



全一海运市场周报

2022.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.08.22 - 08.26 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场略显疲软 远洋航线运价下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场略显疲软，各主要港口总体保持良好运转，远洋航线市场运价延续下行走势。8月26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3154.26点，较上期下跌8.0%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区8月制造业采购经理人指数（PMI）初值为49.7，创18个月新低，并且连续两个月处于荣枯线下方，经济景气程度持续下滑。此外，欧洲地区高温天气加剧能源供应紧张，通胀水平将高位徘徊，未来经济形势继续面临多重风险的考验。本周，运输市场开始显示疲软迹象，市场运价继续回落。8月26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4441美元/TEU，较上期下跌7.2%。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基本维持稳定，即期市场订舱价格继续调整走势。8月26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5071美元/TEU，较上期下跌7.5%。

北美航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，美国8月 Markit 制造业、服务业、综合 PMI 继续刷新两年多新低。其中，服务业、综合 PMI 连续第二个月陷入收缩区间，经济恶化显著。在目前通胀继续居高不下的情况下，未来经济形势面临较为严峻的局面。本周，运输市场表现疲软，运输需求增长乏力，供需基本面基本平衡，市场运价延续下跌走势。8月26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5134美元/FEU和8801美元/FEU，分别较上期下跌11.2%和2.1%。

波斯湾航线：当地疫情形势总体稳定，运输需求表现平稳，但缺乏进一步增长的动力，供求关系总体平衡。本周，市场行情表现继续疲软，即期订舱价格延续下行走势。8月26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2057美元/TEU，较上期下跌7.8%。



澳新航线：变异毒株导致当地疫情仍然处于较高水平，但主要国家基本已放松各项管控措施，未来疫情形势面临不确定性。目的地市场对各类生活物资的需求保持稳定，供求关系基本平衡，本周市场运价继续回落。8月26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2797美元/TEU，较上期下跌2.0%。

南美航线：该地区近期经济形势基本稳定，但该地区经济基础薄弱，易受市场大幅波动的影响。在传统旺季接近尾声之际，运输需求进一步增长的动力减弱，供求关系平衡，本周市场运价小幅下跌。8月26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8828美元/TEU，较上期下跌1.5%。

日本航线：近期当地疫情严重，运输市场总体平稳，市场运价小幅走低。8月26日，中国出口至日本航线运价指数为1180.12点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【极端天气影响市场需求 综合指数延续下跌走势】

本周，市场依旧受到极端天气的“炙烤”，下游部分地区限电限产，物流运输通道周转不畅，沿海散货运输市场氛围冷清，运价延续下跌走势。8月26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1118.08点，较上周下跌3.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周受北方冷涡影响，冷空气大举南下，一扫华东大面积高温酷暑，民用电负荷明显回落，但副热带高压虽向南缩小影响范围，然而局部强势依旧，川渝地区高温未减，区域电力供给持续紧张局面，江浙电厂负荷未现消减，华南则受台风“马鞍”影响告别酷暑，电厂日耗回归正常。沿海八省电厂日耗稍有回落至232.6万吨左右，各地存煤可用天数均维持10天以上的安全范围。煤炭价格方面，虽然受冷空气影响华东大部分区域迎来降温，但长江流域旱情持续，水电出力延续低位，沿海电煤长协保供节奏不变。煤炭产区则在强降雨影响下，产地运输不畅，北方港口库存调入不及调出，部分煤种出现缺货，供给偏紧，叠加国际能源价格扰动，以及气温下降国内产业开工率有所回升，非电用煤需求预期向好，贸易商有意挺价。运价走势方面，沿海高温天气迎来转机，电煤旺季接近尾声，沿海煤炭运价进入下行通道。其中华南区域随电厂日耗回落，库存略显充裕，叠加外贸煤价优势凸显，相关航线运价由前期高位快速回落；华东区域则受长江流域整体旱情影响，供电紧张局面依旧，虽电厂日耗压力不减，但在整体船多货少的局面下，运价稳步下调。临近周末煤炭供需双弱局面加剧，货盘释放稀少，运价大幅下跌接近成本线。



8月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1152.38点，较上周下跌5.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收764.6点，较上周下跌17.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价31.1元/吨，较上周下跌7.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为41.3元/吨，较上周下跌15.2元/吨。

金属矿石市场：当前钢厂仍处于缓慢复工复产阶段。受国内钢价低位反弹影响，部分终端和囤货需求得到释放，但高温多雨的季节性影响依然存在，下游需求释放整体偏弱。分地区看，西南地区高温持续时间较长，钢厂生产停滞、市场成交低迷。目前钢市整体处于供需双弱的局面，叠加煤炭运价步入下行通道，金属矿石运输市场成交冷清，运价下跌。8月26日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收738.33点，较上周下跌4.3%。

粮食市场：本周玉米市场行情偏弱震荡，国内主产区贸易商出货积极性依旧偏高，且南北港库存均处高位，供应面阶段性趋于宽松。终端养殖需求偏弱，饲料库存充裕，叠加部分替代品补充，饲料需求较弱，深加工企业加工亏损，原料收购意向下滑，深加工需求面临继续萎缩局面。粮食运输市场弱势维稳，大船货盘偏少，运价下跌。8月26日，沿海粮食货种运价指数报1148.27点，较上周下跌1.3%。

成品油市场：本周原油价格大幅反弹，叠加金九银十临近，终端备货需求增加，地炼普遍降负，库存压力较小，推涨意愿较强，成品油价格继续上涨。需求方面，暑期即将结束，部分地区疫情反复，汽油需求难以放量，柴油需求走势偏稳。本周成品油运输市场行情继续维稳，上游出货不畅，下游卸货压港，市场运输节奏较慢，运价延续小幅下跌走势。8月26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997.75点，较上周下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型表现低迷 租金指数驻足低位】

本周，海岬型船太平洋市场需求总体较为低迷，运价虽一度触底反弹，但涨势难以维系，短暂回调后，运价重新步入下行通道。巴拿马型船市场煤炭货盘走弱，租家压价力度不断加大，租金承压下行。超灵便型船东南亚市场热度延续，船东挺价积极，租金上涨。整体而言，受海岬型船和巴拿马型船低迷表现拖累，租金指数仍在低位徘徊。8月25日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1295.62点，较上周四下跌1.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场震荡下行。太平洋市场，周初市场氛围平淡，澳洲矿商询盘不多，运价继续下行。周中开始，货盘略有增加，悲观情绪缓和，



运价触底反弹。临近周末，货主发运节奏放慢，需求再度收缩，叠加 FFA 大幅下跌，船东对后市信心普遍不足，运价再回下行通道。8 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 6088 美元，较上周四下跌 20.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.699 美元/吨，较上周四下跌 5.3%。远程矿航线周初市场成交偏少，运输需求仍显低迷，运价跌势未止。周中，在太平洋市场带动下，运价小幅上涨。临近周末，需求疲软再度显现，船东低价揽货现象增多，运价再创年内新低。8 月 25 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.726 美元/吨，较上周四下跌 5.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场承压下跌。太平洋市场，上半周，煤炭运输需求继续转弱，即期运力堆积，市场延续上周末低迷态势，运价持续下行。临近周末，印尼煤炭货盘小幅增加，但对整体市场提振效果有限，运力供给仍显过剩，租家压价力度不减，运价继续承压。8 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14094 美元，较上周四下跌 6.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.645 美元/吨，较上周四下跌 2.6%。粮食市场，本周粮食新增货盘不及预期，需求低迷态势延续。加之太平洋运力过剩对巴拿马型船整体市场造成较大压力，运价弱势下跌。8 月 25 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 48.840 美元/吨，较上周四下跌 4.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续上涨。由于南方地区高温天气持续，叠加前期印尼煤价回调，进口煤价格优势渐显，国内电厂与贸易商对外贸煤询价的积极性明显回升。本周煤炭货盘增量明显，即期运输需求表现强劲。临近周末，市场情绪有所回落，远期煤炭货盘稍显不足，租金涨势有放缓趋势。8 月 25 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 16626 美元，较上周四上涨 10.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.131 美元/吨，较上周四上涨 1.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价稳中有降 成品油运价持续下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 19 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，汽油库存降幅不及预期。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 4.74%。在俄乌冲突爆发后，欧洲国家对俄罗斯进行了制裁，8 月，俄罗斯对荷兰和爱沙尼亚的燃料油出口量降至零；欧盟国家一直在减少俄罗斯石油产品进口，并已同意从 2023 年 2 月起全面禁止进口。随着欧洲能源危机的愈演愈烈，加剧了与亚洲国家的能源争夺。在欧盟、美国和伊朗 之间关于恢复 2015 年核协议的谈判仍在继续之时，沙特本周表示，OPEC+将考虑减产，以解决期货交易和基本面供需力量之间的错位问题，供应紧张担忧加剧，提振油价。本周布伦特原油期货价格创三周新高，周四报 100.17 美元/桶，较 8 月 18 日上涨 3.48%。全球原油运



输市场 VLCC 型油轮运价稳中有降，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价稳中有降。8 月 25 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1424.12 点，较 8 月 18 日下跌 1.0%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场 9 月上旬货盘基本收尾，大西洋航线在上周集中出货后开始冷却，整体交投相较上周而言安静不少，租家仍然通过妥协船和私下成交给市场降温，但效果并不理想；船东也想锁定当前的 WS 点位，等待中旬的货量。市场总体稳定，租家和船东仍在博弈，部分装期较早的货盘船位列表依旧屈指可数，船东更有信心锁定当前 WS 点位。后期市场走向还需看后续的出货节奏和货量。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS80.29，较 8 月 18 日下跌 0.41%，CT1 的 5 日平均为 WS80.05，较上周平均上涨 16.42%，TCE 平均 4.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS80.96，下跌 1.8%，平均为 WS81.31，TCE 平均 4.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价下跌至 WS131（TCE 约 3.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS189（TCE 约 7.5 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS289（TCE 约 5.9 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS194（TCE 约 4.4 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS193（TCE 约 5.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS210（TCE 约 6.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS239（TCE 约 4.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS244（TCE 约 5.3 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线稳中有降，综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS305（TCE 约 2.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS289（TCE 约 4.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS267（TCE 约 5.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS151 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS230（TCE 约 1.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.1 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合船价指数持续走弱 散货油轮船价涨跌各异】



8月24日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1205.81点，环比下跌1.55%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨1.85%，国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别下跌2.00%、0.12%及4.28%。

国际干散货船二手船价格除灵便型散货船有上涨外，其余船型呈下跌走势，个别船型下跌幅度较大。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2459万美元，环比上涨2.84%；57000DWT吨级散货船估值2823万美元，环比下跌5.44%；75000DWT吨级散货船估值2834万美元，环比下跌1.09%；170000DWT吨级散货船估值4645万美元，环比下跌4.30%。本期，二手散货船市场成交数量与上周相比继续减少，共计成交10艘（环比减少4艘），总运力52.36万载重吨，总成交金额16950万美元，平均船龄14年。

国际油轮船价所有船型全线上涨，个别船型上涨幅度较大。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值3180万美元，环比上涨1.67%；74000DWT吨级油轮估值3201万美元，环比上涨0.38%；105000DWT吨级油轮估值4965万美元，环比上涨0.59%；158000DWT吨级油轮估值5555万美元，环比上涨3.42%；300000DWT吨级油轮估值8460万美元，环比上涨3.41%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比有所增加，总共成交23艘（环比增加12艘），总运力283.74万载重吨，总成交金额61780万美元，平均船龄10.87年。

国内沿海散货船二手船价格继续呈现涨跌各异现象。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240万人民币，环比上涨0.78%；5000DWT吨级散货船估值1400万人民币，环比下跌1.45%。本期，沿海散货船市场成交清淡，成交1艘（环比持平），总运力0.5万载重吨，总成交金额1610万人民币，平均船龄2.11年。

国内内河散货船价格所有船型继续全线下跌，下跌幅度较大。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52万人民币，环比下跌4.98%；1000DWT吨级散货船估值128万人民币，环比下跌5.63%；2000DWT吨级散货船估值250万人民币，环比下跌2.13%；3000DWT吨级散货船估值356万人民币，环比下跌4.60%。本期，内河二手散货船市场成交总体平稳，总共成交31艘（环比增加5艘），总运力8.93万载重吨，总成交金额10554.45万人民币，平均船龄6.64年。

来源：上海航运交易所

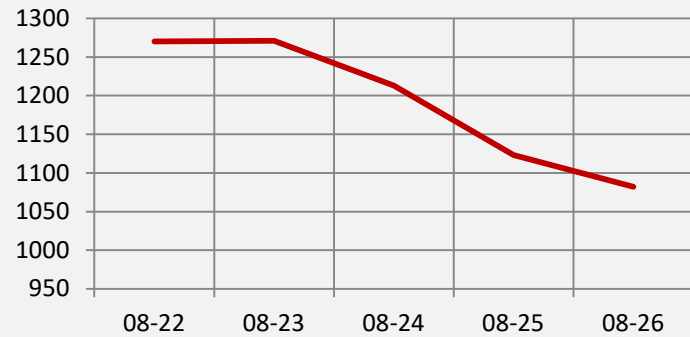


2. 国际干散货海运指数回顾

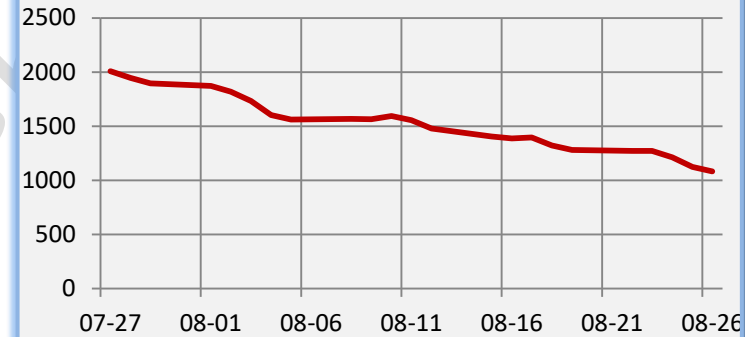
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月22日		8月23日		8月24日		8月25日		8月26日	
BDI	1,270	-9	1,271	+1	1,213	-58	1,123	-90	1,082	-41
BCI	747	-9	797	+50	680	-117	474	-206	411	-63
BPI	1,645	-43	1,572	-73	1,491	-81	1,424	-67	1,372	-52
BSI	1,751	+16	1,765	+14	1,773	+8	1,763	-10	1,744	-19
BHSI	955	-5	951	-4	947	-4	938	-9	933	-5

上周 BDI 指数走势

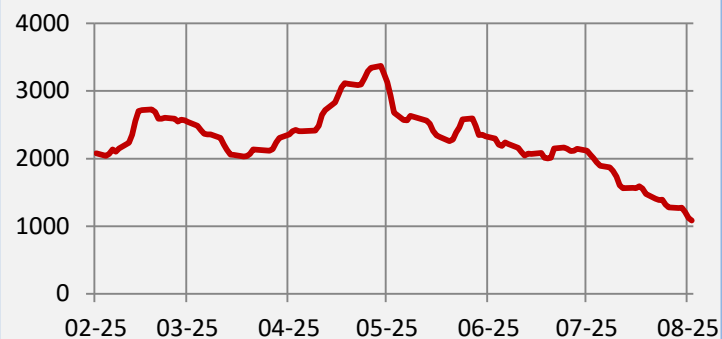


近一个月 BDI 指数走势

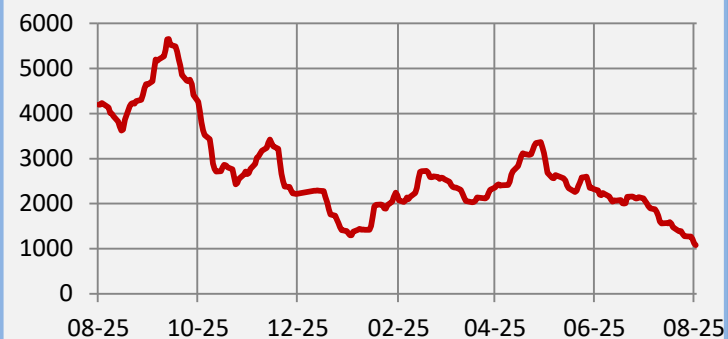




近半年 BDI 指数走势



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	19/08/22	12/08/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,250	18,000	-2750	-15.3%
	一年	14,000	15,000	-1000	-6.7%
	三年	15,000	15,750	-750	-4.8%
Pmax (76K)	半年	17,250	18,500	-1250	-6.8%
	一年	15,500	16,000	-500	-3.1%
	三年	12,500	13,000	-500	-3.8%
Smax (55K)	半年	20,500	19,500	1000	5.1%
	一年	17,000	16,250	750	4.6%
	三年	13,500	13,250	250	1.9%
Hsize (30K)	半年	16,500	16,500	0	0.0%
	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%

截止日期: 2022-08-23



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Msxt Echo' 2021 85187 dwt dely Yeosu 29/31 Aug trip via East Australia redel Malaysia \$13,500 - cnr

'Darya Ruchi' 2022 82557 dwt dely Ulsan 29/30 Aug trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,000 - Bunge

'BK Alice' 2012 81970 dwt dely Cai Lan prompt trip via Indonesia redel S China \$13,250 - cnr

'Rui Ning 22' 2013 75541 dwt dely Basuo prompt trip via Indonesia redel N China \$18,000 - cnr

'Josco Shengzhou' 2022 64000 dwt dely Dalian prompt trip via China redel Caribbean \$21,000 - Chun An

'Spring Oasis ' 2014 63291 dwt dely Surabaya 1/5 Sep trip via Indonesia redel CJK \$29,000 - cnr

'Xing Hao Hai' 2016 61452 dwt dely Szczecin prompt trip via Baltic redel Arabian Gulf-Red Sea \$17,500 - Meadway

'Hong Bao Shi 3' 2012 56677 dwt dely Singapore 28/31 Aug trip via Indonesia redel China \$22,000 - cnr

'V Rich' 2014 56546 dwt dely Hainan prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$22,000 - Nas Shipping

'BBC Uranas' 2022 40297 dwt dely Recalada prompt trip redel WC South America \$29,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【运价连跌 10 周！集运业最赚钱时代已结束？】

欧美通胀抑制消费需求，加上中国局部封控影响出货，集装箱海运运价连续十周下跌。

根据上海航交所 8 月 19 日最新一期的数据，上海出口集装箱运价指数（SCFI）下跌 132.84 点至 3429.83 点，跌幅 3.73%，连跌十周回落到去年 5 月中旬以来的低位。四大主力航线全部走跌，其中美西线连续两周暴跌且跌幅继续扩大。

最新数据显示，美西线每 FEU 运价跌破 6000 美元关卡降至 5782 美元，单周下跌多达 371 美元，跌幅扩大至 6.03%；美东线每 FEU 运价也跌破 9000 美元大关降至 8992 美元，周跌 114 美元，跌幅 1.25%。

欧洲线每 TEU 运价下跌 183 美元至 4788 美元，跌幅 3.68%；地中海线每 TEU 运价 5483 美元，下跌 150 美元，跌幅 2.66%。远东到南美线和亚洲区间航线也全面走跌。

业内人士指出，北美线跌势加大，全球集装箱船空头气氛转浓。其中美西线由于之前担心罢工，货量转往其他港口，而最近旺季不旺货量急跌，因此成为四大航线中运价跌势最大的重灾区。

与此同时，德路里世界集装箱运价指数（WCI）8 月 18 日最新报价跌至 6224 点，周跌 3%，上海到鹿特丹、洛杉矶均下跌 5%，只有上海到纽约运价持平，但这是否是止跌讯号仍有待观察。

业界人士称，通货膨胀持续影响欧美制造业、零售业拉货，减少海运运输需求，目前集运公司已经在减班以支撑运价。另外，欧洲、美国铁路公路与港口罢工，加上莱茵河水位过低，集装箱船只能相应减少载货量，9 月欧洲线预计有 4-5 个航班取消。

虽然连续回落，但目前运价仍处于高位。业界强调，适当下跌的运价有益于市场发展，可以鼓励货主拉货，带动货量增加；而且运价回落到一定程度，市场



会有自动调控机制，只要运价下跌不超过 50%，集运公司仍能取得可观回报，即使美西线每 FEU 平均运价跌破 3500-4000 美元，万箱船依然能盈利，但中小型船恐将面临成本压力测试。

来源：国际船舶网

【集装箱航运市场加速下跌！船多货少开始杀价抢货】

全球通胀压低需求，运价跌势扩大，集运市场第三季度旺季遇冷，但业界仍旧看好四季度市场出现反转。

据悉，本周现货市场部分船公司美西线每 FEU 运价跌破 5000 美元大关，8 月以来美西线运价从 6 字头下探 4 字头，跌幅超 20%。业界人士预测，运价下跌代表船舶装不满，杀价抢货效应将促使下周美西线全面开价 4 字头。

与此同时，欧洲线每 FEU 运价则在 7 月失守 9000 美元，8 月展开“保 8”大战。相对而言，许多船舶为了避开美西塞港、码头工人劳资谈判等变数而涌入美东，支撑美东线运价，目前每 FEU 运价仍维持在 9000 美元左右。

业界分析称，欧美高通胀严重抑制了消费力，尤其是俄乌战争推升能源与粮食通胀，欧洲零售商、制造商拉货力道大幅减弱，加上欧美地区消费型态从商品消费转往服务消费，都造成拉货放缓，从中国到越南、印度都出现了订单荒的担忧。

根据全美零售联盟编制的全球港口追踪报告，美国下半年进口量趋缓，这意味着未来数月运量恐较去年同期下滑，明年跌幅加剧。越南胡志明市商业协会称，电子、纺织、鞋类等产业订单受到来自欧美订单放缓的冲击较大；印度服装与家用纺织品出口订单也下滑 20%-40%，不仅推迟之前订单，甚至减少下一季订单。

与去年第三季度旺季时期可能每两周才有一个航班相比，今年第三季度几乎周周都有航班，这与疫情管控放松增加码头效率、新船投入运营可用运力增加有关，集运公司为了提高货载率，在目前仍有高获利之下，如果不跟进同行削价竞争，货载会很快流失。

有船公司观察称，欧美进口商持续消化库存，市场有望在第四季度反转，主要是看好季节性商品需求、一般性商品补货，目前欧美港口拥堵与工人罢工是支



撑运价保持缓慢下降的因素，美西线将力守 4000 美元上下。

另外，集运公司也可以通过减班调控舱位来支撑高运价。第三季度三大海运联盟持续减班，往年第四季度单季通常会减班 15%左右，但参考 2020 年一季度疫情期间缺乏货源，减班幅度甚至高达 30%-40%。

有专家表示，虽然目前运价下跌，但与过去 10 年的超低价相比，船公司仍有足够的获利空间。而且运价走跌也有助于拉升部分货主的载货意愿，尤其木材、钢材等货源，有望从散货船运输重新改以集装箱船运送。

来源：国际船舶网

【LNG 价格飙升，LNG 船运费跟涨吗？】

当前，LNG 运输船的日租金达到六位数，单批货物的利润可以达到九位数。Stifel 分析师 Ben Nolan 认为，LNG 运价已经达到峰值。

周一，欧洲天然气中心价格 TTF 达到 84 美元/MMBtu（百万英热单位）。船东 Flex LNG（NYSE: FLNG）首席执行官 Oystein Kalleklev 在周三的电话会议上表示：“这一价格相当于每桶 500 美元的油价。”

LNG 交易与套利密切相关。周一，欧洲 LNG 的落地价格为 60 美元/MMBtu；亚洲天然气中心价格 JKM 为 61 美元/MMBtu；而美国价格 Henry Hub 为 10 美元。

根据当前的天然气价格和运价，Flex LNG 估计，从美国运载 172000 立方米 LNG 到亚洲可获得 2.04 亿美元的套利利润，运往欧洲则可获得 2.01 亿美元的利润。

Kalleklev 表示：“尽管 Henry Hub 达到了 14 年来的最高点，但将这些货物运往欧洲或亚洲都能获得巨大收益。”

即期运价大幅波动



2021 年第四季度，船龄较小的 LNG 运输船的平均即期运价超过每天 25 万美元。据报道，有些单笔交易超过每天 30 万美元。

去年冬天欧洲的需求就已激增。2 月份俄乌局势升级引发了对 LNG 的全面争夺，此前运往亚洲的 LNG 被拉到欧洲。

Kalleklev 表示，今年迄今为止，美国大约三分之二的 LNG 货物运往欧洲，而去年只有三分之一。

与 2021 年第四季度相比，2022 年第一季度的平均航行距离减少了 15%，使大量可用运力得到释放，并拉低了即期运价。但随后出现反弹，5 月，最省油的 MEGI 和 XDF 船型运价恢复到每天 10 万美元。

6 月 8 日，得克萨斯州弗里波特得 LNG 出口设施发生爆炸，这导致每月减少约 15~17 艘次货物出口，从而释放了大量船只。随着市场上有更多船只可用，MEGI 船型费率暴跌至约 6 万~7 万美元。

自那时起，运价有如过山车般持续波动。MEGI 船型即期运价已回升至每天 120000 美元左右。Kalleklev 表示，2022 年第四季度，当亚洲买家开始预订更多现货以应对季节性需求高峰时，LNG 运输船的日租金可能会达到 20 万美元。

定期租船费率稳定在高位

长租市场是 LNG 运输船的主要市场，其波动性远低于即期市场。Kalleklev 表示，今年长租市场一直保持强劲，即使在即期市场疲软的时候也非常坚挺。MEGI 船型的一年期租费率为每天 17 万美元左右，三年期租为 14 万美元左右，五年期为 11 万美元左右。18 个月前，五年期租费率几乎是这一数字的一半，约为每天 6 万美元左右。

LNG 船新造船价格也大幅上涨。去年，MEGI 新船价格约为 1.8 亿美元，现已跃升至 2.48 亿美元。主要归因于镍和钢等材料价格上涨、劳动力价格上升，以及造船厂订单过剩。今天订造的 LNG 运输船甚至要到 2027 年才能交付，比大多数 LNG 出口工厂的建造时间还要长。

当前新造船市场从两个方面支撑了长租市场。首先，考虑到新造船成本高，交付时间长，需要运力的公司可能会倾向于长期租用现有船舶；其次，新造船项



目需要预先获得实际租船意向，高昂的新船价格必须得到高租金的支撑。

来源：中国远洋海运 e 刊

【VLCC 赚爆了，租金每天涨 65000 美元！】

自今年 6 月以来，VLCC 收益持续攀升，被美国分析机构 Castor Analytics 评为该行业有史以来最令人印象深刻的夏季反弹。

从 6 月初到 8 月中旬，非生态吨位的 VLCC 期租当量 (TCE) 每天上涨 65,000 美元，最终使该行业摆脱了在上半年无法摆脱的亏损状态。甚至，连未安装洗涤塔的 VLCC 现在每天的收入也超过 40,000 美元，这是一个了不起的非季节性转变。

尽管较低的燃油价格对较高的 TCE 贡献了约 15%，但对于推动涨势的最重要因素，Castor Analytics 分析认为是源自船舶需求空前的增长。

自 6 月中旬以来，原油货运量增长了 27.1%，船舶需求增长了 24.4%，但最引人注目的，是同期美国海湾出口几乎翻了一番，几乎每个原油出口和进口地区都录得收益，但有两个进口地区脱颖而出——欧洲和中国。欧洲原油进口的大幅增长是俄乌冲突的直接后果，但中国原油进口的增长是因为库存的重建。

欧洲从未有过如此多的 VLCC 吨位原油进口。

“欧洲从未有过如此多的 VLCC 吨位原油进口量，自 1990 年代以来，欧洲原油进口现在首次成为 VLCC 全球需求的重要组成部分。” Castor Analytics 在一份新报告中表示，并补充说：“这导致了 VLCC 船队的地理分散和苏伊士以东区域的供给更加紧张，这一发展推动了租船人更高的‘恐惧指数’。”

油轮经纪人 Gibson 的一份新报告指出：“当前租家对油轮吨位的全面询价很普遍，但随着价格上涨以及买卖双方之间的差异，也使得成交变得有些困难。”

Gibson 指出：“随着租船人寻求优化其运费成本，VLCC 的贸易模式已经发生转变，并且越来越多地被用于从美洲和非洲到欧洲的航次。”

Clarksons 也表示，船东情绪已经坚定，将 VLCC 市场推至 2020 年上半年以来的最高水平。



展望未来, Gibson 表示, 由于中国原油需求坚挺, 且美国低油价预计对国际买家仍具有吸引力, 对短期内的基本面似乎具有支撑作用。与此同时, 在欧盟 12 月 5 日起暂停从俄罗斯购买大部分原油之前, 欧洲买家正在替代更多数量的俄罗斯原油。

从长远来看, 油轮稀少的订单对于 VLCC 的长期牛市也带来希望。

“在油轮市场复苏的背景下, 有个因素非常引人关注, 那就是造船市场上油轮订单几乎完全缺位。” Poten & Partner 在其最近的每周报告中指出。船东上一次订购 VLCC 是在 14 个月前的 2021 年 6 月。一个月后, 也就是 2021 年 7 月, 最后一批苏伊士型油轮签约。14 个月前订购的最后一艘 VLCC 价值 9300 万美元。现在, Poten & Partner 评估同一艘船的合同价格为 1.19 亿美元, 涨幅为 28%。

来源: CNSS

【LNG 船爆火! 市场疯抢, 日租金今年将突破 10 万美金! 亚洲仅 1 船可租, 大西洋已无船可用】

当前, 欧洲面临着极为严峻的能源危机。美国《纽约时报》报道: “西班牙迎来创纪录的高温天气, 政府宣布商用空调温度不得低于 27 摄氏度; 在法国, ‘城市巡逻队’ 在街上巡逻, 关闭各家的门前灯以减少能源消耗。”

在能源供应短缺的背景下, 欧洲多国或呼吁节约、或扩充供源, 多管齐下以求缓解危机。

8 月 19 日, 俄罗斯天然气工业股份公司 (Gazprom) 宣布对北溪-1 (Nord Stream 1) 管道进行为期三天的维护, 引发了市场担忧, 更是激发了人们对能源短缺的恐慌。据悉, 欧洲天然气期货价格单日提高了 15%, 至每千立方米 2800 美元以上, 达到 2008 年以来的最高水平。

有专家预测, 今年未来几个月的 LNG 运输船的日租金预计将升至 105,250 美元, 比目前运费高出 64%, 比一年前的价格更是会高出 124%!

运价上, LNG 船节节攀升, 似乎没有停下来的趋势。在造船方面, 上半年 LNG 船新船订单突破百艘。

天然气价格单日上涨 15%



专家预测:今年 LNG 船运费还要再涨 64%

8 月 19 日,俄罗斯天然气工业股份公司宣布,“北溪-1”天然气管道唯一一台仍在运行的涡轮机将从 8 月 31 日起停机检修三天,在此期间“北溪-1”管道将停止供气。消息公布后,欧洲天然气价格单天提高了 15%,至每千立方米 2800 美元以上,达到 2008 年以来的最高水平。

今天,液化天然气运费价格评估机构 Spark Commodities 的报告显示,9 月中旬至 11 月中旬,预计 LNG 船的日租金将升至 105,250 美元,较目前每天 64,000 美元的费用高出 64%,比一年前的价格高出 124%。该报告称,由于交易员提前预订 LNG 船,以处理天然气交付量,目前可用的船只数量正在急剧减少。

随着俄罗斯削减对欧洲大陆的供应,欧洲国家今年加大了从美国、卡塔尔和其他来源购买液化天然气的力度。无数的船驶向了这些 LNG 输出国,欧洲也开始与其他能源需求国竞争,争夺起了有限的船和有限的 LNG 资源。

与此同时,日韩等亚洲国家开始争先囤积冬季供应,再贸易商正在疯狂预定 LNG 运输船。船舶经纪公司 Poten& Partners 的商业情报主管 Jason Feer 说,从现在起的两个月或更长时间内,亚洲仅有 1 艘 LNG 运输船可以被租借,而在大西洋上则已经无船可用。

Trident LNG 公司的交易和咨询主管 Toby Copson 说:“天然气的一切相关资源都将被抢购,欧洲和亚洲正在相互竞价,并因此支撑着市场。”

天然气较其他化石能源更环保、更经济,早已成为欧洲能源转型的关键支撑。欧洲对俄天然气的依赖度达到 40%,而且天然气高度依赖管道、接收站、液化天然气(LNG)运输船等建设周期长的基础设施,资源替换难度大于石油和煤炭。

LNG 的运输通常通过管道以及 LNG 运输船两种方式输送。而俄罗斯管道运输受阻,因此欧洲对于 LNG 运输船的依赖更上一层,各大运营商也早已纷纷把订单抛向船厂,以期能够获得更多的运力。

8 个月下单 241 亿

疯狂造船仍赶不上市场需求



早在 6 月时, LNG 运输船的费率就已高于 10 万美元/天, 贸易公司为确保能够运送液化天然气, 早已长期预订了更多的 LNG 运输船, 但这反过来又减少了市面上立即可用的船只数量。

截至 2021 年, 全球 LNG 活跃船舶数 681 艘, 合计载重吨 5537 万吨。据国际燃气联盟 (IGU) 历史数据测算, 每艘船每年可运输次数约为 10 次, 理论上 LNG 运输船船队运力约为 5.5 亿吨。当时的专家预测, 这些运力可以覆盖 2021 年预期贸易总量 3.8 亿吨, 运力仍有盈余。

然而, 预测跟不上世界的变化。

在欧洲对 LNG 运输船的巨大需求下, 船舶的供应显得十分紧张。据咨询公司 Rystad Energy 称, 飙升的钢材价格和有限的造船产能, 已经导致了 LNG 船价格飞速上涨。据悉, LNG 新造船价格从一年前的 1.9 亿美元已经飙升至 2.4 亿美元, 涨幅接近 30%。

即使如此, 各大航运商们也仍然在保持着高频率地疯狂购买船只。据总部位于伦敦的航运公司克拉克森 (Clarkson) 的董事总经理斯蒂芬-戈登 (Stephen Gordon) 称, 到目前为止, 全球各大贸易商已经为新的 LNG 运输船订单支付了 241 亿美元, 其中包括了 8 月份的 8 艘订单。这已经超过了 2021 年全年 156 亿美元的记录。

另有数据统计, 仅半年, 全球船厂接到的 LNG 运输船订单就已经打到 108 艘, 创历史最高, 并且超过了迄今为止任意一年的全年总量。

Rystad Energy 估计, 由于经销商预订了更多的 LNG 船订单, 世界上最大的 LNG 船生产商韩国在 2027 年之前已经没有新的产能。

此前, 英国劳氏船级社 (LR) 的天然气专家也曾发出警告, 称全球的 LNG 船厂在本世纪下半叶前都已基本满员, 然而运力的增长仍然会赶不上 LNG 资源的短缺。

LNG 运输船的即期运费向来不稳定, 高波动率以及冬季脉冲式行情是常态。此前, 德克萨斯州自由港爆炸发生后, 美国 LNG 外输大受影响, LNG 海运市场迅即受冲击, 亦折射出 LNG 现货运费市场的脆弱性。

专家提醒: LNG 海运市场正处于诞生以来的极佳时期, 这一窗口期有望持续 3 年左右, 但是周期无法避免, 船东需要更多考虑锁定长期合同。国内船厂在稳步提



升 LNG 运输船产能的同时, 航运公司也要防止一哄而上, 注意产能大规模扩大带来的经营风险。

来源: CNSS

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.	826~831	1180~1185		Steady.
Tokyo Bay	570~575	805~810	1245~1250	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	805~810	1280~1285	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	575~580	790~795	1170~1175	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	576	826	1185	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	520~525	795~800	1185~1190	+ 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.	837~844	1470~1475		Avails tight.
Rotterdam	550~555	742~747	1195~1200		Softer.
Malta	S. E.	787~792	1270~1275		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	807~812	1320~1325		Steady.

截止日期: 2022-08-25

◆ 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	19/08/22	12/08/22	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	3,500	3,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,100	3,100	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	19/08/22	12/08/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	11,900	100	0.8%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	7,950	50	0.6%	
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: 2022-08-23

(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
2	Tanker	17,999	CMJL Yangzhou, China	2024-2025	Furetank Rederi & Algoma Central - FureBear	Undisclosed	Ice 1A, LNG dual-fuel
2	Tanker	11,300	Chongqing Chuandong, China	2024	SC Shipping - Chinese	Undisclosed	StSt, EEDI phase 3, NOx-Tier III, China Flag / Domestic Trade
7	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, S.Korea	2025-2026	NYK, K-Line, MISC, CLNG - Joint venture	21,490	against T/C to Qatargas
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S.Korea	2026	MOL - Japanese	Undisclosed	option declared, ME- GA engine
2	Container	4,600 teu	Yangzijiang, China	2025	Trawind Shipping - Chinese	4,000	conventionally fuelled
2	Container	3,000 teu	CSBC, Taiwan PRC	2023	Wan Hai Lines - Taiwanese	Undisclosed	



◆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
NEW ORLEANS	BC	180,960		2015	China	3,320	Japanese	***8 years BB charter back with purchase option
SANTA BARBARA	BC	179,492		2015	China	3,320	Japanese	beginning at the end of the third year
PRETTY TEAM	BC	35,200		2013	China	undisclosed	Undisclosed	
FW ADVENTURER	BC	34,487		2019	Japan	2,830	Undisclosed	BWTS fitted
DEM FIVE	BC	31,842		2002	Japan	1,100	Middle East	
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 PRELUDE	CV	59,404	4,616	2009	S. Korea	6,500	MSC - Swiss	basis T/C free delivery Oct 2022
CSBC KAOHSIUNG 1185	CV	36,835	2,940	2023	Taiwan, PRC	5,000	Wan Hai Lines - Taiwanese	en bloc each
CSBC KAOHSIUNG 1186	CV	36,835	2,940	2023	Taiwan, PRC	5,000	Wan Hai Lines - Taiwanese	
CSBC KAOHSIUNG 1187	CV	36,835	2,940	2023	Taiwan, PRC	5,000	Wan Hai Lines - Taiwanese	
CSBC KAOHSIUNG 1188	CV	36,835	2,940	2023	Taiwan, PRC	5,000	Wan Hai Lines - Taiwanese	
ASIATIC REUNION	CV	12,821	1,049	2008	S. Korea	1,850	Far 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
C. GUARDIAN	TAK	300,300		2019	S. Korea	9,900	HMM - S. Korean	BWTS, Scrubber fitted, on subs
ATINA	TAK	159,500		2015	China	22,250	SFL Corporation - Bermuda	en bloc,
AYSE C	TAK	158,060		2020	S. Korea			BWTS/Scrubber
ZEYNEP	TAK	158,060		2020	S. Korea			fitted; incl TC for
ISTANBUL	TAK	149,989		2015	China			6 yrs @ \$28,500/day
AKSTA	TAK	159,437		2003	S. Korea	1,850	Undisclosed	epoxy coated



IMPERIA	TAK	114,849	2006	S. Korea	3,150	Undisclosed	BWTS fitted, Ice 1A, basis delivery Sepr - Oct 2022
ARGO	TAK	105,188	2009	S. Korea	3,450	Undisclosed	
RIDGEBURY SATURN	TAK	49,999	2007	S. Korea	1,800	Greek	
AGNES VICTORY	TAK	47,122	2004	Croatia	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
TORM MOSELLE	TAK	47,024	2003	Japan	undisclosed	Undisclosed	
ENERGY PATRIOT	TAK	46,606	2008	S. Korea	1,980	Undisclosed	
CROWN II	TAK	46,159	2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
GULF MISHREF	TAK	46,089	2010	S. Korea	undisclosed	Jiangsu Financial Leasing - Chinese	
GULF HUWAYLAT	TAK	45,967	2008	S. Korea	undisclosed	Jiangsu Financial Leasing - Chinese	
GULF DEFFI	TAK	45,951	2009	S. Korea	undisclosed	Jiangsu Financial Leasing - Chinese	*refinancing agreement
GULF FANATIR	TAK	45,920	2008	S. Korea	undisclosed	Jiangsu Financial Leasing - Chinese	
GULF JALMUDA	TAK	45,907	2009	S. Korea	undisclosed	Jiangsu Financial Leasing - Chinese	
GENNARO IEVOLI	TAK	27,912	2002	Italy	1,350	Undisclosed	StSt, BWTS fitted
FURANO GALAXY	TAK	25,357	2020	Japan	undisclosed	SBI Leasing Services - Japanese	**StSt, incl. BB
NISEKO GALAXY	TAK	25,289	2020	Japan	undisclosed	SBI Leasing Services - Japanese	charters, BWTS fitted

◆ 上周拆船市场回顾

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) /轻吨	备 注
SUNLIGHT	BC	172,572	21,215	2000	Japan	547.00	
PRISCO BRAVO	TAK	7,975	2,564	1991	Norway	1,200.00	538t stainless steel
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
QUEEN MARY	OTHER/ROR	6,511	10,714	1998	Japan	undisclosed	as is S. Korea
URANUS	TAK	299,157	39,825	2002	Japan	610.00	delivery Sub Continent



◆ALCO 防损通函

【与修理、改造和升级设施方签约时的秘诀和陷阱】

当船舶处于干坞设施方保管之下时，围绕谁对船舶享有控制权、负有责任和拥有指令权，可能会产生复杂的问题。船舶在修船厂或干船坞发生损坏时，合同风险和保险风险分配不明确可能成为使问题复杂化的因素。对于船舶或修理设施遭受的损坏及由此导致的修理费用，应当由谁负责或承担？是船东还是船厂？

【休渔期结束—中国福建海域划定商渔船碰撞高风险警示区】

参考 Standard 协会之前发布的有关于伏季休渔的通函，中国农业农村部现已宣布禁渔令于 8 月和 9 月分阶段解除。2022 年 8 月 16 日起，已解除北纬 26° 30' 至 12° 的东海和南海海域的禁渔令。

为规范宁德、福州、泉州、厦门和漳州等福建海域的航运交通，进一步防范商船与渔船碰撞事故，2022 年 8 月 11 日，福建海事局联合福建省海洋与渔业局（FOFB）发布了首批“商渔船碰撞高风险警示区”，该警示区是基于 AIS 航迹数据和福建沿海近十年商船与渔船碰撞事故的分析结果划定的。

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
2022-08-26	684.860	683.330	5.018	87.284	810.650	65.228	881.510	477.620	529.870
2022-08-25	685.360	684.470	5.008	87.355	809.720	65.319	878.080	474.330	529.360



2022-08-24	683.880	681.680	5.000	87.153	809.190	65.556	891.690	473.410	527.870
2022-08-23	685.230	680.700	4.980	87.326	806.100	65.489	877.140	471.280	524.980
2022-08-22	681.980	684.210	4.979	86.913	805.850	65.646	871.010	468.880	524.700

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	2.32043	1 周	--	2 周	--	1 个月	2.49343
2 个月	--	3 个月	3.04314	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	3.52686	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.09729		

2022-08-25

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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