



全一海运市场周报

2021.11 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021. 11. 22 - 11. 26\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输形势保持稳定 运价指数平稳运行】

随着气温逐渐下降，北半球多地新冠疫情出现反弹，全球疫情防控形势依旧严峻。本周，市场基本面总体稳定，中国出口集装箱运输市场需求保持高位，运价和市场运行总体平稳。11月26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4601.97点。

欧洲航线：欧洲新冠防控形势十分严峻，市场对各类物资运输需求仍保持较高水平。航线运力总体稳定，港口拥堵已成为常态。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平，市场运价相对稳定。11月26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7549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，即期市场订舱价格与上期基本持平。11月26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7234美元/TEU。

北美航线：美国每日新增新冠病例数和死亡数仍处于高位，疫情防控形势不容乐观，市场对包括防疫物资在内的各类物资运输需求保持高位。疫情和美国集疏运体系运转效能低下等因素叠加，导致港口长期拥堵、集装箱滞压、运输周转不畅。本周，上海港美西、美东航线的船舶平均舱位利用率基本满载，航线运价总体保持平稳。

波斯湾航线：当地疫情形势总体平稳，市场需求基本稳定，供需状况保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，即期市场订舱价格略有上升。11月26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3360美元/TEU。

澳新航线：澳大利亚部分地区放开管控后，当地疫情传播水平处于相对高位。在疫情等多重因素的共同作用下，生活必需品等运输需求保持高位运行。本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平，市场行情总体平稳。11月26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4448美元/TEU。



南美航线：目的地国家新冠流行较快，疫情始终未得到有效改善，当地生活物资及医疗用品需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平，即期市场订舱价格与上期基本持平。11月26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10137美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。11月26日，中国出口至日本航线运价指数为1104.23点

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭火热带动运输需求 沿海散货运价高位攀升】

本周，煤炭市场供需两旺，上游积极发货，下游热情采购，火热市场带动下，运输需求保持较好态势，沿海散货运价高位上涨。11月26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1602.46点，较上周上涨4.6%。

煤炭市场：市场需求方面，保供政策成效显著，上下游、运输环节齐发力，煤炭市场呈现供需两旺状态。具体来看，供给方面，煤炭产能不断提升，大型煤企积极履行承诺，保证煤炭稳定供应。需求方面，全国电煤消费已进入传统旺季，新一轮“寒潮”带动下，广东、福建、浙江、江苏、上海等主要沿海地区电厂发电负荷不同程度上升。同时，为应对后期拉尼娜现象带来的极寒天气，终端电厂仍在积极拉升库存。煤炭价格方面：保供稳价工作稳步推进，各环节库存水平均有明显提升，煤炭供给偏紧格局得到有效改善。港口发运以长协低价煤为主，低价煤兑现率保持高位，市场货偏少。此外，虽然需求旺盛，但由于政策面影响，下游对煤炭涨价认可度不高。综合上述情况，煤炭价格保持平稳走势。运价走势方面：煤炭市场供需双旺，叠加不少计划货盘要求月底前完成装货，运输市场询盘积极，招标货盘持续放出，租船需求走高，25日前后船期的运力需求提升尤为明显。此外，环渤海主要发运港在遭遇上周末的一轮大雾封航后，又因本周初的寒冷空气接连封航，因恶劣天气连续封航，致大量船舶积压港口，锚地船数量一度增至近三年同期最高。运输需求增长而船舶效率降低，市场运力阶段性偏紧，船东积极挺价，沿海煤炭运价攀升高点。

11月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1793.09点，较上周上涨6.3%。11月26日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1776.84点，较上周五上涨9.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为78.6元/吨，较上周五上涨6.9元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为84.5元/吨，较上周五上涨8.3元/吨。



金属矿石市场：今年以来，环保要求不断加码，粗钢压减政策严格执行，钢厂产能释放明显受限。北方采暖季限产开启，上周 247 家钢厂高炉开工率 70.3%，高炉炼铁产能利用率 75.4%，同比均有 16%左右的降幅。环保压力、政策限产持续施压，钢厂采购节奏放缓，铁矿石运输需求不及其它货种，运价上涨主要受煤炭运价上涨带动。11 月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1378.84 点，较上周上涨 1.8%。

粮食市场：玉米饲用需求持续改善。年底临近，随着猪价不断走高，养殖业已经转亏为盈，补栏情绪高涨。此外，小麦价格虽然有所回落，但仍处于高位，饲用需求进一步向玉米回归。饲料需求增加，替代品价格优势不再，加之南方玉米库存低位，玉米需求不断向好。粮食运输需求持续改善，运价保持在高位水平。11 月 26 日，沿海粮食货种运价指数报 1858.61 点。

成品油市场：国家发改委要求中石油、中石化、中海油加强成品油生产和调运保供工作，确保市场稳定供应，严格执行国家价格政策。政策指引下，主营炼厂、地方炼厂纷纷增产。而社会库存整体低位，下游也有一定补库需求，成品油购销气氛持续改善。沿海成品油运输市场旺季特征延续，各大炼厂均保持高负荷运转，出货积极，贸易量持续增多，各航线运价均有明显上涨。11 月 26 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 1052.24 点，较上周上涨 2.0%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船行情好转 综合指数受益回升】

本周，海岬型船市场行情有所好转，受 FFA 价格上涨影响，市场信心提振，推动运价上行；巴拿马型船市场煤炭货盘有所增加，但粮食货盘表现略显低迷，运价整体小幅波动；超灵便型船市场受煤炭货盘增加带动，运价企稳上行。远东干散货指数在海岬型船市场的带动下有所回升。11 月 25 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1701.59 点，运价指数为 1398.20 点，租金指数为 2156.68 点，较上周四分别上涨 6.7%、2.6%和 11.0%。

海岬型船市场：海岬型船市场行情好转，运价上行。太平洋市场，上半周 FFA 价格上涨，市场信心提振。在寒潮天气影响下，国内多个港口暂时关闭，造成船舶延误，船东信心增强，报价有所提高。铁矿石期货价格反弹明显，即期货盘有所增加，运价上行。临近周末，随着 FFA 价格有所下跌，同时天气转好，市场可用运力增加，运价有所回落。11 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 32475 美元，较上周四上涨 25.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.083 美元/吨，较上周四上涨 10.9%。远程矿航线表现虽不如太平洋市场，但市场信心有所回暖，运价小幅上行。巴西图巴朗至青岛航线运价为



25.965 美元/吨，较上周四上涨 5.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先跌后涨，整体小幅波动。太平洋市场，上半周市场较为低迷，由于内贸煤运价创新高，进口煤优势逐渐显现，下半周煤炭货盘增加，市场有明显改善，运价回升。11月25日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 17829 美元，较上周四下跌 1.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 15657 美元，较上周四上涨 1.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.235 美元/吨，较上周四上下跌 2.1%。粮食市场，上半周粮食货盘持续低迷，市场观望气氛浓厚，运价下行明显。临近周末，运价下跌走势有所趋缓。11月25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 50.10 美元/吨，较上周四下跌 10.1%；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 66.00 美元/吨，较上周四下跌 5.6%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场企稳上行。上半周，虽然陆续有货盘放出，但仍以消化即期运力为主，运价承压下行。随着进口煤优势逐渐显现，又临近月底，下半周起煤炭货盘持续增加，市场活跃。在煤炭货盘的带动下，运价企稳上行。11月25日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 18438 美元，较上周四上涨 7.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 21827 美元，较上周四上涨 8.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 16856 美元，较上周四上涨 4.4%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.737 美元/吨，较上周四上涨 4.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 16.956 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至11月19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均超预期。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%。美国能源部本周表示，将从得克萨斯州和路易斯安那州4个战略石油储备库中释放3200万桶原油，用以降低美国原油的价格。日本表示将配合美国，释放战略石油储备，不过日本释放的仅是过剩储备，释放量有限。OPEC及其盟友将于下周举行会议，部分代表认为释放战略储备可能会令该组织取消原定1月实施的增产计划，短期来看释放原油储备对抑制油价上涨影响有限。本周油价波动上行，布伦特原油期货价格周四报81.44美元/桶，较11月18日上涨1.44%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价缓慢下跌，苏伊士型油轮运价急速下滑，阿芙拉型油轮运价江河日下。中国进口VLCC运输市场运价低位下探。11月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报694.83点，较11月18日下跌1.03%。本周市场12月上旬装期的货盘部分完成，但总体货量不尽人意，船东心态有些转变，开始主动推船，船多货少的基本面短期很难转变，租家有



充足的时间和信心控制出货节奏和方式。对于四季度来说，目前市场表现的确差强人意，运价始终在低位，但下跌空间不大。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）持续向下，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅下跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS42.23，较 11 月 18 日下跌 0.9%，CT1 的 5 日平均为 WS42.46，较 11 月 18 日下跌 1.4%，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 WS43.97，下跌 1.2%，平均为 WS44.24，TCE 平均 0.9 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平急速下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS58（TCE 约 0.1 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS65（TCE 约-0.4 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和南美，一艘 13 万吨级船，巴士拉至天津新港，12 月 4 日货盘，成交运价约为 WS70；一艘 13 万吨级船，巴西至远东，12 月 5 日货盘，成交运价约为 WS65。

阿芙拉型油轮（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下滑，综合水平江河日下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS114（TCE 约 0.7 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS99（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS104（TCE 约 0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS82（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS103（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS103（TCE 约 0.5 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS125（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS110（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS111（TCE 约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS85 水平（TCE 约-0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS159（TCE 约 0.8 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【巴型货船价格大跌 大型油轮船价上涨】

11 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1152.52 点，环比上涨 0.25%。其中，内河散货船价综合指数微跌 0.21%，国际散货船价综合指数、



国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别上涨 1.18%、0.24%、0.25%。

灵便型和海岬型散货船运价先跌后涨，带动 BDI 指数触底反弹，周二收于 2715 点，一周内上涨 4.79%，国际干散货船价格除巴拿马型散货船价格大跌之外，其他干散货船型价格均有较大的反弹。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 2073 万美元，环比上涨 6.67%；57000DWT 吨级散货船估值 2658 万美元，环比上涨 2.28%；75000DWT 吨级散货船估值 2800 万美元，环比下跌 4.97%；170000DWT 吨级散货船估值 4040 万美元，环比上涨 1.22%。国际干散货船各船型 1 年期期租费率走势出现分歧，超龄便型和海岬型船运价上涨，巴拿马型和小灵便型船租金下跌，预计国际二手散货船价格短期震荡调整。本期，由于国际干散货运输市场依旧处于低位，船舶资产价值或逐渐失去支撑，二手船交易活跃度也在下降，共计成交 20 艘（环比减少 4 艘），总运力 120.44 万 DWT，成交金额 39258 万美元，平均船龄 11.15 年。

美国大量出口导致原油库存下降，全球协同释放储备油的可能性较小，同时 OPEC 增产缓慢，国际油价不降反升，布伦特原油期货周二收 81.16 美元/桶，国际成品油轮价格下跌，原油轮价格小涨。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT 吨级油轮估值 2145 万美元，环比下跌 2.30%；74000DWT 吨级油轮估值 2742 万美元，环比下跌 0.68%；105000DWT 吨级油轮估值 3836 万美元，环比上涨 3.24%；158000DWT 吨级油轮估值 3978 万美元，环比上涨 0.38%；300000DWT 吨级油轮估值 6676 万美元，环比上涨 0.34%。目前，国际油轮租金和运价基本平稳，预计二手油轮价格短期稳中向好。本期，二手油轮市场成交量尚可，共计成交 14 艘（环比减少 3 艘），总运力 168.55 万 DWT，成交金额 41085 万美元，平均船龄 10.43 年。

寒潮来袭，冷空气正式登场，煤炭运输需求增多，可用运力偏紧，沿海运价阶段性高位滞涨，沿海散货船价格平稳上涨。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 216 万人民币，环比上涨 0.25%；5000DWT 吨级散货船估值 1521 万人民币，环比上涨 0.24%。全国能源保供稳价取得阶段性成效，煤价理性回归，北方压港情况严重，运价看涨情绪延续升温，预计沿海散货船价格短期稳中有涨。本期，沿海散货船成交稀少，成交吨位以 1000 载重吨和 5000 载重吨为主。

建材价格依旧高企，市场成交一般，运价趋弱，内河散货船各船型价格跌多涨少。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，环比下跌 0.26%；1000DWT 吨级散货船估值 133 万人民币，环比上涨 1.67%；2000DWT 吨级散货船估值 263 万人民币，环比下跌 1.25%；3000DWT 吨级散货船估值 375 万人民币，环比下跌 0.93%。本期，二手内河散货船市场成交基本活跃，共计成交 31 艘（环比减少 9 艘），总运力 3.73 万 DWT，成交金额 4510.2 万元人民币，平均船龄 11.01 年。

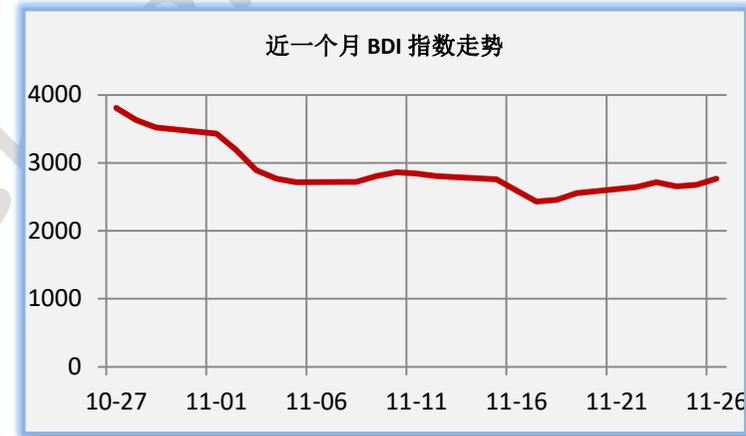
来源：上海航运交易所

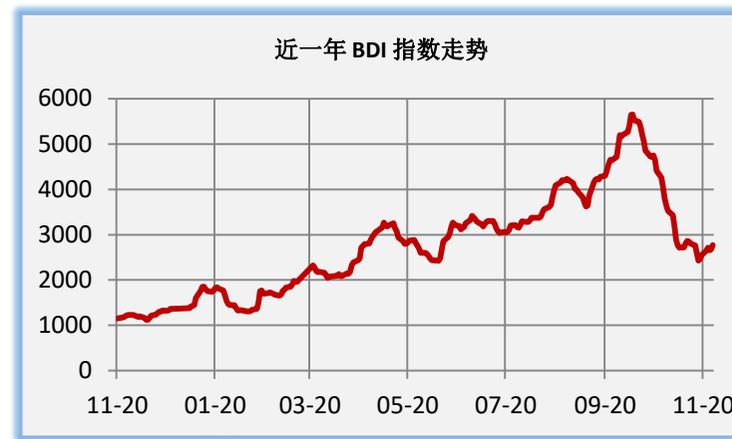
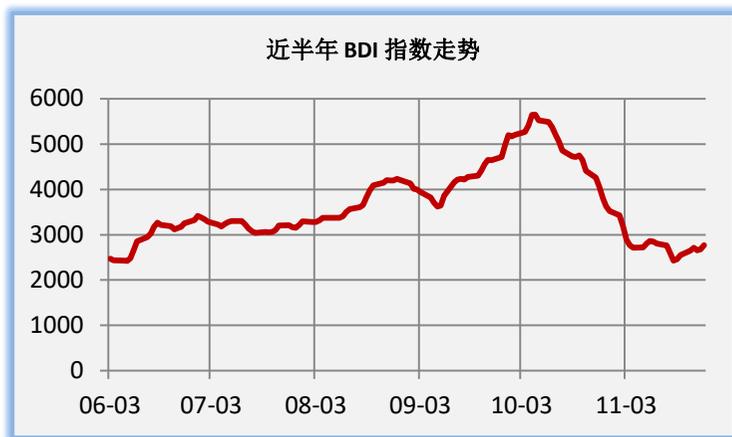


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	11月22日		11月23日		11月24日		11月25日		11月26日	
BDI	2,645	+93	2,715	+70	2,654	-61	2,678	+24	2,767	+89
BCI	3,884	+274	4,055	+171	3,822	-233	3,776	-46	3,906	+130
BPI	2,291	+9	2,333	+42	2,378	+45	2,489	+111	2,621	+132
BSI	2,235	-2	2,243	+8	2,255	+12	2,284	+29	2,316	+32
BHSI	1,547	-14	1,540	-7	1,536	-4	1,536	0	1,539	+3





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	19/11/21	12/11/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,250	24,750	1500	6.1%
	一年	25,000	24,000	1000	4.2%
	三年	19,500	18,750	750	4.0%
Pmax (76K)	半年	23,750	27,000	-3250	-12.0%
	一年	18,750	20,500	-1750	-8.5%
	三年	14,250	15,250	-1000	-6.6%
Smax (55K)	半年	26,000	27,000	-1000	-3.7%
	一年	20,750	20,750	0	0.0%
	三年	14,750	15,750	-1000	-6.3%
Hsize (30K)	半年	25,500	25,500	0	0.0%
	一年	19,750	20,250	-500	-2.5%
	三年	11,250	11,250	0	0.0%

截止日期: 2021-11-23



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Darya Preeti' 2019 81981 dwt dely Colombo 26/28 Nov trip via EC South America redel Singapore-Japan \$23,000 - Panocean

'Falkonera' 2012 81641 dwt dely aps EC South America early Dec trip redel Gibraltar-Skaw \$38,500 - Bunge

'Elena Ve' 2010 75750 dwt dely Ijmuiden 27 Nov trip via Murmansk redel ARA intention coal \$21,250 - Norden

'Hanton Trader III' 2014 63800 dwt dely Richards Bay 1/6 dec trip redel Pakistan \$25,000 + \$480,000 bb - Mingwah - <recent>

4. [航运&船舶市场动态](#)

【液化天然气船现货日租金超过 42.4 万美元】

近期市场对液化天然气运输船的需求增加，导致美国出口迅速增加。根据 Lloyd's List Intelligence 的初步数据，9 月份的出口量比去年同期高出 73%。需求大幅增加，加上即期市场可供租用船舶非常有限，液化天然气船现货日租金突破每天 42.4 万美元。这也创下了从澳大利亚到日本一个航次的成本超过 930 万美元的记录，仅次于 2020 年 4 月油价战租船狂潮期间的记录。当时沙特阿拉伯航运公司 Bahri 以创纪录的 35 万美元日租金，租用一艘大型原油运输船，将 200 万桶原油运往美湾，该航次总成本约 1400 万美元。

根据波罗的海交易所 11 月 23 日的的数据，16 万立方米液化天然气，从澳大利亚格拉德斯通运往日本的平均日租金为每天 424062 美元，比 11 月 19 日上涨 27811 美元。而同一航线上使用液化天然气为燃料的船舶的平均日租金为 357767 美元，比前一交易日上涨 28965 美元。

现货市场租金的飙升反映出，在北半球冬季到来之前，亚洲和欧洲对液化天然气的需求均创下了历史纪录。



根据大宗商品咨询公司 Kpler 的数据，亚洲三大买家——中国、日本和韩国——预计 11 月将进口 1777 万吨液化天然气燃料。比 10 月份的 1541 万吨有所增加，也是自 2 月份进口 1901 万吨以来全球前三大买家的最高月度总量。中国预计 11 月份进口 737 万吨，高于 10 月份的 619 万吨，为 1 月份以来的最高水平。尽管北京和堪培拉关系紧张，导致中国对包括煤炭、大麦和龙虾在内的多种澳大利亚商品实施非正式进口禁令和关税，但澳大利亚仍然是中国最大的液化天然气供应商。预计中国 11 月份将进口 299 万吨澳大利亚液化天然气，为 5 月份以来的最大进口量，占总进口量的 40% 多一点。日本预计 11 月份将进口 604 万吨，高于 10 月份的 519 万吨，不过略低于去年 11 月份的 630 万吨。韩国预计 11 月进口 436 万吨，高于 10 月的 407 万吨，高于去年 11 月的 386 万吨。

Refinitiv 预计 11 月欧洲 LNG 进口总量为 723 万吨，低于 10 月的 728 万吨，但高于去年 11 月的 620 万吨。数据确实表明，欧洲购买的液化天然气比去年同期多，但比 2019 年 11 月的进口量即 856 万吨下降很多。

过去两个月，包括美国海湾至亚洲和欧洲在内的其他航线的运价也大幅上涨。美国海湾地区到日本租金为每日 307552 美元，创下新纪录。根据波罗的海交易所（Baltic Exchange）的数据，美国海湾-欧洲地区的租金下降了 4911 美元，达到每天 311847 美元。

现货货物约占所有液化天然气运输量的 40%。高费率反映了大西洋和太平洋现货市场上缺乏立即可供租用的船舶。事实上，大多数船舶都签订了直到明年的期租合同，只有极少数现船可以享受当前创纪录高点的租金。

据位于奥斯陆的船舶经纪公司 Fearnleys 称，当前液化天然气船一年期租日租金为 102000 美元，相当于今年三月份的两倍。

纽约投资银行 Jefferies 航运周报告中表示：去年寒冬的重演，可能导致天然气库存再次枯竭，导致液化天然气价格和明年春夏季运价出现反季节上涨。全球现有约 634 艘天然液化气船。尽管去年和今年新交付 88 艘新船，但仍出现了天价。这说明液化天然气的需求增长已经远远超过运力的增长。美国、俄罗斯和卡塔尔扩产或扩建更是带来的订单潮。根据 Lloyd's List Intelligence 的数据，目前订单上有 212 艘 LNG 船，计划从现在到 2025 年交付，其中 48 艘在明年交付，42 艘在 2023 年交付。

来源：航运界网

【燃料成本创近 8 年新高，脱硫塔成船东“答案”】

近段时间，和陆上加油站的汽油价格上涨一样，港口的海运燃料成本也在飞速上升，全球集装箱船、油轮和干散货船的燃料成本已经创下自 2013 年以来的新高。



在 2020 年 1 月 1 日 IMO “限硫令”生效后,全球大多数商船开始改用 VLSFO(极低硫燃料油)。在此之前,大多数船舶选择更便宜的含硫量 3.5%的 HSFO(高硫燃料油)。而根据 IMO 2020 年的规定,装有脱硫塔的船舶可以继续燃烧价格较低的 HSFO,因此 HSFO 和 VLSFO 之间的价差越大,装脱硫塔带来的经济效益就会越明显。

船舶经纪商 Braemar ACM 称,11 月至今,新加坡市场的 HSFO 与 VLSFO 价差平均为 151.50 美元/吨,创下 2020 年初以来的最高水平。

在 IMO “限硫令”施行前的安装浪潮后,市场曾一度对装脱硫塔的安装出现分歧,因为在 2020 年的某些时候,高低硫油价差跌至 50 美元/吨,削弱了船东安装脱硫塔的兴趣。

目前的价差已经将船东的目光重新拉回安装脱硫塔上。克拉克森的数据显示,脱硫塔的安装量持续上升,目前使用脱硫塔的商业船数量比去年年初多 82%。

2020 年 1 月,569 艘原油/成品油轮装有脱硫塔。截至本月,这一数字达到 1,041 艘,另外还有 109 艘正在等待安装。

2020 年 1 月,816 艘干散货船装有脱硫塔。截至本月,这一数字达到 1530 艘,另外还有 69 艘计划安装脱硫塔。

鉴于集装箱船是目前手持最大的新造船订单,且新造船安装脱硫塔比改造现有船舶更具成本效益,因此集装箱新造船多数装有脱硫塔,预计集装箱船将是未来脱硫塔市场上占比最高的船型。

2020 年 1 月,408 艘集装箱船装有脱硫塔。截至本月,这一数字达到 913 艘。据克拉克森称,另外还有 347 艘计划安装脱硫塔,其中 246 艘是新造船,101 艘通过改造。

来源:海运圈

【“止不住下跌”,干散货市场企稳在 2022?】

在上周 BDI 指数录得近五周首次周度上涨后,本周前三个交易日干散货市场未能延续涨势,一路下跌,BDI 指数跌破 2500 点,所幸周四海岬型船市小幅回暖,BDI 得以止住下跌颓势,但本周跌幅仍达到 13%。



11月18日，海岬型船运费走强抵消了巴拿马型船的下跌，波罗的海干散货运价指数（BDI）结束连续五个交易日的下跌，小幅上涨24点，至2454点。海岬型船运价指数（BCI）上涨196点，涨幅6.4%，至3260点，平均日租金收入上涨1627美元，至27033美元。巴拿马型船运价指数（BPI）下跌139点，跌幅5.6%，至2336点，触及近七个月低点，平均日租金收入减少1252美元，至21025美元。

船舶经纪商 Intermodal 在其最新的周报中表示：“本周干散货市场再度陷入低迷，同时我们看到船舶资产价值也在逐渐失去支撑。在9月和10月初的补货狂潮中，干散货运价创下13年多的新高，而随着中国港口的拥堵缓解，太平洋市场大量运力涌入，市场出现了调整。FFA定价在未来几个月进一步走弱，二手干散货船购买兴趣下降，今年年初以来的上升趋势‘戛然而止’。”

未来几月，干散货市场走势如何？航运咨询公司 SSY Consultancy & Research 主管 Derek Langston 探讨了中国在未来几个月内塑造干散货市场的三大因素：
煤炭：在国际和国内供应紧张的情况下，进口量将如何在预计的严冬前形成？

控制：对炼钢和铁矿石烧结的进一步限制

排队：港口拥堵

煤炭

今年煤炭（和天然气）价格飙升，迫使政府在严冬到来之前紧急增加库存。连续两次拉尼娜天气事件（以及沈阳出现自1905年以来的最高降雪量）曾是煤炭燃烧的明显利好。

然而，从以下角度来看，动力煤价格的强势成为贸易的负面因素：（1）由于电力配给导致的需求破坏（2）政府干预推出一系列价格上限，并与国内矿业公司会面，导致买家放弃煤炭采购。随后的采购活动停滞，帮助拉低了进口煤炭和太平洋货运市场的交货价格。

今年早些时候，国内煤矿提高煤炭产量的努力曾因事故和安全检查、断断续续的污染控制、以及预期的铁路维修而受到阻碍。



然而，根据国家发改委的官方数据，10月，国家能源集团煤炭产量创历史新高，共完成煤炭产量5064万吨，首次突破5000万吨大关，同比增加421万吨，增长9.1%，市场得到“国内供应即将到来”的信号。

根据IHS引用的中国煤炭运销协会的数据，沿海公用事业单位的库存已经上升至15天的“安全”水平。

近几个月来，由于从印度尼西亚到北美、俄罗斯和南非的供应问题，蒸汽煤和焦煤都无法出口，这是限制海运贸易的主要因素。目前，煤炭进口复苏的可能性取决于政府提高国内可负担煤炭供应的努力是否成功，以及能否在国际上获得供应。

控制

自今年年中以来，中国的钢铁基本面一直在恶化，而恒大等房地产开发商在“风中摇曳”的命运更是加剧了人们的担忧。

据估计，中国房地产市场占中国钢铁需求的40%左右，该行业的放缓对中国的整体钢铁需求影响巨大。另一个钢铁生产放缓的背后推手则为中国降低经济碳强度的目标，中国希望今年的钢铁生产零增长。由于今年上半年产量已经同比增长了6000万，为了达到这一目标，下半年产量需要下降6000万。

在5月至10月期间，中国的铁矿石进口量同比下降了6460万吨（至5.52亿吨），而在截至11月12日的七周内，Umetal调查的42个港口的库存量增加了2100万吨。

根据World Steel Dynamics的价格评估，中国的螺纹钢价格在10月中旬之前一直保持弹性，从10月中旬的780美元/吨降至11月16日的615美元/吨。

从中国主要城市的数据来看，钢材库存在下降，但下降的速度比去年慢，比2018年和2019年的这个时候至少高三分之一。

2022年2月北京冬奥会的举办时间让前景更加复杂，而作为全球最大的钢铁生产省，河北省将举办几项赛事。按照惯例，中国22年第一季度对钢铁生产和铁矿石烧结的延长限制已经宣布，这威胁到了炼钢原料的需求，并影响到工厂在2021年限制到期后提高产量的能力。



排队

在港口拥堵方面，可以预计冬季的到来将增加中国的周转时间。在 8 月的拥堵高峰后，中国港口拥堵情况在最近几天已进一步缓和。10 月下旬至 11 月中旬，等待泊位的满载海岬型船数量减少了 30 艘，Panamax 也有类似趋势，入境船只数量的减少缓解了中国港口的排队情况。

Derek Langston 总结道：“中国煤炭进口在冬季复苏的潜力将由国内煤炭供应决定，中国贸易动态的变化是货运市场复苏的必要条件之一。当然，钢铁生产的减少对海运铁矿石和炼焦煤贸易有负面影响。我们预计未来几个月钢铁生产水平将进一步削减，并注意到与天气有关的港口拥堵问题可能重新出现。”

干散货市场何时企稳？

Intermodal 的船舶买卖经纪人 Vasilis Moiris 指出，市场可能会在 2022 年稳定并改善。

“由于新造船订单量低（约占船队的 7%），以及船厂在 2021 年集装箱船订单激增后的交付延迟率增加，预计明年名义上的船队增长将是‘微不足道’的。” Vasilis Moiris 表示。

“在需求方面，干散货市场受益于金属价格上涨引发的通胀上升，其次是 2021 年第四季度能源相关大宗商品价格上涨。通胀一直是由需求驱动的，引发通胀的因素包括全球创纪录的经济刺激措施，以及供应瓶颈和多年来对化石燃料大宗商品的投入不足。煤炭仍然是今年剩余时间的亮点。”

“进一步展望 2022 年，预计 2021 年的高大宗商品价格将反映在远期曲线中，从而引发矿商的供应反应，并缓解当前能源相关大宗商品短缺造成的工业生产中断。在高通胀的背景下，逐步收紧货币标志着经济增长的减速，这在中期过渡期是正常的，然而增长放缓并不意味着负增长。中国信贷增长和基础设施支出的下降令人担忧，但很可能在 2022 年逆转。在 2022 年第一季度冬奥会结束后，经济增长预计将重新抬头，粗钢生产的恢复将吸收本季度和 2022 年第一季度的部分铁矿石库存。在美国基础设施法案的支持下，小型散货的增长也有望保持坚挺，全球能源转型需要小型散货密集型技术，加上欧盟和美国之间的钢铝关税放宽，将有利于今年表现较好的 Supramax 和 Handysize 船型。最后，预计全球谷物需求将继续得到支撑，主要出口国预计在下一个营销年度将迎来丰收——尤其是大豆。” Vasilis Moiris 总结道。



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	505~510	650~652	735~740		Steady.
Tokyo Bay	560~565	675~680	845~850	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	555~558	630~635	790~795	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	480~485	615~620	685~690	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	539	659	785	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Singapore	463~468	635~638	697 ~703	+ 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.	615~620	785~790		Avails tight.
Rotterdam	438~442	565~570	659~663		Softer.
Malta	S. E.	613~620	740~745		Steady.
Gibraltar	S. E.	613~620	715~720		Steady.

截止日期： 2021-11-25

◆ [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	19/11/21	12/11/21	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	19/11/21	12/11/21	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	7,500	7,500	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,900	5,900	0	0.0%	
MR	52,000	4,100	4,100	0	0.0%	

截止日期： 2021-11-23

(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	BC	82,000	Jiangsu New Hantong, China	2024	Atlantska - Croatian	3,425	options declared
2	GC	5,200	Jiangsu Dajin, China	2023-2024	Jebsen	890	

◆ 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
CHINA STEEL REALIST	BC	203,512		2007	Taiwan, PRC	2,150	Chinese	
AQUAPRINCESS	BC	182,060		2009	Singapore	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
HULL NR 503	BC	181,500		2022	Japan	5,900	Undisclosed	Tier III / EEDI II, dely Mar 2022
MAYFAIR SPIRIT	BC	93,257		2011	China	1,900	Undisclosed	
HAMDA	BC	91,438		2003	Japan	1,530	Indonesian	
SM AURORA	BC	81,970		2012	China	2,100	Chinese	Tier II, bss dely Q1-2022
SITC HUASHAN	BC	76,249		2012	China	2,200	Undisclosed	Tier-II , BWTS fitted
HULL NR-312	BC	66,162		2023	China	3,450	Chinese	TIER III, EEDI III, Dely Q2 2023
BULK ORION	BC	56,155		2011	Japan	1,900	Undisclosed	BWTS fitted
FAREAST HOPE	BC	55,628		2004	Japan	1,470	Chinese	



CHERRY DREAM	BC	51,703	2011	Japan	1,750	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, Tier II
DRY BEAM NEO	BC	38,180	2019	Japan	3,000	Greek	en bloc each
FRAGRANT ATHENA	BC	38,131	2020	Japan	3,000	Greek	
SUPER LYDIA	BC	37,406	2007	Japan	1,340	Turkish	
ROYAL JUSTICE	BC	36,976	2012	Japan	1,900	Greek	BWTS fitted
CHARMEY	BC	35,697	2011	S. Korea	1,600	Middle East	BWTS fitted, Tier II

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
LOS ANGELES TRADER	CV	67,797	5,527	2007	Taiwan, PRC	undisclosed	MSC - Swiss	*
LONG BEACH TRADER	CV	67,797	5,527	2007	Taiwan, PRC	undisclosed	MSC - Swiss	
X-PRESS JERSEY	CV	60,550	4,834	2014	China	10,500	MSC - Swiss	en bloc each*
X-PRESS GUERNSEY	CV	60,149	5,001	2015	S. Korea	10,500	MSC - Swiss	
AS PALATIA	CV	34,496	2,602	2006	S. Korea	7,160	Undisclosed	en bloc
AS PETULIA	CV	34,221	2,564	2008	China			
NORDAMSTEL	CV	23,451	1,774	2019	China	undisclosed	Taiwan, PRC	
BOX EXPRESS	CV	21,730	1,700	2016	China	4,080	Wan Hai Lines - Taiwan, PRC	

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
ASTRO PERSEUS	TAK	159,116		2004	S. Korea	1,850	Middle East	DD due
ANTONIS	TAK	113,563		2017	S. Korea	4,450	Advantage Tankers - Swiss	
NORD SKATE	TAK	51,332		2009	S. Korea	1,700	European	
NORD STINGRAY	TAK	51,291		2009	S. Korea	1,700	European	
PTI RHINE	TAK	51,218		2007	S. Korea	980	Indian	en bloc each**
PTI AMAZON	TAK	51,218		2007	S. Korea	980	Indian	
HYUNDAI VIETNAM S501	TAK	50,000		2022	Vietnam	3,800		dely Nov 2022, scrubber ready
RESOLUTION	TAK	9,971		2006	Turkey	undisclosed	Indian	



◆ 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
AVENTINE	TAK	99,343	16,727	1997	S. Korea	620.00	old sale

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
GLOMMA	TAK	4,738	1,826	1992	Denmark	undisclosed	
FORSTRAUM	TAK	3,271	1,598	1991	Norway	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
QUEEN EMATHA	TAK	13,937	4,074	1989	S. Korea	615.00	

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
BLUE SHIP	TAK	164,859	24,370	2001	S. Korea	undisclosed	as is Singapore
JACOB	TAK	157,449	22,609	2000	S. Korea	600.00	incl 100t Fo & 200t Do, as is Batam
NAVION ANGLIA	TAK	126,749	26,475	1999	Spain	undisclosed	
WISDOM	TAK	45,908	8,727	1999	Japan	undisclosed	

◆ 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
2021-11-26	639.360	716.830	5.550	81.996	851.400	66.137	1167.700	458.970	505.270
2021-11-25	639.800	716.680	5.542	82.045	852.610	65.845	1172.360	460.670	505.230
2021-11-24	639.030	718.650	5.550	82.001	854.870	65.696	1162.190	461.640	504.120
2021-11-23	639.290	718.440	5.566	82.060	856.160	65.495	1173.170	461.850	503.110
2021-11-22	639.520	720.860	5.605	82.096	858.860	65.430	1149.790	462.520	505.500



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	0.0735	1 周	0.07563	2 周	--	1 个月	0.09163
2 个月	0.14213	3 个月	0.18025	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.251	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.44588		

2021-11-24

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