



全一海运市场周报

2022.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.04.04 - 04.08 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本平稳 多数航线运价下跌】

新冠疫情在世界范围内继续蔓延，由于变异毒株奥密克戎传播力极高，全球每日新增病例继续徘徊在高水平，疫情形势依旧严峻。近期，疫情在我国局部地区继续扩散，但是上海港、宁波-舟山港等港口运营基本稳定，有力保障了我国出口市场平稳运行。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，多数远洋航线运价继续回落。4月8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4263.66点。

欧洲航线：欧洲多国每日新增确诊人数继续高位徘徊，疫情防控依旧面临不利形势。此外，俄乌冲突导致欧洲地区地缘政治风险持续加剧，市场面临较多风险，未来经济面临较大不确定性。运输需求总体保持平稳，市场运价继续从高位回落。上海港的运营总体稳定，欧洲航线市场保持平稳。4月8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6157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继续稳定表现，市场运价小幅下跌。4月8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6773美元/TEU。

北美航线：美国疫情防控形势持续严峻，累计确诊病例和死亡人数长期在世界各国中排名第一。美国近期经济数据表现良好，但是由于通胀率持续创新高，导致美联储被迫退出宽松政策来控制通胀，后续经济增长面临失去宽松政策支持的局面。运输需求总体继续表现良好，供需基本面稳固，本周，上海港美西、美东航线市场运价走势出现分化，美西航线小幅下跌，美东航线上涨。

波斯湾航线：目的地疫情总体稳定，情况也好于欧美地区。各类生活物资的需求稳定在较高水平，市场货量表现稳定，供求关系平衡，即期市场订舱价格继续回落。4月8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2563美元/TEU。

澳新航线：奥密克戎变异毒株继续蔓延，当地每日新增确诊人数高位徘徊，各类生活物资的需求高位徘徊，运输需求总体稳定，供需基本面平稳，市场运价



延续近期下行趋势。4月8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 3621 美元/TEU。

南美航线：目的地主要国家疫情防控形势依然不佳，加之该地区经济基础薄弱，未来经济面临较大风险。运输需求保持平稳，供需基本面稳固，市场运价延续调整走势。4月8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 6650 美元/TEU。

日本航线：运输需求基本稳定，市场行情小幅上涨。4月8日，中国出口至日本航线运价指数为 1178.22 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场供需双弱 综指小幅下跌】

多地疫情严峻，管控措施趋严，市场供需双弱，成交冷清，沿海散货运输市场价格小幅下跌。4月8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 1179.26 点，较上周下跌 1.3%。

煤炭市场：市场需求方面，4月，气温回升，采暖季结束，民用电负荷回落，煤炭市场进入传统消费淡季。同时受疫情防控影响，江浙沪等多地企业停工停产，工业用电需求偏弱，加上水电发力，替代部分火电用量，沿海地区电厂日耗持续走低，电煤库存及可用天数继续回升。煤炭价格方面，3月30日，煤炭中长期合同签订履约与项核查工作正式开启，对长协煤履约率的提高起到了极大推动作用，且多家煤企自4月开始陆续执行价格新机制，下调出矿价格，煤价承压有序趋向合理区间。运价走势方面，恰逢清明小长假，节前电厂小幅补库，运输需求增加，运价上涨。下半周，随着煤价下调，各方抢煤意愿减少。疫情影响下，下游市场需求不足，货源稀少，观望气氛再起，部分船东开始主动抛锚减少运力投入，运价步入下行通道。

4月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1223.32 点，较上周下跌 1.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 922.11 点，较上周下跌 1.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 37.2 元/吨，较上周下跌 0.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 55.4 元/吨，较上周下跌 0.8 元/吨。

金属矿石市场：国内钢材市场震荡偏弱。清明假期库存进一步累积，而实际需求低于预期，导致部分库存压力大的地区价格出现下跌。需求方面来看，当前



依旧处于较弱水平，叠加假期影响，下游消费量有所减少，贸易商拿货积极性降低。铁矿石运输市场供需双弱，运价继续小幅下跌。4月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收1102.58点，较上周下跌1.5%。

粮食市场：东北产区疫情影响物流，吉林玉米外流难度较大，北方个别港口汽运处于暂停状态，整体到货量持续低位，购销相对清淡，以消化库存为主。南方港口库存居高，养殖利润持续亏损，饲料企业对玉米需求有限，按需采购。粮食市场供需双弱，运价受煤炭运输市场影响，小幅下跌。4月8日，沿海粮食货种运价指数报1207.63点，较上周下跌0.2%。

成品油市场：国际原油价格波动较大，市场不稳定因素增强，加之疫情影响，对市场需求及炼厂出货影响都较大，大部分炼厂汽柴油销量均未达产量。需求方面，政策面支撑有限，汽油市场需求平淡，柴油刚需支撑，成品油市场需求整体呈弱势，购销气氛维持淡稳。运输方面，下游港口卸港困难，压港严重，消耗部分运力，导致市场运力减少，成品油运价小幅上涨。4月8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1059.72点，较上周上涨0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型弱势延续 租金指数再度下挫】

本周，海岬型船利空因素延续，运价继续下探。巴拿马型船与超灵便型船市场受煤炭运输需求持续低迷影响，市场仍现船多货少局面，租金承压下跌。整体而言，远东干散货租金指数在三大船型纷纷下跌的影响下再度下挫，已跌至近一个月来新低。4月7日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2075.82点，较上周四下跌17.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场继续下探。太平洋市场，本周市场仅个别矿商询盘，市场氛围较为冷清，叠加长航线运输需求持续疲软、国内疫情扰动等利空因素，运价持续下挫。临近周末，由于前期跌幅较大，随着市场询盘增多，船东信心有所增强，运价跌势趋缓。4月7日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为9847美元，较上周四下跌39.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.826美元/吨，较上周四下跌18.8%。远程矿航线本周需求仍未见起色，运价持续下行。但由于当前运价已低于FFA远期合约价格，市场预期运价或有一定支撑。4月7日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.401美元/吨，较上周四下跌0.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场跌势延续。太平洋市场，由于进口煤价格仍偏弱运行，下游采购观望情绪浓厚，煤炭运输需求表现低迷，带动租金继续下跌。4月7日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22229 美元，较上周四下跌 16.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.440 美元/吨，较上周四下跌 9.5%。粮食市场，本周受太平洋市场持续疲软拖累，大西洋市场观望情绪有所增加，运价快速回落。4月7日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 65.120 美元/吨，较上周四下跌 4.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续承压下行。本周超灵便型船东南亚市场未有明显起色，后续补充的煤炭货盘也相对有限，叠加印度洋市场近期持续走低，市场整体情绪较为一般，租金继续下挫。4月7日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26917 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 20.787 美元/吨，较上周四下跌 5.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回暖 成品油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至4月1日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外增加、精炼油库存增幅超预期、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 5.5%。上周，美国政府宣布，未来6个月美国将每天释放 100 万桶战略石油储备，共释放 1.8 亿桶石油。这是美国自 1974 年建立石油储备计划以来规模最大的释放量。IEA 数据显示，若 1.8 亿桶原油如数释出，那么美国的战略石油储备将降至 1984 年以来的最低水平。本周三国际能源署表示除美国外的 IEA 成员国同意释放 6000 万桶石油储备，为俄乌冲突后的高油价降温。尽管动用战略原油储备可能有助于在短期缓解供应不足，但目前原油缺口较大，加上美欧等对俄罗斯进一步实施能源制裁，长期来看仍无法解决石油市场的结构性失衡。本周布伦特原油期货价格高位下行，周四报 101.16 美元/桶，较 3 月 31 日下跌 6.26%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅反弹，苏伊士型油轮运价大幅走高，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回暖。4月7日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 997.17 点，较 3 月 31 日上涨 30.8%。

超大型油轮（VLCC）：本周由于大西洋市场活跃度不断增加，苏伊士船型运价持续走高，带动 VLCC 市场上涨，特别是西非航线需求集中装期较紧，屡屡报出高位成交，船东情绪高涨，持续推动市场。中东航线相对西非航线目前涨幅较小，一般情况下中东和西非的运费关联较强，如两个市场的 WS 点位差距过大，市场会因其相关性重新找到平衡，中东航线下旬还有不少货盘即将放出，预计 WS 点位将继续走强。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价



(CT1) 报 WS53.04, 较 3 月 31 日上涨 24.3%, CT1 的 5 日平均为 WS48.11, 较 3 月 31 日上涨 21.7%, 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 WS60.82, 上涨 39.0%, 平均为 WS54.83, TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax): 运输市场综合水平大幅走高。西非至欧洲市场运价上涨至 WS187 (TCE 约 5.9 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS306 (TCE 约 15.5 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上扬, 综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS269 (TCE 约 5.0 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS242 (TCE 约 6.2 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS169 (TCE 约 3.4 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS666 (TCE 约 31.8 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS166 (TCE 约 1.5 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS144 (TCE 约 1.4 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线全面下滑, 欧美航线大幅上扬, 综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS204 (TCE 约 1.0 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS156 (TCE 约 1.1 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS131 (TCE 约 0.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS436 水平 (TCE 约 5.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS193 (TCE 约 0.7 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 6.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮高歌猛涨 国际散货价量齐升】

4 月 6 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1207.95 点, 环比上涨 1.71%。其中, 国际油轮船价综合指数、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 4.88%、2.46%、0.49%、1.86%。

太平洋市场对大宗散货的需求减弱, 特别是中国需求降低, 国际干散货航线运价走弱, BDI 指数周二收于 2213 点, 环比下跌 8.44%, 国际干散货船价格逆势上涨。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 2659 万美元, 环比上涨 0.56%; 57000DWT 吨级散货船估值 2751 万美元, 环比上



涨 6.94%；75000DWT 吨级散货船估值 2990 万美元，环比上涨 2.19%；170000DWT 吨级散货船估值 4058 万美元，环比上涨 0.32%。当前，散货船日租金倒挂，较小的小灵便型、超灵便型散货船租金远高于巴拿马型和海岬型散货船，越来越多的租家开始选择使用“大船”来运输“小货”，二手散货船价格短期或迎来震荡调整。本期，国际二手散货船市场成交踊跃，总成交 37 艘（环比增加 6 艘），总运力 221.61 万载重吨，总成交金额 73362 万美元，平均船龄 12.73 年。

国际能源署宣布释放 1.2 亿桶战略储备原油，油价承压震荡走低，但由于俄罗斯可能遭受更多制裁，引发供应担忧，跌幅有限。布伦特原油期货周二收于 105.60 美元/桶，一周下跌 2.72%，国际油轮二手船价格一路高歌猛涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2648 万美元，环比上涨 6.91%；74000DWT 吨级油轮估值 2859 万美元，环比上涨 0.14%；105000DWT 吨级油轮估值 4519 万美元，环比上涨 5.68%；158000DWT 吨级油轮估值 5126 万美元，环比上涨 4.32%；300000DWT 吨级油轮估值 7998 万美元，环比上涨 5.95%。当前，对于何时停止从俄罗斯进口石油及石油产品，美国的最后交易期限为 4 月 22 日，英国则是今年年底，利用这个时间差，欧美正不断增加从俄罗斯进口石油的数量，国际油轮运输市场活跃度不断提高，运价继续反弹，预计国际油轮二手船价格短期内保持坚挺。本期，国际油轮二手船市场成交量大幅暴增，总共成交 32 艘（环比增加 20 艘），总运力 273.54 万载重吨，总成交金额 81585 万美元，平均船龄 10.75 年。

国内疫情给备货以及运力周转带来不确定性，市场货盘少量释放，船东挺价情绪浓厚，运价反弹上调，沿海散货船二手船价格平稳上涨。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 234 万人民币，环比上涨 0.44%；5000DWT 吨级散货船估值 1491 万人民币，环比上涨 0.55%。近期，全国气温大幅度提升，南方提前进入汛期，海运煤炭市场进入传统淡季，运力供需较为均衡，预计沿海散货船价格短期或保持平稳。本期，沿海散货船成交 1 艘，3446 载重吨，船龄为 17.93 年。

钢铁行业价格上涨，推动内河散货船价格止跌反弹。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，环比上涨 0.47%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比上涨 2.77%；2000DWT 吨级散货船估值 270 万人民币，环比上涨 3.15%；3000DWT 吨级散货船估值 363 万人民币，环比上涨 0.49%。本期，受疫情管控影响，内河二手散货船市场成交量萎缩，总共成交 15 艘（环比减少 8 艘），总运力 2.53 万载重吨，总成交金额 3732.49 万元人民币，平均船龄 7.88 年。

来源：上海航运交易所

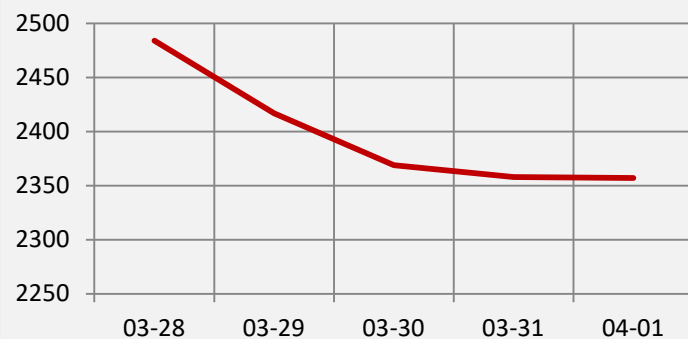


2. 国际干散货海运指数回顾

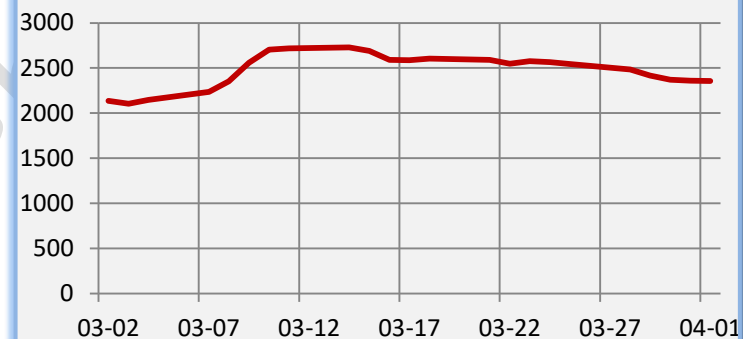
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

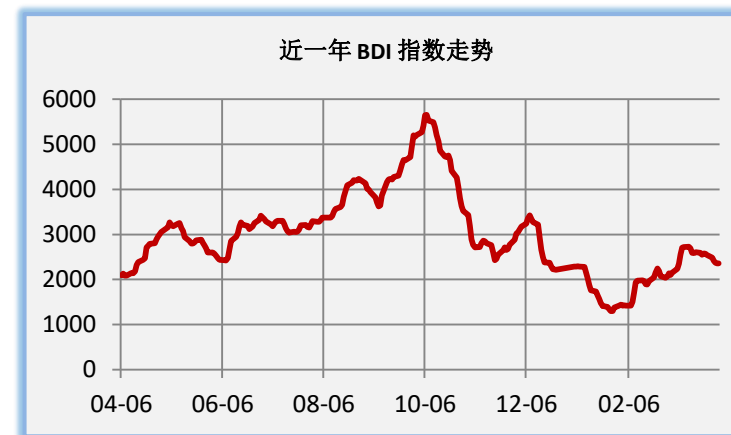
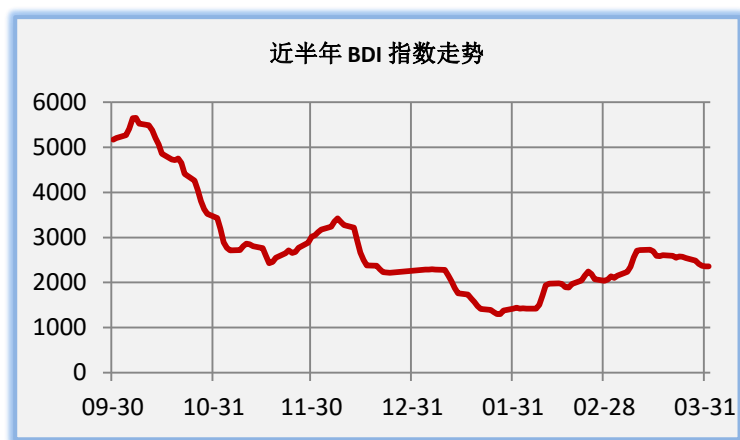
波罗的海指数	4月4日		4月5日		4月6日		4月7日		4月8日	
BDI	2,307	-50	2,213	-94	2,128	-85	2,061	-67	2,055	-6
BCI	1,796	-68	1,624	-172	1,490	-134	1,417	-73	1,444	+27
BPI	3,015	-58	2,951	-64	2,868	-83	2,778	-90	2,777	-1
BSI	2,717	-38	2,660	-57	2,605	-55	2,547	-58	2,502	-45
BHSI	1,672	-23	1,639	-33	1,605	-34	1,568	-37	1,544	-24

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	01/04/22	25/03/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	32,500	31,750	750	2.4%
	一年	28,750	27,750	1000	3.6%
	三年	23,250	22,750	500	2.2%
Pmax (76K)	半年	29,500	30,250	-750	-2.5%
	一年	27,250	28,250	-1000	-3.5%
	三年	17,500	18,000	-500	-2.8%
Smax (55K)	半年	30,750	34,750	-4000	-11.5%
	一年	27,000	29,500	-2500	-8.5%
	三年	17,750	18,750	-1000	-5.3%
Hsize (30K)	半年	25,500	28,000	-2500	-8.9%
	一年	23,000	25,750	-2750	-10.7%
	三年	14,250	15,000	-750	-5.0%

截止日期:

2022-04-05



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Navios Magellan II' 2020 82037 dwt dely aps NC South America 25/30 Apr trip redel Singapore-Japan \$26,500 + \$1,650,000 bb - Reachy

'Beks Munevver' 2016 63705 dwt dely Richards Bay mid Apr trip redel Pakistan \$26,400 + \$640,000 bb - Norden

'Spar Libra' 2006 53565 dwt dely Swinoujscie prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$23,000 - XO Shipping

4. [航运&船舶市场动态](#)

【散货船日租金倒挂，越来越多租家选择“大船”运“小货”】

由于较小的超灵便型、小灵便型散货船租金远远高于巴拿马型和海岬型散货船，越来越多的租家开始选择使用“大船”来运输“小货”。

一位船舶运营商表示：“运输船舶的‘大型化’正在各个领域发生，由于超灵便型散货船供应的巨大不平衡，太平洋地区的巴拿马型散货船被租用来运输原本由较小的超灵便型散货船货物。”

Cape T4 指数（四条主要海岬型航线基于贸易流量的加权平均值）第一季度平均为 11435 美元/天，比 APSI 5 指数（亚洲五条主要超灵便型船航线的加权平均值）低 13792 美元/天，后者平均为 25227 美元/天。

Cape T4 指数也比 KMAX 9 指数（九条主要巴拿马型船航线的加权平均数）低 11,187 美元/天，后者第一季度平均为 22,622 美元/天。

S&P Global Commodity Insights 数据显示，APSI 5、KMAX 9 指数在第一季度的每个评估日都高于 Cape T4 指数。



海岬型船通常装载货物约 18 万吨，而巴拿马型船和超灵便型船分别装载货物 7.5 万吨和 5.5 万吨。

“我们看到海岬型船在没有吃水限制的情况下经常运输原本由巴拿马型船运输的货物。”一位船东人士说。

在煤炭运输方面，广泛传闻韩国钢铁制造商浦项制铁（POSCO）已经租用了一艘海岬型船，将 8 万吨（正负 10%）货物从澳大利亚东海岸的纽卡斯尔运往韩国光阳，将在 4 月 11 日至 25 日期间进行装载。

此外，据报道，德国钢铁制造商 Salzgitter 也已租用了一艘海岬型船，以便在 4 月 10 日至 20 日以 30.10 美元/吨的价格将 75,000 吨（正/负 10%）的煤炭货物从美国的莫比尔运送到德国的汉萨波特。

一位跟踪小灵便型至 Ultramax 型船的船舶运营人士指出，其公司正利用其超灵便型和 Ultramax 型船将一些水泥货物从东南亚运到秘鲁。“让小灵便型散货船运输水泥货物非常困难，这些货物被认为是脏货。尽管超灵便型和 Ultramax 型船的燃料消耗和港口费用略高，但如果把从南美返回东南亚的收益计算在内，这些船的运费经济性更好。”

来源：海运圈聚焦

【克拉克森研究：中国疫情影响下航运经济和贸易的扰动】

当前中国占全球航运市场举足轻重的作用，中国海运进出口贸易量占全球总量的 30%，中国港口为全球最繁忙的水域，全球船队航行总运营时间的 7.7% 在中国水域。随着新一轮疫情在中国局部地区爆发，迅速且严格的防疫封控对国内经济生产与物流运转产生初步影响。

本发布追踪此轮疫情冲击下航运市场相关的中国经济贸易和生产经营相关数据，希望为业内人士提供及时有效的研究信息支持。

此外，克拉克森研究每季度定期发送中文报告《中国经济与海运贸易更新》。克拉克森研究在此送上对疫情防控一线单位和工作人员的感谢，大家齐心协力帮助疫情早日过去。如对此报告和航运相关信息有兴趣，欢迎通过最下方联系方式，联系克拉克森研究获取更多，我们将免费发送一份阅读报告。



对中国经济的影响

对制造业产生初步影响：2022 年 3 月，中国制造业采购经理指数（PMI）环比下降了 0.7 个百分点，录得 49.5，结束了 4 个月的连续扩张。与此同时，随着海外生产的逐步复苏，新出口订单指数已连续 11 个月维持“收缩”区间（小于 50），尽管 1-2 月有回暖趋势，但 3 月指数环比下滑了 1.8 个百分点，至 47.2。

对服务业影响较大：中国 2022 年 3 月财新服务业 PMI 为 42，预期 49.7，前值 50.2。（2020 年 2 月为 40.3）。当前服务业受冲击程度远超过制造业。

集装箱出口有波动，但整体稳定：据中国港口协会统计，3 月中国沿海八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增长 1.8%，较 2 月放缓 1 个百分点，其中外贸业务由于春节后逐步恢复，同比增长了 3.9%（不过旬度增速受疫情影响出现波动，3 月中旬外贸集装箱吞吐量同比下滑了约 1%）。

对大宗商品的潜在影响

对国内石油需求影响明显：跨省跨区运输受到交通运输管制限制，同时居民出行需求明显下滑。高油价，炼厂利润不佳等因素，导致地方民营炼厂降低生产，继续压制进口需求。据报道，3 月底山东地炼产能利用率已进一步下滑至 50% 以下，为 2020 年 4 月以来最低水平。

对国内钢铁行业影响有限：据中国钢铁工业协会数据显示，中国旬度粗钢产量继续维持上升趋势，不过估算 3 月下旬粗钢产量可能增速放缓；随着旺季来临钢材进入去库存阶段，仍需关注疫情发展对各地区的钢厂生产以及运输的影响。铁矿石方面，需关注经济稳增长背景下，后期需求端变化对进口铁矿石的影响。

中国港口船舶在港情况

今年 3 月以来，深圳、上海等多个重要经济城市爆发疫情，并先后采取了严格的封控措施，这对港口货物的集疏运产生影响。克拉克森研究的船舶在港数据显示，截止 4 月 3 日，中国港口的远洋货船*在港数量（以载重吨计）较 3 月初增长了 14%，较 2021 年和 2020 年同期分别增长了 14% 和 11%。



港口集装箱船在港情况：

深圳港：3月中旬受疫情封控影响，港口物流业务受到较大干扰。不过很快在下旬恢复运营。随着出口订单的集中发货，目前（截止4月3日）深圳港的集装箱船在港数量维持高位，以TEU计较3月初增长了约48%，较去年同期水平高出近65%。

上海港：受封控措施进一步严格的影响，上海港的集装箱船在港数量于3月中下旬攀升，最高值较月初增长约14%；但部分班轮公司快速调整运营（包括暂停部分航线挂靠上海港），同时上海港港口生产仍保持正常运作，近期上海港集装箱船在港数量已回落至常态。不过较严格的管控导致上海部分工厂企业停工，以及周边腹地出口货物进港受到影响，需要关注后期管控措施变化，以及潜在集装箱货物集中出口对港口生产和船舶靠港带来的影响。

宁波-舟山港：作为上海-洋山港的毗邻港口，受到上海港的协同作用，其集装箱船在港数量趋势也大致与上海港相似。近期从3月中下旬的高位有所回落，目前在港船舶，待泊时间情况仍处于正常水平。

远洋货船：中程及以上的油轮、巴拿马型及以上的散货船、3,000TEU及以上的集装箱船、VLGC船、60,000cbm及以上的LNG船以及6,000ceu及以上的汽车运输船。本文中提到的船舶在港情况均为7天移动平均数据。

整体来看，国内港口生产保持正常。而这一轮疫情传播对经济和部分行业已带来不同程度影响，各机构已下调今年1季度GDP增速预测约1%。此外，主要的商品海运贸易也面临较大压力（除疫情影响外，还受到商品价格高企，库存较高，以及潜在国内产量增加等影响）。考虑到2022年国内经济稳增长的需求，需要持续关注后期潜在的支持性政策对经济和贸易的支持。

来源：克拉克森研究

【克拉克森：造船业通胀达25%，史上最高】

根据克拉克森研究公司的数据，造船业的通胀趋势已推动新船价格自2020年11月的低点以来上涨了25%，这是自2005年以来的最大涨幅。

船舶价格目前处于2009年以来的最高水平。随着原材料和能源价格继续攀升，船舶价格可能进一步上涨。



克拉克森指出，新造船价格因船型而异，集装箱船涨幅最大。一艘 15,500 标准箱的船舶现在的成本比 15 个月前，即 2021 年初的成本高出近 50%。好望角型散货船上漲了近三分之一，MR 油轮上涨了 21%，液化天然气运输船上漲了约 18%。

钢材价格是一个因素，中国中厚板的价格超过每吨 800 美元，在过去 24 个月中上涨了 250 美元。

克拉克森分析师表示，尽管由于价格上涨、交货时间延长以及未来燃料的不确定性，预计今年的合同量会减少，但造船厂成本的通胀压力仍可能推高价格。

许多造船厂现在正在预订 2025 年的建造时间，而相对较少的深海 LNG 造船厂正在签订 2026 年的合同。克拉克森估计，以补偿总吨计的造船厂远期保障期为 2.9 年，高于 2019 年 11 月的 2.4 年。

即使没有今天的通胀压力，毫无疑问，未来的船只成本会更高。这是因为它们将设计有能够适应不断变化的燃料背景的发动机，同时许多还将配备节能技术。

来源：海事服务网

【4 月 1 日起，连云港恢复国际航行船舶中国籍船员换班！】

4 月 1 日起，连云港市将恢复国际航行船舶中国籍船员换班工作。

3 月 30 日，连云港市涉外疫情联防联控机制空港和水路口岸疫情防控协调组一份通知指出，根据国务院联防联控机制文件精神以及全市有关要求，经研究，决定自 4 月 1 日起恢复连云港水路口岸国际航行船舶中国籍船员换班工作。

具体通知如下：

一、恢复换班后，继续严格执行我市国际航行船舶中国籍船员换班办理工作流程明确的换班条件及申报流程。

二、原则上不接受已入境口岸或已靠泊船舶换班申请。



三、保持紧急就医、船员证到期等特殊应急渠道的畅通。

四、所有符合换班条件的，必须自行做好新登轮船员的配备及来连事宜，外地船员应符合我市来连返连人员管理要求。

此前，由于爆发疫情，连云港在 3 月 10 日起原则上暂停了国际航行船舶船员换班工作。3 月 30 日起，连云港市已全域转为低风险地区。

在此前的 3 月 10 日，在江苏省连云港市召开疫情防控新闻发布会上，连云港市港口管理局副局长王国超通报，连云港市本轮疫情发生后，水路口岸防控立即升级管控措施，严防境外输入，其中要“收紧国际航行船舶船员换班工作。根据规定，鉴于连云港市已有多处中风险地区，原则上暂停国际航行船舶船员换班工作。对已在船员换班隔离点进行医学观察的 183 名船员，协调属地从严落实入境人员隔离政策。”

在 3 月 31 日举行的常态化疫情防控相关问题答记者问中，连云港市有关方面负责人表示，港口口岸继续实行专班作业、闭环管理、严管严控；内河码头、水上服务区严控船员上岸，本市人员非必要不登船。

来源：海事服务网

【今年干散货航运需求增速或降至 1%】

船舶经纪公司 Howe Robinson 预计，今年散货航运市场的需求增速将降至 1%。在近日新加坡海事周期间举行的大宗商品论坛上，该公司干散货研究主管 Janina Lam 表示，鉴于地缘政治因素不得不继续下调需求预期。

根据 Lam 的预测，今年乌克兰的粮食贸易量将大幅下降，而俄罗斯的降幅可能较小，两国的出口量占全球粮食贸易总量的 24%；预计今年中国进口的玉米数量将减少；澳大利亚的小麦产量预计将从去年的 2000 万吨降至今年的 1000 万吨；印度则寻求将小麦出口增加到 1000 万至 1500 万吨左右。

能源贸易方面，由于欧洲转向澳大利亚、哥伦比亚、南非和美国采购煤炭，预计全球煤炭海运周转量的增加将弥补 2000 万吨至 3000 万吨来自俄罗斯的缺口。不过，值得关注的是，中国正计划将国内煤炭产量增加 3 亿吨，以取代部分煤炭进口。



此外，由于库存高居不下，中国对铁矿石的需求也将减缓。相关预测显示，全球通胀预期将从去年的 3.9% 升至今年的 6.4%，全球 GDP 增长率预期已降至 3.3%。作为干散货航运市场的主要驱动力，中国今年对干散货市场的影响可能不会像前几年那样大。预计今年中国的铁矿石进口量可能增加 2%，而煤炭进口量则会收缩。

从运力供给看，预计今年全球干散货船队增长 2.6%，即 2440 万载重吨；而考虑到强劲的运费水平，拆船量将维持在低位；新造船订单量将有所增加，但订单占现有船队的比例仍然偏低，不到 7%。

另据业界分析，即将于 2023 年生效的国际航运碳强度技术和营运措施新规将不会对干散货航运市场产生重大影响，因为过去几年船舶数量增长已经放缓。

来源：中国远洋海运 e 刊

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.	919~924	1133~1138		Steady.
Tokyo Bay	751~756	945~950	1135~1140	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	730~735	835~840	1185~1190	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	660~665	830~835	1035~1040	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	767	883	1130	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	685~690	820~825	1090~1100	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Avails tight.
Fujairah	S. E.	860~865	1280~1285		Avails tight.
Rotterdam	670~675	840~845	1145~1150		Softer.
Malta	S. E.	910~915	1290~1295		Steady.
Gibraltar	S. E.	910~915	1260~1265		Steady.

截止日期：2022-04-07



◆ 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	01/04/22	25/03/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,200	6,150	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	01/04/22	25/03/22	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: 2022-04-05

(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
10	Bulker	65,000	DSIC, China	2024-2025	Chinese (CITIC)	3,150	against T/C to COSCO
2	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2024	Chinese (HuaXia FL)	3,200	EEDI phase 3
4	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2024	Greek (TMS Dry)	3,250	
2+2	Bulker	40,000	Hakodate, Japan	2024	Taiwanese (Franbo Lines)	Undisclosed	
2	LNG	175,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2025	Norwegian (Knutson)	22,450	against T/C to PGNiG



2+2	LNG	175,000 cbm	Dalian, China	2025	Chinese (China Merchants Energy)	Undisclosed	
2	Container	12,000 teu	Nihon, Japan	2024	Thai (RCL)	13,300	
14	Container	8,000 teu	New Times, China	2024-2025		12,000	LOI stage, LNG fuelled
8	Container	8,000 teu	Qingdao Beihai, China	2024-2025	Swiss based (MSC)	12,000	
6	Container	7,700 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2024-2025	Swiss based (MSC)	12,000	LNG fuelled
2	Container	5,500 teu	HJ Shipbuilding, S. Korea	2024	Norwegian (MPC Container Ships)	7,220	against long-term T/C to Zim

◆ 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
FLORIDA	BC	181,500		2022	Japan	undisclosed	Japanese	
MARAN DAWN	BC	114,091		2011	China			
MARAN SKY	BC	114,078		2011	China			
MARAN SUN	BC	114,078		2011	China			
MARAN PROGRESS	BC	114,047		2014	China	20,000	Chinese	en bloc***, BWTS + Scrubber fitted
MARAN WISDOM	BC	114,046		2014	China			
MARAN ZENITH	BC	114,038		2013	China			
MARAN ASPIRATION	BC	114,013		2012	China			
MARAN OCEAN	BC	114,007		2011	China			
CMB PAUILLAC	BC	95,707		2012	Japan	2,500	Greek	
SEA NEPTUNE	BC	81,631		2013	China	2,300	Turkish	
DARYA KIRTHI	BC	80,545		2012	S. Korea	2,600	Greek	BWTS fitted , Dely May-Jun 2022
RIO TAMARA	BC	75,610		2014	China	2,250	German	en bloc each, BWTS fitted
RIO GRITA	BC	75,378		2014	China	2,250	German	
S HERMES	BC	61,272		2016	Japan	3,200	Greek	*BWTS fitted, scrubber fitted
S ECHO	BC	61,258		2015	Japan	3,100	Greek	
S TANGO	BC	61,192		2015	Japan	3,100	Greek	
ORIENT LUCKY	BC	57,124		2010	China	1,790	Greek	BWTS fitted
ASL MERCURY	BC	56,899		2010	China	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
AMOY ACTION	BC	56,874		2010	China	1,800	Greek	BWTS fitted



MANDARIN CROWN	BC	56,406	2012	China	1,725	Chinese	Dely Jul-Oct 2022
ENY	BC	53,525	2006	Japan	1,720	middle East	BWTS fitted, delivery mid-July/August 2022
STRATEGIC ENCOUNTER	BC	33,000	2010	China	1,430	Undisclosed	
AFRICAN HAWK	BC	27,101	2004	China	975	Undisclosed	Bss SS/DD due in June
STELLAR TOLEDO	BC	16,765	2003	Japan	650	Turkish	

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
JAN	CV	21,446	1,708	2010	Japan	3,060	Undisclosed	
VEGA SACHSEN	CV	13,803	1,118	2008	China	undisclosed	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
TOKIO	TAK	306,206		2005	Japan	3,150	Chinese	
EASTERN JUNIPER	TAK	305,749		2007	S. Korea	3,650	Middle East	
FRONT FORCE	TAK	305,442		2004	S. Korea	7,000	Undisclosed	en bloc, delievery early Q2-2022
FRONT ENERGY	TAK	305,318		2004	3400			
BARI	TAK	159,186		2005	S. Korea	2,150	Greek	BWTS fitted
ADVANTAGE ANTHEM	TAK	116,087		2011	S. Korea	5,700	Synergy Marine - Cyprus	en bloc*, incl TC attached to Shell at \$15,500 p/d until ear 1H-2023
ADVANTAGE AVENUE	TAK	115,785		2010	S. Korea			
BERICA	TAK	115,146		2008	Japan	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
YUFU CROWN	TAK	51,418		2020	Japan	undisclosed	Premuda - Italian	BWTS fitted
CHALLENGE PEGASUS	TAK	47,786		2007	S. Korea	1,250	R Shipping - German	BWTS fitted
ARDMORE SEALIFTER	TAK	47,472		2008	Japan	4,000	German	en bloc****, incl t/c back min 2yrs
ARDMORE SEALEADER	TAK	47,472		2008	Japan			
ARDMORE SEALANCER	TAK	47,451		2008	Japan			
PRIME EXPRESS	TAK	45,996		2010	Japan	1,550	Greek	
HAFNIA SPICA	TAK	25,268		2017	Japan	24,250	Ace Tankers - Dutch	en bloc**, BWTS fitted
HAFNIA SOL	TAK	25,253		2017	Japan			
HAFNIA SCEPTRUM	TAK	25,198		2017	Japan			
HAFNIA SIRIUS	TAK	25,196		2016	Japan			
HAFNIA SPARK	TAK	25,196		2016	Japan			
HAFNIA STELLAR	TAK	25,196		2016	Japan			
HAFNIA SAIPH	TAK	25,194		2017	Japan			
HAFNIA SKY	TAK	25,193		2016	Japan			



SARANGA	TAK	20,938	2006	Japan	1,250	Undisclosed	StSt, BWTS fitted
SONGA DREAM	TAK	19,807	2010	Japan	1,700	S. Korean	StSt, BWTS fitted
OCEAN MARLIN	TAK	13,526	2018	S. Korea	1,000	Singaporean	Via judicial sale , BWTS fitted
HOKO	TAK	8,911	2010	Japan	800	Undisclosed	stst

◆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
GLOBAL MARINER	OTHER/REF	7,168	4,010	1988	Japan	262.00	

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
SUNBEAM	BC	171,199	21,018	2000	Japan	715.00	

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
SONANGOL LUANDA	TAK	159,178	23,192	2000	S. Korea	undisclosed	as is Batam
DA YUAN HU	TAK	159,149	26,829	2004	China	625.00	as is China
SONANGOL GIRASSOL	TAK	159,057	23,313	2000	S. Korea	undisclosed	as is Batam
HAMPSTEAD	TAK	72,663	13,476	2004	S. Korea	700.00	sub-cont options

◆ALCO 防损通函

【控制亚洲舞毒蛾风险 - 美国对特定风险期的更改】

从 2022 年开始，美国和加拿大对亚洲舞毒蛾（以下简称 AGM）监管区域的政策进行了调整，这意味着在日本和俄罗斯某些港口停靠的船舶所持 AGM 证书认定的特定风险期有所延长。但是，在此政策实施的第一年，即在 2022 年将对新旧政策进行过渡。例如，持有在旧的特定风险期(2021 SRP) 生效的 AGM 证书的船舶，在新风险期生效的这一年(2022 SRP)并没有返回其中任何一个受监管的风险区域，则不会受到处罚。



【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】(JWLA030, 2022 年 4 月 4 日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2022 年 4 月 4 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。

新增：俄罗斯

具体生效时间由各保险人分别决定。

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
2022-04-08	636.530	691.880	5.130	81.209	831.970	66.297	1245.670	476.090	505.680
2022-04-07	636.590	693.810	5.143	81.217	832.010	66.233	1290.830	478.110	506.810
2022-04-06	637.990	695.640	5.159	81.418	834.250	66.038	1316.740	484.100	511.000
2022-04-01	635.090	702.890	5.212	81.084	834.640	66.203	1283.660	475.700	507.840
2022-03-31	634.820	708.470	5.197	81.101	833.780	66.212	1314.800	476.460	508.490

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	0.32757	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.51400



全一海运有限公司



2 个月	--	3 个月	1. 01071	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1. 54043	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1. 54043		

2022-04-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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