



全一海运市场周报

2021.03 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.03.22 - 03.26\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求基本恢复 航线运价小幅波动】

本周，中国出口集装箱运输市场行情总体保持平稳，运输需求缓慢恢复，远洋航线运价小幅波动，运价总体持平。3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2570.68点，较上期下跌0.5%。

欧洲航线：由于各种变异新冠病毒在欧洲大陆出现，本趋于缓和的疫情出现反弹，欧洲运输体系再次经受考验（本周突发的苏伊士运河堵塞事件暂未对本周运价产生明显影响）。在多重因素的影响下，欧洲运输市场供需总体处于缓慢恢复中。本周，上海港船舶平均舱位利用率约为95%。运价方面，多数航商订舱报价保持不变，少数航商运价略有上调，即期市场订舱价上涨。3月26日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为3742美元/TEU，较上期上涨2.1%。地中海航线情况与欧洲航线相似，多数航商维持原运价不变，少数航商运价小幅波动。3月26日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为3900美元/TEU，较上期基本持平。

北美航线：美国开展新冠疫苗接种后，疫情近期得到稳定控制，运输需求依然处于高位。但是，前期因疫情造成的港口拥堵和集装箱周转不畅的问题仍影响并困扰着集装箱运输行业。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍接近满载水平，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：目的地市场货量总体稳定，运输需求逐步恢复。本周，上海港船舶舱位利用率为85%~95%，各航次载货量差异略大。航商订舱报价涨跌互现，即期市场运价小幅下跌。3月26日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为1355美元/TEU，较上期下跌1.3%。

澳新航线：节后囤货基本出清，近期货量缓慢恢复，运输需求略有下滑。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体为80%~95%，各航次载货量差异略有扩大。受此影响，多数航商订舱报价出现不同程度下调，即期市场运价下跌。3月26日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1877美元/TEU，



较上期下跌 6.7%。

南美航线：近期南美地区疫情明显反弹，市场需求总体处于恢复期，各航商货量恢复水平略有不同。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在 95%以上，部分班次满载。即期市场运价总体略有下跌。3 月 26 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 6790 美元/TEU，较上期下跌 0.9%。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。3 月 26 日，中国出口至日本航线运价指数为 921.13 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【个别利好影响趋弱 沿海运价先涨后稳】

本周，由于个别利好影响趋弱，沿海散货运价在周初一波上涨之后，货盘逐渐减少，船货分歧加大，运价步入震荡行情。3 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 1274.37 点，较上周上涨 6.3%。

煤炭市场：市场需求方面，3 月份以来，煤炭需求并未因气温上升出现季节性回落。由于国内经济稳步向好，工业用电增长明显，对煤炭需求形成较强支撑，电厂日耗煤量一度接近迎峰度夏水平。此外，近期煤炭供给倾向收紧，煤炭期货价格大幅上涨，坑口煤价也一定程度上升，刺激下游采购热情。加上建材、化工等非电煤行业积极采购，煤炭市场“淡季不淡”特征明显。煤炭价格方面：随着冬季煤炭保供结束，政策重心向安全生产倾斜，安全检查力度加大，煤炭产能释放有限，一定程度限制了煤炭供给增量。反观煤炭需求淡季不淡，市场看涨情绪较浓，部分贸易商也在捂盘惜售。进口煤方面，国际航线运价大涨拉升进口煤采购成本，印尼煤价格也在持续走高，操作空间减小，进口煤对内贸煤冲击减弱。上述利好因素影响下，内贸煤价格上涨。运价走势方面：周初，工业用电量增长强劲，配合煤炭价格上扬，下游采购热情升温。同时，外贸航运市场持续火爆，兼营船大量外流，且北方大雾导致不少船期延误。运力供给偏紧，货抢船现象频现，沿海煤炭运价持续攀升。周中开始，外贸航线运价下跌，加上临近月末，计划运量减少明显，运输需求趋弱。不过船东普遍看好后市，报价坚挺，僵持行情下，运价小幅震荡。

3 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1353.04 点，较上周上涨 8.8%。3 月 26 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1170.09 点，较上周五上涨 11.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 50.8 元/吨，较上周五上涨 5.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价



为 58.0 元/吨，较上周五上涨 4.6 元/吨。

金属矿石市场：目前，环保趋严，钢材产量出现拐点，铁水产量下降明显。铁矿日均疏港量明显低于节前正常水平，港口库存持续上升，环保对铁水产量的压制开始显现，需求端出现转弱迹象。环保持续施压，铁矿石需求增长乏力。此外，由于煤炭运价攀升至高位，拉升铁矿石运输成本，货主观望情绪较浓。总体来看，铁矿石运输需求表现较为疲软，运价上涨主要受煤炭运价带动。3 月 26 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1178.74 点，较上周上涨 3.1%。

粮食市场：由于国产玉米和小麦价差明显，饲料企业普遍使用小麦替代加工。此外，大量进口玉米及其替代品流入饲料领域，削弱了市场对饲料玉米的整体需求。饲料企业大量使用小麦以及进口粮，南北玉米贸易难以有效开展，运输需求疲弱。由于煤炭运价表现强势，3 月 26 日，沿海粮食货种运价指数报 1237.14 点，较上周上涨 4.8%。

成品油市场：3-4 月份通常是柴油消费旺季。不过，今年环保检查较为严格，北方多数大型工矿尚未开工，柴油需求未得到实质性好转，终端多按需补货。需求面未带来有效支撑，且本周国际油价波动剧烈，贸易商操作谨慎，市场货盘减少，沿海成品油运价小幅下滑。3 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 1083.20 点，较上周下跌 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小型船继续发力 综合指数小幅上扬】

国际干散货运输市场整体氛围活跃，但由于前期涨幅较大，调整走势渐显。海岬型船太平洋市场租金水平先扬后抑，巴拿马型船粮食市场受益于南美压港情况严重，运价高位波动，超灵便型船东南亚市场稳中有涨。远东干散货指数在中小型船的拉动下小幅上升。3 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 1731.38 点，运价指数为 1309.05 点，租金指数为 2364.87 点，较上周四分别上涨 1.8%、1.1%和 2.3%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场先扬后抑。太平洋市场，上半周市场氛围表现相对安静，西澳主要发货人观望氛围较浓，铁矿石货盘表现尚可，受 FFA 远期合约价格上涨带动，太平洋市场租金运价惯性上涨。下半周，随着 FFA 远期合约价格止涨转跌叠加国际燃油价格走势疲软，加之市场仅少数发货人询船，租家议价优势渐显，太平洋市场运价自年内高位下跌调整。3 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20070 美元，较上周四下跌 5.9%；澳大利



亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.809 美元/吨，较上周四下跌 5.2%。远程矿航线，由于前期两洋市场租金水平差价较大，船东空放南美运力整体偏少，4 月装期的运力供给略显紧张，且巴西主要发货人在市场询船，巴西图巴朗至青岛航线运价上涨至 21.806 美元/吨的年内高位。下半周，巴西发货节奏有所放缓，叠加 FFA 远期合约价格走软，远程矿航线运价松动回调。3 月 25 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.463 美元/吨，较上周四微跌 0.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场租金先扬后抑，粮食市场运价先涨后跌。本周由于澳洲恶劣天气影响，东澳地区主要港口发货受阻，不少运力滞留港口，贸易商对于印尼煤炭的替代性需求渐增，且随着印尼斋月临近，印尼煤炭产量预计下降，印尼煤炭航线运价惯性上涨。下半周，随着 FFA 远期合约价格走势疲软，船东挺价意愿减弱，且印尼即期煤炭货盘偏少，太平洋市场租金水平下探。3 月 25 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27643 美元，较上周四上涨 6.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 26357 美元，较上周四上涨 7.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.256 美元/吨，较上周四上涨 6.0%。粮食航线，本周 CBOT 国际大豆期货价格依旧高位徘徊，南美粮食货盘运需持续释放，此外，巴西主要发货港口压港情况严重，大豆及食糖货盘争抢运输资源，运力周转速度有所放缓，南美粮食市场上半周延续涨势。下半周随着 FFA 远期合约价格松动回调，粮食航线运价走软。3 月 25 日，巴西桑托斯至中国北方港口 6 万吨货量的粮食航线运价为 55.583 美元/吨，较上周四上涨 4.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周东南亚市场即期煤炭货盘不多，镍矿货盘受菲律宾气候影响发货节奏有所放缓，水泥熟料货盘表现平稳，北方钢材货盘表现一般，市场船货平衡度尚可，船东挺价信心较强，东南亚市场租金、运价稳中有涨。3 月 25 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 23575 美元，较上周四上涨 1.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 26786 美元，较上周四上涨 2.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 21606 美元，较上周四上涨 5.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.250 美元/吨，较上周四上涨 1.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.500 美元/吨，较上周四上涨 2.2%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价止跌回暖 成品油运价持续上升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 19 日当周美国除却战略储备的商业原油库存增加、国内原油产量、原油进口量较前一周均有提升，原油产品四周平均供应量较去年同期减少，原油出口减少。欧佩克+将于 4 月 1 日举行部长级会议，商议 5 月份的产量目标，受油价近期下滑影响，下周会议预计 5 月份产量将保持不变，甚至沙特的减产幅度可能大于预期。“EVER GIVEN”集装箱船于 23 日在苏伊士运河搁浅，造成运河双向大堵塞，为石油运输带来了



一定的影响，但原油运输仍可通过附近的两条大型区域管道绕过运河，为油价提供的支撑有限。欧洲地区新增新冠肺炎确诊病例数已连续 3 周呈上升趋势，将实行新的抗疫封锁措施，令原油需求承压。本周原油价格波动下行，布伦特原油期货价格周四报 62.67 美元/桶，较 3 月 18 日下跌 1.09%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动，苏伊士型油轮运价大幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅下挫。中国进口 VLCC 运输市场运价止跌回暖。3 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 571.29 点，较 3 月 18 日上涨 15.97%。受美湾南美交投活跃的影响，西非航线船东挺价意愿增强，同时中东航线不少货盘装期较紧，带动运价整体上升，不过正常装期内延续船多货少格局。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）终于摆脱了赤字，西非航线日均 TCE（等价期租租金）逼近 1.0 万美元。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS33.31，较 3 月 18 日上涨 15.8%，CT1 的 5 日平均为 WS31.00，较 3 月 18 日上涨 7.5%，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 WS37.98，上涨 16.2%，平均为 WS35.22，TCE 平均 0.5 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平大幅上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS77（TCE 约 1.6 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS90（TCE 约 1.9 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至马六甲海峡，4 月 5 至 6 日货盘，成交运价约为 WS57.5。一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至南韩，4 月 7 至 9 日货盘，成交包干运费约为 290 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续上升态势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下挫。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至 WS96（TCE 约 0.5 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS145（TCE 约 2.9 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS110（TCE 约 1.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS99（TCE 约 2.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS103（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS105（TCE 约 1.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线小幅波动，综合水平持续上升。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS134（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS130（TCE 约 1.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS138（TCE 约 2.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS68 水平（TCE 始终在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS154（TCE 约 1.1 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

【综合船指稳定浮动 国际散货成交激增】

3月24日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1034.68点，环比下跌0.25%。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、内河散货船价综合指数分别为721.94点、496.96点、1383.08点、1133.02点，环比分别涨跌-0.12%、+4.02%、-2.06%、-0.04%。

本周国际干散货运输市场，好望角型船开始运木材和谷物，干散货市场繁荣可能会持续到2022年。根据克拉克森的数据，今年海岬型船的货运量约为27亿吨，占海运总运量的一大部分，也是迄今为止在非石油商品货船中的最大需求来源。本周BDI指数大幅上扬，周二收于2271点，环比持续跳涨12.59%。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1409万美元、环比上涨7.08%；57000DWT—1577万美元、环比上涨2.07%；75000DWT—2100万美元、环比上涨4.86%；170000DWT—2597万美元、环比上涨1.63%。本期，国际二手散货船市场成交量持续上扬，共计成交29艘（环比增加14艘），总运力243.47万DWT，成交金额54280万美元，平均船龄7.52年。

油价周二下跌，受对近期需求和投机者平仓的担忧打压。美国原油学会（API）周二公布，截至3月19日当周原油库存增加292.7万桶。包括意大利、法国和德国在内的欧洲新的或延长的封锁，引发了人们对未来几周流动性和原油需求的担忧。布伦特原油价格周二收于60.55美元/桶，环比下跌11.46%。国际二手油轮成交价格跌多涨少。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2173万美元、环比上涨0.01%；74000DWT—2411万美元、环比上涨0.18%；105000DWT—2945万美元、环比下跌0.34%；158000DWT—3811万美元、环比上涨0.09%；300000DWT—6946万美元、环比下跌0.15%。本期，二手油轮市场成交量4艘，总运力44.19万DWT，成交金额4800万美元，平均船龄18.00年。

本周，沿海散货运输市场，受较强冷空气影响，本周中东部大部地区将出现降温降雨天气，民用电需求将有提升，补库压力逐渐显现，近期北港拉运船舶数量增多。需求方面。下游企业复工后需求较好，水泥、化工及部分电厂有补库需求，另外随着需求有望增加，贸易商采购积极性将有提升。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—201.72万人民币、环比下跌0.99%；5000DWT—1139.39万人民币、环比下跌3.67%。本期，沿海散货船市场成交量止跌回升，共计成交10艘（环比增加9艘），总运力2.39万DWT，成交金额3033.50万元人民币，平均船龄9.42年。

近期，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—59.56万人民币，环比下跌0.13%；1000DWT—135.15万人民



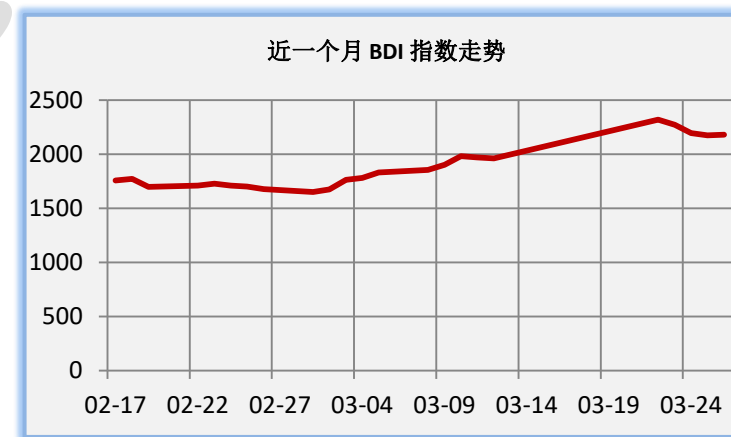
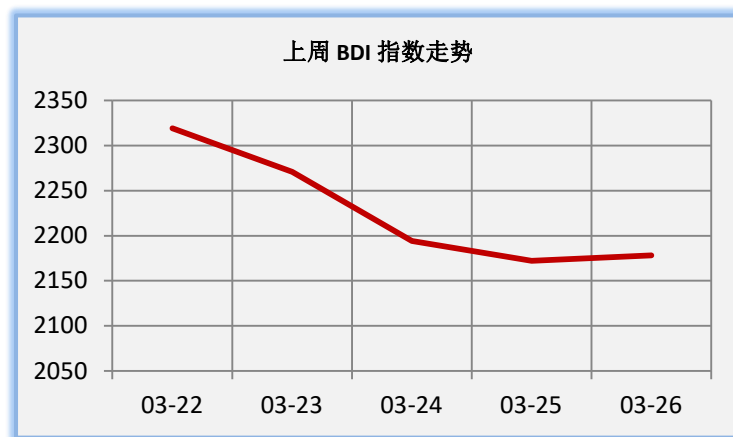
币，环比上涨 0.17%；2000DWT—249.38 万人民币，环比下跌 1.29%；3000DWT—339.25 万人民币，环比上涨 1.31%。本期，内河散货船市场成交量大幅回落，共计成交 88 艘（环比减少 41 艘），总运力 17.31 万 DWT，成交金额 21039.17 万元人民币，平均船龄 8.98 年。

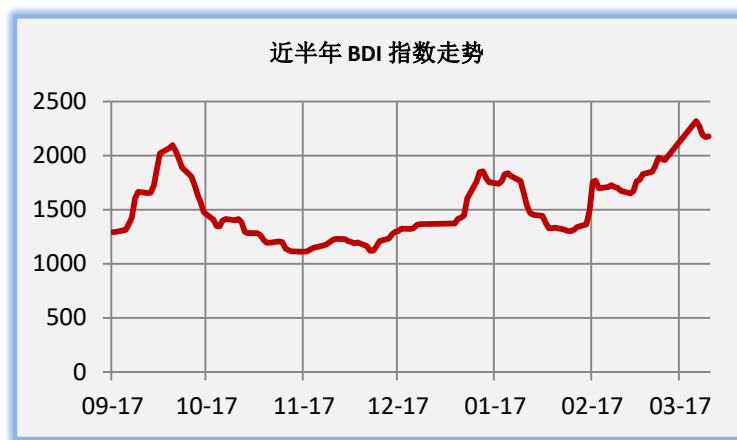
来源：上海航运交易所

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	3月22日	3月23日	3月24日	3月25日	3月26日
BDI	2,319 +38	2,271 -48	2,194 -77	2,172 -22	2,178 +6
BCI	2,382 +38	2,305 -77	2,215 -90	2,230 +15	2,293 +63
BPI	3,058 +83	2,983 -75	2,858 -125	2,834 -24	2,827 -7
BSI	2,133 +11	2,126 -7	2,084 -42	2,021 -63	1,983 -38
BHSI	1,356 -4	1,346 -10	1,319 -27	1,288 -31	1,272 -16





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	19/03/21	12/03/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	25,500	22,750	2750	12.1%
	一年	22,500	20,500	2000	9.8%
	三年	18,250	17,250	1000	5.8%
Pmax (76K)	半年	20,250	18,750	1500	8.0%
	一年	18,500	16,250	2250	13.8%
	三年	12,750	12,750	0	0.0%
Smax (55K)	半年	24,750	24,000	750	3.1%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	19,250	19,250	0	0.0%
	一年	16,000	16,000	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-03-23



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Sakizaya Leader' 2017 81691 dwt dely Aps South West Passage 10/15 Apr trip via Suez or Cape of Good Hope redelivery Singapore-Japan
\$23,500 + \$1,450,000 bb - Cofco Agri

'Santorini' 2013 81086 dwt dely Chiba 1/7 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$30,000 - Viterra

'Mandarin Crown' 2012 56405 dwt dely Xingang prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$26,000 - cnr

'V Glory' 2001 52822 dwt dely Hong Kong prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$27,000 - cnr

'IVS Thanda' 2015 37715 dwt dely CJK 28/31 Mar trip redel WC Central America intention steels \$27,000 - cnr

'Eden Bay ' 2008 28342 dwt dely Singapore prompt trip via EC India redel SE Asia intention iron ore \$30,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Pedhoulas Farmer' 2012 81541 dwt dely Tuna 2/6 Apr 12/14 months redel worldwide \$23,000 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【集装箱新船订单和船队比猛增至 15% 运价继续上涨承压】

集装箱新船订单 / 船队比率在 6 个月以来开始发生变化，随着航运需求的增加，Alpha Line 暗示 IMO 的 2050 年脱碳期限和船龄开始发挥作用，这将使这一比例超过 15%。

而集装箱新船订单 / 船队比率从 2010 年的 30% 稳定下降至 6 个月前的 8.8%。

但是，根据 Alpha Line 的说法，低利率和造船厂之间的激烈竞争最终导致了更多投资者，出租人和海洋承运人开始大量订购新船。

当前新船订单 / 船队的比率为 14.2%，一旦确认有待定单，很可能会攀升至 15% 以上。

过去六个月的订单主要是 12,000 teu, 15,000 teu 和 24,000 teu 级船，中型吨位几乎没有。不包括大约 20 艘用于中国境内贸易的船舶订单，目前 4,000 teu 至 10,000 teu 范围内的订单仅有 3 艘。

Seaspan 一直是签订吨位承包合同最大的船东，订购了 31 艘船；日本的 Shoei Kisen 以 16 艘船位居第二。

就船舶数量而言，中国的扬子江赢得了 25 艘船的合同，其中包括第一艘 megamax 船，显然是赢家。韩国的三星重工 (Samsung Heavy Industries) 位居第二为 19 艘。

在过去六个月中订购的大量新船订单中，全球班轮公司排名也发生了根本性变化。

如果考虑新船订单，地中海航运公司 (MSC) 现在正准备彻底推翻马士基，成为世界上最大的班轮公司，而法国的 CMA CGM 计划从中远海运集团手中夺回第三名。



台湾的 Evergreen 是在 Alphaliner 排名前 100 位的运营商排行榜中另一个值得一提的攀登者。该公司拥有世界上最大的集装箱船订单，只要其竞争对手不签订更多的船只，它将超越日本 ONE 公司和德国的赫伯罗特（Hapag-Lloyd），升至第五位。

来源：海事服务网

【集运市场需求旺盛亚欧线供需渐趋平衡】

集装箱船航运市场需求持续旺盛，近期集装箱船装载率仍处于最高水准，由于美国政府实施新经济刺激计划，进一步推升市场需求，加剧美国港口堵塞现象。

业内人士分析指出，尽管近期亚欧线现货运价出现降温现象，但跨太平洋航线运价依然居高不下。自春节以来，远东—美东或美西的现货运价几乎没有变动。中国大陆至美西运价近期为 3984 美元 / FEU，较五周前提高 0.4%。中国大陆至美东运价较同期下降 0.1%，降至 4795 美元 / FEU。

上海航运交易所报告指出，近期亚欧线现货运价有进一步下跌迹象，显示亚洲与欧洲之间的物流供应链受阻情况已经有所缓解。上海出口集装箱运价指数显示，中国至北欧的集装箱现货运价跌至 3665 美元 / TEU，与春节前价格相比下跌 10.8%；中国之地中海地区的集装箱现货运价下跌 8.9%，至 3910 美元 / TEU。

上海航运交易所表示，需求减弱有助缓解欧洲港口的拥堵状况，近期航运供应链效率有重大改善，目前亚欧线运力与市场需求正趋向平衡。虽然现货价格出现疲软，但运价仍处于高位，而随着供应链压力逐渐减轻，运价经过一段时间的调整后有望回归至正常水准。

来源：国际船舶网

【VLCC 船东仍选择推迟报废旧船因浮动存储需求持续存在】

据船舶经纪人和研究公司 Intermodal 称，由于对浮动存储的需求持续存在，加上今年晚些时候油轮市场可能反弹，因此尽管当前油轮市场负向发展，超大型油轮（VLCC）船东却依然选择推迟报废旧船。

“多式联运公司的所有者可能会保留其资产，直到浮动存储市场完全消失为止。”联运公司董事塔玛拉·阿波斯托洛（Tamara Apostolou）表示。



根据有关机构的分析，在组成全球油轮船队的 818 艘 VLCC 中，有 59 艘闲置了至少 7 天。

Intermodal 表示，是否将废弃用于浮动存储的废旧 VLCC，取决于市场情况和船东在排空船时的期望。

联运公司董事塔玛拉·阿波斯托洛（Tamara Apostolou）说，超过 60% 的用于浮动存储的油轮已经使用了 15 年以上，油轮通常在 20 岁左右时就从贸易船队中退役了。

当前，VLCC 所有者的收入已降至数十年来的最低点。由于吨位过剩和需求滞后，定期租船当量费率是 25 年来最低的。

美国墨西哥湾-中国 VLCC 航行价格为每吨 17.22 美元，较去年同期下跌约 68%，当时 Covid-19 大流行和俄罗斯-沙特阿拉伯油价大战爆发，浮动存储需求激增。

多家油轮船东称，对油运前景持乐观态度，因此需要在较长时间内降低运价，以鼓励增加报废率。

与 2020 年底离开市场的运力相比，油轮的拆解量有所下降。一些船东选择通过将其出售给二级市场来剥除他们的不良资产。

联运公司董事塔玛拉·阿波斯托洛（Tamara Apostolou）表示，在浮动存储需求异常旺盛的情况下，VLCC 等大型油轮的船东去年从运价飞涨中受益，因此他们可能能够承受不利的市场条件。但船东还预计，如果欧佩克+在未来几个月内继续减少石油供应，市场将有所改善。

欧佩克+成员本月早些时候同意将生产配额再维持一个月的基本不变，从而进一步推迟了油轮市场的潜在复苏。

Apostolou 说：“只有充分减少石油库存，以使新的补货周期开始，油运经济复苏才会发生。”

多式联运公司预计，到第三季度，油轮将出现周期性低谷。



“复苏将取决于欧佩克（Opec+）的石油生产政策以及中国、印度和美国的原油需求等。” Apostolou 说。

来源：海事服务网

【一船难求？散货船将迎十年来最好一年】

BDI 指数创下一年半以来新高，散货船手持订单降至历史新低，中小型散货船“一船难求”。散货船市场似乎正在复制集装箱船市场缺箱模式，有望迎来十年来最好的一年。

BDI 连涨三周，巴拿马型船运价增至 10 年来高位

3 月以来，波罗的海航运指数各船型日租金持续上涨，波罗的海干散货运价指数（BDI）连续三周走强，3 月 19 日上涨 66 点（3%）至 2281 点，为 2019 年 9 月以来最高，一周内累计涨幅逾 16%。

在中国谷物需求提振下，巴拿马型散货船运费率跳涨至 10 年来高位。3 月 19 日，波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）上涨 153 点（5.4%）至 2975 点，达到 2010 年 9 月以来最高，一周内累计涨幅逾 32%，是截止 2020 年 1 月 19 日当周以来最佳周线升幅。

BIMCO 首席分析师 Peter Sand 表示：“目前干散货航运市场似乎面临一场完美风暴。” Sand 指出，许多谷物货物正从美国和南美进入大西洋盆地运往中国，而在大西洋北部可供租用的巴拿马型散货船数量不多，运价因此迅速上涨。3 月 19 日，巴拿马型散货船日均获利上涨 1373 美元，至 26773 美元。

与此同时，波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）在 3 月 19 日上涨 68 点（3%）至 2344 点，是 1 月 26 日以来最高水平，一周内累计涨幅超过 16%。好望角型散货船日均获利上涨 564 美元，至 19437 美元。

波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上涨 8 点至 2122 点，是至少 2017 年 4 月以来最高。波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）上升 3 点（0.22%）至 1360 点。



市场现“抢船风暴”，可能复制集装箱船市场缺箱模式

今年第一季度，散运市场淡季不淡还超旺。中国限购澳大利亚煤炭酝酿出小型散货船的抢船风暴，散货船荒已经提前到来。在大客户扫货下，灵便型散货船日租金价格一路飙涨，最新日租金接近 2.4 万美元，自 2 月以来涨幅高达 85%，是去年同期的三倍以上。业界普遍认为，疫后全球原物料载运需求暴增，散货船涨势才刚开始，甚至可能复制集装箱船市场缺箱模式。

业内人士分析指出，中国改从俄罗斯、印尼、南非等其他产煤国运输煤炭，导致偏远港口货量增加，但港口设施不足难以停靠大型船舶，灵便型船反而成为主力船型。而且灵便型船运输商品的弹性非常大，包括杂货、肥料、半成品等货物也多使用灵便型船运输，更加带动运价走高。

散货船市场的“抢船风暴”也促使许多订单满满的大型谷物商开始积极进场租船。慧洋海运董事长蓝俊昇证实，确实有不少大型谷物商担心港口拥堵问题会造成订单违约情况发生，为避免各种可能因素而进场大量扫船，是造成缺船的主因。

蓝俊昇指出，全球散货船市场结构改变成为这波运价走升的新动能。今年年初的行情走势是 2008 年以来没有出现过的多头现象，日租金每日上涨，从小型散货船蔓延至巴拿马型甚至最大的好望角型散货船。

裕民航运也表示，这波散货船市况“比原预期好太多”，小型散货船早就一船难求，需求潮也已经延续到巴拿马型和好望角型等中大型船舶。以好望角型船为例，目前 2、3 个月的期租合同日租金价格都维持在近 2 万美元左右，显示市场至少会繁荣到第三季度。

在运价飞涨、一船难求的背景下，中小型二手船价格也呈现上升趋势，目前的船价相比半年前已经提高 15%。VesselsValue 的数据显示，今年以来已经有 246 艘二手散货船被出售、希腊船东积极购入二手船以应对强劲的市场前景，这也推高了二手船价格。

根据克拉克森的数据，目前 5 年船龄的中小型散货船交易价格均有不同幅度的上涨，其中超灵便型散货船二手船价格达到 2150 万美元，比年初上涨 16%，灵便型散货船二手船价格上涨 15%至 1700 万美元，Kamsarmax 型散货船价格上涨 11%至 2550 万美元。

手持订单创历史最低，散货船领域能否迎来“订单潮”？



业界认为，本轮散货船市场反弹有着实质需求面支撑。疫苗问世后全球经济复苏迹象明显，原材料涨价、制造业加速补充库存。集运市场严重缺箱的现状迫使谷物运输重新回归散运市场，中国放弃澳大利亚煤炭进口、转向南非等地采购，还有大西洋段运输需求高涨，欧洲却因大雪导致船舶周转率降低，种种因素都在促进散运市场回暖。

在需求高涨的同时，散货船市场运力供给增长却十分有限。今年前 2 个月，散货船市场运力供给增长仅为 0.5%，全年估计增幅 2%，而市场需求增幅则高达 3.8%。同时，散货船手持订单已经降至历史新低，明年运力供给增幅预计仅为 1%。

克拉克森的数据显示，从 2019 年 6 月以来，散货船手持订单占现有船队比例逐月下降，目前全球散货船手持订单量约为 5143 万载重吨，占现有船队比例仅为 5.75%，是克拉克森自 1996 年有记录以来的最低水平。

希腊船舶经纪公司 Intermodal 的分析师 Theodore Ntalakos 表示，2020 年散货船市场整体表现并不足以支持船东订造更多船，因此去年散货船订单相当有限，而目前散货船手持订单量相比一年之前已经减少了大约 200 艘。他还指出，越来越多的老旧散货船船龄即将接近 25 年，Intermodal 预计未来几年散货船船队增长率将“显著低于 1.5%-2.0%”。

船舶经纪公司 Banchero Costa 的全球研究主管 Ralph Leszczynski 称，散货船手持订单不仅数量很少，而且其中多达四分之三都将在 2021 年交付，这主要是由于近年来散货船新船订单稀缺。散货船船东经历了多年的低收入困境，可用资金不多，在未来船舶燃料和监管方面又存在着许多不确定因素，这些都限制了船东订船意愿。

虽然散运市场正在经历罕见的复苏，但展望未来，Leszczynski 却对散货船船队持续增长和扩大的必要性提出了质疑。他认为，全球煤炭需求减少，加上中国钢铁产量达到顶峰，散货船未来的市场需求趋势可能并不足以支撑过于庞大的船队。

来源：国际船舶网

【德路里：干散货航运市场将迎来“超级周期”？】

过去两周，不仅即期运费和股票出现上涨，FFA 交易也有不凡表现。2 月第 2 周是干散货运费衍生品市场进入新世纪以来表现最好的一周，名义交易量超过



10 亿美元。根据 FIS 的数据，成交合约超过 75000 份，包括好望角型、巴拿马型和大灵便型等船型。由于大宗商品价格飙升，成交量在短期内被推高。今年迄今为止，巴拿马型的即期运费涨幅高于所有其他船型。

手持订单量触底，二手船交易量高涨

当前新船手持订单量较少，一些运营商转向二手船市场。其中，中型船且船龄较小的 Ultramax 和 Kamsarmax 最受欢迎。

疫情迫使 Scorpio Bulk 等（现更名为 Eneti）等现金匮乏的运营商大量抛售船舶。而现金充裕、实力雄厚的运营商，如 Star Bulk 和 Pacific Basin（2343:HK）继续扩大船队规模，不断买入二手船，以提升市场占有率。

中国市场政策

租船费率的上涨取决于各种直接和间接因素的推动，其中包括疫苗接种以及主要经济体实行超宽松货币政策取得成效。中国的经济刺激方案主要集中在基础设施建设。此外，大豆进口增加也有利于干散货运输。2021 年前两个月，中美两国的粮食贸易从 2020 年同期的 1660 万吨激增至 2800 万吨，中型船舶运营商从中受益，例如 Pacific Basin（2343:HK）在其最新发布的 2020 财年报告中实现了逆袭。

中澳关系

中国和澳大利亚之间紧张的贸易关系也推动了吨海里需求的增长。截至 2021 年 2 月底，滞留在中国港口的载有澳大利亚煤炭的船只仍高达 48 艘（11 艘好望角型和 37 艘巴拿马型）。这对干散货航运市场产生了积极影响。澳大利亚目前正向印度和日本出口煤炭，而中国也从南非等较远的国家进口煤炭，从而增加了吨海里需求。

不利因素

1. 油价上涨



近期油价一路上涨，已达 70 美元/桶左右。虽然短期内油价依旧看涨，但从长远来看，石油的前景并不像过去那样乐观，许多国际机构认为，石油最好的日子已经过去了。

石油价格对于散货贸易有重大影响。首先，油价上涨将减少能源商品的生产，导致大多数能源的开采成本上升，从而推升了原材料价格。其次，油价上涨将导致运输成本的增加。

2. 经济复苏面临阻力

尽管多国已经开始疫苗接种，但疫情还是在一些国家出现反复，导致再一次实施封锁和限制性措施。法国从 2021 年 1 月 31 日起关闭了所有非欧盟国家的边境，希腊也推出了新的封锁措施，捷克实施更严格的封锁限制。此外，意大利、西班牙和比利时的新增病例数量不断增加，可能会阻碍经济复苏，从而影响贸易和船舶运营商的受益。

结论

尽管有越来越多的迹象表明干散货航运市场正趋于上行，但市场参与者对这轮涨势的持续时间以及能否出现“超级周期”存在分歧。有些人预计涨势将在 3-5 个月内平息，有些人预计将在 3-5 个季度内逐渐回落，还有些人预计将持续到 2023 年。尽管预测有差异，但所有人都一致认为，现在是干散货航运公司及其股东的大好时机。

来源：德路里

【三家中国船厂瓜分全部 27 艘大单？集运巨头“疯狂”造船】

集运巨头的“疯狂”扩张还在继续。继此前 10 艘 24000TEU 超大型集装箱船订单之后，全球第二大集运公司地中海航运将再投资订造 27 艘 15500TEU 集装箱船，这批船将全部由三家中国船厂建造。地中海航运的疯狂造船也已经让“老大”马士基航运无力追赶。

据贸易风消息，地中海航运已经与大船集团和广船国际签署了意向书，将在两家船厂分别订造 5+5 艘 15500TEU 新巴拿马型集装箱船。此外，地中海航运还



在与扬州中远海运重工协商额外 7 艘同类型船舶的订单。

这批新巴拿马型集装箱船将选择传统燃料运营，并将安装脱硫装置，预计每艘新船造价约为 1.2 亿美元，加上备选订单在内总计 27 艘船价值将达 32.4 亿美元（约合人民币 211.71 亿元）。

如果地中海航运确定在广船国际的订单，这将是广船国际首次接单建造集装箱船。过去，广船国际一直以建造油船、半潜式重吊船、散货船为主。克拉克森的数据显示，目前广船国际手持订单共计 47 艘 322.45 万载重吨，船型主要是油船、散货船、化学品船和滚装船等。

地中海航运从去年开始通过订船、收购二手船和租船三种方式加速扩张船队运力。Alphaliner 的数据显示，地中海航运当前船队运力总计 585 艘 388.6 万 TEU，相比一年多以前的 376.6 万 TEU 显著增加，市占率 16.0%。

虽然目前船队运力暂时落后于马士基航运，但地中海航运的手持订单量远高于马士基。目前地中海航运手持订单总计 22 艘约 45.15 万 GT，占其现有船队的 11.6%；而马士基航运手持订单仅为 18 艘约 4.56 万 TEU，占现有船队的 1.1%。加上手持订单，地中海航运运力规模即将超过马士基航运。

据国际船舶网了解，去年年底至今年年初，地中海航运通过交银租赁、国银租赁和 Seaspan Corporation 三家船东，在中国船厂订造了多达 10 艘全球最大 24000TEU 超大型集装箱船。其中，交银租赁分别在沪东中华、江南造船和扬子江船业下单订造了 2 艘 24000TEU 集装箱船订单，国银租赁和 Seaspan 又分别在扬子江船业订造了 2 艘。全部 10 艘均由地中海航运租赁。

另外，Seaspan 去年 12 月宣布订造 5 艘 12200TEU 集装箱船，同样将租赁给地中海航运，由扬子江船业集团下属扬子鑫福建造。另外，今年年初 Seaspan 还在扬子江船业订造了 10 艘 15000TEU 集装箱船，也由地中海航运租赁。现代重工今年 3 月从 Cido Shipping 接获的 4 艘 15000TEU 集装箱船订单，据称也拥有地中海航运的长期租约。

除了高达 45 万 TEU 的手持订单之外，地中海航运还是租船市场和二手船市场上最活跃的参与者。过去 6 个月来，地中海航运已经在二手船市场上投资了数亿美元。



地中海航运在 2004 年成为仅次于马士基航运的全球第二大集运公司，而马士基航运已经在全球第一的位置上占据了超过 25 年时间。如果马士基航运维持“不订船”的政策，地中海航运有望很快取代马士基，成为全球最大的集运公司。

来源：国际船舶网

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	412~414	514~516	565~570		Firmer.
Tokyo Bay	426~428	525~530	725~730	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	392~395	497~500	565~570	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	393~398	482~487	497~502	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	429.00	503.00	560.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	545~550	630~635		Avails tight.
Rotterdam	365~358	470~475	497~502		Firmer.
Malta	S. E.	480~485	530~535		Steady.
Istanbul	S. E.	495~500	540~545	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	520~525	685~690		Firmer.

截止日期： 2021-03-25

◆ 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	19/03/21	12/03/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,200	5,150	50	1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,950	2,850	100	3.5%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,630	2,630	0	0.0%	



灵便型	Handysize	38,000	2,450	2,450	0	0.0%	
油 轮							
船 型	载重吨	19/03/21	12/03/21	浮动	%	备 注	
巨型油轮 VLCC	300,000	9,000	9,000	0	0.0%		
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,000	5,950	50	0.8%		
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,850	50	1.0%		
MR	52,000	3,450	3,400	50	1.5%		

截止日期: 2021-03-23

(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	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2022	Thenamaris - Greek	3,600	options declared
2	Bulker	187,000	Shanghai Waigaoqiao, China	2023	Anglo American - UK based	6,050	LNG fuelled
1	Bulker	59,900	New Dayang, China	undisclosed	Wuhu Chang Neng Logistics - Chinese	2,520	
3+1	VLGC	91,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2022	Evalend - Greek	8,000	dual fuelled
3	VLGC	91,000 cbm	DSME, S. Korea	2022-2023	Zodiac Maritime - UK based	7,800	dual fuelled
2	LPG	91,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2023	Cido Shipping - Hong Kong based	Undisclosed	dual fuelled
1	LNG	45,000 cbm	China Merchant HI, China	2023	Equator Fund - Chinese	Undisclosed	
1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Negmar Denizcilik - Turkish	Undisclosed	
4	Container	13,000 teu	New Times, China	2023-2024	Chartworld - Greek	10,500	conventional fuelled, scrubber fitted
2	Container	1,930 teu	Huangpu Wenchong, China	2023	CU Lines - Chinese	Undisclosed	options declared



◆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
TIGER LIAONING	BC	180,082		2011	China	2,100	Singaporean	at auction
CAPE PROVIDENCE	BC	169,234		2010	S. Korea	2,000	Minerva Marine - Greek	BWTS on order
BOTTIGLIERI GIORGIO AVINO	BC	93,269		2011	China	1,400	Undisclosed	Tier II
BOTTIGLIERI FLAVIO BORRIELLO	BC	93,269		2011	China	1,190	Greek	
INDUS TRIUMPH	BC	92,967		2012	China	5,100	Undisclosed	en bloc*
INDUS PROSPERITY	BC	92,928		2011	China			
INDUS FORTUNE	BC	92,928		2011	China			
INDUS VICTORY	BC	92,870		2013	China			
LIMNIONAS	BC	85,035		2017	Japan	2,900	Undisclosed	
PEAK PROTEUS	BC	82,158		2013	Japan	1,950	Undisclosed	
YANGZE 11	BC	82,027		2018	China	2,650	Globus - Greek	
KING PEACE	BC	79,025		2011	China	1,095	Greek	BWTS fitted incl TC
DARWIN	BC	75,966		2002	Japan	950	Undisclosed	
PRINCESS ATHENA	BC	75,729		2004	Japan	1,050	Undisclosed	
OCEAN EMPEROR	BC	74,002		1998	Japan	445	Chinese	
SERENA R	BC	63,997		2016	China	1,950	Undisclosed	BWTS fitted
SAGE DANUBE	BC	63,296		2012	China	1,700	Undisclosed	
DALIAN COSCO KHI DE098	BC	61,000		2021	China	2,750	Undisclosed	
LOCH SHUNA	BC	55,905		2014	Japan	undisclosed	Meghna - Bangladeshi	
GEORGIANA	BC	53,383		2008	China	990	Undisclosed	
AMBER BEVERLY	BC	53,177		2011	China	1,180	Chinese	BWTS fitted
JAG ROHAN	BC	52,450		2006	Japan	1,000	Undisclosed	
IDA SELMER	BC	32,519		2011	China	805	Greek	BWTS incl
SIDER MADRID	BC	30,900		2013	China	1,120	Greek	Tier II
SIDER MYKONOS	BC	30,060		2013	China	1,120	Greek	
ATLANTIC EAGLE	BC	28,339		2014	Japan	1,080	Undisclosed	
GENIUS STAR III	BC	13,567		2006	Japan	500	Hong Kong	



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
GLEN CANYON BRIDGE	CV	71,291	5,642	2006	S. Korea	undisclosed	Costamare - Greek	
RHL CONSTANTIA	CV	58,027	5,086	2013	China	undisclosed	Hapag-Lloyd - German	*
RHL CALLIDITAS	CV	58,014	5,086	2013	China	undisclosed	Hapag-Lloyd - German	
LAILA	CV	38,080	2,702	2008	Germany	1,350	Undisclosed	en bloc
LIOPA	CV	38,060	2,702	2008	Germany			
RATANA THIDA	CV	18,196	1,228	1996	Japan	245	RCL - Thai	
VERONICA B	CV	14,237	1,085	2011	China	800	Undisclosed	
LANTAU BEACH	CV	12,829	1,049	2007	S. Korea	859	Undisclosed	
PICTOR	CV	12,640	925	2009	Spain	530	MSC - Swiss	**
PERSEUS	CV	12,558	925	2008	Spain	500	MSC - Swiss	

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
QI LIAN SAN	TAK	318,438		2012	China	4,500	Dynacom - Greek	bank driven sale
GENE	TAK	304,985		2003	S. Korea	2,510	Chinese	
FALCON EXPRESS	TAK	115,042		2008	Japan	undisclosed	Velos Tankers - Greek	
OCEAN QUEEN	TAK	108,953		2008	China	1,380	IMS - Greek	
NORD INSPIRATION	TAK	47,987		2010	Japan	1,575	undisclosed	
BREDE	TAK	16,922		2009	China	700	Waruna - Indonesian	
HYUNDAI SAMHO 8056	TAK/LPG	58,045		2022	S. Korea	9,000	Capital Maritime - Greek	***
HYUNDAI SAMHO 8057	TAK/LPG	58,045		2022	S. Korea	9,000	Capital Maritime - Greek	

◆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
OCEAN AMETHYST	TAK	45,999	9,077	1995	S. Korea	510.00	
FATEYEVO	TAK	3,389	S. K. L	1985	Bulgaria	445.00	

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
LARIS	TAK	13,843	5,626	1996	ITALY	847.00	High Stainless-steel content



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
STARRY METROPOLIS	OTHER/CRUISE	2,402	9,250	1976	Finland	337.00	as is Hong Kong at Auction
WINSON NO. 5	TAK	312,679	46,310	2001	S. Korea	484.00	as is Singapore, includes bunkers for the voyage, gasfree
NILZA	TAK	17,999	5,898	1981	Brazil	335.70	as is Brazil
NARA	TAK	17,859	5,898	1982	Brazil	337.40	as is Brazil
DARIN STAR	TAK/FSO	299,700	40,970	1994	Denmark	445.00	as is Malaysia

◆ALCO 防损通函

【谨慎对待租约中的“Subjects”】

谈判租船合同须谨慎对待租家在合同中的特定语言“on subjects”，即使原则上已经完全同意达成协议，但合同通常只有在特定期限内消除(lift)了所有“subjects”才能产生法律效力，某些“subjects”不能满足的话合同就没有法律约束力。

此外，除非已经明确达成协议迫使一方采取合理的措施以满足“subjects”，否则，如果在特定期限内未消除“subjects”，通常没有依据可以要求这一方进行损害赔偿。

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：

2021-03-26	653.760	769.850	5.987	84.141	898.750	63.406	1163.940	496.390	518.870
2021-03-25	652.820	771.090	6.003	84.033	893.370	63.291	1173.600	495.360	518.900
2021-03-24	652.280	772.690	6.010	83.962	896.050	63.239	1171.030	496.730	518.050
2021-03-23	650.360	776.040	5.978	83.747	901.370	63.238	1151.340	503.250	519.260
2021-03-22	651.910	774.900	5.986	83.935	902.140	63.042	1142.000	503.840	520.710
2021-03-19	650.980	775.740	5.977	83.826	906.570	63.168	1142.580	505.100	521.160

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	0.07638	1 周	0.09163	2 周	--	1 个月	0.11025
2 个月	0.13363	3 个月	0.19513	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2095	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.28		

2021-03-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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