



全一海运市场周报

2022.06 - 第1期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2022. 05. 30 - 06. 03)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持平稳 欧美运价小幅波动】

新冠疫情继续在世界范围内蔓延，全球每日新增病例继续高位徘徊。中国方面，疫情防控形势稳定向好，尤其是上海在实施了严格的管控措施之后，本周开始稳步恢复正常生产生活。疫情期间，政府部门采取积极措施，支持相关港航企业全力投入生产经营，上海港的运营始终保持平稳。本周，中国出口集装箱运输市场保持平稳，欧美航线市场运价小幅波动。6月2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4208.01点，较上期上涨0.8%。

欧洲航线：近期欧洲多国出现猴痘病例，加之新冠疫情持续蔓延，卫生系统面临严峻考验。此外，俄乌冲突持续，加剧地缘政治风险，并导致粮食、能源等大宗商品价格大幅上涨，欧洲地区未来经济形势不容乐观。本周，运输市场延续平稳态势，市场运价小幅波动。随着上海生产生活逐步恢复正常状态，上海港运输需求持续好转，上海港船舶平均舱位利用率维持高位。6月2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5855美元/TEU，较上期下跌0.2%。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维持高位，市场运价小幅下跌。6月2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6570美元/TEU，较上期下跌0.3%。

北美航线：美国疫情防控形势总体不佳，每日新增确诊病例高位徘徊，累计确诊病例和死亡人数长期排名全球第一。近期，多项经济数据显示美国经济增长后继乏力，但通胀水平却处于金融危机以来的最高水平，美国经济面临陷入滞胀的复杂局面。本周，运输需求总体稳定，供求关系基本平衡，市场运价小幅回落。6月2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7710美元/FEU和10231美元/FEU，分别较上期下跌0.8%和下跌2.6%。

波斯湾航线：目的地国家疫情形势总体稳定，情况好于欧美地区。传统“斋月”过后，运输需求持续向好，供需基本面稳固，运输市场行情总体良好，本周市场运价继续反弹。6月2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3039美元/TEU，较上期上涨10.8%。



澳新航线：当地疫情继续受到奥密克戎变异毒株的考验，但主要国家已基本解除各种防疫措施，未来疫情形势面临不确定性。各类生活物资的需求继续保持较高水平，运输需求继续向好，供需基本面稳固，本周即期订舱价格继续反弹。6月2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3349美元/TEU，较上期上涨0.7%。

南美航线：目的地主要国家疫情防控形势依然不佳，当地经济受到较大冲击。加之主要国家经济基本面薄弱，未来经济面临较多风险。运输需求总体稳定，供求关系良好，本周市场运价走高。6月2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6702美元/TEU，较上期上涨3.3%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅回落。6月2日，中国出口至日本航线运价指数为1219.25点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【上海正式解封 综指低位盘整】

本周，大宗散货运输市场继续呈弱势盘整行情，不过随着6月1日上海正式解封，市场情绪得到较大提振，船东信心再起。本周，沿海散货运输市场行情先抑后扬，低位盘整。6月2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1036.82点，较上周下跌3.5%。

煤炭市场：市场需求方面，随着气温升高，电厂日耗增加。目前沿海八省电厂日耗升至160万吨以上，但仍同比偏低35万吨左右。加上近期水电出力情况依旧较好，挤压火电需求。下游八省电厂库存也持续偏高运行于3000万吨以上，终端用户实际用煤需求依旧偏弱。煤炭价格方面，主产地销售情况良好，部分地区因煤管票短缺供应收紧。随着限价保供政策持续推进，煤矿长协兑现量增加，市场煤资源持续紧缺，产地煤矿基本保持产销平衡，政策调控引导下，煤价稳中微涨。运价走势方面，本周，在下游电厂低日耗高库存的大背景下，电厂长协补库节奏不变，叠加临近端午小长假，非电终端需求尚未释放，市场煤采购谨慎，成交冷清，运价跌至低位。6月1日，随着上海解封，市场信心提振，加上后市还有“迎峰度夏”的预期，船东开始小幅挺价试探市场情绪，运价出现小幅回调。

6月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1020.85点，较上周下跌4.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收666.56点，较上周下跌1.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为26.8元/吨，较上周下跌0.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为36.1元/吨，较上



周上涨 0.2 元/吨。

金属矿石市场：随着各地疫情得到有效控制，黑色系商品期货继续走高，叠加终端需求小幅回暖，国内建筑钢市场呈现低位反弹。不过，由于近期钢厂库存转移不畅，加上利润萎缩亏损增多，部分厂家有减产、检修计划；加上华东地区雨水天气较多，本周金属矿石运输市场运价继续弱势下行。6月2日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 721.08 点，较上周下跌 3.5%。

粮食市场：近期玉米行情国内外皆偏弱运行，国内相对弱于国外。外部消息虽然偏利空，但是贸易商的库存成本支撑目前的价格坚挺。玉米现货市场供给受新麦上市、饲用稻谷恢复拍卖影响而增加，但饲料及深加工需求未见大幅度增涨，短期将持续呈现供强需弱的格局。本周粮食运输市场整体稳定，受煤炭运输市场影响，运价小幅下跌。6月2日，沿海粮食货种运价指数报 1096.87 点，较上周下跌 1.1%。

成品油市场：成品油油价稳中走高，部分主营继续推涨汽柴价格，下游谨慎采购，市场购销氛围平平。而随着价格宽幅上扬，市场补货意愿下降，炼厂出货明显降温，汽柴油均未达到产销平衡。运输市场方面，本周成品油配送价格受调价期结束影响下调，市场价格则因下游需求缩减，也出现小幅下跌。6月2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 1034.27 点，较上周下跌 2.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场行情整体转弱 租金指数大幅下跌】

本周，海岬型船市场受长航线货盘缩减以及远程矿航线空放运力增加影响，运价、租金一度快速下挫。但下半周开始，在燃油价格上涨支撑下，运价企稳反弹。巴拿马型船与超灵便型船市场受煤炭运输需求低迷影响，租金持续下行。整体而言，三大船型市场行情均有转弱态势，远东干散货租金指数下跌幅度较大。6月1日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2405.93 点，较上周四下跌 13.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场先跌后稳。太平洋市场，本周初虽有矿商在市场询盘，但受巴西长航线货盘缩减以及远程矿航线空放运力逐渐增加影响，市场连续降温，运价、租金快速下挫。周中国际燃油价格再创新高，新加坡低硫油突破 1100 美元/吨。在高油价支撑下，叠加太平洋市场矿石货盘明显增多，下半周运价出现较大反弹。6月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22937 美元，较上周四下跌 23.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.997



美元/吨，较上周四下跌 4.4%。远程矿航线本周初货盘偏少，运价出现较大跌幅。受国际燃油价格大幅上涨支撑，下半周运价止跌企稳。6月1日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 32.164 美元/吨，较上周四下跌 11.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，由于内外贸煤炭价格倒挂以及华南地区近期降水量丰富，水电情况相对乐观，国内对于印尼煤炭采购并不积极，印尼回南中国方向货盘仍显偏弱。同时，由于当前国际煤炭价格处于高位，印度煤炭采购有所放缓。整体煤炭运输需求表现低迷，市场氛围较为冷清，租金持续下行。6月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 23786 美元，较上周四下跌 11.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.040 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。粮食市场，本周市场询盘偏少，运力稍显过剩，运价持续回调。周中，FFA 价格上涨对市场信心略有提振，运价跌势趋缓。6月1日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 68.160 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下挫。本周，东南亚市场各货种新增货盘均偏少，交投活跃度下降，租价议价能力增强，部分前期高价敲定船舶遭遇弃租。受印度放缓煤炭采购，我国煤炭进口需求持续疲软，钢材镍矿货盘热度降低影响，市场情绪明显转弱，租金持续下跌。6月1日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 25846 美元，较上周四下跌 6.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.243 美元/吨，较上周四下跌 3.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 成品油运价不断下跌】

自今年年初以来，油价一路飙升，将油价推至历史新高。尽管存在一些不利因素，如需求不确定性和对潜在经济衰退的担忧加剧，但看涨油市的催化剂越来越多。因欧盟同意削减从俄罗斯进口石油，本周初国际油价创 3 月上旬以来新高。在欧美夏季驾驶需求高峰来临之际，加剧了人们对本已紧张的供求形势进一步恶化的担忧。周三美国总统拜登表示，美国目前仍无法大幅降低汽油价格，考虑允许俄罗斯原油以低价对外出售。OPEC+将在周四(6月2日)召开会议，尽管该组织坚持认为石油市场是平衡的，最近价格上涨与基本面无关，将保持去年达成的小幅增产协议。但仍有报道表示，一旦俄罗斯产量下降到一定程度，沙特阿拉伯将增加石油供应。这极大的缓解了原油市场对供给紧张的担忧，令油价松动。本周布伦特原油期货价格创新高后回落，周三报 113.98 美元/桶，较 5 月 26 日下跌 2.84%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位上涨，苏伊士型油轮运价止涨转跌，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅反弹。6月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 788.96 点，较 5 月 26 日上涨 3.1%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场整体成交量较上周有所下滑，大部分租家控制出货节奏观察市场船位情况，小部分租家放出部分货盘测试船东反应，依旧通过私下锁定妥协船打压运费；高额的燃料油价格始终是船东明显抵抗的主要原因，需要更高的运费来维持其日常运营成本，随着货盘的减少，不断有船东开始妥协，市场基本面逐渐向租家倾斜，尽管运价在低位出现小幅反弹，但也仅仅是为了体现燃料成本的增加，上涨的幅度有限。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS43.84，较 5 月 26 日上涨 4.7%，CT1 的 5 日平均为 WS43.17，较上周平均上涨 4.6%，TCE 平均-1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.68，上涨 1.3%，平均为 WS45.62，TCE 平均-1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS90（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS112（TCE 约 1.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线稳中有降，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 WS193（TCE 约 2.1 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS121（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价维持在 WS139（TCE 约 1.1 万美元/天）。波罗的海短程运价稳定在 WS164（TCE 约 3.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS185（TCE 约 0.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS165（TCE 约 1.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线稳中有降，综合水平不断下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS296（TCE 约 1.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS251（TCE 约 2.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS201（TCE 约 2.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS275 水平（TCE 约 2.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS312（TCE 约 2.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【国际散货船市价量齐升 国际油轮船市价量齐跌】

6 月 1 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1247.97 点，环比微跌 0.11%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 2.42%、0.33%；国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别下跌 1.75%、0.92%。



因铁矿砂和煤炭货盘供应不足，海岬型和巴拿马型散货船运价大跌，拖累 BDI 指数周二收于 2566 点，环比下跌 21.12%，但国际干散货船二手船价格逆市攀高。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 2381 万美元，环比上涨 1.34%；57000DWT 吨级散货船估值 2830 万美元，环比上涨 1.25%；75000DWT 吨级散货船估值 3284 万美元，环比上涨 5.55%；170000DWT 吨级散货船估值 5090 万美元，环比上涨 1.67%。当前，海岬型、巴拿马型和超灵便型散货船 1 年期期租租金一周内快速下跌 11.29%、4.57%、0.96%，预计国际干散货船二手船价格短期高位震荡。本期，国际二手散货船市场价量齐升，共计成交 32 艘（环比增加 10 艘），总运力 216.99 万载重吨，总成交金额 65627 万美元，平均船龄 12.31 年。

5 月 30 日晚，欧盟成员国领导人就对俄罗斯第六轮制裁达成一致，将立即禁止进口 75% 的俄罗斯石油，但通过管道供应的石油暂时排除在外。5 月 31 日，布伦特原油期价创近三个月来新高，盘中一度涨到 124.64 美元/桶，最终收于 116.25 美元/桶，环比上涨 4.86%。由于西方制裁和部分欧洲禁令开始削弱俄罗斯的增产能力，鉴于过去几个月欧佩克的表现，其很难通过更大幅度的增产，来弥补俄罗斯的产油缺口，国际油轮船价多数普跌。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3015 万美元，环比下跌 2.45%；74000DWT 吨级油轮估值 2943 万美元，环比下跌 0.41%；105000DWT 吨级油轮估值 4504 万美元，环比下跌 4.38%；158000DWT 吨级油轮估值 5312 万美元，环比上涨 0.12%；300000DWT 吨级油轮估值 8634 万美元，环比下跌 0.55%。随着疫情的缓解，全球流动性的改善，石油供应短缺局面或将持续整个 2022 年，油轮运价已经连续上涨 6 周，预计国际油轮船价短期下跌幅度极为有限。本期，国际油轮二手船市场成交维持活跃，总共成交 22 艘（环比减少 18 艘），总运力 147.29 万载重吨，总成交金额 41615 万美元，平均船龄 12.41 年。

国内多地疫情反扑蔓延，工业生产强劲不足，大宗散货运输需求萎靡不振，船用燃料价格一路飙升，运价却持续走低，沿海散货船二手船价格继续阴跌。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，环比下跌 0.97%；5000DWT 吨级散货船估值 1485 万人民币，环比下跌 0.84%。本期，沿海散货船成交稀少。

随着疫情管控越来越好，特别是“稳经济大盘”会议后，将有大量的资金流入基础建设，基建项目出现一波小的“赶工潮”，建材运输需求缓慢回升，内河散货船价格以涨为主。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 57 万人民币，环比上涨 4.00%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比上涨 0.24%；2000DWT 吨级散货船估值 285 万人民币，环比下跌 2.61%；3000DWT 吨级散货船估值 381 万人民币，环比上涨 1.21%。本期，内河二手散货船市场成交量继续攀升，总共成交 45 艘（环比增加 16 艘），总运力 8.65 万载重吨，总成交金额 9497.70 万人民币，平均船龄 10.15 年。

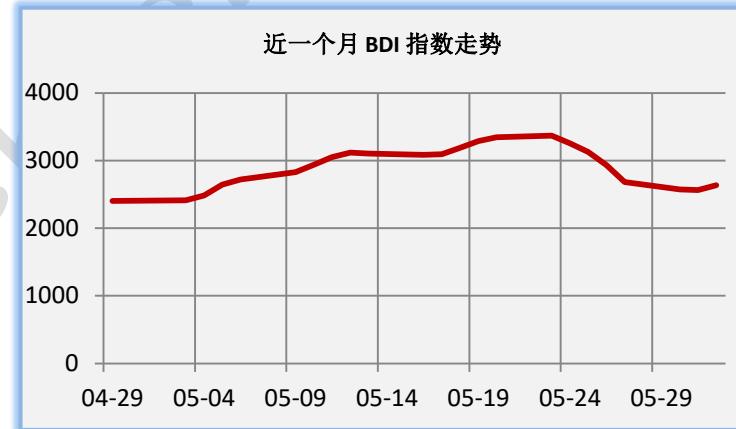
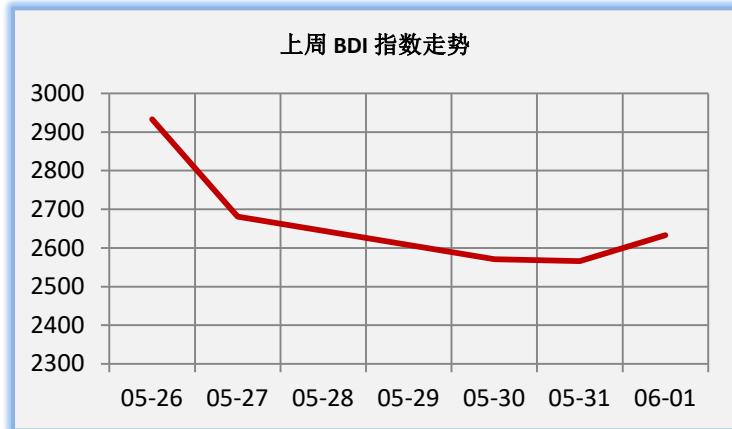
来源：上海航运交易所

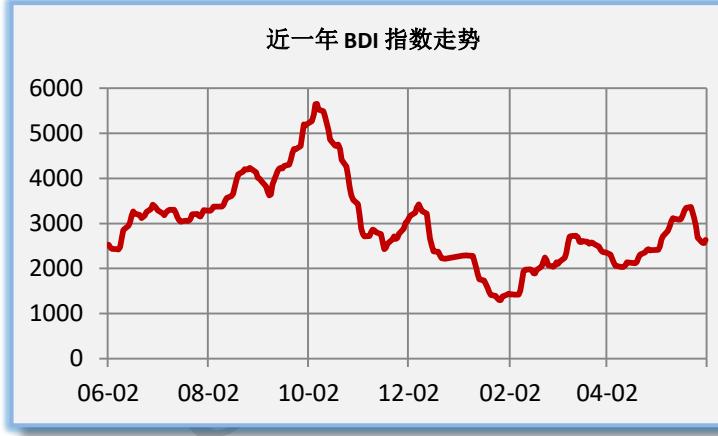


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月30日	5月31日	6月1日
BDI	2,571	-110	2,566
BCI	2,594	-224	2,668
BPI	2,944	-104	2,873
BSI	2,774	-22	2,743
BHSI	1,640	-7	1,614





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型 (吨)	租期	27/05/22	20/05/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	35,750	41,750	-6000	-14.4%
	一年	27,500	31,000	-3500	-11.3%
	三年	23,500	24,750	-1250	-5.1%
Pmax (76K)	半年	29,000	31,000	-2000	-6.5%
	一年	26,750	27,750	-1000	-3.6%
	三年	17,500	18,000	-500	-2.8%
Smax (55K)	半年	30,250	31,250	-1000	-3.2%
	一年	25,750	26,000	-250	-1.0%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,000	250	1.0%
	一年	23,000	23,000	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-05-31



3. 航运&船舶市场动态

【克拉克森研究：海运贸易展望 - 全球经济下滑、俄乌冲突和中国疫情管控影响更新】

在全球宏观经济“逆风”不断累积，俄乌冲突持续以及中国应对疫情所采取的严格政策持续影响贸易格局和港口拥堵的背景下，克拉克森研究在最近几周进一步评估和完善对全球海运贸易预测。

在本次更新中，我们展示了最新的预测结果。与此同时，随着形势继续不断演变，也增加一些新的数据观点，希望报告中为客户呈现的内容及数据能成为可靠有用的指标。

宏观经济风险增加，全球海运贸易预测下调

当前市场对宏观经济的共识：全球经济增速下调 1%以上，通胀加速，商品需求受到影响并可能进一步下调。

克拉克森研究对 2022 年全球海运贸易增速的预测下调至 1.6%(以吨计)(这低于年初预测值：3.5%，也低于 2.2%的近 10 年平均值；海运贸易量预计在 2022 年达到 122 亿吨)；按吨海里计算，增速更具弹性，预计达到 2.9%(低于年初 4%预测，但略高于 2.6%的近 10 年均值)。

俄乌冲突、中国疫情管控影响最新更新

俄乌冲突的影响依然复杂，对海运贸易格局的直接和间接影响(欧洲和俄罗斯正在寻求替代进口和出口市场)以及对海运贸易量的影响仍在持续(全球经济放缓导致需求受影响)，油轮市场继续受益于供应的中断，3-5 月油轮平均日收益是 1-2 月平均水平的三倍。

疫情管控和经济放缓压力正在拖累中国的海运贸易；克拉克森研究最新预计 2022 年中国海运进口将下降 2%，而出口将保持平稳；不过，如果今年晚些时候重新推出刺激政策或对某些商品增加战略储备、货币继续贬值、关税取消刺激贸易，中国海运贸易进出口仍有增长可能。



细分货种贸易趋势

不同行业的影响各不相同：预计今年石油吨海里贸易将强劲增长，尤其是成品油(吨海里贸易同比增长 12.4%)；干散货贸易量预计仅增长 0.1%(其中粮食贸易存在巨大不确定性)，但吨海里贸易更具弹性，预计增长 1.4%；集装箱贸易量增速下调至 1.3%，但班轮业仍面临严重拥堵；同时克拉克森研究上调了对全球液化天然气和液化石油气贸易的预测。

克拉克森海运运费指数

整体前景：尽管对贸易量下调，但随着克拉克森港口拥堵指数创下新高，我们的全球远洋货船港口拥堵指数在 5 月底达到 33.0%，接近历史高位。克拉克森海运指数超过 40,000 美金/天，并连续创下自金融危机后的最高纪录(5 月 20 日为 44,357 美金/天)。较低的新造船手持订单占比，环保排放政策对运力更新的持续干扰，支持航运运费市场潜在的结构性上涨。

来源：克拉克森研究

【运价两连涨！集运市场有望提前迎来旺季！】

上海出口集装箱运价指数(SCFI)两连涨，虽然美西线运价仍创今年新低，但随着中国逐渐解封复工，今年集运市场旺季有望提前来临。

上海航交所 5 月 27 日公布最新一期 SCFI 指数，上扬 12.66 点至 4175.35 点，三大远程航线二跌一涨。其中，美西线每 FEU 运价下跌 112 美元至 7776 美元，跌幅 1.4%，为今年以来新低；美东线每 FEU 下跌 55 美元至 10505 美元，跌幅 0.5%，是近 2 个月来低点；欧洲线则小幅反弹，每 TEU 运价微涨 3 美元至 5865 美元。

业内人士认为，上海、苏州和昆山陆续复工，有望迎来报复性出货潮，再加上第三季度传统旺季即将来临，欧美有望出现一波拉货潮，旺季表现可期。

此外，美西码头劳资谈判也是一大变数，尤其是本次罕有美东工会声援，恐威胁到后续港口供应链的顺畅。业界指出，集运公司获利可观，此次码头工人换约的条件可能会更多，短期内可能不会太容易达成一致，不排除今年仍有可能酿成旺季罢工。



为了避免港口拥堵，美国进口商已经提前备货，确保年终假期商品可在秋季前抵达，预期美国本年市场旺季将较往年提前数周至 6 月底，各港口已做好准备应对进口量激增。不过，业界普遍认为今年旺季运输情形与去年相比将不会好转。

集运公司为避开拥堵的美西港口，已造成墨西哥湾及美东等港口卸货量增加。5 月 23 日的最新数据显示，美西洛杉矶港与长堤港排队等待的船舶降至 28 艘，是去年 8 月初以来最低水准，且较今年 1 月高达 109 艘大幅减少。然而，美东纽约港于新泽西港每日平均派对船舶增至 18 艘，美国第四大港

根据 5 月 23 日最新资料，美国西岸洛杉矶港与长滩港等待卸货船只已降至 28 艘，为去年 8 月初以来最低水准，并较本年 1 月高达 109 艘大幅减少，然上周纽约与纽泽西港每日平均等待卸载货船增至 18 艘，全美第四大港萨瓦纳港则有 16 艘。另外今年 4 月洛杉矶港与长堤港集装箱等待卡车取货平均 6 天，铁路运输则为 9 天。

近期虽有迹象显示美国集运需求放缓，例如 Target 及 Walmart 等零售商缩减订单，但数据显示今年第一季度美国主要港口进口量仍较去年同期增长 6.6%，各港口正密切观察中国工厂恢复生产是否影响进口量。另外，美西码头工人长达数月的劳资谈判也可能导致业务中断，各界均对可能出现更多的航运延误严阵以待。

来源：维运网

【每吨直降 100 美元？！拆船市场承压】

船舶回收市场正面临货币贬值、价格暴跌的压力。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中表示，汇率走低以及地缘政治问题仍然困扰着主要拆船市场。

过去一周，印度拆船市场再次受挫，拆船价格进一步下跌 40~50 美元/吨。集装箱船拆船价格为 640 美元/吨，油轮 630 美元/吨，散货船 620 美元/吨。印度政府近期宣布可能对出口钢材征收 15% 的关税，而一些钢材原材料的进口关税将减少，这对国内船舶回收市场产生了不利影响，价格指标进一步下降至接近 600 美元/吨。虽然新的关税政策还未完全执行，但拆船企业已经产生了负面情绪。

船舶现金买家 GMS 表示，印度次大陆地区的拆船价格持续暴跌，所有板块的价格均被压低，在市场企稳回升前，拆船厂对新吨位都缺乏兴趣。随着地缘政治



冲突的持续，主要拆船国的钢材价格均出现下跌，汇率也面临崩盘。

事实上，货币贬值一直是加剧拆船市场走低的主要驱动因素之一。土耳其里拉再次下跌，与美元汇率低至 1 比 18 里拉；巴基斯坦卢比兑美元汇率也在过去 2 周下跌了 3%以上。目前一些船舶终端买家拒绝进行交易，或者找理由放弃交易，只为压低价格。因此，建议有拆船意向的船东暂时避开市场。

GMS 表示，土耳其当地钢板价格略有改善，但进口钢材价格继续承压，且里拉兑美元汇率已接近历史最低纪录，因此当地拆船市场正持观望态度。集、油、散三种船型的拆船价格分别为 330 美元/吨、320 美元/吨和 310 美元/吨。

孟加拉国买家也在等待将于 6 月第一周公布的国家年度预算，看是否有适用于该行业的税收新政。因此，终端买家、现金买家和船东都在努力应对新的价格变化，预计这个夏季拆船市场将面临“寒流”，拆船价格将比峰值低 100 美元/吨。

来源：中国远洋海运 e 刊

【散货船市场“冰火两重天”！内贸船东面临二选一】

今年以来，得益于干散货商品需求复苏、地缘政治发展导致的货物贸易流改变以及新船供应相对较低增长，国外散货船运价一路上涨，波罗的海干散货运价指数（BDI）时隔近 5 个月再次站上 3000 点。但受供需双弱影响，国内散货船运价却持续走低，上海航运交易所最新一期中国沿海（散货）综合运价指数报收 1074.45 点，较去年同期下跌 17%，与春节后复工初期市场水平持平，不少内贸船东面临停航、将船从内贸转为外贸“二选一”。

内、外贸散货船市“冰火两重天”

3 月中下旬起，由于国内多地疫情反扑蔓延，散货需求几近停滞，市场行情持续走弱。以煤炭运输为例，内贸煤炭秦皇岛至广州航线（6 - 7 万 DWT）运价指数在 3 月 14 日达到今年年内高点 72.1 元/吨后“一泻千里”，4 月 14 日，该运价指数暴跌至 38.5 元/吨，环比下降 33.6 元/吨或 46.6%。

另一条内贸煤炭航线秦皇岛至上海运价受疫情影响更为严重。4 月 26 日，内贸煤炭秦皇岛至上海（4 - 5 万 DWT）运价指数为 23.5 元/吨，较一个月前 44.8 元/吨的高点下降 21.3 元/吨或 47.5%，而春节后第一天（2 月 7 日）该航线运价指数为 27.5 元/吨，市场“一夜回到过年行情”。



与内贸市场的持续低迷不同，外贸散货市场在经历年初的暴跌后形势一片大好。

在去年 10 月 7 日冲上 5650 点后，BDI 指数开始了“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%。2 月起，BDI 指数开始复苏，尽管在 3 月中旬开始回调，但很快恢复涨势。5 月 11 日，波罗的海干散货指数（BDI）报 3052 点，时隔 5 个月再次突破 3000 点。

具体来看，通常运输煤炭货物的巴拿马型船和海岬型船表现均不俗。春节后，82000 吨巴拿马型航线（5TC）平均租金价格以及海岬型航线（5TC）平均租金价格分别从 2 月 7 日的 16694 美元/天、9521 美元/天，反弹至 5 月 20 日的 30440 美元/天、37538 美元/天，分别上涨 13746 美元/天、28017 美元/天，后者涨幅达到惊人的 294.3%。

内贸散货船“过年行情”症结何在？

需求下降、成本上升是内贸散货船市萎靡不振的“两宗罪”。

一位船东消息人士表示：“疫情下工业需求放缓，电厂日耗处于偏低水平，工业生产强劲不足，导致下游终端采购需求低迷，普遍采取观望态度，市场面临‘一货难求’的局面，运力供给明显大于需求。”

成本方面，高油价导致船舶运营总成本大幅增加。据该消息人士称，船舶运营成本主要由燃油成本、船员工资、港口费用、设备损耗费、航修费构成，其中燃油成本是船舶运营成本的“大头”，大约占据总成本的 50-60%。

自春节以来，船用燃料价格一路飙升。2 月 7 日上海内贸船用 180CST 价格为 5450 元/吨左右，4 月 29 日这一燃油价格已来到 6300 元/吨左右，上涨 850 元/吨或 15.6%，而去年 5 月初该燃油价格还在 4500 元/吨上下浮动。以一艘 48000 载重吨散货船，在 14 节标准航速下每天燃油消耗约 30 吨计算，当下船东每月燃油成本较 2 月初增加了 76.5 万元，较去年 5 月初增加了 162 万元。

“内改外”，挑战与机会并存



低运价高成本下，内贸散货船船东利润压缩严重，船东面临选择停航、改航外贸二选一，以均衡利润空间。

由于内贸船与外贸船建造标准、适用的国际公约、配备船员要求等不尽相同，“内改外”对于船东通常存在很大挑战。

一位业内消息人士表示：“简单来讲，内贸船改外贸船面临着四大挑战：证书增加、设备增加、保险更改、国际船员。”

“证书增加包括国际吨位证书、国际载重线证书、国际防油污证书、压载水管理证书等，设备增加则涉及到改建，通常需要改建的有通导设备、消防设备、救生设备等。外贸船较内贸船而言，对于船员的综合素质要求更高，船员证书等级也不同。”该消息人士说。

尽管难度颇大，但在内贸船市“举步维艰”、外贸船市“如日中天”的形势下，许多船东仍决定放手一搏。

据欧氏船舶检验（上海）有限公司（以下简称欧氏船舶）负责人透露，目前接到内贸船东将内贸船转为外贸船的咨询很多，大概有几十艘船，正在进行“内改外”的船舶也有十几艘，其中主要以散货船、改为巴拿马旗为主。

据了解，欧氏船舶是业内一家领先的船级社，服务于船东、造船厂、金融、保险、船旗国和租船方，拥有经验丰富的验船师、强大的个人定制化数据库系统以及全球网络化系统为船东提供更专业的服务。该公司通过公平的检验审核来确保船舶符合国内和国际的法律法规，目前已取得巴拿马、瓦努阿图、贝里斯、塞拉利昂等10多个方便旗的授权。

欧氏船舶负责人表示，虽然整体环节较多，但内贸船改外贸船全部流程最快可于半个月完成。“内贸船改外贸船首先需要看船舶状况，看船上设备的配备，例如救生消防无线电、压载水设备等，再根据国际公约看船舶需要满足的情况，并提出对应的改造建议。由于每条船船况不一，一般通过定制化为船东提供“内改外”服务。整个流程通常需要半个月到一个月左右，具体时间需要看船东以及船厂的安排。”

来源：海运圈聚焦



【长荣海运持续扩张船队未来 5 年将有 57 艘新船交付】

长荣海运持续更新扩张船队，未来 5 年尚有 57 艘在建新船待交付，新增运力约 55 万 TEU。

根据长荣海运的交付计划，今年将有 9 艘新船交付运营，新增运力约 10.8 万 TEU；2023 年预计将交付 6 艘，新增运力约 8.7 万 TEU；2024 年将有 22 艘新船交付，新增运力约 23 万 TEU；2025 年将有 14 艘新船交付，新增运力约 8.8 万 TEU；2026 年有 6 艘交付，新增运力约 3.7 万 TEU。

去年，长荣海运已经接收了 33 艘集装箱船，增加运力达 26 万 TEU；同时，长荣海运还配合船队扩张积极采购集装箱，补充 42 万 TEU 新造集装箱和租入集装箱，不仅有充裕的资源可以应对供应链瓶颈的冲击，更能进一步优化船型结构，提升整体船队竞争力，推动业绩增长。

长荣海运目前在运营船队共计 203 艘，运力总计达 153.7 万 TEU，已经超过日本海洋网联船务（ONE）成为全球第六大集运公司。其中 137 艘船配备脱硫装置，运力占比为 76.4%，未来随着新船交付，这项比率将持续提升。今年以来油价大幅上涨，但由于高低硫燃料价差扩大，有望凸显船队的竞争力。

展望下半年市场前景，随着越来越多国家采取与病毒共存的政策，疫情对经济活动的冲击已经逐渐降低。虽然俄乌战争引发油价上涨与通胀疑虑，但国际货币基金组织（IMF）4 月发布的世界经济展望报告对今年的经济增长仍然维持正向预期。另外，美国宣布调低中国商品的进口关税，对于抑制通胀、提振消费需求也可带来积极影响。

长荣海运总经理谢惠全指出，今年四五月份受中国大陆疫情封控等因素影响，运价在短期内回档，但近期已经止跌。随着上海解封供应链复工，预期货量将恢复增长。另外，美国线新约于 5 月生效，新船持续交付，有助于提升下半年的运营表现，市场进入第三季传统旺季之后，营收有望回升。

来源：国际船舶网

【汽车运输船运价涨幅达 450%！运价何以爆发式增长？】

当前，与集装箱和散货船一道跨进高运费时代的，还有汽车运输船，汽车运输船的运价正经历前所未有的上涨：从 COVID-19 大流行开始时的最低点，正在加速上涨，目前达到了创纪录的 55000 美元/天。



55,000 美元/天，运价增长 450%!

根据克拉克森数据，汽车运输船运价从 2020 年年中每天 10,000 美元的低点开始，一直在走上坡路，2022 年 4 月份，6,500CEU(标准车位)的汽车运输船一年期的租船费，已经飙升至每天 55,000 美元的历史新高，运价涨幅达到 450%!

而相比之下，在 2002 年至 2008 年的航运业繁荣时期，汽车运输船运价也不过从每天 20,000 美元，攀升至每天超过 50,000 美元，而这个过程还是经过了六年多的累积增长。

运价何以爆发式增长？

对于近期汽车运输船运价的突然暴涨，克拉克森分析称，港口劳动力短缺、船员换班困难、不同地区汽车厂产量突然变化以及贸易模式转变等一系列因素，共同吸收了船舶运力。总体来看，当前高运价主要是以下因素综合作用的结果：

一是市场运力供给失衡。汽车运输船的新造船订单，从 2016 年开始以来的连续 5 年都处于低位状态，而市场低迷的同时，也往往伴随了拆船活动的活跃，导致当前市场上的可用运力短时间内难以满足需求。

二是中国汽车出口创新高。克拉克森在其最近的每周报告中称，不断变化的贸易模式对汽车运输市场产生了重大影响。例如，中国的汽车出口在 2021 年飙升至创纪录的 160 万辆，同比增长 104%，其中大部分增长来自对欧洲的长途运输出口。

三是体积和重量更大的新能源汽车占用了更多运力。随着新能源车的推广，电动汽车和混合动力汽车在消费市场占据更多份额，而这类绿色能源汽车会占用更多甲板空间，且质量更重。例如，进口到欧盟的汽油车平均重量约 1.2 吨，而混合动力车的重量则约 2 吨。

四是疫情引发港口拥堵。克拉克森数据显示，5 月初，约有 29% 的汽车运输船运力困在港口，影响了船舶的周转率，导致有效运能减少。

船东造船热情高涨，新船造价已上涨 30%



与蓬勃发展的液化天然气和集装箱行业一样，市场情绪的改善，引发了船东对汽车运输新造船热情的复苏。有数据显示，自 2021 年年初以来，全球已经新增了 53 艘、约 380,000CEU 的汽车运输船订单，比历史平均水平增长了 124%。

且值得一提的是，这新增的 53 艘汽车运输船订单，全部具备使用 LNG 燃料的能力。而 2016 年至 2020 年期间，全球仅新造了 20 艘 LNG 动力的汽车运输船。就在 5 月上旬，日本航运巨头商船三井 MOL 宣布再订购 4 艘 LNG 燃料汽车运输船，加上此前的订单，该公司 LNG 动力汽车运输船的订单总数达到了 8 艘。MOL 这 4 艘新订购的船舶计划于 2024 年至 2025 年陆续交付，每艘的运载运力约为 7,000CEU。

而与此同时，汽车运输新造船的造价也在水涨船高，当前 7000CEU 汽车运输船新造船的价格，已经较 2021 年初上涨了 30%，即将达到 9000 万美元。

全球只有 700 艘，还需再造 200 艘？

有数据表明，目前全球大约有 700 艘汽车运输船，不能满足高速增长的市场需求，以及越来越严的环保新规。

有汽车运输承运公司认为，随着新能效法规的生效，需要大力推动绿色新造船以满足汽车运输公司的需求。

“全球市场还需要再造 200 艘 LNG 动力汽车运输船，才能既满足排放要求，又满足不断增长的市场需求。”一家市场分析机构首席分析师称。

中国滚装船运输、造船，均迎来新机遇

行业机构分析，当前汽车运输船市场的快速增长，将使中国的滚装船运输企业迎来新的发展机遇。

一方面，中国的新能源汽车产量和出口都有望持续高增长，带动了对滚装船运输需求的大量增长。

另一方面，未来汽车运输的需求，拉动了滚装船新造船的订单量，而中国船厂滚装船造船优势突出。据有关数据，中国船厂占据了全球近四分之三的滚装船造船订单。所以，汽车运输市场的增长，也将带动中国的造船业。



随着疫情影响的减弱，行业预计 2022 和 2023 年全球汽车的进出口量将进一步增长，而同期滚装船的运力年化增速仅 1% 左右，因此相关机构认为，接下来汽车运输船行业有望进入较长一段时间的繁荣期。

来源：中国船检

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.	1110~1115	1283~1288		Steady.
Tokyo Bay	811~816	1110~1115	1320~1330	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	1380~1390	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	680~685	1130~1140	1230~1235	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	802	1115	1345	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	650~660	1120~1125	1270~1280	+ 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.	1055~1060	1500~1505		Avails tight.
Rotterdam	685~690	900~905	1268~1272		Softer.
Malta	S. E.	985~990	1430~1435		Steady.
Gibraltar	S. E.	955~960	1440~1445		Steady.

截止日期： 2022-06-02

◆ 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	27/05/22	20/05/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,350	6,250	100	1.6%	



全一海运有限公司



卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,700	3,700	0	0.0%
超灵便型 Ultramax	63,000	3,550	3,450	100	2.9%
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,050	50	1.6%
油 轮					
船 型	载重吨	27/05/22	20/05/22	浮动	%
巨型油轮 VLCC	300,000	11,800	11,650	150	1.3%
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,900	7,850	50	0.6%
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,150	6,150	0	0.0%
MR	52,000	4,200	4,200	0	0.0%

截止日期: 2022-05-31

(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
8	Tanker	50,000	New Times, China	2025	EuroGreen – Norwegian	5,800	methanol fuelled, battery-powered, against 7-yrs T/C at \$17,000/day
2	Bulker	82,500	Cosco, China	2024-2025	Safe Bulkers – German	3,500	
2	Bulker	64,000	Yamic, China	2024	Chellalarm – Hong Kong	3,500	EEDI phase 3
2	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2025	Kumiai Navigation – Japanese	Undisclosed	LOI stage, dual fuelled, ammonia carrier
2	Container	7,000 teu	Shanghai Waigaoqiao, China	2024-2025	RCL – Thai	8,500	Tier III, EEDI phase 3, conventionally fuelled, options declared
5	Container	13,700 teu	Hyundai, S. Korea	2025	One	16,000	ammonia ready, methanol ready
5	Container	13,700 teu	Nihon, S. Korea	2025	One	16,000	
3	PCTC	7,800 ceu	Jiangnan, China	2024-2025	SAIC – China	8,500	LNG fielld



◆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
XYG FORTUNE	BC	176,955		2006	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, TC 23.5K pd
FORMOSABULK CLEMENT	BC	170,085		2001	Japan	1,380	Greek	
MAJULAH HARBORFRONT	BC	81,922		2014	China	3,165	Greek	BWTS fitted
ES SAKURA	BC	76,596		2007	Japan	1,800	Undisclosed	
ZHONG LIANG HUA NAN	BC	74,786		2001	China	1,328	Chinese	Chinese flag, price incl around 13% tax back to buyer, auction
GLORY ONE	BC	73,180		2002	Japan	undisclosed	Chinese	
FORTUNE BELL	BC	61,397		2000	Japan	3,900	Undisclosed	BWTS fitted
BAO CHUAN	BC	56,039		2007	Japan	1,780	Chinese	BWTS fitted
STILANOS K	BC	55,625		2010	Japan	2,150	Undisclosed	
HAYAMA STAR	BC	52,900		2006	Japan	1,720	Chinese	BWTS fitted
ZHONG LIANG HUA DONG	BC	46,513		2001	Japan	1,202	Undisclosed	Chinese flag, price incl around 13% tax back to buyer, auction
NORDIC SEOUL	BC	35,882		2017	China	2,450	Precious Shipping - Thai	*
NORDIC BUSAN	BC	35,800		2018	China	2,550	Precious Shipping - Thai	
GOLDEN MAPLE	BC	32,527		2009	China	1,400	Undisclosed	BWTS fitted, old sale
SUPER KATE	BC	32,162		2008	Japan	1,675	Undisclosed	BWTS fitted

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
ELANDRA BAY	TAK	115,674		2018	S. Korea	undisclosed	Premuda - Italian	**
ELANDRA SOUND	TAK	115,666		2018	S. Korea	undisclosed	Premuda - Italian	
RUMFORD	TAK	107,505		2012	Japan	3,270	Greek	BWTS fitted
MITERA MARIGO	TAK	105,495		2007	Japan	2,495	Singaporen	BWTS fitted
ELEKTRA	TAK	52,422		2012	China	1,800	middle East	
PACIFIC DIAMOND	TAK	47,917		2010	Japan	1,800	Undisclosed	BWTS fitted
MISS CLAUDIA	TAK	40,158		2006	S. Korea	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
BALTIC COMMANDER I	TAK	37,418		2000	S. Korea	580	Turkish	
BIANCA AMORETTI	TAK	29,524		2003	China	600	Undisclosed	BWTS due 2023
PANGNIU	TAK	24,202		2017	China	2,060	Greek	BWTS fitted
BETAGAS	TAK/LPG	4,663		1997	U.K	350	Far East	ICE 1B



◆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
BERKAH 36	TAK	26,849	6,565	1986	Japan	646.00	

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
LOMAIVITI PRINCESS 5	OTHER/ROR		3,477	1994	Canada	undisclosed	
DAHLIA	TAK/LNG		33,141	1979	U. S. A	undisclosed	Green Recycling

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
ION	TAK	105,212	16,640	1998	S. Korea	651.00	

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
KIRIN	TAK	4,999	2,187	1993	Japan	400.00	
NEW GRAND OCEAN	TAK	4,042	1,500	1992	Japan	400.00	

◆ALCO 防损通函

【船舶挂靠俄罗斯以及通过俄罗斯领海的报告要求(更新)】

2022 年 3 月 17 日，英国政府颁布了一项“一般贸易许可”(General Trade Licence)，其部分内容明确解释之前对于“英国对俄(制裁)(脱欧)条例”(下文简称“条例”)的修订。确切来说，“一般贸易许可”明确了在该条例下，注册所在地或营业地在英国的保险人和再保险人对停靠俄罗斯港口或经过俄罗斯领海的船舶提供保险的行为是否合法。

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
2022-06-02	670.950	714.830	5.156	85.502	837.750	65.398	943.710	481.450	529.920
2022-06-01	666.510	715.310	5.176	84.946	840.310	65.653	936.840	478.770	527.410
2022-05-31	666.070	717.470	5.210	84.865	842.020	65.546	957.210	478.800	526.180
2022-05-30	670.480	719.450	5.269	85.420	846.640	65.298	990.350	480.010	527.020
2022-05-27	673.870	723.320	5.304	85.847	850.240	65.205	958.610	478.720	527.550

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	0.81914	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.11971
2 个月	--	3 个月	1.62600	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.10929	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.77543		

2022-06-03