



全一海运市场周报

2021.01 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.12.28 - 2021.01.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场继续向好 远洋航线运价上涨】

2020年已接近尾声，但疫情仍然持续在世界范围内高速传播，全球新冠疫情累计确诊人数超过8000万，全球经济在疫情蔓延的情况下迎来2021年。元旦小长假前中国出口集装箱运输市场表现向好，运输需求保持高位，多数远洋航线运价继续上涨，带动综合指数上升。12月31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2783.03点，较上期上涨5.3%。

欧洲航线：在英国发现变异的新冠病毒，多个国家暂停与英国的来往，供应链体系受到影响，各国加强管控措施，刺激生活必需品和医疗物资的需求增加。运输需求表现良好，供求关系稳固，上海港船舶平均装载率继续保持在95%以上，部分航班满载出运，市场运价持续上涨。12月31日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4091美元/TEU，较上期上涨7.7%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，货量保持高位，供需基本面良好，本周即期订舱价格大幅上涨。12月31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4286美元/TEU，较上期上涨15.6%。

北美航线：美国单日确诊人数持续徘徊在20万左右的水平，疫情传播始终处在较高水平，据统计美国新冠确诊病例突破2000万例，在各国中继续排名第一。由于疫情严重，近期多项美国经济数据弱于市场预期，显示美国经济从大规模衰退中复苏的步伐正在放缓。运输需求保持平稳，供求关系较好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上的水平，市场运价在高位继续徘徊。12月31日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为4018美元/FEU、4729美元/FEU，较上期分别上涨1.5%、3.0%。

波斯湾航线：目的地国家疫情较为稳定，运输需求小幅增长，供求关系良好，上海港船舶平均装载率保持在95%以上，市场运价继续上涨。12月31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1903美元/TEU，较上期上涨9.6%。



澳新航线：疫情在当地控制情况较好，运输需求在元旦小长假前继续表现良好，供求关系稳定，上海港船舶平均舱位利用率保持在 90%以上，市场运价在近期高位徘徊。12 月 31 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2465 美元/TEU，较上期微涨 0.2%。

南美航线：主要目的地国家疫情严重，刺激医疗商品和部分生活必需品的需求。运输需求继续处于高位，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。本周市场运价继续走高。12 月 31 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 8173 美元/TEU，较上期上涨 13.8%。

日本航线：本周运输保持稳定，市场运价平稳。12 月 31 日，中国出口至日本航线运价指数为 815.96 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【冷冬报到需求骤升 综合指数先抑后扬】

寒潮来袭气温骤降，打破大宗散货市场供需平衡局面，部分货种需求骤升，而运力受天气等因素影响周转减慢，沿海散货运输市场于上周跌至低位后，本周有所回升。12 月 31 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 1324.44 点，较上周下跌 1.4%。

煤炭市场：市场需求方面：本周全国大部分地区气温迎来“断崖式”暴跌，取暖用电需求增加，民用电大幅增长，叠加年末赶工，工业用电需求依旧旺盛，整体用电需求持续攀升，据悉下游电厂机组多数满负荷运行，部分备用机组也已全部投入使用。电厂日耗煤量继续增长，库存则快速下降，这使得下游电厂不得不加快补库节奏，需求大量释放。煤炭价格方面：临近年底，生产任务所剩无几，部分煤矿检修停产或减量生产，开工率持续下降，保供压力加大；而进口煤补充也存在不确定性，受节假日、恶劣天气和煤价暴涨影响，违约率增加，市场煤炭供给远低于预期，支撑煤炭价格短期内维持高位。面对偏紧的供需形势，发改委表示，对寒冷天气，已提前做好准备，制定了周密的煤炭保供应急预案，目前政策调控压力正在逐渐增加。运价走势方面：电煤消费量持续增长，下游需求缺口不断扩大，而北方港口煤炭供应紧张，库存偏低，供需关系失衡，下游货主心态焦虑，积极派船北上。运力方面，恶劣天气导致上下游压港现象频现，部分船期延误抵北，运力周转整体较慢。本周沿海煤炭运输市场仍以长协成交为主，市场成交量较上周基本持平，在寒潮天气的影响下，快船需求增多，运输价格节节攀升。

12 月 31 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1391.71 点，较上周下跌 2.2%。12 月 31 日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收 1233.68 点，



较上周五上涨 8.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 53.2 元/吨，较上周五上涨 5.6 元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7 万 dwt）航线运价为 57.0 元/吨，较上周五上涨 4.2 元/吨。

金属矿石市场：本周有部分钢厂复产，尤其高炉铁水产量继续小幅增加。需求方面，临近元旦假期，加之中央气象台发布寒潮橙色预警，下游工程用钢需求逐步转弱，市场心态趋于谨慎；同时，钢材生产成本仍居高难下，尤其建材钢厂普遍微利。本周钢材需求继续走弱，运输仍以长协为主，市场成交有限，运价小幅回调。12 月 31 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1262.62 点，较上周下跌 0.4%。

粮食市场：东北地区玉米价格行情趋稳运行，之前的涨价透支利好，一些贸易商购销受阻，转移阵地去华北销货。北方港口玉米价格行情稳中偏强运行，但因港口仓容有限，南方港口及其辐射的销区市场需求一般，加上还有大量的进口及前期港存，形成价格上行的阻力。饲料需求上，玉米价格和替代品价差继续拉大，企业采购意向提升，加大替代品使用比重。沿海粮食运输市场需求平稳，运价小幅上涨。12 月 31 日，沿海粮食货种运价指数报 1370.03 点，较上周上涨 0.3%。

成品油市场：近期受多重利好加持，国际油价持续小涨，在其带动下，12 月 31 日，国内成品油调价窗口开启，成品油零售价喜迎“四连涨”。需求方面，近期全国迎来大范围雨雪降温天气，加之元旦假期将至，汽油需求稳中向好，而工程基建等柴油需求受限，成品油零售价格呈现“汽涨柴跌”局面。本周成品油运输市场受节前备货影响，成交情况良好，加上上下游港口仍有排队等货现象，支撑成品油运输价格继续上涨。12 月 31 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 1129.18 点，较上周上涨 0.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型市场全面下跌 综合指数承压下行】

本周国际干散货运输市场假期气氛浓厚，尤其是中小型船市场受假期影响明显，货盘偏少，市场表现安静，租金纷纷下滑。海岬型船市场虽货量尚可，但受市场对 1 月普遍看跌心理预期影响，运价也下跌，远东干散货指数 (FDI) 综合指数在三大船型齐跌的影响下承压下行。12 月 30 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数 (FDI) 综合指数为 941.03 点，运价指数为 826.91 点，租金指数为 1112.23 点，较上期分别下跌 7.1%、5.1% 和 9.2%。



海岬型船市场: 海岬型船太平洋市场和远程矿航线运价大幅回落。太平洋市场, 尽管圣诞假期, 但周初澳大利亚铁矿石货盘尚可, 矿商依然在市场询船, 由于市场可用运力较多、远程矿航线运价大幅回落以及预期明年 1 月市场行情较低, 船东降价成交, 澳大利亚至青岛航线运价从上周五 8.1 美元/吨左右下调至 7 美元/吨左右。另外, 由于大风等天气影响, 国内北方部分港口有短暂关闭, 船舶有所延误, 预计下跌空间有限。12 月 30 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 14995 美元, 较上期下跌 11.0%, 比去年同期上涨 18%; 澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.078 美元/吨, 较上期下跌 9.9%。远程矿航线, 虽然巴西淡水河谷在市场上询船, 但受 1 月底船期, 低于 15 美元/吨的低价成交影响, 市场运价快速回落。12 月 30 日, 巴西图巴朗至青岛航线运价为 14.973 美元/吨, 较上期下跌 6.5%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船太平洋市场继续下行, 粮食航线运价小幅波动。太平洋市场, 本周逢圣诞、元旦假期, 部分参与者离场休假, 印尼因雨季影响煤炭货盘较少, 市场略显安静, 而空出运力逐渐增加, 太平洋市场租金水平继续走跌。由于前期印尼煤炭的拉动, 租金水平大幅上涨, 目前租金水平明显高于去年同期。12 月 30 日, 中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10871 美元, 较上期下跌 8.1%, 比去年同期上涨 59.6%; 中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10029 美元, 较上期下跌 9.5%; 印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.322 美元/吨, 较上期下跌 6.7%。粮食航线, 本周美西粮食货盘增加, 市场活跃度尚可, 但由于即期可用运力较多, 粮食航线运价上涨动力不足, 小幅波动。12 月 30 日, 美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 22.775 美元/吨, 较上期微跌 0.5%; 美湾密西西比河至中国北方港口 6.6 万吨货量的粮食运价为 40.075 美元/吨, 较上期微跌 0.2%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场下跌明显。本周受圣诞、元旦假期影响, 市场货盘不多, 可用运力逐渐增多, 市场总体氛围不佳, 东南亚市场租金承压下行。12 月 30 日, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9408 美元, 较上期下跌 9.6%; 新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11459 美元, 较上期下跌 7.0%; 中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 7663 美元, 较上期下跌 7.0%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.221 美元/吨, 较上期下跌 4.3%; 菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.433 美元/吨, 较上期下跌 2.9%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价保持平稳 成品油运价观望盘整】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示, 截至 12 月 25 日当周美国除却战略储备的商业原油库存大幅减少。随着美国可能提高疫情补助支票金额、美国原油库存进一步下降及历经 9 个多月欧盟与英国终于宣布达成“脱欧”贸易协议, 刺激燃料油需求前景。然而, 在英国新冠病毒变异迫使当局实施新的出行限制措



施；而在欧洲和非洲部分地区，感染率和住院率都在上升，打击了石油需求更快复苏的希望；同时各国寻求限制排放以减缓气候变化，未来几年的化石燃料需求可能依然疲软，即使在疫情爆发后也是如此。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报 51.34 美元/桶，较上期上涨 0.10%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价保持稳定，苏伊士型油轮运价保持平稳，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口 VLCC 运输市场运价基本呈平稳态势。12 月 30 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 700.74 点，较上期下跌 1.32%。VLCC 市场相对安静，成交放缓，短期来看节前船位依旧充足，节后市场上涨幅度有限，运价缓慢下滑后呈平稳态势。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）基本稳定；西非航线 TCE 小幅下滑，徘徊在 1.7 万美元附近。周三，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS37.08，较上期下跌 1.2%，CT1 的 5 日平均为 WS37.33，较上期上涨 1.5%，TCE 平均 1.6 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS36.83，下跌 1.4%，平均为 WS37.23，TCE 平均 1.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平保持平稳。西非至欧洲市场运价稳定在 WS38，（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价维持在 WS54（TCE 约 0.2 万美元/天）。中国进口主要来自中东和美湾，一艘 13 万吨级船，中东至中国，1 月 13 日货盘，成交运价约为 WS39。一艘 13 万吨级船，美湾至中国宁波，1 月 18 至 20 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稳定，地中海及欧美航线稳中有降，综合水平小幅波动。7 万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在 WS68（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS60（TCE 依旧徘徊在保本线附近）。该航线一艘 8 万吨级船，埃及至希腊，1 月 1 日货盘，成交运价约为 WS59.75。北海短程运价保持在 WS75（TCE 依旧在保本线之下）。波罗的海短程运价维持在 WS50（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价稳定在 WS52（TCE 仍然在保本线之下）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS51（TCE 重回保本线之上）。

国际成品油轮（Product）：运输市场恰逢欧美新年假期，亚洲航线及欧美航线均保持平稳，综合水平观望盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价稳定在 WS96（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS96（TCE 约 1.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价保持在 WS78（TCE 约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 WS89 水平（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS75（TCE 约 0.2 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.1 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数千位稳健 国际油轮成交低迷】

12月30日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续上扬，为1009.95点，环比上涨0.21%。其中，国际油轮船价综合指数下跌2.02%；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上涨0.16%、0.08%、1.10%。

本周国际干散货运输市场，太平洋市场企稳反弹，远程矿航线延续涨势；南美、美西粮食运输市场受圣诞假期影响，市场活跃度有所回落，运价开始下跌；东南亚市场煤炭货盘发货节奏有所放缓，运价稳中有跌。本周BDI指数持续上扬，周二收于1362点，环比上涨2.95%。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—1056万美元、环比下跌2.18%；57000DWT—1300万美元、环比上涨3.37%；75000DWT—1668万美元、环比上涨0.01%；170000DWT—2289万美元、环比下跌0.44%。本期，国际二手散货船成交量下滑，共计成交20艘（环比减少6艘），总运力101.38万DWT，成交金额23760万美元，平均船龄8.45年。

随着明年全球新冠疫苗接种加速，油价可能走强。围绕疫苗的乐观情绪能够压倒目前对疫情的担忧。但由于短期利好已经大部分反映在油价之中，很可能只有实际需求出现改善迹象时，原油价格才会出现进一步的显著上涨。布伦特原油价格周二收于51.23美元/桶，环比上涨2.13%。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2182万美元、环比下跌1.71%；74000DWT—2417万美元、环比上涨0.07%；105000DWT—2894万美元、环比下跌0.72%；158000DWT—4046万美元、环比下跌6.17%；300000DWT—5777万美元、环比下跌1.52%。本期，二手油轮市场成交量持续低迷，成交5艘（环比减少3艘），总运力81.84万DWT，成交金额9075万美元，平均船龄14.80年。

本周，华北大范围雨雪天气，影响玉米运输，昨日山东到货量有所减少，再加上玉米现货市场的看多情绪仍在，玉米现货价格继续上涨。对于玉米市场来说，短期处于新粮集中供应的节点，阶段性供应充裕对价格形成一定的压制。粮食市场，沿海粮食市场需求平稳，运价小幅下跌。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—206.02万人民币、环比下跌0.57%；5000DWT—1212.05万人民币、环比上涨1.07%。本期，沿海散货船市场成交量小幅上涨，共计成交8艘（环比增加5艘），总运力2.83万DWT，成交金额2165.6万元人民币，船龄12.41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—57.09万人民币，环比上涨5.00%；1000DWT—132.06万人民



币，环比上涨 3.32%；2000DWT—238.38 万人民币，环比下跌 2.46%；3000DWT—326.62 万人民币，环比下跌 0.73%。本期，内河散货船市场成交量大幅回落，共计成交 52 艘（环比减少 75 艘），总运力 18.06 万 DWT，成交金额 15891.42 万元人民币，平均船龄 10.48 年。

来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

(1) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 52 周	第 51 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,250	14,500	750	5.2%
	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,000	11,750	250	2.1%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	11,250	11,000	250	2.3%
	一年	10,250	10,250	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,250	9,250	0	0.0%
	一年	9,000	9,000	0	0.0%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期： 2020-12-29



3. [航运&船舶市场动态](#)

【“尴尬了!” 1个月赚6亿! 直接秒杀前10年! ... 船公司: “前10年, 白干了!”】

2020年风云诡谲的航运市场,

没有什么是不可能发生的:

油价史无前例跌成负值,

VLCC运价一夜蹿升至25年新高;

IMO的绿色航运“令牌”低硫油,

被自家“家长”联合国炮轰;

集装箱运价眼看就要奄奄一息了,

却突然吸得一口元气一飞冲天!

直到现在, 还在天上飞。

.....

近日, 台湾航运公司阳明海运公司公布了其11月财报, 该公司11月单月盈利, 竟然超过了过去十年的总和!



知道集运市场最近很拽, 只是没想到这么拽。

有业界人士纷纷调侃:

“前十年, 白干了!”

“忍得住寂寞, 才能守得住繁华啊!”

“早知一个月定乾坤, 定当不再愁之、苦之、虑之!”

.....

根据阳明海运公布的 11 月份财报, 该公司 11 月营收达到 152.65 亿元新台币 (约合人民币 35.75 亿元), 税后盈余高达 27.05 亿元新台币 (约合人民币 6.34 亿元, 约合 9,500 万美元), 同比增长了 739%!

而阳明海运第一季度、第二季度连续亏损, 第三季度方才扭亏为盈。根据有关报道, 阳明海运 2020 年第三季度营业收入为 388.6 亿元新台币, 约合 13 亿美元, 较去年同期增长 2.83%。税后利润为 27.4 亿元新台币, 约合 9169 万美元。

而其 11 月份 27.05 亿元新台币的单月获利, 已经与其第三季度的利润齐平, 并且超过了过去十年的获利总和!

一个月干掉了过去 10 年!

不知阳明海运大喜过望之中, 是否也会别有一番感慨。

业内人士指出, 全球货运需求高涨, 在缺船、缺箱、缺人、港口拥堵等因素影响下, 集运市场迎来了 20 年来表现最好的第四季度, 美国、欧洲、地中海与近洋线运价罕见地全面上扬。近期欧洲线连续四周调涨运价。



此前,集运公司已经预告,2021年1月份美国线运价每FEU调涨1000美元,涨幅约20%至25%;欧洲线运价每FEU将上调至10000美元,涨幅约60%。

根据有关数据,今年迄今为止,欧洲航线的运费上涨了202.4%,而美国东西海岸航线的运费则分别上涨了90.2%和172%。

随着阳明海运11月份业绩好于预期的提振,该公司股价也在上周应声上涨了33.91%,上周五(12月25日)收于9年来的最高水平。

根据台湾证券交易所的数据,阳明海运股价上周五(12月25日)上涨了10%,为日内最高,收于新台币23.1元,为2011年6月以来的最高水平。今年到目前为止,已经飙升了220.4%。

阳明海运方面表示,该公司上个月每股盈余为新台币0.92元,上一季度为新台币1.05元,营收达到新台币152.7亿元,较去年同期增长29%。

据海事服务网CNSS了解,阳明海运同其他航运公司一样,受新冠病毒大爆发的剧烈冲击,2020年第一季度、第二季度均亏损,第一季度净亏损为新台币818.36百万元,第二季度净亏损为新台币6753万元。然而由于需求的补偿性反弹,运费创纪录的上涨,该公司第三季度业绩扭亏为盈。

据悉,阳明海运目前共运营92艘船舶,其中自有船舶44艘,租赁船舶48艘,待交付新船15艘,其中2021年将会有10艘新船交付,2022年会有5艘新船交付。

小结

今年对于航运业来说,尤其对于班轮业来说,绝对是绝地重生的一年。截止12月25日,12月上海出口集装箱运价指数(SCFI)达到2642,创下新高。而这,将继续反映在班轮公司2021年1月份的业绩之中。

这意味着,班轮公司的盈利之花,至少在2021年一季度会继续怒放!



【当集装箱坐上了疯狂的过山车，最终是谁笑到了最后】

2020年，随着全球疫情开始逐渐爆发，集装箱运输行业前景已开始面临崩溃边缘。疫情的爆发重塑了航运领域对于货物的需求，尤其在口罩、洗手液、生活用品等货物方面。

第二季中期，随着中国港口的货运量和船运数量迅速回升，证实全球贸易的齿轮正在重新起步，疫情对于中国供应的冲击是短暂的，随着工厂迅速恢复办公，生产量迅速反弹。

疫情对于航运业的冲击主要体现在一月、二月中国出口的关闭，导致海航集装箱无法停泊而面临多方面的崩溃，严重影响了美国等多个多家的跨太平洋集装箱供应链。

起初，集装箱运输面临的最大问题是欧洲和美国疫情封锁导致的货运需求冲击，这激起了三月和四月的担忧，即货运量可能比金融危机期间的崩盘幅度更大，而且承运人可能面临财务损失甚至破产边缘。

但是，与之前的需求下滑不同的是，许多承运商非常巧妙地控制了运力。

在第二季度，他们取消了多达20%的航次，避免了价格战，并使用空白航海来使船舶容量与受锁定困扰的需求保持一致。

根据APM报告称：2020年第二季度净收入为4.43亿美元，几乎是2019年第二季度净收入1.53亿美元的三倍。

利息、税项、EBITDA等在2020年第二季度总计为17亿美元，比市场普遍预期高8%。

预计全年EBITDA为60亿至70亿美元，超过市场普遍预期的58亿美元。

在集装箱运输行业，2020年第二季度的收入为65.7亿美元，同比下降8.7%，这是由于销量下降15.8%，而运费上涨4.5%所抵消。



成本下降的速度快于收入下降，由于燃油成本和时间租用成本降低，下降了 16%，至 51.6 亿美元。

因此，马士基的 2020 年第二季度 EBITDA 增长 26%，达到 13.6 亿美元。

集装箱运输行业：崛起了

承运人将使损失最小化后，又出现了另一个惊喜：下半年货运需求爆发式回升，导致运费猛涨。

承运人不仅将损失降到最低，同时将也得到了巨额利润。

根据美国华尔街从事该行业数据分析的一位工作人员表示：预计 2020 年第三季度每股收益为 1.55-1.60 美元，远超华尔街市场预期的 96 美分，并预计海洋运输营业收入将是去年的两倍。

不计重组费用，2020 年第三季度的未计利息、税项、等利润为 24 亿美元，比市场普遍预期高 20%。

马士基将其 2020 年全年 EBITDA 指标从 60 亿至 70 亿美元提高至 75 亿至 80 亿美元。

货运需求的戏剧性反弹使远洋承运人感到震惊，并很快恢复了以前所有的冷门航线，并尽可能地租用额外船只，从而提高了租船费用。

如今，集装箱设备的产能得不到满足，甚至比船舶的需求量还要严重，在集装箱行业，集装箱容器已经被戏称为航运业的“黄金”了。

后天就是 2021 年了，集装箱货运热潮仍在进行中。集装箱行业的股票高涨（这里有故事）。

截至本周一，Matson（纽约证券交易所：MATX）的股票和马士基的美国存托凭证（OTC：AMKBY）年初至今分别上涨了 39% 和 56%。



全球港口塞港、缺箱、涨价的热潮依旧在持续，例如热门航线的洛杉矶港现在拥堵依旧严重：

洛杉矶港 11 月份的集装箱量同比增长 22%，达到 889,000 英尺 20 英尺当量单位（TEU）。

值得注意的是，11 月 30 日有 12 艘船停泊在洛杉矶，等待接受洛杉矶的停泊通知，这些船上预计有 100,000 个 TEU。

由于港口没有足够的泊位，这些船只被推迟了大约两天入泊，该船的数据则因此转移到了洛杉矶港 12 月的数据中，

运价的不断上升，对于海运公司来说是好消息，对托运人来说则是坏消息，自 9 月下旬以来，从亚洲运往美国西海岸的集装箱的基本现货价格一直持平。

价格保持每 40 英尺当量单位（FEU）约为 \$ 3,800- \$ 3,900，该阶段的运价似乎为明年一月份的持续超高利率奠定了基础，

在 12 月中旬增加附加费之后，许多航空公司计划从周五开始实施一般费率上调（GRI）。

1 月 1 日，CMA CGM、中远、Evergreen、HMM、ONE、Yang Ming 和 ZIM 宣布了每 FEU 1,000 美元的亚美 GRI。

此外，赫伯罗特在 1 月 1 日列出的每个 FEU GRI 的价格为 1,500 美元，其中包括先前推迟的 GRI。

在这里，对于 2021 的大问题：

疫情结束后是否会削减进出口需求？

进口商今年的出货量是否过多，而明年却库存过多？

运营商容量管理是结构性的变化，还是在下一次市场低迷时还会有不一样的公告推出？



如果是结构性变化允许班轮公司通过管理产能影响费率，相关监管机构是否会介入？

来源：运去哪

【2021 年油轮市场：温和复苏，零星反弹】

市场人士预计，亚太地区原油轮和成品油轮市场明年将出现温和复苏。不过，有分析师指出，疫情结束前需求不太可能快速恢复，除非出现一系列的意外利好因素。

近期成品油轮运价飙升至六个月来的高点，原因是澳大利亚的馏分油需求强劲，奎纳炼油厂已停产，而中国潜在的贸易顺差近 100 万桶/日。

原油轮方面，几乎所有船东都对利比亚经济复苏持乐观态度。而欧佩克和俄罗斯将产量提高 50 万桶/日，仅此一项每月就可能增加约 7 艘次 VLCC 或 14 艘苏伊士型的额外需求。

Arctic Securities 驻奥斯陆的高级分析师 Ole-Rikard Hammer 表示，

最近的低迷是一次修正，而不是长期危机，运费可能在 2021 年实现‘正常化’。

石油库存减少支撑油轮运价

Hammer 表示，石油需求在第二季度已经从谷底反弹，但石油产量却没有。这意味着库存正在迅速减少。

航运经纪和咨询公司 Banchemo Costa 驻热那亚高级分析师 Enrico Paglia 估计，第三季度的石油需求为 9400 万桶/日，比第二季度增长 10%。11 月底至 12 月中旬，波斯湾-北亚主要航线的 VLCC 每日即期收益几乎翻了一番，达到 1.5 万美元/天左右。

然而，近期运费上涨的基数仍较低，需求较弱。据估计，过去几个月，中东地区承运现货运输的 VLCC 不到 100 艘，而疫情暴发前，每个月都有 150 多艘。



BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示，短期内的需求复苏只能体现在汽油消费上，而汽油约占全球石油需求的四分之一。但由于持续的封锁措施且许多人在家工作，疫情结束前汽油需求都不太可能恢复。

明年复苏的希望来自中国或美国

英国航运咨询公司 VesselsValue 首席货运分析师 Olivia Watkins 表示，2021 年石油需求和航运需求可能仍将疲软，但复苏的希望是中国石油需求的增加。过去三年，中国提高了炼油产能，进口原油的潜力很大。

普氏数据显示，2020 年中国新增产能约 26 万桶/日，预计 2021 年中国新增产能 44 万桶/日，或 2200 万吨/年。

Watkins 同时指出，原油贸易需求增量也可能来自美国，这对油轮需求是利好，因为增加了吨海里需求，而欧佩克减少供应限制则意味着波斯湾的出口也将增加。

Paglia 认为，油轮市场目前处于低谷，未来可能会出现复苏，但运价将在很长一段时期内难以回归正常水平。

Hammer 则表示，疫情有望得到控制，经济复苏有望提速，被压抑的消费需求将释放，油轮需求将随之增加。

VesselsValue 的 Watkins 指出，如果油价下跌，油轮市场或将出现新一轮浮式储油热潮，运费也可能因此而上升。

Sand 表示，航空燃料是受疫情打击最严重的商品，也是需求低迷时间最长的商品，可能要到 2024 年才能恢复到疫情前的水平，如果疫苗效果不如预期，需求恢复将需要更长时间。

美国能源信息署（EIA）在其最新的报告中指出，即使经济复苏，明年的石油需求可能仍将低于 2019 年的水平。



【韩国五大航运公司组建“K联盟”加强东南亚航线竞争力】

韩国五大航运公司组建“K联盟”加强东南亚航线竞争力

在韩国政府的支持下，HMM（前现代商船）、长锦商船（Sinokor）、SM商船（SM Line）、泛洋海运（Pan Ocean）、兴亚航运（Heung-A Line）等5家韩国海运企业组建“韩国型海运联盟（K-Alliance）”，旨在增强东南亚航线的竞争力。

12月23日，在韩国海洋水产部和韩国海洋振兴公社高层的见证下，这5家韩国航运公司在网上举行的非面对面签约仪式上签订了“K-Alliance”基本协议。这也是韩国海运史上首次组建企业联盟。

这5家航运公司都是2017年8月成立的韩国航运联合体（Korea Shipping Partnership, KSP）成员。为了增强韩国海运企业在已逐渐成为全球生产基地、成长潜力巨大的东南亚地区的竞争力，韩国海洋水产部和韩国海洋振兴公社提出了“韩国型海运联盟构成方案”，随后，目前正在运营东南亚航线的11家韩国海运企业中，上述5家公司率先自愿参与，迈出了正式成立“K-alliance”的第一步。据悉，这5家公司在韩国-东南亚航线的总运力为48万teu，约占韩国往返东南亚航线船舶总运力近50%。

韩国海洋水产部表示：“为了通过规模经济创造协同效应，这是首次尝试建立由国内海运企业组成的海运联盟。此次未能参与的其余6家国内海运企业在K-Alliance组建后，或将通过战略合作关系部分参与共同的航运业务，或在与现有会员公司协商后随时加入成为正式会员。”

据悉，目前韩国往返东南亚的集装箱运输市场上，韩国海运企业的总运力约19万TEU，市场占有率为40%，而且因为其他国家海运企业不断扩大在该区域市场的投资，市场占有率正在逐渐下降。组建K-Alliance后，与成立KSP后采取的减少韩国海运企业在各航线重复投入船舶的措施不同，预计将获得更明显的成本节约效应，促进海运企业间的顺利合作。

韩国海洋水产部预测，通过调整重复的航运日程将消除过度竞争，新航线的开设也将扩大航运市场，同时也期待通过共享运力，增加东南亚航线运输频次，提高服务质量，增强营业竞争力。此外，预计通过共同订造高效率、低运营成本的新船，共同签订港口、露天货场等海运港口设施使用合同，共同使用集装箱设备等措施，可以节约费用，提高资产运营的效率。



K-Alliance 今后的目标是，必要时与亚洲区域内的外国籍海运企业建立战略合作关系，并构建与 The Alliance 等全球海运联盟的合作关系，引领亚洲市场。其战略是，以中长期的规模化的合作体系为基础，与进军亚洲区域内的国际海运企业形成对等的竞争力，时与在东南亚航线上拥有相当市场份额的未参与 K-Alliance 的其他韩国海运企业形成良性竞争格局，共同发展。

参与签订此次协议的 5 家韩国海运企业随后将为 K- Alliance 的顺利运营制定详细规划，并讨论各航线最佳航运船队、船队扩充计划等，并最早将于明年第二季度正式启动 K- Alliance 的运营。

韩国海洋水产部长官文成赫表示：“今后，K- Alliance 还将动员一切可用的手段，为韩国沿海航运公司提供支援，使其保持经营稳定，团结全韩国的航运力量打造引领市场的竞争力。”

然而，韩国财政部并没有强迫班轮运营商加入 K-Alliance，K-Alliance 的目标是通过部署生态友好型现代船舶以及联合使用港口设施和集装箱来节约成本。韩国财政部表示，“这是第一次尝试组建一个只有韩国航运公司组成的服务联盟，以获得规模经济效益。欢迎其他运营商与现有成员公司协商，随时加入。”

来源：国际船舶网

【利比里亚连续两年成为全球增长最快船旗国】

航运界网获悉，利比里亚连续两年成为全球增长最快的船旗国。实际上，作为全球第二大船旗国，利比里亚在船队增长方面多年来始终保持领先。

克拉克森发布的一份报告显示，利比里亚超过其他所有开放登记国，以 8.06% 的增长率、1,380 万总吨的新增入籍运力规模跑赢市场。这一数字也反映在各重要航运市场：希腊（利比里亚旗是希腊船东使用的第一船旗）、日本、中国、新加坡和美国等都是利比里亚旗快速增长的地区。

利比里亚国际船舶与企业登记处（LISCR）首席运营官 Alfonso Castillero 表示，“我为全球团队的辛勤努力感到骄傲，他们确保了利比里亚作为世界领先船旗国的地位。这一增长不仅来自于今年交付的新船，也包括一些‘改弦更张’，变更为利比里亚旗的运营船舶。我们在成本方面的优势以及流畅、简便的全球服务吸引了主要航运市场的顶级船东。我们不仅看到现有客户的增长，同时也看到那些曾经与其他船旗国合作过的航运巨头最终选择了我们。”



Alfonso Castellero 补充道，“我们也没有一味地追求增长速度。船队得到全球最优秀和最优质船东和运营商的支持。除了新增吨位，我们也减少了船舶被扣押的数量；比如，在美国，船舶扣押下降了 68%。此外，我们在巴黎备忘录船旗国排名一直攀升。这是一种负责任的增长，行业领导者都希望关注安全、效益和环境管理。”

据了解，2020 年，转旗吨位占利比里亚船舶登记新增吨位的 60%。选择利比里亚旗，能够在世界主要港口节省船舶吨税，尤其是那些从事即期市场运营的集装箱船东。

不仅如此，始终致力于高科技系统和软件投资，为船东创造附加价值也是吸引船东选择利比里亚旗的重要因素。

尽管面临新冠肺炎疫情的挑战，利比里亚能够优化程序、简化登记流程，是第一个引入远程登记、远程检验的船旗国，并且所有流程变化都以确保船员安全为第一要务。

利比里亚一直致力于倡导切实、及时地解决船员换班危机，并将持续为此问题发声。

来源：航运界

4. [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	350~352	448~450	480~485		Firmer.
Tokyo Bay	346~348	430~435	635~640	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	354~356	435~437	495~500	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	323~328	408~413	423~428	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	383.00	440.00	488.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	415~420	485~490		Firmer.



Rotterdam	315~318	398~403	440~445		Firmer.
Malta	S. E.	410~415	450~455		Firmer.
Istanbul	S. E.	425~430	470~475	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	440~445	540~545		Firmer.

截止日期: 2020-12-31

◆ 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	第52周	第51周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	

油轮						
船型	载重吨	第52周	第51周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,500	8,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,650	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-12-29

(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
2	Tanker	114,000	COSCO Yangzhou, China	2022-2023	Greek (Aegean Shipping)	Undisclosed	option declared, second unit in LOI stage
2	Bulker	85,000	CSSC Huangpu, China	2021-2022	Chinese (Seacon)	Undisclosed	option declared



6	Container	24,000	Imabar & JMU	2023-2024	Japanese (Shoei Kisen)	Undisclosed	against 15-yrs T/C to ONE (LOI stage), scrubber fitted
6	Container	23,500 teu	DSME, S. Korea	2023	German (Hapag-Lloyd)	16,400	LNG dual fuelled
4	Container	13,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2022-2023	Greek (Capital)	low \$100.0m	conventionally fuelled

◆ 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
CORAL SAPPHIRE	BC	76,627		2006	Japan	800	Undisclosed	
TR PRINCE	BC	63,581		2015	China			
TR PRINCESS	BC	63,497		2015	China	5,400	Genco Shipping - U.S,A	en bloc, swap deal
TR NIKLAS	BC	63,497		2015	China			
SBI PHOEBE	BC	63,500		2016	China	1,765	Eagle Bulk Shipping - U.S.A	
AMSTEL OSPREY	BC	61,330		2014	Japan	1,630	Undisclosed	
BALTIC COUGAR	BC	53,432		2009	China	760	Undisclosed	BWTS fitted
GENCO MARE	BC	34,428		2011	S. Korea			
BALTIC COVE	BC	34,403		2011	S. Korea			
GENCO OCEAN	BC	34,402		2010	S. Korea			
GENCO SPIRIT	BC	34,393		2011	S. Korea	5,400	Tufton Oceanic - U.K	en bloc*, swap deal
GENCO AVRA	BC	34,391		2011	S. Korea			
BALTIC FOX	BC	31,883		2010	Japan			
AFRICAN TEIST	BC	33,343		2014	Japan	1,080	Greek	
ALERCE N	BC	29,756		2001	Japan	390	Lebanese	

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
ELBSUMMER	CV	14,669	889	2009	China	920	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
HUA SAN	TAK	318,068		2008	China	2,950	Undisclosed	
ANTONIS I. ANGELICOUSSIS	TAK	306,286		2000	S. Korea	1,950	Greek	



LAVAILS	TAK	299,325	2000	S. Korea	undisclosed	Chinese	
MATUKU	TAK	50,143	2016	S. Korea	2,680	Japanese	BBB 15yrs

◆ [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
NEFTEGAZ-70	OTHER/OFFSH	1,397	2,631	1990	Poland	425.00	

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
SENSHU MARU	TAK/GAS	69,594	30,296	1984	Japan	523.00	HKC NK recycling

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
GURUPI	TAK/GAS	8,891	5,057	1987	Germany	420.00	

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
AN LI	BC	170,387	24,604	2000	Japan	415.00	as is Singapore

◆ [ALCO 防损通函](#)

【英国法院针对中国法院诉讼的禁诉令】

2020年12月4日刚刚做出判决的 Grace Ocean Private Ltd v MV “Bulk Poland” - QBD (Comm Ct) (Bryan J) [2020] EWHC 3343 (Comm)一案中，英国法院批准了原告继续执行禁诉令的申请，该禁诉令附有惯常的损害赔偿交叉承诺以及一笔总额为50,000英镑的协会担保。

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
2020-12-31	652.490	802.500	6.324	84.164	889.030	61.833	1140.110	501.630	511.610
2020-12-30	653.250	800.590	6.308	84.255	881.780	61.954	1132.620	497.130	509.590
2020-12-29	654.510	799.630	6.311	84.413	880.840	61.857	1129.340	496.320	509.520
2020-12-28	652.360	795.990	6.300	84.139	884.720	62.230	1134.500	496.220	508.120
2020-12-25	653.330	795.820	6.302	84.266	885.310	62.148	1132.270	496.240	508.070

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	0.08563	1 周	0.09463	2 周	--	1 个月	0.144
2 个月	0.17763	3 个月	0.2375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.2595	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.34238		

2020-12-30