



全一海运市场周报

2021.09 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.09.06 - 09.10\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 航线运价保持高位】

德尔塔新冠变异毒株继续在世界范围内传播，全球疫情防控形势仍然较为严峻。受益于国内疫情控制情况良好，本周中国出口集装箱运输市场继续向好，航线运价保持高位。9月10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4568.16点。

欧洲航线：欧洲多国新冠疫情继续蔓延，目的地市场对各类物资需求量较大，市场运输需求总体平稳。与此同时，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，市场行情保持高位。9月10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7491美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线基本同步，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。9月10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7365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近期始终保持在10万例以上，市场对防疫等各类物资的需求保持高位。加之市场进入传统运输旺季，行情持续向好。但集装箱滞压、运输周转不畅以及港口拥堵等情况依旧持续。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，航线运价走势保持向好。

波斯湾航线：目的地疫情较为平稳，市场货量总体稳定，供需基本面稳固。本周，上海港船舶平均舱位利用率在高位徘徊，即期市场订舱行情走势良好。9月10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3941美元/TEU。

澳新航线：因德尔塔新冠变异毒株扩散，当地疫情始终未能出现好转迹象。目的地市场对生活物资的需求支撑运输需求保持在较高水平，供求关系趋紧。本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，即期市场订舱价格延续良好走势。9月10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



4198 美元/TEU。

南美航线：新冠变异毒株扩散导致目的地国家疫情防控形势持续严峻，生活物资及医疗用品需求持续向好。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情小幅走高。9月10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10148美元/TEU。

日本航线：本周运输需求稳定，市场运价小幅上涨。9月10日，中国出口至日本航线运价指数为957.11点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【“秋老虎”余威尚在 综合指数微幅上涨】

本周，市场情绪整体稳定，供需呈弱平衡状态，沿海散货运输市场运价微幅上涨。9月10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1309.25点，较上周上涨0.1%。

煤炭市场：市场需求方面：暑假过后，高温天气缓解，除华东、华南部分地区“秋老虎”余威尚在，日耗煤量依旧坚挺外，其他地区用煤用电需求陆续转弱，叠加水电出力增加，整体电煤需求负荷减轻，淡季机组检修陆续展开，电厂库存环比基本持平。煤炭价格方面：各地落实“保供稳价”措施，主产地纷纷开展自查。不过，当前市场煤炭库存均处于偏低状态，尤其是中转港口库存持续下降。在冬储煤采购需求逐渐趋旺、电煤补库采购增加以及化工采购不减的情况下，供需失衡成为支撑煤价的强劲因素。适逢大型煤企价格调整节点，环渤海动力煤价格指数大幅上涨。运价走势方面：本周沿海煤炭运输市场运价小幅波动，上半周，北方港口货源紧张，市场成交冷清。船等货现象较为常见，压港情况严重。货少船少，运价下跌。至周末，在煤价上涨的影响下，下游补库欲望提升明显。加上台风将至，船东心态走强，运价止跌回稳。在此过程中，华南市场因内外贸兼营船尚未回归内贸市场，且持续高温使得电煤需求不减，货多船少的市场形态下，运价受本轮价格波动影响相对较小。

9月10日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1385.75点，较上周下跌0.1%。9月10日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1167.66点，较上周五下跌1.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为49.3元/吨，较上周五下跌1.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为63.4元/吨，较上周五下跌0.5元/吨。



金属矿石市场：9 月份处于传统需求旺季，加上期货市场推涨，下游终端采购积极，投机性需求活跃，钢材需求明显回升。本周金属矿石运输市场，供需基本面偏好，市场成交量稳中有升，运价在前期煤炭运价带动下小幅上涨。9 月 10 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1235.16 点，较上周上涨 0.8%。

粮食市场：受降雨天气影响北方港口到货量大幅减少，加之新玉米临近上市，市场对后市看空，贸易商收购心态平稳。由于南方港口 8 月份进口货源减少，内贸玉米合同采购量有所增加，加上受前期煤炭运价上涨带动，粮食运输市场运价小幅上涨。9 月 10 日，沿海粮食货种运价指数报 1493.87 点，较上周上涨 1.3%。

成品油市场：近期国际原油价格波动，政策面对市场指引不明，国内成品油临售价格调整尚未明确。需求方面，相对柴油，汽油市场略显清淡，终端消耗进度一般，需求增长不及预期。本周，炼厂出货无压力，但下游库存继续保持高位，等卸时间较长，船期延后，给市场资源调度造成困难，成品油运价继续下跌。9 月 10 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 1004.55 点，较上周下跌 0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【运输市场需求平淡 综合指数快速下行】

本周国际干散货运输市场需求表现平淡，市场运价全线下跌，海岬型船市场连续下跌后于下半周企稳，巴拿马型船和超灵便型船受货盘不足及运力增长影响，运价自高位持续回落。远东干散货指数快速下行。9 月 9 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2413.71 点，运价指数为 1718.45 点，租金指数为 3456.58 点，较上周四分别下跌 6.5%、5.1%和 7.4%。

海岬型船市场：海岬型船市场总体下行，但航线走势各异。太平洋市场，上半周，市场需求一般，且市场情绪受几内亚政变的影响而走弱，运价连续下跌。周三开始，运输需求有所增长，行情企稳；周四随着货主拿船积极性提高，市场活跃度上升，运价小幅反弹。9 月 9 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 37127 美元，较上周四下跌 10.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.890 美元/吨，较上周四下跌 6.9%。远程矿航线，上半周市场活跃度不高，且可用运力不断累积，运价快速下跌。下半周，货主拿船积极，行情止跌企稳。巴西图巴朗至青岛航线运价为 30.338 美元/吨，较上周四下跌 10.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场持续下行。太平洋市场，受印尼煤炭货盘减少影响，相关航线运价跌势较快。澳洲航线基本面相对略好，船盘货盘基本平



衡，运价小幅下跌。9月9日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 34364 美元，较上周四下跌 5.8%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 33757 美元，较上周四下跌 4.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 15.210 美元/吨，较上周四下跌 3.3%。粮食市场，南美市场处于淡季，需求低位，北美市场受恶劣天气影响，运输需求不稳，粮食运价持续下跌，至周四现企稳迹象。9月9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 66.333 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 79.742 美元/吨，较上周四下跌 1.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场全线下跌。本周各货种运输需求表现一般，尤其是印尼煤货盘减少明显，同时前期运力紧张状况明显缓解，货主议价能力提升，运价自高位持续回落。9月9日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 34838 美元，较上周四下跌 7.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 38636 美元，较上周四下跌 7.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 30706 美元，较上周四下跌 6.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.831 美元/吨，较上周四下跌 2.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 23.861 美元/吨，较上周四下跌 3.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续反弹 成品油运价不断下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至9月3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不及预期，汽油库存降幅远超预期。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 18.8%。本周中国粮食和物资储备局称，首次以轮换方式分期分批组织投放国家储备原油，用于缓解生产型企业的原材料价格上涨压力，此举降低了短期内中国进口更多石油的需求，对油价构成压力。虽然飓风艾达过后，墨西哥湾仍有近八成产能未恢复，但对油价提振有限。疫情影响下，美国经济增速持续放缓，对经济复苏担忧情绪渐浓，令油价下行风险增加。本周油价波动下行，布伦特原油期货价格周四报 71.07 美元/桶，较 9 月 2 日下跌 2.62%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续回暖，苏伊士型油轮运价小幅下跌，阿芙拉型油轮运价持续下行。中国进口 VLCC 运输市场运价持续反弹。9月9日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 562.99 点，较 9 月 2 日上涨 3.75%。本周市场整体比较活跃，9 月中旬的货盘基本做完，下旬的货盘也陆续进场，虽市场基本面仍不利于船东，但上周建立的情绪面则有利于船东继续推涨市场。租家试图控制出货节奏，通过私下拿船尽量控制市场避免过热。目前来看运力仍旧充足，运费上涨幅度有限。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)小幅回暖，西非航线日均 TCE(等价期租租金)波动上行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价(CT1)报 WS34.20，较 9 月 2 日上涨 3.1%，CT1 的 5 日平均为 WS33.88，较 9 月 2 日上涨 5.1%，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 WS35.65, 上涨 4.5%, 平均为 WS34.86, 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下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS52 (TCE 约 0.02 万美元/天)。黑海到地中海航线运价下跌至 WS60 (TCE 约-0.6 万美元/天)。亚洲进口主要来自欧洲和中非洲, 一艘 13.5 万吨级船, 俄罗斯新罗西斯克至韩国丽水, 9 月 26 至 27 日货盘, 成交包干运费约为 267.5 万美元; 一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国, 9 月 17 至 19 日货盘, 成交包干运费约为 247.5 万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线小幅下滑, 地中海及欧美航线小幅波动, 综合水平持续下行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS113 (TCE 约 0.8 万美元/天)。跨地中海运价保持在 WS87 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价维持在 WS92 (TCE 约-0.6 万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至 WS56 (TCE 约-0.4 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS93 (TCE 约 0.2 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS91 (TCE 约 0.5 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线全面下挫, 欧美航线稳中有降, 综合水平不断下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS146 (TCE 约 0.7 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS114 (TCE 约 0.8 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS106 (TCE 约 1.0 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS60 水平 (TCE 约-0.6 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS98 (TCE 跌破保本线)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.1 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际油轮船价跌幅收窄 国际散货船价逆势续涨】

9 月 8 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1112.17 点, 环比上涨 1.59%。其中, 国际油轮船价综合指数微跌 0.17%, 国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 2.56%、0.70%; 2.99%。

飓风“艾达”重创陆海运输系统, 美国东北部沿途诸多港口装卸设备损毁, 占美国出口量一半以上的农产品受阻, 干散货船运价全面下跌, BDI 指数周二收于 3822 点, 一周内下跌 313 点, 但国际干散货船价格却逆势上涨。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 1976 万美元、环比



上涨 0.39%；57000DWT 吨级散货船估值 2550 万美元、环比上涨 1.5%；75000DWT 吨级散货船估值 2921 万美元、环比上涨 3.72%；170000DWT 吨级散货船估值 3875 万美元、环比上涨 5.06%。极端天气和疫情反复已经变成改变全球物流供应链的不确定因素，中国进口粮食的大卖家已经把部分北美大豆订单转向南美巴西，运距拉长，运价易涨难跌，预计国际干散货船价格还将上扬。本期，国际二手散货船市场成交量小幅回升，共计成交 25 艘（环比增加 9 艘），总运力 181.04 万 DWT，成交金额 50303 万美元，平均船龄 11.08 年。

欧佩克+同意增加供应后油价上涨，布伦特原油价格周一收于 72.09 美元/桶，原油和成品油运价油小幅反弹，国际油轮船价跌幅收窄。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2082 万美元、环比上涨 0.67%；74000DWT 吨级油轮估值 2980 万美元、环比上涨 0.24%；105000DWT 吨级油轮估值 3386 万美元、环比下跌 0.14%；158000DWT 吨级油轮估值 3876 万美元、环比下跌 0.04%；300000DWT 吨级油轮估值 6363 万美元、环比下跌 1.52%。油轮运输市场自 2020 年以来，陷入 20 多年来的最低谷；欧佩克+自 9 月起每月增加 40 桶的产量，年底前将 200 万桶/天的产量带回市场；原油货盘增加，原油终端需求和运输市场已出现回暖迹象，毕竟“隧道尽头的光”并非遥不可及，预计二手油轮价格止跌回稳。本期，二手油轮市场成交稀少，共计成交 4 艘（环比减少 5 艘），总运力 19.65 万 DWT，成交金额 5900 万美元，平均船龄 10 年。

沿海煤炭和铁矿砂货盘陆续释放，下游采购需求逐步改善，部分航线运价上调，二手沿海散货船价格小幅上涨。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 202 万人民币、环比上涨 0.75%；5000DWT 吨级散货船估值 1494 万人民币、环比上涨 0.63%。进入 9 月份，随着冷空气的扩散，后续煤炭消费或将回落，但火电厂采购计划充足，北上派船积极性尚可，沿海运价保持平稳偏弱态势，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交寡淡，成交船舶吨位在 1000 载重吨以内。

近期，内河黄沙、石子等建材货盘明显增加，内河散货船价格历经多周盘整后开始反弹。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 49 万人民币，环比上涨 1.86%；1000DWT 吨级散货船估值 130 万人民币，环比上涨 4.33%；2000DWT 吨级散货船估值 256 万人民币，环比上涨 4.26%；3000DWT 吨级散货船估值 347 万人民币，环比上涨 0.96%。本期，二手内河散货船市场成交活跃，共计成交 49 艘（环比增加 18 艘），总运力 8.09 万 DWT，成交金额 10848.96 万元人民币，平均船龄 9.38 年。

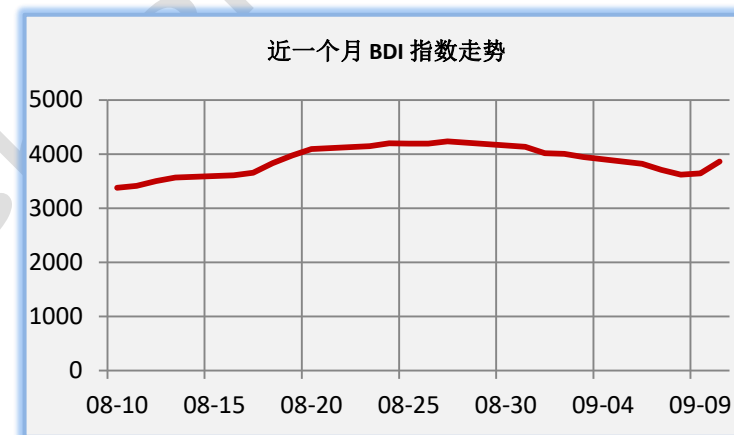
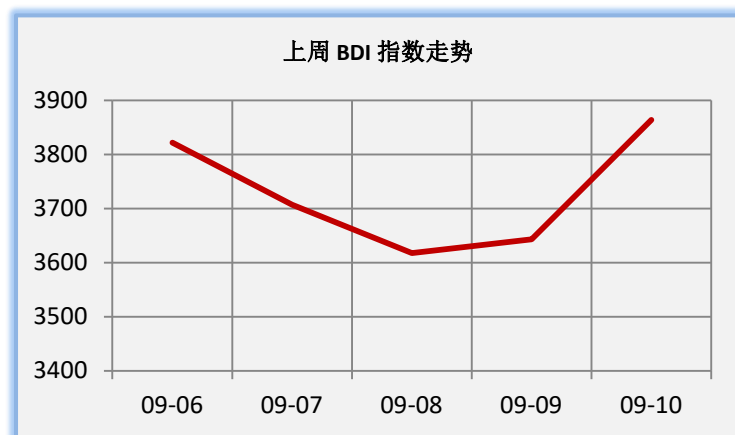
来源：上海航运交易所

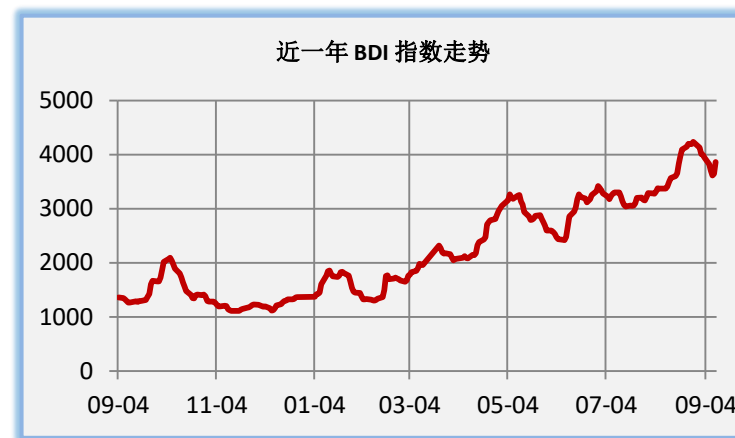
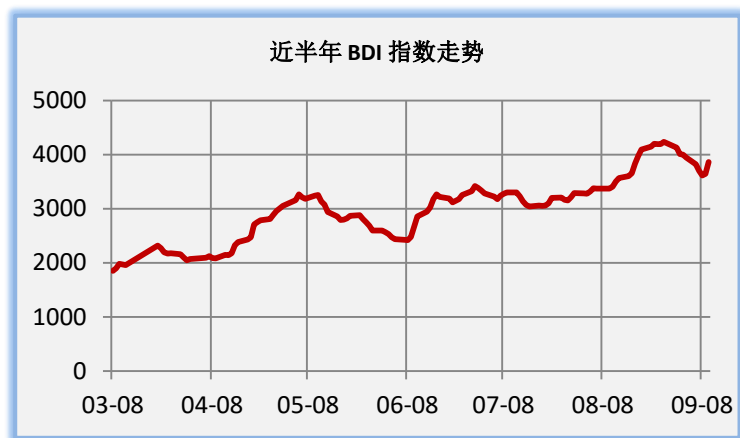


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	9月6日		9月7日		9月8日		9月9日		9月10日	
BDI	3,822	-122	3,707	-115	3,618	-89	3,643	+25	3,864	+221
BCI	5,362	-263	5,091	-271	4,886	-205	4,962	+76	5,567	+605
BPI	3,544	-61	3,496	-48	3,473	-23	3,510	+37	3,595	+85
BSI	3,293	-55	3,256	-37	3,211	-45	3,179	-32	3,170	-9
BHSI	1,829	-9	1,825	-4	1,811	-14	1,806	-5	1,807	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	03/09/21	27/08/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	42,500	44,750	-2250	-5.0%
	一年	31,000	32,500	-1500	-4.6%
	三年	23,250	24,000	-750	-3.1%
Pmax (76K)	半年	33,500	34,000	-500	-1.5%
	一年	28,250	29,500	-1250	-4.2%
	三年	18,000	18,500	-500	-2.7%
Smax (55K)	半年	37,250	39,000	-1750	-4.5%
	一年	27,750	29,250	-1500	-5.1%
	三年	19,000	19,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	34,000	34,000	0	0.0%
	一年	24,750	24,750	0	0.0%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期: 2021-09-07



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Star Gwyneth' 2006 82790 dwt dely Tobata 10/15 sep trip via east Australia redel India \$31,000 - Oldendorff

'Medi Gladstone' 2016 81845 dwt dely Toledo 12/14 Sep trip via Indonesia redel Philippines \$37,000 - Cobelfret

'Elite Star' 2004 76015 dwt dely Tieshan 15/20 Sep trip via Indonesia redel south China \$32,000 - cnr

'Momo Glory' 2014 28222 dwt dely Thailand prompt trip redel South Korea \$28,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【散货船运集装箱，有操作指南了】

全球知名测试、检验和认证集团法国必维国际检验集团(BV)为散货船上装载集装箱货物的运营商制定了安全实用的技术指南。

据 Alphaliner 称，最近散货船公司对集装箱运输的兴趣浓厚，比如希腊 Starbulk 用 175000 载重吨的好角型散货船运载了大约 14000 TEU 的集装箱，之后 BV 制定了一种正式的方法来支持在这种类型的货船上安全运输集装箱。

BV 的《散货船运输集装箱的研究和准备指南》为运营商提供了基于对安全、法规和操作要求的分析和全面理解的途径，而该指南是由希腊比雷埃夫斯港船务局的技术专家与巴黎的技术局合作制定的。

BV Marine & Offshore 负责希腊、黑海和亚得里亚海区的副总裁 Paillette Palaiologou 表示：“我们在散货船设计、分类和运营方面拥有丰富的经验和知



识，特别是在希腊，拥有众多干货市场的客户。”

“此外，我们对集装箱捆绑规则和我们自己的相关捆绑软件是高度复杂的。结合对散货船和集装箱船的能力和理解，使我们的团队能够迅速提供一个框架，以满足市场对散货船能够携带集装箱的需求，”她指出。

该指南概述了在船舱内装载集装箱的两种主要途径，一种是作为捆绑货物的“块”，不需要加装特殊的集装箱固定装置；另一种是更传统的集装箱堆垛，在这种情况下，可能需要永久或临时安装固定设备。

国际海事组织的《货物堆放和固定安全守则》(CSS Code)为配备了《货物固定手册》的船舶提供了一个关键的参考点，即其附件 1《在非专门设计和安装用于装载集装箱的船舶甲板上安全堆放和固定集装箱》，以及根据 BV 计算作用于货物单元的力和安全安排的效率的方法。

然而，散货船“不是专门为运载集装箱而设计和安装的”这一事实，加上最大限度地吸收集装箱的潜在需求，可能会引起与船舶结构和货物本身的完整性以及船员和装卸工人的安全有关的关注。

“在很多方面，我们正在回到未来，因为杂货船和多用途船一直能够装载集装箱。在当前的市场需求背景下，散货船的集装箱运输能力是一个关键优势。”Paillette Palaiologou 补充道。

来源：海运圈聚焦

【马士基：全球供应链发展新趋势和思考】

北京举行。9月3日，马士基(中国)有限公司总裁彦辞先生(Jens Eskelund)应邀参加“服务贸易开放发展新趋势高峰论坛”，与来自国务院发展研究中心、海关总署研究中心、普华永道、中国宏观经济研究院的嘉宾一起就科技创新、产业创新与服务贸易展开战略对话。

彦辞先生认为，自中国加入世贸组织以来，运输和物流行业一直是推动出口导向型经济增长的关键。如今，中国国内经济发展是中国经济的主要驱动力。马士基认为，通过增强、优化及数字化供应链体系，会为中国经济的发展创造更大的价值。



在过去一年多的时间里，由于疫情影响，航运和物流行业经历了一场“完美风暴”，其中凸显当前供应链设计和运营的一些问题。马士基认为数字化将颠覆航运物流业运营现状。在疫情期间，数字技术革新与发展支持我们在线实时为客户提供服务。同时，我们也从客户业务发展走向看到数字化引领各行业转型的趋势，比如电子商务的蓬勃发展促进各品牌减少对中间渠道的依赖，而直接与消费者建立联系。

海运业承担全球贸易中 90% 的货物运输，但整个行业在实现数字化方面仍然任重道远。全球贸易仍受制于大量的纸质流程及操作，比如一个冷箱从东非运到欧洲的整个过程会涉及 30 多家参与方和 200 多次信息交换，而其中大部分是手动、纸质信息交换，从而给供应链造成巨大挑战。因此，国际贸易体系需要更加互联互通的数字化供应链。

在产业创新方面，彦辞分享道：“马士基非常重视应对气候变化带来的挑战。航运业二氧化碳排放约占全球总排放量的 3%，因此我们必须采取行动。欧盟和中国已分别承诺到 2050 年和 2060 年实现碳中和。很明显，在包括海运业在内的诸多行业中，使用现有技术进行碳减排的潜力非常有限，因此需要通过全新的技术以实现碳中和目标。由于所面临挑战的规模和紧迫性，通过产业合作、国际合作来开发和应用全新的船舶推进技术和碳中和燃料十分必要。中国和欧洲是航运业的全球领导者，所以更应加强合作，在技术标准方面达成一致，并共同建立全球基础设施，确保碳中和燃料的可用性。马士基不久前刚刚订造了 8 艘能够使用绿色电制甲醇运行的大型集装箱船，公司会通过各种努力来实现脱碳目标。”

谈及后疫情时代，面对复杂的全球经济形势应如何构建全球供应链的韧性，彦辞表示：“马士基致力于为客户提供端到端的物流解决方案，我们通过包括海运、铁路、空运等多种运输方式为客户提供灵活可靠的服务。众所周知，随着全球经济复苏、需求增长，以及疫情带来的消费者行为模式的改变，使集装箱运输需求大幅反弹。但由于供应链瓶颈导致有效运力不足，市场上出现缺箱、缺舱、运费上涨等现象。从根本上说，这是由两个因素造成的：第一个因素是全球各地许多港口受疫情影响，港口产生拥堵或操作受限，其中受冲击最大的是北美，而欧洲、中国盐田港和宁波港等地也受到影响。有数据显示，上述影响消耗了 10-25% 的全球集装箱运力，所以随着时间推移，导致供应链瓶颈的情况逐渐缓解，全球供应链才能逐渐恢复畅通。”

他指出，另一个因素是结构性的问题。在过去的 10-15 年中，海运产品极度同质化。而金融危机以后，同质化问题导致了运营商将焦点集中在短期的运价优化上，其结果就是供应链上的所有参与者在经营过程中都过于看重成本管理。这样的策略在所有环节都按部就班顺利运转时是有效的，但在供应链承受压力时就面临挑战。在疫情前的十年中，集装箱航运公司的平均利润率不到 2%，运费远低于运输成本。船公司出于竞争的压力纷纷投资更大、更昂贵的船舶，而这些船舶在装载率达到 95% 才能达到收支平衡。这也促使船公司与货主之间采取投机的合作模式，使运价面临极大的下行压力，其结果就是降低了供应链的灵活性及韧性。所以一旦遇到像新冠疫情这样的黑天鹅事件时，没有太多缓冲的空间。马士基希望各方能从目前的情况中吸取教训，更希望减少运价的波动，



实现更稳定的收入。市场的剧烈波动让公司很难做出长远的投资决策及规划。”

彦辞先生最后总结道，马士基通过提供端到端综合物流服务，使客户能够以便捷、时效性强、可预见及灵活的方式实现生产与供应链的衔接；此外，公司坚定追求数字化创新，以先进的技术手段简化流程，满足客户需求。马士基坚信，提供稳定可靠、可预见、以及有韧性的物流供应链服务并不是纸上谈兵，只有摒弃航运物流公司与客户之间根深蒂固的追求最低价格的零和思维模式，市场上供求主体达成合作共识，才能真正实现上述目标。

来源：信德海事

【运费还在涨涨涨！那么集装箱运价“正确”的价格应该是多少？】

以如今形势，集装箱运价预计仍将保持在创纪录水平。然而，托运人支付的运价却五花八门。尤其在跨太平洋航线市场，集装箱的最高价和最低价价差已高达 15,000/40ft 箱 (FEU)，差异最为巨大。根据几家发布货运指数的航运机构数据显示，这一价差反映在预估运价上。据波罗的海货运指数 (FBX) 显示，截至 9 月 3 日，亚洲-美东 (USEC) 航线即期运价为 21,686 美元/FEU，而 8 月 27 日，上海集装箱运价指数 (SCFI) 即期运价为 11,138 美元/FEU，前者几乎是后者的两倍。而在亚洲-美西 (USWC) 航线，差距更为夸张，波罗的海货运指数报告的价格是 20,188 美元/FEU，而上海集装箱运价指数则为 5,949 美元/FEU。Xeneta、Platts 和德路里 (Drewry) 提供的其他一些货运指数，则介于这两个极端之间。9 月 2 日，德路里亚洲-美西航线的运价为 11,509 美元/FEU，亚洲-美东则为 15,035 美元/FEU。

“看人下菜”的运价

挪威航运机构 Xeneta 首席产品和数据官 Erik Devetak 表示，任何指数都没有正确或错误之分，在跨太平洋航线市场，所有价格都有效。但他表示，运价高低取决于托运人是何种类型，从哪开始运、又运去哪里，以及运输的时效。他补充称，在过去 6 个月里，跨太平洋地区已经从一个单一市场转变为今天“分散的、碎片化的市场”。班轮公司收取溢价和保舱费，并且权重日益增加，这加剧了这一变化。这种溢价即所谓保证舱位和设备的“无差别运费”，是加进基础价中的。在跨太平洋市场，这将使单位集装箱的运输成本比正常时增加 40%，即 2,500 美元。但 Devetak 称，一些托运人已经“违约”，不使用正常运价，而使用“溢价”。“对班轮公司更有吸引力的客户，会衡量两种价格，并能按两种不同价格发货。”他表示，跨太平洋航线市场的转变，产生了“赢家和输家”。新形势有利于货运量较大的托运人，因为它们可以直接与班轮公司交易。而对班轮公司“不太有吸引力”的托运人，则面临着在基础价上被迫多付 20% 的运费的光景，也即多出 1200 美元/FEU 左右。



此外，由于小型船公司无法给出具有竞争力的价格，目前的形势对其盈利能力不利。如果这一趋势持续，可能还会引发班轮市场进一步整合。Xeneta 首席执行官 Patrick Berglund 表示：“在运输市场上，货运量确实是一个巨大的竞争优势，尤其是在托运人与船公司有长期合作的情况下。我担心，如果情况持续下去，大企业可能会吃掉更多市场份额，因为游戏规则就是为大型企业量身打造的。”如今的情形，让小型班轮公司坐立难安。未来两年，它们可能面临高昂的运输成本。在一些跨太平洋航线上，远期运费合约(FFA)的 10 月份参考价已将近 30,000 美元/FEU。航运机构 Freight Investor Services 集装箱 FFA 经纪人 Peter Stallion 表示，“目前为确保运输稳定，货主需要支付溢价，这是新市场来临的征兆”。然而几乎没有迹象表明，形势将在今年年底前缓和。即便临近年底，FFA 市场的参考运价仍将处于历史高位。据悉，亚洲-美西航线 2022 年的合同价为 11,000 美元/FEU，2023 年则为 9,000 美元/FEU。

Stallion 称：“这是有史以来的最高水平。但就像即期市场，集运市场价格也将回落。班轮公司如果想套利，最好就趁现在。”根据航运机构提供的指数显示，托运人运价差异巨大这一现象，是直到最近才出现的。波罗的海货运指数的报价之所以最高，是因为其反映了小型货运代理的报价，并且周转时间较快。除此之外，中国港口的运价也较低，这在一定程度上解释了为什么相比于其他一些指数，上海集装箱运价指数的报价更低，这是因为另一些指数是以亚洲更昂贵的港口运价为基础测量的。

来源：维运网

【油轮复苏前景不明朗，需求旺季或令船东失望？】

航运界网消息，近几个月来，油轮租金一直低于盈亏平衡水平，许多油轮船东寄希望于第四季度船舶租金收入能够大幅增长，以缓解全年亏损。但 Alphatanker 指出，由于报废量有限，新造油轮的交付仍在继续，未来几个月租金将小幅上涨。

Alphatanker 补充称，“疫情期间，由于吨位供应过剩以及石油需求复苏放缓，需求旺季势必令油轮船东失望”。

尽管北半球冬季燃料需求将导致石油需求将增加，但研究机构 AXS Marine 认为，这可能推高原油和燃油价格，从而导致收益下降。Alphatanker 也表示，“尽管预计第四季度全球油轮需求上升，但油轮收益将受到船用燃料价格上涨预测的影响。更高的燃油价格对大型船舶，尤其是 VLCC 的影响将更加强烈”。

Alphatanker 预计，在 MEG-中国航线上，无洗涤设备、非生态型 VLCC 的即期租金在 10 月至 12 月将达到 5,400 美元/天的记录低点；预计 2021 年 VLCC 的全年平均租金为 850 美元/天，也将达到有记录以来的最低水平。疲软的盈利前景预计将促使原油油轮船东寻求更多机会，在其新造船上运输成品油，从而降



低成品油轮的需求。

Vortexa 数据显示，在今年的新船首航中，苏伊士型油轮和 VLCC 共运输了 6100 万桶成品油，取代了 70 至 100 艘满载的 LR2 型油轮。

Vortex 分析师 Ioannis Papadimitriou 认为，租船运输原油的经济情况仍然有利，“一方面，支撑 VLCC 运输的中国需求仍然受限；另一方面，全年的报废活动都呈低迷状态”。并补充称，“苏伊士型油轮和 VLCC 可能会继续对原油油轮的使用和租金施加压力，从而为清洁石油产品（CPP）原油油轮的首航恢复创造条件”。

Alphatanker 分析师表示，尽管该细分市场将受益于货运量的增加，但这种连锁效应将继续困扰成品油轮市场，“原油油轮可能不会在第四季度出现季节性反弹，反而可能会进一步陷入困境，这反过来又会对清洁油轮产生影响”。

Alphatanker 预计，在第四季度，MEG-Japan 航线上的 LR2 型船和 LR1 型船的平均即期船舶租金将达到 10,666 美元/天和 10,300 美元/天。预计在西北欧美大西洋沿岸的贸易中，MR 型船每天可赚取 9000 美元。

油轮需求复苏前景堪忧

随着疫情的卷土重来，石油需求复苏将放缓，油轮需求的复苏也将比最初预期的时间更长，更艰难。

Alphatanker 预计，今年年底全球油轮需求量将比疫情前峰值水平低 2.3%，2022 年底比大流行前峰值低 0.6%。这将与预计今年 1.6% 和明年 2.7% 的 VLCC 船队增长背道而驰，预计新船交付量将超过报废量。并表示，VLCC 板块的疲软将影响到更小的油轮板块，最终阻碍原油和清洁油轮租金和收益的长期、可持续性复苏。

全球航运咨询公司克拉克森表示，由于石油贸易减少，油轮市场表现不佳。该公司最近下调了 2021 年 VLCC、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮三种油轮的预测日租金。其中，VLCC 下调了 7,500 美元至 18,100 美元/天，苏伊士型油轮下调了 6,200 美元至 13,800 美元/天，阿芙拉型油轮下调了 5,000 美元至 12,500 美元/天。



但随着 OPEC+增产计划的实施，该公司的分析师 Frode Morkedal 和 Omar Nokta 对市场前景持乐观态度。他们在一份报告中指出：“随着冬季消费高峰期的临近，全球石油库存持续减少，使得石油行业的市场平衡明显收紧。我们预计，未来几个月将形成一个令人兴奋的油轮市场，从而在 2022 年及以后迎来一个更加强劲的时期”。

来源：航运界网

【2021 年 LNG 动力船订单出现爆发式增长】

LNG 动力作为国际海事环保规则下重要的可选方案，受到航运、造船业内相关人士的长期广泛关注，2021 年，LNG 动力船下单量出现爆发式增长。

数据显示，2021 年 1-8 月，全球 LNG 动力船（不含 LNG 运输船）下单量实现同比大幅增长，合计成交 135 艘、1643 万载重吨，按吨位计占全球新船订单（不含 LNG 运输船）的 20%，较 2020 年同期增加 488.9%。其中，LNG 动力散货船订单达 406 万载重吨，占散货船新船订单总量的 18.7%，而 2020 年同期市场颗粒未收；LNG 动力油船订单达 494 万载重吨，占油船新船订单总量的 25.9%，同比增长 109.0%；LNG 动力集装箱船订单达 698 万载重吨，占集装箱船新船订单总量的 19.3%，同比增长 2096.1%

来源：海事早知道

【今年二手船成交已超 600 艘！干散货航运市场复苏】

今年年初以来，干散货航运市场一直保持上升势头，截至目前已有 600 多艘干散货船易手，其中大灵便型和灵便型最受欢迎。

船舶经纪公司 Intermodal 在其最新周报中表示，干散货航运市场的优异表现增强了船东对二手船的兴趣，尤其是较小船型。自今年年初以来，约有 600 艘散货船已易手，其中约 63%的船舶配有装卸设备。数据显示，2021 年 1 月至 4 月，大灵便型是交易量最大的船型，而从 5 月开始，灵便型交易量升至第一位。

Intermodal 分析师 Mohamed Rabie 表示，目前约有 1/4 的交易量来自灵便型船，平均船龄约为 10 年。其中一半以上在日本建造，40%左右在中国建造，其余的由韩国和其他国家建造。另有 1/4 的交易量来自大灵便型船，平均年龄略大于 10 年。其中约一半在日本或日本投资的船厂建造，中国制造约占 30%，韩国本土或韩国投资的船厂承建了 15%左右。交易量位居第三的是超灵便型，占比不到 12%，其中约 2/3 在中国建造，余下的则在日本或由其投资的船厂建造。



接下来是巴拿马型，交易量占比略高于 11%，其中约 75%在日本建造，20%在中国建造，其余在韩国建造，平均船龄约为 15 年。

其余船型如卡姆萨型的交易量占比略低于 10%，其中约 45%在日本或由其投资的船厂建造，约 45%在中国建造，其余船舶在韩国建造，平均船龄略低于 10 年。而最大船型好望角型和纽卡斯尔型的交易量占比则低于 10%，其中近一半在日本及其投资的船厂建造，约 40%在中国建造。平均船龄约为 10 年。

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	477~479	557~562	612~617		Steady.
Tokyo Bay	470~475	561~565	808~813	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	482~487	552~557	672~677	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	465~469	538~543	575~580	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	508	569	665	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	456~461	543~547	589~595	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Steady.
Fujairah	S. E.	550~555	668~673		Avails tight..
Rotterdam	414~418	520~525	592~597		Softer.
Malta	S. E.	535~540	628~633		Steady.
Gibraltar	S. E.	535~540	635~640		Steady.

截止日期： 2021-09-09



◆ 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	03/09/21	27/08/21	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	03/09/21	27/08/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,350	10,300	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,050	7,050	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,700	5,650	50	0.9%	
MR	52,000	3,950	3,950	0	0.0%	

截止日期: 2021-09-07

(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	5,000	Wuhu, China	2023	Shanghai North Sea Shipping - Chinese	Undisclosed	shuttle tanker
2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	CMB - Belgian	6,100	options declared, conventionally fuelled, Tier III
1	Bulker	82,000	Yangzi-Mitsui, China	2023	Mitsui & Co - Japanese	3,500	
2	Bulker	40,000	Kurushima, Japan	2023	Franbo Lines - Taiwanese	3,000	Tier III, EEDI phase 3



10	Bulker	34,500	Oshima, Japan	2023-2024	Fednav - Canadian	Undisclosed	lake-fitted, super-eco, Tier III
1	VLGC	86,700 cbm	Kawasaki, Japan	2023	Eneos - Japanese	Undisclosed	LPG/LAG carrier, LPG fuelled, Tier III, EEDI phase 3, T/C to Japan Gas Energy Corp
5	Container	16,000 teu	DACKS, China	2024-2025	OOCL - HK based	15,758	conventionally fuelled, scrubber fitted
5	Container	16,000 teu	NACKS, China	2024-2025		15,758	
5	Container	7,000 teu	Yangzijiang, China	2023-2024	Seaspan - HK based	10,600	options declared, LNG and conventionally fuelled
2	Container	4,200 teu	Mawei, China	2024	MSC - Swiss based	5,000	conventional fuelled, LOI stage
11	Container	3,200 teu	Huangpu Wenchong, China	undisclosed	Evergreen - Taiwanese	4,900	scrubber fitted
11	Container	2,300 teu		undisclosed		4,000	
2	Container	1,800 teu		undisclosed		3,300	

◆ 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
OCEAN DIAMOND	BC	93,025		2012	China	1,810	Chinese	
SDTR IRENE	BC	84,800		2022	China	3,603	Tai zhou Jiahang - Chinese	auction sale, Tier III, delivery July 2022
SHAO SHAN 6	BC	75,700		2012	China	undisclosed	Undisclosed	auction, BWTS fitted
NAVIOS ALTAIR I	BC	74,475		2006	China	1,390	Undisclosed	
NEW PRIDE	BC	58,761		2009	Philippines	1,880	Undisclosed	BWTS fitted
SKYLIGHT	BC	56,847		2009	China	1,635	Undisclosed	BWTS fitted



ANTOINE	BC	55,498	2009	Japan	1,950	Turkish	BWTS fitted, TC attached OCT 21/FEB 22
PACIFIC PAMELA	BC	49,061	1997	Japan	810	Chinese	
PALOMA	BC	28,338	2010	Japan	1,310	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
MP THE BELICHICK	CV	68,965	5,041	2006	S. Korea	24,200	MSC - Swiss	en bloc
MP THE GRONK	CV	68,168	5,060	2005	S. Korea			
MP THE EDELMAN	CV	68,042	5,060	2005	S. Korea			
MP THE BRADY	CV	68,017	5,060	2005	S. Korea			
E. R. DENMARK	CV	67,935	5,762	2002	S. Korea	4,350	Undisclosed	
FEEDER 1	CV	23,250	1,750	2021	China	3,900	Undisclosed	

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
CHENG LU 29	GC	8,053		2012	China	700	Chinese	en bloc*, auction
CHENG LU 28	GC	8,033		2011	China			

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
OCEAN SUNRISE	TAK	50,353		2004	S. Korea	600	Undisclosed	*
OCEAN VENUS	TAK	50,322		2006	S. Korea	680	Undisclosed	
MARVIN INDEPENDENCE	TAK	49,988		2018	S. Korea	1,710	Greek	at auction
STENA IMPORTANT	TAK	49,731		2015	China	undisclosed	Chinese	**
WSTENA IMAGE	TAK	49,719		2015	China	undisclosed	Chinese	
AMELIA PACIFIC	TAK	45,811		2006	Japan	800	Undisclosed	SS/DD due Nov
LUTSEN	TAK	12,910		2006	S. Korea	625	Undisclosed	prompt delivery Med, SS/DD freshly passed, BWTS fitted



◆上周拆船市场回顾

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
SHARIFA 4	TAK	95,416	16,484	1995	S. Korea	615.00	
HAFID	TAK	47,228	9,246	2000	Japan	605.00	

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
TEKKAI	OTHER/BARGE		3,188	1992	Japan	undisclosed	as is Singapore
SANMAR STANZA	TAK	47,110	9,364	1999	Japan	578.00	as is Colombo
LINDOIA BR	TAK	34,999	9,420	1996	Brazil	437.20	as is Brazil, For HKC certified yard
GOLDEN TULIP	TAK	19,152	6,528	1998	Spain	970.00	as is Khor Fakkan, St-St

◆ALCO 防损通函

【海事安全——不太平的海域，不安全的海员】

Gard 近期举办“防损”主题网络研讨会，特邀 AMBREY 安全顾问公司的客座专家担任主讲，重点介绍海盗和战争风险趋势，并就如何尽量减少船员和财产所面临的安全威胁，提供重要建议。下文将分享此次网络研讨会的部分要点。

研讨会的专家小组成员从若干不同角度——包括从运营、商业、法律、保险角度以及个人切身经历——审视了船舶和船员面临的严重安全风险。来自 AMBREY 公司的 Steven Harwood 以 2019 年 12 月发生的一起绑架案为例，让我们熟悉了危机管理流程。Gard 的 Siddharth Mahajan 讲述了他担任船长期间几次短暂遭遇海盗袭击的经历。我们一贯重视海员福祉，很荣幸此次网络研讨会能有来自 Hafnia 船队的 100 多名现役海员莅临参会。

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
2021-09-10	645.660	763.480	5.881	83.012	893.520	64.230	1129.350	475.770	509.910
2021-09-09	646.150	763.580	5.862	83.087	889.490	64.251	1132.380	475.790	509.160
2021-09-08	646.740	765.950	5.863	83.191	891.200	64.254	1134.030	477.770	511.330
2021-09-07	645.330	766.200	5.876	83.021	893.030	64.273	1130.670	480.000	514.950
2021-09-06	645.290	766.740	5.879	83.030	894.240	64.263	1127.740	480.460	515.030

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	0.07188	1 周	0.07113	2 周	--	1 个月	0.08263
2 个月	0.097	3 个月	0.11413	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.14663	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.22388		

2021-09-09