



全一海运市场周报

2022.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.01.10 - 01.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线运价稳定】

最新的变异毒株奥密克戎导致疫情继续蔓延，全球每日新增确诊病例数继续保持在 200 万例以上的水平。2022 年初，全球疫情防控形势继续面临严峻考验。我国局部虽然继续受到疫情困扰，但总体处于有效控制，对外贸易在新的一年里将继续向好。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线运价稳定在高位。1 月 14 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 5094.36 点。

欧洲航线：欧洲地区疫情持续暴发，每日新增确诊人数连续创新高，生活必需品及医疗物资继续保持较大需求，运输需求保持高位。供应链体系的恢复受到疫情拖累，上海港船舶平均舱位利用率继续接近满载水平，市场运价徘徊在历史高位。1 月 14 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 7797 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，市场运价基本稳定。1 月 14 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 7520 美元/TEU。

北美航线：新的变异毒株持续传播，导致美国疫情继续恶化，每日新增新冠病例数徘徊在 100 万例左右的水平，此外，持续创新高的通胀拖累经济复苏，未来经济形势不佳。由于生活必需品及医疗物资需求高企，2022 年初运输需求继续保持高位，供需基本面稳定，上海港船舶平均舱位利用率继续保持在接近满载的水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价保持在较高水平。

波斯湾航线：目的地疫情由于奥密克戎变异毒株的出现而有所反弹，各类物资的需求保持高位，运输市场货量表现良好，供求关系稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续维持高位，即期市场订舱价格小幅下跌。1 月 14 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 3695 美元/TEU。

澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地疫情大规模暴发，每日确诊人数达到 10 万例的水平，各类生活物资的需求持续处于高位。运输需求表现强势，供需



基本面良好。上海港船舶平均舱位利用率保持在接近满载的水平，市场运价保持稳定。1月14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4673美元/TEU。

南美航线：奥密克戎变异毒株在目的地主要国家持续传播，当地疫情形势继续恶化，对生活必需品和医疗物资的需求保持在高位，供需基本面良好，本周市场行情较为平稳。1月14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10168美元/TEU。

日本航线：运输需求保持稳定，市场行情表现良好。1月14日，中国出口至日本航线运价指数为1190.32点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【“春节模式”来临 综合指数下跌】

随着大宗商品价格持续偏弱，沿海散货市场提前步入“春节模式”，下游市场需求逐步减少，采购情绪转弱，沿海散货运输市场运价下跌。1月14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1128.70点，较上周下跌2.7%。

煤炭市场：市场需求方面，随着春节假期和冬奥会的临近，工业企业陆续停产放假，工业用电负荷将大幅下降。且截至目前，我国大部分地区气温仍处于同比往年偏高水平，“冷冬”预期落空，工业用电和民用电耗量均低于预期水平，而电厂库存在经过前期集中补库后处于较高水平，已完全可以满足春节需求，下游采购动力减弱。煤炭价格方面，印尼煤炭出口禁令后续影响发酵。关于印尼煤炭出口禁令的消息继续引发市场高度关注，虽然有消息称为期一个月的禁令或将提前解除，但装期推迟、滞期费等问题仍将影响印尼煤到港到厂。市场看涨情绪升温，环渤海地区动力煤价格上涨。运价走势方面，煤炭价格虽有小幅上涨，但整体煤炭运输市场供需双弱，加之用电需求疲软态势开始显现，市场采购需求明显减少，运力过剩，船东佛系定船。运输市场提前进入“春节模式”，沿海煤炭运价进入下行通道，延续偏弱走势。

1月14日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1134.87点，较上周下跌3.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收712.32点，较上周五下跌14.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.6元/吨，较上周五下跌5.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.9元/吨，较上周五下跌6.6元/吨。



金属矿石市场：国内钢材市场偏强运行。由于钢材期货上涨，部分钢厂受成本影响继续推涨现货，但贸易商跟涨积极性一般。需求方面，由于临近春节，部分生产企业、商户有提前放假情况，市场交投氛围不佳，成交冷清，沿海铁矿石运输市场运价小幅下跌。1月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收1133.61点，较上周下跌1.9%。

粮食市场：1月份，北方玉米主产区种植户玉米变现欲望依旧偏高，新季玉米上市量持续增加，但需求终端的养殖市场继续处于淡季，玉米月度消耗量环比大概率下降。北方港口玉米到货量继续攀升，港口库存累积。华南港口开启年前备货期，整体提货情况快于去年，且大麦高粱提货量增加。不过在近期煤炭运价大幅下跌的影响下，粮食运价继续下跌。1月14日，沿海粮食货种运价指数报1161.60点，较上周下跌10.0%。

成品油市场：短期内炼油利润仍不乐观，部分炼厂开工负荷维持低位运行，加之环保压力之下，预计1月份汽油、柴油等产品供应有所减少。需求方面，下游消费整体平稳，终端在春节备货以及买涨情绪加持下，采购较多，成品油运价与上周基本持平。1月14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1053.11点，较上周上涨0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【多重利空因素叠加 综合指数大幅下挫】

本周，国际干散货运输市场多重利空因素叠加，三大船型全线下跌。海岬型船受巴西暴雨影响，运力集中于太平洋市场，运价承压大跌。巴拿马型船与超灵便型船仍受制于印尼禁煤困境，运价下行明显。整体而言，本周远东干散货指数呈大幅下挫走势。1月13日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1353.98点，运价指数为1202.85点，租金指数为1580.69点，较上周四分别下跌10.1%、6.2%和14.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场先涨后跌。太平洋市场，上周末起陆续有货盘以及高位成交消息放出，提振市场信心，澳大利亚至青岛航线运价一度回升至10美元/吨。下半周，受巴西暴雨影响，运力集中于太平洋市场，运价持续下跌，临近周末已跌破8美元/吨。1月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12025美元，较上周四下跌18.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.848美元/吨，较上周四下跌9.0%。由于巴西东南部受暴雨影响，淡水河谷等矿商暂停部分矿区生产及运输。本周远程矿航线运输需求持续低迷，运价承压下行。1月13日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.487美元/吨，较上周四下跌5.6%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，虽有传闻印尼将考虑放宽煤炭出口禁令，但本周内暂未有确切船舶放行消息。受政策面影响，市场情绪相对悲观，煤炭货盘持续疲软，运力过剩矛盾加剧，租金跌幅较大。1月13日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 19468 美元，较上周四下跌 10.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 17114 美元，较上周四下跌 10.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.776 美元/吨，较上周四下跌 12.0%。粮食市场，受太平洋市场影响，南美空放船数量增多。由于此前运价涨势显著，本周市场保持观望态度，运价呈回落态势。1月13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 55.50 美元/吨，较上周四下跌 3.6%；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 67.41 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下跌。本周，市场继续等待印尼方面消息，由于缺乏货盘支撑，市场成交惨淡，租金延续下行走势。1月13日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 15239 美元，较上周四下跌 18.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 18549 美元，较上周四下跌 16.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 15795 美元，较上周四下跌 10.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 13.415 美元/吨，较上周四下跌 7.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 15.389 美元/吨，较上周四下跌 7.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下滑 成品油运价不断下探】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至1月7日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，但精炼油库存和汽油库存增幅超预期。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 10.8%。由于近几周欧佩克成员国哈萨克斯坦和利比亚原油供应中断，EIA 原油库存连续第 7 周下降，并将油价推高至战略储备原油释放前的水平之上。尽管奥密克戎病毒变种使新冠病例远超去年创下的峰值，但许多欧美国家不愿恢复严格防疫限制措施，支撑油价。另外俄罗斯与北约就乌克兰问题互不相让，地缘紧张局势或将持续推高欧洲能源价格，影响油价。布伦特原油期货价格再创近期新高，周四报 84.32 美元/桶，较 1 月 6 日上涨 2.33%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下滑。1月13日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 655.59 点，较 1 月 6 日下跌 1.15%。本周市场 1 月下旬的货盘陆续放出，尽管租家持续出货，但由于整体可用船位比较多，租家依旧采取私下拿船策略控制出货节奏，市场始终承压下行。在当前低迷的环境下，船东更倾向做中东短途航线，西非长航线对船况要求较高，大多船东不愿意在此刻锁定长航线，租家相较中东航线更难找到合适的船位。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）跌破保本线，西非航线日均 TCE（等价期租租金）勉强维持在保本线之上。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS36.54，较 1 月 6 日下跌 1.7%，CT1 的 5 日平均为 WS36.89，较 1 月 6 日下跌 3.8%，TCE 平均-0.02 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS37.82，下跌 0.4%，平均为 WS37.70，TCE 平均 0.1 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 WS52（TCE 约-0.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价保持在 WS61（TCE 约-0.5 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至远东，1 月 19 至 21 日货盘，成交运价约为 WS55；一艘 13 万吨级船，利比亚至泰国，1 月 24 至 25 日货盘，成交包干运费约为 210 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，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 WS94（TCE 约 0.1 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS97（TCE 约 0.7 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS95（TCE 约-0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS103（TCE 约 2.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS102（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS98（TCE 约 0.5 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平不断下探。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS120（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS98（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS89（TCE 约 0.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS95 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 WS137（TCE 约 0.6 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

【超灵便型货船逆势上涨 巴拿马型油轮加速下跌】

1 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1182.87 点，环比微涨 0.21%。其中，国际油轮船价综合指数环比下跌 1.01%；国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 0.96%、0.55%、0.12%。



受中小型船运价拖累，BDI 指数由涨转跌，周二收于 2151 点，环比下跌 5.86%，但干散货航运市场表现不俗，运价仍在盈亏平衡点之上，国际干散货船船价格大幅震荡。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 2266 万美元，环比下跌 0.84%；57000DWT 吨级散货船估值 2653 万美元，环比上涨 4.34%；75000DWT 吨级散货船估值 2722 万美元，环比上涨 0.09%；170000DWT 吨级散货船估值 3785 万美元，环比上涨 0.18%。近期，铁矿石和煤炭货盘下降，市场可用运力增多，运价和租金承压下跌，预计二手散货船价格或震荡调整。本期，国际散货船市场活跃度降低，总共成交 13 艘（环比减少 6 艘），总运力 58.87 万 DWT，总成交金额 19490 万美元，平均船龄 13.92 年。

OPEC 增产速度受阻，美国原油库存降低，石油供应预期收紧，国际原油持续上涨，布伦特原油期货周二收 83.75 美元/桶，环比上涨 4.53%。国际油轮运价稳中有跌，油轮船价涨跌互现。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，环比下跌 0.27%；74000DWT 吨级油轮估值 2620 万美元，环比下跌 3.51%；105000DWT 吨级油轮估值 4024 万美元，环比上涨 0.04%；158000DWT 吨级油轮估值 4117 万美元，环比上涨 0.41%；300000DWT 吨级油轮估值 6346 万美元，环比下跌 2.06%。英国最大能源供应商警告：能源危机可能持续两年之久。市场预期原油需求复苏更显强劲，阿芙拉型油轮 1 年期租费率本期上涨 8.11%，预计油轮船价短期止跌回稳。本期，国际油轮成交清淡，总共成交 7 艘，总运力 88.97 万 DWT，总成交金额 15250 万美元，平均船龄 12.57 年。

沿海煤炭运价上涨，粮食和金属矿石运价下跌，终端需求方按需采购，沿海散货船价格稳中有涨。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 223 万人民币，环比上涨 0.53%；5000DWT 吨级散货船估值 1598 万人民币，环比上涨 0.56%。市场传言印尼煤即将恢复出口，国内煤炭价格明显上涨，下游接受度并不高，临近春节后续停产减产企业陆续增多，沿海运输市场步入平淡期，预计沿海散货船价格或小幅波动。本期，沿海散货船成交船舶吨位为 5000DWT 左右，船龄为 14.62 年。

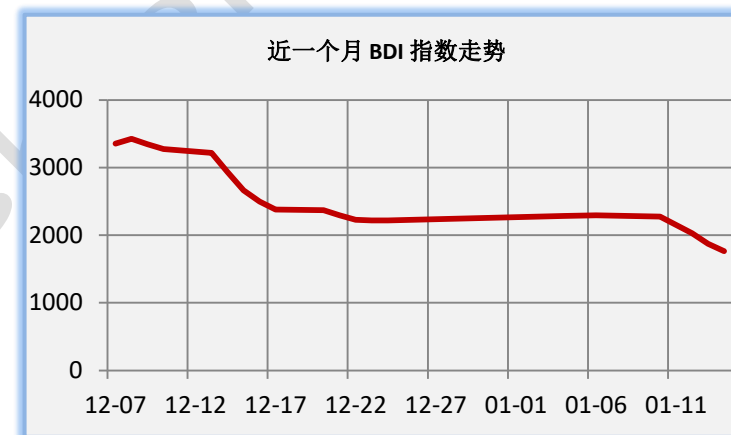
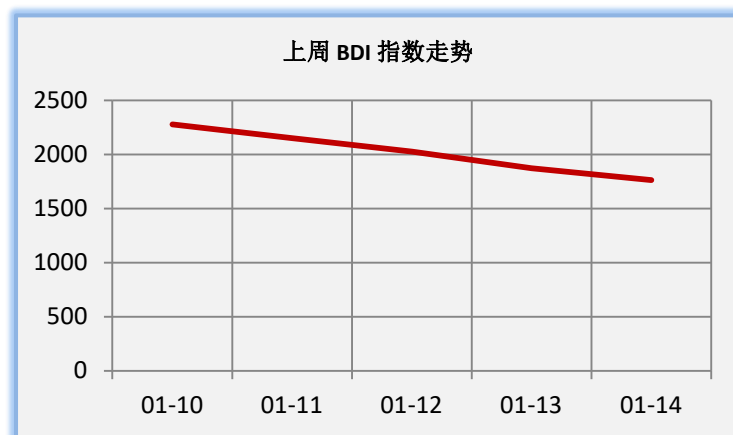
内河散货运价下滑，内河散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 50 万人民币，环比下跌 1.43%；1000DWT 吨级散货船估值 132 万人民币，环比下跌 0.21%；2000DWT 吨级散货船估值 291 万人民币，环比下跌 1.15%；3000DWT 吨级散货船估值 391 万人民币，环比上涨 3.15%。本期，内河二手散货船市场成交量继续下降，总共成交 20 艘（环比减少 8 艘），总运力 3.10 万 DWT，总成交金额 3846.78 万元人民币，平均船龄 11.47 年。

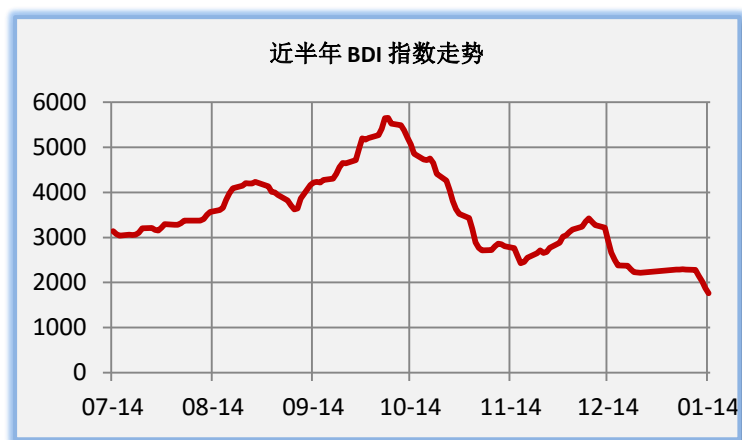


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	1月10日		1月11日		1月12日		1月13日		1月14日	
BDI	2,277	-12	2,151	-126	2,027	-124	1,873	-154	1,764	-109
BCI	2,554	+122	2,325	-229	2,097	-228	1,746	-351	1,496	-250
BPI	2,849	-108	2,715	-134	2,565	-150	2,452	-113	2,375	-77
BSI	2,001	-73	1,958	-43	1,936	-22	1,915	-21	1,897	-18
BHSI	1,268	-32	1,250	-18	1,227	-23	1,209	-18	1,192	-17





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	07/01/22	31/12/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	25,500	25,750	-250	-1.0%
	一年	26,250	27,000	-750	-2.8%
	三年	21,250	21,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	27,750	27,500	250	0.9%
	一年	23,250	23,500	-250	-1.1%
	三年	16,000	16,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	25,000	27,000	-2000	-7.4%
	一年	23,250	24,250	-1000	-4.1%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	20,750	23,750	-3000	-12.6%
	一年	20,500	20,500	0	0.0%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2022-01-11



3. [航运&船舶市场动态](#)

【2022 年后，全球集运市场供需矛盾会缓解吗？】

近日，航运数据咨询公司 Xeneta 联合创始人及 CEO 帕特里克·伯格伦德表示，因诸多矛盾无法解决，未来集装箱船费率很难大幅回调。

关于集运市场现状，疫情影响叠加旺盛需求，全球集装箱船运力供给不足，港口异常拥堵，不仅推高运费和商品物价，而且增加港口操作失误和安全事故发生的几率。

关于未来市场趋势，2021 至 2025 年，供应链问题恶化，集装箱船运费无法迅速回归疫前水平，准班率无法保证，港口拥堵持续；主要班轮公司收购港口和货代公司，对运费有更强掌控，小型班轮公司则改变目的港以避开拥堵，但无法即刻缓解供应链危机。2025 至 2030 年，新造集装箱船陆续交付，但供应链问题依旧，港口能力更新进展缓慢，欧美国家人口老龄化严重，港口劳动力减少，来源地多元化或近岸外包成为班轮公司稳固供应链、保障货物流动的应对方案。2030 年之后，日益严苛的环保要求敦促集装箱船采用全新动力燃料，带来高额成本，加之劳动力成本攀升，集装箱船运费由此增加，美国政策制定者或向效益好的班轮公司征收税费以平民心。

来源:中国船舶经研中心

【印尼官员称煤炭出口活动将在本周初恢复】

综合多家媒体周一报道，新年伊始印尼颁布的煤炭出口禁令有望在未来一两天内暂告一段落，部分船只最快有望在今晚或周二载着煤炭离境。

海事和投资事务协调部长 Luhut Pandjaitan 在周一接受 CNBC 采访时明确表示：“周一晚些时候或者周二，我们能够放行一些大(运煤)船。”同样在周一早些时候，印尼能源部长 Arifin Tasrif 也曾告诉日本外相萩生田光，印尼政府有望在未来几日(对禁止煤炭出口)做出决定。

新年伊始，由于印尼国有电力公司(PLN)报告国内发电厂煤炭库存见底，全球最大动力煤出口国颁布出口禁令，推高全球煤炭价格的同时，也引发日本、韩国、菲律宾等一众消费国抗议。



此外根据印尼媒体 KONTAN 周一晚间报道，Pandjaitan 在今天也表示，除了数艘运煤船将获得批准并于这两天启航外，从 1 月 12 日(本周三)开始，对于满足国内市场出售承诺 (DMO) 的企业，煤炭出口活动将整体恢复。根据 Pandjaitan 透露，在新的 DMO 框架下，国内煤矿需要在国内至少出售 25% 的产能。

不过 Pandjaitan 在周一并没有明确表明哪些公司能够获批重启出口。Pandjaitan 强调，如果有公司未能履行对印尼国有电力公司 (PLN) 的承诺，将根据规定进行制裁和罚款。

印尼煤矿协会主席 Pandu Sjahrir 接受媒体采访时也表示，目前 PLN 手头已经有 1390 万吨的煤炭储备，该公司希望能够达到 2000 万吨，大概够用 20 天。Pandu 表示，煤矿方面已经按照电力公司的意愿提供煤炭。

能源智库 IESR 执行总监 Fabby Tumiwa 表示，眼下煤炭(补库存)的最大问题是物流，但早晚会找到解决方案。一般而言从把煤炭从煤矿运到发电站需要最多 10 天，不过在潮湿的一月，打包这个步骤可能就需要四天时间。

来源:财联社

【供应链危机依然无解？马士基：货物延误现象将继续存在】

全球航运巨头马士基 (Maersk) 周二在发给客户的咨询报告中警告称，由于缓解航运拥堵所耗费的时间比其原先预期的要长，该公司今年在全球运输货物方面仍存在困难。

在过去一年间，随着消费者支出大幅激增，同时疫情导致集装箱船短缺，全球多个主要港口面临拥堵局面，数百艘集装箱船不得不在港口外排队等待入港卸货。

马士基在报告中表示，“不幸的是，2022 年并没有像我们希望的那样开始。”

该公司指出，“疫情仍在蔓延，新一轮疫情的爆发正影响到我们运输货物的能力。”该公司还表示，预计这种限制仍将持续“一段时间”。



北美主要港口依然拥堵

马士基表示，近来北欧港口的拥堵情况已有所缓和，比利时安特卫普港的等待时间预计将从前一周的 10 天减少到本周的 2 天左右。

不过，北美主要港口的拥堵情况依然未见缓解。马士基称，目前全球集装箱船卸货或取货的最长等待时间是在美国西海岸，洛杉矶港和长滩港的等待时间在 38 至 45 天之间。

根据南加州海运交易所 (Marine Exchange of Southern California) 的数据，上周四再度有创纪录的 105 艘集装箱船在洛杉矶和长滩港外排队等待装卸货。其中有 16 艘是在离岸 40 英里内的港口水域，另外 89 艘在 11 月最新制定的安全与空气质量管控区 (SAQA) 外。

值得一提的是，除了原本就拥堵不堪的西海岸外，美国东海岸如今也开始逐渐“沦陷”。东海岸最繁忙的纽约地区的港口码头目前正遭遇瓶颈：在 2021 年最后一周，集装箱船的平均等待时间约为 4.75 天，而全年的平均等待时间为 1.6 天。新年伊始，在纽约和新泽西港口外排队的船只数量大约为 12 到 13 艘，截止上周五仍有 11 艘。

知名财经博客网站 Zerotrade 表示，美国总统拜登去年制定的缓解港口拥堵的计划显然没有奏效，航运危机正在继续蔓延。

来源：财联社

【集装箱船运力紧缺租船市场竞争激烈】

今年第一周，租船市场上开放式集装箱船舶的供应进一步收紧。海运公司被迫提前 6 个月或更长的时间租赁船舶。

据马士基经纪公司 (Maersk Broker) 的说法，集装箱船船东们正在权衡他们的选择，要么接受日租金高企的多年期租船合同，要么坚持市场将继续坚挺的预期。

马士基经纪公司表示：“如果船东愿意的话，他们可以立即租赁船舶，而考虑到船东现在的处境，大多数船东仍在等待合适的交易出现。”



一名伦敦的船舶经纪人表示：“目前这对船东来说确实是双赢的。如今，让他们保持清醒的唯一两难选择是，现在赚一大笔钱，还是未来会赚到更多的钱。”

尽管去年由临时租船人支付的巴拿马型船高达 20 万美元/天的极高租金似乎已成历史，但租船市场仍炙手可热。

承运人发现自己没有足够的运力来满足次要航线上的班轮运输需求。而且由于船舶已多次推迟检验和维修工作，现在需要进行检验和维修，预计未来几个月，船舶短缺状况将进一步恶化。

船舶经纪人 Braemar ACM 表示：“鉴于目前大多数交易都是在长期基础上进行的，船东不太可能表现出仁慈的迹象。”

事实上，以前不愿接受长期租船合同的承运人现在不得不接受这样一个事实：他们必须准备好接受提供的任何交易，否则他们将被竞争对手的出价超过。此外，根据经纪公司的消息来源，承租人正被船东“拖到谈判桌前”，在现有租船合同未到期之时，以大幅提高的租赁费进行“要么接受，要么放弃”的延期。

一位经纪人表示：“我们看到承运人的船舶在租约还剩六个月或更长时间的情况下被提前租了出去，而长期的船东-租船人关系变得非常紧张。”

自疫情暴发以来，巴拿马型船队出现天文数字般重新崛起的一个例子是，Zim 近期租赁的 4330 teu Bermuda 船舶，租期为 46-50 个月，租金为 42000 美元/天，这艘 2010 年建造的船舶的租船订单金额将高达 6300 万美元，而希腊船东 Navios 在 2018 年 11 月购买这艘船仅支付了 1180 万美元。

有趣的是，在 2016 年 12 月，Zim 短暂地运营了这艘船两个月，当时每天只需向船东支付 4000 美元的租金。

来源: 搜航

【船舶报废量决定油轮市场何时复苏？】

船舶经纪公司 Barry RoglianoSalles (BRS) 表示, 2022 年上半年, 油轮报废的速度和规模是决定市场何时恢复盈利的关键。根据 BRS 的预测, 2021 年下半年开始活跃的船舶拆解活动将持续到 2022 年上半年。



数据显示, 2021 年下半年, 全球约 61% 的油轮船队处于停运状态, 船舶报废率飙升至 13 年来的最高水平。BRS 称, 在 2021 年最后几周, 有 27 艘油轮被送拆, 这些油轮将在未来几周报废, 因此没有被纳入去年的记录。据 BRS 估计, 2022 年将有 107 艘 3.4 万吨以上的油轮被拆解, 与 2021 年的水平持平。BRS 表示, 油轮市场的经营压力和监管的加强将继续推动报废活动。数据显示, 2021 年报废的油轮平均船龄为 22 年。

该机构警告称, 未来新船的交付量将相当可观, 尤其是 2022 年开始交易的大型船舶, 如果交付量远超报废量, 市场运价将进一步承压。根据英国劳氏数据, 计划于 2022 年交付的新船包括 61 艘超大型原油轮、66 艘苏伊士型油轮和 29 艘阿芙拉型油轮, 总计超过 1690 万载重吨。

BRS 预计今年第一季度石油和油轮需求将出现季节性减弱, 直到 5 月份才有可能超过 2021 年 12 月的水平。当前影响海运原油和成品油出口需求增长的不确定性因素包括变异毒株对航空旅行的影响、美国对伊朗和委内瑞拉的石油制裁何时取消, 以及中国非国营原油进口配额和成品油出口配额。国际能源署估计, 到 2022 年, 全球石油日需求量为 9950 万桶, 其中航空燃油消耗量约占 6%。BRS 指出, 2022 年中国第一批成品油出口配额日前已正式下发, 总量为 1300 万吨, 同比下降 56%, 将对太平洋地区的中程油轮市场带来影响。

来源: 中国远洋海运 e 刊

【克拉克森研究: 2021 年航运市场年终回顾与数据速览】

克拉克森研究 2021 年 12 月正式发布了《2021 年航运市场总结与展望》梳理总结了航运市场整体情况及发展趋势。随着正式进入到 2022 年, 克拉克森研究现已更新了 2021 年全年数据, 对航运市场进行全年的年终回顾与速览, 具体内容请参考下方正文。

航运市场在 2020 年新冠疫情冲击下呈现出极强的韧性后, 2021 年整体表现更为出色。全球贸易需求复苏、包括港口拥堵在内的严重物流中断、船队运力规模增长温和等因素, 共同推动 2021 年克拉克森海运指数 (涵盖 4 个航运细分船型市场) 均值增长 93% 至 28,700 美金/天。强劲的运费收益也支撑了去年二手船交易量创下破纪录水平, 新造船订单量亦达到 2014 年以来的最高纪录。

船舶收益

随着每一季度的节节攀升, 2021 年克拉克森海运指数取得傲人的成绩, 平均值达到 28,700 美金/天, 为 2008 年以来的最高年度均值 (近 10 年均值为



13,697 美金/天)。从细分船型市场来看:

以集装箱船市场表现最为突出,克拉克森研究集装箱船加权期租租金水平增长 260%,达到疫情前十年(2010-2019 年间)平均水平的 5 倍之多。

散货船市场也十分强劲,散货船即期市场平均日收益较 2020 年增长 185%,创下近 10 年来最高记录;其中受到小宗散货和粮食运输需求增长的推动,小型散货船收益表现更佳,超灵便型散货船即期市场日收益增长 210%。

LNG 船市场方面,受到冬季需求旺季以及可用运力偏紧的影响,160,000 立方米的 DFDE 型 LNG 船即期日收益均值较 2020 年增长 50%。

汽车运输船 1 年期期租租金增长 103%,客滚船增长 19%。

经历了多年的低迷期,2021 年海工油气市场有所改善,前景谨慎乐观。

油轮市场船舶收益在 2020 年受到“浮式储油”推动达到多年来高位后,2021 年整体表现低迷,平均收益下滑 71%,以 VLCC 油轮收益表现尤差。

贸易复苏&物流中断

自 2020 年底开始的全球贸易复苏延续至 2021 年。截止 2021 年中,全球海运贸易量已恢复至疫情前水平,全年贸易量预计将达到 120 亿吨,较 2020 年增长 3.6%。主要商品市场的贸易复苏有所不同:集装箱、干散货以及液化气海运贸易强势回归,而石油贸易复苏则相对温和,2021 年贸易量较疫情前(2019 年)水平仍低 8%。虽然新冠疫情反复、中国经济放缓、通货膨胀、全球税收增加(以偿还疫情期间用于刺激经济产生的债务)以及财政支出承压等风险依然存在,全球海运贸易的前景总体上较为健康:预计 2022 年全球海运贸易量继续增长 3.5%,达到 124 亿吨。

此外,全球物流及供应链普遍遭受破坏,也是促成 2021 年集装箱船、散货船和汽车运输船市场精彩表现的主要原因之一,多地严重的港口拥堵导致市场实际活跃运力短缺。以集装箱船为例,其拥堵指数曾一度达到 37.5%的峰值,而疫情前平均水平为 31.3%。尽管预计全球物流中断将逐步得到缓解,但其对运费市场的影响仍将持续一段时间。



船队运力

2021 年全球船队运力供给维持低速增长。2021 年全球船队运力增长 2.9%至 22 亿载重吨，低于近 10 年来的平均增速 4.1%，且 2022 年运力增速预计将进一步放缓。运力变化方面，去年交付量和拆船量整体均相对稳定。2021 年全球船舶交付量总计 8,600 万载重吨，小幅下滑 3%。2021 年全球拆船量小幅下滑 2%至 2,430 万载重吨，而其中油轮拆解量由于运费市场低迷而增长 316%。拆船价格受到钢材价格暴涨的推动，增长近 40%。

新船订单方面，2021 年船厂新签订单量明显上升，共计 1.2 亿载重吨，合约 1,070 亿美金。对新船建造的投资主要流向集装箱船和气体船，分别达到 420 亿美金和 216 亿美金。新造船价格整体普遍上涨近 1/3，15,500TEU 左右的集装箱船新造船价格提高近 50%。截止 2021 年底，全球手持订单量，以载重吨计，占全球船队运力的比重为 9.4%，整体可控。其中油轮和散货船手持订单占比分别为 7.3%和 7.0%（以载重吨计），低于集装箱船的 23%（以 TEU 计）和气体船的 26%（以立方米计）。二手船交易方面，2021 年全球二手船交易量亦创下历史记录，共成交 1.45 亿载重吨，合计 460 亿美金。去年二手船价格增长明显，以集装箱船和散货船最为典型，15 年船龄的 5,100TEU 集装箱船二手船价格暴涨近 350%，散货船中以 5 年船龄的 60,000 载重吨散货船二手船价格增长最快，69%。

“环保与技术”在疫情后期愈发受到关注，重点在于减少航运业碳排放量。由于 2021 年海运贸易的复苏，去年航运业估算排放约 8.55 亿吨二氧化碳，占全球二氧化碳排放量的比重小幅上升至 2.4%。但随着行业监管和政策框架形成正逐步加速，包括 IMO 和欧盟计划采取的一系列措施，目前手持订单中以总吨计已约有 34%的运力可使用替代燃料。

2021 年航运业大部分市场以长牛之势令人振奋，2022 年能否继续如虎添翼，敬请期待！

来源:克拉克森研究

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 (Bargaining or Special condition etc)	Comment
Busan	517~522	687~692	765~770		Steady.



Tokyo Bay	572~577	678~683	852~857	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	552~557	690~695	839~845	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	478~483	670~676	715~720	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	568	691	820	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	480~485	681~686	732 ~737	+ 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.	685~690	822~827		Avails tight.
Rotterdam	470~475	608~613	743~748		Softer.
Malta	S. E.	662~668	790~798		Steady.
Gibraltar	S. E.	662~667	792~797		Steady.

截止日期: 2022-01-13

◆ 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	07/01/22	31/12/21	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	07/01/22	31/12/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,250	11150	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,600	7,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,950	5,900	50	0.8%	
MR	52,000	4,100	4,100	0	0.0%	

截止日期: 2022-01-11



(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	Bulker	81,000	Oshima, Japan	2025	Sumitomo Corp - Japanese	Undisclosed	ammonia fuelled
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2024	NYK Line - Japanese	20,345	
6	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024-2026	Mitsui OSK Lines - Japanese	19,600	against long-term T/C to CN00C
1	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024	CSSC Leasing - HK based	19,430	
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Maran Gas - Greek	21,000	option declared
1	LNG	174,000 cbm	KSOE, S. Korea	2024	SK Shipping - South Korean	21,790	against T/C to Mitsui & Co
3	LEG	7,200 cbm	CIMC SOE, China	2024	Hartmann - German	Undisclosed	LNG fuelled
4	Container	16,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2025	Maersk - Danish	Undisclosed	methanol fuelled
6	Container	15,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2024	MSC - Swiss based	18,240	LNG 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
ASL JUPITER	BC	87,052		2005	Japan	1,315	Chinese	
EL SOL SALE	BC	75,894		2002	Japan	1,150	Chinese	BWTS fitted
HH PIONEER	BC	72,940		1997	S. Korea	850	Undisclosed	
OCEAN DOTEY	BC	69,045		1995	Japan	780	Undisclosed	
NANTONG COSCO KHI-1	BC	64,000		2024	China	3,200	Chinese	en bloc each
NANTONG COSCO KHI-2	BC	64,000		2024	China	3,200	Chinese	
TANIKAZE	BC	56,064		2013	Japan	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
SPARROW	BC	53,459		2005	Japan	1,350	Undisclosed	
TIENTSIN	BC	37,657		2016	Japan	2,650	Undisclosed	
LONGSHORE	BC	34,399		2010	S. Korea	1,580	European	BWTS fitted
UNIVERSE HONESTY	BC	28,520		2000	Japan	680	Undisclosed	BWTS fitted



UNIVERSE ALLIANCE	BC	28,510	1994	Japan	530	Undisclosed	BWTS not fitted but included in the sale
UNIVERSE KAISA	BC	28,200	2004	Japan	850	Undisclosed	
BAO TENG	BC	24,086	1997	Japan	530	Swiss	
GLORY ATLANTIC	BC	20,200	2006	Indonesia	1,650	Swiss	

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
HAMBURG BAY	CV	72,982	6,350	2009	Japan	undisclosed	German	
ALS CERES	CV	54,308	4,400	2010	S. Korea	undisclosed	Israeli	
CHESAPEAKE BAY	CV	50,790	4,253	2003	S. Korea	5,500	Hapag Lloyd - German	Delivery 1Q/22
ST EVER	CV	33,407	2,535	2011	Japan	4,650	Taiwanese	delivery Mar-Apr/22
MOUNT GOUGH	CV	23,504	1,756	2016	China	4,220	Undisclosed	
HULL 2075	CV	22,000	1,800	2022	China	8,000	Chinese	en bloc each, delivery
HULL 2076	CV	22,000	1,800	2022	China	8,000	Chinese	8&9/22

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. 2	GC	8,881		2002	Japan	350	Greek	
HAYATE	GC/MPP	13,121		2011	Japan	1,000	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
CHLOE V	TAK	320,261		2011	S. Korea	4,210	TMS Tanker - Greek	scrubber fitted, sale incl bunkers, DD due Mar/22, auction
ARGENTA	TAK	319,180		2005	S. Korea	3,150	Undisclosed	scrubber fitted
KAZAN	TAK	115,727		2003	S. Korea	1,150	Undisclosed	*
KRYMSK	TAK	115,663		2003	S. Korea	1,150	Undisclosed	
JERSEY	TAK	105,994		1998	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
TORM EMILIE	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,350	U. K	
STENA PRESIDENT	TAK	65,112		2007	Croatia	1,120	Nigerian	
PS LONDON	TAK	50,922		2008	S. Korea	1,180	Laskaridis - Greek	ice class 1A
ARDBEG	TAK	34,798		2021	China	2,350	Singaporean	**
BOWMORE	TAK	34,752		2021	China	2,350	Singaporean	
DICTADOR	TAK	34,747		2019	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN JACK	TAK	11,999		2018	China	undisclosed	Undisclosed	



OCEAN MANTA	TAK	11,999	2017	China	undisclosed	Undisclosed	
NORTHSEA BETA	TAK	8,647	2010	China	890	Undisclosed	en bloc
PYXIS ALPHA	TAK	8,615	2010	China			
JIN FU XING 602	TAK	4,117	1992	China	undisclosed	Chinese	

◆ 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
BULL KALIMANTAN	TAK	106,548	16,111	2002	Japan	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
GDANSK	BC	63,671	12,434	1984	Brazil	535.00	
LINDA	OTHER/TUG		1,833	2003	Romania	660.50	at auction
RAJU	TAK	66,721	13,773	1990	Brazil	551.00	as is Rio De Janeiro to India
PROSPERITY	TAK	19,481	5,341	1997	S. Korea		
EXPRESS	TAK	8,821	2,998	1999	Japan	undisclosed	
STYBARROW VENTURE MV16	TAK/FSO	155,273	25,324	2007	S. Korea		HKC Green Recycling

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
FORCE ONE	BC	38,888	7,149	1985	Japan	undisclosed	
INDIGA	TAK	16,168	6,486	1976	Germany	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
LAVENDER	GC/MPP	16,113	6,492	1996	Romania	undisclosed	India/Pakistan
ORIENTAL DRAGON	OTHER/PAS	3,202	9,498	1972	Finland	516.00	as is Pengang, auction sale
WHAKAAROPAI	TAK/FSO	137,684	19,216	1976		490.00	as is Batam



◆ 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
2022-01-14	636.770	729.320	5.578	81.755	872.950	65.605	1200.060	463.460	508.920
2022-01-13	635.420	726.240	5.534	81.549	869.970	65.876	1172.890	462.080	507.620
2022-01-12	636.580	723.760	5.520	81.662	868.040	65.766	1169.170	459.130	506.360
2022-01-11	636.840	721.710	5.526	81.689	864.910	65.940	1175.760	457.230	502.600

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。

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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