



全一海运市场周报

2022.04 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022. 04. 25 - 04. 29 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场运转良好 航线运价总体稳定】

由于变异毒株奥密克戎强大的传播力，新冠疫情在世界范围内持续蔓延，全球每日新增病例继续保持在较高水平。近期，疫情在中国获得稳定控制，在相关部门的积极指导下，港口企业与船公司采取多种措施，基本保证了全球集装箱吞吐量最大的上海港正常运营，有力地支撑了出口市场平稳运行。本周，中国出口集装箱运输市场运转情况良好，各航线运价总体稳定。4月29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4177.30点，较上期下跌0.4%。

欧洲航线：近期欧洲地区疫情防控形势依然不佳，每日新增确诊人数徘徊在高位。俄乌冲突继续加大欧洲地区的地缘政治风险，经济复苏面临各种挑战。运输需求基本平稳，市场运价小幅走低。目前，上海港运转情况良好，支撑欧洲航线运输市场保持平稳。4月29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5984美元/TEU，较上期下跌0.5%。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平稳，市场运价略微下滑。4月29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6671美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：美国每日新增确诊人数依旧处在较高水平，由于疫情防范情况不佳，累计确诊病例和死亡人数长期在世界各国中排名第一。美国在疫情期间采取的宽松政策导致通胀数据大幅上涨，美联储被迫加快加息节奏来抑制通胀，未来经济增长面临诸多不利因素。运输需求保持较好表现，供需基本面平稳。目前，北美航线继续完成新一年的签约工作，市场行情保持平稳。4月29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7888美元/FEU和10629美元/FEU，较上期分别上涨0.4%和下跌0.2%。

波斯湾航线：目的地国家疫情好于欧美地区，各类生活物资的需求稳定，运输市场基本平稳，供需基本面平衡，即期市场订舱价格继续小幅回落。4月29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2388美元/TEU，较上期下跌1.6%。



澳新航线：奥密克戎变异毒株导致当地疫情继续蔓延，各类生活物资的需求保持稳定，供需基本面基本平衡，近期市场运价延续调整走势。4月29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3322美元/TEU，较上期下跌3.0%。

南美航线：目的地主要国家疫情仍未好转，严重拖累经济，加之该地区经济基础薄弱，经济前景面临较大风险。货量总体平稳，供需基本面基本平衡，即期市场订舱价格继续下行。4月29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6494美元/TEU，较上期下跌1.1%。

日本航线：运输需求表现良好，市场运价出现上涨。4月29日，中国出口至日本航线运价指数为1218.67点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭新政将至 综合指数下跌】

随着“五一”节即将到来，部分下游企业开启补库节奏，沿海散货运输市场小幅波动。4月29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1068.84点，较上周下跌1.4%。

煤炭市场：市场需求方面，疫情影响，沿海地区工业企业开工率仍然偏低，加上气温适宜，华东地区阴雨天气水电发力，沿海电厂耗煤回落至在160万吨以下，低于去年同期约13%。同时库存在不断补充下已逐步达到19天以上，超过去年同期约43%，煤炭价格方面，近日，煤炭市场调控举措再添新政，国务院常务会议指出，要运用市场化法治化办法，引导煤价运行在合理区间，要落实地方稳产保供责任，充分释放先进产能。随着各地落实增产增供政策、5月价格新政执行期临近等一系列政策密集显效且逐步增强，市场对后市看空预期逐步加深，沿海煤价承压。运价走势方面，本周，沿海煤炭运输市场走势呈先抑后扬态势，上半周，市场延续上周需求疲弱走势，加之煤炭新政仍不明朗，下游电厂观望情绪较浓，运价下跌，周中开始，华南市场受进口煤涨价，疫情好转，电厂招标等多重因素影响，率先回暖，船东情绪回升，带动沿海煤炭运输市场价格上涨。

4月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1058.90点，较上周下跌2.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收733.68点，较上周下跌0.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.1元/吨，较上周下跌1.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为48.0元/吨，较上周上涨4.5元/吨。



金属矿石市场：4月全国建筑钢材市场价格窄幅震荡，在需求偏弱，库存去化没有超预期的表现情况下，市场价格上涨的持续性不足，而价格走弱之后又因成本支撑、宏观政策刺激等因素，跌幅相对也不大。受疫情影响，下游需求较往年同期有所减少，不过本周部分钢厂开启“五一”节前补库，下半周行情有所好转，整体运价小幅下跌。4月29日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收747.56点，较上周下跌2.6%。

粮食市场：北方港口物流恢复，玉米集港量有所增加，但仍不及预期，贸易商挺价心态较强。南方港口到货成本较高支撑贸易商心态，且外贸玉米以及替代谷物供应充足，供需宽松氛围制约价格上行。临近五一假期，终端饲料企业补库需求逐步回暖，港口出货节奏相对加快。粮食运输市场货盘较多，运价继续上涨。4月29日，沿海粮食货种运价指数报1146.90点，较上周上涨4.8%。

成品油市场：国家发改委消息显示，根据近期国际市场油价变化情况，4月28日，国内汽、柴油价每吨分别提高205元和200元。近期国内主营炼厂和中国独立炼厂开工率开工均继续下降，整体资源供应量减少。需求方面，受国内疫情影响，整体需求增量仍受抑制。五一假期临近，中下游已于上周刚需补货完毕，市场心态转弱，部分主营单位预售下个月市场销量，市场成交表现平稳。4月29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1080.59点，较上周上涨0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求提振 租金指数继续上涨】

本周，海岬型船太平洋市场火热，运输需求明显提升，运力供给颇为紧张，运价较大幅度上涨。虽然镍矿、钢材延续较好表现，但煤炭运输需求持续疲弱，租家开始选择观望，巴拿马型船与超灵便型船市场租金纷纷下跌。整体而言，在海岬型船市场较强支撑下，远东干散货租金指数大幅上涨。4月28日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2347.60点，较上周四上涨12.4%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场大幅上涨，远程矿航线跟涨。太平洋市场，本周，太平洋区域火热行情成为引领海岬型船运价上涨的主要动力。澳洲主要矿商均在市场积极询盘，出货量明显增加且出货集中，运输需求保持旺盛。而运力端经过前期消耗，供给略显不足。供不应求格局下，运费大幅上涨。4月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23773美元，较上周四上涨96.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.206美元/吨，较上周四上涨29.3%。本周，在太平洋市场的强势拉动下，远程矿航线运价一度跟涨。不过，需求端表现仍显低迷，加之国内疫情多点扩散，下游观望情绪加重，临近周



末，涨势未能延续，运价步入下行通道。4月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为26.369美元/吨，较上周四上涨6.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场表现低迷，运价持续下行。太平洋市场，本周，印尼煤出货情况仍然不佳，节假日临近叠加中国买家需求疲弱，成交氛围冷清。即期空放运力逐渐增多，运价呈持续小幅下跌态势。4月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为21757美元，较上周四下跌2.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为11.779美元/吨，较上周四下跌4.0%。粮食市场，本周市场询盘有所减少，又受大西洋市场整体回落影响，运价承压下行。4月28日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为66.580美元/吨，较上周四下跌2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势运行。国内煤炭市场步入传统淡季，且煤价调控政策，进口煤缺乏价格优势，电厂多选择观望，采购步伐放缓。虽然镍矿、钢材延续较好表现，但对整体市场支撑减弱。印尼煤炭运输需求低迷态势主导下，超灵便型船租金下跌。4月28日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为24990美元，较上周四下跌3.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为20.220美元/吨，较上周四下跌1.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断走弱 成品油运价一日千里】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至4月22日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存和汽油库存降幅超预期。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减少1.6%。尽管中国抗疫封控措施利空油市，但俄乌冲突导致能源和食品价格急剧上涨，不断飙升的价格进一步加大了全球通胀的上行压力，供应紧张格局仍将会持续。德国本周表示已经减少了对俄罗斯石油的依赖，并准备分阶段停止购买俄罗斯石油，为欧盟的禁令扫清道路，使全面禁运引发的风险变得可控，为欧洲大陆范围内的禁运奠定基础，这将颠覆全球石油贸易。在国际限制购买俄罗斯原油的情况下，今年俄罗斯石油产量可能下降多达17%，为近20年来的最低水平，尽管如此，OPEC+表示仍可能会坚持现有协议，6月仅小幅增产。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报107.23美元/桶，较4月21日上涨0.11%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价持续下滑，苏伊士型油轮运价一落千丈，阿芙拉型油轮运价每况愈下。中国进口VLCC运输市场运价不断走弱。4月28日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报855.87点，较4月21日下跌10.7%。

超大型油轮(VLCC)：本周中东5月上旬货盘已做过半，市场总体成交量与正常周相比明显减少，大西洋苏伊士型船市场持续回落，租家意识到这点坚持私



下拿船模式，利用不对称信息对船东持续施压，将市场主动权牢牢握在手中。在船多货少的基本面下，几乎每个市场都收到大量的 offers，后续如果没有足够的货量支撑，市场仍将不断走弱。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS47.11，较 4 月 21 日下跌 6.2%，CT1 的 5 日平均为 WS48.44，较上周平均下跌 5.4%，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 WS50.14，下跌 15.6%，平均为 WS54.26，TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平一落千丈。西非至欧洲市场运价下跌至 WS78（TCE 约-0.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS175（TCE 约 6.2 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线大幅下挫，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 WS178（TCE 约 1.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS150（TCE 约 2.0 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS158（TCE 约 2.4 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS301（TCE 约 10.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS194（TCE 约 2.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS178（TCE 约 2.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅上涨，欧美航线涨跌互现，综合水平一日千里。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS366（TCE 约 3.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS282（TCE 约 4.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS234（TCE 约 4.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS176 水平（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS306（TCE 约 2.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【干散货船以涨为主 国际油轮高位抬升】

4 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1245.75 点，环比上涨 1.18%。其中，内河散货船价综合指数环比下跌 0.50%；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 2.36%、1.67%、2.24%。



随着巴西铁矿砂货盘增多，海岬型散货船出现更多复苏迹象，市场再度充满乐观情绪，干散货船运费开始回升，BDI 指数周二收于 2404 点，环比上涨 13.66%。国际干散货船二手船价格除灵便型散货船价格小幅下跌外，超灵便型、巴拿马型和海岬型船价纷纷上涨。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 2474 万美元，环比下跌 0.75%；57000DWT 吨级散货船估值 2749 万美元，环比上涨 0.03%；75000DWT 吨级散货船估值 3219 万美元，环比上涨 3.90%；170000DWT 吨级散货船估值 4597 万美元，环比上涨 4.08%。当前，南美航线运输需求不错，但太平洋市场需求整体偏弱，加上部分港口的疫情封锁，在一定程度上限制了大宗散货海运行情，国际散货船二手船市场短期或震荡上涨。本期，国际二手散货船市场成交量萎缩，总成交 14 艘（环比减少 14 艘），总运力 110.43 万载重吨，总成交金额 26300 万美元，平均船龄 13.57 年。

IMF 下调全球经济增长预期，美联储加息提升美元汇率，产油国增加产量，国际原油承压下跌，布伦特原油期货周二收于 104.87 美元/桶，环比下跌 2.36%。欧洲开始用美油填补俄油供应缺口，更多的大型油轮装载美国原油驶往欧洲，拉长了油轮航行的平均吨里程，油轮收益出现明显好转，国际油轮二手船价格亦是水涨船高。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2919 万美元，环比上涨 6.19%；74000DWT 吨级油轮估值 2897 万美元，环比上涨 1.55%；105000DWT 吨级油轮估值 4914 万美元，环比上涨 2.11%；158000DWT 吨级油轮估值 5378 万美元，环比上涨 0.91%；300000DWT 吨级油轮估值 8505 万美元，环比上涨 0.39%。据统计，2022 年至今，油轮平均每天的收益相比于 2021 年平均每天的收益提高三成左右，是 2010 年平均水平的两倍，油轮行业似乎开始坚定地加入了盈利行列，预计油轮船价短期内依然坚挺。本期，国际油轮二手船市场成交量下滑，总共成交 13 艘（环比增加 11 艘），总运力 138.88 万载重吨，总成交金额 38580 万美元，平均船龄 11.54 年。

受疫情影响工业电煤减少，非煤货种需求未见好转，散运市场参与者多以观望为主，但沿海散货船二手船资产价格正在悄然上涨。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 242 万人民币，环比上涨 2.23%；5000DWT 吨级散货船估值 1543 万人民币，环比上涨 2.24%。目前，劳动节前补库货盘少量释放，终端派船积极性有所回升，沿海散货运价受成本支撑出现底部反弹，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交 2 艘，总运力 1.38 万载重吨，总成交金额 2250 万人民币，平均船龄 8.49 年。

按照目前国内形势，各地加强管控，运输方面难以全面放开，短期内水泥及砂石需求受疫情冲击不可避免，内河散货船价格多数下跌。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 55 万人民币，环比上涨 2.61%；1000DWT 吨级散货船估值 134 万人民币，环比下跌 2.28%；2000DWT 吨级散货船估值 266 万人民币，环比下跌 2.93%；3000DWT 吨级散货船估值 392 万人民币，环比上涨 1.84%。本期，内河二手散货船市场成交量飙升，总共成交 61 艘（环比增加 17 艘），总运力 15.15 万载重吨，总成交金额 16290.12 万人民币，平均船龄 10.23 年。

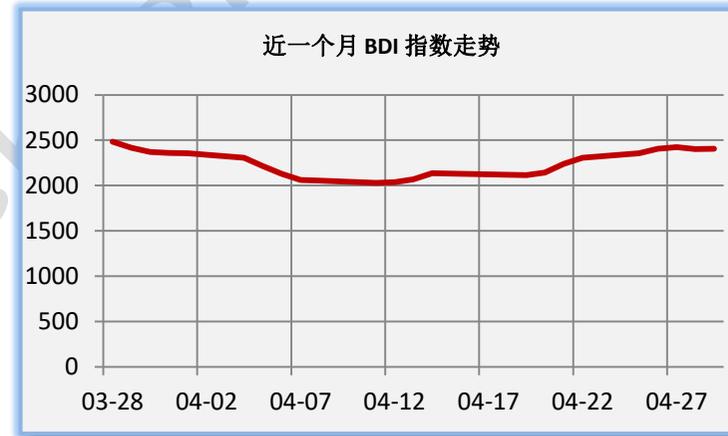
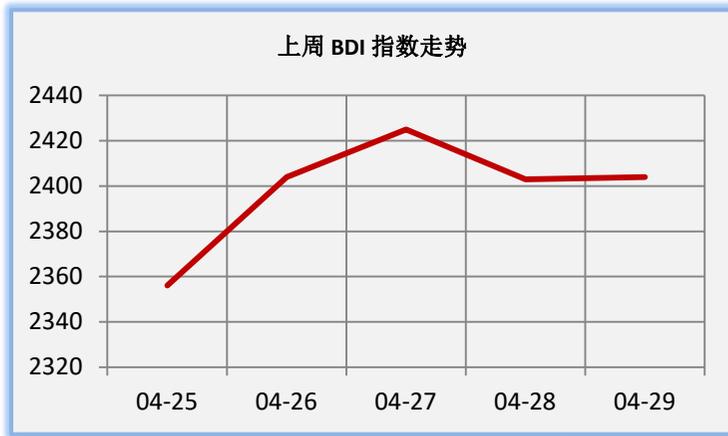
来源：上海航运交易所



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25日		4月26日		4月27日		4月28日		4月29日	
BDI	2,356	+49	2,404	+48	2,425	+21	2,403	-22	2,404	+1
BCI	2,003	+158	2,169	+166	2,226	+57	2,149	-77	2,136	-13
BPI	2,967	-37	2,919	-48	2,904	-15	2,914	+10	2,938	+24
BSI	2,699	+21	2,714	+15	2,736	+22	2,736	0	2,734	-2
BHSI	1,538	+34	1,564	+26	1,574	+10	1,582	+8	1,593	+11





3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'RB Leah' 2017 81334 dwt dely CJK 1/5 May trip via Australia redel Arabian Gulf intention grains \$25,000 - Al Ghurair

'Coral VI' 2008 77283 dwt dely Yokkaichi 2/3 May trip via Australia redel China intention grains \$23,000 - Pacific Basin

'Yasa Team' 2006 75621 dwt dely Gibraltar beg May trip via NC South America redel Skaw-Barcelona \$27,000 - Cargill

'Wadi Albostan' 2011 57320 dwt dely Chittagong prompt trip via Indonesia redel WC India \$23,000 - cnr

'Marianna' 2010 55753 dwt dely SW Pass mid May trip redel NC South America \$39,750 - Bunge



(2) 期租租船摘录

'Mangas' 2011 173918 dwt dely China 20/30 May 9/12 months redel worldwide \$32,000 - Suek

'Tiger Jilin' 2015 63415 dwt dely Taichung 1 May 1 year redel worldwide \$31,250 - Daewoo

4. [航运&船舶市场动态](#)

【看好后续市场，这家干散货船东继续买船！】

4月19日，希腊干散货船东 EuroDry 斥资 1575 万美元收购了一艘二手巴拿马型散货船，将其船队船舶扩张至 11 艘。

获悉，交易涉及的船舶为“Santa Cruz”轮，建于 2005 年，载重吨 76440 吨，VesselsValue 对其估值约为 1640 万美元。交易完成后，“Santa Cruz”轮将于 2022 年 4 月底左右交付。EuroDry 还将继承该船现有租约，日租金为 14800 美元/天，直至 2022 年 7 月。

EuroDry 董事长兼首席执行官 Aristides Pittas 评论道：“在地缘政治不确定性的背景下，市场基本面非常有利，此次收购进一步扩张了我们的船队。在各国政府对能源和基础设施项目的巨大需求支持下，预计货运需求将保持强劲，而船队的增长预计则是有限的，这从新造船订单出现历史上低水平可以看出。”

“按照目前的市场价格，我们预计‘Santa Cruz’轮将为我们的净收入和 EBITDA 做出重大贡献，我们船队所产生的资金积累提供了重要的船队扩张能力和其他股东回报方案。” Aristides Pittas 补充说。

EuroDry 透露，“Santa Cruz”轮由无关联的第三方控制，并由 Pittas 家族的私人公司 Eurobulk 管理，该公司也是 EuroDry 大部分船舶的管理公司。今年 1 月，EuroDry 以 2120 万美元的价格收购了 2014 年建造的超灵便型散货船“Molyvos Luck”轮。3 月初，EuroDry 以 25750 美元/天的价格将该船成功租出，日租金较前一租约翻番。



EuroDry 官网信息显示，该公司成立于 2018 年，是 Euroseas 七家干散货子公司之一，主要运输铁矿石、煤炭和谷物等大宗散货，以及铝土矿、磷酸盐和化肥等小宗散货。

目前，EuroDry 旗下共拥有 11 艘干散货船，包括 6 艘巴拿马型、1 艘超灵便型、2 艘 Ultramax 型、2 艘 Kamsarmax 型，总载重吨达到 802,995 吨。

来源：海运圈聚焦

【运价 14 连跌创 9 个月来新低！集运市场有望止跌反弹】

上海出口集装箱运价指数（SCFI）连续十四周下跌创下 9 个月来新低，但随着上海逐渐进入复工阶段，加上 5 月起集运货量快速增长，集运市场有望止跌反弹。

4 月 22 日，上海航运交易所公布最新一期 SCFI 指数为 4195 点，较之前一周续跌 32.67 点，跌幅进一步缩小至 0.77%，创去年 7 月下旬以来低点。业界人士指出，目前上海封控，不少货物都移到上海以外的港口出货，因此 SCFI 指数持续走跌。

其中，远东到美西线每 FEU 运价为 7860 美元，连续三周持平；远东到美东线每 FEU 位 1.646 万美元，较之前一周小跌 4 美元。远东到欧洲线每 TEU 运价为 6016 美元，较之前一周下跌 70 美元，跌幅 1.1%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 48 美元至 6690 美元，跌幅 0.7%。另外，远东到新加坡每 TEU 运价 1015 美元，下跌 20 美元，跌幅 1.9%。

与此同时，中国出口集装箱运价指数（CCFI）下跌 0.6%至 3109.78 点，显示中国疫情导致厂商出货遭遇瓶颈。根据 CCFI 指数，三大长程航线运价并未有明显回档迹象，美西线运价略回跌 0.7%，美东线略回跌 0.1%，欧洲线则是略反弹 0.3%。

SCFI 指数自今年 1 月中旬以来逐渐下跌，除了春节的季节性因素影响，3 月起中国疫情再度升温，上海以及中国多个制造业重镇陆续升级防疫措施，进而影响海运货载。不过，业界普遍认为，随着中国后续逐渐解封，积压货物有望再涌现一波抢舱潮。

分析人士认为，由于上海逐渐进入复工阶段，5 月起集运货量有望急速升温，预计将推动运价反弹。而且多家集运公司都已经宣布 5 月将再调涨亚洲到美国



的综合费率附加费（GRI），每 FEU 运价平均加收 1000-2000 美元不等，约为运价的 10-20%，估计运价将在五一长假后明显上涨。

另外，也有专家表示，目前美国库存销售比仍偏低，美东、美西线运价淡季期间也处在高位震荡，展望正面。

来源：国际船舶网

【煤炭市场仍存在不确定性】

2021 年，日本大约 11%的煤炭进口来自俄罗斯，其官方统计的数据是 1973 万吨。但有迹象表明，世界第三大煤炭进口国日本开始采取行动，禁止从俄罗斯进口煤炭。

大宗商品分析机构 Kpler 表示，截至目前，4 月份日本从俄罗斯进口煤炭 68.7 万吨，低于 3 月的 87.1 万吨和 2 月的海关数据 157 万吨。如果日本完全切断来自俄罗斯的煤炭供应，这意味着将有近 2000 万吨的煤炭需要寻找新的买家。

中国是世界上最大的煤炭进口国，但由于国内产量创纪录，且进口成本高，预计今年煤炭进口量占比不会高于 30%。来自可视化数据和市场分析公司 Kpler 的海运数据显示，今年 1 月、2 月、3 月中国海运进口俄罗斯煤炭分别为 284 万吨、234 万吨和 240 万吨。去年 3 月至 12 月期间，中国每月从俄罗斯海运进口煤炭 300 万吨以上，去年 8 月达到 532 万吨的峰值。

印度是全球第二大煤炭进口国，此前并不是俄罗斯煤炭的主要买家，但根据 Kpler 的数据，3 月份印度进口了 104 万吨俄罗斯煤炭，这是自 2020 年 1 月以来最多的月份。但由于近期煤炭价格飙涨，印度开始在市场上寻找价格更低的煤炭。目前市场关心的是，印度能否以最大的优惠价格获得俄罗斯的煤炭，尤其是考虑到从俄罗斯的欧洲或亚洲港口出发需要较长的海上航程。

来源：劳氏日报

【中国疫情“静态管理” | 对航运市场的影响】

今年 3 月以来的新一轮疫情爆发导致了多个主要城市为控制疫情蔓延相继采取了封控措施*，尤其是上海地区，这对中国——全球最大的航运市场产生



的影响已开始显现（据克拉克森研究数据显示，中国占全球原材料海运进口总量的比重近 28%，贡献全球集装箱出口量的份额约 34%）。目前为止，中国的疫情封控以及对航运市场的影响仍是复杂多变的，包括增加全球宏观经济压力、加剧供应链中断和港口拥堵（对运费市场的继续攀升提供支撑）等。

疫情封锁：3 月底以来，上海及中国其他主要城市纷纷实施疫情封控，所涉城市覆盖中国沿海的主要制造业、工业以及港口运输中心，并不同程度的限制了该地区大量人口的生产作业活动（据估计约 3.5 亿人，其中上海约 2,500 万人）。此次大范围的疫情封控已然对中国经济和航运市场产生影响。尽管中国部分地区的封控已经随着疫情得到控制而逐步放松（上海封锁仍在持续），但北京新增病例的上升正在引发市场对中国首都可能防疫措施升级的担忧。

经济指标：3 月中国经济指标显示近期的疫情封控已对经济产生初步影响，预计对 4 月经济活动的影响更加明显。3 月中国规模以上工业增加值同比增速从 1-2 月的 7.5% 放缓至 5%。与此同时，社会消费品零售总额同比下降 3.5%，为 2020 年中以来首次同比下滑。

中国 GDP 预期下调：中国 1 季度国内生产总值（GDP）依然较为健康，同比增长 4.8%；但 3 月的经济势头明显减弱，预计 2 季度增长将放缓，并对目前已承压的全球宏观经济继续施压。近期，主要预测机构将中国 2022 年全年 GDP 增速预期下调约 0.3%-0.8%（平均下调约 0.5%）至约 4.0%-4.5%。在新冠疫情爆发初期（2020 年初），中国采取全国“封锁”之后，政府出台了刺激政策以支持当年的经济增长，并对航运市场整体产生了积极影响。考虑到本轮疫情得到控制之后可能会有类似的支持政策推出（例如，加快基建投资等），我们将在未来几个月密切关注政府政策方面的信息。

船舶港口活动：物流与供应链的中断一定程度上加剧了中国港口的拥堵情况。以集装箱船为例，克拉克森研究的中国集装箱船港口拥挤指数已经攀升至高点，截止 4 月 23 日中国港口的集装箱船在港运力为 237 万 TEU（7 日移动平均），较 2022 年 1 季度的平均水平高出 23%。与此同时，4 月中旬上海港口的集装箱船平均等待时间（到达上海港口锚地至进入泊位之间的等待时间）已攀升至超过 50 个小时，相比之下今年 1 季度的平均等待时间为约 19 小时。上海国际港务集团正积极采取一系列措施以保证港口的正常运转，预计将继续一定程度上减轻上海地区整体港口拥堵情况。就所有船型而言，截止 4 月 23 日，克拉克森研究发布的中国港口远洋货船在港运力约 1.23 亿载重吨（7 日移动平均），比 2022 年 1 季度的平均水平高出 11%。据媒体报道，由于目前国内公路运输受到限制，部分商品运输从公路运输转向水路运输，带动了国内沿海运输活动的增加。船舶靠港活动方面，据克拉克森研究的远洋货船港口挂靠数据显示，中国各港口的船舶挂靠活动趋势仍在波动，但迄今为止尚无明显的下降趋势。

中国海运贸易：新冠疫情下各地封控措施是影响今年中国海运贸易的众多因素之一。克拉克森研究初步预测 2022 年中国海运进口量可能减少 1% 至 28.4 亿吨，与疫情前水平相比，进口量仍保持强劲增长。但部分主要商品进口面临压力：铁矿石进口需求在经济“降温”趋势下有所下滑（今年 1 季度中国粗钢产量同



比下降 10%)；国内煤炭产量大幅增加抑制海运煤炭进口需求；俄乌冲突导致的黑海粮食出口中断也对今年的中国粮食进口产生影响；同时高油价和疲软的石油需求对原油进口造成潜在压力。中国海运进出口量在去年飙升 10%之后，预计将在 2022 年稳定增长 2%。随着对中国海运贸易预测的调整，2022 年全球海运贸易量增速（以吨计）下调至 1.4%-2.1%之间。不过，就吨海里贸易而言，俄乌冲突导致部分全球海运贸易结构发生变化，一些更长运距的贸易格局转变在一定程度上抵消了贸易量下滑的影响。

造船厂活动：造船方面，据报道大多数位于上海的船厂已于 3 月下旬停产，一些主要的船厂宣布按计划交付的新船出现“不可抗力”。目前这些船厂的生产仍受到一些影响，到目前为止，还没有报道有上海的船厂在 4 月份交付新船，详情参阅近期克拉克森研究的中国新船交付清单。不过这些船厂在今年剩余时间仍有可能追上一些“受影响”的产量（见最新发布的《世界造船厂月刊》），并且近期报道称地方政府持续出台政策举措，推动制造业企业复工复产，部分造船厂已经重新开始生产。

潜在船厂影响：全球船厂在 2022 年剩余时间内要交付的手持订单中，上海的造船厂占比 6%（并占中国造船厂手持订单量 14%，按 CGT 计）。据报道，由于上海的封控，邻近江苏的一些造船厂正面临物流和供应链部分中断的问题；而位于江苏扬中的少数部分造船厂也在 4 月中旬出现短暂停产。

修船厂活动：国内修船厂相对习惯于当地严格的防疫措施（个别修船厂曾因国际船舶进港后新增病例而受到管控）。尽管到目前为止还没有相关修船厂关闭的报道，但修船活动在一定程度上受到了影响。2021 年上海的船厂预计占中国修船活动的 10%（占全球约 5%）。邻近的浙江省舟山市（占中国修船活动 40%/全球修船活动 20%）正常的维修活动看起来相对平稳。去年该地区在少数与进港国际船舶有关的新冠病例出现后，防疫政策收紧。如果中国更多城市或地区进入封控状态，物流受阻和供应链中断（例如设备、船舶油漆和涂料的供应有限）将成为一个问题。此外，据克拉克森研究数据显示，广东省的修船活动（2021 年占中国修船厂活动的 11%），特别是深圳的修船活动在其解除封控后已恢复到相对正常的水平。

来源：克拉克森研究

【干散货航运:高峰过后软着陆】

过去一年,由于缺乏应对意外强劲需求的能力,以及 Covid-19 大流行限制,全球供应链失衡,运费飙升,全球航运业强劲反弹。2022 年头几个月,情况开始改善,特别是美国港口的拥堵,但俄乌战争的爆发以及中国疫情卷土重来成为两大“黑天鹅”事件,再次造成全球贸易和航运的中断。



战争拖累经济, 市场对海运量预期减弱

围绕俄乌战争展开的不确定性很大, 正在影响全球经济和世界贸易, 预计限制贸易增长在 1%至 2%之间。由于 80-90%的世界贸易通过海运进行, 这也描绘出 2022 年海运量的情况。然而, 不同货物流量差异巨大。

随着全球大部分地区恢复旅行并解除 Covid-19 大流行限制, 能源货物流量预计将反弹。受俄乌战争影响, 欧洲正努力用液化天然气 (LNG) 取代俄罗斯的管道天然气, LNG/LPG (液化石油气) 油轮预计将受益最大。

干散货流量预计增长有限, 在工业干散货和重建库存 (特别是在中国) 强劲持续一年之后, 随着天然气价格的飙升, 煤炭作为电力行业来源的回归将继续增长。谷物生产正受到战争严重打击, 这涉及到世界上两个最大出口国, 替代供应不会完全抵消这一影响。

集装箱航运流量增长可能最终将低于趋势, 随着服务业的消费者支出回升、购买力受到价格上涨的影响以及运输成本的上升, 商品的需求可能会减弱。

俄乌战争对航运的多重影响

直接成本

燃油价格和燃油价差接近历史最高点

燃油价格占航运总运营成本的很大一部分, 对于大型船舶来说, 燃料费用可以轻易地超过总运营成本的半数以上。2022 年迄今, 高硫燃料油 (HSFO) 价格达到近 10 年平均水平的两倍, 船用汽油 (MGO) 价格接近 2008 年的高点, 低硫燃料油 (VLSFO) 价格一度超过 1000 美元/吨。HSFO 和 VLSFO/MGO 之间价差持续扩大, 加强了船东使用 HSFO 的意愿。

对航运公司影响是不平衡的。根据租船合同运营的船舶可以很容易地将燃料费用转嫁给租船人。但是, 在现货市场运营的船舶 (航次租赁) 通常自己承担燃料费用, 其试图在运费中得到补偿, 但仍可能出现不匹配的情况。



船舶运营

由于包括地中海航运、马士基和赫伯罗特在内的大型承运人暂停俄罗斯预订以及额外的海关检查,鹿特丹、安特卫普、汉堡和不来梅港等港口出现了不同程度的拥堵,大量滞留的集装箱导致码头效率低下和船舶延误。

禁止俄罗斯船只进入包括欧盟和英国在内的几个国家的港口。悬挂俄罗斯国旗的船只占全球船队的 3%(约 2850 艘),占总载重吨位的 0.5%,但俄罗斯运营的船舶可能会更多。

劳动力挑战(海员)。俄罗斯是仅次于菲律宾的第二大海员国,加上来自乌克兰的海员,占全球劳动力的 15%(分别为 10.5%+4%),这可能导致海员短缺。

需求--货物流动

能源的替代性。欧洲希望尽快减少对俄罗斯的管道天然气的依赖,加大液化天然气的采购力度和在能源领域暂时转(回)用煤炭是解决问题的两大方式。由于天然气价格高涨,出现了更多的煤炭运输。

削弱贸易前景。由于战争,总体贸易前景已经恶化,但也有缓解作用,因为商品流被重新定向,航线被重新调整,预计将增加吨里程,这对航运公司的影响在很大程度上取决于具体的市场和合同情况,预计将在 2022 年创造平均 1%-1.5%的额外船队部署,对煤炭和石油产品影响最大。下面,我们将研究的情况。

航运路线的转变

煤炭(欧盟+英国在 2021 年进口 8700 万吨)是短期内最容易转变贸易路线的欧洲干散货。欧盟 46%的煤炭进口来自俄罗斯,从 8 月起,这些进口将被禁止。替代进口预计将来自美国、哥伦比亚、南非和澳大利亚(中国对澳大利亚煤炭仍有贸易禁令),这比从波罗的海运输的航程长得多。

从俄罗斯到欧洲的铁矿石(2021 年欧盟+英国进口 1.08 亿吨)的流量相对较小,但其他金属和钢铁产品进口也将受到限制。



石油(欧盟+英国 2021 年进口 1.72 亿吨),西方国家已经考虑过俄罗斯石油禁令,壳牌和英国石油公司等石油巨头以及世界上最大的贸易商 Vitol 已决定(逐步)退出俄罗斯和禁止俄罗斯石油。俄罗斯(乌拉尔)石油可以选择从中东地区采购替代。另一方面,印度和中国等国家可能会进口更多的俄罗斯石油,这将导致油轮运输的贸易流动模式发生重大转变,增加吨里程。

液化天然气(欧盟+英国在 2021 年进口 7800 万吨)。2021 年欧洲进口量的近五分之一来自俄罗斯,这可能将被美国的出口所取代。

2022 年各航运板块运力扩张仍然有限

航运市场另一大重要因素是新船运力。在 Covid-19 大流行的前几年,散货船和油轮的新船订单放缓。特别是在油轮板块,大部分新造船运力预计将在 2022 年“上线”(40%的散货船和 60%的油轮订单,导致船队运力分别扩张 2.8%和 3.5%)。在集装箱航运方面,去年出现了一波新订单,2022 年预计上线运力将仅有目前船队运力的 3%。总而言之,在 2022 年,船队扩张在各航运板块仍然有限,因此这不会从运力供应方面破坏市场。

能源转型推动改造和报废

正常拆解将涵盖其中的一部分(所有细分板块平均为 1%)。更高的燃油效率要求(现有船舶的 IMO EEXI 效率措施将于 2023 年 1 月生效)和向替代燃料的转变,预计也将导致更多的改造和更多的报废。

干散货航运:高峰过后软着陆

今年干散货航运市场动态与往常大不相同。乌克兰战争导致谷物和煤炭等散货流发生变化。同时,中国大量进口的铁矿石在工业强劲反弹后有所缓解。中国的 PMI 表明 2022 年头几个月趋于稳定,因此今年的原材料交易将走弱。海运干散货贸易的平均增长(不包括集装箱)可能会略高于 0%以上,但如前所述预计会出现吨里程的增长。

油轮市场基本面改善



自 2020 年下半年以来,油轮公司一直在困难的市场环境中运营。市场在大流行期间遭受了旅行限制。在油价回升和浮动存储被削减后,油轮市场经历了一个现货运费和租船租金异常低迷的阶段。今年预计石油需求会有更持续的复苏,而且储备相对较低,油轮市场基本面将得到改善。

但俄乌战争和油价飙升也使未来的石油消费再次出现不确定性。由于俄罗斯石油贸易航线的重塑(俄罗斯占全球海运石油贸易的 12%),吨里程预计将超过石油和石油产品 3-4%的增长水平。

LNG 船队扩张难以跟上额外需求

一些欧洲国家高度依赖俄罗斯的天然气供应,并急于减少这种依赖性。欧盟委员会目标通过 LNG 来源的多样化,取代其每年 500 亿立方米 (bcm)俄罗斯天然气来源的三分之一。而在此基础上,俄罗斯的液化天然气供应也必须被取代。一些欧洲国家有多余的再气化能力,也计划扩大现有能力和/或建造新的码头,如德国的威廉港和布伦斯布特尔。在短期内,像荷兰、德国和法国也在考虑建立浮动 LNG 接收站。美国已经承诺在 2022 年和 2030 年分别向欧洲增加 150 亿立方米和 500 亿立方米的输送量。此外,美国、卡塔尔和澳大利亚可能会提供额外的液化天然气,尽管现货市场上备用的液化天然气供应有限。

从管道到海运的转变将导致在接下来的几年里对液化天然气航运需求的额外推动。2021 年,全球 LNG 船队的规模为 681 艘,还有 200 艘正在订购中。然而,建造这些 LNG 油轮将需要几年时间。在 2022 年和 2023 年,只有约 80 亿立方米的额外运力上线。有限的额外供应和有限的额外运力相结合,意味着在短期内增加进口液化天然气流量的能力是有限的。

来源: 海运圈聚

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.	885~890	1203~1208		Steady.
Tokyo Bay	741~746	905~910	1205~1215	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	849~854	872~877	1297~1302	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.



Hong Kong	785~795	883~888	1170~1175	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	802	883	1220	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	755~760	845~850	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.	865~885	1340~1345		Avails tight.
Rotterdam	618~623	836~841	1328~1332		Softer.
Malta	S. E.	925~930	1330~1335		Steady.
Gibraltar	S. E.	925~930	1335~1340		Steady.

截止日期: 2022-04-28

◆ 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
AQUAMAKA	BC	179,362		2009	S. Korea	3,000	Greek	BWTS fitted
SPRING PRIDE	BC	106,552		2007	Japan	1,750	Chinese	
HONG GUANG	BC	93,025		2012	China	2,300	Turkish	
MSXT OCEANUS	BC	81,642		2012	S. Korea	2,230	Undisclosed	online auction sale
CORAL TOPAZ	BC	76,598		2007	Japan	1,850	Greek	BWTS fitted
SANTA CRUZ	BC	76,440		2005	Japan	1,575	Greek	BWTS fitted, TC untill Jul 22'
BULK PANGAEA	BC	73,700		1999	Japan	880	Undisclosed	
TOMINI INTEGRITY	BC	60,220		2016	Japan	3,300	Chinese	BWTS fitted
DESERT HOPE	BC	57,411		2011	S. Korea	4,500	Turkish	en bloc, BWTS fitted
DESERT PEACE	BC	57,414		2011	S. Korea			
THUNDER	BC	57,334		2009	S. Korea	1,836	Chinese	
JIN BO	BC	56,709		2012	China	1,616	Chinese	at auction
LAN HAI SHENG HUI	BC	56,616		2011	China	undisclosed	Chinese	BWTS fitted
ASIAN CHAMPION	BC	56,562		2012	China	1,925	Taiwan, PRC	
EREDINE	BC	39,855		2014	China	2,450	Undisclosed	
XINYIHAI 55	BC	33,217		2012	China	1,850	Undisclosed	1152 TEU
SN GLORY	BC	32,259		2003	Japan	1,160	Undisclosed	
ANACAPA LIGHT	BC	32,131		2005	Japan	1,410	Chinese	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
TALASSA	CV	68,228	5,527	2005	China	undisclosed	Undisclosed	
GH ZEPHYR	CV	34,324	2,564	2008	China	undisclosed	French	
A HOKEN	CV	23,679	1,740	2004	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
AMORGOS	TAK	299,868		2004	Japan	3,550	Chinese	BWTS & SCRUBBER fitted
STENA SUPREME	TAK	159,031		2012	S. Korea	3,750	Greek	
SOPHIE SCHULTE	TAK	115,583		2005	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
WAFRAH	TAK	113,849		2007	S. Korea	1,750	Greek	
ST. KATHARINEN	TAK	50,259		2013	S. Korea	2,290	Pertamina - Indonesian	BWTS fitted
ELANDRA PINE	TAK	49,999		2018	S. Korea	3,400	Italian	
ARDMORE SEAHAWK	TAK	49,919		2015	S. Korea	2,450	Far East	BWTS fitted
LS CHRISTINE	TAK	8,673		2007	Turkey	425	Undisclosed	

◆ 上周拆船市场回顾

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 MATRIX	TAK	2,602	1,357	1996	Japan	670.00	

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
ALWAKRA	GC	6,208	1,985	1978	Japan	undisclosed	as is U.A.E
SONG	TAK	153,074	23,236	2000	S. Korea	undisclosed	as is India, HKC Compliant recycling
CHEMTRANS RIGA	TAK	34,810	8,900	2001	China	635.00	Dely as is Spore-Batam range
ADEBOMI I	TAK	14,730	5,969	1993	Spain	460.00	as is Lagos, Nigeria
REY	TAK		13,382	2004	S. Korea	undisclosed	as is India



◆ALCO 防损通函

【英国高等法院以不公正为由撤销 LMAA 仲裁裁决】

在新的判决 Ducat Maritime Ltd 诉 Lavender Shipmanagement Incorporated [2022] EWHC 766 (Comm) 一案中，法院以仲裁员违反《1996 年仲裁法》第 68 条规定的公平义务为由撤销 LMAA 仲裁裁决。

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
2022-04-29	661.770	695.310	5.062	84.338	825.350	65.886	1098.320	470.650	517.070
2022-04-28	656.280	692.780	5.112	83.640	823.360	66.361	1119.680	467.710	512.310
2022-04-27	655.980	698.390	5.155	83.603	825.370	66.365	1152.760	468.530	512.210
2022-04-26	655.900	702.920	5.129	83.578	835.880	66.399	1149.660	471.130	515.140
2022-04-25	649.090	701.530	5.044	82.721	832.690	66.630	1191.270	469.640	510.240

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	0.32500	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.80000
2 个月	--	3 个月	1.28600	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.84814	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.54914		

2022-04-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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