



全一海运市场周报

2022.07 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.07.04 - 07.08 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 多数航线运价调整】

新冠疫情继续在世界范围内持续蔓延，而中国疫情形势继续受到稳定控制，复工复产情况总体向好。相关港航企业在交通主管部门的积极指导和支持下，全力投入生产经营，上海港的运营情况良好。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，多数航线市场运价呈现调整走势。7月8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4143.87点，较上期下跌1.4%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布的数据显示，欧元区调和CPI 6月同比上升8.6%，高于市场预期，创历史最高水平。由于俄乌冲突持续，导致能源和粮食等大宗商品价格高位徘徊，欧洲地区通胀形势不佳，欧洲央行即将通过加息来遏制通胀。加之俄乌冲突导致地缘政治风险高企，未来欧洲地区面临多重风险的考验。本周，运输市场继续总体平稳，市场运价继续小幅下跌。7月8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5697美元/TEU，较上期下跌0.6%。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保持高位，即期市场订舱价格小幅回调。7月8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6355美元/TEU，较上期下跌1.0%。

北美航线：近期美国每日新增确诊病例呈现反弹势头，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。据美国供应链管理协会(ISM)公布的数据显示，6月美国全国工厂活动指数降至53.0，为2020年6月以来的最低值，显示美国未来经济增长将大幅放缓。此外，美联储为了继续控制通胀，被迫继续采取加息，未来美国经济可能面临陷入滞胀的局面。本周，运输需求基本平稳，供需基本面保持平衡，市场运价延续调整走势。7月8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7116美元/FEU和9602美元/FEU，分别较上期下跌3.0%和0.8%。

波斯湾航线：传统“斋月”后，运输需求总体向好，但经过一段时间的释放后，需求增长的动力开始减弱，市场开始进入调整态势，本周市场运价走低。7月8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3309美元/TEU，较上期下跌4.7%。



澳新航线：新的变异毒株导致当地疫情反弹，但主要国家已完全解除防疫措施，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，供需基本面稳固，本周即期订舱价格小幅下跌。7月8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 3309 美元/TEU，较上期下跌 0.3%。

南美航线：目的地主要国家经济基础薄弱，随着美联储连续加息导致资金外流以，市场容易出现大幅波动。运输市场处在传统旺季，运输需求继续向好，供求关系良好，本周即期市场订舱价格继续反弹。7月8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 8954 美元/TEU，较上期上涨 6.8%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。7月8日，中国出口至日本航线运价指数为 1189.10 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风“暹芭”来袭 综合指数上涨】

受台风和高温天气影响，下游大宗散货市场需求有所提振，尤其是煤炭市场运力略显紧张，带动其他货种运价上涨。7月8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 1144.75 点，较上周上涨 4.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周台风“暹芭”登陆华南，带来连日暴雨，受其影响电厂日耗整体有所回落，沿海八省电厂日耗运行于 194 万吨，库存回升至 2980 万吨左右。电厂存煤可用天数也受区域气温变化影响涨跌互现，华东北部可用下降 1-2 天不等，上海及华南地区则继续保持 20 天以上。煤炭价格方面，受高温旺季影响煤炭市场供需双双走强，成交一度较为火热，但在长协煤比例进一步提高的背景下，各方逐步加紧落实电煤中长期“三个 100%”政策要求，市场货量相对减少，观望情绪渐起煤价走弱。运价走势方面，本周，受台风“暹芭”影响，沿海各区域航线走势分化明显。周初江浙地区高温持续，叠加电厂长协兑现，华东地区运力突显紧张，领涨各航线。华南地区随台风影响消退，船舶靠停正常，运价补涨迅速。临近周末受煤炭保供政策落地，市场货量减少，叠加前期下游电厂补库需求集中释放，运价有所回调。

7月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1183.32 点，较上周上涨 7.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 889.62 点，较上周上涨 2.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 38.0 元/吨，较上周上涨 0.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 45.9 元/吨，较上周上涨 2.0 元/吨。



金属矿石市场：随着疫情逐渐缓解，物流畅通出货顺利，消费端开始逐渐企稳回升。全国各地区建材成交量近两周持续回暖，但仍难以缓解库存压力。随着钢厂减产范围扩大，钢厂开工率与产能利用率双双下行，产量今年以来首次实现四连降，供需过剩的格局正在缓解，钢企盈利能力存在一定修复空间。金属矿石运输市场受煤炭市场带动，运价继续上行。7月8日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 803.83 点，较上周上涨 2.2%。

粮食市场：国内玉米市场，由于国际粮价走低，期货价格不断回落，需求端观望情绪较浓，市场玉米流通较差，贸易商惜售表现较强，部分饲料厂仍以稻谷及低价谷物替代为主。南北港口库存偏高。同时，前期进口的玉米仍然在不断到港，导致南北港出现一定程度的拥挤。加上当前南北港玉米差价在 50 元/吨左右，价格倒挂，玉米南下动力较弱，运价受煤炭市场带动上涨小幅上涨。7月8日，沿海粮食货种运价指数报 1197.01 点，较上周上涨 4.2%。

成品油市场：国际原油价格整体波动较为剧烈，受此影响，国内参考的原油变化率负值继续下跌，本轮成品油零售限价下调预期笼罩市场。加之国内阴雨天气较多，抑制汽柴油刚需复苏步伐，市场投机需求在稍有好转后回落。本周，成品油运输市场表现平平，下游压港情况略有好转，月初主营单位销售压力较小，市场成交平淡，运价与上周持平。7月8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 1011.70 点，与上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型持续低迷 租金指数大幅下挫】

本周，海岬型船太平洋市场延续低迷态势，成交氛围冷清，巴西长航线货盘增量不及预期，运力过剩加剧，租金降至低位。巴拿马型船与超灵便型船由于回国煤炭需求不足，叠加其余货种表现也较为一般，市场观望情绪强烈，租金继续下跌。整体而言，三大船型持续低迷，远东干散货租金指数大幅下跌。7月7日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1819.99 点，较上周四下跌 8.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场先跌后涨。上半周，太平洋市场虽有货盘放出，但需求整体偏弱，市场运力持续过剩。缺乏利好因素支撑，市场情绪较为悲观，船东信心不足，低价成交现象增多，租金承压大幅下挫。下半周，随着 FFA 回升，与现货价格价差拉大，市场情绪略有好转，运价止跌回升。7月7日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11768 美元，较上周四大幅下跌 21.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.887 美元/吨，较上周四下跌 5.0%。周初巴西货盘小幅增加，市场情绪略微回暖，但后续需求增长乏力，运价小幅下跌。7月7日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.581 美元/吨，较上周四微跌 0.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，步入 7 月，高温天气逐步增多，用煤需求持续向好。但国内外煤炭价格持续倒挂，电厂采购依然限价，进口煤需求增量有限。本周各航线表现均较为低迷，过剩运力难以消化，租金仍在下探过程中。7 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 19393 美元，较上周四下跌 4.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.115 美元/吨，较上周四下跌 1.5%。粮食市场，本周，粮食运输需求总体平稳。由于太平洋市场运力持续过剩，对巴拿马型船整体市场形成较大压力，粮食运价跟跌下行。7 月 7 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 64.42 美元/吨，较上周四下跌 2.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下行。与巴拿马型市场趋同，国内煤炭库存压力较小，回国煤炭需求持续疲软。镍矿、钢材等货种表现平平，市场缺乏实际支撑，超灵便型船运价呈现低位震荡态势。7 月 7 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 21504 美元，较上周四下跌 5.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 18.37 美元/吨，较上周四下跌 2.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅上涨 成品油运价持续下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 1 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅大超预期，精炼油库存、汽油库存超预期减少。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减少 4.42%。全球经济增长预期放缓打击石油消费前景，受制于疫情，全球石油消费较疫情前的水平仍有较大差距，在疫情后的恢复阶段，俄乌冲突带来的一系列制裁以及金融环境收紧，令全球经济增长的压力雪上加霜。与此同时，高油价也在一定程度上抑制了终端石油需求，美国汽油价格已升至历史最高水平，居民消费受到一定影响，5、6 月份美国汽油及柴油交付量同比均出现下滑，高油价令美国消费旺季需求打了折扣。随着美联储加息的逐步深入，实体企业经营成本将逐步上升，石油消费预计仍受打压。本周布伦特原油期货价格高位下滑，周四报 104.19 美元/桶，较 6 月 30 日下跌 7.35%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价先升后稳。7 月 7 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 999.08 点，较 6 月 30 日上涨 5.0%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场总体成交量略低于上周，由于主力船位的燃料油价格始终处于高位，船东整体成本价也相应上涨；7 月下旬的货盘还剩不到 40 个，租家只需控制出货节奏就能轻易给市场降温，尽管中东航线下半周成交略有起色，无奈可用运力充沛，WS 点位相对稳定。目前船东的 TCE 水平，租家以最近一次成交的 WS 点位拿船毫无压力，运价上涨后继乏力。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS55.86，较 6 月 30 日上涨



5.42%，CT1 的 5 日平均为 WS55.48，较上周平均上涨 9.1%，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 WS57.40，上涨 4.4%，平均为 WS57.04，TCE 平均-0.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS114（TCE 约 2.0 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS126（TCE 约 2.8 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS258（TCE 约 4.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS159（TCE 约 2.6 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS181（TCE 约 4.5 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS198（TCE 约 5.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS182（TCE 约 1.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS181（TCE 约 1.9 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS381（TCE 约 3.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS288（TCE 约 3.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS206（TCE 约 2.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS240 水平（TCE 约 1.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS315（TCE 约 2.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【内河散货船价上涨 VLCC 油轮估值下跌】

7 月 6 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1246.88 点，环比上涨 0.59%。其中，国际油轮船价综合指数、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 0.36%、1.13%、1.20%；沿海散货船价综合指数环比下跌 0.13%。

受油价回落、矿价下跌以及钢厂亏损等多重利空因素影响，铁矿石和煤炭货盘锐减，运力堆积，市场失去上涨动力，BDI 指数周二收于 2098 点，环比下跌 4.81%。国际干散货船二手船价格走势出现分歧，灵便型和超灵便型船反弹，巴拿马型和海岬型船续跌。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 2560 万美元，环比上涨 2.72%；57000DWT 吨级散货船估值 2863 万美元，环比上涨 2.59%；75000DWT 吨级散货船估值 3322 万美元，环比下跌 0.62%；170000DWT 吨级散货船估值 5042 万美元，环比下跌 0.22%。目前，散货船市场表现并不乐观，运价恐难以超越去年同期表现，但船东仍维持在良好获利水准，预计国际干散货船二手船价格短期震荡盘整。本期，二手散货船市场成交活跃，共计成交 23 艘（环比增加 4 艘），总运力 137.57 万载重吨，总成交金额 44398 万美元，平均船龄 12.91 年。

高通胀、货币紧缩叠加全球衰退预期大幅升温，黑色风暴席卷全球商品市场，布伦特原油期货周二收于 104.77 美元/桶，环比大跌 8.07%。国际油轮运价稳中有涨，船价多数上涨（VLCC 油轮暂时下跌 2.43%）。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3048 万美元，环比上涨 0.61%；74000DWT 吨级油轮估值 3007 万美元，环比上涨 0.16%；105000DWT 吨级油轮估值 4962 万美元，环比上涨 1.33%；158000DWT 吨级油轮估值 5334 万美元，环比上涨 2.46%；300000DWT 吨级油轮估值 8211 万美元，环比下跌 2.43%。当前，OPEC 产量的逐步恢复和中国需求前景的改善或利好原油油轮市场，短期油轮市场前景总体看好。本期，国际油轮二手船市场成交量一般，总共成交 19 艘（环比减少 8 艘），总运力 253.54 万载重吨，总成交金额 65190 万美元，平均船龄 12.37 年。

气温升高，煤炭运输需求增加，运价小幅反弹，沿海散货船二手船价格基本平稳。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 238 万人民币，环比下跌 0.13%；5000DWT 吨级散货船估值 1472 万人民币，环比下跌 0.13%。本期，沿海散货船成交稀少。

内河运输需求向好，内河散货船价格整体全体上涨。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 0.12%；1000DWT 吨级散货船估值 133 万人民币，环比上涨 0.73%；2000DWT 吨级散货船估值 282 万人民币，环比上涨 1.26%；3000DWT 吨级散货船估值 367 万人民币，环比上涨 2.55%。本期，内河二手散货船市场成交量尚好，总共成交 22 艘（环比减少 5 艘），总运力 4.36 万载重吨，总成交金额 5672.70 人民币，平均船龄 9.79 年。

来源：上海航运交易所

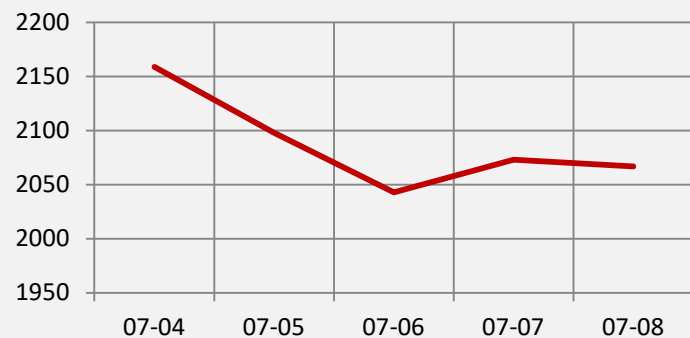


2. 国际干散货海运指数回顾

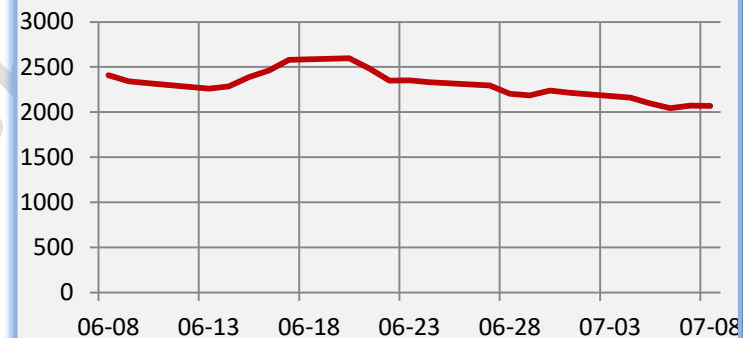
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

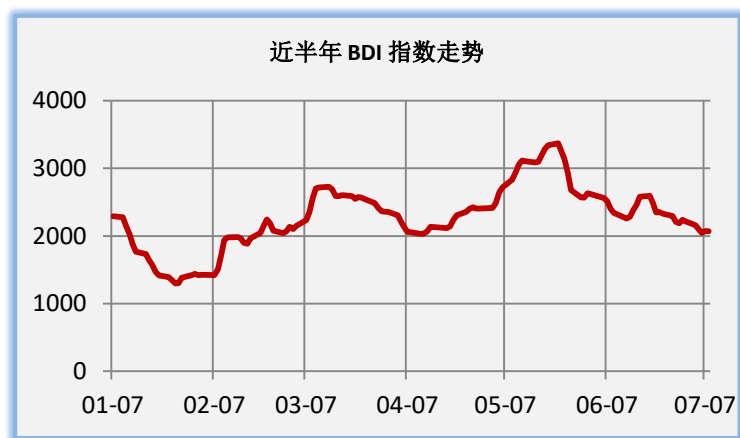
波罗的海指数	7月4日		7月5日		7月6日		7月7日		7月8日	
BDI	2,159	-55	2,098	-61	2,043	-55	2,073	+30	2,067	-6
BCI	2,228	-153	2,084	-144	2,000	-84	2,205	+205	2,270	+65
BPI	2,469	-8	2,441	-28	2,363	-78	2,278	-85	2,223	-55
BSI	2,282	-8	2,265	-17	2,247	-18	2,203	-44	2,163	-40
BHSI	1,256	-20	1,239	-17	1,219	-20	1,200	-19	1,185	-15

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	01/07/22	24/06/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	30,750	30,250	500	1.7%
	一年	23,250	23,500	-250	-1.1%
	三年	20,250	20,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	23,750	25,000	-1250	-5.0%
	一年	20,250	22,000	-1750	-8.0%
	三年	15,250	15,500	-250	-1.6%
Smax (55K)	半年	24,500	27,500	-3000	-10.9%
	一年	20,500	23,500	-3000	-12.8%
	三年	15,750	16,000	-250	-1.6%
Hsize (30K)	半年	23,000	24,500	-1500	-6.1%
	一年	19,500	21,000	-1500	-7.1%
	三年	13,000	13,500	-500	-3.7%

截止日期: 2022-07-05



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Taho Australia' 2019 81320 dwt dely Qingdao 7/12 Jul trip via Australia redel SE Asia \$22,500 - cnr

'RB Jake' 2016 81039 dwt dely aps South west Pass 20 Jul trip via US Gulf redel Continent \$28,500 + \$500,000 bb - Cargill

'Belinda' 2016 63339 dwt dely Tubarao 15 Jul trip redel Bangladesh \$29,000 + \$450,000 bb - cnr

'ASL Mercury' 2012 56899 dwt dely Singapore 15 Jul trip via Indonesia redel China \$22,000 - Fullinks

'Glovis Mermaid' 2012 55705 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China \$20,000 - Tongli

4. [航运&船舶市场动态](#)

【散货船市场有望再旺三年？船东看好：三大因素支撑】

“至少再好两、三年没问题！”台湾裕民航运董事长徐旭东信心十足地看好干散货航运市场。

受益于俄乌战争、基建需求和运力不足三大因素支撑，散货船市场未来几年有望持续繁荣。

在集装箱航运市场开始出现反转后，干散货航运却逆势上升。今年第一季度，散运市场淡季不淡，散货船公司业绩也全面改善。由于全球运力缺乏，去年以来散货船需求大增，今年因为俄乌战争和疫情影响，船舶周转率维持低档，缺船问题短时间内难以缓解。也让多家船东投入造船，积极扩张船队。



慧洋海运董事长蓝俊昇分析指出，“现在船约到期，如果船商不续约，至少有四、五家船商排队等着签约。”台湾干散货航运龙头慧洋海运董事长蓝俊昇透露。

蓝俊昇指出，乌克兰是小麦主要出口国，乌克兰因战争无法出口，就需要转而进口澳大利亚或南美洲的谷物，这会使船舶航行距离增加，周转率降低，从而推升运力需求。另一方面，各地港口的防疫措施也拉长船舶航线天数，整体运力平均减少约 10%。

从波罗的海干散货运价指数（BDI）来看，2 月 24 日俄乌战争爆发时，BDI 指数落在 2187 点，5 月中旬飙升至 3369 点，即使近期运价震荡，但 6 月 24 日 BDI 指数仍维持在 2331 点，接下来市场还将迎来三季度中南美洲谷物出口旺季。

在船舶周转率降低但需求持续看好的背景下，裕民航运总经理王书吉也表示，上半年中国经济受疫情影响，下半年会继续推进基础建设，欧美也大手笔投资基建，使散货船运输主力的铁矿砂与钢材运输需求大增，因此看好未来两、三年市况具成长性。

台湾航业董事长刘文庆直言，散货船市场没有悲观的权利，“今明两年的散货船市场都不错。”裕民航运董事长徐旭东更乐观直言，市场“至少再好两、三年没问题”。

俄乌战争和基建需求两大因素推升今年散货船需求，但真正支撑市场未来三年繁荣的，还是全球散货船运力不足。数据显示，目前全球散货船在运营船队约 1 万艘，但今年新船交付量不到 300 艘，占全球散货船船队数量不到 3%。近年来集装箱船订单潮挤压到散货船的交付量，累计到 2025 年散货船新船供给只占现有船队运力的 7%，可见节能船供不应求。

“现在就缺船，运力根本不够！”蓝俊昇表示，目前市场运力严重不足，不仅缺船而且几乎散货船的每一种船型都缺。

不止如此，国际海事组织（IMO）明年开始实施现有船舶能效指数（EEXI）和碳强度指标（CII）的减排新规，更放大市场对节能船的强劲需求。蓝俊昇解释称，如果明年减排新政生效，届时运力缺口更大，以好望角型船为例，旧船平均每天油耗 65 吨，新船仅约 45 吨，单日相差 20 吨的燃料消耗，直接影响减排成效。



然而，目前市场上符合新规的节能散货船数量相当少，大部分船舶为了合规必须减速航行，也将直接影响船舶周转率，大大增加运营成本。

“如果明年减碳政策实施，到时运力缺口更大。”蓝俊昇表示。

事实上，已经有越来越多干散货航运公司开始投资造船，因为新船的投入，2025 年前市场供需可能失衡，但考虑这一波造的是节能船，即使全球运力提升后，率先被淘汰的也是手握老船的船东。换句话说，只要有节能散货船，合同就不是问题。

来源:国际船舶网

【108 艘！全球 LNG 运输船订单井喷，半年超过史上任意一年！】

2022 年已过半，各家航运企业赚得盆满钵满，纷纷把钱再次投入船厂。仅仅半年，各家船厂就纷纷创下诸多“新纪录”。

最近，就又有一个新纪录诞生：仅半年，全球船厂接到的 LNG 运输船订单就已达 108 艘，创历史新高，并超过了迄今为止任意一年的全年总量！

LNG 运输船订单大多下在亚洲船厂，其中一半都流入了韩国船厂，也一举让韩国船厂成为了“替代燃料”新造船领域的领头羊。各家看在眼里也都纷纷动了心，就连早已退出行业的日本船厂也都开始坐不住了！

可见，这块蛋糕有多大！

其实，2021 年就已经被誉为 LNG 运输船创纪录的一年，当时全年总共拥有 86 艘 LNG 运输船订单。其次是 2004 年的 71 艘和 2014 年的 70 艘。

但是这些数据显然在今年的近半年就达 108 艘面前显得有些不够看。

迄今为止，2022 年的大部分 LNG 运输船订单行动都发生在第二季度。今年前三个月，有记录的 LNG 运输船新造船合同仅有 30 艘。也就是说，在后面的 3 个月中，井喷式的出现了 78 艘船订单！



之所以会造成这种现象,很大程度是由于卡塔尔能源公司作出的北方气田 LNG 扩建项目。而在俄乌战争的影响下,LNG 的全球需求量陡增,LNG 运输船运费更是节节攀升,几乎到了无船可用的地步。面对这种市场局面,LNG 运输船订单被纷纷砸向船厂。

过去六个月的 LNG 运输船订单合同中,有一半流入了韩国三大造船商——韩国造船与海洋工程公司、大宇造船与海洋工程公司和三星重工。据悉,三家船厂分别赢得订单数为 21 艘、18 艘和 24 艘。而三星重工仅 1 天就收到了 14 艘 LNG 运输船的订单。

Clarksons 表示,随着燃料转型势头强劲,到 2022 年为止,以修正总吨计,可替代燃料的船舶占订单的 62%——是创纪录的份额。

以国家为单位,目前韩国船厂有 386 艘 2350 万吨级的订单,其次是中国船厂,拥有 315 艘 1100 万吨级的船舶订单,欧洲船厂有 119 艘 590 万吨级的船舶订单。

据克拉克森称,“其实,在各建造国之间,非 LNG 运输船方面较为平均。而差异很大程度上是由于 LNG 运输船船的订单集中在韩国船厂,这些订单占可替代燃料的新造船订单的 44%。”

韩国外,中国主要的 LNG 造船厂沪东中华在短短六个月内就获得了高达 19 艘液化天然气运输船的订单。同时也有两家新造船厂进入大型 LNG 运输船领域,江南船厂获得了 5 艘船舶的订单,其中包括来自招商局的两艘国内订单。

相比之下,日本船厂的可替代燃料订单似乎相对有限。Clarksons 表示,这反映了近期日本船厂的订单有限,以及散货船行业替代燃料的使用量减少,占日本总吨位预订量的 56%。

日本各大船厂退出 LNG 运输船市场的原因,一部分是由于日本高昂的原材料价格。两年前,当价格约为 1.86 亿美元时,日本船厂已无法与韩国和中国竞争。

然而,如今每艘船的价格已上涨至 2.3 亿美元,这是一个日本低成本船厂可能有能力竞争的水平。于是,一些日本船厂也似乎再次把目光看向了 LNG 运输船市场。

近日,造船巨头三菱重工(MHI)的子公司三菱造船称,该公司计划通过技术和设计工作以及为液化天然气运输船新造船提供设备来继续从事 LNG 运输船行业。



可见, LNG 运输船市场之火热, 着实是让人“抵挡不住”啊!

来源: 国外媒体

【LNG 船订单暴增! 韩国三大船企终于快赚钱了】

今年的 LNG 船市场再度迎来爆发, 上半年全球 LNG 船新船订单成交已超过 100 艘, 创下了历史最高纪录。其中, 韩国三大船企承接了 63 艘, 已经连续多年巨亏的韩国船企终于有望扭亏为盈。

进入今年以来, 虽然全球新船订单量总体上相比去年正在减少, 但 LNG 船的新船订单却呈增加趋势。据克拉克森 6 月 29 日发布的数据, 从今年 1 月到 6 月 20 日, 全球 LNG 船的新船订单量共达 94 艘。如果加上三星重工 6 月 22 日承接的 14 艘 LNG 船, 仅今年上半年全球订造的 LNG 船至少已达到 108 艘, 比去年全年 86 艘的成交量还多出 22 艘, 创下了历史最高水平。

根据克拉克森的统计, 全球 LNG 船新船成交量在 2018 年为 77 艘, 2019 年为 60 艘, 到了 2020 年降至 53 艘, 从 2021 年开始出现大幅增长, 达到 86 艘。

今年上半年, 现代重工集团造船控股公司韩国造船海洋、大宇造船、三星重工承接的 17.4 万立方米及以上大型 LNG 船订单数量分别为 21 艘、18 艘、24 艘, 再次证明韩国船企是该领域的强者。

韩国业界人士表示, 由于全球环保趋势加速, 加上俄乌冲突的长期化导致欧洲地区 LNG 海运量的增长, 预计 LNG 船的需求将持续增加, 特别是随着卡塔尔 LNG 项目的启动, LNG 船的订造速度会进一步加快。

据了解, 2020 年 4 月, Qatar Energy 率先与中国船舶集团签订了金额为 200 亿元人民币的 LNG 船建造项目预约协议; 2020 年 6 月, Qatar Energy 与包括大宇造船在内的韩国三大船企签订了 LNG 船建造备忘录协议 (MOA)。根据协议, 三大船企将为 Qatar Energy 预留其大部分的 LNG 船建造能力至 2027 年。

根据保密协议, 相关协议的具体建造艘数没有公开, 但据韩国造船业界此前推测, 韩国三大船企的合同分别为 45 艘, 共计 135 艘; 而沪东中华的合同最多为 16 艘。这也是全球造船史上最大的 LNG 船建造项目。



据韩国业界人士透露，作为卡塔尔 LNG 项目的重要环节，韩国造船海洋很快将和挪威 Knutsen Group、日本邮船（NYK）签约分别承接 8 艘和 7 艘 LNG 船。此外，维多能源集团（VITOL）也将订造至少 2 艘以上的 LNG 船，并将韩国造船海洋、大宇造船等列入候选建造企业名单。

随着 LNG 船需求的大增，船价也在持续上涨。韩国业界人士分析称，这是因为韩国三大船企已经提前确保了最近三年的工作量，由于 LNG 船建造船坞资源紧张，再加上原材料价格上涨，更加助推 LNG 船造价的攀升。一艘 17.4 万立方米 LNG 船的造价已经从今年年初 2716 亿韩元(约合 2.1 亿美元)，到 6 月第四周已经上涨到了 2988 亿韩元(约合 2.31 亿美元)。韩国造船海洋 6 月 15 日承接的 2 艘 LNG 船的单船造价更是达到了 3103 亿韩元(约合 2.4 亿美元)。更重要的是，随着 LNG 海运需求的增加以及原材料和能源价格的暴涨，预计今后船价还将继续上涨。

韩国造船业界相关人士表示：“三大船企在 2025 年前的 LNG 船船位已经售罄，2026 年的船坞资源也不富余。尽管今年刚刚过去半年时间，但是从各方面来看，今年的 LNG 船市场将迎来史无前例的爆发。LNG 船作为典型的高附加值船舶，又是韩国船企的主力船型，因此，三大船企明年都将借此成功实现扭亏为盈。”

来源:国际船舶网

【拆船价格暴跌！可拆解船舶仍然很少】

当下拆船市场似乎处于混乱状态，价格出现暴跌。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中表示，由于孟加拉国拆船市场明显缺乏信心支撑，本周该国拆船价格水平暴跌。据报道，当地工厂从中国进口了大量廉价成品废料，其价格远低于用于回收的进口船舶废料，导致当地对船舶废料的需求正逐渐减少。孟加拉国拆船协会发出最后通牒，要求船厂立即停止向钢铁厂出售库存，以消除当前的负面市场情绪和过低的定价。从目前看，孟加拉国市场可以说已暂时关闭，因为当地拆船厂暂时不会接收任何报废的船舶。

尽管印度和巴基斯坦拆船市场仍有需求，但价格水平也有所下降。季风降雨对印度次大陆的影响较大，市场看起来至少在未来几个月都将保持休眠状态。市场普遍认为，在季风结束之前，印度次大陆的拆船需求或交易活动都将减少，之后价格可能会出现反弹。今年上半年有 201 艘 460 吨的船舶出售给当地拆船厂，同比下降了 27%。

船舶现金买家 GMS 则表示，过去几个月，拆船企业的业绩都在下降，拆船价格从 700 美元/吨的峰值下降了近 100 美元/吨。上一次价格从 700 美元/吨的心



理防线跌落是在 2008 年，全球金融危机之前拆船价格曾达到 800 美元/吨。在一段时间内，所有主要板块（干散货船、油轮和集装箱船）的运价都较为乐观，延长了老旧船舶的使用时间。

对于拆船行业来说，目前的难题是，可拆解的船舶仍然很少，超过 600 美元/吨的拆船价格似乎也无法吸引到更多的船只送拆。本周，巴基斯坦的钢铁价格已有所回升，印度的钢铁价格则趋于稳定，但汇率问题继续困扰着全球的拆船企业。一旦钢铁价格和汇率稳定在可接受的水平，印度次大陆市场或许在一段时间后将得以重振。土耳其拆船价格终于扭转了近 6 周以来的下滑趋势，目前价格已跌至约 250 美元/吨。

来源:中国远洋海运 e 刊

【中国航线赚钱！船东一趟可赚 160 万美元】

在航运市场中，油轮运输是最变幻无常的板块之一，前段时间还在天上飞的运价，短时间就能俯冲到地上；而低到负值后，又能强势反弹回来——上演最跌宕起伏的剧情。

2021 年陷入低迷的油轮运输，在俄乌战争后又迎来变局。由于俄罗斯原油受到西方国家制裁，俄罗斯正为其原油产品寻求新买家，金砖国家中的中国、印度成为俄罗斯原油出口的重要目的地，俄罗斯远东-中国、俄罗斯远东-印度的油轮航线，正成为当前油轮船东争先恐后进入的赚钱航线。

俄罗斯-中国：油轮船东一趟可赚 160 万美元，是俄乌战争前的 3 倍！

随着中国从俄罗斯进口原油的激增，苏伊士型油轮和阿芙拉型油轮似乎将进一步获利。

BIMCO 透露，中国海运进口的俄罗斯原油猛增 51.4%，运送俄罗斯原油的油轮运营商正在通过将俄罗斯原油从俄罗斯远东地区运往中国赚取大量资金。

根据彭博社汇编的数据，油轮从俄罗斯科兹米诺港到中国的航程需要五天时间，通过将俄罗斯 ESPO 原油从科兹米诺运送到中国海岸，船东一趟可以赚取 160 万美元，是俄乌战争前的 3 倍，这使得这条航线特别有利可图。



彭博社援引船东的话称，来自希腊、中国和土耳其的油轮船东，正在争先恐后在这一航线部署运力。通常，他们使用阿芙拉型油轮，每天可从俄罗斯太平洋沿岸的科兹米诺港运输约 730,000 桶原油。

俄罗斯-印度，也成为油轮的火爆航线

自俄乌战争以来，除中国外，印度也成为俄罗斯原油出口的主要目的地。欧盟已宣布计划在今年晚些时候对俄罗斯原油进口实施禁运，但与此同时，欧盟国家正在尽其所能地在禁运之前进行原油储备。

外媒报道称，从 2022 年 3 月起，印度采购俄罗斯原油的量激增，进口量从 2022 年初的 58 kbd 增加到 5 月的 987kbd。

在更广泛的全球范围内，G7 国家本月早些时候讨论了对俄罗斯出口原油设定价格上限，以遏制该国的原油和天然气销售收入，同时保持全球市场供应充足。

有业内机构预计，亚太油轮航线至少将在 2022 年第三季度继续保持坚挺，原因有三：

一是，贸易流量变化导致油轮航程更长。

根据吉布森的说法，“自 2015 年以来，俄罗斯原油出口到西方国家的份额一直在下降，而出口到金砖国家的份额一直在增加。2015 年 1 月至 2022 年 5 月，俄罗斯对金砖国家的原油出口量从 165 kbd 增加到了 2.250 mbd，从占俄罗斯原油出口总额的 4.5% 到 44%。而同期，对非金砖国家的出口量从 3.55 mbd 下降到 2.875 mbd，从占俄罗斯原油出口量的 95.5% 下降到 56%。

随着印度和中国增加对俄罗斯原油的进口，这将减少来自中东、南美等地区的竞争原油和精炼产品的进口量。反过来，这将为欧洲和其他寻求俄罗斯替代原油需求的国家提供更多潜在供应，这将提振油轮吨英里需求，进而支持运费。

吉布森表示，贸易数据已经显示，全球油轮市场正在发生结构性转变，即转向效率较低的更长线的运输贸易。



二是，各国原油库存见底。

随着后疫情时代经济的复苏，全球原油需求正在增长，世界各地的库存已经非常之低，这在 2022 年上半年已经变得很明显，原油交易量接近 COVID-19 大流行前的水平。

国际能源署(IEA) 预测，到 2023 年，全球原油需求将超过 COVID-19 大流行前的水平，接近 1.02 亿桶/天。

三是，新船订单减少。

有关数据显示，由于油轮新船订单减少，油轮船队增长缓慢，这也将成为接下来支撑油轮运费的强劲因素。

来源:海员网

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.	1045~1050	1100~1105		Steady.
Tokyo Bay	651~656	1170~1175	1265~1270	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	1035~1040	1260~1270	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	510~520	1040~1045	1100~1110	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	622	1077	1225	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	490~495	1025~1030	1075~1080	+ 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.	1070~1075	1420~1425		Avails tight.
Rotterdam	520~525	765~770	1080~1085		Softer.
Malta	S. E.	870~880	1210~1220		Steady.



Gibraltar	S.E.	850~860	1280~1285		Steady.
截止日期:					2022-07-07

◆ 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	01/07/22	24/06/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,450	6,450	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,750	3,700	50	1.4%	
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	01/07/22	24/06/22	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	7,950	7,950	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,150	6,150	0	0.0%	
MR	52,000	4,250	4,250	0	0.0%	
截止日期:					2022-07-05	

(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	180,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2025	NYK - Japanese	8,500	LNG dual-fuel
1	Bulker	5,300	Chowgule, India	undisclosed	ESL - Finnish	Undisclosed	option declared, hybrid electric, ice-class 1A
2	LEG	36,000 cbm	Yamic, China	2024-2025	Ocean Yield - Norwegian	Undisclosed	dual-fuel, against 15yrs T/C to Braskem
1+1	LPG	40,000 cbm	KSOE, S. Korea	2025	PascoGas - Turkish	6,400	



4	Container	8,000 teu	Yangzijiang, China	2025	PIL - Singapore based	12,000	LOI stage, LNG dual-fuel, ammonia ready
4+4	Container	1,600 teu	Huangpu Wenchong, China	2024	CA Shipping - based	3,000	EEDI phase 3
2	Container	1,300 teu	Taizhou Sanfu, China	2024	MPCC - German	3,900	methanol powered, against 15yrs T/C to NCL

◆ 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
SDTR JULIA	BC	84,800		2022	China	3,518	Undisclosed	at auction
FORTUNE TRADER	BC	74,750		2001	China	1,190	Undisclosed	
VAN CONTINENT	BC	74,475		2007	China	1,850	HNA Technology - Chinese	
VAN GENERAL	BC	57,700		2011	China	1,920	HNA Technology - Chinese	*
VAN ETERNITY	BC	53,390		2007	China	1,670	HNA Technology - Chinese	
RUI FU TAI	BC	73,870		2002	Japan	1,400	Undisclosed	prompt dely, Chinese flag, domestic trade
CHRISTINA IV	BC	72,493		2000	Japan	1,300	GLTA - Dubai	BWTS fitted
WESTERN SANTOS	BC	63,518		2014	China	2,640	Jinhui Shipping - Chinese	BWTS fitted
MERIDA	BC	56,670		2012	China	1,975	Undisclosed	BWTS fitted
IDC FALCON	BC	55,803		2006	Japan	1,850	Middle East	BWTS fitted
MAMBA POINT	BC	55,614		2009	Japan	2,020	Undisclosed	BWTS fitted
MEDI BANGKOK	BC	53,466		2006	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
VAN AUSPICIOUS	BC	53,630		2006	China	1,600	HNA Technology - Chinese	
VAN BONITA	BC	53,383		2008	China	1,860	HNA Technology - Chinese	**BWTS fitted
VAN DUFFY	BC	52,385		2006	Japan	1,700	HNA Technology - Chinese	
DUX BENEFIT	BC	46,638		1995	Japan	undisclosed	Undisclosed	
TRUE FRIEND	BC	43,775		1996	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
INTERLINK ETERNITY	BC	39,094		2019	China	2,960	Undisclosed	
MILAU BULKER	BC	38,173		2012	Japan	2,300	Greek	
DORTHE OLDENDORFF	BC	37,873		2019	China	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
OMNIA	BC	36,787		2011	S. Korea	1,960	Undisclosed	BWTS fitted
LORD WELLINGTON	BC	31,921		2005	Japan	1,430	Chinese	BWTS fitted
ZHE HAI 355	BC	26,750		2010	China	780	Chinese	RMB 52m, auction sale



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
NORTHERN JASPER	CV	108,804	8,814	2009	S. Korea	13,030	Maersk - Danish	***
NORTHERN JUPITER	CV	108,622	8,814	2010	S. Korea	13,030	Maersk - Danish	
GUENTHER SCHULTE	CV	42,045	3,534	2008	China	5,500	Dubai	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 EVEREST	TAK	299,999		2020	S. Korea	undisclosed	Tsakos - Greek	dely 9/2022, BWTS & Scrubber fitted, tbr "ZEUS"
A SYMPHONY	TAK	149,995		2001	Japan	1,300	Chinese	basis DD due July 2022, auction sale
MAGNUS	TAK	114,809		2005	S. Korea	2,250	Minerva	BWTS fitted
KRONVIKEN	TAK	114,523		2006	S. Korea	2,500	Stealth - Greek	BWTS fitted
EXPLORER II	TAK	47,326		2005	Japan	1,210	Undisclosed	
BALTIC FAVOUR	TAK	37,105		2006	S. Korea	1,210	Undisclosed	
EBONY RAY	TAK	19,998		2008	Japan	1,400	Samureda Shipping - Singaporean	BWTS fitted
ANGELICA SCHULTE	TAK/CRU	106,433		2005	Japan	2,010	Singaporen	BWTS fitted
ECO NEBULA	TAK/LPG	29,536		2007	S. Korea	2,775	Turkish	

◆ 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
SUNTUDSAMUT 5	GC	2,500	1,020	2001	China	593.00	
JUNE LUCK	TAK	5,671	2,582	1998	Japan	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【欧盟对俄实施第六轮制裁措施】

欧盟已对俄罗斯实施第六轮制裁措施——欧盟条例 833/2014 ——（以下简称“条例”）



2022 年 6 月 3 日，欧盟发布了其对俄罗斯的第六轮制裁措施。本通函并非欧盟对俄制裁的全面概述。本通函重在：

第六轮制裁中有影响原油、石油产品的运输和保险的措施；以及与俄罗斯国有企业进行贸易的禁令是受“条例”第 5aa 条以及其附件 Annex XIX 中列明的限制。

【当心机舱内燃油泄漏和无防护高温部位】

大多数的船上火灾都始于机舱，而且此类火灾的发生率正在呈上升趋势。虽然引发这些火灾的主要原因可能不尽相同，但其基本模式存在某些相似之处。

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
2022-07-08	670.980	682.200	4.933	85.495	806.730	65.990	941.210	459.220	517.290
2022-07-07	671.430	683.840	4.937	85.562	800.310	65.904	942.070	455.370	514.910
2022-07-06	672.460	690.420	4.960	85.695	803.910	65.724	938.220	457.050	516.050
2022-07-05	669.860	698.880	4.930	85.366	811.510	65.887	840.180	460.560	521.200
2022-07-04	670.710	699.760	4.960	85.469	811.850	65.735	819.190	457.420	520.510

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	1.56771	1 周	--	2 周	--	1 个月	1.87214
2 个月	--	3 个月	2.42757	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.05614	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.65743		

2022-07-07

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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