



全一海运市场周报

2021.12 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.11.29 - 12.03\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体向好 航线运价走势良好】

由于最新出现的奥密克戎变异毒株，新冠疫情面临新一轮的爆发，欧洲等地区疫情出现大范围反弹，部分国家采取了新一轮的封锁措施，全球经济前景面临较大的不确定性。虽然我国局部地区出现疫情，但疫情总体控制情况良好，对我国对外贸易起到良好支撑。本周，中国出口集装箱运输市场总体向好，远洋航线运价走势良好。12月3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4727.06点。

欧洲航线：欧洲地区新冠疫情持续反弹，加之欧洲地区出现奥密克戎变异毒株病例，部分国家重新加强了管控措施，对逐步恢复的供应链体系产生了一定的冲击。生活必需品及医疗物资的需求继续保持高位，货量表现良好，供求基本面稳定，市场运价保持平稳。12月3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7587美元/TEU。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接近满载，市场运价总体稳定。12月3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7251美元/TEU。

北美航线：近期美国疫情出现恶化迹象，每日新增新冠病例数上升，加之面临新的变异毒株的考验，未来经济复苏的步伐出现放缓迹象。传统运输旺季已接近尾声，但运输需求继续维持在高位，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价保持在较高水平。

波斯湾航线：目的地疫情总体稳定，但仍面临变异毒株形成的冲击。运输市场行情向好，供求基本面良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持较高水平，即期市场订舱价格走势良好。12月3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3536美元/TEU。

澳新航线：当地疫情仍然处于较为严峻的局面，加之出现最新的奥密克戎变异毒株，各类生活物资的需求持续上升。运输需求总体向好，供需基本面保持稳定。上海港船舶平均舱位利用率保持高水平，本周即期市场订舱价格小幅走高。12月3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



4459 美元/TEU。

南美航线：南美地区目的地主要国家疫情依旧较为严峻。当地对生活必需品和医疗物资的需求继续保持高位，供求关系良好，本周市场运价基本持平。12月3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10139 美元/TEU。

日本航线：运输需求保持稳定，市场运价总体向好。12月3日，中国出口至日本航线运价指数为1089.76 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场观望情绪升温 综合指数小幅波动】

本周，市场观望情绪较浓，成交平稳，运价小幅上涨。12月3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1622.50 点，较上周上涨1.3%。

煤炭市场：市场需求方面，随着第三轮寒潮天气的到来，民用电需求提升；受能耗双控、高耗能行业用电成本攀升等影响，工业用电需求增速有所下降，电厂日耗增速不及预期。在前期集中补库后，全国电厂存煤已超过往年水平。不过在“拉尼娜”冷冬预期影响下，下游电厂仍保持拉运节奏，为“冬储”做好准备。煤炭价格方面，适逢月度调价窗口，沿海煤炭成交活跃度下降。沿海现货煤价再现抬头迹象，主管部门表态将长效推进保供稳价政策的决心，引导煤炭价格回归合理区间。运价走势方面，12月，新一轮拉运开启。市场整体货盘偏少，一方面电厂库存经过前期补库有所提升，下游采购情绪不高。另一方面，全国煤炭交易会启幕，煤价走势不明朗，市场观望情绪较浓。船东货主心态变化，船东心态由强转弱，货主开始耐心等待运价下跌，博弈加剧。沿海煤炭运输市场运价波动下行。

12月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1819.90 点，较上周上涨1.5%。12月3日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1759.26 点，较上周五下跌1.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为77.2 元/吨，较上周五下跌1.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为84.9 元/吨，较上周五上涨0.4 元/吨。



金属矿石市场：12 月，钢市继续低迷运行，贸易商普遍对后市行情持谨慎心态，降价出货，钢价存在“明跌+暗降”的现象。建筑工程受天气因素影响施工放缓，房地产行业不景气，导致建筑钢材需求持续下降。而部分地区加大大气污染防治力度，钢铁企业错峰生产增多，钢产量出现下降。钢材市场供需双弱，铁矿石市场交易清淡，下游终端用户基本按需采购，运价受煤炭市场运价带动小幅上涨。12 月 3 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1396.95 点，较上周上涨 1.3%。

粮食市场：本周东北产区新粮持续上量，雨雪天气的影响有所减弱，售粮进度环比有所加快。华北地区，深加工企业或将受到冬奥会限产影响，下游企业备货有所提前，短期内预计开工率持续上升。玉米价格高位，农民挺价销售与用粮企业库存低位的供需博弈，粮食运输市场运价小幅下跌。12 月 3 日，沿海粮食货种运价指数报 1853.23 点，较上周下跌 0.3%。

成品油市场：进入 12 月，主营炼厂年度任务基本完成，近期发运以保利润为主，随行就市出货。市场消息面偏弱，中下游多持谨慎态度，仅刚需补货。需求方面，汽油需求量下降，北方柴油需求逐渐转淡，南方尚有支撑。但近期原油市场价格不稳，中下游多按需采购，囤货积极性不高。本周成品油运输市场货源充足，成交平稳，运价小幅波动。12 月 3 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 1060.32 点，较上周上涨 0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型全线上涨 综合指数继续上扬】

本周，国际干散货运输市场三大船型运价全线上涨。海岬型船周中市场氛围活跃，运价整体波动向上。巴拿马型船受煤炭、粮食货盘带动，运价大幅上涨。超灵便型船获煤炭、钢材货盘支撑，运价持续上行。受三大船型全线上涨影响，远东干散货指数继续上扬。12 月 2 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1867.80 点，运价指数为 1504.91 点，租金指数为 2412.14 点，较上周四分别上涨 9.8%、7.6%和 11.8%。

海岬型船市场：海岬型船整体波动向上。太平洋市场，上周末矿商询盘不多，周初市场氛围一般，运价微幅回落。随着矿商询盘增加，且有高价成交信息报出，市场信心提振，氛围趋于活跃，运价快速上行。临近周末，随着远期合约价格下跌，同时天气逐步好转，释放运力，运价小幅回落。12 月 2 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 36179 美元，较上周四上涨 11.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 13.253 美元/吨，较上周四上涨 9.7%。远程矿航线表现优于太平洋市场，市场运力偏紧，运价快速上行。临近周末，运价略有回落。巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.114 美元/吨，较上周四上涨 12.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场大幅上涨。太平洋市场，本周市场活跃度较高，12 月份煤炭货盘装期在即，市场呈现船少货多的局面，市场租金大幅上涨。12 月 2 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20786 美元，较上周四上涨 16.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 19007 美元，较上周四上涨 21.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.175 美元/吨，较上周四上涨 10.2%。粮食市场，本周南美市场表现活跃，粮食货盘有所增加，叠加远期合约价格上涨，市场信心提振，运价快速上涨。12 月 2 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6.6 万吨货量)运价为 52.55 美元/吨，较上周四上涨 6.3%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线(6.6 万吨货量)运价为 69.57 美元/吨，较上周四上涨 5.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续上行。上周末受感恩节影响，周初市场氛围一般，租金增速有所放缓。周中，受印尼煤炭货盘以及北方钢材货盘的支撑，市场氛围有所改善，市场租金持续上行。12 月 2 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20033 美元，较上周四上涨 8.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23695 美元，较上周四上涨 8.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 17654 美元，较上周四上涨 4.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.228 美元/吨，较上周四上涨 3.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.444 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续下滑 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 26 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅不及预期，精炼油库存和汽油库存增幅均超预期。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 7.1%。OPEC+会议于本周四同意继续推进原先的增产计划，即在明年 1 月按计划向全球市场每天增加 40 万桶原油，不过由于目前影响油市的不确定因素过多，OPEC 及其合作伙伴表示会持续监测市场随时准备在必要时停止增产或减产。随着新冠变种毒株奥密克戎的出现，且其比德尔塔传播力更强，对全球经济增长构成风险，增加了进一步提升疫情防控措施的可能性，给油价带来沉重压力。本周油价大幅下滑，布伦特原油期货价格周四报 69.62 美元/桶，较 11 月 25 日下跌 14.10%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位下探，苏伊士型油轮运价保持平稳，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价持续下滑。12 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 658.66 点，较 11 月 25 日下跌 5.21%。本周市场以观望为主，在船多货少的基本面下，让原本对四季度仍抱有期望的船东也逐步妥协，开始主动推船；大部分租家还是通过私下拿船的方式压制市场，不断蚕食 WS 点位。不过近期燃料油价格有所下滑，给船东一丝喘息的空间，短期市场好转无望将持续低迷。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅波动，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 持续下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价（CT1）报 WS40.30，较 11 月 25 日下跌 4.6%，CT1 的 5 日平均为 WS41.13，较 11 月 25 日下跌 3.1%，TCE 平均 0.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS41.33，下跌 6.0%，平均为 WS42.57，TCE 平均 0.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价维持在 WS58（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS65（TCE 约-0.3 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿联酋至新加坡，12 月 7 至 9 日货盘，成交运价约为 WS60；一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，12 月 12 日货盘，成交运价约为 WS68。

阿美拉型油轮（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 WS121（TCE 约 1.1 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS95（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS97（TCE 约-0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS78（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS100（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS103（TCE 约 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线均涨跌互现，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS125（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS116（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS108（TCE 约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS84 水平（TCE 约-0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS166（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内河散货船价普跌 国际油轮多数上涨】

12 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1150.38 点，环比微跌 0.19%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 2.57%、0.40%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.46%，1.71%。

国内房地产信贷条件或将触底回升，受中国房地产市场情绪改善影响，巴西铁矿石货盘增多，海岬型散货船行情好转，带动 BDI 指数继续上涨，周二收于



3018 点，一周内上涨 303 点，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 2107 万美元，环比上涨 1.63%；57000DWT 吨级散货船估值 2676 万美元，环比上涨 0.65%；75000DWT 吨级散货船估值 2750 万美元，环比下跌 1.79%；170000DWT 吨级散货船估值 3930 万美元，环比下跌 2.72%。当前，国际干散货船各船型 1 年期期租费率走势继续分化，海岬型船租金微跌，小灵便型、超龄便型和巴拿马型船租金上涨，预计国际二手散货船价格短期震荡上涨。本期，国际干散货船运费水平仍在盈亏平衡点之上，船东购船热情不减，各类型船都有买卖交易记录，总共成交 22 艘（环比增加 2 艘），总运力 182.99 万 DWT，成交金额 57795 万美元，平均船龄 6.91 年。其中，新船转售 6 艘，转售价格相当于当前新造船订单价格的九七折。

消费国释储使得供应预期增加，同时新冠变异毒株奥密克戎出现，加重市场需求担忧，国际原油价格暴跌，布伦特原油期货周二收 70.22 美元/桶，一周内下跌 13.48%，国际油轮除巴拿马型油轮微跌以外，其他各类型油轮均有不同程度的涨幅。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2250 万美元，环比上涨 4.89%；74000DWT 吨级油轮估值 2730 万美元，环比下跌 0.44%；105000DWT 吨级油轮估值 4066 万美元，环比上涨 5.99%；158000DWT 吨级油轮估值 4006 万美元，环比上涨 0.71%；300000DWT 吨级油轮估值 6696 万美元，环比上涨 0.29%。目前，国际油轮即期运价已经有所回升，市场担心旅行限制将减少燃料消耗并抑制石油需求，新冠变异毒株或将给油轮市场复苏前景蒙上阴影，预计二手油轮价格短期稳或有调整。本期，二手油轮市场成交量活跃，总共成交 16 艘（环比增加 2 艘），总运力 120.85 万 DWT，成交金额 36500 万美元，平均船龄 10.44 年。

新一轮冷空气来袭，煤炭货盘释放，船舶北方压港等货，沿海运价高位攀升，沿海散货船价格稳中有涨。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 216 万人民币，环比上涨 0.30%；5000DWT 吨级散货船估值 1529 万人民币，环比上涨 0.53%。全国煤炭交易会召开在即，煤炭价格后期看跌，市场观望情绪不减，运价维持稳定，预计沿海散货船价格短期稳中看涨。本期，沿海散货船成交依旧稀少。

建材价格依旧高企，运价疲软，内河散货船各船型价格全线下跌，但二手船市场成交量增加。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 52 万人民币，环比下跌 0.87%；1000DWT 吨级散货船估值 131 万人民币，环比下跌 1.31%；2000DWT 吨级散货船估值 255 万人民币，环比下跌 3.12%；3000DWT 吨级散货船估值 370 万人民币，环比下跌 1.17%。本期，二手内河散货船船价下跌，买家乘机拿船，市场成交积极，总共成交 42 艘（环比增加 11 艘），总运力 9.81 万 DWT，成交金额 11796.08 万元人民币，平均船龄 7.82 年。

来源：上海航运交易所

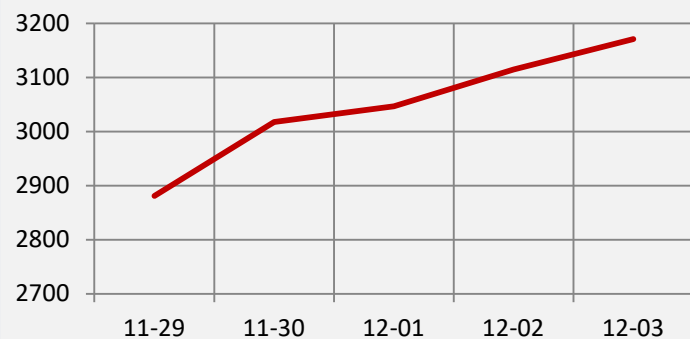


2. 国际干散货海运指数回顾

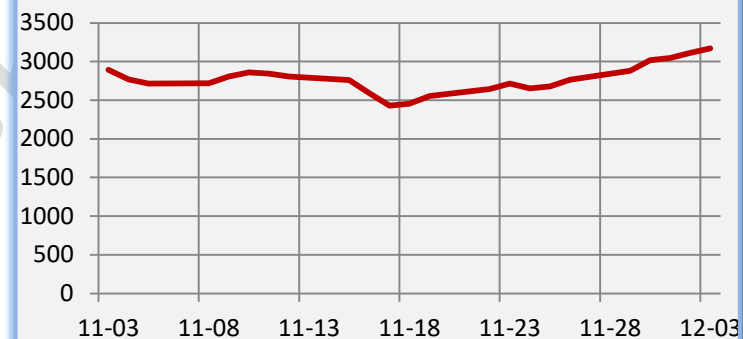
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月29日		11月30日		12月1日		12月2日		12月3日	
BDI	2,881	+114	3,018	+137	3,047	+29	3,115	+68	3,171	+56
BCI	4,143	+237	4,483	+340	4,464	-19	4,534	+70	4,594	+60
BPI	2,735	+114	2,811	+76	2,897	+86	3,030	+133	3,128	+98
BSI	2,327	+11	2,340	+13	2,374	+34	2,402	+28	2,431	+29
BHSI	1,540	+1	1,544	+4	1,551	+7	1,555	+4	1,559	+4

上周 BDI 指数走势

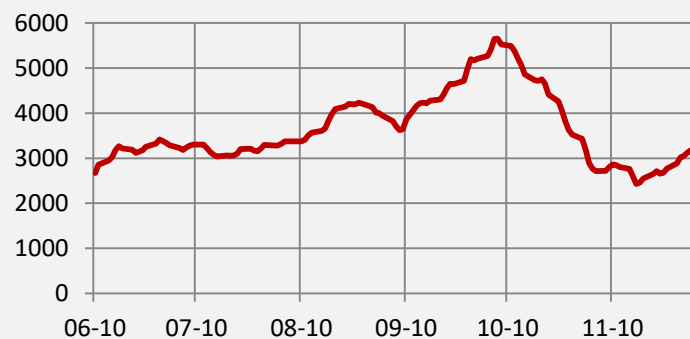


近一个月 BDI 指数走势





近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势



(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	26/11/21	19/11/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,500	26,250	250	1.0%
	一年	24,500	25,000	-500	-2.0%
	三年	19,500	19,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	23,500	23,750	-250	-1.1%
	一年	19,000	18,750	250	1.3%
	三年	14,500	14,250	250	1.8%
Smax (55K)	半年	26,000	26,000	0	0.0%
	一年	21,000	20,750	250	1.2%
	三年	15,000	14,750	250	1.7%
Hsize (30K)	半年	25,500	25,500	0	0.0%
	一年	20,000	19,750	250	1.3%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%

截止日期: 2021-11-30



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Hebei King' 2010 182199 dwt dely Dongjiangkou prompt trip via West Australia redel Singapore-Japan \$39,000 - Oldendorff

'Ultra Ocelot' 2020 81901 dwt dely Hamburg 8/10 Dec trip via Baltic \$36,000 redel Skaw-Brest / \$37,000 redel Brest-Gibraltar -
Swissmarine

'Marilita' 2019 81834 dwt dely passing Singapore 10 Dec trip via EC South America redel Singapore-Japan \$25,000 - Bunge

'Msxt Hera' 2018 81738 dwt dely CJK 2/3 Dec trip via EC Australia redel S Korea \$22,000 - cnr

'Ultra Serval' 2020 81606 dwt dely Jorf Lasfar 9/10 Dec trip via NC South America redel Skaw-Gibraltar \$38,500 - Jera

'Coral Opal' 2012 78090 dwt dely Lulea 6/8 Dec trip via Baltic & India redel Singapore \$54,000 - Aquavita

'Sheng Xiang Hai' 2010 56936 dwt dely Samalaju prompt trip via Indonesia redel Bangladesh \$29,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Navios Sun' 2005 76619 dwt dely China 1h Jan 12/15 months redel worldwide 100% index linked to BPI4TC - Quadrolink

'Great Voyage' 2021 61000 dwt dely SW Pass prompt 3/5 months redel worldwide \$35,500 - Western Bulk Carriers



'Isabelita' 2010 58058 dwt dely Kuwait end Dec/early Jan 2022 11/13 months redel worldwide \$22,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究：中国成为全球最大海上风电市场】

今年 10 月，中国首次超越英国（10.47GW）成为全球第一海上风电市场，总装机容量达 10.48GW。11 月初，中国市场风电安装船利用率高达 98%，作业在中国市场的船舶数量达到月平均 69 艘，同比增长 183%。而在过去的一个月间，中国装机容量实现了飞速增长，当前中国装机容量已达 14.8GW，进一步扩大了其市场领先地位。

注：克拉克森研究对装机容量的统计仅为已实现全容量并网的风场装机总容量。

海上风电市场前景乐观

海上风电的市场前景依旧十分乐观。截至 2021 年 11 月初，全球共累计 199 个海上风场全容量并网投产，其装机量达到 37.2GW。全球海上风电装机规模在未来几年仍将大幅增长，预计在 2025 年末达到 102GW。然而，上涨的大宗商品价格（如中国钢材价格较年初上涨 28%）以及运输价格（12,000dwt MPP 期租价格较年初上涨 194%）使得风机制造商和风场开发商面临项目开发成本增加。此外，欧洲风速下降使得风场运营商近期面临着发电收益下滑的挑战。

预计 2021 年末，全球累计投产海上风场装机量将达到 43.9GW，其中 11.9GW 于今年全容量并网。装机量增长的主要动力来自中国的大量项目投产。值得一提的是，中国在 10 月份已超过英国（10.5GW）成为全球第一大海上风电市场。为赶在中央补贴结束前实现全容量并网，中国海上风场建设正如火如荼的进行，而今年的投产规模也将达到历史新高。年初至今，中国已有 14 个风场合 3.1GW 完成投产，此外仍有 25 个风场合 8.3GW 已实现首次并网。然而“抢风潮”使得开发商的项目开发成本有所增加，其中船舶租金和设备采购价格均出现不同程度的增长。

传统油气巨头持续加大对海上风电业务的投资。全球海上风电装机规模将大幅增长，预计 2021-30 年的年均复合增长率达到 24%。油气公司正寻求海上风电项目的投资机会。2021 年 11 月，意大利埃尼集团（Eni）以 1.91 亿美元收购英国 Dogger Bank C（1,200MW）海上风场 20%权益。收购之后，埃尼集团共持



有涵盖三个海上风场的 738MW 权益。这些风场均已签订购电协议或进入海上开发阶段。

海上风电船舶市场需求旺盛

海上风电安装船和运维母船的订单周期仍在持续。预计到 2025 年末，全球将有超过 9,000 台风机的吊装需求，其中 2,000 多台将被放置在离岸 40 公里以外的海域，风电安装船和运维母船的需求将在未来几年有所增长。年初至今，全球共有 15 艘风电安装船和 13 艘运维母船的新造或改装订单被签订，年签单数量达到历史新高。其中，新造运维母船的投资额已达到 6.67 亿美元，年化同比增长 143%。今年 10 月，荷兰 Van Oord 在烟台中集来福士签订一艘 3,000 吨自升式风电安装船，为迄今为止吊机能力最强的安装船之一。此外，挪威 Norwind Offshore 在芬坎蒂尼旗下 VARD 集团签订两艘施工运维母船新造订单和一艘平台供应船改装运维母船订单，总价值达 1.63 亿美元。改装船的交付预计在 2022 年，而新造船将交付于 2023 和 2024 年。

中国市场的船舶活跃度依旧旺盛。由于“抢装潮”的进行，中国市场 10 月份的风电安装船和其他施工船舶需求依旧旺盛。2021 年 10 月末，中国市场风电安装船利用率达到 98%，而作业在中国风场的船舶数量达到月平均 69 艘，同比增长 183%。然而随着中央政府补贴退出，安装作业可能在 2022 年有所放缓，届时中国市场海上风电船舶需求将有所回落。

船东持续关注绿色船舶供应链。风电运维船船东正准备投资具有节能技术（EST）的船舶以减少排放。今年 10 月，壳牌（Shell）和西班牙 Ocean Winds 的合资公司 Mayflower Wind 同一家位于美国麻省的船厂签订一艘柴电混合动力风电运维船的投资意向书。该船将配有水翼和锂离子电池以降低油耗。若船东在麻省的风电项目采购中获得合同，该意向书将有望变成正式订单。

来源:克拉克森研究

【Frontline：谨防油轮市场可能出现的“泡沫破裂”】

近日，油轮船东 Frontline 公布 2021 财年第三季度业绩报告。据财报披露，该公司第三季度实现营业收入 1.718 亿美元，上年同期为 2.474 亿美元，同比下降 30.6%；实现归母净利润-3320 万美元，较去年同期呈大幅下降趋势。

据悉，Frontline 在 2021 年第三季度实现 TCE 总收入 6426.5 万美元。其中，VLCC、苏伊士型油轮和 LR2 型油轮的平均租金分别为 10,500 美元/天、7,900



美元/天和 10,700 美元/天。预计第四季度该公司覆盖其 VLCC 79%的可用天数，日租金为 21,600 美元；覆盖其苏伊士型油轮 72%的可用天数，日租金为 17,900 美元；覆盖其 LR2 型油轮 64%的可用天数，日租金为 16,000 美元。

Frontline 首席执行官 Lars Barstad 表示，油轮市场正在复苏，然而不确定因素可能会对这种情况产生影响。据悉，Lars Barstad 于今年 9 月正式担任首席执行官一职，此前曾担任了近一年的临时首席执行官。

2020 年的油轮市场呈混乱状态，石油市场波动剧烈，并呈现出出乎意料的发展。最令人惊讶的是沙特阿拉伯和俄罗斯之间的价格战，其次是疫情。Lars Barstad 表示，“我们在这里看到了石油需求出现了有史以来的最大降幅，在油轮市场上创造了一种完全出乎意料的动态，这是以前从未发生过的”。

Lars Barstad 指出，当前的油轮市场与 2019 年保持一致。船队老化，这些船舶正在履约，更多船舶超过了 20 年的运营门槛，使得油轮对租家不再具备吸引力。“预计未来对石油的需求将大幅增加。我们正在为摆脱自上世纪 20 年代以来的最大转型而努力，这将导致包括石油在内的所有能源都将出现需求”。

尽管船舶供应减少和对石油的同步需求将为改善市场铺平道路，但受潜在因素的影响，市场可能会经历一场“需求破坏”。据介绍，该因素与 2008 年金融危机时期的类似情况相关。

“目前能源价格在全球范围内达到了创纪录的高度，这是由多种因素共同推动的。考虑到对风能和太阳能的高度信任，我认为这种情况的出现可能和绿色转型相关”，Lars Barstad 解释道，“在扩展新能源时，如果既没有风也没有太阳，那就只能依赖于可以依靠的东西”。

Lars Barstad 看到了世界可能正在走向泡沫的迹象，而一旦泡沫破裂，对任何人来说都不会是件好事。“目前，全球经济受到的刺激比 2008 年金融危机之后的刺激力度更大，存在一定风险”。

然而，他不确定泡沫破灭将如何影响油轮市场。2008 年金融危机后，2009 年的油轮市场表现优越，但当时的情况也有所不同。“主要区别在于，当时油轮市场的订单量很高，而现在却不是。这些情况不具备可比性，但我们需要把它考虑进来。” Lars Barstad 解释道。

据悉，Lars Barstad 拥有丰富的航运经验及国外工作经验。在进入 Frontline 之前，他曾经是新加坡 Marex 的负责人，之后在伦敦的嘉能可（Glencore）和



来宝集团 (Noble Group) 担任了几年的交易员。

来源: 航运界

【日子不好过 各家保赔协会纷纷大幅上调保费费率】

尽管今年以来航运市场行情不错，但海上保险业似乎是个例外。从索赔数额来看，保赔险资金池正面临且持续面临前所未有的高风险。数据显示，今年仅 6 个月的赔偿支出就超过了 2020 年全年。随着年末续保季来临，全球各大保赔协会纷纷宣布上调保费费率。

伦敦保赔协会 (London P&I) 决定在下一年度根据船队具体情况进行逐一定价，保费收入增长目标为 12.5%。此前，该协会已宣布追加过去三年 35% 的会费。换言之，船东将为此额外支付约 3500 万美元。据悉，该协会上一次要求会员追加会费，还是在 2008 年金融危机之后。

一份保险经纪人的报告显示，过去四年，伦敦保赔协会累计亏损 1.22 亿美元；自由准备金下降了 20%。该协会首席执行官 Ian Gooch 认为，保赔协会必须权衡船东给保赔险带来的风险，并在承保中体现出来，“这是完全合适的”。他表示，近年来保险市场正处在艰难时期，因新冠肺炎疫情导致的索赔十分高昂。但他也强调了对会员船东的评级并非一刀切，“我们希望与所有会员达成可持续条款。但如果出于任何原因证明这是不可能的，那么我们将以同样的方式准备降低风险并做出艰难的决定。”

美国保赔协会 (American P&I) 也宣布保费上涨 12.5%，并同时要求会员追加过去三年的会费，比例分别为 15%、35% 和 35%。原因是“海上损失持续上升”和“新冠肺炎疫情”。

截至目前，西英保赔协会 (West of England P&I) 和北英保赔协会 (North of England P&I) 宣布明年 2 月保费上涨 15%，标准保赔协会 (Standard P&I)、联合王国保赔协会 (UK P&I) 和布列塔尼亚保赔协会 (Britannia P&I) 选择上调 12.5%，日本保赔协会 (Japan P&I) 则寻求 10% 的涨幅。只有船东保赔协会 (Shipowners P&I) 因会员船东多为小型船舶且较为专业化，整体涨幅仅 5%。

来源: 航运界



【欧洲主要船东相继杀入海上风电市场】

欧洲老牌船东纷纷瞄准海上风电领域。本月初，挪威船王约翰·弗雷德里克森和以色列大船东伊丹·奥弗分别通过下属公司对 Edda Wind 进行投资。Edda Wind 是一家成长中的海上风电服务公司，由挪威波罗的海集团和挪威威尔森集团共同控股，现有两艘服务运营船，另有六艘工作船在建，建成后将服务于海上风场的建设运营。

行业脱碳要求日益严格，海上风电市场迅速扩张，相关建设运维工作将带动多种工作船市场需求。2020 年 11 月，欧盟出台海上可再生能源发展战略，一展繁荣海上风电的雄心，要求欧洲海上风电装机总量在 2030 年从 2020 年的 12 吉瓦增至 60 吉瓦，并在 2050 年进一步增至 300 吉瓦。趋势显示，欧洲主要航运公司正逐渐将投资从普通商船转向海上风电市场。此外，亚洲和北美风电市场亦或迎来扩张。

来源：中国船舶经研中心

【二手船收购热潮！主要船公司共收购 266 艘集装箱船】

船公司今年继续购买二手集装箱船，以弥补东西方主要贸易拥堵造成的运力短缺。

根据 Alphaliner 数据，在过去的一年中，全球主要航运公司共收购了 266 艘二手集装箱船，其中地中海航运收购了 115 艘。

IHS Markit 的数据显示，新船订造也非常活跃，目前新船订单的总运力为 556 万 TEU，占全球部署船队的 22.7%。这是自 2007 年以来订单量最高的一年，2007 年时新船订单量为 580 万 TEU，占当时船队的 54.6%。目前全球部署的集装箱运力为 2447 万 TEU。

据 Alphaliner 数据，68% 的新船订单是 15000TEU 及以上的船舶。此外，主要承运商的二手船收购热潮促使无船承运人(NVOs)纷纷购买新船，以取代出售给最终用户的运力。今年 NVOs 已经订购了 113 艘船，总运力 454000TEU，船舶规模在 1300~7000TEU 之间。

Alphaliner 在 10 月份的时事通讯中表示，在集装箱运输的历史上，从未见过 NVO(非运营船东)的船队在如此短的时间内向班轮运输公司出售如此多的船舶。

来源：搜航网



【“奥密克戎”或加剧航运紧张局面】

11月29日，A股航运概念股持续拉升，截至收盘，海运巨头中远海控涨停，中远海特、中远海发、宁波海运等涨超4%以上。

上海航运交易所11月26日发布的上海出口集装箱综合运价指数（SCFI指数）达4601.97点，已经连续三周上涨。上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋对中国证券报记者表示，考虑到最新的奥密克戎毒株可能带来防疫政策加码的影响，短期运价上涨料可持续到春节前。

全球航运形势愈发紧张

日前，世界卫生组织举行紧急会议并发表声明，将新冠病毒变异株B.1.1.529列为“需要关注的变异株”，并命名为Omicron（奥密克戎）。世界卫生组织指出，“奥密克戎”变异株由南非首次报告，初步研究表明，该变异株导致人体再次感染病毒的风险增加。

梳理发现，截至11月29日，已有博茨瓦纳、荷兰、意大利、比利时、以色列、英国、德国、捷克、加拿大、澳大利亚等国宣布发现“奥密克戎”感染病例。超过20个国家对非洲南部国家采取“断航”或入境限制措施。

受此消息影响，A股航运概念股持续拉升，截至11月29日收盘，海运巨头中远海控涨停，市值一日飙升239.5亿元；中远海特、中远海发、宁波海运等涨超4%以上。

中远海控三季报显示，2021年前三季度公司集运板块量价齐升，集运业务收入实现高增长。2021年前三季度公司集运板块合计实现营业收入2220.59亿元，同比增长107.96%；公司前三季度合计集运货量为2044.71万TEU，同比增长8.03%；对应公司前三季度单箱收入为10860.17元/TEU，同比增长92.5%。

业内人士表示，近期东南亚多个船公司在运费上涨、运力短缺的情况下，也开始征收拥堵附加费、旺季附加费、缺柜费等附加费用。此外，美线航运近日也因舱位紧张而大面积停航。“奥密克戎”新毒株的出现已经引起全球高度警惕，目前全球已有多个国家不同程度地收紧了防疫措施，航运紧张局面将进一步加剧。疫情形势的严峻虽然会有利于航运价格维持高位，但是高昂的航运价格也会对需求产生挤压效应。



年底前运价将持续上涨

11月26日，上海航运交易所发布的最新一周上海出口集装箱综合运价指数（SCFI 指数）为 4601.97 点，比上期涨 46.76 点，涨幅位 1.02%。该指数已经连续三周上涨。

通常而言，第四季度到春节前是近洋线传统旺季，今年四季度有望出现旺季更旺情形。据悉，东南亚运费 11 月出现大幅上涨。11 月 26 日这周，远东至东南亚的近洋线每 TEU 运价大涨 114 美元至 1124 美元，涨幅高达 11.28%。远东至韩国线同样上涨，远东至日本关西及日本关东线则与之前一周持平。

除了近洋线之外，远东至美东线运价止跌回升，每 FEU 运价为 10427 美元，涨幅为 0.11%；远东至美西线运价持平在 6730 美元/FEU，已经连续三周维持高价；远东至欧洲线运价下跌 3 美元至 7549 美元/TEU；远东至地中海线运价持平在 7234 美元/FEU。

张永锋表示，“今年‘十一’以来，集装箱海运市场运费有所回调。近期集装箱出口需求依然比较旺盛，船舶运力供给仍偏紧，全球港口拥堵情况仍未得到明显缓解，集装箱海运运费短期仍然看涨。”

考虑到最新的新冠病毒变异株“奥密克戎”的可能影响，张永锋认为，从短期看，运价上涨将持续到春节前。“对照‘德尔塔’毒株的影响，由于港口防疫加码、码头用工不足等影响，存在加剧港口拥堵的可能性。”

船期不可靠和港口拥堵可能会导致附加费和包括滞期费、滞留费等在内的各种费用上升。

高运费给经济复苏蒙上阴影

联合国贸易和发展会议近日印发了《2021 海运述评》报告。该报告称，如果目前集装箱运费飙升的情况持续下去，进口和消费价格都会大幅上升。该报告的模拟模型表明，目前集装箱运费的水平如果长期持续下去，到 2023 年，全球进口商品价格可能会比现在增 11%，消费者物价指数则将增 1.5%。

该报告还指出，集装箱运费飙升对一些商品造成的影响将比其他商品更大。例如，运往北美和欧洲主要市场的东亚商品便会受到更大影响，就计算机、电子



和光学产品而言，目前的运费飙升可能导致消费价格上涨 11%。

此外，一些低附加值产品例如家具以及纺织品、服装和皮革产品，消费价格可能会上涨 10%。这些涨价可能会削弱生产许多此类商品的较小经济体的竞争优势。

即使对主要经济体而言也有可能损害其经济复苏。该报告认为，以美国和欧元区为例，集装箱运费上涨 10%可能导致工业生产累计收缩 1%左右。

来源：中国证券报

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	466~470	583~588	631~636		Steady.
Tokyo Bay	527~533	630~635	850~855	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	501~506	590~595	765~770	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	420~425	575~580	583~588	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	500	620	720	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	420~425	603~608	619~625	+ 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.	450~455	585~590		Avails tight.
Rotterdam	398~402	522~526	585~590		Softer.
Malta	S. E.	549~554	670~675		Steady.
Gibraltar	S. E.	558~562	655~660		Steady.

截止日期： 2021-12-02



◆ 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	26/11/21	19/11/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,050	6,050	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	26/11/21	19/11/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,900	10,800	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,550	7,500	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,900	5,900	0	0.0%	
MR	52,000	4,100	4,100	0	0.0%	

截止日期: 2021-11-30

(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
4	Bulker	82,300	Yangzi-Mitsui, China	2023	Yangzijiang Shipping - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	47,000	Haidong, China	2023	Zhejiang Dacheng - Chinese	Undisclosed	option declared
3	MPP	7,800	Wuhu, China	2023	Langh Ship - Finnish	Undisclosed	LNG fuelled, methanol and ammonia ready
2+2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	BW Group - Bermuda based	20,700	
10	Container	2,000 teu	KSOE, S. Korea	2023-2024	CMA CGM - French	6,250	LNG fuelled
2	Container	1,900 teu	Yangfan Group, China	2023	Shanghai JinJiang - Chinese	2,820	option declared
8	Container	1,170 teu	New Dayang, China	2023-2024	X-Press Feeders - Singaporean	Undisclosed	methanol
8	Container	1,170 teu	Ningbo Xinle, China	2023-2024		Undisclosed	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
NAMURA 503	BC	281,500		2022	Japan	5,900	Hong Kong	BWTS fitted
CHENGXI CX0831	BC	85,000		2021	China	3,300	Pacific Rim - Chinese	en bloc each, dely Nov 2021/Sep 2022
CHENGXI CX0832	BC	85,000		2022	China	3,300	Pacific Rim - Chinese	
CHENGXI CX0833	BC	85,000		2022	China	3,300	Pacific Rim - Chinese	
CHENGXI CX0834	BC	85,000		2022	China	3,300	Pacific Rim - Chinese	
SITC HUANGSHAN	BC	76,155		2012	China	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-312	BC	66,162		2023	Japan	3,500	Greek	BWTS fitted
DROGBA	BC	63,488		2015	China	2,500	Undisclosed	
STAR ARTEMIS	BC	63,205		2015	China	5,250	Gearbulk	en bloc**
STAR EOS	BC	63,132		2015	China			
NONI	BC	61,631		2015	China	2,750	Pacific Rim - Chinese	BWTS fitted
GDF SUEZ NORTH SEA	BC	55,848		2012	Japan	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
NEW DAYS	BC	38,242		2017	Japan	2,700	Greek	BWTS fitted, bss SS/DD passed
NEW FACE	BC	38,230		2017	Japan	2,700	Greek	BWTS fitted, bss SS/DD passed
TAI HE ZI JIN	BC	27,394		2011	China	960	Chinese	

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
DAEWOO 5496	TAK	300,000		2022	S. Korea	24,500	Boccom Leasing - Chinese	en bloc*, bss 7yrs
DAEWOO 5497	TAK	300,000		2023	S. Korea			lease with P/O & 7yrs
DAEWOO 5498	TAK	300,000		2023	S. Korea			TC to Shell upon dely
NEW CORAL	TAK	297,580		2010	China	3,850	U. K	BWTS fitted
ASTRO PEGASUS	TAK	159,116		2004	S. Korea	1,850	Middle East	
FRONT LION	TAK	115,162		2014	China	16,000	SFL - Bermuda	en bloc, BWTS & Scrubber fitted, incl 5yrs TC
FRONT TIGE	TAK	115,024		2015	China			
FRONT PANTHER	TAK	109,900		2015	China			
FRONT PUMA	TAK	109,900		2015	China			
NORDMERKUR	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,000	Indian	*deck heaters , old
NORDNEPTUN	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,000	Indian	deal
AMAZON BRILLIANCE	TAK	72,910		2005	S. Korea	1,200	Undisclosed	



PS HOUSTON	TAK	50,922	2008	S. Korea	1,200	Greek	
GRAZIA	TAK	50,213	2010	China	1,515	Greek	BWTS fitted
HYUNDAI VIETNAM	TAK	50,000	2022	S. Korea	3,800	Undisclosed	BWTS fitted
ARCTIC BAY	TAK	47,999	2006	S. Korea	1,170	Atlantica Shipping – Norwegian	ICE 1A, BWTS fitted
EVROS	TAK	47,120	2005	S. Korea	940	Undisclosed	
UACC HARMONY	TAK	45,913	2005	Japan	920	Undisclosed	en bloc each*
UACC CONSENSUS	TAK	45,896	2005	Japan	920	Undisclosed	
HAFNIA HOPE	TAK	40,000	2007	Japan	900	Undisclosed	
EASTERLY AS OMARIA	TAK	19,974	2007	Japan	1,100	Undisclosed	
OCEAN SEAL	TAK	11,998	2018	Japan	1,000	Undisclosed	
SAEHAN FREESIA	TAK	8,719	2002	Japan	360	Indonesian	St-St, SS/DD due
NEWOCEAN 6	TAK	4,679	2014	China	530	Undisclosed	bunkering tanker
ELSE MARIE THERESA	TAK	4,307	2001	Turkey	175	Undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【租约下提前还船】

在全球疫情引发的经济衰退的大环境下，航运市场之前也伴随着租金下跌，会员对此应该记忆犹新。在这种环境下，租家就会试图脱离合同条款提前还船，以另寻更有利可图的交易。但是，这样必然带来更高的诉讼风险和随之而来的抗辩费用。

首先，我们要着重考虑租家在约定的最短租期结束前还船时需要承担的责任。其次，我们要解决按照租约下严苛的还船通知要求时的一个常见陷阱，这与合理期限内的提前还船互相冲突。

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
2021-12-03	637.380	720.370	5.637	81.803	847.660	66.409	1155.620	451.820	497.270
2021-12-02	637.190	721.090	5.645	81.766	845.840	66.207	1165.310	452.740	497.110
2021-12-01	636.930	721.830	5.621	81.681	847.220	65.992	1164.550	453.880	498.390
2021-11-30	637.940	720.630	5.605	81.792	849.410	66.433	1166.680	455.780	500.800

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	0.07713	1 周	0.0755	2 周	--	1 个月	0.10263
2 个月	0.14375	3 个月	0.17463	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2695	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.45825		

2021-12-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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