



全一海运市场周报

2021.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.11.01 - 11.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输市场基本稳定 航线运价高位徘徊】

近期，全球新冠疫情依旧处于较为严峻的形势，欧洲地区出现了反弹迹象，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基本稳定，远洋航线运价高位徘徊。11月5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4535.92点。

欧洲航线：欧洲地区新冠疫情近期出现反弹势头，拖累经济复苏步伐出现放缓迹象。疫情推动生活必需品及医疗物资需求保持高位，市场运输需求情况良好，供求关系略显紧张，市场运价高位徘徊。11月5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7637美元/TEU。地中海航线，市场行情与欧洲航线保持同步，上海港船舶平均舱位利用率保持在较高水平，市场行情基本平稳。11月5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7269美元/TEU。

北美航线：近期美国每日新增新冠病例数继续处在较高水平，疫情继续处于较为严重的局面，对未来经济复苏产生较大的不确定性。运输需求继续在传统运输旺季期间保持高位，供需基本面平稳，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。本周，上海港美西、美东航线市场运价继续在较高水平徘徊，美西航线略有上升，而美东航线则小幅回落。

波斯湾航线：目的地疫情总体平稳，运输市场保持稳定，供需基本面良好。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。11月5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3459美元/TEU。

澳新航线：由于当地开始采取与病毒共存的模式，疫情持续在当地传播。生活物资的需求推动运输需求保持高位，供需基本面稳固。上海港船舶平均舱位利用率保持较高水平，即期市场订舱价格高位徘徊。11月5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4474美元/TEU。



南美航线：南美地区疫情形势继续处在较为严峻的局面，目的地主要国家疫情始终未能有效改善。生活必需品和医疗物资的需求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。11月5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10135美元/TEU。

日本航线：运输需求保持稳定，市场运价总体向好。11月5日，中国出口至日本航线运价指数为1057.46点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价回归运价波动 综合指数小幅下跌】

本周，随着保供稳价政策的不断推进和夯实，市场恐慌情绪和供需矛盾得到极大程度的缓解，长协保供发运量继续维持高位，市场成交货盘较上周略有增加，运价走势先抑后扬。11月5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1406.12，较上周下跌2.0%。

煤炭市场：市场需求方面，本周，沿海地区气温适宜，在能耗双控的背景下，工业用电增速继续趋缓，加上部分电厂机组检修，电厂日耗煤量维持中低位。电厂库存在保供政策发力下大幅回升。据发改委数据显示，截至11月2日，全国电厂库存突破1.1亿吨，较9月底增加超过3100万吨，电厂存煤可用天数突破20天。煤炭价格方面，随着调控政策的进一步落实，供需结构性偏紧的问题得到改善，保供稳价工作取得阶段性成效，一方面，国家相关部门依法干预价格，出矿价普遍降至1000元/吨左右；另一方面，期货限仓配合炒作查处，推动煤炭价格理性回归。运价走势方面，本周沿海煤炭市场运输价格除周一受上周影响惯性下跌外，周二开始稳步上涨。其原因是随着“寒潮”将至，下游加紧补库，叠加市场煤价格下降，而预期看涨，激发下游采购热情，不计成本赶往北方港口拉货。而北方港口由于天气原因封航，压港船只增多，导致市场运力周转缓慢，加上大部分运力投入长协运输，市场可用运力减少，船东心态增强，要价坚挺。

11月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1497.55点，较上周下跌3.0%。11月5日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1398.40点，较上周五上涨7.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为61.0元/吨，较上周五上涨4.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为68.7元/吨，较上周五上涨7.1元/吨。

金属矿石市场：本周终端采购积极性较差，投机性需求低迷，钢材消费继续下滑。在天气转冷以及下游工程资金面偏紧的态势下，需求表现偏差。因北方重



污染天气频发，京津冀及周边地区钢厂限产，但华南部分地区钢厂限产放松，本周钢材总体产量变化不大。钢市供需压力依旧较大，钢价延续弱势。铁矿石市场成交整体平稳，运价小幅下跌。11月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收1295.23点，较上周下跌0.6%。

粮食市场：新季玉米上市节奏逐渐加快，季节性供应增加给市场带来压力。但受种植和烘干成本的增加影响，东北农户惜售待涨心态走强。另一方面，汽运费用上涨，北方港口集港成本增加，而南方港口受期货市场大涨及港口可售现货偏少支撑，贸易商报价趋于坚挺。目前国内玉米需求继续向好，深加工企业补库需求逐步恢复，粮食运输市场运价小幅上涨。11月5日，沿海粮食货种运价指数报1848.54点，较上周上涨0.4%。

成品油市场：四季度部分南方主营炼厂虽有检修计划，但因近期国内柴油资源紧张，主营炼厂和独立炼厂均有增产计划，且有消息称11月份柴油无出口计划，将缓解柴油资源紧张的局面。需求方面，随着气温降低，终端对于汽油的需求或将有所增加，而随着北方地区大幅度降温，柴油需求逐渐进入淡季。本周成品油运输市场整体平稳，运价小幅波动。11月5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1020.34点，较上周上涨0.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型疲态尽显 综合指数跌跌不休】

本周受铁矿石期货价格急跌、FFA远期合约价格下跌、进口煤市场未有改善等因素影响，国际干散货运输市场恐慌情绪蔓延，三大船型市场运价全线下跌，巴拿马型船和超灵便型船跌势加剧，远东干散货指数跌跌不休。11月4日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1814.43点，运价指数为1479.63点，租金指数为2316.63点，较上周四分别下跌20.8%、12.9%和27.1%。

海岬型船市场：海岬型船市场缺乏利好因素支撑，运价持续下跌。上半周，虽然澳大利亚铁矿石出货正常，且货盘尚可，但受国内限产政策、铁矿石期货价格急跌、FFA远期合约价格持续下滑等多重利空因素影响，市场情绪恐慌，太平洋市场运价延续下跌走势。临近周末，新加坡假期，市场表现安静，运价续跌。11月4日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为23765美元，较上周四下跌27.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.531美元/吨，较上周四下跌14.8%。远程矿航线，虽然本周巴西淡水河谷持续在市场询船，成交也较多，但过多运力需要消化，且悲观情绪主导下，运价下跌。巴西图巴朗至青岛航线运价为24.535美元/吨，较上周四下跌13.6%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场加速下挫。太平洋市场，国内煤炭限价政策持续发酵，煤炭价格持续下跌，外贸煤无价格优势，进口煤市场货盘缺乏，一货难求；即期市场可用运力增加，且内外贸兼营船转回内贸市场程序更为复杂和严格，运力过剩加剧，巴拿马型船市场租金加速下跌。11月4日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 24929 美元，较上周四下跌 26.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 23143 美元，较上周四下跌 27.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.220 美元/吨，较上周四下跌 18.5%。粮食市场，货盘有所减少，且 FFA 远期合约价格下跌，受煤炭市场行情较差影响，粮食运价也呈现下跌态势。11月4日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6 万吨货量)运价为 66.220 美元/吨，较上周四下跌 7.0%；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 83.400 美元/吨，较上周四下跌 5.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌幅扩大。本周东南亚市场煤炭、水泥熟料等船运需求仍未有任何改善，市场即期运力增多，运力过剩明显，东南亚市场租金跌幅扩大。11月4日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 22575 美元，较上周四下跌 27.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 25400 美元，较上周四下跌 28.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 20313 美元，较上周四下跌 27.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.980 美元/吨，较上周四下跌 16.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 18.578 美元/吨，较上周四下跌 18.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价承压下跌 成品油运价波动下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 10 月 29 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存增幅超预期，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 7.9%。美国呼吁进一步增加石油供应，让不断上涨的油价降温，但沙特拒绝了要求 OPEC+ 加快增加石油供应的呼吁，这可能会促使美国释放战略原油储备以降低高油价的预期。欧洲石油消费下滑，根据世卫组织欧洲区域办事处统计，欧洲区域上周新增确诊病例和死亡病例，与前一周相比分别上升 6% 和 12%，这说明石油需求仍然受到德尔塔变异毒株的压力。本周油价先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 81.26 美元/桶，较 10 月 28 日下跌 3.11%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价由涨转跌，苏伊士型油轮运价蒸蒸日上，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价承压下跌。11 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 745.99 点，较 10 月 28 日下跌 2.17%。本周市场 11 月中旬装期的货盘基本完成，下旬装期货盘陆续放出，租家通过私下拿船，有选择性的锁定相对配合的船东，来挤压市场。同时尽可能将目标放在老旧船、妥协船上，打压船东信心。目前船位供应充足，燃料油价格小幅下滑，在没有足够货量的情况下，短期市场承压下跌。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）由涨转跌，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅下滑。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS45.05，较 10 月 28 日下跌 2.3%，CT1 的 5 日平均为 WS45.68，较 10 月 28 日上涨 2.7%，TCE 平均 0.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS47.58，下跌 2.0%，平均为 WS48.07，TCE 平均 1.3 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 WS76（TCE 约 0.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS87（TCE 约 0.9 万美元/天）。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印度，11 月 5 至 6 日货盘，成交包干运费约为 260 万美元；一艘 8 万吨级船，非洲至远东，11 月 21 至 23 日货盘，成交运价约为 WS138。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线小幅下滑，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下跌至 WS132（TCE 约 1.2 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS129（TCE 约 1.7 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS121（TCE 约 1.0 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS92（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS110（TCE 约 0.4 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS107（TCE 约 0.7 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，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS133（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS125（TCE 约 0.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS110（TCE 约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS129 水平（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS112（TCE 约 0.02 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际散货船价开始松动 阿芙拉型油轮价格上涨】

11 月 3 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1171.09 点，环比微跌 0.04%。其中，国际散货船价综合指数下跌 1.52%，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 0.72%、0.03%、0.18%。



海岬型市场运价继续大跌，拖累 BDI 指数周二收于 3187 点（一周下跌 869 点），17 个交易日累计下跌了 43.59%，国际干散货船价格开始补跌。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 2125 万美元，环比下跌 1.81%；57000DWT 吨级散货船估值 2678 万美元，环比下跌 3.80%；75000DWT 吨级散货船估值 3073 万美元，环比上涨 1.15%；170000DWT 吨级散货船估值 4017 万美元，环比下跌 1.49%。国际干散货船各船型 1 年期租金费率一周内分别下跌 10%至 16%不等，二手散货船价格开始从坚挺到松动，预计国际二手散货船价格短期将有一波震荡盘整。本期，国际二手散货船市场成交量尚好，各种船型均有成交，共计成交 21 艘（环比减少 17 艘），总运力 100.62 万 DWT，成交金额 31835 万美元，平均船龄 13.19 年。

美国原油库存接近三年高位，原油价格跌破每桶 85 美元，布伦特原油期货周二收 84.51 美元/桶；石油消费国对原油价格的回升越来越焦虑，呼吁 OPEC+生产更多石油，阿芙拉型油轮价格大幅上涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2170 万美元，环比上涨 0.78%；74000DWT 吨级油轮估值 2875 万美元，环比下跌 1.75%；105000DWT 吨级油轮估值 3669 万美元，环比上涨 4.39%；158000DWT 吨级油轮估值 3909 万美元，环比持平；300000DWT 吨级油轮估值 6544 万美元，环比下跌 0.41%。目前，国际油轮 1 年期租金费率稳中有涨，预计二手油轮价格短期温和波动。本期，二手油轮市场成交量一般，共计成交 11 艘（环比减少 8 艘），总运力 92.93 万 DWT，成交金额 16485 万美元，平均船龄 13.92 年。

国家煤炭保供政策的持续发力，下游企业采购节奏放缓；外贸运力回流增多，市场运力宽裕；运价下跌盘整，沿海散货船价格静若止水。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 0.10%；5000DWT 吨级散货船估值 1520 万人民币，环比下跌 0.07%。受煤价持续下降以及冷空气来袭等因素影响，贸易商洽谈气氛升温，货盘有所增加，运价整体保持稳定，预计沿海散货船价格短期平稳波动。本期，沿海散货船成交稀少。

内河水泥、黄砂、钢材等建筑材料货盘有所增加，运价稳中有涨，内河散货船各船型价格以涨为主。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 54 万人民币，环比上涨 2.19%；1000DWT 吨级散货船估值 135 万人民币，环比下跌 5.51%；2000DWT 吨级散货船估值 277 万人民币，环比上涨 3.10%；3000DWT 吨级散货船估值 397 万人民币，环比上涨 1.70%。本期，二手内河散货船市场成交量活跃，共计成交 42 艘（环比增加 5 艘），总运力 8.39 万 DWT，成交金额 8943.96 万元人民币，平均船龄 9.97 年。

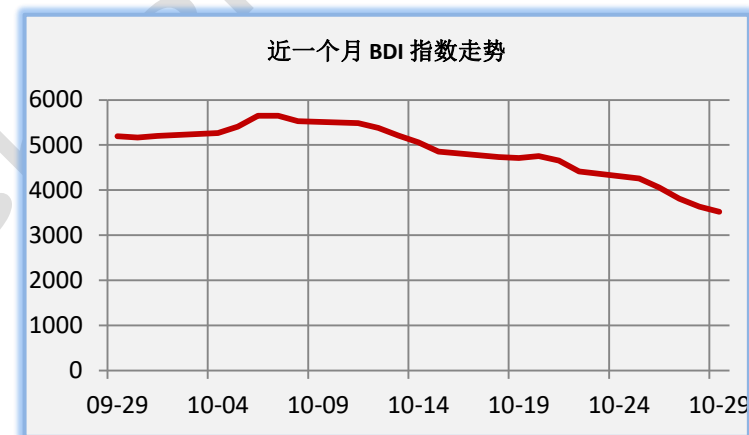
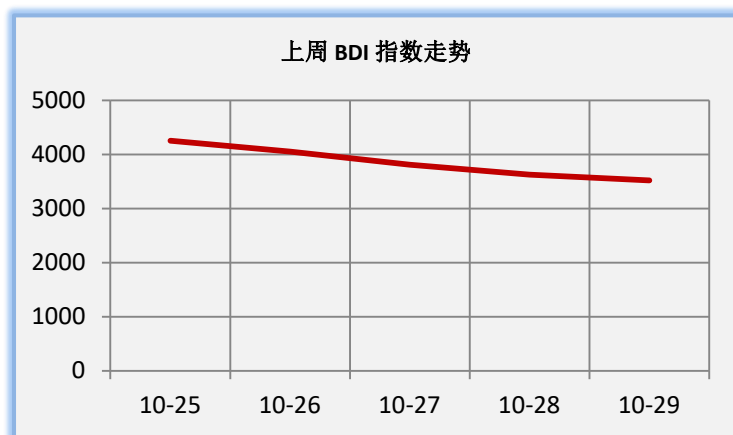
来源：上海航运交易所

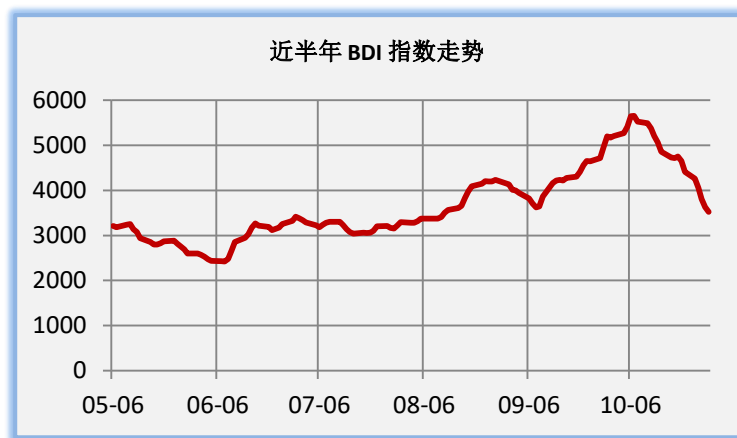


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月1日		11月2日		11月3日		11月4日		11月5日	
BDI	3,428	-91	3,187	-241	2,892	-295	2,769	-123	2,715	-54
BCI	4,202	-147	3,736	-466	3,275	-461	3,221	-54	3,280	+59
BPI	3,815	-81	3,644	-171	3,355	-289	3,166	-189	3,071	-95
BSI	3,042	-62	2,919	-123	2,728	-191	2,563	-165	2,416	-147
BHSI	1,944	-28	1,877	-67	1,812	-65	1,788	-24	1,726	-62





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	29/10/21	22/10/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	31,500	41,000	-9500	-23.2%
	一年	27,750	33,000	-5250	-15.9%
	三年	21,500	22,750	-1250	-5.5%
Pmax (76K)	半年	34,250	36,250	-2000	-5.5%
	一年	27,500	30,250	-2750	-9.1%
	三年	18,000	18,250	-250	-1.4%
Smax (55K)	半年	39,500	41,000	-1500	-3.7%
	一年	25,250	29,500	-4250	-14.4%
	三年	17,000	18,500	-1500	-8.1%
Hsize (30K)	半年	32,500	33,250	-750	-2.3%
	一年	24,000	27,000	-3000	-11.1%
	三年	13,250	15,000	-1750	-11.7%

截止日期: 2021-11-02



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Peace Ark' 2010 93249 dwt dely Taichung 8 Nov trip via Indonesia redel South Korea \$23,000 - Panocean

'RB Ariana' 2017 81346 dwt dely Up River Plate 16/18 Nov trip redel Skaw-Mediterranean \$42,000 - Oldendorff

'Nautical Georgia' 2017 63435 dwt dely SW Pass mid Nov trip redel EC Mexico intention grains \$40,000 - cnr

'SFL Sara' 2011 56589 dwt dely San Antonio (Chile) 1 Nov trip redel Far East intention concentrates \$44,000 - cnr

'Bronco' 2014 28220 dwt dely N Vietnam prompt trip via S Australia redel Chennai-Lumut \$25,750 - cnr VOYAGES

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱船租金今年首次下跌！】

现在的集装箱船租金仍是年初的 3~4 倍。

根据租船指数 Howe Robinson Containership Index，最近一周，涵盖不同船舶类型的 18 个指数中，有 6 个指数下跌了 2.1%~21.4%，其余指数与前一周持平。整体指数比此前一周下跌 3.5%，至 4632 点。

其中，跌幅最大的船型是 1700TEU 型船，主要在亚洲区内、波罗的海等航线上运营。



汉堡和不来梅船舶经纪人协会（VHBS）也在周报中提到，当前 6 个月租期的集装箱船，平均日租金为 61383 美元，比前一周下降了 2438 美元。12 个月租期的 1700TEU 型船，日租金为 48538 美元，比前一周降低了 1104 美元。

这是今年以来，多个集装箱船型租金的首次下跌。

不过船舶经纪人表示，现在的集装箱船租金仍是年初的 3~4 倍。由于集运市场的运输需求持续大于运力供应，船公司仍在寻找运力，不过当前市场的可租用集装箱船数量在减少。

VHBS 也表示，目前 5 个月左右的短期集装箱船租金，已经不可能达到之前的超高水平了。

今年以来，集装箱船租金持续上涨。9 月时，甚至部分短期租赁的集装箱船，日租金高达 20 万美元。相较而言，24 个月和 36 个月的长期租船合同的价格没有那么高，但也处于历史高位。

来源:中国航务周刊

【拆船市场再迎小高峰，油轮成主力】

当前，拆船市场的活跃度较高，并为后续交易创造了资金动力，尤其是油轮拆解。

船舶经纪公司 Clarkson Platou Hellas 在其最新周报表示，尽管市场表面平静，但随着拆船价格水平尤其是印度价格的上升，更多油轮将涌入拆船市场。目前，印度拆船厂的报价已超过 600 美元/吨，比巴基斯坦和孟加拉国的同行高出不少。但这轮上涨将持续多久还有待观察。有消息称，全球拆船需求正在上升，但中国可能会削减拆船产能。因此，拆船价格很可能将在一段时间内保持继续上升势头。

另一家船舶经纪公司 Allied Shipbroking 表示，过去一周，油轮再次成为拆船市场的主角。目前市场呈现的特点是，一方面拆船厂的报价已经达到创纪录的水平；另一方面，散运、集运和气体运输市场强劲的货运收入降低了船东对拆船的兴趣。



Allied 预计,到今年年底前,油轮仍然是拆船市场的主力军。孟加拉国和巴基斯坦坚挺的钢材价格将支撑拆船价格。但巴基斯坦的拆船业务因近期货币贬值而下降。以此同时,《2009 年香港国际安全与环境无害化拆船公约》(HKC)对印度拆船厂有利,未来几个月的前景值得期待。

全球最大的船舶现金买家 GMS 在其最新报告中表示,目前送拆的主要是油轮和海工船,随着年底的临近,拆解量有望不断增加。许多船东认为,600 美元/吨以上的拆船价格是实现盈利和收支平衡的理想机会。

GMS 表示,印度次大陆和土耳其的本地钢板价格仍然处于高位,这是近期拆船价格上涨的主要驱动力,预计年底前市场将继续保持强劲。过去一周,孟加拉国的钢板价格在经历了一段时间的下跌后,再次飙升至与印度次大陆相当的水平。

来源:中国远洋海运 e 刊

【明年订单大跌? 韩国:一船型除外但造船业不会萧条】

今年全球造船业迎来了报复性增长,新船订单暴增,韩国三大船企都罕见地提前完成了年度接单目标。不过,随着集装箱船订单的减少,明年新船订单或将下滑,但新造船市场整体复苏的趋势或将依然延续。

今年全球新船订单将增长 80%, 集装箱船和 LNG 船订单大增

韩国进出口银行(KDB)海外经济研究院 10 月 28 日发布的《海运·造船业 2021 年第三季度动向及 2022 年度展望》报告预测,今年全球新船订单量将超过 4100 万 CGT,同比增长 80%,订单总价值将达 965 亿美元。

报告指出,前三季度韩国造船业累计承接新船订单量达到 1457 万 CGT,同比增长 306.6%。以船型而言,韩国船企前三季度集装箱船订单量约 590 万 CGT,占比 40.5%;LNG 船订单量约 399CGT,占比 27.4%;油船订单量约 167.6 万 CGT,占比 11.5%;LPG 船订单量约 153 万 CGT,占比 10.5%。集装箱船和 LNG 船订单大幅增加,占前三季度接单总量的比例高达 67.9%。

报告分析称,今年以来集装箱船、LNG 船建造市场之所以生机勃勃,是因为新冠肺炎疫情逐渐呈现好转趋势,再加上随着国际海事环保新规的不断强化,引



发了船东们的再投资热情。此外，老旧船舶更新换代导致的新投资以及全球 LNG 市场的活跃等因素也对新造船订单的增加产生了影响。

KDB 海外经济研究院高级研究员杨宗瑞表示，集装箱船具有消耗大量燃料、定期航行的特征，受环保新规的影响最大。去年下半年以来，全球班轮公司的收益大幅提高，为应对将于 2023 年实施的环保新规，正在加大新投资力度。

此外，随着全球范围内 LNG 需求的增加，LNG 船的需求也随之增加。据航运信息公司 Kpler 透露，因新冠疫情封锁后的经济复苏，今年前三季度全球 LNG 需求同比增长 5.3%。而根据克拉克森的数据，今年前三季度，14 万立方米以上大型 LNG 船的订造量为 46 艘、398 万 CGT，同比增长了 133%。

同时，第三季度以来新造船价格也呈持续上升趋势。杨宗瑞表示，预计目前已拥有约 2.5 年工作物量的韩国船企在与船东的谈判中将逐渐占据优势，原材料价格上涨在新造船价格中也会有所反映。截至 10 月初，韩国造船业手持新船订单量为 2856 万 CGT，环比增长了 5.2%。

预计明年全球新船订单下降 15%，集装箱船减少 LNG 船订单持续

虽然今年韩国造船业取得了亮眼成绩，但韩国进出口银行却并不看好明年表现，预测 2022 年全球新船订单量或将比今年下降 15%，韩国船企接单量更将大跌 23.5%。

报告称，2022 年新造船市场将趋缓，全年新船订单量估计将降至 3500 万 CGT，比 2021 年减少 15%；订单价值 860 亿美元下降 10%。而韩国船企明年接单量也将显著低于今年，2021 年韩国船企接单量将达到 1700 万 CGT，总价值 420 亿美元；2022 年，接单量预计将降至 1300 万 CGT，降幅高达 23.5%，总价值下降 19%至 340 亿美元。

不过，即使如此，2022 年的订单水平仍然与过去 10 年来的平均规模基本持平，根据克拉克森的数据，2010-2020 年间全球新船订单量（1000 GT 以上船舶）每年平均值约为 3580 万 CGT，年平均订单价值约为 837 亿美元。

这份报告称，今年新船订单大增主要是由于海运费暴涨三至四倍，不过火爆的主要是集装箱船和液化气船建造，其他船型领域增长相对滞后。此外，国际海事组织（IMO）的环境法规悬而未决，也会对造船市场产生影响。



VesselsValue 近日表示，2021 年截至目前，集装箱船的新船订单量仅次于 2007 年的高位。而散货船和油轮的新船订单数量自第三季度开始放缓，其中油轮市场尤甚。

VesselsValue 称，第三季度整体的新造船订单涨势依然强劲，但总吨位低于第一和第二季度。但是，预计到明年，集装箱船领域的新造订单热潮将迅速降温，2022 年总体将呈现下行趋势。

不过，杨宗瑞表示，虽然业界有预测称明年全球船东对集装箱船的投资将出现缓和状态，新船的订造量也会有所减少，但 LNG 船的订造可能会持续下去。预计今年全球 LNG 市场将比前一年增长 3~5%，而且增长趋势将持续到 2040 年。

杨宗瑞表示，集装箱船和 LNG 船订单大幅增加的 trend 在第四季度仍将持续。进入 10 月份以来，韩国三大造船企业迄今已承接 6 艘大型集装箱船和 5 艘 LNG 船，订单金额合计为 22603 亿韩元（约合 19.29 亿美元）。其中，三星重工承接了价值 9713 亿韩元的 4 艘 LNG 船，大宇造船承接了价值 6408 亿韩元的 4 艘集装箱船和 1 艘价值 2322 亿韩元的 LNG 船，韩国造船海洋承接了价值 4160 亿韩元的 2 艘集装箱船。

杨宗瑞表示：“油船和散货船作为主要船型，目前还很难确认船东为应对环保新规而针对这些船型的投资已经正式开始。尽管明年的新船订造量会比今年有所减少，但与萧条时期相比，将会维持良好的需求水平。”他还特别强调：“由于全球 LNG 需求持续增加，预计 2022 年 LNG 船也将保持较高的需求。”

来源：国际船舶网

【BDI 跌破 3000 点，干散货市场四季度或持续疲软……】

最近，干散货市场进入了“全新的世界”：各类船型日租金全面回落，波罗的海干散货运价指数跌至近五个月来的最低点。

11 月 3 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）跌破 3000 点，至 2892 点，为 6 月 11 日以来的最低水平。海岬型运价指数（BCI）暴跌 461 点，至 3275 点，跌幅达到惊人的 12.3%，平均日租金收入下降 3825 美元，至 27162 美元。

船舶经纪商 Intermodal 在周二的一份研究报告中说：“随着 FFA（远期运费协议）影响现货市场，情绪已经恶化，在太平洋卸货港的拥堵状况逐渐缓解，铁



矿石被卸下，补充库存的工作正全面展开。”

周三，中国焦煤期货在近六个交易日中首次上涨，由于供应紧张，现货价格大幅上涨，涨幅超过 14%，同时焦炭价格也出现跳涨。然而，巴拿马型运价指数继续下跌，降至 3355 点，跌幅 7.9%，触及三个月来的最低点，平均日租金收入也下降了 2606 美元，至 30191 美元。

“随着中国对煤炭和铁矿石以及其他货物（如镍矿石）的采购放缓，干散货船日租金大幅下降。我们看到海岬型、巴拿马型/Kamsarmax 型、Supramax 型和 Handysize/Handymax 型散货船的即期日租金出现了较大的调整，”标准普尔全球普氏能源资讯亚洲货运定价主管 Pradeep Rajan 表示：“市场预计日租金将进一步下降，市场情绪将在第四季度的大部分时间保持疲软。”

根据 Pradeep Rajan 的说法，“干散货船日租金在创下多年来的高点后，所有船型都受到了巨大的打击。随着市场进入第四季度，中国在 2021 年第四季度对原材料的需求已经开始缓解。影响船舶需求的关键因素之一是产品价格高涨大宗商品进口需求减少。在 9 月和 10 月初，铁矿石和煤炭价格高涨，租家们却在一旁观望，等待行情结束。”

9 月份，流入中国的铁矿石相当强劲，而 10 月份，澳大利亚的港口维护，导致船舶需求有所缓解。目前，中国国内煤炭供应增加，沿海船舶排队时间缩短。根据标普全球普氏分析的数据，中国在 8 月份进口了 2805 万吨煤炭，而 9 月和 10 月的数字分别为 3288 万吨和 2690 万吨。

此外，普氏分析(Platts Analytics)对 2021 年剩余时间的干散货运价保持悲观预测，并预计在大宗商品补充库存完成后，10 月和 11 月的运价将加速下跌。在原材料商品方面，煤炭和铁矿石的价格已经大幅下跌。例如，普氏动力煤 FOB 理查兹湾 5500NAR 价格在 10 月 5 日创下 212.85 美元/吨的年内高点后，11 月 2 日跌至 90.30 美元。在铁矿石价格方面，普氏 IODEX 铁矿石 62%铁粉价格从 6 月 14 日的 222.35 美元/公吨跌至 11 月 2 日的 96.45 美元/公吨。

来源:海运圈聚焦



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	531~535	636~640	723~730		Steady.
Tokyo Bay	556~560	635~640	905~910	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	546~550	645~648	775~780	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	498~502	598~602	695~700	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	549	638	795	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	470~475	614~619	715 ~720	+ 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.	635~640	785~790		Avails tight.
Rotterdam	443~447	580~585	683~688		Softer.
Malta	S. E.	595~600	760~765		Steady.
Gibraltar	S. E.	610~615	740~745		Steady.

截止日期: 2021-11-04

◆ 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	29/10/21	22/10/21	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	3,650	0	0.0%	
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	29/10/21	22/10/21	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: 2021-11-02

(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	Bulker	120,000	New Times, China	2023	Luxembourg based (ArcelorMittal)	4,000	Tier III, deal was inked earlier this year
5+7	Bulker	82,000	Jiangsu Hantong, China	2022-2023	German (Oldendorff Carriers)	Undisclosed	
4	Bulker	45,000	Yangzijiang, China	2024	Bulgarian (Navibulgar)	3,300	EEDI phase 3
4	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2024	Dutch (Global Meridian Holdings)	20,650	
1	LNG	79,960 cbm	Hudong Zhonghua, China	-	Japanese (K Line)	Undisclosed	against 12-yrs T/C to Petronas, option declared
2	Container	2,500 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	S. Korean (Namsung Shipping)	4,100	
2+2	MPP	5,400 dwt	Taizhou Taichuan, China	2023	Chinese (Guangxi Xinyi)	Undisclosed	



◆ 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
JIANGSU YANGZIMITSUI YZJ2015-2686	BC	82,300		2022	China	3,850	Greek	dely Jan 2022
KEY DISCOVERY	BC	82,152		2010	Japan	2,475	Swissmarine - Greek	BWTS fitted, dely Dec 2021
SUNLEAF GRACE	BC	61,683		2011	Japan	2,150	Undisclosed	dely Mar-May 2022
SOPHIA N	BC	56,868		2009	China	1,775	Undisclosed	BWTS fitted
PACIFIC BLESS	BC	56,361		2012	China	1,980	Undisclosed	
ORTOLAN BETA STRAIT	BC	29,975		2010	China	undisclosed	Undisclosed	laker
BERNA	BC	21,964		1995	Japan	600	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
CARTAGENA TRADER	CV	42,056	3,534	2008	China	undisclosed	CMA CGM - France	
ASTURIANO II	CV	16,866	1,304	2012	China	undisclosed	Safeen Feeders - U.A.E	

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
FWN PAULA	GC/MPP	10,618	668	2001	Netherlands	undisclosed	Undisclosed	
MIGHTY CHAMP	GC/TWK	10,084		2005	Japan	600	Undisclosed	
MIGHTY BOSS	GC/TWK	10,074		2004	Japan	600	Undisclosed	BWTS fitted

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
GILOS	TAK	319,247		2004	S. Korea	3,100	Egyptian	BWTS/scrubber fitted
SEAWAYS SAUGERTIES	TAK	162,293		2006	S. Korea	2,180	European	BWTS fitted
ADVANTAGE ARROW	TAK	115,804		2009	S. Korea	5,200	Norwegian	en bloc, BWTS & scrubber fitted, basis TC
ADVANTAGE AVENUE	TAK	115,804		2009	S. Korea			
ATALANDI	TAK	105,306		2004	S. Korea	1,360	Undisclosed	BWTS fitted, old sale
TAI HU	TAK	73,980		2007	China	1,040	Chinese	Judicial sale, CPP
STAR FALCON	TAK	53,815		2007	Japan	1,000	Undisclosed	
STAR EAGLE	TAK	51,202		2007	S. Korea	1,175	Undisclosed	
HIGH VENTURE	TAK	51,088		2006	S. Korea	1,070	Indian	BWTS fitted



K SHIPBUILDING 1928	TAK	49,800	2022	S. Korea	3,780	European	en bloc*
K SHIPBUILDING 1929	TAK	49,800	2022	S. Korea			
ANGEL 61	TAK	48,635	2006	Japan	980	Greek	BWTS fitted, uncoiled
BAUCI	TAK	37,320	2002	S. Korea	650	Undisclosed	
CHEMSTAR JEWEL	TAK	21,313	2012	Japan	undisclosed	U. K	stst
SUNNY GREEN	TAK/LPG	50,667	1992	Japan	1,850	Undisclosed	

◆[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
WIN LOTUS	TAK	7,078	2,468	1990	Japan	695.00	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
MASARRAH	OTHER/ROR	1,945	4,676	1977	Denmark	525.00	as is U. A. E

◆[ALCO 防损通函](#)

【警醒！CO2 灭火系统安全工作的重要性】

近期发生由于固定式灭火系统二氧化碳 (CO2) 泄露造成的船员伤亡的案件，凸显灭火系统维护之前确保其安全的重要性。

2021 年 9 月 27 日，汽车运载船 SANG SHIN 轮停靠中国舟山长涂港一家船厂维修泊位。在船舶 CO2 固定式灭火系统的检查中不幸发生了泄露。二氧化碳涌入轮机舱，造成三人死亡，另外两人受伤。



【卸货港签发提单的风险提示】

自新冠疫情以来，船东和承运人面临在卸货港签发提单的情况有所增加。

船东需要了解租家的这类要求会带来的风险，从而降低货物索赔和船只延误的发生。

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
2021-11-05	639.800	739.030	5.621	82.203	863.860	64.953	1117.000	473.680	513.750
2021-11-04	639.430	742.330	5.606	82.155	875.190	64.964	1120.440	477.090	516.300
2021-11-03	640.790	741.770	5.622	82.348	872.210	64.789	1117.640	476.090	516.280
2021-11-02	640.090	742.250	5.609	82.222	873.840	64.834	1118.860	481.260	517.150
2021-11-01	641.920	741.840	5.621	82.517	878.330	64.583	1105.920	482.490	518.390

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	0.07375	1 周	0.07413	2 周	--	1 个月	0.0855
2 个月	0.11475	3 个月	0.13975	4 个月	--	5 个月	--



全一海运有限公司



6 个月	0.2185	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.35763		

2021-11-04

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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