



全一海运市场周报

2022.12 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022. 11. 28 - 12. 02 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场继续调整 市场运价跌幅放缓】

本周，中国出口集装箱运输市场行情继续调整走势，运输需求徘徊在较低水平，供求平衡情况不佳，综合指数继续下行。部分远洋航线运价经过前期大幅调整，跌幅开始放缓。12月2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1171.36点，较上期下跌4.8%。

欧洲航线：据德国联邦劳工局发布的报告显示，德国11月失业人数环比增加1.7万，失业率小幅上升0.1个百分点，为5.6%，欧洲主要经济大国德国就业出现市场放缓迹象。由于欧洲地区能源价格因俄乌冲突持续处于较高水平，导致通胀水平居高不下，近期多项制造业数据均低于荣枯线，需求持续下滑，经济面临陷入衰退的风险。本周，运输需求未有改善，供需基本面疲软，市场运价继续调整走势，但出现企稳迹象。12月2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1085美元/TEU，较上期下跌1.4%。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，本周即期市场订舱价格小幅下跌。12月2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1827美元/TEU，较上期下跌0.8%。

北美航线：据供应链管理协会（ISM）公布的数据显示，美国11月ISM制造业指数降至49，低于前值及市场预期，这是该指数在过去六个月中第五次下滑，同时也是疫情爆发以来首次跌破50这一荣枯分水岭。近期经济数据显示美国经济增长持续放缓，就业市场也开始转弱，未来经济前景不容乐观。今年传统运输旺季，北美航线出口市场总体呈现旺季不旺的局面，运输需求徘徊在低位，市场运价继续下行。12月2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1437美元/FEU和3437美元/FEU，分别较上期下跌3.9%和6.8%。

波斯湾航线：运输需求缺乏进一步增长的动力，部分航商采取措施控制运力投放，但未能改善供求平衡，即期订舱价格持续下行。12月2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1184美元/TEU，较上期下跌5.3%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求较为疲软，运输需求处在较低水平，供需基本面不佳，市场运价继续调整走势，但跌幅放缓。12月2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602美元/TEU，较上期下跌1.8%。

南美航线：目的地部分国家经济基础薄弱，通胀高企，在美联储连续加息期间易受到金融市场波动的影响。运输需求表现疲软，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续下跌。12月2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2025美元/TEU，较上期下跌11.0%。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅下跌。12月2日，中国出口至日本航线运价指数为1126.02点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【寒潮降温海况不佳 综合运价小幅上涨】

本周寒潮来袭，一方面气温骤降，冬储热度上升，补库需求释放，另一方面大风雨雪天气增多，海况不佳下运力周转效率下降，可用运力减少下，沿海散货综合指数小幅上涨。12月2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1139.43点，较上期上涨2.1%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，寒潮如约而至，中东部地区降温剧烈，夹杂雨雪频繁，湿冷感加剧，山东、上海用电负荷环比小幅上涨1-2个百分点。强降温下冬储热度再度提升，叠加广州率先优化防控措施，解除全部临时管控区，市场需求预期好转，沿海八省电厂日耗维持184.1万吨。同时受近期海况较差影响，拉运效率下降，库存稍有回落至3112.1万吨。煤炭价格方面，煤炭产区疫情防控局面复杂，产销仍受影响较大，出运态势不佳下，口坑库存缓慢积累，产地价格维持弱势。但随寒潮来袭，剧烈降温下冬季用煤热度上升，下游询盘增多，叠加冬季保供，相关部门加大长协执行的督查力度，北方港口调入、调出量均分别环比上涨4.3万吨、11.5万吨。虽然供需格局整体变弱，但在出货成本提升，需求预期改善等利好因素下，贸易商看涨情绪升温，煤炭价格小幅探长。运价走势方面，本周，寒潮自北向南席卷全国大部分区域，各地气温降幅剧烈，近岸部分海域出现巨浪预警，长江口北上船舶大多避风抛锚，有效运力减少，叠加月初下游电厂长协兑现，市场货盘逐渐增多，船东挺价意愿上升，沿海煤炭运价止跌企稳后小幅攀升。

12月2日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1104.48点，较上期下跌0.6%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收816.67点，较上期上涨9.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价32.2元/吨，较上期上涨4.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为40.4元/吨，



较上期上涨 2.4 元/吨。

金属矿石市场：本周，受剧烈降温影响，行业淡季特征越发明显，需求端弱现实强预期局面下，钢材库存持续积累，矿石补库需求释放难有明显改善。但房地产市场再迎重大利好政策，证监会宣布 5 项措施支持房地产市场平稳健康发展，政策底部形成，市场需求预期进一步修复。成材价格随之上涨，带动钢厂利润回升，日均铁水产量环比上涨，沿海金属矿石运价止跌企稳。12 月 2 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 759.23 点，较上期上涨 1.5%。

粮食市场：本周，粮食产地疫情防控形势严峻，基层收粮受阻，新粮上市进度不足两成，用粮企业纷纷上调收购价，进一步加重农户惜售情绪。下游随着全面降温开启，腌腊大规模启动，屠企开工率有所上涨，养殖需求有所好转，饲料消费得以提振，对高价粮接受度有所提升，采购拉运需求释放，沿海粮食运输市场运价小幅提升。12 月 2 日，沿海粮食货种运价指数报 1237.43 点，较上期上涨 1.5%。

成品油市场：随上一轮成品油价格下调，国内市场出现明显下行走势。传统消费旺季过后，汽柴油需求加速下滑，叠加国内疫情防控形势复杂，汽油需求持续低迷。地炼商家销售难度上升，降下销售下市场接受意愿仍然较低，观望氛围浓郁，累库形势不变，汽柴油价格进一步回落，成品油运输市场运价相应回调。12 月 2 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 1148.61 点，较上期下跌 3.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【大小船型需求回暖 租金指数止跌上涨】

本周，海岬型船太平洋市场周初货盘略有增多，叠加巴西即期需求转好的支撑，运力供需格局改善，运价波动上行。巴拿马型船市场货盘总体表现一般，不过临近周末，需求面略有改善，前期过剩运力消化，租金先抑后扬。超灵便型船市场活跃度小幅下滑，租家顺势压价，租金涨势放缓。整体而言，在海岬型船和超灵便型船市场回暖的带动下，租金指数上涨。12 月 1 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1004.84 点，较上周四上涨 11.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场波动上行。太平洋市场，本周初，澳洲矿商在市场积极询盘，货盘保持平稳，即期运力偏紧，运价延续上周末的上涨态势。周中，市场交投相对平淡，即期货盘小幅收缩，加之 FFA 远期合约价格下跌，运价承压回落。临近周末，由于长航线表现转好的影响，船东推涨信心提振，运价再度上涨。12 月 1 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12381 美元，较上周四上涨 43.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.482 美元/吨，



较上周四上涨 8.0%。本周，远程矿航线市场氛围活跃，即期货盘需求一度表现强劲，巴西发货人追船积极，运价波动上行。12 月 1 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.283 美元/吨，较上周四上涨 8.4%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬。近期强冷空气来袭，但国内电厂存煤充裕，采购需求相对有限。周初，太平洋市场延续低迷态势，即期货盘表现一般，运力供给过剩延续，租金继续下探。临近周末，煤炭货盘流出增多，市场情绪稍有改善，前期运力有所消化，船东挺价意愿随之增强，租金小幅回升。12 月 1 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10748 美元，较上周四下跌 4.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.520 美元/吨，较上周四下跌 5.8%。粮食市场，本周粮食即期货盘不多，大西洋区域相对僵持，市场活跃度偏低，运价小幅波动。12 月 1 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.250 美元/吨，与上周基本持平。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场维持上行。周初，东南亚市场煤炭货盘稳定，市场活跃度虽有下滑，但运力供给偏紧，租金继续上涨。临近周末，货盘增量不及预期，叠加镍矿、钢材等货种表现一般，市场观望情绪加重，租金上涨乏力，步入僵持阶段。12 月 1 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8124 美元，较上周四上涨 5.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.427 美元/吨，较上周四上涨 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价大幅回落 成品油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 11 月 25 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅大超预期，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减少 1.14%。欧盟周四就石油价格上限达成初步协议，G7 国家在每桶 60 美元的俄罗斯海运石油价格上限的基础上，设有一个调整机制以便让价格上限维持在比市场价格低 5%的水平。OPEC+出口国的领导人将于 12 月 4 日召开会议，并将考虑采取措施应对最近的油价。现货需求走弱，中东原油现货溢价大幅下跌，可能促使 OPEC+宣布新一轮减产，支撑油价。本周布伦特原油期货价格止跌回暖，周四报 86.83 美元/桶，较 11 月 24 日上涨 1.73%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价大幅下跌，苏伊士型油轮运价一落千丈，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价大幅回落。12 月 1 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1566.59 点，较 11 月 24 日下跌 20.9%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 12 月中旬货盘已做大半，大西洋航线也因西方感恩节安静不少，租家有充足得时间控制出货节奏，并通过低价拿下老



旧船进一步打压市场；尽管船东无论情绪面还是期望值近期都持续走高，但基本面不断向租家倾斜，特别是部分中东货盘收到了 10 个以上的报价，可用运力十分充足，在船多货少的基本面下船东也不得不妥协，WS 点位承压下滑，短期内若无集中出货，将继续走弱。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS88.19，较 11 月 24 日下跌 21.41%，CT1 的 5 日平均为 WS100.59，较上周平均下跌 18.40%，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 WS89.24，下跌 20.3%，平均为 WS101.70，TCE 平均 7.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平一落千丈。西非至欧洲市场运价下跌至 WS187（TCE 约 7.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS280（TCE 约 14.3 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS100（TCE 约 3.1 万美元/天）。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，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 WS458（TCE 约 12.5 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS358（TCE 约 12.8 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS316（TCE 约 14.3 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS329（TCE 约 7.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS308（TCE 约 7.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS289（TCE 约 7.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线全线上扬，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS338（TCE 约 3.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS323（TCE 约 5.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS293（TCE 约 6.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS263 水平（TCE 约 2.9 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS404（TCE 约 5.0 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 6.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数震荡下跌 国际油轮成交平稳】

11 月 30 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1178.08 点，环比下跌 0.62%。其中，国际油轮船价综合指数、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 0.24%、1.82%及 1.56%，沿海散货船价综合指数上涨 0.21%。



国际干散货船二手船价格除个别船型上涨外，其余船型均下跌，其中灵便型散货船下跌幅度较大。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 2062 万美元，环比下跌 5.00%；57000DWT 吨级散货船估值 2518 万美元，环比上涨 0.53%；75000DWT 吨级散货船估值 2720 万美元，环比下跌 1.53%；170000DWT 吨级散货船估值 3698 万美元，环比下跌 0.95%。本期，国际二手散货船市场成交依旧平淡，总共成交 10 艘（环比减少 3 艘），总运力 74.82 万载重吨，总成交金额 21015 万美元，平均船龄 8.80 年。

国际油轮二手船价格涨跌各异，涨跌幅度均不大。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3652 万美元，环比上涨 0.52%；74000DWT 吨级油轮估值 3503 万美元，环比下跌 0.24%；105000DWT 吨级油轮估值 5537 万美元，环比上涨 0.67%；158000DWT 吨级油轮估值 6014 万美元，环比上涨 0.15%；300000DWT 吨级油轮估值 9039 万美元，环比下跌 2.51%。本期，国际油轮二手船市场成交量依旧平稳，总共成交 19 艘（环比增加 4 艘），总运力 135.87 万载重吨，总成交金额 45610 万美元，平均船龄 13.63 年。

国内沿海散货船二手船价格有跌有涨。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 237 万人民币，环比上涨 0.57%；5000DWT 吨级散货船估值 1427 万人民币，环比下跌 0.30%。本期，国内沿海二手散货船市场成交平淡，总共成交 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 0.78 万载重吨，总成交金额 1430 万人民币，平均船龄 8.06 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 50.3 万人民币，环比下跌 2.25%；1000DWT 吨级散货船估值 120 万人民币，环比下跌 1.20%；2000DWT 吨级散货船估值 233 万人民币，环比下跌 3.17%；3000DWT 吨级散货船估值 319 万人民币，环比上涨 0.57%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上周相比略有增加，总共成交 19 艘（环比增加 2 艘），总运力 6.08 万载重吨，总成交金额 6323.6 万人民币，平均船龄 7.49 年。

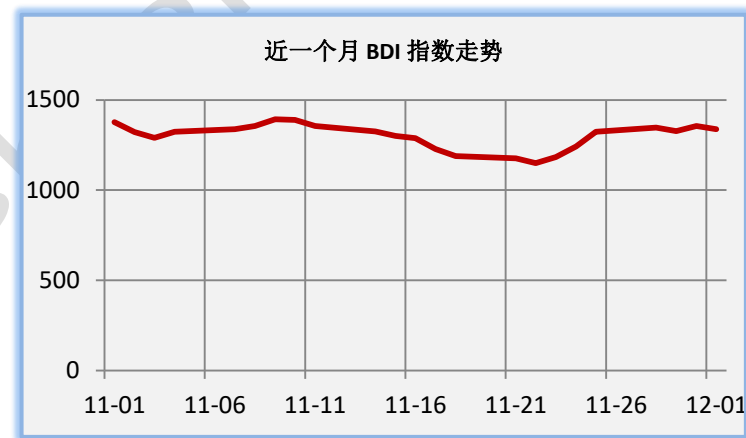
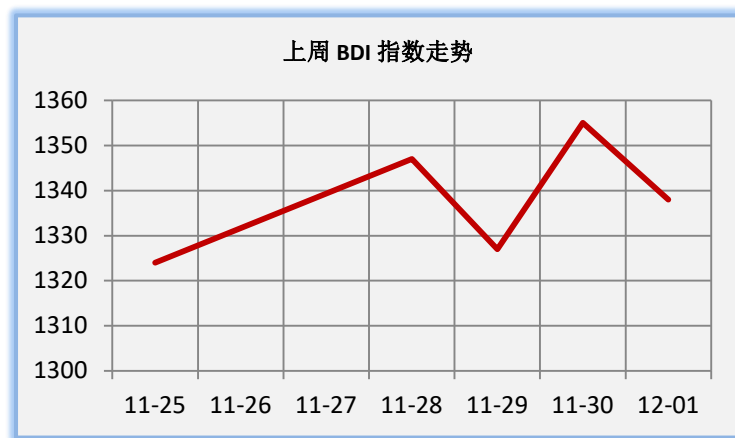
来源：上海航运交易所



2. 国际干散货海运指数回顾

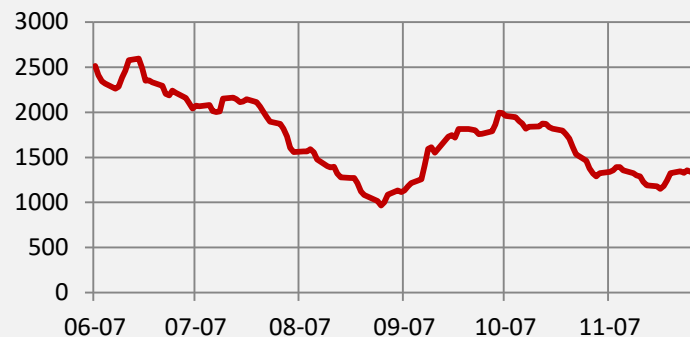
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月28日		11月29日		11月30日		12月1日	
BDI	1,347	+23	1,327	-20	1,355	+28	1,338	-17
BCI	1,669	+56	1,589	-80	1,643	+54	1,570	-73
BPI	1,496	+17	1,524	+28	1,568	+44	1,602	+34
BSI	1,180	-2	1,177	-3	1,172	-5	1,165	-7
BHSI	746	+1	745	-1	744	-1	742	-2

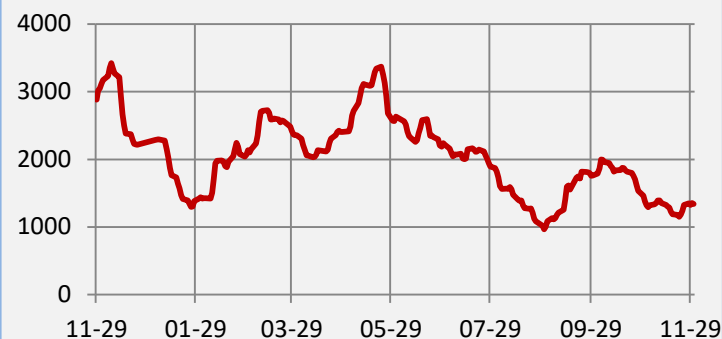




近半年 BDI 指数走势



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	25/11/22	18/11/22	浮动	%
Cape (180K)	半年	13,000	11,000	2000	18.2%
	一年	13,750	12,500	1250	10.0%
	三年	13,750	13,250	500	3.8%
Pmax (76K)	半年	14,750	14,750	0	0.0%
	一年	13,750	13,750	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	12,750	500	3.9%
	一年	13,000	12,500	500	4.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,000	10,500	500	4.8%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2022-11-29



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Arriba' 2019 82039 dwt dely CJK 6 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,750 - IMC

'Kerveros' 2003 76602 dwt dely aps EC South America 20 Dec trip redel Singapore-Japan \$16,650 + \$665,000 bb - Cofco Agri

'Tiger East' 2013 76212 dwt dely Xingang 5 Dec trip via NoPac redel Singapore-Japan \$9,250 - ASL Bulk

'Wooyang Belos' 2016 63590 dwt dely US Gulf 7/11 Dec trip redel N Spain-Turkey intention grains \$21,500 - Bunge

'Nemea' 2015 61300 dwt dely Port Arthur mid Dec trip redel UK-Continent intention wood pellets \$22,000 - Ultrabulk

4. [航运&船舶市场动态](#)

【海运价格逐步回归合理区间】

2020 年以来，受境外需求增长、船舶周转率下降、港口拥堵、物流不畅等因素影响，国际集装箱海运费一度高涨，市场出现“失衡”状态。今年以来，国际集装箱海运费自高位开始震荡并有所回调。上海航运交易所数据显示，2022 年 11 月 18 日，上海出口集装箱运价指数报收于 1306.84 点，延续三季度以来下行态势。第三季度作为全球集装箱海运贸易的传统旺季，海运运费非但没有出现高增长，反而呈现出大幅下跌。这背后有哪些原因，如何看待未来市场走势？

需求下降影响预期

当前，世界主要经济体 GDP 增速明显放缓，美元快速加息并引发全球货币流动性收紧。叠加新冠肺炎疫情和高通胀影响，外部需求增长表现低迷，甚至开始



萎缩。同时，国内经济增长面临的挑战也有所增加。全球经济衰退预期增强给全球贸易和消费需求带来一定压力。

从产品结构来看，2020 年疫情以来，以纺织品、药品、医疗器械为代表的防疫物资和以家具、家电、电子产品、娱乐设施为代表的“宅经济”类消费增长较快，加之“宅经济”类消费品货值低、体积大、用箱量大的特征，一度带动我国集装箱出口量增幅创阶段性新高。

受外部环境变化，2022 年以来防疫物资和“宅经济”类产品出口量有所下滑，7 月份以来，集装箱出口货值和出口箱量增幅走势甚至出现了反向变化。

从欧美库存来看，短短 2 年多时间内，全球大的采购商、零售商和制造商经历了一个商品从供不应求、全球抢货、货在路上到库存高企的过程。以美国为例，一些大型零售企业如沃尔玛、百思买以及塔吉特等出现了严重的库存积压问题，尤其电视机、厨房用具、家具和服装等库存较多。“高库存、货难卖”已经成为欧美零售企业面临的普遍问题，这种变化正在抑制采购商、零售商和制造商的进口动力。

从出口情况来看，2020 年至 2021 年，受疫情全球蔓延、我国精准有效防控等影响，我国出口商品为各国经济恢复提供了重要支撑，中国在全球商品出口总额中的占比从 2019 年的 13%增至 2021 年底的 15%。2022 年以来，美国、德国、日本、韩国、东南亚等前期萎缩产能恢复较快，加之部分产业“脱钩”影响，中国出口商品占比开始有所回落，也间接影响了我国集装箱出口贸易需求的增长。

有效运能不断释放

在需求减弱的同时，海运供给却在增加。

远东—美西航线作为全球集装箱海运运价持续高位的引领者，也是全球集装箱海运航线的重要“堵点”。受 2020 年至 2021 年美国需求暴涨、港口设施更新滞后和适合船型不足等因素影响，美国港口出现过严重拥堵状况。

比如，洛杉矶港集装箱船舶平均在泊天数一度超过 10 天，甚至部分单船排队超过 30 天。同时，暴涨的运价和旺盛的需求又吸引了其他航线的船舶和箱子被大量投放到该航线，也间接加剧了其他航线的供需紧张局面，一度引发“一箱难求”“一舱难求”失衡的局面。



随着需求放缓和港口应对更加从容、科学和有序，境外港口拥堵状况有了明显改善。全球集装箱航线逐步回归原有布局，大量境外空箱回流也使得之前的“一箱难求”“一舱难求”现象很难复返。

随着主要航线供需失衡局面的改善，全球主要班轮公司船舶准班率也开始逐步回升，船舶有效运能被持续释放。2022 年 3 月份至 6 月份，受主要航线船舶装载率快速下滑影响，主要班轮公司曾控制了大约 10% 的运力闲置，然而并没有止住持续下跌的运价。

同时，航运企业竞争策略也开始有所分化。部分企业开始强化陆上设施投资，收购一些报关行和物流公司，加速数字化改革；部分企业强化新能源船舶转型，探索以 LNG 燃料、甲醇、电力等作为动力的新能源船舶；也有一些企业继续增加新造船订单。

受近期市场结构性变化影响，信心不足持续传导，全球集装箱班轮运价快速下滑，即期市场相对高峰时最高点甚至下跌超过 80%。承运人、货代和货主对于运费博弈力度不断增强。承运人相对强势地位开始压缩货代的利润空间。同时，部分主干航线即期价格和长协合同价格出现倒挂，部分企业提出将寻求重新谈判长协合同的诉求，甚至可能会产生一些运输合同违约行为。不过，作为一种市场化协议，修改协议并非易事，甚至面临巨大的赔付风险。

未来价格走势如何

从目前情况来看，未来集装箱海运费跌幅或有所收窄。

从需求层面看，受美元加息提速引发的全球性货币流动性收紧、欧美高通胀导致居民消费需求支出下滑、商品高库存和欧美进口需求减少等不利因素影响，集装箱运输需求或将持续低迷。不过，近期美国消费者信息指数触底反弹和我国小家电等出口有所恢复，需求下滑幅度或将有所收窄。

从供给层面看，境外港口拥堵将进一步缓解，船舶周转效率有望进一步提升，叠加四季度运力交付速度或将提速，市场面临较大供给过剩压力。

不过，当前主要班轮公司开始酝酿新一轮停航措施，市场有效运能增长相对可控。同时，俄乌冲突、全球能源价格上涨等也给未来市场走势带来诸多不确定性影响。整体判断，四季度集装箱行业仍处于“退潮”阶段，向上预期仍缺少有力支撑，海运运费整体下行承压，跌幅或有所收窄。



从船公司角度，需要做好应对集装箱行业“退潮”冲击的充足准备。船舶投资可以更加谨慎，更好把握当前船舶价值与市场运价的周期性影响，选择更好的投资时机；关注当前 RCEP 协议、区域贸易、快航和冷链等新变化，更好贴近货主，提升“端到端”综合供应链服务能力和竞争优势；顺应当前港口资源整合趋势，强化与港口融合发展，促进干支协同发展。同时，加大业务数字化转型升级和提升平台化管理能力。

从货主角度，应密切关注境外消费结构变化，争取更多的出口订单；合理控制好原材料成本上涨，有效控制成品库存成本，推动出口产品升级改造和技术创新，提升货物出口附加值；密切关注国家促外贸政策支持，融入跨境电商发展模式。

从货代角度，应控制好资金成本，提升自身全程物流服务能力，防范资金链断裂可能引发的供应链危机。

来源：经济日报

【运价跌回起涨点！集运市场春节前小旺季泡汤】

集运运价跌势未停，美西线、欧洲线跌回 2020 年起涨点，春节前出货小旺季恐“泡汤”。

根据上海航运交易所 11 月 25 日公布的最新数据，上周上海出口集装箱运价指数(SCFI)下跌 76.94 点至 1229.9 点，跌幅从之前一周的 9.45%缩小至 5.89%，连续第 23 周走跌，创下自 2020 年 8 月下旬以来 28 个月新低，主要航线运价全面下滑。

其中，远东到美西线每 FEU 运价周跌 63 美元至 1496 美元，跌幅 4.04%，这是 2020 年 4 月下旬以来美西线运价首次跌破 1500 美元大关。远东到美东线每 FEU 运价周跌 190 美元至 3687 美元，跌幅 4.9%，也续创 2020 年 8 月上旬以来新低。

远东到欧洲线每 TEU 运价周跌 72 美元至 1100 美元，跌幅 6.14%，较之前一周重挫 20%有所收敛，但也已经跌回 2020 年 10 月的起涨点。远东到地中海线每 TEU 运价周跌 125 美元至 1842 美元，跌幅 6.35%。

SCFI 指数在 2018-2019 年间大致在 800-1100 点波动，2020 年起受到疫情影响，缺工、塞港造成全球供应链混乱，SCFI 指数一路上扬，在今年一季度曾达到历史高点的 5109 点。然而，今年下半年以来运价连跌，至今仍未见触底反弹，业界期待年底购物季到来恐落空。



随着运价仍未能止跌,市场悲观气氛更加浓厚,估计必须等待全球通货膨胀压力缓解,对商品的需求才会开始回升。业内人士预计,集装箱航运市场高红利时代结束,2023 年船公司的运营将回归正常水平。

展望 2023 年,在全球高通胀阴影笼罩的环境下,预估明年消费力道将较为和缓,加上大量新船开始下水交付运营,过多的运力供给将给后续运价上涨带来压力。

来源: 国际船舶网

【劳氏发布 2022 全球 10 大船旗名单, 中国注册船舶快速增长】

劳氏日报发布了 2022 年度船舶注册 TOP10 名单, 尽管排名保持不变, 但利比里亚和中国注册的船舶快速增长。

利比里亚是 2022 年增长最快的船旗, 随着一批新造船的陆续交付, 预计将在 2023 年底超过巴拿马。

截至 2022 年 11 月 23 日, 在巴拿马的注册船舶同比增长 3.1%, 达到 2.459 亿总吨, 总计 8341 艘, 仍占据榜首。

Rafael Cigarurista 表示, 巴拿马希望继续成为全球最大的船旗, 自 1993 年以来, 巴拿马一直占据榜首, 但现在最重要的是合规性, 以及持续为信任和忠诚的船东和客户提供高质量的服务。

利比里亚正在迅速缩小与巴拿马的差距, 仅落后 1100 万总吨, 2022 年船舶注册同比增长 13%, 达到 2.347 亿总吨。

利比里亚自称其拥有全球最大的集装箱船和油轮船队, 以及拥有数量最多的双燃料动力船舶。

Alfonso Castillero 表示, 这种持续增长是卓越的客户服务的直接结果, 利比里亚不仅首要关注船队安全和合规性, 同时船队规模还能不断增加, 这可能看起来很好奇, 但对我们来说, 这是意料之中的事。

马绍尔群岛注册船舶同比增长 4.2%, 达到 1.865 亿总吨, 超过 4000 艘船舶。拥有世界上最年轻、最环保的船队。



在过去的一年里,从船型来看,尽管数量最大的仍是干散货船,但船舶注册增长的部分主要来自液化天然气船和油轮;从船东分布来看,增长主要来自希腊、日本、韩国、挪威和美国等传统船东国,以及中东和土耳其。

William Gallagher 总裁表示,随着不断增长,现阶段的目标是超越 2 亿总吨。船东了解马绍尔群岛以合规为导向,并吸引高质量的船东。

马绍尔群岛是唯一一个连续第 18 年保持美国海岸警卫队 (USCG) Qualship21 的质量认可的船舶注册处,同时继续在巴黎 (Paris MOU) 和东京备忘录 (Tokyo MOU) 保持着白名单。

尽管香港船舶注册录得最大跌幅,同比下降 2.9% 至 1.275 亿总吨,2400 多艘船舶,但香港船舶注册仍排名全球第四位。

香港注册船舶以优良品质而闻名。香港船舶注册持续地在巴黎谅解备忘录和东京谅解备忘录保持着白名单,同时亦保持美国海岸警卫队 Qualship21 的质量认可。香港船舶注册已有超过 150 年船舶注册、检查和检验的经验,隶属于中国香港特别行政区政府海事处。

海事处处长袁小惠表示,最重要的是注重质量,减少船舶滞留率。自 2021 年底以来,船舶注册处在全球 7 个办事处将能够为全球主要港口城市的登记船舶提供更全面、快速和直接的支持。展望未来,将继续提高服务质量,以取得良好的成绩并为后疫情时期的新挑战和新变化做好准备。

此外,为配合时代发展,香港船舶注册处将于明年准备实施电子证书和电子日志,以节省时间,降低成本,从而提高服务效率。

新加坡注册船舶同比增长 1.4% 至 9490 万总吨,3500 艘船舶,仍保持在第五位。今年 9 月,张英智先生接替柯丽芬 (QUAH Ley Hoon) 女士成为新加坡海事及港务管理局 (MPA) 首席执行官。

张先生在最近的一次活动中表示,新加坡高效的基础设施和友好的商业环境继续吸引全球船东在新加坡注册。

2022 年,共有 17 家公司的 29 艘船舶获得绿色船舶证书。自 2011 年启动绿色船舶计划以来,共有 666 艘船舶被认定为“绿色船舶”。长荣海运则凭借 102 万总吨成为在新加坡注册的最大船东。



马耳他注册船舶同比下降 1.3%, 至 8220 万总吨, 仍保持全球第六位, 与此同时, 仍是欧洲最大的船旗。

2022 年, 马耳他第一次获得了美国海岸警卫队 Qualship21 的质量认可, 同时持续地在巴黎谅解备忘录和东京谅解备忘录保持着白名单。

中国船舶注册增长率在所有船旗中排第二, 同比增长 9.1 %, 达到 7040 万总吨, 全球排名第七位, 船舶注册数量达到 4941 艘。

截至目前, 散货船占船队的大多数, 超过 3500 万总吨; 其次是集装箱船, 达到 760 万总吨; 杂货船达到 640 万总吨; 油轮为 510 万总吨, 成品油轮为 400 万总吨; 客船(包括游轮和滚装船)总计 120 万总吨。

巴哈马的注册船舶稳定在 6340 万总吨。

Dwain Hutchinson 表示, 感谢船东、海员、组织和检查人员的努力, 巴哈马继续保持美国海岸警卫队 Qualship21 的质量认可, 同时被列为巴黎备忘录中表现最好的非欧盟船旗之一。

巴哈马还致力于在 IMO 中发挥监管领导作用, 重点是对温室气体排放采取的措施。同时正在考虑采用一系列的线上服务功能, 包括在线注册、远程审核和电子证书等, 以简化注册程序。

在经历了去年的大幅下降后, 2022 年希腊注册船舶同比下降 2.6%, 达到 3560 万总吨。

尽管其政策是希望吸引船东在希腊注册, 但由于海员短缺问题, 这意味着船东仍倾向于外国注册。

数据显示, 2022 年, 日本注册船舶同比上涨 3.3%, 达到 2970 万总吨, 排在第十位。而印度尼西亚仅差 370 万总吨紧随其后。

Takahashi 部长表示, 日本一直在努力制定更有利的税收制度, 以增加悬挂日本旗船舶的注册数量。今年的增长是这种持续努力的结果。

来源: 航运界



【市场溃败，运价暴跌！IMO 新规来“救场”？？】

受全球通货膨胀和供需回调影响，下半年以来海运价格持续暴跌。而在未来两年的交付大潮中，又将有 500 多万 TEU 运力被投入航道。

当疫情拉大的供需错配落幕，航运公司稳坐卖方市场的红利吃尽，市场也正变得「危机四伏」……

01 需求低迷、运价急跌

买船订单量仍在攀升！

近几个月，海外码头复工，用工短缺情况有所缓解，因拥堵而被封锁的运力也得到释放，全球物流供应链、船舶周转率逐渐恢复，过去缺船、缺箱、缺柜的繁荣不再。

这导致下半年运价迅速暴跌，甚至回到了疫情前的水平。货代公司「暴雷跑路」、合约价与市场价倒挂的现象频繁出现。叠加西方经济体消费疲软，需求低迷，作为航运业传统旺季的 Q3，今年却一度出现「订单荒」。

更令人担忧的是，船公司们一轮接一轮的造船竞赛仍在继续。去年赚到钱的船公司趁着余热，大量造船、买船：

航运咨询机构 Alphaliner 宣布，2023 年、2024 年分别有将近 240 万 TEU、280 万 TEU 运力交付，全球集装箱航运市场可能会因此走向结构性产能过剩。

当运力供给超出需求，必然会导致运价的进一步崩盘。

02 EEXI、CII 法规

会是“救世主”吗？



IMO 通过从 2023 年开始实施 EEXI 和 CII 法规，以实现全球航运业到 2030 年，碳强度比 2008 年降低 40% 的强制性目标。这意味着，节能效率低的船需要通过放慢航速来减少油耗，大批老旧的、污染严重的船也会被拖去拆解。

因此这一新规也被视为吸收剩余运力、平衡市场供需的「救世主」。

然而，很多专业航运机构并不买单。Drewry、Alphaliner 认为，IMO 新规对未来两年新增运力的消化几乎起不到任何作用。

因为 EEXI 是针对船舶设计航速来计算的，而开慢船早已是业界常态。新规生效后，世界船队的航速将不会有太大变化。否则，航速降到一定程度后，反而会造成更严重的空气污染。

降速行不通，那拆船呢？Alphaliner 表示，考虑到目前全球集装箱船队的平均船龄（略低于 14 年），可报废的船舶数量，将不足以缓解运力过剩的压力。

而运力的调整至少需要 2~3 年时间，船公司们很难置身事外。

03 重中之重：捂紧口袋、控制成本！

在这样的市场环境下，控制经营成本就成了重中之重，尤其是航运的第一大开支——燃油消耗。据挪威船级社统计，燃油成本在集装箱船和散货船的单航次成本中，所占比重已高达 78% 和 65%。

船公司们不得不在暴风雨来临之前，找到降低油耗、控制成本的办法。

2019 年，航运公司赫伯罗特为应对低硫油价带来的成本剧增，对旗下 33 艘船进行清洗，去除船体附着海生物及污垢，降低航行阻力，从而节省了约 9% 的油耗。因此通过船体清洗来节能减排，也成为了越来越多船公司的重要关注点。

研究表明，在满载情况下，船舶水下清洗后可节省 10.1% 的燃料[1]。而随着科技发展，船东租家们更愿意选择水下机器人洗船服务：无需船舶上干船坞，在



船只锚泊或靠港时，就能水下作业。

纳百机器人船舶检测清洗，不受时间、浪流、天气、水下能见度等因素的限制，在船舶装卸货时同步作业，高效清除附着海生物和污垢层，且不伤船漆。作业点覆盖华北、华东、华南地区一带港口、锚地，包括长江口的宁波舟山等浑水海域。

目前，纳百已服务数百艘大型船舶，每年为世界 TOP5 船东公司在内的船舶运营商，节省数百万燃油费，深得客户认可。

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.	680~685	920~925		Steady.
Tokyo Bay	500~505	710~715	1040~1050	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	698~702	1115~1120	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	440~445	665~670	940~945	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	464	698	987	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	388~393	672~677	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.	655~660	1200~1205		Steady.
Rotterdam	390~395	587~593	925~930		Softer.
Malta	S. E.	625~630	1000~1005		Steady.
Gibraltar	S. E.	630~635	1070~1075		Steady.

截止日期：

2022-12-01



◆ 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	25/11/22	18/11/22	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	3,250	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,900	2,950	-50	-1.7%	
油 轮						
船 型	载重吨	25/11/22	18/11/22	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: 2022-11-29

(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	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2025	Eastern Pacific - Singaporean	4,300	
4	Bulker	20,000	Hengli HI Dalian, China (ex STX Dalian)	-	Hengli Group - Chinese	Undisclosed	
5	LNG	174,000 cbm	Samsung HI, S. Korea	2027	Seapeak - US based	21,546	against 10-year T/C to ExxonMobil
6	PCTC	7,000 ceu	Xiamen, China	2025-2026	COSCO Shipping - Chinese	8,500	LNG dual fuel



◆ 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
AQUATAINE	BC	181,725		2010	Japan	2,650	Brave Mari time - Greek	BWTS fitted
STAR ENERGY	BC	180,310		2004	Japan	1,400	Undisclosed	
MYNIKA	BC	84,108		2013	S. Korea	2,450	Five Stars Shipping	
LOWLANDS COMFORT	BC	81,845		2016	Philippines	2,640	European	BWTS fitted, bss Feb 22' cancelling
DL CARNATION	BC	81,805		2014	China	1,880	Greek	BWTS fitted, bss dely Dec 22'/Mar 23'
NORD LIBRA	BC	77,134		2014	Japan	2,200	Velos - Greek	BWTS, Scrubber fitted, Eco
FORTUNE LADY	BC	74,694		1998	Japan	600	Chinese	BWTS fitted
ITALIAN BULKER	BC	63,482		2017	Japan	2,680	Dao Shipping - U.K	BWTS fitted, Eco, purchase option exercised
GLORIOUS LOTUS	BC	49,602		2007	Japan	1,300	Undisclosed	woodchip carrier
TS BRAVO	BC	38,896		2015	China	1,700	Navision - Danish	BWTS, bss delivery Jan 23'
MELINA	BC	28,418		2009	Japan	1,100	Undisclosed	basis DD passed and BWTS fitted
MARIA GS	BC	28,378		2011	Japan	undisclosed	Undisclosed	
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
TEERA BHUM	CV	24,238	1,858	2005	China	undisclosed	Undisclosed	
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
C. PASSION	TAK	313,998		2013	S. Korea	6,200	Undisclosed	
CONCORD	TAK	159,155		2005	S. Korea	3,300	Undisclosed	BWTS fitted, dely Q1 23'
NAVIGA	TAK	150,841		1998	Japan	1,870	Chinese	
NORDBAY	TAK	116,104		2007	Japan	3,400	Undisclosed	BWTS fitted
SAMRAA ALKHALEJ	TAK	114,858		2006	S. Korea	7,250	Russian	en bloc
ALHANI	TAK	114,795		2007	S. Korea			
S PUMA	TAK	105,034		2005	China	2,350	Middle East	BWTS fitted
FREIGHT MARGIE	TAK	70,313		2004	S. Korea	1,450	Undisclosed	
ATLANTICA BRIDGE	TAK	50,921		2005	S. Korea	1,975	Undisclosed	BWTS fitted



PYXIS MALOU	TAK	50,667	2009	S. Korea	2,450	Nigerian	BWTS fitted
CLEAN IMPERIAL	TAK	50,388	2007	S. Korea	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
GWN 2	TAK	50,192	2020	S. Korea	3,850	Japanese	BWTS, Scrubber fitted, Tier III, Internal deal
NORDIC TATIANA	TAK	38,396	2007	China	1,570	Undisclosed	BWTS fitted
STYLE	TAK	37,923	2008	S. Korea	3,300	Undisclosed	en bloc*
SKY	TAK	37,879	2007	S. Korea			
PETROLIMEX 10	TAK	37,256	2003	S. Korea	1,000	Vietnamese	
DH DILIGENCY	TAK	8,716	2019	China	2,000	Chinese	online auction, BWTS fitted, StSt
JIN FU XING 9	TAK	4,999	2008	China	400	Undisclosed	

◆[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
BERGE APO	BC	171,012	20,668	2000	Japan	523.00	HKC recycling

◆[ALCO 防损通函](#)

【BIMCO 全新买卖合同 - SHIP SALE 22 (船舶购前检验制度)】

关于船舶买卖合同，直到 2022 年之前已经存在三种格式，即 Norwegian SALEFORM 2012, NIPPONSALE 1999 以及 Singapore Ship Sale form 2011。而如今 BIMCO 发布了一种全新的格式 SHIPSALE 22，已于 2022 年 4 月开始在市场上流通使用。

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
2022-12-02	705.420	742.820	5.218	90.687	865.020	62.373	867.160	480.410	525.390
2022-12-01	712.250	742.350	5.171	91.304	860.070	62.262	858.010	484.090	530.870
2022-11-30	717.690	741.290	5.172	91.869	857.480	62.890	849.500	479.080	528.050
2022-11-29	719.890	744.610	5.187	92.115	861.240	62.415	844.210	479.070	533.970
2022-11-28	716.170	742.900	5.139	91.644	863.820	62.646	835.810	481.070	534.570

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	3.82400	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.17229
2 个月	--	3 个月	4.76500	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.17557	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.49471		

2022-12-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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