

船舶交易市场周评 (3月10日至3月16日)

3月16日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1199.37点,环比微涨0.04%。其中,内河散货船价综合指数环比下跌1.43%;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上涨0.84%、1.91%、0.87%。

随着俄乌紧张局势升级,市场担忧铁矿石、煤炭和谷物的后续供应,备货采购积极,散货船运价连续上涨,BDI指数周二收于2689点,环比上涨14.33%,国际干散货船价以涨为主。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2561万美元,环比上涨5.50%;57000DWT吨级散货船估值2682万美元,环比上涨1.49%;75000DWT吨级散货船估值2946万美元,环比下跌0.55%;170000DWT吨级散货船估值4158万美元,环比上涨0.53%。目前,正值乌克兰春耕重要时期,市场担忧黑海地区谷物后市供应,而南美洲处于粮食丰收旺季,贸易商纷纷转移采购,中小型散货船运输需求旺盛,日租金上涨,带动灵便型和超龄便型散货船价格水涨船高。本期,国际二手干散货船市场成交增量,总成交31艘(环比增加13艘),总运力187.49万DWT,总成交金额60445万美元,平均船龄11.58年。

迹象表面伊朗核谈判可能恢复,或为市场每天注入100万桶原油;加上俄乌战争或可通过外交途径结束,能源供应中断担忧得到缓解;全球疫情再度蔓延,拖累原油需求;国际油价高位下挫,布伦特原油期货周二收于98.65美元/桶,一周下跌23.63%。动荡的国际能源运输市场令人担忧,国际油轮二手船价格大幅震荡。本期,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT吨级油轮估值2493万美元,环比下跌1.12%;74000DWT吨级油轮估值2826万美元,环比上涨3.10%;105000DWT吨级油轮估值4277万美元,环比持平;158000DWT吨级油轮估值4979万美元,环比下跌1.98%;300000DWT吨级油轮估值7401万美元,环比上涨4.70%。目前,阿芙拉型、苏伊士型和VLCC油轮原油运价在过去几周出现大幅上升,现已传递至MR型成品油轮需求的上涨,全球油价已飙升至每桶100美元以上,运价和油价出现罕见的同向上行现象,预计国际油轮价格短期看涨。本期,国际油轮成交活跃,总共成交21艘(环比增加17艘),总运力352.98万DWT,总成交金额50640万美元,平均船龄14.05年。其中,VLCC油轮成交8艘,251.41万DWT,总金额达32150万美元,平均成交船龄12.13年。

环渤海港口因大雾封航,运力周转受限,运价整体呈现上行态势,沿海散货船二手船价格涨多跌少。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234万人民币,环比下跌0.42%;5000DWT吨级散货船估值1467万人民币,环比上涨2.71%。目前,北方港口煤炭“高进低走”,煤价高位“坍塌”,买卖双方操作谨慎,运价受成本支撑高位维稳,预计沿海散货船价格或小幅震荡。本期,沿海散货船总共成交4艘,总运力14014DWT,总成交金额2785万元人民币,平均成交船龄7.26年。

下游开工率一般,基建尚未完全恢复,建材市场运输需求不佳,内河散货船价格跌多涨少。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53万人民币,环比下跌1.33%;1000DWT吨级散货船估值130万人民币,环比上涨1.28%;2000DWT吨级散货船估值275万人民币,环比下跌5.89%;3000DWT吨级散货船估值384万人民币,环比上涨1.21%。本期,受疫情管控影响,内河二手散货船市场成交量下滑,总共成交22艘(环比减少20艘),总运力3.75万DWT,总成交金额5826.58万元人民币,平均船龄7.39年。

高价购船租船性价比如何?

□ 胡皓琼



近日,地中海航运(MSC)买走了4艘巴拿马型集装箱船。值得关注的是,出售方长锦商船购入这4艘船时,仅花费4670万美元,而出售价高达3.5亿美元,是购入价的7倍还多。在购入二手集装箱船的同时,MSC还不断下单建造新船,目前其总运力已超占运力榜首20年的马士基。

此外,以租船为主的以星航运,再砸8.7亿美元,租下13艘集装箱船。班轮公司高价购船、高价租船进一步推涨了集运市场的“热度”。但相比之下,购船与租船究竟哪一种性价比更高?

2022年集运市场火热程度不减,叠加港口持续拥堵等因素,集运市场运力需求仍将保持高位,供需情况仍支撑着运价水平。在此基础上,班轮公司仍会选择订造新船、购入二手船、租船等方式,不断扩充运力,以满足货运需求。

目前,虽然集运市场“一舱难求”“一箱难求”的困境已经有所缓解,但持续的港口拥堵问题,导致运力依然处于短缺状态。班轮公司面对运力短缺难题,选择下功夫造船。但造船需要一定



集装箱船停靠港口。 本报资料室供图

航线运价水涨船高

周期,从下订单到船舶交付,至少需要2年时间,难解燃眉之急。为此,船舶交易市场上,购买二手船、租船的热浪翻滚而至。

不过,对于买船划算还是租船划算的考量,业界众说纷纭。因为目前集运市场可用运力并不多,价格优势不复存在。

数据显示,2021年新造集装箱船的价格大幅上涨,尤其是巴拿马型集装箱船和支线型集装箱船的价格涨幅都超过100%。而在二手集装箱船交易市

场,分船型看,大型集装箱船二手交易中,2020—2021年,新巴拿马型船价相对平稳,但在2021年也有所增长;而超巴拿马型船2021年船价则大幅高于2020年;在小型集装箱船方面,二手船价格更是持续攀升,到2021年年底时,交易价格已远超2020年水平。

无论在新船市场还是二手船市场,最瞩目的都是巴拿马型船。该型船适合在美线运输,尤其在当前美线火爆的市场情况下,供不应求,2021年巴拿马型船二手交易价格虽不及VesselsValue

的评估价值,但也一路高升。

同时,在过去一年里,集装箱船的租金处于高位。以超巴拿马型船为例,1月20日当天,超巴拿马型船1年期租交易价是135000美元/天。而此前一周租金浮动区间为133000美元/天—135000美元/天;此前一个月租金浮动区间为130500美元/天—135000美元/天;此前3个月租金浮动区间为129500美元/天—135000美元/天;此前一年租金浮动区间为6750美元/天—135000美元/天。

美线船型备受欢迎

集装箱船为期1年的定期租约,少则花费194.18万美元,多则需要花费3063.08万美元。

在2021年1月,该型船的二手船平均交易价格为1100万美元,新船资产估价为5089万美元。到了2021年12月,二手船平均交易价格则上升至6500万美元,新船资产估价上升至1.05亿美元。

由此可见,达飞租用一艘4300TEU型船,在2年租期内所花费的金额,或许已足够买一艘二手船,但还不足以订造新船。而考虑到船舶的使用年限,假设船舶运营时间为20年,如此看来,无

论是新造船还是二手船,买船确实比租船更经济,但买船与租船,也各有各的好处。

总体来看,订造新船需要考虑成本、工期,以及燃料选择等方面,这意味着需要对未来市场有相应的预判。此外,随着船厂承接的新船订单数量不断增长,2021年甚至出现船坞爆满的情况,也会对船舶交付时间有所影响。

而在新船交付后,集运市场情况也未可知。目前集运市场的火热行情能否长期持续仍有待商榷,因此下单造船的时机也令班轮公司犹豫。不过,由于当前市场上的可用运力并不多,为增加

运力调配积累收益

日韩等航线上,班轮公司更希望将大部分的运力布置在美线上,以求得更高的收益。因此,2021年,4000—12000TEU的新造船订单较往年来说大幅增长,再加上市场上可交易船舶不多,班轮公司对运力的争夺就显得更为激烈了。”郑静文说。实际上,班轮公司通过租船的方式,获得运力并投入美线经营使用,也不失为运力调配的一种手段。

宁波航运交易所行业分析师钱杭璐就从航线运价的角度进行了分析。她表示,2021年全年,欧洲航线、美东航线(加价)、美西航线(加价)、南美东航线、南美西航线、新马航线40尺标箱的市场均价分别是2019年疫情前水平的8.1倍、4.9倍、6.2倍、5.7倍、6.2倍、5.9倍。就在这高运价之下,班轮公司收益创下新的历史纪录。马士基2021年EBIT同比增长155亿美元(海运业务为

148亿美元),是2020年同期的近5倍;赫伯罗特2021年EBIT同比增长111亿美元,增幅高达640.0%;中远海控2021年净利润约140.3亿美元,同比增长约799.3%。

“通过买船、租船,班轮公司拥有更多可支配的船舶运力,也就意味着拥有更大的利润。同时,班轮公司在2021年积累的收益也为其进行船舶投资提供资金支持。”钱杭璐说。

如何加快推进甲醇燃料船舶及基础设施发展?

甲醇是最可行的替代船用燃料选项

笔者认为,甲醇是最可行的替代船用燃料选项。除传统的石油外,交通运输领域具有技术可行性的替代燃料选项主要包括LNG/LPG、乙醇、生物柴油、氢气、氨气、甲醇等。

LNG/LPG由于环境表现有限,一般被认为是走向碳中和的一种过渡燃料。生物质燃料被认为是碳中和的(如果生产过程采用可再生资源),目前全球产量最大的两种生物质燃料是乙醇和生物柴油,年产量分别约为1亿吨和0.5亿吨,但生物质资源地理分布不均衡(85%的乙醇产自美国和巴西;生物柴油主要应用于欧洲)、高成本低产量、显著受到气候和季节影响,同时侵占土地和淡水资源,从而威胁全球食品安全,因此难以满足船用燃料的数量和全球可获得性要求。就环境表现和供应可靠性而言,氢气、氨气和甲醇等氢能载体被航运业寄予厚望,但氢气体积能量密度低(压缩氢气为传统燃油的1/10—1/15,即便低温液氢也仅为1/4—1/5)导致续航力低和有效载货容积小,宜以内河和沿海小型船舶应用为主;氨气属气态燃料且具有一定毒性,相比氢气的优势是体积能量密度略大(约为液氢的1.5倍)、沸点高(氨气为-253℃,氨气为-33℃)且可燃极限范围窄,相比甲醇的优势仅体现在生产设施布局更广泛(氨是全球产量最大的合成化学品,但主要用作肥料生产)、燃烧碳排放为零;甲醇常温常压下为液态,在技术成熟度、安全性、储运基础设施(传统化石燃料储运设施经过简单改造即可用于甲醇储运)、燃烧氮氧化物排放等方面相比氨气有明显优势,且可再生甲醇同样是碳中和的。通过多个维度指标的综合评价,甲醇是大型海船的最优先选项。

其次,我国甲醇产业具有明显的竞争优势。甲醇能量密度约为燃油的一半,就3亿吨的全球船用燃油消耗而言,对应的甲醇需求超过6亿吨/年,这对全球甲醇产业的发展具有巨大的推动作用,同时也是调整全球能源格局的重要契机。传统甲醇原料为煤(中国)和LNG(欧美),但甲醇同样可产自

森林和农业残渣、市政垃圾、纸浆工业产生的黑酒精等生物质;此外,利用可再生电力制氢和工业过程或空气中捕集的二氧化碳合成电制甲醇,是未来可再生甲醇生产的重要路径,且价格具有竞争力。因此,应用甲醇作为船用燃料具有当前立即可用、未来可逐步过渡到可再生甲醇的明显优势。当前,全球甲醇年产量约为1亿吨,而中国是全球最大的甲醇生产和消费国,拥有最庞大的甲醇工业基础;与此同时,我国石油对外依存度将近70%,能源安全面临挑战,亟待解决。因此,随着我国大力发展风能、太阳能、水能、核能等清洁能源,利用清洁能源制取可再生甲醇,既保障了我国的能源安全,又解决了氢能储运难题,同时又有利于做大做强我国甲醇产业,具有重要的战略意义和经济价值。

关于长期发展的行动对策

一是加强顶层设计,做好战略规划。由交通运输部牵头,联合国家发展和改革委员会

会、工业和信息化部、科学技术部等部委,出台推进甲醇燃料船舶及基础设施发展的指导意见和发展路线图。从战略重点、发展路径、科技创新、试点示范、标准体系、国际合作等方面完善顶层设计和政策引导,促进政产学研以及产业链上中下游的广泛互动和积极参与。

二是加强科技攻关,做好技术储备。依托科技部国家重点研发计划、工信部重点领域专项规划项目,组织高校、研究机构、造船企业、航运公司、船级社、设备供应商等单位 and 部门共同开展甲醇燃料供应链、甲醇燃料船舶领域的技术攻关和成果转化。

三是加强国际合作,做好应用示范。科技、产业、人才的全球合作是国际航运的本质特征,而基础设施匮乏和经济性考量是制约绿色航运发展的主要瓶颈。选择重要性和可行性兼具的国际国内贸易航线,建立绿色航运示范走廊,通过区域性的贸易商、承运人、设备生产者、燃料供应方等多利益主体的跨价值链协作,确保供应链安全稳定,促进甲醇燃料船舶及基础设施健康可持续发展。