



全一海运市场周报

2021.08 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.08.02 - 08.06\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 航线运价基本稳定】

受新冠变异毒株影响，全球疫情形势十分严峻。本周，中国出口集装箱运输市场需求仍保持高位，航线运价基本稳定。8月6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4225.86点。

欧洲航线：欧洲多国新冠疫情出现反弹，因疫情形势严峻对各类物资需求量较大，市场运输需求总体保持高位。航线运力总体变化不大，但部分欧洲港口拥堵情况依旧严重。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情总体平稳。8月6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7418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接近满载。8月6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7042美元/TEU。

北美航线：因德尔塔新冠毒株流行加剧，美国每日新增新冠病例数重回10万例以上，市场对防疫等各类物资的需求保持高位，加之正值传统运输旺季，运输市场更为旺盛。然而，受休斯顿港突发“硬件故障”叠加疫情影响，集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵等情况加剧。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，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：受当地节假日影响，目的地市场货量略有下滑，供需状况总体仍保持平稳。本周，上海港船舶舱位利用率在95%左右，即期市场订舱行情走势平稳。8月6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3584美元/TEU。

澳新航线：澳洲疫情出现反复，部分地区被封锁，港口集装箱周转迟缓。市场货量有所回升，运输需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平。受此影响，即期市场订舱价格延续良好走势。8月6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3527美元/TEU。



南美航线：受多个新冠变异毒株流行的影响，目的地国家疫情反扑，对生活物资及医疗用品需求持续处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情总体平稳。8月6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 9772 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。8月6日，中国出口至日本航线运价指数为 923.29 点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【保供政策效果显现 煤炭运价小幅下跌】

保供政策效果逐步显现，煤炭产量提升，价格走势显见顶迹象，下游观望情绪较浓。但另一方面，高温天气持续，部分库存紧张的终端仍在加紧采购。利弊参半，沿海散货运输价格小幅波动。8月6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 1239.03 点，较上周微涨 0.8%。

煤炭市场：市场需求方面：台风过后，高温天气影响开始显现，沿海电厂日耗煤量攀至高位，部分电厂煤炭库存紧张，补库需求依然较强。不过，保供政策效果开始显现，上游煤炭产量明显增长，加上铁路等多部门协同合作，环渤海港口库存回升，煤价下跌预期升温，多数电厂均持较浓的观望情绪，采购多以长协货盘为主。煤炭价格方面：各部门努力落实增产保供政策，多方联动效果逐步显现，煤炭供应增加，尤其内蒙煤增产显著。铁路方面，电煤优先装运，大秦线满负荷运转，运输保供能力进一步提升。截至 8 月 4 日，秦唐港口合计存煤 1796.5 万吨，环比上涨 150.1 万吨。供需格局逐渐转变，煤炭价格见顶信号显现。本期，5500 大卡动力煤现货价格 1033 元/吨，周环比上涨 10 元/吨，涨幅明显缩窄。运价走势方面：近日，电厂日耗虽有增加，但煤炭供给能力稳步提升，煤炭供需紧张气氛缓和，下游心态转强，对高煤价抵触情绪较高。各方观望情绪较浓，运输市场仍以计划运量为主，市场货盘稀缺。

8月6日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1288.85 点。8月6日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1042.99 点，较上周五下跌 1.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 44.6 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 53.6 元/吨，较上周五下跌 0.7 元/吨。

金属矿石市场：全国各大省份去产能政策逐步落地，多地钢厂宣布减产检修，铁矿石需求受到一定程度影响。此外，疫情扩散对钢铁成材的需求形成不利影响，进而加剧铁矿石市场看空情绪。去产能政策影响下，铁矿石需求略显疲软。不过铁矿石价格走弱，而螺纹钢等钢材价格平稳震荡，利润重回扩张区间，



钢厂仍保持一定的采购规模，运输需求总体平稳。8月6日，沿海金属矿石货种运价指数报收1180.13点，较上期小幅上涨1.3%。

粮食市场：国内畜禽养殖利润不佳，猪粮价格比处于低位水平，饲料厂采购更偏向于低价的替代物以及进口玉米，对国内玉米补库的积极性普遍不高。小麦等替代物以及进口玉米供应充足，且保持较强的价格优势，国内玉米需求持续受到制约，运输需求也较为疲软。8月6日，沿海粮食货种运价指数报1371.42点。

成品油市场：国内疫情再度反复，暑假期间民众出行小高峰大打折扣，汽油需求难有明显回暖。而高温多雨天气影响下，大型户外工程、工矿企业开工不高，柴油需求难改疲软。进入8月份，各地炼厂新增检修产能较少，但受需求制约，开工积极性提升有限。成品油市场供需两弱，运输需求未见好转。8月6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1046.16点，较上周微跌0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【船舶周转放缓 综合指数续涨】

本周国际干散货运输市场各船型租金高位运行，海岬型船市场在货盘的支撑下再次上扬，巴拿马型船和超灵便型船在疫情以及台风的影响下，船舶周转放缓，即期运力紧张，租金小幅上涨，远东干散货指数继续上行。8月5日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2281.31点，运价指数为1671.71点，租金指数为3195.72点，较上周四分别上涨4.6%、2.5%和6.3%。

海岬型船市场：海岬型船市场先抑后扬，高位波动。太平洋市场，继上周末在高价成交拉动运价上涨后，本周上半周在运力逐步释放的预期下，海岬型船市场运价高位略有回调。临近周末，澳大利亚三大租家在市场询盘，推动市场货盘增加，海岬型船市场运价再次上扬。8月5日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为43866美元，较上周四上涨15.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为14.866美元/吨，较上周四上涨6.9%。巴西图巴朗至青岛航线运价为29.374美元/吨，较上周四上涨5.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场止跌上涨。太平洋市场，上半周，澳大利亚以及北太平洋市场货盘不多，市场整体活跃度较低，租金小幅下调。下半周，受印尼煤炭货盘以及FFA远期合约价格上涨支撑，且国内疫情和台风导致部分港口周转不畅，市场即期可用运力偏紧，太平洋市场租金止跌企稳。8月5日，



中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 29671 美元，较上周四上涨 1.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 28550 美元，较上周四上涨 2.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.220 美元/吨，与上周四持平。粮食市场，经过一个月运力的不断消耗，南美市场供需失衡略有好转，本周末大西洋市场货盘增加，粮食航线运价现止跌迹象。8 月 5 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 64.433 美元/吨，较上周四下跌 1.7%；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 77.827 美元/吨，较上周四下跌 2.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场微涨。虽然本周东南亚市场货盘不及上周，但国内疫情防控趋严，以及南方受台风影响，船舶周转整体放缓，船东信心增强，报价有所抬升，东南亚市场租金微涨。8 月 5 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 27613 美元，较上周四上涨 1.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 30673 美元，较上周四上涨 1.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24285 美元，较上周四上涨 0.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.357 美元/吨，较上周四上涨 0.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.422 美元/吨，与上周四持平。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 7 月 30 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存大幅增加、精炼油库存意外增加，汽油库存降幅超预期。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 12.4%。近期全球肆虐的变异病毒打压了经济增长预期令市场情绪承压，美国新增新冠确诊病例升至 6 个月以来新高，过去一周平均日增确诊病例超过 9.5 万较上周激增 43%。总体来看，由于变异新冠病毒德尔塔毒株加速传播，令油价连续多天下跌，但中东地缘局势紧张加剧盖过疫情担忧影响，油价终结连跌走势后小幅上涨。本周油价先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 71.08 美元/桶，较 7 月 29 日下跌 6.23%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位波动，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。8 月 5 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 520.15 点，较 7 月 29 日下跌 2.65%。本周市场 8 月中旬装期的货盘已做过半，基本面延续船多货少格局，租家基本不用控制出货节奏，就能将运价保持在低位，燃料油价格坚挺，船东 TCE 收益毫无起色。短期内市场毫无生机，甚至更长的时间基本面仍难以好转。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)依旧低迷，西非航线日均 TCE(等价期租租金)勉强维持在保本线之上。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS31.43，较 7 月 29 日下跌 1.2%，CT1 的 5 日平均为 WS31.59，较 7 月 29 日下跌 1.3%，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 WS33.15, 下跌 4.4%, 平均为 WS33.51, TCE 平均 0.1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)： 运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS51 (TCE 基本与保本线持平)。该航线一艘 14 万吨级船, 尼日利亚至地中海, 8 月 18 至 19 日货盘, 成交运价约为 WS47.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS57 (TCE 约-0.8 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东, 一艘 13 万吨级船, 拉斯坦努拉至印度, 8 月 5 至 8 日货盘, 成交运价约为 WS64.50, 一艘 13 万吨级船, 科威特至印度西, 8 月 7 至 9 日货盘, 成交运价约为 WS75。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线持续上涨, 地中海及欧美航线稳中有降, 综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS76 (TCE 约-0.4 万美元/天)。跨地中海运价下跌至 WS86 (TCE 约 0.1 万美元/天)。北海短程运价下跌至 WS94 (TCE 约-0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至 WS61 (TCE 约-0.1 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS101 (TCE 约 0.5 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS105 (TCE 约 0.9 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线全面上扬, 欧美航线稳中有升, 综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS107 (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 WS104 (TCE 约 0.6 万美元/天), 7.5 万吨级船运价上涨至 WS83 (TCE 约 0.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS84 水平 (TCE 约-0.1 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS138 (TCE 约 0.6 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

【国际散货船价续涨 国际油轮以跌为主】

8 月 4 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1097.31 点, 环比下跌 0.17%。其中, 国际散货船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 1.16%、0.04%; 国际油轮船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 1.17%、0.64%。

得益于海岬型和超龄便型散货船运价的强劲, 拉动 BDI 上攻至阶段性高位 (3292 点), 但上升动能呈现衰减迹象, 二手散货船价格继续小幅上涨。本期, 5 年船龄的国际散货典型船舶估价: 35000DWT—1828 万美元、环比上涨 0.11%; 57000DWT—2358 万美元、环比上涨 2.55%; 75000DWT—2663 万美元、环比上涨



1.18%; 17000DWT—3410 万美元、环比上涨 0.66%。当前，除巴拿马型散货船租金微跌之外，其他船型 1 年期租金继续上涨，预计二手散货船价格短期易涨难跌。本期，国际二手散货船市场成交量继续减量，共计成交 16 艘（环比减少 5 艘），总运力 89.17 万 DWT，成交金额 28155 万美元，平均船龄 9.06 年。

全球制造业数据下滑和疫情多地出现反复恶化迹象，国际油价本周一再现大幅下跌，促使市场对原油需求前景的忧虑再次增强，二手国际油轮船价以跌为主。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 0.01%；74000DWT—2739 万美元、环比持平；105000DWT—3395 万美元、环比上涨 0.14%；158000DWT—3902 万美元、环比下跌 1.51%；300000DWT—6977 万美元、环比下跌 4.13%。全球经济复苏进程不及预期，对燃油的需求提振也在减弱，国际油轮 1 年期期租租金费率不断回调，预计二手油轮船价短期或小幅下跌。本期，二手油轮市场成交量萎缩，共计成交 8 艘（环比减少 2 艘），总运力 114.43 万 DWT，成交金额 14195 万美元，平均船龄 17.25 年。

台风“烟花”过后，沿海运力周转滞缓得以好转，船多货少格局略显，运价持续上涨动能不足，二手沿海散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—192 万人民币、环比下跌 0.41%；5000DWT—1494 万人民币、环比上涨 0.55%。近期，国家发改委调研敦促煤炭增产，“定向专供煤管票”有望结束，加上水电出力，沿海散货运价或有回调，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海 1000 吨级和 5000 吨级散货船各成交 1 艘，共计 6075 载重吨、成交金额 1164.8 万元人民币，平均船龄 14.04 年。

近期，内河散货运输需求不温不火，二手内河散货船价格走势趋弱。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—48 万人民币，环比上涨 1.71%；1000DWT—124 万人民币，环比下跌 0.61%；2000DWT—266 万人民币，环比上涨 0.78%；3000DWT—370 万人民币，环比下跌 3.76%。本期，内河散货船船价下跌，买家乘机购买，市场成交量有所增加，共计成交 77 艘（环比增加 22 艘），总运力 17.88 万 DWT，成交金额 22209.8 万元人民币，平均船龄 9.33 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

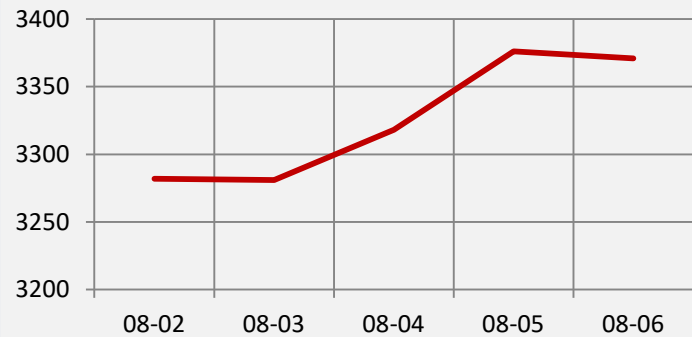
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8 月 2 日		8 月 3 日		8 月 4 日		8 月 5 日		8 月 6 日	
BDI	3,282	-10	3,281	-1	3,318	+37	3,376	+58	3,371	-5
BCI	4,272	-34	4,246	-26	4,302	+56	4,414	+112	4,359	-55

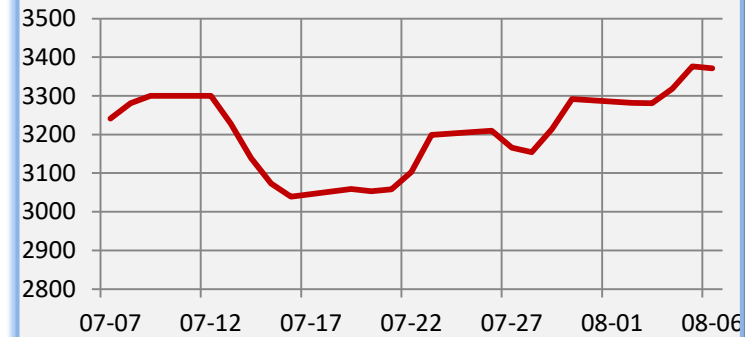


BPI	3,290	-14	3,307	+17	3,358	+51	3,418	+60	3,449	+31
BSI	2,959	+14	2,969	+10	2,983	+14	2,996	+13	3,010	+14
BHSI	1,761	+1	1,767	+6	1,763	-4	1,766	+3	1,766	0

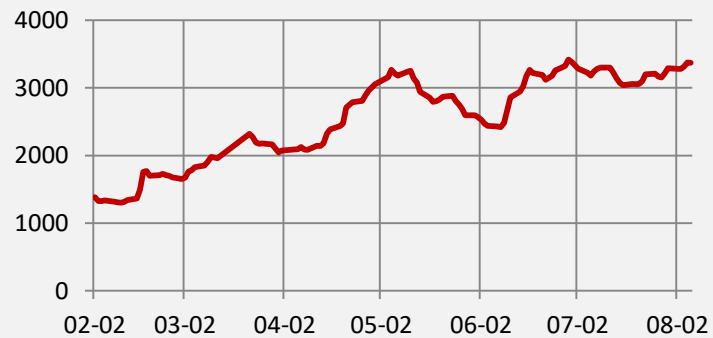
上周 BDI 指数走势



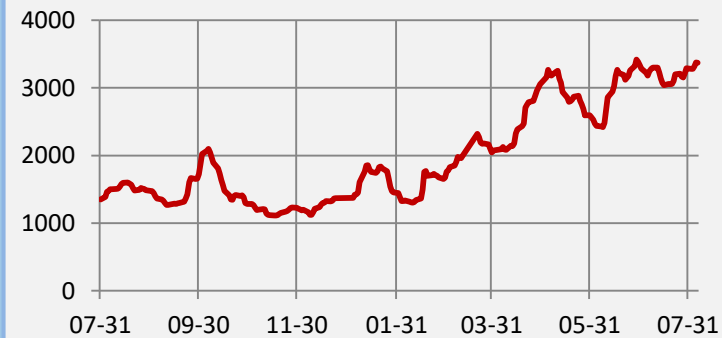
近一个月 BDI 指数走势



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	30/07/21	23/07/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	41,250	41,000	250	0.6%
	一年	29,500	29,500	0	0.0%
	三年	24,000	25,500	-1500	-5.9%
Pmax (76K)	半年	30,250	31,250	-1000	-3.2%
	一年	24,250	25,250	-1000	-4.0%
	三年	16,250	17,000	-750	-4.4%
Smax (55K)	半年	35,500	35,000	500	1.4%
	一年	25,000	25,000	0	0.0%
	三年	16,750	16,250	500	3.1%
Hsize (30K)	半年	28,250	26,250	2000	7.6%
	一年	22,750	21,000	1750	8.3%
	三年	14,750	13,000	1750	13.5%

截止日期: 2021-08-03

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Great Wencheng' 2005 91439 dwt dely Zhoushan 7/12 Aug trip via Brisbane redel Kwangyang intention coal \$29,000 - Woohyun

'Nikolas XL' 2006 82595 dwt dely Singapore 12/16 Aug trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$29,000 - Cargill

'Cemtex Diligence' 2019 82200 dwt dely passing Singapore prompt trip via EC South America redel Singapore-Japan \$33,500 - Nord



'Prevail Star' 2014 81055 dwt dely Taichung 8/10 Aug trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$32,000 - cnr

'Ocean Belt' 2008 76553 dwt dely Lianyungang ely/mid Aug trip via NoPac redelivery China \$27,000 - Ultrabulk

'Andria' 2006 75375 dwt dely Singapore 6/9 Sep trip via Black Sea redel Singapore-Japan \$29,000 - Cofco

'Xin Yu' 2001 74090 dwt dely EC South America 20 Aug trip redel Singapore-Japan \$25,000 + \$1,400,000 bb - Cargill

'Darya Mira' 2021 61087 dwt dely Jakarta 11/18 Aug trip via South Africa redel Singapore-Japan \$38,500 - cnr

'Good Luck' 2018 37384 dwt dely East Mediterranean prompt trip redel Brazil \$36,000 - Conti-Lines

4. [航运&船舶市场动态](#)

【航运价格上涨还将持续多久？】

集装箱“一箱难求”，海运费开启疯涨模式。7月30日，上海航运交易所公布最新的出口集装箱运价指数显示，代表即期价格的上海出口集装箱指数(SCFI)4196.24点，创出历史新高，相比去年最低点818点，大涨413%。市场人士预测，未来海运价格仍将保持上涨趋势。

海运费大幅上涨深层次原因是什么？海运市场“一箱难求”的现状将给外贸带来哪些影响？记者做了一番市场调查。

集装箱运费一年多涨了五倍

海运是国际物流中最主要的运输方式。受疫情等多重因素叠加，集装箱运费自今年以来持续走高。标普全球普氏数据显示，从中国运往美国西海岸的40英尺标准集装箱的运费目前约为7400美元，这几乎相当于去年4月份时的5倍。



“现在集装箱运费价格已经涨到天上去了。”8月2日，中部地区一家航运企业相关负责人谭天接受记者采访时表示，国外各港口都开启了严格的检疫措施，目前到港的货船都需要排队入港，港口拥堵情况严重，导致船舶周转率低；加上国外码头复工率不高，装船、卸船的时间增长；美国货币放水带来的通胀等多方因素推高了海运价格。

谭天所在的航运公司主要业务为国际船务代理、国际货运代理和内支线集装箱运输，公司在湖南、湖北两省的市场份额占比均超过30%。

自2021年以来，得益于海运价格的飙涨，谭天所在的行业就进入了“躺着赚钱”的行情，“公司今年上半年净利同比增长1.7倍，超过去年全年盈利规模。”

谭天称，集装箱运输定价因素也推高了其他航运成本，比如燃油价格成本、港口费用、租船成本、航线经营成本等，其中燃油价格波动对海运价格影响较大，燃油费一般占到集运公司经营成本的30%以上。

招商证券分析称，从需求端来看，全球贸易复苏、港口装卸效率下降减缓集装箱周转、箱船运力紧缺舱位紧张等因素共同推动集装箱箱价的上涨。

“由于海外一些国家受疫情影响，产业链、供应链都受到很大的冲击，经济恢复缓慢，很多产品的采购需求都集中到了中国，外贸市场行情火爆，导致海运市场进入繁荣期。”谭天说。

运力供需矛盾致“一箱难求”

“由于大量船只被检疫耽搁，很多集装箱‘有去无回’。国外集装箱无法流转回国内，加剧了‘一箱难求’的局面。”谭天说，集装箱紧缺成为各大航企和行业的普遍情况。

据中国集装箱行业协会消息，全球疫情导致海外空箱滞留严重，降低集装箱周转效率。目前，每出口3个集装箱只能返回1个，大量空箱在美国、欧洲和大洋洲等地积压，导致集装箱周转效率受到影响。



据一位有 20 多年航运业从业经验的人士张卫向记者透露，目前全球海运运力已经是满负荷运营了，超 2000 万个集装箱运输的运力都投入到了海运，甚至一些非集装箱船、杂货船也投入到了集装箱转运。

上半年以来，强劲的进出口贸易需求、海运集装箱物流紧张，对一些公司出口业务带来冲击。8 月 3 日，一家跨境电商企业的物流负责人梁中告诉记者，“我们出口国外的货物大部分走海运，一个集装箱价格涨了 4 倍，不提前 1 至 3 周根本预订不到集装箱。”

处于行业上游的造船业等供应周期较长，所以下游的运力需求会拉动海运的繁荣兴衰。“在集运供需已高度不平衡的情况下，‘一箱难求’背后反映的还是运力供需矛盾，有效运力供给紧张持续加剧，推动运价大幅上涨。”张卫说，运力供给具有一定的滞后性，而运力增长又将影响航运供需的平衡。

航运费用仍处于上升趋势

继铁矿石、钢铁等大宗商品价格波动以来，此轮航运价格大涨也成为各方关注焦点。有业内人士表示，一方面，运费成本大涨，使进口商品成本大增，而另一方面，货运拥堵使时间周期拉长，也变相增加了成本。

那么，港口拥堵以及航运价格上涨还将持续多久？

机构认为，2020 年集装箱周转秩序失衡，经历空箱回运受限、进出口不平衡、缺箱问题加剧显著降低有效供给三个阶段，层层递进式的供需紧张，即期运价大幅上涨，欧美需求持续，高运价或持续至 2021 年三季度。

“当前的海运市场价格是处于强周期的上升区间，预测到 2023 年底，整个市场价格可能会进入回调区间。”谭天说，航运市场也有一个周期，一般 3 至 5 年一个周期。航运供需两端具有高度周期性，需求端复苏走强通常会带动供给端运力在两三年后进入增长周期。

近日，标普全球普氏集团集装箱航运全球执行主编黄宝莹接受央视采访时表示，“预计集装箱运费将持续上涨到今年底，并在明年第一季度出现回落，所以集装箱运费仍将徘徊在多年来的高位。”

来源：泉州日报



【拥堵和延误挤占了运营商增加的大部分运力】

Sea-Intelligence 首席执行官 Alan Murphy 表示，集装箱班轮运营商当前无法为航线提供足够的运力，原因是港口拥堵和船期延误挤占了主要贸易航线上的大量运力。

集装箱贸易统计公司 (CTS) 的数据显示，全球需求增长缓慢，只有北美出现了需求激增，目前的物流供应链困境主要是由于运力不足造成的，而不是普遍的需求激增。以在跨太平洋航线上运营 10000 标箱船的运营商为例，其提供的六周往返周班服务需要六艘船，但如果由于航线两端的港口拥挤而延误一周，则需要再增加一艘船来维持同样的服务频率。

Murphy 指出，这意味着市场上即便多出 16.7% 的运力，服务的效果和水平与没有增加运力是一样的。

与 2020 年同期相比，今年上半年班轮运营商已在跨太平洋航线上增加了五分之一运力。与 2019 年同期相比，运力也增长了 5%-10%。然而，目前的难题是，拥堵和延迟正在挤占增加的运力。因此，无论是与一年前还是两年前比较，市场的净运力增长都是负值。这意味着，即便太平洋航线上增加了大量船舶，但货载能力实际上是在下降。

亚欧航线尽管受到的影响相对较小，但也出现了类似情况。Murphy 表示，尽管欧洲的港口拥堵没有北美某些地方那么严重，但近几个月来情况变得有些糟糕。Sea-Intelligence 的数据显示，2021 年 2 月，全球近 12% 的运力被船期延误占据，而到 4 月，这一比例降至 8.8%，但此后出现回升，6 月已上升至 9.6%。这意味着在 2021 年 2 月有 280 万 TEU 的名义运力被挤占，到 4 月下降至 220 万 TEU，但到 6 月增至 260 万 TEU。Murphy 认为，短期内没有办法可以解决这种情况，即便建造更多船只也不能从根本上解决问题，因为目前下单的船舶交付期是在 2023-2024 年，而且投入更多船舶会进一步加剧港口拥堵，增加延误时间。要解决港口的拥堵问题，必须同时解决内陆基础设施及其配套问题。

Murphy 指出，2015 年美国西海岸港口因劳资纠纷导致拥堵后，花了 6 个月的时间才恢复正常。而这次港口拥堵是全球性的，所以耗费的时间会更长。

来源：劳氏日报



【旺季即将到来，跨太平洋货运市场“吃紧”】

货运代理公司 Flexport 昨日发布的最新每周市场动态显示，亚洲-北美 (TPEB) 海运贸易航线的旺季将在一个“受限”的市场开始，随着节前需求增加，以及沿海港口和内陆枢纽遭遇严重拥堵，预计该市场将持续或进一步收紧。

至于价格方面的展望，GRI 将于 8 月 1 日实施，PSS (旺季附加费) 预计于 9 月 1 日实施。

Flexport 强调，产能/设备处于“临界/严重产能不足”水平。

它建议托运人“继续在 CRD 之前提前预订 (至少 4-6 周)，以获得最佳的机会，同时鼓励供应商支持从不同的起源港口出发，并考虑在目的沿海港口终止货物，以防止多式联运延误。”

在评论另一条主要航线亚欧航线 (FEWB) 时，Flexport 指出

“空间和设备短缺仍在继续。随着房价飞涨，市场供不应求。空航和设备供应不足使情况更加恶化。承运人承诺过多，限制预订接受或滚动装运。计划的可靠性很低。”

最新消息称：“利率仍处于创纪录的高位，8 月 1 日小幅上调。这也反映在上海集装箱运价指数的持续上涨上。”

报告强调了“极其严峻的太空形势和所有亚洲国家严重的设备短缺”。它建议托运人至少提前 4-5 周预订 CRD，考虑有限的溢价选项，并在设备上采取灵活性。”

空运前景

谈到空运，尤其是亚洲的上海跨太平洋东行市场 (TPEB)，Flexport 表示，市场费率“略有增长，部分原因是受到台风 in - fa 的影响。”剩下的车道和香



港、台北等主要发车地的市场价格与上周持平。

“亚洲其他地区的市场状况因国家甚至城市而异。两个国家就是最好的例子。在越南，由于三星的缘故，河内的空间很紧张，而西贡仍处于封锁状态。在印度，金奈已被封锁，而德里已恢复生产。

Flexport 补充称：“今年年底的前景非常强劲，因为正常的空运需求将被海空转换补充。运力几乎全部部署，因此运费和运输时间将继续增加。”

Flexport 报告称，在欧洲以外的航线上，运量保持“稳定”。“随着美国全面开放，大宗商品零售正在推动大西洋两岸的正常交易量。不过，我们确实看到市场上出现了更大的项目/库存转移，原因是目前的海港拥堵。”

直达美国枢纽的航线很“繁忙”，而 pax 的运力现在已经延伸到其他较小的枢纽，在运输时间灵活的情况下，最后一段的公路支线服务可以提供经济的解决方案。

进入拉丁美洲的运力仍比进入美国更紧张，货轮的比例高于 pax 运力。

Flexport 还强调了荷兰阿姆斯特丹史基浦机场 (Amsterdam Schiphol airport) 的进口拥堵情况，由于人员短缺和运量增加，该机场的装卸工人需要更长的时间来分解货物。“出口拥堵仍在可控范围内。其他集散地/终点站报告的流量较高，但可控。”

Flexport 继续建议托运人，“提前预订和灵活性可以为欧盟的进出口提供创新的解决方案。”

来源：物流巴巴

【日租金超 50000 美元！租船市场牛市行情至少持续到明年年底】

小型散货船的发展势头正劲，运费已突破 3 0 0 0 0 美元 / 天。据了解，由于吨位紧张，承租人被迫支付租金，一些航线上的灵便型船的日租金甚至达到 5 0 0 0 0 美元 / 天。



截至7月30日，波罗的海交易所的灵便型船平均加权定期租船价格上涨了3.1%，至每天31,676美元。

由于大宗商品的强劲需求和船队效率低下导致吨位吃紧，小型散货船的发展势头持续增强。更有船东预计租船市场牛市行情将至少持续到明年年底。

7月30日，波罗的海交易所的超灵便型平均加权定期租船价格小幅上涨至每日32,395美元，较前一周上涨5%，而灵便型船则小幅上涨3.1%，至每日31,676美元。

香港的一家运营商表示，中国对不同的中小型散货有大量的货运需求，一直支撑着太平洋地区的运费。

印尼到中国的煤炭运输仍有吸引力，尽管最近由于疫情封锁，出现了一些中断。黑海和地中海地区的货运需求也是“充满活力”，市场询价很多，但现在主要担心的是可用吨位减少。南美洲东海岸也是如此，需求量巨大，船只租金都按照目的地收取固定费率。

运营商表示，这就是承租人愿意支付更多的费用尽快完成租赁的原因之一。

来自地中海的需求保持了稳定的租船价格，据了解，从土耳其经黑海到尼日利亚的超大型油轮，以每天50,000美元的价格出租。大多数其他船舶的租金在每天30,000—40,000美元之间。

在纽约上市的希腊集装箱船东Danaos Corporation表示，预计租船市场的牛市行情至少会持续到明年年底。

航运公司正在激烈竞争，几乎不惜任何代价来解决进入市场的少量开放船只的问题，导致日租金大幅飙升，并极大地延长了租船期。

Danaos公布了非常强劲的第二季度和上半年收益，截至2028年的租船合同收入已累积达17.5亿美元。

Danaos首席执行官John Coustas说：“疫情导致供应链效率低下，没有明显迹象表明情况将在近期恢复正常。”



今年第二季度，其 60 艘集装箱船（尺寸从 2200 TEU 到 13100 TEU 不等）的租赁净收入为 6900 万美元，而 2020 年同期为 4250 万美元，同比增长 62.4%。

“集装箱船市场保持了积极的势头，这反映在集装箱和船舶租赁费率的增长上。至少在明年年底之前，市场都将供不应求。” Coustas 说。

为了强调对集装箱船租船市场中期强劲表现的信心，Coustas 指出，其上个月以每艘 4300 万美元购买的船舶，据最新的 Vesselvalue 数据，这些船现在的价值已经涨到每艘 7400 万美元，而且还在上涨。

在扣除每天 6000 美元的运营成本后，每天约 1.8 万美元的租赁费将给 Danaos 带来可观的收入。但船东的目光更长远，可能会从马士基等承租人那里获得每天 6 万美元的租赁费。

到目前为止，飞涨的租船费对班轮公司的利润影响并不大，因为同样飞涨的集装箱运费带来了巨额利润。然而，当船舶租期延长时，成本将开始对班轮公司造成影响，特别是如果与运费泡沫破裂同时发生的话。

事实上，马士基昨日大幅上调其全年业绩预测，在其业绩报告中，租船成本飙升是唯一的负面因素。

来源：搜航网

【34 艘！这一船型市场也要爆？】

8 月 3 日，日本商船三井株式会社官网发布消息称，商船三井与日本新来岛造船厂 (Shin Kurushima Dockyard) 和日本造船正式签署协议，共计订造 4 艘液化天然气 (LNG) 动力汽车运输船。

商船三井未披露这笔订单的具体金额，以及 2 家船厂各自的建造数量，仅称该型船的装载量将达到 7000 车位。与使用传统船用燃油相比，该型船预计将减少 25%~30% 的温室气体二氧化碳排放量，100% 的硫氧化物排放量和 85% 的氮氧化物排放量。预计该批船舶从 2024 年开始陆续交付。



今年以来，日本企业下单订造 LNG 动力汽车运输船已至少达到 20 艘。今年 2 月，日本邮船株式会在招商局金陵船舶(南京)有限公司订造了 4 艘 LNG 动力汽车运输船;今年 6 月，日本媒体披露，日本邮船将投资超 1000 亿日元(约合 9.12 亿美元)订造 12 艘 LNG 动力汽车运输船。

值得注意的是，上述来自日本邮船的 12 艘 LNG 汽车运输船也将由日本新来岛造船厂和日本造船建造，装载量也达到 7000 车位。

据了解，商船三井在今年 6 月推出了“商船三井环境战略愿景 2.1”，力争到 2050 年实现温室气体零排放。为实现这一战略，该公司计划到 2030 年前大约投入运营 90 艘 LNG 动力船舶，其中包括该公司正在研制的全球首制 LNG 动力大型煤炭运输船、日本首艘 LNG 动力渡船以及 LNG 动力散货船等。

此外，商船三井也在大力推进生物燃料、氨燃料等零碳船舶的应用，并计划推出零排放汽车运输船。今年 6 月，商船三井旗下企业已对装载生物燃料的“The City Of Oslo”号汽车运输船进行了海上试验。

除了日本企业，不少亚欧企业也在加大双燃料汽车运输船订单的投放力度。今年 4 月，中国船舶集团有限公司旗下广船国际有限公司为挪威 SFL 航运公司建造的 2 艘 7000 车双燃料汽车运输船合同生效;今年 6 月，招商局金陵船舶(南京)有限公司与新加坡东太平洋航运签署了 4+2 艘 7000 车位双燃料汽车运输船建造合同;今年 7 月，中集来福士海洋工程有限公司与瑞典航运巨头 Wallenius Lines 公司也签订了 2+2+2 艘新一代 6500 车双燃料汽车运输船建造合同。

来源：中国船舶报

【二手集装箱船价格暴涨推动油船拆船价格飙升】

一艘 10 年船龄的巴拿马型集装箱船（4500 teu）在 2020 年 6 月售价约为 950 万美元，而三周前此类船的价值已经涨至约 6000 万美元。创纪录的集装箱海运和租船市场将二手集装箱船价格推至新高。

克拉克森在其最新的每周报告中表示，强劲的集装箱和干散货市场已经让克拉克森航运指数升至 2008 年以来的最高水平。然而，并非所有船型市场都出现牛市，油船和近海船舶依然疲软。

不过，悲观的油船船东也并非无路可走，活跃的拆船市场也有机会。与往年这个时间段不同，随着夏季和季风季节的到来，拆市场的热度却丝毫未减。一



些油船已经驶向拆船厂，孟加拉国的拆船厂为一些船支付每轻吨 6 0 0 美元，甚至更多。

据全球最大的报废船舶现金买家 G M S 称，落后的印度拆船商也不甘落后开始加大力度。G M S 表示，孟加拉国买家同样看涨市场，而巴基斯坦船厂也不能不有所动作。

该公司报告称，已经有迹象表明，巴基斯坦基本面稳固，当地钢板价格接近历史最高水平。与此同时，在今年早些时候令人担忧的货币贬值之后，巴基斯坦卢比正在保持稳定。

由于钢铁价格上涨和吨位供应有限，克拉克森拆船指数同比上涨了 1 1 4 %。但是，G M S 表示，拆船价格可能已经达到顶峰，部分原因是印度新冠病毒的 D e l t a 变异感染人数激增，加上急需的疫苗供应有限，这可能导致新的封锁。

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	538~540	610~615		Softer.
Tokyo Bay	446~448	555~560	850~855	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	452~454	534~537	650~655	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	415~420	522~527	570~575	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	480	562	654	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	545~550	660~665		Avails tight.
Rotterdam	400~402	510~515	565~570		Softer.
Malta	S. E.	530~535	615~620		Steady.

截止日期： 2021-08-05



◆ 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	30/07/21	23/07/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,950	5,900	50	0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,450	3,400	50	1.5%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,250	3,200	50	1.6%	
灵便型 Handysize	38,000	2,800	2,700	100	3.7%	
油 轮						
船 型	载重吨	30/07/21	23/07/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,100	10,100	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,900	6,850	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,500	5,450	50	0.9%	
MR	52,000	3,850	3,800	50	1.3%	

截止日期: 2021-08-03

(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	110,000	New Times, China	2022	Bihar International - Saudi Arabian	Undisclosed	LR2, options declared
2+2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	CMB - Belgian	6,100	conventionally fuelled, Tier III
2	Bulker	85,000	DSIC, China	2023	Shandong Shipping - Chinese	Undisclosed	Tier III
5	Bulker	82,000	Jiangsu Hantong, China	2023	Nisshin Shipping - Japanese	Undisclosed	Tier II, options declared
2+1	Bulker	57,000	Jiangsu Haitong, China	2023	Zhejiang Xinyihai - Chinese	Undisclosed	



2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2024	Knutsen - Norwegian	Undisclosed	options declared, against T/C to PGNiG
4+2	Container	5,300 teu	Zhoushan Changhong, China	2023-2024	Navios - Greek	6,160	conventionally 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
HARK OLDENDORFF	BC	209,325		2016	China	4,500	JPM - U.S.A	delivery Jan 2022
STELLA LUCY	BC	179,667		2015	China	3,800	Dryships - Greek	*incl TC
STELLA LAURA	BC	179,549		2015	China	3,650	Dryships - Greek	
HARVEST SKY	BC	95,717		2013	Japan	2,360	Greek	BWTS fitted, delivery Oct 2021
AM EXPRESS	BC	82,245		2010	Japan	2,180	Greek	delivery Sepr-Nov 2021
TRANS AFRICA	BC	81,270		2017	China	3,100	Undisclosed	BWTS fitted
LEMESOS QUEEN	BC	76,565		2008	Japan	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
MG SAKURA	BC	75,397		2006	Japan	1,800	Greek	bss SS/DD freshly passed and BWTS fitted, delivery Q4-2021
CABEIRO	BC	74,475		2007	China	1,310	Undisclosed	
CALICO JACK	BC	61,305		2015	Japan	5,500	Tribulk Maritime	en bloc
PHOENIX RISING	BC	60,417		2015	Japan			
ATLANTIC MERIDA	BC	56,670		2012	China	1,600	Costamare - Greek	BWTS fitted
GENCO PROVENCE	BC	55,317		2004	China	1,330	Chinese	BWTS fitted, CO2 & AHL fitted
MADONNA III	BC	53,390		2007	China	1,195	Chinese	
HELENA	BC	50,206		2002	Japan	900	Chinese	
OCEAN MERCURY	BC	37,196		2012	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
YUNNAN	BC	34,398		2015	Japan	1,600	Undisclosed	BWTS fitted, incl. TC attached at 9,500 p/d till Dec 2022
SHENG JIA HE 2	BC	34,365		2013	China	1,115	Chinese	at auction
SAKURA KOBE	BC	33,735		2011	Japan	1,600	Undisclosed	Tier I, BWTS fitted
ATLANTIC PROGRESS	BC	32,400		2011	China	undisclosed	Greek	BWTS fitted



AMIRA ILHAM	BC	28,434	2009	Japan	1,150	Undisclosed	
CSC RUI HAI	BC	12,497	2012	China	630	Starocean	en bloc each
CSC XIN HAI	BC	12,497	2012	China	630	Starocean	
MAXIMUS 1	BC	10,632	2004	China	450	Undisclosed	SS/DD due Nov

集装箱船							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
MAINE TRADER	CV	67,679	4,992	2004	S. Korea	5,400	OM Maritime - Singapore Delivery Jan 2022
CAPE MAYOR	CV	37,909	2,742	2007	Germany	3,800	Undisclosed
CAPE MAHON	CV	37,901	2,742	2007	Germany	3,800	TS Lines - Taiwanese
COSMOS	CV	34,457	2,602	2006	S. Korea	3,300	MSC - Swiss
ANASSA	CV	23,376	1,740	2006	China	2,000	CMA CGM - France
JJ SKY	CV	13,769	1,118	2006	China	1,500	Undisclosed

油轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
TSURUGA	TAK	309,960		2009	Japan	3,980	Hellenic Tankers - Greek
STENA NATALITA	TAK	108,073		2001	Japan	undisclosed	Cyprus
ST. HELEN	TAK	105,661		2002	S. Korea	1,250	Chinese
SARPEN	TAK	105,656		2002	S. Korea	1,220	Chinese
DEE4 BIRCH	TAK	53,712		2006	Japan	1,200	Undisclosed BWTS fitted
DEE4 ACACIA	TAK	53,688		2006	Japan	1,200	Undisclosed BWTS fitted
GRAND ACE2	TAK	46,185		2006	S. Korea	950	Aerio Shipmanagment - Greek BWTS fitted

◆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
GAS ICON	TAK/LPG	5,588		1994	Japan	610.00	

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
NICOBAR	OTHER/ROR	4,963	7,923	1991	Poland	456.00	at auction
ALBATROSS 07	OTHER/SUPPLY	1,819	1,240	1985	Singapore	495.00	
PARSA	TAK	8,224	3,099	1991	Japan	1060.00	incl 533 mt stst



SISTRAUM	TAK	2,550	1,430	1981	Norway	605.00
ANIDJAN STAR	TAK	2,533	1,117	1980	Norway	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
RIN	BC	85,256	23,638	1979	Japan	undisclosed	
ELKA ELEFThERIA	TAK	44,787	10,706	2001	Croatia	undisclosed	

◆ALCO 防损通函

【也门港口形势——更新】

GAC 也门告知，也门交通运输部已宣布在六年多前因战争爆发而关闭的摩卡港（Mukha）重新开放。摩卡港位于也门红海沿岸，坐标（北纬 13.19°，东经 43.04°），共有两个码头，总长 430m，吃水 7.2m。

【谨慎起草租约中的保函启用条款，避免日后承担意外之责】

保函（letter of indemnity）无需打印和签署，即可产生效力及约束力——租约中包含“允许租船人在电子邮件中‘通过援引条款的方式启用（invoke）’保函”，是一些交易中的常见做法。尽管这一安排确实节省了时间，减少了行政工作量，但对于此类条款及其援引过程，需要多加考虑，谨慎对待。

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
2021-08-06	646.250	764.660	5.887	83.103	900.100	65.234	1131.580	478.400	517.110
2021-08-05	646.910	765.790	5.908	83.183	898.480	65.247	1131.720	477.590	515.750
2021-08-04	646.550	767.300	5.932	83.135	899.640	65.313	1127.580	478.240	515.800
2021-08-03	646.100	767.140	5.911	83.103	897.520	65.369	1128.930	475.880	516.860
2021-08-02	646.600	767.250	5.893	83.185	898.670	65.286	1130.530	474.870	518.520

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	0.079	1 周	0.0875	2 周	--	1 个月	0.09575
2 个月	0.1115	3 个月	0.12538	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.1485	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.23163		

2021-08-05

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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