



全一海运市场周报

2022.02 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.02.14 - 02.18 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 航线运价高位徘徊】

变异毒株奥密克戎持续在世界范围内高速蔓延，全球每日新增确诊病例数继续保持非常高的水平，疫情形势仍然严峻。中国局部地区仍有疫情暴发，但总体控制情况良好，为此中国出口市场在“春节”长假后获得较好恢复。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线运价高位徘徊。2月18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4946.01点。

欧洲航线：欧洲地区疫情持续大规模暴发，每日新增确诊人数继续保持高位，加之地缘政治风险，未来经济复苏面临较大不确定性。生活必需品及医疗物资需求较大，运输需求高位徘徊。上海港船舶平均舱位利用率接近于满载水平，市场运价保持平稳。2月18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7652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接近满载，市场运价基本平稳。2月18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7416美元/TEU。

北美航线：美国疫情形势仍然严峻，每日新增新冠病例数保持在非常高的水平。由于通胀水平连续创新高，美联储被迫需要收紧货币政策，未来经济复苏将失去宽松政策的帮助。运输需求表现良好，供求关系稳固，上海港船舶平均舱位利用率保持接近满载的水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价基本保持稳定。

波斯湾航线：奥密克戎变异毒株导致目的地疫情反弹，但总体情况好于欧美地区。各类物资的需求保持较高水平，运输市场货量表现良好，供需基本面稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在高位徘徊，即期市场订舱价格与前期持平。2月18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3518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，每日新增确诊人数高位徘徊。目的地市场对各类生活物资保持较大需求，货量表现良好，供需基本面稳定，市场运价基本稳定。2月18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4515美元/TEU。

南美航线：目的地主要国家疫情形势总体严峻，南美地区未来经济复苏面临较大挑战。运输需求保持高位，供需基本面平衡，市场行情平稳。2月18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9093美元/TEU。

日本航线：运输需求保持稳定，市场行情出现回落。2月18日，中国出口至日本航线运价指数为1110.27点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节后市场供需双弱 综合指数小幅下跌】

受稳价政策与冬奥环保等多种因素影响，大宗商品市场供应偏紧，下游需求释放缓慢，成交冷清，本周沿海散货综合运价指数小幅下跌。2月18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1034.45点，较上周下跌3.9%。

煤炭市场：市场需求方面，元宵节后，工厂企业陆续复工复产，电厂日耗有所提升。不过，受冬奥会部分地区限产影响，用电需求仍低于预期。同时，电厂库存相对充足，下游采购仍以长协为主，市场需求偏淡。煤炭价格方面，由于稳价保供政策的快速落实，北方港口库存有序回升，截至2月16日，动力煤库存3972.9万吨，环比上周增加55万吨。坑口煤价下调，下游对价格下跌的预期提升明显。因前期仍有部分高价煤库存，导致采购价格与贸易商报价存在一定差距，现货市场博弈加剧。运价走势方面，受煤炭价格下跌影响，下游企业观望情绪较重，市场货盘稀少。元宵节后，运力释放，锚地船多货少情况持续加剧，本周市场行情一路走弱。由于油价持续冲高，提高船东运营成本，目前运价已基本跌至成本线，市场反映已经出现小范围抛锚现象。

2月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1013.17点，较上周下跌5.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收584.97点，较上周下跌19.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为23.0元/吨，较上周下跌7.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为27.5元/吨，较上周下跌5.1元/吨。



金属矿石市场：受限产影响，钢材产量增量有限，整体依旧处于低位。受铁矿石稳价政策影响，矿石价格回落，市场交易收紧。供给端产量有所回升，需求端缓慢恢复，供需总体稳定。本周沿海铁矿石运输市场运价小幅下跌。2月18日，沿海金属矿石货种运价指数报收1054.87点，较上周下跌2.0%。

粮食市场：玉米价格继续上涨。东北产区大型粮贸企业提价收购，拉涨市场价格，支撑贸易商挺价心态。南方市场受产区发货价格和运输成本上涨拉动，市场价格小幅上涨。港口方面，贸易商提价刺激产区玉米往港口发货，但玉米集港数量仍较少，受港口装船需求支撑，本周，粮食运输需求尚可，但价格受煤炭运价影响小幅下跌。2月18日，沿海粮食货种运价指数报1046.27点，较2月11日下跌3.6%。

成品油市场：春节以来国际原油价格震荡上行，并一度创下近七年新高。运输市场方面，节后，运力集中释放，但下游库存较满，港口卸货压力较大。本周市场需求低迷，成交冷清，运输价格小幅下滑。2月18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1036.33点，较2月11日下跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船走势向软 综合指数先扬后抑】

本周，海岬型船货盘不多，运价有所回落。巴拿马型船受进口煤炭价格倒挂影响，运价上涨后逐渐走弱。超灵便型船受煤炭货盘支撑，运价继续上涨。整体而言，远东干散货指数在大中型船走软的影响下，呈先扬后抑走势。2月17日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1442.34点，运价指数为1227.44点，租金指数为1764.68点，较上周四分别上涨2.9%、下跌0.5%和上涨6.7%。

海岬型船市场：海岬型船整体回落。太平洋市场，上周末货盘持续补充，运价延续节后涨势。本周市场相对安静，矿商询盘不多，运价小幅下行。临近周末，受铁矿石价格政策调控预期以及远程矿航线货盘不足等多因素叠加影响，运价下探走势不改。据市场反映，受FFA远期合约价格上涨支撑，预期运价或企稳。2月17日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为7080美元，较上周四大跌28.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.600美元/吨，较上周四下跌9.7%。远程矿航线，前期巴西暴雨影响本周仍在延续，货盘不足，运价明显下挫。2月17日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.953美元/吨，较上周四下跌7.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先扬后抑。太平洋市场,上周末节后氛围仍在,煤炭货盘增多,租金继续上涨。由于内外贸煤价倒挂抑制国内电厂进口需求,本周市场氛围转淡,租金上涨动力不足。临近周末,受需求下滑影响,运价走软。2月17日,中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21400 美元,较上周四上涨 13.1%;中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 18971 美元,较上周四上涨 10.2%;印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.927 美元/吨,较上周四上涨 9.8%。粮食市场,上周末南美市场尤为活跃,带动运价上行。本周市场活跃度下降,运价承压回落。2月17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 53.74 美元/吨,较上周四上涨 3.0%;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 64.60 美元/吨,较上周四上涨 2.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场涨势趋缓。上半周受进口煤价格倒挂影响,印尼回国煤炭货盘虽有所减少,但运往印度与东南亚的货盘较多,带动租金继续上涨。临近周末,由于前期租金涨幅较大,市场整体氛围转淡,租金调整回落。2月17日,中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 22842 美元,较上周四上涨 16.5%;新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 26586 美元,较上周四上涨 13.0%;中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 20344 美元,较上周四上涨 13.4%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.427 美元/吨,较上周四上涨 7.4%;菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 16.961 美元/吨,较上周四上涨 5.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下滑 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至2月11日当周,美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期,汽油库存降幅超预期,精炼油库存基本符合预期。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 11.9%。受寒流影响美国海湾地区炼油商产能为去年10月以来的最低水平,库欣石油库存继续大幅减少,为2018年9月以来新低,加剧了全球库存紧张的担忧。但俄罗斯总统普京明确表态准备谈判缓和俄乌紧张局势,降低了发生冲突的可能性,打压油价。国际能源署(IEA)认为全球油价进一步攀升的主要原因仍将是供需失衡,除非 OPEC 的中东主要产油国额外增产。本周布伦特原油期货价格冲高后回落,周四报 92.30 美元/桶,较2月10日上涨 1.46%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续低迷,苏伊士型油轮运价稳中有降,阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下滑。2月17日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 574.79 点,较2月10日下跌 3.95%。本周市场3月装期的货盘已经确认,但租家并不急于进场,通过私下拿船和控制出货节奏,将运费摁在底部。船多货少基本面下,船东失去斗志。租家的探底决心使运价再度下跌,短期内的市场很难有明显改善。



超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 一落千丈，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 持续下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS32.32，较 2 月 10 日下跌 3.9%，CT1 的 5 日平均为 WS33.15，较 2 月 10 日下跌 3.3%，TCE 平均-0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS32.79，下跌 4.0%，平均为 WS33.72，TCE 平均-0.8 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保持在 WS62 (TCE 约-0.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价下跌至 WS70 (TCE 约-0.4 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东和欧洲，一艘 9.5 万吨级船，拉斯坦努拉至印度孟买，2 月 26 日货盘，成交运价约为 WS94.50；一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，3 月 4 至 5 日货盘，成交包干运费约为 280 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线小幅上扬，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS153 (TCE 约 1.7 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS99 (TCE 约 0.3 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS96 (TCE 约-0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价稳定在 WS83 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS106 (TCE 约-0.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS96 (TCE 约 0.1 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线趋于平稳，欧美航线大幅上涨，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS128 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS96 (TCE 约 0.03 万美元/天)，7.5 万吨级船运价稳定在 WS75 (TCE 约-0.5 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS121 水平 (TCE 约 0.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS167 (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

【油轮船价一枝独秀 散货船价小幅滑落】

2 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1173.74 点，环比下跌 0.65%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 2.44%；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 1.55%、1.31%、1.10%。



干散货航运市场在季节性淡季之后的复苏趋势将开始确立，BDI 指数从低位震荡反弹，周二收于 1916 点，环比上期上涨 27.48%，但市场货盘并不多，国际干散货船价格以跌为主。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 2344 万美元，环比上涨 0.92%；57000DWT 吨级散货船估值 2541 万美元，环比下跌 3.59%；75000DWT 吨级散货船估值 2683 万美元，环比下跌 3.47%；170000DWT 吨级散货船估值 3809 万美元，环比下跌 0.02%。目前，国际干散货各船型一年期租金分别上涨 5.52%-21.43%不等，租金再次大幅反弹，干散货船价格短期下跌幅度有限，远期看涨。本期，国际干散货船二手船市场成交依旧活跃，总共成交 24 艘（环比减少 20 艘），总运力 168.38 万 DWT，总成交金额 54028 万美元，平均船龄 9.88 年。

全球继续渴求石油，欧佩克产量不及预期，国际原油价格持续走高，布伦特原油期货周二收 93.50 美元/桶，环比上涨 2.39%。国际油轮运输市场依旧低迷，运价毫无起色，但全球石油需求预期逐步好转，国际油轮船价继续上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2551 万美元，环比上涨 4.24%；74000DWT 吨级油轮估值 2727 万美元，环比上涨 2.21%；105000DWT 吨级油轮估值 4362 万美元，环比上涨 2.32%；158000DWT 吨级油轮估值 4574 万美元，环比上涨 2.50%；300000DWT 吨级油轮估值 6695 万美元，环比上涨 0.67%。2022 年或是本轮疫情的最后一个寒冬，世界主要经济体正在复苏，全球石油消费有望增长 3.1%，更多利好成品油轮。本期，国际油轮成交缩量，总共成交 7 艘（环比减少 24 艘），总运力 43.21 万 DWT，总成交金额 16700 万美元，平均船龄 8.14 年。

政府层面保供稳价政策决心不改，发改委对扰乱市场秩序，不遵循限价政策煤炭、铁矿石企业先后约谈，终端采购趋缓，市场商谈活跃度降低，运价整体下降，散货船二手船价格下跌。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 220 万人民币，环比下跌 0.78%；5000DWT 吨级散货船估值 1481 万人民币，环比下跌 1.99%。近期，沿海运输货盘稀少，运价弱势运行，预计沿海散货船价格或小幅走跌。本期，沿海散货船总共成交 4 艘（环比减少 9 艘），总运力 1.03 万 DWT，总成交金额 1235 万元人民币，平均船龄 8.85 年。

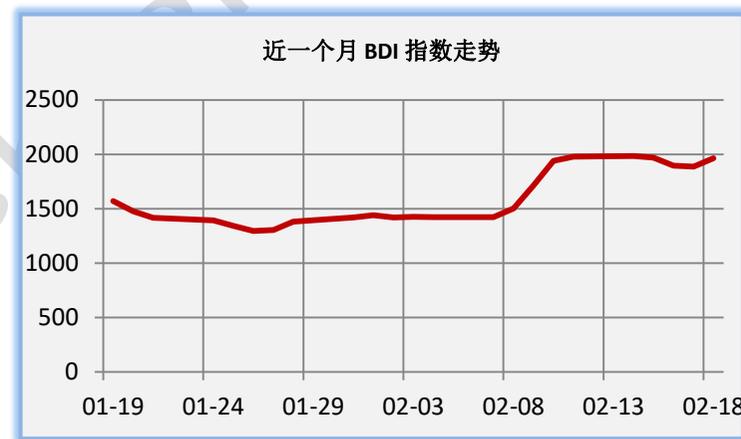
内河散货运输市场货盘不足，内河散货船价格以跌为主。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 51 万人民币，环比上涨 0.52%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比下跌 0.02%；2000DWT 吨级散货船估值 286 万人民币，环比下跌 0.68%；3000DWT 吨级散货船估值 379 万人民币，环比下跌 3.77%。本期，内河二手散货船市场成交量萎缩，总共成交 31 艘（环比减少 39 艘），总运力 5.01 万 DWT，总成交金额 6226.8 万元人民币，平均船龄 10.94 年。

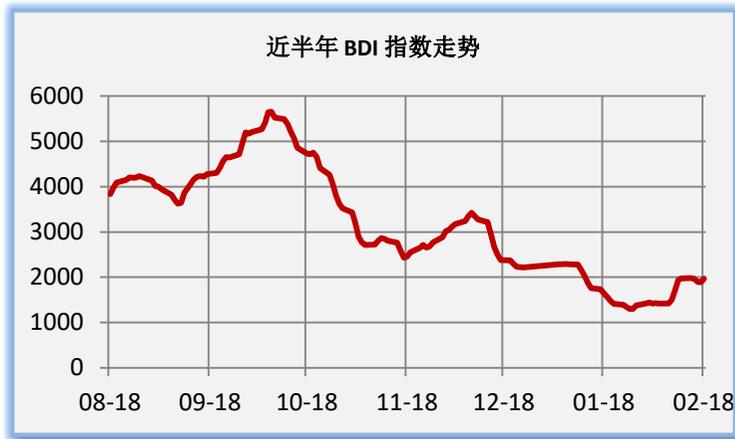


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2月14日		2月15日		2月16日		2月17日		2月18日	
BDI	1,984	+7	1,968	-16	1,896	-72	1,886	-10	1,964	+78
BCI	1,795	-62	1,713	-82	1,476	-237	1,447	-29	1,675	+228
BPI	2,418	+15	2,400	-18	2,375	-25	2,365	-10	2,375	+10
BSI	2,228	+70	2,277	+49	2,320	+43	2,326	+6	2,325	-1
BHSI	1,198	+30	1,221	+23	1,242	+21	1,258	+16	1,285	+27





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	11/02/22	04/02/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	25,000	20,500	4500	22.0%
	一年	27,000	24,000	3000	12.5%
	三年	22,000	20,500	1500	7.3%
Pmax (76K)	半年	25,000	23,000	2000	8.7%
	一年	22,750	22,500	250	1.1%
	三年	16,750	16,500	250	1.5%
Smax (55K)	半年	26,750	24,750	2000	8.1%
	一年	26,000	23,000	3000	13.0%
	三年	18,750	16,750	2000	11.9%
Hsize (30K)	半年	24,250	20,750	3500	16.9%
	一年	22,250	19,500	2750	14.1%
	三年	15,000	13,250	1750	13.2%

截止日期: 2022-02-15



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ting May' 2019 85001 dwt dely Busan 19/22 Feb trip via EC Australia redel Taiwan \$25,000 - Bocimar

'Iole R' 2008 83684 dwt dely EC South America 1/7 Mar trip redel SE Asia \$20,000 + \$1,000,000 bb - Norden

'ST Dimitrios' 2007 82688 dwt dely Kunsun 23 Feb trip via Nopac redel Singapore-Japan intention grains \$22,000 - cnr

'KM Hongkong' 2010 82131 dwt dely Bunsan 22 Feb trip via Nopac redel Singapore-Japan \$24,000 - Marubeni

'Babitonga' 2019 81770 dwt dely Pohang 20/21 Feb trip via Nopac redel Singapore-Japan \$ 24,000 - BG

'Kiran Eurasia' 2011 79158 dwt dely CJK prompt trip via Nopac redel Singapore-Japan \$20,000 - cnr

'FLC Fortune' 2010 53000 dwt dely Texas prompt trip redel Turkey intention petcoke \$19,000 - BulkTrading

'Capetan Vasillis II' 2010 34468 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Algeria \$17,000 - Integrity

(2) 期租租船摘录

'Seattle' 2011 179362 dwt dely Fangcheng 22/25 Feb period minimum Oct 1 2023 / max Dec 15 2023 \$26,500 - Solebay

'Bunun Elegance' 2014 45556 dwt dely Lake Charles 5/10 Mar 2 years redel worldwide 110% of BHSI - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【专家：需理性看待当前航运市场波动】

随着新型冠状病毒疫情的暴发，全球集装箱海运物流链运行不畅，国际集装箱运费屡创新高，受到全社会的广泛关注。但是由于不同货物海运专业性较强，不同货物的海运市场竞争结构迥异，海运市场的价格呈现出较大的差异性。笔者认为，需理性看待不同细分航运市场，不能因国际集装箱市场火爆而盲目乐观；同时，我们有理由对国内经济平稳运行保持信心。

国际集装箱海运市场暴涨不具代表性

国际集装箱海运价格连创历史新高，这与集装箱海运市场的特点密不可分。

首先，集装箱适箱货种多、货值高。新冠疫情之后，全球海运贸易需求增长呈现规律性变化，从防护用品等到机械设备、电子产品等呈现出一定的传导性，由于集装箱适箱货种多，国际集装箱海运需求保持了持续的高速增长。相对而言，原油、铁矿石等散货运输需求，经过短暂的快速反弹之后，就迅速出现大幅下滑。此外，国际集装箱适箱货物附加值相对较高，对高运价的承受能力相对较强，就算同是集装箱运输货物，国际集装箱的货物与内贸集装箱货物结构完全不同。以天津港下水内贸集装箱为例，超过 50%以上的内贸集装箱货物为煤炭。货物价值的不同，也导致其它货物海运价格，很难像国际集装箱海运价格一样。

其次，集装箱运输标准化、链条长。与其它货物运输相比，集装箱海运标准化程度较高，整个物流量特别大，物流链特别长，涉及的物流环节特别多，也更容易受到疫情的冲击，整个物流链条运行稳定性较差。本轮集装箱海运市场高峰的核心逻辑，其实就是疫情造成的船舶周转率下降，集装箱的短缺，以及内陆物流的梗塞。而其它海运市场也受到了影响，但是主要集中在船舶周转率方面。从国内运输来讲，中国疫情控制好，国内物流运行比较顺畅，国内水运价格相对受其影响较小。

再次，市场集中度高、进入门槛高。国际集装箱班轮市场集中度较高，前十大班轮公司的市场份额在 80%以上，由于技术、资本等要求高，市场准入门槛也相对较高，因此，国际集装箱海运服务供应相对集中，市场价格影响力相对较大，在市场需求出现下滑时，反应相对会比较缓慢，不像油品与干散货海运市



场，在需求出现下滑的时候，出现运价快速的大幅下跌。

国内海运市场波动处于历史正常区间

由于国内海运市场与国际集装箱海运存在的差异，国内海运市场价格一直保持相对稳定。虽然由于国家煤炭保供运输的要求，沿海干散货海运价格出现短暂探高，但是随着电厂库存回归到正常水平，运价立刻出现大幅的回落调整。截至 12 月底，秦皇岛-广州航线运价已经大幅下滑了 50%以上。就算是内贸集装箱海运市场，虽然部分船舶与集装箱调入国际航线，但是今年价格高点也只不过与 2017 年持平，而在上半年海运需求淡季，价格甚至大幅下滑近 30%。而国内成品油海运市场更是惨淡，虽然受疫情影响出现过一定波动，但是全年运价水平持续下探，竟然跌至近三年最低。国内其它海运市场波动更加平稳，例如，国内化工品海运市场，由于长期合同运输需求占比较高，以及沿海跨省运力的宏观调控，总体价格水平波动不大，上下幅度保持在 10%以内。从总体上来看，虽然国内海运细分市场波动呈现出一定差异性，但是都处于历史上的正常波动区间之内。

国内航运企业盈利仍处行业正常水平

新冠病毒疫情暴发以后，由于中国疫情控制得好，中国船员的需求大幅增长，船员工资水平出现了罕见的快速上涨。高级船员薪酬较 2020 年年中均有 40%-60%增长，沿海散杂货船船员成本增长了 20%以上。此外，受国际原油价格上涨的影响，国内船用燃油成本上涨了 30%以上。虽然国内水运价格水平较前两年有所上涨，但是受企业运营成本上涨的影响，国内水运企业盈利仍处行业正常水平。而国内成品油运输市场由于价格处于近三年低位，而船舶燃油成本又占到企业营运成本的 40%左右，国内成品油海运企业出现了普遍亏损。而且海运行业属于好日子短，苦日子长的行业，在本轮市场复苏之前，国内水运行业刚刚经历了近十年低谷期，从行业可持续发展的角度来看，也需要有一个市场的小高峰，让企业为下一轮的市场周期做好准备。

来源:中国网直播

【高昂的 LNG 价格提振传统燃料需求，脱硫塔从中受益！】

两年前,新冠疫情开始爆发,世界各国陆续关闭边界,封锁城市,阻止 Covid-19 的蔓延,原油、天然气价格一落千丈。

两年后,全球新冠疫情好转,原油、天然气市场上演“王者归来”。很少有分析师能预见原油价格从当初的 20 美元/桶以下上涨至目前几乎触及 100 美元/桶,



东北亚现货液化天然气价格从 2020 年 5 月低于 2 美元/mmbtu 暴涨到 2021 年 12 月底几乎 50 美元/mmbtu。

尽管天然气价格已经从最近的高峰回落,但从历史轨迹上看仍处高位,正推动以液化天然气作燃料的船东选择常规燃料,增加了石油产品需求的增长。更多的高硫燃料油供应,扩大了低硫和高硫船用燃料之间的价格差,提振了船东安装脱硫塔的兴趣。

LNG 船越来越多地使用常规燃料

随着天然气价格的高涨,LNG 船越来越多地燃烧更便宜的 VLSFO 和 LSMGO,Integrr8 燃料公司在最近几个月接到了越来越多的此类咨询。比较了 Integr8 燃料公司编制的指数,显示 LNG 船购买常规燃料的数量增加,以及这种增加如何与 LNG 价格的上涨相吻合。

LNG 在 2020 年开始时购买兴趣激增,考虑到当时的供应和价格不确定性,这可能归因于 IMO2020 限硫令的实施。从历史上看,大多数时候,LNG 的价格(根据能源含量调整)一直低于常规燃料的价格,LNG 船的燃料结构急剧向汽化 LNG 倾斜,仅根据一些商业和操作因素使用常规燃料作为补充。LNG 失去对 MGO 的价格竞争力(在更大程度上是 VLSFO),导致 LNG 船运营商尽量减少使用 LNG 作为燃料(作为货物的价值更高),而增加购买 VLSFO 和 LSMGO。

以 MGO 为例,1 月底,新加坡的 LNG 船用燃料价格比 MGO 贵 200 美元/吨。这一价差在 12 月时曾高达 800 美元/吨。世界其他地方的 LNG 燃料甚至更贵,鹿特丹和西地中海的报价分别比新加坡高出 50 美元/吨和 450 美元/吨。

LNG 船用燃料的转换促进了全球石油产品需求的增长

尽管天然气价格在进入第二季度后可能会有所缓解,但预计仍会保持在历史上的高位,这意味着 LNG 船长期使用常规燃料的可能性仍然比较大。虽然这种转换使 LNG 的需求减少了一些,但对 VLSFO 和 LSMGO 的需求也有贡献。

目前,全球 LNG 船队约有 620 艘,除去只能燃烧常规燃料的船只,Integrr8 应用了燃料消耗、汽油和燃料油购买比率,液 LNG 与传统燃料的转换估算以及能源含量的差异,得出了这种转换可以增加多少石油产品的需求的近似值。



假设,如果持续一年,LNG向常规燃料的转换有可能使气油需求(通过LSMGO)增加6万桶/天,燃料油需求(通过VLSFO)增加12万桶/天。在现实中,由于VLSFO本身就是一种混合燃料,因此对气油的需求增加应该更高一些,而对燃油的需求则更低。虽然从LNG到传统燃料的转换所带来的气油额外需求可能只占2022年预计增长的6%以上,但对于燃料油来说,这一比例要高得多。

虽然LSMGO与布伦特的价差上升到了Covid-19之前的水平,但HSFO的价差却下降到了四年来的最低点,不包括限硫令过渡的短暂时间。气油需求增加导致与布伦特价差扩大,推动炼油厂增加产量,其产量的增加往往伴随着加工更多的原油。这反过来又导致燃料油产量增加,从而拖累HSFO价格。

到2022年1月底,新加坡LSMGO和HSFO之间的价差从去年同期的134美元/吨增加到286美元/吨。VLSFO和HSFO之间的价差,通常称为Hi-5价差,也从118美元/吨增加到168美元/吨,安装脱硫塔的船舶受益明显。安装脱硫塔的VLCC的收入几乎是未安装脱硫塔的船舶的两倍,有效降低了油轮船东的亏损。在2022年1月的4周内,安装脱硫塔的VLCC的收益优势在5000美元/天至6000美元/天之间。

总的来说,虽然LNG船即期运费下降,但更高的LNG价格推动了更多的LNG船东越来越多地使用常规燃料,增加了对汽油和燃料油的复苏需求。同时,安装脱硫塔的船舶受益于燃油中VLSFO和HSFO价差的扩大。

虽然以前全球天然气市场与石油有较强的联系,但这种联系最近已经减弱。有一些因素可能会影响到这两个市场以及传统燃料与LNG相比在未来的竞争力。一方面,反常的低天然气库存和围绕着从俄罗斯到德国的天然气供应管道投产的不确定性为天然气价格提供了支持。另一方面,对欧佩克和非欧佩克国家将继续增加石油产量的预期可能会使石油价格走低。如果是这样的话,我们可能会继续看到LNG船船东有兴趣购买比平时更多的常规燃料,尤其是北半球的冬季取暖季节还没有结束的情况下。

来源:海运圈聚焦

【2021年全球新船订单量激增!两大船型创纪录】

在集装箱船和液化气船创纪录的订单推动下,2021年全球新船订单量大幅增长。

根据克拉克森近日发布的报告,去年全球新船订单量共计1746艘1.23亿载重吨,合同价值总计1096亿美元。按照载重吨和合同价值计算,去年订单量增



幅分别达到了 82%和 117%。其中，高价值的集装箱船、液化气船成为支撑订单量增长的最主要因素，这两个船型的订单占全年新造船投资总额的 59%，远高于 2016-2020 年间的 27%。

克拉克森指出，2021 年集装箱船新船订单量达到了 569 艘 430 万 TEU，合同价值为 428 亿美元，写下历史新高纪录，这一订单水平甚至比之前 2007 年 330 万 TEU 的纪录水平还要高出 29%，比 2020 年订单量更增长了 320%。

以不同船型分类，15000-16000TEU 新巴拿马型集装箱船无疑是市场最大“亮点”，订单量高达 117 艘，按 TEU 计算占总体订单量的 42%，比例远高于 2020 年的 17%。另外，7000TEU 集装箱船订单量为 62 艘，这也是自 2013 年以来该船型领域的首批订单。4000TEU 及以下的支线船订单也高达 267 艘；而 17000TEU 及以上超大型船订单则有所回落，从 2020 年的 26 艘降至 22 艘。

越来越多的船东选择为新订造的集装箱船使用替代燃料。2021 年，共有 73 艘集装箱船订单为 LNG 动力双燃料设计，还有 9 艘将采用甲醇双燃料设计。虽然脱硫装置热潮有所减退，但 2021 年间订造的集装箱船中有 194 艘将配备脱硫装置，占有配备脱硫装置的新船订单的 80%（按艘数计算）。

而在液化气船领域，2021 年 LNG 船新船订单量达到了 85 艘，超过 2020 年的 54 艘，也刷新了此前 2018 年 77 艘的历史纪录。克拉克森分析称，LNG 船订单大增主要是来源于未来 LNG 项目需求的推动，大部分新船订单（约 50 艘）与 Arctic LNG 2、LNG Canada 等大型 LNG 开发项目有关，卡塔尔船队扩张和更新项目也带来了大量订单。17 万方及以上大型 LNG 船订单高达 75 艘，所有新船都配备二冲程 LNG 双燃料发动机。

另外，去年 LPG 船新船订单也高达 105 艘 610 万立方米，比之前 2014 年 560 万立方米的纪录水平进一步增加 9%。其中，VLGC 订单从 2020 年的 20 艘增值 57 艘。去年的 LPG 船订单中多达 87%将采用 LPG 双燃料动力，共计 86 艘 530 万立方米，比例高于 2020 年的 62%。

克拉克森总结称，过去一年来新造船市场值得注意的趋势包括向替代燃料的持续转型、以及对某些船型的关注，新巴拿马型集装箱船、大型 LNG 船和 VLGC 占新造船总投资额的 39%。今年 1 月，集装箱船和 LNG 船订单依旧保持强劲水平，造船业也寄希望于这些高附加值船舶领域能够继续产生稳定的订单。

来源：国际船舶网



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	574~578	732~737	851~856		Steady.
Tokyo Bay	655~660	746~750	890~895	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	555~560	725~730	900~905	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	522~527	718~723	805~810	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	632	775	925	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	518~523	730~735	840~845	+ 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.	761~766	913~918		Avails tight.
Rotterdam	520~525	676~681	807~812		Softer.
Malta	S. E.	726~731	860~870		Steady.
Gibraltar	S. E.	721~726	853~858		Steady.

截止日期: 2022-02-17

◆ [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	11/02/22	04/02/22	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	11/02/22	04/02/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,500	11400	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,650	7,600	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,000	6,000	0	0.0%	
MR	52,000	4,100	4,100	0	0.0%	

截止日期: 2022-02-15

(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	Tanker	54,800	GSI, China	2024	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	ice class
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	-	Bono Energy - Nigerian	22,360 each	against T/C to Nigerian National Petroleum Corp.
2+2	LEG	99,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2025	Wanhua Chemical Group - Chinese	Undisclosed	
2	Container	2,700 teu	CSSC Huangpu, China	2023	CU Lines - Chinese	Undisclosed	EEDI phase 3, AMP

◆ 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
BAOSTEEL EXPEDITION	BC	203,198		2007	Japan	1,950	Greek	
ANDROS ISLAND	BC	63,008		2016	China	5,000	Undisclosed	en bloc
SYROS ISLAND	BC	63,008		2015	China			
GRAVITY	BC	56,546		2014	China	1,688	Hong Kong	
IVY UNICORN	BC	55,874		2011	Japan	2,025	German	BWTS fitted
BUMBLEBEE	BC	55,628		2011	Japan	2,040	Lebanon	with SS/DD passed, BWTS fitted
GLORIEUSE	BC	38,338		2012	Japan	2,100	Greek	



SEA BREEZE	BC	37,983	2016	China	4,600	Middle East	en bloc*, BWTS fitted
SEA ANGEL	BC	37,896	2016	China			
MAJESTY	BC	34,375	2011	S. Korea	1,550	Loadline - Greek	BWTS fitted, Tier II

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
CINDY	CV	34,884	2,490	2004	Germany	2,150	Undisclosed	en bloc**, incl submarket TC
ELIZABETH	CV	34,422	2,496	2003	Romania			
HAMMONIA PALATIUM	CV	34,304	2,546	2006	China	1,935	MSC - Swiss	Eco, mid-January 2022 deal
VIVALDI	CV	34,264	2,546	2010	China	1,800	Undisclosed	
MESSINI	CV	34,167	2,442	1997	Germany	undisclosed	U. K	
MARINE BIA	CV	21,458	1,577	2008	Japan	undisclosed	Undisclosed	
HOOGE	CV	16,986	1,368	2006	China	2,360	Carmel Shipping - Israeli	
YANGFAN CV18H-VG01	CV		1,868	2022	China	4,450	CMA CGM - France	en bloc each*,
YANGFAN CV18H-VG02	CV		1,868	2022	China	4,450	CMA CGM - France	delivery end 2022 /
YANGFAN CV18H-VG03	CV		1,868	2022	China	4,450	CMA CGM - France	ear 2023

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
MARITIME VOYAGER	GC/MPP	64,942		2016	Japan	3,600	COSCO - Chinese	
MARITIME SINCHAI	GC/MPP	64,928		2017	Japan	3,600	COSCO - Chinese	en bloc each, 2 X 75t
MARITIME CHALLENGER	GC/MPP	64,794		2017	Japan	3,600	COSCO - Chinese	& 2 X 40t CRANES
MARITIME DISCOVERER	GC/MPP	64,793		2017	Japan	3,600	COSCO - Chinese	
CS FUTURE	GC/MPP/TWK	34,038	953	2010	China	1,700	Chinese	BWTS fitted, delivery Med

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
ATHENS	TAK	298,677		2000	Japan	2,800	Middle East	
TAURUS SUN	TAK	115,577		2007	Japan	1,730	Greek	SS/DD due
ZANTORO	TAK	109,647		2006	China	1,300	Undisclosed	SS/DD due
BERGITTA	TAK	105,827		2007	Japan	1,650	Westport Tankers - Greek	
ALPINE MAYA	TAK	51,501		2010	S. Korea	1,640	Bhunjun Group - Mauritius	
JUPITER EXPRESS	TAK	45,950		2012	Japan	1,850	Undisclosed	BWTS fitted



◆ [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
ASSOS	TAK	309,449	41,402	2003	S. Korea	undisclosed	old sale
BULL DAMAI 1	TAK	111,428	19,132	2004	S. Korea	670.00	
NUSA MERDEKA	TAK	104,875	17,297	2003	S. Korea	670.00	
GAS KOMODO	TAK/LPG	56,855	18,551	1991	Japan	680.00	

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
CAPE ENTERPRISE	BC	185,909	22,043	2003	Japan	650.00	HKC required, incl 1,000t bunkers
SILVER	TAK	69,609	13,242	2002	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
ALM CETUS	BC	171,009	23,982	2003		645.00	as is Batam/Philippines range

◆ [ALCO 防损通函](#)

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】

(JWLA028, 2022年2月15日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2022 年 2 月 15 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

具体生效时间由各保险人分别决定。

所有 ALCO War Risk Facility 下的普战险保单可以直接并入附件 ADDENDUM No.01 作为原保单的补充，其他保险人的年度保单需等待保险人出具相关的正式



文件。如有特殊要求请随时联系我们。

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
2022-02-18	633.430	719.890	5.515	81.212	862.520	66.078	1202.590	455.210	498.620
2022-02-17	633.210	720.730	5.486	81.176	860.450	66.063	1186.670	456.280	499.230
2022-02-16	634.630	720.740	5.489	81.338	859.350	65.962	1189.490	453.730	498.980
2022-02-15	636.050	719.170	5.505	81.522	860.780	65.852	1203.450	453.540	499.820
2022-02-14	636.640	723.390	5.513	81.611	863.720	65.820	1217.290	454.830	500.200

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	0.07371	1 周	0.07638	2 周	--	1 个月	0.13671
2 个月	0.15250	3 个月	0.48814	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.78714	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.32986		

2022-02-16

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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