



全一海运市场周报

2021.04 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.04.19 - 04.23\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求平稳向好 航线运价多数上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求平稳向好，远洋航线运价多数上涨，综合指数上升。4月23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2979.76点，较上期上涨5.2%。

欧洲航线：变异新冠病毒持续传播导致疫情在欧洲出现多次反复，欧洲运输体系持续经受考验。此外，苏伊士运河堵塞事件之后，随着运河通航和运力调配的补充，航线运力逐步改善，但仍处于吃紧的状态。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本处于满载水平。受此影响，个别航商订舱报价略有上涨，即期市场订舱价格上涨。4月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4325美元/TEU，较上期上涨3.3%。地中海航线，本周，上海港船舶平均舱位利用率处于满载水平。部分航商维持原运价不变，另有部分航商运价有所调高。4月23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4446美元/TEU，较上期上涨4.9%。

北美航线：美国自大规模接种疫苗以来疫情较年初有较大改善，但仍保持较高的新增态势，为此，当地市场对各类物资的进口需求保持高位。疫情发生以来，由于集装箱滞压造成的港口拥堵和集装箱周转不畅已经成为常态，持续影响航线运输。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，航线运价总体保持在高位。

波斯湾航线：目的地市场已进入斋月，同时受苏伊士运河堵塞事件致部分运力临时调整影响，航线运力规模总体受限。本周，上海港船舶舱位利用率在95%左右，部分班次满载。价格方面，多数航商订舱报价有不同程度上调，即期市场运价再次上涨。4月23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2160美元/TEU，较上期上涨11.8%。



澳新航线：市场运输需求总体稳定，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在 90%以上，个别航次满载。部分航次运价小幅波动，即期市场运价小幅上涨。4 月 23 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1878 美元/TEU，较上期上涨 1.2%。

南美航线：南美地区疫情近期出现较大反弹，抗疫形势严峻。市场对各类物资的需求维持在高位，运输供需水平保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，部分班次满载。部分航商运价保持不变，其余则在上期运价基础上有所浮动，即期市场运价微跌。4 月 23 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7304 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。4 月 23 日，中国出口至日本航线运价指数为 933.74 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场观望情绪加重 煤炭运价周中现拐点】

本周，五一长假临，加之煤价涨势趋弱，下游用煤企业观望情绪加重，运输需求疲软态势逐渐显现，运价涨幅逐步收窄，周中攀升至高位后开始步入下行通道。4 月 23 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 1426.86 点。

煤炭市场：市场需求方面，目前煤炭需求淡季不淡的情况仍在持续。工业方面延续火热生产景象，对耗煤量形成较强支撑。此外，今年以来，煤炭产能释放受到多方面制约，而需求端表现抢眼，电厂库存长期偏低。近期相关部门要求电厂淡季提高库存，下游仍有一定补库需求。不过，近期煤炭需求淡季影响有所显现，居民用电表现乏力，电厂日耗水平略有下滑，加上煤价高位带来抵触情绪，电厂采购以长协刚需为主。煤炭价格方面：煤炭产能仍面临较大的环保与安检压力，而需求端延续较好表现，加上政策要求落实最低库存制度，供不应求格局延续。4 月 21 日，发热量 5500 大卡动力煤现货价格 780 元/吨，环比上行 56 元/吨。面对持续紧张格局，政策开始倾向增产保供，本周后半段，市场认知出现分化，多空博弈，煤价走势显趋稳迹象。运价走势方面：4 月下旬，淡季效应有所显现，电厂用煤需求略有走弱，且煤炭现货价格走势趋于平稳，下游观望情绪升温，采购规模收缩。空闲船舶有所增多，加上五一长假临近，部分船东急于节前找货，谈价空间较大，紧张气氛消散。沿海煤炭运输市场走势逐步趋弱，运价周中出现拐点，周四、周五两天连续下跌。

4 月 16 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1551.85 点。4 月 23 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1382.26 点，较上周五下跌 0.4%。



其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 58.9 元/吨，较上周五下跌 1.6 元/吨；秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 70.4 元/吨，较上周五下跌 0.4 元/吨。

金属矿石市场：目前，钢厂利润处于历史高位，且基建、地产需求旺盛，即便环保限产施压，钢厂仍维持高开工率和铁水产量，铁矿石需求不减。利润可观，且下游需求端延续良好表现，钢厂积极采购，铁矿石运输需求较好。4 月 23 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1308.43 点，较上周上涨 4.8%。

粮食市场：随着猪瘟疫情稳定以及政府大力支持民企发展生猪生产，2020 年以来，生猪存栏呈逐月增加的态势。不过国内小麦等谷物以及进口玉米的替代优势较大，饲料的稳定增长并未向国内玉米倾斜。下游饲料厂多使用国内小麦以及进口玉米，国内玉米需求表现疲弱，南北贸易难以有效展开，运量有限。4 月 23 日，沿海粮食货种运价指数报 1502.03 点。

成品油市场：供应方面，国内主营及地炼单位仍处于检修集中期，开工率较低，供应量继续收窄。需求方面，随着国内天气情况转暖，下游工矿、基建开工率维持高位，柴油需求向好；民众户外出行增加，汽油需求仍有支撑。受集中检修影响，主营及地炼出货转淡，沿海成品油运输需求疲软，运价低位震荡。4 月 23 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 1043.81 点，与上周持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型涨势惊人 综合指数创下新高】

本周国际干散货运输市场表现亮眼，随着大宗商品价格持续走强，各船型租金运价水平纷纷上涨。海岬型船市场行情火热，运价刷新年内高位，国内电厂补库需求释放及东南亚各国经济复苏拉动煤炭运需，巴拿马型船太平洋市场租金大幅跳涨，超灵便型船东南亚市场延续涨势，远东干散货指数在三大船型的影响下创年内高位。4 月 22 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1920.19 点，运价指数为 1457.45 点，租金指数为 2614.31 点，较上周四分别上涨 11.3%、7.7%和 14.5%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价再创新高。太平洋市场，本周国际铁矿石价格维持高位，澳大利亚主要租家集中发货，陆续现身市场询船，且各大矿商在澳洲财年结束前加快发货节奏，市场氛围持续走强，外加 FFA 远期合约价格稳步上涨，澳大利亚至青岛航线成交水平快速上升至 11.7



美元/吨左右，创年内新高。临近周末，市场氛围有所走软，太平洋市场运价涨势放缓。4月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 33193 美元，较上周四上涨 7.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.707 美元/吨，较上周四上涨 2.5%。远程矿航线，本周巴西铁矿石货盘尚可，但因前期两洋市场租金水平相差明显，船东空放南美意愿不强，市场可用运力供给偏少，外加国际铁矿石价格高位波动，巴西图巴朗至青岛航线运价水平跳涨至 27 美元/吨的年内新高。4月22日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 27.288 美元/吨，较上周四上涨 11.0%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价快速上扬。太平洋市场，本周国内电厂存煤可用天数相对偏低，随着“迎峰度夏”的临近，电厂补库需求逐步释放，加之国内煤炭供给相对偏紧，贸易商采购进口煤炭意愿较强。市场上有不少四月底至五月上旬装期的印尼煤炭货盘，外加煤炭价格上涨及即期运力供给偏紧，船东报价坚挺。另一方面，北太平洋市场表现平稳，消耗部分市场可用运力，太平洋市场租金水平大幅上扬。4月22日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 25443 美元，较上周四大涨 22.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 25000 美元，较上周四大涨 27.5%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 11.895 美元/吨，较上周四上涨 12.2%。粮食市场，本周 CBOT 大豆期货价格创 2014 年以来新高，巴西雨季过后，贸易商加快发货节奏集中发货，南美粮食货盘不少，且 FFA 远期合约价格持续上涨，市场氛围走强，船东议价优势渐显，粮食航线运价快速上涨。4月22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 53.292 美元/吨，较上周四上涨 12.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场大幅上涨。本周，东南亚市场进口煤炭运需持续释放，北方钢材货盘表现活跃，菲律宾镍矿货盘尚可，市场氛围表现活跃，即期运力供给相对紧张，船东挺价意愿较强，东南亚市场租金运价上涨至年内高位。4月22日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 22908 美元，较上周四上涨 13.6%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 25364 美元，较上周四上涨 11.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 21088 美元，较上周四上涨 14.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.130 美元/吨，较上周四上涨 7.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 19.928 美元/吨，较上周四上涨 5.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价波动盘整 成品油运价持续下行】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 4 月 16 日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外增加、精炼油库存降幅不及预期、汽油库存小幅增加，炼厂产能利用率保持稳定。随着疫苗接种的启动，疫情期间积累的大量原油库存如今已经所剩无几，对于以沙特和俄罗斯为首的欧佩克+联盟来说，原油库存的



下降证明了他们一年前采取的大胆战略是正确的。在欧佩克及其同盟国大规模减产之际，经济复苏正在提振，然而国际市场的遥不可及以及印度、日本和巴西等国家疫情的肆虐，引发对全球经济复苏及燃料需求可能停滞的担忧。美国总统拜登计划提高资本利得税以及利比亚原油产量下降，抵消了新冠病例上升将导致能源需求下降的预期，但各国削减碳排放政策将在一定程度上限制油价上涨空间。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 65.69 美元/桶，较 4 月 15 日下跌 1.81%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价保持平稳，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价波动盘整。4 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 558.97 点，较 4 月 15 日上涨 1.03%。市场上涨的情绪不断消退，从基本面看依旧是船多货少格局，不过船东 TCE 收益较低，下行空间十分有限，同时上行动力不足，运价相对保持平稳。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）基本与上周持平至 0.2 万美元，西非航线日均 TCE（等价期租租金）稳定在 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 WS34.53，较 4 月 15 日上涨 0.1%，CT1 的 5 日平均为 WS34.75，较 4 月 15 日上涨 7.8%，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 WS34.65，上涨 2.3%，平均为 WS34.65，TCE 平均 0.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS59（TCE 约 0.6 万美元/天）。黑海到地中海航线运价维持在 WS65（TCE 约 0.1 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至印度，5 月 2 日货盘，成交运价约为 WS57。一艘 13 万吨级船，西非至远东，5 月 7 至 8 日货盘，成交运价约为 WS64。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线延续颓势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平止跌回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS108（TCE 约 0.8 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS78（TCE 约-0.1 万美元/天）。北海短程运价保持在 WS86（TCE 约-0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS63（TCE 约 0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS84（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS78（TCE 约 0.2 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平持续下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS121（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS106（TCE 约 0.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS80（TCE 约 0.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS65 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 WS109（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指基本维稳 国际油船成交看跌】

4月21日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1041.44点，环比上涨0.59%。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737.44点、535.25点、1427.17点、1098.47点，环比分别涨跌+1.20%、+1.65%、+1.47%、-0.33%。

本周国际干散货市场，棕榈油连续增仓大涨，展望四月目前来看马来棕榈油仍维持供需两强的格局。主产国巴西暂停对大豆豆油豆粕的进口税支撑美豆价格，豆油成本支撑显著，棕油4月前半个月产量增幅较小出口强劲，库存重建还需时间。本周BDI指数大幅上涨，周二收于2472点，环比增加15.51%。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—1460万美元、环比上涨2.65%；57000DWT—1722万美元、环比上涨1.82%；75000DWT—2260万美元、环比上涨0.75%；170000DWT—2887万美元、环比上涨1.50%。本期，国际二手散货船市场成交量小幅回升，共计成交24艘（环比增加5艘），总运力172.65万DWT，成交金额34375万美元，平均船龄10.17年。

本周原油涨高回落，原油下行的根本原因还是需求端短期缺乏支撑，价格持续冲高动能不足，印度单日新增病例屡创新高，各国政府对不同品牌的疫苗出现一定程度的调查或者停用情况，这对于原油市场需求有一个较大的持续性影响。布伦特原油价格周二收于66.57美元/桶，环比上涨4.55%。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—2256万美元、环比上涨1.06%；74000DWT—2576万美元、环比上涨1.26%；105000DWT—3031万美元、环比上涨3.87%；158000DWT—3812万美元、环比上涨0.01%；300000DWT—6812万美元、环比下跌0.07%。本期，二手油轮市场成交量24艘（环比增加1艘），总运力302.02万DWT，成交金额67830万美元，平均船龄10.29年。

本周，沿海散货运输市场，今年农资和化肥价格、土地价格、水费普遍上涨，导致植棉成本大增，而且新疆地区因为水资源受限，或导致实际播种面积下降，总体来看，疆棉播种面积增长空间不大，甚至有下降的可能。虽然棉花商业库存持续下降，但皮棉供应相对充足，现货成交较冷清，下游纺企多随用随买，供大于求的格局尚在。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—205.80万人民币、环比上涨1.45%；5000DWT—1196.32万人民币、环比上涨1.51%。本期，沿海散货船市场成交量小幅下跌，共计成交1艘（环比减少2艘），总运力0.24万DWT，成交金额400万元人民币，平均船龄6.10年。

近期，二手内河散货船价格跌多涨少。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—58.91万人民币，环比上涨2.12%；1000DWT—128.43万人民币



币，环比下跌 1.34%；2000DWT—240.28 万人民币，环比下跌 1.34%；3000DWT—332.74 万人民币，环比下跌 0.25%。本期，内河散货船市场成交量大幅下跌，共计成交 56 艘（环比减少 59 艘），总运力 9.96 万 DWT，成交金额 1287.7 万元人民币，平均船龄 8.1 年。

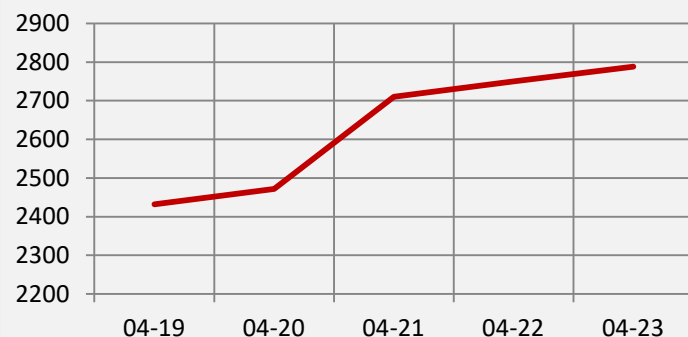
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

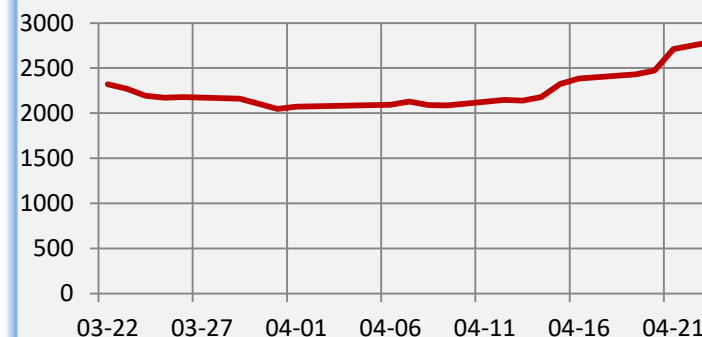
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

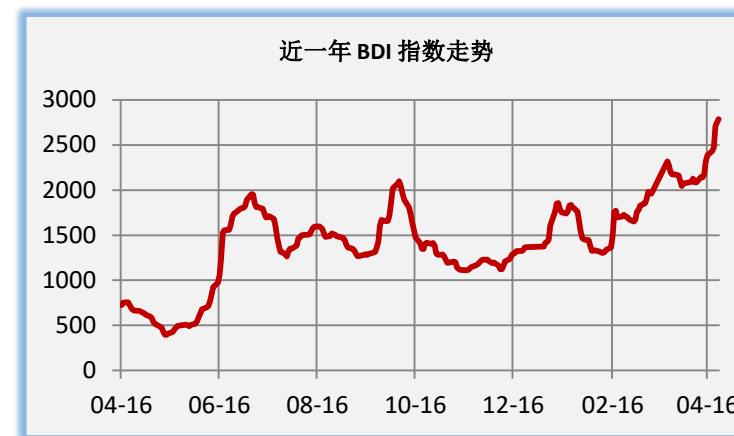
波罗的海指数	4 月 19 日		4 月 20 日		4 月 21 日		4 月 22 日		4 月 23 日	
BDI	2,432	+47	2,472	+40	2,710	+238	2,750	+40	2,788	+38
BCI	3,476	+37	3,455	-21	4,014	+559	4,077	+63	4,192	+115
BPI	2,441	+94	2,557	+116	2,690	+133	2,686	-4	2,630	-56
BSI	1,878	+29	1,925	+47	1,977	+52	2,037	+60	2,085	+48
BHSI	1,014	+8	1,025	+11	1,043	+18	1,071	+28	1,092	+21

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	16/04/21	09/04/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	32,500	29,500	3000	10.2%
	一年	25,250	23,250	2000	8.6%
	三年	22,500	19,250	3250	16.9%
Pmax (76K)	半年	19,000	18,000	1000	5.6%
	一年	17,250	16,250	1000	6.2%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	23,000	22,750	250	1.1%
	一年	16,750	15,750	1000	6.3%
	三年	12,000	12,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	16,250	16,250	0	0.0%
	一年	14,500	14,500	0	0.0%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-04-20



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Star Macarena' 2016 81198 dwt dely Masinloc 29 Apr trip via Indonesia redel India \$28,000 - cnr

'Nord Potomac' 2016 63507 dwt dely EC South America ely May trip redel SE Asia \$21,250 + \$1,100,000 bb - Omega

'Bellina Colossus' 2013 60893 dwt dely Kitimat prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan intention Ulsan \$26,000 + \$600,000 bb - Oldendorff

'Bunan Benefit' 2019 37372 dwt dely Hong Kong 26/30 Apr trip Via Australia redely Japan \$23,000 - CNR

'Super Emma' 2008 37277 dwt dely passing Key West prompt trip via North Coast South America redel Continent \$15,500 - XO

'Maestro Diamond' 2015 36920 dwt dely Paranagua prompt trip redel Mediterranean \$18,500 - cnr

'Ken Sei' 2010 31771 dwt dely Mobile prompt trip redel EC Mexico \$14,000 - Clipper Steels

4. [航运&船舶市场动态](#)

【亚洲缺柜问题恶化！马士基示警：未来两周最严重】

最大集装箱航运运输集团马士基（AP Moller Maersk A/S）警告，未来两周亚洲缺柜问题势将进一步恶化，冲击远洋及亚洲间的贸易活动。



据马士基 20 日最新通知，预测苏伊士运河关闭对进程、港口的影响将延续至 5 月，运能吃紧问题则会燃烧至第三季。

The Loadstar 20 日报道，马士基告知客户，亚太地区强劲的货运需求，可能延续整个第二季。“调度的可靠度主要受到两个因素影响：一、欧洲经由苏伊士运河的运货航线近来遭延误；二、港口处理效率下降、尤其是跨太平洋及欧洲贸易路线。”

基于上述原因，马士基表示，空柜短缺依旧是亚洲业界普遍面临的挑战，预测本周及下周的“影响最大”，因“运回亚洲的空柜遭延迟、进口申报率下降”。马士基直指，这会影响中国及韩国釜山的港口；举例来说，虽然 20 英尺柜库存很充裕，40 英尺柜却供不应求。

马士基解释，上海、宁波为主要供应欧洲的地区，受到影响最大。相信 5 月 3 日起情况应会逐步改善，预测空柜供应有望在 5 月 10 日当周恢复正常。

局部缺柜、塞港问题，也开始影响亚洲间贸易。Project44 数据显示，上周有约 37 万个 20 英尺标准集装箱（TEU）运往新加坡。马士基直指，新加坡外的船只须等待 1.5 天才能停泊。

宏海箱运（Regional Container Lines, RCL）执行副总裁 Charlie Chu 对 The Loadstar 表示，长荣承租的超大集装箱轮“长赐轮”（Ever Given）3 月意外卡在苏伊士运河后，塞港问题更恶化，估计整个供应链受干扰的时间至少再延续几周。他说，新加坡、马来西亚的巴生港（Port Klang）是主要阻塞区域。除此之外，上海、宁波、青岛、蛇口等中国港口，则面临天候恶劣、船只群聚问题，使塞港问题更严重。

来源：网易

【钢材需求旺盛，Cape 市场强势回归】

四月中旬，紧随上个月巴拿马型船和集装箱船的热潮，好望角型船市场由于钢铁需求强劲，铁矿石贸易量高涨，即期运价又有了一次不错的飞跃。

3 月初以来，澳大利亚-远东航线（C5）的平均每日租金相对于巴西-远东航线（C3）的平均溢价超过 4,000 美元，目前为每天 29,355 美元 / 天，装有洗涤塔的船舶达到每天 31,982 美元。



波罗的海交易所的数据显示，四月，好望角型航线（5TC）平均租金自 9 号到 16 号共上涨了 19.3%，至 28,520 美元，几乎是去年同期的平均水平的三倍。

有船舶经纪人认为，此次上升由太平洋市场推动。太平洋市场渐入佳境，有望朝每天 30,000 美元攀升，从巴西到中国的货运需求很可能会继续升高。

该经纪人称：“即期运价很可能会继续上涨，但若无期货溢价，市场价格将仍由租约价格主导。”自今年年初以来，Ca122 期货目前的交易价格为 18,725 美元，上涨了 4,750 美元。

FFA 市场甚至更热。波罗的海交易所的数据显示，好望角型船远期运费协议（FFA）升至 4 月每日 28,214 美元，5 月触及到了每日 31,500 美元的高位，比 3 月初以来翻了一番还多；6 月为每日 29,193 美元。

铁矿石货运需求驱动

世界钢铁协会将其对世界钢铁需求的预测从先前的 4.1% 上调至 5.8%。

克拉克森写道：“预计除中国外，其他国家今年的经济也都呈现出强劲复苏的态势，至少比去年能强 10%。而中国保持了强劲的需求。”

中国-巴西往返航线的日租金在过去一周内提高了 16.5%，到 16 号达到每天 26,364 美元。

11 号，Pacbulk 租用了 Bright Navigation 旗下一艘 176,882-dwt 的名为 Andros Glory（建于 2006 年）的船舶，租期长达一年，日租金为 23,350 美元。

波罗的海交易所：“尽管这次升高的速度似乎没有很快，而且还存在暂停评估的时间，但目前的日租金水平正在接近去年的高点。”

“较高的租金价格预计会坚挺到即将到来的新加坡海事周（4 月 18 日-4 月 24 日），在此期间，这件事肯定会成为众多讨论的中心。”

过去几个月的大宗散货贸易量一直在波动。澳大利亚和巴西主要矿商的出货量保持稳定，3 月份同比增长 5%，但此后有所减弱，4 月份环比和同比都有可



能下降。

在三月份表现良好的实际上是规模较小的交易，它们有望在本月继续增长。由于中国进口铁矿石的价格激增，印度 3 月分的好望角型船出口量达到了创纪录的水平。3 月，由于 Vanino 和 Taman（两个产地）的出货量增加，俄罗斯向中国的煤炭贸易也极为强劲，好望角型船货运量达到了创纪录的 340 万吨，同比增长了两倍多。

其他煤炭出口商的出口量也有所增加，印尼的装运量同比增长 67% 至 570 万吨，南非的装运量同比增长 77% 至 360 万吨。所有这些加在一起，极大的提高了好望角型船船队的利用率。

人为干涉引起的好望角型船运力供给不足？

最近伴随着大量的财政刺激因素，多个货运市场运价的飙升，市场上出现了两种观点。一些人将持续的涨势视为货运更长期的周期性逆转，而另一些人则将最近的涨势视为通货膨胀。实际上，从短期来看，有很多需要密切注意的因素。

首先仍然是某些贸易航线的最低空载航行时间要求。例如澳大利亚要求，船舶从上一个港口出发，至少在海航行 14 天后，才被允许在澳大利亚的港口靠泊。自去年初以来，澳大利亚就一直在采取这种措施，以防止新冠病毒在国内传播。这直接导致 C5 航线的船舶的空载航行时间和等待装载的时间的增长。C5 航线是好望角型船市场最重要的一条航线，去年占了全部货运量的近三分之一，因此，这条航线目前的效率低下可能会对市场产生更大的影响。

自从实施了最低空载航行时间要求以来，C5 航线上好望角型船的压载天数和在澳大利亚港口的排队时间平均多达 24 天。但在 2020 年之前，该航线的平均航行时间仅在 20 天左右，船舶要么放慢了航行的速度，要么是在港口外面多等了四天。疫情导致的船员换班危机加剧了这种低效率的状况。许多好望角型船已经能够在菲律宾进行船员换班，这在太平洋地区的往返航行中相对方便，但是澳大利亚的严格 14 天压载时间限制使整个航行时间大大延长。

这实际上可以理解为人为地限制了船舶的运力供给量。自该规则实施以来，澳大利亚港口的好望角型船总量增加为 1200 万 dwt，是疫情前的两倍。

疫情之前，C5 航线对好望角型船的需求整体平稳，但自 2020 年初以来，该航线对好望角型船的需求增长了 8%。换句话说，与疫情前相比，在相同货运量



下，现在 C5 航线需要增加 8% 的运力。

从绝对值上来看，由于铁矿石贸易量非常多，所以这些变化会产生很大的后果。如果将 C5 航线实际测得的船舶需求量与没有疫情影响下的实际需求对比，可以发现，从 2020 年中期开始，这条航线上航线好望角型船增加了“额外”的 560 万 dwt 的运力，折合成每月 3.5 艘左右。

在全球范围内，如果忽略导致的任何其他低效率问题，估计自 2020 年中期以来，疫情使好望角型船舶的总利用率提高了约 1.5 个百分点。

大量船舶到了定期维修的年份进一步减少了运力供给

自 2020 年初有过一次洗涤器改造的热潮之后，船厂活动较少，但今年到目前为止，船厂中好望角型船的吨位开始增加，进一步限制了船队的供给。目前，全球船厂的好望角型船总吨位大约为 690 万 dwt，环比增长 46%，是去年 7 月以来的最高水平。与 2019 年和 2020 年相比，这些船中绝大多数不是来安装洗涤塔的，而一般是作特别检验（通常称大修）。2011 年是好望角型船交付量最大的年份，今年，好望角型船船队中有 28% 的船舶船龄分布在 5、10 或 15 年左右，需要定期到船厂作特殊检验。去年共 449 艘，今年预计共 517 艘。

综上所述，展望未来，预计短期内船舶供给的紧张会保持好望角型船市场的高水平。

来源：信德海事网

【克拉克森：全球船队更新需要 25 年，投资额达 3.4 万亿美元】

克拉克森研究公司非执行总裁马丁·史托福（Martin Stopford）博士近日表示，为实现行业的脱碳目标，未来 30 年航运业需要投资 3.4 万亿美元用于船队更新。

如此高的船舶净投资额是基于当前的船价计算得出，而实际上这个数字可能会更高，因为未来更先进的船舶造价也会更高。

那么问题来了：如何获得这么多资金？



史托福表示：过去 20-30 年，行业的现金流主要来自现货市场，30 年来的平均收益是 15000 美元/天。这意味着航运企业并没有足够的资金来支撑这些投资，而与承租人的合作将成为其中的关键因素。

更新现有船队需要 25 年

史托福预计，今年将有约 8000 万吨船舶交付使用，仅占全球船队的 4%，明年可能更少。从目前的造船能力来看，仅仅更新现有船队就需要 25 年。史托福表示，造船业必须建造足够多的新船来满足全球贸易增长的需求。史托福同时指出，现有船队最大的优点是资产价格较低，即使船舶交易较慢，船东也能负担得起。因此，把现有船队全部报废是一种错误的方式。目前有几种更新方案可供业界选择，其中改造现有船队被认为是最可行的方案之一。史托福强调，当下最重要的减排方法是把船速降到 8 节，这相当于减少 60%到 80%的碳排放。

来源：Offshore Energy

【21 年船龄散货船遭“哄抢”二手船市场火热】

4 月 21 日上午，船龄 31 年的“RUI JIN”散货船在经历了 51 次竞价后，最终被某国外买家代理人以 202.5 万美元（或 1.4175 千万人民币）“抢购”，在起拍价 167 万美元（或 1.169 千万人民币）的基础上溢价率达 21.3%。

继一艘 9 年“老船”卖出“新船”价后，二手船舶交易市场再次传出“惊爆”消息。4 月 20 日上午，船龄 21 年的“RUI JIN”散货船在经历了 51 次竞价后，最终被某国外买家代理人以 202.5 万美元（或 1.4175 千万人民币）“抢购”，在起拍价 167 万美元（或 1.169 千万人民币）的基础上溢价率达 21.3%。

值得关注的是，此次“RUI JIN”轮是国内船舶交易市场首次以美元和人民币“双币种”竞价成交的船舶。这意味着国内二手船舶交易打通了航运业“双循环”，在国际船舶全球同步竞价领域，迈出了突破性的一步。

当前，国内外运输干散货运输市场的火热行情，促使市场可用运力紧缺，市场二手干散货船求购较多。中国船舶交易价格指数（SSPI）显示，最新一期的干散货船综合指数已达 914.14 点，同比涨幅为 23.28%，为近三年来高位。



业内人士分析认为，“该指数体现船舶价格变化趋势，也是衡量航运市场信心的重要指标。”

当前，海外新冠疫情在各国大力防控和疫苗推广的作用下逐步得到控制，国内外干散货运输市场行情火爆，船东信心较足，干散货船供不应求，因此，二手船交易市场出现“抢船”热潮。

联合国海运贸易报告预计，2021 年全球干散货海运贸易量为 53.03 亿吨，同比增长 4.0%，铁矿石和煤炭海运量同比将大幅反弹。同时，国内沿海可用运力紧张，干散货运价波动上涨，同比运价水平近乎翻倍。

业内人士据此预测，近期二手船价格在运力紧张的刺激下或进一步上涨。

受去年疫情冲击，国内船舶交易一度陷入僵局。但今年以来，国内二手船舶交易实现强势开局。

拍船网目前是国内最大的在线船舶交易平台，据拍船网数据显示，1-4 月，该平台拍卖成交额累计 2.77 亿元人民币，约为去年同期的 10 倍。其中，9 年船龄的“华融 5”以 7660 万的起拍价，经过 209 轮竞价，最终以 1.134 亿成交，打破了“拍船网”单船拍卖成交记录，为当前航运市场注入了极大信心。

此外，值得一提的是，“RUI JIN”轮亦是宁波公安部门首次成功拍卖的涉外扣押船舶，为今后相关执法机构如何处置扣押船舶提供了一个生动案例。

来源：国际船舶网

【二手船价格暴涨，全球船队价值将超 1 万亿美元】

据克拉克森研究机构的一份新研究报告显示，随着二手集装箱船和干散货船价格的飙升，全球商船船队的价值预计将在本月超过 1 万亿美元。

自去年 9 月份以来，据克拉克森统计，整体二手船价格指数上涨了 33%，达到 7 年来的最高点。据这家全球最大的船舶经纪表示，截至今日(4 月 19 日)上午，全球商船的交易量为 1.042 万亿美元。



集装箱船行业的资产价格涨幅最为惊人。在这个炙手可热的市场上，租船和运费均创下历史新高。自去年 6 月以来，二手集装箱船的价格指数上涨了 47%。

一艘船龄为 10 年的 6600 箱二手集装箱运输船价格上涨至 5000 万美元，同比上涨 138%。同时，一艘船龄为 10 年的二手 4500 箱集装箱运输船价格上涨至 3500 万美元，涨幅达 268%。

从去年 6 月至今年 4 月，二手散货船价格指数上涨 31%。一艘船龄为 10 年的海岬型散货船价格上涨 40%至 2725 万美元;一艘船龄为 10 年超大灵便型散货船价格上涨 35%至 1450 万美元。

位于奥斯陆的克利夫证券今天(4 月 19 日)发布的一份全新报告显示，未来两年内干散货船资产价格可能还会进一步大幅上涨。

然而，二手船的价格走势并非完全一致。过去 10 个月，油轮价格明显降温。

来源：龙 de 船人

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	400~402	496~498	545~550		Softer.
Tokyo Bay	420~422	515~520	720~725	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	400~403	492~495	570~575	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	390~395	480~485	495~500	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	444.00	517.00	570.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	533~538	635~640		Avails tight.
Rotterdam	370~373	473~478	505~510		Softer.
Malta	S. E.	485~490	545~550		Softer.
Istanbul	S. E.	520~525	550~555	Ex Wharf Price	Softer.
Buenos Aires	N/A	540~545	670~675		Steady.

截止日期： 2021-04-22



◆ 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	16/04/21	09/04/21	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	16/04/21	09/04/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,200	9,150	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,150	6,150	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,050	5,050	0	0.0%	
MR	52,000	3,600	3,600	0	0.0%	

截止日期: 2021-04-20

(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	Tanker	300,000	DSME, S. Korea	2023	Adnoc - U.A.E based	Undisclosed	dual fuelled, option declared
3+3	Bulker	210,000	New Times, China	2023	Eastern Pacific - Singaporean	6,700	LNG fuelled, against 5 to 7 yrs T/C to Rio Tinto
3+3	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	H-Line - South Korean	6,700	
5+5	Bulker	82,000	Jiangsu Hantong, China	2022-2023	Nisshin Shipping - Japanese	2,800	Tier II
1	Bulker	82,000	Chengxi, China	2023	EGPN - HK based	2,900	
2+2	Bulker	70,000	Chengxi, China	2023	Asia Pulp & Paper - Indonesian	3,500	woodchip carrier



2	VLGC	86,000 cbm	Hyundai Samho, S. Korea	2023	Huyn dai LNG - South Korean	7,900 dual fuelled
2	Container	2,400 teu	Yangzijiang, China	2023	Sinotrans Lines - Chinese	Undisclosed
2	container	1,100 teu	Jinling, China	2023		Undisclosed
2	RoRo	1,800 pax	Rauma Marine, Finish	2023-2024	TT Line - German	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
MG COURAGE	BC	206,254		2007	Japan	1,465	Golden Union- Greek	
KAMLESH	BC	106,590		2011	S. Korea	8,100	Arcelor Mittal - Luxembourg	en bloc
ISHWARI	BC	106,529		2012	S. Korea			
KISHORE	BC	106,438		2012	S. Korea			
SHRAVAN	BC	106,438		2012	S. Korea			
ASHOK	BC	106,432		2012	S. Korea			
ARUN	BC	106,415		2012	S. Korea			
JIN RUI FENG	BC	93,755		2012	China	2,744	Chinese	en bloc*
JIN HUA FENG	BC	93,738		2013	China			
NANAUMI	BC	93,549		2008	Japan	1,250	Greek	
PEAK PROTEUS	BC	82,158		2013	Japan	2,200	Undisclosed	
SBI ZUMBA	BC	81,183		2016	China	2,500	Greek	
RANHIL	BC	81,048		2015	China	2,350	Greek	BWTS fitted, on TC until end 2022
WANISA	BC	79,401		2012	China	1,550	Chinese	SS/BWTS due
CEMTEX VENTURE	BC	73,594		2006	China	1,280	Undisclosed	BWTS fitted
SERENA R	BC	63,997		2016	China	2,040	Undisclosed	BWTS fitted
VIALLI	BC	63,493		2015	China	2,100	Undisclosed	BWTS fitted
GUO QIANG 8	BC	63,376		2018	China	2,300	Undisclosed	BWTS fitted
SAGE AMAZON	BC	63,227		2012	China	1,740	Undisclosed	
ORIENTAL ANGEL	BC	59,941		2012	S. Korea	1,480	Undisclosed	BWTS fitted
K SPINEL	BC	59,905		2011	S. Korea	1,450	Undisclosed	BWTS fitted
MARIA	BC	58,407		2011	S. Korea	1,530	Chinese	Tier II, BWTS fitted
SEDNA OCEAN	BC	31,997		2011	Japan	1,150	Undisclosed	SS/BWTS due
MOUNT HOPE	BC	28,180		2014	Japan	1,060	Greek	



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
ADONIS	CV	115,639		2015	S. Korea	19,500	Undisclosed	en bloc****
CMA CGM MAGDALENA	CV	115,583		2016	S. Korea			
MATTINA	CV	53,644	4,300	2007	S. Korea	2,300	MSC - Swiss	*
TEJAS	CV	50,134	4,250	2011	S. Korea	2,700	MSC - Swiss	
GH BRICKFIELDER	CV	41,234	2,758	2010	China	undisclosed	Undisclosed	
ODYSSEUS	CV	39,420	2,824	2006	S. Korea	1,900	S. Korean	
BOMAR CAEN	CV	34,289	2,556	2004	S. Korea	3,000	Undisclosed	en bloc***
ROSSINI	CV	33,900	2,478	2005	S. Korea			
HANSA NEUBURG	CV	23,295	1,740	2010	China	1,175	Briese Schifffahrts - German	

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
NAVARIN	TAK	307,284		2007	China	3,000	Undisclosed	en bloc each*, incl BBC to Euronav till 2022
NEPTUN	TAK	307,284		2007	China	3,000	Undisclosed	
NUCLEUS	TAK	307,284		2007	China	3,000	Undisclosed	
NAUTILUS	TAK	307,284		2007	China	3,000	Undisclosed	
CHAMPION PROSPERITY	TAK	115,098		2009	Japan	1,970	Chartworld - Greek	BWTS & scrubber fitted
NISSOS SCHINOUSA	TAK	114,445		2015	S. Korea	4,000	Socar - Azerbaijani	en bloc each, BWTS & scrubber fitted
NISSOS THERASSIA	TAK	114,322		2015	S. Korea	4,000	Socar - Azerbaijani	
NISSOS HERACLEA	TAK	114,270		2015	S. Korea	4,000	Socar - Azerbaijani	
OCEAN VOYAGER	TAK	108,929		2009	China	1,725	Thenamaris - Greek	bank sale
DAVIS SEA	TAK	106,062		2005	S. Korea	1,480	Cyprus	BWTS fitted
STAVANGER BLISS	TAK	105,400		2008	Japan	1,950	Undisclosed	
CAPRICORN VOYAGER	TAK	104,611		2007	S. Korea	1,650	Greek	
TORM CARINA	TAK	46,219		2003	S. Korea	950	Chinese	
UACC AL MEDINA	TAK	45,987		2003	Japan	1,450	middle East	en bloc**
UACC SOUND	TAK	45,975		2003	Japan			
GREAT EASTERN	TAK	37,515		2005	S. Korea	1,375	Undisclosed	
CHEMBULK ULSAN	TAK	20,812		2004	Japan	775	Undisclosed	stst



◆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
BULL SULAWESI	TAK	109,579	19,601	1999	China	536.00	
BP JACKY	TAK/LPG	6,332	2,984	1992	Netherlands	525.00	60t stainless steel

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
REG MCNEE TIDE	OTHER/AHTS		1,969	2009	Poland	undisclosed	as is West Africa
TOMMY SHERIDAN TIDE	OTHER/AHTS		2,074	2009	Poland	undisclosed	as is West Africa
ANGEL 121	TAK	9,013	2,763	1989	Japan	undisclosed	as is Singapore

◆ALCO 防损通函

【默示赔偿：不安全港】

“等一下，租约中可没规定这一项！”——说这话的很可能是发货人或收货人。这论据在英国法下的合同争论中能充当杀手锏，合同是需要以遵守其约定为原则。协议中没有规定特定事件时，出现问题就不足为奇。这就需要法院的干预，决定是否有必要在合同里加入默示条款，使其继续有效。

本文在于评估租家可能承担的义务以及潜在的责任，即使这些都没有在租约中明确约定。

【船长的大豆载运核对清单】

核对清单中列出了理想情况下应收集的证据类型，这些证据能够最有力地证明船长和船员已经充分地履行了货物照管义务。

众所周知，在特定条件下，大豆容易发霉，并引发自热。随着大豆含水量和温度上升，安全储存期会缩短。



因此，考虑到微生物的不稳定性，运输距离较远、堆垛时间较长的大豆在卸船时发现受损的可能性较大。

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
2021-04-23	649.340	780.200	6.014	83.670	898.720	63.333	1162.110	500.420	519.480
2021-04-22	649.020	781.090	6.006	83.601	903.950	63.470	1179.970	503.170	519.030
2021-04-21	650.460	782.930	6.018	83.797	906.590	63.269	1181.710	502.480	515.770
2021-04-20	651.030	783.730	6.021	83.816	910.630	63.323	1172.740	505.290	519.620
2021-04-19	652.330	780.880	6.001	83.932	901.730	63.250	1164.000	503.610	521.240

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	0.07338	1 周	0.08738	2 周	--	1 个月	0.10613
2 个月	0.15013	3 个月	0.17575	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.21063	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.28075		

2021-04-22

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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