



# 全一海运市场周报

2021.09 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2021.09.13 - 09.17\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【运输需求保持高位 运价指数平稳运行】

以德尔塔毒株为代表的新冠毒株仍在全球肆虐，疫情防控形势较为严峻。本周，中国出口集装箱运输市场需求继续保持高位，市场出现观望气氛，运价指数走势平稳，综合指数基本稳定。9月17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4622.51点。

**欧洲航线：**欧洲部分国家新冠疫情形势再次出现波动，对各类物资需求量稳定在较高水平，市场运输需求总体保持高位。与此同时，欧洲港口拥堵情况依旧严重，受此影响航线运力规模略有下降。本周，上海港船舶平均舱位利用率仍接近满载水平，市场行情总体平稳。9月17日，上海航运交易所发布的上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为7524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也接近满载。9月17日，上海航运交易所发布的上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为7511美元/TEU。

**北美航线：**德尔塔毒株引发的美国疫情仍在持续，近期美国单日新增新冠病例数在16万例以上，市场对包括防疫物资在内的各类物资的运输需求保持在高位。疫情引发的运输周转不畅、集装箱滞压乃至港口拥堵等情况已经成为新常态，运输困境始终未得到有效改善。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率仍然保持满载水平，航线运价走势总体平稳。

**波斯湾航线：**目的地疫情总体变化不大，对市场的影响也较弱，货量维持稳定，市场供需状况总体保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，即期市场订舱行情走势平稳。9月17日，上海航运交易所发布的上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为3960美元/TEU。

**澳新航线：**因德尔塔毒株的扩散澳洲疫情有所加剧，但总体水平仍低于全球其它地区。目的地生产生活以及防疫等各类物资需求均保持较高水平，运输市场需求高位运行。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。即期市场订舱价格总体平稳。9月17日，上海航运交易所发布的上海出口至澳新基本港市场运



价（海运及海运附加费）为 4300 美元/TEU。

**南美航线：**多个变异毒株在南美洲流行，当地新冠疫情形势相当严峻。目的地市场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17日，上海航运交易所发布的上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 10191 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17日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数日本航线指数为 973.29 点

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【煤价上涨需求再起 综合指数继续上调】

本周，煤炭价格上涨，激发下游补库情绪，运输需求较上周明显增加，带动其他货种市场运价一起上涨。9月17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 1353.09 点，较上周上涨 3.3%。

**煤炭市场：**市场需求方面：本周，台风“灿都”影响沿海地区气候环境，高温天气得到缓解，电煤需求转入传统淡季。同时，长江内各水电站的发电运行情况较 7、8 月份也有所改善，水电出力增强。下游电厂库存继续保持低位。煤炭价格方面：第十四届全运会在西安开幕，重大活动召开期间，陕西部分优质煤源产区煤炭生产受限，打乱了原本市场采购节奏。环渤海港口货源结构性矛盾问题进一步加重。港口优质高卡货源稀少且价格涨势强劲，拉高沿海煤价整体水平，触发市场恐高情绪。运价走势方面：受台风和全运会影响，水陆及陆路煤炭运输阶段性受阻，终端用户库存回补不畅。此外，煤价上涨，现货市场一货难求，贸易商随意报价，使得煤电博弈加剧，市场货盘处于逐渐增加状态，运输需求随之增加，运力则偏紧。华南地区虽有福建疫情影响，但因巴拿马船型紧俏，运价依旧维持高位。

9月17日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1448.29 点，较上周上涨 4.5%。9月17日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1300.60 点，较上周五上涨 11.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 55.7 元/吨，较上周五上涨 6.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 69.1 元/吨，较上周五上涨 5.7 元/吨。



**金属矿石市场：**近期全国各地钢厂减产力度不断加强，江苏主产区开始集中减产，继广西之后云南地区 9 月钢厂产量预计也将有 3 成左右的下降。市场对铁矿需求端的悲观情绪再度升温，铁水产量快速回落，铁矿市场成交整体转弱，运价在煤炭运价带动下小幅上涨。9 月 17 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1256.19 点，较上周上涨 1.7%。

**粮食市场：**国内玉米价格在东北局部地区新玉米上市的压力下加速下跌，且开始波及南北港口。贸易商普遍看空后市，产区玉米深加工企业压价收购。运输方面，由于 8 月份进口货源减少，部分粮食运输需求向内贸转移，尤其是在小船需求增加的带动下，粮食运输市场运价上涨。9 月 17 日，沿海粮食货种运价指数报 1544.58 点，较上周上涨 3.4%。

**成品油市场：**国际原油价格小幅上涨，市场看涨氛围浓厚，国内主营单位汽油价格继续上涨，但涨幅有限。需求方面，中秋渐近给予市场一定支撑，但中下游前期备货基本完成，且库存偏满，对高价资源产生抵触情绪，持币观望，市场交易量持续萎缩，运价与上周持平。9 月 17 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，较上周持平。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【“灿都”影响运力周转 综合指数大幅上涨】

本周国际干散货运输市场各船型表现各异，其中海岬型船市场受台风“灿都”影响以及货盘支撑下，运价大幅上涨；巴拿马型船和超灵便型船货盘则略显不足，活跃度不高，租金小幅波动。远东干散货指数在海岬型船上上涨拉动下明显上扬。9 月 16 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2654.03 点，运价指数为 1863.05 点，租金指数为 3840.48 点，较上周四分别上涨 10.0%、8.4%和 11.1%。

**海岬型船市场：**海岬型船市场大涨后回调，其中太平洋市场涨幅最为明显。自上周末开始，受台风“灿都”影响，部分船舶延误，对太平洋市场影响尤其明显，而租家对即期船需求较高，太平洋市场运价大幅上涨，周二中国-日本/太平洋往返航线日租金涨至 5.4 万美元的水平，创 2010 年下半年以来的新高，远程矿航线运价跟涨。下半周，随着台风影响逐渐消退，租家对即期船需求下降，海岬型船市场运价高位回调，整体仍明显高于上周。9 月 16 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 50176 美元，较上周四上涨 35.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 15.746 美元/吨，较上周四上涨 22.2%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 34.651 美元/吨，较上周四上涨 14.2%。



**巴拿马型船市场:** 巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场, 周初受台风影响, 船东信心充足, 市场看涨情绪较浓, 太平洋市场租金小幅上涨。下半周, 尽管周初看涨, 但由于印尼货盘一般, 市场活跃度较低, 支撑不足, 且 FFA 远期合约价格下滑, 太平洋市场租金止跌回调。9 月 16 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 35029 美元, 较上周四上涨 1.9%; 中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 34443 美元, 较上周四上涨 2.0%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 15.620 美元/吨, 较上周四上涨 2.7%。粮食市场, 南美市场可用运力增加, 租家未继续追涨, 而美湾市场相对安静, 粮食航线运价整体小幅波动。9 月 16 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 66.418 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 80.940 美元/吨, 较上周四上涨 1.5%。

**超灵便型船市场:** 超灵便型船东南亚市场止跌微涨。上半周, 东南亚市场货盘偏少, 但受台风影响, 市场租金止跌企稳。下半周, 镍矿、水泥熟料等货盘增加, 而市场即期运力依然紧张, 东南亚市场租金上涨。9 月 16 日, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 35263 美元, 较上周四上涨 1.2%; 新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 39259 美元, 较上周四上涨 1.6%; 中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 31038 美元, 较上周四上涨 1.1%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.887 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 23.867 美元/吨, 基本与上周四持平。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价小幅上涨 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 9 月 10 日当周, 美国除却战略储备的商业原油库存降幅远超预期, 精炼油库存和汽油库存降幅则不及预期。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 16.9%。因墨西哥湾地区炼油厂和海上石油设施仍未能从飓风艾达中完全恢复, 本周美国原油库存降至 2019 年 9 月以来最低。在 Delta 变种病毒疫情肆虐的当下, 美国民众用油需求不减反增, 而飓风的影响则加剧了民众对燃油的恐慌性购买, 这些因素成为油市不断追涨的动力。与此同时燃气库存较低且俄罗斯供应低于正常水平, 导致欧洲能源价格飙升, 给油价带来支撑。本周油价创近一个半月新高, 布伦特原油期货价格周四报 75.50 美元/桶, 较 9 月 9 日上涨 6.23%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上扬, 苏伊士型油轮运价低位平稳, 阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅上涨。9 月 16 日, 上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 569.92 点, 较 9 月 9 日上涨 1.23%。本周市场整体活跃度较上周有所下滑, 9 月货盘也处于收尾阶段, 市场情绪逐渐降温, 尽管船东仍在持续推涨市场, 但租家通过拿老船和妥协船的方式, 阻止运费进一步上涨。目前船位仍然充足, 假期前后租家出货节奏将影响后续市场。



**超大型油轮 (VLCC)：**中东航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅上涨，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS34.77，较 9 月 9 日上涨 1.7%，CT1 的 5 日平均为 WS34.69，较 9 月 9 日上涨 2.4%，TCE 平均-0.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS35.90，上涨 0.7%，平均为 WS35.79，TCE 平均 0.3 万美元/天。

**苏伊士型油轮 (Suezmax)：**运输市场综合水平低位平稳。西非至欧洲市场运价稳定在 WS52 (TCE 约-0.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价保持在 WS60 (TCE 约-0.7 万美元/天)。亚洲进口主要来自欧洲和中东，一艘 13.5 万吨级船，俄罗斯新罗西斯克至韩国，10 月 1 至 5 日货盘，成交包干运费约为 255 万美元；一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，9 月 27 日货盘，成交运价约为 WS60.5。

**阿美拉型油轮 (Aframax)：**运输市场亚洲航线小幅震荡，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平止跌回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS121 (TCE 约 1.0 万美元/天)。跨地中海运价维持在 WS87 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价保持在 WS92 (TCE 约-0.6 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS60 (TCE 约-0.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS92 (TCE 约 0.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS92 (TCE 约 0.5 万美元/天)。

**国际成品油轮 (Product)：**运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线小幅波动，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS129 (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 WS112 (TCE 约 0.7 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS108 (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 WS55 水平 (TCE 约-0.7 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS100 (TCE 约-0.02 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在-0.01 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【国际油轮成交增多 内河散货船价反弹】

9 月 15 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1131.94 点，环比上涨 1.78%。其中，国际油轮船价综合指数微跌 0.69%，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 1.73%、0.87%；3.74%。



台风灿都影响中国港口，市场预计好望角型船至少延误一周以上船期，市场运力供给紧张，大西洋、太平洋等航线散货运价全面上涨；BDI 指数周二收于 4221 点，一周内反弹 399 点，国际干散货船价格震荡上涨。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 2048 万美元、环比上涨 3.63%；57000DWT 吨级散货船估值 2633 万美元、环比上涨 3.27%；75000DWT 吨级散货船估值 2885 万美元、环比下跌 1.25%；170000DWT 吨级散货船估值 3925 万美元、环比上涨 1.29%。随着谷物运输旺季临近，期货市场运价也随之上涨，大家都普遍看好后市，市场一点风吹草动都会导致运价大幅上扬。无论是租赁船还是买卖船，各航线、各船型都掀起抢船风潮，预计国际干散货船价格还将上探。本期，国际二手散货船市场成交量维持活跃，共计成交 21 艘（环比减少 4 艘），总运力 147.91 万 DWT，成交金额 41050 万美元，平均船龄 12 年。

欧佩克将 2022 年全球石油需求预测上调近 100 万桶/天，至 1.008 亿桶/天，高于 2019 年 1.003 亿桶/天的需求水平，国际油价应声大涨，布伦特原油价格周二收于 73.91 美元/桶，连带国内的中石化、中石油等油石板块都开始走强，但油轮运输市场的状况令人遗憾，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 吨级油轮估值 2020 万美元、环比下跌 3.00%；74000DWT 吨级油轮估值 2982 万美元、环比上涨 0.08%；105000DWT 吨级油轮估值 3381 万美元、环比下跌 0.15%；158000DWT 吨级油轮估值 3898 万美元、环比上涨 0.57%；300000DWT 吨级油轮估值 6330 万美元、环比下跌 0.51%。世界油轮船队持续老龄化，在不同的细分市场，20%至 30%的现存油轮船龄已超过 15 年，未来几年内将有大量老旧油轮接近报废，IMO 或将出台的 EEXI 和 CII 规则加速淘汰低效的老旧油轮。本期，二手油轮市场成交量增加，共计成交 11 艘（环比增加 7 艘），总运力 102.89 万 DWT，成交金额 23862 万美元，平均船龄 11.27 年。

国内煤价依然维持稳定的高位，强台风影响范围较广，运力周转严重滞怠，海运散货运价呈阶段性上涨，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 204 万人民币、环比上涨 0.89%；5000DWT 吨级散货船估值 1506 万人民币、环比上涨 0.84%。沿海散运市场货盘数量较多，船东报价普遍乐观，运价继续上涨，预计沿海散货船价格短期稳中看涨。本期，沿海散货船成交 6 艘，总运力 1.19 万 DWT，成交金额 1406.23 万元人民币，平均船龄 8.39 年。

近期，内河黄沙、水泥、石子等运输需求增加，运价稳中有涨，内河散货船价格历经多周下跌后大幅反弹。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 50 万人民币，环比上涨 1.24%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比上涨 3.81%；2000DWT 吨级散货船估值 267 万人民币，环比上涨 4.09%；3000DWT 吨级散货船估值 365 万人民币，环比上涨 5.41%。本期，二手内河散货船市场成交基本活跃，共计成交 31 艘（环比减少 18 艘），总运力 5.39 万 DWT，成交金额 7989.61 万元人民币，平均船龄 7.51 年。

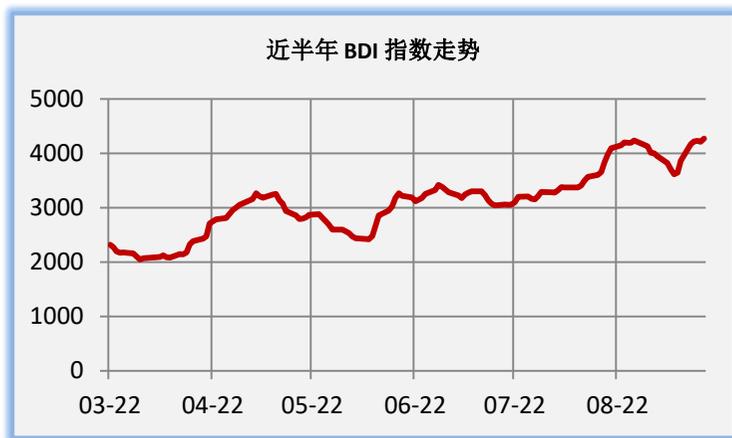


## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	9月13日		9月14日		9月15日		9月16日		9月17日	
BDI	4,163	+299	4,221	+58	4,233	+12	4,215	-18	4,275	+60
BCI	6,380	+813	6,474	+94	6,437	-37	6,304	-133	6,420	+116
BPI	3,694	+99	3,756	+62	3,800	+44	3,852	+52	3,904	+52
BSI	3,180	+10	3,210	+30	3,247	+37	3,283	+36	3,307	+24
BHSI	1,810	+3	1,820	+10	1,835	+15	1,845	+10	1,861	+16





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	10/09/21	03/09/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	43,250	42,500	750	1.8%
	一年	32,000	31,000	1000	3.2%
	三年	23,750	23,250	500	2.2%
Pmax (76K)	半年	33,000	33,500	-500	-1.5%
	一年	28,000	28,250	-250	-0.9%
	三年	17,750	18,000	-250	-1.4%
Smax (55K)	半年	37,250	37,250	0	0.0%
	一年	27,250	27,750	-500	-1.8%
	三年	19,000	19,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	32,750	34,000	-1250	-3.7%
	一年	24,750	24,750	0	0.0%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%

截止日期: 2021-09-14



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) [航次租船摘录](#)

'Genco Tiberius' 2007 175874 dwt dely Yeosu 20 Sep trip via Australia redel China \$52,000 - cnr

'Thassos Warrior' 2010 93243 dwt dely Kandla 23/30 Sep trip via South Africa redel China intention magnetite ore \$37,000 - Polaris

'Pictor' 2002 76598 dwt dely Kandla 19/21 Sep trip via Black sea redel Singapore-Japan \$33,500 - cnr

'Hercules' 2013 75017 dwt dely Eren 28/30 Sep trip via Black sea redel Skaw-Safi \$37,000 - Atlantic Coal & Bulk

'Alexandra KPN' 2019 61644 dwt dely passing Trincomolee prompt trip via South Africa redel Singapore-Japan \$45,000 - cnr

'Hydra Dawn' 2013 34274 dwt dely Barranquilla prompt trip redel Black Sea intention metcoke \$27,000 first 35 days thereafter \$33,000 -  
XO Shipping

'Pollux' 2007 32017 dwt dely Damietta prompt trip via Isdemir redel ARAG \$33,000 - NMC



#### 4. [航运&船舶市场动态](#)

##### 【克拉克森研究：中国船队规模接近全球最大船东希腊】

中国船队 快速增长

截至 2021 年 8 月底，中国船东拥有的船队数量共计 10,603 艘，合 2.16 亿总吨，占全球船队总运力的比重达到 15%，仅次于希腊船东船队 17% 的占比。散货船和集装箱船，为中国船队中最主要的细分船型，以总吨计贡献了中国船东近 71% 的船队运力。值得一提的是，中国还是全球最大的散货船和集装箱船船东国，以总吨计分别占全球散货船队和集装箱船队总运力的 21% 和 15%。

船龄分布 整体年轻

由于中国船东的船队规模在过去十年间快速扩张（以总吨计年复合增长率高达 8%，同期全球船队年复合增长率仅为 4%），中国船东的船队整体相对年轻。以总吨计，中国船东船队的平均船龄为 10.2 年，低于全球船队 12 年的水平，为全球船东国中第三年轻的船队，仅次于日本 8.5 年和韩国 9.1 年的平均船龄。年轻的船龄结构一定程度上反映了中国 2010-2012 年间的造船热潮、2011-2017 年间拆船补贴促进船队加速更新所带来的积极影响。

从细分船型来看：

气体船：虽仅占中国船队总运力的 2%，却是中国船队中最年轻的船型；平均船龄为 6.5 年，远低于全球气体船队 10.0 年的水平。

集装箱船：中国近些年扩张最快的主要船队，2015-2020 年间以总吨计年复合增长率高达 16%；目前平均船龄为 8.9 年，低于全球第二大集装箱船东国德国 11.9 年和全球集装箱船队 10.3 年的平均船龄水平。

散货船：中国船队中最主要的船型，以总吨计占中国船东船队总运力的 56%；平均船龄为 10.2 年，略高于全球散货船队 9.7 年的平均船龄。



## 未来船队 更新需求

尽管中国船东船队整体相对年轻，但仍有相当比例老旧船只正面临愈发严苛的环保法规所带来的压力。目前，中国船东的船队中约有 11% 的运力在 20 年船龄以上（全球：13%），4% 为 25 年以上。在环保法规不断推进的背景下，这部分老旧运力将对运力淘汰和船队更新的进展起到关键作用。此外，另有 11% 的船舶的船龄为 15-19 年之间（全球：14%），这些运力的船东或需面临船舶拆解或改装的决策。从船型来看，散货船、杂货船和多用途船在中国船东船队的老旧船只中占据了相当大的比例，以总吨计共占 20 年以上船龄运力总量的 63%。

整体来看，中国船东的船队规模近十年来发展迅速，船队相对年轻。不同细分市场的船龄分布也反映了中国船东对船队运力布局的变化。与此同时，航运业“绿色转型”的背景下，仍需关注中国船东的船队中老旧运力的情况。

来源：克拉克森研究

## 【日媒：全球集装箱船订单猛增 未来却面临过剩风险】

据日本经济新闻网站近日报道，近期，世界各国集装箱船的新建造订单出现猛增趋势。

报道称，从 2021 年上半年的订单量来看，目前，集装箱船已达到半年订单量的历史第二高水平。运费上涨推高了海运企业的收益，各家公司纷纷投资造船。另一方面，到 2023 至 2024 年，目前正建造的船舶投放市场时，又存在行情低迷的风险。此外，考虑到集装箱船的建造价格也在上涨，因此海运行业的收益环境仍存在波动的可能。

英国调查公司克拉克森（Clarkson Research）发布的数据显示，2021 年上半年，集装箱船建造订单数量为 317 艘，已猛增至自 2005 年上半年以来的高位。因预计新冠疫情蔓延会导致货运低迷，集装箱船订单数量下滑，在 2021 年上半年同比增至 11 倍。

全球大型海运企业对集装箱船的需求高涨。6 月，德国赫伯罗特（Hapag-Lloyd）订购了 6 艘集装箱船，韩国 HMM 订购了 12 艘，长荣海运（Evergreen）也在 3 月份决定订购 20 艘集装箱船。



新造集装箱船订单的暴涨，背后原因是集装箱船的运费高涨。上海航运交易所发布的运费数据显示，7月下旬，上海发往欧洲的20英尺集装箱的运费为每个7395美元，同比上涨8.2倍。上海发往美国东海岸的40英尺集装箱为每个10067美元，自2009年有统计数据以来首次突破1万美元大关。

日本邮船等日本国内大型海运企业在本财年初期预测，今年的集装箱运费将从6至7月左右开始下滑。但实际上，由于旺盛的货运需求，以及港口调度和运力等问题，集装箱跨国运输能力出现停滞、运费则暴涨。各海运企业都大幅上调了2021财年（截至2022年3月）的业绩预期，预计将获得历史最高收益。

此外，随着造船订单增加，集装箱船的价格也不断上涨。7月，克拉克森发布的集装箱新造船价格指数为89.9（1997年1月为100），同比上涨12.7个百分点，达到约9年半以来的高水平。

不过，在做出良好收入预期的同时，也有人开始警惕，目前订购的新船在2至3年后投入使用时，可能又会出现集装箱船的过剩。日本海运企业三井商船的首席财务官梅村尚表示：“客观来讲，我怀疑将来的货运需求能否跟得上”。此外，预计居家消费需求增长导致的运输需求也将在2023年左右回落。

来源：参考消息

### 【BERGE Bulk：散货市场强势将持续2年】

新加坡散货船船东及运营商BERGE Bulk表示看好干散货市场的前景，并认为该行业在未来两年仍将保持强劲势头。

公司首席执行官James Marshall称，在经过漫长的等待后，干散货航运市场终于迎来了复苏。考虑到当前订单量增长相对温和，市场强劲势头或将保持较长时间。Marshall指出，需求的驱动力主要来自中国，今年美国经济也出现持续复苏。目前，铝土矿和其他小宗散货的需求正在迅速回升，煤炭和钢铁价格也不断上涨，这些都成为运价上行的支撑因素。他同时强调，市场的强势也与疫情有关，港口拥堵和船队效率低下等因素推升了运价上涨。

截至目前，全球干散货船订单约为5400万载重吨，较2019年下降了44%。预计到2021年年底，干散货船队运力将增至9.4亿载重吨，同比增长3%。

由于运价高企，船舶报废量减少，预测显示，2021年干散货船的拆解运力不会超过700万载重吨，不及去年的一半。

来源：中国远洋海运e刊



【已沉寂许久，当下沥青船市场或有新机遇】

近日，国际贸易巨头维多（Vitol）在中船澄西船舶订造了 1+1 艘 37000 载重吨沥青运输船，以扩大其全球沥青产品贸易。实际上，今年以来全球沥青船新造船市场出现积极变化，截至目前已成交新船订单 5 艘、11.3 万载重吨，反观过去四年，市场年均成交量仅 2 艘、2.2 万载重吨。

尽管疫情之下，全球沥青消费疲软，但由于船队老旧落后和手持订单相对不足，沥青船新造需求仍值得关注。截至目前，全球沥青船船队共计 296 艘、189.0 万载重吨，平均吨位仅 6384 载重吨，平均船龄达 17 年，其中 25 年船龄以上的运力达 25.6 万载重吨，占比 13.5%；相比之下，在建船舶仅 7 艘、16.5 万载重吨，与现有运力之比为 8.7%，难以充分满足船队更新升级的发展需要。

来源：海事早知道

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	497~502	576~580	623~629		Steady.
Tokyo Bay	476~480	563~568	815~820	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	486~490	563~568	687~692	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	480~485	556~560	600~605	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	524	583	675	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	476~480	559~562	625~630	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Steady.
Fujairah	S. E.	560~565	675~680		Avails tight..
Rotterdam	420~423	530~535	611~616		Softer.
Malta	S. E.	550~555	650~655		Steady.
Gibraltar	S. E.	550~555	664~670		Steady.

截止日期： 2021-09-16



◆ 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	10/09/21	03/09/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,050	6,000	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	2,850	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	10/09/21	03/09/21	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,450	10,350	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,150	7,050	100	1.4%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,750	5,700	50	0.9%	
MR	52,000	4,000	3,950	50	1.3%	

截止日期: 2021-09-14

(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+1	Tanker	37,000	Chengxi, China	2024	Vitol - Dutch	3,900	asphalt/bitumen carrier, conventionally fuelled
1	Tanker	8,000	Chongqing Chuandong, China	2023	Chinese (China Shipping Chemical)	Undisclosed	Chemical tanker
3	Bulker	88,800	Chengxi, China	2024	Ciner Shipping - Turkish	3,400	Tier III, conventionally fuelled
3	Bulker	85,000	DSIC, China	2023-2024	Golden Ocean - Norwegian	3,400	dual fuelled
4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2024	Ciner Shipping - Turkish	Undisclosed	Tier III
4	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2024	Mitsui OSK Lines - Japanese	Undisclosed	against T/C to Novatek



2	Bulker	210,000	Beihai, China	2023	CMB Bocimar - Belgium	6,100	Option Exercised
4+2	Tanker	115,000	Daehan, S.Korea	2023	Tsakos - Greek	7,500	LNG dual fuelled
3	Bulker	85,000	DSIC, China	2023-2024	Golden Ocean - Norway	3,400	
1	Bulker	82,000	Yangzi-Mitsui China	2023	Mitsui OSK Lines - Japan	3,500	Tier II
2	Bulker	40,000	Shin Kurushima, Japan	2023	Franbo Lines - Taiwan, PRC	3,000	Tier III

◆ 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
NSS DYNAMIC	BC	233,584		2002	Japan	1,850	Chinese	Delivery Dec 2021 - Jan 2022
PROSPEROUS	BC	179,100		2011	S. Korea	3,100	BECS Shipping	BWTS fitted
CHS MAGNIFICENCE	BC	173,541		2006	China	1,950	Chinese	BWTS fitted, SS/DD DUE SEP/2021
CK AUGUSTA	BC	93,251		2011	China	1,970	Chinese	SS/DD DUE NOV, BWTS fitted
VIJAYANAGAR	BC	82,167		2010	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
LOWLANDS NELLO	BC	82,014		2015	Japan	3,220	Undisclosed	BWTS fitted
SEACON SHANGHAI	BC	82,000		2019	China	3,600	Undisclosed	Tier III
PEAK PEGASUS	BC	82,026		2013	Japan			
PEAK LIBERTY	BC	81,837		2015	Japan	5,500	Globus Maritime	en bloc**
GREAT TALENT	BC	76,773		2005	Japan	1,700	Chinese	BWTS fitted
SHAO SHAN 5	BC	75,700		2012	China	2,090	Undisclosed	en bloc each*, at
SHAO SHAN 6	BC	75,700		2012	China	2,090	Chinese	auction, BWTS fitted
MAHAVIR	BC	74,005		2000	Japan	1,190	Chinese	
SEA ARIRANG	BC	71,535		1994	Japan	680	Chinese	Delivery Nov 2021, SS/DD due Dec 2021
NAUTICAL RUNA	BC	63,577		2015	China			en bloc, BWTS &
NAUTICAL LUCIA	BC	63,548		2016	China	5,500	U. S. A	scrubber fitted, delivery Dec 2021
NORD SUMMIT	BC	61,649		2012	Japan	2,550	Hong Kong	BWTS fitted
TRANS OCEANIC	BC	58,168		2012	Japan	2,250	Far East	BWTS fitted
CENTENARIO FORZA	BC	56,129		2012	Japan	2,100	Bangladeshi	
GREAT AMITY	BC	56,050		2004	Japan	1,570	Chinese	



ATALANTI SB	BC	56,019	2006	Japan	1,630	Meghna - Bangladeshi	BWTS fitted
IVY DELTA	BC	55,869	2011	Japan	2,050	Oscar Wehr	BWTS fitted
NORD TRUST	BC	55,693	2009	Japan	1,825	Chinese	
BAO ELLA	BC	53,468	2006	Japan	1,500	Undisclosed	SS/DD passed, BWTS fitted
GUTIAN LOYAL	BC	52,686	2004	Japan	1,380	Undisclosed	BWTS fitted
KAIO MARU	BC	50,433	2011	Japan	1,920	Chinese	dely within 2021
JOSCO SUZHOU	BC	49,416	2004	China	1,350	Chinese	at auction
KMARIN MUGUNGHWA	BC	37,423	2014	S. Korea	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN OPAL	BC	37,187	2012	S. Korea	1,800	Undisclosed	
HAMBURG PEARL	BC	35,921	2011	S. Korea	1,870	Undisclosed	dely Oct-Nov/2021
SERENITY C	BC	31,754	2011	China	1,350	Vega Bulk - Norway	SS/DD DUE SEP/2021
SFL KENT	BC	34,061	2012	China			
SFL MEDWAY	BC	34,060	2011	China			
SFL TRENT	BC	34,025	2012	China			
SFL SPEY	BC	33,985	2011	China	10,000	CDB Leasing - Chinese	en bloc***
SFL TYNE	BC	31,905	2012	China			
SFL DEE	BC	31,716	2012	China			
SFL CLYDE	BC	31,639	2012	China			
NIKI C	BC	29,974	2011	China	1,200	Chinese	SS/DD DUE SEP/2021
LUCKY TRADER	BC	23,522	1996	Japan	673	Egyptian	

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
CONTI EVEREST	CV	101,661	8,238	2004	S. Korea	7,800	Switzerland	
LEO PARAMOUNT	CV	72,968	6,350	2005	Japan	undisclosed	Undisclosed	
E. R. SWEDEN	CV	68,025	5,990	2002	S. Korea	4,300	Mount Street - U.K	
MP THE BROWN	CV	52,316	4,182	2009	Philippines	5,830	MSC - Swiss	
MP THE LAW	CV	52,315	4,330	2009	Philippines	5,830	MSC - Swiss	en bloc each
PIRAEUS TRADER	CV	23,732	1,732	2006	China	2,550	Euroseas - Greek	
BOSTON TRADER	CV	12,930	1,096	2004	Netherlands	1,700	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
TIMU	GC/TWK	17,224		2005	Japan	undisclosed	Undisclosed	



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
KOS	TAK	305,870		2001	S. Korea	2,600	Russia	old sale
KHK VISION	TAK	305,749		2007	S. Korea	3,200	Undisclosed	
SUNNY ATLANTICA	TAK	114,896		2006	S. Korea	1,550	Chinese	ICE 1A, SS due Nov 2021
MINERVA NIKE	TAK	105,320		2004	S. Korea	1,400	Undisclosed	old sale
HELLAS EXPLORER	TAK	51,246		2008	S. Korea	1,280	Greek	
GREEN STARS	TAK	50,000		2022	S. Korea	7,000	Denmark	en bloc* with 5y TC attached
YELLOW STARS	TAK	49,999		2021	S. Korea			
STENA IMPERIAL	TAK	49,750		2015		2,900	Chinese	
ANGEL NO. 5	TAK	46,829		2009	China	1,180	Undisclosed	
FSL LONDON	TAK	19,966		2006	Japan	1,020	PT Samudera - Indonesian	with TC attached at \$12,000/day for 3-5 yrs
SICHEM NEW YORK	TAK	12,945		2007	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
GOLDING SAILING	GC/TWK	4,050	1,508	1992		580.00	
HAPON	TAK	300,361	47,342	1996		596.00	
EVER EXUBERANT	TAK	17,083	5,989	1991		605.00	
NEW HARMONY	TAK	8,248	2,944	1995	Singapore	598.00	

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
CELEBRATION G	GC	10,325	3,977	2002	Netherlands	undisclosed	
MAIDEN TARGET	TAK	15,307	4,253	1991	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
CAPE BALDER	TAK	159,998	22,657	2000	S. Korea	610.00	
ESCAPADE	TAK	107,181	16,696	1998	Japan	613.00	
ROSE JASMEEN	TAK	5,273		1985	Japan	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	
PENNY H	TAK	300,361	48,100	1996		598.00	Full subcontinent delivery range	
PERON	TAK	300,361	47,342	1997		595.00	Full subcontinent delivery range	

## ◆ALCO 防损通函

### 【印尼煤炭生产商受到出口禁令打击】

印尼当局已对 33 家未能履行国内煤炭供应职责的煤炭出口商实施出口禁令。

在 2021 年上半年，印尼有 33 家煤炭企业未能按照需求将 25%的产量销往国内市场，被限制出口。其它煤炭商仍允许出口。

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
2021-09-17	645.270	759.010	5.880	82.906	890.070	64.531	1123.490	470.540	508.740
2021-09-16	643.300	760.250	5.883	82.671	890.780	64.649	1123.440	472.070	509.590
2021-09-15	644.920	761.060	5.877	82.904	890.260	64.564	1131.310	471.880	508.080
2021-09-14	645.000	761.710	5.864	82.910	892.660	64.318	1125.760	475.230	510.110
2021-09-13	644.970	761.850	5.870	82.920	892.570	64.150	1134.340	475.100	508.590



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	0.07425	1 周	0.07413	2 周	--	1 个月	0.08738
2 个月	0.10013	3 个月	0.122	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.1495	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.22425		

2021-09-16

**Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司**  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)