



全一海运市场周报

2021.01 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.01.18 - 01.22\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【出口市场总体平稳 市场运价高位徘徊】

进入到 2021 年，疫情未能缓解，依旧在世界范围内高速传播，全球新冠疫情累计确诊人数突破 9600 万。本周中国出口集装箱运输市场总体平稳，运输需求保持较高水平，远洋航线运价在连续大涨后出现回落，综合指数小幅下跌。1 月 22 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 2868.95 点，较上期下跌 0.6%。

欧洲航线：疫情依旧在欧洲多个国家传播严重，加之英国变种病毒导致多个国家暂停与英国的来往，供应链体系受到冲击。运输需求继续表现良好，供需基本面稳固，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，部分航班满载出运。前期市场运价连续大涨，本周出现小幅回落。1 月 22 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 4394 美元/TEU，较上期下跌 0.4%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，货量保持高位，供求关系良好，市场运价稳定。1 月 22 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，与上期持平。

北美航线：美国疫情传播继续处在较高水平，单日确诊人数持续徘徊在 20 万左右水平，据统计美国新冠确诊病例突破 2500 万例，在世界各国中继续排名第一。近期多项美国经济数据疲软，显示疫情拖累了美国经济的复苏。运输需求平稳，市场舱位供应偏紧张，上海港船舶平均装载率接近满载水平，市场运价在高位徘徊。1 月 22 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 3995 美元/FEU、4750 美元/FEU，较上期分别下跌 1.5%、1.0%。

波斯湾航线：疫情在目的地国家总体稳定，运输需求继续保持向好态势，供求关系稳定，上海港船舶平均装载率保持在 95%以上，市场运价在连续大涨之后回调。1 月 22 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 1934 美元/TEU，较上期下跌 2.4%。



澳新航线: 目的地国家疫情控制情况较好, 运输需求继续维持较高水平, 供求基本面良好, 上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上, 市场运价稳定。1月22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, 与上期持平。

南美航线: 主要目的地国家疫情较为严重, 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, 上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。前期连续大幅上涨, 本周运价出现回落。1月22日, 上海出口至南美基本港市场运价(海运及海运附加费)为8870美元/TEU, 较上期下跌0.4%。

日本航线: 本周运输保持稳定, 市场运价小幅下跌。1月22日, 中国出口至日本航线运价指数为837.75点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤价崩盘寒潮退散 综合指数随之下跌】

寒潮过去, 全国大部分地区气温回升, 用电需求减少。同时, 随着春节临近, 工厂陆续停工, 错峰放假, “春节效应”开始显现。大宗商品需求减弱, 沿海煤炭运输市场货少船多, 运价下跌。1月22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1328.61点, 较上周下跌4.7%。

煤炭市场: 市场需求方面, 本周全国大部分地区气温回升, 民用电负荷有所减轻。工业用电随着近期下游部分工厂、学校、服务业开始陆续放假, 用电量也有所下降, 整体用电需求趋缓。库存方面, 经过长时间的补库, 大部分电厂库存已回归至安全水平, 而近期煤炭价格变化较大, 也使得下游电厂保持观望情绪, 不敢轻易补库。煤炭价格方面: 年关将至, 多数煤矿开始计划停产放假, 产量可预见性收缩。与此同时, 在国家及地方多措并举保供、电煤消费预期回落下, 煤炭现货价格大幅下跌。另一方面, 新一年的进口政策或将有所松动, 市场观望情绪继续加重。运价走势方面: 本周, 沿海煤炭运输市场价格大幅跳水, 各航线运价下跌接近20元。主要原因一方面, 春节将近, 各方市场需求减弱, “春节效应”开始显现。另一方面, 近期煤价大幅崩盘, 据市场人士透露, 煤炭现货价格每天下跌约100元左右, 导致目前无人采购, 均在等待市场底价出现。受此影响, 本周市场货盘稀少, 成交异常冷清, 市场货少船多, 运价大幅下降。

1月22日, 上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1413.37点, 较上周下跌5.0%。1月22日, 中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)报收913.41点, 较上周五下跌32.6%, 其中, 秦皇岛-张家港(4-5万dwt)航线运价为38.1元/吨, 较上周五下跌21.4元/吨。华南航线, 秦皇岛-广州(6-7万dwt)航线运



价为 40.4 元/吨，较上周五下跌 19.2 元/吨。

金属矿石市场：时值岁末，钢材进入累库期，往年同期库存正在快速攀升，但今年库存的上升速度却在放缓。主要原因一方面受极寒天气影响，北方部分地区早在去年 12 月就已经逐步停工。另一方面，受疫情影响，河北、黑龙江等疫情较为严重的地区，工地提前停工。而部分不受疫情影响的地区，施工单位考虑到疫情返乡问题，纷纷提前放假。原材料市场采购需求下降，成交冷清，运价下跌。1 月 22 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1265.52 点，较上周下跌 2.3%。

粮食市场：大部分基层持粮农户以及囤粮贸易商看涨春节后的玉米市场，继续保持惜售态度。用粮企业虽然继续提价采购，但收购价格不能满足目前销售方要求，玉米价格继续快速上涨，各地用粮企业及贸易商继续保持囤粮抢粮状态。运输方面，受疫情影响，北方港口库存偏低，加上近期集装箱发运量增加，散货船发货量减少，粮食运价下跌。1 月 22 日，沿海粮食货种运价指数报 1175.16 点，较上周下跌 20.5%。

成品油市场：近期，北方地区一度遭遇强寒潮天气，山东地区普降大雪，致使地炼出货受阻。加之周边河北等地新冠疫情形势严峻，地炼外发资源减少。而华南主营方面来看，由于步入新的销售月份，主营单位暂无销售压力，加之当地汽油需求良好，汽油价格顺势推涨。山东地炼至华南地区汽柴油价差显著扩大，贸易商利润空间上升，成品油资源南下增多。支撑成品油运输价格淡季止跌。1 月 22 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 1129.10 点，较上周借本持平。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型表现不一 综合指数下跌调整】

本周国际干散货运输市场走势有所分化，海岬型船太平洋市场大幅下探，巴拿马型船粮食市场小幅上涨，太平洋市场因印尼雨季恶劣天气影响发货稳中有跌，超灵便型船受北方钢材带动稳中有涨，远东干散货指数（FDI）指数下跌调整。1 月 21 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1098.22 点，运价指数为 954.65 点，租金指数为 1313.56 点，较上期分别下跌 10.5%、5.8%和 15.1%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场大幅下挫，远程矿航线小幅波动。太平洋市场继上期创下年内新高后开启调整走势。一方面，受寒潮天气影响滞留港口



的运力逐渐释放，增加了市场运力供给。另一方面，西澳主要发货港口受台风天气影响，装卸效率下降，发货节奏放缓，且市场上仅个别发货人询船，西澳铁矿石货盘不多，市场活跃度下降，租家议价优势渐显，太平洋市场运价快速回落。1月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 18279 美元，较上期下跌 32.2%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.778 美元/吨，较上期下跌 20.6%。远程矿航线，本周巴西铁矿石价格再创新高，受上周末部分港口泊位火灾影响，巴西铁矿石发货节奏有所放缓，加之太平洋市场运价走势疲软，但空放南美运力不多，远程矿航线运价小幅波动。1月21日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.941 美元/吨，较上期微跌 0.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场稳中有跌，粮食航线运价小幅上涨。太平洋市场，受印尼恶劣天气影响，煤炭发货节奏有所放缓，印尼进口煤炭货盘不多。进口需求方面，国内天气有所回暖，电厂日耗水平下降，且国内煤炭期货价格回落，进口煤炭需求略有走软。此外，内贸市场运价回落，部分内外贸兼营运力外流，且前期因寒潮影响滞留港口运力逐渐回归市场，可用运力供给相对充裕，1月底装期的运力较多，太平洋市场租金稳中有跌。1月21日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12708 美元，较上期下跌 3.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11909 美元，较上期下跌 3.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.991 美元/吨，较上期下跌 3.1%。粮食航线，本周南美粮食市场表现相对平稳，1月份南美发货量整体不多，且随着国际粮食期货价格高位调整叠加巴西国内大豆需求企稳，租家发货意愿有所减弱，市场可用运力供给相对充裕。此外，美湾及美西粮食货盘不多，FFA 远期合约价格临近周末止跌回稳，粮食航线运价小幅上涨。1月21日，美西塔科马至中国北方港口粮食航线运价为 25.017 美元/吨，较上期微涨 0.4%；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 44.915 美元/吨，较上期微涨 0.1%；巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 35.458 美元/吨，较上期微涨 0.3%。

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不多，水泥熟料及镍矿货盘表现平平，北方钢材及俄罗斯煤炭货盘运需持续释放，市场即期运力供给略显紧张，加之印度铁矿石货盘表现相对活跃分流部分运力，东南亚市场租金、运价稳中有涨。1月21日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10933 美元，较上期上涨 2.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12973 美元，较上期上涨 1.4%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8738 美元，较上期上涨 5.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.757 美元/吨，较上期上涨 1.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.878 美元/吨，较上期上涨 0.8%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价不断下滑 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15日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外增加,并在最新的月报中下调了石油需求预测。美国当选总统拜登于当地时间周三就职,拜登上台将立即撤销特朗普多项政策,并致力于解决新冠大流行、疫情引发的经济衰退、气候变化和种族歧视等四个主要问题。他此前已经宣布将推出规模高达1.9万亿美元的刺激计划,同时还将重点关注新冠疫苗的接种进程,这都限制了油价的下行空间。目前,新冠疫苗的接种进程缓慢和疫苗的安全性依然是影响油价上行的主要因素,同时欧佩克+达成的最新减产协议,导致油价飙升也使得全球第三大原油进口国和消费国印度抱怨连连。本周原油价格小幅波动,布伦特原油期货价格周四报55.87美元/桶,较上期下跌0.97%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位下探,苏伊士型油轮运价大幅反弹,阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价不断下滑。1月21日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报482.63点,较上期下跌20.39%。VLCC市场船多货少情况加剧,加上租家趁势打压,本周运价不断下滑,目前来看市场大概率见底,船东的TCE基本没有下降的空间。

超大型油轮(VLCC):目前船东TCE已经见底,中东航线日均TCE(等价期租租金)更是出现负数,西非航线日均TCE(等价期租租金)也不断突破下限来到0.2万美元以下。周四,中东湾拉斯塔努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS29.33,较上期下跌23.1%,CT1的5日平均为WS31.72,较上期下跌19.1%,TCE平均0.1万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS30.54,下跌16.8%,平均为WS32.25,TCE平均0.4万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax):运输市场综合水平大幅反弹。西非至欧洲市场运价大幅上涨至WS58,(TCE约0.7万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至WS63(TCE约0.1万美元/天)。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,2月5至6日货盘,成交运价约为WS47.5。一艘13万吨级船,利比亚至中国宁波,1月30至31日货盘,成交包干运费约为230万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax):运输市场亚洲航线稳中有升,地中海及欧美航线涨跌互现,综合水平小幅波动。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS88(TCE约0.4万美元/天)。跨地中海运价上涨至WS73(TCE依旧在保本线之下)。该航线一艘8万吨级船,杰伊汗至地中海,1月29日货盘,成交运价约为WS71.25。北海短程运价下跌至WS78(TCE依旧在保本线之下)。波罗的海短程运价下跌至WS60(TCE约0.3万美元/天)。波斯湾至新加坡运价维持在WS60(TCE依然在保本线之下)。东南亚至澳大利亚运价上涨至WS65(TCE始终在保本线之下)。



国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线直线下滑，欧美航线稳中有升，综合水平小幅回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS110（TCE 约 0.3 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下跌至 WS75（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS78（TCE 约 0.5 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS79 水平（TCE 基本与上周持平）。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 0.8 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【国际综合指数上涨 国际船市成交上扬】

1 月 20 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数千位维稳，为 1011.25 点，环比下跌 0.11%。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 1.32%、1.13%；沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数分别下跌 0.88%、0.44%。

本周国际干散货运输市场表现依旧强劲，不同于往年同期新年后即下跌的走势，太平洋市场运价再创新高，远程矿航线运价小幅波动；南美、美西粮食运输市场需求向好，运价大幅上涨；东南亚市场需求持续释放，运价继续上扬。本周 BDI 指数小幅回落，周二收于 1754 点，环比下跌 0.40%。国际二手散货船成交价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1117 万美元、环比上涨 1.20%；57000DWT—1313 万美元、环比下跌 1.00%；75000DWT—1790 万美元、环比上涨 2.67%；170000DWT—2349 万美元、环比上涨 1.45%。本期，国际二手散货船市场逐步恢复，成交量继续上涨，共计成交 26 艘（环比增加 3 艘），总运力 220.02 万 DWT，成交金额 27885 万美元，平均船龄 11.58 年。

虽然像俄罗斯、哈萨克斯坦和伊拉克这样的长期超额产油国从未严格遵守其生产配额，但沙特推动的补偿计划取得了一定程度的成功。现在，沙特通过行动来表明愿意削减自己的产量，为其他产油国的增产腾出空间，这将令敦促伊拉克、尼日利亚等国遵守配额变得更加困难。布伦特原油价格周二收于 55.93 美元/桶，环比下跌 1.15%。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—2193 万美元、环比上涨 0.60%；74000DWT—2413 万美元、环比下跌 0.02%；105000DWT—3022 万美元、环比上涨 0.80%；158000DWT—3887 万美元、环比下跌 0.64%；300000DWT—6285 万美元、环比上涨 5.27%。本期，二手油轮市场成交量持续上扬，成交 18 艘（环比增加 3 艘），总运力 134.42 万 DWT，成交金额 31260 万美元，平均船龄 12.39 年。



本周，沿海散货运输市场气氛跃，运输需求持续向好。中国经济加速恢复，国际需求受疫情影响对我国进一步依赖，工业用电需求持续攀升，煤炭需求高居不下，沿海煤炭运价快速上涨。粮食市场，玉米需求较好，春节下游备货需求旺盛，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—200.82万人民币、环比下跌2.15%；5000DWT—1203.01万人民币、环比上涨1.04%。本期，沿海散货船市场成交量大幅回升，共计成交13艘（环比增加12艘），总运力1.4975万DWT，成交金额2297.60万元人民币，船龄12.43年。

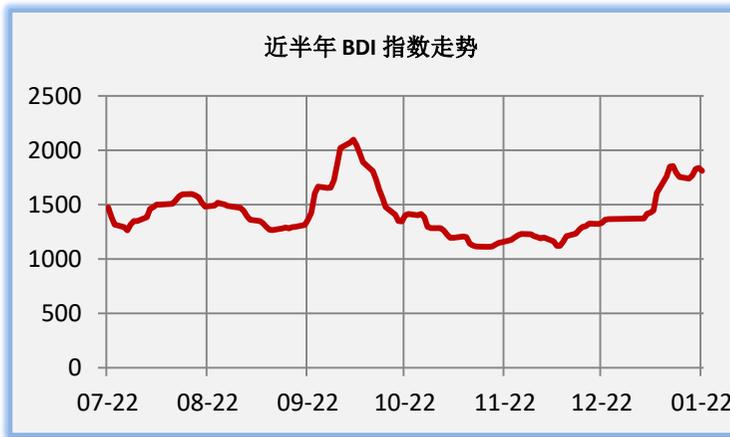
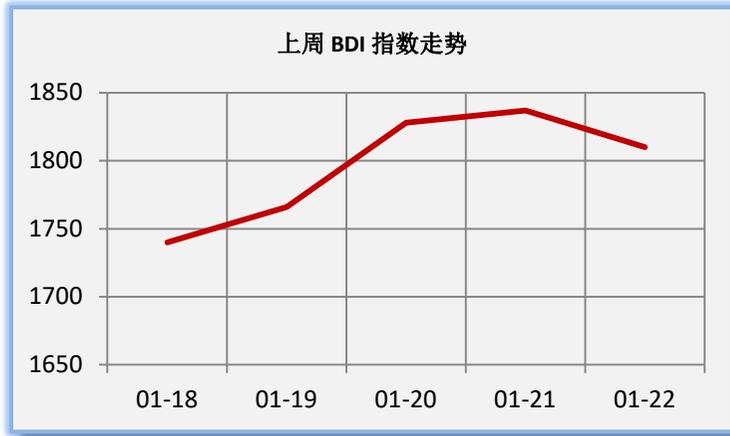
近期，二手内河散货船价格跌多涨少。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—56.11万人民币，环比上涨0.59%；1000DWT—126.67万人民币，环比下跌1.63%；2000DWT—245.16万人民币，环比下跌0.14%；3000DWT—340.31万人民币，环比下跌0.37%。本期，内河散货船市场成交量小幅上涨，共计成交61艘（环比增加3艘），总运力14.95万DWT，成交金额17049.10万元人民币，平均船龄8.22年。

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18日		1月19日		1月20日		1月21日		1月22日	
BDI	1,740	-14	1,766	+26	1,828	+62	1,837	+9	1,810	-27
BCI	2,839	-54	2,912	+73	3,082	+170	3,077	-5	2,970	-107
BPI	1,618	+2	1,612	-6	1,617	+5	1,639	+22	1,659	+20
BSI	1,096	+10	1,104	+8	1,119	+15	1,133	+14	1,142	+9
BHSI	654	+1	656	+2	660	+4	666	+6	670	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	15/01/21	08/01/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,250	19,000	250	1.3%
	一年	18,000	17,500	500	2.9%
	三年	15,750	15,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,250	13,000	250	1.9%
	一年	12,250	12,000	250	2.1%
	三年	11,250	11,000	250	2.3%
Smax (55K)	半年	12,250	11,750	500	4.3%
	一年	11,750	11,500	250	2.2%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,500	250	2.6%
	一年	9,500	9,250	250	2.7%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2021-01-19

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Thalassini' 2005 82977 dwt dely Krishnapatnam 26/31 Jan trip via EC South America redel SE Asia \$14,000 - Cargill

'Kesaria' 2009 81932 dwt dely Aps EC South America beg March trip redel Singapore-Japan \$17,000+\$700,000 bb - Comerge

'Shandong Fu Yi' 2019 81785 dwt dely Dhamra 25 Jan trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,750 - cnr



- 'Msxt Hera' 2018 81738 dwt dely Paradip 31 Jan trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,000 - Comerge
- 'Duke' 2010 81502 dwt dely Aps EC South America 15/16 Feb trip redel Singapore-Japan \$17,000+\$700,000 bb - Raffles
- 'JY River' 2019 81161 dwt dely Singapore 25/26 Jan trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,000 - cnr
- 'Star Planet' 2005 76812 dwt dely PMO 5/10 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$14,500 - cnr
- 'Pictor' 2002 76598 dwt dely Manila 26/28 Jan trip via EC South America redel Singapore-Japan \$11,750 - Cargill
- 'Sitic Huangshan' 2012 76155 dwt dely Singapore 28/30 Jan trip via EC South America redel Singapore- Japan \$13,500 - Cargill
- 'Seawind' 2006 75637 dwt dely Incheon 1 Feb trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,750 - Bunge
- 'SBI Libra' 2017 63679 dwt dely Mundra 25/26 Jan trip redel Bangladesh \$19,000 - Seaking - <scrubber fitted>
- 'SBI Cronos ' 2015 61305 dwt dely Navlakhi prompt trip via Arabian Gulf redel Bangladesh \$17,000 - cnr
- 'Desert Spring' 2012 57437 dwt dely Casablanca prompt trip via Agadir redel Tema-Douala int clinker \$21,000 - XO Shipping
- 'Teal Bay' 2007 32327 dwt dely Bayonne 26/29 Jan trip via Baltic to east Med intention scrap \$15,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

- 'Caro' 2010 178006 dwt dely Zhoushan prompt 12 February 20-24 months redel worldwide \$16,000 - EGPN



'Bonanza' 2003 73613 dwt dely Manila 28/30 Jan 10/13 months redel worldwide \$10,000 - Bunge

4. [航运&船舶市场动态](#)

【德路里分析航运市场趋势】

集装箱航运

2020 年有高潮、有低谷。上半年，班轮公司艰难应对疫情导致的经济下滑;下半年，班轮市场受到运量激增的提振。到年底，闲置运力占总船队的比例降至 3.2%，较 6 月份的 9.8%大幅下降，反映出市场对运力的强烈需求。与此同时，即期运价飙升，股票价格也反映了这一点。尽管担心疫情会导致市场情况恶化，但去年的新船订单仍大幅增加。

港口

2020 年全球港口板块连续三个季度实现增长(四季度: 18%;三季度: 4%，二季度: 14%，一季度: -38%)，但平均收益仍无法弥补其在第一季度遭受的损失，全年仍以负增长收官(-16%)。自 2020 年二季度以来，各国努力提振投资者信心，其产生的积极影响在随后的几个季度中清晰可见。低利率和疫苗目前正支撑着股票估值，但较高的消费者信心以及流动资金的涌入可能会迅速使通胀压力卷土重来，这将推动企业盈利大幅上扬，以支撑当前的通胀趋势。

干散货航运

干散货航运板块在经历了一次下跌之后出现了强劲的反弹。在各经济体推出刺激计划后，近期大宗商品需求激增，进一步推动了经济复苏。冬季刺激了中国的取暖需求，进而增加了从印尼和俄罗斯的煤炭进口。此外，由于天气寒冷，其他远东国家和欧洲的能源需求也有所增加，加上多年来高企的液化天然气现货价格，将对非焦煤进口产生积极影响。因此，我们预计未来几个月散运运价和公司股价将得到支撑。

液化天然气(LNG)航运



2020 年第四季度，DMFR LNG 航运指数飙升 29.3%，原因是即期运费表现强劲。即期敞口的 LNG 航运公司股票涨幅最大，其中 Golar LNG 上涨 59.1%，Flex LNG 上涨 52.5%。即期运价飙升主要是因为亚洲寒流、巴拿马运河拥堵以及 LNG 船舶在即期市场的运力减少。从 2020 年全年来看，DMFR LNG 航运指数下降了 19%，Nakilat 是唯一一只上涨（涨幅 39.5%）的股票。

液化石油气 (LPG) 航运

VLGC 运费在 2020 财年不断波动，但第四季度有所上升。尽管 12 月是假日季节，但美国和中东地区的固定合同数量仍保持稳定，窗口将延长至 2 月。鉴于巴拿马运河拥堵、美国与亚洲间较大的丙烷套利空间，以及欧洲和亚洲强劲的 LPG 需求，预计 1 月下旬该板块的运价将进一步上升。之后可能会出现调整。

原油轮航运

2020 年第四季度，标普、道琼斯和纳斯达克三大指数平均环比上涨 12.4%，疫苗供应方面的利好消息给了人们希望。然而，原油轮航运公司的股票却下跌了 4.1%，各船型的收益疲软使这些股票承压。充足的运力供应、疲软的石油需求以及一些欧洲国家增加的限制措施导致原油轮的 TCE（等价期租租金）急剧下降。例如，中东-中国 (TD3C) 航线 VLCC 的平均收入从 3 月中旬创下的 250000 美元/日的纪录高点下跌了 96.5% 至 10300 美元/日。预计近期主要航线的 TCE 将进一步下滑。

成品油轮航运

2020 年第四季度，DMFR 成品油轮指数上涨 5.9%，主要航线的即期价格在季节性需求中走强。同一时点，MR 型成品油轮的二手船价格企稳，因为每日租船费率上升趋势阻止了资产价格的下降。然而，该指数在 2020 年的环比仍下跌了 53.5%，因为各船型的 TCE 下降侵蚀了成品油轮公司的市值。与此同时，疫苗带来了复苏的希望，但预计 2021 年上半年该板块仍将面临压力。

来源：中国远洋海运 e 刊

【散运市场或开启新一轮上升周期】

长达 10 年低迷的散货运输市场可能将迎来转折点。在近日召开的 Capital Link 网络研讨会上，航企高管们提及 2021 年第一季度出现的逆转迹象，以及中



国新年带来的市场憧憬。

Grindrod Shipping 负责人 Martyn Wade 表示，美国基础设施支出的增加，将拉动对钢铁和水泥的需求，进而为干散货航运带来需求支撑。与此同时，中国对粮食（尤其是大豆）的需求，也将为行业带来积极的影响。研究人员还认为，中国减少从澳大利亚的进口实际上利好散运市场，因为这会增加煤炭的周转量，双方找到彼此的替代都需要货物运输更远的距离。此外，今年的拉尼娜现象也使远东地区增加了对煤炭运输的需求。

在美国上市的 Star Bulk 总裁 Hamish Norton 则表示，中国正在寻求铁矿石供应的多元化，这将有利于增加吨海里的需求。而另一方面，油价走高也有利于整个行业，因为这可能会让运营商降低船速，这一趋势将在 2021 年继续下去。预计市场对燃料的需求将会上升，高低硫油价差将扩大至每吨约 100 美元。Star Bulk 称有望在 2021 收回在洗涤塔上的投资成本，该公司约四分之一的干散货船队安装了洗涤塔。据媒体报道，自去年 11 月初以来，干散货运公司的股价已经翻了一倍，这主要与资产价格的上涨有关。

Martyn Wade 认为资本市场对于航运业的关注仅仅是一个开始，因为这一轮新船订单量处于历史低位，洗涤塔的资本支出也已经完成，因此投资者将获得股价上涨和派息的回报。希腊 EuroDry 公司 CEO Aristides Pittas 预计，2021 年公司股价将更接近资产净值。

综合来看，散运市场在本世纪先后经历了十年的繁盛期和十年的低谷期，未来 10 年的走势也许将较为温和。

来源：劳氏日报

【散货船市场乐观新船和二手船表现活跃】

当前，干散货运市场情绪似乎相当乐观，新船和二手船市场均表现活跃。

散货船新船表现抢眼

在干散货船板块，船舶经纪公司 Allied Shipproking 在其最新周报中表示：



这是散货船建造市场令人印象深刻的一周，购买意愿似乎有所恢复，反映出市场人气增强和市场基本面的改善。

上周表现最抢眼的是 Kamsarmax 型和 Ultramax 型，新增 12 艘新船订单。运价的上升势头、更为健康的供需关系、对疫情改善的预期推动新造船订单的上升。Allied 预计未来几周会有更多的订单，总体趋势保持积极。

在油轮板块，上周的情况要平静得多，兴趣有所减弱。该板块的买家认为需求不会很快反弹，而价格在大多数人看来仍缺乏吸引力。然而进入 2021 年第一季度，这一切都可能发生变化，因为供需基本面正在向好的方向发展。

在集装箱船板块，有多份新订单产生。其中江苏港口集团旗下的太仓港集装箱海运有限公司在舟山常石造船订造 3 艘 1100 标箱的支线船，每艘约 2000 万美元，计划于 2022 年内交付。

船舶经纪公司 Banchemo Costa 表示，总的来说，新造船订单今年开局平稳，主要原因是钢铁价格高企和当地货币对美元保持坚挺。

二手船交易保持活跃

在二手船交易市场上，上周散货船同样表现活跃，货运收入的增长和船舶价格的上涨进一步推动了市场交易。各船型均有亮眼表现，但最值得一提的是有 5 艘好望角型在上周易手。另一个重点是，买家不再只关注船龄较大的船舶，而是将兴趣扩大至船龄更小的船舶。

Banchemo Costa 表示，面对强劲的干散货运市场，许多买家抓住了运价上涨的机会，上周约有 10 艘好望角型、10 艘巴拿马型/超灵便型和 6 艘灵便型易手。买家主要来自希腊和远东地区，其中中国买家最多。

油轮方面，这一周的交易活动也令人印象深刻，二手船价格较低，卖家出售意愿强烈，各船型的交易情况较为均衡，但大多数交易集中在成品油轮上。上周有 3 艘 VLCC 易手，其中包括 2008 年建造的 31.8 万载重吨 HUA SAN 轮，最终由希腊买家以 2950 万美元的价格买入。

来源：中国远洋海运 e 刊



【钢铁价格上行 拆船市场强势回归】

近日，铁矿石价格急剧上涨，钢材短缺也刺激了废钢价格的上涨。多位市场人士表示，目前孟加拉等地的拆船厂对于待拆老旧船舶的胃口极大。根据当前的市场状况，拆船价格可能会在不久的将来超过 500 美元每轻吨。

新年开局良好

拆船市场在航运业动荡的 2020 年由于受到新冠肺炎疫情的严重影响，市场一度陷入完全停滞的状态。Clarkson Platou Hellas 在其最新报告中指出：“在 2020 年前 6 个月面临着一种非常棘手的局面，因为疫情阻挡，船东和买家很难完成交付，世界各地的港口也禁止更换船员，使船舶买卖的交易受困于各种法律纠纷。”

印度次大陆和土耳其曾实施了全面封锁，不允许任何船只上岸，这使一些船东不得不滞留在锚地，从而造成了纠纷。疫情对市场情绪和信心产生了连锁反应，连续几周没有销售报告，因为推动钢材需求的建筑和开发行业也受到病毒的严重影响，本地没有需求，直接导致价格水平急剧下降。此外，拆船商在年初以高价购买了船只，其中相当一部分是大型散货船，当新冠肺炎疫情全面袭来时，突然导致成本大于预期。

疫情影响是多重的，拆船市场一度因为拆船厂的疫情管控关闭而受阻。另一方面疫情给航运业带来的巨大负面影响又导致大量老旧船舶需要被送拆。2020 年下半年，在拆船厂逐步复工复产的条件下，越来越多的船舶被送去进行拆解。新冠肺炎疫情对商船的影响主要通过经济下滑，消费需求减少进一步影响到水上货运，尤其对邮轮旅游业造成巨大的打击，但邮轮等一些高级的船舶密集地被送拆，又出现拆船厂的拥堵问题。

几经波折的拆船市场在 2021 年有了起色，船舶经纪公司 Intermodal 在年初时表示：除了印度本地钢板价格下跌导致上周价格小幅下调外，印度次大陆其他地区的市场情绪大幅改善，废钢平均价格超过预期。全球最大的船舶现金买家 GMS 表示：今年船舶报废价格曾暴跌了约 150 美元/轻吨，如今已迅速回升至年初的水平。Allied Shipproking 在报告中表示：“今年整个船舶回收市场在相对强劲的基调下收官。与去年同期相比，虽没有上涨，但考虑到疫情仍在蔓延，且今年上半年价格波动较大，目前的价格水平对这个市场来说实属不易。”

钢铁市场给力



造成拆船市场上升的原因离不开钢铁市场的回暖。克拉克森在报告中写到：“有几个因素似乎促成了市场这种新的热情，首先是当地钢厂对废钢的需求迫切，另外，印度次大陆拆船厂产能闲置也促使他们迫切需要新的业务。”

更深一层的原因是，目前拆船业务的火热主要是受到全球钢铁市场回暖的推动，一些行业利益相关者认为，全球钢铁市场回暖可能在一段时间内帮助支撑拆船行业。

从今年 7 月以来，拆船废钢价一直处于不间断上升态势，在 2020 年末的时候，日本的 J3 联盟送拆了一艘 1984 年建造的名为 Senshu Maru 的 LNG 船，据称当时该船的废钢价 523 美元每轻吨，亦即总价约为 1590 万美元。近日，huaxin shipping 旗下一艘名为 JianHui 的船舶也被卖出送拆，拆船价为大约 470 美元每轻吨。Fujian Marine 近日也送拆了一艘名为 Wuyi HK 的老旧干散货船舶，据称价格为 478 美元每轻吨。克拉克森数据显示，废钢价格指标已经从圣诞节前的水平上升了大约 30 美元每轻吨。

全球最大的船舶现金买家 GMS 表示，当前孟加拉国拆船价格为集装箱船 480 美元/轻吨，油船 470 美元/轻吨，散货船 460 美元/轻吨。其次是巴基斯坦，拆船价格为集装箱船每轻吨 460 美元，油船 450 美元/轻吨，散货船 440 美元/轻吨。土耳其的拆船价格虽然一直很低，但也在上涨，目前为集装箱船 280 美元/轻吨，油船 275 美元/轻吨，散货船 270 美元/轻吨。

拆船经纪人 Ed McIlvaney 表示：“在全球钢铁产品短缺的推动下，市场出现了非常强劲的上升趋势。”迄今为止，孟加拉国的拆船价格最高，正在迅速接近 500 美元每轻吨大关。

全球最大的现金买家 GMS 表示，“中国已开始再次从国际市场进口废钢，这在一定程度上是目前钢铁价格上涨的原因。”

1 月 14 日，海关总署披露的数据显示，2020 年中国累计进口铁矿石 11.7 亿吨，同比增加 9674.6 万吨，增幅达 9.5%。2020 年铁矿石进口均价为 101.7 美元/吨，较 2019 年的 94.8 美元/吨相比，单价上升了 7.3%。

铁矿石是钢铁的重要原材料。中国市场所需的铁矿石，八成以上依靠进口，澳大利亚和巴西是主要进口国。来自这两国的铁矿石进口量，分别占到中国总进口量的 60%以上和 20%以上。据公开资料显示，目前中国并没有发布相关消息表示要禁止进口澳大利亚铁矿。



也有业内人士表示疫情原因游资只能通过炒作铁矿石期货，导致铁矿石价格上涨。铁矿石价格上涨，倒逼钢材和废钢涨价。

绿色转型推动

对于许多船东而言，目前的拆船价格普遍具有吸引力，尤其是那些短期内将面临成本高昂的压载水安装需求的船东。但在更广泛的背景下，航运业的绿色转型也推动老旧船舶的更新换代。

拆船业通过对废旧船舶的安全拆解，妥善处理废弃物和污染物，回收可再生循环利用的废钢、有色金属等物资，再传递给下游厂家，给钢铁、有色冶炼等加工利用企业提供了新的原料来源，延长了可再生资源的寿命。拆船业的循环再利用模式契合了当下全球再生资源回收的潮流。

通过实现老旧船舶的绿色拆解，拆船业在促进航运业运力平衡、运营安全与节能减排，创造船舶建造机会以及确保废船资源的循环利用和减少海洋环境污染等方面发挥着积极而不可替代的作用。一组国际通用的数据显示，用拆船废钢代替矿石炼钢，可减少气体污染 86%、水污染 76%、耗水量 40%，同时减少采矿废弃物 97%。

进入 2021 年，市场普遍对拆船前景持乐观态度。GMS 表示：“对于拆船市场来说，2021 年有一个极好的开端，因为钢铁价格上涨再次推升了拆船价格。尽管病毒在美国、英国和欧洲其他地区肆虐，但疫苗在全球范围内推出也给全球市场带来了一些乐观情绪。”总体而言，此次坚挺的拆船价格还能坚持多久仍有待观察，但 GMS 预计拆船市场今年又将经历繁忙的一年。

来源:中国水运网

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	390~392	505~508	535~540		Steady.
Tokyo Bay	422~424	475~480	645~650	Plus oil fence charge if any.	Steady.



Shanghai	382~384	462~464	510~515	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	346~351	433~438	448~453	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	415.00	479.00	520.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	465~470	535~540		Firmer.
Rotterdam	332~335	425~430	470~475		Firmer.
Malta	S. E.	435~440	482~487		Firmer.
Istanbul	S. E.	460~465	505~510	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	480~485	573~578		Steady.

截止日期: 2021-01-21

◆ 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	15/01/21	08/01/21	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	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	15/01/21	08/01/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,600	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,650	5,650	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,700	4,700	0	0.0%	
MR	52,000	3,350	3,350	0	0.0%	

截止日期: 2021-01-19



(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	300,000	Hyundai Samho, Korea	2022	Latsco - Greek	9,100	
1	Tanker	156,500	New Times, China	2022	Avin International - Greek	5,200	dual fuelled (incl. ammonia)
1	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2022	Japanese	3,500	
5	Tanker	6,600	Wuhu, China	2022	Dingheng Shipping - Chinese	10,000	Electrical propulsion systems, StSt
1	Tanker	9,000	Wuhu, China				
2	Bulker	85,000	DSIC, China	2023	Shandong Shipping - Chinese	Undisclosed	options declared
1	Bulker	82,000	Chengxi, China	2022	Guangdong Shipping - Chinese	3,200	RMB deal - no tax return for yard
1+2	LNG	174,000 cbm	Hyundai Samho, Korea	2023	SCF - Russian	18,290	against T/C to Total
2	VLGC	91,000 cbm	DSME, S. Korea	2022-2023	Avance Gas - Bermuda registered	Undisclosed	dual fuelled
2+2	VLGC	93,000 cbm	Jiangnan, China	2023	Oriental Energy - Chinese	7,600	LPG fuelled
1+1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, Korea	2023	Union Maritime - U.K based	4,800	conventionally fuelled, option to dual fuelled
3	Container	1,091 teu	Tsuneishi Zhoushan, China	2022	Taican Container Lines - Chinese	2,000	

◆ 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
PING MAY	BC	178,043		2010	China	1,720	Chinese	BWTS fitted
UNIQUE CARRIER	BC	177,876		2007	China	1,170	Singaporean	
LIN JIE	BC	177,359		2003	Japan	880	Undisclosed	



HAN FU STAR	BC	176,000	2012	China	1,830	Greek	
PIET	BC	93,200	2011	China		Undisclosed	en bloc
HARM	BC	93,183	2011	China	2,200		
PANTERA ROSA	BC	78,844	2009	Japan	1,300	Undisclosed	BWTS fitted
OCEAN TRADER	BC	76,596	2006	Japan	870	Undisclosed	
HORIZON RUBY	BC	76,001	2013	China	1,450	Seacon Shipping - Chinese	
IRON LADY V	BC	57,295	2011	China	813	Chinese	
NORDIC TIANJIN	BC	56,812	2012	China	980	Undisclosed	
EM JADE	BC	55,091	2010	China	950	Undisclosed	
ASIA ZIRCON I	BC	53,414	2011	Vietnam	750	Chinese	*
ASIA ZIRCON II	BC	53,414	2009	Vietnam	660	Chinese	
EVER LOADING	BC	52,262	2001	S. Korea	480	Chinese	
ERO L	BC	50,457	2003	China	525	Chinese	
SMART TINA	BC	38,860	2015	China	1,180	Greek	
RODINA	BC	37,852	2009	China	830	European	BWTS fitted
MARINA R	BC	37,785	2010	China	725	Chinese	BWTS fitted
MICHEL SELMER	BC	33,694	2010	China	630	Greek	BWTS fitted
CAPE NELSON	BC	28,438	2001	Japan	350	Hong Kong	

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
MSC ROMA	CV	110,633	9,178	2006	S. Korea	undisclosed	Undisclosed	
MAERSK KALMAR	CV	94,769	6,690	1998	Japan	undisclosed	Technomar Shipmanagement - German	****
MAERSK KIMI	CV	88,669	6,690	1998	Japan	undisclosed	Technomar Shipmanagement - German	
MAERSK KAMPALA	CV	93,552	6,802	2001	S. Korea	undisclosed	Berhard Schulte - German	
HALIFAX EXPRESS	CV	66,818	4,843	2000	S. Korea	undisclosed	Taiwan, PRC	
MAERSK PENANG	CV	38,250	2,890	1998	Germany	undisclosed	Conbulk Shipmanagement - Greek	*****
MAERSK PALERMO	CV	38,250	2,890	1998	Germany	undisclosed	Conbulk Shipmanagement - Greek	
ANGOL	CV	35,445	2,872	2010	China			
ANGELES	CV	35,376	2,872	2010	China	2,000	Lomar Shipping - Greek	en bloc*
HANSA DRAKENBURG	CV	23,464	1,740	2007	China			
HANSA CLOPPENBURG	CV	23,451	1,740	2007	China	1,550	U. S. A	en bloc****

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
SINO MACRO	TAK	311,168		1999	S. Korea	2,050	Chinese	



ECO FUTURE	TAK	299,999	2016	S. Korea	6,800	Norway	en bloc***
ECO LEADER	TAK	299,999	2016	S. Korea			
ESTEEM BRILLIANCE	TAK	110,802	2006	Japan	1,320	European	
STI LOMBARD#	TAK	109,999	2015	S. Korea			
STI MEMPHIS	TAK	49,995	2014	S. Korea	3,200	AVIC International Leasing - Chinese	en bloc**, sale & leaseback
STI OSCEOLA	TAK	49,990	2015	S. Korea			Norwegian
STI SOHO	TAK	49,990	2014	S. Korea			
SAINT NICHOLAI	TAK	105,541	2002	Japan	1,250	Indian	
STAVANGER FALCON	TAK	105,419	2009	Japan	1,800	Undisclosed	
OPAL EXPRESS	TAK	48,635	2006	Japan	975	Undisclosed	
LEOPARD	TAK	47,991	2010	Japan	1,330	Spring Marine - Greek	
ANICHKOV BRIDGE	TAK	47,842	2003	S. Korea	undisclosed	U. A. E	
FSL OSAKA	TAK	45,998	2007	Japan	1,130	Indonesian	
ARGENT BLOOM	TAK	33,609	2009	Japan	1,920	EGD Chimca - Norwegian	**stst
LIBERTY	TAK	33,609	2009	Japan	1,920	EGD Chimca - Norwegian	
BRO DISTRIBUTOR	TAK	14,907	2006	China	undisclosed	Bull - Indonesian	
BRO DESIGNER	TAK	14,846	2006	China	undisclosed	Bull - Indonesian	***cash & shares
BRO DELIVERER	TAK	14,766	2006	China	undisclosed	Bull - Indonesian	deal
BRO DEVELOPER	TAK	14,737	2007	China	undisclosed	Bull - Indonesian	
OCEAN HAWK	TAK	9,010	2007	China	310	Far East	
LNG PIONEER	TAK/GAS	77,712	2005	S. Korea	3,700	Chinese	
ORIENTAL QUEEN	TAK/GAS	53,194	2004	Japan	3,750	U. A. E	

◆ 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
SEAPOL ENDEAVOUR	BC	45,758	8,100	1996	Japan	431.00	
SALAM MEWAH	CV	19,238	5,309	1996	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
INZHENER PLAVINSKIY	GC	9,382	4,917	1988	Poland	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【在阿根廷接收燃油须与溢油组织签订合同】

拉普拉塔 (La Plata) 海岸警卫队要求所有在布宜诺斯艾利斯拉普拉塔附近的 Zona Comun 接收燃油的船舶必须与溢油应急组织 (OSRO) 签订合同。此项要求适用于所有类型的船舶。

【谨慎马来西亚粘土货物】

过去十年中，北英保赔协会接到多起在马来西亚装载散装粘土随后航程中在货舱内液化的事故。

最近 XIN HONG 轮的事故提醒我们，与粘土货物相关的风险一直都在。此次事故中，货物装载于马来西亚的 Lumut。货主申报该货物为“ball clay”，这不是国际海事固体散装货物章程 (IMSBC Code) 中认可的散货运输名称或是直称的“clay”。

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
2021-01-22	646.170	786.020	6.241	83.358	886.960	62.376	1143.840	501.540	511.060
2021-01-21	646.960	783.590	6.246	83.461	884.020	62.526	1136.430	501.840	512.420
2021-01-20	648.360	786.950	6.241	83.640	884.480	62.434	1136.870	499.840	509.570



2021-01-19	648.830	783.580	6.257	83.686	881.240	62.410	1139.650	498.600	508.870
2021-01-18	648.450	783.170	6.243	83.632	881.260	62.297	1136.150	499.580	509.330

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	0.08663	1 周	0.10063	2 周	--	1 个月	0.1285
2 个月	0.16938	3 个月	0.22238	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.23788	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.31725		

2021-01-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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