



全一海运市场周报

2022.07 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.07.25 - 07.29 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体平稳 远洋航线运价回落】

虽然持续变异的新冠疫情在世界范围内仍持续蔓延，但全球供应链体系已经较好地适应目前的情况。中国方面，局部疫情基本受到稳定控制，各主要港口均保持良好运转。本周，中国出口集装箱运输市场总体平稳，远洋航线市场运价继续调整走势。7月29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3887.85点，较上期下跌2.7%。

欧洲航线：研究机构Markit公布的数据显示，欧元区7月综合PMI初值为49.4，为2021年以来首次跌破荣枯线，制造业产出恶化和服务业增长近乎停滞是造成衰退的主要原因。与此同时，通胀水平居高不下，俄乌冲突导致地缘政治风险高企等，欧洲地区未来将继续面临多重风险带来的考验。本周，运输市场总体稳定，市场运价继续调整走势。7月29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5416美元/TEU，较上期下跌2.8%。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继续保持较高水平，即期市场订舱价格继续回落。7月29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5971美元/TEU，较上期下跌3.7%。

北美航线：据美国商务部发布的数据显示，美国二季度实际GDP年化季环比初值下跌0.9%，为连续第二个季度环比下滑，显示出美国经济已陷入技术性衰退。此外，美联储7月继续采取大幅加息措施以遏制高通胀，未来美国经济复苏面临不利形势。本周，运输需求基本平稳，供求关系保持基本平衡，市场运价延续调整走势。7月29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6694美元/FEU和9348美元/FEU，分别较上期下跌0.4%和1.0%。

波斯湾航线：运输需求已恢复至正常水平，需求增长的动力不足，市场运价从前期较高水平继续回调，本周即期订舱价格下跌。7月29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2789美元/TEU，较上期下跌6.1%。



澳新航线：新冠变异毒株导致当地疫情大幅反弹，主要国家疫情再次面临严峻形势。目的地市场对各类生活物资的需求继续处于较高水平，供需基本面基本稳定，本周即期订舱价格继续回落。7月29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2997美元/TEU，较上期下跌4.6%。

南美航线：近期该地区经济维持平稳，但在美联储连续加息的背景下，易受到市场大幅波动的影响，未来经济仍将面临较多考验。南美航线运输市场目前处于传统旺季，运输需求表现较好，供求关系良好，市场运价在连续数周上涨后出现回落。7月29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9439美元/TEU，较上期下跌0.5%。

日本航线：运输市场总体向好，市场运价小幅上涨。7月29日，中国出口至日本航线运价指数为1208.25点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【天气影响市场分化 综合指数小幅下跌】

本周，在高温及降雨天气共同作用下，下游市场需求下降，沿海散货运输市场走势出现分化，运价小幅下跌。7月29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1151.75点，较上周下跌3.1%。

煤炭市场：场需求方面，本周受北方雨带与南方高温共同影响，各区域用电负荷涨跌互现，沿海八省电厂日耗运行于216.2万吨，环比有所回落。华东区域高温稍有缓解，电厂存煤可用天数维持15天左右，华南区域持续高温，可用天数下降2到3天不等。电厂在长协稳定兑现背景下，需求端除刚需外多持观望态度。煤炭价格方面，在煤炭增产保供政策背景下，近期政策监管着力点集中在主产区，煤矿主保中长协，而市场煤销售量明显萎缩，且在非电采购需求不振及价格强势监管，叠加国际煤价震荡下行，煤炭整体价格水平有所下降。运价走势方面，高温用煤旺季，电煤整体需求保持高位，但受气候条件影响，各航线运价走势出现分化。华南地区高温不断，补库需求增加，运力略显紧缺，运价延续上涨走势。华东等地高温有所缓解，库存尚足，运力充沛，运价一路小幅下跌。临近周末，随着下游电厂月末补库需求基本落实，叠加煤价下跌，市场观望情绪又起，沿海煤炭运价弱势震荡。

7月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1198.08点，较上周下跌4.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收921.31点，较上周下跌4.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价37.7元/吨，较上周下跌3.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为55.6元/吨，



较上周上涨 3.7 元/吨。

金属矿石市场：目前全国建材市场成交尚可，市场情绪积极，港口库存小幅下降。由于供给持续维持低位，叠加需求边际好转，钢材市场短期供需基本面好转，价格出现回升。运输市场方面，下游采购依旧以长协为主，本周，受煤炭运输市场影响，江内价格小幅下跌，影响矿石运输市场价格小幅下降。7 月 29 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOTI）报收 792.09 点，较上周下跌 2.9%。

粮食市场：7 月份玉米市场一改上半年的偏强走势，在需求疲软的背景下，玉米价格延续下行走势。南北港口倒挂幅度继续扩大，至月底甚至超过 150 元/吨。主要原因还是受制于下游深加工企业开工率降低及饲料需求减少的影响，粮食运输市场实际成交氛围延续清淡格局，运价继续小幅回落。7 月 29 日，沿海粮食货种运价指数报 1169.22 点，较上周下跌 1.5%。

成品油市场：受高温天气和降雨因素影响，山东地炼降价刺激出货，成品油价格表现出先涨后跌趋势。因未来短期内炼厂没有检修计划，炼厂负荷稳定，汽柴油供应保持充足。需求方面，同样受天气因素影响，汽柴油需求一般，终端低价集中采购，市场成交平稳，运价持平。7 月 29 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，较上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求转弱 租金指数止涨下挫】

本周，海岬型船太平洋市场运输需求逐渐转弱，叠加油价下跌、钢厂效益不佳等因素影响，运价先扬后抑。巴拿马型船市场周初虽稍有改善，但新增煤炭货盘不足，船多货少局面加重，租金先涨后跌。煤炭需求增量有限，钢材、镍矿等货种表现偏弱，超灵便型船租金小幅波动。整体而言，在三大船型需求回落的影响下，远东干散货租金指数止涨下跌。7 月 28 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1662.32 点，较上周四下跌 2.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。太平洋市场，周初，矿商保持询盘，矿石运输需求略有增加，运价小幅上涨。周中，受油价和 FFA 下跌、卸港周转加快、钢厂效益不佳等多重因素影响，运价下行空间打开。加之美联储加息预期所带来的不确定性，市场氛围明显转弱，运价止涨下跌。7 月 28 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13411 美元，较上周四下跌 4.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 10.150 美元/吨，较上周四下跌 5.6%。远程矿航线



本周货盘表现平平，市场活跃度不足，运价承压下行，临近周末跌势扩大。7月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为27.614美元/吨，较上周四下跌11.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先涨后跌。太平洋市场，步入大暑，国内高温天气频繁，沿海电厂日耗攀升。但受内贸煤价下跌影响，国内终端仍保持观望情绪。周初，煤炭运输需求延续上周改善态势，租金维持小幅上行。然而，由于内外贸煤炭价格倒挂以及长协煤的稳定供应，后续新增货盘不足，船货双方分歧加大，租金承压下行。7月28日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为16413美元，较上周四下跌2.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为10.950美元/吨，较上周四下跌3.9%。粮食市场，周初市场相对平稳，运价小幅上行。周中，大西洋市场观望情绪加重，叠加太平洋市场走弱，运价有所回落。7月28日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为57.610美元/吨，较上周四下跌0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。本周，与巴拿马型船市场趋同，印尼回国煤炭货盘表现一般，电厂采购放缓，需求增量有限。钢材、镍矿等货种需求无明显起色，市场信心不足，租金小幅波动。7月28日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为19292美元，较上周四上涨0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为16.950美元/吨，较上周四下跌1.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 成品油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月22日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存和汽油库存均出现下滑。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2.87%。因美国原油价格远低于国际指标布伦特原油，出口激增至历史新高，导致美国原油库存上周骤降，支撑油价。俄罗斯天然气工业股份公司(Gazprom)周一宣布，将削减北溪-1号的天然气流量，关闭向德国输送天然气管道的另一个涡轮机，从7月27日起，北溪-1号管道的供气量已降至最大运力的20%。俄罗斯进一步削减对欧洲的天然气供应，供应趋紧忧虑重燃，推动油价反弹。不过，疫情的反复及美联储大幅加息前景，打压市场情绪限制油价涨幅。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报107.72美元/桶，较7月21日上涨3.42%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价小幅下跌，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价波动下行。中国进口VLCC运输市场运价止涨转跌。7月28日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1055.10点，较7月21日下跌3.5%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场8月上旬装期的货盘基本收尾，中旬的货盘准备进场，上半周在足够货量的支撑下，船东的情绪面始终坚挺，WS点位延续上



周的高位；下半周成交量后劲不足，租家开始控制货量和出货节奏，部分大西洋市场货盘更是收到两位数的 offers，船东挺价意愿转弱，加上燃料油价格的下滑，船东有了更多的妥协空间，运价转跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS59.25，较 7 月 21 日下跌 3.81%，CT1 的 5 日平均为 WS60.56，较上周平均上涨 1.5%，TCE 平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS60.29，上涨 6.0%，平均为 WS61.50，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价小幅下跌至 WS137（TCE 约 3.5 万美元/天）。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS207（TCE 约 8.7 万美元/天）。

阿美拉型油轮（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，综合水平波动下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS209（TCE 约 3.2 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS274（TCE 约 8.0 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS177（TCE 约 4.4 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS218（TCE 约 6.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS197（TCE 约 2.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS188（TCE 约 3.0 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅上涨，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS375（TCE 约 3.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS257（TCE 约 3.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS240（TCE 约 4.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS325 水平（TCE 约 3.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅上涨至 WS337（TCE 约 3.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 6.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船价涨跌不一 国内船舶成交减少】

7 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1233.95 点，环比下跌 0.23%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 0.30%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数及内河散货船价综合指数环比分别下跌 1.04%、0.24%和 0.15%。



国际干散货船二手船价格延续上周涨跌趋势，除超灵便型有小幅上涨外，其余船型均呈下跌趋势，巴拿马型下跌幅度达到 4%左右。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 2429 万美元，环比下跌 0.70%；57000DWT 吨级散货船估值 2899 万美元，环比上涨 0.76%；75000DWT 吨级散货船估值 2968 万美元，环比下跌 3.93%；170000DWT 吨级散货船估值 5013 万美元，环比下跌 0.43%。本期，二手散货船市场成交数量与上周相比略有增加，共计成交 13 艘（环比增加 3 艘），总运力 74.92 万载重吨，总成交金额 24525 万美元，平均船龄 11.77 年。

国际油轮船价继续呈现涨跌各异状态。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2973 万美元，环比上涨 2.83%；74000DWT 吨级油轮估值 3103 万美元，环比上涨 0.92%；105000DWT 吨级油轮估值 4893 万美元，环比下跌 1.38%；158000DWT 吨级油轮估值 5340 万美元，环比下跌 1.58%；300000DWT 吨级油轮估值 8161 万美元，环比上涨 0.51%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比明显增加，总共成交 23 艘（环比增加 14 艘），总运力 200.63 万载重吨，总成交金额 61260 万美元，平均船龄 12.52 年。

国内沿海散货船二手船价格持续小幅下跌状态。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 235 万人民币，环比下跌 0.24%；5000DWT 吨级散货船估值 1459 万人民币，环比下跌 0.23%。本期，沿海散货船无成交统计。

国内内河散货船价格基本趋于下跌通道，但幅度不大。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 0.20%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比上涨 0.33%；2000DWT 吨级散货船估值 268 万人民币，环比下跌 0.32%；3000DWT 吨级散货船估值 375 万人民币，环比下跌 0.43%。本期，内河二手散货船市场成交量有较多减少，总共成交仅 10 艘（环比减少 35 艘），总运力 3.05 万载重吨，总成交金额 4140.25 人民币，平均船龄 6.19 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

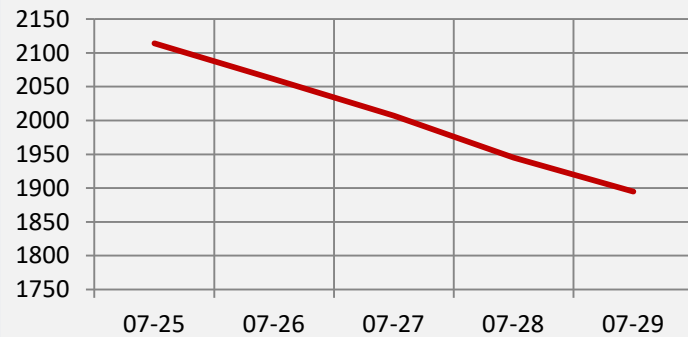
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7 月 25 日		7 月 26 日		7 月 27 日		7 月 28 日		7 月 29 日	
BDI	2,114	-32	2,061	-53	2,007	-54	1,945	-62	1,895	-50
BCI	2,596	-100	2,455	-141	2,333	-122	2,190	-143	2,081	-109

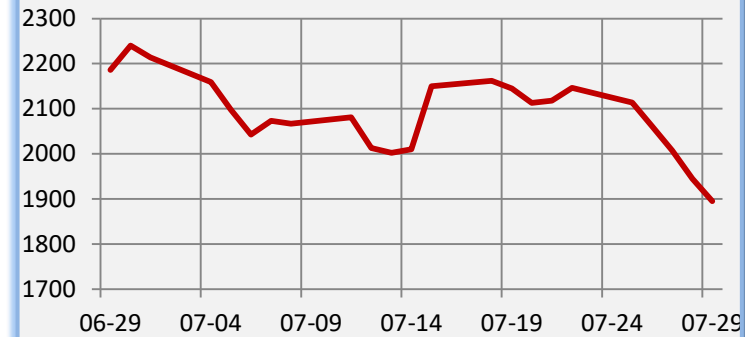


BPI	2,100	+7	2,088	-12	2,076	-12	2,065	-11	2,051	-14
BSI	2,079	-1	2,071	-8	2,038	-33	2,003	-35	1,971	-32
BHSI	1,212	+1	1,211	-1	1,205	-6	1,196	-9	1,173	-23

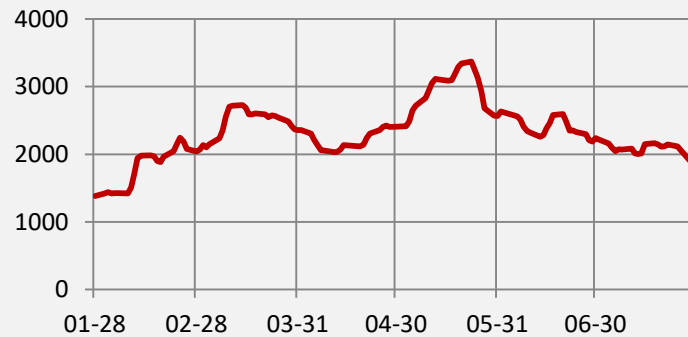
上周 BDI 指数走势



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	22/07/22	15/07/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	28,750	31,750	-3000	-9.4%
	一年	21,500	23,250	-1750	-7.5%
	三年	19,000	20,000	-1000	-5.0%
Pmax (76K)	半年	21,250	20,000	1250	6.3%
	一年	18,500	17,000	1500	8.8%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	20,750	20,750	0	0.0%
	一年	18,250	17,750	500	2.8%
	三年	14,500	14,500	0	0.0%
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： 2022-07-26

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Alpha Wisdom' 2012 81305 dwt dely Kobe prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,750 - Louis Dreyfus

'Western Oslo' 2019 63633 dwt dely aps EC South America prompt trip redel Singapore-Japan \$18,800 + \$880,000 bb - Norden

'SSI Splendid' 2019 63562 dwt dely Cotonou 1/5 Aug trip via EC South America redel Singapore-Japan \$24,000 - Bunge



'Lycavitos' 2007 58786 dwt dely Campha 3/4 Aug trip redel West Africa intention bagged rice \$25,000 - Olam

'Aggeliki B' 2011 56770 dwt dely SW Pass prompt trip redel Continent intention petcoke \$29,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【油轮市场前景不明上半年新船订单创历史新低】

自 1996 年有记录以来,最低半年油轮订单量出现在 1999 年上半年,为 300 万载重吨。而今年又创出新低,前 6 个月的新造船订单量仅为 160 万载重吨,其中原油轮和成品油轮的手持订单量占现有运力比重均降至 5.1%,这也是自 1996 年以来的最低占比。

BIMCO 首席航运分析师 Niels Rasmussen 表示,2022 年上半年,只有 23 艘油轮新订单完成签约,包括 4 艘原油轮和 19 艘成品油轮。

新订单数量较少的原因之一是当前新造船价格自 2020 年 11 月以来上涨了 25%~42%,为 2008 年以来的最高水平,许多船东在等待更具吸引力的价格。此外,替代燃料的不确定性也推迟了一些订单产生。到目前为止,最受欢迎的替代燃料是 LNG,但甲醇可能会越来越受欢迎,尤其是在集装箱船板块。

Rasmussen 表示,除非新船订单数量增加,否则未来几年原油轮和成品油轮运力规模都将缩小。

据统计,全球 6%~7%的原油轮和成品油轮的船龄已达 20 年,还有 20%~21%的油轮船龄为 15~19 年,而每年的拆船量通常会达到船队运力的 3%左右,将超过新船交付量。

从中短期来看,全球石油需求尚未从新冠肺炎疫情中完全恢复,欧盟对俄罗斯石油和石油产品的禁令正在全面实施,预计 2023 年油轮吨海里需求将增加,利好新造船市场。

从长期来看,由于国际能源机构预测石油需求可能在 2020 年代中期至 2030 年代中期达到峰值,因此需求前景更加不确定。但船队面临更新问题,且温室气体



排放标准将越来越严格, 预计未来几年新船订单量将增加。

来源：中国远洋海运 e 刊

【中小型船需求大增！散货船市场遭遇“燃煤”之急】

进入 7 月，全球能源危机加剧，抢运燃煤的中小型散货船需求大增，巴拿马型和超灵便型船运价大涨。

7 月 22 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）上涨 28 点至 2146 点，涨幅 1.3%。过去一周来，BDI 指数在 7 月 18 日呈现三连涨之后，7 月 19 日、7 月 20 日连续两天下跌，尽管 7 月 21 日因德国国家铁路公司计划启动货运列车服务，将乌克兰出口的谷物运送到德国港口装船的消息，推动指数微幅反弹，但整体而言上周指数依然小幅下跌 0.2%。

随着全球钢材需求走弱，澳大利亚矿商发货节奏放缓，运力过剩加重，好望角型船运价上周下探。波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）在经历了连续三天的跌势之后，于 7 月 22 日上涨 43 点至 2696 点，日涨幅 1.6%，但上周 BCI 指数周跌幅高达 7.6%，是 6 月底以来跌幅最大的一周。目前好望角型船运价为 22362 美元，处于过去一年来的低位。

另一方面，夏季高温推升了燃煤发电需求，带来全球抢运燃煤热潮；加上欧盟禁止俄罗斯煤炭转而向印尼、澳大利亚等地拉货，区域性转单拉长船舶周转天数，这些都使得主要运输煤炭及谷物巴拿马型和超灵便型船运价大涨，高于疫情前水准。

其中，波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）7 月 22 日上涨 42 点至 2093 点，日涨幅 2.1%，创 10 日以来新高，巴拿马型船日均获利增加 383 美元至 18838 美元；上周 BPI 指数周涨幅达 11%，是 4 个月来最高单周涨幅。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）同日上午 7 点至 2080 点，周涨幅超过 2%，是 5 月 20 日以来首次。

来源：国际船舶网



【马士基：近期美线市场热点问题进展】

航运界网消息，针对跨太平洋航线近期热点问题，马士基近日更新了相关进展。

近期影响供应链的关键事项

最近传染性最强的新冠变种 BA.5 已在国内多个城市被监测到，包括上海和天津等，使得市场再次关注港口作业情况。针对疫情反复的影响，目前国内港口目前作业正常。

在拜登干预下，可能在 60 天内避免了潜在的铁路货运罢工：美国总统拜登当地时间 7 月 15 日签署了行政命令，任命总统紧急委员会 (PEB) 成员，以干预涵盖 11.5 万名工人的美国全国铁路劳工谈判，包括 BNSF 铁路、CSX 运输公司、联合太平洋铁路和 NORFOLK 南方铁路公司。马士基将继续密切关注谈判进展，目前预计铁路服务不会中断。

代表码头工人的国际码头和仓库联盟 (ILWU) 和代表美国西海岸码头雇主利益的太平洋海事协会 (PMA) 之间的合同在美国当地时间 7 月 1 日到期。劳资双方均表示，合同不会延长，谈判会继续，港口作业不会中断，直到达成协议。

加州“AB5”劳工法案遭抗议：美国最高法院于 6 月 28 日决定驳回加州卡车运输协会提出的异议，这意味着“AB5”法案已经生效。“AB5”法案也被称为“零工工人法案”，要求货运企业将卡车司机视为员工，赋给员工福利待遇。但这一法案招致了卡车司机不满，因为这意味着卡车司机将失去接单自由，或需要背负更贵的保险费负担。由于南加州大部分卡车运输协会历来倾向于并争取作为独立承包商运营的权利，并且不希望成为企业雇员。全加州约有 7 万名卡车车主和经营者。在奥克兰港口，约有 5000 名独立卡车司机进行日常运输。“AB5”法案的生效将在多大程度上影响当前的供应链，目前尚不清楚。

上周，在抗议者封锁码头大门后，奥克兰港的运营几乎停滞。由于货运作业停止，数百名 ILWU 成员出于安全原因拒绝跨越封锁线，船舶和码头的作业放缓。不过，加州卡车司机周末停止了抗议活动，抗议活动是否会在周一恢复，目前尚不确定。

奥克兰港是加州 200 多亿美元农业出口的关键枢纽，其中包括杏仁、乳制品和葡萄酒，也是美国第八繁忙的集装箱港口，在卡车司机抗议开始之前，该港口



正在努力清理因疫情导致的货物滞留。

过去几年，马士基一直在积极努力，确保其运营合规，预计“AB5”法案不会对马士基其为加州客户提供服务的能力产生负面影响。

美国港口进口箱量再创纪录

尽管市场对经济衰退表示担忧，但美国港口的数据却一直在刷新历史纪录。今年 6 月份美国进口集装箱量创有史以来当月最高，而 7 月份很可能再创新高或成为次高的月份。同时，进口箱量正继续向美东港口转移。纽约-新泽西港、休斯敦港和萨凡纳港的吞吐量均实现两位数增长，进而推动 6 月份美东和墨西哥湾沿岸主要港口的进口箱量同比增长 9.7%，而美西港口进口箱量则增长了 2.3%。考虑到美西劳工谈判的不确定性，马士基预计这种向美东港口转移的偏好可能会持续到今年第三季度。

根据 SEA INTELLIGENCE 最新数据，亚洲至美西航线准班率环比提高 1.0%，达到 21.9%。马士基和地中海航运（MSC）的 2M 联盟是今年 4 月、5 月表现最稳定的班轮公司，其准班率为 25.0%。亚洲至美东航线，平均准班率环比下降 1.9%，降至 19.8%。在 2022 年，2M 联盟一直是美东航线表现最好的班轮公司之一。其中，2022 年 5 月，马士基准班率达到 50.3%，其次是其旗下汉堡南美（HAMBURG Süd），达到 43.7%。

北美港口排队船舶数量仍在增加

排队船舶数量仍在增加，停泊在美国集装箱港外的排队船只数量仍在增加。68 艘船正驶往美西，其中 37 艘船将驶往洛杉矶（LA），31 艘船将驶往长滩（LB）。LA 平均待泊时间为 5-24 天，LB 平均待泊时间为 9-12 天。

马士基已努力将从盐田-宁波到洛杉矶 400 号码头的 TPX 航线时间提高到 16-19 天。

在西北太平洋地区，班期和运营均继续面临挑战，尤其是在温哥华的 CENTERM，那里的场地利用率达到 100%。CENTERM 目前已改为单船靠泊作业，并面临拥堵。CENTERM 预计将在 9 月重新开放其第二个泊位。平均铁路滞留时间为 14 天。在可预见的未来，这对船舶运营产生了重大影响。此外，鉴于该地区邮轮已重启，可能会出现劳动力短缺，这将使局势进一步恶化。马士基表示，正在寻找解决方案，通过优化航线以减少总体影响。



美东和墨西哥湾港口，萨凡纳港、纽约-新泽西港和休斯敦港附近已排起长队。目前许多码头的堆场利用率已经接近饱和。美东港口拥堵持续存在，既有需求强劲的原因，也有来自美西船舶向美东港口转移因素的影响。一些港口运营延误，扰乱了班期，增加了运输时间。特别是，休斯顿港待泊时间达到 2-14 天，而萨凡纳港约有 40 艘集装箱船（其中 6 艘为马士基船舶），待泊时间为 10-15 天。纽约-新泽西港待泊时间从 1 周到 3 周不等。

马士基表示，为了提供尽可能最好的服务，正在采取多种措施，尽可能缓解延误，同时制定其他应急计划。例如，放弃挂靠纽约-新泽西港 TP23，改为挂靠马士基码头旗下的伊丽莎白码头的 TP16，平均待泊时间只有两天或更少。

此外，马士基正在与码头紧密合作，密切关注任何可能发生的变化，并及时合理的安排船舶和运力，以最大限度地减少延迟和待泊时间，从而尽量减少运力损失。

陆侧拥堵的原因和进展

预计内陆、码头和铁路堆场继续经历严重拥堵，这严重影响了整个供应链的流动性。需要更多的客户支持来解决进口集装箱滞留时间激增的问题，特别是芝加哥、孟菲斯、沃斯堡和多伦多等内陆铁路地区。对于在洛杉矶和长滩，这主要就是铁路问题。高堆场利用率仍然是一个主要问题，洛杉矶堆场密度目前达到 116%，马士基铁路集装箱滞留时间达到 9.5 天。对于铁路公司来说，能否获得训练有素的铁路工人来管理当前的需求仍然是一个挑战。

据太平洋商船协会（PACIFIC MERCHANT SHIPPING ASSOCIATION）统计，6 月份，洛杉矶和长滩港口等待铁路运输的进口集装箱平均等待天数达到 13.3 天，创历史新高。考虑到经由太平洋西南港口至芝加哥的进口铁路货物继续面临铁路延误，马士基建议客户尽可能改道至美东和美湾港口。

尽管存在持续的挑战，但马士基每天都在与供应商合作，以确保能够为客户提供设备包括空箱。北美地区空箱保有量稳定，能够满足出口需求。

供应链是央行抗击通胀的关键

全球货币政策制定者一直在提高利率，以抑制通胀，但面临着经济减缓甚至衰退的风险，是否有效亦很难说。最近的美国 CPI 增幅达到 9.1%，为 40 年来最高。供应链被认为是造成通货膨胀压力的主要因素之一。价格飙升的主要原因是商品和劳动力短缺，以及消费需求强劲和持续供应链受阻。



尽管有证据表明，美国对亚洲出口的需求正在放缓，但是集装箱运输的需求仍然远远超出了北美码头产能。随着进入传统的进口货运旺季，供应链应确保畅通，并将拥堵程度保持在最低水平。马士基呼吁，保持平衡是托运人和承运人的共同责任，需要采取更积极有效行动以降低通货膨胀。

来源：航运界

【VLCC 有望从中国原油进口恢复增长中受益】

航运界网消息，船舶经纪公司 Poten&Partners 在其最新报告中指出，中国石油需求的恢复以及吨英里数的倍速增长，将在 2022 年的剩余时间至 2023 年扭转 VLCC 的命运。

国际能源署（IEA）预计，中国石油需求将从第二季度的 1460 万桶/天，增长至第三季度的 1570 万桶/天和第四季度的 1590 万桶/天，而在 2030 年的进口需求将达到平均 1620 万桶/天，同比增长 5.2%。受疫情影响，2021 年的需求实际上下降了 55 万桶/天，而在疫情爆发之前的 10 年里，中国原油进口的年均增速达到 9.5%。

Poten&Partners 表示，油轮市场中，原油销量增加的国家是来自中东和亚洲的中短途供应商，销量出现大幅下降的则是来自西非、巴西和美国等大西洋盆地的长途供应商。该机构预计，在 2022 年下半年至 2023 年期间，中国原油进口前景“相当乐观”。

具体来说，2022 年上半年，中国从俄罗斯、伊拉克、马来西亚和阿联酋表示了更多的需求，供应商的变化在一定程度上对 VLCC 贸易造成了影响。相比之下，安哥拉、巴西和美国对中国原油的出口分别下降了 13.8%、22.5%和 45.7%，损害了 VLCC 在长途运输方面的吨英里需求。

2022 年到目前为止，中国的原油进口波动剧烈。根据中国海关总署公布的数据，2022 年 6 月中国原油进口量降至 4 年来最低水平。然而，Poten & Partners 却认为，“最糟糕的时期可能已经过去了”，最新动态数据显示，随着更多原油流向中国，7 月的原油进口量将大幅上升，VLCC 的租金在近几周同样呈现上升趋势。

根据船舶经纪公司 Gibson Shipbrokers 的数据，中东海湾至中国航线，VLCC 日租金相较前一周上涨 7,250 美元，目前已经达到 10,250 美元。



事实上，据波罗的海航运交易所（Baltic Exchange）数据显示，7 月 22 日，美国海湾地区内部分 VLCC 的日租金已超过 5 万美元。其中，Frontline 旗下 321,300 载重吨“Front Endurance”（建于 2009 年）履行与壳牌的租约，日租金 61,043 美元；Capital Ship Management 旗下 298,998 载重吨“Agitos”号（建于 2019 年）以每天 54,543 美元被联合石化（Unipet）租入；日本邮船（NYK）旗下 311,979 载重吨“Tatishina”号（建于 2021 年）以每天 52,311 美元的租金从事美国海湾至英国/欧洲大陆中航线运输。

尽管石油需求增长利于提高油轮的利用率，但如果吨英里需求增长超过石油需求增长，油轮市场将获得额外的提振。Poten & Partners 表示，由于中东地区的 OPEC 成员国的闲置产能有限，选择受到限制，预计全球石油需求的增长将需要由大西洋盆地的非 OPEC 生产商来满足。该机构预计，从现在到 2023 年底，美国的日产量将增加 100 万桶，加拿大和巴西将分别增加 20 万桶/天，圭亚那也将生产更多石油。

来源：航运界

【船市热度能否“一路长虹”？】

近日，全球领先的在线估值和市场情报提供商 VesselsValue（简称“VV”）发布对主流船型市场的分析，并对 2022 年第三季度进行预测。

据了解，2021 上半年，新造船订单数量庞大。到 2021 年第四季度，由于新造船价格飙升至 2008 年以来的最高水平，大多数船型的新造订单量急剧减少。

在 2022 年第二季度，油轮和散货船的新造订单量保持平稳，集装箱船和气体船仍然有很高新造船需求，但较 2021 年同期有所下降。

据 VV 分析师分析，由于过去两年庞大的新造船订单量，造船厂的订单交付已经排到 2024 年。有限的造船能力将让造船厂在订单谈判中保持优势地位。

干散货船运费上扬

据 VV 数据显示，在收益出现季节性下降后，好望角型散货船的运费于 5 月底达到峰值，约每天 35000 美元，随后，再次下跌到每天 22000 美元，略低于小型干散货船每天 25000 美元的平均运费。



但是 VV 分析，随着保费和燃料成本上升，运费可能会如其在年初俄乌冲突暴发时般持续上扬。这可能促使大宗商品价格的上涨，进而抑制市场的需求。

据了解，2021 年第四季度，铁矿石库存大幅增加，由于需求缓和及价格实惠，库存的增长将在 2022 年持续。2022 年 3 月和 4 月，印度的煤炭进口大幅反弹，鉴于强劲的需求，印度的可用煤炭供应量收紧，鼓励增加煤炭进口。

与之相比，中国的煤炭的本地产量高、进口价格昂贵，因此在 2022 年第一季度，煤炭进口量下降幅度比预期更大，这削弱了大部分进口煤炭商的竞争力。

至于散货船拆船市场和新造船市场，上个季度的拆船量和新造船订购量分别降至 120 万载重吨和 260 万载重吨的低点。造船厂则在上个季度交付了 870 万载重吨的新船，交付量与 2021 年同期持平。

“随着国际海事组织新的环境条例生效，预计到 2023 年，散货船运力供应将大幅下降，这将减少高达 3%至 4%的船队有效运力。” VV 分析师预计，未来几年散货船市场的运力需求将超过供应，使散货船的运费保持在高位。

成品油轮收益走强

油轮租金收益方面，成品油轮的收益一直在上升，VV 分析师表示，这是由于炼油厂利润率高、库存低，再加上对俄罗斯产品的制裁带来的复杂性所致。

对于传统的、未安装脱硫塔的超大型油轮而言，其收益仍然处于负值。它们的收益表现是否能改善取决于中东和美国的增产以及中国需求的情况。

在油轮船队供给方面，油轮的新造船订购活动自 2021 年初以来几乎一直处于停滞状态。

但是 VV 预计，近期上升的拆船量将为整体的市场平衡带来好兆头。而且，由于大部分俄罗斯贸易船队将面临制裁，油轮供应将进一步减少。

此外，地缘政治紧张导致停靠地中海、黑海和波罗的海港口的船只深受影响，不断变化的贸易模式让油轮运输效率进一步恶化，船队供应也更为紧张。



集装箱船身处“高位”

由于集装箱、船舶和陆上基础设施的供应混乱（如港口拥堵的持续），集装箱船的拥堵和收益仍处于前所未有的高位。

今年春季，亚洲至美国的集装箱运量创下了纪录，美国进口货物中登陆西海岸的比例更高。这可能是港口低效状况正逐渐好转但尚未结束的一个迹象。

VV 预测 2022 下半年，集装箱运费仍将保持强劲。

“不过，随着消费模式正常化（对服务，而非商品的需求），运价将在传统旺季后出现调整。” VV 分析师说，据计算，2021 年集装箱船的需求增长率约为 11%，是自 2010 年以来的最高水平，预计到 2025 年，集装箱船的年平均需求增长率为约 2.9%。

该分析师表示，尽管运量需求增长，但在 2023 年至 2025 年期间，港口拥堵不会像 2021 至 2022 年期间那样继续影响船舶运输效率。因此这将形成一个更平衡的市场并促使船舶租金降低。

在新造船方面，2021 年新造集装箱船订单量达到 310 万标准箱，创下历史最高纪录。在未来控排法规的不确定性尚未解决的状态中，4 月初的新船订单量占船队的 26%，这是自 2008 年，也就是上一次高峰以来的最高水平。

“由此可见，集装箱船拆船市场自然不活跃。但预计一旦市场正常化、监管生效，拆船活跃度将提升。” VV 分析师介绍，除此之外，随着大量新船陆续交付，2023 年至 2025 年集装箱船的市场表现较弱。

来源：中国水运网



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.	901~906	1136~1142		Steady.
Tokyo Bay	483~488	935~940	1138~1143	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	900~905	1215~1225	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	510~515	900~905	1050~1055	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	582	932	1130	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	502~507	905~910	1098~1105	+ 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.	917~922	1438~1444		Avails tight.
Rotterdam	502~507	807~812	1138~1144		Softer.
Malta	S. E.	852~860	1243~1255		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	857~865	1295~1300		Steady.

截止日期: 2022-07-28

◆ 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	22/07/22	15/07/22	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	22/07/22	15/07/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,900	11,850	50	0.4%	
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	4,300	4,250	50	1.2%	

截止日期: 2022-07-26

(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	Tanker	50,000	CSBC, Taiwan	2024	CPC Corp - Taiwanese	5,000	EEDI phase 3, incl. 5% VAT
2	Bulker	185,000	Namura, Japan	2024	Foremost Group - Chinese	Undisclosed	conventionally fuelled, biofuel ready, EEDI phase 3, NOx-Tier III, against 7yrs T/C to NYK
2	Bulker	64,000	New Dayang, China	2024	U-Ming - Taiwanese	3,400	
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2026	ADS Maritime - Norwegian	24,800	LOI stage, linked to Avaio Capital - controlled Mexican Pacific project
3	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	HMM - South Korean	3,550	
4+2	MPP	14,600	Wuhu Shipyard, China	2024-2025	SAL - German	4,000	heavylift vsls, equipped with two 800-tonne Liebherr cranes

◆ 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
EKATERINI	BC	173,555		2012	China	undisclosed	Undisclosed
BONANZA YR	BC	76,465		2006	Japan	1,650	Undisclosed
CRETE TRADER	BC	53,428		2009	China	1,620	Middle East

BWTS fitted



ANASTASIA S	BC	52,808	2004	Japan	1,600	Indian	
NORD MONTREAL	BC	36,570	2012	Japan	2,200	Greek	BWTS fitted
MARIA L	BC	28,404	1998	Japan	730	Syrians	
GLOBAL AQUARIUS	BC	28,328	2010	Japan	1,400	Undisclosed	log / BWTS fitted
A RACER	BC	26,467	1996	China	680	Middle East	BWTS fitted
QUANTRA	BC	18,367	2000	S. Korea	625	Turkish	

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
JUDITH SCHULTE	CV	111,861	9,403	2013	China	undisclosed	MSC - Swiss	*BWTS fitted, Scrubber
JOHANNA SCHULTE	CV	111,841	9,403	2013	China	undisclosed	MSC - Swiss	ready
CAP CAPRICORN	CV	51,931	3,884	2013	China	7,500	CMA CGM - France	
HARBOUR EXPRESS	CV	8,889	560	1998	Japan	1,000	Undisclosed	

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
KIONI	TAK	310,389		2004	Japan	2,950	Undisclosed	DD due
ECO LEADER	TAK	299,999		2016	S. Korea	8,200	U. A. E	BWTS fitted
ASTRO POLARIS	TAK	159,073		2004	S. Korea	4,300	Chinese	en bloc
ASTRO PHOENIX	TAK	159,055		2004	S. Korea			
DOLVIKEN	TAK	159,058		2012	S. Korea	4,250	Switzerland	BWTS fitted
NICHOLAS	TAK	115,577		2007	Japan	2,780	Chinese	BWTS fitted
BLUE PRIDE	TAK	115,048		2004	S. Korea	2,300	Chinese	BWTS fitted
ARISTODIMOS	TAK	113,553		2006	S. Korea	2,600	Chinese	
JAG LYALL	TAK	110,531		2006	China	2,620	Chinese	BWTS, Scrubber fitted
ORACLE	TAK	105,380		2008	Japan	2,875	Undisclosed	
ALPINE PENELOPE	TAK	74,401		2008	S. Korea	2,100	Jadroplov - Croatian	
GRAND	TAK	50,129		2008	S. Korea	1,930	Vietnamese	BWTS fitted
LARGO SUN	TAK	49,990		2016	S. Korea	3,500	Greek	BWTS fitted
PATAGONIAN MYSTIC	TAK	49,414		2005	Japan	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
CHALLENGE PHOENIX	TAK	47,786		2007	S. Korea	1,800	Greek	BWTS fitted
HAFNIA ROBSON	TAK	40,014		2004	Japan	1,200	Turkish	
HAFNIA RAINIER	TAK	40,012		2004	Japan	1,200	Turkish	*BWTS fitted
HAFNIA ADAMELLO	TAK	40,002		2004	Japan	1,200	Turkish	
BALTIC FAVOUR	TAK	37,105		2006	S. Korea	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
LEFTERIS	TAK	4,972		1997	China	300	Undisclosed	



G. SYMPHONY	TAK/LPG	54,867	2011	Japan	5,600	U. A. E	BWTS, Scrubber fitted
GLOBAL CAPRICORN	TAK/LPG	53,208	2005	S. Korea	4,350	Undisclosed	BWTS, Scrubber fitted
BOOMERANG GAS	TAK/LPG	7,200	2022	Japan	2,515	Jadroplov - Croatian	Resale, 3yrs TC back

◆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
ONSAN GAS	TAK/LPG	3,009		1995	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
OKRA	BC	171,199	21,018	1999	Japan	529.00	as is S. Korea
ARISTOTLE	FISHING TRAWLER	2,530	5,065	1982	U. S. S. R	undisclosed	
BANGKOT STAR	TAK	301,242	37,585	1997	S. Korea	528.00	as is Malaysia

◆ALCO 防损通函

【临时绑扎点的安全安装和拆除作业】

干散货运输航次中，时常遇到需要临时安装绑扎点来固定货物的情况，在航行结束后再拆除。西英保赔协会在收到的以往案例中，有的虽然已经进行了工前会议，并签发了热工作业许可，却仍然发生了一些相关操作引起的高额索赔案例。

【重新审视《保赔协会间纽约土产交易格式协议》(ICA 协议)】

在新的仲裁 London Arbitration 23/22 一案中，重新审视了并入租约中的 ICA 条款。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2022-07-29	674.370	687.390	5.015	85.908	820.830	65.997	923.900	471.960	526.620
2022-07-28	674.110	687.670	4.945	85.881	819.790	66.102	902.620	471.520	525.920
2022-07-27	677.310	686.310	4.947	86.290	815.520	65.809	887.770	470.800	526.100
2022-07-26	674.830	689.810	4.947	85.973	813.350	65.972	863.940	469.170	525.110
2022-07-25	675.430	688.860	4.951	86.049	809.630	65.896	861.460	466.600	522.700

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	2.30343	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.37314
2 个月	--	3 个月	2.78229	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.34071	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.76214		

2022-07-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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