



全一海运市场周报

2022.01 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.01.03 - 01.07\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 航线运价保持高位】

最新的变异毒株奥密克戎继续大规模传播，导致疫情持续蔓延，全球每日新增确诊病例数连续超过 200 万，全球疫情在进入 2022 年的时候继续面临严峻的考验。我国局部疫情仍在持续，但总体处于有效控制下，我国对外贸易在新的一年里继续保持良好态势。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线运价保持高位。1 月 7 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 5109.60 点。

欧洲航线：欧洲多国疫情继续大规模蔓延，每日新增确诊人数持续创新高，生活必需品及医疗物资的需求继续保持高位，推动运输需求继续向好。疫情导致供应链体系恢复步伐放缓，舱位继续处于紧张的局面，市场运价高位徘徊。1 月 7 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 7777 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保持在高位，市场行情平稳。1 月 7 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 7529 美元/TEU。

北美航线：新的变异毒株大规模扩散，导致美国疫情不断恶化，每日新增新冠病例数达到了 100 万例的水平，再次暴发的疫情对经济复苏产生不利影响，未来经济复苏可能后继乏力。运输需求在进入新年后仍然保持在高位，供需基本面稳定，上海港船舶平均舱位利用率继续接近满载水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价保持良好走势。

波斯湾航线：奥密克戎变异毒株导致目的地疫情出现反弹，但总体疫情好于欧美等地区。运输市场需求保持良好态势，供求关系稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在较高水平，即期市场订舱价格小幅回落。1 月 7 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 3790 美元/TEU。

澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地疫情大规模爆发，每日确诊人数近期连续创新高，推动各类生活物资的需求保持高位。运输需求高位徘徊，供需基本



面良好。上海港船舶平均舱位利用率继续在接近满载的水平，市场运价走势向好。1月7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4691美元/TEU。

南美航线：奥密克戎变异毒株持续蔓延，目的地主要国家疫情形势更为严峻，当地对生活必需品和医疗物资的需求继续保持在高位，供求关系良好，本周市场运价保持稳定。1月7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10323美元/TEU。

日本航线：运输需求基本稳定，市场运价走势良好。1月7日，中国出口至日本航线运价指数为1170.51点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前最后一波补库 综合指数小涨】

新年第一周，沿海散货运输市场行情整体平稳，受消息面利好影响，煤炭运价上涨，粮食、金属矿石运价下跌，综合指数小幅上涨。1月7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1160.48点，较上周上涨0.4%。

煤炭市场：市场需求方面，冬季已经过半，但我国大部分地区气温仍较往年同期偏高。下游电厂日耗低于预期，库存则处于偏高水平。据悉，沿海八省电厂存煤超过3300万吨，较去年同期高出1000万吨左右。且随着春节假期来临，工厂陆续放假，电力需求将迎来低谷，下游采购积极性难有提升。煤炭价格方面，元旦期间，印尼突然宣布1月将停止所有煤炭出口，印尼能矿部虽回应会重新评估这个政策，但仍引发了国内低卡煤价的反弹。加之后期冬奥会和春节因素，该轮煤价上涨行情仍有待观察。运价走势方面，新年伊始，在煤价偏低、电厂库存高企的背景下，沿海煤炭运输市场行情平稳。印尼煤限制出口的消息利好国内煤炭运输市场，加上年前补库需求预期，市场采购增加，船东挺价情绪较浓，市场运价呈现补涨趋势。

1月7日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1170.88点，较上周上涨2.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收829.75点，较上周五上涨10.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为34.2元/吨，较上周五上涨4.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.5元/吨，较上周五上涨2.4元/吨。



金属矿石市场：2021 年钢材产量平控指标完美收官，限产力度略有放松，叠加现阶段钢厂利润尚可，部分钢厂陆续恢复生产，对原材料采购需求增加。不过春节前需求转弱已成定局，本周沿海铁矿石运输市场运价小幅上涨后受煤炭运输市场影响下跌。1 月 7 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1155.19 点，较上周下跌 1.4%。

粮食市场：受新粮玉米上量节奏偏慢、玉米供给高峰期后置等因素影响，国内贸易商以及深加工企业囤粮情绪整体偏弱，玉米价格震荡下行。而在生猪市场，由于消费端对于猪价上涨的支撑偏弱，导致养殖端出栏情绪减弱，市场供需双淡。粮食运价继续大幅下跌。1 月 7 日，沿海粮食货种运价指数报 1291.17 点，较上周下跌 10.3%。

成品油市场：1 月份山东地炼炼油利润仍不乐观，部分炼厂开工负荷或仍维持低位运行。需求方面，随着冬季逐步深入加之临近春节，户外工程基建活跃度下滑，柴油需求转弱，仅刚需低价采购为主，囤货和投机需求较低迷。运输市场成交平稳，运价小幅波动。1 月 7 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 1052.31 点，较上周下跌 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【印尼禁煤局势未定 综合指数小幅下跌】

本周，印尼政府突然宣布将暂停 1 月份煤炭出口，随后又宣布将对该禁令进行重新评估，并有传言称将准许部分煤炭企业恢复出口。如此局势反复令国际干散货运输市场产生了较大的不确定性。分船型来看，海岬型船市场需求转淡，运价有所下跌。巴拿马型船与超灵便型船受印尼禁煤事件影响，市场观望气氛浓厚。整体而言，远东干散货指数(FDI)呈小幅下跌走势。1 月 6 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1506.46 点，运价指数为 1282.70 点，租金指数为 1842.09 点，较上周四分别下跌 3.4%、1.1%和 5.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场先升后跌。太平洋市场，上周末矿商询盘增多，市场氛围转好，运价有所回升。受季节性因素影响，本周市场需求转淡，运价大幅下跌。澳大利亚至青岛航线运价创近八个月来新低，已跌破 9 美元/吨。1 月 6 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14818 美元，较上周四下跌 15.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.62 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。远程矿航线本周询盘较少，由于巴西目前正处雨季，货盘不足导致运价承压下跌。巴西图巴朗至青岛航线运价为 21.70 美元/吨，较上周四下跌 2.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，本周初受印尼禁煤事件影响，市场观望气氛浓厚，租金小幅下行。随着事件发酵，有传禁令或有转机，又受南美市场提振，租金持续小幅波动，渐有止跌回升趋势。1月6日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21786 美元，较上周四上涨 2.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 19214 美元，较上周四下跌 1.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.975 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。粮食市场，由于此前预期南美大豆提前收割，船运需求明显上升。本周市场活跃度虽有所下滑，但运价仍然持续上涨。1月6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 57.60 美元/吨，较上周四上涨 7.3%；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 69.49 美元/吨，较上周四上涨 2.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场有所下行。本周初，受印尼禁煤事件影响，市场情绪较为悲观，租金明显下跌。随着印尼官方态度渐有转变，市场转而观望并等待后续消息，租金跌势趋缓。1月6日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 18613 美元，较上周四下跌 7.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 22286 美元，较上周四下跌 6.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 17725 美元，较上周四下跌 4.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.510 美元/吨，较上周四下跌 4.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 16.572 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有降 成品油运价持续下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 31 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅基本符合预期，但精炼油库存和汽油库存意外大幅增加。EIA 报告显示，上周美国战略石油储备库存跌至 2002 年 11 月以来的最低水平，汽油库存增加 1000 万桶，为 2020 年 4 月以来最大增幅。由于 OPEC+产油国利比亚供应部分中断和哈萨克斯坦大型油田供应临时调整，欧派克 12 月石油产量增幅再次低于计划增幅。加拿大和美国北部受持续暴风雪影响，各地纷纷发出极端天气预警，扰乱了石油输送，提振油价。在奥密克戎全美激增后，成品油需求尤其是汽油需求大幅下滑，公众对出行持谨慎态度。布伦特原油期货价格创七周新高，周四报 82.40 美元/桶，较 12 月 30 日上涨 4.00%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先跌后稳，苏伊士型油轮运价每况愈下，阿芙拉型油轮运价波动下行。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有降。1月6日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 663.19 点，较 2021 年 12 月 30 日下跌 1.27%。本周市场 1 月中旬的货盘基本做完，受 2022 年基本费率提升的影响，各航线 WS 点位较 2021 年均有所下调。船位供给仍然十分充足，基本面依旧向租家倾斜，短期来看市场将延续 2021 年底的低迷状态。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）先跌后稳，西非航线日均 TCE（等价期租租金）持续下挫。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS37.18，CT1 的 5 日平均为 WS38.33，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 WS37.98，平均为 WS39.32，TCE 平均 0.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平每况愈下。西非至欧洲市场运价下跌至 WS55（TCE 约 0.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS61（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，拉斯坦努拉至印度孟买，2022 年 1 月 12 日货盘，成交运价约为 WS75；一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至南韩，2022 年 1 月 27 至 28 日货盘，成交包干运费约为 275 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS98（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS83（TCE 约 0.2 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS104（TCE 约 0.6 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS120（TCE 约 3.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS101（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS97（TCE 约 0.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅跳水，欧美航线不断下滑，综合水平持续下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS121（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS99（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS99（TCE 约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS90 水平（TCE 约-0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS140（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数稳中有涨 干散货船成交活跃】

1 月 5 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1180.35 点，环比微涨 0.68%。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 2.01%、0.09%、0.71%、0.64%。



受好望角型散货船运价上涨影响，BDI 指数在 12 个连跌后，迎来反弹，周二收于 2285 点，环比上涨 3.07%，国际干散货船价格全体上涨。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 2285 万美元，环比上涨 3.92%；57000DWT 吨级散货船估值 2542 万美元，环比上涨 1.67%；75000DWT 吨级散货船估值 2720 万美元，环比上涨 1.42%；170000DWT 吨级散货船估值 3778 万美元，环比上涨 0.59%。元旦过后，大宗散货运价触底反弹，市场普遍看多国际干散货运输市场，预计二手散货船价格易涨难跌。本期，即便在圣诞节、元旦假期，二手散货船成交量活跃依旧，总共成交 19 艘（环比持平），总运力 117.48 万 DWT，成交金额 527.29 万美元，平均船龄 8.21 年。

石油输出国组织及其盟友（OPEC+）增产计划落地，投资者针对奥密克戎病株的担忧情绪消退，国际油价在最近两个月最高水平滞涨，布伦特原油期货周二收 80.12 美元/桶，环比上涨 1.64%。国际油轮运价有涨有跌、不温不火，油轮船价小幅波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2290 万美元，环比下跌 0.16%；74000DWT 吨级油轮估值 2715 万美元，环比下跌 0.01%；105000DWT 吨级油轮估值 4023 万美元，环比上涨 0.21%；158000DWT 吨级油轮估值 4100 万美元，环比上涨 0.55%；300000DWT 吨级油轮估值 6479 万美元，环比下跌 0.05%。过去的 2021 年，对油轮业的许多参与者来说，可谓是“艰难度日”；如今，原油产量的增加和相对保守的政策符合市场预期，人们普遍认为 2022 年油轮业或许将走出困境，预计油轮船价短期以稳为主。本期，受元旦假期影响，经纪人和交易双方离场，二手油轮成交量基本清零。

印尼能矿部提出 1 月 1 日至 1 月 31 日全面禁止煤炭出口，利好国内煤炭运输市场，终端需求端积极派船北上，带动沿海运价大幅反弹，沿海散货船价格小幅上涨。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 222 万人民币，环比上涨 0.69%；5000DWT 吨级散货船估值 1589 万人民币，环比上涨 0.74%。印尼煤炭出口禁令是否延续多久还存在不确定性，沿海运输市场看涨心态增强，市场商谈气氛回暖，预计沿海散货船价格稳中有涨。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 1000DWT 左右，船龄为 8.82 年。

内河散货运价基本稳定，内河散货船价格以涨为主。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 1.86%；1000DWT 吨级散货船估值 132 万人民币，环比上涨 1.76%；2000DWT 吨级散货船估值 294 万人民币，环比上涨 1.15%；3000DWT 吨级散货船估值 379 万人民币，环比上涨 0.71%。本期，内河二手散货船市场成交量小幅下降，总共成交 28 艘（环比减少 7 艘），总运力 3.40 万 DWT，成交金额 2939.92 万元人民币，平均船龄 12.11 年。

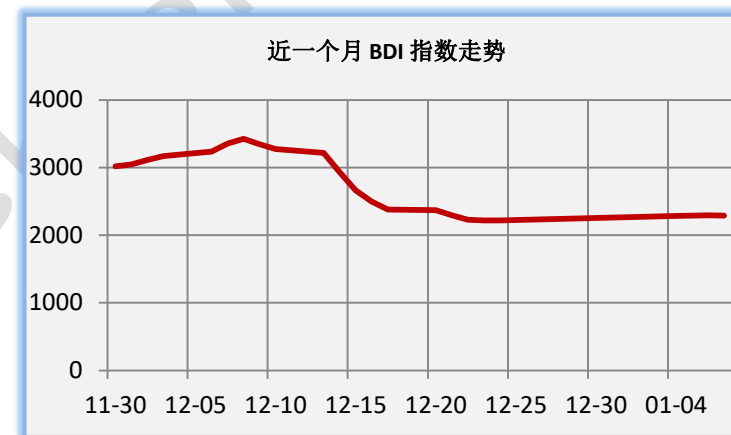
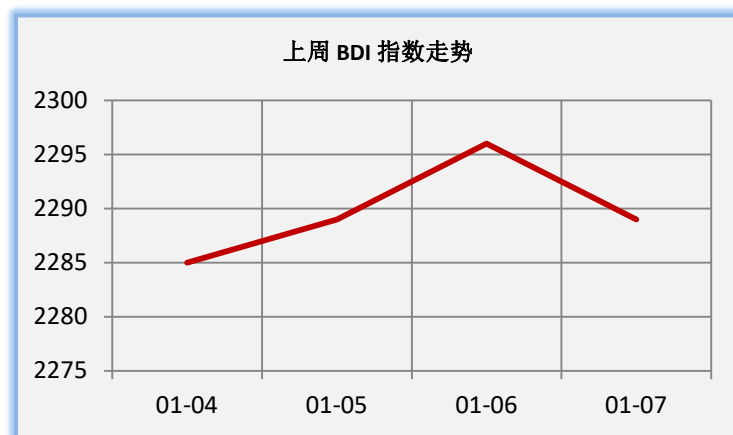
来源：上海航运交易所

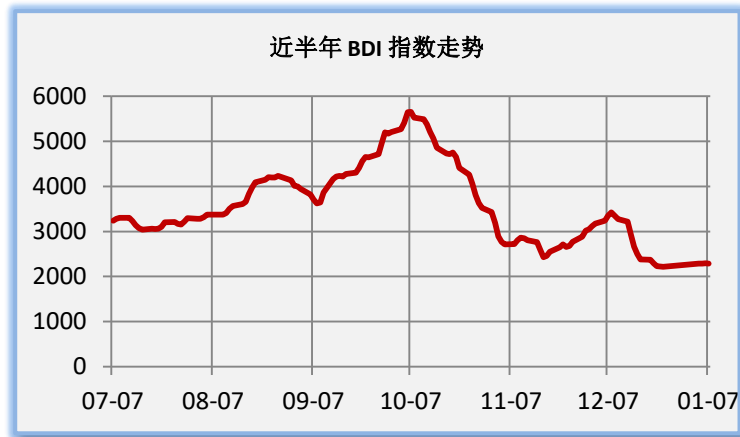


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月4日		1月5日		1月6日		1月7日	
BDI	2,285	+68	2,289	+4	2,296	+7	2,289	-7
BCI	2,350	+38	2,301	-49	2,356	+55	2,432	+76
BPI	2,874	+301	3,003	+129	3,013	+10	2,957	-56
BSI	2,209	-81	2,165	-44	2,124	-41	2,074	-50
BHSI	1,407	-59	1,387	-20	1,335	-52	1,300	-35





3. [航运&船舶市场动态](#)

【LNG 运价持续飙升 套利交易收益过亿】

2021 年 12 月初，太平洋航线上的 LNG 运费超过了每天 42.4 万美元的纪录。未来这一水平是否回落，将取决于天然气价格波动会否持续到 2022 年。

2021 年 3 月，波交所 LNG 海运价为 11400 美元/天，近 9 个月来已上涨了 3636%。不断飙升的现货运价反映出进入冬季之前的亚洲和欧洲需求均创下历史纪录。根据国际液化天然气进口商集团的数据，现货货物占有所有 LNG 发货量的 40% 左右，其余的货物由专门的船舶运输，这些船舶要么是长期承租，要么由 LNG 出口商或进口商控制。目前市场上能够立即装载 LNG 的船舶极度短缺，这也意味着很少有船东能够赚到这么高的运费。

在奥斯陆上市的 Flex LNG 公司拥有 13 艘 LNG 运输船。该公司表示，欧洲和亚洲的高运价为交易员提供了巨额套利机会。Flex 的一份 LNG 投资者报告显示，一艘 17.2 万立方米的 LNG 船从美国海湾驶往日本就可以获得 1.24 亿美元的收益。而美国湾区至欧洲的航线也可以带来 1 亿美元的收益。根据美国天然气交易中心 Henry Hub 提供的价格，一批成本 2000 万美元的 LNG 抵达欧洲时价值可达 1.2 亿美元。而同样的货物在日本则价值 1.44 亿美元。



Flex LNG 表示，天然气价格上涨将持续到 2023 年，套利利润将持续推高船舶租金。

来源:中远海运研究中心

【克拉克森研究：集装箱船队运力部署趋势的转变】

对集装箱船市场而言，2021 年无疑是戏剧性的一年。纵观全年，“完美风暴”（强劲贸易复苏、严重物流中断和港口拥堵、整体运力增长可控）推动集运市场运费及租金持续上涨。受此支撑，2021 年集装箱船舶的新造船订单和二手船交易量亦创下历史新高。除此之外，同样值得关注的是，集装箱船队运力部署较往年也发生了明显的变化，部分航线上长期稳定的运力部署格局在今年被打破。

以往运力部署：大型化趋势明显

近年来，集装箱船队的运力部署受到船舶大型化趋势的显著影响。随着更多超大型集装箱船的交付（更好的实现规模经济效应），小型集装箱船在航线上的部署已逐级下调。比如，跨太平洋航线上集装箱船的平均大小从 2014 年初的约 6,000TEU 增长至 2020 年初的约 8,000TEU，且 8,000TEU 以下的船舶从 250 艘减少至约 150 艘；远东-欧洲航线上，集装箱船的平均大小从约 10,000 TEU 增长至 15,000 TEU。同期区域内贸易航线上，3,000-8,000TEU 集装箱船运力占该航线上总运力的比重从 26%上升至 39%。

2021 趋势转变：跨太平洋航线

然而，与先前存在的长期部署趋势不同，自 2020 年中以来，随着集装箱海运贸易需求从新冠疫情的冲击中迅速反弹，部署在主干航线上的小型集装箱船数量迅速增加。这一趋势在跨太平洋航线上最为明显，截止今年 11 月，该航线上 8,000TEU 以下的集装箱船数量已超过 250 艘（2020 年中约为 120 艘），创下近 6 年以来的新高。

受到需求强劲、港口拥堵以及远东-美国运费持续攀升（2021 年 3 季度该航线上集装箱即期运价已经达到 20,000 美金/FEU）的影响，班轮公司最大限度加派可用运力至跨太平洋航线上。2020 年中-2021 年 11 月期间，跨太平洋航线上新增的小型集装箱船舶运力（8,000TEU 以下）中，约 50%来自原本在跨太平洋航线上已有运力部署的班轮公司，另外 50%则来自“新进入者”（之前仅在区域内航线上运营的班轮公司）。



为了减少严重港口拥堵的影响，大部分部署在跨太平洋航线上的小型集装箱船从事“转运”服务，其中 42% 的 8,000TEU 以下集装箱船仅运营 5 个港口及以下的环线运输（2020 年 7 月这一比重仅为 10%）。该航线上的新增运力包括支线型集装箱船及部分中型集装箱船，平均船型大小约为 4,000TEU。

引发连锁效应：区域内航线

跨太平洋航线上的运力部署变化产生了连锁效应，间接影响了区域内航线上的运力部署。2020 年下半年以来，区域内航线上，3,000-8,000TEU 集装箱船的运力部署占比已经从 40% 下降到约 30%。班轮公司将部分小型集装箱船运力调整至其他航线上，打破了之前长期稳定的船队部署格局。与此同时，该期间至少有 40 艘旧巴拿马型集装箱船从亚洲区域内航线调至其他航线。

然而，这一趋势似乎难以长期持续。随着运费的逐渐回落以及港口拥堵的缓解，叠加新交付运力进入市场，主干航线上的运力部署仍将以大型集装箱船为主。不过今年（甚至明年），集装箱船市场运力部署的变化仍是值得关注的焦点。

来源：克拉克森研究

【2021 年二手船交易量创下新纪录】

由于航运市场运费回升，加之过去 12-18 个月新造船投资不足，导致 2021 年二手船交易量显著增长。船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新的一份报告中表示，2021 年航运市场加快复苏，由此带来了一系列的收益和投资。这一点在二手船市场表现得最为明显，交易量达到创纪录水平。

Allied 研究和估值主管 George Lazaridis 表示：集装箱市场的高运价并不是推动二手船交易活跃的主要因素，干散货船占据了市场的最大份额，是交易量增长最显著的板块，比 2020 年增长了 64%，比上一次峰值 2017 年高出 34%。

自 2020 年第四季度形成这一增长势头以来，随着货运市场的持续改善，二手船舶交易市场的增长势头不断上升，并在 2021 年 5 月达到峰值。干散货船的交易量增长最为迅猛，其中，巴拿马型、灵便型和超灵便型船涨幅最大，与 2020 年相比，分别增长了 80%、75% 和 47%。好望角型船交易量在 2020 年第四季度大幅上涨，但进入 2021 年后增速放缓，相比其他干散货船型略显逊色，其交易水平低于 2016 年和 2017 年。



2021 年第四季度，二手船交易量开始减少，价格趋向稳定，航运市场的不确定性以及运价的小幅回落引发市场谨慎情绪。当前的船舶资产价格水平较高，投资风险高于一年前，但这并不表明形势会发生逆转，只是快速增长的势头或将放缓。从目前全球市场的所有迹象来看，2022 年似乎更像“正常”时期。

来源:中国远洋海运 e 刊

【关于 2022 年航运业的 10 个预测】

2021 年，航运业从低迷中反弹，一些创新思维和方法得到重新审视。

联合国贸发会议《2021 年海运述评报告》指出，尽管所有新造船舶都面临环保方面的强制性要求，如压载水处理系统，但现代生态型发动机只占订单的 25%，节能系统的占比还不到 15%。

船舶和海工板块在采取新措施方面往往需要较长时间，当新的变化具有经济性时，新的举措才会真正得到推广。虽然目前船级社、保险公司、造船厂还没有采取一致行动，但近 5 年来，业界已经形成基本的共识，尤其是在船舶设计领域。2022 年及未来几年将能看到更多设计图纸变为现实。

去年早些时候，沃达丰英国公司 (Vodafone Group UK) 首席执行官曾表示，新冠肺炎疫情将企业的数字化计划向前推进了 5 年。这一说法很难量化，但并不夸张。数字化和增值服务是航运业的关键组成部分，当前在航运、船舶制造等领域已有大量数字化应用。

据此，咨询公司 Valour Consultancy 提出了对 2022 年航运业的 10 个预测：

1. 船舶管理系统将会改变

船员通常按时间安排工作，比如 1 个月工作 1 个月休假，但疫情破坏了这一系统。为方便人员流动，必须开发创新性系统。例如，通过开发船舶管理系统中的各种模块，可以快速下载海盗活动的数据、防疫规定的更新、航线规划等。加强信息连接和人工智能应用将成为新的趋势，这也是未来几年船舶管理遵循的新标准。



2. 港口将不再是堆场

货运公司一直把港口作为廉价的存储区域，造成这一局面的原因有很多，而疫情造成的港口拥堵加剧了这一现象。许多国家正在考虑对长时间滞留的集装箱加收费用。人工智能将优化此类监管，并能提升货运公司的业务效率。

3. 新排队规则将成为强制性措施

过去几年，船舶准班率持续受到关注。2019 年年中，准班率达到 80% 的峰值，此后不断下降。目前这个数字接近 35%。港口拥堵是造成这一问题的重要因素。美国加州的两个主要港口长滩和洛杉矶港要求等待靠港的船只须保持在距离海岸 150 英里外，大约需要 15 小时的航程。这样做的好处是提高了安全性，并减少了碳排放。预计未来将有更多的港口采取类似措施。

4. 保险业将广泛应用区块链技术

区块链等分布式记账技术 (DLT) 将在海事保险行业大量应用。这将有助于精简流程，并减少保险业务的日常开支，预计减幅达 40%。

5. 集装箱将推进物联网应用

物联网 (IoT) 的应用将有助于改善过境集装箱的风险管理，特别是那些需要保持特定温度的集装箱 (如运输疫苗)。实时监测集装箱内的货物不仅可以减少易腐货的损坏率，也可以减少发生火灾的风险。

6. 海工能源项目将增加

当前有较多定制的浮式储油装置正在建造，海上油气生产将保持相对强劲的势头。迫于环境压力，近海钻探将会减少，风力和潮汐发电的增加将成为新的趋势。



7. 两大垂直收购项目将出现

预计在未来的 6 个月，涉及航运互联互通的 2 项重大收购（垂直收购）将浮出水面。

8. 数据分析供应商将发挥更多作用

航运业将扩大与服务提供商及海事数据分析公司的合作。

9. 政府干预港口管理

预计政府部门将推动会计和技术咨询类公司更多地参与港口管理的评估工作。

10. 航运保险要求提供数字航海日志

航运保险公司将要求租船方和船东提供完整的有关船舶性能的电子表单，每艘船都需要与其船龄和船级相近的同类船进行比较。

来源：中国远洋海运 e 刊

【上海国际航运研究中心：2022 年全球航运市场或处见顶回调周期】

1 月 4 日，上海国际航运研究中心发布 2021 年第四季度中国航运景气报告。报告显示，2021 年第四季度，中国航运景气指数达到 119.43 点，较上季度下滑 4.49 点，跌入相对景气区间；中国航运信心指数为 159.16 点，较上季度下降 3.55 点，维持在较强景气区间，景气指数及信心指数连续两个季度出现下滑，但仍保持在景气分界线之上。

展望未来，中国航运景气指数编制室主任周德全对证券时报·e 公司记者预测，今年一季度中国航运业依旧向好，但市场或将出现分化；而 2022 年全球航运市场应处于见顶回调周期。



船舶运输企业盈利大幅增加

具体从细分行业来看，报告显示，2021 年第四季度，船舶运输企业景气指数为 127.63 点，较上季度小幅下降 1.24 点，维持在较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 170.51 点，较上季度上升了 0.48 点，维持在较强景气区间。船舶运输企业景气指数虽略有下降，但总体营运状况持续向好，企业家们对未来经营信心十足。

船舶运输企业船舶运输企业运力投放增加，舱位利用率大幅上涨，运费收入大幅增加，虽然营运成本有所上升，但企业盈利依然大幅增加；企业贷款负债减少，劳动力需求增加，船东们的运力投资意愿有所回升，由于企业大幅盈利，流动资金非常宽裕，企业融资相对容易，企业抗风险能力进一步上升。

干散货运输企业方面，景气度保持稳定。虽然 10 月后期开始，干散货海运市场在创十年新高后，出现崩盘大幅下跌，但是由于市场后期企稳，干散货海运企业经营情况尚可。2021 年第四季度，干散货运输企业景气指数为 126.71 点，较上季度上升 0.37 点，维持在较为景气区间；干散货运输企业信心指数为 187.50 点，较上季度下降 7.29 点，维持在非常景气区间。干散货运输企业总体运行状况向好，企业家们对市场前景信心十足。

从各项经营指标来看，干散货运输企业运力投放增加，虽然营运成本增加，船舶周转率略有下降，但单位运费收入大幅上涨，使得企业盈利保持大幅增加；企业贷款负债有所减少，流动资金宽裕，企业融资相对容易，企业运力投资意愿及劳动力需求持续增加。

集装箱运输企业方面，信心指数大幅上涨。2021 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数为 128.55 点，较上季度下降 11.8 点，维持在较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数为 180.50 点，较上季度大幅上升 17.5 点，进入非常景气区间。集装箱运输企业总体营运状况良好，企业家们对行业总体发展信心依旧充足。

从各项经营指标来看，虽然集装箱运输企业运力投放减少，营运成本出现上升，但企业舱位利用率有所提升，运价水平大幅提升，使得企业盈利能力大幅度提升。企业流动资金十分宽裕，企业融资难度较低，贷款负债继续减少，企业运力投资意愿大幅上升，劳动力需求也明显增加。

国内港口企业进入相对景气区间



报告还显示，2021 年第四季度，港口企业景气指数为 119.43 点，较上季度有所下降，进入相对景气区间，港口企业总体经营状况良好；港口企业信心指数为 144.47 点，较上季度大幅上升 2.8 点，维持在较为景气区间，港口企业家们信心充足，对行业总体运行状况持乐观态度。

从各项经营指标来看，港口的吞吐量大幅上升，泊位利用率也大幅上升，港口收费有所增加，虽然营运成本继续上升，但企业盈利依然大幅上升。港口企业流动资金仍然相对宽裕，企业融资难度继续降低，企业资产负债继续减少，同时港口企业的劳动力需求增加，新增泊位与机械投资较上季度也有所增加。

航运服务企业跌入微景气区间。2021 年第四季度，航运服务企业景气指数为 108.51 点，较上季度下降 11.38 点，从相对景气区间进入微景气区间；航运服务企业信心指数为 158.72 点，较上季度下降 15.28 点，但依然维持在较强景气区间。航运服务企业景气指数与信心指数较三季度均有所下降，但依然保持在景气线之上，航运服务企业们对行业发展信心依然充足。

从各项经营指标来看，虽然经营成本依然较高，但航运服务业业务预定量及业务量大幅回升，业务收费价格上涨，企业盈利情况有所改善；虽然企业流动资金增加，融资难度增有所缓解，企业固定资产投资意愿及劳动力需求有所增加，但贷款拖欠也持续增加。

一季度市场或现分化

展望未来，报告预计，一季度中国航运业依旧向好，但市场或将出现分化。2022 年第一季度中国航运景气指数预计为 113.41 点，较本季度下降 6.02 点，维持在相对景气区间；中国航运信心指数预计为 150.63 点，较本季度下降 8.53 点，但依然维持在较强景气区间。所有企业景气指数及信心指数将依然维持在景气线以上，市场整体情况预计持续向好。

具体来看，干散货运输企业盈利指标预计大幅下滑，但企业家们持续看好集装箱运输行业。根据中国航运景气调查显示 2022 年第一季度，船舶运输企业景气指数预计为 118.37 点，较本季度下降 9.26 点，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 157.29 点，较本季度下降 13.22 点，但依旧维持在较强景气区间。

其中，干散货运输企业景气指数预计为 117.37 点，较本季度下降 9.33 点，跌至相对景气区间，其中运费收入、经营成本以及盈利水平均处于景气线以下，下季度经营情况承压；但集装箱运输企业的景气指数值预计为 120.35 点，较本季度下降 8.2 点，维持在较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计为



187 点，创下历史最高水平，维持在非常景气区间，企业家们持续看好集装箱运输企业。

其他细分行业方面，预计小型港口企业将进入不景气区间。根据中国航运景气调查显示，2022 年第一季度，港口企业景气指数预计为 117.03 点，较本季度下降 2.40 点，维持相对景气区间，其中小型港口企业景气指数为 80.0 点，跌落至景气线以下，进入较为不景气区间；但港口企业信心指数预计为 147.45 点，较本季度上升 2.98 点，维持在较为景气区间。

预计航运服务企业维持微景气区间。2022 年第一季度，航运服务企业景气指数预计为 103.18 点，较本季度下降 5.33 点，维持在微景气区间；航运服务企业信心指数预计为 144.93 点，较本季度下降 13.79 点，跌落至较为景气区间，企业家经营信心出现一定程度回落。总体来看，航运服务企业经营状况保持稳定，企业家们信心对未来经营信心依旧充足。

超八成船舶运输类企业认为未来将出现运力过剩

展望 2022 年全年，报告认为，全球航运市场应处于见顶回调周期。根据中国航运景气调查显示，在接受调查的集装箱运输企业中，有 5%的企业认为 2022 年市场运价将出现大幅上涨，认为小幅上涨的企业占比为 20%，认为小幅下跌的企业为 10%，剩余 65%的集装箱运输企业认为将与 2021 年基本持平。

在接受调查的干散货运输企业中，分别仅有 5.13%的企业认为 2022 年运价将出现大幅上涨或大幅下跌，15.38%的企业认为将小幅上涨，35.9%的干散货运输企业认为较 2021 年基本持平，但认为将小幅下降的企业比例达到 38.46%。

在接受调查的港口企业中，认为运价将呈现上升态势的港口企业占比为 45.45%，其中 9.09%的企业认为运价将大幅上涨，31.82%的港口企业则认为市场运价较 2021 年基本持平，而认为运价将呈现下降态势的港口企业仅 22.73%。

在接受调查的航运服务企业中，仅 3.51%的企业认为将大幅上涨，33.33%的企业认为将小幅上涨，36.84%的航运服务企业认为将较 2021 年基本持平，26.32%的企业认为将出现小幅下滑。

此外，超八成船舶运输类企业均认为未来两年内将出现运力过剩。据统计，截至 2021 年 11 月，全球新增集装箱及干散货船舶订单分别高达 412 万 TEU 及



3465 万载重吨，并且在未来两年内将有大量船舶集中交付。

上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就未来运力过剩问题对船舶运输企业进行了相关调查，在接受调查的船舶运输企业中，除 14.58%的企业认为运力将相对保持平衡外，85.42%的船舶运输企业均认为运力将呈现不同水平的过剩态势，其中，认为运力将相对（过剩 10%以上）及较为过剩（过剩 30%以上）的船舶运输企业占比分别达到 39.58%和 36.46%，另有 9.38%的企业认为将严重过剩（过剩 50%以上）。

来源: 证券时报

4. 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	518~522	672~676	717~722		Steady.
Tokyo Bay	S. E.	625~635	875~885	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	522~527	656~661	795~800	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	452~457	620~625	658~663	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	538	653	765	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	459~464	636~641	696 ~702	+ 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.	628~633	790~795		Avails tight.
Rotterdam	436~440	572~577	681~686		Softer.
Malta	S. E.	612~616	720~730		Steady.
Gibraltar	S. E.	624~628	725~730		Steady.

截止日期: 2022-01-06



◆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
SKS MOSEL	BC	120,670		2003	S. Korea	1,500	Middle East	en bloc each**
SKS MERSEY	BC	120,499		2003	S. Korea	1,500	Middle East	

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
HYUNDAI SAMHO 8502	TAK	299,580		2022	S. Korea	9,700	Greek	en bloc each
HYUNDAI SAMHO 8503	TAK	299,580		2022	S. Korea	9,700	Greek	
NORDIC ANNE	TAK	73,774		2009	China	1,300	German	BWTS fitted
NORD GAINER	TAK	50,281		2011	China	1,800	Undisclosed	incl 12 months charter
HYUNDAI MIPO 2853	TAK	50,000		2022	S. Korea	3,825	Denmark	
NORDIC AGNETHA	TAK	37,791		2009	S. Korea	1,160	Cyprus	en bloc each*
NORDIC AMY	TAK	37,759		2009	S. Korea	1,160	Cyprus	

◆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
OZERSK	OTHER/REF	1,913	2,260	1984	U. S. S. R.	600.00	
NIIGATA	TAK	4,977	2,084	1980	Japan	600.00	

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
BRAVE WORTH	TAK	31,206	7,769	1994	Japan	605.00	old sale

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
GARIN	TAK	46,700	9,597	1995	S. Korea	576.00	as is Oman
APODA	TAK/LPG	23,469	9,835	1997	S. Korea	550.00	as is Singapore/Indonesia range



◆ALCO 防损通函

【装货港散货短量的索赔】

UK 协会当地通代华泰对几起在装货港货物短装而引起的短量索赔案件进行了更新，即使案件中货物短量没有超过 0.5%。

华泰已经处理过几起类似案件，借此跟协会会员分享以下相关经验。

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
2022-01-07	637.420	720.020	5.500	81.707	862.740	66.114	1196.990	456.770	500.890
2022-01-06	637.280	720.870	5.488	81.739	863.820	65.809	1202.850	460.210	499.590
2022-01-05	637.790	719.620	5.489	81.836	862.840	65.651	1181.480	461.760	502.090
2022-01-04	637.940	720.990	5.531	81.810	860.060	65.462	1169.680	459.110	500.480
2021-12-31	637.570	721.970	5.542	81.760	860.640	65.503	1170.040	462.200	500.460

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。