



全一海运市场周报

2021.05 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.05.24 - 05.28\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求稳中向好 航线运价保持稳定】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳中向好，运价保持平稳运行。5月28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3495.76点，较上期上升1.8%。

欧洲航线：随着新冠疫情发展趋缓，欧洲当地生产生活所需物资稳步回升，市场运输需求表现平稳。但受前期苏伊士运河堵塞事件影响，船期紊乱、港口拥堵以及空箱回运速度迟缓等情况依然存在，市场运力调配仍显紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率在95%以上。即期市场订舱价格基本稳定。5月28日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为5816美元/TEU。地中海航线，运输需求表现强劲，总体行情略好于欧洲航线，市场供需关系表现平稳。上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。5月28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5811美元/TEU。

北美航线：随着新冠疫苗在美国广泛使用，疫情获得有效控制。美国各大零售商补库需求持续释放，市场对各类物资的进口需求维持处于高位。集装箱周转速度迟缓以及港口拥堵的情况犹存。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率基本保持满载水平，航线运价总体保持稳定。

波斯湾航线：目的地市场斋月结束后进口需求持续增长，供需状况总体良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。5月28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2831美元/TEU。

澳新航线：市场运输需求总体变化不大，供需关系保持稳定。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体在95%左右，个别航次满载。多数航商订舱报价保持不变，即期市场运价表现平稳。5月28日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2110美元/TEU。



南美航线：近期南美地区新冠疫情依旧严峻，当地的生产恢复有限，市场对各类生活物资及医疗物资的进口需求维持高位，运输需求高位徘徊。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持在 95%左右。5 月 28 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 8601 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求表现平稳，供求关系基本稳定。5 月 28 日，中国出口至日本航线运价指数为 912.63 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【政策加重下游观望 沿海散货运价下跌】

本周，由于煤炭等大宗散货市场调控政策的影响，下游企业观望情绪明显升温，采购规模缩减，运输需求转弱，运力供给过剩，沿海散货运价下跌。5 月 28 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 1295.46 点，较上周下跌 5.0%

煤炭市场：市场需求方面，前期大宗商品价格大幅上涨使得监管层出手，国家调控措施逐步到位，市场炒作已无空间，产地煤价以及港口煤价降幅明显。即便旺季临近，且沿海地区电厂负耗煤呈现逐步上升状态，但调控政策影响下，下游电厂观望情绪浓厚，采购节奏放缓，拉运以长协煤为主，市场成交冷清。煤炭价格方面：为更好地应对即将来临的用煤高峰、保证发电生产有序运行，煤炭保供稳价政策频出。主要产地优质产能加速释放，前期部分关停的煤矿也有复产迹象。鉴于上述情况，下游用煤企业适时选择观望，采购需求明显减弱。供转强、需转弱，5 月 26 日，环渤海发热量 5500 大卡动力煤现货价格 883 元/吨，下行 37 元/吨。运价走势方面：上半周，煤炭保供稳价政策影响下，煤炭期货价格迎来大幅下跌，现货价格也随之下滑。煤价后市的不确定性加重市场观望情绪，运输货盘减少明显，市场成交冷清，船多货少情况加剧，沿海煤炭运输价格持续下行。不过下半周，煤价走势趋稳，部分用煤企业补库需求迫切，运输需求略有转好。加上迎峰度夏临近，船东普遍看好 6 月市场，运价企稳回升。

5 月 28 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1346.47 点，较上周下跌 6.8%。5 月 28 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1067.08 点，较上周五下跌 13.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 44.6 元/吨，较上周五下跌 7.8 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 55.7 元/吨，较上周五下跌 7.9 元/吨。

金属矿石市场：5 月份，伴随钢价回落，钢厂利润大幅收窄，开工率微降。此外，国家加强对大宗商品价格管控，市场情绪快速降温。钢厂对原料采购趋于



谨慎，对中高品资源的需求偏好也有所减弱。铁矿石运输需求虽有波动，但总体平稳。由于煤炭运输需求低迷，不少过剩运力向非煤货种分散，铁矿石运价下跌。5月28日，沿海金属矿石货种运价指数报收1280.28点，较上周下跌2.9%。

粮食市场：5月以来，生猪价格持续走低，养殖利润低迷且原料成本较高，大部分饲料企业选择低价的小麦等谷物替代玉米。小麦替代已从禽料向猪料扩展，区域范围也在扩大，南方玉米需求仍然趋弱。由于下游饲料企业更倾向于采购小麦及进口谷物，对玉米的需求偏淡，南北贸易低迷，沿海粮食运价下跌。5月28日，沿海粮食货种运价指数报1452.01点，较上期下跌2.2%。

成品油市场：全球石油需求前景呈现分化之势，国际油价先跌后涨，预计5月28日24时国内汽、柴油调价将迎来年内第二次搁浅。受搁浅预期影响，市场采购积极性不高，且社会资源充足，中下游客户多按需补库。沿海成品油运输需求仍较为低迷，运价低位震荡。5月28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1035.58点，较上周下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型市场偏软 综合指数小幅下跌】

由于铁矿石、煤炭等大宗商品价格持续下滑，市场活跃度有所降温，运力消耗速度有所放缓，国际干散货运输市场运价小幅回落，海岬型船市场先升后降，巴拿马型船跌幅相对明显，超灵便型船稳中小降，远东干散货指数小幅下跌。5月27日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2059.80点，运价指数为1490.08点，租金指数为2914.38点，较上周四分别下跌1.9%、1.7%和2.1%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先升后降。周初，太平洋市场货盘尚可，澳大利亚至青岛航线运价延续上周末上涨势头。周二开始，由于FFA远期合约价格下跌；近期国家相关监管部门对大宗商品市场宏观调控，国际铁矿石价格回落至200美元/吨之下，27日，品位为62%的澳大利亚铁矿石价格为187.55美元/吨，较年内最高值下跌18.4%；周三为新加坡假期，且大西洋市场以及远程矿航线货盘不足，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从周初的13.7美元/吨下跌至12.3美元/吨左右。5月27日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为36403美元，较上周四下跌0.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为12.266美元/吨，较上周四下跌2.0%。远程矿航线，现货市场巴西铁矿石货盘依然不足，远程矿航线运价下跌。5月27日，巴西图巴朗至青岛航线运价为25.150美元/吨，较上周四下跌2.8%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅下跌。太平洋市场，国内沿海运输市场持续走跌，部分内外贸兼营船外放；其次，由于印度疫情严重，部分船东不愿经营印度相关航线，导致运力集中在太平洋市场；另外，印尼即期货盘较少，运力消耗缓慢，中国-日本/太平洋往返航线日租金走跌。5月27日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 27843 美元，较上周四下跌 4.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 26786 美元，较上周四下跌 6.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 12.670 美元/吨，较上周四下跌 3.1%。粮食市场，本周粮食市场供需变化不大，运价小幅下跌。5月27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 56.150 美元/吨，较上周四下跌 0.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中小跌。上半周，由于国内煤炭价格下滑，市场观望气氛浓厚，且由于国内沿海运输市场下跌，兼营船外放使得东南亚市场可用运力增多，因此气氛一般，成交少，租金平稳。下半周由于即期货盘持续缺乏，即期船租金水平开始下降。5月27日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26654 美元，较上周四下跌 1.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29782 美元，较上周四下跌 0.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24200 美元，较上周四上涨 1.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.193 美元/吨，与上周四持平；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.600 美元/吨，较上周四下跌 1.8%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价先涨后稳 成品油运价止涨转跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至5月21日当周美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存和汽油库存降幅均超预期。本周伊朗与其他国家之间的核协议谈判继续在维也纳进行，可能为消除美国制裁该国原油出口铺平道路，随着伊朗与国际原子能机构谈判的深入，伊朗原油涌入市场的担忧升温。尽管目前来看疫情依然是拖累油价的因素，但是在欧洲放宽疫情限制措施及强劲的美国经济数据的提振下，对需求的乐观情绪掩盖了对市场的担忧。OPEC+将于6月1日举行会议，在伊核谈判还存在不确定性的情况下，OPEC+的决策或将受到影响，产油国将在需求复苏和伊朗供应可能增加的预期期间进行平衡。本周原油价格涨至近两年来高位，布伦特原油期货价格周四报 69.62 美元/桶，较 5 月 20 日上涨 6.52%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅波动，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价先涨后稳。5月27日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 594.61 点，较 5 月 20 日上涨 9.03%。上半周市场在集中出货的推动下，船东情绪高涨，并且个别成交装期较早，也间接带动了氛围；下半周市场相对平静，船货双方呈博弈胶着状态。目前来看市场的出货量并不足以支撑市场，单纯靠情绪面市场难以持续，运价先涨后稳。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）大幅上升至 0.5 万美元附近，西非航线日均 TCE（等价期租租金）在 0.7 至 0.8 万美元之间波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS36.82，较 5 月 20 日上涨 12.9%，CT1 的 5 日平均为 WS36.81，较 5 月 20 日上涨 13.3%，TCE 平均 0.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS36.75，上涨 4.4%，平均为 WS36.62，TCE 平均 0.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价稳定在 WS49（TCE 约-0.03 万美元/天）。黑海到地中海航线运价小幅下跌至 WS57（TCE 约-0.5 万美元/天）。中国进口主要来自非洲和美湾，一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，6 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。一艘 13 万吨级船，美湾至中国宁波，6 月 6 至 8 日货盘，成交包干运费约为 285 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持稳定，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS85（TCE 约 0.04 万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至 WS89（TCE 约 0.4 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS93（TCE 约-0.1 万美元/天）。波罗的海短程运价保持在 WS68（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS94（TCE 约 0.5 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS93（TCE 约 0.7 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线大幅下滑，综合水平止涨转跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS136（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS96（TCE 约 0.6 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS81（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 WS71 水平（TCE 约-0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价大幅下跌至 WS114（TCE 约 0.4 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

【综合船指持续上涨 内河散货成交激增】

5 月 26 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1075.90 点，环比上涨 0.79%。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 756.45 点、593.71 点、1493.52 点、1112.85 点，环比分别涨跌+0.78%、+2.42%、+2.40%、-0.73%。



本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）周二收于 2809 点，环比上涨 0.50%。虽然近期干散货船舶运价指数 BDI 因为大型船舶的运费开始回调而跟着有所下降。但是衡量更小型干散货船舶运价的 BSI 指数却一直保持着稳定的上涨势头。目前干散货航运市场整体上涨的动力主要来自运输玉米和煤炭等货物的小型干散货船舶。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—1622 万美元、环比下跌 1.25%；57000DWT—2022 万美元、环比上涨 6.67%；75000DWT—2550 万美元、环比上涨 2.91%；170000DWT—2918 万美元、环比上涨 1.25%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回落，共计成交 18 艘（环比减少 21 艘），总运力 122.4 万 DWT，成交金额 28735 万美元，平均船龄 10.61 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 68.49 美元/桶，环比下跌 0.32%。目前油价已接近每桶 70 美元，但对于刚刚从大流行中恢复的大宗商品来说，每桶 100 美元似乎不太可能。还有无数其他因素在打压油价，从伊朗石油大量回流市场的幽灵，到持续的大流行，以及所有恐怖事件的恐怖，如果变种得不到控制，又一次新冠病毒病例激增。所有这些都阻止了国际旅行和所有重要的航空燃料的复苏。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—2282 万美元、环比下跌 0.89%；74000DWT—2648 万美元、环比上涨 1.08%；105000DWT—3253 万美元、环比上涨 3.30%；158000DWT—3916 万美元、环比上涨 0.42%；300000DWT—6797 万美元、环比上涨 0.35%。本期，二手油轮市场成交量小幅下跌，共计成交 16 艘（环比减少 8 艘），总运力 217.86 万 DWT，成交金额 77870 万美元，平均船龄 6.44 年。

本周沿海散货市场，国内持粮主体阶段性出货压力小，以小批量出售为主，囤粮仓储资金成本逐步上升，玉米价格维持稳中偏强；铁矿石主力合约跌破 1000 元/吨关口。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—207.51 万人民币、环比上涨 0.60%；5000DWT—1320.69 万人民币、环比上涨 5.00%。本期，沿海散货船市场成交量 7 艘（环比增加 3 艘），总运力 3.19 万 DWT，成交金额 5292.92 万元人民币，平均船龄 9.21 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—53.47 万人民币，环比下跌 1.59%；1000DWT—123.05 万人民币，环比下跌 2.07%；2000DWT—256.74 万人民币，环比下跌 2.00%；3000DWT—370.28 万人民币，环比上涨 2.82%。本期，内河散货船市场成交量大幅上涨，共计成交 111 艘（环比增加 55 艘），总运力 23.38 万 DWT，成交金额 28422.65 万元人民币，平均船龄 9.26 年。

来源：上海航运交易所

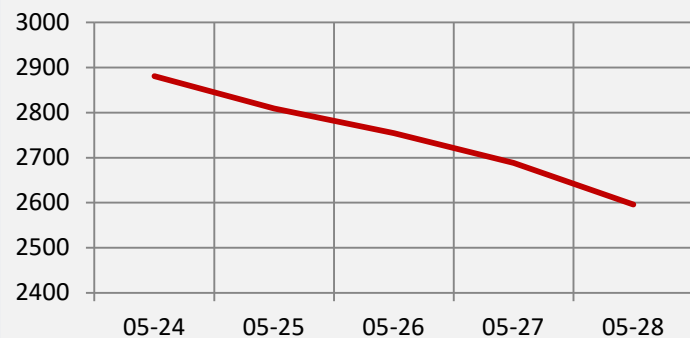


2. 国际干散货海运指数回顾

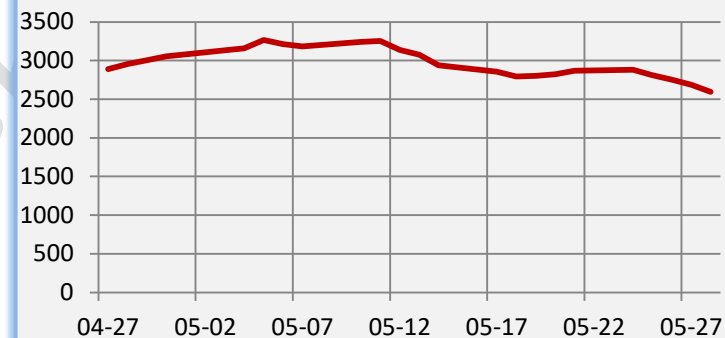
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	5月24日		5月25日		5月26日		5月27日		5月28日	
BDI	2,881	+12	2,809	-72	2,754	-55	2,688	-66	2,596	-92
BCI	3,958	+28	3,745	-213	3,572	-173	3,368	-204	3,089	-279
BPI	2,840	-15	2,809	-31	2,767	-42	2,735	-32	2,760	+25
BSI	2,428	+20	2,450	+22	2,492	+42	2,520	+28	2,504	-16
BHSI	1,320	+3	1,327	+7	1,335	+8	1,341	+6	1,343	+2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势

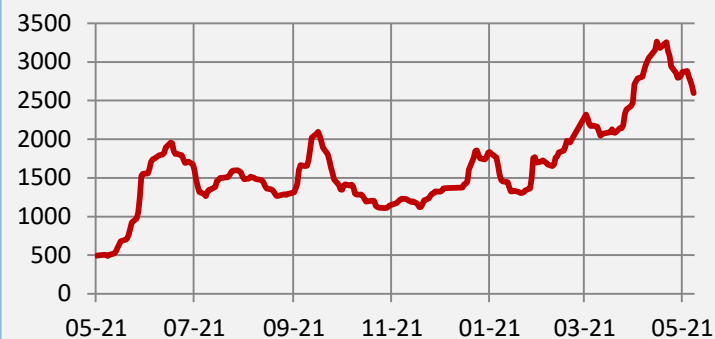




近半年 BDI 指数走势



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	21/05/21	14/05/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	39,000	38,500	500	1.3%
	一年	29,750	28,000	1750	6.3%
	三年	22,750	21,750	1000	4.6%
Pmax (76K)	半年	24,500	23,750	750	3.2%
	一年	22,750	22,000	750	3.4%
	三年	14,500	14,250	250	1.8%
Smax (55K)	半年	28,000	25,750	2250	8.7%
	一年	19,500	18,500	1000	5.4%
	三年	13,750	13,250	500	3.8%
Hsize (30K)	半年	21,500	18,000	3500	19.4%
	一年	16,250	15,500	750	4.8%
	三年	10,500	10,500	0	0.0%

截止日期: 2021-05-25



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Flora' 2011 82177 dwt dely CJK 25 May trip via EC Australia redel India \$33,000 - LSS

'NS Hangzhou' 2004 77834 dwt dely Guangzhou 5/10 Jun 2-3 laden legs redel Singapore-Japan \$26,800 - Tongli

'CSK Unity' Klaveness relet 2015 77105 dwt dely Changzhou prompt trip via South Australia redel Indonesia intention grains \$27,000 - Ocean21

'Bellatrix' 2006 77053 dwt dely Zhoushan prompt trip via NoPac redel Singapore-Japan \$26,500 - Reachy

'Nord Montreal' 2012 36570 dwt dely Continent prompt trip redel east Mediterranean intention scrap \$18,000 - Evomarine

4. [航运&船舶市场动态](#)

【疯狂的海运：船公司长协合同骤减 运费比去年翻了两倍】

“这运价还没到头吗？已经高得不行了”，天津某家外贸企业负责人周明(化名)最近很心烦——市场都在传从6月起，航运企业要开始收旺季附加费，周明不知道该观望还是先抢舱位。

5月21日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为2216.63点，较上周上涨3.9%。上海出口集装箱综合运价指数为3432.50点，较上期上升2.7%。



对于频繁攀新高的运价，行业上下束手无策。北京灏礼默律师事务所王沐听炮轰这些班轮公司不断提高运价，不仅抵消了国家取消港口建设费的初衷，还大大地加重了进出口企业的经营成本。他认为航运联盟有合谋提价之嫌。日前，韩国公平交易委员会已经决定对 HMM、兴亚海运等韩国多家班轮公司进行反垄断调查，中国反垄断机构也应动用法律手段阻止在国内运营的班轮公司的此项行为。

小货主的忧虑

“现在的价格，已经是疫情前的三四倍了”，周明告诉记者，他家的货物主要跑美东线，去年年底运价已经较疫情前翻了一番，而今年 1、2 月份还能维持去年年底的价格，但是从 4 月份开始，舱位又紧张了，价格开始飙升，20TEU 的小柜价格涨到 7000 美元，而 5 月份的 40TEU 的价格更是高达 1.3 万美元。

每年 4 月，是货主和船公司签订新一年合同的时间，往年船公司都是早早过来洽商，要求货主承诺货量和锁舱，没想到今年船公司一反常态，不再主动来问，甚至有的船公司取消了今年的长协合同，全部执行市场价。

周明的公司凭借多年关系，也只能拿到很小量的舱位，仅占其需求量的 20%-30%，其余得去市场找舱位填补所需。而跟船公司签的长期协议运费价格远低于市场价。以周明手头的合约价格为例，他在不同船公司手里拿到不同的长协价格，同样去美东，像中远海运这样的国企出于社会责任，会给出很低的价格，每箱仅为 4000-5000 美元，但其他船公司价格要贵一些，有 6000-7000 美元的，也有 8000 多美元，但总体上还是比市场价 1.3 万美元要便宜得多。

可是船公司的长协价虽低，能给的舱位太少。这么多家船公司，周明每周总共只能拿到五六个货柜的舱位，其他缺口需要按市场价再找。“这种波动期的价格，就跟拍卖会似的，报低了没戏，价高者得”，周明表示，自己入行来头一遭遇到放舱还能收回的怪事，“因为当初的报价低了，临船期了运价又涨上去，船公司便把允诺给周明的舱位收回再卖。”

运价何以攀新高？

周明的焦虑，引起千万小货主的共鸣。

中国货主协会常务副会长蔡家祥表示，运价的上涨肯定会影响到货主的利润，有些货主甚至多付了近 10 倍的运费。面对高涨的运费，中国国际货代协会副



会长兼秘书长李志民认为，最终受害的是我国外贸企业，“货代赔钱可以不做，可外贸企业不走货就会面临索赔。”

4月29日，交通运输部回复山东小货主的投诉称，受多重因素叠加影响，2020年6月份以来国际集装箱运输需求集中释放，主要班轮公司除必需的维修保养外，船舶运力已基本全部投入市场。受境外疫情蔓延导致劳动力不足等因素影响，美国欧洲等地港口自2020年第4季度以来发生严重拥堵，如美国拥堵最严重的洛杉矶港和长滩港，目前等泊集装箱船超过30艘，85%的船舶至少需抛锚8天才能作业；集装箱货物在码头滞留时间最长2个月。而欧洲航线一般停靠多个港口，由于各主要停靠港都有拥堵现象，造成全程航行时间拉长。国外港口拥堵、物流供应链紊乱和效率降低，导致集装箱班轮船期大面积延误，准班率已由通常70%以上降至目前的20%左右，严重影响了集装箱船舶的运营效率，加剧了集装箱船运力和空集装箱供需矛盾。

全球经济复苏导致航运需求回暖，并带动航运价格回升。而且苏伊士运河事件造成运能受限、短期供给下降，导致航运价格回升加快。事实上，除了集装箱航运价格飙升，4月末，波罗的海干散货指数也升至2011年来新高，达到3053点。

因此，交通部表示本轮运力紧张、空集装箱短缺、运价上涨等问题已成为全球性问题，越南、印度、韩国等国也出现了运价快速上涨的情况，部分主要航线运价已超过我国。对于上述情况，交通部高度重视，积极协调有关班轮公司优化中国航线船舶运力配置，增加中国航线运力和空集装箱回运力度，尽量降低境外港口拥堵导致的船期大面积延误对中国进出口运输的影响。

值得关注的是，目前影响航运价格的因素，尚未考虑到船员紧缺的风险，但印度疫情恶化后，已经开始出现染疫船员致使疫情在船上快速传播的情况。目前已有新加坡、阿联酋的港口禁止船只更换最近从印度来的船员，我国舟山口岸也禁止任何访问过印度、孟加拉国的船只和船员入境。据相关统计，全球有160万海员，其中有24万来自印度，占比约15%。一旦这些船员无法正常轮班，不仅打乱了船公司的排班计划，也可能因缺失印度船员而导致其他国家船员工资激增。

航运业呼吁尽快在船员中普及疫苗，中远海运方面向21世纪经济报道回馈，公司主营船舶安排上船的船员，疫苗接种率已由1月份的3.1%上升至目前的100%；在岸待派船员也已做到应接尽接。

律师炮轰船公司涨价



让周明等小货主和小货代更担忧的是，当前运价“高烧不退”，不少船公司又在酝酿新一波的涨价，6月1日起生效。

比如泛太平洋航线，MSC 通知 20TEU 小柜要涨 800 美元，40TEU 的要涨 1000 美元，达飞则略高一点，分别涨 900 美元和 1100 美元。周明忧虑道，他们的商品货值颇高，运费也已经占据成本的四成，那些货值很低的企业运费占比恐怕更高，利润已无法想象。

北京灏礼默律师事务所王沐昕早年在海运企业工作过，后来考了律师执照，也一直关切海运行业。他认为，此次运力失衡，纵然有市场因素，但也有船公司判断不准，又不积极增加运力和设法增加空集装箱存量，而是处心积虑地制造各种借口哄抬运价之故。以盐田港至美国纽约为例，一个 40 英尺重箱从盐田出口到纽约，2020 年初以前运价是 2300 美元，截至 2021 年 5 月，运价已经飙升至 12750 美元。一年时间，运价增长了 4.54 倍。

他指出，国家为切实减轻航运企业负担，取消了多个航运收费项目，尤其是疫情期间，大力削减或者免收港口建设费等港口费用，目的是保证企业的正常运转。可是由于班轮公司不断提高运价，不仅抵消了国家取消港口建设费的初衷，还大大加重了进出口企业的经营成本。

与此同时，航运公司一季度的盈利纷纷创新高。王沐昕表示，从航运财务角度看，船公司每年的净利润与营业收入之比如果能够达到 3%-5%，就属于披红挂彩的好年成。可是韩新海运利润率已经达到 42%，长荣海运的利润率则达到 14%。

王沐昕认为，班轮公司将自行削减运力而造成的运力短缺责任推给货主方，以市场供求紧张为理由提高运价，继而虚构空箱紧张的市场氛围，造成一箱难求的局面，航运联盟确有合谋或者协同的嫌疑。日前，韩国公平交易委员会已经决定对 HMM、兴亚海运等韩国多家班轮公司进行反垄断调查，中国反垄断机构也应动用法律手段阻止在国内运营的班轮公司的此项行为。

来源：21 世纪经济报道

【货量依旧不减，美西三大港拥堵依旧】

中美贸易回暖，中国发往美国海上集装箱大增 46.5%，增至 98 万 7834 个，占亚洲运输量份额约 6 成。数字集装箱货运平台 Freightos 的研究负责人 Judah Levin 日前表示：“海洋货运的不间断需求以及由此造成的延误和集装箱短缺，近几周所有的主要贸易航线的即期价格再度创下新高。”



美国西海岸港口的货运量继续同比增长，其中西北海港联盟（NWSA）和奥克兰港在 4 月份报告了显著增长。

NWSA 表示，由于美国消费者需求继续呈前所未有的增长趋势，其进口增长了 23.9%，出口同比下降 12%，整体总量增长了 14.1%，表明出口商仍在努力将货物运到港口。

奥克兰港在 4 月份打破了每月标准箱的吞吐量记录，处理了 100096 标准箱，这是其历史上第一次在一个月内突破 100000 标准箱，同比增长 8%。港口海事局局长 Bryan Brandes 表示，这一趋势没有丝毫缓和，并将增长归因于消费者支出和电子商务。“我们听起来就像破纪录，随着美国经济的反弹，集装箱贸易继续繁荣。”

根据洛杉矶港口 signal 平台 24 日最新数据，近三周量预计情况，总体仍呈上升趋势。

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。然而美西三大港口依旧拥堵。赫伯罗特已经宣布跳港奥克兰。目前全球主要航线特别美线和欧线依旧一箱难求、一舱难求！频频爆舱甩柜，运费飙涨！

来源：物流巴巴

【欧洲集装箱价格飙升】

集装箱租赁和交易在线平台 Container xChange 的最新数据显示，对于寻求集装箱货源的欧洲出口商而言，现有的短缺状况可能在未来几周显著恶化。

目前，多数定价和运力指标表明，航空公司仍倾向于尽快将空船运回亚洲，以最大化主干线服务的收益，而不是等待利润不那么丰厚的回程运力。

根据 Container xChange 的报告，对船运商来说，其结果是欧洲集装箱价格迅速上涨，尽管集装箱可用性指数(Container Availability Index CAx)读数显示，欧洲各枢纽的集装箱可用性有所提高，而 Container xChange 的数据并没有追踪空箱变动。



“理论的融合高可用性和盒子强烈表明集装箱运输的价格飙升将空集装箱放在出口货物从欧洲”约翰 Schlingmeier 博士说的创始人兼首席执行官容器交换继续添加“有迹象表明即使在苏伊士运河关闭 3 月下旬。最新数据表明，由此造成的额外破坏加剧了形势，使出口商更难找到空桶。”

最新的集装箱交易数据显示，今年 1 月至 4 月，欧洲 20 英尺废旧集装箱的平均价格从 1348 美元上涨了 57%，至 2119 美元。与此同时，4 月份，20 英尺集装箱的价格上涨尤为严重。

报告称，安特卫普的房价较 3 月份大幅上涨了 30%，汉堡上涨了 16%，鹿特丹上涨了 12%。

自 5 月初以来，欧洲 20 英尺干集装箱的平均价格从 4 月份的 2110 美元小幅回落至 2249 美元。然而，40 英尺干集装箱的价格本月再次上涨，从 4 月份的 2750 美元上涨了 13%，至 3112 美元。

在 CAx 数据中，指数读数低于 0.5 意味着离开港口的集装箱比进入港口的集装箱多，而高于 0.5 则意味着进入港口的集装箱比离开港口的集装箱多。

在热那亚港，到 2021 年，20 英尺盒子的平均 CAx 读数为 0.71，高于 2020 年上半年的 0.26。在汉堡，今年到目前为止，CAx 的平均读数为 0.75，而在 2020 年上半年为 0.39;鹿特丹，今年到目前为止，CAx 的平均读数为 0.71，而一年前为 0.46。

根据 Container xChange 的 CAx 数据，由于苏伊士运河关闭，欧洲进口集装箱数量出现短暂下降，但预计入港集装箱数量将再次增加。

第 19 周的 CAx 读数平均下降 4.5%，汉堡为 0.85，鹿特丹为 0.79，安特卫普为 0.835，表明进货箱持续过剩。

Schlingmeier 博士总结道：“根据 Container xChange 的预测，未来几周，进港集装箱数量增加 4-5%，不仅可能增加 CAx 读数，还可能导致集装箱价格再次缓慢下降。”“对于欧洲各地的设备所有者来说，这是一个好日子，因为有迹象表明，即使集装箱价格略有下降，在运输公司改变策略、开始寻找更多的后装货物之前，集装箱短缺仍将持续。”因此，集装箱价格很可能在一段时间内保持在高位，尽管我们确实认为未来几个月对出口商的供应将会改善。”

来源：物流巴巴



【市场亏损、燃料选择、气候变化……油轮市场前景几何？】

油轮船东当前面临着许多问题，包括如何走出当前这个亏损的市场、未来他们的船舶使用什么燃料、以及气候变化对整个行业的长期影响。

最近的一次美国船级社 (ABS) 网络研讨会试图解决这些问题以及共同探讨油轮未来。

在谈到“油轮的前景”时，ABS 欧洲区域业务发展副总裁 Vassilios Kroustallis 详细比较了监管时间表和各种纳入考虑中的替代燃料，他强调，更广泛技术进步的快速步伐将是答案的一部分。

他强调数据分析和智能决策/优化将是至关重要的；每艘油轮都需要“碳基准测试能力”，为了保持竞争力，每个油轮船队都需要“先进的船队效率监测”。

Kroustallis 强调，除了新的提高油轮效率的设计特点，如涂层、舵和螺旋桨、上层结构和空气动力学，其他趋势还包括风力推进、电池和太阳能辅助传统发电机套件。该演讲真正出色的地方在于，它成功地将这些技术纳入了监管体系，特别是围绕国际海事组织的碳强度指数 (CII) 及其 MEPC 2026 的诸多不确定因素。

在谈到新燃料时，ABS 并不认为一种燃料优于另一种燃料，其明确表示：“在主宰航运业的燃料中，还没有明确的赢家。”不过，他也指出，“以天然气为燃料的油轮的订单有所增加……其中大多数是以液化天然气为燃料的”，同时还提到了替代燃料作为货物运输的初步趋势，如甲醇和液化石油气。

Bimco 首席航运分析师 Peter Sand 在研讨会的第二部分介绍了新冠病毒危机后的油轮货运市场状况。

他指出，2021 年经济有所改善——总体增长率为 5.5%，而 2020 年为负 3.5%——经济活动将转向“发展中”经济体，这与他后来关于油轮贸易从“西方”转向“东方”的重要性的讨论相一致。特别是中国和韩国进口的美国原油——大量的吨英里以及俄罗斯石油进入中国。

尽管经济正在好转，较少的新造船订单、油轮拆解增多——”，他说：“我们对 2021 年的预期是，除去季节性上涨，平均运费是亏损的，因为全球总体石油需求在 2022 年底之前不太可能恢复”。



他预计今年早些时候，远东地区的石油需求会增加，印度的需求也会复苏，尽管目前印度的新冠疫情危机导致需求下降。

对于油轮市场，他表示：“中国的进口量……在过去几年一直是一个主导因素……未来几年也将继续如此。”在他看来，地缘政治方面的考虑，如欧佩克+联盟、委内瑞拉与伊朗的非法贸易也将凸显出来。

Sand 将他的演讲与 ABS 阐述的主题联系起来，声称：“如何处理气候变化问题将决定油轮市场的长期未来。”

来源：信德海事

【集装箱运力短缺将持续到第四季度】

供应链的拥堵问题在今年第四季度之前得到解决的可能性很小，尽管在传统的旺季前可能会出现一些改善的迹象。

赫伯罗特首席执行官罗尔夫·哈本·詹森(Rolf Habben Jansen)表示：“我们仍看到需求大幅飙升，令航运业难以承受。”“这对即期汇率产生了巨大影响，目前仍存在运营挑战和产能瓶颈。”

“我认为，在第四季度之前，我们不会看到这种情况有所缓和。看来今年将是忙碌的一年。”

拥挤的港口仍然是问题的核心，不仅在美国，在欧洲和亚洲也是如此。需求飙升、意想不到的吞吐量以及与疫情相关的限制措施，正在给这些地区带来困难。

哈本·詹森在向客户做演示时表示：“码头不能满负荷运行，但它们必须处理创纪录的吞吐量。”“因此，船只延误。”赫伯罗特自己的平均延误时间增加了160%，达到3.9天。这对集装箱的可用性产生了相关影响，因为取回设备需要更长的时间。集装箱的平均使用时间从49天上升到58天。

“这意味着我们需要多20%的集装箱来运输同样数量的货物，”他说。

当计划可靠性恢复时，设备短缺应会恢复正常。但他补充称，从实际出发，至少要到第三季度，计划可靠性才会回到正轨。



“如果箱子以它们应该的方式移动，世界上就有足够多的集装箱。”

传统的淡季今年未能实现，今年第一季度和第二季度的产量一直保持在高位。

哈本·詹森表示：“我们现在的这个季节与正常情况下的峰值相当。”“但我们在港口方面面临的挑战将有所缓解，所以我对第三季度旺季前我们将开始看到情况逐渐好转持谨慎乐观态度。”

但由于需求将保持高位——哈伯劳埃德预计今年的运量将增长 5%-6%——运费也将保持高位。

然而，哈本·詹森表示，这未必是一件好事，因为一些货运公司的运费和较低成本的货物已变得令人望而却步。

“这是我们希望利率下降的原因之一，因为我认为届时会有更多大宗商品再次波动，”他说。“我们目前看到的现货汇率是暂时的，我们将回到更正常的状况，让这些货流恢复正常。”

然而，希望签订合同以降低费率的发货人将会感到失望。

他说：“今年越往前走，空间就越有限。”“自去年末以来，我们一直建议锁定成交量。很多人这样做了，但这意味着今天剩余的空间相当有限。”

此外，当利率正常化时，它们将在“略高于”过去的水平着陆。

“一些结构性成本因素已经上升，主要围绕租船费率和燃料。我仍然预计它们将以两位数的百分比高于过去的水平，但与我们现在的水平相比，这是一个非常大的下降。”

这对见证本周更多即期汇率纪录被打破的货主来说是一个冷冰冰的安慰，尤其是在通往欧洲的航线上。



但在需求如此旺盛的时期，航空公司几乎没有办法降低费率。

哈本·詹森表示：“最终，推动这些短期利率的是市场力量。”他说：“摆脱这种情况的方法要么是结束长期合约，要么就是等到疯狂的股票退出市场。

“人们提供的集装箱价格仍在上涨。现实是，我们处于一个开放的市场，多年来利率一直处于低位，而市场力量也决定了这一点。”

不过，就目前而言，大规模刺激计划带来的通胀压力将使利率居高不下。

来源：物流巴巴

【好消息！成品油轮需求将回升】

船舶经纪商 Allied Shipbroking 最新周报指出，夏季临近，汽油和柴油等清洁石油产品需求急剧上升，尤其在美国和欧洲，出行增多将带动需求增加。

去年全球疫情严重，产品和人员流动大受限制。

- 去年美国夏天汽油需求量约为 2526 万桶/日，而 2019 年同期为 2856 万桶/日。
- 欧洲情况类似，其中德国 2019 年夏季需求为 154 万桶/日，去年则降至 145 万桶/日。

炼油厂预计，今年夏季情况将有所好转。

Allied 研究分析师 Yiannis Vamvakas 表示，西方国家接种疫苗的人数不断增加，生产生活逐渐恢复到正常状态。因此，炼油厂相信今年夏天会有所不同。预计今年夏季美国 GDP 增长 8.5%，可支配收入和消费支出都将增多，市场情绪好转。美国能源信息署预计，今年夏天驾驶季节公路旅行将增加 15%。

最近疫情再次加重，居家办公的比例上升，人员流动减少，将抑制汽油需求的激增。预计柴油也会出现同样的趋势。不过有数据显示，疫情影响没有想象中



严重。与去年相比，不少炼油厂已加大原油购买量，并计划增加车用汽油的产量。

在欧洲，大多数主要经济体的基本面也指向同一方向，零售销售和工业生产等指数反映了这一情况。尽管幅度不大，但的确有所改善。最新数据显示，欧洲国内炼油厂原油采购量同比增长 2.5%，且大多数欧洲国家汽油库存下降。美国能源信息署预测，今年夏季，欧洲液体燃料总消费量将同比增长 5.4%。

虽然欧洲和美国需求料将有所改善，但可能会受到亚洲多地疫情的拖累。在亚洲，尤其是印度，疫情仍在造成严重破坏。

另一种重要成品油——航空燃油的需求前景相对黯淡。现在疫情仍有不确定性，很多人不愿乘飞机旅行。目前，欧洲和美国航空燃油库存已高于疫情前水平。今年商业航班数量很可能呈上升趋势，但仍然远低于 2019 年水平。

去年第二季度以来，由于需求整体萎缩，成品油轮收益急剧下降。目前看来，市场已接近见底，预计夏季货物运输咨询量将逐渐增加。海运在线租船找货业务负责人表示，鉴于疫情仍然比较严重，油轮船东也应密切关注市场动向，做好应对“黑天鹅”事件的心理准备，对接下来的走向应谨慎乐观。

来源：海运在线 Marine Online

【全球手持订单连续四个月环比正增长】

今年以来，受益于疫情得到有效控制、全球经济开始复苏、国际贸易需求改善等因素，航运市场逐步复苏，以集装箱船为代表的新船订单得到释放。自 2021 年 2 月以来，全球手持订单连续四个月实现环比正增长，截至 5 月 27 日，全球手持订单 4317 艘、1.77 亿载重吨，以载重吨计，较四月底增加 2%。

分船东看，中远海运集团手持订单依旧保持第一；塞斯潘凭借今年以来频繁下单，手持订单跻身前三；两家金融船东进入前十，分别是国银租赁和交银租赁。分造船集团看，中国船舶集团、现代重工集团和三星重工手持订单位居前三，占比分别为 22.2%、17.1%、8.7%。

来源：海事早知道



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	553~555	583~585		Steady.
Tokyo Bay	421~423	525~530	735~740	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	416~418	502~505	605~610	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Steady.
Hong Kong	390~395	500~505	530~535	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	440.00	521.00	610.00	+ oil fence charge usd 75	No change.
Fujairah	S. E.	505~510	630~635		Avails tight.
Rotterdam	367~370	483~488	545~550		Steady.
Malta	S. E.	499~504	565~570		Steady.
Istanbul	S. E.	530~535	587~590	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	555~560	695~700		Steady.

截止日期: 2021-05-27

◆ 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	21/05/21	14/05/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,550	5,550	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,200	3,200	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,000	3,000	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,600	2,600	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	21/05/21	14/05/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,500	9,400	100	1.1%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,300	6,300	0	0.0%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	5,050	5,050	0	0.0%
MR	52,000	3,650	3,650	0	0.0%

截止日期: 2021-05-25

(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	112,000	Sumitomo, Japan	2022	Lundqvist AB - Finnish	Undisclosed	conventionally fuelled
8	Tanker	49,600	GSI, China	2024	Hengyi Petrochemical - Chinese	3,500	chemical/product tanker
1+1	Tanker	12,000	Wuhu Xinlian, China	2023	McAsphalt Marine Transportation - Canadian	4,000	dual fuelled, battery powered
4+4	Tanker	6,600	CMJL Dingheng, China	2023	John T. Essberger - German	Undisclosed	StSt, ice class 1A, LNG fuelled
2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2023	CMT - Chinese	5,850	LNG fuelled, Tier III
2	Bulker	100,000	Oshima, Japan	2023	U-Ming - Taiwanese	3,700	
1	Bulker	49,800	CMJL Nanjing, China	2022	Ningbo Marine - Chinese	Undisclosed	option declared
4	Bulker	40,000	Zhejiang Yangfan, China	2022	Reederei H. Vogemann - German	Undisclosed	
1	LPG	84,000 cbm	Kawasaki, Japan	2023	Dorian LPG - Greek	Undisclosed	dual fuelled
2	Container	2,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Tsakos - Greek	Undisclosed	
4	Container	1,868 teu	Zhejiang Yangfan, China	2022	Vega Reederei - German	2,400	



◆ 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
AUSTRALIA MARU	BC	181,415		2012	Japan	3,370	Seanergy - Greek	BWTS & scrubber fitted
MINERAL KYOTO	BC	180,310		2004	Japan	1,550	Undisclosed	scrubber fitted
PHOENIX BEAUTY	BC	169,150		2010	S. Korea	2,350	Minerva Marine - Greek	BWTS fitted, old sale
BOTTIGLIERI SOPHIE GREEN	BC	93,283		2011	China	1,650	Undisclosed	
TWINKLE ISLAND	BC	82,265		2012	Japan	2,100	Japanese	
IOANNA L	BC	81,837		2017	Japan	2,950	German	BWTS fitted
SOROCO	BC	78,888		2008	Japan	1,550	Undisclosed	
MARIA	BC	76,015		2003	Japan	1,200	Undisclosed	
ASL VENUS	BC	75,928		2001	Japan	880	Undisclosed	
NAUTICAL LOREDANA	BC	63,556		2015	China	4,400	U. S. A	en bloc**
NAUTICAL HILARY	BC	63,531		2015	China			
GH SEABIRD	BC	63,553		2016	China	2,150	Greek	
DALIAN COSCO KHI DE107	BC	61,000		2022	China	2,920	Genco Shipping & Trading - U. S. A	**
DALIAN COSCO KHI DE108	BC	61,000		2022	China	2,920	Genco Shipping & Trading - U. S. A	
DARYA LAKSHMI	BC	55,469		2009	Japan	1,450	Undisclosed	
ARCHAGELOS MICHAEL	BC	53,460		2007	Vietnam	825	Undisclosed	
TAI HAWK	BC	52,686		2004	Japan	1,081	Jinhui Shipping & Trading - Chinese	BWTS fitted
DRY BEAM NEO	BC	37,180		2019	Japan	2,400	Undisclosed	
MOUNT HOPE	BC	28,180		2014	Japan	1,080	Undisclosed	
MAGNATE	BC	18,828		2004	Japan	460	Chinese	
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
VENETIKO	CV	67,009	5,928	2003	Japan	undisclosed	European	
BLANDINE	CV	65,700	5,301	2009	China	3,800	MAERSK	
SCIO SKY	CV	39,307	2,732	2002	Poland	1,650	MSC - Swiss	
NORDMAPLE	CV	35,036	2,056	2018	China	3,250	Marflet - Spanish	



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
HULSAN 3240	TAK	299,240		2022	S. Korea			en bloc, incl. around
HULSAN 3241	TAK	299,240		2022	S. Korea			\$25.7m in additions
ULSAN 3283	TAK	299,240		2022	S. Korea	56,580	Frontline - Norwegian	and upgrades to the
ULSAN 3284	TAK	299,240		2022	S. Korea			standard
ULSAN 3285	TAK	299,240		2022	S. Korea			specifications,
ULSAN 3286	TAK	299,240		2023	S. Korea			scrubber fitted
MOGRA	TAK	150,709		2000	Japan	1,650	Chinese	
ASTRA	TAK	149,995		2002	Japan	3,200	Undisclosed	en bloc*
VOYAGER	TAK	149,995		2002	Japan			
BAI LU ZHOU	TAK	110,503		2007	China	1,425	Indonesian	
FOLEGANDROS	TAK	109,896		2019	China	undisclosed	Greek	
DONG TING HU	TAK	74,032		2007	China	965	Undisclosed	*bank sale
HONG ZE HU	TAK	73,976		2007	China	965	Undisclosed	
ATLANTIC PISCES	TAK	49,999		2009	S. Korea	1,515	Norwegian	
MAERSK MIYAJIMA	TAK	48,020		2011	Japan	1,640	Vietnam Tankers Co. - Vietnamese	BWTS fitted, uncoiled
SALAMINIA	TAK	47,407		2007	Japan	960	Undisclosed	
TIGER HONGKONG	TAK	13,034		2009	S. Korea	600	Undisclosed	
MENTOR	TAK	13,013		2007	S. Korea	550	Indian	
GLOBAL MARS	TAK	12,898		2009	Japan	undisclosed	Undisclosed	
DARA DESGAGNES	TAK	10,511		1992	Germany	undisclosed	Dominican	

◆ 上周拆船市场回顾

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
ENERGY STAR	OTHER/FPSO	309,966	42,686	1997	Japan	527.50	as is Malaysia incl 450t IFO + 290t MDO, 500t sludge ROB
NEW DIAMOND	TAK	299,986	38,964	2000	Japan	undisclosed	Fire damaged, delivery under tow, as is Sharjah
LOUISA	TAK	35,033	7,798	1995	Japan	252.00	as is Sharjah



◆ALCO 防损通函

【以巴冲突对港口的影响】

自 2021 年 5 月 10 日，以色列与巴勒斯坦的冲突就已升级，导致数个城市的空袭及动荡。

北英协会通代 M.Dizengoff Representatives 提供了一份相关港口目前运营状态的摘要：

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
2021-05-28	638.580	778.220	5.811	82.281	906.540	64.855	1151.060	494.140	528.810
2021-05-27	640.300	780.660	5.867	82.481	903.860	64.724	1149.440	495.530	527.970
2021-05-26	640.990	785.170	5.892	82.575	906.740	64.628	1146.530	496.880	531.300
2021-05-25	642.830	785.030	5.906	82.794	909.860	64.503	1143.820	498.220	533.430
2021-05-24	644.080	784.510	5.913	82.959	910.870	64.273	1143.960	497.840	533.690

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	0.057	1 周	0.06138	2 周	--	1 个月	0.09213
2 个月	0.11675	3 个月	0.13463	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.17113	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.24875		

2021-05-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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