



全一海运市场周报

2021.07 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.06.28 - 07.02\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求保持高位 航线运价走势良好】

随着疫苗继续投入使用，近期新冠疫情呈现放缓迹象，但受德尔塔新冠病毒变异毒株的影响，疫情防控仍然面临较大不确定性。本周中国出口集装箱运输市场运输需求继续保持高位，综合指数走势良好。7月2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3905.14点。

欧洲航线：近期欧洲各国新冠疫情总体较为平稳，每日新增确诊人数维持在近期低位，但德尔塔新冠病毒变异毒株的出现导致疫情有反弹的可能，英国等国家不得不暂缓此前的管制措施放松行为。欧洲航线运输需求保持高位，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，市场行情走势良好。7月2日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为6786美元/TEU。地中海航线，市场基本面与欧洲航线同步，运输需求继续保持向好，上海港船舶平均舱位利用率接近满载，供求关系良好，即期市场订舱价格保持高位。7月2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6655美元/TEU。

北美航线：疫情仍在美国继续蔓延，由于疫苗在美国已投入使用一段时间，每日新增确诊人数大幅降低，美国经济有望延续复苏步伐，有力支撑市场运输需求高位运行。与此同时，缺箱状况持续，港口作业效率较疫情前降低，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继续处在接近满载的水平，市场运价在历史高位徘徊。

波斯湾航线：目的地国家斋月结束后，运输需求继续回暖，但运力供给仍未完全从苏伊士运河堵塞事件中恢复，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。市场运价小幅上涨。7月2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3116美元/TEU。

澳新航线：虽然受德尔塔新冠病毒变异毒株的影响，疫情有所反弹，但当地疫情控制情况良好，市场运输需求平稳，运力供需基本面稳定。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。7 月 2 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2768 美元/TEU。

南美航线：巴西等主要目的地国家疫情仍然较为严峻，推升基本生活物资以及医疗用品的需求保持高位。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。多数航班订舱运价走高。7 月 2 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 9379 美元/TEU。

日本航线：本周运输需求稳定，市场运价小幅上涨。7 月 2 日，中国出口至日本航线运价指数为 934.15 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【政策调控加重观望情绪 沿海散货运价继续下跌】

本周，在煤炭保供稳价政策影响下，下游观望情绪不减，叠加安检、限产力度加大，散货市场供需两弱，沿海运输需求较为低迷，运价持续下跌。7 月 2 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 1135.01 点，较上周下跌 7.2%。

煤炭市场：市场需求方面：保供稳价政策不断加码，大型煤企积极响应，增产增供，并确保长协煤稳定供应，充分发挥长协合同“压舱底”作用。叠加近期进口煤到货量增多、水电开始发力以及近期安检限产，国内煤炭需求阶段趋弱，下游观望情绪较浓，采购节奏有所放缓。煤炭价格方面：迎峰度夏来临，煤炭供需形势更趋严峻。当前各方保供力度不断加强，发改委一度发声，会适时向市场投放储备煤，并预计 7 月份煤炭价格将会下降。下游企业普遍持观望态度，煤炭市场多以中长协兑现为主，煤价走势趋于平稳。本期，发热量 5500 大卡动力煤现货价格 984 元/吨，较上期上行 5 元/吨。运价走势方面：近期，环保、安全监管严格执行，工业用电阶段性减少，电厂耗煤量略有下滑。同时北方港口发运节奏也一定程度放缓，叠加港口煤炭资源有限、天气导致封航限行等情况，运输需求持续疲弱，沿海煤炭运价下行。

7 月 2 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1119.96 点，较上周下跌 10.3%。7 月 2 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 759.23 点，较上周五下跌 17.5%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 31.3 元/吨，较上周五下跌 7.0 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 39.6 元/吨，较上周五下跌 7.0 元/吨。



金属矿石市场：本期，钢厂停产检修有所增加，日均铁水产量和进口矿日耗有所下降，铁矿石需求走弱。钢厂采购节奏放缓，铁矿石运输需求趋弱，市场货减少明显，沿海金属矿石运价下跌。7月2日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1146.09 点，较上期下跌 4.2%。

粮食市场：近期，由于猪价过度下跌，导致养猪业亏损严重，养殖端补栏热情较低，饲料需求低迷。此外，小麦集中上市，虽然价格上涨较快，但对于玉米替代优势依旧显著，继续冲击玉米需求。替代品以及进口玉米冲击下，南北粮食贸易遭遇较大阻力，运输需求持续疲软，沿海粮食运价下跌。7月2日，沿海粮食货种运价指数报 1380.63 点，较上期下跌 2.9%。

成品油市场：随着国内炼厂检修期结束，山东独立炼厂开工率回升，主营炼厂也在恢复之中，成品油供应量逐步接近高位。此外，受季节性需求旺季以及国际原油价格上涨推动，成品油市场整体表现强势，汽柴油价格连创年内新高，市场买涨情绪一定程度升温。上游部分炼厂出货积极，运输需求持续改善，运力供需情况较前期有所转好，沿海成品油运价继续上涨。7月2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 1077.07 点，较上周上涨 0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【运输市场总体活跃 综合指数高位盘整】

本周国际干散货运输市场呈先扬后抑走势，其中海岬型船先升后降，巴拿马型船、超灵便型船稳中小升，远东干散货指数总体上涨。7月1日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 2164.98 点，运价指数为 1598.67 点，租金指数为 3014.45 点，较上周四分别上涨 6.4%、4.3%和 8.2%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价先涨后跌，太平洋市场波动明显。上半周，国内北方港口减少作业时间，船舶周转放缓，且日本、韩国煤炭进口货盘增加，海岬型船运价快速上涨，澳大利亚至青岛航线运价从上周四 10.960 美元/吨涨至 29 日的 12.996 美元/吨，涨幅 18.6%。下半周，货盘减少，尤其煤炭货盘减少较多，市场可用运力增多，运价回落。7月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 33379 美元，较上周四上涨 18.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 11.662 美元/吨，较上周四上涨 6.4%。巴西图巴朗至青岛航线运价为 26.879 美元/吨，较上周四下跌 0.6%。

巴拿马型船市场：本周，巴拿马型船市场行情冲高，尤其粮食航线运价涨势强劲。太平洋市场煤炭即期货盘表现一般，但在 FFA 远期合约上涨及大西洋市场



走强的带动下，价格冲高，多条航线创指数发布以来新高。7月1日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 31843 美元，较上周四上涨 5.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 30214 美元，较上周四上涨 4.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 13.800 美元/吨，较上周四上涨 2.3%。粮食市场，大西洋市场可用运力不足，同时黑海粮食货盘的增长加剧市场缺船状况，粮食运价快速上涨，多条航线运价一周涨幅高于 10%。7月1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 69.225 美元/吨，较上周四上涨 8.9%；美湾密西西比河至中国北方港口粮食航线(6.6 万吨货量)运价为 83.450 美元/吨，较上周四上涨 12.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场持续小涨，各航线运价不断突破指数高点。市场各货种运输需求稳定，菲律宾镍矿货盘依旧保持活跃，市场氛围良好。超灵便型船运价继续高位上涨，但涨势趋缓。7月1日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 27950 美元，较上周四上涨 3.0%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 31018 美元，较上周四上涨 4.2%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 25550 美元，较上周四上涨 3.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 16.607 美元/吨，与上周四上涨 1.4%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 21.106 美元/吨，较上周四上涨 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 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 25 日当周，美国除却战略储备的商业原油库存连续第六周下滑，精炼油库存意外下降，汽油库存增加。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 13.3%。美国上周首次申领失业救济的人数再次下降，尽管仍高于疫情前的水平，但触及新冠疫情期间的最低，随着经济重新开放及劳动力需求上升，解雇数量正在减少。本周 OPEC+增产协议因阿联酋最后一刻的反对，迫使会议推迟，如果 OPEC+在石油增产方面最终仍维持保守态度，可能导致油价持续飙升。总体来看，初请失业救济人数的下降、企业加薪招工及 OPEC+增产协议悬而未决，都利好于油价，不过，Delta 病毒变种的爆发，新封锁措施和成本上升，都给市场需求复苏蒙上了阴影。本周油价突破新高，布伦特原油期货价格周四报 75.92 美元/桶，较 6 月 24 日上涨 0.08%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价底部徘徊，苏伊士型油轮运价由涨转跌，阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。7月1日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 530.95 点，较 6 月 24 日下跌 1.08%。市场整体安静，延续船多货少基本面，大部分租家都私下找船，有条不紊的出货，WS 点位被锁定在底部，下行空间非常有限，预计短期内不会好转。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 平均水平基本和上周持平，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅波动。周四，中东湾拉斯坦



努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS32.00, 较 6 月 24 日下跌 1.8%, CT1 的 5 日平均为 WS32.45, 较 6 月 24 日上涨 1.7%, 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 WS33.95, 下跌 0.2%, 平均为 WS34.03, TCE 平均 0.1 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax): 运输市场综合水平由涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS51 (TCE 约-0.1 万美元/天)。该航线一艘 13 万吨级船, 西非至地中海, 7 月 12 日货盘, 成交运价约为 WS52.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS60 (TCE 约-0.6 万美元/天)。亚洲进口主要来自中东, 一艘 13 万吨级船, 拉斯坦努拉至印度锡卡, 7 月 14 日货盘, 成交运价约为 WS61。

阿芙拉型油轮 (Aframax): 运输市场亚洲航线稳中有降, 地中海及欧美航线大幅下滑, 综合水平一落千丈。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)。跨地中海运价下跌至 WS87 (TCE 约 0.2 万美元/天)。北海短程运价下跌至 WS102 (TCE 约 0.04 万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至 WS70 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价维持在 WS92 (TCE 约 0.1 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至 WS83 (TCE 约 0.2 万美元/天)。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线稳中有降, 欧美航线止跌回暖, 综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS101 (TCE 约 0.04 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS81 (TCE 约 0.1 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上涨至 WS93 水平 (TCE 约-0.03 万美元/天)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS112 (TCE 约 0.2 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指略有回落 内河船市成交激增】

6 月 30 日, 上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1078.81 点, 环比下跌 0.24%。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 757.20 点、619.47 点、1523.31 点、1089.24 点, 环比分别涨跌-0.06%、+1.80%、+0.06%、-0.89%。

本周国际干散货市场, 波罗的海干散货指数 (BDI) 周二收于 3418 点, 环比持续上涨 9.59%, 干散货需求端将在可预见的未来保持健康增长。2021 年前 5 个



月，全球工业生产快速复苏，干散货船的总需求增长了 8.5%。2020 年全球钢铁产量仅下降了 0.9%，因为中国的增长几乎抵消了世界其他地区的负增长。粮食方面，随着全球人口的增加和发展中经济体转向富含蛋白质的饮食，对大宗商品的需求继续增长。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—1658 万美元、环比下跌 2.89%；57000DWT—2290 万美元、环比上涨 6.41%；75000DWT—2481 万美元、环比下跌 2.13%；170000DWT—3079 万美元、环比上涨 3.50%。本期，国际二手散货船市场成交量持续小幅上涨，共计成交 35 艘（环比增加 8 艘），总运力 236.35 万 DWT，成交金额 60405 万美元，平均船龄 10.49 年。

本周，布伦特原油价格周二收于 74.28 美元/桶，环比上涨 0.27%。到目前为止，欧佩克+已经设法限制了自身产量的增加，而需求的恢复将依赖于持续的疫情控制。担心疫情对亚洲需求的影响可能会在短期内抑制价格上涨，但经合组织旅游需求的上升应该会抵消全球供应的小幅上升。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—2175 万美元、环比下跌 0.73%；74000DWT—2750 万美元、环比上涨 0.04%；105000DWT—3263 万美元、环比上涨 0.01%；158000DWT—3931 万美元、环比上涨 0.01%；300000DWT—6921 万美元、环比上涨 0.42%。本期，二手油轮市场成交量小幅下跌，共计成交 4 艘（环比减少 3 艘），总运力 71.70 万 DWT，成交金额 7495 万美元，平均船龄 18 年。

本周沿海散货市场，市场观望情绪较浓，市场延续上周行情，运价继续走弱，船多货少格局不断加大。外贸市场向好及燃油价格上涨、高温天气增多，日耗大概率高位维持等因素支撑，运价下跌程度较小。5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—206.22 万人民币、环比下跌 1.32%；5000DWT—1394.51 万人民币、环比上涨 1.90%。本期，沿海散货船市场成交 3 艘（环比增加 2 艘），总运力 1.95 万 DWT，成交金额 2555 万人民币，平均船龄 5.07 年。

近期，二手内河散货船价格整体下跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—48.79 万人民币，环比下跌 0.59%；1000DWT—127.29 万人民币，环比下跌 1.26%；2000DWT—254.42 万人民币，环比下跌 0.59%；3000DWT—356.04 万人民币，环比下跌 1.06%。本期，内河散货船市场成交量大幅跳涨，共计成交 113 艘（环比增加 55 艘），总运力 21.55 万 DWT，成交金额 29108.08 万元人民币，平均船龄 8.92 年。

来源：上海航运交易所

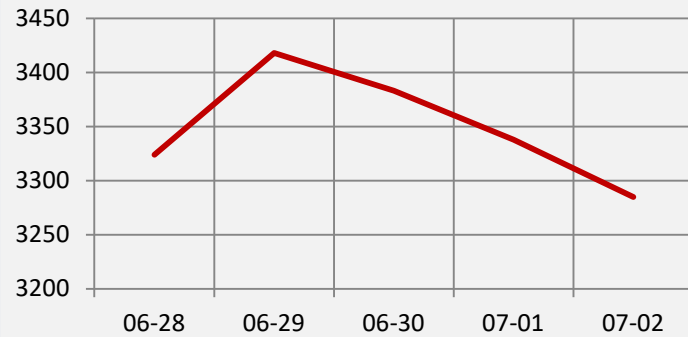


2. 国际干散货海运指数回顾

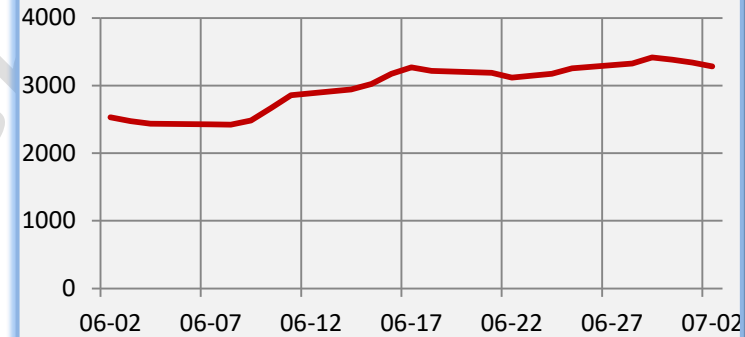
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	6月28日		6月29日		6月30日		7月1日		7月2日	
BDI	3,324	+69	3,418	+94	3,383	-35	3,338	-45	3,285	-53
BCI	4,021	+34	4,136	+115	3,931	-205	3,690	-241	3,510	-180
BPI	3,827	+185	4,010	+183	4,119	+109	4,237	+118	4,269	+32
BSI	2,899	+22	2,921	+22	2,930	+9	2,939	+9	2,935	-4
BHSI	1,518	+15	1,533	+15	1,541	+8	1,549	+8	1,555	+6

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	25/06/21	18/06/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	40,500	31,500	9000	28.6%
	一年	31,000	30,250	750	2.5%
	三年	24,500	24,250	250	1.0%
Pmax (76K)	半年	31,750	29,250	2500	8.5%
	一年	26,750	25,750	1000	3.9%
	三年	17,500	16,750	750	4.5%
Smax (55K)	半年	33,500	32,000	1500	4.7%
	一年	23,500	22,750	750	3.3%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	24,000	23,750	250	1.1%
	一年	18,500	18,000	500	2.8%
	三年	13,000	13,000	0	0.0%

截止日期: 2021-06-29



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Kavala' Louis Dreyfus relet 2009 83688 dwt dely Linkou 2/5 Jul trip via Indonesia redel China \$31,000 - Norden

'Okinawa' 2009 81397 dwt dely Krishnapatnam 9/16 Jul trip via Black sea redel Singapore-Japan \$37,000 - Cargill

'Wanisa' 2012 79401 dwt dely Qinzhou prompt trip via Indonesia redel Taiwan \$28,000 - cnr

'Elim Hope' 2001 75106 dwt dely CJK beg Jul trip via EC South America redel Singapore-Japan \$28,000 - Panocean

'Erin Manx' 2020 63878 dwt dely Sharjah prompt 2/3 1/1 redel Arabian Gulf-WC India \$45,000 - Silk Road

'Great Spring' 2017 61411 dwt dely Ganyu prompt trip via Philippines redel S China intention nickel ore \$31,000 - cnr

'Busan Star' 2011 57336 dwt dely Kosichang 10-14 Jul trip via Indonesia redel south China \$30,000 - cnr

'Shangrila' 2001 52342 dwt dely Philippines prompt trip via Indonesia redel China \$35,500 - cnr

'Meritius' 2009 28417 dwt dely Honduras prompt trip via North Brazil Redel Baltic \$16,500 - White Lake Shipping



4. [航运&船舶市场动态](#)

【克拉克森研究：绿色船舶溢价逐渐增加】

克拉克森研究从去年开始记录和追踪环保船型（Eco 节能型、安装脱硫装置船型）的运费和资产价格。从商业角度来看，随着航运市场绿色进程的不断推进，不同主机类型、船舶设计和应用技术对船舶租金和船舶减值产生越来越大影响。

船队运力：绿色转型

IMO2020 硫排放限制于 2020 年 1 月 1 日正式生效，船舶硫排放标准由 3.5%降至 0.5%。这一新规的生效使得安装脱硫装置的船舶运费收益成为市场关注焦点。尽管去年由于高低硫油价差缩小，现有船舶加装脱硫装置的进程放慢，但是新交付的船舶中安装脱硫装置的数量仍在不断增长，主要为大型船舶。截止至 2021 年 6 月初，油轮船队中 26%的运力已安装脱硫装置（VLCC 油轮：40%）；散货船运力的 23%已安装脱硫装置（好望角型：42%）。此外全球船队运力中 Eco Modern 节能型*船舶占比也不断提高，当前全球散货船和油轮运力总和约 30%为 Eco Modern 节能型。目前超过一半的 VLCC 油轮和好望角型散货船已安装脱硫装置船舶和/或是 Eco Modern 节能型。

收益指标：绿色追踪

为了更好地追踪航运绿色转型对船舶运费收益的影响，克拉克森研究自 2020 年初起开始追踪和记录环保船型（Eco 节能型、安装脱硫装置船型）的运费收益情况。环保型船舶相较普通船舶有一定的运费收益溢价，但具体程度是不断变化的。

Eco Modern 节能型船舶：

燃油价格是影响节能型船舶运费收益的重要因素，这是因为节能型相较于普通船型而言可节省 20%以上的船舶燃料。燃油价格已经从 2020 年第二季度的低点开始逐步回升，上周部分港口的燃油价格已达到 2020 年初以来的最高水平，因此节能型船舶运费收益持续增长，较非节能船型的溢价也不断上升。2021 年 6 月 25 日 Eco Modern 节能型的 VLCC 油轮和好望角型散货船运费收益溢价分别为 7,200 美金/天和 4,600 美金/天左右，2020 年 4 月仅为 3,300 美金/天和



2,000 美金/天。

安装脱硫装置的船舶：

高低硫油价差则是影响安装脱硫装置船舶运费收益的重要因素。2020 年上半年受到新冠疫情和 OPEC+未就减产协议达成一致的影响，原油价格暴跌，低硫燃油和高硫燃油价差收窄一度从 300 美金/吨收窄至 50 美金/吨。近几个月随着原油价格回升，价差再度扩大至 110 美金/吨左右。安装脱硫装置的船舶通常使用传统高硫燃油，因此在高低硫油价差再度扩大的背景下，2010 年建造并安装脱硫装置的 VLCC 油轮较普通船型的运费收益溢价升至 4,900 美金/天（2020 年 8 月：2,800 美金/天）；而安装脱硫装置的好望角型散货船运费溢价升至 3,100 美金/天（2020 年 8 月：1,500 美金/天）。

影响力随市场行情波动

虽然节能型和安装脱硫装置会给船舶带来更多运费收益，但是在运费市场表现强劲的时候，其实际影响程度较为有限。在目前散货船运费市场表现积极的情况下，安装脱硫装置的好望角型散货船运费收益较未安装的仅高 12%；但对于运费表现低迷的油轮市场来说，安装脱硫装置的 VLCC 油轮的运费收益是未安装的四倍多。这意味着在市场低迷的时期，这些溢价可以决定船舶收益是否可以覆盖其运营成本。例如 2021 年上半年，2010 年建造且未安装脱硫装置的 VLCC 油轮的实际收益（即运费收益减去营运成本）为-70 万美金，但是对于一艘安装脱硫装置且节能型的 VLCC 油轮而言，由于其油耗较低且使用低价高硫油，今年至今收益可达 90 万美金，仍处于盈利。

来源：克拉克森研究

【中远海能：油运市场或于四季度复苏】

6 月 30 日，中远海能 2020 年度股东大会在上海远洋宾馆召开，董事长刘汉波对今年的油运市场判断为先抑后扬，第四季度可能迎来油轮运输需求的增长。与此同时，LNG（液化天然气）运输业务作为公司第二发展曲线（即第二增长点），目前已步入收获期，刘汉波表示，该业务占营收比重将持续扩大。

会后，《每日经济新闻》记者与两位中小股东一同向新任董秘倪艺丹就油运周期、全球运力、市场预判、公司举措及 LNG 运输前景等问题进行交流。



第四季度油运需求将出现增长

国际油运市场方面，受疫情影响，经济活动锐减削弱了对石油产品的需求，2020 年 4 月原油价格大跌、期货升水结构加深，陆岸储油能力趋于饱和，不少油轮被用作浮仓，全球油轮供不应求，油轮运价骤升。

反映在财报上，中远海能 2020 年外贸油轮船队实现经营收入 95.74 亿元，毛利率为 26.74%，同比增长 18.34 个百分点。不过，去年还赚得盆满钵满的油轮业很快陷入了市场低迷期，超大型油轮（VLCC）日收益大幅下降，今年 3 月 VLCC 日收益降为负值。

“从去年第四季度到今年上半年，石油去库存压力较大，导致油轮收益处于低位。”中远海能董事长刘汉波在股东大会上答投资者问时表示：“我们判断，从今年 9 月份开始，尤其是第四季度，国际市场石油需求将出现较大增长。”

据刘汉波透露，今年初，中远海能已就上述判断作出相关部署，将原本位于第四季度的坞修计划调整至第二季度，以增加市场高点时期的运力投放，让第四季度油轮营运处于饱满状态。

油轮老龄化程度高、供给端向好

提及对国际油运后市的判断，会后，中远海能董秘倪艺丹在接受《每日经济新闻》记者采访时表示：“现在全球范围内包括 OECD（经合组织）国家的石油库存量已经低于过往 5 年的均值，意味着当新冠疫苗在全球范围内被陆续接种、经济活动随着疫情控制而陆续恢复时，未来石油需求的增量将正向转化为全球石油的贸易需求和消费需求。

在运力供给方面，2020 年全球 VLCC 交付 37 艘，仅拆解 4 艘，其他船型拆解量也低于预期。倪艺丹表示，由于油运市场周期性较为明显，“去年市场好的时候，一些老旧船被用作海上浮仓、船舶拆解活动极不活跃，这（在）一定程度上透支了未来行情，导致市场上油轮老龄化程度高，船龄大于 15 年的超大型邮轮占比已达到 24%”。

由于目前新船造价居于市场高位，加上环境法规与未来造船技术走向的不确定性，油轮船东下单会趋于谨慎，导致新签订单数量同比下滑，新船数量占旧船



的比重仅为三成。不过，在倪艺丹看来，老旧船将逐步出清，“因此我们认为‘十四五’期间，油轮的供给端是向好的”。

倪艺丹进一步解释称，在市场低迷的情况下，限硫令的实施让老旧油轮的经营局面愈发困难，一方面是持续低迷的运费，另一方面使用低硫油对于老旧油轮而言将产生更高的燃油成本，安装脱硫塔则会面临较高的一次性资本性开支。

着眼公司层面，倪艺丹表示，得益于 2017 年以前的拆旧造新政策，中远海能 VLCC 的船龄平均为 8.8 岁，优于行业平均船龄（10 岁）。2021 年第二季度至年底，公司预计新增油轮船舶 2 艘、41.88 万载重吨，预计年内投入使用的油轮船舶为 166 艘、2502 万载重吨，油轮运力规模居于全球首位。

市场低迷时公司日收益高于行业水平

有投资者关心集运、散运、油运行情是否存在一定的变动规律，对此，倪艺丹表示，除了造船市场有一定的联动以外，相对来说集运、散运是比较顺周期概念的，而近年来油运有时会出现逆周期行情，“因为油运本身存在升水结构，就像去年虽然油品需求下滑，但油价暴跌出现远期升水，油运市场行情向好。油运需求很大程度取决于市场对油价的预期，看涨可能出现浮仓需要，看跌则使得贸易商没有囤油动机”。

因此长期维持高油价对油轮船东而言并不是一件好事。油价的持续波动影响油运需求的波动。油运行业是强周期性行业，所以会有“大小年”的现象。以近二十年 TD3（中东—远东）航线为例，VLCC 日收益最低年份（2011 年）为 1.28 万美元/天，最高年份（2008 年）为 10.5 万美元/天，相差 7 倍多，而在市场低迷的年份，油运是经济活动中不可或缺的重要一环，因此油轮船东即便亏损也要保证运力。

由于油轮公司船舶资产买卖的时间、每年折旧及管理成本等各有不同，衡量每家公司的运营好坏参考 VLCC 日收益指标更具可比性。当前，VLCC 日收益为负值时，倪艺丹却告诉记者，中远海能可以做到正值。

“虽然规模越大敞口越大，但好处是对全球摆位腾挪的空间就越大，整体而言日收益水平可以高一些。”倪艺丹表示，国际油品运输主要为单向运输，较其他水上运输业务空载航行率高。

油轮赚取运费的依据仅是从装港到卸港的部分，空载时段不产生收益，因此提高整个航次的重载时间占比是船东努力的方向。目前中远海能的油品进口量占



全国总进口量的约 14%，以中东回国为主要航线，也是最大运力投入的方向，其余的主要市场份额被招商轮船及其他国际油轮公司占据。

由于国际油运市场波动较大，较为稳定的内贸油运成为中远海能稳定油运收入的重要支撑，2020 年，国内油运市场总体维持稳定。在国际市场低迷期，倪艺丹表示，公司会开展内外贸联动帮助全船队经营效益最大化，但为保证内贸油运市场的量价稳定，不会让外贸运力无限进入内贸市场，内贸运力约占公司油轮总运力 15%左右。

LNG 运输业务已步入收获期

有投资者提到了双碳背景下的能源转型风险，倪艺丹表示，公司会“两条腿”走路，新增的油轮资产将遵循审慎原则，同时大力发展 LNG 运输业务。

从行业来看，2020 年，全球 LNG 贸易量约 3.57 亿吨，较 2019 年增长约 0.7%。分季度来看，直至去年第四季度 LNG 需求激增才使全年 LNG 贸易量高于 2019 年。长期来看，全球能源清洁化的进程促进了天然气发电，进而支撑了 LNG 贸易的回暖。

截至 2021 年第一季度，中远海能参与投资的 41 艘 LNG 运输船舶中共有 38 艘已投入运营。中远海能董事长刘汉波在回答记者提问时表示，下一步国内 LNG 进口需求增长会更加强劲，公司经过多年发展已经到了收获期，盈利贡献也在逐渐增大，未来将在该领域加大投入。

“发展 LNG 运输既是中远海能的一个重要战略建设，也是国家需要，现在中国进口 LNG 的海上运输占据较大比例，公司还参与了冰级船建设和国际投标项目，LNG 运输业务对中远海能未来盈利有稳定器的作用，未来会发挥得更好。”刘汉波表示。

在国内市场，中远海能所属全资的上海 LNG 和持有 50%股权的 CLNG 是目前仅有的两家大型 LNG 运输公司。倪艺丹告诉记者，从全球来看，2023~2025 年会有大量的液化天然气项目上线，项目价格按照固定收益率确定，拥有长期期租协议的 LNG 运输项目是可以确保稳定盈利的。

来源：每日经济新闻



【Clarkson: 船东正在世界贸易增长预期强劲反弹“囤船”】

过去几周，在标准普尔市场收购的新造船和船舶需求旺盛，许多船东希望在世界贸易增长预期强劲反弹之前“囤船”。

根据 Clarkson 最新每周报告，在新造船市场，“在油轮方面，Euronav 通过在韩国现代三湖订购了一艘额外的 VLCC，并于 2023 年 6 月交付，以继续其船队更新。现代尾浦造船厂还宣布了一项未知的欧洲船东订购的 4 艘 LR2，前两艘船将于 2023 年交付，其余两艘船将于 2024 年第一季度交付，这些船将在现代尾浦的越南工厂建造。Rubis 在扬子江订购了一艘 9.15k 载重吨的化学品船，该订单被认为是一个选择项，将系列增加到两艘，预计在 2023 年交付。

另外，天然气运输船市场也是忙碌的一周，现代重工宣布了 2 艘 174k 未公开船东的 LNG 运输船的订单，两艘船均将于 2023 年第四季度交付。该船厂还宣布了三艘 91k 的 CBM VLGC 订单，其中两艘船东不明，预计在 2023 年交付。中国江苏扬子三井造船厂宣布与 Hartmann Schiffarhts 签订三艘 40k MGC，所有船只预计将在 2023 年交付。

与此同时，“集装箱船市场继续没有放缓的迹象，本周的主要新闻来自赫伯罗特宣布在大宇船厂 (DSME) 订购 6 艘 23,500 TEU 集装箱船。据悉，这些船舶是其 12 月合同中宣布的选项，使该系列产品总数达到 12 艘，该系列为双燃料 LNG，预计将在 2024 年交付；Seaspan 宣布在中国江苏扬子鑫福船厂再订购两艘 11,800 TEU 集装箱船，两艘船都将在 2023 年第四季度交付。扬子江证实，一位不知名的船东订购了 5 艘 3,500 TEU 的箱船，交付时间将持续到 2023 年 2 月和 2024 年 1 月。Briese Schiffarts 宣布在中国黄海造船订购四艘 1800 TEU 集装箱船，其中包括两个选项，确定的船舶将在 2023 年交付。最后，在汽车运输船市场，EPS 宣布与中国南京金陵船厂签订四艘 LNG 双燃料 7,050 CEU PCTC，该合同有两个可选项，在 2024 年交付。” Clarkson 报告总结道。

在干散货船市场上，船舶经纪人 Banchemo Costa 表示，“在干货市场，一艘 83,000 载重吨、2008 年建造（安装了 BWTS）的 Kamsarmax Yarrawonga 以 1700 万美元的价格售出。上个月，据报道，常石船厂于 2010 年建造的 82,000 载重吨（装有 BWTS）Jaigarh 以 1,900 万美元的价格售出。在本月早些时候，Shin Kurushima 于 2014 年建造 78,000 载重吨（装有 BWTS 和洗涤器）的 Orient Genesis 最终以 2300 万美元的价格售出。上周，Shin Kurushima 于 2013 年建造的 78,000 载重吨（装有 BWTS）Kagara 以 2200 万美元出售。在 Ultramax 领域，中船澄西船厂于 2013 年建造的 64,000 载重吨（装有 BWTS）以 2020 万美元的价格卖给了希腊买家，而日本船厂建造的 61,000 载重吨的 White Hawk 由 Oshima 于 2012 年以 2130 万美元的价格出售给希腊买家。由于强劲的租船市场，尤其是大型船舶租赁市场，本周有强劲的需求。中国江苏华泰船厂于 2011 年建造的 37,000 载重吨 Interlink Acuity 以 1,300 万美元的



价格出售给希腊买家，其姊妹船 Sredna Gora 于 2010 年建造，上个月以 1,160 万美元的价格售出。另一艘由 Saiki 于 2011 年建造的 37,000 载重吨 Liberty Island 以 1,530 万美元的价格售出。据报道，中国山海关船厂于 2011 年为希腊船东建造的 35,000 载重吨（通过 SS/DD 并安装了 BWTS）Malen 以 1,280 万美元的价格迅速交付给船东 Costamare。据报道 Costamare 也是 32,000 载重吨的 Konstantinos M 的买家，价值为 1180 万美元”。

在干散货方面，鉴于大量超灵便型/灵便型船舶易手，重点集中在中小型船（希腊购买力强劲），考虑到整体看涨情绪，预期未来一段时间内将继续保持相当数量的交易。

在油轮方面，这一周的交易水平同样相对有限。

来源：海事服务网

【分析师：干散货航运超级周期刚刚开始】

Klavense Research 负责人 Peter Lindström 表示，干散货需求端将在可预见的未来保持健康增长。

2021 年前 5 个月，全球工业生产快速复苏，干散货船的总需求增长了 8.5%。2020 年全球钢铁产量仅下降了 0.9%，因为中国的增长几乎抵消了世界其他地区的负增长。2021 年 1-5 月，中国钢铁产量持续快速增长，增幅达 13.9%，而同期世界其他地区的钢铁产量同样强势上涨，增幅达 13.5%。

Lindström 指出，今年下半年至明年，全球钢铁产量的这种突破性增长将有所放缓，但原材料需求仍将获得支撑。由于铁矿石和煤炭等大宗商品的价格远远高于边际成本最高的出口商成本，因此未来几个月需求方面的变化对于干散货运输来说并不那么重要，未来海运贸易的增速将取决于出口商提高产量的速度。

粮食方面，随着全球人口的增加和发展中经济体转向富含蛋白质的饮食，对大宗商品的需求继续增长。此外，随着非洲猪瘟后中国生猪存栏数量的恢复，中国对大宗商品的需求快速增长，也推动了 2020 年和 2021 年的干散货贸易。

动力煤需求的长期趋势则存在争议，但 Lindström 认为，从中期来看，全球煤炭海运贸易量至少在 2025 年之前将保持稳定，因为亚洲新兴经济体煤炭需求的增量将远远高于发达经济体煤炭需求的减量。



供应端方面，2023 年前的造船厂产能几乎被集装箱船订单占据，由此可以预计，2023 年底前，干散货船队扩张速度将处于历史最低水平。而环保相关法规导致的不确定性也可能迫使未来 3-4 年的船队增速处于相对较低的水平。

综上，Lindström 认为，未来几年，需求增长将超过供给增长，运价有进一步上升空间。

来源：中国远洋海运 e 刊

【BIMCO：2025 年全球船队将超过 80000 艘】

BIMCO 和 ICS 发布的《2021 年海员劳动力报告》显示，2021 年初，全球商船队拥有 74505 艘船舶，在基准情景下，预计到 2025 年底，船舶总数将达到 79282 艘。

BIMCO 预计，从 2021 年初到 2026 年初，全球船队在基准情景下的年复合增长率（CAGR）为 1.25%，而过去 5 年的复合增长率为 1.44%。

除了基准情景之外，考虑到不确定性因素对未来船舶数量的影响，BIMCO 还预测了较低和较高的情况。根据 BIMCO 的测算，基准情景下未来 5 年全球船队平均每年新增 955 艘船舶；在全球贸易前景低于基准的情况下，船队将以较慢的速度扩张，预计年复合增长率为 0.75%，平均每年将有 567 艘船舶进入市场，而在高于基准的情况下，2025 年全球船队将超过 80000 艘，复合增长率为 1.75%。

无论哪种情况，未来几年全球商船队都将增长。这也意味着，世界航运业的发展需要一支优秀的海员支撑。

根据 BIMCO 的预测，在 2020 年至 2025 年期间，11 个航运板块中增速最快的可能是 LNG 运输。LNG 船队目前共有 593 艘船，其中 85% 的船舶运力为 10 万至 20 万立方米。

BIMCO 预计，在基准情景下，LNG 船队的年复合增长率为 6.7%，2025 年底船舶数量将达到 819 艘。而在高增长情况下将增至 839 艘，低增长情况下则增至 799 艘。



预计到 2026 年，邮轮船队也将大幅增长。2020 年底，邮轮总数为 621 艘，在基准情景下，邮轮的年复合增长率预计达 4.2%。

根据 IHS Markit 的数据，目前原油轮船队有 2976 艘船舶，其中 34%船舶为 8 万-12 万载重吨。

尽管原油轮在疫情期间遭遇了困境，但今年迄今为止，该板块已新增订单 40 多艘。预计到 2025 年底，船队将以平均每年 2.8%的速度扩张。

来源：国际船舶网

【散货船东：看好未来 2-3 年的市场表现】

散货船东相信，未来两到三年市场将保持强劲势头。在 Marine Money 近日举行的一个小组讨论会上，五位散货航运公司的高管表示，运力供应增长缓慢和需求持续强劲是他们看好市场的主因。

五位代表预计，未来 18 个月散货船运力增长为 2%至 3%，而货物周转量的需求增长为 5%至 7%。其中两位高管认为船舶资产价格将上涨 10%-15%，一位高管认为将上涨 20%-25%，其余两位则预计上升 50%-75%。

Safe Bulkers 总裁 LoukasBarmparis 表示，未来几年可能会出现运力供应紧张的情况，因为船厂的产能要到 2023 年或 2024 年后才能释放。随着以减排为目标的新法规的不断出台，全球约 80%的干散货船需要减速航行。

Seanenergy 首席执行官 Stamatis Tsantanis 表示，2012 年之前建造的船舶必须减速 10%-15%。但他同时指出，市场上有一些船舶无法降速，这些船舶将被送拆。

EuroDry 首席执行官 AristidesPittas 表示，他对目前老龄船的运营情况感到满意，预计只有在市场下跌时才会看到报废量的增加。在他看来，液化天然气作为燃料的吸引力正在减弱，但至少在 2030 年之前不会有任何商业上可行的替代能源。未来 10 年市场的运价走势可能会超出所有人预期。

Grindrod Shipping 首席执行官 Martyn Wade 表示，市场前景可期，各国将继续进口大宗商品以避免出现短缺。由于集装箱运费高涨，原先用箱子装运的一



些货物先有部分已改用散货船装运。

总部位于奥斯陆的 2020 Bulk 首席执行官 Magnus Halvorsen 表示，世界钢铁协会预计 2021 年全球钢铁产量将增长 6%，中国增长 3%。即便中国经济降温，但全球形势仍是积极的。他对煤炭需求持乐观态度，在印度和中国的推动下，预计 2021 年海运煤炭量将增长 9%，2022 年将增长 6%。基于乐观的前景，越来越多的承租人在咨询 2 至 3 年的长期租约。

来源：中国远洋海运 e 刊

◆ 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	25/06/21	18/06/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,850	5,800	50	0.9%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	3,300	3,250	50	1.5%	
超灵便型 Ultramax	63,000	3,050	3,050	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,650	2,650	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	25/06/21	18/06/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	9,750	9,650	100	1.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	6,500	6,450	50	0.8%	
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： 2021-06-29



(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	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2023	Euronav - Belgian	9,330	option declared
4	Tanker	115,000	Hyundai Vietnam, Vietnam	2024	Vitol - Dutch	5,650	LR2, conventionally fuelled
8+4	Bulker	208,000	New Times, China	2023	Himalaya Shipping - Norwegian	6,700	LNG fuelled
3	Bulker	82,400	Tsuneishi Zhoushan, China	2023	Wisdom Marime - Taiwanese	3,400	EEDI phase 3
3	MGC	40,000 cbm	Yangzi-Mitsui, China	2023	Hartmann - German	Undisclosed	
6	Container	23,500 teu	DSME, S. Korea	2024	Hapag-Lloyd - German	Undisclosed	dual fuelled, options declared
6	Container	15,000 teu	undisclosed	2024	Seaspan - HK based	Undisclosed	scrubber fitted
6	Container	13,000 teu	Hyundai Hi, S. Korea	2024	HMM - South Korean	13,080	LNG ready, hybrid scrubbers
6	Container	13,000 teu	DSME, S. Korea	2024			
2	Container	11,800 teu	Yangzi Xinfu, China	2022	Seaspan - HK based	Undisclosed	against long-term T/C with purchase option
12	Container	3,055 teu	Nihon, Japan	2022-2023	Wan Hai Lines - Taiwanese	4,880	
2+2	Container	1,900 teu	Yangfan Group, China	223	Jinjiang Shipping - Chinese	Undisclosed	
4+2	Container	1,800 teu	Huanghai Shipbuilding, China	2023	Briese Schiffahrts - German	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
LOWLANDS TENACITY	BC	179,929		2011	Philippines	2,950	NGM Energy	BWTS fitted
SPRINGBANK	BC	177,066		2010	China	2,650	Greek	BWTS fitted, delivery Sep
NANAKURA	BC	91,439		2003	Japan	1,200	Indonesian	5H/5H
YARRAWONGA	BC	82,624		2008	Japan	1,700	Undisclosed	BWTS fitted
ELINDA MARE	BC	79,648		2010	China	1,800	Taiwan, PRC	
ORIENT GENESIS	BC	78,162		2014	Japan	2,300	Greek	BWTS & scrubber fitted
KOULITSA	BC	76,858		2003	Japan	1,370	U.A.E	BWTS fitted
CENTURION	BC	76,838		2005	Japan	1,250	Chinese	dely Q1 2022
IMPERIAL ROSE	BC	76,619		2008	Japan	1,930	Costamare - Greek	
AQUAMAN	BC	75,243		2001	S. Korea	1,100	Undisclosed	BWTS fitted
VIALLI	BC	63,493		2015	China	2,300	Eagle Bulk - U.S.A	BWTS fitted, delivery Oct
NAVIGARE BEATUS	BC	63,371		2017	China	5,000	Undisclosed	en bloc*****
NAVIGARE BELLUS	BC	63,310		2017	China			
LA LAMA	BC	61,305		2016	Japan	2,610	Undisclosed	
SERENE SUSANNAH	BC	57,266		2010	China	1,480	Undisclosed	
DARYA LAKSHMI	BC	55,469		2009	Japan	1,610	Costamare - Greek	
YM TRADITION	BC	55,457		2010	Japan	1,630	Undisclosed	
IMPERIAL FORTUNE	BC	53,505		2006	Japan	1,320	Undisclosed	BWTS fitted
NEW UNITY	BC	53,472		2006	Japan	1,330	Undisclosed	BWTS on order
POLA ANISIA	BC	46,412		2006	Japan	1,025	Undisclosed	BWTS fitted
LIBERTY ISLAND	BC	37,218		2011	Japan	1,510	Greek	
INTERLINK VERITY	BC	37,163		2012	China	4,380	Costamare - Greek	en bloc*****
INTERLINK PARITY	BC	37,152		2012	China			
INTERLINK EQUITY	BC	37,071		2013	China			
N DISCOVERY	BC	37,019		2012	China	1,420	Costamare - Greek	
HAMBURG PEARL	BC	35,921		2011	S. Korea	2,870	Undisclosed	en bloc, BWTS fitted & DD passed
HOUSTON PEARL	BC	35,914		2011	S. Korea			
JIA TAI	BC	35,112		2011	China	920	European	at auction
MALEN	BC	34,627		2011	China	1,300	Costamare - Greek	BWTS fitted
DREAM ISLAND	BC	34,467		2015	Japan	1,890	Greek	BWTS fitted
KING COTTON	BC	33,622		2011	Japan	1,400	Undisclosed	incl novation of BWTS contract



KONSTANTINOS M	BC	32,178	2012	China	1,180	Greek
STAR LIFE	BC	28,210	2011	Japan	1,125	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
SYDNEY TRADER	CV	67,222	4,839	2005	S. Korea	4,200	Undisclosed	
BARBARA	CV	65,741	5,301	2010	China	14,800	Global Ship Lease - UK	en bloc*, incl 3yrs TC attached
BALBINA	CV	65,710	5,301	2010	China			
BLANDINE	CV	65,700	5,301	2009	China			
BERNADETTE	CV	65,549	5,301	2009	China			
CORNELIA I	CV	63,069	5,086	2010	China			
TANJA STAR	CV	50,574	4,250	2009	China	undisclosed	Undisclosed	
HARMONY N	CV	39,420	2,824	2006	S. Korea	2,910	Undisclosed	BWTS fitted
SPRING MAS	CV	37,087	2,607	2002	Japan	2,900	MSC - Swiss	
BOMAR RESOLVE	CV	33,074	2,524	2005	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
FS IPANEMA	CV	25,902	1,794	2009	China	undisclosed	Undisclosed	
GDYNIA TRADER	CV	22,968	1,730	2001	Poland	1,100	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
SIGMA	GC	10,131		2005	China	300	Turkish	

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
NISSOS ANTIPAROS	TAK	318,744		2019	S. Korea	18,000	Undisclosed	en bloc**
NISSOS SANTORINI	TAK	318,744		2019	S. Korea			
MARAN TRITON	TAK	318,692		2003	S. Korea			
NISSOS KEA	TAK	299,240		2002	S. Korea	19,400	Undisclosed	en bloc***
NISSOS NIKOURIA	TAK	299,240		2002	S. Korea			
OCEANIA	TAK	106,560		2002	Japan			
LARA	TAK	50,655		2007	S. Korea	1,080	IMS – Greek	
YANGZE 18	TAK	49,600		2021	China	6,560	Greek	en bloc****
YANGZE 19	TAK	49,600		2021	China			
FS SINCERITY	TAK	48,045		2009	Japan	1,400	Undisclosed	
JASMINE EXPRESS	TAK	46,999		2004	Japan	760	Greek	
CLIPPER SUN	TAK/LPG	58,677		2008	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	



BW LIBERTY	TAK/LPG	54,975	2007	S. Korea	4,650	Arcadia Shipping - Greek
TOURAINÉ	TAK/LPG	30,309	1996	Japan	undisclosed	U. A. E
CARDISSA	TAK/LPG	5,320	2017	S. Korea	undisclosed	Pan Ocean

◆ 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
GLOBAL M	TAK	298,892	42,152	1998	S. Korea	505.00	as is Malaysia, old sale
EMINENCE 1	TAK	46,341	10,580	1996	Spain	570.00	old sale
MOON SPRING	TAK	7,657	2,354	1996	Singapore	568.00	
MEDITERRANEAN ENERGY	TAK/LNG	67,552	32,001	1984	Japan	650.00	abt 3,500t aluminum, under tow

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
SPLENDOR EMERALD	TAK	45,999	6,996	1998	S. Korea	undisclosed	
ASTON I	TAK	36,032	8,273	2001	S. Korea	570.00	
FRACHTIS	TAK	15,885	5,145	1997	Germany	undisclosed	
RAMA-1	TAK/PRO	4,990	2,345	1985	ITALY	undisclosed	delivered Alang

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
MAYA VN	TAK	318,778	44,217	2003		560.00	as is Batam, incl 600t bunkers
KUTCH BAY	TAK	107,176	16,701	1997	Japan	557.00	as is Sri Lanka via court sale
JAL SHAKTI	TAK	47,431	9,623	1998	Croatia	550.00	delivered Chattogram
CHAMPION ONE	TAK	36,362	6,950	1993	Japan	485.00	as is Indonesia

◆ ALCO 防损通函

【对物诉讼在航运法中的优势】

新案件 Tecoil Shipping Ltd v Neptune EHF [2021] EWHC 1582 (Admlty) 中，英国法院对该碰撞案件做出对物判决，并用于在之后的对人诉讼中，以此来



对抗船东，即使该船东从未应诉。

【货物最终重量分布未明确不应离港】

过去有发生过数起汽车运输船因稳定性问题造成倾覆的事故。令人更担忧的是，船员也没有意识到危害性。这与由岸上人员进行货物配载计划和执行有关，而船员在其中的作用极小。

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
2021-07-02	647.120	766.340	5.799	83.338	890.310	64.286	1135.050	483.010	520.040
2021-07-01	647.090	767.010	5.822	83.336	894.640	64.174	1130.200	485.060	522.020
2021-06-30	646.010	768.620	5.843	83.208	894.100	64.268	1125.930	485.280	520.970
2021-06-29	645.670	769.950	5.838	83.184	895.980	64.228	1117.580	488.430	523.370
2021-06-28	645.780	770.910	5.829	83.205	897.000	64.344	1118.020	490.010	525.250

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	0.0805	1 周	0.09338	2 周	--	1 个月	0.1025
2 个月	0.12725	3 个月	0.14475	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.163	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.24438		

2021-07-01

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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