



全一海运市场周报

2022.06 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.06.13 - 06.17 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场运行总体平稳 运价指数继续回落】

新冠疫情在全球持续蔓延，欧洲地缘政治冲突，对世界经济复苏造成巨大困扰。中国积极落实各项防疫政策，上海在复工复产后疫情防控形势总体稳定，上海港在上级相关部门的积极协调组织下，生产经营稳中向好。本周，中国出口集装箱运输市场运行总体保持平稳。6月17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4221.96点，较上期微跌0.3%。

欧洲航线：受地缘政治影响，欧洲市场需求较前期略有下滑。然而，欧洲疫情形势依然严峻，加之上海港恢复形势逐步向好，市场对各类物资运输需求总体保持较高水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，运价略有下滑。6月17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5793美元/TEU，较上期微跌0.9%。地中海航线，航线总体情况和装载率与欧洲航线类似，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，即期市场订舱价格小幅下跌。6月17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6487美元/TEU，较上期下跌1.1%。

北美航线：美国新冠疫情仍处于较高水平，加之近期地缘政治因素导致部分国际大宗商品价格大幅上涨；为应对持续的通胀压力，美联储6月15日宣布了自1994年以来单次最大幅度加息，市场对各类货物运输需求仍保持高位。疫情下美国集疏运体系效能低下的弊端依然存在，但航线运输供需情况总体保持稳定。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本接近满载水平。6月17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7489美元/FEU和10073美元/FEU，分别较上期下跌1.8%和下跌0.2%。

波斯湾航线：目的地市场疫情防控形势总体稳定，运输需求在斋月过后已逐步恢复，加之上海港复工复产步伐加快，市场供需状况总体向好。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%以上，市场运价继续反弹。6月17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3417美元/TEU，较上期上涨4.6%。



澳新航线：随着澳大利亚防疫措施的解除，当地疫情仍处于高发态势。各类生活物资运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，即期市场订舱价格总体平稳。6月17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3402美元/TEU，较上期基本持平。

南美航线，南美为新冠疫情高发地区，新冠疫情防控形势总体较为严峻，当地对各类生活物资及医疗用品进口依赖度较高。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%以上，部分班次装载率略低，即期市场订舱价格上升。6月17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7632美元/TEU，较上期上涨5.8%。

日本航线：本周运输需求稳定，市场运价运行平稳。6月17日，中国出口至日本航线运价指数为1222.90点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场运价低位盘整 综合指数基本持平】

本周，受沿海地区高温多雨天气影响，大宗散货下游需求整体偏弱，加上库存充足，采购积极性不高，运价继续低位盘整，综合指数基本持平。6月17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1052.09点，较上周下跌0.05%。

煤炭市场：市场需求方面，受华南地区强降雨影响和中东部地区的高温影响，本周沿海八省电厂日耗煤量小幅波动，震荡于165万吨水平，但仍处于整体偏低状态，电厂库存继续维持在3000万吨高位，其中华南可用在20天以上，华东保持在15天左右。煤炭价格方面，在政府多次强调保障煤炭供应的影响下，大型煤电企业加大中长期履约力度，煤矿优先保障长协及内部用煤，从而导致市场煤货源供应收缩，在下游工厂及非电终端的较高拉运热情下，煤矿普遍上调价格至限价上限。在政策及市场双重作用下，煤炭价格上涨下跌均存在较强阻力。运价走势方面，华南强降雨天气贯穿本周，流域来水好于预期，水电同比大幅增长，电厂存煤处于历史高位，补库拉运节奏放缓，巴拿马型船需求减少明显。但在一揽子稳经济政策落地背景下，以及二季度收官前夕，非电企业补库意愿陆续释放，5.7万吨小货量运力颇受青睐，部分船期出现紧张，沿海煤炭运价整体平稳。

6月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1047.36点，较上周下跌0.1%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收694.44点，较上周下跌1.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为28.2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36.5元/吨，较上周下跌1.0元/吨。



金属矿石市场：近期，国内建筑钢材市场延续弱势，市场成交量回落明显，去库存压力较大。虽然政府多次释放稳增长信号，但现实需求依旧偏弱，表观消费量也呈现明显回落态势，叠加南方地区即将进入高温多雨季节，预计未来一段时间钢材需求也将延续弱势。受此影响，金属矿石运输市场需求冷清，运价低位盘整。6月17日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收723.86点，较上周下跌0.4%。

粮食市场：玉米价格小幅波动。随着玉米持续涨价，部分贸易商顺势出货，企业补库压力减弱，涨价热情降温，价格窄幅下调。南方销区饲料企业库存充足，采购依旧倾向于进口玉米、糙米等替代性原料。不过，随着疫情好转，本周粮食货盘出货量明显增加，但因市场运力充足，粮食运价上涨不如预期。6月17日，沿海粮食货种运价指数报1096.87点，较上周上涨1.2%。

成品油市场：本周为赶月度销售任务进度，主营公司继续促销。不过，因南方雨水天气偏多，抑制汽柴油市场需求，中下游心态较为谨慎，继续以刚需采购为主。运输方面，部分炼厂受税票和需求影响，压港情况较为严重，搁置部分市场运力，成品油运输市场船货双弱，运价小幅波动。6月17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1025.54点，较上周下跌0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型波动运行 租金指数小幅上涨】

本周，海岬型船两洋市场货量有所分化，太平洋市场货盘稳定，而巴西长航线运输需求较为疲软，运价震荡向上。巴拿马型船与超灵便型船煤炭货盘支撑作用渐显，租金先抑后扬。整体而言，三大船型市场均呈波动走势的影响下，远东干散货租金指数先降后升，小幅上涨。6月16日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为2199.61点，较上周四上涨1.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡向上。太平洋市场，上周末市场受稍高成交消息带动，市场情绪渐有回稳态势，运价小幅上涨。本周，太平洋市场货盘稳定而长航线运输需求较为疲软，但市场心态整体向好，运价保持震荡向上态势。6月16日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为18583美元，较上周四上涨5.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.667美元/吨，较上周四上涨4.1%。远程矿航线本周运输需求仍显不足，市场震荡运行，全周运价小幅上涨。6月16日，巴西图巴朗至青岛航线运价为31.961美元/吨，较上周四上涨1.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬。太平洋市场，由于全国多地气温逐步回升，迎峰度夏叠加复工复产范围扩大，国内用煤需求渐有增长，带动进口煤市场活跃度小幅回升。同时，受到国际煤炭价格维持高位运行影响，日韩等国短期煤炭进口需求稍有减弱。本周初，印尼回南中国方向货盘虽略有增加，但受限于市场运力供给相对富余，租金承压下探。周中开始，随着煤炭货盘有明显改善，消耗部分即期过剩运力，船东看涨情绪渐浓，带动租金稳步回升。6月16日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22500 美元，较上周四下跌 1.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.980 美元/吨，较上周四下跌 0.3%。粮食市场，本周初市场相对安静，维持较低活跃度，运价继续下挫。周中，在太平洋市场看涨情绪的带动下，叠加部分月底装期货盘支撑，运价企稳上行。6月16日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 69.040 美元/吨，较上周四上涨 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先降后升。本周初，煤炭货盘略有增加，但对即期运价提振并不明显，叠加镍矿、钢材货种运输需求明显回落，租金承压下行。下半周，煤炭货盘对市场的支撑逐渐显现，市场氛围渐好，但其余货种仍表现一般，制约租金整体涨势，全周租金微幅下跌。6月16日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24300 美元，较上周四下跌 0.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.702 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有升 成品油运价持续上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至6月10日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存超预期增加，汽油库存小幅下降。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 2.3%。联合国在近日公布了 2022 年中世界经济形势与展望，指出尚处于疫情恢复期的全球经济，在通胀压力不断加剧的情况下，增速持续放缓，打压油价。美国财政部于本周四发布公告，对伊朗多家石化企业以及相关外国合作企业实施制裁，迫使伊朗回到 2015 年核协议后，限制伊朗石油化工产品的出口，油价跌幅有限。本周布伦特原油期货价格高位回落，周四报 119.31 美元/桶，较 6 月 9 日下跌 3.46%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价一日千里，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有升。6月16日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 802.38 点，较 6 月 9 日上涨 0.8%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场启动缓慢，上半周由于部分船东、租家和经纪人仍在希腊参加波塞冬海事展，船货交投信息少且滞后，租家始终通过私下拿船控制市场，运价低位徘徊；下半周大西洋美湾成交增加，特别是西非航线的苏伊士船型有明显上升，随着中东 7 月装期的货盘逐渐进场，给市场注入一些活力，运价稳中有升。目前高昂的燃料油价格让 WS 点位几乎没有下滑空间，但是充足的船位同样很难让市场有明显起色。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波



27 万吨级船运价（CT1）报 WS44.93，较 6 月 9 日上涨 0.7%，CT1 的 5 日平均为 WS44.86，较上周平均上涨 1.4%，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 WS46.01，上涨 1.0%，平均为 WS45.76，TCE 平均-1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平一日千里。西非至欧洲市场运价上涨至 WS115（TCE 约 1.5 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS130（TCE 约 2.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有升，地中海及欧美航线不断回暖，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价保持在 WS176（TCE 约 1.4 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS204（TCE 约 4.1 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS160（TCE 约 2.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS174（TCE 约 3.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价维持在 WS187（TCE 约 1.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至 WS166（TCE 约 1.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅上涨，欧美航线稳中有降，综合水平持续上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS476（TCE 约 4.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS378（TCE 约 5.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS301（TCE 约 5.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS178 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS365（TCE 约 3.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国际散货量缩价跌】

6 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1239.87 点，环比微跌 0.44%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、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 0.04%、0.10%、0.25%、0.99%。

中国煤炭和铁矿石需求减少，国际干散货航运市场剧烈波动，BDI 指数周二收于 2284 点，环比下跌 9.15%，海岬型船运费在 5 月 23 日完成上一轮反弹后，波罗的海海岬型船指数（BCI）在 14 个交易日下跌 49.85%，国际干散货船二手船价格大幅震荡。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 2518 万美元，环比上涨 3.87%；57000DWT 吨级散货船估值 2829 万美元，环比下跌 3.72%；75000DWT 吨级散货船估值 3295 万美元，环比上涨 0.55%；170000DWT 吨级散货船估值 5070 万美元，环比下跌 1.14%。当前，国际干散货船 1 年期期租租金除灵便型和超龄便型船较坚挺外，巴拿马型和海岬型船租金环比上期分别下跌 8.49%、8.47%，预计国际干散货船二手船价格短期宽幅波动。本期，国际二手散货船市场成交萎缩，共计成交 15 艘（环比减少 15 艘），总运力 86.30 万载重吨，总成交金额 35780 万美元，平均船龄 10.13 年。

欧美国家进入能源消耗高区，全球经济发展带来持续旺盛的需求压力，能源开采逼近极限，国际油价上行趋势还会持续相当长的时间。布伦特原油期货价周二收于 120.86 美元/桶，环比下跌 0.01%。国际油轮租金平稳反弹，油轮船价平稳波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2947 万美元，环比下跌 0.23%；74000DWT 吨级油轮估值 2956 万美元，环比上涨 0.34%；105000DWT 吨级油轮估值 4628 万美元，环比上涨 1.12%；158000DWT 吨级油轮估值 5043 万美元，环比下跌 1.17%；300000DWT 吨级油轮估值 8427 万美元，环比下跌 0.46%。短期，运力明显短缺，运费行情出现反弹，油轮市场峰回路转，预计国际油轮船价短期易涨难跌。本期，国际油轮二手船市场成交基本活跃，总共成交 15 艘（环比减少 1 艘），总运力 95.96 万载重吨，总成交金额 42565 万美元，平均船龄 10.80 年。其中，马士基以 2.3 亿美元的价格一次性打包出售 8 艘韩国建造的现代型成品油轮。

沿海运输需求较弱，市场以观望为主，商谈活跃度较低，运价呈现平躺态势，沿海散货船二手船价格小幅阴跌。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 239 万人民币，环比下跌 0.31%；5000DWT 吨级散货船估值 1474 万人民币，环比下跌 0.15%。本期，沿海散货船成交稀少。

基建、房地产基本面明显转弱，建材市场需求难有较大回升，内河航运市场震荡偏弱运行，内河散货船价格跌多涨少。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 58 万人民币，环比上涨 1.52%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比下跌 0.07%；2000DWT 吨级散货船估值 288 万人民币，环比下跌 0.08%；3000DWT 吨级散货船估值 353 万人民币，环比下跌 5.15%。本期，内河二手散货船市场成交活跃，总共成交 39 艘（环比增加 37 艘），总运力 7.02 万载重吨，总成交金额 9482.40 万人民币，平均船龄 8.97 年。

来源：上海航运交易所

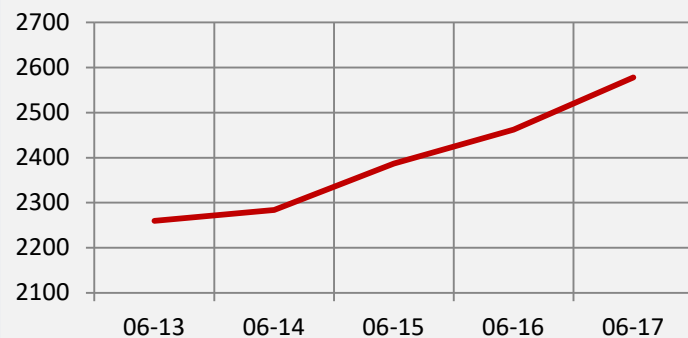


2. 国际干散货海运指数回顾

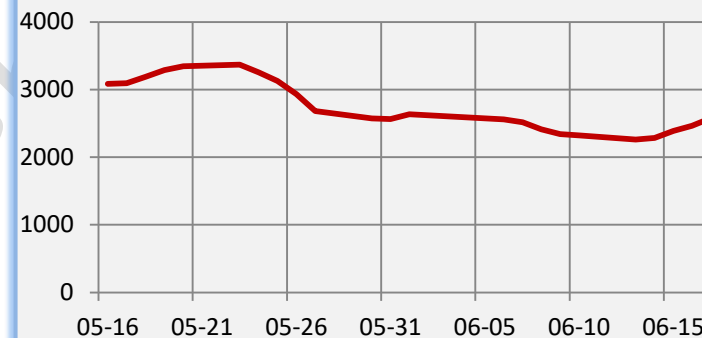
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

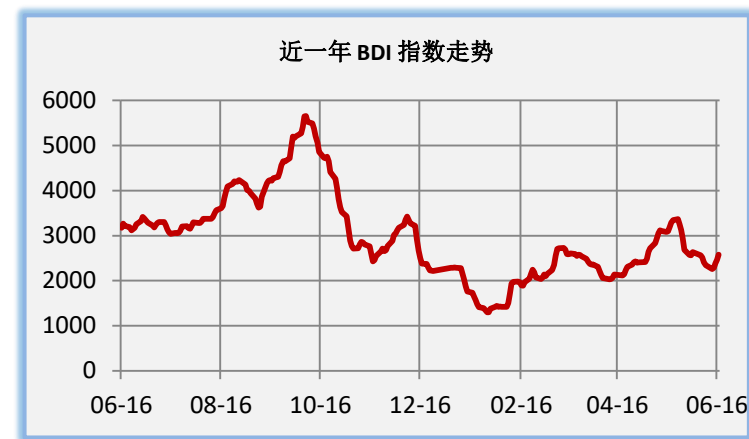
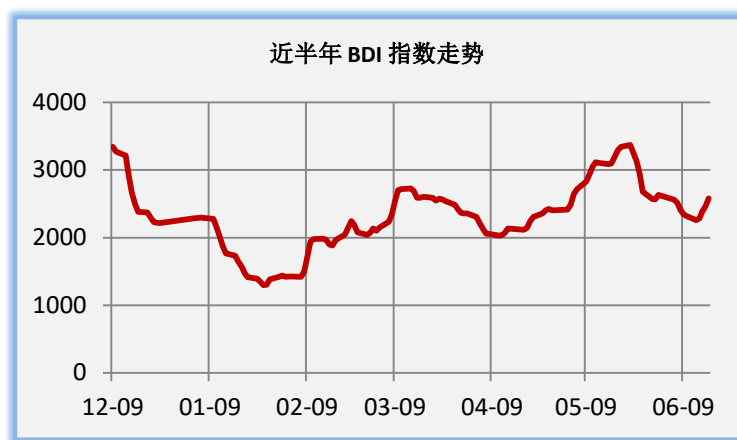
波罗的海指数	6月13日		6月14日		6月15日		6月16日		6月17日	
BDI	2,260	-60	2,284	+24	2,387	+103	2,462	+75	2,578	+116
BCI	2,246	-125	2,308	+62	2,551	+243	2,702	+151	2,987	+285
BPI	2,600	-29	2,629	+29	2,706	+77	2,790	+84	2,862	+72
BSI	2,463	-32	2,451	-12	2,454	+3	2,460	+6	2,467	+7
BHSI	1,400	-17	1,372	-28	1,349	-23	1,341	-8	1,343	+2

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	10/06/22	03/06/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	34,000	37,500	-3500	-9.3%
	一年	27,000	29,500	-2500	-8.5%
	三年	23,000	24,000	-1000	-4.2%
Pmax (76K)	半年	26,750	28,750	-2000	-7.0%
	一年	24,250	26,500	-2250	-8.5%
	三年	17,000	17,500	-500	-2.9%
Smax (55K)	半年	30,750	30,750	0	0.0%
	一年	26,250	26,250	0	0.0%
	三年	17,750	17,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,250	0	0.0%
	一年	23,750	23,750	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%

截止日期: 2022-06-14



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Nikolas XL' 2006 82379 dwt dely Manila prompt trip via EC Australia redel East Africa \$20,000 - Meadway

'Oceania Graeca' 2019 82033 dwt dely CJK 20/22 Jun trip via EC Australia redel India \$25,000 - LSS

'Tomini Dynasty' 2018 63657 dwt dely Chittagong prompt trip via Indonesia redel WC India approx. \$28,000 - cnr

'IVS Okudogo' 2019 61331 dwt dely Recalada end Jun trip redel SE Asia \$21,500 + \$1,150,000 bb - Omega

'Zhe Hai 363' 2011 57525 dwt dely Kosichang 20/21 Jun trip redel Chittagong intention clinker \$40,000 - cnr

'Jian Xing' 2002 53553 dwt dely Lanshan 19/23 Jun trip via Japan redel Philippines \$25,000 - Meadway

4. [航运&船舶市场动态](#)

【欧盟两大禁令或改变油轮市场】

从欧盟和英国最近几天的一系列举措来看，油轮和能源市场必将面临新的变化。船舶经纪商 Intermodal 在其最新的周报中指出，市场正在推动新的石油供应路径过渡，但“俄罗斯石油工业是否会被从主要贸易模式中剔除”这一问题仍有待回答。

根据 Intermodal 公司分析师 Alexandros Christakoudis（油轮租赁）的说法，“对于这个问题的答案只能残酷地耸耸肩，需求和明确的政治差别似乎使得俄罗斯原油及其副产品正寻求船对船转移代理。所有的油轮航行（特别是到美国的航行）均在俄罗斯能源货物进口禁令之前完成，并受到全球经济从疫情中



复苏的提振，因此制裁和其他限制对俄罗斯的影响尚未反映在其出货量上。”

“欧盟的石油协议是一种妥协，但也很有意义，因为俄罗斯强烈依赖其能源出口，欧盟声称这一协议将在今年年底前将俄罗斯的石油进口减少 90%以上。俄罗斯将寻求新的市场，但就石油而言，这将需要时间。例如，没有将石油出口从欧洲转移到亚洲的基础设施，且这种销售将需要以较低的价格实现。还有俄罗斯天然气的问题，这可能是未来禁运的对象。在这种观念下，特别是俄罗斯燃料油的 STS 运输明显上升，希腊，特别是卡拉马塔 STS 区在地理上适合俄罗斯产品运出黑海的区域，那里的运输成本和保险费激增。” Alexandros Christakoudis 说。

“尽管如此，人们应该认识到，在英国和布鲁塞尔同意禁止承保运载俄罗斯石油的船只后，这个世界上最大的原油生产国之一很可能被拒之于海运出口市场外。运送俄罗斯石油的船只将急于寻找其他保险，否则将被全球港口拒绝。尽管西方对俄罗斯的金融体系进行了制裁，但俄罗斯的石油出口在很大程度上还是保持着。业内高管表示，保险禁令的调整可以改变这种情况，并解决欧盟海运石油禁运的根本问题，即俄罗斯可以简单地将其原油转到其他地方。”

“英国和欧盟的海上保险禁令对运载俄罗斯石油的船只的影响怎么强调都不为过，与十年前保险禁令对伊朗石油的影响相似，这很可能使俄罗斯的石油贸易走上与伊朗同样的道路。自从西方政府首次禁止保险公司为伊朗石油运输提供保险，以及对帮助规避制裁的第三方实施二级制裁，已经过去了十年，针对世界第三大石油生产国俄罗斯，这一举措可能会对全球能源市场产生更深远的影响。” Intermodal 的分析师总结道。

来源:海运圈聚焦

【0.1%！IMO 限制地中海船用燃油硫含量】

在本周的国际海事组织线上会议上，航运业的全球监管机构裁定，作为清理该行业的更广泛努力的一部分，船舶必须削减用于地中海航行的燃料中的硫含量。其中一位国际海事组织发言人表示，地中海地区船用燃料的最大允许硫含量应下降至 0.1%。

虽然此次限硫令下调的涵盖范围要小得多，但仍可能带来一些可观的好处。根据包括法国、意大利和土耳其在内的多个国家在会议前提交给国际海事组织的提案，这项规则将每年防止超过 1,000 例的过早死亡和 2,000 例的儿童哮喘病例。

2020 年，国际海事组织将全球船用燃料的硫含量限制从 3.5%大幅降低 至 0.5%，这迫使托运人停止使用他们依赖了数十年的旧燃料，转投于特殊的船上清洁系



统。这种预期的变化导致了燃料市场价格的急剧波动,并引发了对燃料供应和船舶安全的担忧。

对此国际燃料工业协会主任 UnniEinemo 表示,“新的排放控制区有足够的合规燃料供应。地中海和全球的大多数供应地点都提供含硫量最高为 0.1%的船用柴油。”

据悉,本项规则最快可能于 2025 年开始实施。

新负担

据悉,每年有超过 30,000 艘船舶在地中海区域运营。该地区是油轮的主要航线,对于运送消费品和谷物等其他商品的船舶也至关重要。船舶造成的空气污染影响的不仅仅是港口和海岸线,也会传播到数百公里的内陆。

各国在提案中表示:“与空气质量的改善、与空气污染相关的过早死亡率和健康发病率的降低以及对环境的其他好处相比,国际航运所承受的负担很小。”在其他一些地区,包括北美和北海,已经存在将船舶燃料的硫含量限制在 0.1%的排放控制区。

除了使用更清洁的船用燃料外,如果船旗国批准,船舶还可以使用废气净化系统(洗涤器)来遵守新规则。

地中海法规生效的确切日期将在今年 12 月的另一次 IMO 会议上得到确认。

来源:海事服务网

【赫伯罗特：集装箱运力增长将超过需求增长】

根据 BIMCO 的数据,在过去的两年里,集装箱船新造船订单量快速增长,目前已占现有船队运力的 28%。尽管从历史上看,这一数字仍处于低位,但就绝对运力而言,相当于 700 万 TEU 的历史最高水平。



赫伯罗特首席执行官 Ralf Habben Jansen 表示，从今年下半年开始，集运市场供需平衡将受到影响。虽然今年 3% 的船队增长与 3% 的需求增长相匹配，但 2023 年的船队增长将达到 8%，而需求预计仅增长 4%。

但 Jansen 同时指出，需求增长预期仍偏乐观。而且从运力供给看，船队运力增长统计只包括新增船舶而没有考虑物流供应链拥堵挤占的运力，预计仍有 10%~12% 的现有船舶运力因拥堵而无法正常运转。虽然拥堵不会很快消失，但从今年下半年开始拥堵会有所缓解。

当前由于通货膨胀和能源价格上涨，全球经济放缓的可能性较高。如果全球经济衰退，那么将对集装箱运输产生影响。集装箱贸易统计公司的数据显示，今年前四个月的集装箱贸易量比 2021 年同期下降了 2.4%。

来源:劳氏日报

【三大主力船型运输市场前瞻】

集装箱运输市场

短期看，运力方面，Clarksons 数据显示，5 月份全球在港集装箱船运力在 900 万 TEU 以上，占总运力的比例一直保持在 36% 以上，港口拥堵问题仍然严重；同时，纽约联储发布的最新全球供应链压力指数(GSCPI)显示，4 月全球供应链压力加剧。需求方面，美国消费需求仍具有韧性，4 月零售销售环比上升 0.9%；同时，零售商比往年更早订舱，以避免出现去年的库存缺口，预计将与中国主要港口的物流恢复叠加，对运价带来上行压力。

全年看，Alphaliner 和 Clarksons 分别预测，2022 年集运需求增速分别为 4.9% 和 0.5% (Alphaliner 需求预测不含运距)，运力增速分别为 4.3% 和 3.5%；2023 年需求增速分别为 4.5% 和 2.3%，运力增速均为 8.3%。Drewry 预测，支持高运价的市场环境特别是供应链中断将延续到 2023 年。纽约航运交易所(NYSHEX)表示，二季度截至 5 月中旬，在该平台交易的集装箱运输合约中，多年合约占比已达 77%，高于一季度的 63%。但需要指出的是，需求走弱的迹象已经出现，全球通胀压力、欧洲“生活成本危机”、美国消费者转向服务消费、中国经济减速和疫情防控措施等对出货量的影响，正将使下行风险不断累积。



干散货运输市场

受地缘政治冲突的影响，全球干散货海运贸易量增速有所下滑，但增加了航线运距和吨海里需求。预计 2022 年全球干散货海运贸易量增速为 0.1%，海运周转量增速为 1.4%，船队增速为 2.2%。而 2023 年海运贸易量增速将回升至 1.7%，海运周转量增速反弹至 1.9%，船队增速降至 0.5%。

分货种来看，2022 年铁矿石海运贸易量为 15.23 亿吨，同比仅增长 0.4%；煤炭海运贸易量为 12.25 亿吨，同比减少 0.6%；粮食海运贸易量受地缘冲突的持续影响，可能降至 5 亿吨，同比减少 3.6%。；只有小宗散货表现积极，增幅为 1.1%，海运贸易量将达到 21.19 亿吨。

油轮运输市场

短期看，原油贸易有望恢复，将阻止运价进一步下滑。长期看，以美国、巴西、挪威出口为代表的新贸易航线正在不断强化，印度尼西亚等东南亚国家也有增产潜力，加之油轮运力增速仍处在历史低位，油轮市场基本面依然向好，复苏机会仍存。

三大机构继续下调 2022 年需求增幅预测，OPEC、IEA 和 EIA 分别下调了 31 万桶/日、10 万桶/日和 19 万桶/日，至 336 万桶/日、180 万桶/日和 222 万桶/日。Clarksons 预测，2022 年原油轮需求增幅为 6.8%，供给增幅为 4.5%，其中 VLCC 需求增幅为 6.4%，供给增幅为 5.7%。

来源：中远海运研究中心

【旺季即将到来，美国进口预期强劲】

尽管通胀飙升，消费者信心受挫，但洛杉矶港行政总裁 Gene Seroka 认为，未来几个月美国进口箱量仍将持续走强。

Seroka 表示，零售商继续补充库存，商品销售量仍然强劲，进入美国工厂的零部件进口量也在增加，大量货物正在运输中，本月底开始到货。他预计今年运量将提早达到峰值。

Seroka 指出，离开亚洲的船只数量一直非常稳定。南加州海运交易所（Marine Exchange of Southern California）的数据显示，本周有 47 艘集装箱船离



开亚洲前往洛杉矶港或长滩港，较 1 月第一周增加了 27%。

长滩港日前公布了 5 月份吞吐量数据。5 月份该港总吞吐量为 967900 TEU，为月度记录第三高，仅次于 2021 年 5 月和 2020 年 10 月。今年 5 月的吞吐量比 2017—2021 年 5 月的平均值高出 21%。

洛杉矶港的进口箱量为 499960 TEU，比前 5 年的平均水平高出 20%。出口箱量增至 125656 TEU，同比增长 14%，达到 2020 年 11 月以来的最高水平。空箱数量为 342285 TEU。Seroka 表示，来自亚洲的进口量仍然很大，亚洲对空箱的需求很高。

2022 年洛杉矶和长滩港的月度进口箱量几乎与 2021 年持平，且远高于 2018—2020 年。1—5 月两个港口的总进口箱量同比基本持平，仅略下降 0.5%，减少了 23316 TEU。

如果经济不出现衰退，那么下半年供应链将面临挑战。

从积极面看，南加州港口外的排队船只正在逐渐减少。周二，有 27 艘集装箱船在洛杉矶和长滩港外等待泊位，低于 1 月份的 109 艘。

从消极面看，码头运出的货物 30 天平均值为 179000 TEU，低于此前均值 200000 TEU；集装箱和底盘的停留时间为 9 天，而正常是 3.5 天。

码头铁路运营问题尤其突出。码头上现有 29000 个集装箱在等待铁路转运，其中 15000 个已经等待了 9 天或更长时间。正常情况下约有 9000 个集装箱等待铁路转运，且等待时间不会超过 9 天。

此外，旺季可能面临的另一个挑战是码头工人与其雇主之间的谈判。港口劳动合同将于今年 7 月 1 日到期。周二，双方发表了一份联合声明，声明在此之前不太可能达成协议，但货物运输不会中断。

来源:中国远洋海运 e 刊



【油轮市场需求将增长 3.5%~5.6%】

欧洲进口商减少俄罗斯原油进口导致俄罗斯原油大量流向亚洲。有预测称，如果欧洲完全停止从俄罗斯进口海运石油，将影响平均每月 5500 万桶（约 180 万桶/日）的货量。如果包括哈萨克斯坦石油，则每月将有多达 8500 万桶（约 280 万桶/日）受到影响。

印度已经将从俄罗斯进口原油量增加到 90 多万桶/日（去年仅为 3 万桶/日），该国很可能将这个�数增加到约 100 万桶/日。预计中国可能每月增加 1500 万桶，相当于每天增加 50 万桶。在这种情况下，全球原油轮的需求将增加 3.5%（1.8%与印度有关，1.7%与中国有关）。

较为乐观的情境是，印度将来自俄罗斯的原油进口量增加到每月 4500 万桶，即 150 万桶/日；中国增加到每月 2500 万桶，即 83 万桶/日，这将使全球原油轮需求增长 5.6%（2.8%与印度相关，2.8%与中国相关）。

与此同时，欧洲进口商将逐步减少俄罗斯成品油进口，这可能会推动成品油轮运输需求增长近 4.2%。

来自普氏全球海上商品（S&P Global Commodities at Sea）的数据显示，去年俄罗斯平均每月向欧洲运送了约 3000 万桶成品油，其中约有 2000 万桶是汽油/柴油，相当于每天 70 万桶。

从俄罗斯到欧洲的平均航程为 8 天，而到西非和拉丁美洲的平均航程分别为 25 天和 30 天。假设这些成品油中的 60%运往西非、40%运往拉丁美洲，则成品油轮运输需求分别增长了约 2.2%和 2%，即与去年相比总计增长了 4.2%。

当前 MR 型油轮是俄罗斯成品油出口欧洲的主力船型，每月需要约 106 个航次，此外还需要 3 个航次的 LR1 型和 3 个航次的 LR2 型油轮。而贸易流向的变化将提升 LR1 型和 LR2 型油轮的需求。

但若英国和欧盟禁止对运输俄罗斯石油的油轮提供海事保险服务，则油运市场基本面将受到严重影响。

这项禁令将在石油禁令实施半年后生效，可能会对俄罗斯黑海和波罗的海的石油出口带来压力，并可能导致出口下降至 100 万桶/日。



目前欧洲船东控制着全球超过三分之一的油轮运力，其中希腊船东在俄罗斯原油出口运输中占主导地位。市场分析师称，若保险禁令生效，市场将难以找到足够的运力。

来源:中国远洋海运 e 刊

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.	1140~1145	1372~1377		Steady.
Tokyo Bay	761~766	1235~1240	1317~1322	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	1137~1142	1450~1455	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	660~665	1180~1185	1340~1345	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	752	1150	1405	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	630~635	1085~1090	1395~1400	+ 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.	1125~1130	1569~1574		Avails tight.
Rotterdam	645~650	930~935	1347~1355		Softer.
Malta	S. E.	990~995	1469~1474		Steady.
Gibraltar	S. E.	992~997	1529~1534		Steady.

截止日期: 2022-06-16

◆ 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	10/06/22	03/06/22	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	10/06/22	03/06/22	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	4,250	4,200	50	1.2%	

截止日期： 2022-06-14

(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)
2	Tanker	115,000	Hyundai, S. Korea	2025	Thenamaris	6,250
4	Tanker	6,700	Icdas, Turkey	2024	Utkilen - Norwegian	3,300
5	Bulker	82,000	COSCO, China	2023-2024	ICBC Leasing	3,250
4	Bulker	63,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2024-2025	Thenamaris - Greek	3,650
4	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	H-Line Shipping, Pan Ocean, and SK Shipping - Korean consortium	21,000
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2025	Knutsen - Norwegian	21,500
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Maran Gas - Greek	23,370
2	Container	23,000 teu	Imabari, Japan	2025	Doun Kisen - Japanese	26,000
1	Container	23,000 teu	Imabari, Japan	2025	Nissen Kaiun - Japanese	26,000
1	Container	23,000 teu	Imabari, Japan	2025	Shoei Kisen Kaisha - Japanese	26,000
6	Container	8,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2025	CMA CGM - French	12,400
4	Container	8,000 teu	K Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	MSC - Swiss	13,000



◆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
HL PRIDE	BC	179,656		2016	China	4,500	JP Morgan - U.S.A	BWTS fitted
NORD LYRA	BC	82,318		2020	China	3,850	Greek	en bloc each*, BWTS
NORD LUNA	BC	82,308		2020	China	3,850	Greek	fitted
IZABELLA M	BC	79,200		2011	China	undisclosed	Undisclosed	geared, BWTS fitted
ORIENT BEAUTY	BC	76,598		2005	Japan	1,725	Indonesian	BWTS fitted
JAL SHAKTI	BC	69,925		1995	Japan	750	Chinese	
NAVIGARE BOREAS	BC	61,491		2016	China	2,900	Undisclosed	incl TC, BWTS fitted
TRITON SWAN	BC	61,457		2012	Japan	undisclosed	Hongkong	BWTS fitted
BAO PROGRESS	BC	56,729		2011	China	1,760	Greek	BWTS fitted
ANNE METTE BULKER	BC	38,118		2012	Japan	2,300	Deval - Turkish	
ANSAC COLUMBIA	BC	37,993		2017	Japan	2,880	Undisclosed	BWTS fitted
CANOPUS	BC	28,515		2006	Japan	1,300	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
SEAMAX FAIRFIELD	CV	111,184	8,208	2006	S. Korea			
SEAMAX DARIEN	CV	105,446	8,063	2003	S. Korea			
SEAMAX BRIDGEPORT	CV	105,436	8,063	2003	S. Korea	30,000	MSC - Swiss	en bloc
SEAMAX GREENWICH	CV	101,847	8,238	2004	S. Korea			
SEAMAX NEW HAVEN	CV	100,887	8,073	2005	S. Korea			
AGAMEMNON	CV	103,772	8,266	2007	S. Korea	13,000	MSC - Swiss	en bloc*
ARCHIMIDIS	CV	103,717	8,266	2006	S. Korea			
LYON II	CV	77,949	6,627	2001	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	*
PARIS II	CV	77,941	6,627	2001	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
SUDEROOG	CV	16,939	1,306	2005	China	2,200	MSC - Swiss	
A MIZUHO	CV	13,676	1,118	2008	China	2,100	MSC - Swiss	

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
MARIDAKI	TAK	299,990		2005	Japan	3,650	Undisclosed	BWTS fitted
NORDIC MOON	TAK	160,200		2002	S. Korea	1,600	Undisclosed	
SEA BEECH	TAK	106,138		2003	Japan	1,600	Undisclosed	



CYGNUS	TAK	51,218	2007	S. Korea	1,500	Leonhardt & Blumberg - German	en bloc each, BWTS
SEXTANS	TAK	51,215	2007	S. Korea	1,500	Leonhardt & Blumberg - German	fitted

◆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
HIKARI	TAK	300,667	38,673	2003	Japan	606.00	
KYOTO	TAK	281,050	42,099	2000	Japan	606.00	

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
ADMARINE 100	TAK	47,071	8,774	1992	S. Korea	600.00	

◆ALCO 防损通函

【澳大利亚集中检查 - 船员工作与休息时间】

澳大利亚海事安全局 (AMSA) 在其海事通告 05/2022 中宣布于 2022 年 5 月 1 日至 2022 年 6 月 30 日开展关于船员工作与休息时间的集中检查 Focused Inspection Campaign (FIC) - Hours of work and rest

【FAQ 常见疑问解答——船舶挂靠俄罗斯以及通过俄罗斯领海的报告要求】

Shipowners 保赔协会在 5 月发布了关于“一般贸易许可”的通函 IG Circular。

该通函解释了本协会会员必须向本协会报告所有挂靠俄罗斯的船只以及通过俄罗斯领海的船舶，以及这一新要求的条例依据。本文列出了截止目前收到的一些针对该通函提出的常见问题 (Q&A)。以下信息是协会根据“英国对俄 (制裁) (脱欧) 条例”及其随附的“一般贸易许可”对会员和其他被保险人施加



的要求给出的理解，并可能会不时更新。

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
2022-06-17	669.230	705.820	5.047	85.255	826.200	65.744	872.280	471.100	516.680
2022-06-16	670.990	701.420	5.002	85.486	816.590	65.791	852.810	470.120	520.780
2022-06-15	675.180	704.300	4.993	86.011	810.850	65.476	860.610	465.170	521.330
2022-06-14	674.820	702.690	5.027	85.965	819.190	65.462	851.130	468.320	523.500
2022-06-13	671.820	705.360	4.986	85.585	825.510	65.514	864.600	471.920	525.110

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	1.56486	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.59514
2 个月	--	3 个月	2.06343	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.06343	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.06343		

2022-06-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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