



全一海运市场周报

2021.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021. 12. 20 - 12. 24\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求处于高位 运价指数稳中向好】

奥密克戎新冠病毒株在全球范围迅速传播，全球疫情防控形势较为严峻。得益于我国出色的防疫措施，我国外贸基本面较为稳固。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，运输需求处于高位，市场运行情况稳中向好。12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4956.02点。

欧洲航线：欧洲较早发现奥密克戎新冠病毒株，当地新冠疫情处于高发态势，欧洲各国管控措施持续加强。市场对各类物资运输需求继续保持高位，航线运力基本稳定，港口拥堵状况持续。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7671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，即期市场订舱价格稳中向好。12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7420美元/TEU。

北美航线：据不完全统计，奥密克戎毒株成为美国本土主流毒株，每日新增病例数已突破25万，累计确诊数更是突破了五千万大关，由此引起的新一轮新冠大流行，已经严重威胁到了美国的医疗系统。美国市场对包括防疫物资在内的各类货物的运输需求保持高位。疫情恶化以及集疏运体系运转效能低下，导致美国港口拥堵和集装箱滞压、运输周转不畅的状况持续未获得有效改善。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：当地疫情对市场影响相对有限，运输量保持平稳，供需状况总体良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，即期市场订舱价格小幅上升。12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3753美元/TEU。

澳新航线：当地疫情有较大幅度反弹。临近新年，市场对防疫和各类生活物资需求更加旺盛，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，市场运行总体稳中有升。12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4544美元/TEU。

南美航线：南美为新冠疫情高发地区，疫情防控形势严峻，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，即期市场订舱价格稳中向好。12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10297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24日，中国出口至日本航线运价指数为1063.29点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭供需格局宽松 散货运价大幅下跌】

本周，沿海散货运输需求依旧低迷，下游观望情绪浓厚，采购节奏放缓，运价大幅下跌。12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1260.15点，较上周下跌12.7%。

煤炭市场：市场需求方面，12月以来，保供政策取得明显成效，下游电厂库存稳步提升，存煤量已较为充足，发电压力明显缓解，供需环境趋于宽松。另外，煤电消费虽已进入传统旺季，但大部分地区气温尚未出现明显下降，加上能耗双控、冬季环保限产、局部地区疫情等影响，用电量增幅有限，电厂日耗处于同期偏低水平。高库存低日耗情况下，电厂采购热情偏低，市场成交多为长协货盘。煤炭价格方面：冷冬天气迟迟未现，民用电需求维持平稳，工业用电受环保限产等多方压力，表现较为疲软。电厂日耗表现不及预期，而库存已持续积累至往年偏高水平，加之煤炭供需矛盾已明显缓解，市场观望情绪浓厚，煤炭现货价格呈下行探底态势，主流煤种价格均小幅下跌。运价走势方面：增产保供政策成效凸显，电厂库存攀升，“冬储”发电压力已明显缓解。宽松格局下，煤炭价格继续下行，煤炭年度合同谈判仍在进行，且当前气温与前期“冷冬”预期产生较大落差，市场观望情绪持续加重。另外，由于北京冬奥会即将召开，各地管控措施升级，进一步限制运输需求释放。本周，煤炭货盘稀缺，运力过剩矛盾加剧，货主压价力度不断加大，沿海煤炭运输价格大幅下跌。

12月24日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1282.86点，较上周下跌17.2%。12月24日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收804.61点，较上周五下跌34.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为31.5元/吨，较上周五下跌20.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.1元/吨，较上周五下跌23.5元/吨。



金属矿石市场：近期，钢厂利润处于高位水平，而铁矿石库存明显偏低，补库力度有所加大。不过，采暖季限产、降能耗和减产继续施压，冬奥会前限产恐难有放松，铁矿石需求增量有限。钢厂铁水产量止跌回升，港口成交较之前略显活跃，然而对运输需求支撑有限，铁矿石运价随煤炭运价大幅下跌。12月24日，沿海金属矿石货种运价指数报收1239.28点，较上周下跌6.9%。

粮食市场：因玉米价格较高，粮商收购较为谨慎，多随收随走，囤粮意愿较低。而饲料企业仍在大量使用进口玉米及进口谷物作为替代，玉米供需两面均偏弱。受玉米市场供需情况影响，粮食运输需求较前期略显低迷，加之煤炭过剩运力传导，粮食运价较大幅度下跌。12月24日，沿海粮食货种运价指数报收1635.60点，较上周下跌6.5%。

成品油市场：在冬奥会前环保检查及限产政策等预期下，炼厂开工率下滑，且部分主营单位年度任务陆续完成，市场资源供应收紧。业者入市也相对谨慎，市场氛围清淡，多随用随采，市场成交以刚需小单为主。2021年临近收官，冬奥会持续临近，在年度任务完成的情况下，主要炼厂出货速度放缓，运输需求趋弱，运价难有上涨动力。12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1053.70点，与上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【临近年末市场偏弱 综合指数低位盘整】

本周，海岬型船市场表现安静，运价低位震荡。巴拿马型船受南美市场集中拿船带动，运价止跌回稳。超灵便型船市场货盘不足，运价小幅下跌。在三大船型市场整体表现偏弱的影响下，远东干散货指数呈低位盘整走势。12月23日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1524.19点，运价指数为1278.52点，租金指数为1892.69点，较上周四分别下跌6.0%、3.6%和8.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场低位震荡。太平洋市场，经上周连续下跌后，本周初船东开始挺价，推动运价反弹，澳大利亚青岛航线运价在周中接近10美元/吨。临近周末，由于圣诞假期临近，市场表现平静，成交不多且均在低位，运价波动回落。12月23日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为17152美元，较上周四下跌16.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.096美元/吨，较上周四下跌2.1%。远程矿航线本周询盘较少，周中虽有小幅反弹，但本周运价总体仍显小幅下跌态势。12月23日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.054美元/吨，较上周四下跌6.3%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止跌回稳。太平洋市场，上周末印尼煤炭货盘表现不佳，租金承压下行。本周，随着 1 月份装期的煤炭货盘逐渐增加，市场跌势趋缓。临近周末，受南美市场集中拿船带动，市场氛围有所好转，推动租金回稳。12 月 23 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 19614 美元，较上周四下跌 4.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 18071 美元，较上周四下跌 4.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.690 美元/吨，较上周四下跌 4.4%。粮食市场，本周初粮食货盘偏少，运价下行。临近周末，南美市场对二月初到港船舶需求大量增加，市场情绪随之升温，运价有所反弹。12 月 23 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 51.12 美元/吨，较上周四下跌 1.2%；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 66.52 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小幅下跌。本周初煤炭、钢材货盘均有所减少，租家压价明显，租金有所下跌。周中开始，水泥熟料货盘有所增加，但市场整体氛围一般，船货双方僵持，租金小幅波动。12 月 23 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20242 美元，较上周四下跌 7.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 24077 美元，较上周四下跌 7.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 18500 美元，较上周四下跌 4.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.229 美元/吨，较上周四下跌 2.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.280 美元/吨，较上周四下跌 3.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后稳 成品油运价止涨转跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 17 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存和汽油库存增幅均超预期。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 11%。美国墨西哥湾地区炼油厂炼油量增加，使该地区库存下降，加上年底的税务因素和进口受到抑制，导致总库存大幅下滑。OPEC+数据显示 11 月减产协议执行率提高，产量水平仍远低于此前商定的目标。全球石油、天然气发现量创下 75 年来新低，欧洲天然气和电价涨幅均超 20%。在多重利好影响下，本周油价小幅上升，但仍需警惕奥密克戎毒株在全球加速蔓延。布伦特原油期货价格周四报 76.51 美元/桶，较 12 月 16 日上涨 2.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先涨后稳，苏伊士型油轮运价持续下行，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价上涨后企稳。12 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 680.82 点，较 12 月 16 日上涨 3.79%。本周恰逢西方圣诞节前夕，租家基本选择提前租船，市场货盘相对增多，船东抓住机会推高市场情绪，上半周运价延续了上周末的积极势头，随着假期的临近，市场逐渐恢复平静，船位始终充足，运价出现向下趋势。



超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 持续上涨，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS41.80，较 12 月 16 日上涨 5.0%，CT1 的 5 日平均为 WS41.52，较 12 月 16 日上涨 7.8%，TCE 平均 0.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS42.53，上涨 2.2%，平均为 WS42.30，TCE 平均 0.7 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场综合水平持续下行。西非至欧洲市场运价下跌至 WS63 (TCE 约 0.4 万美元/天)。黑海到地中海航线运价下跌至 WS76 (TCE 约 0.4 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东和欧洲，一艘 13 万吨级船，巴士拉至中国，2022 年 1 月 4 至 5 日货盘，成交运价约为 WS74.50；一艘 13 万吨级船，爱沙尼亚塔林至新加坡，12 月 30 日货盘，成交包干运费约为 295 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线小幅上扬，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS116 (TCE 约 0.8 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS110 (TCE 约 1.1 万美元/天)。北海短程运价稳定在 WS113 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波罗的海短程运价保持在 WS109 (TCE 约 2.3 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS108 (TCE 约 0.4 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS105 (TCE 约 0.7 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线不断下滑，综合水平止涨转跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS142 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS135 (TCE 约 1.1 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS133 (TCE 约 1.6 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS111 水平 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS161 (TCE 约 0.9 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价以跌为主 国际二手船市成交积极】

12 月 22 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1161.37 点，环比微涨 0.08%。其中，国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.27%、0.17%，国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 0.02%、0.53%。



铁矿石、煤炭和粮食货盘表现均不佳，各干散货船型运价逐步走低，BDI 指数连跌九个交易日下跌，周二收 2294 点，一周下挫 21.76%，国际干散货船价格继续以跌为主，下跌幅度有所减少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：3500DWT 吨级散货船估值 2186 万美元，环比上涨 2.50%；5700DWT 吨级散货船估值 2498 万美元，环比下跌 0.74%；7500DWT 吨级散货船估值 2625 万美元，环比下跌 1.05%；17000DWT 吨级散货船估值 3784 万美元，环比下跌 0.98%。近期，全球铁矿石和煤炭贸易由于环保问题货盘减少，仅以粮食为首的大宗商品将作为干散货运的“顶梁柱”，干散货航运价格似乎开始走下坡路，但船公司依旧处于较好的盈利区间，二手散货船价格震荡盘整，幅度有限。本期，船价震荡往复，船舶买卖非常频繁，航运市场重新洗牌，二手散货船成交活跃，总共成交 24 艘（环比减少 5 艘），总运力 118.71 万 DWT，成交金额 43115 万美元，平均船龄 10.44 年。

美欧疫情的快速蔓延引发了投资者对新限制措施将影响石油需求的忧虑，布伦特原油期货一度下跌至 69.28 美元/桶（12 月 20 日），随后油价重返此前的震荡区间，周二收 74 美元/桶，国际油轮船价走势出现分歧，大船价涨，小船续跌。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：4700DWT 吨级油轮估值 2311 万美元，环比持平；7400DWT 吨级油轮估值 2716 万美元，环比下跌 0.06%；10500DWT 吨级油轮估值 3963 万美元，环比下跌 2.12%；15800DWT 吨级油轮估值 4053 万美元，环比上涨 0.46%；30000DWT 吨级油轮估值 6464 万美元，环比上涨 0.91%。因国外年底假期临近，市场对燃油的需求预期提升，油轮市场运价有所上涨，二手油轮价格或弱势盘整。本期，二手油轮市场成交活跃，总共成交 25 艘（环比增加 12 艘），总运力 318.34 万 DWT，成交金额 70264 万美元，平均船龄 10.56 年。

沿海散运市场船多货少局面仍然存在，运价小幅下行，沿海散货船价格以持稳为主。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 219 万人民币，环比上涨 0.37%；5000DWT 吨级散货船估值 1564 万人民币，环比上涨 0.73%。煤价仍有下降预期，贸易商拉运积极性较低，货盘释放缩减，运价延续下跌，预计沿海散货船价格平稳波动。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 7000DWT 左右，船龄为 5.13 年。

内河散货运价仍在低位波动，内河散货船价格涨跌互现。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 0.69%；1000DWT 吨级散货船估值 127 万人民币，环比下跌 1.86%；2000DWT 吨级散货船估值 281 万人民币，环比上涨 3.82%；3000DWT 吨级散货船估值 374 万人民币，环比下跌 2.57%。本期，内河二手散货船市场成交量有所减少，总共成交 20 艘（环比减少 9 艘），总运力 4.97 万 DWT，成交金额 6172.60 万元人民币，平均船龄 7.45 年。

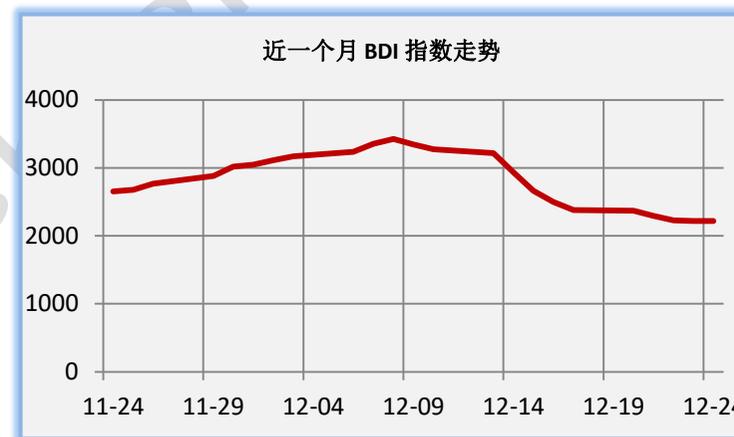
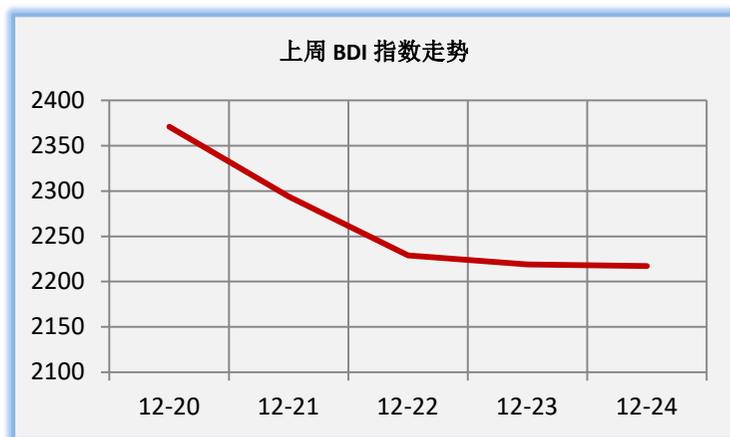
来源：上海航运交易所

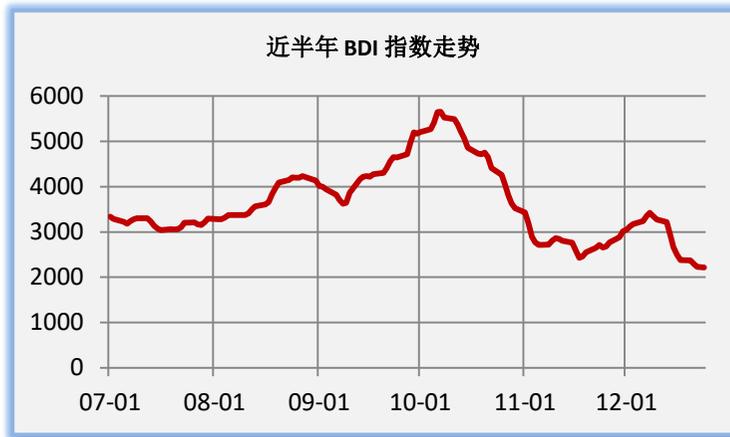


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	12月20日		12月21日		12月22日		12月23日		12月24日	
BDI	2,371	-8	2,294	-77	2,229	-65	2,219	-10	2,217	-2
BCI	2,807	+80	2,663	-144	2,455	-208	2,351	-104	2,312	-39
BPI	2,356	-88	2,311	-45	2,384	+73	2,515	+131	2,573	+58
BSI	2,436	-33	2,383	-53	2,337	-46	2,303	-34	2,290	-13
BHSI	1,538	-9	1,524	-14	1,503	-21	1,478	-25	1,466	-12





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	17/12/21	10/12/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	24,250	32,000	-7750	-24.2%
	一年	23,750	27,250	-3500	-12.8%
	三年	19,750	20,750	-1000	-4.8%
Pmax (76K)	半年	24,750	26,000	-1250	-4.8%
	一年	21,250	22,000	-750	-3.4%
	三年	15,500	16,000	-500	-3.1%
Smax (55K)	半年	28,250	27,750	500	1.8%
	一年	24,250	24,250	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,750	27,000	-250	-0.9%
	一年	21,750	21,750	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-12-21



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Koutalianos' 2007 92710 dwt dely aps Recalada 5/10 Jan trip redel Skaw-Gibraltar \$44,000 - Viterra - <Scrubber benefit to Charterers>

'Ibrahim Jahan' 2005 56034 dwt dely Yangpu prompt trip via Indonesia redel China \$21,000 - cnr

'Khadeejah Jahan II ' 2009 55486 dwt dely Ningde prompt trip via Indonesia redel China \$20,500 - Fullinks

(2) 期租租船摘录

'Xin Han' 2013 82297 dwt dely Phu My 15 Jan 8/11 months redel worldwide \$21,500 - Louis Dreyfus - <recent>

4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森表示：2021年新造船和二手船支出将超过1470亿美元】

据克拉克森数据统计到2021年为止，全球航运业新造船和二手船的总支出金额约为1470亿美元。

相比之下，去年全年因新冠疫情的最初影响而严重中断时，仅记录了740亿美元。克拉克森表示，今年的支出比前三年1000亿美元的平均年支出高出46%。

业内人士表示：“事实上，今年还有两周时间，考虑到一些迟到的报告，最终的总额甚至可能是金融危机以来的最大总额，甚至可与2013年记录的1590亿美元的数字相抗衡。”



然而，该数据仍远低于 21 世纪第一个十年繁荣时期的情况，当时 2006 年和 2008 年的投资额均超过 2000 亿美元，2007 年的投资额超过 3000 亿美元。

克拉克森表示，今年迄今为止新造船的投资总额为 1030 亿美元，这将是自 2013 年投资 1370 亿美元以来的最高水平。

船舶经纪人表示：“2021 年创纪录的集装箱船支出狂潮提供了主要推动力，今年为止已有 410 亿美元投资在 537 艘(420 万 TEU 运力)上，另外还有 150 亿美元投资于 LNG 运输船和 140 亿美元投资于散货船。”

从船舶燃料的角度来看，克拉克森表示，41% 的新造船订单支出(约 430 亿美元)投资于具有替代燃料能力的船舶，以具备 LNG 动力的装置为首，但其他替代燃料选择也开始获得一些吸引力。

在新造船投资总额中，中国船东投资了 150 亿美元，希腊船东投资了 90 亿美元。与此同时，44% 的资金用于中国造船厂，42% 用于韩国船厂。

克拉克森表示，按总吨位计算，目前总订单量占船队总吨位的 11%，而年初为 9%，各细分船型有所不差异。

今年二手船市场的交易量也创下历史新高，共售出 2100 艘(1.35 亿载重吨)的船舶，估计价值约为 430 亿美元。

克拉克森表示，今年，这一数字可能会接近 2007 年创纪录的 460 亿美元，船价在 2021 年大幅上涨，尤其是在集装箱船和散货船。

总体而言到目前为止，按载重吨计算，年初共有 7% 的船队易手，希腊人是最活跃的买家，支出超过 68 亿美元，其次是中国船东，支出超过 50 亿美元。

来源：航运界

【新年前夕需求旺盛：中国通往东南亚航运价格暴涨 10 倍】

据香港《南华早报》网站报道，随着需求增加，中国运往东南亚的运费增长了 10 倍。



在农历新年前夕的高峰季节，从中国运往周边亚洲国家的货物运费呈现暴涨，加剧了被新冠疫情扰乱的已然过热的全球运输市场。

过去一个月，宁波出口集装箱运价指数（NCFI，反映的是从世界货物吨位计算的最大港口宁波舟山港出发的集装箱船只的即期运费）的东南亚国家航线运价出现暴涨，达到历史最高水平，从 10 月底到本月第一周，运抵泰国和越南的货物运费上涨了 137%，而新加坡-马来西亚线路的货物运费也上涨了 49%。

广东省一家物流公司的经理严志扬（音）说，从深圳运抵东南亚的 20 英尺集装箱，疫情之前运费大约为 100 美元至 200 美元，但是疫情以来运费涨至 10 倍，从 1000 美元至 2000 美元不等。

严志扬（音）说：“运往各个目的地的运费多次涨跌。有时，某个地方的出口需求突然增加，于是当即推高运费。等到需求稍微冷却一点时，运费就会下降。但是，整体上，运费涨了几倍。”

与此同时，大连一家货运代理公司经理周杰（音）说，过去两个月，运抵韩国的货运费也迅速上涨。

周杰（音）说：“整体上，年初以来，其他线路的运价一直在暴涨，但是韩国线路是在过去两个月内开始迅速上涨的，现在每个 20 英尺的集装箱的运费已达 1600 美元，正常时期为 200 美元。”

分析家说，由于农历新年前需求增加，第 4 季度是亚洲内部货运线路的传统高峰期。但是，疫情也进一步推高了市场价格。

最近一波疫情之后，东南亚国家逐渐重新开放，工厂复工推高了材料需求。

与此同时，第 3 季度以来，很多货运公司向跨太平洋线路增配了货运船只。据行业知情者透露，第 3 季度期间，黑色星期五和圣诞出口季前夕需求增加，导致最近几个月短途线路货运紧俏。

据当地媒体报道，专门从事亚洲内部线路运输业务的台湾万海航运公司 12 月份宣布各条线路的运费都要上调。



12月2日，一位公司经理说，预计农历新年前夕，亚洲内部线路的货运需求将非常旺盛，与此同时疫情有所缓和的东南亚工厂已经复工，而中国大陆也摆脱了电力不足的影响。

由于需求持续增长，东南亚各大港口的拥堵现象继续加剧。

根据马士基航运公司的最新市场统计，在马来西亚的丹戎帕拉帕斯港，截止11月底集装箱拥堵仍然非常严重，影响了某些东南亚目的地的货物接收。

马士基航运公司说，展望未来，主要由亚洲10个国家组成、明年1月1日生效的《区域全面经济伙伴关系协定》将预示着亚洲贸易进入一个新时代。

据货运预订平台弗雷托斯货运公司统计，中美海运线路9月份每个40英尺集装箱的运费已超过2万美元，最近几周保持稳定，但是由于拥堵严重，运价仍然非常高昂。

弗雷托斯货运公司波罗的海指数显示：本周，从中国运往美国西海岸的每个40英尺的集装箱运费已达14924美元，比去年同期涨了285%。与此同时，亚洲运抵美国东海岸的货物运费本周创下17195美元的记录，比去年同期涨了250%。

弗雷托斯货运公司研究处负责人朱达·莱文说：“归根结底，高运费和拥堵是始于疫情初期的消费性开支从服务业向产品转变的结果。”

他还说：“新冠病毒新毒株——‘奥密克戎’变异株的传播有可能进一步推迟服务业开支回归。”

来源：参考消息

【2022，海运成本继续上升】

在Covid-19大流行期间，供应链成本飙升，随着承运人正寻求大幅提高明年的合同价格，贸易公司即将迎来明年航运和物流价格更大幅度的增长。

海运市场大多数的定价通常在长期合同运费和现货市场运费之间，后者对需求的变化和运力的可用性更加敏感。今年以来，海运现货市场运费急剧上升。



业内专家表示，由于高涨的需求仍然远远超过运力，承运人在谈判新合同时拥有提价的筹码。海运高管表示，大多数货运合同是每年谈判一次，尽管许多大型托运人可能与各种承运人签订了多年的协议。预计许多年度合同中的运费与今年早些时候达成的协议相比将翻倍，当时供应链尚未受到拥堵影响。

挪威运输数据和采购专家 Xeneta 表示，根据通常在年初为航运旺季谈判的年度合同，海运集装箱运费可能会创下纪录。

Xeneta 说，本月早些时候从上海运往洛杉矶的 40 英尺集装箱的现货价格比去年同期高出 75%。Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示，承运人现在在合同谈判中占据主动。

美国货运代理公司 Seko Logistics 表示，其从亚洲运往美国西海岸的 40 英尺集装箱的合同运费明年可能翻倍，达到 6,500 至 7,000 美元之间。2019 年，该公司为同样的服务向海运承运人支付的运费仅为 1,500 美元左右。“承运人完全掌控了局面，而我们其他人则坐等承运人告诉我们该怎么做。” Seko 的全球海运高级副总裁 Craig Grossgart 说。

纽约航运交易所(New York Shipping Exchange Inc.)首席执行官 Gordon Downes 表示，一些承运人和客户之间的谈判已经开始，而不是等到新年，因为在上一个谈判期等待到最后一刻的托运人发现承运人已经没有舱位了。

来源：海运圈聚焦

【BDI 指数连跌！明年一季度干散货市场或迎报复性需求】

BDI 指数连跌九日，徘徊在近八个月低位，但明年一季度散运市场或将迎来报复性需求。

12 月 21 日，波罗的海干散货运价指数 (BDI) 下跌 77 点 (3.3%) 至 2294 点，这是 4 月 14 日以来 BDI 指数最低数字。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数 (BCI) 下跌 144 点 (5.1%) 至 2663 点，为 6 月 9 日以来最低，好望角型船日均获利减少 1195 美元至 22088 美元。

同日，波罗的海巴拿马型散货船运价指数 (BPI) 下跌 45 点 (1.9%) 至 2311 点，是近一个月最低水平，巴拿马型船日均获利减少 408 美元至 20796 美元；波罗的海超灵便型散货船运价指数 (BSI) 下降 53 点至 2383 点，是三周以来最低。



BDI 指数在过去近一周跌幅 26%，近一个月跌幅 10%，不过今年以来总体涨幅还是达到了 75%。船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在最新周报中称：“似乎所有市场已经进入修正走势，在临近年底时稍事休息。”

业界普遍认为，目前运价短暂下跌是由于 2 月北京冬奥会影响，政府调控钢厂产能，铁矿砂需求减少。不过，冬奥会只是短期性因素，不会冲击中长期散运市场需求结构，预计 3 月后煤矿和铁矿将出现较积极拉货，带动散货船需求。

长期来看，奥密克戎变异株引起市场对可能引发的塞港担忧，短期而言运价应能维持在乐观水平；中期而言，美国已通过 1.2 万亿美元基础建设法案，加上全球散货船手持订单占现有船队比例仅为 7.1%，处于历史相对低点，明年散运市场持续看好。

来源：国际船舶网

【80%的舱位被包圆！“抢舱”、“包船” 海运紧张形势年末又加剧！】

“美国、加拿大航线 80%的舱位都被大公司买了，例如沃尔玛这些，尤其 12 月份有几条船没有来，舱位更紧张，运费又很高了。”

12 月 20 日，深圳一家货运代理公司人士表示，此前“缺箱”问题缓解后，他们正面临新难题。

“出货明显比去年这时候少。”

“运费高还是痛点，感觉企业一年比一年难消化。”

华南一家国企背景负责进出口业务人士向经济观察网记者表示，货主“包船”是疫情前几乎没有的情况，现在越来越常见，

但能够支付得起这笔费用的通常是超大型的企业。

12 月 17 日，中集集团在公告中回应投资者关于集装箱业务未来展望时表示，



整体而言，集装箱制造行业的底层增长逻辑是需求复苏和下游财务状况转好，以及基本的集装箱的更新淘汰。

中集集团认为，目前来看，现阶段为了发展疫情后经济，全球都在加码财政扩张，刺激带动需求的持续增长，因此需求方面有财政扩张托底。

同时，就 2022 年来看，市场依旧看好集运公司具备稳健盈利的能力，且也没有看到类似黑天鹅事件。

12 月 20 日，中国(深圳)综合开发研究院银湖新能源战略研究中心副主任韦福雷向经济观察网记者表示，

从数据来看，今年第三季度的出口增速已出现回落，基于几个方面的预期，明年出口可能回落。

“主要是疫情对全球供应链的影响、人民币升值对出口的影响以及出口企业的积极性变化。”

韦福雷认为，去年以来，中国在全球率先实现疫情防控，保持了供应链和产业链的稳定，国外大量的订单转移到国内，促进了出口的快速增长。

从全球来看，有预判明年疫情将出现缓和，那么国外供应链会对中国形成一定的替代效应，造成出口回落。

韦福雷续称，在全球通胀，尤其是美国持续“放水”的情况下，人民币面对升值的压力对出口造成冲击。

另一方面，虽然今年出口规模屡创新高，但是受全球大宗商品和海运运费涨价等因素的影响，很多企业增收不增利，赚不到钱，影响了出口的积极性。

来源：经济观察网

【集运运价春节前恐再创新高！马士基推出“冬季计划”】

恶劣气候、变种病毒肆虐，加上年前集装箱海运需求看增，春节前集运运价恐将暴涨，再创新高。



航运研究机构 FBX 分析称，目前北美终端零售需求仍然强劲，推估在 1 月春节假期前，将再现一波赶出货潮。然而，大西洋风暴季已经严重扰乱大西洋两岸的船运服务，使这条航线的运力短缺问题不断加剧。

迄今为止，恶劣的天气迫使跨大西洋集运公司临时取消港口停靠，但不利的天气条件并未有立即减缓迹象，促使一些集运公司不得不临时调整冬季的运输网络。这意味着集装箱船“跳港”现象会很快重现，业界估计集运运价恐将突破之前的最高水平。

全球最大集运公司马士基航运在 12 月 20 日宣布，从北欧到美国东海岸的三条环线（由马士基与地中海航运共同运营）将略过一些主要位于美国东部和墨西哥湾沿岸的港口，这是马士基“冬季计划”的一部分。

马士基指出，北大西洋冬季恶劣的天气已导致贸易的可靠性恶化。该公司还表示，打算按规划的冬季船期表运营其 TA1（地中海航运的 NEUATL1）、TA2（NEUATL2）和 TA3（NEUATL3）航线，而且“我们对于涵盖从 12 月到明年 2 月期间的冬季计划第二个周期已有共识”。

马士基承诺，将致力于为受此调整计划影响的托运人提供其他港口选择，“在我们有能力的情况下，在同一周内提供替代船班或航线”。

LNG 船现货运费的“过山车”之旅：从不到 2 万→36 万→10 万美元/天

来源：海运圈聚焦 2021-12-24 打印分享到

今年，集装箱市场起飞，短时间内的现货运费飙升让托运人“措手不及”，而液体和干散货航运板块早已对这种运费波动习以为常。

当大宗商品运输需求超过供应时，运费现货价格会不断上涨，直到货物托运人的利润完全“消失”，LNG 运费的惊人涨跌充分证明了这一点。

LNG 现货运费的“狂飙之旅”始于今年年初，寒冷天气推高了亚洲 LNG 价格。1 月份，LNG 160K CBM 现货运费达到 155100 美元/天，市场一船难求，更是曝出一艘 LNG 运输船以每天 35 万美元的价格被租用，创下日租金历史新高。

但市场很快崩溃，在 3 月达到低点，LNG 160K CBM 现货运费仅为 1 月的五分之一，平均为 32625 美元/天 3 月中旬，美湾-日本 LNG 运输船运费更是下降到夸张的 16800 美元/天。



经历黑色三月后，LNG 运输船运费维持稳定，4 月-9 月 LNG 160K CBM 现货运费在 60000 美元/天上下浮动。

10 月中旬，LNG 运输船再次被“点燃”，LNG 现货运输价格在一天之内飙升 40%。根据克拉克森的报告，10 月 18 日，三燃料、柴油发动机的 LNG 运输船的基准现货运费为 157,500 美元/天，一周内上涨 86%。MEGI 动力船的租金达到 18 万美元/天，一周内上涨 65%。甚至老式蒸汽动力 LNG 运输船的租金也达到六位数：11 万美元/天，周环比增长 60%。整个 10 月，LNG 160K CBM 现货运费平均达到 128600 美元/天，比 9 月翻了 2 倍多。

11 月，LNG 运输船现货运费继续飙升，LNG 160K CBM 现货运费平均为 195313 美元/天，多条航线单日运费、租金创下历史新高。澳大利亚-日本航线的三燃料柴油发动机（TFDE）LNG 运输船运费在 11 月底达到了 366,700 美元/天的高峰，有媒体报道，一艘船以每天 424,000 美元的价格被租用。

令人瞠目结舌的租金、运费背后是 LNG 现货市场的疯狂。在 11 月中旬，LNG 货物托运人在美国可以用 2000 万美元买下一批货物，转运至亚洲可以 1.2 亿美元的价格卖出。

进入 12 月，LNG 运输船现货运费出现回调，截至 12 月 17 日的一周内，LNG 160K CBM 现货运费平均为 143759 美元/天。周二，波罗的海的澳大利亚-日本航线的三燃料柴油发动机（TFDE）LNG 运输船运费一路下跌至 107100 美元/天。

Stifel 分析师 Ben Nolan 说：“如果天气继续变冷，LNG 运输船现货运费可能再次升高，但很可能未来几年的运费高峰已经出现。”

通常由于亚洲 LNG 定价高于欧洲，更多的美国货物选择运往亚洲而不是欧洲，长途航行占用了船只的运力，提高了运费。而目前，由于欧洲库存较低、俄罗斯管道运输受到限制，亚洲与欧洲 LNG 定价反了过来，欧洲高于亚洲。

克拉克森分析师 Frode Mørkedal 称，欧洲 LNG 定价高于亚洲“相当罕见”。10 月和 11 月，亚洲的 LNG 价格平均比欧洲高 5 美元/ MMBtu，而本周一欧洲 LNG 价格比高 6 美元/ MMBtu。“这是我们观察到的欧洲与亚洲 LNG 价格的最大价差。” Frode Mørkedal 说。

Ben Nolan 表示：“随着欧洲 LNG 价格飙升，超过了亚洲价格，货物停留在大西洋，或被转到大西洋，更多的美国、中东和非洲货物前往欧洲而不是亚洲，平均航程缩短。”



尽管现货运费回调，LNG 运输船仍然有利可图。Ben Nolan 指出：“即使在这些较低的现货运费下，船公司赚钱的速度也相当于开着印钞机印钞。”

此外，对 LNG 船东来说，现货业务的重要性远不如其他航运板块的船东或运营商。尽管现货运费时常登上媒体头条，但绝大多数的 LNG 船东收入来自于定期租船。

Frode Mørkedal 表示：“尽管现货运费略有回调，但 LNG 航运市场仍然非常健康。受益于市场表现强劲，最近的租船活动异常活跃，有几艘新船达成交易，将在 2024-25 年交付，租期为 7-10 年。”

来源：国际船舶网

◆ 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	17/12/21	10/12/21	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	17/12/21	10/12/21	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： 2021-12-21



(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
2	Bulker	63,500	Oshima, Japan	2024	Taiwan Navigation - Taiwanese	3,415	
1	LNG bunkering	12,000 cbm	nantong CIMC, China	2024	CenerTech - Chinese	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
ATLANTIC LEGEND	BC	83,685		2009	Japan	1,800	Undisclosed	BWTS fitted, incl TC attached at \$16,500 p/d until April -July 2022
SCARLET ALBATROSS	BC	81,923		2015	Japan	3,100	Greek	
NANTONG COSCO KHI 355	BC	61,000		2022	China	3,350	Singaporean	en bloc each
NANTONG COSCO KHI 356	BC	61,000		2022	China	3,350	Singaporean	
BELOCEAN	BC	58,018		2011	China	1,960	German	SS/DD passed and BWTS fitted
NORDRUBICON	BC	37,985		2016	China	4,280	U. A. E	en bloc**
NORDCOLORADO	BC	37,976		2016	China			
BERGE TARANAKI	BC	36,896		2019	Japan	2,700	Undisclosed	
MELBOURNE SPIRIT	BC	35,573		2013	China	2,700	European	
AS ELBIA	BC	34,394		2011	S. Korea	1,675	Undisclosed	
BOXY	BC	34,148		2012	S. Korea	1,550	Undisclosed	Tier II, BWTS fitted
UBC SACRAMENTO	BC	31,773		2001	Japan	2,100	Undisclosed	en bloc
UBC SYDNEY	BC	31,759		2001	Japan			
DD VANGUARD	BC	26,479		2007	S. Korea	1,200	Turkish	SS/DD due

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
MELBOURNE STRAIT	CV	25,899	1,795	2008	China	1,700	European	
REN JIAN ER	CV	23,465	1,684	1994	Germany	720	Chinese	



MEKONG SPIRIT	CV	12,380	1,042	1996	Poland	446	Russian	laid up since 2017, auction
---------------	----	--------	-------	------	--------	-----	---------	-----------------------------

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
SUMISE MARU NO. 20	GC	8,562		1996	Japan	350	Greek	
SPLENDOR TAIPEI	GC/TWK	11,300		2007	Japan	700	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
HULL 8052	TAK	299,580		2022	S. Korea	19,600	Greek	en bloc*
HULL 8053	TAK	299,580		2022	S. Korea			
ATHENIAN HARMONY	TAK	298,995		2010	S. Korea	4,200	Altomare	
VOYAGER	TAK	149,991		2002	Japan	1,350	Undisclosed	
PROSKY	TAK	115,643		2019	S. Korea	5,200	Neda - Greek	incl balance TC to Shell for 6+6 months + profit share, BWTS fitted
GUANABARA	TAK	106,045		2007	Japan	1,650	Greek	
OCEAN PLUTO	TAK	50,359		2007	S. Korea	960	EGPN - Hong Kong	judicial sale, pumproom
BIENDONG VICTORY	TAK	47,084		2001	Japan	625	Emirates Shipping - U. A. E	

◆ 上周拆船市场回顾

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
MAPLE	TAK	19,386	5,409	1998	Japan	850.00	

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
SOTHYS	TAK	107,123	16,749	2003	Japan	605.00	
QUBAA	TAK	106,681	16,688	1998	Japan	615.00	

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
ARINA	TAK	106,131	15,672	1999	Japan	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【警惕！汇款欺诈邮件】

由于新冠疫情和全球各国的区域性封锁，汇款欺诈邮件问题日益严重。ALCO 再次提醒保险人和客户提高警惕，针对首次付款的账户或者收到任何变更信息的账户，必须以电话等可信赖的其他第三方渠道和方式核实银行账户信息。

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
2021-12-24	636.920	721.280	5.564	81.670	853.900	65.926	1151.360	460.790	497.150
2021-12-23	636.510	720.460	5.572	81.607	849.220	66.226	1156.570	458.650	495.130
2021-12-22	637.030	718.790	5.587	81.664	845.110	66.071	1162.200	455.200	493.110
2021-12-21	637.290	718.240	5.604	81.699	841.260	66.362	1162.460	452.730	492.250

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	0.0705	1 周	0.07188	2 周	--	1 个月	0.10275



2 个月	0.15488	3 个月	0.21138	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.32638	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.55338		

2021-12-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Shipping