



全一海运市场周报

2022.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.05.16 - 05.20 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持平稳 远洋航线运价稳定】

近期欧美国家不断放松管制措施，导致新冠疫情出现反复，全球每日新增病例继续处在较高水平。中国方面，疫情继续受到稳定控制。在实施了严格的管控措施之后，上海已实现社会基本面清零，疫情防控形势持续向好。相关港航企业在政府部门的积极指导和支持下，继续保证集装箱吞吐量全球最大的上海港平稳运营。本周，中国出口集装箱运输市场保持平稳，各航线运价总体稳定。5月20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4162.69点，较上期上涨0.4%。

欧洲航线：欧洲地区疫情继续蔓延，每日新增确诊人数继续保持在较高水平。此外，因俄乌冲突，欧洲地区的地缘政治风险持续处于高位。各种风险因素共同拖累欧洲经济复苏。本周，运输市场基本平稳，供求关系平衡，市场运价保持稳定。5月20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5862美元/TEU，与上期持平。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稳定，市场运价小幅上涨。5月20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6614美元/TEU，较上期上涨0.2%。

北美航线：美国疫情防控形势总体不佳，累计确诊病例和死亡人数长期排名全球第一。近期，多项经济数据指标显示出美国经济增长陷入停滞，通胀水平升至金融危机后的最高水平，美国经济或已进入滞胀，未来经济复苏面临复杂局面。本周，市场行情保持稳定。运输需求表现良好，供求基本面稳定，市场运价小幅波动。5月20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10560美元/FEU，分别较上期下跌0.2%和持平。

波斯湾航线：目的地国家疫情形势稳定，运输市场总体平稳，运输需求表现良好，供求关系平稳，本周即期市场订舱价格继续上涨。5月20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2567美元/TEU，较上期上涨4.4%。



澳新航线：目的地主要国家已放松各种疫情防控措施，但是疫情持续蔓延，防控形势并不理想。各类生活物资的需求基本平稳，运输需求表现稳定，供求关系基本平衡，本周市场运价小幅回升。5月20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3297美元/TEU，较上期上涨0.5%。

南美航线：当地国家疫情防控形势长期不佳，拖累该地区经济表现。加之主要国家经济基础薄弱，未来经济复苏面临较大风险。运输需求基本稳定，供求关系保持平衡，本周即期订舱价格小幅反弹。5月20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6309美元/TEU，较上期上涨0.9%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅回落。5月20日，中国出口至日本航线运价指数为1218.83点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场成交冷清 综指平稳波动】

本周，受疫情和天气影响，市场供需双弱，成交冷清，沿海散货综合指数平稳波动。5月20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1119.87点，较上周上涨0.1%。

煤炭市场：市场需求方面，华东地区，疫情形势好转，全面复工复产提上日程，不过，由于还在起步阶段，对电厂日耗方面的拉涨作用依旧较小，电煤需求依旧处于相对低位，存煤可用天数平均达到20天以上；华南地区气温低于往年，加上水电偏多，同时疫情还未得到完全控制，终端用户整体采购需求较少。煤炭价格方面，目前煤炭市场处于政策调控及市场运行共同作用阶段，受多重因素交织影响，市场稳定性较差。但是，今年从国家到各个省份，均在提前部署保供稳价工作，预计随着煤炭供应保障能力的进一步提高，煤炭价格将持续在合理区间范围内波动。运价走势方面，本周，市场继续偏弱运行，因下游需求不足，加上煤炭价格不稳定，市场观望情绪较浓，电厂普遍执行长协合同。市场煤成交冷清，市场船落空较多。利空预期下，不少船东考虑将兼营船外放至国外航线。

5月20日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1135.48点，较上周上涨0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收804.57点，较上周下跌6.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为33.3元/吨，较上周下跌2.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为44.2元/吨，较上周下跌4.7元/吨。



金属矿石市场：当前钢市依旧处于强预期弱现实状态，多地疫情的散发给经济复苏带来较大阻碍，地产销售仍处于摸底阶段。本周建材钢厂产量和库存继续维持增量，且产量增量与厂库增量相当，这主要是因为当前疫情防控导致运输受限，钢材从钢厂向社会转移受阻。当前金属矿石运输市场呈供需双弱，运价小幅下跌。5月20日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收788.02点，较上周下跌1.8%。

粮食市场：本周东北玉米市场价格大致稳定，局部市场小幅涨跌调整。供应端略有放量，随着气温升高，粮源保管难度加大，部分贸易商根据保管和资金情况出货。此外，大型粮贸集团开始卖粮，地区内卖粮主体增加。需求方面，整体采购需求偏弱，销往深加工企业获利空间仍未打开，走货仍以饲料厂为主。粮食运输价格小幅平稳下跌。5月20日，沿海粮食货种运价指数报1182.78点，较上周下跌0.3%。

成品油市场：本周，主营单位汽柴油价格趋稳运行，业者入市采购维持谨慎，市场交投气氛不佳。成品油行情整体偏弱，终端需求疲软，零星主营汽柴价格或继续小跌，业者入市操作稀少，购销气氛偏淡。运输方面，受需求影响，下游货盘偏少，加上库容较满，运力周转缓慢，待泊时间较长，运输价格继续小幅下跌。5月20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1069.36点，较上周下跌0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型全线上涨 租金指数继续冲高】

本周，海岬型船货盘稳定，运输需求持续向好，运价继续上涨。巴拿马型船市场受印度进口煤采购需求旺盛带动，运力供给相对紧张，租金持续上行。超灵便型船市场印尼回中国煤炭运输需求稍弱，但在钢材以及镍矿货盘支撑下，租金小幅跟涨。整体而言，在三大船型全线上涨的带动下，远东干散货租金指数继续向上突破，已创下年内新高。5月19日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为3013.82点，较上周四上涨7.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场继续上涨。太平洋市场，周初由于新加坡正处于公休假中，市场总体平静，运价小幅波动。随后，澳洲主要矿商在市场积极询盘，市场活跃度回升，运输需求持续向好，运价保持坚挺。周中，澳洲矿石、煤炭以及巴西长航线运输需求集中释放，叠加国际燃油价格上涨，运价涨幅有所扩大。5月19日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为39247美元，较上周四上涨9.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为15.873美元/吨，较上周四上涨6.2%。本周，远程矿航线基本面持续改善，运输需求延续火热表现，运价继续上行。5月19日，巴西图巴朗至青岛航线运价为36.969美元/吨，较上周四上涨6.0%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上行。太平洋市场，由于国际煤炭需求旺盛，叠加近期人民币汇率明显波动，印尼煤炭价格仍存在明显倒挂，国内电厂观望情绪仍相对浓厚，有部分长协运输需求。而印度地区受持续高温影响，煤炭紧缺问题尚未得到明显缓解，煤炭进口需求旺盛主导市场，整体市场运力供给偏紧，带动租金持续上涨。5月19日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27443 美元，较上周四上涨 8.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.855 美元/吨，较上周四上涨 5.9%。粮食市场，周初受北大西洋市场需求相对疲软拖累，市场询盘保持平稳，运价有所下跌。周中，受 FFA 上涨提振，市场整体氛围转好，叠加国际燃油价格上涨与太平洋市场需求旺盛带动，运价出现反弹，全周运价呈现微涨走势。5月19日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 70.170 美元/吨，较上周四上涨 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅跟涨。本周，超灵便型东南亚市场各货种仍有所分化，印尼回中国煤炭需求仍然相对偏弱。但镍矿货盘活跃度回升，同时近期汇率波动持续带动钢材出口需求，对整体市场形成支撑，叠加印度煤炭进口需求延续火热，船东对后市相对看好，积极挺价，租金水平小幅上行。5月19日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26522 美元，较上周四上涨 4.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.790 美元/吨，较上周四上涨 2.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位止跌 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至5月13日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存超预期增加，汽油库存下降。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 1.7%。联合国于本周三对今年全球经济增长的预期从 4%大幅下调至 3.1%，俄乌冲突的持续引发全球食品和大宗商品价格上涨，并加剧了通胀压力，扰乱了全球经济从新冠病毒大流行中的复苏，对全球经济增长放缓的担忧给油市施压。中国市场需求预期将逐渐修复助力油市，上海疫情逐步得到控制并开始推进复工复产，预计6月开始全面恢复正常生活秩序。不过在“清零政策”下，短期内各地完全放松管控的可能性较小，对出行需求仍然有一定限制。本周布伦特原油期货价格小幅波动，周四报 111.01 美元/桶，较5月12日上涨 1.92%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位波动，苏伊士型油轮运价直线下滑，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价低位止跌。5月19日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 741.68 点，较5月12日下跌 0.2%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场 5 月装期的货盘已基本收尾，6 月装期的货盘推迟发布，预计下周将会陆续进场。因燃料油价格再次上浮，部分没有安装脱



硫塔的船在当前的负收益下无力接货。尽管当下整体船位依旧较多，但由于 TCE 惨不忍睹，船东不愿意进一步妥协，挺价意愿增强。租家仍持续给市场施压，目前 WS 点位下大部分船东将无力维持，下行空间极其有限，运价低位止跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.74，较 5 月 12 日下跌 1.3%，CT1 的 5 日平均为 WS40.52，较上周平均下跌 4.8%，TCE 平均-0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS43.56，上涨 1.2%，平均为 WS43.07，TCE 平均-0.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平直线下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS116（TCE 约 2.0 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS173（TCE 约 1.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS128（TCE 约 1.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS139（TCE 约 1.6 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS164（TCE 约 3.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS183（TCE 约 1.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS165（TCE 约 1.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线大幅反弹，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS324（TCE 约 2.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS303（TCE 约 4.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS269（TCE 约 5.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS247 水平（TCE 约 2.0 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS43（TCE 约 3.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价坚挺 国际散货船价走强】

5 月 18 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1254.76 点，环比微跌 0.24%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数环比分别上涨 0.54%、1.96%；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下跌 0.01%、1.49%，



海岬型航线运价延续涨势，巴拿马型航线先涨后跌，印尼货盘增加显著，BDI 指数周二收于 3095 点，环比上涨 1.41%，国际干散货船二手船价值走强。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 2485 万美元，环比微跌 0.07%；57000DWT 吨级散货船估值 2819 万美元，环比上涨 2.50%；75000DWT 吨级散货船估值 3061 万美元，环比上涨 2.50%；170000DWT 吨级散货船估值 5036 万美元，环比上涨 3.19%。当前，全球不止在抢原油，由于俄乌战争致使黑海粮食贸易出口受阻，各地正在寻找和疯抢替代来源的谷物与大宗原物料；随着抢粮大战越演越烈，印度发生煤荒，在高温天气几个邦每天都停电，印度和欧洲一道开始争抢煤炭进口；抢粮、抢煤、抢大宗货物，使得散货船需求大增，全球干散货船市场提前进入旺季。本期，国际二手散货船市场成交基本活跃，共计成交 17 艘（环比减少 6 艘），总运力 135.45 万载重吨，总成交金额 41530 万美元，平均船龄 10.71 年。

EIA 库存数据整体利好油价，投资者对供应不足的担忧依旧支撑原油价格，国际油价本周宽幅震荡，整体呈先抑后扬趋势，布伦特原油期货周二收于 112.61 美元/桶，环比上涨 10.87%。世界主要经济体在疫情后经济复苏对石油需求大幅增加，俄乌战争致使俄罗斯原油出口收紧，全球在各地疯抢石油，油轮市场特别是成品油轮市场步入黄金期，国际油轮船价依旧坚挺。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2950 万美元，环比上涨 0.30%；74000DWT 吨级油轮估值 3005 万美元，环比上涨 0.87%；105000DWT 吨级油轮估值 5017 万美元，环比上涨 0.67%；158000DWT 吨级油轮估值 5309 万美元，环比下跌 0.41%；300000DWT 吨级油轮估值 8868 万美元，环比上涨 1.15%。全球 VLCC 油轮船队总量的 80%，用于通过海路从世界各地运往最大的石油进口国——中国，而随着当前中国局部疫情的逐步好转，石油的预期增加，VLCC 油轮或将有望迎来市场的疯狂红利。本期，国际油轮二手船市场成交量尚好，总共成交 15 艘（环比减少 10 艘），总运力 184.52 万载重吨，总成交金额 27765 万美元，平均船龄 15.73 年。

国内大宗散货市场采购进程暂缓，加之政策等不确定因素增加，终端观望情绪渐起，运输需求整体清淡，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，环比下跌 0.40%；5000DWT 吨级散货船估值 1504 万人民币，环比上涨 0.56%。本期，沿海散货船共成交 5 艘，8373 载重吨，总成交金额 899 万人民币，平均船龄 17.35 年。

疫情还未得到完全控制，黄砂、水泥、钢材等建材需求仍处于逐步恢复状态中，内河散货船价格以跌为主。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 0.11%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比上涨 1.67%；2000DWT 吨级散货船估值 288 万人民币，环比下跌 1.54%；3000DWT 吨级散货船估值 378 万人民币，环比下跌 5.46%。本期，内河二手散货船市场成交量一般，总共成交 19 艘（环比减少 6 艘），总运力 4.05 万载重吨，总成交金额 5634.9 万人民币，平均船龄 7.23 年。

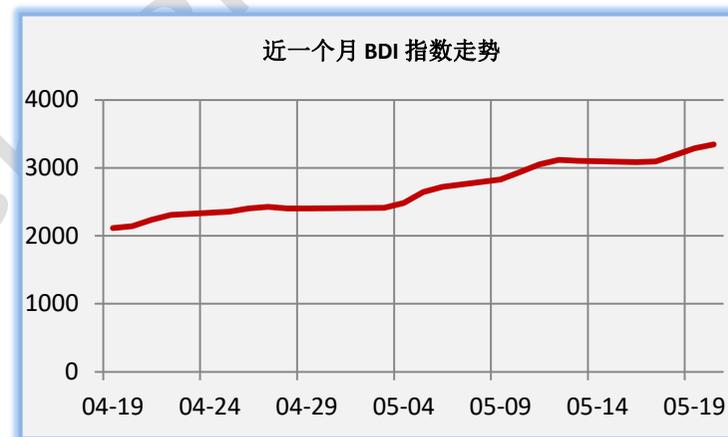
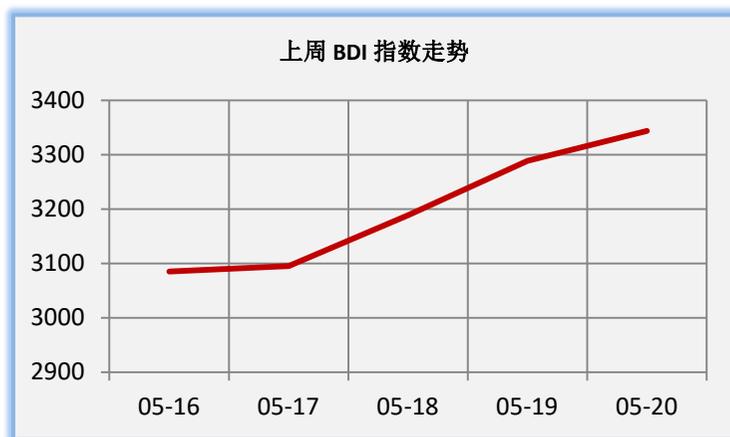
来源：上海航运交易所

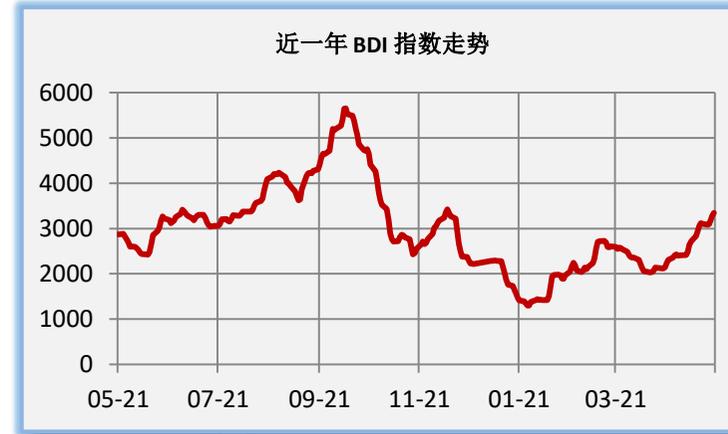


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月16日		5月17日		5月18日		5月19日		5月20日	
BDI	3,085	-19	3,095	+10	3,189	+94	3,289	+100	3,344	+55
BCI	3,929	-18	3,950	+21	4,164	+214	4,385	+221	4,526	+141
BPI	3,241	-42	3,254	+13	3,327	+73	3,370	+43	3,382	+12
BSI	2,748	-4	2,745	-3	2,758	+13	2,800	+42	2,816	+16
BHSI	1,667	-6	1,663	-4	1,667	+4	1,664	-3	1,662	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	13/05/22	06/05/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	40,000	37,000	3000	8.1%
	一年	30,500	30,250	250	0.8%
	三年	24,750	25,000	-250	-1.0%
Pmax (76K)	半年	30,000	30,000	0	0.0%
	一年	27,250	27,500	-250	-0.9%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	31,250	31,000	250	0.8%
	一年	26,000	26,500	-500	-1.9%
	三年	17,750	18,250	-500	-2.7%
Hsize (30K)	半年	26,000	25,500	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: 2022-05-17



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Medi Amalfi' 2017 87605 dwt dely Hong Kong 26 May trip via Indonesia redel Philippines \$31,000 - Cobelfret

'SBI Samba' 2015 84867 dwt dely Kunsan 22/25 May trip via EC Australia redel Singapore-Japan \$30,700 - Jera

'Deneb' 2000 74078 dwt dely passing Malta 23 May trip via NC South America redel Singapore-Japan \$31,800 - Cargill

'Hai Yang Zhi Hua' 2011 56603 dwt dely Chittagong 23 May trip via EC India redel China \$27,250 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【三大主力船型运输市场前景】

集装箱运输市场

运力方面, Clarksons 数据显示, 4 月 28 日在港集装箱船运力占全球总运力比例的 7 天移动平均值已达 36.5%, 接近 37%的记录高位, 拥堵仍占用了大量有效运力。需求方面, 美国 3 月 CPI 同比增长 8.5%, 创 40 年来新高; 零售销售同比增长 6.9%, 是 2021 年 2 月以来的最低增速; 但另一方面, 4 月消费者信心指数从 3 月的 59.4 反弹至 65.7, 数据表明消费者保持了消费能力。SeaIntelligence 认为, 春节后的运价下跌主要是季节因素, 一旦中国封控措施解除, 货量或迎来反弹。综合预计, 5 月运价将大体保持在 4 月末的水平。

从全年看, 根据 Alphaliner、Clarksons 和 Drewry 的预测, 2022 年集运需求增速分别为 4.9%、2.5%和 4.1% (Alphaliner 和 Drewry 的需求预测不含运距), 运力增速分别为 4.2%、3.5%和 3.5%; 2023 年需求增速分别为 4.5%、2.1%和 2.8%, 运力增速分别为 8.2%、8.2%和 7.7%。2022 年, 相对稳定的市场需求和物



流瓶颈问题仍是影响市场走向的主要因素。Drewry 认为，供应链拥堵问题要到 2023 年上半年才能缓解，2022 年因港口效率问题将导致有效集装箱船运力减少 15%。考虑到合约运价和燃油价格的上涨，Drewry 预测 2022 年全球运价将上涨 38.6%，班轮业整体息税前利润将达到 3000 亿美元。

干散货运输市场

Clarksons 最新干散货月报显示，地缘政治冲突仅在今年给干散货市场带来一定冲击，而航线的拉长则在一定程度上缓解了区域内货量损失带来的影响。供需方面，预计 2022 年全球干散货海运周转量增速为 1.6%，船队增速为 2.2%，干散货海运贸易量增速为 0.3%，总量达 53.8 亿吨。

分货种来看，2022 年铁矿石海运贸易量为 15.3 亿吨，同比增长 0.7%；煤炭海运贸易量为 12.4 亿吨，与前一年基本持平；粮食海运贸易量受黑海区域出货量降低的影响，将降至 5 亿吨，增速为-4%。

油轮运输市场

短期看，中国炼厂检修期陆续结束，疫情缓解后原油进口有望恢复，支撑运价稳定。长期看，欧盟拟起草新的制裁方案禁运俄罗斯石油，供应短缺或进一步加剧，对美国石油的依赖将进一步增强，相关航线运价有望领涨。然而，全球能源贸易仍受到地缘冲突、疫情引起的需求瓶颈的影响。三大机构纷纷下调 2022 年需求增幅预测：OPEC、IEA 和 EIA 分别下调了 48 万桶/日、26 万桶/日和 71 万桶/日，至 367 万桶/日、190 万桶/日和 282 万桶/日。Clarksons 预测，2022 年原油轮需求增幅为 8.3%，供给增幅为 4.2%，其中 VLCC 需求增幅为 7.4%，供给增幅为 5.2%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【数据显示：油轮船队正将俄罗斯原油通过苏伊士运河运往亚洲】

俄罗斯从其西部港口向亚洲国家的海运原油出口量已反弹至 100 多万桶/天，并在最终确定目的地后可能会更高。在东部，随着制裁开始生效，Sokol 等级原油流量已经枯竭。

不过，在截至 5 月 13 日的七天里，总体原油运输量几乎没有变化，因为欧盟国家继续就计划中的俄罗斯石油进口禁令争论不休。



根据彭博社整理的船舶追踪数据和港口代理报告,共有 35 艘油轮从俄罗斯出口码头装载了约 2490 万桶原油,平均海运原油流量为 355 万桶/天,与截至 5 月 6 日当周的 356 万桶/天相比,下降了不到 0.5%。

长途航行是最新数据一大亮点。本周在俄罗斯西部港口装载原油的八艘油轮显示目的地在亚洲,另外四艘前往苏伊士运河,高于前五艘船。

俄罗斯从四个主要地区出口原油:欧洲西北部的波罗的海,黑海,北极,以及太平洋沿岸的码头。每周的出货量可能会出现波动,这取决于油轮离开时间,也受到港口天气的严重影响。

在截至 5 月 13 日的一周里,来自波罗的海码头的乌拉尔原油流量增加了 313,000 桶/天,即 20%,扭转了前一周的损失。这一增长被黑海新罗西斯克港和摩尔曼斯克(处理俄罗斯北极海岸线沿线生产的原油)的产量减少部分抵消。来自新罗西斯克的每日发货量下降了 40,000 桶,来自摩尔曼斯克的每日发货量下降了 72,000 桶。

与此同时,俄罗斯在太平洋沿岸的三个东部码头的出货量急剧下降,回吐了前一周的大部分增幅,每天减少 20.5 万桶,即 20%。Sakhalin-1 项目的 Sokol 等级原油运输似乎已经停止。

面对匈牙利的持续反对,欧盟能否成功禁止俄罗斯石油进口,各方意见不一。一些欧盟国家表示,可能是时候考虑推迟推动禁运俄罗斯的供应,以便继续执行拟议的制裁方案的其余部分。但德国计划在今年年底前停止进口该国的石油,即使欧盟未能就禁令达成一致。

欧盟的提案寻求在未来 6 个月内停止购买俄罗斯原油,并在 1 月初停止购买精炼燃料。欧盟要求匈牙利和斯洛伐克在 2024 年底之前遵守制裁,而捷克共和国则在同年 6 月之前遵守制裁,因为它们严重依赖俄罗斯原油,但这还不足以安抚匈牙利。会谈仍在继续。

虽然欧洲公司对俄罗斯原油的自我制裁已经将流量转移至亚洲,但到目前为止,这对原油运输的总体水平影响不大。在欧盟禁止与俄罗斯国家能源公司进行交易的规定于 5 月 15 日生效后,这种情况可能会在未来一周内发生变化。

对俄罗斯原油出口收入影响更大的是,从 5 月 1 日起,对每桶运往海外的原油征收的出口税下降。5 月份,原油出口税被定为每吨 49.60 美元,相当于每桶 6.81



美元左右,比4月份的每吨61.20美元,或每桶8.30美元有所下降,而6月份税率将再下降10%。

在截至5月13日的一周内,从俄罗斯港口发运的油轮比前七天增加了1艘,达到35艘。更多的船只从波罗的海的港口出发,而从黑海和北极地区的摩尔曼斯克发运量稳定。在东部,离开Kozmino和De Kastri的油轮数量都有所下降。

从太平洋港口De Kastri运出的Sokol原油已经停滞不前。5月前13天只有一次装载,三艘俄罗斯定期运载该等级货物的穿梭油轮在装货码头外闲置。

各地区的原油流向

5月第二周,从波罗的海Primorsk和Ust-Luga码头装船的原油量出现反弹。显示目的地为亚洲和地中海的油轮数量也有所上升,而欧洲西北部传统买家的运输量则回落至七周以来的最低水平。

来自俄罗斯波罗的海港口的原油运输正在按计划进行,计划在截至5月13日的一周内,在Primorsk和Ust-Luga码头装载的所有货物均在计划装载日期的一天内装运。

一周内,六艘油轮在黑海的新罗西斯克完成装货,与前一周持平。对亚洲的出货量也没有变化,两艘油轮驶出黑海/地中海地区。

到本周末,来自新罗西斯克的货物几乎与港口的装载计划保持一致。

三艘船从摩尔曼斯克的浮动存储设施装船。两艘驶向鹿特丹,另一艘驶向卢克石油公司在西西里岛的炼油厂。

在截至5月13日的一周内,俄罗斯东部三个石油码头的原油流量有所下滑。

六艘油轮在科兹米诺装载ESPO原油,比前一周少一艘,但仍然与5月份创纪录的33批货物的运输计划基本一致。



De Kastri 公司没有发货, 该公司处理 Sakhalin 1 项目的 Sokol 等级原油。三艘 Sovcomflot 油轮自 4 月下旬以来一直在石油码头外闲置, 只有一船货物在 5 月的第一周装船并运往中国。

在截至 5 月 13 日的一周内, 从俄罗斯西部出口码头前往亚洲目的地的油轮数量猛增。八艘船通过苏伊士运河前往印度或中国, 另外四艘显示其目的地为塞得港或苏伊士, 打算过境苏伊士运河, 另外两艘正驶向直布罗陀。

此前, 最初显示目的地为直布罗陀的油轮要么在西班牙北非城镇休达附近进行船对船的转移, 要么继续前往苏伊士运河, 要么在地中海地区进行交货, 在进入该海域后才改变目的地。

在截至 5 月 13 日的一周内, 出现一次俄罗斯原油的船对船转移。5 月 13 日, 阿芙拉型油轮 “Vergios” 轮在休达附近完成了向俄罗斯油轮 “Adygeya” 轮的货物转移, 后者将于 5 月 27 日抵达印度的 Vadinar。

第二批俄罗斯乌拉尔原油于 5 月 13 日抵达富查伊拉。此外, 苏伊士型油轮 “Kriti Breeze” 轮载有从科兹米诺到富查伊拉的 ESPO 原油货物, 于 5 月 15 日通过马六甲海峡, 预计抵达富查伊拉的日期为 5 月 24 日。

阿芙拉型油轮 “Nissos Delos” 轮仍然停泊在斯里兰卡科伦坡港附近, 自 4 月 25 日以来一直停泊在那里, 似乎没有卸下任何原油。

阿塞拜疆的国家石油公司 Socar 向以色列的阿什克伦港运送了一批约 85,000 吨的西伯利亚轻质原油。这批原油于 5 月 9 日在新罗西斯克装船, 5 月 15 日抵达以色列。

来源: CNSS

【运价连跌 17 周！上海陆续解封集运市场有望止跌回升】

上海陆续解封货量回升, 最新一期上海出口集装箱运价指数 (SCFI) 虽然连续 17 周下跌, 但美西线运价已经止跌回升。



根据上海航交所发布的数据，上周 SCFI 指数为 4147.83 点，较之前一周下跌 15.91 点，跌幅 0.38%，降至去年 7 月下旬以来的低点。累计今年以来 SCFI 指数跌幅 18.82%，主要受欧洲线运价下跌 24.65%拖累，而美东线运价跌幅 10.76%，美西线跌幅 1.18%，跌幅相对有限。

值得注意的是，上周远东至美西线每 FEU 运价上涨 12 美元至 7900 美元，周涨 0.15%。市场人士指出，远东到美西线运价走高，主要是上海陆续解封，部分货物陆续运送到美西，带动运价小幅走扬。

同时，远东到美东线上周每 FEU 运价下跌 28 美元至 10560 美元，周跌 0.26%；远东到欧洲线每 TEU 运价下跌 95 美元至 5860 美元，跌幅 1.59%；远东到地中海线每 TEU 运价下跌 90 美元至 6601 美元，跌幅 1.34%；远东到东南亚线（新加坡航点）每 TEU 运价下跌 4 美元至 992 美元，周跌 0.4%。

今年以来主要航线基本运价累计跌幅，欧洲线运价下跌 24.65%从 7777 美元降至 5860 美元/TEU，减少 1917 美元，跌幅最大；美东线运价下跌 10.76%从 11833 美元降至 10560 美元/FEU，下跌 1273 美元；美西线跌幅仅 1.18%，从 7994 美元降至 7900 美元/FEU，跌幅不到 100 美元。

业内人士称，通常而言春节假期由于中国工厂停工，货物出口减少，春节后运价会走跌约 12-13 周，然后止跌回升，但今年已经是连续 17 周走跌。不过目前运价水平仍处于高位，只要运价跌幅不超过 50%，集运公司依旧能确保高额利润。

业界分析称，近期各航线运价走势显示出美国需求仍然强劲。美西线运价 5 月以来稳住接着小幅反弹，也反映部分集运公司新长约上路，带动现货价格转强，一旦中国加快复工出货，运输需求可望快速拉升。

随着中国一面封控、一面复产，短期内货量缓步回升，粗略估计 4 月货量较 3 月减少 20%，5 月维持稳定。在中国加快复工复产与政策支持的背景下，制造业将集中出货，航运业有望迎来较强劲的市场需求，届时供应链压力将再度升高，支撑运价上行。业界预估，最快 5 月底、6 月初可以看到货量提振。加上美西工人劳资谈判展开，预期 5 月底运价有望止跌上扬。

分析师也认为，一旦中国解封启动抢运潮，将是现货市场运价跟股价的转强点，且适用翻倍调涨的欧洲线、美国线新长约运价，对于今年集运市场持审慎乐观态度。目前看来第二季度表现不淡，接着进入第三季度传统旺季，货量、运价有机会冲高。



【集装箱航运市场旺季在即供应链“混乱”难避免】

近日，集装箱租赁和交易平台 Container xChange 对货运代理、贸易商和托运人进行的一项调查显示，今年夏天货运旺季的运量激增将对供应链带来更大压力，阻塞问题将比 2021 年的货运旺季更严重。

该项调查涵盖了集装箱物流行业约 200 名从业者提交的答卷。其中，有 51% 的受访者预计 2022 年货运旺季的交付情况将比去年更糟；有 26% 的人预计今年的旺季不会像 2021 年那么混乱；而有 22% 的人则预计混乱程度将与去年相似。

集装箱运输旺季通常出现在每年的第三季度，因为零售商要为第四季度假期及购物季提前补库存。回顾 2021 年，当时旺季货量激增导致集装箱运价高企、交货延迟、港口拥堵以及服务可靠性下降。

对于 2022 年集装箱订舱策略，56% 的受访人表示通过网络平台完成；38% 的人表示倾向签订长期合同；而 25% 的人则表示遵循“多重招标策略”。

其中，有 37.5% 的受访者表示，他们正通过“提前发货”确保客户库存充足；25% 的人“使用替代运输线路”；18.8% 的人选择与承运人签订长期舱位协议。

令人惊讶的是，仍有 62.5% 的受访者表示依赖现货市场，或者没有采取任何具体措施以确保货物到达客户手中。

ContainerxChange 联合创始人兼首席执行官 Christian Roeloffs 表示：与往年相比，准确预测今年货运旺季的难度更高，因为有太多相互矛盾的迹象和无法定量的因素。

有迹象表明，中国港口积压货物的出口将导致货量飙升。如果近期解封，这些积压的货物将与旺季订单同时运送，届时可能会导致欧美港口拥堵进一步加剧。

从需求端看，GDP 预测值、采购经理人指数（PMI）、通胀上升趋势以及消费者信心指数等多项指标都表明需求可能正在下降，这或许能缓解货物激增造成的阻塞情况，目前有迹象表明消费者在服务领域的支出正在上升。



除疫情封锁外，受访者认为集运市场面临的其他挑战包括集装箱短缺、堆存空间不足、通货膨胀、地缘政治危机和商品价格上涨。

来源：中国远洋海运 e 刊

【抢粮大战越演越烈！中小型散货船运价飞涨】

俄乌危机引发全球粮食危机，抢粮大战越演越烈，中小型散货船运价飞涨，日租金飙升至 3 万美元以上。

俄罗斯、乌克兰分别是全球最大、第五大小麦供应国，两国合计占全球出口近 30%，主要由黑海出口到地中海、中东、南亚等地。印度是第二大小麦供应国，各国原本寄希望于印度小麦填补缺口，但近期印度干旱影响收成，印度更禁止小麦出口，加剧危机。

在这样的背景下，谷物进口国持续转往其他国家抢粮。业界指出，这可能产生四大影响，一是航程会因改道增加，推升运价；二是各国抢粮恐将产生排挤效果；三是带动相关粮食喊涨，加剧通胀；四是粮食保护主义兴起。

例如，原本向印度采购小麦的国家，如埃及等非洲国可能改向南美、美国、澳大利亚等地进口，但美国中部干旱、北部却降雨过多，恐影响小麦生产与出口。

俄乌战争也推升粮食保护主义，除了印度小麦禁令，印尼也已停止棕榈油出口，塞尔维亚、哈萨克等对粮食运输实施配额制。

根据克拉克森最新预测，今年谷物（黄豆/小麦/玉米等）总贸易量约 5.03 亿吨，较去年减少 4%，其中小麦、玉米减少 8%，乌克兰小麦估大减 75%。

谷物主要经由中小型散货船运输。对于散货船公司而言，谷物产量减少、价格上涨，可能减少船舶运输需求，但目前船舶仍供不应求，加上运价升高，第二季提前进入旺季，第三季度又是传统旺季，整体看今年依然十分乐观。

截止 5 月 13 日，好望角型、巴拿马型和超灵便型散货船日租金分别为 3.27 万美元、2.95 万美元、3.03 万美元，5 月以来维持在高位，远高于三种船型一季度平均日租金的 1.49 万美元、2.32 万美元、2.5 万美元。第三季度期货日租金报价好望角型船 3.82 万美元，中小型船上看 3.1 万美元。

来源：国际船舶网



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.	1183~1188	1278~1282		Steady.
Tokyo Bay	770~775	980~985	1350~1355	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	811~820	987~992	1277~1283	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	745~750	940~950	1150~1160	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	837	980	1245	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	665~670	930~935	1130~1135	+ 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.	942~947	1390~1395		Avails tight.
Rotterdam	660~665	847~853	1130~1135		Softer.
Malta	S. E.	937~942	1245~1255		Steady.
Gibraltar	S. E.	922~927	1295~1300		Steady.

截止日期: 2022-05-19

◆ [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	13/05/22	06/05/22	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	3,430	3,400	30	0.9%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	13/05/22	06/05/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,650	11,650	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,850	7,550	300	4.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,100	6,100	0	0.0%	
MR	52,000	4,180	4,200	-20	-0.5%	

截止日期: 2022-05-17

(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
1	Bulker	64,000	Nihon, Japan	2024	Globus Maritime - Greek	3,750	Tier III, conventionally fuelled
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2024	Meadway Shipping & Trading - Greek	3,230	EEDI phase 3
2	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	Euroseas - Greek	4,300	options declared, Tier III, LNG ready

◆ 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
MINERAL YARDEN	BC	181,218		2016	Japan	5,075	Valhal Shipping - German	incl 5 yrs TC attached at \$26,000 p/d, BWTS fitted
CHAILEASE BLOSSOM	BC	77,684		2004	Taiwan, PRC	1,400	Chinese	
PALAIS	BC	75,434		2014	China	2,200	Chinese	Tier II & BWTS fitted
ROSCO OLIVE	BC	74,951		2010	Japan	2,450	Chinese	BWTS fitted
BELPAREIL	BC	63,242		2015	China	2,950	Norway	Incl 11-14 mons t/c back USD 27,350 pdpr
PAN CROCUS	BC	57,269		2009	China	1,800	Greek	BWTS fitted
SERENE JUNIPER	BC	57,185		2011	China	1,920	Chinese	incl 12 mons t/c back US\$26k pdpr, BWTS fitted
GREAT INTELLIGENCE	BC	38,797		2017	China	2,150	Hongkong	BWTS fitted



JIN DA	BC	35,212		2011	China	1,720	Undisclosed	BWTS & Logs 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
MSC PARIS	CV	102,761	8,204	2006	S. Korea	3,100	Undisclosed	
SEASPAN MANILA	CV	50,869	4,248	2007	S. Korea	1,900	Euroseas - Greek	*Incl t/c to Zim until
SEASPAN MELBOURNE	CV	50,796	4,253	2005	S. Korea	1,800	Euroseas - Greek	2025
EASLINE QINGDAO	CV	20,579	1,550	2001	China	1,900	MSC - Swiss	
MUSIC	CV	9,312	803	2007	Denmark	undisclosed	German	

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
SCF SHANGHAI	TAK	320,701		2014	China	undisclosed	Indian	BWTS fitted
LEONIDAS	TAK	318,325		2009	S. Korea	4,200	Sinokor - S. Korean	
HUNTER DISEN	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,500	Bermuda	
HUNTER FREYA	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,500	Bermuda	en bloc each
HUNTER FRIGG	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,500	Bermuda	
HUNTER IDU	TAK	299,995		2020	S. Korea	9,500	Bermuda	
NEW SPIRIT	TAK	298,972		2005	Japan	3,385	Undisclosed	BWTS fitted
NEW TALISMAN	TAK	296,068		2009	China	3,820	Greek	BWTS fitted
NS CHALLENGER	TAK	109,841		2005	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, distressed sale
WONDER ARCTURUS	TAK	106,149		2002	S. Korea	1,315	Middle East	
ALFA ITALIA	TAK	105,588		2002	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ALMI SPIRIT	TAK	105,547		2007	S. Korea	2,000	Undisclosed	Epoxy coated/coiled; SS/DD/BWTS due
TORM GUDRUN	TAK	101,155		2000	S. Korea	1,000	Undisclosed	Epoxy coated/coiled
FALCON NOSTOS	TAK	51,371		2006		1,330	Undisclosed	
GWN 3	TAK	50,192		2021	S. Korea	7,800	Union Maritime - U.K	en bloc, scrubber fitted
GWN 2	TAK	50,192		2020	S. Korea			
ST PAULI	TAK	49,999		2017	S. Korea	3,300	Undisclosed	BWTS fitted
TUCHKOV BRIDGE	TAK	47,199		2004	Russia	undisclosed	VR Marine - Singapore	distressed sale
TORM HORIZON	TAK	46,955		2004	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ELBRUS	TAK	46,654		2004	S. Korea	695	Middle East	*distressed sale
PAMIR	TAK	46,654		2004	S. Korea	695	Middle East	
GOLD OCEAN	TAK	37,320		2007	S. Korea	1,000	European	BWTS fitted



ORIENTAL ROSE	TAK	14,351	2006	Japan	1,080	S. Korean	
LS EVA	TAK	4,726	2007	Turkey	285	Kaptanoglou	
SCF MITRE	TAK/LNG	93,585	2015	S. Korea			
SCF MELAMPUS	TAK/LNG	93,508	2015	S. Korea			
SCF BARENTS	TAK/LNG	93,025	2020	S. Korea	70,000	Eastern Pacific - Singaporean	en bloc*, bank involved in the sale, also incl TC to Shell for 7-10yrs
SCF TIMMERMAN	TAK/LNG	92,969	2021	S. Korea			

◆ 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
MASCOT 8	TAK	107,261	16,616	1998	Japan	640.00	dely as is Singapore
XIANG SHUN	TAK	9,273	3,024	1996	Japan	640.00	

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
ODYSSEY	TAK	164,286	24,901	2002	S. Korea	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【新常态还是坏主意？注意非常规运输的要求】

随着近期高涨的集装箱运费和紧张的集装箱运力，散货船经营公司越来越多的考虑运输一些通常用集装箱运输的货物。

运输公司正在探索将传统上用集装箱运输的散货装进散货船货舱的可能性，这些货原本是装在袋子里，或者是装在 FIBC 中（即 Flexible Intermediate Bulk Containers，可调式联运散货集装箱），或者用 IBC 装运（即 Intermediate bulk containers，中型散货集装箱）。

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
2022-05-20	674.870	713.790	5.279	86.004	841.250	65.257	923.110	475.310	526.440
2022-05-19	675.240	707.380	5.266	86.033	834.160	65.132	950.250	470.520	524.400
2022-05-18	674.210	711.040	5.206	85.892	841.680	65.118	973.460	473.990	526.360
2022-05-17	678.540	708.450	5.261	86.439	836.520	64.791	939.980	473.310	528.100
2022-05-16	678.710	706.030	5.244	86.461	831.790	64.757	951.590	471.370	525.740

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	0.82471	1 周	--	2 周	--	1 个月	0.97357
2 个月	--	3 个月	1.50643	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.06557	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.73000		

2022-05-20