



全一海运市场周报

2021.07 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.07.05 - 07.09\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 航线运价总体平稳】

本周，中国出口集装箱运输市场需求维持高位，航线运价基本保持平稳。7月9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3932.35点，较上期上升0.7%。

欧洲航线：近期新冠疫情形势在欧洲总体平稳，部分疫情好转的国家生产生活持续恢复，各类物资需求保持增长。然而，由于德尔塔新冠病毒株在以英国为代表的个别欧洲国家出现并开始流行，防疫和生活必须品的需求增加。运输需求总体处于高位，个别港口由于疫情防控措施收紧而出现拥堵。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。7月9日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为6741美元/TEU。地中海航线，运输需求稳定，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数航次满载。7月9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6746美元/TEU。

北美航线：自新冠疫苗投入使用以来，疫情在美国总体得到一定控制，但近期随着传染性更强的德尔塔毒株的出现并开始流行，每日新增感染人数开始回升。经济活动和防疫需求使得目的地市场对各类物资的进口需求继续保持高位。新冠疫情导致的集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵等情况依旧困扰着运输市场，僵局暂时未获得实质性突破。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：目的地市场货量基本稳定，供需状况总体保持良好。本周，上海港船舶舱位利用率在95%左右，并有部分班次满载。部分航次订舱报价出现一定程度上调，即期市场订舱价格有所回升。7月9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3262美元/TEU。

澳新航线：市场货量保持稳定，运输需求总体维持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体接近满载水平。受此影响，即期市场订舱价格保持稳定向好。



的走势。7月9日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2838 美元/TEU。

南美航线：南美地区多个国家新冠疫情处于高发状态。受制于自身产能，当地对各类生活物资和医疗用品需求量较大，运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。7月9日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 9449 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。7月9日，中国出口至日本航线运价指数为 907.18 点。

(2) 远东干散货运输市场

【中小型船波动不大 综合指数先抑后扬】

本周国际干散货运输市场各船型有涨有跌，海岬型船先降后升，巴拿马型船和超灵便型船市场货盘不多，活跃度不高，但由于运力并不十分宽裕，租金高位小幅波动，远东干散货指数先抑后扬。7月8日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2140.77 点，运价指数为 1594.28 点，租金指数为 2960.52 点，较上周四分别下跌 1.1%、0.3%和 1.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先抑后扬。上半周，FFA 远期合约价格下跌，且巴西远程矿货盘偏少，市场整体氛围偏弱，太平洋市场运价延续下跌走势，澳大利亚至青岛航线运价从上周四 11.66 美元/吨下跌至本周二 10.72 美元/吨，跌幅 8.1%。下半周，FFA 远期合约价格止跌反弹，市场看涨氛围浓厚，太平洋市场运价止跌反弹。7月8日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31765 美元，较上周四下跌 4.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.864 美元/吨，较上周四上涨 1.7%。远程矿航线，上半周由于巴西市场铁矿石货盘有限，租家压价厉害。下半周虽然市场放出 8 月装期的较高成交，但即期市场价格变化不大。7月8日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 25.813 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场高位小幅波动。太平洋市场，尽管国内高温，但由于外贸煤炭价格居高不下，进口煤优势不明显，贸易商进口意愿不强，市场观望气氛浓厚，成交不多，不过由于市场可用运力仍偏紧，因此太平洋市场租金平稳波动。7月8日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31679 美元，较上周四下跌 0.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 30271 美元，较上周四上涨 0.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.875 美元/吨，较上周四上涨 0.5%。粮食市场，上周粮食航线运价快速上涨并创历史新高，吸引部分运力放至大西洋市场。本周粮食货盘尚可，但 FFA 远期合约价格有所回



落，租家降低报价，船货双方报价差距拉大，成交不多，粮食运价小幅波动。7月8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69.517美元/吨，较上周四上涨0.4%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线(6.6万吨货量)运价为85.200美元/吨，较上周四上涨2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场略有走软。本周东南亚市场煤炭、水泥熟料货盘偏少，即期市场缺乏货盘支撑，且 FFA 远期合约价格下跌，超灵便型船市场租金高位回调，由于船东挺价意愿较强，下跌幅度有限。7月8日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 27721 美元，较上周四微跌 0.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 30782 美元，较上周四微跌 0.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 25349 美元，较上周四微跌 0.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.575 美元/吨，与上周四微跌 0.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 21.106 美元/吨，与上周四持平。

(3) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价波动盘整】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月2日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存大幅增加，而汽油库存降幅大超预期。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 17.8%。在原油与汽油库存大幅下降的推动下，油价攀至新高，不过 OPEC+关于产油国联盟在 8 月份及随后几个月如何增加供应的问题上陷入僵局，阿拉伯联合酋长国为了提高该国的生产配额而阻止了协议的达成，使全球供应前景面临不确定性。总体来看，原油库存迅速下降，燃油需求达到创纪录水平都利好于油价，但非洲疫情加速蔓延，日本奥运会的召开对防疫限制措施升级，短期油价走势还在于 OPEC+产量谈判结果。本周油价再次突破新高后下滑，布伦特原油期货价格周四报 74.08 美元/桶，较 7 月 1 日下跌 2.42%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位震荡，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。7月8日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 526.59 点，较 7 月 1 日下跌 0.82%。本周市场依旧安静，货盘屈指可数，租家持续控制出货节奏，雪上加霜的是船燃价格上涨，令船东 TCE 惨不忍睹。目前 WS 点位已经没有下降空间，预计会随着燃料油价格小幅调整。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)平均水平再次下滑，西非航线日均 TCE(等价期租租金)同步下跌。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS31.77，较 7 月 1 日下跌 0.7%，CT1 的 5 日平均为 WS31.79，较 7 月 1 日下跌 2.1%，TCE 平均-0.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS33.63，下跌 0.9%，平均为 WS33.66，TCE 平均 0.03 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-0.2 万美元/天）。黑海到地中海航线运价维持在 WS60（TCE 约-0.6 万美元/天）。中国进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，7 月 23 至 25 日货盘，成交运价约为 WS52。一艘 13 万吨级船，苏丹至中国，7 月 23 至 24 日货盘，成交运价约为 WS58。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS78（TCE 约-0.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS94（TCE 约 0.4 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS93（TCE 约-0.5 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS61（TCE 约-0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS89（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS83（TCE 约 0.1 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS88（TCE 约-0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS79（TCE 约 0.01 万美元/天），7.5 万吨级船运价保持在 WS75（TCE 约 0.04 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS81 水平（TCE 约-0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS117（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

（4）中国船舶交易市场

【综合船指小幅微涨 国际油轮成交回升】

7 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1087.47 点，环比上涨 0.80%。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 765.52 点、630.12 点、1518.95 点、1102.85 点，环比分别涨跌+1.10%、+1.72%、-0.29%、+1.25%。

本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）周二收于 3179 点，环比持续下跌 6.99%，黑海市场粮食需求高涨，巴拿马型船市场涨至 2010 年以来最高水平，加之前期大量海岬型船空放至巴西，不少租家开始租用海岬型船装载仅 7-8 万吨货物。国际二手散货船成交价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1744 万美元、环比上涨 5.14%；57000DWT—2243 万美元、环比下跌 2.02%；75000DWT—2543 万美元、环比 2.53%；170000DWT—3131 万美元、环比上涨 1.68%。本期，国际二手散货船市场成交量持续小幅下跌，共计成交 29 艘（环比减少 6 艘），总运力 2320.86 万 DWT，



成交金额 50930 万美元，平均船龄 11.52 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 74.53 美元/桶，环比上涨 0.34%。石油市场正在趋紧，并将在今年剩余时间里继续减少库存。减产的主要原因是欧佩克+在未来几个月提供的供应低于预期的需求增长。国际二手油轮成交价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2206 万美元、环比上涨 1.43%；74000DWT—2748 万美元、环比下跌 0.04%；105000DWT—3263 万美元、环比上涨 0.01%；158000DWT—3930 万美元、环比下跌 0.03%；300000DWT—7159 万美元、环比上涨 3.44%。本期，二手油轮市场成交量小幅回升，共计成交 15 艘（环比增加 11 艘），总运力 263.83 万 DWT，成交金额 82940 万美元，平均船龄 7.53 年。

本周沿海散货市场，玉米市场利空聚集，供需双弱叠加外盘玉米大幅下挫，盘面偏弱运行。国内棉市价格大幅反弹运行，内外棉价共振运行的结果。基本面的来看，国内进口棉到港量大，抵消了国产棉库存下降的幅度。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—195.64 万人民币、环比下跌 5.13%；5000DWT—1477.92 万人民币、环比上涨 5.98%。本期，沿海散货船市场成交 15 艘（环比增加 12 艘），总运力 3.53 万 DWT，成交金额 6668.13 万人民币，平均船龄 8.59 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—48.53 万人民币，环比下跌 0.53%；1000DWT—125.41 万人民币，环比下跌 1.48%；2000DWT—255.39 万人民币，环比上涨 0.38%；3000DWT—379.02 万人民币，环比上涨 6.45%。本期，内河散货船市场成交量大幅跌落，共计成交 22 艘（环比减少 91 艘），总运力 4.61 万 DWT，成交金额 6201 万元人民币，平均船龄 8.66 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

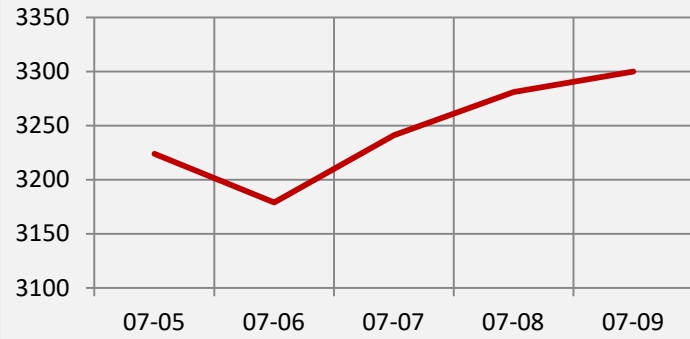
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7月5日		7月6日		7月7日		7月8日		7月9日	
BDI	3,224	-61	3,179	-45	3,241	+62	3,281	+40	3,300	+19
BCI	3,349	-161	3,293	-56	3,499	+206	3,649	+150	3,735	+86
BPI	4,241	-28	4,160	-81	4,150	-10	4,128	-22	4,101	-27

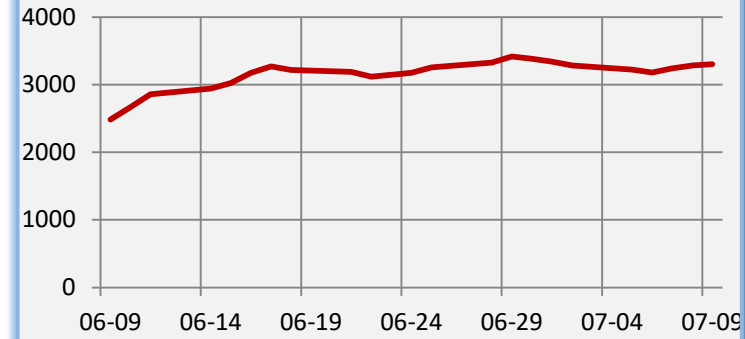


BSI	2,935	0	2,920	-15	2,909	-11	2,897	-12	2,891	-6
BHSI	1,561	+6	1,586	+25	1,618	+32	1,637	+19	1,651	+14

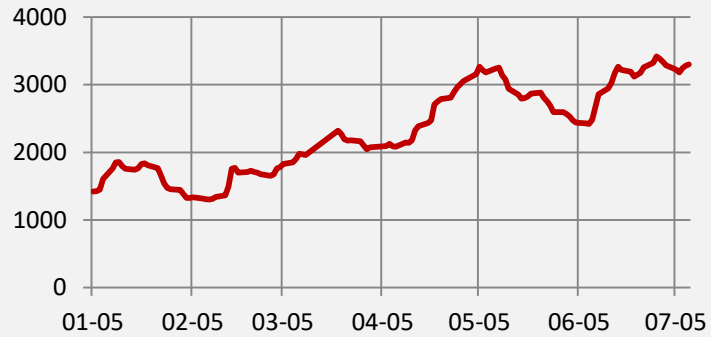
上周 BDI 指数走势



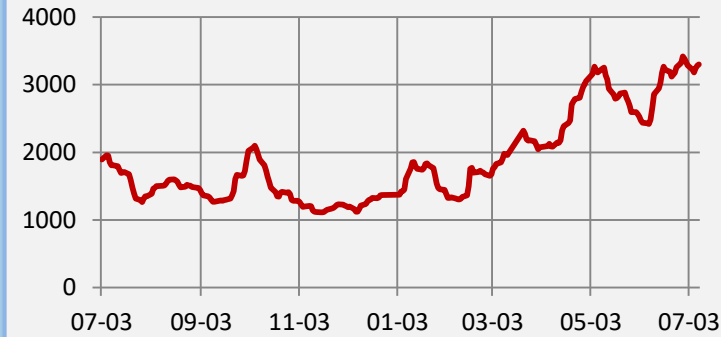
近一个月 BDI 指数走势



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	02/07/21	25/06/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	38,500	40,500	-2000	-4.9%
	一年	29,500	31,000	-1500	-4.8%
	三年	23,500	24,500	-1000	-4.1%
Pmax (76K)	半年	34,250	31,750	2500	7.9%
	一年	27,750	26,750	1000	3.7%
	三年	17,500	17,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	34,250	33,500	750	2.2%
	一年	25,000	23,500	1500	6.4%
	三年	15,500	15,000	500	3.3%
Hsize (30K)	半年	25,750	24,000	1750	7.3%
	一年	19,250	18,500	750	4.1%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期： 2021-07-06

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Maran Transporter' Maran relet 2010 179719 dwt dely Hansaport 18/20 Jul trip via Murmansk and Hadera redel Passero \$36,000 - Swissmarine

'BBG Beihai' 2019 81572 dwt dely CJK 11 Jul trip via EC Australia redel Japan \$35,000 - K-Line

'Sheng Wang Hai' 2009 57208 dwt dely CJK 10 Jul trip via Indonesia redel China \$26,000 - cnr



'Arizona' 2010 56969 dwt dely Cebu 10 Jul trip via SE Asia redel S China intention coal \$32,600 - cnr

'Yasa Sparrow' 2013 55431 dwt dely Haldia prompt trip redel China intention ore \$40,000 - Cosco

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱供应链中断：可能会影圣诞节货物供应】

project44 警告称，苏伊士运河和盐田国际集装箱码头 (YICT) 可能会恢复全面运营，但中国港口疫情防护措施工作可能会影响最远到圣诞节的货物运输。

正如 Seatrade Maritime News 本周早些时候报道的那样，YICT 称，它现在已经恢复了全面运营，每天在大约 20 个泊位处理大约 4 万 teu 的货物。然而，据 project44 的数据，此次中断的影响(其程度远远超过马士基对苏伊士运河造成的 Ever Given 阻塞)仍在华南各地的港口受到影响，且中断时间极长。

这位分析师表示：“数据表明，中国疫情防护工作造成的中断可能会延续到今年很长一段时间，对季节性运输的影响最远可达圣诞节。”

盐田集装箱平均滞留时间为 7 天，装货港出港时间为 12.9 天，卸货港入港货物平均滞留时间为 4.2 天。

Project44 指出，高滞留时间表明，该港口仍在努力解决前一个月堆积起来的大量积压。据报道，由于缺乏空间，工厂也暂停了生产，这预示着供应链将在未来数月延迟。

“虽然我们可以看到货物再次通过港口，但这一事件正在成为今年最具破坏性的事件之一，” project44 营销副总裁 Josh Brazil 说。

与此同时，在线运费基准平台 Xeneta 指出，中断的连锁反应远远超出了问题的最初根源。

Xeneta 首席执行官 Patrik Berglund 评论道：“当然，在一个互联的行业中，中断的涟漪效应无处不在。在欧洲，我们听说来自亚洲的船只被推迟了多达三



周，而一些航空公司现在连某些港口停靠都不停靠，这让发货人非常懊恼。

2M 联盟最近宣布，在接下来的七周内，其亚欧循环航线将不会在鹿特丹停留，而 The Alliance 也将紧随其后。与此同时，由于持续的拥堵，马士基和地中海航运将跳过汉堡的 AE7/Condor 航线，为期 4 周。”

来源：物流巴巴

【2021 年第二季度中国航运景气指数创历史新高】

7 月 5 日，上海国际航运研究中心发布 2021 年第二季度中国航运景气报告。报告显示，2021 年第二季度，中国航运景气指数达到 126.39 点，进入相对景气区间，景气指数再创发布以来历史新高；中国航运信心指数为 164.20 点，与上季度基本持平，维持在较强景气区间。

具体来看，2021 年第二季度，船舶运输企业景气指数为 132.70 点，较上季度上升 12.85 点，进入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为 168.66 点，较上季度下降 4.96 点，但依然维持在较强景气区间，企业家们信心充足，对未来前景持乐观态度。

干散货海运企业方面，2021 年第二季度，干散货运输企业景气指数为 133.85 点，较上季度大幅上升 20.05 点，进入较为景气区间；干散货运输企业信心指数为 189.16 点，较上季度上升 5.58 点，再度突破历史最高值，处于非常景气区间。

集装箱运输企业方面，2021 年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为 140.35 点，较上季度大幅上升 24.89 点，进入较为景气区间；企业信心指数为 168.31 点，较上季度下降 13.48 点，进入较强景气区间。

报告显示，2021 年第二季度，港口企业景气指数为 122.50 点，较上季度小幅上涨，从相对景气区间上升至较为景气区间，港口企业总体经营状况较好；港口企业信心指数为 157.50 点，较上季度小幅下跌，维持在较强景气区间。

2021 年第二季度，航运服务企业景气指数为 121.88 点，较上季度小幅上升 4.85 点，从相对景气区间上升至较为景气区间；航运服务企业信心指数为 164.95 点，较上季度上升 5.71 点，维持在较强景气区间。



展望未来，报告预测，2021 年第三季度中国航运景气指数预计为 121.00 点，较本季度下降 5.40 点，维持在较为景气区间；中国航运信心指数预计为 162.73 点，较本季度下降 1.46 点，依然维持在较强景气区间。所有企业景气指数及信心指数依然将维持在景气线以上，市场整体情况预计持续回暖。

来源：中国水运网

【Clarksons：今年创纪录，会有 8%的船舶易手！】

行业机构最新调查显示，今年将有多达 8%的全球船队易手，这对航运业来说是创纪录的一年。

近日，Clarksons 研究服务公司提供了一份航运业的半年报告，根据这份报告，跨行业克拉克海指数(cross-sector Clark SeaIndex)上半年平均每天 20717 美元，这是该指数自 2008 年以来表现最强劲六个月。

许多船东犹豫不决，因为担心成熟的绿色技术而不愿订购新船，这已引发今年迄今为止二手船吨位购买量持续创历史新高。

“今年迄今为止，全球船舶交易数量是以往的两倍多。”

前 6 个月，船舶交易超过 8500 万载重吨，比去年同期增长 131%，比去年下半年增长 31%，是长期趋势的两倍多。

Clarksons 预测，按照这种交易速度，到 2021 年年底，大约 8%的船队将改变所有权。其中，中国和希腊船东在某种程度上是今年迄今为止最积极的船舶买家。

鉴于市场泡沫，最乐观的船东纷纷涌入新船订单，Clarksons 通过对船厂的调查，发现船厂记录了自 2014 年以来最繁忙的 6 个月，超过了 2020 年全年的订单。

Clarksons 的分析还警告称，钢铁价格和货币走势可能会使船厂在下半年获得类似的订单变得更加困难。

来源：海事服务网



【运价一飞冲天！集运市场三季度将迎超级旺季，班轮公司利润超过过去 10 年总和】

由于运力短缺，上周又有一批新的船舶订单，包括 Seaspan、HMM 和 Wan Hai 都增加了造船订单量。然而，这一切都无助于解决集装箱运输供应链中迫在眉睫的危机。港口和内陆地区的拥堵正导致可用设备短缺，继续影响着陷入困境的集装箱供应链的发展。

地中海航运首席执行官 Søren Toft 在国际港口和港口协会大会上发表讲话时，呼吁港口和承运人加强合作，以解决这一问题。但他警告称，也需要更多的投资，并呼吁对基础设施投资采取“长期的战略眼光”。

继洛杉矶和长滩以及盐田的拥堵之后，被视为阻碍集装箱货物运输的港口成为主要瓶颈受到越来越多的关注。

CMA CGM 上周表示，由于港口拥堵和运营效率低下，计划将其在勒阿弗尔的南美航线暂停 3 个月。在此之前，The Alliance 也发表了类似的声明，称由于鹿特丹的严重拥堵迫使至鹿特丹港 7 个航次的挂靠。

欧美航线运价继续上涨

集运市场进入传统旺季，欧美航线运价一飞冲天，美东线运价首度突破 9000 美元/FEU 天价。

根据上海出口集装箱运价指数（SCFI）在 7 月 2 日公布的最新运价数据，上周 SCFI 综合指数继续上扬至 3095.14 点，较上期再增 119 点，涨幅 3.2%。上海出口集装箱运价指数持续突破历史新高。所有主要航线报价全面上扬，美东线运价更飙涨 310 美元达到 9254 美元/FEU，涨幅 3.46%；美西线运价同样大涨 228 美元至 4944 美元/FEU，涨幅 4.8%。集装箱设备短缺，港口持续拥堵，运力紧缺将在下半年进一步推涨运价。即使溢价服务也无法保证舱位。

欧洲线运价上涨 307 美元至 6786 美元/TEU，涨幅 4.7%，地中海航线运价继续上涨至 6655 美元/TEU，涨幅 2.1%，均为历史新高水平。

统计显示，自第二季度以来，SCFI 运价指数在 13 周时间里有 12 周呈现持续上涨趋势，目前的运价相比年初涨幅明显，二季度 SCFI 运价指数平均为 3240 点，显著高于一季度平均的 2782 点。特别是美东线，目前 9254 美元/FEU 的运价水平几乎是年初约 4700 美元/FEU 的两倍。



亚洲-北美（跨太平洋航线）：由于港口拥堵、需求激增、运力供不应求，而空箱回转压力增大，北美西岸/东岸舱位紧张，运价上涨。船公司已限接内陆点的货物；船期延误、运力失衡、内陆运输延误，加上美洲对进口的持续强劲需求、船公司宣布八月份的 GRI 上涨和征收港口拥堵费 PSS；在多重因素作用下，七月运价还将进一步上涨。

最近一周波罗的海航运交易所与 Freightos 推出的全球集装箱货运指数（Freightos Baltic Index）显示北欧运价指数为每 40 英尺 11359 美元上涨 3%、地中海运价指数为 11358 美元上涨 2%，而美国西海岸的 FBX 指数为 6745 美元、美国东海岸的 FBX 指数为 9956 美元。

亚洲-欧洲航线：由于 6 月积压的货物，市场需求仍然旺盛；码头遇拥堵情况继续恶化，船期延误预计长达 5-15 天；欧洲/地中海市场需求强劲，舱位依然非常紧张，运价将持续上涨。

第三季度将迎来超级旺季，运价一飞冲天

业内人士指出，今年以来缺船、缺箱、缺工、港口拥堵等问题层层叠加，随着 6 月欧美陆续解封开启爆买模式，第三季度市场进入传统旺季，需求远远超过运力供给，带动运价一飞冲天，预计本周 SCFI 运价指数就有望突破 4000 点大关，带动运价再探新天价。

随着 7、8 月全球主要船公司接连调涨运价，如果计入旺季附加费、燃料费、买舱费等额外费用，目前远东至美东线运价可达 1.5 万-1.8 万美元/FEU，美西线也已经突破 1 万美元/FEU，欧洲线运价约 1.5 万-2 万美元/FEU。

分析师表示，今年 3 月底自苏伊士运河塞船事件后，欧洲港口拥堵进一步加剧，盐田港及其附近港口因疫情原因一度关闭更是雪上加霜。虽然目前盐田港恢复正常运作，但短期内仍无法完全消化，而美国港口拥堵情况至今未好转，今年第三季度集运公司有望迎来超级旺季。

美国零售商协会预估，由于零售商库存仍处于近 20 年来的低点，增补库存的强劲需求将持续推升集运运价。

咨询公司 Hackett Associates 看好美国 2021 年集装箱进口量将达 2900 万 TEU 以上，比 2020 年大幅增长 14.5%。此举将有利于中国、日本、越南等亚洲生产国，美国从中国大陆进口量年增 51.5%，从亚洲其他地区进口增长 44.5%。



班轮公司今年将获利高达 1000 亿美元

德鲁里目前预测，集装箱航运业将在 2021 年实现创纪录的 800 亿美元利润，高于此前预测的 350 亿美元。如果运价在今年余下时间超过预期，德鲁里表示，1000 亿美元的年利润线并非不可能，这将是班轮历史最高纪录的三倍多。

这家英国咨询公司指出：“2021 年将是集装箱航运史上的首次，在港口和船舶系统遭受巨大运营中断的背景下，承运人利润将接近 1000 亿美元，平均运价上涨 50%。”

德鲁里预测，在第三季度旺季到年底，集装箱量将继续增长，并以大约 10% 的年增长率结束这一年，巩固了该行业创纪录的一年。

就 2022 年而言，德鲁里表示仍将有增长，但随着疫情相关限制的解除，预计消费者支出将转向服务业，增长可能只有其一半左右。对于 2022 年，德鲁里预计 EBIT 将下降三分之一以上，原因是运费走软和成本上升，由于许多承运人锁定昂贵的长期合同，成本可能在更长时间内保持在较高水平。

集装箱咨询公司 Vespucci Maritime 的首席执行官 Lars Jensen 研究了德鲁里提出的 1000 亿美元利润数字后认为，集装箱航运将在一年内弥补 20 年的损失。

中国与东欧陆路运输成本持续上涨

自去年 10 月以来，海运价格异常高涨，并没有下降的迹象。此外，集装箱延迟问题极为严重。许多港口都面临工人短缺的问题，集装箱的处理时间比平时更长。集装箱船每次进入港口可能会遇到 2-3 天的延误，这可能会增加多达 10-15 天的航程。

济宁一家专业从事生姜贸易出口公司经理介绍，“正常情况下，山东到莫斯科的行程应该只有 45 天左右，但由于装载效率低下导致行程减慢到 60 天。至于价格，以前在 3000 左右美元每个集装箱，现在每个集装箱高达 9000-10000 美元。”“现在到俄罗斯的陆路运输价格也在上涨。目前陆路运输的价格在每辆卡车 4000-5000 美元左右。去年 10 月海外运输价格开始上涨时，许多出口商转向陆路运输。”

写在最后



世界产业链对中国供应的依赖，贸易逆差增大；中国港口的集装箱持续紧缺，目的港运作效率低下，供应链无法正常运转。海运市场的态势将导致空运和铁路服务进一步紧张。

来源：香港航务周刊

【拆船价将突破 600 美元/轻吨】

印度次大陆的拆船厂继续以 500 美元/轻吨的价格回收老旧船舶，市场没有降温的迹象。

全球最大报废船舶现金买家 GMS 的最新报告显示，去年拆船价格翻了一番，达到创纪录水平，今年可能很快将突破 600 美元的大关。

自 2008 年以来，市场还从未出现过如此稳定的拆船价格水平。值得关注的是，这种趋势可以持续多久。许多分析师预测，这个“超级周期”可能持续到年底前，对船东和报废船舶现金买家来说，届时市场可能会有很大的波动。

GMS 表示，目前拆船厂的工作重点仍在油轮和海工船上，因为干散货船和集装箱船正处于牛市。但业内人士认为，环保监管将对所有老旧船带来较大影响，形势可能会发生变化。

从目前来看，印度拆船厂的业务量仍低于巴基斯坦和孟加拉国。但需要注意的是，为防止 Delta 新冠肺炎变体的蔓延，孟加拉国再次经历封锁，相关经济活动停滞。

巴基斯坦目前是行业的“领头羊”，集装箱船拆解价格已达 580 美元/轻吨，油轮为 570 美元/轻吨，散货船为 560 美元/轻吨。孟加拉国的回收价格普遍低 10 美元，而印度的价格比孟加拉国还低 20 美元。

另一拆船大国土耳其的报价较为稳定，三种船型的平均拆解价格分别为 300 美元/轻吨、290 美元/轻吨和 280 美元/轻吨。

来源：Seatrade



【订单创 7 年新高！新造船市场会持续“亢奋”吗？】

250 亿美元的集装箱船“订单潮”推动上半年全球新船订单量创下 7 年新高，但这一轮史无前例的“订单潮”似乎正在放缓，快速上涨的船价和越来越少的船坞已经市场从“亢奋”进入“冷静”。而对于大部分订单不足的船厂来说，关注未来市场上的船型需求可能才是更重要的事情。

新船订单量创 7 年新高，集装箱船撑起“半边天”

据克拉克森数据统计，今年上半年新船订单量达到了 2380 万 CGT 共计 520 亿美元，创下 2014 年以来的最高水平，已经超过了 2020 年全年的 2190 万 CGT 共 475 亿美元。不过，目前的手持订单量占现有船队运力的比例仅为 8%，仍然接近历史低点。

推动新船订单上涨的主要原因在于航运市场整体改善，尤其是集装箱船市场。上半年，克拉克森海运指数（ClarkSea Index）平均达到 21717 美元，是 2008 年以来最高的半年期数据水平。

在上半年的新船订单中，集装箱船就占据了一半以上的份额，总计 1270 万 CGT、250 亿美元。相比之下，油船和散货船订单仅为 350 万 CGT、250 万 CGT。造船厂也表示，目前集装箱船询价仍在继续，主要集中在新巴拿马型和中小型船领域，但油船询价非常有限，因为目前油船市场持续疲软、前景充满不确定性。

虽然上半年表现喜人，船舶经纪公司却普遍认为，今年下半年新船订单量将趋于平缓。其中一个原因在于船板价格上涨导致船厂相应地提高了新造船价格，另一方面中韩主要船厂到 2023 年的交付档期基本上已经排满，设备商也已经达到最大产能。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）似乎也不看好今年全年的订单水平。BIMCO 在其最新的分析预测中指出，虽然今年集装箱船新船订单量处于 14 年来高位，但全球船厂仍面临着订单不足的压力，基于当前市场订单增长步伐，估计 2021 年总体新船订单量将是过去 12 年来第三低的水平。

未来 5 年船队增速将放慢，LNG 船船队增长最快

BIMCO 更进一步预测，未来 5 年全球船队增长速度将放缓，其中 LNG 船船队增幅最大，但集装箱船领域可能难以长期维持目前的高增长。



BIMCO 指出，2021 年初全球贸易商船船队拥有 74505 艘船，覆盖 11 个主要船型领域。BIMCO 模拟了三种船队增长情景，在基准情景中预计到 2025 年船队总数将达到 79282 艘，增幅 6.4%，低于过去五年的 7.4% 增幅。从 2021 年起，预测全球船队复合年增长率（CAGR）为 1.25%，低于过去五年的 1.44%。

与此同时，BIMCO 还提供了一个高增长情景和一个低增长情景，以考虑不同程度的不确定性对未来市场船舶数量的影响。

其中，低增长情景预测未来五年全球船队复合年增长率为 0.75%，平均每年新增 567 艘船，远低于基准情景的 955 艘。而在高增长情景中，BIMCO 预测未来五年复合年增长率将达到 1.75%，到 2025 年船队总数将突破 80000 艘。

按照 BIMCO 的预测，未来五年在 11 个主要船型领域中，船队增长率最高的可能是 LNG 船。目前，全球 LNG 船船队数量共计 593 艘，其中 85% 的船舶运力在 10 万-20 万立方米之间。BIMCO 预计，在基准情景下，LNG 船船队的年复合增长率将达 6.7%，到 2025 年底最终船队数量增至 819 艘。在低增长情景下，船队总数最终可能达到 799 艘，而在高增长情景下船队总数将达到 839 艘。

另外，邮轮船队也将在未来五年大幅增长。虽然按数量计算邮轮是全球商船船队中第二小的船型领域，截止 2020 年底总计 621 艘，但 BIMCO 预计未来 5 年在基准情景下邮轮船队复合年增长率将达 4.2%，到 2025 年船队数量增至 763 艘。

而在原油船领域，尽管这一市场在疫情期间持续疲软，但 BIMCO 指出，今年原油船订单量已经超过了 40 艘。根据此前 IHS Markit 的数据，原油船船队数量共计 2976 艘，其中 34% 的船舶运力在 8 万-12 万载重吨之间。BIMCO 预计到 2025 年底原油船船队复合年增长率将达 2.8%，其中 VLCC 是主要的增长推动力。

集装箱船是目前船队增长最快的领域。BIMCO 的数据显示，今年至今集装箱船新船订单量已达 229 艘总计 220TEU，而交付量总计 393566TEU，目前手持订单达 435 万 TEU，几乎是 8 个月前跌至低谷时仅 195 万 TEU 的两倍多。激增的利润和超高的货运需求推动了集装箱船订单增长，但 BIMCO 认为集装箱船不太可能保持当前这样的增长速度。

BIMCO 还指出，船队增长将直接影响到海员和行业，海员在疫情期间承受了巨大压力，未来对海员的预期需求将受到世界船队增长预测的影响。

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	450~452	580~582	645~650		Softer.
Tokyo Bay	446~448	565~570	845~850	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	452~454	546~548	650~655	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	428~433	538~548	585~590	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	489.00	572.00	653.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	550~555	660~665		Softer.
Rotterdam	405~407	535~540	595~600		Softer.
Malta	S. E.	535~540	615~620		Softer.
Istanbul	S. E.	555~560	640~645	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	585~590	730~735		Steady.

截止日期: 2021-07-08

◆ 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	02/07/21	25/06/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,850	5,850	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,300	3,300	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,050	3,050	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,650	2,650	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	02/07/21	25/06/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,850	9,750	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,600	6,500	100	1.5%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	5,200	5,100	100	2.0%
MR	52,000	3,650	3,650	0	0.0%

截止日期: 2021-07-06

(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	49,900	GSI, China	2023	Proman Shipping - Swiss based	Undisclosed	methanol dual fuelled
2	Bulker	82,000	Chengxi, China	2022-2023	Aston - Russian	3,150	
2	Bulker	70,000	Chengxi, China	2023-2024	BoCom FL - Chinese	Undisclosed	woodchip
6	Bulker	64,000				Undisclosed	carriers
3	LNG	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	undisclosed	Celsius Shipping - Danish	19,300	
1	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2023	H-Line - South Korean	19,000	
1	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2024	CSSC - Chinese	Undisclosed	option declared
3	container	3,300 teu	Yangzijiang, China	2023-2024	Ningbo Ocean - Chinese	Undisclosed	
3	Container	1,400 teu	Penglai Jinglu, China			Undisclosed	
2	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Euroseas - Greek	3,800	eco-design fuel-efficient
1	Container	2,100 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Maersk - Danish	Undisclosed	methanol dual fuelled
2+2	Container	1,900 teu	Yangfan Group, China	2023	Shanghai Jin Jiang Shipping - Chinese	Undisclosed	



◆ 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
MANGAS	BC	173,918		2011	China	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
LEADERSHIP	BC	171,199		2001	Japan	1,250	Chinese	SS/DD 10/2021
DOUBLE PROVIDENCE	BC	95,720		2012	Japan	2,130	Greek	BWTS on order
FEYHA	BC	80,370		2010	S. Korea	1,850	NGM - Greek	
SEA EXPRESS	BC	79,252		2012	China	1,880	Greek	BWTS fitted
QC MATILDE	BC	76,015		2002	Japan	1,100	Undisclosed	
NAVIGARE BELLUS	BC	63,310		2017	China	2,475	U. S. A	en bloc each, BWTS,
NAVIGARE BEATUS	BC	63,310		2017	China	2,475	U. S. A	CO2, A60 & AHL fitted
NAVIGARE BONITAS	BC	63,166		2014	China	2,200	U. S. A	
KMARIN ULSAN	BC	63,151		2014	China	2,100	Chinese	BWTS fitted, delivery Jan 2022
BELISLAND	BC	61,252		2016	Japan	undisclosed	Norwegian	
BULK COSTA RICA	BC	58,758		2012	China	1,860	Greek	BWTS fitted
BULK ECUADOR	BC	59,737		2011	Philippines			
BULK CURACAO	BC	59,737		2011	Philippines	6,000	Greek	en bloc, BWTS fitted
BULK PATAGONIA	BC	58,723		2012	Japan			
BULK URUGUAY	BC	57,937		2011	Philippines	1,850	Greek	BWTS fitted
VIET THUAN 56-01	BC	57,334		2009	S. Korea	1,420	Undisclosed	BWTS fitted, Tier I compliant
CENTENARIO FORZA	BC	56,129		2012	Japan	1,850	Undisclosed	
SIKANIA	BC	53,553		2001	Japan	980	Chinese	
NTERLINK EQUITY	BC	37,071		2013	China	1,475	Greek	
CIELO DI CAPALBIO	BC	36,699		2012	S. Korea	1,600	Greek	Tier II, Eco M/E
MING YUAN	BC	33,002		2010	China	1,100	Greek	delivery prompt
BAKU	BC	18,963		2001	Turkey	1,400	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
MEXICO	CV	66,686	4,839	2002	S. Korea	5,050	MSC - Swiss	delivery Apr 2022 basis SS/DD passed & BWTS fitted
RHL CONSCIENTIA	CV	58,197	4,660	2012	China	undisclosed	Hapag Lloyd - German	en bloc*
RHL CONCORDI	CV	58,189	4,620	2012	China			



ZARNATA EXPRESS	CV	50,525	4,250	2007	China	undisclosed	Mount Street - U.K	
BALTHASAR SCHULTE	CV	49,856	4,249	2012	China	undisclosed	A.P. Moller - Danish	
NASIA	CV	39,275	2,824	2005	S. Korea	3,600	MSC - Swiss	BWTS fitted
SEOUL TRADER	CV	34,528	2,664	2009	S. Korea	1,935	MSC - Swiss	BWTS fitted
VIRGINIA TRADER	CV	34,347	2,490	2006	Germany	undisclosed	Mount Street - U.K	
NORDATLANTIC	CV	33,853	2,478	2003	Germany	2,100	MSC - Swiss	
SAN PASLEY	CV	28,202	1,819	2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
MCC KYOTO	CV	22,314	1,713	2008	Taiwan, PRC	2,150	CMA CGM - France	
ILIOS	CV	13,639	1,118	2006	China	undisclosed	MSC - Swiss	

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
OLZA	GC/SDK	17,107		2012	China	700	German	

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
PHOENIX M	TAK	307,151		1999	S. Korea	undisclosed	Nathalin Shipping - Thai	
NEW CENTURY	TAK	299,031		2004	Japan	3,060	Undisclosed	
HHIC-PHIL 169	TAK	114,000		2019	Philippines	11,000	U. S. A	en bloc***
HHIC-PHIL 170	TAK	114,000		2019	Philippines			
OCEAN PEGASUS	TAK	108,926		2009	China	undisclosed	Undisclosed	at auction
MAERSK MARMARA	TAK	51,182		2006	S. Korea			
MAERSK MEDITERRANEAN	TAK	46,616		2007	S. Korea	2,050	Undisclosed	en bloc**
NAVIG8 TANZANITE	TAK	49,478		2016	S. Korea	3,070	Undisclosed	SS/DD 11/2021
NEW BREEZE	TAK	48,064		2010	Japan	1,550	Greek	BWTS fitted
AGENA	TAK	37,577		2011	S. Korea	1,575	Undisclosed	
CHEMROUTE BRILLIANT	TAK	25,594		2009	Japan	1,650	German	

◆ 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
KARUNIA	BC	69,235	8,543	1993	Japan	585.50	Vessel reported to have a large quantity of bunkers included



JETSTAR	TAK	9,507	2,621	1994	S. Korea	575.00
---------	-----	-------	-------	------	----------	--------

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
SIMBA	TAK	44,677	10,845	1996	Brazil	565.00	

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
K PHOENIX	BC	148,681	17,723	1996	S. Korea	552.00	as is S. Korea, incl 180t bunker
RUBICON VANTAGE	OTHER/FPSO	80,745	19,697	1987	China	undisclosed	as is Thailand
SEA LION	TAK	318,778	44,131	2003	S. Korea	560.00	as is Batam

◆ALCO 防损通函

【圭亚那铝土矿液化风险】

一艘船舶在圭亚那 Linden 港口装载了“水泥用铝土矿”货物，抵达美国卸货港后，部分货物呈现细颗粒状，有明显的高含水量迹象。

Gard 的一家会员最近在圭亚那遭受的货损案件就涉及到铝矾土。该货物在托运人的申报单中被申报为 C 类货。当船抵达美国的港口卸货时，其中一个货舱出现严重液化。

【海地总统遇刺身亡后国境关闭】

海地总统莫伊兹 Jovenel Moise 在昨日 7 月 7 日於住所遇刺身亡，所有海地的港口作业都已停止。

当地通代 E&M Multiprime 告知，海地现在实质上已经关闭国境。所有港口和航空港已经关闭，人们也留在家里。

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
2021-07-09	647.550	766.820	5.897	83.360	892.800	64.567	1152.460	481.150	516.580
2021-07-08	647.050	763.230	5.850	83.293	892.990	64.339	1153.620	484.260	518.460
2021-07-07	647.620	765.380	5.852	83.376	893.530	64.182	1149.750	485.250	519.700
2021-07-06	646.130	766.570	5.825	83.178	895.190	64.329	1136.570	487.330	523.680
2021-07-05	646.950	767.160	5.821	83.297	894.820	64.302	1130.950	486.470	524.740

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	0.0861	1 周	0.0914	2 周	--	1 个月	0.1004
2 个月	0.1144	3 个月	0.119	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	--	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	--		

2021-07-08

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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