

一周运价简评

1. 海岬型船

BCI 本周五报收 1715 点，同比上周末上涨 473 个点。本周海岬型船 5 期租平均价于周三冲高至 15,856 美元/天的高点，但在周五回调至 14,224 美元/天。澳大利亚和巴西至中国航线一直在抢夺运力，因此船东们在这两个方向的航线上摇摆不定。C5 航线的运价周一报 5.82 美元/吨，之后冲高至 8.40 美元/吨，周五收于 7.05 美元/吨。本周纸货市场相当活跃，而且随着海岬型船市场恢复活力，其它在同样航线上交易的吨位较小的散货船肯定也一起收益。

2. 巴拿马型船

BPI 本周五报收 2332 点，同比上周末上涨 388 个点。过去一周巴拿马型散货船涨势非常强劲，不论现货还是衍生品市场都是如此。P1A 和 P2A 航线受益于波罗的海发货需求充足和超 INL 范围的需求，租金在上半周出现了大幅上涨。经印尼的短途煤矿航次租金要显著高于南美东海岸发货航次租金。不过在下半周，当船货双方的分歧增大时，租家们对交易稍作暂停。本周定期期租的交易也很活跃。

3. 超灵便型船

BSI 本周五报收 1513 点，同比上周末上涨 296 个点。因即期运力短缺和氛围走强，使得 BSI 指数于本周上涨了 296 点。定期期租的租金也上涨了，一艘 63,000 载重吨、空在印度洋的货船以略高于 20,000 美元/天的租金成交，租期 6-8 个月。大西洋的价位也大幅度提升，一艘 55-57,000 载重吨的货船成交租金略低于 20,000 美元/天，基于西非交船，走经巴西至欧洲-地中海还船的往返航次。亚洲市场虽然中国仍在放假，但价格也大涨了。Ultramax 船型走往返 NoPac 航次的租金超过了 15,000 美元/天。

期租水平 2 月 19 日(美元/天)

船型	2 月 19 日	比较上周	2020 年 2 月	2019 年 2 月
海岬型	14224	3920↑	2721	7111
巴拿马型	20991	3495↑	6074	5069
超灵便型	16648	3264↑	5649	6410
灵便型	16223	2711↑	5499	4721

2 月 19 日运价回顾(美元)

船型	航线	本周五价	价格变动
170000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	7.356	1.365↑
170000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	17.454	0.700↑
170000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	12.994	0.794↑
130000/10%	东澳煤 Newcastle- 舟山	11.64	1.540↑
85000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	16.683	5.758↑
70000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	8.322	1.905↑
45000/10%	印尼煤 Taboneo- 广州	10.458	1.958↑
50000/10%	菲律宾镍 Surigao- 日照	10.956	1.264↑

数据来源：上海航运交易所 CDFI

1. 海岬型船租金水平上涨

2. 巴拿马型船租金水平上涨



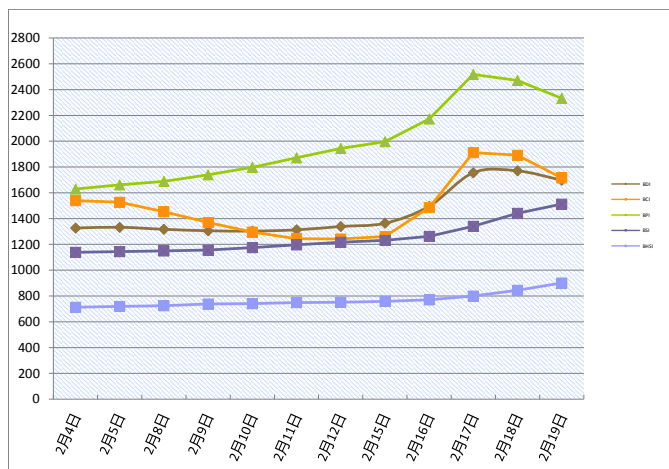
3. 超灵便型船租金水平上涨

人民币 FFA 远期评估(2 月 19 日)

协议号	远期价格 (美元)	远期价格 (人民币)	变化	汇率
CTC0221	13284	85846.52	25.30%↑	6.4624
CTC0321	13219	85426.47	44.72%↑	6.4624
CTC0421	15050	97259.12	34.87%↑	6.4624
CTC0521	16200	104690.88	26.39%↑	6.4624
CTCQ221	16069	103844.31	26.30%↑	6.4624
CTCQ321	19900	128601.76	12.48%↑	6.4624
CTCQ421	19319	124847.11	10.72%↑	6.4624
CTC2022	15394	99482.19	5.41%↑	6.4624
PTC0221	18242	117887.10	23.26%↑	6.4624
PTC0321	21052	136046.44	43.76%↑	6.4624
PTC0421	19930	128795.63	35.07%↑	6.4624
PTC0521	18324	118417.02	25.43%↑	6.4624
PTCQ221	18486	119463.93	26.25%↑	6.4624
PTCQ321	16145	104335.45	13.24%↑	6.4624
PTCQ421	14958	96664.58	10.08%↑	6.4624
PTC2022	13036	84243.85	5.80%↑	6.4624
STC0221	14057	90841.96	12.43%↑	6.4624
STC0321	18471	119366.99	47.82%↑	6.4624
STC0421	17029	110048.21	39.89%↑	6.4624
STC0521	15739	101711.71	33.61%↑	6.4624
STCQ221	15896	102726.31	33.99%↑	6.4624
STCQ321	14121	91255.55	24.72%↑	6.4624
STCQ421	13093	84612.20	17.95%↑	6.4624
STC2022	11361	73419.33	8.06%↑	6.4624

橙色表示与上周同期上升，蓝色表示与上周同期下跌。

波罗的海干散货指数



干散货船舶

干散货船舶交易

新船交付

Toyohashi SB 船厂交付了一艘 39,200 载重吨散货船，船名是'Sakura Fortune'，船东是 Shunzan Kaiun. Oshima Shipbuilding 船厂交付了一艘 55,500 载重吨散货船，船名是'Big Glory'，船东是 Kobe Shipping。

二手船市场

Eneti Inc. (前身是 Scorpio Bulkers)宣布售出 5 艘澄西船厂建造的 Ultramax 散货船，分别是“SBI PISCES”，“SBI PERSEUS”，“SBI HERCULES”，“SBI THALIA”，“SBI ATHENA” (每艘皆 c.63,500 载重吨，建于 2015/16，澄西船厂，C4x30T)，打包出售价大约 8800 万美元。上周他们已卖出了 4 艘卡姆萨尔货船和 3 艘 Ultramax 散货船给 Star Bulk Carriers，交易包括价值 300 万美元 Star Bulk 的普通股票和 1.02 亿美元的租赁融资。Eagle Bulk 宣布购入 3 艘 'Crown 58' 设计的超灵便型散货船，卖家是 Alterna Capital。分别是“WILTON”，“COOPER” and “TEXAS” (皆 c.57,970 载重吨，建于 2011 年，Sinopacific Dayang, C4x35/36T)，打包售价是 2115 万美元现金和 329,583 美元的股票。巴拿马型散货船“CAPTAIN TASSOS D” (75,200 载重吨，建于 2011 年，Jinglu Shipyard)以 1050 万美元左右的价格卖给匿名买家。

新造船市场

Yangzi-Mitsui SB 赢得一个来自 Evalend Shipping 公司的合同，建造 1+1 艘 82,300 载重吨卡姆萨尔型散货船，预定 2023 年交船。

租船交易摘要

- 'Paola Bottiglieri' 建于 2010 年，93262 载重吨，2 月 21-22 日浦项交船，途经东澳大利亚，印度还船，意向载煤矿，租金 20,000 美元/天—租家不详
- 'Star Nina' 建于 2006 年，82145 载重吨，2 月 21 日珠海交船，途经印度尼西亚，菲律宾还船，意向载煤矿，租金 25,000 美元/天—租家 Oldendorff
- 'TR Infinity' 建于 2015 年，77113 载重吨，2 月 19 日丽水交船，途经东澳大利亚，日本还船，意向载煤矿，租金 19,000 美元/天—租家 Kline
- Uniper 转租的'Aeolian Grace'，建于 2007 年，76525 载重吨，2 月 24 日蒙德拉交船，途经黑海，新加坡-日本还船，租金 24,000 美元/天—租家不详
- 'White Bay' 建于 2004 年，52423 载重吨，伊斯肯德伦即期交船，西非还船，意向载煤渣，租金 28,000 美元/天—租家 Western Bulk Carriers
- Glovis 转租的'Swift Suzhou'，建于 2015 年，81458 载重吨，2 月 26 日至 3 月 3 日莱州交船，租期 5-7 个月，世界各地还船，租金 17,800 美元/天—租家 Oldendorff
- 船名待定，货量 170000 吨 (10%增减)，从丹皮尔港到青岛，受载期 3 月 5-7 日，运

价 7.90 美元/吨，船方不承担装卸，装率是 90000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)/卸率是 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)—租家力拓

- 船名待定，货量 160000 吨 (10%增减)，从黑德兰港到青岛，受载期 3 月 4-5 日，运价 7.50 美元/吨，船方不承担装卸，装率是 80000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)/卸率是 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)—租家 FMG
- 船名待定，货量 75000 吨 (10%增减)，从纽波特纽斯到维沙卡帕特南，受载期 3 月 5-14 日，运价 50.80 美元/吨，船方不承担装卸，装率是 40000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日)/卸率是 20000 吨/晴天工作日 (不包括星期六星期日节假日)—租家 SAIL

干散货船舶买卖概况 单位 (百万美元)

船名	船龄	船型 DWT	船厂	成交价
CL Wuzhou	2021	208,000	Yangzi Xinfu SB	
Hui Ji Hai	2021	210,000	Beihai Shipyard	
Ocean Victoria	2021	37,520	Shimanami Shipyard	
Ocean Phoenix	2009	56,208	Mitsui SB (Tamano)	low 10
Atlantic Venus	2012	33,677	Fukuoka (Nagasaki)	region 10
Orchard Quay	2011	56,742	CSC Qingshan SY	8.6
Ultra Wollongong	2011	61,684	Oshima Shipbuilding	13.8
Cologne	2011	180,643	Tsuneishi Cebu	high 22
Melpomeni	2002	53,806	New Century SB	5.3
Kind Salute	2011	95,790	Imabari SB Marugame	low 16
Princesse Oui	2015	33,375	Shin Kochi Jyuko	13
拆解船	船龄	船型 DWT	拆解地	成交价
Rigel	1996	72,465	Bangladesh	4.49
Seapol Endeavour	1996	45,758	Bangladesh	3.45
Barbara	1994	38,858	Indian Sub cont	

#打包出售。

拆船指数

拆船指数(美元 / 轻吨)	2 月 19 日	变化
孟加拉国拆船	433.750	3.125↓
印度拆船	414.625	3.125↓
巴基斯坦拆船	424.375	1.875↓

*20001LT 及以上散货船

原油价格 美元/桶

种类	2 月 19 日	2 月 12 日	变化
布伦特	63.41	62.66	1.20%↑
西德州	59.82	59.72	0.17%↑

船用燃料油(美元/吨) 2 月 19 日

地区	IFO380	VLSFO	MGO、MDO
新加坡	383 (+ 8)	507.5 (-11.5)	529.5 (+ 6)
上海	404 (+ 8)	520.5 (+11.5)	560.5 (+ 10)
香港	388.5 (+18.5)	505 (+ 6)	520.5 (+ 16)
釜山	401 (+ 6)	521 (- 9)	547.5 (+ 10)
日本(Osaka)	455 (+ 3)	523.5 (+ 5)	787.5 (0)
Fujairah	379 (+ 4)	508 (+ 11)	602.5 (+ 28)
鹿特丹	365.5 (+8.5)	478.5 (+ 27)	522.5 (+ 30)

数据来源：海运圈聚焦网

本报告中的信息均来源于已公开的资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达公司的实际出价或溢价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式刊登、发表或引用。

铁矿石贸易

铁矿石专题快报

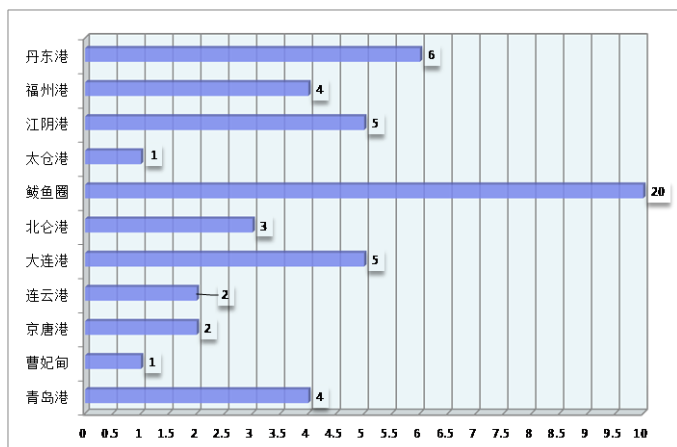
中国以外市场铁矿石进口开始复苏

(来源:我的钢铁网)

根据英国路透的数据,1 月份全球港口海运铁矿石总量为 1.34 亿吨。这一数字高于 2020 年 12 月的 12282 万吨和 11 月的 12518 万吨,也比 2020 年 1 月高出 6.5%。这些数字表明世界海运市场正在复苏。

中国以外的主要买家——日本、韩国和西欧开始增加进口。数据显示,2020 年 1 月,除中国以外的全球其他市场进口铁矿石 3407 万吨,而 2021 年 1 月中国海运进口铁矿石 9879 万吨,世界其他地区进口量则为 3521 万吨,同比增长 3.3%。虽然增长幅度不大,但考虑到 2020 年大部分时间为抗击疫情实施的封锁对全球经济造成的损害,这实际上是一个坚实的反弹。

其中,日本 1 月份的铁矿石进口量为 768 万吨,略高于 2020 年 12 月份的 764 万吨和 11 月份的 742 万吨,但略低于 2020 年 1 月的 778 万吨;韩国 1 月进口 598 万吨,比 2020 年 12 月的 597 万吨略有增加,但低于 11 月的 694 万吨和 1 月的 627 万吨;西欧国家 1 月份的进口量为 729 万吨,高于 2020 年 12 月的 664 万吨和 11 月的 694 万吨,略低于 2020 年 1 月的 778 万吨。需要指出的是,西欧今年 1 月进口量较 2020 年 6 月份的 476 万吨(2020 年最低点)上升了 53.2%。同样,日本 1 月份的进口量比 2020 年最低点(6 月份 508 万吨)高出 51.2%,韩国 1 月份的进口量比 2020 年最低水平(2 月份的 500 万吨)高出 19.6%。



2020 年 12 月中国进口铁矿石货量(万吨)

国家	本月进口数量	环比	年度累计进口数量
南非	-	-	-
澳大利亚	-	-	-
巴西	-	-	-
各国合计	9,674.6	1.43% ↓	117,037

数据来源: 我的钢铁

铁矿石价格分析 (2 月 19 日)

机构	品位	贸易方式	单位	本日	周环比
Mysteel	62%Fe	CFR Tianjin	USD	172.35	5.54% ↑
TSI	62%Fe	FOB Brazil	USD		
TSI	62%Fe	FOB W.Australia	USD		
中联钢铁	62%Fe	CFR CHINA	CNY		
Mysteel	62%Fe	CFR JINGTANG	CNY	-	-
Mysteel	62%Fe	CFR CAOFEIDIAN	CNY	-	-

数据来源: 我的钢铁

矿粉 FOB 价格 单位: 美元/吨

名称	品位	发货地	2 月 19 日	2 月 5 日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier			
澳洲 Pb Fine	61.0%	Dampier	171.15	154.65	16.5 ↑
澳洲 Newman Fine	62.3%	Hedland			
澳洲 Yandi Fines	57.3%	Hedland	156.45	141.25	15.2 ↑
巴西 SFLA	64.5%	Tubarao	195.35	180.65	14.7 ↑
巴西 IOCJ	65.0%	PDM	196.70	182.00	14.7 ↑

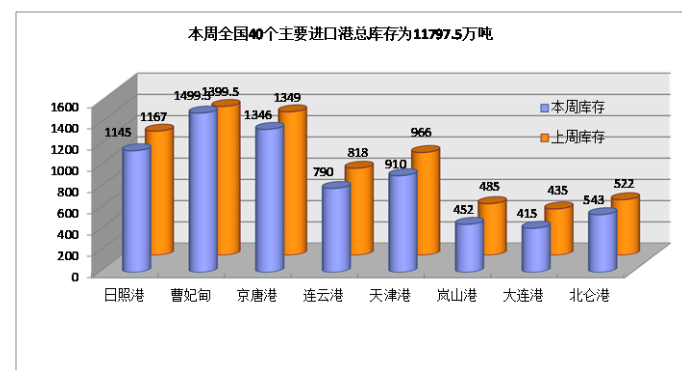
数据来源: 我的钢铁

国内市场钢材价格指数

品种	2 月 19 日	2 月 12 日	涨跌
钢材综合	169.96	163.20	4.14% ↑
长材	188.01	179.87	4.53% ↑
扁平	152.70	147.26	3.69% ↑
一次材	179.58	172.24	4.26% ↑

数据来源: 我的钢铁

待港时间较长的铁矿石港口(天)



煤，炭贸易

煤、炭专题快报

德国 12 月进口煤炭 282 万吨

同比降 1%

(来源: 中国煤炭资源网)

据德国联邦统计局 (Federal Statistical Office) 发布的初步统计数据, 2020 年 12 月份, 德国煤炭进口 282.1 万吨, 较上年同期减少 28.1 万吨, 下降 1%, 较 11 月份增加 45.2 万吨, 增长 19.1%。

2020 年全年, 德国煤炭累计进口量为 2555.3 万吨, 较 2019 年减少 960.5 万吨, 下降 27.3%, 自 2016 年以来连续第四年大幅度下降。

2020 年德国煤炭进口量中, 从俄罗斯进口煤炭最多, 为 1199.4 万吨, 占德国进口总量的 46.9%, 同比减少 380.1 万吨, 下降 24.1%。从美国进口煤炭位列第二, 为 482.2 万吨, 占进口总量的 18.9%, 同比减少 205.1 万吨, 下降 29.8%。

去年, 德国从澳大利亚进口煤炭 393.1 万吨, 同比减少 87.9 万吨, 下降 18.3%; 从哥伦比亚进口煤炭 195.5 万吨, 同比减少 15.4 万吨, 同比下降 7.3%。

德国是欧洲最大的经济体和最大的煤炭进口国, 该国进口的煤炭主要用于发电、供热和炼钢使用。受全球新冠肺炎疫情影响, 钢厂用煤需求下降, 电力行业煤炭在与天然气和可再生能源的竞争中又处于十分不利的劣势地位。

德国煤炭进口商协会 (VDKi) 不久前发布的市场报告显示, 2020 年德国硬煤进口量为 3280 万吨, 较 2019 年下降 24%, 其中, 炼焦煤下降 11%, 动力煤下降 29%。

随着德国去煤化步伐的不断迈进, 预计今后德国煤炭消费需求仍将继续下降。考虑到疫情影响钢厂需求, 以及和天然气和可再生能源在发电方面的竞争, 德国煤炭进口商协会 (VDKi) 预计, 2021 年德国硬煤进口量将同比下降 18.6%至 2670 万吨, 这将是德国硬煤进口量连续第六年下降。

2020 年 12 月煤炭进口量 (万吨)

国家	十二月	十一月	环比
澳洲			
印尼			
蒙古			
俄罗斯			
各口岸总量	3,907.5	1,167	234.8%↑

数据来源: 中国海关总署

主要港口煤炭库存分析 (2 月 19 日)

港口	本周	上周	环比
秦皇岛港	511	506	0.99%↑
曹妃甸港	294.4	260.8	12.88%↑
广州港	322.7	303.9	6.19%↑
国投京唐港	345.5	307.1	12.50%↑
环渤海四港	1150.9	1073.9	7.17%↑
纽卡斯尔港	-	-	-

数据来源: 我的钢铁网

煤炭指数分析 (2 月 10 日)

发布机构	品种	贸易方式	单位	价格	比上周
Platts	Premium Low Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol FOB Australia	FOB E.AUS	美元		
Platts	Premium Low Vol CFR China	CFR 中国	美元		
Platts	HCC 64 Mid Vol CFR China	CFR 中国	美元		
CCI8 (2 月 10 日)	5500 大卡动力煤	CFR 广州	CNY	353.49	1.1↓
环渤海湾动力煤	5500 大卡动力煤	FOB 渤海湾	CNY	617	2↓

数据来源: 秦皇岛煤炭网、中国煤炭资源网

谷物贸易

谷物专题快报

嘉吉公司预计未来数月中国仍将大量采购农产品

(来源：中华粮网)

嘉吉公司首席执行官戴夫·麦克伦南 (Dave MacLennan) 表示, 在中国这个全球头号大豆和玉米进口国获得充足供应之前, 中国采购热潮还会至少持续两个季度。他说, 作物价格需要通过上涨来遏制消费。自 8 月份见底以来, 作物价格已经上涨 50% 以上。

美国农业部周五公布的数据显示, 2020 年美国向中国出口了 287.5 亿美元的农产品及相关产品, 但是仍低于中美贸易协议定下的采购目标 365 亿美元。

近期中国在四个工作日里就买入了创纪录的 585 万吨玉米, 超过了往年的全年玉米进口量。本年度迄今美国对中国销售的玉米数量 (包括已装船和未装船) 高达 1770 万吨, 远远高于对第二大买家墨西哥和第三大买家日本的销售量, 也远远高于去年同期的销售量 6 万吨。中国一年的玉米进口低关税配额为 720 万吨。此外, 本年度迄今美国已对中国销售 3530 万吨大豆, 创下至少 1991 年以来的最高销售进度。

在去年疫情期间, 不少行业陷入困境举步维艰, 但是国际粮商却纷纷报告巨额盈利, 这主要得感谢中国采购。去年美国墨西哥湾的大豆出口利润创下至少 2016 年以来的新高, 令嘉吉从中受益。正常年份里, 嘉吉公司的盈利有三到四成来自贸易相关业务。现在业绩基本回到了这一正常水平。

麦克伦南说, 中国可能进口至少 2000 万吨玉米, 以满足饲料需求, 并补充库存, 以保障粮食安全。这将是世界贸易组织年度进口配额的两倍多。不过他提醒说, 尽管中国从疫情中恢复的速度比其他很多国家都要快, 但是近来也出现了新的疫情。他认为这是一个必须关注的信号。

嘉吉乐观认为中国将继续履行第一阶段贸易协议, 也可能和拜登政府进行第二阶段贸易谈判。他表示, 美国政府将如何处理与中国的贸易政策, 还有待观察, 但希望政府能够将“美国农场主需要中国市场”这一点作为优先考虑。很明显, 中国是影响需求和价格的重要力量, 而这有利于美国农场主。

2020 年 12 月累计大豆进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
巴西			
美国			
俄罗斯			
阿根廷			
总量	752.4	958.6	21.51%↓

数据来源：中国海关总署

2020 年 12 月累计玉米进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
美国			
老挝			
乌克兰			
俄罗斯			
总量	225	123	82.93%↑

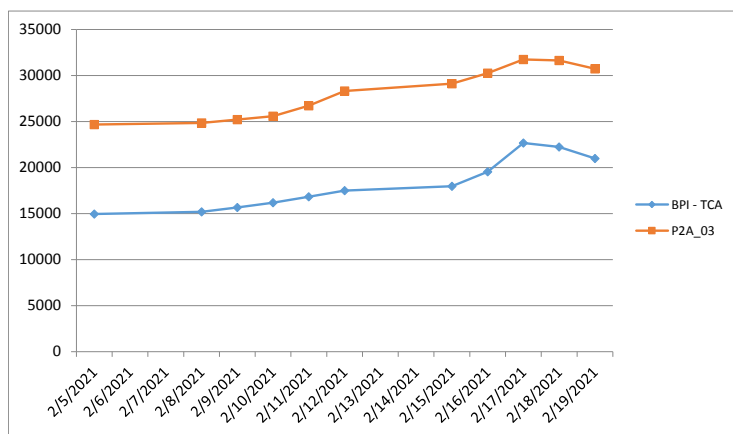
数据来源：中国海关总署

2020 年 12 月累计大麦进口量(万吨)

国家	十二月	十一月	环比
乌克兰			
法国			
加拿大			
澳大利亚			
总量	98	111	11.71%↓

数据来源：中国海关总署

波罗的海巴拿马型船期租水平



(P2A-03: 在斯科角和直布罗陀范围内交船, 进行一个到远东的航次, 还船范围为台湾和日本。)

油轮

超大型油轮

中东海湾市场，绕好望角至美湾航线 280,000 吨 VLCC 油轮运价仍保持在 WS18.5 点上下的水平。前往中国的航线因交易极少，运价仍徘徊在 WS32.5 至 WS33 之间。大西洋板块，西非至中国航线 260,000 吨油轮运价较上周上升了 WS1.5 点，至 WS35.5 左右。而美湾到中国航线的 270,000 万吨油轮租金大约上涨了 90,000 美元，至 434 万美元。不过我们随即了解到 Exxon 与 Hercules I (建于 2017 并于近期装配了脱硫塔)签订了合约，租金是 450 万美元。

苏伊士极限型油轮

在黑海至地中海航线的运价上升了 WS3.5 点，至 WS73-74 点水平，很可能是受到阿芙拉船型价格上涨的影响。尼日利亚至

英国-欧洲航线 130,000 吨油轮运价也小幅上涨，至 WS56-57 点。巴士拉港口至地中海 140,000 吨油轮的运价基本未变，仍在 WS18-19 点之间。

阿芙拉极限型油轮

因恶劣天气影响，此船型租金暴涨。杰伊汉港至拉瓦拉港航线 80,000 吨油轮运价大涨 45 点，至 WS120 (等价期租租金约 16,800 美元/天基于一个往返航次)。在北欧，虽然涨幅不如地中海，跨北海地区 80,000 吨油轮运价也上跳了 15 点，至 WS97.5 点。波罗的海至英国-欧陆航线 100,000 吨油轮运价上升了 11 点至 WS86-87 点。大西洋板块另一端，运价水平也显著上升了。加勒比海至美湾航线以及美湾至英国和欧洲大陆航线，基于 70,000 吨油轮运价目前都在 WS109-110 点的水平，分别上升了 19 点和 32 点。

成品油油轮

中东海湾至日本航线运价仍停留在略高于 WS60 点的位置。不过周末时更接近 WS65，而 LR1 船型的运价 WS80-82.5 之间。波斯湾至东非航线 35,000 吨油轮标准运价仍是 WS120。欧陆至美国大西洋海岸航线运价小幅上升，因为美国的暴风雪导致需求显著增多。这导致运价在周初从 WS125 大幅攀升至 WS160 左右。不过随着一些需求被撤回，加上一些灵便型船的成交，经纪商们感觉运价可能会承压下行。一票到西非的货物收到多个报价后，据租家说成交运价是 WS155。美湾至英国-欧陆回程交易航线较冷清，最新看到的成交价是 WS65，较上周五下跌了 5 点。美湾至巴西航线运价明显走弱，下跌了约 4 点，勉强到 WS105 的水平。跨地中海航线本周大涨 50 点至 WS210 附近。

成品油油轮运价回顾 2 月 19 日

货量	航线	本周五价	价格变动
75000	中东海湾-日本 (CPP, naphtha condensate.)	WS 65.00	0.83↑
55000	中东海湾-日本 (CPP, UNL, naphtha condensate)	WS 82.50	0.83↑
38000	美湾到欧陆 (CPP, UNL, diesel)	WS 65.00	8.21↓
80000	地中海-远东 (naphtha)	\$ 2015000	135000↑

原油油轮运价回顾 2 月 19 日

货量	航线	本周五价	价格变动
280000	中东海湾-美湾	WS 18.90	0.35↑
270000	中东海湾-新加坡	WS 32.96	0.31↑
270000	中东海湾-中国	WS 32.58	0.43↑
260000	西非到中国	WS 35.77	0.87↑

航运新闻摘要

IMO 全球船舶减排新规或从 2022 年 10 月起生效

洲际船务

IMO 的一位发言人日前表示，国际海事组织关于全球船舶减少碳排放的强制性规则修正案草案若在今年获得通过，可能从明年 10 月起实施，并将适用于所有商船。这些措施一旦实施，可能将在不到 20 个月的时间内影响许多船舶的运营。

全球航运经纪和咨询公司 Banchero Costa 称，这一新规意义重大，因为全球干散货船队的平均船龄已经在上升。目前全球干散货船队中有一半是在 2011 年前建造的，干散货船手持订单数量与超龄船舶数量已经不对等。例如，Supramax 和 Ultramax 船型的手持订单量仅占目前船队的 5%，而那些超过 20 年的船舶占据了 10%。Panamax 和 Kamsarmax 船型的手持订单量约占目前船队的 6%，而老龄船几乎占了 15%。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，船东可能会将这些超过 20 年的老龄船出售或报废，但可用船舶数量不会大规模下降，因为新船的交付量会上升。然而，由于未来的监管环境不确定，船东将在一定程度上延缓新船的订造。

IMO 发言人表示，所有总吨位在 5000 吨及以上的船舶必须计算碳强度指数（CII），具体评级从 A 到 E，前者最优。这一评级将记录在船舶能效管理计划中。而那些没有获得 A 级或 B 级的船舶，必须在碳减排方面持续改进，并进行记录和验证；连续三年被评为 D 级或 E 级的船舶必须提交一份改进行动计划，说明如何达到要求的 C 级或以上；显示 A 级或 B 级的船舶可从港口获得奖励。

预计合规船舶将受到市场的青睐，租船人倾向评级更高的船舶，尤其是那些长租船舶。

冰级巴拿马型成航运市场“新宠”

海运圈聚焦

随着波罗的海遭遇极寒天气，Panamax 型、kamsarmax 型和 Post-Panamax 型散货船运价暴涨，某些冰级船日租金甚至超过 10 万美元。

日本邮船（NYK）旗下两艘部署在波罗的海的散货船日租金已突破 10 万美金。7 年船龄、95,527 载重吨的“NBA Van Dyck”轮日租金为 10 万美元，而 1 年船龄、82,099 载重吨的 kamsarmax 型“NBA Magritte”轮日租金则为 11 万美元。据报道，另一艘在波罗的海航线上的 Panamax 型散货船日租金为 7 万美元。

与更大的海岬型船不同，Panamax 型船的运价整个月都在上涨，相对于海岬型船而言，巴拿马型船的租金已经变得非常昂贵，导致一些托运人考虑更换船型。根据 Braemar ACM 的数据，本周 Panamax 型船租金比五年平均水平高出 177%。

2021 年开年几周，全球煤炭和谷物的运输量急剧增加，这导致了大西洋的供应不足。“一些港口出现海冰也导致稀缺的冰级巴拿马型船租金大幅上涨，进一步刺激了市场。”Braemar ACM 在给客户的一份说明中报告表示。

“来自大西洋彼岸的有限供应，加上不利的国际煤炭价格使得波罗的海煤炭在欧洲具有很强的竞争力。2 月上半月，波罗的海运往 ARA 港口的船货量同比猛增 53%。”船舶经纪公司 Arrow 的研究显示。

本月，看涨干散货的报告迅速涌现。英国航运战略公司表示，散货船 2021 年的良好开局将继续延续。

BDI 指数暴涨！散货船市场淡季超旺全年有望

国际船舶网

牛年伊始，散运市场一改往年颓势，淡季超旺，BDI 指数一周飙涨 35%。随着好望角型散货船运价稳健回升，按照目前涨势 BDI 指数有望挑战去年 10 月创下的 2000 点高位。

2 月 17 日，波罗的海干散货运价指数（BDI）增至 1756 点，单日暴涨 17.46%，连续 2 日大涨，近一周涨幅 35%，创下 3 周来新高，相比去年同日仅 434 点上涨了四倍以上。波罗的海好望角型散货船运价指数（BCI）报收 1912 点，近一周涨幅 47.5%。波罗的海巴拿马型散货船运价指数（BPI）达到 2518 点，近一周涨幅达 40%。

第一季度原本是散运市场传统淡季，但今年新冠疫苗问世后全球经济预计好于去年，补货行情浮现，大宗物资需求拉高，贸易商加紧补充库存。虽然春节期间中国市场处于暂停状态，但南美运往非洲和欧洲的谷物需求高涨，各船型散货船运价均有不同程度的提高。

其中，大西洋地区的谷物运输需求推升巴拿马型散货船运价一路走高，2 月 17 日现货市场平均日租金达到 22695 美元，已经是成本价 1 万美元的 2 倍以上，也创下 2010 年以来新高。

同样适合运输谷物的超灵便型和灵便型散货船运价也远高于成本价。目前超灵便型散货船日租金达 1.47 万美元，较成本价高出 5500 美元；灵便型散货船日租金约为 1.44 万美元，缴成本价高出 5500 美元。

春节期间因交易清淡而走低的好望角型散货船，现货市场运价也明显走高，期货涨幅更大，2 月 16 日好望角型散货船 3 月期货单日上涨 4550 美元，达到 16500 美元，比成本价高出 1500 美元。

分析师认为，在中国大量采购铁矿砂和谷物的刺激下，干散货航运市场升温，今年巴西铁矿砂供货秩序有望回归常态，发货量将超过去年。

业界普遍看好今年散运市场发展前景。据克拉克森预计，今年铁矿砂运输需求将增长 2.4%，煤炭运输需求也将由去年下滑 10.4% 转为增长 4.6%，全年散运需求涨幅为 4%，而供给面扣除拆船后船队运力增长 3%。

船舶经纪公司 Simpson Spence Young（SSY）指出，美国农业部上修预测，2020 年 10 月至 2021 年 9 月中国玉米进口量将创下约 2400 万吨的新纪录，比前 12 个月多出 1640 万吨，这将进一步支撑对中型散货船的需求。

与此同时，大宗货物价格上涨和港口拥堵也有助于推升运价。巴西和阿根廷已经开始出现陆运延误和交通拥挤，南美东海岸目前约有 103 艘巴拿马型散货船等待装载，而去年同期仅有 66 艘。

另外，中国谷物需求快速增长也将推动散货船运价高升，业界最看好的巴拿马型散货船中装载量最高的 8.2 至 8.4 万吨节能卡姆萨尔型散货船。

SSY research 称，美国农业部公布的美国玉米出口销售数据表明，第二季度玉米出口将“非常强劲”，而值得注意的是第二季度可能正好是巴西大豆出口的季节。这意味着如果以中国 2020 年的进口量为依据的话，大豆贸易应该会导致今年对中型干散货船的强劲需求。

根据 Clarksons Research 数据，中国 2020 年的大豆进口同比增长了 14%，首次达到 1.03 亿吨，其中大部分来自美国和巴西。SSY 分析师预计，更高的预期将进一步支持 2021 年对中型散装货物的需求。因为中国对粮食的胃口越来越大。

上海菁英航运经纪有限公司

上海菁英航运经纪有限公司

上海菁英航运经纪有限公司 前身是 2006 年 6 月成立的香港精英租船有限公司上海代表处，主要致力于干散货领域的航运经纪业务，为客户提供全方位的航运服务。为参与 2020 年建设上海航运中心项目，2011 年被邀正式注册成为中国首批 9 家登记注册的国际知名航运经纪有限公司之一。公司的航运经纪业务员都具有航运经纪人资格证书，其中不乏资深经纪人及外籍员工，还有一批充满活力的年轻人。上海菁英航运经纪有限公司目前是英国伦敦波罗的海交易所，波罗的海海事组织和香港船东协会的会员，在国际航运市场上享有良好的信誉。2013 年 4 月，上海菁英航运经纪有限公司成为 6 家首批获准从事人民币 FFA 交易经纪公司之一。2016 年 2 月，成为新加坡交易所获准从事美元 FFA 交易的经纪公司。

特别是在大宗干散货的好望角型船（CAPE）市场业务上，上海菁英为全球知名船东和中国的大型钢铁企业提供船舶经纪服务并签订多项长期合作协议，其专业的服务品质和全方位的服务理念受到业内人士的一致好评。自成立起，公司一直在不断拓展业务范围，基于好望角型船业务的成功，上海菁英将业务扩展至巴拿马和超灵便型船，为世界范围的船东和租家提供专业服务。

除此之外，在 2011 年 8 月上海菁英的船舶交易部门成立，拓展新造船、二手船和拆船交易业务。

联系方式：

上海市仙霞路 137 号

盛高国际大厦 1601 室，200051

电话：+8621 5206 9898

传真：+8621 5206 6767

Email: cape@seamasterltd.com

公司网址： www.seamasterltd.com