



全一海运市场周报

2021.10 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.09.27 - 10.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求处于高位 运价指数保持平稳】

德尔塔毒株流行引发的新冠疫情仍在全球肆虐，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，市场运价指数走势平稳，综合指数基本稳定。9月30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4614.10点。

欧洲航线：欧洲部分国家新冠疫情又出现上升势头，各类物资需求保持高位，市场运输需求处于较高水平。疫情导致的欧洲港口拥堵情况未得到实质性改善，运力供求紧张的状态仍在持续。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，市场行情总体保持平稳。9月30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7538美元/TEU。地中海航线，运输需求维持稳定，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。9月30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7444美元/TEU。

北美航线：德尔塔变异毒株仍在美国大规模传播，美国单日新增新冠病例数上升至12万以上，市场对各类物资的运输需求保持高位。新冠疫情导致的集装箱滞压、港口拥堵状况依然严重，集装箱运输周期延长已经成为常态。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，航线运价走势较为平稳。

波斯湾航线：目的地疫情总体平稳，市场货量基本稳定，近期航线船舶回程情况良好，市场供应状况略有改善。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，即期市场订舱价格与上期基本持平。9月30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3862美元/TEU。

澳新航线：近日德尔塔毒株的扩散导致澳洲疫情加剧，但总体情况仍好于全球其它地区。目的地各类物资需求保持较高水平，市场需求高位运行。本周，上海港船舶平均舱位利用率在90%以上，各班次装载率差异有所分化，多数航班仍接近满载。即期市场订舱价格保持平稳。9月30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 4405 美元/TEU。

南美航线：多个变异毒株在南美洲流行，当地新冠疫情形势较为严峻。目的地市场生活物资及医疗用品运输需求量较大。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 30 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 10222 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 30 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 1032.23 点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【限产限电抑制运输需求 沿海散货运价大幅下跌】

本周，在能耗双控，限电停产等调控措施影响下，高耗能产业生产受阻，下游采购规模缩减，运输市场货盘紧俏，运价较大幅度下跌。9 月 30 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 1244.87 点，较上周下跌 6.3%。

煤炭市场：市场需求方面：全国范围内能耗“双控”力度不断加大，部分地区拉闸限电，高耗能产业生产受限，工业用电需求明显下降。同时，大多数地区气温下滑，民用电需求也于淡季趋弱，煤炭需求压力有所缓解。不过，华东、华南等地 9 月以来持续受“秋老虎”天气影响，气温仍徘徊在高位，用电耗煤量仍明显高于往年同期，且电厂库存普遍低位，低于警戒线的不在少数，补库需求仍在。煤炭价格方面：相关部委已于煤炭、供给两方面发力，确保“保供稳价”政策有效落实。需求面，通过调节高耗能产能用电，陆续引导有序用电等方式，配合民用电淡季回落，缓解煤炭供需压力。供给侧，各部位联合督导，实地开展能源保供督察工作，大型煤企响应号召陆续增产增供，高效履行长协合同兑现。多管齐下，煤炭价格走势企稳。运价走势方面：保供稳价政策逐步落实、能耗双控措施力度不断加强，部分省市限电停产，电厂观望情绪明显升温。另外，北方煤炭资源仍较为紧张，调入不及调出，库存徘徊于较低水平。加上确保长协合同落实的政策要求，运输货盘多以长协为主，市场货稀缺。上半周，船东出现恐慌心态，沿海煤炭运价连续多日大幅下跌。下半周，“十一”长假临近，部分货主急于节前订货，运输需求集中释放，沿海煤炭运价触底反弹。

9 月 30 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1281.52 点，较上周下跌 8.8%。9 月 30 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1028.10 点，较上周五下跌 10.0%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 44.0 元/吨，较上周五下跌 3.9 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价



为 50.4 元/吨，较上周五下跌 8.9 元/吨。

金属矿石市场：除粗钢平控政策外，近期叠加能耗“双控”影响，多地钢厂减产力度加大。9 月以来铁水产量出现明显下滑，铁矿需求端承压。铁矿需求持续收缩，即便临近假期，钢厂补库规模依旧有限，多按需采购，铁矿石运输需求总体平稳。9 月 30 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1210.36 点，较上期下跌 3.7%。

粮食市场：近期，玉米与小麦价差缩窄，但陈麦价格仍低于玉米，饲用玉米回流过程缓慢。与此同时，生猪价格仍处于下行阶段，养殖利润走弱，提升饲料成本可能性不大，玉米需求释放仍遇较大阻力。替代品以及进口玉米对国内玉米需求冲击仍然较大，沿海粮食运输需求持续低迷。9 月 30 日，沿海粮食货种运价指数报 1544.42 点，较上期下跌 0.2%。

成品油市场：国内成品油市场仍不温不火，终端需求释放有限，下游库存难以消化，市场交投气氛清淡。鉴于成品油需求低迷、下游库存长期高位等情况，贸易商采购热情普遍不高。运输需求持续低迷，成品油运价继续低位震荡。9 月 30 日，沿海粮食货种运价指数报 1007.26 点，较上期微跌 0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场持续发力 综合指数再创新高】

本周海岬型船市场表现十分突出，在需求旺盛而运力供应不足的状况下继续发力，运价再刷新峰值；巴拿马型船和超灵便型船市场则表现平平。远东干散货指数在海岬型船市场的带动下再创新高。9 月 29 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 3145.25 点，运价指数为 2169.57 点，租金指数为 4608.77 点，较上周四分别上涨 5.4%、6.4%和 4.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场再创新高。周初，市场相对安静，海岬型船市场相关航线运价平稳。周二开始，澳大利亚三大矿山以及巴西淡水河谷持续在市场拿船，货盘增加，市场船运需求再度升温。而运力方面，由于防疫措施等导致船舶卸货效率较慢；另外，限电也影响部分港口作业，部分港口等候时间 10 天以上，船舶压港严重导致即期运力紧张。在需求旺盛而运力供应不足的状况下，海岬型船市场再获上涨动能，运价大幅上扬，并创 2010 年以来最高。9 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 78859 美元，较上周四上涨 12.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 22.107 美元/吨，较上周四上涨 9.2%。



巴西图巴朗至青岛航线运价为 44.238 美元/吨，较上周四上涨 16.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅波动。太平洋市场，上半周印尼煤炭货盘不给力，部分即期运力释放，市场氛围不佳，租金小幅下调。下半周，在 FFA 远期合约价格上涨以及海岬型船市场大幅上涨带动，市场氛围有所好转，租金止跌企稳。9 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 35500 美元，较上周四微涨 0.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 34464 美元，较上周四下跌 0.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 15.680 美元/吨，较上周四下跌 1.1%。粮食市场，南美粮食出口处于淡季，货盘不多而美湾货盘也一般，粮食市场总体不活跃，但受 FFA 远期合约价格上涨，带动现货运费小幅回升。9 月 29 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 68.670 美元/吨，较上周四上涨 0.7%；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 83.190 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅下跌。本周东南亚市场煤炭货盘持续疲软，水泥熟料和镍矿货盘一般，而市场可用运力也未见明显增加，市场总体表现平平，租金小幅下跌。9 月 29 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 35096 美元，较上周四下跌 1.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 39244 美元，较上周四下跌 0.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 31288 美元，较上周四下跌 1.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.879 美元/吨，较上周四下跌 0.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 23.644 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续上升 成品油运价小幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 9 月 24 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存和精炼油库存增幅均超预期，汽油库存增幅不及预期。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 13.7%。美国原油库存连续 7 周的下降趋势止住，增幅创 3 月 5 日当周以来最大，墨西哥湾原油产量恢复至飓风前水平。受美元走强及原油库存大增拖累，油价短期震荡回落，但由于全球能源供应紧张，特别是天然气供应紧缺，市场急需替代能源，从而提振原油需求。本周油价波动上行，布伦特原油期货价格周四报 78.53 美元/桶，较 9 月 23 日上涨 1.19%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上升，苏伊士型油轮运价小幅回暖，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价持续上升。9 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 676.00 点，较 9 月 23 日上涨 6.52%。本周周初市场短暂观望后，货盘陆续放出，特别是西非航线货盘不断，带动中东航线同步上涨。目前 10 月上旬的货盘已经收尾，情绪面依然倾向船东，船东则利用国庆小长假，进一步推高市场。租家则通过小范围接触有合适船位的船东，避免刺激市场。由于



船位仍然较足，上涨幅度较上周有所收窄。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）延续上升势头，西非航线日均 TCE（等价期租租金）持续上涨。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS40.97，较 9 月 23 日上涨 6.5%，CT1 的 4 日平均为 WS39.70，较 9 月 23 日上涨 7.9%，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 WS42.93，上涨 6.5%，平均为 WS41.70，TCE 平均 0.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅回暖。西非至欧洲市场运价上涨至 WS54（TCE 约-0.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS61（TCE 约-0.7 万美元/天）。亚洲进口主要来自欧洲和中东，一艘 14 万吨级船，俄罗斯新罗西斯克至中国宁波，10 月 3 至 4 日货盘，成交包干运费约为 265 万美元；一艘 9.8 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，10 月 3 日货盘，成交运价约为 WS87。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下滑，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大幅下跌至 WS82（TCE 约-0.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS99（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS96（TCE 约-0.5 万美元/天）。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS63（TCE 约-0.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS88（TCE 约-0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS90（TCE 约 0.3 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，综合水平小幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS135（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS103（TCE 约 0.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS106（TCE 约 0.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS78 水平（TCE 约-0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价维持在 WS100（TCE 约-0.1 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

【国际油轮船价止跌反弹 国际散货船价大幅震荡】

9月29日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1145.64点，环比上涨1.01%。其中，国际散货船价综合指数微跌0.18%，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上涨1.32%、1.52%、1.12%。

基于全球对粮食、矿石、煤炭等大宗散货运输需求的强劲增长和船舶运力供应的相对不充足，干散货船各船型运价和租金费率大幅飙升，BDI指数周二收于4962点，一周内增加552点，国际干散货船价格连涨5周后开始大幅震荡。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2065万美元、环比下跌1.12%；57000DWT吨级散货船估值2659万美元、环比上涨1.71%；75000DWT吨级散货船估值2847万美元、环比下跌3.29%；170000DWT吨级散货船估值3999万美元、环比上涨2.38%。据统计，国际干散货海运市场平均货物周转量的增长百分比高于船舶运力增长百分比，干散货船市场的繁荣远未结束，散货船价格还会继续攀升。本期，国际二手散货船市场成交量维持活跃，共计成交30艘（环比减少4艘），总运力184.69万DWT，成交金额54680万美元，平均船龄11.13年。

市场警示若因无法提高债务上限而导致美国违约，将产生灾难性后果，美国股市暴跌，国际油价周二（28日）盘中冲破80美元后回落收跌于77.43美元/桶，国际油轮船价止跌反弹，特别是10年以上的老旧油轮涨价明显。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT吨级油轮估值2035万美元、环比上涨1.00%；74000DWT吨级油轮估值2981万美元、环比上涨0.19%；105000DWT吨级油轮估值3442万美元、环比上涨0.37%；158000DWT吨级油轮估值3908万美元、环比上涨0.06%；300000DWT吨级油轮估值6616万美元、环比上涨4.63%。全球油轮船队规模在过去20年内翻了一番，VLCC的租金目前仍处于低迷状态，油轮市场一切看起来并非那么乐观，2022年市场很有可能持续疲软，需要大规模报废油轮才能看到市场持久复苏的“曙光”。本期，二手油轮市场成交量一般，共计成交7艘（环比减少16艘），总运力62.74万DWT，成交金额8750万美元，平均船龄15.14年。

沿海散货新增货盘稀少，市场商谈和成交放缓，运价弱势维稳，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210万人民币、环比上涨2.29%；5000DWT吨级散货船估值1527万人民币、环比上涨0.61%。当前，产地煤管票不足，北方港口库存不见起色，全国部分省市拉闸限电，生产企业根据规定停产或错峰生产，海运市场货盘有限，运价承压延续下行，预计沿海散货船价格短期涨幅有限。本期，沿海散货船成交3艘，总运力11093DWT，成交金额3316.8万元人民币，平均船龄10.14年。



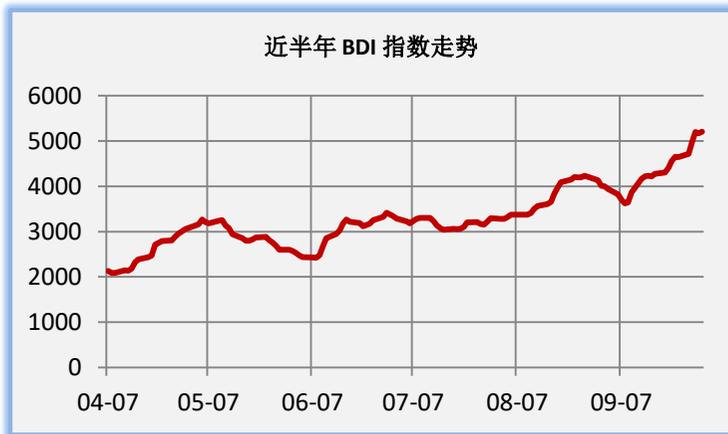
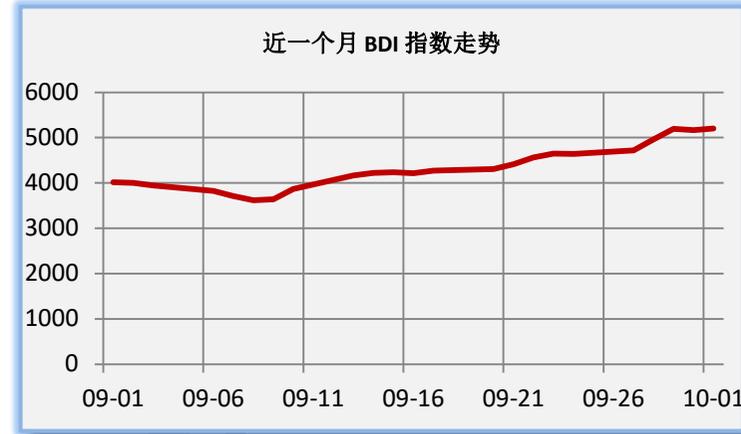
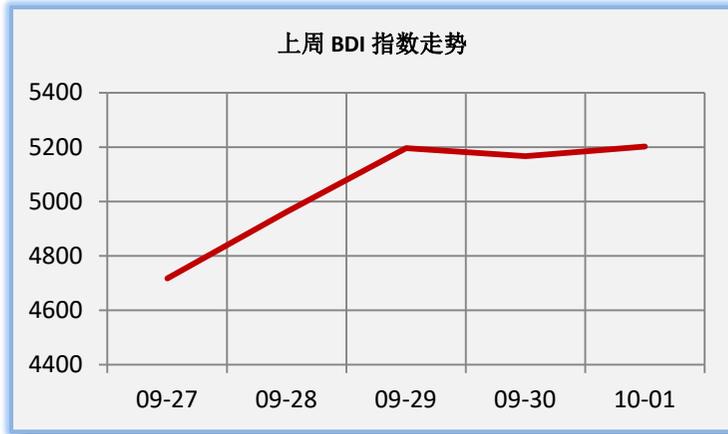
近期，内河散货运输需求一般，运价基本平稳，内河散货船价格涨跌互现。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT 吨级散货船估值 50 万人民币，环比上涨 1.58%；1000DWT 吨级散货船估值 141 万人民币，环比上涨 4.50%；2000DWT 吨级散货船估值 260 万人民币，环比下跌 0.27%；3000DWT 吨级散货船估值 366 万人民币，环比下跌 1.33%。本期，二手内河散货船市场成交活跃，共计成交 51 艘（环比增加 14 艘），总运力 14.16 万 DWT，成交金额 16452.84 万元人民币，平均船龄 7.47 年。

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27日		9月28日		9月29日		9月30日		10月1日	
BDI	4,717	+73	4,962	+245	5,197	+235	5,167	-30	5,202	+35
BCI	7,600	+207	8,322	+722	9,018	+696	8,944	-74	9,066	+122
BPI	4,020	+8	4,030	+10	4,037	+7	4,013	-24	3,992	-21
BSI	3,363	+4	3,373	+10	3,379	+6	3,382	+3	3,383	+1
BHSI	1,930	+5	1,943	+13	1,957	+14	1,975	+18	1,987	+12





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	24/09/21	17/09/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	44,250	46,500	-2250	-4.8%
	一年	33,000	34,000	-1000	-2.9%
	三年	23,750	24,750	-1000	-4.0%
Pmax (76K)	半年	34,250	34,000	250	0.7%
	一年	29,000	28,750	250	0.9%
	三年	18,000	18,000	0	0.0%
Smax (55K)	半年	38,750	38,750	0	0.0%
	一年	29,500	29,500	0	0.0%
	三年	19,000	19,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	33,250	33,250	0	0.0%
	一年	24,750	24,750	0	0.0%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%

截止日期: 2021-09-28

3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Antiparos' 2013 81640 dwt dely CJK 3 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$37,400 - Oldendorff

'Vincent Triton' Koch relet 2020 81485 dwt dely Aps EC South America 18/25 Oct trip redel Singapore- Japan \$35,500 + \$1,500,000 bb - Reachy

'Sea Taurus' 2004 76616 dwt dely Jinzhou 3/8 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan intention grains \$35,000 - cnr



'NS Xiamen' 2006 74381 dwt dely Liuheng 2/8 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$33,000 - Oldendorff

'Dominator' 2021 63652 dwt dely Sepetiba prompt trip redel US Gulf \$45,000 - cnr

'TD Tokyo' 2017 63456 dwt dely US Gulf prompt trip redel Continent \$40,000 - Norvic

'Good Luck' 2018 37384 dwt dely SW Pass prompt trip redel EC Mexico intention grains \$32,500 - K Line

'Frederica' 2012 36612 dwt dely Philippines prompt trip via Australia redel SE Asia intention alumina \$33,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【干散货船需求越来越大】

新造船市场

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示，过去一周新造船市场相对活跃。

在干散货船板块，受当前新造船价格上涨、造船产能不足的影响，新船订单量保持在适度水平。稳定的市场情绪和具有吸引力的运费市场在近期将进一步推升干散货新造船订单。油轮板块因运费收益依然低迷，订单受到抑制。当前的需求基本面和新船价格依然对新造船市场不利。集装箱船板块仍然是新造船市场的最大驱动力，高涨的市场情绪和创纪录的运费收入可能会推动新订单进一步增长。

二手船市场

过去一周，二手干散货船的需求显著增加。



Allied Shipbroking 指出，干散货船交易表现活跃，买家兴趣大增，支撑二手船舶资产价格保持在稳定水平。上周的几笔交易包括了不同船型和船龄，反映出该板块的整体看涨情绪。当前的交易热潮预计将在未来几周得到持续，甚至可能会创出新高。

Banchero Costa 的报告显示，干散货船各类船型均有交易达成。2015 年建造的 8.2 万载重吨卡姆萨型 Lowlands Nello 轮以 3200 万美元的价格出售给希腊买家；2015 年和 2013 年建造的 8.2 万载重吨姐妹船 PeakLiberty 轮和 Peak Pegasus 轮分别以 2900 万美元和 2700 万美元的价格出售给 Globus Maritime；2005 年建造的 7.6 万载重吨 Sasebo 轮以 1700 万美元的价格成交；2000 年建造的 7.4 万载重吨 Mahavir 轮以 1200 万美元的价格售出；2012 年建造的 5.8 万载重吨 TransOceanic 轮以 2300 万美元的价格成交；3.3 万载重吨的 Maritime Faith 轮以 1700 万英镑的价格出售给 Taylor Maritime。

而油轮交易活跃度则未见起色，反映出市场参与者仍然缺乏信心。市场供过于求使买家再次远离二手船交易市场，而卖家数量预计将继续增加。油轮资产价格在过去一周有所下降，但仍保持在相对较高的水平。

来源：中国远洋海运 e 刊

【订单排到 2025 年，船企却直呼太难了】

“大宗商品的上涨，对于公司的经营成本影响相当剧烈，而且是致命的。公司一年处理 40 万吨钢板，一吨涨 2000 元就意味增加了 8 个亿的成本，这对我们来说是很难消化的。”周旭辉坦言。

“订单已经排到了 2025 年，我们的员工都加班加点来赶订单。”9 月 22 日，中国船舶（600150）旗下广船国际有限公司副总经理、高级工程师周旭辉接受时代财经专访时介绍，广船国际企业产值规模达 100 亿人民币，往年经营订单总额在 80 亿~110 亿之间，今年 5 月份订单已经超百亿，预计今年可以达到 150 亿甚至更高。

广船国际位于广州南沙龙穴岛，时代财经看到岛上生产热火朝天，到处是工人忙碌的身影。在船坞边上，挂着醒目的红色横幅——“距离 10 月 20 日两船出坞，三船起浮，还剩下 28 天”。

今年业务忙碌的日子让广船国际客滚船技术经理杨超回想起 2007 年那一波“造船潮”，当年他刚刚加入广船国际，“眼下跟 14 年前很像，批量的订单多，



船型也多。”

事实上，造船市场已沉寂多年，但近半年来，随着航运市场的景气度攀升，造船需求也猛增。

据中国船舶工业行业协会公布了 2021 年 1~8 月船舶工业经济运行情况，三大造船指标均同比增长，特别是新接订单量，前 8 个月国内船厂承接新船订单 4911 万载重吨，同比增长 227.2%；全球船厂新承接 9474 万载重吨，同比增长 298.1%。

订单潮来袭，但周旭辉很清楚知道，集装箱船、散货船需求大增与疫情下海运“不正常”的单边运输有关，“市场总是变幻莫测，因此我们会放弃一些集装箱船的订单。”

在周旭辉看来，尽管造船业正迎来新一波“量价起飞”，但今年上半年大宗商品涨价，造船所需要的钢板、铜线、绝缘材料等价格更是水涨船高。

“大宗商品的上涨，对于公司的经营成本影响相当剧烈，而且是致命的。公司一年处理 40 万吨钢板，一吨涨 2000 元就意味增加了 8 个亿的成本，这对我们来说是很难消化的。”周旭辉坦言，造船公司与船东签订的是闭口合同，难以把原材料涨价的压力转嫁给下游。他呼吁政府能参照韩国、日本造船业相关做法，确保船舶行业高质量健康发展。

订单潮来袭，会重演 2007 年造船潮？

9 月 23 日，国内海运巨头中远海控（601919）发布关于 2021 年第一次临时股东大会增加临时提案的公告，公告显示大会的提案中有两项是关于购置船舶的。

一项是中远海控的间接全资子公司中远水星有限公司与扬州中远海运重工有限公司订造 6 艘 14092TEU 箱位集装箱船舶及 4 艘 16180TEU 箱位集装箱船舶。另一项为中远海控的控股子公司东方海外有限公司 10 家全资附属单船公司与南通中远海运川崎船舶工程有限公司等签订 10 艘单船运力为 16,000TEU 的集装箱船舶订单。

据中远海控公告披露，目前该集团持有新船订单共 32 艘，合计运力为 585,272TEU，预计于 2023-2025 年期间陆续交付。



中远海控大举造船的背后是海运价格暴涨带来的业绩迅猛增长。2020 年，中远海控净利润 99.27 亿元，同比增长 46.76%。今年上半年净利润达到 371 亿元，增速达 3162.3%。

除了中远海控在“买买买”，据公开资料，中船澄西获得了土耳其 CINER 公司 3 艘 88800 吨散货船建造订单；新大洋造船签订了 4 艘新款 6.3 万吨散货船。中国船舶属下另一家子公司黄埔文冲也收到了来自台湾长荣海运订造了 24 艘三种尺寸的支线集装箱船，价值约 10.45 亿美元。据周旭辉介绍，广船国际于今年 3 月份就接了 8 艘 16,000TEU 集装箱商船的海外订单。

众所周知，2007 年曾经在世界范围内出现一波造船热潮。

据《游艇》期刊，船市在 2006 年创出 1.71 亿载重吨新订单历史最高水平后，2007 年行情再次打破年初业界预期，达到历史高峰，新船订单达到 2.41 亿载重吨，比 2006 年增长 40%以上。

有老股民在股吧回忆 2007 年的造船潮行情，“2007 年的中国船舶，从当初的 10 几块钱炒到 300 元，当时就是航母概念。”近日，市场舆论掀起对这一波造船潮是否会重演 2007 的盛况的猜测。

作为资深业内人士，在周旭辉看来，今年造船业的高景气与 2007 年的造船潮不能同日而语。他对时代财经分析，眼下各大海运公司对新造船的投入一方面是海运需求暴增传导到造船端；另一方面更多的是船公司对装备升级的需求，因为订单主要是新能源船只的需求。

周旭辉进一步指出，当下造船潮与 2007 年的需求背景是有很大区别的——2007 年，航运各板块都大幅上涨，彼时也是中国经济高速腾飞的阶段，对海运的需求非常巨大。今年的海运需求暴涨，背后则是新冠肺炎疫情以及国际地缘政治的复杂性。

“疫情导致物流链的速度下降，物流的循环运营能力急剧下跌，目前，主要是从中国往全世界输出产品的单边运输，打破了之前的运力平衡，导致船舶、集装箱紧缺，运输费暴涨。”

值得注意的是，2007 年是世界海运市场以及造船市场的重要时间节点，2008 年以后，因金融危机海运需求下滑，运力供过于求陷入疲软，全球造船业随之



景气不再。

2007 年全球船舶订单量以 1.73 亿总吨达到峰值后一路下滑，直到目前依然还没攻破前期高点。

周旭辉称，以史为鉴，眼下投资者投入订单造船，肯定会回顾历史上出现的情况。因此这一波订单更多的是对新能源船只升级，并非单纯为了扩张运力。

当下全球无论是发达国家还是发展中国家，特别是美国、欧盟和中国在内的主要经济体，都认识到全球气候变化带来对人类生存环境的影响，中国在今年也大力提倡“碳中和、碳达峰”的目标。

周旭辉认为，船舶的新能源升级是产业链的联动效应，例如运输新车的 PCTC 船。“当下无论是大众还是现代、丰田等汽车巨头，它们生产的新能源车越来越多，它们租赁船只来运输车辆到全世界各地给消费者，运载的船只也应该进入新能源时代。”

中信建投交运首席分析师韩军也认为，目前造船市场的变化，更多是船队的升级。他在接受证券时报采访时表示，今年的订单潮总体来说是非常克制的，尤其是集装箱船方面。其依据是，2007 年集运行业手持订单占运力规模比例曾一度高达 60%，目前企业盈利水平要远高于 2007 年，但手持订单占比仅为 20%。他还提到，订单驱动力并非主要针对市场份额，而是自身船队升级优化。

广船国际：不会把产能押在集装箱货运船

据中国船舶半年报援引行业数据，2021 年上半年，全国造船完工量 2092 万载重吨，同比增长 19.0%；承接新船订单量 3824 万载重吨，同比增长 206.8%。截至 6 月底，手持船舶订单量 8660 万载重吨，同比增长 13.1%，比 2020 年底手持订单增长 21.8%。

周旭辉鸟事，广船国际今年新接了汽车运输船舶的订单，过去这类船型 50%都是日本出产，而今年新造这类船型的订单，50%以上甚至 60%都落在中国船厂。他的观察与国际船舶网的数据吻合，2021 年 1-8 月，我国三大造船基地新接订单占全国 98%，占全球 46%；完工订单占全国 94%，占全球 44%。

在周旭辉看来，这说明造船的中心在继续往东移。以前中日韩三个国家在全球造船市场的竞争非常激烈，现在转为中韩竞争，日本的竞争力逐渐下降，中国



装备工业在提升能力，中国的船厂不再靠量取胜。

由于海运需求大增，在这些新增的船舶订单中，集装箱船需求旺盛。在造船一线的杨超告诉时代财经，今年集装箱船的订单是最明显的，一些特殊用途的货船和常规的液货船，还有运输车辆的滚装船今年接单量也增加了很多。

据中国船舶今年上半年的半年报援引的数据，我国船企抓住全球集装箱船市场紧缺的机遇，共承接了 53 艘 15000TEU 及以上超大型集装箱船订单，占世界总量 57%。我国继续保持散货船市场优势地位，共承接 1667.4 万载重吨散货船，占全球总量 91%。

据悉，广船国际今年的订单金额也创历史新高，在集装箱方面接了 8 艘 16,000 箱集装箱规模的大型商船。周旭辉进一步解释道，过去造超大型油轮是运输石油的，但眼下能源结构发生变化，未来油品运输可能会降低，但货物贸易的需求不会降低，经济的发展不会停滞，集装箱运输的总量目前处于增长的模式，油品运输可能会进入降低的模式。在这个情况下，开拓集装箱船只是顺应市场的需求。

周旭辉表示，后续来看，广船国际仍有机会承接更多这类型的订单，但较早前，广船国际舍弃了部分集装箱船的订单。

“一方面，产品若是太集中单一会引发对经营不利的情况，从风险管控的角度考虑，因此放弃了一些订单。另一方面，造船产品的增长与今年的航运市场情况有一些相关性，但又会有一定的滞后性，不能完全反映市场。”周旭辉进一步解释。

“致命”的大宗商品涨价潮

造船业正迎来新一波“量价起飞”，但杨超告诉记者，钢板、设备、管材、电缆这些原材料的价格上涨，也直接导致造船成本的增加。

在近日举行的投资者交流会上，中国重工也着重提到了成本风险。“今年以来，受钢铁等原材料价格大幅上涨影响，船用钢板价格持续高位运行，造船企业生产成本居高不下。20mm 船板同比涨幅达 44%，给造船企业带来了巨大成本压力，利润空间受到挤压。”

据中国船舶半年报，上半年，铁矿石、铜、铝等大宗商品价格快速上涨，船用材料市场价格创出近十年新高。“国内 6mm 造船板和 20mm 造船板价格一度达



到 7590 元/吨和 7120 元/吨，同比上涨 70.9%和 79.3%，船用电缆的主材-铜一度涨到 76900 元/吨，同比上涨 56.5%。近期，钢材价格有所回落，但仍保持在 6400~6500 元/吨的高位。”按此计算，去年 6mm 造船板一吨为 4438 元，今年上涨了 3152 元，近期钢材回落，涨幅也有 1500 元。

据悉，不同船型的耗钢系数不同，随着船体的增大，耗钢实际上呈现减量化、高强度的趋势，单位载重吨耗钢量呈下降趋势。据业内人士刘萌在东方财富网撰文介绍，40 万吨矿沙散货船用钢量为 5 万吨，耗钢系数为 0.13；30 万吨 VLCC(超大型油轮)油船用钢量为 4.3 万吨，耗钢系数为 0.14；6600TEU(标准集装箱)集装箱船用钢量为 2.5 万吨，耗钢系数为 0.29。船舶大型化是未来造船业发展的必然趋势。

周旭辉介绍，广船国际一年处理 40 万吨钢板，如果一吨涨 2000 元，这就意味增加了 8 个亿的成本。“这 8 个亿的成本对我们来说是很难消化的，整个船舶行业每年大概需要 300 万~400 万吨钢板，一吨钢板涨 2000 元，就是每年增加 80 亿。”

为了应对钢材涨价，广船国际近日与湖南湘钢签订战略合作协议。但周旭辉称，湘钢是公司重要合作伙伴和稳定的供应商，但钢铁价格并没有锁定，还是根据市场浮动的。

当记者问及为何不把原材料涨价转嫁给下游，周旭辉无奈地说道，造船业转嫁风险的能力较为欠缺。首先，船用钢板没有期货，钢板涨幅这么快，谁也没办法去克服、消化成本剧烈上涨对造船业的负面影响。第二，造船签订的是闭口合同，就像买飞机一样是闭口合同（指合同价格在合同有效期内不做调整），这是国际造船标准的惯例。所以对造船来说，钢板的上涨是非常致命的影响。

9 月 16 日，国家发展改革委正式印发《完善能源消费强度和总量双控制度方案》，《方案》明确了要强化和完善能耗双控制度，深化能源生产和消费革命。据兰格钢铁网，“能耗双控”将成为钢铁行业“压减产量”的重要抓手，产量将和能耗直接挂钩，从原有的限制排放转换成限制能耗，这将对国内钢铁行业形成长期的影响。

对于业内认为钢的价格大概率会继续还要再往上走，周旭辉称，“日本船厂和韩国船厂购买日本钢铁和韩国钢铁的价格会比中国船厂够买中国钢板的价格便宜，这是因为日韩两个国家在产业之间采取平衡政策，我认为国内可以借鉴。”

周旭辉进一步分析，在中国，钢铁行业的影响力比造船业的影响力大一点，但在韩国造船业的影响力相当大，韩国政府认为造船对国家的产业链条的拉动与



延伸能力、就业拉动比钢铁业要强，因此对造船业的原材料方面有相应政策。

“钢铁产业是国家的一个重要支柱产业，但从工业的发展出发，光考虑钢铁是不够的，无论从国家大政策——海洋经济、海洋强国，再回顾鸦片战争时失利的原因之一‘船坚利炮’，这都强调了装备工业的重要性。”

在周旭辉看来，造船行业是现代工业之大集大成者，产业链比普通的制造业长很多。造船订单会传导，需要更多的发电机组、柴油机、电子电气设备、电缆等一系列设备及材料。

周旭辉感叹道，当下造船行业走出持续十多年的低迷状态，却因为原材料价格的暴涨侵蚀利润，导致造船业又会走向新的亏本或盈亏边缘，这对造船业的发展又会是一个新的不利——“新的就业人员和新生的力量更加不愿意进入这个行业，使行业存在更多的不确定性。”

来源：时代财经

【已达 62 艘！美国港口集装箱船创纪录拥堵】

美国媒体 25 日报道，拥堵在美国洛杉矶港和长滩港的集装箱船数量，达到创纪录的 62 艘。

《纽约邮报》报道，这是货轮数量增加、劳动力短缺和新冠疫情防控措施放缓港口工作效率等因素叠加的结果。

报道提供的数据显示，美国每年三分之一的进口商品经由洛杉矶港和长滩港。

美国彭博新闻社报道，货船同样堆积在美国其他港口。现在，把集装箱从货船搬运至卡车或汽车需要更长时间。卡车司机短缺加重这一问题。

英国《每日邮报》报道，美国联邦快递公司每天超过 60 万件包裹改道，以应对劳动力短缺。联邦快递首席运营官雷杰·苏布拉马尼亚姆本周说，人手不足已致公司“大范围低效”运转。



苏布拉马尼亚姆说，俄勒冈州波特兰等重要港口正在用 65% 的人手“处理正常货运量”。美国福克斯商业新闻网站报道，这些港口不得不让大约 25% 的包裹改道。

苏布拉马尼亚姆说，包裹改道加重公司低效运转，推升运营成本。

联邦快递首席财务官迈克·伦兹说，这些问题很可能贯穿今年余下时间。

劳动力短缺不仅放缓物流速度，同样影响全美商店供货。

《每日邮报》报道，商店同时面临供应链混乱、劳动力短缺、通货膨胀和圣诞节临近的压力，可能出现电器、运动鞋、汽车、卫生纸等商品荒。

开市客超市 23 日说，重启卫生纸、吸水纸和瓶装水限购。

集装箱短缺同样困扰美国制造商。耐克公司说，难以找到足够集装箱把商品从海外运回。《每日邮报》提供的数据显示，货运集装箱价格从两年前的不到 2000 美元上涨至今年的 2.5 万美元。

受劳动力和集装箱短缺、港口拥堵等因素影响，耐克把货物从亚洲工厂运往美国的时间延长了一倍。

来源：中国水运报

【天然气价格飙升或提振油轮需求！】

今年迄今为止欧洲基准天然气价格已上涨逾 250%，迫使更多国家国营企业寻找替代能源。若这些国家转向以石油为基础的供应满足其冬季需求，高昂的天然气价格或将成为石油需求恢复的催化剂，从而为油轮提供更多的货物。

船舶经纪商 Gibson 在其最新的周报中表示：“目前强势的天然气价格正在对全球能源市场产生重大影响。欧洲和亚洲创纪录的价格正迫使公用事业企业寻找



替代能源，一些公司一只脚已迈入破产边缘。尽管对环境会造成破坏，许多公司仍被迫转向煤炭，而在仍有燃油发电能力的地区，石油需求也将获得提升。油轮是否最终会得到它们一直渴望的催化剂？”

根据 Gibson 的说法，“这个问题的答案取决于需求增长的规模，高盛预计全球石油消费可能出现近 1% 的增长。然而，这将取决于“寒冬”，而且需求可能集中在苏伊士以东，那里的石油燃料更有可能用来发电。高硫燃料油（HSFO）预计将成为油基燃料的主要受益者。随着液化天然气价格在第二季度开始上涨，包括巴基斯坦和孟加拉国在内的一些国家以及一些中东国家已经在现货 HSFO 市场上变得更加活跃。现在，在东亚部分地区，如日本，HSFO 的消耗量也可能增加，因为这些地区的燃油产能仍然可用。然而，较高的 HSFO 价格和有限的供应将最终限制这种做法。与苏伊士东部不同，欧洲燃烧 HSFO 发电的能力有限（2019 年油基燃料发电量仅占欧盟电力供应的 1.8%），因此在欧洲，石油需求增加以抵消天然气价格上涨的潜力较小”。

船舶经纪商 Gibson 表示，“HSFO 价格上涨也有可能提高炼油厂运行率，支持原油需求。如果天然气市场继续支撑 HSFO 价格，亚洲炼油商也可能通过改变炼油计划/配置来提高 HSFO 产量。与西方国家相比，东方国家在发电方面对 HSFO 的需求相对较强。然而，较高的天然气价格有可能支持今年冬季从西部到东部的 HSFO 消耗量高于平均水平”。

Gibson 补充称，“由于天然气价格上涨，原油直接燃烧也有可能增加。这种做法在中东地区最为常见，尽管近年来该地区的船东已经试图减少这种做法，将重点转移到‘更便宜的’天然气/液化天然气和 HSFO。现在，价格关系已经改变，天然气价格更高，原油的消费可能再次找到支持。虽然理论上这将减少中东地区可供出口的原油数量，但预计这种做法将有限。许多中东国内天然气消费者缺乏将国内产量转向出口市场的基础设施，而且利用目前天然气价格上涨的能力有限。有些甚至是液化天然气进口国，可能再次转向 HSFO 或原油”。

“对于油轮来说，任何石油需求的增加都是积极的。如果需求继续从坚挺的天然气价格中获得支持，那么油轮船东有望从石油贸易的增加中获益。然而，中东地区原油直接燃烧量的增加可能会抵消部分好处。任何与天然气相关的需求增长都不太可能足以使石油需求恢复到疫情前的水平，但至少可以提供暂时的提振。”Gibson 总结道。

来源：海运圈聚焦



【BIMCO：全球油轮市场的低迷还将持续一年】

去年 12 月，航运市场普遍预期全球油轮行业将触底反弹，但当前油轮市场依然低迷。航运分析师周三（28 日）表示，由于新冠疫情和新冠疫苗分配不均扰乱了原油需求，以及原油生产商仍在限产，预计全球油轮市场未来 12 个月仍将持续低迷。

去年，全球油轮运输市场经历了大起大落的过山车式行情。

当年 3 月，欧佩克+谈判破裂后，沙特发动价格战，国际油价因此暴跌，促使海上浮式储油需求大增。超大型油轮（VLCC）现货运价和定期租船价开始飙升，一度较年初涨价逾六成。

同年 5 月，欧佩克+减产协议生效，以及新冠疫情导致全球原油需求减少，全球原油油轮收益开始回调。VLCC 收益一度在九天内暴跌近八成。

同年 7 月，受中国增加原油进口、全球租船询价增多等因素影响，全球 VLCC 各船型各航线租金又回升了，一周内曾涨价超五成。

随后，在疫情影响和原油整体需求下滑的背景下，全球油轮市场持续呈现疲软态势。11 月，全球 VLCC 平均收益降至 1.14 万美元/天，不到 3 月最高收益 25 万美元/天的二十分之一。

目前，VLCC 日收益约为 1 万美元左右。分析师表示，尽管全球石油需求开始零星复苏，且减产幅度有所缓解，但油轮运输业的复苏仍有很长的路要走。

全球最大国际航运组织——波罗的海国际航运公会（BIMCO）首席航运分析师彼得·桑德（Peter Sand）周三在普氏 2021 年亚太经合组织年会上表示，油轮市场未来 12 个月仍将面临低收益状态，“最有可能的情况是 未来一年，VLCC 平均每日收益将低于 2.5 万美元。”

桑德补充称，新冠病毒的变异和爆发限制了油轮需求增长，“我们需要看到疫情得到控制，才能真正看到坚固的复苏阶段。”

航空燃料需求疲软



虽然 2021 年上半年（1-6 月）汽油、轻油等精制燃料的需求较去年同期有所恢复，但航空燃料需求依然疲软。

桑德援引 BIMCO 和 Tradeviews 的数据称：“航空燃料需求实际已经下滑，从 2020 年上半年就开始进一步下滑，（预计）随着时间推移，航空燃料需求仍会下降。”

本月，EIA 下调今年全球石油需求增幅预估值至 496 万桶/日，上月预期全球需求增幅为 533 万桶/日。但该机构上调 2022 年全球石油需求增幅预期值至 363 万桶/日。

来源：财联社

【干散货航运市场有理由保持乐观】

本周 BDI 屡屡刷新峰值，9 月 28 日，BDI 上涨至 4962 点，逼近 5000 点，再创新高。

目前干散货航运市场反弹强劲，运价坚挺，尤其是好望角型船供不应求，BCI 冲破 7000 点，带领 BDI 一路奏凯。

在今年第三季度大部分时间里，干散货航运市场呈现上扬态势，让干散货船船东有理由相信，该板块正迎来新一轮增长期。船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示，当前趋势有望延续至第四季度。

相较 2010 年，干散货航运业在很短的时间内创造了一个“更强”的上升趋势。通过技术分析可以看出，这轮上升趋势后的修正回调较为温和，而 2010 年周期性的峰值之后便是熊市。

Allied Shipbroking 认为，亚洲的旺盛需求或将持续。过去一周，大灵便型市场也出现了上涨，BSI TCA 攀升至 36378 美元。大西洋市场的强劲需求成为主要驱动力，来自美国的需求尤其强劲。而太平洋市场较为平静，但上周的恶劣天气减少了可用运力，对运价提供了支撑。

Intermodal 拖轮和海运港口业务总监 Christopher Whitty 分析称，尽管中国粗钢产量在过去两个月同比下降，铁矿石价格从 7 月中旬的 230 美元/吨暴跌至



100 美元/吨以下，但中国的减排政策或将进一步支持干散货航运的吨海里需求。虽然短期内上述政策将导致中国焦煤和焦炭短缺，但刺激了对铁矿石的购买意愿，尤其是从大西洋市场。

Whitty 指出，今年以来，铁矿石和煤炭等关键原材料的需求大幅增长，超过了船队运力增速，而供应链拥堵又挤占了部分运力，导致供需趋紧，运价高位运行。市场的新发展将重构疫情后的新格局，这将为干散货海运需求持续提供动能。

来源：中国远洋海运 e 刊

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	531~536	623~628	692~697		Steady.
Tokyo Bay	491~496	602~607	823~828	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	506~511	584~589	715~720	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	500~505	569~574	641~646	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	544	598	720	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	495~500	573~578	660 ~670	+ barging usd 1000-2000 if qty less than 500MT for IFO.	Steady.
Fujairah	S. E.	575~580	705~710		Avails tight..
Rotterdam	452~455	574~578	649~655		Softer.
Malta	S. E.	583~588	692~697		Steady.
Gibraltar	S. E.	577~582	702~707		Steady.

截止日期： 2021-09-30



◆ 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	24/09/21	17/09/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	6,050	6,050	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	2,900	2,850	50	1.8%	
油轮						
船型	载重吨	24/09/21	17/09/21	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,650	10,550	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,350	7,250	100	1.4%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,900	5,850	50	0.9%	
MR	52,000	4,000	4,000	0	0.0%	

截止日期: 2021-09-28

(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+2	Bulker	82,000	Jiangsu Hantong, China	2023	Atlantska - Croatian	3,430	
2	Bulker	64,000	DACKS, China	2023	Yasa Shipping - Turkish	3,300	EEDI phase 3
4	Bulker	63,000	New Dayang, China	2023-2024	Wah Kwong Maritime - HK based	3,000	EEDI phase 3
2	Bulker	63,000	New Dayang, China	2022-2023	Harald Moraeus-Hanssen - Norwegian	2,900	
2	Bulker	40,000	Yangfan Group, China	2023	German (Reederei H. Vogemann)	2,600	options declared, EEDI phase 3, Tier III
2+3	VLGC	93,000 cbm	Jiangnan, China	2023	Singapore based (Sinogas)	7,600	LPG fuelled



10	Container	7,000 teu	SWS, China	2024	Seaspan - HK based	8,600	against T/C to ONE, conventionally fuelled
1+1	Tanker	50,000	STX, S. Korea	2024	Louis Dreyfus	5,200	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
CONRAD	BC	207,647		2017	China	5,550	Chinese	
AQUA HONOR	BC	175,248		2012	China	2,800	Undisclosed	
LDN FORTUNA	BC	93,318		2011	China	1,970	Chinese	BWTS fitted
PEDHOULAS FIGHTER	BC	81,541		2012	China	2,370	Chinese	
ELINDA MARE	BC	79,648		2010	China	2,000	Undisclosed	BWTS fitted
PALAIS	BC	75,434		2014	China	2,325	Chinese	Tier II, BWTS fitted, bss prompt dely
BANASOL	BC	72,562		2001	Japan	1,370	Undisclosed	BWTS fitted
SPRING SUNSHINE	BC	46,947		2013	China	1,790	Undisclosed	BWTS fitted
STONY LAKE	BC	45,269		1997	China	undisclosed	Undisclosed	
EOS ESPERANCE	BC	33,686		2012	Japan			
EOS VICTORY	BC	33,451		2012	Japan	3,500	Chinese	en bloc, BWTS fitted
STRATEGIC ENDEAVOR	BC	33,078		2010	China	1,410	Undisclosed	BWTS fitted
CACTUS K	BC	31,893		2011	Japan	1,630	Greek	
NEW LIFE	BC	28,227		2013	Japan	undisclosed	Greek	
BAO DA	BC	28,107		2001	China	700	Undisclosed	
AMIRA MARIAM	BC	24,159		1997	Japan	690	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
ROBERT RICKMERS	CV	23,063	1,730	2003	Poland	2,000	MSC - Swiss	

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
MERMAID STAR	GC	14,026		1999	Japan	420	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
FOS	TAK	306,999		2002	S. Korea	2,800	Undisclosed	
NORDIC SIRIUS	TAK	150,183		2000	Japan	1,400	Middle East	BWTS fitted
OCEAN VELA	TAK	108,929		2009	China	1,770	Greek	at auction
OCEAN MARS	TAK	50,388		2007	S. Korea	900	Stealth Maritime - Greek	at auction
OCEAN CLOVER	TAK	34,746		2019	China	1,840	Chinese	BWTS fitted
OCEAN DIGNITY	TAK	34,663		2006	China	undisclosed	Greek	
HUNKUK CHEMI	TAK	17,427		2000	Japan	550	Chinese	

◆ 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
SEIN SUN	OTHER/REF	5,438	3,211	1984	Japan	495.00	
EM LONGEVITY	TAK	306,324	46,657	2000	S. Korea	592.00	
AFRAMAX RIVER	TAK	107,132	16,740	2002	Japan	undisclosed	
TANGO	TAK	37,339	8,593	2000	S. Korea	undisclosed	
GET LUCK	TAK	8,789	3,054	1991	Japan	undisclosed	
JAY JAY	TAK	3,995		1987	Japan	undisclosed	
EUSTANCE	TAK	3,859	1,441	1989	Japan	undisclosed	

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
LOTUS	OTHER/ROR	8,036	12,112	1986	Germany	undisclosed	
BON ATLANTICO	TAK	14,003	4,450	2001	Japan	undisclosed	
PHARMONY	TAK	10,749	3,193	1999	Japan	855.00	all cargo tanks stainless steel
LAUREL	TAK	10,600	3,336	1997	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
GOLDEN SAILING	GC	4,050	1,508	1992	S. Korea	580.00	
INGRID	TAK	105,528	15,591	2000	Japan	514.00	
LUCKY DOLPHIN	TAK	35,758	7,486	1996	Japan	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
LOCH RANNOCH	TAK	130,031	26,220	1998	S. Korea	undisclosed	Turkey/ green recycling

◆ALCO 防损通函

【重吊船租船合同——滞期费未付和留置权】

在新的伦敦仲裁(2021)1087 LMLN 2 一案中，大船东（索赔人）根据修改过的 BIMCO Heavycon 2007 格式将一艘重吊船出租给租家（被申请人），租家背靠背转租给下租家，执行一个单航次。

【臭虫季节已经到来！】

九月标志着新西兰和澳大利亚的褐翅椿象风险季的开始。今年，波兰被新西兰和澳大利亚两国列入“臭虫风险国家”名单。

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
2021-09-30	648.540	752.470	5.793	83.306	871.030	64.535	1124.260	465.740	508.520
2021-09-29	646.620	755.470	5.796	83.074	875.350	64.717	1126.790	468.260	509.820
2021-09-28	646.080	755.520	5.821	83.009	885.230	64.815	1123.510	470.440	511.610



2021-09-27	646.950	758.220	5.842	83.104	884.110	64.737	1124.160	470.080	511.320
2021-09-24	645.990	758.620	5.857	82.970	886.750	64.667	1125.140	471.850	510.290

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	0.07463	1 周	0.07338	2 周	--	1 个月	0.08025
2 个月	0.11138	3 个月	0.13013	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.1585	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.23663		

2021-09-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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

Total Ship