



全一海运市场周报

2021.01 - 第5期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.01-25 - 01.29\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【需求总体稳定 运价高位企稳】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体保持平稳，多数远洋航线运价保持高位。1月29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2861.69点，较上期微跌0.3%。

欧洲航线：为防止本轮英国变异病毒引发的疫情扩散，欧洲多国加强了疫情管控措施，运输体系遭受空前考验。在此背景下，运输需求持续维持在高位，运力供需矛盾未得到缓解。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，多数航商保持原运价，有部分航商下调运价，即期市场订舱价小幅下跌。1月29日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4276美元/TEU，较上期下跌2.7%。地中海航线，市场观望气氛较为浓厚，大多数航商维持原运价不变，但也有个别航商上调运价。1月29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4337美元/TEU，较上期上涨1.0%。

北美航线：美国新冠确诊病例仍居高不下。疫情造成的港口拥堵和集装箱周转不畅的问题始终得不到缓解，集装箱运输困境暂时难以突破。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率接近满载水平。航线运价总体保持稳定，即期市场订舱价格小幅波动。

波斯湾航线：市场表现总体平稳，春节前运输需求略有放缓，供需保持相对良好。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，少数报价略有下调，即期市场运价下跌。1月29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1895美元/TEU，较上期下跌2.0%。

澳新航线：目的地运输需求稳中略升，供需关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体保持在95%以上，部分班次满载。航商基本保持订舱报价不变，



即期市场运价基本持平。1月29日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2409美元/TEU，与上期基本持平。

南美航线：本期受疫情和供货等因素影响，货量略有回落。上海港船舶平均舱位利用保持在95%以上，部分班次满载出运。多数航商不同幅度下调订舱价格，即期市场运价小幅下跌。1月29日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为8544美元/TEU，较上期下跌3.7%。

日本航线，本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。1月29日，中国出口至日本航线运价指数为856.71点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【煤炭运价跌至谷底 综合指数大幅下跌】

随着农历春节逐渐临近，“春节效应”显现，下游企业停工放假叠加疫情影响，大宗商品需求减弱，沿海散货运输市场本周市场货盘成交冷清，运力供大于求现象较为突出，运输价格大幅下跌。1月29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1057.71点，较上周下跌20.4%。

煤炭市场：市场需求方面：据中央气象台预报，未来一段时间，全国范围内气温将持续回升。居民取暖用电用煤需求大幅下降；临近春节假期，下游部分工厂、学校、服务业开始陆续放假，工业用电高负荷状态有所缓解；疫情影响下，部分地区工业生产也进入“错峰”放假的状态，电煤日耗较前期明显回落。据市场人士介绍，下游电厂库存情况也有所缓解，存煤可用天数回归安全线以上，采购积极性明显弱化。煤炭价格方面：煤炭现货价格继续理性回调。前期受期货价格影响，以5500大卡现货动力煤为例，自2020年11月中旬到今年1月中旬的两个半月时间，价格累计涨幅达到500元/吨。而随着向上套利空间的缩小，场内空头表现强劲，上周起，期货市场价格持续阴跌，造成市场恐慌，现货煤炭价格明显回落，逐渐回归至合理水平。运价走势方面：煤炭价格下跌叠加春节将至，沿海运输市场运价自上周起连续跳跌，运价水平“拦腰斩断”。至本周下半周，沿海煤炭运输价格已跌至保本线。不过，当前南北方港口煤炭库存较往年依旧处于较低水平，补库需求仍然存在，且伴随运价下跌至低位，运输成本降低，砂石货盘增多，沿海煤炭运输价格继续下跌空间缩小，跌势趋缓。

1月29日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1046.98点，较上周下跌25.9%。1月29日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收592.72点，较上周五下跌35.1%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为24.1元/吨，较上周五下跌14.0元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运



价为 24.5 元/吨，较上周五下跌 15.9 元/吨。

金属矿石市场：本周，铁矿石期货领跌，国内钢材市场窄幅震荡，现货市场成交停滞，钢价涨跌皆无动力。钢厂方面，目前原料成本较高，近期减产检修钢厂增多，建筑钢材产量继续下降。临近春节，下游工地施工明显减缓，市场交投逐步冷清，成交下滑。市场供需两弱叠加煤炭运价大跌，沿海金属矿石运价跌势凶猛。1月29日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1061.44 点，较上周下跌 16.1%。

粮食市场：北方港口收购主体逐渐减少，港口购销不活跃，出货情况也较为一般。南方港口大型企业备货接近尾声，采购替代品库存准备相对充足，贸易商报价跟随到货成本调整。此外，产区天气叠加疫情严峻，物流运输受到较大影响。沿海粮食运输市场成交冷清，货少船多，运价大幅下跌。1月29日，沿海粮食货种运价指数报 914.96 点，较上周下跌 22.1%。

成品油市场：1月29日 24 时，国内汽柴油零售限价每吨上调 75 元、70 元，本轮油价上调为现行调价机制自 2013 年春天执行以来的首次“六连涨”。市场方面，随着春节假期临近，国内各工矿、基建等项目开工进一步降低，柴油需求疲软，成品油运输进入季节性淡季。本周，上游整体出货量偏少，大船货盘较小船货盘略好，运输价格小幅下跌。1月29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 1125.79 点，较上周下跌 0.3%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船大幅下挫 综合指数持续走跌】

本周国际干散货运输市场整体偏弱，海岬船市场因缺乏货盘支撑，运价大幅向下调整，巴拿马型船和超灵便型船则受内外贸兼营船外放施压，租金稳中有跌，远东干散货指数（FDI）指数连续两周下滑。1月28日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 969.45 点，运价指数为 878.25 点，租金指数为 1106.25 点，较上期分别下跌 11.7%、8.0%和 15.8%。

海岬型船市场：海岬型船市场运价快速下挫。太平洋市场，上半周，澳大利亚矿商发货不积极，太平洋市场铁矿石货盘有限，而可用运力较多，市场运力过剩，运价下滑。下半周，澳大利亚西部受台风影响，市场表现安静，澳大利亚至青岛航线运价延续下跌走势。1月28日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11223 美元，较上期下跌 38.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.361 美元/吨，较上期下跌 18.2%。远程矿航线，一方面，1月中巴西 PDM 港口火灾事



故依然对发货有些影响；另外，淡水河谷可用的超大型矿砂船较多，市场询船需求不高，巴西至青岛航线运价下滑。1月28日，巴西图巴朗至青岛航线运价为16.910美元/吨，较上期下跌15.2%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场小幅下跌，粮食航线运价相对平稳。太平洋市场，国内部分项目因临近春节进展放缓，电厂日耗下降，且国内煤价下滑，买涨不买跌心理使得国内买家持观望态度，因此本周印尼回国的煤炭货盘不多。运力方面则因国内沿海运输市场持续大跌，内外贸兼营船纷纷外放，太平洋市场可用运力增加，租金小幅下跌。1月28日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为12065美元，较上期下跌5.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为11060美元，较上期下跌7.1%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.780美元/吨，较上期下跌3.0%。粮食航线先涨后跌，上周末南美粮食货盘增多，嘉吉租下数艘运力，将原本欲下行的运价再度拉升。本周南美粮食市场表现一般，运价小幅回落。1月28日，巴西桑托斯至中国北方港口6.6万吨货量的粮食航线运价为35.417美元/吨，较上期微涨1.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中趋弱。上半周，东南亚市场仍延续上周坚挺走势；下半周随着内外贸兼营船的外放施压，市场有偏软迹象。1月28日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为11098美元，较上期上涨1.5%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为13066美元，较上期上涨0.7%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为8744美元，较上期上涨0.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.764美元/吨，较上期上涨0.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.872美元/吨，较上期微跌0.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位反弹 成品油运价波动盘整】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至1月22日当周美国除却战略储备的商业原油库存跌至2020年3月以来的最低水平，精炼油库存超预期减少。美国总统拜登正在推动他提出的1.9万亿美元的新冠纾困计划，新政府的目标是启动经济复苏，这有利于燃料消费。新冠疫情最新统计数据显示，全球累计确诊病例超过1亿例，引发了市场对原油需求复苏速度的质疑，世卫组织卫生紧急项目负责人表示，新冠肺炎很可能会持续传播很长时间，一方面，疫苗带来了很大的希望；另一方面，新出现的新冠病毒变异株带来了更大的不确定性和风险。伊拉克表示将跟随沙特脚步进行额外减产，以补偿OPEC+的配额缺口。本周原油价格波动盘整，布伦特原油期货价格周四报55.60美元/桶，较上期下跌0.48%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位反弹，苏伊士型油轮运价大幅回暖，阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价低位回暖。1月28日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报



552.73 点，较上期上涨 14.53%。VLCC 市场受大西洋市场(西非，巴西，美湾)需求活跃的推动，西非航线运价持续回暖，进而带动中东航线费率上升。不过整体基本面依然没变，船位充足，后续回调上升空间有限。本周运价持续反弹，临近周末有所企稳。

超大型油轮 (VLCC)：中东航线日均 TCE (等价期租租金) 小幅回暖，西非航线日均 TCE (等价期租租金) 大幅上涨至 0.9 万美元。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS32.50，较上期上涨 10.8%，CT1 的 5 日平均为 WS32.00，较上期上涨 0.9%，TCE 平均 0.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS36.40，上涨 19.2%，平均为 WS35.38，TCE 平均 0.8 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场综合水平持续大幅回暖。西非至欧洲市场运价大幅上涨至 WS69 (TCE 约 1.3 万美元/天)。黑海到地中海航线运价上涨至 WS72 (TCE 约 0.8 万美元/天)。亚洲进口主要来自非洲，一艘 13 万吨级船，利比亚至新加坡，1 月 26 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，1 月 26 日货盘，成交包干运费约为 265 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下跌至 WS83 (TCE 约 0.3 万美元/天)。跨地中海运价上涨至 WS79 (TCE 重回保本线之上)。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汗至地中海，2 月 5 日货盘，成交运价约为 WS77.50。北海短程运价保持在 WS78 (TCE 依旧在保本线之下)。波罗的海短程运价下跌至 WS58 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价维持在 WS60 (TCE 仍然在保本线之下)。东南亚至澳大利亚运价稳定在 WS65 (TCE 始终在保本线之下)。

国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线涨跌互现，综合水平波动盘整。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS97 (TCE 约 0.2 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价维持在 WS75 (TCE 约 0.2 万美元/天)，7.5 万吨级船运价下跌至 WS72 (TCE 约 0.3 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS75 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 WS130 (TCE 约 0.8 万美元/天)。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数全面向好 船市成交整体下滑】

1月27日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数小幅上涨，为1018.96点，环比上涨0.76%。其中，国际油轮船价综合指数、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1.29%、1.36%、0.39%、0.92%。

本周国际干散货运输市场表现各异，太平洋市场大幅下挫，远程矿航线运价小幅波动；南美、美西粮食运输市场表现平稳，运价维持稳定；东南亚市场需求平稳上涨，运力略显紧张，运价小幅上涨。本周BDI指数大幅上涨，周二收于1810点，环比上涨3.19%。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—1084万美元、环比下跌3.00%；57000DWT—1392万美元、环比上涨6.02%；75000DWT—1830万美元、环比上涨2.25%；170000DWT—2351万美元、环比上涨0.08%。本期，国际二手散货船市场成交量小幅回落，共计成交22艘（环比减少4艘），总运力165.04万DWT，成交金额27140万美元，平均船龄10.00年。

因市场原本预计库存会增加，而实际上减少的库存支撑了价格。鉴于近期需求前景非常不确定，在短期内油价很难显著走强。中国鼓励就地过年也引发了市场对原油需求的担忧，越来越多的交易员担心，中国原油需求会受到影响。布伦特原油价格周二收于55.64美元/桶，环比下跌0.52%。国际二手油轮成交价格涨多跌少。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2230万美元、环比上涨1.67%；74000DWT—2414万美元、环比上涨0.02%；105000DWT—3027万美元、环比上涨0.16%；158000DWT—3868万美元、环比下跌0.50%；300000DWT—6551万美元、环比上涨4.23%。本期，二手油轮市场成交量小幅下跌，成交13艘（环比减少5艘），总运力135.35万DWT，成交金额30002万美元，平均船龄11.69年。

本周，沿海散货运输市场观望情绪浓厚，运输需求减弱。寒潮过去，全国大部分地区气温回升，用电需求减少，市场货少船多，运价大幅下降。粮食市场，玉米市场保持惜售态度，运输受集装箱发货量影响，散货发货量减少，运价下跌。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200.33万人民币、环比下跌0.25%；5000DWT—1218.96万人民币、环比上涨1.33%。本期，沿海散货船市场成交量大幅回落，共计成交3艘（环比减少10艘），总运力0.363万DWT，成交金额490.30万元人民币，船龄10.89年。

近期，二手内河散货船价格涨多跌少。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—57.05万人民币，环比上涨1.67%；1000DWT—129.33万人民



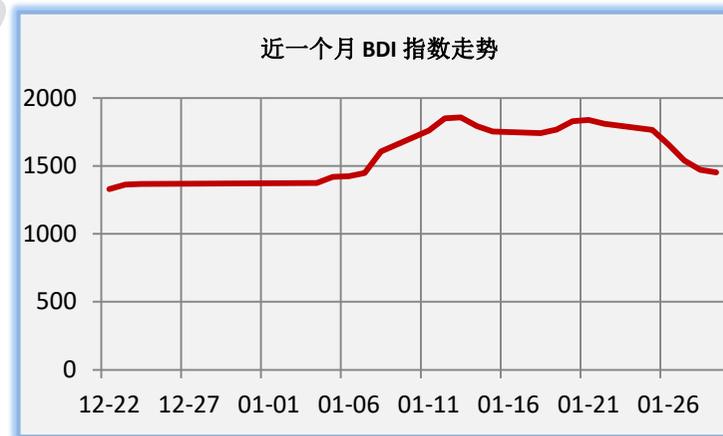
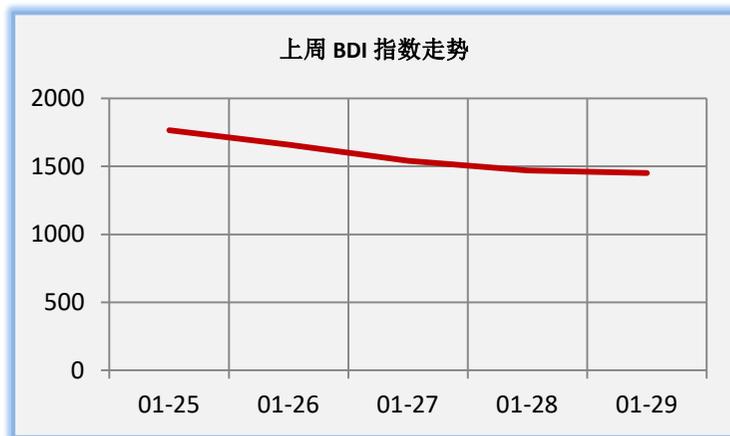
币, 环比上涨 2.10%; 2000DWT—239.69 万人民币, 环比下跌 2.23%; 3000DWT—348.77 万人民币, 环比上涨 2.56%。本期, 内河散货船市场成交量大幅上涨, 共计成交 83 艘 (环比增加 22 艘), 总运力 22.14 万 DWT, 成交金额 25855.89 万元人民币, 平均船龄 9.54 年。

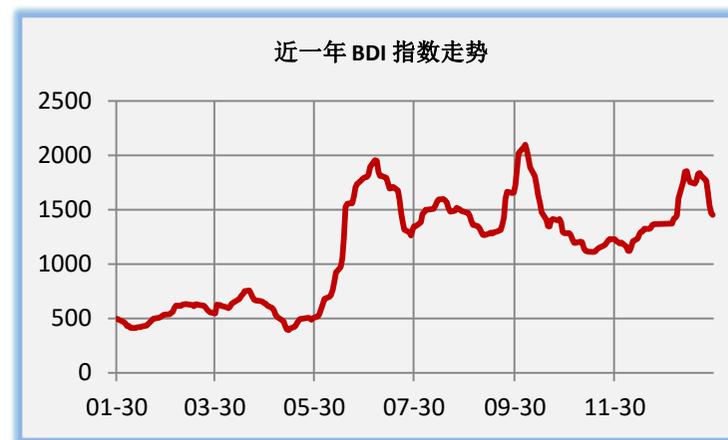
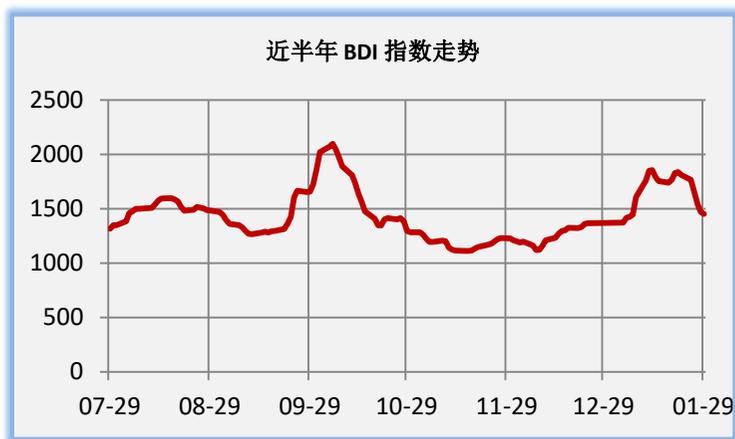
来源: 上海航运交易所

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25日		1月26日		1月27日		1月28日		1月29日	
BDI	1,765	-45	1,659	-106	1,540	-119	1,470	-70	1,452	-18
BCI	2,817	-153	2,497	-320	2,145	-352	1,945	-200	1,890	-55
BPI	1,665	+6	1,660	-5	1,645	-15	1,631	-14	1,633	+2
BSI	1,152	+10	1,158	+6	1,163	+5	1,166	+3	1,165	-1
BHSI	677	+7	683	+6	689	+6	697	+8	701	+4





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	22/01/21	15/01/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	19,250	19,250	0	0.0%
	一年	18,000	18,000	0	0.0%
	三年	15,500	15,750	-250	-1.6%
Pmax (76K)	半年	13,750	13,250	500	3.8%
	一年	12,750	12,250	500	4.1%
	三年	11,500	11,250	250	2.2%
Smax (55K)	半年	12,750	12,250	500	4.1%
	一年	12,000	11,750	250	2.1%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,000	9,750	250	2.6%
	一年	9,750	9,500	250	2.6%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2021-01-26



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Blue Ridge' 2013 82099 dwt dely Karachi prompt trip via Black sea redel South Korea \$16,000 - Cargill

'Ultra Lion' 2015 81843 dwt dely Gibraltar prompt trip via US Gulf redel Skaw-Gibraltar \$20,250 - Oldendorff

'ITG Uming 2' 2017 81361 dwt dely Ennore 7 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$15,500 - Cargill

'Pansolar' 2005 76343 dwt dely Singapore 1 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$12,500 - cnr

'Vita Kouan' 2016 63323 dwt dely Kandla prompt trip via WC India redel China \$19,250 - cnr

'Jal Kamal' 2020 63319 dwt dely Hazira prompt trip via WC India redel China \$20,000 - Centurion

'CS Sarafina' 2014 37693 dwt dely Puerto Barrios prompt trip via Houston redel EC Mexico \$13,500 - Norvic

(2) 期租租船摘录

'LMZ Phoebe' 2011 56733 dwt dely Karachi prompt 3/5 months redel AG-Japan \$13,750 - cnr

'Star Aquila' 2012 56430 dwt dely Kosichang 1/5 Feb 3/5 months redel Singapore-Japan \$12,200 - Alam Bulk



4. [航运&船舶市场动态](#)

【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

【罕见！集装箱航运市场几近无船可用租金暴涨】

全球集装箱货量大增，现有集装箱船舶已经几乎全被用完，这导致集装箱运价和集装箱船舶租金双双出现大涨。



面对船舶短缺，集装箱短缺以及运费高昂的现实局面，我们该怎么办呢？

集装箱船舶租金上涨无极限

截至 2020 年，集装箱船的租金水平达到 12 年来的最高水平，且在接下来的几周里这一趋势没有显示出有放缓的迹象。

集装箱船舶租金上涨呈现出一种无极限的感觉。

克拉克森研究在最近一期市场报告中介绍到，随着运价的上涨和持续的乐观预测，在租船市场里尤其是对那些大型船舶的需求并没有减少。

过去一周，所有集装箱船舶板块的收益都有所提高。

6800 TEU 级别的集装箱船租期为 6-12 个月的租船费率较上一周进一步上涨 1%，至 34500 美元/天。

在 3000 TEU 以下船型板块，大西洋和太平洋市场持续活跃，这导致租船费率也持续攀升，1000 TEU 船型 6-12 个月租期下的的租船费率周同比上涨了 3%，达到 9500 美元/天。

总的来看，今年各种船型的集装箱船舶租金水平较去年有了大幅度提升，更不用说市场相对更为平淡甚至是低迷的 2017 和 2018 年。

挪威投资银行 Fearnley Securities 在周一的简报中表示，几乎没有迹象显示集运市场将停止强劲的上漲态势，因为需求持续超过运力的供给。

Fearnley 的数据也显示，传统巴拿马型集装箱船舶目前 12 个月租期下的集装箱租金已经超过了每天 2.5 万美元，此外，6000TEU-9000TEU 类型的较大集装箱船舶的租金也一直在上涨。

Fearnley 补充称，支线型集装箱船舶的“活跃程度”仍在继续提升，标准的 1,700 teu 的集装箱船舶的一年期的租金水平也已逼近 1.8 万美元。



反应集装箱船舶租船市场情况的汉堡船舶经纪人协会(Hamburg Shipbrokers ' Association)提供的极具影响力的新版集装箱船定期租赁指数(New ConTex Index)近日也较上周 726 点继续上涨至 737 点。

实际上,根据该机构的指数报告显示,报告内记录几乎所有船型的所有长度的船舶租金水平都在持续上涨。如上图表。

全球几乎已经无船可用,致运价、租金暴涨!

克拉克森表示,在运价方面,上海集装箱运价指数(SCFI)在 2020 年底达到了 2783 的历史最高水平,在过去 12 个月里平均比去年高出 56%。

Fearnley 表示,虽然 1 月 15 日结束的当周 SCFI 指数的涨幅比前几周有所放缓,但该指数上涨了 0.5%。

阶段性需求不平衡暴涨是导致集装箱运价和集装箱船舶租金大幅暴涨的主要的重要原因。

在经历了 2020 上半年的需求低迷后,集装箱货物需求在去年下半年出现了惊人的反弹。

BIMCO 方面整理的数据显示,今年前 5 个月全球集装箱运量下降了大约 7.3% (约 500 万 TEU),但随后到今年 11 月,全球集装箱运量与去年同期相比仅下降了 1.7% (约 260 万 TEU)。这意味着,在今年下半年,集运公司不得不以应对正常需求的运力来满足近 30%的货量上涨。

克拉克森研究(Clarksons Research)分析师 Trevor Crowe 也表示,运量的复苏是造成市场剧烈波动的主要原因。

克拉克森方面表示,2020 年,以 teu 为单位计算的全球箱贸易量估计下降了 1.9%,这个数字比最初担心的情况要好。但这个数字并没有完全反应到动荡的 12 个月内的变化。去年第二季度,海运集装箱贸易量较 2019 年下降 10%,但下半年受到经济体释放积压运输需求,集装箱运量出现超大幅度提升。

与此同时的另一边,Clarksons Research 表示,全球集装箱船队运力增长却保持在 2.9%按照去年预期的“可控范围内”。



该机构还补充说，10月份的新船订单量（相对于现有船舶运力之比）还一度降至8%的新低，但随着订单量的增加，到今年年底已降至10%。

远水不能解近渴，新造集装箱船舶需要一定的时间。在需求暴涨且集装箱船舶运力增幅有限的情况下，全球市场对现有集装箱船舶的使用率已经逼到了极限。

航运咨询公司 Alphaliner 为信德海事网提供的数据显示，目前全球“不活跃”集装箱船舶占比仅为1%，约合总运力60万TEU。

值得注意的是，Alphaliner 分析师 Jan Tiedemann 进一步解释称，表中不管是“空闲” 'idle' 或“不活跃” 'inactive' 状态的含义并不代表船舶处于“停航闲置” 'in layout' 状态。

Jan Tiedemann 进一步解释称，船舶不活跃可能有如下几种原因，包括等待、受损待修、或处于合同交接期等等。此外，还有船舶在船厂内坞修，特检，改装脱硫塔或压载水处理系统等也被归于不活跃船舶，比如，目前60万的TEU的不活跃运力中就有37万TEU是在船厂中。

按照如上数据来看，这意味着目前全球范围内可以说是已经几乎没有船舶可被再投入运输市场。

无船可用，那么集装箱船舶租金的上涨当然顺理成章。再加上由于各种目前全球还没有足够的集装箱，那么集装箱运费的暴涨也是有逻辑基础的。

来源：信德海事

【巴西在原油轮市场的重要性或增加】

一项雄心勃勃的计划将使巴西的原油产量翻一番，或将推动原油轮需求大增。

船舶经纪公司 Gibson 在其最新周报中表示：“自2019年以来，巴西已成为拉丁美洲最大的原油出口国，2020年原油日装船量达到创纪录的140万桶。巴西石油公司宣布计划在2021-2025年将该公司的原油出口量翻一番。”

Gibson 表示，2025年底前，巴西石油公司将在盐下（pre-salt）项目上投资约378亿美元。Buzios油田仍然是巴西石油公司最主要的中期开发项目，投资



约 167 亿美元。预计到 2030 年，该油田的产量将从 60 万桶/日增加到 200 万桶/日，增加多达 8 艘 FPSO。此外，坎波斯盆地（Campos Basin）将获得约 130 亿美元投资，恢复产量至约 100 万桶石油当量（BOE）/天。巴西石油公司还计划在 2025 年底前在 13 个海上平台投资约 170 亿美元，其中 11 个位于盐下油田，2 个位于 Marlim 油田。

Gibson 指出：巴西国家石油公司雄心勃勃的产量目标无疑将支撑油轮市场，对中国和其他地区的原油出口将增加。

根据计划，巴西石油公司将向其合作伙伴中海油（CNOOC）和中石油（CNPC）提供 Buzios 油田约 10% 的产量，后者在 2019 年购买了该油田 10% 的股份。中国已成为巴西最重要的出口市场。2020 年，中国占巴西原油出口总量的 56% 以上。巴西石油公司同时还致力于开发印度等其他市场。

来源：中远海运 e 刊

【18 万个货箱被放鸽子！船公司：空箱更值钱！】

由于近期海运费保障，中国出口产品利润更高，航运公司居然开始拒绝载运价值数亿美元的美国农产品出口，宁愿抢时间赶紧带着空的集装箱回头到中国港口！

针对这事，美国联邦海事委员会（FMC）已经发动调查，以了解海运商拒绝载运价值数亿美元的美国农产品出口是否违法。

美国财经网站 CNBC 报导，去年 10 月到 11 月间正值美国农产品出口旺季，估计约有多达 17.8 万个集装箱被拒载。

CNBC 指出，虽然美国农产品一整年都有出口，但每年的 11 月到隔年 3 月是最为重要的出口期，因为这段时间大量农产品陆续收获。去年 10 月中旬，航运公司通知农产品出口商，说要优先清空出口货柜而不想装载出口的农产品，同时也表示，如果要运农产品的话，运费要调涨。

据 CNBC 的调查采访，分析来自加州洛杉矶、长滩、纽约与新泽西港的资料。美国农产品出口商因而向联邦海事委员会告状。

此前，FMC 针对船公司的联合垄断行为，或是对托运人所做的不公平待遇，曾经多次给出上千万美元的罚款。而此次美国港口本就拥堵，阻碍了货物出口，



加上正值农产品出口季，航运公司甩货而运空箱的行为，确实刺激了美国农业出口商。

或许，此次 FMC 会再次开出天价罚款单。

来源：海事服务网

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	384~386	514~516	535~540		Firmer.
Tokyo Bay	446~448	485~490	655~660	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	372~374	458~462	510~515	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	344~349	435~440	450~455	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	412.00	483.00	520.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	458~463	530~535		Firmer.
Rotterdam	328~333	422~427	463~468		Steady.
Malta	S. E.	435~440	480~485		Steady.
Istanbul	S. E.	450~455	490~495	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	500~505	580~585		Firmer.

截止日期： 2021-01-28

◆ 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	22/01/21	15/01/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,750	50	1.1%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	



超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	22/01/21	15/01/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,650	8,600	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,650	50	0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,730	4,700	30	0.6%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2021-01-26

(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	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	European	3,600	
1+1	Bulker	79,900	Nantong Xiangyu, China	2023	Ningbo Juhe - Chinese	Undisclosed	
1+1	Bulker	79,900	Nantong Xiangyu, China	2023	Anhui Chizhou - Chinese	Undisclosed	
1+1	Bulker	79,900	Nantong Xiangyu, China	2023	Guangxi Jinhang - Chinese	Undisclosed	
1	VLGC	91,000 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2022	KSS Line - South Korean	Undisclosed	dual fuelled, against 5-yrs TC to PTT
8+4	Container	1,800 teu	Yangzijiang, China	2022	Ruiyang Shipping - Chinese	2,300	

◆ 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	
ASL MARS	BC	175,085		2004	China	1,000	Undisclosed		
KEY EVOLUTION	BC	83,416		2010	Japan	1,600	Undisclosed		
UNA MANX	BC	82,000		2021	Japan	2,950	Chinese		
CORAL AMETHYST	BC	78,092		2012	Japan	1,630	Cyprus		
PIREAS	BC	76,598		2006	Japan	1,030	Cyprus	en bloc each**, BWTS	
THESSALONIKI	BC	76,598		2006	Japan	1,030	Cyprus	fitted	



OCEAN TRADER I	BC	76,596	2006	Japan	870	Chinese	
NICOS L	BC	73,193	2002	China	640	Chinese	
SBI VIRGO	BC	63,629	2017	China	1,900	U. S. A	
DAIMONGATE	BC	63,496	2017	Japan	2,200	Undisclosed	
GH SEABISCUIT	BC	63,368	2016	China	1,770	Chinese	
TAIZHOU SANFU SF180102	BC	63,200	2020	China	2,300	Undisclosed	Tier II
ASIA RUBY I	BC	62,985	2014	China	1,545	Common Progress - Greek	BWTS fitted - Tier II
SBI LEO	BC	61,614	2015	China	3,500	Undisclosed	en bloc, BWTS & scrubber fitted
SBI LYRA	BC	61,559	2015	China			
ORIENT AMABIE	BC	61,393	2013	Japan	1,650	Undisclosed	BWTS fitted
DENSA JAGUAR	BC	57,280	2012	S. Korea	1,075	Chinese	
NORDIC HARBIN	BC	56,811	2011	China	880	Undisclosed	
MIGHTY OCEAN	BC	56,083	2007	Japan	845	Chinese	waiving inspection
ALMASI	BC	52,342	2001	Japan	535	Chinese	
BENE	BC	50,212	2001	Japan	513	Turkish	
LAST TYCOON	BC	34,569	2012	China	790	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
CSAV TRANCURA	CV	115,997	8,704	2013	Romania	undisclosed	XT Shipping - Israeli	*
BOTANY BAY	CV	32,190	2,646	2006	Singapore	undisclosed	XT Shipping - Israeli	
BF OSPREY	CV	34,362	2,546	2008	China	1,130	MSC - Swiss	**
BF MAHIA	CV	34,362	2,546	2008	China	1,130	MSC - Swiss	
EASLINE NINGBO	CV	20,367	1,400	2003	China	350	Greek	
TCI VIJAY	CV	13,760	1,118	2006	China	500	Greek	
TRIUMPH	CV	12,597	907	2007	Japan	650	Star Ocean - U. A. E	en bloc each
TRINITY	CV	12,582	907	2007	Japan	650	Star Ocean - U. A. E	

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
ECO VAN NUYS	TAK	49,815		2021	S. Korea	3,400	Greek	en bloc each*
ECO SANTA MONICA	TAK	49,815		2021	S. Korea	3,400	Greek	
ECO VENICE BEACH	TAK	49,815		2021	S. Korea	3,400	Greek	
NAVIG8 TOPAZ	TAK	49,561		2016	S. Korea	3,070	Navig8 - Singapore	declaration of purchase option
UNDINE	TAK	47,999		2004	Japan	975	Middle East	



OLMECA	TAK	15,472	2003	Japan	525	Chinese	
ASAVARI	TAK	13,094	2009	S. Korea	620	Far East	
HAI ZHI XING 998	TAK	11,025	2013	China	1,000	Chinese	at auction

◆ 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
GLORIEVER	BC	70,108	9,295	1996	Japan	445.00	with 500MT IFO & 80MT MGO

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
GOLDEN TULIP	TAK	19,152	6,528	1998	Spain	832.00	significant
CELIA	TAK/LPG		3,578	1991	Japan	undisclosed	

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
BLUE SEA	BC	45,426	7,755	1997	Japan	418.00	

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
PETROJARL BANFF	OTHER/FPSO	20,800	11,487	1997	S. Korea	undisclosed	as is Denmark, EU Green Recycling

◆ ALCO 防损通函

【塞内加尔达喀尔——海关罚款及税收的最新情况】

以往挂靠塞内加尔达喀尔的船舶有遭受海关罚款以及其他类型罚款的情况，最近情形更加凸显，罚款数量大幅增加。因此，Skuld 保赔协会希望会员能引起注意，并给出以下指导：

任何挂靠达喀尔港口的船舶的船长必须充分了解当地最新情况。船长应让代理提供海关和移民当局要求的所有信息并给予协助，以防止陷入高额的罚款以及



延误的窘境。

【阿根廷——巴拿马河航速限制】

西英保赔协会近期收到数起阿根廷海岸警卫队对船舶超出限定航速开出罚款的案件，主要在帕拉纳河的罗萨里奥港区，该地区目前要求的速度限制为 9 节。

针对巴拿马河通行速度的限制，协会通代 Pandi Liquidadores 已发布通函 Circular 36/2020。根据海岸警卫队现行规定 Circular 018/2019，为避免船舶扣押，会被要求出具担保以支付大约 30,000 美元的潜在罚款。

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：

2021-01-29	647.090	784.040	6.202	83.462	887.680	62.554	1177.910	496.470	504.620
2021-01-28	648.450	784.350	6.223	83.647	886.180	62.392	1169.420	495.900	505.970
2021-01-27	646.650	786.200	6.238	83.416	888.220	62.548	1160.220	500.860	509.380
2021-01-26	648.470	787.150	6.249	83.658	886.680	62.371	1162.030	500.010	508.860
2021-01-25	648.190	788.480	6.244	83.612	886.910	62.382	1162.550	500.280	509.330
2021-01-22	646.170	786.020	6.241	83.358	886.960	62.376	1143.840	501.540	511.060

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	0.08288	1 周	0.09975	2 周	--	1 个月	0.12075
2 个月	0.1585	3 个月	0.2115	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.22763	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.312		

2021-01-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司
Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com