



全一海运市场周报

2022.11 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.11.14 - 11.18 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求低位徘徊 远洋航线持续走低】

本周，中国出口集装箱运输市场继续表现疲软，运输需求在低位徘徊，供需基本面不佳，远洋航线市场运价持续走低，拖累综合指数继续下行。11月18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1306.84点，较上期下跌9.5%。

欧洲航线：据欧洲经济研究中心(ZEW)公布的数据显示，德国11月ZEW经济景气指数为-36.7，虽然较前值有所上涨，但是该数据仍处于较高的负值，依旧指向经济衰退。能源价格因俄乌冲突持续处于较高水平，导致制造业面临较大成本压力，连续处于荣枯线以下。加之通胀水平居高不下，经济前景不容乐观。本周，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续调整走势。11月18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1172美元/TEU，较上期下跌20.7%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，即期市场订舱价格继续走低。11月18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1967美元/TEU，较上期下跌4.6%。

北美航线：由于通胀水平处于高位，美联储持续采取紧缩政策，近期多项经济指标显示美国经济表现持续放缓，就业市场也开始转弱。据统计，美国洛杉矶港10月份进口量同比大幅下降28%，是自2009年全球金融危机以来最低的10月份进口量，也是自2020年5月以来最低的月度进口量。因此，北美航线出口市场总体呈现旺季不旺的局面，货量表现较为疲软，市场运价继续下行走势。11月18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1559美元/FEU和3877美元/FEU，分别较上期下跌4.5%和8.2%。

波斯湾航线：前期市场行情表现较好，但运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面转弱。市场运价从高位出现调整走势，本周继续回落。11月18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1393美元/TEU，较上期下跌15.6%。



澳新航线：当地市场对各类生活物资的需求增长乏力，运输需求表现较弱，供求关系不佳，即期市场订舱价格继续调整走势。11 月 18 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 802 美元/TEU，较上期下跌 20.3%。

南美航线：目的地部分国家经济基础薄弱，在美元上涨周期易受到金融市场波动的影响。运输需求表现不佳，供求平衡状况并不理想，市场运价延续下行走势。11 月 18 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 2576 美元/TEU，较上期下跌 12.5%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。11 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 1127.87 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求终端预期向好 运价止跌企稳】

本周，需求终端预期向好，下游补库需求逐渐释放，运输市场则在低运价、高油价局面下，供给偏向短程货，叠加北方雨雪天气增多，运力周转效率下降，沿海散货综合指数止跌企稳。11 月 18 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 1120.29 点，较上期上涨 1.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，南方暖湿气流活跃，降雨覆华南大部分区域，旱情缓解的同时，所带来局部地区的升温，超出预期，居民用电负荷有所上升，沿海八省电厂日耗相继回升至 184.3 万吨，但由于工业生产转入淡季，环保减产后用电需求走弱，在下游电厂长协拉运节奏不变的情况下，各地存煤可用天数均有小幅上涨，库存增长至 3179 万吨。煤炭价格方面，本周，煤炭各产地疫情有所缓解，产销逐步恢复，叠加疫情防控政策优化调整，大秦线运量恢复正常，北方港口集港效率明显好转，港口日均调进量环比上涨 16.4 万吨，煤炭供给逐步恢复正常。需求端在南方升温，暖冬预期加重、水电降幅收窄、核电由降转升、风电太阳能发电保持较快增长的背景下，电煤需求预期再度走弱，下游短期采购意愿不高，煤炭价格进一步回落至限价区间。运价走势方面，本周一方面，南方暖湿气流活跃，煤炭日耗攀升，补库需求释放，快船需求相应增加。另一方面，轮番冷空气侵袭北方，港口大雾大风情况增多，船舶周转率有所下降，叠加油价高企，运价低迷，船东倾向选择短程货，华东小船供给相对充裕，华南拿船略有困难，运力供给稍显偏紧，船东挺价意愿强烈，沿海煤炭运价企稳回升。

11 月 18 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1116.36 点，较上期上涨 2.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 805.52 点，较上期上涨



9.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.9 元/吨，较上期上涨 3.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 40.9 元/吨，较上期上涨 3.4 元/吨。

金属矿石市场：本周成材终端淡季特征明显，铁水产量进一步下降，钢厂错峰减产，对原料采购积极性依然低迷，继续维持低库存运行，铁矿基本面供强需弱格局未变，补库需求提升有限。但在 16 条金融支持房地产市场措施出台，消费终端情绪有所提振，砂石货盘有所释放，支撑运价上行，沿海金属矿石运价止跌回调。1 月 18 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 770.06 点，较上期上涨 3.0%。

粮食市场：本周，在防疫政策优化，下游需求缓慢复苏的趋势下，生猪养殖补栏增长预期乐观。但新季玉米上量进度仍不及预期，各地陈粮库存已接近历史低位，需求向好下供给略显偏紧，玉米价格的阶段性支撑相对明显。高价下贸易商观望情绪较浓，农户囤粮惜售情绪不断增强，玉米价格多空博弈加大，以刚需补库为主的小货量货盘增多，沿海粮食运输市场运价有所企稳。11 月 18 日，沿海粮食货种运价指数报 1228.16 点，较上期下跌 0.3%。

成品油市场：本周，主营成品油市场柴油因资源偏紧，且后市需求稳健，价格较为坚挺；汽油报价呈稳步下行态势，商家扩销为主，量大优惠。随着疫情防控政策进一步优化，终端对汽油后市预期有所看好，而柴油则受到需求面支撑，但因价格过高仍抑制成交氛围，市场成交整体清淡。成品油运输市场运价受季节性影响拉动，继续小幅上涨。11 月 18 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 1192.52 点，较上期上涨 0.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【运输需求表现低迷 租金指数弱势下行】

本周，海岬型船太平洋市场运输需求趋弱，巴西航线也未能延续前期较好态势，运力供给转为过剩，运价持续下行。巴拿马型船市场粮食运输需求阶段性改善，不过煤炭货盘不温不火，租金继续下跌。超灵便型船市场延续低迷，煤炭、镍矿、钢材运输需求均较为疲弱，市场情绪悲观，租金继续下探。整体而言，三大船型表现均较为低迷，租金指数弱势下行。11 月 17 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1007.90 点，较上周四下跌 14.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场持续下行。太平洋市场，上周，澳洲主要矿商集中询盘，远程矿航线也有较好表现，运价一度上扬。不过，上周末开始，需求逐步转弱，运力供需由供不应求逐渐转过供给过剩，上涨势头无法延续，运价步入下行通道。本周，虽有部分矿商于市场询盘，但需求难有增量。加之远程



矿和澳洲东部煤炭货盘缩减，需求端低迷态势加剧，货主压价力度不断加大，运价持续下跌。11月17日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 9994 美元，较上周四下跌 27.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.296 美元/吨，较上周四下跌 9.1%。本周，远程矿航线需求火热表现未能延续，货盘有所缩减，需求回归低迷。加之太平洋市场弱势表现影响，运价跌至年底较低水平。11月17日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.81 美元/吨，较上周四下跌 8.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场弱势态势延续。太平洋市场，由于国际煤价处于下行过程中，下游普遍持较浓的观望情绪，印尼煤出货明显减少。国内电厂方面，近期进口煤价格优势显现，但电厂耗量普遍不高，且看空情绪较重，多以谨慎采购为主。受上述情况影响，煤炭运输需求总体低迷，过剩运力仍在消化过程中，租金继续下探。11月17日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13475 美元，较上周四下跌 6.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.717 美元/吨，较上周四下跌 5.2%。粮食市场，本周美西、南美粮食货盘增多，市场成交活跃，氛围不断转暖，运价小幅回升。11月17日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 45.31 美元/吨，较上周四上涨 0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续低迷。由于国际煤价仍在下行过程中，国内电厂采购规模有限。煤炭运输需求维持淡稳，镍矿、钢材等货种临近年底，淡季特征明显，表现持续低迷。运输需求难有改善，运力持续过剩，超灵便型船租金继续承压。11月17日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7681 美元，较上周四下跌 10.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.553 美元/吨，较上周四下跌 5.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价高位上行 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11月11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、汽油库存增幅超预期。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增加 3.31%。尽管美国原油库存大幅减少，取暖油供应仍然低于平均水平，但是疫情蔓延特别是亚洲市场新冠病例数增加打击市场情绪，拖累油价。欧盟对俄罗斯原油的海上进口禁运以及欧盟-英国-G7 对俄罗斯石油的价格上限制裁迫在眉睫，地缘局势的不断变化，增加油价不确定性。本周布伦特原油期货价格波动下行，周四报 90.46 美元/桶，较 11 月 10 日下跌 3.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅上涨，苏伊士型油轮运价不断上升，阿芙拉型油轮运价蒸蒸日上。中国进口 VLCC 运输市场运价高位上行。11月17日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 2223.59 点，较 11 月 10 日上涨 11.3%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场 11 月货盘基本收尾，上半周交投相对较少，但船东情绪面依旧积极，WS 点位高位维稳；下半周随着中东航线 12 月上旬货盘的进场，大西洋航线需求不断，市场总体可用运力收紧，船东更是抓住机会尽力推动市场，租家则通过控制出货节奏给市场降温，但效果并不理想。短期内若货量持续集中，整体运费仍将保持上升趋势。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS128.14，较 11 月 10 日上涨 12.75%，CT1 的 5 日平均为 WS117.62，较上周平均上涨 7.29%，TCE 平均 8.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS122.81，上涨 9.3%，平均为 WS115.20，TCE 平均 9.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平不断上升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS206（TCE 约 7.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS241（TCE 约 11.4 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS97（TCE 约 2.7 万美元/天）。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同幅度的上涨，综合水平蒸蒸日上。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS527（TCE 约 14.6 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS359（TCE 约 12.4 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS248（TCE 约 9.6 万美元/天）。美湾至欧洲 7 万吨级船运价上涨至 WS391（TCE 约 9.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS263（TCE 约 5.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS250（TCE 约 5.9 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线全线上扬，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS232（TCE 约 1.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS212（TCE 约 2.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS176（TCE 约 3.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS246 水平（TCE 约 2.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS343（TCE 约 3.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 5.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数跌势不减 国际散船价降量增】

11 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1172.06 点，环比下跌 0.56%。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 0.87%及 0.39%，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 3.44%及 1.41%。



国际干散货船二手船价格所有船型均出现较大幅度的下跌。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 2074 万美元，环比下跌 4.90%；57000DWT 吨级散货船估值 2516 万美元，环比下跌 2.59%；75000DWT 吨级散货船估值 2789 万美元，环比下跌 1.64%；170000DWT 吨级散货船估值 3796 万美元，环比下跌 4.73%。本期，国际二手散货船市场成交基本平稳，共计成交 16 艘（环比增加 2 艘），总运力 128.86 万载重吨，总成交金额 29340 万美元，平均船龄 12.25 年。

国际油轮二手船价格延续上周上涨趋势，所有船型均小幅上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3550 万美元，环比上涨 0.44%；74000DWT 吨级油轮估值 3479 万美元，环比上涨 0.99%；105000DWT 吨级油轮估值 5404 万美元，环比上涨 0.21%；158000DWT 吨级油轮估值 5991 万美元，环比上涨 0.54%；300000DWT 吨级油轮估值 8828 万美元，环比上涨 2.38%。本期，国际油轮二手船市场成交量维持平淡状态，总共成交 8 艘（环比减少 1 艘），总运力 84.21 万载重吨，总成交金额 37650 万美元，平均船龄 10.38 年。

国内沿海散货船二手船价格与上周相同，所有船型全部上涨，涨幅不大。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，环比上涨 0.39%；5000DWT 吨级散货船估值 1423 万人民币，环比上涨 0.39%。本期，国内沿海二手散货船市场成交稀少，总共成交 1 艘（环比减少 1 艘），总运力 0.45 万载重吨，总成交金额 131 万人民币，平均船龄 18.58 年。

国内内河散货船二手船价格除个别船型有小幅上涨外，其余船型均下跌。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 49.6 万人民币，环比下跌 1.96%；1000DWT 吨级散货船估值 117 万人民币，环比下跌 3.05%；2000DWT 吨级散货船估值 243 万人民币，环比下跌 1.00%；3000DWT 吨级散货船估值 316 万人民币，环比上涨 0.45%。本期，国内内河二手散货船市场成交保持平稳状态，总共成交 29 艘（环比增加 4 艘），总运力 6.78 万载重吨，总成交金额 9160.6 万人民币，平均船龄 8.42 年。

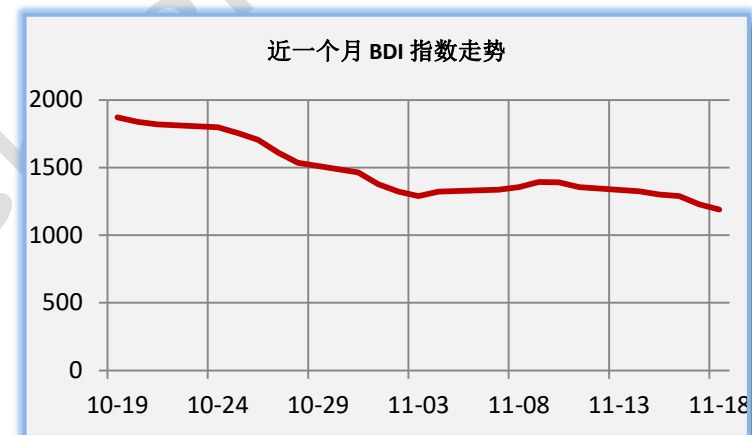
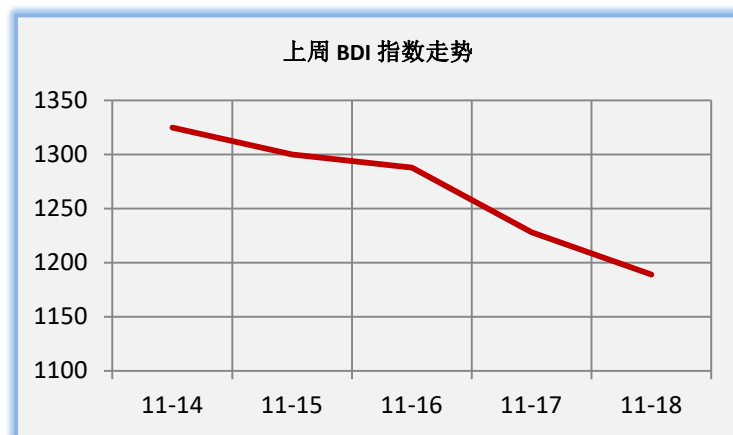
来源：上海航运交易所

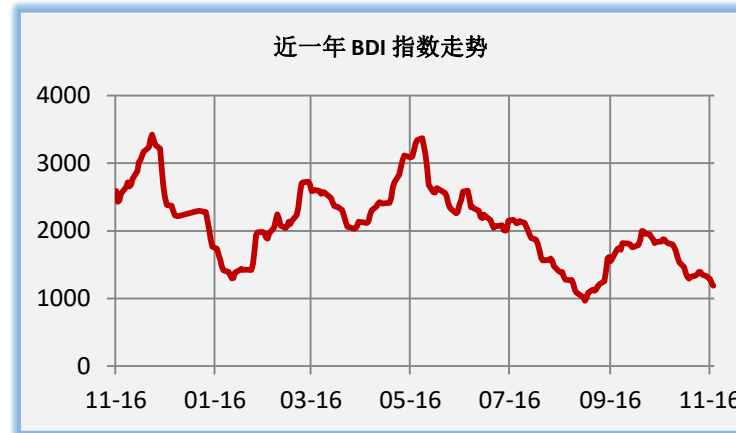
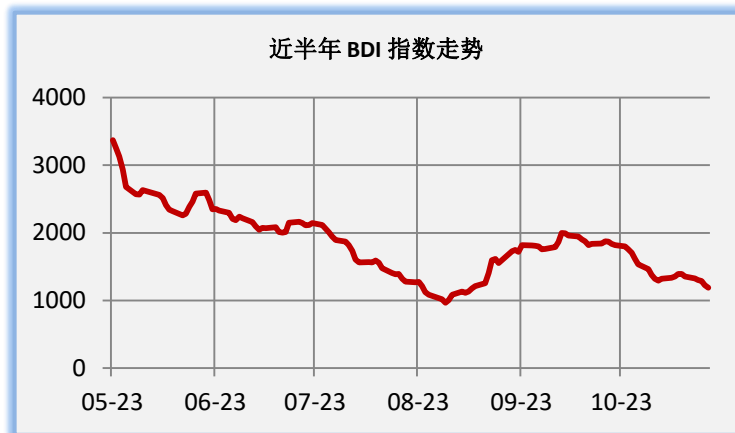


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月14日		11月15日		11月16日		11月17日		11月18日	
BDI	1,325	-30	1,300	-25	1,288	-12	1,228	-60	1,189	-39
BCI	1,446	-98	1,371	-75	1,333	-38	1,188	-145	1,122	-66
BPI	1,667	+30	1,681	+14	1,688	+7	1,650	-38	1,594	-56
BSI	1,197	-16	1,186	-11	1,180	-6	1,175	-5	1,170	-5
BHSI	780	-7	772	-8	768	-4	763	-5	763	0





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	11/11/22	04/11/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,000	12,250	750	6.1%
	一年	13,250	13,000	250	1.9%
	三年	13,500	13,250	250	1.9%
Pmax (76K)	半年	15,500	16,500	-1000	-6.1%
	一年	14,000	14,500	-500	-3.4%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	14,250	-1000	-7.0%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	11,500	12,000	-500	-4.2%
Hsize (30K)	半年	10,750	12,250	-1500	-12.2%
	一年	11,000	12,000	-1000	-8.3%
	三年	9,250	10,250	-1000	-9.8%

截止日期: 2022-11-15



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Lowlands Rise' 2013 95711 dwt dely Kangneung 20/21 Nov trip via NoPac redel China \$16,500 - Oldendorff

'Osaka Star' 2016 84947 dwt dely Huanghua 20/23 Nov trip via Australia redel Japan \$16,000 - NYK

'Myrto' 2013 82131 dwt dely Fukuyama 22/25 Nov trip via NoPac redel SE Asia \$13,000 - Cargill

'Florinda' 2008 58600 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel Cambodian \$6,000 - HC Progress

'Tai Harmony' 2004 53806 dwt dely Cebu 20/21 Nov trip via Indonesia redel China \$8,500 - Fortune Bulk

4. [航运&船舶市场动态](#)

【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新创领域，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%。

“这些新创业务，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%。中国仍然是巴西游装原油的最大买家，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

【三大船型运输市场前景】

集装箱运输市场



短期看，运力方面，拥堵的加速缓解正在释放集装箱船运力。据 Clarksons 统计，集装箱船在港运力的 7 天移动平均值在 10 月 21 日已降至 34%，低于 9 月底的 34.7%；美东美湾港口等待靠泊的集装箱船艘数也已从 9 月 20 日的 84 艘降至 10 月 21 日的 53 艘；纽约联储发布的全球供应链压力指数（GSCPI）9 月初值为 1.05，连续第 5 个月下降，是 2020 年 11 月以来的新低。需求方面，以往支撑市场需求的美国消费增长乏力，9 月美国零售销售环比零增长；美国零售商今年已经提前增加了库存，美国国家零售联合会（NRF）预测，10 月至 12 月，美国港口集装箱货物进口量同比将分别减少 9.4%、4.9%和 6.1%。

因此，尽管 10 月 18 日跨太平洋航线运力已经比 4 月峰值时减少了 10%，但预计四季度总体运价将继续承压下行。

根据 Alphaliner、Clarksons 和 Drewry 的预测，2022 年集运需求增速将分别为 0.9%、-2.6%和 1.5%（Alphaliner 和 Drewry 需求预测为港口吞吐量，Clarksons 为 TEU 海里需求），运力增速分别为 4.5%、3.7%和 3.3%；2023 年需求增速分别为 2.7%、1.1%和 1.9%，运力增速分别为 8.1%、7.3%和 3.8%。

Drewry 预测，拥堵导致的有效运力减少占比将从 2022 年平均占总运力的 15%降至 7%；综合考虑新船交付、老旧船拆解、港口拥堵、船舶闲置、交付推迟、减速航行等因素，2023 年有效运力将增长 11.3%，远高于需求增速。据此，Drewry 预计，2023 年集运市场平均运价将比 2022 年下降 37%，班轮业整体盈利将从 2022 年的 2750 亿美元大幅下降至 1000 亿美元。

干散货运输市场

Clarksons 最新干散货月报显示，预计 2022 年全球干散货海运周转量增速为-0.5%，海运贸易量增速为-1.6%，船队增速为 2.7%；2023 年全球干散货海运周转量增速为 1.4%，海运贸易量增速为 0.8%，船队增速为 0.5%。

分货种来看，2022 年，铁矿石海运贸易量为 14.84 亿吨，增速为-2.2%；煤炭海运贸易量为 12.29 亿吨，增速为-0.3%；粮食海运贸易量将为 5.15 亿吨，增速为- 2.5%；小宗散货贸易量为 21.56 亿吨，增速为-1.6%。2023 年，煤炭、粮食的增速将分别达到 2.1%和 4.2%，小宗散货将与 2022 年持平，铁矿石则减少 0.2%。

油轮运输市场



短期看，为对冲中东减产带来的石油供应紧缺、价格上涨压力，美国 11 月和 12 月将持续释放战略石油储备，大西洋市场交易热度上升有望支撑油轮旺季行情。

长期看，旺季过后经济前景黯淡将成为未来油轮市场的最大不确定因素。高通胀压力下各国央行货币政策多趋于紧缩，全球制造业活动放缓，能源需求萎缩，产油国限产等均不利于油轮货量的稳定。未来能源区域贸易格局将进一步深化，以中国和印度为代表的亚洲区域前景相对乐观，运输燃料和石化原料等工业需求有望率先回暖。

欧盟对俄原油及产品的禁令将分别于 2022 年 12 月和 2023 年 2 月生效，进而提高对美国原油进口的依赖度。三大机构对 2022 年全球石油需求增幅预期仍存在分歧。OPEC 和 IEA 分别下调 46 万桶/日和 6 万桶/日至 264 万桶/日和 160 万桶/日，EIA 上调 2 万桶/日至 212 万桶/日。Clarksons 预测，2023 年原油轮需求增幅 5.9%，供给增幅 2.1%，其中 VLCC 需求增幅 5.2%，供给增幅 3.5%。

来源：中国远洋海运 e 刊

【挥手告别超级回报时代！赫伯罗特、韩新海运罕见发声！】

赫伯罗特（Hapag-Lloyd）首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示：“预计不会再看到公司最赚钱的季度重演。三季度将会是一个分水岭。”

今年前三季度，赫伯罗特承运箱量达 898.7 万 TEU，基本与去年同期基本持平；平均单箱运费 2938 美元，同比增长 61.6%；实现营业收入 267.11 亿欧元（284.39 亿美元），同比增长 78.2%；息税折旧摊销前利润（EBITDA）为 156.38 亿欧元（166.49 亿美元），同比增长 129.2%；息税前利润（EBIT）达到 142.23 亿欧元（151.43 亿美元），同比增长 145.3%；净利润达到 137.74 亿欧元（146 亿美元），同比增长 147.6%。前三季度 EBITDA 利润率达到 59%，EBIT 利润率达到 53%。

在业绩发布会上，Rolf Habben Jansen 直言：“这些是我们这辈子再也见不到的数字。”

事实上，随着市场开始正常化，班轮公司们正准备应对运费进一步下跌，在成本上升和集装箱运力增加，集运市场下一季是“软着陆”还是“硬着陆”将成为玩家们的新课题。



此外，韩国班轮公司韩新海运（HMM）也在最近的业绩发布会上表示，已告别创纪录利润的时代，并警告称集运市场将继续降温。

该公司预计，未来几个月支撑集运市场的因素将进一步瓦解，这主要是基于市场通胀、经济放缓和地缘政治紧张局势相关的相当大的不确定性，预计集装箱需求将面临下行压力。

不过，日本投资银行野村证券最新预测称，HMM 可能从明年下半年开始公布经营亏损的业绩情况也成为概率事件。

此外，在韩新海运看来，零售商购买力的减弱和库存增加也会对全球集装箱数量产生负面影响。据 Alphaliner 数据显示，自 1 月 7 日达到峰值以来，中国到北欧航线的现货价格已经下跌 77%。

而对于货量，赫伯罗特（Hapag-Lloyd）首席执行官 Rolf Habben Jansen 则表示现货市场即期运价下跌异常迅速，并且可能进一步下跌。这并不意外，但在某个阶段，价格会再次反弹，就像从高处跳水，最初，你会潜入水下，但你回来的可能性相当高，运价也会反弹。”

“而这，取决于在某个时间点，库存可能处于低端，你会看到补充库存的因素，问题是什么时候会开始？从长远来看，运费必须反映承运人所承受的高成本。（成本可能比 2018 年和 2019 年高出 40%。）” Rolf Habben Jansen 进一步阐述道。

事实上，在航运界网看来，疲软的货运市场可能意味着如果需求持续疲软，承运人将不得不“停航”或取消航线挂靠服务，但班轮公司不会在陷入类似于 2016 年和 2017 年的价格战。市场最终会稳定在合理的位置，即货主有问题的服务，船公司有合理的利润。

但鉴于俄乌冲突和尚未完全解决的供应链中断以及 COVID-19 的影响，货运市场仍存在相当大的不确定性。

来源：航运界

【航运“中国因素”已悄然变化，这对全球船队发展至关重要！】

据中国海关总署统计，2022 年 1-10 月我国铁矿石、煤炭、原油进口量为 9.174、2.301 和 4.135 亿吨，同比增长-1.7%、-10.5%和-2.7%。过去几年，我国铁



矿石、原油对外依存度持续上升，不断创出新高，但是近两年随着我国经济高质量发展、产业结构提升和能源转型不断深入，这些情况已经发生重大改变，也导致这些大宗货物进口增量带动全球海运贸易快速增长的时代悄然发生变化，将会显著影响未来全球船队船型结构调整，值得我们高度关注。

回顾 2011-2020 年：全球铁矿石、焦炭、动力煤和原油海运量增量分别为 5.12、0.134、2.21、-0.2 亿吨，这一期间中国铁矿石、焦炭、动力煤、原油海上进口增量分别为 5.436、0.122、0.843 和 5.5 亿吨，中国这些货物海上进口净增量对全球海运量增长分别贡献了 106.2%、91.0%、38.1%和 2750.0%。

展望 2021-2023 年：预计全球铁矿石、焦炭、动力煤、原油海运净增量分别为 0.345、0.358、0.578 和 2.1 亿吨，中国铁矿石、焦炭、动力煤、原油海上进口预计净增量为-0.668、-0.083、0.221 和 0 亿吨，预计中国这些货物届时贡献度分别为-193.6%、-23.2%、28.2%和 0%。

预测研究表明，相比 2011-2020 年，过去高度依赖中国进口带动的铁矿石、煤炭和原油等海运量将会随着中国进口增速减缓（或萎缩）而明显减缓甚至萎缩，将会抑制全球散货船（特别是大中型散货船）和油船市场的发展，当然，在集装箱和 LNG 贸易方面，中国依然会是推动全球这些货物海运贸易快速增长的主要源动力，仍将强有力支撑国际集装箱船和 LNG 船市场长远持续增长。

来源：海事早知道

【克拉克森：航运各细分市场喜忧参半】

近日，克拉克森研究表明，集装箱和干散货行业最容易受到世界经济风险的影响，但其他分支市场也普遍存在不确定性。

根据克拉克森研究公司的数据，不确定性包括订单不足、新环境法规的影响以及其他“效率低下”和地缘政治因素。

11 月初，克拉克森旗下跨部门 ClarkSea 指数为每天 31,539 美元，远低于去年每天 37,548 美元的平均水平，远低于 3 月至 7 月连续 18 周的每日超过 40,000 美元，这是 2000 年最后一次出现的“超级周期”时的水平。该研究公司在其最新的市场报告中指出，今年上半年，集装箱市场异常强劲，散货船市场普遍坚挺。

然而，从那以后，市场基本面再次发生了变化。集装箱市场在 9 月和 10 月急剧疲软，部分原因是需求疲软和港口拥堵减少。同时，与上半年的平均水平相比，今年下半年到目前为止，散货船的收益下降了 27%。



另一方面,与能源相关的航运市场走强,10月份油轮平均日收入突破5万美元,是3月份平均水平的两倍。与此同时,由于俄乌冲突,吨英里需求继续增强。这场战争也对天然气运输市场产生了巨大影响,VLGC的收益达到年初至今的高位,液化天然气运输船的运费达到创纪录的水平。

ClarkSea指数上周上涨3%,至每天32,482美元,同比上涨35%,比十年趋势高出134%。克拉克森表示,原油油轮运费继续走强,VLCC平均收益达到每天86,860美元,为2020年4月以来的最高水平。与此同时,成品油轮费率有所下降,但MR收益仍保持稳定,平均每天32,047美元。

散货船的运费仍然相对疲软,尽管好望角型船收入的稳步下降停滞不前,即期运价每周上涨41%至每天11,657美元。巴拿马型和灵便型船舶目前比其他散装船更坚固,但仍仅为5月中旬每天超过30,000美元的一半左右。

集装箱船运费也在继续下降。上海集装箱运价指数(SCFI)周环比下滑9%至1,443点,低于2020年底水平,仅比2020年平均水平高出14%。

来源:海事服务网

【Drewry: 全球集装箱数量14年来首降】

俄乌冲突的持续、全球能源和食品价格的急剧上涨以及不断上升的通货膨胀率,都继续对集装箱航运业产生负面影响,2023年的贸易预期进一步下降。此外,随着供应链拥堵的缓解,过去两年在船队中大量投放的运力设备,正在被释放出来。根据Drewry最近发布的《集装箱设备预测》,2023年在役的集装箱设备数量将下降3%,与此同时,航运公司的闲置吨位、船舶报废率也在上升。

根据Drewry最新评估,这些负面因素意味着需要更少的集装箱,而此时船队中估计有超过6,000,000 teu的过剩集装箱。这源于2021年交付的新集装箱数量创历史新高,当时出租人和航运公司因拥堵问题无法淘汰旧集装箱,因此又额外生产了超过7,000,000 teu的集装箱设备。

随着航运公司,尤其是出租人解决运力过剩问题,使它们重新与现有和短期需求以及船舶运力预测保持一致,老化的集装箱现在正以更快的速度出售到二级市场。自夏季以来,由于航运公司没有续签或延长合同,停租和返还出租人的集装箱设备显著增加。这将持续到2023年。

出租人也受到航运公司决定直接拥有更多设备的影响。今年迄今为止,近70%的干货集装箱交付给了航运公司,这与过去十年出租人主导订单的趋势完全相反。



截至 9 月底, 中国集装箱工厂的库存已升至超过 750,000 teu, 并可能进一步增加, 因此订购新集装箱的意愿非常疲软。

Drewry 预测, 2023 年集装箱设备的产量将大幅下降, 因为预计很少有船东会扩大船队, 而且并不是每个退役的集装箱都会被新集装箱取代。在全球范围内, 在役设备数量将从 2022 年的 50.8mteu 下降到 2023 年的 49.3mteu, 产量将下滑至估计的 497,000 teu, 仅略高于 2009 年金融危机后的记录。明年全球船队预计下降 3%, 随之而来的是集装箱设备的下降, 这将是 14 年以来的首次下滑。

此后, Drewry 预计市场将反弹, 新造集装箱设备年产量将在 2026 年期间恢复至 4.4-5.2 mteu 范围, 更换需求占有年份产量的 50% 以上。在 2023 年船队数量下降 3% 之后, 预计全球集装箱设备池将再次开始扩大, 恢复增长趋势。

来源: 海事服务网

【油轮市场复苏将促成更多船舶交易】

船舶经纪公司 Allied 表示, 油轮船东可能会利用当前市场复苏行情出售部分船舶。鉴于全球能源市场动荡格局, 预计未来几个月油轮市场趋势看涨。然而, 随着地缘政治局势变化、经济预期等不确定因素的增多, 市场前景变得扑朔迷离。

Allied 定量分析师 Thomas Chasapis 表示, 较高的船舶资产价格通常被视为市场看涨的主要指标, 但运价上涨或预期上涨是必要条件, 否则将导致更大的波动性。如下图所示, 以真实强度指数 (TSI) 技术指标来衡量, 5 年船龄的船舶资产价格水平 (VLCC 和苏伊士型船) 从绝对值和趋势来看都在加速改善。TSI 的作用是捕捉早期交易信号和价格变化, 强调周期性的“超买”和“超卖”情况。参考过去 10 年左右的价格数据可以看到, 当前市场已经处于“超买”状态。

Chasapis 指出, 参考历史趋势可以预期, 在拐点真正出现之前, 指标方向会发生一到两次变化。但这一假设完全基于历史数据。当前的船舶资产价格水平反映了市场对短期油轮运价上行的信心。

Chasapis 认为, 若只从二手船交易的角度来看, 现在成为卖方似乎是相对不错的策略 (代价是可能失去更高的运费回报)。然而, 买卖船舶资产并不像听起来那么简单, 且因交易者而异。当前更好的策略是, 通过一些先进的对冲工具利用好市场行情变化带来的契机。

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.	681~686	1020~1025		Steady.
Tokyo Bay	505~510	775~780	1135~1140	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	698~704	1155~1160	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	465~470	680~685	980~985	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	484	718	1082	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	425~430	665~670	1070~1075	+ 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.	660~665	1245~1250		Steady.
Rotterdam	425~430	607~613	963~968		Softer.
Malta	S. E.	632~638	1010~1015		Steady.
Gibraltar	S. E.	650~655	1095~1100		Steady.

截止日期: 2022-11-17

◆ 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	11/11/22	04/11/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,200	6,250	-50	-0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,500	3,550	-50	-1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,300	3,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	3,000	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	11/11/22	04/11/22	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: 2022-11-15

(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+4	Bulker	180,000	SPS, China (former Jiangsu Rongsheng)	2024	TMS Dry - Greek	6,200	LOI stage
6	Bulker	82,000	SPS, China (former Jiangsu Rongsheng)	2024	TMS Dry - Greek	3,300	LOI stage
4+4	Tanker	50,000	K Shibduilding, S. Korea	2024	Al Seer Marine	4,375	LNG Ready
2	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2026	Minerva Gas - Greek	22,100	on behalf of Qatar LNG Project
3	LNG	174,000 cbm	Hudong, China	2027	MOL	25,000	Dual Fuelled
2	VLGC	88,000 cbm	KSOE, S.Korea	2025	Evalend - Greek	9,530	liquefied ammonia
6	Container	15,000 teu	DSIC, China	-	CMA CGM - French	17,500	carrier/ options declared
2	PCTC	7,000 ceu	GSI, China	2025	BYD - Chinese	9,030	LNG dual fuelled
2	PCTC	7,500 ceu	Fujian Mawei, China	2025	Sallaum Lines - Swiss based	8,600	

◆ 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
NAVIOS OBELIKS	BC	181,415		2012	Japan	3,000	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted



HL SHINBORYEONG	BC	179,294	2010	S. Korea	2,500	Undisclosed	
C H S SPLENDOR	BC	170,000	2006	Japan	1,550	Undisclosed	BWTS fitted
DARYA LOK	BC	81,874	2012	S. Korea	2,150	Undisclosed	BWTS fitted
CMB PARTNER	BC	81,805	2016	Philippines	2,900	Minerva Ship Management - Greek	BWTS fitted, Tier II, Eco
ULTRA PANACHE	BC	78,450	2011	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
NAVIOS ALDEBARAN	BC	76,529	2008	Japan	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
LT OCEAN STAR	BC	75,395	2005	Japan	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
INTERLINK ACTIVITY	BC	38,710	2015	China	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN ECHO	BC	37,084	2013	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
NORD QUEBEC	BC	36,546	2013	Japan	1,725	Undisclosed	ICE IC
SUPER CAROLINE	BC	33,427	2007	Japan	1,370	Undisclosed	BWTS fitted, OHBS
BLUE BAIE	BC	31,734	2006	Japan	1,300	Turkish	BWTS fitted, OHBS

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
X-PRESS KANGCHENJUNGA	CV	37,763	2,690	2008	Germany	undisclosed	European	

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
XING DA 8899	GC	3,000		2011	China	34	Chinese	at auction

其它

船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
PAGLIA	OTHER/PCC	12,909		2010	China	undisclosed	Gram Car Carriers	4,900 cars/TC attached
LEWEK ALPHARD	OTHER/PSV	5,126		2014	China	undisclosed	Mediterranean	
HOS BRIGADOON	OTHER/PSV	1,800		1999	U. S. A	undisclosed	Undisclosed	
EXPORTER	OTHER/ROR	5,409		1991	Croatia	undisclosed	Norwest Ship Mngt	1,278 lane m
SHIPPER	OTHER/ROR	5,387		1992	Croatia	undisclosed	Norwest Ship Mngt	1,263 lane m
SANCO CHASER	OTHER/RV	1,223		2002	Romania	undisclosed	Italian	

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 EVEREST	TAK	299,999		2020	S. Korea	10,750	AL SEER MARINE-U. A. E	
ALTHEA	TAK	115,194		2022	S. Korea	7,250	Undisclosed	



HYUNDAI VIETNAM S510	TAK	115,000	2023	Vietnam	7,500	Greek	
KARACHI	TAK	107,081	2003	Japan	2,100	Undisclosed	
SIFIS	TAK	105,827	2007	Japan	3,200	Undisclosed	BWTS fitted
AUGUSTA	TAK	72,344	2003	China	1,200	Undisclosed	
HIGH MARS	TAK	51,543	2008	S. Korea	2,030	Undisclosed	
GOLDEN CAMELLIA	TAK	34,783	2021	China	3,480	Undisclosed	BWTS fitted
GS FUTURE	TAK	17,532	2009	S. Korea	2,400	Undisclosed	en bloc
GS FORWARD	TAK	17,527	2008	S. Korea			
YU RU	TAK	16,718	2011	China	1,250	Indian	
WOOJIN CHEMS	TAK	12,675	1999	Japan	undisclosed	Berlian Laju Tanker - Indonesian	BWTS fitted
STO CAMELLIA	TAK	11,679	2000	Japan	560	Indonesian	BWTS fitted, stst
PROMISE	TAK/LPG	54,634	2009	S. Korea	4,080	Undisclosed	incl TC attached at US\$ 30,000 p/d

◆ 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
TIAN YU 2	BC	22,271	5,002	1989	Japan	560.00	
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
CURACAO PEARL	GC	42,913	10,965	1984	S. Korea	585.00	HKC recycling, next DD 2024, incl freshly installed BWTS
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
XETHA BHUM	CV	15,302	5,103	1993	S. Korea	619.00	
SONG HAU PN	TAK	33,425	10,932	1998	Ukraine	undisclosed	as is Khor Fakkan
CILACAP PERMINA SAMUDRA 104	TAK/FSO	83,883	18,889	1975	Japan	328.00	as is Indonesia, damaged



◆ 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
2022-11-18	710.910	736.260	5.064	90.823	843.690	64.188	842.920	475.560	533.690
2022-11-17	706.550	734.420	5.064	90.323	841.890	64.350	855.410	476.340	530.330
2022-11-16	703.630	727.930	5.061	89.921	834.620	64.544	862.100	475.450	529.920
2022-11-15	704.210	727.090	5.025	89.861	827.750	65.246	865.650	471.630	528.830
2022-11-14	708.990	732.640	5.085	90.449	836.600	65.184	856.270	474.370	534.270

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	3.81271	1 周	--	2 周	--	1 个月	3.93857
2 个月	--	3 个月	4.67543	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.12243	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.45786		

2022-11-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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