



# 全一海运市场周报

2022.07 - 第4期



## ◆国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\( 2022.07.18 - 07.22 \)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输市场基本稳定 多数航线运价下跌】

持续变异的奥密克戎毒株传染性不断增强，导致全球每日新增病例继续徘徊在高位，新冠疫情形势不佳。中国方面，疫情总体受到稳定控制，复工复产情况保持良好态势。相关港航企业在交通运输主管部门的积极指导和支持下，全力保障正常的生产经营，上海港运营情况继续向好。本周，中国出口集装箱运输市场基本稳定，多数航线市场运价走低。7月22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3996.77点，较上期下跌1.9%。

**欧洲航线：**欧盟统计局公布数据显示，欧元区6月调和CPI终值同比上涨8.6%，继续创历史新高。本周，欧洲央行采取了11年来的首次加息以遏制居高不下的通胀，但也导致了经济复苏将失去宽松政策的支持，未来复苏步伐将进一步放缓。加之俄乌冲突持续导致欧洲地缘政治风险继续处于高位，未来欧洲将继续面临多重风险的考验。本周，运输市场基本平稳，市场运价继续小幅回落。7月22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5570美元/TEU，较上期下跌0.7%。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较高水平，即期市场订舱价格继续走低。7月22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6201美元/TEU，较上期下跌1.1%。

**北美航线：**据美国劳工部发布的数据显示，截至7月16日美国首次申请失业救济金的人数为25.1万人，达到8个月来最高水平，显示美国就业市场出现衰退迹象。由于美国通胀水平正处于历史高位，美联储将继续采取加息措施降低通胀水平，美国经济面临陷入滞胀的局面。本周，运输需求总体平稳，供求关系基本平衡，市场运价延续调整走势。7月22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6722美元/FEU和9441美元/FEU，分别较上期下跌2.3%和1.0%。

**波斯湾航线：**运输需求基本已恢复至正常状态，需求增长的动力较弱，市场继续调整走势，本周即期订舱价格继续下跌。7月22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2971美元/TEU，较上期下跌7.2%。



**澳新航线：**主要国家已完全解除疫情管控措施，但变异毒株导致当地疫情出现反弹，未来疫情依旧面临严峻形势。目的地市场对各类生活物资的需求保持高位，供求关系平衡，本周即期订舱价格继续调整走势。7月22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3143美元/TEU，较上期下跌1.3%。

**南美航线：**近期该地区经济较为平稳，但目的地主要经济体基础薄弱，在美联储连续加息的背景下，易受到市场波动的影响。目前，南美航线运输市场处于传统旺季，运输需求保持高位，供需基本面稳固，本周市场运价小幅上涨。7月22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9483美元/TEU，较上期上涨1.8%。

**日本航线：**运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。7月22日，中国出口至日本航线运价指数为1190.16点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【迎峰度夏旺季来临 综合指数小幅上涨】

本周，在迎峰度夏旺季背景下，下游补库需求略有增加，市场供需相对平衡，船东货主间价格博弈增多，沿海散货运输市场运价波动上行。7月22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1188.35点，较上周上涨4.6%。

**煤炭市场：**市场需求方面，受副热带高压牢牢控制南方大部分地区影响，多地用电负荷创新高，沿海八省电厂日耗运行于224.7万吨，电厂库存消耗较快，华东存煤可用天数降至15天左右。但受黑色系大宗商品价格的大幅下调影响，煤炭下游成品利润继续缩减，工业用煤需求难有起色。煤炭价格方面，产区供给持续高水平运行，保供拉运积极环渤海港口库存攀升至2536.9万吨，同比增幅达39.2%。但受工业用煤需求提升不振，叠加北方港口夏季存煤风险提升影响，贸易商出货意愿增强，煤价看跌预期渐起。运价走势方面，在连续几周超高温影响下，下游心态发生变化，囤货节奏加快，市场煤成交增多，运价继续延续上周涨势快速拉升。而随强降雨重心东移影响，周中大部分地区高温有所缓和，电煤补库拉运放缓。叠加非电终端预期需求转弱，煤价有所松动，成交平淡，市场情绪转向，沿海煤炭运价高位回调。

7月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1252.90点，较上周上涨7.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收968.01点，较上周上涨



6.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 41.2 元/吨，较上周上涨 1.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 51.9 元/吨，较上周上涨 4.2 元/吨。

**金属矿石市场：**随着矿石进口增多，铁矿石供应逐步转宽。而铁矿石需求在钢厂自主性减产及行政压减的双重压力下则逐步回落，港口发运量小于到港量，港口库存持续回升。下游地区随着高温影响进一步放大，施工进度减缓，金属矿石弱势局面延续。本周，金属矿石运输市场成交冷清，运价在煤炭市场带动下，略有回升。7 月 22 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 815.60 点，较上周上涨 1.1%。

**粮食市场：**本周玉米现货价格承压走低，东北地区走货缓慢，价格企稳，南北港口玉米成交清淡，价格弱势运行。当前下游销区玉米库存依然较高，而消费端表现持续低迷，下游企业采购意愿不高。同时，受大宗商品整体情绪面仍然偏弱影响，粮食运输市场价格继续小幅回落。7 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报 1187.51 点，较上周下跌 0.6%。

**成品油市场：**国内部分地区仍受疫情扰动影响，加上高温多雨天气抑制，整体需求欠佳。市场心态不振。同时，因多数主营月度任务完成进度不佳，下旬市场出货或将以量大低价为主。本周成品油市场中下游采购仍以刚需为主，成交冷清，运价继续小幅下跌。7 月 22 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 1008.77 点，较上周下跌 0.2%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【大中船型运价上涨 租金指数止跌回升】

本周，海岬型船太平洋市场较上周有所转好，尤其上半周需求一度提振，拉升运价总体水平。高温天气影响下，电厂采购需求增加，印尼回国煤炭货盘增多，消化部分过剩运力，巴拿马型船租金先抑后扬。超灵便型船煤炭运输需求虽有增多，但钢材、镍矿等货种表现平平，市场竞争仍较为激烈，下半周运价反弹幅度有限，租金水平较上周下跌。7 月 21 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1703.07 点，较上周四上涨 3.0%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场先涨后跌。太平洋市场，周初，澳洲矿商发运需求增多，巴西远程矿航线延续前期较好表现，需求面提振，加之 FFA 上涨，市场氛围转暖，运价延续上周末上涨态势。不过周中开始，矿商观望情绪加重，询盘减少，叠加空船运力增多，市场信心不足，部分船东低价揽货，运价迎来



回落。7月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14015 美元，较上周四上涨 9.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.754 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。周初，远程矿航线一度延续前期较好态势，需求带动下，运价上涨。但周中开始，矿商观望情绪渐浓，货盘缩减，加之 vale 宣布下调年度产量，市场情绪不佳，运价承压下行。7月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 31.22 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船市场先抑后扬。上半周，煤炭运输需求表现依旧不佳，成交量不及预期，过剩运力累计，运价持续探底。周中开始，高温天气影响逐步显现，国内电厂日耗煤量快速上升，库存下降明显，储备压力加大，进口煤需求迎来增长空间。市场氛围逐渐活跃，船方普遍看好后市，运价迎来反弹。7月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16771 美元，较上周四下上涨 4.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.39 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。粮食市场，目前，南美粮食贸易仍不活跃，运输需求释放受阻，过剩运力难以消化，运价继续下跌。7月21日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 58.06 美元/吨，较上周四下跌 2.9%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场小幅波动。受上周末煤炭需求不足影响，叠加钢材、镍矿采购需求一般，本周初市场较为冷清，租金延续下行趋势。下半周煤炭运输需求虽有所增多，但市场运力仍相对充足，租金小幅回升，反弹幅度相对有限。7月21日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 19265 美元，较上周四下跌 1.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 17.15 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。

#### (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15日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存降幅超预期，汽油库存大幅增加。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减少 2.58%。本周俄罗斯如期结束“北溪-1”天然气管道的年度检修，恢复向德国输送天然气。目前每日输送量大约仅为最大输送量的 40%。俄罗斯方面表示，因欧盟对俄罗斯实施的制裁，导致“北溪-1”无法满负荷运行。美国总统拜登中东之行未能说服沙特增产，供应紧缺担忧升温，加之美元持续自 20 年高点回落，助力油市反弹。利比亚石油和天然气部发表声明，准备恢复已中断近 3 个月的港口石油出口，这或缓解供应短缺忧虑，限制油价反弹空间。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 104.16 美元/桶，较 7 月 14 日上涨 4.48%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上涨，苏伊士型油轮运价大幅上涨，阿芙拉型油轮运价不断上升。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有升。7月21日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1093.28 点，较 7 月 14 日上涨 6.0%。



**超大型油轮（VLCC）：**本周市场中东航线 8 月上旬装期的货盘陆续进场，大西洋市场苏伊士船型再次发力，叠加相对较紧装期的货盘找 VLCC 替代船，中东航线 WS 点位屡创新高。尽管可用运力仍然充足，但有货量的支撑，船东整体情绪高涨挺价意愿坚定；租家依旧采取私下拿船的策略给市场降温，由于大西洋市场的西非和巴西货盘暂时还没启动，市场想要延续之前的情绪，需要持续的货量支撑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS61.60，较 7 月 14 日上涨 6.00%，CT1 的 5 日平均为 WS59.68，较上周平均上涨 3.8%，TCE 平均 0.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS62.20，上涨 6.0%，平均为 WS60.25，TCE 平均 0.9 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平大幅上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS141（TCE 约 3.6 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS202（TCE 约 8.3 万美元/天）。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线小幅上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平不断上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS251（TCE 约 4.6 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS272（TCE 约 7.8 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS192（TCE 约 5.4 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS231（TCE 约 7.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS193（TCE 约 1.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS184（TCE 约 2.3 万美元/天）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线小幅波动，欧美航线涨跌互现，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS383（TCE 约 3.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS291（TCE 约 3.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS227（TCE 约 3.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS221 水平（TCE 约 1.6 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS276（TCE 约 2.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.7 万美元/天。

## **(5) 中国船舶交易市场**

### **【国际成交数量骤减国内成交量价齐增】**

7 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1236.75 点，环比下跌 0.15%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别下跌 0.28%、0.36%和 0.33%，内河散货船价综合指数环比上涨 0.12%。



国际干散货船二手船价格除超灵便型有较大涨幅外，其余船型均呈下跌趋势。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 2446 万美元，环比下跌 1.79%；57000DWT 吨级散货船估值 2877 万美元，环比上涨 4.22%；75000DWT 吨级散货船估值 3089 万美元，环比下跌 3.46%；170000DWT 吨级散货船估值 5035 万美元，环比下跌 0.23%。本期，二手散货船市场成交数量明显减少，共计成交 10 艘（环比减少 11 艘），总运力 55.3 万载重吨，总成交金额 19020 万美元，平均船龄 11.4 年。

国际油轮船价涨跌不一。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2892 万美元，环比下跌 1.38%；74000DWT 吨级油轮估值 3074 万美元，环比上涨 1.15%；105000DWT 吨级油轮估值 4962 万美元，环比下跌 0.75%；158000DWT 吨级油轮估值 5426 万美元，环比上涨 0.64%；300000DWT 吨级油轮估值 8120 万美元，环比下跌 0.28%。本期，国际油轮二手船市场成交量继续减少，总共成交 9 艘（环比减少 10 艘），总运力 76.08 万载重吨，总成交金额 17000 万美元，平均船龄 13.89 年。

国内沿海散货船二手船价格继续处于下跌状态。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 236 万人民币，环比下跌 0.34%；5000DWT 吨级散货船估值 1462 万人民币，环比下跌 0.33%。本期，沿海散货船成交稀少。

国内内河散货船价格有涨有跌。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 56 万人民币，环比下跌 0.41%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比上涨 1.40%；2000DWT 吨级散货船估值 269 万人民币，环比下跌 1.61%；3000DWT 吨级散货船估值 377 万人民币，环比上涨 1.23%。本期，内河二手散货船市场成交量有所增加，总共成交 45 艘（环比增加 23 艘），总运力 11.61 万载重吨，总成交金额 14540.92 人民币，平均船龄 7.08 年。

来源：上海航运交易所

## 2. [国际干散货海运指数回顾](#)

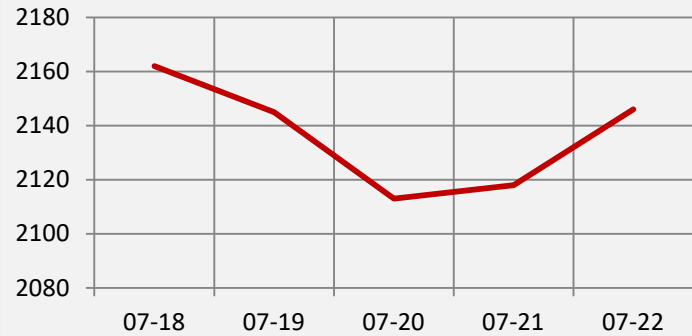
### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

| 波罗的海指数 | 7 月 18 日 |     | 7 月 19 日 |     | 7 月 20 日 |      | 7 月 21 日 |     | 7 月 22 日 |     |
|--------|----------|-----|----------|-----|----------|------|----------|-----|----------|-----|
| BDI    | 2,162    | +12 | 2,145    | -17 | 2,113    | -32  | 2,118    | +5  | 2,146    | +28 |
| BCI    | 2,967    | +48 | 2,899    | -68 | 2,719    | -180 | 2,653    | -66 | 2,696    | +43 |
| BPI    | 1,872    | -13 | 1,889    | +17 | 1,972    | +83  | 2,051    | +79 | 2,093    | +42 |

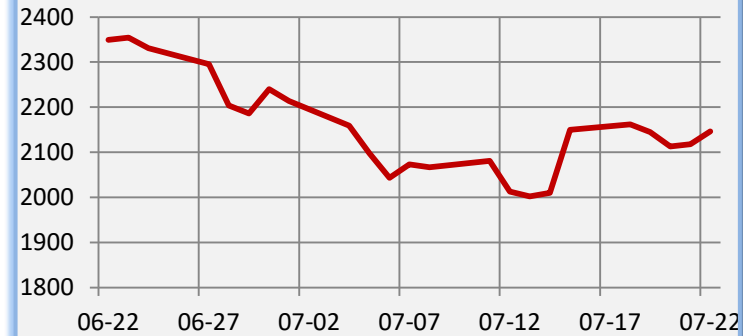


|      |       |    |       |     |       |     |       |     |       |    |
|------|-------|----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|----|
| BSI  | 2,037 | -2 | 2,039 | +2  | 2,057 | +18 | 2,073 | +16 | 2,080 | +7 |
| BHSI | 1,187 | +6 | 1,200 | +13 | 1,206 | +6  | 1,212 | +6  | 1,211 | -1 |

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 | 15/07/22 | 08/07/22 | 浮动    | %      |
|-------------|----|----------|----------|-------|--------|
| Cape (180K) | 半年 | 31,750   | 30,750   | 1000  | 3.3%   |
|             | 一年 | 23,250   | 22,750   | 500   | 2.2%   |
|             | 三年 | 20,000   | 19,750   | 250   | 1.3%   |
| Pmax (76K)  | 半年 | 20,000   | 21,500   | -1500 | -7.0%  |
|             | 一年 | 17,000   | 18,250   | -1250 | -6.8%  |
|             | 三年 | 14,250   | 14,500   | -250  | -1.7%  |
| Smax (55K)  | 半年 | 20,750   | 23,250   | -2500 | -10.8% |
|             | 一年 | 17,750   | 18,000   | -250  | -1.4%  |
|             | 三年 | 14,500   | 14,750   | -250  | -1.7%  |
| Hsize (30K) | 半年 | 20,500   | 20,500   | 0     | 0.0%   |
|             | 一年 | 17,750   | 17,750   | 0     | 0.0%   |
|             | 三年 | 12,500   | 12,500   | 0     | 0.0%   |

截止日期： 2022-07-19

## 3. 租船信息摘录

### (1) 航次租船摘录

'Nan May' 2016 85005 dwt dely Onahama 23/28 Jul trip via EC Australia redel Malaysia \$19,000 - Ocean Five

'Ocean Favour' 2021 82365 dwt dely aps EC South America 1/5 Aug trip redel Singapore-Japan \$21,500 + \$1,150,000 bb - Raffles

'Port Star' 2012 82177 dwt dely Phu My 26/27 Jul trip via Bunbury redel Maputo intention alumina \$15,000 - Viterra



'Sakizaya Justice' 2017 81691 dwt dely Machong 25/27 Jul trip via Indonesia redel India \$19,000 - cnr

'Navios Centaurus' 2012 81472 dwt dely Zhoushan 27/28 Jul trip via Australia redel Kuwait \$18,500 - Panocean

'Shandong Hai Xing' 2014 75491 dwt dely aps EC South America 10 Aug trip redel Singapore-Japan \$19,500 + \$950,000 bb - cnr

'Van Continent' 2007 74476 dwt dely Tanjung Bin 21/25 Jul trip via Indonesia redel China \$18,750 - cnr

'Star Bovarius' 2015 61602 dwt dely Penang 25/26 Jul trip via Indonesia redel SE Asia \$27,000 - Panocean

'Maratha Prestige' 2010 32080 dwt dely Safi prompt trip redel Chittagong intention phosphates \$19,000 - Loch

#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【新变化！2022 年上半年世界新造船市场分析】

2022 年上半年，世界新造船市场没有延续去年前半年的高光表现，继续创造新的成交纪录。完工交付也出现较大下滑，只有手持订单继续攀升，修正总吨（CGT）计实现“破亿”。根据中国船协统计数据，1-6 月，世界新造船市场成交 2331 万 CGT，同比下降 14.5%，但仍比“十三五”同期均值高出 82.8%；完工交付 1411 万 CGT，同比下降 11.4%；截至 6 月底，世界手持订单达到 1.01 亿 CGT，同比增长 23.2%。

然而，上半年成交、完工等市场传统指标的下降掩盖不了市场出现的新变化。“旧的指标”可能已经松动，“新的要素”则正在崛起，本轮全球新造船市场的复苏绝不是复制“往日的辉煌”，而将是一条“披荆斩棘的创新之路”。

新要素之气体船：半年成交量再创历史新高，成为决定市场走势的重要力量。



2022 年 1-6 月，气体船成交 798 万 CGT，同比增加 127%，占全球新造船市场总量的 37.1%，与集装箱船（份额 38.7%）一起成为支撑上半年市场的绝对主力。其中，17.4 万方以上的大型液态天然气（LNG）运输船半年成交量超过 90 艘，已经创造了该船型投入市场以来的年度新纪录。与箱船去年开始的突然爆发不同，气体船市场是从 2018 年开始随着世界能源消费结构向清洁能源转型稳步扩大的。近五年来，LNG 运输船的市场成交量稳居前三，市场份额稳定在 20% 以上；世界排名前十的造船厂有 6 家开展大型 LNG 运输船建造业务；主要货主汇集了全球大部分能源巨头。未来，随着能源结构转型加速、海洋新能源开发扩大，以 LNG、液态二氧化碳（LCO<sub>2</sub>）、液氢（LH<sub>2</sub>）等新型液态气体介质的运输船也将崛起为影响新造船市场格局的“新要素”。

新要素之绿色船舶：双燃料动力船舶占比超一半，“绿色”要素不再区分船型。

2022 年上半年，新造船市场回落之际，以双燃料动力船舶为主的绿色船舶继续“高歌猛进”。采用双燃料动力的新船订单占市场比例快速扩大，以艘数与运力计分别从 2021 年的 26% 与 30%，攀升至今年上半年的 45% 和 56%，再创新高。船型结构不再局限于经常采用双燃料推进的气体船、客船等高价值船舶，而是向集装箱船、油船、散货船等传统船型延伸。另外，燃料类型也不再是单一的“LNG”，甲醇、生物质能甚至是氢也出现在订单当中，未来也将有“氨”。更进一步来看，绿色船舶也不应仅是“动力燃料”，翼型风帆、气泡减阻、碳捕捉等等新技术的应用都将引发市场的新发展。未来，随着 IMO 的温室气体减排战略（GHG）以及相关经济体的区域规则落地执行，造船界的“绿色新要素”也将如日中升。

新要素之格局变化：中韩市场份额创新高，其它国家是就此衰落，还是会绝地反击？

2022 年上半年，中国造船三大指标继续领跑世界，其中新接订单量按 CGT 计占世界的 47.7%。同期，韩国市场份额占世界的 42.7%，中韩两国新接市场份额达到 89.7%，这是本世纪以来世界首次前两个造船国家的市场份额接近 90%。日本作为原来世界造船的“另一极”如今份额显著下降，欧洲在邮轮市场受疫情影响后仍徘徊在低谷，世界造船格局调整是否就此告一段落？纵观国际海事工业发展，当前的主题是“绿色、安全、智能和高效”，世界主要海洋强国都在向满足这一更高要求聚焦。不仅中韩两国，日本、欧洲在绿色、智能领域的新技术与装备也频频出境，未来产业格局有“一锤定音”的可能，但更大概率还是“沉舟侧畔千帆过，病树前头万木春”般的创新与超越。

展望下半年发展

2021 年航运市场的持续旺盛需求已经带动新造船市场进入一轮新的复苏，全球造船业在收获大量订单的同时，也面临艰巨的生产任务和更加不确定的宏观环



境。展望下半年发展，造船业既有潜在风险需要防范，又要提前做好准备，研判市场“新要素”变化，迎接市场的持续复苏。

全球经济增速预期下降，下游航运市场冲高回落，需求萎缩有传递至新造船市场的风险。美国 6 月 CPI 同比增长 9.1%，创下 40 年来最大涨幅；欧元区 19 个国家的 CPI 也达到 8.6%，创下自成立以来的最高纪录。在此局面下，美元与欧元加息进程可能加速，大概率会冲击相关发展中经济体，对全球经济复苏也将是巨大的拖累。国际组织大幅下调全年经济增速，世贸组织下调至 2.8%、世界银行下调至 2.9%，国际货币基金组织 4 月已经下调至 3.6%，预计 7 月还将大幅下调，多数机构表示明年世界经济增速同样不容乐观。在宏观需求不稳的背景下，2022 年 6 月海运综合运费回调，环比下降 5%，结束了自 2 月份以来连续四个月的正增长；之前占运费涨幅大头的集装箱船运费连续 2 个月回调，市场已经明显进入平台期。

完工交付量下降，运营成本居高不下，船厂盈利能力下滑的同时，履约风险也在增加。1-6 月，世界完工交付 1411 万 CGT，同比下降 11.4%，相比“十三五”同期均值更是低了 22.7%。此中原因既有疫情、罢工等突发事件的影响，也有随着船型复杂化建造难度升高带来的工时延长（全球修载比已经创纪录的达到 0.51）。另外，国际原材料市场波动、劳动力以及物流成本的增加也给造船企业经营带来影响。据韩媒报道，韩国三大船厂的上半年合计亏损预计可能接近 10 亿美元，某种程度上反映出船厂当前的“盈利困局”。目前，全球造船业订单已能满足 2-3 年的生产量，保证手持订单顺利交付，实现现金流回归改善公司盈利结构，并留出空间承接更多“高价”船舶，成为当前船厂的重中之重。（2022 年 5 月市场评论：“交船速度”成为决定今年世界新造船市场走向的重要变量）

国际海事界低碳化立法进程加速，对新造船市场的牵引中心逐步由下游航运的短期需求向中长期规则规范的“强制”过渡，很可能将新造市场推向新高度。近来，海运脱碳加速已经成为近年来全球海事界关注的焦点。IMO 今年 MEPC79 次会议和明年 MEPC80 次会议的讨论结果，很可能引发新一波低碳船舶市场火热。另外，像一些经济体如欧盟，一直在加强排放方面的立法，推动将航运业纳入到监管体系中，对航运零碳解决方案以及船舶绿色技术需求更为紧迫。未来“绿色要素”的一系列变化带给航运、造船行业挑战的同时，也将提供更大的市场机遇。

来源：中国船舶工业行业协会



## 【BDI 指数止跌回升！散货船市场迎来新利好】

受益于好望角型船运价连涨，BDI 指数自 6 月中旬以来首次单周上涨。

过去一周里，波罗的海干散货运价指数（BDI）呈先跌后涨走势，BDI 指数截止周三（7 月 13 日）连续两个交易日下跌，降至 2002 点。不过，随着好望角型船运价在 7 月 14 日升至三周高位，带动当日 BDI 指数小幅回弹，上涨 0.4%至 2010 点，其中波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）单日上涨 123 点，涨幅 5.3%。7 月 15 日，BCI 指数更大涨 462 点至 2919 点，创下今年单日最高涨幅，周涨幅达到了 29%，好望角型船运价上升 3834 美元至 24209 美元。

在好望角型船助力下，7 月 15 日 BDI 指数上涨 140 点至 2150 点，涨幅 7%，创下 7 月 4 日以来的最高水平，周涨幅 4%，是 6 月中旬以来首周上涨。

尽管如此，上周中小型船运价依旧下滑，上周五波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下降 35 点，或环比下降 1.8%至 1885 点，为 2 月 7 日以来的最低水平，巴拿马型船运价下滑 311 美元至 16969 美元。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）下降 11 点至 2039 点，创 5 个月新低，连续第 8 周下跌。

业内人士指出，上周铁矿砂等原材料价格大跌，刺激市场买气，7 月 15 日新加坡交易所铁矿砂期货价大跌至每吨 96.2 美元，较去年 5 月的每吨 227 美元高点跌幅逾 57%，巴西铁矿砂大出货，使好望角型船运价领先冲高，出现跌深反弹状况。

上周以来，散货船市场出现了多个利好因素。德国决定自 8 月 1 日起停止口俄罗斯煤碳与原油，势必转向 4 到 9 倍航程的南美或澳大利亚采购；而中国传出因疫情影响经济，已经准备以 7.2 万亿元投入基础建设，借此带动经济复苏；另外因夏季用电需求持续拉高，有消息称中国准备恢复进口澳大利亚煤炭估计主要会采用好望角型船运输。

业界人士称，德国因为河港多，进口煤炭估计用中小型散货船比例高，而且德国储煤场地有限，有可能租用好望角型等大型船用作储煤仓库，以应对今年的冬天需求。另一方面，就航程而言，德国与俄罗斯间来回仅需 10 天时间，到南美来回要 35-40 天，到澳大利亚来回要 90 天，会让船舶周转率大幅降低。

虽然中小型船运价一路下跌，但从回报率来看，目前是超灵便型船最高。目前灵便型船每日成本价约为 10000 美元，而现货运价达 21249 美元，毛利率约 112%；超灵便型船成本价约 10500 美元，现货运价约 22424 美元，毛利率为 114%；巴拿马型船成本价约 11000 美元，现货运价约 16969 美元，毛利率约 54%；



好望角型船成本价约 16000 美元，现货市场日租 24209 美元，毛利率约 51%。

去年，好望角型船运价高位是 10 月 7 日的 86953 美元，当日 BDI 指数达到 5650 点，挪威分析师预估今年市场高点也会在 10 月，但是能否超越去年纪录还有待观察。

来源：国际船舶网

### 【全球经济仍面临较大下行风险 三季度航运市场反弹承压】

上海国际航运研究中心日前发布的 2022 年第二季度中国航运景气报告显示，第二季度中国航运景气指数为 105.74 点，比第一季度下滑 6.5 点，跌入微景气区间。中国航运信心指数为 128.43 点，比第一季度下降 7.33，维持较为景气区间。虽然如此，但干散货海运景气指数已经跌破景气分界线，港口企业景气指数也逼近景气分界线。

展望未来，中国航运景气指数编制室主任周德全表示，全球经济面临较大的下行风险，本轮全球航运市场的高峰期已接近尾声，在这种周期下行的压力下，虽然第三季度存在疫情后复工复产、传统海运旺季等积极因素，但是中国航运企业景气度反弹的压力较大。

据中国航运景气调查显示，第三季度中国航运景气指数预计为 115.07 点，比第二季度仅上升 9.33 点，进入相对景气区间；中国航运信心指数预计为 129.42 点，比第二季度仅上升 0.99 点，维持在较为景气区间。解封后期望的出货潮较难达到预期，中国航运业仅小幅反弹。

具体而言，船舶运输企业方面，整体经营形势向好，企业经营信心依旧。根据中国航运景气调查显示，第三季度船舶运输企业景气指数预计为 114.76 点，比第二季度上升 7.73 点，进入相对景气区间；船舶运输企业信心指数预计为 134.23 点，比第二季度上升 4.37 点，维持在较为景气区间。其中，干散货运输企业景气指数预计为 112.1 点，比第二季度上升 12.13 点，回升到相对景气区间；干散货运输企业信心指数预计为 144.33 点，比第二季度上升 16 点，维持在较为景气区间。集装箱运输企业的景气指数预计为 127.42 点，比第二季度上升 6.61 点，维持在相对景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计为 136.39 点，维持在较为景气区间。

港口企业方面，中国港口企业经营状况良好，港口企业对未来行业发展依旧持乐观态度。根据中国航运景气调查显示，第三季度港口企业景气指数预计为



118.50 点，比第二季度上升 13.12 点，进入相对景气区间；港口企业信心指数预计为 118.13 点，比第二季度下滑 1.25 点，维持在相对景气区间。

航运服务企业方面，经营状况稳中有升，企业对未来经营信心依旧充足。第三季度航运服务企业景气指数预计为 112.04 点，比第二季度上升 7.68 点，进入相对景气区间；但航运服务企业信心指数预计为 134.29 点，比第二季度下降 1.29 点，维持在较为景气区间

来源：国际商报

### 【集装箱供过于求导致二手集装箱价格下跌】

集装箱航运市场命运逆转的最新迹象是集装箱供过于求，导致全球二手集装箱价格逐步下跌。尽管全球航运量仍居高不下，但需求放缓和利用率提高正在导致箱价近期下跌，随着运输旺季接近年底零售销售季节，预计箱价将缓慢趋于平稳。

集装箱运输物流技术平台 Container xChange 的联合创始人兼首席执行官克里斯蒂安·罗洛夫斯 (Christian Roeloffs) 表示：“随着市场重新开放和需求疲软，供过于求是供需平衡达到新水平的自然结果。” “供应过剩的情况并不令人意外，因为自 2021 年 9 月至 10 月以来，全球集装箱平均价格和租赁率一直在下降。”

Container xChange 在对过去一年市场的最新分析中强调，自 2021 年 8 月以来，美国和北欧港口以及中国的二手箱价格一直在稳步下降。自年初以来，Container xChange 强调的运费下降幅度超过了 20%。相比之下，自 2021 年 8 月以来的 11 个月中，二手集装箱价格从四分之一下降到三分之一。

中国大型港口和北欧主要集装箱港口的价格跌幅最为强劲。中国的价格从 2021 年 8 月上海、宁波和青岛港口的约 6000 美元下降至今年 6 月的接近 4000 美元，最多下降了三分之一。鹿特丹、汉堡和安特卫普的集装箱价格也出现了类似的下降，从 4000 多美元跌至 3000 美元以下，而美国的价格则更加不稳定。一般来说，美国价格从 3500 美元至 4000 美元降至接近 3000 美元，但最近南加州港口的价格从 4 月份的低点反弹至 6 月份的 3500 美元至 3700 美元的水平。

“我们之前已经说过，推动价格远高于历史水平的主要因素是过去两年供应方面的紧缩，因为供应链拥堵导致集装箱周转时间延长，” Roeloffs 说。“这仍然成立。我们仍有约 10% 的运输能力被捆绑并从价值链中移除。另一方面，现在需求已经疲软。”



市场分析师德鲁里上周强调了他们认为容器供应过剩的深度。他们的数据显示，目前世界市场上的过剩量接近 600 万标准箱。他们估计，到 2021 年，全球集装箱数量增加了 13%，达到近 5000 万标准箱，是之前增长趋势的三倍。然而，他们预测这将是一个短期现象，因为市场在经过两年的货运量激增后重新平衡，并为 2023 年至 2026 年即将到来的新集装箱船推出浪潮做准备。

Container xChange 强调，许多世界领先的承运人可能会恐慌性购买，从而推动纸箱产量达到创纪录水平。为了应对供应链中不断增长的积压和拥堵，承运人增加了集装箱的供应，但现在随着需求放缓，集装箱正堆积在主要港口的集装箱堆场。

Container xChange 写道：“在我们假设全球供应链中断将随着时间逐渐消失的情况下，盒子的生产率将会更高。”他们在短期内预测：“我们每单位货物将需要更少的箱子。”他们还指出，通胀上升可能会抑制消费者需求，也可能减缓对箱子出口商品的需求。

Container xChange 预测，由于设备可能会堆积在整个供应链中，“承运商将急于摆脱他们的旧设备。二手集装箱价格将继续下滑，逐步达到新的正常水平，而新市场将枯竭。”

来源：物流巴巴

## 5. 世界主要港口燃油价格

| BUNKER PRICES |                       |                         |                       |                                                                                                                  |               |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| PORT          | IF380CST<br>(USD/MTD) | VLSFO 0.5%<br>(USD/MTD) | MGO 0.1%<br>(USD/MTD) | Remark<br>(Barging or Special condition etc )                                                                    | Comment       |
| Busan         | S. E.                 | 920~925                 | 1103~1108             |                                                                                                                  | Steady.       |
| Tokyo Bay     | 586~592               | 1057~1063               | 1200~1205             | Plus oil fence charge if any.                                                                                    | Firmer.       |
| Shanghai      | S. E.                 | 945~950                 | 1210~1215             | Barging usd 5 or 7/mt, min100mt                                                                                  | Avails tight. |
| Hong Kong     | 475~480               | 910~915                 | 1020~1025             | MGO Sul max 0.05%                                                                                                | Avails tight. |
| Kaohsiung     | 567                   | 987                     | 1145                  | + oil fence charge usd 95                                                                                        | Firmer.       |
| Singapore     | 490~495               | 953~958                 | 1045~1055             | + 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.                 | 980~985                 | 1405~1410             |                                                                                                                  | Avails tight. |



|           |         |         |           |  |               |
|-----------|---------|---------|-----------|--|---------------|
| Rotterdam | 476~481 | 785~790 | 1115~1120 |  | Softer.       |
| Malta     | S. E.   | 875~880 | 1260~1270 |  | Avails tight. |
| Gibraltar | S. E.   | 858~865 | 1290~1300 |  | Steady.       |

截止日期: 2022-07-21

## ◆ 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     | 15/07/22 | 08/07/22 | 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    | 3,750    | 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     | 15/07/22 | 08/07/22 | 浮动 | %    | 备 注 |
| 巨型油轮 VLCC      | 300,000 | 11,850   | 11,850   | 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: 2022-07-19

### (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                           |
| 3     | Tanker | 115,000 | Hyundai Vietnam, Vietnam | 2024-2025 | CM Lemos - Greek      | 6,500    | conventionally fuelled        |
| 1     | Tanker | 115,000 | Daehan, S. Korea         | 2024      | Neda Maritime - Greek | 6,500    | scrubber fitted, EEDI phase 3 |



|   |        |           |                          |             |                         |       |                                      |
|---|--------|-----------|--------------------------|-------------|-------------------------|-------|--------------------------------------|
| 4 | Tanker | 50,000    | Hyundai Vietnam, Vietnam | 2024        | Nissen Kaiun - Japanese | 4,250 | conventionally fuelled, EEDI phase 3 |
| 6 | PCTC   | 7,500 ceu | Xiamen, China            | undisclosed | CMB FL - Chinese        | 8,600 | LNG dual-fuel                        |

## ◆ 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                                 |
| LILA TOKYO        | BC | 79,387 |     | 2010 | China    | 1,930   | Undisclosed |                                     |
| DAYANG CONFIDENCE | BC | 63,127 |     | 2017 | China    | 3,000   | Undisclosed | BWTS fitted                         |
| SOHO MANDATE      | BC | 61,436 |     | 2016 | China    | 3,100   | Chinese     | BWTS fitted / ECO                   |
| SHUN XIN          | BC | 56,933 |     | 2010 | China    | 1,680   | Undisclosed | BWTS fitted                         |
| OREO              | BC | 55,430 |     | 2008 | Japan    | 1,935   | Greek       | BWTS fitted                         |
| JUN DE            | BC | 34,420 |     | 2011 | S. Korea | 1,700   | Chinese     | BWTS fitted Tier II incl TC \$23k/d |
| ALTHEA            | BC | 24,999 |     | 1999 | Japan    | 810     | Turkish     | BWTS due 07/2022, delivered         |

| 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        |
| AS SERAFINA    | CV | 22,314 | 1,713 | 2010 | Taiwan, PRC | 3,300       | CMA CGM - France | at auction |
| A ROKU         | CV | 21,935 | 1,708 | 2008 | Japan       | 3,000       | Vietnamese       |            |
| X-PRESS YAMUNA | CV | 14,070 | 1,162 | 1998 | Poland      | undisclosed | Middle East      |            |

| 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                                                                     |
| ECO LEADER     | TAK | 299,999 |     | 2016 | S. Korea | 2,200   | Greek                 |                                                                         |
| TORILL KNUSTEN | TAK | 123,166 |     | 2013 | S. Korea | 11,200  | Doun Kisen - Japanese | BWTS fitted, Shuttle, Ice 1C, refinancing exercise, incl 10-yrs BB back |
| GODAM          | TAK | 113,553 |     | 2006 | S. Korea | 7,950   | Greek                 | en bloc, Ice Class 1A                                                   |
| MANDALA        | TAK | 113,553 |     | 2006 | S. Korea |         |                       |                                                                         |
| TIMBERWOLF     | TAK | 109,647 |     | 2008 | China    |         |                       |                                                                         |
| THUNDERBOLT    | TAK | 108,817 |     | 2008 | China    |         |                       |                                                                         |
| SONGA CORAL    | TAK | 107,081 |     | 2005 | Japan    | 2,500   | Undisclosed           | Scrubber fitted                                                         |
| BW LARA        | TAK | 73,495  |     | 2004 | China    | 1,300   | Greek                 | BWTS fitted                                                             |



|                   |         |        |      |          |             |             |                      |
|-------------------|---------|--------|------|----------|-------------|-------------|----------------------|
| ATLANTIC SYMPHONY | TAK     | 36,684 | 2009 | S. Korea |             |             |                      |
| ATLANTIC CANYON   | TAK     | 36,677 | 2009 | S. Korea | 6,800       | Undisclosed | en bloc*             |
| ATLANTIC JUPITER  | TAK     | 36,677 | 2009 | S. Korea |             |             |                      |
| ATLANTIC SIRIU    | TAK     | 36,677 | 2009 | S. Korea |             |             |                      |
| RHAEO RAPID       | TAK     | 13,224 | 2008 | S. Korea | 700         | Undisclosed | BWTS not fitted      |
| CALLIOPE          | TAK     | 5,998  | 2012 | China    | 330         | Indonesian  | bss "as is where is" |
| DL FREESIA        | TAK/LPG | 3,650  | 2007 | Japan    | undisclosed | Indonesian  |                      |
| DL BEGONIA        | TAK/LPG | 3,650  | 2006 | Japan    | undisclosed | Indonesian  | BWTS fitted          |
| DL CAMELLIA       | TAK/LPG | 3,598  | 2001 | Japan    | undisclosed | Indonesian  | BWTS 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                                            |
| ROWAN          | TAK       | 302,203 | 44,380 | 2001 | Japan   | 595.00      |                                                |
| OCEAN ALICE    | TAK       | 4,750   | 3,071  | 2002 | China   | undisclosed |                                                |
| PACIFIC MARINE | TAK       | 2,462   | 1,150  | 1979 | Japan   | 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                                            |
| ORKA           | BC        | 171,199 | 21,018 | 1999 | Japan   | 530.00      | as is S. Korea, incl 500t bunkers HKC required |
| GOLD CLUB      | OTHER/PAS | 3,130   | 8,700  | 1977 | Denmark | undisclosed |                                                |

## ◆ ALCO 防损通函

### 【加拿大关于保护虎鲸的《2022/15 号船舶安全公告》】

加拿大交通部发布了新的《2022/15 号船舶安全公告》。根据保护不列颠哥伦比亚省南部水域虎鲸的临时命令，公告中明确规定了船舶需遵守的最新要求。新公告将取代《2021/12 号船舶安全公告》。

该临时命令于 2022 年 6 月 1 日生效，适用于在不列颠哥伦比亚省南部特定水域内、水域上或途径特定水域航行的所有船舶，无论船舶采用何种推进方式。



相关措施已经落实到位，旨在减少船舶对濒临灭绝的南部虎鲸所造成的噪音和物理干扰。

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      |
|------------|---------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 2022-07-22 | 675.220 | 689.960 | 4.923 | 86.029 | 809.830 | 65.954 | 854.030 | 467.530 | 524.380 |
| 2022-07-21 | 676.200 | 688.300 | 4.884 | 86.144 | 809.200 | 65.845 | 805.610 | 465.500 | 524.690 |
| 2022-07-20 | 674.650 | 690.320 | 4.880 | 85.943 | 809.780 | 65.965 | 837.670 | 465.550 | 524.080 |
| 2022-07-19 | 674.510 | 683.890 | 4.879 | 85.925 | 805.760 | 66.008 | 847.400 | 459.220 | 519.470 |
| 2022-07-18 | 674.470 | 680.480 | 4.873 | 85.920 | 801.390 | 65.927 | 844.180 | 459.010 | 518.270 |

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        | 1.56571 | 1 周   | --      | 2 周   | --      | 1 个月 | 2.25900 |
| 2 个月      | --      | 3 个月  | 2.78300 | 4 个月  | --      | 5 个月 | --      |
| 6 个月      | 3.37743 | 7 个月  | --      | 8 个月  | --      | 9 个月 | --      |
| 10 个月     | --      | 11 个月 | --      | 12 个月 | 3.91871 |      |         |

2022-07-21

**Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司**

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)