



全一海运市场周报

2021.02 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.02.01 - 02.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体旺盛 部分航线小幅回调】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求在“春节”前运输高峰期内保持高位。经过前期连续上调，各航线市场基本处于相对高位，航商市场策略向稳定客户转变，即期市场运价上升势头趋缓，航线运价围绕高位波动，综合指数微幅上升。2月5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2884.61点，较上期上涨0.8%。

欧洲航线：疫情对于供应链的影响仍在持续发酵中，船期紊乱、出口口岸空箱不足、目的地港口拥堵等状况依然存在。虽然航商已尽可能增加运力，但仍不能完全满足市场需求。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情况。多数航商以维持现有运价为主，小部分航班订舱运价略有波动，即期市场订舱运价总体小幅上涨。2月5日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4324美元/TEU，较上期上涨1.1%。地中海航线，市场状况与欧洲航线基本类似，旺盛的市场需求强化市场基本面，多数航班订舱运价稳定在高位，即期市场运价高位小幅波动。2月5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4332美元/TEU，较上期微跌0.1%。

北美航线：市场运输需求在节前持续高企，而受目的港供应链整体运行效率下降影响，空箱返运延迟以及船舶频繁延期，市场运力供给增长较为有限。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均为满载，几乎所有航班满载出运。由于基本面稳固，多数航商维持此前运价，但有小部分航班订舱运价出现松动。

波斯湾航线：市场货量总体平稳，但运价有所波动。航线运力供给稳定，市场供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右，多个航班满载出运。部分航商对其订舱运价进行小幅下调，即期市场运价持续回落。2月5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1873美元/TEU，较上期下跌1.2%。



澳新航线：目的地疫情控制相对得力，市场运输需求表现平稳，供需关系总体良好。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在此前高位，在个别航商上调订舱运价带动下，即期市场运价小幅上升。2 月 5 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2429 美元/TEU，较上期上涨 0.8%。

南美航线：疫情在当地仍未得到有效控制，虽然一定程度上推升市场运输需求，但市场货量时有波动。本周，上海港船舶平均舱位利用率接近 100%，多数航班满载。为稳定客户，部分航商对订舱运价进行小幅下调，即期市场运价继续自高位小幅下跌。2 月 5 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 8430 美元/TEU，较上期下跌 1.3%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅上升。2 月 5 日，中国出口至日本航线运价指数为 861.88 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【节前运输需求疲弱 沿海运价继续探底】

随着春节临近，长假效应越发凸显，工厂陆续停工、停产，煤炭、矿石等大宗散货需求明显萎缩。运输市场货盘稀缺，运力过剩矛盾突出，低价成交现象普遍，运价继续回落。2 月 5 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 995.77 点，较上周下跌 5.9%。

煤炭市场：市场需求方面：春节长假渐近，国内局部地区疫情反复，部分行业提前开启“放假”模式，工厂停工、停产面积不断扩大。与此同时，2 月份以来，全国范围内气温逐步回升，取暖用电需求趋弱。工业用电、民用电双双回落，日耗煤量下滑，库存企稳回升，电厂采购节奏明显放缓。另外，煤炭供应紧张情况缓解，煤炭现货价格持续下行，进一步加重下游观望情绪。煤炭价格方面：受春节长假效应、气温回升以及国内疫情小规模爆发等因素集中影响，煤炭需求回落明显，供需环境趋于宽松，煤炭现货价格持续下行。煤价越是下跌，电厂越是观望，市场氛围冷清，成交量萎缩明显，节前煤炭现货价格保持跌势已成市场共识。运价走势方面：工厂陆续停工放假，下游电厂日耗较低，电厂库存回归安全线以上水平，补库意愿下降明显。此外，北方港口资源延续紧张态势，煤炭市场供需双弱，运输货盘稀缺，船多货少格局加剧，买方市场下货主强势，压价力度不减，船公司低价揽货现象较多，沿海煤炭运价继续下探。随着运价跌至低位，跌幅较上周明显缩窄。



2月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收969.39点，较上周下跌7.4%。2月5日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收519.35点，较上周五下跌12.4%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为20.5元/吨，与上周下跌3.6元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为21.5元/吨，较上周五下跌3.0元/吨。

金属矿石市场：春节长假临近，终端需求加速下滑，成材价格弱势运行，高炉利润不断收窄，螺纹生产面临亏损，加上工信部再提压缩钢铁产量，钢厂观望情绪浓厚，补库需求偏弱。沿海矿石运输需求节前走弱，且散货运力整体过剩明显，运价持续下行。2月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收1004.14点，较上周下跌5.4%。

粮食市场：春节临近，购销因疫情与交通原因受阻，且下游备货基本结束，库存相对充裕，市场购销清淡，节前售粮进度难有大幅提升。粮食贸易商提前进入“放假”模式，市场成交冷清，运输需求下滑，船多货少格局下，粮食运价延续下跌走势。2月5日，沿海粮食货种运价指数报856.25点，较上周下跌6.4%。

成品油市场：春节将至，汽油需求方面表现平稳，终端及贸易商仍有备货需求；柴油方面，商户接货谨慎心理仍未消减，且目前柴油价格处于高位，叠加工地开工率下降，市场消耗能力较低，商户采购积极性不足。节前，受停工停产以及防疫控制等因素影响，成品油运输需求较为低迷，部分船东急于安排春节期间船期，低价揽货，沿海成品油运价下滑。2月5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1107.82点，较上周下跌1.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【海岬型船加速下探 综合指数延续跌势】

本周国际干散货运输市场表现不佳，海岬型船太平洋市场受恶劣天气影响，租金水平创下年内新低，巴拿马型船太平洋市场租金走势疲软，超灵便型船东南亚市场稳中有跌，远东干散货指数（FDI）指数延续跌势。2月4日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为902.90点，运价指数为853.63点，租金指数为976.81点，较上期分别下跌6.9%、2.8%和11.7%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场下跌调整。太平洋市场，西澳主要发货港受台风天气影响，发货节奏有所放缓，且市场仅个别发货人询船，整体氛围略显



安静，铁矿石货盘不多，随着 FFA 远期合约价格持续下跌，中国-日本/太平洋往返航线租金水平快速回落至 8000 美元左右的年内低位。临近周末，尽管台风影响有所减弱，但铁矿石货盘仍不多，太平洋市场运价水平低位徘徊。2 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 8176 美元，较上期下跌 27.1%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 5.930 美元/吨，较上期下跌 6.8%。远程矿航线，受太平洋市场疲软影响，船东空放南美意愿走强，市场 3 月份可用运力供给充沛，3 月装期的成交价较低。临近周末，受即期成交带动，远程矿航线运价小幅上涨。2 月 4 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.729 美元/吨，较上期下跌 1.1%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场继续回调，粮食航线运价表现平稳。太平洋市场，由于国内南方地区气温回暖，且春节假期临近，电厂日耗水平有所回落，补库需求走软，外加国内煤炭价格回落，贸易商对进口煤炭采购意愿不强。此外，由于内贸行情走势相对疲软，内外贸兼营运力加速外放，市场船多货少格局渐显，太平洋市场租金继续回调。2 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 11236 美元，较上期下跌 6.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 10253 美元，较上期下跌 7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.444 美元/吨，较上期下跌 5.0%。粮食航线，一方面由于太平洋市场持续走软，船东空放南美意愿走强，市场可用运力相对充裕。另一方面，随着国际大豆期货价格下跌调整，租家发货节奏有所放缓，市场观望氛围渐浓，南美粮食运价稳中微跌。2 月 4 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 35.325 美元/吨，较上期微跌 0.3%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳中有跌。本周市场春节假期氛围渐浓，煤炭、水泥熟料、北方钢材等货盘均不多，随着内外贸兼营运力持续外放，可用运力供给较为充裕，东南亚市场租金、运价稳中有跌。2 月 4 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10308 美元，较上期下跌 7.1%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 12555 美元，较上期下跌 3.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8369 美元，较上期下跌 4.3%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.521 美元/吨，较上期下跌 2.8%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.709 美元/吨，较上期下跌 1.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位下探 成品油运价小幅下跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 1 月 29 日当周美国除却战略储备的商业原油库存超预期减少，汽油库存及精炼油库存均出现下滑。尽管美国上周原油出口量增加，但原油产品四周平均供应量较去年同期仍在减少。由于欧佩克+开始创纪录地削减产量，油价已从去年触及的历史低点反弹。其中最大的降幅来自沙特阿拉伯，欧佩克+呼吁多数成员国在 2 月保持供应稳定，并下调了需求预期，预计减产将使市场在整个夏季甚至 2021 年全年都会出现原油供应



短缺。周三，美国众议院通过了就 1.9 万亿美元新冠病毒救助方案的预算决议，这是民主党推动投票的关键一步，预计参议院将在当地时间周四批准预算措施。本周原油价格延续涨势，布伦特原油期货价格周四报 59.21 美元/桶，较上期上涨 6.49%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价持续寻底，苏伊士型油轮运价止涨转跌，阿芙拉型油轮运价不断下滑。中国进口 VLCC 运输市场运价低位下探。2 月 4 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 530.43 点，较上期下跌 4.03%。VLCC 市场在历经一个异常安静的周末后，再次回到原点，船东刚刚起来的热情又被冰封，船多货少的基本面依旧倾向租家，船东收益基本见底，运价低位下探。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）再次出现负数，西非航线日均 TCE（等价期租租金）同步下跌至 0.6 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 WS31.23，较上期下跌 3.9%，CT1 的 5 日平均为 WS31.57，较上期下跌 1.3%，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 WS34.88，下跌 4.2%，平均为 WS35.17，TCE 平均 0.7 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平止涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS52（TCE 约 0.4 万美元/天）。黑海到地中海航线运价下跌至 WS68（TCE 约 0.5 万美元/天）。亚洲进口主要来自美湾和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，2 月 11 至 12 日货盘，成交包干运费约为 235 万美元。一艘 14 万吨级船，俄罗斯至中国北部，2 月 9 日货盘，成交包干运费约为 51 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，综合水平不断下滑。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS71（TCE 跌破保本线）。跨地中海运价下跌至 WS77（TCE 约 0.1 万美元/天）。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 WS56（TCE 跌破保本线）。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）。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，2 月中旬货盘，成交包干运费约为 34.5 万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线持续下滑，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS90（TCE 基本与保本线持平）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS76（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS68（TCE 约 0.1 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 始终在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS123（TCE 约 0.6 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

【综合船指维稳上扬 国际散货成交回暖】

2月3日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续上扬，为1021.43点，环比上涨0.24%。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涨跌+0.63%、-0.41%、+0.79%、-0.20%。

本周国际干散货运输市场整体偏弱，太平洋市场运力过剩，运价持续下跌，远程矿航线运价小幅回落；南美、美西粮食运输市场表现欠佳，运价小幅下跌；东南亚市场需求稳定，运价基本维稳。本周BDI指数大幅下跌，周二收于1444点，环比下跌20.22%。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—1030万美元、环比下跌5.00%；57000DWT—1377万美元、环比下跌1.12%；75000DWT—1893万美元、环比上涨3.44%；170000DWT—2358万美元、环比上涨0.28%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅增加，共计成交38艘（环比增加16艘），总运力242.46万DWT，成交金额49607万美元，平均船龄10.50年。

国际原油价格上行利好能化板块。在黑色、有色金属等工业品全线大跌的同时，原油带着燃料油、沥青等能化品种强势上涨，尤其是低硫燃料油更是领跑商品市场涨幅榜，不过真正推动能化板块走强的核心还是原油的强势表现，过去3周原油市场的横盘为市场重新积蓄了突破能量。布伦特原油价格周二收于57.80美元/桶，环比上涨3.88%。国际二手油轮成交价格全面看涨。本期，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2245万美元、环比上涨0.65%；74000DWT—2415万美元、环比上涨0.05%；105000DWT—3027万美元、环比上涨0.02%；158000DWT—3900万美元、环比下跌0.83%；300000DWT—6645万美元、环比上涨1.44%。本期，二手油轮市场成交量持续回落，成交5艘（环比减少8艘），总运力122.87万DWT，成交金额18570万美元，平均船龄11.40年。

本周，沿海散货运输市场“春节效应”显现，运输需求持续减弱。今日立春，全国大部分地区气温不断回升，用电需求大幅减少，煤炭运输市场持续降温，运价下跌几近腰斩。粮食市场，企业收购、备货基本充足，成交冷清，运价大幅下跌。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—201.31万人民币、环比上涨0.49%；5000DWT—1233.73万人民币、环比上涨1.21%。本期，沿海散货船市场无成交艘数。

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—56.28万人民币，环比下跌1.35%；1000DWT—131.63万人民币



币，环比上涨 1.78%；2000DWT—235.21 万人民币，环比下跌 1.87%；3000DWT—350.35 万人民币，环比上涨 0.45%。本期，内河散货船市场成交量基本维稳，共计成交 81 艘（环比减少 2 艘），总运力 15.26 万 DWT，成交金额 17033.16 万元人民币，平均船龄 9.33 年。

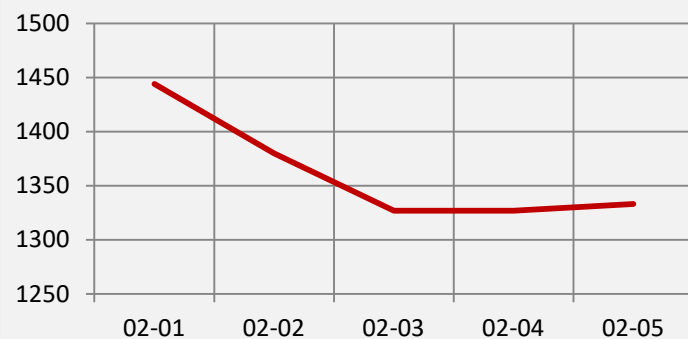
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

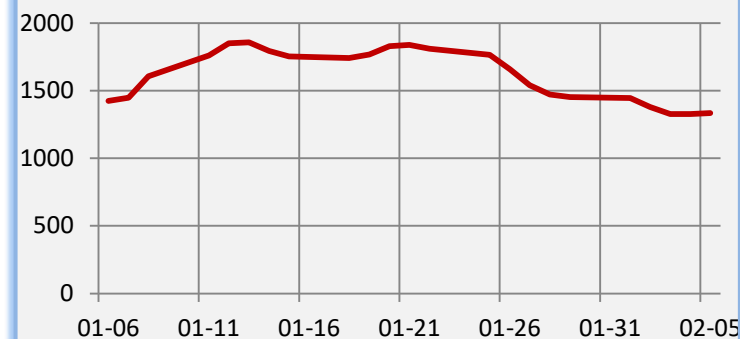
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

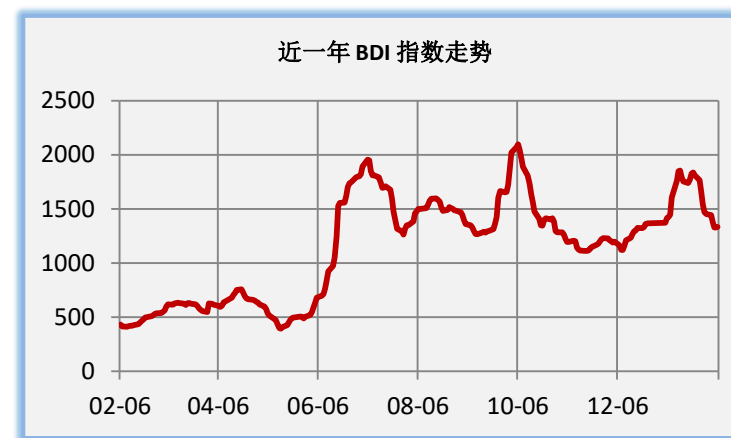
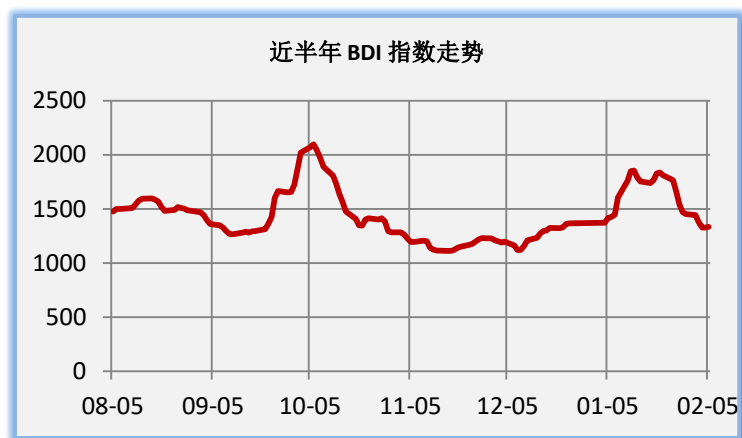
波罗的海指数	2月1日		2月2日		2月3日		2月4日		2月5日	
BDI	1,444	-8	1,380	-64	1,327	-53	1,327	0	1,333	+6
BCI	1,871	-19	1,694	-177	1,544	-150	1,540	-4	1,527	-13
BPI	1,630	-3	1,624	-6	1,623	-1	1,629	+6	1,662	+33
BSI	1,162	-3	1,149	-13	1,141	-8	1,139	-2	1,144	+5
BHSI	703	+2	706	+3	709	+3	712	+3	719	+7

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	29/01/21	22/01/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	19,250	-1500	-7.8%
	一年	17,000	18,000	-1000	-5.6%
	三年	15,250	15,500	-250	-1.6%
Pmax (76K)	半年	13,500	13,750	-250	-1.8%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	11,500	11,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,250	12,750	500	3.9%
	一年	12,000	12,000	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,000	750	7.5%
	一年	10,000	9,750	250	2.6%
	三年	8,250	8,250	0	0.0%

截止日期: 2021-02-02



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

'Aquatic' 2008 83730 dwt dely Gibraltar 17/18 Feb trip via Kamsar redel San Ciprian intention bauxite \$19,250 - Cobelfret

'Tomahawk' 2017 82056 dwt dely Aps US Gulf trip via Cape of Good Hope redel Singapore-Japan \$19,000 + \$900,000 - Aquavita

'Anastasia' 2006 75331 dwt dely Gunsan spot trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,750 - Caravel

'Santorini Island' 2007 48549 dwt dely Canakkale prompt trip via Black Sea redel Egyptian Mediterranean \$13,250 - Bigor Ltd

'Mother M' 2012 35856 dwt dely Mongla 8/11 Feb trip via EC India redel Saldanha Bay \$6,000 for first 35 days and \$10,750 thereafter - Allianz Bulk CFR8

(2) 期租租船摘录

'W Pacific' 2013 81233 dwt dely Tianjin 3/6 Feb 5/8 months redel worldwide \$13,000 - MOL

'Sage Danube' 2012 63500 dwt dely Singapore prompt min 60 days/max 100 days redel Singapore-Japan \$13,900 - cnr

'Asl Mercury' 2010 56899 dwt dely Zhoushan prompt about 2/4 months redel Singapore-Japan \$10,600 - cnr



4. [航运&船舶市场动态](#)

【集运市场持续复苏 租船和二手船交易升温】

在集装箱货运需求空前高涨的背景下，集装箱船的价格和租金都在飙升。VesselsValue 分析师预计，集装箱航运业将继续复苏。

租船费率在 2020 年年初曾大幅下降，现已超过疫情暴发前的水平，大型船尤其受欢迎。VesselsValue 表示：“今年 1 月初，post-panamax 型集装箱船的租金达到每天 3.6 万美元，比 2020 年同期高出 20%，sub-panamax 型集装箱船的价格同比上涨达到 50%。”而吨位更小的灵便型和 feedermax 型的租金也在增长，尽管增速小于大型船舶。

美国进口的强劲增长推动了包租运价的上涨，美线周转量因此大幅增加。2020 年初周转量曾有所下降，但到 10 月，周转量甚至比 2019 年同期高出近四分之一。这也体现在美线的运力上，几乎翻了一番，达到接近每月 120 万标准箱的水平。对于非经营性船东来说，航运公司对运力的需求推高了运价，延长了租期。MPC 指出，平均租期从 2020 年 6 月的 4.2 个月增加到目前的 11.9 个月，该公司船舶利用率已超过 99%，市场异常火爆。

与此同时，二手船交易市场也在日渐升温。MPCContainer Ships 称，二手船买卖与市场整体复苏出现同步增长。VesselsValue 表示，集运市场的积极势头可能会持续下去。

此外，美国总统拜登承诺优先考虑财政刺激政策，这对集装箱需求也是一个积极信号。鼓励消费不仅可能改善美国经济，还可能对全球贸易流动产生连锁反应，因为美国将继续进口来自亚洲的商品。而随着更多的国家陆续开展疫苗接种计划，集装箱需求有望继续上升。

来源：劳氏日报

【粮食出口大增+大量船舶压港，小型干散货船舶市场火热】

有航运分析机构预计 2021 年将是南美大豆出口和中国谷物进口创纪录的一年。此外，目前多个港口的拥堵可能会对干散货船舶的运力增长带来副作用，进而推高运费。



Arrow Shipbroking Group 的研究表明，目前巴西港口的拥堵程度已经很高，而且还将进一步恶化，因为恶劣的天气将使大豆收成推迟“几周”。

该机构在近日发布的简报中介绍到：“与去年同期相比，现在在巴西桑托斯等待的船只数量上明显已经更多。因此，随着排队船舶数量的增加，船舶运价可能也会上升。

实际上，船讯网最新船位信息显示，截至北京时间 2 月 2 日 1600，目前在桑托斯港锚泊的船长大于 160 米的干散货船舶数量达到了约 40 艘。

该机构还在报告中写到，“加上随着美国的出口计划的全面展开，且库存中有更多的货物可供出口，以及未来几个月南美丰收的粮食相继运送到港口，这似乎将给干散货航运市场带来可喜的推动力。”

这家总部位于伦敦的船舶经纪公司在其报告中表示，这些船舶的延误尤其将为 supramax 和 andysize 型散装船现货市场提供进一步支持。

“这两种船型在过去几个月表现强劲，原因是全球制造业反弹推动了小型大宗商品贸易，目前运费水平处于令人满意的水平。”“此外，强劲的铁矿石贸易和煤炭贸易的复苏也支持了小型船舶。”

实际上，根据最新数据显示，衡量 Supra 型干散货船舶运价指数的 BSI 近段时间以来也处于全线满红的状态，如下：

另外，随着南美东海岸的大豆出口回暖，第一季度季节性港口拥堵通常会影响到巴拿马货船。因为巴拿马型货船更多的从事长途谷物贸易。

Arrow 预计今年船舶拥堵将进一步加剧，这也将影响船舶供应。

该公司介绍到：“由于许多运煤船在中国和印尼停泊，市场已经出现大量的低运营效率现象，考虑到这一点，可能导致市场意外地出现运力供应紧张。”

美国农业部(USDA)预测，今年巴西大豆产量将达到创纪录的 1.33 亿吨，而 2020 年为 1.26 亿吨。



而中国进口方面，2021 年的量也将比 2020 年更大，Arrow 表示。该研究小组解释说：“由于虫灾、台风和洪水对作物的破坏，2020 年的国内供应很差。”
“(中国)战略储备中的玉米全年都在释放，以填补缺口，但这并未阻止国内玉米价格的上涨。”

2020 年，与中国国内供应的玉米相比，进口玉米的价格下降了，目前美国玉米的价格大约是中国国产玉米的一半。但 Arrow 同时也指出，中国玉米储备的真实数量和质量仍存在疑问。“有传言称，中国正在放宽税率配额制度，以缓解国内的紧张局面，尽管这是非正式的说法。”

该公司表示：“很明显，中国今年将在全球谷物市场发挥更大的作用，过去一周创纪录的玉米购买量就是一个迹象，表明进口可能继续出人意料地上升。”
“事实上，强劲的美国和阿根廷粮食产量已经推动了粮食运输总量达到一个非常高的季节性水平。”

另如信德海事网近日在《集装箱运费暴涨，MPP 市场跟风火热，那散货船呢？》一文中报道，由于集装箱运费的暴涨，加上集运公司着急运走空箱，一部分美国农作物可能需要转到干散货船舶运输，这也可能为干散货航运市场带来利好。

让我们看一个从美国西海岸出口的农产品的例子。根据 Tradeviews 的数据，2019 年，有 4160 万吨海运出口。

其中大约 11%的传统散装货物是用集装箱来运输的。亦即这相当于 450 万吨的运输量，如果他们改用散装船，这就意味着每年就会多出大约 90 艘散装船的装运量。

当然了，贸易商必须评估所有相关方面，以找到最有利可图的方式运输货物。这些方面包括运费率，数量，货物的性质，距离和操作方面的考虑。在集装箱航运公司从供需不匹配中获利的同时，散货船运营商也可以获得额外的升力。因此不排除在传统上增长缓慢的第一季度(传统淡季)，那些此前用集装箱运输的货物可能会给干散货市场带来一定支撑。

来源：信德海事



【67 艘集装箱船积压！跨太航线拥堵已达极限】

洛杉矶港、长滩港码头工人确诊新冠肺炎的数量，已达到 803 人。

跨太平洋航线的拥堵状况，已达到极限。

由于洛杉矶港和长滩港已持续拥堵一段时间，但还有越来越多的集装箱船陆续抵达，使得当前美国南加州港口的船舶大量积压。

根据美国南加州海事部门 2021 年 1 月 31 日的消息，洛杉矶港、长滩港所有锚地及应急锚地，都已泊满船舶。至少有 67 艘集装箱船积压在港口，创下历史纪录。

停泊在圣佩德罗湾的集装箱船，等待靠泊洛杉矶港、长滩港

预计这一拥堵情况，将持续到至少 2 月中下旬。

以往，如果船舶因在港口等待时间过长而延误船期，船公司会启用闲置运力，以保证航班密度。但现在的问题是，船公司的可用运力均已投入市场，已没有更多的运力可供调配。部分船公司不得不取消了部分航次。

根据 eeSea 的最新统计数据，2 月份的跨太航线数量，比 1 月份下降了 11%，但货运需求仍持续高涨。

业界数据库 eeSea 首席执行官 Simon Sundboell 认为，当前的船舶准班率极低，此时不应撤出运力停航，而需要按计划恢复航次。

不过，SeaIntelligenceConsulting 首席执行官 Lars Jensen 解释说：“当所有的船舶都在港口外等待靠泊时，它们已无法按时继续原本的航次。停航已不是一个选择，而成为了必要。”



更为雪上加霜的是，当地码头工人确诊新冠肺炎的数量，已经从 2021 年 1 月 17 日的 694 人，增长至目前的 803 人，半个多月的涨幅就达到 16%。

一位从中国进口货物到洛杉矶港的美国进口商无奈地表示：“原本需要 28 天的运输时间，现在已增加到 60 天。去年 11 月装运的集装箱，仍未到达最终目的地。”

尽管拥堵已达极限，但这一情况还将持续。

洛杉矶港 signal 平台数据显示，当前每周进口集装箱数量，已增加到 15 万-16 万 TEU。长滩港每周进口集装箱量为 9 万-10 万 TEU。货运量至少在 2 月中旬前，都将保持稳定。

LarsJensen 表示：“船公司可能会在春节后，恢复停航的船舶。如果按计划进行，并且解决了港口拥堵问题，可以在几个月内，将准班率恢复到正常水平。但这只是乐观的看法。”

来源：中国航务周刊

【国际航运迅速复苏：“一箱难求”压力正缓解，集装箱涨价还能维持多久？】

当全球经济仍在疫情影响下摇摆不定的时候，国际航运却出人意料地迅速复苏了。

近半年多以来，缺箱少柜、飙升运费、港口拥堵已经成了航运市场的关键词，这使全球供应链承受了巨大的压力。

《华夏时报》记者获悉，由于中国空集装箱的短缺和国外港口的拥堵，不少国内企业在排队等集装箱中，错过了业务量最好的圣诞节，而海运运费高涨，也让原本订单爆满的企业面临着利润大幅压缩的尴尬。

这引起了我国商务部的关注。2020 年 12 月 3 日，商务部发言人指出，将会同有关部门在前期工作基础上，继续推动加大运力投放，支持加快集装箱回运，提高运转效率，支持集装箱制造企业扩大产能，同时加大对市场监管的力度，努力稳定市场价格，为外贸平稳发展提供有力的物流支撑。



话音刚落，1 月 26 日，集装箱监测领域专业机构 Container xChange 发布的统计数据就显示，集装箱可用性指数已经开始显现出积极的趋势。目前，上海 20 英尺标箱和 40 英尺标箱的可用性，已经分别提高到 0.34 和 0.37，与 2020 年 12 月相比，已大幅提升。尽管低于 0.5 表示集装箱仍然短缺，但这个数据已接近以往正常的集装箱短缺水平。

“从短期的直接因素来看，旺季效应将在近期消失，欧美等地区消费采购力度会减弱，同时制约国内港口‘一箱难求’的局面，会因为高运价水平，航运公司加快回箱速度，从而得到缓解。综合判断，春节前市场将会出现理性的回落。对于疫情因素对运输秩序的影响，预计 2021 年一季度后将会有大幅度的缓解，甚至回到正常状况。”亿海蓝产业研究院首席分析师林书来表示。

不过，行业内人士也表示，今年中国提倡原地过年，很多工厂维持正常生产，对集装箱需求仍持续；年后企业全面恢复生产，集装箱紧缺局面可能仍存。同时，集装箱企业加大生产，可能会导致疫情后集装箱过剩的问题。

可用情况好转

2020 年 11 月中旬，《华夏时报》记者就发现国内集装箱紧缺的问题。

由于中国疫情控制情况较好，因此，生产大幅停摆的欧美对中国出口的依赖性大幅上升，中国对欧洲和美国的出口远多于从欧美的进口，因此，大量集装箱“有去无回”，只有约三分之一的集装箱能够返回中国，造成了一边“求之不得”，一边“泛滥成灾”的尴尬。

数据显示，2020 年，上海港集装箱吞吐量达到了 4350 万标准箱，但是仍供不应求。海外集装箱需求不断攀升，导致港口码头空箱数量迅速减少，这在内河港表现得尤为明显。有船员表示，当前集装箱调配时间已经大大拉长，原来仅需几小时，而现在需要两三天。

国际集装箱船主要运输承载的是工业产品及各类消费品，对应产业链主要是中游的制造业。我国是全球制造业第一大中枢，2019 年制造业增加值达 26.9 万亿元，占全球比重 28.1% 连续 10 年保持世界第一制造大国地位，而且产业门类齐全，特别是率先“复工复产”后，更是强化了这一地位，使得国际市场采购份额更多转向中国。



而随着中国春节的到来，有经验的欧美经销商也加大“囤货”量，一名港口经理表示，预计 1 月份将有更多的装货船只停靠码头。

亿海蓝数据显示，各经济体港口船舶在港作业时长不同，除了中国港口船舶运行状况相对正常外，欧盟、美国、东盟三大经济体相继在 2020 年第二季度起船舶平均在港作业时长增加。

“由于欧美地区的消费习惯，我国出口在每年第四季度的旺季特征表现明显，即使在出口偏弱的年份，通常在第四季度出口集装箱运价水平也会表现相对偏强。而下半年欧美地区贸易采购状况回升及美国第四季度表现意外强劲，同时又叠加全球采购份额更多转向我国，造成我国在旺季时期出口表现更加强劲，使得短期港口‘一箱难求’，直接导致我国出口集装箱运价在第四季度连续暴涨。”林书来表示。

不过，在各方出手下，集装箱缺乏的情况已经大大缓解。根据航运数据供应商 Alphaliner 的数据，从 2020 年 6 月至今，已经超过 220 万 TEU（国际标准箱单位）闲置运力恢复运营，超过 60 万 TEU 的新船交付，增加有效供给；2021 年仍有超 110 万新船交付。由此，约有近 400 万运力的投入，以缓解“一箱难求”的压力。

在中国，集装箱工厂正加大产能生产集装箱，同时由于航运企业也在大力进行空箱调配。根据中国船东协会的数据，作为世界上最大的集装箱生产国，中国去年交付了 260 万个 20 英尺长的集装箱，尤其在 2020 年下半年的产量供应，已高达 190 万 TEU，趋于现有产能的上限。

同时，为解决国内出口缺箱的问题，班轮公司调整近洋航线运力投放，并在牺牲船舶效益的情况下，安排专用船舶进行空箱调运，缓解国内用箱困难。

此外，班轮公司还充分释放了闲置运力，满负荷运行，并通过短租来增加运力投放，更有很多新造船订单。安排重吊船、多用途件杂货船运输集装箱。

多方努力之下，中国集装箱短缺情况已经明显好转。在青岛，集装箱可用性指数为 0.5，表明集装箱供需已达到平衡状态；上海集装箱可用性提升的积极趋势证明，航运企业此前采取的一系列缓解缺箱的措施，是有效的，同时，随着新造集装箱数量的增加，集装箱供应在未来几周都将保持稳定。

不过，今年中国春节尽量不返乡政策，促使各地工厂改变了过年计划，一些工厂可能根本不会停止生产，并将一直持续生产。春节过后，各大工厂开始运作，产量恢复甚至可能超过年前，过年期间的平衡将被打破，新一轮的集装箱紧缺来临。



“虽然短期很难预测，但整体趋势是必然的。业界认为，目前行情可能会延续至 2021 年上半年，缺箱、缺舱等问题将明显缓解。”中国船东协会常务副会长张守国表示。

运价仍维持高位

值得注意的是，由于集装箱严重短缺，导致近期海运成本大幅增加。

2020 年第四季度，我国出口集装箱海运市场运价保持上行态势。根据海运国际交易所（Baltic Exchange）的数据显示，截至 2020 年年底，从中国到美国西海岸和东海岸的最繁忙航线的运价分别比 2019 年高出 208% 和 110%。从亚洲到欧洲的集装箱运输成本也出现了意想不到的飙升，去年 12 月，亚洲到北欧海运航线的即期运费同比增加 264%，亚洲到美国西海岸航线运费同比增加 145%。

“相比去年 3 月，中国至美国和欧洲海运航线运输成本上涨 300%。我们每箱货物的即期运费从通常的 1200 美元上涨至 6000 美元。”美国雷德伍德物流公司首席执行官马克·耶格尔说。

上海航运交易所数据统计显示，1 月 8 日，中国出口集装箱运价综合指数达到了 1753.85 点，而去年五月指数均值只有 837.74 点，这直接表明了当前集装箱运输市场价格的动荡局面。

有厂商坦言，已经无法承担目前的集运运价水平。

航运市场的运价上涨问题，已引起管理部门的重点关注。交通运输部表示，对国际海运市场秩序和服务质量高度重视，依据《中华人民共和国国际海运条例》，建立并实施了国际班轮和无船承运业务经营者运价备案制度，采取“双随机、一公开”的方式，对运价备案执行情况进行检查，对检查中发现的问题，依法依规严肃处理。

不过，张守国表示，集装箱运价暴涨，不是班轮公司能完全掌控的，主要是疫情加剧了供需的严重失衡。一些企业也订制了造箱和新造船计划，但建造交付需要一定时间，同时，航运市场本质上仍然运力过剩，短期缺乏不代表长期需求，要理性对待短期问题，避免因短期运力紧张盲目过度投入新运力，引发运



力严重过剩。

在林书来看来，近几年，国际集装箱航运市场整体结构性已经发生变化，即在经过前几年的持续低迷后，航运公司经营策略已由相对“竞争”转向步调趋同的态势，尤其是在主干航线上，市场更是偏寡头垄断格局，航运公司已经在主动或被动通过“降速保价”等措施来应对整体市场缺乏增长的偏低迷的状态。近三年来，国际集装箱船整体航速有所降低，航速降低就意味着市场可获得运力的减少，对整体市场而言，这样的运力削减效应影响较大。

“由于全球主要经济体之间贸易摩擦不断升温，各主要航运公司仍延续的是 2019 年相对保守经营策略，通过降低航速，有意控制整体市场运力规模。正是因为历年来市场处在运价低位，才使得 2020 年第四季度市场出口运价大幅上涨具备基础，同时这个因素变化也将对来年市场运价能否恢复到正常状况产生关键性影响。”林书来表示。

值得注意的是，2020 年第一季度，全球集装箱船平均航速水平已降至近年低位水平，这一措施使得出口运价水平维持在近年高位；进口运价方面，由于疫情影响，国内需求在第一季度有所减少，但国内复工复产启动后，需求得到恢复，进口运价迅速回升到近年偏高的水平。当前，全球集装箱船平均航速已经接近近年平均水平，但仍有较大的提高潜力。

“在中国相关航线市场上，如果集装箱周转问题得到解决，当前的运力保障水平已然足够，甚至有通过提速运行大幅提高运力的潜能。”林书来表示。

来源：华夏时报

【集装箱运费暴涨，MPP 市场跟风火热，那散货船呢？】

航运业正在经历一个非常不稳定的时期。新冠疫情大流行改变了游戏规则，目前的市场似乎比以往任何时候都更加不可预测。2020 年至今的集装箱运费经历了过上车一样的发展历程。

2020 年上半年，当时各国因疫情开始实施经济和社会限制。这种情况使得船只供应更加不稳定。集装箱航运市场一片哀鸿遍野。

经过一段时间后，下半年，随着以中国为首的国家和地区生产的恢复，加上世界其他地方经济有所改善，对货物和航运服务的需求再次改善，需求出现阶段



性暴涨，加上集装箱供应的减少(集装箱错位或困在等待停靠的船舶上)导致集装箱运费大幅上涨。

MPP 兼顾海上风电市场和集装箱市场，忙得不可开交

在这样的情况下，一些物流公司和集运公司不得不开始租用可以装运集装箱的船舶来运输集装箱货物。

特种货运和重大件运输船市场已经连续很多年门庭冷落、业绩惨淡。2020 年上半年，一场风暴席卷了航运业过后，市场迎来了曙光。

特种货运和重大件运输船市场的几个主要运营商一直都在全神贯注市场的走向，2020 年由于疫情的原因，海员换班困难，各大市场不确定性增加，让他们看到了生意上的转机。

AAL Shipping 是世界上第四大用途船公司，CEO Kyriacos Panayides 表示：“2020 年运营成本降低，我们多个业务的收入却有所升高，利润比 2019 年有显著增加。我们曾经担心船堵在港口或闲置在锚地，担心港口缺少高能的内陆集疏运系统和工人，但不久我们就想出办法让船继续航行，让贸易继续流通，在这场混乱之中，我认为这是最让人感动的我们航运业的力量。AAL 今年有一个完美的收官。尽管不确定性犹存，但在 AAL 实现了我们在疫情之前设定的目标，履行了我们每月都经营主要贸易航线的承诺。在需求方面，2020 年第四季度 MPP 船接到了很多件杂货业务，集装箱船的短缺使得 AAL 在该市场的市场份额有所上升。”

United Heavy Lift 成立于 2015 年，在汉堡和休斯顿设有办事处，是 United 集团的一部分，United 集团旗下还有 United Wind Logistics 和 United Engineering Solutions。该公司的所有者是 Lars Rolner 和 Lars Bonnesen。Lars Rolner 向媒体表示，下半年体面的账单让他对行业前景十分看好。

但也不是所有人都能够浴火重生。Zeamarine 是一家德国的航运巨头，2018 年它曾将自身的重大件运输船和多用途船业务合并，还收购了美国的件杂货运输公司 Intermarine，但仅仅撑到 2020 年初，就分崩离析。分离后，Intermarine 依然独立运营，并与 United Heavy Lift 展开合作，作为 United Heavy Lift 在北美的指定商业代理。随后，三月份的全球新冠疫情爆发使得需求进一步下降，给了这家衰败的公司狠狠一击。

集装箱船舱位短缺，托运人尤其是亚洲的托运人便到多用途船市场找船。开头的是货运代理 DSV 为了在圣诞节前将集装箱运到欧洲租用了一条多用途货船。



AAL 目前拥有 23 艘船，每年运营 40 艘船，而且有打算扩张船队规模。

UHL 也是一样。就在几天前，UHL 宣布扩大船队，订购了八艘 F900 大型新船。这将使 UHL 的重大件运输船船队规模增加到 25 艘。Lars Rolner 说，“风能市场将是 MPP 船市场巨大的推动力。我们一半的业务来自海上风电，我相信这一业务规模会进一步扩大。”

UHL 包租了能运输 130 米高的叶片的重型船 14 年，充分表现了它对海上风能市场的看好。

Toepfer 指数从 2020 年中期的 6400 美元低点升至 7000 美元以上，也证实了海上风电市场的积极氛围。

重大件运输船的主要运营商还有 BBC Chartering, Intermarine, Spielthoff, Cosco 和 SAL。

集装箱运费飙升会让干散货船舶受益吗？

事实上，根据有关美国媒体报道，由于亚洲地区空箱紧缺，一些船公司为了追求利润最大化，宁愿空箱回程，也不装载货物，导致不少美国出口商面临供应链中断的状况。因此，不少美国出口商向美国联邦海事委员会（FMC）发起投诉，指控船公司不接收出口商的货物。

据 FMC 调查称，美国农产品出口海运价格较低，卸货时间也更长，对于航运公司来说，空箱回程相比装载货物回程有更大的赚头。

实际上，集装箱不运的话，一些诸如粮食类的农产品，完全可以用干散货船舶来运输。

有些粮食类的散装货物既可以用集装箱来运输，同时也当然可以干散货船装运。当然，这两种类型的船舶中的每一种都能更有效地处理特定的货物，这取决于供应和需求以及贸易模式。尽管如此，价格，更具体地说，运费率，有权决定贸易商关于运输方式的最终决定。

因此随着集装箱运费飙升以及甚至无舱位可用的情况下，当然可能会转而使用干散货船。



航运业正在经历一个非常不稳定的时期。新冠疫情大流行改变了游戏规则，目前的市场似乎比以往任何时候都更加不可预测。2020 年至今的集装箱运费经历了过上车一样的发展历程。

2020 年上半年，当时各国因疫情开始实施经济和社会限制。这种情况使得船只供应更加不稳定。集装箱航运市场一片哀鸿遍野。

经过一段时间后，下半年，随着以中国为首的地区生产的恢复，加上世界其他地方经济有所改善，对货物和航运服务的需求再次改善，需求出现阶段性暴涨，加上集装箱供应的减少(集装箱错位或困在等待停靠的船舶上)导致集装箱运费大幅上涨。

MPP 兼顾海上风电市场和集装箱市场，忙得不可开交

在这样的情况下，一些物流公司和集运公司不得不开始租用可以装运集装箱的船舶来运输集装箱货物。

特种货运和重大件运输船市场已经连续很多年门庭冷落、业绩惨淡。2020 年上半年，一场风暴席卷了航运业过后，市场迎来了曙光。

特种货运和重大件运输船市场的几个主要运营商一直都在全神贯注市场的走向，2020 年由于疫情的原因，海员换班困难，各大市场不确定性增加，让他们看到了生意上的转机。

AAL Shipping 是世界上第四大多用途船公司，CEO Kyriacos Panayides 表示：“2020 年运营成本降低，我们多个业务的收入却有所升高，利润比 2019 年有显著增加。我们曾经担心船堵在港口或闲置在锚地，担心港口缺少高能的内陆集疏运系统和工人，但不久我们就想出办法让船继续航行，让贸易继续流通，在这场混乱之中，我认为这是最让人感动的我们航运业的力量。AAL 今年有一个完美的收官。尽管不确定性犹存，但在 AAL 实现了我们在疫情之前设定的目标，履行了我们每月都经营主要贸易航线的承诺。在需求方面，2020 年第四季度 MPP 船接到了很多件杂货业务，集装箱船的短缺使得 AAL 在该市场的市场份额有所上升。”

United Heavy Lift 成立于 2015 年，在汉堡和休斯顿设有办事处，是 United 集团的一部分，United 集团旗下还有 United Wind Logistics 和 United Engineering Solutions。该公司的所有者是 Lars Rolner 和 Lars Bonnesen。Lars Rolner 向媒体表示，下半年体面的账单让他对行业前景十分看好。



但也不是所有人都能够浴火重生。Zeamarine 是一家德国的航运巨头，2018 年它曾将自身的重大件运输船和多用途船业务合并，还收购了美国的件杂货运输公司 Intermarine，但仅仅撑到 2020 年初，就分崩离析。分离后，Intermarine 依然独立运营，并与 United Heavy Lift 展开合作，作为 United Heavy Lift 在北美的指定商业代理。随后，三月份的全球新冠疫情爆发使得需求进一步下降，给了这家衰败的公司狠狠一击。

集装箱船舱位短缺，托运人尤其是亚洲的托运人便到多用途船市场找船。开头的是货运代理 DSV 为了在圣诞节前将集装箱运到欧洲租用了一条多用途货船。

AAL 目前拥有 23 艘船，每年运营 40 艘船，而且有打算扩张船队规模。

UHL 也是一样。就在几天前，UHL 宣布扩大船队，订购了八艘 F900 大型新船。这将使 UHL 的重大件运输船船队规模增加到 25 艘。Lars Rolner 说，“风能市场将是 MPP 船市场巨大的推动力。我们一半的业务来自海上风电，我相信这一业务规模会进一步扩大。”

UHL 包租了能运输 130 米高的叶片的重型船 14 年，充分表现了它对海上风能市场的看好。

Toepfer 指数从 2020 年中期的 6400 美元低点升至 7000 美元以上，也证实了海上风电市场的积极氛围。

重大件运输船的主要运营商还有 BBC Chartering, Intermarine, Spielthoff, Cosco 和 SAL。

集装箱运费飙升会让干散货船舶受益吗？

事实上，根据有关美国媒体报道，由于亚洲地区空箱紧缺，一些船公司为了追求利润最大化，宁愿空箱回程，也不装载货物，导致不少美国出口商面临供应链中断的状况。因此，不少美国出口商向美国联邦海事委员会（FMC）发起投诉，指控船公司不接收出口商的货物。

据 FMC 调查称，美国农产品出口海运价格较低，卸货时间也更长，对于航运公司来说，空箱回程相比装载货物回程有更大的赚头。

实际上，集装箱不运的话，一些诸如粮食类的农产品，完全可以用干散货船舶来运输。



有些粮食类的散装货物既可以用集装箱来运输，同时也当然可以干散货船装运。当然，这两种类型的船舶中的每一种都能更有效地处理特定的货物，这取决于供应和需求以及贸易模式。尽管如此，价格，更具体地说，运费率，有权决定贸易商关于运输方式的最终决定。

因此随着集装箱运费飙升以及甚至无舱位可用的情况下，当然可能会转而使用干散货船。

当然了，贸易商必须评估所有相关方面，以找到最有利可图的方式运输货物。这些方面包括运费率，数量，货物的性质，距离和操作方面的考虑。在集装箱航运公司从供需不匹配中获利的同时，散货船运营商也可以获得额外的升力。因此不排除在传统上增长缓慢的第一季度(传统淡季)，那些此前用集装箱运输的货物可能会给干散货市场带来一定支撑。

来源：信德海事

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	398~400	512~514	520~525		Firmer.
Tokyo Bay	446~448	485~490	655~660	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	376~378	485~488	535~540	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Avails tight.
Hong Kong	365~370	465~470	480~485	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	426.00	499.00	535.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	480~485	545~550		Firmer.
Rotterdam	342~345	442~447	480~485		Firmer.
Malta	S. E.	453~458	500~505		Firmer.
Istanbul	S. E.	472~477	515~520	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	485~490	580~585		Steady.

截止日期： 2021-02-04



◆ 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	29/01/21	22/01/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,650	2,600	50	1.9%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,300	50	2.2%	
油 轮						
船 型	载重吨	29/01/21	22/01/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,750	8,650	100	1.2%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,700	5,700	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,730	4,730	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2021-02-02

(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	DSME, S. Korea	2022	SK Shipping - South Korean	8,750	scrubber fitted
2+2	Bulker	210,000	Qingdao Beihai, China	2022-2023	U-Ming - Taiwanese	5,050	conventionally fuelled
1+1	LPG	93,000 cbm	Jiangnan, China	2023	Sinogas - Chinese	Undisclosed	
2	Container	13,000 teu	Samsung, S. Korea	2022	undisclosed	10,400	
12	Container	3,013 teu	Nihon, Japan	undisclosed	Wan Hai Lines - Taiwanese	4,710	
2	Container	1,930 teu	Guangzhou Wenchong, China	2023	CU Lines - Chinese	Undisclosed	gearless Bangkokmax feeder
8+4	Container	1,800 teu	Jiangsu New Yangzijiang, China	2023	StarOcean Marine - Japanese	Undisclosed	gearless Bangkokmax feeder



2+2	Container	1,500 teu	Huangpu Wenchong, China	2023	Cosmoship - Greek	2,300	Tier III, gearless Bengalmax feeder
6+6	MPP	5,200	Dajin HI, China	2023-2024	ESTE Verwaltungs - German	10,700	

◆ 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
SAKURA WAVE	BC	88,299		2010	Japan	1,250	Greek	
FORTUNE MIRACLE	BC	82,338		2009	Japan	1,450	Cyprus	BWTS fitted
FORTUNE SUNNY	BC	82,338		2008	Japan	1,370	Greek	BWTS fitted
R. R. AUSTRALIA	BC	81,582		2011	China	1,620	Undisclosed	BWTS fitted
RR AUSTRALIA	BC	81,582		2011	S. Korea	1,620	Undisclosed	BWTS FITTED & SS/DD PASSED
SBI LAMBADA	BC	81,272		2016	China	13,400	Star Bulk - Greek	en bloc*, \$ 102.0m in lease obligations, plus 3m common shares
SBI CARIOCA	BC	81,262		2015	China			
SBI CAPOEIRA	BC	81,253		2015	China			
SBI MACARENA	BC	81,198		2016	China			
SBI PEGASUS	BC	63,371		2015	China			
SBI URSA	BC	61,602		2015	China			
SBI SUBARU	BC	61,571		2015	China			
AP JADRAN	BC	79,336		2012	China	undisclosed	AVIC International Leasing - Chinese	*leaseback
AP ARGOSY	BC	79,223		2012	China	undisclosed	AVIC International Leasing - Chinese	
AJAX	BC	77,328		2006	Japan	1,015	Undisclosed	
EVANGELIA PETRAKIS	BC	74,475		2007	China	860	Chinese	
PARASKEVI	BC	74,269		2003	Japan	755	Chinese	
GH STORM CAT	BC	63,308		2014	China	1,575	European	BWTS fitted
SBI ACHILLES	BC	61,305		2016	Japan	2,050	Eagle Bulk Shipping - U.S.A	BWTS fitted
SBI CRONOS	BC	61,305		2015	Japan	1,960	Greek	BWTS fitted
XING XI HAI	BC	60,498		2017	Japan	4,180	Minsheng Financial Leasing - Chinese	en bloc, BWTS fitted
XING SHOU HAI	BC	60,492		2017	Japan			
AP SLANO	BC	57,300		2012	S. Korea	undisclosed	Northern Shipping Funds - U.S.A	
AP ASTAREA	BC	57,239		2012	S. Korea	undisclosed	Northern Shipping Funds - U.S.A	**leaseback
AP DUBRAVA	BC	38,703		2015	China	undisclosed	Northern Shipping Funds - U.S.A	
EM SAPPHIRE	BC	54,768		2009	Japan	975	Undisclosed	



NAVIOS ASTRA	BC	53,468	2006	Japan	680	Turkish	SS/DD DUE
ANTA	BC	47,305	2002	Japan	575	S. Korean	
FORTUNE LORD	BC	45,600	1997	Japan	undisclosed	Undisclosed	
OCEAN JOURNEY	BC	38,190	2014	Japan			
SAPPHIRE ISLAND	BC	33,664	2012	Japan	5,600	Greek	en bloc**
BASIC OCEAN	BC	33,649	2012	Japan			
PRINCESS QUI	BC	33,375	2015	Japan			
NORDIC YARRA	BC	37,205	2014	China	undisclosed	Undisclosed	
ASIA PEARL VI	BC	35,284	2011	China	650	Samios - Greek	SS/DD DUE, BWTS incl

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
APL NORWAY	CV	72,807	6,310	2007	Japan	3,120	RCL - Singaporean	SS/DD PASSED
FOS EXPRESS	CV	68,578	5,085	2008	S. Korea	4,050	Undisclosed	
LONG BEACH EXPRESS	CV	68,578	5,085	2008	S. Korea	4,050	Undisclosed	*****
SEATTLE EXPRESS	CV	68,578	5,085	2008	S. Korea	4,050	Undisclosed	
NAXOS#	CV	68,047	5,680	2003	S. Korea	2,550	Aeolos - Greek	
SONGA TOSCAN	CV	62,272	4,956	2013	China	4,230	U. S. A	BWTS fitted
HARRIER HUNTER	CV	51,779	4,255	2009	S. Korea	2,100	Wan Hai Lines - Taiwanese	
WESTERMOOR	CV	35,653	2,764	2001	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	
BARDU	CV	34,086	2,546	2014	China	1,800	Bardu - UK	en bloc each**
BALEARES	CV	34,022	2,546	2014	China			
KOTA NEBULA	CV	25,985	1,810	2010	China	780	German	
VITA N	CV	23,359	1,740	2010	China	950	GOTO Shipping - HK	*****
ACRUX N	CV	23,338	1,740	2010	China	950	GOTO Shipping - HK	
MIRO	CV	23,026	1,726	1998	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	
SPERO	CV	22,968	1,730	2002	Poland	undisclosed	MSC - Swiss	
BOMAR VANQUISH	CV	22,308	1,678	2001	Germany	570	Undisclosed	*****
BOMAR VALOUR	CV	22,300	1,678	2002	Germany	570	Undisclosed	
BOUNDARY	CV	14,587	1,122	1996	Germany	undisclosed	MSC - Swiss	
ZHEJIANG OUHUA (715)	CV		3,100	2018	China	2,980	Sea Consortium - Singapore	

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
MARION	TAK	309,460		2001	S. Korea	2,400	Undisclosed	
EAGLE VIRGINIA	TAK	306,999		2002	S. Korea	2,450	Hong Kong	en bloc each



EAGLE VERMONT	TAK	306,999	2002	S. Korea	2,450	Hong Kong	
ZIN TRADER	TAK	298,677	2000	Japan	2,170	Chinese	
WHITE NOVA	TAK	298,522	2006	Japan	undisclosed	Undisclosed	
DAEHAN 5057	TAK	157,300	2022	S. Korea	5,650	Euronav - Greek	***Scrubber fitted/Tier III, price incl \$1,5m spec upgrades
DAEHAN 5058	TAK	157,300	2022	S. Korea	5,650	Euronav - Greek	private terms
SEAPRINCE	TAK	149,878	2002	S. Korea	undisclosed	Chinese	
COSCO YANGZHOU N944	TAK	113,500	2020	China	undisclosed	GNMTC - Libyan	****
COSCO YANGZHOU N945	TAK	113,500	2020	China	undisclosed	GNMTC - Libyan	
FSL FOS	TAK	113,500	2021	China	5,250	Undisclosed	en bloc each**
FSL SUEZ	TAK	113,500	2021	China	5,250	Undisclosed	
MERMAID	TAK	45,763	2002	Japan	845	Undisclosed	BWTS fitted
ESHIPS EAGLE	TAK	13,148	2007	S. Korea	650	Nigeria	

◆ 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
HELGI	GC	9,723	3,339	1986	Germany	440.00	
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
AMAL NEPTUNE	GC	6,471	2,199	1981	Japan	398.00	
METROPOLIS	OTHER/ROR	3,472	8,342	1972	Japan	383.00	
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
INTEGRITY	OTHER/ROR	29,152	16,300	1992	Japan	198.00	
ABERDEEN	TAK	87,055	17,400	1996	Spain	undisclosed	as is Greek



◆ [ALCO 防损通函](#)

【土耳其——2021 年最新污染罚款】

UK 保赔协会提请会员注意土耳其 2021 年 1 月 1 日起实施的最新污染罚款。根据环境法第 20 章，罚款费率已增加了近 9.11%。

罚款的 4 个类别以及标准的摘要连同如何避免此类罚款的建议如下(由 Turkish Lawyers & Consultants 撰写):

【案例学习：船员跌落货舱导致死亡】

本协会提请会员注意货物装卸作业中的安全问题，曾有发生船员从高处跌落造成死亡的不幸事故。

事故

该事件发生在一艘冷藏货船上，当时该船正在从远洋渔船上装载冷冻鱼。货物转移过程是在空旷海域上且使用的是货船自身的吊机。作业过程中有 8 位船员，其中 6 位站在货舱内安排货物，1 位操作吊机，最后 1 位船员监督装载。最后的这位船员的职责包括充当吊机操作的信号员，并在舱口栏板附近的位置协助装载操作。

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
2021-02-05	647.100	774.230	6.130	83.466	884.780	62.743	1167.030	492.070	504.620
2021-02-04	646.050	777.610	6.152	83.345	881.540	62.679	1174.160	492.920	505.420
2021-02-03	646.690	778.690	6.155	83.426	883.540	62.567	1178.510	492.220	505.820
2021-02-02	647.360	781.030	6.170	83.498	885.010	62.461	1175.910	494.140	503.890
2021-02-01	646.230	783.300	6.167	83.350	885.020	62.589	1172.350	491.970	504.200

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	0.095	2 周	--	1 个月	0.11325
2 个月	0.16063	3 个月	0.19513	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.22375	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.306		

2021-02-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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