



全一海运市场周报

2022.05 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.05.09 - 05.13 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场平稳恢复 市场运价总体稳定】

新冠疫情在世界范围内继续蔓延，但欧美国家反而采取放松管制的策略，导致全球每日新增病例始终处于较高水平，全球疫情形势依旧严峻。本周，中国出口集装箱运输市场从“五一”小长假后平稳恢复，市场运价总体稳定。中国方面，疫情继续处于稳定控制，尤其是上海，疫情持续好转。相关港航企业在政府部门的积极指导和支持下，保证了集装箱吞吐量全球最大的上海港平稳运营。5月13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4147.83点，较上期下跌0.4%。

欧洲航线：经济复苏面临各种风险因素影响。据统计，欧洲地区新冠肺炎死亡病例累计已超过200万例，疫情形势依然严峻。俄乌冲突持续，导致地缘政治风险加大。运输需求保持稳定，市场运价小幅下跌。5月13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5860美元/TEU，较上期下跌1.6%。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继续平稳，市场运价下跌。5月13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6601美元/TEU，较上期下跌1.3%。

北美航线：美国每日新增确诊人数始终处于较高水平，累计确诊病例和死亡人数长期排名全球第一。近期经济增长停滞，通胀水平达金融危机后的最高水平，未来美国经济或陷入滞胀的局面。新一年的签约工作已基本完成，市场行情保持稳定。“五一”小长假后，运输需求恢复情况较好，供求关系稳定，市场运价小幅波动。5月13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7900美元/FEU和10560美元/FEU，分别较上期上涨0.2%和下跌0.3%。

波斯湾航线：目的地国家疫情总体情况好于欧美地区，疫情防控形势稳定。节后运输市场平稳恢复，运输需求表现良好，本周即期市场订舱价格出现反弹。5月13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2458美元/TEU，较上期上涨4.9%。



澳新航线：奥密克戎变异毒株导致疫情继续蔓延，但当地开始放松各种防疫措施，未来疫情防控形势面临考验。节后各类生活物资的需求恢复平稳，运输需求表现稳定，供需基本面基本平衡，本周市场运价小幅回落。5月13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3282美元/TEU，较上期下跌1.5%。

南美航线：目的地主要国家疫情防控长期不佳。此外，该地区主要国家经济基础薄弱，债务沉重，未来经济承受较大风险。节后运输需求总体稳定，供求关系平衡，即期订舱价格小幅下跌。5月13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6253美元/TEU，较上期下跌0.5%。

日本航线：节后市场表现较好，市场运价继续上涨。5月13日，中国出口至日本航线运价指数为1223.69点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场信心持续恢复 综合指数小幅上涨】

本周，各地复工复产工作依旧平稳进行中，市场信心得到恢复，综合指数价格小幅上涨。5月13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1119.20点，较上周上涨3.2%。

煤炭市场：市场需求方面，虽然上海等地逐步开始复工复产，但电煤需求仍处于淡季，日耗煤量同比依旧在偏低水平。加上今年入汛来最强降雨侵袭，华南地区受阴雨天气和冷空气共同影响，气温偏低，水电充裕，火电需求进一步转弱。煤炭价格方面，近期，国家发改委积极组织中长期合同补签工作，补签规模共计1.8亿吨，产煤省份和煤炭央企再增保供任务。而进口煤价格受印尼高温、国际市场需求旺盛、人民币贬值等因素影响，与国内煤价形成倒挂。运价走势方面，本周，市场需求依旧偏弱，不过受煤价小幅上涨，及煤炭长协要求集中兑现影响，市场运力略显紧张。同时，进口煤采购价格偏高，使得华南地区整体采购需求向内贸市场转移，巴拿马船型运力偏紧，带动整个沿海地区运价上涨。下半周，在南方连续降雨天气影响下，华南地区运价率先下跌。

5月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1134.06点，较上周上涨4.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收861.39点，较上周上涨14.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为35.4元/吨，较上周上涨7.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为48.9元/吨，较上周上涨0.1元/吨。



金属矿石市场：疫情和雨水天气影响下游需求释放，物流运输受阻，部分项目停工，钢材需求明显缩减。加上近期南方强降雨进入核心时段，部分地区将遭遇大暴雨侵袭，再次为钢材销售带来困难。受此影响，沿海金属矿石市场需求趋弱，下游钢厂正常补库，运价受煤炭运输市场带动小幅上涨。5月13日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTFI）报收802.26点，较上周上涨5.3%。

粮食市场：随着玉米市场价格的持续高涨，整体的市场需求和经销商心态发生转变，观望情绪增多，导致整个南方市场看涨情绪大减，市场呈现短暂的有价无市的情况。运输方面，北方港口玉米到货量逐步恢复，上量相对明显，部分港口再受疫情影响，物流受阻。南方港口贸易商采购心态相对谨慎，粮食运输价格小幅平稳上涨。5月13日，沿海粮食货种运价指数报1186.03点，较上周上涨2.9%。

成品油市场：随着国内部分地区复工复产，汽、柴油需求尚可，价格走势呈小幅上涨。山东地炼开工率略有上升，主营炼厂开工率变化不大，产销率维持高位。运输方面，下游库容偏满，压港情况仍无明显改善，整体市场运力富余较多，运输价格呈现下跌走势。5月13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1077.87点，较上周下跌0.4%。

（3）远东干散货运输市场

【大中船型热度延续 租金指数创下新高】

本周，海岬型船太平洋市场与巴西长航线共同发力，运输需求明显提升，市场情绪相对高涨，运价大幅上涨。巴拿马型船市场受印度进口煤采购需求持续释放带动，市场运力供给偏紧，租金持续上行。超灵便型船市场在钢材以及印尼至印度、东南亚煤炭货盘支撑下，租金保持平稳。整体而言，在海岬型船以及巴拿马型船的较强支撑下，远东干散货租金指数大幅上涨，创下今年四月以来新高。5月12日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2814.05点，较上周四上涨18.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场大幅上涨。太平洋市场，本周澳洲主要矿商均在市场积极询盘，运输需求稳中向好，叠加巴西天气情况改善后货盘集中释放与印度、欧洲煤炭阶段性需求增加，市场情绪较为高涨，推动运价连续上涨。临近周末，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价已达到自去年11月以来的高位。5月12日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为35903美元，较上周四上涨46.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为14.953美元/吨，较上周四上涨21.3%。本周，受巴西矿前期积压的运输需求集中释放带动，远程矿航线基本面已有明显改善，市场氛围维持活跃，支撑运价持续冲高。5月12日，巴西图



巴朗至青岛航线运价为 34.869 美元/吨，较上周四上涨 23.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上行。太平洋市场，受煤价走势影响，国内电厂保持观望，非电企业采购需求略有增加，我国自印尼煤炭进口需求整体仍显偏弱。本周印度煤炭采购需求持续释放，叠加近期南美粮食运输需求稳定，太平洋市场运力供给偏紧，船少货多推动租金持续上行。临近周末，印度方向后续货盘补充有限，市场稍显转淡迹象，租金涨势趋缓。5 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25371 美元，较上周四上涨 14.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.080 美元/吨，较上周四上涨 9.4%。粮食市场，本周市场询盘保持平稳，在太平洋市场强势拉动下，运价有所上涨。5 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 70.070 美元/吨，较上周四上涨 4.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场保持平稳。本周，超灵便型东南亚市场各货种表现分化。印尼回中国煤炭需求没有明显起色，镍矿货盘受菲律宾大雨天气影响明显缩减。但在钢材以及印尼至印度、东南亚煤炭货盘的支撑下，市场运力有所消化，租金整体保持平稳。5 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 25504 美元，较上周四上涨 3.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.273 美元/吨，较上周四上涨 0.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价高位波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存意外大增，精炼油库存和汽油库存均出现不同程度的下滑。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增加 1.6%。OPEC 于本周四连续第二个月下调 2022 年全球石油需求增长预测，尽管俄乌冲突造成俄产量减少，但美国经济正面临通胀高企、劳动力短缺、供应链中断、外部需求下降等多重挑战，美国经济衰退风险升温；同时亚洲地区因疫情蔓延而实施的封控防疫措施令远东市场需求预期大幅缩水。欧盟部分成员国认为，鉴于匈牙利表示全面实施进口俄罗斯石油的禁令将对其经济造成太大损害，推迟针对俄罗斯石油行动的想法正在获得支持。俄乌冲突后的相互制裁增加了全球能源市场的不确定性。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 108.92 美元/桶，较 5 月 5 日下跌 2.25%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续低迷，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。5 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 743.10 点，较 5 月 5 日下跌 8.1%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场交投明显减少，远东租家因疫情影响需求持续下滑，欧陆地区在 5 月初假期后相对安静，市场整体可用运力增多，西非 5 月



下旬货盘更是收到 10 个以上的 offers。船多货少基本面主导市场，船东无力扭转当前局面，租家甚至不用刻意打压市场，就能拿到较为满意的价格。短期来看，市场将持续低迷，运价低位徘徊。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS41.29，较 5 月 5 日下跌 9.0%，CT1 的 5 日平均为 WS42.55，较上周平均下跌 7.6%，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 WS43.04，下跌 7.0%，平均为 WS44.02，TCE 平均-0.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价上涨至 WS90（TCE 约 0.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS127（TCE 约 3.0 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的下滑，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 WS137（TCE 约 0.6 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS146（TCE 约 2.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS144（TCE 约 1.9 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS204（TCE 约 5.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS194（TCE 约 2.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS171（TCE 约 2.5 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线下挫，综合水平高位波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS352（TCE 约 3.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS314（TCE 约 4.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS297（TCE 约 63 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS174 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 WS321（TCE 约 3.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【油轮船价四月连涨 散货船价高位盘整】

5 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1257.73 点，环比微涨 0.40%。其中，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微跌 0.11%、0.23%、0.06%，内河散货船价综合指数环比上涨 1.18%。



随着中国钢厂开始为解封做准备、印度因缺电而抢购煤炭，好望角型船和巴拿马型船运输需求明显提升，运力供给颇为紧张，运价大幅上涨，拉动 BDI 指数周二收于 3052 点，环比上涨 26.53%。国际干散货船二手船价格高位盘整，海岬型船价一枝独秀。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 2486 万美元，环比上涨 0.68%；57000DWT 吨级散货船估值 2751 万美元，环比下跌 1.89%；75000DWT 吨级散货船估值 2986 万美元，环比下跌 3.88%；170000DWT 吨级散货船估值 4881 万美元，环比上涨 4.48%。当前，二手散货船交易量在过去几周一直保持稳中有增，买家兴趣主要集中在中小船型，交易价格持续拉涨，特别是 10 年船龄以上的海岬型船涨幅较快，这表明看涨情绪依然主导市场。本期，国际二手散货船市场成交活跃，总成交 23 艘（环比增加 3 艘），总运力 187.77 万载重吨，总成交金额 46114 万美元，平均船龄 12.26 年。

美国原油和成品油库存有所增加，欧盟委员会正在考虑向东欧内陆国家提供更多资金来升级石油基础设施，国际油价应声大跌，布伦特原油期货周二收于 101.57 美元/桶，环比下跌 4.03%。欧美在疫情过后，经济复苏对石油需求大幅增加；俄乌战争和西方国家对俄罗斯的制裁，导致原油极度短缺和世界能源贸易格局发生变化；全世界都在抢购石油，油轮开始重登舞台，苏伊士型和阿芙拉型油轮运费翻涨；国际油轮二手船价格已经悄然连涨了 4 个多月，目前处于最近 6 年的最高水平。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2942 万美元，环比下跌 0.58%；74000DWT 吨级油轮估值 2979 万美元，环比上涨 2.28%；105000DWT 吨级油轮估值 4984 万美元，环比下跌 0.81%；158000DWT 吨级油轮估值 5331 万美元，环比下跌 1.36%；300000DWT 吨级油轮估值 8768 万美元，环比上涨 0.51%。如果俄罗斯石油越来越多地撤出欧洲市场，各地原油库存见底，以及原油流动的混乱和市场持续受到干扰，炼油厂将加速运转，支撑起油轮的高运费，成品油轮或迎来黄金期。本期，国际油轮二手船市场成交量放量，总共成交 25 艘（环比增加 18 艘），总运力 170.91 万载重吨，总成交金额 54170 万美元，平均船龄 13.20 年。

受终端企业复工复产增多影响，货盘略有释放，加上内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海运价反弹，沿海散货船二手船价格平稳波动。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 247 万人民币，环比上涨 0.48%；5000DWT 吨级散货船估值 1495 万人民币，环比下跌 0.83%。本期，沿海散货船成交稀少。

受公共卫生事件反复，下游施工进度恢复不佳，黄砂、水泥、钢材等建材运输需求疲软，内河散货船价格涨跌互现。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，环比下跌 0.65%；1000DWT 吨级散货船估值 128 万人民币，环比下跌 0.15%；2000DWT 吨级散货船估值 293 万人民币，环比上涨 5.66%；3000DWT 吨级散货船估值 400 万人民币，环比下跌 1.10%。本期，内河二手散货船市场成交量一般，总共成交 25 艘（环比增加 7 艘），总运力 4.55 万载重吨，总成交金额 7554.1 万人民币，平均船龄 8.09 年。

来源：上海航运交易所

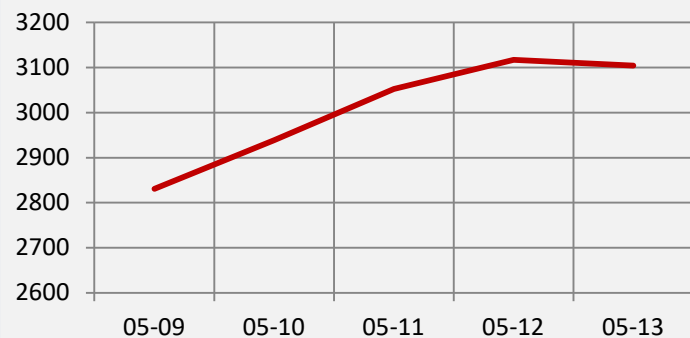


2. 国际干散货海运指数回顾

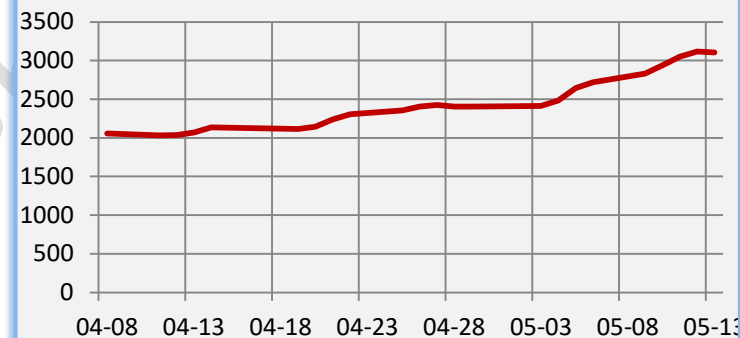
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

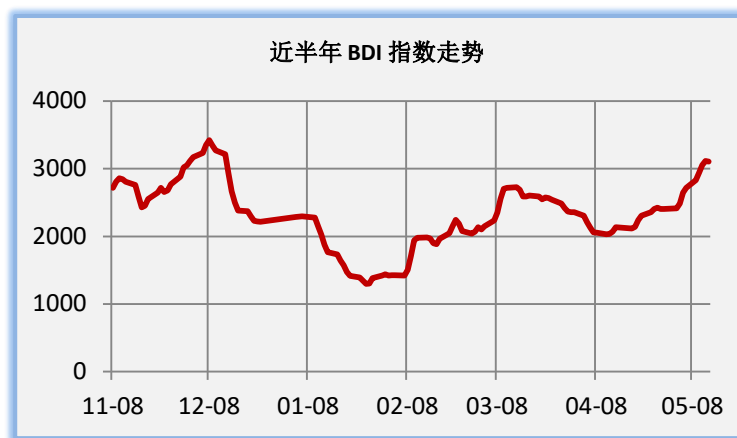
波罗的海指数	5月9日		5月10日		5月11日		5月12日		5月13日	
BDI	2,831	+113	2,939	+108	3,052	+113	3,117	+65	3,104	-13
BCI	3,185	+291	3,461	+276	3,756	+295	3,965	+209	3,947	-18
BPI	3,233	+58	3,277	+44	3,316	+39	3,310	-6	3,283	-27
BSI	2,732	+3	2,746	+14	2,759	+13	2,750	-9	2,752	+2
BHSI	1,650	+10	1,661	+11	1,665	+4	1,665	0	1,673	+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	06/05/22	29/04/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	37,000	33,500	3500	10.4%
	一年	30,250	28,500	1750	6.1%
	三年	25,000	23,750	1250	5.3%
Pmax (76K)	半年	30,000	28,500	1500	5.3%
	一年	27,500	26,250	1250	4.8%
	三年	17,750	17,250	500	2.9%
Smax (55K)	半年	31,000	30,500	500	1.6%
	一年	26,500	26,000	500	1.9%
	三年	18,250	18,000	250	1.4%
Hsize (30K)	半年	25,500	25,000	500	2.0%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-05-10



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Flag Evi' 2014 82629 dwt dely Safi trip via NC South America redel Singapore-Japan \$27,000 - Viterra

'Evangelistra' 2007 82514 dwt dely Qingdao prompt trip via NoPac redelivery Singapore-Japan \$27,000 - Viterra

'Ultra Courage' 2019 63500 dwt dely NC South America prompt trip redel Continent \$47,000 - cnr

'Kmarin Oslo' 2015 63099 dwt dely US Gulf 18 May trip redel Brazil intention petcoke \$39,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Dragon' 2012 81389 dwt dely PMO prompt 9/12 months redel \$29,000 redel worldwide - ArcelorMittal

'Coreleader 0L' 2012 37118 dwt dely South Korea prompt 3/5 months redel world wide \$35,500 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【八连涨！BDI 时隔 5 月再度站上 3000 点！】

5 月 11 日，得益于所有船型运费上涨，波罗的海干散货指数连续第八个交易日上涨，时隔近 5 个月再次站上 3000 点。

周三，波罗的海干散货指数(BDI)上涨 113 点，或 3.8%，至 3052 点，该指数上一次 3000 点以上还需追溯至 2021 年 12 月 13 日的 3216 点。在去年 10 月 7 日



冲上 5650 点后，BDI 开始了“过山车”式的下跌，2022 年 1 月 26 日，BDI 指数降至今年以来最低点 1296 点，3 个月时间跌幅达到 336%。

细分来看，波罗的海海岬型船指数 (BCI) 上涨 295 点，或 8.5%，至 3,756 点，日租金再度站上 30000 美金，至 31151 美元/日；波罗的海巴拿马型船指数 (BPI) 上涨 39 点，或 1.2%，至 3316 点；波罗的海超灵便型船指数 (BSI) 上涨 13 点，至 2759 点。

市场人士将海岬型船日租金在 5 月份几乎翻番归因于，北半球夏季即将到来，矿商产量增加和各国急于弥补煤炭短缺。经纪人报告称，今天有大量新货物进入太平洋地区，其中印度的煤炭运输尤其积极。

此外，目前 6 月远期运费协议交易价格为 39,000 美元/天，这表明海岬型船在未来几周有很大的上升空间。

总部设在纽约的 Breakwave Advisors 的一份新报告指出：“海岬型船市场显示出强劲的迹象，在过去几周里，现货运费翻了一番。”

“市场动力主要来自西方和东方，船东把船送到各个方向，混乱了传统的前程和后程模式。欧洲继续进口澳大利亚煤炭进口，但印度正在参与竞争。”挪威经纪公司 Lorentzen & Co 最近一份报告指出：“市场看到中国对巴西的铁矿石有更多的需求，这是最令人兴奋的事情。”

与此同时，在二手船市场上也可以看到行业正在升温。Braemar ACM 指出，4 月中国大型海岬型二手船价格环比上涨 10%，至 6600 万美元。新造船和二手船价格之间的差价已经减少到 100 万美元，这种紧缩在很大程度上是由于在过去 18 个月中，液化天然气船和集装箱船的订单创下新高，而海岬型新造船订单非常有限。

英国咨询公司 Shipping Strategy 的创始人 Mark Williams 指出，在进入北半球传统上较强的夏季时，干散货市场目前的坚挺程度与通货膨胀和 BDI 之间存在相似之处。“我一直对自己说，‘相关性不等于因果关系’，但我一直在看这张 IMF 通胀数据和波罗的海干散货指数的图表，然后我想到了干散货市场的季节性，通常在 5 月到 10 月上涨。”

来源：海运圈聚焦



【新造船市场活跃二手船交易量上升】

新造船市场

船舶经纪公司 Allied 在其最新周报中表示，过去一周新船订单量有所上升。但全球疫情反复、港口拥堵、地缘政治冲突等因素，给未来大型投资决策增加了不确定性，且全球经济的波动也导致市场观望情绪上升。不过，新造船市场也出现了一些积极趋势，如过去几周随着油轮货运市场的改善，油轮新订单在逐渐恢复，而集装箱船和 LNG 运输船得益于坚挺的货运市场表现，继续吸引投资者下单。

另一家船舶经纪公司 Banchemo Costa 的报告显示，尽管天然气价格上涨，但 LNG 运输船订单仍是新造船市场的主力。目前一艘大型 LNG 运输船在韩国的报价约为 2.24 亿美元，今年年初的价格约为 2.1 亿美元，去年 10 月初的价格约为 2 亿美元。NYK 和招商局集团的合资公司在沪东订造了 6 艘 17.4 万立方米新船，将于 2025 年和 2026 年交付，单价约为 2.01 亿美元，这批船将由中海油长期租用；Knutsen OAS Shipping 在现代三湖订造了 1 艘 17.4 万立方米新船，将于 2025 年 12 月交付，价格为 2.245 亿美元，该船将由 ENGIE 长期租用；NYK 在现代三湖订造了 1 艘 17.4 万立方米新船，计划于 2025 年下半年交付，价格为 2.23 亿美元。

在散货船板块，挪威船东 Himalaya Shipping 在新时代追加了 4 艘 20.8 万载重吨新造船，计划 2025 年年中至 2026 年年初交付，单价约为 6700 万美元，将配备 LNG 双燃料发动机。

二手船交易市场

Allied 表示，二手散货船交易量在过去两周一直保持稳定，购买兴趣主要集中在较小船型。交易价格继续大幅上涨，其中一些船型和船龄的上涨幅度接近 11%，这表明看涨情绪依然主导市场。

Banchemo Costa 的报告显示，2008 年建造的 20.6 万载重吨 Azul Legenda 轮（SS 将于 2025 到期，装有 BWTS）以 2680 万美元的价格出售。1 个月前，2007 年建造的 20.6 万载重吨 Baosteel Evolution 轮（SS 将于 2022 年到期，装有 BWTS）售价为 2250 万美元。在巴拿马型船板块，2013 年建造的 8.2 万载重吨 Sea Hermes 轮（Tier ii）以 2350 万美元的价格出售给土耳其买家；2013 年建造的 7.6 万载重吨 SITC Lushan 轮以 2200 万美元的价格售出；中国买家以



920 万美元的价格购买了 1999 年制造的 7.3 万载重吨 Siana 轮；2012 年建造的 Orion 轮以 2200 万美元的价格售出。在灵便型船板块，中国买家以 1370 万美元的价格购买了 2005 年建造的 3.3 万载重吨 Anacapa Light 轮（SS 将于 2025 年到期，装有 BWTS）。

近期二手油轮市场的反弹重新点燃了投资者的购买欲望。大多数交易集中在阿芙拉型和 MR 型油轮，因为这两种船型的运费涨幅最大。但市场反弹行情将持续多久仍是未知数，尤其是在二手油轮市场持续升温并进一步推升资产价格的情况下。

在油轮板块，Euronav 购买了 30 万载重吨姐妹船 Chelse 轮和 Gillie 轮，分别建于 2019 年和 2020 年，总价约为 1.79 亿美元；2005 年建造的 30.7 万载重吨 Olympic Loyalty 轮（安装了 CAP 1 BWTS）以 3450 万美元的价格售出；2012 年建造的 16 万载重吨 Stena Supreme 轮以 3750 万美元的价格出售给 Delta Tankers；2016 年建造的 5 万载重吨 Matuku 轮以 3020 万美元售出；2018 年建造的 4.8 万载重吨 Elandra Pine 轮以 3400 万美元售出。

来源：国远洋海运 e 刊

【集装箱船订单疯涨，占当前船队比例已突破 30%】

据统计，如今各大公司集装箱船订单以极快速度增加，如中远海运、赫伯罗特、长荣和 ONE。庞大的集装箱船订单正在创造各种新的记录。

据经纪人 Braemar ACM 称，截至今年 5 月 1 日，集装箱船订单占船队的百分比已突破 30%，目前订单运力为 750 万标准箱。

据 Braemar ACM 称，订单中的 teu 运力是有史以来最高的，再加上过去一年创纪录的液化天然气订单，这可以解释为什么干散货船和油轮船东目前正在努力在亚洲船厂寻找及时交货的位置。上一次集装箱船订单运力占贸易船队的 30%是在 2011 年底。

30%的比例并不是一个公认的数字，例如，克拉克森认为这个数字实际上是 26.9%。同时，Alphaliner 公司截至 4 月中旬的数字是 26.2%，尽管 BRS 控制的集装箱部门的分析师承认，30%左右是完全可能的。

据 Braemar ACM 公司估计，2022 年的船队净增长，以 teu 容量计算，约为 4%。对于 2023 年和 2024 年，年平均净船队增长目前显示为每年 10%。



对于 2023 年, Braemar ACM 现在估计, 预计将有 250 万 TEU 的新船交付, 2024 年的交付量将加速增长。

根据 Braemar ACM 的数据, 2024 年预计将有超过 300 万 TEU 的新产能交付, 这是有史以来最大的年度新船交付量记录。克拉克森认为 2024 年的交付量将达到 350 万 TEU, 比达飞轮船的整个现有船队还要大。

地中海航运公司 (MSC) 是世界上最大的集装箱航运公司, 拥有 133 万 TEU 的订单, 相当于马士基、达飞轮船的总和还要多。

海事战略国际 (MSI) 最近的分析显示, 在 2021 年第四季度和 2022 年第一季度, “普通”燃料油推进的份额首次跌破 50%。到目前为止, 替代燃料船舶订单中, 增长最大的是液化天然气双燃料订单, 而甲醇双燃料和甲醇/氨准备订单的份额仍然有限。

“预计 2022 年第二季度后新订单的增量将急剧放缓, 特别是随着需求下行风险的不断增加。”MSI 在最近的一份报告中说。

来源: 海事服务网

【克拉克森研究: 海工市场迎来复苏周期】

2022 年随着俄乌冲突升级、油价上涨, “海工市场”迎来了复苏周期。克拉克森海工运费指数已超越疫情前水平, 尽管仍低于 14 年的市场高位。最近几周, 全球能源市场持续波动, 自俄乌冲突升级以来, 布伦特原油价格基本保持 100 美元/桶以上。考虑到来自全球宏观经济增长压力将影响疫情和后疫情的需求恢复, 克拉克森研究下调 2022 年全球石油和天然气需求预期, 但是能源安全仍然是全球以及是西方国家的焦点。欧洲一些国家政府在 4 月宣布提高国内油气产量战略, 从长期看, 多个国家和地区对能源供给安全的担忧可能促使更多的海上油气项目得到批复。

钻井市场: 今年以来全球钻井市场呈复苏态势: 第一季度全球活跃装置数量增长 3% (自升式: +2%, 浮式: +7%), 4 月初钻井平台利用率环比增长 2 个百分点至 81%, 创下过去 6 年以来最高水平 (尽管仍较 2014 年初的高点水平低 15 个百分点)。另外克拉克森研究发布的钻井日费率加速回暖, 实现十年来最强劲的环比增长。其中浮式装置费率涨幅惊人, 已较 21 年年初以来实现 60% 的上涨; 自升式装置复苏势头也明显增强, 实现 13% 的同比增幅。

辅助船市场: 海工辅助船市场也持续取得良好进展: 克拉克森研究的海工辅助船日费率指数在 3 月底环比上涨 3% 至 116 点, 较 21 年初上涨 41%, 其中巴西



水域日费率水平进一步强劲上涨（21,000 BHP AHTS 环比上涨 13%至 69,000 美元/天，创下历史新高）。

近期海上风电市场

风场项目：克拉克森研究预计 2022 年风场投产增长放缓但仍处于历史高位。在经历 2021 年海上风场创纪录的集中投产后（全年新增投产风场 84 个，装机量达 18.6GW），全球海上风电投运规模预计将在 2022 年增长 17%，并于年末达到 59.4GW。当前预计 2022 年仍将有 8.8GW 的海上风场全容量并网投产，新增装机规模将仅次于 2021 年的历史最高水平。目前来看，2022 年全球海上风电新增装机规模的增长将主要来自英国（3.2GW）、中国大陆（2.1GW）和中国台湾（1.3GW）。

订单投资：本轮海上风电相关船舶订单周期仍在持续。预计在 2022 年 4 月到 2027 年初，全球海上风电市场将产生超过 9,000 台风机的吊装需求，风电安装船和施工/运维母船的需求将在未来几年有所增长。2021 年初至 2022 年 4 月初，全球共签订风电安装船新造和改装订单 30 艘，其中 7 艘新造船订单于 2022 年签订。此外，风电安装船持续得到新入场者的关注。譬如，丹麦马士基旗下 Maersk Supply Service 于 3 月份在新加坡胜科海事（Sembcorp Marine）签订 1 艘风电安装船。同样，施工/运维母船接单保持稳健。2021 年初至 2022 年 4 月初，全球新签施工/运维母船订单 21 艘，其中 6 艘于 2022 年签订。

中国各省信息：克拉克森研究将在风电数据库增加中国各省份风电市场信息。2022 年 3 月，山东能源集团渤中海上风电 A 场址（501MW）项目实现开工。该风场位于山东东营北部海域，水深范围 10-20 米，中心离岸距离 20 公里。该项目于 2022 年 2 月取得核准，投资额达 60 亿元人民币，是山东省首个平价上网海上风电项目，官方计划于 2022 年末实现全容量并网投产。该项目由中国电建中南院总承包，中集来福士海阳基地负责海上升压站的建造，烟台打捞局负责部分基础施工和风机吊装，风机塔筒的制造则由华电曹重、天能重工和大金重工均分。

来源：克拉克森研究

【13 艘！一季度我国 LNG 运输船订单开门红，载重吨超去年总和】

资料显示，放眼未来市场对 LNG 的需求，2022 年第一季中国 LNG 船舶的订单暴涨，达到 13 艘，全球船舶制造再次迎来景气周期，13 艘新 LNG 船订单已经超过 2021 年全年的总载重吨数。



有媒体报道，此前在高技术含量、高附加值的 LNG 船上，韩国一直处于垄断地位。但在中国船企加速追赶下，中国船舶工业在大型 LNG 船舶领域已经形成沪东中华、江南造船、大船集团“三足鼎立”的崭新局面，一举改变了单一企业参与国际竞争的劣势。

克拉克森资料显示，2022 年前 3 个月，中国造船业拿下了 13 艘 LNGC 订单（Liquefied Natural Gas Carrier 液化天然气运输船），成绩直追 2021 年全年的订单数量（去年全年中国仅拿下 14 艘 LNG 船订单）。

另按载重吨量统计，2022 年第一季中国 13 艘新 LNG 船订单共 105.8 万载重吨，而 2016 年至 2021 年，各年新增订单载重吨数还不到百吨，分别为 17 万吨、37.9 万吨、11.8 万吨、26.1 万吨、34.8 万吨、86.5 万吨。也就是说，中国 LNG 船在 2022 年前 3 个月新增订单，已超过过去六年任一年度的全年总载重吨数。

IEA 表示，2021 年全球天然气需求持续火热，但全球天然气上游开发投资不及预期，以及 LNG 市场整体产能下降这两大因素，让天然气市场供应出现紧张，这已经成为了目前天然气市场面临的最大挑战。

专家指出，俄乌战争爆发后，全球对 LNG 这种清洁能源的需求只会越来越高，在水涨船高之下，运输用的 LNG 船需求也在直线上升，全球各主要进口国、经营船东提早下达订单也不出意料。

有分析机构表示，上一轮的造船高峰是 2003 年，2011 年达到高点，若按照 20 年到 25 年的替代周期来算，2024 年造船替代需求将加速到来。

来源：海事服务网 CNSS

【4 月份，中国从俄罗斯进口煤炭创纪录】

航运数据显示，中国对俄罗斯冶金煤（炼钢的主要原料）的进口量在 4 月创下历史新高，这主要得益于与其他供应商相比大幅折扣以及中国买家可获得的银行信贷增加。

分析公司 Kpler 追踪的数据显示，4 月份有创纪录的 137 万吨海运俄罗斯炼焦煤船抵达中国港口。相比之下，3 月份为 922,673 吨，2021 年 4 月略低于 750,000



吨。

2021 年, 中国平均每月从所有来源进口焦煤 455 万吨。

自从俄乌战争引发对从第六大煤炭生产国——俄罗斯出口的原材料实施制裁的担忧以来, 全球煤炭市场一直处于混乱状态。

外媒报道, 大多数进口商都避开了俄罗斯的供应, 但煤炭消费大国——中国的一些买家仍在与银行取得必要的信贷支持, 并上个月大举加大采购力度。

据了解, 由于银行暂停发行信用证, 中俄之间的煤炭贸易曾在 2 月下旬停滞, 当时美国等西方国家阻止某些俄罗斯银行进入 SWIFT 国际支付系统。

然而, 随着一些中资银行放宽对某些客户的信用证限制, 中国与俄罗斯的煤炭贸易在 3 月恢复, 但仍存在航运和保险等一些障碍。

“有资格获得信用证的公司正在采购廉价的俄罗斯煤炭, 不仅是为了他们自己, 而且是为了转售给那些有付款问题的人。”一位煤炭贸易商表示。

根据外媒报道, 中国海关数据显示, 4 月份中国煤炭进口总量较 3 月增长 43%。

据悉, 为了吸引了买家, 俄罗斯出口商提供大幅的折扣。

贸易商称, 4 月份中国北方港口优质俄罗斯炼焦煤的平均交易价格为每吨 386 美元, 而澳大利亚同等质量的炼焦煤价格为每吨 473 美元。

4 月份国内优质焦煤价格徘徊在每吨 3,260 元人民币(488 美元)左右。进口煤炭征收 13% 的增值税。

交易员表示, 虽然 4 月份的煤炭进口热可能会延续到 5 月初, 但由于疫情, 中国对炼钢原料的需求可能会放缓。

Mysteel 咨询公司的数据显示, 5 月初, 中国 247 家钢厂的高炉产能利用率为 81.9%, 低于 2021 年 4 月的 90%。



目前, 中国的其他主要焦煤供应国还有印度尼西亚、蒙古、美国、加拿大和澳大利亚。

来源: 海事服务网

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.	931~936	1228~1233		Steady.
Tokyo Bay	731~736	925~930	1180~1190	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	805~810	900~905	1277~1290	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	723~728	873~878	1140~1145	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	807	888	1225	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	660~665	845~850	1160~1165	+ 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.	857~865	1325~1330		Avails tight.
Rotterdam	610~615	777~782	1105~1110		Softer.
Malta	S. E.	872~877	1275~1280		Steady.
Gibraltar	S. E.	867~873	1260~1265		Steady.

截止日期: 2022-05-12

◆ 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	06/05/22	29/04/22	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	3,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	06/05/22	29/04/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,650	11,600	50	0.4%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,550	7,800	-250	-3.2%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,100	6,050	50	0.8%	
MR	52,000	4,200	4,150	50	1.2%	

截止日期: 2022-05-10

(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
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	-	Taiwanese (Taiwan Navigation)	3,230	log carrier, EEDI phase 3
12	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024-2027	Chinese (CN00C)	20,160	
4	Container	7,700 teu	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	Seaspan (HongKong)	12,500	Option LNG duel fuelled

◆ 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
BTG OLUMPOS	BC	81,086		2015	Japan	3,560	Undisclosed	en bloc each
BTG KAILASH	BC	81,084		2015	Japan	3,560	Undisclosed	
ORIENT UNION	BC	79,754		2011	China	1,780	Undisclosed	BWTS fitted
NORD BALTIC	BC	62,625		2018	Japan	3,680	Undisclosed	BWTS, Scubber
AMOY DREAM	BC	56,873		2010	China	1,750	Chinese	BWTS fitted
HUA RONG 3	BC	56,467		2013	China	1,785	Undisclosed	via online auction, BWTS fitted, Chinese flag
THERESE SELMER	BC	55,682		2006	Japan	1,770	Undisclosed	BWTS fitted



AM OCEAN PRIDE	BC	53,553	2003	Japan	1,425	Chinese	
AQUATA	BC	46,685	1999	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
ERISKAY	BC	39,810	2015	China	2,550	European	Logs & BWTS fitted
ZEUS IV	BC	32,165	2009	Japan	1,580	Undisclosed	

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
XIN FENG YANG PU	CV	68,383	5,089	2006	S. Korea	7,000	MSC - Switzerland	BWTS fitted
SEASPAN MANILA	CV	50,869	4,248	2007	S. Korea	1,900	Euroseas - Greek	*
SEASPAN MELBOURNE	CV	50,796	4,253	2005	S. Korea	1,800	Euroseas - Greek	
STELLAR WINDSOR	CV	21,419	1,708	2009	Japan	undisclosed	CMA CGM - France	

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
ARAMIS	GC/MPP	34,017	974	2011	China	undisclosed	Undisclosed	**
PORTHOS	GC/MPP	34,000		2011	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
NISSOS NIKOURIA	TAK	299,240		2022	S. Korea	14,550	CMB financial	en bloc, BWTS/Scrubber
NISSOS KEA	TAK	299,240		2022	S. Korea			fitted
DHT FALCON	TAK	298,971		2006	China	3,800	Undisclosed	*delivery Q2 '22, scrubber
DHT HAWK	TAK	298,923		2007	China	4,000	Undisclosed	fitted
HELGA SPIRIT	TAK	115,514		2005	S. Korea	1,750	Undisclosed	
ALMI STAR	TAK	114,880		2005	S. Korea	1,825	Undisclosed	BWTS fitted, CAP 1
SEAWAYS KYTHNOS	TAK	50,284		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
MAERSK MESSINA	TAK	48,056		2009	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
LUGANO	TAK	37,159		2007	S. Korea	1,100	Greek	
NEWOCEAN 6	TAK	4,679		2014	China	450	Taiwan, PRC	

◆ 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
SAAVI	TAK	147,647	22,350	1995	S. Korea	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
HL RICHARDS BAY	BC	149,350	18,109	1997	S.Korea	undisclosed	as is Singapore/S. Korea, HKC certified end user required
NIKI	TAK	310,138	40,743	2000	S.Korea	680.00	as is Singapore/Malaysia

◆ALCO 防损通函

【俄乌局势——美针对俄罗斯航运实施制裁】

2022 年 5 月 8 日，美国对俄罗斯实施了进一步制裁，目标包括一些俄罗斯航运公司以及其他海事公司。

美国国务院发文：“‘俄罗斯政府’利用其航运及其他海事公司来推进战略目标，包括支持对其军队的补给继续对克里米亚的占领，并开发和出口能源储备。”因此，根据 14024 号行政令，八家俄罗斯航运公司以及诸多相关船只被列入制裁名单。美国当局的具体行动细节，包括制裁名单上新增的实体和船只信息，可在美国国务院发布的新闻稿中查询。

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
2022-05-13	678.980	705.550	5.289	86.495	829.660	64.625	947.870	466.990	521.620
2022-05-12	672.920	707.880	5.187	85.723	823.640	65.072	989.540	466.590	517.960
2022-05-11	672.900	708.870	5.163	85.722	828.620	65.126	1035.500	466.900	516.490



2022-05-10	671.340	708.920	5.154	85.523	827.900	65.273	1035.090	466.770	515.850
2022-05-09	668.990	705.020	5.119	85.223	825.200	65.289	1014.510	471.720	518.220

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	0.82686	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.87471
2 个月	--	3 个月	1.41129	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.95886	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.62986		

2022-05-13

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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