



全一海运市场周报

2022.12 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2022. 12. 19 - 12. 23 \)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场总体稳定 综合指数小幅下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场表现总体稳定，运输需求出现企稳迹象，多数航线市场运价下跌，但跌幅较小，综合指数小幅走低。12 月 23 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 1107.09 点，较上期下跌 1.4%。

欧洲航线：据研究机构 Markit 公布的数据显示，欧元区 12 月制造业 PMI 初值 47.8，为连续 6 个月低于荣枯线，但好于前值和市场预期，数据显示虽然制造业活动继续处于下降态势，但是收缩步伐明显放缓。目前，欧洲地区能源市场表现趋稳，如果能保持住目前的稳定态势，未来经济有望企稳。本周，运输需求表现平稳，供需基本面基本平衡，市场运价走低，但跌幅较小。12 月 23 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 1049 美元/TEU，较上期小幅下跌 0.1%。地中海航线，市场行情走势平稳，供求关系基本平衡，即期市场订舱价格上涨。12 月 23 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 1896 美元/TEU，较上期上涨 2.4%。

北美航线：据美国劳工部发布的数据显示，截至 12 月 17 日首次申领失业救济人数达到 21.6 万人，环比增加 2000 人，该指标缓慢攀升，显示美国就业市场进一步出现放缓迹象，未来经济增长动力不足。本周，运输需求继续低位徘徊，供求平衡情况不理想，市场运价继续下行走势。12 月 23 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 1418 美元/FEU 和 3096 美元/FEU，分别较上期下跌 0.4%和 2.3%。

波斯湾航线：运输需求出现企稳迹象，部分航商继续采取措施控制运力投放，供需基本面基本平衡，市场运价小幅下行。12 月 23 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 1152 美元/TEU，较上期微跌 0.1%。

澳新航线：当地市场对各类物资的需求继续表现疲软，运输需求缺乏进一步增长的动力，供需基本面失衡，市场运价延续调整走势。12 月 23 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 721 美元/TEU，较上期下跌 2.3%。

南美航线：目的地主要国家经济基础薄弱，通胀高企，在美联储加息周期，当地面临的经济风险较大。运输需求低位徘徊，供求平衡情况不理想，即期市场订舱价格继续下行。12 月 23 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 1570 美元/TEU，较上期下跌 4. %。

日本航线：运输市场基本稳定，市场运价小幅上涨。12 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 1096.01 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【沿海市场供需双弱 综合指数小幅下行】

本周，寒潮大风下，北方港口总体封航时间延长，装卸效率下降，叠加运价偏低，北上派船积极性不高，叠加下游需求不振，补库意愿并不迫切，沿海散货综合指数继续下行。12 月 23 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 1110.83 点，较上期下跌 2.1%。

煤炭市场：市场需求方面，寒潮过后全国普遍干冷状态，一方面居民用电量快速上升，各地电厂负荷平均再度上升 3 个百分点，另一方面病毒传播加速，叠加临近年末，下游部分企业提前放假，工业用电继续下降，电厂日耗维持在 205.6 万吨，存煤可用天数保持 14.6 天，库存小幅下降至 2005.2 万吨。煤炭价格方面，全国大部分地区持续低温，电厂负荷上升，日耗较为平稳，居民用电旺季特征明显。煤炭产区一方面年度生产任务完成，部分开始检修减产，另一方面积极落实扩能增产增产的要求，长协保供不断，整体供给保持平稳，叠加北方陆上运力恢复较快，集港效率上升，港口调入量环比上涨 2.9 万吨。但受降温大风影响，港口封航时间较长，装卸效率走低，叠加下游需求走弱，贸易商观望情绪较浓，市场极为冷清，港口调出量环比下降 17.1 万吨，煤炭价格弱势运行。运价走势方面，为应对全国范围大幅降温，国内五大发电集团开足马力，全力保障能源供应，下游存煤虽然处于高位，但长协拉运节奏依旧不减。长协保供为主下，市场货源进一步减少，叠加年末非电需求进一步缩减，沿海煤炭运输市场参与者减少，成交极为冷清，船多货少下，运价继续小幅下调。

12 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1112.4 点，较上期下跌 2.9%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 770.84 点，较上期下跌 6.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价 30.1 元/吨，较上期下跌 2.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 37.5 元/吨，较上期下跌 2.4 元/吨。



金属矿石市场：本周，随中央经济工作会议再提“房住不炒”，前期市场热度快速消退，市场逻辑重回供需基本面。虽然铁矿价格走强，但幅度远高于成材价格，叠加钢企低库存运行，价格反复下，亏损再度放大，营运更加艰难。寒潮过后，行业淡季特征更加明显，终端需求进一步收缩，全国成材库存进一步积累。终端需求走弱，运输市场成交冷清，沿海金属矿石运价继续下跌。12月23日，中国沿海金属矿石运价指数（CBOFI）报收 771.06 点，较上期下跌 2.2%。

粮食市场：本周，随猪肉价格再度下跌，下游养殖企业抗价情绪上升，一方面在政策为“两节”期间稳定物价，重要时段加大储备肉投放力度，另一方面同样强调会适时开启收储，保证养殖户收益。叠加腌腊季开启后需求不及预期，屠宰厂开工率不高，养殖户压栏观望情绪上升，饲料需求增加下，玉米价格保持稳定，采购拉运节奏不变，沿海粮食运输市场运价继续平稳运行。12月23日，沿海粮食货种运价指数报 1224.8 点，较上期下跌 0.6%。

成品油市场：在欧盟能源限价令背景下，国际油价虽有所提振，但涨势受限。国内受天气及国内疫情影响，汽柴油总体需求仍然低迷，成品油价格仍在小幅走跌。此消彼长下炼厂利润继续压缩，部分提前检修减产，工率小幅下探，产销基本平衡，出货顺畅，库存压力缓解，成品油运价跌幅收窄。12月23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 1104.99 点，较上期下跌 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船需求回暖 租金指数止跌上涨】

本周，海岬型船两洋市场货盘增加，尤其是远程矿航线货盘集中释放，即期高价成交拉动运价整体上扬。巴拿马型船市场印尼即期货盘需求增多，但运力仍充裕，租金小幅上涨。超灵便型船东南亚市场货盘不足，船东降低预期，租金持续下行。整体而言，在海岬型船需求回暖的带动下，租金指数止跌上涨。12月22日，上海航运交易所发布的远东干散货租金指数为 1120.90 点，较上周四上涨 11.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场两洋走势不一，太平洋市场先抑后扬，远程矿航线单边上涨。太平洋市场，上半周少数租家在市场询船，货盘不多，运力集中在太平洋市场，租家议价能力较强，澳大利亚至青岛航线运价小幅回调。下半周，三大租家均在市场，货盘增加，市场活跃度上升；且国内北方受大风天气影响，部分港口封航导致船舶延误，大西洋市场运价不断上涨，太平洋市场运价止跌反弹。12月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16123 美元，较上周四上涨 38.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.820 美元/吨，较上周四上涨 8.8%。由于前期大西洋市场疲弱，船东空放意愿较低，市场即



期可用运力紧张，本周市场西非货盘集中释放，运价快速拉涨。12月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为23.213美元/吨，较上周四上涨19.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，本周印尼煤炭航线相对坚挺，由于电厂年前补库，煤炭货盘不断释放，进口煤需求略有回升，尤其是即期船租金水平较好。临近周末，随着即期货盘逐渐消化，后期货盘不急于订船，市场追涨情绪下滑，船货双方预期分化，租金稍有回落。12月22日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11481美元，较上周四上涨1.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为8.005美元/吨，较上周四上涨2.0%。本周，粮食市场货盘持续流出，但船货双方僵持，市场成交较少，运价承压下行。12月22日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为42.310美元/吨，较上周四下跌1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续下行。本周，东南亚市场延续疲软态势，煤炭、镍矿、钢材等货种也无明显起色，租金继续下跌。临近周末，部分船东低价揽货意愿增强，租金跌势扩大。12月22日，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为7963美元，较上周四下跌4.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为10.167美元/吨，较上周四下跌2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先稳后跌 成品油运价小幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至12月16日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存减少、汽油库存增加。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4.16%。目前正值暴风雪袭击美国，年底假日旅游也趋于旺盛，美国原油、取暖油和航空燃料库存紧张。世贸组织12月22日发布最新一期报告表明，由于主要经济体的经济增长放缓，实际商业服务的同比增长在今年第三季度开始放缓，并可能在今年第四季度以及新的一年进一步放缓。沙特统计局周四表示，该国10月份原油和柴油等产品的出口降至2月份以来的最低数据，全球经济疲软预期加剧，令油市承压。本周布伦特原油期货价格波动盘整，周四报80.98美元/桶，较12月15日下跌0.33%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价稳后下跌，苏伊士型油轮运价持续下滑，阿芙拉型油轮运价直线下跌。中国进口VLCC运输市场运价先稳后跌。12月22日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1327.35点，较12月15日下跌8.5%。

超大型油轮(VLCC)：本周市场中东1月装期货盘缓缓进场，随着西方假期的临近，整体交投逐渐减少，由于1月上旬货量有限，市场可用运力开始增加，



情绪面不断向租家倾斜；周初船东挺价意愿不减，WS 点位勉强维持在上周水平，下半周船东心态开始转变，议价空间增加，租家无需刻意控制出货节奏，就能轻易打压运费。短期来看，市场若无集中出货，运价很难有明显起色。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS74.86，较 12 月 15 日下跌 9.46%，CT1 的 5 日平均为 WS79.80，较上周平均下跌 0.87%，TCE 平均 4.8 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS75.43，下跌 7.3%，平均为 WS79.37，TCE 平均 5.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS141（TCE 约 4.8 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS248（TCE 约 12.3 万美元/天）。中东至地中海 14 万吨级船轻质原油运价下跌至 WS85（TCE 约 2.2 万美元/天）。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线全线上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS228（TCE 约 4.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS242（TCE 约 7.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS238（TCE 约 9.2 万美元/天）。美湾至欧陆 7 万吨级船运价上涨至 WS272（TCE 约 6.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS311（TCE 约 7.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS308（TCE 约 8.3 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线大幅下滑，综合水平小幅回暖。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 WS376（TCE 约 7.0 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS328（TCE 约 8.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS167 水平（TCE 约 1.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS310（TCE 约 3.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 3.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅下跌 国内船舶成交平淡】

12 月 21 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1182.38 点，环比下跌 0.13%。其中，国际油轮船价综合指数和国际散货船价综合指数环比分别上涨 0.52%及 0.51%，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下跌 0.18%及 0.85%。



国际干散货船二手船价格有涨有跌。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 2040 万美元，环比上涨 0.77%；57000DWT 吨级散货船估值 2508 万美元，环比上涨 3.05%；75000DWT 吨级散货船估值 2713 万美元，环比下跌 0.35%；170000DWT 吨级散货船估值 3608 万美元，环比下跌 0.87%。本期，国际二手散货船市场成交与上周相比有所减少，总共成交 10 艘（环比减少 4 艘），总运力 92.51 万载重吨，总成交金额 20416 万美元，平均船龄 12.22 年。

国际油轮二手船价格除成品油轮有小幅下跌外，其余船型均上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 3569 万美元，环比下跌 0.06%；74000DWT 吨级油轮估值 3603 万美元，环比上涨 0.66%；105000DWT 吨级油轮估值 5731 万美元，环比上涨 1.00%；158000DWT 吨级油轮估值 6211 万美元，环比上涨 1.18%；300000DWT 吨级油轮估值 8947 万美元，环比上涨 0.02%。本期，国际油轮二手船市场成交平稳，总共成交 15 艘（环比增加 1 艘），总运力 114.24 万载重吨，总成交金额 35430 万美元，平均船龄 14.67 年。

国内沿海散货船二手船价格所有船型均下跌。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 236 万人民币，环比下跌 0.25%；5000DWT 吨级散货船估值 1431 万人民币，环比下跌 0.09%。本期，国内沿海二手散货船市场成交持续平淡，总共成交 1 艘（环比持平），总运力 0.72 万载重吨，总成交金额 148 万人民币，平均船龄 16.98。

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 51 万人民币，环比上涨 0.38%；1000DWT 吨级散货船估值 119 万人民币，环比下跌 1.06%；2000DWT 吨级散货船估值 233 万人民币，环比下跌 0.39%；3000DWT 吨级散货船估值 318 万人民币，环比下跌 2.18%。本期，国内内河二手散货船市场成交与上周相比明显减少，总共成交 16 艘（环比减少 23 艘），总运力 2.93 万载重吨，总成交金额 3071.2 万人民币，平均船龄 9.50 年。

来源：上海航运交易所

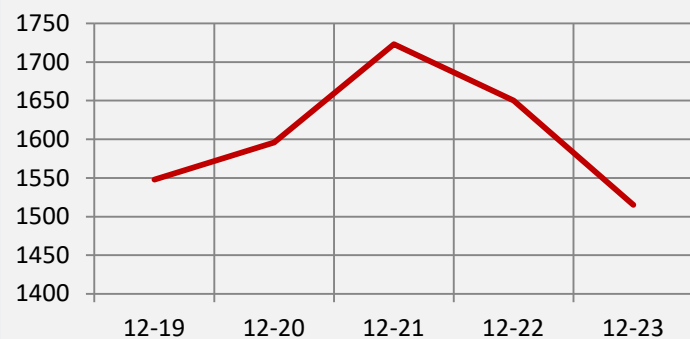


2. 国际干散货海运指数回顾

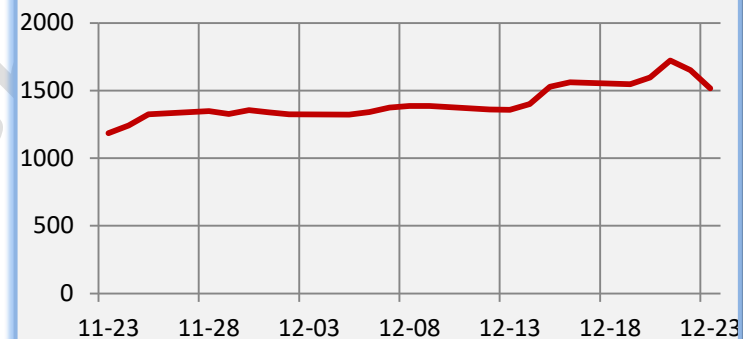
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

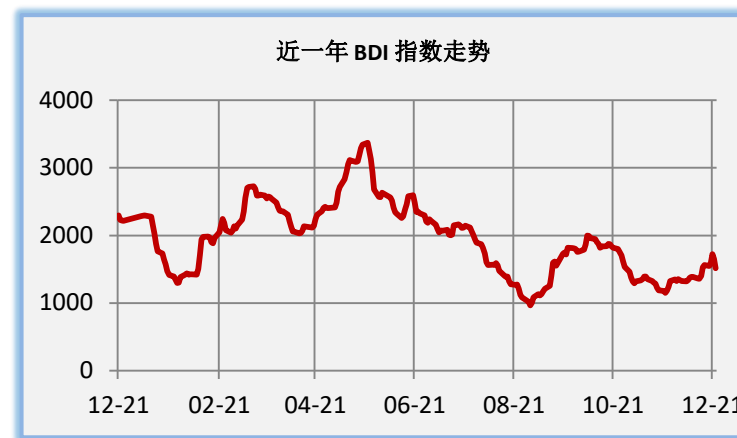
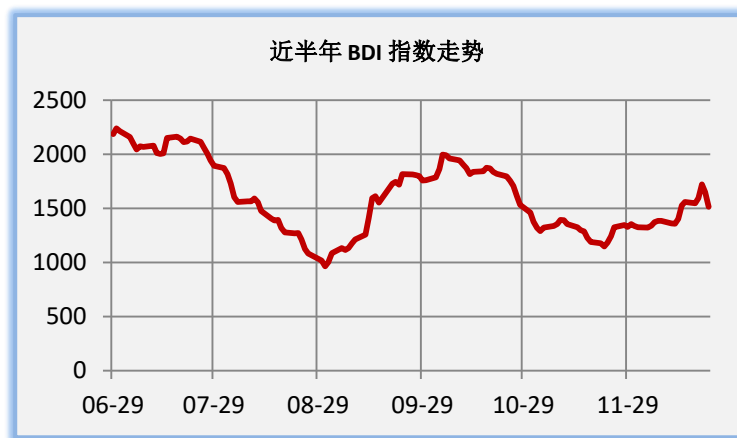
波罗的海指数	12月19日		12月20日		12月21日		12月22日		12月23日	
BDI	1,548	-12	1,596	+48	1,723	+127	1,650	-73	1,515	-135
BCI	2,186	-22	2,365	+179	2,797	+432	2,626	-171	2,261	-365
BPI	1,645	-7	1,622	-23	1,598	-24	1,563	-35	1,535	-28
BSI	1,146	-11	1,131	-15	1,103	-28	1,083	-20	1,062	-21
BHSI	701	-4	691	-10	683	-8	671	-12	663	-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	15,250	14,500	750	5.2%
	三年	14,500	14,250	250	1.8%
Pmax (76K)	一年	14,750	14,500	250	1.7%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (58K)	一年	13,500	13,000	500	3.8%
	三年	11,250	11,000	250	2.3%
Hsize (302K)	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期: 2022-12-20



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Innovation' 2012 81309 dwt dely Xingang spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,000 - Smart Gain

'CMB Rubens' 2018 63514 dwt dely Fazendinha prompt trip redel EC Mexico \$23,000 - Cargill

'Darya Noor' 2011 58111 dwt dely Ghent prompt trip redel East Mediterranean intention scrap \$9,000 - Lighthouse

'Common Calypso' 2011 57002 dwt dely N Brazil prompt trip redel WC Central America \$24,500 - Cargill

'Indian Bulker' 2017 37717 dwt dely CJK 1/10 Jan trip redel SE Asia \$7,000 - cnr

'DL Tulip' 2012 33694 dwt dely Onsan prompt trip via Hawk Inlet, US West Coast redel Singapore-Japan intention concentrates \$9,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'STL Miracle' 2008 82338 dwt dely Qinzhou 30 Dec/2 Jan 4/6 months redel worldwide \$13,000 - Grain Compass KFT

'Stahla' 2012 76049 dwt dely Qinzhou 23/25 Dec 4/6 months redel worldwide \$10,500 - Oldendorff



4. [航运&船舶市场动态](#)

【Gibson：2023 年油轮市场将保持坚挺】

根据船舶经纪商 Gibson 的说法油轮市场预计将在 2023 年保持坚挺供需基本面有望帮助市场维持高位。

船舶经纪商 Gibson 在其最新周报中表示：“1 月初我们发布了一份名为‘油轮超级周期’的报告其中评估了油轮市场重演液化天然气和集装箱市场相同剧本的可能性当时结果是基于基本面油轮市场需要黑天鹅事件来触发超级周期。”

“2 月 24 日俄乌战争爆发引发了西方国家的自我制裁随之而来的是石油禁运和价格上限以前所未有的规模重新定义了石油贸易流推高了吨英里需求。事实上我们预期的缓慢而稳定的复苏已经加速进入超级周期。”

“然而并非所有类型油轮都以同样的方式获益。VLCC 是最后一个加入狂欢派对的船型其命运受到 OPEC+持续减产、中国疫情防控政策以及俄罗斯石油重新洗牌的限制。此前中国严格的清零政策拖累了原油油轮市场然而随着防疫政策的放开预计该国将贡献近一半的需求增长。”

“今年油轮市场的强势战胜了黯淡的经济前景高通胀和鹰派货币政策主导了金融市场的情绪。然而尽管如此今年石油产量增长仍飙升 470 万桶/日主要由美洲的增长和 OPEC+减产的解除所驱动炼油厂的吞吐量也同比增长 230 万桶/日因为柴油炼油利润率有所提高、需求复苏、天然气向石油的转换以及来自俄罗斯的供应担忧。”

“由于今年石油贸易受到种种干扰油价目前正接近高/低区间的底部这或许令人惊讶。布伦特原油价格在战争爆发后的几周内达到 127.98 美元/桶的峰值上周触底至 76.10 美元/桶今年迄今为止的平均价格为 99.65 美元/桶。这表明战争爆发后的价格飙升是情绪驱动的而今天的价格反映出对全球石油供需平衡的担忧较少尽管有进口禁令和价格上限。然而现在还过早只有时间才能说明基本面的真实情况。在一些航线上今年的平均运费已达到创纪录水平。到 2022 年为止中东至英国 LR2 型油轮平均运费为 410 万美元而 2008 年的平均运费为 340 万美元。其他航线的平均运费也曾短暂创下新高例如阿芙拉型油轮跨加勒比航线曾短暂触及 WS640。对于涉及俄罗斯的航线‘天空’才可能是极限。”



“高运费和对旧吨位的需求(其中大部分可能会在俄罗斯进行贸易)也导致资产价值的异常增长。从 1 月到 12 月船龄为 10 年的 Aframax 型油轮价格上涨了 50% 以上创下了 2008 年以来的最高水平。同时今年新造船价格也继续上涨根据吨位的不同船价上涨了 5-8 %。尽管这落后于二手价格的强劲增长但值得注意的是 2021 年新造船价格已经上涨了 25% 以上船厂船位供应仍然紧张材料和劳动力的成本通胀持续存在。今年油轮新造船订单处于 2016 年以来的最低水平仅有 795 万载重吨新船交付量为 2640 万载重吨 520 万载重吨的油轮已被出售用于拆解考虑到旧油轮的二手价格坚挺这不足为奇。

Gibson 总结道:“总体而言 2022 年的油轮市场因形势严峻而发生了翻天覆地的变化。我们无法预测战争将持续多久但就目前而言和平迹象很少世界与俄罗斯的关系正发生永久性变化船东有充分的理由对 2023 年保持乐观”

来源: 海运圈聚焦

【全球集运正恢复正常】

因疫情而失调的全球集运正日益正常化,但成本显著增加。汉堡航运公司赫伯罗特(Hapag-Lloyd)总裁 Rolf Habben Jansen 表示,随着供应链恢复,越来越多的集运运力变得可用。尤其是东西向航线的需求正在下降,主要原因是通胀和不确定性增加。现货市场的运费正在回落。根据上海集装箱运价指数(SCFI),集运平均成本从年初的 4698 美元降至第三季度的 3279 美元。2020 年初的运费仍低于 1000 美元。目前成本大幅增加,尤其是燃料成本在今年前 9 个月上涨了 71%。赫伯罗特预计,随着集运正常化,来年运力将供过于求。

来源: 汉堡网

【克拉克森: 进入 2023 年,油轮市场前景“非常强劲”!】

航运界网消息,近日 Shipbroker 的研究团队表示,欧盟对俄罗斯进口的禁令和炼油厂产能的变化将提高收益。

根据 Clarksons 的最新研究,2 月份欧洲对俄罗斯精炼石油产品的禁令是 2023 年成品油轮行业吨英里数能否增加 10%的关键。

该禁令将迫使交易重新洗牌,迫使欧洲买家将目光投向更远的地方,以取代俄罗斯石油,尤其是柴油。分析师表示,亚洲和中东新建大型炼油厂的投产也将有助于改变贸易模式并提高利润。预计中东将占 2023-2024 年全球产品出口增长的一半以上。曾经是俄罗斯最大客户的欧洲国家正在将目光投向更远的美国、



中东和西非，以取代俄罗斯的石油。

由于禁令以及来自美国和巴西的长途贸易增加，预计明年原油油轮的吨里程也将增加 6%以上。“油轮市场状况仍然非常强劲，短期前景似乎是积极的，”Clarksons 报告显示。

经纪人表示，12 月初油轮平均收益为 75,000 美元，处于过去 30 年屈指可数的水平。

中国原油进口量增加、订单处于历史低位以及油轮速度可能因新的环境法规而降低，这些都可能进一步支持油轮的盈利前景。Clarksons 表示：“预计油轮市场在未来几年将继续保持积极的态势。”

来源：航运界

【这两家船公司达成合作，专攻亚洲市场】

日前，韩国船公司 HMM 宣布和 NYK Bulk&Projects Carriers Ltd. (NBP) 达成合作协议，提供远东至中东的散货运输服务。

据 HMM 介绍，总部位于东京的 NBP 是一家全球性重型和项目货物运输公司。HMM 和 NBP 认识到，相互的业务合作可以受益于他们在日本/韩国与中东之间的散货和项目货物运输方面的优势和专业知识的，并有助于未来的发展。

据悉，NBP 是世界上最大的航运公司之一日本邮船 (NYK Line) 的全资子公司，是日本领先的项目货物和重型货物海运公司。

NBP 经营着一支由约 40 艘配备起重机的多用途船 (MPP) 组成的船队，包括两艘新建的重型起重船 “MV Katori” 和 “MV Kifune” 轮，每艘船都配备了一台可组合的 800 吨起重机和一个可运输多种货物的货舱，包括陆上和海上风力发电部件，以及高重型项目货物。

总部设在首尔的 HMM 公司是一家全球性的航运公司，通过运营集装箱船、油轮和散货船提供物流解决方案。



此外, HMM 是韩国领先的重型运输公司, 在韩国运营五至六艘大型 MPP 船(载重吨 30,000 吨)。每艘船都配备了一台 640 吨的组合起重机。而且, HMM 在重型起重服务方面拥有强大的实力, 可以提供可靠的时间表、熟练的港口船长和工程技术, 以及全球网络。

来源: 搜航网

【船东: 明年环保新规生效后散货船市场有望回升】

今年散货船市场表现不佳不过随着明年环保新规生效后运力缺口加大运价有望回升。

在从 11 月下旬的低谷反弹后进入 12 月中大型散货船日租金都有较好支撑维持在相对高位水平。其中好望角型船 12 月 19 日日租金约为 18126 美元近一个月上涨约 95%、近一季上涨约 44%; 巴拿马型船日租金 14808 美元近一个月上涨约 3%近一季下跌约 17%; 超灵便型船日租金 12609 美元近一个月下跌约 2%近一季下跌约 26%; 灵便型船日租金为 12618 美元近一个月下跌约 8%近一季下跌约 23%。

不过业界人士指出由于年底即将进入欧美假期估计短期日租金支撑力道恐难乐观。而近期小型船因面临集运运价下跌后部分货源改走集装箱出货也影响小船日租金表现疲软。

尽管如此随着 2023 年 1 月现有船舶能效指数 (EEXI) 和碳强度指标 (CII) 两大环保新规即将生效散货船公司对于明年市场供需仍持正向态度。

正德海运董事长蔡邦权指出后疫情时代由于需求放缓、供应链恢复、中国大陆动态清零政策、全球通胀、俄乌战争、欧洲能源危机等不确定因素持续影响全球经济景气但过去两三年全球散货船新船订单偏低加上即将生效的环保新规造成运力缺口因此明年市况有机会回稳。

慧洋海运也对 2023 年前景持审慎乐观态度。该公司表示由于全球最大原材料需求国——中国的开放政策日渐明朗预期明年春节后运价将会缓慢回升。慧洋海运预计明年换约船舶将有 5%-6% 的租金涨幅。

慧洋海运指出如果俄乌战争结束将会带来战后重建需求再加上近年来散货船新船订单量偏低难以弥补环保新规生效后船舶降速、报废拆解的运力缺口这对于散运市场而言则是正面讯息。



另外慧洋海运旗下拥有最多数量节能船队多达 62 艘船不受新规影响无需降速约占比 45%相对其他公司更具竞争力将展现规模优势。

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.	670~675	933~938		Steady.
Tokyo Bay	480~485	670~675	970~980	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	S. E.	625~630	1023~1028	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	435~440	609~614	920~925	MGO Sul max 0.05%	Avails tight.
Kaohsiung	452	640	965	+ oil fence charge usd 95	Firmer.
Singapore	389~394	615~620	930~935	+ 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.	626~631	1183~1188		Steady.
Rotterdam	389~392	541~547	883~888		Softer.
Malta	S. E.	581~586	953~958		Steady.
Gibraltar	S. E.	590~595	978~982		Steady.

截止日期：2022-12-22

◆ 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	16/12/22	09/12/22	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,100	6,100	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,450	3,450	0	0.0%	



超灵便型 Ultramax	63,000	3,150	3,200	-50	-1.6%	
灵便型 Handysize	38,000	2,800	2,900	-100	-3.4%	
油 轮						
船 型	载重吨	16/12/22	09/12/22	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: 2022-12-20

(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	Zhoushan Changhong, China	2024-2025	Pro Tanker Investment - Chinese	Undisclosed	
2	Bulker	210,000	COSCO HI Yangzhou, China	2025	Zhejiang Xiehai - Chinese	6,400	
2	Bulker	82,500	COSCO HI Yangzhou, China	2025	Zhejiang Xiehai - Chinese	3,250	
1	LPG	45,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2025	PascoGas - Turkish	6,930	
6	PCTC	7,500 ceu	Fujian Shipbuilding, China	2026	Santoku Senpaku - Japanese	8,600	LNG dual-fuelled

◆ 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
LOWLANDS SUNRISE	BC	181,458		2011	Japan	2,600	Stealth Maritime - Greek	BWTS fitted
WISDOM OF THE SEA 2	BC	180,184		2011	S. Korea	2,375	European	en bloc each*, BWTS
WISDOM OF THE SEA 1	BC	180,144		2011	S. Korea	2,375	European	fitted
STONY STREAM	BC	63,796		2015	China	2,420	Eagle Bulk - U.S.A	BWTS fitted
DELSA	BC	63,166		2015	China	2,450	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
CARPATHIA	CV	39,443	2,824	2003	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
AS CLEOPATRA	CV	37,882	2,741	2006	Germany	2,090	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
COSMO ACE	TAK	320,054		2010	S. Korea	5,650	Undisclosed	BWTS, Scrubber fitted, converted from a VLOC
DELTA PIONEER	TAK	111,013		2004	S. Korea	3,500	Undisclosed	en bloc each, BWTS, Scrubber fitted, Ice Class 1A
DELTA CAPTAIN	TAK	111,009		2005	S. Korea	3,500	Undisclosed	
DELTA VICTORY	TAK	111,006		2005	S. Korea	3,500	Undisclosed	
DELTA SAILOR	TAK	111,004		2005	S. Korea	3,500	Undisclosed	
SAINT GEORGE	TAK	109,390		2002	China	2,250	Chinese	BWTS fitted
MINOANSEA	TAK	108,817		2008	China	3,950	Gardsea - U. A. E	
S-TROOPER	TAK	105,745		2003	Japan	2,430	Undisclosed	
GWN 3	TAK	50,192		2021	S. Korea	5,000	Japanese	BWTS, Scrubber fitted

◆ 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
HAI FENG 698	OTHER/FISHING	10,113	7,262	1984	Germany	435.00	

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
PASCHALIS D	BC	170,188	22,908	2002	S. Korea	525.00	as is Singapore



◆ 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
2022-12-23	698.100	739.840	5.278	89.546	840.440	63.389	975.240	465.690	511.690
2022-12-22	697.130	739.640	5.268	89.508	842.300	63.626	1013.340	467.730	512.250
2022-12-21	696.500	740.140	5.281	89.424	849.080	63.642	1005.350	466.090	512.080
2022-12-20	698.610	741.120	5.100	89.792	848.880	63.433	986.130	468.270	512.160
2022-12-19	697.460	738.610	5.114	89.573	848.440	63.428	926.760	466.830	509.710

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	4.31500	1 周	--	2 周	--	1 个月	4.38871
2 个月	--	3 个月	4.72386	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	5.14857	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	5.41586		

2022-12-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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