



全一海运市场周报

2021.04 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.04.05 - 04.09\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求逐步恢复 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稳定，运输需求强劲，远洋航线运价涨多跌少，航线运价小幅波动。4月9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2652.12点，较上期上涨2.6%。

欧洲航线：变异新冠病毒持续传播导致疫情在欧洲再次出现反弹，欧洲运输体系连续经受考验。苏伊士运河堵塞事件对船货流转的影响有所显现，航线运力吃紧。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平。部分航商订舱报价上涨。4月9日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为3964美元/TEU，较上期上涨8.6%。地中海航线，多数航商维持原运价不变，少数航商运价有所上调。4月9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4026美元/TEU，较上期上涨1.6%。

北美航线：美国疫情近期有所反弹，当地市场对各类物资的需求维持在较高水平，运输需求高位运行。自疫情发生以来，集装箱滞压造成的港口拥堵和集装箱周转不畅的情况持续影响并困扰着集装箱运输市场。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，航线运价涨跌互现。

波斯湾航线：目的地市场货量逐步恢复，运输需求略有上升。本周，上海港船舶舱位利用率在90%~95%水平，部分班次满载。价格方面，多数航商订舱报价有所上调，即期市场运价上涨。4月9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1624美元/TEU，较上期上涨8.0%。

澳新航线：市场总体运行平稳，运输需求处于恢复期，各航商货量恢复速度略有不同。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体约在90%以上，个别航次满载。多数航商订舱报价与上期持平，其余个别小幅波动，即期市场运价小幅下跌。4月9日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1810美元/TEU，较上期下跌1.2%。



南美航线：位于南半球的南美地区在气温回落和变异病毒的多重作用下，疫情近期出现较大反弹。目的地市场对各类物资的需求有所增长，运输需求稳中有升。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。多数航商运价小幅上涨，即期市场运价上升。4 月 9 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7155 美元/TEU，较上期上涨 3.8%。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。4 月 9 日，中国出口至日本航线运价指数为 937.24 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【基建需求带动运价普涨 综合指数继续上涨】

宏观经济稳步向好，下游基建项目陆续开工，大宗散货需求提升，沿海散货运输市场运价继续冲高。4 月 9 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 1309.11 点，较上周上涨 2.2%。

煤炭市场：市场需求方面，清明小长假结束后，天气转暖，民用电需求减少，工业用电需求依旧旺盛，电厂日耗维持高位，不过继续上涨空间较小。下游电厂煤炭库存继续下降，整体偏低。除长协煤补库外，受近期煤炭价格波动影响，电厂保持观望情绪，市场采购较为谨慎，累积部分补库需求待日后释放。煤炭价格方面：进入二季度，煤管票问题相对缓解，基本面矛盾得到缓冲。据悉，部分煤矿面临销售压力已发布降价通知；加上期货价格跳水也给煤炭市场价格带来降温预期。不过，当前煤矿和港口价格倒挂问题制约中间商发运积极性，另外，大秦线本周正式开始春季检修，短期北方港口库存将延续下行走势，煤炭供应或将面临阶段性不足。运价走势方面：节后，随着各地基建项目开工建设，建材砂石等货种需求火热，运价快速上涨，甚至已经超过煤炭运价，占用市场有效运力，带动沿海散货市场价格全线上涨。煤炭运价则受煤价下跌预期影响，需求略显疲弱，电厂补库主要以长协和招标盘为主，市场采购较少，市场运价小幅上涨，涨势趋缓。

4 月 9 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1397.65 点，较上周上涨 2.9%。4 月 9 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1201.42 点，较上周五上涨 2.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 51.5 元/吨，较上周五上涨 1.4 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 61.6 元/吨，较上周五上涨 2.0 元/吨。



金属矿石市场：今年以来，各省市重大项目计划纷纷落地，新基建项目持续落地拉动整体钢材需求，海外市场需求回升也超出预期。本周国内建筑钢材产量小幅上升，同时钢厂与市场库存总量继续消化，建筑钢材表观消费量小幅攀升，表明下游旺季用钢需求继续释放。运输方面，沿海矿石运输市场本周成交以长协为主，运价受砂石运输市场影响，小幅上涨。4月9日，沿海金属矿石货种运价指数报收1213.67点，较上周上涨1.7%。

粮食市场：本周，国内玉米价格超跌反弹。主要由于东北部分存粮主体心态崩盘，出现短期集中出货，造成价格大幅下跌。目前由于南北港口价格倒挂严重，北方港口集港量较低，玉米市场仍偏弱运行。下游因进口粮到货，替代品较多等因素，整体需求尚未起来。运价方面，本周，粮食运输市场运输需求依旧偏弱，运价走势与煤炭运输市场关联度较高，继续上涨。4月9日，沿海粮食货种运价指数报1333.54点，较上周上涨4.5%。

成品油市场：国内经济数据向好，柴油价格近期虽有小幅下滑，但迅速企稳，且受需求支撑，库存压力较小。汽油需求相对平稳，下游刚需补库为主，产销基本保持平衡。运输方面，本周主营单位和炼厂整体出货较少，市场运力充裕，货少船多，运价下跌。4月9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1050.46点，较上周下跌1.5%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船走势抢眼 综合指数小幅上涨】

本周国际干散货运输市场各船型涨跌互现，海岬型船市场节后表现亮眼，太平洋市场运价再创新高；巴拿马型船和超灵便型船表现疲软，南美粮食行情走软，远东干散货指数小幅上涨。4月8日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1692.65点，运价指数为1327.42点，租金指数为2240.49点，较上周四分别上涨1.5%、1.3%和1.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先扬后抑，远程矿航线运价稳中有涨。太平洋市场，周初双节假期结束后，西澳主要发货人均现身市场集中发货，且国际铁矿石价格高位徘徊进一步刺激矿商加快发货节奏，市场活跃度持续回升，西澳铁矿石货盘不少，加之FFA远期合约价格上涨，船东挺价信心较强，太平洋市场运价水平创下年内新高。临近周末，市场仅个别发货人询船，租家议价优势渐显，太平洋市场运价松动回调。4月8日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为26299美元，较上周四上涨18.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.362美元/吨，较上周四上涨8.2%。远程矿航线，尽管市场遭遇清明假期叠加复活节假日影响，整体氛围欠佳，但受FFA远期合约价格上升及太平洋市场行情走强带动，巴西图巴朗至青岛航线运价从周初21.9美元/吨上涨至



22.4 美元/吨左右。4 月 8 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 22.420 美元/吨，较上周四上涨 4.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场延续跌势。太平洋市场，本周随着印尼斋月临近叠加当地恶劣天气影响，印尼煤炭发货节奏有所放缓，市场即期货盘偏少。此外，受前期澳洲暴雨天气影响，澳煤发货量骤降，印尼煤炭价格快速上涨，国内采购商对印尼煤炭采购意愿不强，观望氛围渐浓。加之 FFA 远期合约价格回落，市场氛围略显安静且南美市场行情走软，太平洋市场租金下跌调整。4 月 8 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22887 美元，较上周四下跌 5.3%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 21973 美元，较上周四下跌 4.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.056 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。粮食市场，本周南美粮食货盘不多，且 FFA 远期合约价格回落，船东下调报价水平，加之南美主要港口压港情况有所好转，船舶周转率缩短，市场可用运力渐增，粮食航线运价稳中有跌。4 月 8 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 51.833 美元/吨，较上周四下跌 4.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场延续跌势。本周东南亚市场各类货盘均不多，煤炭、镍矿等货盘表现平平，市场活跃度不佳，东南亚市场租金运价延续跌势。4 月 8 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20038 美元，较上周四下跌 2.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23073 美元，较上周四下跌 3.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 18520 美元，较上周四下跌 4.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.204 美元/吨，较上周四下跌 2.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 19.200 美元/吨，较上周四下跌 2.3%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价持续低迷 成品油运价直线下滑】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 2 日当周美国除却战略储备的商业原油库存超预期减少、精炼油库存增加、汽油库存意外大增，或因夏季驾车出行旺季来临前，炼油厂扩大生产而致。随着伊朗和世界主要大国采取措施重启一项冻结伊朗核武器发展的协议，全球原油供应可能会增加。各方同意成立工作组，讨论恢复 2015 年伊朗核协议的可能性，这可能导致美国取消对伊朗能源行业的制裁。尽管全球都在担心新冠病例再次增多，其中日本大阪单日新增连破纪录，加拿大也正面临第三波疫情，新冠疫苗副作用消息不断，市场继续被疫情带来的这些问题所困扰，油价持续面临一定的下行风险，但美元下跌和股市上涨抵消了部分跌幅。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 63.44 美元/桶，较 4 月 1 日下跌 2.19%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价重回低位，苏伊士型油轮运价延续跌势，阿芙拉型油轮运价明显削弱。中国进口 VLCC 运输市场运价持续低迷。4 月 8 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 527.59 点，较 4 月 1 日下跌 10.10%。石油输出国组织(OPEC)的逐步增产，目前对市场影响甚微，苏伊士运河堵塞问题基本



解决，西非航线有着明显的削弱，中东航线的老旧船成交，也不断拉低了市场的情绪。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）再度面临赤字风险，西非航线日均 TCE（等价期租租金）大幅下跌至 0.4 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 WS32.13，较 4 月 1 日下跌 4.3%，CT1 的 5 日平均为 WS32.66，较 4 月 1 日下跌 4.2%，TCE 平均 0.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS33.30，下跌 16.5%，平均为 WS36.61，TCE 平均 0.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平延续跌势。西非至欧洲市场运价下跌至 WS61（TCE 约 0.8 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS70（TCE 约 0.6 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和南美，一艘 13 万吨级船，中东至中国，4 月 19 至 20 日货盘，成交运价约为 WS60。一艘 13 万吨级船，巴西至远东，4 月 20 至 24 日货盘，成交运价约为 WS72.50。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线全线下滑，地中海及欧美航线波动下行，综合水平明显削弱。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS77（TCE 跌破保本线）。跨地中海运价大幅下跌至 WS94（TCE 约 0.8 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS99（TCE 约 0.6 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS81（TCE 约 1.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS98（TCE 约 0.6 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS91（TCE 约 0.7 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面下跌，综合水平直线下滑。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS134（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS133（TCE 约 1.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS126（TCE 约 1.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS81 水平（TCE 始终在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS126（TCE 约 0.7 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

【综合船指基本维稳 船市成交整体下滑】

4 月 7 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1035.47 点，环比下跌 0.39%。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 724.10 点、513.63 点、1390.66 点、1119.32 点，环比分别涨跌+0.65%、+0.60%、+0.32%、-1.50%。

本周国际干散货运输市场，随着各国逐渐走出疫情的阴霾，全球经济开始复苏，巨大的需求和船只供给的紧张使得大宗商品的运费飙升。中国率先控制疫情之后，全球的制造业回复正在加速。而各国都在加紧购买大宗商品以重建库存，恢复遭疫情严重打击的港口活动，促进全球经济活动。本周 BDI 指数持续下跌，周二收于 2092 点，环比下跌 0.52%。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—1422 万美元、环比上涨 0.34%；57000DWT—1651 万美元、环比上涨 0.15%；75000DWT—2161 万美元、环比上涨 0.41%；170000DWT—2737 万美元、环比上涨 1.27%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回落，共计成交 9 艘（环比减少 65 艘），总运力 130.18 万 DWT，成交金额 13070 万美元，平均船龄 6.00 年。

油价周二冲高回落，因为经济增长前景更为光明以及夏季出行将会增加的预期缓解了人们对新冠疫情加重的担忧。布伦特原油价格周二收于 62.74 美元/桶，环比下跌 2.23%。国际二手油轮成交价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2229 万美元、环比上涨 2.33%；74000DWT—2425 万美元、环比下跌 0.84%；105000DWT—2946 万美元、环比上涨 0.17%；158000DWT—3812 万美元、环比上涨 0.01%；300000DWT—6826 万美元、环比下跌 0.34%。本期，二手油轮市场成交量 8 艘（环比减少 26 艘），总运力 70.74 万 DWT，成交金额 16625 万美元，平均船龄 10.75 年。

本周，沿海散货运输市场，需求方面，短期来看，受到天气季节性转暖影响，当前市场仍旧处于消费淡季，当前电厂库存持续走低，电厂日耗维持高位，虽然低库存在一定程度上刺激采购需求增加，但高价已经对需求产生抑制作用。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200.69 万人民币、环比上涨 0.11%；5000DWT—1164.38 万人民币、环比上涨 0.63%。本期，沿海散货船市场成交量回落，共计成交 2 艘（环比减少 2 艘），总运力 0.86 万 DWT，成交金额 3130 万元人民币，平均船龄 5.25 年。

近期，二手内河散货船价格全面下跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—57.00 万人民币，环比下跌 3.85%；1000DWT—137.63 万人民币，环比下跌 1.61%；2000DWT—243.31 万人民币，环比下跌 0.18%；3000DWT—337.59 万人民币，环比下跌 0.68%。本期，内河散货船市场成交量小幅下滑，共计成交 97 艘（环比减少 7 艘），总运力 13.01 万 DWT，成交金额 17276.02 万元人民币，平均船龄 9.12 年。

来源：上海航运交易所

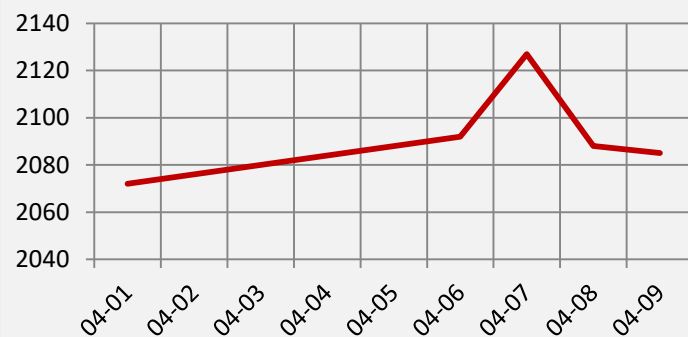


2. 国际干散货海运指数回顾

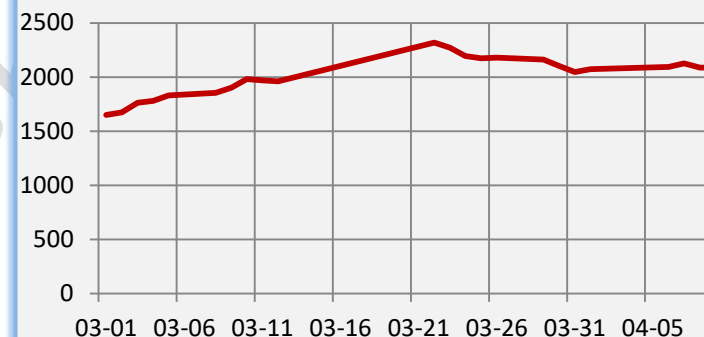
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4月6日		4月7日		4月8日		4月9日	
BDI	2,092	+20	2,127	+35	2,088	-39	2,085	-3
BCI	2,528	+134	2,709	+181	2,758	+49	2,883	+125
BPI	2,431	-53	2,358	-73	2,160	-198	2,003	-157
BSI	1,809	-31	1,792	-17	1,786	-6	1,780	-6
BHSI	1,110	-27	1,090	-20	1,068	-22	1,049	-19

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势

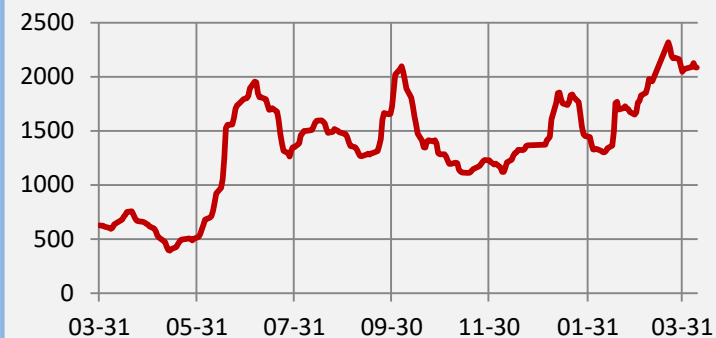




近半年 BDI 指数走势



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	02/04/21	26/03/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	26,000	25,500	500	2.0%
	一年	21,500	21,500	0	0.0%
	三年	18,250	18,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	20,500	21,000	-500	-2.4%
	一年	17,000	17,750	-750	-4.2%
	三年	12,500	12,750	-250	-2.0%
Smax (55K)	半年	22,750	23,000	-250	-1.1%
	一年	15,500	16,500	-1000	-6.1%
	三年	12,000	12,250	-250	-2.0%
Hsize (30K)	半年	16,000	16,500	-500	-3.0%
	一年	14,500	15,000	-500	-3.3%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-04-06



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Besiktas Azerbaijan' RWE relet 2010 169263 dwt dely Passero prompt trip via Baltimore redel WC India \$35,000 - Swissmarine

'Orpheus' 2017 75631 dwt dely Houston 20 Apr trip via US Gulf redel Singapore-Japan \$18,800+\$880,000 bb - Cofco Agri

'Ri Guan Feng' 2010 75566 dwt dely passing Lisbon 12 Apr trip via Kamsar redel Stade intention bauxite \$10,500 - Oldendorff

'Rosco Banyan' 2010 74967 dwt dely Singapore 13/14 Apr trip via Indonesia redel Singapore-Japan \$22,000 - cnr

'Fareast Harmony' 2012 56756 dwt dely Vietnam prompt trip via Indonesia redel China \$23,750 - cnr

'Eleen Neptune' 2009 55657 dwt dely Chittagong prompt trip redel China \$19,000 - cnr

'Moondance II' 2005 55566 dwt dely Oran prompt trip redel Bangladesh \$28,500 - cnr

'Zoe S' 2002 53054 dwt dely Castellon prompt trip via Baltic redel Turkey intention scrap \$16,000 - Evomarine

'Equinox Voyager' 2002 52000 dwt dely N Brazil 16/20 April trip redel EC Canada \$21,750 - cnr

'Venture Luck' 2015 43413 dwt dely Recalada prompt trip redel Arabia Gulf int Umm Qasr \$16,000 + \$600k Gbb - Cargill

'Orawa' 2009 39980 dwt dely Brazil prompt trip redel Black Sea \$15,200 - Cargill



'Pakhoi' 2016 39777 dwt dely Skaw spot trip via Baltic redel Sea of Marmara -intention scrap \$17,500 - Integrity

'Wonderful World' 2019 37367 dwt dely Singapore spot trip via Western Australia Redelivery China with int Salt - \$20,000 - Integrity

'Suzanna D' 2012 37205 dwt dely Casablanca prompt trip redel Brazil \$11,500 - Cargill

'Bliss' 2007 35278 dwt dely Greece prompt trip via Black Sea redel Italy intention steels \$14,500 - Unisol

(2) 期租租船摘录

'Argentina' 2010 177897 dwt dely China 10/20 Apr 10- 12 months redel worldwide \$24,000 - Deyesion

'Xin Rong' 2010 79607 dwt dely Singapore-Japan June 2021 2 years redel worldwide \$15,500 - Hanaro

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集运市场出现重大变化！】

今年 3 月，全球新增 45 艘 ULC 订单（超过 15000TEU 的超大型集装箱船），打破了历史纪录。加上 3 月新增的 27 艘载箱量较小的集装箱船订单，目前新订单总运力已达 866060 TEU，标志着集装箱航运业发生重大转变。

这一变化让我们看到目前船东和投资者对行业的信心水平。统计数据显示，去年共新增 99.5 万 TEU 的集装箱船运力，而今年第一季度的订单量就已达 139.8 万 TEU，创 6 年新高。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：如果超大型集装箱船在实际运营中能充分利用其载货能力，行业将受益于规模经济。



去年 10 月和 12 月，订单几乎都是 23000-24000TEU 型船，23 艘 ULC 订单中只有 4 艘不在这一区间。而今年截至目前的 81 艘载箱量超过 11800TEU 的订单中，只有 4 艘超过 15500TEU。

Sand 指出：在苏伊士运河堵塞事件中，超大型集装箱船的运营受到质疑，因为一些人认为一味追求大型化会影响供应链的可靠性、船舶最佳航行状态及安全性。但我认为船舶大型化不会出现重大转变，因为在集运业不断提高长期盈利能力的竞争中，超大型集装箱船是首选‘武器’。

来源：BIMCO

【疫情有望缓解，航运信心指数上升】

全球应对新冠肺炎疫情取得的进展增强了人们的信心，各行各业开始弥漫乐观情绪，航运业也不例外。会计师事务所 B D O 最新航运信心指数调查显示，行业信心指数已从 2020 年 11 月的 6.0 升至 6.6（满分为 10 分）。

其中，船舶经纪人的信心指数升幅最大，从 4.8 升至 6.3；经理人的信心指数也从 6.9 升至 7.1 的历史高位。从地域来看，亚洲的信心指数从 6.6 升至 6.7，欧洲的信心指数从 6.1 升至 6.5，两地的差距正在缩小。

而受访者未来一年进行重大投资或重大开发项目的可能性则从上期的 5.3 略降至 5.2，2020 年 5 月曾跌至 4.0 的低点。

在受访者中，认为财务成本将上升的从 2020 年 11 月的 18% 上升到 20%。其中，船舶经纪人预期升幅最大，其次是船东，而经理人的预期则减弱，但仍然持乐观态。来自欧洲的预期基本保持不变，亚洲的预期略有增强。

来源：中国远洋海运 e 刊

【25 艘 30 亿美元？中远海运即将加入“疯狂”战队】

在看到集运巨头们“疯狂”扩张下单订造新船后，一季度暴赚 154 亿元的中远海运集团终于也忍不住了。



据贸易风消息，中远海运集团旗下的中远海运集运和东方海外订造最多 25 艘新巴拿马型集装箱船，总价值超过 30 亿美元。其中，中远海运集运将订造 6+4 艘 13000TEU 集装箱船，东方海外则将订造最多 15 艘 15000TEU 集装箱船。

造船业消息人士称，中远海运集运和东方海外正在与扬州中远海运重工以及中国船舶集团旗下几家国有船厂进行新造船谈判，考虑订造的新船采用传统燃料，配备脱硫装置。两家公司的新造船询价互相独立，东方海外的谈判进展速度要快于中远海运集运。

去年，东方海外时隔近五年再次重返新造船市场，在南通中远海运川崎和大连中远海运川崎两家“自家”船厂订造了总计 12 艘 23000TEU 超大型集装箱船，这是中远海运集团首次加入 23000TEU 超大型船的阵营。

东方海外的 12 艘新船订单也是中远海运集团目前手持订单中唯一的集装箱船。Alphaliner 的数据显示，目前中远海运集团船队总数为 500 艘 301.9 万 TEU，运力排名全球第三。不过，中远海运集团与排名第四的达飞轮船之间船队运力差距已经缩小至仅剩 4000TEU 左右。

根据 Alphaliner 的数据，达飞轮船目前船队运力为 557 艘 301.5 万 TEU，虽然暂时落后于中远海运集团，但达飞轮船手持订单达到了 23 艘 35.4 万 TEU，而中远海运集团手持订单仅为 12 艘 27.6 万 TEU。手持订单全部交付之后，达飞轮船将再次超过中远海运集团。

达飞轮船此前曾长期排名全球第三大集运公司，直到 2018 年中远海运集团完成收购东方海外。如果中远海运集运和东方海外的 25 艘订单得以敲定，中远海运集团的手持订单将再增加 25 艘 35.5 万 TEU，足以使其维持全球第三大船公司这一头衔。

促使中远海运集团斥资订船的另一重因素是其业绩暴增。就在 4 月 6 日，作为中远海运集团集装箱航运服务供应链上市平台的中远海控发布一季度业绩预告，预计一季度净利润将达到 154.50 亿元，这不仅比去年同期的 2.92 亿元净利实现了 50 倍的增长，更是超过了 2020 年全年 99.27 亿元的利润总额。

中远海控的主要业务是通过全资子公司中远海运集运和间接控股子公司东方海外国际运营的集装箱船队，经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。中远海控指出，今年一季度公司继续通过增运力、保供箱、提服务等措施全力保障全球运输服务，实现量价齐升，整体业绩与上年同期相比实现大幅度增长。

就在 4 月 7 日，中远海控在上海召开了 2020 年度业绩说明会。在被问到近期集运市场新造船订单连连，中远海控是否有相应的新造船计划？中国远洋海运



集团董事长及党组书记兼中远海控董事长、东方海外（国际）董事会主席许立荣表示：“2020 年，公司订造了 12 艘 23,000TEU 型集装箱船舶，有力保障了未来公司自营船队的持续发展。未来公司的运力规模发展将根据后续全球航线网络布局升级完善的需要，考虑通过多种方式保持规模优势。”“就目前来看，真正的船东下单造船的还不是很多，而且现在的新船增加是符合市场规律的。一直以来，中远海控在班轮行业一定是规模领先者之一，因此，我们希望现在的规模效益在未来市场中能发挥更大的作用。”

在被问到“十四五”期间中远海控的战略目标时，中远海控总经理，中远海运集运董事长总经理杨志坚表示：“十四五”期间，中远海控有两个战略目标，一是致力于成为在资本市场上最具品牌竞争力的头部企业；二是致力于成为集运和码头运营商行业最具竞争力的跨国企业。为了实现这两个战略目标，我们采取的措施主要有两点，一是升级全球运力网，“十四五”期间，中远海控会继续践行规模化和全球化战略，确保运力规模在行业保持领先，而新增的运力会重点投放在东西干线和新兴市场上；二是升级全球端到端服务网络。重点聚焦平台化资源整合，通过全球布点，加强路基设施，从而实现连点成线，丰富相关服务内容，“十四五”期间，中远海控端到端业务占比要超过 30%。”

今年以来，随着运价飞涨、盈利大增，集运巨头纷纷进场订造新船。BIMCO 的数据显示，今年一季度，集装箱船订单量达到了 139.8 万 TEU，创下过去 6 年来新高。集装箱船手持订单占现有船队比例已经突破 15%。仅仅在 3 月一个月时间里，集装箱船新船订单就达到了 72 艘 86.606 万 TEU，这一数字几乎接近 2020 年全年 99.5 万 TEU，达到了约 10 年来的月度订单新高。其中，3 月的新船订单中有多达 45 艘为 15000TEU 及以上超大型集装箱船。

就在不久前，与中远海运集团同属于海洋联盟（Ocean Alliance）的长荣海运已经在三星重工下单订造了总计 20 艘 15000TEU 新巴拿马型集装箱船，合同价值约为 25 亿美元，成为世界造船史上金额最大的单笔订单。

来源：国际船舶网

【油轮船东在拆船市场收益颇丰】

在过去几周里，随着越来越多的吨位可用于报废，加上拆船的财政激励措施似乎起到了作用。

船舶经纪人克拉克森·普拉托·海拉斯（Clarkson Platou Hellas）在最新的每周报告中说：“在回收领域贫瘠的几周过去之后，由于货运市场的改善和二手价值的稳步上升，终于有了一些值得兴奋的事情，一些大型船舶开始流出售。这些船只遇到了越来越多的急需现金买家，随着



神奇的 500 / d t 价格的下跌，这些买家似乎生机勃勃，令船东高兴。这也意味着我们看到了今年迄今为止第一艘 V L C C 的销售情况，这对未来的前景是利好的。也许较老的 V L C C 替代交易的兴趣已经放缓！然而，有意愿的卖家必须迅速从这些令人印象深刻的数字中获益。”这位船舶经纪人说。

在另一份说明中，A l l i e d S h i p b r o k i n g 表示：“印度 C O V I D - 1 9 病例的惊人增长使地方政府采取了新的封锁措施，这进一步破坏了拆船市场。同时，近来诸如干散货和集装箱等关键行业的当前货运收入也抑制了报废活动。在孟加拉国，我们目睹了上个星期报告的两艘油轮被拆毁的情况。

但是，针对 C O V I D - 1 9 大流行采取的新措施预计将阻止过去几周内拆船活动的上升势头，而价格也可能会有所下降。在印度，本周还宣布了进一步的封锁措施，以试图减少 C O V I D - 1 9 的传播。因此，我们在这里也将看到需求的放缓。尽管如此，在钢价上涨的带动下，上周我们仍然能够看到一些拆船活动。在巴基斯坦，过去一周没有新业务报道。与此同时，这里的政府还没有宣布任何额外的限制措施来对付这种流行病。与整体看跌情形形成对比的是，各地废品场的报价一直坚挺。

与此同时，在另一份报告中，全球主要的船舶现金购买者表示，“不断上升的 C o v i d - 1 9 病例导致了一些国家的进一步封锁，特别是在某些地区（最近欧洲大部分地区也出现了这种情况），现在似乎是第三波病毒。除了封锁之外，各种疫苗在全球的推广也产生了越来越积极的影响。

因此，据报道，从周一起，孟加拉国和印度将短暂地进行为期 7 天的短期封锁（预计巴基斯坦也将效仿），而土耳其的锁定时间将延长，为了尝试遏制病毒及其变种的持续和看似指数上升传播速度，同时各种疫苗在全球范围内的推广仍在继续。。

尽管如此，将必须在更具选择性和个案的基础上对船只的交付和搁浅进行管理，而不是使用今年大部分时间所见的“一切正常”的方法。拆船活动不会完全停止，但是据报道，肯定会在接下来的 7 天关闭船厂，因为劳动者们待在家里，只允许进行非常重要的船舶交付。

因此，当我们在全球回收市场进入新冠病毒大流行的新阶段时，船东及其交付的单位，应该预期在不久的将来活动的速度会减慢，限制会增加。

来源：海事服务网



【9 年“老船”卖出“新船”价！二手船市场升温】

随着干散货航运市场的上行，二手船交易市场亦逐步升温。4 月 8 日上午，5.2 万载重吨散货船“华融 5”在“拍船网”上以 7660 万的起拍价，经过 209 轮竞价，最终以 1.134 亿成交，打破“拍船网”单船拍卖成交记录。上万人在互联网上“围观”了此次具有“历史性时刻”的拍卖盛况。

值得一提的是，“华融 5”建造完工于 2012 年 5 月，出厂新船价格约 2500 万美元，折合人民币 1.6-1.65 亿，也就是说，这艘船龄已近 9 年的二手船价格仅比新造船价格少了 5000 多万人民币。

今年以来，随着航运市场整体回暖，二手船交易市场呈现活跃态势。数据显示，2021 年至今，“拍船网”已拍卖船舶类资产 28 艘次，成交 17 艘次，同比分别增长均超过 110%；起拍价累计 2.25 亿元，成交额累计 2.12 亿元，同比分别增长 55%和 1667%，各项数据较上年同期增幅显著。

去年至今，外贸市场的强劲需求和原材料价格的上涨，迅速传导到航运环节两端：先是装载商品的集装箱航运价格居高不下，相对滞后的、以大宗商品为主的干散货航运价格也在今年迎来大涨。

拍船网副总裁王琪俊指出，随着疫情好转，工业运输需求上涨，运力紧张局面开始显现，干散货运价逐步上扬，3 月下旬，沿海煤炭运价由 35-40 元/吨上涨至 50-55 元/吨。

运价激增提振船东信心，吸引船东购买船舶，推高船价，市场出现供不应求现象，尤其是巴拿马型和超灵便型散货船。

“华融 5”即为一艘超灵便型船。超灵便型船船长 150—200 米，载重量 4.5 万—6.5 万吨，吃水较浅，适应性强，可在世界各港口装卸作业。

2020 年底以来，超灵便型船舶交易一直维持在高位。根据最新一期的中国船舶交易价格指数（SSPI）显示，超灵便型船价格指数达 893.77，达到近 2 年内新高，并已接近 2018 年中的市场高位行情。

今年上半年，全球经济复苏，工业生产趋于正常，但各国港口疫情防控依旧严格，船舶滞港问题严峻，海运运力紧张局面仍会延续，运价可能持续高位波动。



王琪俊预测，虽然国际市场疫情反复风险仍存，但从短期来看，海运需求将持续增长，并促使运价提振，二手船需求仍将保持高位。

最新一期的中国船舶交易价格指数（SSPI）显示，船舶交易价格综合指数达 965.54，为近 10 年最高点，其中干散货船综合指数为 884.72，超过 2018 年 10 月的高点。

“可见，当前船价已超过疫情前水平，短期内，二手船价格将在矿石和粮食等大宗散货需求的刺激之下，不断保持坚挺。”王琪俊说。

此次，“拍船网”成功拍卖的 5.2 万载重吨散货船，显然将二手船交易市场热情推向了一个新阶段。

二手船交易市场“火爆”，或吸引越来越多的船东选择进入二手船市场扩充运力。

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	401~403	499~501	545~550		Steady.
Tokyo Bay	409~411	500~505	735~740	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	385~388	488~490	555~560	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	375~380	472~477	487~492	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	432.00	504.00	560.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	502~525	640~645		Avails tight.
Rotterdam	394~397	450~455	483~488		Softer.
Malta	S. E.	465~470	520~525		Steady.
Istanbul	S. E.	490~495	540~545	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	515~520	675~680		Softer.

截止日期： 2021-04-08



◆ 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	02/04/21	26/03/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,250	5,250	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	2,950	50	1.7%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,700	50	1.9%	
灵便型 Handysize	38,000	2,500	2,500	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	02/04/21	26/03/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,100	9,050	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,100	6,050	50	0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,000	4,950	50	1.0%	
MR	52,000	3,550	3,500	50	1.4%	

截止日期: 2021-04-06

(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	Bulker	180,000	Namura, Japan	2022-2023	Ocean Longevity - HK based	Undisclosed	conventional fuelled
2	VLEC	98,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2023	Eastern Pacific - Singaporean	11,000	dual fuelled, against long-term T/C to STL
7	Container	16,000 teu	DSIC, China	2023-2024	MSC - Swiss based	11,600	conventional fuelled
6	Container	16,000 teu	GSI, China				
3+3	Container	15,500 teu	Hudong Zhonghua, China	2023-2024	Seaspan - Canadian	11,500	against long-term T/C, scrubber



3+3	Container	15,500 teu	Jiangnan, China	2023-2024		11,500	fitted
4	Container	5,890 teu	Qingdao Yangfan, China	2023	CMB - Belgian	Undisclosed	options declared, ice-classed 1A
3+2	container	3,100 teu	Zhoushan Changhong, China	2022-2023	Sea Consortium - Singaporean	3,500	
6	Container	2,500 teu	Zhoushan Changhong, China	2022-2024	Ruiyang Shipping - Chinese	3,100	

◆ 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
SHIN NICHIO	BC	203,180		2005	Japan	1,620	Chinese	
LINDA DREAM	BC	180,180		2007	Japan	1,900	Undisclosed	
KUMIAI SHAGANG	BC	179,191		2011	S. Korea	2,700	Undisclosed	
CAPE RAY	BC	177,853		2007	China	1,600	Chinese	on TC till October 2021
BOTTIGLIERI GIULIO BORRIELLO	BC	93,258		2011	China	1,190	Argentinian	
SIBERIAN EXPRESS	BC	92,974		2012	China	1,400	Undisclosed	
GH HARMONY	BC	92,500		2010	China	1,300	Undisclosed	
OCEANIC	BC	82,471		2007	Japan	1,600	Undisclosed	
NORD STELLAR	BC	81,183		2016	China	2,500	Undisclosed	
XI JIANG YUE	BC	74,940		2011	Japan	1,850	Greek	BWTS fitted
SNOWY	BC	63,516		2015	China	1,920	Undisclosed	en bloc each**, BWTS
EMPEROR	BC	63,411		2015	China	1,920	Undisclosed	fitted
GH NORTHERN DANCER	BC	63,025		2017	China	2,175	Undisclosed	
MELATI LAUT	BC	56,643		2011	China	1,300	Chinese	en bloc each, Tier II
GOLDEN ROSE	BC	56,628		2011	China	1,300	Chinese	
NORD EMPEROR	BC	55,692		2010	Japan	1,350	Undisclosed	
V FULMAR	BC	52,307		2004	Japan	930	Undisclosed	
SWEET BRIER	BC	49,507		2008	Japan	1,050	Undisclosed	BWTS fitted
LILY OLDENDORFF	BC	37,913		2017	China	undisclosed	U. A. E	BWTS fitted, old sale
NAVIOS SERENITY	BC	34,690		2011	S. Korea	1,050	Greek	
PACIFIC 05	BC	33,702		2009	China			
PACIFIC 06	BC	33,671		2010	China	1,800	Undisclosed	en bloc



VASILIS	BC	32,081	2011	Japan	1,150	Undisclosed	with TC attached
NORDIC BULKER	BC	28,458	2002	Japan	580	Middle East	

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
A KIBO	CV	21,937	1,708	2008	Japan	1,300	Undisclosed	

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
DHT CONDOR	TAK	320,050		2004	S. Korea	2,850		en bloc each*, Scrubber fitted
DHT LAKE	TAK	298,564		2004	S. Korea	2,850		
DHT RAVEN	TAK	298,563		2004	S. Korea	2,850		
SANTA MARINA	TAK	299,984		2004	Japan	2,900	Undisclosed	
SUPREME	TAK	164,551		2002	S. Korea	1,585	U. A. E	
UMLMA	TAK	106,005		2006	S. Korea	1,500	Greek	BWTS fitted
SULU SEA	TAK	105,522		2005	Japan	1,400	Undisclosed	BWTS fitted
HAFNIA EUROPE	TAK	74,997		2006	Japan	1,135	Undisclosed	
ANALIPSI LADY	TAK	71,818		2005	S. Korea	1,175	Greek	
OVERSEAS GULF COAST	TAK	50,000		2019	S. Korea	3,250	Singaporean	BWTS/Scrubber fitted
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2203	TAK	49,600		2021	China	3,150	Celsius - Danish	*IMO II, BWTS fitted, delivery June & August 2021
JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2204	TAK	49,600		2021	China	3,150	Celsius - Danish	
NORD IMAGINATION	TAK	48,006		2009	Japan	1,420	Spring Marine - Greek	BWTS fitted, uncoiled
NAVIG8 UNIVERSE	TAK	45,313		2013	S. Korea	1,880	Norden - Danish	declaration of purchase option
EVER GRANDEUR	TAK	44,997		2004	Japan	820	Asian	
KRISJANIS VALDEMARS	TAK	37,266		2007	S. Korea	1,000	Avin - Greek	BWTS fitted



◆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
WIN SHENG 6	OTHER/REF	4,360	2,836	1979	Japan	420.00	
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
RAHAL	OTHER/ROR	1,118	3,605	1972	Germany	435.00	
ELEGANT	TAK	10,329	3,292	1996	Japan	645.00	as is Khor Fakkan, incl 186t SUS 316 and 123t cladde SUS
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
MASS I	TAK	47,172	9,304	1996	Japan	502.00	
R ROSE	TAK/PRO	4,998	2,150	1991	Singapore	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
FUJI MARU	OTHER/CRUISE	4,613	9,949	1989	Japan	443.00	as is Singapore
GORYO 6	OTHER/DREDGER	54,311	23,000	1985	S. Korea	397.50	as is Batam
ANGEL 201	TAK	3,392	1,238	1993	Japan	215.00	as is Ecuador

◆ALCO 防损通函

【Braganza 诉 BP 船员失踪案分析】

【摘要】海上航行是一个高风险行业，船员失踪时有发生，往往没有直接证据表明船员死亡的原因是自杀还是事故使然。在这种情况下，谁负有举证责任？船方承担侵权责任还是合同责任？往往是船东、船舶管理公司、船员外派公司、船东互保协会和船员家属等所关心的核心问题。

Braganza v BP Shipping Limited and another [2015] UKSC 17 一案就是这样的一个典型案例：轮机长 Braganza 先生在航行途中失踪，其遗孀主张是船东



BP 公司过失导致的事故致其落海死亡，但是 BP 认为是自杀，不承担侵权责任或者合同责任。

这宗案件不仅是此类案件中少有诉讼到英国高等法院的案件，更是近年来唯一一个经过了三审诉讼到英国最高法院的案件；不仅三级法院对此案判决的观点不同，同时英国最高法院的院长和副院长都参与了案件的审理，并因此案建立了“Braganza Duty”这一法律赋予合同的默示责任；不仅应用于船员雇佣合同，同时更对其他合同产生了广泛的影响。短短五年的时间，就有近百宗案件引用了这一原则，因此，值得引起充分的注意。

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
2021-04-09	654.090	779.430	5.984	84.096	898.470	63.195	1173.130	500.720	520.630
2021-04-08	654.630	776.920	5.959	84.090	899.280	63.133	1175.120	498.300	518.940
2021-04-07	653.840	776.320	5.957	84.077	904.130	63.106	1178.170	500.950	520.020
2021-04-06	655.270	774.330	5.947	84.273	911.580	63.113	1165.460	501.710	523.490
2021-04-02	656.490	773.080	5.935	84.435	908.210	63.126	1160.940	500.180	523.280

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	0.07488	1 周	0.08525	2 周	--	1 个月	0.1105
2 个月	0.14775	3 个月	0.18775	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.21075	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.28675		

2021-04-08

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