



全一海运市场周报

2021.08 - 第2期



◆国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.08.09 - 08.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求高位徘徊 航线运价表现稳定】

受德尔塔变异毒株加速扩散以及其他新冠变异毒株的出现影响，欧美等主要经济体每日新增新冠确诊病例数明显反弹，全球疫情防控形势依旧严峻。本周，中国出口集装箱运输市场需求高位徘徊，航线运价表现稳定。8月13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4281.53点。

欧洲航线：随着德尔塔新冠病毒株加速传播，欧洲多国新冠疫情有所反弹，部分国家防疫措施有所收紧。最新数据显示，欧元区7月制造业PMI终值为62.8，好于预期值，显示出欧元区经济复苏形势向好。市场运输需求总体高位徘徊，部分欧洲港口拥堵情况延续，市场运力供应依旧紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率维持满载水平，市场行情平稳。8月13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7407美元/TEU。地中海航线，市场运输需求高位徘徊，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。8月13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7051美元/TEU。

北美航线：尽管美国7月份非农就业数据表现亮眼，远超预期值，但受德尔塔新冠病毒株流行影响，美国经济复苏节奏有待观察。本周美国日均新增新冠病例数基本保持在10万例以上，市场对各类防疫物资及生活必需品的需求依旧保持高位。8月属于传统货运旺季，但受疫情影响，美国港口装卸效率大幅下滑，集装箱滞压、运力周转不畅以及港口拥堵等情况犹存，市场运力供给依旧紧张。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本维持满载水平，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：市场运输需求表现平稳，供需状况总体稳定。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13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3643美元/TEU。

澳新航线：澳洲疫情延续反弹走势，市场运输需求依旧维持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。8月13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 3717 美元/TEU。

南美航线：随着德尔塔新冠病毒株的扩散，南美多个国家疫情出现反弹，部分国家每日新增新冠病例数大幅增加，市场对各类防疫物资及生活物资需求依旧处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，市场行情走势总体平稳。8 月 13 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 9820 美元/TEU。

日本航线：本周运输市场需求表现平稳，市场运价基本稳定。8 月 13 日，中国出口至日本航线运价指数为 918.6 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【天气疫情双重影响 综合指数小幅回调】

本周，受部分地区疫情爆发和天气因素影响，部分大宗散货运输渠道受到限制，沿海散货运输市场运价小幅回调。8 月 13 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 1246.28 点，较上周上涨 0.6%。

煤炭市场：市场需求方面：三伏天已进入“末伏”阶段，迎峰度夏进入下半程。受天气影响，沿海部分地区连遭大雨，气温回落。不过，沿海地区电厂日耗仍处于高位水平，电煤有刚需补库需求。因煤价预期存在不确定性，电厂补库节奏放缓，采取低库存策略。煤炭价格方面：“保供稳价”政策落地，市场看空情绪渐浓。在一系列保供组合拳的作用下，煤炭主产地增量较乐观，加之疫情原因煤炭公路外运受限，产地库存出现累积，矿方接连下调报价。政策加码背景下，市场预期看空，煤炭价格理性回落。进口煤市场方面，随着国内供应增量不断释放，进口煤市场价格也进入试探性下行阶段。运价走势方面：本周，沿海煤炭运输市场整体走势较为平稳，煤炭价格下跌引发下游一小波补库热情，周中市场货盘有所增加。之后，随着煤炭价格看跌情绪升温，电厂采购热情降温，运输市场以长协货盘为主，船货僵持。运力方面，受疫情影响，江内港口船舶周转速度减慢，搁置部分有效运力，内外贸兼营船外流不顺，转投内贸航线。沿海煤炭运输市场运价涨跌互现，小幅波动。

8 月 13 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1299.57 点，较上周上涨 0.8%。8 月 13 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1068.03 点，较上周五上涨 2.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 45.6 元/吨，较上周五上涨 1.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价



为 55.1 元/吨，较上周五上涨 1.5 元/吨。

金属矿石市场：本周钢材市场震荡运行，涨跌反复。供给方面，随着铁矿石价格大幅回调，钢厂盈利进一步好转，生产积极性略有提高，当前钢市供需基本面压力不大。需求方面，上周恐慌情绪消退过后，本周下游终端补库意愿回升，钢材需求出现好转，但仍处淡季疲弱阶段。本周沿海金属矿石市场成交平稳，运价小幅上涨。8 月 13 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1184.49 点，较上周上涨 0.4%。

粮食市场：受河南强降水、“烟花”台风等不利天气，叠加国内部分地区疫情有所反复、交通不畅等因素影响，玉米价格走高。南北港口玉米价差呈倒挂之势，再加上南方进口谷物比较充裕，北粮南运需求减少，成交偏淡，粮食运输市场运价小幅波动。8 月 13 日，沿海粮食货种运价指数报 1376.80 点，较上周上涨 0.4%。

成品油市场：国内疫情依然严峻，受疫情影响，物流运输、人员流动等方面受到抑制，加之天气影响，基建工程等大型项目开工率依旧维持低位，终端市场需求情况难有好转。运输方面，江内受疫情影响，周转减慢，下游库容再次升至高位，压港现象严重，运价继续下跌。8 月 13 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 1043.58 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【可用运力持续偏紧 综合指数继续上涨】

本周国际干散货运输市场各船型租金高位运行，海岬型船太平洋和远程矿市场走势出现分化，巴拿马型船和超灵便型船市场可用运力继续受疫情和天气影响维持偏紧状态，推动租金继续上涨，远东干散货指数持续上升。8 月 12 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2322.82 点，运价指数为 1688.72 点，租金指数为 3273.97 点，较上周四分别上涨 1.8%、1.0%和 2.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场太平洋和远程矿市场走势分化，总体仍在高位波动。太平洋市场，周初因新加坡放假，市场活跃度偏低，此后市场货盘依旧表现一般。由于缺少运输需求支撑，上半周租金持续下跌。临近周末，在巴西航线持续上涨带动下，市场氛围回暖，市场运价企稳回升。8 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 43428 美元，较上周四下跌 1.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 14.201 美元/吨，较上周四下跌 4.5%。远程矿航线，



因巴西至中国航线租金水平低于太平洋航线，船东空放意愿较低，现货市场可用运力偏紧，航线运价持续上涨。巴西图巴朗至青岛航线运价为 30.924 美元/吨，较上周四上涨 5.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续上涨。受东南亚疫情爆发影响，部分船东对揽收该航线业务顾虑有所增加，同时因天气以及港口装卸效率下降，船舶周转时间延长。以上因素导致市场可用运力持续偏紧，市场运价逐步上涨。8 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31386 美元，较上周四上涨 5.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 30203 美元，较上周四上涨 5.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.630 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。粮食市场，各主要粮食航线运输需求稳定，同时可用运力总体略有不足，粮食航线运价持续反弹。8 月 12 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 65.475 美元/吨，较上周四上涨 1.6%；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 78.362 美元/吨，较上周四上涨 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上涨。本周东南亚市场煤炭货盘运输需求较强，其余货种需求稳定，同时因疫情防控需要，船舶在港等泊以及装卸时间延长，市场供需处于紧平衡状态。而考虑疫情带来的风险，船东报价逐步上涨，东南亚市场持续上涨。8 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 28663 美元，较上周四上涨 3.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 31727 美元，较上周四上涨 3.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24781 美元，较上周四上涨 2.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.842 美元/吨，较上周四上涨 3.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.756 美元/吨，较上周四上涨 1.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 6 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅基本符合预期，精炼油库存增幅超预期，汽油库存降幅略不及预期。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 11.3%。由于需求增加，原油总体库存数周来一直呈下降态势，然而 Delta 变种病毒的蔓延，使石油需求复苏的脚步不断放缓。尽管 OPEC 在报告中仍坚持需求增加的预测，但国际能源署大幅下调今年剩余时间的全球石油消费预测，并预期 2022 年将出现新的供应过剩，令油价承压。伊朗政府的权力交接，使该国可能以更加强硬的姿态参与谈判，甚至可能令谈判进程脱轨。本周油价波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 71.05 美元/桶，较 8 月 5 日下跌 0.04%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位震荡，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。8 月 12 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 516.68 点，较 8



月 5 日下跌 0.67%。本周市场相对活跃，货盘稳定放出，但由于船位较多，运价始终被压制在低位。船东在低迷的市场环境下倾向做短航线，因此长航线相对短航线更平稳。目前市场下降空间有限，船多货少的基本面短期内很难改善，市场将持续在低位徘徊。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）较上周小幅下挫，西非航线日均 TCE（等价期租租金）基本与上周持平。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS31.12，较 8 月 5 日下跌 1.0%，CT1 的 5 日平均为 WS31.28，较 8 月 5 日下跌 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 WS33.07，下跌 0.3%，平均为 WS33.11，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上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS54（TCE 约 0.2 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，8 月 28 日货盘，成交运价约为 WS52.5。黑海到地中海航线运价上涨至 WS59（TCE 约-0.6 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和美湾，一艘 13.5 万吨级船，巴士拉至印度，8 月 23 日货盘，成交运价约为 WS64，一艘 14.5 万吨级船，美湾至印度西，9 月 1 至 2 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有升，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上涨至 WS79（TCE 约-0.2 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS86（TCE 约 0.2 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS94（TCE 约-0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS58（TCE 约-0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS102（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS104（TCE 约 0.9 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅上涨，欧美航线全线下挫，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS136（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS140（TCE 约 1.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS103（TCE 约 1.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS82 水平（TCE 约-0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS110（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价轮番上涨 内贸船舶成交大幅萎缩】

8月11日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1095.62点，环比下跌0.15%。其中，国际散货船价综合指数上涨2.09%；国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌1.10%、0.32%、0.46%。

BDI指数周二收于3375点，环比上涨94点，国际干散货船各船型二手船价轮番上涨。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1831万美元、环比上涨0.13%；57000DWT—2462万美元、环比上涨4.42%；75000DWT—2750万美元、环比上涨3.25%；170000DWT—3410万美元、环比持平。干散货航运市场迎来强势复苏，BDI指数创下十年新高，主要原因或在于近年来新造船太少。据统计，2021年散货船运力供给预计增加2%，市场需求增长预计超过4%；明年船队增幅约1%，但需求增至在3%以上，供不应求的现象有望持续到2022年，运价仍有上涨空间，二手散货船领域的投资意愿显著增加。本期，国际二手散货船市场成交量有所增加，共计成交25艘（环比增加9艘），总运力174.74万DWT，成交金额50885万美元，平均船龄10.52年。

近日，美国参议院通过一万亿美元基建法案，欧盟也不会因德尔塔毒株感染人数增加而对美国实施旅行限制措施，原油价格出现反弹，布伦特原油价格重返70美元之上，国际油轮二手船价跌幅收窄。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2188万美元、环比下跌2.97%；74000DWT—2743万美元、环比上涨0.16%；105000DWT—3396万美元、环比上涨0.05%；158000DWT—3893万美元、环比下跌0.24%；300000DWT—6849万美元、环比下跌1.84%。尽管全球每日新增感染人数仍处于高位，但东南亚的情况在企稳，西方世界石油需求已经回到了疫情前水平或更高，市场对燃油需求仍在继续改善，预计国际油轮船价短期平稳波动。本期，二手油轮市场成交量清淡，共计成交7艘（环比减少1艘），总运力61.66万DWT，成交金额9900万美元，平均船龄14.67年。

长江流域受降雨影响，居民用电需求下降；煤炭保供稳价政策发力，煤炭价格小幅回落；市场对高煤价抵触较大，货盘释放稀少，运价基本平稳，二手沿海散货船价格稳中有跌。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0.35%；5000DWT—1490万人民币、环比下跌0.28%。近期，沿海六大火电厂煤炭库存依旧处于低位，存在一定的补库需求，沿海散货运价或有震荡，预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期，沿海散货船未见成交报告。



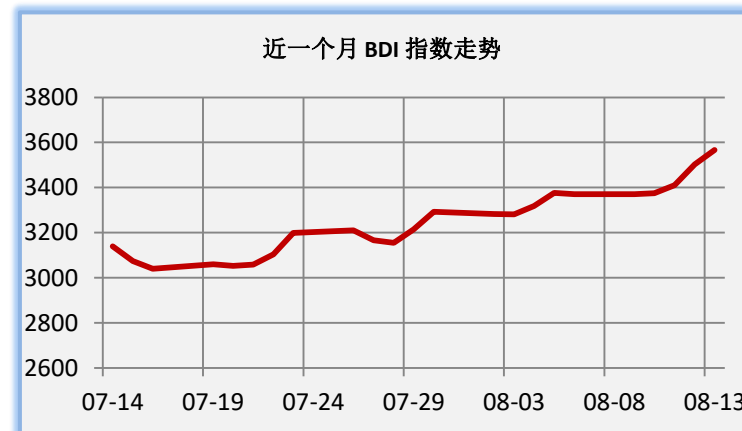
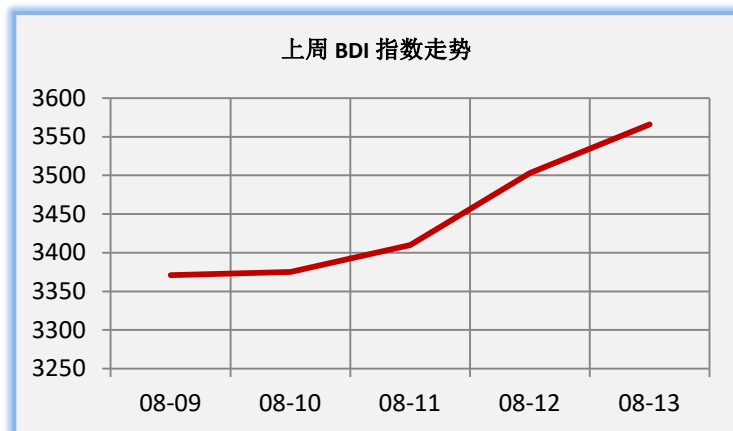
近期，内河散货运输货盘欠佳，二手内河散货船价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--48 万人民币，环比上涨 0.07%；1000DWT--125 万人民币，环比上涨 0.10%；2000DWT--268 万人民币，环比上涨 1.00%；3000DWT--359 万人民币，环比下跌 3.07%。本期，受疫情对人员流动的管控影响，市场成交量大幅萎缩，仅成交 25 艘（环比减少 52 艘），总运力 4.43 万 DWT，成交金额 6568.51 万元人民币，平均船龄 9.78 年。

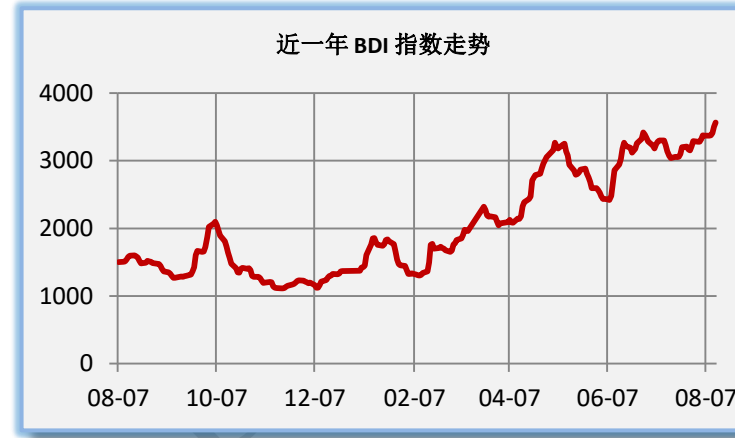
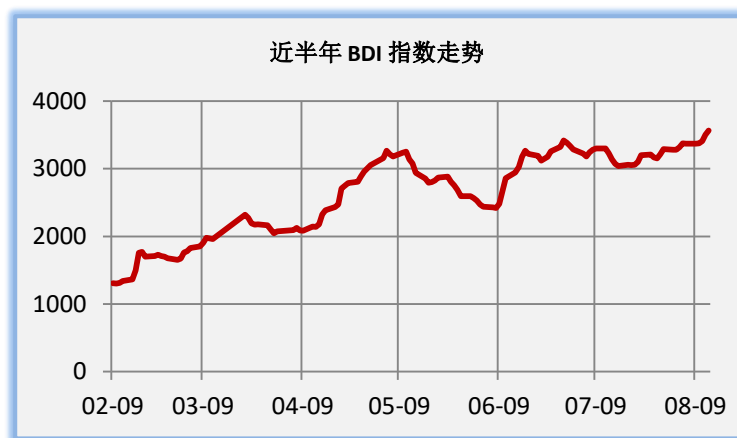
来源：上海航运交易所

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9日		8月10日		8月11日		8月12日		8月13日	
BDI	3,371	0	3,375	+4	3,410	+35	3,503	+93	3,566	+63
BCI	4,342	-17	4,328	-14	4,384	+56	4,608	+224	4,766	+158
BPI	3,458	+9	3,476	+18	3,516	+40	3,550	+34	3,566	+16
BSI	3,022	+12	3,032	+10	3,049	+17	3,079	+30	3,098	+19
BHSI	1,767	+1	1,773	+6	1,781	+8	1,799	+18	1,816	+17





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	06/08/21	30/07/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	40,250	41,250	-1000	-2.4%
	一年	29,000	29,500	-500	-1.7%
	三年	22,750	24,000	-1250	-5.2%
Pmax (76K)	半年	30,750	30,250	500	1.7%
	一年	25,250	24,250	1000	4.1%
	三年	16,500	16,250	250	1.5%
Smax (55K)	半年	35,500	35,500	0	0.0%
	一年	25,000	25,000	0	0.0%
	三年	16,750	16,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	29,000	28,250	750	2.7%
	一年	22,750	22,750	0	0.0%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%

截止日期: 2021-08-10



3. [航运&船舶市场动态](#)

【Delta 病毒蔓延使集运市场更加混乱，美国海运航线运价破两万美元】

Delta 变异病毒在全球迅速蔓延，使本已失控的集运市场更加混乱，美国线运价已经突破两万美元，市场旺季有望延续至第四季度。

目前集运市场正处于传统旺季。由于中国面临 Delta 变异病毒侵袭，美东线运价已经从 7 月下旬的 1.1 万美元/FEU 上涨至 2 万美元/FEU 以上，是去年同期的 5 倍，美西线运价也接近 2 万美元/FEU。

随着美国线运价高涨，集运公司纷纷将运力投入亚洲-北美这条主要航线。Alphaliner 的统计数据显示，亚洲-北美之间的跨太平洋航线在过去几个月里吸引了最多额外运力，估计仅在远东和北美西海岸之间就增加了 30 多艘船。集运公司争抢极端运价，在过去 12 个月内亚洲-北美航线的运力增加了 30.6%，相比之下亚欧航线的运力增加了 19.7%。

其中，全球两大集运巨头在跨太平洋航线增加运力最多，马士基增加 50.4%，地中海航运增加 81.7%。这两家公司虽同属 2M 联盟，但增加的运力都是单独经营。万海航运北美线运力增幅最为惊人，高达 2615%。以星航运则是针对跨境电商，过去一年内美西线每周运力从 18450TEU 上升到 25259TEU，增幅有 37.4%。

这些增加的运力主要来自亚洲区间、中东、印度、非洲与大西洋航线，上述航线也因此而面临运力不足。3 月以来从北欧到美国东海岸的大西洋航线，每 FEU 运价从 2000 美元飙升至 6000 美元，托运人还需要支付额外费用保舱费。

业界高层指出，目前美国疫情也十分严重，重现去年冬季疫情高峰状况，原定 9 月恢复正常上班的美国企业已经纷纷将上班时间从 9 月往后推迟，预计这将导致原本预估的报复性消费时间往后递延，也会让集运旺季拉长到第四季度。

另一方面，中国与东南亚国家疫情升级，越南陆续传出工厂被迫停工的消息，，出货量有减少与延后出货状况；中国工厂作业还算稳定，但情势也是相当紧张，后续疫情发展有待观察。



分析人士称，订单都还存在，进口端货物需求仍处于高位，但是出货时间拉长，估计可以让目前严重缺舱、缺箱的集运市场稍微缓解一些，部份货载将递延到第四季度进行运送。

来源：物流巴巴

【涨 32%！冷藏箱运费，正加速赶超干散货】

根据德鲁里最近发布的 2021—2022 年冷藏运输年度回顾和预测，冷藏集装箱运费在 2021 年之前大幅上涨，但与干散货海运费相比，预计 2022 年还将进一步大幅上涨。

德鲁里数据显示，全球冷藏箱运费第二季度平均上涨了 32%，到第三季度末更是有望增长 50%。

海运冷藏运输量在 2021 年上半年回升，同比增长 4.8%，主要由肉类、柑橘类和外来贸易带动，但预计在今年剩余时间内，不会以与干散货相同的速度增长，因为它没有从如此严重的收缩中恢复过来在 2020 年。

德鲁里的全球冷藏集装箱运费指数，是前 15 条冷藏密集型深海贸易航线运费的加权平均数。截至 2021 年第二季度，该指数上涨了 32%；到 2021 年第三季度末，这一指数的涨幅预计将高达 50%（见图表）。但是，最近干散货、集装箱运费的飙升，使冷藏箱运费的这些优势有所相形见绌，因为同期集装箱承运人的平均收入增长了一倍多。

冷藏箱运费的复苏在所有行业中并不均衡，东西向主要航线的运费回升尤其强劲，那里的船舶运力状况明显紧张。但南北向航线的运费通胀度普遍较低，特别是在来自 W C S A、中美洲和南部非洲的出口航线上。

“与预计 2022 年随着贸易条件恢复正常而下降的干货集装箱运费相比，随着长期合同费率更新后价格通胀影响南北航线，预计冷藏集装箱运费将继续上涨。”德鲁里的负责人表示。

冷藏运费上涨的主要驱动因素与运力相关，因为尽管提供了充足的冷藏插头容量，但易腐货物托运人仍与人气超高的干散货运输竞争稀缺的集装箱设备。与



此同时，集装箱供应链的持续中断，导致冷藏集装箱设备严重短缺。

“我们相信这些情况是短期的，随着冷链贸易从 2022 年中期开始正常化，这些情况会自我纠正，” 德鲁里的负责人补充道。“然而，我们预计冷藏集装箱设备的可用性在旺季仍将是某些贸易的一个问题，因为尽管新建集装箱的产量创纪录，但全球船队预计无法跟上不断增长的货运需求。”

尽管 2020 年全球海运冷链贸易量下降 0.4% 至 1.32 亿吨，但集装箱船冷藏运输量增长 0.3% 至 540 万标准箱。从 2022 年起，更多的冷藏运输方式份额增长和旺盛的冷藏货运需求，将使冷藏集装箱运输的增长速度超过干散货贸易运输。

2020 年整体海运冷藏贸易的收缩幅度远低于干散货，表明冷藏贸易对经济冲击的抵御能力更强。冷藏贸易主要受到酒店业关闭的影响，这减少了对落叶水果、新鲜蔬菜和冷冻马铃薯的需求，而 Covid-19 遏制措施减少了作物产量和鱼类捕捞量。与此同时，菲律宾爆发的 TR4 病削弱了香蕉贸易的增长。中国猪肉进口贸易蓬勃发展，支撑了冷链货运需求。

展望未来，德鲁里方面表示，冷藏箱运费率将继续上涨，但幅度回减小。

“我们预计至少在第四季度之前，空箱或设备紧缺的情况不会有所改善，世界冷藏箱运费仍然会上涨。”

来源：海事服务网

【散货船运价涨势惊人！船东投资热情激增】

今年以来干散货航运市场迎来强势复苏，BDI 指数创下十年新高，市场渐入佳境，船东投资散货船的意愿明显加强。

8 月 5 日，BDI 指数上涨 1.75% 至 3376 点为单月新高；好望角型散货船运价指数（BCI）更大涨 2.6% 至 4414 点，创下三个月新高，平均日租金增加 933 美元至 36608 美元；巴拿马型散货船运价指数（BPI）攀升 1.79% 至 3418 点，平均日租金上升 536 美元至 30758 美元；超灵便型散货船运价指数（BSI）上升 0.44% 至 2996 点。



BDI 指数从年初以来逐季增长，一季度平均为 1739 点，二季度增至 2793 点季增 61%，上半年平均 2257 点年增 229%。7 月，BDI 指数平均达到 3188 点，年增 95%，各船型平均日租金均突破 3 万美元大关。

数据显示，7 月好望角型散货船平均日租金 3.04 万美元，前 7 个月平均 2.5 万美元；7 月巴拿马型船平均日租金 3.41 万美元，前 7 个月平均 2.4 万美元；7 月超灵便型船平均日租金 3.16 万美元，前 7 月平均 2.26 万美元，均维持涨势，且运载谷物、煤炭、钢材的中小型船又能赚赢大型船。

近期，中国、澳大利亚等散货船运输大国因防疫加强导致港口拥堵严重，估计全球有两三千艘散货船塞港，相当于折损 26%运力。这进一步推升了运价指数与日租金。

有业内专家表示，散货船运价涨势惊人，除了塞港折损运力之外，还有一个主要原因在于近年来新造船太少。今年，散货船运力供给预计只增加 2%，而市场需求增长预计超过 4%；明年船队增幅约 1%，但需求增至在 3%以上，供不应求的现象有望持续到明年，运价仍有上涨空间。

在运价大涨的同时，散货船领域的投资意愿显著增加。前 7 个月，全球散货船二手交易量达 4214 万载重吨，同比增长 151%，创历史新高；新船订单量达 1864 万载重吨，同比增长 58%。特别值得关注的是，作为行业风向标的欧美船东，在今年年初以来已经订造的散货船总计 552 万载重吨，占市场比例的 30%，而去年同期这一比重不足 8%。

来源：国际船舶网

【这种小船很吃香，船东一次买了 4 艘！】

8 月 8 日，Wisdom Marine Lines CO 的董事会已批准一项订造 4 艘灵便型干散货船的事宜，以满足当前不断增长的海运需求。

该公司此次大举购进新船，是在追踪灵便型散货船现货运价的波罗的海灵便型散货船指数升至 1,767 点之际，这是 2008 年以来的最高点。

该公司上个月公布的税前利润为新台币 6.41 亿元。公司数据显示，今年前七个月的税前利润为新台币 31 亿元，而去年同期净亏损为新台币 4.2 亿元。



——利润的大幅增长，是此次该公司订造新船的最大驱动力。

4 艘散货船中的两艘，计划委托日本今治造船厂和日本造船厂建造，载重量分别为 39,650 吨，估计这笔交易的成本不到 5800 万美元。

Wisdo 公司表示，Wisdom Marine 还计划委托日本 Namura Shipbuilding Co Ltd 建造两艘载重量为 40,000 吨的船舶，这笔交易的成本也将低于 5800 万美元。

灵便型散货船是载重量在 24,000 至 40,000 吨之间的小型散货船，比载重量小于 24,000 吨的小型货船大，但比载重量不超过 50,000 吨的灵便型船小。

该公司在一份声明中表示：“由于过去几年全球散货船对投资灵便型船舶的兴趣相对较低，因此今年此类船舶的供应一直很紧张。”

Wisdom Marine 表示，鉴于灵便型船舶的日均运费已超过 30,000 美元，Wisdom Marine 预计将在今年年底前为其 24 艘灵便型船舶续签合同时提高运费。

Wisdom Marine 在其 137 艘船舶中，已经拥有 43 艘灵便型船舶，该公司表示，由于此类船舶的市场供应量一直较低，因此决定再订造 4 艘新的灵便型船舶。

来源：海事服务网

【二手船市场成交量趋于保守 造船市场船价稳步上涨】

7 月份，国内散货和成品油运输需求明显释放，运价震荡上扬，加上国内海运运费的强势上涨，二手船价格持续小幅上涨；船东惜售、买家以观望为主，二手船市场成交量继续萎缩。

7 月份，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数（SPI）平均值为 1094.08 点，环比上涨 1.65%。

二手船交易市场成交呈缩量



从中国船舶交易信息平台统计：国内二手船市场共计成交 342 艘。其中，干散（杂）货船 243 艘，油轮 4 艘，集装箱船 1 艘，多用途船 43 艘，化学品船 6 艘，驳船 1 艘，拖轮 6 艘，工程/工作船 2 艘，其他船型 36 艘。

7 月份，高温天气影响致使火电用煤攀升至高位，长协煤和外贸煤补库压力增大，下游采购需求增加，加上台风致使船东压港市场运力周转滞缓，船东挺价情绪高涨，运价波动上调，内贸散货船价格以涨为主。国内地炼汽柴油成交尚可，多数炼厂成交量达到产量附近，汽油消费仍处在旺季，支撑汽油需求，沿海成品油运价基本平稳，沿海油轮船价上涨幅度较少，内河油轮船价环比上月大幅上涨 11.08%。

7 月份，二手船价格持续上涨，市场观望者居多，市场成交缩量。其中，内河散货船共计成交 225 艘，45.06 万 DWT，成交金额 6.01 亿元人民币，平均船龄 8.92 年；沿海散货船共计成交 18 艘，4.53 万 DWT，成交金额 0.99 亿元人民币，平均船龄 8.90 年；本月成交的油轮均为内河船，平均成交船龄 8.37 年。

进入 8 月份，随着煤炭增产和需求回落的共同影响，供需矛盾会进一步得到改善，煤价回落概率较大；南方饲料需求低迷，南北粮食运输积极性普遍不强；综合考虑，沿海散货运价回调的可能性增大，内贸散货船价格稳中看跌。国内部分炼油厂开工率下滑，成品油供应走低；因民众出行较少，市场备货、囤货欠佳，汽油需求一般，工程基建、物流运输等行业柴油需求大幅下滑，国内成品油运输行情走低，预计二手成品油轮价格有回调可能。

新造船船价上升成必然趋势

7 月份，国内三大常规船型新船订单价格继续上涨，其中散货船造价分别上涨 1.7-5.3%不等，油轮分别上涨 3.5-5.8%左右，集装箱船造价分别上涨 0.7-3.1%左右；其他船型造价亦有不同幅度的上调。

据统计，VLCC 油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、巴拿马型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、极限灵便型散货船、灵便型散货船、8.2 万 M3 型 LPG 船、17.4 万 M3 型 LNG 船、30000TEU 型集装箱船、2750TEU 型集装箱船，本月平均订造价格分别为 8517 万美元、5755 万美元、4565 万美元、3991 万美元、3188 万美元、5015 万美元、2741 万美元、2576 万美元、2304 万美元、6486 万美元、16405 万美元、20679 万美元、3018 万美元。目前，钢材等原材料价格（特别是占造船成本 20%左右的厚板价格）暴涨、中国货币兑美金汇率的升值、以及劳动力成本的上升对造船成本形成了有力支撑，在海运需求仍在增长的背景下，新造船市场前景看好，船企不想再“赔本赚吆喝”，提高新船价格是对抗成本飞涨的必要措施。手持订单的充足，船台排满新造船，为船厂特别是大型船企增加了与船东谈判的筹码，因此，新造船船价的上升将成为必然趋势。



废钢格总体表现以稳为主

7 月份，随着工地集中开工告一段落，叠加高温多雨等天气影响，钢材终端需求整体走弱；中旬钢价有所上涨，政策面屡屡发声，相关部门加强管控，打击钢材市场投机炒作，钢材价格波动区间逐步收窄。受造船市场船价上涨影响，国内造船船板价格稳步上涨，其中上海 10mm 船板月底价格比月初上涨 740 元/吨。部分钢厂在建党百年大庆期间限产，对废钢的需求明显减弱；月中期螺明显走强，带动钢材现货价格上涨，废钢价格小幅上调；由于成材利润空间被明显压缩，钢铁企业对废钢的采购需求略有减少，废钢价格总体表现以稳为主。

进入 8 月份，财政部、税务总局联合发布的《关于取消钢铁产品出口退税的公告》生效，成品钢材出口减少；国内疫情管控，成品材成交状况有所减弱，限产消息仍在发酵中，对废钢资源的需求有所减少，废钢压价现象凸显；成材市场延续下滑的状态仍有持续，钢铁企业利润空间受到挤压，后期废钢市场已在高位表现偏弱调整状态，整体涨跌幅度均有限。

来源：中国水运报

4. 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	424~426	550~552	595~600		Firmer.
Tokyo Bay	444~446	553~558	830~835	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	460~462	538~540	655~660	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	421~426	526~531	568~573	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	475	557	650	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	408~413	524~529	575~580	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Firmer.
Fujairah	S. E.	535~540	655~660		Firmer.
Rotterdam	395~400	500~505	560~565		Firmer.
Malta	S. E.	515~520	600~605		Firmer.

截止日期： 2021-08-12



◆ 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	06/08/21	30/07/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	6,000	5,950	50	0.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,450	3,450	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,250	3,250	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,850	2,800	50	1.8%	
油 轮						
船 型	载重吨	06/08/21	30/07/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,200	10,100	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,950	6,900	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,550	5,500	50	0.9%	
MR	52,000	3,900	3,850	50	1.3%	

截止日期: 2021-08-10

(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	114,000	SWS, China	2024	Enesel - Greek	5,000	LR2, options declared, EEDI
1	Tanker	114,000	Daehan, S. Korea	2023		5,100	phase 3, Tier III, scrubber fitted
1	LNG	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2024	Celsius Shipping - Danish	19,510	option declared
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2024	Hyundai LNG - South Korean	19,840	against long-term T/C to Repsol
2	VLGC	87,000 cbm	Namura, Japan	2024	Phoenix Tankers - Singaporean	Undisclosed	dual fuelled, EEDI phase 3



4+2	container	1,100 teu	Fujian Mawei, China	2023	TS Lines - HK based	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
AQUA SPLENDOR	BC	175,589		2012	China	2,750	Undisclosed	
GLORIOUS WIND	BC	83,410		2010	Japan	2,000	Meadway Shpg. & Trdg	
OCEAN OPAL	BC	81,166		2012	China	1,900	Undisclosed	4*35t cranes
LOWLANDS BEACON	BC	61,400		2011	Japan	2,100	Vietnamese	
CENTENARIO FORZA	BC	56,129		2012	Japan	1,850	Undisclosed	
ADITYA	BC	55,496		2008	Japan	1,650	Norwegian	bss delivery Sep-Oct
MARATHA PROMISE	BC	37,187		2012	Japan	1,650	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
JENNIFER SCHEPERS	CV	25,775	1,794	2009	China	2,100	Swiss	
JETT	CV	17,004	1,304	2007	China	1,925	Israel	
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
MAYA VN	TAK	318,778		2003	S. Korea	2,700	Chinese	
TSURUGA	TAK	309,960		2009	Japan	3,900	Greek	
BW AMAZON	TAK	76,565		2006	China	undisclosed	Undisclosed	
CABO KAMUI	TAK	74,214		2016	S. Korea	3,100	Chilean	
CABO MISAKI	TAK	74,177		2017	S. Korea	3,200	Chilean	
DESPINA	TAK	72,247		2006	China	850	German	SS/DD due
MAERSK ERIK	TAK	40,083		2008	S. Korea	1,200	Socatra - French	
TIGER SINGAPORE	TAK	13,083		2009	China	600	Chinese	
YURICOSMOS	TAK/LPG	49,999		2010	Japan	undisclosed	BW Lpg Limited	



◆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
BALTIC ENERGY	TAK/GAS	69,991	27,700	1983	Japan	750.00	st. turbine main engine, 3,500t of aluminum
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
DOLE CALIFORNIA	CV	11,800	8,314	1989	ITALY	620.00	28 tons prop, 6 generators, HKC required
DOLE ECUADOR	CV	11,613	8,327	1989	ITALY	630.00	28 ton working & spare prop, 6 generators, HKC required
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
SPLENDOUR	TAK	45,217	10,046	1996	Japan	621.00	
CHIRON	TAK	32,250	9,041	1996	Germany	608.00	
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
NANCOWRY	OTHER/ROR	5,014	7,873	1992	Poland	566.55	as is Port Blair
JUBILEE STAR	TAK	309,982	42,760	1996	Japan	572.00	as is Malaysia/Singapore range
SEA CORAL	TAK	298,321	42,802	1996	S. Korea	587.00	as is Malaysia
SEAWAYS HELLAS	TAK	69,636	13,213	2003	S. Korea	540.00	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【涉外仲裁裁决在中国内地的认可及执行】

多年来，中国一直是全球航运重要的参与者。目前在拥有船东、营运人、租家以及其他航运机构的数量上在全球首屈一指。很少有人在航运业上不与中国打交道。



贸易兴隆，纠纷也随之而来。然而，来自境外的仲裁裁决并不代表争议的结束。如果败诉方拒绝执行，那么对裁决的承认以及执行始终是成功追回索赔的关键。

【通过彰化风电场须提前报告】

台湾地区出台新规将要求通过彰化风电场航道的船舶须提前通知海事港口管理局。

该新规将于 2021 年 10 月 26 日生效，所有船只（台湾军舰和台湾渔船除外）在进入航道前须提前八小时向海港局申报。

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
2021-08-13	647.990	760.510	5.870	83.264	895.000	65.341	1135.260	475.730	517.620
2021-08-12	647.540	760.340	5.866	83.243	898.170	65.434	1132.790	477.520	517.880
2021-08-11	648.310	759.790	5.864	83.314	897.000	65.234	1140.340	476.340	517.840
2021-08-10	648.420	761.000	5.877	83.324	897.820	65.208	1135.920	475.290	515.590
2021-08-09	648.400	761.810	5.881	83.335	898.890	65.096	1133.600	475.590	515.730

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	0.078	1 周	0.0865	2 周	--	1 个月	0.0955
2 个月	0.10838	3 个月	0.12475	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15738	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.23988		

2021-08-12

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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