



全一海运市场周报

2022.08 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.08.08 - 08.12 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本平稳 远洋航线运价回落】

本周，中国出口集装箱运输市场基本平稳，各主要港口继续保持良好运转，远洋航线市场运价继续回落。8月12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3562.67点，较上期下跌4.7%。

欧洲航线：据欧盟统计局最新发布的数据显示，欧元区6月零售销售同比下降3.7%，消费数据的下滑表明经济复苏前景不佳。此外，卫生系统继续面临新冠疫情以及猴痘病毒的考验，地缘政治风险又因俄乌冲突持续处于高位。未来经济复苏面临多重风险考验，不确定性较大。本周，运输市场继续维持基本稳定，市场运价继续走低。8月12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4971美元/TEU，较上期下跌3.8%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持基本同步，上海港船舶平均舱位利用率总体平稳，即期市场订舱价格继续下跌。8月12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5633美元/TEU，较上期下跌3.7%。

北美航线：据美国劳工部公布的数据显示，美国至8月6日当周初失业金人数达26.2万人，连续第二周上升，接近2021年11月以来的最高水平，数据表明就业市场不甚乐观。与此同时，通胀继续处于高位，美国经济继续面临陷入衰退的可能。本周，运输需求基本平稳，供需基本面继续保持平衡，市场运价延续下跌走势。8月12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6153美元/FEU和9106美元/FEU，分别较上期下跌5.3%和2.4%。

波斯湾航线：当地疫情形势总体好于欧美地区，运输需求回归正常状态，但缺乏进一步增长的动力。本周，市场行情延续近期较为疲软的表现，即期订舱价格继续下跌。8月12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2372美元/TEU，较上期下跌8.8%。



澳新航线：主要国家已基本放松各项管控措施，但变异毒株导致当地疫情继续处于较高水平。目的地市场对各类生活物资的需求继续保持高位，供求关系基本平衡，本周市场运价继续下跌。8月12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2902美元/TEU，较上期下跌2.9%。

南美航线：该地区近期经济形势继续保持基本稳定，但仍面临市场大幅波动带来的挑战。南美航线运输市场传统旺季接近尾声，运输需求增长放缓，供求关系稳固，本周市场运价出现调整。8月12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9214美元/TEU，较上期下跌3.3%。

日本航线：近期当地疫情严重，运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。8月12日，中国出口至日本航线运价指数为1192.98点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【处暑出伏秋凉未至 综合指数平稳运行】

处暑出伏秋凉未至，迎峰度夏进入下半场，高温和暴雨天气继续侵袭我国沿海大部分地区，本周，沿海散货运输市场成交整体平稳，运价小幅波动。8月12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1174.51点，较上周上涨0.6%。

煤炭市场：市场需求方面，本周在副热带高压控制下，长江沿线及华东沿海大部分区域高温依旧，南方地区虽受台风“木兰”登陆影响，高温稍有缓解，但旺季用电负荷依旧较高，沿海八省电厂日耗保持在230万吨左右高位，主要区域电厂存煤可用天数环比再度缩减1天左右，补库拉运节奏不减。煤炭价格方面，在煤炭保供稳价政策监督背景下，市场监督管理总局进一步严查产地“哄抬煤价”行为，维持坑口煤价合理区间运行。但受强势高温持久影响，旺季用煤特征明显，叠加暴雨侵袭煤炭主产区，影响调运效率，港口库存有所回落，贸易商挺价意愿上升。下游则以长协兑现为主，加上国际煤价下降，终端采购有意压价，市场交易僵持。运价走势方面，本周高温依旧，长江沿线大部分区域连日酷暑，电厂日耗高企，政策面持续释放利好信息，市场预期向好，非电用煤需求逐步释放，补库拉运节奏不减，船东挺价情绪较浓。但在北方港口煤炭市场交易僵持，货源释放稀少，议价空间有限。其中相较于大船型多以电厂长协兑现为主，小船型相对货源稀少，船多货少局面下运价承压，部分航线出现大小船型运价倒挂显现，沿海煤炭运价整体保持平稳运行。

8月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1238.31点，较上周上涨0.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收965.69点，较上周上涨0.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价40.0元/吨，较上周上涨0.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为60.2元/吨，



较上周下跌 0.2 元/吨。

金属矿石市场：目前多数钢厂处于微利状态，预计钢价短期将延续震荡运行态势。需求方面，在高温天气影响下，终端开工情况整体较差，钢材需求韧性依然不足，市场情绪偏弱。金属矿石运输市场成交冷清，小船运力较为富余，运价小幅下跌。8 月 12 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 786.21 点，较上周下跌 0.1%。

粮食市场：近期产区优质粮源减少，贸易商挺价意愿加强，南方港口玉米库存走货量增多，南北港利润转正，支撑需求端玉米价格企稳。不过，当前深加工以及饲料企业还在去库存周期，需求端补库意愿较弱，粮食运输市场实际成交氛围清淡，运价低位波动。8 月 12 日，沿海粮食货种运价指数报 1163.55 点，较上周上涨 1.1%。

成品油市场：原油价格延续涨势，消息面利好支撑增强。但消息政策面博弈状况仍存，市场观望情绪不减。进入月中旬，主营单位销售任务压力逐渐加重，而终端需求支撑有限，下游谨慎待市情绪不减，市场整体成交氛围难有明显改善。成品油运输市场运价继续持平。8 月 12 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

【中小船型延续低迷 租金指数弱势下行】

本周，海岬型船太平洋市场货盘小幅增加，即期需求改善，运价止跌上涨。巴拿马型船市场部分电厂采购需求回升，但过剩运力难以消化，租金震荡下行。超灵便型船东南亚市场煤炭货盘增量不足，其它货种需求持续低迷，租金承压下跌。整体而言，海岬型船运价回升，但中小船型延续低迷态势，远东干散货租金指数继续下跌。8 月 11 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1352.53 点，较上周四下跌 2.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场止跌上涨。太平洋市场，本周初澳洲主要矿商齐聚市场询盘，货盘增多，即期需求改善。且由于前期运价大幅下跌，随着情绪逐步缓和，报价、成交逐渐回归正常，运价触底反弹。临近周末，市场成交氛围继续回暖，船东信心提振，叠加国际燃油价格企稳，运价涨幅扩大。8 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11392 美元，较上周四上涨 33.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.882 美元/吨，较上周四上涨 9.1%。



远程矿航线本周维持较低活跃度，运输需求持续低迷，租家压价明显，运价仍在下行通道中。8月11日，巴西图巴朗至青岛航线运价为22.061美元/吨，较上周四下跌6.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场震荡下行。太平洋市场，步入立秋，高温天气持续，煤炭即期需求向好。本周印尼回国煤炭需求小幅增长，但国内煤炭保供稳定，多数电厂库存尚可，进口煤增量仍然有限，租金震荡下跌。临近周末，部分租家积极询价，消化过剩运力，租金略有反弹。8月11日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为14738美元，较上周四下跌3.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为10.585美元/吨，较上周四下跌1.6%。粮食市场，本周市场询盘略有增多，但仍以试探性为主，叠加太平洋市场仍显低迷，运价承压下行。8月11日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为53.530美元/吨，较上周四下跌3.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续走弱。受煤价走势、进口煤价格倒挂以及国内保供稳定等因素限制，国内电厂进口煤采购积极性仍然不高，印尼回国煤炭货盘增量不及预期。此外钢材、镍矿等货种表现无明显起色，市场缺乏利好支撑，租金继续下探。8月11日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为13983美元，较上周四下跌14.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为14.431美元/吨，较上周四下跌7.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至8月5日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存增幅超预期，汽油库存大幅下降。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期减少2.38%。本周国际能源署上调2022年全球石油需求增长预测，并在报告中指出由于天然气价格不断创新高，一些国家从使用天然气转为使用石油，同时欧洲的夏季热浪促使更多的石油需求用于发电。根据普氏(Platts)调查显示，欧佩克+7月原油产量创下了五个月来最大增幅，其中沙特和哈萨克斯坦的产量增幅最大，是3月俄乌冲突爆发后的最高水平。但由于许多成员国的产量受到制裁、地缘政治不稳定、意外停电、定期维护和技术问题的影响难以维持，欧佩克+的产量与其配额之间的差距仍在扩大。本周布伦特原油期货价格止跌回暖，周四报99.22美元/桶，较8月4日上涨5.40%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价持续下滑，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口VLCC运输市场运价小幅反弹。8月11日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1046.48点，较8月4日上涨1.9%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场相对活跃，8月中下旬货盘所剩不多，但是由于总体船位充足及燃料油价格的下滑，周初 WS 点位并没有改善；下半周在整体货量稳定的前提下，中东航线不少船期较紧货盘找寻替代船，给船东注入信心，带动运价反弹。租家始终通过私下拿船的方式给市场降温，不过俄乌战争后，美湾到欧洲的航线出货频繁，船东的挺价意愿也比以往更坚定。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS59.11，较 8 月 4 日上涨 2.40%，CT1 的 5 日平均为 WS58.12，较上周平均下跌 0.4%，TCE 平均 1.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS59.35，上涨 1.2%，平均为 WS58.11，TCE 平均 2.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS123（TCE 约 3.0 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS170（TCE 约 6.4 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线不断上升，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS331（TCE 约 7.6 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS176（TCE 约 3.8 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS185（TCE 约 5.2 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS224（TCE 约 7.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS216（TCE 约 3.7 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS222（TCE 约 4.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线全线下滑，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS261（TCE 约 2.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS265（TCE 约 4.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS212（TCE 约 3.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS210 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 WS341（TCE 约 3.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 4.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数持续震荡 国内船舶成交活跃】

8 月 10 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1231.26 点，环比下跌 0.26%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 0.94%，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 0.73%及 0.89%，内河散货船价综合指数环比持平。



国际干散货船二手船价格本周全部船型继续全部下跌。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 2408 万美元，环比下跌 0.07%；57000DWT 吨级散货船估值 2849 万美元，环比下跌 1.18%；75000DWT 吨级散货船估值 2900 万美元，环比下跌 1.18%；170000DWT 吨级散货船估值 4961 万美元，环比下跌 0.54%。本期，二手散货船市场成交数量与上周相比有较大增量，共计成交 31 艘（环比增加 23 艘），总运力 136 万载重吨，总成交金额 55825 万美元，平均船龄 10.87 年。

国际油轮船价与散货船价表现迥异，全部船型全部上涨。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3072 万美元，环比上涨 2.33%；74000DWT 吨级油轮估值 3170 万美元，环比上涨 1.50%；105000DWT 吨级油轮估值 4926 万美元，环比上涨 0.34%；158000DWT 吨级油轮估值 5349 万美元，环比上涨 0.37%；300000DWT 吨级油轮估值 8179 万美元，环比上涨 0.06%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比显著增加，总共成交 35 艘（环比增加 24 艘），总运力 388.65 万载重吨，总成交金额 74235 万美元，平均船龄 15.31 年。

国内沿海散货船二手船价格有涨又跌。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 237 万人民币，环比上涨 0.37%；5000DWT 吨级散货船估值 1420 万人民币，环比下跌 2.68%。本期，沿海散货船市场成交稀少，成交仅 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 0.44 万载重吨，总成交金额 1080 万人民币，平均船龄 9.68 年。

国内内河散货船价格与沿海散货船类似，呈现涨跌不一状态，个别船型则与上周持平。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 55 万人民币，环比下跌 2.07%；1000DWT 吨级散货船估值 139 万人民币，环比上涨 1.23%；2000DWT 吨级散货船估值 264 万人民币，环比上涨 0.30%；3000DWT 吨级散货船估值 381 万人民币，环比持平。本期，内河二手散货船市场成交平淡，总共成交 26 艘（环比减少 40 艘），总运力 6.27 万载重吨，总成交金额 8531.74 万人民币，平均船龄 7.72 年。

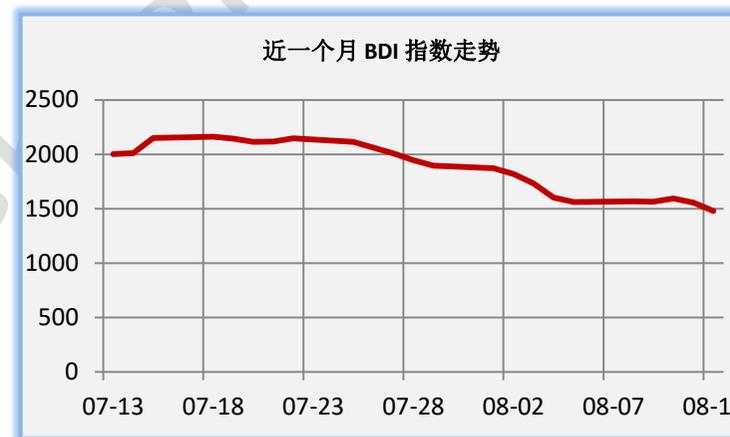
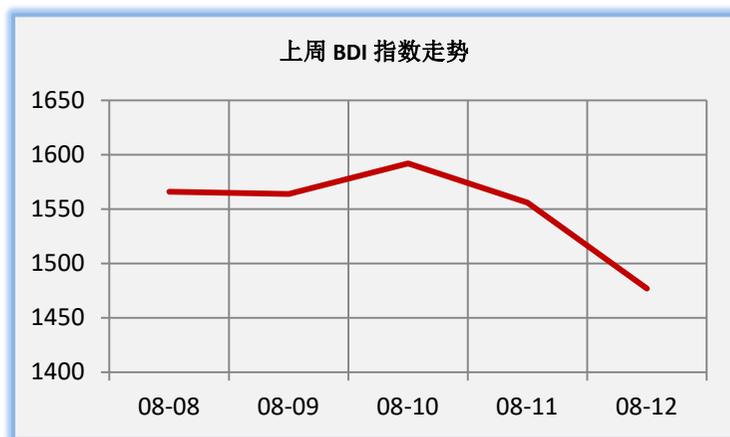
来源：上海航运交易所



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	8月8日		8月9日		8月10日		8月11日		8月12日	
BDI	1,566	+6	1,564	-2	1,592	+28	1,556	-36	1,477	-79
BCI	1,465	+54	1,510	+45	1,622	+112	1,538	-84	1,314	-224
BPI	1,958	-9	1,938	-20	1,932	-6	1,927	-5	1,907	-20
BSI	1,671	-29	1,636	-35	1,614	-22	1,591	-23	1,593	+2
BHSI	1,043	-15	1,027	-16	1,008	-19	985	-23	978	-7





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	05/08/22	29/07/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	20,000	23,750	-3750	-15.8%
	一年	16,000	18,750	-2750	-14.7%
	三年	15,750	17,250	-1500	-8.7%
Pmax (76K)	半年	20,000	21,000	-1000	-4.8%
	一年	16,750	17,500	-750	-4.3%
	三年	13,500	13,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	19,500	22,000	-2500	-11.4%
	一年	16,000	16,250	-250	-1.5%
	三年	13,250	14,000	-750	-5.4%
Hsize (30K)	半年	16,750	19,000	-2250	-11.8%
	一年	15,000	16,000	-1000	-6.3%
	三年	11,500	12,000	-500	-4.2%

截止日期: 2022-08-09



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Xin Hai Tong 8' 2014 48897 dwt dely Lianyungang prompt trip redel EC Africa \$17,000 - Chinaland

'Trans Spring' 2011 56854 dwt dely Surabaya 17 Aug trip via Indonesia redel SE Asia \$19,000 - cnr

'Clearwater Bay' 2012 29118 dwt dely Zhoushan prompt trip redel WC Central America intention fertilizers \$17,700 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Medi Egadi' 2018 81834 dwt dely Port Dickson 25/30 Aug 1 year redel worldwide \$19,750 - NYK

4. [航运&船舶市场动态](#)

【多家散货船东创单季最佳业绩，对市场前景乐观】

星散航运创最佳二季度业绩，脱硫塔带来的高溢价支撑利润增长

航运界网消息，在纳斯达克全球精选市场上市的希腊干散货航运巨头星散航运（以下简称“Star Bulk”或该公司）8月4日公布2022年第二季度和上半年未经审计的财报。

今年上半年，Star Bulk实现总收入7.78亿美元，同比增长52%；息税折旧摊销前利润(EBITDA)为4.84亿美元，同比增长81%；调整后的EBITDA为4.84亿美元，同比增长81%；净利润为3.71亿美元，或基本每股净利3.63美元，同比增长132%；调整后的净利润为3.80亿美元，或调整后每股净利3.72美元，



同比增长 131%。

Star Bulk 整个船队上半年度日平均 TCE 达到 28924 美元，同比增长 56%；船队单船日均管理成本 5000 美元，同比上升 11%。海岬型船队今年上半年度日平均 TCE 达到 28229 美元，巴拿马型船队的日平均 TCE 为 28291 美元，极/超灵便型船队日平均 TCE 为 29758 美元。

今年二季度，Star Bulk 实现总收入 4.17 亿美元，同比增长 34%；EBITDA 为 2.51 亿美元，同比增长 42%；调整后的 EBITDA 为 2.58 亿美元，同比增长 42%；净利润为 2.00 亿美元，或基本每股净利 1.96 美元，同比增长 61%；调整后的净利润为 2.04 亿美元，或调整后每股净利 2.00 美元，同比增长 57%。同时董事会批准了今年第二季度每股派息 1.65 美元。Star Bulk 在过去四个季度累计每股派息 6.55 美元。

Star Bulk 整个船队二季度日平均 TCE 达到 30451 美元，同比增长 32%；船队单船日均管理成本 5012 美元，同比上升 9%。海岬型船队今年二季度日平均 TCE 达到 30286 美元，巴拿马型船队的日平均 TCE 为 28588 美元，极/超灵便型船队日平均 TCE 为 32286。

对于今年第三季度，Star Bulk 已经锁定约 61% 营运日收入，平均 TCE 达到 29000 美元/天。

非常值得一提的是，截至 6 月底，Star Bulk 已在 2.5 年内收回了 2.5 亿美元的脱硫塔（Scrubber）投资，包括所有相关的资本支出以及安装脱硫塔的停租成本。脱硫塔装置带来的巨额溢价正支撑着利润的增长，尤其是在 2022 年新加坡高低硫油价差最高接近每吨 600 美元的情况下。

财报披露，Star Bulk 目前拥有并运营 128 艘船舶，其中 120 艘安装了脱硫塔，占比约 94%。今年二季度新加坡高低硫油的平均价差约为 323 美元/吨。如果换算成 TCE 的话，相当于 5000 美元/天。尽管高低硫油价差一直不稳定，至少在未来几年内，Star Bulk 在脱硫塔装置上的投资将带来丰厚的回报。

Star Bulk 首席执行官 Petros Pappas 表示，Star Bulk 在 2022 年继续保持强劲表现，并创造了公司最佳二季度业绩。非常高兴的是，截至 6 月底，Star Bulk 已在 2.5 年内收回了 2.5 亿美元的投资。基于船队约 94% 已安装了脱硫塔，并且当前新加坡高低硫油价差处于非常高的水平，在可预见的未来，这些脱硫塔将增加其盈利能力。此外，由于船舶运力增长有限，即将出台的环境法规抑制了新造船订单和航速，加上 Star Bulk 船队具有竞争力的运营成本和船队均配备脱硫塔，尽管宏观经济环境充满不确定性，但 Star Bulk 仍然对公司的盈利前景持乐观态度。



截止到目前，Star Bulk 拥有 128 艘干散货船，1410 万载重吨，包括 17 艘纽卡斯尔型散货船、24 艘海岬型船、50 艘巴拿马/卡尔萨姆型船、20 艘极灵便型船和 17 艘超灵便型船。

美国干散货船东 Eagle Bulk 创最佳季度业绩，二季度净利润增长 924%

美国干散货船东 Eagle Bulk 8 月 4 日公布 2022 年第二季度和上半年未经审计的财报。今年上半年，Eagle Bulk 实现营业收入 3.83 亿美元，同比增长 69%；息税折旧摊销前利润（EBITDA）达到 1.86 亿美元，同比增长 201%；息税前利润（EBIT）达到 1.56 亿美元，同比增长 332%；净利润 1.48 亿美元，同比增长 673%；基本每股净利 11.36 美元。其船队上半年日均 TCE 达到 28829 美元，同比增长 56%；日均管理成本约为 5702 美元，同比上涨 15%。

今年二季度，Eagle Bulk 实现营业收入 1.99 亿美元，同比增长 53%；息税折旧摊销前利润达到 1.14 亿美元，同比增长 266%；息税前利润达到 9862 万美元，同比增长 448%；净利润 9445 万美元，同比增长 924%；基本每股净利 7.27 美元。其船队二季度日均 TCE 达到 30207 美元，同比增长 48%；日均管理成本约为 5584 美元，同比上涨 11%。同时董事会批准了今年第二季度每股派息 2.20 美元，相当于净利润的 30%。

对于今年第三季度，Eagle Bulk 已经锁定约 72% 营运日收入，平均 TCE 达到 29024 美元/天。

Eagle Bulk 首席执行官 Gary Vogel 表示，今年二季度实现了公司历史最佳季度业绩，净利润达到 9445 万美元，单船 TCE 达到 30207 美元/天，真心为团队的集体努力感到骄傲。专注的执行力，差异化的商业模式，加上聚焦中型干散货船细分市场，以及脱硫塔带来的高溢价，促成了这一出色业绩。

Eagle Bulk 在二季度以 1580 万美元出售了“Cardinal”轮（2004 年建造，55000 载重吨），将于今年三季度交船。在完成上述交易后，Eagle Bulk 仍拥有 52 艘船舶，包括 27 艘超灵便型船、25 艘极灵便型船，总计 318 万载重吨。

SEANERGY 今年二季度和上半年的业绩均创纪录

希腊单一海岬型散货船船东 SEANERGY MARITIME HOLDING（以下简称“SEANERGY”或该公司）8 月 4 日公布 2022 年第二季度和上半年未经审计的财报。今年上半年，SEANERGY 实现营业收入 6251.3 万美元，同比增长 30%；息税折旧摊销前利润（EBITDA）达到 2889 万美元，同比增长 67%；调整后的 EBITDA 为



3408.9 万美元，同比增长 77%；净利润为 960.6 万美元，同比增长 1401%；调整后净利润 1480.5 万美元，同比增长 476%；调整后基本每股净利 0.09 美元。其船队上半年日均 TCE 达到 21207 美元，同比增长 16%；日均管理成本约为 6510 美元，同比上涨 13%。

今年二季度，SEANERGY 实现营业收入 3284.7 万美元，同比增长 18%；EBITDA 达到 1610.4 万美元，同比增长 50%；调整后的 EBITDA 为 1730.9 万美元，同比增长 53%；净利润为 593.5 万美元，同比增长 203%；调整后净利润 714.0 万美元，同比增长 187%；调整后基本每股净利 0.04 美元。其船队二季度日均 TCE 达到 23251 美元，同比增长 16%；日均管理成本约为 6575 美元，同比上涨 11%。同时董事会批准了今年第二季度每股派息 0.025 美元，相当于本季度调整后净利润的 63%。

对于今年第三季度，SEANERGY 已经锁定约 62% 营运日收入，平均 TCE 达到 26600 美元/天。

SEANERGY 在 6 月 17 日宣布将其最老的一艘 2005 年建造的海岬型散货船“GLORIUSHIP”轮拆分到新成立的公司 UNITED MARITIME，并表示该公司将采取多元化的业务模式扩张。

7 月 11 日，UNITED MARITIME 宣布斥资 7950 万美元从非附属第三方购买 4 艘油轮，包括 2 艘 2006 年韩国建造的 11.4 万载重吨阿芙拉型油轮和 2 艘 2008 年中国建造的 10.9 万载重吨 LR2 型油轮，并迅速交付，从而进入油轮领域。截至目前，UNITED MARITIME 船队由 4 艘油轮和 1 艘海岬型散货船组成，达到 61.7 万载重吨。

此外，6 月份，该公司购买的 18 万载重吨日本建造的 M/V Honorship 轮已交付，并开始执行与日本邮船（NYK）为期 20 至 24 个月的期租合同，租金与 BCI 指数挂钩。同时该公司可以在 2 到 12 个月内，根据海岬型船 FFA 将租金从与 BCI 指数挂钩转换为固定价格。

在经营方面，该公司 17 艘海岬型散货船，8 艘船舶已安装了脱硫塔。公司的船队仍 100% 锁定租约，其中绝大多数采用与指数挂钩的形式，而且大多数租约都有可选择转换为固定租金的条款。其中 2 艘分别以日租金 31000 美元和 31750 美元签署 12 个月到 18 个月的期租合同；15 艘以与指数挂钩的形式签署期租合同，其中 9 艘租期为 1 年，1 艘为 2 年，3 艘为 3 年，2 艘为 5 年。

SEANERGY 董事长兼首席执行官 STAMATIS TSANTANIS 表示，今年第二季度和上半年业绩双双创公司历史纪录。最近还完成了 UNITED MARITIME 分拆，并在纳



斯达克资本市场开始交易。展望未来，基于强劲的供需基本面，公司对海岬型船市场未来几年的前景持乐观的态度。

来源：航运界

【航运业今年仍“有戏”】

全球航运巨头马士基发布二季度财报显示，公司单季营收同比增长 52%，利润同比增长 130%。这是马士基连续 15 个季度实现利润同比增长。

除了马士基，达飞一季度净利润同比增长两倍多、赫伯罗特二季度业绩创新高，多家头部航运公司上调利润预期，对今年全年利润信心满满。由此可见，尽管今年航运市场景气度不如去年，但盈利依旧是全球航运巨头的“主基调”。

航运公司业绩增长，离不开运价提升和货运量增长。但在今年上半年，运价出现下滑，货运量也有所减少，航运公司为啥还能赚得盆满钵满？

市场分析认为，这主要是由于长期协议运价依旧保持高位。马士基财报显示，二季度燃料等成本继续增加，货运量减少 7.4%，即期运价已从峰值回落，但公司合同运价高于往年同期水平。马士基预计，其全年利润将比预期高出约四分之一，并表示运费“逐渐正常化”有可能在四季度才会出现。

在航运公司的业务中，长期协议占比不低，很多大型航运公司长期协议占比超过半数。也就是说，今年履行的合约，很多都是去年签的，此前的高运价现在还在执行。也正因此，即便即期运价有所下降，航运公司今年仍然“有戏”能维持较高业绩。

此外，港口拥堵状况依旧存在。五六月份，欧洲港口出现拥堵，美国西海岸的拥堵也没有明显缓解。由于工人罢工、夏季高温等因素，截至 6 月 30 日，全球 36.2% 的集装箱船滞留在港口，供应链受阻、运力受限的状况二季度依旧存在，在短期内对运价形成了一定支撑。尽管即期运价有所下滑，但整体仍然处在高位。

不过，从需求侧看，全球经济下行压力增大，欧美国家通胀高企，消费意愿下滑，航运贸易增速出现放缓，需求下降极大影响了航运业信心。在上调利润预期的同时，马士基也发出警告，由于消费者信心减弱和供应链受堵，港口与仓库的库存将持续增加，今年全球海运集装箱需求将放缓。不少业内分析也认为，国际航运市场的超级周期已经触顶，下半年运价将呈现持续下滑态势。



对于航运公司而言，长期合同的高运价、港口拥堵的持续加上三季度传统旺季的货运需求，足以支撑今年的利润水平。然而，随着航运超级周期的结束，业绩下滑也是必然。航运业是较为典型的周期性行业，利润波动是行业常态。对于航运公司而言，也需顺势而为，提前调整布局。

来源：经济日报

【超 2500 亿美元？集装箱航运业今年盈利将再创历史！】

根据一项最新预测，得益于物流、劳动力紧张以及美国持续进口需求情况下挤压运力，全球十一家集装箱班轮公司将在 2022 年再次大幅刷新去年创下的历史盈利纪录。

Blue Alpha Capital 创始人、业资深人士约翰-麦考恩(John McCown)称，其监测的 11 家集装箱班轮运营商今年净收入可能达到 2560 亿美元，将去年的历史盈利新高 1480 亿美元大幅提高 73%，大约相当于葡萄牙全国 GDP。

约翰-麦考恩在一封电子邮件中说：“利润增长由合同运费持续增长推动，这些合同涵盖了船舶上实际运输的大部分货物。尽管现货运费全年都在下降，但仅占很小一部分。”

疫情爆发的两年来，集装箱班轮航运业从常年亏损摇身一变成为“聚宝盆”，一些集装箱船运营商正在将涌入的现金投资于配备清洁发动机的新船，以及数字化转型。

然而，由于通货膨胀笼罩着西方经济，政客们正在寻找“替罪羊”，集装箱班轮公司创纪录的盈利让其成为“眼中钉”。一些政府正在加强对这些公司利润的审查，以保护那些生计没有得到类似提升的物流工人。

在英国，该国最繁忙的集装箱港口码头工人对通货膨胀超过的工资增长感到不满，因此他们威胁要在本月早些时候进行罢工。

在美国西海岸，码头工人工会领导人在 5 月启动了正在进行的合同谈判，指责“外资航运公司向美国企业收取 10 倍于平常的运费，导致了通货膨胀的上升。”



随着世界各地的经济在 Covid-19 的第三年放缓, 以及俄乌战争加剧航运堵塞, 预计集装箱承运人利润上升的趋势将消退。

在集装箱班轮公司公布了一系列好于预期的第二季度业绩后, 约翰-麦考恩提高了其展望。

总部位于哥本哈根的马士基本月早些时候表示, 其预计 2022 年的利润将达到创纪录的 310 亿美元。赫伯罗特 (Hapag-Lloyd AG) 宣布, 该公司的业绩大幅提高, 已可与大众汽车 (Volkswagen) 媲美, 成为德国最赚钱的公司。

尽管自今年年初以来即期运费下降了近 30%, 但据约翰-麦考恩称, 只有 10% 的海运货物是根据现货市场条款运输的, 其余的都是根据承运人和货物托运人之间的合同运输的, 这些合同规定了一年或更长时间的运费和数量。

根据约翰-麦考恩的分析, 第二季度的整体集装箱运输运费比两年前的水平高出 2.84 倍, 平均即期运费上涨 4.72 倍, 而合同运费上涨 2.13 倍。

“集装箱班轮公司公布的财务业绩显示了客户通过谈判长期合同来保护其供应链的影响,” 英国集装箱贸易统计局周一的一份报告称: “对供应链拥堵的恐惧意味着企业选择了安全的方式, 而不是冒险进入现货市场。”

集装箱班轮业有九家最大的公司集中在三个联盟中, 共享船只运力, 他们也看到了来自政府的更多压力。7 月, 法国国民议会以微弱优势否决了一项针对能源和运输公司的暴利税。在投票之前, 总部位于马赛的世界第三大集装箱班轮公司达飞海运将从亚洲运往法国的货物的运费减免从 500 欧元提高到 750 欧元, 并在政府抑制生活用品通货膨胀的压力下增加了出口折扣。

来源: 海运圈聚焦、彭博社

【有专家预警: 全球 LNG 运力 2025 年前严重短缺!】

近日, 英国劳氏船级社 (LR) 天然气专家帕诺斯·米特鲁 (Panos Mitrou) 发出的警告, 称如今全球的 LNG 船厂在本世纪下半叶前基本都已经“满员”了。然而, 世界能源危机的加剧, 运力的增长仍然赶不上 LNG 资源的短缺。



克拉克森的数据显示,今年上半年订购的 LNG 船比迄今为止的任何一年都多。并且价格呈上涨趋势,最近的一单 LNG 船合同以 2.5 亿美元成交,比年初的单笔交易增长了约 6000 万美元。

Mitrou 引用船级社的数据,韩国和中国的 6 家船厂的年生产能力为 70-80 艘。但在这十年的后半段,LNG 运输需求可能需要两倍于此数量的新船。

更糟糕的是,Mitrou 指出,在如今的 640 艘 LNG 运输船的船队中,大约有 400 艘现有的 LNG 船可能属于国际海事组织碳排放指标的“D”或“E”类,需要采取补救措施才能继续使用。这些船舶使用的是燃料效率较低的蒸汽轮机和早期柴油推进器,并且缺乏有效的蒸汽管理系统。

Mitrou 最后警告说,LNG 被认为是迄今为止最清洁的碳氢化合物能源,并且作为一种过渡性能源具有巨大的潜力。但是,如果没有能源安全,我们就无法实现能源转型,并且“现在许多依赖进口的国家几乎无法保证能源安全”。

来源: 海事服务网

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.	775~780	991~996		Steady.
Tokyo Bay	569~574	823~828	1255~1260	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	785~790	1110~1120	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	526~531	785~790	995~1000	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	567	787	1015	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	513~518	785~790	1000~1005	+ 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.	856~861	1358~1362		Avails tight.
Rotterdam	520~525	750~755	1027~1033		Softer.
Malta	S. E.	814~820	1150~1155		Avails tight.



Gibraltar	S. E.	796~801	1133~1138		Steady.
-----------	-------	---------	-----------	--	---------

截止日期: 2022-08-11

◆ 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	05/08/22	29/07/22	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	05/08/22	29/07/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	11,900	11,900	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	4,350	4,350	0	0.0%	

截止日期: 2022-08-09

(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	7,490	CMJL (Yangzhou), China	2023	Xintong Shipping - Chinese	1,900	StSt
1+1	VLEC	99,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2025	TSM - Chinese	13,000	dual- fuelled



1	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2025	NYK - Japanese	9,000	dual fuelled, liquefied ammonia carrier, EEDI phase 3
6	Container	15,000 teu	DSIC, China	2025-2026	CMA CGM - French	17,500	dual-fuelled, methanol-powered

◆ [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
KRITON	BC	73,975		2003	S. Korea	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
PRINCESS JASMINE	BC	73,867		1997	Japan	600	Chinese	
STH LONDON	BC	60,508		2015	Japan			
STH CHIBA	BC	60,456		2017				
STH ATHENS	BC	60,446		2015				
STH OSLO	BC	60,404		2018				
STH MONTREAL	BC	60,362		2018		33,000	Diana Shipping- Greek	en bloc*, 1/3 paid by common shares
STH NEW YORK	BC	60,309		2015				
STH SYDNEY	BC	60,309		2016				
STH TOKYO	BC	60,309		2016				
STH KURE	BC	60,309		2016				
LA CHARMAIS	BC	58,110		2012	Japan			
LA PARTENAIS	BC	40,652		2015	China			
LA CHESNAIS	BC	40,600		2015	China			
LA BRIANTAIS	BC	40,481		2013	China			
LA GUIMORAIS	BC	40,481		2014	China			
LA LANDRIAIS	BC	40,481		2014	China			
LA RICHARDAIS	BC	40,481		2014	China	30,400	J/V between JP Morgan and MUR Shipping	en bloc, whole LD fleet sold to JP Morgan-MUR Shipping J/V
LA SOLOGNAIS	BC	40,481		2015	China			
LA CHAMBORDAIS	BC	40,481		2015	China			
LA SAUTERNAIS	BC	40,481		2015	China			
LA SILLONNAIS	BC	40,481		2015	China			
LA LOIRAIS	BC	39,919		2018	China			
LA FRESNAIS	BC	39,875		2018	China			



NATHAN BRANDON	BC	56,489	2013	China	1,870	Turkish	BWTS fitted, old sale
PORT BOTANY	BC	28,470	2001	Japan	960	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
NORTHERN DECISION	CV	42,011	3,534	2008	China	4,400	MSC - Swiss	
CARIBBEAN EXPRESS	CV	23,896	1,674	2007	Germany	3,010	Undisclosed	
MARINE TARABA	CV	21,464	1,577	2008	Japan	2,800	Undisclosed	

多用途船/杂货船

船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
SEBAT	GC/SDK	18,315		1997	Japan	670	Egyptian	

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
MARAN ANDROMEDA	TAK	320,473		2005	S. Korea	3,700	Singaporen	BWTS /Scrubber fitted, DD due
STRIDE	TAK	105,369		2009	S. Korea	3,250	Greek	BWTS fitted, ICE 1C
BARONESS	TAK	105,335		2011	Japan	3,050	Undisclosed	BWTS fitted
TORM INGEBOG	TAK	99,999		2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
ORWELL	TAK	51,745		2010	S. Korea	2,500	Greek	BWTS fitted
ELANDRA FJORD	TAK	51,408		2011	S. Korea	2,500	Undisclosed	en bloc each
ELANDRA BALTIC	TAK	51,406		2011	S. Korea	2,500	Undisclosed	
RIDGEBURY ROSEMARY E	TAK	50,261		2009	S. Korea	2,200	Turkish	**basis delivery Sep 2022
RIDGEBURY ALEXANDRA Z	TAK	50,250		2009	S. Korea	2,200	Turkish	
RIDGEBURY CINDY A	TAK	50,162		2009	S. Korea	2,200	Turkish	
ESTHER	TAK	36,990		2005	S. Korea	1,150	Greek	basis delivery within Dec 2022
TIGER PERSEVERANCE	TAK	12,267		2019	Japan	undisclosed	Undisclosed	*BWTS fitted
TIGER RELIANCE	TAK	12,259		2018	Japan	undisclosed	Undisclosed	



◆ 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
PYLADES	TAK	11,050	4,156	1984	Germany	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
NASCA	TAK	45,750	10,128	1997	S. Korea	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【英国针对俄罗斯石油、煤炭、能源、黄金和保险实施最新制裁】

2022年6月21日，英国政府颁布“2022年对俄罗斯(制裁)(脱欧)(修正案)(第14号)条例”(The Russia (Sanctions) (EU Exit) (Amendment) (No. 14) Regulations 2022)对俄罗斯实施进一步的贸易限制，该条例是在“2019年俄罗斯(制裁)(脱欧)条例”(简称“条例”)的基础上进行了修订。最新版本(修订版)“条例”可[点击此处查看](#)。

新的限制措施包括禁止英国进口俄罗斯石油和煤炭，以及禁止向俄罗斯出口重要工业品。它还扩大了向俄罗斯提供能源相关产品和服务的现有限制。这些新的禁令(概述如下)延伸至技术援助、金融服务(包括保险或再保险)和经纪服务。

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
2022-08-12	674.130	695.500	5.066	85.992	821.860	65.941	903.200	478.700	528.100
2022-08-11	673.240	693.160	5.068	85.791	821.940	66.115	901.910	476.620	526.950
2022-08-10	676.120	690.150	5.003	86.133	816.280	65.879	903.510	470.370	524.630
2022-08-09	675.840	689.020	5.007	86.096	816.530	65.938	916.270	472.100	525.580
2022-08-08	676.950	688.430	5.009	86.237	816.300	65.777	900.820	467.530	523.060

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	2.31486	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.38686
2 个月	--	3 个月	2.92157	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.50929	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	3.95900		

2022-08-12