



全一海运市场周报

2021.01 - 第3期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.01.11 - 01.15\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场需求高位回稳 航线运价小幅波动】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体高位回稳，多数远洋航线运价小幅波动，综合指数上升。1月15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2885.00点，较上期微升0.5%。

欧洲航线：受春节前出运高峰影响，市场货量处于高位。近期欧洲疫情导致港口拥堵，船期紊乱和集装箱周转不畅，运力供需矛盾依然未得到很好的缓解。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持满舱水平。运价方面，多数航商保持观望态度，维持原运价不变，即期市场订舱价微跌。1月15日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4413美元/TEU，较上期下跌0.9%。地中海航线，情况与欧洲航线基本近似，多数航商维持原运价。1月15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4296美元/TEU，与上期基本持平。

北美航线：美国新冠确诊病例累计突破2300万例，疫情造成的港口拥堵，集装箱周转不畅的情况日益严重。由于拥堵和缺箱状况得不到缓解，集装箱运输困境依然持续。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍接近满载水平。航线运价总体保持稳定，即期市场订舱价格微升。1月15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4054美元/FEU、4800美元/FEU，其中美西航线微涨0.9%，美东航线小幅上涨1.1%。

波斯湾航线：市场表现平稳，需求和航线运力规模总体平衡，供需关系相对良好。本周，上海港船舶舱位利用率保持在95%以上，部分班次满载。多数航商订舱报价保持不变，少数报价略有涨跌，即期市场运价微跌。1月15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1982美元/TEU，较上期微跌0.7%。

澳新航线：澳洲地区运输需求保持稳定，供需关系良好。本周，各航商装载率略有差异，从90%到满载不等，上海港船舶平均舱位利用率总体保持在95%以



上。部分航商小幅降价揽货，即期市场运价小幅下跌。1月15日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2406美元/TEU，较上期下跌1.8%。

南美航线：南美国家疫情仍较为严重，对进口物资的需求居高不下。航商增开加班船以缓解运力紧张的状况，运输需求保持高位运行。本期，上海港船舶平均舱位利用保持在95%以上，大多班次满载出运。部分航商不同幅度上调订舱价格，即期市场运价小幅上涨。1月15日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为8907美元/TEU，较上期上涨3.2%。

日本航线：本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。1月15日，中国出口至日本航线运价指数为844.36点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭需求持续旺盛 沿海运价继续上扬】

本周，沿海散货运输市场延续火热行情，下游采购热情高涨，运输需求继续较好表现，运力供给偏紧，船东挺价，运价高位攀升。1月15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1394.01点，较上周上涨1.9%。

煤炭市场：市场需求方面：中国经济加速恢复，国外疫情“二次”爆发，国际需求进一步向我国倾斜，大部分行业利润改善，叠加春节临近，工厂纷纷加大产能，工业用电需求表现抢眼。同时，面对频繁来袭的寒潮，居民取暖用电需求延续较好表现。用电耗煤量高位攀升，全国多地电网最高用电负荷创历史新高，电厂机组满负荷运行，库存进一步下降，保供压力普遍较大。此外，煤炭供应依旧紧张，煤炭价格持续上行，进一步刺激电厂采购热情，煤炭需求延续较好表现。煤炭价格方面：工业用电、民用电均表现强势，煤炭需求持续旺盛。反观供给方面，近期，国内疫情防控力度提升，晋陕蒙车辆调运困难，致使产地供应量难有进一步提升。同时，由于恶劣天气影响，铁路冻车现象增多，大秦线日均运量回落。煤炭中转受阻，供给恢复不及预期，煤炭缺口难以填补，资源依旧偏紧，部分煤种缺货严重，报价突破千元大关。运价走势方面：在寒冷天气以及经济加速恢复的共同刺激下，用煤需求继续高涨，电厂采购热情较高。然而煤炭中转受阻，供给恢复不及预期，北方港口煤炭资源依旧偏紧，船舶等货时间普遍较长，压港现象仍较为严重。运输需求旺盛，运力供给紧张，加上市场预期向好，沿海煤炭运价继续上扬。



1月15日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1487.57点，较上周上涨2.3%。1月15日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1354.27点，较上周五上涨5.8%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为59.5元/吨，与上周五上涨4.2元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为59.5元/吨，较上周五上涨1.3元/吨。

金属矿石市场：近期，在成材淡季走弱和疫情加剧带来的宏观扰动影响下，钢材价格承压，钢厂开工率环比略有回落。不过由于今年春节较晚，钢厂仍在积极生产，且为维持春节期间的正常生产，叠加对一季度外矿供应的担忧，钢厂补库热情普遍较高。钢厂补库力度不减，铁矿石运输需求仍有较好支撑，运价稳步上行。1月15日，沿海金属矿石货种运价指数报收1294.98点，较上周上涨1.5%。

粮食市场：目前，我国生猪产能已经恢复到了常年80%的水平，饲用玉米需求量明显增加。此外，年关将近，下游用粮企业备货热情较高，玉米需求端的较好表现为玉米价格提供上涨动能。春节前下游备货需求旺盛，沿海粮食运输需求稳中向好，运价延续上涨走势。1月15日，沿海粮食货种运价指数报1478.75点，较上周上涨4.2%。

成品油市场：天气寒冷居民驾车出行增多，汽油需求尚可。但国内局部疫情形势严峻，加之政府多提议错峰返乡返岗，若无必要尽量减少出行，叠加户外大型工程多已进入收尾期，成品油终端需求疲弱态势逐渐显现。考虑到成品油需求或将继续受限，贸易商、货主备货更趋谨慎，运输需求略显低迷，沿海成品油运价小幅下滑。1月15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1137.86点，较上周下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【各利好因素叠加 市场表现超预期】

近期国际干散货运输市场表现较好，一改往年同期新年后即下跌的走势。本周国内卸港压港状况虽略有缓解，但压港造成即期运力偏紧的状况依然存在，铁矿石、煤炭、粮食等货盘依然不少，国际干散货运输市场总体较活跃，远东干散货指数（FDI）指数周三创新高。1月14日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1227.13点，运价指数为1013.55点，租金指数为1547.49点，较上期分别上涨14.9%、12.2%和17.6%。

海岬型船市场：海岬型船市场创年内新高。上半周，在澳洲货盘较多、铁矿石价格高位运行、上周寒潮天气致压港等因素叠加的影响下，太平洋市场租金创



2020 年 7 月中以来的新高，与往年同期相比大相径庭，13 日中国-日本/太平洋往返航线日租金为 28689 美元，较年初增长 67%，澳大利亚至青岛航线运价上涨至 10.367 美元/吨，较年初增长 31%。临近周末，FFA 远期合约价格略有回调，且太平洋市场仅少数租家在市场询船，市场活跃度有所下降，太平洋市场租金运价高位小幅回调。1 月 14 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 26965 美元，较上期上涨 28.0%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 9.794 美元/吨，较上期上涨 9.5%。远程矿航线，上周太平洋市场强劲上涨，而远程矿航线运价仅小幅波动。本周巴西铁矿石货盘有所增加，运价奋起直追太平洋市场。1 月 14 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.041 美元/吨，较上期上涨 27.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场和粮食航线运价继续向好，周末降温。太平洋市场，国内电厂日耗依然维持高位，对煤炭需求依然旺盛，且南美市场行情火爆，船东信心倍增，太平洋市场租金水平稳中有涨。临近周末，太平洋市场货盘虽尚可，但 FFA 远期合约价格回调，粮食远程航线运价未继续上涨，太平洋市场租金涨势放缓。1 月 14 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13226 美元，较上期上涨 11.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 12370 美元，较上期上涨 12.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.214 美元/吨，较上期上涨 8.8%。粮食航线，上半周市场有部分美湾和美西的粮食货盘释放，而南美对 2 月上旬装期的运力需求旺盛，交投活跃，市场情绪高涨，表现超预期，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价继续大幅上涨，运价较年初涨幅超 20%。周末，随着 FFA 远期合约价格回调，租家降低报价，粮食运价停止上涨。1 月 14 日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 24.917 美元/吨，较上期上涨 5.7%；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 44.850 美元/吨，较上期上涨 8.1%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 35.367 美元/吨，较上期上涨 12.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场表现坚挺。上周寒潮等恶劣天气造成运力压港，本周虽略有缓解，但即期运力依然偏紧，市场煤炭、印度的铁矿石等货盘持续释放，市场仍有船运需求，超灵便型船东南亚市场继续上扬。1 月 14 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10625 美元，较上期上涨 8.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12791 美元，较上期上涨 7.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8319 美元，较上期上涨 7.9%；印尼塔巴尼奥奥至中国广州航线煤炭运价为 8.607 美元/吨，较上期上涨 3.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.804 美元/吨，较上期上涨 3.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下滑 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 1 月 8 日当周美国除却战略储备的商业原油库存连续五周下降，汽油库存连续两周上升。中国海关总署周四公布



的数据显示，尽管受到新冠疫情的冲击，但由于油价暴跌促使炼油厂扩张，二季度和三季度的原油到港数量创下纪录新高，使总进口量在去年仍增长了 7.3%。近期国际原油价格高位上行，创出 11 个月新高，一方面是因为欧佩克+产油国上周二达成协议，多数产油国将在 2 月和 3 月保持产量不变，以应对新一轮封锁。同时，沙特阿拉伯将自愿额外减产。另一个方面，美元持续走跌，直接引发大宗商品价格上行。都是支撑油价持续走强的直接因素。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 56.42 美元/桶，较上期上涨 3.69%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续下探，苏伊士型油轮运价波动盘整，阿芙拉型油轮运价江河日下。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下滑。1 月 14 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 606.25 点，较上期下跌 7.54%。VLCC 市场继续承压走弱，本周出货量少于预期，租家通过私下拿货策略，有效的掌控节奏，运价低位下滑。

超大型油轮（VLCC）：在油价上涨，运费下跌的双重打击下，中东航线和西非航线日均 TCE（等价期租租金）快速跌破日常运营成本，均在 1.0 万美元以下。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS38.13，较上期下跌 7.4%，CT1 的 5 日平均为 WS39.22，较上期下跌 4.5%，TCE 平均 0.9 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS36.71，下跌 7.7%，平均为 WS37.64，TCE 平均 1.1 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平波动盘整。西非至欧洲市场运价稳定在 WS38，（TCE 依旧在保本线下方）。黑海到地中海航线运价保持在 WS59（TCE 仍徘徊在保本线附近）。中国进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，中东至中国，1 月 29 至 31 日货盘，成交运价约为 WS37。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，1 月 23 至 25 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线小幅波动，综合水平江河日下。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS82（TCE 约 0.2 万美元/天）。跨地中海运价稳定在 WS69（TCE 依旧在保本线之下）。北海短程运价下跌至 WS80（TCE 依旧在保本线之下）。波罗的海短程运价上涨至 WS63（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS60（TCE 仍然在保本线之下）。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS61（TCE 始终在保本线之下）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国北方，1 月下旬货盘，成交包干运费约为 34 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS111（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 WS82（TCE 约 0.3 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS85（TCE 约 0.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS79 水平（TCE 重回保本线之上）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS103（TCE 约 0.4 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

【综合指数千位维稳 国际散货全面向好】

1月13日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数基本维稳，为1012.32点，环比上涨0.06%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数分别上涨1.61%、3.22%；沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌0.55%、0.39%。

本周国际干散货运输市场，太平洋市场大幅上涨，远程矿航线运价小幅上扬；南美、美西粮食运输市场需求持续释放，运价企稳回升；东南亚市场稳中有涨，运价稳中有升。本周BDI指数持续上扬，周二收于1761点，环比大幅上涨28.17%。国际二手散货船成交价格全面上涨。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1104万美元、环比上涨5.00%；57000DWT—1326万美元、环比上涨2.02%；75000DWT—1743万美元、环比上涨4.40%；170000DWT—2316万美元、环比上涨1.25%。本期，国际二手散货船市场逐步恢复，成交量稳步上扬，共计成交23艘（环比增加20艘），总运力233.07万DWT，成交金额28455万美元，平均船龄12.87年。

API原油库存的大幅下降进一步给油价提供上涨空间，此前美元走软为已经受到全球供应趋紧的预期提振的市场提供了支撑，原油价格在过去六个交易日中有五天持续上涨冲高，持续上涨时间是5月以来最长，油价走高也得益于沙特阿拉伯上周承诺将在未来几个月削减产量。布伦特原油价格周二收于56.58美元/桶，环比上涨5.56%。国际二手油轮成交价格有涨有跌。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2180万美元、环比上涨0.73%；74000DWT—2414万美元、环比下跌0.06%；105000DWT—2998万美元、环比上涨3.96%；158000DWT—3912万美元、环比下跌1.01%；300000DWT—5971万美元、环比上涨3.96%。本期，二手油轮市场成交量回暖上扬，成交15艘（环比增加14艘），总运力209.74万DWT，成交金额34178万美元，平均船龄11.33年。

本周，寒冷空气再次席卷全国，沿海地区气温又迎来一波大幅下滑。煤炭持续需求释放，加上经济不断复苏，工业用电同样强劲，煤炭市场长期供不应求，沿海煤炭运价快速上涨。粮食市场，沿海粮食市场需求向好，运价持续上涨。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—205.23万人民币、环比下跌1.06%；5000DWT—1190.63万人民币、环比上涨0.24%。本期，沿海散货船市场成交量大幅回落，共计成交1艘（环比下跌10艘），总运力0.092万DWT，成交金额102万元人民币，船龄13.09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—55.78 万人民币，环比下跌 0.01%；1000DWT—128.76 万人民币，环比下跌 3.94%；2000DWT—245.51 万人民币，环比下跌 0.93%；3000DWT—341.31 万人民币，环比上涨 4.26%。本期，内河散货船市场成交量基本稳定，共计成交 58 艘（环比增加 1 艘），总运力 17.4 万 DWT，成交金额 18169.98 万元人民币，平均船龄 7.73 年。

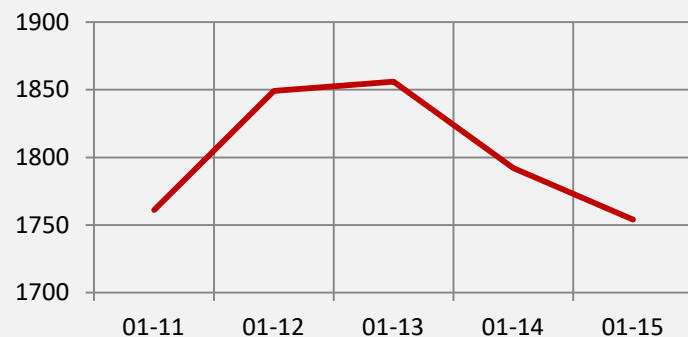
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

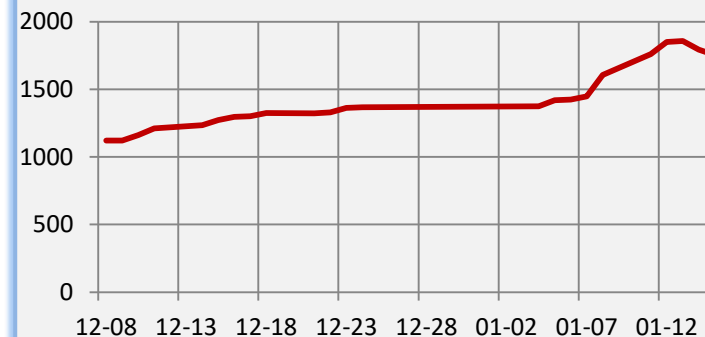
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

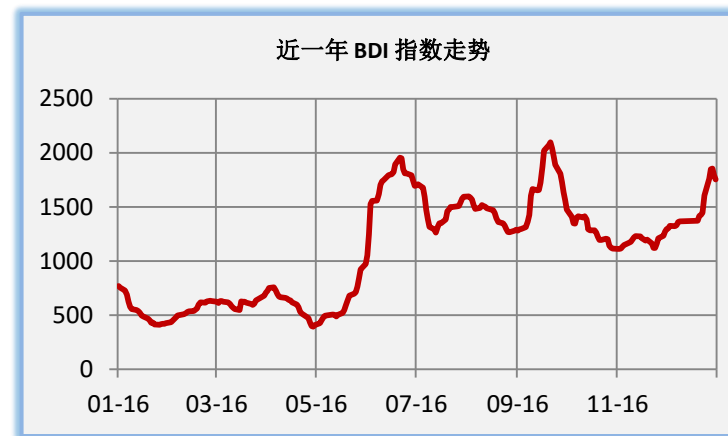
波罗的海指数	1 月 11 日		1 月 12 日		1 月 13 日		1 月 14 日		1 月 15 日	
BDI	1,761	+155	1,849	+88	1,856	+7	1,792	-64	1,754	-38
BCI	2,955	+407	3,186	+231	3,194	+8	3,012	-182	2,893	-119
BPI	1,620	+61	1,645	+25	1,645	0	1,618	-27	1,616	-2
BSI	1,039	+10	1,055	+16	1,067	+12	1,080	+13	1,086	+6
BHSI	652	-4	650	-2	650	0	651	+1	653	+2

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	08/01/21	01/01/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,000	16,000	3000	18.8%
	一年	17,500	16,000	1500	9.4%
	三年	15,750	14,750	1000	6.8%
Pmax (76K)	半年	13,000	12,250	750	6.1%
	一年	12,000	11,250	750	6.7%
	三年	11,000	10,500	500	4.8%
Smax (55K)	半年	11,750	11,250	500	4.4%
	一年	11,500	11,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,250	250	2.7%
	一年	9,250	9,000	250	2.8%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2021-01-12



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Cemtex Diligence' 2019 81500 dwt dely Cai Lan 18/19 Jan trip via EC South America redel Singapore- Japan \$14,250 - Pacific Bulk

'Serene Jessica' 2011 57181 dwt dely Mangalore 19 Jan trip redel China \$15,000 - cnr

'HTK Discovery' 2007 37322 dwt dely Rosyth prompt trip via Baltic to Algeria intention grains \$12,500 - Novamarine Carriers

'SE Marina' 2017 33173 dwt dely Montoir prompt trip via ARAG redel Fazendinha-Santos range \$9,500 - Pacific Basin

(2) 期租租船摘录

'CS Serenity' 2014 180364 dwt dely Beilun prompt 18 January 11/13 months redel worldwide \$18,400 - Solebay

'Navios Sagittarius' 2006 75756 dwt dely Machong 23/26 Jan 8/12 months redel worldwide \$11,350 - Louis Dreyfus

4. [航运&船舶市场动态](#)

【新造船和二手船市场开年表现活跃】

新年伊始, 新造船市场的成交情况相当乐观, 而二手船交易市场也较为活跃。

新造船: 市场情绪乐观



船舶经纪公司 Allied Shipproking 在其最新周报中表示,过去几天里出现了几笔新造船订单。在干散货船板块,船东对 Ultramax 型的兴趣在增加,与此同时,Kamsarmax 型和 Handysizes 型的订单也在增加。最近货运市场的乐观情绪和积极势头,使许多船东开始重新考虑下单造新船。当然,过去几个月新造船价格的走低也在其中发挥了作用。只要基本面继续向好,预计市场将继续保持活跃。而油轮板块过去两周表现得较为平静。去年夏季以来,油运市场整体缺乏活力,信心受损,暂时抑制了市场兴趣。预计随着市场需求的反弹,鉴于船队运力增速仍保持在相对较低的水平,需求端将逐渐开始复苏。

船舶经纪公司 Banchemo Costa 表示,希腊船东 Safe Bulk 和 Carras Hellas 分别在日本大岛订购了 1 艘 Kamsarmax 型。这是这家造船厂几十年来与希腊合作伙伴签订的第一批订单,交付期定在 2023 年,每艘价格约为 2950 万美元。另有消息称,希腊 Athenian Sea Carriers 已向现代造船订购了 4+2 艘 VLCC,每艘价格为 8600 万美元,2022 年交船。英国 Continental Bitumen 向中国芜湖船厂订购了 2+2 艘 21500 载重吨的双燃料沥青船。

二手船:交易活跃

Allied 表示:“今年年初,二手散货船交易市场非常活跃,有大量新交易产生,涉及不同船型和船龄,我们预计这种良好势头至少在近期得以保持。尽管如此,未来走势很大程度上仍将取决于企业的盈利状况,一般来说,运费受益会在第一季度某个时点下滑。而油轮方面,从过去一周来看,市场出现强势上行,有大量的大型船易手,尽管船龄普遍较大。”

具体交易包括:一艘 14 年船龄的好望角型散货船以 1135 万美元的价格出售给了 Berge Bulk;一艘 2008 建造的 8.1 万载重吨巴拿马型以 1150 万美元的价格售出;一艘 2017 年建造的 Kamsarmax 型以 2060 万美元的价格出售;2001 年建造的 7.5 万载重吨巴拿马型 Dione 轮以 575 万美元的价格出售给中国买家;2018 年建造的 3.9 万载重吨灵便型 La Loirais 轮以 1630 万美元的价格出售。

来源:中国远洋海运 e 刊

【克拉克森研究:中国航运租赁业务快速发展未来可期】

克拉克森研究在 2020 年末发布《中国航运融资租赁》首刊。辞旧迎新之际,我们把 2021 年的开篇推送版面献给在周期变化的航运市场中乘风破浪的中国租赁业:过去十年期间,中国船舶租赁业务快速发展,目前市场渗透力达 7.3% (以总吨计算,其中存量船队占比全球船队规模 6.9%,未交付船舶占全球在手订单 12.3%)。



资产规模

克拉克森研究估算当前全球航运（除海工）船队和手持订单价值为 11,544 亿美元。据统计中国国内共有 28 家从事国际船舶融资租赁业务的公司和 50 家仅从事国内船舶租赁业务的公司，拥有船队资产价值总额达 796 亿美元，合计约 1.1 亿总吨，2291 艘船；资产总量仅次于第三大船东国日本（合计总船队规模 1080 亿美元，1.8 亿总吨）。以资产价值计，前十大头部租赁公司市场份额占比高达 84%。

发展阶段

回溯过去十年间，中国租赁公司经历了三个发展阶段：

- 初始准备期（2008-2010）：此时的船舶租赁以国内业务为主，船舶类型几乎全是小型散货船和件杂货船，每年新增船队资产 12-30 亿美元。值得指出的是散货船至今仍是大部分租赁公司进入航运租赁市场的首选船型，受益于其低门槛和高流动性。
- 国际业务发展第一阶段（2011-2014）：金融危机后欧洲传统银行的逐渐收缩和退出给中国租赁公司国际业务的开展提供了机会。第一波发展始于 2011 年，能提供稳定租约且具有规模效应的集装箱班轮公司获得了中国租赁公司的青睐。4 年间，中国租赁公司与地中海航运（MSC）、达飞轮船（CMA CGM）等头部班轮公司共签订了 67 艘 8,000 箱以上大型集装箱船的新造船融资租赁项目订单。
- 国际业务发展第二阶段（2015-2019）：船型的多样化帮助租赁公司迅速拓宽业务范围和目标客户群体。2015 年开始，油轮和气体船这种之前被认为相对具备运营难度的船型产品被更多的租赁公司所接受。尤其在门槛较高流通性较弱的 LNG 船领域，当前船型份额达 12%。近几年也不乏客滚船、豪华游轮项目。这也反映了租赁公司在细分市场领域对一流船东的渴望和资产多样化的趋势。2017-2019 年间，平均每年新增船队资产 165 亿美元。

疫情和后疫情时代（2020+）

年轻的中国航运租赁业在迈入第二个十年时，其发展进程被突如其来的新冠疫情所影响。疫情带来的不确定性导致全球新造船投资大幅减少，降至 2016 年最低水平。对周期性行业的谨慎态度以及资产流动性的担忧导致 2020 年全年中国航运租赁仅成交 272 艘船，1533 万总吨合资产价值 110 亿美元，为 2019 年



的 70%。排名前十的头部租赁公司中有六家 2020 年新增船舶租赁业务大幅减少，降幅在 20-70%。

但尽管如此，中国租赁公司在 2020 年共计投放 141 亿美元（大部分为过去 1-2 年的存量项目），略低于 2019 年投放水平。另一方面，海运这一传统行业对中国经济贸易发展的重要性（中国约占全球海运进口量的 1/4）和当前资产价格的历史低位又吸引更多的租赁公司进入航运市场。部分新进入市场的租赁公司资产规模实现大幅增长。克拉克森研究统计的排名前五的租赁公司中有五家租赁公司新增船舶业务在 2020 年实现两位数增长，其中一家公司仅用了两年多时间实现资产超过 10 亿美元的突破。

新增租赁业务的放缓对中国船舶融资租赁行业的影响会在今明两年显现；同时目标客户群体的普遍共性仍制约中国租赁行业的下一步发展。克拉克森研究预计未来十年平均每年投资需求为 127 亿美元，其中大部分机会来自绿色转型带来的船队更新和再融资需求；要保持当前 7.3% 的资产规模意味着租赁公司每年需要在维持当前 150 亿投放水平基础上进一步增长。后疫情时代，中国租赁公司的第三阶段发展能否影响未来航运市场格局？

来源：克拉克森研究

【2021 年 LNG 市场将迅速复苏】

液化天然气贸易商预计在 2019 新冠肺炎疫情导致价格大幅波动之后 2021 年液化天然气需求将迅速复苏。

因主要进口国天气变冷、主要生产中心停电以及全球航线拥堵等因素亚洲现货价格已推至 2014 年以来的最高水平这也是 4 月份创纪录低点的六倍多使亚洲液化天然气成为 2020 年表现最好的主要大宗商品。

由于各国都在寻找廉价、可靠和更清洁的煤炭替代品对这种用于供暖和发电的燃料的需求增长速度快于其他任何化石燃料。疫情使 2020 年的增长脱轨中国和印度正在成为主要的需求来源。

华盛顿贝克博茨律师事务所合伙人 Tom Holmberg 表示：“许多国家都在寻求进口液化天然气我仍然认为我们将看到液化天然气市场的增长。”

以下是 2021 年可能对液化天然气市场产生影响的主要几方面因素：



需求复苏不平衡

根据彭博社汇编的船舶跟踪数据显示 2020 年全球液化天然气进口量大致与前一年持平。

这对于一个自 2016 年以来年增长率达 10%的行业来说是一个巨大的冲击。不过预计全球天然气需求在 2021 年将恢复增长。

埃森哲 (Accenture) 能源业务董事总经理马纳斯·萨塔帕蒂 (Manas Satapathy) 表示 LNG 需求约占总需求的 10%根据巴基斯坦、印度和孟加拉国的表现需求可能会更快反弹。

自疫情最严重时期以来亚洲的液化天然气产能大多已恢复该地区的液化天然气需求明年将大幅反弹。

在 2020 年的最后一天亚洲液化天然气现货价格 (日韩基准) 自 2014 年 4 月以来首次反弹至每百万英热 15 美元以上。Holmberg 称:“亚洲需求增长速度之快令人兴奋。”

不过欧洲的情况则大不相同各国都在努力应对新出现的感染病例激增和能源需求的削弱。萨塔帕蒂表示 2021 年非洲大陆将迎来缓慢的复苏。

此外因欧洲主要依赖于储存和管道天然气运输阿塞拜疆的一条新管道和即将完工的北溪 2 号项目可能会推动天然气运力增长。

供应方面问题

从澳大利亚到卡塔尔到马来西亚的 LNG 出口设施的计划外维护导致今年下半年市场比预期更为紧张。巴拿马运河航行的延误限制了对亚洲的供应。

如果这些供应中断持续到 2021 年那么价格可能仍将远高于当前水平。

占全球液化天然气出口 60%的天然气出口国论坛预计 2021 年供应量将从 2020 年的 2%升至 2.5%增长 6%至 7%。并在其短期展望中表示与气态燃料进口相比液



化天然气贸易对 2021 年危机的抵御能力较高。

据活跃在液化天然气领域的两家最大的贸易公司 Vitol SA 和托克集团有限公司表示 2021 年液化天然气市场可能仍将供大于求。除此之外他们预计市场将趋紧。

与此同时交易员们将密切关注美国液化天然气买家们 2021 年是否会放弃任何货物。

今年夏天在疫情冲击欧洲和亚洲的现货价格后约有 200 批货物被取消。尽管 2021 年这种情况不太可能重演但交易员预计一些订单的取消将有助于平衡市场。

随着新设施投入使用美国天然气出口每月都在刷新纪录。但需求的任何下降都可能迫使供应商关闭出口。

该国已经成为一个摇摆不定的供应国因为它的合同允许被取消这使出口能够迅速对动荡的市场做出反应。

能源转型升级方面

环保人士越来越把天然气视为主要的污染源。在多年专注于煤炭和石油之后他们开始将注意力转向如何消除所有化石燃料的排放。

这一转变促使供应商、买家和运输商考虑采取绿色行动清理与甲烷和温室气体排放有关的活动。

Fusco 表示液化天然气货物生命周期中一半的碳足迹来自上游板块。这家液化天然气生产商正在推动提高燃料碳排放的透明度并表示：“我们的客户将希望确保他们能够验证和审核我们告诉他们的碳排放特征。”

今年全球首个要求具有碳排放声明的供应协议已签署与此同时所谓的碳中和货物开始进入中国和日本各国制定了有效实现零排放的宏伟目标。

来源：中国远洋海运 e 刊



【马士基乐观预测：欧洲封锁未影响市场运价将继续上涨】

欧洲多国因疫情反扑启动“二次封锁”，但却丝毫未影响到集运市场的“疯狂”需求，全球最大航运公司马士基航运乐观预测，上半年集运运价还将上涨。

在日益恶化的疫情影响下，居家工作的消费者需求激增，颠覆了正常贸易往来，引发货运成本飙升。马士基首席商务官 Vincent Clerc 近日直言：“目前世界上根本没有足够的集装箱来应付当前需求。”

“即使欧洲出现了新的封锁措施，但我们真的看不到需求方面的重大变化，目前集装箱船市场的高需求水平至少还会持续几周。”

Clerc 称，目前马士基航运的货运量巨大，非常“疯狂”。他表示，马士基航运所有可供航行的船舶都在海上，所有可供装货的集装箱都在使用中。集装箱船自去年 8 月以来一直满载航行——这是过去十年来从未发生过的情况。

Clerc 预期，集运运价虽然已经在高位但并未见顶，可能会在今年上半年某个时刻达到最高峰。他表示，目前只能预测约 4 至 6 周的情况，最终还是取决于经济和消费者心态，“很难说新的封锁措施是否会刺激消费者在亚马逊和其他在线渠道上购买更多商品，或者需求是否会因为疲软的经济而受到打击”。

集运市场在去年下半年开始强劲反弹。世界集装箱运价指数（World Container Index）显示，每 FEU 运价去年平均飙升 50%，比 8 年均价还要高出 30%。彭博资讯（Bloomberg Intelligence）资深分析师 Lee Klaskow 表示，去年可能是集运业行情最好的年份之一，今年第一季度运价仍将维持在高位。

Clerc 估计，历史性的高运价将会在上半年得到缓解，“目前供需之前缺口最大的是美国，其次是欧洲”，因为欧美当地政府能更好地减轻疫情对经济的影响。

来源：国际船舶网

【油运市场：下半年看涨】

2021 年，油运市场的上半年将延续去年的行情，下半年则有望得到大幅改善。



船舶经纪公司 Gibson 表示：

2020 年油运市场犹如过山车，起伏非常大，在屡创新高后又屡创新低。今年预计不会出现同样程度的波动，但将呈前低后高走势。

Gibson 认为，短期来看，世界大部分地区仍然在采取封锁措施，至少在第一季度将继续限制燃料需求的复苏。未来几个月，交通运输燃料需求将难以恢复。预计浮式存储量将继续减少，但库存减少的速度将取决于供需平衡。沙特阿拉伯自愿减产 100 万桶/日的决定可能会加速库存减少，从而向市场释放更多的运力。

Gibson 指出，到第二季度，随着北半球进入春季，复苏的“绿芽”将显现。“希望疫苗能在 2021 年年中控制住病毒，预计 2021 年下半年石油需求将出现强劲反弹。被压抑的商务和休闲旅游将支撑交通运输燃料的需求，而财政刺激的影响将支撑经济活动。因此，2021 年底的运费市场表现将好于 2020 年。值得关注的是，根据主要疫苗的生产能力，到 2021 年底，接种疫苗的人数可能达到全球人口的三分之一。”

以下几个关键因素将决定油轮运价的复苏程度：

运力供给方面，预计一些船舶将在早春陆续从浮式储存中释放出来，可用运力将在短期内增加。在需求尚未恢复到疫前水平的情况下，需要增加船舶报废量来平衡新造船交付量，以支撑油轮收益。

需求方面，燃油需求若要强劲复苏，需要疫苗在 2021 年冬季得到有效而广泛的接种。航运经纪和咨询公司 Banchero Costa 驻热那亚高级分析师 Enrico Paglia 指出，第三季度的石油需求预计为 9400 万桶/日，比第二季度增长 10%。

此外，中国需求的增长将有望改善油轮运输需求。英国航运咨询公司 VesselsValue 首席货运分析师 Olivia Watkins 表示，过去 3 年，中国增加了炼油能力，扩大了进口原油的潜力。Platts 的数据显示，2021 年中国预计将增加 44 万桶/天，或 2200 万吨/年的炼油产能。

Gibson 总结说：“如果说 2020 年教会了我们什么，那就是意外随时可能发生。随着新总统入主白宫、伊朗大选、疫情后续影响以及监管重大变革的到来，未来 12 个月绝不会一帆风顺。”

来源：中国远洋海运 e 刊



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	396~398	499~502	520~525		Firmer.
Tokyo Bay	416~418	470~475	655~660	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	372~374	463~466	510~515	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	348~353	436~441	457~462	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	409.00	473.00	520.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	457~462	530~535		Firmer.
Rotterdam	337~342	427~432	470~475		Firmer.
Malta	S. E.	440~445	490~495		Firmer.
Istanbul	S. E.	465~470	510~515	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	475~480	570~575		Firmer.

截止日期: 2021-01-14

◆ 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	08/01/21	01/01/21	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	2,300	2,200	100	4.5%	
油 轮						
船 型	载重吨	08/01/21	01/01/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,500	100	1.2%	



苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,600	50	0.9%
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,650	50	1.1%
MR	52,000	3,350	3,300	50	1.5%

截止日期: 2021-01-12

(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+2	Tanker	21,500	Wuhu Xinlian, China	2023	French (Continental Bitumen)	3,000	asphalt carriers, battery equipped, LNG dual fuelled
1	Bulker	87,000	Oshima, Japan	2023	Greek (Safe Bulkercs)	Undisclosed	
1	Bulker	64,000	Oshima, Japan	2023	Singaporean (Kumiai Navigation)	Undisclosed	
4	Bulker	66,000	Jiangsu Yangzi-Mitsui, Singapore	2022-2023	Bangladeshi (Meghna Group)	2,600	
6	container	15,000 teu	KSOE, S. Korea	2023	Singaporean (Eastern Pacific)	13,650	LNG dual fuelled
1	LNG	174,000 cbm	Samsung, S. Korea	2023	South Korean (Pan Ocean)	18,400	
4	Gen. Cargo	9,700	Penglai Jinglu, China	2023	Chinese (Tianjin Zhonghai)	Undisclosed	
2	Container LNG carrier	25,000	Yangzijiang, China	2022	Chinese (Tiger Clean Energy)	Undisclosed	option declared, LNG dual 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)	备注
OCEAN COMPASS	BC	180,200		2006	Japan	1,750	BWTS fitted
TIGER JIANGSU	BC	180,096		2010	China	1,535	at auction
KING ORE	BC	176,818		2010	Japan	2,025	BWTS & scrubber fitted
CAPE ISTANBUL	BC	175,607		2011	Philippines	1,910	BWTS & scrubber fitted



CAPE PROVIDENCE	BC	169,234	2010	S. Korea	1,810	Undisclosed	
JABAL NAFUSA	BC	169,097	2011	S. Korea	1,650	Greek	BWTS fitted
YM EFFORT	BC	81,702	2008	Japan	1,150	Greek	
CYL	BC	81,166	2017	China	2,060	Greek	
CMB SAKURA	BC	75,765	2006	Japan	780	Chinese	
ANGELIC GLORY	BC	75,007	2002	China	480	Chinese	at auction
AURILIA	BC	74,414	2007	China	790	Undisclosed	
SBI LIBRA	BC	63,679	2017	China	1,865	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
WESTERN SEATTLE	BC	57,936	2014	China	1,450	Z. & G. Halcoussis - Greek	BWTS fitted
PORT CANTON	BC	56,745	2012	China	970	Chinese	Tier II
DARYA MAHESH	BC	56,056	2008	Japan	950	Greek	
GLOBAL LEGEND	BC	52,223	2006	Japan	730	Undisclosed	
BELFORT	BC	50,292	2008	Indonesia	620	Undisclosed	
SEACON NINGBO	BC	45,713	1998	Japan	340	Chinese	BWTS & scrubber fitted
LA LOIRAIS	BC	39,919	2018	China	1,620	Undisclosed	BWTS fitted
SAKURA OCEAN	BC	38,239	2011	Japan	1,100	Greek	BWTS fitted
FURNESS PORTLAND	BC	37,045	2014	Japan	1,325	Undisclosed	BWTS fitted
JUPITER ACE	BC	32,527	2009	China	590	Undisclosed	
ALBANY SOUND	BC	28,379	2002	Japan	450	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
MOL PACE	CV	72,968	6,350	2006	Japan	2,700	Taiwan, PRC	
SEAMELODY	CV	63,355	4,860	2009	S. Korea	1,850	Undisclosed	
ITAL MELODIA	CV	53,697	4,363	2007	S. Korea	1,550	Taiwan, PRC	
ORTOLAN GAMMA	CV	44,239	3,398	2007	S. Korea	1,000	Maersk - Danish	
NORO	CV	44,164	3,398	2007	S. Korea	1,130	Norway	
TIM S	CV	44,135	3,398	2005	S. Korea	1,010	Undisclosed	
LYDIA	CV	37,968	2,702	2009	Germany	1,375	Undisclosed	
SELENITE	CV	37,933	2,742	2006	Germany	1,120	Undisclosed	
NIKOLAS	CV	32,391	2,506	2000	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MAIRA	CV	32,308	2,506	2000	S. Korea	undisclosed	MSC - Swiss	
MAX KUDO	CV	23,844	1,698	2008	Germany	750	Far East	
MAX KING	CV	23,840	1,698	2008	Germany	750	Far East	



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
PANTARISTE	TAK	309,287		2002	S. Korea	2,300	Cosmoship Maritime - Greek	
MARIA	TAK	306,283		2000	S. Korea	1,975	Undisclosed	
TSURUMI	TAK	300,610		2003	Japan	2,460	Chinese	
NAVE CELESTE	TAK	298,717		2003	S. Korea	2,500	Undisclosed	
HUDSON	TAK	297,638		2017	Germany	7,150	Greek	
CRIMSON	TAK	146,645		1998	S. Korea	1,150	Chinese	
AMALFI#	TAK	105,483		2003	Japan	1,130	Greek	
STAVANGER EAGLE	TAK	105,355		2009	Japan	1,820	Greek	
HYUNDAI MIPO 2789	TAK	50,000		2021	S. Korea	3,400	Eastmed - Greek	*BWTS & scrubber
HYUNDAI MIPO 2790	TAK	50,000		2021	S. Korea	3,400	Eastmed - Greek	fitted, delivery
HYUNDAI MIPO 2791	TAK	50,000		2021	S. Korea	3,400	Eastmed - Greek	within Q1 2021
ARDMORE SEAMARINER	TAK	45,726		2006	Japan	1,030	Undisclosed	
NORDIC HANNE	TAK	38,396		2007	China	780	German	
CHEMROUTE SUN	TAK	25,615		2008	Japan	1,520	UK	
ADFINES SKY	TAK	19,118		2011	China	920	RF Ocean	
GUANG HUI 328	TAK	4,261		2016	China	RMB 39.0m	Shandong Port Shipping - Chinese	at auction
C. P. 41	TAK	4,023		1998	Japan	150	Undisclosed	

◆ 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
SINOTRADER	BC	267,906	38,705	1993	Japan	442.00	Old sale, concluded end 2020
WUYI HK	BC	75,460	11,114	1975		478.00	
ANDA RAYA	BC	49,016	7,800	1996	Japan	445.00	
KT 05	BC	47,375	7,455	1998	Japan	475.00	
KT 02	BC	45,146	7,453	1998	Japan	475.00	
LIZA	GC	5,020	3,120	1988	Russia	400.00	
DALIAN	GC/MPP/TWK	29,827	12,291	2004	China	470.00	

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
EURODESTINY	TAK	306,896	39,803	2003	Japan	400.00	



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
LIHUE	CV	38,656	15,585	1971	U. S. A	221.00	as is Seattle
STELLAR PIONEER	TAK	298,624	46,048	1994	S. Korea	431.00	as is Labuan
STELLAR TOPAZ	TAK	298,624	46,965	1994	S. Korea	431.00	as is Labuan
KNIGHT	TAK	19,084	5,974	1987	Japan	395.00	as is Singapore
COUNT	TAK	11,042	3,254	1987	Japan	395.00	as is Singapore
RENNES	TAK	5,278	1,661	1994	Netherlands	430.00	India/Pakistan

◆ALCO 防损通函

【美国海事管理局（MARAD）更新其红海/亚丁湾的安全预警】

也门的冲突持续对途经红海南部、曼德海峡和亚丁湾的商船构成威胁。

2020 年 12 月 14 日，美国海事管理局 (MARAD) 向在红海、亚丁湾、阿拉伯海和印度洋作业的悬挂美国旗的商船发布了《修订建议 (2020-017)》。

该建议提醒，也门的冲突将继续对商船构成威胁，并指出，这些威胁可能来自于若干个不同的方面，包括但不限于导弹，火箭，射弹，地雷，小型武器，无人飞行器，无人水面舰艇或水上简易爆炸装置。此外，MARAD 还警告，亚丁湾，阿拉伯西部海域和印度洋西部等存在海盗威胁。

【钢材货运输】

背景

为确保钢材货的状况正确被记录，并且鉴于大副收据和提单有充分批注描述这些状况的重要性，北英保赔协会建议此过程应指派一名检验员上船协助船长。

关于在散装成品和半成品钢材的装前检验中，被指派的检验员费用将由北英根据入会船舶的相关承保条款来确定支付。



同时也建议，被指派的检验员应检查船舶舱盖的状况，最好是在装货之前检查并对舱盖状况提出必要的建议。可能的情况下，在装货前对其进行超声波检测。

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
2021-01-15	646.330	785.490	6.226	83.363	884.560	62.431	1132.760	502.590	511.110
2021-01-14	647.460	786.980	6.232	83.504	883.110	62.460	1140.560	501.200	509.780
2021-01-13	646.050	787.680	6.219	83.316	881.860	62.801	1137.300	501.410	507.760
2021-01-12	648.230	787.860	6.221	83.588	876.100	62.535	1152.290	499.460	507.440
2021-01-11	647.640	789.750	6.227	83.514	876.390	62.282	1147.320	501.030	509.270

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	0.086	1 周	0.09788	2 周	--	1 个月	0.1265
2 个月	0.18075	3 个月	0.24125	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.24788	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.32625		

2021-01-13

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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