



全一海运市场周报

2021.04 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.04.12 - 04.16\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体向好 多数航线运价上涨】

近期，新冠疫情在世界范围内有所反弹，多个地区病例增长明显，对未来经济发展产生较大不确定性。由于新冠疫情在中国得到有效控制，本周中国出口集装箱运输市场运输需求总体向好，市场继续受到缺箱状况影响，多数航线运价上涨，支撑综合指数上升。4月16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2833.42点，较上期上涨6.8%。

欧洲航线：近期新冠疫情确诊人数反弹，多个国家将实施更严格的防疫措施，市场运输需求总体增长。此外，受苏伊士运河堵塞事件影响，短期内市场面临运力不足的状况，供求关系较为紧张，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，市场运价上涨。4月16日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4187美元/TEU，较上期上涨5.6%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线基本相似，运输需求向好，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，即期市场运价上升。4月16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4239美元/TEU，较上期上涨5.3%。

北美航线：虽然新冠疫苗在美国投入使用已有一段时间，但近期防控效果尚不明显，每日新增确诊人数未能延续降低趋势，这对美国经济未来持续复苏产生较大不确定性。市场运输需求保持高位，持续空箱回运不足导致船期延误和运能减少，出口市场运力较为紧张。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均接近满载水平，市场运价保持在历史高位。

波斯湾航线：市场货量小幅增长，苏伊士运河堵塞事件继续对该航线运力周转形成较大影响，市场可用运力保持在低位。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。受运力短期内可能进一步紧张的影响，多数航班订舱运价大幅上涨。4月16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1932美元/TEU，较上期大幅上涨19.0%。



澳新航线：当地疫情控制情况较好，市场运输需求保持稳定，供需关系平衡。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 90%左右，即期市场运价小幅上涨。4 月 16 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1856 美元/TEU，较上期上涨 2.5%。

南美航线：，目的地主要国家抗疫形势严峻，刺激对基本生活物资以及医疗用品的需求，市场运输需求总体平稳。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。多数航班订舱运价上涨。4 月 16 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7374 美元/TEU，较上期上涨 3.1%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅上升。4 月 16 日，中国出口至日本航线运价指数为 926.99 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求淡季不淡 沿海运价高位攀升】

本周，沿海散货运输市场延续火热行情。我国工业生产强势复苏，下游采购热情较高，煤炭、砂石等散货运输需求均有较好表现，运力供给偏紧，沿海散货运价继续攀升。4 月 16 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 1354.81 点，较上周上涨 3.5%。

煤炭市场：市场需求方面，目前在经济强势恢复的拉动下，我国工业生产全力开启。工业用电需求提振，即便民用电淡季萎缩，总体用电量依旧维持高位，且用电水平不逊于冬季高峰。耗煤量处于较高水平，煤炭供给缺口持续存在，部分电厂电煤库存偏低，华南地区电厂库存可用天数徘徊在 15 天左右，补库需求尚在，市场煤招标采购有所增加。煤炭价格方面：上周以及本周初，面对高价煤炭，终端抵触情绪较为明显，采购谨慎，煤炭价格小幅回落。不过短暂下跌后，供应端、需求端传递出利好。煤矿事故频发，内蒙、陕西、陕西等主产区煤矿均面临严查，产量释放有限。而下游部分地区库存吃紧，补库需求提升。此外，今年进口煤因价格优势缩小等原因，大幅缩减，1-3 月份，我国进口煤 6845.8 万吨，同比下降 28.5%。煤炭供给紧张氛围浓厚，煤炭价格适当调整后，在供需两端利好刺激下，迎来反弹。运价走势方面：本周，沿海运输市场行情呈加速上行走势。随着煤炭价格企稳回升，下游补库积极性较高，煤炭货盘有所增加。同时，非煤货种运输需求保持强势，大量兼营船舶仍在外贸航线上运营，市场可用运力偏紧，看涨情绪升温，沿海煤炭运价继续攀升，部分航线运价创出近三年来新高。

4 月 16 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1455.55 点，较上周上涨 4.1%。4 月 16 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1387.19 点，较



上周五上涨 15.5%。其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 60.5 元/吨，较上周五上涨 9.0 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 70.8 元/吨，较上周五上涨 9.2 元/吨。

金属矿石市场：当前钢厂利润持续扩大，生产积极性较高，高炉开工率和铁水产量止跌回升。不过，环保限产对铁矿石需求的影响仍在持续，铁水产量上行有限。利润驱使下，钢厂采购积极性提升，港口库存在连续 5 周累库后出现去库，铁矿石运输需求一定程度转好。4 月 16 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1248.98 点，较上周上涨 2.9%。

粮食市场：春节过后，全国生猪价格持续下行，养猪利润大幅萎缩，一定程度上打击了养猪企业的扩栏积极性。与此同时，时而出现的非洲猪瘟疫情，以及非洲猪瘟疫苗毒传言，也使得我国的生猪存栏恢复举步维艰。此外，利润驱使，饲料和养殖企业纷纷使用价格偏低的小麦、稻谷以及进口玉米等替代饲料。国内玉米需求低迷，饲料厂多使用替代饲料，贸易受阻使得粮食运量释放较为有限。4 月 16 日，沿海粮食货种运价指数报 1438.45 点，较上周上涨 7.9%，粮食运价上涨动力主要来自煤炭运输市场支撑。

成品油市场：“五一”长假临近，居民出行需求提升；经济环境不断向好，工地开工率持续攀升，汽柴油需求向好的基本面明朗。不过下游库存充裕，而 3 月份部分地炼检修推迟导致 4 月份检修集中度相应增加。地炼集中检修停产，出货量明显减少，而中石化、中石油配送发运需求表现也较为一般。运输需求略显低迷，沿海成品油运价继续下跌。4 月 16 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 1043.34 点，较上周下跌 0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【中小型船先抑后扬 海岬型船再创新高】

本周国际干散货运输市场整体较好，海岬型船市场行情火爆，运价创新高；粮食、煤炭货盘增加，巴拿马型船和超灵便型船趋好，远东干散货指数在三大船型的影响下小幅上涨。4 月 15 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1725.63 点，运价指数为 1353.41 点，租金指数为 2283.96 点，较上周四分别上涨 1.9%、2.0%和 1.9%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价再攀新高。太平洋市场，澳大利亚矿商趁财年结束前加大出货，太平洋市场和远程矿航线货盘集



中释放，市场行情火爆，澳大利亚至青岛航线运价大幅上涨。4月15日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 30820 美元，较上周四上涨 17.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.421 美元/吨，较上周四上涨 10.2%。远程矿航线，前期巴西至中国航线租金水平明显低于太平洋市场，随着巴西雨季过后，铁矿石出货量上升，巴西至青岛航线运价快速上涨，并创 2020 年以来新高。4月15日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 24.573 美元/吨，较上周四上涨 9.6%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价先降后升。太平洋市场，上半周，南美持续走跌，太平洋市场煤炭货盘不多，市场相对安静，租金延续下降走势；下半周，FFA 远期合约价格上涨，南美运价止跌回升；国内煤炭供应偏紧，5 月上旬装期的煤炭进口货盘增加，太平洋市场租金止跌小幅上涨。4月15日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20857 美元，较上周四下跌 8.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 19607 美元，较上周四下跌 10.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 10.605 美元/吨，较上周四下跌 4.1%。粮食市场，上半周，南美货盘不多，FFA 远期合约价格下滑，粮食航线运价跌势扩大；下半周，FFA 远期合约价格止跌企稳，5 月装期的南美粮食货盘增多，市场气氛好转，粮食航线运价止跌反弹。4月15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 47.517 美元/吨，较上周四下跌 8.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场小幅波动。周初，东南亚即期货盘偏少，市场整体变化不大；下半周，进口煤、水泥熟料、国内北方出口的钢材等货盘增加，市场气氛较前期有所好转，东南亚市场租金止跌企稳。4月15日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 20172 美元，较上周四微涨 0.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 22791 美元，较上周四下跌 1.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 18463 美元，较上周四下跌 0.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.110 美元/吨，较上周四下跌 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 18.894 美元/吨，较上周四下跌 1.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 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 4 月 9 日当周美国除却战略储备的商业原油库存连续第三周减少、精炼油库存减少、汽油库存增加。上周美国汽油消费指标增加至去年 8 月以来的最高水平，首次申请失业救济人数降至新冠疫情时代新低，零售销售增速为 10 个月来最快，证明美国经济不断回升，加上中国经济数据强劲，俄罗斯和乌克兰以及以色列和伊朗的地缘政治紧张局势加剧，OPEC 本周将 2021 年全球石油需求增长预测上调。随着疫苗接种人数增多和人们对疫情的担忧减轻，给市场稳步上涨提供了有力支撑。不过 OPEC+宣布从 5 月起逐步降低减产力度或将限制油价上涨空间。本周原油价格上涨至四周以来高位，布伦特原油期货价格周四报 66.90 美元/桶，较 4 月 8 日上涨 5.45%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价持续下



滑，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅反弹。4 月 15 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 553.29 点，较 4 月 8 日上涨 4.87%。尽管市场船位依旧充足，但是四月底货盘集中放出，且对船况的要求相对较高，在几个超出预期成交的带动下，运价小幅反弹，不过以目前市场的基本面很难保持持续上涨的势头。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）先抑后扬至 0.2 万美元，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅波动至 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 WS34.50，较 4 月 8 日上涨 7.4%，CT1 的 5 日平均为 WS32.25，较 4 月 8 日下跌 1.3%，TCE 平均-0.02 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS33.88，上涨 1.8%，平均为 WS32.56，TCE 平均 0.3 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平持续下滑。西非至欧洲市场运价下跌至 WS56（TCE 约 0.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS65（TCE 约 0.1 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 14 万吨级船，中东至泰国，4 月 29 至 30 日货盘，成交运价约为 WS62.50。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至印度，5 月 5 至 6 日货盘，成交包干运费约为 209 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续跌势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平一落千丈。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS82（TCE 在保本线附近徘徊）。跨地中海运价下跌至 WS80（TCE 约 0.1 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS86（TCE 约-0.4 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS59（TCE 约-0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS88（TCE 约 0.3 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS85（TCE 约 0.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线大幅下滑，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 WS124（TCE 约 0.5 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS123（TCE 约 1.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价大幅下跌至 WS99（TCE 约 0.9 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS76 水平（TCE 始终在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS131（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指基本维稳 国际散货船价上涨】

4月14日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1035.34点，环比下跌0.01%。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728.71点、526.55点、1406.45点、1102.09点，环比分别涨跌+0.64%、+2.52%、+1.14%、-1.54%。

一些地区的钢铁产量仍落后于疫情爆发前的水平，而制造业活动的反弹导致了钢铁短缺。为了填补供应的短缺，这些需求转向了海运市场，从而提振了散货船的需求，超灵便型船市场一直是这一增长的主要受益市场。本周BDI指数大幅上涨，周二收于2140点，环比增加2.29%。国际二手散货船成交价格持续全面上涨。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0.01%；57000DWT—1691万美元、环比上涨2.42%；75000DWT—2243万美元、环比上涨3.81%；170000DWT—2844万美元、环比上涨3.89%。本期，国际二手散货船市场成交量止跌回升，共计成交19艘（环比增加10艘），总运力149.49万DWT，成交金额33284万美元，平均船龄8.89年。

国际油价上涨，此前公布的行业数据显示，美国原油库存降幅大于预期，且石油输出国组织上调了石油需求展望。中国与美国经济强劲复苏的迹象近来支撑油价上涨，但涨势受制于对全球疫苗接种停滞以及印度与巴西感染人数激增的担忧。布伦特原油价格周二收于63.67美元/桶，环比上涨1.47%。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—2232万美元、环比上涨0.13%；74000DWT—2544万美元、环比上涨4.91%；105000DWT—2918万美元、环比下跌0.95%；158000DWT—3812万美元、环比上涨0.01%；300000DWT—6817万美元、环比下跌0.12%。本期，二手油轮市场成交量23艘（环比增加15艘），总运力233.43万DWT，成交金额24325万美元，平均船龄14.35年。

本周，沿海散货运输市场，国内主产区基层粮售粮压力逐步释放，加之替代玉米用于饲料数量增加，进口玉米及其他谷物陆续到货。玉米现货价格基本稳定，局部价格继续走弱。短期来看，虽生猪价格跌势未止，但是现货这波杀跌或已临近尾声。5、6月份或有小幅反弹，但是大势依旧是跌势！本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—202.86万人民币、环比上涨1.08%；5000DWT—1178.54万人民币、环比上涨1.22%。本期，沿海散货船市场成交量小幅增长，共计成交3艘（环比增加1艘），总运力4.28万DWT，成交金额5786万元人民币，平均船龄5.66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—57.68万人民币，环比上涨1.20%；1000DWT—130.18万人民



币，环比下跌 5.42%；2000DWT—243.55 万人民币，环比上涨 0.10%；3000DWT—333.57 万人民币，环比下跌 1.19%。本期，内河散货船市场成交量大幅上扬，共计成交 115 艘（环比增加 18 艘），总运力 26.37 万 DWT，成交金额 34340.20 万元人民币，平均船龄 8.22 年。

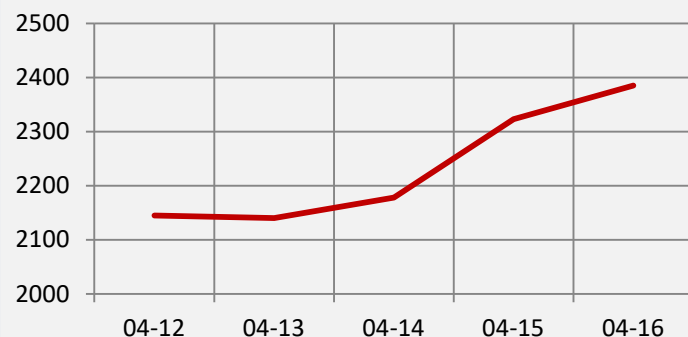
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

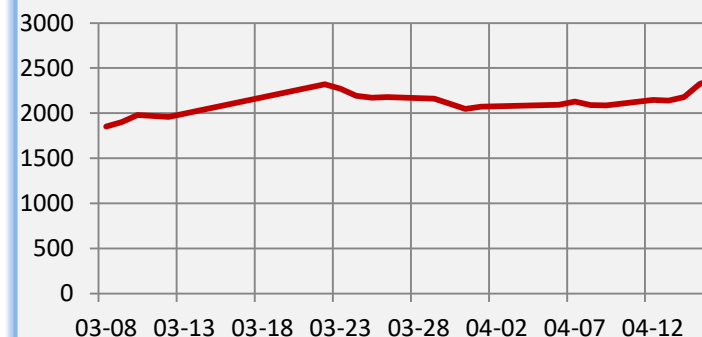
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

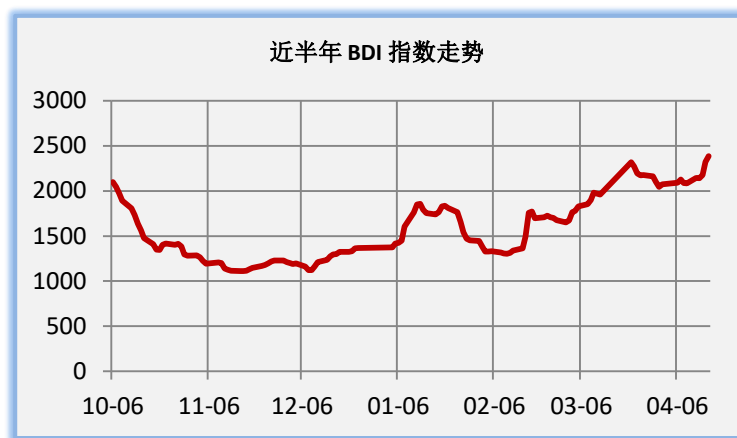
波罗的海指数	4月12日		4月13日		4月14日		4月15日		4月16日	
BDI	2,145	+60	2,140	-5	2,178	+38	2,323	+145	2,385	+62
BCI	3,132	+249	3,142	+10	3,151	+9	3,383	+232	3,439	+56
BPI	1,928	-75	1,898	-30	2,017	+119	2,234	+217	2,347	+113
BSI	1,774	-6	1,774	0	1,783	+9	1,811	+28	1,849	+38
BHSI	1,032	-17	1,015	-17	1,004	-11	999	-5	1,006	+7

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	09/04/21	02/04/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	29,500	26,000	3500	13.5%
	一年	23,250	21,500	1750	8.1%
	三年	19,250	18,250	1000	5.5%
Pmax (76K)	半年	18,000	20,500	-2500	-12.2%
	一年	16,250	17,000	-750	-4.4%
	三年	12,250	12,500	-250	-2.0%
Smax (55K)	半年	22,750	22,750	0	0.0%
	一年	15,750	15,500	250	1.6%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	16,250	16,000	250	1.6%
	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-04-13



3. [航运&船舶市场动态](#)

【“集装箱危机”依然无解！全球航运成本居高不下 谁来买单？】

随着全球航运成本居高不下，许多进出口企业眼下正不得不以高昂的运费，签订未来 12 个月的货运合同。而越来越多的业内人士开始担心，这些额外的成本最终将转嫁给消费者。

从中国到美国西海岸再到欧洲港口，集装箱价格已经在纪录高位附近徘徊了数月。尽管按照以往的惯例，运费通常会在每年的这个时候回落，但眼下价格进一步上涨的条件却反而愈发成熟。与此同时，一些美国最大的进口商正在签署的新合同表明，运费上涨不会是短期现象。

又到海运合同签订季

大多数大型零售商和制造商都会与海运公司签署年度协议，以锁定它们的集装箱运费，这种私下谈判通常会在每年的这个时候进行。

而目前，居高不下的运费正令这些企业叫苦不迭。波罗的海每日运价指数 (Freightos Baltic Daily Indices) 近期再度创下历史新高。

标准普尔全球普氏能源资讯 (S&P global Platts) 全球集装箱运费定价团队的 George Griffiths 表示，在连接亚洲和北美的全球主要贸易航线上，近几周一个 40 英尺集装箱的合同价在 2500 至 3000 美元左右，较一年前上涨了 25% 至 50%。

“这表明人们预期这种情况会持续下去，他们预计运费短期内不会下降。” Griffiths 称，集装箱运输公司在签订合同时正具有更大的定价权。

而雪上加霜的是，在运费飞涨的同时，美国海运则可能迎来最繁忙的一个夏天。衡量美国进口 20 英尺标准集装箱海运预订量的入港海运标准箱货运量指数 (IOTI) 本周或刷新历史纪录。IOTI 会提前一周显示预订情况，这意味着其能衡量接下来 7 天里要离开始发港口的货运量。

“集装箱危机”依然无解



航运成本上升是由多重因素共同引发的，包括财政和货币政策刺激提振下货物需求的飙升、港口饱和、船舶、码头工人和卡车司机太少等等。这些问题太过广泛，短期内已注定无法补救，而且正在全球供应链中产生连锁反应。

在美国和全球其他地区，海运每年通常有两个旺季。一个是在农历新年之前，各家公司赶在中国工厂放假前囤积库存；另一个是从夏末开始，为圣诞采购做准备。人们曾乐观地认为，今年在这两个旺季中间的过渡期可以清除此前的集装箱货物积压，但上月苏伊士运河的堵塞，却反而加剧了压力，彻底粉碎希望。

全美的供应渠道如此混乱，甚至已开始引起了美联储官员的注意，他们正试图根据美国经济复苏的速度和通胀前景来制定货币政策。美联储上周公布的 3 月会议纪要显示，虽然有迹象显示未来几个月工厂活动稳健，但有关原材料和劳动力短缺以及运输瓶颈的报道表明，制造业复苏的步伐受到一些潜在的制约。

纽约航运交易所(New York Shipping Exchange)首席执行官 Gordon Downes 表示，规模较大的企业通常可以获得更实惠的运费，这得益于它们的订单规模。而那些规模较小的公司则更易受到运费和价格上涨的冲击。

事实上，即便是那些巨型跨国企业，日子也并不好过。耐克公司(Nike Inc.)近期表示，由于集装箱短缺和美国港口瓶颈等供应链挑战，上季度营收下降了 10%。

消费者恐将最终买单？

运费的飙升已经给许多企业主带来了极大的困扰。肯特自行车公司(Kent Bicycles)的首席执行官 Arnold Kamler 就是其中之一。Kamler 在接受采访时说：“我们把在这里的业务描述为玩打地鼠游戏。你解决了一个问题，然后又出现了其他问题。”

这家总部位于新泽西州的自行车生产商雇佣有 225 名员工，通常会从亚洲进口零部件。Kamler 表示，最近几个月，该公司的运输成本增加了一倍多。最重要的是，卡车司机经常错过从仓库取货的预约，而缺少零部件也使生产无法满足需求。

肯特自行车在过去 12 个月里已四次提高自行车价格，部分原因是运费、原材料和关税。



Kamler 说，通常情况下，他会因为高昂的运输成本和缺少零部件而极度紧张。不幸中的万幸是，我们所有的竞争对手也都在“同一条船上”。

值得一提的是，不光是海运，北美地区的陆运目前也非常紧张。加拿大电器厂商 Danby Appliances 首席执行官 Jim stilll 表示，货物有时要在港口停放 10 天才能装上火车或卡车。这导致了更高的价格：一个通常售价 350 美元的冰箱，由于运输问题，现在要上涨 70 美元左右。他说，“价格上涨正在酝酿之中。”

来源：财联社

【DNV：今年 3 月 LNG 动力船订单创纪录】

DNV 最新数据显示，今年以来，新造 LNG 动力船接近 50 艘，其中 3 月份的订单数量创下新纪录。DNV 首席顾问 Martin Wold 表示，3 月份共有 21 艘 LNG 动力船签约，这是自 10 年前开始记录替代燃料船舶以来的最高单月数量。

具体来说，在上月签约的船舶中，韩国大宇造船承建了 13 艘 VLCC，其中，10 艘船的租家为壳牌。另外 3 艘来自 Adnoc Logistics & Services，这家公司将去年底下单的 VLCC 船升级为 LNG 动力。

Anglo American 在上海外高桥造船厂订造了两艘双燃料好望角型散货船。由日本邮船和 Anchor Ship Partners 成立的合资公司 AsukaCruise 下单了两艘 LNG 动力邮轮，Storylines 也同样下单了一艘邮轮。

值得一提的是，今年第一季度下单的 LNG 动力船数量几乎与去年全年的总数相当。

DNV 数据还显示，截至目前，已经确认使用 LNG 燃料的船舶达到 463 艘，包括 198 艘在运营船舶和 265 艘在建订单。

根据 DNV 的数据追踪，LNG-Ready 船舶数量为 146 艘。所谓 LNG-Ready，就是这些船舶具备相应的改装条件，更容易改装成 LNG 动力。

在主要船型中，原油油轮是使用 LNG 双燃料最为常见的船型。具体来说，在建订单中，油轮达到 58 艘，集装箱船紧随其后为 43 艘，邮轮位列第三位，为 30



艘。

DNV 同时指出，在建订单中，有 150 艘船舶将用于全球贸易，而在运营船舶中仅有 28 艘，这意味着船东和租船人或许对基础设施的建设和完善更有信心。

值得注意的是，随着行业脱碳进程推进，船东也在寻找其他的燃料替代方案。比如，今年 3 月，Fortescue Metals 放弃租入 LNG 动力船，转而选择氨燃料船。

来源：航运界

【未来十年船舶报废量将增长】

海事数据提供商劳氏情报（Lloyds List Intelligence）的最新研究显示，航运业正努力走在减排的前列。新法规将加快市场淘汰不合规运力的步伐。

预计从目前到 2030 年底前的这 10 年里，报废吨位将比 2011-2020 年增加 75%。航运界几位高层人士在接受采访时表示，10 年以上船龄的船舶将面临淘汰。

劳氏情报研究所（Lloyd's List Intelligence research）评估了 10 年以下船龄的远洋货船样本，在下个 10 年后期的某个时点，大多数标准配置的船舶将难以达到监管所要求的排放比。

预计到 2030 年，将有 10300 艘船舶被拆解。对于那些无法证明符合脱碳目标的船东来说，获得融资将变得越来越困难。脱碳进程将缩短船舶的有效寿命，给航运投资带来风险。

劳氏日报执行编辑 Richard Meade 认为，这将对全球船队和航运投资产生巨大影响。

全球呼吁脱碳会提高投资成本，同时使盈利变得脆弱。最乐观的预测也认为，对船东来说，风险正在增加。

Meade 指出，航运低碳之路将导致一些船舶和船东公司同时被淘汰。

来源：国际船舶网



【一季度造船市场订单大增，箱船订单持续放量！】

2021 年 1-3 月，造船市场订单大增，全球签约新船订单 344 艘、2976 万载重吨，按载重吨计，同比增加 140.9%；3 月份，全球签约新船订单 144 艘、1623 万载重吨，按载重吨计，环比增长 87.3%，同比增长 316.2%。

造船市场订单大涨。2021 年 3 月，全球新船订单成交超过 144 艘、1623 万载重吨，按载重吨计，环比增长 87.3%，同比增长 316.2%。1-3 月，全球累计签约新船订单 344 艘、2976 万载重吨，按载重吨计，较 2020 年同期增加 140.9%。预计国际造船市场良好行情 M 将延续，全球订单需求持续活跃。

集装箱船订单放量。集装箱船方面，1-3 月全球签约新船订单 138 艘、1455 万载重吨，同比增长 848.6%，具体订单包括 81 艘万箱船、32 艘中型箱船和 25 艘支线箱船。油船方面，1-3 月全球签约万吨以上油船新船订单 53 艘、891 万载重吨，同比增长 70.3%，具体订单包括 23 艘 VLCC、4 艘阿芙拉型油船及 20 艘中小型成品油船。散货船方面，1-3 月全球签约新船订单 41 艘、339 万载重吨，同比减少 29.9%，具体订单包括 4 艘好望角型船、17 艘巴拿马型船、13 艘大灵便型船和 3 艘小灵便型船。液化气船方面，1-3 月全球签约新船 36 艘、182 万载重吨，同比增长 542.2%，具体包括 2 艘大型 LNG 船、19 艘 VLGC 及 15 艘中小型液化气船。

新船价格持续回涨。3 月份，克拉克森新船价格指数收于 130.2 点，环比回涨 1.8 点，同比上涨 0.8 点。从主力船型看，散货船、油船、集装箱船和液化气船的克拉克森新船价格指数分别为 133.2 点、151.3 点、83.2 点和 136.1 点，环比分别上涨 5.0 点、2.5 点、5.8 点和 0.1 点；同比来看，散货船、集装箱船的克拉克森新船价格指数分别提升 5.6 点、4.4 点，油船、液化气船的克拉克森新船价格指数仍分别下滑 2.1 点、2.6 点。从典型船型看，3 月份，好望角型散货船的新船价格进一步上涨 200 万美元，其他船型新船价格也有所上涨。

中韩两强顺势而进。1-3 月，中日韩三国船厂共签约新船订单 2841 万载重吨，全球市场份额之和高达 95%。具体来看，韩国船厂签约新船订单 1739 万载重吨，同比大增 658%，全球市场份额为 58%，暂居全球首位；中国船厂签约新船订单 1042 万载重吨，同比增加 67%，全球市场份额为 35%，位居次席；日本船厂签约新船订单 61 万载重吨，同比萎缩 82%，全球市场份额仅 2%。

来源：中国船舶经研中心



4. 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	402~404	510~512	550~555		Firmer.
Tokyo Bay	415~417	515~520	740~745	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	400~403	498~501	575~580	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	400~405	495~500	510~515	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	435.00	515.00	565.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	505~525	635~640		Avails tight.
Rotterdam	372~375	482~487	515~520		Firmer.
Malta	S. E.	490~495	540~545		Firmer.
Istanbul	S. E.	510~515	560~565	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	525~530	680~685		Firmer.

截止日期: 2021-04-15

◆ 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	09/04/21	02/04/21	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	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,500	2,500	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	09/04/21	02/04/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,150	9,100	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,150	6,100	50	0.8%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	5,050	5,000	50	1.0%
MR	52,000	3,600	3,550	50	1.4%

截止日期: 2021-04-13

(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
1+1	Tanker	40,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2022	Super-Eco Tankers - Greek	Undisclosed	
2	Bulker	61,300	DACKS, China	2022	Oldendorff Carriers - German	Undisclosed	
1	LPG	23,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	E. A Temile & Sons - Nigerian	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
JIN RUI FENG	BC	93,755		2012	China	1,800	Chinese	BWTS fitted, Tier II
NANAUM	BC	93,549		2008	Japan	1,800	Chinese	
BOTTIGLIERI CHALLENGER	BC	93,353		2010	China	1,500	Undisclosed	
SDTR BELLA	BC	85,000		2020	China	3,000	Undisclosed	old sale
YARRAWONGA	BC	82,634		2008	Japan	1,675	Greek	BWTS fitted
STELLA DORA	BC	81,055		2014	China	2,175	Chinese	
ARCHAGELOS GABRIEL	BC	57,000		2011	China	1,325	Undisclosed	
HUA RONG 5	BC	52,713		2012	China	1,134	Chinese	at auction
VOGE MIA	BC	36,866		2011	S. Korea	1,450	Undisclosed	BWTS fitted, SS due
ALAM SINAR	BC	36,320		2014	Japan	1,490	Undisclosed	DD due
NEW FRONTIER	BC	35,013		2011	Japan	1,450	Undisclosed	BWTS fitted

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
FLORIDA BAY	CV	50,760	4,253	2003	S. Korea	2,800	Undisclosed	en bloc**
ALEXANDER BAY	CV	50,760	4,253	2003	S. Korea			



CONSTANTINOS P	CV	49,838	4,249	2011	China	2,500	Undisclosed	
ROBIN 1	CV	34,700	2,798	2009	China	1,500	Norwegian	
ST BLUE	CV	33,381	2,535	2011	Japan	2,250	Sinokor - S. Korean	
SEABOXER III	CV	23,695	1,740	2010	China	1,500	France	
MAERSK ARIZONA	CV	17,525	1,092	1998	Taiwan, PRC	undisclosed	Temas Line - Indonesian	****
MAERSK ARKANSAS	CV	17,375	1,092	1998	Taiwan, PRC	undisclosed	Temas Line - Indonesian	
MERATUS MINAHASA	CV	13,632	115	1999	Turkey	400	Undisclosed	
PAOLA	CV	11,968	990	2008	China	undisclosed	Admiral Container Lines - Maltese	*****
PAAVA	CV	11,900	990	2008	China	undisclosed	Admiral Container Lines - Maltese	

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
RAINBOW LUCKY	GC	33,478		2010	China	undisclosed	Undisclosed	
THOR THUNDER	GC/TWK	14,451		2007	Japan	520	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
TOBA	TAK	310,389		2004	Japan	2,600	SR Navigation - Greek	
MARAN CARINA	TAK	306,314		2003	S. Korea	2,400	Undisclosed	
FOLEGANDROS I	TAK	299,984		2004	Japan	2,850	Undisclosed	
NEW TRUST	TAK	157,327		1999	S. Korea	1,300	Undisclosed	
A MELODY	TAK	149,995		2001	Japan	1,475	Undisclosed	*
A SYMPHONY	TAK	149,995		2001	Japan	1,475	Undisclosed	
MAERSK SELMA	TAK	115,000		2021	China	5,250	U. A. E	en bloc each, Scrubber fitted
MAERSK SILVIA	TAK	115,000		2021	China	5,250	U. A. E	
MAERSK SIMONE	TAK	115,000		2021	China	5,250	U. A. E	
MAERSK SONIA	TAK	115,000		2021	China	5,050	U. A. E	en bloc each*, Scrubber fitted
MAERSK SCARLETT	TAK	114,799		2021	China	5,050	U. A. E	
MAERSK SARA	TAK	114,756		2021	China	5,050	U. A. E	
OCEAN TIARA	TAK	108,940		2007	China	1,380	Undisclosed	at auction
MESAIEED	TAK	106,075		2006	S. Korea	1,300	Undisclosed	
CELTIC SEA	TAK	105,611		2003	Japan	1,200	Hong Kong	**BWTS and
SULU SEA	TAK	105,522		2005	Japan	1,400	Hong Kong	scrubber fitted
SCF PLYMOUTH	TAK	74,606		2011	S. Korea	3,950	Undisclosed	***
SCF PRUDENCIA	TAK	74,565		2012	S. Korea	3,950	Undisclosed	
NORD LARKSPUR	TAK	74,198		2017	S. Korea	3,000	Trafigura - Singaporen	



CHRISOPIGI LADY	TAK	71,810	2005	S. Korea	1,180	Undisclosed	
DL ROSE	TAK	49,997	2007	S. Korea	2,200	Undisclosed	en bloc
DL COSMOS	TAK	49,995	2007	S. Korea			
NORD VALIANT	TAK	49,737	2016	S. Korea	2,650	Dee4 - Danish	
PACIFIC BERYL	TAK	47,377	2010	Japan	1,575	Undisclosed	
NOUNOU	TAK	44,990	2000	Croatia	600	U. A. E	
NORD HUMMOCK	TAK	37,159	2007	S. Korea	940	German	
OCTADEN	TAK	19,983	2007	Japan	4,100	London based	en bloc*
AS OLIVIA	TAK	19,981	2007	Japan			
AS OMARIA	TAK	19,974	2007	Japan			
AS ORELIA	TAK	19,971	2008	Japan			
QUEEN LUCA	TAK/LPG	36,770	1995	Japan	880	Turkish	

◆ 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
ONTARI	TAK	18,250	4,825	1993	Japan	525.00	
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
ICE ROSE	OTHER/REF	14,567	6,937	1985	S. Korea	495.00	
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
COSTINA	TAK	7,018	2,651	1984	Japan	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
BERGE STAHL	BC	364,747	41,568	1986	S. Korea	496.00	as is Malaysia
GORYO 6 HO	OTHER/DREDGE	54,311	21,186	1985	Romania	452.00	as is Batam
SINCERITY ACE	OTHER/PCC	19,265	15,442	2009		337.00	as is Korea, fire damaged
DAI NAM	TAK	47,102	9,372	2000	Japan	448.00	as is Vietnam
FAIR DREAM	TAK	43,991	9,624	1982	Japan	undisclosed	as is U. A. E



◆ [ALCO 防损通函](#)

【正确操控船舶动力定位系统】

北英保赔协会收到过多起动力定位（DP）船舶的事故，原因是 DP 操作员（DPO）无法在不同操作模式之间正确切换控制。

调查中很难发现这是由于技术故障或是 DP 系统设置的问题，比如网络错误。而通常是由于 DPO 人为的失误造成的。

【EVER GIVEN 轮搁浅事故】

最近引发全球关注的超大型集装箱轮 Ever Given 在苏伊士运河南段搁浅的事故，造成运河被堵塞多天，这也意味着全球贸易量的 10-12%遭到中断。最终，Ever Given 轮在经过数天挖掘机楔入运河边清除淤泥的方式以及拖轮的救助下重新起浮。目前，该轮在大苦湖（Great Bitter Lake）等待检查以确认船壳受损的情况，同时以协助检察人员收集搁浅的证据。

值得注意的是，该事故并不是孤立的事件。在 2010 年至 2019 年期间就发生过 75 起不同程度的船舶事故。

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
2021-04-16	652.880	781.370	6.007	84.060	899.920	63.153	1165.670	506.090	520.500
2021-04-15	652.970	782.450	5.995	84.081	899.630	63.174	1162.030	504.470	521.710
2021-04-14	653.620	781.220	5.996	84.083	899.140	63.231	1161.190	499.620	521.430
2021-04-13	654.540	779.680	5.984	84.203	899.980	63.121	1181.200	498.970	520.990
2021-04-12	655.780	780.410	5.977	84.323	899.010	63.052	1180.230	499.880	523.360

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	0.07325	1 周	0.08388	2 周	--	1 个月	0.115
2 个月	0.15	3 个月	0.18975	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.21763	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.28775		

2021-04-15

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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