



全一海运市场周报

2021.05 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.05.17 - 05.21\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体旺盛 航线运价保持稳定】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体保持旺盛，运价保持平稳运行。5月21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3432.50点，较上期上升2.7%。

欧洲航线：欧洲新冠疫情近日趋缓，部分国家逐步放松原本严格的管控措施。当地生产生活对各类物资的需求增长，推动运输需求上升，航线原有运力略显不足。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。即期市场订舱价格基本稳定。5月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为5579美元/TEU。地中海航线，运输需求稳中有升，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平。5月21日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为5526美元/TEU。

北美航线：由于疫苗的使用，美国每日新冠感染人数呈下降趋势。但由于基数较高，每日仍有3万以上病例感染新冠病毒，市场对各类物资的进口需求持续保持在高位。疫情导致的集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵的情况依旧。航商的运力调配短时间未能改善运输市场的僵局。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率基本保持满载水平，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：目的地市场斋月以后货量基本稳定，供需状况总体保持平稳。本周，上海港船舶舱位利用率在95%左右，部分班次满载。运价方面，部分航次订舱报价不变，即期市场订舱价格基本稳定。5月21日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为2646美元/TEU。

澳新航线：市场运输需求总体平稳，供需关系保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%以上，个别航次满载。多数航商订舱报价与上期持平，即期市场运价基本稳定。5月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2007美元/TEU。



南美航线：近期南美地区新冠疫情有所加剧。由于自身产能有限，市场对各类物资需求上升，运输需求处于持续高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。5月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为8097美元/TEU。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。5月21日，中国出口至日本航线运价指数为915.13点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【政策调控压力加大 综合运价应声下跌】

近期，大宗商品价格持续上涨，国务院常务会议要求加强期货现货市场联动监管。受此影响，大宗散货价格回落，市场观望情绪增加，沿海散货运输市场价格应声下跌。5月21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1363.67点，较上周下跌5.6%。

煤炭市场：市场需求方，本周华南地区持续高温天气，民用电耗量增加。受印度疫情影响，大量工厂订单流向江苏、浙江，国内市场工业用电量保持强劲。电厂日耗煤量呈逐步上升态势。与此同时，因近期煤价偏高，下游电厂补库意愿不强，以长协拉运为主，使得电厂库存上升幅度有限，仅能维持在正常水平。煤炭价格方面：18日国家发改委在新闻发布会上再次表示大宗商品价格将逐步回归供求基本面，同时，发改委已会同有关部门下一步将采取针对性措施，切实维护市场稳定。受此影响，煤炭期货价格大幅下跌，市场看跌预期逐步蔓延，主产地降价面积扩大。运价走势方面：煤炭现货价格维稳，终端市场采购积极性减弱，市场观望情绪增加。不过，受下游补库需求旺盛影响，市场货盘依旧较多，市场运力也较为充足，船货双方小幅博弈，等待下一个市场信号的释放。本周沿海煤炭运输市场运价整体平稳，小幅波动。

5月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1444.76点，较上周下跌7.7%。5月21日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1234.85点，较上周五下跌6.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为52.4元/吨，较上周五下跌3.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为63.6元/吨，较上周五下跌4.2元/吨。

金属矿石市场：当前市场受政策面调控压力，加上需求淡季来临，钢价短期还将延续弱势运行。据悉，受近期行情波动加剧影响，一些停工的工地仍在观望中，加之南方雨季来临，也将对下游开工、采购及运输等产生一定影响。本周沿海金属矿石市场运价维稳，小幅波动。5月21日，沿海金属矿石货种运价指



数报收 1319.00 点，较上周下跌 2.6%。

粮食市场：国际粮价暴涨，成为近期国内玉米期现货市场波动的主要影响因素。在其影响下，现阶段囤粮待涨的贸易商挺价惜售心态逐渐增强。鲅鱼圈车辆严格管控，北方港口集港量逐步减少。而南方市场终端饲企由于有小麦稻谷及进口玉米替代，港口购销活跃度不高。市场成交较为平淡，粮食运输价格继续下跌。5 月 21 日，沿海粮食货种运价指数报 1485.36 点，较上周下跌 1.9%。

成品油市场：本周市场消息面由强转弱，中下游消库居多，全国主营市场汽柴油价格下降，以及华东油票调整，对轻循、混芳等进口原料征消费税的消息逐渐消化，市场出现获利回吐现象，贸易商入市采购积极性不高。本周成品油运输市场供应略显紧张，成交平淡，运力方面大船需求较弱，运价小幅下跌。5 月 21 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 1040.00 点，较上周下跌 0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价跌多涨少 综合指数跌幅扩大】

本周国际干散货运输市场以跌为主，海岬型船市场跌幅最大，其次是巴拿马型船，超灵便型船整体平稳，远东干散货指数跌幅较上期扩大。5 月 20 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2100.57 点，运价指数为 1515.56 点，租金指数为 2978.09 点，较上周四分别下跌 6.7%、5.5%和 7.6%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价走势稍有不同，太平洋市场先抑后扬，远程矿航线单边下行。近阶段部分大宗商品价格持续上涨，一些品种价格连创新高，引起高层关注。5 月 19 号国务院常务会议部署做好大宗商品保供稳价工作，保持经济平稳运行，强调加强期现市场联动监管，排查异常交易和恶意炒作。国际铁矿石价格震荡回调，从上周最高 229.75 美元/吨下滑至 20 日 207.95 美元/吨，跌幅 10.5%。从运输市场来看，上半周太平洋市场表现平淡，远程矿货盘较少，市场气氛不佳，铁矿石运价纷纷回落，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从上周最高 15 美元/吨回调至 18 日 11.6 美元/吨，跌幅 22.7%。下半周，FFA 远期合约价格上涨，太平洋市场活跃度上升，澳大利亚至青岛航线运价止跌回升。5 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 36674 美元，较上周四下跌 16.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.519 美元/吨，较上周四下跌 9.7%。远程矿航线，据悉 6 月中上旬巴西货盘稀少，而市场仍有部分运力寻货，远程矿航线运价延续上周下跌走势。5 月 20 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.863 美元/吨，较上周四下跌 10.7%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先降后稳，总体小幅下跌。太平洋市场，上半周市场延续上周末不活跃气氛，中国-日本/太平洋往返航线日租金小幅下跌。下半周，随着 FFA 远期合约上涨，海岬型船太平洋市场止跌回升，南美粮食航线运价上涨，6 月装期的煤炭货盘增加，中国-日本/太平洋往返航线日租金止跌企稳。5 月 20 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 29293 美元，较上周四下跌 4.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 28600 美元，较上周四下跌 6.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.070 美元/吨，较上周四下跌 3.2%。粮食市场，上半周粮食航线运价延续上周末下跌走势；下半周市场基本面没有明显的变化，成交也不多，但 FFA 远期合约价格上涨拉动气氛，粮食报价稍有抬升。5 月 20 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6 万吨货量)运价为 56.350 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场平稳运行。由于东南亚市场租金水平处于历史高位，本周东南亚市场货盘不多，市场相对安静，成交较少，东南亚市场租金小幅波动。5 月 20 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26983 美元，较上周四上涨 0.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 30055 美元，较上周四上涨 0.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 23900 美元，较上周四上涨 0.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.186 美元/吨，较上周四上涨 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.983 美元/吨，较上周四微跌 0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低止跌企稳 成品油运价持续上升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 14 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期，精炼油库存和汽油库存都大幅度下降。美国上周原油出口增加，国内原油产量减少，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 19.1%。尽管美国汽油需求在夏天驾驶季节开始之前就一直保持稳定，美国机场日均客流量也逐步增加，这对燃料需求都有所提振。然而目前全球经济从新冠大流行中复苏的情况好坏参半，美国需求预计将继续上升，而印度日本新一波疫情肆虐，带来更多出行限制措施，导致需求前景恶化。在亚洲需求情景恶化及担忧通胀的情况下，能源和大宗商品期货大幅下挫，考虑到美联储可能会加息，从而限制经济增长，投资者纷纷抛售原油。围绕解除美国对伊朗制裁的磋商取得进展，预示着伊朗石油入市在即，这可能会增加原油供应。本周原油价格在周初延续上升势头后一路下滑，布伦特原油期货价格周四报 65.36 美元/桶，较 5 月 13 日下跌 2.45%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位企稳，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌企稳。5 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 545.38 点，较 5 月 13 日上涨 0.73%。市场周初一如既往的平淡，5 月成交数量较 4 月有所下滑，临近周末 6 月装期的货相对集中，船东抓住机会挺价，不过由于船位依旧充足，挺价空间有限，运价止跌企稳。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）勉强回到保本线上方，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅上升至 0.5 万美元上方。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS32.62，较 5 月 13 日上涨 0.3%，CT1 的 5 日平均为 WS32.48，较 5 月 13 日下跌 0.5%，TCE 平均-0.03 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS35.20，上涨 1.2%，平均为 WS35.05，TCE 平均 0.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价下跌至 WS49（TCE 约 0.04 万美元/天）。黑海到地中海航线运价稳定在 WS58（TCE 约-0.4 万美元/天）。中国进口主要来自非洲和南美，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，5 月 29 至 30 日货盘，成交包干运费约为 215 万美元。一艘 13 万吨级船，巴西至中国，6 月 8 日货盘，成交运价约为 WS52.50。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持上扬，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 WS98（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS87（TCE 约 0.3 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS91（TCE 约-0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS68（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS94（TCE 约 0.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS93（TCE 约 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线均涨跌互现，综合水平持续上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS131（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS89（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS91（TCE 约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS81 水平（TCE 约-0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS135（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指持续上涨 国际船市成交激增】

5 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1067.50 点，环比上涨 1.46%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别为 750.57 点、579.69 点、1458.461 点、1121.09 点，环比分别涨跌+1.55%、+3.96%、+0.28%、+1.83%。



本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）持续下跌，周二收于 2795 点，环比下跌 20.25%，但整体由于商品需求强劲，船舶供应增长乏力，对于散货航运上升周期越来越有信心，运价看涨。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1642 万美元、环比上涨 4.83%；57000DWT—1896 万美元、环比上涨 5.86%；75000DWT—2478 万美元、环比上涨 3.58%；170000DWT—2882 万美元、环比上涨 1.19%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回升，共计成交 39 艘（环比增加 28 艘），总运力 216.09 万 DWT，成交金额 62689 万美元，平均船龄 10.72 年。

本周，周三国际油价连续第二日下跌，因需求疑虑再度升高，一方面亚洲新冠病例增加，另一方面通胀升高可能促使美联储升息、进而抑制经济成长。布伦特原油价格周二收于 68.71 美元/桶，环比上涨 0.23。国际二手油轮成交价格全面上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2303 万美元、环比上涨 2.64；74000DWT—2620 万美元、环比上涨 0.36%；105000DWT—3149 万美元、环比上涨 3.31%；158000DWT—3899 万美元、环比上涨 0.66%；300000DWT—6773 万美元、环比上涨 0.41%。本期，二手油轮市场成交量持续上涨，共计成交 24 艘（环比增加 8 艘），总运力 415.11 万 DWT，成交金额 68890 万美元，平均船龄 12.63 年。

本周沿海散货市场，煤炭方面，煤炭消费需求小幅提升，沿海运价高位震荡；铁矿石方面，钢厂生产积极性维持高位，沿海运价小幅上涨；粮食方面，粮食价格有所上涨，运价小幅上涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—206.28 万人民币、环比下跌 0.03%；5000DWT—1257.80 万人民币、环比上涨 0.73%。本期，沿海散货船市场成交量 4 艘（环比减少 7 艘），总运力 0.86 万 DWT，成交金额 1232.96 万元人民币，平均船龄 5.55 年。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—54.34 万人民币，环比下跌 0.14%；1000DWT—125.65 万人民币，环比下跌 1.03%；2000DWT—264.97 万人民币，环比上涨 3.71%；3000DWT—360.14 万人民币，环比上涨 4.46%。本期，内河散货船市场成交量下跌，共计成交 56 艘（环比减少 10 艘），总运力 13.45 万 DWT，成交金额 18680.66 万元人民币，平均船龄 6.66 年。

来源：上海航运交易所

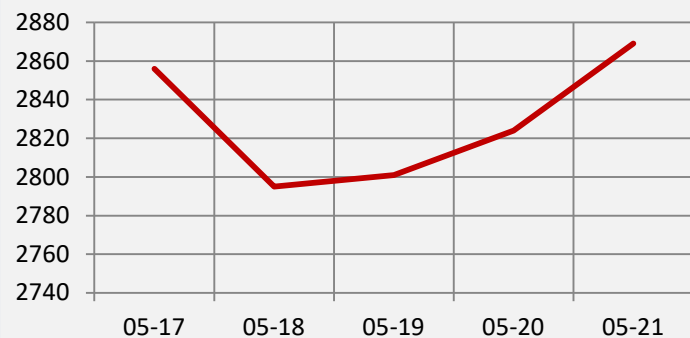


2. 国际干散货海运指数回顾

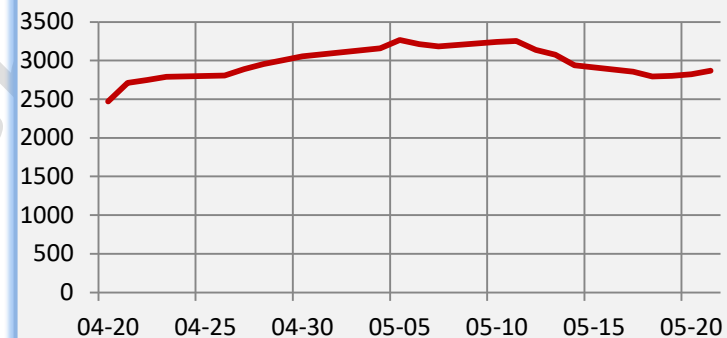
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月17日		5月18日		5月19日		5月20日		5月21日	
BDI	2,856	-83	2,795	-61	2,801	+6	2,824	+23	2,869	+45
BCI	3,943	-222	3,790	-153	3,785	-5	3,814	+29	3,930	+116
BPI	2,909	-52	2,854	-55	2,857	+3	2,870	+13	2,855	-15
BSI	2,310	+13	2,324	+14	2,344	+20	2,374	+30	2,408	+34
BHSI	1,259	+9	1,289	+30	1,298	+9	1,310	+12	1,317	+7

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势

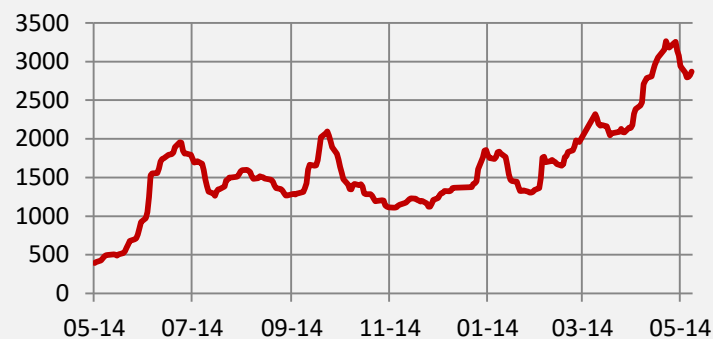




近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势



(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	14/05/21	07/05/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	38,500	42,000	-3500	-8.3%
	一年	28,000	30,250	-2250	-7.4%
	三年	21,750	22,750	-1000	-4.4%
Pmax (76K)	半年	23,750	23,750	0	0.0%
	一年	22,000	22,000	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	25,750	25,500	250	1.0%
	一年	18,500	18,250	250	1.4%
	三年	13,250	12,750	500	3.9%
Hsize (30K)	半年	18,000	17,750	250	1.4%
	一年	15,500	15,500	0	0.0%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2021-05-18



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Ming De' 2014 82111 dwt dely Bayuquan prompt trip via Australia redel Singapore-Japan \$28,000 - Norden

'Europa Bay' 2013 58606 dwt dely Taichung 24/25 May trip via Philippines redel China intention nickel ore \$32,000 - cnr

'DK Ione' 2009 58110 dwt dely US Gulf 1/5 June trip redel south east Asia intention petcoke \$30,000 - Oldendorff

'Bulk Uruguay' 2011 57937 dwt dely Mobile ely Jun trip redel China intention coal \$30,000 - Western Bulk Carriers

'Bao Qin' 2010 56877 dwt dely Humen 30 May trip via Philippines redel China intention nickel ore \$32,000 - cnr

'Unison Medal' 2015 37431 dwt dely US Gulf trip Redel Spanish Med int Petcoke \$20,000 - TKB

'Smew' 2014 35949 dwt dely WWW San Lorenzo 3/5 Jun trip Redel Peru int grains \$34,250 - Drylog

'Maple Star' 2012 35534 dwt dely Passing Canakkale prompt trip Redel Carribs \$21000 - Conti-Lines

'Orient Alliance' 2012 33755 dwt dely Freetown prompt trip Via ECSA Redel Med \$16,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Blessed Luck' 2004 76704 dwt dely Dalian 23 May 12 months redel worldwide \$19,500 - Tongli



'Benjamin Confidence' 2017 34898 dwt dely Lanshan 1/10 Jun 4 to 6 months Redel WW \$27,000 - cnr

'Four Rigoletto' 2011 34438 dwt dely Tuzla prompt 4 to 6 months Redel Atlantic \$19,500 - Lighthouse

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱舱位“一舱难求” 有航线一年涨价近 10 倍】

“从业十年，从来没见过这么高的价格”“从业以来涨价最疯狂的一次”……聊到近期的集装箱海运价格，不少业内人士如是感慨。

自去年下半年以来，集装箱海运价格持续上涨。据多位行业人士介绍，部分航线涨幅近 10 倍，集装箱舱位“一舱难求”，货方大多提前两周便开始排队订舱，更有黄牛加价 1000-3000 美金代抢舱位。

“现在爆舱、涨价、船期延误、甩柜，时时发生，每天都在面对来自客户的抱怨和投诉，甚至情绪化‘索赔’。”提起近期的海运现状，厦门一位货运代理人很无奈。

运出海外的集装箱回不来，成为航运商家们近日普遍的烦心事。由于境外疫情蔓延导致劳动力不足等因素，美国、欧洲等地港口自 2020 年第四季度以来发生严重拥堵，集装箱船运力和空集装箱供需矛盾加剧，运价暴涨。行业人士预测，集装箱海运价格持续上涨的情况至少会持续到今年年底。

“从业十年没见过这么高的价格”

“此轮集装箱海运价格上涨，是我从业以来遇到的最疯狂的一次，基本上每个月都会涨一次价格。”浙江一家跨境电商企业的物流部门负责人在接受中新经纬客户端采访时说，他所在公司主营跨境电商，主要做欧线和美线，两者相比，涨得最多的是美线。一个到美西的大柜（业内称 40 英尺的集装箱为大柜，20 英尺的为小柜）从上海港口出发到美西舱，价格已经超过了 1 万美金，而疫情发生之前只需要 2 万人民币。

“集装箱海运价格现在已经飙升到十几年来高点。”国际物流服务平台运去哪创始人、CEO 周诗豪在接受中新经纬客户端采访时称。



运去哪提供的数据显示，5月17日，北亚至北大路的集装箱海运价格上升至1.2万美元/FEU（FEU是以长度为40英尺为国际计量单位的集装箱），较上周上涨1500美元/FEU，与一年前在该航线上评估的1300美元/FEU运价相比，涨幅超8倍。北亚至英国的集装箱海运价格也创下历史新高，为1.45万美元/FEU，较一年前的1325美元/FEU，上涨近10倍。

“我从业十年，从来没遇到过这么高的价格。像欧洲线的大柜，上一次价格高位应该是在2014年、2015年，那个时候也才三四千美金。”万达运通国际货运代理有限公司厦门分公司业务部主管沈桂山向中新经纬客户端表示。

上海航运交易所发布的中国出国集装箱运价指数显示，截至5月14日的运价位于近1年来的最高点，达2134.37点。

周诗豪分析称，“受疫情影响，海外的很多码头出现拥堵，运转停滞，一些从中国运去的空箱没办法及时运回，导致整个市场舱位紧张。这波涨价一直持续到了春节前。节后的海运价格是有一个小幅下滑的。”

而在3月下旬，发生了全球瞩目的“世纪大堵船”事件。“长赐号”货轮在苏伊士运河搁浅，直接导致众多港口拥堵、船舶绕行，再次推动集装箱海运价格上涨。周诗豪说，现在的价格已经达到历史新高。“整体（价格）翻了得有4、5倍。比如往年中国到欧洲的航线，一个集装箱的正常价格在2000美金左右，现在基本涨到了8000美金以上，甚至超过1万美金。”

沈桂山告诉中新经纬客户端，进入5月，集装箱海运价格还在持续上涨。“5月以来欧美线大概涨了20%，北非线涨了40%，近洋线差不多也涨了20%左右。”

沈桂山称，自去年下半年以来，所有航线的集装箱运价都在上涨，无一例外，其中北非、美国、加拿大、欧洲等线路涨幅最大，“一个大柜从去年上半年的一两千美金涨到现在一万多美金。”

手慢无！黄牛加价3000美金代抢舱位

不仅价格居高不下，集装箱舱位更是“一舱难求”。



“现在舱位特别难订，尤其是欧美线、日本线，都是早早爆舱。现在市场上还出现了一些黄牛，舱位更加紧张了。”沈桂山称。据沈桂山介绍，黄牛可帮忙代抢舱位，具体佣金主要看客户愿意给多少，一个舱位加价 1000-3000 美金都有可能。

行业内黄牛代抢舱位的现象也得到了前述跨境电商企业物流部门负责人的证实，“这种情况肯定存在，今年舱位是很难订的。”

5 月 19 日，中新经纬客户端以货方的身份向一位货代咨询从天津港出发到英国的舱位情况。该货代称，英国最大的集装箱港口菲利克斯托港目前已经爆舱，很多船现在回不来。

“船东 MSK(马士基航运公司)的目前还能预定，但最早的船期也排到了 6 月 3 号，而且舱位也已所剩不多，像小柜，就剩下两条了，要订的话得抓紧了。”该货代称。

不仅舱位难求，据上述跨境电商企业物流部门负责人介绍，之前船期基本准时，货备好后马上就能发掉，而现在是即使舱位订好了也不知道什么时候能装柜，尤其是涉及保税区的货物，“因为周末没法装箱，影响了发货和舱库容量，导致舱库爆舱。”

该负责人还告诉中新经纬客户端，现在退舱位都要付一大笔退舱费。

“有的航线，船东要求订舱成功后退舱会有亏舱费，1000 美金。”沈桂山也提到。

沈桂山向中新经纬客户端表示，通常情况下，他们会建议客户提前两周左右排队订舱，等舱位下来、船东价钱更新后，能走就走。“比如 23 号的船期，那月初就要订舱了。这种操作方式在美线最为保险。”

“我们因为有稳定的资源合作，所以情况还算好，但舱位还是抢得很快，下个月的舱位基本都排满了，远洋航线则更紧张。”周诗豪也表示。

沈桂山称，苏伊士运河的“世纪大堵船”事件，对于本就紧张的物流形势来说，无疑是雪上加霜，相关影响目前仍在持续。“缺柜缺船，几乎全世界所有中转港都面临前所未有的拥堵。”



集装箱运价年底前还会上涨？

集装箱海运价格居高不下、舱位“一舱难求”，无疑加剧了国内外贸相关企业的运营成本。

“对于跨境电商来讲，影响在于库存是否能及时续上，而对于传统工贸企业来说，影响在于能否根据合同的要求准时交货，船期延误、甩柜现象频发，违约风险大大增加。”上述跨境电商企业物流部门负责人称。

那么紧张的海运何时能恢复正常呢？商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究所副所长白明向中新经纬客户端表示，这主要得看全球疫情何时能够得到根本性缓解。

白明分析称，当前海运市场出现集装箱舱位紧张、运价高涨的情况，主要原因在于多方面的不均衡，包括疫情暴发点的不均衡；各国经济复苏水平、商品流通的不均衡；航运业配置与贸易复苏的不均衡等。

“疫情影响下，有的国家经济已经复苏了，有的国家还没复苏，这样就造成了货物单向流动。其中，中国出口箱量要远超进口箱量，这使得船公司出现国外返程空船、亏载的情况，进一步加剧了国内用箱紧张的现状。”白明表示。

数据显示，中国外贸进出口从 2020 年 6 月份起连续 7 个月实现正增长，国际市场份额也创历史最好纪录，成为全球唯一实现货物贸易正增长的主要经济体。

白明称，海运市场运力紧张的情况仍将持续较长一段时间，“原来的平衡被打破，则需要形成一种新的平衡，包括去平衡货运有去无回、运力损失等方面。目前来看，还需要磨合一段时间。”

前述跨境电商企业物流部门负责人也提到，目前没有太好的办法来应对集装箱短缺的问题。他分析，今年航线运力这么紧张，一方面是因为海外疫情的原因，导致到港之后，劳动力不足，卸货通关的效率较之前大大下降；另外一方面，印度的海员人数占比非常高，印度疫情加重以后，印度籍海员没法登船，导致劳动力又下降不少，最后引发了整体的航线周转效率降低，国内各个港口也存在时不时爆舱的现象。



“现在只能期待海外疫情能有所好转，大面积复工将会提升航运效率。预计今年年底前集装箱海运价格还会继续上涨。”该负责人表示。

周诗豪也认为，“一舱难求”的现象至少持续到今年年底，关键还要看疫情的走势。“现在这个价格我觉得已经是非常高的高位了，如果再涨可能也只是小幅的上涨。但是，如果指望它价格在短期内下降，我觉得也很难。”

沈桂山则表示，集装箱海运价格即便会有所下降，也很难恢复到疫情以前的水平。

值得一提的是，4月29日，交通运输部在回答网民关于“海运货柜滞留、费用飙涨”的留言时提到，本轮运力紧张、空集装箱短缺、运价上涨等问题已成为全球性问题，越南、印度、韩国等国也出现了运价快速上涨的情况，部分主要航线运价已超过中国。对于上述情况，交通运输部高度重视，积极协调有关班轮公司优化中国航线船舶运力配置，增加中国航线运力和空集装箱回运力度，尽量降低境外港口拥堵导致的船期大面积延误对中国进出口运输的影响。

这些上市公司赚翻了

海运价格上涨、舱位紧缺，让一些上市公司凭着集运业务赚得盆满钵满。

数据显示，2021年第一季度，中远海控营收同比增长79.58%，归母净利润同比增长5200.62%。报告期内，中远海控集装箱航运业务收入635.22亿元，同比增加286.68亿元，增幅82.25%，其中亚欧(包括地中海)航线收入增速最大，高达140.03%。

同期，中远海发营收同比增长52.95%，归母净利润同比增长141.99%；中集集团营收同比增长82.08%，归母净利润同比增长334.99%；安通控股营收同比增长57.54%，归母净利润同比增长136.08%；专门提供集装箱物流解决方案的中谷物流，其营收及归母净利润也分别实现了26.36%、208.94%的增长。

而在二级市场上，据Wind数据，截至5月19日收盘，中远海控、中谷物流今年以来股价上涨79.12%、54.27%。

中远海控在财报中表示，今年第一季度，集装箱航运市场持续向好，据航运咨询机构德鲁里统计，2021年第一季度全球集装箱货运量同比增长近9%，中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值为1960.99点，与上一年同期相比增长113.33%，与上一年第四季度相比增长56.83%。



招商证券在 5 月 19 日研报中指出，近两周集运指数与集装箱行业景气度持续上行，集装箱价格指数和全球新造集装箱交付量均有较大幅度提升。中短期来看，船舶行业订单回升明显，未来 2-3 年业绩预计确定性回升。中长期来看，美元周期、航运周期以及旧箱更换等多轮周期叠加将带来集装箱、集运、造船市场长期的复苏。

来源：中新经纬

【印度疫情蔓延，油运市场复苏面临艰难险阻】

近期，受印度疫情影响，油运市场刚刚复苏的势头出现回落，数据显示，克拉克森油船平均收益由 3 月底的 13032 美元/天降至 6846 美元/天，降幅约 90%。持续的疫情对印度国内石油消费需求造成了直接冲击，数据显示，4 月份印度石油产品的消费量降至 1700 万吨，为 2020 年 9 月以来的最低水平。

长远来看，尽管印度疫情走势仍不明朗，但随着中国、欧洲以及美国等疫苗接种速度加快，欧美各国开始逐步解封，出行量增加带动石油需求逐步攀升，有望弥补印度需求缺口，下半年全球石油需求有望走出低谷。主要产油国或将持续增产，石油海运贸易将提速，油运市场长期改善基本面不变。

此外，随着老旧油船拆解提速，油运市场供需关系正在加速改善。低运费刺激了船东拆船活动，克拉克森数据显示，2021 年 1-4 月，原油船拆解量 12 艘、110 万载重吨，接近 2020 年全年拆解量；成品油船的拆解量 23 艘、97 万载重吨，超过 2020 年全年拆解量。若下半年老旧船舶加速拆解，油运市场供需关系将持续改善。

来源：中国船舶经研中心

【干散货航运：强劲势头能否持续】

尽管上周遭遇下挫，但干散货航运市场今年以来的强劲走势仍然让人振奋。

船舶经纪公司 Allied Shipproking 表示：目前的收益趋势展现出牛市的典型轨迹，让许多市场参与者对新的商机更加渴望。

在一个稳步上涨的市场中，是否会面临不利因素和风险？Allied 研究分析师 Thomas Chasapis 认为，从理论上说，核心变量的不连续或不对称运动状态可能



会引发当前趋势的恶化。但目前运价稳定，且即期收益显示出强劲上升走势，这是当前积极情绪的支柱。

鉴于好望角型运价大幅上涨(BCI 5TC 已突破 40000 美元/天的大关)，干散货航运市场的整体收益可能会再次强劲上涨。合同市场也出现了强劲反弹，攀升至 5 年来的新高，12 个月的期租均价已处于 10 年来的最高水平。而且固定合同数量有所增加，这可以确保收益将在较长一段时间内保持稳定。

Chasapis 指出，2020 年下半年，二手船价格停滞不前，在运价复苏的情况下，船舶资产价格与 5 年内的平均水平保持一致，反映了当时大多数市场人士的谨慎态度。但进入 2021 年，市场情绪和行为完全转变，所有船龄和船型的二手船价格均处于 5 年来的高点，表明市场对未来抱有较高期望。就目前而言，当前的运价水平、大宗商品价格走势、宏观经济环境继续支撑船舶资产价格水平。

未来是否会遇到阻碍?分析师认为现在下结论还为时过早。总体而言，干散货航运业的核心指标似乎与积极趋势相匹配。任何市场的长期可持续性和稳定性均取决于所有变量是否朝着同一方向前进且保持一致速度，否则就会出现很大的风险，进而影响上升走势。

来源：中国远洋海运 e 刊

【15000-16000TEU 集装箱船订单为何持续放量？】

2021 年以来，15000-16000TEU 大型集装箱新造市场持续火爆，1-4 月共成交 79 艘、120 万 TEU，以艘数计，超过自 2007 年有成交记录至 2020 年同级船型的总订单量。独立船东或班轮公司纷纷订船背后的原因除去因运价急速攀升而大幅盈利以及市场博弈之外，更重要的是班轮公司需要配备更多的 15000-16000TEU 大型集装箱船以满足北美两大主力航线持续上涨的运力需求。据统计，北美集装箱港口吞吐量 2015-2020 年复合增长率达 2.7%（高于同期欧洲和地中海集装箱港口吞吐量年复合增长率 2.2%），特别是美国主要港口自 2020 年 10 月份以来集装箱吞吐量同比增速一直保持在 10%以上。

未来一段时期，随着美国经济持续复苏，线上购物需求强劲以及集装箱“门到门”物流模式的流行，北美航线集装箱运力需求有望继续增长，特别是美国东部港口为分担美西港口的装卸压力正在积极扩建增加运力，美东航线前景将持续向好，同时出于经济性和灵活性的考虑，适应新巴拿马运河的 15000-16000TEU 大型集装箱订单或将继续释放。

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	401~403	539~541	583~585		Softer.
Tokyo Bay	421~423	525~530	735~740	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	410~412	506~508	605~610	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	382~387	495~500	525~530	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	441.00	518.00	605.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	527~532	650~655		Avails tight.
Rotterdam	365~368	478~483	540~543		Softer.
Malta	S. E.	488~493	565~570		Softer.
Istanbul	S. E.	530~535	587~590	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	555~560	695~700		Steady.

截止日期: 2021-05-20

◆ 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	14/05/21	07/05/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,550	5,450	100	1.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,200	3,000	200	6.7%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,000	2,800	200	7.1%	
灵便型 Handysize	38,000	2,600	2,550	50	2.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	14/05/21	07/05/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,400	9,300	100	1.1%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,300	6,200	100	1.6%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	5,050	5,050	0	0.0%
MR	52,000	3,650	3,600	50	1.4%

截止日期: 2021-05-18

(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	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	U-Ming - Taiwanese	5,050	options declared, conventional fuelled
2	VLGC	86,000 cbm	Hyundai Hi, S.Korea	2023	KSS Line - South Korean	8,100	dual fuelled
2	Container	16,000 teu	Dalian, China	2023-2024	MSFL - Chinese	Undisclosed	options declared
2	container	1,500 teu	Huangpu Wenchong, China	2023	Cosmoship - Greek	2,300	options declared, Tier III

◆ 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
TIGER SHANDONG	BC	180,091		2011	China	2,331	Richland - Chinese	at auction
SPRING AEOLIAN	BC	83,478		2012	Japan	2,130	Costamare - Greek	BWTS fitted
ATLAS STRENGTH	BC	83,001		2006	Japan	1,680	Undisclosed	
PACIFIC HERO	BC	58,677		2012	Japan	1,800	Taylor Maritime - Hong Kong	subject IPO
HUA RONG 2	BC	56,439		2013	China	1,860	Chinese	Chinese flag, at auction
INDIGO TRAVELLER	BC	55,596		2011	Japan	1,580	Taylor Maritime - Hong Kong	BWTS fitted, subject IPO
CLIPPER ENDEAVOUR	BC	52,483		2004	Philippines	975	Undisclosed	
GREAT PRAISE	BC	52,424		2006	Japan	1,100	Undisclosed	
C. S. DREAM	BC	50,780		2010	Japan	1,380	Densay Shipping - Turkish	BWTS fitted
FUSHUN	BC	48,224		1997	Japan	650	Chinese	
NORDRUBICON	BC	37,985		2016	China	1,828	Taylor Maritime - Hong Kong	***subject IPO
NORDCOLORADO	BC	37,976		2016	China	1,805	Taylor Maritime - Hong Kong	
DORY	BC	34,529		2010	S. Korea	2,050	Undisclosed	en bloc
ORIENT ALLIANCE	BC	33,755		2012	China			



FOUR DIAMOND	BC	34,059	2011	Vietnam	2,000	Undisclosed	en bloc*
FOUR EMERALD	BC	33,992	2013	Vietnam			
ATLANTIC DIANA	BC	28,419	2009	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
LEAP HEART	BC	28,383	2012	Japan	1,000	Taylor Maritime - Hong Kong	subject IPO

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
YANGTZE SHANGHAI	CV	63,866	5,300	2020	China	undisclosed	SFL Corporaton - Bermuda	
BARRY	CV	42,200	3,091	2004	Poland	1,000	Undisclosed	****
BARO	CV	23,679	1,740	2004	China	1,000	Undisclosed	
BSL LIMASSOL	CV	34,554	2,496	2002	Germany	undisclosed	Celsius Shipping - Danish	*
BSL CAPE TOWN	CV	34,295	2,556	2003	S. Korea	undisclosed	Celsius Shipping - Danish	
SAN PALLISER	CV	28,219	1,819	2008	S. Korea	undisclosed	Conbulk Shipping - Greek	*****
SAN ANDRES	CV	28,156	1,819	2008	S. Korea	undisclosed	Conbulk Shipping - Greek	
KANWAY GALAXY	CV	24,386	1,613	1997	Japan	630	Undisclosed	

多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
HAE JUNG	GC	10,623		1996	S. Korea	330	S. Korean	cement
APOLLO TROTH	GC	10,255		2010	Japan	410	Chinese	
OCEAN SKY	GC/TWK	8,959		2010	Taiwan, PRC	365	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
GLIFA	TAK	109,229		2005	China	undisclosed	U. K	
OCEAN TAIPAN	TAK	108,936		2008	China	1,700	Undisclosed	
OCEAN CROWN	TAK	108,936		2007	China	1,530	Vietnamese	at auction
EMERALD SPIRIT	TAK	109,060		2009	China			
GARIBALDI SPIRIT	TAK	109,039		2009	China			
WHISTLER SPIRIT	TAK	109,011		2010	China			
BLACKCOMB SPIRIT	TAK	108,914		2010	China	12,900	Teekay Tankers - Bermuda	en bloc**, declaration of purchase option
TARBET SPIRIT	TAK	107,529		2009	Japan			
PEAK SPIRIT	TAK	104,621		2011	Japan			
MADISON	TAK	74,574		2010	S. Korea	1,850	Hayfin Capital Management - U.K	BWTS fitted
HERMITAGE BRIDGE	TAK	47,880		2003	S. Korea	780	U. A. E	
NAVIG8 CONSTELLATION	TAK	45,281		2013	S. Korea	1,880	Navig8 - U.K	



SUSANNE THERESA	TAK	3,464	2006	Turkey	260	Chinese	**BBB
SOFIE THERESA	TAK	3,418	2004	Turkey	350	Chinese	

◆ 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
CAVALIER	TAK	47,629	9,606	1995	Japan	565.00	
巴基斯坦							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
ELKA ARISTOTLE	TAK	94,143	17,843	2003	Croatia	555.00	
ELKA VASILIKI	TAK	94,143	17,843	2003	Croatia	555.00	
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
VIKA	BC	41,185	9,659	1998	Bulgaria	550.00	
SEVAN DRILLER	OTHER/DRILLING	40,000	28,522	2009		undisclosed	as is Indonesia
TAIHUA GLORY	TAK	11,535	3,258	1995	Japan	738.00	as is UAE, 750t solid stainless steel

◆ ALCO 防损通函

【在中国卸载大豆】

本文将讨论当装载受损大豆的船舶抵达中国港口或卸货产生延迟时应采取的步骤。尽管船长和船员在装货港和海上航行期间采取了一定措施，船上运输的大豆仍可能变质。其原因是复杂和多样的，可能是水分含量高，温度高，或因船期延误/承租人卸货指令的不明而造成的长时间储存。这些造成大豆变质的原因往往不属于船舶的责任，更何况拥堵和其他商业原因也是船舶无法控制的因素。

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
2021-05-21	643.000	786.150	5.908	82.834	912.040	64.452	1142.790	499.750	532.990
2021-05-20	644.640	784.910	5.901	83.015	909.700	64.241	1145.240	497.940	531.400
2021-05-19	642.550	785.330	5.900	82.746	911.670	64.189	1146.160	500.760	532.490
2021-05-18	643.570	782.330	5.894	82.867	910.430	64.137	1146.520	500.250	533.440
2021-05-17	643.070	781.080	5.879	82.788	906.610	64.204	1149.580	500.200	530.890

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	0.06113	1 周	0.06225	2 周	--	1 个月	0.0925
2 个月	0.12213	3 个月	0.15013	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.18425	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.264		

2021-05-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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