



全一海运市场周报

2022.11 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022. 11. 07 - 11. 11 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场表现疲软 远洋航线运价下行】

本周，中国出口集装箱运输市场表现疲软，运输需求增长乏力，远洋航线市场运价继续下行走势，拖累综合指数继续走低。11月11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1443.29点，较上期下跌8.6%。

欧洲航线：近期欧洲经济状况不容乐观，多项制造业数据低于荣枯线，制造业活动持续走弱。与此同时，由于俄乌冲突持续，导致能源价格处于高位，通胀水平居高不下。在冬季来临之际，能源价格可能继续上涨，进而导致通胀继续上升，经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求关系不佳，市场运价继续下跌。11月11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1478美元/TEU，较上期下跌16.2%。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下行。11月11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2061美元/TEU，较上期下跌7.2%。

北美航线：据美国劳工局公布的数据显示，美国10月非农就业人口增加26.1万人，为今年一月以来的最低纪录，失业率小幅升至3.7%，显示美国就业情况开始放缓。由于美联储持续采取紧缩政策控制通胀，美国经济表现近期持续下滑，未来增长前景面临严峻形势。本周，货量表现较为疲软，供需基本面转弱，市场运价继续调整走势。11月11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1632美元/FEU和4223美元/FEU，分别较上期下跌2.9%和13.6%。

波斯湾航线：近期市场行情表现较好，运输需求保持稳定，部分航商继续采取控制运力投放的措施。本周，市场运价在持续反弹之后出现回落。11月11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1650美元/TEU，较上期下跌8.9%。



澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求缺乏进一步增长的动力，运输需求表现较弱，供求平衡状况并不理想，即期市场订舱价格继续下行。11月11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1006美元/TEU，较上期下跌16.2%。

南美航线：目的地国家经济基础较弱，拖累运输需求表现低迷，供需基本面转弱，市场运价延续下跌走势。11月11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2944美元/TEU，较上期下跌22.9%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价保持平稳。11月11日，中国出口至日本航线运价指数为1160.35点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【油价上行成本高企 运价下跌空间有限】

本周在终端消费需求带动下，多地成品油出现供不应求局面，运价相继走高。其他市场船多货少局面依旧，运价跌至成本线之下，下行空间有限，沿海散货综合指数跌幅收窄。11月11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1104.35点，较上周下跌2.8%。

煤炭市场：市场需求方面，受北方冷空气延后影响，南方持续升温，30度高温区域扩大，居民用电负荷有所上升，沿海八省电厂日耗相继回升至176.7万吨。市场对暖冬预期增强，采购积极性降至冰点，下游库存小幅下降至3166万吨。直至周末，随各地存煤可用天数下降，少量补库需求有所释放，市场货盘零星放出。煤炭价格方面，本周随大秦线运力逐步恢复，北方煤炭集港效率明显提升，秦皇岛调入量环比增加15万吨。北方煤炭各产区疫情有所好转，产能恢复，发运以长协保供为主，供给紧张局面有所缓解。下游需求受南方气温持续走高影响，继续低日耗高库存局面，叠加煤炭限价区间执行督察落地，货主挺价信心有所动摇，煤价向下弱势调整。运价走势方面，本周一方面随北方雨雪天气增多，叠加运价跌至营运成本以下，船舶避风停航增多，北方港口等候船舶明显减少。另一方面南方高温持续发展，电厂冬储需求释放大受影响，运价不断走低。直至周末，受煤价松动下行影响，市场成交有所恢复，叠加长江大雾影响部分船期，有效运力略有减少，支撑沿海煤炭运输价格小幅回调。

11月11日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1091.56点，较上周下跌3.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收737.77点，较上周下跌5.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价27.4元/吨，较上周下跌1.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.5元/吨，



较上周下跌 2.3 元/吨。

金属矿石市场：本周随北方开始降温，成材消费淡季特征明显，需求难有提振，铁水产量有所下滑，多数钢厂维持原料低库存运行。临近周末，受地产刺激政策接连出台影响，市场信心有所恢复，叠加多地钢材价格小幅走高，矿石拉运需求有所释放，运输市场货盘增多，金属矿石运输市场运价跌幅收窄。11 月 11 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 747.73 点，较上周下跌 4.1%。

粮食市场：随全国秋粮收割基本完成，新粮逐步上市销售，但受疫情影响，运输周转效率依旧偏低，上市进度缓慢，供给趋紧，叠加部分企业陈粮销售将尽，采购积极性提升，支撑北方玉米价格上行。需求方面，受国家储备肉投放影响，猪肉价格有所回调，养殖利润相应高位回落，饲料需求预期走弱。运输市场，新粮旧粮交接之际，市场货源阶段性减少，叠加北方玉米价格居高不下，南北粮食差价有限，贸易商积极性减弱，船多货少局面加剧，沿海粮食运输市场运价开始下行。11 月 11 日，沿海粮食货种运价指数报 1231.29 点，较上周下跌 5.5%。

成品油市场：本周成品油市场行情维持上涨走势。受出口量维持高位影响，供应偏紧形势短期内难有明显缓和，加上周初发改委上调窗口如期开启，利好消息支撑下，主营单位汽柴油价格纷纷跟涨。需求方面，工矿、基建等户外行业年底赶工期及双十一带动物流运输活跃影响，柴油需求面表现强劲，成品油运输价格大幅上涨 11 月 11 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 1186.63 点，较上周上涨 2.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船表现转好 租金指数止跌上涨】

本周，海岬型船太平洋市场需求向好，即期运力偏紧，叠加巴西货盘持续释放，运价临近周末较大幅度上涨。巴拿马型船市场煤炭货盘不多，台风影响和粮食航线需求支撑有限，运力供给过剩，租金继续下跌。超灵便型船市场煤炭货盘一般，市场情绪仍较低迷，租金持续下行。整体而言，在海岬型船持续转好表现的带动下，租金指数止跌上涨。11 月 10 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1177.78 点，较上周四上涨 6.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬。太平洋市场，上周末，市场延续低迷态势，运价继续探底。周初，货盘保持平稳，伴随 FFA 远期合约价格上涨，运价触底回升。临近周末，澳洲主要矿商齐聚市场询盘，需求全面释放，局部运力供给紧俏，加之巴西货盘增多，船东信心提振，运价大幅上行。11 月 10 日，



中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13687 美元，较上周四上涨 56.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.122 美元/吨，较上周四上涨 13.0%。本周，远程矿航线市场氛围活跃，巴西货盘持续释放，运输需求逐步转强。临近周末，和太平洋市场形成良性互动，运价较好上涨。11 月 10 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.633 美元/吨，较上周四上涨 7.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场延续弱势。太平洋市场，周初，煤炭货盘不多，虽国内电厂仍在补库和招标，但市场运力相对富余，租金上涨乏力。周中，印尼煤炭货盘增量不及预期，叠加台风影响有限，租金承压下行。临近周末，整体市场走弱，下游终端维持试探性采购，过剩运力难以消化，租金跌势扩大。11 月 10 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14431 美元，较上周四下跌 3.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.200 美元/吨，较上周四下跌 4.5%。粮食市场，本周粮食即期货盘一般，大西洋区域仍在僵持，美湾美东仅零星货盘，租家积极性偏低，运价小幅波动。11 月 10 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.150 美元/吨，较上周四上涨 0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下行。本周，虽步入立冬，但近期气温偏暖，国内电厂采购略谨慎，市场仍未走出疲软态势。煤炭货盘相对平稳，镍矿、钢材等货种无明显起色，租家持续压价，租金进一步下滑。11 月 10 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8611 美元，较上周四下跌 9.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 11.132 美元/吨，较上周四下跌 4.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续上涨 成品油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 4 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、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增加 2.65%。随着欧盟对俄罗斯原油的进口禁令于 12 月生效，俄罗斯下月石油产量或将下降 14%。EIA 周二公布的短期能源展望报告显示，将 2023 年全球原油需求增速预期下调，给油价带来了下行压力。面对乌克兰在南部城市赫尔松附近的进攻，俄罗斯国防部长命令其部队撤出，有可能成为战争的转折点。全球经济增长放缓、信心恶化、通胀持续走高和利率上升进一步挤压可支配收入的担忧不断升温，也令原油需求前景蒙阴。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 93.67 美元/桶，较 11 月 3 日下跌 1.06%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断上升，苏伊士型油轮运价小幅上行，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价持续上涨。11 月 10 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1998.82 点，较 11 月 3 日上涨 8.2%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场活跃度较上周明显提升，中东航线和大西洋市场需求放量，尽管租家通过拿老旧船和妥协船等方式给市场降温，但船东情绪面高涨，尽力推动市场；目前中东市场月末货盘所剩无几，船期相对靠前的船位也并不宽裕；临近周末，随着大西洋市场相对安静，整体 WS 点位涨幅收窄，预计短期内货量将有所下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS113.64，较 11 月 3 日上涨 8.49%，CT1 的 5 日平均为 WS109.63，较上周平均上涨 9.91%，TCE 平均 7.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS112.39，上涨 7.7%，平均为 WS108.38，TCE 平均 8.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上行。西非至欧洲市场运价上涨至 WS191（TCE 约 7.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS215（TCE 约 9.5 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价小幅下跌至 WS93（TCE 约 2.3 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有升，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 WS375（TCE 约 9.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS261（TCE 约 7.9 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS220（TCE 约 7.7 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS286（TCE 约 6.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS241（TCE 约 4.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS226（TCE 约 5.0 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线下滑，欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS239（TCE 约 2.0 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS212（TCE 约 2.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS166（TCE 约 2.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS159 水平（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS306（TCE 约 3.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数持续下行 国际油轮涨势趋缓】

11 月 9 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1178.69 点，环比下跌 0.74%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别上涨 0.78%及 0.18%，国际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 0.67%及 2.42%。



国际干散货船二手船价格涨跌与上周相同，继续呈现涨跌不一现象。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 2181 万美元，环比上涨 3.68%；57000DWT 吨级散货船估值 2583 万美元，环比下跌 2.86%；75000DWT 吨级散货船估值 2835 万美元，环比上涨 0.07%；170000DWT 吨级散货船估值 3985 万美元，环比下跌 3.83%。本期，国际二手散货船市场成交与上周相比基本相似，共计成交 14 艘（环比增加 1 艘），总运力 115.69 万载重吨，总成交金额 26755 万美元，平均船龄 11.64 年。

国际油轮二手船价格经过上周涨跌不一的变化后，所有船型继续上涨，但是涨幅不大。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3535 万美元，环比上涨 0.51%；74000DWT 吨级油轮估值 3445 万美元，环比上涨 1.50%；105000DWT 吨级油轮估值 5392 万美元，环比上涨 0.19%；158000DWT 吨级油轮估值 5959 万美元，环比上涨 1.24%；300000DWT 吨级油轮估值 8623 万美元，环比上涨 0.87%。本期，国际油轮二手船市场成交量比较平淡，总共成交 9 艘（环比减少 8 艘），总运力 67.78 万载重吨，总成交金额 20000 万美元，平均船龄 15.56 年。

国内沿海散货船二手船价格停止了连续几周的下跌趋势，所有船型全部小幅上涨。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 233 万人民币，环比上涨 0.17%；5000DWT 吨级散货船估值 1418 万人民币，环比上涨 0.18%。本期，国内沿海二手散货船市场成交依旧平淡，总共成交 2 艘（环比增加 2 艘），总运力 0.19 万载重吨，总成交金额 160 万人民币，平均船龄 14.44 年。。

国内内河散货船二手船价格所有船型全部下跌，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 50.6 万人民币，环比下跌 1.70%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比下跌 0.75%；2000DWT 吨级散货船估值 245 万人民币，环比下跌 3.07%；3000DWT 吨级散货船估值 314 万人民币，环比下跌 4.08%。本期，国内内河二手散货船市场成交平稳，总共成交 25 艘（环比增加 6 艘），总运力 4.03 万载重吨，总成交金额 4546.6 万人民币，平均船龄 9.83 年。

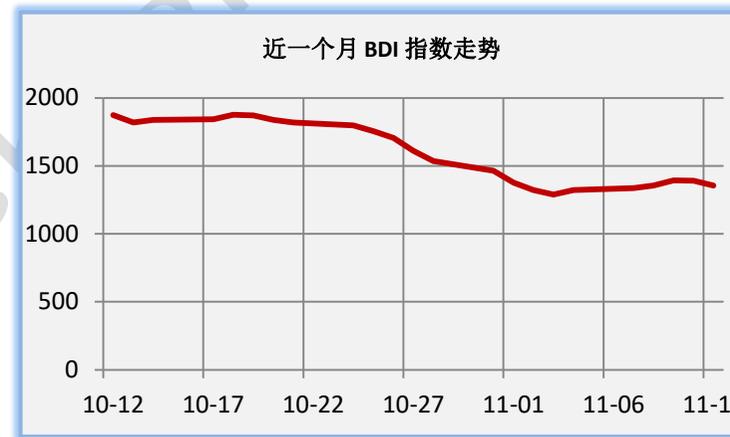
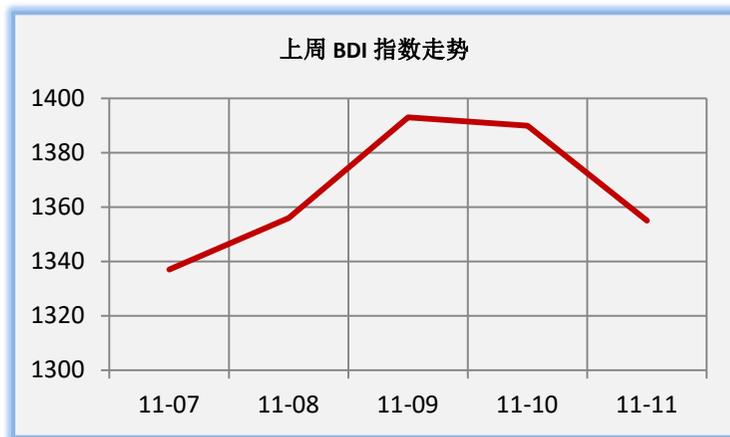
来源：上海航运交易所

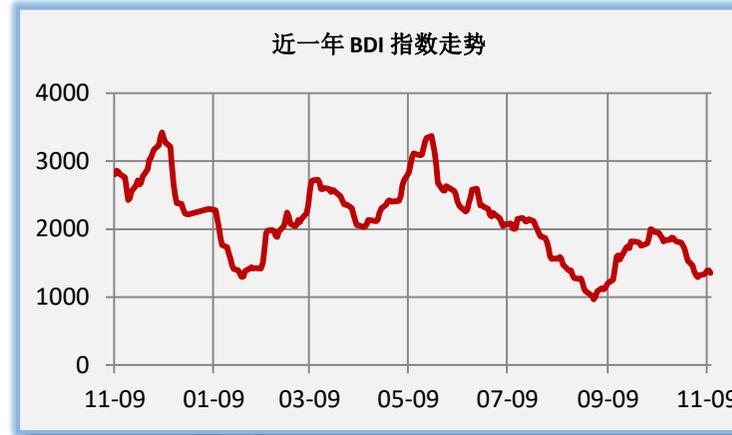
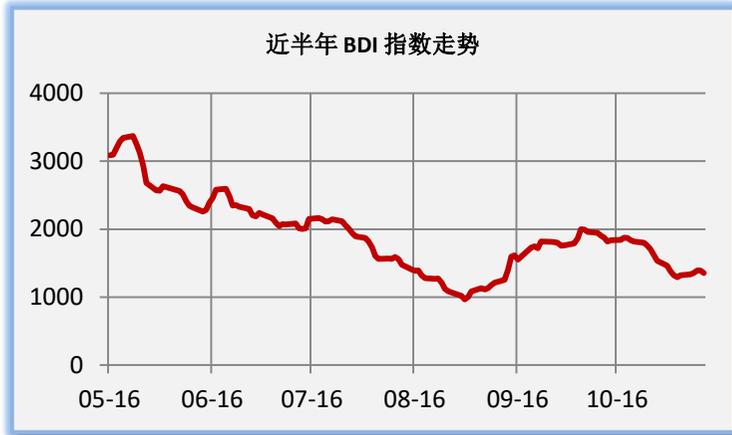


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月7日		11月8日		11月9日		11月10日		11月11日	
BDI	1,337	+14	1,356	+19	1,393	+37	1,390	-3	1,355	-35
BCI	1,404	+61	1,493	+89	1,637	+144	1,652	+15	1,544	-108
BPI	1,696	-4	1,669	-27	1,641	-28	1,619	-22	1,637	+18
BSI	1,251	-17	1,241	-10	1,232	-9	1,227	-5	1,213	-14
BHSI	826	-10	818	-8	803	-15	797	-6	787	-10





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	04/11/22	28/10/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	12,250	13,250	-1000	-7.5%
	一年	13,000	13,500	-500	-3.7%
	三年	13,250	13,750	-500	-3.6%
Pmax (76K)	半年	16,500	16,750	-250	-1.5%
	一年	14,500	15,000	-500	-3.3%
	三年	12,250	12,500	-250	-2.0%
Smax (55K)	半年	14,250	16,500	-2250	-13.6%
	一年	12,500	14,000	-1500	-10.7%
	三年	12,000	12,250	-250	-2.0%
Hsize (30K)	半年	12,250	13,750	-1500	-10.9%
	一年	12,000	12,750	-750	-5.9%
	三年	10,250	10,500	-250	-2.4%

截止日期: 2022-11-08



3. [租船信息摘录](#)

(1) [航次租船摘录](#)

'Astrea' 2015 81838 dwt dely aps EC South America 25 Nov trip redel Singapore-Japan \$19,000 + \$900,000 bb - Cofco Agri

'Beks Ceyda' 2015 63592 dwt dely SW Pass 23-30 Nov trip redel China intention petcoke \$30,000 - XO Shipping

'Georgia M' 2012 58666 dwt dely US Gulf prompt trip redel Singapore-Japan \$25,000 - cnr

'Chang Hang Run Hai' 2012 58032 dwt dely South China prompt trip via Indonesia redel China \$8,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 指数连跌四周！散货船市场疲弱不振】

上周干散货航运市场表现疲软，波罗的海干散货运价指数（BDI）周跌 13.8%，连续第四周周线下跌。

由于全球钢铁需求前景黯淡以及供应方压力影响，散货船远程航线需求持续低迷，加上煤炭、粮食等货盘均乏力的利空打击，BDI 指数在上周一至周四一路下跌，跌至逾 1 个月以来新低。直到上周五（11 月 4 日）终于止跌回升，33 点至 1323 点，日涨幅约 2.6%，结束了此前连续 12 个交易日的下跌走势。

其中，上周五波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上涨 118 点至 1343 点，日涨幅约 9.6%，同样终结了连续 12 个交易日的下跌，但较上周下跌 19.6%。波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）上涨 1 点至 1700 点，周跌 6.4%；波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）下降 19 点至 1268 点，周跌 14.5%；波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）下滑 5 点至 836 点，周跌 6.8%。



业界分析指出，好望角型船市场虽然澳大利亚主要矿商有货盘稳定放出，但远程航线货盘依然偏少，因此在缺乏利多因素支撑的情况下，船东观望心态加剧，促使多运输铁矿石之好望角型船运价疲弱。上周四（11月3日）BCI指数报收1225点，创下9月14日以来低点。

而在中小型船市场，随着前期恶劣气候造成的影响逐渐消除，市场可用运力持续增多，且因电厂日耗持续下降，印尼煤炭货盘有限，同时美西和南美粮食航线也不活跃，导致多运输煤炭及谷物的巴拿马型与超灵便型船运价不振，BPI指数较去年同期下跌约50%，BSI指数也跌至2021年2月以来新低。

来源：国际船舶网

【284艘！闲置集装箱船运力达到120万TEU】

闲置的集装箱船队已经突破了100万TEU的里程碑，并且随着承运人准备暂停服务而非空驶，市场闲置的运力将大幅跃升。

根据Alphaliner的数据，截至10月24日，闲置集装箱船数量已达284艘，运力为120万TEU，占全球集装箱船队的4.6%。

在2月需求高峰期时，承运人为追求每艘可使用船舶而“榨干”了租船市场，当时不活跃船舶仅154艘，运力为442,000TEU，其中许多处于干船坞，仅占全球船队的1.8%。

Alphaliner表示：“疲软的货物需求和下降的运费促使承运人削减了一些航次，甚至暂时停止了东西向主要贸易线上的一些服务。”

在过去的两周里，亚欧和跨太平洋承运人的空白航行数量大增，例如，一些亚洲-北欧的航线连续几周被取消。

然而，除非船舶闲置超过14天，否则Alphaliner并不将其算作不活跃船舶，因此，空白航行的激增并不包括在运力过剩分析中。

在第三季度财报电话会议上，马士基首席执行官施索仁（Soren Skou）重申了该公司“根据需求匹配运力”的战略，因为该集团的第三季度货运量同比下降7.6%，其对2022年全球集装箱需求也下调至-2%到-4%之间。



中国出口的快速下降使得承运人的空白航行策略无法阻止现货和短期运费的侵蚀，因此有必要制定更激进的运力削减计划以避免合同运费的崩溃。

据悉，东西方三个联盟中的一些合作伙伴正在呼吁采取“冬季计划”，直到1月中旬，在中国新年假期之前。

“没有人愿意成为第一个切断航线并可能失去市场份额的人。‘鹰派’希望采取激进的行动，‘鸽派’希望继续空白航行，但每个人都在受苦，这是肯定的，并开始关注明年的情况。”一位运营商联系人表示。

同时，在集装箱船租赁市场上，过剩开放吨位的增加给日租金带来了更大的下行压力，并大大缩短了租期。

Alphaliner 表示：“过去两周，4,000-5,300TEU 巴拿马型船的日租金继续走低，目前租金通常为 20,000 美元/天，租期为六个月。”

事实上，一位经纪人在本周表示，船东现在准备接受更低的租期。“我们正在与一些船东和租家商谈延长 30 至 45 天的租期，而新的租期则为三至四个月。”

Alphaliner 指出，巴拿马型船日租金为 20,000 美元，“按照历史标准，这还是不错的，但比船东在 2022 年初能达到的水平低十倍。”

来源:海运圈聚焦

【俄罗斯石油出口面临制裁 油轮即将迎来近 30 年最大需求增幅】

智通财经获悉，装载汽油和柴油等燃料的油轮明年将迎来 30 年来最大的需求激增，因为俄罗斯石油运输中断将增加船只的航行距离。

据研究服务公司 Clarkson Research Services Ltd. 估计，2023 年，备受关注的航运业衡量指标吨英里(吨英里相当于货物运输量乘以航行距离)将激增 9.5%。全球最大船舶经纪公司研究部门的数据显示，这将是自 1993 年以来炼油燃料运输量最大的年度增长。

随着对俄罗斯石油产品的制裁将于明年 2 月生效，全球货流的改道似乎不可避免，这增加了货运距离。随着亚洲和中东的新炼油厂开始生产出口产品，而中国有增加出口的空间，石油产量也有可能增加。



开普勒商行分析师 Anders Redigh Karlsen 表示，“这很可能是原来的五到六倍，这意味着你需要更多的船只来运输以前进口的同等数量。”“这将推动对产品油轮的需求。”

数据显示，考虑到原油流量，预计明年的吨英里数将增长 6.4%，为 2014 年以来的最高增幅。

这是在油轮市场已经看到丰厚收益的背景下。Clarkson 的数据显示，租用为期一年的精炼燃料中型油轮的费用是 2008 年以来最高的。原油油轮的收益接近 2020 年 5 月以来的最高水平。

来源:智通财经

【中集集团：集装箱量价将正常化 滚装船掀“抢船热”】

全球经济承压，集装箱制造超级周期不再。中集集团今年前三季度集装箱制造业务产销量高位回落，但仍保持较好盈利能力；净利润大幅下降，但仍处于历史同期高位。

在今日的三季度业绩会上，中集集团董秘吴三强告诉财联社记者，2021 年是集装箱制造业不可多得的年份。目前集运业已不受集装箱制约，2022 年集装箱产销量、价格将正常化。

此外，吴三强表示，受汽车出口热潮和汽车运输船更新换代两大因素驱动，国内已掀起新一轮“抢船热潮”。中集来福士作为国内领先的海洋工程设备提供者及海洋平台建设者，在滚装船造船领域占据优势，今年前三季度新增 6 艘滚装船订单，总金额约 5 亿美元。目前订单已排到 2026 年，总体上订单已比较饱满。

集装箱板块，中集集团在维持传统集装箱领域竞争优势的基础之上，积极培育集装箱集成装备等创新领域，积极拓展集装箱应用场景。

今年前三季度，集装箱集成装备业务继续保持高速增长，已具备完整的系统集成能力和行业品牌效应，并与行业头部客户都建立了深度合作。



模块化建筑凭借更绿色、更低碳和高装配率优势，获得快速发展。中集集团下属中集建科今年 1-9 月底，国内外新签订单约 12.1 亿元，同比增长超过 40%。

“这些双创业务，将为集装箱板块未来发展提供新的动能。”吴三强说。

财报显示，今年前三季度，中集集团实现营业收入 1091.33 亿元，同比减少 7.7%；实现归属于母公司股东及其他权益持有者的净利润 31.18 亿元，同比减少 64.57%。其中，Q3 单季实现营业收入 370.07 亿元，同比减少 17.87%；实现归属于母公司股东及其他权益持有者的净利润 5.79 亿元，同比减少 87.14%。

集装箱制造业务产销量方面，干货集装箱累计销量 101.16 万 TEU，同比下降约 47%；冷藏箱累计销量 10.08 万 TEU，同比下降约 22.46%。

来源：财联社

【这是 VLCC 市场走强的关键驱动力】

当前世界各地的石油需求仍然强劲，正在接近新冠肺炎疫情暴发前的水平。与此同时，石油产量也在提高，尽管欧佩克及其盟友最近宣布小幅削减配额，但替代生产国的产量和出口量却创下历史新高，从而实现了相对平衡的石油市场。巴西就是其中一个生产国。

需求方面，中国商务部最近下发了新一批成品油出口配额，叠加与疫情相关的限制减少，中国对原油的需求出现激增。炼油厂正在购进更多原油以利用新的出口配额，因此运往中国的 VLCC 货量有所增加。

过去一个月，远东地区的 VLCC 运价强劲回升，得益于中国需求增加和中国在世界各地采购原油的支撑。石油价差支撑了大西洋航线对中东原油的需求，过去几个月，VLCC 航线由西向东的运输量明显增加。许多分析师认为美湾货源及战略石油储备的释放推升了 VLCC 市场，这是事实。但除此之外，巴西出口对市场的支撑同样不容忽视。

随着对中国出口的增加，巴西原油出口量已升至新高。Kpler 的数据显示，9 月和 10 月，平均每天有 170 万桶原油在巴西游装船出口，与 2022 年前 8 个月的平均出口量相比增长了 23%。中国仍然是巴西海运原油的最大买家，约占其出口量的 30%。



Tankers International 的数据显示，10 月巴西港口有 19 艘 VLCC 装载了原油，创下新纪录，而 1-8 月平均每月 10 艘 VLCC 装载。由于这些 VLCC 中有三分之二运往中国，航线距离较长，吨海里需求急剧增加。从巴西到中国的平均往返航程需要 100 天，比从中东运往中国的航线（大约 60 天）要长得多。11 月迄今，已有 15 艘 VLCC 预定在巴西游装货。

由于世界其他地区的石油供应紧张，巴西产量和出口的增加是当前 VLCC 市场不断走强的关键驱动力。

据美国投行 Stifel 分析师 Ben Nolan 的预测，未来油轮运价将随着欧盟对俄“禁油令”的生效而继续走高。由于市场上的新油轮订单非常稀少，油轮资产价格也将继续走高。

有市场分析人士指出，2021 年供应链阻滞催生了集装箱船的火爆行情，加上脱碳进程对 LNG 运输船的需求，船厂的船台基本上被集装箱船和 LNG 运输船订单占满，油轮订单非常稀少，导致近两年油轮新增运力特别低。当前美西方对俄制裁导致油气价格维持高位，未来油品需求还将保持稳定增长，而在油轮运力没有增加的情况下，老旧船因明年 IMO 现有船舶能效指数 (EEXI) 新规生效正在加速拆解，油轮市场运价由此将维持高位。

来源：中国远洋海运 e 刊

【新造船市场观望情绪加重，二手船交易大幅放缓】

-新造船市场-

船舶经纪公司 Allied 在其最新周报中表示，过去一周新造船数量非常有限，市场较为低迷。考虑到目前的运价水平和新船价格，短期内出现更多的市场“观望”情绪也不足为奇。尽管这段时间油轮运价走势强劲，但新造船市场的活跃度并不高，这多少令人感到意外，预计年底前将有更多的投资流向这一板块。而气体运输船的表现仍然相当火爆，最近达成许多新造船项目。集装箱船板块则较为沉寂。

另一家船舶经纪公司 Banchemo Costa 的报告显示，中国船厂获得了大量 LNG 运输船订单，因为有更多船厂获批建造 LNG 船。天津西南海运以 7.5 亿美元的总价订造了 3 艘 174000 立方米 LNG 船，最迟于 2028 年交付，所有船舶都将长期租赁给新奥天然气股份有限公司；另一家中国船东山东海运也进入了 LNG 运输市场，订造了 2 艘 171000 立方米 LNG 船，将于 2027 年下半年交付，单价约为 1.97 亿美元，中石化将长期租用这两艘新船；德国船东也首次亮相 LNG 船



板块，在扬子鑫福造船订造了 2 艘 175000 立方米新船，计划 2025-2026 年交付。

-二手船交易市场-

Allied 表示，二手干散货船的交易量大幅放缓，预计近期交易量将保持较大的波动性。二手油轮的交易活跃度有所回落，考虑到目前运价的强劲趋势和普遍看涨的市场情绪，购买意愿仍将维持在一定水平。

Banchero Costa 的报告显示，在散货船板块，中东买家购买了 2 艘 93252 载重吨超巴拿马型船 Great Glen 轮和 Great Animation 轮，两船分别建于 2010 年和 2011 年，单价约为 3700 万美元；2012 建造的 82113 载重吨卡姆萨型船 Arouzu 轮以 2475 万美元出售给希腊买家，该船安装了 BWTS 和脱硫塔；中国买家购买了 2017 建造的 81966 载重吨 CCS Orchid 轮和 2018 年建造的 81738 载重吨 MSXT HeraBlt 轮，总价约 5400 万美元；2005 年建造的 77747 载重吨 Tai Prosperity 轮以 1150 万美元售出；2004 年建造的 76830 载重吨 Pan Diva 轮以 1310 万美元出售；2002 年建造的 76634 载重吨 Dooyang Jeju 轮以 990 万美元售出；2007 年建造的 76596 载重吨 Blu Chip 轮以 1520 万美元售出；2010 年建造的 75200 载重吨 Cabrillo 轮以 1580 万美元成交。

在油轮板块，2002 年建造的 395178 载重吨 Brillant Jewel 轮以 4000 万美元售出；2019 那年建造的 299546 载重吨 Neptune M 轮和 Pacific M 轮以 1.8 亿美元的总价售出；2005 年建造的 166447 载重吨 Euroglory 轮以 2600 万美元成交；2004 年建造的 159459 载重吨 Da Li Hu 轮以 2500 万美元的价格售出；2006 年建造的 158920 载重吨 Cap Philippe 轮以 3500 万美元的价格售出；2004 年建造的 158609 载重吨 Valtamed 轮以 2600 万美元的价格成交；中国买家以 5550 万美元的价格购买了 3 艘 MR 型油轮，53187 吨载重吨的 Gotland Sofia 轮、Aliya 轮和 Marieann 轮，分别建于 2007 年、2008 年和 2008 年。

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.	705~710	980~985		Steady.
Tokyo Bay	505~510	795~800	1175~1180	Plus oil fence charge if any.	Firmer.



Shanghai	S. E.	710~715	1160~1165	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	435~440	687~692	975~980	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	469	730	1102	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	415~420	680~685	1060~1065	+ 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.	672~677	1234~1238		Steady.
Rotterdam	397~402	626~631	965~970		Softer.
Malta	S. E.	684~689	1053~1059		Steady.
Gibraltar	S. E.	674~679	1121~1126		Steady.

截止日期: 2022-11-10

◆ 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	04/11/22	28/10/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,250	6,300	-50	-0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,550	3,600	-50	-1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,300	3,350	-50	-1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	04/11/22	28/10/22	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: 2022-11-08



(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
4	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	Centrum Shipping - Singapore based	4,600	
4	Tanker	4,000	Sasaki Zosen, Japan	2023	Stellar Shipmanagement - Singaporean	Undisclosed	methanol dual-fuelled
2	Tanker	4,000	Sasaki, Japan	2023	Global Energy Trading	Undisclosed	Methanol dual fuelled
3	Bulker	95,000	Oshima, Japan	2025	NYK - Japanese	Undisclosed	LNG-fuelled
5	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2025	MISC, NYK, China LNG Shipping - Asian Consortium	21,100	on behalf of Qatar LNG Project
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2026	Maran Gas - Greek	25,200	against T/C to Woodside
4	Container	24,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2025-2026	CMA CGM - French	25,000	LNG-fuelled
3	Container	3,600 teu	Philly Shipyard, U.S.	2026-2027	Matson Navigation - Hawaiian	33,300	LNG-fuelled, Jones Act compliant vessels

◆ 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
EDWARD N	BC	176,216		2011	China	2,610	Eddie Steamship - Taiwanese	BWTS fitted
C H S CREATION	BC	174,110		2006	China	1,550	Undisclosed	BWTS, Scrubber
CMB VAN MIEGHEM	BC	95,737		2011	Japan	2,100	Swiss	BWTS fitted
KEY LIGHT	BC	83,027		2012	Japan	2,300	Japanese	BWTS fitted, internal Japanese deal
OCEAN ROSEMARY	BC	82,265		2013	China	2,100	Greek	BWTS fitted
TRINA OLDENDORFF	BC	75,200		2013	China	undisclosed	Undisclosed	Scrubber, Crane 4x36T
CERAFINA	BC	74,759		2005	China	1,200	Greek	BWTS fitted
CARO PADRE	BC	63,227		2012	China	2,110	Chinese	eco
BULK CARINA	BC	57,819		2016	Philippines	2,200	Greek	BWTS fitted, eco, bss prompt dely Taiwan



WORLDERA-6	BC	52,292	2005	Philippines	1,230	Chinese	BWTS fitted
MOUNT BAKER	BC	32,039	2003	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
TRUDY	BC	30,790	2009	China	1,250	Undisclosed	BWTS fitted, Ice 1C, Laker type, 6 Ho/Ha
BELLE ETOILE	BC	28,230	2014	Japan	1,400	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
SEALAND ILLINOIS	CV	81,577	6,648	2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
SEALAND MICHIGAN	CV	81,556	6,420	2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
YORK	CV	81,462	6,648	2000	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CONTI DARWIN	CV	68,996	6,078	1999	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
CONTI CANBERRA	CV	68,824	6,078	1999	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
X-PRESS KANCHENJUNGA	CV	37,763	2,690	2008	Germany	2,000	Undisclosed	

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)	买家	备注
SUN GLORY	GC	7,362		2000	Japan	330	Middle East	BWTS fitted
UNISEA	GC/MPP	9,862	470	2011	China	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, Ice 1A

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
ELANDRA DENALI	TAK	299,999		2020	S. Korea	11,200	Saudi Arabia	BWTS, Scrubber fitted
ELANDRA ELBRUS	TAK	299,999		2020	S. Korea	11,200	Saudi Arabia	BWTS, Scrubber fitted
RIDGEBURY NICHOLAS A	TAK	159,395		2007	S. Korea	3,400	Greek	Scrubber
NORDIC TRISTAN	TAK	73,604		2007	China	2,100	Undisclosed	BWTS fitted, coated
ERAWAN 10	TAK	44,998		2003	Japan	1,200	Far East	coated, pumproom
PSS VITALITY	TAK	37,297		2002	S. Korea	2,500	Far East	en bloc
PSS ENERGY	TAK	37,244		2021	S. Korea			
AVALON	TAK	24,035		2005	Croatia	940	Greek	
CHEM LUCK	TAK	11,564		1997	Japan	331	Chinese	StSt, via online auction
KOOL BOREAS	TAK/LNG	93,585		2015	S. Korea			en bloc*
KOOL BALTIC	TAK/LNG	93,508		2015	S. Korea			
KOOL FIRN	TAK/LNG	93,025		2020	S. Korea	66,000	CoolCo - Norwegian	
KOOL ORCA	TAK/LNG	92,969		2021	S. Korea			en bloc*, eco



METHANE HEATHER SALLY	TAK/LNG	79,084	2007	S. Korea	5,000	Shandong Shipping - Chinese	incl BBB charter
TRADER II	TAK/LNG	75,109	2002	S. Korea	2,700	Greek	SS DUE

◆ 上周拆船市场回顾

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
J. SHORE	TAK	6,988		2003	China	undisclosed	

◆ ALCO 防损通函

【遵守《防污公约》规定及“距最近陆地”的距离】

《防污公约》允许在距最近陆地不少于 12 海里处航行的船舶将未经处理的食物垃圾排放入海。听起来很简单？可惜事实并非如此——沿海各国对“最近陆地边界”的定义各不相同。

根据 Gard 保赔协议通代华泰提供的信息，驶往中国的船舶经常因为不遵守中国水域的垃圾排放规定而受到处罚，大多数情况下是因为违法倾倒食物垃圾。在 PNI[2022]08 号通函中，华泰解释称，中国对于食物垃圾排放的要求通常不会比《防污公约》附则 V 的规定更严格。船舶受到处罚的主要原因仅仅是因为船舶的垃圾处置程序以及海图规定的禁止排放食物垃圾的中国海域的坐标不够明确。

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
2022-11-11	719.070	732.800	5.073	91.698	841.340	65.266	846.930	474.780	539.120
2022-11-10	724.220	725.230	4.945	92.261	823.020	65.006	842.540	465.310	535.250
2022-11-09	721.890	726.280	4.957	91.969	832.530	65.637	846.590	468.890	537.260
2022-11-08	721.500	723.170	4.920	91.913	830.780	65.752	867.200	467.230	534.860
2022-11-07	722.920	717.660	4.917	92.096	818.240	65.719	857.640	465.000	534.700

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	3.81486	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.87314
2 个月	--	3 个月	4.64971	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.13357	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.63129		

2022-11-10