



全一海运市场周报

2021.1 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.01.04 - 08\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求涨势趋缓 航线运价高位盘整】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求涨势趋缓但依然保持高位。各航线市场基本面有所分化，个别航线上运力不足状况略有缓解。受需求强劲支撑，多数航线运价高位小幅波动，小部分航线继续高位上行，综合指数总体上涨。1月8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2870.34点，较上期上涨3.1%。

欧洲航线：由于此前未能得到满足的运输需求逐步累积，以及持续高企的新增运输需求，市场总体货量维持高位。虽然航商已最大限度的提供船舶运力，但在疫情影响下紊乱的船期和缺箱的持续致运力不足状况依旧未能得到缓解。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本接近100%，多数航班满载出运并时有爆舱甩货情况。受舱位紧张影响，市场订舱运价在前期上涨基础上继续上行。1月8日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4452美元/TEU，较上涨8.8%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线类似，强需求市场态势下，涨后运价得到支撑，即期市场运价高位企稳。1月8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4298美元/TEU，较上期微涨0.3%。

北美航线：受外贸活跃以及商品结构变化带动，市场运输需求即使在传统圣诞节后依然保持旺盛。受目的港港口装卸效率下降影响，空箱回运不足以及船舶频繁延期均对市场运能的上升产生不利影响。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均为满载。多数航商维持运价，即期市场运价高位企稳。1月8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4019美元/FEU、4750美元/FEU，较上期分别持平和微升0.4%。

波斯湾航线：市场货量表现稳定，航线运力供给总体平稳，市场供需关系保持在较好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近100%，多数航班满载出运。多数航班订舱运价维持涨后水平，部分航商继续上调订舱运价，即期市场运价继续上涨。1月8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1995美元/TEU，较上期上涨4.8%。



澳新航线：市场运输需求表现平稳，航线运力供给稳定，供需关系总体良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在 95%以上，多个航班满载出运。航商继续以维持现有运价为主，仅个别航班订舱运价有小幅调整，即期市场运价总体略有下跌。1 月 8 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2451 美元/TEU，较上期微跌 0.6%。

南美航线：疫情对目的地影响依然较大，当地对外物资依赖度保持在较高水平，市场运输需求强劲。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%，多数航班满载。因运输需求超过运力供给，市场上加价保箱保舱情况频现，推动即期市场运价继续攀高。1 月 8 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 8631 美元/TEU，较上期上涨 5.6%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅上升。1 月 8 日，中国出口至日本航线运价指数为 841.69 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【又迎一波冷空气 散货运价继续上涨】

本周，全国又迎一波强冷空气，继续刺激煤炭需求，冬季旺季效应凸显。需求高于供给，煤炭资源依旧紧张，下游采购急迫，租船需求提振，沿海散货运输市场火热行情仍在延续，运价高位攀升。1 月 8 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 1367.92 点，较上周上涨 3.3%。

煤炭市场：市场需求方面：进入 2021 年，煤炭市场延续火爆行情。新一波冷空气来袭，取暖用电需求继续释放，加上经济进一步复苏、工厂春节前生产“冲刺”，工业用电拉动同样强劲，煤炭耗量维持在高位。目前，下游电厂去库存进度较快，部分电厂煤炭库存水平已跌破警戒线，保供压力骤增，“高日耗、低库存”已成此轮冬季电厂的常态。然而煤炭供需环境仍较为紧张，长时间供不应求的市场状态，迫使下游不断加大采购力度。煤炭价格方面：为保证冬季期间国家能源安全稳定运行，保供稳价政策倾向明显，调控影响逐渐发酵。上游煤炭企业普遍提升产能，加大资源保障力度；铁路部门不断提升运转效率，为煤炭供应提供快速通道。然而，多方力量发力，并未扭转当前的供需格局。需求表现远超预期，煤炭资源依旧紧张，各热值煤种均呈缺货状态，主流煤种更是一票难求。综合上述情况，供需矛盾未有缓解，煤炭价格仍处于上升通道，据悉 5500 大卡动力煤现货价格已超 800 元/吨，上涨行情还在持续。运价走势方面：新一轮冷空气来袭，取暖用电需求持续释放，叠加工业用电需求向好以及恶劣天气下部分清洁能源发电受阻，火电需求明显提振，电厂机组普遍满负荷运行。煤炭供给持续紧张，从优质煤种缺煤蔓延至大部分煤种紧张，煤价继续攀升，下游采购热情不减。而北上船舶受货源以及天气因素限制，压



港时间较长，周转缓慢，运力供给仍较为紧张，新一年运价仍在上涨通道中。

1月8日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1454.13点，较上周上涨4.5%。1月8日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1279.72点，较上周五上涨3.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为55.3元/吨，与上周五上涨2.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为58.2元/吨，较上周五上涨1.2元/吨。

金属矿石市场：受气温下降影响，基建、地产赶工进度放缓，钢材下游需求跟进不足。不过，钢厂生产积极性仍然较高，产量并未有所下降。另外，元旦过后，部分钢企开启春节前备货，铁矿石需求稳定，结构性短缺问题仍然存在。钢厂有补库需求，且生产热情不减，铁矿石运输需求平稳，运价小幅上涨。1月8日，沿海金属矿石货种运价指数报收1275.40点，较上周上涨1.0%。

粮食市场：饲料厂情况来看，猪肉价格持续回升，拉升生猪养殖利润，生猪存栏仍处于恢复阶段，支撑玉米饲料需求。目前国内主产区基层粮源持续减少，大部分进入贸易环节，贸易商看涨节后市场走势，囤粮惜售挺价。元旦过后，下游饲料企业逐渐启动春节前备货，此外，由于对春节后物流运输和开工率存在担忧，收购节奏有所加快，一定程度拉升粮食运输需求。1月8日，沿海粮食货种运价指数报1419.71点，较上周上涨3.6%。

成品油市场：受沙特阿拉伯计划削减原油产量等利好带动，国际原油期货价格1月7日继续收高，连续三个交易日上涨。国际原油价格走势向好，支撑成品油下游终端采购热情，另外，近期上游炼厂出货也较为稳定。沿海成品油运输需求总体平稳，北方部分港口受恶劣天气影响，船舶周转受阻，部分货主略有提价进行租船，运价小幅上涨。1月8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1142.69点，较上周1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型纷纷上涨 综合指数快速回升】

本周国际干散货运输市场在元旦假期后复苏节奏加快，由于国际货币宽松政策利好带动，大宗商品价格涨势凌厉，支撑运价企稳。另一方面，国内寒潮气候促进电厂补库积极，煤炭运需持续释放，三大船型运价均现上涨走势，海岬型船太平洋市场涨幅明显，远东干散货指数（FDI）指数快速上涨。1月7日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1068.21点，运价指数为903.00点，租金指数为1316.02点，较上期分别上涨13.5%、9.2%和



18.3%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场大幅上涨，远程矿航线运价企稳。太平洋市场，由于北方恶劣天气影响，部分港口压港情况加剧，滞留港口运力较多致使船舶周转速度放缓，太平洋市场即期运力供给偏紧。另一方面，受国际铁矿石价格回升以及国内钢厂补库积极影响，澳洲主要矿商发货积极，尽管澳洲丹皮尔港有检修安排，发货节奏有所放缓，但铁矿石货盘仍不少，市场氛围相对活跃，量价齐升，外加国际燃油价格上涨，澳大利亚至青岛航线运价上涨至 9 美元/吨左右，创下 2020 年 10 月下旬以来的新高。1 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21071 美元，较上期上涨 40.5%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.943 美元/吨，较上期上涨 26.3%。远程矿航线，本周尽管国际铁矿石价格高位波动，但巴西铁矿石货盘偏少，受太平洋市场回暖带动，远程矿航线运价略有回升。1 月 7 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 15.679 美元/吨，较上期上涨 4.7%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场稳步上行，粮食航线运价企稳回升。太平洋市场，受国内寒潮天气影响，电厂日耗煤量高位徘徊，补库需求持续释放，贸易商采购意愿积极，尤其中国北方煤炭需求强劲。本周市场上印尼煤炭货盘不少，加之南美粮食市场企稳，分流部分可用运力，且北太平洋市场表现平稳，太平洋市场租金稳步上扬。1 月 7 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11893 美元，较上期上涨 9.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10964 美元，较上期上涨 9.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.631 美元/吨，较上期上涨 4.9%。粮食航线，随着国际粮食期货价格持续高位徘徊，贸易商发货意愿较强，南美粮食货盘逐渐增多，美湾粮食运需持续释放，带动市场氛围回暖。此外，受前期阿根廷港口工人罢工事件影响，部分运力滞留港口，市场运力供给略显紧张，粮食航线运价企稳回升。1 月 7 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 23.575 美元/吨，较上期上涨 3.5%；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 41.497 美元/吨，较上期上涨 3.5%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 31.350 美元/吨，较上期上涨 8.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有涨。本周东南亚市场印尼煤炭货盘表现活跃，铝矾土和水泥熟料货盘表现平平，由于国内恶劣天气影响，船舶周转速度有所放缓，市场即期运力略显紧张，另一方面国内电厂补库需求持续释放，市场氛围有所回暖，东南亚市场租金、运价稳中有涨。1 月 7 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9766 美元，较上期上涨 3.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11877 美元，较上期上涨 3.6%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 7713 美元，较上期微涨 0.7%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.300 美元/吨，较上期上涨 1.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.464 美元/吨，较上期上涨 0.3%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下探 成品油运价小幅回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至1月1日当周美国除却战略储备的商业原油库存超预期减少。本周世界卫生组织欧洲区域负责人表示,进入2021年世界拥有了疫苗等应对新冠疫情的新工具,但同时也面临病毒变异的新挑战。英国首相宣布从周一晚间到2月中旬在英格兰全境实施封锁,以防止新冠病例激增使国家医疗系统不堪重负。同时,美国纽约州确诊了首例变异新冠病毒病例。或许是担心欧洲疫情卷土重来对全球石油需求可能造成的冲击,沙特意外宣布将在2、3月份自愿大幅减产,其他欧佩克+成员国则保持产量稳定或小幅增产,这也表示沙特决心避免与俄罗斯打新的价格战。尽管华盛顿的示威游行转向暴力倾向,并威胁国会活动,令华盛顿市实施宵禁,但历经9个多月的谈判,欧盟与英国终于宣布达成“脱欧”贸易协议,鼓舞了油市。本周原油价格波动上行,布伦特原油期货价格周四报54.41美元/桶,较上期上涨5.98%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价不断下探,苏伊士型油轮运价小幅波动,阿芙拉型油轮运价延续下滑趋势。中国进口VLCC运输市场运价再次下滑。1月7日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报655.71点,较上期下跌6.43%。VLCC市场船多货少的格局并未改善,目前船东收益仅能覆盖日常运营成本,租家掌控市场节奏,运价持续下跌。

超大型油轮(VLCC):中东航线日均TCE(等价期租租金)不断下探;西非航线TCE同步下调,跌破1.5万美元。受2021年油轮运价指数基准费率变化,WS点位在进入新年后出现明显上调,周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS41.06,较上期上涨11.0%,CT1的5日平均为WS41.06,较上期上涨10.0%,TCE平均1.4万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS39.79,上涨8.0%,平均为WS39.96,TCE平均1.5万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax):运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价稳定在WS38,(TCE跌破保本线)。黑海到地中海航线运价小幅上涨至WS59(TCE在保本线附近徘徊)。亚洲进口主要来自中东和美湾,一艘13万吨级船,中东至印度,1月25日货盘,成交运价约为WS57.50。一艘13万吨级船,美湾至南韩,1月10至15日货盘,成交包干运费约为270万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax):运输市场受基准费率调整影响,全航线运价WS点位出现上浮调整,实际综合水平难逃下跌趋势。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS90(TCE约0.6万美元/天)。跨地中海运价上涨至WS69(TCE依旧徘徊在保本线附近)。北海短程运价上涨至WS81(TCE依旧在保本线之下)。波罗的海短程运价上涨至WS61(TCE约0.4万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至WS62(TCE仍然在保本线之下)。东南亚至澳大利亚运价上涨至WS61



（TCE 始终在保本线之下）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS107（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS88（TCE 约 0.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS80（TCE 约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS73 水平（TCE 跌破保本线）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS110（TCE 约 0.5 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.7 万美元/天。

来源：上海航运交易所

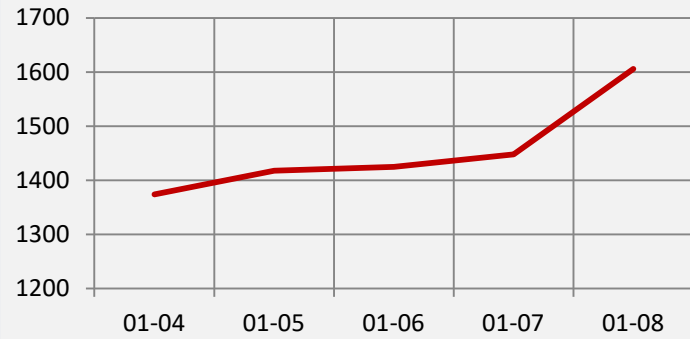
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

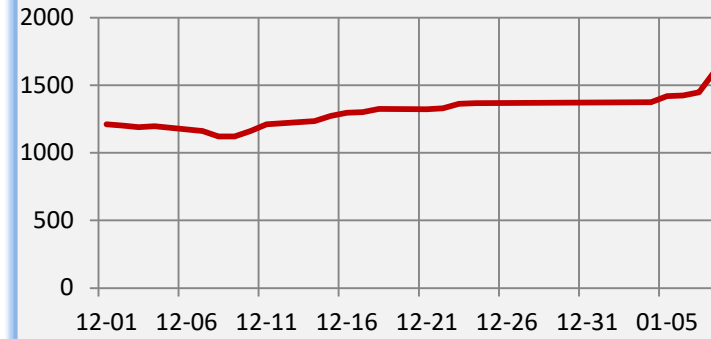
波罗的海指数	1 月 4 日		1 月 5 日		1 月 6 日		1 月 7 日		1 月 8 日	
BDI	1,374	+8	1,418	+44	1,425	+7	1,448	+23	1,606	+158
BCI	2,008	+2	2,099	+91	2,087	-12	2,122	+35	2,548	+426
BPI	1,364	+39	1,422	+58	1,463	+41	1,504	+41	1,559	+55
BSI	1,028	-11	1,022	-6	1,022	0	1,023	+1	1,029	+6
BHSI	669	-8	666	-3	662	-4	661	-1	656	-5



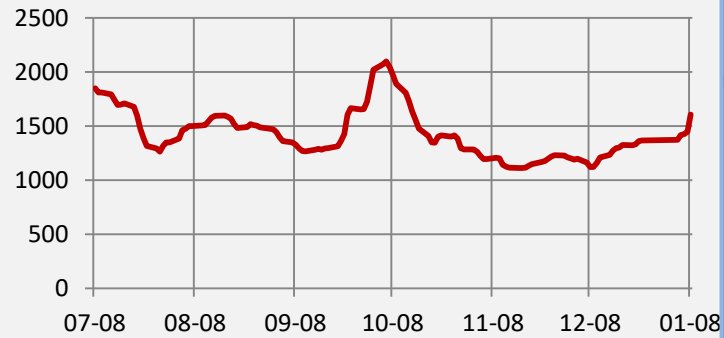
上周 BDI 指数走势



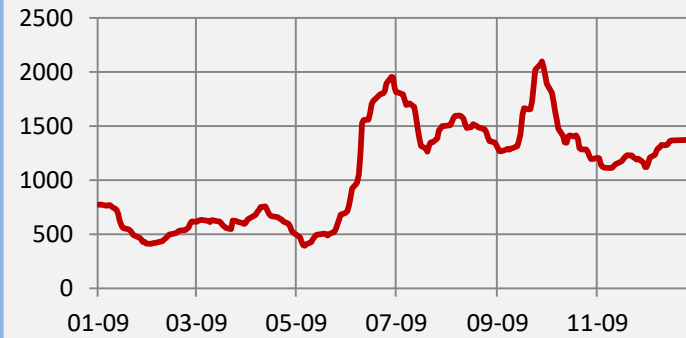
近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Panayiota K' 2010 92018 dwt dely Hitachinaka 15/18 Jan trip via NoPac redel AG \$12,500 - Al Ghurair

'Sakizaya Power' 2017 81938 dwt dely Gibraltar 14/17 Jan trip via US Gulf & Egypt redel Passero \$16,000 - cnr

'India' 2011 80562 dwt dely Kandla 10/20 Jan trip via Black sea redel Singapore-Japan \$12,850 - Comerge

'QC Matilde' 2002 76015 dwt dely Yosu 11/12 Jan trip via E Australia redel Singapore-Japan \$11,500 - Haesung Marine

'Taurus Confidence' 2018 63270 dwt dely Nemrut Bay prompt trip via Iskenderun redel West Africa approx \$14,000 - Thoresen

'Top Grace' 2016 61458 dwt dely Phumy 10/11 Jan trip via Indonesia redel Thailand \$12,500 - cnr

'Wariya Naree' 2011 53840 dwt dely Visakhapatnam 7/9 Jan trip via EC India redel China \$11,000 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【集运公司重新反思：船舶大型化或将终止】

VesselsValue 近日发布报告称集装箱船大型化成为近年来市场主流趋势但 2020 年以来疫情影响正促使集运公司重新反思大船竞赛的利弊。

随着运输需求的增长造船技术的提升以及集运公司对规模效应和单位运输成本的考量最近几年来船舶大型化趋势明显拥有超大型集装箱船已成为顶级集运公



司的标配。虽然运力过剩一直困扰着航运业但自 2013 年马士基航运 18000TEU 超大型集装箱船问世后各大集运公司的大船竞赛越演越烈。

VesselsValue 指出自 2015 年以来已经有大量 10000TEU 及以上大型集装箱船订单。集运公司订造大船的主要原因如下：

一、集装箱船单柜成本呈下降趋势；

二、随着集装箱船最大载箱量增加大船每日油耗增长相当有限船舶规模加大之后每 TEU 日油耗可降低空间也逐渐下降；

三、船舶大型化和联盟化竞争的推波助澜例如东西航线基本由 14000TEU 及以上的船舶所主导船型较小或是大船数量不足都会大幅削弱集运公司在航线上的竞争力甚至面临被联盟边缘化的风险。

分析师认为尽管运力过剩已是航运业老生常谈的话题但自 2013 年 18000 TEU 超大型集装箱船问世后各大班轮公司的大船竞赛越演越烈大船竞赛的利弊或许会被航运业重新反思。尤其是近日“ONE Apus”轮发生的创纪录的 1816 个集装箱坠海事件更让业界看到了大型船舶在事故中更大损失的风险。

不过分析师指出在较长一段时间里 12000TEU 至 14000TEU 集装箱船仍将是跨太平洋航线上的主力军但在东南亚、印度次大陆、拉美和非洲等发展中国家港口中 8000TEU 至 10000TEU 集装箱船相对更加灵活更适应市场需求。另外东南亚、非洲等港口发展迅速航运市场格局或许会在本次疫情危机中迎来较大的转变集装箱船大型化趋势可能不会永无止境地扩大下去。

来源：国际船舶网

【七成港航企业看涨运价 缺箱问题恐持续 3 月以上】

1 月 4 日，上海国际航运研究中心发布的 2020 年第四季度中国航运景气报告显示，2020 年第四季度中国航运景气指数达到 122.63 点，大幅提升至较为景气区间，并比 2017 年最高点高出 2.68 点，景气指数创历史新高；中国航运信心指数为 141.15 点，比上季度上涨 25.52 点，进入较为景气区间，所有企业信心指数均大幅上涨，企业家们对市场前景充满信心。



展望 2021 年，上海国际航运研究中心航运发展研究所所长周德全表示，预计第一季度中国航运景气指数为 106.21 点，比 2020 年第四季度下降 16.42 点，进入微景气区间；中国航运信心指数预计为 128.76 点，比 2020 年第四季度下降 12.39 点，依然维持在较为景气区间。虽然航运服务企业景气指数将再次跌入不景气区间，但航运服务企业经营者信心依旧充足，船舶运输企业和港口企业景气指数及信心指数依然维持在景气线以上，市场整体情况预计持续好转。

根据中国航运景气调查显示，2021 年第一季度集装箱运输企业的景气指数值预计为 138.59 点，比 2020 年第四季度下降 14.47 点，回落至较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数预计为 166.44 点，比 2020 年季度下降 6.25 点，信心指数维持在较强景气区间，企业家们持续看好集装箱运输行业。

预计港口企业经营依旧乐观。根据中国航运景气调查显示，2021 年第一季度，港口企业景气指数预计为 113.31 点，比 2020 年第四季度下降 14.16 点，仍维持在景气线之上，进入相对景气区间，经营状况持续转好；港口企业信心指数预计为 133.13 点，比 2020 年第四季度下降 16.96 点，由较强景气区间回落至较为景气区间。总体来看，中国港口企业经营较为乐观，且港口企业家们对未来行业发展信心充足。

2020 年，在国际经济形势变化及全球疫情蔓延的影响下，航运市场跌宕起伏，但国际航线缺箱问题却掀起了全球航运市场新一轮繁荣。根据中国航运景气调查显示，有 73.44% 的港航企业认为 2021 年航运市场或将延续今年良好态势，市场运价平稳向好，其中，4.42% 的企业认为运价会大幅上涨 20% 以上；38.05% 的企业认为会小幅增长 5%~20%；30.97% 的企业认为市场运价与今年基本持平。仅有 26.56% 的企业认为市场运价将会出现下行。

与此同时，2020 年 8 月以来，受疫情引起的全球物流效率下降等因素影响，集装箱的紧缺问题凸显，市场上更是“一箱难求”。根据中国航运景气调查显示，超九成集装箱企业表示缺箱问题将会持续 3 个月及以上。因此，集装箱缺箱问题短期内依然存在，集装箱运输市场运价将持续受空箱短缺问题影响，集装箱企业需要采取有效措施来应对缺箱问题。

来源：国际商报

【航运 2021：业界勾勒市场图景】

调查问卷被发送至政府机关、航运港口及造船企业、研究机构、行业协会和新闻媒体等经严格甄选的调查对象手中，数百份调查问卷汇总而成《航运 2021：业界勾勒市场图景》



航运 2021：业界勾勒市场图景

对于明天，人们总有预期。明天是今天的延续，不会突如其来。因此，业界对 2021 年的期许与预判，其实是对当下全球政治经济、规则规范以及市场情势走向综合考量得出的结果。

在 2020 年岁末，《航运交易公报》精心遴选出市场关心、业界瞩目的一组问题，结合问卷调查、电话采访、当面询问多种方式采撷答案，汇总而成《航运 2021：业界勾勒市场图景》，为您勾勒新的一年市场图景。

2020 年初暴发的新冠肺炎疫情，对航运市场产生巨大影响，集运、油运等细分市场大幅波动。展望 2021 年，多数调查对象认为航运市场走势仍依赖于全球疫情得到控制的程度，也有一些表示“要看疫苗效果”。从调查对象对细分市场的预判来看，超过 60% 调查对象期望疫情在上半年缓解，集运市场将“平稳后回落”，油运和散运市场将“触底回升”。

疫情促数字化提速

一场疫情导致全球人民的自由工作出行受限，也让航运业陷入前所未有的混乱之中。然而，多数调查对象还是看到疫情的另一面：51.6% 的调查对象选择“促进航运业数字化的发展”；43.0% 的调查对象选择“改变区域格局，如疫情防控有力的中国变得更加重要”。尽管疫情期间，港口国监督（PSC）等监管存在一定缺位现象，只有 4.3% 的调查对象选择“PSC 等监管缺位导致航运业混乱”。

合纵联横应对变局

近年“百年未有之大变局”也常被借用来形容这个充满变化的航运业，企业整合、数字化以及绿色环保等正促进航运业发生巨大的改变。展望 2021 年，30.7% 的调查对象认为航运业发展的重点在“端到端等纵向整合产业链”；17.8% 的调查对象选择“并购、联盟等横向整合”，航运业纵横整合的预期近 50%。与此同时，数字化和绿色环保仍将成为航运业发展的重要方面，27.7% 的调查对象选择“人工智能、区块链等技术发展”，21.8% 的调查对象选择“绿色，碳中和”。



多重不确定性叠加

2020 年，“不确定性是最大的确定性”成为航运业的流行语，克拉克森每月调整对全年海运贸易量的预测，德鲁里的预判也是每两个月调整一次。展望 2021 年，航运业最大的挑战仍旧为“不确定性”：47.8%的调查对象选择“疫情的不确定性”；41.3%的调查对象选择“贸易形势的不确定性”。此外，有 9.8%的调查对象认为“碳中和等合规影响”是 2021 年最大的挑战，有调查对象反馈，国际海事组织 2020 年限硫令对航运业的影响或将逐步凸显。

船员换班仍是问题

受各国限制疫情的旅行禁令影响，船员换班问题成为 2020 年困扰航运业的重大难题之一，中国在缓解这一难题方面作出巨大贡献。展望 2021 年，45.2%的调查对象期望通过“将船员列为‘关键工作人员’，不受旅行禁令的影响”缓解这一问题；43.5%的调查对象选择“推广中国方案”。与此同时，多位业内人士反馈“疫苗”将成为缓解这一问题的首选方法。

集运气运多被看好

2020 年，航运各细分市场运价走势极不平衡，油运市场上半年飞涨，集运市场下半年上涨，气体运输市场自三季度末恢复。展望 2021 年，36.4%的调查对象看好“集装箱运输”；24.2%的调查对象选择“气体运输”；“散货运输”与“特种运输”均被 14.1%的调查对象选择；10.1%的调查对象选择“油轮运输”。

亚洲区域值得期待

2020 年下半年，集运市场各航线需求增长不均衡，中美航线需求持续旺盛，其他航线跟随恢复。此外，11 月份签署的《区域全面经济伙伴关系协定》利好亚洲区域内贸易。展望 2021 年，33.3%的调查对象看好“亚洲区域内航线”；30.3%的调查对象看好“中美航线”；22.2%的调查对象看好“欧地航线”；有 10.1%的调查对象看好“南美航线”。在中国推动“构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”背景下，有调查对象认为 2021 年中国内贸航线走势会更好。



数字化技术成主流

航运业的数字化发展一直是热门话题，无人船、智慧港口的概念已经提出多年，区块链在产业内的应用于 2019 年迈上新的台阶，航运电商平台在疫情的“促进”下被广泛应用。展望 2021 年，调查对象认为前述三种方向均是航运数字化发展的主流，也有热心的调查对象特别表示“大数据是基础，区块链是通道，人工智能是未来”。

资本市场慎对航运

作为资金密集型产业，资本市场所持支持或谨慎态度，航运业都将受到较大影响。展望 2021 年，60.8%的调查对象选择“航运业作为周期性资产的性质没有大的改变，资本仍然不太重视航运资产”；17.6%的调查对象选择“货币贬值，航运业会成为资本青睐的资产，导致运力再次过剩”。此外，有调查对象表示：“理智资本都是反周期，跟风的热钱会有一定涌入”，也有调查对象认为“内贸船型会受资本的青睐”。

航运中心深入发展

2020 年是上海国际航运中心的基本建成年，未来，上海将向更高能级的国际航运中心迈进。展望 2021 年，29.0%的调查对象期望长三角一体化进展更快；23.7%的调查对象期待“洋山港成为自由港”；23.7%的调查对象期待“临港新片区在金融领域的突破”；22.6%的调查对象期待“航运指数期货上市”。

新规促进技术投入

国际海事组织的温室气体减排等环保新规，让航运企业应接不暇，这将通过哪些途径影响航运业？展望 2021 年，46.6%的调查对象选择“技术投入”；27.3%的调查对象选择“投资”；23.9%的调查对象选择“港口设施”。

中国港口牵手航运

2020 年，在长三角一体化的背景下，上港集团与宁波舟山港以资本为纽带进行整合，开启了中国区域港口一体化的序章。展望 2021 年，50.0%的调查对象



立足全球贸易增速放缓的背景，认为中国港口资源整合将趋向“以港航一体化为代表的产业链上下游整合”；33.3%的调查对象选择“行政方式为主”；15.0%的调查对象选择“资本方式为主”。

造船脱困或靠脱碳

造船业已经在困境中挣扎多年，2020 下半年以来受集运市场复苏及廉价的资金成本等因素促动，新造船市场稍有恢复。展望 2021 年，业界对造船市场的前景看法不一：36.9%的调查对象选择“碳中和对船舶制造、改建等产生新的要求，利好修造船市场”；30.8%的调查对象选择“造船市场仍处困境之中”；21.5%的调查对象选择“造船市场走出困境，目前订单市场已有复苏迹象”；7.7%的调查对象选择“船企整合加大其定价权”。

来源：《航运交易公报》

【2021 年新造船市场或将走出订单“低潮”？】

根据船舶经纪公司克拉克森（Clarksons）的数据，截至 2020 年 11 月底，全球造船企业接获订单共计 330 亿美元，相较于上一年下降了 55%；全年新造船订单总量 4180 万载重吨（DWT），相较于上一年下降约 41%；而新船的交付量约为 8230 万载重吨，几乎是新造船订单量的 2 倍。因此，全球手持订单量从 2020 年初的 1.952 亿载重吨，缩减至 1.525 亿载重吨。

订单量下降的同时，2020 年新造船的价格也较上一年整体下跌了 4%：在过去的 12 个月里，VLCC 的价格从 9200 万美元跌至 8500 万美元，跌幅近 8%，好望角型（capesize）散装船价格从 4950 万美元跌至 4650 万美元，跌幅达 6%，21000 TEU 集装箱船价格从 1.46 亿美元跌至 1.42 亿美元，跌幅近 3%。

不得不提的是，2020 年也是造船企业大面积合并的一年。据克拉克森估计，截至 2020 年底，全球活跃的造船厂的数量，将从 418 家减少到 364 家。其中，不仅仅是中小型造船厂纷纷关闭或整合，各国大型造船企业也开始进行整合，这无疑对造船市场造成了巨大影响。

2020 年 3 月，日本推出“全日本造船合并计划”（All Japan Shipbuilding Merger Plan），此次“全日本造船合并计划”由日本国土交通省（Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT）牵头，计划整合日本国内 15 家大型造船企业，并与部分造船企业进行了初步讨论。

而更早的时候，日本最大的两家造船企业——今治造船（Imabari Shipbuilding）和日本造船联合（Japan Marine United, JMU）也宣布，就资本和业务合



作的基本事项达成共识，并签署相关协议书。

根据协议，双方将在 2021 年 3 月 31 日前成立新的合资公司，其业务包括油轮、货船和运输船的设计、建造和销售等，今治造船和日本造船联合分别持有合资公司 51%和 49%的股份。此外，今治造船和日本造船联合还将共同开发新的船舶生产技术和配送设施。

而 2021 年 1 月 1 日，两家造船企业的“合体”——日本造船（Nihon Shipyard, NSY）接获了来自 ONE 的 6 艘 24000 TEU 集装箱船的订单，预计日本造船也将成为超大集装箱船（ULC）领域的主要竞争者。据了解，今治造船已在丸龟市（Marugame）设立专门建造的超大集装箱船的造船厂，而日本造船联合可为其贡献自己的节能技术的解决方案。

而在韩国，现代重工与太华造船的合并计划，也是贯穿了 2020 年一整年。好消息是，该计划分别于 2020 年 8 月和 12 月获得新加坡和中国两国反垄断机构的批准。

然而，这两大造船企业的整合，并不是一帆风顺的：2019 年 11 月，韩国正式向欧盟委员会提交反垄断审查申请。在欧盟完成第一阶段的审查后，原计划于 2020 年 5 月 7 日前完成第二轮审查，因新冠肺炎疫情推迟；直至当地时间 6 月 4 日，欧盟委员会才宣布重启两家造船企业合并计划的审核。据了解，欧盟本应于 2020 年 9 月完成该计划的反垄断审查，但截至目前欧盟还未宣布最终审查结果；此外，2020 年 1 月，日本向世界贸易组织（WTO）提交一份针对韩国的申诉，指控韩国政府向其本国造船业提供过多的财政援助，而这也不是日本第一次公开指责韩国政府“过度”支持本国造船业。因此，业内人士推测，日本的一系列举动或将阻碍现代重工和太华造船的合并进程。

同样，在欧洲，两大邮轮建造企业——意大利芬坎蒂尼（Fincantieri）和法国大西洋造船厂（Chantiers de l'Atlantique）酝酿两年的合并计划也在艰难地推进，原定于 2020 年 12 月 31 日到期的合并计划审批，至今仍未能得到欧盟委员会的最终裁决。

尽管 2020 年的新造船市场经历了各种悬而未决和起起落落，但 12 月底各国造船企业纷纷迎来的“订单潮”，让人们重新燃起对 2021 年新造船市场复苏的希望。而从另一个角度来看，2020 年订单量的减少，则意味着未来几年对新造船的需求将上涨，这可能会引发对新造船的新一轮投资。

来源：航运界



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	366~368	470~472	490~495		Firmer.
Tokyo Bay	370~372	450~455	650~655	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	362~364	452~455	500~505	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	345~350	420~425	440~445	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	406.00	463.00	513.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	438~443	500~505		Firmer.
Rotterdam	312~315	400~405	445~450		Firmer.
Malta	S. E.	415~420	455~460		Firmer.
Istanbul	S. E.	442~447	490~495	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	460~465	560~565		Firmer.

截止日期: 2021-01-07

◆ 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
RESURGENCE	BC	81,622		2012	China	1,200	Greek	
OCEANIS	BC	75,211		2001	S. Korea	575	Chinese	
SAGE SYMPHONY	BC	57,949		2012	Philippines	1,270	Greek	
GLOVIS MADONNA	BC	56,708		2013	China	975	Chinese	

◆ 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
CAROL HK	BC	77,549	13,238	1991	S. Korea	478.00	



BERNI HK	BC	77,548	13,238	1991	S. Korea	478.00	
JIAN HUI	BC	44,124	7,586	1997	Japan	470.00	extra bunkers incl
GAS STELLAR	TAK/LPG	3,866	2,229	1991	Japan	450.00	

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
VRONSKIY	OTHER/ROR	1,887	7,138	1978	Netherlands	undisclosed	
MERLION M	TAK	309,571	43,308	1999	S. Korea	427.00	as is Malaysia
ATAULFO ALVES	TAK	152,980	22,870	2000	S. Korea	430.00	as is Indonesia

◆ALCO 防损通函

【美国海岸警卫队发布网络风险管理指南】

针对所有贸易至美国的船舶的网络风险管理指南于 2021 年 1 月 1 日生效。指南 CVC-WI-027 (1) 具体细节可[点击此处查看](#)。

要点:

- 每个船旗国都在该指导范围内
- 严重缺陷被要求在 90 天内修复并进行外部审核，否则有被拘留的风险
- 轻微缺陷需在 90 天内进行内部审核，并在开航前修复
- 检查的范围只包括和船舶安全直接相关的网络系统
- 如果对船舶安全至关重要的系统发生故障时，检查人员/港口安全管理员会被委派调查该问题是否和网络相关。如果相关，将调查在故障发生前是否遵循了正确的程序



- 如果检察人员认定有理由采取进一步检查，并且收集到明确的证据证明船舶安全管理体系中的网络风险管理部分存在执行不力，则可能开具进一步的缺陷证明
- 该指南聚焦船舶安全和安保。环境保护也在检查的范围内，但文件中未强调

【不论国籍，全球海员是一家】

随着 Covid-19 疫情的持续性，一方面是人们外出购置生活物品须时时佩戴口罩，而另一方面，作为关键工作者——海员，正以 24/7 全天候的工作状态保持世界正常运转。这种状况也随各国发生贸易战以及许多经济体彼此脱钩而持续存在，许多船只被困在世界各地的港口，这给海员带来了更多问题。

世界各国都首要关注国内民生状况，而海员得到各地航运中心的重视已是疫情爆发 7、8 个月后，虽然这也是一个好现象，但远远不够。许多公司让船员在船上持续工作数月也不允许其上岸，还有船员要花数月时间才能联络到家人。即使这样，海员仍然得不到决策者的关注。我们希望全球每个经济体中的海员像医院工作者和医生被授予荣誉一样，能够因自己付出的英勇行为和牺牲而得到嘉奖。当说到嘉奖，并不意味着像奥斯卡颁奖典礼那样授予几个奖项给少数的船长或者轮机长又或是陆上管理者，而是奖励适当的福利给厨师，有能力的海员和钳工等，他们已经付出了太多，即使在领着微薄的薪资。

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
2021-01-08	647.080	793.740	6.233	83.457	877.640	62.390	1150.610	502.700	510.120



2021-01-07	646.080	797.120	6.270	83.331	879.940	62.075	1145.850	504.680	510.030
2021-01-06	646.040	794.040	6.288	83.329	879.690	62.191	1147.670	501.000	509.500
2021-01-05	647.600	793.420	6.279	83.527	878.640	61.883	1148.700	496.420	506.470
2021-01-04	654.080	800.950	6.335	84.363	894.400	61.413	1134.020	504.000	514.180

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	0.0865	1 周	0.10288	2 周	--	1 个月	0.132
2 个月	0.184	3 个月	0.234	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.25238	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.33238		

2021-01-06

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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