



全一海运市场周报

2022.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.10.31 - 11.04 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【多数航线运价调整 出口市场行情下行】

本周，中国出口集装箱运输市场行情继续下行走势，运输需求表现疲软，多数远洋航线市场运价继续调整走势，综合指数继续走低。11月4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1579.21点，较上期下跌7.0%。

欧洲航线：据欧盟统计局公布数据显示，10月欧元区调和CPI同比上升10.7%，高于市场预期的10.3%和前值的10%，同时创下自欧元区成立以来的最大增幅。面对居高不下的通胀，欧洲央行连续采取加息措施，但也导致欧洲经济持续放缓，近期多项制造业数据均处于荣枯线下。在冬季即将来临之际，欧洲还面临着能源价格可能出现的大涨，经济前景面临较大不确定性。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续走低。11月4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1763美元/TEU，较上期下跌16.1%。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，即期市场订舱价格继续调整，但跌幅放缓。11月4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2222美元/TEU，较上期下跌5.2%。

北美航线：据美国供应管理协会（ISM）发布的数据显示，美国10月ISM制造业指数50.2，低于前值，创2020年5月以来新低，新订单分项指数为49.2，在最近五个月内第四次萎缩。本周美联储再次加息以遏制通胀，导致未来美国经济增长前景可能更加恶化。本周，运输市场继续表现不佳，货量缺乏进一步增长的动力，供需基本面不佳，市场运价继续下行走势。11月4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1681美元/FEU和4890美元/FEU，分别较上期下跌11.6%和8.0%。

波斯湾航线：市场延续近期较好表现，运输需求总体平稳，部分航商继续采取控制运力投放的措施，供求关系良好，本周市场运价延续上涨态势。11月4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1812美元/TEU，较上期上涨4.9%。



澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求增长乏力，运输需求表现疲软，供需基本面转弱，即期市场订舱价格继续下跌。11月4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1200美元/TEU，较上期下跌11.4%。

南美航线：目的地国家经济基础较弱，近期美元上涨易导致该地区市场风险加大。运输需求增长乏力，供求平衡状况不佳，市场运价延续调整走势。11月4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3816美元/TEU，较上期下跌16.0%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。11月4日，中国出口至日本航线运价指数为1149.94点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海市场喜忧参半 综合指数继续下行】

本周随成品油市场步入传统旺季后，供需基本面持续向好，运价再度领涨。但煤、矿两市场在消费终端需求改善不及预期等不利因素影响下，运价一再走低，沿海散货综合指数继续下行。11月4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1135.85点，较上周下跌4.7%。

煤炭市场：市场需求方面，随本轮冷空气减弱影响，中东部气温陆续开始回升，大部分地区气温较常年同期偏暖，入冬节奏放缓，各地居民用电负荷维持七成左右，沿海八省电厂日耗继续低位运行于168万吨，库存继续上升至3188.7万吨，除长三角外，各地存煤可用天数均以超过20天。煤炭价格方面，受多地疫情复杂形势影响下，部分煤矿库存累积较多，市场煤外销困难，但随大秦线秋季检修结束，沿线矿区发运明显好转，在各地全力保障煤炭物流供应链安全下，北方港口调入量整体逐步趋稳。下游电厂则继续低日耗高库存态势，观望情绪较浓，对高价煤接受层度不高，市场成交惨淡下煤价略有松动。运价走势方面，本周受下游需求预期下降影响，供需双弱局面难改，市场成交惨淡，运输市场货盘稀少。同时受南方台风、燃油成本高企等不利因素影响下，部分船东无奈选择抛锚，降低营运压力。即便煤炭运价再度逼近历史低位，运输市场仍然成交清淡，沿海煤炭运价持续下行。

11月4日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1135.6点，较上周下跌7.0%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收777.6点，较上周下跌10.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价29.0元/吨，较上周下跌4.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为39.8元/吨，较上周下跌5.0元/吨。



金属矿石市场：本周受地产终端改善不及预期影响，市场信心重拾热度快速下降，叠加建材旺季结束，需求进一步转弱。终端需求不振进一步挤压钢厂利润，原料端价格随之下滑，钢厂逐步减产，铁矿石供需双弱情况加剧，金属矿石运输市场运价继续下行。11月4日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收779.67点，较上周下跌9.5%。

粮食市场：本周产区粮食收割进入尾声，北方降温明显，玉米存储条件改善，伴随传统需求旺季到来，农民惜售情绪逐渐升温，供应有所收紧。需求终端，国内生猪价格稳步上涨，养殖业经营有所好转，生猪存栏量、二次育肥量、出栏体重均有所上升，饲料增产补库采购需求增多。叠加进口玉米到港量进一步回落，南方港口玉米价格继续走强，拉运采购积极，但在运力整体富余局面下，沿海粮食运输市场运价保持平稳运行。11月4日，沿海粮食货种运价指数报1302.39点，较上周下跌0.2%。

成品油市场：受国际原油价格整体震荡上行影响，国内汽柴油价格上调在即，需求终端也迎来了传统消费旺季。虽然部分区域受疫情影响出行受限，但各地工矿开工率维持高位，农机收割，冬季取暖等需求释放支撑成品油价格走高，各地为保证供应，采购拉运积极，叠加部分港口受大风影响，装卸效率有所下降，成品油运价再度走高。11月4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1153.2点，较上周上涨4.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求疲弱 租金指数大幅下挫】

本周，海岬型船太平洋市场需求收缩，钢厂盈利率走低，交投氛围持续下滑，运价承压下行。巴拿马型船市场煤炭货盘一般，虽有台风延误预期，但市场情绪仍较悲观，租金持续下跌。超灵便型船市场货盘偏少，即期运力过剩，租金继续下挫。整体而言，三大船型需求明显疲软，租金指数大幅下行。11月3日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为1103.03点，较上周四下跌20.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场需求下滑。太平洋市场，周初，澳洲主要矿商仍在市场询盘，但货盘增量不及预期，叠加国内钢厂盈利率持续走低，运价承压下行。周中，FFA远期合约价格下跌，加之发货人进一步压价，运价继续下跌。临近周末，即期货盘需求收缩，交投情绪回落，运价跌势略有扩大。11月3日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为8764美元，较上周四下跌27.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为8.071美元/吨，较上周四下跌8.1%。本周，远程矿航线维持较低活跃度，巴西货盘不多，运输需求持续较弱。加之太平洋疲软态势影响，市场情绪不佳，运价持续下跌。11月3日，巴西图巴朗至



青岛航线运价为 19.123 美元/吨，较上周四下跌 6.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，周初，煤炭货盘一般，船多货少局面未有改善。印尼煤炭货盘对市场的支撑趋弱，租家持续压价，租金继续下跌。临近周末，部分船受台风延误影响，租家给价略有上涨，但新增货盘不多，市场情绪依旧悲观，租金仅小幅回升。11 月 3 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14963 美元，较上周四下跌 10.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.635 美元/吨，较上周四下跌 4.7%。粮食市场，本周粮食货盘偏少。美湾密西西比河干旱状况未有改善，市场活跃度仍较低，运输需求有所下滑，运价仍处下行通道。11 月 3 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 44.800 美元/吨，较上周四下跌 7.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续下挫。本周，东南亚市场延续低迷态势，印尼回国煤炭需求表现平平，镍矿、钢材等货种也无起色，即期运力过剩明显，租金承压下跌。11 月 3 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9504 美元，较上周四下跌 27.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.683 美元/吨，较上周四下跌 9.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌反弹 成品油运价小幅下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 28 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期、精炼油库存意外增加、汽油库存降幅符合预期。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 0.53%。俄乌冲突进一步升级，引发市场担忧俄罗斯遭受更多制裁，进而加剧供应短缺局面。伊朗正计划袭击沙特和伊拉克北部等目标后，能源供应的风险上升。“欧佩克+”11 月开始的大幅减产计划中长期支持油价。然而，美联储年内连续第四次大幅加息 75 个基点后，鲍威尔的讲话令市场上调了未来终端利率预期，全球经济衰退担忧有所升温；七国集团(G7)与澳洲同意在 11 月敲定俄罗斯石油价格上限时设定一个固定价格，而不是采用浮动价格，固定价格预定于 12 月 5 日生效。本周布伦特原油期货价格震荡下跌，周四报 94.67 美元/桶，较 10 月 27 日下跌 0.39%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价止跌反弹，苏伊士型、阿芙拉型油轮运价亚洲航线续涨，欧美航线回落。成品油轮运价以跌为主。中国进口 VLCC 运输市场运价先跌后涨。11 月 3 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 1848.24 点，较 10 月 27 日上涨 4.3%。

超大型油轮(VLCC)：本周后半段中东市场 11 月中下旬装期货盘集中释放，大西洋市场中的美湾航线依旧活跃，包干运费再度刷新年内高点，西非市场部



分较早装期的货盘在市场上寻船，而合适的船位较少，租家不得不加价租船，VLCC 市场量价齐升。船东对后市期望值较上周上调，在足够货量的支撑下，市场短期有刷新年内高点的可能。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS104.75，较 10 月 27 日上涨 5.2%，CT1 的 5 日平均为 WS99.74，较上周平均下跌 3.6%，TCE 平均 6.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS104.36，上涨 3.2%，平均为 WS100.62，TCE 平均 7.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场苏伊士运河以西航线冲高回落，苏伊士运河以东航线一路下滑。西非至欧洲市场运价微涨至 WS186（TCE 约 6.8 万美元/天）。黑海到地中海航线运价小跌至 WS203（TCE 约 8.8 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS96（TCE 约 2.6 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续涨势，地中海及欧美航线多数下跌。跨地中海运价小幅下跌至 WS236（TCE 约 6.8 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS214（TCE 约 7.5 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS301（TCE 约 6.7 万美元/天）。加勒比海至美湾 7 万吨级船运价下跌至 WS383（TCE 约 9.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS234（TCE 约 4.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小涨至 WS226（TCE 约 5.0 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。印度至日本 3.5 万吨级船运价下滑至 WS252（TCE 约 2.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS215（TCE 约 3.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS186（TCE 约 3.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS170 水平（TCE 约 1.0 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS275（TCE 约 2.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 小跌至 3.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数震荡下跌 国内成交持续萎缩】

11 月 2 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1187.46 点，环比下跌 0.63%。其中，国际油轮船价综合指数环比上涨 0.78%，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 0.36%、0.05%及 2.04%。



国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 2104 万美元，环比上涨 0.36%；57000DWT 吨级散货船估值 2659 万美元，环比下跌 1.18%；75000DWT 吨级散货船估值 2833 万美元，环比上涨 0.09%；170000DWT 吨级散货船估值 4144 万美元，环比下跌 0.69%。本期，国际二手散货船市场成交与上周相比略有减少，共计成交 13 艘（环比减少 4 艘），总运力 83.52 万载重吨，总成交金额 22330 万美元，平均船龄 12.23 年。

国际油轮二手船价格一改前期所有船型全部上涨状态，出现了涨跌互现的情景，个别船型保持上涨惯性，而且幅度较大。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3517 万美元，环比上涨 1.13%；74000DWT 吨级油轮估值 3394 万美元，环比上涨 0.49%；105000DWT 吨级油轮估值 5382 万美元，环比下跌 0.38%；158000DWT 吨级油轮估值 5886 万美元，环比上涨 4.13%；300000DWT 吨级油轮估值 8548 万美元，环比下跌 0.73%。本期，国际油轮二手船市场成交量比较平稳，总共成交 17 艘（环比减少 1 艘），总运力 168.10 万载重吨，总成交金额 49860 万美元，平均船龄 12.33 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续下跌，但是幅度依旧不大。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 233 万人民币，环比下跌 0.05%；5000DWT 吨级散货船估值 1415 万人民币，环比下跌 0.03%。本期，国内沿海二手散货船市场交易成交稀少，无成交记录。

国内内河散货船二手船价格除个别船型继续小幅上涨外，其余船型均为下跌，且下跌幅度较大。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 51 万人民币，环比上涨 0.24%；1000DWT 吨级散货船估值 122 万人民币，环比下跌 1.34%；2000DWT 吨级散货船估值 253 万人民币，环比下跌 3.00%；3000DWT 吨级散货船估值 328 万人民币，环比下跌 3.46%。本期，国内内河二手散货船市场成交比较平淡，总共成交 19 艘（环比减少 13 艘），总运力 7.34 万载重吨，总成交金额 5437 万人民币，平均船龄 10.75 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

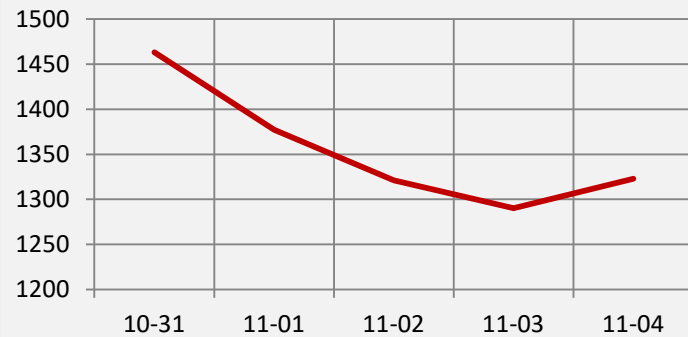
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10 月 31 日		11 月 1 日		11 月 2 日		11 月 3 日		11 月 4 日	
BDI	1,463	-71	1,377	-86	1,321	-56	1,290	-31	1,323	+33
BCI	1,559	-111	1,388	-171	1,286	-102	1,225	-61	1,343	+118

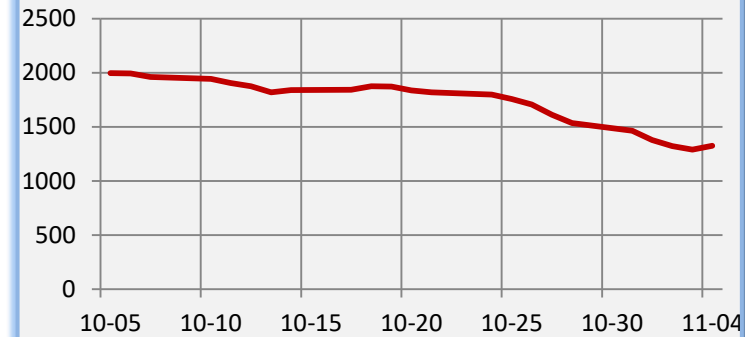


BPI	1,745	-72	1,696	-49	1,683	-13	1,699	+16	1,700	+1
BSI	1,437	-46	1,389	-48	1,332	-57	1,287	-45	1,268	-19
BHSI	883	-14	867	-16	855	-12	841	-14	836	-5

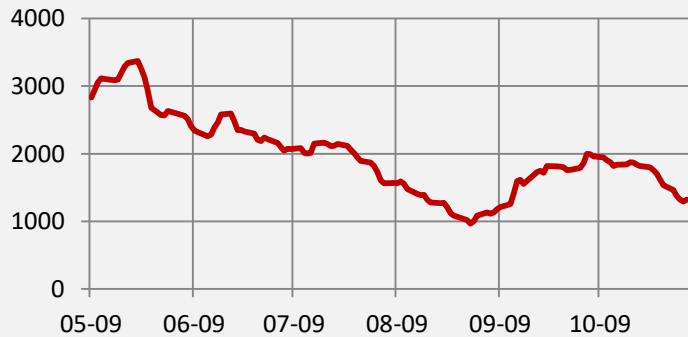
上周 BDI 指数走势



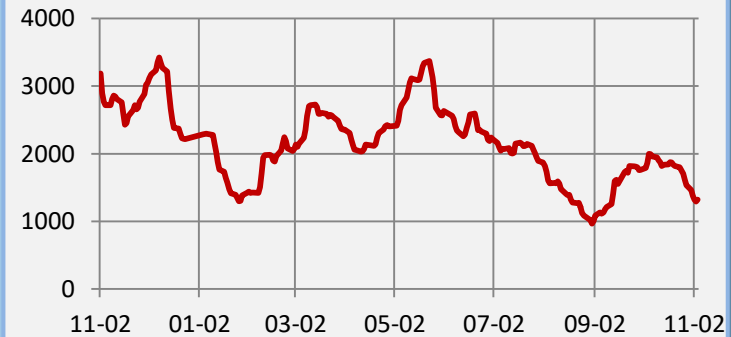
近一个月 BDI 指数走势



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	28/10/22	21/10/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,250	15,000	-1750	-11.7%
	一年	13,500	14,500	-1000	-6.9%
	三年	13,750	14,750	-1000	-6.8%
Pmax (76K)	半年	16,750	18,000	-1250	-6.9%
	一年	15,000	16,500	-1500	-9.1%
	三年	12,500	13,000	-500	-3.8%
Smax (55K)	半年	16,500	17,750	-1250	-7.0%
	一年	14,000	15,500	-1500	-9.7%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	13,750	15,750	-2000	-12.7%
	一年	12,750	13,750	-1000	-7.3%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期： 2022-11-01

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Nea Elpis' 2011 82177 dwt dely Gibraltar 3 Nov trip via NC South America redel Skaw-Barcelona \$14,500 - Bunge

'CMB Permeke' 2019 81795 dwt dely Tianjin 5/6 Nov trip via NoPac redel Singapore-Japan \$16,500 - cnr

'Guo Yuan 12' 2011 75946 dwt dely Kashima 9 Nov trip via NoPac redelivery Singapore-Japan \$15,250 - cnr



'Starlight' 2004 75611 dwt dely US Gulf 5/6 Nov trip via Suez redel Singapore-Japan \$16,500 + \$650,000 bb - Oldendorff

'Summer Sky' 2017 63415 dwt dely Kohsichang spot trip via Australia redel Continent intention alumina \$15,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Taho Europe' 2018 84625 dwt dely Kakogawa mid Nov 1 year redel worldwide \$16,000 - Hanaro

4. [航运&船舶市场动态](#)

【大主流船型市场回顾及前瞻】

ViaMar 2022 年第四季度航运市场展望，旨在指出资产价值和收益的方向性变化，并指明 2025 年前行业内将实现的重要发展。

本季度精简到位的市场预测分析势必助你走在各船型市场趋势的最前端！

未来经济不明朗

持续的国际冲突和加息，都表明欧洲的经济正经历衰退，而美国则充其量处于低速增长水平。

通货膨胀不断上升，各国应对物价上涨纷纷出台新的货币政策，而这些都将影响消费者的情绪，并左右他们的投资支出。

众所周知，美国的经济是以消费者为主导的，而目前的经济预测则纷纷表达了对美国经济出现硬着陆的担忧。

一旦发生，此次经济衰退将持续到何时，并产生多大影响，以及是否会波及到中国和其他亚洲国家，则扑朔迷离。



俄乌冲突的不可预测性，也为未来蒙上了一层阴影。中国持续的防疫措施，以及其对经济活动带来的影响，尽管目前还不是特别突出，但最终可能会影响国际海运贸易的整体表现。

干散货船：订单量增加

目前受疫情防控措施以及房地产行业收紧的影响，中国钢铁行业的发展有所放缓，并拉低了市场对国民经济的经济增长预测。

一旦回归常态，中国政府承诺的刺激计划生效，经济预期将出现反弹。

高涨的能源价格也进一步推高了煤炭的需求，印度已增加了其煤炭进口量，而中国由于旱情导致水力发电减少，预期也将增加煤炭进口。

受到恶劣的天气和更严格的安全措施影响，中国煤炭的本土产量也有所减少。

港口拥堵状况有所缓解，这也释放了部分散货船运力。尽管拥堵仍频频出现，但供应端总体表现积极。

基于对燃料安全性以及高昂的新造船价格的忧虑，新造船订单预计将会减少。另外，为满足 即将于 2023 年生效的 IMO 绿色航运新规，部分船舶届时可能需要选择降低航速，而这也可能促使船东将这些效率较低的船舶送往拆解。

因此，随着中国逐渐放宽防疫措施，2023 年全球散货船运输的供需平衡预计将趋紧。

2023 年至 2024 年，干散货新造船订单势必增加；2025 年则将趋缓，因为市场不再保持疫情复苏期的高增长率。

2023 年，干散货新造船价格预计将保持在当前或更高水平。

油轮：供应或趋紧



俄乌冲突导致原油和成品油贸易格局发生变化，也推动了全类型油轮在今年第三季度的运费实现了上涨。

欧盟对俄罗斯石油和油产品进口的制裁将于今年冬天生效，将进一步推高市场对油轮的吨海里需求。低库存水平、俄罗斯以外其他国家不断增加的原油和炼油产量，将让油轮运输市场持续忙碌。

由于订单量较低，交付量放缓，供应不足也推高了运力紧张的局面。并且随着 IMO 对二氧化碳排放的限制将于 2023 年生效，运力效率将进一步降低。

值得关注的领域包括经济增长的不确定性，以及高能源价格对需求的影响，这可能会阻碍市场反弹至疫情前的消费水平。

新造船价格预计将保持稳定，甚至在 2023 年上涨。

集装箱船：拆船量增加

港口拥堵推高了集装箱船运输市场的盛况，但主要贸易航线上的集装箱船运输量在经历了 2022 年上半年的高峰后，目前正在放缓。

运输需求预计将在下半年逐渐下降。然而，亚洲区域市场表现依然强劲。

全球经济增长前景持续黯淡以及面临通胀的压力、对经济衰退的担忧和潜在的进一步加息动作，都会对市场造成负面影响。

集装箱船队保持高速增长，新造船运力在今年 7 月对全球船队运力的占比达到了 30%，是自 2008 年高峰以来的最高水平。

目前拆船水平较低，但我们预计随着 2022 年后市场趋稳和绿色航运法规的实施，拆船活动将进一步活跃。

由于持续的港口高度拥堵，预计集装箱船运输市场将在 2022 年保持坚挺；但在今年第二季度达到峰值后，费率正呈下降趋势。



2023 年新造船价格将保持在当前或更高的水平。2023 年过后，新船需求将进一步饱和并下降，新造船活动将会降温。

液化石油气船：需求增长将放缓

VLGC 的航运需求预计将受到增长持续强劲的美国出口和今年冬天巴拿马运河拥堵的支撑。

至 2023 年底，运输需求增长大概会与船队增长保持同步。尽管经济前景阴云密布，但丙烷对于欧洲和亚洲的乙烯生产商来说，仍是有吸引力的原料。因此，租金仍会保持增长。

2024 年，预计需求增长放缓，市场趋于平衡。

全球的 MGC 船队在 2023 年至 2024 年将获得可观的扩张。这将导致 2023 年下半年运输收益减少，尽管合成氨和液化石油气贸易的需求增长强劲。在运输液化石油气（LPG）和石化产品的小型气体运输船方面，尽管新造订单不多，但 2022 年和 2023 年疲软的经济增长将影响市场情绪。

2024 年和 2025 年，该市场可能会好转。

最早至 2023 年底，新造船价格预计都保持在当前或更高水平。

来源:VesselsValue

【对俄石油禁令生效在即，油轮市场能否获益？】

船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中表示，距离欧盟对俄罗斯石油进口禁令生效还有 5 周左右的时间，航运企业需要决定在哪个市场进行运营。与此同时，G7 计划对俄石油实施价格上限。因此，现在需要关注的是，哪些买家将在 12 月 5 日后继续购买俄罗斯原油，以及他们将如何运输这些原油。

Gibson 表示，如果价格上限未能实行，欧盟航运公司可能会被允许继续向第三国运输俄罗斯原油，就像欧盟 8 月禁止俄罗斯煤炭进口一样。但无论有没有价



格上限，俄罗斯原油的合法运输量预计将低于当前。航运公司将不得不做出选择。俄罗斯航线和其他航线上的运力平衡对于主要油轮市场的走势至关重要。在 12 月 5 日之前，预计许多公司将停止相关交易，以确保船上所有的俄罗斯石油在禁令规定的最后期限前卸货，并重新进入俄罗斯以外的贸易航线。

数据显示，在过去 6 个月里，有 366 艘阿芙拉型、LR2 型和苏伊士型油轮在俄罗斯港口装载（不包括里海石油管线 CPC 码头），其中 55% 以上的船只由欧盟、G7 或其盟国控制。在这 366 艘船只中，今年有 37 艘涉及所有权变更，这些船只将主要留在俄罗斯航线。但随着 200 多艘船只即将离开俄罗斯航线，可能没有足够的运力将俄罗斯石油运往目标市场，目前运往欧洲的那些石油将转向更长的航线。

今年迄今，Gibson 记录了大约 160 单二手阿芙拉型、LR2 型和苏伊士型油轮的交易。其中，约 2/3 的交易船舶出售给了制裁实施后愿意运输俄罗斯原油的买家，有 40 多艘 VLCC 出售给亚洲或中东买家，还有一些交易可能未被记录。如果运费上涨，预计 G7 和欧盟以外国家的船只将进入俄罗斯航线。

但俄罗斯航线上的运力仍可能供不应求，这将推动二手船交易量的增加，并支撑二手船价格。需要指出的是，俄罗斯航线上的运力可能无法高效运营，因为伊朗和委内瑞拉的模式证明，受制裁的石油货物在到达最终目的地之前，通常会经历多次转运。这种做法效率低下，意味着同样数量的货物需要更多的船只。

从短期来看，随着部分船只从俄罗斯航线抽离，其他贸易航线可能会出现运力供应增加的风险，从而给运费带来下行压力。但吨海里总需求的增加可能会缓解部分压力，这意味着运费收益有望保持在历史平均水平之上。此外，二手船交易的增加可能会重新调整运力布局，从而达到新的平衡。

来源:中国远洋海运 e 刊

【制裁或将推升成品油轮市场到达新高度】

12 月 5 日之后，欧盟国家将不再购买俄罗斯海运原油；明年 2 月 5 日之后，欧盟国家将不再购买包括柴油在内的俄罗斯石油精炼产品。中国开始增加石油精炼产品的出口量，部分将运往欧盟，印度也可能增加对欧盟的成品油出口。

石油交易模式的改变将吸收更多的船舶运力，并引发投资者对成品油轮股票的浓厚兴趣。周二，美国股市上的两只油运股双双创下 52 周新高：天蝎座油轮今年迄今股价上涨 302%，Ardmore Shipping 则上涨了 308%。



天蝎座油轮周二报告了其历史上的最好业绩。该公司第三季度的净收入为 2.662 亿美元，而一年前为净亏损 7330 万美元。天蝎座油轮总裁 Robert Bugbee 表示，这是创纪录的收益，而且第四季度的开局比第三季度好得多。

随着需求复苏，柴油被争相抢购，而炼油厂与消费者目的地之间的航程更远，叠加全球馏分油库存急剧下降、炼油厂开工率提高以及供应增长有限，成品油轮现货运价创下多年来的新高。

对俄制裁将进一步增加市场对成品油轮的需求。有分析指出，由于俄罗斯成品油航线改道，吨海里需求可能会增加 6%，这甚至还不包括欧盟进口航线的增量。

来源:中国远洋海运 e 刊

【马士基警告：经济衰退日益逼近集运市场已见顶】

当地时间 11 月 2 日，被视为“全球贸易晴雨表”的全球航运巨头马士基集团警告称，由于全球经济衰退逼近，运输和物流需求放缓，这将拖累海运业未来订单量。尽管其第三季财报表现亮眼，但该公司股价也受消息影响应声大跌超过 7%。

马士基首席执行官 Soren Skou 在一份声明中表示：“很明显，运费在第一季已经触顶并开始恢复正常，主要是受到需求下降和供应链拥堵缓解推动。”
“俄乌冲突、欧洲能源危机及高通胀愈演愈烈，全球经济衰退迫在眉睫，我们看到，乌云正笼罩着地平线。这些危机影响了消费者的购买能力，进而影响全球的运输和物流需求。”

Skou 进一步表示：“我们看到的每个指标都闪烁着暗红色。”

马士基预计，今年全球集装箱需求将下降 2%-4%，低于此前预期的下降 1%至增长 1%，且 2023 年集装箱需求也可能出现萎缩。

在新冠疫情流行期间，随着消费者需求大幅上升，导致港口拥堵与延误，尽管这些费率后来有所下降，但集装箱运输成本仍高于疫情之前。

马士基援引数据指出，尽管现货费率在下降，但预计今年的平均合约费率仍将高于 2021 年，虽然每个集装箱价格比 8 月预计的低 200 美元。



摩根大通分析师在给客户的报告中表示，马士基的预期意味着第 4 季度核心营收将比第三季下降约 40%，同时指出中期获利能力高度不确定性仍是主要问题。

然而，马士基第三季的财报仍相当亮眼，同一天，这家全球最大的集装箱航运公司还公布了 2022 年第三季度财报。第三季度马士基营收增至 227.67 亿美元，同比增长 37%；三季度息税折旧摊销前利润高达 109 亿美元，高于分析师预期的 98 亿美元，同比增长约 60%，同比增速为连续第 16 个月增长。从业务来看，马士基物流业务收入历史上首次突破单季 40 亿美元。

此外，公司前瞻指引确认了其全年的息税折旧摊销前利润将达到 370 亿美元，自由现金流水平将超过 240 亿美元。

Soren Skou 说：“今年的非凡业绩是由持续上升的海运费用驱动的，但很明显，海运费用已经见顶。在需求下降和供应链紧张缓解的情况下，海运业将在第四季度开始恢复正常，公司海运业务收入将在未来几个月下降。”

Skou 表示，到 2023 年，航运业要么由于整合而变得更加理性，要么仍然容易做出错误的决定。这也是他长期以来的观点。

虽然业绩亮眼，但马士基对经济以及公司收益的悲观预测拖累其市场表现，截稿前，马士基在丹麦的股价下跌 7.49%，每股暂报 14,940 丹麦克朗。该公司股价今年迄今已大跌 35%。

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.	730~735	1030~1035		Steady.
Tokyo Bay	515~520	800~805	1160~1165	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	730~740	1160~1170	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	440~445	706~711	995~1000	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	459	746	1082	+ oil fence charge usd 95	Firmer.



Singapore	395~400	694~699	1055~1060	+ 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.	701~706	1250~1255		Steady.
Rotterdam	376~381	621~626	1000~1005		Softer.
Malta	S. E.	668~673	1100~1105		Steady.
Gibraltar	S. E.	661~666	1205~1210		Steady.

截止日期: 2022-11-03

◆ 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	28/10/22	21/10/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,300	6,300	0	0.0%	
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	28/10/22	21/10/22	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: 2022-11-01



(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	58,000	Oshima, Japan	2025	Tamai Steamship - Japanese	Undisclosed	
2	LNG	175,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2027	Shandong Shipping - Hng Kong based	23,000	LOI
5	LNG	175,000 cbm	DSIC, China	2026	MOL - Japanese	23,000	for Sinopec project
3	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2028	TSM - Chinese	25,000	against T/C to ENN
4	VLEC	98,000 cbm	Jiangnan Shipyard, China	2025-2026	Pacific Gas - Hong Kong based	13,500	LOI
7	Container	24,000 teu	NACKS, China	2026-2028	OOCL - Chinese	24,000	methanol dual-fuelled
5	Container	24,000 teu	DACKS, China	2027-2028	Cosco Shipping - Chinese	24,000	methanol dual-fuelled
5+5	PCTC	9,000 ceu	CMHI Jiangsu, China	2025-2026	Grimaldi Group - Italian	10,000	ammonia-ready

◆ 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
TRUE PATRIOT	BC	180,967		2016	Japan	3,975	Undisclosed	BWTS fitted
AQUAFORTUNE	BC	174,725		2011	Japan	2,700	Undisclosed	
NAVIOS TAURUS	BC	76,596		2005	Japan	1,400	Greek	BWTS Scrubber fitted
PRABHU PUNI	BC	76,015		2002	Japan	1,150	Undisclosed	BWTS fitted
NORD YUCATAN	BC	63,500		2019	China	2,850	Undisclosed	BWTS fitted
PAN CROCUS	BC	57,269		2009	China	1,470	Undisclosed	BWTS fitted
PORTHOS	BC	56,825		2010	China	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
JIN FENG	BC	52,686		2004	Japan	1,330	Hong Kong	BWTS fitted
JIAN DA	BC	52,677		2005	Japan	1,320	Turkish	BWTS fitted
WAAL CONFIDENCE	BC	33,387		2009	Japan	1,520	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
MANTA CICEK	BC	31,997		2011	Japan	1,515	Turkish	



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
RS AURORA	TAK	159,812		2018	China	6,600	Delta Tankers - Greek	BWTS fitted
LILA SHENZHEN	TAK	159,549		2004	China	2,500	Chinese	BWTS fitted
VALTAMED	TAK	158,609		2004	S. Korea	2,600	European	BWTS fitted, old sale
KIMOLOS WARRIOR	TAK	157,258		2013	S. Korea	4,600	Greek	
DAEHAN 5075	TAK	115,000		2022	S. Korea	7,250	Navig8 - U.K	resale
BEKS SWAN	TAK	108,929		2009	China	3,600	Undisclosed	
RAFFLES HARMONY	TAK	105,405		2013	S. Korea	4,180	Undisclosed	Scrubber fitted
HOUSTON STAR	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,300	Turkish	
LIBERTY	TAK	74,992		2009	S. Korea	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
ORTOLAN COCO	TAK	74,992		2008	Singapore	2,050	Greek	
CELSIUS RIMINI	TAK	53,603		2009	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
ATLANTICA BELL	TAK	50,844		2006	S. Korea	2,070	Undisclosed	BWTS fitted, Ice Class 1A
MTM TOKYO	TAK	20,857		2003	Japan	2,200	Undisclosed	en bloc*
MTM FAIRFIELD	TAK	20,585		2002	Japan			
BRO ANNA	TAK	16,868		2008	Turkey	2,700	Undisclosed	en bloc, Ice Class 1A
BRO AGNES	TAK	16,791		2008	Turkey			
BERNORA	TAK	13,148		2008	S. Korea	780	Norwegian	BWTS fitted
EPIC BALTA	TAK/LPG	5,076		2000	Japan	600	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
AN PING 8	BC	69,057	9,804	1995	Japan	618.00	old sale

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
MONARCH COUNTESS	OTHER/ROR	2,743		1977	France	undisclosed	as is Palm Beach



◆ALCO 防损通函

【欧盟制裁——运输某些俄罗斯货物（包括煤炭和化肥）的说明——（更新）】

2022 年 9 月 19 日，欧盟修订了常见问题解答（FAQS），澄清了在欧盟条例（Council Regulation (EU) 833/2014）下，不禁止从俄罗斯运输包括煤炭和其他固体化石燃料以及某些类型的化肥（相关保险）运输至非欧盟国家。

2022 年 10 月 7 日，欧盟更新了常见问题解答（FAQS）如下（更新部分已用斜体标注）：

【航速和油耗索赔及错误扣船问题的最新阐明】

在 Eastern Pacific Chartering Inc 诉 Pola Maritime Ltd (The Divinegate) - [2022] EWHC 2095 (Comm) 一案中，英国高院终于在多年后重新审查了航速和油耗索赔的问题。

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
2022-11-04	725.550	709.550	4.910	92.429	814.020	65.256	854.390	457.790	530.200
2022-11-03	724.720	711.530	4.900	92.324	825.870	65.514	840.670	459.170	528.940
2022-11-02	721.970	714.100	4.880	91.974	831.520	65.668	864.610	462.100	531.270



2022-11-01	720.810	713.340	4.859	91.828	829.860	65.547	848.380	462.720	531.330
2022-10-31	717.680	717.030	4.875	91.431	835.710	65.712	848.490	461.470	529.750

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	3.81329	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.84657
2 个月	--	3 个月	4.53157	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	4.99729	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.65357		

2022-11-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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