



全一海运市场周报

2021.05 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.05.10 - 05.14\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求持续向好 远洋航线运价上涨】

近期，新冠疫情出现反弹，尤其印度每日新增确诊病例爆发式增长，未来世界经济发展面临较大不确定性。受益于中国疫情得到有效控制，本周中国出口集装箱运输市场运输需求继续向好，远洋航线运价上涨，带动综合指数继续上涨。5月14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3343.34点，较上期上涨8.0%。

欧洲航线：欧洲地区新冠肺炎确诊人数趋于稳定，多个国家将逐步放松严格的防疫措施，运输需求向好。此外，欧洲航线仍受苏伊士运河堵塞事件影响，短期内航线运力面临不足，供求关系较为紧张，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，市场运价继续上涨。5月14日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为5438美元/TEU，较上期上涨16.2%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线同步，运输需求保持高位，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，即期市场订舱价格上涨。5月14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5320美元/TEU，较上期上涨10.8%。

北美航线：疫情在美国仍继续蔓延，虽然疫苗在美国已投入使用一段时间，但是每日新增确诊人数仍保持在较高水平，这对美国经济未来持续复苏产生较大不确定性。市场运输需求维持高位，缺箱状况持续，导致出口市场运力较为紧张。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，市场运价在高位继续上涨。

波斯湾航线：当地传统的斋月接近尾声，运输需求逐渐回暖，供求关系略显紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。短期内运力仍因受苏伊士运河堵塞事件影响而短缺，市场运价继续上涨。5月14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2550美元/TEU，较上期上涨4.5%。

澳新航线：当地疫情控制情况良好，市场运输需求保持平稳，供需关系稳定，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右，即期市场订舱价格小幅上涨。5月14



日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1949 美元/TEU，较上期上涨 2.8%。

南美航线：目的地主要国家疫情仍然严峻，对基本生活物资以及医疗用品的需求形成刺激，市场运输需求维持在高位。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。5 月 14 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 7657 美元/TEU，较上期上升 3.3%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅上升。5 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 916.45 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场货盘缩减明显 沿海运价开始下跌】

本周，高煤价开始抑制下游用煤企业采购热情，加上煤炭资源紧张，电厂采购多以长协煤为主，市场货盘缩减明显，运力略显过剩，沿海散货运价下跌。5 月 14 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 1444.03 点。

煤炭市场：市场需求方面，5 月份煤炭需求表现仍然强劲，各地气温有所上升，民用电需求回暖，加上工业用电持续较好表现，电厂日耗煤量高位运行。此外，迎峰度夏临近叠加政策要求落实最低库存制度，电厂仍有补库需求。不过，当前煤炭价格超预期上涨，市场煤价格明显高于长协煤，且政策调控预期增强，下游用煤企业观望情绪升温，主动缩减市场货采购规模。煤炭价格方面：政策引导加上大秦线集中检修完成，煤炭供给稳步增长。但主要产地仍面临严格的环保及安全检查，产量增量有限。而进口煤表现依旧疲软，前 4 月我国进口煤量下降近 30%。煤炭缺口仍然较大，市场炒作情绪较高，环渤海动力煤价格呈现大幅度上涨，其中发热量 5500 大卡动力煤现货价格报 901 元/吨，上涨 110 元/吨。运价走势方面：煤炭价格高企，下游采购成本明显增加，抵触情绪加重。且市场煤价格明显高于长协煤，大多电厂仅靠长协拉运保证最低库存，市场采购缩减明显。运输需求转弱，运力供给相对充裕，沿海煤炭运输价格步入下跌通道。

5 月 14 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1564.97 点。5 月 14 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1318.93 点，较上周五下跌 6.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 56.0 元/吨，较上周五下跌 5.3 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 67.8 元/吨，较上周五下跌 4.9 元/吨。



金属矿石市场：五一假期后，钢材价格迅速上涨，钢厂利润扩大，对原料价格上涨接受度高。叠加假期钢厂主要以消耗库存为主，节后补库采购表现积极，港口现货成交活跃。沿海铁矿石运输需求表现相对较好，不过煤炭运价下跌，加上运价高位限制货主拉运热情，矿石运价于下半周开始下跌。5月14日，沿海金属矿石货种运价指数报收1354.48点。

粮食市场：目前，养殖端生猪产能恢复良好，蛋鸡总存栏环比增加，饲用需求增长。不过，大多饲料需求增量被进口谷物及国产小麦、稻谷所占。进口玉米大幅增加，进口谷物持续到港。下游企业替代谷物较多，玉米与小麦、稻谷的价差依然较大。加上新麦即将上市，进一步限制南方玉米采购节奏。玉米需求仍受到多方制约，南北贸易规模有限，运输需求表现持续疲软。5月14日，沿海粮食货种运价指数报1514.53点。

成品油市场：目前，地炼开工率维持窄幅下行走势，后期仍有不少炼厂将加入检修行列。主营炼厂亦是开工与检修并存，走量有限。集中检修导致沿海成品油运输需求持续疲软，运价低位徘徊。5月14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1043.05点，与上周基本持平。

(3) 远东干散货运输市场

【大中型船先扬后抑 综合指数小幅回调】

本周随着铁矿石、煤炭等大宗商品价格、FFA 远期合约价格下跌，市场氛围有所转向，海岬型船和巴拿马型船运价有所降温，超灵便型船市场依然保持稳中上涨，远东干散货指数小幅回调。5月13日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2251.06点，运价指数为1602.93点，租金指数为3223.25点，较上周四分别下跌0.5%、1.9%和上涨0.5%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价先扬后抑。周初，国际铁矿石价格再创新高，品位为62%的澳大利亚铁矿石价格攀高至近230美元/吨，疯狂的石头持续引发市场关注。在矿价上涨和FFA 远期合约价格走高的氛围烘托下，铁矿石市场运费再次回升，澳大利亚至青岛航线运价涨至15美元/吨左右，巴西图巴朗至青岛航线运价涨至31美元/吨左右。下半周，FFA 远期合约价格和国际铁矿石价格回落，且新加坡假期，整体气氛有所转变，现货市场氛围一般，租家降低报价，铁矿石运价开始回落。5月13日，中国-日本/太平洋往返航线TCT 日租金为44012美元，较上周四下跌7.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为13.865美元/吨，较上周四下跌6.6%。巴西图巴朗至青岛航线运价为28.950美元/吨，较上周四下跌7.4%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场先升后降。太平洋市场，上半周市场情绪依然高涨，中国-日本/太平洋往返航线日租金已超过 3 万美元，是年初时的 3 倍。由于市场超出基本面支撑过高，下半周在 FFA 远期合约价格下跌、海岬型船市场回调、印尼开斋节等因素影响下，市场情绪有所降温，活跃度下降，太平洋市场租金有所回落。5 月 13 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 30671 美元，较上周四上涨 3.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 30493 美元，较上周四上涨 5.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.505 美元/吨，较上周四上涨 3.8%。粮食市场，上半周 FFA 远期合约价格上涨，现货市场运价小幅上涨；下半周 FFA 远期合约价格回调，市场表现安静，粮食运价小幅波动。5 月 13 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线(6 万吨货量)运价为 56.958 美元/吨，较上周四上涨 2.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场继续稳步上行。尽管本周下半周大中型船市场纷纷回调，但超灵便型船市场整体氛围仍好，船东依然信心充足，煤炭、镍矿、钢材等各类货盘均有，东南亚市场租金小幅上涨。5 月 13 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26967 美元，较上周四上涨 7.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29973 美元，较上周四上涨 8.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 23863 美元，较上周四上涨 7.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.156 美元/吨，较上周四上涨 2.6%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 21.011 美元/吨，较上周四上涨 2.9%。据悉马来西亚因新冠确诊病例激增，5 月 12 日至 6 月 7 日实施全国封锁；而印度部分港口也宣布不可抗力，预计后期铁矿石出口以及煤炭进口会受到一定影响。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊 成品油运价持续回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 5 月 7 日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅不及预期，精炼油库存降幅略超预期，汽油库存小幅上升。美国当周原油出口量创历史最大降幅，为 2018 年 10 月 12 日以来最低；精炼油库存降至 2020 年 4 月以来的最低水平。原油库存下降加上出口减少，是支撑行情的利好因素。美国主要燃油、燃气管道运营商科洛尼尔管道运输公司受到黑客网络攻击关闭主要管道，导致整个墨西哥湾沿岸以及美国东北和东南部供应出现混乱，全美汽油零售价刷新了近六年来的最高水平。由于欧洲需求的复苏，以及二季度北海布伦特油田的大量维护，导致供应跟不上，北海布伦特原油价格出现大幅溢价，随着美国能源管道全线恢复运营，使得短期油价上涨势头暂停，对美国通胀的担忧，以及印度疫情的加重，都令油价承压下行。本周原油价格在升至八周高位后骤降，布伦特原油期货价格周四报 67.00 美元/桶，较 5 月 6 日下跌 1.80%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位震荡，苏伊士型油轮运价波动下行，阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位徘徊。5 月 13 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 541.42 点，较 5 月 6 日下跌 3.17%。市场基本保持安静，节奏放缓，报出成交相对较少，基本面依然延续船多货少格局，租家占有主动权，不过



由于 TCE 收益比较差，下行空间有限，运价在低位徘徊。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 再次跌破保本线，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 基本稳定在 0.4 万美元上方。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS32.52，较 5 月 6 日下跌 5.0%，CT1 的 5 日平均为 WS32.63，较 5 月 6 日下跌 7.0%，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 WS34.77，下跌 0.9%，平均为 WS34.80，TCE 平均 0.4 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场综合水平波动下行。西非至欧洲市场运价下跌至 WS51 (TCE 约 0.1 万美元/天)。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS58 (TCE 约-0.5 万美元/天)。亚洲进口主要来自非洲和南美，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，5 月 21 至 23 日货盘，成交包干运费约为 225 万美元。一艘 13 万吨级船，巴西至远东，5 月 27 至 30 日货盘，成交运价约为 WS53.75。

阿芙拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线持续上升，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下跌至 WS102 (TCE 约 0.6 万美元/天)。跨地中海运价小幅下跌至 WS86 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价上涨至 WS96 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS75 (TCE 约 0.5 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS89 (TCE 约 0.2 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS88 (TCE 约 0.5 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅上扬，综合水平持续回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS123 (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 WS93 (TCE 约 0.4 万美元/天)，7.5 万吨级船运价上涨至 WS76 (TCE 约 0.2 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价大幅上涨至 WS125 水平 (TCE 约 0.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS133 (TCE 约 0.6 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 1.4 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指持续微涨 国际散货成交下跌】

5 月 12 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1052.17 点，环比上涨 0.73%。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 739.14 点、557.62 点、1454.41 点、1100.91 点，环比分别涨跌+0.84%、-1.24%、+0.45%、+1.56%。

本周国际干散货市场，大宗商品需求火热，波罗的海干散货指数（BDI）持续走高，周二收于 3254 点，环比增加 3.07%，再创 2010 年 6 月以来新高。波罗的海干散货指数进一步上升，所有类型船舶费率皆涨。亚洲的强劲需求支撑了小型船市场。欧、美等主要航线平均舱位基本处于满载水平，供应偏紧的态势下，运价可能继续维持高位。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1567 万美元、环比上涨 2.52%；57000DWT—1791 万美元、环比下跌 6.54%；75000DWT—2392 万美元、环比下跌 0.92%；170000DWT—2849 万美元、环比上涨 0.39%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回落，共计成交 11 艘（环比减少 12 艘），总运力 76.46 万 DWT，成交金额 15415 万美元，平均船龄 11 年。

国际油价小幅上涨，此前行业数据显示美国原油库存减少，巩固了石油输出国组织对旺盛需求的展望，同时市场等待有关 Colonial 输油管线关闭的最新消息。布伦特原油价格周二收于 68.55 美元/桶，环比下跌 1.29%。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—2243 万美元、环比上涨 4.12%；74000DWT—2610 万美元、环比上涨 0.44%；105000DWT—3048 万美元、环比下跌 1.87%；158000DWT—3874 万美元、环比上涨 1.56%；300000DWT—6745 万美元、环比下跌 0.25%。本期，二手油轮市场成交量 16 艘（环比增加 1 艘），总运力 194.40 万 DWT，成交金额 18795 万美元，平均船龄 14.75 年。

本周沿海散货市场氛围整体偏好，沿海散货运价延续小幅涨势。BDI 持续上涨带动国内行情，兼营船继续外流，加上煤价继续上扬，国内运输价格继续向上。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—206.35 万人民币、环比上涨 0.11%；5000DWT—1248.68 万人民币、环比上涨 0.94%。本期，沿海散货船市场成交量 11 艘（环比减少 10 艘），总运力 1.216 万 DWT，成交金额 1000 万元人民币，平均船龄 0.88 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—54.41 万人民币，环比下跌 1.63%；1000DWT—126.96 万人民币，环比下跌 2.89%；2000DWT—252.61 万人民币，环比上涨 5.06%；3000DWT—344.76 万人民币，环比上涨 5.66%。本期，内河散货船市场成交量上涨，共计成交 66 艘（环比增加 12 艘），总运力 11.65 万 DWT，成交金额 17222.52 万元人民币，平均船龄 7.49 年。

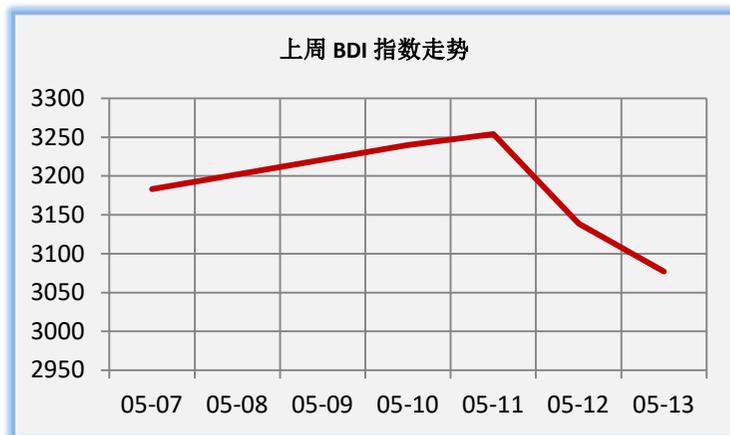
来源：上海航运交易所



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	5月10日		5月11日		5月12日		5月13日	
BDI	3,240	+57	3,254	+14	3,139	-115	3,077	-62
BCI	5,109	+103	5,068	-41	4,709	-359	4,549	-160
BPI	3,014	+59	3,082	+68	3,067	-15	3,017	-50
BSI	2,216	+20	2,245	+29	2,269	+24	2,283	+14
BHSI	1,203	+14	1,223	+20	1,241	+18	1,259	+18





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	07/05/21	30/04/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	42,000	41,000	1000	2.4%
	一年	30,250	29,750	500	1.7%
	三年	22,750	22,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	23,750	23,000	750	3.3%
	一年	22,000	21,500	500	2.3%
	三年	14,250	14,000	250	1.8%
Smax (55K)	半年	25,500	26,250	-750	-2.9%
	一年	18,250	18,750	-500	-2.7%
	三年	12,750	12,000	750	6.3%
Hsize (30K)	半年	17,750	17,250	500	2.9%
	一年	15,500	15,000	500	3.3%
	三年	10,500	10,000	500	5.0%

截止日期: 2021-05-11



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Flag Evi' 2014 82629 dwt dely Aps NC South America 25/30 May trip redel Skaw-Gibraltar \$37,000 - Golden Ocean

'Geneva Queen' 2012 81361 dwt dely CJK prompt trip via Indonesia redel Taiwan \$28,000 - Norden

'Ocean Isabella' 2016 63520 dwt dely Haldia 14/17 May trip via EC India redel China \$34,500 - Seacon Shipping

'Xing Xi Hai' 2017 60498 dwt dely Malaysia 18/20 May trip via Indonesia redel China \$37,500 - cnr

'Transtime' 2012 56726 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel Thailand \$32,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Ocean Opal' 2012 37187 dwt dely Rio De Janeiro 15/20 May min 4/about 6 months redel Atlantic \$19,500 - Baltnav

4. [航运&船舶市场动态](#)

【创纪录！中国发往美国海运集装箱大增 47%！】

根据 5 月 11 日美国调查公司 Descartes Datamyne 发布的数据显示，今年 4 月份，亚洲发往美国的海上集装箱运输量较去年同期增长 32.1%，增至 165 万 6443 个；



运输量连续 10 个月增长，创往年 4 月单月历史新高纪录。

按地区来看，中国发往美国海上集装箱同比增长 46.5%，增至 98 万 7834 个，占亚洲运输量份额约 6 成；

越南增长 35.5%，泰国增长 13.9%，日本也增长 8.5%，而印度增长 76.4%，在 10 个主要国家和地区中增长率最高。

不过，印度疫情持续恶化，截至当地时间 5 月 11 日 8 时，过去 24 小时内，印度新增新冠肺炎确诊病例 329942 例，单日新增确诊病例已经连续 20 天保持在 30 万例以上，累计确诊 22992517 例。

印度泰米尔纳德邦一家工厂负责加工的 iPhone 12 手机产量已下降 50% 以上。

一位大型货运代理商指出，受疫情影响，5 月以后印度出发的海上集装箱运输量增速有可能放缓。

中美海运集装箱价格疯狂涨价，飙破 7000 美元！

由亚洲到美国的海运运费第一季持稳在接近历史高价，根据 Drewry 世界集装箱运价指数，现在运费又开始上涨，尤其是美东运价，每 40 英尺标箱的运费突破了 7000 美元。

根据 5 月 7 日公布的最新一周远东-美东的运价，每 40 英尺标箱的运费飙上 7,000 美元，来到 7,036 美元，上涨 617 美元，涨幅 9.6%。

而去年冲 5,000 美元时业界就已经一片哗然，而今年运价更甚，一路涨到了 7,000 美元之上；远东-欧洲线 20 英尺标箱也涨到了 4,678 美元。

在北美东海岸，目前从东南亚发货比从北亚便宜 450 美元/FEU。

而在 4 月，东南亚至北美东海岸的运费高于北亚至东海岸北美的运费，约为 \$100- \$ 150 / FEU。3 月，价差曾达到 \$250 / FEU 的峰值。



据洛杉矶港方面表示，未来三天，还会再有 15 艘集装箱船抵达，其中 11 艘要加入排队行列。

洛杉矶港方面表示，现在平均等候停泊船位的天数为 6.6 天，已经比 3 月的时候缩短了一天多。

在 4 月，65%到港货轮必须直接在外海下锚排队。

目前，排队等待进入洛杉矶港和长滩港的货轮每天大约维持在 20 艘左右，5 月 10 日有 19 艘，一星期前则有 22 艘。

来源：今日海运

【印度疫情将对海运业带来严重冲击】

据业内人士预计，印度第二波疫情将严重破坏航运和物流产业链，全球已有多个港口拒绝停靠过南亚港口的船舶挂港。

总部位于奥斯陆的北极证券(Arctic Securities)石油和航运分析师 Ole Rikard Hammer 表示，隔离印度可能会成为阻碍全球物流供应链正常运转的重大干扰因素，不但造成船期延误，也将使油轮运力收紧。

由于有多个港口不允许那些在过去 14 天停靠印度港口的船舶更换船员，虽然从印度到亚洲其他主要港口的航程还不到两周，但这些船只必须等待数天才能进入下一个停靠港进行加油、装货、卸货、更换船员、进坞日常维护等。

亚洲和欧洲的几位航运人士均表示，船舶日收益将受到影响，只能通过提高印度航线的运费来抵消这一影响。

总部位于热那亚的航运经纪和咨询公司 Banchero Costa 研究主管 Ralph Leszczynski 表示，由于北亚炼油厂仍处于维护季，印度炼油厂可能会在这段时间加大产品的出口，特别是对东南亚和澳大利亚的出口，这将有助于重振油轮的需求。

到目前为止，印度炼油厂的产能利用率仍然很高。根据最新的政府数据，3 月份印度各类炼油厂的平均开工率升至 99%。印度炼油厂一位消息人士表示，截



至 5 月 8 日的一周，开工率仍在 90%-95%左右，目前还没有降低开工率的计划。

根据印度港口协会的数据，2020 年 4 月至 2021 年 3 月期间，印度港口吞吐量同比下降 4.59%至 6.726 亿吨。印度称，如果实行全国范围的封锁，港口吞吐量将进一步下降。

燃油方面，消息人士称，疫情尚未造成重大影响。相比其他石油产品，燃油需求一直不温不火。目前船东已开始安排原本在印度港口加油的船舶前往国际公共水域，并尽量避免靠泊印度港口，以减少感染风险。

5 月第一周，孟买燃油市场运作正常。孟买的燃油价格仍然比科伦坡有竞争力，这表明该国有足够的产品供应。普氏能源数据显示，4 月份科伦坡提供的 0.5% 硫含量船用燃油的平均价格为 555.21 美元/吨，而同期孟买的均价为 535.17 美元/吨。

来源：中国远洋海运 e 刊

【干散货航运创 10 年来最佳年度开局】

分析人士对今年运价将继续上涨充满信心，认为刺激经济增长的财政政策、对补充消耗殆尽的库存的呼声以及新船供应受限都是支撑因素。

随着全球经济复苏提振商品需求，集装箱航运市场火爆的外溢效应让散货船市场受益，散货航运价格飙升，助力该行业迎来 10 年来最佳开年表现。

据英国《金融时报》，中国对铁矿石的需求激增，全球其他地区制造业恢复活力，加上近年来对新船的投资不足，推动散货航运价急剧上涨。

追踪三大类船舶运价的波罗的海干散货运价指数已升至 10 多年来最高水平，自 2020 年 4 月以来大涨逾 700%。克拉克森-柏拉图证券（Clarksons Platou Securities）的数据显示，18 万载重吨好望角型船目前的日租金为 41500 美元，较一个前上涨近一倍，并且几乎是去年平均水平的八倍。

从事干散货运输的上市公司金海洋集团（Golden Ocean）首席执行官 Ulrik Uhrenfeldt Andersen 说：“中国对铁矿石无尽的需求是最重要的一个因素。”



投资者看好中国经济迅速复苏带来强劲的钢铁需求，推动近期铁矿石价格大幅上扬。根据 Fastmarkets MB 的数据，运往青岛港(6.390, -0.05, -0.78%)的铁矿石（含铁 62%）周一创下约 230 美元/吨的纪录新高。周二，大连商品交易所铁矿石期货主力合约延续近日涨势，上涨 1.67%，收于 1306.5 元/吨，盘中再创历史新高。

由于集装箱船运能供不应求，不少原本由集装箱船运送的货物改换散货船，也在推升散货船运价。伊格尔散货航运（Eagle Bulk Shipping）首席执行官 Gary Vogel 在上周一次电话会议上称，集装箱船订单外溢至散货船的现象意义重大，只要集装箱船市场持续失衡，这种情况就会持续下去，但持续多久无法确定。

自 2008-9 年金融危机以来，运能过剩一直困扰着散货航运业，尽管原材料需求强劲增长。去年新冠疫情导致大宗商品市场下跌更是雪上加霜。不过，如今，随着全球经济复苏，原材料需求飙升帮助改变了散货航运的命运。

分析人士对今年运价将继续上涨充满信心，认为刺激经济增长的财政政策、对补充消耗殆尽的库存的呼声以及新船供应受限都是支撑因素。Kepler Cheuvreux 分析师 Petter Haugen 称，今年下半年好望角型船日租金有望涨到 10 万美元。

散货航运商安全集装（Safe Bulkers）首席执行官 Loukas Bomparis 指出，大多数造船厂的产能稀缺。伊格尔的 Vogel 称，造船费用显著上升，6-6.5 万载重吨的超极限型散装货轮造价现达到 2700-2900 万美元，最早要到 2023 年年中才能交船。

运价大涨让散货航运商在今年第一季度取得亮眼的业绩表现，相较去年同期，伊格尔、安全集装和根科船务贸易（Genco Shipping & Trading）均实现扭亏为盈。

据 FreightWaves，伊格尔 2021 年第一季度净利润为 980 万美元，2020 年第一季度净亏损 350 万美元；经调整后每股收益（EPS）90 美分，高于外界预期的 72 美分。

安全集装第一季度净利润为 2130 万美元，上年同期净亏损 990 万美元；经调整后 EPS 为 14 美分，超过外界预测的 11 美分。



根科第一季度净利润为 200 万美元，上年同期净亏损 1.204 亿美元；经调整后 EPS 为 6 美分，外界预计为 3 美分。

根科首席执行官 John Wobensmith 表示，散货航运第一季度的表现创 10 年来最佳，未来公司计划购买新船，提升船队的运输能力。我们有信心能获得收益，对散货航运市场前景相当乐观。

来源：国际船舶网

【挺住！油轮二季度更“黑”，陷入 30 年最惨！】

由于需求提升、缺箱及港口堵塞等因素，造成运价飙升，带动集装箱船、散货船运营收入爆增，被外界戏称“十年不开张，一开张赚十年”。

然而，并非所有航运业者都受惠，与“飞黄腾达”的集装箱船和散货船市场相比，目前油轮市场就持续疲软，最新运输费率已跌至今年新低点，且第二季状况持续恶化，油轮船东 DHT 首席执行官 Svein Harfjeld 坦言，目前油轮运输陷入近 30 年来最糟糕的状况。

油轮市场疲软，大型油轮商第一季财报不如预期。

据有关媒体报导，印度、巴西等地区的新冠肺炎疫情再起，进一步影响了原油的消费需求，导致原油商放缓开采力度，油轮载运量呈现下滑，DHT 第一季营收与利润双双下滑。

据数据显示，最新油轮费率比上月调降 75%，写下今年新低，DHT 首席执行官 Svein Harfjeld 在第一季财报会议上坦陈，油轮行业当前非常艰难，正面临 30 年来最糟糕的状况。

同时 DHT 预估第二季油轮市场持续疲软，旗下大型油轮有 1 / 4 的时间不必出航，产油国减少原油供给量，目前原油需求通过消耗库存就能取得平衡。

另一家大型油轮船东 Eurona 第一季的营收同样不如预期，去年同期利润达 2.25 亿美元，而今年大幅衰退至 7100 万美元，年减 68%。



尽管如此，Euronav首席执行官Hugo De Stoop对未来依然保持乐观态度，强调目前并不算陷入困境，坚信若库存减少、经济复苏，全球市场对于油轮运输的需求就会恢复。

来源：海事服务网

【前4个月全球箱船订单超百艘】

据韩联社5月11日报道，英国克拉克松研究公司披露的数据显示，今年4月，中国船企新船接单量达53艘、164万修正总吨，以修正总吨计，去年7月以来，中国船企新船单月接单量首次超越韩国船企。

报道称，今年4月，全球造船市场新船订单量为98艘、305万修正总吨，以修正总吨计，中国船企接单量占全球市场份额的约53.8%。4月，韩国船企新船接单量为34艘、119万修正总吨，以修正总吨计，占全球市场份额的约39%。另外，芬兰船企接单2艘、8万修正总吨。

今年1~4月，全球造船市场新船订单量达1543万修正总吨，其中，中国斩获新船订单量248艘、705万修正总吨，韩国船企获得171艘、682万修正总吨，日本则为35艘、103万修正总吨。

从具体船型看，今年前四个月，超过1.2万TEU的集装箱船订单增长978%，达108艘、636万修正总吨，以修正总吨计，占1~4月全球新船订单的比例达41.2%。超大型原油运输船（VLCC）的订单量增长了约2倍，达27艘、116万修正总吨。不过，苏伊士型油船和阿芙拉型油船订单较去年同期下降超40%，散货船订单则下降了57%。

截至今年4月底，全球手持船舶订单量较3月增加95万修正总吨，达7695万修正总吨。目前，中国船企手持订单量达2898万修正总吨，占比约38%。韩国船企手持订单量为2472万修正总吨，日本船企手持订单量为837万修正总吨。

来源：中国船舶报



【件杂货货运需求推动多用途船租金大涨】

总部位于德国汉堡的船舶经纪公司 Toepfer Transport 表示，强劲的件杂货货运需求将使多用途/重吊船(MPV/HL) 船租金水平在未来几周保持在创纪录水平，而且根据目前的情况来看运费上涨的趋势几乎没有立即放缓的迹象。

根据该船舶经纪公司最新的多用途航运指数(TMI)预测，5月平均租金将达到8,984美元/天，较4月增长11%，同比增长39.5%。

Toepfer Transport 研究主管 Yorck Niclas Prehm 表示，“市场上有大量货物。所有的货运代理都害怕找不到舱位。”

Prehm 表示，随着集装箱和干散货航运市场的运费大幅上涨，集运公司和干散货船东们实际上已经放弃了与件杂货船东争夺传统的散货或小包裹货物，如木材或风能部件等。他们目前的重点是专注于运输主要的集装箱货物或大宗商品货物。

例如，在这种运费高涨的大环境下，对于干散货船东来说，将风力发电涡轮机安排在船舱顶部实在是太费时了。因此，许多类似的货物不得不返回寻找 MPV/HL 船舶。

TMI 在近期的一份预测报告中写到，“许多托运人担心可用舱位的进一步紧缩。在公开租船市场上也几乎没有运力可用，因为大多数运营商(正试图)在早期阶段延长他们即将到期的租船合同，以避免将运力让给了竞争对手。”

运力稀缺

Prehm 表示，由于没有大运营商的议价能力以及更大船队，一些较小的运营商实际上已经有支付了超过 1 万美元的日租金的情况。他说，实际上在过去八到九个月，许多市场领域的船舶价格和船舶租金都翻了一番。

根据克拉克森的数据显示，4月30日，一艘载重17000吨(dwt)的多用途船舶 MPV 的一年租金已经涨到了约为13000美元/天，较1月上涨33%。实际上，4月30日，一艘38000吨的轻便型干散货船的平均每天收入为2万美元，而2020年的平均每天收入为8395美元。



好日子会持续多久？

一位航运公司高管表示，目前面临着长期租用船舶的较大压力。一位不愿透露姓名的高管说，一艘小型集装箱船最近被租出了 48 个月。但一艘多用途船舶 MPV 的最长的期租时间大约是 12 个月。一位高管表示：“没有人预计目前的市场会不会继续保持现状。”

Prehm 说，运费现在“对所有利益相关者——即船东、运营者和租船人——来说都处于健康水平”，并为船东提供了积累现金储备投资新船舶的机会。他预计运费会再上升一点，然后在年中开始稳定。

然而，正如 Prehm 在他的 TMI 评论中指出的那样，也要注意潜在的不利因素。比如，物流巨头 DSV 泛亚班拿和 Agility 的合并可能会导致费率上涨的延迟。此外，在叛乱分子袭击后，能源巨头道达尔 (Total) 宣布其在莫桑比克的液化天然气项目因不可抗力因素而无限期延长可能也会导致严重的货物短缺。

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	422~424	555~558	585~590		Steady.
Tokyo Bay	426~428	530~535	735~740	Plus oil fence charge if any.	Softer.
Shanghai	416~418	505~510	600~605	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	395~400	505~510	530~535	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	456.00	529.00	605.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	530~535	650~655		Avails tight.
Rotterdam	385~388	505~510	560~565		Steady.
Malta	S. E.	508~513	590~595		Steady.
Istanbul	S. E.	540~545	600~605	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	555~560	695~700		Firmer.

截止日期： 2021-05-13



◆ 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	07/05/21	30/04/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	5,450	5,350	100	1.9%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,000	3,000	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,800	2,750	50	1.8%	
灵便型 Handysize	38,000	2,550	2,500	50	2.0%	
油轮						
船型	载重吨	07/05/21	30/04/21	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,300	9,300	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,200	6,200	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: 2021-05-11

(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	LNG	8,000 cbm	CIMC Sinopacific, China	2023	Fratelli Cosulich - Italian	4,500	LNG bunkering
2	LPG	5,000 cbm	Huangpu Wenchong, China	2023	Tianjin Southwest Maritime - Chinese	Undisclosed	conventionally fuelled
2+2	Container	2,700 teu	Huangpu Wenchong, China	2023	Green World - Cyprus based	3,200	
2+2	Container	1,900 teu	China	2023		2,600	
5+5	Bulker	82,000	Nisshin Shipping, Japan	2022-2023	Jiangsu New Hantong Ship - China	2,850	
3+3	Bulker	210,000	Eastern Pacific Shipping, Singapore	2023-2024	New Time Shipbuilding - China	6,700	
3+3	Bulker	210,000	H-Line Shipping, S.Korea	2023-2024	Qingdao Beihai Shipbuilding - China	6,700	



◆ 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
TANGERINE ISLAND	BC	82,265		2012	Japan	2,090	Undisclosed	SS/BWTS due
JATGARH	BC	82,166		2010	Japan	1,900	Greek	BWTS fitted/dely end 2021
PEDHOULAS BUILDER	BC	81,541		2012	China	4,450	Undisclosed	en bloc**
PEDHOULAS FIGHTER	BC	81,541		2012	China			
COUNTESS I	BC	79,235		2013	China	1,885	Chinese	ICE 1C
WISDOM DIVA	BC	76,606		2009	Japan	1,700	Undisclosed	
LEGACY	BC	57,045		2011	China	1,350	Chinese	**Tier II
OLYMPIC	BC	57,034		2012	China	1,450	Chinese	
SIKANIA	BC	53,553		2001	Japan	910	Bangladeshi	BWTS fitted
GREAT LEGEND	BC	52,385		2006	Japan	1,100	Undisclosed	
XING YI HAI	BC	39,989		2016	China	6,400	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted
XING ZUN HAI	BC	38,947		2015	China			
XING RONG HAI	BC	38,947		2015	China			
XING RU HAI	BC	38,858		2016	China			
ULTRA CALBUCO	BC	37,981		2017	U. S. A	4,500	Undisclosed	en bloc***, BWTS fitted
ULTRA OSORNO	BC	37,981		2018	Japan			
LADY C	BC	32,790		2011	China	950	Chinese	
KOHINOOR	BC	32,309		2010	Japan	1,095	Undisclosed	
RUI JIN	BC	28,493		1990	Japan	202	Chinese	
BASIC RAINBOW	BC	28,468		2011	Japan	1,470	Undisclosed	
LOVELAND ISLAND	BC	28,316		2010	Japan	925	Undisclosed	
CRYSTAL ISLAND	BC	28,228		2011	Japan	950	Greek	
XIN HAI ZHOU 29	BC	22,285		2009	China	740	Chinese	内贸五星旗船
BEAGLE VII	BC	16,822		2007	Japan	585	Undisclosed	

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
ST GREEN	CV	33,417	2,535	2011	Japan	2,225	Sinokor - S. Korean	
LANTAU ACE	CV	15,315	1,216	2001	S. Korea	630	Undisclosed	*
LANTAU ARROW	CV	14,900	1,216	2001	S. Korea	630	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
STARLIGHT VENTURE	TAK	318,825		2004	S. Korea	3,060	Undisclosed	
JIU HUA SAN	TAK	317,977		2009	China	3,700	Undisclosed	
NEW CENTURY	TAK	299,031		2004	Japan	3,100	Undisclosed	
SEAWAYS TANABE	TAK	298,561		2002	Japan	2,400	Chinese	
HUDSON	TAK	297,638		2017	Philippines	7,050	Undisclosed	
SMITI	TAK	281,396		2005	Japan	3,150	Chinese	BWTS & scrubber fitted
SILIA T	TAK	164,286		2002	S. Korea	1,580	Undisclosed	
EUROFAITH	TAK	151,693		2004	S. Korea	1,840	Dubai	
FILIKON	TAK	149,989		2002	Japan	1,650	Chinese	
ALONISSOS	TAK	106,290		2004	S. Korea			
MEGALONISSOS	TAK	106,162		2004	S. Korea			
AGATHONISSO	TAK	106,149		2002	S. Korea	4,925	Greek	en bloc*
SIKINOS	TAK	37,620		2006	S. Korea			
SKYROS	TAK	34,562		2006	S. Korea			
CHAMPION ISTR	TAK	52,610		2012	Croatia	undisclosed	Ebony A/S - Norwegian	declaration of purchase opt
INTEGRITY	TAK	46,803		2004	S. Korea	900	Chinese	

◆ 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
KENOZ	OTHER/LIVESTOCK	10,453	10,600	1970	Finland	490.00	

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
AZOV SEA	TAK	47,363	9,641	1998	Croatia	535.00	HKC certification required



◆ALCO 防损通函

【2021 年海事法规展望】

自 2021 年起，船舶安全管理体系引入了网络风险管理的要求，宣告着航运业进入了全新的网络时代。这只是今年生效的为数众多的法规之一。下文将介绍 2021 年生效的数项更为重要的国际法规，以及各国在船舶再回收和大气排放等环保事宜方面的某些重要监管变化。

2020 年间，包括 0.5% 的全球硫含量上限、电子记录簿的使用以及对《2006 年海事劳工公约》的修订在内的多项法规生效实施。2021 年的情况与此并无二致。下文将按实施日期，概括介绍即将实施的法规。请会员和客户确保船员和岸基工作人员提前熟悉即将到来的这些变化。本文涉及 2021 年 1 月至 7 月生效的法规。2021 年 7 月以后，如果还有其他法规生效，我们将对本文作相应更新。

【阿根廷巴拉那河低水位】

STANDARD 协会当地通代 Pandi Liquidadores SRL 通报关于阿根廷巴拉那河出现历史最低水位的最新情况。

由于低水位，海岸警卫队已经发布最新预警，强调了必须遵循每日最大航行吃水以及任何时候都保持 0.6 米的船底富裕水深（UKC）。

【风险提示：马来西亚 Johor 东部水域锚泊】

在过去几周里，入会 Gard 协会的几艘船舶因未经马来西亚当局许可在 Johor 东部水域锚泊而被海事执法局扣留并处以罚款。

据报道，马来西亚当局未经海事局书面许可就 Johor 东部水域锚泊的船只发起了一项特别行动“Jangkar Haram”。

详细信息请索取附件。



◆ 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
2021-05-14	645.250	779.200	5.893	83.070	906.380	63.934	1147.580	498.430	530.280
2021-05-13	646.120	780.230	5.891	83.190	908.390	63.847	1154.990	499.510	532.940
2021-05-12	642.580	780.270	5.913	82.724	908.300	64.092	1154.610	503.570	531.170
2021-05-11	642.540	779.440	5.901	82.736	907.170	63.927	1157.790	503.130	530.910
2021-05-10	644.250	783.590	5.931	82.959	903.620	63.808	1144.420	505.700	531.310

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	0.06225	1 周	0.06875	2 周	--	1 个月	0.10088
2 个月	0.12575	3 个月	0.15588	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.19263	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.26463		

2021-05-13