



全一海运市场周报

2022.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.05.02 - 05.06 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【假期市场总体平稳 市场运价基本稳定】

新冠疫情在世界范围内继续蔓延，全球每日新增病例高位徘徊。本周，中国出口集装箱运输市场进入“五一”小长假，运输市场总体平稳。疫情在中国继续处于稳定控制状态，上海有望一鼓作气实现社会面清零。在政府部门的积极指导和支持下，集装箱吞吐量全球最大的上海港继续平稳运营，各航线市场运价基本稳定。5月6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4163.74点，较上期下跌0.3%。

欧洲航线：变异毒株奥密克戎导致欧洲地区疫情继续蔓延，每日新增确诊人数继续徘徊在较高水平。此外，欧洲地区的地缘政治风险因俄乌冲突的持续仍然处于高位，各种风险因素拖累经济复苏。运输需求基本稳定，市场运价小幅波动。上海港在“五一”小长假期间保持正常运转，欧洲航线运输市场保持平稳。5月6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5955美元/TEU，较上期下跌0.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率平稳，市场运价小幅上涨。5月6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6691美元/TEU，较上期上涨0.3%。

北美航线：美国疫情防控总体形势不佳，每日新增确诊人数始终徘徊在高位，累计确诊病例和死亡人数长期排名全球第一。美国的通胀持续创出金融危机后的新高，一季度GDP环比萎缩1.4%，显示出美国经济面临滞胀的局面，未来经济前景不佳。运输需求基本稳定，供需基本面平稳。北美航线基本完成新一年的签约工作，小长假期间市场行情保持稳定。5月6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）分别为7888美元/FEU和10588美元/FEU，分别较上期持平和下跌0.4%。

波斯湾航线：目的地国家疫情防控形势平稳，总体情况好于欧美地区。小长假期间运输市场保持稳定，市场对各类生活物资的需求基本平稳，供需基本面平衡，即期市场订舱价格继续调整走势。5月6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2344美元/TEU，较上期下跌1.8%。



澳新航线：奥密克戎变异毒株传播，当地疫情继续蔓延。各类生活物资的需求较为稳定，支撑运输需求平稳运行，供求关系基本平衡，本周市场运价小幅上涨。5月6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3332美元/TEU，较上期上涨0.3%。

南美航线：目的地主要国家疫情形势依旧严峻。由于该地区经济基础脆弱，未来经济面临较大风险。小长假期间运输需求基本稳定，供需基本面平稳，即期订舱价格继续回落。5月6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6284美元/TEU，较上期下跌3.2%。

日本航线：假期市场表现良好，市场运价出现上涨。5月6日，中国出口至日本航线运价指数为1197.05点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场逐步向好 综合指数上涨】

“五一”小长假后，随着疫情进一步得到控制，工业企业复工复产增加，市场需求小幅回升，市场回暖，综合指数上涨。5月6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1084.95点，较上周上涨1.5%。

煤炭市场：本周为“五一”小长假，疫情影响下，工业用电和民用电需求依旧偏低，同时，电厂库存也依旧处于偏高位置，工业生产后劲不足，采购需求继续放缓。煤炭价格方面，国家发改委为落实完善煤炭市场价格形成机制，于4月30日再度发布公告，对如何界定市场哄抬价格行为进一步细化，同时对中长协价格的落实及市场销售煤炭的价格做了明确规定，坑口、港口市场走势趋向明朗。同时，在一季度中央经济工作会议上提出的稳经济的相关政策，市场信心全面提振。运价走势方面，受国际形势影响，进口煤价格持续大幅攀升，而相对的，国内煤价受政策限价，处于低位且维持相对平稳。内外贸煤炭价格倒挂，使得华南地区需求向内贸市场转移，典型船型价格持续上涨，带动节后整个沿海运输市场运价上涨。另一方面，华东地区受疫情和煤炭限价影响，电厂采购偏向长协拉运，市场情绪保持平稳。

5月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1082.83点，较上周上涨2.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收750.19点，较上周上涨2.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.4元/吨，较上周上涨0.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为48.8元/吨，较上周上涨0.8元/吨。



金属矿石市场：由于国内疫情防控形势逐渐好转，宏观政策实施力度进一步加大，市场信心有所恢复，节后钢市迎来“开门红”，现货价格全面上涨。节后市场预期逐步向好，复工复产企业增加，短期市场补库需求明显，整体运价出现上涨走势。5月6日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 761.61 点，较上周上涨 1.9%。

粮食市场：东北产地物流未彻底恢复以及产地贸易商惜售，使得北方港口上量恢复缓慢。海运利润情况普遍不佳，到货成本攀升，南北倒挂现象严重。需求方面，内外贸玉米和进口谷物供应充足，终端采购谨慎，疫情影响物流运输，粮食运输价格小幅平稳上涨。5月6日，沿海粮食货种运价指数报 1152.57 点，较上周上涨 0.5%。

成品油市场：国际原油价格继续上涨，提振国内市场心态；本周炼厂出货良好，厂家推涨意愿较强。不过当前国内局部地区疫情依然较为严重，中下游观望情绪较高。运输市场方面，压港情况依旧比较严重，搁置市场有效运力。受此影响，当前市场 5000-6000 载重吨船型略显紧俏，运价继续小幅回升。5月6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 1082.51 点，较上周上涨 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船需求向好 租金指数继续上涨】

本周，海岬型太平洋市场延续较好态势，成交氛围活跃，巴西长航线货盘也有明显增多，运输需求向好，运价继续上涨。FFA 大幅上涨，粮食货盘增多，印度大量采购进口煤，诸多利好，巴拿马型船租金反弹。印尼煤回国运输需求依旧偏弱，镍矿、钢材表现也不如之前，超灵便型船市场租金低位震荡。整体而言，在海岬型船及巴拿马型船市场拉动下，远东干散货租金指数上涨。5月5日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2375.26 点，较上周四上涨 1.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡上行。太平洋市场，上周末，由于部分国家迎来假期，市场一度降温。但很快，需求面强劲表现重新主导市场，澳洲矿商保持较高的出货热情，租船积极，市场成交氛围活跃，情绪升温，运价重回高位。5月5日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 24448 美元，较上周四上涨 2.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.328 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。今年以来，雨水天气持续影响巴西矿出货。不过，随着天气情况改善，前期积压的需求释放。本周，巴西矿运输需求提振明显，且现货与 FFA 价差较大，船东普遍看好后市，挺价积极，运价大幅上涨。5月5日，巴西图巴



朗至青岛航线运价为 28.234 美元/吨，较上周四上涨 7.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场运输需求转好，运价反弹。太平洋市场，受煤价走势以及淡季特征影响，下游观望情绪不减，我国自印尼进口煤需求持续疲弱。不过，近期印度进口煤采购力度明显加大，粮食市场也有所发力，出货增多。巴拿马市场整体活跃度明显改善，过剩运力得以消化，运价回升。5 月 5 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22164 美元，较上周四上涨 1.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.96 美元/吨，较上周四上涨 1.5%。粮食市场，本周市场询盘明显增多，配合印度采购的进口煤发货，运输需求集中释放，运价上涨。5 月 5 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 67.4 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场低位震荡。国内煤炭需求季节性低迷，且煤价走势持续限制贸易商及下游电厂采购情绪，印尼煤回国运输需求依旧疲弱。另外，菲律宾大雨天气阻碍镍矿发货，成交受阻，加之钢材货盘也有所缩减，缺乏需求支撑，超灵便型船租金徘徊于低位。5 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24671 美元，较上周四下跌 1.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.083 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续低迷 成品油运价蒸蒸日上】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，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 2.6%。欧盟于本周公布全面禁止俄罗斯石油的计划，该计划表示欧盟国家将在未来 6 个月内禁止进口俄罗斯原油，并于年底前禁止进口所有成品油。尽管上周美国原油库存意外增加及中国能源需求疲软限制了油价涨势，但俄乌冲突持续令市场对供应的担忧依旧支撑油价。在全球能源供应紧张之际，OPEC+无视西方国家要求加快增产的呼声，该组织声称不能为俄罗斯供应受扰担责。此外飙升的油价让依赖能源经济的伊朗获得喘息，该国并不急于恢复与世界主要大国在 2015 年达成的核协议，以便换取放松制裁。本周布伦特原油期货价格创两周新高，周四报 111.43 美元/桶，较 4 月 28 日上涨 3.92%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断下滑，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价持续下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价持续低迷。5 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 808.47 点，较 4 月 28 日下跌 5.5%。

超大型油轮 (VLCC)：本周中东 5 月中旬货盘大部分均已完成，远东市场适逢假期总体安静，租家一如既往的控制出货节奏，通过私下出货降低货盘曝光度，



牢牢掌握市场主动权。在没有任何突发事件的情况下，船东很难有机会推动市场。短期来看，市场将持续低迷。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS45.36，较 4 月 29 日下跌 3.7%，CT1 的 5 日平均为 WS46.07，较上周平均下跌 4.9%，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 WS46.25，下跌 7.8%，平均为 WS47.29，TCE 平均 0.2 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维持在 WS79（TCE 约 0.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS146（TCE 约 4.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS152（TCE 约 0.9 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS158（TCE 约 2.5 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS155（TCE 约 2.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS214（TCE 约 5.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS202（TCE 约 2.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS178（TCE 约 2.6 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的涨幅，综合水平蒸蒸日上。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS378（TCE 约 3.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS307（TCE 约 4.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS289（TCE 约 6.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS237 水平（TCE 约 1.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS327（TCE 约 2.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价坚挺 散货船价震荡调整】

5 月 4 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1252.78 点，环比上涨 0.56%。其中，国际油轮船价综合指数、内河散货船价综合指数环比分别上涨 1.57%、1.00%；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下跌 0.08%、0.14%。

受益于美洲粮食运输需求旺盛，以及矿商租船询盘增多，干散货航运市场呈震荡上扬态势，BDI 指数周二收于 2412 点，环比上涨 0.33%。国际干散货船二手



船价格涨跌互现，小灵便型、巴拿马型散货船价格下跌，超灵便型和海岬型船价上涨。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 2469 万美元，环比下跌 0.19%；57000DWT 吨级散货船估值 2804 万美元，环比上涨 2.00%；75000DWT 吨级散货船估值 3107 万美元，环比下跌 3.48%；170000DWT 吨级散货船估值 4671 万美元，环比上涨 1.61%。当前，俄乌危机令全球抢粮行动变得相当困难和更加混乱，中国政府宣布加强经济刺激措施，并对煤炭进口暂行零关税，或进一步推升海运运价，国际散货船二手船市场短期看多。本期，国际二手散货船市场成交量回升，总成交 20 艘（环比增加 8 艘），总运力 137.51 万载重吨，总成交金额 37865 万美元，平均船龄 12.87 年。

美国缓慢增加原油产量，原油和成品油库存依然紧张，但高油价可能损害需求，布伦特原油期货周二收于 105.83 美元/桶，环比上涨 0.92%。贸易流的变化对油轮的吨海里需求起到支撑作用，运往西方国家的苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮运价正大幅飙升，国际油轮二手船价格亦是加价售出。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2959 万美元，环比上涨 1.37%；74000DWT 吨级油轮估值 2913 万美元，环比上涨 0.52%；105000DWT 吨级油轮估值 5025 万美元，环比上涨 2.24%；158000DWT 吨级油轮估值 5404 万美元，环比上涨 0.49%；300000DWT 吨级油轮估值 8723 万美元，环比上涨 2.56%。虽然西方国家对俄罗斯的制裁“漫天飞舞”，但来自 Kpler 的每周 AIS 贸易数据显示俄罗斯在波罗的海和摩尔曼斯克的贸易并不存在实质性下降，油轮上运输的俄罗斯乌拉尔原油数量创下了 2016 年有记录以来的最高水平，预计油轮船价短期看涨。本期，国际油轮二手船市场成交量继续下降，总共成交 7 艘（环比减少 6 艘），总运力 82.36 万载重吨，总成交金额 15365 万美元，平均船龄 14.29 年。

4 月 28 日，国务院关税税则委员会公告称，自 5 月 1 日起对煤炭实施税率为零的进口暂定税率；4 月 29 日，国家发改委要求煤炭生产企业要严格按照不低于年度煤炭产量的 80%签订中长期合同，严格落实煤炭中长期交易价格政策要求；5 月 4 日，央行宣布增加 1000 亿元支持煤炭清洁高效利用专项再贷款额度；上诉相关政策短期内对于市场心理的影响较大，沿海散货船二手船价格涨跌互现。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 246 万人民币，环比上涨 1.44%；5000DWT 吨级散货船估值 1508 万人民币，环比下跌 2.30%。本期，沿海散货船成交稀少。

黄砂、水泥、钢材等建材运输需求弱中趋稳，内河散货船价格涨多跌少。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 55 万人民币，环比上涨 1.13%；1000DWT 吨级散货船估值 128 万人民币，环比下跌 4.40%；2000DWT 吨级散货船估值 277 万人民币，环比上涨 4.04%；3000DWT 吨级散货船估值 404 万人民币，环比上涨 3.10%。本期，受五一劳动节假期影响，内河二手散货船市场成交量大幅减少，总共成交 18 艘（环比减少 43 艘），总运力 3.28 万载重吨，总成交金额 4332.97 万人民币，平均船龄 7.77 年。

来源：上海航运交易所

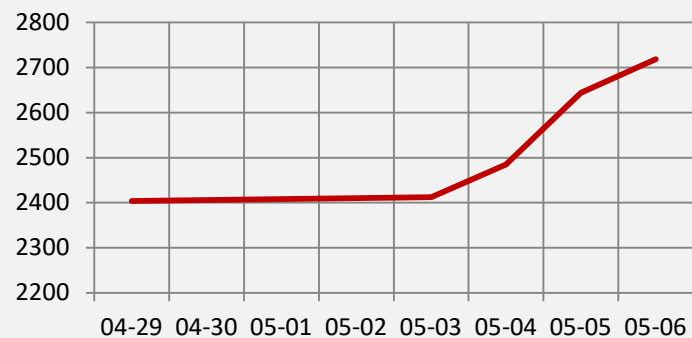


2. 国际干散货海运指数回顾

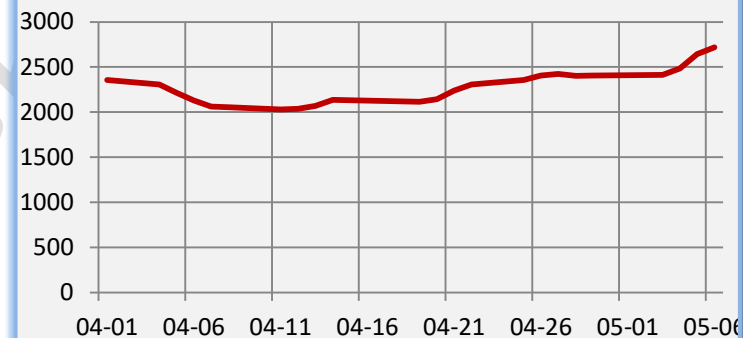
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

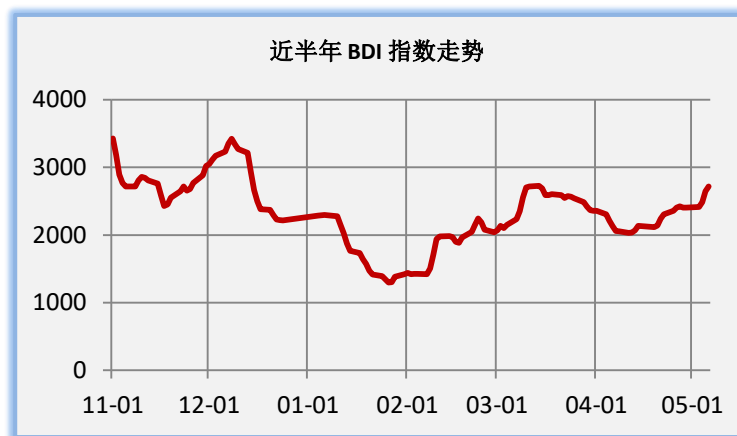
波罗的海指数	5月3日		5月4日		5月5日		5月6日	
BDI	2,412	+8	2,485	+73	2,644	+159	2,718	+74
BCI	2,147	+11	2,319	+172	2,721	+402	2,894	+173
BPI	2,955	+17	3,013	+58	3,110	+97	3,175	+65
BSI	2,733	-1	2,732	-1	2,732	0	2,729	-3
BHSI	1,609	+16	1,620	+11	1,632	+12	1,640	+8

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	29/04/22	22/04/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	33,500	32,750	750	2.3%
	一年	28,500	28,500	0	0.0%
	三年	23,750	23,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	28,500	28,750	-250	-0.9%
	一年	26,250	26,500	-250	-0.9%
	三年	17,250	17,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	30,500	30,500	0	0.0%
	一年	26,000	26,750	-750	-2.8%
	三年	18,000	18,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	25,000	25,000	0	0.0%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-05-03



3. [航运&船舶市场动态](#)

【3000 亿美元？！德路里上调 2022 年集装箱航运公司利润】

集装箱航运运价居高不下，航运咨询公司德路里（Drewry）近日将其对集运公司全年获利的预估上调至 3000 亿美元，较去年增长 40.19%。

此前，德路里曾在 1 月下旬估计，集运公司在 2022 年获利总和将从去年的 1500 亿美元提高到 2000 亿美元，增幅 33%。但在 3 月集运公司 2021 年全年财报相继出炉后，实际获利总和达到了 2140 亿美元，德路里因此调高了预测数据，看好运价和集运公司获利持续飙升。

德路里认为，影响集运公司业绩的最大外部因素之一就是疫情以及中国的清零政策。由于上海封控，中国正面临着巨大的物流挑战。另外，俄乌战争也将对集运公司业绩产生很大影响，因为它拖累了全球经济增长和集装箱需求。考虑到这些因素和不断上涨的燃料成本，德路里预计 2022 年集运运价将进一步提高 39%。

最近，集运巨头马士基航运已经将今年获利预测调高 25%至 300 亿美元。业界人士认为，以目前的供应链状况，马士基航运有可能还要再调整其财务预测。

今年一季度，马士基航运每 FEU 平均运价收入达 4552 美元，是有史以来最高的运价水平，年增 71%，季增 13.5%。因此，即使一季度马士基航运装载量年减 7%，季减 8%，单季获利还是大幅拉高，加上今年欧美线长约运价拉高一到两倍，大幅垫高获利水平。

业界分析，如果马士基航运今年盈利 300 亿美元，代表夏季开始运价会明显下修。但全球领先的运输物流公司德迅集团首席执行官 Detlef Trefzger 指出，市场消费能力依然强劲，只是从原本居家上班的家庭、花园和个人健身用品等移转到餐厅和美发沙龙等。另外目前现货运价即使下修，仍是新冠疫情爆发前的五倍。

Trefzger 表示，德迅的供应链中断指针，显示全球拥堵再次上升。德路里集运高级研究经理 Simon Heaney 也指出，虽然集装箱需求增长可能正在放缓，但不足以治愈拥堵问题。德路里因此预测，供应链至少要到 2023 年才会恢复正常。

来源：国际船舶网



【每年超过 10 艘？欧洲寻求引进 LNG-FSRU 摆脱俄罗斯】

为摆脱对俄罗斯天然气的依赖，欧洲多国正在寻求能源供应多元化，液化天然气浮式储存再液化装置（LNG-FSRU）似乎成为了欧洲国家的理想选择。而这也意味着未来欧洲市场将会出现一波 LNG-FSRU 需求。

俄乌危机爆发后，如何减少俄罗斯天然气供应是欧洲领导人当前面临的一大挑战。4 月初，立陶宛率先决定切断与俄罗斯的能源关系，立陶宛的信心来源正是立陶宛国营油气接收站运营商 Klaipėdos Naftai (Klaipėdosnafta, 简称 KN) 运营的一艘 17 万立方米 LNG-FSRU “Independence” 号。

2012 年，KN 决定在波罗的海沿岸启用 LNG-FSRU，并与挪威船东 Hoegh LNG 长期租船合同，由韩国现代重工建造。这艘 FSRU 造价高达 3.3 亿美元，采用许多专业设备，包括中国的再气化系统和丹麦的对接系统。

2014 年，现代重工正式交付 “Independence” 号，这是全球第一艘 LNG-FSRU，全长 294 米，宽 46 米，高 26 米，能够存储和供应 70000 吨天然气。根据 KN 与 Hoegh LNG 的租约，这艘 FSRU 租期 10 年，KN 可以选择在租期结束时收购该船。

据悉，KN 董事会已经通过了决定，在 2024 年底之前收购 “Independence” 号或者另一艘 FSRU，确保立陶宛长期进口 LNG。

立陶宛打造 LNG-FSRU，目的是确保即使立陶宛与俄罗斯的政治关系恶化到不得不关闭东部天然气供应的程度，立陶宛消费者仍可获得天然气供应。

立陶宛总统 Gitanas Nauseda 表示：“我国在多年前做出的一些决定，让我们今天可以毫无痛苦地切断与侵略者的能源关系。如果我们能做到，其他欧洲国家也能做到！”

据了解，LNG-FSRU 是集 LNG 接收、存储、转运、再气化外输等多种功能于一体的特种装备，配备推进系统时，一般配备储存和再气化 LNG 的模块装置，因此既可作为 LNG 船具有运输 LNG 的功能，又有替代陆上 LNG 储罐储存 LNG 的功能。使用 LNG-FSRU 比常规的 LNG 接收终端可以有效的节约技术投资，并且可以提高供气的灵活性。



浮式 LNG 接收终端建造速度相对较快, 一般 1 至 3 年就能完工, 必须取得的许可也较永久性陆上设施来得少。重要的是, 使用浮式 LNG 接收终端的国家可以选择供应来源, 比如立陶宛目前的 LNG 主要来自挪威、美国和卡塔尔。

挪威顾问公司 Rystad Energy 的分析师指出, 对于立陶宛这类的小国, LNG-FSRU 是一个优良的解决方案, 立陶宛每年消耗大约 20 亿至 30 亿立方米的天然气。立陶宛去年约有四分之一的天然气来自俄罗斯。

对于德国这种每年消耗 900 亿立方米天然气的大国而言, LNG-FSRU 仍是可行的部分解决方案。德国的天然气约有一半来自俄罗斯, 德国经济暨能源部长 Robert Habeck 表示, 德国要到 2024 年才能摆脱俄罗斯天然气。

目前, 意大利、荷兰、爱沙尼亚都在研究浮式 LNG 接收终端计划, 德国也规划设置 3 个此类装置, 如此一来每年能够输送 270 亿立方米天然气。

在以天然气管道供应的俄罗斯天然气进口减少的情况下, 作为最快构筑 LNG 接收站的解决方案, LNG-FSRU 备受关注。业界预测, 今后的十多年, 每年将有 10 至 20 艘的 LNG-FSRU 订单需求。

来源: 国际船舶网

【克拉克森研究: 2022 年一季度中国航运租赁市场趋势分析】

克拉克森研究于 2022 年正式发行中英文双语版《中国航运融资租赁市场季刊》, 季度刊将于每年 4 月/7 月/10 月/1 月发布。2022 年一季度刊于 4 月已发送给订阅中文报告客户。该报告的发布引起国内外业界广泛兴趣, 包括国内和国际金融机构、船东以及服务商。

报告从多方面对市场的整体情况及发展趋势进行总结展示, 内容包括中国航运融资租赁公司的资产概况, 租赁公司客户情况, 租赁船舶资产船型和新造/二手船的比例, 融资性/经营性租赁, 绿色环保进程等。克拉克森研究目前共统计到涉及船舶租赁业务的公司达 84 家, 每家租赁公司的项目列表, 也即将可以通过克拉克森研究的在线数据库产品进行查询。如需了解更多数据查询方式, 欢迎与我们联系。

开年一季度新增船舶租赁项目放缓, 但船队规模仍持续扩张



随着去年开始航运运费市场的强势复苏和资产价格上涨,租赁业务在 2022 年成交难度有所增加。今年一季度新增租赁项目明显放缓。2022 年一季度,中国租赁公司新增租赁船舶 51 艘,合计资产价格 18 亿美元;7 艘船舶变更了租赁公司,共计 2 亿美元。同期,44 艘船舶离开中国租赁公司持有船队(包括租约到期、提前回购、转售拆解等)。截至 2022 年 3 月底,中国租赁公司船舶资产总量 2,669 艘,资产价值总额约为 1,435 亿美元。

经营性租赁占比有所回落,但全年仍有望成为主导

克拉克森研究统计 2022 年经营性租赁业务以资产价格计占新增业务的 20%,较去年的 35%相比有所回落。但在整体融资竞争加剧的大环境下,经营性租赁项目进展仍有望成为今年租赁成交的关键。不少租赁公司把目光转向经营性租赁,其中最受青睐的是小型散货船。从去年年底至今有多家租赁公司批量灵便型散货船成交,均为经营性租赁项目。

租赁公司对原油轮融资意愿增加,特殊船型成交增多

2022 年一季度新增油轮租赁船舶 23 艘,其中 12 艘为 LR1 成品油轮。特殊船型有 LNG 船、汽车运输船成交。此外,中国租赁公司积极拓展海上风电市场渠道。虽然现阶段海上风电船型租赁市场与其他船型租赁市场相比规模较为有限,但受益于绿色能源转型,吸引了绿色金融的目光。(注 WTIV 类非船性资产暂不收录于本报告数据统计范畴中,详见克拉克森海上风电数据库)。

“非金租”公司活跃度增强,主流客户以外群体增多

截至 2022 年 3 月底,克拉克森研究记录有 84 家中国租赁公司正在开展船舶租赁业务,其中 25 家与海外客户有业务往来。银行系租赁公司虽仍占据船舶租赁市场主导地位,但非金融机构业务比重有所上升。以投资额计,一季度 39%的新增业务来自非银行系租赁公司。一季度,中国租赁公司新增海外业务船舶 31 艘,以数量计占新增租赁船舶总数的 61%。当前中国租赁公司与 432 家客户有业务往来,与去年年末相比增加 14 家,增加的客户为租赁公司主流客户以外的客户群体。

来源:克拉克森研究



【至少 40 艘船被迫摆上货架，有中国买家接近完成交易】

近日，俄罗斯油轮巨头 Sovcomflot 正寻求出售其船队的三分之一，以便在 5 月 15 日英国和欧盟政府的清盘令生效之前，向西方银行和金融家偿还贷款。

Lloyd' s List 援引一位了解这项交易的高级行业官员的话报道称，在 Sovcomflot 直接拥有的 121 艘船舶中，至少有 40 艘正在与来自迪拜和中国的买家讨论交易。

在英国和欧盟政府发布的制裁条款中，银行被给予了一个宽限期，以便从俄罗斯的合同“脱身”，5 月 15 日是宽限期的最后一天。

银行将需要在 5 月 15 日之前收到所有未偿贷款，这促使 Sovcomflot 在短时间内将其大部分船队出售给任何有愿意的买家。

到目前为止，只有 8 艘船被确认出售，其中 4 艘出售给了迪拜 Koban Shipping。据了解，中国买家也在购买船舶，而且有几笔交易已接近完成。

据 Lloyd' s List 报道，直接参与单独交易的四名财务和法律官员已证实，整批船舶销售正在进行中，而且每天都在增加。

西方银行对 Sovcomflot 的确切风险尚不清楚。然而，最后可用的合并账户详细列出了 21 亿美元的债务，包括短期和长期银行贷款。

这些账目没有详细说明欠西方贷方的金额。但很可能只有一小部分来自俄罗斯银行。

“基本上，所有银行和承租人都必须在 5 月 15 日之前实际终止合同，这意味着 Sovcomflot 偿还贷款的窗口非常短，实际上只有一种方法可以做到这一点，那就是卖船。”一位正在与 Sovcomflot 谈判条款的高级银行家说。

据直接与 Sovcomflot 打交道的人称，整个过程以“真诚和非常专业的方式”进行，表明 Sovcomflot 的高级管理层正在寻求在目前的制裁之外保持与金融家和租家的关系。

虽然其船队出售的战略目标没有作为出售谈判的一部分被直接讨论，但高级银行家们正在努力假设，



Sovcomflot 管理层正试图确保在制裁最终解除后回归国际市场。

Sovcomflot 在上个月发表了一份声明,内容涉及两笔未偿付的欧洲债券,总额为 9.28 亿美元,到期日为 2023 年和 2028 年,其明确表示,尽管制裁限制了其支付能力,但仍打算履行其财务义务。

这一立场与俄罗斯公司在航空领域采取的做法明显不一致,在俄乌战争爆发后,俄罗斯扣押了 400 多架外国租赁的飞机。

根据惠誉评级,在随后的法律诉讼中,租赁公司提出的索赔可能达到 100 亿美元。

然而,船舶的选择比飞机的选择要有限得多。在国际制裁严重限制了 Sovcomflot 的贸易能力之后,其将考虑对资产可能的中期需求。

“在最后期限前偿还贷款显然是出售船队背后的直接触发因素,而且似乎很明显,Sovcomflot 公司正在为未来最终回归市场做准备,”一位不愿透露姓名的高级银行家说:“但也可能是在计算未来需要多少艘船在制裁制度内进行交易。”

业内人士还表示,Sovcomflot 在业内被誉为领先的船舶技术管理者和财务稳健的交易方之一,其将注意到伊朗受制裁船队的消亡情况。

当伊朗的原油出口在 2012 年最初被制裁时,伊朗国家油轮公司(NITC)旗下运营的油轮船队在市场上也享有类似的声誉。

但是,在过去十年的大部分时间里,NITC 船队基本上处于闲置状态。

无论伊朗的制裁最终是否解除,由于 NITC 船队的平均船龄为 17 年,35%的船龄超过 20 年,若其船队重返公开市场,将面临严重限制。

Sovcomflot 管理层不太可能想冒类似的长期风险,金融家们建议,现在出售船舶,保持与银行和租家的牢固关系,仍有可能获得潜在的回报。

同时,据业内资深人士透露,到目前为止,为 Sovcomflot 船舶投保的五家保赔协会都已经终止合同,或者正在这样做。



西英保赔协会、北英保赔协会和英国保赔协会都已公开确认了这一举措，嘉德保赔协会和 SKULD 保赔协会则拒绝发表评论。

预计这一发展将严重限制 Sovcomflot 的活动，因为在航运界保赔险被认为是“贸易的门票”。

“我看不出 Sovcomflot 将如何在欧洲境内进行贸易，贸易区间非常有限，”一位保险公司人士说：“他们不可能只在俄罗斯港口运货，我不知道他们是否能去中国。”

然而，保赔协会仍在为处理俄罗斯原油出口的其他船东进行承保，这仍然是合法的交易。

来源：海运圈聚焦

4. 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.	920~925	1267~1272		Steady.
Tokyo Bay	760~765	940~945	1220~1225	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	898~903	926~935	1340~1350	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	815~820	915~925	1220~1225	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	862	938	1300	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	780~790	884~889	1250~1260	+ 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.	902~910	1415~1420		Avails tight.
Rotterdam	670~675	862~868	1380~1385		Softer.
Malta	S. E.	892~897	1475~1480		Steady.
Gibraltar	S. E.	929~933	1480~1485		Steady.

截止日期： 2022-05-05



◆ 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	29/04/22	22/04/22	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	3,400	3,350	50	1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	29/04/22	22/04/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,600	11,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,800	7,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,050	6,050	0	0.0%	
MR	52,000	4,150	4,150	0	0.0%	

截止日期: 2022-05-03

(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+2	Tanker	115,000	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	Navios - Greek	6,300	against T/C to Chevron, LR2
1+1	MPP	14,300	Niestern Sander, Netherlands	2023	Wagenborg Shipping - Dutch	Undisclosed	ice class 1A
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2025	NYK - Japanese	22,300	option declared, against long-term T/C to EDF
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2025	Knutsen - Norwegian	22,450	against T/C to Engie



6	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2025-2026	NYK - Japanese	20,100	against T/C to CN00C
8	Container	8,000 teu	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	Seaspan - HK based	13,000	against long-term T/C to MSC, LNG fuelled
10	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2024	SITC - Chinese	Undisclosed	
4+6	Container	1,800 teu	Fujian Mawei, China	2023	MSC	3,000	
3	Bulker	64,000	DACKS, , China	2024	Almi Marine Management - German	3,300	

◆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
AZUL LEGENDA	BC	206,331		2008	Japan	2,670	German	BWTS fitted, Scrubber
MINERAL HAIKU	BC	180,242		2010	Japan	3,400	Greek	
MOUNT SINAI	BC	177,656		2006	Japan	2,200	Chinese	Scrubber
C H S HARVEST	BC	173,624		2006	China	1,750	Undisclosed	BWTS/Scrubber fitted
GREAT ASPIRATION	BC	93,412		2010	China	1,780	Greek	BWTS fitted
GREAT CHEER	BC	93,297		2009	China	1,680	Chinese	BWTS fitted
RICH RAINFOREST	BC	82,278		2022	China	4,080	Undisclosed	BWTS fitted
SEA HERMES	BC	81,708		2013	China	2,350	Turkish	BWTS fitted
SITC ZHOUSHAN	BC	76,195		2013	China			
SITC LUSHAN	BC	76,132		2013	China	4,400	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
SIANA	BC	73,127		1999	S. Korea	920	Chinese	BWTS on order
AP STON	BC	57,239		2012	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
BULK ORION	BC	56,155		2011	Japan	2,200	Vietnamese	BWTS fitted
IDC FALCON	BC	55,803		2006	Japan	1,850	Undisclosed	BWTS fitted
LEIA	BC	38,271		2010	Japan	1,770	Tuften Oceanic - U.K	BWTS fitted - T/C incl at US\$ 13,335 pd until latest July 2023
IONIC HUNTRESS	BC	34,062		2012	S. Korea	1,900	Undisclosed	
MERAY GLYFADA	BC	28,471		2002	Japan	1,000	Syrians	
IRONGATE	BC	28,316		2015	Japan	1,780	Undisclosed	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
HANSA OFFENBURG	CV	23,314	1,740	2011	China	3,300	CMA CGM - France	
LANGENESS	CV	17,002	1,402	2006	China	2,500	Undisclosed	
NORDEROOG	CV	16,921	1,402	2004	China	2,200	Undisclosed	
GLORY FORTUNE	CV	13,979	1,118	2006	China	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
TOKATA	CV	13,729	1,080	2006	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
SARA	TAK	323,183		2011	S. Korea	19,800	S. Korean	en bloc*
SIMONE	TAK	323,182		2012	S. Korea			
SANDRA	TAK	314,000		2011	S. Korea			
SONIA	TAK	314,000		2012	S. Korea			
NISSOS KEA	TAK	300,323		2022	S. Korea	7,275	CBM Financial - Maltese	Scrubber
CAP PIERRE	TAK	159,083		2004	S. Korea	2,150	Greek	
FSL HONG KONG	TAK	115,940		2007	S. Korea	1,950	Chinese	DD/ BWTS due
FOUR SKY	TAK	115,708		2010	S. Korea	3,000	Undisclosed	
SAINT NICHOLAI	TAK	105,541		2002	S. Korea	undisclosed	Al Anchor Ship Mgt - U.A.E	old sale
AMALIA	TAK	73,869		2006	China	6,100	Undisclosed	
MATUKU	TAK	50,143		2016	S. Korea	3,100	Italy	BWTS fitted
ACE	TAK	43,716		1999	China	2,290	Indonesian	
ISOLDE	TAK	37,527		2008	S. Korea	1,120	Greek	IMO III, Epoxy coated, CPP trader
MAERSK ARCTIC	TAK	36,993		2006	S. Korea	1,080	Turkish	Ice Class 1A
GENUINE GALAXY	TAK	33,591		2012	Japan	7,610	Norway	en bloc**
GENUINE HERCULES	TAK	33,559		2013	Japan			
GENUINE VENUS	TAK	33,552		2013	Japan			
ORKIM WISDOM	TAK	9,220		2008	China	360	Indonesian	
GAO CHENG 5	TAK	9,039		2011	China	390	Chinese	
DENSA DEFNE	TAK	7,108		2004	Turkey	450	Undisclosed	IMO II/III - Epoxy coated
THUN GOLIATH	TAK	7,108		2004	Turkey	450	Densa Tankers	
ORKIM AMBITION	TAK	6,921		2009	China	325	Indonesian	
GOLDEN MERCURY	TAK	6,248		2003	Japan	375	Undisclosed	IMO II/III, St-St
SANTA PAWLINA	TAK	5,717		2005	Turkey	455	Undisclosed	BWTS fitted
HELLAS SERENITY	TAK/LPG	54,994		2008	S. Korea	4,750	Indonesian	



◆[上周拆船市场回顾](#)

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
AL WAKRA	GC	6,208	2,050	1978	Japan	undisclosed	as is U.A.E

◆[ALCO 防损通函](#)

【制裁风险 - 会员的尽职调查义务】

自今年 2 月 24 日俄罗斯乌克兰战争爆发以来，以美国为首许多国家对俄罗斯进行不同程度的经济制裁，会员在进行与可能涉及制裁相关方主体进行国际贸易/订立租约，均有可能受到相关国家/主体的制裁，并可能触发互保协会制裁条款，导致丧失保险保障。由此，多家国际保赔协会 P&I Club 和保险服务商纷纷发出通函提醒会员（被保险人）在订立各种合同和/或租船合约之前，谨慎审查，认真履行会员（被保险人）尽职调查责任。从我司与会员客户的日常联系接收到有关如何进行尽职调查操作的疑问，结合国际保赔协会公开信息和我司的工作经验提供以下内容供参考：

在此，我们提醒各位会员，由于制裁政策的不断变化和调整，以及制裁涉及的各因素较为繁多，且由于被制裁个人或企业的内部股权结构，利益从属关系并非完全透明。因而，即便进行了尽职调查，仍不能完全排除可能触发制裁风险的因素的存在。请各位会员知悉。

以上信息仅供各位会员参考，同时，我们提请客户注意，如果触发协会制裁条款，客户的保险将会自动的丧失，如有疑问，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
2022-05-06	663.320	699.780	5.097	84.505	820.960	65.603	972.180	472.900	517.570
2022-05-05	656.720	697.060	5.083	83.679	828.420	66.147	1011.070	475.870	515.610
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

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	0.81857	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.84214
2 个月	--	3 个月	1.40186	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.96457	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.69471		

2022-05-06

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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