

市场观潮

# LNG 海运市场持续火热

□ 赵翠云 张婕姝 陈伟杰

在全球经济增速放缓、地缘冲突持续、新冠感染大流行的大背景下，2022年LNG海运市场表现强劲，全球LNG运输市场运价一路狂飙，运力供应短缺，新船订单突破历史新高，浮式存储和再气化装置(FSRU)产能极其紧张，LNG接收基础设施快速扩张，预计2023年这一趋势仍将持续。



中海油福建码头。莆田海事局供图

## 海运量稳定增长

2022年，LNG海运量达到8.99亿立方米，增速达4.65%，总体保持稳定增长。主要有两方面因素：温室气体减排政策持续刺激天然气消费需求。《巴黎协定》生效后，2021年欧盟委员会公布旨在实现

2030年55%减排目标的气候立法提案。然而完全清洁的替代能源技术生产规模较小或者发展并不成熟，促使LNG成为短期内较为理想的过渡能源，催生LNG运力需求增加。俄乌冲突迫使欧盟海运LNG需

求激增。俄乌冲突后，欧洲对俄采取制裁措施，削减俄能源进口；外加俄向欧洲输送天然气的最大管道遭到破坏，约1670亿立方米的管道气运输被迫改为水路或其他方式补充，双重因素叠加，导致欧洲液化天然气海

运量需求猛增，2022年欧洲国家液化天然气海运进口量总计增加60%以上，达到1.25亿吨。短期内管道修复和俄欧贸易关系的恢复较为困难，液化天然气海运量的增加在未来相当长的一段时间内将持续。

## 运价巨幅震荡

截至2022年底，全球海上LNG船舶数量增至713艘，比上年增29艘；船队运力为57.44万载重吨，同比增加13.73%。

然而，“北溪1号”管道遭到破坏后，欧洲45%的天然气管道运输改为海运或用其他能源替代，海上LNG运输需求大幅增加，导致LNG船租金疯

狂上涨。2022年11月，16万立方米的LNG船即期租费率达到全年最高，比2021年同期上涨118.3%，为42.63万美元/天。

随后，由于欧洲库存饱和等因素导致LNG海运需求短期收缩，运价迅速回落，2022年12月底跌至16.3万美元/天。

## 新船订单创历史新高

数据显示，LNG新船订单量自2019年以来一直维持在较高水平。2020年、2021年和2022年的新船订单分别为54艘、85艘和170艘，其中14万立方米以上的大型LNG船订单

分别为50艘、75艘和165艘。2022年LNG新船订单量创历史新高。新船订单创新高，中国LNG船生产产线也快速增加。2022年之前，只有沪东中华具有大型LNG船生产产线。

但去年以来，截至2022年10月份，已有江南造船、大船重工、扬子江船业、招商工业先后拿到进军大型LNG船建造市场通行证。2022年，中国造船厂共获得51艘LNG船订单，共计440

万修正总吨，价值约98亿美元，全球占比超26.5%。其中沪东中华最多，获得37艘订单，大连造船厂和江南造船厂各获6艘订单，扬子江造船厂获得2艘订单。

## 欧盟再气化能力快速提升

截至2022年11月，全球再气化能力达到1010.4MTPA，同比增加3.6%。全球LNG接收站主要建立在亚洲板块，亚洲的再气化能力达到564.6MTPA，同比增加0.86%；欧洲为

185.4MTPA，同比增加3.4%。受欧洲管道天然气供应量急剧下降影响，欧洲各国加快安装浮式存储和再气化装置(FSRU)比陆上LNG进口终端建设更快。德国目前正在

推进5个新的FSRU项目和两个陆上LNG进口设施项目的建设，其中位于北海威廉港的首个海上接收站(FSRU)已于2022年11月建成；希腊计划新建5个FSRU项目，目标是成为

东南欧地区的天然气供应中心。荷兰、意大利、爱尔兰、法国、芬兰、爱沙尼亚、塞浦路斯和波兰等国家均在计划建设FSRU项目，大量的FSRU需求导致产能供应紧张，交货期延长。

## 2023年市场需求旺盛

展望2023年，短期来看，国际经贸环境依旧严峻，全球通胀率仍处于高位，美联储加息进程尚未结束，国际能源消费需求面临较大下行压力。加之俄乌冲突背景下，全球能源贸易发展态势仍存在较大不确定性。但LNG海运取代了欧洲的管道气运输方式，短期内仍将面临运力短缺的局面，叠加季节因素，笔者对2023年LNG运输市场有如下预期：LNG海运量仍将持续上升。俄

乌冲突背景下，欧洲面临的能源危机短期内难以改变，欧洲将会和除美国之外的更多天然气出口国签订天然气贸易协议，以稳定能源供应。而绝大多数天然气运输将会采取海运，这将进一步催生LNG海运量。克拉克森预测，2023年世界海运液化天然气贸易量将达到9.33亿立方米。LNG运价将在高位震荡。欧洲天然气价格受季节、库存和资本因

素影响较大。2022年底，因欧洲库存饱和，预期库存足够欧洲过冬，天然气价格出现大幅下跌。2023年，随着北半球天气回暖，天然气消费需求与冬季相比有所改善，但仍处于供不应求局面。下半年随着库存消耗和冬季来临，天然气消费和LNG运输需求将会逐步增加。LNG运价也将随之波动，呈现先抑后扬走势，整体处于高位震荡。

LNG新船订单仍将保持旺盛势头。短期内，因欧洲的能源贸易格局，导致全球LNG运输市场仍处于运力短缺阶段，2023年LNG新船订单将保持旺盛势头。根据克拉克森预测，2023年将有54艘LNG船舶交付到LNG运输市场，其中14万立方米以上的船舶有43艘。2023年全球的LNG船订单将达到83艘，继2022年之后持续保持旺盛势头。

欧美贸易蓬勃发展支撑了大西洋航线市场货量，运价更超越太平洋航线，成为2022年的市场亮点。不过高潮过后，终有散场。2023年，欧美贸易前景存在不确定性，运价有可能重蹈太平洋航线覆辙，届时，东西航线恐已没有缓冲区域。

## 运输需求：2022年放缓回落

2022年，受俄乌冲突、西方与中国竞争加剧等因素影响，欧洲与美国间的传统盟友关系得到修复。美国从中国进口放缓，自欧洲进口增加，欧美双边贸易蓬勃发展，支持大西洋航线持续复苏。

2022年第一季度，由于美国、加拿大和墨西哥的进口量均出现下降，大西洋西行航线货量同比减少3.3%，这是2020年第三季度以来首次出现同比货量下降。不过第二季度扭转了第一季度的颓势，同比、环比分别增长0.4%和12.9%。尽管同比增幅微弱，但结合2021年同期18.6%的高增速来看，第二季度能够实现正增长，实属不易。第三季度实现环比增长3.4%，但在2021年第三季度的高基数对比下，同比小幅下降0.7%。根据德路里预测，大西洋西行航线2022年预计完成货量344万TEU，同比小幅下滑1.1%。尽管增速放缓，但与太平洋航线和亚欧航线去程相比，大西洋西行航线的需求降幅相对较小。

与西行相比，大西洋东行航线的货量较少，2022年前三季度货量共142万TEU，前三个季度同比分别下降8.5%、6%和5.4%，是从2021年第四季度以来的连续同比负增长。预计东行航线2022年全年货量为190万TEU，同比下降3.5%。

由于西行航线增速减弱，东行航线持续低迷，考虑到2021年的亮眼表现，2022年恐难再上一个台阶。德路里预计，2022年大西洋航线东西行货量约为534万TEU，同比下降2%。

## 市场运价：运价持续上涨

大西洋航线在东西干线中的运力投入相对较少，约占全球集装箱船总运力的约4%。

2021年，受市场行情驱动，班轮公司纷纷加大了亚欧航线和太平洋航线的运力投入，大西洋航线的运力相对平稳，但2022年出现反转。根据Alpha-Liner 2022年6月初的统计，大西洋航线投入运力约为114万TEU，同比增长13.7%。截至2022年12月初，大西洋航线周运力为17.5万TEU，同比增长15.5%，较2021年5月的周运力低点，上涨了24.4%。

班轮公司在2022年加大对大西洋航线的运力投入并非偶然。Alpha-Liner 2022年9月初的数据显示，当时大西洋西行航线鹿特丹至纽约的运价为6700—8350美元/FEU。由于大西洋航线的航程相对较短，按照平均运价7525美元/FEU估算，航线平均收入为每海里217.9美分，大大超过远东—美西航线上海至洛杉矶每海里60美分，以及远东—美东航线上海至纽约和亚欧航线上海至鹿特丹每海里73美分的收入水平。大西洋航线也接过太平洋航线的接力棒，成为按单位航程衡量运价最高的东西贸易干线。因此，班轮公司将运力转移至大西洋航线，能获得更高的利润。

此外，大西洋两岸港口拥堵，也是促使运力增加的原因之一。2022年7月，北欧—美东/美湾航线的平均往返时间增至52天，延误时间增至13天。港口拥堵导致船舶在港滞留，造成有效运力消耗，运输同样的货量需要更多运力支撑。

需求刺激叠加供应链紊乱，大西洋西行航线运价持续上涨。自2020年年末以来，大西洋贸易回温带动货量需求走高，以及欧洲和美国港口严重拥堵等因素，使得大西洋西行航线运价一直保持稳定增长。截至2022年12月，大西洋西行航线运价为6920美元/FEU，尽管较高点回落，但由于其他东西航线运价持续下跌，大西洋航线的运价相对坚挺，已高于亚欧航线和太平洋航线，成为航运市场上的唯一亮点。

此外，大西洋东行航线运价在过去两年也保持温和增长，2022年8月达到1933美元/FEU的高点，较2020年年初上涨了65%。

## 运价走势：下跌趋势显现端倪

基于2022年1—10月的货量统计，大西洋西行航线货量同比微增0.4%。在没有强劲货量增长的支持下，市场运价在2022年维持坚挺，令人感到意外。综合各方面分析，在东西干线中，大西洋航线相对有限的运力、较小的船型以及港口拥堵的影响，很可能支撑了市场运价。

在当前充满挑战的市场环境下，大西洋航线运价收入高于航次成本，为承运人提供了难能可贵的利润机会，因此承接了来自太平洋航线和亚欧航线的部分退出运力，货量与运力比率不断下降。随着港口拥堵和内陆物流瓶颈的持续缓解，大西洋航线运价将按照传统供需规律浮动。

2022年12月，德路里大西洋航线西行综合运价环比下跌8%，创下2022年的最大月度跌幅，运价已回归至2022年1月的水平。

高潮过后，终有散场。2022年太平洋航线和亚欧航线的剧情，很可能在大西洋航线再次上演，承运人在东西航线已没有缓冲区域可寻，将直面供需失衡的挑战。或许那时，才是对承运人运力调控能力考验的开始。

大西洋航线是东西干线最后的坚强？

□ 张茜

# 大盘周线中止全跌 BSI率先触底反弹

□ 俞鹤年

本周大盘周线中止连续四周全跌走势，大船跌势收缩16.02%、中船跌势扩张10.67%、小船触底反弹5.12%，三种走势齐备，带动大盘跌势3.60%，表明市场需求调节制衡在起作用。

总体状况：2013年1月2日至本周共2521个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或14.99%，1000点至2000点区间占1155个交易日或45.82%，小于1000点占988个交易日或39.19%，合计2143个交易日2000点(含)以下，占85.01%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年，至本周收盘值为621

点，低379点或-37.9%，年均减10点或-1.0%。总体走势本周下滑不止。

BDI：本周BDI二升三降，收盘值621点，环比续跌55点或8.14%；周增幅-8.33%，较上周减跌3.60%；年内净增续跌至-85.76%。周均值658点，环比续跌45点或6.40%，较上周减跌113点或71.52%；同比去年的1425点低767点或53.82%，去年同期增幅为3.05%，比本周高11.38%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)连续第五周全部低于上周。

BCI：本周BCI续全五降，收盘值429

点，环比续跌105点或19.66%，较上周减跌148点或58.50%；同比BPI逆差511点或54.36%，扩差5.02%；周增幅-21.00%，较上周减跌16.02%；年内净增续跌至-154.12%。周均值488点，较上周续低137点或21.92%，减跌306点或70.67%；同比BPI逆差526点或51.87%，扩差11.79%；同比去年的1264点续低776点或61.39%，去年同期增幅15.49%，比本周高36.49%。

本周海岬型船运价日均获利收盘值3561美元，较上周续跌872美元或19.67%，减亏1224美元。周均值4043美元，较上周续低1147美元或22.10%，减亏2518美元；同比巴拿

马型船，收盘值逆差6095美元或72.07%；周均值逆差5081美元或55.69%，较上周拉大逾二成差距。

BPI：本周BPI一升四降，收盘值940点，环比续低114点或10.82%，较上周加跌108点或1800.00%；周增幅较上周加跌10.67%。周均值1014点，较上周续跌29点或2.78%；同比去年的1794点续低780点或43.48%；去年同期增幅为-2.37%，比本周高8.84%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为8456美元，较上周续跌1031美元或10.87%，较上周续跌974美元或170.88%；周均值9124美元，较上周续低283美元或3.08%，增亏52美

元或22.51%。

BSI：本周BSI四升一降，收盘值为682点，环比转高32点或4.92%；周增幅4.84%，较上周续高5.12%；年内净增转升至-45.99%，周均值675点，较上周转高28点或4.33%；同比去年的1680点续低1005点或59.82%。去年同期增幅-0.19%，比本周低5.03%。

涨跌势：本周BDI、BPI无5+连升(降)或波涨(跌)势。

本周BCI延续上周首波跌势为14连降，累增-105.37%。本周BSI延续上周形成5连升今年首波涨势，累增5.91%。

## 走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续跌至-85.76%，BCI续跌至-154.12%，BPI续跌至-47.96%，BSI转升至-45.99%；去年同期依次为负42.55%、负47.60%、负34.15%和负35.82%。同比之下，BPI、BSI与上年比较接近，表明此两指数主要为季节性走低，BCI则表现为下行异动。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为-20.99%对-21.00%，落差为0.01%，较上周缩差0.07%；巴拿马型船为落差为0.05%，较上周缩差0.03%。大船魅力减跌，中船脱力加跌，形成跌势加减制衡。

2023年BDI第5周报(1月30日-2月3日)