



全一海运市场周报

2022.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022. 11. 21 - 11. 25 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求表现疲软 市场运价继续调整】

中国出口集装箱运输市场行情近期持续低迷，运输需求表现疲软，供求平衡状况并不理想。本周，远洋航线市场运价继续调整走势，综合指数继续下跌。11月25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1229.90点，较上期下跌5.9%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 11 月制造业采购经理人指数（PMI）为 47.3，连续五个月低于荣枯线。由于消费者缩减开支，需求持续下滑，导致商业生产活动持续收缩。此外，欧洲经济还面临能源价格飙升和供应链中断的冲击，经济前景不容乐观。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面不佳，市场运价继续下行。11 月 25 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 1100 美元/TEU，较上期下跌 6.1%。
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走势。11 月 25 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 1842 美元/TEU，较上期下跌 6.4%。

北美航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，美国 11 月 Markit 制造业 PMI 初值为 47.6，低于前值及市场预期。数据显示，美国各地的商业状况在 11 月进一步恶化，产出和需求以更快的速度下降，企业财务状况收紧，同时美国国内和出口市场需求疲软对经济的拖累越来越大。近期北美航线出口市场呈现旺季不旺的局面，运输需求低位徘徊，市场运价持续调整。11 月 25 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 1496 美元/FEU 和 3687 美元/FEU，分别较上期下跌 4.0%和 4.9%。

波斯湾航线：运输需求增长乏力，部分航商继续控制运力投放，但供需基本面未能改善，近期市场运价连续回落。11 月 25 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 1250 美元/TEU，较上期下跌 10.3%。



澳新航线：当地市场对物资的需求没有改善，运输需求继续疲软表现，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。11月25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613美元/TEU，较上期下跌23.6%。

南美航线：目的地主要国家经济基础不稳固，在美元加息周期易受到金融市场大幅波动的风险。运输需求表现低迷，供需基本面疲软，即期市场订舱价格继续调整走势。11月25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2276美元/TEU，较上期下跌11.6%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。11月25日，中国出口至日本航线运价指数为1141.90点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【利好复苏政策兑现 综合运价平稳运行】

本周，一方面多地疫情反复，生产运输受阻，另一方面随防疫新规二十条逐步落地，及经济刺激政策利好预期兑现，需求缓慢复苏，采购拉运节奏不变，沿海散货综合指数平稳运行。11月25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1115.86点，较上期下跌0.4%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，防疫新规二十条逐步落地，各地科学防控进一步优化，需求端相对改善，产业端供给有序释放，长三角区域用电负荷均有所回升。但在北方冷空气与南方副热带高压长期对峙局面下，南北区域气候差异加大，雨雪天气频现，迟缓全国入冬节奏，总体用电需求保持平稳，沿海八省电厂日耗维持在184.7万吨，补库拉运节奏不变，库存保持在3151.3万吨高位。煤炭价格方面，煤炭产区多地疫情又起，整体发运转弱，坑口库存有所积累，但在各地全力保障支援煤炭供给运输下，大秦线运力稳步回升，长协发运恢复正常，煤炭集港效率显著提升，北方港口日均调入量环比再度上涨21.5万吨。供给端压力缓解下，冷空气南下又频频受阻，冬季供暖看涨情绪消化殆尽，叠加下游采购压价，贸易商心态有所变化，急于出货下，煤炭价格进一步向下调整。运价走势方面，本周，北方港口装卸效率有所提升，封航时长减少，船舶周转率转好。下游电厂高库存低日耗局面未变，补库需求持续疲软，叠加煤价下行，市场观望情绪较浓，供需整体延续弱勢格局。可用运力增多，船多货少局面再现，沿海煤炭运输价格再次步入下行通道。

11月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1110.65点，较上期下跌0.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收747.48点，较上期下跌7.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价28.1元/吨，较上期下跌2.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为38.0元/吨，



较上期下跌 2.9 元/吨。

金属矿石市场：本周，金融街论坛上相关部门再次释放 10 大政策信号，利好预期兑现。同时各地疫情多点散发再起，市场情绪整体偏向悲观。入冬在即，虽有钢厂冬储预期利好影响，铁矿石价格走势强劲。但在钢材低利润局面下，传统淡季特征明显，钢厂错峰减产下，进一步压减铁水产量，继续维持低库存生产，补库拉运节奏未变，船多货少，沿海金属矿石运价再度下调。11 月 25 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 748.37 点，较上期下跌 2.8%。

粮食市场：本周，北方冷空气频繁，雨雪天气增多，产地疫情有所扩散，路上运输受阻，新粮上市销售进度再度放缓，供给收紧下，玉米价格不断走高。随防疫新规二十条逐步落地，需求端缓慢恢复，叠加前期生猪价格上涨提振市场情绪，饲料需求相应放大，下游备货积极性提高。运输市场货盘逐渐增多，沿海粮食运输市场运价保持平稳运行。11 月 25 日，沿海粮食货种运价指数报 1219.02 点，较上期下跌 0.7%。

成品油市场：本周，多地疫情有所起伏，居民出行意愿减弱，物流运输等行业受阻，需求转弱，汽柴油报价继续下行。山东地炼出货依旧偏淡，炼厂多以降价为主，销售情况不及产出，产地以累库为主。运输市场货盘释放稍有减弱，成品油运输市场运价小有波动。11 月 25 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 1188.78 点，较上期下跌 0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型需求低迷 租金指数持续下行】

本周，海岬型船太平洋市场货盘依旧紧俏，船多货少格局未有改变，市场情绪不佳，运价低位下探。巴拿马型船市场运输需求仍然偏弱，煤炭货种支撑不足，空船较多，租金继续承压。超灵便型船市场煤炭货盘有所增多，运输需求阶段性提振，租金触底反弹。整体而言，大中船型表现持续低迷，租金指数弱势下跌。11 月 24 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 905.19 点，较上周四下跌 10.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场整体低迷。太平洋市场，目前，铁矿石下游需求表现不及预期，上游发货热情普遍不高。澳洲矿商询盘偏少，市场氛围持续冷清，过剩运力难以消化，运价不断下探。临近周末，发货人需求有所增多，且伴随运价跌至低位，船东抵触情绪加重，加之前期富裕运力得到一定消化，运价迎来反弹。11 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8658 美元，较上周四下跌 13.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.857 美元/吨，



较上周四下跌 5.3%。本周，远程矿航线需求表现一度低迷，叠加太平洋市场走弱，运价持续下行。临近周末，需求面迎来改善，用船需求增多，加之 FFA 上涨，市场活跃度提升，运价小幅上涨。11 月 24 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.783 美元/吨，较上周四下跌 5.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场弱势依旧。太平洋市场，随着冬季用煤旺季临近，近期国内电厂集中招标，印尼低卡煤进口需求增多。不过，电厂库存普遍充裕，采购规模有限。且因年度生产额度限制，印尼煤炭供应收紧，煤炭进口阶段性增多并未对巴拿马型船需求形成较好支撑，市场更青睐较小船型。11 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11275 美元，较上周四下跌 16.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.986 美元/吨，较上周四下跌 8.4%。粮食市场，本周，粮食货盘表现较为疲弱。虽然下半周南美租家稍显活跃，但需求增量有限，运力仍偏过剩，运价低位下跌。11 月 24 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.25 美元/吨，较上周四下跌 4.5%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场有所改善。由于印尼煤价格降至较低水平以及国内旺季临近等因素影响，本周国内电厂进口煤招标增多，且多使用超灵便型船拉运。煤炭运输需求形成较强支撑，供需格局改善，加之油价下行，租金迎来小幅上涨。11 月 24 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7729 美元，较上周四上涨 0.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.382 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价高位下跌 成品油运价大幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 18 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 0.05%。由于 G7 国家计划对俄罗斯石油设置的价格上限高于当前市场水平，这可能会吸引俄罗斯继续出售石油，欧盟成员国政府对于将俄罗斯石油价格上限设定仍存分歧，将于周四或周五恢复关于价格上限的谈判，缓解了市场对潜在供应紧张的担忧。欧美经济数据显示全球经济衰退风险较大，特别是亚洲疫情形势持续严峻，对全球主要经济体经济放缓的担忧加剧，不利于油价。本周布伦特原油期货价格持续下滑，周四报 85.35 美元/桶，较 11 月 17 日下跌 5.65%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价高位下跌，苏伊士型油轮运价蒸蒸日上，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价高位回落。11 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1981.26 点，较 11 月 17 日下跌 10.9%。



超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 12 月上旬货盘基本做完，上半周大西洋航线船位相对紧张，船东抓住机会将 WS 点位再次推高。下半周货量较上半周有明显下降，可用运力相对充足，船东挺价意愿有所削弱，部分船东急于在高位出手，运费可妥协的余地增大，租家有意控制出货节奏，WS 点位开始回调。由于短期基本面无法支撑之前虚高的成交，正常装期的交投仍有下调空间。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS112.21，较 11 月 10 日下跌 12.43%，CT1 的 5 日平均为 WS123.27，较上周平均上涨 4.81%，TCE 平均 9.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS111.96，下跌 8.8%，平均为 WS122.61，TCE 平均 10.3 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 WS213（TCE 约 8.5 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS321（TCE 约 17.1 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价上涨至 WS117（TCE 约 4.1 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，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS623（TCE 约 18.1 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS430（TCE 约 15.8 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS308（TCE 约 13.7 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS394（TCE 约 9.8 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS311（TCE 约 7.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS289（TCE 约 7.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线、欧美航线全线上扬，综合水平大幅回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS273（TCE 约 2.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS306（TCE 约 5.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS291（TCE 约 6.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS298 水平（TCE 约 3.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS379（TCE 约 4.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 6.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数止跌上涨 国内船舶成交平淡】

11 月 23 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1185.49 点，环比上涨 1.15%。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上涨 2.18%、0.51%、0.54%及 1.66%。



国际干散货船二手船价格除个别船型有较大涨幅外，其余船型均继续下跌。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 2170 万美元，环比上涨 4.63%；57000DWT 吨级散货船估值 2505 万美元，环比下跌 0.42%；75000DWT 吨级散货船估值 2762 万美元，环比下跌 0.95%；170000DWT 吨级散货船估值 3733 万美元，环比下跌 1.66%。本期，国际二手散货船市场成交数量比上周有所减少，共计成交 13 艘（环比减少 3 艘），总运力 117.01 万载重吨，总成交金额 22930 万美元，平均船龄 13.31 年。

国际油轮二手船价格所有船型继续上涨，个别船型涨幅较大。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3633 万美元，环比上涨 2.33%；74000DWT 吨级油轮估值 3511 万美元，环比上涨 0.92%；105000DWT 吨级油轮估值 5500 万美元，环比上涨 1.78%；158000DWT 吨级油轮估值 6004 万美元，环比上涨 0.23%；300000DWT 吨级油轮估值 9271 万美元，环比上涨 5.03%。本期，国际油轮二手船市场成交量比较平稳，总共成交 15 艘（环比增加 7 艘），总运力 137.13 万载重吨，总成交金额 46645 万美元，平均船龄 13.53 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型继续全部小幅上涨。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 235 万人民币，环比上涨 0.53%；5000DWT 吨级散货船估值 1431 万人民币，环比上涨 0.54%。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除个别船型下跌外，其余船型均小幅上涨。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 51.4 万人民币，环比上涨 3.66%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比上涨 3.68%；2000DWT 吨级散货船估值 241 万人民币，环比下跌 0.62%；3000DWT 吨级散货船估值 317 万人民币，环比上涨 0.55%。本期，国内内河二手散货船市场成交平淡，总共成交 17 艘（环比减少 12 艘），总运力 4.03 万载重吨，总成交金额 4844.5 万人民币，平均船龄 8.51 年。

来源：上海航运交易所

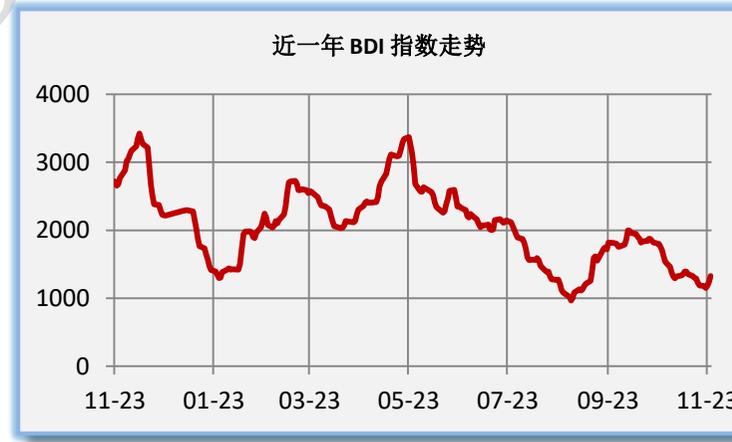
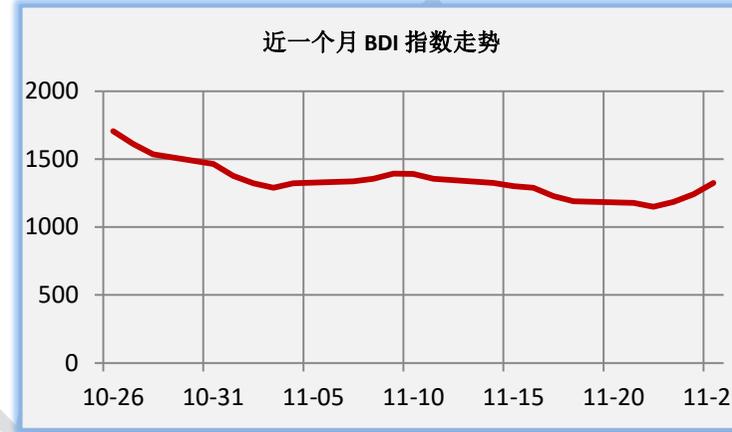
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

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

波罗的海指数	11月21日	11月22日	11月23日	11月24日	11月25日
BDI	1,177 -12	1,149 -28	1,184 +35	1,242 +58	1,324 +82
BCI	1,129 +7	1,092 -37	1,219 +127	1,384 +165	1,613 +229



BPI	1,549	-45	1,496	-53	1,464	-32	1,466	+2	1,479	+13
BSI	1,164	-6	1,160	-4	1,163	+3	1,174	+11	1,182	+8
BHSI	757	-6	753	-4	752	-1	747	-5	745	-2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	18/11/22	11/11/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	11,000	13,000	-2000	-15.4%
	一年	12,500	13,250	-750	-5.7%
	三年	13,250	13,500	-250	-1.9%
Pmax (76K)	半年	14,750	15,500	-750	-4.8%
	一年	13,750	14,000	-250	-1.8%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	12,750	13,250	-500	-3.8%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	11,000	11,500	-500	-4.3%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	10,500	11,000	-500	-4.5%
	三年	9,000	9,250	-250	-2.7%

截止日期: 2022-11-22

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Federal Iberville' 2018 63386 dwt dely SW Pass prompt trip redel WC Mexico \$26,000 - WBC

'Josco Guizhou' 2020 61307 dwt dely Dakar prompt trip via Kamsar redel Aughinish \$14,500 - WBC

'Karpathos Dawn' 2010 56700 dwt dely Gijon prompt trip via Morocco redel India \$25,000 - Cargill



4. [航运&船舶市场动态](#)

【明年全球在役集装箱队规模将面临 14 年来首降】

地缘政治变局、全球能源和食品价格的急剧上涨以及通货膨胀率的飙升,持续对集装箱航运业产生负面影响,导致市场对 2023 年全球贸易前景预期进一步恶化。与此同时,随着供应链拥堵的缓解,过去两年积累的过剩集装箱设备将会减少。根据德路里最近发布的《集装箱设备预测》报告,预计 2023 年在役集装箱箱队规模将下降 3%。

鉴于集装箱货物需求增长放缓,德路里进一步下调了市场预期。与之相应的是,航运公司闲置了更多的运力,船舶报废率也在上升。根据德路里《集装箱设备预测》报告中发布的最新分析,集装箱运输需求的放缓将降低未来集装箱设备的需求量,目前集装箱过剩量预计超过 600 万 TEU。过剩的集装箱量主要是由于 2021 年新交付的集装箱创历史新高,当时生产了超过 700 万 TEU 的箱量,而集装箱租赁公司和航运公司出于港口拥堵问题考虑,没有选择淘汰老旧集装箱。

目前航运公司和集装箱租赁公司(尤其是后者)正在解决集装箱设备供应过剩的问题,通过加速将老旧集装箱出售到二手市场来减少存量,使其与现有需求、短期需求以及船舶运力预测保持一致。自今年夏季以来,由于航运公司没有续签或延长合同,集装箱设备被停租并归还给租赁公司的情况明显增加,这种现象将持续到 2023 年,集装箱租赁公司需要相应地精减集装箱设备数量。

同时,航运公司直接购买更多的集装箱设备也对租赁公司造成了影响。今年迄今为止,有近 70%的干货集装箱交付给班轮运营商,改变了过去 10 年租赁公司主导订单的态势。

到今年 9 月底,中国集装箱制造工厂的空箱库存已升至逾 75 万 TEU,并有可能进一步增加,反映出市场订购新箱的意愿极为疲弱,预计今年第四季度的订单量将非常低。

据德路里预测,全球在役集装箱箱队规模将从 2022 年的 5080 万 TEU 下降到 2023 年的 4930 万 TEU,新造箱量预计下降到 49.7 万 TEU,仅略高于全球金融危机后 2009 年的箱量水平。预计明年全球在役集装箱箱队规模下降的幅度达 3%,这将是自 2009 年以来的首次缩减。



德路里预计, 2023 年后集装箱市场将出现反弹, 到 2026 年, 每年新造集装箱量将恢复到 440 万~520 万 TEU 的范围, 其中替换需求将占每年新造箱量的 50%以上。预计箱队规模在下降 3%之后, 全球在役集装箱箱队规模将会再次扩大, 回归增长轨道。

来源: 德路里

【全球 LNG 船订单量创历史新高, 造船费和运费持续上涨】

日经中文网 11 月 22 日消息, 在全球范围, 液化天然气 (LNG) 油轮的生产订单正在急剧增加。截至目前, 2022 年 LNG 船订单数已超去年, 创下历史新高。

金融信息公司 Refinitiv 的数据显示, 2022 年 1 至 10 月 LNG 船的订单数达到 150 艘, 在有可比数据的 2011 年以后的最高纪录是 2021 年的 72 艘, 目前已经是当时的 2 倍以上。已下订单的船只大部分将在 2025 至 2027 年完成建造。截至 2021 年的世界 LNG 船为 640 艘左右, 单纯计算将增加约 2 成。

在全球 LNG 船订单出现激增的背景下, 钢材涨价引发建造费上涨。LNG 船造价一般是干散货船的 2 倍左右。日本海运企业的负责人表示, “此前每艘造价约 2 亿美元, 但目前涨至 2.4 亿美元左右”。

运费也高居不下。新加坡能源信息公司 Spark Commodities 的统计显示, 截至 11 月 11 日, 在美国和欧洲之间航行的 LNG 船现货日租金约为 48.48 万美元, 涨至上年同期的逾 2 倍。乌克兰危机导致欧洲能源价格上涨, 通货膨胀加剧, 如果 LNG 船持续供不应求, 消费者的负担有可能进一步加重。

来源: 龙 de 船人

【海岬型船面临进一步的下行压力】

散货船市场近期踟蹰不前, 运费疲软。

海岬型

面临进一步的下行压力



尽管在合理的定价活动支持下,海岬型市场上周几乎没有欢欣鼓舞,因为整个一周的运价都在下降。海岬型 5TC 现在的运费价格为 9,305 美元——一周减少 3502 美元。

大西洋地区,尤其是北部地区,在上周初显示出一些韧性和积极情绪的迹象。由于利率水平在周末下降,跨大西洋 C8 目前运费价格为 13,022 美元,跨太平洋 C10 运费价格为 7,918 美元。整个一周里,西澳大利亚矿商都很活跃,在现货市场上租进了大量船只。

巴拿马型

一周又一周,巴拿马型市场仅出现小幅调整。尽管随着乌克兰谷物出口的扩大,市场可能会出现利好消息,但欧洲大陆和地中海地区投入的散货船吨位数量有所增加,这给运费上涨带来了压力。上周的前半周,EC 南美洲的活动很活跃,大约 12 月 10 日至 20 日期间抵达的租船交易活动已经结束,但随着周末的临近,这种情况逐渐减少。

此外,亚洲也出现了令人失望的一周,通过 No Pac 和澳大利亚的长周期航行运费利率下降超过 1,000 美元,而除印度尼西亚外的固定利率跌幅更大。现在,较小和成熟吨位的巴拿马型运价大幅下跌。前段时间,一艘 76,000 载重吨的船舶达成了 8,000 美元的报价,而现在的出价远低于此。

超灵便型

船舶经纪商表示,这是超灵便型船平淡无奇的一周,因为大西洋航行仍保持相当稳定的状态。唯一的优势来自美国海湾,主要是前往远东的航线,而跨大西洋航线则没有提供这样的溢价。

上周结束时,由于黑海谷物走廊的延伸,东地中海出现了积极的情绪。亚洲看到了源源不断的来自南方的新询价,但由于即期吨位供应量依然强劲,因此运价依然保持相对平稳。

再往北,这是喜忧参半的一周,几乎没有询价活动。据称,一艘 56,000 载重吨的大西洋船舶以 29,000 美元的价格从美国海湾固定交船前往印度西海岸。在其他地方,一艘 57,000 载重吨的固定行程以 18,000 美元的价格重新交付西非。来自亚洲,一艘 63,500 载重吨的开敞式新加坡船经印度尼西亚到泰国的航程价



格为 10,500 美元。

灵便型

在大西洋地区,灵便型船也度过了非常平静的一周。经纪人表示,许多地区的新询价量有限,下行压力普遍存在。期间交易活动低迷,但一艘小型 16,000 载重吨开敞越南船的成交价为 10,000 美元,为期三到五个月。另一艘 34,000 载重吨的船以 14,000 美元的低价从波罗的海运载谷物前往摩洛哥。亚洲同样不令人兴奋,尽管出现了不同的观点,一些人认为来自北方的吨位正在收紧。一艘 32,000 载重吨的开放式散货船以 10,000 美元的价格从新加坡运载货物到日本。

来源: CNSS

【大量船队待报废, VLCC 运费将继续恐慌性上涨!】

上一周,VLCC 市场继续走强,所有波罗的海贸易航线的运价均显著提高。

270,000 吨中东海湾-中国的货运量攀升 15 点 (13.4%)至接近 WS128(每日 TCE 往返 96,400 美元)。

280,000 吨的中东海湾-美国海湾(通过好望角)航程的评估比上周高出 7 点 (11.3%),报 WS69。

在大西洋地区,从西非-中国的 260,000 吨货物的运价上涨了 10.5 个百分点(9.5%),略高于 WS122.5(往返 TCE 收入为每天 91,200 美元)。

270,000 吨美国海湾-中国航线的运费飙升超过 165 万美元(12.9%) 至 14,646,875 美元(每天往返 TCE 84,000 美元)。

油轮市场分析师 Bae Ji-yeon 表示,由于油轮市场订单有限,而老旧油轮加速淘汰,市场恐慌情绪有望进一步推高运价。

据 BaeJi-yeon 称,2022-2023 年的订单量为 2081 万载重吨,折合为 VLCC 相当于 69 艘。截至 2022 年 9 月,只有两艘 VLCC 订单,2023 年的订单需求有望增加。



俄罗斯是影响海上原油出口量的主要国家之一。西方开始对俄罗斯原油实施制裁,欧洲海运进口的俄罗斯原油周均下降 9%,中国增加 29%,印度增加 1068%。从航行里程来看,也是拉长的。2023 年,航行里程指数预计比 2021 年增长 4.0%,原油海运量按吨海里计算预计增长 3.4%。

另一个推升油轮运价的主要因素是,油轮处于即将大规模报废的境地。以 2022 年船队量计算,9 月末老旧船队比例为 11.1%,1-9 月累计报废率在 0.3%左右。有分析认为,2023 年报废船舶激增,原油运力(CAPA)有可能大幅下降。然而,截至 2022 年 9 月底,订单积压占船队数量的比例最低,为 4.0%。2023 年船队运力的减少是不可避免的。

2023 年 PC(石化产品运输船)市场结构性运价预计为 138WS,接单量为 300 万载重吨,2022 年结构性运价水平判断为 120.6WS。克拉克森预测,2023 年石化产品运输量(吨英里)将连续三年同比增长 8.0%。这是由于贸易路线增加了货物运输量。

2023 年俄罗斯海运出口量下降将达到海运货运总量的 3%,预计将造成贸易航线扭曲。预计 2019 年全球炼油产能将超过 1.03 亿桶/日,2023 年将达到 1.05 亿桶/日(同比增长 2.6%)。2023 年,亚洲预计增长 2.0%,中东增长 4.3%,带动全球运力增长。继 2022 年下降 1.9%之后,预计 2023 年美国将进一步下降 1.5%。

2022-2023 年,PC 市场有望维持高运价。2022 年初,老旧 PC 船队稳定在船队数量的 5.7%。分析师 Bae 表示,每当旧船队的比例增加时,就会进行适当的拆解,这也意味着将出现一个运价上涨的推力。

来源: CNSS

【2024 年干散货船交付量将创 19 年新低】

2021 年,供应链拥堵推升运价上行带来了干散货船新造船订单量的激增,达到 4840 万载重吨。然而,2022 年前 10 个月,由于对经济增长和替代燃料的担忧主导了市场情绪,新船合同签约量仅为 1170 万载重吨。

从船型来看,手持订单中巴拿马型和超灵便型船的比例最高。2024 年,好望角型船将占交付量的 27.8%左右,大大低于 10 年平均水平 40.9%。这一情况可以归因于运价的波动,以及新船和 5 年船龄旧船的价格比仅为 0.6。



订单数量显示，迄今为止，干散货航运对燃料转型和碳减排的反应相对缓慢。以载重量计算，到 2024 年底，只有 13.3%和 6.0%交付的船舶拥有 LNG 和氨燃料预留，其中只有 2 艘巴拿马型船可以转换为 LNG 动力。

经济衰退将影响船东的投资决策，并使订单量减少。但需要指出的是，自 2018 年以来，干散货船的平均船龄每年增加 6 个月，当前该类船舶的平均船龄为 11 年 6 个月。面对更加严格的环境法规，日益老化的船队急需更新，预计到 2023 年底，所有船型的新造船订单量都将加速增长。

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.	630~635	970~975		Steady.
Tokyo Bay	505~510	720~725	1115~1120	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	680~685	1095~1100	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	456~461	660~665	950~955	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	469	688	1022	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	400~405	655~660	990~995	+ 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.	637~644	1170~1175		Steady.
Rotterdam	375~380	567~573	900~905		Softer.
Malta	S. E.	592~597	950~955		Steady.
Gibraltar	S. E.	612~617	1030~1035		Steady.

截止日期： 2022-11-24



◆ 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	18/11/22	11/11/22	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,200	6,200	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,500	3,500	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,250	3,300	-50	-1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	2,950	3,000	-50	-1.7%	
油轮						
船型	载重吨	18/11/22	11/11/22	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: 2022-11-22

(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
2	Tanker	160,000	Samsung HI, S. Korea	2025	Tsakos - Greek	12,750	shuttle tanker, T/C to Total
1	Tanker	154,000	COSCO Zhoushan, China	2025	Knutsen NYK Offshore Tankers - Norwegian	Undisclosed	DP2 shuttle tanker, against 15-year T/C to Petrobras
4	Tanker	50,000	K Shipbuilding, South Korea	2024	Al Seer Marine - Abu Dhabi based	4,375	LNG-ready, IMO II/III
10	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2025-2026	Bocimar - Belgian	6,400	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	
CHINA STEEL ENTREPRENEUR	BC	203,512		2007	Taiwan, PRC	3,550	Greek	en bloc, BWTS fitted	
CHINA STEEL TEAM	BC	203,512		2006	Taiwan, PRC				
CIC PRIDE	BC	171,381		2002	S. Korea	undisclosed	Chinese		
NORD VIRGO	BC	80,915		2014	Japan	2,700	Undisclosed	BWTS, Scrubber	
ACHILLEAS	BC	63,301		2012	China	2,230	Far East		
SEASTAR HARRIER	BC	39,804		2022	Japan	3,090	Japanese	resale, prompt delivery	
PENELOPE T	BC	32,377		2011	S. Korea	1,430	Greek	BWTS fitted, at \$17,000 p/d till Feb-Apr 2023	
BELLE OCEAN	BC	28,354		2014	Japan	1,390	Greek	BWTS fitted	

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	
MARIA GRACE	TAK	160,289		2002	S. Korea	2,250	Undisclosed		
FOS HAMILTON	TAK	105,408		2013	S. Korea	4,375	Performance Shipping - Greek	BWTS fitted	
NORDNEPTUN	TAK	74,999		2004	S. Korea	1,550	Undisclosed	BWTS fitted, coated	
CAPE TAMPA	TAK	73,719		2009	China	2,025	Undisclosed	BWTS fitted	
PGC IKAROS	TAK	72,829		2004	China	1,270	Turkish	BWTS fitted, coated, basis Feb 2023 dely and DD due	
BISMARCK BERNAS	TAK	50,554		2008	S. Korea	undisclosed	Turkish		
ATHLOS	TAK	50,034		2016	China	4,100	Undisclosed		
CELSIUS ROME	TAK	45,996		2009	Japan	2,370	Undisclosed	BWTS fitted	
VALLERMOSA	TAK	40,218		2003	S. Korea	1,200	Chinese	coated	
CAPE GUINEA	TAK	37,554		2008	S. Korea	1,700	Greek		
PERSEUS N	TAK	36,264		2009	S. Korea	undisclosed	Turkish	BWTS fitted	
G DANCER	TAK/LPG	4,686		1996	U. K	undisclosed	Middle East	Ice 1B	



◆ [上周拆船市场回顾](#)

		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
R. M. THORSTENSON	OTHER/FISHING	2,054	3,567	1980	U. S. A	576.00	

◆ [ALCO 防损通函](#)

2023/24 保险年度普调率（更新）

截至今日，国际保赔协会集团下属的 10 家协会已宣布 2023/24 保险年度保赔险和抗辩险的普调率。以下为各协会保赔险和抗辩险普调率/增长目标供您参考。

General Increase and Target increase of 2023/24

Clubs	P&I	FD&D	Note
API	(≥10%)*	(≥10%)*	<ul style="list-style-type: none"> All expiring estimated total premium to have no standardized or general increase. However, the implementation for 2023 of a year-on-year increase in the pricing of risk of at least 10% on expiring rates overall. 所有到期的估算总保费没有采取普调机制。但是，2023 保险年度的总体费率将至少增长 10%。
Britannia	(10%)*	(15%)*	<ul style="list-style-type: none"> Britannia does not adopt the General Increase practice. Members' individual rates will be adjusted to reflect their claims record and risk profile. However, they will target a 10% increase on ETC for P&I, and achieve a 15% increase on ETC for FD&D. 协会不再采用普调机制。会员费率将根据理赔记录和风险状况作出调整，P&I 方面，以估算总保费增长 10%为目标，而 FD&D 将以估算总保费增长 15%为目标。
Gard	(5%-7%)*	N/A	<ul style="list-style-type: none"> For 2023 policy year, Gard will give a 5% Owners' General Discount on the agreed ETC to P&I members. At the same time, premiums for 2023 policy year will be increased. Although there will be no general increase, individual members' rate will be adjusted to reflect their risk profile and claims records, most Members should expect an increase of between 5-7% with an acceptable record. 2023 保险年度，Gard 保赔协会将给予 P&I 会员估算总保费 5%的扣减。与此同时，该年度保费也将增加。虽然协会今年没有普调，但会员费率会根据理赔记录和风险作出调整，预期增长 5%-7%。



JPI	TBA	TBA	
London	N/A	N/A	<ul style="list-style-type: none"> Although no general increase is set, London will base on individual member loss records and risk profiles incorporating the anticipated impact of inflation on future claims costs. 虽然协会没有采取普调机制，但会员费率将根据理赔记录和风险状况作出调整。
NOE	TBA	TBA	
SOP	(10%)* For Dry Bulk and Yacht	N/A	<ul style="list-style-type: none"> Shipowner does not adopt the General Increase practice. Noting the adverse claims trends in the Yacht sector they concluded that a 10% increase in premiums would be applied to this sector, and that increases would be applied as required to Members operating Dry Cargo vessels. 协会不会采用普调机制。但是请注意，对于游艇业务以及干散货船舶的会员将有10%费率增长的调整。
Skuld	(10%)*	(10%)*	<ul style="list-style-type: none"> Although Skuld does not adopt General Increase, an increase to achieve an overall ETC adjustment of 10% for the mutual product before any adjustments to the Group Excess of Loss contract is expected. 虽然协会没有采取普调机制，但以估算总保费增长10%为目标。
Standard	10%	10%	
SSM	7.5%	7.5%	
Swedish	TBA	TBA	
UK	10%	TBA	<ul style="list-style-type: none"> Members with adverse records should anticipate higher increases. UK announced no supplementary call for previous years. 对理赔记录不良的会员将作出更高的费率调整。 UK 保赔协会宣布对以往保险年度不会收取追加保费。
WOE	10%	15%	

备注 Remark:

以上表格数字的单位以ETC计算。Expressed in term of ETC (estimated total call) or equivalent as defined.

TBA 有待通知。TBA = To be announced.

N/A 不适用。N/A = Not applicable.

详细信息请索取附件。



◆ 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
2022-11-25	713.390	742.120	5.144	91.325	863.970	62.923	844.470	482.210	534.940
2022-11-24	712.010	741.480	5.108	91.066	859.620	64.155	844.210	479.790	533.500
2022-11-23	712.810	734.810	5.050	91.182	847.640	64.132	850.410	474.020	533.300
2022-11-22	716.670	733.780	5.043	91.859	847.350	63.965	846.520	473.400	532.790
2022-11-21	712.560	735.510	5.077	91.108	846.540	64.050	846.320	475.650	532.520

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	--	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.02914
2 个月	--	3 个月	4.73629	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.18257	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.56014		

2022-11-24