



全一海运市场周报

2022.10 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.10.24 - 10.28 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场持续调整 多数航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情继续调整走势，运输需求总体表现不佳，多数远洋航线市场运价延续下行走势，拖累综合指数继续下跌。10月28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1697.65点，较上期下跌4.6%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区10月份综合 PMI 初值为47.1，创近23个月以来新低，也连续四个月低于“荣枯线”。数据显示欧元区经济状况继续下滑，制造业活动进一步走弱，尤其是能源密集型行业产出受到较大冲击。此外，在通胀问题未明显改善的情况下，居民生活成本飙升，服务业相关活跃度也加速下滑。当前欧洲经济基本面逐渐走弱，经济衰退风险不断加大。本周，运输需求继续表现疲软，供需基本面不佳，市场运价继续调整走势。10月28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2102美元/TEU，较上期下跌11.6%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格延续下跌走势。10月28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2344美元/TEU，较上期下跌8.7%。

北美航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，美国10月 Markit 制造业 PMI 初值49.9，创2020年6月份以来新低，低于市场预期。本周，运输市场表现不理想，运输需求增长乏力，供求关系转弱，市场运价延续下行走势。10月28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1902美元/FEU 和 5318美元/FEU，分别较上期下跌6.3%和5.7%。

波斯湾航线：近期该航线表现较好，货量总体保持稳定，部分航商继续控制运力投放，支撑市场运价在本周继续上涨。10月28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1727美元/TEU，较上期上涨19.0%。

澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求基本保持平稳，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡状况不理想，即期市场订舱价格延续下行走势。10月



28 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 1354 美元/TEU，较上期下跌 9.6%。

南美航线：目的地国家经济基础薄弱，通胀高企。运输需求表现疲软，供需基本面转弱，市场运价继续下行。10 月 28 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 4541 美元/TEU，较上期下跌 10.2%。

日本航线：运输市场总体平稳，市场运价小幅下跌。10 月 28 日，中国出口至日本航线运价指数为 1159.23 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求骤减船多货少 综合指数调头下行】

本周受多股冷空气先后影响，各地普遍降温明显，采购拉运积极性骤减，北方锚地等候货船增多，船多货少格局下，沿海散货综合指数调头下行。10 月 28 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 1192.46 点，较上周下跌 2.5%。

煤炭市场：市场需求方面，受入秋后北方冷空气频繁南下影响，沿海大部分区域降温明显，居民用电负荷继续下行，沿海八省电厂日耗回落至 167.6 万吨。同时北方地区雨雪频繁，局部地区降温幅度较大，冬季储煤提前开启，各地电厂库存稳步攀升至 3160 万吨，存煤可用天数增至 19 天。煤炭价格方面，受大秦线秋季检修期延长，及煤炭产区运输受阻，市场煤供给紧张局面不改，北方港口调入量环比再降 14.7 万吨。但正逢用煤淡季，叠加下游库存充足，终端对高煤价接受度偏低，市场成交僵持，煤价走势趋稳。运价走势方面，大秦线检修延期，北方资源集港效率下降明显，到港货源紧张，煤价居高不下，但需求终端对高煤价接受程度较低，电厂补库以长协刚需为主，市场观望情绪较浓，华南部分需求转向进口煤，内贸市场需求走弱。运输市场货源稀少，北方锚地等候货船增多，船多货少局面加剧，沿海煤炭运价持续下行。

10 月 28 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1221.23 点，较上周下跌 3.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 872.33 点，较上周下跌 15.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 33.1 元/吨，较上周下跌 7.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 44.8 元/吨，较上周下跌 7.6 元/吨。



金属矿石市场：本周受地产终端需求拖累，铁水产量继续下降，带动原材料需求下行。供给端受钢厂利润压缩，成材价格下降影响，生产积极性不佳。主流钢厂产能缩减，供需双弱格局难改。运输市场受煤炭市场惨淡影响，运力富余，金属矿石运输市场运价大幅回落。10月28日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收861.09点，较上周下跌9.2%。

粮食市场：随着国内新粮上市，下游采购意愿积极，叠加美元走强，国际谷物价格扰动，进口成本居高不下，进口量显著下降，内贸需求尚有提升空间叠加消费终端猪肉价格走势强劲，饲料需求向好，价格稳居高位，南方采购需求不断玉米价格稳步上涨，粮食供需基本面维持向好。运输市场受沿海市场整体船多货少影响，锚地等候货船偏多，沿海粮食运输市场运价趋稳。10月28日，沿海粮食货种运价指数报1305.16点，较上周上涨0.2%。

成品油市场：由于柴油等成品油出口利润可观等因素，中国9月成品油出口量创15个月来新高。同时，因消费税等原因，市场大批炼厂处于检修停产状态，市场供应紧张，油价坚挺，柴油保持限价惜售，下游维持刚需补货节奏，市场投机操作氛围偏弱，成品油运价小幅走跌。10月28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1109.18点，较上周下跌0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求转弱 租金指数止涨回落】

本周，国际干散货运输市场三大船型全线走跌。海岬型船市场长航线需求持续低迷，运力集中在太平洋市场，运价整体下行。巴拿马型船和超灵便型船市场煤炭、粮食等货盘均不给力，日租金纷纷承压下行。整体而言，三大船型需求转弱，租金指数止涨回落。10月27日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1383.47点，较上周四下跌9.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。太平洋市场，上周末，澳洲主要矿商齐聚市场并积极询盘，运输需求集中释放，运价阶段性上涨。本周初，由于新加坡休假，市场相对安静，运价有所回调。之后，虽然澳大利亚货盘稳定放出，但长航线货盘依然偏少，船东空放意愿较低，运力普遍集中在太平洋市场，且FFA远期合约价格走跌，太平洋市场运价继续下跌。10月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为12155美元，较上周四下跌8.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.786美元/吨，较上周四下跌3.3%。本周，远程矿航线维持低迷态势，巴西货盘较少，市场缺乏利好因素，运价仍在下行通道中。10月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为20.471美元/吨，较上周四下跌7.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场弱势下行。太平洋市场，随着前期恶劣天气造成的影响逐渐消除，市场可用运力逐渐增多；需求方面，随着国内温度降低，电厂日耗下降，11月初装期的印尼煤炭货盘不多，而粮食市场也不活跃，太平洋市场整体船多货少，日租金承压下行。10月27日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16688 美元，较上周四下跌 7.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.110 美元/吨，较上周四下跌 4.8%。粮食市场，美湾密西西比河干旱状况仍未有大的改善，出货仍受阻，美西和南美粮食市场也不活跃，粮食运价继续下跌。10月27日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 48.520 美元/吨，较上周四下跌 5.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下跌。本周东南亚市场仍未走出疲软态势，由于电厂日耗持续下降，印尼回国煤炭需求趋缓，镍矿、钢材等货盘也无明显起色，运力供给明显过剩，东南亚市场日租金继续下跌。10月27日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13065 美元，较上周四下跌 11.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.928 美元/吨，较上周四下跌 6.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价由涨转跌 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21日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期、精炼油库存意外增加、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 1.94%。尽管美国原油库存增加，但美国原油出口量创下纪录高位，提振了对需求的乐观情绪，同时美元的走软和美联储放缓升息步伐支撑油价。俄乌冲突升级，俄军进行核力量演习，地缘紧张局势加剧，美国和欧盟正在落实对俄罗斯油价实施上限的计划，引发供应紧缺担忧。世界银行周三表示，在俄乌冲突后油价飙升 60%，预计 2023 年能源价格将下跌 11%，全球经济衰退的担忧给油市增压。本周布伦特原油期货价格小幅回暖，周四报 96.34 美元/桶，较 10 月 20 日上涨 4.22%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止涨转跌，苏伊士型油轮运价蒸蒸日上，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价由涨转跌。10月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1771.47 点，较 10 月 20 日下跌 7.0%。

超大型油轮 (VLCC)：本周市场交投下降不少，因上周中东 10 月末和 11 月初装期货盘集中释放，同时大西洋航线也十分活跃，把市场推向了今年的高位；峰值后整体货量后劲不足，租家则看准时机，控制出货曝光度，给市场施压。随着市场活跃度的下降，又将重回船多货少的基本面，不少货盘都开始收到多个报价。目前的 WS 点位和 TCE 水平对船东来说仍在比较容易接受的范围，可妥协的空间相对较大；在没有足够货量的支持下，市场短期内将承压下行。周



四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS99.54，较 10 月 20 日下跌 8.23%，CT1 的 5 日平均为 WS103.49，较上周平均上涨 1.62%，TCE 平均 6.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS101.14，下跌 5.5%，平均为 WS104.49，TCE 平均 7.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平蒸蒸日上。西非至欧洲市场运价上涨至 WS185（TCE 约 6.7 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS204（TCE 约 8.7 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续涨势，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上涨至 WS406（TCE 约 10.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS237（TCE 约 6.8 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS209（TCE 约 6.8 万美元/天）。波罗的海短程运价保持在 WS234（TCE 约 7.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS226（TCE 约 4.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS223（TCE 约 4.9 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线下滑，综合小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS266（TCE 约 2.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS210（TCE 约 2.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS192（TCE 约 3.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS175 水平（TCE 约 1.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS283（TCE 约 2.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【VLCC 油轮由涨转跌 沿海散船成交低迷】

10 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1195.00 点，环比下跌 0.67%。其中，国际油轮船价综合指数、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 0.74%、1.33%、0.26%及 1.00%。

国际干散货船二手船价格除巴拿马型散货船有小幅上涨外，其余船型均有下跌，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 2096 万美元，环比下跌 4.65%；57000DWT 吨级散货船估值 2690 万美元，环比下跌 0.61%；75000DWT 吨级散货船估值 2831 万美元，



环比上涨 0.55%；170000DWT 吨级散货船估值 4173 万美元，环比下跌 0.34%。本期，国际二手散货船市场成交相对平稳，共计成交 17 艘（环比减少 13 艘），总运力 122.03 万载重吨，总成交金额 28685 万美元，平均船龄 11.24 年。

国际油轮二手船价格除 VLCC 油轮有较大幅度下跌外，其余船型继续上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3477 万美元，环比上涨 1.56%；74000DWT 吨级油轮估值 3378 万美元，环比上涨 0.39%；105000DWT 吨级油轮估值 5402 万美元，环比上涨 1.31%；158000DWT 吨级油轮估值 5653 万美元，环比上涨 0.67%；300000DWT 吨级油轮估值 8612 万美元，环比下跌 7.46%。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 18 艘（环比减少 4 艘），总运力 214.52 万载重吨，总成交金额 65125 万美元，平均船龄 11.78 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续小幅下跌。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 233 万人民币，环比下跌 0.28%；5000DWT 吨级散货船估值 1416 万人民币，环比下跌 0.22%。本期，国内沿海二手散货船市场交易有所恢复，总共成交 2 艘（环比增加 2 艘），总运力 9.53 万载重吨，总成交金额 1158 万人民币，平均船龄 11.04 年。

国内内河散货船二手船价格除个别船型小幅上涨外，其余船型均为下跌。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 51 万人民币，环比上涨 1.11%；1000DWT 吨级散货船估值 123 万人民币，环比下跌 0.29%；2000DWT 吨级散货船估值 261 万人民币，环比下跌 0.71%；3000DWT 吨级散货船估值 339 万人民币，环比下跌 3.70%。本期，国内内河二手散货船市场成交数量与上周相比明显较少，总共成交 32 艘（环比减少 60 艘），总运力 8.01 万载重吨，总成交金额 9358.1 万人民币，平均船龄 8.16 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

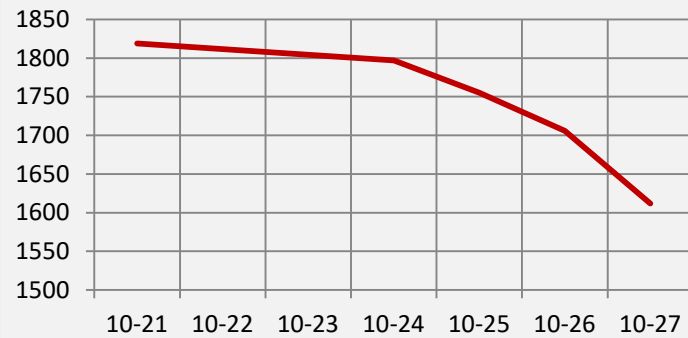
(1) [Baltic Exchange Daily Index](#) 指数回顾

波罗的海指数	10月24日		10月25日		10月26日		10月27日	
BDI	1,797	-22	1,755	-42	1,706	-49	1,612	-94
BCI	2,036	-35	1,955	-81	1,885	-70	1,748	-137
BPI	2,113	-31	2,073	-40	2,007	-66	1,900	-107

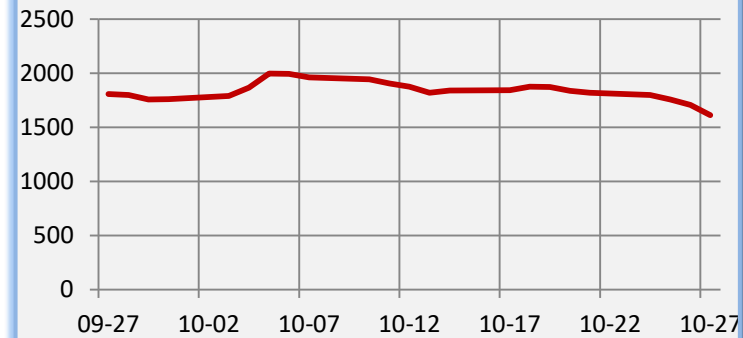


BSI	1,670	-8	1,658	-12	1,632	-26	1,572	-60
BHSI	959	-2	953	-6	940	-13	922	-18

上周 BDI 指数走势



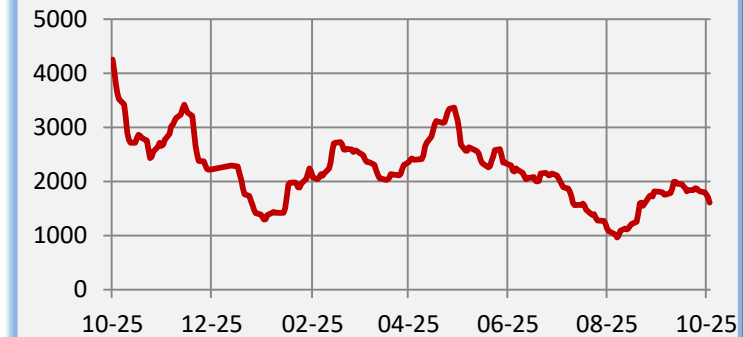
近一个月 BDI 指数走势



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	21/10/22	14/10/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,000	17,000	-2000	-11.8%
	一年	14,500	15,250	-750	-4.9%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	18,000	17,000	1000	5.9%
	一年	16,500	15,750	750	4.8%
	三年	13,000	12,750	250	2.0%
Smax (55K)	半年	17,750	18,750	-1000	-5.3%
	一年	15,500	15,250	250	1.6%
	三年	12,250	12,000	250	2.1%
Hsize (30K)	半年	15,750	15,750	0	0.0%
	一年	13,750	13,500	250	1.9%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期：2022-10-25

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Grampus Charm' 2013 82937 dwt dely Kemen 30/31 Oct trip via Indonesia redel Japan \$18,500 - NYK - <recent>

'Ivestos 8' 2008 74500 dwt dely Singapore 30 Oct/2 Nov trip via Indonesia redel South China \$19,500 - cnr

'Zhen Yang Nan Hai' 1999 73035 dwt dely Hong Kong 31 Oct trip via Indonesia redel South China \$14,000 - cnr



'Hua Heng 166' 2011 56841 dwt dely Kosichang prompt trip via Indonesia redel China \$12,000 - ESM

'Swan' 2006 53487 dwt dely passing Skaw prompt trip via ARAG redel Turkey \$22,500 intention scrap - Nordic

4. [航运&船舶市场动态](#)

【Alphaliner: 报废老旧船只，无法缓解运力过剩】

Alphaliner 报告称当前集装箱船产能严重过剩行业很难通过报废来消除足够的产能。

随着全球需求在经历了两年的激增后回落集装箱运输行业的不平衡正在加剧。尽管航运公司通过取消航线和合并航线做出了努力但由于经济疲软和新集装箱船的创纪录订单航运需求进一步下降集装箱船产能过剩预计只会增加。

Alphaliner 在其对集装箱船市场的最新分析中警告称市场可能会充斥着新的运力尤其是在 2023 年和 2024 年会有大量新运力交付。他们预测按照传统标准在 25 龄甚至 20 龄后报废船只承运人将无法抵消运力的增加。

Alphaliner 写道：“拆解将是减少供应和缓解产能过剩风险的主要方式但有多少船队会被有效报废仍有待观察。”他们的分析表明全球集装箱船队的平均年龄低于正常阈值而且随着过去几年市场趋势的进一步发展最老龄的船舶往往运力也是最小的因此报废很难达到缓解运力过剩的境况。

运营商已经开始采取一些措施来减少运力。10 月初航运公司又闲置了 25 艘总运力超过 110000TEU 的船只这是根据许多贸易航线计算得出的这些航线的占全球航线贸易运力的 70%至 80%之间。他们报告说闲置船只总数超过 76 艘容量超过 32 万 TEU。在全球范围内由于在船厂进行维修而停运的集装箱船以及闲置的集装箱船的数量超过了 100 万 TEU 但 Alphaliner 指出这只是超过 2600 万 TEU 船队总运力的 4%。

目前的闲置运力几乎等于 2022 年新船的预期交付量。去年和今年 Alphaliner 报告称全球船队每年新增 110 万 TEU 的容量。然而他们强调目前的总订单量为 730 万 TEU 到 2025 年底产能增长超过 28%。根据目前的新订单预测 2023 年将有 230 万 TEU 进入市场 2024 年将有 280 万 TEU。



Alphaliner 预测：“随着全球经济逐渐走向可能会持续的衰退预计海运贸易会下降市场很可能无法吸收如此大量的新建产能。”

在过去两年中由于需求旺盛合同率高承运人雇用了绝大多数船只除非别无选择否则不愿意将任何船只送去报废。

Alphaliner 表示 25 龄或以上的吨位目前的运力刚刚超过 65.5 万 TEU 将船龄降至 20 年船舶数量将增加到 1100 多艘总运力为 250 万 TEU 这还不到新造船舶计划运力的一半。闲置船队数量已经达到两年来的最高水平可能还需要增加以抵消海运需求的下降。

因此最终得出结论这种需求下降和船舶运力过剩的不平衡不太可能通过报废旧船来解决。预计产能过剩将继续这导致运费继续面临下行压力。

来源：海事服务网

【Shifl：现货运费加速下降】

集装箱即期运费指数 SHIFEX 显示，10 月份从中国运往洛杉矶港的 40' 集装箱运费跌至 1825 美元，相当于大流行前的旺季运费。

即使船只继续在东海岸港口外排队，中国-美国东海岸之间的运费也在下降，根据 Shifl 最近的一份报告，中国-纽约贸易走廊的 40 英尺集装箱的运费下降到 5550 美元，这仍然高于大流行前的旺季运费。

Shifl 说，虽然消费需求下降和装运订单减少是运费逆势上涨的有力原因，但中国-西海岸贸易通道的这种价格变动也得到了托运人对正在进行的国际码头和仓库工会（ILWU）与太平洋海事协会（PMA）的合同谈判的支持。

Shifl 在其报告中指出，运费的下降也可以解释为今年航运旺季的“转变”，反映在第二季度极其强劲的进口标准箱数量上。

在去年的航运旺季，延误是常态，托运人和零售商今年似乎已经提前几个月订购了产品，以避免他们的货物在运输中被卡住。考虑到托运人已经囤积了他们的库存，这可以解释现在进口量的倾覆。



“虽然美联储已经加息，通货膨胀率仍然很高，但预计现货运费的下降最终会缓解通货膨胀。Shifl 公司的首席执行官和创始人 Shabsie Levy 评论说：“费率是否会稳定在大流行前的水平，还是会跌得比这更低，还有待观察。”

转运时间的分歧

根据报告，这可以从美国西海岸和东海岸的过境时间的分歧中看出。

中国到洛杉矶/长滩的过境时间持续改善，从 2021 年 12 月的高点下降了 60%。从大流行前的过境时间标准是 16 天，按照目前 20 天左右的过境时间，西海岸已经很好地缩小了与一年前的灾难性情况的差距。

另一方面，22 年 9 月从中国到纽约/新泽西的运输时间比 21 年 12 月的高点增加了 13%，目前约为 45 天，而大流行前的正常时间为 27 天。因此，东海岸要想获得正常状态，还有很长的路要走。

同时，两岸的进口集装箱出港时间也稳定在 4 天左右，接近于大流行前的水平。

纽约港已经宣布，它将开始对长期滞留的空箱征收关税，因为它们扼杀了港口内的容量供应。空间的缺乏降低了港口的效率，延迟了装卸作业和出闸时间。

Shifl 指出，运费的下降导致集装箱班轮的空白航行增加，他们希望通过限制运力来找到解决运费下降的底线。”该公司表示：“这在很大程度上没有达到预期的效果，中美东向贸易航线的海运现货价格继续下跌。

根据 project44 的数据，10 月第一周的空白航行记录为 39%，比 8 月的 28%急剧增加。

利维说：“产品以更便宜的价格进来，消费者需求降低，将给进口商带来巨大的压力，他们以昂贵的运费价格进口过剩的库存，导致相当大的损失，”。

一些集装箱班轮公司，如地中海航运公司，由于需求的意外下降，正在暂停整个跨太平洋航线的服务。



然而，希弗尔提到，主要承运人的班轮利润将在一段时间内继续保持高于大流行前的水平，因为他们仍然在运载以较高的长期合同费率和一些高额现货合同谈判的货物，特别是运往东海岸的货物。

“我认为，与拥有更多合同运价和足够现金储备的传统承运人相比，在高现货运价的推动下进入市场的新承运人将面临更艰难的海面，”利弗尔总结说。

来源：物流巴巴

【明年二季度转亏？ 船公司：拆船调控运力】

需求急速萎缩和运价连续暴跌已经严重影响船公司未来盈利，最快将在明年第二季度就可能开始亏损。面对专家的“唱衰”，台湾地区三大船公司似乎依然充满信心。

近日，有分析师对长荣海运、阳明海运和万海航运三家船公司未来表现进行预测，认为第四季度美西线和亚洲线就会开始亏损，明年一季度美东线也会先入亏损，估计长荣海运和阳明海运明年全年还能维持盈利，万海航运却会由盈转亏。

根据分析师的预测，今年长荣海运每股盈利（EPS）新台币 165.66 元、明年新台币 8.51 元；阳明海运今年 EPS 新台币 54.61 元、明年新台币 0.61 元；万海航运今年 EPS 新台币 35.80 元，明年新台币-5.27 元。

其中，万海航运由盈转亏的季度出现在明年第二季度，较原先预估的 2024 年上半年提早，主要是考虑到需求展望下修，冲击集运公司运力，尤其是非三大联盟成员公司的万海航运，将必须杀价以维持承载率，预估万海 2023 年运量年增 18%，低于运力年增的 31%，且合约价的执行率下滑，难以抵销现货运价跌势。

该分析师指出，今年第三季度上海出口集装箱运价指数（SCFI）美西线、美东线、欧洲线、亚洲线运价指数分别累计下跌 68%、38%、49%、66%，跌幅超越预期，因此进一步下修 2022-23 年集运需求及获利展望。

需求急速萎缩，供给调整不及。欧美货物进口需求萎缩下，9 月美国线尽管集运公司运力月减 3%，仍落后需求减幅的 11%，供需失衡加速。因此分析师将



2022 年全球集装箱运输需求增长率预估自 1%下修至 0%，并预估 2023 年需求增长率将仅 2%。供过于求的背景下各航线现货运价均已跌破合约价，并改以与现货价联动的价格执行合约。

对于分析师的预估，集运公司均认为过于悲观。目前除了美西线运价接近成本价，其他航线都比成本价高很多，而且船舶可以随时调动配置，集运公司可以采取减班、减速等方式有效调控运力，老旧船舶也会陆续拆解，估计明年仍享有获利。

根据 Alphaliner 的统计数据，万海航运船龄 20 年以上的老旧船舶占比高达 21.33%，超过了长荣海运的 20.98%和阳明海运的 5.21%。在万海航运约 150 艘船中，有 32 艘船龄在 20 年以上，其中船龄最大的在 1994 年建造，船龄 28 年，而国际海运市场旧船平均拆解船龄在 20-25 年。

随着新船增加而运价下滑，加上国际海事组织（IMO）环保新规明年生效，明年报废旧船估计会逐月增加。而拆解速度越快，对市场运价稳定与回升帮助也就越大。

另外，业界人士指出，万海航运以经营亚洲区间航线为主，除了在港口费率有极大优势，亚洲区间航线双向货载平衡度高也是优点，不像欧美线回程货载仅约 50%。

有分析师表示，2019 年 SCFI 指数平均只有 811 点、2020 年平均 1224 点，而万海航运在这两年里 EPS 分别为新台币 1.61 元与 5.1 元，长荣海运是-0.05 元与 5.04 元，阳明海运是-1.66 元与 4.51 元，以目前 SCFI 指数 1814 点来看，上述业绩预测确实太悲观了，明年首季再来观察会较精确。

来源：国际船舶网

【德路里：明年集运市场，运力供给增长将远高于需求增长】

德路里集装箱研究经理 Simon Heaney 近日表示，无论是即期运价、租船运价还是海运量，走势均是下行，集运市场未来趋势取决于运营商将如何应对下滑。

德路里将 2022 年和 2023 年集装箱量增长预期分别下调至 1.5%和 1.9%。由于无法对需求施加任何影响，运营商别无选择，只能专注于他们能



控制的供应方面。但解决供应问题并不容易。首先，随着拥堵缓解，更多运力将被释放。其次，船东们将大量利润花在了建造新船上，预计明年将新增 2 6 0 万标准箱的运力。这两点将使市场从供应不足转为过剩。

德路里预测，最坏情况下，新船交付不减少，港口拥堵立即结束，2 0 2 3 年的有效运力将增加 3 4 %。但现实情况下，拆船活动的增加将使这个数字大幅下降。据德路里估计，拆船将减少 8 . 8 % 的运力，预计到 2 0 2 3 年将会有大约 6 0 万标准箱的运力被送拆，占 2 0 2 2 年底船队运力的 2 . 2 %。

尽管近期市场情况有所改善，但明年港口拥堵仍将是一个制约运力供给的因素，预计其对明年运力减少的作用比 2 0 2 2 年减少一半。目前供应链仍面临许多破坏性风险，包括港口工人罢工等。

预计闲置船舶数量将有所增加。据德路里估计，越来越多的船舶将进入干船坞进行维修，明年这一比例将上升到 6 %。而另一个可能导致有效供应低于预期的因素是，新船交付的推迟。另外，环境法规带来的减速航行影响可能小于预期。德路里认为，综合考虑以上因素，预计有效运力增长仍将保持在 1 1 % 以上，远高于需求增长。

来源：中国远洋海运 e 刊

【拐点来了？集装箱航运市场运价连跌 18 周跌幅减缓】

集装箱航运运价连续 18 周下跌，但在船公司持续减班努力下，美国线跌幅有所收敛。

根据上海航交所 10 月 21 日发布的数据，最新一期上海出口集装箱运价指数（SCFI）下跌 35.31 点至 1778.69 点，跌幅 1.95%，欧美四大主要航线运价依然低迷，但美国线跌幅缩小到 3% 左右。

其中，远东-美西线每 FEU 运价下跌 68 美元至 2029 美元，跌幅 3.24%，面临 2000 美元保卫战；远东-美东线每 FEU 运价下跌 177 美元至 5639 美元，跌幅 3.04%；远东-欧洲线每 TEU 运价下跌 202 美元至 2379 美元，跌幅 6.52%；远东-地中海线每 TEU 运价下跌 179 美元至 2568 美元，跌幅 3.52%。

业界人士指出，受到升息通胀影响，欧美消费需求持续紧缩，欧洲还多了俄乌战争冲击，跌幅又比美国线更深。总体而言，SCFI 指数距离年初的高点下跌逾



65%，其中美西线运价更跌掉 75%，欧洲线运价下跌也近 70%、美东线运价下跌 53%。

不过，最近美西线跌幅有所收窄，因为许多非三大联盟成员公司或是采取租船方式的船公司纷纷推出市场，而联盟成员之前已经取消加班船，并持续采取减班、并班等方式积极减少供给，带动运价跌幅逐渐缩小。

另一方面，近洋线运价近两周已经率先企稳。上周波斯湾线上涨 24%至 1451 美元，远东-东南亚线新加坡航点上涨 3 美元至 352 美元；远东-韩国每 TEU 运价上涨 1 美元至 255 美元，远东-日本关西每 TEU 下跌 2 美元至 323 美元；远东-日本关东每 TEU 下跌 4 美元至 298 美元。

值得一提的是，虽然运价走跌，但集装箱船准班率仍然持续处于低水平。业内人士指出，目前普遍主要港口准班率都仅有 30%左右，距离最佳的准班率 70-80%仍有一段距离，主要是各港口的人力不足，因此即使货量减少，但准班率回升速度依旧缓慢。

业内人士表示，集运运价由市场供需决定，目前集运业面临的问题在于欧美需求端受升息通胀影响，但新船持续交付运营增加运力供给，一些集运公司不愿牺牲装载率杀价抢货，是拉低运价的关键。业界估计，随着厂商库存持续消化，中国出货缓慢增加，期待年底和春节前传统上会有两波大量出货至欧美，有机会使跌深的运价出现拐点，甚或有望回暖。

来源：国际船舶网

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.	769~774	1043~1049		Steady.
Tokyo Bay	515~520	800~805	1150~1155	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	730~735	1190~1195	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	S. E.	730~735	1035~1040	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	459	728	1080	+ oil fence charge usd 95	Firmer.



Singapore	385~390	729~734	1085~1090	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	714~719	1293~1300		Steady.
Rotterdam	397~403	655~660	1052~1058		Softer.
Malta	S. E.	689~692	1182~1188		Steady.
Gibraltar	S. E.	679~684	1242~1248		Steady.

截止日期: 2022-10-27

◆ 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	21/10/22	14/10/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,300	6,350	-50	-0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,600	3,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	21/10/22	14/10/22	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: 2022-10-25



(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	Bulker	40,000	Nantong, China	2024	Doun Kissen	3,000	
2	Tanker	157,000	DH Shipbuilding, S. Korea	2024-2025	Euronav - Belgian	7,500	scrubber-fitted, BWTS, methanol ready
4+2	MR	50,000	New Times, China	2025	EPS	4,200	
2	LNG	175,000 cbm	YZJ, China	2025-2026	Hammonia & Dole	23,000	
2	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2025	Venture Global - US	25,000	
2	VLGC	88,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2025	Eastern Pacific - Singaporean	9,550	dual-fuelled
4	MPP	4,000	Bogazici Denizcilik, Turkey	2023-2024	Amasus Shipping - Dutch	Undisclosed	Eems B-type

◆ 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
ORIENT ANGEL	BC	176,859		2007	Japan	undisclosed	Turkish	BWTS fitted
PELLONIA	BC	93,386		2010	China	1,720	Undisclosed	BWTS fitted
JIN LANG	BC	93,280		2010	China	3,450	Greek	en bloc*, BWTS fitted, delivery Nov-Dec
JIN MEI	BC	93,204		2010	China			
GREAT GLEN	BC	93,252		2010	China	3,720	Middle East	en bloc***
GREAT ANIMATION	BC	93,204		2011	China			
AROZU	BC	82,113		2012	Japan	2,475	Greek	BWTS & Scrubber fitted
CCS ORCHID	BC	81,966		2017	China	5,400	Chinese	en bloc**, BWTS fitted, eco
MSXT HERA	BC	81,738		2017	China			
TAI PROSPERITY	BC	77,747		2005	Taiwan, PRC	1,150	Chinese	BWTS fitted, basis late Nov dely in China
PAN DIVA	BC	76,830		2004	Japan	1,310	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted
DOOYANG JEJU	BC	76,634		2002	Japan	990	Undisclosed	
BLUE CHIP	BC	76,596		2007	Japan	1,520	S. Korean	BWTS fitted, basis DD passed



SEAWIND	BC	75,637	2006	Japan	1,520	Undisclosed	BWTS fitted
VAN STAR	BC	61,508	2011	Japan	2,160	Greek	BWTS fitted
FANOULA	BC	56,560	2008	Japan	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
EPIC	BC	55,651	2009	Japan	1,850	Undisclosed	
SEA ETIQUETTE	BC	51,658	2011	Japan	1,850	Cyprus	BWTS fitted
MINER	BC	33,003	2010	China	undisclosed	Greek	BWTS fitted
YANGTZE ETERNAL	BC	32,573	2011	China	1,350	Undisclosed	BWTS fitted
ALAM SERI	BC	29,562	2011	Japan	1,220	Undisclosed	BWTS fitted
BELLE OCEAN	BC	28,354	2014	Japan	1,500	Greek	

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
SHIBLAH	TAK	316,476		2003	S. Korea	4,300	Chinese	basis prompt delivery within early Nov
BRILLIANT JEWEL	TAK	305,178		2002	S. Korea	4,000	Undisclosed	
PACIFIC M	TAK	299,546		2019	S. Korea	9,000	Undisclosed	*Scrubber fitted, TC attached at below marker rate for another 18 months
NEPTUNE M	TAK	299,546		2019	S. Korea	9,000	Undisclosed	
EUROGLORY	TAK	166,447		2005	Croatia	2,600	Undisclosed	
DA LI HU	TAK	159,149		2004	China	2,500	Undisclosed	BWTS fitted
CAP PHILIPPE	TAK	158,880		2006	S. Korea	3,500	Undisclosed	BWTS fitted
AQUAVIRTUE	TAK	156,800		2022	S. Korea	7,500	Greek	Tier III
P. FOS	TAK	115,577		2007	Japan	3,400	Undisclosed	BWTS fitted, basis delivery Nov
SEA PUMA	TAK	115,000		2023	China	14,300	NAVIG8	en bloc
SEA TIGER	TAK	115,000		2023	China			
GOTLAND SOFIA	TAK	53,187		2007	China	1,800	Chinese	**
GOTLAND ALIYA	TAK	53,148		2008	China	1,850	Chinese	
GOTLAND MARIEANN	TAK	53,116		2008	China	1,850	Chinese	
FALCON BAY	TAK	47,147		2009	S. Korea	2,300	Chinese	BWTS fitted
FOREST PARK	TAK	19,803		2013	Japan	2,200	Undisclosed	BWTS fitted, stst
RF ALICE	TAK	13,273		2008	S. Korea	710	Vietnamese	
DS COUGAR	TAK	12,585		2009	Japan	1,350	Undisclosed	stst
MIS 3	TAK	3,842		2005	Japan	300	S. Korean	epoxy coated
GAS ARIES	TAK/LPG	53,688		2016	China	undisclosed	COSCO Shipping - Chinese	eco



◆[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
SHINY	BC	169,631	22,037	2002	S. Korea	undisclosed	
PROSPERITY	BC	27,652	5,903	1986	Japan	undisclosed	

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
LINDA STAR	BC	28,005	6,475	1984	Japan	undisclosed	

◆[ALCO 防损通函](#)

【《中国个人信息保护法》——IG 协会疑问解答】

重要提示：《个人信息保护法》是中国的综合性法律，其对数据隐私和保护做出了详细的规定，适用于中华人民共和国境内的个人信息和敏感个人信息的处理，该保护法于 2021 年 11 月 1 日生效。

该法将“个人信息”定义为“与已识别或可识别的自然人有关的所有信息”，但不包括匿名的信息（无法用于识别特定自然人且匿名后无法恢复的信息）。

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
日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2022-10-28	716.980	716.120	4.912	91.343	831.640	65.793	851.300	463.590	530.190
2022-10-27	715.700	721.570	4.888	91.176	831.800	65.881	857.480	464.000	527.920
2022-10-26	716.380	716.140	4.855	91.262	825.600	65.810	852.750	458.800	529.270
2022-10-25	716.680	709.080	4.814	91.299	812.610	66.113	847.900	453.900	525.160

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	3.06329	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.75386
2 个月	--	3 个月	4.41471	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.92829	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.37243		

2022-10-27