



全一海运市场周报

2022.06 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.06.06 - 06.10 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持稳定 航线运价走势分化】

变异毒株奥密克戎导致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高位。中国方面，疫情防控形势继续向好，上海已进入全面复工复产阶段。交通主管部门继续积极指导和支持相关港航企业全力恢复正常的生产经营，上海港恢复情况良好。本周，中国出口集装箱运输市场继续稳定，不同航线运价走势出现分化。6月10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4233.31点，较上期上涨0.6%。

欧洲航线：欧洲地区卫生系统继续面临严峻考验，新冠疫情尚未缓解，猴痘病毒又开始持续扩散。此外，因俄乌冲突持续，地缘政治风险始终处于高位。未来欧洲地区的经济复苏将面临高通胀以及能源危机双重考验。本周，运输市场继续保持稳定，市场运价小幅下跌。6月10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5843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总体平稳，即期市场订舱价格小幅下跌。6月10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6557美元/TEU，较上期下跌0.2%。

北美航线：美国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，疫情仍将严重拖累美国经济复苏。据美国劳工部公布的数据显示，美国6月4日当周首次申请失业救济人数22.9万人，为今年1月以来的最高水平，显示出美国就业数据回落，但通胀水平居高不下，美国经济面临陷入滞胀的局面。本周，运输需求保持平稳，供需基本面平衡，市场运价继续回落。6月10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7630美元/FEU和10098美元/FEU，分别较上期下跌1.0%和下跌1.3%。

波斯湾航线：目的地国家疫情好于欧美地区，总体形势平稳。运输需求在传统“斋月”过后继续向好，供求关系良好，本周市场运价延续反弹走势。6月10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3267美元/TEU，较上期上涨7.5%。



澳新航线：当地主要国家已完全解除防疫措施，但疫情并未有效改善，未来形势面临不确定性。目的地市场对各类生活物资的需求保持高位，支撑运输需求持续向好，供需基本面稳定，本周即期订舱价格继续上涨。6月10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3405美元/TEU，较上期上涨1.7%。

南美航线：目的地主要国家疫情防控形势依然严峻，继续拖累当地经济。由于多数国家经济基本面薄弱、通胀高企以及市场波动加剧，未来经济将面临较大风险。运输需求基本稳定，供求关系平衡，本周即期市场订舱价格继续反弹。6月10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7216美元/TEU，较上期上涨7.7%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。6月10日，中国出口至日本航线运价指数为1221.57点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【复工复产持续推进 综合指数小幅反弹】

端午节后，复工复产进程持续推进，终端需求小幅释放，叠加天气因素影响，市场乐观情绪继续提升，综合指数小幅反弹。6月10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1052.58点，较上周上涨1.5%。

煤炭市场：市场需求方面，随着疫情好转，市场全面复工，上下游物流节点打通，积压订单集中释放，叠加沿海部分地区气温升高。本周，沿海八省电厂日耗升至170万吨附近，但受水电替代效应影响，当前日耗水平仍不及往年。电厂库存继续维持在3000万吨以上高位。煤炭价格方面，受需求预期好转与国际能源供应紧张双重影响，煤炭部分品种小幅抬价，但在国内限价保供政策大背景下，下游对价格提升接受度有限，成交僵持，价格延续平稳走势。本周，5500大卡动力煤现货价格为883元/吨，长协价格为719元/吨。运价走势方面，随着本周上海全面复工复产，叠加迎峰度夏预期开始，市场货盘小幅释放，船东信心提升，报价小幅探涨。本周，电厂拉运继续以长协保供为主，非电企业需求增加，但受煤价和市场供应制约，需求兑现不畅，周转率较低。沿海运输市场需求释放缓慢，观望情绪再起，运价涨势趋稳。

6月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1048.92点，较上周上涨2.7%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收707.69点，较上周上涨



6.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 28.6 元/吨，较上周上涨 1.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 37.5 元/吨，较上周上涨 1.4 元/吨。

金属矿石市场：今年稳增长系列政策陆续落地后，下半年国内钢铁市场向好趋势明确。但短时间内各地复工复产与淡季利空因素叠加，市场供需博弈将依然持续。由于淡季临近，南方雨水偏多，北方高温持续，钢铁市场需求趋淡。上海、北京虽然陆续解封，但是需求端并未进行有效传导，整体需求增量并不明显，当前市场依旧处于弱现实格局中。本周金属矿石运输市场继续低位盘整，运价小幅波动。6 月 10 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 726.41 点，较上周上涨 0.7%。

粮食市场：进入 6 月份以来，国内玉米市场在多元替代供应增多、下游需求回暖乏力等影响下，现货市场价格稳中偏弱运行。随着疫情防控形势好转，近期餐饮等终端消费市场有所回暖，但用粮企业因玉米库存水平仍较高，加之有替代粮源供应，对玉米的采购仍以刚需补库为主。供需两端相互制衡，玉米购销相对偏弱，本周粮食运输市场整体稳定，运价小幅下跌。6 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报 1084.24 点，较上周下跌 1.2%。

成品油市场：本周国内汽柴油行情继续走高，且商务部临时出口配额下发，消息面支撑表现强劲，主营单位报价继续上涨。随着周内价格推至高位，下游入市心态较为谨慎，市场成交多以刚需小单为主，购销气氛整体一般。本周，成品油运输市场下游继续压港，受此影响，上游发货不畅，运价继续低位徘徊。6 月 10 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 1030.26 点，较上周下跌 0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【大小船型表现弱势 租金指数继续下跌】

本周，海岬型船市场受长航线货盘缩减影响，运价震荡下行。巴拿马型船货盘略有增加，但市场运力仍显富余，租金小幅波动。超灵便型船即期货盘表现偏弱，租金持续下行。整体而言，受海岬型船与超灵便型船市场弱势表现拖累，远东干散货租金指数继续下跌。6 月 9 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 2177.57 点，较上周三下跌 9.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡下行。太平洋市场，上周末我国以及欧洲均迎来小长假。小长假过后，周初市场稍显平淡，矿商询盘不多，运价总体保持



稳定。周中运价虽然一度回升，但市场并未出现实质转好，船货双方相对僵持。临近周末，市场情绪受巴西长航线货盘稀少与印度煤炭采购节奏放缓等因素影响，整体市场氛围不佳，运价明显下挫。6月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17689 美元，较上周三下跌 22.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.164 美元/吨，较上周三下跌 6.4%。远程矿航线本周货盘仍然偏少，叠加北大西洋市场运力增加，运价整体呈震荡下行走势。6月9日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 31.416 美元/吨，较上周三下跌 2.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，近期随着国内气温升高，复工复产范围扩大，疫情影响逐步减弱，用煤需求略有好转。同时，由于当前国际煤炭价格维持高位波动，印度当地又即将进入季风季节，印度进口煤采购需求持续放缓。本周，印尼回南中国方向货盘略有增加，但整体货盘不多，又受限于市场运力富余，租金小幅波动。6月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22836 美元，较上周三下跌 4.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.020 美元/吨，较上周三下跌 0.2%。粮食市场，本周初粮食货盘略有增加，市场活跃度有所回升，运价小幅上行。周中，受 FFA 下跌以及运力供给增多影响，市场情绪转弱，运价止涨下挫，全周呈小幅波动态势。6月9日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 68.520 美元/吨，较上周三上涨 0.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下挫。本周市场即期货盘表现偏弱，而受印度限制铁矿石出口等因素影响，部分空放运力重返东南亚市场，市场运力相对富余，租金持续下行。临近周末，远期煤炭货盘表现略有起色，租金虽延续跌势，但市场氛围现好转迹象。6月9日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24443 美元，较上周三下跌 5.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.837 美元/吨，较上周三下跌 2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位波动 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6月3日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存增幅超预期，汽油库存意外小幅下降。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 3.9%。美国 47%的炼油产能位于墨西哥湾沿岸，根据以往的经验，即将到来的美国飓风季，对于提供美国近半炼油能力的墨西哥湾来说将面临较大风险，可能进一步加剧美国燃料供应的短缺。欧盟对俄罗斯的石油制裁方案正式落地，同时也为匈牙利等内陆成员国留有暂时的豁免；OPEC+组织同意进一步增产以缓解石油危机，但此举并未对油市产生预期的影响，因增产远不足以弥补俄罗斯原油出口下降的额度。随着亚洲需求的反弹、西方驾驶季节到来，油市供应趋紧拉涨油价。本周布伦特原油期货价格高位上涨，周四报 122.09 美元/桶，较 6 月 1 日上涨



7.12%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价波动盘整，苏伊士型油轮运价稳中有涨，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位波动。6 月 9 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 795.76 点，较 6 月 1 日上涨 0.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周由于英国假期和国内端午节，市场整体活跃度下降。因高额的燃料油价格，船东 TCE 不断刷新今年的低点。目前新加坡低硫燃料油与高硫燃料油价差已经超过 500 美元，安装脱硫塔的船优势明显，而没有安装脱硫塔的船基本算不过帐来。2022 希腊波塞冬海事展于 6 月 6-10 日在雅典大都会博览中心举行，不少船东和租家将会私下会面，租家依然会利用信息不对称的优势拿船，在船多货少的基本面下轻易控制出货节奏。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.61，较 6 月 1 日上涨 1.7%，CT1 的 5 日平均为 WS44.25，较上周平均上涨 2.5%，TCE 平均-1.7 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.57，下跌 0.2%，平均为 WS45.59，TCE 平均-1.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有涨。西非至欧洲市场运价小幅上涨至 WS93（TCE 约 0.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价保持在 WS112（TCE 约 1.1 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅震荡，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS176（TCE 约 1.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS134（TCE 约 0.8 万美元/天）。北海短程运价维持在 WS140（TCE 约 1.0 万美元/天）。波罗的海短程运价稳定在 WS165（TCE 约 2.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS187（TCE 约 0.9 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS163（TCE 约 1.1 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线止跌回暖，欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS305（TCE 约 2.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS259（TCE 约 2.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS215（TCE 约 2.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS178 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS395（TCE 约 3.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮大幅震荡 国际散货一枝独秀】

6月8日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1245.36点，环比微跌0.21%。其中，国际散货船价综合指数环比上涨1.82%；国际油轮船价综合指数、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1.21%、0.84%、0.04%。

受假期影响，国际干散货船运价走软，BDI指数周二收于2514点，环比下跌2.03%，但国际干散货船二手船价格继续走强。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2424万美元，环比上涨1.82%；57000DWT吨级散货船估值2939万美元，环比上涨3.82%；75000DWT吨级散货船估值3277万美元，环比上涨0.89%；170000DWT吨级散货船估值5128万美元，环比上涨0.74%。当前，国际干散货船1年期期租租金环比上期上涨1.94%–7.27%，预计国际干散货船二手船价格短期坚挺。本期，国际二手散货船市场成交充满活力，共计成交30艘（环比减少2艘），总运力160.97万载重吨，总成交金额60630万美元，平均船龄12.27年。其中，小灵便型散货船成交火爆，共计成交14艘，占比成交总艘数的46.67%。

美国一直在要求沙特和其他国家增产，而不是增加国内产量，这种做法导致能源成本和通胀飙升。布伦特原油期货价周二收于120.87美元/桶，环比上涨3.97%。欧盟的禁令和保险禁令导致俄罗斯与欧洲、亚洲的原油贸易大幅萎缩，能源市场的供应和稳定受到破坏，国际油轮船价除巴拿马型、阿芙拉型油轮坚挺外，其他船型船价下跌。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值2945万美元，环比下跌2.04%；74000DWT吨级油轮估值2946万美元，环比上涨0.09%；105000DWT吨级油轮估值4576万美元，环比上涨1.60%；158000DWT吨级油轮估值5103万美元，环比下跌3.95%；300000DWT吨级油轮估值8466万美元，环比下跌1.94%。市场对OPEC增产执行程度，以及实际能够产生的效果并不抱有太好的预期，原油贸易巨头预计油价升至150美元/桶，油价的进一步飙升可能会导致经济增长放缓，经济衰退的警告声音越发响亮，预计国际油轮船价短期震荡调整。本期，国际油轮二手船市场成交基本活跃，总共成交16艘（环比减少6艘），总运力133.11万载重吨，总成交金额33125万美元，平均船龄13.19年。

尽管复工复产渐入正轨，沿海散货运价低位反弹，但对于高位滞涨的大宗商品价格，终端需求减弱，沿海散货船二手船价格继续下挫。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239万人民币，环比下跌1.03%；5000DWT吨级散货船估值1476万人民币，环比下跌0.58%。本期，市场成交1艘5000DWT吨级的近海散货船。



疫情呈现逐步收敛的态势，但叠加汛期影响，基建短期受到影响，内河散货运输需求减弱，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 57 万人民币，环比上涨 0.73%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比下跌 0.17%；2000DWT 吨级散货船估值 289 万人民币，环比上涨 1.38%；3000DWT 吨级散货船估值 372 万人民币，环比下跌 2.20%。本期，受国际儿童节和端午假期影响，内河二手散货船市场成交稀少，总共成交 2 艘（环比减少 43 艘），总运力 0.54 万载重吨，总成交金额 577.00 万人民币，平均船龄 8.10 年。

来源：上海航运交易所

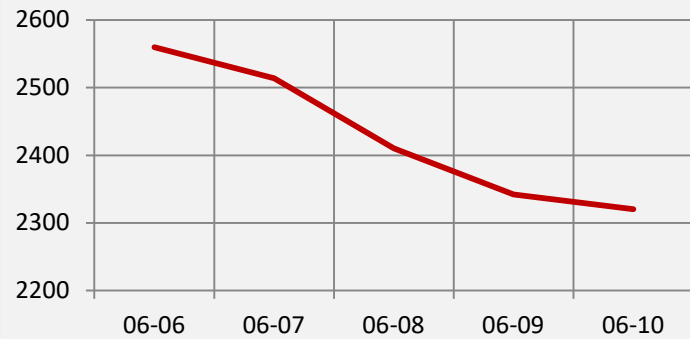
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

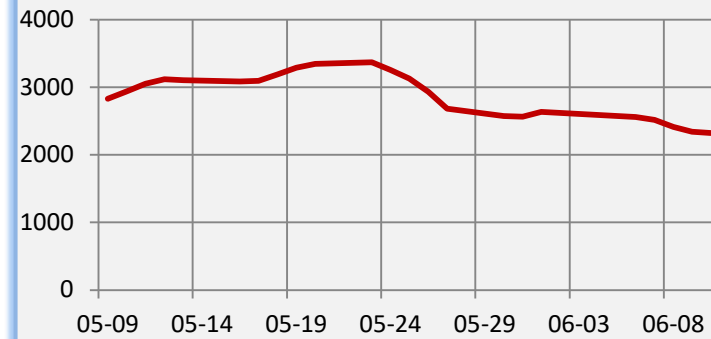
波罗的海指数	6月6日		6月7日		6月8日		6月9日		6月10日	
BDI	2,560	-73	2,514	-46	2,410	-104	2,342	-68	2,320	-22
BCI	2,757	-170	2,668	-89	2,457	-211	2,369	-88	2,371	+2
BPI	2,841	-10	2,815	-26	2,747	-68	2,674	-73	2,629	-45
BSI	2,660	-43	2,632	-28	2,585	-47	2,527	-58	2,495	-32
BHSI	1,565	-30	1,537	-28	1,510	-27	1,469	-41	1,417	-52



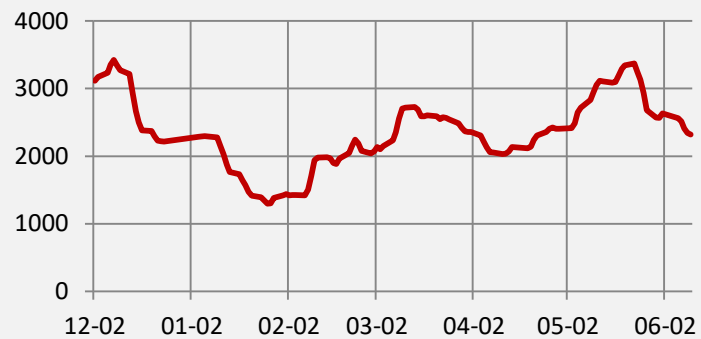
上周 BDI 指数走势



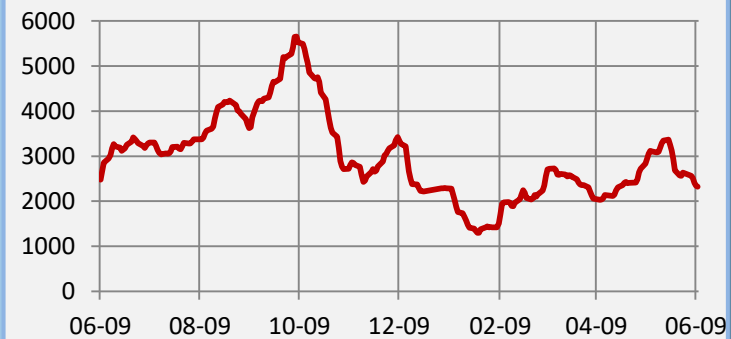
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	03/06/22	27/05/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	37,500	35,750	1750	4.9%
	一年	29,500	27,500	2000	7.3%
	三年	24,000	23,500	500	2.1%
Pmax (76K)	半年	28,750	29,000	-250	-0.9%
	一年	26,500	26,750	-250	-0.9%
	三年	17,500	17,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	30,750	30,250	500	1.7%
	一年	26,250	25,750	500	1.9%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,250	0	0.0%
	一年	23,750	23,000	750	3.3%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期：2022-06-07

3. 航运&船舶市场动态

【运价三连涨！集运公司酝酿新一轮涨价】

随着上海逐步复工复产，上海出口集装箱运价指数连涨三周，集运公司也在酝酿6月中旬启动新一轮涨价。

根据6月2日上海航运交易所发布的数据，最新一期SCFI指数上涨0.78%至4208.01点。本轮上涨主要由亚洲区间航线带动，呈现供应链前期物流需求，其中上海到波斯湾每TEU运价3039美元，单周上涨297美元，涨幅10.83%；上海到新加坡每TEU运价1044美元，周涨35美元，涨幅3.4%；到越南胡志明每TEU运价835美元，周涨69美元，涨幅9.0%；到印尼每TEU运价1143美元，周涨57美元，涨幅5.25%。另外，南美线每TEU运价6702美元，周涨215美元，涨幅3.3%。



另一方面,欧美线由于集运公司预期上海解封后会有较大货量,部署了较多船舶,但上海仅是市区与港区解封,跨县市仍需核酸检测等,货量不如预期。上海到欧洲每 TEU 运价 5855 美元,周跌 10 美元,小跌 0.17%;到地中海每 TEU 运价 6570 美元,周跌 19 美元,小跌 0.29%;到美西每 FEU 运价 7710 美元,周跌 66 美元,小跌 0.85%;到美东每 FEU 运价 10231 美元,周跌 274 美元,跌幅 2.6%。

业界分析,亚洲区间航线主要载运原材料与半成品,有了这些货接下来就有运往欧美的成品;另一方面上海与昆山、苏州等地区陆运仍有管制,尚未完全恢复正常,估计 6 月中旬才能见到较大出货量。

与此同时,国际集运公司正酝酿 6 月中旬大幅调涨运价,涨幅至少是 10%以上,不排除先以附加费形式涨价。涨价压力主要来自于两方面,一是上海逐步复工后货量增长;二是业界担心美西码头工人罢工,冲击全球运力。此外,还有一些因素迫使运价上涨的压力陡生,包括俄乌战争导致欧洲各大港口拥堵,油价高涨,集运公司响应环保新规开始减速航行,夏季旺季提前提前来临等等。

因此,全球各大集运公司开始不约而同评估调涨运价。业内人士透露,由于使连跌以来的首次调涨,涨幅应该不小,预期调涨的时间点会落在 6 月中旬附近。

来源: 国际船舶网

【贸易商疯狂抢购,液化天然气租船费率飙升】

就在美国数月前大无畏的向欧洲伸出援手,通过向欧洲出口液化天然气 (LNG) 以缓解其供给缺口,并助其摆脱对俄能源依赖的不久后,美国天然气价格因供给短缺而出现飙涨,自 2008 年以来首次突破 9 美元/每百万英热单位,而在过去的一年中,该价格已经翻了三倍。

随着欧美对俄罗斯的制裁,俄罗斯至欧洲油气运输大受影响,欧洲需要通过海运进口美国、中东地区的石油和天然气,大幅增加运距。同时,俄罗斯航运企业受到制裁,市场运力产生空缺,大幅推动即期市场运费上涨。

此外,原油方面,美国或借助页岩油开采技术向全球推销原油,利好跨大西洋航线的油轮市场;LNG 方面,俄罗斯对欧洲天然气供应短期内难以被取代,欧洲天然气缺口或需要北美的支撑,同样利好该市场。



无疑，随着美国石油出口的激增，液化天然气油轮成了最大赢家，因为液化天然气贸易商正争相在冬季之前获得液化天然气油轮。

虽然传统上随着冬季的到来，液化天然气需求本就会有所回升，但液化天然气船东和经纪人表示，英国的壳牌公司、法国的道达尔能源公司等正在进行异常提前的年度抢购，以确保有足够的航运能力在冬季需求旺季运输超冷燃料。因此，根据 Clarkson's Platou 证券公司的数据，租用一艘液化天然气油轮一年的价格接近十年来的最高水平，达到每天 12 万美元，比一年前增长了 50% 以上。

不久前透明市场研究公司 (TMR) 的数据同样显示了需求的激增，在 2021-2031 年间，全球液化天然气燃料市场的需求量将以 63.6% 的年复合增长率上升，到 2031 年将达到 4.326 亿吨。

按照液化天然气航运集团 Flex LNG 和 Avance Gas 的负责人 Oystein Kalleklev 所说：

市场已经爆炸了！在市场上很难找到任何长度可用的船只。

来源：华尔街见闻

【克拉克森研究：海工运费指数上涨，FPSO、FSRU 投资兴趣增加】

海上油气市场复苏，克拉克森海工运费指数同比上涨 26%

5 月克拉克森海工市场月报 Offshore Intelligence Monthly 摘要：

自俄乌冲突以来，能源价格持续高位运行，海工市场在 2021 年的稳步改善趋势于 2022 年得到了加强和延续。尽管挑战依旧，海工市场情绪正处于 2014 年以来的最高水平，海工市场前景也日趋乐观。

海工装置市场在 2022 年得到进一步改善。2022 年 5 月初，克拉克森海工指数已同比上涨 26%，尽管仍较 2014 年初水平下降 30%。浮式钻井装置和海工辅助船的租金价格自 2021 年初至今均有较大涨幅，分别同比增长 44% 和 43%。



尽管全球油气需求有望在 2022 年进一步增长，随着宏观经济下行压力增加，2022 年的全球油气需求已在今年二季度的预测中进行了大幅下调。由于俄罗斯油气产量在二季度放缓，2022 年全球油气供给增长预测同样下调了约 1.5 个百分点。

随着 OPEC+生产配额的放宽，全球海上石油产量有望在 2022 年增长 3.6%至 2,520 万桶/天。与此同时，由于中东地区伴生气产量的增加，全球海上天然气产量有望在 2022 年增长 4.4%至 1,287 亿立方英尺/天。预计中东地区 2022 年的海上天然气供给增长将占到全球海上天然气供给增长的三分之一。

在上述背景下，2022 年初至今海上油气项目资本支出已达 280 亿美元。预计 2022 年全年资本支出将达到 910 亿美元，较 2014-21 年平均水平上涨 13%。

能源价格高位运行，海上生产装置（包括 FPSO、FSRU）前景乐观

5 月克拉克森海上生产装置月刊（Mobile Offshore Production Monthly）摘要：

由于俄乌冲突持续至今，能源价格依旧高位运行。在此背景下，移动式海上生产装置（MOPU）市场前景较为乐观。2022 年 MOPU 订单的颁出有望受到高涨的油气价格的推动。此外，对能源供给安全的担忧也将推动以天然气生产为代表的 MOPU 项目投资。

全球 MOPU 新造和改装订单在 2021 年达到 14 个，投资额为 69 亿美元。该签单趋势有望在 2022 年得到延续。年初至今，全球 MOPU 签单数量达到 4 个，投资额为 12.5 亿美元。其中，1 个浮式生产储卸油装置（FPSO）和 2 个半潜式生产装置将部署在亚太地区，另外 1 个 FPSO 将部署在中南美地区。

除上述的 4 个于 2022 年签订的订单外，今年还敲定了 1 份 FPSO 租约，该装置建造合同已于 2019 年签订。2022 年初至今，全球共颁出 5 个 MOPU 再部署合同，其中包含的 4 个 FPSO 和 1 个半潜式生产装置将分别部署于巴西、科特迪瓦、印度尼西亚、印度和美国墨西哥湾。

俄罗斯管道天然气流量在 2022 年 5 月进一步减少，欧洲对浮式再气化装置（FSRU）的兴趣迅速增长。一些欧洲国家希望购买浮式储存再气化装置（FSRU）来作为 LNG 接收终端并替代俄罗斯的管道天然气。FSRU 的市场活跃度在 2022 年有所增加。在过去几周内，德国公司已经签订了 4 个 FSRU 的租约，而荷兰有望引入 2 个 FSRU。FSRU 的新造和改装投资有望在近期增长。

来源：克拉克森研究



【强劲的集装箱航运市场显示出疲软迹象】

在货运量激增、运力不足和港口拥堵推动连续两年创纪录的业绩之后，集装箱航运业显示出疲软的早期迹象。波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 从需求和供应两方面对市场进行了分析。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示：“集装箱市场在未来的需求和供应方面都面临着前所未有的不确定性。”

在需求方面。他指出，集装箱运量已显示出疲软的早期迹象，今年第一季度的集装箱运量与一年前相比有所下降，尽管仍高于疫情前的水平。今年 3 月进入大洋洲和欧洲的货运量尤其疲软，进入北美的货运量虽然继续显示增长，但增长速度在放缓。

Rasmussen 列出了进一步的负面迹象，包括中国集装箱运价指数 (CCFI) 较去年 11 月的峰值下降了 12.6%; 定期租船市场的费率自 3 月下旬见顶以来已经放缓; 二手船价格目前似乎已经见顶，成交量大幅放缓; 以及 2022 年新造船合同及价格上涨也有所放缓。

虽然有报告显示，在今年春季续约期间，长期合同运价走强，但随着消费者将支出从商品转向服务，现货市场显示出短期疲软的迹象。

例如，数字物流平台 Shifl 指出，美国消费者需求的减少导致自 2022 年 1 月以来，海运现货价格有所下降。Shifl 计算得出，中国与美西和美东之间的即期运费在今年 1 月创下新高后下降了一半。

Shifl 还表示，由于美国零售商目前库存过剩，运费可能会进一步下降。例如，美国服装零售商报告其库存水平很高; 许多零售商的订单仍处于待处理状态，部分原因在于断断续续的疫情封控。

此外，国际货币基金组织 (IMF) 对 2022 年全球 GDP 增长的预测下降至 3.6%，经合组织在对全球经济发展的最新预测中表示，经济增长低于此前预期。分析人士指出，这将影响集装箱市场的需求。

在供应方面。BIMCO 指出，自 2020 年第四季度以来，新造船合同活动一直很活跃，已签订了 630 万 TEU 的新合同。这些新船将从 2023 年开始交付，但大部



分将在 2024 年和 2025 年交付。

BIMCO 目前估算，2022 年全球集装箱船队运力将增长 3%，2023 年将加速增长 7.7%，到 2024 年初将达到 2740 万 TEU。不过，部分增长的运力可能会被拆船活动所抵消，虽然拆船活动在需求高峰期有所放缓，但新的环境法规(如 EEXI 和 CII)将于 2023 年生效，这可能会推动这一活动的增加。

BIMCO 在其市场分析中得出结论，许多指标表明需求增长放缓，尤其是 2022 年和 2023 年期间的贸易量，再加上船队运力增长以及供应增长将快于需求增长的潜力。

“因此，我们预测供需平衡将减弱，这将导致运费、租船费以及二手船价格下降。我们认为运费及这些价格不太可能迅速下降到疫情之前的水平。但是，如果国际货币基金组织对全球经济的最坏预测成为现实，我们不能完全排除这种可能性。” Niels Rasmussen 表示。

包括马士基和赫伯罗特在内的主要航运公司的首席执行官此前表示，他们预计市场将在 2022 年第二季度之后放缓并恢复正常。还有待观察的是衰退的深度，以及全球经济状况和其他不确定性因素，是否会导致集装箱航运市场在过去两年创纪录的增长后出现更大幅度的下滑。

来源：搜航网

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.	1230~1235	1382~1387		Steady.
Tokyo Bay	756~761	1190~1195	1255~1260	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	S. E.	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	660~665	1180~1185	1280~1285	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	777	1180	1405	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	616~621	1160~1165	1330~1335	+ 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.	1132~1140	1545~1550		Avails tight.
Rotterdam	653~658	1022~1027	1390~1395		Softer.
Malta	S. E.	1057~1063	1505~1510		Steady.
Gibraltar	S. E.	1062~1068	1555~1560		Steady.

截止日期: 2022-06-09

◆ 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	03/06/22	27/05/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,350	6,350	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,700	3,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,550	3,550	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	03/06/22	27/05/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,800	11,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,900	7,900	0	0.0%	
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: 2022-06-07

(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	Tanker	7,200	Wuchang SB Group, China	2024	Chinese (SC Shipping)	Undisclosed	St-St



2	Bulker	82,000	COSCO Yangzhou, China	2024-2026	Greek (Safe Bulkers)	Undisclosed	EEDI phase 3, NOx-Tier III
4	Bulker	82,000	COSCO Dalian, China	2024	Chinese (China Merchants Group)	4,000	NOx-Tier III
4	Bulker	82,000	DACKS, China	2024	CMB FL	4,000	EEDI phase 3, TIER III
4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2024	Chinese (China Merchants Group)	3,350	NOx-Tier III
4	Container	8,000 teu	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	MSC	13,000	LNG fuelled
4	Container	7,700 teu	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	SEASpan	13,000	LNG fuelled, T/C to MSC
4	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	South Korean (Pan Ocean)	3,220	
3	LNG	175,000 cbm	Jiangnan, China	2025-2026	ADNOC L&S	20,000	
2	LNG	174,000 cbm	KSOE, S. Korea	2025	Asians	23,000	

◆ 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
ROSEBANK	BC	177,029		2010	China	2,750	U.K	
ELIM JOYCE	BC	77,834		2004	Taiwan, PRC	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
ORIENT PRIMA	BC	76,596		2006	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
IVS PINEHURST	BC	57,811		2015	Japan	1,800	Grindrod Shipping - South African	exercised purchase option, BWTS fitted
VAN FORTUNE	BC	56,847		2009	China	1,650	HNA Technology Chinese	BWTS fitted
INTERLINK DIGNITY	BC	38,668		2015	China	2,630	Tuften Oceanic - U.K	Ice Class 1C
ADRIATIC PEARL	BC	37,293		2012	China	1,910	European	BWTS fitted, delay July '22
PACIFIC NOBLE	BC	28,198		2012	Japan	undisclosed	Meadway Shipping - Greek	BWTS fitted
BERKAH 36	BC	26,849		1986	Japan	350	Berkah Setanggi Timur	



油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
DUQM	TAK	310,084		2008	Japan	3,900	Chinese
MARVIN STAR	TAK	157,985		2009	S. Korea	2,650	Transmed - Greek
RIDGEBURY ASTARI	TAK	149,991		2002	Japan	1,550	Undisclosed
GODAM	TAK	113,553		2006	S. Korea	2,200	Undisclosed
SILVER	TAK	107,507		2010	Japan	2,750	Undisclosed
BARONESS	TAK	105,335		2011	Japan	3,300	Undisclosed
SABREWING	TAK	49,323		2004	Japan	950	Chinese
CHALLENGE PASSAGE	TAK	48,658		2005	Japan	1,280	Undisclosed
MAERSK CAELUM	TAK	45,999		2016	S. Korea	23,000	Kmarin - S.Korean
MAERSK NAVIGATOR	TAK	45,999		2016	S. Korea		
MAERSK SEAFARER	TAK	45,999		2016	S. Korea		
MAERSK CUMULUS	TAK	39,999		2016	S. Korea		
MAERSK NIMBUS	TAK	39,999		2017	S. Korea		
MAERSK STRATUS	TAK	39,999		2017	S. Korea		
MAERSK CIRRUS	TAK	39,999		2017	S. Korea		
MAERSK ALTUS	TAK	39,999		2017	S. Korea	940	en bloc, BWTS fitted, on subs
ANGEL NO. 6	TAK	45,663		2005	Japan		
HANS SCHOLL	TAK	40,250		2004	S. Korea		
CHEM EAGLE	TAK	25,421		2008	S. Korea		
CHEM VENUS	TAK	19,888		2004	Japan		
						990	BWTS fitted, St-St

◆ 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
SMOOTH SEA 2	TAK	3,044	1,096	1983	Japan	undisclosed	

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
IZABELLA	TAK		1,627	2004	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
KENTA MARU	OTHER/REF	3,143	1,820	1987	Japan	undisclosed	as is Bangkok

◆ALCO 防损通函

【进入封闭处所——你准备好了吗？】

反复发生的封闭处所事故总是在残酷地提醒着我们，未经适当培训或不遵守程序进入封闭处所都可能导致海员丧生或严重受伤。我们也经常看到海员在试图救助船员同伴时如此贸然行事，最终在封闭处所内不幸遇难。

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
2022-06-10	669.940	711.460	4.986	85.355	836.850	65.634	863.340	475.650	527.570
2022-06-09	668.110	716.080	4.971	85.132	837.940	65.728	902.110	480.670	532.370
2022-06-08	666.340	712.890	5.017	84.927	838.720	65.946	924.340	481.390	531.530
2022-06-07	666.490	712.280	5.042	84.956	834.100	65.882	920.890	478.600	529.530
2022-06-06	666.910	715.610	5.101	84.997	833.750	65.723	945.490	481.110	530.330

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	0.81929	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.28214
2 个月	--	3 个月	1.74471	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.31157	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.00543		

2022-06-10

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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