



全一海运市场周报

2021.07 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.07.26 - 07.30\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求更为旺盛 远洋航线行情坚挺】

本期（实际出运时间 7 月 19 日—7 月 25 日），受德尔塔新冠病毒变异毒株扩散影响，全球多数国家和地区疫情出现反弹，疫情防控面临较大挑战，尤其是欧美等国家和地区。本周，中国出口集装箱运输市场运输需求依旧保持高位。由于上期涨幅较大，本期航线挂靠数总体较上期减少 84 艘次，尤以欧美航线回落较为明显。本期，上海港大部分航线船舶舱位利用率接近满载；中国主要港口实际出口货量较上期增加 3.5%。7 月 30 日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为 2930.03 点，较上期上涨 2.7%。

欧洲航线：欧洲中西部地区强降雨引发洪水、德尔塔新冠毒株扩散等因素导致目的地市场对防疫和生活必需品的进口需求增加。运输需求持续高位，但港口拥堵情况此起彼伏，运力供给继续紧张。本期，亚洲—欧洲航线所有港口挂靠数合计 118 艘次，较上期减少 17 艘次；准班率为 11.82%，较上期下降 2.7 个百分点。欧洲港口中安特卫普港，由于马士基、2M 联盟等跳港、绕航，港口负荷减少，拥堵情况明显好转，船舶平均在港时间为 3.23 天，上期为 6.06 天。但是，鹿特丹港和汉堡港再现拥堵，船舶平均在港时间分别为 3.47 和 3.70 天。亚洲港口中巴生港出现拥堵，船舶平均在港时间为 3.34 天。本期，上海港船舶平均舱位利用率接近满载；中国主要港口实际出口货量较上期减少 6.6%。7 月 30 日，中国出口至欧洲航线运价指数为 5066.32 点，较上期上涨 4.4%。

地中海航线：目的地市场疫情出现反弹，进口运输需求处于高位，运力供求关系良好。本期，亚洲—地中海航线所有港口挂靠数合计 131 艘次，较上期减少 15 艘次；准班率为 15.25%，较上期下降 2.07 个百分点。上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平；中国主要港口实际出口货量较上期大幅增加 18.4%。7 月 30 日，中国出口至地中海航线运价指数为 5638.18 点，较上期下跌 0.2%。

美西航线：新冠疫苗接种受阻，但是德尔塔变异毒株迅速扩散，致使美国新增病例数不断上升，疫情防控形势面临再次失控的可能。港口拥堵情况依然严峻，呈此起彼伏的现象。本期，亚洲—美西航线所有港口挂靠数合计 140 艘次，较上期减少 21 艘次；准班率为 16.8%，较上期下降 3.61 个百分点。由于挂靠数



明显减少，洛杉矶港船舶平均在港时间由上期的 10.95 天降至本期的 8.66 天；温哥华港和奥克兰（美国）港也有所改善，船舶平均在港时间分别由上期的 10.29 和 7.96 天降至本期的 9.28 和 5.15 天；但是，长滩港略有加剧，船舶平均在港时间从上期的 7.47 天增至本期的 8.56 天。本期，上海港美西船舶平均舱位利用率基本保持满载水平；中国主要港口实际出口货量较上期增加 4.7%。7 月 30 日，中国出口至美西航线运价指数为 1969.97 点，较上期微跌 0.1%。

美东航线：经济活动持续活跃、防疫需求增加、企业为返校季和年终假期纷纷补货等因素促使目的地进口需求更加旺盛。本期，亚洲—美东航线所有港口挂靠数合计 101 艘次，较上期减少 9 艘次；准班率为 9.57%，较上期下降 9.06 个百分点。萨凡纳港持续拥堵，船舶平均在港时间为 3.89 天。上海港美东航线船舶平均舱位利用率继续处在满载水平；中国主要港口实际出口货量较上期增加 10.1%。7 月 30 日，中国出口至美东航线运价指数为 2341.37 点，较上期上涨 7.1%。

波斯湾航线：运输需求继续回暖，供求关系略显紧张。本期，亚洲—波斯湾/红海航线所有港口挂靠数合计 106 艘次，较上期减少 25 艘次；准班率为 17.86%，较上期上涨 7.28 个百分点。上海港船舶舱位利用率维持高位；中国主要港口实际出口货量较上期增加 11.8%。7 月 30 日，中国出口至波斯湾航线运价指数为 3579.87 点，较上期上涨 4.9%。

澳新航线：疫情反弹加之电子商务交易方式的推动，目的地进口运输需求强劲。然而，澳大利亚港口工人罢工及新西兰港口持续拥堵导致运力周转不畅。本期，亚洲—澳大利亚/新西兰航线所有港口挂靠数合计 82 艘次，较上期增加 10 艘次；准班率较上期下降 2.37 个百分点至 17.33%；奥克兰（新西兰）港船舶平均在港时间为 3.02 天。本期，上海港船舶平均舱位利用率基本满载；中国主要港口实际出口货量较上期增加 3.3%。7 月 30 日，中国出口至澳新航线运价指数为 2041.90 点，较上期上涨 3.5%。

南美航线：南美地区多个国家疫情较为严峻，对医疗物资及部分生活必需品的需求继续保持高位。本期，亚洲—南美航线所有港口挂靠数合计 86 艘次，较上期减少 6 艘次；准班率为 15.19%，较上期下降 2.67 个百分点。上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平；中国主要港口实际出口货量较上期增加 16.9%。7 月 30 日，中国出口至南美航线运价指数为 2376.06 点，与上期持平。

日本航线：本周运输需求基本稳定，市场运价保持稳定。本期，中国主要港口实际出口货量较上期减少 5.4%。7 月 30 日，中国—日本航线运价指数为 923.00 点，较上期微涨 0.4%。



(2) 中国沿海(散货)运输市场

【台风天气影响供需两端 沿海散货运价受益上涨】

本周,受台风天气影响,不少船舶提前避风,运力周转一度受阻。而台风离去后,部分下游企业库存偏低,补库热情升温,运输需求有所转好,沿海散货运价上涨。7月30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1229.26点,较上周上涨2.4%。

煤炭市场: 市场需求方面:本周上半周,受台风等天气影响,华东地区出现多日强降雨天气,高温天气中断,民用电需求略有回落。同时,恶劣天气还对沿线工厂开工、工地施工造成不同程度影响,电厂日耗小幅回落。不过,中伏之后,民用电、工业用电持续徘徊于高位,下游电厂库存普遍偏低,补库需求尚在。煤炭价格方面:相对于需求端,天气因素对于煤炭供给端的影响更甚。相关部门不断督促上游加快产能释放,但主产地进入多雨期,防汛任务严峻,叠加不少矿山年度生产任务已无压力,提升产能积极性较低,煤矿开工率上升速度偏慢。另外,台风天气使得运输环节短暂中断,进一步加剧煤炭供需失衡。本期,环渤海发热量5500大卡动力煤现货价格超千元大关,报收1023元/吨,上涨27元/吨。运价走势方面:台风天气对运价上涨形成助力。河南特大暴雨使得市场各方对预防台风极为谨慎,随着台风“烟花”登陆,华东港口船只提前避风,长江连续封航,致使船舶积压在港情况严重,运力周转受阻。此外,下游电厂库存普遍偏低,台风天气影响了不少电厂补库节奏。台风过后,快船期需求较多,船东挺价情绪较浓,沿海煤炭运输价格持续上涨。

7月30日,上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1277.32点,较上周上涨3.5%。7月30日,中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收1056.99点,较上周五上涨7.8%,其中,秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价为45.3元/吨,较上周五上涨3.5元/吨。华南航线,秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运价为54.3元/吨,较上周五上涨3.5元/吨。

金属矿石市场: 目前,铁矿石市场可谓利弊参半。一方面,进入7月后,粗钢压减政策全面落地并进入实质执行阶段,钢厂减产范围不断扩大,检修增多。但另一方面,国内钢厂利润快速回升,一定程度限制了钢厂减产幅度。政策要求钢厂不断减产,但利润升高又在限制钢厂减产力度,铁矿石运输需求总体平稳。在煤炭运价带动下,铁矿石运价上涨。7月30日,沿海金属矿石货种运价指数报收1165.26点,较上期上涨2.0%。

粮食市场: 饲料厂仍大量使用小麦等替代品,即便是小麦比价优势快速下降的两广地区,饲料企业也毫无调整配方的意愿。此外,进口玉米拍卖持续推进中,投放量越来越大。下游饲料厂使用替代品意愿不减,玉米需求有限。且进口玉米持续冲击,沿海粮食运输需求仍较为低迷,粮食运价随煤炭运价波动。7月



30 日，沿海粮食货种运价指数报 1369.16 点，较上期小幅上涨 0.7%。

成品油市场：目前，正处于传统消费淡季，多地高温阴雨持续，下游建设工程、物流运输等普遍开工不足，成品油终端需求较为疲软，主营公司销售欠佳，市场出货情况较差。下游成品油需求低迷，且库存仍居高位，上游出货受限，沿海成品油运价继续下跌。7 月 30 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 1046.95 点，较上周下跌 0.9%。

(3) 远东干散货运输市场

【台风天气影响供需 综合指数小幅回升】

本周国际干散货运输市场受台风以及不同船型市场基本面变化影响，租金走势分化，远东干散货指数小幅回升。7 月 29 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2181.40 点，运价指数为 1630.78 点，租金指数为 3007.33 点，较上周四分别上涨 5.1%、4.3%和 5.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场，上半周随着台风对市场影响减弱，可用运力快速恢复，租金指数下跌。下半周，随着市场活跃度增加，FFA 上涨以及新的台风来临，船东报价再次回升。7 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 37835 美元，较上周四上涨 18.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 13.912 美元/吨，较上周四上涨 16.6%。远程矿航线，周初，市场货量有所增长，同时市场可用运力仍受台风天气影响而有所短缺，推动运价持续上涨。周中，市场成交较少，行情转淡，运价回落。直至周末，货量水平回升推动市场活跃度，运价企稳回升。7 月 29 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 27.741 美元/吨，较上周四上涨 6.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船行情普遍回落。太平洋市场，上半周，市场氛围相对活跃，尤其是台风影响下，货主抢船更显积极，运价上升。下半周，随着台风对市场影响淡去，以及即期货盘减少，货主议价能力提升，运价逐步走低。7 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 29236 美元，较上周四下跌 2.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 27771 美元，较上周四下跌 2.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.215 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。粮食市场，粮食货盘各航线需求减少较为明显，而可用运力却逐步增多，粮食运价持续回落。7 月 29 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 65.542 美元/吨，较上周四下跌 1.9%；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 80.083 美元/吨，较上周四下跌 2.4%。



超灵便型船市场：超灵便型船较为活跃，同时台风天气进一步刺激市场成交，运价总体保持增长走势。本周东南亚市场煤炭、镍矿等货盘相对稳固，支撑市场行情平稳走高。7月29日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 27350 美元，较上周四上涨 4.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 30109 美元，较上周四上涨 3.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24213 美元，较上周四上涨 1.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.303 美元/吨，较上周四上涨 1.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.422 美元/吨，较上周四上涨 0.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位波动 成品油运价小幅上升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至7月23日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存和汽油库存降幅均超预期。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 12.5%。美国股市周四创下历史高位，所有主要股指全部上涨，标普 500 指数和道琼斯工业平均指数触及历史新高，最新经济数据表明，美国劳动力市场持续好转，提振油市。总体来看，需求增加的预期和伊核谈判的不确定性，或将进一步支持供应趋紧的前景，但疫情持续严峻，奥运相关的新冠确诊人数正持续上升，德国执行新的限制措施，都令油价涨幅受限。本周油价创两周来新高，布伦特原油期货价格周四报 75.80 美元/桶，较 7 月 22 日上涨 2.79%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位震荡，苏伊士型油轮运价保持平稳，阿芙拉型油轮运价持续回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位波动。7 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 534.33 点，较 7 月 22 日下跌 0.18%。尽管本周市场 8 月 10 至 15 日装期的货陆续放出，但整体需求还是非常弱，租家通过私下拿船将运价始终保持在低位，各航线的 TCE 依然很差，部分船东表示将闲置部分船，等待市场的好转。目前看市场基本面依然倾向租家，短期内无好转迹象。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）持续低迷，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS31.82，较 7 月 22 日下跌 0.2%，CT1 的 5 日平均为 WS32.02，较 7 月 22 日上涨 1.0%，TCE 平均-0.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS34.67，下跌 0.1%，平均为 WS34.67，TCE 平均 0.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价保持在 WS55（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，8 月 14 至 15 日货盘，成交运价约为 WS55。黑海到地中海航线运价稳定在 WS60（TCE 约-0.7 万美元/天）。亚洲进口主要来自非洲和中东，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，8 月 4 至 6 日货盘，成交包干运费约为 225 万美元，一艘 13 万吨级船，阿联酋至印度孟买，7 月 30 日货盘，成交运价约为



WS104。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线大幅上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS76（TCE 约-0.4 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS87（TCE 约 0.2 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS96（TCE 约-0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS63（TCE 约-0.07 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS94（TCE 约 0.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价大幅上涨至 WS95（TCE 约 0.6 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线不断上涨，综合水平小幅上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS91（TCE 约-0.1 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS89（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS80（TCE 约 0.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS84 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 WS130（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指小幅微涨 二手船市成交低迷】

7 月 28 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1099.18 点，环比上涨 0.08%。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 778.93 点、658.47 点、1512.07 点、1110.65 点，环比分别涨跌+0.20%、+3.46%、-0.56%、-0.38%。

本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）周二收于 3166 点，环比持续上涨 3.70%。目前，大宗商品的回调备受关注——如木材、德尔塔变异体、10 年期〔国债〕跌破 1.4% 以及有关经济的问题。分析人士认为，目前市场都是宏观驱动的。然而，本周的需求见证了通货膨胀对全球不断增加的新冠肺炎和放宽限制的全面影响。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—1826 万美元、环比上涨 6.48%；57000DWT—2299 万美元、环比上涨 4.74%；75000DWT—2632 万美元、环比上涨 1.08%；170000DWT—3388 万美元、环比上涨 1.40%。本期，国际二手散货船市场成交量共计成交 21 艘（环比减少 1 艘），总运力 104.30 万 DWT，成交金额 39740 万美元，平均船龄 8.86 年。



本周，布伦特原油价格周二收于 73.52 美元/桶，环比上涨 6.01%。上周原油和油品库存下降幅度超过预期，增强了人们对需求将超过供应增长的预期，尽管新冠疫情感染数激增。原油库存延续此前下降的趋势，显示德尔塔病毒带来的需求影响有限，基本面利好的格局未变。国际二手油轮成交价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2255 万美元、环比下跌 0.03%；74000DWT—2739 万美元、环比下跌 0.12%；105000DWT—3390 万美元、环比上涨 0.43%；158000DWT—3962 万美元、环比上涨 1.05%；300000DWT—7277 万美元、环比下跌 0.10%。本期，二手油轮市场成交量小幅上涨，共计成交 10 艘（环比增加 2 艘），总运力 99.57 万 DWT，成交金额 13840 万美元，平均船龄 15.70 年。

本周沿海散货市场，棉花基本面供应宽松，下游需求不错，一方面中国和欧美疫情得到控制，消费好转，另一方面印度和东南亚疫情爆发，部分外贸订单回流到国内，使得下游需求持续不错，淡季不淡，纺织企业利润持续维持高位。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—193.05 万人民币、环比下跌 0.46%；5000DWT—1486.19 万人民币、环比下跌 0.67%。本期，沿海散货船市场无成交案例。

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—46.94 万人民币，环比下跌 1.17%；1000DWT—125.16 万人民币，环比下跌 0.62%；2000DWT—263.75 万人民币，环比上涨 0.32%；3000DWT—384.99 万人民币，环比下跌 0.37%。本期，内河散货船市场成交量小幅下跌，共计成交 55 艘（环比减少 11 艘），总运力 12.58 万 DWT，成交金额 19242.80 万元人民币，平均船龄 6.83 年。

来源：上海航运交易所

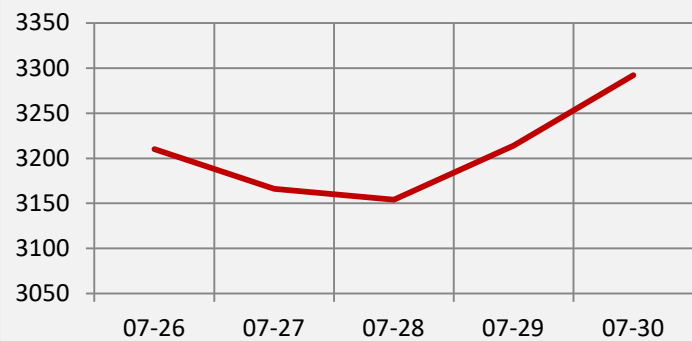
2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

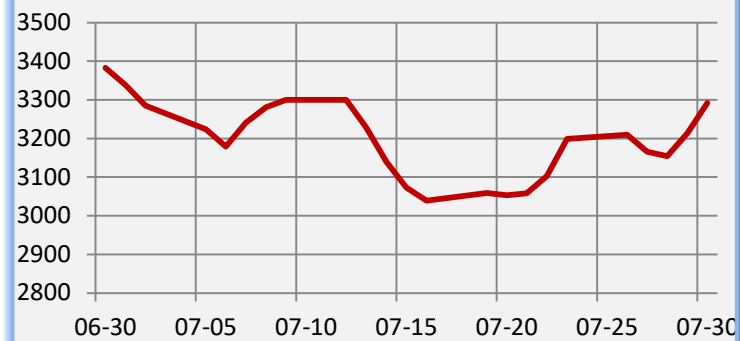
波罗的海指数	7月26日		7月27日		7月28日		7月29日		7月30日	
BDI	3,210	+11	3,166	-44	3,154	-12	3,214	+60	3,292	+78
BCI	3,950	+35	3,844	-106	3,841	-3	4,056	+215	4,306	+250
BPI	3,513	-15	3,467	-46	3,404	-63	3,342	-62	3,304	-38
BSI	2,883	+12	2,893	+10	2,911	+18	2,928	+17	2,945	+17
BHSI	1,747	+11	1,751	+4	1,756	+5	1,759	+3	1,760	+1



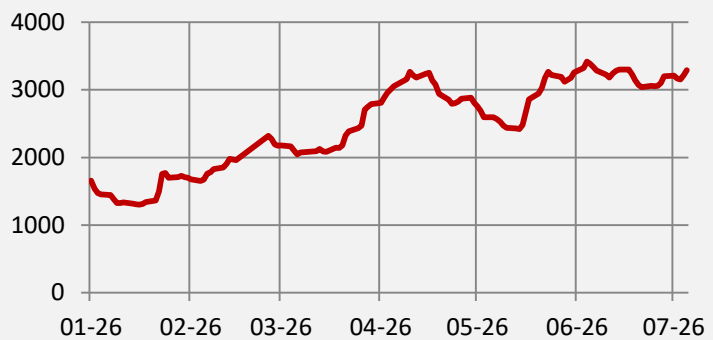
上周 BDI 指数走势



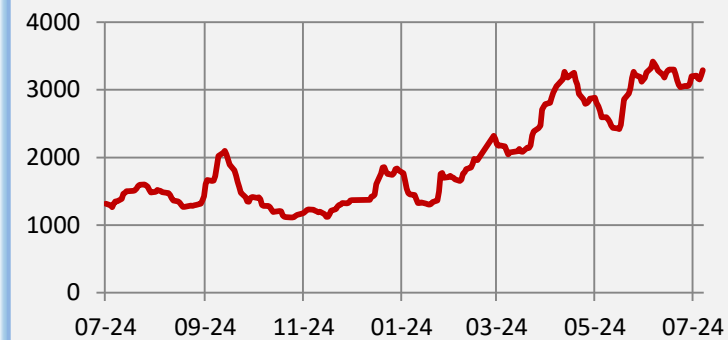
近一个月 BDI 指数走势



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	23/07/21	16/07/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	41,000	37,750	3250	8.6%
	一年	29,500	28,500	1000	3.5%
	三年	25,500	22,750	2750	12.1%
Pmax (76K)	半年	31,250	31,000	250	0.8%
	一年	25,250	25,000	250	1.0%
	三年	17,000	16,750	250	1.5%
Smax (55K)	半年	35,000	33,500	1500	4.5%
	一年	25,000	24,500	500	2.0%
	三年	16,250	16,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	26,250	26,250	0	0.0%
	一年	21,000	19,750	1250	6.3%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期： 2021-07-27

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Crimson Kingdom' 2016 84860 dwt dely Gibraltar 2/3 Aug trip via Kamsar redel Aughinish intention bauxite \$31,500 - Cargill

'Miao Xiang' 2013 81998 dwt dely Fangcheng 2/4 Aug trip via Indonesia redel South China \$29,000 - cnr

'Asterion' 2017 81193 dwt dely Rotterdam 3/7 Aug 2 laden legs redel Skaw-Gibraltar \$29,500 - Oldendorff - <Scrubber fitted>



'Hercules Ocean' 2014 81084 dwt dely Cape Matapan beg August trip via Black sea redel Turkey \$35,000 - Atlantic Coal & Bulk

'Seacon Shanghai' 2019 80811 dwt dely aps Rouen 3 Aug trip via redel China intention grains \$49,500 - Cargill

'Katerina III' 2011 75700 dwt dely Singapore 15 Aug trip via Black sea redel Far east \$28,000 - Cargill

'Taizhou Pioneer' 2011 32453 dwt dely Continent prompt trip via Baltic redel Egypt Mediterranean intention timber \$22,000 - Imperial

4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究发布 2021 年 LNG 贸易和运输报告】

克拉克森研究已发布 2021 年版 LNG Trade & Transport, 该报告回顾了过去一年全球天然气市场的发展, 现截取部分观点进行分享。

运费市场: 显著回升

2020 年受新冠疫情发展的影响, LNG 运输船运费收益整体呈现 V 型反弹的趋势。上半年受到全球能源需求萎缩的影响, 2020 年 7 月 3 日 160,000 cbm 的 DFDE 型 LNG 运输船即期运费 (占即期市场总运力的比重超过 20%) 一度跌至 2016 年下半年以来最低水平, 仅 27,500 美金/天, 较 2020 年年初下滑 68%。但之后由于四季度亚洲寒冬带来贸易需求显著回升, 2020 年底该船型的即期运费升至 145,500 美金/天, 2021 年初进一步升至 195,000 美金/天的历史高位。虽然今年 2 月后随着传统消费淡季来临, LNG 运输船运费收益有所回落, 但是整体水平仍保持稳定。

据克拉克森研究统计, 2021 年初至今, 160,000 cbm 的 DFDE 型 LNG 运输船即期平均运费为 71,192 美金/天, 同比增长 60%, 较 2019 年同期增长 32%, 较近 5 年来平均水平增长 18%。这主要是由于亚洲持续强劲的进口需求以及美国对亚洲出口的稳步扩张; 这均支撑了长距离运输需求的增长。此外, 欧洲天然气库存处于历史低位也使得欧洲国家加大了进口力度。根据克拉克森研究最新预测, 2021 年全球 LNG 贸易量增速将



进一步增至 5 %，以吨海里计预计增长 1 0 %。

海运贸易：项目助推

2 0 2 0 年新冠疫情对天然气市场造成严重冲击，天然气现货价格创历史低位（4 月亚洲交付的 L N G 现货价格仅 2 . 0 7 美金 / 百万英热单位），贸易增速也显著回落。在此背景下，2 0 2 0 年仅一个 L N G 项目作出 F I D，为墨西哥的 E n e r g i a C o s t a A z u l L N G T 1，项目产能 3 0 0 万吨 / 年，计划于 2 0 2 4 年投产。但是进入 2 0 2 1 年随着全球天然气需求的强劲反弹，上半年亚洲 L N G 现货平均价格达到 1 0 . 7 美金 / 百万英热单位，较近 5 年平均价格上涨 6 7 %。2 0 2 1 年初至今，已有 4，5 6 0 万吨 / 年的新增产能项目得到最终批准或开始建设，仅次于 2 0 1 9 年的 6，7 0 0 万吨 / 年。今年获批的项目中包含了卡塔尔北田 L N G 扩建项目，年产能超过 3，0 0 0 万吨，是有史以来规模最大的单一 L N G 项目。预计在当前市场情绪较为积极的背景下，2 0 2 1—2 0 2 2 年可能会有更多液化天然气项目获批。除了天然气液化项目规模进一步扩张提供的助力之外，L N G 在全球能源绿色转型进程中扮演的过渡燃料角色也将进一步推动其贸易量增长。预计未来十年全球 L N G 贸易量仍将稳定增长。

船队扩张

新造船市场也同样保持活跃。2 0 2 1 年初至今全球 L N G 运输船新签订单已达 4 5 艘，合计 6 6 0 万立方米。截止至 2 0 2 1 当前，全球 L N G 运输船手持订单共计 1 7 0 艘，合计 2，5 5 7 万立方米，以容积计占全球船队运力的比重达到 2 6 %；此外卡塔尔 L N G 产能扩张计划已在中韩船厂预留大量船位，据悉部分订单将于下半年签订。根据未来交付年份划分，2 0 2 1 年全年交付量预计达到 1，0 1 1 万立方米，增长 6 8 %，创下历史最高记录。2 0 2 1 年 L N G 船队规模预计将扩大 1 0 . 2 % 至 1 . 0 3 亿立方米。目前手持订单中，2 0 2 2—2 0 2 3 年预计交付量继续增长，分别达到 5 3 9 万立方米和 7 6 5 万立方米；其中大型 L N G 运输船占到绝大多数。

航运业的绿色减排进程也在推动 L N G 运输船的运力更新，尤其是在动力系统的技术革新方面，目前全球 L N G 运输船队中 6 8 % 左右的运力为双燃料船舶，而在新签订单中这一比例达到近 1 0 0 %。与此同时，目前手持订单以低速机为主，最新 M E G A 船舶主机设计进一步降低甲烷逃逸排放量。但是当前全球 L N G 运输船队中以数量计仍有 3 6 % 左右的运力使用蒸气轮机，随着明年开始 L N G 船的大量交付和环保议程的加快，这部分船舶将逐步被淘汰。

来源：克拉克森研究



【涨涨涨！赫伯罗特、马士基等多家船公司又宣布涨价！】

目前，中国出口集装箱运输市场的需求依旧保持在高位，继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首次突破4000点大关为4054.42点后，上周，最新一期指数为4100.00点，上涨1.12%。

要知道，在过去10年的大部分时间里，该指数一直不足1000点。但今年，该指数一直在破纪录。

在当前海运“高烧不退”的情况下，8、9月旺季来袭。预计8月1日起，将有越来越多船公司加入到涨价队伍。船公司的加收费用也正变得五花八门，PSS、HLC、VAD、CFD、PCS、CIC...

赫伯罗特

8月1日起，赫伯罗特征收至澳大利亚旺季附加费PSS：

赫伯罗特日前发布公告，推出从中国、中国澳门和中国香港到澳大利亚的所有货物相关新的旺季附加费（PSS），该附加费将从2021年8月1日起生效。

集装箱类型：所有干货、冷藏、非经营冷藏、罐、平架和开顶集装箱，20'：所有类型500美元；40'：所有类型1000美元。

8月1日起，赫伯罗特征收至红海和阿拉伯湾HLC：

赫伯罗特日前发布公告，将调整从中国（包括香港和澳门）到阿拉伯湾和红海超重吊装费HLC，毛重超过15吨的每20英尺集装箱150美元。

此费用将适用于2021年8月1日起开始的所有航行，有效期至另行通知。



H L C 的详细信息：毛重超过 1 5 吨的每 2 0 英尺集装箱 1 5 0 美元 H L C 的地理范围如下：阿拉伯湾：巴林、伊朗、伊拉克、科威特、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国。红海：沙特阿拉伯、约旦和也门。

8 月 1 5 日起，赫伯罗特征收美线 5 0 0 0 美元 / 箱增值附加费 V A D：

日前赫伯罗特宣布，由于对来自中国的持续超常需求，以及由此产生的供应链运营挑战，赫伯罗特将根据常规 F A K 指南对所有货物运输实施增值附加费（V A D）。

这项增值附加费将于 8 月 1 5 日起征收，在从中国至美国和加拿大的跨太平洋贸易中，每 2 0 英尺集装箱收取 4 0 0 0 美元，每 4 0 英尺集装箱收取 5 0 0 0 美元。此附加费不会影响任何中期或长期合同，旨在取代其他一些临时附加费，如发货保证费（S G F）。

马士基

7 月 2 6 日起，马士基将征收突尼斯港口拥堵费：

马士基通知称：突尼斯码头和集装箱堆场的严重拥堵继续对供应链造成严重限制。面临总体运营成本的显著增加。为了能够继续保障供应链，我们将征收拥堵费。

地中海航运

9 月 1 日起，M S C 将征收美加线塞港费：

对于从华南地区诸港以及香港地区出口至美国和加拿大地区的货物，马士基将征收塞港费，具体如下：USD 8 0 0 / 2 0 D V、USD 1 0 0 0 / 4 0 D V、USD 1 1 2 5 / 4 0 H C、USD 1 2 6 6 / 4 5' 。



生效日期：2021年9月1日（目的港卸船日）。适用于所有报价和柜型。

其他船公司附加费调整，请详询对应船公司。

来源：外航运

【12万美元一天租金涨11倍？集装箱船运价再创新高】

集装箱船租金屡创新高，在目前的“天价”运价下，就算是一艘小船一次航程或许能赚回数百万美元。

根据Harper Petersons公布的数据，7月初有1艘2741TEU集装箱船以12万美元的日租金租出，租金与去年1月的1.06万美元相比翻涨11倍，创下历史新高。

业界人士估算，从中国大陆前往美国西海岸，来回航程约42天，这种中小型集装箱船可以停靠圣地亚哥、波特兰、奥勒冈等较小型港口，42天租金共504万美元，船员由出租方配置，燃料费与码头停靠费、装卸费、保险等共约150万美元，合计654万美元。如果两边都仅靠一个港口，来回航程仅30天出头。

目前市场上美西线每FEU实收运价已经超过了9000美元，长约客户运价加旺季附加费估计约为5000美元，以平均运价7000美元计算，一次航程可以有959万美元收入，扣除成本获利约305万美元，如果还帮客户安排内陆转运，获利还可进一步提高。

业内人士指出，今年第一季集装箱船日租从去年年初的1万美元上下涨到4万美元，第二季更有7~8万美元的成交价，而且租期从1年拉高到3年。

船舶经纪人指出，去年年初4250TEU船日租仅8~9千美元，去年10月涨到1.6万美元，近期最新成交纪录，5年长约日租3.9万美元，而2800TEU船，1年租约成交纪录高达7.5万美元。



随着集运市场进入传统旺季，集运运价涨势惊人。上海出口集装箱运价指数（SCFI）最新一期为4100点，续创新高，其中美东线每FEU运价周涨2.02%达到9850美元，逼近万元大关；美西线每FEU运价上涨1.01%至5388美元，欧洲线每TEU运价上涨1.48%至7127美元。

德路里发布的全球集装箱运价指数（WCI）显示，运价持续处于高档，截止7月22日最新运价为8985.53美元/FEU，上涨1%、103美元。

在运价飙涨且运力极度短缺的情况下，近期DHL、DSV泛亚班拿（DSV Panalpina）、Geodis、Seko Logistics等大型货代物流企业相继自行租船开辟航线，Home Depot、亚马逊等零售商也租船自运货载，形成自助自救新趋势。

国际大型货代公司指出，租船运营主要是为了确保公司的客户能顺利进口他们的货品，避免遭到积压，但这只是非常时期的权益之计，并无长期自行租船运营规划。

来源：国际船舶网

【散货船市场迎来旺季 BDI 指数四连涨】

干散货航运市场进入第三季度传统旺季，在好望角型船领涨带动下，波罗的海干散货运价指数（BDI）连续4日上涨。

7月26日，BDI指数上升11点至3210点，环比上升3.09%，创近10年新高。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）上升35点至3950点，环比上升1%，达到6月29日以来最高水平。波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）下滑15点至3513点，环比下降0.4%，是6月23日以来最低位。波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上涨12点至2883点，或环比上升1.02%至2871点。

主要散货船船型日租金都稳定在3万美元以上。其中，好望角型船日均获利跳升286美元至32755美元，巴拿马型船日均获利下降137美元至31619美元，灵便型船日均获利上涨136美元至31713美元。巴拿马型、灵便型船日租金均创近10年新高。

分析人士指出，在台风烟花影响下，船期可能延误近一周时间，目前在中国港口的船舶多达565艘，其中散货船占了270艘。澳大利亚矿业公司担心后续可用运力有限，因此早在上周就抢先出手租船，推动好望角型船运价大涨。



从期货来看，8、9月与第三季度好望角型船日租金均在上涨，8月日租金高达3.94万美元，三季度达3.6万美元，四季度也有3.65万美元，而成本价只有1.5万美元，主要是因为第三季度是散货船最大旺季，后市看好。

散货船公司表示，受益于谷物出口旺季以及各国政府振兴经济、扩大内需，航运市场持续恢复动能，上半年B D I指数较去年同期大涨2.28倍，煤炭、谷物、钢铁需求均有所增长，下半年B D I指数有望继续上扬。

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	434~436	540~542	620~625		Firmer.
Tokyo Bay	452~454	565~570	850~855	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	446~448	556~560	660~665	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	438~443	547~552	595~600	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	487	570	665	+ oil fence charge usd 75	No change.
Fujairah	S.E.	545~550	655~660		Avails tight.
Rotterdam	411~414	525~530	588~593		Steady.
Malta	S.E.	535~540	620~625		Steady.

截止日期：2021-07-29

◆ 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	23/07/21	16/07/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,900	5,850	50	0.9%	



卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,400	3,400	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,200	3,200	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,700	2,700	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	23/07/21	16/07/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,100	10,050	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,850	6,800	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,450	5,400	50	0.9%	
MR	52,000	3,800	3,750	50	1.3%	

截止日期： 2021-07-27

(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	Tanker	155,000	DSIC, China	2023	Shanghai North Sea Shipping - Chinese	Undisclosed	option declared, shuttle tanker
6	Tanker	50,000	K Shipbuilding, S. Korea	2023	Sinokor - S. Korean	3,700	against T/C to ExxonMobil, Tier III, EEDI phase 3
2	Bulker	40,000	Imabari, Japan	2023-2024	Wisdom Marime - Taiwanese	2,900	EEDI phase 3
2	Bulker	40,000	Namura, Japan	2023-2024		2,900	
2	Container	16,000 teu	GSI, China	2023-2024	CMB FL - Chinese	Undisclosed	against long-term T/C to MSC, scrubber fitted, LNG fuelled
2	Container	16,000 teu	DSIC, China	2023-2024	Minsheng FL - Chinese	Undisclosed	
10	Container	7,000 teu	Yangzijiang, China	2023-2024	Seaspan - HK based	10,500	LNG fuelled, against T/C to Zim
1	Container	1,900 teu	Huangpu Wenchong, China	2022	TS Lines - HK based	Undisclosed	
2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2023	Briese Schifffahrts - German	Undisclosed	options declared



◆ 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
DYNA CAMELLIA	BC	91,569		2007	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
ATLAS STRENGTH	BC	83,001		2006	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
KOMI	BC	63,628		2015	China	2,500	Undisclosed	
OCEAN PHOENIX TREE	BC	62,623		2017	Japan	2,950	Undisclosed	BWTS fitted
NEW ASPIRATION	BC	61,448		2011	Japan	2,150	Greek	BWTS fitted
DORY	BC	55,705		2010	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted
ULTRA CALBUCO	BC	37,981		2017	Japan	2,350	Chellaram - Indian	BWTS fitted, delivery Dec 2021
CAPE GULL	BC	36,320		2013	Japan	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
NORDIC INCHEON	BC	35,817		2018	China	2,050	Undisclosed	BWTS fitted
MONTROSE	BC	27,028		2001	China	450	Undisclosed	BWTS fitted
SEXTA	BC	18,367		2000	S. Korea	390	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
WIDE BRAVO	CV	65,347	5,466	2014	Philippines	26,000	Greek	en bloc
WIDE JULIET	CV	65,347	5,466	2015	Philippines			
MAERSK EUPHRATES	CV	65,165	5,466	2014	Philippines			
WIDE HOTEL	CV	65,165	5,466	2015	Philippines			
WIDE ALPHA	CV	65,165	5,466	2014	Philippines			
WIDE INDIA	CV	65,152	5,466	2015	Philippines			

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
GOVERNOR FARKHUTDINOV	TAK	109,295		2004	Croatia	1,400	Undisclosed	
ASTRO SCULPTOR	TAK	105,109		2003	S. Korea	1,200	Undisclosed	
SUPER LOTUS	TAK	70,426		2004	Japan	780	Far East	
NIPAYIA	TAK	19,997		2009	S. Korea	1,575	Greek	
PRIME SOUTH	TAK	12,886		2009	S. Korea	430	Taiwan, PRC	at auction



◆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
TRINITY SUPPORTER	OTHER/WORK VESSEL	20,627	7,000	1982	Japan	undisclosed	

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
SAGA TIDE	BC	47,029	10,456	1991	Japan	599.00	

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
LILA DUBAI	TAK	97,135	18,055	2010	S. Korea	undisclosed	damaged conditionbull
ATLANTIC 1	TAK/FSO	146,268	23,318	1996	U. K	undisclosed	Full Subcontinent

◆ALCO 防损通函

【清污底责任 —— 租家应该承担吗?】

在最新的 London Arbitration 16/21 中，仲裁庭对清污底的时间损失及费用是否应由租家承担作出判决，该案中，船舶根据修订后的 NYPE 格式进行期租，航线从中国北部到日本再到印度，期限约为 30 至 35 天。

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
2021-07-30	646.020	767.910	5.901	83.120	901.800	65.621	1133.440	477.810	518.940
2021-07-29	649.420	769.320	5.912	83.502	903.170	65.147	1131.840	479.110	518.800
2021-07-28	649.290	767.410	5.915	83.422	901.400	65.202	1132.850	478.250	515.660
2021-07-27	647.340	764.180	5.866	83.229	894.940	65.322	1137.080	478.060	516.190
2021-07-26	647.630	762.430	5.860	83.343	890.980	65.247	1137.330	477.180	515.400

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	0.07938	1 周	0.08713	2 周	--	1 个月	0.09575
2 个月	0.10513	3 个月	0.12575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15388	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.237		

2021-07-29

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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