



全一海运市场周报

2021.09 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.08.30 - 09.03\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 运价指数稳中向好】

受德尔塔等多种新冠变异毒株流行影响，全球疫情形势较为严峻。国内随着疫情形势好转，部分港口解封，出口货量随着拥堵缓解逐步回升。本周，中国出口集装箱运输市场需求继续保持高位，综合指数稳中向好。9月3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4502.65点。

欧洲航线：欧洲多国新冠疫情形势仍十分严峻，对各类物资需求量大而稳定，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。9月3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7443美元/TEU。地中海航线，运输需求稳定向好，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。9月3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7289美元/TEU。

北美航线：随着德尔塔毒株流行加剧，近期美国每日新增新冠病例数保持在17万例以上，市场对防疫等各类物资的运输需求持续保持高位。新冠疫情导致集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵等情况仍然十分严重。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，航线运价走势良好。

波斯湾航线：，目的地疫情波动总体平稳，市场货量维持稳定，供需状况总体仍保持良好。本周，上海港船舶舱位利用率在95%以上，即期市场订舱行情走势平稳。9月3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3830美元/TEU。

澳新航线：澳洲疫情出现明显反弹，部分地区被封锁，各类物资需求量增加。市场货量处于较高水平，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。即期市场订舱价格走势良好。9月3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4154美元/TEU。



南美航线：受多个变异毒株在目的地国家流行，疫情暂未得到有效改善，当地生活物资及医疗用品需求依旧保持高位。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。9月3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10012美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。9月3日，中国出口至日本航线运价指数为934.02点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【需求释放大船运力偏紧 沿海散货运价继续上涨】

本周，在沿海地区气温回升以及煤炭供应趋紧等因素影响下，运输需求向好，大船供给紧张，沿海散货运价上涨。9月3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1307.46点，较上周上涨3.1%。

煤炭市场：市场需求方面：本周，华南、华东以及进江等区域均迎来高温天气，民用电需求提升明显。加上迎峰度夏结束，前期因高峰限电减少的工业用电需求也在持续转好，民用电、工业用电均有所回暖，电厂日耗煤量攀升至较高水平。部分电厂库存紧张，采购需求释放，尤其华南地区电厂因进口煤缩减，采购较为迫切。煤炭价格方面：南方迎来“秋老虎”天气，民用电需求提升，加上工业用电需求回暖，电厂库存降至较低水平，采购需求强烈。然而供给方面，由于月底管票紧张，叠加安检趋严，产能释放低于预期。北方环渤海港口煤炭调入不及调出，港口煤炭资源紧张。煤炭价格表现强势，环渤海发热量5500大卡动力煤现货价格1089元/吨，周环比上行53元/吨。运价走势方面：进入9月份，气温出乎预料升高，带动沿海地区煤炭需求释放。除了原本表现较为强势的华南地区，进江以及华东地区电厂采购需求本周也有一定程度改善。然而，外贸航线运价近期上涨明显，不少兼营船舶流入外贸航线，使得国内货多船少，尤其巴拿马型船供给持续紧张，船东积极挺价，沿海煤炭运价迎来较好涨幅。

9月3日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1386.63点，较上周上涨4.3%。9月3日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1190.44点，较上周五上涨5.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为50.9元/吨，较上周五上涨2.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为63.9元/吨，较上周五上涨3.4元/吨。

金属矿石市场：在此前各地出台相关限产政策的基础上，本周关于减产的政策有进一步加码的趋势。不过，钢材消费进入“金九银十”旺季，需求逐步改善。



在盈利尚可的情况下，钢厂仍保持较好的生产热情。多数钢厂维持正常的采购节奏，部分钢厂铁矿库存降至较低水平。铁矿石运输需求总体平稳，运价小幅上涨。9月3日，沿海金属矿石货种运价指数报收1225.68点，较上期上涨2.0%。

粮食市场：受价差替代优势影响，国内玉米饲料被小麦、定向饲用稻谷、进口谷物持续替代，弱势表现延续。下游饲料厂对国内玉米采购热情偏低，南北玉米贸易量持续受限，运输需求难有改善，贸易商大都拼舱装船，粮食运价随煤炭运价波动。9月3日，沿海粮食货种运价指数报1474.07点，较上期上涨1.4%。

成品油市场：国际原油价格基本持稳，对成品油市场影响有限。市场购销氛围依旧冷清，汽柴油出货量不及产量，中下游心态疲弱，多消耗前期囤货为主，入市操作意愿消极。下游需求持续疲软，卸港库存饱和，炼厂出货阻力不减。沿海成品油运输需求持续疲软，运力过剩运价继续下跌。9月3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1008.99点，较上周下跌1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场回调 综合指数高位回落】

本周国际干散货运输市场总体活跃度一般，各船型运价走势各异，海岬型船市场高位回调，巴拿马型船和超灵便型船高位小幅波动，缺乏再涨动力。远东干散货指数在海岬型船下调的影响下有所回落。9月2日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2580.42点，运价指数为1810.95点，租金指数为3734.64点，较上周四分别下跌2.8%、2.6%和2.9%。

海岬型船市场：海岬型船市场明显回调。太平洋市场，周初英国假期，市场表现安静，运价高位小幅波动。周二开始，太平洋市场货盘一般，且随着前期压港运力逐渐释放，市场可用运力增加，且FFA远期合约价格下跌，太平洋市场运价快速回落。临近周末，太平洋市场止跌企稳。9月2日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为41590美元，较上周四下跌16.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为13.852美元/吨，较上周四下跌8.4%。远程矿航线，继上周运价创新高后，本周货盘一般，运价高位回调。巴西图巴朗至青岛航线运价为33.891美元/吨，较上周四下跌5.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，虽然印尼两个发货人宣布不可抗力，但影响较小。另外，由于外贸煤价格高于内贸煤，市场观望



气氛浓厚，活跃度偏低，以及 FFA 远期合约价格下跌，太平洋市场租金高位小幅波动。9 月 2 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 36471 美元，较上周四上涨 3.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 35414 美元，较上周四上涨 3.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 15.732 美元/吨，较上周四上涨 2.8%。粮食市场，南美市场表现安静，国内粮商已开始采购美国粮食，但由于天气因素，粮食装运不畅，粮食运价稳中有跌。9 月 2 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 67.500 美元/吨，较上周四下跌 0.6%；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 81.283 美元/吨，较上周四上涨 0.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场涨势放缓。本周印尼煤货盘有所减少，压港情况虽然仍较为严重，但有部分运力已释放，东南亚市场租金水平涨势放缓。9 月 2 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 37442 美元，较上周四上涨 4.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 41591 美元，较上周四上涨 4.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 32678 美元，较上周四上涨 3.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.374 美元/吨，较上周四上涨 1.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 24.644 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 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 27 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存和精炼油库存降幅均超预期，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 17.1%。本周美国墨西哥湾地区遭受艾达飓风袭击，艾达飓风离开后，墨西哥湾仍有近 94%的原油产能关闭，使得美国墨西哥湾沿岸原油库存跌至 2020 年 2 月以来的最低水平，为油价提供看涨信号。OPEC+周三同意坚持其逐步增加石油产量的现有政策，并上调了 2022 年的需求预期。近期油价仍存在不确定性，新冠变异毒株和美伊制裁协议的变化都将影响油市，随着墨西哥湾沿岸的油气生产逐步复苏，预计美国原油价格仍将承压。本周油价小幅上涨，布伦特原油期货价格周四报 72.98 美元/桶，较 8 月 26 日上涨 2.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅反弹。9 月 2 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 542.65 点，较 8 月 26 日上涨 3.81%。本周市场上半周相对安静，临近周末中东和西非集中出货，并且燃料油价格一直较高，船东集体推动市场。目前中东中甸的货盘已经放出过半，船位依旧充足，租家不断测试船东底线，但以现有货量来看并不足以推动市场明显上行，运价小幅反弹。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)仍在保本线下方波动，西非航线日均 TCE(等价期租租金)勉强维持收益。周四，中东湾拉斯坦



努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS33.17, 较 8 月 26 日上涨 4.5%, CT1 的 5 日平均为 WS32.25, 较 8 月 26 日上涨 2.0%, 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 WS34.10, 上涨 3.0%, 平均为 WS33.57, 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 WS55 (TCE 约 0.2 万美元/天)。黑海到地中海航线运价下跌至 WS62 (TCE 约-0.5 万美元/天)。亚洲进口主要来自欧洲和中北美, 一艘 13.5 万吨级船, 俄罗斯新罗西斯克至韩国, 9 月 12 至 13 日货盘, 成交包干运费约为 260 万美元; 一艘 13 万吨级船, 巴拿马至中国, 9 月 10 至 12 日货盘, 成交包干运费约为 200 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线小幅下滑, 地中海及欧美航线稳中有升, 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 WS106 (TCE 约 0.6 万美元/天)。跨地中海运价稳定在 WS87 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价保持在 WS92 (TCE 约-0.5 万美元/天)。波罗的海短程运价维持在 WS59 (TCE 约-0.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS97 (TCE 约 0.3 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS96 (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, 欧美航线稳中有降, 综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS163 (TCE 约 0.9 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS126 (TCE 约 1.1 万美元/天), 7.5 万吨级船运价上涨至 WS115 (TCE 约 1.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS60 水平 (TCE 约-0.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价维持在 WS109 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.2 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价继续上探 超大油轮船价大幅下跌】

9 月 1 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1094.79 点, 环比上涨 0.07%。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%、0.46%; 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 0.99%、0.29%。

散货船塞港问题依旧严重, 塞船数量是过去三年平均水平的 1.2-1.5 倍, 而全球对铁矿砂等各种原材料的需求暴增, 推动干散货各船型运价达到近 10 年阶



段性高点。BDI 指数周二收于 4135 点，一个月内上涨 25.52%，国际干散货船价格持续拉涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT 吨级散货船估值 1969 万美元、环比上涨 1.07%；57000DWT 吨级散货船估值 2512 万美元、环比持平；75000DWT 吨级散货船估值 2817 万美元、环比上涨 1.36%；170000DWT 吨级散货船估值 3688 万美元、环比上涨 3.65%。市场传闻，为应对巴西铁矿砂出货季节性巅峰，淡水河谷已经以高价抢下 9 月大部分散货船运力，干散货船 1 年期租金费率继续上扬，预计国际干散货船价格还将上涨。本期，国际二手散货船市场成交量尚可，共计成交 16 艘（环比减少 15 艘），总运力 79.79 万 DWT，成交金额 24630 万美元，平均船龄 11.31 年。

布伦特原油价格周二收于 71.66 美元/桶，油价已企稳在 70 美元之上。原油和成品油的需求仍然低迷，油轮市场整体表现沉闷，国际油轮船价弱势下跌。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2069 万美元、环比下跌 0.67%；74000DWT 吨级油轮估值 2973 万美元、环比上涨 0.72%；105000DWT 吨级油轮估值 3391 万美元、环比下跌 0.10%；158000DWT 吨级油轮估值 3877 万美元、环比下跌 0.08%；300000DWT 吨级油轮估值 6461 万美元、环比下跌 4.30%。目前，集装箱和干散货两个航运板块的收益已经大幅上升，对油轮航运板块的投资预期也在相应看好。目前，虽然油轮公司或正在出现亏损，但市场正朝着正确的方向发展，预计油轮市场有可能在 2022 年实现扭亏为盈。本期，二手油轮市场成交量下滑，共计成交 9 艘（环比减少 8 艘），总运力 126.82 万 DWT，成交金额 16155 万美元，平均船龄 14.89 年。

煤价依然高位坚挺，市场更多认为近期煤价将保持偏强走势，受刚需拉运加上非煤货种支撑，沿海运价小幅探涨，二手沿海散货船价格小幅上调。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT 吨级散货船估值 201 万人民币、环比上涨 0.63%；5000DWT 吨级散货船估值 1484 万人民币、环比上涨 0.25%。进入 9 月份，火电用煤需求减弱，船舶北上运力供应充足，沿海运价上涨支撑不足，预计沿海散货船价格短期呈平稳走势。本期，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位在 1000 载重吨左右。

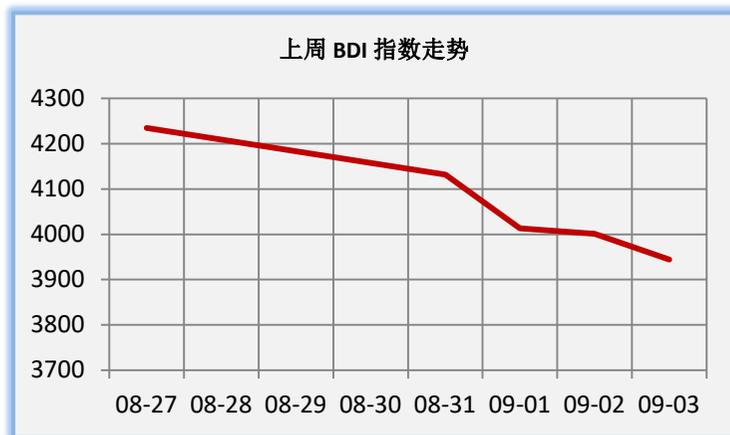
近期，内河散货运输需求平淡，内河散货船各船型价格多数下跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 48 万人民币，环比下跌 0.55%；1000DWT 吨级散货船估值 125 万人民币，环比上涨 3.19%；2000DWT 吨级散货船估值 246 万人民币，环比下跌 1.47%；3000DWT 吨级散货船估值 344 万人民币，环比下跌 2.34%。本期，二手内河散货船市场成交量小幅萎缩，共计成交 31 艘（环比减少 18 艘），总运力 6.37 万 DWT，成交金额 8346.4 万元人民币，平均船龄 8.15 年。

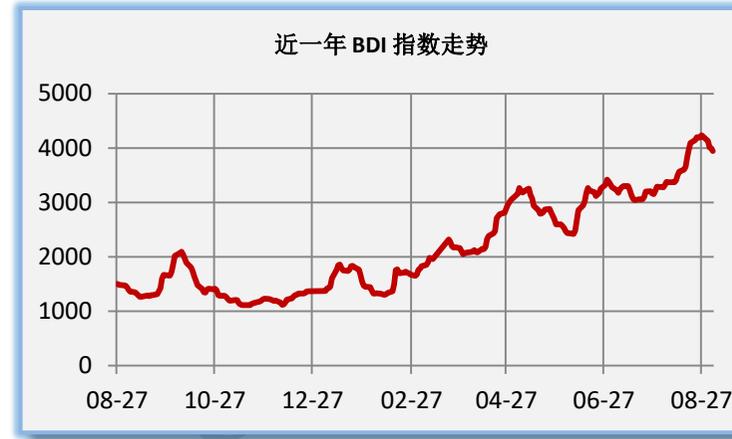


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月31日		9月1日		9月2日		9月3日	
BDI	4,132	-103	4,013	-119	4,001	-12	3,944	-57
BCI	5,919	-243	5,666	-253	5,716	+50	5,625	-91
BPI	3,781	-93	3,706	-75	3,649	-57	3,605	-44
BSI	3,477	+7	3,434	-43	3,393	-41	3,348	-45
BHSI	1,874	-23	1,859	-15	1,843	-16	1,838	-5





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	27/08/21	20/08/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	44,750	44,000	750	1.7%
	一年	32,500	32,000	500	1.6%
	三年	24,000	24,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	34,000	32,250	1750	5.4%
	一年	29,500	28,000	1500	5.4%
	三年	18,500	17,500	1000	5.7%
Smax (55K)	半年	39,000	37,250	1750	4.7%
	一年	29,250	28,000	1250	4.5%
	三年	19,000	18,000	1000	5.6%
Hsize (30K)	半年	34,000	32,750	1250	3.8%
	一年	24,750	24,250	500	2.1%
	三年	15,000	14,750	250	1.7%

截止日期: 2021-08-31



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Geneva Queen' 2012 81361 dwt dely Hong Kong 6 Sep trip via Indonesia redel Philippines \$36,500 - D'Amico

'Shi Dai 2' 2007 76510 dwt dely Ledong 6 Sep 2/3 laden legs redel Singapore-Japan \$36,500 - Jus Lordship

'Cui Ping Feng' 2011 75486 dwt dely aps Recalada 7 Sep trip redel Poland intention grains \$40,000 - Louis Dreyfus

'Vita Kouan' 2016 63323 dwt dely Dhamra prompt trip redel west Africa intention bagged rice \$42,500 - EML

4. [航运&船舶市场动态](#)

【强劲市场之下，超灵便型、灵便型船运费、租金站上“山顶”】

受大宗商品需求旺盛、港口拥堵和船队效率低下的刺激，普氏亚太地区超灵便型和灵便型船的每吨航次运费评估和等价期租租金一路飙升，达到了自推出以来的峰值。

超灵便型船一般为 52,000 至 58,000 载重吨，主要在亚太地区运输煤炭和粮食货物。灵便型船的载重吨在 28,000 至 39,000 吨之间，除了运输一些煤炭和粮食货物外，还可运输各种小型散货，如精矿、钢铁、铝等。考虑到它们的体型，这类船主要在区域内和机械化程度较低的港口停靠。

8 月 27 日，亚太地区主要航线的加权平均指数 APSI 5 达到了 38711 美元/天，是 2021 年 2 月 1 日推出以来的最高水平。

一位船舶运营商表示：“推动市场的不仅仅是需求，还有港口拥堵。只有在拥堵缓解后，我们才会了解真正的市场。”



运费峰值迫使船舶运营商在短期业务中增加运力供应，即船舶被锁定一段时间。该运营商在三周前，以 30000 美元/天的价格接了两艘超灵便型船，为期 4-7 个月，另一艘以 32000 美元/天的价格成交，为期 6-8 个月。目前这些船只最低日租金均在 40000 美元/天以上。

目前约有 5% 的干散货运力在中国港口陷入拥堵，这主要是由于当地政府正在实施的 COVID-19 相关政策。从上一个停靠港开始，船舶必须在卸货港等待 14 至 21 天的强制检疫期。由于引航员、装卸工人和验船师等人员有限，船只只会受到延误，这些人员都是有效周转船只的关键。

考虑到超灵便型船运费飙升，一些人讨论用巴拿马型船运输这些货物。“甚至在某些航线上，部分装载的巴拿马型运费也比满载的超灵便型运费低，”另一个船舶运营商表示。

一家船东也称道：“目前可能会有巴拿马型船来装超灵便型船的货物。但当美国粮食需求在第三季度末至第四季度初开始上升时，这种情况将很快停止，未来几天的运费衍生品费率似乎被低估。第四季度将会比现在更强劲，因为通常季节性需求会使第四季度高于第三季度。”

业内人士一致认为，随着各国政府继续实施各种货币宽松计划，以刺激各自的经济，干散货航运的需求很可能不会受到影响。

另外，灵便型船的运费也达到了十年来的最高水平。尽管小型散货的流通势头强劲，但集装箱运输极高的运费也促进了对灵便型船的需求。

8 月 27 日，将 3 万吨氧化铝从澳大利亚 Bunbury/Kwinana 港运往连云港的运费为 53.80 美元/吨，这是自 2010 年 8 月 16 日开始评估以来的最高水平。

船东表示：“我们和其他许多公司一样，会在 37000 至 38000 载重吨的原木运输船上装载集装箱。这些船都有箱形舱，也进行了加固，而且比做散货或原木运输的回报要好约 6000 美元/天至 7000 美元/天。”

尽管回报较好，但市场人士指出，在干散货船上移动集装箱还存在一些技术挑战，例如安全装载、加固集装箱、管理货物保险以及船舶承担由此产生的风险和责任。



【全球航运业瓶颈难消价格居高不下】

《经济参考报》1日刊登周武英综合报道的文章《全球航运业瓶颈难消价格居高不下》。文章摘要如下：

今年以来，国际航运业瓶颈问题突出，拥堵事件时常见诸报端，海运价格轮番上涨，处于高位，对各方负面影响逐渐显现。

早在今年三四月，苏伊士运河堵塞事件引发对全球物流供应链的思考。但此后，货船堵塞、到港滞留、供货延误事件仍在频频发生。

据美国南加州海事交易所8月28日报道，在一天内共有72艘集装箱船停泊在洛杉矶和长滩的港口，超过此前70艘的纪录；在锚地停泊的集装箱船有44艘，也打破此前40艘的纪录。此次拥堵主要原因是劳动力短缺、疫情相关中断和假日购买激增。洛杉矶和长滩的加州港口约占美国进口的三分之一。

美国调查公司笛卡尔-达塔明公司数据显示，7月亚洲发往美国的海上集装箱运输量同比增长10.6%，达到171.86万个（按20英尺集装箱计算），连续13个月高于上年，7月单月创历史新高。

在亚洲，印度最大服装出口商之一戈卡尔达斯出口公司总裁波娜·塞尼瓦桑·S说，集装箱价格的三次飙升和短缺导致航运延误。行业高管们表示，随着集装箱短缺问题达到顶峰，一些产品8月份出口可能下滑。欧洲对消费品需求大增也在加剧航运瓶颈问题。

航运堵塞滞留事件反映出由于需求回升、疫情管制措施，港口功能下降，效率降低，加上台风等造成船只滞留增加，船舶供求趋于紧张等情况。受此影响，几乎所有主要贸易路线的费率都飞涨，干散货船的短缺也趋于长期化。

供应延迟和价格上涨对日常生活产生明显影响。据报道，英国麦当劳餐馆将奶昔和一些瓶装饮料从菜单上撤下，南多鸡肉连锁店暂时关闭50家门店。

《时代》杂志认为，由于超过80%的货物贸易通过海路运输，运费飙升正威胁着从玩具、家具和汽车零件到咖啡、糖和凤尾鱼等各种商品的价格，加剧了全球通胀加速的担忧。



对一些国家来说，海运物流不畅对出口带来负面影响。对于海运企业来说，随着钢材涨价，造船成本也在上涨，有可能拖累高价订船的海运企业收益。

瑞银研究报告显示，预计港口拥堵情况将会持续到 2022 年。花旗集团和经济学人智库发布的报告显示，这些问题有着深厚的根源，不太可能很快消失。

来源：新华网

【麦伯良：集装箱需求终将回归正常】

2020 年上半年亏损 1.83 亿元，今年上半年大赚 43 亿元，不仅成功扭亏，还创下 1982 年投产以来最好的半年业绩——中集集团的上半年成绩单让分析师直呼大超预期。

集装箱行业高景气度还能持续多久？之后集装箱量价会否大幅下跌？8 月 30 日，中集集团在深圳总部召开 2021 年上半年业绩说明会，中集集团董事长兼 CEO 麦伯良就当前市场最为关注的集装箱供求走向进行了研判。

集装箱需求终将回归正常

麦伯良表示，受疫情影响，全球码头拥堵，箱子出去后回不来，这个局面今年或较难改变，明年上半年可能也不会变化。同时，我国进出口贸易增长较快，集运需求增加，加剧了集装箱紧俏的局面。

今年上半年，中集集团通过增加资源投入、提高生产效率、充分释放产能等措施，尽最大努力确保新箱供应，缓解市场集装箱紧俏的局面。“集装箱高景气度会持续多久？现在很难作出准确判断。但有一点可以肯定，之后集装箱需求会回归正常。”麦伯良说。

受持续旺盛的集装箱需求及大宗商品上涨导致原材料价格攀升等因素影响，上半年新箱价格大幅提升。麦伯良认为，集装箱不会一直保持高景气度，但需求和价格也不会断崖式下跌。

麦伯良解释称，一方面，全球贸易保持增长态势，集运规模越来越大，集装箱需求也会随之增加；另一方面，集装箱每年淘汰量会增长，正常来说市场每年



淘汰 200 万个旧箱，受疫情影响，集装箱已有两年未进行进行淘汰，之后很多箱子要淘汰，这也会增加新箱采购。

海运咨询机构克拉克森近期发布的预测称，下半年集运市场进入季节性旺季，集运需求仍将保持强劲增长势头，全球港口拥堵和供应链失衡短期内难以得到根本解决，集运业的持续高景气度使得客户购箱意愿充足，预计下半年集装箱需求仍将维持高景气度。“未来两三年需求会得以平滑，但不用担心集装箱产能严重过剩。”麦伯良说。

上半年集装箱板块净利增 18 倍

中集集团是全球集装箱行业“一哥”，自 1996 年以来，中集集团的集装箱产销量一直是全球第一。

今年上半年，中集集团的核心业务集装箱产销量创历史新高。普通干货集装箱累计销售 114.55 万 TEU（标准箱），同比增长 219.70%；冷藏集装箱累计销售 9.45 万 TEU，同比增长 76.31%。集装箱业务实现营收 274.51 亿元，同比增长 224.91%；净利润 43.94 亿元，同比增长 1739%。

受集装箱板块业绩大增推动，今年上半年，中集集团实现营收约 732 亿元，同比大增 85.60%；归母净利润约 43 亿元，不仅成功扭亏，还创下中集集团自 1982 年投产以来最好的半年业绩。“预测到了中集集团上半年业绩会很好，但没想到这么好！”有分析师在业绩说明会上感叹。

在中集集团的主要业务中，除了集装箱制造，道路运输车辆、能源 / 化工 / 液态食品装备、物流、空港、循环载具等业务营收和利润均实现大幅增长。

来源：上海证券报

【中韩造船业竞争愈加激烈】

今年全球造船业进入最高景气状态，随着全球经济开始复苏，新船订单也进一步增长，中韩两国为抢夺全球船舶市场占有率第一展开竞争。据韩国“Newsworks”网站 8 月 3 1 日报道，中韩两国船企的国际份额在伯仲之间，韩国企业今年的表现可能更有后劲。

报道援引英国克拉克森研究公司最新发布的统计数据显示，今年 1 - 7 月韩国累计新订单量为 1276 万修正总吨 (CGT)，全球占有率 43%，仅次于中国 45% 的



市占率位居第二。这也是 2008 年同期以来的最好成绩。当前，韩国累计新订单量正在缩小与中国的差距，且最近数月新订单数都超过中国。

全球船舶订单大增，除了全球经济复苏的影响外，环保的压力也促使船东更快更替老旧船只。国际海事机构 IMO 正在强化船舶的减排力度，制定了 2030 年全球航运业温室气体排放量要比 2008 年减少 40%，2050 年比 2008 年最少减排 50% 的目标。欧盟从 2018 年 1 月开始对大型船舶实施二氧化碳监督、报告、检察制度。美国今年 4 月提出了海运业减排目标。目前，韩国三大船企现代重工、三星重工和大宇造船正在加大对高附加值的船舶研发和制造，希望未来更多抢占新能源动力船舶和低碳排放船舶的市场份额。

《韩国经济》31 日的报道称，韩国造船业正在依靠液化天然气（LNG）船等高附加值产品与中国同行激烈竞争。LNG 船不仅是高科技产品，利润高，而且是低碳船舶，温室气体排放量比普通柴油船低 15%-21%。根据英国克拉克森研究公司 7 月 17 日发布的数据，今年上半年全球 LNG 船订单量为 152.9421 万 CGT，是去年同期的 4 倍，其中 94% 被韩国企业收入囊中。

韩媒称，紧追韩国的中国企业正在从长远角度布局，中国正在通过建立中长期目标重构本国船舶、海洋先进制造业的革新和发展。中国在第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要中，明确表示要强化高附加值船舶研发力度，提高造船产业的总体竞争力。中国目前唯一能制造 LNG 船的沪东中华造船厂制定了 2035 年前全面提升 LNG 船在内的产业升级方案。江南造船厂计划建设低碳和智能船舶的研发中心，准备将 5G、大数据等技术更多用于新型船舶上。去年中船集团和中船重工合并为全球第一大造船企业，进一步提高中国船舶全球竞争力。

尽管中韩船企对高附加值船舶市场的争夺愈发激烈，但眼下最为紧迫的挑战却来自海运供应链的严重阻塞。“美国之音”网站 8 月 28 日报道称：美欧对消费品的需求激增，以及新冠肺炎疫情造成的经济活动中断等因素都已扰乱全球航运市场，推高全球范围内运输商品集装箱的成本。许多港口和物流遭遇运输价格上涨和大规模延误，严重损害世界供应链。

报道称，美英两国开始达到运力极限，疫情与劳工环境不佳导致的卡车司机短缺使得港口和内陆铁路枢纽遭遇运力瓶颈。这迫使一些仓库在降低积压货物前拒绝运送新的集装箱，进一步导致亚洲多座商品出口港口普遍缺乏空箱的恶性循环。马士基等公司已发函请求卡车运输和物流企业归还集装箱。与此同时，由于集装箱装卸工人中疫情暴发，美中两国部分港口曾临时关闭或减少服务。

多重危机带来的是运费骤增。运费跟踪企业 Xeneta 汇编的数据显示，仅在一年前，将一个 40 英尺集装箱从远东运抵北欧的费用还不到 2000 美元。然而截



至 8 月底，均价已飙升到 13607 美元。几乎所有主要贸易航线的运费都已飙升，例如，将一个集装箱从中国运抵美国西海岸的均价已从去年的 3350 美元猛增至 7574 美元。“美国之音”的报道直言“目前没有解决导致供应链瓶颈的航运危机的‘速效药’”。

来源：环球 Tech

【看好基本面，希腊船东一口气买进 3 艘 LNG 船！】

8 月 31 日，希腊船东 Capital Product Partners LP (CPLP) 宣布以近 6 亿美元的价格，从 CGC 运营公司手中收购了三艘 174,000 立方米 X-DF LNG 运输船。

三艘船分别是在 2020 年建造的 LNG/C Aristarchos 和 2021 年建造的 LNG/C Aristarchos 和 LNG/C Aristidis I，这三艘船都是在韩国现代重工建造的。LNG/C Aristos I 和 LNG/C Aristarchos 预计将于 9 月 15 日交付给合作伙伴，而 LNG/C Aristidis I 预计将于 2021 年 11 月底交付。

LNG/C Aristos I 和 LNG/C Aristidis I 与 BP Gas Marketing Limited (“BP”) 签订了长期租约，连同前两个可选期，分别于 2027 年 10 月和 2027 年 12 月到期。LNG/C Aristarchos 与 Cheniere Marketing International LLP (“Cheniere”) 签订了一份长期租约，该租约将于 2025 年 2 月到期。

根据租约，所有三艘船的合同总收入约为 3.91 亿美元，平均剩余租期为 5.6 年，所有三艘船的平均每日费率约为每天 67,630 美元。这意味着与合作伙伴目前的船队相比，合同收入增加了约 86%，预计剩余租期将增加至 4.6 年。

此外，CPLP 还获得了以每艘船的平均成本 2.08 亿美元收购另外三艘 LNG 运输船的选择权。这些船舶都是今年新建造的，租给了 BP、Cheniere 和法国的 Engie Energy Marketing Singapore。

CPLP 首席执行官 Jerry Kalogiratos 表示，此次收购发生在“液化天然气市场表现出强劲的长期基本面之际，所有指标上都具有变革性，将极大地增加我们的可分配现金流和单位收益。”

来源：海事服务网



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	442~444	559~561	595~600		Steady.
Tokyo Bay	456~458	565~570	805~810	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	464~466	542~545	660~665	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	439~444	528~533	570~575	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	495	561	655	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	435~440	535~538	585~580	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Steady.
Fujairah	S. E.	525~530	645~650		Avails tight..
Rotterdam	405~408	508~513	580~585		Softer.
Malta	S. E.	530~535	610~615		Steady.
Gibraltar	S. E.	525~530	620~625		Steady.

截止日期: 2021-09-02

◆ [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	27/08/21	20/08/21	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	27/08/21	20/08/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,300	10,250	50	0.5%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	7,050	7,000	50	0.7%
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,650	5,600	50	0.9%
MR	52,000	3,950	3,950	0	0.0%

截止日期： 2021-08-31

(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+1	Bulker	63,000	Chinese	2023	Jadroplov - Croatian	Undisclosed	
2	LNG	186,000 cbm	Samsung, S. Korea	2024	Celsius Shipping - Danish	19,620	options declared
1	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2023	K-Line - Japanese	Undisclosed	dual fuelled
2	VLGC	86,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Hyundai Glovis - South Korean	8,400	against T/C to Trafigura, LPG and conventional fuelled
6	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	1H 2023	Capital - Greek	3,200	LNG DF ready, AMP ready, Tier III, EEDI phase 3
2	Container	1,692 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2023	Songa - Norwegian	Undisclosed	
2	Container	1,140 teu	Fujian Southeast, China	2024	Japanese (StarOcean Marine)	2,000	

◆ 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
STELLA NAOMI	BC	181,031		2016	China			
STELLA HOPE	BC	180,007		2016	China	13,200	Undisclosed	en bloc
STELLA NORA	BC	180,000		2016	China			
DS CHARME	BC	176,000		2011	China	2,800	Undisclosed	
RANGER	BC	82,172		2012	China	2,400	Undisclosed	



OKEANOS BLISS	BC	76,636	2008	Japan	1,875	Castor Maritime - Greek	dely Q4 2021, DD due Oct
IVS PHOENIX	BC	60,477	2019	Japan	2,350	Grindrod Shipping - Singaporean	incl bbb
ALAM MOLEK	BC	58,074	2014	Japan	5,200	Meghna Marine	en bloc*
ALAM MADU	BC	58,045	2014	Japan			
OCEAN SUCCESS	BC	56,815	2011	China	1,580	Undisclosed	Tier II, basis delivery Oct-Nov 2021 with SS/DD due
HUA RONG 1	BC	56,381	2012	China	1,920	Chinese	
CRESSIDA	BC	55,614	2006	China	1,600	Undisclosed	
SIBULK TRADITION	BC	53,206	2008	Japan	1,510	Chinese	
S HAIL AL RUWAIS	BC	52,822	2001	Japan	920	Chinese	delivery May 2022
TEIZAN	BC	50,448	2011	Japan	2,110	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted
PORTMANN	BC	43,596	1994	Japan	undisclosed	Undisclosed	
BARRA	BC	42,648	1998	Japan	undisclosed	Chinese	
NICOLINE BULKER	BC	38,191	2012	Japan	2,020	Pacific Basin - Hong Kong	prompt delivery
PHOEBE STAR	BC	32,597	2010	China	1,400	Greek	
ROYAL STAR	BC	27,028	2001	China	450	Undisclosed	
SIDER MOON	BC	26,355	2015	Japan	undisclosed	Kopuzlar	BWTS fitted
ALBATROSS	BC	25,028	2011	Japan	1,200	Turkish	

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
ITAL LIRICA	CV	68,138	5,090	2007	S. Korea	undisclosed	CMA CGM - France	
ITAL LIBERA	CV	68,100	5,090	2007	S. Korea	undisclosed	CMA CGM - France	**
ITAL LAGUNA	CV	68,038	5,090	2006	S. Korea	undisclosed	CMA CGM - France	
ITAL LUNARE	CV	68,008	5,090	2007	S. Korea	undisclosed	CMA CGM - France	
BUSAN TRADER	CV	34,567	2,664	2009	S. Korea	3,500	Undisclosed	
SAN ANTONIO	CV	28,196	1,819	2008	S. Korea	3,250	U. S. A	
VEGA SIGMA	CV	13,689	1,118	2007	China	1,550	MSC - Swiss	
XIANG SHUN	CV	13,109	1,050	1997	Netherlands	580	Sinokor Merchant - Chinese	

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
CSC REN HAI	GC	12,313		2013	China	780	Chinese	*
CSC ZHI HAI	GC	12,313		2013	China	780	Chinese	
DOREEN	GC/MPP	35,015	1,866	2004	China	undisclosed	Undisclosed	



OSLO WAVE	GC/MPP	17,451	987	2000	China	1,200		BWTS fitted
BF CALOOSA	GC/MPP/TWK	11,145	676	2007	S. Korea			
CRANESBF TIMARU	GC/MPP/TWK	11,142	676	2007	S. Korea	1,300	Chinese	en bloc**

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
STARLIGHT VENTURE	TAK	291,768		2004	S. Korea	3,000	Nigeria	
MARINOR	TAK	74,997		2008	Croatia	undisclosed	M Sea Capital	
SEAWAYS JADEMAR	TAK	69,708		2002	S. Korea	undisclosed	Middle East	
SEAWAYS GOLDMAR	TAK	69,684		2002	S. Korea	undisclosed	Middle East	
SEAWAYS HELLAS	TAK	69,636		2004	S. Korea	undisclosed	Middle East	***
SEAWAYS RUBYMAR	TAK	69,599		2002	S. Korea	undisclosed	Middle East	
OCEAN VENUS	TAK	50,322		2006	S. Korea	695	Undisclosed	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	
SEA GLAMOUR	TAK	147,093	23,267	2000	S. Korea	602.00		
OCEANIA	TAK	106,560	16,099	2002	Japan	undisclosed		
RISA	TAK	46,271		2000	S. Korea	undisclosed		
SHUN SHENG	TAK	15,866	6,575	1999	Poland	undisclosed		
SOUTH ENERGY	TAK/LNG	72,561	31,196	1980	U. S. A	720.00	incl 3,500t Aluminum + 1,200t fuel	

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	
AYSENAZ	TAK	9,108	2,866	1993	Netherlands	1090.00	incl about 458t StSt	
PROSPER SUNSHINE	TAK	7,527	2,556	1996	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	
AMAL I	BC	41,574	7,418	1987	Japan	582.00	incl 300t ROB	
KENAN METE	GC	11,715	4,900	1990	Poland	undisclosed		



船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	其它		备注
					建造地	价格(美元)/轻吨	
NORTH ENERGY	TAK/LNG	67,055	32,467	1983	Japan	710.00	incl 3500t aluminum, delivery full sub-cont options

◆ALCO 防损通函

【仲裁和争议一方的破产】

在最新的伦敦仲裁案 London Arbitration 10/21 [(2021) 1078 LMLN 4] 中，提出了一个有趣的问题，即索赔人是否可以根据仲裁条款对破产清算的被告人提起仲裁。

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
2021-09-03	645.770	766.790	5.873	83.108	893.440	64.401	1128.450	477.840	514.420
2021-09-02	645.940	764.710	5.867	83.062	889.310	64.333	1129.960	475.700	511.580
2021-09-01	646.800	763.770	5.880	83.170	889.600	64.230	1133.530	473.330	512.720
2021-08-31	646.790	763.030	5.882	83.070	889.870	64.263	1136.140	471.730	513.040
2021-08-30	646.770	762.970	5.887	83.039	889.930	64.701	1134.530	472.770	512.790

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	0.0735	1 周	0.07625	2 周	--	1 个月	0.08288
2 个月	0.09263	3 个月	0.11763	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.14763	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.22275		

2021-09-02

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com