



全一海运市场周报

2021.10 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021. 10. 25 - 10. 29\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场需求平稳 综合指数略有下跌】

近期，德尔塔新冠病毒持续传播，各主要经济体疫情有所反弹，疫情防控形势依旧严峻，未来经济复苏仍面临巨大挑战。本周，中国出口集装箱运输市场需求总体平稳，各航线运价水平表现不一。10月29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4567.28点。

欧洲航线：欧洲主要经济体疫情反复，每日新增新冠病例数高位波动。市场对防疫物资需求保持稳定，各类物资运输需求保持高位，供求关系整体平稳，市场运价在前期较高水平波动。10月29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7693美元/TEU。地中海航线，市场运输需求维持在较高水平，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，市场行情保持平稳。10月29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7315美元/TEU。

北美航线：德尔塔新冠病毒株在美持续流行，近期美国每日新增新冠病例数维持在较高水平，疫情防控形势依旧严峻。运输需求总体处于较高水平，另一方面，美国本土供应链系统集疏运效率欠佳，新冠疫情导致的集装箱滞压，运输周转效率低下及港口拥堵等情况依旧严重，集装箱船舶滞港停泊时间较长，市场可用运力供给依旧紧张。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。

波斯湾航线：目的地疫情防控形势总体平稳，运输需求保持稳定，供需基本面表现平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。10月29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3584美元/TEU。

澳新航线：受德尔塔新冠变异毒株影响，当地疫情有所反复，市场对生活物资及医疗物资运输需求高位徘徊。上海港船舶平均舱位利用率保持在满载水平，即期市场价格小幅波动。10月29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4487美元/TEU。



南美航线：由于德尔塔新冠病毒持续扩散，南美地区疫情防控形势依旧严峻，目的地主要国家每日新增确诊新冠病例数长期维持高位。市场对生活必需品和防疫物资的需求旺盛，供求关系总体平稳，市场行情总体稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%，市场行情总体平稳。10 月 29 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 10199 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 29 日，中国出口至日本航线运价指数为 1052.38 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【保供稳价长协发力 综合指数小幅下跌】

本周，政策调控对市场影响依旧较大，煤价持续下跌，长协履约率明显提升，市场货盘采购节奏放慢，运输需求明显减少，综合指数小幅下跌。10 月 29 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 1435.10，较上周下跌 1.5%。

煤炭市场：市场需求方面：据悉，目前北方地区基本无限电现想，南方地区受有序用电影响被动停产的企业也陆续复产。目前，下游电厂正在进行迎峰前最后机组检修，耗煤水平位于季节性低位。之后，随着水电资源枯竭以及冷冬预期影响，火电仍有较大的需求空间。煤炭价格方面：近期国家相关部委持续部署煤电行业保供安全生产，效果显著，目前，限价已从港口扩展至产地，期货价格连续下跌，市场看跌情绪持续发酵。另一方面，煤企响应国家稳价政策，在长协合同覆盖下，保供煤的投放也使得现货煤价快速进入下行通道。运价走势方面：保供举措效果开始显现，供需情况逐步改善，下游观望情绪升温；另一方面，保供货源能保障终端电厂用电需求，市场采购节奏放缓，运输需求萎缩。不过，因港口周转问题，长协保供仍需消耗大量运力，月底前快船需求依旧紧俏，整体运价高位盘整。分市场来看，本周华东市场货少船多，运力富余，运价下跌；华南市场受长航线吸引力较小和内外贸兼营船外流影响，货少船少，运价跌幅略小。

10 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1544.22 点，较上周下跌 2.2%。10 月 29 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1305.16 点，较上周五下跌 10.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 56.3 元/吨，较上周五下跌 8.2 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 61.6 元/吨，较上周五下跌 6.6 元/吨。



金属矿石市场：生态环境部 10 月 29 日表示，抓好钢铁行业采暖季期间错峰生产工作，要积极落实国家关于坚决遏制“两高”项目盲目发展的决策部署。为响应国家号召，钢厂纷纷推出高炉检修计划，也为即将到来的错峰生产提前准备，短期之内粗钢产量会继续走低，钢材供给减弱。铁矿市场成交整体偏弱，运价在煤炭运价带动下承压下跌。10 月 29 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1303.37 点，较上周下跌 0.5%。

粮食市场：产地玉米价格稳定，港口价格偏强，作为国内现货玉米的风向标，港口成交价上涨昭示着市场的看多决心。从国内现货市场来看，饲料企业前期普遍库存不高，随着养殖利润逐步恢复，传统的补库旺季的到来会进一步助推市场需求。受海运费不断攀升影响，南北港利润环比小幅减少，但尚能驱使北港玉米外运。粮食运输市场运价下跌。10 月 29 日，沿海粮食货种运价指数报 1840.55 点，较上周下跌 0.5%。

成品油市场：得益于柴油需求、柴油资源偏紧、零售价兑现上调等消息，近期汽柴油价格陆续到达批发限价，为近三年以来的高位。主营炼厂本月中旬开始陆续增产柴油，缓解国内柴油资源紧张的局面。成品油行情延续上涨，且随着近期船用油价格快速上涨，成本增加，成品油运价继续小幅上涨。10 月 29 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 1019.36 点，较上周上涨 0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【干散货市场整体走弱 综合指数加速下挫】

本周国际干散货运输市场整体疲软，海岬型船市场货盘不足，运价快速下跌；巴拿马型船受粮食货盘支撑，运价先涨后跌；超灵便型船市场货少船多，运价快速下挫。受各个市场全面下跌影响，远东干散货指数加速下跌。10 月 28 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2291.02 点，运价指数为 1699.73 点，租金指数为 3177.95 点，较上周四分别下跌 18.0%、14.6%和 20.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场快速下跌。周初，FFA 远期合约继续大跌，市场情绪受到影响，同时，市场上矿商询盘不多而可用运力却逐步增长，船东只能接受不断降低的报价要求，海岬型船市场运价快速下滑。周末，西澳航线货盘增加，且部分船东开始挺价，运价止跌企稳；远程矿航线由于缺少货盘支持，继续下跌走势。10 月 28 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 32570 美元，较上周四下跌 36.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.360 美元/吨，较上周四下跌 24.3%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 28.386 美元/吨，较上周四下跌 27.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场整体回落。太平洋市场，受国内煤炭限价政策影响，市场观望气氛浓厚，煤炭运输需求明显下降，成交减少；同时 FFA 下跌也影响到市场情绪，巴拿马型船市场租金持续下跌。10 月 28 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 33929 美元，较上周四下跌 10.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 31857 美元，较上周四下跌 11.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 14.985 美元/吨，较上周四下跌 8.7%。粮食市场，上半周，南美、美西、美湾粮食货盘稳定，市场高位小幅上涨；下半周，货盘减少，运价小幅回落。10 月 28 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 71.240 美元/吨，较上周四下跌 1.2%；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 88.400 美元/吨，较上周四下跌 1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场显著下跌。本周，印尼煤炭货盘明显减少，其余货种表现未见起色，市场缺少货盘的实质性支撑，而可用运力持续增长。由于供需形势变化，东南亚市场租金全线下跌。10 月 28 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 30958 美元，较上周四下跌 14.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 35355 美元，较上周四下跌 12.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 27875 美元，较上周四下跌 13.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 19.022 美元/吨，较上周四下跌 6.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 22.744 美元/吨，较上周四下跌 5.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续上升 成品油运价波动上行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 22 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存增幅超预期，精炼油库存和汽油库存降幅不及预期。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 9.9%。随着亚洲重现疫情、俄罗斯创纪录的死亡病例数及西欧感染人数的不断攀升，给油价多周以来的反弹走势踩下了刹车。美国第三季度经济增长放缓程度超过预期，并降至经济从疫情开始复苏以来的最低水平。俄罗斯总统普京承诺从 11 月 8 日开始向欧洲增加天然气供应，欧洲天然气价格开始下跌，同时伊核谈判也将于 11 月底之前重启，令油市承压。本周油价波动下行，布伦特原油期货价格周四报 84.58 美元/桶，较 10 月 21 日下跌 1.44%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价不断上涨，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价大幅上升。中国进口 VLCC 运输市场运价持续上升。10 月 28 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 762.56 点，较 10 月 21 日上涨 7.74%。本周市场 11 月上旬和部分中甸装期货盘基本收尾，船东对四季度的高期望值对比目前的 TCE 仍有不小差距，加上高昂的燃料油价格，船东挺价意愿逐渐增强，租家仍在有意识的控制出货节奏，降低货盘在市场曝光度等策略来防止市场加速过热。目前船位虽供应充足，但船东不断推涨市场，运价保持上升行情。

超大型油轮(VLCC)：中东航线日均 TCE(等价期租租金)不断上涨，西非航线日均 TCE(等价期租租金)小幅上扬。周四，中东湾拉斯努拉至宁波 27 万



吨级船运价（CT1）报 WS46.13，较 10 月 21 日上涨 8.6%，CT1 的 5 日平均为 WS44.47，较 10 月 21 日上涨 7.6%，TCE 平均 0.4 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS48.53，上涨 6.7%，平均为 WS47.55，TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价下跌至 WS75（TCE 约 0.7 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS85（TCE 约 0.6 万美元/天）。亚洲进口主要来自南美和非洲，一艘 13 万吨级船，厄瓜多尔至印度西岸，11 月 7 日货盘，成交包干运费约为 300 万美元；一艘 13 万吨级船，非洲至远东，11 月 14 至 15 日货盘，成交运价约为 WS97.5。

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上涨，综合水平大幅上升。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS145（TCE 约 1.5 万美元/天）。跨地中海运价大幅上涨至 WS135（TCE 约 1.9 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS117（TCE 约 0.6 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS89（TCE 约 0.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS113（TCE 约 0.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS111（TCE 约 0.8 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线全线上扬，综合水平波动上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS136（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS128（TCE 约 0.9 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS95（TCE 约 0.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS101 水平（TCE 约-0.1 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS125（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船市价量齐升 内河散货船价震荡上涨】

10 月 27 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1171.52 点，环比上涨 1.05%。其中，国际油轮船价综合指数微跌 0.12%，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 3.64%、0.08%、1.74%。

海岬型散货船运价大幅下挫，拖累 BDI 指数 11 个交易日下跌，周二收于 4056 点，一周下跌 658 点，国际干散货船价格惯性上涨。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 2164 万美元，环比上涨 4.88%；57000DWT 吨级散货船估值 2784 万美元，环比上涨 5.06%；75000DWT 吨级散货船估值 3038 万美元，环比上涨 2.09%；170000DWT 吨级散货船估值 4077 万美元，环比上涨 2.33%。中国为了迎接 2022 年 2 月冬奥会，考虑污染问题而限制北方钢厂产能，造成铁矿砂进口货量减少，使得干散货船运价向下调整。但是，目前海岬型船日租金为 33000 美元/天仍超过成本价（15000 美元/天）的 1 倍多，国际干散货运输市场或将长期保持强势。本期，国际二手散货船市场成交异常活跃，各种船型均有成交，共计成交 38 艘（环比增加 15 艘），总运力 241.14 万 DWT，成交金额 74553 万美元，平均船龄 11.88 年。

原油市场供应持续紧张而市场需求又在不断增加，推动国际油价继续攀升。布伦特原油期货周二收于 85.39 美元/桶，原油期货产品主力合约均创七年来新高，国际油轮各船型价格表现波澜不惊。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2153 万美元，环比上涨 0.06%；74000DWT 吨级油轮估值 2927 万美元，环比下跌 0.14%；105000DWT 吨级油轮估值 3514 万美元，环比上涨 0.66%；158000DWT 吨级油轮估值 3909 万美元，环比持平；300000DWT 吨级油轮估值 6571 万美元，环比下跌 1.16%。目前，阿芙拉型油轮 1 年期期租费率一周内上涨 13.79%，其他油轮租金稳中小涨，预计二手油轮价格短期易涨难跌。本期，二手油轮市场成交量尚好，共计成交 19 艘（环比增加 7 艘），总运力 242.48 万 DWT，成交金额 55300 万美元，平均船龄 8.58 年。

国家煤炭调控政策增大，干预煤价整体理性回落，产地保供增产效果明显，贸易商持续观望，采购积极性降温，运价保持稳定，沿海散货船价格平稳波动。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 215 万人民币，环比上涨 0.31%；5000DWT 吨级散货船估值 1521 万人民币，环比下跌 0.19%。因政策及疫情影响，产地部分国有大煤矿已率先大幅下调煤价，市场观望情绪不减，运输需求偏淡转弱，预计沿海散货船价格短期以稳为主。本期，沿海散货船成交 1 艘，4910DWT，成交船龄为 17.49 年。

内河水泥、黄沙、钢材等建筑材料运输需求增加，运价上涨，内河散货船价格震荡上涨。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，环比下跌 0.31%；1000DWT 吨级散货船估值 143 万人民币，环比上涨 2.37%；2000DWT 吨级散货船估值 269 万人民币，环比上涨 5.00%；3000DWT 吨级散货船估值 390 万人民币，环比下跌 0.85%。本期，二手内河散货船市场成交量基本活跃，共计成交 37 艘（环比减少 12 艘），总运力 6.47 万 DWT，成交金额 10030.06 万元人民币，平均船龄 6.91 年。

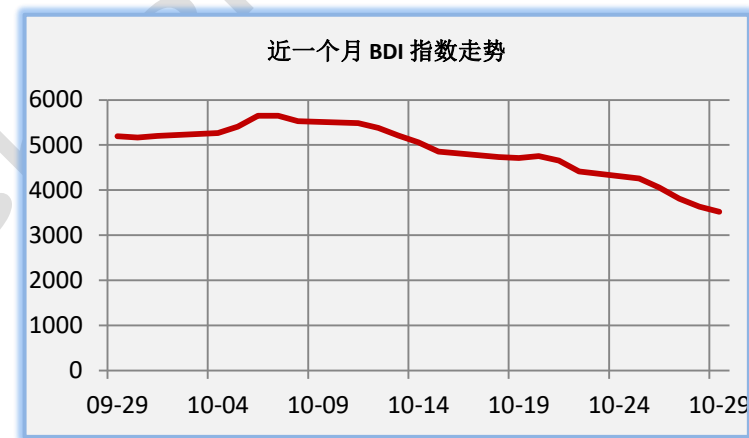
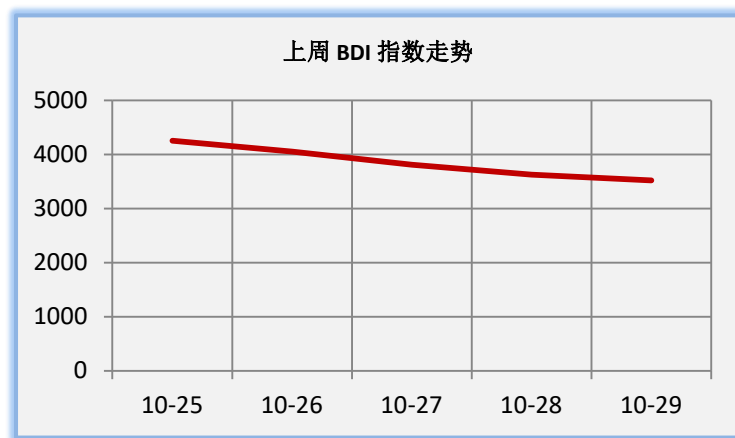
来源：上海航运交易所



2. 国际干散货海运指数回顾

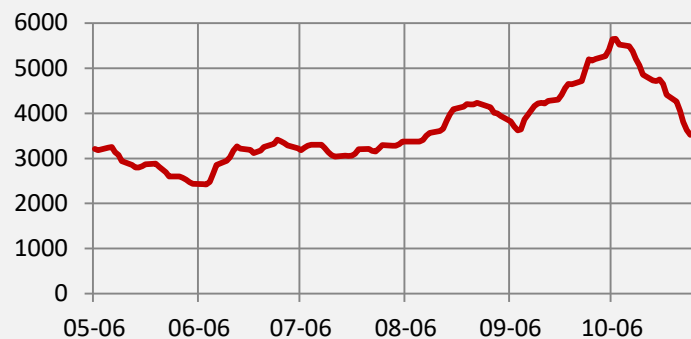
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	10月25日		10月26日		10月27日		10月28日		10月29日	
BDI	4,257	-153	4,056	-201	3,808	-248	3,630	-178	3,519	-111
BCI	5,782	-423	5,304	-478	4,828	-476	4,542	-286	4,349	-193
BPI	4,328	+1	4,231	-97	4,083	-148	3,965	-118	3,896	-69
BSI	3,547	-37	3,497	-50	3,344	-153	3,190	-154	3,104	-86
BHSI	2,062	+5	2,056	-6	2,036	-20	2,010	-26	1,972	-38





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	22/10/21	15/10/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	41,000	50,750	-9750	-19.2%
	一年	33,000	37,500	-4500	-12.0%
	三年	22,750	25,250	-2500	-9.9%
Pmax (76K)	半年	36,250	35,500	750	2.1%
	一年	30,250	30,000	250	0.8%
	三年	18,250	18,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	41,000	41,250	-250	-0.6%
	一年	29,500	31,250	-1750	-5.6%
	三年	18,500	19,000	-500	-2.6%
Hsize (30K)	半年	33,250	33,250	0	0.0%
	一年	27,000	27,000	0	0.0%
	三年	15,000	15,250	-250	-1.6%

截止日期: 2021-10-26



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Yannis Gorgias' 2010 87375 dwt dely Gibraltar prompt trip via EC south america redel Skaw-Gibraltar \$34,000 - Cargill

'Hakuta' 2011 82165 dwt dely US Gulf spot mid Nov trip redelivery China \$37,000 + \$1,700,000 bb - ADMI

'Sea Hermes' 2013 81708 dwt dely Yuzhny prompt trip via Black Sea redelivery Singapore-Japan \$57,000 - cnr

'Star Betty' 2011 81168 dwt dely Huangpu 1/5 Nov via Australia redelivery India \$32,000 - Libra

'Lambay' 2011 75042 dwt dely Safi 3/7 Nov trip via Kamsar redel Skaw-Gibraltar intention bauxite \$34,000 - cnr

'Zhong Chang Yu Sheng' 2012 56874 dwt dely Zhangzhou spot trip via Indonesia redel Chittagong \$34,000 - cnr

'Antigoni B' 2011 56874 dwt dely Ghent ely Nov trip via Continent redel East Mediterranean intention scrap\$41,000 - cnr

'Ionic Spirit' 2010 56108 dwt dely Tonda prompt trip via NoPac redel SE Asia \$31,000 - cnr

'Ionic Smyrni' 2013 56025 dwt dely SW Pass prompt trip redelivery Philippines \$51,500 - Bunge

'Corsair' 2001 35062 dwt dely Port Said prompt trip redel EC South America intention fertiliser \$34,000 - cnr

'Montreal' 2011 34391 dwt dely EC Mexico prompt trip via US Gulf and WC Central America redel Cristobal \$41,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【油运旺季来临 进口市场或慢热】

凛冬将至，全球能源供应紧张，市场亟需替代能源，原油需求获得提振，国际油价快速上升。四季度又是传统油运旺季，油运市场看似开始热起来了……但事实上，中国进口原油需求缓慢增长，运价略有抬头，市场表现有点差强人意

10月18日，中国政府网发布消息显示，2021年以来国际能源价格大幅上涨，煤炭、天然气、原油价格屡创新高，国内电力和煤炭供应偏紧，多种因素导致近期部分地方出现限电现象，对生产生活造成了一定影响。但是总的来看，能源供应偏紧是阶段性的，对经济的影响是可控的。

事实上，相对全球市场能源供应紧张、石油资源紧缺的现状，国内市场却是另一番景象。《航运交易公报》查阅历年海关进口原油数据发现，由于之前的战略储备较为充足，当前中国的石油供应非但不紧张，还比较充裕。根据国际能源署（IEA）官网消息，全球市场的高油价促使中国于9月底公开向市场拍卖石油，释放了部分石油储备。

国际市场：供应紧张油价上涨

近期，由于新冠肺炎疫情总体出现缓解迹象，全球经济复苏速度加快。然而，随着经济复苏加速及寒冬季节的来临，天然气、液化气和煤炭均现供应短缺，引发能源价格大幅上涨，从而提振原油需求。

据IEA预计，当前，天然气等资源的紧缺将直接导致石油需求量增加50万桶/日。从年度来看，2021年全球石油需求将同比增长6%至9690万桶/日，比2019年下降3%；到2022年将达到9960万桶/日，略高于疫前水平。

需求激增导致库存逐渐被消耗，据悉当前石油产品库存已创8年来最大降幅。IEA数据显示，8月，OECD国家的库存减少2800万桶至28.24亿桶，比疫情暴发前的5年平均水平减少1.62亿桶。美国、欧洲和日本9月的数据显示，陆上石油库存减少2300万桶，8月份海上原油库存减少850万桶至9800万桶。



全球石油供应正在逐渐恢复上升趋势。IEA 预计，从 9 月份到年底，全球石油产量将增加 270 万桶/日。其中，“欧佩克+”成员国将增加 150 万桶/日；非“欧佩克+”成员国将增加 120 万桶/日。根据 IEA 预计，四季度“欧佩克+”成员国的原油产量将比预估的需求量低 70 万桶/日，供不应求的局面将至少持续至年底。“欧佩克+”成员国的产能在高峰期时能达到 1 亿万桶/日，为什么当前会供不应求？市场分析人士向《航运交易公报》表示：“‘欧佩克+’虽有逐步退出减产的迹象，但是当前只会小步增产，以将油价维持在 80 美元/桶上方，这样对它们才是最有利的。”

由于能源供应短缺及石油库存持续下滑，10 月中旬美国原油期货触及 7 年高点，布伦特原油期货价格也达到 3 年来的高位。10 月 19 日，美国原油期货结算价报 82.97 美元/桶，连续第八周上涨；布伦特原油期货结算价报 84.72 美元/桶，触及 3 年高位；近月合约价报 85.10 美元/桶，创 2018 年 10 月以来最高水平，为连续第六周上涨。据美国第一大商业银行美国银行预计，今冬寒冷的天气将使布伦特原油价格突破 100 美元/桶，达 7 年来新高。

中国原油进口需求缓增

10 月 18 日，国家统计局新闻发言人、国民经济综合统计司司长付凌晖指出，受国际原油价格上涨影响，国内石化相关行业价格涨幅较高，前三季度涨幅普遍达 10%~30%，均比上半年有所扩大。国家统计局公布的数据显示，9 月份全国工业生产者出厂价格（PPI）同比上涨 10.7%，涨幅继续扩大，创历史新高。

展望后市，付凌晖表示，由于国际能源价格持续上涨，国内部分原材料供应偏紧，PPI 有可能继续高位运行。从中长期看，随着全球能源供给和海运状况逐步改善，国内产品供给增加，PPI 有望逐步回稳。

市场分析人士分析道：“PPI 涨幅扩大，企业生产经营困难增加，疫情及停电限电等诸多因素导致中国工厂的产能有所压缩；原材料价格的上涨同时导致外贸出口受挫，从而又抑制了工厂生产的积极性，以上种种原因引发中国原油需求减少，至少不旺。”

实际上，中国的原油需求对外依存度虽然较高（超过 70%），但是原油进口市场当前是承压的，原因是中国前些年储备了大量的石油：2020 年 7 月的进口量达到 5129 万吨，为 2014 年以来的最高峰；2021 年 3 月的进口量为 4966 万桶，再次达到次高峰；之后便逐渐下降，进入消化库存的阶段。而何时才能完全消化掉之前的库存，目前尚不得而知。

2021 年以来，受疫情及“欧佩克+”成员国减产影响，中国原油进口量并不大。克拉克森数据显示，8 月份中国海上原油进口量同比增长 10%至 950 万桶/日，



但是仍比一季度下降 9%，其中行业方面的原因有 4—7 月为炼油厂维修周期以及国内对涉嫌非法配额交易的调查和整顿等。

中国进口原油市场旺季将慢热

市场分析人士进一步分析道：“四季度正值油运旺季，但是比往年更旺是很难的，更大可能是处于一个缓慢爬坡的阶段。而且就算要进口的话，也是以长协合约为主。”

海关数据显示，2020 年中国原油海运进口量为 4.85 亿吨，占总进口量 5.42 亿吨的 89%，其中长协合约进口量 3.39 亿吨，占海运进口量约七成。“这进一步证明，在排除突发事件发生的情况下，中国对石油的进口需求在四季度的传统旺季未必会有很强劲的表现。”该人士表示。

油运旺季虽然来临，但是运价却还处在历史低位。从上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）来看，中国进口原油运价当前正处于 2015 年以来的历史低位，且自 2020 年下半年至今一直在低位徘徊。

回顾历年旺季运价表现，除 2020 年以外，2015—2019 年 CTFI 于 10 月份开始进入上升通道，12 月左右达到高峰，并持续至次年 1 月。从图 3 可以看出，2021 年进入 10 月以后，CTFI 确实开始略有抬头。10 月 14 日，CTFI 报 668.60 点，较 3 月 11 日 485.02 的年内低点上升 37.85%，接近 1 月 4 日 586.96 的年内高点。

中国原油进口主要来源于中东和西非，这两大航线的运价当前也处于历史低位。10 月 14 日，中东、西非至中国航线运价分别为 7.36 美元/吨和 14.14 美元/吨。中东至中国航线运价最高点出现在 2020 年 4 月 8 日，报 42.18 美元/吨；西非至中国航线运价最高点出现在 2019 年 10 月 14 日，报 93.21 美元/吨。

四季度，中国进口原油运价将摆脱历史低位吗？“随着国际石油需求上升，将拉升全球市场的原油运价，中国原油进口运价也将水涨船高。而且当前已进入传统油运旺季，将对运价上行形成有力支撑，只不过上升幅度或较为有限。”市场分析人士说。

来源：航运交易公报



【成品油轮市场或将在 2030 年发生改变】

消息，目前，成品油轮市场正处于紧张状态，预计随着寒冷冬季的到来，天然气和煤炭的短缺将导致成品油需求旺盛。同时，该行业也在展望 2030 年，届时成品油轮市场可能会发生改变。

北半球拥有世界上大多数的人口，在寒冷的冬天对油轮运输的需求最为强烈，但在今年 10 月的表现尤为突出，主要受多重因素的影响。一方面，全球陷入了意外的能源危机，天然气和煤炭短缺；另一方面，由于气温下降，市场出现好转，这可能会开启成品油轮承运人们期待已久的油轮业务。目前，航运业中仅有承运人和原油油轮船东未能从疫情结束所带来的重大进展中获益。

随着英国的天然气短缺和印度的煤炭短缺问题的出现，人们可能会改用老式发电机来取暖，这将催生对石油等成品油产品的需求。此外，一些西方国家在疫苗接种方面进展顺利，使得旅行限制逐步解除，这将为再次使用航运燃料铺平道路。尽管如此，据此前开展的 Capital Links 会议表示，今年商业航运旅行量预估比 2019 年低 20%。

航运燃料对航运业来说至关重要，因为它约占整个成品油轮市场的十分之一，但能源的普遍短缺可能会成为该行业的催化剂。过去一年，该行业一直处于紧张状态。一些占据领导地位的航运公司高管一致认为，行业复苏只是时间问题，寒冷的冬天可能会推动复苏进程的发展。

在某种程度上，成品油轮的成功与否与其他航运领域的进展相关。正如干散货船受益于集装箱市场的好转，因为集装箱船运力不足。成品油轮正受益于火热的天然气市场，LNG 运输船不能满足的需求可以通过成品油轮来实现，这最终可能会使 Hafnia 和 Torm 等公司受益。

Torm 首席执行官 Jacob Meldgaard 表示，“自今年 6 月以来，成品油的需求一直高于供应，今年 8 月更是达到高点，以至于消耗了 3% 的库存”。Hafnia 首席执行官 Mikael Skov 补充称，“随着旅行限制的放宽和天然气库存的减少，成品油需求可能会迅速上升。这不是一个缓慢的过程。随着严冬和快速交付的需求，吨位/海里的运费将大幅增加”。

当成品油轮的高管们把目光放的更远的时候，前景开始变得难以捉摸。尤其是在展望 2030 年时，可能会发现市场对能源的需求发生变化，因为化石燃料将被逐步淘汰。



Scorpio Tankers 首席执行官 Robert Bugbee 对纽约提出了一个设想，如果以汽油为燃料的汽车被电动汽车所取代，那么成品油轮的需求将会大幅减少，从而保持一种较低的订单量。之后，他又提出一个疑问：“如果纽约和其他城市都生产电动汽车，那么谁还会订购新船呢？”

成品油供需的增加不可避免，但这并不意味着汽油和其他航运燃料运输业务的终止，预计这种局面将持续若干年。Mikael Skov 表示，“人们不应该低估需要的时间，业内关于石油峰值的讨论将一直持续下去”。

来源：航运界

【克拉克森研究：全球造船国和地区聚焦，全球造船产能进一步集中】

后疫情时代，全球造船业或将面临新机遇。

中国聚焦：船企整合优势凸显，造船产能进一步集中

截至 8 月底，中国大约有 134 家造船集团(不考虑小型内贸订单)，包括 3 家国有造船集团、2 家民营造船集团在内的总计 5 家大型/超大型造船集团。

近年来，中国大型/超大型造船集团在国内外的市场份额均有所增加。国有造船集团合并重组后的协同效应开始突显，旗下造船厂联合签订了批量的大型集装箱船建造合同；另一方面，两大民营造船集团则为船东提供更多不同的选择。目前，中国大型船厂近三年的船位几近用完，部分船厂开始提供 2025 年交付的船位。

韩国聚焦：造船产能高度集中，中型船厂私有化重启。

当前，韩国有 15 家造船集团，包括 3 家超大型造船集团和 4 家中型造船集团。除了 Big 3 这 3 家超大型造船集团，韩国当前没有大型造船集团。

韩国造船业高度集中，Big 3 的接单占比高达 93-95%。为了增强韩国造船业的国际竞争力，韩国政府方面引入私有资本以重新提振韩国中型造船集团。自 2020 年末起，韩国方面已成功私有化 3 家造船集团，此外，预计还有部分造船产能(尽管产能不大)将重启。



日本聚焦：造船产能继续整合，“重工系”造船集团逐渐退出

日本总计 38 家造船集团，其中，6 家大型/超大型造船集团，7 家中型造船集团(包括 3 家“重工系”造船集团)。

日本船厂正在采取多种行动措施以求生存：“重工系”造船集团正在从传统的造船业务转型为船型设计、船舶配套设备等造船业上游产业；另一方面，大型独立造船集团通过并购、合作等方式加强竞争力。此外，不同于韩国船厂，日本拥有不少的小型民营船厂，这些船厂大多分散在日本绵长的海岸线上，难以形成规模经济。预计日本小型民营船厂将进行进一步的整合与合作。

其他造船国/地区聚焦：

中/韩/日三大造船国外，全球大约还有 171 家造船集团，这些造船产能主要分布在欧洲和东南亚地区。

欧洲主要船厂(芬坎蒂尼造船集团、迈尔海王星集团和大西洋造船集团等)以邮轮建造见长，全球至今以修正总吨计 95%的邮轮订单由欧洲船厂接获；此外，欧洲船厂也进行多种小型船舶的建造。随着北极 LNG 资源开发，加之俄罗斯鼓励“国船国造”，红星造船厂合作以提高大型 LNG 运输船建造能力，并于 2020 年承接了批量大型 LNG 运输船建造订单。东南亚主要船厂为韩国、日本中大型造船集团控股海外船厂，以中型散货船、油轮建造为主。得益于廉价人工和便利交通，韩/日中大型造船集团或将在东南亚地区继续扩建产能。

来源：克拉克森研究

【拆船价格飙升，油轮再成船舶回收市场“主角”】

由于船东不愿出售老旧船舶，拆船市场一直处于相当高的水平，为接下来可能的更多油轮拆解提供了富余的资金支持。

船舶经纪商 Clarkson Platou Hellas 在其最新的周报中表示，“尽管市场感觉很平静，但由于拆船价格的上涨，特别是来自印度的价格，我们可能即将见证大量船舶进行拆解。通常情况下，排灯节（11 月 4 日）前船舶回收商的情绪会比较积极，但最近印度市场拆船价格大幅上涨 30 美元/LDT，预计将给市场带来更多老旧船。印度买家完全击败了来自巴基斯坦和孟加拉国的同行，该地区提供了更多的价格，远远超过 600 美元/LDT。



Allied Shipbroking 在其周报中补充道，“在过去的一周里，油轮再次成为拆船市场的主角。今年到目前为止，有两种相反的动力在塑造着船舶回收市场。一方面，我们看到了一个非常有吸引力的价格战，船舶回收商的报价达到了创纪录的水平。另一方面，我们看到干散货、集装箱和气体运输船市场的运费收入非常强劲，这同时也降低了船东选择退役老旧船舶的意愿。”

预计在今年年底之前，油轮和将继续成为船舶回收商的主要选择。孟加拉和巴基斯坦强劲的钢铁价格有助于将拆船价维持在非常有吸引力的水平，因此预计这些国家的船舶回收商兴趣依然浓厚。

全球最大现金买家 GMS 在其最新报告中表示：“在最近短暂的平静之后，上周次大陆的水平再次飙升，大多数可用的船舶再次超过 600 美元/LDT。目前拆解的船舶主要由油轮和近海船舶组成，散货和集装箱行业在今年的大部分时间里一直表现强劲。随着年底的临近，决定拆解的船舶数量似乎也在增加。”

来源：海运圈聚焦

【Golden Ocean 首席执行官认为强劲的干散货船市场将持续到 2024 年】

GOLDEN OCEAN 首席执行官 Ulrik Andersen 先生在接受 SHIPPINGWATCH 采访时表示，强劲的干散货市场将持续到 2024 年。这将是近十年以来持续时间最长的一次。

目前海岬型船租金为 60000 美元/天，远高于公司 12,700 美元/天的盈亏平衡点。该公司拥有 56 艘海岬型船，每天都带来大量的带来现金。

现在是干散货市场的高光时刻，GOLDEN OCEAN 首席执行官 Ulrik Andersen 先生预计强劲的干散货市场将会持续到 2024 年，从现在起算差不多 1000 天。

ANDERSEN 先生在接受 ShippingWatch 采访时指出，38 艘巴拿马型船也收益很好，目前该船型租金为 37000 美元/天，远高于公司 8600 美元/天的盈亏平衡点。

总的来说，这意味着 94 艘正在给我们带来巨额的现金。这位首席执行官补充说，即便海岬型船租金从 60000 美元下跌，我们也不会感到惊讶，所有干散货市场的参与者都在庆祝这个好日子。



童话故事

在过去的 15 个月里，干散货公司都取得了不错的收益，运价已经达到历史性的高水平。最近 StarBulk Norway 的总经理 Herman Billung 在接受 ShippingWatch 采访时，形容海岬型船市场像一个“童话故事”。

BIMCO 预计海岬型市场在 2021 年将维持在高位。然而，ANDERSEN 先生认为，强劲的干散货市场将持续更长的时间，包括海岬型船舶。

他解释说，海岬型船的现货市场租金曾达到过 85000 美元/天，目前约为 60000 美元/天。尽管大幅下跌，但他并不担心，甚至更低一些也能接受。

GOLDEN OCEAN 首席执行官认为强劲的干散货市场将持续到 2024 年的原因之一是，航运业将从 2023 年 1 月 1 日开始执行的碳排放强度（CII）和技术能效（EEXI）的要求。根据 ANDERSEN 先生的解释，这很可能迫使一批老旧船舶不得不采取低速航行等多种手段来达标，否则将不得不退出营运，这将进一步减少船舶供应并支撑干散货市场上涨。

买船还是卖船

2021 年对 GOLDEN OCEAN 来说是忙碌的一年，公司 2 月份买了 18 艘现代干散货船，最近又订造 7 艘 KAMSARMAX 型船，使其船队规模扩大了近 30%。GOLDEN OCEAN 首席执行官对 ShippingWatch 说，“有合适的机会，我们就行动。”

“目前已经从买偏向于卖。我们将继续寻找合适的机会，但二手和新造船价格已经上涨太多，卖掉一些老船将会越来越值得考虑。当然，我们仍将进一步扩张作为优先考虑。”他说。

针对有人质疑在如此强劲的市场中新造船订单是一个冒险的游戏，ANDERSEN 先生说，“我们决定继续订购新造船有几个原因，这笔交易在夏天签订，价格非常合理并且交船期比较早。这也给了我们一个机会处理一些老旧船舶”。

来源：航运界



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	534~538	633~638	736~741		Steady.
Tokyo Bay	539~545	626~631	888~894	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	570~575	643~648	790~795	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	500~505	599~603	705~710	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	563	647	800	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	468~472	612~617	718 ~723	+ 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.	625~630	780~785		Avails tight.
Rotterdam	465~470	593~598	695~700		Softer.
Malta	S. E.	615~620	775~780		Steady.
Gibraltar	S. E.	615~620	760~765		Steady.

截止日期: 2021-10-28

◆ 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	22/10/21	15/10/21	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	3,650	3,600	50	1.4%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,350	3,350	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	3,050	3,050	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	22/10/21	15/10/21	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	7,450	0	0.0%	
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: 2021-10-26

(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	Tanker	114,000	Hyundai Hi, S Korea	2023-2024	AMPTC - Kuwait based	8,200	LR2, dual fuelled
2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2024	CMT - Taiwanese	6,300	Tier III, EEDI phase 3, LNG fuelled & AMP
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2024	Mitsui OSK Lines - Japanese	19,760	option declared, LNG fuelled
2	Container	15,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2024	Cido Shipping - Hong Kong based	17,500	LNG 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)	备 注
MP THE HIGHTOWER	BC	208,000		2020	China	6,500	Undisclosed
MP THE KRAFT	BC	208,000		2020	China	6,500	Undisclosed BWTS fitted
CAPE SPRING	BC	180,082		2011	China	3,010	Undisclosed bss dely Jan 2022
BEI LUN HAI 9	BC	69,703		1989	Japan	470	Zhejiang Yihe - Chinese at auction
KANOURA	BC	61,396		2013	Japan	2,840	Chinese BWTS fitted
PACIFIC 08	BC	52,471		2004	Japan	1,550	Chinese dely Dec 2021



ROYAL JUSTICE	BC	36,976	2012	Japan	2,200	Far East	BWTS fitted, Tier II, Eco M/E
NINA-MARIE	BC	35,974	2012	China	1,750	Undisclosed	
RENATE	BC	35,946	2013	China	1,800	Undisclosed	
NORDIC MALMOE	BC	35,843	2012	China	1,600	Undisclosed	
DORY	BC	34,529	2010	S. Korea	1,620	Undisclosed	
SHENG JIA HE 2	BC	34,365	2013	China	720	Chinese	at auction
GOLDEN BRIDGE	BC	31,877	2000	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS/Log fitted
LILIAN	BC	24,838	1999	Japan	680	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
SC MARA	CV	68,165	5,050	2006	S. Korea			
CSL SANTA MARIA	CV	67,273	5,047	2005	S. Korea	20,400	MSC - Swiss	en bloc*
CITY OF ALEXANDRIA	CV	66,583	5,041	2006	S. Korea			
AS FEDERICA	CV	18,349	1,284	2007	China	4,600	Undisclosed	en bloc**
AS FAUSTINA	CV	18,236	1,284	2007	China			
STEFAN SIBUM	CV	13,172	1,036	2008	Germany	2,150	Undisclosed	
GRETE SIBUM	CV	13,100	1,036	2008	Germany	2,010	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
AAL MARS	GC/MPP	33,200		2011	China			
AAL MERKUR	GC/MPP	33,192		2010	China	3,500	Undisclosed	en bloc

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
SEAWAYS TYBEE	TAK	300,960		2015	China	6,170	Ocean Yield ASA - Norwegian	
SEAWAYS CAPE HENRY	TAK	300,932		2016	China	6,380	Ocean Yield ASA - Norwegian	
SEAWAYS LIBERTY	TAK	300,932		2016	China	6,370	Ocean Yield ASA - Norwegian	*10 yrs BBB P/O to Norwegian
SEAWAYS TRITON	TAK	300,932		2016	China	6,610	Ocean Yield ASA - Norwegian	
SEAWAYS DIAMOND HEAD	TAK	299,989		2016	China	6,210	Ocean Yield ASA - Norwegian	
SEAWAYS HENDRICKS	TAK	299,983		2016	China	6,310	Ocean Yield ASA - Norwegian	
AIOLOS	TAK	37,651		2007	S. Korea	800	Undisclosed	
CELSIUS MACAU	TAK	20,768		2006	Japan	undisclosed	Chinese	stst
CHEM WOLVERINE	TAK	19,991		2006	Japan	980	S. Korean	



CRIMSON RAY	TAK	19,984	2007	Japan	1,250	S. Korean
BOROY	TAK	16,745	2007	Turkey	undisclosed	Undisclosed
ASL TRIBUTE	TAK	12,306	2007	Japan	550	Singaporean
SOLITAIRE	TAK	9,124	2008	China	450	Indonesian

◆ 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
OSTROV RUSSKIY	TAK	7,200	2,396	1985	Japan	658.00	

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
KAREN KNUTSEN	TAK	153,617	26,025	1999	S. Korea	undisclosed	
UMNENGA I	TAK	105,401	18,001	1999	S. Korea	578.00	as is Elizabeth, 730t bunkers ROB, NK - HKC
MELATI SATU	TAK	32,127	10,211	1997	S. Korea	undisclosed	
JAL PARI	TAK	8,821	2,998	1998	Japan	985.00	stst

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
ASIAN GLORY	BC	45,194	3,413	1997	China	undisclosed	as is Batam

◆ ALCO 防损通函

【指定港口变更产生的法律问题】

在新的仲裁（2021）1091 LMLN 2 一案中，仲裁庭明确了由于变更卸货港产生的一些法律问题。该案中，船舶以修订的 Norgain 格式并带有附加条款的合同出租，承运 60,000 公吨（船东可接受误差在百分之十）散装大豆，从巴西的巴拉纳瓜港前往中国的 1 至 2 个港口。



【塞拉利昂铁矿粉运输的液化风险】

从塞拉利昂出口铁矿粉日益受到关注，由于缺乏对装货港的监管以及货物有潜在的过度潮湿现象而有液化风险。

从塞拉利昂佩佩尔港（Pepe1）装载铁矿石细颗粒货物的会员，应从托运人处获得有关待运货物的物理和化学特性的最新、有效和准确的信息。

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
2021-10-29	639.070	746.430	5.625	82.164	881.460	64.882	1098.990	481.170	517.430
2021-10-28	639.570	741.600	5.622	82.228	878.150	64.940	1104.220	479.870	517.160
2021-10-27	638.560	740.450	5.591	82.109	879.030	64.947	1088.000	479.600	515.320
2021-10-26	638.900	741.470	5.617	82.175	879.090	64.967	1092.820	478.510	515.910
2021-10-25	639.240	744.210	5.626	82.237	879.730	64.954	1100.890	477.280	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	0.07363	1 周	0.0715	2 周	--	1 个月	0.08638
2 个月	0.10275	3 个月	0.13163	4 个月	--	5 个月	--



全一海运有限公司



6 个月	0.19363	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.37063		

2021-10-28

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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