



全一海运市场周报

2021.10 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.10.11 - 10.15\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求仍处高位 运价指数总体平稳】

全球新冠确诊病例数连续六周下降，疫情呈现缓解趋势。本周，中国出口集装箱运输市场需求仍处高位，国内节后市场运行总体平稳。10月15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4588.07点。

欧洲航线：欧洲整体疫情防控形势仍存在较多不确定因素，市场对各类物资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然存在。本周，上海港多数航班的装载率仍接近满载水平，市场运价走势基本稳定。10月15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7687美元/TEU。地中海航线，运输需求基本稳定，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，即期市场订舱行情略有下滑。10月15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7374美元/TEU。

北美航线：德尔塔新冠病毒株仍在美流行，虽然近日美国每日新增新冠病例数较前期有所下降，但仍保持较高水平，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较为严重。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本保持满载水平，航线运价较前期略有下滑。

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，即期市场订舱价格小幅回落。10月15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3735美元/TEU。

澳新航线：澳洲疫情仍有一定反复，但总体优于全球其它地区。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，即期市场订舱价格总体稳中略升。10月15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4463美元/TEU。



南美航线：目的地国家有多个变异新冠病毒株流行，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。10月15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10187美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。10月15日，中国出口至日本航线运价指数为1041.86点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【下游采购煤炭热情不减 沿海散货运价高位震荡】

本周，煤炭资源仍然紧张，下游采购热情不减，大量船舶北上等货，富余运力有限，船东普遍看好后市，挺价意愿较强，沿海散货运价高位震荡。10月15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1382.20点，较上周微跌0.5%。

煤炭市场：市场需求方面：进入10月份，煤炭淡季效应开始显现。南方地区气温回落，民用电需求出现下降。多省市强调有序用电，并采取限电措施，国务院上调电价浮动范围，针对高耗能产业不设上限，保供稳价多措并举，工业用电限制力度不断加大。气温叠加限电，电厂耗煤量下滑，电煤供需压力得到一定程度缓解。不过，电厂库存仍明显低于往年同期，煤炭供需缺口仍在，冬储压力可见，下游补库热情不减。煤炭价格方面：面对今年以来罕见的煤炭供需压力，保供稳价相关政策频出，增产限电措施陆续落实。政策引导下，主要产地煤炭新增产能加速释放，下游需求受到限制，长协合同兑现、运输保障能力不断加强，发运港库存缓慢回升，电力企业运营压力略有缓解。然而，山西、陕西洪涝灾害，部分煤矿发生安全事故，市场恐慌情绪难以消除，煤炭仍供不应求，价格保持强势走势。运价走势方面：本周，沿海煤炭运价有所反复。周初，“十一”长假一波拉运高潮过后，煤炭资源紧张影响下，市场货盘有所减少，船期相对充裕，且货主对前期过快上涨的运价接受度普遍不高，运价一度大幅回落。下半周，随着台风“圆规”来袭，部分船期受到影响。且电厂冬储煤开启，煤炭价格保持强势下，下游普遍维持较高采购热情。叠加油价上涨拉升成本，船东挺价意愿较强，沿海煤炭运价短暂下跌后重回上升轨道。

10月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1474.30点，较上周下跌1.6%。10月15日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1314.48点，较上周五下跌1.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为57.7元/吨，较上周五下跌2.2元/吨。华南航线表现较好，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为63.1元/吨，较上周五上涨1.2元/吨。



金属矿石市场：“能耗双控”政策影响下，工业限产限电趋严，叠加采暖季环保限产逐渐开启，钢厂高炉产能利用率持续下滑。9月末，全国247家钢厂高炉产能利用率78.69%，创出年内最低值，较年内高点大幅下降13%以上。全国压产政策稳步推进，钢厂限产力度不断加大，铁水产量持续下降。不过，节后部分钢厂有补库需求，铁矿石运价走势相对煤炭货种表现较好。10月15日，沿海金属矿石货种运价指数报收1276.65点，较上期上涨2.2%。

粮食市场：随着玉米价格不断回落，小麦价格不断上涨，二者价差倒挂，部分饲料厂需求已重回玉米。然而，生猪养殖增量不增利情况下，饲料厂普遍维持低库存，玉米需求增量较为有限。玉米需求改善带动沿海粮食运输需求，本周沿海粮食运价上涨。10月15日，沿海粮食货种运价指数报1741.54点，较上期上涨2.8%。

成品油市场：9月以来，国内限电政策不断趋严，叠加地炼环保检查，国内成品油供应受到较大程度影响。限电叠加环保，上游出货有限，沿海成品油运输需求仍较为低迷，运价低位徘徊。10月15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1006.71点，较上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船市场转淡回落 综合指数受累下跌】

本周海岬型船市场需求下滑较快，即期运力过剩，运价承压下降；巴拿马型船和超灵便型船市场在煤炭货盘发力带动下总体保持上升走势。远东干散货指数受海岬型船市场快速回落影响下跌。10月14日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2965.08点，运价指数为2099.31点，租金指数为4263.75点，较9月29日分别下跌5.7%、3.2%和7.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场行情回落。自周初起，太平洋市场需求即较为平淡，即期市场询盘较少，且货主与船东在价格方面存在较大分歧，市场成交不多。但随着需求始终没有起色而可用运力仍在增多，货主议价能力逐步增强，运价呈快速下跌走势。10月14日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为63964美元，较9月29日下跌18.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为18.513美元/吨，较9月29日下跌16.3%。远程矿航线供需相对稳定，但下半周运价自高位较快下跌。巴西图巴朗至青岛航线运价为45.534美元/吨，但较9月29日仍上涨2.9%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场稳中有升。太平洋市场，上半周市场货盘表现一般，但供需基本面尚可，运价仅小幅回落。下半周，市场氛围有所活跃，



尤其煤炭货盘开始发力，市场行情回暖，租金止跌回升。10月14日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 35867 美元，较 9 月 29 日上涨 1.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 34917 美元，较 9 月 29 日上涨 1.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 15.917 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 1.5%。粮食市场，美湾货盘较为稳固，南美粮食虽处淡季但供需仍然平衡，粮食运价在上半周略有下跌后，自下半周起随着整体市场的回暖而小幅上涨。10 月 14 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 68.842 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 0.3%；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 83.917 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 0.9%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续上涨。本周东南亚市场虽然水泥熟料和镍矿货种表现一般，但印尼煤炭货盘的异军突起直接带动整体市场回升，市场氛围活跃，租金持续上涨。10 月 14 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 36018 美元，较 9 月 29 日上涨 2.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 40350 美元，较 9 月 29 日上涨 2.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 32000 美元，较 9 月 29 日上涨 2.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.232 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 1.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 23.919 美元/吨，较 9 月 29 日上涨 1.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅下跌 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 10 月 8 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅远超预期，精炼油库存降幅不及预期，汽油库存降幅超预期。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 12.5%。本周美国原油库存增幅为 2021 年 3 月 5 日当周以来最大，主要由于美国炼油厂进行检修维护，利用率大幅降至 4 月份以来的最低水平。国际能源署表示，由于全球经济复苏加快，天然气、液化气和煤炭供应严重短缺，引发能源供应价格急剧上涨，并造成市场大规模转向石油产品，在沙特忽视重申增产的呼吁下，本周油价屡创新高，布伦特原油期货价格周四报 84.33 美元/桶，较 9 月 29 日上涨 7.39%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅下调，苏伊士型油轮运价持续上涨，阿芙拉型油轮运价大幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅下跌。10 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 668.60 点，较 9 月 29 日下跌 1.09%。国庆期间，国内租家按部就班寻船，通过拿妥协船等多元化的拿船方式打压稍有起色的市场情绪。本周市场相对安静，仅剩为数不多的 10 月下旬装期货盘收尾，在船位始终充足的情况下，基本面逐渐向租家倾斜，但是燃料油价格高昂，船东会尽力守住目前的 WS 点位，防止 TCE 进一步下滑。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 止涨转跌，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅下调。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价 (CT1) 报 WS40.40, 较 9 月 29 日下跌 1.4%, CT1 的 6 日平均为 WS40.74, 较 9 月 29 日上涨 2.6%, 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 WS42.62, 下跌 0.7%, 平均为 WS42.72, TCE 平均 0.8 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平持续上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS71 (TCE 约 0.6 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS75 (TCE 约 0.1 万美元/天)。中国进口主要来自非洲和南美, 一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国宁波, 10 月 12 至 14 日货盘, 成交包干运费约为 247.5 万美元; 一艘 14.5 万吨级船, 哥伦比亚至中国, 10 月 17 至 19 日货盘, 成交包干运费约为 305 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的上升, 综合水平大幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS149 (TCE 约 1.7 万美元/天)。跨地中海运价小幅上涨至 WS100 (TCE 约 0.5 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS108 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS81 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS98 (TCE 约 0.01 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS97 (TCE 约 0.4 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线、欧美航线涨跌互现, 综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS129 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS124 (TCE 约 0.8 万美元/天), 7.5 万吨级船运价下跌至 WS90 (TCE 约 0.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS70 水平 (TCE 约-0.6 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS109 (TCE 约-0.04 万美元/天)。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

【成品油轮船价上涨 海岬型货船价下跌】

10 月 13 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1153.32 点, 环比上涨 0.67%。其中, 国际油轮船价综合指数、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 0.80%、0.66%、0.96%、0.67%。

海岬型和巴拿马型散货船租金下跌, 拖累 BDI 指数自 5650 点 (10 月 7 日) 下跌至 5378 点 (10 月 12 日), 国际干散货船除海岬型船价格下跌外, 其他船型



船价延续升势。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 2119 万美元、环比上涨 2.59%；57000DWT 吨级散货船估值 2666 万美元、环比上涨 0.25%；75000DWT 吨级散货船估值 2885 万美元、环比上涨 1.34%；170000DWT 吨级散货船估值 3925 万美元、环比下跌 1.86%。目前，欧洲能源短缺、中国限电、印度缺电，均使煤炭需求暴增，矿石、谷物等其他大宗商品航运涨势未见缓和迹象，干散货运输市场进入传统旺季，散货船价格还有上升空间。本期，国际二手散货船市场成交旺盛，投资者对各船型的购买意愿相当强烈，共计成交 61 艘（环比增加 31 艘），总运力 357.69 万 DWT，成交金额 117000 万美元，平均船龄 10.05 年。

布伦特原油期货持续上涨，周二收于 83.28 美元/桶；在全球需求反弹导致主要经济体能源短缺的情况下，原油市场后市料继续维持强势，国际 LR1 型成品油轮船价大幅跳涨，其他船型价格基本平稳。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2146 万美元、环比上涨 5.41%；74000DWT 吨级油轮估值 2943 万美元、环比下跌 1.26%；105000DWT 吨级油轮估值 3414 万美元、环比下跌 0.83%；158000DWT 吨级油轮估值 3908 万美元、环比上涨 0.02%；300000DWT 吨级油轮估值 6641 万美元、环比上涨 0.38%。全球对能源的投资规模，不足以逃避灾难性气候变化和避免化石燃料价格急剧上涨。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。本期，二手油轮市场成交量主要集中在成品油轮上（原油轮成交稀少），共计成交 28 艘（环比增加 21 艘），总运力 191.34 万 DWT，成交金额 40410 万美元，平均船龄 11.75 年。

国庆节后，国产煤、进口煤价格加速上涨，下游采购节奏加快；北港煤炭下水量开始增加，市场货盘增多，运价上涨，带动二手沿海散货船价格稳中有涨。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 213 万人民币、环比上涨 1.20%；5000DWT 吨级散货船估值 1537 万人民币、环比上涨 0.67%。当前，下游非电终端煤炭需求增速在政策制约下得到控制，在电价上浮空间增加影响下，工业用电量继续下降，市场观望情绪升温，预计沿海散货船价格短期基本平稳。本期，沿海散货船成交稀少。

内河散货运输需求略有增加，运价基本平稳，内河散货船价格涨多跌少。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 52 万人民币，环比上涨 2.66%；1000DWT 吨级散货船估值 143 万人民币，环比上涨 1.47%；2000DWT 吨级散货船估值 249 万人民币，环比下跌 4.37%；3000DWT 吨级散货船估值 380 万人民币，环比上涨 3.97%。本期，二手内河散货船市场成交活跃，共计成交 59 艘（环比增加 8 艘），总运力 8.69 万 DWT，成交金额 12833.56 万元人民币，平均船龄 8.87 年。

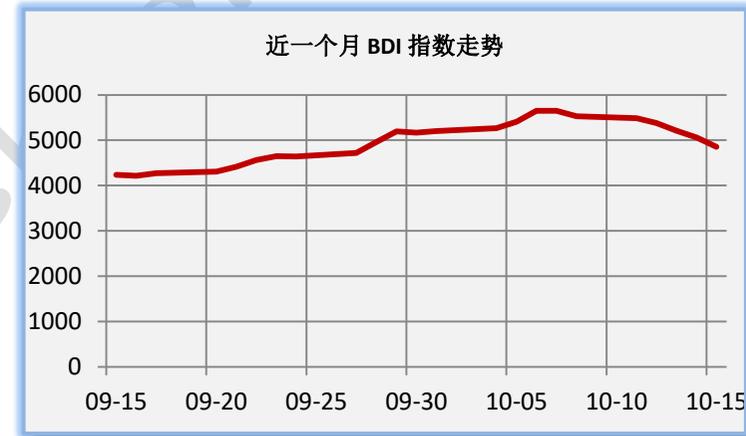
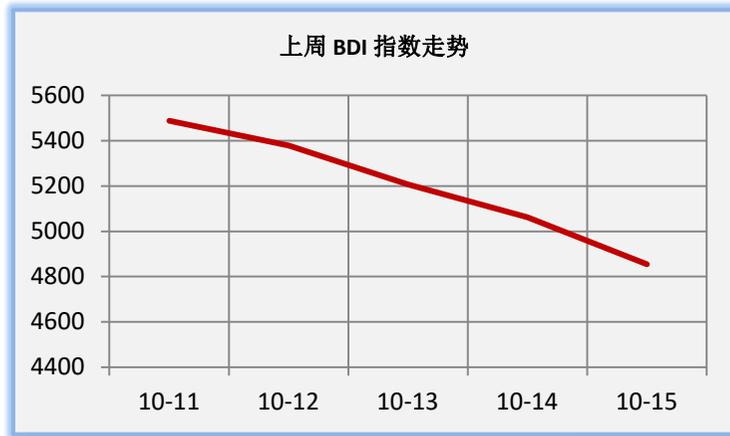
来源：上海航运交易所

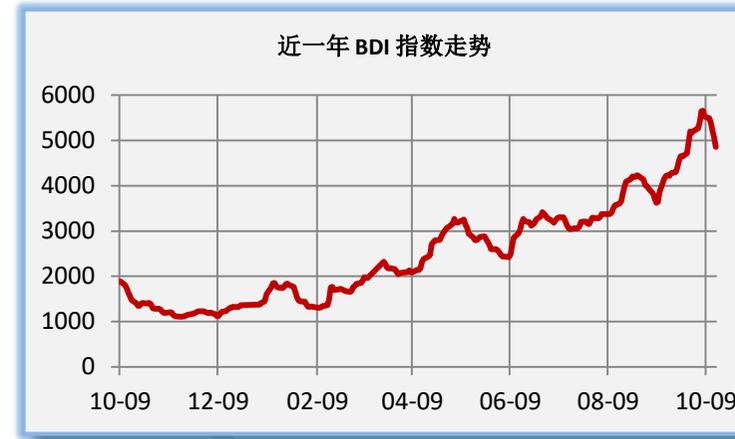


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10月11日		10月12日		10月13日		10月14日		10月15日	
BDI	5,488	-38	5,378	-110	5,206	-172	5,062	-144	4,854	-208
BCI	9,975	-137	9,590	-385	8,988	-602	8,462	-526	7,767	-695
BPI	3,877	+11	3,906	+29	3,958	+52	4,023	+65	4,065	+42
BSI	3,431	+14	3,461	+30	3,502	+41	3,542	+40	3,576	+34
BHSI	2,020	+5	2,018	-2	2,017	-1	2,020	+3	2,021	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	08/10/21	01/10/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	58,750	53,500	5250	9.8%
	一年	40,500	37,750	2750	7.3%
	三年	26,500	25,500	1000	3.9%
Pmax (76K)	半年	35,250	34,500	750	2.2%
	一年	30,000	29,250	750	2.6%
	三年	18,250	18,000	250	1.4%
Smax (55K)	半年	40,000	38,000	2000	5.3%
	一年	29,750	29,000	750	2.6%
	三年	18,750	18,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	33,250	33,250	0	0.0%
	一年	25,250	24,750	500	2.0%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%

截止日期: 2021-10-12



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Farmer' 2012 81541 dwt dely Manila spot 2 laden legs redel Singapore-Japan \$38,300 - Oldendorff

'Nuri Bey' 2011 80459 dwt dely Singapore 18 Oct trip via Indonesia redel Malaysia \$38,500 - cnr

'Chailease Glory' 2003 76633 dwt dely Aps US Gulf 27/31 Oct trip redel Singapore-Japan \$38,000 + \$1,450,000 bb - Oldendorff

'Pansolar' 2005 76343 dwt dely Hong Kong prompt trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$36,000 - cnr

'Angy R' 2011 36903 dwt dely Canakkale prompt Trip via Black Sea Redel Tunisa int Grains \$35,000 - Al Ghurair

'Ha Long Bay' 2007 32311 dwt dely Taiwan prompt Trip via SE Asia Redel Cont int Steels + Equipment \$35,000 - cnr

'Alice Star' 2008 32029 dwt dely Paranagua prompt Trip Redel Portugal int Sugar \$31,750 - Trithorn

'Golden Finsbury' 2015 dely Dangjin prompt Pacific RV intention coal \$79,000 - Golden Ocean

(2) 期租租船摘录

'Mondial Sun' 2019 82035 dwt dely Chiba end Oct about 9 to about 11 months redel worldwide \$32,500 - ASL Bulk



4. [航运&船舶市场动态](#)

【德里：瞠目结舌，集运业全年收益有望达 1500 亿美元！】

近日，德里再次修改了对班轮公司的全年盈利预测，新预测表明全球集装箱航运公司有望实现 1500 亿美元的“令人瞠目结舌”的息税前利润(EBIT)，至少是之前历史记录的五倍。

此外，尽管有证据表明最近几天集装箱现货运费市场可能已经见顶，但德里预测，由于与客户签订了更高的长期合同，航运公司将在 2022 年获得更高的息税前利润。

德里的数据显示，第二季度班轮公司的息税前利润为 392 亿美元，比 2020 年新冠病毒大流行期间的 EBIT 提高了 11 倍。

德里从 2021 年开始预测航运公司的全年总收入将达到 350 亿美元，该数字在 7 月上调 800 亿至 1000 亿美元，因为该行业达到了前所未有的高度。而此次这一数字再次上调，是德里首次预测(350 亿美元)的四倍多，突显了今年利率上升的惊人和迅速。

展望明年，德里认为明年的盈利可能会超过 1500 亿美元这一数字，这会让托运人更加感到震惊。

德里在其最新的 Container Insight 报告中预测：“到 2022 年，现货运费预计将下降，但合同定价将大幅上涨，导致全球平均价格上涨约 6%。”

德里 10 月 7 日公布的最新现货运费数据显示，其综合全球指数下降了 2.2%，但仍比一年前高出 289%。

来源：海事服务网

【美西航线运费小幅下滑，集运市场将反弹？】

截至 10 月 8 日的一周，更多短期运力进入市场，北亚至美西航线运费出现松动，而东南亚至美国航线运费则有所反弹。



一家美国货代公司表示，一些承运人提供的美西航线报价有所下降，但 11 月份或将回升。其他消息来源指出，市场上新增的运力主要来自小型班轮公司，这些公司通常运营亚洲区域航线，但在收益较高的情况下会涉足长距离航线。

普氏能源资讯的数据显示，美西航线包干价约为 15 000 美元/FEU。但多数市场人士预计，运费将在 10 月下旬和 11 月再次企稳上扬。

与北亚至美西航线表现不同的是，东南亚至北美航线的运费快速回升至中国黄金周假期前的水平。东南亚至美西航线包干价从上周的 11 500 美元/FEU 反弹至 16 000~19 000 美元/FEU 的正常范围，而东南亚至美东航线的包干价则基本保持在 20 000~22 500 美元/FEU。

上周，印度尼西亚运往美东的包干价也从 9 月份的 19 450 美元/FEU 上涨至 21 550 美元/FEU；运往美西的包干价达 18 550 美元/FEU，比一个月前上涨了近 2000 美元。

市场消息人士预计，在中国农历新年到来之前，货量将维持高位。一位物流供应商表示，未来 12 个月内几乎看不到需求下降的迹象。只有当商品消费转向服务消费才能降低需求，这一情况何时出现尚不清楚。

与此同时，亚洲至欧洲航线的集装箱运价略有下降。与跨太平洋航线类似，黄金周假期出口需求减少，在一定程度上缓解了物流拥堵状况。有货运代理表示，黄金周给了港口喘息之机，需求正在小幅下降，圣诞商品的订单已接近尾声，所有人都在关注到明年中国农历新年时货量会否进一步下滑。

根据普氏的数据，10 月 8 日北亚至北欧集装箱运价下跌 250 美元/FEU 至 17 250 美元/FEU，为 8 月 31 日以来的最低值；北亚至英国运价保持稳定，为 18 500 美元/FEU。目前英国因卡车司机短缺造成港口货物积压，导致国内供应链严重中断，并由此引发连锁反应，船舶离港时间和装卸时间均有所延长。

来源：中国远洋海运 e 刊

【150 艘订单创 6 年来最高！这个船型或是下一波市场热潮？】

相当于集装箱船和散货船，油船市场的表现可谓惨淡，但船东对新造船的投资热情却不降反增，今年前 8 个月油船订单已经接近去年全年总和，创下过去六年来最高水平。



船舶经纪公司 Gibson 的统计数据显示，前 8 个月已经确认的油船订单（25000 载重吨及以上）超过 150 艘，几乎 2020 年全年订单量 165 艘相当。其中，近一半的订单为 MR 型成品油船，这一船型的新船订单量已经超过了去年水平；相比之下，VLCC、阿芙拉型/LR2 型的新船订单量略低于去年水平，而苏伊士型船则在市场遇冷，新船订单仅 15 艘，不到去年的一半。

Gibson 指出，自去年 12 月以来油船新造船价格已经上涨了 15-25%，虽然船价持续上升、油船市场表现又十分低迷、市场对石油需求的前景也感到担忧，但这些都未影响船东强劲的订船热情。

另一家船舶经纪公司 Affinity (Shipping) 也得出了类似结论，称今年 8 月是自 2016 年 4 月以来首个没有任何油船新订单的月份，但暂时的平静并没有阻止今年前 8 个月油船累计订单量达到 2015 年以来同期的最高纪录。

根据 Affinity (Shipping) 的统计，今年前 8 个月油船订单共计 143 艘，其中 MR 型船占据了最大一部分，共计 57 艘；其次则是阿芙拉型船，共计 35 艘；VLCC 排行第三，共计 32 艘。另外，苏伊士型船订单为 13 艘，灵便型船 16 艘，而巴拿马型/LR1 型领域则没有任何新订单。

Affinity 的数据显示，截止 8 月底油船手持订单共计 410 艘 5300 万载重吨，约占现有船队运力的 8.6%，其中包括 135 艘 MR 型、109 艘阿芙拉型、77 艘 VLCC、59 艘苏伊士型、25 艘灵便型和 5 艘巴拿马型油船。

英国船舶经纪公司 SSY 指出，今年年初油船新造船市场开局强劲，前 3 个月新船订单达到 1100 万载重吨，比去年同期增加了 363 万载重吨。第二季度订单量降至约 700 载重吨，但仍高于 2016 年至 2020 年间的 563 万载重吨季度平均水平。上半年油船订单量高达 1808 万载重吨，是 2015 年以来新高。进入第三季度，油船订单量进一步放缓。

不过，Gibson 指出，就油船行业本身而言，尽管有新订单增加、拆船活动有限，但手持订单量仍然受限，阿芙拉型和 VLCC 的手持订单占现有船队比例仅略高于 10%，苏伊士型船比例仅 9.2%，MR 型船为 8.8%。灵便型、巴拿马型和 LR1 型的手持订单不多，这主要是由于船东对 MR 型和 LR2 型的偏好所致。

油船市场疲软，IMO 新规将加速淘汰低效油轮



与火热的新造船市场截然相反，油船市场今年却持续低迷。今年年初市场曾普遍认为，夏季石油需求激增会推动油船收益增长，但由于 OPEC+仍限制原油产量，船舶太多而货物太少，导致油船运价持续低迷，油船公司今年大部分时间都在亏本运输原油。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）首席航运分析师 Peter Sand 预测，由于疫情和疫苗分配不均扰乱了原油需求，以及原油生产商仍在限产，预计全球油船市场未来 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 平均日收益将低于 2.5 万美元”。

从去年以来，油船市场经历了大起大落的过山车式行情。去年 3 月，OPEC+谈判破裂之后，沙特发动价格战，国际油价暴跌，促使海上浮式储油需求大增，VLCC 现货运价和期租租金开始飙升，一度较年初涨价逾 60%。同年 5 月，OPEC+减产协议生效，以及疫情导致全球原油需求减少，油船收益回落，VLCC 收益一度在九天以内暴跌近 80%。

去年 7 月，受中国增加原油进口、全球租船询价增多等因素影响，油船运价重新回升，VLCC 收益一周内曾涨价超 50%。随后，在疫情影响和原油整体需求下滑的背景下，油船市场持续疲软，去年 11 月全球 VLCC 日平均收益降至 1.14 万美元，不到 3 月最高收益 25 万美元的二十分之一。

目前，VLCC 日收益约为 1 万美元左右。Sand 指出，新冠病毒的变异和爆发限制了油船需求增长，“我们需要看到疫情得到控制，才能真正看到坚定的复苏阶段”。

不过，有分析师认为，最近 VLCC 租金的上涨让油船船东看到了市场起底回升的“曙光”。船舶经纪公司 Intermodal 预测，第四季度原油需求将增长，油船市场将得到提振。挪威投资银行 Fearnley Securities 也指出，“随着租金的日益上升，油轮市场终于出现了一些真正的乐观情绪”。Fearnley Securities 也指出表示，未来一个月油船市场可能出现“强劲反弹”，原油产量增加，天然气价格飙升也相应地提高石油需求。

与此同时，分析师预计未来几年油船船队可用运力都将相对有限。英国航运咨询机构 Maritime Strategies International (MSI) 的石油和油轮主管 Tim Smith 认为，脱硫装置改装和浮动存储抑制了近两年可用船队数量的增长。

Gibson 也指出，虽然订单增加，但油船现有船队持续老化。在不同的细分市场，20%至 30%的船队船龄已超过 15 年，并将在未来几年内接近报废。最重要的是，目前航运面临巨大的监管和环境压力巨大，由于老旧船舶比最新设计的油船平均多消耗 20-25%的燃油，IMO 即将在 2023 年生效的碳排放新规只会加速



淘汰低效的油轮。

来源：国际船舶网

【集运业拐点已到？但集运公司还在疯狂买船.....】

据信德海事网最新获悉，近日，此前一直主要通过租用船舶来经营的以色列以星航运 ZIM 投资 2.4 亿美元购入了 4 艘巴拿马型集装箱船。

而今年的“买船王”地中海航运 MSC 也在继续疯狂的购入集装箱船舶。

破天荒，ZIM 开始买船，购入 4 艘巴拿马型集装箱船

根据来自欧洲的经纪人称，近日 ZIM 从两家船东手中购入了 4 艘 4300TEU 的传统巴拿马型集装箱船舶，据称 ZIM 为每艘船舶平均花费了大约 6000 万美元。

如 Alphaliner 的最新数据统计，作为全球第十一大并且成功在美国上市的集装箱航运公司的 ZIM 此前实际上自己仅拥有 1 艘自有船舶，其他的船舶均为外租而来。

该公司旗下仅自有的一艘船舶为 4,992-teu 的 Zim Virginia，该船一年前的市场价值仅为 750 万美元，而目前这艘船舶的市场价值已经达到了惊人的 6300 万美元。

而如果本次交易顺利成行，那么这将意味着这家以色列集运公司是在其首席执行官 Eli Glickman 领导该公司以来第一次进入二手船舶交易市场。

这也表明班轮运营商正在发生微妙转变，亦即不再顽固的依赖于此前基于租船的“轻资产”战略。

此前，ZIM 一直奉行轻资产战略并不喜欢购买二手船舶。如信德海事网此前报道《这家航运公司，每天净赚 6400 多万！并准备收购》此前 ZIM 的战略部署，该公司利润增长取决于租更多的船，而不仅仅是不断上涨的运价。



但随着运费高涨，集装箱船舶纷纷都被租走，市场上已经没有过多的可供租用的船舶。

ZIM 的首席财务官 Xavier Destriau 此前在年中报新闻发布会上就曾表示：“我们注意到了租船市场的变化，可租用船舶的数量越来越少。原因大致为以下两点。首先，过去六个月的交易大部分都是多年的租约。其次，一些船东向其他班轮公司出售了大量中小型船舶。这些导致非营运船东的船队缩减。”

为应对这一窘境，ZIM 表示正在尽可能租用长期的船舶，并寻求通过收购区域性的航运公司来实现盈利的继续增长。

但显然现在购入一家新的公司的标的也并不好找。

因此，Zim 不断扩大的班轮航线的同时正面临船舶的短缺，再加上租金不断上涨，这或许是迫使该公司不得不改变经营策略。

买船之王 MSC 在继续收购

今年以来在二手船舶市场疯狂购入集装箱船舶的 MSC 还在继续收购。

近日，大连信风海运旗下一艘名为“信风扬子江”的巴拿马型集装箱船舶在在船厂重新喷涂船名和 logo 正式换装，据信德海事网了解，该轮已于近日被正式出售给了 MSC。

而根据信德海事网最新获悉，近日 MSC 还支出 1.46 亿美元购入了 5 艘小型集装箱船。

分别为 2002 年建造，2,474TEU 的 Atlantic Flosta 轮，2003 年建造的 1,728TEU 的 Robert Rickmers 轮，和 1,496TEU 的 AS Riccarda 轮，以及另外两艘目前并未具名的船舶。

Alphaliner 的数据显示，自 2020 年 8 月以来，该公司已收购了 114 艘船舶。



尽管目前的二手集装箱船价已经出现大幅上涨另一些船东和集运公司开始望而却步，但由于运价和租金依然处于高位，因此集运公司对二手集装箱船舶的需求依然强劲。

Alphaliner 的数据还显示，地中海航运在今年第三季度仍是集装箱船的最大买家，该公司购买了 26 艘相当于运力为 111,000 标箱的集装箱船。而今年第二季度 MSC 收购了 40 船舶，总计运力为 161,150TEU。

Alphaliner 表示，三季度购买数量的下降反映出，随着船舶运力吨位变得稀缺，可供出售的船舶已经出现短缺，另外一部分原因是其中很大一部分船舶目前正被锁定在长期租期中。

集装箱租金仍然居高不下

由于对集装箱货物的强劲需求，经典巴拿马型集装箱船的租金目前仍处于前所未有的水平。

由于新加入的跨太平洋航线航运公司愿意给出高租金以确保集装箱船的运力，因为这个市场的运力一直很紧张。

比如，根据经纪人方面的消息，BAL Container Line 近日同意以 190000 美元/天的价格租用一艘 4250TEU 名为 X-Press Kilimanjaro 的船舶，租期大约为 25-35 天。

另据称美森航运近期租用了一艘 4218TEU 的 Green Harmony 轮，虽然租期长达 36 个月，但租金水平仍然拿到了 55000 美元/天。这意味着租期顺利完成后，这艘船舶能挣回大约 2000 万美元。

据 Alphaliner 称，Zim 准备于下个月开通一条连接北欧和美国东海岸的新航线，一艘名为 Seaspan Dalian 的 4252TEU 的集装箱将于 11 月 1 日从安特卫普开航开启首航。有分析师表示，目前 ZIM 也只有这一艘船在初始阶段供使用，该公司急于弄到新的船舶尽快加入到该航线。

来源：信德海事网



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	552~557	600~610	688~693		Steady.
Tokyo Bay	536~538	605~610	845~855	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	547~552	603~608	725~730	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	517~522	571~576	675~680	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	573	617	760	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	510~515	578~582	685 ~690	+ barging usd 1500-2500 if qty less than 500MT for IFO. + barging usd 1500-2500 if qty less than 100MT for LSMGO	Steady.
Fujairah	S. E.	570~575	700~705		Avails tight.
Rotterdam	475~480	569~574	675~680		Softer.
Malta	S. E.	585~590	735~740		Steady.
Gibraltar	S. E.	585~590	725~730		Steady.

截止日期: 2021-10-14

◆ [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	08/10/21	01/10/21	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	3,500	3,450	50	1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,300	3,250	50	1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,000	2,950	50	1.7%	



油 轮						
船 型	载重吨	08/10/21	01/10/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,800	10,700	100	0.9%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,400	7,350	50	0.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,900	5,900	0	0.0%	
MR	52,000	4,050	4,050	0	0.0%	

截止日期： 2021-10-12

(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
4+2	Tanker	115,000	Daehan, S. Korea	2023	Tsakos - Greek	6,960	LNG fuelled, dual fuelled
2	Bulker	201,000	Qingdao Beihai, China	2023	CMB - Belgian	Undisclosed	EEDI phase 3, conventionally fuelled
4	Bulker	85,000	DSIC, China	2023	Golden Ocean - Norwegian	Undisclosed	dual fuelled
4	Container	15,000 teu	DSME, S. Korea	2024	Zodiac Maritime - UK based	13,000	options declared, LNG fuelled, conventionally fuelled
3	Container	7,000 teu	New Times, China	2024-2025	Eastern Pacific - Singaporean	8,000	options declared, conventionally fuelled, scrubber fitted
4	Container	5,700 teu	Hanjin, S. Korea	undisclosed	European	6,500	
2	container	1,023 teu	Dae Sun, S. Korea	2023-2024	SITC - HK based	1,920	options declared, EEDI phase 3
2+2	Container	1,000 teu	Daehan, S. Korea	2023	Pan Ocean - South Korean	2,250	



◆ 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 BELLA	BC	250,380		2016	China	6,000	Eas tern Pacific - Singaporean	BWTS fitted, incl TC until 2026
STELLA IVY	BC	250,345		2015	China	5,800	Eas tern Pacific - Singaporean	BWTS fitted, incl TC until 2027
BAOGANG GLORY	BC	207,826		2008	Japan	3,150	Chinese	bss DD due and spec Payment scheme
FRONTIER PHOENIX	BC	181,400		2011	Japan	3,375	NGM - Greek	BWTS fitted
STELLA NAOMI	BC	180,000		2016	China	8,800	Ciner - Turkish	en bloc***
STELLA NORA	BC	180,000		2016	China			
ASL MARS	BC	175,085		2004	China	1,620	Chinese	bss dely Dec 2021
BLUEMOON	BC	170,089		2002	Japan	1,575	Undisclosed	
DALIAN NO.2 B85K-9	BC	84,800		2022	China	3,603	Taizhou Jiahang - Chinese	auction sale, Tier III dely 07/2022
ZEPHYRUS	BC	81,981		2019	China	3,650	Chellaram - Hong Kong	BWTS fitted, scrubber ready
GOLDEN ENDURER	BC	79,457		2011	China	3,720	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
GOLDEN OPPORTUNITY	BC	75,825		2008	China			
CARMENCITA	BC	58,773		2009	Philippines	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
MARINER	BC	56,784		2009	China	1,675	Asian	old sale
MELATI LAUT	BC	56,643		2011	China	1,530	Chinese	sold Aug/2021
HUA RONG 1	BC	56,381		2012	China	1,928	Undisclosed	at auction
SILVER EAGLE	BC	50,337		2003	China	1,350	Chinese	DD due
XING ZHI HAI	BC	34,443		2015	Japan	2,200	Undisclosed	
ORIANA C	BC	34,417		2012	S. Korea	1,650	Greek	
GAIL	BC	29,966		2011	China	1,350	Chinese	SS/DD DUE

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
GH MELTEMI	CV	41,253	2,758	2010	China	3,500	MSC - Swiss	
ISEACO HORIZON	CV	39,333	2,834	2005	S. Korea	4,150	CMA CGM - France	
AS RICCARDA	CV	21,800	1,496	2012	China	2,400	MSC - Swiss	
VEGA VIRGO	CV	11,837	957	2011	China	1,850	Abu Dhabi Ports - U. A. E	old sale



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
MANISA BIANCA	GC/MPP	8,961	562	2000	Netherlands	750	Undisclosed	BWTS fitted
MIGHTY CHAMP	GC/TWK	10,084		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
KATSURAGISAN	TAK	311,620		2005	Japan	2,850	Chinese	BWTS fitted
SCF URAL	TAK	159,314		2002	S. Korea	1,600	Middle East	
AMERICAS SPIRIT	TAK	111,920		2003	S. Korea	1,250	Chinese	
NAVIG8 PRIDE	TAK	110,928		2018	China	4,800	Chinese	en bloc each
NAVIG8 PROVIDENCE	TAK	110,928		2018	China	4,800	Chinese	
ASPASIA LEMOS	TAK	105,188		2009	S. Korea	undisclosed	Greek	
MARIBEL	TAK	74,999		2007	Croatia			
MARI UGLAND	TAK	74,997		2008	Croatia			
SUNNY LIGER	TAK	74,997		2008	Croatia			
MARIKA	TAK	74,996		2008	Croatia			
MARIANN	TAK	74,992		2008	Croatia	undisclosed	Clean Sea Transport	en bloc*
MARI JONE	TAK	49,999		2016	S. Korea			
MARI BOYLE	TAK	49,999		2016	S. Korea			
MARI COUVA	TAK	49,765		2019	S. Korea			
MARI KOKAKO	TAK	49,765		2019	S. Korea			
JUSTICE VICTORIA	TAK	74,902		2010	Japan	1,750	Velos Tankers - Greek	
STENA PRIMORSK	TAK	65,125		2006	Croatia			
STENA PARIS	TAK	65,125		2005	Croatia			
STENA PROVENCE	TAK	65,125		2006	Croatia			
STENA PRESIDENT	TAK	65,112		2007	Croatia			
STENA PERFORMANCE	TAK	65,065		2006	Croatia	11,400	Undisclosed	en bloc**
STENA PREMIUM	TAK	65,055		2011	Croatia			
STENA POLARIS	TAK	64,917		2010	Croatia			
STENA PENGUIN	TAK	64,834		2010	Croatia			
IVY EXPRESS	TAK	51,442		2009	S. Korea	1,500	Spring Marine Management - Greek	DD passed, BWTS fitted
GRAZIA	TAK	50,213		2010	China	1,425	Undisclosed	BWTS fitted
NORD HIGHLANDER	TAK	37,145		2007	S. Korea	855	Undisclosed	BWTS included but not fitted



CHEMBULK VIRGIN GORDA	TAK	34,614	2004	Japan	900	Vietnamese	
CHEMBULK BARCELONA	TAK	33,573	2004	Japan	900	Vietnamese	*stst
CHEMBULK NEW ORLEANS	TAK	32,363	2003	Japan	900	Vietnamese	
OCEAN PITTA	TAK	9,551	2013	China	400	South American	judicial sale
HELLAS FOS	TAK/LPG	54,994	2008	S. Korea	5,020	Indonesian	

◆ 上周拆船市场回顾

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
PILATUS 15	TAK/GAS	1,114	3,193	1986	Japan	600.00	

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
ST. LEO THE GREAT	OTHER/ROR	3,520	7,142	1992	Japan	400.00	as is Manila

◆ ALCO 防损通函

【非集装箱船运载箱柜的风险】

在正常情况下，一般货船和散货船等无格栅式的集装箱运输，应仅限于数量有限的集装箱。

如果会员打算将集装箱作为主要货物装载在无格栅式船或一条本身就不是为货柜设计的船只上，应通知各自协会，因为这可能被视为风险的变更并涉及 H&M 和 P&I 保险的承保。



【新的《中国海上交通安全法》实施】

新修订的《中国海上交通安全法》已于 2021 年 9 月 1 日实施。

该新修订的法律对外国船只进入中国海域提出了新的报告要求。

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
2021-10-15	643.860	746.520	5.569	82.764	880.290	64.527	1108.450	477.520	520.350
2021-10-14	644.140	746.550	5.683	82.809	879.770	64.594	1119.100	475.160	517.420
2021-10-13	646.120	745.060	5.691	83.036	877.660	64.464	1112.570	474.480	518.080
2021-10-12	644.470	744.330	5.685	82.823	875.530	64.724	1114.680	473.400	516.110
2021-10-11	644.790	745.910	5.742	82.833	878.130	64.799	1114.760	470.680	516.710

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	0.072	1 周	0.07313	2 周	--	1 个月	0.08588
2 个月	0.101	3 个月	0.12225	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15925	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.27263		

2021-10-14

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

Total Shipping Company Limited