



全一海运市场周报

2021.10 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.10.18 - 10.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场保持稳定 航线运价涨跌互现】

近期，全球新冠每日新增确诊病例数开始下降，疫情出现好转迹象。但由于德尔塔新冠变异毒株继续传播，未来经济复苏仍然面临较大挑战。本周，中国出口集装箱运输市场继续高位运行，远洋航线运价涨跌互现。10月22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4583.39点。

欧洲航线：欧洲地区新冠疫情仍处于高位，经济复苏步伐出现放缓迹象。疫情导致生活必需品及医疗物资需求较大，市场运输需求高位徘徊，供求关系良好，市场运价在前期高位附近徘徊。10月22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7666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保持在较高水平，市场行情保持平稳。10月22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7335美元/TEU。

北美航线：近期美国每日新增新冠病例数仍处在较高水平，疫情未出现明显改善迹象，对未来经济复苏产生较大的不确定性。运输需求在传统运输旺季期间保持高位，但进一步增长的动力不足，供需基本面平稳，上海港船舶平均舱位利用率保持满载水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价走势有所分化，美西航线略有上升，而美东航线则小幅回落。

波斯湾航线：目的地疫情控制良好，运输市场保持平稳，供需基本面稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持较高水平，即期市场订舱行情小幅回落。10月22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3687美元/TEU。

澳新航线：德尔塔新冠病毒变异毒株继续扩散，当地疫情持续恶化，生活物资的需求推动运输需求保持高位。上海港船舶平均舱位利用率保持较高水平，即期市场订舱价格走势良好。10月22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4494美元/TEU。



南美航线：南美地区疫情形势总体较为严峻，目的地主要国家疫情长期处于高位。受生活必需品和医疗物资需求旺盛的推动，运输需求高位徘徊，供求关系良好，本周市场行情总体平稳。10月22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10211美元/TEU。

日本航线：本周运输需求稳定，市场运价基本平稳。10月22日，中国出口至日本航线运价指数为1006.63点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【政策发力煤价下跌 综合指数小幅上调】

本周，政策发力，煤价下跌，下游抓紧补库，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。10月22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1456.83，较上周上涨5.4%。

煤炭市场：市场需求方面：冷空气来袭，民用电需求增加，不过在有序用电的政策指引下，工业用电量稳步下降，分区电厂负荷率明显降低。不过，目前已进入冬季用煤旺季，下游煤炭需求依旧较为迫切，煤炭库存低位也使得部分电厂缺乏“安全感”。煤炭价格方面：10月，大秦线秋季检修开启，煤炭日运量降至100万吨左右。引发市场炒作情绪，上中旬价格涨幅接近千元。过度炒作引来政策的强力干预。监管机构加强煤炭统筹协调，保供任务稳步推进。煤炭期货价格跌停，煤企主动下调市场煤价格的同时，联合承诺长协最高限价，煤价趋于稳定。运价走势方面：本周，煤炭政策调控发力，上游保供继续推进。船公司提高长协运力储备，保障长协运输合同兑现率。一方面，目前内外贸兼营船受外贸市场行情吸引外流，沿海运力供应略显不足，快船难求，船东力挺运价上涨。另一方面，下游观望情绪依旧较浓，政策落地情况依旧有待观望，电厂并不急于拉运。两方拉锯下，沿海煤炭运输价格高位小幅波动。

10月22日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1578.91点，较上周上涨7.1%。10月22日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1452.00点，较上周五上涨10.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为68.5元/吨，较上周五上涨7.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为68.2元/吨，较上周五上涨5.1元/吨。

金属矿石市场：近期，钢材市场投机性需求降低。钢材成本回落叠加10月中旬以后北方部分地区冷冬提前导致钢材需求萎缩，钢材价格再度走弱。后期钢铁冶炼受采暖季错峰生产和冬奥会的双重限制，需求难以提升。加上资金面偏紧的影响，或将持续偏弱运行。本周铁矿市场成交整体转弱，运价在煤炭运价



带动下小幅上涨。10月22日，沿海金属矿石货种运价指数报收1309.79点，较上周上涨2.6%。

粮食市场：新季玉米开始全面收割上市，受限电以及新季玉米水分较高影响，烘干塔开工积极性不高，贸易商不敢大规模建库，随收随走，市场粮源流通速度增快，加工企业以需求采购为主，收购价格继续弱势调整。南方销区饲料企业替代谷物供应仍充足，不过对低价玉米采购热情略有增加，市场货盘增多，粮食运输市场运价上涨。10月22日，沿海粮食货种运价指数报1849.75点，较上周上涨6.2%。

成品油市场：国际原油价格呈偏强走势，原油变化率持续正值上涨，本轮成品油零售限价即将上调，自9月份以来实现“四连涨”。消息面给市场面带来利好，受上调预期支撑，主营价格涨势强劲，部分单位汽油价格亦涨至批发限价。成品油行情延续推涨，随着冷空气来袭，私家车出行频率增加，对汽油需求有所提振，整体成交情况小幅回暖。10月22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1012.45点，较上周上涨0.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船继续走弱 综合指数持续下跌】

本周国际干散货运输市场各船型表现不一，海岬型船市场波动频繁，受货盘减少影响，运价整体下跌；巴拿马型船则受益于粮食货盘增加而有所上涨；超灵便型船相对平稳，远东干散货指数在海岬型船较大跌幅影响下连续两周下跌。10月21日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2793.39点，运价指数为1989.49点，租金指数为3999.24点，较上周四分别下跌5.8%、5.2%和6.2%。

海岬型船市场：海岬型船市场明显回落。周初，FFA远期合约价格明显下跌，且仅个别租家在市场询船，市场气氛不佳，船东产生一定恐慌心理，海岬型船市场运价下滑。周三，由于FFA远期合约价格上涨，澳大利亚三大租家均在市场询船，货盘增加，运价小幅反弹。临近周末，FFA再次下跌，市场氛围再次转弱，运价再次下行。10月21日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为51582美元，较上周四下跌19.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为16.336美元/吨，较上周四下跌11.8%。巴西图巴朗至青岛航线运价为45.534美元/吨，较上周四下跌14.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅上涨。太平洋市场，周初印尼煤炭货盘不少，且粮食市场运价持续走强，太平洋市场租金稳中有涨。下半周，受煤炭限价政策影响，国内煤价下跌，煤炭货盘减少，但持续受粮食市场需求增加拉动，巴拿马型船市场租金整体上涨。10月21日，中国-日本/太平洋往返航线



TCT 日租金为 37871 美元，较上周四上涨 5.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 36114 美元，较上周四上涨 3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 16.405 美元/吨，较上周四上涨 3.1%。粮食市场，南美、美西、美湾粮食货盘增加，粮食航线运价表现坚挺。10 月 21 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 72.140 美元/吨，较上周四上涨 4.8%；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 89.440 美元/吨，较上周四上涨 6.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场高位小幅波动。周初，受印尼煤炭货盘支撑，东南亚市场租金微涨。下半周，受煤炭限价影响，市场观望情绪增加，且菲律宾进入雨季，镍矿货盘少，可用运力增加，东南亚市场租金下跌。10 月 21 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 36008 美元，与上周四持平；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 40518 美元，较上周四上涨 0.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 32081 美元，较上周四上涨 0.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 20.403 美元/吨，较上周四上涨 0.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 24.017 美元/吨，较上周四上涨 0.4%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖 成品油运价大幅上涨】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 15 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存减少，精炼油库存和汽油库存也大幅下降。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 14%。随着全球能源危机不断扩散，石油需求激增，美国汽油库存降至 2019 年 11 月以来的最低水平，油价更是创 7 年来新高。秋冬季节的到来及各国陆续放松防控措施，俄罗斯、英国、新加坡等多个国家的新冠肺炎疫情出现反弹趋势，引发经济预期的担忧。美国国家海洋及大气管理局预测，美国大部分地区的冬季气温预计将高于平均水平，给石油产品带来压力。本周油价在突破新高后有所回落，布伦特原油期货价格周四报 85.21 美元/桶，较 10 月 14 日上涨 2.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价蒸蒸日上，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。10 月 21 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 707.76 点，较 10 月 14 日上涨 5.86%。本周市场 10 月装期货盘全部收尾，部分 11 月上旬货盘也陆续放出，租家还是通过控制出货节奏，拿老旧、妥协船等方式避免市场过热。尽管船位仍然充足，但是燃料油价格始终居高不下，船东 TCE 收益远不够覆盖运营成本。目前 WS 点位对四季度而言还是低位，在货量的支撑下，船东挺价意愿走强，运价止跌回暖。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)先跌后涨，西非航线日均 TCE(等价期租租金)小幅回暖。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万



吨级船运价（CT1）报 WS42.47，较 10 月 14 日上涨 5.1%，CT1 的 5 日平均为 WS41.32，较 10 月 14 日上涨 1.4%，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 WS45.50，上涨 6.8%，平均为 WS44.21，TCE 平均 0.8 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平蒸蒸日上。西非至欧洲市场运价上涨至 WS78（TCE 约 0.8 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS82（TCE 约 0.4 万美元/天）。亚洲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，11 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费约为 320 万美元；一艘 13 万吨级船，巴西至印度西岸，11 月 6 至 8 日货盘，成交运价约为 WS79.5。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续上涨态势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS147（TCE 约 1.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS106（TCE 约 0.6 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS108（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价维持在 WS81（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS109（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS106（TCE 约 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有升，欧美航线全线上扬，综合水平大幅上涨。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 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 WS125（TCE 约 0.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS92（TCE 约 0.3 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS73 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 WS119（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

【灵便型货船价跌 阿芙拉油轮反弹】

10 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1159.30 点，环比上涨 0.52%。其中，沿海散货船价综合指数微跌 0.02%，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨 0.49%、0.29%、1.21%。

海岬型散货船运价下挫，拖累 BDI 指数七个交易日连续下跌，周二收于 4714 点，一周下跌 664 点，国际干散货船船价大幅震荡。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 2063 万美元，环比下跌 2.62%；57000DWT 吨级散货船估值 2650 万美元，环比下跌 0.60%；75000DWT 吨级散货船估值 2976 万美元，环比上涨 3.15%；170000DWT 吨级散货船估值 3984 万美元，环比上涨 1.52%。多数干散货船东普遍看多散运市场：受益于疫情后的复苏、港口拥堵、集装箱货轮对散装货船的溢出，以及澳大利亚和中国的贸易争端，目前处于本轮周期初期的干散货市场，未来三年左右将表现强劲，市场等了十年才有这么好的收益。本期，国际二手散货船市场成交量有所回落，共计成交 23 艘（环比减少 38 艘），总运力 181.67 万 DWT，成交金额 49995 万美元，平均船龄 11.76 年。

国际原油价格一路高歌猛进，布伦特原油期货周二收于 85.07 美元/桶，从年初至今石油价格涨幅高达 63.8%，油价易涨难跌。在产油国维持原定增产计划的背景下，阿芙拉型油轮船价反弹，其他船型价格平稳波动。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2152 万美元，环比上涨 0.29%；74000DWT 吨级油轮估值 2931 万美元，环比下跌 0.42%；105000DWT 吨级油轮估值 3491 万美元，环比上涨 2.27%；158000DWT 吨级油轮估值 3909 万美元，环比上涨 0.01%；300000DWT 吨级油轮估值 6648 万美元，环比上涨 0.10%。国际油轮各船型 1 年期期租费率基本平稳，油轮船东收益不佳，二手油轮价格短期尚未出现下滑，但上涨亦很艰难。本期，二手油轮市场成交量一般，共计成交 13 艘（环比减少 15 艘），总运力 83.17 万 DWT，成交金额 26255 万美元，平均船龄 9.92 年。

国内煤炭、铁矿石和粮食采购热情不减，运价在阶段性高位震荡，沿海散货船价格维持稳定。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 214 万人民币，环比上涨 0.65%；5000DWT 吨级散货船估值 1524 万人民币，环比下跌 0.84%。当前，沿海散货货盘释放增多，刚需拉运积极，运价有小幅跳涨趋势，预计沿海散货船价格短期易涨难跌。本期，沿海散货船成交稀少。

内河散货运输需求略有增加，运价小幅上涨，内河散货船价格以涨为主。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 53 万人民币，环比上涨 1.58%；1000DWT 吨级散货船估值 139 万人民币，环比下跌 2.74%；2000DWT 吨级散货船估值 256 万人民币，环比上涨 2.96%；3000DWT 吨级散货船估值 394 万人民币，环比上涨 3.56%。本期，二手内河散货船市场成交量基本活跃，共计成交 49 艘（环比减少 10 艘），总运力 9.76 万 DWT，成交金额 13892.34 万元人民币，平均船龄 8.34 年。

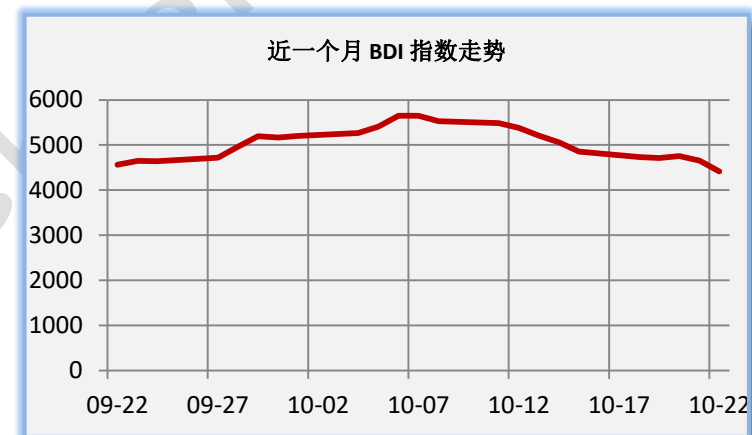
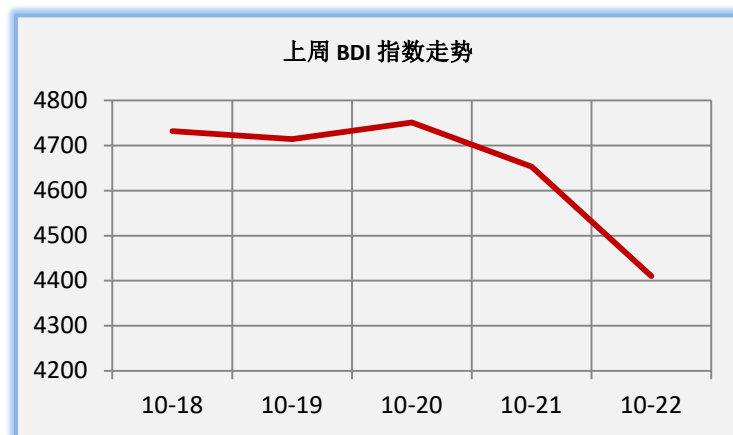
来源：上海航运交易所



2. 国际干散货海运指数回顾

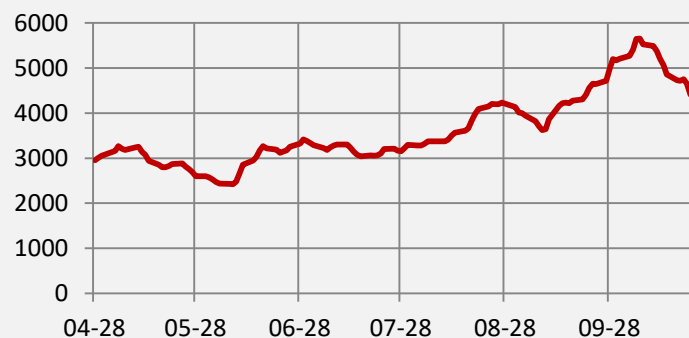
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10月18日		10月19日		10月20日		10月21日		10月22日	
BDI	4,732	-122	4,714	-18	4,751	+37	4,653	-98	4,410	-243
BCI	7,358	-409	7,229	-129	7,275	+46	6,918	-357	6,205	-713
BPI	4,091	+26	4,166	+75	4,236	+70	4,304	+68	4,327	+23
BSI	3,595	+19	3,610	+15	3,618	+8	3,624	+6	3,584	-40
BHSI	2,023	+2	2,024	+1	2,033	+9	2,045	+12	2,057	+12





近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势



(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	15/10/21	08/10/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	50,750	58,750	-8000	-13.6%
	一年	37,500	40,500	-3000	-7.4%
	三年	25,250	26,500	-1250	-4.7%
Pmax (76K)	半年	35,500	35,250	250	0.7%
	一年	30,000	30,000	0	0.0%
	三年	18,250	18,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	41,250	40,000	1250	3.1%
	一年	31,250	29,750	1500	5.0%
	三年	19,000	18,750	250	1.3%
Hsize (30K)	半年	33,250	33,250	0	0.0%
	一年	27,000	25,250	1750	6.9%
	三年	15,250	15,250	0	0.0%

截止日期: 2021-10-19



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Zheng Run' 2013 81822 dwt dely Tianjin 28 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$39,000 - cnr

'Zheng Rong' 2013 81793 dwt dely Samcheonpo 25/26 Oct trip via NoPac redel Singapore-Japan \$41,000 - cnr

'CMB Chikako ' 2014 61299 dwt dely Veracruz end Oct trip via US Gulf redelivery Singapore-Japan \$62,000 - Meadway

'Pacific Bless' 2012 56361 dwt dely Martas prompt trip redel Dominican Republic \$39,250 - Lighthouse

'Broad Glory' 2006 52415 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel CJK approx. \$34,750 - cnr

'Strategic Allianace' 2014 39848 dwt dely Santos prompt trip via EC South America redel Continent intention steels \$40,000 - Weco

(2) 期租租船摘录

'Golden Daisy' 2012 81507 dwt dely Toledo, Philippines 23 Oct 6/8 months redel worldwide \$37,500 - SDTR - <recent>

'SM Samcheonpo' 2019 80942 dwt dely in dc Mormugao 1/15 Nov 11/13 months redel worldwide \$33,000 - Bainbridge

'CL Ebisu' 2014 61330 dwt dely Makassar 25/30 Oct about 5/7 months redel worldwide \$42,000 - Oldendorff



4. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 高位回调，后期将如何演绎？】

9月中旬至国庆节假期结束之前，在供需基本面因素的强力支撑下，BDI 连续上涨，10月7日升至5650点。具体来说，一方面是由于供应链拥堵导致有效运力不足，如好望角型散货船港口拥堵总量占船队运力比重由9月13日的27.24%上升至目前的32.51%；另一方面是因为铁矿石、煤炭和谷物等大宗商品需求强劲支撑干散货运输市场，特别是欧洲能源短缺、印度煤炭库存告急、中国限电等消息扑面而来，煤炭进口量明显增加，中国今年前八个月自印度尼西亚进口煤炭月平均量同比增加了34%，并且随着铁矿石价格回落，海外各大矿商加紧出货，巴西本月初的周出货量较上月中旬多出200多万吨。但在国庆节假期后，受好望角型散货船运价下行拖累，BDI 迅速回调，10月15日已跌破5000点。

短期来看，大宗货物需求依然强劲，加之干散货运输市场进入传统旺季，并且运力供给短时间无法有效得到补充，BDI 大概率将保持相对强势运行，但随着中国有序用电政策的进一步推进，对钢铁等高耗能行业进行限电限产，中国对于铁矿石的进口需求或将趋弱，近日世界钢铁协会也将今年的钢铁需求增速由此前的5.8%下调至4.5%，并且一旦俄罗斯能为欧洲供应充裕的天然气和OPEC+组织增产以应对能源短缺问题，中国进一步加强监管，打击金融资本投机炒作大宗商品，原油、天然气、煤炭等大宗商品价格进一步上涨的动力或将消减，进而对BDI 形成一定程度下拉。（撰稿人：彭晨阳）

来源：中国船舶经研中心

【运力和集装箱供给加大 部分热门航线运费报价腰斩】

10月18日，记者采访获悉，南沙港、盐田港至美国西海岸海运报价开始“退温”，与9月10日20586美元/FEU(40英尺集装箱)高点相比，下跌近5000美元，跌幅超20%，甚至有部分热门航线报价的跌幅达51.4%。业内人士剖析，降价的主要原因与远洋船只集中回港、补充仓位有关，运价是否进入下调通道则还须看后续市场供求情况。

不过，在二级市场上，A股的航运股表现却相当强劲，中远海能一早就封涨停，带领其他航运股跟涨，截至收盘时，长航凤凰、招商港口、中远海控等均涨超5%。



海运市场:

波罗的海干散货运价指数连日下滑

南沙港、盐田港至美国西海岸海运报价开始“退温”，与9月10日20586美元/FEU(40英尺集装箱)高点相比，下跌近5000美元，跌幅超20%。数字货运代理机构的最新数据显示，9月至10月，中国-美国洛杉矶的运费每FEU暴跌了9000美元，跌幅达51.4%。

此外，波罗的海干散货运价指数连日来也出现下跌趋势，跌破了五千点位。

这对于众多国外客商来说是个好消息，记者采访获悉，目前部分客商还进行“货比三家”，希望能更大程度降低货运成本。

大起大落的热门航线海运价格的背后，实际上与市场需求息息相关。在此之前，新冠肺炎疫情打乱了全球的海运链条，境外疫情的反弹导致部分境外港口拥堵严重，国际物流供应链不畅、船舶运行效率和空箱周转率大幅下降，叠加我国外贸形势的持续向好推动国际集装箱运输需求开始大幅度增长。

相关数据

按照海关总署披露的数据显示，前三季度我国货物贸易进出口总值28.33万亿元人民币，比去年同期增长22.7%。其中，出口15.55万亿元，增长22.7%；进口12.78万亿元，增长22.6%。与2019年同期相比，我国外贸进出口、出口、进口分别增长23.4%、24.5%和22%。

产能释放:

集装箱空箱短缺情况已基本得到缓解

为了应对运力紧张、集装箱供需紧张局面，我国交通运输部门推出提高集装箱运输效率、协调班轮公司加快空箱回运以及推动货主企业和班轮公司商签长期运输合同三大举措，确保国际物流供应链的畅通。



在运力和集装箱供给方面，引导国际班轮公司加大中国大陆出口航线运力和集装箱供给，提高集装箱运输效率。

在中国大陆主要航线上，今年 1~8 月，各主要班轮公司投入的舱位数也开始大幅度增长，其中北美航线运力达到 911 万标箱，比 2020 年、2019 年同期分别增长 40.2%和 24.8%；西北欧航线运力为 567 万标箱，比 2020 年和 2019 年同期分别增长 23.7%和 8%。

不仅如此，交通运输部还配合工信部协调我国的造箱企业加大生产力度，协调班轮公司加快空箱回运。

交通运输部新闻发言人、政策研究室负责人孙文剑日前在国新办新闻发布会上透露：“目前月产能已经由以往的 20 万标箱提升至历史最高 50 万标箱。随着我国新造箱产能释放，空箱周转加快，据主要的班轮公司反映，空箱短缺情况目前已经基本得到缓解。”

实际上，我国主要集装箱生产企业新箱库存已经超过 40 万标箱，新箱供给也有充足保障。目前只有个别班轮企业因为船期延误、天气、疫情防控等影响，在个别港口可能出现临时性的少量空箱短缺。

不仅如此，美国方面也在运力上做出努力，长滩和洛杉矶的港口实施 24 小时“开工”状态，助力缓解塞港现象。

来源:广州日报

【470 艘！集装箱船“领航”新造船市场】

前三季度集装箱船新船订单同比暴增 15 倍，新船订单量几乎是去年同期三倍，在前所未有的集装箱船订单狂潮带动下，全球新造船市场正在迅速复苏，全年订单有望创下 8 年新高。

克拉克森最新数据显示，今年 9 月，全球承接新船订单量为 116 艘 328 万 CGT。其中，中国承接了 75 艘 195 万 CGT，市场份额达到 60%；韩国承接了 14 艘 91 万 CGT，市场份额为 28%；日本承接了 15 艘 26 万 CGT，市场份额为 8%。

数据统计显示，今年前 9 个月，全球新船累计成交量为 1259 艘 3754 万 CGT，比去年同期的 1322 万 CGT 增加了 184%，比船市严重萧条的 2016 年的 1053 万



CGT 增加了 257%。

从船型来看，集装箱船与去年同期相比暴增超过 15 倍，前三季度订单量已经达到了 470 艘 1755 万 CGT，而去年全年仅为 120 艘 433 万 CGT。以 CGT 计算，今年集装箱船新船订单量已经创下了克拉克森 1996 年开始统计以来的最高纪录，极大地带动了整体订造量的增加。

克拉克森预计，按照目前的速度，2021 年将成为自 2013 年（6200 万 CGT）以来新船订单最强劲的一年。

据国际船舶网了解，韩国三大造船巨头目前都已达成或超过年度订单目标。而这是韩国三大造船厂自 2013 年以后，首次全部达成年度目标。

而中国造船业今年也强劲增长。中国船舶工业协会（CANSI）报告指出，今年前 9 个月新订单按吨位计算成长超过 200%。该报告显示，中国造船企业造船完工量、新承接船舶订单量和手持船舶订单量三大造船指标增幅明显，继续保持全球第一的市场份额。中国船企总订单超过 9200 万载重吨，有将近九成订单出口到国际市场。受益于今年订单强劲成长，也帮助中国在全球造船业中保持 50% 的占有率。

2021 年前三季度中国造船业三大指标

截至 9 月底，全球手持新船订单达到 3190 艘 8763 万 CGT，增加了 99 万 CGT，环比增长 1%。目前，2022 年和 2023 年交付的手持订单量分别为 2900 万 CGT 及 2800 万 CGT，基本与 2020 年船厂产量 2900 万 CGT 持平。绝大多数的大型船企在 2023 年的交付档期已经全部排满。

从国家来看，中国手持新船订单 3537 万 CGT，增加了 70 万 CGT，环比增长 2%，全球占比 40%；韩国手持新船订单为 2856 万 CGT，增加了 33 万 CGT，环比增长 1%，全球占比 33%；日本手持新船订单 940 万 CGT，减少了 12 万 CGT，环比下降 1%，全球占比 11%。

与此同时，新船造价也继续呈上升趋势。今年 9 月，克拉克森新造船价格指数比 8 月份上升 3 个点，达到 149.1 点。这是自 2009 年 7 月以来的最高值，也是自金融危机以来最快的增长速度。自今年年初以来，克拉克森新造船价格指数已经上升了 19%。

从各船型的船价趋势来看，VLCC 为 1.07 亿美元，苏伊士型油船为 7400 万美元，阿芙拉型油船为 5900 万美元，1.3 万~1.4 万 TEU 集装箱船为 14350 万美元，



所有船型价格均有所上升。特别是 17.4 万立方米 LNG 船创下了 2.02 亿美元的纪录，自 2016 年 6 月以来时隔 5 年首次突破了 2 亿美元。

克拉克森预测，由于钢材等原材料价格的上涨，以及船坞资源的紧张和环保船舶投资的增加，全球新造船价将持续上涨。

克拉克森研究公司表示，随着 2021 年第三季结束，造船业在历经多年趋缓之后在今年看到好转，并创下超过预期的纪录，未来不管是今年全年还是最后一季，都有望为造船业创造更高业绩。

来源:国际船舶网

【LNG 运价持续攀升】

席卷亚洲和欧洲的能源危机将主要航线上的 LNG 运输船现货运价推高至每天 26 万美元以上。目前，波罗的海指数对澳大利亚格拉德斯通港（Gladstone）至日本东京港航线上 18 万立方米 LNG 运输船的定期租金估算为每天 262215 美元，较 10 月 14 日上涨 7%。根据新加坡液化天然气货运评估公司 Spark Commodities 的数据，太平洋航线运价为 202500 美元/天，比大西洋航线的 138250 美元/天高出 64250 美元，日溢价达到创纪录水平。

Spark Commodities 首席执行官 Tim Mendelssohn 表示，溢价达到创纪录水平的原因是太平洋地区运力不足而全球货运需求强劲，且由于欧洲运价坚挺，进一步占用了市场运力。根据天然气生产商和进口商垂直一体化商业模式，市场上约有 630 多艘 LNG 运输船的合同期限在 10 年以上。而根据国际液化天然气进口商集团的数据，2020 年现货 LNG 占当年 3.56 亿吨海运量的 40% 左右。

在欧洲和亚洲的冬季峰值达到创纪录水平之前，天然气价格在过去 6 周大幅上涨。由于来自俄罗斯的管道供应低于预期，且面临风力发电量低、煤炭价格高企、库存枯竭等问题，欧洲各国正与日本和中国争夺 LNG 现货。根据 Henry Hub 的天然气价格，价值 2000 万美元的 LNG 到达欧洲时的价格可达到 1.2 亿美元，而同样的货物在日本则超过 1.44 亿美元。

运营商 FlexLNG 表示，运价上涨将持续到 2023 年。根据 FlexLNG 的数据，欧洲天然气缺口达 1450 万吨。截至 9 月底，市场上可供运输的船舶不足 10 艘，突出现货市场的强劲需求。

来源:劳氏日报



【德路里：干散货市场或长期保持强势】

德路里认为，干散货市场将长期保持强势，因为需求增长的速度将超过船队扩张的速度。

德路里干散货航运首席分析师 Rahul Sharan 近日在散货运营商协会年会上表示，按照当前的市场发展趋势，2020-2026 年全球干散货航运的复合年需求增长率预计达 3.8%，而船队增长率则为 2.6%。

上述数据依据的基本假设是，全球经济复苏持续到 2022 年，中国和澳大利亚之间的贸易摩擦仍然存在。从需求端看，需求增长将来自小宗商品（增长 5.1%）、粮食（增长 3.8%）、铁矿石（增长 2.7%）和煤炭（增长 2.2%）。在预测期内，全球钢铁产量将增长 3.9%。从供给端看，从 2023 年起，IMO 新规将强制降低船舶航速，并阻止使用非环保类发动机。Sharan 表示，截至 9 月底，全球干散货船队中有 61% 的船舶不符合环保要求，约 10% 的船舶运营年限超过 25 年。在这种形势下，目前的运价水平很有可能将保持下去。但也存在一些不确定因素，如中国支持废金属使用、新的铁矿石生产政策、绿色能源转型行动等。此外，秘鲁和美国的贸易关系恶化，也将对小型船带来负面影响。

根据 Sharan 的预测，受季节性因素影响，运价在未来 2-3 个月会出现下滑，但将在 2023-2024 年保持高位。

来源: 劳氏

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	571~576	623~628	740~745		Steady.
Tokyo Bay	540~545	635~640	900~905	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	590~595	651~656	805~810	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	523~527	616~623	726~730	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	588	654	800	+ oil fence charge usd 75	Firmer.



Singapore	505~510	626~631	735 ~740	+ 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.	637~642	795~800		Avails tight.
Rotterdam	492~497	610~615	723~728		Softer.
Malta	S. E.	624~629	768~778		Steady.
Gibraltar	S. E.	629~634	780~785		Steady.

截止日期: 2021-10-21

◆ 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	15/10/21	08/10/21	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	3,600	3,500	100	2.9%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,300	50	1.5%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,000	50	1.7%	
油 轮						
船 型	载重吨	15/10/21	08/10/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	10,800	10,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	7,450	7,400	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: 2021-10-19



(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
7	Tanker	120,000	Samsung, S. Korea	2023-2027	Rosneft - Russian	24,200	shuttle tanker
4+2	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2023	Empire Chemical Tankers - Greek	3,850	contract was inked few months ago
4	Tanker	33,000	Vietnam	2023-2024	Ace Tankers - Dutch	4,700	options declared, StSt chemical tankers, conventionally fuelled, EEDI phase 3, Tier III
8	Bulker	64,000	Dae Sun, S. Korea	2023	BoCom FL - Chinese	3,200	EEDI phase 3
6	Gen. Cargo	5,200	COSCO Zhoushan, China	2023	Jebsen Shipping - German	Undisclosed	
4	LNG	180,000 cbm	Jiangsu Dajin HI, China	2023-2024	Celsius Shipping - Danish	Undisclosed	against long-term T/C to Clearlake Shipping, EEDI phase 3
2	LPG	5,500 cbm	Samsung, S. Korea	2023	COSCO Shipping Investment - Chinese	2,000	
1	Ammonia Carrier	23,000 cbm	Jinling, China	2023	Lino Kaiun - Japanese	Undisclosed	against T/C to Mitsui & Co, ammonia powered
2	Container	3,158 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023-2024	Log-In Logistica Intermodal - Brazilian	4,260	
1	Tanker	115,000	DSIC - China	2024	CMES	5,150	

◆ 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
CAPE GARLAND	BC	178,394		2009	Japan	3,200	Chinese	BWTS fitted
MINERAL BEIJING	BC	174,083		2004	China	undisclosed	Agricore	
RAMANAS ROSE	BC	84,500		2021	Japan	4,400	Undisclosed	



IBIS WIND	BC	82,937	2013	Japan	2,801	Star Ocean - Chinese	BWTS fitted, dely Jan 2022
LENA B	BC	81,922	2017	China	3,500	Ho Phat - Vietnamese	dely Nov - Dec 2021 with SS/DD due Jan 2022
DANSAS	BC	81,027	2015	China	undisclosed	Tomini Shipping	
ORIENT VIOLET	BC	77,111	2015	Japan	3,050	TMS - Greek	BWTS fitted
SHANDONG HAI CHANG	BC	75,200	2011	China	1,675	Undisclosed	at auction
MP PANAMAX 4	BC	69,925	1995	Japan	600	Undisclosed	geared, dely as is
DANIELA OETKER	BC	61,288	2015	Japan	2,980	Bangladeshi	BWTS fitted
WP BRAVE	BC	58,627	2012	S. Korea	2,175	Undisclosed	
HTC DELTA	BC	56,533	2014	China	2,150	Undisclosed	
SHANDONG HAI SHENG	BC	56,532	2011	China	1,710	Chinese	BWTS fitted, auction
IKAN SELAYANG	BC	56,079	2013	Japan	2,650	Undisclosed	
ATLANTIC YUCATAN	BC	55,863	2006	Japan	1,750	Undisclosed	
LUCKY SEA	BC	52,246	2005	China	1,420	U. A. E	
KIVELI	BC	38,191	2008	Greece	1,100	Undisclosed	
FEDERAL DANUBE	BC	37,116	2004	Japan			en bloc, dely Jan 2022, BWTS fitted
FEDERAL ELBE	BC	37,058	2003	China	2,300	Undisclosed	
CREST NAVIGATOR	BC	36,360	2012	Japan	2,200	Undisclosed	BWTS fitted
XING NING HAI	BC	34,443	2015	Japan	2,310	Undisclosed	
GLOBAL PASSION	BC	33,686	2011	Japan	1,750	Undisclosed	BWTS fitted, dely Nov 2021 - Jan 2022
SKALA	BC	33,628	2012	Japan			
KAMBOS	BC	33,225	2008	Japan	undisclosed	Taylor Maritime	en bloc*
OCEAN HOPE	BC	32,877	2012	Japan	1,850	Asian	
QUEEN ASIA	BC	28,425	2011	Japan	1,500	Undisclosed	BWTS fitted
MAGNOLIA	BC	28,389	2010	Japan	undisclosed	Greek	
SKOPOS	BC	28,075	2001	China	750	Undisclosed	BWTS fitted

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
HERON HUNTER	CV	51,743	4,255	2009	S. Korea	6,000	Zim - Israeli	*
HARPY HUNTER	CV	51,701	4,255	2009	S. Korea	6,000	Zim - Israeli	
ALS FAUNA	CV	51,733	4,275	2008	S. Korea	6,000	Zim - Israeli	**
ALS JUNO	CV	50,300		2009	S. Korea	6,000	Zim - Israeli	
IRENES RESPECT	CV	39,418	2,824	2006	S. Korea	4,400	CMA CGM - France	
GEORGIA TRADER	CV	30,608	2,127	2007	Germany	3,300	MSC - Swiss	



SAN ALVARO	CV	28,123	1,819	2007	S. Korea	undisclosed	Danish	
VIKING MERLIN	CV	23,560	1,330	2014	China	3,300	CMA CGM - France	dely Jan - Feb 2022

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
ECO LOS ANGELES	TAK	50,185		2020	S. Korea	3,650	Norden - Danish	en bloc each, Scrubber fitted, dely Feb 2022, with TC attached
ECO CITY OF ANGELS	TAK	49,815		2020	S. Korea	3,650	Norden - Danish	
INTREPID SEAHAWK	TAK	25,588		2011	China	undisclosed	China Merchants Bank	incl 7 yrs BB
SHAMROCK JUPITER	TAK	19,837		2008	Japan	1,530	Petro Vietnam - Vietnamese	stst
SICHEM MUMBAI	TAK	13,085		2006	S. Korea	490	Undisclosed	
MARINUS	TAK	7,082		2003	Turkey	390	Undisclosed	
GASLOG SHANGHAI	TAK/LNG	82,104		2013	S. Korea	12,000	CDBL - Chinese	***against 5 yrs BB without purchase obligation
GASLOG SALEM	TAK/LNG	82,023		2015	S. Korea	12,800	CDBL - Chinese	
IRIS GLORY	TAK/LPG	54,707		2008	S. Korea	4,150	Japanese	incl 9 yrs BBB

◆ 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
HENG LONG	TAK	99,999	16,209	1997	S. Korea	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
SONANGOL LUANDA	TAK	159,178	23,192	2000	S. Korea	587.00	HKC Recycling, as is Alang
SONANGOL GIRASSOL	TAK	159,057	23,313	2000	S. Korea	587.00	HKC Recycling, as is Alang
MUSKIE	TAK	70,362	13,842	2003	S. Korea	620.00	
WALLEYE	TAK	70,297	13,842	2003	S. Korea	618.00	Prompt delivery
EASTERN CHEMI	TAK	9,104		1999	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
ASAN HO	OTHER/DREDGER		3,152	1992	S. Korea	345.00	as is Batam
MAHABBAH	OTHER/ROR	1,965	7,175	1972	Japan	500.00	as is Safaga U.A.E



MASSARAH	OTHER/ROR	5,883	1977	Denmark	500.00	as is Safaga/KFK
ARIS	TAK	38,695	11,442	2001	Romania	undisclosed as is U. A. E
CHEMICAL PIONEER	TAK	35,489	12,269	1968	U. S. A	undisclosed as is Philadelphia
PELICAN	TAK	11,915	4,234	1999	Japan	942.00 as is Sri Lanka, stst

◆ALCO 防损通函

【2022/23 保险年度普调率】

截至今日，国际保赔协会集团下属的 2 家协会已宣布 2022/23 保险年度保赔险和抗辩险的普调率。以下为各协会 2022/23 年度的保赔险和抗辩险普调率供您参考。

General increase of 2022/23

Clubs	Notes	P&I	FD&D
API		TBA	TBA
Britannia	1	N/A	N/A
Gard		TBA	N/A
JPI		TBA	TBA
London		TBA	TBA
NOE		TBA	TBA
SOP		TBA	TBA
Skuld	2	N/A	N/A
Standard		TBA	TBA
SSM		TBA	TBA
Swedish		TBA	TBA
UK		12.5%	N/A
WOE		15.0%	15.0%
Average		13.8%	15.0%



其中，Standard, Swedish 和 UK 理赔协会宣布对以往保险年度不会收取追加保费。London 理赔协会宣布将对 2019/20 保险年度、2020/21 保险年度以及 2021/22 保险年度收取追加保费，分别为其年度保费的 35%、30%和 35%。

【法律视角下的船用燃料 LNG】

今后几年里，我们有望见到更多以 LNG 为燃料驱动的船舶投入运营。英国 Watson Farley & Williams (WFW) 律师事务所的 Marcus Dodds 从法律层面阐释了我们该如何着眼 LNG 动力船舶的未来。

液化天然气（英文简称 LNG）因其极低的含硫量已经为不少运营商接受作为船用动力的燃料。它也被认为是当下，至少在未来开发出其他能源类型之前，降低温室气体排放的有效应对措施。

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
2021-10-22	640.320	744.310	5.619	82.358	883.200	64.939	1110.350	477.870	517.730
2021-10-21	638.900	744.420	5.585	82.187	883.030	65.110	1108.140	480.400	518.400
2021-10-20	640.690	744.960	5.593	82.391	883.300	64.983	1107.960	478.610	518.060
2021-10-19	643.070	746.850	5.627	82.679	883.100	64.834	1106.360	476.600	519.530
2021-10-18	643.000	745.840	5.625	82.658	884.920	64.671	1104.250	477.540	519.920

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	0.07275	1 周	0.07238	2 周	--	1 个月	0.08925
2 个月	0.09875	3 个月	0.12388	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.17025	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.2965		

2021-10-21

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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