



全一海运市场周报

2021.05 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.04.26 - 04.30\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 市场运价持续上行】

本周，中国出口集装箱运输市场需求保持在高位，而受持续的船期紊乱以及缺箱状况影响，市场运力依旧较为紧张。受此影响，多条航线运价继续高位上行，综合指数持续上涨。4月30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3100.74点，较上期上升4.1%。

欧洲航线：新冠疫情的反弹限制了目的地制造业的恢复进度，当地对于海外各类生活和医疗物资的需求有增无减，虽然正值传统淡季，市场运输需求依旧保持高位。此外，3月底苏伊士运河堵塞事件对市场运力造成的负面影响仍在，市场舱位持续紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率达到100%，多数航班满载出运。货主迫于交付期压力对有限的舱位资源进行竞价，即期市场订舱运价持续上涨，但不同航班涨幅差异较大。4月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4630美元/TEU，较上期上升7.1%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线基本相似，运输需求持续高企。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。多数航班订舱运价上涨，推动即期市场运价继续上行。4月30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4705美元/TEU，较上期上升5.8%。

北美航线：当地市场对于各类物资需求依旧强劲，市场运输需求保持高位。此外，因当地港口拥堵和空箱回运不足一直未能得到缓解，致使市场船期紊乱和运能不足情况持续恶化。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均保持满载水平。为及时交付货物，部分货主只能以远高于市场平均水平的运价订舱以确保货物出运，并推动市场平均运价上升。

波斯湾航线：市场货量总体稳定。但受苏伊士运河堵塞事件的持续影响，运输市场接载能力尚未恢复，市场运力不足状况凸显。本周，上海港船舶平均舱位利用率为满载。一方面，此前被延迟的货物急于出运；另一方面新增运输需求仍保持旺盛，市场供需不平衡状况较为严重，部分航班订舱运价上涨明显。4月30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2299美元/TEU，较上期上升6.4%。



澳新航线：市场运输需求总体平稳，供需关系保持在较好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。由于市场基本面相对稳定，多数航班订舱运价保持平稳，仅小部分航班运价略有波动，即期市场运价总体小幅下跌。4 月 30 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1853 美元/TEU，较上期下跌 1.3%。

南美航线：目的地疫情依然较为严峻，当地对于基本生活物资以及医疗用品的对外需求依旧较为强劲，市场运输需求持续旺盛。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载。多数航班订舱运价维持在高位，部分航班有小幅调整，运价总体平稳。4 月 30 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7313 美元/TEU，与上期基本持平。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅回落。4 月 30 日，中国出口至日本航线运价指数为 916.56 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【船货博弈激烈 综合指数下跌】

临近“五一”小长假，叠加近期大宗散货商品价格较高，下游接受度降低，观望情绪较浓，运输方面，部分船东提前安排船期拉运，沿海散货运输市场运价小幅下跌。4 月 30 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 1357.17 点，较上周下跌 4.9%。

煤炭市场：市场需求方面，本周民用电需求随着气温回暖呈现季节性下降走势，下游主力电厂日耗小幅震荡走低，不过在工业用电持续发力的状态下，整体日耗水平较往年同期仍然较高。同时，往年的 3-4 月左右，水电已开始发力，而今年，水电发电量不如预期，预计旺季水力对火电的替代作用或将不足。煤炭价格方面：继中旬港口市场煤价大幅冲高，下游集中采购结束后，高煤价伴随的政策调控高风险，使得市场观望情绪渐起，坑口价整体高位维稳，少数矿价格小幅回调；而环渤海港口市场成交偏少，煤价维稳运行。产地和港口价差拉大，促使发运户和贸易商可操作难度加大，发运意愿不强，港口以长协发运为主，市场现货资源偏少，供需出现僵持。运价走势方面：本周，沿海煤炭运输价格先抑后扬，上半周，船东为赶在“五一”小长假前安排船期，加紧揽货，市场运价有所松动。周中，随着煤炭期货价格拉升，市场对后期煤价预期持续看涨，受此影响，船东心态走强，谈价态度强硬。然而，货主目前对高运价承受度较弱，船货博弈较为激烈。



4月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1357.17点，较上周下跌4.9%。4月30日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1312.03点，较上周五下跌5.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为56.4元/吨，较上周五下跌2.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为67.6元/吨，较上周五下跌2.8元/吨。

金属矿石市场：4月份建筑业新订单指数环比下降6.6%至52.4%，可能是地方政府债务压力较大，财政支出增长放缓，影响新开工项目，不过去年财政刺激效应仍在，需求基本面向好。而环保约束下，供给端扩张缓慢，钢材去库存速度较快，同时在螺纹钢、热卷期货屡创新高的推动下，市场看涨氛围较浓。运输方面，沿海矿石运输市场本周货盘较多，但受煤炭运输市场运价影响，周平均价格小幅下跌。4月30日，沿海金属矿石货种运价指数报收1295.45点，较上周下跌1.0%。

粮食市场：进入4月下旬，不仅东北玉米开始批量销往山东深加工企业，北方港口玉米集港量也小幅增加，甚至出现许久未见的散船装运。当前，国内玉米市场多空博弈情绪较浓，价格窄幅波动。东北玉米价格稳中有涨，华北玉米震荡上行，南北港口跟随上升，且南北倒挂幅度略有缩小。然而我国大量进口的替代谷物使得南方内贸玉米消费持续低迷。粮食运输价格继续小幅下探。4月30日，沿海粮食货种运价指数报1493.87点，较上周下跌0.5%。

成品油市场：4月28日，国内汽、柴油价格每吨分别提高100元和95元。从供应端看，3—4月为国内炼厂集中检修季，国内炼厂装置检修量升至历史最高水平，同时炼厂开工负荷下降，制约炼厂原油加工需求。而下游需求方面仍表现平平，下游库存储备也较为充足，市场成交冷清，成品油运输市场运价保持平稳。4月30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1045.99点，较上周上涨0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船涨势迅猛 综合指数再创新高】

近期国际大宗商品价格纷纷上涨，品位为62%的澳大利亚铁矿石价格涨至190美元/吨之上，国际煤炭价格也升至高位，航运现货市场交投活跃，FFA远期合约价格上涨，海岬型船市场运价纷纷上窜，巴拿马型船和超灵便型船市场虽涨幅不大，但依然坚挺，远东干散货指数自发布以来首次突破2000点。4月29日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2046.67点，运价指数为1525.26点，租金指数为2828.78点，较上周四分别上涨6.6%、4.7%和8.2%。



海岬型船市场：本期海岬型船市场运价涨幅居三大船型之首，太平洋市场运价涨幅大于远程矿航线。由于国际铁矿石价格创历史新高，矿商加大出货力度；且上周末国内长江口大雾部分船舶有所延误，运力偏紧；FFA 远期合约价格上涨，尽管周末临近五一假期，但市场情绪依然高涨，随着货盘不断释放，船东信心十足，海岬型船太平洋市场日租金涨至近 4 万美元，为 2014 年以来新高。4 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 38820 美元，较上周四上涨 17.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 13.107 美元/吨，较上周四上涨 12.0%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 29.000 美元/吨，较上周四上涨 6.3%。近期印度疫情失控，引发市场的担忧，截至目前印度需求端的影响暂未显现，而部分装卸港可能会对有印度船员的船舶加强检测，或要求 14 天隔离措施，以及船员换班会带来一定影响，使得船舶周转放缓，而造成运力供应偏紧。

巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先抑后扬，整体表现依然坚挺。太平洋市场，上半周，由于国内电厂煤炭库存不高，补库意愿较强，但由于临近五一假期，电厂煤炭日耗略有下降，太平洋市场租金小幅回调。下半周，受海岬型船市场大涨拉动，巴拿马型船 FFA 远期合约上涨以及部分煤炭货盘释放，太平洋市场租金再次走升。4 月 29 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26371 美元，较上周四上涨 3.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 25850 美元，较上周四上涨 3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.060 美元/吨，较上周四上涨 1.4%。粮食市场，南美粮食装港压港情况有所缓解，船舶等候时间略有下降；国内卸港因南美粮食集中到港，北方港口有些拥堵，本周粮食市场表现一般，运价小幅波动。4 月 29 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 53.417 美元/吨，较上周四上涨 0.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中小升。本周，虽然钢材出口因 5 月 1 日起取消部分钢铁产品出口退税而有所降温，但东南亚市场煤炭货盘持续消耗市场运力，东南亚市场租金继续小涨，周末因五一假期影响，市场表现安静。4 月 29 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 24004 美元，较上周四上涨 4.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 26632 美元，较上周四上涨 5.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 21625 美元，较上周四上涨 2.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 15.432 美元/吨，较上周四上涨 2.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.022 美元/吨，较上周四上涨 0.5%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价小幅回暖 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 23 日当周美国除却战略储备的商业原油库存微幅增加、精炼油库存降幅大超预期、汽油库存增幅略少预期，



炼厂生产活动加速至一年多来的最高水平。随着新冠肺炎疫苗接种计划的推出和政府支出帮助了美国几乎重回疫情暴发前的经济水平，尽管目前印度、巴西和日本的新冠病例激增，但美国主要城市即将结束防疫封锁，纽约市准备完全重新开放、芝加哥全面放宽各行各业的限制，其余多州放宽了限制，英国燃油销量也接近去年夏天的水平，即将到来的夏季旅行及中国“爆发式出游”都提振了汽油需求的预期。总体来看美国经济数据强劲、美元疲软以及需求复苏预期抵消了疫情升温的担忧。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 68.30 美元/桶，较 4 月 22 日上涨 3.97%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅回暖，苏伊士型油轮运价止涨回落，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅上涨。4 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 607.27 点，较 4 月 22 日上涨 8.64%。市场西非航线货盘增多，带动中东航线情绪同步上升，船东态度基本达成共识。船位依旧充足，后面的货量能否衔接上，是此次上涨持续时间的关键。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）小幅上涨至 0.3 万美元，西非航线日均 TCE（等价期租租金）大幅上涨至 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 WS35.80，较 4 月 22 日上涨 3.7%，CT1 的 5 日平均为 WS34.66，较 4 月 22 日下跌 0.2%，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 WS39.87，上涨 15.1%，平均为 WS36.50，TCE 平均 1.0 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止涨回落。西非至欧洲市场运价下跌至 WS55（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS62（TCE 约-0.2 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至远东，5 月 1 至 2 日货盘，成交运价约为 WS60。一艘 13 万吨级船，西非至远东，5 月 13 至 15 日货盘，成交运价约为 WS61。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续下行，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS93（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS91（TCE 约 0.5 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS88（TCE 约-0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS68（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至 WS82（TCE 勉强维持在保本线附近）。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS75（TCE 约 0.1 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线延续颓势，欧美航线止跌回暖，综合水平波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS107（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS104（TCE 约 0.7 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS71（TCE 约 0.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS74 水平（TCE 仍然在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS111（TCE 约 0.3 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指基本维稳 内河散货成交上涨】

4月28日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为1041.80点，环比上涨0.03%。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735.14点、548.54点、1448.62点、1082.10点，环比分别涨跌-0.31%、+2.48%、+1.50%、-1.49%。

本周国际干散货市场，中国对金属、粮食等大宗商品的进口激增，这为处于全球工业生产核心环节的散货航运业提供了动力。体积最大的散货船海岬型船的日运费本周跃升至3.5万美元左右，达到18个月以来高点。本周BDI指数大幅跳涨，周二收于2889点，环比增加16.87%。国际二手散货船成交价格涨多跌少。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1488万美元、环比上涨1.93%；57000DWT—1791万美元、环比上涨4.02%；75000DWT—2371万美元、环比上涨4.91%；170000DWT—2839万美元、环比下跌1.67%。本期，国际二手散货船市场成交量小幅下滑，共计成交22艘（环比减少2艘），总运力183.03万DWT，成交金额40562万美元，平均船龄9.23年。

周二(4月27日)欧市盘中，美国原油期货价格上涨约1%，但由于对印度燃料需求的担忧日益加剧，油价涨幅可能会受到限制，印度是世界第三大原油进口国，目前受到新冠肺炎病例不断上升的打击。布伦特原油价格周二收于65.87美元/桶，环比下跌1.05%。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—2209万美元、环比下跌2.07%；74000DWT—2589万美元、环比上涨0.48%；105000DWT—3052万美元、环比上涨0.72%；158000DWT—3812万美元、环比上涨0.01%；300000DWT—6801万美元、环比下跌0.17%。本期，二手油轮市场成交量16艘（环比减少8艘），总运力252.05万DWT，成交金额33025万美元，平均船龄13.31年。

近期沿海煤炭运价快速上涨。高企的用电需求受2021年春节假期影响暂时中断，运输需求短期大幅下降。但在节后工业及其他用电逐步恢复后，运输需求随之复苏并呈继续上涨的趋势。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—208.13万人民币、环比上涨1.13%；5000DWT—1220.95万人民币、环比上涨2.06%。本期，沿海散货船市场成交量2艘（环比增加1艘），总运力0.44万DWT，成交金额1078万元人民币，平均船龄8.98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—56.39万人民币，环比下跌4.27%；1000DWT—128.02万人民币，环比下跌0.32%；2000DWT—242.13万人民币，环比上涨0.77%；3000DWT—323.45万人民币，环比下跌2.79%。本期，内河散货船市场成交量大幅上涨，



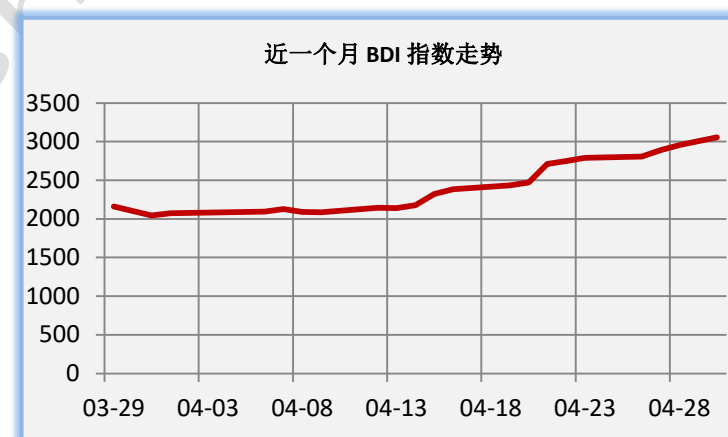
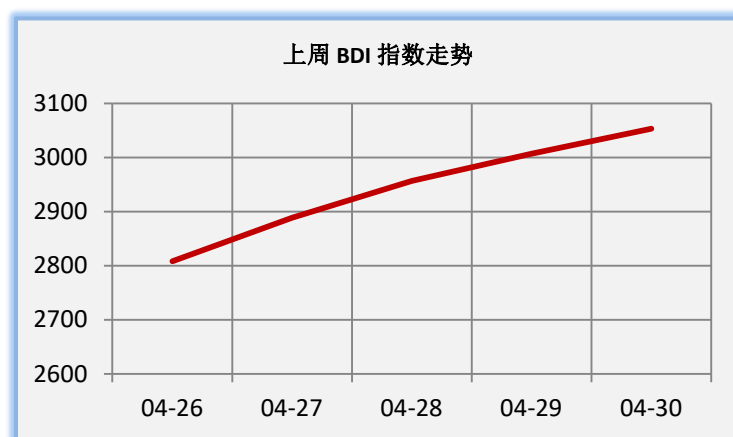
共计成交 72 艘（环比增加 16 艘），总运力 13.79 万 DWT，成交金额 18561.6 万元人民币，平均船龄 8.24 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

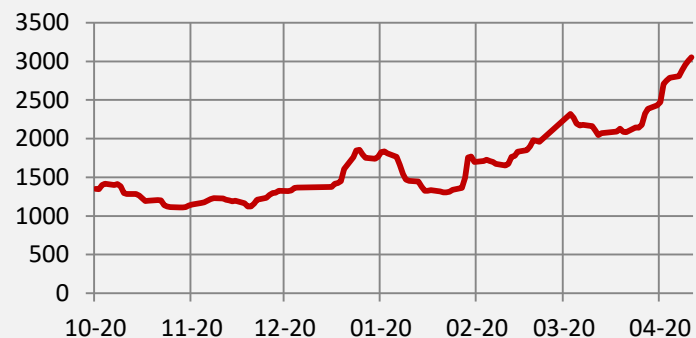
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	4 月 26 日		4 月 27 日		4 月 28 日		4 月 29 日		4 月 30 日	
BDI	2,808	+20	2,889	+81	2,957	+68	3,007	+50	3,053	+46
BCI	4,262	+70	4,516	+254	4,680	+164	4,774	+94	4,896	+122
BPI	2,586	-44	2,550	-36	2,584	+34	2,643	+59	2,672	+29
BSI	2,108	+23	2,129	+21	2,140	+11	2,151	+11	2,144	-7
BHSI	1,104	+12	1,113	+9	1,117	+4	1,141	+24	1,145	+4

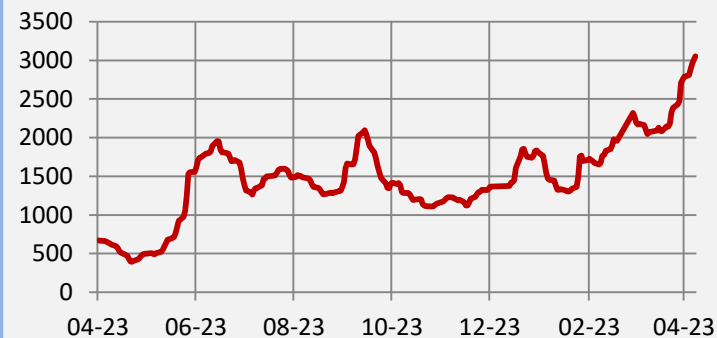




近半年 BDI 指数走势



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	23/04/21	16/04/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	35,000	32,500	2500	7.7%
	一年	26,000	25,250	750	3.0%
	三年	22,500	22,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	20,000	19,000	1000	5.3%
	一年	18,250	17,250	1000	5.8%
	三年	12,750	12,250	500	4.1%
Smax (55K)	半年	24,250	23,000	1250	5.4%
	一年	18,500	16,750	1750	10.4%
	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: 2021-04-27



3. [航运&船舶市场动态](#)

【BDI 创 11 年新高！散货船市场火爆】

进入二季度散货船市场热度不减，BDI 指数涨幅加快，“如约”突破 11 年来新高，干散货航运市场繁荣有望持续至三季度。

4 月 21 日（周三），波罗的海干散货指数（BDI）再次大涨 9.63%，报 2710 点，突破 2010 年 6 月的 2518 点，创 2010 年 10 月以来新高。

专家分析指出，今年一季度散运市场就已经呈现淡季超旺现象。二季度，随着巴西和澳大利亚天气好转，4 月份巴西和澳大利亚铁矿砂出口量月增幅都达到了 6.5%，世界钢铁协会估计全球钢铁需求增加率自 4.1% 提高为 5.8%，需求约为 18.74 亿吨。

由于钢铁需求高涨，中国一季度用电量增长两成、开始抢进煤炭，而且此前因气候出货迟缓的巴西谷物也开始装运。另一方面，巴西自 4 月初开始高价出口大豆。海关数据显示，4 月前两周巴西出口 580 万吨大豆，平均每个工作日出口量超 96.4 万吨，比 2020 年 4 月平均水平高出 30%。巴西谷物出口商协会 ANEC 预测，4 月大豆出口量将从去年同期的 1480 万吨增长至 1630 万吨。

由于炼钢原料需求增强，矿商忙于购买舱位，带动了大型船的租船市场，出现抢船的情况。其中，海岬型船租金 4 月 15 日已经到 2.85 万美元，巴拿马型船日租金来到 2.11 万美元。小型灵便型散货船的日租金来到 2 万美元。

与此同时，疫情和增长的货量导致港口拥堵状况恶化。根据船舶经纪公司 Howe Robinson 的数据，3 月中旬有 159 艘船停泊在主要谷物装货地点等待装载大豆，比五年平均水平高出四倍。

促使散货船运价走高的原因还有中国放弃进口澳大利亚煤炭，改从印尼、南非、中南美等其他地区进口，来回航程比澳大利亚要长 10 到 20 天，降低了船舶周转率，也进一步推升运价。

业内人士指出，运价连创新高的逻辑依然没变，包括中国对于大宗商品的需求、巴西等国农产品出口的迫切性，都在不同程度上抬抬运价。特别是又遭遇此



前苏伊士运河堵塞的“黑天鹅”，全球范围内航运秩序再次被打乱，运力更显紧张。

随着全球市场好转、需求回升，加上运力不足的情况持续存在，散货船日租金未来还有上涨空间。业界普遍预期，在铁矿砂、煤炭和南美谷物货载需求持续升温的背景下，散运市场的火爆场面将延续至三季度。

来源：国际船舶网

【油轮市场要玩完？ 专家：错，至少还能雄霸几十年】

近日，船舶数据供应商Vessels Value表示，尽管中国和东南亚市场起着推动作用，但受全球疫情影响，石油需求仍旧低迷，距离原油油轮市场复苏，仍充满不确定性。

Vessels Value强调，尽管原油油轮市场在去年年底曾短暂复苏，但过去几个月，市场几经波动，今年二月原油价格更是持续受挫。尽管中国大陆经济发展有助于维持部分石油需求，但全球许多地区因疫情持续的封锁状态，使得原油整体需求起色不大，油轮运价保持低迷。

对于油轮发展，船舶经纪公司吉布森（Gibson）在其最新的周报中则给予积极评价。

“即使此时，全世界仍在适应疫情带来的种种影响，以及随之而来的对生命、经济和企业的破坏，人们离回归‘正常生活’仍旧很遥远。疫情使得人们改变了乘飞机、火车和汽车的出行方式，从而导致了石油需求的锐减。但至少在未来几十年内，对油轮的需求将保持不变。”

Gibson认为：一旦回归到“正常”水平，对石油的总体需求就会改变，全球需求的变化将取决于多种因素。

“目前，‘石油巨头’实际上仅拥有约12%的石油储备，而全球约66%的石油掌握在沙特阿拉伯国家石油公司（Aramco），俄罗斯石油公司（Rosneft）和墨西哥石油公司（Pemex）等国家石油公司（NOC）手中。其他独立石油公司占有剩余的22%。这意味着，即使“石油巨头”承诺成为清洁能源公司，他们的影响力也微乎其微。”



G i b s o n 还强调：因此，国家石油公司（N O C）在影响未来供应方面似乎将发挥更大的作用。对于严重依赖石油的国家来说，似乎没有什么动力去减产。随着需求高峰的即将到来，可能实际上会更有动力生产更多石油。国家石油公司（N O C）为了继续生产石油，可能会将碳捕获作为其抵消未来碳排放的一种方式。

“需求问题仍将存在。即使世界成功实现了汽车和火车运输的电气化，但要用石油以外的任何其他替代品为轮船（和飞机）提供动力，难度依然很大。同样，大量的塑料、化工、化肥和纺织工业依赖于石油衍生的产品。因此，当前全球经济整体‘绿化’似乎集中在最容易实现绿化的电力和运输部门。可再生能源和电动汽车的结合意味着石油在运输和工业市场上面临着竞争，这是前所未有的事情。” G i b s o n 补充道。

“石油造就了我们所生活的现代世界，找到石油的替代品将是一个艰难的过程。尽管这一进程正在飞速发展，但做到直接替换，至少还需要一代人的时间。这意味着在未来的几十年里，对石油产品和化学品运输船的需求将会持续，只不过在某个时候行业不得不接受需求的放缓。”

来源：海事服务网

【苏伊士堵船 1 个月后，集装箱船运费创新高】

据日经中文网消息，海上运输的混乱正在加剧。3 月大型集装箱船在埃及苏伊士运河搁浅，导致运河堵塞一周，其影响波及全世界，欧美和亚洲等各地港口的卸货陷入停滞。集装箱船的运费比 3 月底上涨一成，刷新了历史最高。货主寻找空运和铁路等代替运输手段的趋势正在扩大。

报道称，苏伊士运河被堵已过去 1 个月。集装箱船运费的变化显现出来。从上海航运交易所发布的上海出发现货(即时合约)运费来看，发往美国西海岸为每个 40 英尺集装箱(12 米)4432 美元，发往美国东海岸为 5452 美元，均比搁浅事故刚发生后的 3 月底上涨了一成以上，创 2009 年以来的最高价。

报道介绍，发往欧洲的价格为每个 20 英尺集装箱(6 米)4187 美元，上涨逾一成。在欧洲最大的港口荷兰鹿特丹港，约 100 艘船舶正在等待入港。提供船舶数据的英国 VesselsValue 的分析师 Charlotte Cook 表示，“在苏伊士被堵住的船只涌到(鹿特丹)港口，5 月也将维持高水平拥堵”。

报道还称，在海上运输领域，由于此前受疫情影响而停滞的制造业复工和宅家需求的激增，3 月亚洲发往美国的集装箱运输量创出历史新高。在美国港口因劳动力短缺而无法处理激增的货物这一背景下，又出现搁浅事故。在苏伊士运河被堵住的 400 多艘船一齐驶向各地的港口，加剧了拥堵。



报道透露，世界最大集装箱船企业丹麦 A.P. 穆勒-马士基集团为了避免事故导致的混乱，3 月 31 日暂停了现货新增订单。目前局部仍处于难以预订的状况。日本的精密机器企业表示“因宅家需求，打印机在美国销售强劲，但运抵美国的时间推迟，当地的库存正在减少”。

报道指出，由于货物激增导致的运费上涨，海运企业已启动大规模的船舶投资。英国调查公司克拉克松 (Clarkson Plc) 的统计显示，2021 年 1~3 月的集装箱船新增订单数为 138 艘，已经超过 2020 年 (105 艘)。3 个月平均订单数创出 2007 年以来的最高水平。不过，订购的船舶需要 2~3 年才能完工，目前的供不应求局面无法迅速化解。过去曾有过韩国海运巨头韩进海运在繁荣期增加订单、之后苦于需求减少而在 2016 年破产的案例。对船舶的过度投资有可能引发将来运费的下行压力，各海运企业正为判断供求而费尽心思。

来源：中新经纬

【脱硫塔订单断崖式下跌！中国船厂开启抢单大战】

随着脱硫改装市场风光不再，脱硫塔改装业务新订单大幅减少，同时修船产能的大幅增加，一度火爆的修船市场骤然降温！去年还“热火朝天”的中国修船厂转眼就开始为抢单而大打“价格战”。

接单难修船量减少，防疫政策收紧影响船厂

克拉克森的最新数据显示，2020 年中国修船厂作业量占全球总量的 49%。过去一年来中国修船厂在全球市场上仍然占有主导地位，前十大修船厂中有 9 家来自中国。

舟山六横岛被视为中国修船行业缩影，在上述 9 家跻身全球前十大修船厂的中国船厂中，4 家来自舟山。2020 年六横 4 家修船厂共修理船舶 832 艘，比 2019 年增加 132 艘，总产值超过 100 亿元，创下六横岛修船数量的历史之最。

然而，进入 2021 年，虽然中国修船厂仍然在国际市场上占据绝对优势，但工作量却明显减少。六横经发局负责人表示：“从 2 月份开始，就有船企说接单难、审批严，3 月份的产值下降了，船坞的利用率不及之前。”舟山中远海运重工预计，今年修船产值应该会下降 10%-25%。



造成修船厂产值下降的一个重要原因在于防疫政策影响。船舶经纪公司 Intemodal 分析称，中国政府严格的入境限制措施，因此大部分维修工作必须在没有船东代表的情况下进行，这一限制将所有需要进行复杂维修工作的船东拒之门外，因为这些维修工作需要有很多海外服务工程师参加。

舟山中远海运重工副总经理龚伟兵透露：“今年 1 月舟山地区疫情管控趋紧，不接船上有船员来自菲律宾、印度、俄罗斯的订单，导致有一段时间舟山的船厂都很空。”

龙山船厂经营部工作人员也表示，上述订单大概暂停了 1 个月，舟山地区的船确实少了很多，到了 2 月底恢复到常规防控状态，船厂被要求谨慎接单；但对于整年的产值影响不是特别大，影响占比约为 7%-8%。

Intermodal 指出，目前修船行业已经进入了一个新时代，船东开始根据与过去不同的新标准来选择船厂修理船队。船东坚持在全球各地的修船厂保持非常多的维修选择，这有助于其免受疫情导致的意外事件影响。

Intermodal 举例称，一些船东将旅行限制作为首要考虑因素，船东希望其办公室人员能够进入干船坞，在这种情况下，船东会避免在位于需要政府批准入境、强制隔离时间的区域进行船舶维修工作。这种情况同样适用于需要大量海外服务工程师的专门项目，从而在出现新问题时迅速调动人员，尽量减少意外风险。

Intermodal 表示，拥有大型船队的航运公司在应对旅行限制方面更有优势，因为他们可以在海外派驻办事处人员，在当地进行维修，以便节省隔离时间和旅行成本。另一方面，其他船东则根据价格、船舶距离船厂的远近和最佳性能等因素进行选择，考虑到特定船型的运价改善，计算最短的维修时间并将风险控制到最低。

脱硫改装热潮退去，一季度脱硫项目断崖式下跌

克拉克森数据显示，一季度全球脱硫改装项目共 66 艘，同比断崖式下跌 83.4%。虽然今年一季度高低硫燃料油的价差再次拉大，稳定在 110 美元/吨左右，但脱硫塔加装市场并未得到明显提振。根据克拉克森的数据，2020 年脱硫装置安装完成量约 1040 艘，与 2019 年的 1463 艘相比也已经下降了 29%。

Intermodal 认为，缺乏大规模的改造项目也导致中国修船厂工作减少，例如在过去几年来如火如荼的脱硫装置改装项目。



据国际船舶网了解，脱硫改装和压载水处理系统改装是目前对修船行业产值贡献最大且增长最快的两大项目。从 2019 年开始，IMO 限硫令新规为修船厂及设备提供商带来了丰厚收入，脱硫改装项目从设备、用材到安装的金额在 1000 万至 3000 万美元不等。

随着《压载水管理公约》的限期越来越近，压载水处理系统的改装已日益常规化，预计将在 2022 年迎来安装高峰。然而，船东对脱硫改装项目的热情不再，2019 年的加装高峰难以再现。

龙山船厂车间负责人称，“去年第一季度我们做了 11 个脱硫塔项目，今年同期只有 2 个”，许多船东都已经暂停安装脱硫装置，因为无利可图。

对于船东而言，如果高低硫燃料价格差距高于 120 美元/吨，大型船舶加装脱硫装置就有获利空间，仅需约两年左右就能收回加装时的一次性设备投入，此后继续使用高硫燃料有利于占据成本优势。但如果油价持续低迷，船东直接使用低硫燃料则更为经济。

统计数据显示，2019 年 10 月底至 2020 年 2 月中旬，船用高低硫燃料的价差区间在 118 美元/吨至 279 美元/吨不等，这使得安装脱硫装置的船东拥有了较高的投资回报率，造就了一轮脱硫装置改装热潮。然而，2020 年 3 月以来，高低硫燃料价差迅速缩小，脱硫装置加装大幅减缓。

另一方面，经济性并不是船东唯一的考量因素，尽管安装脱硫装置可以暂时满足 IMO 规定，但与使用低硫燃料相比，脱硫装置会导致二氧化碳、颗粒物和黑碳等其他有害物质的排放量更高，并且会释放出硝酸盐、多环芳烃和重金属，损害水质和海洋生态环境。目前，许多港口已经禁用脱硫装置。

从目前来看，脱硫装置改装项目对修船行业收入贡献的可持续性尚不明朗。考虑到环保规范日趋严格、绿色替代燃料技术飞速发展等因素，脱硫装置改装市场将逐步缩小，2021 年以后这一市场或将趋于饱和。

大打“价格战”，修船厂低价抢单导致利润大跌

更加糟糕的是，为了尽可能地争抢订单，中国修船厂已经展开了激烈的“价格战”，进一步侵蚀利润。

“抢单”成为今年中国修船行业的一个关键词。Intermodal 指出，中国修船厂正在变得更加激进，通过降低价格来吸引尽可能多的修船项目。



龙山船厂经营部工作人员透露，目前各家船厂工程时间变短，周转频率变快，虽然表面看来修船数量变化不大，但之前可以排 6 个月的订单现在只能排 2 个月。为了保证船厂持续全负荷运转，修船厂今年抢单的情况会更明显一些。

有业内人士指出，今年修船价格大概会比去年下降百分之十几。市场竞争和产能过剩共同导致修船厂定价有所下滑。修船厂的价格是波动的，中国修船行业产能通常在每年 5000 艘左右，市场作用下，供需关系决定了价格高低。

新增产能成为拉低价格的主要原因。有船厂人士透露，以舟山地区为例，近年来新增产能主要是造船厂转型修船厂，举例而言 2019 年舟山长宏国际以 9.58 亿元的价格拍下欧华造船，现在转变为修船厂；隶属于海航的舟山金海智造其中一家造船厂拥有 3 个大型船坞，总计 110 万吨，其中 2 个船坞之后出售给华丰船舶变为修船厂，规模可以比肩舟山中远海运重工；还有的修船厂不断升级船坞规模，几年时间里产能翻了四倍。

上述人士进一步表示，虽然没有增加新船厂，但是修船产能却有很明显的提高，在脱硫改装项目旺季热潮褪去之后，新厂必然会到市场上抢单，带动整个修船价格下降。

部分骨干修船企业认为，2021 年修船厂经营压力较前两年将增大，产值或将同比下降 15%-25%。从利润来看，大多数修船厂经营者估计今年利润同比降幅可能达到 15%-20%，因为在成本端的原料、人工支出都有所上涨，另外汇率变化也会大大影响修船厂利润。

2020 年，中国修船行业迎来了业绩大增的高点，科技创新取得显著成效，全部或大量使用超高压水除锈工艺的修船企业已不在少数，大批新型节能、环保设备投入使用，大大促进了绿色修船体系建设，绿色修船成为修船行业的亮点，修船生产不断向自动化、集成化、智能化转变。

2021 年，修船行业走入一条业绩分水岭，疫情带来的不确定性以及钢材价格和汇率变化，使修船厂经营生产压力及成本进一步上升。

展望未来，业界专家认为，修船厂应加快形成低能耗、低污染、低排放为基础的新型修船模式，尽快适应修船供应链因重组而更趋多元化的新型产业模式，以高效率、高质量、高效益实现在全球价值链中的地位提升，实现绿色创新发展。

来源：国际船舶网



【订单火爆 造船业盛况重现】

与集装箱和干散货运输市场兴旺步调一致的是，近期集装箱船和干散货船的订造更加活跃，在市场火热气氛的带动下，油轮船东也跃跃欲试准备入场。造船业仿佛重现 2008 年国际金融危机暴发前的盛景：订单大增、船价跳涨、船台爆满……接下来需要做的似乎只是提供更多产能

订单火爆 造船业盛况重现

与集装箱和干散货运输市场兴旺步调一致的是，近期集装箱船和干散货船的订造更加活跃，在市场火热气氛的带动下，油轮船东也跃跃欲试准备入场。仿佛十余年前“船台爆满，船东抢着下单”的盛况已然重现。

集装箱船新增订单 177 万 TEU

从集装箱船市场来看，一季度 20 家船东订造船舶 170 艘、177.54 万 TEU，较本已强势的 2020 年四季度再增加 65 万 TEU。其中，塞斯潘订造 32 艘、48.52 万 TEU，位列第一；长荣海运以 20 艘、30 万 TEU 位列第二；地中海航运以 13 艘、20.8 万 TEU 位列第三（见表）。受 2020 年下半年以来东西干线货运需求恢复带动，大型船舶为市场成交主流。其中，2.4 万 TEU 型船成交 10 艘；1.5 万~1.6 万 TEU 型船成交 73 艘；约 1.3 万 TEU 型船成交 13 艘；1.18 万 TEU 型船成交 4 艘。建造船台已爆满紧缺，长荣海运部分订造船舶将于 2025 年交付。

一季度，较受瞩目的新船订单包括海洋网联通过正荣汽船订造的 6 艘 2.4 万 TEU 型船、地中海航运订造的 13 艘 1.6 万 TEU 型船、塞斯潘订造的 30 艘 1.5 万 TEU 型船以及长荣海运订造的 20 艘 1.5 万 TEU 型船等。

截至一季度末，集装箱船在建船总量已增至 424 艘、368 万 TEU，按装载量计算，在建船舶与在营船舶比回升至 15.41% 的水平（2020 年三季度，在建船舶与在营船舶比曾回落至约 8%）。

此外，有外媒报道东方海外将订造 20 艘 1.5 万 TEU 型船、中远海运集运将订造（6+4）艘 1.3 万 TEU 型船、HMM 将订造 12 艘 1.3 万 TEU 型船，引发市场关注。



大型船舶订造活跃，小型船舶也在跟进。4 月中旬，有外媒报道，支线型集装箱船新造订单问询如雪片般飞来，包括马士基、达飞轮船、长锦商船、森罗商船等班轮公司都在寻求订造规模适中的船舶……用于建造集装箱船的船台已经爆满，正向建造散货船和油轮的产能延伸。

散货船订单与市场表现高度契合

从散货船市场来看，一季度全球新造船市场共成交散货船 46 艘、375 万 DWT。受中小型散货船租金在一季度走强影响，期间成交的主要为中小型散货船。其中，超灵便型散货船成交 19 艘、118 万 DWT；巴拿马型散货船成交 20 艘、164 万 DWT。相比之下，主要用于运载铁矿砂的海岬型散货船仅成交 4 艘、84 万 DWT。

受一季度散货船市场走好影响，更多散货船船东对新造船兴趣重燃。4 月，日本 Nisshin Shipping 在中国江苏韩通重工订造（6+4）艘巴拿马型散货船，另一日本船东在中国扬子江船业订造 3 艘巴拿马型散货船，长海海运在日本名村造船厂订造 2 艘海岬型散货船……

集装箱船订单大增，船台排期紧张，散货船船东乘运输行情好转之东风锁定船台实属常理，意外的是油轮船东也因船台紧俏跟随入场。

油轮订单或接踵而来

从油轮（包括万吨以上原油轮和成品油轮）市场来看，一季度全球新造船市场成交油轮 38 艘、908 万 DWT。油轮船东仍偏爱超大型油轮（VLCC），期间 VLCC 成交 25 艘、758 万 DWT。

由于新冠肺炎疫情对油品消费的冲击，油轮运费自 2020 年三季度转入低迷，但在集装箱船订单抢占产能、预期船舶订造价格上涨的情况下，油轮船东也不再观望。4 月中旬，全球第一大独立 VLCC 船东 Euronav 在韩国现代三湖重工订造 3 艘 VLCC，单艘造价为 9290 万美元。有市场人士评论，Euronav 的新订单价格反映了新造船价格的恢复，VLCC 造价曾在 2020 年四季度回落至 8500~8550 万美元，在 2021 一季度末恢复至 9050 万美元。4 月下旬，希腊 Eneset SA 以 1.5 亿美元订造（2+1）艘 LR2 型成品油轮，建造船厂为上海外高桥造船（该船东 2 月份曾在韩国大韩造船订造 1 艘 LR2 型成品油轮）。

据新造船经纪渠道消息，当前有很多油轮新造合约已进入实质性洽谈阶段，且市场询价也非常活跃。



在由集运和散运市场带动的热烈氛围中，造船市场仿佛重现 2008 年国际金融危机暴发前的盛景：订单大增、船价跳涨、船台爆满……造船业接下来需要做的似乎只是提供更多产能。3 月，扬子江船业宣布重启在 2012 年关闭的扬子长博基地，据市场人士透露，金海智造的庞大产能也有可能被第三方注资重启，造船业正与航运业联动扩充产能。

但也有金融人士发出警示：大批量集装箱船在明后两年下水投入运营后，集运市场或再度陷入低谷，散运和油运市场当前的供需矛盾也并没有根本解决，反弹也或将是昙花一现……

航运企业、船东、船厂等各方想必深谙船运市场的运行规则，然而追涨杀跌的历史总是在重复，在这背后或是各参与方对规模效应的追逐。

来源：航运交易公报

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	408~410	520~522	555~560		Firmer.
Tokyo Bay	432~434	525~530	730~735	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	420~422	502~506	585~590	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	402~407	497~502	517~522	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	447.00	525.00	580.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	535~540	635~640		Avails tight.
Rotterdam	382~385	485~490	525~530		Firmer.
Malta	S. E.	485~490	545~550		Firmer.
Istanbul	S. E.	515~520	565~570	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	525~530	665~670		Steady.

截止日期： 2021-04-29



◆ 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	23/04/21	16/04/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,350	5,250	100	1.9%	
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	23/04/21	16/04/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,250	9,200	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: 2021-04-27

(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+1	Tanker	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2022-2023	Euronav - Belgian	9,300	scrubber fitted
2	Tanker	158,000	Daehan, S. Korea	2023	Euronav - Belgian	6,200	LOI stage
2	Tanker	157,000	Hyundai Samho, S. Korea	2023	Sonangol - Angolan	6,850	
1	Tanker	156,500	New Times, China	2023	Avin International - Greek	5,750	option declared, amonia ready
2+1	Tanker	114,000	SWS, China	2023	Enesel - Greek	4,950	LR2, Tier III, scrubber fitted



10	Tanker	50,000	New Times, China	2022-2024	Shandong Shipping - Chinese	3,850	LOI stage, chemical tankers, Tier II
2	Bulker	31,800	Yangzijiang, China	2023	Navibulgar - Bulgarian	2,400	options declared, lakes-fitted
1	LNG	174,000 cbm	DSME, S. Korea	2023	Mitsui OSK Lines - Japanese	18,460	originally a Q-max FSRU
2	VLGC	91,000 cbm	DSME, S. Korea	2023	Avance Gas - Bermuda registered	Undisclosed	LPG fuelled, ammonia ready, options declared
2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Brave Maritime - Greek	4,700	conventionally fuelled
2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Geogas - French	5,350	LPG fuelled
1	LNG	18,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Korea Line - South Korean	6,000	LNG bunkering, against 10-yrs T/C to shell worth around \$92.0m
4	Container	7,000 teu	SWS, China	2024	Sea Consortium - Singaporean	7,300	conventionally fuelled
4	container	1,930 teu	Huangpu Wenchong, China	2023	Briese Schifffahrts - German	2,300	

◆ 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
GRAND VENTURE	BC	206,296		2005	Japan	1,600	Greek	
EIBHLIN	BC	182,307		2011	Japan	3,050	German	
LEOPOLD LD	BC	179,816		2014	China	2,850	European	incl TC, BWTS/Scrubber fitted
SIMON LD	BC	179,816		2014	China	2,850	European	incl TC, BWTS/Scrubber fitted
LOWLANDS ORCHID	BC	176,193		2005	Japan	1,550	Undisclosed	bss delivery Sep-Oct
NING MAY	BC	85,206		2021	China	2,850	Undisclosed	*
XIAO MAY	BC	85,200		2021	China	2,850	Undisclosed	



CL PEKING	BC	85,000	2021	China	2,850	Undisclosed	
CL GENEVA	BC	85,000	2021	China	2,850	Undisclosed	
EMERALD STAR	BC	81,817	2014	Japan	2,510	Greek	BWTS/Scrubber fitted
BW CANOLA	BC	81,344	2014	Japan	2,400	Undisclosed	BWTS fitted
NORD SIRIUS	BC	78,095	2012	Japan	1,980	Greek	
FOUR COAL	BC	76,822	2014	S. Korea	2,100	Greek	BWTS fitted
NEW EMPEROR	BC	76,585	2006	Japan	1,200	Chinese	
BRAHMS	BC	75,003	2011	China	1,450	Undisclosed	
SUNNT PUTNEY	BC	74,940	2013	Japan	1,900	Greek	
ROSALIA D AMATO	BC	74,716	2001	China	550	Chinese	damaged
UNITY	BC	74,133	2001	Japan	820	Undisclosed	
NEO BEACHWOOD	BC	61,418	2011	Japan	1,670	Undisclosed	
MEDI SEGESTA	BC	58,730	2009	Philippines	1,450	Indonesian	BWTS fitted
LOWLANDS PATRASCHÉ	BC	58,105	2013	Philippines	1,820	Greek	BWTS fitted
LOCH SHUNA	BC	55,905	2014	Japan	1,700	Undisclosed	
MAKIKI	BC	52,525	2006	Philippines	930	Hong Kong	BWTS fitted, SS/DD BWTS due
S HAIL AL DOHA	BC	52,455	2002	Philippines	780	Chinese	
MIR	BC	28,493	1990	Japan	202	Chinese	at auction

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
NAVIOS DELIGHT	CV	50,800	4,250	2008	China	3,400	Oman Shipping - Omani	
SEGARA MAS	CV	38,122	2,702	2006	Germany	1,420	Greek	**
SITU MAS	CV	37,900	2,702	2005	Germany	1,420	Greek	
PEGASUS ZETTA	CV	13,007	962	2005	S. Korea	830	Greek	***
STAR APEX	CV	13,002	962	2006	S. Korea	830	Greek	

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
NAVE NEUTRINO	TAK	298,330		2003	Japan	2,500	Chinese	
NEW CREATION	TAK	297,259		2009	China	3,750	Greek	
MAKRONISSOS	TAK	106,149		2002	S. Korea	1,050	Undisclosed	
STAVANGER BLOSSOM	TAK	105,641		2007	Japan	1,770	Undisclosed	
STAR MERLIN	TAK	53,755		2007	Japan	1,125	Undisclosed	
STAR KESTREL	TAK	51,228		2008	S. Korea	2,350	Undisclosed	en bloc
STAR OSPREY	TAK	51,213		2007	S. Korea			



SETO EXPRESS	TAK	47,999	2007	Japan	1,020	Undisclosed
MARINOULA	TAK	44,990	2000	Croatia	550	Middle East
OCEAN EAGLE	TAK	9,519	2011	China	395	Undisclosed

◆ 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
ALASFAL	TAK	81,408	16,694	2001	Croatia	535.00	

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 RANGER	OTHER/REF	14,572	6,937	1985		502.00	
CHINA FROST	OTHER/REF	5,409	3,371	1985		502.00	

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
SIHAM I	GC	3,990	1,100	1983		462.00	
CAPTAIN HAMADA	GC/TWK	7,938	3,489	1988		480.00	
ELKA SIRIUS	TAK	45,467	12,389	2003	Croatia	530.00	

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
AMAZON	BC	26,096	6,674	1997	China	undisclosed	as is China
ALTAIR	OTHER/FISHING	1,726	3,249	1987	Poland	undisclosed	as is Vladivostok
CHINA FROT	OTHER/REF	5,409	3,367	1985	Japan	502.00	Indian subcontinent
EM VITALITY	TAK	300,316	47,329	1996	Japan	500.00	as is Singapore, incl 200 MT Fuel Oil
MARTA	TAK	17,812	5,935	1981	Brazil	383.00	as is Brazil



◆ [ALCO 防损通函](#)

【中国伏季休渔制度的调整】

UK 保赔协会收到当地通代关于中国伏季休渔的调整通知，以及强调休渔期之前和结束后在中国沿海的渔船活动增加的可能性。

根据《中国农业农村部调整伏季休渔制度的通知》（农业农村部通告【2021】1号）（简称“通告”），自2021年5月1日起，中国沿海的禁渔期将持续生效3到4个月。

【阿根廷已实施亚洲舞毒蛾新规】

阿根廷对停靠本国港口的船只实施新规以防止亚洲舞毒蛾 (AGM) 的侵入。

阿根廷国家卫生和食品质量服务中心 (SENASA) 第 764/2020 决议已于 2021 年 4 月 12 日正式实施。适用于所有于过去 24 个月进入过亚洲舞毒蛾（包括日本舞毒蛾 *Lymantria dispar japonica*）风险区域的远洋船舶。

【战争风险评估委员会最新修改的除外海域清单】

(JWLA026, 2021 年 4 月 26 日更新)

战争风险评估委员会 (Joint War Committee) 于 2021 年 4 月 26 日最新修改了船舶战争、海盗行为、恐怖主义和相关高风险除外海域清单。

新增:

德尔加杜角

修改:



印度洋、亚丁湾和南红海
波斯湾或阿拉伯湾
阿曼

具体生效时间由各保险人分别决定。

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
2021-04-30	646.720	783.970	5.938	83.306	902.010	63.416	1153.490	502.870	526.760
2021-04-29	647.150	785.210	5.962	83.372	902.910	63.381	1147.790	504.780	525.930
2021-04-28	648.530	783.950	5.963	83.547	901.590	63.172	1152.140	503.730	522.820
2021-04-27	649.240	784.230	6.001	83.657	902.020	63.134	1154.660	506.130	523.690
2021-04-26	649.130	784.720	6.014	83.650	900.070	63.309	1154.540	502.840	519.760

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	0.07125	1 周	0.07775	2 周	--	1 个月	0.10725
2 个月	0.14413	3 个月	0.17638	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.20488	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.28113		

2021-04-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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