



全一海运市场周报

2022.09 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.09.12 - 09.16 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求增长乏力 市场运价持续调整】

中秋小长假后的市场行情延续节前较为疲软的表现，运输需求增长乏力，远洋航线市场运价持续调整走势，拖累综合指数继续下跌。9月16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2312.65点，较上期下跌9.7%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心发布的数据显示，欧元区9月ZEW经济景气指数为-60.7，比上月下跌了约6个百分点，显示欧洲经济界对欧元区经济发展前景普遍悲观。近期俄乌冲突较为激烈，导致地缘政治风险继续徘徊在较高水平。加之通胀水平居高不下，未来经济形势将面临多重风险的考验。节后运输市场表现继续不佳，市场运价持续走低。9月16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3545美元/TEU，较上期下跌8.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持基本同步，供求关系不佳，即期市场订舱价格继续下跌。9月16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3777美元/TEU，较上期下跌10.5%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，美国8月消费者价格指数(CPI)环比上涨0.1%，同比上涨8.3%，通胀水平继续处于历史高位，大幅超出了市场预期，引发市场对美联储继续实施较为激进的加息政策的担忧。在经济增长以及就业出现放缓迹象的背景下，美联储继续大幅紧缩，进一步加大美国经济陷入衰退的风险。本周，运输需求表现低迷，供需基本面继续疲软，市场运价继续下行。9月16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3050美元/FEU和7176美元/FEU，分别较上期下跌12.5%和7.6%。

波斯湾航线：运输需求缺乏增长动力，供求关系不佳，市场运价缺乏支撑，即期订舱价格继续出现较大幅度下跌。9月16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1232美元/TEU，较上期下跌16.8%。



澳新航线: 目的地主要国家疫情继续徘徊在高位，当地市场对各类生活物资的需求基本平稳，但增长动力不足，供需基本面转弱。市场行情持续回落，本周运价继续下跌。9月16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2262美元/TEU，较上期下跌9.1%。

南美航线: 目的地部分经济体经济基础较弱，债务水平较重，易受到金融市场大幅波动的影响。传统运输旺季后，运输需求出现较大幅度的放缓，供需基本面不佳，本周市场运价延续调整走势。9月16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6342美元/TEU，较上期下跌11.7%。

日本航线: 近期当地疫情形势严峻，运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。9月16日，中国出口至日本航线运价指数为1142.22点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【旺季叠加台风影响 综合指数小幅上涨】

大宗散货市场步入“金九银十”的传统需求旺季，叠加近期台风频繁，影响船舶周转，市场运力短期出现紧张局势，沿海散货运输价格小幅上涨。9月16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1114.3点，较上周上涨1.4%。

煤炭市场: 市场需求方面，受强台风“梅花”影响，江浙迎来强降雨同时气温下降明显，华南则在下沉气流作用下延续高温。煤电需求虽进入淡季，但日耗仍处于同期历史高位，沿海八省电厂日耗保持在200万吨水平，库存将近3000万吨，存煤可用天数14.7天。煤炭价格方面，本周随煤炭产区疫情有效控制，产地出货恢复正常，叠加非电企业需求回升，整体采购拉运较为积极。但在临近国庆长假、大秦线检修及安全、环保各项检查落地预期下，市场供应依旧偏紧。北方港口虽受台风影响，运力大幅锐减，但调出量仍保持高水平运行，整体库存持续下降，继续支撑煤炭价格小幅上涨。运价走势方面，节后受强台风“梅花”影响，华东地区各大海港封港停航，船期延误，运力周转缓慢，市场运力供给收紧。叠加煤炭价格处于高位，贸易商出货积极，又遇华南区域高温重现，节后电厂补库需求释放，成交意愿较高。市场货盘持续放出，船东报价愈发强势，小船型需求火热先行领涨，沿海煤炭运价一路上行。

9月16日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1140.14点，较上周上涨1.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收854.73点，较上周上涨9.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价34.9元/吨，较上周上涨3.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为43.3元/吨，较上周上涨1.3元/吨。



金属矿石市场：9月初水泥开工、出货、价格均有边际好转，混凝土产能利用率也出现了季节性的好转，各相关建材的需求好转节奏较为一致。同时，短期台风和疫情对需求的释放或有一定影响，叠加“金九银十”的传统旺季需求，市场情绪明显转好。受此带动，金属矿石运输价格小幅回升。9月16日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收775.25点，较上周上涨3.7%。

粮食市场：9月，国内玉米市场价格呈持续稳中偏强运行，东北产区新季玉米上市仍需时日，国内存粮贸易主体挺价心态不减，国内玉米市场整体供应小幅偏紧。不过目前终端饲料企业补库积极性不高，需求端难有明显放量支撑。本周，粮食运输市场成交保持平稳，运价受煤炭运输市场价格带动延续上涨走势。9月16日，沿海粮食货种运价指数报1188.45点，较上周上涨2.1%。

成品油市场：市场虽对“金九银十”有所期盼，但随着国际原油价格震荡走高，带动成品油价格涨至高位，中下游用户入场询盘气氛不强，且受“买涨不买跌”心态驱使，下游补仓积极性受到打压，多数以消化前期库存为主，对后市信心不足。运输市场方面，受冬季需求增加影响，本周成品油下海量略有上升，下游维持以需定进的主流模式，市场运价小幅上涨。9月16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1002.07点，较上周上涨0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型需求向好 租金指数大幅上涨】

本周，海岬型船太平洋市场货盘保持平稳，局部运力供给收紧，供需两端有所改善，运价快速上行。巴拿马型船市场煤炭，粮食货盘持续释放，运输需求较为旺盛，租金持续上涨。超灵便型船煤炭货盘有限，但镍矿货盘有明显回暖，租金先抑后扬。整体而言，在海岬型船与巴拿马型船的带动下，租金指数大幅上涨。9月15日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1600.31点，较上周四上涨26.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场快速上行。太平洋市场，上周末澳洲矿商在市场询盘，但矿石下游需求仍表现低迷，加之此前台风影响逐步减退，运价小幅回落。但本周市场货盘增量平稳，台风“梅花”影响显现，局部运力供给收紧，供需两端均有改善，市场情绪持续向好，运价快速拉升。9月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为15667美元，较上周四上涨92.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为9.823美元/吨，较上周四上涨24.8%。本周初远程矿航线货盘仍显不多，但在太平洋市场快速上行的带动下，市场氛围逐步回暖，叠加西非航线表现活跃，市场信心提振，运价大幅上涨。9月15日，巴西图



巴朗至青岛航线运价为 22.011 美元/吨，较上周四上涨 14.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上涨。太平洋市场，近期国内煤炭供应阶段性偏紧，外贸煤进口需求持续释放，叠加北太平洋粮食货盘增多，运输需求有明显改善，租金持续大涨。临近周末，市场追高意愿稍有下滑，租金涨势趋缓。9月15日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18125 美元，较上周四上涨 27.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.095 美元/吨，较上周四上涨 8.1%。粮食市场，本周南美粮食集中出货，市场运力供给偏紧，受太平洋市场运输需求旺盛带动，运价明显上涨。9月15日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 49.470 美元/吨，较上周四上涨 9.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先抑后扬。上周末市场延续弱势，煤炭货盘要船不多，其余货种仍显低迷。本周上半周受巴拿马市场大涨带动，货盘增量虽较为有限，但市场氛围已有所好转，租金止跌。下半周受台风影响，即期运力释放减缓，镍矿货盘表现活跃，租金小幅上涨。9月15日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14826 美元，较上周四上涨 2.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.097 美元/吨，较上周四基本持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅上涨 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月9日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，精炼油库存大幅增加，汽油库存降幅超预期。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 6.97%。欧盟准备在 2022 年 12 月实施对俄罗斯海运原油的禁令，并将于 2023 年 2 月 5 日生效的石油产品禁运，这可能导致俄罗斯石油出口和产量进一步下降；与此同时，美国石油业高管表示，美国油气生产商在短期内无法大幅提高目前的产量水平，以抵消欧盟禁运生效后俄罗斯石油供应预计将出现的下降，供应趋紧支撑油价。全球经济放缓的担忧情绪挥之不去，特别是亚洲国家的疫情限制措施，可能会限制世界最大原油进口国原油进口量，抑制油价的持续上行。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 91.18 美元/桶，较 9 月 8 日上涨 2.16%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅上涨，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅反弹。9月15日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1532.63 点，较 9 月 8 日上涨 26.9%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场原本被租家稳稳拿捏的基本面，在美湾突然集中出货，中东需求不断的情况下急转，船东情绪再次被调动起来，市场一天之内有多个货盘在同时寻船，与几周前高度相似，船东十分有默契的统一战线，集体推动市场；租家则想方设法用各种手段拿相对能妥协一点的船位给市场降



温，无奈大西洋航线的成交持续高于最近的成交点位，目前货量足以支撑市场，运费在大幅上涨后依然保持坚挺。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS86.09，较 9 月 8 日上涨 28.09%，CT1 的 5 日平均为 WS81.88，较上周平均上涨 14.19%，TCE 平均 4.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS87.54，上涨 25.3%，平均为 WS82.82，TCE 平均 5.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS135（TCE 约 3.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS183（TCE 约 7.5 万美元/天）。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线不断下滑，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上涨至 WS266（TCE 约 5.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS149（TCE 约 2.7 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS151（TCE 约 3.0 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS179（TCE 约 4.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS228（TCE 约 4.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS233（TCE 约 5.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅上升，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS378（TCE 约 4.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS338（TCE 约 5.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS288（TCE 约 6.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS288 水平（TCE 约 3.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS284（TCE 约 2.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 5.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数止跌企稳 国内国际成交平稳】

9 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1188.45 点，环比上涨 0.10%。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上涨 0.72%、0.25%及 0.38%，内河散货船价综合指数环比下跌 0.43%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌，其中超灵便型和巴拿马型散货船价格上涨，而灵便型和海岬型散货船价格下跌。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 2438 万美元，环比下跌 0.99%；57000DWT 吨级散货船估值 2807 万美元，环比上涨 2.99%；75000DWT 吨级散货船估值 2888 万



美元，环比上涨 0.42%；17000DWT 吨级散货船估值 4413 万美元，环比下跌 1.48%。本期，二手散货船市场依然处于平淡状态，成交数量比上周有少量增加，共计成交 10 艘（环比增加 2 艘），总运力 51.29 万载重吨，总成交金额 15980 万美元，平均船龄 16.9 年。

国际油轮二手船价格所有船型继续呈现全部上涨趋势，涨幅不大。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3387 万美元，环比上涨 0.84%；74000DWT 吨级油轮估值 3249 万美元，环比上涨 0.61%；105000DWT 吨级油轮估值 5171 万美元，环比上涨 0.81%；158000DWT 吨级油轮估值 5662 万美元，环比上涨 0.32%；300000DWT 吨级油轮估值 8511 万美元，环比上涨 0.87%。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 25 艘（环比增加 14 艘），总运力 189.04 万载重吨，总成交金额 69845 万美元，平均船龄 10.52 年。

国内沿海散货船二手船价格均出现小幅上涨。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，环比上涨 0.59%；5000DWT 吨级散货船估值 1396 万人民币，环比上涨 0.07%。本期，沿海散货船市场成交与上周相同，共成交 1 艘（环比持平），总运力 0.502 万载重吨，总成交金额 1500 万人民币，平均船龄 14.82 年。

国内内河散货船价格除个别船型止跌回涨外，其余船型继续下跌。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 50 万人民币，环比下跌 1.04%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比下跌 1.30%；2000DWT 吨级散货船估值 243 万人民币，环比上涨 1.12%；3000DWT 吨级散货船估值 345 万人民币，环比下跌 0.75%。本期，内河二手散货船市场成交平稳，成交数量与上周相比略有增加，总共成交 34 艘（环比增加 4 艘），总运力 8.51 万载重吨，总成交金额 11197.6 万人民币，平均船龄 7.72 年。

来源：上海航运交易所

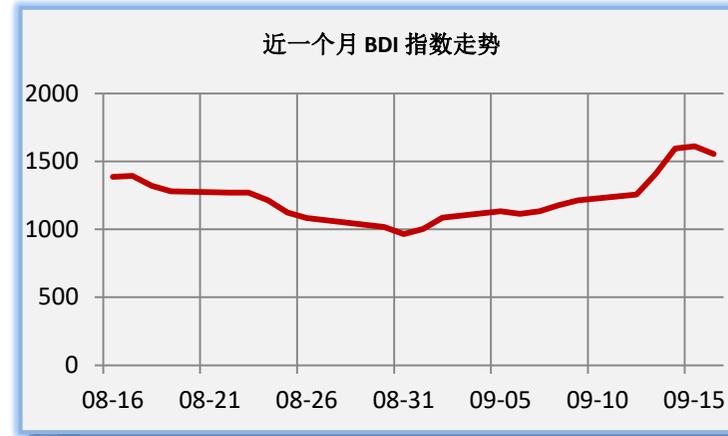
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

波罗的海指数	9月12日		9月13日		9月14日		9月15日		9月16日	
BDI	1,256	+43	1,408	+152	1,595	+187	1,612	+17	1,553	-59
BCI	756	+84	1,079	+323	1,565	+486	1,637	+72	1,519	-118
BPI	1,922	+57	2,074	+152	2,145	+71	2,090	-55	1,990	-100



BSI	1,473	-2	1,484	+11	1,505	+21	1,529	+24	1,551	+22
BHSI	874	+1	884	+10	893	+9	900	+7	905	+5





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	09/09/22	02/09/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	14,750	15,250	-500	-3.3%
	一年	13,250	14,000	-750	-5.4%
	三年	14,500	15,250	-750	-4.9%
Pmax (76K)	半年	15,750	14,750	1000	6.8%
	一年	14,750	13,750	1000	7.3%
	三年	12,750	12,000	750	6.3%
Smax (55K)	半年	17,000	15,500	1500	9.7%
	一年	14,250	14,250	0	0.0%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	15,500	14,250	1250	8.8%
	一年	13,500	13,250	250	1.9%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2022-09-13

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Medi Aero' 2016 57517 dwt dely US Gulf 21-22 Sep trip redel India \$25,000 - Centurion

'DZ Heze' 2004 52388 dwt dely Kampot 19 Sep trip via Kuantan redel N China intention iron ore \$17,000 - Winking

'Federal Sutton' 2012 37168 dwt dely Port Kelang prompt trip via W Australia redel China intention salt \$21,000 - cnr



'Lowlands Hopper' 2015 36309 dwt dely Astoria 1/10 Oct trip via NoPac redel Japan \$17,000 - cnr

'Sinlau Bulker' 2018 34485 dwt dely Kohnsichang prompt trip via Bunbury redel Samalaju intention alumina \$19,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【“暴涨”继续！海岬型船现货价格突破 12000 美元一天】

9月14日，海岬型船市场再次大幅反弹，现货价格单日涨幅达到45%，重新站上12000美元/天大关。

周三，波罗的海干散货指数（BDI）上涨187点，或13.3%，至1,595点，刷新昨日刚创造的近七个月最大单日涨幅；波罗的海海岬型船指数（BCI）上涨486点，或45%，至1,565点；波罗的海巴拿马型船指数（BPI）上涨71点，或3.4%，至2,145点；波罗的海超灵便型船指数（BSI）连续2个交易日上涨，上涨21点，至1,505点。

海岬型航线（5TC）平均租金价格从8月31日的2,505美元/天上涨至12,977美元/天，该现货价格上一次达到同一水平还需追溯至8月11日，当时为12,757美元/天。

根据波罗的海交易所的数据，周三，巴西-中国（图巴郎-青岛）C3航线海岬型船运费为22.14美元/吨，较8月30日的17.74美元/吨，上涨24.8%。同时，巴西至中国C14往返航线平均租金价格单日上涨36%，涨至12,875美元/天，而8月31日该价格为2,640美元/天。

中澳海岬型航线运费同样大幅反弹，周三，跨太平洋C10往返航线平均租金价格上涨32.7%，至16,136美元/天。西澳至青岛C5航线运费上涨10.1%，至9.88美元/吨，较8月25日的7.57美元/吨，上涨30.5%。

澳大利亚矿商力拓周三租用了Ocean Longevity旗下“Ocean Queen”轮（171,000载重吨，建于2004年），以9.6美元/吨的价格将铁矿石从澳大利亚丹皮尔运往中国青岛，将于9月28日至30日装船。而8月31日，该公司租用同规格船在同航线运输17万铁矿石的运费为7.7美元/吨，于9月15日至17日



装船。

尽管在过去十个交易日，海岬型船现货价格上涨 418%，但从历史水平看该价格仍处于低值。去年 9 月 15 日，海岬型航线（5TC）平均租金价格为 52,317 美元/天，14 个交易日后，该价格达到了 86,521 美元/天，复刻了 2008 年的“高光”时刻。

市场人士表示，近两天台风“梅花”侵袭中国沿海地区导致的运力供应紧张是市场上涨的主要驱动力。此外，季节性因素及中国房地产项目的恢复，可能导致对铁矿石需求增加。

Breakwave Advisors 创始人 John Kartsonas 表示：“随着雨季的结束，西非铝土矿也将发挥作用，市场在第四季度仍有改善的空间。我们认为，在接下来的几个月里，海岬型现货价格将回到 20,000 美元/天左右的水平。”

来源:海运圈聚焦

【需求疲软，跨大西洋航线成为香饽饽】

在集装箱即期运价面临长期下跌的预期之后，跨大西洋贸易已经取代了跨太平洋贸易，成为航运公司最有利可图的航线。

根据 Alphaliner 的最新研究，上周五（9 月 9 日）的上海集装箱货运指数（SCFI）显示，上海至洛杉矶的即期运价已降至每 FEU 3500 美元，在短短两周时间内下降了约 32%，这意味着承运人的收入为 0.60 美元/海里，不到 7 月份的 1.26 美元/海里的一半。

亚洲-美国东海岸和亚洲-北欧的即期运价也有类似的下降，但幅度较小，这意味着承运人在这两个航线上每海里可赚取约 0.73 美元。

相比之下，鹿特丹-纽约西行航线目前的平均运费为每 FEU 7,525 美元，承运人每海里的收入略低于 2.18 英镑（约合 2.51 美金），这种差异已经导致承运人将大型船舶重新部署到传统上运力较小的东西向集装箱航线上。

有分析师认为：“这可能解释了为什么中远海运正在用更大的 13,092 TEU 的中远和谐号取代海洋联盟 TAT2 环线中的 8,063 TEU 的 OOCL 蛇口号，尽管北欧-美



国东海岸贸易同样需要额外的运力来应对港口拥堵带来的影响。”

同时, Alphaliner 还警告说, 跨太平洋贸易条件的恶化, 对独立承运人的打击可能远远大于联盟成员, 因为他们更依赖租船和现货运费。

“虽然每海里 60 美分的平均收入与 covid-19 大流行前的水平(2020 年 1 月为 28 美分/海里)相比仍多了一倍, 但迅速下降的即期运费对已经在租船市场上长期锁定了昂贵吨位的非联盟承运人来说是一个主要问题, 这些承运人通常非常依赖现货市场。”

“现货运价下跌的主要原因是货物需求疲软。”Alphaliner 表示:“能源成本的惊人上涨和高通货膨胀显然将进一步影响消费者的支出。”

来源: 海事服务网

【LNG 运价突破 10 万美元一天，油轮运价继续上涨】

通常来说, 北半球冬季的需求上升会推高原油、成品油和液化天然气 (LNG) 的海运价格, 然而今年夏季还未结束, 油轮运价就已经达到降雪季节的水平。

LNG 运价达到 6 位数

地缘政治冲突严重影响了 LNG 运输, 大大增加了从美湾到欧洲的运输需求。虽然美国出口 LNG 的很大一部分流向欧洲, 但船舶定位数据显示, 与今年早些时候相比, 前往亚洲的长距离运输船只已有所增加。

克拉克森证券分析师 Frode Mørkedal 表示:“LNG 运输势头正旺。”截至本周二, 克拉克森将基准三柴油发动机 (TFDE) LNG 运输船的现货运价评估为 101700 美元/天。效率更高的二冲程发动机 LNG 运输船 (MEGI 或 XDF 运输船) 运价估值为 170000 美元/天, 达到去年 12 月以来的最高点。

过去一个月, TFDE 船和 MEGI (XDF) 运输船的即期运费都跃升了 60%以上, 达到通常 11 月份的运价水平。

Jefferies 航运分析师 Omar Nokta 表示: 随着冬季的临近, LNG 运价将呈上升趋势。



Mørkedal 指出，租船人完全有动机花高价租船。根据上周的价格，购买美国天然气并将其运至欧洲的贸易商单次就可获利 1.33 亿美元，这相当于一艘 5 年船龄的 TFDE 船价的 74%。当前 TFDE 船的一年期租金为每天 17 万美元，而 MEGI 或 XDF 运输船为每天 22 万美元。

油轮运价也将达到 6 位数？

今年早些时候成品油轮一直处于亏损状态，之后随着俄乌危机升级导致的贸易流中断以及疫情封锁解除后运价出现反弹。在较长一段时期内，小型原油轮和成品油轮的表现都优于大型油轮，但如今这种价格倒挂已得到修正，大型油轮的表现再次优于小型油轮，当前所有油轮船型的运价都远远高于盈亏平衡点。

根据克拉克森的数据，一艘 2011 年建造的未配备脱硫塔的 VLCC 周二在现货市场上的平均运价为 54700 美元/天，月环比增长了 123%。

克拉克森估计，今年 1-7 月，2011 年建造的未配备脱硫塔的 VLCC 的平均运价仅为 2700 美元/天。2021 年全年，VLCC 的平均运价为 6600 美元/天，而盈亏平衡点约为 30000 美元/天。

VLCC 的低迷期似乎已经结束。Mørkedal 认为，今年冬季 VLCC 的运价可能会超过每天 10 万美元。

周二，克拉克森对船龄较大的未配备脱硫塔的苏伊士型油轮的现货运价估值为 41100 美元/天，阿芙拉型油轮为 47000 美元/天。

成品油轮保持出色表现

成品油轮板块的表现更为强劲。买家继续争夺柴油、汽油和航空燃料的供应。周二，克拉克森对船龄较大的未配备脱硫塔的 115000 载重吨 LR2 型成品油轮的现货运价估值为 64400 美元/天；75000 载重吨的 LR1 型成品油轮为 56500 美元/天；50000 载重吨的 MR 型成品油轮为 54200 美元/天。

成品油轮的运价能达到多高？Mørkedal 认为，欧盟即将对俄罗斯油品实施的禁令可能会将 LR2 型船运价推至每天 25 万美元的历史新高。

来源：中国远洋海运 e 刊



【近期干散货市场继续低迷】

航运界网消息，近期干散货市场继续低迷，船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新的周报中表示，“过去一周干散货市场出现了些许希望，来自澳大利亚和巴西的铁矿石出货量激增，帮助好望角型市场摆脱了自 7 月中旬以来陷入的低迷水平。鉴于澳大利亚和巴西的货运量分别比上周增长了 17%和 32%，这一增长值得注意。然而，鉴于这一积极影响仍处于初期，还为时过早，不能被归类为趋势转变，市场仍保持在脆弱水平，与 2020 年第一波疫情浪潮开始时以及 2016 年低迷的春季市场时的水平相同。”

Allied 的研究与估值主管 George Lazaridis 表示：“在如此低的表现水平上，近几个月来整体市场情绪受到相当大的打击是很自然的。与此同时，从整体需求基本面来看，未来市场的预期仍存在一定的不确定性，同时 G20 经济体经济指标不佳，特别是今年第四季度和 2023 年第一季度的预期仍存在相当大的市场风险。尽管 7 月下半月和几乎整个 8 月都出现了大幅回调，但许多市场人士仍认为，吨位供应方面的基本面是健康的。根据目前的订单，预计船队增长水平将处于历史最低水平。”

报告中还写道：“尽管如此，干散货市场的其他市场情况似乎要好得多。由于供应链中断继续推动粮食、煤炭和其他小额大宗商品交易，规模较小的大宗商品交易一直保持在好得多的水平，到目前为止它们的利率相对较高，尽管自 5 月份以来也曾面临大幅下跌。事实是，尽管全球经济形势不断恶化，总体上仍面临着负面压力，但有利因素仍相对发挥作用。因此，现在所有的焦点都坚定地放在中央政府将推出什么样的救助计划，以应对飙升的通胀，保护消费者，并避免我们目前似乎正在走向的全球衰退。”

来源：航运界

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.	753~758	980~985		Steady.
Tokyo Bay	511~516	778~783	1185~1190	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	S. E.	1100~1110	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.



Hong Kong	456~461	705~710	960~965	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	526	744	1055	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	411~416	703~708	913~918	+ 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.	735~740	1315~1320		Avails tight.
Rotterdam	441~446	690~695	957~962		Softer.
Malta	S. E.	725~730	1025~1030		Avails tight.
Gibraltar	S. E.	725~730	1065~1070		Steady.

截止日期: 2022-09-15

◆ 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	09/09/22	02/09/22	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	3,700	3,750	-50	-1.3%	
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	09/09/22	02/09/22	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	12,000	12,000	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	8,000	8,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	6,400	6,150	250	4.1%	
MR	52,000	4,400	4,350	50	1.1%	

截止日期: 2022-09-13



(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	13,000	Taizhou, China		Xingtong Shipping - , China	2,370	
7	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025-2026	H-Line Shipping, Pan Ocean, and SK Shipping - Korean consortium	21,440	on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2025	H-Line Shipping, Pan Ocean, and SK Shipping - Korean consortium	21,490	on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2025	JP Morgan - USA based	21,460	on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2025	Meiji Shipping	21,250	TC to Exxon Mobil
3	LNG	174,000 cbm	Hudong, China	2028	MOL	25,000	Long TC to ENN LNG Singapore
12	Container	16,000 teu	Yangzijiang, China	2024-2026	MSC - Swiss based	1,800	LNG dual-fuelled, GTT Mark III

◆ 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
XYG FORTUNE	BC	176,955		2006	Japan	2,080	Taiwan, PRC	BWTS fitted
NAVIOS CAMELIA	BC	75,162		2009	China	1,500	Undisclosed	
ULTRA TRUST	BC	61,225		2015	Japan	2,800	Eagle Bulk - U.S.A	BWTS scrubber fitted, eco
ASL GRACE	BC	60,259		2015	Japan	2,700	Undisclosed	BWTS fitted, eco
MEDI BANGKOK	BC	53,466		2006	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
MARVEL	BC	48,893		2001	Japan	1,050	Undisclosed	
AMBER L	BC	47,282		2000	Japan	950	Undisclosed	BWTS fitted
AQUARIUS 77	BC	35,737		2016	Philippines	2,100	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
OSAKA	CV	50,412	4,506	2008	S. Korea	6,000	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
TEMA	TAK	311,620		2005	Japan	3,400	Undisclosed	BWTS fitted
ABQAIQ	TAK	302,986		2002	S. Korea	3,070	Chinese	
LILA GUANGZHOU	TAK	159,149		2004	China	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
PIPER	TAK	114,809		2005	S. Korea	3,000	Middle East	BWTS & Scrubber fitted
ALBA	TAK	113,782		2005	S. Korea	3,200	Middle East	Ice 1A, BWTS & Scrubber fitted
STI RAMBLA	TAK	109,999		2017	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI ROSE	TAK	109,999		2015	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STRIDE	TAK	105,369		2009	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI BROOKLYN	TAK	49,990		2015	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI MERAUX	TAK	49,990		2014	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	*
STI TEXAS CITY	TAK	49,990		2014	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI VILLE	TAK	49,990		2013	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI BATTERSEA	TAK	38,734		2014	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STI WEMBLEY	TAK	38,734		2014	S. Korea	undisclosed	Scorpio Tankers	
STENA PRIMORSK	TAK	65,125		2006	Croatia	2,000	Undisclosed	
STENA PROVENCE	TAK	65,125		2006	Croatia	2,000	Undisclosed	en bloc each
STENA PERFORMANCE	TAK	65,065		2006	Croatia	2,000	Undisclosed	
ASTREA	TAK	40,158		2006	S. Korea	1,560	Undisclosed	Ice 1B, BWTS fitted, epoxy phenolic
AEON	TAK	18,041		2012	China	1,300	Undisclosed	at auction
SG BAHARI	TAK	9,600		2009	China	450	Turkish	
GUNGA	TAK	6,480		2009	Turkey			
GAZELA	TAK	6,479		2010	Turkey	1,400	Undisclosed	en bloc, Ice 1C
BW PRINCE	TAK/LPG	54,368		2007	S. Korea	4,500	Undisclosed	
CLIPPER SIRIUS	TAK/LPG	54,048		2008	S. Korea	5,000	Undisclosed	
SCALI REALI	TAK/LPG	3,804		2010	Turkey			
SCALI SANLORENZO	TAK/LPG	3,801		2010	Turkey	3,900	Undisclosed	en bloc*



◆ 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
DAWN LUCK	TAK	6,349	2,012	1991	Japan	672.00	
SEARICH	TAK	4,999	1,778	1992	S. Korea	672.00	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
CHEVAL BLEU	TAK	149,745	21,675	1995	Japan	605.00	

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
JIN SHING	TAK	4,785	1,711	1991	Japan	505.00	as is Batam

◆ ALCO 防损通函

【《防污公约》附件六有关生物燃料的使用】

Skuld 保赔协会收到越来越多有关于保赔险和船壳险的技术问题，其涉及市场上可用的船上生物燃料等级的使用，无论是作为替代燃料还是用于主机测试以供未来使用。

【2023 年 1 月 1 日起将删除印度洋高风险区 (HRA)】

印度洋区域海盗威胁大幅减少，海事行业组织已向国际海事组织(IMO)提交提案，在 2022 年 10 月 31 日召开的下一次海上安全委员会 (MSC-106) 中讨论相关事宜。根据所附的提案，明确申请于 2023 年 1 月 1 日 0 时 1 分 (UTC 时间) 删除印度洋高风险区 (HRA)。

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
2022-09-16	693.050	694.210	4.856	88.297	797.250	65.179	861.810	465.400	525.250
2022-09-15	691.010	692.030	4.860	88.048	801.350	65.231	864.650	468.790	527.470
2022-09-14	691.160	691.570	4.801	88.056	798.560	64.973	897.450	467.850	527.140
2022-09-13	689.280	699.650	4.841	87.820	807.180	65.206	871.320	475.700	531.920
2022-09-09	690.980	694.590	4.824	88.031	799.360	64.895	881.620	469.560	530.350

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	2.31557	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.01386
2 个月	--	3 个月	3.56529	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.12329	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	4.67214		

2022-09-14