



全一海运市场周报

2021.12 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.12.06 - 12.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输形势总体平稳 运价指数稳中向好】

全球多地出现奥密克戎新冠病毒株，疫情防控形势骤然严峻。本周，集装箱运输市场基本面保持稳定，中国出口集装箱运输市场需求仍处于高位，市场运行情况总体稳中向好。12月10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4810.98点。

欧洲航线：欧洲是较早发现奥密克戎新冠病毒株的地区，当地新冠疫情反弹较为严重，市场对各类物资运输需求继续保持高位。航线运力总体变化不大，港口随着当地疫情管控措施的加强，拥堵状况持续。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，市场运价基本稳定。12月10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7597美元/TEU。地中海航线，运输需求总体稳定，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，即期市场订舱价格与上期基本持平。12月10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7314美元/TEU。

北美航线：近期美国本土多地发现奥密克戎毒株，每日新增新冠病例数再次突破十万，疫情形势较为严峻，市场对包括防疫物资在内的各类物资的运输需求保持高位。疫情的加剧以及集疏运体系运转效能低下，美国港口拥堵状况依然严重，集装箱滞压和运输周转不畅。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本保持满载，航线运价保持较高水平。

波斯湾航线：当地疫情相对稳定，对市场影响也较为有限，货量稳中略升，供需状况总体保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，即期市场订舱价格略有上升。12月10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3538美元/TEU。

澳新航线：当地疫情有较大反弹。临近新年，在疫情和当地防疫政策等多重因素的共同作用下，运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，市场行情总体平稳。12月10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：南美国家属于新冠疫情高发地区，有多种新冠病毒株流行，当地各类生活物资及医疗用品需求长期处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，即期市场订舱价格与上期基本持平。12月10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10105美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。12月10日，中国出口至日本航线运价指数为1100.35点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【大宗散货价格下跌 综合指数波动下行】

本周，受政策和天气等因素影响，大宗散货价格下跌，下游囤货热情降温，观望情绪再起，市场成交冷清，运价波动下行。12月10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1519.10点，较上周下跌6.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，沿海各地气温回升，能耗双控政策叠加环保限产，加之冬奥会临近，民用电和工业用电增速均不及预期。同时，11月我国进口煤炭3505.2万吨，较去年同期增长200.33%。内外贸供应同步增长，明显缓解了电厂的库存压力。煤炭价格方面，全国煤炭交易会于12月3日召开，会议要求供需双方在12月15日之前完成中长期合同签订工作，铁路部门于12月24日前完成产运需三方合同的签订，优先保障电煤运输。且要求发电供热企业除进口煤以外的用煤100%签订长协合同，保障煤炭市场供需平衡发展。运价走势方面，随着煤炭供需形势好转，下游拉运不再受外界因素干扰，开始回归自己的节奏。本周受煤炭交易会影响，电厂拉运仍以长协为主，除部分下游消费企业需一次性补库导致快船需求增加外，市场货盘整体偏少。此外，受高运价吸引，内外贸兼营船回流，叠加天气好转港口释放市场运力，沿海散货运输市场货少船多，运价大幅下跌。

12月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1658.06点，较上周下跌8.9%。12月10日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1420.63点，较上周五下跌19.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为61.8元/吨，较上周五下跌15.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为71.9元/吨，较上周五下跌13.0元/吨。

金属矿石市场：当前钢市多空交织，一方面，部分地区产能恢复，但在采暖季限产以及冬奥会等因素抑制下，总体产量难以大幅提升，供应量偏低刺激钢厂挺价；另一方面，随着冬储时节临近，市场价格拉升后，下游囤货意愿减弱。叠加季节性淡季，钢材需求阶段性回暖过后，市场对于后期行情仍偏悲观。钢



材市场维持供需双弱格局，铁矿石市场交易清淡，运价下跌。12月10日，沿海金属矿石货种运价指数报收1372.10点，较上周下跌1.8%。

粮食市场：本周新粮上市进度仍然慢于往年同期，产区现货价维持稳定。国内谷物仍处于去库存的趋势，国内玉米反替代其他谷物在性价比优势逐步回归。南北港贸易利润仍处于较好水平，预计短期内港口玉米下水量较前期有所增加，粮食运输市场运价受煤炭运价影响继续小幅下跌。12月10日，沿海粮食货种运价指数报1815.54点，较上周下跌2.0%。

成品油市场：受近期国内部分地区出现新冠疫情影响，局部地区物流运输受限，汽柴油供应趋紧，一定程度上支撑油品价格，且近期原油收盘三连涨提振油市，主营单位价格大多随之上涨，但市场成交情况并未有大的改观。本周成品油运输市场整体稳定，运价小幅下跌。12月10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1059.62点，较上周下跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场行情整体走强 综指创下近月新高】

本周，国际干散货运输市场三大船型继续走强。海岬型船本周货盘较多而即期运力相对有限，运价上涨明显。巴拿马型船与超灵便型船受即期煤炭货盘带动，运价继续快速上行。在市场行情整体走强的带动下，远东干散货综合指数创最近一月来新高，收复2000点。12月9日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2046.70点，运价指数为1568.94点，租金指数为2763.33点，较上周四分别上涨9.6%、4.3%和14.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅上涨。太平洋市场，上周末市场相对安静，仅有少量询盘，运价总体保持平稳。本周初，由于央行全面降准提振地产行业信心，铁矿石期货现货价格强势运行。三大发货人均在市场询船，市场货盘较多而即期运力相对有限，运价涨势显著。临近周末，随着远期合约价格以及铁矿石期货价格下跌，市场活跃度有所下降，运价涨幅趋缓，渐有回落之势。12月9日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为42656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14.476美元/吨，较上周四上涨9.2%。远程矿航线表现不如太平洋市场，船货双方较为僵持，运价整体小幅上涨。巴西图巴朗至青岛航线运价为29.413美元/吨，较上周四上涨1.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场快速上行。太平洋市场，周初印尼煤炭货盘较多，而即期运力相对收紧，租金大幅上涨。临近周末，由于时间接近年底，



市场对明年观望气氛浓厚，后续货盘不足，船东对新货盘竞争激烈，租金有所回落。12月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 23543 美元，较上周四上涨 13.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 22343 美元，较上周四上涨 17.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.060 美元/吨，较上周四上涨 8.7%。粮食市场，周初受粮食货盘增多带动，运价快速上行。临近周末，货盘有所减少，市场相对平淡，运价小幅回落。12月9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 53.92 美元/吨，较上周四上涨 2.6%；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 71.60 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续上行。本周初，在印尼煤炭货盘大量增加的带动下，即期运力需求增强，租金大幅上涨。临近周末，随着煤炭货盘减少，租金涨幅开始放缓。12月9日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 22275 美元，较上周四上涨 11.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 26086 美元，较上周四上涨 10.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 19356 美元，较上周四上涨 9.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.772 美元/吨，较上周四上涨 3.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.837 美元/吨，较上周四上涨 2.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价全面下滑 成品油运价蒸蒸日上】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月3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大增。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 10.2%。因新冠变异毒株奥密克戎迅速传播，让市场再度担心可能会有更多防疫限制措施，不利于经济增长的前景，或将冲击原油需求。全球普氏在该公司 2022 年能源展望报告中表示，眼下市场正进入季节性油价疲软时期，但随着需求上升导致供应吃紧，油价将会反弹，并预计 2022 年石油及石油产品需求仍将上升。本周油价止跌回暖，布伦特原油期货价格周四报 73.92 美元/桶，较 12 月 2 日上涨 7.33%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下跌，苏伊士型油轮运价持续回暖，阿芙拉型油轮运价一日千里。中国进口 VLCC 运输市场运价全面下滑。12月9日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 634.37 点，较 12 月 2 日下跌 3.69%。本周 12 月下旬装期的货盘陆续进场，船多货少的基本面短期很难改善，在没有足够货量支撑的情况下，船东的选择不多，只能接受更低点位的运价；部分国内租家用自己的期租船运货，导致市场上现货更少，运价全面下滑。在低运价的情况下，船东更倾向中东短航线，这使中东航线的跌幅超出西非长航线。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)跌至保本线附近，西非航线日均 TCE(等价期租租金)延续下跌趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉



至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS38.67, 较 12 月 2 日下跌 4.1%, CT1 的 5 日平均为 WS39.63, 较 12 月 2 日下跌 3.6%, TCE 平均 0.1 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS40.00, 下跌 3.2%, 平均为 WS40.82, TCE 平均 0.6 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax): 运输市场综合水平持续回暖。西非至欧洲市场运价上涨至 WS76 (TCE 约 1.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS80 (TCE 约 0.6 万美元/天)。中国进口主要来自中东和非洲, 一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国宁波, 12 月 13 至 15 日货盘, 成交包干运费约为 255 万美元; 一艘 13.5 万吨级船, 俄罗斯至中国宁波, 12 月 28 至 29 日货盘, 成交包干运费约为 295 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax): 运输市场亚洲航线保持平稳, 地中海及欧美航线全线上涨, 综合水平一日千里。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS159 (TCE 约 2.2 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS105 (TCE 约 0.9 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS101 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS80 (TCE 约 0.8 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价稳定在 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 0.6 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线涨跌互现, 欧美航线大幅上扬, 综合水平蒸蒸日上。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS144 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS130 (TCE 约 1.0 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS106 (TCE 约 0.8 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS120 水平 (TCE 约 0.4 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS182 (TCE 约 1.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船买卖活跃 VLCC 油轮船价下挫】

12 月 8 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1154.34 点, 环比微涨 0.34%。其中, 国际散货船价综合指数下跌 0.98%, 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分别上涨 0.27%、0.90%、0.45%。

由于中国钢企对铁矿石补货需求回升, 推动海岬型散货船运价上涨, 澳洲与印尼煤炭贸易量的提升助推巴拿马型船运价走强。BDI 指数持续反弹, 周二收于



3352 点，一周内上升 11.07%，但国际干散货船价格仍在震荡盘整。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 2135 万美元，环比上涨 1.37%；57000DWT 吨级散货船估值 2626 万美元，环比下跌 1.84%；75000DWT 吨级散货船估值 2696 万美元，环比下跌 1.96%；170000DWT 吨级散货船估值 3866 万美元，环比下跌 1.62%。德路里（Drewry）预计，假设全球经济持续复苏到 2022 年，且中澳之间贸易摩擦仍存，2020 至 2026 年全球干散货航运复合年需求增长率估计达 3.8%，船队增长率则为 2.6%，干散货航运市场有望告别低运价时代。本期，干散货海运运价保持强势，船价有所回调，二手散货船买卖活跃，总共成交 23 艘（环比增加 1 艘），总运力 131.12 万 DWT，成交金额 48465 万美元，平均船龄 9.14 年。其中，新船转售 4 艘，极限灵便型船的转售价格相当于当前新造船订单价格的 1.1 倍。

疫情可能引起的防疫封锁令市场投资者深表担忧，布伦特原油期货一度闪跌至 65.72 美元/桶（12 月 2 日）。随后，疫情担忧进一步缓解、EIA 原油库存变动、以及伊核谈判不容乐观，油价“V”字反弹，周二收 75.19 美元/桶，环比上涨 7.08%，国际油轮船价小幅震荡。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2284 万美元，环比上涨 1.50%；74000DWT 吨级油轮估值 2722 万美元，环比下跌 0.29%；105000DWT 吨级油轮估值 4161 万美元，环比上涨 2.34%；158000DWT 吨级油轮估值 4020 万美元，环比上涨 0.35%；300000DWT 吨级油轮估值 6491 万美元，环比下跌 3.05%。目前，油轮市场低迷依旧，苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮已经连续两周存在价格倒挂，同等条件下吨位小的油轮反而价格更高，油轮市场比任何时候都更难预测。本期，二手油轮市场成交量小幅滑落，总共成交 10 艘（环比减少 6 艘），总运力 139.21 万 DWT，成交金额 33690 万美元，平均船龄 8.50 年。其中，三艘 VLCC 油轮订单（2023 年交付）成功转让，转让价格比当前新造船订单价格便宜 1/4。

全国煤炭交易会开幕，市场观望情绪浓厚，运价小幅上升，沿海散货船价格平稳上涨。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 218 万人民币，环比上涨 1.00%；5000DWT 吨级散货船估值 1541 万人民币，环比上涨 0.77%。政策导向逐渐明显，北方滞港船舶得到疏散，市场洽谈气氛平淡，运价缺乏有力支撑而走跌，预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 3000DWT 左右，船龄在 10 年以上。

内河运价稳中偏弱，散货船价格震荡往复。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 51 万人民币，环比下跌 0.82%；1000DWT 吨级散货船估值 131 万人民币，环比下跌 0.43%；2000DWT 吨级散货船估值 256 万人民币，环比上涨 0.52%；3000DWT 吨级散货船估值 379 万人民币，环比上涨 2.24%。本期，内河二手散货船市场成交量大幅萎缩，总共成交 19 艘（环比减少 23 艘），总运力 3.51 万 DWT，成交金额 5458.08 万元人民币，平均船龄 7.49 年。

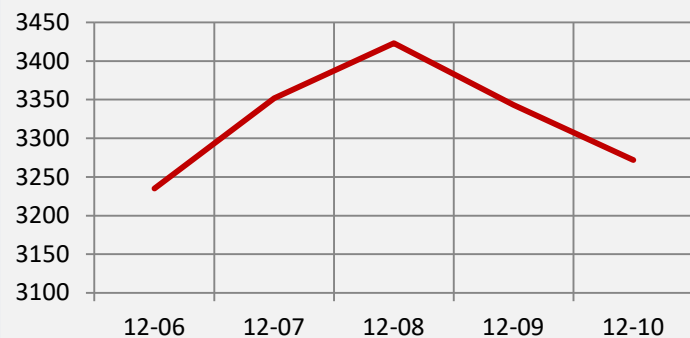


2. 国际干散货海运指数回顾

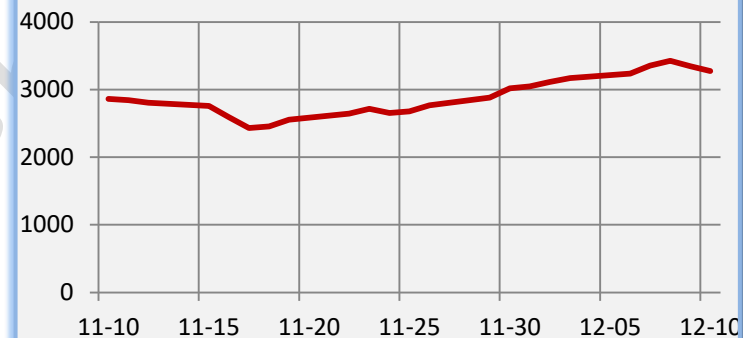
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	12月6日		12月7日		12月8日		12月9日		12月10日	
BDI	3,235	+64	3,352	+117	3,423	+71	3,343	-80	3,272	-71
BCI	4,699	+105	4,983	+284	5,189	+206	4,989	-200	4,827	-162
BPI	3,212	+84	3,253	+41	3,221	-32	3,145	-76	3,068	-77
BSI	2,452	+21	2,488	+36	2,520	+32	2,541	+21	2,551	+10
BHSI	1,560	+1	1,568	+8	1,569	+1	1,572	+3	1,572	0

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	03/12/21	26/11/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	31,500	26,500	5000	18.9%
	一年	27,500	24,500	3000	12.2%
	三年	21,000	19,500	1500	7.7%
Pmax (76K)	半年	26,750	23,500	3250	13.8%
	一年	22,500	19,000	3500	18.4%
	三年	16,000	14,500	1500	10.3%
Smax (55K)	半年	27,750	26,000	1750	6.7%
	一年	23,500	21,000	2500	11.9%
	三年	16,750	15,000	1750	11.7%
Hsize (30K)	半年	27,750	25,500	2250	8.8%
	一年	22,000	20,000	2000	10.0%
	三年	13,000	11,250	1750	15.6%

截止日期: 2021-12-07



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Darya Gayatri' 2012 81874 dwt dely Krishnapatnam 10/16 Dec trip via EC South America redel Singapore- Japan \$23,750 - cnr

'Lily Breeze' 1998 74744 dwt dely EC India spot trip via WC India redel Singapore-Japan \$23,000 - Fastfreight

'FLC Celebration' 2011 57000 dwt dely Amsterdam prompt trip redel Eastern Mediterranean intention scrap \$38,000 - IBC

'Ageri' 2012 56754 dwt dely SW Pass prompt trip redel Black Sea \$38,000 - cnr

'Captain D Lempesis' 2005 53466 dwt dely Owendo 15/20 Dec trip redel Norway \$33,000 - WBC

'Kang Yao' 2004 52988 dwt dely Singapore 13/14 Dec trip redel China intention silica sand \$32,000 - Century Scope

'Kashing' 2021 37440 dwt dely Vitoria 19/22 Dec trip redel WC South America intention steels \$47,000 - Weco

'Hanze Goteborg' 2013 34733 dwt dely Houston prompt trip via US Gulf redel East Mediterranean \$31,000 - cnr

'Alberto Topic' 2015 34356 dwt dely Otranto prompt trip via Black Sea redel Tampa-Vera Cruz excl. Caribbean intention steels \$29,000 - Lighthouse

'Rea' 32755 2010 dwt dely Recalada 16/22 Dec trip redel Algeria intention grains \$37,750 - Cargill



4. [航运&船舶市场动态](#)

【经纪人警告：油轮市场比任何时候都更难预测】

世界知名油轮经纪人警告说，当前油轮市场比历史上任何时候都更难预测。

在一份标题为“油轮市场比以往任何时候都更加不确定”的市场报告中，总部位于纽约的 Poten & Partners 表示，综合因素使得预测油轮市场的方向变得越来越困难。

欧佩克+上周决定将 2022 年 1 月份的石油产量每天增加 40 万桶，以符合他们在 2022 年 9 月之前解除去年减产的长期计划，这让许多人感到意外。许多分析师预计，由于 omicron 变异株的出现，石油生产国将在油价大幅下跌的背景下宣布停产。

“从表面上看，这对油轮市场来说似乎是一个好消息，但如果 Omicron 变异株最终产生强烈的负面影响，欧佩克一直敞开大门改变主意并扭转原油产量的结果，可能会失控，不但不会增加，甚至会下降。” Poten 说。

Poten 表示，除了在全球新冠疫情持续的背景下未来石油需求和供应的变幻莫测之外，油轮市场还必须考虑政府库存释放以及新伊朗核协议的潜在影响，为此谈判已重新开始。

“从储备中释放石油显然对油轮市场是一个短期的负面影响。然而，储备将需要补充，这可能会支持未来的油轮运价。” Poten 观察到。

上周一，伊朗和联合全面行动计划（JCPOA）的其他各方——中国、俄罗斯、法国、德国和英国——重启了关于美国可能重返该协议的谈判。

“如果达成协议并取消对伊朗石油出口的限制，这可能会每天向市场增加约 100~150 万桶石油，从而提振油轮市场。” Poten 预测道。

纽约经纪公司表示，如果谈判不成功，这并不一定意味着恢复现状。为了保持对伊朗政权的压力，Poten 预计美国将加大施压力度，以确保遵守制裁措施，



使伊朗和从事这些“非法贸易”的船东更加艰难。

Poten 在总结其油轮前景时表示，情况“高度不确定”——“石油供需平衡很容易从盈余转为赤字，这取决于 Omicron 变异株对全球经济的影响。最重要的是，我们必须考虑 OPEC+ 增产和 SPR 发布的不确定时间和数量。未来几个月可能也将决定伊朗核协议的命运，其结果将是油轮市场的关键。不幸的是，2022 年有如此多的不确定性，仍然很难预测油轮市场何时会走上可持续复苏的道路。”

来源:海事服务网

【穆迪：全球航运业景气度明年将下滑 但仍将保持在高位】

国际评级机构穆迪（Moody's）周一将其对全球航运业的展望从“积极”下调为“稳定”，但指出该行业仍将比新冠疫情导致供应中断之前更加强劲。

穆迪在报告中表示，航运业的市场状况“依然稳健”，但未来 12-18 个月不太可能比当前更好。

“集装箱和干散货船的收益处于创纪录水平；然而，我们预计收益将从 2021 年的峰值下滑，但仍将保持高位，”穆迪副总裁兼高级分析师丹尼尔·哈利德（Daniel Harlid）表示。“尽管如此，明年有限的新船交付将有助于运费保持在较高的水平。”

穆迪表示，尽管对商品和大宗商品的需求仍然很高，并将在 2022 年保持强劲，但预计增长将“减速”。不过，供需增长将保持大体平衡，需求增长可能略高于产能增长。

穆迪还预计，航运公司的资本支出将继续增加。随着航运公司为将从 2023 年开始逐步实施的更严格的环境法规做准备，对更新、更节能船舶的订单将继续是 2022 年的主题。

疫情期间，不断飙升的运价为集装箱公司带来了巨大的利润。Blue Alpha Capital 的分析师估计，集装箱运输公司仅在今年第三季度就累计获利 480 亿美元，今年前九个月获利超过 1000 亿美元。这比整个行业过去 5 年的总收益还要多。



近日，国际航运研究及咨询机构德路里表示，今年全球集装箱航运业的利润预计将达到 1500 亿美元，创下新的历史纪录。而 2020 年这一数字仅为 254 亿美元。

来源:财联社

【全球新船订单创 8 年新高！中国造船业锁定冠军】

前 11 月全球新船订单同比大增近 140%创 8 年来新高。韩国造船业 11 月接单量再居榜首，但中国造船业基本锁定今年新船订单冠军。对于造船业而言，这或许是一个皆大欢喜的最好结果。

根据克拉克森在 12 月 7 日的最新数据，今年 11 月全球新船订单量共计 132 万 CGT，其中韩国船企接单量为 77 万 CGT，市占率 58%，远高于排名第二的中国船企（46 万 CGT 市占率 35%），连续两个月单月接单量排名世界第一。

数据统计显示，今年 1-11 月全球新船成交量为 4507 万 CGT，相比去年同期的 1897 万 CGT 增加了 138%。这也是自 2013 年同期新船成交量达到 5363 万 CGT 之后 8 年来的最高纪录。

虽然韩国船企在过去两个月都处于领先地位，但其累计接单量却一直落后于中国。前 11 个月，中国船企累计承接新船订单 918 艘 2192 万 CGT，市场份额达 49%，继续保持第一；韩国累计接单 397 艘 1696 万 CGT，市场份额为 38%；日本累计接单 203 艘 393 万 CGT，市场份额为 9%，名列第三。

引人瞩目的是，今年前 11 月全球船舶累计订单中，中国船企以 49%的全球市场份额位居榜首，韩国以 38%排名第二，中国船企今年以来的累积接单量市场份额已超过韩国 11 个百分点，在中韩接单量的年度 PK 中占据了主动。在 2021 年仅剩一个月的时间，中国造船业夺得今年新船订单冠军几成定局。

自 2018 年以来，韩国船企接单量已经连续三年超过中国，排名世界第一。对于今年的接单表现，韩国造船业界分析认为，这是中国大举承接廉价集装箱船的结果。随着集运运价飙升，今年集装箱船新船订单量比去年高出 10 倍以上，而中国船企凭借价格竞争力大量承接集装箱船订单，一举超越韩国。今年前 11 个月，中国船企接获了全球 59%的集装箱船订单，而韩国只接获 34.5%。此外，与韩国主要以承接海外船东的新船订单相比，中国造船厂承接的订单一半以上都是中国国内船东订造的。



不过，韩国造船业界表示，在 LNG 船、LPG 船等高附加值船舶市场，韩国船企依旧占据压倒性份额。今年前 11 个月，全球 LNG 船新船订单量共计 592 万 CGT，其中多达 539 万 CGT 的订单由韩国承接，占比高达 91%；LPG 船接单方面，韩国企业也占据了 70% 的市场份额。

韩国业界人士指出：“LNG 船造价相对较高，在这一市场保持高份额说明韩国造船业具有很强的竞争力。选择并赢得高附加值船舶订单，对企业的盈利能力更加有利。”

韩国造船业特别强调，韩国造船企业在 11 月份承接的新船订单平均每艘船的船价为 1.23 亿美元，而中国承接的每艘船平均船价仅为 3500 万美元，韩国是中国的 3.5 倍，韩国所接订单含金量更高。

截止今年 11 月底，全球手持订单为 9007 万 CGT，比 10 月底减少了 50 万 CGT。其中，中国船企以 3720 万 CGT 位居首位，韩国以 2899 万 CGT 位居次席，日本以 929 万 CGT 名列第三。与 10 月底相比，韩国船企的手持订单量增加了 31 万 CGT，连续三个月增长，而中国和日本分别减少了 42 万 CGT、25 万 CGT。

目前，新船造价继续保持上涨的趋势。今年 11 月底，克拉克森新造船价格指数比 10 月底上升 1.3 点，达到 153.6 点，自去年 11 月以后连续 12 个月上涨。

来源：国际船舶网

【洗涤塔又火了！哪些船舶热情最高？】

克拉克森统计数据显示，安装洗涤塔的船舶数量在持续上涨。目前已安装洗涤塔的营运商船数量相比去年年初增加了 82%。

2020 年 1 月，安装洗涤塔的营运成品油轮有 569 艘，而本月已达到 1041 艘，还有另外 109 艘等待安装。同一时段，安装洗涤塔的干散货船数量从 816 艘增加到了 1530 艘，另有 69 艘等待安装。

集装箱船是增长最为显著的领域，毕竟集运业船舶订单量最大，而且为新造集装箱船安装洗涤塔比为现有船改装成本效益更高。集运业也是未来计划安装洗涤塔数量最高的航运部门。2020 年 1 月共有 408 艘营运集装箱船安装了洗涤塔，目前已有 913 艘，另有 347 艘计划安装，其中 246 艘是新造船，101 艘是现有船改装。



燃油价差几经沉浮

在全球限硫法规生效之前，航运业经历了一波洗涤塔安装潮，尽管业界围绕洗涤塔产生了许多争议，但不少人相信随着限硫令的生效，洗涤塔投资者将迎来丰厚的回报。2019 年底，高低硫油价差一度维持在 200-300 美元/吨之间，专家预测，按照这样的趋势，大多数选择安装洗涤塔的船东将可以在两年之内回本。

然而这种景象未能持续太久，2020 年 1 月限硫令生效后不久，突如其来的新冠疫情打乱了原本的洗涤塔安装计划，同时石油价格大幅下跌，航运需求的下降也拉低了燃油消费，因此高低硫油价差急剧缩小。Alphatanker 数据显示，去年 3 月底，燃油价差已从年初的 400 美元/吨暴跌至 50 美元/吨。安装洗涤塔的船舶的额外收益随之下降，洗涤塔投资的回本时间也从最短的 4 个月飙升至 4 年。对于小型船舶而言，由于规模经济效应较小，其回本时间可能会更长。这段时间里，洗涤塔热潮大有退去的迹象，安装洗涤塔似乎成了一种高风险的投资赌注，不少油轮公司随即宣布了推迟洗涤塔安装决定，还有船东取消了洗涤塔订单。到了 6 月份，情况依然不乐观，Argus Media 数据显示，6 月份新加坡高低硫油平均价差为 65 美元/吨，欧洲西北部仅为 47 美元/吨。洗涤塔安装活动也相应放缓，有研究机构预测，剩下的洗涤塔安装订单还有可能遭到取消或推迟。

2020 年底到 2021 年初，随着疫情对航运的影响减弱以及石油需求的复苏，高低硫油价差恢复到了三位数的水平，并呈现出稳步扩大的趋势，洗涤塔又重新“活”过来了。

如今，高低硫油价差已经回升到了限硫令生效之初的水平。今年高低硫油的价格都经历了显著增长，但是随着最近几周石油价格下跌，高硫油价格回落幅度超过了低硫油，进一步拉大了高低硫油价差。据船舶经济公司 Braemar ACM 称，11 月新加坡高低硫油价差平均为 151.5 美元/吨，是 2020 年初以来的最高水平。

未来通向何方？

在一些人眼中，洗涤塔只是应对限硫法规的短期措施，而非“长久之计”。但是目前已经有越来越多船舶技术供应商开启了废气清洁技术的升级之路，探索洗涤塔的多样化用途。例如，挪威绿色船舶系统制造商 Teco 2030 就推出了堪称洗涤塔 2.0 的下一代船舶废气清洁系统，该装置能够有效减少各类废气排放，还配备了碳捕获和储存功能。芬兰洗涤塔制造商瓦锡兰也强调了在废气排放点进行碳捕获的潜力，就像目前利用洗涤塔去除硫氧化物那样。瓦锡兰正在开展



利用洗涤塔进行船上碳捕获和封存的测试。

随着相关技术不断发展、成熟，也许未来洗涤塔真能实现从“脱硫”到“脱硫脱碳”的华丽变身呢？你认为洗涤塔会何去何从，是否还有其他潜在功能有待挖掘呢？

来源：中国船检

【2022 年冷藏集装箱运价将加速上涨】

根据德鲁里公司最近发布的冷藏集装箱运价预测，冷藏集装箱运价预计将在 2022 年之前加速上涨，超过此前的估计，也超过了对干货集装箱运价的预期，因为冷藏运输已经恢复过来了，而在供应紧张和供应链持续中断的情况下，舱位仍然非常紧张。

德鲁里最新发布的全球集装箱运价指数(WCI)显示截至今年第三季度，该综合指数上涨了 48%，预计到今年第四季度末，涨幅将高达 55%。

从专业冷藏船的即期租船价格上就能看出这一涨势，小型船只的租金超过了每 30 天每立方英尺(cft)100 美分的价格，出现了历史上最好的“淡季”。

香蕉、洋葱、柑橘或冷冻蔬菜等低价值货物的托运人，在享受了多年相对较低的运价后，现在面临着更高的运输成本，这刺激了他们开拓了更远地区的市场，以确保将这些较高的成本能够转嫁给零售商和最终消费者。

目前，南半球的货主们正在为其季节性的新鲜产品出口进行最后的谈判，香蕉跨国公司和零售商也在为其运往世界各地的货物进行谈判，目标都是管控不断上升的成本，同时保持业务的长期可行性。

此前预计，持续的供应链中断最终将在 2022 年年中左右缓和，但德鲁里现在认为，这种情况将持续到明年，系统的压力直到 2023 年才会缓解，这再次支持了冷藏货更高的运价水平。

预计 2021 年海运的冷藏运输量将增长 3.2%，达到 1.36 亿吨，略低于此前的估计。



2021 年所有商品都呈现增长，除了香蕉。由于中国猪肉价格下降，亚洲肉类贸易正在放缓，而由于菲律宾农作物持续病害和香蕉价格普遍较低，预计 2021 年的香蕉贸易将下降 5%。

冷藏集装箱被干货抢走，设备可用性低

随着干货行业的发展，冷藏货物的运价也随之上涨，因为运营方重新调整了冷藏货物的风险和收入预期，来应对系统成本和运营方面的挑战，比如延长了转运港停留时间和集装箱设备使用周期。

预计 2021 年冷藏集装箱产量将达到 17 万 FEU 的历史最高水平。

但是，产量的提高并不一定意味着设备可用性的提高，因为有一部分运输公司看中了运价更高的干货集装箱市场，把冷藏集装箱部署到干货上，这延长了冷藏设备的使用周期，并进一步限制了设备的可用性。

与此同时，专业的冷藏船也已经被充分利用了，小型和大型船舶都供不应求。随着南半球旺季的到来，运营商正忙于部署船队，以确保满足对客户的承诺。越来越多的货主们开始转向使用专业冷藏船，为他们的保质期较短的易腐产品寻求更安稳的保障。

德鲁里预计，紧张的市场状况将持续到 2022 年，专业冷藏船的运价将保持坚挺。

来源：信德海事

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	481~486	619~624	673~678		Steady.
Tokyo Bay	541~545	633~638	865~875	Plus oil fence charge if any.	Firmer.



Shanghai	506~509	610~615	790~798	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	425~430	600~605	626~631	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	515	630	735	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	431~436	606~611	668 ~673	+ 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.	610~615	762~767		Avails tight.
Rotterdam	422~427	557~563	633~638		Softer.
Malta	S. E.	575~580	674~679		Steady.
Gibraltar	S. E.	591~596	687~692		Steady.

截止日期: 2021-12-09

◆ 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	03/12/21	26/11/21	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	03/12/21	26/11/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,950	10,900	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,600	7,550	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: 2021-12-07



(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	7,630	Chongqing Chuandong, China	2023	Guangxi Wuzhou - Chinese	Undisclosed	St-St chemical tankers, Tier II
2	Bulker	181,000	Nihon Shipyard, Japan	2023-2024	Samos Steam Ship - Greek	6,050	
4	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2024	HuaXia FL - Chinese	3,200	EEDI phase 3
4+4	Bulker	63,500	Chengxi, China	2023-2024		3,200	
4	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2024-2025	GasLog - Greek	Undisclosed	
2	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2024	NYK - Japanese	Undisclosed	ammonia carrier, EEDI phase 3, LPG fuelled
2+2	Container	8,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2024	Singapore based (OM Maritime)	11,900	dual fuelled, LOI stage
2+2	Container	5,300 teu	Zhoushan Changhong, China	2024	Navios - Greek	6,250	conventionally fuelled

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
CAPE TREASURE	BC	180,201		2007	Japan	2,200	Five Oceans - S. Korean	Dely Jan-Feb 2022, ,BWTS fitted
KING BARLEY	BC	82,177		2012	Japan	2,270	Bluementhal - German	dely bss SS/DD passed and BWTS fitted
EGYPTIAN MIKE	BC	81,601		2011	China	3,900	Costamare - Greek	en bloc**, dely Q12022
GEORGE P	BC	81,569		2012	China			
SHANDONG HONG TU	BC	76,116		2012	China	2,025	Undisclosed	Tier II, online auction
ZHONG XIN PEARL	BC	75,321		2013	China	undisclosed	Chinese	
TSUNEISHI ZHOUSHAN SS-311	BC	66,162		2023	China	3,450	Greek	



VIRGO COLOSSUS	BC	61,616	2012	Japan	2,400	Meadway Shipping - Greek	old sale, dely Feb 2022
MOONBEAM	BC	58,138	2013	Japan	1,950	Undisclosed	
BELNOR	BC	58,018	2010	China	1,680	Costamare - Greek	*BWTS fitted
BELSTAR	BC	57,970	2009	China	1,620	Costamare - Greek	
SHANDONG HAI DA	BC	56,734	2013	China	1,805	Chinese	at auction
UNIVERSAL BANGKOK	BC	56,729	2012	China	3,300	Undisclosed	en bloc*, BWTS fitted
UNIVERSAL BREMEN	BC	56,729	2012	China			
TOMINI INFINITY	BC	56,720	2010	China	1,625	Undisclosed	
CORAL BREEZE	BC	55,582	2009	Japan	1,700	Undisclosed	
XIANG HUA	BC	53,350	2003	Japan	1,120	Chinese	
AQUATA	BC	46,685	1999	Japan	1,030	Undisclosed	
WAJED	BC	45,621	1998	Japan	1,020	Undisclosed	
JIANGMEN NANYANG 183	BC	40,200	2022	China	2,850	German	BWTS fitted
CLIPPER BETTINA	BC	38,221	2012	Japan	2,025	Newport - Greek	BWTS fitted
OCEAN GALAXY	BC	37,193	2011	S. Korea	1,650	Middle East	bss ss/dd passed and BWTS fitted
SINLAU BULKER	BC	34,485	2018	Japan	2,500	Greek	
SAN SEBASTIAN	BC	32,285	2007	Japan	1,200	Turkish	incl TC at \$ 12,000 p/d less 4,75% until July-Aug 2022
AEC DILIGENCE	BC	31,642	2002	Japan	950	Chinese	logs-fitted
TARGA	BC	28,419	2009	Japan	1,420	Middle East	BWTS fitted
DEWI GANDAWATI	BC	28,282	2008	Japan	1,170	Undisclosed	
BAO DA	BC	28,107	2001	China	650	Greek	logs-fitted
LEO STAR I	BC	22,145	1993	Japan	520	Undisclosed	
RABA	BC	16,593	2012	China	undisclosed	Undisclosed	

集装箱船							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
OOCL ITALY	CV	66,940	5,888	2007	Japan	undisclosed	Undisclosed
A FUJI	CV	23,443	1,774	2021	China	4,275	Wan Hai Lines - Taiwan, PRC
BREMEN TRADER	CV	23,380	1,762	2021	China	4,280	Wan Hai Lines - Taiwan, PRC



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
AG MARS	TAK	50,546		2006	S. Korea	1,000	Undisclosed	
KAREMA	TAK	46,248		2004	S. Korea	850	Indian	bass dely as is U. A. E
SHAMROCK MERCURY	TAK	19,998		2010	Japan	1,600	Undisclosed	BWTS fitted, stst, incl TC Usd 13,000 p/d
FG ROTTERDAM	TAK	19,995		2012	Japan	undisclosed	DM Shipping - S. Korean	stst
BUNGA LAUREL	TAK	19,992		2010	Japan	1,500	Undisclosed	stst
MID OSPREY	TAK	19,969		2006	Japan	1,200	J. Ludwig Mowinckels Rederi - Norwegian	***BWTS fitted,
MID FALCON	TAK	19,959		2006	Japan	1,200	J. Ludwig Mowinckels Rederi - Norwegian	stst, old deal
GOLDSTAR NARI	TAK	6,001		1999	Poland	undisclosed	Indian	
RED SEA PEARL	TAK	4,999		1997	S. Korea	undisclosed	Pakistani	
BW SAKURA	TAK/LPG	49,999		2010	Japan	5,200	Middle East	
CUMULUS GAS	TAK/LPG	30,761		1994	Japan	750	Undisclosed	
SCF TOBOLSK	TAK/LPG	26,424		2006	S. Korea	2,500	Undisclosed	

◆ 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
OCEAN RUBY	TAK	159,152	22,029	1997	S. Korea	600.00	
NORTH EAST 33	TAK	5,497	1,900	1993	Japan	undisclosed	
MADAME	TAK/LNG	83,296	29,932	1981	France	670.00	High non-ferrous content

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
DODO	OTHER/ROR	4,920	3,422	1979	Norway	undisclosed	
RAJ	TAK	66,672	13,282	1990	Brazil	545.00	
MELATI DUA	TAK	32,168	10,170	1997	S. Korea	undisclosed	
SWIFTCHEM	TAK	16,150	4,489	1995	Japan	undisclosed	
LIQUID ERA	TAK	9,035	2,830	1992	Japan	undisclosed	St-St cargo tanks & heating coils
ASIA ADVENTURER	TAK	9,013	2,763	1989	Japan	undisclosed	St-St cargo tanks & heating coils
GOLDSTAR NARI	TAK	6,001	2,947	1999	Poland	undisclosed	



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
RED SEA PEARL	TAK	4,999	1,894	1997	S. Korea	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【航行减排：了解欧盟碳排放交易】

欧盟碳排放交易预计于 2023 年开始对航运开放

欧盟碳排放交易 (EU-ETS) 是世界上最大的碳排放交易项目，适用范围保活欧盟所有国家，以及冰岛，卢森堡和挪威。该项目开始于 2005 年，聚焦于能源产业和制造业。但是在 2019 年，欧盟委员会宣布其新的欧洲绿色计划，确认欧盟碳交易计划将涵盖航运业。

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
2021-12-10	637.020	717.310	5.598	81.694	839.740	66.423	1157.010	453.960	499.680
2021-12-09	634.980	719.810	5.580	81.432	838.080	66.494	1159.480	454.700	501.520
2021-12-08	636.770	717.850	5.609	81.651	843.370	66.428	1162.560	453.220	503.570
2021-12-07	637.380	719.130	5.618	81.723	845.170	66.386	1166.880	448.960	499.360
2021-12-06	637.020	720.000	5.636	81.704	842.970	66.418	1159.370	446.840	496.700



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	0.07025	1 周	0.075	2 周	--	1 个月	0.10138
2 个月	0.14488	3 个月	0.2005	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.28813	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.48875		

2021-12-08

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