6.0%
	三年	16,000	17,000	-1000	-5.9%
Hsize (30K)	半年	24,500	26,250	-1750	-6.7%
	一年	21,000	21,750	-750	-3.4%
	三年	13,500	14,250	-750	-5.3%

截止日期: 2022-06-28



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Wen Zhu Hai' 2008 76611 dwt dely Gibraltar prompt trip via NC South America & Mediterranean redel Passero \$21,000 - Azure

'Great Rainbow' 2015 63464 dwt dely Kandla 1/3 Jul trip via Arabian Gulf redel Bangladesh \$29,000 - cnr

'BBG Ocean' 2016 62235 dwt dely Bin Qasim 4 Jul trip via Arabian Gulf redel Bangladesh \$26,000 - Synabulk

'Red Cosmos' 2015 61263 dwt dely El Deheila prompt trip redel Abidjan \$23,000 - XO Shipping

'Fermita' 2020 60480 dwt dely Maputo prompt trip redel N Continent \$53,000 - cnr - <last week>

'Ilenao' 2013 55442 dwt dely Le Havre prompt trip redel Turkey intention scrap \$21,000 - Norton

'MBS Bratan' 2009 53430 dwt dely Port Kelang prompt trip via Indonesia redel China \$20,500 - Cambrian Bulk

'African Wren' 2019 38227 dwt dely S China prompt trip redel Mediterranean \$36,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集运业拐点将至？】

2021 年，中美热门航线上，集装箱运价一度攀升至每标箱 2 万美元，运费甚至比肩单柜货值，集运行业迈入史诗级牛市行情。进入 2022 年，天价运费逐渐



松动。

一季度中国出口集装箱运价指数 CCFI 指数延续去年行业高景气度在 2 月 17 日触及 3587.91 点创下历史新高，同比 2021 年同期的 2071.71 点大涨 73%，随后高位回落，截至 6 月 17 日，CCFI 为 3252.50 点，较年初低 3 个百分点，自历史高位下滑 9.3 个百分点。

作为全球集运主干线，美线今年在需求端表现压抑，美西运价从春节前的 1.3 万美元左右，下探至 7000 美元。此轮集运行业超级牛市是否已面临拐点？

集装箱市场将继续“正常化”

2021 年是五十年一遇的航运大年，此轮集运超级牛市可追溯到新冠疫情爆发以后美国进口需求持续性旺盛。2021 年美国航线的货运量较疫情前的 2019 年出现近三成的增长。

然而 2022 年以来，集装箱货运市场增长势头明显减弱。一季度中国出口集装箱运价指数 CCFI 指数延续去年行业高景气度在 2 月 17 日触及 3587.91 点创下历史新高，同比 2021 年同期的 2071.71 点大涨 73%，随后高位回落，截至 6 月 17 日，CCFI 为 3252.50 点，较年初低 3 个百分点，自历史高位下滑 9.3 个百分点。

据全球最大航运研究团队克拉克森预计，集装箱市场将继续“正常化”，一季度全球贸易量较 2019 年同期水平高约 5%，但同比下降 1.4%。而宏观经济逆风的形成、通胀压力、“生活成本危机”正在影响消费者的信心和实际活动，以及中国局部地区的疫情封锁（拖累制造业 PMI）和美国实物消费“降温”并转向服务业的趋势，克拉克森将 2022 年全球海运集装箱贸易增长量的预测从 3.9%下调至 1.3%。克拉克森在最新月报中指出，由于港口拥堵仍需时间缓解，需求尽管下修但仍旧平稳，集装箱运力预计以 3.5%的增速温和扩张，年内集运市场前景依然乐观。

对于燃料油消费而言，集运市场在短期和中长期仍将正向刺激船用燃料油的消费，但力度将弱于 2021 年。

短期而言，预计随着中国疫情逐渐趋稳，6-7 月封锁措施的放松预计能带来海运市场贸易量的增长。在此基础上，预计近期集装箱市场的贸易仍将正向刺激船用燃料消费的增长，全年来看增速较去年大幅回落、仅存较小幅度。



中长期来看，市场供应端在 2023 年面临 8.3% 的急剧增长，叠加物流中断问题的缓解，集运市场最终将逐渐回归一个“正常”的市场，而全球集运贸易增长的下行压力可能会进一步加速这一趋势的转变，但是同期贸易量仍有 2% 以上的增幅预期，因此整体上也有助于燃料油市场的消费。

燃料油价格影响集装箱运价

集装箱海运价格的变动反映着市场景气度，其影响因素有 6 个维度：供给需求、运输成本、市场结构、世界经济、集装箱期货和其他因素。

集运市场的景气度影响着船舶对燃料油的需求量，而燃料油价格的涨跌则通过运输成本的变化影响集装箱海运价格。

运输成本包括船舶及集装箱等固定投资、航次营运成本、管理成本、财务成本等，其占运价的比例一般高达 90% 以上。因此，航运企业十分注重运输成本的控制，若运价远高于运输成本，则吸引更多的竞争者和运力投放到市场，进而引起运价下降至广义成本（包含了平均利润和税金的成本）附近；若运价低于运输成本，则班轮公司可能亏损，市场通过兼并重组等减少运力，促使运价上升至广义成本；因此运价正常情况下围绕广义成本上下波动。

一般来说，燃料油价格在航运运价当中占比为 15-50% 之间。根据全球头部集装箱航运公司 2021 年年报，马士基和德国赫伯罗特的燃油成本仅占运价的 12% 和 8%，主要因为 2021 年燃油费用大幅上涨两三成，但是运价上涨速度更快因此降低了燃油成本占比。

马士基指出，对于航运公司而言，2022 年面临的不确定性主要来自疫情、燃油费用和航运费率。燃油价格每增加 100 美元/吨，将令息税前利润（EBIT）减少 5 亿美元。

市场充满变数

作为本轮集运周期的充分受益者，全球集装箱航运巨头们今年一季度依旧赚得盆满钵满。马士基今年一季度营收同比增逾五成至 193 亿美元，息税折旧及摊销前利润为 91 亿美元。粗略估算，每日赚逾 6 亿元人民币。即便如此，马士基最新加入了“提示风险”的行列。

日前，马士基首席执行官 Soren Skou 在接受媒体采访时就担忧集装箱运输量可能很快会遭到重创。展望 2022 年，马士基预计，2022 年下半年集运业将会恢



复正常。根据第一季度的货运量走势，马士基将其对全球集装箱需求增长的预测从 2%~4% 下调至 ±1%。

在疫情后的这轮集运业超级周期中，全球集装箱航运巨头们出现运力投放大比拼，就连常年固定的运力排名都发生巨大变化。法国航运咨询机构 Alphaliner 今年初发布的数据显示，瑞士 MSC 成为全球新晋的集装箱航运之王，占据全球 17% 的运力市场份额，替代了称霸全球集装箱航运榜首二十余年的马士基。随着新船交付，地中海航运有望长期问鼎。

另一家航运巨头德国赫伯罗特也表示将着手投资新船，但不会大规模拓展业务。近期公司首席执行官 Ralf Habben Jansen 指出，大规模新船订单、拥堵缓解和需求下降将在未来几个月开始对该行业产生影响。他表示，行业可能会重返运力过剩的情况。

但马士基集团执行副总裁 Vincent Clerc 近日表示，由于通胀压力“短期内不太可能放慢”，运价飙升的趋势预计不会减弱。

据了解，自疫情爆发以来，集运运价飙涨 25-30%，供应链成本高企撼动零售和民生消费用品业，尤其是去年随着疫情趋缓后经济复苏，主要港口拥堵加剧，集装箱大量延误和鸡鸭，其中装载的商品从食品、保健产品到玩具。

马士基为沃尔玛（Walmart）、耐克（Nike）和联合利华（Unilever）等国际零售商和消费品公司运输货物。Vincent Clerc 表示，目前供应链堵塞状况有所改善，但部分地区情况恶化，例如美国东海岸和北欧，“这里是指能否找到卡车司机，以及将货物运送到内陆基础设施的能力”。

Vincent Clerc 补充称，自从中美贸易出现紧张局势，跨国公司一直在减少从中国出口材料和商品的比率，希望实现供应链多元化，“我们观察到一种趋势，努力要分布得更均匀，减少对一两个特定领域的依赖”。

当前集运公司采取联盟化运营，一定程度上可以通过消减或者调配运力缓解局部市场需求回落，但是从供给来看，运力投放将面临增加的局势。

Alphaliner 报告指出，目前的集装箱船舶的订单量约 900 艘，已经创下班轮航运史上最大的订单规模；新造船订单的运力之和超过了世界第四、第五和第六大班轮企业现有船队的总和；订单船舶运力与现有船舶的运力占比更是从 2020 年 10 月的 8.2% 上升到了 2022 年 5 月的 27%。另据国泰君安统计，根据目前交付计划，预计 2023~2024 年 8000 箱以上大船（主要运营欧美航线）运力规模将进入两位数高增长期。



另外，根据 6 月 24 日上海航交所公布的最新数据，最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）指数连续两周下跌，上周下跌 5.83 点至 4216.13 点，跌幅 0.13%。三大长程航线运价持续修正，其中美东线跌幅 2.67%，是去年 7 月底以来首次跌破 1 万美元大关。

分析师认为，目前市场充满变数，俄乌战争、加息、通货膨胀等因素可能削弱欧美需求端，加上原材料、运输物流成本仍高，厂商备料生产也倾向保守，可能影响拉货动能；同时，美西塞港船舶减少，使运力供给增加，集运运价持续高档盘整。

第三季度是传统海运旺季。业界人士称，按照惯例欧美零售商、制造业 7 月开始拉货，但今年观望气氛浓厚，尤其是上海解封需求不如预期，去年海运旺季运价飙涨的景象恐难再现，货量、运价走势恐怕要到 7 月中下旬会更明朗。

对于后续集装箱租赁市场走向，渤海租赁方面向记者表示，2020 年下半年以来，受益于强劲的市场需求，国际集装箱租赁市场的集装箱出租率、租金水平及二手箱销售价格处于历史高位；但 2022 年，集装箱租赁市场可能不会像 2021 年那样继续爆发性增长，主要原因还是船运公司的运力增长有限。

据介绍，随着更多运力在 2023 年投入海运市场，集装箱租赁市场可能发生变化。如果 2023 年国际贸易继续保持增长，集装箱租赁市场将进一步增长，即使国际贸易增长乏力，集装箱供应方也会根据市场需求情况调整新箱投放支出，以保持较高的集装箱出租率。

来源：中国水运报

【散货船市场高涨还是回落？】

在过去的一年里，散货船各个船型表现优异，船价大涨，载重吨越小的船，涨幅越大。例如一艘 5 年固定船龄的灵便型散货船，同比上涨了 37%；涨幅最小的好望角型散货船，同比也达到了 23%。

这意味着，去年投资船龄 5 年的好望角型散货船，彼时花费 4500 万美元购得，一年后扣除折旧此时价值已经达到 5300 万美元。

散货船最近三个月的表现也令人满意，各船型价值仍然处于上涨趋势中。但对未来的走势，业内人士仍抱有谨慎态度。



散货船市场热情高涨

根据克拉克森估计今年散装船供给增 2.2% 货运吨海涅需求成长 1.9% 市场相当不错明年估计散装船供给仅增加 0.4% 而需求增 2.0% 高度看好市场

一些航运公司开始储备船只。台湾裕民就正在拿进散装船新造的 14 艘散装船在这两年内陆续交船运力增逾两成公司估获利将大幅加高。

据悉裕民 6 月 8 日召开股东会。大会上认为今明两年市场将会有较好趋势而裕民新造的 14 艘散装船在这两年内陆续交船运力将增逾两成。

裕民表示该公司于 2020 年底散装航运市场尚未回升船舶造价尚未上涨前已预见疫情后各国将加速基础建设投资散装原物料运输需求将持续成长且国际海事法规对老旧船舶的规范日趋严厉将加速老旧船舶淘汰未来船舶供给量成长有限。因此于 2020 年及 2021 年于船价相对较低时订造了 12 艘最新环保节能散装船及 1 艘水泥专用船将会在 2022 年至 2023 年加入裕民船队服务未来市场的需求预期会超过船舶的供给数量这些船将支持散装市场的反弹力量。

今年上半年裕民有 1 艘新船交船目前已在现货市场投入营运。第三季裕民将有 1 艘超巴拿马极限型船与 1 艘海岬型船交船第四季预计交船的 6 艘海岬型船其中有 3 艘是委由上海外高桥船厂建造的 4 艘 19 万吨液化天然气 (LNG) 双燃料第三代节能 (Tier III) 散装船中的 3 艘这批 LNG 船都与跨国矿商英美资源集团 (Anglo American plc.) 签有 10 年长约享有稳定获利。

裕民还表示将时时关注市场的变化积极开拓新的业务可能包括发展离岸风电船运服务业务建造液化天然气 (LNG) 双燃料动力散装货轮提供更多元的服务以符合世界及客户对于航运业净零碳排的要求。

裕民认为这些新船将成为裕民减碳计划下船队汰旧换新的生力军相信可以达成 2025 年二氧化碳减排 30% 的目标 (以 2013 年为基准) 也将持续致力于为客户提供长期低碳永续经营的绿色运输服务预计提前达成将于 2030 年生效的 IMO 船舶能效设计指标 (Energy Efficiency Design Index EEDI) 达到 40% 要求。

裕民至 2021 年 12 月 31 日为止自有、合资和在建船舶合计船队运力计 66 艘总载重吨达 825.32 万吨。根据裕民规划船队长期成长策略方向设定 2025 年能达到船队艘数大于 80 艘船队总载重吨突破 1000 万吨之成长目标。



成为市场“香饽饽”

6月以来，新造船市场达成多笔交易。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 的最新周报显示，在干散货船板块，招银金融租赁在大连中远海运川崎订造了4艘8.2万载重吨船，预计于2024年交付；Thenamaris在现代Vinashin订造了4艘6.3万载重吨船，交付期定为2024年下半年和2025年第一季度。招银金融租赁还在新大洋造船宣布订造4艘6.3万载重吨新船，预计2024年交付。

在气体运输船板块，大宇（DSME）宣布获接一份新船订单，为H-Line、Pan Ocean和SK Shipping的合资公司建造4艘17.4万立方米的LNG运输船，预计于2024年第四季度和2025年第一季度交付；大宇还透露，Maran Gas Maritime追加了2艘17.4万立方米LNG船，预计于2026年上半年交付；现代重工则承接了2艘17.4万立方米的LNG运输船订单，预计于2025年上半年交付。

在集装箱船板块，3家船东公司Doun Kisen、Shoei Kisen Kaisha和Nissen Kaiun在今治造船共计订造了4艘23000 TEU型双燃料集装箱船，预计于2025年交付；达飞在现代三湖订造了6艘7900 TEU型集装箱船，这些船舶也将配备LNG双燃料推进装置，计划于2025年下半年交付；宁波远洋运输在台州五洲船业订造了4艘710 TEU型沿海运输船，预计2024年交付。

在二手船交易市场方面，船舶经纪公司Banchero Costa表示，过去一周，船龄较大的二手巴拿马型散货船倍受关注，中国船东有2艘巴拿马型船——2005年建造的7.6万载重吨Orient Prima轮和Orient Beauty轮（SS将于2025年到期，安装BWTS）以1725万美元的总价出售给印尼买家；Tufton以2630万美元购买了2015年建造的3.9万载重吨Interlink Dignity轮（SS将于2025年到期，安装BWTS）；Deval以2330万美元从Lauritzen处购买了2012年建造的3.8万载重吨灵便型船Anne Mette轮（SS将于2027年到期，安装BWTS）。

在油轮板块，2009年建造的苏伊士型Marvin Star轮以2650万美元的价格出售给Transmed；2006年建造的5万载重吨Cygnus轮和2007年建造的5万载重吨Sextans轮以1500万美元的总价售出，两艘船均安装了BWTS。

BDI 结束五连涨

就在近期，受好望角型与巴拿马型散货船运价下跌影响，波罗的海干散货运价指数（BDI）结束五日连涨再次转跌。



6 月 21 日，BDI 指数下跌 112 点至 2484 点，跌幅 4.31%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）下挫 321 点至 2710 点，跌幅 10.59%，好望角型船平均日租金减少 2661 美元至 22477 美元。

同日，波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下降 21 点至 2851 点，跌幅 0.73%，巴拿马型船平均日租金减少 190 美元至 25656 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上涨 1 点至 2471 点，涨幅 0.04%。

业内人士认为，虽然疫情阻碍经济发展，但中国钢铁行业提高了产量，Gavekal Dragonomics 的数据显示中国 1、2 月粗钢日产量约 270 万吨，但 4、5 月增加至 310 万吨，这表明企业也在押注基础建设及房地产将拉抬需求，“尽管今年基建支出有所回升，但占钢材消费总量 39% 的房地产行业未能全面复苏，铁矿砂的前景依旧不明朗”。

彭博社衡量中国钢厂获利能力的指标本月跌至 5 年新低。伦敦 CRU Group 首席钢铁分析师 Erik Hedborg 表示，钢厂利润下降是因为即使需求疲软，产量仍维持在高位，该公司内部模型显示，4 月初以来中国钢铁利润率一直为负。

长期来看仍然会有回落的影响

VV 年初收购的 ViaMar 专注于商船未来市场的预测工作，其给出的预期总结是高点回落，而且各船型表现各异。

自乌克兰冲突爆发以来，随着战争保费和燃料成本的上涨，运费将继续上涨。而且煤炭和谷物需要从更远的地方采购，因此有可能对吨海里产生正面影响。

今年迄今，好望角型散货船的平均运费为每天 15600 美元，而超灵便型散货船的平均运费为每天 25000 美元，其运费是散货船船型中最高的。

自 2021 年，中国限制钢铁制造商将产量保持在或低于 2020 年的水平，因此产量自 2015 年以来首次下降。与此同时，房地产行业受到严重打击，在建建筑面积下降 8.5%。再加上各国政府更加关注排放目标、转移投资项目和生产限制，未来几年钢铁产量增长将放缓。

由于限电和 2021 年下半年煤炭库存处于十年低位，中国煤炭产量在第四季度同比增长 7.4%。印度也面临类似的问题，同期煤炭产量增加，较 2020 年下



半年增加 10%，库存从 4 天增加到 10 天。

散货船订单与船队的比率保持在 7% 的低位。短期内缓慢的船队增长、逐渐缓解的拥堵和新冠疫情限制应该会导致今年运力供应增长大约只有 3%。

因此在 ViaMar 的预测中，市场相当平衡，预计所有干散货行业的运费都会处于健康水平。但是长期来看仍然会有回落的影响。

来源：中国水运报

【欧洲煤炭需求大增 “救活” 好望角型船】

由于俄乌战争，市场上好望角型船的贸易模式发生了巨大变化。由于欧洲大陆寻求紧急能源安全并意图摆脱对俄罗斯石油、天然气和煤炭的依赖，更多的煤炭正通过大型散货船运往欧洲。

从运载非铁矿石商品的海岬型船载重吨数上看，如果不是煤炭重新回到欧洲的能源结构中，好望角型船将在铁矿石需求减弱和铝土矿出货量放缓的情况下陷入严重困境。

“如果不是煤炭市场仍然是大多数干散货行业的救星，海岬型船的基本需求看起来会很可怕，” Breakwave Advisors 最近的一份报告指出。

据了解，欧洲一些已经废弃的燃煤电厂正在被重新启动。绿色指标在需要为数亿欧洲人提供电力的国家电网面前也只能处于次要地位。

两年前，奥地利和比利时成为欧洲最先从电网中彻底淘汰煤炭的两个国家。两国现在正准备重新开放关闭的燃煤发电站重新投入运营。许多欧洲国家也发布了类似的指令。

德国也计划重新开放约 10 吉瓦的煤炭产能以取代燃气发电，同时荷兰和法国也采取了类似措施增加燃料的燃烧。

从美国到欧洲的煤炭运输已成为欧洲买家替代俄罗斯煤炭的主要渠道。有数据显示，本月俄罗斯对欧洲的煤炭出口急剧放缓，因为即将在 8 月欧盟禁令迫在



眉睫，并且正在准备从其他来源采购商品。

除美国外，另一个新兴贡献者是南非。有数据表示，从南非到欧洲的煤炭进口数量从年初至今已达 430 万吨，比去年全年观察到的出口量还要大。到目前为止，理查德湾煤炭码头的所有煤炭出口中约有 15% 出口到欧盟，而 2021 年全年这一比例仅为 4%。

来源：海事服务网

【订单潮还将持续？新造船市场两艘“大船”继续领航】

延续去年的火爆趋势，今年以来集装箱船和 LNG 船订单量再创新高，继续领跑新造船市场。

根据克拉克森近期发布的报告，从 2020 年第四季度开始至今（截止 6 月 23 日），集装箱船新船订单量共计 889 艘 670 万 TEU，相当于 2020 年第四季度初期船队规模的 29%。2021 年，集装箱船新船订单占同年年初在运营船队规模的 18%，而在 2022 年至今这一比例也达到了 7%。集装箱船订单的增长主要是由于运价以及船舶租金大涨，推升集运公司和船东的信心。

与此同时，自 2018 年年初以来，LNG 船新船订单量共计 370 艘，相当于 2018 年年初 LNG 船队规模的 79%。2021 年 LNG 船新船订单量共计 86 艘，创下有史以来新高；而 2022 年至今新船订单已经超过了去年全年的数字，达到了 92 艘，相当于年初在运营船队规模的 15%。LNG 船订单长期增长趋势来源于多个因素，包括大型项目需求、船厂交付船位有限导致抢船潮，以及在天然气市场吃紧和能源供应安全问题突出的情况下 LNG 市场的整体积极情绪。

虽然目前全球整体手持订单量仅相当于船队规模的 10%（按载重吨计算），但是在集装箱船领域手持订单占现有船队比例达到了 28%（按 TEU 计算），LNG 船手持订单占现有船队比例更高达 40%（按立方米计算）。与之相反，油船手持订单占现有船队比例仅为 5%，散货船仅为 7%。

不过，克拉克森指出，尽管去年集装箱船新船订单占船队比例是金融危机以来的最高纪录，但在 2000 年代集装箱船领域曾有过更惊人的订单潮，2003 年和 2007 年新船订单占现有船队比例都达到了 35%，而 2003-2008 年间集装箱船订单量达到了 1170 万 TEU，相当于 2003 年初船队比例的 190% 以上。在上一轮繁荣时期，集运公司和船东同样大规模投资订船。



与此同时，去年和今年 LNG 船新船订单量确实创下历史纪录，但如果以新船订单占现有船队比例而言，依然低于过往的最高水平。2000-2007 年间，平均每年 LNG 船新船订单占现有船队比例高达 27%，在 2014 年这一比例也达到了 20%。不过，需要指出的是，2000 年代 LNG 船船队规模要远远小于如今，而之前的订单量也远远低于 2018 年初以来总计 5900 万立方米的订单规模。

数据显示，2003 年至 2008 年间，各个船型新船订单总量达到了 9.78 亿载重吨，超过了 2003 年初全球船队的 8.64 亿载重吨。仅在 2006 年至 2008 年，油船新船订单量相当于 2006 年初船队规模的 54%（按载重吨计算）；散货船订单更加夸张，达到了 3.41 亿载重吨，相当于当时船队规模的 99%。随着金融危机后市场对中国经济刺激政策的反应，2010 年散货船新船订单占同年船队比例也达到了 22%。

因此，克拉克森认为，与 2000 年代的“超级周期”相比，目前的订单潮并不新鲜，尽管统计数字令人瞩目。展望未来，燃料转型将推动大规模的船队更新，随着船舶燃料技术更加清晰，船队更新可能也会加速，因此新造船市场今后将迎来更多潜在的“订单潮”。

来源：国际船舶网

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	S. E.	1153~1158	1348~1355		Steady.
Tokyo Bay	701~706	1150~1155	1365~1370	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	1140~1150	1420~1450	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	620~625	1160~1180	1280~1300	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	707	1112	1335	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	610~615	1145~1150	1265~1270	+ 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.	1135~1140	1565~1570		Avails tight.
Rotterdam	580~590	934~940	1240~1245		Softer.
Malta	S. E.	1004~1009	1360~1370		Steady.



Gibraltar	S.E.	994~999	1450~1455		Steady.
-----------	------	---------	-----------	--	---------

截止日期: 2022-06-30

◆ 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	24/06/22	17/06/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,350	100	1.6%	
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	24/06/22	17/06/22	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	7,950	0	0.0%	
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: 2022-06-28

(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	115,000	DSIC, China	2025	China Merchants Group - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	63,000	New Dayang, China	2024	AVIC Leasing - Chinese	3,250	N0x-Tier III, Crown 63-Plus design, T/C to SDTR



4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2023-2024	CDB Leasing - Chinese	3,300	N0x-Tier III, Crown 63-Plus design
12	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2024-2026	JP Morgan - based	21,300	on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2024-2026	H-Line Shipping, Pan Ocean, and SK Shipping - Korean consortium	23,000	on behalf of Qatar LNG Project
2+2	Container	14,000 teu	Jiangnan, China	-	Chinese - BAL Shanghai	14,500	
10	Container	11,400 teu	New Times, China	2024-2025	MSC - Swiss based	Undisclosed	LNG Fuelled
10	Container	8,100 teu					
2	Container	5,300 teu	NACKS, China	2024	Navios	6,110	
2	Container	4,000 teu	Sedef, Turkey	2024	Turkon Line - Turkish	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
HANS OLDENDORFF	BC	209,190		2017	China	5,300	Undisclosed	scrubber fitted, TC back
SHANHAIGUAN B85K-10	BC	84,800		2022	China	3,518	Undisclosed	via commercial auction, resale
LEDRA	BC	83,987		2013	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
THESTELIA K	BC	82,108		2009	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
THUNDERBIRD	BC	79,508		2011	China	3,700	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
BONNEVILLE	BC	79,403		2010	China			
THEODOR OLDENDORFF	BC	77,171		2008	Japan	1,950	Zihni - Turkish	1-year TC back at \$20,000/day, BWTS fitted
LOWLANDS MAINE	BC	76,784		2005	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
EVA BULKER	BC	38,140		2012	Japan	2,300	Newport - Greek	BWTS fitted
GOLDEN BONNIE	BC	32,280		2009	Japan	1,720	Undisclosed	
IONIAN SPIRE	BC	32,269		2008	Japan	1,700	Kopuzlar	BWTS fitted
MEGA MAGGIE	BC	31,922		2009	Japan	1,750	Undisclosed	
VEGA GRANAT	BC	31,780		2011	China	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
PAGONA	BC	27,797		1999	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
SUNROAD YATSUKA	BC	24,989		2005	Japan	1,100	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
MOUNT BUTLER	CV	23,504	1,756	2016	China	undisclosed	Undisclosed	TC attached until July 2023
GUANGZHOU HUANGPU H2415	CV	22,900	1,500	2022	China	3,150	Far East	***resale
GUANGZHOU HUANGPU H2416	CV	22,900	1,500	2022	China	3,150	Far East	

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
HUANGHAI DEVELOPER	GC/MPP	28,309	1,742	2013	China	2,600	Undisclosed	

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
HUNTER FREYA	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,550	Undisclosed	*
HUNTER IDUN	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,550	Undisclosed	
HUNTER DISEN	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,600	Undisclosed	**
HUNTER FRIGG	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,600	Undisclosed	
NAVION GOTHENBURG	TAK	150,980		2006	S. Korea	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
TARTAN	TAK	113,782		2005	S. Korea	2,200	Russian	***BWTS fitted, Scrubber fitted, Ice Class1A, old sale
FORTIES	TAK	113,782		2005	S. Korea	2,200	Russian	
MARAN SAGITTA	TAK	105,071		2009	S. Korea	2,760	Performance - Greek	BWTS fitted
ENERGY CENTURION	TAK	74,999		2008	S. Korea	1,800	Greek	
DAISY M	TAK	49,999		2008	China	1,510	Aerio - Greek	
ENERGY PANTHER	TAK	46,846		2008	S. Korea	1,590	Undisclosed	
FRESIA	TAK	37,320		2003	S. Korea	820	Undisclosed	purchase option exercised
AZAHAR	TAK	35,648		2003	S. Korea	720	Undisclosed	
CELSIUS MESSINA	TAK	20,896		2007	Japan	1,300	Chinese	stst
FSL LONDON	TAK	19,966		2006	Japan	1,200	Chinese	stst

◆ 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
CUI HUA	BC	25,378	5,491	1996	Japan	undisclosed	
WINTON T128	BC	3,369	975	2003	China	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
MARELLA DREAM	OTHER/PAS	5,340	19,391	1986	Germany	undisclosed	as is Greek, to Turkey
TAI FU NO.1	OTHER/REF	6,044	3,670	1979	Japan	undisclosed	as is Thailand
TAI FU NO.3	OTHER/REF	4,166	2,595	1980	Japan	undisclosed	as is Thailand

◆ALCO 防损通函

【租约并入提单 - 巧妙的思辨】

在最新的仲裁 London Arbitration 18/22 一案中，仲裁庭重新审议和澄清了一些海事争议问题。

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
2022-07-01	668.630	700.670	4.924	85.208	813.210	65.877	815.380	461.380	519.490
2022-06-30	671.140	700.840	4.914	85.519	813.650	65.572	778.100	461.450	520.580
2022-06-29	670.350	705.450	4.928	85.443	817.010	65.585	798.710	463.160	520.760
2022-06-28	669.300	707.940	4.943	85.305	821.010	65.778	802.370	463.260	520.010
2022-06-27	668.500	706.430	4.947	85.166	821.460	65.804	806.810	464.350	518.540

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	1.57900	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.78671
2 个月	--	3 个月	2.28514	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.93514	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.61900		

2022-06-30

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