



全一海运市场周报

2022.03 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.03.14 - 03.18 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持稳定 多数航线运价回落】

新冠疫情在世界范围内继续高速蔓延，变异毒株奥密克戎继续展现极强的传播力，全球每日新增确诊病例数继续保持在高位，疫情形势仍然严峻。虽然我国局部地区疫情出现扩散迹象，但疫情形势好于世界其他地区，我国出口市场继续呈现较好态势。本周，中国出口集装箱运输市场保持稳定，多数远洋航线运价从高位回落，出现调整走势。3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4540.31点。

欧洲航线：欧洲各国疫情依旧严峻，每日新增确诊人数在高位徘徊，加之地缘政治风险上升，经济复苏面临较大不确定性。市场行情总体平稳，生活必需品及医疗物资需求保持高位。上海港船舶平均舱位利用率继续表现良好，市场运价出现调整走势，从前期高位继续回落。3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6797美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本保持同步，上海港船舶平均舱位利用率保持高位，市场运价小幅下跌。3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7035美元/TEU。

北美航线：美国每日新增新冠病例数继续保持在较高水平，疫情形势不佳。大宗商品价格因地缘风险大幅上涨，导致美国通胀加剧，美联储通过加息来收紧货币政策，未来经济复苏可能放缓。运输需求总体保持平稳，供需基本面稳固，上海港船舶平均舱位利用率保持较高的水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价总体平稳。

波斯湾航线：目的地疫情继续蔓延，但总体情况好于欧美地区。各类生活物资的需求继续保持在较高水平，运输市场货量保持稳定，供求关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率继续保持在较高水平，即期市场订舱价格继续回落。3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3118美元/TEU。



澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地每日新增确诊人数高位徘徊，疫情形势不佳。各类生活物资的需求继续保持高位，货量表现稳定，供需基本面稳定，市场运价继续调整走势，自前期高位继续回落。3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3955美元/TEU。

南美航线：目的地主要国家疫情面临严峻形势，长期持续的疫情导致南美地区经济运行风险较大。运输需求基本保持前期水平，供需基本面稳定，市场行情继续下跌。3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7626美元/TEU。

日本航线：运输需求基本稳定，市场行情总体平稳。3月18日，中国出口至日本航线运价指数为1124.72点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭价格调整 综指涨幅收窄】

受煤炭价格调整影响，本周下游观望情绪较重，沿海散货市场成交冷清，运价下跌。不过因前期价格上涨较高，运价延续上涨，涨幅收窄。3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1254.16点，较上周上涨3.0%。

煤炭市场：市场需求方面，近期，华东地区特高压线路陆续开展为期一个月左右停电检修，沿海地区外送电量补充受限，发电负荷有所增加。同时，随着“两会”结束，重大工程项目集中开工，沿海区域日耗水平持续攀升。受此影响，电厂库存下降，存煤可用天数降至14天水平。煤炭价格方面，3月11日，煤电油气运视频会议召开，提出“四增一控”新政策，压实各省属地责任，明确增产稳价目标数据，进一步向社会释放国家层面政策落实决心，市场看涨情绪迅速降温。现货成交活跃度下降，北方港口以长协周转为主，市场成交均趋向谨慎。运价走势方面，煤价进入下行周期，下游电厂在政策调控预期下对煤价保持观望状态，以刚需采购为主，市场成交停滞，终端拉运节奏放缓，市场货减少，运价下跌。其中，华南市场因前期涨价势头较猛，吸引大部分运力南调，如今受需求压力，运价回调幅度略大。不过，本周北方港口受大雾大风天气影响，船舶压港，运力周转减缓，支撑运价未出现大幅下跌。

3月18日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1332.95点，较上周上涨4.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1051.44点，较上周下跌8.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为41.8元/吨，较上周下跌4.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为62.4元/吨，较上周下跌8.0元/吨。



金属矿石市场：钢材整体偏强震荡为主。北方限产本周已基本放开，钢材产量仍有回升空间。需求季节性回升受到疫情扰动出现滞延。铁矿发运继续回升，钢厂复产采购需求相对稳健，港口交投情绪转好，由于煤炭运价大幅上涨，对铁矿石运输产生较大支撑，推动运价上涨。3月18日，沿海金属矿石货种运价指数报收1153.19点，较上周上涨3.2%。

粮食市场：近期供需面发生转变，短期行情方面的利空因素积累。东北产区玉米购销趋淡，贸易商采购活跃度下降。运输方面，由于吉林身处疫情中心，市场交易基本停滞，运输困难。而且辽宁营口附近也出现疫情，对港口集港以及发运均产生较大影响，粮食运输市场本周成交冷清，运价下跌。3月18日，沿海粮食货种运价指数报1259.22点，较上周下跌3.3%。

成品油市场：地缘政治冲突对国际原油市场格局造成较大冲击，油气供需格局调整，致使国内成品油价格迎来九年来最大涨幅。市场方面，受疫情影响，下游柴油需求延续疲软态势，上游炼厂因原料供应及产品运输受限压港等原因，汽柴油资源供应相对减少。本周成品油运输市场成交冷清，运价小幅下跌。3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1031.25点，较上周下跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型跌多涨少 租金指数有所回落】

本周，受国际燃油价格明显回落影响，国际干散货运输市场三大船型运价均有不同程度下跌。海岬型船两大洋市场表现分化，太平洋市场运输需求稳定而巴西航线相对低迷。巴拿马型船与超灵便型船货盘缩减，市场氛围转弱，租金承压下行。整体而言，远东干散货租金指数呈回落态势。3月17日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2734.97点，较上周四下跌7.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场表现分化。太平洋市场，本周上半周尽管国际燃油价格小幅回落，但太平洋市场矿商询盘积极，船运需求相对活跃，叠加欧洲对澳煤需求增加、国内北方港口大风大雾天气导致船舶周转放缓等因素提振，运价持续上行。临近周末，太平洋市场货盘持续释放，随着国内北方部分港口天气好转及燃油价格跌幅扩大，运价高位小幅回落。3月17日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21787美元，较上周四上涨13.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.063美元/吨，较上周四下跌0.3%。远程矿航线，受油价下跌及货盘不足影响，本周市场表现相对低迷，运价跌幅较大。3月17日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.324美元/吨，较上周四下跌10.9%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场有所回落。太平洋市场，受国内煤炭价格下跌影响，外贸煤采购有所放缓，印尼回国货盘缩减明显，叠加前期涨幅较大，本周市场氛围转弱，看空情绪浓厚，租金承压下行。3月17日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26814 美元，较上周四下跌 16.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 14.010 美元/吨，较上周四下跌 6.6%。粮食市场，本周市场维持平淡，受太平洋市场走弱以及油价下跌影响，运价明显回落。临近周末，市场略有起色，运价跌势趋缓。3月17日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 62.100 美元/吨，较上周四下跌 5.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场高位回落。本周超灵便型船东南亚市场观望氛围浓厚，活跃度降低，前期高价签订运力陆续被弃，租金承压下行。临近周末，煤炭货盘略有增加，租金跌势趋缓。3月17日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 32806 美元，较上周四下跌 9.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 22.500 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价全面下跌 成品油运价小幅下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至3月11日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存意外增加，汽油库存降幅超预期。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 12.2%。本周俄乌谈判相关工作仍在推进，尽管达成停火协议仍需时日，但仍对紧张地缘局势释放积极信号。近期全球疫情再次出现反弹，多国感染人数迅速上升，当地时间 15 日，世卫组织发布新冠肺炎每周流行病学报告指出，上周全球新增新冠肺炎确诊病例超过 1100 万例，较前一周增加 8%，市场重燃对原油需求下滑的担忧。为推动伊朗方面公开承诺为地区紧张局势降温，美国拜登政府正考虑将伊朗伊斯兰革命卫队（IRGC）移出恐怖组织黑名单，目前是多年来各方最接近成功达成协议的时刻。本周布伦特原油期货价格先跌后涨，周四报 107.23 美元/桶，较 3 月 10 日下跌 1.88%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价江河日下，苏伊士型油轮运价持续回调，阿芙拉型油轮运价每况愈下。中国进口 VLCC 运输市场运价全面下跌。3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 730.59 点，较 3 月 10 日下跌 11.8%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场三月下旬装期的货基本收尾，四月装期的货盘将于下周开始确认，在延续船多货少的基本面下，租家依然采取私下拿船的策略，锁定因安装脱硫塔而相对便宜的船，完全不给船东留任何喘息空间，充分挤压因燃料油下滑带来的 TCE 水分。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.5，较 3 月 10 日下跌 13.8%，CT1 的 5 日平均为 WS43.47，较 3 月 10 日下跌 14.0%，TCE 平均-0.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS42.43，下跌 9.0%，平均为 WS44.23，TCE 平均-0.3 万美元/天。



苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续回调。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS78（TCE 约 0.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS211（TCE 约 9.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线全线下挫，综合水平每况愈下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS144（TCE 约 1.1 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS131（TCE 约 1.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS125（TCE 约 1.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS518（TCE 约 24.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS144（TCE 约 0.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS137（TCE 约 1.3 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均出现不同程度下跌，综合水平小幅下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS208（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS193（TCE 约 2.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS180（TCE 约 2.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS189 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS181（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【中小型散货船价涨 超级油轮价量齐升】

3 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1199.37 点，环比微涨 0.04%。其中，内河散货船价综合指数环比下跌 1.43%；国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 0.84%、1.91%、0.87%。

随着俄乌紧张局势升级，市场担忧铁矿石、煤炭和谷物的后续供应，备货采购积极，散货船运价连续上涨，BDI 指数周二收于 2689 点，环比上涨 14.33%，国际干散货船价格以涨为主。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 2561 万美元，环比上涨 5.50%；57000DWT 吨级散货船估值 2682 万美元，环比上涨 1.49%；75000DWT 吨级散货船估值 2946 万美元，环比下跌 0.55%；170000DWT 吨级散货船估值 4158 万美元，环比上涨 0.53%。目前，正值乌克兰春耕重要时期，市场担忧黑海地区谷物后市供应，而南美洲处于粮食丰收旺季，贸易商纷纷转移采购，中小型散货船运输需求旺盛，日租金上涨，带动灵便型和超龄便型散货船价格水涨船高。本期，国际二手干散货船市场成交增量，总成交 31 艘（环比增加 13 艘），总运力 187.49 万 DWT，总成



交金额 60445 万美元，平均船龄 11.58 年。

迹象表面伊朗核谈判可能恢复，或为市场每天注入 100 万桶原油；加上俄乌战争或可通过外交途径结束，能源供应中断担忧得到缓解；全球疫情再度蔓延，拖累原油需求；国际油价高位下挫，布伦特原油期货周二收于 98.65 美元/桶，一周下跌 23.63%。动荡的国际能源运输市场令人担忧，国际油轮二手船价格大幅震荡。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2493 万美元，环比下跌 1.12%；74000DWT 吨级油轮估值 2826 万美元，环比上涨 3.10%；105000DWT 吨级油轮估值 4277 万美元，环比持平；158000DWT 吨级油轮估值 4979 万美元，环比下跌 1.98%；300000DWT 吨级油轮估值 7401 万美元，环比上涨 4.70%。目前，阿芙拉型、苏伊士型和 VLCC 油轮原油运价在过去几周出现大幅上升，现已传递至 MR 型成品油轮需求的上涨，全球油价已飙升至每桶 100 美元以上，运价和油价出现罕见的同向上行现象，预计国际油轮价格短期看涨。本期，国际油轮成交活跃，总共成交 21 艘（环比增加 17 艘），总运力 352.98 万 DWT，总成交金额 50640 万美元，平均船龄 14.05 年。其中，VLCC 油轮成交 8 艘，251.41 万 DWT，总金额达 32150 万美元，平均成交船龄 12.13 年。

环渤海港口因大雾封航，运力周转受限，运价整体呈现上行态势，沿海散货船二手船价格涨多跌少。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 234 万人民币，环比下跌 0.42%；5000DWT 吨级散货船估值 1467 万人民币，环比上涨 2.71%。目前，北方港口煤炭“高进低走”，煤价高位“坍塌”，买卖双方操作谨慎，运价受成本支撑高位维稳，预计沿海散货船价格或小幅震荡。本期，沿海散货船总共成交 4 艘，总运力 14014DWT，总成交金额 2785 万元人民币，平均成交船龄 7.26 年。

下游开工率一般，基建尚未完全恢复，建材市场运输需求不佳，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 53 万人民币，环比下跌 1.33%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比上涨 1.28%；2000DWT 吨级散货船估值 275 万人民币，环比下跌 5.89%；3000DWT 吨级散货船估值 384 万人民币，环比上涨 1.21%。本期，受疫情管控影响，内河二手散货船市场成交量下滑，总共成交 22 艘（环比减少 20 艘），总运力 3.75 万 DWT，总成交金额 5826.58 万元人民币，平均船龄 7.39 年。

来源：上海航运交易所

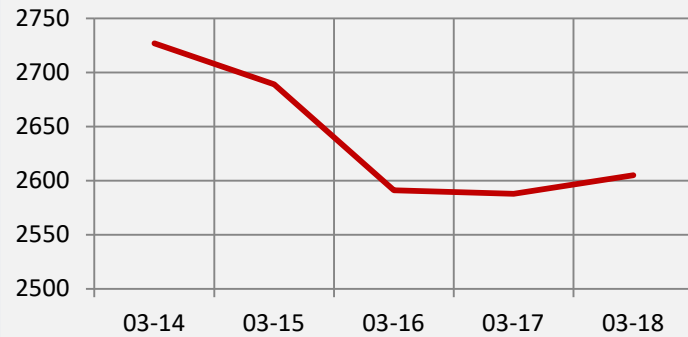


2. 国际干散货海运指数回顾

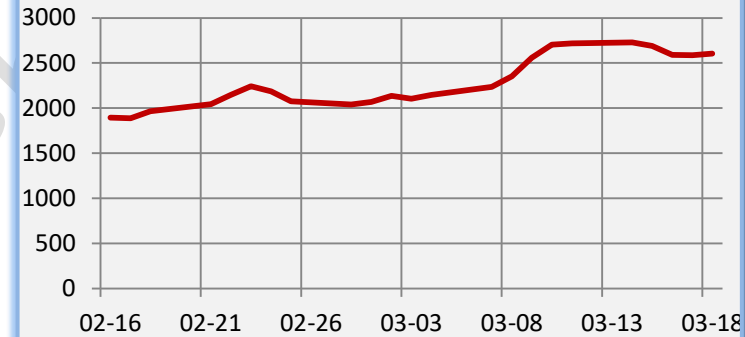
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

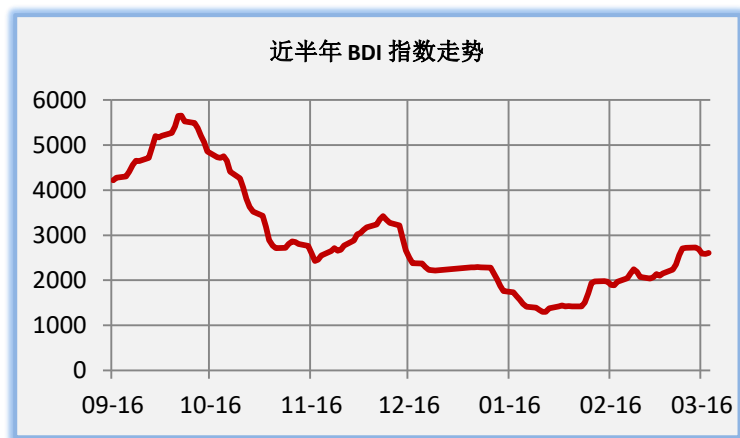
波罗的海指数	3月14日		3月15日		3月16日		3月17日		3月18日	
BDI	2,727	+9	2,689	-38	2,591	-98	2,588	-3	2,605	+17
BCI	2,786	+110	2,823	+37	2,632	-191	2,604	-28	2,605	+1
BPI	3,092	-95	2,946	-146	2,847	-99	2,850	+3	2,874	+24
BSI	2,934	-5	2,901	-33	2,876	-25	2,892	+16	2,922	+30
BHSI	1,558	+10	1,579	+21	1,601	+22	1,620	+19	1,662	+42

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	11/03/22	04/03/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	33,250	28,750	4500	15.7%
	一年	31,250	29,000	2250	7.8%
	三年	24,000	24,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	28,750	27,000	1750	6.5%
	一年	27,500	25,750	1750	6.8%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	31,000	30,000	1000	3.3%
	一年	28,000	26,000	2000	7.7%
	三年	18,750	18,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	27,000	27,000	0	0.0%
	一年	24,500	24,500	0	0.0%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期: 2022-03-15



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'MSXT Oceanus' Pacific Bulk relet 2012 81642 dwt dely aps EC South America 1/10 Apr trip redel Singapore-Japan \$23,000 + \$1,300,000 bb - Crystal Sea

'Agri Kinsale' RWE relet 2009 77171 dwt dely Gibraltar 22 Mar trip via NC South America redel Skaw-Gibraltar \$22,750 - Oldendorff

'Arch Michael' 2015 63628 dwt dely Vung Tau 21/25 Mar trip redel Bangladesh intention clinker \$40,000 - cnr

'Alkyoni SB' 2014 55757 dwt dely Pascagula prompt trip Redel Egypt int Grains \$41,000 - XO Shipping

'Ocean Happiness' 2017 37572 dwt dely SW Pass prompt trip Redel EC Mexico \$22,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【疯了！7.4 万商船没人开：20%乌克兰船员返乡，每月近千中国船员遭替换 ... 航运要瘫？】

当前,全球海员供应面临严峻的形势,出现两大镂空。

第一个镂空,俄乌战争危机对两国共 275,000 名海员的正常流通和上下船造成了直接影响,两国海员在全球市场上的供应逐渐乏力。

第二个镂空,中国海员由于近期换班成本高涨,令船东“望而生畏”,进而以其他国籍海员替代,影响到了中国海员在国际市场上的份额。



俄乌是全球前五大海员供应国

乌克兰提供 5.4% 的高级海员

驾驶着全球船东的 74,000 多艘船只

俄乌是全球前五大海员供应国, 全球 190 万名商业海员中, “乌克兰+俄罗斯”海员共有 275,000 名, 占全球海员的 15%, 超越了单一最大海员供应国的菲律宾。俄乌战争, 直接影响到这部分海员的供应, 对全球原物料及物流供应链带来意想不到的冲击, 令航运业人力短缺的问题上雪上加霜。

而随着俄乌危机的持续, 两国海员换班上下船和在船上的动荡困扰, 对全球海员市场造成的短缺效应越来越显著。

并且俄乌两国提供了高比例的高级船员, 比如乌克兰本身就提供 5.4% 的高级海员, 而这些高级船员指挥并驾驶着全球船东的 74,000 多艘船只, 正在世界各地的国际贸易航线上往来。

Wilhelmsen Ship Management 执行长 Carl Schou 说, 俄乌两国都是前五大海员供应国, 因此导致的人才短缺使得全球海员供给大为吃紧。

乌克兰 20% 的在船海员要返乡 “御敌”

而乌克兰总统泽连斯基呼吁 18~60 岁男性留在家中、拿起武器, 不少乌籍海员也决定返国一同 “御敌”。此现象让业界担忧——重要海员短缺、恐干扰全球贸易流动。

乌克兰海洋运输劳工工会董事长 Oleg Grygoriuk 估计, 80,000 多名乌克兰海员中, 大约 55~60% 正在船上工作, 其中 20% 想要返乡 “御敌”。他说, 若多数乌克兰海员都决定离开岗位, 船上的职位恐怕找不到同国籍的人顶替。

XRTC 执行董事齐拉达奇斯说, 这项冲击宛如新冠肺炎当初对船运业的冲击, “海员缺员出现一个巨大的黑洞, 因为乌克兰与俄罗斯海员, 大部分都是担任船长、



大副、轮机长等高级职位,这群人经常都是长年在同一条船上服务,熟悉程度无人能比,没办法直接被相同数目的其他海员替代。”

俄罗斯与乌克兰之间的战争正加重全球海运业的营运压力,数万名俄罗斯与乌克兰海员正因国内的战事,被困在港口与海上,船东紧急要找人填补他们留下的空缺,但是补都补不完,这成为全球航运以及供应链瓶颈遭受的最新打击。

马士基和赫伯罗特称旗下海员多来自俄乌两国

丹麦航运巨头马士基及德国航运巨头赫伯罗特方面表示,他们的主要海员大部分来自这两个地区,乌克兰境内所有地区的义务役和后备人员都将被征召,短时间内恐无法投入海运市场。

有德国航运人士表示,有多达 5,000 名俄乌海员在德国商船上工作。

两家航运巨头表示,招募人员现在把焦点放在菲律宾与罗马尼亚海员上,往往不得不承诺在未来两个月内入职上船,可以拿到两倍的薪水。

俄海员工资支付面临挑战

近日,欧美国家针对俄罗斯展开新一轮制裁,以进一步孤立俄罗斯的经济和金融体系,如俄罗斯外贸银行(VTB Bank)、Otkritie 银行、Sovcombank、俄罗斯工业通讯银行(Promsvyazbank)及 Novikombank 受到美国最严重的制裁,这些银行的美元资产及账户已经被封锁,意味着它们实际上已经被排除在美元体系之外,Apple Pay 和 Google Pay 将不再为这 5 家银行的银行卡提供支付服务。

此外,俄罗斯联邦储蓄银行(Sberbank)、俄罗斯天然气工业银行(Gazprombank)、俄罗斯农业银行(Rosselkhozbank)、Alfa 银行和莫斯科信贷银行(MoscowCredit Bank)等,都不同程度受到了制裁,影响到对外贸易支付。

由于支付海员工资的也需要通过国际银行系统来维持,由于西方禁止俄罗斯部分银行使用环球银行金融电信协会国际结算系统(SWIFT),通过银行转账支付俄罗斯籍海员的工资成为一大挑战。



国际海员供应的另一个巨大镂空,就是中国海员供应的困境。

据悉,每月有上千名中国船员被替换下来。

由于中国海员境外换班的高昂成本,一名中国海员在境外动辄 2 个月起步的隔离、检测,加上反复改签的昂贵机票,高出其他一些国家海员换班成本很多,甚至是数倍,这令中国船员在国际船东那里逐渐失去吸引力。

目前中国海员在船合同到期后,正在纷纷被其他国家海员替换下来,多被船东以菲律宾、印度和缅甸等国家的海员替代。

有消息人士不无担忧地称,近期几乎每月都有上千名中国海员被从国际航行船只上替换下来,船上岗位转而被菲律宾、印度等其他国家海员替代,这也令业界非常焦急。

小结

根据联合国贸易和发展会议(UNCTAD)发布的《2021 年海上运输报告》,俄乌是全球前五大海员供应国,供应 275,000 名海员;中国是第四大海员供应国,而这几大海员供应国的供应市场遇阻,会给国际海员市场的供应带来冲击。业界预计,接下来一段时期,菲律宾、印度、印度尼西亚、缅甸、罗马尼亚等国的海员的上船比例将显著上涨。

来源:海事服务网

【MSC 向中国交通运输部承诺:全力拓展中国市场】

近日,交通运输部副部长赵冲久视频会见地中海航运公司(MSC)全球首席执行官索伦·托夫特(Soren Toft),双方就国际航运发展等话题交换了意见。

Soren Toft 在会见中介绍了 MSC 全球及在华业务发展情况。Soren Toft 表示,中国市场对 MSC 业务快速增长发挥了非常重要的作用,感谢多年来中国交通运输主管部门的大力支持,MSC 高度重视中国市场,对中方疫情防控和未来经济发展充满信心,将继续不断扩大在华投资,与更多中国企业和科研机构加强合作,为



MSC 全球客户提供更好的服务。

Soren Toft 表示：“自进入中国市场以来，MSC 一直是推动中国进出口贸易发展的坚定支持者。尽管受到疫情的影响，我们仍然保持对中国市场的坚定承诺。MSC 以灵活的方式调整航线，并持续推出新航线，以满足快速变化下的市场需求。我们将继续为确保全球供应链安全做出努力。”

赵冲久向 Soren Toft 介绍了中国航运业发展前景和规划。赵冲久表示，中国交通运输部将继续鼓励和支持包括 MSC 在内的国际航运企业与中国企业和科研机构开展多种形式的互利合作，希望 MSC 继续加大中国海运市场运力投入，加强与中国进出口企业的合作，稳定国际海运物流供应链。

赵冲久进一步表示，未来，希望 MSC 抓住中国进一步扩大开放的历史机遇期，继续发挥自身优势，拓展中国市场潜力，取得更好业绩，同时也为中国经济社会发展和全球经济复苏作出新贡献。

视频会见上，双方还就新冠肺炎疫情背景下的全球航运市场，以及全球供应链安全等话题，交换了意见。

据了解，MSC 早在 1997 年就进入了中国市场，在包括造船、集装箱航运、地面物流、邮轮和码头运营等领域，进行了大规模投资。

为满足日益增长的进出口需求，MSC 开通多条中国至美西航线，同时，在中国市场大力发展海铁联运服务。此外，作为全球运力规模第一的集装箱运输公司，MSC 还与中国船厂签订了大量新造船订单，并计划未来在中国订购更多船舶。

2022 年 1 月，MSC 还宣布与上港集团 (SIPG) 合作，携手打造“上海港东北亚空箱调运中心”洋山堆场项目。

来源：搜航网

【克拉克森：亚洲船东超越欧洲船东成为全球船队最大份额的控制者】

近日克拉克森最新数据显示，亚洲船东终于超越了欧洲船东，成为控制全球船队的最大份额的船东。



根据克拉克森的数据,亚洲船东现在占全球吨位的 43%,即 48,472 艘总吨位 6.37 亿吨的船舶,而欧洲船东持有 42%的船舶,他们控制着 30,610 艘总吨位 6.3 亿吨的船队。

业内人士预测,亚洲船东将很快控制全球船队的最大份额,就像造船和贸易向东转移一样,但欧洲船东仍然是关键参与者。

克拉克森表示,欧洲船东历来在全球船队中占有最大份额,在世纪之交时占总吨位的 44%,彼时的亚洲船东占 32%。而亚洲在全球贸易中所占份额不断增长的支持下,这推动了过去 20 年间,许多国家对新造船的重大投资,亚洲船东的份额也随之增加。

而从亚洲船东中的细分数据来看,不出所料,中国船东一直是亚洲吨位增长的关键,中国的船队在过去十年中翻了一番,达到 2.26 亿总吨,占据全球 15%的份额,主要是通过坚定的新船订单。

相比之下,日本船东的增长速度较慢,船队增长 16%至 1.77 亿总吨,占全球份额的 12%。

在其他地方,克拉克森坦言,其他亚洲船东国家也迅速增加了他们的船队,目前拥有 16%的市场份额。

在欧洲,希腊航运界是“欧洲船东持续增长的关键”,在过去十年中增长了 70%,达到 2.46 亿总吨,占全球份额的 17%。

此外,克拉克森报告表示,尽管德国拥有的船队急剧下降,过去十年下降了 34%至 6200 万吨,这有助于维持欧洲份额。

船舶经纪人表示,从欧洲到亚洲的吨位转移看起来将“持续一段时间”,全球订单的近一半,约 7900 万总吨或 49%将交付给亚太地区的船东,相比之下欧洲船东只有 5300 万总吨,然而,由于欧洲船东仍在扩大他们的船队,并且作为推动转型的一部分,随着趋势的发展,以及未来的一项重大更新计划,这两个地区显然可以发挥重要作用。”

来源:船海装备网



【“散改集”，这家干散货船东过去一年收益翻三番！】

近日，台湾干散货船东正德海运（Franbo Lines）证实，2021 年公司通过“散改集”的方式在火爆的集运市场中获益。

这家台湾干散货船东的 2021 年财报显示，该公司全年合并营收新台币 12.26 亿元（约合人民币 2.75 亿元），年增 64%，毛利率 38.3%，营业利益新台币 3.78 亿元（约合人民币 0.85 亿元），税后净利润新台币 3.75 亿元（约合人民币 0.84 亿元），年增近三倍创历史新高。

据了解，正德海运旗下共运营 18 艘船，包括 5 艘建造于 2014 年至 2016 年的多用途船“Franbo Logic”轮、“Franbo Lohas”轮、“Fairwind Legion”轮、“Thorco Legacy”、“Ultra Durban”轮。

过去两年间，正德海运从丹麦船东 Thorco Shipping 手中收购了这五艘船，每艘船可运载 160 个 40 英尺的集装箱。目前，这些船已经被租给了货运代理公司，在亚洲-欧洲航线、亚洲-美国上运营，租金比正德海运旗下散货船高出 25%以上。

2021 年 9 月，正德海运副总经理林胜鹤（Lin Cheng-he）一度表示，公司通过承运集装箱，每天可以获得 2 万美元的收入，公司毛利率将提高到 35%左右。这一言论在当时引起了巨大的轰动，以至于正德海运向台湾证券交易所发出澄清，利润数字是个人观点，不代表公司的官方预期。

大流行期间，供应链持续混乱，运力供给不足，集装箱运价频频创下历史新高，推动市场出现“散改集”的全新运输方式。在集装箱天价运费的诱惑下，多家亚洲散货船东涌入“散改集”市场，包括太古散货、亚洲船东 Pacific Basin、百慕大航运公司 CAST 等。

最新加入“散改集”市场的玩家为 DP World 的子公司 P&O Maritime Logistics，本月该公司透露其已改装一艘多用途船用来运载集装箱，还有五艘 MPV 也将为运载集装箱重新设计。

来源:海运圈聚焦



【赫伯罗特：运价短期内都将维持历史高位】

德国集装箱航运巨头赫伯罗特近日表示，需求大增加上新船运力缺乏，将使集运运价近期内都将维持在历史高位附近。

赫伯罗特指出，过去一年来集运运价已经飙涨 80%，在最紧俏的亚洲航线部分运价甚至激增了三倍。首席执行官 Rolf Habben Jansen 称：“我们预计今年上半年的市场需求和现货运价都将保持在较高水平，而供需关系最快只有在年中之后才能恢复均衡。”

疫情趋缓后需求反弹使得去年集运运价大增，而俄乌战争可能会促使更多公司选择海运来运输货物，以避免因领空关闭而费用大涨的空运，使集装箱船运力供给更加紧张。

去年，赫伯罗特的货运量基本持平，但运价跃升 80%，使该公司净利润几乎增长 10 倍达到 91 亿欧元（约合 100 亿美元）。为了提高运力，赫伯罗特已经订购了 22 艘新船约 40 万 TEU，相当于其目前运力的五分之一。

Alphaliner 的数据显示，目前赫伯罗特旗下船队运营着 247 艘集装箱船，总运力 174.45 万 TEU，包括 112 艘自有船舶和 135 艘租入船舶，运力排名全球第五位。

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	S. E.	903~908	1060~1065		Steady.
Tokyo Bay	725~730	880~885	1060~1065	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	645~650	840~845	1115~1120	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	628~633	835~840	1020~1025	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	693	848	985	+ oil fence charge usd 75	Firmer.



Singapore	610~615	815~820	980~990	+ 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.	850~855	1125~1130		Avails tight.
Rotterdam	587~592	842~847	990~995		Softer.
Malta	S. E.	905~910	1280~1290		Steady.
Gibraltar	S. E.	862~867	1130~1135		Steady.

截止日期: 2022-03-17

◆ 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	11/03/22	04/03/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,150	6,100	50	0.8%	
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	11/03/22	04/03/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,500	11,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,650	7,650	0	0.0%	
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: 2022-03-15



(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	9,400	Taizhou Wuzhou, China	2024	Wuzhou Tongzhou - Chinese	Undisclosed	StSt
1	LPG	22,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	Kyoei Tanker - Japanese	Undisclosed	
4	Container	7,700 teu	Samsung, S. Korea	2024	CMA CGM - French	12,330	LNG fuelled
2	Container	7,100 teu	DSIC, China	2024	Asiatic Lloyd - German	8,250	EEDI phase 3, Tier III, ammonia-ready
2+2	Container	7,100 teu	DSIC, China	-	Danaos - Greek	8,000	EEDI phase 3, Tier III, conventionally fuelled, methanol-ready
4	container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	Capital - Greek	4,550	

◆ 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)	备 注
STELLA ANITA	BC	180,355		2012	China	2,970	Greek BWTS fitted
MBA LIBERTY	BC	82,217		2010	Japan	2,200	Undisclosed BWTS fitted, incl. TC
ALAM KUKUH	BC	82,079		2019	Japan	3,875	Far East BWTS fitted
AGRI GRANDE	BC	81,966		2017	China	3,000	Chinese Tier II, BWTS fitted
AQUAKNIGHT	BC	75,395		2007	Japan	1,700	Undisclosed incl. BWTS cost
ULTRA INITIATOR	BC	62,647		2019	Japan	3,650	Undisclosed BWTS fitted
FRIENDLY SEAS	BC	58,119		2008	China	1,880	Chinese
MANDARIN FORTUNE	BC	57,000		2008	China	1,400	Undisclosed bss TC free dely Aug/Sep '22, BWTS fitted
MANDARIN SKY	BC	56,930		2009	China	1,450	Undisclosed incl TC attached until May/Aug '22 at 96% BSI, plus option 6-9 months, BWTS fitted
ATLANTIC MEXICO	BC	56,697		2011	China	1,750	Greek



PRABHU GOPAL	BC	56,025	2003	Japan	1,450	Chinese	
JIANGMEN NANYANG 189	BC	40,200	2022	China	6,300	German	en bloc
JIANGMEN NANYANG 190	BC	40,200	2022	China			
CIELO DI MONACO	BC	39,202	2014	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
INTERLINK FIDELITY	BC	38,792	2015	China	2,525	Undisclosed	BWTS fitted, Eco, ICE CLASS 1C
INTERLINK MOBILITY	BC	38,767	2015	China	2,550	Undisclosed	BWTS fitted, Eco, ICE CLASS 1C
HAPPY HIRO	BC	32,610	2006	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
CAPE FLATTERY	BC	28,433	2004	Japan	975	Undisclosed	
ANEMOS	BC	28,399	2006	Japan	1,100	Undisclosed	
ATLANTIC VERACRUZ	BC	28,339	2009	Japan	1,350	Vietnamese	old deal

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
YORK	CV	81,577	6,420	2000	S. Korea	6,100	Undisclosed	en bloc each, with ow
SEALAND ILLINOIS	CV	81,577	6,420	2000	S. Korea	6,100	Undisclosed	TC attached until end
SEALAND MICHIGAN	CV	81,556	6,420	2000	S. Korea	6,100	Undisclosed	2022/start 2023
SEALAND WASHINGTON	CV	81,049	6,420	2000	S. Korea	7,230	Undisclosed	with low TC attached until end 2022/start 2023
MAERSK KALAMATA	CV	81,049	6,420	2000	S. Korea	7,770	Undisclosed	with low TC attached until end 2022/start 2023
ALLEGORIA	CV	68,228	5,527	2006	China	10,950	Wan Hai Lines - Taiwanese	Delivery Q4-2022
DONGJIN AUBE	CV	15,219	1,060	2005	Japan	undisclosed	MSC - Swiss	scrubber fitted

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
BRIGHT HORIZON	GC/MPP	30,538	1,842	2002	China	undisclosed	MSC - Swiss	

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
SARA	TAK	323,183		2011	S. Korea	undisclosed	Sinokor - S. Korean	*
SIMONE	TAK	323,182		2012	S. Korea	undisclosed	Sinokor - S. Korean	
SANDRA	TAK	314,000		2011	S. Korea	undisclosed	Sinokor - S. Korean	
SONIA	TAK	314,000		2012	S. Korea	undisclosed	Sinokor - S. Korean	
ENEOS TOKYO	TAK	300,976		2004	Japan	3,100	Chinese	BWTS due 2024
DENSA ORCA	TAK	158,322		2012	S. Korea	3,320	Delta Tankers - Greek	



STENA ARCTICA	TAK	117,099	2005	S. Korea	1,490	Undisclosed	
SRI ASIH	TAK	109,637	2005	China	1,460	Undisclosed	
BLUE POWER	TAK	106,360	2003	Japan	1,350	Vietnamese	
BUNGA KELANA 10	TAK	105,274	2004	S. Korea	1,200	Waruna - Indonesian	
BUNGA KELANA 9	TAK	105,200	2004	S. Korea	1,210	Soechi Line - Indonesian	
CLEAN NIRVANA	TAK	50,359	2008	S. Korea	3,100	Undisclosed	en bloc*
CLEAN JUSTICE	TAK	45,998	2011	Japan			
SUPER EMERALD	TAK	50,346	2005	S. Korea	1,000	Undisclosed	
HIGH PRIORITY	TAK	46,847	2005	Japan	900	Undisclosed	BWTS fitted
PARAGON 11	TAK	40,208	2007	S. Korea	910	Undisclosed	
NORD SWAN	TAK	38,326	2009	China	1,070	Greek	

◆ 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
BELL	BC	148,668	17,737	1996	S. Korea	undisclosed	old sale
DISTYA PUSHTI	TAK	33,540	10,547	1998	Russia	undisclosed	old sale
CLIPPER ODIN	TAK/GAS	29,216	11,957	2005	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
SVEABORG	OTHER/FISHING	4,038	5,015	1979	Poland	795.00	

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
CAPE SUN	BC	171,746	22,396	1999	S. Korea	undisclosed	as is Vietnam
ALABAMA STAR	TAK	72,514	13,638	2004	S. Korea	725.00	subcontinent
SAPPER	TAK	14,002	5,503	1997	Italy	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【美国对俄罗斯石油、液化天然气和煤炭实施禁令】

美国总统拜登在 3 月 9 日下午的一份声明中发布了 2022 年 3 月 8 日行政令，禁止进口俄罗斯的石油、液化天然气、特定石油产品和煤炭至美国，并禁止美国的个人向俄罗斯能源领域投资或向正在投资俄罗斯能源领域的公司提供融资。

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
2022-03-18	634.250	703.370	5.346	81.134	834.050	66.171	1621.600	467.780	502.000
2022-03-17	634.060	698.290	5.327	81.116	832.400	66.199	1535.280	461.660	499.370
2022-03-16	638.000	699.210	5.392	81.536	831.930	65.879	1726.650	458.780	499.450
2022-03-15	637.600	696.040	5.383	81.450	828.040	66.046	1886.040	458.110	496.470
2022-03-14	635.060	692.500	5.390	81.112	826.360	66.222	2083.100	461.930	497.510

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	0.32600	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.44857



全一海运有限公司



2 个月	--	3 个月	0.92786	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.27443	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.77571		

2022-03-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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