



全一海运市场周报

2021.07 - 第3期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.07.12 - 07.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 远洋航线行情向好】

受德尔塔新冠病毒变异毒株的影响，多数地区疫情出现反弹，未来疫情防控面临较大挑战。本周，中国出口集装箱运输市场运输需求依旧保持高位，综合指数走势良好。7月16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4054.42点。

欧洲航线：受欧洲杯影响，多个地区疫情出现反弹，对防疫和生活必需品的需求增加。运输需求保持高位，短期内供求关系仍旧较为紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，市场行情走势良好。7月16日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为7023美元/TEU。地中海航线，运输需求维持高位，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，供求关系良好，运价保持高位。7月16日，上海港出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为6893美元/TEU。

北美航线：由于疫苗接种意愿和速率的降低，每日新增确诊人数快速反弹。经济活动的持续活跃和防疫需求的增加使得目的地市场对各类物资的进口需求保持高位。然而，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未获得有效缓解。本周，上海港美西、美东航线的平均舱位利用率基本保持满载水平，北美航线运价走势良好。

波斯湾航线：运输需求继续回暖，供求关系略显紧张。上海港船舶平均舱位利用率维持高位，即期市场订舱价格走势向好。7月16日，上海港出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为3373美元/TEU。

澳新航线：德尔塔新冠病毒变异毒株的侵袭导致当地疫情有所反弹，运输需求保持高位，供需基本面稳固，即期市场订舱价格走势向好。7月16日，上海港出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为3002美元/TEU。



南美航线：受德尔塔新冠病毒变异毒株影响，南美多个国家疫情持续严峻，对医疗物资及部分生活必需品的需求继续保持高位。上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场运价总体平稳。7月16日，上海港出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为9383美元/TEU。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价保持稳定。7月16日，中国出口至日本航线运价指数为911.65点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【高温天气来袭 综指止跌回升】

沿海地区陆续“出梅”“入伏”，受此影响，终端需求增加，下游补库热情逐渐显现，沿海散货运输市场运价止跌回升。7月16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1157.63点，较上周上涨1.0%。

煤炭市场：市场需求方面：“入伏”后，高温天气来袭，也正式迎来了迎峰度夏用煤高峰期，民用电需求快速增长。受制于煤价较高，下游电厂今年普遍采用低库存策略，以长协采购为主，进口煤补充，大幅度补库意愿不强，可用天数处于历史低位。而随着夏季降雨增多，水电替代效应增加，补充部分电力供应。煤炭价格方面：因降雨影响，露天煤矿作业受限，加之内蒙产地本月煤管票基本用尽，整体来看，主产地煤炭增量有限。货源收紧背景下，再次掀起一波涨价浪潮，发运到港成本倒挂，发运积极性较差。虽然煤价具有较强的上涨动能，但在政策“稳价”的背景下，价格走势短期维稳。运价走势方面：北方港口库存继续下跌至2000万吨以下，加上北方暴雨不断，锚地船舶压港现象较为常见，煤炭发运受限。电厂方面，随着高温天气持续，至周末，长协拉运已无法完全满足电厂需求，小批量市场补库需求增加，快船需求增加，沿海煤炭运输市场运价翘尾。

7月16日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1165.84点，较上周上涨2.1%。7月16日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收852.81点，较上周五上涨0.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为35.2元/吨，较上周五上涨0.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为46.1元/吨，较上周五下跌0.7元/吨。

金属矿石市场：近期，多地发布钢铁下半年限产政策，叠加原材料价格见顶回落，钢价触底后出现明显反弹。目前部分品种利润已超过1000元/吨以上，钢厂利润大概率继续扩大。从需求端来看，7月中下旬长江中下游地区陆续“出梅”，终端需求有所增强。本周沿海金属矿石市场成交平稳，运价先抑后扬，



整体较上周小幅下跌。7月16日，沿海金属矿石货种运价指数报收1132.46点，较上周下跌0.1%。

粮食市场：目前东北产区上量较大，现货压力下价格走弱，内贸玉米需求偏弱，供需双弱下，抑制了贸易商的挺价心态。南北港口玉米库存处于往年偏低位置。政策性稻谷小麦替代玉米数量增加，且小麦与玉米的价差维持低位，替代优势依然明显。粮食运输市场不温不火，运输价格小幅波动。7月16日，沿海粮食货种运价指数报1370.90点，较上周下跌1.6%。

成品油市场：由于前期国际油价涨幅明显，7月12日国内成品油零售价兑现“三连涨”，不过，由于零售价上调幅度较小，对市场支撑力度有限。运输方面，7月国内高温多雨天气频繁，户外用油企业开工受限，成品油需求受到打压，业界补货意愿偏低。主营炼厂及山东地炼开工率呈现下滑趋势，上下游压港现象比较严重，成品油运输市场运价下跌。7月16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1059.39点，较上周下跌1.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【总体需求相对疲软 综合指数持续回落】

本周国际干散货运输市场需求相对疲软，货主议价能力提升，各船型租金及运价均有不同程度下跌，远东干散货指数持续回落。7月15日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1994.64点，运价指数为1519.07点，租金指数为2707.98点，较上周四分别下跌6.8%、4.7%和8.5%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场快速下跌，远程矿航线运价先升后降。太平洋市场，运输需求表现总体一般，即期市场可用运力相对较多，运价承压，同时FFA下跌致运价进一步回落。7月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26532美元，较上周四下跌16.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.527美元/吨，较上周四下跌11.3%。远程矿航线，周初，货主在市场积极拿船，市场氛围保持良好，运价延续上周末上涨走势。下半周，虽然货盘相对稳固，但市场信心不足，运价逐步回落。7月15日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.045美元/吨，较上周四下跌3.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船行情普遍回落。太平洋市场，除印尼航线货盘尚可外，其余航线新增货盘不多，运力较为充足，此外，周内FFA连续下跌，进一步弱化市场信心，太平洋市场租金逐步下跌。7月15日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为29929美元，较上周四下跌5.5%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为28350美元，较上周四下跌6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为13.365美元/吨，较上周四下跌3.7%。粮食市场，新增粮食货



盘有所减少，而受此前运费上涨吸引，空放运力却有所增长，此消彼长之下，市场供需格局失衡，粮食运价自高位回落。7月15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67.617美元/吨，较上周四下跌2.7%；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83.142美元/吨，较上周四下跌2.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续呈小幅下跌走势。本周东南亚市场钢材、煤炭、水泥熟料货盘表现一般，市场仍在消化即期运力中，超灵便型船市场租金继续回调。7月15日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26042 美元，较上周四下跌 3.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29436 美元，较上周四下跌 4.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24200 美元，较上周四下跌 4.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.083 美元/吨，较上周四下跌 3.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.472 美元/吨，较上周四下跌 3.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌企稳 成品油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月9日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存及汽油库存增幅超预期。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期增加14.1%。尽管原油库存大幅减少，但精炼油库存增至4月末以来的最高水平，且已经连续两周持续增加，炼油商增加产量导致供过于求，给油价带来压力。总体来看，沙特和阿联酋就OPEC+政策仍未达成妥协，东京奥运会相关人员新冠病毒检测呈阳性以及印尼自新冠疫情暴发以来最大单日增幅，均打压油市。然而OPEC+周四在其月度报告中对2022年的全球经济增长依旧抱有坚定的预期，特别指出中国和印度的石油需求将超过大流行前的水平。本周油价小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报73.27美元/桶，较7月8日下跌1.09%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位盘整，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价不断下探。中国进口VLCC运输市场运价止跌企稳。7月15日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报533.17点，较7月8日上涨1.25%。本周市场大部分7月末装期的货基本做完，船位依然充足，市场基本面无好转迹象，租家还是通过私下拿船控制市场，尽管WS点位有微幅上涨的迹象，但主要还是因为昂贵的燃料油价格导致TCE过低而进行的调整。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均TCE(等价期租租金)小幅下滑，西非航线日均TCE(等价期租租金)略有回升。周四，中东湾拉斯努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS31.60，较7月8日下跌0.5%，CT1的5日平均为WS31.65，较7月8日下跌0.4%，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WS34.78，上涨3.4%，平均为WS34.21，TCE平均0.1万美元/天。



苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS52（TCE 约-0.1 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至葡萄牙，7 月 28 日货盘，成交运价约为 WS52.5。黑海到地中海航线运价维持在 WS60（TCE 约-0.7 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，科威特至印度锡卡，7 月 30 日货盘，成交运价约为 WS60。

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，综合水平不断下探。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS85（TCE 约-0.2 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS88（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价稳定在 WS93（TCE 约-0.6 万美元/天）。波罗的海短程运价维持在 WS61（TCE 约-0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价保持在 WS89（TCE 约-0.03 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS81（TCE 约 0.03 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线小幅下跌，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价保持在 WS88（TCE 约-0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS90（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS88（TCE 约 0.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS80 水平（TCE 约-0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅下跌至 WS114（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指小幅微涨 内河船市成交回升】

7 月 14 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1091.33 点，环比上涨 0.35%。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 774.64 点、631.56 点、1524.65 点、1099.41 点，环比分别涨跌+1.19%、+0.23%、+0.38%、-0.31%。

本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）周二收于 3228 点，环比持续上涨 1.52%。运输谷物和煤炭的中型干散货船的现货租金进一步走高。即使在高科技领域的中美对立激化的背景下，对于成为家畜饲料的美国产玉米，中国的需求仍然旺盛，运输需求坚挺。6 月以后上涨加速，大幅超过春季创出的 10 年来新高。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1716 万美元、环比下跌 1.58%；57000DWT—2280 万美元、环比上涨 1.64%；75000DWT—2529 万美元、环比下跌 0.55%；170000DWT—3182 万美元、环比上涨 1.64%。本期，国际二手散货船市场成交量小幅回升，



共计成交 40 艘（环比增加 11 艘），总运力 256.57 万 DWT，成交金额 73395 万美元，平均船龄 9.73 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 76.49 美元/桶，环比上涨 2.63%。由于主要产油国在向全球额外供应多少原油的问题上存在分歧，市场供应短期内应该会收紧。市场近期总体走强，因需求反弹，石油输出国组织及其盟友组成的 OPEC+ 联盟减少数百万桶石油供应。预计 OPEC+ 将增加供应，但产油国没有在磋商中达成协议。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—2260 万美元、环比上涨 2.45%；74000DWT—2745 万美元、环比下跌 0.12%；105000DWT—3333 万美元、环比上涨 2.14%；158000DWT—3927 万美元、环比下跌 0.08%；300000DWT—7231 万美元、环比上涨 1.00%。本期，二手油轮市场成交量小幅下跌，共计成交 13 艘（环比减少 2 艘），总运力 135.59 万 DWT，成交金额 34230 万美元，平均船龄 10.00 年。

本周沿海散货市场，非洲猪瘟对本轮猪周期的影响非常大，猪价先是在过去两年创下历史高位，最近一年又出现大幅下跌，从 20 元/斤的出栏价格，前段时间最低跌到 6 元/斤附近，现在又回到了 7-8 元左右，目前整个养猪行业都进入了一个困难时期。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—194.75 万人民币、环比下跌 0.46%；5000DWT—1497.72 万人民币、环比上涨 1.34%。本期，沿海散货船市场成交 2 艘（环比减少 13 艘），总运力 0.90 万 DWT，成交金额 3128 万人民币，平均船龄 7.62 年。

近期，二手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—48.27 万人民币，环比下跌 0.54%；1000DWT—122.67 万人民币，环比下跌 2.18%；2000DWT—252.10 万人民币，环比下跌 1.29%；3000DWT—389.41 万人民币，环比上涨 2.74%。本期，内河散货船市场成交量大幅上涨，共计成交 61 艘（环比增加 39 艘），总运力 14.39 万 DWT，成交金额 21489.25 万元人民币，平均船龄 6.23 年。

来源：上海航运交易所

2. [国际干散货海运指数回顾](#)

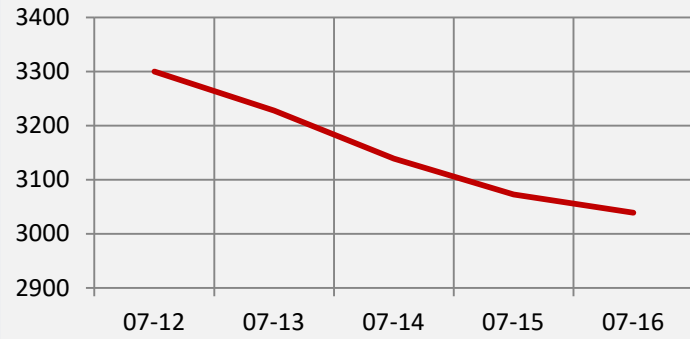
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	7 月 12 日		7 月 13 日		7 月 14 日		7 月 15 日		7 月 16 日	
BDI	3,300	0	3,228	-72	3,139	-89	3,073	-66	3,039	-34
BCI	3,770	+35	3,650	-120	3,512	-138	3,460	-52	3,442	-18
BPI	4,070	-31	3,970	-100	3,848	-122	3,708	-140	3,635	-73

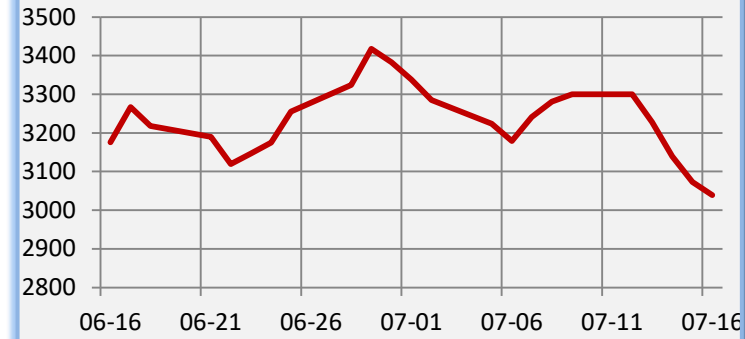


BSI	2,882	-9	2,865	-17	2,833	-32	2,799	-34	2,775	-24
BHSI	1,652	+1	1,660	+8	1,660	0	1,662	+2	1,669	+7

上周 BDI 指数走势



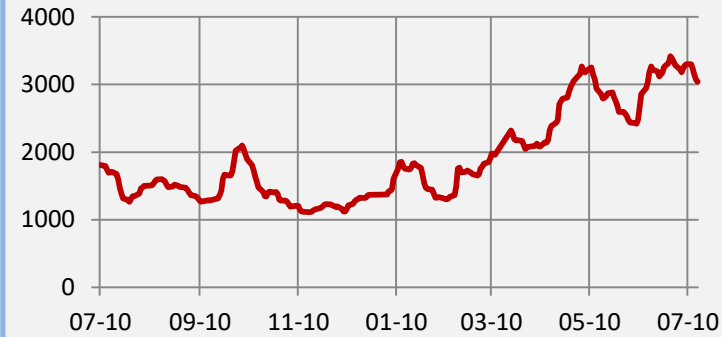
近一个月 BDI 指数走势



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	09/07/21	02/07/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	40,000	38,500	1500	3.9%
	一年	29,750	29,500	250	0.8%
	三年	23,500	23,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	34,000	34,250	-250	-0.7%
	一年	28,250	27,750	500	1.8%
	三年	17,750	17,500	250	1.4%
Smax (55K)	半年	36,250	34,250	2000	5.8%
	一年	25,250	25,000	250	1.0%
	三年	16,250	15,500	750	4.8%
Hsize (30K)	半年	26,250	25,750	500	1.9%
	一年	19,750	19,250	500	2.6%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-07-13

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Navios Star' 2021 81994 dwt dely PMO 26 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$37,250 - Comerge

'BBG Guigang' 2020 81566 dwt dely aps US east coast 2/8 Aug trip redel Skaw-Gibraltar \$40,000 + \$450,000 - Cargill

'Iolcos Fighter' 2014 76102 dwt dely aps Recalada 24 Jul trip redel full Mediterranean \$44,000 - Amaggi



'Guo Yuan 18 ' 2011 75891 dwt dely Chaozhou 21 Jul trip via Indonesia redel South China \$29,000 - cnr

'Huayang Pioneer' 2012 75812 dwt dely Port Kelang 16 Jul trip via Black sea redel Singapore-Japan \$31,000 - Cargill

'Cape Town Eagle' 2015 63707 dwt dely Jakarta prompt trip via Indonesia redel S Vietnam \$34,000 - cnr

'Vosco Sunrise' 2007 55526 dwt dely CJK 16/19 Jul trip via CIS Pacific redel Japan intention coal \$24,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【国际油价回升，FPSO 市场持续回暖】

2021 年 6 月以来，国际油价持续位于 70 美元/桶以上，在国际原油需求复苏、美国页岩油产量增速放缓等利好因素刺激之下，国际油价涨势喜人，年初以来，布伦特原油期货价格已经上涨了 42% 左右，一度涨至 77 美元/桶，创三年新高。油价的复苏激活了油气公司的投资动力，作为海洋石油生产主力装备的 FPSO（浮式生产储卸油船）订造需求持续回暖。据统计，2021 年上半年，全球共有 6 艘 FPSO 订单落地，已经超过 2020 年全年成交量。

与其他类型的海工装备不同，FPSO 需求指向性较为明确，大多根据特定的油气项目定制化开发，并且具有开发成本低、投产时间短等明显的优势，油价回暖时往往率先复苏。克拉克森数据显示，今年仍有 12 个潜在 FPSO 项目有望做出最终投资决定。随着国际油价的企稳，客户询价正在增多，更多新项目有望逐步落地，FPSO 订单成交将持续回暖。

来源:中国船舶经研中心

【美国别瞎捣乱！WSC 警告：拜登政府干预运价只会让航运市场更糟】

针对美国总统拜登拟通过行政命令干预集运市场的举动，世界航运理事会（WSC）警告称，行政命令只会使情况更加糟糕。



WSC 近日指出，集装箱航运公司已经竭尽全力来应对极端物流，但遗憾的是疫情阻碍了船舶靠港和卸载货物。在 WSC 看来，集运行业的竞争仍然非常激烈。根据 WSC 的最新报告，新的集运公司已经进入市场，上半年船舶订单量超过了 2019 年和 2020 年的总和。

据悉，美国总统拜登上周四(9 日)签署一份广泛性的行政命令，总共 72 项措施与建议，涵盖各行各业，目标是减少企业并购与反垄断行为，预料将受惠美国消费者、农工民与中小企业，但其中针对航运运价飞涨，拜登政府也打算插手，针对航运市场进行监管，据传欧盟也打算加入拜登行列。

为此，WSC 总裁兼首席执行官 John Butle 表示，目前不存在需要解决的市场集中度问题，基于不正确的经济假设对集运公司采取惩罚性措施，根本无法解决港口拥堵问题。只有恢复正常后需求并克服疫情相关的运营挑战，才能解决供应链中的瓶颈问题。

全球最大集运公司马士基表示，疫情带来了一场“完美风暴”，导致许多因素的相互作用超出了任何一个利益相关者的控制范围。名列第五的德国集运巨头赫伯罗特也称，任何立法行动都应该以缓解基础设施问题为目标，而不是针对行动本身。

高涨的运价使集运公司对监管威胁越来越敏感。业界人士透露，为了避嫌，有着 50 年历史的航运业著名组织——全球集装箱运营商理事会（International Council of Containership Operators，俗称“Box Club”，集装箱俱乐部）已经解散。

Box Club 主要为世界顶级集运公司的负责人提供私下会面场合，每年举行两次商务和社交聚会。马士基首席执行官施索仁（Soren Skou）曾在 2014 年至 2020 年期间担任 Box Club 主席，他表示，Box Club 在行业历史上发挥了不可估量的作用，集运公司必须继续改造现有的行业组织，以应对未来日益加速的商业和监管挑战。

随着集运市场进入传统旺季，未来几周市场情况可能进一步恶化。但集运公司方面认为，目前的极端情况与疫情带来的市场失常以及由此导致的美国消费模式转变有关，这些事件对整个供应链都产生了切实的负面影响。

赫伯罗特表示，造成目前运力极度短缺的原因在于美国客户的巨大需求和陆地基础设施短缺。一名发言人称，如果有意制定法规，应以缓解基础设施问题为目标。



与此同时，集运公司并未放弃调涨运价的计划。7月15日，欧洲线多数公司都通知涨价500美元/TEU、1000美元/FEU。万海航运、东方海外、阳明海运和日本海洋网联船务（ONE）也宣布了美国线涨价方案。

其中，万海航运将从7月15日起调升基本运价，运往美国西海岸、东海岸或内陆货物每TEU调涨960美元，每FEU调涨1200美元，45英尺集装箱调涨1520美元。东方海外从7月15日起美国内陆每FEU调涨500美元。ONE从8月1日起美西线每FEU调涨200美元，美东线调涨300美元，内陆调涨1000美元。阳明海运从8月15日起美西与美东每FEU调涨1000美元，内陆调涨2000美元。

来源：国际船舶网

【海运成本翻倍！国际粮价压力山大】

随着海运运费上涨，国际粮食运输成本已较去年同期翻倍。

以大豆为例，据新纪元期货统计数据，截至7月9日，进口美国大豆的国际运费为81美元/吨，创国际金融危机以来新高，较去年同期增长108%；进口南美大豆国际运费为68美元/吨，较去年同期增长134%。

国际粮食运输成本翻倍

尽管全球农产品价格在步入6月后自高位有所回落，不过农作物运输成本的不断上升，加剧了对食品通胀的担忧。据粮食和航运行业的消息人士表示，由于燃料成本上升、船舶供应紧张以及在新冠疫情封锁限制下港口周转时间延长，将谷物和油籽从美洲和黑海的生产中心运往主要消费地的散装船成本，比去年上涨了约一倍。

“今年上半年，全球大宗商品物资需求逐步复苏，海运需求随之增加，但海外疫情对港口正常运营造成冲击，船只压港现象严重，船舶周转次数降低、紧缺现象加剧，导致运费进一步上涨。”南华期货农产品分析师边舒扬表示。

澳大利亚国民银行（National Australia Bank）驻墨尔本的农业经济学家Phin Ziebell表示，“货运成本已成为一个真



正的挑战，尤其是这发生在粮食价格大幅上涨之时。多年来，买家一直享受着低廉的粮食和运费价格，而我认为如今的高货运成本不会马上结束。”

据航运消息人士称，从澳大利亚运往东南亚的谷物运输成本已从去年的每吨 1.5 美元升至 3.0 美元，而从美国太平洋西北部到亚洲的运费成本更是从每吨 2.5 美元升到了 5.5 美元。

此外，从黑海运往亚洲的小麦船只现在的运费成本是每吨 6.5 美元，而去年约为每吨 3.5 美元。

“燃料成本和散装船成本推高了运载谷物的价格，”新加坡一家经纪公司的交易员表示。“同时还有新冠疫情的检疫要求，减缓了货物流动。”

粮价有望高位震荡

本轮国际粮价上涨始于去年 8 月，首先是去年疫情导致各国流通防控措施增加，出口受限；其次是各国粮食储备普遍增加，下半年南美干旱天气成为炒作题材，玉米、大豆、小麦价格在货币宽松大环境以及资本推动下一路走高，纷纷创近七八年新高。

国际运费成本对粮价攀升起到了支撑作用，运价与农产品价格之间存在正相关关系。运价上涨往往是农产品牛市的体现。海运价格是粮食进口成本的重要组成部分，运价涨势延续，粮食进口商抬升终端粮食销售价格的压力随之加大。不过，海运价格向来以高波动性著称，海运价格能否维持上涨，取决于需求能否持续扩张。一旦疫情干扰因素解除，海运价格涨势将趋向衰减。

农作物和运费成本对亚洲买家影响最大

“运费作为成本构成的一部分，其价格波动主要体现在进口商品价格中。”相关人士表示，粮食海运价格与全球农产品价格是正向关系，运费会直接反映到价格中。

亚洲是全球最主要的农作物消费地区，其中光是中国就占全球大豆采购量的一半以上，而日本则是世界上最主要的玉米买家之一。

印尼是全球第二大小麦进口国，对该国的小麦买家来说，从黑海进口 5 万吨食品级小麦的价格已较一年前上涨了 400 万美元，至 1500 万美元左右，其



中单单运费成本就上涨了 1 5 0 万美元。

来源:CNSS 综合整理

【中国“爆买”美国玉米！中型散货船日租金创 11 年新高】

据日经新闻报道称，进入 2021 年以来，作为家畜饲料的美国产玉米进口量激增。根据美国农业部的数据，2020/21 年度（2020 年 9 月-2021 年 8 月）中国玉米预估进口量为 2600 万吨，是上一年度 760 万吨的 3.4 倍，成为世界最大进口国。

受此影响，用于运输玉米、大豆、煤炭等货物的中型散货船指标巴拿马型船，目前在主要航线上的平均日租金已经达到了约 3.7 万美元，与 4 月时的近期低点相比，短短三个月时间里增长 1 倍以上，相比创出 10 年来新高的 3 月和 5 月（约 2.75 万美元）也高出 30%以上，与上年同期相比更增长 1.6 倍，是 2010 年以来的最高水平。

另外，运输木材、纸浆等货物的中小型散货船指标灵便型船日租金也达到了约 3.2 万美元，较去年同期飙涨 2.4 倍。由于巴拿马型船运力不足，不少玉米改用灵便型船运输。加上集运市场极度混乱，原先利用集装箱运输的木材/钢材货物转向散货船，导致供需更加紧张。

预计 2021-2022 年中国谷物年度进口量也将达到 2600 万吨的水平，坚挺的运输需求或将持续。大豆的运输需求也很强，往年 3-5 月巴西产大豆供货迎来高峰期，6 月前后通常开始减少。不过，今年种植推迟导致收获也较晚，6 月后仍有利于大豆运输的船舶询价。

值得注意的是，7 月 13 日 BDI 指数下跌 2.18%至 3228 点。其中，BCI（好望角型船）指数下跌 3.2%至 3650 点，平均日租金 30272 美元，减少 994 美元；BPI（巴拿马型船）指数下跌 2.5%至 3970 点，降至 6 月 29 日以来新低，平均日租金 35734 美元，减少 892 美元；BSI（灵便型船）指数小跌 0.59%至 2865 点。

来源:国际船舶网

【进口煤紧张，一船难求，煤炭需增产增供】

正式进三伏天，迎峰度夏进入关键期。今年的“三伏”共 40 天，其中 7 月 11 日初伏，7 月 21 日中伏，8 月 10 日末伏，8 月 20 日出伏。由于供应紧张，需



求旺盛，政府一直给煤炭市场降温，现在看还得加码。需要继续加码降温的第一个原因就是进口煤增量有限。国家虽最大限度放开了进口煤，无奈全球都缺煤，空有额度很多沿海电厂进口煤仍是一船难求。近日，国家矿山安监局通报上半年全国矿山安全生产工作情况，今年以来国家矿山安监局开展多项行动，推动各地落后产能、不具备安全生产条件的矿山关闭退出，促进全国矿山安全生产形势持续稳定。

上半年，煤矿接连发生的事故使得矿山安全生产得到更进一步的重视和更加严格的要求，但同时经济加快恢复带来的动力煤价格上涨以及为了应对迎峰度夏需求的增长，保供稳价工作也尤为重要。目前动力煤供需处于两旺格局。供应端，国内煤矿主产地复产速度加快，据全国煤炭交易中心调度数据显示，截至7月5日，全国煤炭产量已恢复至6月正常水平。山西、陕西、内蒙古、山东95%以上因安全检查临时停产的煤矿已恢复正常生产。

山西、陕西、内蒙古的煤矿日产量处于较高水平，山东前期临时停产的8000万吨/年煤矿产能全部复产。河南超过1亿吨/年的煤矿也已通过复产验收，正在陆续复产。而进口煤方面，由于国际煤价高企，终端厂商和贸易商对进口煤持观望态度，实际成交较少。最新消息是印尼因新冠疫情煤炭产量可能受影响。近日，由于印尼本土新冠肺炎疫情病例急剧上升，日增超2万例，为防控疫情扩散升级，印尼宣布7月3日—20日，将实行为期两周半的封闭措施。我国进口煤中印尼煤占比最多，由于印尼煤炭生产、运输和出口都将受到不同程度的影响，七月甚至八月，沿海进口煤可能持续紧张。现在，全国各产煤省区和有关央企不断加大工作力度，多措并举督促临时停产煤矿加紧恢复生产。山西、陕西、内蒙古、山东95%以上因安全检查临时停产的煤矿已恢复正常生产。山西、陕西、内蒙古的煤矿日产量处于较高水平，特别是内蒙，新增了不少临时产能。

不过，由于需求太高，煤炭供求矛盾一时很难解决。据国网能源研究院预测，预计7月全国全社会用电量同比增长12%左右。进入7月份，全国气温接近常年到偏高，江淮、江汉、江南等地可能出现阶段性高温热浪。煤炭消耗估计也会同比增加不少。综合的来看，动力煤的供需两端皆旺，在需求持续攀升的情况下，供应放量的速度稍有不及，但随着主产地煤矿逐渐恢复生产，供应将进一步增加。在供需略微偏紧的情况下，动力煤期价近几日略有提升，不过方正中期期货表示，目前下游电厂库存有所上升，但是较往年依然偏低。进入7月供应端或将有所好转，盘面也将转空。今年煤炭消费量持续快速增长的局面还将继续，要为国内居高不下的煤价降温，除了持续增加国内供应，似乎也没有别的更好办法，地方政府及煤炭企业还得继续增产增供，才能缓解当前供不应求的局面。

来源:船货易平台



【集运：干线运力紧张开始影响支线】

集装箱航运市场干线运力供应紧张的情况已开始影响到支线运营。近期，区域航线运营商收到提示，要做好受到影响的准备。

Vespucci Maritime 首席执行官 Lars Jensen 警告称，当下亚洲、欧洲和北美之间的干线市场供需不平衡情况将很快影响到区域市场，从事支线运营的船公司应做好准备。有迹象显示，越来越多的支线船舶正被投入干线运输。即将续订租约的区域运营商面临着艰难的选择：要么以正常租约的 5 至 6 倍的价格签约，租期为 3 至 5 年；要么干脆不租船，但舱位无法得到保证。Jensen 表示：

此前支线船舶的租费甚至有出现低于 1 万美元/天的情况，而现在有些公司则愿意以每天 10 万美元的价格租入，并将这些船舶投入远洋主干航线。

一些托运人发现，支线运力在减少，运费开始上升。近日，赫伯罗特宣布，将从次大陆和中东发往北欧、地中海和北美的集装箱运价上调 1000-1200 美元/标准箱。

来源:劳氏日报

◆[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	09/07/21	02/07/21	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	3,350	3,300	50	1.5%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,150	3,050	100	3.3%	
灵便型 Handysize	38,000	2,650	2,650	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	09/07/21	02/07/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,950	9,850	100	1.0%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	6,700	6,600	100	1.5%
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,300	5,200	100	1.9%
MR	52,000	3,700	3,650	50	1.4%

截止日期: 2021-07-13

(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
1+1	Bulker	82,000	Chengxi, China	2023	undisclosed	Undisclosed	Tier III
1	Bulker	82,000	Japan	2023	Safe Bulkers - Greek	Undisclosed	Tier III
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2023-2024	Sovcomflot - Russian	Undisclosed	options declared
2	VLGC	91,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2023	SK Shipping - South Korean	8,800	against 5-yrs T/C to Petrogas, LPG fuelled
5	Container	3,500 teu	Yangzijiang, China	2022-2024	Lepta Shipping - Japanese	4,000	against 15-yrs T/C to Maersk, 800 reefer plugs, conventional fuelled
2+4	PCTC	6,500 ceu	CIMC Raffles, China	2024	Wallenius SOL - Sweden	7,700	against charter to Volkswagen, LNG fuelled

◆ 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
GLORIUS WIND	BC	83,410		2010	Japan	undisclosed	Undisclosed	
CANEA	BC	75,356		2007	Japan	1,750	Greek	
NAVIOS AZALEA	BC	74,759		2005	China	undisclosed	Undisclosed	



BELFRI	BC	55,866	2007	Japan	1,518	Jinhui Shipping & Trading - Chinese	
SOPHIA K	BC	53,496	2008	Vietnam	1,150	Greek	
DANAI	BC	37,976	2019	Japan	undisclosed	Undisclosed	
DRY BEAM NEO	BC	37,180	2019	Japan	2,600	Nova Marine Carriers - Swiss	BWTS & log fitted
ALAM SETIA	BC	36,320	2013	Japan	undisclosed	Nova Marine Carriers - Swiss	BWTS fitted
IRONGATE	BC	28,316	2015	Japan	1,390	Undisclosed	
LUCKY LIFE	BC	28,197	2013	Japan	1,380	Greek	

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
DONG CHENG BI HAI	CV	46,287	3,586	2007	S. Korea	4,400	European	
DONG CHENG HAO HAI	CV	46,287	3,586	2007	S. Korea	4,400	European	

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
ADALINE	GC	12,259		2001	Japan	350	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
OLYMPIC LEGEND	TAK	309,270		2003	S. Korea	3,100	U. A. E	
NEW PROSPERITY	TAK	281,050		1999	Japan	undisclosed	Undisclosed	
VLADIMIR VELIKIY	TAK	159,990		2002	S. Korea	1,630	Undisclosed	
AQUAMARINE	TAK	99,990		2002	Japan	970	Taiwan, PRC	
ADARA	TAK	37,583		2011	S. Korea	1,575	Leon Shipping and Trading - Greek	BWTS fitted
GOLD OCEAN	TAK	37,320		2007	S. Korea	880	Undisclosed	

◆上周拆船市场回顾

印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
GREEN OCEAN	OTHER/REF	5,416	2,467	1992	Netherlands	505.00	
GREEN KLIPPER	OTHER/REF	5,416	2,467	1991	Netherlands	505.00	
THERESA TIGA	TAK	18,523	5,969	1996	Japan	720.00	stst



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
MR NAUTILUS	TAK	43,358	10,650	1998	Croatia	570.00	

◆ALCO 防损通函

【南非暴乱波及德班和理查兹湾的港口运营】

当地港口运营商已宣布德班港（Durban）不可抗力，而理查兹湾（Richards Bay）则减量恢复运营。

南非德班和理查兹湾市以及夸祖鲁-纳塔尔省周边地区目前正在发生暴力骚乱，以抗议前总统雅各布·祖马因藐视宪法法庭而遭受的监禁。Gard 协会在德班的通代 P&I Associates 报告说，德班港运营商，国家港务局 TNPA 和国有的 Transnet Port Terminals 已宣布德班港不可抗力。报告还称，各私人码头也纷纷效仿，并发出各自的不可抗力通知。没有港口人员以及货物进驻，码头无法运作。

【救生艇挂钩故障或意外松开可能引发致命事故】

预防救生艇挂钩意外松开首先需要识别机械设备潜在的故障点。

救生艇是用作救人的，但是多年来在演习、例行维护和检查检查装有负载释放钩的吊艇架时有诸多严重的人员伤亡事故。这些事故也导致船员对救生艇下水系统逐渐失去信心。

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
2021-07-16	647.050	764.120	5.892	83.298	894.690	64.935	1150.620	480.400	513.620
2021-07-15	646.400	764.830	5.877	83.222	895.480	64.960	1146.750	483.380	516.410
2021-07-14	648.060	763.200	5.858	83.445	894.920	64.735	1148.210	482.440	517.660
2021-07-13	647.570	768.130	5.869	83.383	899.200	64.713	1149.120	484.370	519.940
2021-07-12	647.850	768.890	5.877	83.401	900.120	64.615	1146.380	484.830	520.040

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	0.08563	1 周	0.09025	2 周	--	1 个月	0.08913
2 个月	0.1145	3 个月	0.13388	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15325	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.241		

2021-07-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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