

你好，2022！



全一海运市场周报

2022.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.12.27 - 12.31\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场行情向好 远洋航线运价走高】

最新的变异毒株奥密克戎导致疫情新一轮大规模暴发，全球每日新增确诊病例数连续超过 100 万，2022 年全球经济前景面临较大的不确定性。我国仍有局部地区疫情持续，但基本处于有效控制下，我国对外贸易保持良好态势。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 31 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 5046.66 点。

欧洲航线：欧洲多国疫情持续反弹，每日新增确诊人数屡创新高，供应链体系的恢复被迫放慢脚步，生活必需品及医疗物资的需求高位徘徊，推动运输需求继续向好。临近年末，舱位紧张的局面持续，市场运价走势良好。12 月 31 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 7751 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保持在接近满载的水平，市场行情向好。12 月 31 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 7535 美元/TEU。

北美航线：新的变异毒株导致美国疫情持续恶化，每日新增新冠病例数突破了 50 万例的水平，疫情又一次暴发影响了经济复苏，未来经济发展可能后继乏力。运输需求临近年底仍然保持在高位，全年的供求关系非常稳定，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：受奥密克戎变异毒株影响，目的地疫情出现反弹，但仍好于欧美地区。运输市场需求继续向好，供求基本面良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续高位徘徊，即期市场订舱价格走势良好。12 月 31 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 3860 美元/TEU。

澳新航线：当地疫情因奥密克戎变异毒株持续恶化，疫情形势较为严峻，各类生活物资的需求保持高位。运输需求继续向好，供求关系良好。上海港船舶平



均舱位利用率保持在接近满载的水平，市场运价上行。12月31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4683美元/TEU。

南美航线：南美地区目的地主要国家疫情形势严峻，变异毒株导致疫情继续恶化，当地对生活必需品和医疗物资的需求保持在高位，供求关系稳固，本周市场运价总体平稳。12月31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10276美元/TEU。

日本航线：运输需求保持稳定，市场运价走势向好。12月31日，中国出口至日本航线运价指数为1133.86点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场供需双弱 综指继续下行】

节前最后一周，市场整体处于整理收官状态，因对明年价格仍呈观望状态包括煤炭年度拉运合同谈判等因素，市场成交整体平稳，运价继续下行。12月31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1155.50点，较上周下跌8.3%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，“寒潮”来袭，全国大部分地区气温急速下降，居民用电明显增长，带动电煤日耗出现小幅增高。不过工业用电受高耗能企业用电成本上浮、能源双控及部分省份疫情突发及部分工业企业1月中旬将陆续停工放假影响，电耗增长贡献较小。电厂库存较往年仍处于偏高水平，下游采购需求明显偏淡。煤炭价格方面，临近年末，煤矿在保供任务完成、安监升级等因素影响下，供应有所减少，目前主产区多以安全生产、疫情防控为主，部分矿区减产减量，集港货源出现萎缩，港口交易活跃度下降。而大型煤企接连大幅下调外购价，更是进一步加重了市场悲观情绪。煤炭市场看空情绪积聚，供需偏松格局下，价格下行压力加大。运价走势方面，本周沿海煤炭运输市场行情胶着，伴随煤炭价格延续下跌走势，下游采购热情不高，年底市场煤炭拉运需求减少。同时，新一年长协合同即将签订，船货双方博弈日益加剧，船东挺价情绪较浓，货主则只在运价低位补库。另一方面，适逢月底月初窗口期，1月拉运计划开始安排，叠加近期煤价低位，下游小幅补库，市场货盘略有增多。而寒流来袭，也使得船舶周转受到一定程度影响，支撑运价跌势趋缓。

12月31日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1145.44点，较上周下跌10.7%。12月31日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收750.26点，较上周五下跌6.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为29.6元/吨，较上周五下跌1.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为36.1元/吨，较上周五下跌4.0元/吨。



金属矿石市场：由于目前北方地区仍受采暖季限产和环保限产影响，南方钢厂还有部分年底检修，短期钢厂复产进度依然较慢，钢材供应增量有限。而随着季节性需求淡季来临，叠加钢材出口减少，钢材的需求趋减。钢材供增需弱格局下，作为原料的沿海铁矿石运输市场需求清淡，运价下跌。12月31日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1171.29 点，较上周下跌 5.5%。

粮食市场：本期正是传统玉米上市的高峰，主产区新粮上市进度仍低于去年同期水平。其他谷物进口量有所增加，特别是大麦，进口量创下历史同期新高。同时，南方港口玉米及替代品的大量进口，库存相对充裕，市场需求相对平稳。前期煤炭运价大跌的行情传导至粮食运输市场，导致本周粮食运价大幅下跌。12月31日，沿海粮食货种运价指数报 1438.64 点，较上周下跌 12.0%。

成品油市场：12月31日24时将上调汽柴油限价，每吨汽油上调 140、柴油上调 135 元，2021 年成品油调价将呈现“十五涨六跌四搁浅”的格局，正式收官。目前，国内成品油市场价格仍以下行为主。国内散点疫情出现，部分地区管控升级，出行受限，汽油需求继续转淡；工地工期陆续收尾，柴油需求也呈下降趋势。本周成品油市场成交整体平稳，运价小幅下跌。12月31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 1053.25 点，较上周基本持平。

(3) 远东干散货运输市场

【年末假期市场平淡 综合指数小幅波动】

本周市场节日氛围浓厚，三大船型表现不一。海岬型船市场成交较少，运价窄幅震荡。巴拿马型船粮食市场表现活跃，运价上涨明显。超灵便型船市场船货平衡，运价小幅波动。而在巴拿马型船上上涨的带动下，远东干散货指数呈小幅波动的走势。12月30日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1558.92 点，运价指数为 1297.38 点，租金指数为 1951.24 点，较上周四分别上涨 2.3%、1.5%和 3.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场窄幅震荡。太平洋市场，受圣诞长假影响，本周市场表现平静，成交较少，基本延续上周末报价，全周运价整体变化幅度较小。12月30日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17531 美元，较上周四上涨 2.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.151 美元/吨，较上周四上涨 0.6%。远程矿航线本周初询盘较少，而前期运力投放也相对有限，运价保持平稳。临近周末，西非市场有高价成交信息放出，提振市场信心，带动运价有所上行。巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.300 美元/吨，较上周四上涨 1.1%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场上涨明显。太平洋市场，本周初煤炭货盘持续补充支撑市场，租金小幅上涨。至周中，运力同样有所增加，船货双方僵持，租金缓慢波动向上。临近周末，虽然煤炭货盘表现一般，但受南美市场需求带动，租金涨势放大。12月30日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21286 美元，较上周四上涨 8.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 19400 美元，较上周四上涨 7.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.050 美元/吨，较上周四上涨 3.7%。粮食市场，本周市场回暖明显，其中南美市场表现尤为活跃，需求增长推动运价上涨。12月30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 53.68 美元/吨，较上周四上涨 5.0%；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 67.6 美元/吨，较上周四上涨 1.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。本周市场节日气氛浓厚，供需相对平衡，船货双方拉锯，延续上周末报价。12月30日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20154 美元，较上周四下跌 0.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23805 美元，较上周四下跌 1.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 18463 美元，较上周四下跌 0.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.225 美元/吨，较上周四持平；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.283 美元/吨，较上周四持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月24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分析师预期；欧洲天然气价格创历史新高，与年初相比暴涨800%以上，且分析师预计欧洲能源价格高涨的趋势将至少持续到2022年春季；投资者发现“奥密克戎”毒株引起的症状较为温和，其对2022年全球原油需求影响有限；27日举行的伊核谈判在提振伊朗石油出口方面进展甚微，多重因素支撑原油期货价格7连涨，29日盘中再次突破80美元/桶关口，创一个月来高点，收复“奥密克戎”毒株爆发以来的全部跌幅。本周油价续涨，但仍需警惕该毒株在全球加速蔓延。12月30日，布伦特原油期货价格报76.23美元/桶，较12月23日上涨3.56%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价稳中有跌，苏伊士型油轮运价稳定，阿芙拉型油轮运价小幅波动。12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671.70点，较12月23日下跌1.34%。2021年最后一周，圣诞和元旦假期打乱市场交易节奏，且中东航线1月上旬货盘成交接近尾声，租家并不急于询船，市场可用运力较货盘过剩，运价徘徊在WS41附近，等价期租租金(TCE)远低于船东运营成本。大西洋市场美湾1月货盘成交殆尽，可见货盘极少，西非航线运价稳中有跌。

超大型油轮(VLCC)：因燃油价格反弹、运价小跌，中东、西非航线日均TCE(等价期租租金)持续下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS41.10，较12月23日下跌1.7%，CT1的5日平均为WS41.33，较上周下跌0.5%，TCE平均1250美元/天，较上周下跌58.7%；西非马隆格/杰诺



至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS42.15, 下跌 0.9%, 平均为 WS42.21, TCE 平均 5600 美元/天, 较上周下跌 23.4%。

苏伊士型油轮 (Suezmax): 运输市场运价稳定。圣诞期间, 苏伊士型船市场异常安静, 苏伊士运河以东和以西市场均成交寥寥, 运价基本维持在节前水平。苏伊士运河以西航线 1 月可用运力较多, 货量略显不足。苏伊士运河以东航线持续此前的平稳走势。中东/远东航线仍有 WS70 以上成交, 1 月市场下行空间不大。对于元旦后的市场行情, 船东预期更强。

阿芙拉型油轮 (Aframax): 运输市场欧洲、亚洲航线小幅波动。圣诞周内, 尽管市场公开的成交信息较少, 但大部分货盘已以稳定的价格私下成交。元旦假期临近, 租家尽量询盘装期稍远的运力, 目前市场运力供应充足, 1 月上旬市场行情仍将以横向波动为主。市场静待俄罗斯乌拉尔原油货盘放出, 届时市场或小幅走强。因圣诞假期, 地中海/黑海航线成交活跃度低迷, 月底可用即期运力堆积, 跨地中海航线和黑海出发航线行情走势将左右市场运价水平。总体来看, 1 月初市场行情仍将维持量价双弱格局。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数完美收官 国际船市成交缩量】

12 月 29 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1172.34 点, 环比微涨 0.95%, 各分船型综合指数集体反弹, 二手船价完美收官。其中, 国际散货船价综合指数、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 0.56%、0.29%、0.77%、1.78%。

年底, 国际干散货运输市场表现较为安静, 各干散货船型租金有跌有涨, BDI 指数 12 月 24 日收 2217 点, 虽然三个交易日下跌了 77 点, 但总体较过去 10 年平均水平增长了 1 倍, 国际干散货船东笑到了最后, 散货船价格涨多跌少。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 2199 万美元, 环比上涨 0.59%; 57000DWT 吨级散货船估值 2500 万美元, 环比上涨 0.12%; 75000DWT 吨级散货船估值 2682 万美元, 环比上涨 2.17%; 170000DWT 吨级散货船估值 3756 万美元, 环比下跌 0.73%。随着元旦、春节临近, 国际干散货运输市场总体处于淡季, BDI 指数在阶段性低位震荡, 但干散货船东的绩效仍旧不错, 预计二手散货船价格略有下调, 幅度有限。本期, 因圣诞节假期, 经纪人和交易双方离场, 二手散货船成交量下降, 总共成交 19 艘 (环比减少 5 艘), 总运力 99.28 万 DWT, 成交金额 31245 万美元, 平均船龄 12.16 年。

美国 API 原油库存和成品油库存下降, 表明即使全球新增新冠病例继续攀升, 但燃油需求仍在强劲上升, 支撑了油价上涨, 布伦特原油期货周二收 78.82 美



元/桶，环比上涨 6.51%。国际油轮各船型日租金收益水平平均有所回升，油轮船价涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2294 万美元，环比下跌 0.75%；74000DWT 吨级油轮估值 2715 万美元，环比下跌 0.02%；105000DWT 吨级油轮估值 4014 万美元，环比上涨 1.31%；158000DWT 吨级油轮估值 4078 万美元，环比上涨 0.62%；300000DWT 吨级油轮估值 6482 万美元，环比上涨 0.28%。短期，疫苗对奥密克戎变异毒株有效的消息缓解投资者对疫情影响需求的担忧，国际油轮市场复苏迹象出现，但不太稳固，预计未来几周的油轮船价基本平稳，交易量不会大幅增加。本期，受假期影响，二手油轮市场成交量大幅萎缩，总共成交 8 艘（环比减少 17 艘），总运力 43.57 万 DWT，成交金额 23880 万美元，平均船龄 6.13 年。

岁末年终临近，煤炭、矿石和粮食等需求终端大范围采购并不常见，运价缺乏上涨基础，目前以止跌企稳为主，沿海散货船价格以稳中有涨。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 220 万人民币，环比上涨 0.71%；5000DWT 吨级散货船估值 1577 万人民币，环比上涨 0.84%。受新一轮寒潮天气影响，终端居民取暖用电需求增多，煤炭货盘少量释放，市场商谈气氛尚可，预计沿海散货船价格持稳为主。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 3000DWT 左右，船龄为 21 年。

内河散货运价维持稳定，内河散货船价格全体反弹。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 0.26%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比上涨 1.97%；2000DWT 吨级散货船估值 291 万人民币，环比上涨 3.39%；3000DWT 吨级散货船估值 377 万人民币，环比上涨 0.79%。本期，内河二手散货船市场成交活跃，总共成交 35 艘（环比增加 15 艘），总运力 8.63 万 DWT，成交金额 9060.30 万元人民币，平均船龄 9.94 年。

来源：上海航运交易所

(1) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	24/12/21	17/12/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	23,750	24,250	-500	-2.1%
	一年	25,000	23,750	1250	5.3%
	三年	20,250	19,750	500	2.5%
Pmax (76K)	半年	25,750	24,750	1000	4.0%
	一年	21,750	21,250	500	2.4%



	三年	15,750	15,500	250	1.6%
Smax (55K)	半年	26,500	28,250	-1750	-6.2%
	一年	24,000	24,250	-250	-1.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	23,750	26,750	-3000	-11.2%
	一年	20,500	21,750	-1250	-5.7%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-12-28

2. 航运&船舶市场动态

【克拉克森研究：2021 年年度总结中文报告强势来袭！】

新造船三大指标

新签订单：2021 年新签订单为 2014 年以来最高水平。今年前 11 个月全球共签订 1,561 艘新船，合 4,421 万修正总吨。以修正总吨计已达去年全年签单的两倍，较 2008 年以来的平均每年签单量增长 32%。考虑到订单延迟报道等因素，预计 2021 年全年签单量将突破 1,600 艘。

交付量：全球船舶交付总体保持稳定，2021 年前 11 个月共交付 1,365 艘新造船，合 7,994 万载重吨。尽管中韩主要造船厂在目前手持订单充足的情况下展现了产能的弹性（表现为船位安排和调整具有一定灵活度），但考虑到前两年新船订单的减少，预计 2021 年全年全球交付量在 8,600 万载重吨左右，较 2020 年交付水平略有下降，降幅为 3%。

手持订单：由于新船订单大幅增加，全球手持订单规模也有所增长。截止 12 月 1 日，全球手持订单共计 3,313 艘船，合 9,007 万修正总吨，较年初手持订单水平上升 17%。但是当前手持订单占船队运力比重仍处于历史低位，以载重吨计仅为 9.4%（2008/2009 年时，该比例高达 50%）。

绿色转型：新签订单的系列环保方案表明航运业正在不断加速推进绿色转型。今年使用替代燃料的新造船订单进一步增长：全球共签订 371 艘替代燃料船舶



订单，合 1,596 万修正总吨，占到同期新签订单总量的 36%。当前，双燃料订单以大型船舶为主。其中超巴拿马型集装箱船、VLCC 和好望角型散货船手持订单中替代燃料船舶占比分别为 23%、26%和 13%。

造船国

造船国概览：2021 年，全球新签订中以修正总吨计中国、韩国、日本三国的接单占比分别为 49%、38%、9%。三大造船国中日本份额进一步缩小，日本手持订单进一步减少（虽然日本订单的统计通常相对滞后，后续会有向上修正的很大可能性）。中国和韩国竞争激烈；中韩新签订单年化同比增长 100%+，推动手持订单的增长。主要造船国/地区具体评述详见报告。

产能整合：今年全球接单船厂数量进一步下降，主要造船国行业集中度不断提高。克拉克森研究预计当前造船产能较 2008 年减少 40%，激烈市场竞争下，主要造船国纷纷进行产能整合。未来随着新签订单的上升造船产能有望小幅上涨。另一方面，航运业环保议程给主要造船国带来了挑战和机遇。但是面临未来技术的更替，各造船国都在加大环保技术、智能制造及供应链的投资。规模效益，自动化技术的提高，产能集成度的增加也将大大提高船厂产能利用率。当前三大造船国的产能整合进度详见报告。

全球经济、海运供需及航运周期

经济综述：随着疫苗的推出和广泛使用，2021 年各国先后进入经济重启模式，全球各国和地区已经推出总计 16 万亿美元以上财政刺激（其中美国的经济刺激达到近 6 万亿美金）来提振经济。IMF 预计全球经济增速达到 5.9%，这将是全球近 50 年以来最强劲的增长。不过各国从疫情中复苏的进程依然不同步。疫情后中国经济率先复苏，增速在 2021 年逐步回归正常，但这一过程被包括疫情防控，部分地产商债务违约，限电等众多事件影响。2022 年中国再次强调以“稳”为主，关注潜在的跨周期调节政策。此外全球经济在今年快速复苏过程中也伴随着通胀和债务的快速上升，这也将加快各国疫情后的刺激政策在 2022 年退出，尤其是美国财政收紧，潜在将影响明年全球经济表现。

贸易综述：全球海运贸易自今年 2 月份开始恢复增长，反弹强劲。今年前 10 个月，全球海运贸易量月平均增速达到 3.8%。干散货，集装箱货物贸易量强劲回升是今年全球海运贸易的主要推动力，同比分别增长 4.1%和 6.6%。全球海运贸易量预计在 2021 年增长 3.7%至 119.6 亿吨，实现 V 型反弹。2022 年海运贸易量有望进一步增长 3.5%达到 123.9 亿吨。



供给综述：2021 年全球船队运力规模增长总体可控，其中油轮增速降至 1.7%，干散货船和集装箱船运力增速放缓至 3.5%左右，液化气体船运力增速保持较高增速。“事件干扰”持续对部分细分市场的运力供给造成影响（特别是在集装箱船和干散货船市场），导致市场实际活跃运力短缺。油轮市场则受到储油运力释放的压力，实际运力供给同比大增（目前储油运力占比下降至全球船队的 4%）此外，尽管油轮拆解量创历史第二高水平，但仍低于市场预期。气体船活跃运力供给仍主要受巴拿马运河冬季通过时间延长的影响，但今年至今影响程度尚不及前两年。随着运费市场回暖，全球远洋货船整体平均航速较去年 5 月最低时期略有回升。

运费综述：年初至今，2021 年克拉克森海运指数平均值上涨至 28,311 美金/天，较去年全年平均值上涨 90%。这是该指数自 2008 年后最好的表现。克拉克森海运指数全年强劲的表现主要受到持续上涨的散货船和集装箱船收益的共同推动。2021 年年初至今，干散货船运费平均值同比大涨 190%，集装箱船租金则持续创出历史新高，较去年同期平均值高 257%（详见下面对各细分市场的回顾）。2021 年全球海运贸易复苏支撑运费市场，但“事件干扰”带来的有利影响（特别是对运力供给的影响）依然起到非常重要的作用。

中国聚焦：中国海运进口量受下半年原油和铁矿石进口低迷影响，前 10 个月进口量小幅下滑 1%至 23.8 亿吨。2021 年中国海运进口量占全球海运贸易比重预计小幅下滑至 24%（2020 年为 25%）。国内公布的众多政策（房地产调控，粗钢限产，产能/环保检查等）对部分细分市场的海运贸易需求影响依然非常大，特别是在大宗散货，原油等原材料进口方面。下半年国内港口防疫政策的加强也对干散货船供给端产生较大影响。此外，2021 年政府公布的十四五计划，2035 远景目标以及远期碳排放目标，预计短期内将继续支持海运市场需求（特别是在粮食，小宗散货和能源方面），中长期对航运业产生潜在的广泛影响。

来源:克拉克森研究

【干散货雄起之年能否在 2022 年重演？】

鉴于 2021 年航运业的超强市场周期，多家分析机构普遍认为 2022 年的干散货航运价格将开始走下坡路，不过这也不意味着大家赚不到钱——毕竟瘦死的骆驼还是比马大的。

随着全球经济从疫情的冲击中逐渐缓过神，干散货运的强劲需求又恰逢了百年一遇的全球供应链拥堵，收益率达到了多年来的最高点。分析师们表示，尽管目前全球铁矿石和煤炭交易由于环保问题存在一定问题，不过以粮食为首的大宗商品将作为干散货运的“顶梁柱”，船舶经纪公司 Braemar ACM 预计如果粮食贸易热度不减，不排除明年再创新高的可能性，不过最高点峰值应该在 2022 年年中。



目前推测，干散货运的需求预计还会增长 3%-4%，大体与 2022 年全球 GDP 增长幅度的预测一致，供应链的增长预测也在 2%-2.5% 左右，这对于干散货运来说是个好兆头，即便明年的实际最终需求有所下降，他仍将超过供应预期。Jefferies 证券研究所高级副总裁 Randy Giveans 表示“2022 年市场还是一个好年景。”

货运的供需不用担心，不过供应链能否跟上仍旧是个疑问。根据波交所与 Jefferies 的市场报告，2022 年海岬型散货船平均日运费可能会从今年的 3.35 万美元跌至 2.6 万美元，卡姆萨尔型散货船则从 2.7 万美元跌至 2.3 万美元，超灵便型散货船从 2.7 万美元降至 2.2 万美元，灵便型散货船从 2.55 万美元降至 2 万美元。

这两年是新造船的最低谷，甚至达到了几十年以来的最低水平——不过这对航运市场来说是个好事。根据 Lloyd's List Intelligence 的数据，截至今年 12 月共交付了 319 艘散货船——而其中大部分都是 6 万到 10 万载重吨的，全年预计 412 艘新造船，根据现有订单推测 2022 年将有 494 艘散货船进入市场。2021 年全球散货船总吨位为 9.29 亿载重吨，2022 年或上升到 9.67 亿载重吨——不过这更多是因为极低的船舶报废率，而不是新造船的增加。

欧洲各界在思考与中国的合作发展关系。12 月 1 日，欧盟效仿中国“一带一路”，提出了“全球门户”倡议，据悉，此倡议将投资数千亿欧元。拜登也效仿中国“一带一路”，推出所谓“重建更好世界”计划，并计划推出全球基建项目来抗衡中国。这都从客观上推动干散货贸易。

1 月 1 日还将迎来个大事：区域全面经济伙伴关系协定 (RCEP) 将于明年 1 月 1 日正式生效，这必将给区域合作和经济一体化带来新动力，促进亚洲贸易。

因此，尽管明年的需求变化仍然不太明朗，不过干散货市场由于收到供给方面的压力，船队利用率、供应链周转仍居高不下，即便需求放缓，航运界网也相信明年仍是干散航运的“牛年”。

来源:航运界

【2021：干散货船东笑到了最后】

在干散货市场上，还有比 2021 年更不寻常的一年吗？



小型散货船炙手可热

继 2020 年中期的低迷市场之后，被压抑已久的需求开始复苏，今年的散货船现货市场运价达到了约 13 年来的最高水平。

2021 年初，我们还在讨论，随着世界各国——尤其是干货大宗商品的主要进口国中国，宣布了各种经济刺激方案的情况下，是否可能会迎来约一个大宗商品“超级周期”。

出口商面临的问题是：你能弄到船吗？

除了面对高需求外，还要面对散货船的长期滞留：在港口拥堵、检疫，或等待更换船员。

2021 年，特别是在大宗商品价格飙升的情况下，出现了很多令人惊讶的操作。我们看到原木被装载在海岬型散货船上，较小的散货船被改装，去运输集装箱。

随着时间的推移，市场开始脱钩，与其说海岬型船的使用率下降了，不如说是灵便型散货船占据了市场，运输了更多本要用箱船来运输的散装货物。

2021 年也并非没有小冲击和小插曲

就在 9 月，市场传出海岬型船运价达到每天 100,000 美元的消息时，中国政府出手干预，控制原材料价格。

由于中国钢铁产量骤降，以及房地产开发商恒大地产遭遇债务危机，干货运市场情绪受到重创。

花钱买船、分红、花钱投资技术

但对散货船东来说，2021 年是难以置信的一年。要证明这一点，只需看看他们的现金都去哪里了。

例如，Star Bulk Carriers 今年年初就储备了 2.19 亿美元的应急资金，该公司表示，在风险更大的商业环境中，希望把这笔资金留在手中。



Star Bulk 不需要担心，他们已用其现金支付了同行中最高股息，而大多数其他上市散货公司也已启动了分红。

但是，尽管情况好转，在 2021 年期间，散货船股票还是继续以低于资产净值的价格交易，这表明投资者的兴趣并没有那么浓厚。

散货船东还动用了自己的现金储备来购买船舶，精明的买家在年初资产价格飙升之前，就收购了一批船舶扩大船队。

一些有远见的公司还投资于技术和脱碳计划。

干散货运输公司今年的绩效奖金应该是一份不错的圣诞礼物。

来源:信德海事

【展望 2022：修船市场热度何在？】

问题一

Q：2021 年全球修船市场态势如何？

A：国际修船市场整体较为平稳。随着全球疫情得到一定程度的控制，航运市场一路高歌，全球修船市场整体延续平稳态势。根据克拉克森数据，1-11 月，全球共修理 16333 艘，同比增加 1.4%。常规修理和特检坞修时间较短，对船东排期影响较小，订单量均有所增长，常规修理和特检订单分别为 5714 艘和 6831 艘，同比分别增长 15.4%和 1.5%。航运市场火爆，船队运力紧张，运价持续高位，船东主动改装意愿不强，加上脱硫塔订单量锐减等因素，改装订单有所减少，共改装 3788 艘，同比减少 14.5%。压载水处理系统改装量保持稳定，共加装 3379 艘，占改装总量的 89.2%，同比增加 4.7%。脱硫塔加装热潮明显消退，仅加装 237 艘，占改装总量的 6.3%，同比大幅下降 76.6%。

问题二



Q：明年的竞争优势有哪些？

A：2022 年修船市场总体稳中有升。根据克拉克森数据，全球船队规模保持年均 1.3% 的速度增长，同时，全球船队平均船龄已攀升至 21.8 年，特别是航运市场恢复理性增长后，部分船队大修和改装需求将被释放，修船市场总体将保持稳定增长。

问题三

Q：2022 年修船市场会有什么新特征？

A：压载水处理系统加装需求继续增长。根据国际海事组织《压载水管理公约》规定，加装压载水处理装置的最晚期限为 2024 年 9 月 8 日。预计未来两年压载水处理系统加装市场将继续保持增长势头。动力改装或将成为修船产业新赛道。随着国际海事组织不断加码船舶碳排放控制，全球造船及航运市场正从传统燃油体系向环保体系转变。虽然以 LNG 为代表的低碳燃料和以氢、氨为代表的零碳燃料在经济性、技术可行性和可获得性差异较大，但清洁能源动力是航运减排最主要的措施已成定论，替代燃料动力改装将成为修船企业未来新的经济增长点。

来源：中国船舶经研中心

【2021 年度十大国际航运新闻】

2021 年，国际航运业发生着深刻的变化，出现一批重要的航运新闻事件。航运界网统计了 2021 年发布的全部国际新闻，根据曝光量和传播率，评估新闻事件对航运业的影响与现实意义，遴选出十大国际航运新闻。

1、长荣海运“Ever Given”号货轮苏伊士运河搁浅致全球供应链受阻

3 月 23 日，超大型集装箱船“长赐”号（Ever Given）在途径苏伊士运河时搁浅，造成苏伊士运河双向封闭，严重拥堵。3 月 29 日成功脱浅。受此影响，许多船舶被迫改航，对国际航运市场运价和全球供应链稳定产生了蝴蝶效应。



2、行业巨头并购加剧，竞争格局面临重塑

2 月，顺丰控股宣布拟斥资 175.55 亿元部分要约收购嘉里物流 51.8%股权。5 月，德迅（Kuehne Nagel）完成对爱派克斯国际物流（Apex）的收购。8 月，DSV Panalpina 完成对亚致力物流（Agility Logistics）下属物流业务 Global Integrated Logistics（GIL）的收购。9 月，中远海运港口宣布收购德国汉堡港 Container Terminal Tollerort 码头 35%股权。10 月，中远海运集团收购比雷埃夫斯港务局 67%股权。12 月，法国达飞（CMA CGM）宣布将收购美国英迈国际（Ingram Micro）CLS，交易金额达 30 亿美元。12 月，地中海航运（MSC）斥资 64 亿美元收购 Bolloré Africa Logistics，以获得其 100%的股份。12 月，马士基宣布将收购合同物流公司利丰物流（LF Logistics），交易价值为 36 亿美元。

3、创纪录拥堵下，长滩港刷新货运量记录

受疫情和圣诞节影响，美国西海岸洛杉矶港和长滩港迎来创纪录拥堵。美国总统拜登宣布港口 24 小时工作；洛杉矶/长滩港“开启集装箱超期滞留费”政策。截至 11 月，长滩港实现货运量 745488 标准箱，较 2020 年同期下降 4.9%。进口箱量下降 5.3%至 362394 标准箱，出口下降 6.4%至 109821 标准箱。空箱减少 3.6%达到 273274 标准箱。

4、COP26 会议上 22 国海事部门发起零排放“绿色航运走廊”发展倡议联盟

11 月 10 日，在英国格拉斯哥举行的联合国气候变化框架公约第 26 次缔约方会议上（COP26），新的克莱德班克宣言诞生。22 国海事部门发起零排放“绿色航运走廊”发展路线图倡议联盟。美国、英国、日本、挪威和其他 15 个国家表示支持，目标是在“本十年中期”启动至少 6 条“绿色航运走廊”计划，并在 2030 年之前发展“更多、更大”的绿色航线。

5、扛过财务危机，太平船务“满血复活”

11 月 26 日，此前深陷债务危机中的新加坡船东太平船务宣布，将提前偿还在 2021 年 3 月 30 日生效的财务重组协议下应付给债权人的款项。提前偿还债务程序预计会在 2021 年 12 月 30 日完成。偿还债务后，太平船务将满足所有协议下的义务。偿还债务总额为 10 亿美元。



6、欧洲两大门户港口合并

2月16日，欧洲两大港口安特卫普和泽布吕赫宣布正式合并，并更名为安特卫普-布鲁日港（port of Antwerp- bruges）。两港合并后，将成为欧洲最大的散货港和最大的滚装运输港口之一。此外，该港口将占欧洲 LNG 中转总量的 15%以上，并将继续成为欧洲最重要的化工中心。同时，它也将是比荷卢三国最大的邮轮港口。

7、全球最大航运区块链联盟 TradeLens 贸易透镜™落地中国

5月10日，联通数字科技有限公司宣布与 TradeLens 贸易透镜™合作，助力其在中国实现正式商业化运营，以确保提供全面集成的、实时且一致的全球集装箱货物物流数据。TradeLens 贸易透镜™是由 A. P. 穆勒-马士基和国际商业机器公司 (NYSE: IBM) 联合开发的基于区块链技术的物流数字化解决方案。

8、中国首个超大型油轮联营体 CHINA POOL 正式对外运营

10月18日，中国首个超大型油轮联营体——CHINA POOL 正式对外运营，成为油轮运输行业进入共享共赢时代新的里程碑。CHINA POOL 采用了国际前沿的联营池模式，即通过整合运力规模经营，实现与合作伙伴、客户和同行的共赢发展。CHINA POOL 是中国首家也是唯一一家 VLCC POOL 联营体，现有 VLCC 42 艘，1,289 万载重吨，致力于为全球原油贸易提供集约、高效、安全的运输及配套服务。

9、以星轮船赴纽交所上市，船公司 IPO 势头渐猛

纽约时间 1 月 28 日，以星轮船正式在纽约证券交易所 IPO，股票代码为 ZIM。这是 2015 年以来，第一只在纽约成功上市的航运股。以星轮船指定花旗、高盛和巴克莱担任此次 IPO 的全球协调人，杰富瑞（Jefferies）和克拉克森证券担任联合记账人。此外，森罗商船、东太平洋航运投资的 LNG 船公司 CoolCo、散货船公司 Himalaya Shipping 等也开启 IPO 进程。

10. 2021 年全球集装箱海运运价创历史新高;BDI 迎 12 年来新高



今年以来，中国外贸进出口保持增长，海运价格持续增长，年底中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）均值为 3300.19 点，与上一年度同期相比增长 98.98%；（2021 年 12 月 24 日对比 2020 年 12 月 31 日）欧洲航线本期报 5111.98，与上一年度同期相比增长 120.52%；美西航线本期报 2412.51，与上一年度同期相比增长 94.33%。即期市场上，美西航线和欧洲航线运价年内最高点较年初低点翻近 10 倍左右。从 Drewry 集装箱指数层面上（World Container Index assessed by Drewry），集装箱运价在 2021 年内创出历史新高达 10377 点。

国际干散货市场方面，波罗的海国际干散货指数（BDI）创出 2008 年以来的新高。

来源：航运界

◆ 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	24/12/21	17/12/21	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	24/12/21	17/12/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,050	10,950	100	0.9%	
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： 2021-12-28



(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	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2024	Bocimar - Belgian	Undisclosed	ammonia ready
2	Bulker	64,000	NACKS, China	2024	HuaXia FL - Chinese	Undisclosed	
1	Bulker	40,000	Hakodate, Japan	2024	Wisdom Marime - Taiwanese	Undisclosed	
1+1	LNG	175,000 cbm	Jiangnan, China	-	CSSC Leasing - Chinese	Undisclosed	LOI stage
1+1	LNG	175,000 cbm	DSIC, China	-	CMES - Chinese	Undisclosed	LOI stage
2	container	7,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2024	TS Lines - HK based	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
SAKURA	BC	229,069		2010	Japan	2,350	Winning - Singapore	
JIN QI	BC	93,079		2012	China	1,734	Hong Kong	at auction
LOWLANDS LIGHT	BC	87,605		2017	Japan	3,280	Undisclosed	BWTS fitted
ORIENT UNION	BC	79,754		2011	China	1,750	Chinese	BWTS fitted
CORAL DIAMOND	BC	76,596		2007	Japan	1,640	Chinese	BWTS fitted
SCORPIO	BC	74,930		2012	Japan	2,355	Castor Maritime - Greek	basis delivery after completing ongoing Drydock with BWTS installed
JIN TAO	BC	56,731		2012	China	1,606	Chinese	at auction
CRIMSON PRINCESS	BC	38,395		2012	Japan	1,950	Undisclosed	
XING JING HAI	BC	34,443		2015	Japan	2,200	Undisclosed	**BWTS fitted
XING YUAN HAI	BC	34,443		2015	Japan	2,200	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
MCC CHITTAGONG	CV	37,056	2,548	2016	China	undisclosed	Maersk - Danish	****
MCC NINGBO	CV	37,056	2,754	2016	China	undisclosed	Maersk - Danish	
CAROLINA TRADER	CV	37,000	2,782	2017	China	4,850	Wan Hai Lines - Taiwanese	***



CALIFORNIA TRADER	CV	37,000	2,782	2017	China	4,850	Wan Hai Lines - Taiwanese
DELAWARE TRADER	CV	36,919	2,782	2018	China	4,850	Wan Hai Lines - Taiwanese

油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家
PROSTAR	TAK	115,643		2019	S. Korea	5,200	Greek
DONG-A TRITON	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,000	Tufton Oceanic - U.K
DONG-A THEMIS	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,000	Tufton Oceanic - U.K
DONG-A KRIOS	TAK	49,997		2015	S. Korea	3,000	Tufton Oceanic - U.K
DAEHO SUNSTAR	TAK	8,833		2002	Japan	undisclosed	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
CHEMTRANS STAR	TAK	63,331	13,260	2000	China	undisclosed	

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
NAVION STAVANGER	TAK	148,729	24,874	2003	S. Korea	undisclosed	green recycling

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
SEVAN DRILLER	OTHER/DRILLING	40,000	15,800	2009	China	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【海盗行为与共同海损分摊责任】

在 Herculito Maritime Limited (船东) 诉 GUNVOR (货主) 的 “THE POLAR” [2020] EWHC 3318 (Comm) 一案中, 争议始于 PLOAR 轮的船东就货物共同海损分摊提起的索赔。争议费用包括因船舶在亚丁湾遭遇海盗劫持而支付的赎金。货主抗辩称, 该航次租家已经支付了相关的额外保费, 而船东能获得的唯一补偿就是依据保单向保险人提起索赔。



【散货船装运袋装精制糖】

Gard 保赔协会在巴西的通代 Representacoes Proinde Ltda 称，全球集装箱短缺以及港口拥堵使得巴西袋装精制糖运输又回到了散货船上，这种趋势可能会增加货损的风险。

过去十年中，每年平均有 2200 万吨糖从巴西港运出，巴西出口的农产品中，糖作为甘蔗衍生品的出口量仅次于大豆，大多数都是散装运输的。精制糖占总出口比不到 5%，五十公斤重的袋装精致糖大多以集装箱运输，也有一些作为杂货运输。

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
2021-12-31	637.570	721.970	5.542	81.760	860.640	65.503	1170.040	462.200	500.460
2021-12-30	636.740	722.420	5.536	81.653	858.540	65.606	1161.230	461.590	497.680
2021-12-29	637.350	721.000	5.554	81.734	856.090	65.591	1156.700	460.860	497.310
2021-12-28	637.280	721.930	5.549	81.717	856.490	65.620	1151.670	461.140	498.250
2021-12-27	636.860	721.150	5.570	81.659	853.730	65.865	1153.740	460.860	497.040

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	0.07275	1 周	0.0765	2 周	--	1 个月	0.10425
2 个月	0.15825	3 个月	0.22375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.35438	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.586		

2021-12-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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