



全一海运市场周报

2022.12 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022.12.12 - 12.16 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场开始企稳 航线运价涨跌互现】

经过前期较大幅度的调整，本周中国出口集装箱运输市场出现企稳迹象，不同航线运价互有涨跌，综合指数小幅走低，未来市场表现有望保持稳中向好的格局。12月16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1123.29点，较上期下跌1.3%。

欧洲航线：据欧洲经济研究所(ZEW)发布的数据显示，欧元区12月ZEW经济景气指数为-23.6，为2022年2月以来新高，显示经济前景有所改善。虽然通胀水平继续处于高位，但通胀率开始回落，加之近期欧洲能源市场总体稳定，经济下行压力有所缓和。本周，运输需求表现平稳，供求关系基本平衡，运输市场出现反弹走势，市场运价小幅上涨。12月16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1050美元/TEU，较上期上涨0.3%。地中海航线，市场走势与欧洲航线保持同步，本周运价继续小幅上行。12月16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1851美元/TEU，较上期上涨0.5%。

北美航线：美国商务部最新公布的数据显示，11月美国零售销售额环比下降0.6%，不及市场预期且降幅创11个月来最低值。虽然11月下旬美国进入以感恩节为首的假日购物季，但消费者普遍大幅削减支出，显示在高通胀环境下消费者消费行为大幅降低。本周美联储继续加息以控制通货膨胀，未来经济前景不佳。本周，运输需求缺乏进一步增长的动力，供求平衡情况未能改善，市场运价延续调整走势。12月16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1423美元/FEU和3169美元/FEU，分别较上期下跌0.5%和3.7%。

波斯湾航线：货量表现不佳，缺乏增长动力，供求关系表现疲软，市场延续调整走势。12月16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1153美元/TEU，较上期下跌1.5%。



澳新航线：当地市场对各类物资的需求表现总体平稳，部分航商采取控制运力投放等措施，供求关系有所改善，即期市场订舱价格继续小幅上行。12 月 16 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 738 美元/TEU，较上期上涨 4.7%。

南美航线：目的地国家经济基础较弱，通胀水平高企，在美联储连续加息期间金融市场波动加剧。运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价继续下行。12 月 16 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 1649 美元/TEU，较上期下跌 10.1%。

日本航线：运输市场保持稳定，市场运价小幅下跌。12 月 16 日，中国出口至日本航线运价指数为 1091.22 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场交易僵持 指数小幅调整】

本周，南方气温在轮番冷空气间隙中出现回暖，社会面商业活动在防控调整后不及预期，不确定性增多下，需求预期观点焦灼，市场交易僵持，船多货少下，沿海散货综合指数小幅向下调整。12 月 16 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 1134.56 点，较上期下跌 1.0%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，两股冷空气接连南下，气温继续走低，各地电厂负荷平均上升 3 个百分点，供暖需求增加。但社会用电量保持平稳，电厂日耗维持 203.2 万吨，存煤可用天数变化不大，保持 14.9 天，库存小幅下降至 3028.4 万吨。煤炭价格方面，路上运输效率回归正常，煤炭产区拉运热情未减，冷空气交替间隙，各地天气冷暖交替，影响市场需求预期，坑口煤价涨跌不一，产销基本平衡。一方面，大秦线运力恢复，北方集港效率提振，港口调入量环比上涨 12 万吨。另一方面，海况较好，船东派船积极，北方港口调出量，环比上涨 14 万吨。调出好于调入，港口库存虽有小幅下滑，但市场对后市预期仍有分歧，观望情绪较浓，煤炭价格平稳运行。运价走势方面，寒潮来袭，居民用电量增加，电厂库存下降，补库拉运需求增多。但社会面流动恢复，市场预期不确定性上升，出运以长协保供为主，市场货量缩减。叠加船上作业相对独立，受第一波感染冲击影响较小，运力相对充足，船多货少下，沿海煤炭运价弱势下行。

12 月 16 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1146.03 点，较上期下跌 1.4%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 822.52 点，较上期下跌 5.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 32.8 元/吨，较上期下跌 2.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.9 元/吨，



较上期下跌 2.6 元/吨。

金属矿石市场：本周，随房产政策落地，市场逐渐筑底，成材行情走强，钢厂利润好转，铁水产量止跌回升。但整体行业需求的弱现实强预期局面未变，基建走强下，地产依旧形成拖累，叠加全国性降温，行业淡季特征越发明显。需求难有实质提升下，运输市场延续船多货少局面，沿海金属矿石运价有所下调。12 月 16 日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 788.07 点，较上期下跌 1.5%。

粮食市场：年末售粮变现需求增长，叠加物流效率回归正常，粮食供给逐渐放宽，北方玉米价格小幅回落。南方腌腊季节开启后，又迎社会商业放开，猪价小幅上涨，受此影响一方面南方玉米价格再度小幅上涨，南北价差再度扩大。另一方面，屠宰场随之开工增加，饲料企业备货紧迫性有所下降，沿海粮食运输市场运价继续平稳运行。12 月 16 日，沿海粮食货种运价指数报 1232.44 点，较上期下跌 0.6%。

成品油市场：本周初国际油价跌势不止，成品油价格下调预期幅度不断加大，且市场需求面持续疲软，汽柴油行情走势承压下行。随后国际原油连续上涨，且受气温不断下降以及国内防疫政策优化等因素影响，汽油需求向好，主营及地炼单位汽油价格顺势上涨，成交小幅回暖。但柴油需求季节性衰减明显，下游用户仍以适当补货为主，价格涨幅受限。油价涨跌不定，贸易商观望情绪渐起，市场货盘减少，成品油运价小幅下滑。12 月 16 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 1117.81 点，较上期下跌 1.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型需求回落 租金指数止涨下跌】

本周，太平洋市场货盘增量不及预期，叠加即期运力偏多，运价先扬后抑。巴拿马型船市场，印尼煤炭货盘持续释放，但进口煤采购需求相对有限，租金波动下行。超灵便型船市场煤炭货盘表现一般，镍矿、钢材等货种也无明显起色，租金弱势下行。整体而言，三大船型需求回落，租金指数止涨下跌。12 月 15 日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1008.69 点，较上周四下跌 4.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场先扬后抑。太平洋市场，上周末主要矿商在市场积极询盘，叠加近期铁矿价格涨势平稳，运价小幅上涨。周初，货盘增量有限，即期运力供给偏多，伴随国际油价的下跌，市场悲观情绪加重，运价承压下行。临近周末，在大西洋市场的支撑下，运价相对坚挺。12 月 15 日，中国-日本



/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11670 美元，较上周四下跌 9.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.110 美元/吨，较上周四下跌 7.0%。周初，远程矿航线货盘表现一般，运输需求回落，运价小幅下跌。临近周末，巴西货盘增多，市场运力供给稍紧，供需两侧均有改善，运价触底反弹。12 月 15 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.417 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场波动下行。太平洋市场，周初印尼煤炭货盘持续释放，租家开始追船，租金小幅上涨。周中，煤炭货盘保持平稳，但由于煤价偏高，国内电厂采购需求有限，叠加市场运力堆积，租金承压下滑。临近周末，印尼煤炭货盘对市场的支撑趋缓，租金上涨乏力。12 月 15 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11294 美元，较上周四下跌 2.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.850 美元/吨，较上周四上涨 0.3%。粮食市场，本周粮食货盘不多，市场活跃度下滑，运价小幅下跌。12 月 15 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 43.110 美元/吨，较上周四下跌 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场弱势下行。周初，煤炭货盘保持平稳，但市场整体积极性较低，电厂补库需求不多，租金止涨下跌。周中，前期运力逐步消化，租金小幅上涨。临近周末，船东喊价影响放缓，叠加镍矿、钢材等货种也无明显起色，租金承压回落。12 月 15 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8367 美元，较上周四下跌 2.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.379 美元/吨，较上周四下跌 0.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先升后稳 成品油运价稳步上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 12 月 9 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅远超预期，精炼油库存增幅不及预期、汽油库存超预期增加。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 6.85%。欧盟冬季峰会于 12 月 15 日晚在比利时首都布鲁塞尔闭幕，会上欧盟各国领导人批准了第九轮对俄制裁方案；美国财政部宣布对俄罗斯个人和实体实施新一轮制裁，供给受到打压，助力油价。美联储主席本周表示，即使经济可能陷入衰退，仍将在明年进一步提高利率，英国央行和欧洲央行也将以加息对抗通胀，经济衰退担忧加剧，拖累油价。本周布伦特原油期货价格波动上行，周四报 81.25 美元/桶，较 12 月 8 日上涨 5.67%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价涨后回稳，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。12 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 1450.76 点，较 12 月 8 日上涨 12.2%。

超大型油轮（VLCC）：本周市场中东 12 月货盘全部收尾，周初大西洋航线需求增加，中东航线尾盘集中释放，市场情绪面又开始向船东倾斜，船东抓住机



会推动市场，不过 WS 点位很难收回之前的跌幅，租家则始终通过私下出货给市场施压。下半周整体船位相对均衡，船东和租家都在静待中东航线下个月装期，市场观望情绪渐浓，运价逐步企稳。圣诞将至，租家仍需控制好出货节奏，避免集中出货，稳定市场情绪。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS82.68，较 12 月 8 日上涨 12.87%，CT1 的 5 日平均为 WS80.50，较上周平均上涨 5.25%，TCE 平均 5.0 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS81.32，上涨 11.2%，平均为 WS79.37，TCE 平均 5.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS170（TCE 约 6.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS293（TCE 约 15.4 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS89（TCE 约 2.5 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 WS234（TCE 约 4.9 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS372（TCE 约 13.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS322（TCE 约 14.7 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价下跌至 WS268（TCE 约 6.0 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS294（TCE 约 7.0 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价保持在 WS277（TCE 约 7.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线全线下挫，综合水平稳步上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS348（TCE 约 3.9 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS373（TCE 约 7.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS312（TCE 约 7.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS238 水平（TCE 约 2.5 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS380（TCE 约 4.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 5.6 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数继续上涨 国际油轮涨跌不一】

12 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1183.97 点，环比上涨 0.01%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数环比分别下跌 0.31%、0.95%及 0.08%，内河散货船价综合指数环比上涨 0.31%。



国际干散货船二手船价格所有船型均小幅下跌。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 2025 万美元，环比下跌 0.45%；57000DWT 吨级散货船估值 2434 万美元，环比下跌 2.43%；75000DWT 吨级散货船估值 2723 万美元，环比下跌 0.48%；170000DWT 吨级散货船估值 3677 万美元，环比下跌 0.28%。本期，国际二手散货船市场成交与上周相比有所增加，总共成交 14 艘（环比增加 6 艘），总运力 81.14 万载重吨，总成交金额 23365 万美元，平均船龄 11.36 年。

国际油轮二手船价格有涨有跌，幅度不大。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3571 万美元，环比下跌 3.84%；74000DWT 吨级油轮估值 3579 万美元，环比上涨 2.03%；105000DWT 吨级油轮估值 5674 万美元，环比上涨 0.72%；158000DWT 吨级油轮估值 6139 万美元，环比上涨 1.46%；300000DWT 吨级油轮估值 8945 万美元，环比下跌 0.25%。本期，国际油轮二手船市场成交相对平淡，总共成交 14 艘（环比减少 15 艘），总运力 113.36 万载重吨，总成交金额 38015 万美元，平均船龄 14.29 年。

国内沿海散货船二手船价格涨跌不一。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，环比下跌 0.27%；5000DWT 吨级散货船估值 1432 万人民币，环比上涨 0.20%。本期，国内沿海二手散货船市场成交依然平淡，总共成交 1 艘（环比增加 1 艘），总运力 0.55 万载重吨，总成交金额 578 万人民币，平均船龄 7.59。

国内内河散货船二手船价格除个别船型小幅下跌外，其余船型均上涨。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 50.8 万人民币，环比上涨 1.63%；1000DWT 吨级散货船估值 121 万人民币，环比上涨 0.15%；2000DWT 吨级散货船估值 234 万人民币，环比下跌 1.31%；3000DWT 吨级散货船估值 325 万人民币，环比上涨 1.30%。本期，国内内河二手散货船市场成交比较平稳，总共成交 39 艘（环比增加 25 艘），总运力 6.49 万载重吨，总成交金额 7040.6 万人民币，平均船龄 11.28 年。

来源：上海航运交易所

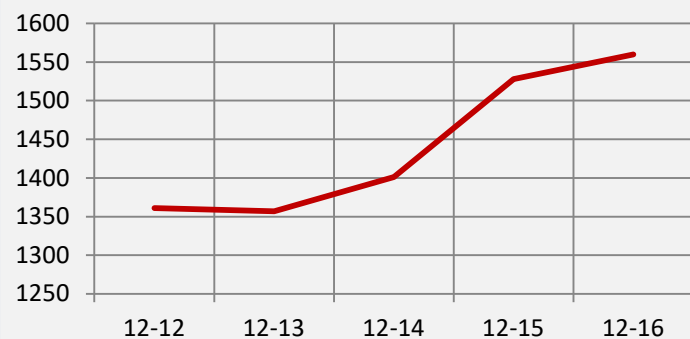


2. 国际干散货海运指数回顾

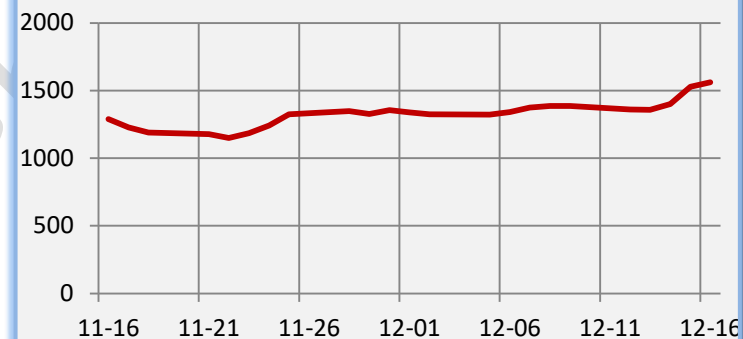
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

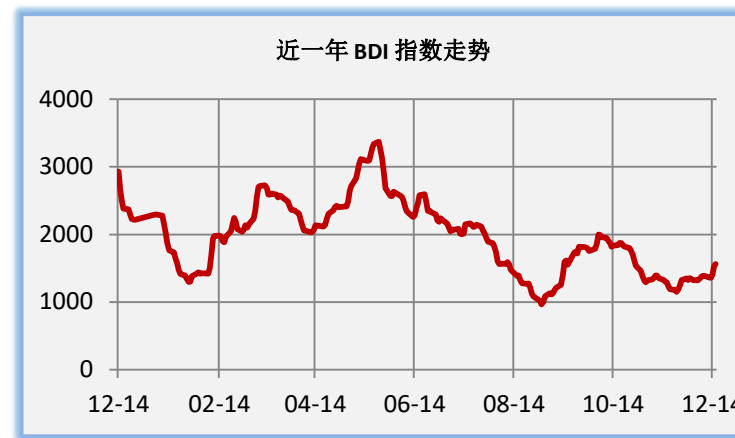
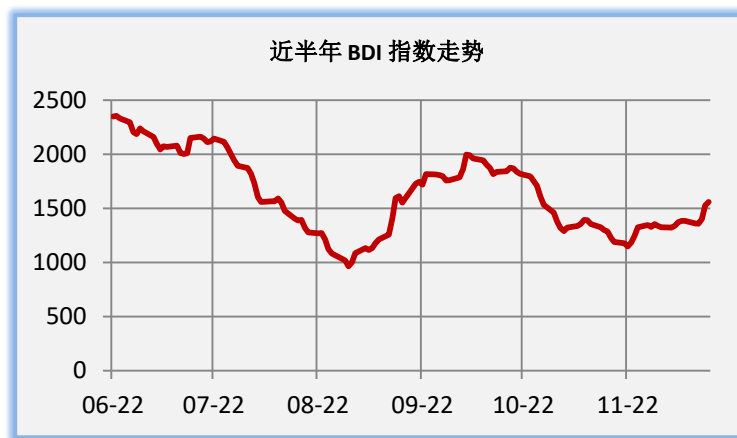
波罗的海指数	12月12日		12月13日		12月14日		12月15日		12月16日	
BDI	1,361	-25	1,357	-4	1,401	+44	1,528	+127	1,560	+32
BCI	1,619	-64	1,601	-18	1,723	+122	2,095	+372	2,208	+113
BPI	1,643	-16	1,633	-10	1,643	+10	1,658	+15	1,652	-6
BSI	1,153	+1	1,167	+14	1,170	+3	1,167	-3	1,157	-10
BHSI	729	-3	726	-3	719	-7	713	-6	705	-8

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	09/12/22	02/12/22	浮动	%
Cape (180K)	一年	14,500	13,250	1250	9.4%
	三年	14,250	13,500	750	5.6%
Pmax (76K)	一年	14,500	14,250	250	1.8%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	11,000	11,000	0	0.0%
Hsize (30K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2022-12-13



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Medi Oita' Aquatrade relet 2019 81607 dwt dely aps EC South America 20 Dec trip redel Skaw-Gibraltar \$32,000 - cnr

'Aquaman' 2001 75243 dwt dely Yangjiang prompt trip via Indonesia redel South China \$9,500 - cnr

'New Horizon' 2010 55445 dwt dely Fujairah prompt trip redel Bangladesh intention limestone/aggregates \$12,000 - Norvic

'Zhe Hai 517' 2013 48614 dwt dely Tianjin trip redel India intention petcoke \$8,000 - cnr

'TBC Prestige' 2014 31956 dwt dely in DC Itajai prompt trip via Bahia Blanca redelivery South Brazil intention grains \$17,250 - Norvic

'Arki' 2011 30271 dwt dely WWR Amazon River 19/24 Dec trip redelivery WC Central America intention Mexico \$22,500 - Trithorn

4. [航运&船舶市场动态](#)

【造船租船谁输谁赢？集装箱船市场雪崩租金断崖式下跌】

随着集装箱航运运价雪崩，集装箱船租金也经历了断崖式下跌，以租船为主的以色列航运巨头以星航运（ZIM）恐成为最大输家。

船舶经纪公司指出，集装箱船租船市场 6-12 个月期租租金在今年 3 月创下最高纪录，到 11 月跌幅已经高达 70-80%。热门船型中，1000TEU 集装箱船在 2020 年 6 月日租金仅为 5200 美元，今年 3 月最高达 41000 美元，11 月回落至 11813 美元。



在同一时间段，1700TEU 集装箱船日租金从 2020 年 6 月的 5788 美元增至今年 3 月的 65500 美元，目前已经跌至 13875 美元。2750TEU 集装箱船日租金变化分别是 8125 美元、82625 美元、20438 美元；4400TEU 集装箱船是 7013 美元、121125 美元、25375 美元。

截止目前，运力排名第 10 位的以星航运租船比例最高，超过 90%。该公司今年第一季末，150 艘船中的租船比例高达 94%，且租期多在 3~5 年，平均租期 28 个月，其中 11 艘的租期在今年底届满，2023~2024 年将分将别有 28 艘及 34 艘约满，但公司已有 46 艘预计在 2023~2024 年交付的新造长租船。

过去两年来，以星航运高价租入许多集装箱船，其中不乏 3-12 年的长租。因此，Alphaliner 认为，以星航运四季度获利跌幅可能最大，估计四季度以星航运息税前利润（EBIT）达 4.39-7.39 亿美元，比第三季度减少 50-70%。

举例而言，以星航运上半年租赁了建华海运在黄埔文冲建造的一艘全新 1900TEU 集装箱船，租期 3 年，日租金 3.6 万美元。而建华海运第二艘同型船在 11 月刚刚交付，获得的租约租期仅为 3-5 个月，日租金 1.5 万美元，不到上半年的一半。

今年上半年，以星航运坚信未来运价仍将会远高于疫情爆发前，因此愿意出高价租船。根据 Alphaliner 的统计，过去一年来以星航运已经租赁了 120 艘现有船舶和在建新船，其中 50 艘船租期 3 年，18 艘船租期 5 年，29 艘长达 12 年。

为了以最少的投资创造最高的经济效益，长期以来集运公司都是通过大量租船建立足够大的船队规模，以提高市场竞争力，过去主要集运公司的租船比例大多在 50%以上。近两年来随着获利激增，集运公司已经在提高自有船舶比例。

Alphaliner 的数据显示，目前全球前十大集运公司中，有 6 家租船比例低于 50%，包括马士基航运的 40.4%、中远海运集团的 45.3%、赫伯罗特 37.4%、长荣海运 43.4%、海洋网联船务（ONE）48.4%、HMM（原现代商船）32.1%。其他 4 家中，以星航运租船比例最高达到 94.7%，其次是阳明海运 69.4%，地中海航运 54.8%，达飞轮船 53.1%。

今年年初开始，上海航运交易所集装箱运价指数(SCFI)连续 25 周下跌，租船市场租金也跟着下滑，但刚开始跌幅很有限，租家不想绑长约，出租方不愿给低价，因此不少约签得很短，大家都在观望，一方面看上海解封后运价走势，另一方面观察通胀通膨问题有没有让贸易量少很多。



持乐观看法的船公司认为，通胀减少购买的是奢侈品与高科技产品，那些货品都是以空运运送，明年国际海事组织(IMO)新的减碳规定，会让不合规的船舶加速淘汰或是减速航行，自然减少实际运力供给量，但也有船公司保守看待未来市场发展。

全球前十大集运公司中，排名第 10 的以星航运是最坚信未来市场运价会高于疫前许多，因此地中海航运大肆购买二手船，还订造大量新船，以星航运则是签下大量的现成船与新造船租约，以星航运被认为赌最大，而业界都等着看最后的结果，如今谁输谁赢显然已经一目了然。

来源：国际船舶网

【BDI 指数创 4 周新高！散货船市场持续改善】

受好望角型船需求强劲提振，上周干散货航运市场持续上涨，波罗的海干散货运价指数（BDI）创下 4 周新高。

12 月 9 日，BDI 指数上涨 1 点至 1387 点，是 11 月 10 日以来的最高水平，日涨幅 0.07%，周涨幅 4.68%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上涨 8 点至 1683 点，日涨幅 0.48%，周涨幅 10.8%，好望角型船平均日获利上涨 69 美元至 13957 美元。

波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下跌 2 点至 1659 点，日跌 0.12%，周涨幅 2.5%，连续第二周周线上涨，巴拿马型船平均日获利下跌 23 美元至 14927 美元。波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）下跌 1 点至 1152 点。

业界人士分析指出，过去一周市场呈上涨态势，尽管上周初由于整体运价趋弱，BDI 指数截止上周一（12 月 5 日）连续 3 个交易日下跌，但随着巴西现货需求好转改善运力供需格局，加上中国逐渐放宽防疫政策，交易活动也有所回温，BDI 指数从上周二（12 月 6 日）起反弹。

其中，在好望角型船市场，受益于远程航线表现转好，船东挺价情绪浓，且矿航线交易氛围活跃，货盘需求一度表现强劲，巴西发货人追船积极，促使多运输铁矿石的好望角型船运价增加。而在中小型船市场，由于大西洋盆地的运力需求相对健康，交易活动也有所回温，使前期运力有所消化，市场情绪稍有改善，但因临近周末煤炭新增货盘不多，船货双方趋于僵持，促使多运输煤炭及谷物的巴拿马型与超灵便型船运价小幅下跌。

来源：国际船舶网



【即期和长期集装箱运价差距继续扩大】

随着集装箱现货价格持续下跌，长期合同水平的差距越来越大。

亚欧贸易继续引领下行趋势，德鲁里(Drewry)报告称，上海到鹿特丹的现货汇率本周再次下跌 14%，周四仅为每 feu 1686 美元。

德鲁里的世界集装箱指数(WCI)进一步下跌 6%，至每 feu 2139 美元，目前比 2021 年 9 月达到的 10377 美元的峰值低 79%。

上海集装箱运价指数(SCFI)下跌 2.84%，收于 1138 点。

现货利率的大幅下跌，使得此前折价的长期利率如今大幅上涨。

Xeneta 指出，亚欧现货汇率已经从 2022 年 1 月 1 日的每 feu 溢价 5640 美元，跌至 12 月 1 日的长期利率之下 4460 美元。

在亚洲-美国东海岸贸易方面，尽管现货利率大幅下降，但自今年年初以来，长期利率实际上已经上升了 11%。

“短期和长期协议之间的差异是前所未有的，” Xeneta 首席分析师 Peter Sand 解释道。“这是目前最大的差距，长期利率现在比现货利率贵 5030 美元/feu。溢价 237%。如果回到 1 月份，情况就完全不同了，当时的现货汇率每 feu 高出 4900 美元。”

Sand 补充说：“这是远东地区仅有的两个主要交易之一，另一个是南美东海岸航线，12 月初新的长期利率不到平均现货利率的两倍。这向托运人明确表明，在我们进入新年之际，市场价值究竟在哪里。现在看来，最适合玩的是短游戏。”

来源：物流巴巴



【运价崩溃后，集装箱船迎来报废潮？】

今年下半年以来，集装箱市场开始崩溃，这也促使老旧船舶驶向报废船厂，而其他船舶则通过好望角长途跋涉返回亚洲以吸收运力。

Clarksons 和 Braemar 都报告说，本周船舶回收市场上流通了几艘较小的集装箱船。

“进入回收市场的船只数量开始增加，” 经纪人 Braemar 指出，截至周一，已有 14 艘船只寻求拆解报价。”

Clarksons Research 表示：“虽然现阶段拆船厂预计不会出现大量集装箱船，尤其是大型集装箱船，但回收商仍然看到更多的集装箱船出现在谈判桌上。” 并强调这些第一批报废的船舶意味着集装箱船市场泡沫的破灭。”

集装箱船舶正在走非洲南部到亚洲的长途航线，而不是通过苏伊士运河的短途航线，以尽量吸收运力。

“市场崩盘显然在继续加剧”，Sea-Intelligence 在昨天发布的最新每周报告中指出。“新的需求数据显示市场处于全面崩溃状态，这是由于进口商强烈希望减少库存风险。” 哥本哈根机构的分析师写道。

集装箱船市场崩溃的另一个迹象是，海洋情报部门已经确定了 13 艘从北欧到亚洲的回程船只，这些船只计划走非洲南部的长途航线，而不是通过苏伊士运河，以便更长时间地吸收运力。

收益的急剧下降，加上高昂的租船成本，已经导致许多较小的班轮运营商撤退，英国已经登记了第一起班轮公司财务破产事故，并已任命一名管理人来监督 Allseas Global Project Logistics 的破产。

上海集装箱运价指数(SCFI) 处于 2020 年 8 月以来的最低点，Jefferies 的分析师在最近的集装箱市场更新报告中指出：“目前亚美西海岸和亚欧主要航线的即期运价已降至或低于大多数班轮运营成本，表明下行幅度过大，需要进一步停航或完全闲置现有船舶运力。”



在需求前景黯淡的情况下, 集装箱航运公司正准备在未来几年吸收创纪录的新造船交付量。

“潜在需求正在减弱, 因为食品和能源通胀正在引导消费者支出远离集装箱需求, 加息正在增加全球偿债成本,” 丹麦船舶金融公司在最近的一份报告中指出, 并将短期前景描述为黯淡, 因为船东们已经计划在 2023 年和 2024 年大规模扩建 240 万~280 万标准箱的船队——相当于船队的 10% 和 11%。

“当前, 船队中的旧船比新船小得多, 船舶过早报废和闲置似乎是不可避免的。” 丹麦船舶金融公司警告说。

来源: 国际海事信息网

【小型集装箱船开始涌入拆船市场】

拆船市场在经历了很长一段时间的低迷期后终于迎来了大量交易。船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报中表示, 过去一周, 拆船市场迎来了大量小型集装箱船, 这可能预示着未来的拆船走势。集装箱船将成为拆船市场交易的首选船型之一, 目前市场上已有 10~15 艘小型集装箱船送拆。另外一个好消息是, 在国内钢铁价格上涨的背景下, 印度拆船价格进一步飙升, 上升幅度达 30~40 美元/吨。

孟加拉国和巴基斯坦在冬季的几个月中表现低迷。在孟加拉国, 当地钢材市场下跌约 500 塔卡, 加剧了市场负面情绪。此外, 报告显示, 信用证问题估计将在 2023 年 1 月底国际货币基金组织贷款获得批准时才会有所改善。目前尚未批准对 4000~5000 吨以上的船舶进行融资。而在巴基斯坦, 由于美元短缺, 钢铁生产等行业也面临开立信用证的问题。

据了解, 当地拆船企业每周最多只能获得 30 万美元或 50 万美元的融资, 这意味着获得 1000 万美元的信用证大约需要 4 个月。分析人士预测, 未来 7 个月, 巴基斯坦卢比兑美元的汇率将下跌 20% 以上。对于孟加拉国和巴基斯坦的拆船企业来说, 这肯定是艰难的时期。尽管购买老旧船的需求仍然强劲, 但他们对融资能力束手无策。

船舶现金买家 GMS 的报告指出, 拆船市场出现了一些积极迹象, 因为船东的兴趣有所上升, 尤其是对 500 美元/吨以上的报价。过去一周, 市场出现了几笔交易, 尽管价格较今年早些时候的峰值下降了 200 美元/吨, 但市场情绪已经见底并趋于平稳。孟加拉国继续受困于信用证融资限额, 但国际货币基金组织的贷款正在审批中, 由于大多数拆船厂目前空置, 预计需求和价格都将回升。土耳其拆船价格仍处于低位, 基本面略有改善是该市场唯一的好消息。因此,



当前国际拆船市场仍然由印度主导。今年年底的市场热度是否会高于预期仍然未知，一旦巴基斯坦的货币汇率趋稳，孟加拉国的融资变得便利，拆船价格将大概率上涨。

来源：中国远洋海运 e 刊

【LNG 船：2022 年高度繁荣，2023 年仍然可期】

LNG 航运市场运价飞涨。2022 年以来，14.5 万方、16 万方、17.4 万方 LNG 运输船 1 年期期租价格分别累计上涨 85%、140%、141%。预计 2022 年 LNG 海运量将突破 4 亿吨，同比增长 5.2%左右，连续两年保持 5%以上的增长速度。

2022 年 LNG 船建造市场船价上涨，订单飙升。1-11 月，LNG 船新船价格指数由 159.04 点提升至 173.91 点，累计增长 9.4%。新船订单实现成倍增长，1-11 月新船成交量共 164 艘、2793.4 万立方米，分别是 2021 年全年的 1.9 倍和 2.1 倍，为历史最高成交水平。1-11 月新船交付共 31 艘、430.4 万立方米。11 月底，全球 LNG 船手持订单共 313 艘、5175.9 万立方米。新船订单主要由中韩两国船企承接，大宇造船海洋、三星重工、沪东中华、现代重工承接了全球 90%以上的 LNG 船订单。以舱容计，1-11 月新交付船舶中有 90%以上来自韩国船企。新兴经济体天然气需求旺盛，推动全球天然气需求持续增加，能源变革叠加碳减排政策要求助推 LNG 海运量进入增量时代，展望 2023 年，预计 LNG 航运市场和建造市场热度依旧不减。

来源：海事早知道

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.	662~668	925~930		Steady.
Tokyo Bay	478~483	680~685	990~995	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	648~652	1070~1075	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	425~430	622~627	965~975	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	444	636	970	+ oil fence charge usd 95	Firmer.



Singapore	386~391	605~610	980~985	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IF0. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady
Fujairah	S. E.	617~622	1200~1205		Steady.
Rotterdam	380~385	544~549	915~920		Softer.
Malta	S. E.	580~585	980~985		Steady.
Gibraltar	S. E.	568~572	1030~1035		Steady.

截止日期: 2022-12-15

◆ 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	09/12/22	02/12/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,200	-100	-1.6%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,450	3,500	-50	-1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,200	3,250	-50	-1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	2,900	2,900	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	09/12/22	02/12/22	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: 2022-12-13



(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	Bulker	115,000	DH S. Korea	2025	Atlas Maritime	6,400	
2+2	LNG	175,000 cbm	Dalian Shipbuilding, China	2026	China Merchants Shipping - Chinese	23,500	
2+2	LPG	88,000 cbm	KSOE, S. Korea	2025	Latsco - Greek	19,770	
3	Container	3,055 teu	Japan Marine United, Japanese	2025	Interasia - Indian	Undisclosed	options declared

◆ 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
RICH RAINFOREST	BC	82,278		2022	China	3,450	Japanese	BWTS fitted, BBHP
NORD POLLUX	BC	81,839		2016	Philippines	2,550	Greek	BWTS fitted, dely Q2 23'
GOLDEN STRENGTH	BC	75,744		2009	China			en bloc*
GOLDEN ICE	BC	75,725		2008	China	3,100	Greek	en bloc*, BWTS fitted, ICE 1C
RIO CHOAPA	BC	50,633		2012	Japan	1,650	Greek	BWTS fitted
INTERLINK SAGACITY	BC	38,743		2015	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted, Eco, Ice Class 1C
BEN WYVIS	BC	35,000		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
MYKONOS	BC	34,340		2009	S. Korea	1,190	Undisclosed	
CYGNUS	BC	32,642		2005	Japan	950	Middle East	BWTS/Logs fitted
GANT GRACE	BC	28,375		2010	Japan	1,250	Greek	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
JRS CORVUS	CV	8,205	698	2008	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
RIDGEBURY MARY JANE	TAK	149,993		2008	Japan	3,850	Undisclosed	
MIKE R	TAK	146,427		2006	Japan	4,500	Undisclosed	
SAMRAA ALKHALEEJ	TAK	114,858		2006	S. Korea	8,400	Chinese	en bloc, BWTS fitted; ICE 1A; Coiled
ALHANI	TAK	114,795		2007	S. Korea			
GULLIT	TAK	108,953		2008	China	3,400	Undisclosed	
SEALOYALTY	TAK	106,468		2005	Japan	3,000	Undisclosed	
ANTAIOS	TAK	106,005		2006	S. Korea	3,350	Gardsea	BWTS scrubber fitted
FOS ATHENS	TAK	105,171		2015	S. Korea	5,000	Turkish	BWTS fitted, Eco
SUMMIT AFRICA	TAK	73,427		2009	China	2,450	European	BWTS fitted
T REX	TAK	50,548		2006	S. Korea	1,920	Undisclosed	BWTS fitted
NAVE DORADO	TAK	47,999		2005	Japan	1,560	Undisclosed	BWTS fitted
CAPE BRADLEY	TAK	40,345		2004	S. Korea	1,500	German	*BWTS fitted
CAPE BACTON	TAK	40,293		2004	S. Korea	1,500	German	
LUZERN	TAK	38,431		2007	China	1,525	Undisclosed	BWTS fitted, dely Ma 23'
SILENT	TAK	37,847		2007	S. Korea	1,350	Undisclosed	en bloc each
SINGLE	TAK	37,824		2007	S. Korea	1,350	Undisclosed	
CAPE GAVI	TAK	37,606		2008	S. Korea	1,700	Undisclosed	
NAVE POLARIS	TAK	25,145		2011	S. Korea	1,470	Undisclosed	**
NAVE COSMOS	TAK	25,130		2010	S. Korea	1,360	Undisclosed	
STRAUM	TAK	19,934		2010	China	1,950	Chinese	StSt, BWTS fitted, Scrubber fitted, Ice Class 1A
BOCHEM CHENNAI	TAK	19,801		2012	Japan	2,380	Undisclosed	StSt, BWTS fitted
YC DAHLIA	TAK	10,977		2010	S. Korea	1,120	Thailand	BWTS fitted
BERKSHIRE	TAK/LPG	26,466		2008	S. Korea	3,010	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
VENUS C	CV	14,867	4,394	1989	Japan	530.00	as is Singapore, old sale
SSL CHENNAI	CV	11,506	4,039	1998	Japan	560.00	as is Colombo



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
UNI-ARDENT	CV	15,511	6,886	1998	Japan	505.00	as is Kaohsiung
GASCHEM PHOENIX	TAK/GAS	5,560	2,111	1993	China	undisclosed	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【2023/24 保险年度普调率（最终）】

截至今日，国际保赔协会集团下属的所有 13 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%)*	- 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%)*	- 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	- 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	10%	10%	- For 2020 Policy Year, The Managerial Committee is authorised to decide to levy an unbudgeted supplementary call up to 25% (the decision will be made in February 2023). - For 2021 Policy Year, The originally-estimated supplementary call of 40% due for payment by 31 January 2023. Further, the Managerial Committee is authorised to decide to levy an unbudgeted supplementary call up to 25% (the decision will be made in February 2023). - 对于 2020 保险年度，协会决定征收最高 25% 的非预计的追加保费（最终决定将于 2023 年 2 月作出）。 - 对于 2021 保险年度，最初预计的追加保费（即预付保费的 40%）的付款截止日期为 2023 年 1 月 31 日。此外，协会决定征收最高 25% 的非预计的追加保费（最终决定将于 2023 年 2 月作出）。
London	N/A	N/A	- 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	10%	15%	
SOP	(10%)* For Dry Bulk and Yacht	N/A	- 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%)*	- 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	10%	15%	
UK	10%	5%	- 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.

【土耳其要求 P&I 保险确认函的问题现已解决】

在国际保赔协会集团（IG 协会）与土耳其当局进行了重要接洽后，现已达成一份协议，即允许运载原油货物的船只继续通过土耳其控制的水域。

会员可参阅协会 12 月 5 日发布的有关土耳其当局要求从 2022 年 12 月 1 日起（延长至 2022 年 12 月 2 日）过境或进入土耳其水域的运输原油的船舶必须提供船东保赔协会的确认函，证明船舶在土耳其水域期间，P&I 保险保持有效。

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
2022-12-16	697.910	742.020	5.067	89.731	850.700	63.309	920.210	467.900	511.030
2022-12-15	693.430	740.620	5.125	89.169	861.510	63.307	929.660	475.890	511.950
2022-12-14	695.350	738.600	5.126	89.409	858.840	63.569	907.630	475.460	513.130
2022-12-13	697.460	734.950	5.069	89.714	855.510	63.352	890.380	470.720	511.670
2022-12-12	695.650	731.910	5.086	89.341	851.330	63.289	899.050	471.760	509.480



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	4.31829	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.33914
2 个月	--	3 个月	4.73771	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.15229	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.46729		

2022-12-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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