



全一海运市场周报

2021.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.12.13 - 12.17\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 航线运价走势良好】

由于最新的变异毒株奥密克戎持续扩散，新一轮疫情爆发已经开始，欧美等国家和地区疫情出现大范围反弹，全球经济前景面临较大的不确定性。我国虽有局部暴发疫情，但总体处于有效控制下，为我国对外贸易创造良好环境。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线运价保持良好走势。12月17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4894.62点。

欧洲航线：奥密克戎变异毒株导致欧洲地区新冠疫情持续反弹，导致供应链体系恢复进程放缓。生活必需品及医疗物资的需求保持高位，运输需求稳定，供求关系良好，市场运价基本平稳。12月17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7603美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，市场运价走势稳定。12月17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7329美元/TEU。

北美航线：近期美国疫情持续恶化，加之新的变异毒株不断扩散，每日新增新冠病例数重新回到10万例以上的水平，经济复苏的步伐出现放缓迹象。运输需求在传统运输旺季后继续保持高位，供需基本面稳固，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、美东航线市场运价走势良好。

波斯湾航线：目的地疫情暂时稳定，但仍面临变异毒株扩散形成的威胁。运输市场需求向好，供求基本面稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续保持高位，即期市场订舱价格行情向好。12月17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3666美元/TEU。

澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地疫情防控形势仍然处于较为严峻的局面，各类生活物资的需求高位徘徊。运输需求持续向好，供需基本面稳定。上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场运价走高。12月17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4490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的，当地对生活必需品和医疗物资的需求继续处于高位，供求关系良好，本周市场运价总体平稳。12月17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10161美元/TEU。

日本航线：运输需求基本稳定，市场运价走势向好。12月17日，中国出口至日本航线运价指数为1075.56点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价阴跌需求减少 综合指数继续下行】

本周，受政策导向和过年低需求预期的影响，下游市场采购需求减少，沿海散货运输市场货少船多，运价继续下行。12月17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1442.90点，较上周下跌5.0%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，沿海各地气温仍维持偏高水平，民用电需求增长有限。而随着冬奥会临近，环保监测要求高，叠加能耗双控政策，高耗能产业多采取错峰、限产、检修等方式控制排放，工业用电增速继续放缓。后期伴随元旦春节到来，市场对明年1-2月用电需求看空，加上目前电厂库存普遍保持高位，下游采购需求明显减弱。煤炭价格方面，整体来看，我国煤炭供需基本面利空煤价。同时，大型煤企继续大幅下调外购煤价格，煤价底部支撑力度减弱，进一步加剧市场看跌情绪。不过，近期港口货源结构矛盾问题逐步显现，高卡优质煤种供应紧缺，以及在消费旺季的基本需求支撑下，预计煤价跌幅保持在一定的幅度内。运价走势方面，本周沿海煤炭运输市场先涨后跌，周一，受华南地区小幅补库影响，船东挺价情绪高昂，船货博弈加剧，市场运价一度拉升。周二开始，随着下游电厂库存升高，市场存煤已处于较为饱和状态，电厂“冬储”基本完成，后期电厂补库按长协计划进行，市场采购减少，加上煤价看跌，进一步制约采购规模，悲观情绪开始蔓延，市场运价大幅跳水。

12月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1550.12点，较上周下跌6.5%。12月17日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1221.56点，较上周五下跌14.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为52.2元/吨，较上周五下跌9.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为63.6元/吨，较上周五下跌8.3元/吨。

金属矿石市场：在钢材库存持续下降的利好因素支撑下，短期钢价震荡走强。当前钢厂盈利尚可，但受能耗双控和冬奥会制约错峰生产下，供给恢复缓慢。



伴随气温下降，基建减少，需求萎缩，铁矿石市场成交清淡，运输价格小幅下跌。12月17日，沿海金属矿石货种运价指数报收1330.71点，较上周下跌3.0%。

粮食市场：港口玉米价格缓慢下调，但受冷冬预期影响，市场惜售。上周南北方港口库存小幅回升后，下游深加工和饲料企业库存均得到一定程度的补充。粮食运输市场运价受煤炭运价影响继续小幅下跌。其中，锦州港因场地爆仓，压港较为严重，该航线运费跌幅较小。12月17日，沿海粮食货种运价指数报1749.54点，较上周下跌3.6%。

成品油市场：受天气和疫情影响，汽柴油需求弱势运行，部分主营炼厂因检修，出货受到限制，整体供应减少。下游在前期集中拉运后，汽油储备较为充足，柴油拉运维持稳定，成品油运输市场运价整体小幅下跌。12月17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1053.70点，较上周下跌0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【大船市场遭遇重挫 综合指数急转直下】

本周，海岬型船市场需求下滑较快，运价大幅下挫。巴拿马型船货盘偏少又受海岬型船大跌波及，运价明显下跌。超灵便型船受钢材货盘支撑，运价保持平稳。在海岬型船重挫的影响下，远东干散货指数急速下跌，完全扭转了上周涨势。12月16日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1621.79点，运价指数为1326.49点，租金指数为2064.74点，较上周四分别下跌20.8%、15.5%和25.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅下挫。太平洋市场，上周末市场需求略有回落。本周市场询盘不多，需求下滑较快，市场氛围持续恶化，运价一路走低。临近周末，更是货少船多，发货人大幅降低报价，船东由于圣诞临近也愿意接受，导致运价出现巨大跌幅，澳大利亚至青岛航线运价创近六个月来新低。12月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为20503美元，较上周四下跌51.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.287美元/吨，较上周四下跌35.8%。远程矿航线表现略好于太平洋市场，但需求也是明显转弱，运价大幅下跌。12月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.537美元/吨，较上周四下跌20.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场明显下跌。太平洋市场，本周初印尼新增煤炭货盘不多，市场相对疲软。由于电厂库存普遍高于去年同期水平，且市场对明年煤价看空情绪较为浓厚，周中煤炭货盘持续不足，租金承压下行。临近周末，又受海岬型船市场大跌影响，租金加速下跌。12月16日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20429 美元，较上周四下跌 13.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 18957 美元，较上周四下跌 15.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.140 美元/吨，较上周四下跌 8.3%。粮食市场，本周粮食货盘整体偏少，运力相对充足，市场氛围冷清，运价下行明显。12月16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 51.72 美元/吨，较上周四下跌 4.1%；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 69.00 美元/吨，较上周四下跌 3.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场保持平稳。上周末，受煤炭货盘支撑，租金小幅上涨。周中，虽然煤炭货盘有所减少，但国内钢材集中出货，支撑租金小幅波动上行。临近周末，市场氛围开始转淡，租金小幅下跌。12月16日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 21928 美元，较上周四下跌 1.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 25909 美元，较上周四下跌 0.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 19456 美元，较上周四上涨 0.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.656 美元/吨，较上周四下跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.882 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅回调 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月10日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存和汽油库存降幅均超预期。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 12.6%。美国11月工业产值稳定增长，原油需求提升，库存大幅下降，同时通胀持续导致美元走软，为油价上行提供动力。但奥密克戎毒株在各国迅速传播，特别是英国单日新增确诊创疫情暴发以来最高纪录，其余各国也陆续出现该毒株感染病例，限制了油价的涨幅。本周油价小幅上升，布伦特原油期货价格周四报 74.82 美元/桶，较12月9日上涨 1.22%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价企稳回暖，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅回调。12月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 655.97 点，较12月9日上涨 3.41%。本周12月下旬装期的货盘还有部分没做完，上周末西非航线货量集中涌入市场，把市场下滑趋势暂时稳住，船东试图抓住机会把市场情绪推高，但中东航线相对控制比较好，船位仍然充足，目前看来近期的小幅回调是大西洋集中出货的结果，后续没有货量支撑的情况下，市场将无力上涨。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）先跌后涨，西非航线日均 TCE（等价期租租金）止跌回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS39.80，较 12 月 9 日上涨 2.9%，CT1 的 5 日平均为 WS38.52，较 12 月 9 日下跌 2.8%，TCE 平均-0.01 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS41.60，上涨 4.0%，平均为 WS40.74，TCE 平均 0.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价下跌至 WS72（TCE 约 0.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS80（TCE 约 0.7 万美元/天）。中国进口主要来自南美和非洲，一艘 13 万吨级船，巴西至中国，12 月 24 至 27 日货盘，成交运价约为 WS87.50；一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，12 月 27 至 29 日货盘，成交包干运费约为 317.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS143（TCE 约 1.7 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS113（TCE 约 1.3 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS113（TCE 约 0.8 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS109（TCE 约 2.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS105（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS104（TCE 约 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上扬，欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS146（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS137（TCE 约 1.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS122（TCE 约 1.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS126 水平（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS180（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价整体下跌 内河散货船价震荡反弹】

12 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1160.45 点，环比微涨 0.53%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数分别下跌 0.65%、1.82%，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 0.21%、2.04%。



BDI 指数五个交易日有四个交易日下跌，周二收于 2932 点，一周下挫 12.52%，国际干散货船价格全体下跌飘绿。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 2133 万美元，环比下跌 0.13%；57000DWT 吨级散货船估值 2516 万美元，环比下跌 4.20%；75000DWT 吨级散货船估值 2652 万美元，环比下跌 1.61%；170000DWT 吨级散货船估值 3821 万美元，环比下跌 1.17%。近期，大宗散货价格下滑，下游需求端观望情绪浓厚，铁矿石、煤炭和粮食等海运货盘显著减少，运价和租金持续下跌，二手散货船价格向下震荡盘整。本期，船价震荡下跌，更多的船东加入收购行列，二手散货船成交活跃，总共成交 29 艘（环比增加 6 艘），总运力 154.62 万 DWT，成交金额 46922 万美元，平均船龄 12.18 年。

投资者对疫情形势变化仍持观望态度，原油需求前景忧虑尚未完全消除，原油市场进入区间波动阶段，布伦特原油期货周二收 73.18 美元/桶，环比下跌 2.67%，国际油轮船价跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2311 万美元，环比上涨 1.19%；74000DWT 吨级油轮估值 2717 万美元，环比下跌 0.17%；105000DWT 吨级油轮估值 4048 万美元，环比下跌 2.72%；158000DWT 吨级油轮估值 4034 万美元，环比上涨 0.35%；300000DWT 吨级油轮估值 6406 万美元，环比下跌 1.32%。因“奥密克戎”毒株出现引发各种出行限制措施，全球石油需求受到短期冲击，加上大量的油轮供应和较平稳的石油需求，油轮市场行情整体表现不佳，二手油轮价格或震荡下跌盘整，但下跌幅度不会太大。本期，二手油轮市场成交情况尚好，总共成交 13 艘（环比增加 3 艘），总运力 116.94 万 DWT，成交金额 28465 万美元，平均船龄 10.46 年。

沿海运输市场新增货盘较少，商谈气氛清冷，运价上涨支撑不足，沿海散货船价格小幅波动。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，环比下跌 0.25%；5000DWT 吨级散货船估值 1553 万人民币，环比上涨 0.78%。2021 年度即将结束，月度、年度终端采购计划基本定完，大型煤企价格政策尚未落地，终端采购积极性不高，运价呈现下降趋势，预计沿海散货船价格短期小幅震荡。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 3000DWT 左右，船龄在 6.78 年。

内河散货船价格已经连续两周阴跌，本周各船型多数开启反弹。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 52 万人民币，环比上涨 1.86%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比下跌 0.81%；2000DWT 吨级散货船估值 271 万人民币，环比上涨 5.62%；3000DWT 吨级散货船估值 383 万人民币，环比上涨 1.24%。本期，内河二手散货船市场成交量有所增加，总共成交 29 艘（环比增加 10 艘），总运力 3.17 万 DWT，成交金额 4650.60 万元人民币，平均船龄 8.44 年。

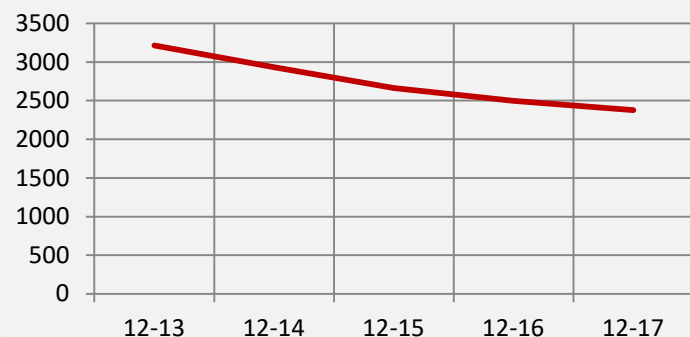


2. 国际干散货海运指数回顾

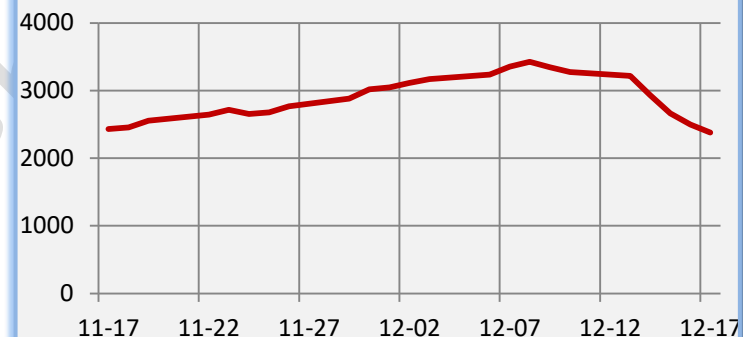
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

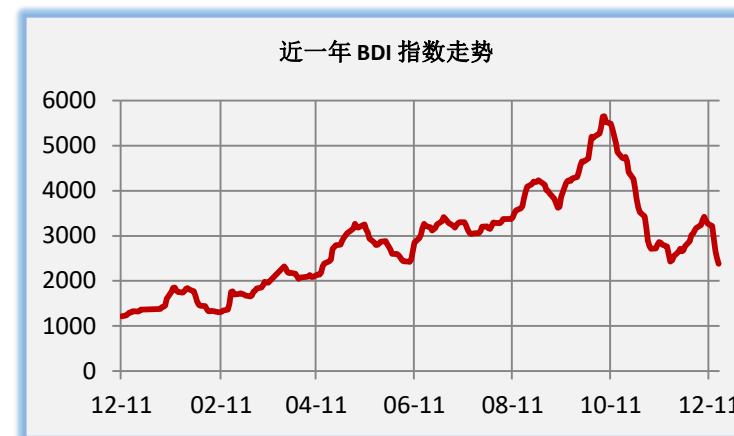
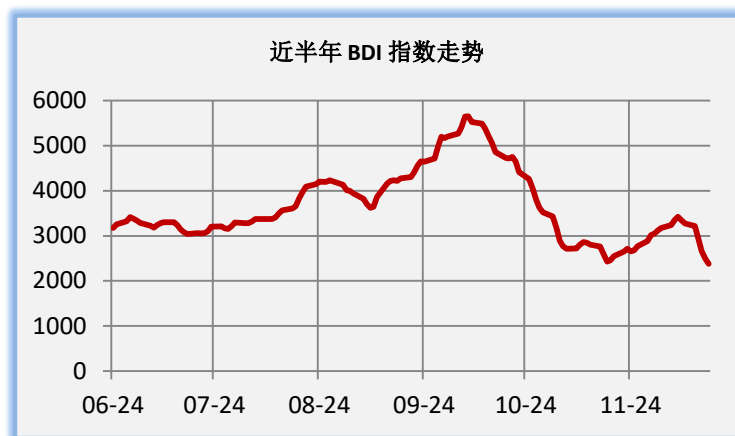
波罗的海指数	12月13日		12月14日		12月15日		12月16日		12月17日	
BDI	3,216	-56	2,932	-284	2,665	-267	2,498	-167	2,379	-119
BCI	4,718	-109	3,960	-758	3,272	-688	2,894	-378	2,727	-167
BPI	2,995	-73	2,879	-116	2,744	-135	2,626	-118	2,444	-182
BSI	2,552	+1	2,550	-2	2,542	-8	2,514	-28	2,469	-45
BHSI	1,568	-4	1,566	-2	1,564	-2	1,557	-7	1,547	-10

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	10/12/21	03/12/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	32,000	31,500	500	1.6%
	一年	27,250	27,500	-250	-0.9%
	三年	20,750	21,000	-250	-1.2%
Pmax (76K)	半年	26,000	26,750	-750	-2.8%
	一年	22,000	22,500	-500	-2.2%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	27,750	27,750	0	0.0%
	一年	24,250	23,500	750	3.2%
	三年	16,500	16,750	-250	-1.5%
Hsize (30K)	半年	27,000	27,750	-750	-2.7%
	一年	21,750	22,000	-250	-1.1%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-12-14



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Star Kamila' H. Glovis relet 2005 82769 dwt dely Gwangyang 21/26 Dec trip via EC Australia redel India \$16,000 - Louis Dreyfus

'Golden Friend' 2020 81206 dwt dely Cai Lan 18/20 Dec trip via Indonesia redel Korea \$23,000 - cnr

'Ultra Initiator' 2019 62647 dwt dely SW Pass 23-26 Dec trip redel Portugal \$39,000 - Louis Dreyfus

4. [航运&船舶市场动态](#)

【美西拥堵预计 6 个月左右将有所缓解，半年后或将迎来曙光】

日前，美国最繁忙的港口之一长滩港的负责人表示，他预计造成美国出现供应链中断的重要因素之一——港口拥堵，将在大约六个月左右有所缓解。

智通财经获悉，长滩港执行董事 Mario Cordero 在当地时间周四的线上新闻发布会上表示，美国港口拥堵困局有望在 6 个月左右得到缓解，届时困扰美国的供应链问题将得到有效解决。

Cordero 表示：“这是一个全球都需要重点关注的问题，我认为目前局势正朝着乐观的方向发展。”“在我看来，我希望在 6 个月左右多数环节可以恢复正常运营状态，但是，我必须强调，有一个重要因素我们必须考虑到，那就是新冠疫情的负面影响仍然存在。”

前所未有的消费需求剧增，加上新冠疫情期间美国卡车司机和仓库工人短缺严重，导致集装箱运输船排起了长队等候卸货，以及大量装满货物的集装箱在美国港口滞留。



Cordero 表示，尽管货物运输力量遭受重挫，但长滩港的码头工人和货物运营商从 1 月到 11 月处理了 860 万个集装箱，比 2020 年全年大约多 50 万个。他表示，该港口今年的集装箱吞吐量将达到创纪录的 900 多万个。

据统计，等待进入洛杉矶港和长滩港的大型船只比以往任何时候都多，截至本周三，有 96 艘集装箱船等待卸货。

据了解，美国港口新的排队系统于 11 月 16 日生效，要求船只在离开亚洲地区时通知港口，并使更多船只远离南加州海岸线。Cordero 表示，这一战略意味着在港口附近等待的船只只会减少，从而缓解港口拥堵，并减少温室气体的排放。

Cordero 表示：“减少碳排放的最好方法就是减少拥堵在港口的船只数量，因此我们必须提高港口的运行效率，我认为新的排队系统将有力改善港口拥堵的局面。”

来源：综合智通财经网

【油气市场的现状与未来——VLCC 篇】

全球每天消耗数百万桶石油，可见燃料运输是全球能源供应的关键。其中超大型油轮 (VLCC) 和液化天然气船 (LNG) 在油气运输方面至关重要。

然而，在疫情和各国推动绿色经济的环境下，VLCC 和 LNG 市场的表现如何？未来又将何去何从呢？

VLCC

由于全球对燃料的需求非常庞大，通过海运将油气运输到不具备丰富化石燃料自然储量的地区是最具成本效益的途径。

如果各国无法在当地开采和提炼这些燃料，油气货船无疑提供了稳定和安全的石油和天然气供应。

VLCC 作为油轮船队中体积最大的船只，通常用来将原油从开采区运输到专门的炼油设施。



VLCC 的大小在 200,000 至 600,000 载重吨之间，是目前海洋上最大的船型之一。截至 2021 年 11 月，全球共有 915 艘 VLCC 在运营。

租金市场低迷

自 2020 年 4 月以来，由于大量的油轮供应和平稳的石油需求，VLCC 的盈利保持低位。

整体的油轮市场亦是如此，即在过去 18 个月内，油轮市场的收益相对来说没有多大起伏。

由于消费者对石油需求的缺乏，VLCC 和其他原油运输板块收益不佳。TD3C-TCE（VLCC 现货收益）在 2021 年 3 月更达到每日负 6,779 美元的低点。

各国政府针对疫情的防范措施迫使人们待在家里，减少了全球对汽油、柴油和航油等原油产品的需求。

早前，俄罗斯和沙特阿拉伯之间的石油价格战导致石油严重供过于求，并使浮动存储的需求激增。这让 VLCC 的收益在 2020 年 3 月达到惊人的每日 264,000 美元。

然而，随着 OPEC 减产协议达成，加上新冠疫情引发消费者的需求达到历史低点，VLCC 收益马上暴跌。

自此以后，VLCC 收益一直难以实现预期的复苏。

价值走势

我们可以通过查看 VLCC 的价值更准确地了解市场。

例如，一艘 5 年船龄的典型 VLCC 价值从 2019 年的 7,539 万美元跌至 2020 年的 6,247 万美元，跌幅达 17.1%。



新冠疫情的爆发持续威胁主要经济体，特别是在德尔塔变种病毒出现之后，许多主要经济体波动不断。消费者在疫情前的习惯（例如开车上班和出差）复苏程度非常有限。

然而现在，随着疫情的缓解，VLCC 的价值已经开始回升。

5 年船龄的典型 VLCC 价值从去年同期的 6,247 万美元增加到目前的 7,157 万美元，涨幅达 14%。

高钢价也迫使新造油轮的价格上涨，船龄较小的现役船队价值也因此增涨。

二手船交易市场

尽管 VLCC 市场受到低收益的影响，但其买卖活动仍继续增加。

今年迄今已有 77 艘 VLCC 易手，高于 2020 年的 70 艘、2019 年的 46 艘和 2018 年的 35 艘。

与其说这是油轮市场强劲的表现，不如说船东们在利用过去 18 个月内较低的 VLCC 价格为自己配置更合适的油轮，以备市场复苏。

数量庞大的二手船买卖活动也促成了近期 VLCC 价值的走高。

今年一些值得关注的二手船交易活动包括 6 月份 Nissos Antiparos 和 Nissos Santorini (319,000 DWT, 现代重工造船 2019 年 7 月造) 被希腊 Okeanis Eco Tankers 分别以 9,000 万美元的价格出售给百慕大 Frontline Ltd。

除此之外，在 10 月份，美国 International Seaways 签订了为期 10 年的 6 艘 VLCC 光船租赁合同，总金额为 3.75 亿美元。

全球两大船东



以上的种种迹象对世界顶级 VLCC 船东来说是个好预兆。

在目前全球 915 艘现役 VLCC 中，希腊和中国船东一共拥有 458 艘 VLCC。

其中排名前两位的船东是中国招商轮船和希腊的 Maran Tankers。

两位船东分别拥有 53 艘和 41 艘油轮，两者的 VLCC 船队价值合计 58 亿美元。

拆船和新造订单

在过去的一年里，由于油轮收益低迷和钢价创历史新高，因此对船龄较大的油轮来说，送往拆解更具吸引力。

2019 年和 2020 年拆解的 VLCC 数量仅为 5 艘。但在 2021 年至今，拆船量已经达到 10 艘，这意味着从船队中送往拆解的 VLCC 数量大幅增加。

南亚次大陆当地的基础设施项目使废钢的需求激增。废钢价格已升至每轻吨 600 美元以上，并连续多月保持在创纪录的水平。

至于新造船订单，尽管过去几年的新造订单有所放缓，但 2021 年总共有 30 个新造船订单，其中希腊的 Central Mare 和 Maran Tankers 各订了 4 艘。

由于新造订单量远超过当前的拆解量，可见未来全球船队数量会有正向增长。

目前有 75 艘 VLCC 正在建造中，对应 2,270 万载重吨的石油运载能力。而且船队的平均船龄仅为 9.7 年，显示 VLCC 现役船队十分健康。

前景表现



尽管过去 18 个月里，油轮市场整体表现不佳，但 VLCC 数量的增加体现了一个更深层次的问题——尽管政府对减碳做出了许多承诺，但至少在中短期来看，石油的前景依旧乐观。

仅仅是美国就每天消耗约 2,000 万桶石油，这样的需求无疑能够支撑原油货船数量的不断增长和船队的持续运营。

来源: VesselsValue

【中国-东南亚航线运费飙升 10 倍，亚洲贸易即将迎来新时代】

在农历新年到来前的货运旺季，从中国到周边亚洲国家的运费，正持续飙升。

根据宁波出口集装箱运价指数，过去一个月，东南亚航线运费飙升，创下历史新高。

数据显示，自 2021 年 10 月底到 12 月初，从宁波到泰国和越南的运费，上涨了 137%。

广东一家物流公司的负责人介绍说，从深圳运往东南亚的一个 20 英尺集装箱，疫情前运费为 100 美元到 200 美元，如今价格飙升 10 倍，达 1000 美元-2000 美元。

针对近段时间，中国-东南亚航线运费飙升，有分析认为主要有以下两点原因。

第一，东南亚国家正逐渐重新开放，工厂复工增加了对原材料的需求。

第二，由于黑色星期五和圣诞出口季的运输需求量大，第三季度以来，很多船公司将更多船舶投入跨太平洋航线运营，由此导致近洋航线舱位紧张。

除中国-东南亚航线运费飙升，中国至韩国的运费，也在过去两个月迅速上涨。



大连一家货代公司的负责人表示：“一个 20 英尺集装箱的运费已达 1600 美元，正常时期只需 200 美元。”

有业内人士表示，由于主要亚洲国家组成的《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)即将生效，亚洲贸易的新时代即将到来，经贸格局也将因此发生变化。

万海就曾表示，RCEP 的生效以及东南亚各国解封后，近洋航线市场需求将强劲。该公司预测这一市场运费将维持在较高水平。

据了解，RCEP 将于 2022 年 1 月 1 日起，对包括文莱、柬埔寨、老挝、新加坡、泰国、越南 6 个东盟成员国，以及中国、日本、新西兰、澳大利亚 4 个非东盟成员国在内的 10 国生效。

RCEP 于 2020 年 11 月 15 日正式签署，现有 15 个成员国，其总人口、经济体量、贸易总额均占全球总量约 30%，是世界上最大的自贸区。

商务部国际司负责人介绍说，协定生效后，已核准成员之间 90%以上的货物贸易，将最终实现零关税，包括立刻降税到零和 10 年内降税到零，这意味着各国将在较短时间内兑现货物贸易自由化承诺。

来源：中国航务周刊

【惠誉评级：市场基本面支撑全球航运业前景】

得益于集装箱航运和干散货航运持续强劲的市场前景，以及预期油轮板块 2021 之后将得到改善，惠誉评级将全球航运业前景评分维持在中性水平。

全球经济持续复苏是所有航运板块在 2022 年能否保持上行态势的关键。下行风险包括新冠肺炎疫情的反复可能导致的需求低于预期。当然，与疫情有关的限制导致港口拥堵等供应链问题，进而推升运价。

贸易保护主义的发展趋势可能会限制航运需求，而国际海事组织（IMO）或欧盟的排放法规可能会影响托运人的成本结构及中期盈利能力。

惠誉预计 2022 年集装箱货量的增长率将较 2021 的 7.4%有所放缓。但由于供应增长率相对较低，预计 2022 年市场对航运公司有利。高运价导致集装箱船订



单增加，手持订单与现有船队运力之比从 2020 年底的 8%增加到 20%以上，这些新运力将从 2023 年开始投入运营。

惠誉预计 2022 年干散货航运的增长率将从 2021 的 4%降至 2%，部分原因是煤炭和铁矿石运量减少。预计 2022 年船队运力增速下降到 1.5%左右，对 2022 年干散货运价形成支撑。

惠誉预计油轮运量将从疫情的阴霾中恢复，2022 年的需求增速将有助于运价的恢复。

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	488~493	614~619	693~698		Steady.
Tokyo Bay	528~533	633~640	880~885	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	513~519	615~620	780~790	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	432~437	604~609	622~627	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	508	623	735	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	428~433	608~612	665~670	+ 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.	607~612	770~775		Avails tight.
Rotterdam	426~431	551~556	637~642		Softer.
Malta	S. E.	580~585	675~680		Steady.
Gibraltar	S. E.	582~587	685~690		Steady.

截止日期：2021-12-16



◆ 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	10/12/21	03/12/21	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	10/12/21	03/12/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,950	10,950	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,600	7,600	0	0.0%	
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: 2021-12-14

(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	LNG	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2025	Celsius Shipping - Danish	20,870	
2	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2025	JP Morgan - US based	20,700	
3	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024-2025	CSET - Chinese	18,500	
2+2	Ammonia Carrier	93,000 cbm	Jiangnan, China	undisclosed	JS & Co - French	Undisclosed	ammonia powered



4	Container	13,000 teu	Yangzijiang, China	2023-2024	Costamare - Greek	Undisclosed	two 13,000teu are new contracts with the rest six being options that have been declared, against long-term T/C to a leading liner company
4	Container	15,000 teu		2023-2024		Undisclosed	
2	Tanker	115,000	Daehan, S. Korea	2023	Eastern Mediterranean	6,000	

◆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
MANGAS	BC	173,918		2011	China	undisclosed	Chinese	BWTS fitted
SILVER STAR	BC	79,200		2011	China	1,800	Greek	
QIN FA 18	BC	73,322		1998	Japan	1,045	Undisclosed	ppt dely Zhoushan
NORD ADAGIO	BC	61,000		2022	China	3,300	Singaporean	***dely Q1 2022
NORD ARPEGGIO	BC	61,000		2022	China	3,300	Singaporean	
NORD COLUMBIA	BC	60,396		2018	Japan	3,200	Singaporean	***dely Q1 2022, BWTS/Scrubber fitted
NIKOLAS III	BC	58,081		2009	China	1,750	Chinese	
SILVIA GLORY	BC	56,797		2012	China	undisclosed	Chinese	import buyers, basis prompt dely, BWTS fitted
LAN HAI HE XIE	BC	56,620		2011	China	1,851	Undisclosed	Chinese flag, auction
PACIFIC CROWN	BC	56,469		2012	China	3,475	Chinese	en bloc, Tier II
PACIFIC BLESS	BC	56,361		2012	China			
FERONIA	BC	56,058		2007	Japan	1,620	Undisclosed	BWTS fitted
UNION ERWIN	BC	55,733		2011	Japan	2,100	Norwegian	incl TC back
WUHU	BC	39,182		2014	China	2,100	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
IRENES WAVE	CV	67,797	6,039	2008	Taiwan, PRC	undisclosed	Undisclosed	****
IRENES ROSE	CV	33,632	2,553	2007	Japan	undisclosed	Undisclosed	
COSCO KAWASAKI	CV	50,713	4,530	2010	S. Korea	6,500	Undisclosed	



ATLANTIC SOLLI	CV	27,130	2,015	2008	China	2,600	Undisclosed	
VEGA HERCULES	CV	11,834	957	2006	China	undisclosed	Contships - Greek	*
VEGA JUNO	CV	11,807		2008	China	undisclosed	Contships - Greek	
JORK	CV	11,200	868	2001	Germany	1,320	German	

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
MACHITIS	GC	18,315		1997	Japan	600	Undisclosed	
SEBAT	GC/SDK	18,315		1997	Japan	630	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
ASIAN PROGRESS III	TAK	306,352		2004	Japan	2,725	Undisclosed	
AGNETA PALLAS	TAK	115,341		2006	S. Korea	1,815	Castor Maritime - Greek	incl TC at \$15,000/day with 50/50% profit share for another 3 months.
STI GALLANTRY	TAK	109,999		2016	China			en bloc***, BWTS & scrubber fitted, bass
STI GUARD	TAK	109,855		2016	China	7,000	Ocean Yield ASA - Norwegian	10yrs BBC back to sellers with purchase obligation at the end
SILVER	TAK	107,507		2010	Japan	2,600	Seaworld - Greek	**BWTS fitted, on subs
GOLD	TAK	107,488		2010	Japan	2,600	Seaworld - Greek	
KANPUR	TAK	106,094		2005	S. Korea	1,450	Stalwart	*****
BAREILLY	TAK	106,061		2005	S. Korea	1,450	Stalwart	
CELSIUS PALERMO	TAK	53,540		2010	Japan	1,675	Chemnav - Greek	BWTS fitted
TARGALE	TAK	52,660		2007	Croatia	1,420	Undisclosed	
PYXIS LAMDA	TAK	50,145		2017	S. Korea	3,200	Pyxis Tankers	old sale
MARLIN AMETRINE	TAK	49,999		2015	China			
MARLIN AMMOLITE	TAK	49,999		2016	China			
MARLIN AQUAMARINE	TAK	49,999		2016	China	14,000	CDB - Chinese	en bloc*, BWTS fitted, BBB to Trafigura
MARLIN AVENTURINE	TAK	49,999		2016	China			
MARLIN AZURITE	TAK	49,999		2016	China			
HIGH VALOR	TAK	46,994		2005	S. Korea	1,030	Undisclosed	BWTS fitted
FORMOSA TEN	TAK	36,233		1998	Japan	380	Undisclosed	zinc silicate coating



CHEMBULK VIRGIN GORDA	TAK	34,614	2004	Japan	1,800	Hansa Tankers - German	en bloc***, stst
CHEMBULK BARCELONA	TAK	33,573	2004	Japan			
MH LANGOEY	TAK	19,969	2006	Japan	1,200	Mowinckels Rederi - Norwegian	en bloc**, old sale
STRINDA	TAK	19,959	2006	Japan			
GAO CHENG 1	TAK	9,087	2009	China	350	Chinese	at auction

◆ 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
BUNGA KENANGA	TAK	73,083	13,049	1997	S. Korea	600.00	Dely Chittagong
CHANG LI	TAK	9,141		1994	Japan	undisclosed	
YUAN SHENG	TAK	4,999	1,880	1992	Japan	undisclosed	
FORMULA ONE	TAK	3,465		1995	Singapore	undisclosed	
XING DA	TAK	2,898		1992	Japan	undisclosed	old sale

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
VAGABON	TAK	9,273	3,175	1996	Japan	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
AMBITION JOURNEY	BC	51,029	7,929	2001	Japan	undisclosed	as is Philippines
OCEAN 68	GC/SDK	6,846	2,332	1989	Japan	undisclosed	old sale
BANDA SEA	OTHER/ROR	13,282	11,792	1982	Japan	440.00	as is U.S.A
SEA LATITUDE	TAK	309,285	42,682	2001	S. Korea	571.00	as is Batam, extra ROB payment
POLAR ROCK	TAK	105,274	16,620	1996	Japan	undisclosed	
NORVARG	TAK	1,063	842	1950	Norway	undisclosed	old sale



◆ALCO 防损通函

【重温锚泊意识】

现今，当发生丢锚事故时，港口当局往往会要求找到并打捞清除丢锚，由此引发“残骸清除”索赔案件。如果因走锚导致碰撞、搁浅、损坏海底电缆和管道或者污染，则会产生更为严重的后果和非常高昂的代价。船舶经营人、船长及船员需要提高对相关风险的认识，并对船舶锚泊设备的局限性进行全面评估。高级防损主管 Jarle Fosen 近期在挪威船级社（DNV）主办并由 Gard 和瑞典保赔协会共同主持的网络研讨会上，分享了 Gard 的经验和相关建议。

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
2021-12-17	636.510	720.960	5.597	81.568	847.750	66.165	1158.130	456.470	497.940
2021-12-16	636.370	718.350	5.574	81.553	843.840	66.432	1157.330	456.190	495.720
2021-12-15	637.160	717.210	5.601	81.672	842.750	66.450	1158.710	452.590	495.250
2021-12-14	636.750	718.230	5.606	81.601	841.130	66.406	1154.610	453.790	497.010
2021-12-13	636.690	720.070	5.607	81.637	843.600	66.195	1151.820	456.080	500.310

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	0.07813	1 周	0.0785	2 周	--	1 个月	0.10863
2 个月	0.15788	3 个月	0.21563	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.3015	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.51688		

2021-12-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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