



全一海运市场周报

2022.04 - 第4期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.04.18 - 04.22 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求有所下滑 多数航线运价回落】

变异毒株奥密克戎传播力极强，导致新冠疫情在全球范围内持续蔓延，每日新增病例维持高位。受疫情影响，各船公司纷纷采取“陆改水”、铁路等多式联运方式及部分改港措施予以缓解陆路运输压力。工信部、交通运输部及上港集团等多方面也通力合作并积极采取各项措施，全力确保“原料运得进、产品运得出”。本周，中国出口集装箱运输市场总体小幅回落，多数远洋航线运价不同程度下跌。4月22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4195.98点，较上期下跌0.8%。

欧洲航线：欧洲地区疫情防控形势总体不佳并有新的变异毒株出现，每日新增确诊人数高位震荡。俄乌冲突的持续给经济复苏带来极大的不确定性。本周市场货量有所下滑，市场运价亦同步回落，欧地线上海港船舶平均舱位利用率在80%~90%。4月22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6016美元/TEU，较上期下跌1.2%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本保持同步。4月22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6690美元/TEU，较上期下跌0.7%。

北美航线：美国每日新增确诊人数仍处高位，累计确诊病例和死亡人数长期在世界各国中排名第一。近期美国国内通胀压力极大，物价高企，为抑制通胀，美联储被迫采取更为激进的加息力度以尽快缩减资产负债表。宽松政策的退出对后续经济增长会产生负面影响。近期北美运输需求总体保持良好，供需基本面稳固。当前为航线签约季尾声，市场运价表现坚挺。4月22日，上海港出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为7860美元/FEU和10645美元/FEU，与上期基本持平。

波斯湾航线：本周市场货量有所下滑，上海港船舶平均舱位利用在70%左右。即期市场订舱价格小幅下滑。4月22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2428美元/TEU，较上期下跌1.7%。



澳新航线：本周运输需求保持平稳，供需基本面平衡，市场运价则高位回落。4月22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3423美元/TEU，较上期下跌2.6%。

南美航线：区域内国家疫情依旧较为严峻，未来经济复苏前景不佳。本周货量表现低位徘徊，供需基本面弱平衡。4月22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6564美元/TEU，较上期微涨0.6%。

日本航线：运输需求平稳，市场行情上涨。4月22日，中国出口至日本航线运价指数为1221.93点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【加快复工复产 综合指数止跌】

本周，各地疫情陆续出来好消息，上海疫情也在陆续好转，下游需求缓慢恢复，叠加下游部分工业企业五一前的补库需求，沿海散货运输市场运价止跌。4月22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1084.53点，较上周基本持平。

煤炭市场：市场需求方面，当前市场仍处于煤炭消费淡季，加上疫情的持续影响，江浙沪一带工业企业整体开工率较差，工业用电需求表现疲软，民用电需求也仍处于低负荷的水平。同时，水电增发，挤占火电空间，下游日耗继续处于低位，电厂采购意愿偏弱，周期拉长。煤炭价格方面，在国家增产保供政策的稳步落实下，主产区煤炭产量得到大幅提升。另一方面，受疫情管控影响，汽运跨省运输不畅，煤炭外运受阻，价格继续向限价区间回归。而大秦线机车事故，则使得贸易商出现惜售探涨情绪，港口成交价格出现短暂反弹。运价走势方面，疫情和季节性影响使得下游电厂采购意愿并不强烈，仍以长协拉运辅助部分市场货小幅补库的方式进行库存累积。但是，突如其来的大秦线事故，使得上半周北方港口煤炭库存一路下滑，下游电厂担心后续旺季补库受到影响，纷纷提前补库计划。之后，随着大秦线检修及时，加上煤炭价格出现下跌迹象，下游观望情绪再起，沿海煤炭运输市场价格在上半周小幅上涨后，再次进入下行通道。

4月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1086.89点，较上周上涨0.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收737.80点，较上周上涨7.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为29.2元/吨，较上周上涨1.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.5元/吨，



较上周上涨 4.4 元/吨。

金属矿石市场：目前多地钢厂生产逼近或已落入盈亏平衡线，加上疫情物流影响现货出货，局部钢厂焖炉情况发生，而下游库存普遍偏低，五一前预计钢厂补库将带动原料走强，原料延续去库，短期供需错配矛盾加大，支撑现货价格。上海第一批企业复工复产，后续需求也将逐步提升。沿海金属矿石运输市场供需逐步恢复，运价小幅回调。4 月 22 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 767.49 点，较上周上涨 0.4%。

粮食市场：目前基层余粮销售已接近尾声，但部分地区受疫情影响流通受限，同时国储陈稻拍卖，玉米替代供给增加。需求端，深加工开工率偏低，但生猪存栏处于高位，饲料需求整体偏稳。下半周，受五一节前饲料厂集中备货影响，粮食运输市场货盘集中增多，粮食运输市场价格止跌。4 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报 1094.39 点，较上周下跌 1.2%。

成品油市场：近期成品油出货有所好转，山东省内部分炼厂适当提高了开工率，加之前期受疫情影响停工及临时检修的部分地炼陆续复工，本周山东地炼开工率整体有所上行。但因终端消化能力偏弱，高价汽柴油成交量依然有限，整体市场成交表现平稳。成品油运输市场压港情况依旧比较严峻，运力略显紧张，运价继续小幅上涨。4 月 22 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 1075.71 点，较上周上涨 0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小船型需求改善 租金指数企稳上行】

本周，海岬型船震荡运行，全周运价小幅上扬。巴拿马型船受南美长航线与北太平洋市场粮食船运需求旺盛带动，租金持续反弹。超灵便型船煤炭运输需求虽仍保持偏淡，但镍矿、钢材货盘需求稳定，租金稳步上涨。整体而言，远东干散货租金指数在中小船型运输需求改善的带动下企稳上行。4 月 21 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2088.74 点，较上周四上涨 5.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡运行。太平洋市场，上半周受复活节假日影响，市场表现平静，运价延续上周末水平。周中，由于节后首日市场氛围尚未完全恢复，叠加国际燃油价格回落，运价有所下行。下半周，随着矿商询盘逐渐增多，市场氛围有所改善，运价再度企稳回升。4 月 21 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12083 美元，较上周四上涨 4.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.442 美元/吨，较上周四上涨 0.7%。远程矿航线上半周受需



求不足以及假期影响，运价保持震荡。下半周，随着淡水河谷重返市场拿船，运价有明显回升，全周呈小幅上涨态势。4月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为24.791美元/吨，较上周四上涨1.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续反弹。太平洋市场，本周印尼回国煤炭需求仍然偏少，但受南美长航线以及北太平洋市场运输需求旺盛带动，租金稳中有升。临近周末，受FFA价格下跌影响，市场热度有所减退，租金略有波动。4月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为22271美元，较上周四上涨5.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为12.265美元/吨，较上周四上涨2.2%。粮食市场，本周市场货盘充足，运输需求旺盛，推动运价持续上行。临近周末，由于FFA价格下跌，运力偏多问题显现，部分船东开始降价寻货，运价小幅下挫。4月21日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为67.990美元/吨，较上周四上涨2.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上涨。上周末，进口煤市场情绪依旧偏弱，印尼回国煤炭运输需求不足，但钢材运输活跃度明显增加，租金止跌企稳。本周镍矿与钢材货盘阶段性持续释放，镍矿货盘有明显溢价，市场情绪好转，租金持续上行。4月21日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为25829美元，较上周四上涨6.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为20.610美元/吨，较上周四上涨2.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至4月15日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存和汽油库存均出现下滑。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减少1.5%。在亚洲疫情病例激增的情况下，本周OPEC和国际能源署IEA都下调了需求预测，其中OPEC的下调幅度比IEA要大得多。OPEC表示，大幅下调原因之一是俄乌冲突导致的经济增长放缓，另一个原因是疫情相关的严厉封锁措施。巴西能源部长周三表示，美国正与巴西讨论如何提高原油产量，拜登政府寻找俄罗斯原油替代品，巴西多年来也一直在努力增加产量，为稳定全球石油和天然气供需尽力。本周布伦特原油期货价格高位回落，周四报107.11美元/桶，较4月14日下跌4.11%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价大幅下滑，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口VLCC运输市场运价小幅下跌。4月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报958.02点，较4月14日下跌4.5%。



超大型油轮（VLCC）：本周西方复活节刚过，市场相对安静，成交数量较上周有明显减少，仅有少数 5 月初装期的货盘在市场上寻船，各个装港地区的运费都有下滑，现代船船东仍持观望态度，部分租家还是坚决采取私下拿船的策略，通过妥协船成交打压市场。由于需求下滑加上西放的船位增多，目前大西洋市场 SUEZMAX 开始走弱，受此影响预计 VLCC 市场下行压力会逐渐加大。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS50.21，较 4 月 14 日下跌 4.6%，CT1 的 5 日平均为 WS51.20，较上周平均下跌 4.6%，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 WS59.39，下跌 4.4%，平均为 WS60.79，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平大幅下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS123（TCE 约 2.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS269（TCE 约 12.7 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上涨，地中海及欧美航线全面下挫，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS233（TCE 约 3.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS173（TCE 约 2.9 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS168（TCE 约 2.9 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS574（TCE 约 26.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS191（TCE 约 2.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS162（TCE 约 2.0 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全面上扬，欧美航线大幅下跌，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS218（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS194（TCE 约 2.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS149（TCE 约 1.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS186 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS205（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴型和海岬型散货船大涨 成品油轮和中程油轮飙升】

4 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1231.23 点，环比上涨 0.44%。其中，内河散货船价综合指数环比下跌 0.31%；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 2.57%、1.27%、0.29%。



俄乌危机导致部分美国钢厂转向巴西等国采购炼钢铁矿砂，南美洲谷物丰收旺季运输需求增长可期，海岬型与巴拿马型船即期运费市场转涨，提振 BDI 指数周二收于 2115 点，环比上涨 3.93%。国际干散货船二手船价格走势各异，灵便型和超灵便型散货船价格下跌，巴拿马型和海岬型船价大涨。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 2493 万美元，环比下跌 3.37%；57000DWT 吨级散货船估值 2748 万美元，环比下跌 0.50%；75000DWT 吨级散货船估值 3098 万美元，环比上涨 4.03%；170000DWT 吨级散货船估值 4417 万美元，环比上涨 6.74%。当前，俄乌危机、油价飙升和航程增加（原材料进口国转往他国采购）均可能提升运费，且中国陆续解封后未来货量需求回补可期，国际散货船二手船市场整体情绪相对乐观。本期，国际二手散货船市场成交量维持活跃，总成交 28 艘（环比减少 2 艘），总运力 194.02 万载重吨，总成交金额 51790 万美元，平均船龄 12.54 年。

投资者对石油供应紧张的担忧加剧，市场重新评估俄罗斯断供的影响，原油即期合约上涨，布伦特原油期货周二收于 107.41 美元/桶，环比上涨 2.48%。自战争爆发以来，来自俄罗斯的油轮运费一直在飙升，达到自 2008 年以来的最高水平，多个国家和公司也都在避免使用俄罗斯油轮船队，导致油轮运费飙涨，国际油轮二手船价格多数高位续涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2749 万美元，环比上涨 4.42%；74000DWT 吨级油轮估值 2853 万美元，环比下跌 0.49%；105000DWT 吨级油轮估值 4813 万美元，环比上涨 5.00%；158000DWT 吨级油轮估值 5329 万美元，环比上涨 0.42%；300000DWT 吨级油轮估值 8472 万美元，环比上涨 1.94%。如果欧洲将制裁升级为对俄罗斯石油的正式禁令，更多的俄油可能会流向吨里程更长的亚洲，油轮航行的平均吨里程增加，加剧市场上的油轮短缺，油轮运价和油轮船价可能还会有更多看涨因素。本期，国际油轮二手船市场成交量增加，总共成交 24 艘（环比增加 9 艘），总运力 186.19 万载重吨，总成交金额 61935 万美元，平均船龄 9.33 年。

国内复工复产有序推进，沿海煤炭和非煤货种补库需求增加，叠加燃油成本增加，运价探涨，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 237 万人民币，环比上涨 0.28%；5000DWT 吨级散货船估值 1510 万人民币，环比上涨 0.29%。当前，市场现货资源紧缺，贸易商挺价意愿增强，运力供应持续中低水平运行，预计沿海散货船价格短期持稳为主。本期，沿海散货船成交稀少。

受疫情影响，多数施工仍在努力积极配合复工，而整体施工恢复较慢主要原因多为施工劳务人员到岗率不高，水泥及砂石运输需求低迷，内河散货船价格弱势下行。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 0.15%；1000DWT 吨级散货船估值 137 万人民币，环比上涨 1.47%；2000DWT 吨级散货船估值 274 万人民币，环比下跌 2.02%；3000DWT 吨级散货船估值 385 万人民币，环比下跌 0.52%。本期，内河二手散货船市场成交量活跃，总共成交 45 艘（环比增加 3 艘），总运力 8.04 万载重吨，总成交金额 11042.98 万人民币，平均船龄 9.47 年。

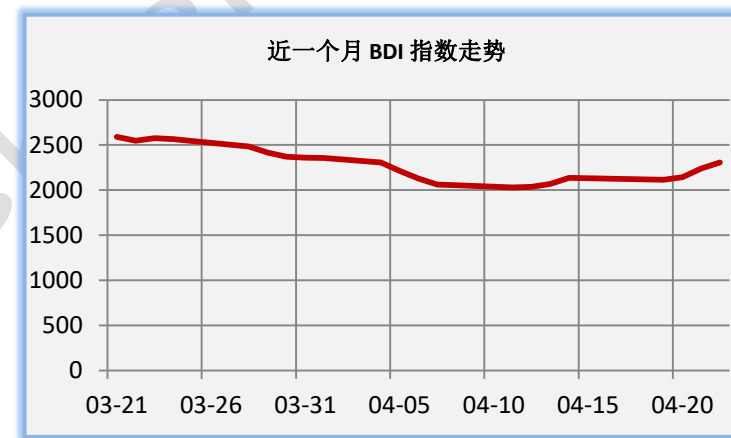
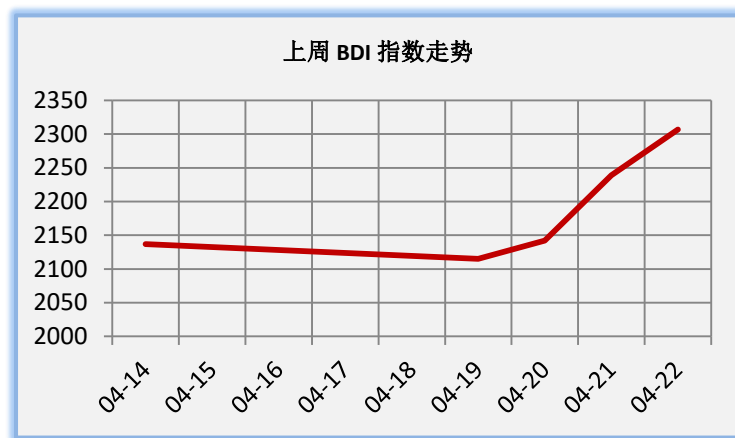
来源：上海航运交易所

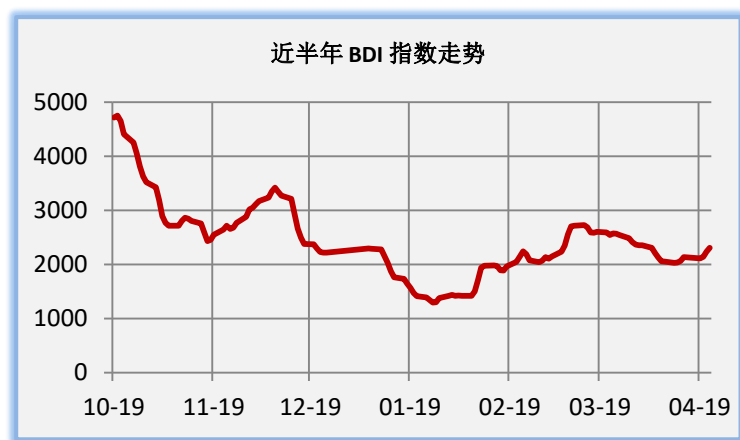


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4月19日		4月20日		4月21日		4月22日	
BDI	2,115	-22	2,142	+27	2,239	+97	2,307	+68
BCI	1,342	-139	1,363	+21	1,636	+273	1,845	+209
BPI	3,079	+37	3,087	+8	3,047	-40	3,004	-43
BSI	2,541	+44	2,596	+55	2,646	+50	2,678	+32
BHSI	1,448	-1	1,459	+11	1,473	+14	1,504	+31





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	15/04/22	08/04/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	29,750	29,750	0	0.0%
	一年	27,750	27,750	0	0.0%
	三年	23,250	23,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	28,750	27,500	1250	4.5%
	一年	26,500	25,500	1000	3.9%
	三年	17,250	16,750	500	3.0%
Smax (55K)	半年	29,750	29,000	750	2.6%
	一年	24,500	24,500	0	0.0%
	三年	18,000	17,750	250	1.4%
Hsize (30K)	半年	23,500	22,500	1000	4.4%
	一年	21,250	21,500	-250	-1.2%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-04-19



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Tai Keystone' 2017 84703 dwt dely Weihai 24/27 Apr trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$27,000 - cnr

'Coventry' 2011 82464 dwt dely aps EC South America 5/10 May trip redel Singapore-Japan \$27,000 + \$1,700,000 bb - cnr

'Navios Asteriks' 2005 76801 dwt dely Tianjin 23/26 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$22,500 - Ming Wah

'Port Belmonte' 2017 63558 dwt dely SW Pass Ely May trip redel Egypt \$45,000 - Bunge

'Chang Chang Dong Hai' 2010 57053 dwt dely Chittagong prompt trip via Indonesia redel China \$21,000 - cnr

'Chamchuri Naree' 2005 33733 dwt dely Vitoria prompt trip redel EC Mexico intention grains \$35,000 - Meadway

(2) 期租租船摘录

'Papora Wisdom' 2009 28344 dwt dely Japan 5/12 May 4/6 months redel worldwide \$25,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【世界新造船市场遭遇“倒春寒”？】

“倒春寒”？不寒！新造船市场进入上升周期大势已然



一季度全球经济复苏放缓，通胀水平居高不下，市场风险显著提高。在此环境下，2022 年一季度世界新造船成交量同比大幅下滑，不过仍远高于“十三五”同期均值。中韩两国依旧是接单主力，LNG 运输船成交暴增，其它主力船型同比负增长。中长期持续看好，船队运力供需关系短期难缓解，航运绿色低碳转型继续加速，造船新周期上升动力十足。但要看到市场短期风险仍然存在，交付时间、相对较高的船价以及由散发疫情、地缘政治等突发事件导致的全球经济波动也将给今年世界新造船市场成交带来较大不确定性。

1、世界新造船成交同比大幅下滑，仍远高于“十三五”同期均值

根据中国船协（CANSI）、克拉克森等机构统计数据，2022 年一季度世界新造船市场成交 1837 万 DWT、985 万 CGT，同比分别下降 61.2%、37.4%。不同于同比下降，季度环比则呈现回升势头，一季度环比增长 11.3%（CGT 计）。可以看到一季度世界新造船市场同比出现较大下滑，主要原因是受 2021 年一季度高基数效应影响（历史第五高），排除 2021 年一季度非典型值，实际上今年一季度全球成交量比 2016-2020 年同期均值仍要高出 43.6%，新造船市场进入上升周期的趋势没有改变。

2、中韩两国船厂接单最多，欧亚两地船东下单最积极

从新接订单国家分布来看，以 DWT 计，中国成交 993 万 DWT，占世界份额 48.6%，排名第一；韩国成交 873 万 DWT，占世界份额 42.7%，排名次之；以 CGT 计，韩国第一（499 万 CGT）、中国第二（441 万 CGT），两国合计占全球总量 92%。世界造船业自 2016 年市场进入新一轮调整期以来，中韩两国造船业已经成为当下全球新造船市场下的核心力量，两国在产品结构、技术水平、生产能力、产业链协同等方面能力相当，双方在市场竞争中以不同指标计算总量互有胜负已是很自然的市场现象。我们要看到的是，中国造船业在接单结构上以集装箱船、大型 LNG 运输船、PCTC 等高附加值及以双燃料为代表的环保新船型等产品结构上的巨大变化，这些明显优于韩方。未来，航运绿色、智能革命大趋势下，不仅是中韩两国，其它海事、造船强国也将展开更激烈、更深入的竞争与合作，互为对手、互为朋友的发展环境将长期持续下去。

从船东分布来看，欧洲和亚洲船东分别以 783 万 DWT 和 748 万 DWT 位列一二。具体国家中，希腊、中国、瑞士、新加坡、日本排名前五。希腊船东超过 65% 的订单在韩国船厂下单，中国船东全部订单均在本国船厂下单；有意思的是，作为航运与造船大国的日本，一季度有 44% 订单被韩国船厂拿下，大幅超过在本国船厂的比例（约 35%）。



3、LNG 运输船成交增幅“一骑绝尘”，PCTC 成交增幅翻倍，其它主力船型同比负增长

集装箱船、气体船是一季度成交占比较高的主力船型，特别是集装箱船继续保持较高规模的成交说明市场依然看好未来班轮运输。从增速上来看，LNG 运输船成交同比增幅超过 12 倍，PCTC、渡船增幅也分别达到 94.2%和 52.2%，其它船型成交量则出现同比减少。在 LNG 运输船的强势带动下，一季度五大主力船型中，也仅有气体船实现大幅增长，其它油、散、集、客船等船型均现下滑。可以看到，世界清洁能源需求、欧洲能源进口替代以及当下 LNG 海运价格等长短期因素相结合推动了更多 LNG 运输船订单落地，未来持续看好该船型市场。另外，全球供应链紧张、新能源汽车需求旺盛、环保规范实施以及全产业链的碳足迹核算等一系列因素进一步促使 PCTC 船队加速更新步伐，以双燃料动力为主的大型汽车运输船成为船东下单的主要方向。

4、中长期继续看好：船队运力供需关系短期难缓解，航运绿色低碳转型继续加速，造船新周期上升动力十足

“淡季”不淡，航运运费持续保持大幅增长。2022 年 3 月综合运费再次突破 4 万美元/天关口（历史上 2004 年 11 月、2007 年 11-12 月、2008 年 5-6 月、2021 年 10 月），环比增长 22%，同比增长 94%；通常，每年一季度属于航运运费传统低谷期，今年一季度受俄乌冲突等突发事件影响运费提前进入年度回升周期。分板块来看，环比变化中，国际油运市场反弹明显，LNG 和散货运费增速继续保持较快增长，箱船运费小幅增长 3%；同比变化中，除 LPG 船减少 5%外，各船型运费均保持增长，箱船增幅超过 2 倍，成品油船、原油船增幅超过 1 倍，LNG 与散货船的增幅也达到 62%和 23%。目前来看，虽然港口拥堵有缓解迹象，但实际运转效率需要较长时日逐步恢复，二手船价格攀升势头也侧面证明了运力供需紧张的事实。另外，疫情反复、欧洲战事及连带效应刺激了煤炭、石油、天然气、粮食等大宗商品海运需求，推动物量和运距“双提高”，有利于维持当前的高运价。

航运绿色转型持续加速。一季度，新造船采用绿色燃料动力方案的订单比例继续扩大，以运力和艘数计分别达到 58%和 46%，均创下历史新高，这一比例五年前还不到一成。目前订单船型的绿色动力燃料主要以 LNG 为主（已艘数计超过 90%），其他替代燃料类型如甲醇占比 3.4%，乙烷占比 0.6%，另外一季度已有 20 多艘新订单采用氨燃料预留的设计。相关预测机构分析称，以总吨计 27%的船队超过 15 年船龄。预计到 2026 年，若不降低航速或进行改造，现有船队中的油轮、散货船和集装箱船超过 40%将获得‘D’或‘E’的 CII 评级，连续三年被评为 D 级或在任何一年被评为 E 级的船舶将需要实施补救计划，这意味着全球有超过四成的运营船舶都有可能无法满足即将到来的 CII 评级。从上下游产业链来看，更多世界级货主公司加入到产业链全周期减碳行动当中，致力于减少航运业碳排放的“零排放联盟（Getting to Zero Coalition）”在最新分析报告中指出，零排放航运项目的数量在去年几乎翻了一番，关注绿色船舶技术和替代燃料生产的项目明显增加，从 106 个增加到 203 个，进一步加速船队绿色转型。



5、短期注意：交付时间、相对较高的船价以及由散发疫情、地缘政治等突发事件导致的全球经济波动对新造船市场影响

目前，全球船厂手持订单超过 2 亿 DWT，主流船厂订单交付已排至 2-3 年之后，意味着今年下单船舶有可能 2025 年之后才到船东手中。根据中国船协测算，2021 年底全球造船业有效产能利用率升至 93%，中韩两国更是接近 97%，全球造船业进一步释放产能满足大量订单的空间有限。另外，2022 年 3 月，克拉克森新造船价格指数为 156.17，同比上涨 20%，当前价格指数也是 2008 年超级周期之后最高点，不过从 2021 年底以来月度环比增速已经明显放缓，新造船价格有进入平台期的趋势。中小船东能否适应交船时间较长、船价相对高的市场环境有待观察。当然，好消息是船东应该不差钱，2021 年仅集运业盈利就超过 1900 亿美元，希望大幅增加的利润可以让船东忽略这些问题。疫情散发对短期市场的冲击也不可忽视，商务接单、交付周期等市场活动在一定时期内受到限制。同时，无论是俄乌冲突引起的地缘政治变化还是美联储加息对经济短期内复苏并没有积极的作用，IMF 已经将 2022 年世界经济增速预测值下调 0.5 个百分点至 4.4%，经济增速下滑不利于海运需求扩大，有蔓延至新造船市场的风险。再结合前文提到的 2021 年基数较高，2022 年全年接单有可能回落，但总量仍将高于“十三五”同期。

来源：中国船舶工业行业协会

【两大利好，散货船市场下半年运价将止跌回升】

随着中国多个城市陆续推动企业复工，加上南美谷物收成运输旺季来临，下半年散货船运价有望逐步回升。

业内人士指出，干散货航运市场受全球经济影响很大，俄乌危机持续干扰黑海地区粮食货品的流通，造成原材料进口国转往他国采购而导致航程增加，支撑中小型散货船运价，但未来还需要观察战争对全球贸易量的影响。

太平洋航运表示，俄乌战争影响了两国的出口，导致今年迄今为止谷物装载量同比下跌 3%，但预计今年谷物出口跌幅会部分由美国、阿根廷、巴西和澳大利亚填补，因为谷物价格上升将刺激全球各地农民增加种植量，或进一步有利散运市场，支持货运需求。

另一方面，中国因疫情陆续封控，导致铁矿石、煤炭需求较弱，影响好望角型船运价，造成波罗的海干散货运价指数（BDI）震荡，预计在中国疫情受到控制、市场需求恢复后，好望角型船运价将在五六月份进一步上涨。



裕民航运称，预期 2022 年散货船船队运力增长率仅为 2.1%，但需求增长率估计达 2.5%，市场运力将延续去年供不应求的情景，对于散货航运市场持审慎乐观。

来源：国际船舶网

【上海解封在即！集运运价 4 月下旬有望强势回升】

随着疫情缓解上海开始逐渐复工复产，近期一路下跌的集运运价有望在 4 月下旬强势回升。

香港文华船务（Mandarin Shipping）创始人 Tim Huxley 近日表示，上海港是世界上最繁忙的集装箱港口，过去几周由于上海处于封控状态，物流供应链遭遇挫折；虽然港口本身仍然开放，因此还有船舶往来，但仍需要有货物进出。此外，由于上海等主要港口集装箱船排队的时间拉长，很多船舶选择直接跳过上海，也带来问题。

根据交通运输部发布的官方数据，4 月 11-17 日这一周以来，上海港船舶靠港靠泊的接卸运输都比较正常，国际集装箱船在港时间、在泊时间较今年前两个月有所改善，综合运输服务的效率和装卸作业效率都有所提升。

上周，上海港远洋国际集装箱船平均在港时间 2.02 天，较 2022 年的 1-2 月份降低了 1.9%。较去年同期降低了 43.9%。平均在泊时间 0.99 天，较 1-2 月份降低了 11.6%，较去年同期上升了 2%。

Huxley 认为，目前的情况可能还需要一段时间才能完全恢复正常，但基于之前中国在 2020 年疫情得到控制后以惊人的速度快速反弹，可能有助于稳定信心，当时集运运价和运输需求出现了史上最强劲的反弹。

Huxley 表示，虽然未来的发展仍无法得知，但无论是工厂复工或是产品再次出口，显然会有大量被压抑的需求随后出现。

业内人士预测，5 月开始集装箱船货运量会迅速增加。多家国际集运公司已经宣布，从 5 月 1 日起调涨亚洲至美国线的“综合费率附加费”（GRI），以每 FEU 为单位加征 1000-2000 美元不等的附加费用，相当于运价上涨 10-20%。



其中，长荣海运每 FEU 加收 1000、2000 美元；HMM 每 FEU 调涨 1000、2,000 美元；海洋网联船务（ONE）每 FEU 调涨 1000 美元；阳明海运每 FEU 加收 1000、2,000 美元；以星航运每 FEU 调涨 1000 美元。

受上海封控影响，最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续 13 周下跌，但跌幅已经收敛到 0.82%。与此同时，中国出口集装箱运价指数（CCFI）最新一期上扬 0.3%，显示集运需求仍处在相对高位。

来源：国际船舶网

【全球最大铁矿石生产商力拓：预计一季度铁矿石发货量下降 15%】

全球最大铁矿石生产商力拓公布，今年第一季度发货量下降，但暗示下半年将有所改善。

该公司周三在一份声明中说，在截至 3 月 31 日的三个月里，其西澳大利亚皮尔巴拉地区铁矿石业务的总产量为 7170 万吨，同比减少 6%；总发货量为 7150 万吨，较上一季度环比下降 15%，较上年同期下降 8%。

但同时，力拓表示随着 Gudai-Darri 项目的投产和提速、Robe Valley 湿法工厂的投产以及矿井健康状况的改善，下半年的产量将会增加，产品结构将会改善，全年出货量预期保持不变。

力拓首席执行官 Jakob Stausholm 在一份媒体声明中表示：“正如预期的那样，第一季产量具有挑战性，这再次强调了提高运营业绩的必要性。”

除铁矿石之外，力拓的铝产量为 70 万吨，较 2021 年第一季度下降 8%，原因是其位于不列颠哥伦比亚省的 Kitimat 冶炼厂在 2021 年 7 月开始的罢工后产能下降。不过其铜开采量为 12.5 万吨，比 2021 年第一季度高出 4%，这是由于 Kennecott 铜矿的回收率提高。

尽管力拓是大宗商品巨头之一，但在价格飙升的推动下，该公司今年的利润非常可观。摩根大通称，如果投资者在通胀上升之际增加配置，原材料价格可能进一步上涨。

来源：华尔街见闻



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.	890~895	1195~1200		Steady.
Tokyo Bay	786~792	925~930	1105~1110	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	800~805	880~885	1300~1310	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	718~723	845~850	1180~1190	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	792	888	1195	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	745~750	855~860	1195~1200	+ 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.	872~877	1377~1383		Avails tight.
Rotterdam	628~633	889~894	1312~1317		Softer.
Malta	S. E.	929~933	1352~1357		Steady.
Gibraltar	S. E.	929~933	1357~1363		Steady.

截止日期: 2022-04-21

◆ 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	15/04/22	08/04/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,250	6,250	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	15/04/22	08/04/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,600	11,500	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,800	7,700	100	1.3%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,050	6,000	50	0.8%	
MR	52,000	4,150	4,100	50	1.2%	

截止日期: 2022-04-19

(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
4	LNG	175,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024	MOL - Japanese	Undisclosed	against long-term T/C to Qatar Energy
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2026	MOL - Japanese	21,300	dual fuelled, options declared
2	LNG	175,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2025	Adnoc - U.A.E based	Undisclosed	
1	LPG	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2024	NYK - Japanese	Undisclosed	liquefied ammonia carrier, EEDI phase 3
4	Container	7,200 teu	Daehan, S. Korea	2024	Danaos - Greek	9,400	conventionally fuelled
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2025	Nigerian Lng	22,400	

◆ 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
AQUAMARINE	BC	182,060		2009	Denmark	2,650	Greek
MOUNT OPHIR	BC	180,181		2004	Japan	1,780	Undisclosed
AQUASCOPE	BC	174,008		2006	China	1,970	Greek
ROSCO PALM	BC	82,153		2011	China	2,600	Chinese
WEN JUN 2	BC	75,259		2001	S. Korea	990	Undisclosed
DORIC ARROW	BC	75,121		2001	Japan	1,300	Undisclosed



SHAO SHAN 1	BC	74,009	1997	Japan	860	Chinese	
NAVIGARE BACCA	BC	61,213	2016	Japan	3,225	Bangladeshi	BWTS fitted
JIA SHENG SHAN	BC	56,632	2011	China	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
JIA MAO SHAN	BC	56,623	2011	China	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
JIA LONG SHAN	BC	56,603	2011	China	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
GDF SUEZ NORTH SEA	BC	55,848	2012	Japan	2,250	Vietnamese	BWTS fitted
OSIOS DAVID	BC	55,831	2012	Japan	2,220	Undisclosed	BWTS fitted
NZ SHANGHAI	BC	54,808	2010	China	1,690	Undisclosed	online commercial auction
ELIM PEACE	BC	51,187	2003	China	1,250	Chinese	
DOLCE VITA	BC	38,690	2015	China	2,490	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN FALCON	BC	37,152	2011	S. Korea	1,820	Greek	BWTS fitted
ZEUS IV	BC	32,165	2009	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted, auction
DREAM CATCHER	BC	29,142	2009	China	undisclosed	Undisclosed	
SCROOGE	BC	28,445	2006	Japan	1,275	Undisclosed	BWTS fitted

油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
NISSHO MARU	TAK	300,544		2004	Japan	3,100	Undisclosed
CHELSEA	TAK	300,000		2020	S. Korea	18,400	en bloc, BWTS & scrubber
GHILLIE	TAK	299,995		2019	S. Korea		
BANDA SEA	TAK	105,576		2007	Japan	2,100	Greek
ASTRO SCULPTOR	TAK	105,109		2003	S. Korea	1,560	Undisclosed
HIGH SATURN	TAK	51,527		2008	S. Korea	1,425	Greek
ARCTIC BREEZE	TAK	50,885		2006	S. Korea	2,400	Undisclosed
ARCTIC BLIZZARD	TAK	49,990		2006	S. Korea		en bloc*
ST. JACOBI	TAK	50,209		2014	S. Korea	2,290	Indonesian
LARGO SEA	TAK	49,990		2016	S. Korea	3,100	Undisclosed
HAMMONIA ARTEMIS	TAK	49,708		2016	Croatia	2,575	Hammonia Reederei - German
HAMMONIA ATHENE	TAK	49,708		2015	Croatia	2,475	Hammonia Reederei - German
TROGIR KAIROS I	TAK	49,708		2015	Croatia	5,050	German
TROGIR KAIROS II	TAK	49,708		2015	Croatia		en bloc**
FORRES PARK	TAK	47,128		2009	S. Korea	1,650	Undisclosed
SEAWAYS CAPE HORN	TAK	37,662		2006	S. Korea	1,050	Chemikalien Seetransport - German
SEAWAYS AMBROSE	TAK	37,623		2006	S. Korea	1,050	Chemikalien Seetransport - German
SEAWAYS CHANIA	TAK	36,713		2006	S. Korea	1,050	Chemikalien Seetransport - German
SEAWAYS CANAVERAL	TAK	37,582		2006	S. Korea	990	Trans KA - Turkish



TORM GYDA	TAK	36,207	2009	S. Korea	1,370	Ancora - Greek	
FOREST PARK	TAK	19,803	2013	Japan	1,650	Undisclosed	
OCEAN COD	TAK	13,499	2018	China	undisclosed	Chinese	
OCEAN BASS	TAK	13,498	2018	China	undisclosed	Chinese	**
OCEAN EEL	TAK	13,498	2019	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
ARCTIC	OTHER/REF	4,156	2,214	1983	Japan	undisclosed	
JOFFA	TAK	4,999	2,900	1986	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
IRIA	TAK	149,921	24,882	2002	S. Korea	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
SEA PRINCES	TAK	83,651	16,274	1988	Yugoslavia	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
KEOYANG ORIENT	BC	149,322	18,138	1997	S. Korea	650.00	With 300T IFO, HKC compliant recycling

◆ ALCO 防损通函

【乌克兰冲突 - 欧盟对俄罗斯采取进一步制裁】

欧盟于 2022 年 4 月 8 日宣布对俄罗斯实施第五轮制裁，包括若干条例和决议。

欧盟理事会条例 2022/581 和理事会决议 (CFSP) 2022/582 列出了另外 216 名个人和 18 家实体的制裁对象，包括 Otkritie FC、Novikombank、Sovcombank 和



VTB 四家银行以及金融公司 JSC GTLK State Transport Leasing Company。

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
2022-04-22	645.960	700.540	5.034	82.340	842.220	66.486	1243.700	476.220	513.580
2022-04-21	640.980	695.220	5.003	81.715	837.370	66.822	1282.480	477.100	513.010
2022-04-20	639.960	689.280	4.945	81.600	831.100	66.751	1263.560	472.390	506.720
2022-04-19	637.200	686.970	5.012	81.240	828.750	66.732	1273.170	468.720	505.490
2022-04-18	637.630	689.580	5.036	81.293	832.140	66.416	1297.910	471.370	505.380

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	0.32643	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.66786
2 个月	--	3 个月	1.18400	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.72157	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.44043		

2022-04-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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