

主流船型市场“观潮”

□ 魏巍

第三季度整体的新造船订单涨势依然强劲,但总吨位低于第一和第二季度。截至目前,2021年集装箱船的新船订购量仅次于2007年,而散货船和油轮的新造船订单数量自第三季度开始放缓,其中油轮市场尤甚。

航运大数据公司 VesselValue (以下简称“VesselValue”) 预计,明年集装箱船领域的新造船订单热潮将会迅速降温,加上钢材价格的预期回落,2022年集装箱船总体将呈现下行趋势。



集装箱船。本报资料室供图

干散货船“炙手可热”

散货船市场的涨势主要与限制全球航运的因素相关,其中包括新冠肺炎疫情防疫措施及近期商品需求的反弹。

好望角型散货船的租金在上一季度持续走强,7月日租金为3万美元,而9月则增至6.3万美元,不仅如此,这种收益趋势也扩大到其他散货船型。目前,巴拿马型散货

船的日租金已稳定在约3.2万美元,而超灵便型和灵便型散货船则分别为3.6万美元和3.1万美元。

由于中国钢铁业持续减产,今年7至8月的钢铁产量比去年同期减少10%。VesselValue 预计,国内的钢铁需求在第四季度将持续疲软。中国都市化进程对建筑钢材的需求可能已经达到顶峰。

然而,VesselValue 认为,西方国家刺激经济发展的方案会让铁矿石需求复苏,预计在第四季度价格会上扬。

除此之外,伴随冬季临近,中国的用电量势必会增长。同时,本土煤矿业也将推进安全生产改革,以此淘汰落后产能。因此,进口配额或将有所放松,进口产量增加,从

而推动煤炭价格飙升。

目前,新造船订单量现已增至全球船队规模的6.5%。而船队增长缓慢、供应需求受阻,在未来四年里,运力供应将会平均每年增长2%,并且供不应求的情况或持续至2023年,VesselValue 预计未来散货船运输市场平衡将会逐渐趋紧,运费也随之升高。

油轮租金回升缓慢

第三季度需求回暖,原油和成品油库存双双下降,在生产方面,又面临飓风“艾达”等挑战。

VesselValue 预计,油轮收益回升,但油轮供应充足则会延缓租金

回升的速度。

2021年,新冠肺炎疫情和欧佩克(OPEC)减产对该行业带来严重影响,现货邮船平均基准收益将会降至20年来的最低水平。

今年第三季度油轮的新船订

购量是继2011年以来的最低水平,但这也预示着未来运力的供需平衡。

但是,如果欧佩克不会提高既定的增产计划,那么短期内油轮市场的涨势将会受到一定的

限制。

由此 VesselValue 预计,2021年末至2022年,油轮市场将从2020年的谷底中恢复过来,这与全球流动性贸易的复苏,及后疫情时代燃料需求的增长相吻合。

集装箱船供不应求

受欧美港口拥堵、供应链中断和亚洲新冠肺炎疫情防疫限制的影响,集装箱船上个季度的运费达到空前的高位。

9月份,一艘6500TEU集装箱船日租金达到10万美元,比今年年初增长了248%。

由于短期内可用的船只有限,

许多船舶承租方都在积极争取长期租约,此举或将延长市场供需平衡收紧的情况。

在冬季消费品贸易量下降之前,供应链中断和港口拥堵的情况将持续限制运力的供应,因此集装箱船的租金或将在2022年才开始趋于平稳。

随着集装箱在春季的需求预计会增加约12%,运费巅峰即将到来。VesselValue 预计,在2022年,随着供应链问题的解决,运费也会开始回落,2022—2024年,集装箱船的需求将保持健康稳定的增长。

目前,集装箱船的新造订单占船队总数的17%,为2008年以来的

最高水平。

拆船量当下自然保持在较低水平,但随着市场恢复正常,新规生效,拆船活动可能会出现回升。

对于集装箱船,VesselValue 下调了2023至2025年预期的前景。由此可见,于2023年进入市场的新船会受到一定的影响。

液化石油气船需求稳定

美国液化石油气(LPG)的出口疲软导致超大气体运输船的租金降至每月76.5万美元。

其租金率在8月初初步复苏迹象,但由于生产方面受飓风“艾达”影响,租金在9月一度跌至每月63万美元。

至于中东地区,因出口增长缓慢,所以没能及时抵消美国出口量缩减带来的影响。

VesselValue 预计,2022年美国和中东的液化石油气出口量将会

上升,增幅分别为2.2%和5%。第四季度,美国和中东的液化石油气出口量预计亦会上涨。

除此之外,亚洲将仍是液化石油气出口的主要目的地,但是受价格波动和贸易受阻的风险依旧存在,尤其是冬季将至,天然气的价格却高居不下。

因此,VesselValue 估计亚洲、非洲、欧洲、南美对氨的需求会持续走强,然而价格居高的天然气可能会让各国的本土氨生产受阻。

中国近年来持续投资建设乙烯和丙烯的产能,实现自给自足。韩国、马来西亚、越南等国家也将随之效仿。

尽管亚洲的产能在快速扩张,但美国的产料仍将继续流向欧亚地区,以缓解当地对这两种碳氢化合物供不应求的情况。

2023年和2024年,超大气体运输船订单将大幅提升,此举或将冲击需求增长并压低预期的收益。

中型气体运输船也将面临类似情况。而对于较小型气体运输船而言,船队增长幅度则更适度,更能收获较多的盈利。



国内首艘 甲醇双燃料船舶出坞下水

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 黄景迟 高峰)10月31日23时58分,由中国船舶集团旗下广船国际为瑞典 Pro-man Stena 航运公司建造的4.99万吨甲醇双燃料化学品/成品油船首制船(见下图)顺利按期实现出坞下水。该船是国内建造的首艘采用甲醇/燃油双燃料动力的新型环保船舶。

据悉,该型船总长186米,型宽32.2米,型深18.35米,设计吃水11.5米,是一型环保、节能、高

效、经济的世界领先绿色船舶。该型船配备了世界首创的甲醇双燃料驱动系统,可采用燃油、燃油水合物、甲醇、甲醇水合物四种燃料模式驱动,是船舶领域首次应用水合物燃料方案,能够控制燃烧状态以降低废气排放,可满足国际海事组织 Tier III 的排放要求。

据悉,该船出坞后还将面临甲醇加注、供给系统调试、四种燃料模式下水试航等前所未有的挑战,目前相关工作正在紧张开展,预计将于2022年初完工交付。



江苏海事局4艘 新型全铝海巡艇列编

本报讯(全媒体记者 黄理慧 通讯员 陈炜杰)11月3日,江苏海事局4艘15米级全铝海巡艇(见下图)交接列编仪式在江阴韭菜港执法基地举行。

据悉,本次列编的4艘15米级

全铝海巡艇由英辉南方造船(广州番禺)有限公司建造,于9月30日完成航行试验,并通过海运至江阴申港基地码头。列编仪式前已完成了人员培训、船舶物料、备件和档案资料交接等相关工作。



扬子江船业第三季度 盈利10亿元

本报讯(全媒体记者 杨翼远 通讯员 周黎黎)近日,记者从扬子江船业集团公司(以下简称集团)获悉,集团第三季度营业收入44.7亿元人民币,盈利10亿元人民币。

经营业绩方面,集团在全球市场不断斩获新订单。在英国克拉克森研究公司的统计数据中,2021年1—9月份全球集装箱船新订单473艘,共计390万TEU。

在这其中,集团获得了约16%的订单(以TEU计)。此外,集团于10月又获得了2艘82300DWT和4艘45000DWT散货船的新造船订单,合同总价值达2亿美元。

截至公告日期,集团在2021年已获得124艘新造船订单,价值74.1亿美元,继续刷新新接单历史最高纪录。目前,集团手持订单165艘,价值88.6亿美元。

船舶交易市场周评(10月28日至11月3日)

国际散货船价开始松动 阿芙拉型油轮价格上涨

□ 王朝

11月3日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1171.09点,环比微跌0.04%。其中,国际散货船价综合指数下跌1.52%,国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.72%、0.03%、0.18%。

海岬型市场运价继续大跌,拖累BDI指数周二收于3187点(一周下跌869点),17个交易日累计下跌了43.59%,国际干散货船价格开始补跌。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2125万美元,环比下跌1.81%;57000DWT吨级散货船估值2678万美元,环比下跌3.80%;75000DWT吨级散货船估值3073万美元,环比上涨1.15%;170000DWT吨级散货船估值4017万美元,环比下跌1.49%。国际干散货船各船型1年期租金费率一周内分别下跌10%至16%不等,二手散货船价格开始从坚挺到松动,预计国际二手散货船价格短期将有一波震荡盘整。本期,国际二手散货船市场成交量尚好,各种船型均有成交,共计成交21艘(环比减少17

艘),总运力100.62万DWT,成交金额18335万美元,平均船龄13.19年。美国原油库存接近三年高位,原油价格跌破每桶85美元,布伦特原油期货周二收84.51美元/桶;石油消费国对原油价格的回升越来越焦虑,呼吁OPEC+生产更多石油,阿芙拉型油轮价格大幅上涨。本期,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT吨级油轮估值2170万美元,环比上涨0.78%;74000DWT吨级油轮估值2875万美元,环比下跌1.75%;105000DWT吨级油轮估值

3669万美元,环比上涨4.39%;158000DWT吨级油轮估值3909万美元,环比持平;300000DWT吨级油轮估值6544万美元,环比下跌0.41%。目前,国际油轮1年期租金费率稳中有涨,预计二手油轮价格短期温和波动。本期,二手油轮市场成交量一般,共计成交11艘(环比减少8艘),总运力92.93万DWT,成交金额16485万美元,平均船龄13.92年。

国家煤炭保供政策的持续发力,下游企业采购节奏放缓;外贸运力回流增多,市场运力宽裕;运价下

跌盘整,沿海散货船价格静若止水。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215万人民币,环比上涨0.10%;5000DWT吨级散货船估值1520万人民币,环比下跌0.07%。受煤价持续下降以及冷空气来袭等因素影响,贸易商洽谈气氛升温,货盘有所增加,运价整体保持稳定,预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期,沿海散货船成交稀少。

内河水运、黄砂、钢材等建筑材料货盘有所增加,运价稳中有涨,内

河散货船各船型价格以涨为主。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54万人民币,环比上涨2.19%;1000DWT吨级散货船估值135万人民币,环比下跌5.51%;2000DWT吨级散货船估值277万人民币,环比上涨3.10%;3000DWT吨级散货船估值397万人民币,环比上涨1.70%。本期,二手内河散货船市场成交量活跃,共计成交42艘(环比增加5艘),总运力8.39万DWT,成交金额8943.96万元人民币,平均船龄9.97年。