



全一海运市场周报

2022.10 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.10.10 -10.14 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【节后市场继续调整 部分航线运价反弹】

国庆长假后，中国出口集装箱运输市场继续调整走势，运输需求较为疲软。多数远洋航线市场运价继续调整，部分航线运价开始出现反弹。10月14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1814.00点，较上期下跌5.7%。

欧洲航线：据研究机构 Sentix 公布的数据显示，欧元区10月份 Sentix 投资者信心指数为-38.3，较9月份继续下滑，创2020年5月份以来新低。欧元区进入冬季后高通胀的压力将进一步显现，未来欧洲央行仍面临较大的加息压力，工业产出面临进一步收缩的风险，未来经济面临衰退的可能性增大。长假后，运输需求的恢复情况并不理想，市场行情较为疲软，市场运价继续调整走势。10月14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2581美元/TEU，较上期下跌12.5%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，供需基本面不佳，即期市场订舱价格继续调整走势。10月14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2747美元/TEU，较上期下跌8.4%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，美国9月CPI同比增长8.2%，继续处于历史高位，并超出市场预期。居高不下的通胀水平促使美联储继续采取较为激进的加息策略，持续的紧缩政策将进一步加大美国未来经济衰退的风险。节后运输市场表现平淡，运输需求恢复较慢，供求关系不佳，市场运价延续节前下跌走势。10月14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2097美元/FEU和5816美元/FEU，分别较上期下跌12.6%和5.6%。

波斯湾航线：节后部分运力停航，供需基本面出现好转，即期订舱价格出现反弹。10月14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1171美元/TEU，较上期上涨28.4%。



澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求增长乏力，节后运输需求未出现反弹，供求平衡状况并不理想，本周市场运价继续下跌。10 月 14 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 1561 美元/TEU，较上期下跌 15.6%。

南美航线：节后运输需求表现平稳，供需基本面平衡。市场运价经过大幅调整后开始获得支撑，本周即期市场订舱价格小幅反弹。10 月 14 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 5120 美元/TEU，较上期上涨 1.9%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅上涨。10 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 1156.29 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【货源充足运力减少 综合指数企稳上扬】

国庆长假后，节日期间积压的终端补库意愿集中释放，大宗商品价格走高，采购提库节奏加紧。叠加北方大风影响船期，可用运力减少。货多船少局面下，沿海散货综合指数企稳上行。10 月 14 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 1172.46 点，较上期上涨 3.2%。

煤炭市场：市场需求方面，节后冷空气来袭，多地大幅降温，居民用电负荷回归正常，沿海八省电厂日耗下降至 187.4 万吨，存煤可用天数增加至 15.7 天。同时经过长假，化工等非电企业库存有所消耗，叠加终端消费好转，补库需求陆续释放。煤炭价格方面，节后部分产区受环保检查影响供给有所放缓，又遇大秦线检修及各地疫情防控，拉运效率明显下降，北方港口调入量环比下降 18.5 万吨。不过，在保供稳价政策背景下，相关企业通过落实煤炭中长期合同，做好供需生产协调，在供给收紧局面下，保障长协保供发运。同时，下游产业回暖、冬季储煤在即等需求利好因素，市场预期乐观，煤价继续上行。运价走势方面，国庆过后，受月初补库需求释放及煤价上涨，下游提库意愿积极，快船需求有所增加，市场货源充足。叠加北方冷空气和大风影响，船期有所延误，船舶周转率下降，市场可用运力减少，小船型更受青睐，船东挺价情绪较浓，沿海煤炭运价持续上涨。

10 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1201.15 点，较上期上涨 3.2%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 951.94 点，较上周上涨 10.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 38.1 元/吨，较上期上涨 3.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 46.6 元/吨，较上期上涨 5.1 元/吨。



金属矿石市场：节后虽然部分地区钢厂出现限产，但整体开工率维持高位，叠加经济刺激政策影响，消费终端流动性充裕，成材延续旺季特征，钢厂补库需求集中释放，铁矿发运处于高位。运输市场货源充足，叠加煤炭市场走好，矿石运力受挤占，运价企稳回升。10月14日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收880.05点，较上期上涨7.5%。

粮食市场：目前来看，10月份的市场粮源供应主要还是以9月份收获的玉米以及贸易商手中的陈粮为主，供给量相对有限。南北港口贸易利润持续倒挂，南方港口到货量维持低位，港口库存水平逐渐下降，补货需求增加。粮食运输市场本周货盘增多，运价受煤炭运输市场带动上涨。10月14日，沿海粮食货种运价指数报1280.5点，较上期上涨4.3%。

成品油市场：经历十一长假，地方炼厂虽然节前备货积极性偏低，但受国际原油假期期间宽幅走高影响，节后补货氛围十分乐观，地炼出货情况明显好转，市场活跃度提升拉动汽柴油价格走高。运输市场方面，主营公司运价回调，受连续冷空气的影响，船舶周转减缓，运力略显紧张，成品油运输市场价格大幅上涨。10月14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1085.94点，较上期上涨6.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【节后需求增长乏力 租金指数震荡下跌】

长假过后，海岬型船太平洋市场运输需求一度转好，但后续表现乏力，运价先涨后跌。巴拿马型船市场煤炭货盘有所减少，船东心态趋弱，租金震荡下行。超灵便型船市场同样受煤炭运输需求相对低迷表现影响，加之镍矿货盘因装港天气不佳受限，租金呈下行走势。10月13日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1500.07点，较9月29日下跌5.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。太平洋市场，上半周，“十一”长假过后，主要矿商均于市场询盘，运输需求集中释放，运力供给略显紧张，运价持续上涨。然而下半周开始，由于下游需求持续低迷，仅个别矿商询盘，富裕运力增多，船东心态逐步转弱，运价迎来回落。10月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13072美元，较9月29日下跌9.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.98美元/吨，较9月29日上涨2.4%。周初，在太平洋市场拉动下，远程矿航线运价迎来一波上涨。不过，由于该航线运输需求持续低迷，上涨势头难以延续，周中开始，市场步入震荡行情。10月13日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.617美元/吨，较9月29日上涨3.5%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场需求趋弱。太平洋市场，周初，国庆长假之后，中国买家回归市场，煤炭运输需求一度转好，租金呈小幅上涨走势。周中，我国进口煤需求转弱开始主导市场。由于气温较为适宜，电厂日耗下滑明显，下游观望情绪浓厚，进口煤采购节奏放缓。煤炭运输需求逐渐走弱，船货博弈加剧，巴拿马型船租金上涨势头难以维系，周中开始呈小幅下跌走势。10月13日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17069 美元，较 9 月 29 日下跌 2.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.475 美元/吨，较 9 月 29 日下跌 2.6%。粮食市场，周初，粮食市场活跃度一度反弹，市场询盘增多，加之油价上涨拉升成本，运价较大幅度上涨。周中开始，由于需求增量有限，运价上涨动力不足，呈震荡走势。10月13日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 51.82 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 7.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势下行。我国进口煤需求转弱对超灵便型船市场影响较大，电厂耗煤量下滑，存煤相对充裕，煤炭货盘缩减。此外，镍矿因装港天气不佳，新盘补充有限。运输需求总体低迷，节后也未见增多，过剩运力格局下，船东让价成交，租金承压下跌。10月13日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 14960 美元，较 9 月 29 日下跌 6.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.109 美元/吨，较 9 月 29 日下跌 2.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先跌后涨 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 10 月 7 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅大超预期，精炼油库存降幅超预期，汽油库存增加。美国上期原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 3.77%。OPEC+最新会议决定从 11 月开始，OPEC+将实行新一轮减产，降低了今明两年石油供应增长，全球石油库存增速大幅放缓；随着冬季的到来，取暖油的需求将上升，由于全球范围内的大量需求以及美国和法国的炼油厂问题，该燃料的库存一直很紧张。据全球最大石油生产商沙特阿美称，全球石油市场依然紧张，并表示如今闲置产能非常低；北约将加强欧洲防空力量，地缘紧张局势持续升级，助力油价升温。IMF 将 2023 年全球经济增长预期从 7 月份的 2.9%下调至 2.7%，全球经济衰退预期限制了油价涨幅。本期布伦特原油期货价格波动上行，周四报 94.80 美元/桶，较 9 月 29 日上涨 7.11%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价先跌后涨，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价波动盘整。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨。10 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1497.11 点，较 9 月 29 日下跌 5.4%。

超大型油轮（VLCC）：本周周初市场在国庆长假后安静不少，大西洋航线气氛依旧平淡，船东情绪面转弱，部分租家抓住时机进场，通过私下拿船减少出货的曝光程度，持续给市场降温；下半周由于欧洲罢工的原因大西洋航线船期拉长，加上各种替代船打乱了相对稳定的市场，大西洋航线小幅上扬；中东航线



10 月下旬货盘已所剩无几，下周 11 月上旬货盘即将进场，船东将会持续推进市场，出货量和出货节奏将决定后期市场的走势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS84.04，较 9 月 29 日下跌 6.24%，CT1 的 5 日平均为 WS82.60，较上周平均下跌 15.89%，TCE 平均 4.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS85.58，下跌 4.2%，平均为 WS84.48，TCE 平均 5.2 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上涨至 WS146（TCE 约 4.5 万美元/天）。黑海到地中海航线运价小幅上涨至 WS185（TCE 约 7.7 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下跌，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS208（TCE 约 3.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS225（TCE 约 6.2 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS204（TCE 约 6.5 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS224（TCE 约 7.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS199（TCE 约 3.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS191（TCE 约 3.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线均涨跌互现，综合小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS249（TCE 约 2.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS191（TCE 约 2.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS196（TCE 约 3.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS202 水平（TCE 约 1.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS270（TCE 约 2.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国际油轮继续上涨】

10 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1194.29 点，环比下跌 0.10%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 0.93%，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 2.37%及 0.07%，内河散货船价综合指数与上周持平。

国际干散货船二手船价格所有船型连续几周全部下跌，巴拿马型散货船价格已经低于相同船龄的超灵便型散货船。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 2210 万美元，环比下跌 4.15%；57000DWT 吨级散货船估值 2785 万美元，环比下跌 0.29%；75000DWT 吨级散货船估值 2710 万美元，环比下跌 3.76%；170000DWT 吨级散货船估值 4225 万美元，环比下跌 1.28%。本期，国际二手散货船市场成交平稳，共计成交 17 艘（环比持平），总运力 127.35 万载重吨，总成交金额 32727 万美元，平均船龄 11.41 年。

国际油轮二手船价格除苏伊士型油轮下跌外，其余船型全部上涨，VLCC 油轮突破 9000 万美元。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3350 万美元，环比上涨 0.89%；74000DWT 吨级油轮估值 3334 万美元，环比上涨 0.54%；105000DWT 吨级油轮估值 5308 万美元，环比上涨 1.32%；158000DWT 吨级油轮估值 5612 万美元，环比下跌 1.24%；300000DWT 吨级油轮估值 9014 万美元，环比上涨 2.51%。本期，国际油轮二手船市场成交量与上周相比有所减少，总共成交 19 艘（环比减少 5 艘），总运力 219.05 万载重吨，总成交金额 54175 万美元，平均船龄 14.95 年。

国内沿海散货船二手船价格延续有涨有跌势态，涨跌幅度均不大。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 234 万人民币，环比下跌 0.31%；5000DWT 吨级散货船估值 1421 万人民币，环比上涨 0.26%。本期，国内沿海二手散货船市场无成交记录。

国内内河散货船二手船价格同样呈现涨跌不一的状态，个别船型下跌幅度较大。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 49 万人民币，环比下跌 0.37%；1000DWT 吨级散货船估值 120 万人民币，环比下跌 4.66%；2000DWT 吨级散货船估值 258 万人民币，环比上涨 2.41%；3000DWT 吨级散货船估值 354 万人民币，环比上涨 2.53%。本期，国内内河二手散货船市场成交平稳，成交数量与上周相比有少量增加，总共成交 32 艘（环比增加 6 艘），总运力 9.20 万载重吨，总成交金额 8093.11 万人民币，平均船龄 10.88 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

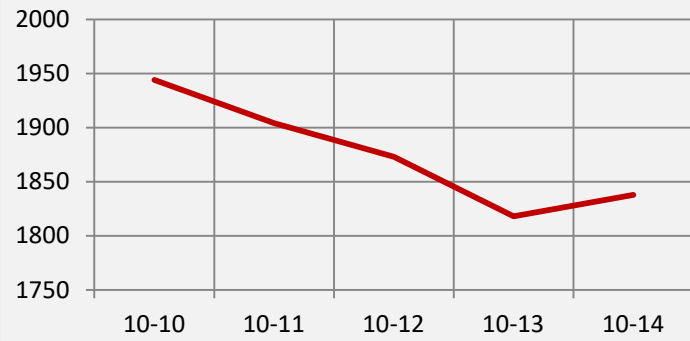
(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

波罗的海指数	10月10日		10月11日		10月12日		10月13日		10月14日	
BDI	1,944	-17	1,904	-40	1,873	-31	1,818	-55	1,838	+20
BCI	2,341	-55	2,246	-95	2,199	-47	2,094	-105	2,166	+72
BPI	2,228	-7	2,196	-32	2,147	-49	2,088	-59	2,081	-7

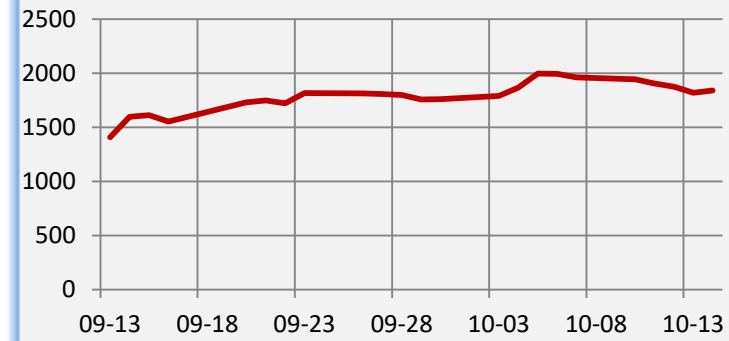


BSI	1,714	+8	1,714	0	1,708	-6	1,696	-12	1,690	-6
BHSI	1,034	+1	1,032	-2	1,024	-8	1,020	-4	1,012	-8

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	07/10/22	30/09/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,000	14,500	2500	17.2%
	一年	15,000	12,500	2500	20.0%
	三年	14,750	13,000	1750	13.5%
Pmax (76K)	半年	17,000	16,000	1000	6.3%
	一年	15,750	15,000	750	5.0%
	三年	12,750	12,500	250	2.0%
Smax (55K)	半年	19,000	18,250	750	4.1%
	一年	15,250	14,750	500	3.4%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	16,000	15,500	500	3.2%
	一年	13,500	13,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2022-10-11

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Crimson Empress' 2014 82250 dwt dely La Coruna 19/20 Oct trip via NC South America redel Skaw-Spain \$19,000 - Oldendorff

'Theresa Jilin' 2012 81680 dwt dely Masinloc 13/15 Oct trip via Indonesia redel Philippines \$15,000 - Oldendorff

'Sakizaya Ace' 2013 74936 dwt dely Gibraltar 15/17 Oct trip via EC Canada redel Singapore-Japan \$26,000 - cnr



'Seastar Vulcan' 2015 39810 dwt dely Bahrain prompt trip redel WC India intention fertilizer \$17,750 - Lauritzen

'Caipirinha' 2015 38668 dwt dely South China prompt trip redel Mediterranean \$23,500 - Western Bulk Carriers

'Tsukuyomi Eternity' 2021 37116 dwt dely Paradip prompt trip redel Continent intention steels \$19,250 - cnr

'Stellar Enguri' 2012 33677 dwt dely Karwar prompt trip via Murmugao redel Arabian Gulf intention iron ore \$13,000 - Shenship

'Golden Maple' 2009 32527 dwt dely Jebal Ali prompt trip redel Colombo intention wheat \$14,000 - AGR

4. [航运&船舶市场动态](#)

【未来油轮市场波动将加剧】

油轮市场即将进入一个大波动时代。船舶经纪公司 Intermodal 在其最新周报中表示，对俄制裁实施之际，俄罗斯面临着将能源出口从欧洲转向东方的挑战。

Intermodal 分析师 Chara Georgousi 表示，今年 2 月前，俄罗斯 60%的石油出口通过管道或海运流向欧洲国家，约 20%流向中国。此后，石油逐渐转向主要的亚洲进口国中国和印度，以及一些新的规模相对较小的进口国，如斯里兰卡、埃及和印度尼西亚。目前，俄罗斯 85%的产量集中在西西伯利亚、蒂马诺-伯朝拉（Timan-Pechora）和伏尔加乌拉尔地区，出口主要通过黑海和波罗的海港口。出口地的转移使航程增加了 3 倍，成本和运费也随之上涨。由于上述地区和俄罗斯东部港口之间存在物流瓶颈，且基础设施不足，俄石油出口的重新布局面临挑战。

西方制裁促使俄罗斯增加东西伯利亚油田的产量。过去 10 年，东西伯利亚油田的石油产量已逐渐飙升至 70 万桶/日。据估计，未来 10 年，西西伯利亚油田的石油产出将减少 200 万桶/日。俄罗斯石油公司 Vostok Oil 大型项目位于东西伯利亚和西西伯利亚北部交界处，预计到 2030 年，日产量将增加 150 万桶，目标为 200 万桶。该项目还包括 Bukhta Sever 港的建设工程，该港将成为俄罗斯最大的石油码头，并推动北极航线的发展。与苏伊士运河航线相比，通过北极航线到远东的航程可以节省多达 20 天。虽然北极航线将为托运人提供更大的灵活性，并有助于缓解当前供应链的紧张，但其季节性运营也会带来一些



不利因素。科学家估计，到 2035 年，北极航道在夏季将不再结冰，但预测不确定性将消解航运成本和时间节省的优势。

Georgousi 指出，总体而言，在中期和未来 5 年内，全球石油市场将加剧动荡。随着能源市场的调整，俄罗斯将被迫重新选择出口地，但该国与亚洲客户建立关系的效率尚待观察。

船舶经纪公司 Banchemo Costa 的数据显示，2022 年前 8 个月，全球原油装载量同比增长 8.2%，达到 13.424 亿吨，远高于 2021 年同期的 12.404 亿吨，但略低于 2020 年同期的 13.432 亿吨。今年 1—8 月，沙特阿拉伯出口同比增长 20.2%，达到 2.373 亿吨，高于疫情前的水平；同期，其他海湾国家的海运量也同比增长 9.9%，达到 3.402 亿吨，但仍低于疫情前的水平；美国的出口量同比增长 22.0%，创下了 1.057 亿吨的历史新高。

俄罗斯是世界上第二大海上原油出口国，仅次于沙特阿拉伯，今年迄今占全球原油出口量的 11.1%。2022 年前 8 个月，俄罗斯出口了 1.484 亿吨原油，同比增长 16.1%。

从俄罗斯港口装运的原油中，约 68%由阿芙拉型油轮承运，苏伊士型油轮的占比则为 31%，而 2021 年，只有 21%的原油由苏伊士型油轮承运，阿芙拉型油轮的占比达 78%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【亚洲-美国运价，已跌至疫情前水平】

上周，从东亚和中国到美国的集装箱运价继续下降，已经接近疫情开始时的水平，原因是需求下降，并且叠加了国庆黄金周。

根据在线货运市场和平台提供商 Freightos 的波罗的海指数，到美国西海岸的集装箱船运费比去年同期降低 85%，而到美国东海岸的运费比去年同期降低 66%。

Freightos 研究主管 Judah Levine 表示，运费上一次达到当前水平是在 2020 年 6 月，当时运费的水平在 COVID-19 大流行期间首次开始上涨。

“这个价格仅比 2018 年 10 月高出 5%。” Judah Levine 说。Judah Levine 表示，一些行业分析师预测，运价可能很快会跌破收支平衡点，这意味着航运公



司可能会亏本运送集装箱。

“经营小型船舶的小型承运人——其中许多人支付昂贵的租船费,并且随着即期费率飙升成为跨太平洋地区的新进入者——目前运营着约三分之一的跨太平洋运力,他们可能最容易受到运价下跌导致运营无利可图的影响。” Judah Levine 说。

美国消费需求降低 将使运费进一步失去支撑

根据美国国家零售基金会的数据,尽管零售额继续增长,但预计到 2022 年底,美国主要集装箱港口的进口量将降至近两年来的最低水平。

今年早些时候,由于洛杉矶(LA)和长滩(LB)的西海岸港口出现严重拥堵,许多进口商在假日提前订购。

NRF 负责供应链和海关政策的副总裁乔纳森·戈尔德说:“今年年初,许多零售商大量进口了商品,以应对不断上升的通胀和持续的供应链中断问题。”

乔纳森·戈尔德表示,尽管销量下降,但零售商仍面临供应链上的挑战,包括美国港口和多式联运铁路堆场的拥堵问题。

港口排队有所缓解

根据南加州海洋交易所(MESC)的数据,美国西海岸港口 LA 和 LB 的拥堵水平在 1 月份达到 109 艘的高位后,等待卸货的集装箱船数量在数周内已经稳定在个位数,但拥堵转移到了美国海湾和东海岸的港口。

根据德国集装箱航运巨头赫伯罗特方面的消息,美国东海岸的积压订单仍然存在,尽管一些订单略有缓解。

萨凡纳港的船舶排队仍然是最大的,休斯顿港的积压情况有所缓解,目前有 18 艘船舶停泊,低于前一周的 20 艘。截至 10 月 5 日,纽约-新泽西港口有 10 艘集装箱船等待泊位,低于前一周的 12 艘。



【德路里：如何应对集运市场下滑趋势】

德路里在其最新集装箱预测报告中指出，集运板块目前正进入一个可控的下滑期，运力管理将是决定班轮公司收益的关键。

过去两年，需求激增叠加长期的供应链拥堵推升了班轮公司的营收。从 2020 年第二季度到 2022 年第二季度，整个行业的息税前利润达到 4000 多亿美元。

然而，高通胀削弱了消费者的消费能力，即期运价连续 7 个月下跌，班轮公司不得不更加努力经营才能保持一定的利润。

班轮公司是否拥有应对即将到来的供应过剩冲击的工具？

在德路里看来，进入下滑期，班轮公司下一步的行动将在很大程度上决定他们将在超级周期中获得多少收益。如果失败，该行业将回到疫情前的低利润状态。

运力管理是班轮公司面临的巨大挑战。首先，随着供应链阻塞的逐渐缓解，拥堵的运力得到释放，预计到 2023 年，供应链瓶颈仅占据约 7% 的有效运力。其次，船东将他们的大量利润花在了投资新船上，预计明年将交付约 260 万标准箱的运力。

需求下降则是班轮公司面临的又一个挑战。由于 GDP 预测下调，德路里将 2022 年集运需求增幅预期下调至 1.5%，2023 年的需求增幅预期下调至 1.9%。

德路里认为，在班轮公司合并和联盟重组之后，船东比以往任何时候都更有能力应对“危机”，他们将采取适当的运力调整措施，以确保市场软着陆。

德路里表示，为了维持盈利，班轮公司将减少使用老旧及污染严重的船只，预计 2023 年拆船量将接近历史最高水平。此外，船东还将推迟新船交付并增加闲置运力。假设承运人采取上述举措，预计有效运力将净增长 11.3%。

据德路里预计，2024 年集运市场形势将与 2023 年相似。

来源：中国远洋海运 e 刊



【集装箱船拆解量将增加？专家称目前只有 2 艘】

近期，集装箱航运市场呈下降趋势，拆船市场能否因此吸引更多老旧集装箱船？船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中表示，有关集装箱船流入拆船市场的传言开始增多，但实际操作仍尚待时日。今年迄今，只有 2 艘支线集装箱船送拆，且是最近的交易，许多候选的待拆船舶仍被锁定在今年早些时候签订的租船合同中。

Clarkson Platou Hellas 认为，随着集运市场进一步走软，拆船市场可能会在 2023 年走强，而随着明年新增运力的投放，预计将有更多的老旧集装箱船报废。但当前可拆解运力确实不多，无法满足拆船厂的需求。一年一度的 Tradewinds 船舶回收会议即将在迪拜召开，预计箱船达成交易的可能性并不大。

船舶现金买家 GMS 则表示，最近几周，由于钢板价格波动、印度次大陆国家的货币贬值，因此很难衡量当前拆船价格到底处于什么水平，也很少有买家有能力获得信用证并获得大型船只。土耳其市场也不容乐观，拆船情绪依然低迷，里拉汇率已在本周创下历史新低，板材价格也处于低位。对于船舶现金买家来说，这是一段令人沮丧的时期，将船只运送到一个陷入困境的拆船市场变得越来越困难。不过，VLCC 市场的反弹恰逢其时，几乎所有油轮都忙于运营。因此，今年年底似乎会像过去两个季度一样平静，预计明年将有更多船只涌入拆船市场。

来源:中国远洋海运 e 刊

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.	771~776	1059~1065		Steady.
Tokyo Bay	465~470	790~795	1145~1150	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	752~760	1190~1195	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	420~425	725~730	1045~1050	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	504	790	1125	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	410~415	731~736	1080~1090	+ 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.	720~725	1360~1365		Steady.
Rotterdam	405~410	640~645	1109~1114		Softer.
Malta	S. E.	690~700	1175~1180		Steady.
Gibraltar	S. E.	690~695	1249~1255		Steady.

截止日期: 2022-10-13

◆ 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	07/10/22	30/09/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,400	6,400	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,650	3,650	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,400	3,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	07/10/22	30/09/22	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	6,400	0	0.0%	
MR	52,000	4,400	4,400	0	0.0%	

截止日期: 2022-10-11

(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
6	Container	17,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2025	Maersk - Danish	18,850	methanol fuelled
2	Tanker	157,000	DH Shipbuilding, S. Korea	2024	Euronav - Belgian	7,500	scrubber fitted



2	Tanker	115,000	DH Shipbuilding, S. Korea	2025	Atlas Maritime - Greek	6,400	
2+2	VLEC	99,000 cbm	Jiangnan, China	2025	Pacific Gas	13,000	Ethane dual fuelled
2	LNG bunkering	8,200 cbm	CIMC, China	2024	Fratelli Cosulich	4,500	
1	FPSO	225,000 bopd	Sembcorp Marine, Singapore	2026	Petrobras - Brazilian	305,000	P-82 project
1	FSRU	170,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2023	Excelerate Energy - USA	Undisclosed	LOI stage, LNG regasification system, dualfuelled, selective catalytic reduction system, boil-off gas management

◆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
AGIA TRIAS	BC	185,820		2002	Japan	1,500	BEKS - Turkish	
LILA NANTONG	BC	171,009		2003	Japan	1,600	Undisclosed	
DARYA MOTI	BC	80,545		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
DARYA JYOTI	BC	80,545		2010	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	*
BELLATRIX	BC	77,053		2006	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
NAVIOS SYMMETRY	BC	74,476		2006	China	1,200	Undisclosed	BWTS fitted
NORD BISCAY	BC	62,625		2019	Japan	3,250	Undisclosed	BWTS, Scrubber
BERGE TRONADOR	BC	61,087		2020	China	3,280	Greek	BWTS fitted
SENIORITA	BC	58,300		2008	Philippines	1,560	Undisclosed	BWTS fitted
TERESA OETKER	BC	58,018		2010	China	1,610	Greek	BWTS fitted
OCEAN ADVENTURE	BC	57,814		2015	Japan	2,300	Japanese	BWTS fitted
CAS AVANCA	BC	55,561		2009	Vietnam	1,470	Undisclosed	BWTS fitted
AZZURA	BC	52,050		2004	Japan	1,290	Undisclosed	
JIN YAO	BC	52,050		2004	Japan	1,300	Undisclosed	
HIMAWARI K	BC	37,786		2015	Japan	2,150	Greek	BWTS fitted
SUNRISE BRIGHT	BC	36,371		2014	Japan	2,200	Chinese	old sale
NORDIC OSLO	BC	35,866		2012	China	1,800	Undisclosed	Logs Fitted



LODESTAR PACIFIC	BC	33,393	2001	Japan	1,980	Greek	BWTS fitted
ANSAC CHRISTINE NANCY	BC	32,836	2013	Japan	1,730	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
GRIKOS	BC	30,439	2006	Japan	1,270	Greek	

集装箱船							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
NORTHERN JASPER	CV	108,804	8,814	2009	S. Korea	8,500	MSC - Swiss eco
GENOVA	CV	50,532	4,253	2007	China	4,500	MSC - Swiss Scrubber fitted
X-PRESS MAKALU	CV	39,000	2,714	2008	Poland	2,500	MSC - Swiss
JSP TITAN	CV	14,587	1,122	1996	Germany	580	Undisclosed BWTS fitted, incl TC attached at \$12,000 pd until June
SUNNY LOTUS	CV	12,581	1,043	2013	S. Korea	1,550	S. Korean
AS LAETITIA	CV	11,850	957	2007	China	1,600	U. S. A

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)	备 注
THORCO LEGACY	GC	16,954		2014	Japan	1,400	Undisclosed BWTS fitted
ADASTAR	GC/MPP	21,146	592	1998	S. Korea	850	Undisclosed BWTS fitted, OHBS
SAINT NICHOLAS	GC/TWK	16,901		2012	Japan	undisclosed	Undisclosed BWTS fitted

油 轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
PRINCESS MARY	TAK	306,206		2004	Japan	4,850	Undisclosed
CITY OF TOKYO	TAK	303,994		2004	Japan	4,900	Undisclosed
ROWAN	TAK	299,988		2001	Japan	2,980	Chinese BWTS fitted, Non IACS
LATIN VENTURE	TAK	299,988		2001	Japan	3,100	Chinese
ALBURAQ	TAK	112,521		2008	S. Korea	7,000	Undisclosed en bloc
SEA LEGEND	TAK	112,511		2008	S. Korea		
ALPINE PLYMOUTH	TAK	74,606		2011	S. Korea	11,000	Denmark en bloc**
ALPINE PEMBROKE	TAK	74,602		2010	S. Korea		
ALPINE PACIFICA	TAK	74,554		2011	S. Korea		
ALPINE PEARL	TAK	74,552		2011	S. Korea		



KARADENIZ POWERSHIP ANATOLIA	TAK	72,515	2004	S. Korea	1,300	Turkish	
ARIEL	TAK	71,498	2004	S. Korea	1,900	Middle East	BWTS, Scrubber
ENERGY PROGRESS	TAK	46,606	2008	S. Korea	4,000	Teodor Shipping	en bloc***
ENERGY PUMA	TAK	46,549	2008	S. Korea			
SWIFT OMAHA	TAK	46,087	2010	S. Korea	2,550	Greek	BWTS fitted
AURORA EXPRESS	TAK	45,770	2002	Japan	1,000	Seven Islands - Indian	epoxy coated
ALICUDI M	TAK	40,083	2004	S. Korea	1,400	Undisclosed	
CHEM TIGER	TAK	20,622	2003	Japan	1,110	Undisclosed	BWTS fitted
PROGRESS	TAK/LPG	58,560	2009	S. Korea	5,000	Foresight Group - U.K	
CLIPPER	TAK/LPG	56,864	1992	Japan	1,500	Far East	
GAS TIGERS	TAK/LPG	54,675	2016	S. Korea	6,300	Swiss Chem Gas - Greek	eco, basis forward delivery
GAS GROUPE	TAK/LPG	26,416	2009	S. Korea	3,200	Undisclosed	
PACIFIC SATURN	TAK/LPG	23,724	2019	China	23,300	JV between Navigator Gas & Greater Bay Gas	en bloc*
PACIFIC MARS	TAK/LPG	23,708	2019	China			
PACIFIC MERCURY	TAK/LPG	23,704	2019	China			
PACIFIC VENUS	TAK/LPG	18,599	2018	China			
PACIFIC JUPITER	TAK/LPG	18,599	2018	China			

◆ 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
PETROGAS 05	TAK/GAS	1,042	904	1989	Japan	undisclosed	
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
FALCON SPIRIT	OTHER/OFFSH	124,472	22,595	1986	S. Korea	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
THEODOROS I. V.	TAK	45,374	12,626	1999	Ukraine	605.00	as is Fujairah



◆ [ALCO 防损通函](#)

【欧盟对俄罗斯实施第八轮制裁】

欧盟于 10 月 6 日通过了第八轮制裁措施，以回应俄罗斯对乌克兰持续的军事活动。

欧盟的这一轮措施包括了一系列的条例和决议，具体细节可浏览此链接，其中欧盟理事会条例（Council Regulation (EU) 2022/1904）（以下简称“条例”）对协会及其会员尤为重要。该条例进一步修订了较早前的条例 2014/833。

除了对一些新的个人和实体实施资产冻结外，该条例还包括以下与航运相关的特别规定：

【小心绷紧的缆绳】

英国 MAIB 警告称，尽管已发布相关的危险指南，但由于缆绳断裂回弹导致的系泊甲板致命事故仍在发生。

一直以来，系泊缆绳绷断都与 Gard 理赔记录中一些最为严重的人身伤亡事故有关联。使用磨损的系泊缆绳、绞车刹车过紧、或者船舶突然移动是造成绳索受力超出其断裂极限并绷断的几种主要原因。

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
2022-10-14	710.880	695.960	4.834	90.560	806.470	65.892	895.960	448.680	518.450
2022-10-13	711.010	691.990	4.859	90.585	791.130	65.770	908.010	447.290	516.020
2022-10-12	711.030	692.430	4.894	90.578	784.420	65.552	906.440	447.450	517.850
2022-10-11	710.750	691.070	4.888	90.542	788.670	65.470	883.250	448.150	517.020
2022-10-10	709.920	692.470	4.891	90.437	787.480	65.346	883.120	452.360	517.760

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	3.06171	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.41214
2 个月	--	3 个月	4.07914	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.53857	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.10600		

2022-10-13

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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