



全一海运市场周报

2021.06 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.06.21 - 06.25\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体平稳 航线运价基本稳定】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体保持平稳，远洋航线运价基本稳定。6月25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3785.40点，较上期上升1.0%。

欧洲航线：欧洲新冠疫情近期总体表现平稳，疫情好转的欧洲国家生产生活正在逐步恢复，对各类物资需求逐渐增长，推动运输需求上升。然而，德尔塔新冠病毒株在个别欧洲国家开始流行，导致防疫和生活必需品运输需求处于高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。即期市场订舱价格基本稳定。6月25日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为6479美元/TEU。地中海航线，运输需求稳定，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，多数航次满载。6月25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6514美元/TEU。

北美航线：自美国新冠疫苗投入使用以来，每日新增感染人数呈下降趋势。随着美国经济活动的逐步恢复及市场对各类物资需求的增长，进口需求持续保持高位。然而，由疫情导致的集装箱滞港、运输周转不畅以及港口拥堵等情况成为常态，运输市场运力紧张的僵局暂时未有实质性突破。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：目的地市场货量基本稳定，供需状况总体保持平稳。本周，上海港船舶舱位利用率在95%左右，部分班次满载。运价方面，多数航次订舱报价不变，即期市场订舱价格基本稳定。6月25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2997美元/TEU。

澳新航线：运输需求总体稳定，市场运力略有下降。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体接近满载水平。受此影响，即期市场订舱价格继续保持良好的走势。6月25日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2593美元/TEU。



南美航线：近期南美地区新冠疫情有所加剧，由于自身产能有限，对各类物资需求上升，运输需求持续高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。6月25日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为9380美元/TEU。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。6月25日，中国出口至日本航线运价指数为908.71点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【安全监管要求趋严 综合运价继续下跌】

监管措施升级，市场供应进一步收紧，成交活跃度降至冰点，市场运力富余较多，沿海运输市场运价下跌。6月25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1223.46点，较上周下跌0.7%。

煤炭市场：市场需求方面：迎峰度夏用煤旺季特征初步显现，虽然水电和特高压外送电均有所增加，但是工业用电同比大幅提升，民用电后续提振潜力较大，沿海电厂电煤需求继续处于高位，且后续仍有增长空间。不过受制于目前煤价偏高，月底前电厂采购仍以长协为主。煤炭价格方面：因前期煤矿事故影响，多方检查联合发力，煤矿关停面积继续扩大，供给出现时段性、区域性偏紧，北方港口到港货源进一步萎缩。加上坑口煤价走高，进一步加剧煤炭倒挂矛盾。沿海煤炭市场供需面偏紧，对煤价形成有力支撑。运价走势方面：随着七月临近，唐山地区高炉限产，非煤货种需求进一步减少，市场商谈趋弱，成交停滞，货盘进一步收缩，运力继续过剩，运价延续下跌走势。未来大量市场需求等待释放，以及内外贸兼营船大多流向外贸市场，支撑沿海煤炭运价未出现断崖式下跌。

6月25日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1248.85点，较上周下跌1.1%。6月25日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收919.92点，较上周五下跌4.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为38.3元/吨，较上周五下跌1.8元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为46.6元/吨，较上周五下跌3.2元/吨。

金属矿石市场：近几个月来，房地产新开工数据连续为负，基建投资增速放缓，下游资金紧张，叠加高温、梅雨季节性因素影响，钢材需求明显回落。受需求弱势影响，贸易商采购情绪谨慎，钢厂出货节奏放缓，库存小幅增长。随着钢材市场淡季效应的继续深入，钢厂利润缩减，从成本端进行控制。本周沿海



金属矿石市场成交冷清，运价小幅下跌。6月25日，沿海金属矿石货种运价指数报收1196.67点，较上周下跌0.6%。

粮食市场：产地方面，在连续进口玉米拍卖以及进口谷物高峰期到来压力下，贸易商出货意愿明显增强，持粮主体担忧持续大量进口玉米涌入市场，积极出粮。南方销区饲企、贸易商多在观望，需求整体收窄，加之进口谷物和国产小麦等替代品充足，玉米需求短期内仍难见好。本周，粮食运输市场成交平稳，运输价格小幅上涨。6月25日，沿海粮食货种运价指数报1422.32点，较上周上涨1.2%。

成品油市场：2021年，成品油市场政策频出。近日市场传出的舟山禁止一系列地区的汽油发票流转事件令各地成品油经营主体守法经营意识提高，自律意识增强。在国际原油上涨、市场监管、专项整治加强、检修增加及需求向好的共振下，汽柴油批发环节价格上涨明显。同时，临近月末，成品油运输市场行情小幅回弹。6月25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1074.06点，较上周上涨0.8%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船波动频繁 综合指数先抑后扬】

本周上半周，海岬型船和巴拿马型船市场因货盘偏少，运价下跌；下半周矿石、粮食等货盘增加，活跃度上升，国际干散货运输市场氛围好转，远东干散货指数止跌回升。6月24日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为2034.66点，运价指数为1533.05点，租金指数为2787.08点，较上周四分别下跌6.0%、4.2%和7.5%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先抑后扬。上周末本周初，相关部门调研并召开座谈会，研究做好铁矿石等大宗商品保供稳价工作，周初国际铁矿石价格应声回落。近期海岬型船市场运价波动频繁，且波动较大。继上周市场运价涨至本月最高之后，本周上半周太平洋市场和巴西远程矿航线货盘不多，矿商拿船少，即期可用运力偏多，且FFA远期合约价格下跌，铁矿石运价快速回落，澳大利亚至青岛航线运价从上周四12.6美元/吨跌至本周三10.3美元/吨，跌幅18%。周四，现货市场至日本、韩国的煤炭以及矿石货盘增加，且FFA远期合约价格上涨，运价开始反弹，但仍低于前期高点。6月24日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为28206美元，较上周四下跌21.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为10.960美元/吨，较上周四下跌13.2%。巴西图巴朗至青岛航线运价为27.050美元/吨，较上周四下跌6.6%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船市场小幅回落，周末粮食运价强势反弹。本周太平洋市场相对安静，印尼煤炭即期货盘不多，且 FFA 远期合约价格下跌，即期船压力显现，降价成交，不过下降幅度不大。6 月 24 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 30150 美元，较上周四下跌 3.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 28829 美元，较上周四下跌 3.4%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.485 美元/吨，较上周四下跌 1.4%。粮食市场，大西洋市场可用运力依然偏紧，周中南美粮食货盘突增，市场现一波抢船潮，粮食运价大幅反弹。6 月 24 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 63.567 美元/吨，较上周四上涨 1.0%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中上涨，涨幅较上期收窄。由于上周东南亚市场租金水平较大幅度上涨，本周虽然菲律宾镍矿货盘略增，但市场总体活跃度不如上周，租金高位小幅波动。6 月 24 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 27142 美元，较上周四上涨 1.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 29777 美元，较上周四上涨 1.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 24657 美元，较上周四上涨 1.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.373 美元/吨，与上周四上涨 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 20.756 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 成品油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 6 月 18 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期，创 2021 年 4 月 30 日当周以来最大，精炼油库存上升，汽油库存下滑。美国上周原油出口减少，原油产品四周平均供应量较去年同期增加 14.5%。随着燃油需求从新冠疫情中反弹，美国库存下降是全球原油市场收紧的迹象，伊朗核谈判停滞也推迟了该国恢复供应的前景，支撑基准原油价格。不过 OPEC+ 将于 7 月 1 日举行会议，讨论是否进一步取消去年 8 月以来创纪录的减产政策，其中俄罗斯考虑增产。总体来看，原油库存下降、美国经济改善、美伊谈判不确定性，助力油价上涨，但对疫情的担忧特别是变异毒株的迅速传播，限制油价涨幅。本周油价再创新高，布伦特原油期货价格周四报 75.86 美元/桶，较 6 月 17 日上涨 4.03%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价小幅上升，苏伊士型油轮运价持续上涨，阿芙拉型油轮运价大幅回暖。中国进口 VLCC 运输市场运价小幅回暖。6 月 24 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 536.74 点，较 6 月 17 日上涨 4.18%。市场 7 月初装期的货陆续进场，在西非长航线带动下运价小幅回暖，但市场基本面依然倾向租家，在当前高昂的燃料油价格面前，船东 TCE 收益表现一路下滑，预计市场将持续保持低迷。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 依旧徘徊在保本线之下，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 止跌回暖。周四，中东湾拉斯塔努



拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS32.58, 较 6 月 17 日上涨 4.0%, CT1 的 5 日平均为 WS31.92, 较 6 月 17 日上涨 1.9%, 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 WS34.02, 上涨 4.3%, 平均为 WS33.18, TCE 平均 0.1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax) : 运输市场综合水平持续上涨。西非至欧洲市场运价上涨至 WS53 (TCE 约-0.04 万美元/天)。该航线一艘 13 万吨级船, 西非至葡萄牙, 7 月 7 至 9 日货盘, 成交运价约为 WS52.5。黑海到地中海航线运价上涨至 WS62 (TCE 约-0.4 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东, 一艘 13 万吨级船, 科威特至印度孟买, 6 月 28 日货盘, 成交运价约为 WS74。

阿芙拉型油轮 (Aframax) : 运输市场亚洲航线稳中有升, 地中海及欧美航线大幅上扬, 综合水平大幅回暖。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)。跨地中海运价上涨至 WS106 (TCE 约 0.9 万美元/天)。北海短程运价大幅上涨至 WS113 (TCE 约 1.0 万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至 WS83 (TCE 约 0.8 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至 WS92 (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, 欧美航线全线下挫, 综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS105 (TCE 约 0.1 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价稳定在 WS88 (TCE 约 0.2 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 万吨级船柴油运价大幅下跌至 WS67 水平 (TCE 约-0.5 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS110 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.3 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指维稳微涨 二手船市成交低迷】

6 月 23 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1081.41 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 757.66 点、612.84 点、1522.42 点、1099.04 点, 环比分别涨跌-0.17%、+2.03%、+0.06%、+1.34%。

本周国际干散货市场, 波罗的海干散货指数 (BDI) 周二收于 3119 点, 环比持续上涨 3.11%。波罗的海干散货运价指数连跌三日, 因大型船舶需求疲软。海



岬型船运价指数跌 170 或 4.3%，报 3783 点，为 6 月 15 日以来最低水平，日均获利减少 1409 美元至 31376 美元。巴拿马型船运价指数跌 73 点或 2.1%，报 3432 点，日均获利减少 655 美元至 30889 美元。超灵便型船运价指数上涨 15 点，至 2840 点。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—1708 万美元、环比上涨 4.83%；57000DWT—2152 万美元、环比上涨 5.48%；75000DWT—2535 万美元、环比下跌 1.50%；170000DWT—2975 万美元、环比下跌 0.82%。本期，国际二手散货船市场成交量略有回升，共计成交 27 艘（环比增加 5 艘），总运力 184.76 万 DWT，成交金额 44050 万美元，平均船龄 11.26 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 74.08 美元/桶，环比上涨 0.12%。国际油价走强，再创近 30 个月新高！此前行业数据显示美国原油库存降幅超过预期。世界上许多地区的油价因需求增强和供应收紧而上涨，这表明现货市场正在追赶期市涨势，为价格提供更多的基本面支撑。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—2191 万美元、环比下跌 2.11%；74000DWT—2749 万美元、环比上涨 0.15%；105000DWT—3263 万美元、环比上涨 0.01%；158000DWT—3931 万美元、环比上涨 0.02%；300000DWT—6892 万美元、环比上涨 1.29%。本期，二手油轮市场成交量小幅上扬，共计成交 7 艘（环比增加 3 艘），总运力 78.16 万 DWT，成交金额 16470 万美元，平均船龄 7.43 年。

本周沿海散货市场，今日生猪期货大幅反弹涨近 7%，焦炭、焦煤涨逾 5%，环渤海动力煤价格指数报收于 644 元/吨，环比上涨 2 元/吨。随着市场大肥猪占比逐渐下降，预计 7 月中旬左右大猪存栏量将会探底，届时市场供给压力将有所减轻。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—208.99 万人民币、环比上涨 0.01%；5000DWT—1368.45 万人民币、环比上涨 0.13%。本期，沿海散货船市场成交 1 艘，总运力 1.06 万 DWT，成交金额 1000 万人民币，平均船龄 2.47 年。

近期，二手内河散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—4907 万人民币，环比下跌 3.70%；1000DWT—128.91 万人民币，环比上涨 2.17%；2000DWT—255.93 万人民币，环比上涨 4.84%；3000DWT—359.86 万人民币，环比上涨 0.51%。本期，内河散货船市场成交量维持平稳，共计成交 58 艘（环比增加 1 艘），总运力 11.98 万 DWT，成交金额 13276.26 万元人民币，平均船龄 9.47 年。

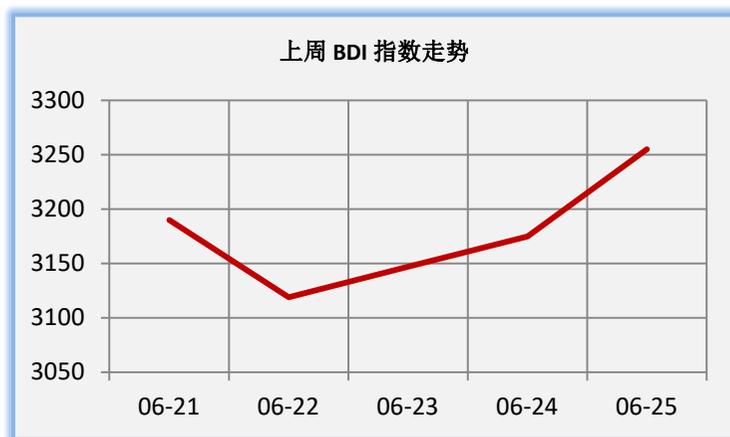
来源：上海航运交易所



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	6月21日		6月22日		6月23日		6月24日		6月25日	
BDI	3,190	-28	3,119	-71	3,147	+28	3,175	+28	3,255	+80
BCI	3,953	-76	3,783	-170	3,868	+85	3,861	-7	3,987	+126
BPI	3,505	-39	3,432	-73	3,418	-14	3,515	+97	3,642	+127
BSI	2,825	+23	2,840	+15	2,852	+12	2,864	+12	2,877	+13
BHSI	1,417	+19	1,435	+18	1,455	+20	1,476	+21	1,503	+27





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	18/06/21	11/06/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	31,500	33,500	-2000	-6.0%
	一年	30,250	26,750	3500	13.1%
	三年	24,250	23,500	750	3.2%
Pmax (76K)	半年	29,250	28,750	500	1.7%
	一年	25,750	24,500	1250	5.1%
	三年	16,750	16,500	250	1.5%
Smax (55K)	半年	32,000	29,500	2500	8.5%
	一年	22,750	21,750	1000	4.6%
	三年	15,000	14,500	500	3.4%
Hsize (30K)	半年	23,750	23,500	250	1.1%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	13,000	12,250	750	6.1%

截止日期: 2021-06-22



3. [租船信息摘录](#)

(1) [航次租船摘录](#)

'ASL Mars' 2004 175085 dwt dely Fangcheng end Jun trip via Indonesia redelivery Zhoushan \$29,000 - Deyesion

'Girasole River' 2020 81982 dwt dely Jakarta 25/30 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$35,000 - cnr

'Guoyuan 32' 2013 76854 dwt dely Singapore 3/10 Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$29,750 - Cargill

'Evangelistria' Amaggi relet 2008 75750 dwt dely Gibraltar 1/5 Jul trip via Amazon river redel Continent \$30,000 - Aquatrade

'Samoa' 2010 75506 dwt dely Tuticorin 25/30 Jun trip via EC South America redel Singapore-Japan \$30,875 - Cargill

'TCLC Quanzhou' 2017 61632 dwt dely Douala prompt trip via River Plate redel Ireland \$31,500 - Viterra

'Bao Grand' 2010 58015 dwt dely Surabaya 1 Jul trip redel CJK \$37,000 - cnr

'Heilan Song' 2011 56852 dwt dely Gresik 6/11 Jul trip via Indonesia redel China \$36,000 - cnr

'Atakya M' 2005 55888 dwt dely Gresik spot trip trip redel Philippines with clinker \$32,000 - cnr

'Nemrut Bay' 2019 34431 dwt dely Rio Grande 2/5 Jul trip via River Plate redel east Mediterranean intention grains \$32,000 - Oldendorff

'Seastar Titan' 2009 30439 dwt dely Imbituba 5/10 Jul trip Redel Cont int Petcoke \$27,000 - Ultrabulk



(2) 期租租船摘录

'Good Wish' 2011 75019 dwt dely Singapore 27 Jun/3 Jul 6/8 months redel worldwide \$28,500 - Bunge

'Clipper Belle' 2012 38204 dwt dely South Korea prompt 2 -3 LL redel worldwide \$29,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【上半年散货船新船订单同比大幅增加】

船舶经纪公司 Braemar ACM 的数据显示，到目前为止，2021 年确定的散货船新订单已近 2100 万载重吨。尽管市场前景存在不确定性，但对新造船的热情并没有消退的迹象。按载重吨计，新订单较 2020 年和 2019 年同期分别增长 81.8%和 52.8%。

目前手持订单量为 5700 万载重吨，仅占运营船队的 6%多一点，是二十年来的最低水平，但分析师警告称，下半年可能会出现更多订单。Braemar ACM 在其每周报告中指出，第二季度的订单量已达 1160 万载重吨，为 2018 年第四季度以来的最高水平。本季度的订单量比上一季度增长了 32%，相当于目前订单量的 1.3%。

订单主要集中在巴拿马型船，4 月份该船型的订单量为 240 万载重吨，创 2017 年 8 月以来的月度最高纪录。今年超巴拿马型订单也有所回升，到目前为止，2021 年的订单已经达到 32 艘，比 2020 年高出 33%。Braemar 指出，这些订单中有不少是专用的运煤船。尽管订单数量明显增加，但规模并不大，订单量仍远低于之前的高点。不过有业内人士指出，在需求旺盛的情况下，船东订造新船仍需保持克制。

来源：中国远洋海运 e 刊



【交通运输部：将推动电池、清洁燃料等在船舶上应用】

24日，国新办举行新闻发布会，交通运输部海事局局长曹德胜表示，将推动电池、清洁燃料、可再生能源等在船舶上应用，积极打造绿色航运海事治理示范区，引导船舶使用清洁、绿色、低碳能源，推进制度性、技术性减排。

在发布会上，有记者提问，在推进实施碳达峰碳中和等重大决策过程中，水运具有哪些优势？如何加强船舶排放的控制和监测监管？

曹德胜介绍，水运是我们综合运输体系的重要组成部分，一般意义上，水运具有运能大、单位运输成本低、能耗小、污染少的比较优势。目前我们的船舶大部分都使用传统的动力燃料，即化石能源燃料，这些燃料燃烧之后会产生硫氧化物、氮氧化物、颗粒物等大气污染物，对空气质量会产生一定影响。特别是港口城市，如果大型船舶停靠比较多，对局部区域的空气质量影响还是比较大的。

曹德胜表示，为贯彻落实党中央、国务院关于加快推进生态文明建设、打好污染防治攻坚战和打赢蓝天保卫战的部署，促进绿色航运的发展和船舶的节能减排，交通运输部先后印发《船舶大气污染物排放控制区实施方案》《2020年全球船运燃油限硫令实施方案》，通过完善管理制度，强化监测监管，推进燃油保障供应等措施，推进船舶大气污染防治有关要求的落实。

此外，曹德胜提到，国际航运组织对全球使用低硫燃油，全球对船舶大气污染排放的控制，到2019年1月1日开始实施，我们国家提前了一年，2018年就开始实施，是走在世界前列的。主要工作包括几方面：

一是进一步完善监测监管制度。我们印发了《船舶大气污染物排放物监督管理指南》，指导各级海事管理机构对靠港的船舶开展船用燃油质量的监督检查，并依法依规查处使用不合格燃油的船舶。

二是指导各级海事管理机构加大监管力度。争取财政资金支持，设立船舶防污染检测的专项经费，完成了全国海事系统船用燃油硫含量快速检测装备的工程建设，为基层海事管理机构配发燃油快速检测设备。因为我们要强制使用低硫燃油，但是低硫燃油给航运成本带来了一定的影响，有些船舶为了节省燃油成本，不太愿意用，所以进港有强制要求，必须使用低硫燃油。



三是推进船用低硫燃油的供应保障。推动有关部门对国际航运船舶在我国沿海港口加注的燃料油实行出口退税政策。全球强制使用低硫油的政策实施之后，低硫油的供应确实出现了一定的问题，特别是我们国家低硫油的生产，在一定时期没有财税政策的支持是很难得到保证的，所以我们在这方面推动了相关工作，落实了具体的退税措施。此外，积极落实“互联网+监管”的要求，上线运行全国统一的燃油报告信息系统。在有效加大船舶大气污染监管力度的同时，也维护航运企业的合法权益。

四是加强船舶尾气后处理装置使用监管和清洁能源使用。整个污染源是船舶尾气排放，就跟汽车尾气排放的污染一样，尾气监测是很重要的监管措施。落实长江经济带船舶和港口污染突出问题的专项整治及其长效机制的方案，我们大力推进船舶依法依规使用岸电，我们推进船舶靠港之后不再用发电机发电，直接接岸电，实际上就切断了船舶对大气污染的根源，这个工作这几年推进得非常有序。

曹德胜表示，下一步，我们将持续加强监测监管的能力建设，严格落实船舶大气污染排放相关法规和政策，完善船舶能耗数据的收集机制，适应涉水新型业态技术发展，推动电池、清洁燃料、可再生能源等在船舶上的应用，积极打造绿色航运海事治理示范区，引导船舶使用清洁、绿色、低碳的能源，推进制度性、技术性的减排。

来源：中新经纬

【集装箱船租比买都贵！租船市场能风光多久？】

当前，印度疫情不断向世界各地延烧，加之中国盐田港、美国西海岸港口及欧洲港口拥堵，持续恶化船舶、空箱的短缺，几大推手共同将租船费推到了天价。

近段时间以来，集装箱船租赁合同持续以每天超过 100,000 美元的惊人价格签订协议，“而且市场非常紧张，稍一犹豫，到手的船就飞了。”一位租船人说。

租金涨太快 租期越短越有利

“租金时刻在变化，一睁眼，可能就保障几百美金，所以租期越短，船东所能抓住的利润红利越大。”MPC Container Ships 首席执行官说。

正如美国托运人先前报道的那样，一艘拥有 15 年历史、5,060 TEU 的 Santiago 号集装箱船以每天 135,000 美元的价格租用了 45-90 天。



而随后 Alphaliner 报告说，另有一艘 4,506 TEU 的“CO OSAKA”号集装箱船，也以每天 125,000 美元的价格租用了两个月。

Euroseas 的首席行政官 Symeon Parios 表示，“船东在小型船舶领域签订了非常短期的租船合同。”他列举了一艘与“CO OSAKA”号相同大小的船，最近几周每天收入 90,000 美元。

MPC Container Ships 首席执行官康斯坦丁·巴克（Constantin Baack）透露了一项新交易，这听起来像是每 TEU 船舶容量每天的新记录！

“高达 5,000 TEU 的船舶的新常态是租期为 2~4 年，租期压得越短，获得的租金溢价越高，甚至获得天文数字的租金。”

2,800~5,000 TEU 的小型船舶抢破头

MPC Container Ships 首席执行官透露，该行业当前正在进行每日 6 位数的租船金额交易，尤其是 2,800 TEU 到 5,000 TEU 范围内的小型船舶，遭到市场爆抢，已经成为船舶市场的“稀缺动物”，被租船人盯得死死的，每艘船都已每天超过 100000 美元的身价被租船人租走，船东正在收获异常天价的短期租船回报。

租比买都贵，市场太失常？

“我们刚刚以每天 100,000 美元以上的价格租赁了一艘 2,800 TEU 的船只，租期 65 天至 80 天，这一租约的租金大致 800 万美元。而我们最近也以 800 万美元的价格购买了一艘 2008 年建造的船。几乎同样的钱，一艘租，一艘买，不得不令人吃惊租船市场的疯狂。

“现在看起来买船有时候更划算，如果发现这类难得的交易，瞅准后就要立即出手，虽然不合常理，但也确实让我们觉得当前的市场非常有趣。”Euroseas 的首席行政官 Symeon Parios 说。

我们今年已经修理了大约 30 艘船，还有 26 艘即将到来，均用于租船续约，所以我们非常了解市场状况”Symeon Parios 说。



“当前，已经几乎没有可用的船只，”他强调说，“非常重要的一点是，与过去 12 年相比，特别是在小型船舶领域，不同之处在于长期租船合同，这些长期租约当船舶租约到期时，也几乎意味着她们即将退出市场，这会进一步造成市场枯竭。”

既然租金如此贵，为何还有船东出售船？

租船费率达到前所未有的水平，为什么一些船东仍在出售他们的船只？

本月早些时候，总部位于英国的 Borealis Finance 以 2.329 亿美元的价格向 Global Ship Lease 出售了 12 艘船。

Capital Product Partners 最近也出售了 2 艘 2016 年建造的 9,288 TEU 的集装箱船，

另外，Songa Container 6 月 22 日也将其整个 11 艘船的船队出售给了 MPC Containers。

当被问及为什么 Capital Product Partners 出售这两艘船时，该公司首席执行官 Jerry Kalogiratos 表示：“我们的出售价格创下了历史新高，当在这样的市场上出售船舶时，必须权衡与在租船市场上获得的收益相比，如何处理出售所得的资金以及剩余价值风险？”

“就我们而言，此次出售释放了两艘船约 1 亿美元的股权，我们可以利用这笔资金投资于全新、更大、更节能、更环保的船舶，配备混合洗涤器和更大的冷藏箱容量，能至少持续运营 10 年。”

“因此，这实际上是在租船和出售船舶之间重新部署资金，以实现最大套利的决策，当然，未知的是在将船舶交付给新船东时租船市场上会发生什么。”

租船市场能风光多久？

有业界人士认为，这还要考虑两方面的因素：



一是，虽然业界普遍看好短期租船市场非常强劲的前景，但新船订单也正在扩大，租船市场一路风光到 2022 年没有问题，但从 2023 年起，近期新下单的船只将开始逐渐交付，租船市场会面临压力。

二是，这还取决于全球疫情的走势。如果全球疫情好转，一方面港口拥堵会减缓，另一方面，地区间经济复苏的巨大不平衡逐渐消失，这都将在很大程度上解决当前面临的严峻的船舶结构性短缺问题，进而释放更多可用运力，这也会使租船市场慢慢降温。

来源：海事服务网

【干散货运市场将迎“火热”夏季】

干散货航运市场预计将在夏季再度反弹，运价或升至 2008 年以来最高水平。

船舶经纪公司 Allied Shipbroking 在其最新周报中表示，

干散货航运市场近期表现令人惊艳，自今年年初以来，市场的基本面出现了改善，最近的迹象表明，今年夏季市场可能出现‘火爆’行情，达到 2008 年金融危机以来的最高水平。

Allied 研究与评估主管 George Lazaridis 表示，市场上行显然得益于中国对进口原材料的巨大需求。6 月 11 日，铁矿石价格再次触及 220 美元/吨的关口。

有迹象表明，中国加强空气污染治理的目标或将使钢铁产量受限。这很可能造成两方面影响，一方面钢铁生产商竞相增加库存，等待采取进一步措施；另一方面推动更高质量的原料进口，从而减少排放。铁矿石并非是唯一出现进口攀升的商品，煤炭、谷物和其他大宗商品也遵循类似的模式。

中国 5 月份生产者价格指数 (PPI) 同比增长 9%，创下 2008 年 9 月以来的最大增幅。4 月份，美国公布的消费者价格年增长率为 4.2%，也是 2008 年 9 月以来的最高水平。

不断上涨的成本很快蔓延到全球，有人担心，尽管今年年初以来经济有所提振，但从长远来看，这种通胀压力可能会抑制消费。近几个月来，企业状况有所



好转，失业率开始下降。然而，如果物价上涨过快，通胀压力可能会使一切重新陷入停滞。因此，大多数政府都对近几个月的趋势保持警惕。

Lazaridis 表示，从长期看，通胀会引发问题，但今年夏季的几个月仍然值得期待。考虑到干散货需求的季节性上涨，运价很可能在 8 月底之前冲上新高。但鉴于风险仍然存在，还应谨慎应对。

来源： Nikos Roussanoglou

【二手散装船成交量年增 2.95 倍 慧洋卖旧船加造 10 艘节能船】

散装船运市场船舶经纪人 Allied Shipbroking 最新周报显示，今年前五个月，二手散装船成交数量高达 428 艘，与去年同期的 145 艘相较，是 2.95 倍。散装船运市场前景大好，为何卖船数量攀高？慧洋海运董事长蓝俊升表示，慧洋今年就规划卖 20 艘旧船，目的是汰旧换新，公司也已洽妥 10 艘第三代节能船订单。

蓝俊升指出，市场好，旧船才好卖，公司今年以来已经卖出 6 艘旧船。疫情期间看船很困难，但是市场老手不用看船也能买船，首先看船公司信用与船只维修口碑；船只是否在高标准的验船机构注册；另外就是看过去 6 个月船只跑那些国家，船况不好，性能不佳的船只不敢跑欧美、澳洲等高标准国家；最后就是看船只是不是刚做完 5 年一次的特检，接船的时候才做船只检查。

这一波高买气，主要买家是希腊船东，希腊船东对市场掌握度很高，知道未来几年散装船运市场大好，因此频频出手买二手船。而慧洋要出售的，主要是较老旧船只，以 1 万吨左右的散装船为主，3 万多吨轻便型船目前现货市场日租已经高达 2.52 万美元，成本价约 7 到 8 千美元，自然是要惜售，但是有 2、3 艘较老旧的还是会卖出。

由于欧美国家正在力促联合国国际海事组织（IMO）尽早达成零碳排目标，即使 IMO 未通过其建议案，欧美不少大企业在租用船只时，已经要求必须是节能船，慧洋这次洽妥的 10 艘节能船，包括 7 艘超轻便型船与 3 艘卡萨姆型船，都将采用最新第三代节能引擎，节能效果高达 30%，预计近期报董事会通过后正式下单订造。

慧洋这次选择的 3.8 万吨轻便型船，载货量较旧型多两千吨，每日用油从 20-21 吨降到 17 吨，每日可省约 3 千美元油料支出。



慧洋稍早指出，近期船舶租约都有拉长现象，显示业界相当看好后市，2023年1月起IMO即将上路的环保新规，包括船舶效能指数（EEXI）及营运碳强度指标（CII）两大标准，将使节能船舶成为市场炙手可热的抢手货，慧洋预期新法规实施后，老旧船舶将面临强制降速甚至走向淘汰，届时将影响海上船舶周转率，船吨供需失衡再现，预估全球市场将有八成以上船舶受到影响，而慧洋高比例的节能船队未来将可扩大竞争优势。

慧洋集团目前共有138艘船舶，平均船龄约7.3年，其中节能船约占七成，在同业中拥有绝对竞争优势。

来源：ETtoday财经云

【LNG船的需求量预计将在当前十年内翻倍】

总部位于奥斯陆的Rystad Energy公司的新分析表明，蓬勃发展的亚洲需求将在21世纪20年代使液化天然气运输吨英里数翻倍。

Rystad预测，LNG船的需求将从2020年的约2万亿吨英里增加至2030年的4万亿吨英里。这相当于8%的年度增长率，与2015年至2020年的6%的增长率相比，这是一个相当大的加速。

Rystad在一份研究液化天然气航运排放的新报告中表示：“更大的运输量和更长的航行距离导致了当前十年对液化天然气船需求的增加。”

亚洲是这一增长的关键，到本十年末，亚洲大陆有望占全球液化天然气市场的75%。

需求的惊人增长将需要建造更多的天然气运输船，这将对其他航运板块产生连锁反应，因为造船厂倾向于优先考虑建造利润更高的天然气运输船。

根据近年来液化天然气船的平均航行距离，Rystad认为目前的液化天然气船队和船厂的订单能力将不足以满足激增的吨英里需求。

Rystad Energy团队预计，2021年船厂交付的新造船将达到创纪录的64艘。这也是每年所需的数量，以确保有足够的运力来满足2030年之前不断增长的吨英里需求。然而，由于产能限制，连续几年如此高的新交付速度将是一个重大挑战，因为合格的造船厂目前每年可建造约57艘船舶。

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	432~434	573~575	625~630		Firmer.
Tokyo Bay	452~454	563~568	785~790	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	442~444	554~556	660~665	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	428~433	548~553	598~603	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	484.00	567.00	650.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	545~550	660~665		Firmer.
Rotterdam	410~415	520~525	595~605		Firmer.
Malta	S. E.	540~545	620~625		Firmer.
Istanbul	S. E.	555~560	630~635	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	580~585	715~720		Firmer.

截止日期: 2021-06-24

◆ [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	18/06/21	11/06/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,800	5,700	100	1.8%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,250	3,200	50	1.6%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,050	3,000	50	1.7%	
灵便型 Handysize	38,000	2,650	2,600	50	1.9%	
油 轮						
船 型	载重吨	18/06/21	11/06/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,650	9,550	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,450	6,350	100	1.6%	



阿芙拉型 Aframax	115,000	5,100	5,100	0	0.0%
MR	52,000	3,650	3,650	0	0.0%

截止日期: 2021-06-22

(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
3	LNG	174,000 cbm	Hudong Zhonghua, China	2022-2023	PetroChina International - Chinese	Undisclosed	dual fuelled
2	Container	24,000 teu	Hudong Zhonghua, China	2023-2024	Evergreen - Taiwanese	16,700	scrubber fitted, Tier III
2	Container	1,023 teu	Dae Sun, S. Korea	2024	SITC - Chinese	1,920	options declared
6	RoRo	7,000 ceu	Shin Kurushima, Japan	2025-2028	NYK Line - Japanese	7,600	LNG fuelled
6	RoRo	7,000 ceu	Nihon, Japan	2025-2028			

◆ 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
CAPE LEGACY	BC	180,161		2011	S. Korea	3,300	Chinese	BWTS fitted
KING SAIL	BC	177,643		2002	Japan	1,250	Chinese	
OCEAN CLARION	BC	176,952		2009	Japan	2,430	Seanergy Maritime - Greek	
CECILIA B	BC	82,017		2012	Japan	2,430	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
AMBER CHAMPION	BC	63,800		2013	China	2,050	Greek	BWTS fitted
WHITE HAWK	BC	61,360		2012	Japan	2,130	Greek	
STAR PATHFINDER	BC	61,298		2015	Japan	2,290	Belships - Norwegian	bss delivery Nov 2021
AMAMI K	BC	58,613		2012	Japan	1,960	Greek	BWTS fitted
BULK TITAN	BC	58,090		2009	Japan	1,600	Greek	BWTS fitted
NORD OLIVE	BC	56,108		2014	Japan	2,250	Turkish	BWTS fitted, Eco
WANTONG SPIRIT	BC	45,217		1996	Japan	450	Chinese	



POLA ILARIA	BC	37,495	2010	China	1,275	Briese - German	BWTS fitted
WESTERN AIDA	BC	37,400	2012	S. Korea	1,260	German	
INTERLINK VERITY	BC	37,163	2012	China	1,400	Undisclosed	Tier II
INTERLINK ACUITY	BC	37,152	2011	China	1,330	Greek	
CAPRI QUEEN	BC	32,115	2009	Japan	1,150	Taylor Maritime - Hong Kong	BWTS fitted
CS CAROLINE	BC	30,420	2010	China	1,130	Lebanese	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
BOMAR MILIONE	CV	53,641	4,363	2008	S. Korea			
NORDIC HONG KONG	CV	46,579	2,758	2013	China			
BOMAR ROSSI	CV	46,020	3,405	2012	China			
BOMAR BEIJING	CV	45,651	3,421	2013	China			
NORDIC MACAU	CV	45,651	3,421	2014	China			
BOMAR HAMBURG	CV	39,358	2,824	2006	S. Korea	23,390	Global Ship Lease - UK	en bloc, del iveries Q3 2021, old deal
MOZART	CV	39,339	2,824	2007	S. Korea			
BOMAR BELLINI	CV	39,276	2,824	2007	S. Korea			
HAYDN	CV	37,882	2,742	2006	Germany			
BEETHOVEN	CV	34,116	2,546	2012	China			
RAVEL	CV	34,086	2,546	2014	China			
BOMAR REBECCA	CV	13,760	1,118	2008	China			
SCHUBERT	CV	51,687	4,255	2010	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
ALABAMA	CV	50,157	4,250	2010	China	3,500	MSC - Swiss	BWTS & scrubber fitted
NORDBALTIC	CV	33,767	2,478	2003	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
MERATUS JAYAPURA	CV	28,352	2,109	1997	S. Korea	undisclosed	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
SCF PROGRESS	TAK	74,588		2012	S. Korea	undisclosed	Greek	
KOHZAN MARU III	TAK	45,286		2000	Japan	675	Undisclosed	zinc coated



◆[上周拆船市场回顾](#)

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
WID A	TAK	4,580	2,329	1989	Japan	524.00	

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
ELKA ANGELIQUE	TAK	44,781	10,182	2001	Croatia	590.00	

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
ORO SINGA	TAK	113,333	17,708	1999	S. Korea	528.00	as is Batam, 400t sludge onboard

◆[ALCO 防损通函](#)

【留意加纳的石油过驳作业规程】

Gard 保赔协会在非洲的通代 BUDD 集团提醒船舶经营人，如不遵循加纳关于石油转运过驳的规定将会产生后果。

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
2021-06-25	647.440	772.340	5.838	83.411	901.130	64.233	1116.460	490.950	525.480
2021-06-24	648.240	773.260	5.840	83.479	905.250	64.204	1119.700	491.080	526.920
2021-06-23	646.210	771.440	5.840	83.211	901.550	64.323	1125.590	488.030	525.050
2021-06-22	646.130	769.820	5.859	83.220	899.920	64.124	1130.540	486.960	522.490
2021-06-21	645.460	766.470	5.858	83.148	892.220	64.122	1128.010	484.470	518.720

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	0.085	1 周	0.091	2 周	--	1 个月	0.095
2 个月	0.11525	3 个月	0.146	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.16525	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.24763		

2021-06-24