



# 全一海运市场周报

2021.02 - 第3期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2021.02.15 - 02.19\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【假期市场较为平淡 市场运价保持稳定】

本周中国进入传统春节假期，中国出口集装箱运输市场行情较为平淡，运输需求小幅回落，市场运价基本保持节前水平，综合指数小幅上涨。2月19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2875.93点，较上期上涨1.8%。

**欧洲航线：**疫情在欧洲地区仍然较为严重，尤其是英国变种病毒的高速传播，导致多个国家与英国的来往受到较大影响，影响了供应链体系的运转。运输需求在长假期间有所回落，但供需基本面保持平稳，上海港船舶平均装载率稳定在较高水平，市场运价上涨。2月19日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4281美元/TEU，较上期上涨4.2%。地中海航线，市场行情基本与欧洲航线同步，本周货量回落，供求关系稳定，本周市场运价小幅下跌。2月19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4252美元/TEU，较上期下跌0.7%。

**北美航线：**依靠疫苗投入使用，美国疫情开始出现转好迹象，但单日确诊人数仍然在世界范围内排名第一，据统计美国新冠确诊病例接近2800万例。疫情严重导致美国经济后劲不足，近期多项美国就业数据疲软，显示美国经济复苏步伐开始放缓。长假期间运输需求出现下滑，供求关系基本平稳，上海港船舶平均装载率保持高位，市场运价保持在前期水平附近。

**波斯湾航线：**近期运输需求始终保持向好，本周因长假原因略有下滑。由于疫情在目的地国家较为稳定，供需基本面保持稳定，上海港船舶平均装载率继续处在高位，市场运价保持节前水平。2月19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1856美元/TEU，较上期微跌0.2%。

**澳新航线：**，目的地国家疫情控制情况较好，运输需求在长假期间有所回落，运力投放也相应减少，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率保持在前期水平，市场运价略有上涨。2月19日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2379美元/TEU，较上期微涨0.1%。



**南美航线：**由于主要目的地国家疫情仍然严重，对医疗商品和部分生活必需品的需求继续向好。运输需求在春节长假期间总体稳定，供求基本面平稳，上海港船舶平均舱位利用率稳定在较高水平，本周市场运价小幅下跌。2月19日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为8268美元/TEU，较上期下跌1.5%。

**日本航线：**本周运输保持稳定，市场运价小幅下跌。2月19日，中国出口至日本航线运价指数为833.71点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【节后利好因素涌现 沿海运价大幅上涨】

在需求回暖以及全球航运市场升温等因素带动下，节后沿海散货运输市场转好明显，货盘逐渐增多，运力供需格局改善，船东挺价心态较强，运价较大幅度上涨。2月19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1023.30点，较2月10日上涨4.5%。

**煤炭市场：**市场需求方面：春节长假向来为用电淡季，各大工厂停工放假，生产处于停滞状态，工业用电需求降至年内低点。同时，今年长假期间，气温总体较为适宜，民用电表现也较为疲软。电厂普遍低负荷运行，不少主力电厂负荷率降至5成左右。不过随着长假过去，煤炭市场开启恢复节奏，且基于年前煤炭供给偏紧以及年后需求转暖预期，部分电厂积极开启采购，煤炭需求正处于回升通道。煤炭价格方面：春节前，5500大卡煤炭市场价格回归至700元/吨以下水平。节中，部分下游电厂5500K接货价报650元/吨。目前，煤炭供需仍处于恢复状态，市场观望情绪暂未消散，供需两弱格局下，煤炭价格难有起色。不过，部分贸易商认为节后供给或低于预期，叠加两会召开，市场供需仍将处于偏紧状态，预计后期煤炭价格有一定的上升空间。运价走势方面：春节期间，基于供需环境以及后期市场走势，部分下游企业提前采购，运输货盘逐渐增多。节后，沿海煤炭运输市场恢复节奏加快，电厂采购需求逐渐释放，货盘进一步增多，运力供需格局较节前明显改善。此外，节中期间，国际散货运输市场大涨，国内船东心态走强，沿海煤炭运价较大幅度上涨。

2月19日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1012.06点，较2月10日上涨6.8%。2月19日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收627.38点，较2月10日上涨20.2%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为25.3元/吨，较2月10日上涨4.4元/吨。华南航线运价走势较强，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为30.3元/吨，较2月10日上涨8.2元/吨。



**金属矿石市场：**目前，部分商家和终端企业仍未完全复工，铁矿石市场依然处于节日氛围中，市场成交清淡。然而，今年节前，钢厂补库力度相对较弱，厂内库存水平不高。且为减少春节期间人员流动，做好冬春季疫情防控工作，全国多地区提倡就地过年，鼓励企业连续生产，预计节后钢厂复工速度将比往年加快，后期钢厂主动补库意愿较强。煤炭运价节后上涨迅猛，带动铁矿石运价上涨。不过，受钢厂及终端企业尚未完全开工等因素影响，沿海矿石运输需求偏弱，运价涨幅较窄。2月19日，沿海金属矿石货种运价指数报收1005.60点，较2月10日上涨2.2%。

**粮食市场：**基层农户、中间贸易商仍沉浸在春节氛围中，玉米购销尚未恢复。不过，国内部分用粮企业已陆续恢复玉米收购工作，且收购价格保持坚挺，加上深加工企业经过春节期间的消耗，库存降至低位，节后采购需求放大。粮食运输需求节后处于逐渐恢复态势，但尚未达到正常水平，运价上涨主要受煤炭运价带动。2月19日，沿海粮食货种运价指数报943.80点，较2月10日上涨7.9%。

**成品油市场：**疫苗推广叠加美国财政刺激加码，原油需求稳步回升。同时，“欧佩克+”坚定减产立场，1月原油减产执行率为103%，最大石油出口国沙特承诺在2月和3月额外每日减产100万桶，纽约轻质原油期货价格和伦敦布伦特原油期货价格分别突破每桶65美元和62美元，刷新一年多新高。国内成品油价格昨日午年首次上调，迎来“七连涨”。目前，多数船舶仍在执行节前、节中安排的船期，且节后成品油市场仍处于过节氛围中，运输需求疲软，市场成交寥寥，沿海成品油运价下跌。2月19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1082.94点，较2月10日下跌1.3%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【大中船型行情火热 综合指数大幅上涨】

国际干散货运输市场春节长假后行情火热，海岬型船太平洋市场租金大幅跳涨，涨幅巨大，巴拿马型船两洋市场表现强劲，超灵便型船东南亚市场大幅上扬，远东干散货指数（FDI）指数大幅上涨。2月18日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1277.71点，运价指数为1066.30点，租金指数为1594.82点，较2月4日分别上涨41.5%、24.9%和63.3%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场大幅跳涨。太平洋市场，春节前期仅少数发货人在市场上询船，市场氛围相对安静，且铁矿石货盘不多，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价水平在5.8-6.0美元/吨左右低位徘徊。自2月15日以来，西澳主要发货人频频现身市场拿船，市场氛围明显回暖，且FFA远期合约价格持续上涨，铁矿石运需持续释放，国际燃油价格上行以及巴拿马型船两洋市场行情火热等诸多利好因素叠加，太平洋市场租金水平大幅跳涨。2月18日，中国



-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16866 美元，较 2 月 4 日大涨 106.3%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.277 美元/吨，较 2 月 4 日大涨 39.6%。远程矿航线，本期巴西铁矿石货盘尚可，远程矿航线主要发货人在市场询船，租家议价优势犹存，受太平洋市场行情走强带动，远程矿航线运价稳步上升。2 月 18 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.229 美元/吨，较 2 月 4 日上涨 9.0%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船两洋市场表现强劲，涨幅巨大。太平洋市场，本期印尼煤炭货盘表现尚可，但受南美行情走强及北大西洋煤炭运需持续释放等外围因素影响，市场氛围火热，船东挺价意愿走强。此外，由于两洋市场租金水平差价较大，船东空放南美及大西洋兴趣浓厚，不少短期煤炭航线交易溢价成交以弥补价差，且 FFA 远期合约价格持续走强，太平洋市场租金水平快速上涨。2 月 18 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20357 美元，较 2 月 4 日大涨 81.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 17671 美元，较 2 月 4 日大涨 72.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.322 美元/吨，较 2 月 4 日大涨 29.1%。粮食航线，本期国际大豆期货价格持续高位徘徊，随着南美粮食出口旺季临近，船东议价优势明显，市场成交水平节节攀升。此外，波罗的海煤炭贸易表现活跃导致大西洋运力供给阶段性紧张，加之寒冷天气影响，市场需为打破 INL（伦敦保险人协会保险条款航行范围）的船舶支付溢价进一步支撑运价水平，叠加国际燃油价格稳步上升，南美粮食运价大幅上扬。2 月 18 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 47.250 美元/吨，较 2 月 4 日大涨 33.8%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场大幅上扬。春节前，东南亚市场表现平稳，在印尼煤炭货盘的支撑下市场运价水平略显企稳回升的迹象。春节假期结束后，东南亚市场活跃度明显回升，加之印度洋市场行情火热叠加大西洋煤炭运需持续释放，分流不少东南亚市场可用运力，船东捂船惜售心态渐显，东南亚市场租金、运价大幅上涨。2 月 18 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 13683 美元，较 2 月 4 日大涨 32.7%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 15509 美元，较 2 月 4 日大涨 23.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 9919 美元，较 2 月 4 日上涨 18.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 10.142 美元/吨，较 2 月 4 日上涨 19.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 10.667 美元/吨，较 2 月 4 日上涨 9.9%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价底部徘徊 成品油运价止跌反弹】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2 月 12 日当周美国除却战略储备的商业原油库存和精炼油库存均超预期减少，期间美国国内原油产量减少，原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 2.4%。除了原油库存大幅减少以外美国石油需求终于出现复苏迹象，目前美国炼油厂商加工的原油数量



正处于去年新冠疫情爆发以来的最高水平。春节期间 30 年来最冷的天气给美国主要产油州德克萨斯州带来了严重破坏，不仅电力和燃料需求得到提振，同时石油生产也受到了一定程度的影响。由于欧佩克+于 1 月份放慢了增产步伐，沙特自愿削减 2-3 月份的供应，致使油价反弹至 13 个月高位，增强了产油国对于市场可能吸收更多供应的信心。全球新冠肺炎新增确诊病例数已连续第五周下降，这表明即使存在变异新冠病毒，简单的公共卫生措施也能发挥作用。本周原油价格持续上涨，布伦特原油期货价格周四报 63.02 美元/桶，较 2 月 4 日上涨 6.43%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位震荡，苏伊士型油轮运价止跌回暖，阿芙拉型油轮运价一日千里。中国进口 VLCC 运输市场运价底部徘徊。2 月 18 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 540.33 点，较 2 月 4 日上涨 1.87%。VLCC 市场在春节期间基本保持安静，3 月装期的货大部分还没有开始做，估计未来的几天会陆续出来寻船，不过船位依然充足，运价随着燃料油价格的变化而变化，仍然在底部徘徊。

**超大型油轮（VLCC）：**中东航线日均 TCE（等价期租租金）持续出现负数，西非航线日均 TCE（等价期租租金）同步下跌至 0.4 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 WS32.25，较 2 月 4 日上涨 3.3%，CT1 的 5 日平均为 WS30.98，较 2 月 4 日下跌 1.8%，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 WS34.96，上涨 0.2%，平均为 WS33.60，TCE 平均 0.3 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平止跌回暖。西非至欧洲市场运价上涨至 WS57（TCE 约 0.4 万美元/天）。该航线一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，3 月 3 至 4 日货盘，成交运价约为 WS57.50。黑海到地中海航线运价上涨至 WS74（TCE 约 0.7 万美元/天）。亚洲进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿联酋至远东，2 月 27 日至 3 月 1 日货盘，成交运价约为 WS47。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线小幅上扬，地中海及欧美航线大幅上涨，综合水平一日千里。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS109（TCE 约 0.9 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS119（TCE 约 1.7 万美元/天）。北海短程运价上涨至 WS97（TCE 约 0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS87（TCE 约 1.3 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS67（TCE 仍然在保本线之下）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS68（TCE 始终在保本线之下）。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲航线及欧美航线均出现涨跌互现，综合水平止跌反弹。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS84（TCE 跌破保本线）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS82（TCE 约 0.2 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS65（TCE 跌破保本线）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS65 水平（TCE 始终在保本线之下）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS159（TCE 约 1.1 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。

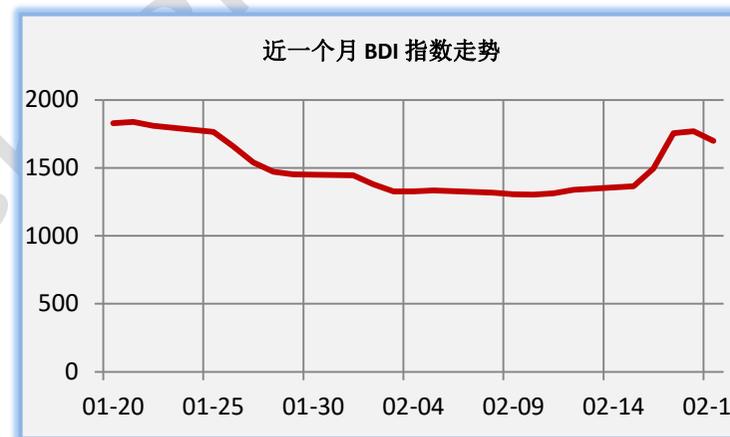
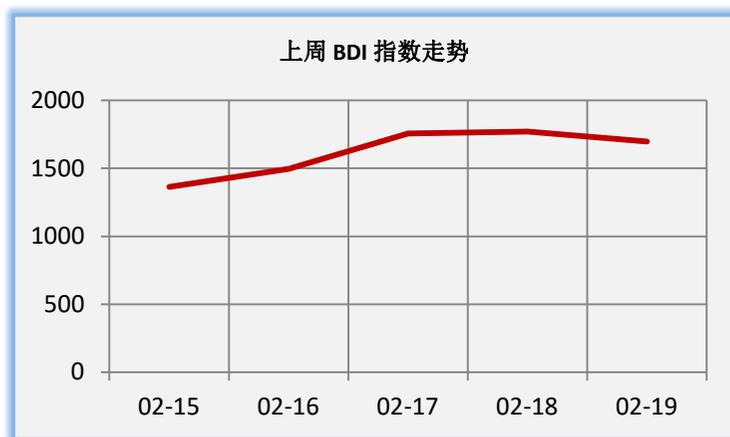
来源：上海航运交易所

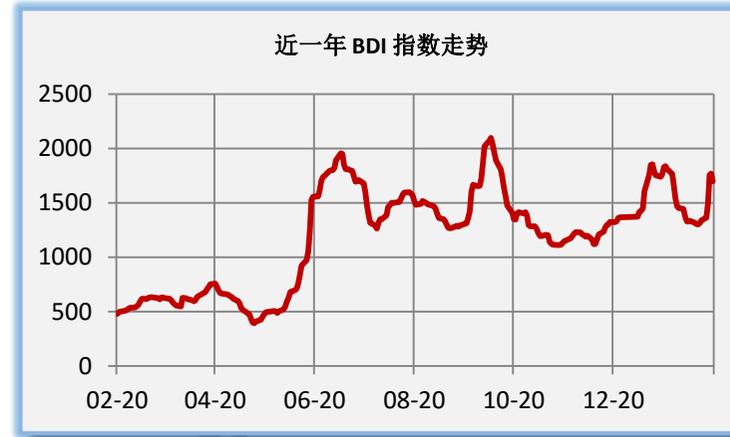


## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2月15日		2月16日		2月17日		2月18日		2月19日	
BDI	1,364	+25	1,495	+131	1,756	+261	1,770	+14	1,698	-72
BCI	1,261	+19	1,485	+224	1,912	+427	1,892	-20	1,715	-177
BPI	1,997	+53	2,172	+175	2,518	+346	2,471	-47	2,332	-139
BSI	1,232	+15	1,262	+30	1,340	+78	1,441	+101	1,513	+72
BHSI	758	+7	771	+13	800	+29	844	+44	901	+57





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	12/02/21	05/02/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,500	15,500	2000	12.9%
	一年	18,000	16,000	2000	12.5%
	三年	15,750	15,000	750	5.0%
Pmax (76K)	半年	15,000	14,000	1000	7.1%
	一年	13,500	13,000	500	3.8%
	三年	12,250	11,500	750	6.5%
Smax (55K)	半年	15,250	13,500	1750	13.0%
	一年	13,250	12,250	1000	8.2%
	三年	10,250	9,250	1000	10.8%
Hsize (30K)	半年	11,000	11,000	0	0.0%
	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	8,500	8,250	250	3.0%

截止日期: 2021-02-16



### 3. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【中国对粮食、谷物需求巨大，干散货船舶市场将迎来利好！】

近日，美国农业部(USDA)上调 2021 年中国玉米进口预期。

航运经纪公司 SSY 分析师预计，更高的预期将进一步支持 2021 年对中型散装货物的需求，特别是在第二季度，因为中国对粮食的胃口越来越大。

SSY 研究主管德里克·兰斯顿(Derek Langston)表示，今年对华谷物贸易增长将加速，尤其是玉米贸易。

他说明到：“尽管预计今年中国进口的大豆、小麦和大麦都将增加，但预期增长的重头戏将是玉米。美国农业部本月再次上调了 650 万吨的玉米出口量，要知道此前美国农业部已经进行过一系列的上调。”

美国农业部目前预测，2020 年 10 月至 2021 年 9 月期间，中国玉米进口量将创下约 2400 万吨的新纪录，比此前 12 个月同期增加 1640 万吨。该机构是在美国、巴西和乌克兰出口大幅上升的背景下做出上述修正的。

Langston 表示：“先是从美国，然后是巴西的长途玉米发货量都有增加，这将主要对包括 ultramax 型至 kamsarmax 型干散货船舶产生利好，更长的运输距离意味着需要对运力需求的相对增长，进而给今年的干散货航运市场整体带来利好。”

此外，Langston 还认为，大宗商品的价格和港口拥堵的情况也将在今年的干散货航运市场中扮演关键角色。

他表示：“由于国际大豆和玉米价格处于多年来的高位，贸易量会因此受到影响。”

此外，“最近有报道称，在巴西一个转运中心附近，运输大豆的卡车排成长龙，突显出国内内河港口和海港拥堵的潜在影响。”



阿根廷和巴西两国都有这方面的问题。

今年的暴雨导致巴西大豆作物的收获和运输都出现推迟，但美国农业部表示，与该国内部港口的高速公路连接得到改善，应该有助于减少潜在的中断。

2月11日，SSY在其月度研究报告中指出，阿根廷布宜诺斯艾利斯省的工业卡车司机刚刚结束了为期20天的罢工，这可能会使谷物运输得以恢复。

该船经纪公司表示，由于收成好转，全球其它地区也出现了对于散货船舶需求。比如，SSY报告指出：“在经历了两年的干旱之后，澳大利亚东海岸的粮食运输得以复苏，支撑了对带吊船舶的需求。”

大豆+玉米，今年二季度或将迎来火热旺季

SSY research称，美国农业部公布的美国玉米出口销售数据表明，第二季度玉米出口将“非常强劲”，而值得注意的是第二季度可能正好是巴西大豆出口的季节。

这意味着如果以中国2020年的进口量为依据的话，大豆贸易应该会导致今年对中型干散货船舶的强劲需求。

根据Clarksons Research的数据，中国2020年的大豆进口同比增长了14%，首次达到1.03亿吨，其中大部分来自美国和巴西。

在中国对这种大宗商品的需求反弹之前，中国对美国大豆的需求曾出现两年的下降。在此期间，中国对美国大豆征收的关税以及中国爆发的非洲猪瘟病毒抑制了进口需求。美国农业部预测，中国大豆进口量在2021年也将达到1亿吨。而克拉克森研究预计这一数字将达到1.043亿吨，意味着每年增长4%。

克拉克森公司的数据还显示，2020年，中国通过海运进口的粗粮——玉米、大麦、高粱、燕麦和黑麦——增加了一倍多，达到2.4亿吨，而小麦进口增长超过150%，达到800万吨。

这帮助全球海运谷物贸易得以在2020年实现6年来最快的速度增长。克拉克森公司的数据显示，去年的贸易总额增长了6%，达到5.08亿吨。



克拉克森说，中国以外的许多亚洲、非洲和中东国家去年增加了粮食进口。

该船经纪公司在 1 月发布的最新《干散货物贸易展望》(Dry Bulk Trade Outlook) 报告中表示，这反映了“主要出口国的坚实收成，也反映了许多国家政府在 Covid-19 大流行引发对食品供应链的担忧后，为加强战略储备所做的努力”。

来源：信德海事

### 【VLGC 运价出现 20 年以来最大跌幅！】

近日，标准普尔全球普氏数据显示，超大型液化石油气运输船(VLGC)运价延续了近 20 年来的最大跌幅，跌至 7 个月以来的低点 37 美元/吨。

但消息人士补充称，随着中国结束春节小长假，以及船只坞修的持续周期，部分复苏可能即将到来。

自 1 月 13 日至 14 日触及五年多以来的高点 119 美元/吨，中东至日本的运费一直在大幅下跌，转租船的可用性问题也加剧了压力。

普氏能源资讯的数据显示，中东-日本的运价此前连续大幅下跌是在 2015 年 7 月 16 日至 2015 年 9 月 1 日期间，分别为 136 美元/吨和 65.5 美元/吨。

普氏数据显示，2020 年 6 月 23 日，VLGC 运价接近两年低点，为 23.5 美元/吨。

相比之下，运价在 2014 年 3 月 3 日中断反弹，从 38 美元/吨上涨到 2014 年 4 月 28 日的 133.5 美元/吨。2014 年 7 月 23 日，由于页岩气热潮和超大型液化石油气船严重短缺，美国向全球市场的液化石油气出货量激增，运费飙升至创纪录的 144.5 美元/吨。

BW LPG 在其季度报告中表示，自那时以来，共有 301 艘超大型液化石油气船在水上，其中有两艘新船订单，另外 19 艘在 2020 年交付，其中的两艘在第三季度交付。2021 年，有 19 个 VLGC 新船订单，2022 年有 11 个，2023 年有 5 个。

一位航运知情人士表示：



船东们需要接受市场，让他们的船只起航，或者等待更好的时机。如果是这样的话，更多的船只将在美国和东方堆积起来，价格将需要更长的时间来恢复。

今年的坞修仍在全力进行，我认为市场不需要太多活动，就能让价格回升到正常水平。

普氏能源资讯的数据显示，2月4日至2月8日期间，休斯顿-日本运价跌至80美元/吨，为2020年7月23日以来的最低水平，随后在2月9日至12日回升至83美元/吨。

经纪公司Gibson在2月11日的一份报告中表示：“近几周，西部地区相对于东部地区的溢价有所增长，这激励船东将船空放至西部，但从船东的角度来看，3月2日美国海湾地区的供应开始显得令人担忧。”

#### 船舶坞修

Grieg Shipbrokers表示，预计将有90艘超大型液化石油气船在2021年进入坞修期，进行特殊的检查，其中最多46艘计划在第一季度进入船坞，延续了2020年第四季度液化石油气船的繁忙坞修期。

格里格补充说，其中一些船只也在进行升级，这使它们在数周内无法进行航行。

市场消息人士表示，由于东部地区价格下跌，西部套利活动已经停止。随着北亚严冬的结束，东部地区的供暖需求已经减弱，而美国正在应对寒冷的天气和电力短缺。

主要是因为费尔(Argus 远东丙烷互换指数)下跌，套利交易已经结束，沙特减产——所有这些当然会对航运产生负面影响。贸易商宁愿转租自己的船只，也不愿使用自己的船只，这是费率持续下降的另一个原因。

最近由于休斯顿航道浓雾而关闭的套利和中断促使取消了2月从美国到亚洲的10-11艘液化石油气船，这将使我们的货物从2月份到达亚洲的230万吨降低至3月份的160万吨。



普氏分析称：目前中国在假期后正重返液化石油气市场。如果中国急需补充库存，我们将看到中东的库存增加。然而，如果中国能够轻松地利用库存，则可能会推迟重返液化石油气市场的时间。

普氏数据显示，2月15日，北亚地区3月交付的H2丙烷从2月10日的545美元/吨反弹至578美元/吨，这也是由于中国PDH工厂3月底结束维护而回归的预期。

市场预计沙特阿拉伯国家石油公司(Saudi Aramco)将在本周宣布接受3月份提议的另一轮削减，此前该公司已根据欧佩克+的承诺决定在2月份和3月份限制原油产量。

然而，卡塔尔石油公司(Qatar Petroleum)和ADNOC宣布接受3月份装货的提议，没有削减和延误，同时还宣布了几个中东现货招标，这可能会支持航运活动。

该航运消息人士表示：“我们没有预想到液化石油气行业出现了如此大幅的下跌，也没有人会想到跌到这么低的水平。中国农历新年过后，市场或许会回升。”

来源：海事服务网

### 【BIMCO：2021年集运市场好于2020年】

BIMCO的数据显示，2020年全球集装箱运输量与2019年相比仅下降了1.2%，远超先前的预期。其中，前6个月箱量下降6.8%，而下半年箱量大幅回升，较2019年增长4.2%。

远东到北美航线的增量最大，2020年下半年该航线的箱量比上半年增加了360万TEU，比2019年下半年增加了210万TEU，使全年实现正增长（+140万TEU）。在三大主要航线中，远东至北美是全年唯一实现箱量增长的航线。远东到欧洲航线2020年上半年下降了110万TEU，下半年仅增加了20万TEU，该航线全年箱量与2019年相比下降了5.2%。而亚洲区域航线上半年箱量下降了4.0%，下半年仅增长2.2%。



运量上升推动运价上涨。近几个月来，虽然跨太平洋航线即期运价的上升势头已经停止，但由于需求仍然强劲，运价维持高位。

需求的激增不仅体现在即期市场上，也反映在租船费率上。自 2020 年 6 月以来，租船费率出现 V 型复苏，所有集装箱船型的费率都远高于疫情前的水平。目前，1700 TEU 支线船 6 至 12 个月合同租费为 13700 美元/天，3500 TEU 船型为 23000 美元/天，8500 TEU 船型为 42000 美元/天。面对高企的租船费率，承运人仍在设法获取更多运力，确保船期。

对运力的高需求意味着 2020 年拆船量大幅下降，全年共报废运力 188800 TEU。2020 年第四季度只有 7448 TEU 的运力报废，且全部来自支线船，比 2019 年同期下降 70.9%。

与此同时，新船订单量有所回升，共订造了 65 艘新船、总计 751057 TEU。2020 年集装箱船队运力增长了 2.9%，新增 857616 TEU。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 认为，近几个月来的运价上涨并不代表集装箱航运市场基本面好转。从长远来看，行业将不得不面对疫情前市场的运力过剩问题，而最近几个月新订单的出现将使这种情况更加严重。不过即便如此，BIMCO 预计 2021 年集运市场仍好于 2020 年。

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【克拉克森研究：全球船队规模——100,001 艘！】

牛年初始，克拉克森研究数据库统计的全球船队\*实现 10 万艘的里程碑式突破！总计 100,001 艘，合计运力 14.44 亿总吨，21.36 亿载重吨，价值 9,764 亿美元，平均船龄 21.69 年。

#### 回顾发展里程碑

回顾全球船队过去 15 年的发展，2006 年首次突破 7 万艘后，全球船队进入了加速发展阶段并于 2009 年 10 月突破 8 万艘。这主要是因为运费和租金收益增加推动了新造船投资。2007 年克拉克森海运指数升至 33,061 美元/天的历史高位。在此背景下 2003-2007 年期间全球新签订单数量以年复合 33% 的增速扩张，同期船舶投资总额年复合增长超过 50%。2008 年金融危机爆发，全球经济和贸易遭受重挫，全球新签订单明显放缓。2010 年起全球船队运力增速略有放缓，



但是受到 2006-08 期间大量新签订单的推动仍然保持 2.9% 的年复合增长速度并于 2013 年 2 月突破 9 万艘。2014 年后船队扩张趋势进一步放缓，经历了 7 年多再次净增 1 万艘船舶，总运力突破 10 万艘。

全球船队运力：15 年前 vs 15 年后

通过不同单位维度，我们来进一步了解十五年间的全球船队运力变化。

以载重吨计，2006-2021 年全球船队运力增长超过 115%，远高于以数量计 42.4% 的增幅，船舶大型化趋势明显。目前平均船舶大小为 21,355 载重吨，2006 年仅为 14,123 载重吨。船龄则进一步年轻化：目前平均船龄为 21.69 年，高于 2006 年 20.25 年；以总吨计更为年轻，仅 10.9 年。环保法规的不断推进可能加速老旧运力淘汰，这或将为未来船队增长带来潜力。

以数量计，2021 年 2 月初全球船队运力约 29% 为油轮，散货船及集装箱船，2006 年该比重为 25%；目前全球船队运力中特种货船（包括化学品船、气体船、汽车船等）运力占比为 9%，而非货船（包括海工、挖泥船、邮轮、渡轮等）运力占比则为 43%。

以载重吨计，亚太船东的运力规模进一步增长，目前控制全球 46% 的运力（2006:38%）；欧洲船东则控制约 30.5% 的运力。造船国格局由 15 年的两家独大（当时日本和韩国承建了全球以载重吨计 69.4% 的船舶）转变成了三国分立，中国船厂建造的船舶运力占比以载重吨计已经从 2006 年的 5.9% 迅速增至目前的 30.5%，韩国船厂比重小幅增长至 31.7%，而日本船厂则下滑至 27.8%。

未来全球船队发展：绿色转型下的运力更新需求

全球船队的绿色进程是近年来的关注焦点。目前全球船队运力以总吨计 25% 为现代环保型船舶（2012 年之后建造并安装电控主机的船舶），20% 的运力已安装脱硫塔装置，16% 的运力已配备了至少一项节能技术。

虽然当前全球手持订单规模总计 3,406 艘，以数量计占船队总运力的比重不超过 3.5%，意味着全球运力增长可能将继续放缓。但是绿色议程下全球船队的运力更新以及技术变革值得密切关注。目前手持订单中有 557 艘可使用替代燃料，以总吨计占手持订单总量的 29%。环保法规推进下的燃料转换将在全球船队



的未来发展中发挥关键作用，成为船队规模增长的潜在动力之一。

来源： 克拉克森研究

#### 4. 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	423~425	516~518	550~555		Firmer.
Tokyo Bay	452~454	515~520	695~700	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	405~408	523~526	585~590	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	397~402	508~513	526~531	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	443.00	533.00	575.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	512~515	595~600		Firmer.
Rotterdam	370~373	492~497	530~535		Firmer.
Malta	S. E.	502~507	545~550		Firmer.
Istanbul	S. E.	519~524	555~580	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	505~510	585~590		Firmer.

截止日期： 2021-02-18

#### ◆ 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	12/02/21	05/02/21	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,850	4,800	50	1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,350	2,350	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	12/02/21	05/02/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,800	100	1.1%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,750	50	0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,750	50	1.1%	
MR	52,000	3,430	3,400	30	0.9%	

截止日期: 2021-02-16

(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	Bulker	61,000	NACKS, China	2022	Greek (Niovis Shipping)	Undisclosed	
2+2	Bulker	31,800	Jiangsu New Yangzijiang, China	2023	Bulgarian (Navibulgar)	Undisclosed	options declared
2	Container	24,000 teu	Yangzijiang, China	2023	HK based (Seaspan)	15,000	against long-term T/C to
2	Container	24,000 teu	Yangzijiang, China	2023	Chinese (CDB leaseing)	15,000	MSC, scrubber fitted
2	Container	13,000 teu	Hyundai Samho, S. Korea	2023	Greek (Capital)	10,680	options declared, conventional fuelled
10	Container	13,000 teu	Samsung, S. Korea	2023-2024	HK based (Seaspan)	Undisclosed	dual-fuelled, against 12 yrs T/C to Zim
1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Greek (Brave Maritime)	5,000	dual fuelled
2+1	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Greek (Benelux Overseas)	4,670	conventional 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)	买家	备 注
MAGICA G	BC	82,740		2012	S. Korea	1,640	Moderna - Greek	
RESALE-2263	BC	81,800		2021	China	2,750	Greek	en bloc each
RESALE-2264	BC	81,800		2021	China	2,750	Greek	
FORTUNE DAISY	BC	74,979		2011	Japan	1,400	Safe Bulkers - Greek	



OCEAN PHOENIX	BC	56,208	2009	Japan	1,020	Far East	BWTS fitted
FORTUNE WING	BC	55,650	2011	Japan	1,180	Undisclosed	
CAPTAIN CHERIF	BC	53,556	2004	Japan	670	Chinese	
BELORIENT	BC	50,203	2008	Indonesia	700	Chinese	
CIELO DI DUBLINO	BC	37,064	2011	S.Korea	1,085	Undisclosed	BWTS fitted
FOUR AIDA	BC	34,408	2009	S.Korea	800	Undisclosed	
ATLANTIC VENUS	BC	33,677	2012	Japan	1,010	Undisclosed	BWTS fitted
ARISTOS II	BC	32,377	2011	S.Korea	870	Load Line Marine - Greek	
ATLANTIC EMBLEM	BC	29,637	2011	Japan	1,000	Greek	BWTS fitted
SUN PRIME	BC	29,478	1998	Japan	350	Middle East	

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
E. R. KOBE	CV	68,196	5,762	2001	S. Korea			
E. R. LOS ANGELES	CV	68,131	5,762	2001	S. Korea			
E. R. CANADA	CV	68,025	5,762	2001	S. Korea			
E. R. FRANCE	CV	67,591	5,762	2001	S. Korea	11,600	Global Ship Lease - UK	en bloc*
E. R. BERLIN	CV	67,580	5,762	2000	S. Korea			
E. R. LONDON	CV	67,566	5,762	2000	S. Korea			
E. R. FELIXSTOWE	CV	67,564	5,762	2000	S. Korea			
MY NY	CV	67,270	5,896	2004	Japan	2,500	Wan Hai Lines - Taiwanese	
CO OSAKA	CV	50,712	4,506	2008	S. Korea	1,010	Greek	delivery June 2021
SPHENE	CV	44,234	3,398	2007	S. Korea	1,310	Greek	
WES CARINA	CV	13,000	1,036	2011	China	930	German	
WES AMELIE	CV	13,000	1,036	2011	China	900	German	**
WES JANINE	CV	13,000	1,036	2012	China	1,030	German	

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
ENEOS BREEZE	TAK	301,013		2003	Japan	2,280	Shenchi Energy - Singaporean	
ICARIA	TAK	165,293		2003	S. Korea	1,700	U. A. E	
SUEZ FUZEYYA	TAK	158,574		2011	S. Korea	5,000	NGM - Greek	en bloc, bank driven sale
SUEZ VASILIS	TAK	158,574		2011	S. Korea	5,000	Greek	en bloc**
SUEZ HANS	TAK	158,574		2011	S. Korea	5,000	Greek	
SUEZ RAJAN	TAK	158,574		2011	S. Korea	5,000	Greek	
EPISKOPI	TAK	153,019		2001	S. Korea	1,280	U. A. E	



STAVANGER BLISS	TAK	105,400	2008	Japan	1,520	Undisclosed	
CASTOR VOYAGER	TAK	104,866	2006	S. Korea	1,200	Undisclosed	
OCEAN NEPTUNE	TAK	50,346	2005	S. Korea	750	Greek	in creditor process
CARINA	TAK	47,962	2010	Japan	1,550	Indian	BWTS fitted
HIGH PRIORITY	TAK	46,847	2005	Japan	970	Italian	

### ◆ 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
MERCHANT	BC	322,398	37,538	1997	S. Korea	undisclosed	old sale
HELGIS	GC	9,723	3,339	1986	Germany	440.00	
LUCINO 1	OTHER/ROR	5,599	10,444	1996	Japan	undisclosed	old sale

### ◆ 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
2021-02-19	646.240	781.620	6.118	83.358	903.090	62.518	1141.150	502.230	509.870
2021-02-18	645.360	777.340	6.097	83.245	894.640	62.546	1142.480	500.480	507.960
2021-02-10	643.910	779.960	6.157	83.064	889.200	62.832	1147.210	498.060	507.110
2021-02-09	645.330	777.500	6.130	83.245	886.570	62.970	1151.290	497.000	506.430
2021-02-08	646.780	778.910	6.136	83.426	888.360	62.890	1154.090	496.420	506.990

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	0.08063	1 周	0.0865	2 周	--	1 个月	0.111
2 个月	0.14813	3 个月	0.18138	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.19775	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.29613		

2021-02-17

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司  
Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)