全一海运市场周报

2021.06 - 第 3 期

◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2021.06.14 -06.18)

(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，新冠疫情的传播逐步放缓，随着疫苗继续投入使用，未来疫情有望得到进一步控制。本周中国出口集装箱运输市场运输需求保持向好态势，供需基本面表现稳定，综合指数走势良好。6 月 18 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 3748.36 点。

欧洲航线：欧洲各国新冠疫情控制出现好转迹象，每日新增确诊人数较前期下跌，多个国家将逐步放松此前严格的防疫措施，运输需求保持高位。欧洲航线逐步摆脱苏伊士运河堵塞事件影响，但短期内供求关系仍较为紧张，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，市场行情总体良好。6 月 18 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 6351 美元/TEU。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，即期市场订舱价格保持高位。6 月 18 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 6392 美元/TEU。

北美航线：疫苗在美国已投入使用一段时间，虽然疫情仍在美国继续蔓延，但每日新增确诊人数大幅降低，美国经济有望继续恢复，支撑市场运输需求高位运行。然而，港口作业效率较疫情前大幅降低，缺箱状况持续存在，导致出口市场运力继续紧张。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，市场运价在历史高位徘徊。

波斯湾航线：目的地国家疫情发展较为平稳，运输需求斋月之后逐渐回暖，供求关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右。运力供给逐渐从苏伊士运河堵塞事件中恢复正常，市场运价保持平稳。6 月 18 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 3002 美元/TEU。

澳新航线：当地疫情控制情况良好，市场运输需求总体稳定，运力供需关系良好，上海港船舶平均舱位利用率在 95%左右，即期市场订舱价格走势良好。6 月 18 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2395 美元/TEU。

Total Shipping

南美航线：目的地主要国家疫情持续严峻，刺激对基本生活物资以及医疗用品的需求，市场运输需求保持在高位。本周上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。多数航班订舱运价稳定。6 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 9297 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价基本稳定。6 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 914.74 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【安监加强供应减少　综合运价小幅下跌】

端午节过后，受产地安全监管加强影响，上游煤炭供应不足，商品贸易处于僵持阶段，市场成交冷清，运力富余，沿海运输市场运价小幅下跌。6 月 18 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 1231.61 点，较上周下跌 0.8%。

煤炭市场：市场需求方面：进入 6 月以来，华东地区迎来梅雨季节，气温小幅下降，民用电未出现明显增量。南方区域供需偏紧情况大为好转，随着汛期到来水电出力增加，南方用电紧张局面有望进一步得到缓解。后期，随着迎峰度夏用电高峰到来，下游电厂存在较大补库需求。煤炭价格方面：继河南、黑龙江矿难事故后，鄂尔多斯地区地震使得该区域煤炭生产受到一定限制，短期内区域性煤炭供给收紧的可能性再度增大。同时，煤矿事故频发引发对煤矿安全性的关注。据悉，当前煤炭主产地拉煤车排队现象严重，晋蒙地区煤炭价格再次上调。运价走势方面：近期沿海煤炭运输市场行情平稳，市场货源整体偏弱。受安全检查影响，北方港口煤炭供应紧张，仅能满足长协拉运需求。下游电厂对煤炭价格和后续政策继续保持观望态度，市场博弈加强。运力方面，外贸航线行情火热，吸引了大部分内外贸兼营船流向外贸市场，沿海煤炭运输市场船货双弱，运价小幅波动。

6 月 18 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1263.05 点，较上周下跌 1.1%。6 月 18 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 962.64 点，较上周五下跌 1.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 43.7 元/吨，较上周五下跌 0.1 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 49.8 元/吨，较上周五下跌 1.1 元/吨。

金属矿石市场：近几个月来，部分大宗商品价格出现较大幅度上涨，对实体经济特别是制造业企业造成较大影响，对此，国家发展改革委会同有关部门多措并举，市场投机炒作开始降温，钢材价格偏弱调整，下游观望情绪浓厚，市场整体操作积极性不高，终端需求释放有限。本周沿海金属矿石市场成交冷清，

Total Shipping

运价小幅波动。6 月 18 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1203.66 点，较上周下跌 1.0%。

粮食市场：端午小长假期间，国内玉米现价窄幅下行，产区销区行情同步走弱，南北港口收售价格同时下调。当前市场整体供需格局未变，供应端维持多元化、需求端持续疲软，现货行情维持偏弱调整。天气状况成为压制产区价格走低的重要因素。本周，粮食运输市场成交冷清，运输价格震荡下行。6 月 18 日，沿海粮食货种运价指数报 1405.30 点，较上周下跌 1.1%。

成品油市场：汽油补货接近尾声，市场交投相对清淡，价格整体以稳为主；柴油涨至相对高位，终端客户补货结束，观望情绪增强，出货节奏受阻。运输方面，随着炼厂检修结束，出货增加，市场货源成交活跃。本周成品油运输市场行情继续转好，小船需求增加，运价上涨。6 月 18 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 1065.27 点，较上周上涨 1.1%。

(3) 远东干散货运输市场

【市场基本面良好　综合指数连续上涨】

本周国际干散货运输市场氛围良好，三大船型矿石、煤炭、粮食等主力货种船运需求增加，且 FFA 远期合约价格上涨，三大船型租金、运价集体上涨，远东干散货指数大幅反弹。6 月 17 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2165.30 点，运价指数为 1601.04 点，租金指数为 3011.67 点，较上周四分别上涨 17.4%、13.7%和 20.5%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价连续走强。市场现货货盘增多，由于即期可用运力不足，运价自周初即开始上升。此外，国际燃油价格上涨（6 月 17 日新加坡低硫油价格较上周同期上涨 3.1%，较上年同期上涨 64.3%），FFA 远期合约价格上升并高于现货市场，以及远程矿航线运力偏紧等因素，不断推动运价保持上涨走势，经过一周的连续上升，运价已修复此前两周跌幅。6 月 17 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 35988 美元，较上周四上涨 48.4%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 12.623 美元/吨，较上周四上涨 21.3%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 28.969 美元/吨，较上周四上涨 28.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船稳步上涨。太平洋市场，货量表现稳定，尤其受日韩需求增长带动，市场气氛更趋活跃，运价自周初即稳步上升。下半周，随

Totalshipping

着货盘逐步消化，且更多可用运力进入市场，运价涨势略有趋缓，但仍有多条航线创下发布日以来或者近期新高。6 月 17 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31129 美元，较上周四上涨 12.4%，为发布以来新高；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 29829 美元,较上周四上涨 13.5%，为近一个月高点；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.670 美元/吨，较上周四上涨 7.9%，为发布以来新高。粮食市场，南美粮食货盘持续上升，但可用运力稍显不足，粮食运价高位上行。6 月 17 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 62.958 美元/吨，较上周四上涨 6.5%，为发布以来新高。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场全线反弹。本周东南亚市场较为活跃，各主力货种货盘均有不同程度增长,而即期市场运力相对不足。受供需基本面变化影响，市场信心得到支撑，租金报价不断上涨。6 月 17 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 26675 美元，较上周四上涨 8.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29373 美元，较上周四上涨 9.0%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24381 美元，较上周四上涨 9.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.263 美元/吨，与上周四上涨 3.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.650 美元/吨，较上周四上涨 3.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位盘整　成品油运价小幅波动】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 11 日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，精炼油库存下降，汽油库存意外增长。美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 17.4%。受石油输出国组织(OPEC)及其盟友组成的 OPEC+实施减产和需求复苏的推动，布伦特原油价格今年上涨了 44%，即使美国重新加入核协议并解除对伊朗的制裁，也很难改变市场对油市前景乐观的局面。不过受美联储加息预期提前美元上涨的拖累，油价在下半周止涨转跌，同时英国周四新增病例数创 2 月 19 日以来最多，引发市场对石油需求的担忧。总体来看，尽管油价因美元走强下跌，但美国原油库存大幅下降、中国需求大幅增加、且伊核协议重生前景迟迟不见明朗，都限制了油价跌幅，油价有望调整后继续上涨。本周油价先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 72.92 美元/桶，较 6 月 10 日上涨 0.82%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位盘整，苏伊士型油轮运价小幅上涨，阿芙拉型油轮运价小幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价低位震荡。6 月 17 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 515.21 点，较 6 月 10 日下跌 0.62%。市场需求偏弱交投清淡，船东仍在等待 7 月装期的主力货盘进场，租家则通过私下拿船，争取维持目前市场 WS 点位水平，由于市场基本见底，下跌空间有限，上行动力依旧不足。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）在保本线下方渐行渐远，西非航线日均 TCE（等价期租租金）跌破保本线。周四，中东湾拉斯坦

Total Shipping

努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS31.32，较 6 月 10 日下跌 1.1%，CT1 的 5 日平均为 WS31.34，较 6 月 10 日下跌 2.8%，TCE 平均-0.3 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS32.60，与上周持平，平均为 WS32.59，TCE 平均 0.04 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS50（TCE 约-0.1 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，6 月 28 日货盘，成交运价约为 WS47.5。黑海到地中海航线运价上涨至 WS59（TCE 约-0.5 万美元/天）。中国进口主要来自美湾，一艘 13 万吨级船，美湾至中国，7 月 6 至 9 日货盘，成交包干运费约为 275 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持平稳，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平小幅回暖。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS79（TCE 约-0.3 万美元/天）。跨地中海运价维持在 WS90（TCE 约 0.3 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS94(TCE 约-0.1 万美元/天)。波罗的海短程运价小幅上涨至 WS67（TCE 约-0.1 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价保持在 WS90（TCE 约 0.1 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS86（TCE 约 0.3 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS107（TCE 约 0.1 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 WS88（TCE 约 0.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价保持在 WS75（TCE 约 0.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS87 水平（TCE 约-0.2 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS113（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.6 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指略有回落　船市成交持续回落】

6 月 16 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1073.62 点，环比下跌 0.20%。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 758.93 点、600.63 点、1521.46 点、1084.54 点，环比分别涨跌+0.07%、+1.24%、+0.24%、-1.17%。

本周国际干散货市场，波罗的海干散货指数（BDI）周二收于 3025 点，环比大幅跳涨 25%，为连续第五个交易日上涨，因各类船舶运费走高。巴拿马型船运

Total Shipping

价指数涨 64 点或 1.9%，报 3407 点，刷新 2010 年 6 月以来新高，日均获利增加 577 美元至 30664 美元。海岬型船运价指数涨 152 或 4.3%，报 3695 点，日均获利增加 1257 美元至 30640 美元。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1629 万美元、环比上涨 0.31%；57000DWT—2040 万美元、环比上涨 1.38%；75000DWT--2573 万美元、环比上涨 1.38%；170000DWT—3000 万美元、环比上涨 0.94%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回落，共计成交 22 艘（环比减少 22 艘），总运力 123.41 万 DWT，成交金额 35150 万美元，平均船龄 10.32 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 73.99 美元/桶，环比上涨 2.45%。国际原油价格近期在需求前景进一步升温，且 OPEC+及美国页岩油产能仍未如预期恢复的背景下进一步走高，部分分析人士因而再度憧憬油价未来重上 100 美元大关。与此同时，随着一些国家加速为民众接种新冠疫苗，民众可以更方便出行，使得市场对石油需求前景的信心继续增强。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—2238 万美元、环比下跌 0.23%；74000DWT--2744 万美元、环比上涨 0.62%；105000DWT--3263 万美元、环比上涨 0.01%；158000DWT--3930 万美元、环比上涨 0.06%；300000DWT--6804 万美元、环比上涨 0.01%。本期，二手油轮市场成交量大幅下跌，共计成交 4 艘（环比减少 10 艘），总运力 6.89 万 DWT，成交金额 4700 万美元，平均船龄 9.75 年。

本周沿海散货市场，端午节过后，国内玉米市场表现偏弱，贸易商此前为了给新麦腾库加紧出售玉米，导致供应层面较为薄弱，但深加工库存水平较高，饲料企业通过使用小麦、进口玉米等消化了一部门玉米需求，当前玉米市场关注度比较低。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—208.96 万人民币、环比上涨 0.11%；5000DWT-1366.69 万人民币、环比上涨 0.42%。本期，沿海散货船市场成交 1 艘，总运力 0.039 万 DWT，成交金额 200 万人民币，平均船龄 4.01 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—50.96 万人民币，环比下跌 4.05%；1000DWT—126.19 万人民币，环比上涨 0.94%；2000DWT—244.11 万人民币，环比下跌 2.31%；3000DWT—358.04 万人民币，环比上涨 0.19%。本期，内河散货船市场成交量持续回落，共计成交 57 艘（环比减少 14 艘），总运力 14.51 万 DWT，成交金额 20106.01 万元人民币，平均船龄 6.92 年。

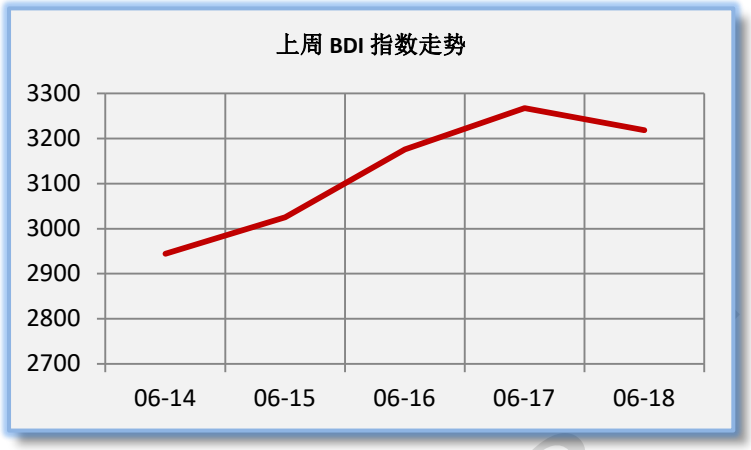
来源：上海航运交易所

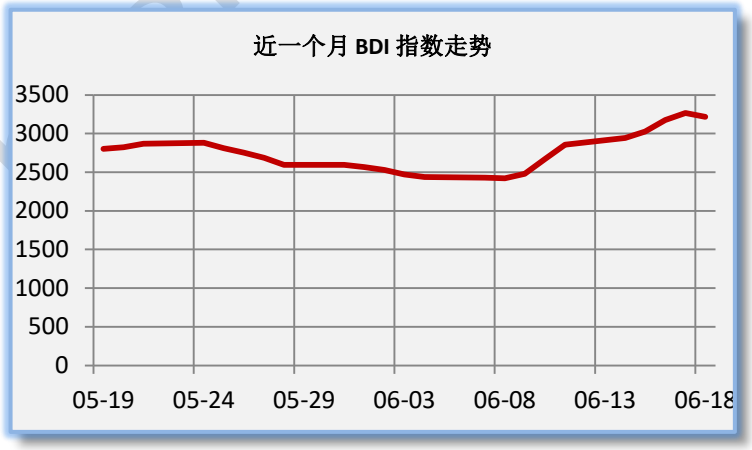
Total Shipping

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	6 月 14 日		6 月 15 日		6 月 16 日		6 月 17 日		6 月 18 日	
BDI	2,944	+87	3,025	+81	3,176	+151	3,267	+91	3,218	-49
BCI	3,543	+197	3,695	+152	4,010	+315	4,212	+202	4,029	-183
BPI	3,343	+41	3,407	+64	3,519	+112	3,558	+39	3,544	-14
BSI	2,624	+32	2,667	+43	2,713	+46	2,754	+41	2,802	+48
BHSI	1,363	+2	1,370	+7	1,377	+7	1,388	+11	1,398	+10





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	11/06/21	04/06/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	33,500	31,500	2000	6.3%
	一年	26,750	24,750	2000	8.1%
	三年	23,500	21,500	2000	9.3%
Pmax (76K)	半年	28,750	25,000	3750	15.0%
	一年	24,500	23,750	750	3.2%
	三年	16,500	14,750	1750	11.9%
Smax (55K)	半年	29,500	29,250	250	0.9%
	一年	21,750	20,500	1250	6.1%
	三年	14,500	14,000	500	3.6%
Hsize (30K)	半年	23,500	23,500	0	0.0%
	一年	18,000	17,500	500	2.9%
	三年	12,250	10,750	1500	14.0%

截止日期： 2021-06-15

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Star Polaris' 2011 179468 dwt dely CJK spot trip via South Africa redel China intention chrome ore $38,000 - Swire

'Dong A Oknos ' 2010 179329 dwt dely Yeosu spot trip via Pacific round redel Singapore-Japan $33,000 - Panocean

'Tinos' 2011 81391 dwt dely Aps Barcarena 26/27 Jun trip redel Singapore-Japan $28,000 + $1,575,000 bb - Cargill

'Melodia' Louis Dreyfus relet 2013 80554 dwt dely retro Jaigarh 9 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan $33,250 - cnr

'Fareast Honesty ' 2012 56841 dwt dely CJK prompt 2 laden legs redel Singapore-Japan $24,750 - cnr

'DZ Weihai ' 2005 55751 dwt dely Fangcheng 22 Jun trip via Philippines redel China intention nickel ore $29,000 - cnr

'New Venture' 2009 53390 dwt dely Qinzhou 23/26 Jun trip via Philippines redel China intention nickel ore $28,500 - cnr

'Gdynia' 2012 37993 dwt dely WWR New Orleans 27/29 Jun trip redel Med intention grains $22,500 - LDC

'Xing Zhi Hai' 2015 34443 dwt dely USG 15/19 Jun trip redel Black Sea $19,000 - Ocean Base

'Lavieen Rose' 2014 33398 dwt dely SW Pass prompt trip redel ECCA $20,000 - Bunge

Total Shipping

(2) 期租租船摘录

'Maran Vision' 2007 171810 dwt dely Luoyu 22/27 Jun one year trade approx. $35,000 - Classic

'Lyric Harmony' 2012 81290 dwt dely Manila beg July 6/8 months redel worldwide $31,000 - Koch Trading

'Alberta' 2016 62958 dwt dely Ergeli 24 Jun/2 Jul min 100 days/max 145 days redel Red Sea/Japan $28,000 + $1,200,000 bb - cnr

4. 航运&船舶市场动态

【油轮市场：运价低迷但新造船价格上涨】

船舶经纪公司Ｉｎｔｅｒｍｏｄａｌ在其周报中表示，“反周期投资”通常发生在市场低潮期，这类投资除了要支付购买成本，还要补贴船舶资产，直至市场复苏。Ｉｎｔｅｒｍｏｄａｌ二手船经纪人Ｔｉｍｏｓ　Ｐａｐａｄｉｍｉｔｒｉｏｕ表示：当前干散货运市场和集运市场都处于繁荣期，因此可以推测油轮的复苏之路并不遥远。当下油轮投资是三个主要船型中唯一的反周期投资。

Ｐａｐａｄｉｍｉｔｒｉｏｕ指出，受欧佩克＋石油供应限制的影响，油轮市场持续疲软，但去年创纪录高位的原油库存现已大幅下降，目前处于５年平均水平的底部。与此同时，石油需求将恢复，预示油轮市场的低谷有望很快结束。高盛预计，未来６个月石油需求将增加５００万桶／日，今年夏天石油需求的增幅可能会非常大。欧佩克＋已经决定到７月份逐步增产，即使伊朗石油重返市场，欧佩克也将在第四季度进一步增加石油供应。

目前油轮市场虽然低迷，但基础钢价达到历史高位，进而支撑船舶资产价格上升。资产价值增长在低船龄油轮上体现得更为明显，而老龄油轮则更受二手船市场的青睐。自今年１月份以来，大约有１２４艘油轮易手，其中大多数是阿芙拉型（５８艘），其次是ＶＬＣＣ（４１艘）和苏伊士型（２５艘）。船东出于投机考虑购买二手原油船有据可依，因为油轮的复苏早就应该到来。数据显示，出售的大多数油轮的船龄都在１３－１７年之间。

Ｐａｐａｄｉｍｉｔｒｉｏｕ表示，　２０１０年后建造的油轮越来越受市场欢迎，这是因为预期的经济复苏尚未显现，买家不愿意冒险投资老旧船。但考

Total Shipping

虑到现阶段干散货运和集运板块的收益，油轮市场的复苏或许已不远。一年前，１０－１５年船龄的油轮售价还与报废价格相当，而如今在交易时还签有４－５年的租约。目前，１５年船龄与５年船龄的价格比率约为４０％（最低比率是２０１３年的３０％，最高比率是２００９年的６０％），这足以吸引投资者投资船龄较大的船舶。也就是说，即便是老龄船，也同样可以在市场的复苏中受益。

来源：中国远洋海运ｅ刊

【全球贸易迎强劲复苏】

得益于经济加快恢复，全球贸易最近出现一波强劲增长。

据日本最新数据，日本 5 月出口额同比大增 49.6%，连续 3 个月增长，与 2019 年同期相比增幅也有 7%。其中，对美国出口增长 87.9%，对欧盟出口额增长 69.6%。由于中国对半导体制造设备、汽车及原材料的需求旺盛，日本对华出口增长 23.6%，连增 11 个月，中国继续稳居日本最大出口市场。

韩国 6 月前 10 天出口同比增长 40.9%，其中乘用车出口翻了一番有余，石油制品、半导体出口增幅也都在 30%以上。

在中国，5 月进出口总额同比增长 26.9%，增速比上月加快 0.3 个百分点，比 2019 年同期增长 20.8%。官方称，1-5 月中国进出口、出口、进口同比分别增长 28.2%、30.1%、25.9%，均创下 10 年来同期最高水平。

贸易复苏不仅限于亚洲国家。美国 4 月出口额达 2050 亿美元，环比增长 1.1%。其中，对华出口商品出口额达 131 亿美元，环比增长 8.3%。德国 4 月出口同比增长 47.7%，进口增长 33.2%，贸易顺差为 155 亿欧元。英国 4 月出口同比增长 9.3%，环比增长 2.5%。

本轮贸易增长与全球经济从疫情危机中加快恢复有关。由于疫苗接种进度加快，欧美大规模经济刺激政策出台，少数主要经济体复苏势头强劲，不少国际组织和机构上调了对世界经济增速的预期。

世界银行在最新一期报告中预计，2021 年全球经济增速将达到 5.6%，迎来 80 年来最强劲复苏。国际货币基金组织(IMF)的判断更为乐观，认为今年世界经济将增长 6%，比 1 月预测值上调 0.5 个百分点。

Total Shipping

大宗商品价格上涨也是贸易额劲增的原因之一。最新报价显示，纽约商品交易所 7 月交货的轻质原油期货价格已经达到每桶 72.15 美元。

值得注意的是，进一步提振贸易的措施已经“在路上”。例如，亚太经合组织(APEC)第 27 届贸易部长会议发表联合声明，明确将保持开放的贸易环境，开展贸易便利化和服务业合作，在贸易畅通方面加强合作。声明还称，要优先开展鉴别并最终考虑取消服务贸易领域非必要壁垒的有关工作。

分析人士认为，随着全球需求走强，主要发达经济体放松对人流和物流的管控，加快对外开放，贸易高增长态势还将持续。

来源：中国新闻网

【BDI 再次冲破 3000 点 各船型都开挂】

全球塞港影响扩大，再加上美国走出疫情阴霾，消费需求复苏，散装船缺船的情况再现，波罗的海指数（ＢＤＩ）开始反弹，６月１５日实现五连涨，重返３，０００点，报于３，０２５点，各种船型日租金一起飙。

ＢＤＩ指数１５日涨８１点或２．８％，至３０２５，为连续第五个交易日上涨，因各类船舶运费走高。巴拿马型船运价指数涨６４点或１．９％，报３４０７点，刷新２０１０年６月以来新高，日均获利增加５７７美元至３０６６４美元。海岬型船运价指数涨１５２或４．３％，报３６９５点，日均获利增加１２５７美元至３０６４０美元。

散装船从业者表示，有两个指标，推升这波反弹的速度加快。首先，中国盐田港因为疫情港区作业减慢已冲击到散装船供给；其次，全球看好欧、美市场解封后的基础建设恢复需求，开始增加各种原物料的布局，推升散装船需求紧俏后，在五天后再度重返３，０００点。

ＢＤＩ之前回涨近半个月，可以看出来散装船业界都是观望更多，因为第３季的期货价格都远高于现在的现货价，所以各家都宁愿观望，多数业者都不愿意在低位期把船租出去，船东跟租家进入一场比对于后势看法信念的对决；随着运价高涨，现货船舶再度成为抢手货，未来现货、船舶多的业者将是赢家。

因为全球去年以来一直有塞港等因素，不少托运人开始改租较容易调度、有装卸设备的中、小型散装船，推升３万与５万吨中、小型船舶的行情，并不断的创新高，日租金价格更是在昨日首度冲上２．９万美元。

Total Shipping

其余的船舶以 5 － 8 万吨左右的巴拿马型表现较强劲，现货日租金价格也是重回 3 万美元，来到 3． 0 6 万美元； 8 万吨以上的海岬型船舶近日来反弹幅度也加大，日租金来跟船舶吨数较小的巴拿马型同样都是 3． 0 6 万美元。

来源：海事服务网

【三大主力船型运输市场前瞻】

一、集装箱运输市场

二季度，集运市场淡季不淡：运价发布公司 Freightos 指出，美国消费强劲，尽管零售商补库存的量高于 2019 年，但库存仍处于低水平；赫伯罗特称，由于集装箱平均使用时间从 49 天增加至 58 天，需要额外 20%的集装箱，该公司计划 6 月中旬在美线涨价 3000 美元/FEU。展望三季度，供应链瓶颈问题或因疫情得到一定的控制而有所缓解，但市场又将进入传统旺季。因此，运力和设备不足的问题或将持续至整个三季度。预计 6 月乃至三季度，运价仍有望维持在 5 月底的高水平上，短期运价甚至可能继续创历史新高。

从全年看，根据 Alphaliner、Clarkson 和 Drewry 的预测，2021 年集运需求增速分别为 5.8%、6.3%和 8.7%，运力增速分别为 4.2%、4.6%和 3.7%；2022 年需求增速分别为 4%、3.4%和 4.7%，运力增速分别为 3.1%、2.5%和 2.5%（Alphaliner 和 Drewry 的需求预测不含运距）。2021 和 2022 年集运市场的供需基本面将持续好转。Drewry 预测，供应链瓶颈问题将影响 2021 年的大部分时间，2021 年平均运价将比 2020 年增长 23%，班轮业整体将盈利 350 亿美元。

二、油轮运输市场

短期看，印度疫情有向东南亚各国蔓延的趋势，亚洲需求复苏进程受到干扰，市场大概率将维持低位震荡。长期看，需求端方面，除 OPEC 维持上月对 2021 年全球原油需求增速的预测 595 万桶/日以外，IEA 和 EIA 分别将需求增速预测下调 27 万桶/日和 8 万桶/日至 540 万桶/日和 542 万桶/日。尽管市场整体需求前景并不乐观，但仍存在 OPEC+有序推进增产计划、伊朗石油回归、挪威北海原油出口增加等积极因素，有望支撑市场走出低迷行情。供给端方面，新造船订单有所抬头可能会影响市场回暖程度。

Clarkson 预测，2021 年原油轮需求增幅 3.5%，供给增幅 4.6%，其中 VLCC 需求增幅 2.6%，供给增幅 4.8%。

Totalshipping

三、干散货运输市场

克拉克森最新市场预测显示，伴随着全球经济复苏和大宗商品价格上涨，同时叠加港口拥堵的影响，干散货航运市场的表现依然强劲。2021 年海运周转量和海运贸易量将分别增长 3.9%和 3.7%，而船队增速则保持在 3%的水平。

分货种来看，今年铁矿石和粮食将继续维持 3.2%和 2.5%的健康增长，小宗散货将引来 3.6%的反弹，煤炭贸易预计将较去年因疫情造成的损失恢复一半以上的增幅，迎来 4.8%的上涨。

来源：中国远洋海运 e 刊

【好消息！香港放开“过路船”加油！】

香港开始放宽对进港船只的检疫隔离，“过路船”在符合条件的情况下可以在香港进行航运服务，包括船舶加油。

香港卫生署发布公告称， 自 2021 年 6 月 15 日起，纯为航运服务而来港的非货运经营性货船上的船员在符合所有豁免条件情况下（详见附件 A），将获豁免接受强制检疫。货船船员，如在抵港前 21 天内曾停靠《预防及控制疾病（跨境运输工具及旅客规管）规例》（第 599H 章）第 A1 组指定的极高风险地区的港口，则不获豁免强制检疫安排。

纯为航运服务而来港的货船，不允许更换船员（包括船员上船和下船）。

(i)纯粹为加燃料/补给物料而进入香港的货船，在逗留香港期间须在海事处指定的碇泊地点停泊;

(ii)船只在香港逗留时，所有船员须一直留在船上。不允许更换机组人员。

建议船务代理/公司尽量以电邮传送方式处理签署/交换文件，或以提篮或一次性塑料袋在补给船和船舶之间传送。

Total Shipping

船只的船舶代理或船公司须在其抵港前通知书(PAN)中注明进入香港水域的目的(即加油、物料补给及/或其他船舶服务)，并于船只抵港前至少 24 小时向海事处递交申请。

若货船（或船上的海员）或船舶代理未能遵守豁免条件，香港海事处可在一个月内不允许船舶代理安排货船到香港进行燃料和其他航运服务。

疫情危机下，香港燃油需求曾转移至舟山

因多艘入港船舶出现确诊病例并引发疫情在香港的二次爆发，香港政府于 2020 年 7 月 29 日起收紧船员换班限制。与此同时，香港政府规定前往该港加油的船舶也需隔离 14 天，这大大影响了前去加油的船舶数量。据业内人士透露，这与其他“阻碍”一起，导致香港燃油销量在 2020 年同比下降约 30%-40%。2021 年 1 月，香港的船用燃料油需求大概只有 40 万吨/月左右。

在香港的加注燃料油的船舶，大多为散货船和油轮。而多个消息表明这些船舶燃油需求已转移至舟山。"香港受到了疫情影响的严重冲击，在这里加油变得很麻烦，所以我们选择前往高雄和舟山等其他港口加油。"一位船东说。

去年 7 月，普氏能源资讯也报道，由于 14 天的检疫新规定阻止船舶只在港口停靠加油，香港单月燃油需求下降约 10%，而这一需求转移至中国打造中的东北亚保税燃料油加注中心——舟山。受益于此，舟山的船用燃料油市场不断扩大，据舟山保税燃油协会统计，2020 年，舟山港供应保税燃油 472.4 万吨，同比增长 15.14%，成为全球第八大燃油供应港。

来源：海运圈聚焦

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	436~438	553~555	615~620		Firmer.
Tokyo Bay	453~455	558~563	765~770	Plus oil fence charge if any.	Firmer.

Total Shipping

Shanghai	429~431	542~545	645~650	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	423~427	540~545	595~600	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	478.00	565.00	650.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S.E.	533~538	655~660		Steady.
Rotterdam	408~411	520~525	590~595		Firmer.
Malta	S.E.	525~530	615~620		Steady.
Istanbul	S.E.	555~560	627~630	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	580~585	685~690		Firmer.

截止日期： 2021-06-17

◆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	11/06/21	04/06/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,700	5,600	100	1.8%	
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	11/06/21	04/06/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,550	9,500	50	0.5%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,350	6,300	50	0.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	5,100	5,050	50	1.0%	
MR	52,000	3,650	3,650	0	0.0%	

截止日期： 2021-06-15

Total Shipping

(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+4	Tanker	50,000	STX Offshore, S. Korea	2023	Dong-Tanker - South Korean	3,600	
2+4	Tanker	26,300	fukuoka, Japan	2023	Fairfield Chemichal - U.S.A based	Undisclosed	StSt, dual-LNG fuelled
1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S.Korea	2023	PascoGas - Turkish	4,700	option declared, LPG fuelled
11	MPP	8,150 dwt	Krasnoye Sornovo, Russia	2022	JCS Transport Leasing - Russian	Undisclosed	
7	Container	7,000 teu	DSIC, China	2023	Seaspan - HK based	Undisclosed	LOI stage
2	Container	2,400 teu	Yangzijiang, China	2023	CU Lines - Chinese	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
BULK KYUSHU	BC	180,211		2006	Japan	2,050	Chinese	
LDN FORTUNA	BC	93,251		2011	China	1,670	Chinese	
OCEAN SAGA	BC	81,499		2015	China	2,200	Taiwan, PRC	with TC attached
KAGARA	BC	78,129		2013	Japan	2,150	Undisclosed	
ATLANTIC HERO	BC	75,804		2005	Japan	1,490	Undisclosed	
CANBERRA	BC	75,413		2001	Japan	950	Undisclosed	BWTS fitted
NS YAKUTIA	BC	74,559		2013	S.Korea	4,020	Russian	en bloc, Ice 1B, Tier II & BWTS fitted
NS ENERGY	BC	74,518		2012	S.Korea			
LOTUS	BC	48,913		2001	Japan	850	Chinese	
GIULIA I	BC	39,202		2014	China	1,675	Seven Seas Maritime - Greek	BWTS fitted
SPRING SCENERY	BC	33,847		2013	China	1,460	Greek	BWTS fitted
SIERRA	BC	23,800		2010	China	undisclosed	Greek	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
KOWLOON BAY	CV	66,597	4,992	2004	S.Korea	4,400	MSC - Swiss	

Total Shipping

HAWK HUNTER	CV	51,744	4,255	2009	S.Korea	undisclosed	Undisclosed	
KIEL TRADER	CV	33,716	2,526	2003	Germany	undisclosed	Undisclosed	

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
EL MAR VICTORIA	GC/TWK	12,165		2008	Japan	670	Chinese	
EAST SUNNY	GC/TWK	10,304		2004	Japan	400	Chinese	

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
ATHENIAN VICTORY	TAK	317,441		2009	S.Korea	4,275	European	
JUPITER	TAK	306,283		2000	S.Korea	2,700	Chinese	
LT CRYSTAL	TAK	13,545		2021	China	1,650	Chinese	
LT DIAMOND	TAK	13,200		2020	China	1,650	Chinese	
RAKIS	TAK	6,269		2010	China	380	Undisclosed	
BW CONFIDENCE	TAK/LPG	54,490		2006	Japan	4,500	Vietnamese	BWTS fitted

◆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
CARIBBEAN ENERGY	TAK/LNG	72,557	31,143	1980	U.S.A	626.00	

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
DUBRA	TAK	35,930	8,392	1999	S.Korea	580.00	

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
HUA JIAN 107	OTHER/REF	4,277	2,700	1986	Japan	350.00	as is Singapore

Total Shipping

◆ALCO 防损通函

【加州淘金潮？——该州法律提高海洋油类污染案件的罚款金额】

2020 年 9 月，加利福尼亚州立法机构通过了对加州海洋油类污染法（AB 3214）的修订，大幅提高了对此类污染事故的经济处罚力度。该法案已于 2021 年 1 月生效。

相关民事罚款金额的区间原先设定为最低 5,000 美元，最高 500,000 美元；新的法案中将罚金区间翻倍至最低 10,000 美元，最高 1,000,000 美元。此外，更重要的是，在涉及刑事指控的案件中，对于超过 1,000 美制加仑（下称“加仑”）的溢油量，可处以的第二层级罚金也调整至每加仑最高不超过 1,000 美元。此次罚金上调引起了海运界的关注，而此前海运界所做的相关努力也成功改善了这一立法举措的结果。

【致命挤压造成船员伤亡】

一艘普通货船在港的装货作业中，二副被挤压在一叠舱盖和门式起重机之间造成严重受伤。二副试图从一叠舱盖和主甲板上静止的门式吊机之间穿过，而这时大副启动吊机将其挤压在与舱盖之间的缝隙中。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

Total Shipping

◆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
2021-06-18	643.610	766.710	5.836	82.893	896.910	64.313	1123.660	486.310	521.350
2021-06-17	642.980	770.650	5.802	82.821	898.680	64.162	1130.600	489.320	523.340
2021-06-16	640.780	776.850	5.821	82.544	902.170	64.260	1127.030	492.420	525.860
2021-06-15	640.700	776.430	5.822	82.542	903.980	64.192	1125.220	494.160	527.660
2021-06-11	638.560	777.290	5.837	82.291	904.880	64.506	1123.270	494.890	527.970

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	0.06325	1 周	0.07725	2 周	--	1 个月	0.09338
2 个月	0.11338	3 个月	0.1345	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.15863	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.24513		

2021-06-17

Total Shipping