



全一海运市场周报

2022.01 - 第4期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2022.01.17 - 01.19)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求处于高位 运价指数总体平稳】

奥密克戎新冠毒株在全球范围持续传播，已经发展成为全球多地的主流毒株。得益于我国动态清零防疫措施，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，运输需求保持高位，市场运行平稳。1月21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5053.12点。

欧洲航线：奥密克戎毒株引发的新一轮新冠疫情在欧洲大规模爆发。市场对各类物资运输需求继续保持高位，航线运力保持稳定，港口拥堵持续。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。1月21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7783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，即期市场订舱价格与上期基本持平。1月21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7522美元/TEU。

北美航线：据报道近期美国新冠感染病例奥密克戎毒株的检出率已经达到九成以上，每日新增病例数达到罕见水平，累计确诊数更是突破了七千万大关。疫情已经使得美国的医疗系统不堪重负，美国市场对包括防疫物资在内的各类货物运输需求持续保持高位。疫情恶化以及集疏运体系效能低下，导致美国港口拥堵和集装箱滞压、运输周转不畅的矛盾突出。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，航线运价总体稳定。

波斯湾航线：当地疫情有所反弹但对市场影响相对有限，集装箱运输量保持平稳，市场供需总体稳定。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下滑。1月21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3575美元/TEU。

澳新航线：当地疫情近期大规模暴发，确诊人数屡创新高。在防疫需求和各类生活物资短缺等因素刺激下，运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场运价略有下滑。1月21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4610美元/TEU。



南美航线：南美为新冠疫情高发地区，奥密克戎毒株引发的病例激增，防控形势恶化，当地各类生活物资及医疗用品需求量处于较高水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，即期市场订舱价格略有下滑。1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 9988 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价运行良好。1月 21 日，中国出口至日本航线运价指数为 1281.92 点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价上涨需求不足 综合指数跌势不减】

本周，随着即将到来的春节长假，下游企业陆续减产放假，市场需求趋于平淡，沿海散货运输市场供需双弱，运价延续下跌走势。1月 21 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 1076.91 点，较上周下跌 4.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，全国大部分地区气温小幅回暖，且高于去年同期水平，居民用电需求仍难有较大增量。而进入节前最后两周，叠加当前全国各地散点疫情爆发的影响，部分工业企业提早停工放假，工业用电量也随之进入年度低点。同时电厂库存水平偏高，去库存意向较为明显，采购需求减弱。煤炭价格方面，临近春节，主产区煤矿陆续计划停产、减量，煤矿库存维持相对低位，部分产区价格继续上涨。而港口货源结构的不均衡也使得优质煤种价格具有继续上行的空间。总体来看，国内煤炭市场供应偏紧，而印尼煤出口受限，进一步推动煤炭价格上涨。运价走势方面，煤炭市场供需双弱，电厂拉运以长协为主，市场货盘稀缺，成交冷清，船多货少格局加剧。买方市场下货主强势，船公司低价揽货现象较多，运输市场延续偏弱行情。随着油价上升，目前运价已逐步逼近船东成本线，部分船东甚至有意向停船过年。

1月 21 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1064.88 点，较上周下跌 6.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 633.64 点，较上周五下跌 11.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 25.7 元/吨，较上周五下跌 2.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 27.1 元/吨，较上周五下跌 4.8 元/吨。

金属矿石市场：近期政策面利好消息不断，财政货币投资等政策支持力度加大，提振市场信心，部分钢厂涨价，钢材现货市场偏强运行。不过，随着春节假期来临，钢企开工率处于相对低位，产量小幅下降。建筑钢材市场进入冬储阶段，社会库存不断累积逐步达到巅峰，而下游需求则逐步萎缩，沿海铁矿石运



输市场运价延续下跌走势。1月21日，沿海金属矿石货种运价指数报收1101.55点，较上周下跌2.8%。

粮食市场：随着春节临近，东北产地种植户售粮热情降温，北方港口集港数量减少，贸易商收购进入收尾阶段，年前待发船只减少。南方港口进口玉米提货速度加快，内贸玉米成交偏淡。总体而言，粮食运输市场基本面偏弱行情不改，在煤炭运价的影响下，粮食运价继续下跌。1月21日，沿海粮食货种运价指数报1066.23点，较上周下跌8.2%。

成品油市场：本周山东地炼开工负荷有所下滑。随着春节假期以及冬奥会临近，柴油需求有转弱预期，加之炼油利润仍不乐观，个别炼厂有停工计划，预计汽油、柴油等产品供应继续缩减。汽、柴油采购相对平稳。1月21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，与上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型弱势延续 综合指数大跌不止】

本周，国际干散货运输市场利空因素持续发酵，三大船型延续上周低迷态势。海岬型船依旧运输需求低迷，运价承压大跌。巴拿马型船与超灵便型船由于印尼方面政策仍不明朗，运价持续下行。远东干散货指数呈大幅下跌走势，1月20日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1171.10点，运价指数为1110.46点，租金指数为1262.06点，较上周四分别下跌13.5%、7.7%和20.2%。

海岬型船市场：海岬型船行情承压下行。太平洋市场，本周市场仍在消化过剩运力，运价自周初起继续下探，澳大利亚至青岛航线运价一度跌至7美元/吨，再创近期新低。周中，由于国际燃油价格较前期有所上涨，船东挺价意愿较强，周中运价有所反弹，总体保持低位波动态势。1月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8304美元，较上周四大跌30.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.524美元/吨，较上周四下跌4.1%。本周，虽然淡水河谷等矿商宣布恢复部分矿场运营，但远程矿航线仍未有货盘放出，运价继续下跌。1月20日，巴西图巴朗至青岛航线运价为18.390美元/吨，较上周四下跌10.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场大幅下跌。太平洋市场，本周印尼方面放行少量已装煤船舶并宣布考虑恢复部分符合条件的煤矿企业出口，但并未有具体实施。在疫情、春节假期以及货盘缺乏等因素的影响下，运力富余，租金大幅下挫。1月20日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15150美元，较上



周四下跌 22.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13729 美元，较上周四下跌 19.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.750 美元/吨，较上周四下跌 11.7%。粮食市场，由于巴西大豆收割受强降雨影响有所延迟，叠加前期运力投放较多，本周运价呈现持续回落态势。1月 20 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 50.24 美元/吨，较上周四下跌 9.5%；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 63.14 美元/吨，较上周四下跌 6.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续疲软。本周，受印尼方面政策不明朗的影响，货盘稀少，市场情绪相对悲观，普遍期待春节后行情恢复，租金下行明显。1月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13043 美元，较上周四下跌 14.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 16226 美元，较上周四下跌 12.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 13688 美元，较上周四下跌 13.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.477 美元/吨，较上周四下跌 7.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 14.489 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价持续下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 1 月 14 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存增幅超预期，精炼油库存增幅基本符合预期。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 11.9%。因炼厂炼油量下滑，原油净进口量增加，美国原油库存出现八周来的首次增加。由于奥密克戎变体的弱毒性，为使全球经济复苏步入正轨，西方各国政府正在放宽隔离规定，并缩减疫情时期的紧急支持举措，给油市带来更多的乐观情绪。本周也门胡塞武装对阿联酋首都阿布扎比发动了无人机袭击，中东地缘紧张局势升温；同时伊拉克北部经由土耳其的地中海港口向欧洲输送石油的管道发生爆炸，加剧了近期石油市场的供应紧张，支撑油价。布伦特原油期货价格屡创新高，周四报 86.12 美元/桶，较 1 月 13 日上涨 2.13%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续低迷，苏伊士型油轮运价小幅回暖，阿芙拉型油轮运价小幅下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。1 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 642.39 点，较 1 月 13 日下跌 2.01%。本周市场 1 月装期的货盘基本收尾，2 月装期的货盘仍在排期确认，整体交易较上周有所减少，船多货少的基本面没有改变，在燃料油价格居高不下的情况下，船东的 TCE 更差，短期来看市场将持续低迷，但运价下行空间有限。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)不断下滑，西非航线日均 TCE(等价期租租金)跌破保本线。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS35.57，较 1 月 13 日下跌 2.6%，CT1 的 5 日平均为 WS36.14，较 1 月 13 日下跌 2.0%，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 WS37.36, 下跌 1.2%, 平均为 WS37.73, TCE 平均 -0.04 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平小幅回暖。西非至欧洲市场运价上涨至 WS57 (TCE 约 -0.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨 WS67 (TCE 约 -0.4 万美元/天)。中国进口主要来自中东和非洲, 一艘 13 万吨级船, 伊拉克巴士拉至中国, 2 月 4 日货盘, 成交运价约为 WS62.5; 一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国宁波, 1 月 29 至 31 日货盘, 成交包干运费约为 245 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线稳中有升, 地中海及欧美航线涨跌互现, 综合水平小幅下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS97 (TCE 约 -0.02 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS100 (TCE 约 0.6 万美元/天)。北海短程运价保持在 WS95 (TCE 约 -0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至 WS90 (TCE 约 1.1 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS105 (TCE 约 0.2 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS98 (TCE 约 0.4 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线涨跌互现, 欧美航线全线下挫, 综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS133 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS98 (TCE 约 0.2 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS78 (TCE 约 -0.2 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS89 水平 (TCE 约 -0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS130 (TCE 约 0.3 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价大幅震荡 沿海货船船价由涨转跌】

1 月 19 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1177.80 点, 环比下跌 0.43%。其中, 国际油轮船价综合指数环比微涨 0.23%; 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下跌 0.54%、1.23%、0.02%。

巴西的暴雨和印尼的煤炭出口禁令, 严重影响了铁矿石和煤炭的出货量, BDI 指数连续 8 个交易日下跌, 周二收于 1644 点, 环比下跌 23.57%, 国际干散货船船价大幅震荡。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, 环持平; 57000DWT 吨级散货船估值 2520 万美元,



环比下跌 5.00%; 75000DWT 吨级散货船估值 2809 万美元，环比上涨 3.18%; 170000DWT 吨级散货船估值 3791 万美元，环比上涨 0.16%。近期，国际干散货船 1 年期租金费率分别下跌 2.78%~9.95% 不等，市场货盘缺少，预计二手散货船价格或有回调。本期，国际散货船市场活跃度较低，总共成交 11 艘（环比减少 2 艘），总运力 51.14 万 DWT，总成交金额 16550 万美元，平均船龄 14.73 年。

OPEC 供应保持谨慎，美国库存连续下降，市场预期供应难抵需求，俄罗斯与乌克兰地区冲突使得投资者担忧石油供应中断，国际油价连续上涨，布伦特原油期货周二收 88.56 美元/桶，环比上涨 5.74%。国际油轮运价底部徘徊，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 2288 万美元，环比上涨 0.19%; 74000DWT 吨级油轮估值 2590 万美元，环比下跌 1.15%; 105000DWT 吨级油轮估值 4025 万美元，环比上涨 0.01%; 158000DWT 吨级油轮估值 4127 万美元，环比上涨 0.25%; 300000DWT 吨级油轮估值 6451 万美元，环比上涨 1.67%。据统计，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；2022 年上半年，油轮报废的速度和规模是决定油轮市场何时恢复盈利的关键；2023 年全球新造油轮交付量处于 25 年来的最低点，寥寥无几的新造油轮交付量，似乎可以看到市场回涨的一丝迹象。本期，国际油轮成交活跃，总共成交 19 艘（环比增加 12 艘），总运力 171.86 万 DWT，总成交金额 30010 万美元，平均船龄 12.53 年。

除煤炭之外，大宗商品价格价格走跌，市场需求减弱，船多货少格局未变，运价跌势不改，沿海散货船价格由涨转跌。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，环比下跌 0.03%; 5000DWT 吨级散货船估值 1555 万人民币，环比下跌 2.69%。春节前，大宗散货贸易双方以观望为主，沿海散货运输需求维持低位水平，船东报价谨慎下调，预计沿海散货船价格或小幅下降。本期，沿海散货船总共成交 5 艘（环比增加 4 艘），总运力 5.56 万 DWT，总成交金额 4927 万元人民币，平均船龄 7.66 年。

内河散货运输市场行情低迷，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 49 万人民币，环比下跌 1.70%; 1000DWT 吨级散货船估值 134 万人民币，环比上涨 1.36%; 2000DWT 吨级散货船估值 283 万人民币，环比下跌 2.51%; 3000DWT 吨级散货船估值 402 万人民币，环比上涨 2.68%。本期，内河二手散货船市场成交量小幅回升，总共成交 21 艘（环比增加 11 艘），总运力 6.06 万 DWT，总成交金额 8598.43 万元人民币，平均船龄 8.07 年。

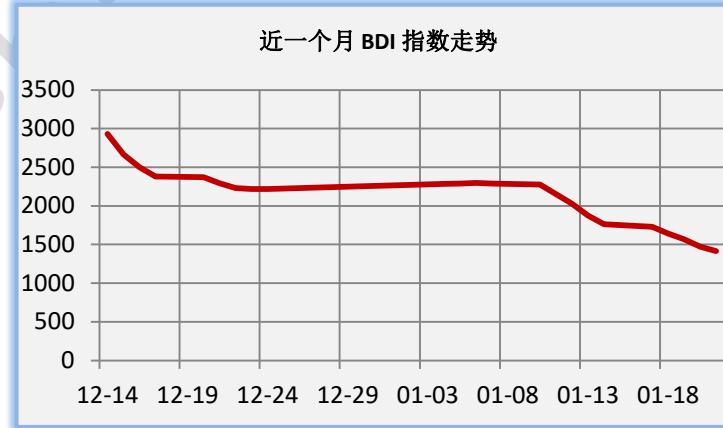
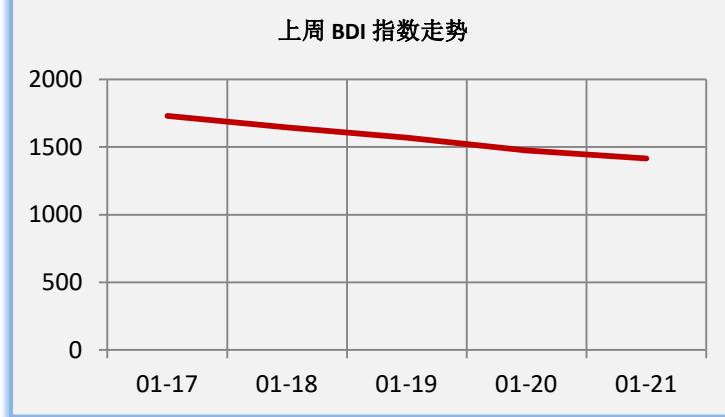
来源：上海航运交易所



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17日	1月18日	1月19日	1月20日	1月21日	
BDI	1,731	-33	1,644	-87	1,570	-74
BCI	1,470	-26	1,316	-154	1,226	-90
BPI	2,326	-49	2,223	-103	2,095	-128
BSI	1,864	-33	1,840	-24	1,812	-28
BHSI	1,179	-13	1,162	-17	1,139	-23





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型 (吨)	租期	14/01/22	07/01/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	21,250	25,500	-4250	-16.7%
	一年	23,750	26,250	-2500	-9.5%
	三年	20,250	21,250	-1000	-4.7%
Pmax (76K)	半年	24,000	27,750	-3750	-13.5%
	一年	22,750	23,250	-500	-2.2%
	三年	15,750	16,000	-250	-1.6%
Smax (55K)	半年	24,250	25,000	-750	-3.0%
	一年	22,500	23,250	-750	-3.2%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	20,750	20,750	0	0.0%
	一年	19,750	20,500	-750	-3.7%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2022-01-18



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Yarra Star' 2008 82624 dwt dely Yeosu 21/24 Jan trip via EC Australia redel India \$15,000 - LSS

'Ivestos II' 2004 76466 dwt dely aps EC South America beg February trip redel Singapore-Japan \$16,500 + \$900,000 bb - Reachy

'Guoyuan 28' 2013 75800 dwt dely aps EC South America 15/17 Feb trip redel Skaw-Gibraltar \$24,500 - Cofco Agri

'Ocean Lion' 2005 75656 dwt dely Mersin end January trip via Black sea redel Singapore-Japan \$29,000 - Louis Dreyfus

'Nestor I' 2011 32312 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Algeria intention grains \$14,500 - NMC

(2) 期租租船摘录

'Shandong Fu Ze' 2017 81782 dwt dely Zhoushan prompt min 4 / max 7 months redel worldwide \$23,500 - Oldendorff

4. 航运&船舶市场动态

【2023年油轮交付量或创本世纪最低】

最近,有行业分析机构分析表示,压力重重的油轮船东正经历本世纪最糟糕的盈利时期之一,但在看到寥寥无几的即将交付的新造油轮时,似乎可以看到市场回涨的一丝迹象。



根据油轮经纪人 Gibson 的数据,2023 年全球新造油轮交付量处于 25 年来的最低点,而 2024 年的交付量看起来也相对较低。

鉴于去年集装箱船和液化天然气船的大量订单,大多数蓝筹船厂现在在 2023 年都已订满,这意味着油轮船队在未来几年内的增长将微乎其微,或造就本世纪油轮交付最低的纪录。

根据克拉克森研究服务公司的统计数据,2021 年造船厂的订单偏向集装箱船(420 亿美元)和液化天然气运输船(216 亿美元)。克拉克森在最近的一份市场报告中指出,整个商船队的订单量按载重吨计算上升到“可管理”的 9.4%,其中油轮占 7.3%,散货船占 7%,而集装箱船和液化天然气运输船的比例要高得多,为 23%。

为了应对糟糕的油轮市场,BRS 的分析师也已敦促油轮船东加快报废速度。

“如果在 2022 年提前报废,这将有助于确定船队的基本面。与此同时,在需求方面,需求似乎至少要到 2022 才能接近 Covid-19 大流行前的水平,这表明今年上半年不太可能改变目前陷入困境的油轮船东的命运。”BRS 在其最近的每周油轮报告中指出。

船舶经纪公司 Barry Rogliano Salles(BRS)也表示,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。

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。

来源:海事服务网

【日本预计 2022 年船价持续高位,但企业盈利艰难】

2020 年,国际船舶市场受疫情冲击,新船价格和成交量大幅下降,日本造船企业遭遇困境,手持订单仅能维持 1.4 年的工作量。但自 2021 年初以来,这一形势出现转变,运费上涨推动新船价格快速上行,船东开始订造大量新船,目前日本多家船企船坞排期至 2023 年,甚至 2024 年上半年,船企基本摆脱了经营危机。



对于 2022 年，日本造船业人士预计新船价格将继续维持较高水平，甚至上浮 10%，原因是散货船需求仍保持在高位，预计 2022 年散货船运输需求同比增长 5.8%，而船队供应仅增长 2.3%。从新船成交量来看，由于新船价格维持高位，且船厂船坞排期相对充实，预计 2022 年的新船成交量将略低于 2021 年。但是，造船企业在 2022 年实现盈利更为艰难，因为 2022 年交付的新船多是在市场低迷时期承接的，而钢价上涨推动建造成本大幅增加，双重因素共同挤压利润空间，船企盈利能力将遭到较大挑战。

来源：中国船舶经研中心

【华尔街航运分析师继续看好 2022 年集运业】

近日，在 Capital Link 举办的“Setting the Stage for 2022”研讨会中，众多华尔街航运市场分析师继续看好 2022 年集运业。

花旗集团运输分析师 Chris Wetherbee 表示：“集运业是这场疫情的最大赢家。我们预期在 2022 年港口拥挤将持续，在今年下半年之前不会有实质性的改善。拥堵将继续改变常规的市场模式，飙升的运费将持续下去。他解释说。”作为[拥堵]的结果，你将在全年有非典型的模式，升高的费率将持续下去。班轮运营商正在重新签订长期协议，与去年相比，这些公司可能今年 EBITDA 将翻番，创造大量现金流。”

Jefferies & Co. 的分析师 Randy Giveans 也认为拥堵将是 2022 年的主旋律并补充道：“集装箱船运营商在运价高位上租了三、四、五年的船，一部分现金流被锁定。基于推动集装箱船运营商贸易的潜在因素以及有利的供需因素，我对 2022 年的市场保持乐观。我认为，整个 2022 年的集装箱船运费可能将高于 2021 年中期前的水平。”

Clarksons Platou 分析师 Omar Nokta 针对目前货主和承运人之间的运费协议表示：“这次情况与以往可能不同的是，通常集装箱船运营商根据现货合同、季度合同，或者是 12 个月的合同进行运营……但现在，这些公司开始对两年、三年的运费协议感兴趣，常规的游戏规则被打破，集装箱船运营商可以在较长的时期内锁定高运费。

Omar Nokta 指出，一些集装箱船运营商曾在 2021 年 10 月至 2022 年 2 月期间冻结了运费上涨（或许是为了应对政府监管机构监管），现货市场表明运费的确存在上涨空间，这些公司是否继续保持冻结是个疑问。目前，集装箱船运营商比历史上任何时候都要强大，在偿还完大量债务的同时还为未来做好了准备。”



Stifel 分析师 Ben Nolan 称：“现阶段，集运业投资者面临着‘进退两难’的局面。现阶段的好行情能带来巨额收益，而集运业持续强势的时间具有很强的不确定性，市场可能出现过度修正的可能性。”

来源：海运圈聚焦

【EEXI 生效后，全球有效运力或减少 5%】

随着现有船舶能效设计指数(EEXI)将于 2023 年正式实施，为了减少二氧化碳排放，全球大部分船舶将降速航行，有效运力将减少 3-5%。

航运数据咨询公司 Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示：“航运业减少碳排放的实际形式尚未最终确定，但从本质上讲，无论其最终形式如何，在其他条件相同的情况下，降低速度意味着降低排放。”

船舶降速可能将提高运费，尽管对不同航运板块的影响各不相同。目前，集装箱运费接近历史高点，而油轮则在 2021 年表现疲软，2022 年依然具有很强的不明确。

国际海事组织规定，在 2023 年至 2026 年期间，与作为基准年的 2019 年相比，碳强度需每年减少 2%，与国际海事组织广泛讨论的到 2050 年温室气体比 2008 年减少 50%，以及到 2030 年碳强度减少 40% 的目标相比，这需要一套更紧迫的规则来应对。

一位航运消息人士表示，根据经验，将速度降低 1 节大约会使有效运力全面下降 3-5%，尽管并非所有船舶都会减速，某些船舶已经满足了效率要求。

“我们认为这些规定将直接导致 2023 年及以后全球船队航行速度降低，”华尔街投行 Jefferies 分析师在一份研究报告中说：“我们估计，平均航速每减慢 1 节，就会减少 3-4% 的有效运力，不同航运板块的具体变化取决于平均速度和海上时间。”

就 VLCC 而言，2015 年后建造的船舶大多是现代化的生态船型，市场人士预计这些船舶将保持 12-13 节的通常速度，而老船可能会为了满足 EEXI，被迫降速。

在集装箱船板块，EEXI 实施后，有效运力将大幅减少。去年 5 月，船舶租赁公司 Global Ship Lease 执行董事长 George Youroukos 指出，只有约 15% 的船



全一海运有限公司



船满足新规要求，85%的集装箱船需降低航速以满足 EEXI 要求，有效运力将减少 6%到 10%。

Peter Sand 表示：“如果集装箱船有效运力减少，市场将再现过去一年情形，延误和中断使有效运力远远低于数据。然而，由于过去十年集装箱船都处于慢速航行，集装箱船运力不断增加，碳排放法规能否影响集装箱船的航行速度还需观察。”

来源：海运圈聚焦

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	546~551	686~691	810~820		Steady.
Tokyo Bay	581~586	690~695	855~860	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	576~581	710~715	853~858	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	505~510	700~730	745~750	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	592	717	850	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	503~508	690~695	780 ~785	+ 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.	696~701	817~822		Avails tight.
Rotterdam	472~477	646~651	762~767		Softer.
Malta	S. E.	691~697	812~817		Steady.
Gibraltar	S. E.	691~697	817~822		Steady.

截止日期： 2022-01-20



◆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	14/01/22	07/01/22	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	14/01/22	07/01/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,300	11250	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,600	7,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,000	5,950	50	0.8%	
MR	52,000	4,100	4,100	0	0.0%	

截止日期: 2022-01-18

(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	180,000	Nihon, Japan	2024-2025		Undisclosed	
1	Bulker	180,000	Namura, Japan	2024-2025		Undisclosed	LNG fuelled
1	Bulker	180,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2024-2025		Undisclosed	
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2024	Japanese (Mitsui OSK Lines)	20,800	option declared against 8-yr T/C
3+3	Container	7,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2024	Singaporean (Eastern Pacific)	11,600	to Zim, dual fuelled
4	Container	5,500 teu	Hanjin, S. Korea	2023	German (MPC)	Undisclosed	methanol ready



4	Container	2,500 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023-2024	South Korean (Sinokor)	4,000
2	container	1,000 teu	Dae Sun, S. Korea	2024	South Korean (Dong Young)	2,200

◆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
SITC TAISHAN	BC	58,107		2010	China	1,770	European	BWTS fitted
HTC DELTA	BC	56,533		2014	China	1,790	Chinese	BWTS fitted
DIAMOND STARS	BC	55,389		2011	Japan	1,720	European	BWTS fitted
INTREPID EAGLE	BC	33,773		2013	China	1,560	Undisclosed	incl TC attached at \$22,735 net until Jul/22
LOCH MAREE	BC	33,382		2013	Japan	1,800	Undisclosed	
TEDA	BC	32,354		2006	Japan	1,380	Manta - Turkish	BWTS fitted

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
BELMONTE EXPRESS	CV	42,141	3,534	2006	China	5,000	MSC - Swiss	
CAPE MANILA	CV	41,534	2,758	2011	China	4,700	MSC - Swiss	
CARDIFF TRADER	CV	33,673	2,526	2003	Germany	3,000	MSC - Swiss	
MOUNT NICHOLSON	CV	23,504	1,730	2017	China	4,500	Singaporean	
RUN HE	CV	16,421	1,200	2003	Germany	2,000	Undisclosed	

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
CHUAN YANG	GC	6,097		1990	Japan	150	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
WU YI SAN	TAK	318,572		2012	China	3,850	Undisclosed	at auction
SEA LYNX	TAK	318,306		2004	S. Korea	3,200	Singaporean	BWTS fitted
TSUSHIMA	TAK	310,391		2008	Japan	3,650	Greek	BWTS fitted
NEW TALISMAN	TAK	296,068		2009	China	3,600	Aeolos Management - Greek	
NORDIC MISTRAL	TAK	164,236		2002	S. Korea	1,580	Undisclosed	
STENA PERROS	TAK	65,086		2007	Croatia	1,120	Nigerian	



全一海运有限公司



PS MILANO	TAK	50,554	2008	S. Korea	1,150	Turkish	trading dirty, deepwell
HYUNDAI MIPO 2859	TAK	50,000	2022	S. Korea	3,825	Denmark	
HARUNA EXPRESS	TAK	45,761	2004	Japan	900	Indian	BWTS fitted
HAFNIA KARAVA	TAK	40,020	2007	Japan	900	Undisclosed	trading DPP
HAFINA KARAVA	TAK	40,020	2007	Japan	900	Undisclosed	
CHEMWAY GAIA	TAK	38,106	2007	Japan	775	Far East	BWTS fitted, SS/DD due Mar/22
GULF MOON	TAK	37,488	2007	S. Korea	750	Greek	
GULF MIST	TAK	37,488	2007	S. Korea	750	Greek	*zinc coated
GULF MEWS	TAK	37,448	2007	S. Korea	750	Greek	
GS FABULOUS	TAK	17,548	2008	S. Korea	undisclosed	BTS Tanker	
CAPTAIN NICHOLAS ML	TAK/LGC	58,690	2008	S. Korea	4,700	Japanese	
EXCALIBUR	TAK/LNG	77,822	2002	S. Korea	3,500	Chinese	
THETIS GLORY	TAK/LPG	54,789	2008	S. Korea	4,750	Indonesian	
PAMPERO	TAK/LPG	53,503	2015	China	undisclosed	Chinese	
EPIC ST. GEORGE	TAK/LPG	5,350	2007	Japan	1,050	Vietnamese	

◆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
DMITRIY PASHCHENKO	OTHER/FISH	1,810	3,800	1988	U. S. S. R	undisclosed	
NORTH	TAK	105,250	16,224	2003	Japan	undisclosed	
CFORTUNE	TAK	17,542	5,605	2010		621.00	Fire damaged, delivery under tow
AULAC FORTUNE	TAK	17,542	5,605	2010	S. Korea	621.00	fire damaged (explosion in Jan 2019), delivery under tow
EVER LUCK	TAK	11,131		1997	S. Korea	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
MOSKOVSKAYA OLIMPIADA	OTHER/FISH	1,815	3,905	1980	U. S. S. R	750.00	High non-ferrous content
HELSINGFORSS	OTHER/FISH	1,810	3,929	1982	U. S. S. R	730.00	High non-ferrous content
KIGORIAK	OTHER/SUPPLY	2,066	4,855	1979	Canada	752.00	Specialized machinery
SAECHAN CHEMSTAR	TAK	9,325	2,518	1992	S. Korea	undisclosed	
GLORISILVER	TAK	5,430	2,220	1992	ITALY	undisclosed	



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
LEEN	TAK	4,990	1,903	1996	S. Korea	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
PAUL R. TREGURTHA	BC	69,172	15,172	1981	U.S. A	610.00	Self Discarnger
ST. CLAIR	BC	45,648	11,745	1976	U.S. A	undisclosed	
ROA	OTHER/FPSO	118,095	26,293	1981		610.00	as Is Batam

◆ ALCO 防损通函

【新加坡海事仲裁院修改其仲裁规则，使新加坡仲裁更方便易用】

新加坡海事仲裁院（SCMA）是一家为海事和国际贸易界提供纠纷解决架构的独立仲裁机构。新加坡海事仲裁院致力于满足行业需求，提供具有不同商业、技术、法律背景和种族的仲裁员小组，其中还包括相当数量的女性仲裁员。新加坡海事仲裁院现已推出第四版新加坡海事仲裁院仲裁规则（SCMA 规则），此新版规则将在新的一年生效。

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
2022-01-21	634.920	718.040	5.572	81.518	863.140	65.993	1208.720	457.700	507.420
2022-01-20	634.850	719.940	5.549	81.484	863.710	66.036	1200.820	457.880	507.220



全一海运有限公司



2022-01-19	636.240	720.600	5.552	81.649	865.100	65.809	1209.570	457.300	508.790
2022-01-18	635.210	724.640	5.542	81.538	866.690	65.865	1198.090	457.820	507.440
2022-01-17	635.990	725.540	5.564	81.675	869.180	65.786	1200.020	458.560	506.610

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	0.07843	1周	--	2周	--	1个月	0.10929
2个月	--	3个月	0.25886	4个月	--	5个月	--
6个月	0.44629	7个月	--	8个月	--	9个月	--
10个月	--	11个月	--	12个月	0.79843		

2022-01-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com