



全一海运市场周报

2021.08 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.08.23 - 08.27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求旺季更旺 市场行情稳中向好】

本期（实际出运时间 8 月 16—22 日），受德尔塔、拉姆达变异毒株的加速扩散影响，欧美、东南亚等主要经济体新冠肺炎疫情明显反弹，全球疫情防控形势趋于严峻。此外，欧美市场正值出口旺季，运输市场呈现旺季更旺的情景。中国出口集装箱运输市场需求高位徘徊，上海港大部分航线船舶舱位平均利用率接近满载。8 月 10 日，宁波舟山港梅山码头发现新冠病毒确诊病例，相关口岸迅速加强口岸疫情防控工作，港口拥堵延续。宁波舟山港和上海港船舶平均在港时间分别为 3.64 天和 3.93 天。中国主要港口实际出运货量较上期增长 12.1%（上期为下降 12.8%）。8 月 27 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 3079.04 点，较上期上涨 1.0%。

欧洲航线：欧洲多国疫情出现反弹，德尔塔变异毒株传播在欧元区和英国达到顶峰，德国也有进入第四波疫情的迹象。市场运输需求继续处于高位，但是欧洲港口继续拥堵，导致运力供应依旧紧缺。汉堡港船舶平均在港时间从上期的 6.15 天降至本期的 4.93 天；弗利克斯托港拥堵情况变得严峻，船舶平均在港时间增至 7.50 天。本期，亚洲—欧洲航线所有港口船舶挂靠数合计 83 艘次，较上期减少 30 艘次；准班率为 23.08%。中国主要港口实际出运货量较上期增长 7.1%（上期为下降 24.1%）。8 月 27 日，中国出口至欧洲航线运价指数为 5356.26 点，较上期下跌 1.5%。

地中海航线：受高温及干燥天气影响，地中海沿岸多地山火持续，加之疫情反弹，目的地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。本期，亚洲—地中海航线所有港口船舶挂靠数合计 104 艘次，较上期减少 27 艘次；准班率为 13.4%。中国主要港口实际出运货量较上期增长 22.7%（上期为下降 20.8%）。8 月 27 日，中国出口至地中海航线运价指数为 5838.46 点，较上期上涨 2.6%。

美西航线：8 月份属于传统运输旺季，运输市场持续旺盛。但是，受疫情反弹影响，美国港口拥堵情况未见明显改善，集装箱滞压、运力周转不畅等情况犹存，市场运力供给依旧紧张。奥克兰（美国）港从上期的 7.18 天增至本期的 8.56 天。本期，亚洲—美西航线所有港口船舶挂靠数合计 109 艘次，较上期减



少 41 艘次；准班率为 14%。本期，中国主要港口实际出运货量较上期增长 19.7%（上期为下降 25.7%）。8 月 27 日，中国出口至美西航线运价指数为 2099.31 点，较上期上涨 4.7%。

美东航线：近期，美国每日新增新冠病例数重回 10 万例以上，致使美国经济复苏节奏有待观察。目的地市场对各类防疫物资及生活必需品的需求依旧保持高位，运输市场需求旺盛。上海港船舶平均舱位利用率继续处在满载水平。萨凡纳港持续拥堵，船舶平均在港时间为 4.42 天。本期，亚洲—美东航线所有港口船舶挂靠数合计 75 艘次，较上期减少 36 艘次；准班率为 12.5%。中国主要港口实际出运货量较上期增长 5.1%（上期为下降 26.3%）。8 月 27 日，中国出口至美东航线运价指数为 2433.97 点，较上期上涨 7.0%。

波斯湾航线：市场运输需求表现平稳，供需状况总体稳定。上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。本期，亚洲—波斯湾/红海航线所有港口船舶挂靠数合计 96 艘次，较上期减少 29 艘次；准班率为 17.98%。中国主要港口实际出运货量较上期增长 27.0%（上期为增长 1.7%）。8 月 27 日，中国出口至波斯湾航线运价指数为 3666.26 点，较上期微涨 0.8%。

澳新航线：澳洲疫情再次趋重，目的地市场货量需求继续回升，运输需求维持高位。上海港船舶平均舱位利用率接近 100%。本期，亚洲—澳大利亚/新西兰航线所有港口船舶挂靠数合计 56 艘次，较上期减少 21 艘次；准班率为 14.58%。中国主要港口实际出运货量较上期增长 58.7%（上期为下降 1.2%）。8 月 27 日，中国出口至澳新航线运价指数为 2312.16 点，较上期上涨 5.0%。

南美航线：南美多个国家疫情出现反弹，市场对各类防疫及生活物资需求依旧处于高位。上海港船舶平均舱位利用率为 100%。本期，亚洲—南美航线所有港口船舶挂靠数合计 34 艘次，较上期减少 56 艘次；准班率为 25%。中国主要港口实际出运货量较上期下降 14.5%（上期为增长 28.0%）。8 月 27 日，中国出口至南美航线运价指数为 2467.04 点，较上期微涨 0.4%。

日本航线：日本经济虽然正显示出加速趋势，但是由于疫情反弹，经济下行的风险增加，本周运输市场需求表现平稳。本期，中国主要港口实际出运货量较上期增长 4.6%（上期为增长 34.5%）。8 月 27 日，中国—日本航线运价指数为 928.92 点，与上期基本持平。



(2) 中国沿海(散货)运输市场

【华南航线运输需求提振 沿海散货运价小幅上涨】

本周，华南等部分沿海地区电厂采购热情升温，租船需求增加，而大多兼营船舶运营在行情火爆的外贸航线，沿海运力供给偏紧，运价上涨。8月27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1268.74点，较上周上涨0.8%。

煤炭市场：市场需求方面：迎峰度夏旺季虽接近尾声，但东南沿海以及华南沿海地区气温仍处于高位，用电需求不减，区域内电厂库存普遍下降至较低水平。此外，前期受限于错峰生产的工业用电，近期在开工率回升的带动下，也有一定程度回升，对耗煤需求形成支撑。基于煤价看涨预期以及近期进口煤价高等情况，华南地区电厂采购热情普遍升温，拉运节奏加快；华东及进江沿线电厂多维持正常采购节奏。煤炭价格方面：上游产能释放不及预期，而进口煤价格大幅上涨，到岸价倒挂，叠加疫情扰动和印尼等国出口政策影响，8月以来，我国进口煤缩减明显。需求方面，华南等地依旧被高温天气围绕，加上工业用电回暖，耗煤需求不减。煤炭供需格局依旧偏紧，市场看涨情绪渐浓，询盘增加，现货煤价短暂下跌后迎来反弹。运价走势方面：本周，华东、进江航线运价走势与华南航线有所分化。华东和长江地区雨水充沛，电煤需求相对平稳，电厂维持正常采购节奏，运价小幅波动。而华南地区由于天气炎热，民用电需求不减，工业用电又逐步复苏，电厂电煤库存下探，发电压力加大。另外，近期外贸散货市场火爆，煤炭进口价格较高，市场需求向内贸煤炭转移，加上大量兼营船舶“外出”，华南航线运价下半周涨幅较大。

8月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1329.24点，较上周上涨0.9%。8月27日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1132.10点，较上周五上涨3.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为48.0元/吨，较上周五上涨1.3元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为60.5元/吨，较上周五上涨4.9元/吨。

金属矿石市场：面对国家压减粗钢产量政策压力，铁矿石需求总体平稳。钢厂利润持续改善，铁矿石需求减量空间较为有限。由于钢厂铁矿石库存处于低位，钢厂为保持平稳生产节奏，对铁矿石短期有较强的补库需求，铁矿石运价本周上涨。8月27日，沿海金属矿石货种运价指数报收1201.92点，较上期上涨0.7%。

粮食市场：基于成本考虑，下游中大型饲料企业配方并未有明显调整，仍大量采购小麦、稻谷以及进口玉米作为替代品广泛使用，且替代品价格优势明显，



国内玉米购销气氛持续冷清。玉米需求端疲软态势延续，运输需求难有好转，粮食运价继续随煤炭运价波动。8月27日，沿海粮食货种运价指数报1453.92点，较上期上涨2.8%。

成品油市场：国内疫情反复，对暑期出行的小旺季有一定打压，汽油需求整体表现疲软；而全国多地大范围降雨天气，也导致柴油市场需求提升有限。成品油需求疲软，国际原油价格走势反复，国内成品油8月23日迎来年内第三跌，更是限制了下游采购热情释放。运输需求持续疲软，沿海成品油运价继续下探。8月27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1202.30点，较上周下跌1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【船舶压港依然严重 综合指数创新高】

疫情防控措施导致船舶压港状况依然严重，市场运力紧张局面未有缓解，本周国际干散货运输市场各船型运价再创新高，其中海岬型船市场先升后降，巴拿马型船和超灵便型船市场单边上行，超灵便型船市场涨幅最大。8月26日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2653.99点，运价指数为1859.65点，租金指数为3845.49点，较上周四分别上涨4.1%、2.8%和5.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场冲高回落。太平洋市场，在即期运力紧张、远程矿航线运价强劲上涨拉动下，上半周太平洋市场日租金水平升至5万美元的水平，创2010年6月下半月以来的新高。下半周，随着FFA远期合约价格下跌，市场火爆气氛有所降温，太平洋市场运价高位回落。8月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为49537美元，较上周四上涨1.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为15.127美元/吨，较上周四下跌1.4%。远程矿航线，由于9月到巴西的可用运力十分有限，巴西铁矿石货盘的集中释放，巴西图巴朗至青岛航线运价升至36.6美元/吨的高位，下半周小幅回落。巴西图巴朗至青岛航线运价为35.998美元/吨，较上周四上涨4.3%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场继续上行。太平洋市场，本周澳大利亚至日本、韩国、中国台湾等地区的煤炭货盘增加，而由于疫情导致船舶周转放缓，市场可用运力持续紧张，太平洋市场租金继续上涨。临近周末，随着FFA远期合约价格下跌，涨势有所放缓。8月26日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为35093美元，较上周四上涨4.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为34200美元，较上周四上涨4.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为15.310美元/吨，较上周四上涨5.9%。粮食市场，尽管粮食货盘不多，但可用运力也偏紧，粮食运价稳中小涨。8月26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 67.900 美元/吨,较上周四上涨 1.3%;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 81.175 美元/吨,较上周四上涨 0.8%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场继续稳步上涨,租金水平创新高。本周国内以及东南亚市场压港状况未有缓解,市场可用运力紧缺,而煤炭、镍矿、水泥熟料等货盘陆续释放,租金水平继续上升。8月26日,中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 35963 美元,较上周四上涨 9.3%;新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 39986 美元,较上周四上涨 8.9%;中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 31494 美元,较上周四上涨 9.9%;印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.027 美元/吨,较上周四上涨 9.1%;菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 23.911 美元/吨,较上周四上涨 6.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价波动盘整】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至8月20日当周,美国除却战略储备的商业原油库存和汽油库存降幅均超预期,精炼油库存增加。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 13.4%。本周美国炼厂产能利用率升至6月底以来最高,直接导致美国原油库存降至2020年1月以来最低。同时美国成品油需求达到2020年3月以来的最高水平,为油价上行提供动力。美国国家飓风中心表示,在加勒比海可能有一场大型飓风于周日袭击美国墨西哥湾沿岸,在一定程度上抵消了市场供应增多的担忧,不过墨西哥钻井平台的恢复,疫情持续的影响,使得油价上涨受限。本周油价在连续上涨后出现小幅下挫,布伦特原油期货价格周四报 71.25 美元/桶,较8月19日上涨 6.63%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位盘整,苏伊士型油轮运价小幅上涨,阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。8月26日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 522.71 点,较8月19日上涨 0.35%。本周市场活跃度稍有提高,9月上旬装期的货盘基本结束,部分租家开始确认9月中旬装期的货,不出意外都收到了较多的 offers,在基本面没有改善的前提下,租家利用妥协船位,将市场压在底部。目前 WS 点位几乎没有向下空间,但也无力上涨,运价依旧在低位徘徊。

超大型油轮(VLCC): 中东航线日均 TCE(等价期租租金)小幅波动,西非航线日均 TCE(等价期租租金)相对平稳。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS31.75,较8月19日上涨 0.6%,CT1 的 5 日平均为 WS31.61,较8月19日上涨 1.3%,TCE 平均-0.2 万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价(CT2)报 WS33.10,上涨 0.1%,平均为 WS33.07, TCE 平均 0.2 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 WS58 (TCE 约 0.4 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS64 (TCE 约-0.3 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东和美湾，一艘 9.5 万吨级船，拉斯坦努拉至印度孟买，9 月 6 日货盘，成交运价约为 WS83；一艘 13 万吨级船，美湾至印度西，8 月 28 至 29 日货盘，成交包干运费约为 235 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线小幅下滑，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS80 (TCE 约-0.2 万美元/天)。跨地中海运价维持在 WS87 (TCE 约 0.3 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS92 (TCE 约-0.4 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS59 (TCE 约-0.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS98 (TCE 约 0.4 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS102 (TCE 约 0.9 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线稳中有升，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS125 (TCE 约 0.4 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS131 (TCE 约 1.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS100 (TCE 约 0.9 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS75 水平 (TCE 约-0.3 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS108 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际船市成交增多 综合指数小幅下跌】

8 月 25 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1094.01 点，环比下跌 0.87%。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 1.39%、0.48%；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 0.92%、2.96%。

市场对煤炭和铁矿石等原材料的需求激增，远超船队扩张速度，疫情管控更进一步减少可用船舶的数量，加剧运力供应紧张，BDI 指数周二收于 4201 点，环比上涨 14.88%，再次刷新自 2010 年 6 月以来的 11 年新高，国际干散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1948 万美元、环比上涨 5.99%；57000DWT—2512 万美元、环比下跌 2.82%；75000DWT—2779 万美元、环比下跌 0.20%；170000DWT—3559 万美元、环比上涨 3.83%。全球原材料需求飙升尚未达到封顶，港口严格的防疫限制措施加剧船舶延误，考虑到新船建造周期等因素，运价上涨或成散货船市场“新常态”，预计国际干散货



船价格仍将持续上涨。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回升，共计成交 31 艘（环比增加 25 艘），总运力 158.91 万 DWT，成交金额 51295 万美元，平均船龄 11.39 年。

因供应受限，布伦特原油价格周二收于 71.13 美元/桶，油价虽有回落但油气基本面仍强劲，油轮运价仍在底部小幅震荡，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—2082 万美元、环比下跌 5.08%；74000DWT—2951 万美元、环比上涨 1.93%；105000DWT—3394 万美元、环比下跌 0.06%；158000DWT—3880 万美元、环比下跌 0.13%；300000DWT—6751 万美元、环比下跌 0.49%。全球疫情形势复杂多变，世界经济复苏不平衡不充分，加之国际社会“减碳降碳”浪潮涌起，严重影响原油消费需求的恢复。在低运价市场环境下，传统型 VLCC 租金收益已连续三个月徘徊在盈亏平衡点之下，全球闲置 VLCC 规模超过 2000 万载重吨。国际油轮运输市场依然疲软，复苏或延至 2022 年。本期，二手油轮市场成交量增加，共计成交 17 艘（环比增加 10 艘），总运力 125.87 万 DWT，成交金额 25006 万美元，平均船龄 15.23 年。

夏季用电高峰接近尾声，因无法购买优质且性价比高的澳洲煤炭，终端采购倾向国内市场，煤炭价格持续上行，沿海运价小幅上涨，二手沿海散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200 万人民币、环比上涨 1.01%；5000DWT—1481 万人民币、环比下跌 0.15%。当前，国内沿海船货供需市场保持弱势平衡，船东报价平稳，运价暂无较大波动，预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位在 3000 载重吨左右。

近期，内河散货运输货盘运输需求一般，内河散货船各船型价格以跌为主。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 0.19%；1000DWT—121 万人民币，环比下跌 3.67%；2000DWT—250 万人民币，环比下跌 3.87%；3000DWT—352 万人民币，环比下跌 3.43%。本期，二手内河散货船市场成交量大幅萎缩，共计成交 49 艘（环比减少 22 艘），总运力 15.06 万 DWT，成交金额 17657.95 万元人民币，平均船龄 7.88 年。

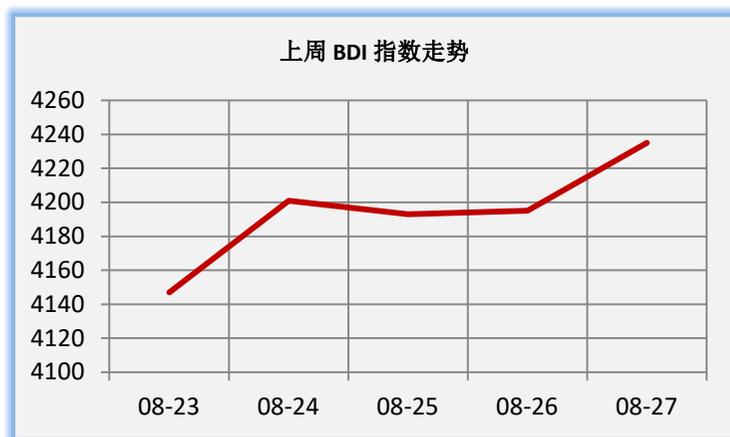
来源：上海航运交易所



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23日		8月24日		8月25日		8月26日		8月27日	
BDI	4,147	+55	4,201	+54	4,193	-8	4,195	+2	4,235	+40
BCI	6,114	+117	6,206	+92	6,109	-97	6,043	-66	6,162	+119
BPI	3,809	+24	3,846	+37	3,885	+39	3,911	+26	3,874	-37
BSI	3,303	+27	3,343	+40	3,386	+43	3,437	+51	3,470	+33
BHSI	1,881	+3	1,888	+7	1,897	+9	1,902	+5	1,897	-5





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	20/08/21	13/08/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	44,000	42,250	1750	4.1%
	一年	32,000	30,250	1750	5.8%
	三年	24,000	23,250	750	3.2%
Pmax (76K)	半年	32,250	31,750	500	1.6%
	一年	28,000	26,250	1750	6.7%
	三年	17,500	17,000	500	2.9%
Smax (55K)	半年	37,250	35,750	1500	4.2%
	一年	28,000	26,500	1500	5.7%
	三年	18,000	17,500	500	2.9%
Hsize (30K)	半年	32,750	31,250	1500	4.8%
	一年	24,250	23,250	1000	4.3%
	三年	14,750	14,750	0	0.0%

截止日期: 2021-08-24



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Zeus' 2010 93119 dwt dely Port Said 2/5 Sep trip via Black sea redel Rotterdam \$39,000 - cnr

'Alcor' 2015 81600 dwt dely Kakogawa 7 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$35,250 - Pacific Bulk

'Atmosphere' 2009 76606 dwt dely Tokuyama 2/6 Sep trip via EC Australia redel Taiwan \$34,350 - CSE

'Lycavitos' 2007 58786 dwt dely Nigeria trip redel India \$54,000 - AENAV - <corrected>

'Amoy Action' 2010 56874 dwt dely Putian prompt trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$42,500 - cnr

'An Chang' 2009 55217 dwt dely WWR Rotterdam prompt trip redel East Med int Scrap \$37,000 - EMR

'Jin Hai He' 2014 44591 dwt dely CJK 25/31 Aug trip Via CIS Redel China \$39,500 - cnr

'Romandie' 2010 35774 dwt dely Umm Qasr prompt trip via Saudi Arabia Redel EC India int BHF \$52,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Pan Begonia' 2009 57307 dwt dely Yeosu 1/5 Sep 4/6 months redel worldwide \$36,750 - NYK



4. [航运&船舶市场动态](#)

【造船业袭来十年罕见“订单潮”，“盛宴”还是“剩宴”？】

相较于市场的走势，造船企业眼下更关注已签订单能否保住盈利。由于新造船订单选择权从签订到行使存在时间差，在今年上半年大宗商品价格快速上涨的情况下，最初签订的造价可能要覆盖更高的成本。

暴增的订单和上涨的价格有望让产业链上游相关上市公司“量价齐升”。目前国内承接大型集装箱船订单的造船企业已批量采购宝钢股份、南钢股份等研发的大型集装箱船用止裂钢。

集装箱运输（下称“集运”）和干散货运输（下称“干散”）高涨的市场行情，催生国内造船行业“十年未见的繁荣景象”，短短半年，造船业从“寒气刺骨”突然进入“热浪逼人”之境。

盛况之下是“盛宴”还是“剩宴”？行业内出现分歧。

Drewry（德路里，国际航运研究和咨询机构）中国区董事韩宁认为，今年的“订单潮”具有特殊性：“大部分订单是对老旧船型的更新升级和区域航线的能力提升，并非新增运力。另外，前两年新船订单少，今年初船价和融资成本降到船东的心理区间，船厂也急需订单维持开工，所以很容易一拍即合。”

另有分析师则称，疫情和环保要求促使新的造船周期提前到来；还有业内人士持谨慎乐观态度，认为现阶段过高成本让造船企业进退维谷，“不接单就有可能停产，这是最坏的结果”；行业协会则提醒，“增收不增利的态势明显”。

十年未见的“牛市”

多年“存量博弈”的国内造船行业首次释放产能。



7月31日，随着1800TEU（标准集装箱）船批量开工，国内最大民营造船企业扬子江船业旗下的长博造船在暂停运营9年后重新恢复造船功能。与此同时，世界最大的集装箱船独立船东SeaspanCorporation与扬子江船业签订一笔10+5艘新巴拿马型LNG动力集装箱船订单。至此，扬子江船业今年已接获新造船数上升至112艘，共计66.7亿美元（约合430.94亿元人民币），其中各型集装箱船共计79艘；累计手持订单一举跃升至167艘，其中111艘为集装箱船。

“2021年是扬子江船业有史以来接获新造船订单最好的一年。”扬子江船业董事长任乐天在发布公司半年报时如此表示。

释放储备产能、接获批量订单，这只是今年上半年新造船订单爆发的一个缩影。去年下半年开始持续繁荣的航运市场带动新造船订单“井喷”，全球新造船订单在今年上半年创下自2014年以来的新高。

“今年以来，全球船舶海工市场触底强势反弹，出现了十年未有的繁荣景象，订单呈集中放量态势，波罗的海干散货指数（BDI）突破3000点，集装箱运费价格节节攀升。全球船海企业共享行业牛市带来的利好，纷纷争抢订单。”中国船舶集团7月5日发布消息称，上半年承接新船订单232艘、1838.6万载重吨，同比增长2.9倍，提前完成了年度接单计划，市场份额位居全球第一。

7月15日，中远海控公告，拟斥资百亿元订造10艘超大型集装箱船以扩充船队规模。根据公告，中远海控将新订造6艘1.4万箱型和4艘1.6万箱型集装箱船舶，协议总价14.96亿美元，折合人民币约96.7亿元。上述订单将由同属中远海控集团的中远海重工承接。

集装箱运力全球第二的地中海航运凭借51艘约合近百万TEU的新造船订单领跑行业，超越马士基集团荣登运力第一的宝座只是时间问题。

据克拉克森统计，今年上半年全球造船企业累计接获新船766艘合计2402万修正吨，同比增长接近200%。截至6月底，全球造船手持订单量8091万修正吨。

中国造船企业接获订单量和手持订单量分别为1059万修正吨和3041万修正吨，均位居世界首位；韩国接获新造船订单同比增长约7倍为1047万修正吨，仅落后中国12万修正吨。

极端行情被反转



“今年订单是很多，但可以看作是往年的订单推迟到今年集中爆发了。”一位行业分析师告诉记者，表面看航运市场高涨的运价和旺盛的需求引发了订单潮，但归根结底是近年来新造船的“订单荒”让市场处于失衡状态。

中国船舶工业协会的数据显示，2020 年全球手持船舶订单量为 15994 万载重吨，较 2014 年的 31688 万载重吨近乎“腰斩”。“我国新接船舶订单连续两年不足 3000 万载重吨，手持订单量持续下降，创 2008 年金融危机以来新低。仅有少数企业能满足 2 年以上的生产任务量，骨干企业普遍面临开工不足，部分企业存在生产断线风险。”该协会在去年的船舶工业经济运行分析中如此表示。

极端行情“寒气刺骨”，多家造船企业陷入经营困境。比如国内十强民营造船企业之一的泰州口岸船舶有限公司在去年因资金链断裂被破产重整；韩国三大船企之一的三星重工从 2017 年第四季度开始连续亏损 15 个季度，资产负债率在去年底达到 247.54%。一位业内人士向记者坦言，“融资难、接单难、交付难”始终困扰着国内造船业，不少造船企业的手持订单量仅能勉强保住一年开工量的“生死线”，“撑不下去的船厂要么破产，要么停产”。

在此背景下，船企上半年的抢单颇有“救急”之意。“如果接不到新订单，明年上半年船坞就空下来了。”国内某船企的管理人员告诉记者。据了解，该船企今年 4 月份签的订单现已开工，正好能如期填补船坞周期。

在现代造船模式中，船坞的作用至关重要——规模大小决定了造船企业的建造能力，周期长短体现了造船企业的建造效率。船坞阶段最主要工作是搭载环型总段使全船结构贯通，以及安装主机等设备使船舶具备下水条件。而船坞空置意味着生产陷入停顿，这是任何船企都要极力避免的最差状况。

另一方面，创新工艺的应用正在进一步缩短船坞周期。以中国船舶集团旗下的江南造船为例，“电子试箱”工艺取代传统的“人工试箱”，让集装箱船的船坞周期从最初 5100TEU 的半年多缩短至 23000TEU 的 4 个至 5 个月。只有充足的订单才能维持较高的生产效率，从而带来经济效益。

警惕“增收不增利”

行业跌宕起伏中，市场风向正在发生变化。BDI 指数从 7 月 15 日的 3039 点上涨至 8 月 20 日的 4092 点，单月涨幅超过 34%，时隔 11 年后再度冲破 4000 点大关。

“最近箱船的新订单基本处于暂停状态，市场上干散的询价和订单变多了。”前述业内人士向记者表示，散货船新订单在 BDI 的刺激下悄然增加，有望接棒



集装箱船成为市场的新热点。

7 月，全球新签订单环比下降 13.37%至 122 艘，其中散货船 34 艘，在数量上与集装箱船持平。而在今年上半年，集装箱船 324 艘的订单数量遥遥领先于散货船的 130 艘。

相较于市场的走势，造船企业眼下更关注已签订单能否保住盈利。

“有关钢铁涨价是否传导给终端用户则取决于市场。”中国船舶在 5 月举行的业务发布会上称，造船用的钢板价格上涨幅度高于新船价格的上涨幅度。

一位国有造船企业人士向记者解释，由于新造船订单选择权从签订到行使存在时间差，在今年上半年大宗商品价格快速上涨的情况下，最初签订的造价可能要覆盖更高的成本，“必须要提高船价，否则成本控不住，今年的钢铁和铜涨价的太厉害了”。

中国船舶工业行业协会表示，今年上半年船用材料价格创出近 10 年新高。其中，6 毫米和 20 毫米造船板的每吨价格一度达到 7590 元和 7120 元，同比上涨均超过 70%，船用电缆同比上涨 56.5%至 76900 元/吨。即便近期钢材价格有所回落，但仍保持在 6000 元/吨的高位。按此价格推算，国内造船企业原材料采购成本将比去年增长 40%以上，“大部分船舶企业手持订单保持盈利极具挑战”。

事实上，韩国的三大造船企业——韩国造船海洋、大宇造船和三星重工因预计船用厚板材会在今年下半年大幅上涨，在近期发布的二季度业绩时分别计提了 7.69 亿美元、3.19 亿美元和 6.87 亿美元的工程损失准备金，导致单季度大额亏损。

值得关注的是，暴增的订单和上涨的价格有望让产业链上游相关上市公司“量价齐升”。

中国船舶工业行业协会副秘书长谭乃芬在接受记者采访时表示，希望钢铁行业能更多关注绿色船型用钢，如大型集装箱船用高强止裂钢板等。目前国内承接大型集装箱船订单的造船企业已批量采购宝钢股份、南钢股份等研发的大型集装箱船用止裂钢，其中南钢股份研发的 100 毫米厚止裂钢板已通过 7 国船级社认证。

来源：上海证券报



【“散改集”货源持续回流干散货市场】

严重的缺箱以及飚升的班轮运费加速传统干散货回流散货船，又适逢谷物、大豆等干散货贸易增长，国际干散货运费节节攀升。

目前这些回流的干散货运输成本只是集装箱的 50%，值得货主承担多出的装运环节与变更运输模式的风险。据统计，与疫情暴发前的 2019 年相比，今年 1-7 月，美国用干散货船运输的大豆数量同比增长了 130%，钢材增长 97%，废钢增长 110%，化肥增长 102%。

除了运费上涨因素以外，促成以上货运方式转变的因素还包括全球经济复苏和中国对进口废钢征税。

来源：劳氏

【疫情下，大船下水助长欧洲航线运力】

日前，长荣海运的 23992TEU 型船“EVER ACE”号满载离开深圳盐田港驶往北欧。2020 年以来已有 26 艘、61 万 TEU 单船装载量超过 20000TEU 的集装箱船下水，投运欧洲航线

8 月 14 日，长荣海运投运的 23992TEU 型船“EVER ACE”号满载离开深圳盐田港驶往北欧。据了解，这艘创造了最新装载纪录的集装箱船是长荣海运于 2019 年订造的 10 艘 24000TEU 型船的首制船，已配置在北欧航线的 AEU5 服务上。

这并不是新下水超大型集装箱船投运欧洲航线的个案：地中海航运 23656TEU 型船“MSC Diletta”号已配置在 AE55 服务上，并于 8 月 5 日驶离深圳盐田港；达飞轮船“CMA CGM SORBONNE”号于 7 月 10 日驶离沪东中华造船长兴岛基地，并开启在 AEU2 服务上的首航之旅。

事实上，2020 年以来，共有 26 艘、61 万 TEU 单船装载量超过 20000TEU 的集装箱船下水，投运欧洲航线。某业内专家认为，新冠肺炎疫情暴发导致集运效率大幅下降，这些超大型集装箱船的投运则促进了欧洲航线运力供给的增长。

根据 Alphaliner 的统计数据，7 月初欧洲航线投入运力 525 万 TEU，较疫情暴发前的 2020 年初增长 13.4%。对比其他几个重要时点，包括停航规模最大的



2020年4月初、适应需求变化停航逐步恢复的2020年7月初和停航已基本恢复的2020年10月初。当前欧洲航线投入运力水平均已显著增长。

其中，北欧航线上的集装箱船运力几乎完全由三大班轮联盟配置。2020年以来，THE联盟通过大船下水获得了最明显的运力增长。

THE联盟迎来HMM大船投运

THE联盟原本有12艘超大型集装箱船投运欧洲航线，分别是赫伯罗特通过其收购的阿拉伯联合航运获取的6艘21000TEU型船（4艘2015年下水、2艘2016年下水）；海洋网联通过商船三井获取的6艘21000TEU型船（5艘2017年下水、1艘2018年下水）。2020年4月HMM加入THE联盟后，其在2018年订造的12艘24000TEU型船相继下水，并投运欧洲航线。

某市场人士认为：“HMM超大型集装箱船的相继投运，不但促使THE联盟在北欧航线上的FE2服务以20000TEU型船进行常态化运营，也使得FE4服务由双周班增频至周班，单船平均运能增至约21000TEU。”

与此同时，HMM在2018年订造的8艘16000TEU型船也将于2021年下水，并被配置到北欧航线；赫伯罗特租赁的3艘15000TEU型船于3月份下水后，被配置在地中海航线的MD2服务上。

由于新下水大型集装箱船的投运，THE联盟在欧洲航线上可常规提供8个周班服务，配置集装箱船100艘、149万TEU。

此后，THE联盟提升其在欧洲航线运能的时间窗口将是2023—2025年，届时将有海洋网联订造的6艘24000TEU型船和赫伯罗特订造的12艘24000TEU型船下水投运。

海洋联盟多成员贡献运力

海洋联盟最早有11艘超大型集装箱船投运欧洲航线，分别是中远海控通过原中海集运获取的5艘19000TEU型船（2艘2014年下水、3艘2015年下水）和通过东方海外获取的6艘21500TEU型船（5艘2017年下水、1艘2018年下水）。2018—2019年，海洋联盟的大船集中下水，包括中远海控旗下中远海运集



运的 17 艘 20000TEU 型船、达飞轮船的 3 艘 21000TEU 型船和长荣海运通过正荣汽船等订造的 11 艘 20000TEU 型船。

2020 年以来，达飞轮船有 9 艘 23000TEU 型船下水，长荣海运有 1 艘 24000TEU 型船下水，促使海洋联盟的北欧航线运力配置升级。根据“容易船期”与 Alphaliner 数据，海洋联盟的 AEU1、AEU2、AEU3 与 AEU5 服务均已完全配置超大型集装箱船。此外，自 2020 年 9 月—2021 年 4 月，达飞轮船有 3 艘 15000TEU 型船交付，并配置在地中海航线的 AEM2 服务上。

大船的投运促进运能有所提升。目前，尽管海洋联盟在欧洲航线上仍旧提供 11 个服务，但其运力配置已经达到 119 艘、192 万 TEU，单船平均运能为 16109TEU。

四季度，海洋联盟将迎来长荣海运另外 2 艘 24000TEU 型船交付，2022 年还将迎来 7 艘同类型集装箱船交付。2023—2025 年，海洋联盟的欧洲航线大船阵营还将迎来 13 艘 24000TEU 型船，包括长荣海运的 2 艘和东方海外的 11 艘。

2M 联盟运力增长倚靠地中海航运

2M 联盟成员中，马士基是 2010 年代超大型集装箱船建造的引领者。2013—2015 年，马士基已有 20 艘 18000TEU 3E 级 I 代集装箱船下水，2017—2019 年，又有 11 艘 20000TEU 3E 级 II 代集装箱船下水。2M 联盟另一成员地中海航运多年来也在不遗余力订造大船，2015—2019 年，该班轮公司有 26 艘 20000TEU 型船下水。如无意外，以上两大班轮公司花费巨资订造的超大型集装箱船将全部投运欧洲航线。

以这些大船为基础，疫情暴发前，2M 联盟在欧洲航线提供 10 个服务，其中北欧航线上的 AE2、AE5 和 AE10 服务和地中海航线上的 AE11 服务均配置超大型集装箱船。

由于疫情暴发初期货运需求大幅减少，2M 联盟北欧航线上的 AE2 服务和地中海航线上的 AE20 服务停航。在货运需求恢复后，该联盟新增 AE55 服务（挂靠港口：上海，宁波，盐田，新加坡，丹戎帕拉帕斯，塞得，鹿特丹，安特卫普，费利克斯托），兼顾地中海和北欧航线的货运需求。

2020 年以来，地中海航运有 4 艘 24000TEU 型船下水。其中，2 艘配置在 AE55 服务上；1 艘配置在北欧航线 AE1 服务上；1 艘配置在地中海航线 AE11 服务上。



通过运力升级，目前 2M 联盟在欧洲航线上的 9 个服务共配置 185 万 TEU 运力，其中 5 个服务的单船平均运能超过 18000TEU。

2021 年，地中海航运还将有 2 艘 24000TEU 型船下水，2M 联盟 AE55 服务的运力或将继续升级。2022—2023 年，2M 联盟还会迎来地中海航运的 14 艘 24000TEU 型船投运。

不过，尽管大船的相继投运带来欧洲航线运力的大幅增长，却仍难以满足该航线上旺盛的货运需求。万般无奈之下，相关班轮公司 2021 年以来普遍削减欧洲航线各服务航程中段港口的挂靠，而在全球港口几乎全面拥堵的状况下，这一重大举措仍显收效不足。因此，业界观察到“跳港”已成为班轮公司提升船舶流转速度的另一举措。

来源：航运交易公报

【2021 年上半年中国 Top 50 造船厂发布】

2021 年 8 月 24 日，航运界网发布 2021 年上半年中国 Top 50 造船厂排名。本榜单以克拉克森（Clarkson）、VesselsValue、德路里（Drewry）、中国船舶工业行业协会统计数据，以及各造船厂公开报道和公告为依据，就中国大陆和台湾地区造船厂手持订单情况、船型情况和待交付情况等进行阐述。

本次排名继续以各造船厂手持订单量（以修正总吨计）和手持订单数量（艘）为序，分列三个榜单。

船舶修正总吨（Compensated Gross Tonnage, CGT），是专门用来客观衡量造船产量和造船能力的船舶吨位度量单位，反映了船舶建造的复杂程度和工作量。我国现阶段船舶修正总吨依据 CB/T 4335-2012、CB/T 3484-2011 等标准进行计算，采用经济合作与发展组织（Organization for Economic Cooperation and Development, OECD）造船工作组自 2007 年 1 月 1 日起实行的全新船舶修正总吨体系。

手持订单情况

截至今年 6 月底，全球新造船手持订单量为 2998 艘，共计 8091 万修正总吨（CGT），约 1.83 亿载重吨（DWT）；中国 Top 50 造船厂手持订单量为 1150 艘，共计 2822.5 万修正总吨，7691.7 万载重吨，占比分别为 38.36%、34.88%和 42.06%。



计入本次排名的 50 家造船厂中，来自江苏省的造船厂数量最多，共 17 家；来自山东省的造船厂共计 7 家；来自浙江省的造船厂共计 6 家；来自上海市的造船厂共计 5 家；来自辽宁省的造船厂共计 4 家；来自广东省和福建省的造船厂各和 3 家；此外，河北省、安徽省、湖北省、天津市和中国台湾地区各有 1 家造船厂计入本次排名。

船型情况

就三大主力船型而言，2021 年上半年全球集装箱船手持订单数量为 568 艘，其中，中国 Top 50 造船厂集装箱船手持订单数量为 327 艘，占比 57.57%；上半年全球散货船手持订单数量为 616 艘，中国 Top 50 造船厂散货船手持订单数量为 351 艘，占比 56.98%；上半年全球油轮手持订单数量为 565 艘，中国 Top 50 造船厂油轮手持订单数量为 192 艘，占比 33.98%。

此外，2021 年上半年全球 LNG 运输船、LPG 运输船、客船（Passenger Ferries）和邮轮手持订单数量分别为 154 艘、143 艘、116 艘和 101 艘，其中，中国 Top 50 造船厂上述 4 种船型手持订单数量分别为 24 艘、35 艘、21 艘和 9 艘，占比分别为 15.58%、24.48%、18.10%和 8.91%；其他船型，包括平台供应船（PSV）、多功能作业支持船（MSV）、半潜船（Semi-submersible ships）、海上浮式生产储油船（FPSO）、挖泥船（Dredgers）、科考船（Research vessel）、多用途船（MPP）、客滚船（Ro-Ro passenger ship）、汽车运输船（PCC）、破冰型三用工作船（AHT）、采矿船（Mining Vessel）、起重船（Heavy lift）等，全球手持订单数量合计为 735 艘，中国 Top 50 造船厂上述船型手持订单数量为 191 艘，占比为 25.99%。

单就中国 Top 50 造船厂而言，三大主力船型（散货船、邮轮和集装箱船）居多，三种船型手持订单数量占据接单总数（1150 艘）的 75.6%，其他船型次之，占比 16.6%；LNG 运输船、LPG 运输船、客船和邮轮，占比分别为 2%、3%、1.8%和 1%。各船型数量及占比情况如下：

待交付订单情况

据统计，截至今年 6 月 30 日，全球范围内共计交付船舶 771 艘，其中包括 84 艘集装箱船、245 艘散货船、176 艘油轮、34 艘 LNG 运输船、32 艘 LPG 运输船、29 艘客船、7 艘邮轮和 164 艘其他类型船舶，共计 1720 万修正总吨，4840 万载重吨。

据克拉克森预计，2021 全年的船舶交付量为 3330 万修正总吨，8590 万载重吨，相比 2020 全年略有浮动。就中国 Top 50 造船厂而言，预计 2021 年上半年



之后，将有 347 艘船舶交付。预计 2022 年、2023 年和 2024 年及之后，将分别交付船舶 421 艘、289 艘和 95 艘，由于未来造船厂将持续接单，前述三个年份船舶预计交付量将持续更新。

注：上述表格原始数据综合克拉克森、VesselsValue 于 2021 年 7 月发布的相关报告，以及德路里、中国船舶工业行业协会部分统计数据；航运界网搜集、整理、分类、统计、制表。

来源：航运界

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	447~449	542~544	595~600		Firmer.
Tokyo Bay	452~454	552~557	795~800	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	456~458	536~538	645~650	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	450~455	522~527	558~563	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	490	558	645	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	430~435	522~527	558~563	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Firmer.
Fujairah	S. E.	525~530	655~660		Avails tight..
Rotterdam	395~400	508~513	570~575		Firmer.
Malta	S. E.	500~505	615~620		Firmer.
Gibraltar	S. E.	515~520	610~615		Firmer.

截止日期： 2021-08-26



◆ 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	20/08/21	13/08/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,000	6,000	0	0.0%	
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	2,850	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	20/08/21	13/08/21	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,250	10,250	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,000	7,000	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,600	5,600	0	0.0%	
MR	52,000	3,950	3,950	0	0.0%	

截止日期: 2021-08-24

(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	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	Chinese (Zhejiang Xiehai)	6,000	Tier III, EEDI phase 3
2	Bulker	85,000	Tianjin Xingang, China	2023	Chinese (Taizhou Jiahang)	Undisclosed	
8+4	Container	16,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2024	Danish (Maersk)	Undisclosed	methanol dual 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
FRONTIER PHOENIX	BC	181,356		2011	Japan	3,375	Greek	BWTS fitted
OCEAN EMERALD	BC	92,950		2012	China	1,725	Chinese	
ISHIZUCHI	BC	77,247		2006	Japan	1,650	Chinese	Coal carrier, BEAM 36.5m, 5HO/HA
BELCARGO	BC	58,729		2008	Japan	1,700	Undisclosed	
PRABHU GOPAL	BC	56,060		2003	Japan	1,330	Undisclosed	
PORT PHILLIP BAY	BC	37,614		2015	Japan	undisclosed	Taylor Maritime - Hong Kong	
HOUSTON PEARL	BC	35,914		2011	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted
ANTIGONI	BC	32,663		2011	China	1,120	Chinese	
NEW POWER	BC	32,070		2012	Japan	1,525	Undisclosed	dely Dec 2021
ATHOS	BC	30,618		2007	India	1,110	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
OKEE ANN MARI	CV	23,538	1,740	2002	China	2,020	MSC - Swiss	

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
CHANG BAI SAN	TAK	318,445		2012	China	4,150	Greek	
PAEONY	TAK	281,050		1999	Japan	2,500	Undisclosed	
SENSEI	TAK	108,073		2001	Japan	undisclosed	Undisclosed	
TMN PRIDE	TAK	48,676		2006	Japan	830	Undisclosed	
NESTE	TAK	25,117		2005	China	undisclosed	Monjasa	
FSL NEW YORK	TAK	19,970		2006	Japan	1,000	S. Korean	stst
GEMA	TAK	19,831		2001	Russia	500	Undisclosed	
BOCHEM ANTWERP	TAK	19,806		2011	Japan	1,560	Vietnamese	
ANUKET AMBER	TAK	9,596		2008	China	500	FSL Trust - Singapore	incl 8 yrs BB charter attached
CAPTAIN MARKOS NL	TAK/LPG	58,585		2006	S. Korea	4,300	Undisclosed	
BOW GUARDIAN	TAK/LPG	9,999		2008	S. Korea	undisclosed	BW Epic Kosan - Singapore	*part cash-part shares
BOW GALLANT	TAK/LPG	9,999		2008	S. Korea	undisclosed	BW Epic Kosan - Singapore	



◆ [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
HARIN NAVEE 8	GC	1,693	779	1987	Japan	520.00	
EVRETI	TAK	112,139	18,921	2002	S. Korea	undisclosed	
STANDORF	TAK/GAS	28,820	11,050	1990	Belgium	700.00	incl abt 1,100t of bunkers

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
STOLT SELJE	TAK	36,778	11,219	1993	U. K	undisclosed	
ANGEL 18	TAK	11,629	3,228	1998	Japan	875.00	stst
SEAFORTUNE	TAK	8,406	2,592	1995	Japan	undisclosed	

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
DAMAS	TAK	45,999	9,716	1998	S. Korea	undisclosed	

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
GDANSK	BC	45,375	13,124	1998	Brazil	495.00	as is Djibouti
ARA	BC	24,021	5,035	1998	Japan	undisclosed	
SKY SINO	TAK	45,375	12,235	1998	China	undisclosed	as is Batam

◆ [ALCO 防损通函](#)

【铬精矿运输】

2020 年版《国际海运固体散装货物规则》(IMSBC Code) 有一项关于铬矿的条目，其中给出了“精矿或深灰色块状”的描述。

铬矿被分在 C 组，这表明该货物不易液化。然而，有会员的船舶最近在土耳其装载的该货物被描述为“铬精矿”并显示该货物可能易液化。这引起了船长的



关注，尽管报关单将该货物列入 C 组，但还是标注了适运水分极限/含水量百分比，以及大副在摔罐测试中显示的含水量。

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
2021-08-27	648.630	762.320	5.895	83.284	888.580	64.683	1145.020	469.550	511.410
2021-08-26	647.300	761.900	5.885	83.161	890.870	64.907	1141.770	470.930	514.070
2021-08-25	647.280	760.640	5.899	83.104	888.290	65.106	1139.430	469.590	513.880
2021-08-24	648.050	761.150	5.908	83.165	889.420	65.169	1142.850	467.320	512.260
2021-08-23	649.690	759.890	5.914	83.402	885.350	65.176	1141.440	464.050	506.740

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	0.0761	1 周	0.0829	2 周	--	1 个月	0.086
2 个月	0.0981	3 个月	0.1199	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	--		

2021-08-26

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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